



# ပြန်ဆင်ဆက်သွယ်

သတင်းစာ

Transcom Newsletter

အတွဲ (၃)၊ အမှတ် (၅)၊ ၂၀၂၄ ခုနှစ် မေလ (၁) ရက်



မေလ (၁)ရက်နေ့တွင် ကျရောက်သော ကမ္ဘာ့အလုပ်သမားနေ့အား ဂုဏ်ပြုကြိုဆိုပါသည်။



4.5G



တန်တန်မှန်မှန်နဲ့ မြန်မြန်ဆန်ဆန် သုံးဖို့

Mytel 4.5G နဲ့ ရှေ့ဆက်စို့!



966

### နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ၏ ရှေ့လှုပ်ငန်းစဉ် (၅) ရပ်

- ၁။ လွတ်လပ်ပြီးတရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီအထွေထွေရွေးကောက်ပွဲ အောင်မြင်စွာကျင်းပနိုင်ရေး ပြည်ထောင်စု တစ်ဝန်းလုံး တည်ငြိမ်အေးချမ်း၍ တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး အပြည့်အဝရရှိလာအောင် အလေးထားဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၂။ တိုင်းရင်းသားပြည်သူတစ်ရပ်လုံးနှင့် အကျုံးဝင်သော စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးကို အခြေခံသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများအား မြှင့်တင် ၍ နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်ရေးနှင့် ပြည်သူလူထုတစ်ရပ်လုံး၏ လူမှုစီးပွားဘဝမြှင့်တင်ရေး ဆက်လက်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၃။ နိုင်ငံတော်၏ပကတိအနှစ်သာရဖြစ်သော ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးနှင့် ရရှိထားသည့် ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးရလဒ်များ တည်ငြိမ်မှုရှိစေရေးအတွက် (NCA) ပါသောတူညီချက်များအတိုင်း ဖြစ်နိုင်သမျှအလေးထားလုပ်ဆောင်သွားမည်။
- ၄။ စစ်မှန်စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ်ခိုင်မာစေရေးနှင့် ဒီမိုကရေစီနှင့်ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုတည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များကို အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၅။ ဆန္ဒမဲပေးပိုင်ခွင့်ရှိသူအားလုံး၏ အခွင့်အရေးများ နှစ်နာမှုမရှိစေရေးနှင့် နည်းလမ်းကျန်ကန်မှုရှိသည့် 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 အကျုံးဝင်သော စိုက်ပျိုးရေးနှင့်မွေးမြူရေးကို ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ပြီး အခြားစီးပွားရေး ကဏ္ဍများကို လည်း ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး။
  - (ခ) တိုးတက်ကောင်းမွန်လာသည့် စီးပွားရေးမောင်းနှင်အားကို မဏ္ဍိုင်ပြု၍ MSME စက်မှုလုပ်ငန်းများကို အားပေးဆောင်ရွက် ကာ ပိုကုန်ကဏ္ဍမြှင့်တင်ရေး။
  - (ဂ) ပြည်တွင်းစားသုံးဆီလုံရေးအတွက် ဆီထွက်သီးနှံစိုက်ပျိုးမှုကို အားပေးမြှင့်တင်ပြီး ပန်းတိုင်ရည်မှန်းချက်အတိုင်း ထွက်ရှိ အောင် ဆောင်ရွက်၍ နိုင်ငံအတွင်း ဖူလုံမှုမှသည် ပြည်ပသို့ တင်ပို့နိုင်သည်အထိ ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ရေး။
- ၃။ လူမှုရေး
  - (က) တစ်နိုင်ငံလုံး အသိပညာ၊ အတတ်ပညာ မြှင့်တင်ရေးအတွက် ကုန်ထုတ်လုပ်မှု အထောက်အကူပြု ပညာရှင်များ ထွန်းကားလာစေရေးအတွက် လူတိုင်းလက်လှမ်းမီသည့် ဘက်စုံပညာရေးစနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေး။
  - (ခ) တစ်မျိုးသားလုံး သက်ရှိညီမျှခြင်းမာကြံခိုင်ရေးအတွက် ပြည်သူအားလုံး အကျုံးဝင်မည့် ကျန်းမာရေးကဏ္ဍနှင့် အားကစား ကဏ္ဍ မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရေး။
  - (ဂ) နိုင်ငံ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းစဉ်များ၌ လူငယ်များအနေဖြင့် အဓိကစွမ်းအားစုအဖြစ် ပါဝင်နိုင်ရေး ဗလငါးတန်နှင့် ပြည့်စုံသော လူငယ်များဖြစ်စေရန် လူငယ်ကဏ္ဍကို မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရေး။



# ပြန်ဆင်စာအုပ် သတင်းစွာ

အတွဲ(၃)၊အမှတ်(၅)၊ ၁-၅-၂၀၂၄ (ဗုဒ္ဓဟူးနေ့)

# Contents အတိုက

အကြောင်းအရာ	စာပုဒ်အမျိုးအစား	ကလောင်အမည်	စာမျက်နှာ
အယ်ဒီတာ့အာဇာတ်			၃
ပီတိဂင်ခွင်	ကဗျာ	ဇိုးအောင်(မထိလ)	၄
လုပ်သားကောင်း	ကဗျာ	ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)	၅
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သတင်းများ	သတင်း		၆-၁၁
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်သတင်း	သတင်း		၁၂-၁၅
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသတင်းများ	သတင်း		၁၆-၁၉
ရေကြောင်းအလုပ်သမားဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်း Maritime Labour Convention (MLC) နှင့် ပေါ်ထွန်းလာမည့်ပြည်တွင်းသင်္ဘောသားအာမခံစနစ်	ဆောင်းပါး	ကဏ္ဍတိန်ကိုကို	၂၀-၂၄
Online ထောင်ချောက်	ဝတ္ထုတို	နွယ်နီ	၂၅-၂၈
အချိန်နှင့်ဒီဂျစ်တိုသတိပေးစနစ်ကြပါသည်	ဆောင်းပါး	ညိုထွန်းလတ်	၂၉-၃၃
ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) သတင်း	သတင်း		၃၄-၃၅
ထိန်းသိမ်းရေးဗဟိုဌာနအဖွဲ့အစည်း	ဆောင်းပါး	ကျော်ကျော်(ကမ်းနားသား)	၃၆-၃၈
ဘဝလက်ကျန်ရက်လေးတွေ	ဝတ္ထုတို	ဆောင်မင်းလတ်(DMA)	၃၉-၄၁
အမှိုက်ကစ	ဆောင်းပါး	သက်ထားဆွေ	၄၂-၄၄
ဒုတိယဝန်ကြီး (သက်သွယ်ရေး) သတင်း	သတင်း		၄၅
လမ်းမပေါ်ကအသက်များ တန်ဖိုးထားပါ	ဆောင်းပါး	ကိုကိုကျော်	၄၆-၄၈
ယာဉ်ပတော်တကယ့်နှင့်စိန်လက်စွပ်အကြောင်း	ဝတ္ထုတို	ဝယ်စစ်မျိုးမောင်	၄၉-၅၃
လေးပြိုင်ပြိုင်ကိုမင်းပြားပြိုင်အနီးပြိုင်ကြောင်းထိန်းရာဝယ်	ဆောင်းပါး	ခိုင်အောင်တိန်း	၅၄-၅၆
ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) သတင်း	သတင်း		၅၇
အစရှိ၍ အဆုံးမရှိသောအရာ	ဆောင်းပါး	Win (MMMC)	၅၈-၆၀
လူ့အသက်များစွာကယ်တင်ပေးနိုင်ခဲ့သောတီထွင်ဖန်တီးမှုတစ်ခု	ဆောင်းပါး	ကျော်စစ်မျိုး	၆၁-၆၄

## TRANSCOM IN ENGLISH

Chairman of the State Administration Council	News	65
Prime Minister's News		
Vice-Chairman of the State Administration Council	News	66-67
Deputy Prime Minister's News		
Member of the State Administration Council	News	68
Deputy Prime Minister		
MoTC Union Minister's News		
Martime Labour Convention (MLC) and Emerging Insurance System for Seafarers in Domestic Shipping	Article Captain Ko Ko	69-72



# အယ်ဒီတာ့အာဏာ



## “ကမ္ဘာ့အလုပ်သမား လူ့စွမ်းအား ပြည်သူ့အများ အလေးထား”

ကမ္ဘာပေါ်ရှိ နိုင်ငံအသီးသီးသည် မိမိတို့နိုင်ငံ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အတွက် ဘက်ပေါင်းစုံမှ ကြိုးပမ်းတည်ဆောက်လျက် ရှိကြသည်။ ထိုသို့ ကြိုးပမ်းတည်ဆောက်ကြရာတွင် နိုင်ငံရှိ ကာယ၊ ဉာဏ အလုပ်သမားကြီးများ၏ လုပ်ငန်းစွမ်းဆောင်နိုင်မှု၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှု စွမ်းအားသည် အဓိကကျသည့် အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်နေသည်။ နိုင်ငံ တစ်နိုင်ငံတွင် သဘာဝသယံဇာတမည်မျှပင် ပေါကြွယ်ဝစေကာမူ လူသားအရင်းအမြစ် ကြွယ်ဝမှုဖွံ့ဖြိုးမှုရှိလျှင် ယင်းနိုင်ငံသည်လည်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို မရရှိနိုင်ပါ။ အချို့နိုင်ငံများတွင် မြေပေါ်မြေအောက် သယံဇာတ အရင်းအမြစ်များ မရှိသော်လည်း လူ့စွမ်းအား အရင်း အမြစ်များကို ပြုစုပျိုးထောင်၍ နိုင်ငံတော်ကို တည်ဆောက်သွားခဲ့ ကြသည်။ အလားတူပင် မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့်လည်း နိုင်ငံတော်က ကာယ၊ ဉာဏ၊ စာရိတ္တနှင့် ဘက်စုံထူးချွန်သည့် လူတော်လူကောင်း လုပ်သားကောင်းများကို ပြုစုပျိုးထောင်အားပေး ဆောင်ရွက်နေသည့် အလျောက် အသိပညာရှင်၊ အတတ်ပညာရှင်များအနေဖြင့်လည်း ခေတ်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သော နိုင်ငံတော်ကြီးကို တည်ဆောက်ကြရာ တွင် Think Global, Act Local ဟူသည့်အတိုင်း ကမ္ဘာကြည့် ကြည့်မြင်သုံးသပ်၍ အသိပညာ၊ အတတ်ပညာဝမ်းစာများကို အစဉ် ရှာဖွေဖြည့်ဆည်းပြီး နိုင်ငံအတွက် တီထွင်ကြံဆ အလုပ်အကျွေး ပြုနေကြရမည် ဖြစ်သည်။

ကမ္ဘာနှင့်အဝန်း လူသားအရင်းအမြစ်များဖြစ်သော လုပ်သား ကြီးများအား အလေးထား ဂုဏ်ပြုသည့်အနေဖြင့် ကမ္ဘာ့အလုပ်သမား နေ့ ပေါ်ပေါက်လာရသည်။ မေလ (၁) ရက်နေ့သည် ကမ္ဘာ့အလုပ် သမားနေ့ ဖြစ်သည်။ ကမ္ဘာ့အလုပ်သမားနေ့ ပေါ်ပေါက်လာအောင် ဖန်တီးပေးလိုက်သော အလုပ်ရှင်နှင့် အလုပ်သမားတို့၏ ပဋိပက္ခမှာ ၁၉ ရာစုဆန်းစုမှစ၍ အမေရိကန်ပြည်ထောင်စုတွင် နီဒါန်းပျိုးခဲ့ သည်။ ထိုခေတ်က အလုပ်သမားများမှာ နေထွက်မှ နေဝင် တစ်နေ့

လျှင် ၁၆ နာရီမှ ၃၀ အထိပင်ပန်းကြီးစွာ အလုပ်ရုံ၊ စက်ရုံများတွင် အလုပ်ဆင်းကြရသည်။ အလုပ်ချိန် လျော့ချရေးအတွက် တိုက်ပွဲ ဝင်သော အလုပ်သမားများ ဖမ်းဆီးနှိပ်ကွပ်ခြင်းခံခဲ့ကြရသည်။ အလုပ် သမား အင်အားစုများကလည်း အလျော့မပေးဘဲ ဆက်လက်ကြိုး ပမ်းကြသည်။ ထိုအချိန်မှစ၍ အလုပ်သမားတို့၏ တိုက်ပွဲသည် အင်အားစုများ၊ ဂျာမနီ၊ ပြင်သစ်နှင့် ဩစတြေးလျတို့ကဲ့သို့ပင် ကူးစက်သွား ခဲ့သည်။ ၁၈၈၄ ခုနှစ်တွင် အမေရိကန်အလုပ်သမားများ အဖွဲ့ချုပ် ညီလာခံ၌ ၁၈၈၆ ခုနှစ်မေလ (၁) ရက်နေ့မှစ၍ တစ်နေ့လျှင် ၈ နာရီသာ အလုပ်လုပ်ရန် ဆုံးဖြတ်ခဲ့ပြီး ၁၈၈၉ ခုနှစ် ပါရီမြို့၌ ကျင်းပသော အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဆိုရှယ်လစ်တို့၏ ဒုတိယညီလာခံက မေလ (၁) ရက်နေ့ကို ကမ္ဘာ့အလုပ်သမားနေ့ဟု သတ်မှတ်ပေးခဲ့သည်။

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ၁၉၃၈ ခုနှစ်၌ အလုပ်သမားနေ့ကို ပထမ အကြိမ် စတင်ကျင်းပခဲ့သည်။ လွတ်လပ်ရေးရပြီး နောက်ပိုင်းကာလ တွင် အလုပ်သမားအဖွဲ့အစည်းများက ကျင်းပခဲ့ပြီး ၁၉၆၂ မှ စတင် ၍ နိုင်ငံတော်မှ အလုပ်သမားညီလာခံကို နိုင်ငံတစ်ဝန်း ကျင်းပပြု လုပ်ပေးခဲ့သည်။ ယခုနှစ် ၂၀၂၄ ခုနှစ် မေလ (၁) ရက်နေ့တွင် ကျ ရောက်သည့် ကမ္ဘာ့အလုပ်သမားနေ့တွင်လည်း မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝန်း ရှိ ကာယဉာဏ အလုပ်သမားများ အားလုံးကို ဂုဏ်ပြုကြဦးမည် ဖြစ် သည်။ ထို့အတူ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အနေ ဖြင့်လည်း နိုင်ငံတော်အကျိုး၊ ဌာနအကျိုးနှင့် အများပြည်သူအကျိုး ငှာ တာဝန်ထမ်းဆောင်နေကြသည့် ဌာနအသီးသီးမှ ဝန်ထမ်းများ အပြင် အခြားဌာနအဖွဲ့အစည်းများနှင့် လုပ်ငန်းကဏ္ဍအသီးသီးမှ အလုပ်သမားများ အားလုံးကိုလည်း ၂၀၂၄ ခုနှစ် မေလ (၁) ရက်နေ့ တွင် ကျရောက်သည့် ကမ္ဘာ့အလုပ်သမားနေ့တွင် အလေးအနက် ဂုဏ်ပြုအပ်ပါကြောင်း။

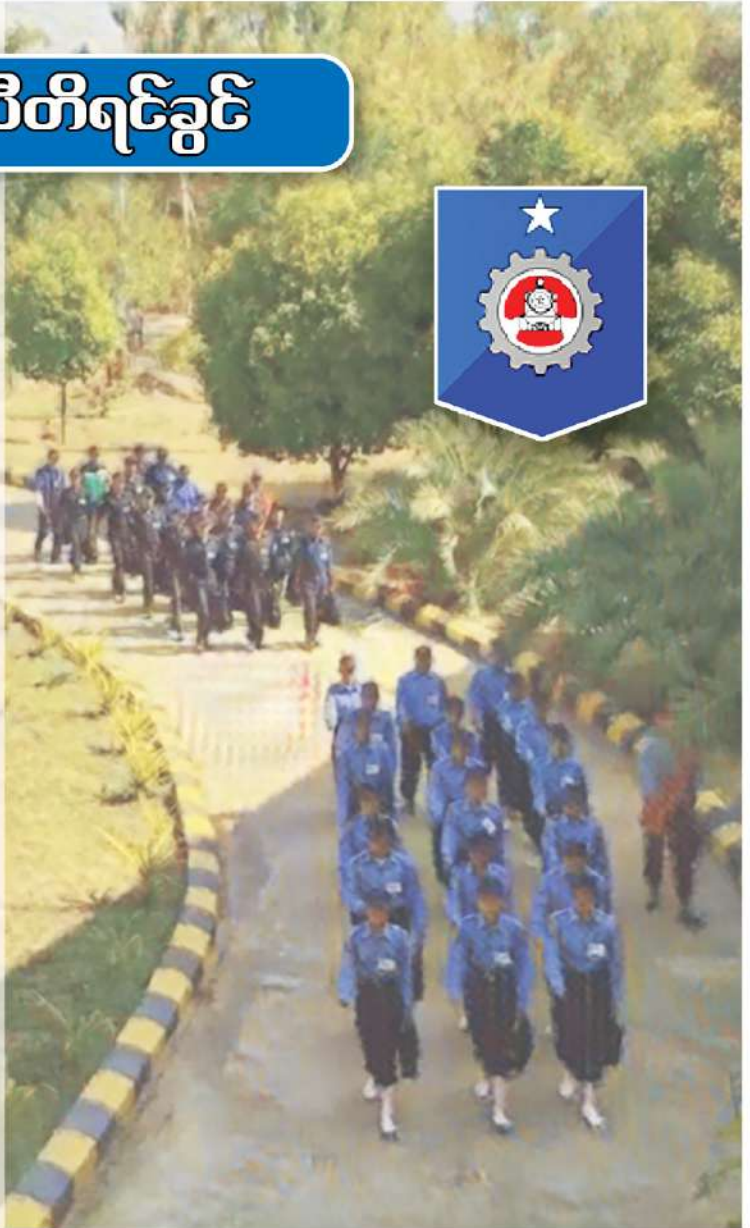




# ပီတိရင်ခွင်

- ❑ မိုးယံဝဠာ၊ ထက်အာကာသတို့ တိမ်လွှာဖယ်ရှင်း၊ ထိုးဖောက်ထွင်းကာ အလျှင်းမရွံ့၊ ရဲရဲဝံ့လျက် မြူးကွန်ပျံလွှား ငှက်ငယ်များ။
- ❑ ထိုသို့ပျံသန်း၊ ခရီးလမ်းကို တက်လှမ်းစေရန်၊ အားသစ်မာန်အား တွန်းကန်စေစား၊ သစ်ကိုင်းဖျားသည် လှုပ်ရှားတုန်ခါ ဝမ်းမြောက်စွာ။
- ❑ တတ်သိပညာ၊ ပြည့်စုံစွာဖြင့် အလွှာပေါင်းစု၊ ပြည့်လှထူအား ကောင်းမှုထွေထွေ ပေးမျှဝေမည် စွမ်းရည်မြင့်မား ဝန်ထမ်းများ။
- ❑ နိုင်ငံအကျိုး၊ ရွက်သယ်ပိုးမည် အမျိုးကောင်းသား၊ ဝန်ထမ်းများအား မခြားမိဘ၊ ပြုစုကြသည့် နည်းပြဆရာ၊ ကျောင်းတော်သာတို့ ရင်မှာလှိုက်ဖို၊ ပီတိချိုသည် စီးယိုစိမ့်ဆင်း၊ မြစ်တစ်စင်းနယ် ချစ်ခြင်းရောယှက်၊ မေတ္တာဖက်လျက် ဆယ်သက်ကမ္ဘာ ဝမ်းမြောက်စွာ။

■ ဇိုးအောင် (မထိလ)




**ပြန်စစ်ဆေးရေး**  
သတင်းစာ

www.motc.gov.mm

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

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

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



# “လုပ်သားကောင်း”

- ◆ ခရီးသည်နှင့်၊ ကုန်စည်မှန်ဖို့ အမြန်ရောက်ရေး၊ မနေ့ ပို့ဆောင် မိုးယံခေါင်ကြာ၊ ဝေဟင်ဖျားမှာ ဝင့်ကြားအားမာန်၊ ပျံသန်းခရီး လေယာဉ်ကြီးရဲ့ ဦးစီးလုပ်သား အို လုပ်သားကို၊ ဝင့်ကြားဂုဏ်ယူမိပါသည်။
- ◆ နိုင်ငံစုံမှာ၊ ပို့ကုန်သယ်ပြီး ထုထည်ကြီးမား၊ သင်္ဘောများ စိပ် ဆိပ်ကမ်းအဝင်၊ ရေအလျင်နဲ့ သောင်မတင်ရေး၊ မောင်းနှင် ထိန်းလျော့ Pilot ကြီးများ၊ အို လုပ်သားကို ဝင့်ကြား ဂုဏ်ယူမိပါသည်။

- ◆ မြေပြန်တောင်ပေါ်၊ ရွှင်ပျော်ခရီး မီးရထားကြီး၊ မငြီးမငြူ ဥဩသံဆူ၊ တစ်လူလူနဲ့ ကြည်ဖြူ ငြိမ့်ညောင်း၊ ခုတ်မောင်းကာ သွား အို လုပ်သားကို ၊ ဝင့်ကြားဂုဏ်ယူမိပါသည်။
- ◆ နိုင်ငံအကျိုး၊ သယ်ပိုးထမ်းရွက် ပို့/ဆက် ဝန်ထမ်း၊ မြန်တစ်ဝန်းက ခမ်းနားဝင့်ထည်၊ စိတ်ထားတည်သည့် ညီနောင်များအတွက် ၊ ဝင့်ကြားဂုဏ်ယူမိပါသည်။

■ **ဇော်ဝင်းနိုင်(DMA)**

မေလ (၁) ရက်နေ့တွင် ကျရောက်သော ကမ္ဘာ့အလုပ်သမားနေ့အား ဂုဏ်ပြုကြိုဆိုရေးဖွဲ့ ပါသည်။



# နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ထံ ဥရောပအာရှစီးပွားရေးကော်မရှင် ဘုတ်အဖွဲ့ဝင်၊ အကြီးစားစီးပွားရေးနှင့် ပေါင်းစည်းရေးဝန်ကြီး ဦးဆောင်သော ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ လာရောက်ဂါရဝပြု တွေ့ဆုံ

## မြန်မာနှင့် ဥရောပအာရှစီးပွားရေးကော်မရှင်တို့အကြား ကုန်ပစ္စည်းများ အပြန်အလှန် တင်ပို့ရေးဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များနှင့် တိုက်ရိုက်ငွေပေးချေမှုဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ ဆွေးနွေး



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ထံ ဥရောပအာရှစီးပွားရေး ကော်မရှင်ဘုတ်အဖွဲ့ဝင်၊ အကြီးစားစီးပွားရေးနှင့် ပေါင်းစည်းရေးဝန်ကြီး H.E. Mr. Sergei GLAZEV ဦးဆောင်သော ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ လာရောက်ဂါရဝပြု တွေ့ဆုံစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်ထံ ဥရောပအာရှစီးပွားရေး ကော်မရှင်ဘုတ်အဖွဲ့ဝင်၊ အကြီးစားစီးပွား ရေးနှင့် ပေါင်းစည်းရေးဝန်ကြီး H.E. Mr. Sergei GLAZEV ဦးဆောင်သော ကိုယ် စားလှယ်အဖွဲ့က ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဧပြီ ၁၀ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌရုံး သံတမန် ဆောင် ဧည့်ခန်းမ၌ လာရောက်ဂါရဝပြု တွေ့ဆုံသည်။

အဆိုပါ တွေ့ဆုံပွဲသို့ နိုင်ငံတော်စီမံ

အုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန် ကြီးချုပ်နှင့်အတူ ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်း ရေးမှူး ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီး ရဲဝင်းဦး၊ ရင်းနှီး မြှုပ်နှံမှုနှင့် နိုင်ငံခြားစီးပွားဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဒေါက်တာ ကံဇော်၊ စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့်ဆည် မြောင်းဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးမင်းနောင်၊ စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်း ဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးထွန်းအံ့၊ ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလာရေးဝန် ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာ သက်သက်နိုင်တို့ တက်ရောက်ကြပြီး ဥရောပ

အာရှ စီးပွားရေးကော်မရှင် ဘုတ်အဖွဲ့ဝင်၊ အကြီးစားစီးပွားရေးနှင့် ပေါင်းစည်းရေးဝန် ကြီးနှင့်အတူ ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ဝင်များ၊ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံ သံရုံးမှ တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြ သည်။

ထိုသို့ တွေ့ဆုံရာတွင် မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ဥရောပအာရှ စီးပွားရေးကော်မရှင်တို့အကြား ကုန်ပစ္စည်းများ အပြန်အလှန် တင်ပို့ရေး ဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များနှင့် တိုက်ရိုက် ငွေပေးချေ မှုဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များ၊ စိုက်ပျိုးရေးထုတ်ကုန် များနှင့် ပတ်သက်၍ နည်းပညာပူးပေါင်း





နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး  
မင်းအောင်လှိုင် ဥရောပအာရှစီးပွားရေး ကော်မရှင်ဘုတ်အဖွဲ့ဝင်၊  
အကြီးစားစီးပွားရေးနှင့် ပေါင်းစည်းရေး ဝန်ကြီး  
H.E. Mr. Sergei GLAZEV အား ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက်စဉ်

ဆောင်ရွက်ရေးဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ ခရီးသွား  
ကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် တိုက်ရိုက်  
လေကြောင်းပျံသန်းရေးဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ  
ရေနံထွက်ပစ္စည်းများထုတ်လုပ်ခြင်းနှင့်တွင်း  
ထွက်သယံဇာတပစ္စည်းများအား အဆင့်မီ  
ကုန်ချောများအဖြစ် ထုတ်လုပ်နိုင်သည့်  
အခြေအနေများ၊ အထည်အလိပ်လုပ်ငန်း  
များနှင့်ပတ်သက်၍ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်  
သည့်အခြေအနေများနှင့် မြန်မာနိုင်ငံနှင့်  
ဥရောပအာရှစီးပွားရေးကော်မရှင်တို့ အကြား  
အခြားနယ်ပယ်ပေါင်းစုံ၌ ပူးပေါင်းဆောင်  
ရွက်နိုင်သည့် အခြေအနေများနှင့် ပတ်သက်  
၍ ရင်းနှီးပွင့်လင်းစွာ အမြင်ချင်းဖလှယ်  
ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

**လက်ဆောင်ပစ္စည်းများ  
အပြန်အလှန်ပေးအပ်**

တွေ့ဆုံပွဲအပြီးတွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်  
ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီး  
ချုပ်နှင့် ဥရောပအာရှစီးပွားရေးကော်မရှင်  
ဘုတ်အဖွဲ့ဝင်၊ အကြီးစားစီးပွားရေးနှင့် ပေါင်း  
စည်းရေးဝန်ကြီးတို့သည် အမှတ်တရလက်  
ဆောင်ပစ္စည်းများအပြန်အလှန်ပေးအပ်ကြ  
ပြီး မှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက်ခဲ့ကြကြောင်း  
သတင်းရရှိသည်။ **သတင်းစဉ်**



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များ  
ဥရောပအာရှစီးပွားရေး ကော်မရှင်ဘုတ်အဖွဲ့ဝင်၊ အကြီးစားစီးပွားရေးနှင့် ပေါင်းစည်းရေးဝန်ကြီး H.E. Mr. Sergei GLAZEV  
ဦးဆောင်သော ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့နှင့်အတူ မှတ်တမ်းတင်ဓာတ်ပုံရိုက်စဉ်

# မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝန်းလုံးရှိ စာကြည့်တိုက်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အလှူငွေနှင့် စာအုပ်စာစောင်များ ပေးအပ်လှူဒါန်းပွဲအခမ်းအနားကျင်းပ

## နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် အမှာစကားပြောကြား



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝန်းလုံးရှိ စာကြည့်တိုက်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အလှူငွေနှင့်စာအုပ်စာစောင်များ ပေးအပ်လှူဒါန်းပွဲ အခမ်းအနားတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝန်းလုံးရှိ စာကြည့်တိုက်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အလှူငွေနှင့် စာအုပ်စာစောင်များ ပေးအပ်လှူဒါန်းပွဲအခမ်းအနားကို ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဧပြီ ၁၀ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ အမျိုးသား စာကြည့်တိုက်၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်သည်။

### တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်

အခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အတူ ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူး ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီး ရဲဝင်းဦးနှင့် ကောင်စီအဖွဲ့ဝင်များ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်ပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်

ရုံးမှ အဆင့်မြင့်တပ်မတော်အရာရှိကြီးများ၊ နေပြည်တော် တိုင်းစစ်ဌာနချုပ် တိုင်းမှူး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ ဌာနဆိုင်ရာတာဝန်ရှိသူများ၊ အလှူရှင်များနှင့်ဖိတ်ကြားထားသူများ နေပြည်တော်စာကြည့်တိုက်များ၊ ဖောင်အေးရှင်းမှ တာဝန်ရှိသူများ၊ နေပြည်တော် Book Club အဖွဲ့ဝင်များ၊ ကျေးရွာစာကြည့်တိုက်မှူးများ၊ နေပြည်တော် စာရေးဆရာအသင်းမှ တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

### ဗီဒီယို Clip ကို ကြည့်ရှု

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများသည် “သုတဝေဖြာ မျှဝေရာ ပညာဘဏ်တိုက် စာကြည့်တိုက်” ဗီဒီယို Clip ကို ကြည့်ရှုကြသည်။ ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က

အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ပြီးခဲ့သည့် ဧပြီ ၃ ရက်က ယခုခန်းမထဲမှာပင် မြန်မာနိုင်ငံ တစ်ဝန်းလုံးရှိ စာကြည့်တိုက်များနှင့် တပ်မတော်ဌာနချုပ်များ၊ တပ်ရင်းတပ်ဖွဲ့များရှိ စာကြည့်တိုက်များအတွက် စာအုပ်စာစောင်များ လှူဒါန်းပွဲကို ကျင်းပခဲ့ကြောင်း၊ ထိုအချိန်၌ ပြည်သူများအားလုံး အသိပညာ ဗဟုသုတများ တိုးတက်စေရေးအတွက် စာကြည့်တိုက်များ တိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်သည်ကို စဉ်းစားမိခဲ့ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် စာအုပ်စာစောင်များ ထပ်မံလှူဒါန်းနိုင်ရေး စီစဉ်ရန် တာဝန်ရှိသူများကို ညွှန်ကြားခဲ့ပြီး ယနေ့ကျင်းပသည့် မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝန်းလုံးရှိ စာကြည့်တိုက်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အလှူငွေနှင့် စာအုပ်စာစောင်များ ပေးအပ်လှူဒါန်းပွဲ အခမ်းအနားကို ဖြစ်မြောက်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်

ကြောင်း။

**စာကြည့်တိုက်များ တည်ဆောက်ထား**

မြန်မာဝေါဟာရ၌ စာကြည့်တိုက်ဆိုသည်မှာ ကြည့်ရှုလေ့လာရန်နှင့် ငှားရမ်းရန် စာအုပ်များ ခင်းကျင်းထားသော နေရာဟု ရေးသားထားသည်ကို မှတ်သားမိကြောင်း။ မိမိတို့ နိုင်ငံတွင် စာကြည့်တိုက်များ တည်ဆောက်ထားသည်ကို တွေ့ရှိရပြီး ပကတိအခြေအနေနှင့် ကိုက်ညီသည့် စာကြည့်တိုက်များ ဖြစ်စေရေးအတွက်လည်း ထည့်သွင်းစဉ်းစားရန်လိုကြောင်း။ ၂၀၁၉ ခုနှစ် ကြားဖြတ်သန်းခေါင်စာရင်းအရ ၅နှစ်နှင့်အထက်လူဦးရေသည် ၄၆ ဒသမ ၄၆၂ သန်းရှိသည်ဟု သိရကြောင်း။ အဆိုပါလူဦးရေတွင် ကျောင်းလုံးဝ မတက်ဖူးသူ ၈ ဒသမ ၁ ရာခိုင်နှုန်းခန့်ရှိကြောင်း။ အသက် ၂၅ နှစ် အထက် ၂၅ ဒသမ ၁၆၉ သန်းခန့်တွင် အတန်းလုံးဝမရှိသူ ၃ ဒသမ ၈ ရာခိုင်နှုန်း ၉ သိန်းကျော်ရှိကြောင်း။ မူလတန်းနှင့် မူကြိုအဆင့်ရှိသူ ၄၉ ဒသမ ၄၇ ရာခိုင်နှုန်း ၁၂ ဒသမ ၈၃ သန်းရှိကြောင်း။ အလယ်တန်းအဆင့်ရှိသူ ၂၁ ဒသမ ၇၂ ရာခိုင်နှုန်း ၅ ဒသမ ၄၆ သန်းရှိကြောင်း။ အထက်တန်းအဆင့်ပြီးမြောက်သူ ၁၃ ဒသမ ၃ ရာခိုင်နှုန်းနှင့် ဘွဲ့ရသူ ၁၁ ဒသမ ၄ ရာခိုင်နှုန်း ၂ ဒသမ ၆၈ သန်းရှိသည်ကို

စာရင်းဇယားများအရ သိရကြောင်း။ ကျောင်းသားအများစုသည် မူလတန်းပြီးဆုံးချိန်တွင် ကျောင်းထွက်သွားကြခြင်း ဖြစ်သဖြင့် နိုင်ငံအနှာဂတ်အတွက် စိုးရိမ်စရာဖြစ်ကြောင်း။

**အလွယ်ကူဆုံးနည်းလမ်းပင်ဖြစ်**

အလုပ်အကိုင်နှင့် ပတ်သက်၍ လယ်ယာသစ်တောသားငါးကဏ္ဍ၊ ဝန်ဆောင်မှုနှင့် အရောင်းအဝယ်ကဏ္ဍ၊ အခြေခံလက်မှုပညာနှင့် ဆက်စပ်လုပ်ငန်းများကဏ္ဍ စသည့် အထွေထွေ အခြေခံလုပ်ငန်းများကို နိုင်ငံလူဦးရေ၏ ၈၀ ရာခိုင်နှုန်းခန့်က လုပ်ဆောင်နေသည်ကို တွေ့ရကြောင်း။ မိမိတို့နိုင်ငံ၏ လူဦးရေ ၇၀ ရာခိုင်နှုန်းခန့်သည် ကျေးလက်တွင် နေထိုင်ကြပြီး ၃၀ ရာခိုင်နှုန်းခန့်သည် မြို့ပြတွင် နေထိုင်ကြကြောင်း။ ကျေးလက်နေပြည်သူများအနေဖြင့် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများနှင့် သစ်ဝါးနှင့်ပတ်သက်သည့် လုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်နေကြကြောင်း။ ထို့ကြောင့် ကျေးလက်နေပြည်သူများ၏ လူမှုစီးပွားဘဝတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ပေးရမည်ဖြစ်ကြောင်း။ ၎င်းတို့၏ စီးပွားရေးနှင့် အသိပညာဗဟုသုတကို မြှင့်တင်ပေးရမည်ဖြစ်ကြောင်း။ ထို့ကြောင့် ၎င်းတို့ပညာရေးအတွက် အထောက်အကူပြုစေမည့် စာကြည့်တိုက်များ တည်ဆောက်ပေးခြင်း

သည် အလွယ်ကူဆုံး နည်းလမ်းပင် ဖြစ်ကြောင်း။

**ပြည်သူ့စာကြည့်တိုက် ၄၁၀ ကို ဖွင့်လှစ်ပေးထား**

မိမိတို့ နိုင်ငံတွင် မြို့နယ်ပေါင်း ၃၃၀၊ မြို့ပေါင်း ၄၇၁ မြို့ရုံးရှိသဖြင့် စုစုပေါင်း ၈၀၁ မြို့ရုံးရှိကြောင်း။ ရပ်ကွက်ပေါင်း ၃၄၈၅ ခု၊ ကျေးရွာအုပ်စုပေါင်း ၂၃၉၁၀၊ ကျေးရွာပေါင်း ၆၃၂၁၀ ရှိကြောင်း။ ထိုအထဲတွင် ပြန်ကြားရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြန်ကြားရေးနှင့်ပြည်သူ့ဆက်ဆံရေးဦးစီးဌာနက ခရိုင်နှင့်မြို့နယ်အဆင့်များတွင် ပြည်သူ့စာကြည့်တိုက် ၄၁၀ ကို ဖွင့်လှစ်ပေးထားပြီး မြန်မာနိုင်ငံ စာကြည့်တိုက်များ ဖောင်ဒေးရှင်း ထောက်ပံ့မှုနှင့် ဖွင့်လှစ်ထားသည့် စာကြည့်တိုက်များ၊ ဒေသဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများ၊ လူပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် ရပ်ရွာပြည်သူလူထု အစီအစဉ်ဖြင့် ဖွင့်လှစ်ထားသည့် စာကြည့်တိုက်ပေါင်း ၃၅၀၀ ကျော်ရှိသည်ဟု သိရကြောင်း။ နိုင်ငံတွင်း၌ စာကြည့်တိုက်ပေါင်းများစွာ ဖွင့်လှစ်ပေးရန် လိုအပ်သည်ကို တွေ့ရကြောင်း။ ထို့ကြောင့် စာကြည့်တိုက်အင်္ဂါရပ်များနှင့်ပြည့်စုံအောင် အဆောက်အဦများနှင့် လိုအပ်သည့် အသုံးအဆောင်များ၊ စာအုပ်များကို ဖြည့်ဆည်းပေးသွားရန် လိုအပ်ကြောင်း။





နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်ထံ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးက အလှူငွေပေးအပ်လှူဒါန်းစဉ်

**စာကြည့်တိုက်လုပ်ငန်းများကို အားပေး**  
မိမိတို့နိုင်ငံ၏အဓိကစီးပွားရေးလုပ်ငန်းမှာ စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများ ဖြစ်ပြီး ကျေးလက်တွင် အဓိကဆောင်ရွက်ကြခြင်းဖြစ်ကြောင်းထို့ကြောင့်အဆိုပါလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နေသူများကို အသိပညာများပေးနိုင်ရေး ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် စာကြည့်တိုက်လုပ်ငန်းများကို အားပေးဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုသို့ဆောင်ရွက်ချိန်တွင်လည်း စာကြည့်တိုက်များရှိ စာအုပ်များသည် ဒေသရှိပညာရေးကို ကြည့်၍ အများနားလည်နိုင်သည့်စာအုပ်များဖြစ်အောင် ဆောင်ရွက်ပေးရန် လိုကြောင်း၊ လုပ်ငန်းနယ်ပယ်များအလိုက် အသိပညာများရရှိနိုင်သည့် စာအုပ်များကို ထားရှိပေးနိုင်ရန်လိုကြောင်း၊ ဥပမာအားဖြင့် စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးနှင့် MSME လုပ်ငန်းများနှင့် သက်ဆိုင်သည်များ၊ ရေရရှိရေးနှင့် ရေသုံးစွဲမှုနည်းလမ်းများစသည့် ပညာရပ်များကို သိရှိနားလည်စေရေးဆောင်ရွက်ပေးရန် လိုကြောင်း။

**ဝိုင်းဝန်းကြီးပမ်း ဆောင်ရွက်ပေး**  
စာကြည့်တိုက်ဆိုသည်မှာပညာဖြန့်ဝေ

ပေးရာ ဌာနကြီးတစ်ခု ဖြစ်ကြောင်း၊ စာဖတ်စေရန်နှင့် စာဖတ်အားများ တက်လာစေရန် ဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ တစ်ဦးချင်းအသိပညာများ ကြွယ်ဝစေရန်အတွက် စာဖတ်ရန်လိုကြောင်း၊ ဖတ်ရှုသည့်စာကို ဖတ်ရုံသာ မဟုတ်ဘဲ မှတ်သားထားရှိရန်လည်း လိုကြောင်း၊ စာဖတ်ခြင်းဖြင့် အသိပညာဗဟုသုတများ တိုးပွားလာမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုသို့ အသိပညာ ဗဟုသုတများ ကြွယ်ဝလာခြင်းဖြင့် ဘဝအတွက် များစွာ အကျိုးဖြစ်ထွန်းစေမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့အပြင် မိမိတို့ဖတ်ရှုသိရှိထားသည့် အသိပညာ ဗဟုသုတများကို လူအများသိရှိစေရေးအတွက် ပြန်လည်ဟောပြောပေးခြင်း၊ ဆွေးနွေးပေးခြင်းများ ဆောင်ရွက်မှသာလျှင် ပညာပြန့်ပွားမှုအကျိုးကို ရရှိနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ရပ်ကွက်အလိုက်၊ ကျေးရွာအလိုက် အသိပညာနီးနှောဖလှယ် ဆွေးနွေး လှုပ်ရှားမှုများကို အပတ်စဉ်အလိုက်၊ လစဉ်အလိုက် ဆောင်ရွက်သွားရန်လည်း လိုအပ်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ မြန်မာစကားပုံတွင် “ရေအသက်တစ်မနက်၊ ထမင်းအသက် ခုနစ်ရက်” ဟူ၍ ရှိကြောင်း၊ အလားတူ စာပေအသိပညာ မရှိပါက တစ်

သက်လုံး အခက်အခဲ အကျပ်အတည်းများနှင့် ကြုံတွေ့ရနိုင်ကြောင်း၊ စာပေအသိပညာ မရှိခြင်းနှင့် အားနည်းခြင်းတို့ကြောင့် နေ့စဉ် လူနေမှုဘဝ၌ အခက်အခဲများနှင့် ကြုံတွေ့ရင်ဆိုင်နေရသူများကို မိမိတို့ မြင်တွေ့နေကြရပြီး ၎င်းတို့၏ လူနေမှုပုံစံ ပြောင်းလဲတိုးတက်လာစေရေးနှင့် အနာဂတ်တွင် အသိပညာကြွယ်ဝသည့် လူ့အသိုက်အဝန်းကို ပုံဖော်တည်ဆောက်နိုင်ရေး မိမိတို့အနေဖြင့် ဝိုင်းဝန်းကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်ပေးသွားကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုသို့ဆောင်ရွက်ပေးရာတွင်လည်း ခေတ္တခဏသာ ဆောင်ရွက်ခြင်းထက် စဉ်ဆက်မပြတ် ဆောင်ရွက်ပေးသွားရန် လိုကြောင်း။

မိမိတို့အနေဖြင့် “စစ်မှန်စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ပါတီစုံ ဒီမိုကရေစီစနစ် ခိုင်မာစေရေး” နှင့် “ဒီမိုကရေစီနှင့် ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုတည်ဆောက်ရေး” ဟူသည့် နိုင်ငံရေးမျှော်မှန်းချက် နှစ်ခုနှင့် “တိုင်းပြည်သာယာပြောရေး” နှင့် “စားရေရိက္ခာဖူလုံရေး” ဟူသည့် အမျိုးသားရေးရည်မှန်းချက် နှစ်ရပ်ကို ချမှတ်ပြီး ယင်းရည်မှန်းချက်များအောင်မြင်စေရေး ရေလုပ်ငန်းစဉ်များ၊ ဦးတည်ချက်များ ချမှတ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်ရာတွင် အသိပညာ အတတ်ပညာ ကြွယ်ဝသည့် လူသားအရင်းအမြစ်ကောင်းများ ပေါ်ထွက်လာရေးနှင့် အသိပညာကြွယ်ဝသည့် လူပတ်ဝန်းကျင် အသိုက်အဝန်းကို ပုံဖော်တည်ဆောက်ပေးရန် မဖြစ်မနေ လိုအပ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ပညာရေး မြှင့်တင်ရေးနှင့် ပတ်သက်၍ အလေးထား ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ ပြည်သူ့ပြည်သားများ အသိပညာအတတ်ပညာများ ရရှိစေရေးအတွက် ငွေကုန်ကြေးကျ အနည်းဆုံးဖြင့် ပညာရရှိစေရေးစဉ်းစားဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ စာအုပ်စာပေများကို သက်သာသည့် ဈေးနှုန်းများဖြင့် ဝယ်ယူဖတ်ရှုနိုင်ရေးအတွက်လည်း ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ ကျေးလက်များကို အကျိုးပြုသည့် စာအုပ်များကိုလည်း ထုတ်ဝေသွားကြရန် တိုက်တွန်းလိုကြောင်း။

### အွန်လိုင်းစာမျက်နှာများ၌ နေ့စဉ်ဖြန့်ဝေပေး

နိုင်ငံပိုင် သတင်းစာများနှင့် ပုဂ္ဂလိက သတင်းစာများ ထုတ်ဝေဖြန့်ချိလျက်ရှိသော်လည်း နိုင်ငံတစ်ဝန်းလုံးသို့ ပျံ့နှံ့ရောက်ရှိမှု အားနည်းမှုနှင့် ဖတ်ရှုသူနည်းပါးမှုတို့ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ သတင်းစာဟူသည်မှာ နေ့စဉ် ဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိသည့် သတင်းအချက်အလက်များကို အမြန်ဆုံးသိရှိစေရေး ရိုက်နှိပ်ထုတ်ဝေခြင်းဖြစ်သဖြင့် နယ်မြို့၊ ကျေးရွာများသို့ အမြန်ဆုံး ရောက်ရှိနိုင်စေရေး ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ လက်ရှိအချိန်၌ သတင်းစာများကို အမြန်ဆုံး ဖတ်ရှုနိုင်ရေးအတွက် အွန်လိုင်းစာမျက်နှာများ၌လည်း နေ့စဉ်ဖြန့်ဝေပေးလျက် ရှိကြောင်း၊ သတင်းစာများ၌ပါရှိသည့် သတင်းအချက်အလက်များ၊ ဆောင်းပါးများသည်လည်း ပြည်သူလူထုတို့ကို အမှန်တကယ် အကျိုးပြုနိုင်ရန်လိုပြီး နားလည်သဘောပေါက်လွယ်ကူစေမည့် အသုံးအနှုန်းများ၊ အရေးအသားများကို သုံးနှုန်းကြရန်လိုကြောင်း။

### တစ်ခန်းတစ်ကဏ္ဍမှ ပါဝင်နိုင်

ယနေ့ အခမ်းအနားတွင် စာကြည့်တိုက်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် စာအုပ်စာစောင်များနှင့် အလှူငွေများ လှူဒါန်းမှုသည် တန်ဖိုးကြီးမားသည့် လှူဒါန်းမှု၊ မွန်မြတ်သည့် အသိပညာစာပေအလှူ ဖြစ်သည့်အတွက် အလှူရှင်များ အားလုံးကိုမိမိအနေဖြင့် အထူးပင် ကျေးဇူးတင်ရှိပါကြောင်းနှင့် မှတ်တမ်းတင် ဂုဏ်ပြုအပ်ပါကြောင်း၊ စာအုပ်စာပေဟူသည် မည်မျှပင် ဟောင်းနေသည်ဖြစ်စေ မဖတ်ရသေးသူများအတွက် အသစ်ပင် ဖြစ်ပြီး အသိပညာအသစ်များကို ရရှိသွားစေမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ယခုကဲ့သို့ မွန်မြတ်သည့် စာပေအသိပညာ လှူဒါန်းမှုများကို ဦးဆောင်နိုင်သူများက ဦးဆောင်၍ နိုင်ငံအဝန်း၌ မကြာခဏ ဆောင်ရွက်ပေးမည်ဆိုပါက တိုင်းပြည်အတွက် များစွာအကျိုးရှိစေမည် ဖြစ်သဖြင့် အားလုံးပိုင်းဝန်း ကူညီဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ကြရန် မေတ္တာရပ်ခံ တိုက်တွန်းပါကြောင်း၊ မိမိတို့၏ နိုင်ငံသားများအားလုံး အသိပညာ

အတတ်ပညာနှင့် လူမှုဘဝ တိုးတက်စေရေး၊ နိုင်ငံတော်၏ နိုင်ငံရေးလုပ်ငန်းစဉ်များ၊ အမျိုးသားရေး ရည်မှန်းချက်များ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရာတွင် တစ်ခန်းတစ်ကဏ္ဍမှ ပါဝင်နိုင်စေရေးတို့အတွက် ပိုင်းဝန်းကြီးပမ်းဆောင်ရွက်သွားကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း ပြောကြားသည်။

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုအဆင့် အဖွဲ့အစည်းများ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနများနှင့် စေတနာရှင်ပြည်သူများက မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝန်းရှိ စာကြည့်တိုက်များဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အလှူငွေနှင့် စာအုပ်စာစောင်များကိုပေးအပ်လှူဒါန်းကြရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က လက်ခံရယူပြီး ဂုဏ်ပြုမှတ်တမ်းလွှာများ ပြန်လည်ပေးအပ်သည်။

ယင်းနောက် ပြည်ထောင်စုရွေးကောက်ပွဲကော်မရှင်ဥက္ကဋ္ဌ ဦးကိုကိုက မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝန်းရှိ စာကြည့်တိုက်များဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အလှူငွေနှင့် စာအုပ်စာစောင်များ ပေးအပ်လှူဒါန်းမှုနှင့် ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းပြောကြားသည်။

### လှည့်လည်ကြည့်ရှု

အခမ်းအနားအပြီးတွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်

ဝန်ကြီးချုပ်သည် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများအား ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက်ပြီး ခင်းကျင်းပြသထားသည့် စာအုပ်စာစောင်များနှင့် အမျိုးသားစာကြည့်တိုက်ရှိ e-Library and Reading Room တို့ကို လှည့်လည်ကြည့်ရှုသည်။

ယနေ့ အခမ်းအနားတွင် မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝန်းရှိ စာကြည့်တိုက်များဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ပြည်ထောင်စုအဆင့် အဖွဲ့အစည်းများ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနများ၊ တပ်မတော် (ကြည်း၊ ရေ၊ လေ) တပ်ရင်းတပ်ဖွဲ့ဌာနချုပ်များနှင့် ဌာနဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများ၊ ပြင်ပအလှူရှင်များ၏ လှူဒါန်းမှုအနေဖြင့် အလှူငွေကျပ် ၅၆၀,၀၈၇,၅၀၀ နှင့် သုတရသ စာအုပ်စာစောင် ၄၈,၃၅၇ အုပ် ဖြစ်ပြီး တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့များတွင် တစ်ချိန်တည်း၊ တစ်ပြိုင်တည်း ပြုလုပ်သည့် အခမ်းအနားများ၌ လှူဒါန်းမှုအနေဖြင့် ငွေကျပ် ၄၂၅,၀၇၇,၉၅၀ နှင့် သုတရသ စာအုပ်စာစောင် ၃၀,၈၅၄ အုပ် ဖြစ်ကြောင်းနှင့် စုစုပေါင်းလှူဒါန်းမှုအနေဖြင့် ငွေကျပ် ၉၈၅,၁၆၅,၄၅၀ နှင့် သုတရသစာအုပ်စာစောင် ၇၉,၂၁၁ အုပ် ဖြစ်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များ ခင်းကျင်းပြသထားသည့် စာအုပ်စာစောင်များကို လှည့်လည်ကြည့်ရှုစဉ်

# နိုင်ငံတော်၏ စီးပွားရေး ဦးတည်ချက်များနှင့်အညီ နိုင်ငံ့စီးပွားကို မြှင့်တင်ရေးအတွက် MSME လုပ်ငန်းများကို ပံ့ပိုးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန်နှင့် ရေရှည်အာမခံချက်ရှိလာအောင် အားပေးကူညီဆောင်ရွက်ပေးရန်လို



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့် အလတ်စား စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းကော်မတီအစည်းအဝေး (၁/၂၀၂၄)တွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

အသေးစား၊အငယ်စားနှင့်အလတ်စား စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းကော်မတီအစည်းအဝေး(၁/၂၀၂၄) ကို ၂၀၂၄ ခုနှစ်မတ် ၂၀ ရက်မွန်းလွဲပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန အစည်းအဝေးခန်းမ၌ကျင်းပရာ အသေးစား၊အငယ်စားနှင့် အလတ်စား စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားသည်။

အစည်းအဝေးသို့ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် စီမံကိန်းနှင့်ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးဝင်းရှိန် အပါအဝင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများဖြစ်ကြသည့်ဒေါက်တာကံဇော်၊ ဦးလှမိုး၊ ဒေါက်တာချာလီသန်း၊ ဦးထွန်းအံ့နှင့် ဒေါက်တာမျိုးသိန်းကျော်၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ လုပ်ငန်းကော်မတီဝင်များနှင့်အသင်းအဖွဲ့များမှ တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြ

ပြီး တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်များက ဗီဒီယိုကွန်ဖရင့်ဖြင့် တက်ရောက်ကြသည်။

### ချိတ်ဆက်ညှိနှိုင်းအကောင်အထည်ဖော်

ဦးစွာအသေးစား၊အငယ်စားနှင့်အလတ်စားစီးပွားရေး (MSME) လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်က အမှာစကားပြောကြားရာတွင် MSME လုပ်ငန်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် လုပ်ငန်းကော်မတီ၏ တတိယအကြိမ် အစည်းအဝေး၌ ချမှတ်ခဲ့သည့်ဆုံးဖြတ်ချက်များကို သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာန၊ အဖွဲ့အစည်းများ၊ ဒေသဆိုင်ရာအစိုးရအဖွဲ့များနှင့် အေဂျင်စီများ ချိတ်ဆက် ညှိနှိုင်းအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

ယနေ့အစည်းအဝေးသည် လုပ်ငန်းကော်မတီ၏ စတုတ္ထအကြိမ် အစည်းအဝေးဖြစ်ပြီး အစည်းအဝေးကျင်းပပြုလုပ်ရသည့် ရည်ရွယ်ချက်အနေဖြင့် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်

ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်၏ လမ်းညွှန်မှာကြားချက်ဖြစ်သည့် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေး အခြေခံဒေသထွက်ကုန်များကို တန်ဖိုးမြှင့်ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး၊ ထုတ်လုပ်မှုတွင်းဆက်တစ်လျှောက် ကဏ္ဍအလိုက် လိုအပ်ချက်များကို ပံ့ပိုးဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရေး၊ ထုတ်ကုန်များကို ပြည်ပဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးများအဖြစ် တိုးမြှင့်ထုတ်လုပ်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေး၊ ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများ တိုးတက်လာခြင်းဖြင့် တစ်ဦးချင်းဝင်ငွေတိုးလာပြီးနိုင်ငံ့စီးပွားတိုးတက်လာနိုင်ရေး၊ ဆီထွက်သီးနှံ၊ စက်မှုသီးနှံ၊ နို့နှင့် နို့ထွက်ပစ္စည်းထုတ်ကုန်များ တိုးချဲ့ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး၊ လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ် ဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် ကျွမ်းကျင်လုပ်သားများ မွေးထုတ်ပေးနိုင်ရေးတို့ကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်နှင့် ပံ့ပိုးဆောင်ရွက်ပေးရမည့်ကိစ္စရပ်များကို ဝိုင်းဝန်းအကြံပြု ဆွေးနွေးပေးနိုင်ရန်ဖြစ်ကြောင်း၊ လုပ်ငန်းကော်မတီ၏ အစည်းအဝေး ဆုံးဖြတ်ချက်များအပေါ် သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာန/အဖွဲ့အစည်းများ၊ ဒေသဆိုင်ရာအေဂျင်စီများက

ပြီးပြတ်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေး တွန်းအားပေး လုပ်ဆောင်နိုင်ရန်နှင့် ရှေ့ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ရမည့် လုပ်ငန်းစဉ်များ ချမှတ်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် ကျင်းပရခြင်း ဖြစ်ကြောင်း။

ယခုအချိန်သည် မိမိတို့နိုင်ငံ၏ စီးပွားရေး ဦးမော့လာစေရန်အတွက် တွန်းအားပေး လုပ်ဆောင်လျက်ရှိသည့် ကာလဖြစ်ကြောင်း၊ စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန်အတွက် ဦးစားပေးလုပ်ဆောင်ရမည့်လုပ်ငန်းကဏ္ဍပေါင်း များစွာရှိပြီး MSME များကို အားပေးမြှင့်တင်ခြင်းသည် အရေးပါသည့် အခန်းကဏ္ဍတစ်ခုလည်း ဖြစ်ကြောင်း၊ MSME လုပ်ငန်းဆိုသည်မှာ စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးနှင့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုစုစု ထုတ်လုပ်မှုကွင်းဆက် တစ်လျှောက် ပါဝင်နေသော စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများဖြစ်ပြီး အဓိကအရေးပါသည့် အခြေခံလုပ်ငန်းများ ဖြစ်သည့်အတွက် MSME များကို အားပေးမြှင့်တင်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံစီးပွားကို ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေပြီး နိုင်ငံသားများအတွက် အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းကို မြှင့်တင်ပေးနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း။

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအနေဖြင့် နိုင်ငံရေးရည်မှန်းချက်(၂) ရပ်ဖြစ်သည့် “စစ်မှန် စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ဒီမိုကရေစီစနစ် ခိုင်မာစေရေး” နှင့် “ဒီမိုကရေစီနှင့် ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုတည်ဆောက်ရေး”၊ အမျိုးသားရေးရည်မှန်းချက် (၂) ရပ် ဖြစ်သည့် “တိုင်းပြည်သာယာပြောရေး” နှင့် “စားရေရိက္ခာ ဖူလုံရေး” တို့ကို နိုင်ငံတော်၏ မျှော်မှန်းချက်များအဖြစ် ချမှတ်ဆောင်ရွက်လျက် ရှိကြောင်း၊ မျှော်မှန်းချက်များကို ဖြည့်ဆည်းနိုင်ရေးအတွက် ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ်(၅) ရပ်နှင့် စီးပွားရေးဦးတည်ချက် (၃) ရပ် အပါအဝင် ဦးတည်ချက် (၉) ရပ် တို့ကို ချမှတ်ခဲ့ကာ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

**လူမှုစီးပွားဘဝများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာမည်**  
ပြည်တွင်းဒေသ အသီးသီးမှာ ထွက်ရှိသည့် ကုန်ကြမ်းများကို အသုံးပြုပြီး ဒေသ

အလိုက် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေး အခြေခံထုတ်ကုန်များကို တန်ဖိုးမြှင့် ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး၊ ပြည်ပပို့ကုန်အဖြစ် တင်ပို့နိုင်ရေးကိုလည်း လမ်းညွှန်ချက်များနှင့် အညီ ဦးစားပေးဆောင်ရွက်သွားရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ယင်းနှင့်ပတ်သက်၍ သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများဖြင့် ဒေသဆိုင်ရာ အေဂျင်စီများ ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်း၍ စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေး အခြေခံထုတ်ကုန်များကို ကဏ္ဍ လေးခုတွင် မူရင်းထုတ်ကုန်နှင့် တန်ဖိုးမြှင့်ထုတ်ကုန်စုစုပေါင်း ၆၁၂ မျိုး ပြုစုတင်ပြထားသည်ကိုလည်း တွေ့ရှိရကြောင်း၊ ဒေသထုတ်ကုန်များကို တန်ဖိုးမြှင့်အနေဖြင့် ထုတ်လုပ်နိုင်မည်ဆိုပါက ထုတ်ကုန်၏ Trade Value တန်ဖိုးတက်လာပြီး ဝင်ငွေများ တိုးတက်ရရှိစေမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုမှတစ်ဆင့် ပို့ကုန်အဖြစ် ပြည်ပသို့တင်ပို့နိုင်မည်ဆိုပါက နိုင်ငံခြားဝင်ငွေရရှိပြီး နိုင်ငံ၏ GDP လည်း တိုးတက်လာမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ပြင် ဈေးကွက် ယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်းရှိသည့် တန်ဖိုးမြှင့် ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများ၏ ထုတ်လုပ်မှုကို မြှင့်တင်ခြင်းအားဖြင့် ကျေးလက်နေပြည်သူလူထုအတွက် အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများ ပိုမိုဖန်တီးပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး လူမှုစီးပွားဘဝများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ပြည်တွင်းထုတ်ကုန်များနှင့် ပြည်ပပို့ကုန်များကို တန်ဖိုးမြှင့် ထုတ်လုပ်နိုင်ပါက ပြည်ပသွင်းကုန်ပစ္စည်းများကို မှီခိုနေရခြင်းမှ ကင်းလွတ်နိုင်မည်ဖြစ်ပြီး ဈေးကွက်မတည်ငြိမ်မှုကိုလည်း ထိန်းကျောင်းသွားနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဒေသတစ်ခု ထုတ်ကုန်တစ်ခု (One Region One Product) အနေဖြင့် ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ နေပြည်တော်၊ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်တို့မှ အဆိုပြုထားသည့် ထုတ်ကုန်အမယ် ၁၀၉ မျိုးကို Action Plan ရေးဆွဲပြီး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ အဆိုပြုထားသည့် ထုတ်ကုန်အမယ်များအနက် ဦးစားပေး ၅၇ မျိုးကိုလည်း ရွေးချယ်အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရာတွင် ဒေသအလိုက် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေး အခြေခံထုတ်ကုန် (WorkPlan) များနှင့် ချိတ်ဆက်

ပြီး ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

**တန်ဖိုးမြှင့်ထုတ်ကုန်များ ထုတ်လုပ်**  
နိုင်ငံတော်၏ စီးပွားရေးဦးတည်ချက်များနှင့်အညီ နိုင်ငံစီးပွားကိုမြှင့်တင်ရေးအတွက် MSME လုပ်ငန်းများကို ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန်နှင့် ရေရှည်အာမခံချက်ရှိလာအောင် အားပေးကူညီဆောင်ရွက်ပေးရန်လိုကြောင်း၊ ပြည်သူလူထုအတွက် ထုတ်ကုန် များစွာကို ဒေသအသီးသီးတွင်ရှိသည့် MSME များက ထုတ်လုပ်ပေးခြင်းအားဖြင့် နိုင်ငံစီးပွားတိုးတက်ပြောင်းလဲအောင်ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် MSME လုပ်ငန်းများအနေဖြင့် ပြည်တွင်းထွက်ကုန်ကြမ်းများကို အခြေခံသည့် ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများကို နိုင်ငံအတွင်း စား၊ ရေ၊ ရိက္ခာဖူလုံမှုအတွက် အဓိကထား ထုတ်လုပ်စေလိုပြီး ထိုမှတစ်ဆင့် တန်ဖိုးမြှင့်ထုတ်ကုန်များကို ထုတ်လုပ်ပြီး ပြည်ပသို့ တင်ပို့ရောင်းချနိုင်သည်အထိ ဆောင်ရွက်သွားကြရန် တိုက်တွန်းပြောကြား လိုကြောင်း။

နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် အနေဖြင့် အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့် အလတ်စား စီးပွားရေး လုပ်ငန်းများကို အားပေးမြှင့်တင်နိုင်ရေးအတွက် MSME လုပ်ငန်းရှင်များနှင့် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် အသီးသီးတွင် တွေ့ဆုံပွဲ ၂၃ ကြိမ်၊ မိမိအနေဖြင့်လည်း MSME လုပ်ငန်းရှင်များနှင့် တွေ့ဆုံပွဲ ငါးကြိမ်ပြုလုပ်ခဲ့ကြောင်း၊ တွေ့ဆုံပွဲများတွင် လုပ်ငန်းရှင်များမှ ကဏ္ဍအလိုက်လိုအပ်ချက်များ တင်ပြကြပြီး **နည်းပညာ၊ ငွေကြေးအရင်းအနှီး၊ ဈေးကွက်၊ ကုန်ကြမ်း၊ စက်ပစ္စည်းနှင့် မြေနေရာ** လိုအပ်ချက်တို့ကို တင်ပြလာသည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း။

**ချိတ်ဆက် ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်**  
တင်ပြမှုများတွင် အများအားဖြင့် မြေနေရာနှင့် ငွေကြေးအရင်းအနှီးအချက် (၂) ချက် ဖြစ်ကြောင်း၊ ဒေသထုတ်ကုန်များကို တန်ဖိုးမြှင့်ထုတ်လုပ်မှုများ ပြုလုပ်သည့်အခါ ထုတ်လုပ်မှုစရိတ်အတွက် ငွေကြေးအရင်းအနှီးက အဓိကလိုအပ်ချက် ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်အနေဖြင့် နိုင်ငံစီးပွားမြှင့်တင်ရေး

ရန်ပုံငွေ၊ MSME ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးရန်ပုံငွေ တို့ကိုထူထောင်ထားပြီး MSME လုပ်ငန်းများကို ငွေကြေးအရင်းအနှီး ပံ့ပိုးပေးနိုင်ရေးအတွက် ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိကြောင်း။ MSME ချေးငွေလျှောက်ထားရာတွင် လုပ်ငန်းစဉ်များကို သတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်၊ နိုင်ငံတော်မှ ထုတ်ချေးပေးထားသော MSME ချေးငွေများကို အမှန်တကယ် လိုအပ်သည့် လုပ်ငန်းရှင်များအား ပံ့ပိုးဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ရေး သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာန/အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ဒေသဆိုင်ရာ အေဂျင်စီများ အားလုံး ချိတ်ဆက် ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ယနေ့ခေတ် ကမ္ဘာ့စီးပွားရေးပုံစံများ အဆင့်ဆင့် ပြောင်းလဲလာမှုအပေါ် မိမိတို့ နိုင်ငံရှိ MSME များ လိုက်ပါဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် အစဉ်တော်တော် အသွင်ကူးပြောင်းမှုဆိုင်ရာ နည်းပညာများသည်လည်း စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှင့်အတူ MSME များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုတွင်လည်း အရေးပါသည့် အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်လာသည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း။ MSME လုပ်ငန်းရှင်များအတွက် အစဉ်တော်တော်အသွင်ကူးပြောင်းရေး၊ နိုင်ငံတကာ စီးပွားရေးကွန်ရက်များနှင့် ချိတ်ဆက်ပေးနိုင်ရေး၊ အစဉ်တော်တော်အသွင်ကူးပြောင်းရေး၊ မြှင့်တင်ပေးနိုင်ရေးတို့ကို အစီအမံများ ရေးဆွဲဆောင်ရွက်သွားရမည်ဖြစ်ကြောင်း။ MSME များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန် Incubation Center များ တည်ထောင်ပြီး အစပျိုး စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို အားပေးမြှင့်တင်ပေးရန်၊ စွန့်ဦးတီထွင်လုပ်ငန်းရှင်များ ပိုမိုပေါ်ပေါက်လာစေရန်နှင့် ဆန်းသစ်တီထွင်မှုနှင့် ယှဉ်ပြိုင်နိုင်မှုများ ပိုမိုအားကောင်းလာစေရန် လုပ်ငန်းကော်မတီနှင့် အေဂျင်စီအသီးသီးက လိုအပ်သည်များ ကူညီပံ့ပိုးပေးနိုင်ရန် ဆောင်ရွက်သွားရမည်ဖြစ်ကြောင်း။ ဈေးကွက်စီးပွားရေးစနစ်တွင် MSME များ ရှင်သန်ရပ်တည်နိုင်ရေးအတွက် ဈေးကွက်ချိတ်ဆက်နိုင်မှုနှင့် ဈေးကွက်ဖွံ့ဖြိုးမှုတို့ကလည်း အသက်သွေးကြောကဲ့သို့ အလွန်အရေးပါသည့်အတွက်

ဒေသအသီးသီးတွင် ဈေးကွက်များ၊ ကုန်စည်အဝယ်ခိုင်များ ဖွံ့ဖြိုးလာစေရေး သက်ဆိုင်ရာ အေဂျင်စီ အသီးသီးက ဆောင်ရွက်ပေးရမည်ဖြစ်ကြောင်း။

**ဆက်လက်အားပေး ဆောင်ရွက်**

ထို့ပြင် MSME လုပ်ငန်းအတွက် အဓိကလိုအပ်သည့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် ကျွမ်းကျင်လုပ်သားများ ရရှိရေးကို သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာန အသီးသီးမှ ကျွမ်းကျင်သင်တန်းများ ဆက်လက်ပြုလုပ်ပေးရမည်ဖြစ်ပြီး ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလမှ ယနေ့အထိ သင်တန်းအမျိုးအစားပေါင်း ၃၅၀၊ ဖွင့်လှစ်ပြီး အကြိမ်ရေ ၄၃၉၅ ခု၊ တက်ရောက်ပြီး သင်တန်းသား စုစုပေါင်း ၉၁၈၀၇ ဦး ရှိပြီး တက်ရောက်ဆဲ သင်တန်းသား စုစုပေါင်း ၃၈၆၂ ဦး ရှိကြောင်းကို တွေ့ရှိရကြောင်း။ ဆက်လက်၍လည်း သက်ဆိုင်ရာလုပ်ငန်းအလိုက်၊ ကဏ္ဍအလိုက် ကျွမ်းကျင်လုပ်သားများ တိုးတက်ရရှိရေးအတွက် ဆက်လက်အားပေးဆောင်ရွက်သွားကြရန် ပြောကြားလိုကြောင်း။

ယခင်လုပ်ငန်းကော်မတီ အစည်းအဝေးများတွင် ဆွေးနွေးဆုံးဖြတ်ခဲ့သည့်တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်အလိုက် အလားအလာရှိသည့် ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများကို OROP Action Plan တွင် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရေး။ MSME အားပေးမြှင့်တင်ရေးအစီအစဉ်များ၊ စက်မှုချိတ်ဆက် ဆောင်ရွက်မှုအစီအစဉ်များ၊ MSME လုပ်ငန်းရှင်များနှင့် စက်မှုဇုန်များ ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်ရေးနှင့် MSME ပြုပြင်ပြင်ဆင်မှုများတွင် Digital Corner များ ပါဝင်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးတို့ကို လုပ်ငန်းကော်မတီအဖွဲ့ဝင်များအနေဖြင့် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရာတွင် ကြုံတွေ့ရသည့် အခက်အခဲများ၊ အားသာချက်၊ အားနည်းချက်များကိုလည်း ယခုအစည်းအဝေးတွင် ဆွေးနွေးပေးစေလိုကြောင်း။

**အလေးထား စီမံပံ့ပိုးပေးသွားရမည်**

MSME များကို အားပေးမြှင့်တင်ပေးရေး ဆောင်ရွက်ရာတွင် သေချာသည့်ကုန်ကြမ်း၊ လိုအပ်သည့်သွင်းအားစု၊ နည်းပညာ၊

ငွေကြေးအရင်းအနှီး ထောက်ပံ့ပေးမှုနှင့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးတို့ကို အခြေခံ အုတ်မြစ်သဖွယ် အလေးထား စီမံပံ့ပိုးပေးသွားရမည် ဖြစ်ကြောင်း။ လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန် ဆောင်ရွက်ပေးရာတွင်လည်း MSME များ အမှန်တကယ် လိုအပ်သည့် ကျွမ်းကျင်လုပ်သားများကို TVET အစီအစဉ်များဖြင့် မွေးထုတ်ပေးခြင်းနှင့် ခေတ်နှင့်အညီလိုအပ်လာသည့် ကျွမ်းကျင်မှုများ ဆောင်ရွက်ပေးကြမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ချွင့်ဆွေးနွေးရပါက မြန်မာနိုင်ငံ၏စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အဓိကကျောရိုးမှာ ထုတ်လုပ်မှုကဏ္ဍဖြစ်သည်ကို တွေ့ရကြောင်း။ ကောင်းမွန်စွာ လည်ပတ်လျက်ရှိသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုကဏ္ဍတစ်ရပ်သည် အရည်အသွေးမြင့်မားပြီး ဆင်းရဲနွမ်းပါးမှုလျော့ချပေးနိုင်သည့် အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းကို ဖန်တီးပေးနိုင်မည် ဖြစ်သကဲ့သို့ ကုန်ထုတ်စွမ်းအား တိုးတက်မှုကိုလည်း အထောက်အကူပြုနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း။

**များစွာအထောက်အကူပြုနိုင်မည်**

ကုန်ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများ တိုးတက်ရေးအတွက်ကိုလည်း ကောင်းမွန်စွာ လည်ပတ်နေသည့် MSME လုပ်ငန်းများကများစွာ အထောက်အကူပြုနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း။ ထုတ်လုပ်မှုအခန်းကဏ္ဍ ယခုထက် မြင့်မားတိုးတက်ရေးအတွက် တွေ့ကြုံရသည့် အားသာချက်၊ အားနည်းချက်များကို လုပ်ငန်းကော်မတီမှ တစ်ဆင့် နိုင်ငံတော်အစိုးရမှ ထုတ်လုပ်မှုကဏ္ဍစီမံချက်ကို မူဝါဒမှတစ်ဆင့် စီမံချက်ရေးဆွဲနိုင်ရန်အတွက် ဝန်ကြီးဌာနများနှင့် သက်ဆိုင်ရာ အသင်းအဖွဲ့အစည်းများတွင်ရှိသည့် ကျွမ်းကျင်သူများနှင့် ပညာရှင်များက ထုတ်လုပ်မှုကဏ္ဍအတွက် လိုအပ်သည့် သုတေသနလုပ်ငန်းများ လုပ်ဆောင်သွားရန်လိုကြောင်း။ ယင်းကိစ္စနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ယခုအစည်းအဝေးတွင် ထည့်သွင်း ဆွေးနွေးပေးကြစေလိုကြောင်း။

**အားသွန်ခွန်စိုက် ကြိုးပမ်း**

မိမိတို့နိုင်ငံသည် ဈေးကွက်စီးပွားရေး



စနစ်ဖြင့် ဆောင်ရွက်နေသည့် နိုင်ငံဖြစ်ပြီး နိုင်ငံအတွက်လိုအပ်သည့်ထုတ်ကုန်များကို အပြည့်အဝထုတ်လုပ်နိုင်ရေးပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းများ၏ လိုအပ်ချက်များကို တစ်ဖက်တစ်လမ်းမှ ကူညီဆောင်ရွက်ပေးရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ ဗဟိုကော်မတီ၊ လုပ်ငန်းကော်မတီများမှပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြားချက်များအပေါ် သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများ၊ ဒေသဆိုင်ရာအစိုးရနှင့် အေဂျင်စီများ၊ ပုဂ္ဂလိကအသင်းအဖွဲ့များက တာဝန်ခံမှု၊ တာဝန်ယူမှုတို့ဖြင့် ထိထိရောက်ရောက် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ပြီး MSME ကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင်အားသွန်ခွန်စိုက်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားကြရန် တိုက်တွန်းလိုကြောင်း၊ လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် တွေ့ရှိရသည့်အခက်အခဲများ၊ အားနည်းချက်၊ အားသာချက်များကို လုပ်ငန်းကော်မတီနှင့် နိုင်ငံတော်အစိုးရက ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ပေးရမည့် အချက်များကိုလည်း ထည့်သွင်းဆွေးနွေးပေးကြရန်လိုကြောင်းဖြင့်ပြောကြားသည်။

**ရှင်းလင်းတင်ပြ**

ထို့နောက် လုပ်ငန်းကော်မတီအတွင်း ရေးမှူး၊ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးရင်မောင်ညွန့်ကလုပ်ငန်းကော်မတီအစည်းအဝေး (၂/၂၀၂၃) အစည်းအဝေးဆုံးဖြတ်ချက်အပေါ် ဆောင်ရွက်ထားရှိမှု အခြေအနေ

နှင့် လုပ်ငန်းကော်မတီ၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု အခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ယင်းနောက်လုပ်ငန်းကော်မတီအတွင်း ရေးမှူး၊ အေဂျင်စီဥက္ကဋ္ဌ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးရင်မောင်ညွန့်၊ လုပ်ငန်းသုံးသပ်မှုအစီရင်ခံရေးအဖွဲ့ဥက္ကဋ္ဌ စီမံကိန်းနှင့်ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဒေါ်သန်းသန်းလင်း၊ အလုပ်သမားဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးဝင်းရှိန်၊ ကချင်ပြည်နယ်၊ မွန်ပြည်နယ်နှင့် ရှမ်းပြည်နယ်တို့မှ ဝန်ကြီးချုပ်များက အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့် အလတ်စား စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းကော်မတီသို့ တင်ပြမည့် အမှာစာများကို ဖတ်ကြားတင်ပြကြသည်။

**ရှင်းလင်းဆွေးနွေး**

ထို့နောက် လုပ်ငန်းကော်မတီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ စီမံကိန်းနှင့်ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးဝင်းရှိန်က အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့် အလတ်စား စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများသို့ ထုတ်ချေးထားသည့် ငွေကြေးဆိုင်ရာ အချက်အလက်များနှင့် ချေးငွေဆိုင်ရာ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအား ရှင်းလင်းဆွေးနွေး တင်ပြသည်။

ယင်းနောက် လုပ်ငန်းကော်မတီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာချာလီသန်းက MSME ဖွံ့ဖြိုး

တိုးတက်ရေးဆိုင်ရာ ဆောင်ရွက်ချက်များ၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၏ လမ်းညွှန်ချက်များ၊ မိန့်မှတ်ချက်များကို သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများ၊ အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများနှင့် ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းပြီးလိုက်နာအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် အခြေအနေများနှင့် ရှေ့ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည့် အစီအစဉ်များကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ထို့နောက် လုပ်ငန်းကော်မတီဝင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများဖြစ်သည့် ဒေါက်တာကံဇော်၊ ဦးလှမိုး၊ ဦးထွန်းအံ့နှင့် ဒေါက်တာမျိုးသိန်းကျော်၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ ဦးသန်းထွန်းဦး၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်များမှ ဝန်ကြီးချုပ်များ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများနှင့် အသင်းအဖွဲ့များမှ တာဝန်ရှိသူများက အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့် အလတ်စားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ချက်များနှင့်စပ်လျဉ်း၍ သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍများအလိုက် ရှင်းလင်းဆွေးနွေး တင်ပြကြသည်။

ထို့နောက် အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့် အလတ်စားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်းကရှင်းလင်းဆွေးနွေးတင်ပြချက်များကို ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းပေးပြီး နိဂုံးချုပ် အမှာစကားပြောကြားကာ အစည်းအဝေးကို ရုပ်သိမ်းခဲ့သည်။

အစည်းအဝေးအပြီးတွင် အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့် အလတ်စားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့ဝင်များသည် ခင်းကျင်းပြသထားသည့် စက်မှုဝန်ကြီးဌာန၏လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ချက်များနှင့် ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများကို လိုက်လံကြည့်ရှုခဲ့ကြကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်



# မြန်မာနိုင်ငံ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်၏ (၄ / ၂၀၂၄) ကြိမ်မြောက် အစည်းအဝေးက လျှပ်စစ်သုံးယာဉ် တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်ခြင်းလုပ်ငန်းနှင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားထုတ်လုပ်ခြင်းများ အပါအဝင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုလုပ်ငန်းအသစ် ခြောက်ခုကို ခွင့်ပြု



မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်၏ (၄/၂၀၂၄) ကြိမ်မြောက် အစည်းအဝေးကို ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဧပြီ ၃ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ ရုံးအမှတ် (၁၈) အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပသည်။

အစည်းအဝေးသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် မြန်မာနိုင်ငံ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ကော်မရှင် ဥက္ကဋ္ဌ ဝိလ်ချပ်ကြီးမြထွန်းဦးနှင့် ကော်မရှင်အဖွဲ့ဝင်များ တက်ရောက်ကြသည်။

အစည်းအဝေးတွင် ဆောင်ရွက်ဆဲ ရင်းနှီး မြှုပ်နှံမှုလုပ်ငန်းများ၏ မတည်ငွေရင်း တိုးမြှင့်ခြင်းအပါအဝင် စက်မှုကဏ္ဍ၊ ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားကဏ္ဍ၊ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားကဏ္ဍတို့မှ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုလုပ်ငန်းအသစ် ခြောက်ခုကို ခွင့်ပြုပေးခဲ့သည်။ အဆိုပါလုပ်ငန်းများ၏ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုမာဏမှာ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၃၃ ဒသမ ၉၁၁ သန်းနှင့် ငွေကျပ် ၈၄၅၅၀၀ ဒသမ ၈၇၆ သန်း ဖြစ်ပြီး ပြည်တွင်းအလုပ်

အကိုင် အခွင့်အလမ်းပေါင်း ၁၃၄၉ ဦး ကို ဖန်တီးပေးနိုင်မည် ဖြစ်သည်။

ယခုအစည်းအဝေးက ခွင့်ပြုပေးခဲ့သည့် လုပ်ငန်းများတွင် နိုင်ငံတော်က အားပေးမြှင့်တင်လျက်ရှိသည့် လျှပ်စစ်သုံးယာဉ်တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်ခြင်းလုပ်ငန်း၊ မြန်မာနိုင်ငံသား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဖြင့် ဆောင်ရွက်မည့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ထုတ်လုပ်ခြင်း လုပ်ငန်းများနှင့် ခရီးသွားကဏ္ဍ တိုးမြှင့်စေမည့် ဟိုတယ်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများလည်း ပါဝင်သည်။

၂၀၂၄ ခုနှစ် မတ်လကုန်အထိ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံထားသည့် နိုင်ငံ/ဒေသပေါင်း ၅၃ ခု အနက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အများဆုံးပြုလုပ်သော နိုင်ငံ/ဒေသများမှာ စင်ကာပူနိုင်ငံ၊ တရုတ်နိုင်ငံနှင့် ထိုင်းနိုင်ငံတို့ ဖြစ်သည်။ စီးပွားရေးကဏ္ဍ ၁၂ ခု အနက် အများဆုံးရင်းနှီးမြှုပ်နှံထားသည့် ကဏ္ဍများမှာ စွမ်းအင်ကဏ္ဍတွင် စုစုပေါင်းရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု၏ ၂၈ ဒသမ ၄၈ ရာခိုင်နှုန်းဖြင့် လည်း

ကောင်း၊ ရေနံနှင့် သဘာဝဓာတ်ငွေ့ကဏ္ဍတွင် စုစုပေါင်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု၏ ၂၄ ဒသမ ၄၄ ရာခိုင်နှုန်းဖြင့်လည်းကောင်း၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှုကဏ္ဍတွင် စုစုပေါင်းရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု၏ ၁၄ ဒသမ ၄၃ ရာခိုင်နှုန်းဖြင့် လည်းကောင်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံထားသည်။

### ပံ့ပိုးကူညီ ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိ

မြန်မာနိုင်ငံ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ကော်မရှင်သည် ပြည်တွင်းပြည်ပ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများက တင်ပြလာသည့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အဆိုပြုလွှာများအား စိစစ်ခွင့်ပြုခြင်းကိုလည်းကောင်း၊ လက်ရှိဆောင်ရွက်ဆဲ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဆိုင်ရာ ဝန်ဆောင်မှုများကိုလည်းကောင်း မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေနှင့်အညီ ပံ့ပိုးကူညီဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိကြောင်း သိရသည်။

# နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး မိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ် အရာရှိလောင်း ဒီပလိုမာသင်တန်းအမှတ်စဉ် (၁၅) သင်တန်းဆင်းပွဲ အခမ်းအနား တက်ရောက်



မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း ကောလိပ်အရာရှိလောင်း ဒီပလိုမာသင် တန်းအမှတ်စဉ် (၁၅) သင်တန်းဆင်းပွဲ အခမ်းအနားကို ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဧပြီ ၅ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင်ရန်ကုန်မြို့၊ ကမာရွတ်မြို့နယ် ရှိမြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ် ၌ ကျင်းပသည်။

အခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ် ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး မိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့ ဝန်ကြီး ချုပ် ဦးစိုးသိန်း၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ် ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး၊ ရန်ကုန်တိုင်း

ဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့ ဝန်ကြီးများ၊ ရန်ကုန်မြို့ တော်ဝန်၊ ဝန်ကြီးဌာနအောက်မှ ဌာနအကြီး အမှူးများ၊ ကျောင်းသားမိဘများ၊ ဧည့်သည် တော်များနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက် ကြသည်။

ရှေးဦးစွာ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည် ထောင်စုဝန်ကြီးက ကျောင်းဆင်းတပ်ခွဲကို စစ်ဆေးပြီး စစ်ရေးပြတပ်ခွဲများမှ စစ်ကြောင်း ပုံဖြင့် ချီတက်အလေးပြုသည်။ ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ကုန်သွယ်ရေး ကြောင်းအရာရှိလောင်း ဒီပလိုမာသင်တန်း တွင် ထူးချွန်ဆုရရှိခဲ့ကြသော စံပြအရာရှိ လောင်း ရေကြောင်းဆရာ အရာရှိလောင်း အောင်ခန့်မင်း၊ စံပြအရာရှိလောင်းအင်ဂျင် နီယာဆရာ အရာရှိလောင်း ကောင်းခန့်လင်း၊ စံပြအရာရှိလောင်း လျှပ်စစ်နည်းပညာဆရာ အရာရှိလောင်း ထက်အာကာထွန်း၊ ကုန်သွယ် ရေးကြောင်းအရာရှိလောင်း စာပေထူးချွန် ဆရာ အရာရှိလောင်း မြတ်မင်းသန့်၊ အင်ဂျင် နီယာအရာရှိလောင်းစာပေထူးချွန်ဆရာအရာ



ရှိလောင်း ညီညီမိုလ်၊ လျှပ်စစ်နည်းပညာ အရာရှိလောင်း စာပေထူးချွန်ဆုရ အရာရှိလောင်း ဇေယျာအောင်တို့ကို ဂုဏ်ပြုဆုများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။

စစ်ရေးပြအခမ်းအနားအပြီးတွင် ဒုတိယ ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ထူးချွန်ဆုရ အရာရှိလောင်း ခြောက်ဦးနှင့် ၎င်းတို့၏ မိဘများကို တွေ့ဆုံဂုဏ်ပြုအမှာစကား ပြောကြားပြီး တက်ရောက်လာသည့် ဧည့်သည်တော်များ၊ တာဝန်ရှိသူများ ကျောင်းဆင်း အရာရှိလောင်းများနှင့်အတူ စုပေါင်းမှတ်တမ်း တင် ဓာတ်ပုံရိုက်ကြသည်။

ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း အရာရှိလောင်း ဒီပလိုမာသင်တန်းအမှတ်စဉ် (၁၅) ၌ ရေ

ကြောင်းအရာရှိလောင်း ၉၀၊ ရေကြောင်း အင်ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်း ၈၀၊ ရေကြောင်း လျှပ်စစ်နည်းပညာအရာရှိလောင်း ကိုးဦး၊ စုစုပေါင်း ၁၇၉ ဦးတို့ တက်ရောက် အောင်မြင်ခဲ့သည်။ စတင်ဖွင့်လှစ်ခဲ့သည့် ၁၉၆၃ ခုနှစ်မှ ယနေ့အထိ ရေကြောင်းအရာရှိ ၈၇၄၁၅ ဦး အင်ဂျင်နီယာအရာရှိ ၂၉၁၀၇ ဦးနှင့် အခြားအဆင့် သင်တန်းသားပေါင်း ၁၅၅၅၀၆ ဦးတို့ကို မွေးထုတ်ပေးနိုင်ခဲ့ပြီး ယနေ့အထိ ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်သူ စုစုပေါင်း ၂၇၇၆၉၅ ဦး တို့ကို လေ့ကျင့်ပျိုးထောင် မွေးထုတ်ပေးခဲ့ပြီး ဖြစ်သည်။ သင်တန်းပြီးမြောက်ခဲ့သည့် အရာရှိလောင်းများအနက် လက်ရှိ အချိန်တွင် ရေယာဉ်မှူးကြီး (Captain)

အဆင့် ၆၆၀၊ ကုန်းပတ်အရာရှိချုပ် (Chief Officer) အဆင့် ၆၇၀၊ ဒုတိယတန်းကုန်းပတ်အရာရှိ (Second Officer) အဆင့် ၆၇၇ ဦး၊ တတိယတန်းကုန်းပတ်အရာရှိ (Third Officer) အဆင့် ၈၄၈ ဦးနှင့် အင်ဂျင်နီယာမှူးကြီး (Chief Engineer) အဆင့် ၆၄၆ ဦး၊ ဒုတိယတန်းစက်မှုလက်မှုအရာရှိ (2nd Engineer) အဆင့် ၆၅၀ နှင့် တတိယတန်းစက်မှုလက်မှုအရာရှိ (3rd Engineer) အဆင့် ၁၅၁၆ ဦးတို့သည် နိုင်ငံတကာသင်တန်းပေါ်တွင် အောင်မြင်တာဝန်များ ထမ်းဆောင်လျက်ရှိနေကြပြီ ဖြစ်ကြောင်း သိရသည်။

**သတင်းစဉ်**

**မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းမှ "Common Yellow Swallowtail" လိပ်ပြာပုံ စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းသစ် ရောင်းချပေးခဲ့**



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းမှ သယံဇာတနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိန်းသိမ်းရေး ဝန်ကြီးဌာနက မြန်မာနိုင်ငံ၌ တွေ့ရှိရသော လိပ်ပြာမျိုးစိတ်အဖြစ်

မှတ်တမ်းတင်သဘောထားမှတ်ချက်ပြုထားသည့် “Common Yellow Swallowtail” လိပ်ပြာပုံ ၂၀၀ ကျပ်တန် စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းသစ်တစ်မျိုးအား ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဧပြီ ၁၀ ရက်၊ မြန်မာသက္ကရာဇ် ၁၃၈၅ ခုနှစ် တန်ခူးလဆန်း ၂ ရက် (ဗုဒ္ဓဟူးနေ့) နံနက် (၀၉:၃၀) နာရီအချိန်မှစတင်၍ နေပြည်တော်ဗဟိုစာတိုက်ကြီး၊ ရန်ကုန်စာတိုက်ကြီး၊ မန္တလေးစာတိုက်ကြီးနှင့် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များရှိ စာတိုက်ကြီးများတွင် တစ်ပြိုင်တည်းရောင်းချပေးခဲ့ပြီး အထူးအစီအစဉ် တစ်ရပ်အနေဖြင့် နေပြည်တော်ဗဟိုစာတိုက်ကြီး၊ ရန်ကုန်စာတိုက်ကြီးနှင့် မန္တလေးစာတိုက်ကြီးတို့တွင် ဧပြီ ၁၀ ရက်တွင် ဝယ်ယူသော စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းများပေါ်၌ နေ့စွဲအမှတ်အသား တံဆိပ် ရိုက်နှိပ်ပေးခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

**မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း**

# ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန မြန်မာ့ရိုးရာယဉ်ကျေးမှု မဟာသင်္ကြန်ရေကစားမဏ္ဍပ် ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားကျင်းပ



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ မြန်မာသက္ကရာဇ် ၁၃၈၅ ခုနှစ် မြန်မာ့ရိုးရာယဉ်ကျေးမှု မဟာသင်္ကြန် ရေကစားမဏ္ဍပ်ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားကို ၂၀၂၄ ခုနှစ်ဧပြီ ၁၃ ရက် ညနေပိုင်းက မြန်မာ့စီးရထားနေပြည်တော်ဘူတာကြီးဝင်းအတွင်း ကျင်းပရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးနှင့်ဇနီး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်များ၊ ဌာနအကြီးအမှူးများနှင့်ဇနီးများ၊ အရာထမ်း၊ အမှုထမ်းများ တက်ရောက်ကြသည်။

### နှစ်စဉ်ကျင်းပခြင်းဖြစ်

ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားတွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက မြန်မာနိုင်ငံ၏ ၁၂ လ ရာသီပွဲတော်များအနက် သင်္ကြန်ပွဲတော်သည်ပြည်သူများအားလုံးလွတ်လပ်စွာ ပါဝင်ဆင်နွှဲသော ထူးခြားသည့် ရိုးရာပွဲတော် ဖြစ်ကြောင်း၊ ပုဂံခေတ်မှ ယနေ့ခေတ်အထိ နှစ်စဉ်နှစ်တိုင်း စည်ကားသိုက်မြိုက်စွာ ကျင်းပလာကြပါကြောင်း၊ တစ်ဦးနှင့်တစ်ဦး



သင်္ကြန်ရေပက်ဖျန်းခြင်းသည် နှစ်ဟောင်းတွင် ကိန်းအောင်းနေသည့် ဘေးဥပဒ်အန္တရာယ်များ၊ စိတ်ဆိုးစိတ်ညစ်များ ပပျောက်ကင်းစင်ပြီး သန့်ရှင်းစေရန် ရည်သန်၍ ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ ဘိုး/ဘွားတို့၏ ကောင်းမြတ်သော ရိုးရာယဉ်ကျေးမှုအစဉ်အလာကို လက်ဆင့်ကမ်းထိန်းသိမ်းနိုင်ရန်နှင့် နှစ်သစ်တွင် ဝန်ထမ်းများ ခွန်အားသစ်များ ပြည့်ဝလန်းဆန်းစေရန် ယခုကဲ့သို့ အတာရေသဘင်ပွဲကို နိုင်ငံတစ်ဝန်း နှစ်စဉ်ကျင်းပခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊

ဝန်ထမ်းများအားလုံး ကျန်းမာရွှင်လန်းကြပါစေကြောင်း ပြောကြားသည်။

### အကများဖြင့် ဖျော်ဖြေ

ထို့နောက် မြန်မာ့ရိုးရာယဉ်ကျေးမှု မဟာသင်္ကြန် ရေကစားမဏ္ဍပ် ဖွင့်ပွဲကို ဖဲကြိုးဖြတ်ဖွင့်လှစ်၍ ဝန်ကြီးဌာနအောက်ရှိ ဌာနအဖွဲ့အစည်းများ၏ ယိမ်းအဖွဲ့များက သင်္ကြန်ယိမ်းအကများဖြင့် ဖျော်ဖြေခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်



# ရေကြောင်းအလုပ်သမားဆိုင်ရာကုသမှုပေးရန် Maritime Labour Convention (MLC) နှင့် ပေါ်ထွန်းလာမည့် ဖြည့်တွင်းသင်္ဘောသားအာမခံစနစ်



ကဏ္ဍတိုက်

### နောက်ခံသမိုင်း

မကြာသေးမီက ဖြစ်ပွားခဲ့သည့် အဖြစ်ဆိုးတစ်ခုကြောင့် ရေယာဉ် နှစ်မြှုပ်၍ ပျောက်ဆုံးသွားသော သင်္ဘောသား ၆ ဦးအတွက် အသက် အာမခံ မထားခဲ့သဖြင့် သင်္ဘောသားများနှင့် ၎င်းတို့၏မိသားစုများ အတွက် ငွေကြေးအာမခံ အကာအကွယ်ထားရှိရန် လိုအပ်ကြောင်း သတိပြုမိစေရန် အချက်ပေးသံ ထွက်ပေါ်လာခဲ့သည်။ ငွေကြေး အာမခံ မရှိသဖြင့် ကျန်ရစ်သူမိသားစုများအနေဖြင့် သင်္ဘောပိုင်ရှင် က ပေးသော ဂရုဏာကြေးဖြင့်သာ ကျေနပ်လိုက်ရသည်။ မြန်မာ ကမ်းရိုးတန်းသင်္ဘောတစ်စီးတွင် ဖြစ်ပွားခဲ့သော အခြားမတော်တဆ မှုဖြစ်စဉ်၌ သင်္ဘောဆိပ်ကမ်းသို့ ဆိုက်ကပ်စဉ် အထိုင်ကြိုးရစ်ဘီး (Roller Fairlead) ပြုတ်ထွက်၍ ကြိုးနှင့် ရိုက်မိပြီး သင်္ဘောသား တစ်ဦး အသက်ဆုံးရှုံးမှု ဖြစ်ပွားခဲ့ရာ အသက်အာမခံ မထားရှိခဲ့သဖြင့် ၎င်းသင်္ဘောသား၏ မိသားစုဝင်များကို နှစ်နှာမျှလျော်ကြေး ပေး လျော်ရန် အချေအတင် ဖြစ်ခဲ့ကြသည်။ နောက်တစ်ဖက်မှာ သင်္ဘော ပေါ်မှ ရေထဲသို့ ပြုတ်ကျသေဆုံးခဲ့သည့် သင်္ဘောသား တစ်ဦး အတွက် ပြည်ပရှိ P&IClub တစ်ခုတွင် အာမခံထားရှိခဲ့သော်လည်း ပေးလျော်ရန် ကြန့်ကြာနေခြင်းနှင့် နိုင်ငံခြားငွေ လဲလှယ်နှုန်း ကွာဟ မှုအပေါ် ညှိနှိုင်းဖြေရှင်းခဲ့ကြရသည်။ အဆိုပါ ကံဆိုးမှုဖြစ်စဉ်များက ကမ်းရိုးတန်းသင်္ဘောလုပ်ငန်းကဏ္ဍတွင် သင်္ဘောသားများအတွက် လုံလောက်သော ကာကွယ်မှု အစီအမံများ လိုအပ်နေကြောင်း မီးမောင်း ထိုးပြလိုက်ပြီး သင်္ဘောသားများ ထိခိုက်နှစ်နာမှုအပေါ် လျော်ကြေးပေးရန် တာဝန်ရှိမှုများအတွက် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များ

အနေဖြင့် အာမခံထားရှိရေး လိုအပ်လျက်ရှိသည်မှာ ဤဖြစ်ရပ်များ က ထင်ရှားသည့် သာဓကများ ဖြစ်သည်။

### သင်္ဘောသားများ၏ ရပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာ ဥပဒေမူကြမ်း

သင်္ဘောသားများ ရပိုင်ခွင့်ရှိသည့် အခွင့်အရေးများနှင့် သင့် တင်လျှောက်ပတ်သော လုပ်ငန်းခွင် အခြေအနေရှိစေရန် ရည်ရွယ် ၍ ပြဋ္ဌာန်းထားသည့် ရေကြောင်းအလုပ်သမားဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်း - Maritime Labour Convention (MLC) ကို သင်္ဘောသားများ ၏ ရပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာ ဥပဒေမူကြမ်း (Seafarers' Bill of Rights) ဟူ၍ တင်စားခေါ်ဝေါ်ကြသည်။ တစ်စုတစ်စည်းတည်းဖြင့် ကဏ္ဍစုံ ပါဝင်သည့် ကွန်ဗင်းရှင်းဖြစ်ပြီး ပင်လယ်ကူး သင်္ဘောသားများ၏ လူမှုဖူလုံရေးနှင့် အလုပ်ရှင်၏ တာဝန်ရှိမှုအကြား အငြင်းပွားဖွယ် ပြဿနာများကိုလည်း ဖြေရှင်းနိုင်ရန် ပြဋ္ဌာန်းချက်များ ထည့်သွင်း ထားသည်။ အဓိကရည်ရွယ်ချက်မှာ MLC သည် အဆင့်နိမ့်ကျ သော သင်္ဘောလုပ်ငန်း (Sub-Standard Shipping) ကို ပပျောက် စေပြီး မျှတသောယှဉ်ပြိုင်မှု (Fair Competition) အလေ့အထကို မြှင့်တင်ရန် ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် MLC သည် သင်္ဘောပိုင်ရှင်နှင့် သင်္ဘောသားတို့နှစ်ဦးနှစ်ဖက်အကျိုးရှိစေသည့် ကွန်ဗင်းရှင်းတစ်ခု ဖြစ်သည်။

### စတုတ္ထမဏ္ဍိုင်

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ သင်္ဘောသားအတွက် ပြဋ္ဌာန်းထားသော မဏ္ဍိုင် (၃) ရပ်ဖြစ်သည့် ပင်လယ်ပြင် အသက်အန္တရာယ်ကင်းရှင်း ရေးဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်း (International Convention for the

Safety of Life at Sea – SOLAS) ၊ ရေထုညစ်ညမ်းမှုကာကွယ် တားဆီးရေးကွန်ဗင်းရှင်း (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL) နှင့် လေ့ကျင့်ခြင်းနှင့် လက်မှတ်ထုတ်ပေးခြင်းဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်း (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW) တို့နှင့် အတူ ရေကြောင်းအလုပ်သမားများအခွင့်အရေးဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်း (Maritime Labour Convention – MLC) သည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ရေကြောင်းကဏ္ဍအုပ်ချုပ်မှုစနစ် ပိုမိုတိုးတက် ကောင်းမွန်စေရေး အထောက်အကူပြုသည့် စတုတ္ထမဏ္ဍိုင် (4<sup>th</sup> Pillar) ဖြစ်လာသည်။

**MLC အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ**

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ၂၀၀၆ ခုနှစ်တွင် စတင်ပြဌာန်းခဲ့သော ရေကြောင်းအလုပ်သမားဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်း (MLC) ကို ၂၀၁၆ ခုနှစ်၌ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သည်။ MLC တွင် သင်္ဘောသားများ၏ လုပ်ငန်းခွင်အခြေအနေ၊ လုပ်ခလစာ၊ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် လူမှုဖူလုံရေးစသည့် နယ်ပယ်များ အပါအဝင် ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်းရှိ ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများ၏ ရပိုင်ခွင့်နှင့် အကာအကွယ်ပေးမှုများကို ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် သတ်မှတ်ပေးထားသည်။ ကွန်ဗင်းရှင်းက သင်္ဘောပိုင်ရှင်များအား ၎င်းတို့၏ သင်္ဘောသားများအတွက် နေရပ်

ပြန် ကုန်ကျစရိတ်များအထိ အလုံအလောက် အာမခံထားရှိစေသည်။ ထို့အပြင် စားရေရိက္ခာနှင့် လုပ်ခလစာမပေးဘဲ သင်္ဘောသားများကို ပစ်ပယ်ထားခြင်း (Abandonment of Seafarers) ၊ လုပ်ငန်းခွင်ထိခိုက်ဒဏ်ရာရခြင်း၊ နာမကျန်းမှုကြောင့် ရေရှည်မသန်စွမ်းဖြစ်ခြင်းနှင့် အသက်ဆုံးရှုံးခြင်းများအတွက် စာချုပ်ပါ သတ်မှတ်ချက်များအတိုင်း လျော်ကြေးပေးအပ်နိုင်ရန် အလို့ငှာ ငွေကြေးအာမခံထားရှိစေသည်။ သင်္ဘောပိုင်ရှင်များက သာမန်အားဖြင့် အာမခံကုမ္ပဏီ သို့မဟုတ် အခြားငွေကြေးဆိုင်ရာ ယန္တရားများမှ တစ်ဆင့် အဆိုပါ အာမခံ အစီအမံကို ဖြည့်ဆည်းထားလေ့ရှိသည်။ MLC လိုအပ်ချက်အရ အာမခံကုမ္ပဏီများက ၎င်းတို့၏ အာမခံမူဝါဒများတွင် နေရပ်ပြန်ကုန်ကျစရိတ်များ၊ လုပ်ငန်းခွင်ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိမှု၊ နာမကျန်းမှု၊ ဆေးကုသစရိတ်နှင့် သေဆုံးမှုတို့အတွက် သင်္ဘောသားများနှင့် ၎င်းတို့၏ မိသားစုဝင်များအား လျော်ကြေးပေးခြင်းကိစ္စရပ်များကို ထည့်သွင်းထားရှိသည်။ အဆိုပါ အာမခံမူဝါဒများက MLC ပြဌာန်းချက်များနှင့်အညီ သင်္ဘောသားများနှင့် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များအတွက် ကြိုတင်မမြင်နိုင်သော ဖြစ်ရပ်များနှင့် တာဝန်ရှိမှုများအပေါ် အကာအကွယ်ပေးနိုင်ရန် ဖြစ်သည်။

**မြန်မာသင်္ဘောသားများ အာမခံထားရှိမှု**

နိုင်ငံခြားသင်္ဘောလိုင်းများတွင် သွားရောက်တာဝန်ထမ်းဆောင်သည့် မြန်မာသင်္ဘောသားများအတွက် မိမိနိုင်ငံမှ စတင်ထွက်ခွာချိန်

**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 666

မှစ၍ ရေယာဉ်ပေါ်တွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်ပြီး ပြန်လည်ရောက်ရှိ ချိန်အထိ ထိခိုက်ဆုံးရှုံးမှု တစ်စုံတစ်ရာအတွက် သာမန်အားဖြင့် သက်ဆိုင်ရာသင်တန်းပိုင်ရှင်နှင့် ကုမ္ပဏီများဘက်မှ တာဝန်ယူ၍ ပြည်ပ၌ အာမခံ သို့မဟုတ် အလားတူ ငွေကြေးဆိုင်ရာအာမခံကို ထားရှိပေးကြသည်။ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ခရီးစဉ်သွား မြန်မာသင်တန်း များကလည်း နိုင်ငံခြားရှိ P&I Club များတွင် အာမခံထားကြသည်။ သို့သော် ကမ်းရိုးတန်းနှင့် ပြည်တွင်း၌သာ ပြေးဆွဲသော မြန်မာသင်တန်း များအတွက်မူ အချို့က ပြည်ပရှိ P&I Club များတွင်လည်းကောင်း၊ အချို့က မြန်မာအာမခံလုပ်ငန်းတွင်လည်းကောင်း အလျဉ်းသင့်သလို ထားရှိကြသည်။ ယင်းသို့ အာမခံထားရှိသည့် သင်တန်းသား အရေ အတွက်မှာ ရာခိုင်နှုန်းအားဖြင့် နည်းပါးသည့်အပြင် သင်တန်းသား တစ်ဦးချင်းအလိုက်ပြည်တွင်း၌ ထားရှိသည့် အာမခံပမာဏမှာလည်း ပြည်တွင်းအလုပ်သမားများအတွက် သတ်မှတ်ထားသည့် နှုန်းထား မျှသာဖြစ်သဖြင့် နိုင်ငံခြားသင်တန်းများတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင် သော ပင်လယ်ကူးသင်တန်းသားများ ရရှိသည့် အာမခံလျော်ကြေး ပမာဏထက် လွန်စွာ လျော့နည်းသည်ကို တွေ့ရှိရသည်။

၂၀၂၄ နှစ်ဆန်းပိုင်းအထိ မြန်မာနိုင်ငံတွင် မှတ်ပုံတင်ထား သော ရေယာဉ်စာရင်းများအရ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ခရီးစဉ်သွား သင်တန်း (၄) စီး၊ အိမ်နီးချင်းကမ်းရိုးတန်းသင်တန်း (၁၅) စီး၊ ကမ်းရိုးတန်းသင်တန်း (၃,၆၀၈) စီး၊ ပြည်တွင်းရေကြောင်းသွား ရေယာဉ် (၁၀,၀၇၈) စီးရှိပြီး ရေယာဉ်တိုက်မှု၊ နှစ်မြုပ်မှု၊ သင်တန်းသား ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိမှု၊ အသက်ဆုံးရှုံးမှုစသည့် ရေကြောင်းမတော် တဆမှုဖြစ်စဉ်များတွင် အာမခံထားရှိသည့် သင်တန်းများမှာ လျော် ကြေး တစ်စုံတစ်ရာ ရရှိကြသော်လည်း သင်တန်းသားအများစုနှင့် ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များကိုယ်တိုင် ပစ္စည်းဥစ္စာဆုံးရှုံးမှု၊ ငွေကြေးဆုံးရှုံးမှု နှင့် ထိခိုက်နစ်နာမှုများ ခံစားကြရသည်။ ဥပမာအားဖြင့် ၂၀၂၃-၂၀၂၄ ခုနှစ် အတွင်း အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ခရီးစဉ်သွား မြန်မာသင်တန်း တစ်စီးမှ ရေယာဉ်ဝန်ထမ်း (၂) ဦး Sign-off ပြုလုပ်၍ သင်တန်းမှ ဆင်းပြီး နောက်ပိုင်း ၎င်းတို့၏ နေအိမ်၌ ရှိနေစဉ် သေဆုံးခြင်းဖြစ် သော်လည်း မြန်မာအာမခံလုပ်ငန်းတွင် အာမခံထားရှိခဲ့ခြင်းကြောင့်

လျော်ကြေးရရှိခဲ့ကြသည်။ ထို့ပြင် သင်တန်းသားတစ်ဦးမှာ သင်တန်း ပေါ်၌ တာဝန်ထမ်းဆောင်စဉ် လက်ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိခဲ့ခြင်းအတွက် မြန်မာအာမခံလုပ်ငန်းက သတ်မှတ်လျော်ကြေး ၁၀ သိန်းကို နှောင့် နှေးကြန့်ကြာမှု မရှိဘဲ ချက်ချင်းပေးအပ်ခဲ့ပြီး အခြားသင်တန်းသား တစ်ဦးမှာလည်း ပရီမီယံကြေး တစ်နှစ်စာ ၆၀,၀၀၀ ကျပ် အား အရစ် ကျပေးသွင်းစဉ် ကာလအတွင်း အသက်ဆုံးရှုံးခဲ့သည့် ဖြစ်စဉ်၌ အသက်အာမခံ ထားရှိခဲ့သဖြင့် တစ်နှစ်စာ ပရီမီယံကြေး မပြည့်မီ သေဆုံးခဲ့ခြင်းဖြစ်သော်လည်း လျော်ကြေးကျပ်သိန်း ၁၀၀ ထုတ်ပေး ခဲ့သည်ဟု သိရှိရသည်။

သို့ဖြစ်၍ ပြည်တွင်းသင်တန်းသားများ အာမခံထားရှိနိုင်ရေး ကိစ္စရပ်နှင့် ပတ်သက်၍ ပြည်ပ၌ ထားရှိသင့်သည့် သို့မဟုတ် ပြည် တွင်း၌ ထားရှိသင့်သည်ကို နှိုင်းယှဉ်သုံးသပ်ကြည့်ရာ မြန်မာအာမခံ လုပ်ငန်းတွင် ထားရှိခြင်းက မြန်မာသင်တန်းသားများအတွက် ပို၍ အကျိုးခံစားခွင့်ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရသည်။ ယေဘုယျအားဖြင့် အာမခံ ထားသူ (Insured) နှင့် အာမခံလက်ခံသူ (Insurer) နှစ်ဦးစလုံးမှာ ပြည်တွင်း၌သာရှိသဖြင့် မူဝါဒဖော်ဆောင်ခြင်း၊ အာမခံထားရှိခြင်း၊ လျော်ကြေးတောင်းခံခြင်းနှင့် ပေးလျော်ခြင်းတို့ ပြုလုပ်ရာတွင် ပိုမို လွယ်ကူလျင်မြန်၍ ပွင့်လင်းမြင်သာမှုရှိပြီး မသမာမှုပြုရန် ဖြစ်နိုင် ခြေ နည်းပါးသည်။ အငြင်းပွားမှု ပြဿနာတစ်စုံတစ်ရာ ဖြစ်ပေါ်လာ ပါကလည်း တိုက်ရိုက် ရင်ဆိုင် ဖြေရှင်းနိုင်သည်။ သို့သော် အခြား ထည့်သွင်းစဉ်းစားရမည့် အားနည်းချက်၊ အားသာချက်၊ အခွင့်အလမ်း နှင့် စိန်ခေါ်မှုများကိုလည်း ကြိုတင်စဉ်းစားထားရန် လိုအပ်ပေ သည်။

**အခက်အခဲနှင့်စိန်ခေါ်မှုများ**

စိန်ခေါ်မှု ပထမအချက်မှာ နိုင်ငံခြားခရီးစဉ်သွား မြန်မာသင်တန်း များအနေဖြင့် ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများအတွက် မြန်မာအာမခံလုပ်ငန်း တွင် အသက်အာမခံထားရှိခြင်းဖြင့် မတော်တဆမှုကိစ္စများ၊ အာမခံ ကြေးပေးအပ်ရန် စိစစ်မှုများအတွက် အဆင်ပြေစွာ ဆောင်ရွက်နိုင် မည်ဖြစ်သော်လည်း ယင်းသင်တန်းများကို နိုင်ငံခြားဆိပ်ကမ်းတစ်ခု က ဝင်ရောက်ခွင့်ပြုရေးစိစစ်ရာတွင် Bunker Insurance eSihf





အာမခံအမျိုးအစား	ပြည်ပမှ P&I Club အာမခံ (ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောသား)	မြန်မာအာမခံ (ပြည်တွင်းသင်္ဘောသား)
အသက်အာမခံ	အကာအကွယ်ရှိသည်	အကာအကွယ်ရှိသည်
ထိခိုက်ဒဏ်ရာ	အကာအကွယ်ရှိသည်	အကာအကွယ်ရှိသည်
ဆေးကုသစရိတ်	အကာအကွယ်ရှိသည်	ထပ်ဆောင်းအကာအကွယ်ယူနိုင်သည်
နေရပ်ပြန်စရိတ်နှင့် အခြားကိစ္စရပ်များ	အကာအကွယ်ရှိသည်	ထပ်ဆောင်းအကာအကွယ်ယူနိုင်သည်
အကျုံးဝင်မှုကာလ	သင်္ဘောတက်ရောက်ချိန် (ထွက်ခွာချိန်မှပြန်ရောက်ချိန်ထိ)	တစ်နှစ်အထိ (မည်သည့်နေရာတွင်ရှိသည်ဖြစ်စေ)
လူစားထိုးပြောင်းလဲခွင့်	ခွင့်မပြု	ခွင့်ပြုသည်
ပရီမီယံကြေးပေးသွင်းမှု	အရစ်ကျပေးသွင်းခွင့်မပြု	အရစ်ကျပေးသွင်းနိုင်သည်
အာမခံလျော်ကြေး ပမာဏ	အနည်းဆုံး US\$ 30,000 နှင့်အထက်ထားရှိနိုင်သည်	အနည်းဆုံး မြန်မာကျပ်ငွေ သိန်း ၁၀၀ မှစ၍ထားရှိနိုင်သည်
အာမခံကြေးပေးသွင်းသူ	ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်/ကုမ္ပဏီ	ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်/ကုမ္ပဏီ

**MLC တွင်သင်္ဘောသားများ၏ လုပ်ငန်းခွင်အခြေအနေ၊ လုပ်ငလစာ၊ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် လူမှုဖူလုံရေးစသည့်နယ်ပယ်များအပါအဝင် ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်းရှိ ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများ၏ ရပိုင်ခွင့်နှင့် အကာအကွယ်ပေးမှုများကို ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် သတ်မှတ်ပေးထား...**

Wreck Removal စသော အာမခံကိစ္စရပ်များအတွက် မည်သည့် အာမခံကုမ္ပဏီတွင် အာမခံထားရှိသနည်းဆိုသည်ကို အဓိကထား စဉ်းစားကြသည်။ နိုင်ငံတကာဆိပ်ကမ်းများက ခွင့်ပြုသည့် International Group of P&I Clubs အဖွဲ့ဝင် (၁၃) ဖွဲ့အနက် တစ်ဖွဲ့ဖွဲ့တွင် အာမခံထားရှိခြင်း မဟုတ်ပါက သက်ဆိုင်ရာ ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံ၏ အသိအမှတ်ပြု အာမခံကုမ္ပဏီတစ်ခုခုတွင် ထားရှိမှသာ ဝင်ရောက် ဆိုက်ကပ်ခွင့်ရမည် ဖြစ်သည်။

နောက်တစ်ချက်မှာ သင်္ဘောသားများဘက်မှကြည့်လျှင် နိုင်ငံခြားသင်္ဘောများတွင် အသက်ကန့်သတ်မှုကြောင့် တာဝန်ထမ်းဆောင်ခွင့်မရှိသည့် မြန်မာရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် ကမ်းရိုးတန်း သင်္ဘောများတွင် တက်ရောက်တာဝန်ထမ်းဆောင်မှုများ ရှိနေပြီး အသက် (၆၀) ကျော် ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများအတွက် မည်သို့လက်ခံဆောင်ရွက်ပေးမည်ကို သိရှိလိုကြသည်။ အချို့သော ပြည်တွင်းရေယာဉ်များပေါ်တွင် တာဝန်ထမ်းလျက်ရှိသည့် ရေယာဉ်အုပ်နှင့်စက်ခန်းအုပ်များသည် အသက် (၇၀) ကျော်ထိ ပါဝင်နေသည်။ ၎င်းတို့အတွက် အသက်အာမခံထားရှိနိုင်ရေးမှာ မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းအတွက် စိန်ခေါ်မှုတစ်ရပ် ဖြစ်သည်။

တတိယအချက်မှာ ငါးဖမ်းရေယာဉ်များတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေသော ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများအတွက် အသက်အာမခံထားရှိရေးကလည်း ထင်သလောက် မလွယ်ကူသောကိစ္စဖြစ်နေသည်။ အကြောင်းမှာ ၎င်းဝန်ထမ်းများတွင် နိုင်ငံသားစိစစ်ရေးကတ်လက်ဝယ်မရှိခြင်းနှင့် မှတ်ပုံတင်နံပါတ် မှန်ကန်မှု ရှိ/မရှိ စိစစ်ခြင်းတို့အတွက် အခက်ကြုံနိုင်သည်။ ငါးဖမ်းရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများ၏ မိသားစုနှင့်ဆွေမျိုးများမှာ ဆက်သွယ်ရန် အလှမ်းဝေးပြီး နိုင်ငံခြားသင်္ဘောများတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်သော ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများကဲ့သို့ သင်္ဘောသားမှတ်ပုံတင်စာအုပ်များမရှိခြင်းကြောင့် အသိအမှတ်ပြုရန် ခက်ခဲလှသည်။ အရေးအကြီးဆုံး စဉ်းစားရန်အချက်မှာ မြန်မာရေယာဉ်ဝန်ထမ်း

များအတွက် အသက်အာမခံကြေး မည်မျှသတ်မှတ်သင့်သည်ဟူသောမေးခွန်းဖြစ်သည်။ ဤအချက်ကို စဉ်းစားသုံးသပ်ရာတွင် အဓိကနှိုင်းယှဉ်ကြည့်ရမည့် စံနှုန်း နှစ်ခု တွေ့ရှိရသည်။ တစ်ခုမှာ ပြည်တွင်းအလုပ်သမားများအတွက် ထားရှိသည့် အာမခံနှုန်းထားဖြစ်ပြီး အခြားတစ်ခုမှာ နိုင်ငံခြားသင်္ဘောများတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေသည့် ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောသားများအတွက် ထားရှိသည့်နှုန်းထားဖြစ်သည်။ လုပ်ငန်းသဘာဝအရ ပင်လယ်ပြင်တွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်ခြင်းဖြစ်သဖြင့် ပြည်တွင်းအလုပ်သမားများအတွက် ထားရှိသည့် အာမခံနှုန်းထက် ပိုများရန် လိုအပ်သလို မြန်မာနိုင်ငံသား ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောသားများအတွက် သတ်မှတ်ထားသည့် အနိမ့်ဆုံးစံနှုန်း- Minimum Standards of CBA (Collective Bargaining Agreement) ဖြစ်သော အမေရိကန်ဒေါ်လာ သုံးသောင်းခန့်ထားရှိရန်အတွက်လည်း ပြည်တွင်းရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များအဖို့ ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုး ဖြစ်နိုင်သည်ကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားရန် လိုသည်။

ပထမအချက်ဖြစ်သည့် မည်သည့်အာမခံကုမ္ပဏီတွင် အာမခံထားရှိသနည်းဆိုသည့် အချက်ကို စဉ်းစားရာတွင် နိုင်ငံတကာအသိအမှတ်ပြုသည့် International Group of P&I Clubs တွင် ဖြစ်စေ၊ အခြားအာမခံကုမ္ပဏီတစ်ခုခုတွင် ဖြစ်စေ ထားရှိလျှင် ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များက ပြည်ပနိုင်ငံသို့ နိုင်ငံခြားငွေဖြင့် ပေးသွင်းရမည် ဖြစ်သောကြောင့် နိုင်ငံခြားငွေဝယ်ယူရရှိမှု အခက်အခဲရှိနိုင်ပြီး မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းတွင်သာ ထားရှိပါက အဆိုပါ အခက်အခဲများမရှိနိုင်သည့်အပြင် ပြည်ပသို့ နိုင်ငံခြားငွေ စီးဆင်းမှုမရှိစေဘဲ နိုင်ငံတော်ဝင်ငွေပင် ပို၍ တိုးလာစေနိုင်ပြီး နိုင်ငံ၏ လိုအပ်သောနေရာများတွင် အထောက်အပံ့ဖြစ်စေသည့် အကျိုးကျေးဇူးများကို မှုချ ရရှိနိုင်မည် ဖြစ်သည်။

ဒုတိယအချက်ဖြစ်သည့် အသက် (၆၀) ကျော် ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများအတွက် အာမခံလက်ခံပေးမည့် အစီအစဉ်ကို မြန်မာ့အာမခံ

လုပ်ငန်းနှင့် အလွတ်သဘော ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးရာတွင် ၎င်းရေယာဉ် ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် ပရီမီယံကြေး အနည်းငယ် တိုးမြှင့်ကောက်ခံ ခြင်းဖြင့် လက်ခံပေးမည်ဖြစ်ကြောင်း ဖြေကြားခဲ့ပြီး ဖြစ်သဖြင့် ယင်း အခက်အခဲမှာ အဆင်ပြေချောမွေ့နိုင်သည်။

တတိယအချက်ဖြစ်သည့် ငါးဖမ်းရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများအတွက် အသက်အာမခံထားရှိရေးကိစ္စတွင် ၎င်းတို့အနေဖြင့် နိုင်ငံသားစိစစ် ရေးကတ် မရှိသောကြောင့် အခက်အခဲဖြစ်နိုင်ခြေနှင့် စပ်လျဉ်း၍ မြန်မာကမ်းရိုးတန်းသွား သင်္ဘောများတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်မည့် ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများအတွက် သင်္ဘောသားမှတ်ပုံတင်နှင့် လုပ်သက် မှတ်တမ်းစာအုပ် (Seafarer Identification and Record Book – SIRB) စာအုပ်များ ထုတ်ပေးခြင်းမှာ စတင်နေပြီ ဖြစ်သဖြင့် ယင်း စာအုပ်များဖြင့် လျှောက်ထားပါက မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းမှ လက်ခံ နိုင်ကြောင်း ပြန်ကြားထားပြီး ဖြစ်သည်။

အရေးအကြီးဆုံးအချက်ဖြစ်သည့် အသက်အာမခံကြေး မည်မျှ သတ်မှတ်သင့်သနည်းဆိုသော် ပြည်တွင်းရေယာဉ်များပေါ်တွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်ရခြင်း ဖြစ်၍ ပြည်တွင်းအလုပ်သမား တစ်ဦး ထားရှိသည့် အာမခံနှုန်းထက် ပိုများပြီး ပင်လယ်ကူးသင်္ဘောသား များအတွက် ထားရှိရသည့် နှုန်းထားဖြစ်သော အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၃၀,၀၀၀ လောက်လည်း မများစေဘဲ သုံးပုံတစ်ပုံခန့် ထားမည်ဆို လျှင်ပင် ကာလပေါက်ဈေးအရ အနည်းဆုံး သိန်း ၃၅၀ ခန့် ထားရှိ ရမည် ဖြစ်သည်။ သို့ဖြစ်၍ ကနဦးခြေလှမ်းအဖြစ် သာမန်သင်္ဘော သားတစ်ဦးလျှင် အနည်းဆုံးကျပ် သိန်း ၁၀၀ ထားရှိသင့်ကြောင်း သုံးသပ်ရသည်။ အချိန်အတိုင်းအတာ တစ်ခုသို့ ရောက်ရှိမှသာ အာမခံနှုန်းထားများကို ချိန်ဆ၍ ပမာဏပြောင်းလဲခြင်း၊ နှုန်းထား ပြောင်းလဲခြင်းများ ဆောင်ရွက်သင့်ပေသည်။

**ပေါ်ထွန်းလာမည့် ပြည်တွင်းသင်္ဘောသား အာမခံစနစ်သစ်**

မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းသည် နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းအဖြစ် ရပ်တည်လျက် အရှုံးအမြတ်ကိုချည်းသာ အဓိကထား ဆောင်ရွက် သည့် အဖွဲ့အစည်း မဟုတ်ဘဲ ပြည်သူများ၏ အကျိုးကို ရှေးရှုပြီး

လိုအပ်ချက်ရှိသည့် အာမခံအမျိုးအစားအသစ်များကို တိုးချဲ့၍ ဝန် ဆောင်မှု ပေးလျက်ရှိရာ မြန်မာကမ်းရိုးတန်းသွားသင်္ဘောများနှင့် ပြည်တွင်းရေကြောင်းသွားရေယာဉ်များပေါ်တွင် တာဝန်ထမ်းဆောင် သောရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများအတွက် အသက်အာမခံထားရှိရေးကိစ္စ အပေါ် ကြိုဆိုလက်ခံမည်ဟု သိရှိရသဖြင့် လွန်စွာ အားရမိသည်။ ပြည်တွင်းသင်္ဘောသား အသက်အာမခံသည် ပြည်တွင်းရေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေကြသော မြန်မာရေယာဉ် ဝန်ထမ်းများအတွက် မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းတွင် အသက်အာမခံ ထားရှိခြင်းဖြင့် ထိခိုက်နစ်နာမှုရှိသော ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းနှင့် မိသားစု ဝင်များအတွက် ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်က လျော်ကြေးအတွက် စိတ်ပူစရာ မလိုဘဲ နစ်နာမှုအတွက် ငွေကြေးအထောက်အပံ့ရရှိမည့် အာမခံ အမျိုးအစားတစ်ခု ဖြစ်သည်။ ထိုသို့ ပရီမီယံကြေး ချို့သာစွာဖြင့် အကာအကွယ် များစွာ ပေးနိုင်ရေးအတွက် စီမံချက်များ ရေးဆွဲ၍ ပရီမီယံကြေးပေးသွင်းခြင်းနှင့် လျော်ကြေးပေးခြင်း ကိစ္စရပ်တို့ကို Digital Platform ဖြင့် လွယ်ကူလျှင်မြန်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် စီစဉ် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း သိရှိရသည်။

ထို့အပြင် မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းအနေဖြင့် အခြားမည်သည့် အာမခံကုမ္ပဏီကမျှ လက်ခံဖူးခြင်းမရှိသော အသက်အာမခံသက် တမ်း(၁) နှစ်အတွင်းရေယာဉ်ပေါ်တွင် ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းအပြောင်း အလဲရှိပါက လူစားထိုးပြောင်းလဲခွင့်ပေးမည့် ကမ်းလှမ်းမှုမှာ မြန်မာ ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များ သက်သာစေရေး ရှေးရှု၍ အထူးထည့်သွင်း စဉ်းစားပေးထားသည်ကို ထင်ရှားစွာ တွေ့မြင်နိုင်သည်။ နိုင်ငံခြား ခရီးစဉ်သွားသင်္ဘောများတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်သော သင်္ဘော သားများအတွက် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များက P&I Club များတွင် မဖြစ် မနေ အာမခံထားရှိရသော်လည်း ယခင်အဆက်ဆက်က မရှိသေး သည့်လိုအပ်ချက်ဖြစ်သော ပြည်တွင်းရေယာဉ်များပေါ်တွင် တာဝန် ထမ်းဆောင်သော ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများအတွက် အသက်အာမခံ မဖြစ်မနေ ထားရှိရန် လိုအပ်ချက်ကို စတင် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ပေသည်။

သို့ဖြစ်၍ ရေကြောင်းအလုပ်သမားဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်း (MLC) အရ သင်္ဘောသားများ၏ လုပ်ငန်းခွင်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လူမှု ဖူလုံရေးနှင့် အခွင့်အရေးများအတွက်လည်းကောင်း၊ ရေယာဉ်ပိုင် ရှင်များ၏ တာဝန်ရှိမှုအတွက် လိုအပ်ချက်များကို ဖြည့်ဆည်းဆောင် ရွက်ရေးအတွက်လည်းကောင်း ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြား မှုဦးစီးဌာနနှင့် မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းတို့ ဆက်လက်ညှိနှိုင်း ဆွေးနွေး ၍ သင်္ဘောသားများ၏ အခွင့်အရေးများကို အကာအကွယ်ပေးနိုင် ရန်နှင့် ရေကြောင်းလောကအတွက် ဘေးကင်းလုံခြုံချောမွေ့သော လုပ်ငန်းခွင်ကို ဖန်တီးပေးနိုင်ရန် အတူတကွ ပူးပေါင်းလက်တွဲ ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ပါကြောင်း။

ကပ္ပတိန်ကိုကို



MLC သည် အဆင့်နိမ့်ကျသော သင်္ဘောလုပ်ငန်း (Sub-Standard Shipping) ကို ပျောက်စေပြီး မျှတသောယှဉ်ပြိုင်မှု (Fair Competition) အလေ့အထကို မြှင့်တင်ရန်ဖြစ်...



ထောင်ချောက်ဆိုတဲ့ စကားလုံးကို ဖတ်လိုက်ရတော့ သိပ်များထိတ်လန့်သွားမလားဘဲ၊ ထောင်ချောက်ဆိုတဲ့ စကားလုံးကို ကျွန်မကတော့ အိမ်ရှင်မပီပီ ကြွက်တွေကို ထောင်ဖမ်းတဲ့ထောင်ချောက်အကြောင်းပဲ သိတယ်။ အစာနဲ့များပြီး ထောင်ချောက်မှာမိရင် တစ်ခါထဲ သေသွားတဲ့ ထောင်ချောက်နဲ့ လှောင်အိမ်နဲ့ ထောင်ချောက်၊ လှောင်အိမ်လေးရဲ့ အပေါ်မှာ သံချောင်းအတံလေး ရှိပါရောလား၊ အဲ့ဒီအတံလေးမှာ အစာကိုချိတ်ပြီး ကြွက်ကို များရတယ်။ ကြွက်က အစာနဲ့ရပြီး သံချောင်းအတံလေးမှာရှိတဲ့ အစာဆီကို လာဆွဲလိုက်တာနဲ့ သံချောင်းလေးက ပြုတ်ပြီး သူဝင်လာတဲ့ အပေါက်လေးကို ချောက်ကန်ဆီ ပိတ်ပစ်လိုက်တယ်။ အပေါက်ပိတ်သွားတော့ ကြွက်က ထွက်မရဘဲ ပိတ်မိနေပါရော၊ အဲဒါလူက မလွှတ်မချင်း အစာငတ်ရေငတ်နဲ့ လှောင်အိမ်လေးထဲမှာ ယောက်ယက်ခတ်နေပါရောလား၊ အဲ့ဒီကြွက်ထောင်ချောက်နဲ့ စင်စင်တူတဲ့ ထောင်ချောက်တစ်ခု အကြောင်းကို ပြောချင်တာပါ။ အဖြစ်က ဒီလိုပါရှင့်.....

ကျွန်မ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၊ ခရိုင်ရုံး (သထုံ)ကို ပြောင်းလာတာ (၃) လကျော်လောက်ရှိပြီရှင့်၊ မြို့လေးကတော့တွေ့တောင်တွေ့စိမ်းစိုပြီးလေကောင်းလေသန်ရပြီး အရမ်းကို နေချင်စရာမြို့လေးပါ။ မိသားစုနဲ့ခွဲပြီးနေရတဲ့အကြောင်းသာ မရှိရင် တော်တော်နေပျော်တဲ့မြို့လေးပါ။ ကိုယ့်ဘာသာကိုတွေးပြီး ရုံးသွားဖို့ ပြင်ဆင်နေတုန်း ဖုန်းသံမြည်လာတာနဲ့ ဖုန်းနံပါတ်ကို ကြည့်လိုက်တော့ ကျွန်မနဲ့ရင်းနှီးတဲ့ဖုန်းနံပါတ်မဟုတ်ဘူးရှင့်၊ ဘာပဲဖြစ်ဖြစ် “ဟဲလို” လုပ်လိုက်တယ်။ တစ်ဖက်က “အန်တီနွယ်နွယ်လား ခင်ဗျား”၊ “ဟုတ်ပါတယ်ရှင့်၊ အခုဖုန်းဆက်တာ ဘယ်သူလဲရှင့်”၊ “ကျွန်တော်

က Online ချေးငွေလုပ်ငန်းကပါ အငယ်လေးကို သိပါသလား ခင်ဗျား”၊ “ဟုတ်ကဲ့ သိပါတယ်ရှင့်၊ ဘာများဖြစ်လို့လဲရှင့်”၊ “အငယ်လေးက ကျွန်တော်တို့ Online ချေးငွေလုပ်ငန်းက (၃) သောင်းခွဲ ချေးထားတာ ပြန်မဆပ်ဘဲ ဖုန်းအဆက်သွယ်လဲ မရတော့လို့ပါ။ အန်တီဖုန်းနံပါတ်ကို အငယ်လေးက ပေးထားလို့ပါ။ အန်တီနဲ့ အဆက်အသွယ်ရရင် သူနဲ့ဆက်သွယ်လို့ရမဲ့ ဖုန်းနံပါတ် ကျွန်တော်တို့ကို ပေးပါခင်ဗျား”၊ “ဟုတ်ကဲ့ရှင့်၊ ကျွန်မ သူနဲ့ ဆက်သွယ်လိုက်ပါအုံးမယ်။ ဖုန်းဆက်လို့ရရင် ပြန်ပြောပေးပါမယ်” ဆိုပြီး ဖုန်းချလိုက်ပါတယ်။ သူတို့ပြောမှပဲ အငယ်လေးဆိုတဲ့ကလေးနဲ့ ကျွန်မဖုန်းမဆက်ဖြစ်တာ တော်တော်ကြာပြီ။ သူတို့ ကျွန်မကို သတိလိုက်ပို့ပြီးထဲကဆို (၃) လကျော်ကျော်လောက် ရှိပြီပေါ့။ ဒီကြားထဲမှာ ချေးငွေလုပ်ငန်းကနေတောင် ငွေချေးနေရတယ်။ များများလဲ မဟုတ်၊ (၃) သောင်းခွဲ နောက်ပြီး Online ချေးငွေလုပ်ငန်းမှာ ကျွန်မဖုန်းနံပါတ်ကို ပေးထားတယ်လို့ပြောတယ်။ ကျွန်မမှာ တွေးစရာတွေနဲ့ အငယ်လေးဆီ ဖုန်းဆက်လိုက်တော့ စက်ပိတ်ထားတယ်။ ဒီကလေး ဘာတွေဘယ်လို ဖြစ်နေလဲ၊ ကျွန်မ စဉ်းစားရင်း ရုံးကို ထွက်ခဲ့လိုက်တယ်။ ရုံးရောက်ပြီး (၁၀) နာရီခွဲလောက်ရှိတော့ ဖုန်းဝင်လာတယ်။ ကျွန်မက ရုံးကိစ္စထင်လို့ ဖုန်းကိုင်လိုက်တော့ “ချေးငွေလုပ်ငန်းကပါ အငယ်လေးနဲ့ အဆက်အသွယ်ရလားခင်ဗျား”၊ ကျွန်မက “မရသေးဘူး စက်ပိတ်ထားတယ်ရှင့်”၊ “အခြားဆက်သွယ်ရမဲ့ ဖုန်းနံပါတ်မရှိဘူးလားခင်ဗျား”၊ “မရှိဘူးရှင့်”၊ “ဘာဖြစ်လို့မရှိတာလဲ၊ ခင်ဗျားတို့ ပေါင်းပြီး လုပ်စားနေတာမဟုတ်လား”၊ ကျွန်မကို အဲလိုပြောလိုက်ရော ကျွန်မ ဒေါသအရမ်း ထွက်သွားတယ်။ “ဟဲ့အငယ်လေးက ငါ့တူ ငါ့သားလည်း မဟုတ်ဘူး။

သူဘာလုပ်ပြီး ဘာဖြစ်နေလဲ ငါလဲမသိဘူး။ ငါက ရန်ကုန်က မဟုတ်ဘူး။ စကားပြောတာရိုင်းပါလား။ နင်တို့ပိုက်ဆံ (၃) သောင်းခွဲကို ငါက ပေါင်းပြီး လုပ်စားစရာလား” ဆိုပြီး ပြောတုန်းရှိသေး ဖုန်းကိုချသွားတယ်။ ကျွန်မလဲ ပြောချင်တာ ဆုံးအောင် မပြောလိုက်ရလို့ ပြန်ဆက်ပြီး ပြောမလို့ ပြန်ခေါ်တော့ ဖုန်းကို စက်ပိတ်လိုက်တယ်။ ကိုယ်ပဲ ဒေါသထွက်ပြီး ကျန်ခဲ့တယ်။ အငယ်လေးကိုလဲ ဒေါသထွက်၊ ဖုန်းကလည်း ဆက်လို့မရနဲ့။ နေဦး... ငါရန်ကုန်ပြန်ရင် ဒင်းကိုအရင်သွားတွေ့ရမယ်ဆိုပြီး တေးထားလိုက်ပြီး ကိုယ့်အလုပ်တွေပဲ ဆက်လုပ်နေလိုက်တော့တယ်။

နောက်တစ်နေ့ ကျွန်မ ရုံးရောက်ရောက်ချင်းပဲ ဖုန်းဝင်လာပြန်ရော။ ဒီတစ်ခါတော့ အမျိုးသမီးအသံနဲ့ “Online ချေးငွေလုပ်ငန်းက ပါ အငယ်လေးနဲ့ ဆက်သွယ်လို့ရလားရှင့်” “မရသေးဘူးရှင့်၊ ရရင် ပြန်ဆက်သွယ်ပေးမယ်လို့ ပြောထားတယ်လေ။ ဘယ်လိုဖြစ်ပြီး တစ်ယောက်ပြီး တစ်ယောက်ဆက်နေကြလဲ မသိဘူးနော်၊ ကျွန်မက တစ်ခြားနယ်ကို ရောက်နေတာရှင်၊ သူနဲ့ မတွေ့တော့တာကြာပြီ။ ဖုန်းက စက်ပိတ်ထားတယ်။ ရရင်ပြန်ဆက်ပေးမယ်လို့” ပြောပြီး ဖုန်းချလိုက်တယ်။ စိတ်ထဲမှာ အချင်ပေါက်လာပြီး သူတို့ဟာ ကပိုက်ဆံ တောင်းတာနဲ့မတူဘဲ အစုလိုက် အမဲဖျက်နေတာနဲ့ တူလာတယ်။ တစ်နေ့ တစ်ယောက် ဖုန်းဆက်ပြီး မေးနေကြတယ်။ ဒါနဲ့ဆို (၃) ယောက် ရှိပြီ။ ကျွန်မအမျိုးသားဆီ ဖုန်းဆက်ပြီး အကျိုးအကြောင်း

ပြောပြတော့ သူ့ဆီကိုလဲ ဆက်တယ်။ Online ချေးငွေလုပ်ငန်းက ဘဲ၊ အငယ်လေးနဲ့တော့ ဖုန်းဆက်သွယ်လို့ မရဘူး။ လူကိုယ်တိုင် ခေါ်ပြီး တွေ့ကြမယ်။ မင်းတို့လဲ လာခဲ့ကြ၊ အဲဒီကျမှ မင်းတို့ဆီက ငွေ သူ တကယ်ချေးထားတယ်ဆိုရင် ဆပ်ပေးမယ်လို့ ပြောလိုက်တာ၊ ဟုတ်ကဲ့... ဟုတ်ကဲ့ဆိုပြီး ဖုန်းချသွားတယ်။ အဲဒီနောက်ထပ် မဆက်တော့ဘူး။ အငယ်လေးနဲ့ Online ချေးငွေလုပ်ငန်းနဲ့ ဘယ်လိုပတ်သက်နေလဲ မသိဘူး။ လူကိုယ်တိုင်မတွေ့ရတော့ အကျိုးအကြောင်းလဲ မသိရဘူး။ ဖုန်းကလဲ စက်ပိတ်ထားတယ်လို့ အမျိုးသားက ကျွန်မကိုပြောတယ်။ ဟုတ်တယ် ကျွန်မလည်း ဖုန်းဆက်လို့မရဘူး။ အားရင် အကျိုးအကြောင်းလေး သိရအောင် သူ့ဆီ သွားလိုက်ပါဦး လို့ပြောပြီး ဖုန်းချလိုက်တယ်။

အငယ်လေးရဲ့ သူငယ်ချင်း နှင်းနှင်းကို သတိရလိုက်တယ်။ သူ့ဆီ ဖုန်းဆက်ပြီး မေးလိုက်တော့ သမီးတို့လည်း အငယ်လေးနဲ့ ဖုန်းအဆက်သွယ်မရဘူး စက်ပိတ်ထားတယ်။ ရုံးလည်း မလာတာကြာပြီ။ အရင်ဆို ပွဲစားလေး ဘာလေး လာလုပ်သေးတယ်။ သမီးလည်း သူနဲ့ တွေ့ချင်နေတာ။ သမီးတို့ဆီကို Online ချေးငွေလုပ်ငန်းက ဆိုပြီး ဖုန်းဆက်တယ်။ အငယ်လေးက သူတို့ဆီက ပိုက်ဆံ (၃) သောင်းခွဲ ချေးထားတာ ပြန်မဆပ်ဘဲ စက်ပိတ်ထားတယ်။ သူနဲ့ ဆက်သွယ်ဖို့ ဖုန်းနံပါတ်ရှိရင် ပေးပါဆိုပြီး တောင်းတယ်။ သမီးဆီရော ယခုဆီပါ ဖုန်းဆက်ပြီး ပြောတာ။ ယခုကိုဆိုရင် နှစ်ခါသုံးခါ မိုက်ရိုင်းတဲ့ စကားတွေပါ



# ငွေကြယ်စင်

ခရီးသွားဝန်ဆောင်မှု



မြစ်ကြီးနား ⇄ မန္တလေး ⇄ တနိုင်း ⇄ ဖားကန့်



ဤ/ပို့ခနစ်ဖြင့် အထူးဆောင်ရွက်ပေးပါသည်

မြို့တွင်း/ မြို့ပြင် ဝင်းလုံးငှား အော်ဒါလက်ခံသည်



မြစ်ကြီးနား: 📞 09-257341116, 09-47035136, 09-766734080

တနိုင်း: 📞 09-428 357 315, 09-9797 36 163

မန္တလေးဂိတ် 📞 09-2555 32134

ပြောသွားတာ၊ သမီးအမျိုးသားဆီကိုလည်း ဖုန်းဆက်တယ်။ Kpay အကောင့်တွေပါပိတ်လို့ရတယ်ဆိုပြီးပြောတယ်။ သမီးအမျိုးသားက စိတ်တိုပြီး အဲ့ဒီလိုပိတ်လို့ရလို့လား။ အဲ့ဒီလိုဆိုရင် ကျွန်တော်တို့လည်း တစ်ခုခုပြန်လုပ်ရမှာပေါ့ဆိုပြီးလဲ ပြောလိုက်ရော ဖုန်းချသွားတယ်။ မဖက်ဆီကိုလည်း ဖုန်းဆက်တယ်ဆိုပြီး ပြောတယ်။ ဟယ်... နှင်းနှင်း ရယ် အန်တီဆီကိုလည်း Online ချေးငွေလုပ်ငန်းကဆိုပြီး ဖုန်းဆက်တာ (၃) ခါလောက်ရှိနေပြီ။ အဲ့ဒါ အကျိုးအကြောင်း သိချင်လို့ ဖုန်းဆက်တာ။ အငယ်လေးက နှင်းနှင်းလည်း အဆက်သွယ်မရဘူး ပေါ့။ ဟုတ်တယ်။ သူကသာ ဖုန်းစက်ပိတ်ထားတာ။ စက်ပိတ်လို့မရတဲ့ သမီးတို့ ဖုန်းတွေကို တစ်ယောက်ပြီး တစ်ယောက်ဆက်နေကြတာ။ အေးအေးစဉ်းစားစရာပဲ နှင်းနှင်းရဲ့။ အငယ်လေးနဲ့ဆက်သွယ်မှု ရှိတဲ့ဖုန်းတွေကိုလိုက်ဆက်ပြီးမေးနေတာလားမသိဘူး။ အဲ့ဒီကောင်ဘာတွေရှိနေလည်း မသိဘူး။ နောက်ပြီး ငွေများများစားစားလည်း မဟုတ်ဘူး။ (၃) သောင်းခွဲတည်းရယ်။ သူနဲ့ ဆက်သွယ်လို့ရမှပဲ အကျိုးအကြောင်းသိရမှာ။ ငါလည်း ရန်ကုန်မှာမဟုတ်တာဘဲ ဆိုးတယ်။ ဒီကြားထဲ သူနဲ့ဆက်သွယ်လို့ရရင် အန်တီကို ဆက်သွယ်အုံးအုံးလို့ ပြောပြီးဖုန်းချလိုက်တယ်။ ဟုတ်တော့ဟုတ်နေပြီ။ ဘာတွေကတယ်လို့ ရှုပ်နေလည်း မသိဘူး။ ဘယ်သူမှန်လဲ။ ဘယ်သူမှားလဲ မသိဘူး...။

ကျွန်မ ရန်ကုန်ပြန်ရောက်တော့ ကျွန်မတို့ လင်မယားရယ်၊ နှင်းနှင်းတို့လင်မယားရယ်၊ အငယ်လေးသူငယ်ချင်း သန့်ဇင်ရယ်၊ အငယ်လေးအိမ်ကို ချီတက်သွားကြတယ်။ အိမ်ထဲရောက်ပြီး ခုံမှာ ဝင်ထိုင်တော့ အငယ်လေးက အိမ်ခန်းထဲက ထွက်လာတယ်။ မျက်နှာလည်း မကောင်း။ လူကလည်း ပိန်ပြီးညှင်းသိုးသိုးရုပ်ပေါက်နေတယ်။

Online ချေးငွေလုပ်ငန်းနဲ့ သွားမပတ်သက်မိစေနဲ့၊ ဘာမဟုတ် တဲ့ပိုက်ဆံလေးမက်မိပြီး အူကြောင်ကြောင်နဲ့ ထောင်ချောက်ထဲကျသွားမယ်လို့ ပြောလိုက်မိပါတော့တယ်...

ကျွန်မတို့ အရင်က တွေ့ဘူးတဲ့ပုံစံနဲ့ တစ်ခြားစီ ဖြစ်နေတယ်။ ကျွန်မလည်း သူ့ကို ကြည့်ပြီး ဟဲ့ အငယ်လေးရယ်၊ နှင်းနှင်း ဘယ်လိုဖြစ်နေတာလဲ။ အရမ်းပိန်သွားတယ်နော်၊ နေရာကောင်းရဲ့လား။ ငါတို့နဲ့ ဆီလာတာက ငါတို့ဆီကို Online ချေးငွေလုပ်ငန်းက ဖုန်းဆက်တယ်။ နှင်းနှင်းနဲ့ဆက်က ငွေ (၃) သောင်းခွဲချေးထားတာ ပြန်မဆပ်ဘူးတဲ့။ ဖုန်းအဆက်သွယ်လည်း မရဘူး။ ငါတို့ဆီက နှင်းနှင်းဆက်သွယ်လို့ရမှ ဖုန်းနံပါတ်တောင်းတယ်။ ငါ့ဆီကို ဆက်တာ (၃) ခါလောက် ရှိပြီ။ ယခုရော၊ နှင်းနှင်းဆီရော၊ နှင်းနှင်း အဆက်သွယ်ရှိတဲ့လူတွေကို အကုန်ဆက်ထားတာနော်။ အကျိုးအကြောင်းလေး ပြောပြပါအုံးဟယ်လို့ ပြောလိုက်ရော သားအဲ့ဒီလိုဖြစ်မှာစိုးလို့ သားသူတို့ကို ပေးနေရတာ။ သူတို့ဆီက ချေးထားတဲ့ငွေထက်တောင် များနေပြီ။ နောက်ဆုံး သားလဲ မတတ်နိုင်တော့လို့ သူတို့နဲ့ ဖုန်းအဆက်သွယ်ရှိတဲ့ နံပါတ်ကို ပိတ်လိုက်တာ။ အဖြစ်က ဒီလို အန်တီ။ သားဂိမ်းဆော့နေတုန်း လင့်တစ်ခုကျလာတယ်။ သားလည်း ဘာလဲမသိဘူးဆိုပြီး သိချင်လို့ နှိပ်လိုက်တာ။ ခဏနေတော့ သားအကောင်ထဲကို ငွေ (၃) သောင်းခွဲ ဝင်လာတယ်။ သားလည်း အဲ့ဒါကို သွားထုတ်ကြည့်တော့ ထုတ်လို့ရနေတယ်။ အဲ့ဒါနဲ့ သားသန့်ဇင်ကိုတောင် ငွေချေးအုံးမလားလို့ ဖုန်းဆက်ပြီးမေးလိုက်သေးတယ်။ (၅) ရက်လောက်နေတော့ Online ချေးငွေလုပ်ငန်းက ချေးထားတဲ့ငွေ (၃) သောင်းခွဲနဲ့ အတိုးပေါင်းလိုက်ရင် (၅) သောင်းဆပ်ရပါမယ်လို့ဖုန်းဆက်ပြီးတောင်းတယ်။ သားက (၃) သောင်းခွဲပဲ ယူတာ။ (၅) ရက်ပဲ ရှိသေးတယ်။ ဘာလို့ (၅) သောင်းတောင် ဆပ်ရတာလဲ။ မဆပ်တော့ ဘာဖြစ်လဲ။ ကျွန်တော်ချေးထားတာလည်း မဟုတ်ဘူး။ အစ်ကိုတို့ဘာသာ ကျွန်တော့ အကောင့်ထဲကို ထည့်တာလေ။ ကျွန်တော်ယူထားတဲ့ (၃) သောင်းခွဲပဲ ပြန်ပေးမယ်လို့ ပြောတော့ အရင်းရော အတိုးရော ပေးရမယ်။ မပေးနိုင်ရင် ရဲခေါ်လာပြီး ဖမ်းခိုင်းမယ်လို့ပြောတယ်။ အဲ့ဒါနဲ့ ကျွန်တော်က နိုင်ငံခြားထွက်ဖို့လည်း အစီအစဉ်ရှိ၊ ရဲစခန်းနဲ့လည်း မရှင်းချင်ဘူး။ ငွေ (၅) သောင်းကို ပြန်ဆပ်လိုက်တယ်။ နောက် (၅) ရက်နေတော့ ငွေ (၅) သောင်း ထပ်တောင်းတယ်။ ကျွန်တော်မပေးနိုင်ဘူးလို့ ပြောတော့ မင်းအကြောင်းတွေကို မင်းနဲ့အဆက်သွယ်ရှိတဲ့လူတွေဆီကို ဆက်ပြီးတော့ အရက်လိုက်ခွဲမယ်။ မယုံရင် မင်းရည်းစားဆီကို ဖုန်းခေါ်ပြမယ်ဆိုပြီး ကျွန်တော်ရည်းစားဆီ ဖုန်းခေါ်ပြီး ကျွန်တော်က သူတို့ဆီမှာ ငွေချေးထားတယ်။ ပြန်မဆပ်ပဲ ရှောင်နေတယ်ဆိုပြီး ပြောတယ်။ ကျွန်တော်လည်း အန်တီတို့ပြောပြသလိုဖြစ်နေမှာစိုးလို့ ဖုန်းဆက်တောင်းတိုင်း ပေးနေတာ (၄) သိန်းလောက် ဖြစ်နေပြီ။ ကျွန်တော်လည်း နောက်တော့ သည်းမခံနိုင်တာနဲ့ ဖြစ်ချင်တာဖြစ်ဆိုပြီး ဖုန်းစက်ပိတ်ပစ်လိုက်တယ်။ လူလဲ စိတ်ဆင်းရဲရလွန်းလို့ မစားနိုင်မအိပ်နိုင် ဖြစ်လာတယ်။ အန်တီတို့တွေသိမှာလဲ ကြောက်ပြီး ကိုယ်ဘာသာကိုယ်ဖြေရှင်းနေတာ။ သူတို့တွေလူပျားဝလာတယ်။ (၅) ရက်တစ်ခါလောက် လှမ်းတောင်းနေတာ။ လူချင်းတွေ မယ်ဆိုတော့လဲ မတွေ့နိုင်ဘူးပြောတယ် အန်တီရယ်။ သားနဲ့ အဆက်သွယ်မရတော့



ကိုယ်စားမိလိုက်တာက ရုန်းထွက်လို့မရတဲ့ အစာနဲ့ဆင်ထားတဲ့ ထောင်ချောက် ဖြစ်နေတော့၊ လူလည်း စိတ်ဆင်းရဲ၊ ကိုယ်ဆင်းရဲဖြစ်၊ ကိုယ်နဲ့ပတ်သက်တဲ့ ဘေးလူတွေပါ အဆင်ခံရ၊ စိတ်အနှောင့်ယှက်ဖြစ်ခဲ့...

သူတို့အန်တီတို့ဆီကို ဆက်ပြီး သားအကြောင်းတွေ ဖွကြတာနေမှာ ပေါ့.....။

ငါတို့ ဖုန်းနံပါတ်တွေကို နင်ကပေးထားတာလို့ ပြောတော့၊ မဟုတ်ဘူး အန်တီ၊ သူတို့ လင်ကို ထောက်မိလိုက်တာနဲ့ ကျွန်တော်နဲ့ အဆက်သွယ်ရှိတဲ့ ဖုန်းနံပါတ်တွေ သူတို့ဆီကို ရောက်သွားတာ ဖြစ်မယ်။ သားကို ယုံပါ။ သား မဟုတ်တာ ဘာမှမလုပ်ပါဘူး။ ဘာ မဟုတ်တဲ့ ငွေ (၃) သောင်းခွဲ အလွယ်ရတာကို မက်လိုက်မိတာပါ။ ဒီလောက်ထိ ဖြစ်မယ်မှန်းလဲမသိဘူး။ တော်တော်လည်း သင်ခန်းစာ ရမိပါတယ်။ အန်တီတို့ကိုလည်း သားကြောင့်မို့ ဒီလိုစိတ်အနှောင့်ယှက်ဖြစ်ရတာ စိတ်မကောင်းပါဘူး။ အားလုံးနာပါတယ်။ အန်တီရယ် ဆိုပြီး မျက်ရည်ဝဲဝဲလေးနဲ့ တောင်းပန်ရှာပါတယ်။

ကျွန်မလဲ သူ့ကိုကြည့်ပြီး ဘာပြောရမှန်းတောင် မသိတော့ဘူး။ လာတုန်းကတော့ အကျိုးအကြောင်း သိချင်စိတ်ရော၊ ဒေါသနည်း နည်းထွက်တဲ့စိတ်နဲ့ရော ရောက်လာခဲ့တာပါ။ သူ့အဲ့ဒီလိုရှင်းပြလိုက် တော့ သူ့ကိုလည်း သနားနဲ့ လူမတွေ့ရဘဲ အသံနဲ့ ခြိမ်းခြောက်တဲ့ Online ချေးငွေလုပ်ငန်းဆိုတဲ့ဟာတွေကိုလဲ အံ့သြရပါတယ်။ ကိုယ် လဲ တစ်ခါမှ ဒီလိုမကြုံဘူးဘူး။ အတွေ့အကြုံ သင်ခန်းစာတစ်ခု ရခဲ့ ပါတယ်။ အဲ့ဒါနဲ့ အငယ်လေးကို အန်တီတို့လဲ အကျိုးအကြောင်း သိရ ပြီဆိုတော့ ဘာမှစိတ်မကောင်း ဖြစ်မနေနဲ့တော့၊ တစ်ခုခုဖြစ်ရင် အန်တီတို့ကို ဆက်သွယ်လေ။ ငါတို့လဲ ဝိုင်းဝန်းပြီး ဖြေရှင်းပေးလို့ ရတာပေါ့လို့ ပြောပြီး ထပြန်ခဲ့ကြပါတယ်။

တနင်္ဂနွေနေ့နေ့လယ် ကျွန်မ သထုံပြန်လာခဲ့တဲ့ကားပေါ်မှာလဲ Online ချေးငွေလုပ်ငန်းက ဆိုပြီး အမျိုးသမီးအသံနဲ့ ဖုန်းဆက်ပါ တယ်။ ဒီတစ်ခါတော့ ကျွန်မ အဲ့ဒီအမျိုးသမီးကို မိန်းကလေးတန်မဲ့နဲ့ အရှက်မရှိ လိုင်းပေါ်ကနေ အုပ်စုလိုက် လိမ်ညှာပြီး လုပ်စားနေကြ တာလား။ ငါ အကုန်သိပြီးပြီ၊ နင်တို့ချေးငွေအကြောင်းလို့လည်းပြော လိုက်ရော ဖုန်းကို ချပြစ်လိုက်တယ်။ ကိုယ်ပြောချင်တာတောင် အဆုံး ထိမပြောလိုက်ရဘူး။ အကျိုးအကြောင်း သိလိုက်ရပြီဆိုတော့ ကျွန်မ စိတ်ထဲမှာ အားလုံးရှင်းရှင်းလင်းလင်းဖြစ်သွားပါပြီ။ နောက်တနင်္ဂနွေ ရုံးတက်တော့ ကျွန်မ အဲ့ဒီ Online ချေးငွေလုပ်ငန်းအကြောင်း

ကို ရုံးက ဝန်ထမ်းတွေ သိအောင် ပြောပြပါတယ်။ အဲ့ဒီအချိန်မှာ ဖုန်း ဝင်လာတာနဲ့ ကျွန်မကိုင်လိုက်ပါတယ် "ဟဲလို..ဟုတ်ကဲ့ အန်တီနွယ် လားခင်ဗျာ..ဟုတ်ကဲ့ပါ" "ကျွန်တော်က Online ချေးငွေလုပ်ငန်းက ပါ။ အငယ်လေးကို သိလားခင်ဗျာ" "ဟုတ်ကဲ့" ကျွန်တော်တို့ Online ချေးငွေလုပ်ငန်းကနေ ငွေ (၃) သောင်းခွဲ ချေးထားတာ ပြန်မဆပ် လို့ပါ။ အဆက်သွယ်ရရင် ပြောပါခင်ဗျာ။ အင်း ဒီတစ်ခါတော့ အသံက တရုတ်လေသံ ဝဲဝဲတဲနဲ့ အသက်နဲ့နဲ့ကြီးပုံ ရပါတယ်။ အဲ့ဒီချေးငွေ လုပ်ငန်းကပဲ ဖုန်း ခဏခဏ ဆက်နေတာ။ ကျွန်မအကုန်ပြောပြီးပြီ၊ ရှင်တို့ဆီက လူတွေက တော်တော် မိုက်ရိုင်းတာပဲ နော်။ မဟုတ်ပါဘူး အန်တီ၊ အခုက အဲ့ဒါနဲ့မဆိုင်ပါဘူး။ ကျွန်တော်တို့က နောက်ချေးငွေ လုပ်ငန်းတစ်ခုကပါ" "အရင်တစ်ခုဘဲဖြစ်ဖြစ်၊ နောက်တစ်ခုဘဲ ဖြစ် ဖြစ်၊ ကျွန်မမသိတော့ဘူး" ဆိုပြီး ဖုန်းချပြစ်လိုက်တယ်။ အဲ့ဒီကတည်း က ဘယ် Online ချေးငွေလုပ်ငန်းကမှ မဆက်တော့ပါဘူး။ ဘာမှ မဖြစ်လောက်တဲ့ ငွေလေး (၃) သောင်းခွဲဆိုတဲ့ အစာကို ချပြီး ထောင် ချောက်ဆင်ထားတာကို မက်ပြီး ဘုမသိ ဘမသိ အလွယ်ရတော့ စားမိလိုက်တာပေါ့။ ကိုယ်စားမိလိုက်တာက ရုန်းထွက်လို့မရတဲ့အစာ နဲ့ ဆင်ထားတဲ့ ထောင်ချောက်ဖြစ်နေတော့၊ လူလည်း စိတ်ဆင်းရဲ၊ ကိုယ်ဆင်းရဲဖြစ်၊ ကိုယ်နဲ့ပတ်သက်တဲ့ ဘေးလူတွေပါ အဆင်ခံရ၊ စိတ်အနှောင့်ယှက် ဖြစ်ခဲ့ရပါတယ်။

တစ်ပတ်လောက်နေတော့ ရုံးက ဝန်ထမ်းတစ်ယောက်က အစ်မပြောသလိုပဲ နေလင်းစိုးရဲ့ ဖုန်းထဲကို ငွေ (၃) သောင်းခွဲ ရောက် လာတယ်။ ကျွန်တော်က အစ်မပြောထားတာကို သတိရပြီး သွားမထုတ် နဲ့၊ အစ်မ အသိကလေးတစ်ယောက်လဲ အဲ့ဒါသွားထုတ်လိုက်မိလို့ ပြသနာဖြစ်ဘူးတယ်လို့ ပြောတယ်ဆိုပြီး အစ်မပြောတဲ့အကြောင်း အရာကို သူ့ကို ပြောလိုက်တယ်။ အေးဟုတ်တယ် ပြောပြထားလိုက်၊ အဲ့ဒီ Online ချေးငွေလုပ်ငန်းနဲ့ သွားမပတ်သက်မိစေနဲ့၊ ဘာမဟုတ် တဲ့ ပိုက်ဆံလေး မက်မိပြီး အူကြောင်ကြောင်နဲ့ ထောင်ချောက်ထဲ ကျသွားမယ်လို့ ပြောလိုက်မိပါတော့တယ်။

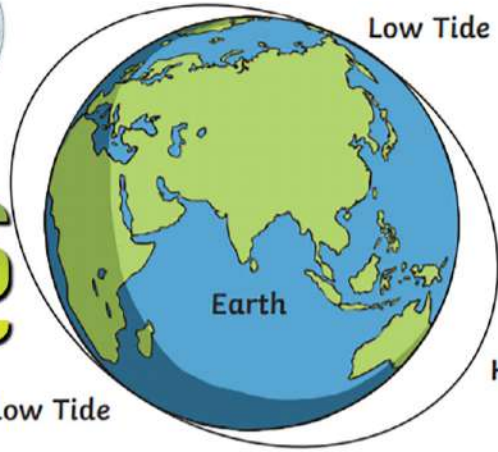
နွယ်နီ



# အချိန်နှင့်ဒီရေကို သူတို့စောင့်ကြပါသည်



High Tide



## ဤထွန်းလတ်

“အချိန်နှင့်ဒီရေသည် လူကိုမစောင့်” ဟူသော စကားပုံသည် လူသိများ ထင်ရှားသော စကားပုံတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ အလွန်ပင် အားကောင်းလှသော သဘာဝတရားများဖြစ်သည့် ဖော်ပြပါ “အချိန် နှင့် ဒီရေ” ကိုမည်သူတစ်ဦးတစ်ယောက်ကမျှ တားဆီးရပ်တန့်နိုင်စွမ်း မရှိသလို ထိန်းချုပ်ချယ်လှယ်နိုင်စွမ်းလည်း မရှိပေ။ သူ့အချိန်နှင့်သူ ပုံမှန်လည်ပတ်နေသော သဘာဝတရားတို့သည် မည်သူ့ကိုမျှ မစောင့် လူတို့ကသာ အချိန်နှင့်ဒီရေကို စောင့်၍ အလုပ်လုပ်ကြရသည်သာ ဖြစ်ပါသည်။

ထို့ကြောင့်ပင်... “အချိန်ရှိခိုက် လုံ့လစိုက်”၊ “မိုးရွာတုန်း ရေခဲ”၊ “နေပူတုန်း စပါးလှန်း” စသည့် စကားပုံများဖြင့် ထပ်ဆင့်လမ်းညွှန်မှု များ ထွက်ပေါ်လာခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပေသည်။ လူသားတို့ကို မစောင့်သော “အချိန်နှင့်ဒီရေ” ကို အထူးပင် အလေးထား စောင့်ကြည့်၍ အချိန် ကိုက် အလုပ်လုပ်ကြရသည့် အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းလုပ်ငန်းများ များစွာရှိသည့်အနက် ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းသည် ထိပ်ဆုံးက ပါဝင်နေ လိမ့်မည်ဟု ဆိုချင်ပါသည်။ အချိန်နှင့်ဒီရေသည် ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်း တွင် မည်သို့ မည်ပုံ အရေးပါသည်ကို မဖော်ပြမီ “ဒီရေ” အကြောင်း ကို အနည်းငယ် ရှင်းပြလိုပါသည်။

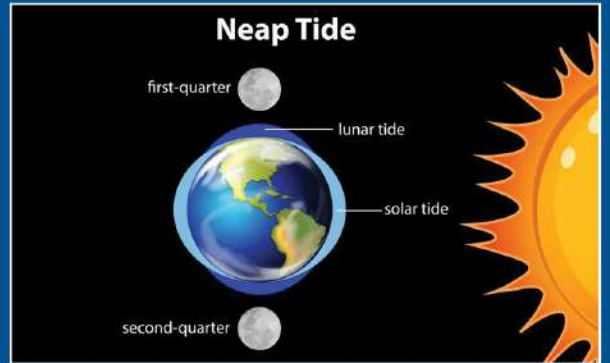
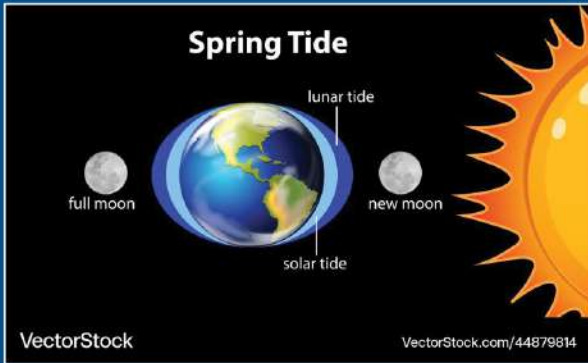
### “ဒီရေ”

ဒီရေဆိုသော စကားလုံးကိုပင်လယ်နှင့်ဆက်စပ်လျက်ရှိသည့် မြစ်၊ ချောင်းအနီးတို့တွင် နေထိုင်ကြသူများအဖို့ ရင်းနှီးကျွမ်းဝင်ပြီး ဖြစ်ပါသည်။ နေ၊ လနှင့် ကမ္ဘာမြေတို့အကြား ဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိသည့် လည်ပတ်ဆွဲငင်အားများကြောင့် ကမ္ဘာပေါ်ရှိ ပင်လယ်ရေမျက်နှာ ပြင် မြင့်တက်ခြင်း၊ နိမ့်ကျခြင်း (Vertical Movement of Water) ကို ဒီရေဟု ခေါ်ဆိုပါသည်။ ထိုသို့ ရေပြင် မြင့်တက်ခြင်း၊ နိမ့်ကျခြင်း ကြောင့်ပင် ဒီရေစီးကြောင်းများ (Horizontal Movement of Water) လည်း ဖြစ်ပေါ်လာရပြန်ပါသည်။ နေ၊ လနှင့် ကမ္ဘာတို့ တစ်

တန်းတည်း ကျရောက်နေချိန်တွင် အချင်းချင်း လည်ပတ်ဆွဲအား များကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာသော ဒီရေကို Spring Tide (ရေထ) ဟု သတ်မှတ်ပြီး နေ၊ လနှင့် ကမ္ဘာတို့ ထောင့်မှန်ကျ တည်ရှိချိန်တွင် ဖြစ်ပေါ်လာ ဒီရေကို Neap Tide (ရေသေ) ဟုခေါ်ဆိုပါသည်။ ဒီရေ အမြင့်ဆုံး အနေအထားကို ရေပြည့် (High Water) ဟုလည်းကောင်း၊ ဒီရေအနိမ့်ဆုံးကို ရေစစ် (Low Water) ဟုလည်းကောင်း ခေါ်ဆို ကြပါသည်။ ရေပြည့်နှင့် ရေစစ်နှစ်ခုအကြား ဒီရေအမြင့် ကွာခြား ချက်ကို Tide Range ဟု သတ်မှတ်ပြီး ရေပြည့်ချိန်နှင့်ရေစစ်ချိန် နှစ်ခုအကြားကာလကို Tide Duration ဟု သုံးနှုန်းကြပါသည်။ ရေထရက်များတွင် ရေပြည့်ချိန်နှင့် ရေစစ်ချိန်အကြား ဒီရေအမြင့် ကွာခြားချက် (Tide Range) အများဆုံးဖြစ်ပြီး ရေစီးလည်း ကြမ်း ပါသည်။ ရေသေရက်များတွင်မူ ဒီရေအမြင့် ကွာခြားချက်အနည်း ဆုံးဖြစ်ပြီး ရေစီးနှုန်း ပျော့ပါသည်။ ထို့ကြောင့် ဒီရေအနိမ့်အမြင့် ကွာခြားချက် (Tide Range) များလေလေ ဒီရေစီးကြောင်း၏အလျင် (ရေစီးနှုန်း) များလေလေဟု သာမန်အားဖြင့် မှတ်ယူနိုင်ပါသည်။

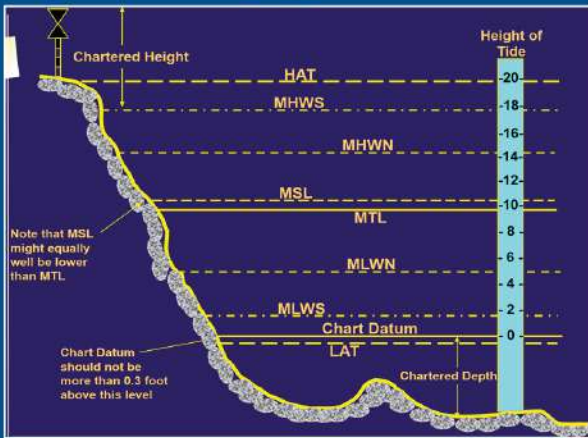
ကမ္ဘာပေါ်တွင် ရေပြည့်ချိန်နှင့် ရေစစ်ချိန်အကြား ဒီရေအမြင့် ကွာခြားချက် (Tide Range) အများဆုံးဖြစ်ပေါ်နေသော ဒေသမှာ ကနေဒါနိုင်ငံ ဖန်ဒီပင်လယ်အော် (Bay of Fundy) ဖြစ်ပြီး ရေပြည့် နှင့် ရေစစ်ကွာခြားချက်မှာ ၅၃ ပေ (၁၆ မီတာ) ရှိသည်ဟု သိရပါ သည်။ ဒုတိယအများဆုံးဒေသမှာ အင်္ဂလန်နိုင်ငံရှိ ဆက်ဗန်မြစ်ဝ (Severn Estuary) ဖြစ်ပြီး ရေပြည့်နှင့် ရေစစ်ကွာခြားချက်မှာ ၅၀ ပေ (၁၅ မီတာ) ရှိကြောင်းနှင့် ဒီရေစီးနှုန်းမှာ ရေမိုင် ၈ မိုင်ခန့်အထိ ရှိသည်ဟု ဆိုပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံ ရန်ကုန်မြစ်၏ ရေပြည့်ရေစစ်ကွာခြားချက် (Tide Range) မှာ အများဆုံး ၁၈ ပေခန့်မှ အနည်းဆုံး ၇ ပေခန့်ထိ ရှိပြီး ရေစီးနှုန်းမှာ ရေမိုင် ၃ မိုင်မှ ၅ မိုင်ခန့်အထိ ရှိပါသည်။



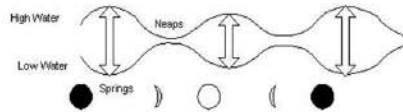
Spring Tide

Neap Tide



Tidal Levels and Datum

### Variation of Tidal Heights



- ◆ Springs a little later than new or full moon
- ◆ Springs associated with full moon slightly smaller than new moon
- ◆ Neaps a little later than first or last quarter

Variation of Tidal Heights

ကမ္ဘာပေါ်တွင် တည်နေရာဒေသအလိုက် မူတည်၍ အတက် အကျရှိသော ဒီရေကို အမျိုးအစား (၃) မျိုး ခွဲခြားထားပါသည် -

(၁) တစ်ရက် (၂၄ နာရီ) အတွင်း ရေပြည့်တစ်ကြိမ်နှင့် ရေစစ် တစ်ကြိမ်သာ ဖြစ်ပေါ်သော ဒီရေ- “Diurnal Tide” ဟုခေါ်ဆိုပြီး ပစ်ဖိတ်သမုဒ္ဒရာဒေသတွင် အများဆုံးတွေ့ရှိရပါသည်။

(၂) တစ်ရက် (၂၄ နာရီ) အတွင်း ရေပြည့်နှစ်ကြိမ်နှင့် ရေစစ် နှစ်ကြိမ်ဖြစ်ပေါ်သော ဒီရေ- “Semi-Diurnal Tide” ဟုခေါ်ဆိုပြီး ၎င်းဒီရေအမျိုးအစားကို အတ္တလန်တိတ်သမုဒ္ဒရာဒေသတွင် အများ ဆုံးတွေ့ရပြီး အင်္ဂလန်၊ ပြင်သစ်နှင့် အမေရိကန်အရှေ့ဖက်ကမ်းခြေ ဒေသများတွင်လည်း တွေ့ရှိရပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် တွေ့ရသော ဒီရေအမျိုးအစားသည် ဤဒီရေအမျိုးအစား ဖြစ်ပါသည်။

(၃) တစ်ရက် (၂၄ နာရီ)အတွင်း Diurnal Tide နှင့် Semi-Diurnal Tide တို့ရောထွေးဖြစ်ပေါ်နေသော ဒီရေ- “Mixed Tide” ဟု အမည်သတ်မှတ်ထားပြီး ၎င်းအမျိုးအစားကို အိန္ဒိယသမုဒ္ဒရာ၊ မက္ကစီကိုပင်လယ်ကွေ့နှင့် ဩစတြေးလျဒေသတို့တွင် တွေ့ရှိရပါ သည်။

သို့ရာတွင် နယ်မြေအရွယ်အစားနှင့် ပထဝီအနေအထားများ

အရ ဒီရေအတက်အကျ မဆိုစလောက်သာရှိပြီး ဒီရေစီးနှုန်း ပြင်းပြင်း ထန်ထန်မရှိသော ဒေသများလည်း ကမ္ဘာပေါ်တွင် ရှိပါသေးသည်။ ထိုဒေသများကို “Non-Tidal” ဟုခေါ်ဆိုပြီး ရေကြောင်းသွားလာမှု အတွက် ထည့်သွင်းစဉ်းစားစရာ မလိုသော ဒီရေအတက်အကျမျှ သာ ရှိပါသည်။ ၎င်းဒေသများမှာ မြေထဲပင်လယ်၊ ပင်လယ်နက် ဒေသ၊ ဘောလ်တစ်ပင်လယ်၊ ကက်စပီယံပင်လယ်နှင့် ကာရစ်ဘီယံ ပင်လယ်တို့ ဖြစ်ကြပါသည်။ ရေပြည့်ရေစစ် ကွာခြားချက် (Tide Range) မှာလည်း ပျမ်းမျှ ၁ ပေခန့်သာ ရှိကြသည်ဟု သိရပါသည်။

### “ဆိပ်ကမ်းများအပေါ် ဒီရေ၏အကျိုးသက်ရောက်မှု”

ဒီရေအတက်အကျသည် ရေနက်ဆိပ်ကမ်းများထက် ရန်ကုန် ဆိပ်ကမ်းကဲ့သို့သော River Ports (Tidal Ports) များတွင် ပိုမို၍ အကျိုးသက်ရောက်မှု ရှိပါသည်။ အထူးအားဖြင့် ရေကြောင်းပြုလုပ် ငန်းအပါအဝင် ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများအားလုံးသည် ဒီရေ အတက်အကျကို စောင့်ကြည့်၍ အချိန်ကိုက်ဖြစ်စေရန် ညှိနှိုင်းလုပ် ကိုင်ကြရပါသည်။

(၁) ရေအနက် (Depth of Water)- ဒီရေအတက်အကျပေါ် မူတည်၍ ရေအနက်ပြောင်းလဲမှုရှိနေသဖြင့် ဆိပ်ကမ်းမှ လက်ခံနိုင်



သော ရေယာဉ်အရွယ်အစားနှင့် ရေစူးကန်သတ်ချက်များကို ဖြစ်ပေါ်စေပါသည်။ တင်ဆောင်နိုင်သော ကုန်ချိန်ပမာဏကိုလည်း များစွာ ထိခိုက်စေပါသည်။

(၂) ရေယာဉ်များ၏ အသွားနှုန်း (Speed of Travel)- ဒီရေ တက်ချိန်/ကျချိန်များတွင် ရေစီးနှုန်းမြန်သဖြင့် ရေစုန်လှိုက်၍ မောင်း နှင်လာသော ရေယာဉ်များ၏ အသွားနှုန်းသည် ပိုမိုရရှိသော်လည်း ရေဆန်မောင်းနှင်ရသော ရေယာဉ်များအတွက်မှာမူ နှေးကွေးသွားပြီး အချိန်မီ/အချိန်ကိုက် ရည်မှန်းချက်ကို ရောက်ရှိရေးမှာ ဒီရေအတက် အကျကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာသော ရေစီးနှုန်းသည် အခက်အခဲ အတား အဆီးတစ်ခု ဖြစ်ပြန်ပါသည်။

(၃) ရေလမ်းကြောင်း/ရေတိမ်များ (Routes and Shallow Water Bars)- ဒီရေအတက်အကျရှိသောကြောင့် ရေယာဉ်များ အနေဖြင့် ရေနက်ရာလမ်းကြောင်း (ရေတိမ်မရှိရာ လမ်းကြောင်း) များကို ရွေးချယ်မောင်းနှင်ကြရပါသည်။ ထို့ကြောင့် ဆိပ်ကမ်းအဝင် /အထွက်ရေလမ်းကြောင်းတစ်လျှောက် ၂၄ နာရီပတ်လုံးမောင်းနှင် သွားလာနိုင်ရန်အတွက်မှာမူ ဒီရေသည်ကြီးမားသော အဟန့်အတား ဖြစ်ပေါ်စေပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ ရေစူးများသော ရေယာဉ်ကြီးများဝင် / ထွက်ရန် ဒီရေတက်ချိန် (ရေပြည့်ချိန် - High Tide) ကို စောင့်ကြ ရပေသည်။ ရေစစ်ချိန် ရေအနည်းဆုံးအချိန်များတွင် ရေယာဉ်ကြီး များသည် ဆိပ်ကမ်းသို့ ဝင်/ထွက် ဆိုက်ကပ်ခြင်း မပြုနိုင်ပေ။

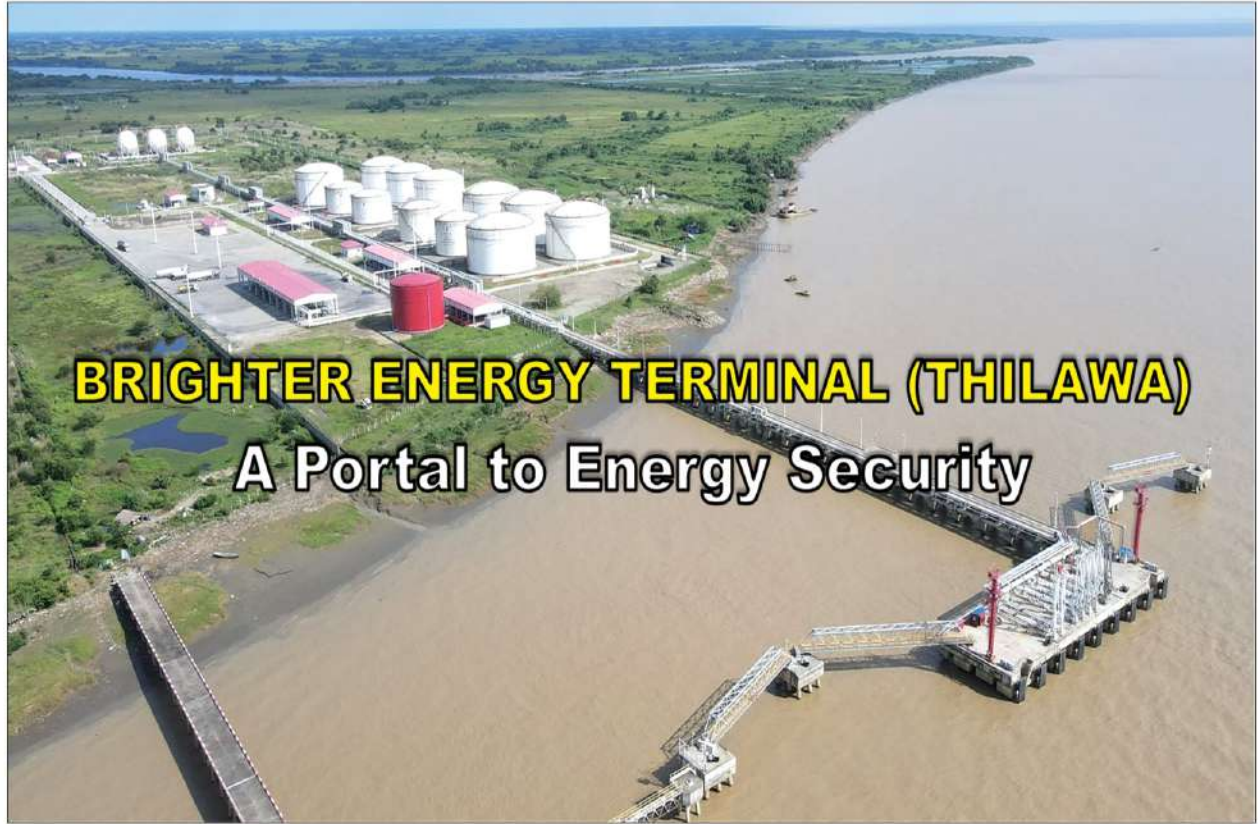
(၄) ဆိုက်ကပ်ခြင်း/ထွက်ခွာခြင်း (Berthing/Unberthing)- ဒီရေ အတက်အကျ ရှိနေသဖြင့် ရေယာဉ်ကြီးများသည် ၂၄ နာရီ အတွင်းမည်သည့်အချိန်မဆို ဆိပ်ခံတံတားများသို့ ဆိုက်ကပ်ခြင်း / တံတားများမှ ထွက်ခွာခြင်းမပြုနိုင်ပေ။ ရေစီး၏လားရာ၊ ရေစီးနှုန်း နှင့် ရေအနက်တို့ကို မူတည်၍ ရေတက်ချိန်/ရေကျချိန်များကို ရွေး ချယ်ဆိုက်ကပ်ခြင်း၊ ထွက်ခွာခြင်းများ ပြုရပါသည်။

(၅) ကုန်တင်ခြင်း/ကုန်ချခြင်း (Loading/Unloading)- အချို့ဆိပ်ကမ်းများတွင် ရေပြည့်ချိန် (ရေအများဆုံးအချိန်များ) တွင် သာကုန်တင်ခြင်း/ကုန်ချခြင်းများကို ပြုလုပ်နိုင်ကြပါသည်။ ရန်ကုန် ဆိပ်ကမ်းကဲ့သို့သော အပြင်ရေတိမ်ဘားနှင့် အတွင်းရေတိမ်ဘား နှစ်ခုရှိသော ဆိပ်ကမ်းများတွင် ရေစူးပေါ်မူတည်၍ ကုန်တင်/ကုန်ချ ခြင်းများကို ရံဖန်ရံခါ နှစ်နေရာ နှစ်ကြိမ် ပြုလုပ်ကြရပါသည်။ (အတွင်း ရေတိမ်နေရာကို ဖြတ်သန်းနိုင်သော ရေယာဉ်၏ ရေစူးနှင့် အပြင်ရေ တိမ်နေရာကို ဖြတ်သန်းနိုင်သော ရေစူး မတူ၍ ဖြစ်ပါသည်။)

(၆) ဆိပ်ကမ်းတွင် ကြာချိန် (Turn around Time)- ရေယာဉ် များသည် ဒီရေအတက်အကျကို စောင့်ဆိုင်းပြီး ဝင်/ထွက်ခြင်း၊ ကုန် တင်/ကုန်ချခြင်းများ ပြုလုပ်ကြရသဖြင့် ဆိပ်ကမ်းတွင် ကြာချိန် မြင့်မားစေပါသည်။

**“ဒီရေသေး”**

ဒီရေအမြင့်မည်မျှမြင့်တက်သည်ကိုတိုင်းတာရန်အတွက်



အခြေခံရသည့် ရေမျက်နှာပြင် သတ်မှတ်ချက် တစ်ခုကို ထားရှိရပါသည်။ အဆိုပါ အခြေခံ ပင်လယ်ရေ မျက်နှာပြင်အမြင့်ကို “Chart Datum” ဟု ခေါ်ဆိုပါသည်။ ရေကြောင်းသွားလာသူများ အသုံးပြုသည့် “ရေပုံ” များတွင် ဖော်ပြထားသော ရေအနက်များမှာ “Chart Datum” ဖြစ်ပါသည်။

“Chart Datum” ကို မည်သို့မည်ပုံရရှိသနည်းဟု ဆိုသော် နေရာဒေသတစ်ခု၏ ရေမျက်နှာပြင် အနိမ့်ဆုံးအမှတ်များကို နှစ်ပေါင်းများစွာစောင့်ကြည့်မှတ်သားထားသည့်မှတ်တမ်းများမှတွက်ချက်ရယူခြင်းဖြစ်ပါသည်။ အမေရိကန်နိုင်ငံနှင့် အခြားနိုင်ငံကြီးများတွင်မူ လွန်ခဲ့သည့် (၁၉) နှစ်ကာလက မှတ်တမ်းများကို မူတည်၍ တွက်ချက်ထားသည်ဟု လေ့လာသိရှိရပါသည်။ ယနေ့ခေတ်ကာလတွင် ယေဘုယျအားဖြင့် Lowest Astronomical Tide (LAT) ကို ပင် “Chart Datum” အဖြစ် သတ်မှတ်ကြလေ့ရှိပါသည်။

ကမ္ဘာ့နေရာဒေသ အသီးသီး၏ ဒီရေနှင့် ပတ်သက်သည့် အချက်အလက်များကို ရယူနိုင်သော အရင်းအမြစ်များရှိပါသည်-

(၁) Tide Charts - ဒီရေဆိုင်ရာရေပုံများကို The National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) နှင့် အခြားသော အဖွဲ့အစည်းများက ထုတ်ဝေပေးလျက်ရှိပါသည်။

(၂) Tide Tables - ဒီရေလေးသည် Tide Charts နှင့် ဆင်တူသော်လည်း အချက်အလက်များမှာ ပို၍ အသေးစိတ်ဖော်ပြထားသည်။

(၃) Tide Prediction Software တို့ ဖြစ်ပါသည်။

အထက်ပါ သုံးမျိုးအနက် ရေကြောင်းသွားလာသူများ အများဆုံး အသုံးပြုသော အရင်းအမြစ်မှာ ဒီရေလေး (Tide Table) ပင် ဖြစ်ပါသည်။ ဒီရေလေးတွင် နေရာဒေသအလိုက် နေ့ရက်အလိုက် ရှိနေမည့် ရေပြည့်ချိန်နှင့် ဒီရေအမြင့်၊ ရေစစ်ချိန်နှင့် ဒီရေအမြင့် ခန့်မှန်း

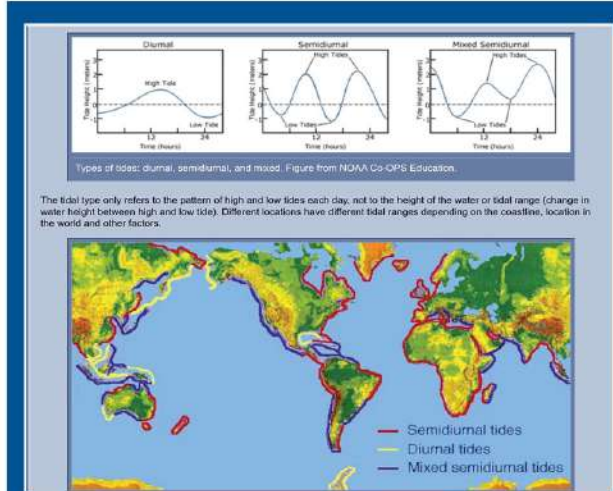
ချက်တို့ကို အသေးစိတ်ဖော်ပြထားပါသည်။ ဒီရေလေးတွင် ဖော်ပြထားချက်အားလုံးသည် အထက်တွင် ဆိုခဲ့ပြီးသည့် “Chart Datum” သို့မဟုတ် Lowest Astronomical Tide (LAT) နှင့် နှစ်ပေါင်းများစွာက ရယူထားသည့် မှတ်တမ်းများအပေါ် မူတည်၍ ခေတ်မီနည်းပညာများဖြင့် ပေါင်းစပ်တွက်ချက်ရာမှ ရရှိသော ခန့်မှန်းချက်များပင် ဖြစ်ပါသည်။

တစ်ကမ္ဘာလုံးရှိ နေရာဒေသ အသီးသီးအတွက် ဒီရေလေး (Admiralty Tide Tables) ကို အင်္ဂလန်နိုင်ငံရှိ UK Hydrographic Office က နှစ်စဉ်ထုတ်ဝေပေးလျက် ရှိပါသည်။ အဆိုပါ ဒီရေလေးစာအုပ်တွင် အဓိကအားဖြင့် ဆိပ်ကမ်းကြီးများ (Standard Ports) အတွက် ဒီရေခန့်မှန်းချက်များကို ကိန်းဂဏန်းများဖြင့် ဖော်ပြထားပြီး ဆိပ်ကမ်းငယ် (Secondary Ports) များ အတွက် ကိုမူမိမိဘာသာ တွက်ချက်ရယူနိုင်ရန် လိုအပ်သည့် အချက်အလက်များ ထည့်သွင်းပေးထားပါသည်။

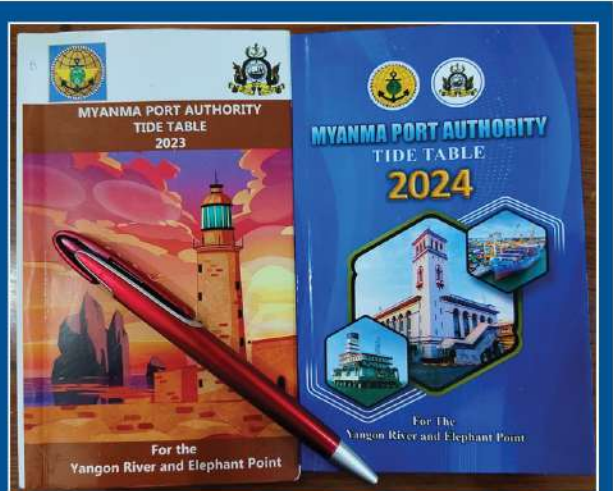
ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းအတွက် ဒီရေလေးကိုမူ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်ရှိ တိုင်းတာရေးဌာနခွဲက ခန့်မှန်းတွက်ချက် ထုတ်ဝေပေးပါသည်။ အဆိုပါ ဒီရေလေးတွင် ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းရေလမ်းကြောင်း၏ အဓိက နှစ်နေရာဖြစ်သော ဆင်မင်းပျံင့် (Elephant Point) နှင့် ရန်ကုန် (King’s Bank Channel) တို့တွင် ရှိမည့် တစ်နှစ်စာ ဒီရေခန့်မှန်းချက်များကို ဖော်ပြထားပါသည်။ တိုင်းတာရေးဌာနခွဲသည် ၎င်းနေရာနှစ်ခု၏ နှစ်စဉ်လေ့လာမှတ်သားထားသည့် အချက်အလက်များအပေါ် မူတည်၍ Harmonic Analysis နည်းဖြင့် တစ်နှစ်စာ ကြိုတင်တွက်ချက် ခန့်မှန်းထားခြင်း ဖြစ်သည်ဟု သိရပါသည်။

“ဒီရေလေးနှင့် ရေကြောင်းပြုလုပ်ငန်း”

ရေကြောင်းပြအရာရှိများအတွက် ဒီရေလေးသည် မရှိမဖြစ် လိုအပ်ပါသည်။ ထိုထက်ပို၍ အရေးကြီးသည်မှာ အဆိုပါ ဒီရေလေး



ကမ္ဘာ့နေရာ ဒေသအလိုက် ဒီရေအမျိုးအစား (Types of Tide)



မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်မှ နှစ်အလိုက် ထုတ်ပြန်သည့် Tide Table

တွင် ဖော်ပြထားသော ခန့်မှန်းချက် ကိန်းဂဏန်းများသည် လက်တွေ့ မြေပြင်နှင့် ကိုက်ညီရေးပင် ဖြစ်ပေသည်။ အဘယ့်ကြောင့်ဆိုသော် ဒီရေဖယားတွင် ပါရှိသော နေရာ၊ အချိန်နှင့် ဒီရေအမြင့်တို့ကို မူတည်၍ မိမိမောင်းနှင်ရမည့် ရေယာဉ်၏ ရေစူးဖြင့် ဖြတ်သန်းခတ်မောင်းရန် အချိန်ကို တွက်ချက်ယူရသောကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။

ဥပမာ။ ရေစူး (၉) မီတာရှိသော ရေယာဉ်ဖြင့် အတွင်းရေတိမ် နေရာအား အစောဆုံး မည်သည့်အချိန်တွင် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစွာ ဖြတ်သန်းနိုင်မည်။ ၎င်းအပြင်နောက်အကျဆုံး မည်သည့်အချိန်တွင် ဖြတ်သန်းရမည်တို့ကို ဒီရေဖယားပါ ကိန်းဂဏန်းများဖြင့် တွက်ထုတ် ရပါသည်။ ပြီးလျှင် ရရှိသည့် အချိန်အတိုင်း သတ်မှတ်နေရာကို ရောက်အောင် ရေယာဉ်ကို မောင်းနှင်ရပါသည်။ ဒီရေဖယားပါ ခန့်မှန်းချက် ဒီရေအမြင့် (Predicted Tide) သည် လက်တွေ့ ဒီရေအမြင့် (Real Tide) နှင့် တူညီပါက ရေယာဉ်သည် အန္တရာယ်ရှင်း ဘေးကင်းစွာဖြင့် လိုရာသို့ ရောက်မည် ဖြစ်ပါသည်။

ထို့အပြင် ရေကြောင်းပြတက်ရောက်ချိန် (Pilot Boarding Time)၊ ဆိပ်ကမ်းများသို့ ဆိုက်ကပ်ချိန် (Berthing Time)၊ ဆိပ်ကမ်းများမှ ထွက်ခွာချိန် (Unberthing Time)၊ တစ်ထောက်နားကျောက်ချရပ် (Via Anchorage Areas) ရောက်ချိန်၊ ကျောက်ချရပ်မှ တစ်ထွက်ခွာချိန်များကိုလည်း အဆိုပါ ဒီရေဖယားပါ ရေပြည့်ချိန်၊ ရေစစ်ချိန်များကို ကြည့်ရှုတွက်ချက်၍ သတ်မှတ်ကြရပါသည်။

အမှန်ဆိုရပါမူ ရေကြောင်းပြအရာရှိများက ရွေးချယ်သတ်မှတ်လိုက်သည့် အချိန်များ အားလုံးသည် ဒီရေဖယားပါ အချက်အလက်များပေါ်တွင် များစွာမှီခိုလျက် ရှိနေပါသည်။ ထို့ကြောင့် ဒီရေဖယားပါ ခန့်မှန်းချက် ကိန်းဂဏန်းများသည် လက်တွေ့မြေပြင်အခြေအနေနှင့် နီးစပ်ကိုက်ညီရေးသည် ရေကြောင်းပြအရာရှိများအတွက် အရေးပါသကဲ့သို့ ဆိုခဲ့ပြီးသည့်အချက်များအရ ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုလုပ်

ငန်းများအတွက်လည်း များစွာအထောက်အကူ ဖြစ်စေသည်ဟု ဆိုပါရစေ။

လစဉ်ထုတ်ပြန်နေသည့် ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်း အဝင်အထွက် နေ့အလိုက် ရေစူးကန်သတ်ချက်များသည်လည်း ဒီရေဖယားပါ ခန့်မှန်း ဒီရေအမြင့်များပေါ် မူတည်၍ တွက်ချက်ထုတ်ပြန်ထားခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ကုန်ပစ္စည်း တင်ဆောင်သူများအနေဖြင့်လည်း အဆိုပါ နေ့အလိုက် ရေစူးကန်သတ်ချက်များအတိုင်း လိုက်ပါဆောင်ရွက်ကြရသဖြင့် ဒီရေဖယားသည် ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများအတွက် အထောက်အကူပြုလျက်ရှိသည်ဟု ဆိုရခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

**“အချိန်နှင့်ဒီရေကို သူတို့စောင့်ကြပါသည်”**

ကမ္ဘာပေါ်ရှိ သက်ရှိသတ္တဝါများအားလုံးအနက် လူသားသည် အသိဉာဏ်အမြင့်ဆုံးနှင့် ဆင်ခြင်တုံတရား အရှိဆုံးပင် ဖြစ်သကဲ့သို့ အဟန့်အတားဖြစ်စေသည့် သဘာဝတရားကိုပင် အချိန်စောင့်၍ အကျိုးရှိအောင် အသုံးပြုတတ်သူများပင်ဖြစ်ကြပါသည်။ ထို့ကြောင့်ပင် “အချိန်နှင့်ဒီရေ” ကို စောင့်၍ အချိန်ကိုက် ခွန်အားစိုက်ထုတ် အလုပ်လုပ်ကြရသည့်လူသားများရှိနေကြခြင်းဖြစ်ပါသည်။ ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်း (Port Industry) ကြီး တစ်ခုလုံးတွင် ပါဝင်လုပ်ကိုင်နေကြသည့် ဆိပ်ကမ်းဝန်ထမ်းများ၊ ရေကြောင်းပြမှူးကြီးများ၊ ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုများ (Port Services)၊ ပုဂ္ဂလိကဆိပ်ခံတံတားကြီးများနှင့် ဝန်ထမ်းများ၊ ဆိပ်ကမ်းနှင့် ဆက်စပ်လုပ်ကိုင်ကြသည့် ကုမ္ပဏီများသည် အဆိုပါ လူသားများပင် ဖြစ်ကြပါသည်။ သူတို့သည် အချိန်နှင့် ဒီရေကို စောင့်၍ အလုပ်လုပ်ရင်း နိုင်ငံတော်၏ စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် တစ်ဖက်တစ်လမ်းမှ အထောက်အကူပြုလျက်ရှိနေပါကြောင်း တင်ပြလိုက်ရပါသည်။

ညိုထွန်းလတ်

“

**ဒီရေအနိမ့်အမြင့် ကွာခြားချက်**  
(Tide Range)  
**များလေလေ ဒီရေစီးကြောင်း၏**  
**အလျင် (ရေစီးနှုန်း)**  
**များလေလေဟု**  
**သာမန်အားဖြင့် မှတ်ယူနိုင်...**

”

**BMTC** **BRILLIANCE MARITIME TRAINING CENTRE**

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

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

### ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ၂၀၂၄ အထိမ်းအမှတ် ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ ဆွေးနွေးပွဲ အခမ်းအနားတွင် အဖွင့်အမှာစကားပြောကြား ၊ ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှု ကြည့်ရှုစစ်ဆေး



ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ၂၀၂၄ အထိမ်းအမှတ် ဖွင့်ပွဲ အခမ်းအနားနှင့် ပြပွဲကို မတ် ၂၂ ရက် နေ့လည်ပိုင်းက မြန်မာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်းဗဟိုဌာန (၂) နေပြည်တော်၌ ကျင်းပခဲ့ပြီး မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ ဆွေးနွေးပွဲများကို ကျင်းပခဲ့သည်။

ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ ဆွေးနွေးပွဲ အခမ်းအနားသို့ အမျိုးသားအဆင့် ရေအရင်းအမြစ် ကော်မတီအတွင်းရေးမှူး၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်း၊ ရေနှင့်ဆက်သွယ်သည့် ဝန်ကြီးဌာနအဖွဲ့အစည်းများ၊ နေပြည်တော်၊ ရန်ကုန်နှင့် မန္တလေးမြို့တော်စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီများမှ တာဝန်ရှိသူများ၊ မြန်မာနိုင်ငံရေကဏ္ဍတွင် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော ဌာနအဖွဲ့အစည်းများမှ တာဝန်ရှိသူများ၊ ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာဆွေးနွေးပွဲတွင် Chair-

person အဖြစ် ကြီးကြပ်ဆွေးနွေးမည့်သူများ၊ စာတမ်းဖတ်ကြား ဆွေးနွေးတင်ပြမည့်သူများ၊ ရေနှင့် ဆက်သွယ်သည့် ဌာနအဖွဲ့အစည်းများမှ စိတ်ပါဝင်စားသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ ဒုတိယဝန်ကြီးက ရေသည် စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေး၊ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားထုတ်လုပ်ရေး၊ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး၊ စက်မှုလုပ်ငန်းများနှင့် မြို့ပြနှင့်ကျေးလက်ဒေသသောက်သုံးရေပေးဝေရေး၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် စိမ်းလန်းစိုပြည်ရေးစသည့် ကဏ္ဍများနှင့် ဆက်သွယ်နေသဖြင့် ရေကို စနစ်တကျ အသုံးပြုစီမံဆောင်ရွက်ကာ ရေကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေခြင်းဖြင့် အခြားကဏ္ဍများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကိုပါ အထောက်အကူဖြစ်စေမည် ဖြစ်ပါကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်မှ ရေကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အားပေးဆောင်ရွက်

လျက်ရှိရာ ရေနှင့် ဆက်သွယ်သည့် ပညာရှင်များနှင့် ဝန်ကြီးဌာနများ၊ အဖွဲ့အစည်းများမှ အရာထမ်း၊ အမှုထမ်းများ အနေဖြင့်လည်း မိမိတို့တတ်စွမ်းသမျှပိုင်းဝန်းကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ပေးကြစေလိုပါကြောင်း၊ ယနေ့ကျင်းပသည့် ကမ္ဘာ့ရေနေ့ ၂၀၂၄ အထိမ်းအမှတ် ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာဆွေးနွေးပွဲများအောင်မြင်စွာကျင်းပနိုင်ရေးအတွက်ပါဝင်ဆောင်ရွက်ကြသူများ အားလုံးကို အမျိုးသားအဆင့် ရေအရင်းအမြစ်ကော်မတီအနေဖြင့် ကျေးဇူးတင်ရှိပါကြောင်း ပြောကြားသည်။

ဆက်လက်၍ ရေအရင်းအမြစ် ထိန်းသိမ်းရေးစာတမ်းများ၊ ရေအရင်းအမြစ်သန့်စင်ဖြန့်ဝေရေးစာတမ်းများ၊ ရေအရင်းအမြစ်အသုံးချသည့် စာတမ်းဖတ်ပွဲများကို နေရာသုံး နေရာခွဲ၍ ကျင်းပရာ ရေနှင့်သက်ဆိုင်သောဝန်ကြီးဌာနအဖွဲ့အစည်းများက ဘာသာ

ရပ်ဆိုင်းရာ စာတမ်း ၂၃ စောင် ဖတ်ကြားခဲ့သည်။

စာတမ်းများနှင့် ပတ်သက်သည့် တင်ပြချက်များအပေါ် Chairperson များက ကောက်နုတ် ဆွေးနွေးခဲ့ကြပြီး စာတမ်းဖတ်ကြား ဆွေးနွေးခဲ့သည့် ပညာရှင်များကို ဒုတိယဝန်ကြီးက ဂုဏ်ပြုမှတ်တမ်းလွှာများ ချီးမြှင့်သည်။

ထို့နောက် ရေဆိုင်ရာ ပညာရှင်များက မြန်မာနိုင်ငံတွင် ရေဆိုင်ရာ တွေ့ကြုံရသည့် အခက်အခဲ ပြဿနာများ၊ ဖြေရှင်းရန် နည်းလမ်းများနှင့် ရေမှတစ်ဆင့် ငြိမ်းချမ်းသာယာဝပြောရေး ဆောင်ရွက်မှုများနှင့် ပတ်သက်သည့် စကားပိုင်းဆွေးနွေးပွဲကိုပိုင်းဝန်းဆွေးနွေးခဲ့ကြပြီး ဒုတိယဝန်ကြီးက ကျေးဇူးတင်စကား ပြောကြားသည်။

ကမ္ဘာ့ရေနေ အထိမ်းအမှတ် ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ ဆွေးနွေးပွဲများကို ရေနှင့်ဆက်သွယ်သည့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုများ၊ လက်ရှိ တွေ့ကြုံရသည့် အခက်အခဲပြဿနာများ၊ နည်းပညာ တွေ့ရှိမှုများနှင့် ရေရှည်တွင် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ရမည့် လုပ်ငန်းများနှင့် ပတ်သက်၍ ရေနှင့် ဆက်သွယ်သက်ဆိုင်သူများအကြား အသိပညာများ ဖလှယ်ရန်နှင့် ရေကို တန်ဖိုးထား ချွေတာသုံးစွဲရန် လိုအပ်မှုကို အများပြည်သူသိရှိပြီး လိုက်နာဆောင်ရွက်နိုင်ကြစေရန် ရည်ရွယ်ကျင်းပခြင်း ဖြစ်ကြောင်း သိရသည်။

ဧပြီ ၈ ရက်နေ့ မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းသည် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်နှင့် တာဝန်ရှိသူများနှင့် အတူ ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လေဆိပ်အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ရန်ကုန်လေဆိပ်တွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေသော ဌာနဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများ၊ ရန်ကုန်လေဆိပ် Operator လုပ်ကိုင်နေသည့် Yangon Aerodrome Company Limited - YACL မှ တာဝန်ရှိသူများနှင့် တွေ့ဆုံဆွေးနွေးသည်။

တွေ့ဆုံပွဲတွင် တာဝန်ရှိသူများက

လက်ရှိလေဆိပ်လုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နေမှုအခြေအနေများ၊ ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည့် အစီအမံများနှင့် လိုအပ်ချက်များကို တင်ပြဆွေးနွေးကြရာ ဒုတိယဝန်ကြီးက လိုအပ်ချက်များကို ပြန်လည်ရှင်းလင်း ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ပေးပြီး ရန်ကုန်လေဆိပ်သည် မိမိနိုင်ငံအတွင်းသို့ ပြည်ပမှ လေကြောင်းခရီးဖြင့် ခရီးသည်များစွာ ဝင်ရောက်ထွက်ခွာသည့် အဓိက ဝင်ပေါက်နေရာဖြစ်ကြောင်း၊ ပြည်တွင်း/ပြည်ပ ခရီးသွားများ အဆင်ပြေလုံခြုံစိတ်ချစွာ သွားလာနိုင်ရေးသည် အဓိကလုပ်ငန်းတာဝန် တစ်ရပ် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့အပြင် လေကြောင်းမှ သတ်မှတ်ခွင့်ပြုကုန်ပစ္စည်းများကို နိုင်ငံတကာမှ တင်သွင်းခြင်းနှင့် နိုင်ငံတကာသို့ တင်ပို့ခြင်းလုပ်ငန်းများကို လုပ်ထုံး/လုပ်နည်းနှင့်အညီ ဝန်ဆောင်မှုပေးနေရသည့် လုပ်ငန်းများကိုလည်း ဆောင်ရွက်နေကြောင်း၊

လေကြောင်းကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာခြင်းသည် နိုင်ငံတော်၏စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် များစွာ အထောက်အကူပြုမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ လုံခြုံရေးတာဝန်ထမ်းဆောင်နေရသည့် ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့်လည်း လေဆိပ်ပတ်ဝန်းကျင်နှင့် လေဆိပ်အတွင်း မသမာသူများ ဝင်ရောက်ပြီး အဖျက်အမှောင်လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်မှုမရှိစေရေးအထူး

အလေးထား ဆောင်ရွက်သွားကြရန် လိုကြောင်း၊ လေကြောင်းမှ ပြည်တွင်း/ပြည်ပ ခရီးသွားလုပ်သားပြည်သူများခရီးသွားလာမှုနှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်တင်သွင်းမှုများအန္တရာယ်ရှင်းလင်းစွာဖြင့် လုံခြုံစိတ်ချစွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် လေဆိပ်၌ တာဝန်ထမ်းဆောင်နေကြသော ဌာနဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများနှင့် လေဆိပ် Operator တို့ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သွားကြရန်၊ အခက်အခဲလိုအပ်ချက်များရှိပါက အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ တင်ပြဆောင်ရွက်သွားကြရန်နှင့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနက လုပ်ငန်းများနှင့် ပတ်သက်၍ ထုတ်ပြန်ထားသော ညွှန်ကြားချက်များနှင့်အညီ လိုက်နာဆောင်ရွက်သွားကြရန် မှာကြားခဲ့သည်။

ထို့နောက် ဒုတိယဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည် ရန်ကုန်လေဆိပ် ပြည်တွင်း/ပြည်ပခရီးသည်များအတွက် ထွက်ခွာ/ဆိုက်ရောက်သည့် Terminal 3၊ ကုန်ပစ္စည်းများရောက်ရှိ၊ တင်ပို့သည့် Cargo Terminal နှင့် ပြည်ပခရီးသည်များ ထွက်ခွာ/ဆိုက်ရောက်သည့် Terminal 1 တို့တွင် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုအခြေအနေများကို အသေးစိတ်လှည့်လည်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့ပြီး လိုအပ်သည်များကို မှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပုံ/ဆက်)





# ထိန်းသိမ်းစေလို မြစ်အိုဗျေကို



ကျော်ကျော် (တမ်းဘူးသား)

မြစ်ရေမြင် ချိုးချင်စိတ်နဲ့ ရွှင်လန်းစေနိုင်တယ်ဆိုတာ မြစ်နား အနီးနေသူတိုင်း ခံစားမိပေမည်။ အေးမြကြည်လင် တသွင်သွင် စီးဆင်းနေသော “မြစ်” ။ ဧရာဝတီ ၊ ချင်းတွင်း၊ သံလွင်၊ စစ်တောင်း အမည်နာမတွေ ပြောင်းလဲခေါ်ဝေါ်ကြပေမယ့် မြစ်ပေါ်ရတဲ့အခြေခံ အကြောင်းကတော့ လျှို့ဝှက်၊ မြောင်းငယ်၊ ချောင်းငယ်များ ပေါင်းစပ် စီးဝင်ရာမှ သဘာဝရေစီးကြောင်းအနေဖြင့် စီးဆင်းနေရသော မြစ်အဖြစ် ရှေးပဝေသကီကတည်းက ရှိခဲ့ပါသည်။ မြစ်အတွင်းသို့ မြေအောက်၊ ရေအောက်ရေများကလည်း စိမ့်စမ်းမှတစ်ဆင့် စီးဝင်ဖြည့်တင်းပေးလျက်ရှိသည်။ မြစ်များဖြစ်ပေါ်ရန်အတွက် ရေလုံလောက်စွာ ရရှိခြင်းနှင့် ရေများ စီးဆင်းစေရန် မြေကြမ်းပြင် ဆင်ခြေလျှော့ ရှိခြင်းတို့သည် အဓိကလိုအပ်သော အချက်များဖြစ်ပြီး မြင့်ရာမှ နိမ့်ရာသို့ စီးဆင်းပါသည်။ မြစ်များ စီးဆင်းရာ ဆင်ခြေလျှော့များသည် မြေအမျိုးအစား၊ ဒေသအလိုက် သဘာဝဖြစ်တည်မှုများနှင့် ရှိပြီးမြေကမ်းပါး၊ မြေလွှာလှုပ်ရှား ဖြစ်ပျက်ခြင်းများကြောင့်လည်း ဖြစ်တည်ပေသည်။

မြစ်များတွင် ရေများချိန်နှင့် ရေနည်းချိန်ဟူ၍ အချိန်ကာလ သတ်မှတ်ချက်များနှင့် ဖြစ်ပျက်လျက်ရှိသည်။ မြစ်ကျဉ်းတော့ ရေစီးသန်တယ်ဟုဆိုပါသော်လည်း ရေများချိန်မြစ်ရေပြင်ကျယ်ချိန်၌ပင် ရေလမ်းကြောင်းအတွင်း ရေအဟုန်ဖြင့် အရှိန်ပြင်းစွာ စီးဆင်းပြီး လေထန်လှိုင်းထန် အရိုင်းဆန်၍ ရေစစ်ရေနည်းချိန်တွင် ရေနည်းသတ်မှတ်ချက်အောက်မှာပင် ရေအလျင်လျော့နည်းစွာဖြင့် လေညင်းသာယာသင်ဖြူးဖျာပမာ စီးဆင်းပါသည်။ ရေရှင်သဘော စီးဆင်းသောမြစ်များတွင် တိုက်စားခြင်း၊ သယ်ပို့ခြင်းနှင့် အနည်ချခြင်းဟူ၍

မြစ်သဘာဝ၊ သဟဇာတဖြစ်စေရန် ပတ်ဝန်းကျင်ဂေဟစနစ် ထိန်းညှိပေးသလိုရှိသော်လည်း ရေများချိန် ရေလမ်းကြောင်း ပြောင်းလဲစီးဆင်းခြင်းများ ဖြစ်ပေါ်ကာ မြစ်ကမ်းပါးများဘက်သို့ ထိုးဖောက်တိုက်စားခြင်းများ ဖြစ်ပေါ်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ ရေစီးအားများ ထိုးဖောက်ပွတ်တိုက်စားရာတွင် မြစ်ဒေါင်လိုက် (ရေနက်ကြောင်း) ရေအားတိုက်စားခြင်းနှင့် မြစ်ဘေးတိုက်ခွဲထွင် တိုက်စားခြင်းများ ဖြစ်ပွားကြလျက် ရေစီးအဟုန်ဖြင့် မြစ်ဒေါင်လိုက် (ရေနက်ကြောင်း) ရေအားတိုက်စားပါက မြစ်ကြမ်းပြင် မြစ်ကြောင်းနက်၍ မြစ်ရေစီးဘေးတိုက်ခွဲထွင် တိုက်စားပါက မြစ်ကမ်းပါးများကို တိုက်စားရ၍ မြစ်ပြင်ကျယ်ပြန့်ခြင်းများ ဖြစ်လာရသည်။

မြစ်များကိုလူတို့အတွက် သောက်သုံးရေအဖြစ်လည်းကောင်း၊ လယ်ယာမြေစိုက်ပျိုးရေးတို့အတွက် စိုက်ပျိုးရေးအဖြစ်လည်းကောင်း၊ စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံသုံးအဖြစ်လည်းကောင်း၊ ကုန်စည်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးနှင့် သွားလာရေးအတွက် သယ်ယူပို့ဆောင်ရာလမ်းမကြီးအဖြစ်လည်းကောင်း အစရှိသဖြင့် လူလောက လူရွာ ကောင်းကျိုးများအတွက် အကျိုးရှိစွာ အသုံးပြုလျက်ရှိကြပေသည်။ မြစ်သည် လူတို့အတွက် အကျိုးကျေးဇူးများစွာ ဖန်တီးပေးနေသော သဘာဝတရား၏ လက်ဆောင်မွန်ကြီးတစ်ခု ဖြစ်ပေသည်။ နှစ်များစွာကြာလာသည်နှင့်အမျှ မြစ်များသည် သဘာဝအလျောက် တိုက်စားခြင်း၊ ပြိုပျက်ခြင်းများနှင့်အတူ လူသားတို့၏ ပယောဂများကြောင့် ပျက်စီးခြင်းသဘော ဖြစ်ပေါ်လာကာ တစ်နှစ်ထက် တစ်နှစ် မြစ်ကြောင်း တစ်လျှောက်ရှိ မြစ်ကမ်းပါးများ မြစ်ရေတိုက်စား၍ မြစ်ကမ်းပြိုပျက်မှု အန္တရာယ်များအား လူအများ တွေ့ကြုံခံစားနေကြရသည်။ မြစ်

ကမ်းပါးများ တိုက်စားပြိုပျက်၍ မြစ်ရေစီးလမ်းကြောင်းများ ကွေ့ကောက်ဝေဝိုက်စီးဆင်းလာပြီးလျှင်ရေလမ်းပျက်စီးလာကာမြစ်ရေလမ်းကြောင်းများ ပြောင်းလဲစီးဆင်းကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။

ရေများချိန်အခါသမယ၌ ရာသီဥတု ပြောင်းလဲခြင်းများ၊ သစ်တောပြုန်းတီးမှု အကြောင်းရင်းများကြောင့် မိုးရာသီ မိုးများစွာ ရွာသွန်းပြီး မြေဆီလွှာ တိုက်စားခြင်းများနှင့် အကြောင်းပေါင်းစုံက ရေကြီးရေလျှံ ဖြစ်ပေါ်၍လည်းကောင်း၊ လူတို့ပြုလုပ်ဖန်တီးသော အကြောင်းရင်းများကြောင့် သဘာဝမြစ်မျှခြေ ထိခိုက်ပျက်စီးခြင်းများကြောင့်လည်းကောင်း၊ တိုက်စားခံ သဲ၊ နနဲ၊ ကျောက်အနည်ပို့ချမှုများ ဖြစ်ပေါ်ကာ မြစ်ကြမ်းပြင်မြင့်တက်လာမှုနှင့်အတူ မြစ်ရေလမ်းကြောင်း ပြောင်းလဲစီးဆင်းမှုများ ဖြစ်ပေါ်ကာ မြစ်ကမ်းတစ်လျှောက် နေရာအများစုတွင် မြစ်ရေတိုက်စား၊ မြစ်ကမ်းပါး ပြိုကျပျက်စီးခြင်းများ ဖြစ်ပွားလျက်ရှိကြောင်း တွေ့ရှိရပေသည်။ ရေကြီးရေလျှံမှုများနှင့်အတူ မြစ်ရေတိုက်စား မြစ်ကမ်းပါးပြိုကျ ပျက်စီးမှုများ ဖြစ်ပေါ်ကာ လူတို့အတွက် အကျိုးရှိစွာ အသုံးပြုလျက်ရှိသည့် မြစ်များသည် သဘာဝဘေးအန္တရာယ်အဖြစ် ဒုက္ခပေးလာသည့် အနေအထားသို့ ဖြစ်ပွားရပါကြောင်း လူအများ တွေ့ကြုံခံစားနေကြရသည်။

ရေနည်းချိန်တွင်မြစ်ရေပြင်ကျယ်ပြန့်မှုမရှိ၊ရေစီးအလျင်နည်းပါးလျော့နည်းစွာဖြင့် စီးဆင်းပြီး မြစ်ရေလမ်းကြောင်းကွေ့ကောက်

နေ၍လည်းကောင်း၊ သဲသောင်များဖြစ်ထွန်းလာမှုနှင့် မြစ်ကြမ်းပြင်မြင့်တက်လာမှုများကြောင့် ရေအနက်နည်းပါးလာကာ ရေကြောင်းကြပ်တည်းမှု၊ ရေလမ်းပျက်စီးမှုများ တွေ့ကြုံရပေသည်။ ရေလမ်းပျက်စီးမှုများနှင့် မြစ်ရေ တိုက်စားရေကြောင်း ပြောင်းလဲဖြစ်ပေါ်မှုများကြောင့် အချို့ဆိပ်ကမ်းမြို့များမှာ ရေကြောင်းသွားလာမှုပျက်စီးရခြင်းနှင့် ရေရရှိမှု ဆုံးရှုံးခြင်းများ တွေ့ကြုံခံစားနေရကြောင်း တွေ့မြင် သိရှိရသည်။

မြစ်ရေတိုက်စား၍ ရေလမ်းကြောင်း ပြောင်းလဲစီးဆင်းခြင်းများကြောင့် ရေလမ်းကြောင်း ချဲ့ထွင်စီးဆင်းကာ နေရာဒေသအလိုက်နှင့် မြေအမျိုးအစား၊ အခြေအနေများအရ အချို့နေရာများ၌ မြစ်ရေတက်စဉ် ရေများချိန်ရေတိုက်စားမှုများကြောင့် ကမ်းပြိုမှုများဖြစ်နေသလို အချို့နေရာများ၌ မြစ်ရေပြန်လည်ကျဆင်းရေနည်းချိန်၌ ကမ်းပါးတွင်းအောင်းရေများနှင့်အတူ မြစ်ကမ်းပါးများ နူးအိလျော့ဆင်းမှုများကြောင့် မြစ်ကမ်းပြိုမှုများ ဖြစ်ပွားနေရကြောင်း တွေ့ရှိရသည်။ မြစ်ကြောင်းတစ်လျှောက်အချို့နေရာများတွင်မြစ်ကျိုးအင်းများဖြစ်ပေါ်ခြင်း၊ ရေမြုပ်သောင်/ရေပေါ်သောင်များနှင့်အတူ ကုန်းတွင်းဆက်စပ်ကျွန်းများ၊ ရေလယ်ကျွန်းများဖြစ်ပေါ်ကာ ရေဗွာပေါက်၊ ရေလက်ကြားပေါက်များအဖြစ် ပင်မမြစ်ရေလမ်းကြောင်းမှ ခွဲထွက်စီးဆင်း၍ ရေလမ်းကြောင်းငယ်များ ဆင့်ပွားပေါ်ပေါက် ချဲ့ထွင်ဖြစ်ပွားလာရပေသည်။ မြစ်ရေလမ်းကြောင်း တိုက်စားပျက်စီးခြင်း သဘာဝ

**NO.1 KYUN CHAN ROAD, IN FRONT OF AUNG SAN STADIUM NEXT TO YANGON RAILWAY STATION, A GLIMPSE OF THAMADA CINEMA, YANGON.**  
**Ph : (+95) 09 252571460, 09 940633508 Email : theheartofrangoon@gmail.com**



ဘေးအန္တရာယ်များကြောင့် မြို့ရွာများပြောင်းရွှေ့နေထိုင်ခြင်းများ၊ မြစ်ရေတိုက်စားခံရ၍ မြစ်ကမ်းပါးပြိုကျပျက်စီးမှုများ ဖြစ်ပေါ်ကာ မြစ်ကြောင်းတစ်လျှောက်ရှိ အချို့နေရာ အများစု၌ မြို့ရွာလူနေအိမ် အဆောက်အဦများ၊ ဘုရားကျောင်းကန် သာသနိက အဆောက်အအုံများ၊ အစိုးရပိုင်အဆောက်အဦ၊ မြေများ၊ ဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးများ အတွက် အသုံးပြုသော စက်ကိရိယာပစ္စည်း အသုံးအဆောင်များ၊ ဒေသန္တရပိုင် စိုက်ပျိုးမြေများပါ ထိခိုက်ပျက်စီး ဆုံးရှုံးမှုများ ဖြစ်ပွားစေပါသည်။

သဘာဝအရ ဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိသော ရေကြောင်းပြောင်းလဲမှုများ၊ မြစ်ရေတိုက်စား၍နှစ်စဉ် ကြုံတွေ့ခံစားနေကြရသော ကမ်းပါးပြိုကျပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုများ၊ လူတို့ ပြုလုပ်ဖန်တီးမှုကြောင့် ဖြစ်ပေါ်သော သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ပျက်စီးမှုနှင့် မြစ်ကမ်းပါးပြိုကျမှုများ ရေကြောင်းကြပ်တည်းမှုများ၊ ရေအနက်နည်းပါးနေရာများအား ရေလမ်းကြောင်းကောင်းမွန်ရေးနှင့် ဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းများအဖြစ် ဌာနမှ စီမံချက်ဖြင့် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိပါသည်။ ထို့အပြင် ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းနှင့် ကမ်းပါးတည်ငြိမ်မှုရရှိစေရန်တို့ အတွက်လည်း သဘာဝကို အန်တု၊ တည်မြဲခြင်းကို ပမာပြု၍ တိုက်ရိုက်ကာကွယ်နည်း၊ သွယ်ဝိုက်၍ ကာကွယ်နည်းအနေများဖြင့် နည်းလမ်းပေါင်းစုံ၊ ကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်း ဒီဇိုင်းမိုးစုံတို့ဖြင့် ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ပြီး ဆောင်ရွက်ပြီးလုပ်ငန်းများ၌လည်း ဘဏ္ဍာနှစ်အလိုက် ရန်ပုံငွေရရှိမှုအပေါ် မူတည်၍ နေရာဒေသအချို့တွင် ကမ်းပြိုမှုအလျားလုံခြုံအောင် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ခြင်း၊ မြစ်ကြမ်းပြင် အောက်ခြေ ရေနက်ပိုင်းရောက်သည်အထိကာကွယ်မှုမပေးနိုင်ခြင်း၊ ရေစီးလမ်းကြောင်းလိုသလို စီးဆင်းစေရန် ထိရောက်စွာ ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်မှု အားနည်းခြင်းများ ရှိကောင်းရှိနိုင်ပါသော်လည်း ပြည်သူများ စိတ်လုံခြုံမှုရရှိစေရေး၊ ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှု သက်သာစေရေးနှင့် ပျက်စီးမှု

အန္တရာယ်များ မရှိစေရေး ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိပါသည်။ ဌာန၏ တာဝန်နှင့်လုပ်ငန်းစဉ်များအရ မြစ်များအတွင်း ရေလမ်းကောင်းမွန် ဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းများ၊ ရေလမ်းပြုပြင်ရေးနှင့် ကမ်းပြိုကမ်းစား ကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများလည်း ဆောင်ရွက်ပေးနေဆဲနှင့် ဆက်လက် ဆောင်ရွက်တာဝန်ခံ ထမ်းရွက်ပေးနေရဦးမည် ဖြစ်ပါသည်။

ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန အနေဖြင့် ရှေးပဝေသဏီကတည်းက ဖြစ်တည်စီးချင်သလို စီးနေသော မြစ်အိုအား စီးလိုရာ စီးဆင်းစေရန်၊ ရေလမ်းပျက်စီးမှု မရှိ ရေရှည် တည်မြဲစေရန်နှင့် မြစ်ရေတိုက်စား ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးတို့ အတွက် ရေလမ်းပြုပြင် ထိန်းသိမ်းရေး အစီအမံများ၊ ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးအစီအမံများနှင့် ရေလမ်းဖွံ့ဖြိုးကောင်းမွန်စေရေးတို့ကို မျှော်မှန်းကာ ပင်မစီမံချက်ရေးဆွဲလျာထားဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။ ရန်ပုံငွေရရှိမှုအရ ဘဏ္ဍာနှစ် ကာလအပိုင်းအခြားများအလိုက် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်မပေးနိုင်သေးသည်များလည်း ရှိနေပါသည်။ မည်သို့ပင်ဖြစ်စေ မြစ်ကမ်းတစ်လျှောက်ရှိ နေရာဒေသအလိုက် မြို့ရွာ ဒေသခံပြည်သူလူထုများ၏ သဘာဝဘေးဒုက္ခ အန္တရာယ်ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုများအား နှစ်စဉ် တစ်နေရာမဟုတ် တစ်နေရာ၊ တစ်နည်းမဟုတ်တစ်နည်းတွေ့ကြုံခံစားဖြစ်ပွားနေရသည်များကို ဌာန၏စွမ်းအားများဖြင့် ကာကွယ်ရေး၊ ဖွံ့ဖြိုးရေးများနှင့် လုံခြုံမှုရရှိစေရေးဆောင်ရွက်ပေးနေရပါဦးမည်။

မြစ်သဘာဝနှင့် သဘာဝဘေးအန္တရာယ် ကျရောက်မှုများ၊ လူတို့ ဖန်တီးမှု ပြုလုပ်မှုများကြောင့် ပျက်စီးနေသော အသုံးပြု အကျိုးပြုနိုင်သော အားလုံးမှ ဝိုင်းဝန်းအသုံးချခံမြစ်များကို ထိန်းသိမ်းစေလိုပါကြောင်း ဆန္ဒပြုလိုက်ရပါသည်။

ကျော်ကျော် (ကမ်းနားသား)



# ဘဝလက်ကျန်ရက်လေးတွေ



**ဆောင်းမင်းလတ် (DMA)**

အစိုးရဌာနဆိုင်ရာ စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံ၊ ရုံးစသည်တို့တွင် တိုင်းပြည်တာဝန် ထမ်းဆောင်ခဲ့ကြသော ဝန်ထမ်းဟူသမျှတို့သည် (ယခင်က) အသက်(၆၀) နှစ်ပြည့်သွားပြီး အငြိမ်းစားမယူမီကြိုတင်ပြင်ဆင်ခွင့် (၄) လ အနားယူပြီးသည့်အခါ ပင်စင်စားဘဝကို ရောက်ရှိသွားကြသည်။ ပင်စင်စားအဘိုး/အဘွားတို့သည် အသက်ကြီးလာ၍ စကားများလွန်းသောကြောင့် သားသမီးမြေးမြစ်များက ခပ်ခွာခွာနေကြသည်။ အိမ်ထောင်ဦးစီးဖြစ်သော အိမ်ဦးနတ်သည်လည်း သြဇာမပြောင်းတော့ချေ။ အသက် (၆၀-၇၀) ကျော်အတွင်းဆိုတော့ ဆံပင်က ဖြူ သွားတွေက ကျိုး၊ နားတွေက ထိုင်၊ မျက်စိတွေက မှုန်၊ ခန္ဓာကိုယ်က နှေးကွေးပြီး ငယ်စဉ်ကလို သွက်သွက်လက်လက်မရှိကြသော်လည်း သားသမီးတွေရုံးအလုပ်သွားကြရင် အိမ်မှာကျန်ရစ်ခဲ့တော့ မြေးလေးတွေကို ထိန်းရ၊ ဘုန်းကြီးများ ဆွမ်းခံကြွလာရင် ဆွမ်းလောင်းရ၊ အိမ်လုံခြုံမှုရှိစေရန် အပြင်မထွက်ဘဲ စောင့်ကြည့်နေရသည်။ အသက်အရွယ်ကြီးရင့်လာ၍ အိုမင်းမစွမ်းဖြစ်လာရင် မိသားစုနှင့် ပတ်ဝန်းကျင်မှ လူတွေက ရှောင်ဖယ်ရှောင်ဖယ်ဖြစ်ကာ (အိုပယ်ဘဝ) ကို အလိုလိုရောက်သွားကြ၏။ ပင်စင်စားအဘိုးအဘွားတို့သည် တစ်လတစ်ခါ လစာထုတ်ရက်ကို စောင့်မျှော်ကာ ပင်စင်လစာငွေလေးကို ခုံခုံမင်မင် အမြတ်တန်း တန်ဖိုးထားတတ်၏။ ကျွန်တော်တို့ တာဝန်ထမ်းဆောင်ခဲ့ကြသော ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှ ရုံးဝန်ထမ်း သူငယ်ချင်းတစ်စုတို့သည် လစဉ် (၂၃) ရက်နေ့တွင် ဘဏ်ခွဲ (၃) တွင် လူစုံလစာထုတ်ကြရန် ချိန်းဆိုထားကြသည်။ အဲဒီနေ့က လူစုံပြီး ပြောမနာ၊ ဆိုမနာ ငယ်သူ

ငယ်ချင်းတွေ ပြန်ဆုံကြမည့်နေ့လေး တစ်နေ့ပေါ့.....  
 ယနေ့ (၂၃) ရက်နေ့ဆိုတော့ ဘဏ်မှာ ဘယ်သူတွေ အရင်ရောက်နေပြီလဲဆိုလျှင်-  
 ဦးတင်မောင်မြင့်၊ ဦးလှမောင်၊ ဦးသိန်းတန်၊ ဦးအောင်သန်း၊ ဦးမြင့်မောင်၊ ဦးစိုး၊ ဦးသိန်းဟန်၊ ဦးခင်စိန်၊ ဦးကျော်စွာ၊ ဦးဝင်းမောင်၊ ဦးသောင်း၊ ဦးရဲမြင့်တို့က အရင်ရောက်နေကြပြီး နောက်ကျမှရောက်လာမည့် ကျွန်တော်ကို စောင့်မျှော်နေကြသည်။  
 “ ဦးတင်အောင်... ခင်ဗျား နောက်ကျလှချည်းလားဗျ ”  
 “ နံနက်စောစောထ၊ ဆွမ်းတော်တင်၊ ဘုရားရှိခိုး၊ မြေးတွေကို ထိန်း၊ သမီးနဲ့သားမက်ရုံးသွားမှ အိမ်က အဘွားကြီးကို အိမ်စောင့်ထား၊ လိုင်းကားတိုးစီးပြီးမှ ရောက်လာတာဆိုတော့ ကျွန်တော် နောက်ကျတာကို ခင်ဗျားခွင့်လွှတ်ရမှာပေါ့ ”  
 “ ကျုပ်တို့အားလုံး ပင်စင်ထုတ်ပြီးပြီ၊ ခင်ဗျားပင်စင်ထုတ်ပြီးတာနဲ့ လက်ဖက်ရည်ဆိုင်ကို သွားကြမယ်၊ ဒကာ ဦးတင်မောင်မြင့်လေ ”  
 ကျွန်တော် ပင်စင်ထုတ်ပြီးတာနဲ့ သူငယ်ချင်းတစ်သိုက် နေရာထိုင်ခင်းကောင်းသော လက်ဖက်ရည်ဆိုင်ဆီသို့ အတူသွားကြသည်။ ဆိုင်ရောက်တော့ ဦးတင်မောင်မြင့်က  
 “ တစ်လမှ တစ်ကြိမ်ကျွေးရတာ ခင်ဗျားတို့စားချင်တဲ့မုန့်အဝစား၊ လက်ဖက်ရည်သောက်၊ ကျသင့်ငွေကို ကျုပ်အကုန်ရှင်းမယ်ဗျာ ”  
 ပင်စင်စားချင်းတူတာတောင် ဘဝအကျိုးပေးကံ၊ ကံအကျိုးပေးချင်း မတူကြဘူး။ ကျုပ်တို့ရုံးက ဆရာဦးတင်မောင်မြင့်ကို ကြည့်

လေ၊ သူက ညွှန်ကြားရေးမှူးနဲ့ ပင်စင်ယူထားတာ။ သူ့ဇနီးက တက္ကသိုလ်မှာ ကထိကဆရာမ။ သမီးနှစ်ယောက်ရှိတယ်။ ဆရာဝန်နဲ့ ရှေ့နေ၊ သားနှစ်ယောက်က နိုင်ငံခြားသင်တန်းမှာ အရာရှိ၊ ဦးတင်မောင် မြင့်မှာ တိုက်နဲ့ ကားနဲ့ ခြံနဲ့ ဝန်းနဲ့ ကုမ္ပဏီ (၁) ခုကို ပိုင်သေးတယ်။ သူက တရားသမား။ အရက်၊ ကွမ်း၊ ဆေးလိပ်ဆိုတာ ဝေလာဝေ၊ စိတ်သဘောထား အရမ်းကောင်း။ ဒါက သူ့ရဲ့ ဘဝပေး ကုသိုလ်ကံလေ။

“တစ်ချို့ပင်စင်စားတွေ ပင်စင်သာ ယူသွားတာ နေ့စရာ အိမ်မရှိဘူး။ တချို့ကျတော့ အိမ်ရှိတယ်၊ သားသမီးတွေ ဘွဲ့ရပြီး အလုပ်အကိုင်ရှိမယ်၊ မိဘကို သိတတ်တယ်ဆိုရင် မိဘတွေ စိတ်ချမ်းသာရတာပေါ့။ သားသမီးတွေ အလုပ်အကိုင်မရှိ၊ မလိမ္မာဘူးဆိုရင်တော့ မိဘတွေစိတ်ဆင်းရဲစရာပဲ။ အိမ်ဌာားဘဝနဲ့ သားသမီးကျောထောက် နောက်ခံမရှိရင်တော့ ဘဝအတွက် ရင်လေးစရာပဲ” ဟု ဦးအောင်သန်းက သူ့ရဲ့ ထင်မြင်ယူဆချက်တွေကို ပွင့်ပွင့်လင်းလင်း ဖွင့်ဟ

ပြောလာသည်။

“ဦးခင်စိန်၊ ဦးကျော်စွာ၊ ဦးဝင်းမောင်၊ ဦးသောင်း၊ ဦးရဲမြင့် ခင်ဗျားတို့ (၅) ယောက် မိုးကုတ်ရိပ်သာမှာ တရားစခန်း ဝင်သေးတယ်ဆို”

“ဟုတ်တယ် ဦးတင်မောင်မြင့်ရယ်၊ ကျုပ်တို့ သူငယ်ချင်း (၅) ယောက် တရားစခန်းဝင်ကြသေးတယ်၊ ကျန်တဲ့သူငယ်ချင်းတွေကို ခေါ်ပါသေးတယ်။ သူတို့ကလည်း အိမ်မှုကိစ္စဇာတိများတော့ တရားစခန်း မဝင်နိုင်သေးဘူး”

“ခင်ဗျားတို့အားလုံး ကျုပ်သာခေါ်ပါတယ်၊ ဪဒြ်ဒါနဲ့ အနောက်တိုင်းက လူတွေ ပြောလေ့စကား ရှိတယ်။ Life is too short, Enjoy yourself, ဘဝလေးဟာ တိုတိုလေးပဲ။ ပျော်ပျော်နေပါတဲ့ အဲဒီတော့ ကျုပ်လည်း ကုသိုလ်ရအောင်၊ လုပ်ဖော်ကိုင်ဖက် ခင်ဗျားတို့ သူငယ်ချင်းတွေလည်း ပျော်ပျော်ရွှင်ရွှင်နဲ့ ဘုရားဖူးရအောင် ရှေ့လ

# ကျွေးသောလက်မဆန့်မီ၊ ဆန့်သောလက်မကျွေးမီ၊ မျက်စိတစ်မှိတ်၊ လျှပ်တစ်ပြက်အတွင်းမှာ ကျုပ်တို့ ခင်ဗျားတို့ အားလုံး သေသွားနိုင်တယ်ဗျ။

## Cartoon



ဇော်မြတ်

ထဲမှာ ခင်ဗျားတို့တစ်တွေ အားလုံးကို စရိတ်ငြိမ်းကျိုက်ထီးရိုးဘုရား လိုက်ပို့ပေးမယ်မျိုး”

“ဝမ်းသာစရာ မင်္ဂလာသတင်းကောင်းလေးပါဗျာ”

ဒီကြားထဲမှာ ကျန်းမာရေးကို ဂရုစိုက်ကြနော်။ ဆင်းရဲတယ်၊ ချမ်းသာတယ်၊ ကျန်းမာရေးကောင်းတယ်၊ ညံ့တယ်ဆိုတာလည်း ဘဝပေးကုသိုလ်ကံနဲ့လက်ရှိပစ္စုပ္ပန်တည်တည်နဲ့လည်း ဆိုင်တယ်ဗျ။ မြတ်စွာဘုရားက ဘဝကို မေ့အမြင်နဲ့ ကြည့်ရင် တစ်မျိုးမြင်ရမယ်တဲ့။ လောကကြီးမှာ ကိုယ်ပိုင်ဥစ္စာဆိုတာ မရှိပါဘူး။ ကိုယ်ပိုင်အရာဆိုတဲ့ ရှိသမျှ ပစ္စည်းတွေ ဥစ္စာတွေကို တစ်နေ့မှာထားပြီး သွားရမှာဖြစ်တယ်။ ယူသွားလို့ရလားဆိုတော့ မရဘူး။ အားလုံးထားခဲ့ရတာချည်းဘဲ။ ကျုပ် အသက် (၇၅) နှစ်ရှိပြီ။ ကျွန်တော်နောက်ထပ်နေရရင် (၄-၅) နှစ်ပေါ့။ ပိုင်ဆိုင်ထားသမျှ ကုမ္ပဏီတွေ တိုက်တွေ ကားတွေ ကျွန်တော် သေသွားရင် ထားခဲ့ရမှာပေါ့။ ဗျာတိနဲ့ မရဏ မရောက်မီ စပ်ကြား ဘိုးဘွားရိပ်သာ၊ ဆေးရုံ၊ မိဘမဲ့ကလေးဂေဟာတွေကို တတ်နိုင် သလောက် လှူဒါန်းခဲ့ပြီးပြီ။ ကျုပ်တို့ဌာနက စာရေးဦးထွန်းရွှေ လေဖြတ်တယ်ဆိုတဲ့သတင်းကြားတာနဲ့ သူ့မိသားစုတွေဆီ အရောက် သွားပြီး ငွေ (၃) သိန်းပေးလိုက်တယ်။ လောကမှာ လူ (၄) မျိုးရှိတယ်။ ဘုရားတရားမလုပ်ဘဲ မယားစကားနားယောင်၊ မယားခိုင်းတာ လုပ်၊ မယားနားမှာ ပူးပူးကပ်ကပ်နေသွားရင် မယားလူတဲ့။ အသက်သာ ကြီးတာ ဘုရားတရားမလုပ်ဘဲ အရက်သောက်၊ ကြက်တိုက်၊ ဆေးရှူ ခိုးဝှက်နေမယ်ဆိုရင် အလကားလူတဲ့။ ဥပုသ်သီလမဆောက်တည်ပဲ နတ်ယောင်ယောင်၊ ဘိုးတော်ယောင်ယောင်နဲ့ နေသွားကြရင် ကြားလူ တဲ့။ ဥပုသ်သီလဆောက်တည်၊ တရားစခန်းတွေဝင်၊ တရားဘာဝနာ ကျင့်ကြံပွားများ အားထုတ်နေမယ်ဆိုရင် ဘုရားလူတဲ့။ လူ (၄) မျိုး ထဲမှာ ဘယ်လူမျိုးထဲမှာပါသလဲဆိုတာ မိမိကိုယ်ကို လေ့လာဆန်းစစ် ကြပါ။ ကျုပ်တို့ ခင်ဗျားတို့တစ်တွေဟာ တိုင်းပြည်တာဝန်ထမ်းဆောင်

ခဲ့ကြပြီးသားမယားတွေအတွက်နှစ်ပေါင်း (၃၅-၄၀) ကျော်ရှာကျွေး ပြီးလို့ ပစ်စင်တောင် ယူခဲ့ကြပြီးပြီ။ အသက်တွေကြီးလာသလို သေဖို့ ဘဝနေဝင်ချိန်လည်း နီးနေပြီလေ။ အသက် (၆၅-၇၀) တန်းတွေ လူ့ဘဝကို ဖြတ်သန်းလာခဲ့ရတဲ့ လက်ကျန်ရက်လေးတွေ သိပ်မရှိ ကြတော့ဘူးနော်။ ဩော်လူတွေလူတွေနေရမည့်ရက်တွေများတော့ သေရမည့်နေ့ (၁) ရက်ကို မေ့နေကြတယ်လေ။ ကွေးသောလက် မဆန့်မီ၊ ဆန့်သောလက် မကွေးမီ၊ မျက်စိတစ်မှိတ်၊ လျှပ်တစ်ပြက် အတွင်းမှာ ကျုပ်တို့ ခင်ဗျားတို့ အားလုံး သေသွားနိုင်တယ်ဗျ။ ဒါကြောင့် မို့ မိုးကုတ်ဆရာတော်ဘုရားကြီးက

“ငါသည် မုချသေရမည်၊ အချိန်ပိုင်းသာလိုတော့သည်။ အသေ မဦးခင် ဉာဏ်ဦးအောင်လုပ်ရမည်လို့ ဟောကြားထားတာဗျ။ တရား စကားတွေပြောနေလိုက်တာ ပြန်မည်အချိန်တောင် ကျော်လွန်နေပြီ အားလုံးကို နှုတ်ဆက်ပါတယ်ဗျ...”

“အစားအသောက်တွေ ကျွေးပြီး၊ တရားစကားတွေ ဆွေးနွေး သွားတဲ့ ဦးတင်မောင်မြင့်ကို ကျုပ်တို့အားလုံးက အထူးပဲ ကျေးဇူး တင်ပါတယ်ခင်ဗျာ”

ဦးတင်မောင်မြင့်တစ်ယောက် စားပွဲထိုးလေးကို လက်ယပ်လှမ်း ခေါ် ကျသင့်ငွေကို ရှင်းပြီး အနီးအနားတွင် ရပ်ထားသော ကိုယ်ပိုင် ကားလေးဆီသို့ အရောက်သွားကာ မိတ်ဆွေများကို လက်ပြု၍ ကား မောင်းသွားပါသည်။ အိပ်တန်းပြန်မည့် ငှက်ကလေးများ မိမိနားခို စရာ အသိုက်မြို့ဆီ ပျံသန်းသကဲ့သို့ ကျွန်တော်တို့ သူငယ်ချင်း အားလုံးသည်လည်း အိမ်ပြန်ရန်အတွက် ကားမှတ်တိုင်ဆီသို့ နှေး ကွေးသော ခြေလှမ်းတို့ဖြင့် တဖြည်းဖြည်း လျှောက်လာပါတော့ သည် ...။

ဆောင်းမင်းလတ် (DMA)



မြတ်စွာဘုရားက  
ဘဝကိုမေ့အမြင်နဲ့  
ကြည့်ရင်  
တစ်မျိုးမြင်ရမယ်တဲ့...





ယေဘုယျအားဖြင့် ကမ္ဘာကြီး၏ ၃ ပုံ ၂ ပုံ ကို ရေထုဖြင့် ဖွဲ့စည်းထားပြီး ၎င်း ၃ ပုံ ၂ ပုံ ထဲတွင် ကမ္ဘာကြီး၏ ရေချိုပိုင်ဆိုင်မှုပမာဏသည် ၃% ခန့်သာ ရှိကြောင်း ယေဘုယျအားဖြင့် သတ်မှတ်ထားကြပါသည်။ ကမ္ဘာ့လူဦးရေ တိုးပွားလာသည်နှင့်အမျှ ရေချိုလိုအပ်မှုသည် မြင့်တက်လျက်ရှိသကဲ့သို့ လူဦးရေတိုးပွားလာခြင်း၊ မြို့ပြများချဲ့ထွင်လာခြင်းတို့၏ နောက်ဆက်တွဲများဖြစ်သော ကဏ္ဍစုံမှ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ၊ အမှိုက်စွန့်ပစ်မှုများသည်လည်း မြင့်တက်လျက်ရှိပါသည်။ ကမ္ဘာပေါ်တွင် ရေထုညစ်ညမ်းမှုနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ညစ်ညမ်းမှုပြဿနာများစွာမှ စွန့်ပစ်အမှိုက်စီမံခန့်ခွဲခြင်း အားနည်းမှုကြောင့် ဖြစ်သည်ဟု ပညာရှင်များက လေ့လာသုံးသပ်ထားကြပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင်လည်း ရေထုညစ်ညမ်းမှုပြဿနာများ ဖြစ်ပွားလျက်ရှိပြီး ရေထုညစ်ညမ်းမှုဖြစ်ပွားစေသော အကြောင်းရင်းများကို လေ့လာကြည့်ရှုပါက အိမ်တွင်းမှုနှင့် လူတို့၏ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ (Domestic Waste)၊ စက်မှုလုပ်ငန်းများမှ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းနှင့် စွန့်ပစ်ရေများ (Industrial Waste)၊ မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးရေးအညီ များပြားလာသော ဆောက်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများမှ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ (Construction Waste)၊ စားသောက်ကုန်လုပ်ငန်းများမှ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ (Food and Packaging Waste)၊ စိုက်ပျိုးရေးနှင့် မွေးမြူရေးမှ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ (Agriculture and Livestock Waste)၊ သတ္တုတူးဖော်ရေးလုပ်ငန်းများမှ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ (Mining Waste)၊ လျှပ်စစ်စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ (Electronic Waste) ဟူ၍ အကြမ်းဖျင်းလေ့လာနိုင်ပါသည်။ ဖော်ပြပါ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများကို ကဏ္ဍခွဲခြား

လေ့လာမည်ဆိုပါက ရုပ်ဝတ္ထုစွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ (Physical Waste)၊ ဓာတုဗေဒစွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ (Chemical Waste)၊ ဇီဝရုပ်ကြွင်းစွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ (Biological Waste) ဟူ၍ ခွဲခြားလေ့လာထားသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။

မြစ်ချောင်းများအတွင်း မျောပါလာသော Physical Waste အများစုမှာ အိမ်တွင်းမှုနှင့် လူတို့၏ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ၊ ဆောက်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများမှ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများနှင့် စားသောက်ကုန်လုပ်ငန်းများမှ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ ဖြစ်ကြပြီး Chemical Waste အများစုမှာ စက်မှုလုပ်ငန်းမှ စွန့်ပစ်ရေနှင့် စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ၊ စိုက်ပျိုးရေးနှင့် မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများမှ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ၊ သတ္တုတူးဖော်ရေးလုပ်ငန်းများတွင် အသုံးပြုသော အန္တရာယ်ရှိ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ (ဥပမာ-ရွှေတူးဖော်ရေးလုပ်ငန်းများတွင် အသုံးပြုသော Mercury-Heavy Metal) ဖြစ်ပြီး Biological Waste အများစုမှာ ဆေးရုံသုံးစွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ ဖြစ်ပါသည်။ မြစ်ချောင်းများအတွင်း သိသာထင်ရှားသော သာမန်မျက်စိဖြင့် မြင်နိုင်သော ညစ်ညမ်းမှုများမှာ လူသားတို့၏ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ၊ ပလတ်စတစ်ပစ္စည်းများ ဖြစ်ကြပြီး ၎င်းစွန့်ပစ်ပစ္စည်းများသည် လူတို့၏ ဝန်းကျင်ရှိ ရေနုတ်မြောင်းများ၊ ရေဆိုးမြောင်းများ၊ မိုးရွာသွန်းမှုကြောင့် စီးဆင်းလာသော ရေများမှတစ်ဆင့် မြစ်ချောင်းများ၏ ဇလဗေဒဆိုင်ရာ အခြေအနေများပေါ် မူတည်၍ မြစ်ချောင်းများအတွင်း ပုံစံအမျိုးမျိုးဖြင့် ပျံ့နှံ့တည်ရှိနိုင်သကဲ့သို့ ပင်လယ်သမုဒ္ဒရာအတွင်းသို့ စီးဆင်းမေ့ပါပြီး နောက်ဆုံးတွင် ပင်လယ်၊ သမုဒ္ဒရာကြမ်းပြင်အောက်ခြေများတွင် စုပုံ အခြေကျကြသည်များလည်း ရှိပါသည်။

ပညာရှင်များ၏ လေ့လာသုံးသပ်ချက်များအရ ကမ္ဘာတစ်ဝန်း မြစ်များမှတစ်ဆင့် သမုဒ္ဒရာများသို့ ရောက်ရှိလာသော လူတို့၏ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများနှင့် ပလတ်စတစ်အပိုင်းအစများ သယ်ဆောင်ပို့ချမှုသည် (၀.၄၁-၄) သန်းခန့်ရှိသည်ဟု ခန့်မှန်းခဲ့ကြပြီး ထိုအထဲတွင် ကမ္ဘာ့ထိပ်တန်းမြစ် (၁၀) စင်း၏ သမုဒ္ဒရာထဲသို့ ပို့ချသယ်ဆောင်မှုသည် ၈၈% မှ ၉၅% အထိ ပါဝင်နိုင်သည်ဟု ပညာရှင်များမှ သုံးသပ်ခဲ့ကြပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် စွန့်ပစ်ပစ္စည်းပလတ်စတစ်ညစ်ညမ်းမှုများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် ပထမဆုံးဆောင်ရွက်ခဲ့သော လေ့လာဆန်းစစ်မှုမှာ Fauna & Flora International (FFI) ဖြစ်ပြီး အဆိုပါ လေ့လာချက်အရ ဧရာဝတီမြစ်သည် ၎င်း၏အထက်ပိုင်းဒေသများမှ တစ်နေ့လျှင် ပလတ်စတစ် (၅၈) တန်၊ အောက်ဘက် မြစ်ဝကျွန်းပေါ်ဒေသနှင့် ရန်ကုန်မြို့တို့မှ (၃၂) တန်နှင့် (၂၉) တန်၊ စုစုပေါင်း တစ်ရက်လျှင် (၁၁၉) တန်ရှိသော စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများနှင့် ပလတ်စတစ်အမှိုက်များ ဧရာဝတီမြစ်အတွင်းသို့ ရောက်ရှိပျံ့နှံ့နေကြောင်း သိရပါသည်။ လေ့လာချက်များအရ မိုးရာသီတွင် စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများနှင့် ပလတ်စတစ်အမှိုက်များသည် နွေရာသီထက် (၁၇) ဆခန့် ပိုမိုများပြားနေသည်ကို ပညာရှင်များက လေ့လာသုံးသပ်ထားပါသည်။ မိုးရာသီတွင် မြစ်ကမ်းပါးအနီးပတ်ဝန်းကျင်ရှိ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများနှင့် ပလတ်စတစ်အမှိုက်များသည် မိုးရေ၏ စုစည်းသယ်ဆောင်မှုကြောင့် မြစ်ရေစီးအတိုင်း မျောပါ၍ မြစ်အောက်ပိုင်းသို့ ရောက်ရှိ

သွားခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် နာဂစ်အလွန်ကာလများ၌ ရန်ကုန်မြို့အပါအဝင် မြို့ကြီးအများစုတွင် ရွှေ့ပြောင်းနေထိုင်သူများ၊ ရွှေ့ပြောင်းအလုပ်သမားများတိုးတက်များပြားလာမှုကြောင့် မြို့ပြဧရိယာ ပိုမိုကျယ်ပြန့်လာခြင်းနှင့်အတူ ၎င်းတို့၏ အနီးဝန်းကျင်ရှိ မြို့ပြကို လှည့်ပတ်စီးဆင်းလျက်ရှိသော ချောင်း၊ မြောင်းနှင့် မြစ်များ၏ ကမ်းနားများတွင် ကျူးကျော်နေထိုင်မှုများလည်း ပိုမိုများပြားလာပါသည်။ အဆိုပါ ကျူးကျော်နေထိုင်သော မြစ်ကမ်းပါးဧရိယာများသည် လူနေထိုင်မှုဆိုင်ရာ ဝန်ဆောင်မှုများဖြစ်သော အမှိုက်စီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်၊ မိလ္လာစနစ်နှင့် အခြားသော ဝန်ဆောင်မှုများ ပံ့ပိုးပေးရန် အကန့်အသတ်ရှိပါသောကြောင့် မြစ်ဧရိယာများတွင် နေထိုင်သူများသည် မြစ်အတွင်းသို့ အမှိုက်များ တိုက်ရိုက်စွန့်ပစ်ခြင်း၊ မြစ်ကမ်းပါးဧရိယာများတွင် အမှိုက်များ စုပုံခြင်း၊ မိလ္လာနှင့်အညစ်အကြေးများအား မြစ်ချောင်းများအတွင်းသို့ တိုက်ရိုက်စွန့်ပစ်ခြင်းစသော အလေ့အကျင့်များ ပြုလုပ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။ နောက်ဆက်တွဲရလဒ်များအနေဖြင့် မြစ်ချောင်းများ၏ ကျန်းမာရေးနှင့် မြစ်ချောင်းအနီးပတ်ဝန်းကျင်တွင် နေထိုင်သူများ၏ ကျန်းမာရေးကိုပါ များစွာထိခိုက်စေပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးမြို့တော်၊ လူဦးရေအများဆုံးမြို့တော်ဖြစ်သော ရန်ကုန်မြို့၏ အရှေ့ဘက်တွင် ပဲခူးမြစ်၊ အနောက်ဘက်တွင် လှိုင်မြစ်ထဲသို့ ပန်းလှိုင်မြစ်က စီးဝင်ပြီး တောင်ဘက်သို့ ဆက်

**Dagon Yak Engineering & Construction**

**SERVICE :**

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

**SUPPLY :**

- # Cement
- # Geotextile Products
- # Aggregates
- # Mild Steel Bar
- # Diesel

**Connect Phone No : 09 777 777 502, 09 500 3036**



လက်စီးဆင်းပြီး မြို့လယ်ခေါင်နေရာမှ ငမိုးရိပ်ချောင်း (ခေါ်)ပုဇွန်တောင်ချောင်းကမြောက်မှတောင်သို့ဖြတ်စီးဆင်းလျက်ရှိပါသည်။ ပဲခူးမြစ်၊ လှိုင်မြစ်တို့နှင့် သန်လျက်စွန်းတွင် ပေါင်းစည်းပြီး ရန်ကုန်မြစ်အဖြစ် တောင်ဘက်မှတ္တမကွေ့မှတစ်ဆင့် ကပ္ပလီပင်လယ်ထဲကို စီးဆင်းလျက်ရှိနေပါသည်။ ရန်ကုန်မြို့၏ ၃ ပုံ ၂ ပုံခန့်သော မြို့နယ်များသည် မြစ်၊ ချောင်းများ အနီးတစ်ဝိုက်တွင် တည်ရှိလျက်ရှိသည်ကိုလည်း တွေ့နိုင်ပြီး မြို့ပြများ ချဲ့ထွင်လာမှု၊ ရွှေ့ပြောင်းနေထိုင်သူများနှင့် အလုပ်သမားများတိုးပွားလာမှု၊ လူဦးရေတိုးပွားလာမှုစက်မှုလုပ်ငန်းများ ချဲ့ထွင်လာမှုများကြောင့် ရန်ကုန်တိုင်းအတွင်းရှိ မြစ်ချောင်းများတွင်လည်း ၎င်းတို့၏နောက်ဆက်တွဲသက်ရောက်မှုများဖြစ်သော ရေထုညစ်ညမ်းခြင်းဆိုင်ရာ ပြဿနာများကို တွေ့ကြုံနေရပါသည်။ ရန်ကုန်မြို့ရှိ စွန့်ပစ်အမှိုက်နှင့် ပလတ်စတစ်များနှင့်ပတ်သက်၍ နယ်သာလန်နိုင်ငံ ပညာရှင်များ၏ လေ့လာချက်များအရ ရန်ကုန်မြို့ရှိ ပုဇွန်တောင်ချောင်းသည် နှစ်စဉ်ပလတ်စတစ်မက်ထရစ်တန်ချိန် ၃ ထောင်ကျော် (တစ်ရက်ကို ၉ တန် ဝန်းကျင်)ချောင်းထဲမှတစ်ဆင့် ပင်လယ်ထဲသို့ စီးဆင်းနေသည်ဟု လေ့လာခန့်မှန်း

ထားပါသည်။  
ကမ္ဘာ့သမုဒ္ဒရာကြမ်းပြင်တွင် အမှိုက်များစုပုံလာခြင်း၏နောက်ဆက်တွဲဆိုးကျိုးများအနေဖြင့် ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင် မြင့်တက်လာခြင်း၊ သဘာဝလွန်ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှုဖြစ်စဉ်များဖြစ်သော မိုးခေါင်ခြင်း၊ မိုးရွာသွန်းမှုလွန်ကဲခြင်း၊ အပူချိန်မြင့်မားခြင်းစသည်တို့ဖြစ်ပွားလျက်ရှိပါသည်။ ထိုသို့ သဘာဝလွန်ရာသီဥတု ပြောင်းလဲမှုဖြစ်စဉ်များကြောင့် မြစ်ချောင်းများတွင် ရေကြီးရေလျှံခြင်း၊ ရေလွှမ်းမိုးခြင်းများ နှစ်စဉ်ကြုံတွေ့နေရပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ အဓိကမြစ်များဖြစ်သော ဧရာဝတီမြစ်၊ ချင်းတွင်းမြစ်နှင့် ၎င်းတို့၏ မြစ်လက်တက်များတွင် ရေကြီးရေလျှံမှုများကို နှစ်စဉ် ကြုံတွေ့ခံစားလျက်ရှိပြီး နောက်ဆက်တွဲဆိုးကျိုးများအနေဖြင့် ကမ်းပြိုကမ်းစားမှုများလည်း မြစ်ကမ်းတစ်လျှောက်ရှိ မြို့ရွာများတွင် ကြုံတွေ့ခံစားလျက်ရှိပါသည်။ ကမ်းပြိုကမ်းစားမှုနှင့် သဲနန်းအနည်ကျမှုမှာ တိုက်ရိုက်အချိုးကျလျက်ရှိပြီး ဖော်ပြပါ ဆင့်ကဲဖြစ်စဉ်များကြောင့် မြစ်၏သွင်ပြင်လက္ခဏာများဖြစ်သော မြစ်ကြောင်း ပြောင်းလဲလာခြင်း၊ မြစ်ကြမ်းပြင်မြင့်တက်လာမှုနှင့် အတူကန့်လန့်ဖြတ်ပိုင်းပုံသဏ္ဍာန်ပြောင်းလဲလာခြင်း၊ ရေလွှမ်းလွင်ပြင် ကျယ်ပြန့်လာခြင်း၊ ရေနည်းရာသီတွင် သဲသောင်ဖြစ်ထွန်းမှုများ များပြားလာခြင်းစသည်တို့ ဖြစ်ပေါ်လာပါသည်။ ထိုသို့ဖြင့် ဖြစ်စဉ်များမှာ သံသရာလည်လျက်ရှိပြီး မြစ်ချောင်းများမှာ ယိုယွင်းပျက်စီးလျက် ရှိပါသည်။

လူနေထုထပ်သော မြို့ပြဧရိယာ အနီးဝန်းကျင်ရှိ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်၊ မြစ်ချောင်းများတွင် စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ၊ အမှိုက်များကို အများဆုံး တွေ့ရှိရလျက်ရှိပြီး စွန့်ပစ်ပစ္စည်းအမျိုးအစား အားလုံး၌ ဆိုးကျိုးများ အထိုက်အလျောက်ရှိသည်ဖြစ်သဖြင့် မိမိတို့မဆင်မခြင် စွန့်ပစ်လိုက်သော အမှိုက်များမှ နောက်ဆက်တွဲရလဒ်များအနေဖြင့် လူသားအားလုံး၏ အိမ်ဖြစ်သော ကမ္ဘာကြီး၏ ရေ၊ လေ၊ မြေပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်ပျက်စီးစေနိုင်ပြီး မိမိတို့သည်သာ ပြန်လည်ခံစားရမည်ဖြစ်သဖြင့် စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများအား သတ်မှတ်ထားသော နည်းစနစ်များနှင့်အညီ သတ်မှတ်နေရာများ၌သာ စွန့်ပစ်ရန် တာဝန်သည် ကမ္ဘာပေါ်ရှိနေထိုင်သူ လူသားတိုင်း၏တာဝန်ဖြစ်ပါသည်။ လူသားတို့ မှီခိုရာဖြစ်သော သဘာဝအရင်းအမြစ်များ ရေရှည်တည်တံ့မှသာ လူသားများ အပါအဝင် သက်ရှိမျိုးစိတ်များလည်း ရေရှည်တည်တံ့မည်ဖြစ်သဖြင့် သဘာဝအရင်းအမြစ်များတွင် တစ်ခုအပါအဝင်ဖြစ်ပြီး လူသားတို့အတွက် မရှိမဖြစ် လိုအပ်သော မြစ်ချောင်း အင်းအိုင်များအတွင်းသို့ စွန့်ပစ်အမှိုက်များ၊ လျော့နည်းစေရန်၊ မြစ်၊ ချောင်းများ သန့်ရှင်းစေရန်နှင့် ရေရှည်တည်တံ့စေရန် နည်းလမ်းမျိုးစုံဖြင့် ဆောင်ရွက်ခြင်းသည် လူသားတိုင်း၏ တာဝန်ဖြစ်သည်ဟု ထင်မြင်မိပါသည်။

(<https://www.science.org/doi/10.1126/sciadv.aaz5803>, <https://theocean cleanup.com/sources>)

# ဒုတိယဝန်ကြီး (ဆက်သွယ်ရေး) မိုလ်မူးချုပ်လူမွန် ၂၀၂၄-၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အတွက် တင်ဒါခေါ်ယူဆောင်ရွက်မည့် လုပ်ငန်းများနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် အစည်းအဝေး တက်ရောက်

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန (ဆက်သွယ်ရေး) ၏ ၂၀၂၄-၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အတွက် တင်ဒါခေါ်ယူဆောင်ရွက်မည့်လုပ်ငန်းများနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် အစည်းအဝေးကို ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဧပြီ ၈ ရက်နေ့ နံနက် ၁၀ နာရီ အချိန်က ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဝန်ကြီးရုံးအမှတ် (၂) အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပရာ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး (ဆက်သွယ်ရေး) မိုလ်မူးချုပ်လူမွန် တက်ရောက်ခဲ့သည်။

အဆိုပါ အစည်းအဝေးတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးက ၂၀၂၄-၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အတွက် ငွေလုံးငွေရင်း အသုံးစရိတ်၊ သာမန်အသုံးစရိတ် ခွင့်ပြုရန်ပုံငွေများဖြင့် တင်ဒါခေါ်ယူဆောင်ရွက်မည့် စီမံကိန်း/လုပ်ငန်းများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ တည်ဆောက်ခြင်းပစ္စည်းဝယ်ယူခြင်း၊ ငှားရမ်းခြင်းနှင့် ရောင်းချခြင်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် နိုင်ငံတော်သမ္မတရုံး၏ ညွှန်ကြားချက်အမှတ် (၁/၂၀၂၂) နှင့်အညီ တင်ဒါ



ကော်မတီများအား စနစ်တကျ ဖွဲ့စည်းဆောင်ရွက်၍ အလေးထား လိုက်နာဆောင်ရွက်ရန် စသည့်ဖြင့် လိုအပ်သည်များ မှာကြားခဲ့သည်။

ယင်းအစည်းအဝေးသို့ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်

ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အမြဲတမ်းအတွင်းဝန် (ဆက်သွယ်ရေး) နှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့ (ပို့/ဆက်)

## မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းမှ "Common Bluebottle" လိပ်ပြာပုံ စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းသစ် ရောင်းချပေးခဲ့



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းမှ သယံဇာတနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးဝန်ကြီးဌာနက မြန်မာနိုင်ငံ၌ တွေ့ရှိရသော လိပ်ပြာမျိုးစိတ်အဖြစ်

မှတ်တမ်းတင် သဘောထား မှတ်ချက်ပြုထားသည့် " Common Bluebottle " လိပ်ပြာပုံ (၂၀၀ ကျပ်တန်) စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းသစ် (၁)မျိုးအား ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ မတ်လ ၂၇ ရက်၊ မြန်မာသက္ကရာဇ် ၁၃၈၅ ခုနှစ် တပေါင်းလပြည့်ကျော် ၃ ရက် (ဗုဒ္ဓဟူးနေ့) နံနက် (၀၉:၃၀) နာရီအချိန်မှစတင်၍ နေပြည်တော်ဗဟိုစာတိုက်ကြီး၊ ရန်ကုန်စာတိုက်ကြီး၊ မန္တလေးစာတိုက်ကြီးတို့နှင့် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များရှိ စာတိုက်ကြီးများတွင် တစ်ပြိုင်တည်း ရောင်းချပေးခဲ့ပြီး အထူးအစီအစဉ်တစ်ရပ်အနေဖြင့် နေပြည်တော် ဗဟိုစာတိုက်ကြီး၊ ရန်ကုန်စာတိုက်ကြီးနှင့် မန္တလေးစာတိုက်ကြီးတို့တွင် ၂၀၂၄ ခုနှစ် မတ်လ ၂၇ ရက် (ဗုဒ္ဓဟူးနေ့) တွင် ဝယ်ယူသော စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းများပေါ်တွင် နေ့စွဲအမှတ်အသား တံဆိပ်ရိုက်နှိပ်ပေးခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း

# လမ်းပေါ်က အသက်များ တန်ဖိုးထားပါ



ကိုကိုကျော်



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနသည် ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီးရုံးများ ဖွင့်လှစ်ပြီးနောက် အဆိုပါပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီးရုံးများအောက်တွင် ခရိုင်ရုံးများ အသီးသီး ဖွင့်လှစ်၍ မော်တော်ယာဉ်နှင့်သက်ဆိုင်သည့် မှတ်ပုံတင်လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း၊ ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်များအား အသစ်ထုတ်ပေးခြင်း၊ နှစ်လဲဆောင်ရွက်ပေးခြင်းတို့ ပြုလုပ်ပေးလျက်ရှိပါသည်။

ယနေ့ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ယာဉ်မတော်တဆဖြစ်ပွားမှုများ၌ မော်တော်ဆိုင်ကယ်ကြောင့် ဖြစ်ပွားရသော မတော်တဆဖြစ်ပွားမှုနှုန်းမှာ အများဆုံး ဖြစ်ပါသည်။ မော်တော်ဆိုင်ကယ်များသည် တရုတ်နိုင်ငံ၊ ထိုင်းနိုင်ငံနယ်စပ်များမှတစ်ဆင့် ဒီရေပမာ နေ့စဉ်ဝင်ရောက်လျက်ရှိပြီး နိုင်ငံအနှောက်အယှက်ဖက် အိန္ဒိယနိုင်ငံဖက်မှပါ ဆိုင်ကယ်များ၊ သုံးဘီးယာဉ်များ ဝင်ရောက်လာသောကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင် ဆိုင်ကယ်ကို လူတိုင်းစီးနိုင်သည့်အထိ ဖြစ်လာပြီး အိမ်တိုင်း အနည်းဆုံးတစ်စီးမှ နှစ်စီးထိရှိလာကာ မဆင်မခြင်မောင်းနှင်မှုများကြောင့် ယာဉ်တိုက်မှုများ မြို့တိုင်းတွင်ဖြစ်ပွားလာပြီး နောင်အနာဂတ်အတွက် လူကြီးဖြစ်လာမည့် လူငယ်များ၏ အသက်များ၊ လမ်းမကြီး၊ လမ်းမငယ်များ၌ ဆုံးရှုံးနစ်နာနေကြရပါသည်။

လူငယ်များပီပီ ကြားဝါလိုသော၊ ထင်ပေါ်လိုသောစိတ်များ တက်ကြွသော စိတ်များကြောင့် ဆိုင်ကယ်ပေါ်ရောက်သည်နှင့် အန္တရာယ်ကို မမြင်၊ မဆင်မခြင်မောင်းနှင်နေကြသည်မှာ နေ့စဉ်ပင်။

ယခုခေတ်တွင် တောရောမြို့ပါ ဆက်သွယ်ရေးကောင်းလာသလို လမ်းများ၊ တံတားများလည်း အဆင့်မြင့်လာသောကြောင့် ဆိုင်ကယ်မပါလျှင် အပြင်မသွားတတ်သောခေတ် ဖြစ်နေပါသည်။ ဝမ်းနည်းစရာကောင်းသည်မှာ နိုင်ငံတော်က ကျေးရွာချင်းဆက်လမ်းများ၊ ခရိုင်ချင်း၊ မြို့နယ်ချင်းဆက်လမ်းများ ဖောက်၊ လမ်းများ အဆင့်မြင့်၊ မြစ်ကိုဖြတ်၊ ချောင်းကိုကျော်၍ အဆင်ပြေစွာ သွားလာနိုင်သော ပေ ၁၈၀ မှ ပေ ၅၀၀၀ ကျော်၊ ၁၀၀၀၀ကျော်၊ ၁မိုင်မှ ၂ မိုင်ကျော် ရှည်လျားသောမြစ်ကူးတံတားကြီးများ ဆောက်လုပ်ပေးထားသော်လည်း တစ်ချို့သော လူငယ်လူရွယ်များက အသုံးမပြုတတ်၊ သူတို့၏ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း လိုက်နာတတ်သော စိတ်ဓာတ်ပိုင်း၊ အတွေးအခေါ်ပိုင်းများတွင် မတိုးတက်မဖွံ့ဖြိုးဘဲ မိမိနှင့်တခြားသူများ၏ အသက်များကို တန်ဖိုးမထားဘဲ ဆိုင်ကယ်စီးကျွမ်းကျင်ခြင်းကို ဂုဏ်ယူမောင်းနှင်နေကြသောကြောင့် ဆိုင်ကယ်၊ အခြားယာဉ်များ၏ မတော်တဆဖြစ်ပွားမှုနှုန်း မြင့်မားနေခြင်း ဖြစ်ကြောင်း တွေ့ရှိနိုင်ပါသည်။

သို့ဖြစ်ပါ၍ မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးကာ နေ့စဉ်သွားလာလှုပ်ရှားအသက်မွေးနေသူများသည် မိမိတို့ အသက်အန္တရာယ်၊ မိမိတို့ခန္ဓာတည်မြဲရေးအတွက် အရည်အသွေးပြည့်မီသော မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်များကို ဝတ်ဆင်စီးနင်းမောင်းနှင်ကြပါရန် မိမိတို့ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှတိုက်တွန်းနှိုးဆော်ထားရာတွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ်အန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအချက် (၁၀) ချက်ကို



လည်း ထည့်သွင်း၍ ပညာပေးဟောပြောပွဲများကို အချိန်ကာလ အလိုက်သတ်မှတ်ပြီး ပြည်သူ့အပေါင်းအား အသိပေး ဟောပြော ရှင်းလင်းပြခဲ့ပါသည်။

**“မော်တော်ဆိုင်ကယ် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအချက် (၁၀) ချက်”**

- (၁) အရည်သွေး ပြည့်မီသော ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်ဆောင်းပါ။
- (၂) မျက်စိရှင်ရှင်ထားပါ။
- (၃) လမ်းဆုံများ၌ သတိပြုပါ။
- (၄) ဘယ်၊ ညာကွေ့မည်၊ ကပ်မည်၊ ယာဉ်ကြောပြောင်းမည် ဆိုက သတိပြု။
- (၅) လမ်းအခြေအနေသတိထား။
- (၆) လမ်းကွေ့များ၌ အရှိန်လျော့။
- (၇) မျက်လုံးနှင့် မျက်နှာကို ကာကွယ်ပါ။
- (၈) အရက်နှင့်မူးယစ်စေသည့် ဆေးဝါးများ ရှောင်ကြဉ်ပါ။
- (၉) မဆင်မခြင် မမောင်းပါနှင့်။
- (၁၀) သင့်ကို မြင်နိုင်ပါစေ စသည်တို့ဖြစ်သည်။

ကာကွယ်ခြင်းသည် ကုသခြင်းထက် ပို၍ ကောင်းမွန်သည့် စကားအတိုင်း ယာဉ်မတော်တဆမှုများ လျော့နည်းကျဆင်းစေရေး အတွက် မိမိကိုယ်တိုင်မှ အစပြု၍ ကျင့်သုံးလိုက်နာရန် စည်းကမ်း များရှိရာ ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်သူများနှင့်အတူ နောက်ကလိုက်ပါ စီးနင်းသူများအတွက် ဂရုပြုရန် အချက် (၁၀) ချက်ကိုလည်း မော်

တော်ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်သူများနှင့် မိမိဆိုင်ကယ်နောက် စီးနင်း သူများအတွက်ပညာပေးဟောပြောပွဲများတွင် အသိပေး ဟောပြော ပွဲများတွင်လည်း အသိပေး ဟောပြောရှင်းလင်းခဲ့ပါသည်။

**“မော်တော်ဆိုင်ကယ်နောက်မှ စီးနင်းသူများ (ခရီးသည်) ဂရုပြုရန် အချက် (၁၀) ချက်”**

- (၁) လုံခြုံစိတ်ချမှုရှိသည့် အရည်အသွေးပြည့်မီသော ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်ဆောင်းပါ။
- (၂) ဆိုင်ကယ်နောက်ခြေနင်း နှစ်ခုစလုံးအပေါ် ခြေတင်၍ စီးပါ။
- (၃) ထိုင်ခုံရှိ လက်ကိုင်ကို သေချာစွာကိုင်ပါ။ (သို့မဟုတ်) မောင်းနှင်သူ၏ ခါး၊ ပုခုံးတို့ကို သေချာစွာကိုင်စီးပါ။
- (၄) နေသားတကျထိုင်ပြီး အဆင်သင့်ဖြစ်မှ မောင်းနှင်သူကို စထွက်နိုင်ကြောင်း ပြောပါ။
- (၅) ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်နေစဉ် ရုတ်တရက်ကြမ်းတမ်းသော ကိုယ်ခန္ဓာလှုပ်ရှားမှုများ မလုပ်ပါနှင့်။ ထိုအခါရှေ့က တည်ငြိမ်စွာ မောင်းနှင်ထိန်းသိမ်းမှု ပျက်ပြားလိမ့်မည်။
- (၆) အကွေ့များ၌ ဘယ်ညာအလိုက်သင့်စွာ ကိုယ်ခန္ဓာ တိမ်းစောင်းပေးပါ။ လွန်ကဲသော တိမ်းစောင်းမှုများ မလုပ်ပါနှင့်။
- (၇) ဆိုင်ကယ်နောက်ဘီးအတွင်းသို့ဝင်ရောက်နိုင်သည့် တန်းလန်းကျနေသည့်ကြိုးများ (လွယ်အိတ်၊ပစ္စည်း။

**အခြေခံပြော**

**MPT**  
စရုသို့လမ်းဖွံ့ဖြိုးစေမည်

<p>၃၀ ရက်</p> <p>၂၃၄ မိနစ်</p> <p>၁၅၀၀ ကျပ်</p> <p>(MPT-MPT)</p> <p>*600*2#</p>	<p>၇ ရက်</p> <p>၁၃၂ မိနစ်</p> <p>၈၅၀ ကျပ်</p> <p>(MPT-MPT)</p> <p>*600*3#</p>	<p>၉၀ ရက်</p> <p>၆၁၀ မိနစ်</p> <p>၃၉၀၀ ကျပ်</p> <p>(MPT-MPT)</p> <p>*600*1#</p>
---	---	---

အသေးစိတ်သိရှိလိုပါက

အတူလက်တွဲအမြဲရှိမည် MPT | CALL CENTER 106 | www.mpt.com.mm | MPT4U



သင်္ကန်းရှည်လျားသည့် အတိုင်း၊ မိုးကာအင်္ကျီ၊ ပုဆိုး၊ လုံချည်အစရှိသည်များ) ဂရုပြုပါ။

- (၈) မောင်းနှင်သူကိုမလိုအပ်သည့် စကားများ ကြားမြင်စွာ ပြောခြင်း ရှောင်ပါ။ မောင်းနှင်သူကို အာရုံပျက်ပြားစေသည်။
- (၉) မောင်းနှင်သူသို့ လမ်းကြော၊ လမ်းကြောင်း၊ ယာဉ်ရှင်း/မရှင်း၊ လမ်းစည်းကမ်း အစရှိသည်များကို ကူညီကြည့်ရှုပြောဆိုပါ။

(၁၀) ရုတ်တရက်အရှိန်လျှော့ခြင်း၊ ဘရိတ်ဖမ်းခြင်းရှိလာပါက ရှေ့မှမောင်းနှင်သူ ဟန်ချက်ပျက်ခြင်း မရှိစေရန် ဂရုပြုပါ။ အထက်ပါ အချက်များအပြင် ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်ကို ဆောင်းရာ၌ မေးသိုင်းကြိုးခြံခြံစွာ မေးစေတွင် တပ်ဆင်၍ မောင်းနှင်လိုက်ပါစီးနင်းပါ။ ဆိုင်ကယ်သည် ဘေးနှစ်ဖက်တွင် ကားများကဲ့သို့ အကာအကွယ် မရှိပါ။ အချိန် ၁ စက္ကန့်ပိုင်းအတွင်း သူတစ်ပါးနှင့် ထိမိခိုက်မိတတ်သည်။ ခေါင်းကို သေချာစွာ ကာကွယ်မထားလျှင် ပွဲချင်းပြီး သေဆုံးရမည်မှာ သေချာသည်။ မသေဆုံးလျှင် ဒဏ်ရာကြောင့် မသန်မစွမ်း ပုဂ္ဂိုလ်ဘဝဖြင့် တစ်သက်လုံး စိတ်ဆင်းရဲစွာ ရှင်သန်နေထိုင်ရတတ်သည်။

ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနအနေဖြင့် ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းဆိုင်ရာဆောင်ရွက်မှုအခြေအနေများမှာ မိမိတို့ဌာန၏ အဓိကရည်မှန်းချက်ဖြစ်သော ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး (Road Safety) ဖြစ်ပြီး လုပ်ငန်းတာဝန်များမှာ အောက်ပါအတိုင်း ချမှတ်ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်-

- (က) အများပြည်သူဆိုင်ရာလမ်းများပေါ်တွင် အသုံးပြုနေသော မော်တော်ယာဉ်များ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းစွာ သွားလာနိုင်ရေးအတွက် ယာဉ်များကို စစ်ဆေး၍ ဥပဒေနှင့်အညီ မှတ်ပုံတင်ပေးရန်။
- (ခ) မော်တော်ယာဉ်မောင်းသူများကို စစ်ဆေး၍ ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်များကို ဥပဒေနှင့်အညီ ထုတ်ပေးရန်။

“  
**တာထွယ်ခြင်းသည်တုလဲခြင်းထက်ပို၍**  
**ကောင်းမွန်သည့်ဝကားအတိုင်း**  
**ယာဉ်ပေးတော်စာဆူများ**  
**လျော့နည်းကျဆင်းစေရေးအတွက်မိမိတို့ထိတိုင်မှ**  
**အဝတ်ပြု၍တုလဲလျက်နာရန်ဝည်းတမ်းများရှိ...**  
 ”

- (ဂ) လမ်းအသုံးပြုသူများ လိုက်နာရမည့် စည်းကမ်းချက်များကို သက်ဆိုင်ရာဌာနများနှင့် ညှိနှိုင်း၍ ထုတ်ပြန်ရန်။
- (ဃ) ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအတွက် စီမံခန့်ခွဲခြင်း၊ ကြီးကြပ်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်ရန်။
- (င) ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု လျော့နည်းကျဆင်းလာစေရန်နှင့် ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး ဆောင်ရွက်ရာတွင်အဆင့်မြင့်နည်းပညာသုံး ပို့ဆောင်ရေးစနစ်ကို ထိရောက်စွာ အသုံးပြုရန်။
- (စ) နိုင်ငံတော်မှ ရသင့်ရထိုက်သည့် ယာဉ်နှင့်ပတ်သက်သော အခွန်များကို ဥပဒေ ၊ နည်းဥပဒေနှင့်အညီ ကောက်ခံရန်။

ထို့ပြင် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနအနေဖြင့် ယာဉ်မောင်းသူများအား လိုင်စင် စိစစ်ထုတ်ပေးရန် စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာ မေးခွန်းများစစ်ဆေးမေးမြန်းခြင်း၊ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း လိုက်နာရေး မေးခွန်းများကို စစ်ဆေးမေးမြန်းခြင်းနှင့် မော်တော်ယာဉ်မောင်း လက်တွေ့မောင်းနှင်ခြင်း စစ်ဆေး၍ အောင်မြင်ပါမှ ယာဉ်မောင်းလိုင်စင် ထုတ်ပေးပါသည်။ အခြားသောပြည်တွင်းသာမက အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မောင်းနှင်ခွင့်ရလိုင်စင် အမျိုးအစား အသီးသီးအတွက်လည်း နှစ်ကာလအပိုင်းအခြားများဖြင့် ဖြေဆိုရန် သတ်မှတ်ထားပြီး အောင်မြင်ပါမှ ယာဉ်မောင်းလိုင်စင် ထုတ်ပေးခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

ဤကဲ့သို့ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းများကို အသေးစိတ် သိရှိလိုက်နာဆောင်ရွက်သွားကြပါက ယာဉ်ပေးတော်စာဆူများ မှုနှုန်းများ ကျဆင်းမည်ဖြစ်ပြီး ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်များကို မိမိအသိစိတ်ဓာတ်များဖြင့် ပြုလုပ်ဆောင်ရွက်ကြပါမှ မိမိအတွက်၊ အများသူငါအတွက်လည်း စိတ်ချရပြီး နိုင်ငံတော်အတွက်လည်း အခွန်ပေးသွင်းခြင်းဖြင့် ဘဏ္ဍာငွေများ တိုးတက်ရရှိမည်ဖြစ်ကြောင်း တင်ပြရေးသားအပ်ပါသည်။

ကိုကိုကျော်

# ယာဉ်ပတ်တဘယျ နှင့် မိန့်လက်စွပ်အကြောင်း

◆ ဝယ်စစ်မှားမောင် ◆



ကျွန်တော်တာဝန်ကျရာတနင်္သာရီတိုင်းဒေသကြီးသည် မိုးများ ဒေသများတွင် ဖြစ်လေ့ရှိသည့်အတိုင်းမိုးများသည်ထန်စွာရွာပြီး လေပြင်းများ မကြာခဏ တိုက်ခတ်လေ့ရှိပါသည်။ ယနေ့လည်း မိုးများရွာသွန်းလျက်ရှိပြီး လေများ တိုက်ခတ်သောကြောင့် ကျွန်တော် နေထိုင်ရာ အခန်းတွင်းရှိ တံခါးများသည် လေတိုးသံများကြား၌ အသံများထွက်ပေါ်လျက် မိုးပေါက်၊ မိုးစက်ကလေးများသည် တံခါးကြားထဲမှ တစ်စက်ချင်း ဝင်ရောက်လျက်ရှိပါသည်။ ကျွန်တော်သည် ရုံးပိတ်ရက်ဖြစ်သည့်အတွက် မိမိနေထိုင်ရာ အခန်းတွင် နံနက်စာစားပြီးစာအုပ်တစ်အုပ်ကို ဖတ်နေစဉ် သတိရမိပြီး အခန်းအပြင်ကို တံခါးပေါက်ကြားမှ ချောင်းကြည့်ရင်း လူတစ်ယောက်အလာကို စောင့်မျှော်လျက်ရှိပါသည်။ ဟုတ်ပါသည်။ နံနက်စောစောက ဖုန်းဆက်ပြီး ကျွန်တော်အခန်းကို လာမည်ဟုပြောသဖြင့် ကွမ်းယာထုပ်ပါ ဝယ်ခဲ့ရန်လည်း မှာကြားထားသော ကျွန်တော်မိတ်ဆွေကိုဖော်စောင့်မျှော်ကြည့်မိနေပါသည်။

ထိုသို့ စောင့်မျှော်လျက်ရှိစဉ် ခဏကြာတော့ ဆိုင်ကယ်သံကြားသဖြင့် တံခါးပေါက်မှ ထပ်မံ၍ ချောင်းကြည့်လိုက်ရာ ကိုဖော်နှင့် နောက်တစ်ယောက် တွဲပါလာသည်ကိုတွေ့ရပါသည်။ ကိုဖော်နှင့်ပါလာသော တစ်ယောက်မှာ အသက် (၄၀) ကျော်ခန့်ရှိပြီး အရပ်မြင့်မြင့်၊ အသားညိုညစ်ညစ် ဖြစ်သော်လည်း ဥပမိရုပ် ကောင်းတဲ့သူတစ်ယောက် ဖြစ်ကြောင်းတွေ့ရသည်။ ၎င်းတို့ နှစ်ယောက်လှေကားမှ တက်လာသဖြင့် ကျွန်တော်လည်း အခန်းတံခါးကို အဆင်သင့်ဖွင့်လျက်ထားရာ အခန်းဝရောက်သည်နှင့် ကျွန်တော်လည်း “ ဝင်ခဲ့ကြပါ” ဟုပြောရာ ၎င်းတို့ နှစ်ယောက်သည် မိုးများရွာစိုလျက် မိုးကာအင်္ကျီကို အခန်းဝတွင် ချွတ်ကာ ဝရန်တာတွင် တင်ထားပြီး အခန်းထဲသို့ ဝင်ရန် လှမ်းကြည့်နေသည်။ ကျွန်တော်မှ “လာပါ။ ဝင်ထိုင်ပါ” ဆိုပြီး နေရာပေးသော်လည်း ၎င်းတို့မှာ မိုးရေများသည် အောက်ပိုင်းပုဆိုးများအား ရွှံ့စိုနေပြီး ရေများ တစ်စက်စက် ကျနေသောကြောင့် အားနာနေသည်ကို သိရှိ၍ “လာပါဗျာ”

“အားမနာပါနဲ့ ထိုင်ပါ” ခင်ဗျားတို့ ဒေသကလည်း ကျွန်တော်တာဝန်ကျခဲ့တဲ့ ဒေသတွေနဲ့ ယှဉ်ရင် တော်တော်မိုးများတဲ့ ဒေသဘဲ။ တစ်ခါတစ်ခါ မိုးရွာပြီဆိုရင် တစ်ရက်၊ နှစ်ရက် ဆက်တိုက်ရွာနေတော့တာဘဲ။ မြန်မာနိုင်ငံတောင်ဘက်အစွန်းဒေသဖြစ်ပြီး ပင်လယ်နဲ့လည်း နီးတာကြောင့် အခုလို မိုးရွာသွန်းမှုများရတာဖြစ်မယ်လို့ ထင်တာဘဲဟု ပြောလိုက်တော့မှ ထိုင်ခုံများတွင် ဝင်ထိုင်၍ ကိုဖော်မှ ကွမ်းယာထုပ် လှမ်းပေးရင်း ဧည့်သည်နှင့် မိတ်ဆက်ပေးပါသည်။  
သူ၏အမည်ကတော့ “ဦးသန်းစိန်” ဖြစ်ကြောင်း၊ ကျွန်တော်နှင့် အရမ်းရင်းနှီးသူဖြစ်ကြောင်း၊ သူ့မှာလည်း တိုင်ပင်စရာ အကူအညီ တောင်းစရာရှိလို့ ခေါ်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်ကြောင်း ပြောကြားပါသည်။ ကျွန်တော်ကလည်း “ကိုဖော်” မိတ်ဆွေဖြစ်လို့ ကိုယ့်မိတ်ဆွေလို သဘောထားပြီး ရင်းနှီးပွင့်လင်းစွာ ပြောကြတာပေါ့။ “ကူညီလို့ရရင်လည်း ကူညီတာပေါ့” ဟု ပြောလိုက်သည်နှင့် ဦးသန်းစိန်ဆိုသူမှ ကျွန်တော်သည် လွန်ခဲ့သော (၂) နှစ်

ခန့်ကယာဉ်မတော်တဆဖြစ်၍ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်ပိတ်သိမ်းထားသည်ကို ပြန်၍ ထုတ်ယူလိုကြောင်း၊ ကားမမောင်းရတာ ကြာပြီဖြစ်ကြောင်း၊ မိသားစု စားဝတ်နေရေးလည်း အဆင်မပြေလို့ ကားလေး ပြန်မောင်းချင်ကြောင်းပြောသဖြင့် ကျွန်တော်လည်းတရားရုံးမှ အမှုပြီးပြတ်ကြောင်းစာနှင့် ပိတ်သိမ်းကာလပြည့်ပြီဆိုလျှင် ယာဉ်မောင်းသင်တန်းတက်ပြီး ပြန်ထုတ်လို့ရပါသည်ဟု ပြောလိုက်ပါသည်။

ထိုသို့ ပြောလိုက်သည်နှင့် ဦးသန်းစိန်သည် ကြောင်တောင်တောင် ကြည့်လျက် “ဟုတ်ကဲ့ပါ” ကျွန်တော်ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်ပြီး ရုံးကို လိုင်စင်အပ်ထားတာ (၂) နှစ်ကျော်လောက်ရှိပါပြီ။ ကျွန်တော်လည်း ဘာဆက်လုပ်ရမှန်းမသိ ဖြစ်နေချိန် ကိုဖော်နှင့်တွေ့ပြီး ဘယ်လိုလုပ်ရင်ကောင်းမလဲ မေးမြန်းကြည့်ရာမှ အခုလို ဒီကိုရောက်လာပြီး တိုင်ပင်အကူအညီတောင်းရခြင်း ဖြစ်ကြောင်း ပြောပါသည်။ ကျွန်တော်လည်း ရပါတယ်ဗျာ။ မပူပါနဲ့ ဥပဒေနှင့်အညီ လုပ်ပေးပါမယ်။ ခင်ဗျားကို ပုဒ်မ ၃၃၈ နဲ့ စွဲဆိုတဲ့အမှုဖြစ်လို့ ယာဉ်မောင်းလိုင်စင် (၂) နှစ် ပိတ်သိမ်းထားတာဖြစ်မယ် ထင်ပါတယ်။ ဒါနဲ့နေပါဦး ခင်ဗျား ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်တဲ့အကြောင်း ဖြစ်စဉ်လေး ပြောပါဦးဆိုတော့ ဦးသန်းစိန်က သူ့ရဲ့ဖြစ်ကြောင်းလေးကို ပြန်ပြောပြလေတော့သည်။

ဖြစ်ပုံက ဒီလိုဗျာ။ ကျွန်တော် ယာဉ်မတော်တဆမှုက သိပ်ပြီး မထူးဆန်းပါဘူး။ အဲဒီမှာ ထူးဆန်းတာက နောက်အမှုတစ်ခုပါ လိုက်ရှင်းနေရတယ်ဗျာ။ “ဪဟုတ်လား” ဘယ်လို နောက်အမှုလဲ ဆိုပြီး ကျွန်တော်လည်း ကွမ်းယာထုတ်မှ ကွမ်းတစ်ယာကို ထုတ်စားနေရင်း စိတ်ဝင်စားစွာ မေးလိုက်သည်။ ထို့နောက် ၎င်းမှ ဆက်ပြောပါသည်။ ကျွန်တော်ဇာတိကထားဝယ်မြို့ကပါ။ ပြီးခဲ့တဲ့ (၂) နှစ်ကျော်လောက်က ကားလေးတစ်စီး ဝယ်ထားတာ မကြာသေးပါဘူး။ ကားက ISUZU-D-MAX ပစ်ကပ်လေးပါ။ ကားကလည်း ကောင်းပြီး၊ မောင်းလို့လည်း ကောင်းတယ်ဆိုတော့ ကျွန်တော်အကြိုက် တွေတာ

ပေါ့ဗျာ။ အဲဒါနဲ့ တစ်နေ့မှာ ကျွန်တော်အစ်မအရင်းဖြစ်တဲ့ “ဒေါ်သိန်းမေ” က ရေဖြူမြို့မှာ နေပြီး ကုန်စုံဆိုင်နဲ့ အထည်အလိပ်ဆိုင်ပါ ဖွင့်ထားတော့ ကျွန်တော်ကို မင်း ကားလေးအားရင် ငါ့ကို ကုန်ပစ္စည်းလေး သယ်ယူပေးပါအပေးပါမယ်ဆိုပြီး ပြောလာတော့ ကျွန်တော်လည်း အလုပ်ကမရှိတာနဲ့ ကားဆီဖိုးနှင့်စားဖို့ သောက်ဖို့ ငွေပိုလျှလေးများ ရမလားဆိုပြီး အလုပ်လုပ် ဖြစ်သွားပါတယ်။ ကုန်ပစ္စည်း

သယ်သွားရမည့်နေရာက ထားဝယ်မြို့က သွားရင် ယိုးဒယားနိုင်ငံအစပ်ဖြစ်တဲ့ ထီးခီးနယ်စပ်ကိတ်၊ သယ်ရမယ့်ပစ္စည်းက အဝတ်အထည်လိပ်တွေကို ပီနံအိတ်နှင့်သွပ်ထားတာတဲ့ အိတ်တွေပါဆိုတော့ ကိုဇော်က ကြားဖြတ်၍ အဲဒါဆို ခင်ဗျားအစ်မက ထိုင်းနိုင်ငံထုတ်အဝတ်အထည်တွေကို ဝယ်ပြီး အခြားဆိုင်တွေကိုလည်း ပြန်ဝေပေးပြီး သူ့ကိုယ်တိုင်လည်း ဆိုင်ဖွင့်ရောင်းနေတယ် မဟုတ်လား



မေးတော့ ဦးသန်းစိန်က “ဟုတ်ပါတယ်”။ ထားဝယ်ကထီးခီးနယ်စပ်ထိမိုင်(၁၀၀)ခန့် ဘဲရိပေမဲ့လဲ လမ်းတစ်လျှောက် ခက်ခဲတဲ့ အတွက် အသွားအပြန် (၈) နာရီလောက် မောင်းရပြီး ကျွန်တော်က အဲဒီကုန်ပစ္စည်း တွေကို အဖိုးအခငွေယူပြီး မောင်းပို့ရတာ ပါ။

အဲဒီလို ထားဝယ်မြို့ကနေ ထီးခီးဂိတ် ကို ပစ္စည်းတွေ သွားယူလိုက်၊ ပြန်ပို့လိုက်နဲ့ ကျွန်တော် အတော်ကို အဆင်ပြေနေခဲ့ပါတယ်။ အဲဒီလိုအဆင်ပြေနေတာ “လေးခေါက်၊ ငါးခေါက်” လောက်ရှိနေပါပြီဗျာ။ ဖြစ်ချင်တော့ အဲဒီနေ့က စနေနေ့ မနက်စောစောသွားရမယ် ဆိုတော့စိတ်လေးနေခဲ့တယ်။ ဒါပေမဲ့သွားရ မှာပါပဲလေ ဆိုပြီး ထားဝယ်ကထီးခီးဂိတ်ကို ထွက်သွားခဲ့တာ တော်တော်လေးသွားပြီးမှ ကားဆီ ထည့်ဖို့တောင် မေ့နေလို့ ကားပြန် လှည့်ပြီး ဆီထည့်ရသေးတယ်ဗျာ။ အဲဒီလိုနဲ့ အဆင်ပြေပါတယ်။ ထီးခီးဂိတ်ရောက်တော့ အဝတ်အထည်လိပ်တွေကို ကားပေါ်တင်ပြီး ထားဝယ်ဘက်ကို ပြန်လာခဲ့တယ်။ အဲဒါနဲ့ ထားဝယ် ရောက်ခါနီးမှ စဉ်းစားမိတယ်။ အစ်မ မှာလိုက်တာက သရက်ချောင်းမြို့က ဆိုင်ကို (၃) ထုတ် သွားပို့ရဦးမှာဘဲ။ အပြန် ကျမှပို့မယ်။ အခုရေဖြူမြို့ကို အရင်သွားမယ် ပေါ့ဆိုပြီး စိတ်ထဲက အစီအစဉ်ဆွဲနေပြီး ထားဝယ်မြို့ထဲသို့မဝင်တော့ဘဲရေဖြူမြို့ကို အရင်သွားခဲ့ပါတယ်။ အဲဒီလိုသွားရင်းနဲ့ထား ဝယ်မြို့က အထွက်မှာ လူငယ်တစ်ယောက် သူ့လက်ထဲမှာက လက်ဆွဲခြင်းနဲ့ ကျောပိုး အိတ်လွယ်ထားတာကို တွေ့တယ်။ ကျွန် တော်ကားကို မြင်တော့ လက်ပြပြီး တား တယ်။ ကျွန်တော်လည်း ဘဲရိတ်လေး နင်း၊ ကားကိုရပ်ပြီးဘာလဲဆိုတဲ့အကြည့်နဲ့ ကြည့် လိုက်တော့ ရှေ့က ရွာကို လမ်းကြိုလိုက်ပါ ရစေတဲ့။ သူ့ကို ကြည့်ရတာ အညာသားလို ပုံစံနဲ့ အသက် (၂၀) ကျော်လောက်လူငယ် လေး အရေးကြီးနေတဲ့ပုံစံဖြစ်နေပြီး သူ့ကို ထားတဲ့ဆွဲခြင်းထဲမှာလည်းဘဲနန်းတစ်ကောင် ကြီးနင့်လည်း ချီတုပ်ထားသေးတယ်။ ဘယ် သွားမှာလဲမေးတော့ ရှေ့က ဇဟာရွာကို

သွားမှာတဲ့။ ကျွန်တော်လည်း ဒုက္ခရောက် နေတယ်နဲ့ တူတယ်ဆိုပြီး ကားနောက်ခန်းကို တက်ထိုင်ပြီး လိုက်ပေါ့ဆိုပြီး တင်လိုက်တယ်။ အဲဒီလိုတင်လိုက်ပြီးမှ ပြဿနာက စတော့ တာဘဲဗျာ။ ဆိုတော့ကိုဖော်က “ဘာပြဿနာ လဲ” ဆိုပြီး ကွမ်းယာကို ထွေးထုတ်ပြီး မေးနေ ရင်း တစ်ဆက်တည်း ရေခွေးကြမ်းလေး ငှဲ ပေးလျက် သောက်ပါဦးခင်ဗျား အာခြောက် နေဦးမယ်။ ကျွန်တော်ကလည်း မိုးက အေး တယ်ဗျာ။ အဝတ်ရေစိုကြီးနဲ့ဆိုတော့ ရေခွေး လေး သောက်လိုက်ပါဦး။ ပြီးမှဆက်ပြောပါ ဆိုတော့ ဦးသန်းစိန်လည်း စဉ်းစားရင်း ရေ ခွေးခွက်ကို ကိုင်သောက်နေတော့သည်။

ထို့နောက် ရေခွေးခွက်ကို ပြန်ချပြီး ဆက်ပြောပါသည်။ ကျွန်တော်က ပြဿနာ ဖြစ်မယ်လို့ အစက မသိခဲ့ဘူး။ အဲဒီလူငယ် လေးကို တင်ပြီး မောင်းခဲ့တာ (၁၀) မိနစ် လောက်ကြာမယ် ထင်တယ်။ နောက်က ဆိုင် ကယ် (၂) စီး အမြန်မောင်းလာတာ တွေ တော့ လူငယ်က “ဆရာရေ မြန်မြန်လေး မောင်းပေးပါဗျာ” ဆိုပြီး အော်ပြောလိုက် တော့ ဘာလို့ အမြန်မောင်းရမှာလဲ။ ယာဉ် မတော်တဆဖြစ်ရင် ဘယ်လိုလုပ်မလဲ စဉ်း စားနေစဉ် “ဆရာရေ ကားရပ်ပေးပါတော့” ဆိုပြီး ပြောသံထပ်ကြားတော့ “ပြဿနာဘဲ” ဒီလူကားပေါ်က ခုန်ချပြီး သေရင် အမှုပတ် နေဦးမယ်ဆိုပြီး ကားကို လမ်းဘေးထိုးချရပ် ပေးလိုက်တော့မှ ကားပေါ်မှ မြန်မြန်ဆင်းပြီး ကျွန်တော် အရေးကြီးနေလို့ ဆရာရေသွားပြီ ကျေးဇူးတင်ပါတယ်ဟု အော်ပြောပြီး အရှေ့ ဘက်ကို ထွက်ပြေးသွားလေသည်။ ပြီးမှ နောက်က ဆိုင်ကယ် (၂) စီး ရောက်လာပြီး ကားဆရာ ဘာဖြစ်တာလဲ မေးတော့ “မဖြစ် ပါဘူးဗျာ”။ ကားလမ်းကြိုစီးပြီး ဆင်းမယ်ဆို တော့ ရပ်ပေးလိုက်တာပဲ။ အရေးကြီးနေ တယ်ထင်ပါတယ်ဆိုတော့ ဆိုင်ကယ်သမား ကခင်ဗျားကို တစ်ခုခုလုပ်ပြီး ထွက်ပြေးသွား တယ် ထင်လို့ပါ။ မဟုတ်ပါဘူး “ရပြီ ရပြီ” ပြောပြီး ဆိုင်ကယ် (၂) စီး မောင်းထွက်သွား တော့မှ ကျွန်တော်လည်း ကားကို စက်ပြန်နိုး။ အသက်ကယ် ခါးပတ် ပတ်ပြီး ရေဖြူမြို့

ရောက်အောင် မြန်မြန်မောင်းတော့တယ်။ ရေဖြူမြို့။ ကျွန်တော့်အစ်မ အိမ်ရောက် တော့ မိုက်လည်း ဆာနေပြီဖြစ်၍ အချိန်က နေ့လယ် (၁) နာရီခွဲ ကျော်ပြီဘဲ။ အဲဒါနဲ့ ထမင်း အရင်စားလိုက်တယ်။ အစ်မက လမ်း ခရီး အဆင်ပြေလား မေးတော့ ပြေပါတယ် လို့ပဲပြောလိုက်တယ်။ ပြီးတော့မှ ကားပေါ်က ပစ္စည်းချကုတ် ဆိုင်က အလုပ်သမားတစ် ယောက် လာပြောတယ်။ အစ်မကြီး ကား ပေါ်က “လက်ဆွဲခြင်းနဲ့ ဘဲတစ်ကောင်က ဘယ်သူ့ဟာလဲ” ဆိုတော့ “ဪ” လမ်းကြို လိုက်တဲ့ လူငယ်လေးကျန်ခဲ့တဲ့ လက်ဆွဲခြင်း နဲ့ ဘဲတစ်ကောင်ကို တွေးမိပြီး ငါ့ဟာမဟုတ် ပါဘူးကွာ။ သူများပစ္စည်းပါပြောပြီး အစ်မကို နှုတ်ဆက်၍ သရက်ချောင်းမြို့ဘက်ကို အချိန် မိပိုရန် ဆိုပြီး ကားကို ခပ်မြန်မြန်လေးမောင်း ထွက်ခဲ့သည်။ ထို့နောက် ဒီဘဲနင့်လက်ဆွဲခြင်း ကို ဘယ်လိုလုပ်ရမလဲ စဉ်းစားနေစဉ် ကားရဲ့ ခိုင်ခွက်ကို ကြည့်မိလိုက်တော့ ဆီကုန်နေပြီ ဖြစ်၍ ရှေ့နားက ဆီဆိုင်မှာ ဆီထည့်နေစဉ် ကျွန်တော့်ငယ်ပေါင်း သူငယ်ချင်းတစ်ယောက် တွေ့တော့ နှုတ်ဆက်တယ်။ သူက ကားပေါ် ကို ကြည့်ပြီး လက်ဆွဲခြင်းကို တွေ့တော့ မေး တာပေါ့။ ကျွန်တော်လည်း ဖြစ်စဉ်ကို ပြောပြ လိုက်တော့ အရေးကြီးနေလို့ မေ့သွားတာ နေမှာပေါ့ကွာ။ “ငါ ဘဲယူထားလိုက်တော့ မယ်”။ သူ လာတောင်းရင်လည်း အခြား ဘဲတစ်ကောင် ဝယ်ပေးလိုက်မှာပေါ့။ “ငါက ဘဲသားအရမ်းကြိုက်တာ” ဆိုပြီး ပြောတော့ ဒါဆိုလည်း ယူထားလိုက်ပါဆိုပြီး ပေးခဲ့လိုက် လေတော့သည်။

ထို့နောက် ကားကို ဆက်လက်မောင်း နှင်လာရာ သရက်ချောင်းမြို့ မရောက်ခင် သင်းကျွန်းရွာအတွင်း၌ မျက်နှာချင်းဆိုင်မှ မော်တော်ဆိုင်ကယ်တစ်စီးသည် သင်းကျွန်း ရွာဘုန်းတော်ကြီးကျောင်းအနီး အရောက် တွင် ကျွန်တော်ကားရှေ့မှ လမ်းသွယ်ဘက် သို့ အချက်မပြတ် ဖြတ်ကျွေ့လိုက်သဖြင့် ကျွန်တော်လည်း ကားကို ဘဲရိတ်အုပ်လိုက် ရာ မမီလိုက်တော့ဘူးဗျာ။ ကားနှင့်ပွတ် တိုက်လိုက်တော့တယ်။ အဲဒါနဲ့ ဆိုင်ကယ်

မောင်းလာတဲ့သူနဲ့နောက်ကပါလာသူနှစ်ဦး စလုံးဒဏ်ရာပြင်းထန်စွာရသွားတော့တယ်။ ကျွန်တော်လည်းဘာလုပ်ရမလဲမသိဖြစ်နေတော့တယ်။ ပြီးမှ သတိဝင်ပြီး ဆေးရုံကားကို ဖုန်းဆက်ခေါ်လိုက်တယ်။ ဆိုင်ကယ်နောက်မှ လိုက်စီးတဲ့ အမျိုးသမီးဒဏ်ရာများ ပြီး သွေးထွက်နေတာကြောင့် ဆေးရုံအမြန် တင်မှရမည်။ ခဏကြာတော့ ရပ်ကွက်အုပ်ချုပ်ရေးမှူးဆိုသူ ရောက်လာပြီး ဖြစ်စဉ်ကို မေးမြန်း၍ ရဲစခန်းကို ဖုန်းဆက်တော့ ရဲနှစ်ယောက်ရောက်လာပြီး သတင်းအချက်အလက် မေးမြန်းတော့ ကျွန်တော်လည်း အဖြစ်မှန်ပြောပြတယ်။ ကျွန်တော့်ကားကို သရက်ချောင်း ရဲစခန်းမောင်းခိုင်းပြီး အမှုဖွင့်တရားစွဲဆိုမှု လုပ်တော့တာပဲဗျာ။

ကျွန်တော်လည်း အရမ်းစိတ်ညစ်စိတ်လေပြီး သရက်ချောင်းမြို့မ ရဲစခန်းမှာဘဲ ညအိပ်လိုက်ရတယ်။ မနက်ကျမှ အိမ်က လူတွေလိုက်လာပြီး ညှိနှိုင်းဖြေရှင်းမှုဆောင်ရွက်နေရတယ်။ အဲဒီအချိန်မှာ လမ်းမှာ ဘဲကို

ပေးခဲ့တဲ့ သူငယ်ချင်းလည်း ရောက်လာပြီး မေးမြန်းပြောပြတော့ စိတ်မကောင်းဖြစ်နေလေရဲ့။ ပြီးမှ သူက ထပ်ပြောတယ်။ မနေ့တုန်းကပေးခဲ့တဲ့ ဘဲငန်းကိုသတ်ပြီး ရင်ခွဲလိုက်တော့ ဇလုတ်ထဲမှာလက်စွပ်တစ်ကွင်းတွေ့တယ်။ အဲဒါနဲ့ဈေးမှာ သွားမေးကြည့်တော့ “စိန်လက်စွပ်ဖြစ်နေပြီး သိန်း (၄၀၀) လောက် တန်တာတဲ့” ဆိုပြီး ကျွန်တော့်ကို ပြတော့ အံ့ဩသွားတာပေါ့။ လမ်းကြိုလိုက်တဲ့လူငယ်လေးအကြောင်း စဉ်းစားနေတုန်းမှာ စခန်းမှူးကခေါ်လိုသွားပြီးခံဝန်လက်မှတ်ထိုးရတယ်။ ဆေးရုံက ဒဏ်ရာရတဲ့လင်မယားနှစ်ယောက်လည်း သက်သာလို့ ပြန်ဆင်းလာပြီးတောင်းပန်ညှိနှိုင်းလိုက်တော့ပြေလည်သွားတာပေါ့။ ဒါပေမဲ့ ပုဒ်မ (၃၃၈) အရေးယူ၍ တရားတော့ရင်ဆိုင်ရမည်ဟု သိရသည်။

ကျွန်တော်လည်း ရဲစခန်းမှခံဝန်လက်မှတ်ထိုးပြီး ကားပြန်ထုတ်၊ သူငယ်ချင်းကို လည်းခေါ်ပြီး အိမ်ကျမှဆက်ပြောကြတာပေါ့ဆိုပြီး ပြန်ကြတယ်။ ကျွန်တော့်အိမ်ရောက်

တော့ စိန်လက်စွပ်အကြောင်း ပြန်ပြော၍ စဉ်းစားနေကြရသည်။ သူငယ်ချင်းက ပြောတော့ပြီးခဲ့တဲ့ရက်အနည်းငယ်ကကြားလိုက်တယ်။ ငါတို့လမ်းထဲက သီဟိုဠ်စေ့ပွဲရုံပိုင်ရှင် သူဌေးမကြီး “ဒေါ်ခင်ကြည်လေ သိတယ် မဟုတ်လား”။ “သိတယ်လေ ဘာဖြစ်လို့လဲ ဆိုတော့” သူ့စိန်လက်စွပ်ပျောက်နေတယ်လို့ အသံကြားလိုက်တယ်။ ဒီလက်စွပ်များ ဖြစ်နေမလား မသိဘူး။ “မသိပါဘူးကွာ” မစဉ်းစားတတ်တော့ဘူး။ လက်စွပ်အကြောင်း ပြောနေတုန်းရှိသေးတယ်။ အိမ်ရှေ့မှာ ဧည့်သည်ရောက်နေတယ်ဆိုတော့ ပြောလက်စရပ်ပြီး ထွက်ကြည့်လိုက်တော့ ဒီကားရပ်ထားတာတွေ့လို့ဝင်လာတာတဲ့။ ဒီကားမောင်းတဲ့သူက ဦးလေးလားမေးတော့ “ဟုတ်တယ်” ကျွန်တော့်ကို မမှတ်မိဘူးလား။ ထားဝယ်မြို့ အထွက်မှာလမ်းကြိုလိုက်တယ်လေဆိုတော့ “ဪ မှတ်မိပြီ သေခဲဦးမယ်”။ အိမ်ထဲဝင်ခဲ့ပါဆိုတော့ မဝင်တော့ပါဘူး။ ကျွန်တော့်ဘဲနှင့် လက်ဆွဲခြင်းလေး ကားပေါ်မှာ ကျန်ခဲ့

# Cartoon



တာလေးလာယူတာပါ။ မရှိတော့ဘူးမင်းဘဲ ကတော့ချက်စားလိုက်ပြီ၊ အစားတစ်ကောင် ဝယ်ပေးမယ်လေဆိုပြီး မသိချင်ယောင် ဆောင်၍ ပြောလိုက်တယ်။ အစားဝယ်ပေး လို့မရဘူး ကျွန်တော့်ဘဲပဲ လိုချင်တယ်ဆို တော့ ကျွန်တော့်သူငယ်ချင်းက ဝင်ပြော တယ်။ ဟုတ်တယ် မင်းဘဲကို ချက်စားလိုက် ပြီမင်းဘဲရဲ့ ဇလုတ်ထဲကစိန်လက်စွပ်ရတယ်။ “မင်းဘယ်ကရပြီး ဘယ်လိုယူခဲ့သလဲ” သီဟို ဓမ္မပွဲရုံပိုင်ရှင် စိန်လက်စွပ်ပျောက်တာ “မင်း ခိုးတာမဟုတ်လား”။ “မင်းဘယ်မှမပြေးနဲ့” ရဲစခန်းအပ်မယ်ဆိုတော့ လူငယ်လေးက ကြောက်အားလန့်အားနဲ့ မဟုတ်ပါဘူးဗျာ၊ ကျွန်တော်မခိုးပါဘူး။ အဲဒါဆိုဘယ်ကရလဲ” အမှန်အတိုင်းပြော” မပြောရင်တော့ရဲစခန်း ရောက်မှဘဲ ရှင်းတော့ ဆိုတော့ ကျွန်တော့် ကို ရဲစခန်းမပို့ပါနဲ့ဗျာ၊ အမှန်အတိုင်းပြောပြ ပါမယ်တဲ့၊ ကြောက်လန့် တောင်းပန်ပြီးမှ အဖြစ်မှန်ကို ပြောပြလေတော့သည်။

“ဟုတ်ပါတယ်” ကျွန်တော်က သီဟို ဓမ္မပွဲရုံပိုင်ရှင် ဒေါ်ခင်ကြည်အိမ်မှာ အလုပ် လုပ်ပါတယ်။ တစ်နေ့မှာတော့ အိမ်မှာလူမရှိ တုန်း သူဌေးမကြီးအခန်းထဲ မှန်တင်ခုံပေါ် တင်ထားတဲ့ဗူးကို ဖွင့်ကြည့်မိပြီး စိန်လက် စွပ်ကြီး တွေ့တော့ ယူပြီး ခါးကြားထဲ ဖွက် ထားလိုက်တယ်။ အဲဒါနဲ့ ဘာလုပ်ရမှန်းမသိ

ဖြစ်နေပြီး ဟိုကြည့်ဒီကြည့်နဲ့ ကြည့်နေစဉ် အဲဒီဘဲကို အိမ်ရှေ့မှာသွားနေတာ တွေ့တော့ စဉ်းစားမိပြီး ဘဲကို အစာကျွေးသလိုလိုနဲ့ စိန် လက်စွပ်ကို ကျွေးထားလိုက်တယ်။ ဒီအိမ်ရဲ့ နောက်ကျောဘက်ခြမ်းမှာနေတဲ့ ကျွန်တော် နဲ့ ရင်းနှီးသူ “ကိုကျော်” အိမ်က ဘဲငန်းဆို တော့ နောက်မှတောင်းဝယ်ပြီး အိမ်ကထွက် ပြေးမယ်လို့ စဉ်းစားထားလိုက်တယ်။ ကျွန် တော်လည်း မသိသလိုနေနေတာပေါ့။ နောက် တော့ သူဌေးမ ပြန်ရောက်လာပြီး ညနေ အချိန်ကျမှ စိန်လက်စွပ်ပျောက်တယ်ဆိုတာ သိတော့ တစ်အိမ်လုံးရှာကြတယ်။ အလုပ် သမားတွေ ခေါ်မေး၊ အကုန်စစ်ဆေး ရှာကြ တာပေါ့။ ကျွန်တော့်ကိုလည်း မေးတယ်မသိ ဘူးခင်ဗျာပေါ့။ အဲဒါနဲ့ (၂) ရက်မြောက်တဲ့နေ့ မှာ ကျွန်တော်လည်း ရွာပြန်ဦးမယ်။ အမေ လည်း နေမကောင်းဘူးဆိုပြီး အကြောင်းပြ ပြီး သေသေချာချာ မှတ်ထားခဲ့တဲ့ ဘဲကို တောင်းဝယ်ပြီး အိမ်အပြန်မှာဦးလေးကားနဲ့ တွေ့တာပဲဆိုပြီး အဖြစ်မှန်ကို ပြောပြလေ သည်။

ဒါနဲ့နေ့ပါဦး “မင်းဘာဖြစ်လို့ငါ့ကားပေါ် က အတင်းခန့်ဆင်းပြီး ပြေးရတာလဲ” ဆို တော့၊ ကျွန်တော်လည်း ကြောက်ကြောက် လန့်လန့်နဲ့ ဖြစ်နေပြီး နောက်မှဆိုင်ကယ် (၂) စီး အတင်းလိုက်ဖမ်းနေတယ် ထင်လို့

ထွက်ပြေးမိတာ၊ ပြီးမှ “ငါဘဲနှင့်လက်ဆွဲခြင်း မေ့ကျန်ခဲ့ပြီးဆိုတာ သိလိုက်ရတော့တယ်။” အဲဒီလိုအဖြစ်မှန်ကို ပြောပြပြီး ကျွန်တော့်ကို ခွင့်လွှတ်ပါဗျာ။ ကျွန်တော် နောက်မလုပ် တော့ပါဘူး။ ရဲစခန်းကိုလည်း မအပ်ပါနှင့် ဆိုပြီး ဝယ်ယူတောင်းပန်တော့ “ဟုတ်ပြီ” အခု စိန်လက်စွပ်ကို ပိုင်ရှင်ထံပြန်ပေးပြီး အဖြစ် မှန်ကို ပြောပြလိုက်တော့မယ်။ မင်းကို အရေး မယူဖို့ ပြောပေးမယ်။ သူ့ပစ္စည်းပြန်ရရင် အရေးမယူလောက်တော့ပါဘူးကွာ။ “မင်း လည်း သွားတော့” ဆိုတော့ အိမ်က ထွက် သွားလေတော့သည်။

ထို့နောက် ကျွန်တော့်တို့ သူငယ်ချင်း နှစ်ယောက်သည် သီဟိုဓမ္မပွဲရုံသို့ သွား၍ ဒေါ်ခင်ကြည်အား အကျိုးအကြောင်းများ ကိုရှင်းပြ၍ စိန်လက်စွပ်ကို ပြုပြင်တော့ “ဟုတ်တယ်” ဒီလက်စွပ် ကျွန်မပျောက်နေ တာ ဒီလက်စွပ်ပဲ” ဆိုတော့ ဒီကိစ္စကို အမှု မလုပ်ပါနဲ့။ လက်စွပ်ပြန်ရတာကိုပဲ ကျေနပ် လိုက်ပါဟု လူငယ်လေးဘက်မှ ဖျောင်းဖျ ပြောဆိုသဖြင့် ဒေါ်ခင်ကြည်လည်း စိတ် ကျေနပ်ပြီး ဝမ်းသာသောအပြုံးနှင့် ကျွန်တော် တို့နှစ်ယောက်အား ကျေးဇူးတင်ပါသည်ဟု ပြောကြားလိုက်သောကြောင့် ကိစ္စတစ်ခု အေးသွားပြီးဟု စိတ်ထဲ ပီတိဖြစ်ကာ ပြန်ခဲ့ လေတော့သည်။

ထိုသို့ ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်စဉ်နှင့် နောက် ဆက်တွဲအမှု၊ ပြဿနာများကို ပြောပြသော ဦးသန်းစိန်သည် စိတ်ဝင်စားမှု ရှိအောင် ပြောတတ်သဖြင့် ကျွန်တော်လည်း သူ့ရဲ့ ကိုယ်တွေ့ဖြစ်စဉ်တွေဆိုပြီးတော့ ခေါင်းတ ငြိမ်ငြိမ် စိတ်ဝင်စားစွာ နားထောင်နေရလေ သည်။ နောက်တစ်နေ့ ရုံးဖွင့်ရက်တွင် သူ၏ ယာဉ်မောင်းလိုင်စင် (၂) နှစ်ပိတ်သိမ်းကာလ ပြည့်သည်ဖြစ်၍ တရားရုံးအမှုပြီးပြတ်ကြောင်း စာနှင့် ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း ပညာပေးသင်တန်းတက်ပြီး လိုင်စင်ပြန်ရ သွားသဖြင့် ဝမ်းသာပီတိ ဖြစ်သွားလေတော့ သည်။



# လေးမြို့မြစ်တို မင်းပြားမြို့အနီး မြစ်ကြောင်းထိန်းရာဝယ်



ခိုင်အောင်ထိန်း



မြန်မာနိုင်ငံမြေပုံ၏ အနောက်ဘက်ကို ကြည့်ရှုလိုက်ပါက လခြမ်းပုံသဏ္ဍာန်အနေအထားရှိ ကုန်းမြေကို တွေ့ရှိရမည် ဖြစ်သည်။ ထိုကုန်းမြေထဲတွင် ချောင်းငယ်များ စီးဝင်နေသော မြစ်ကြီး (၄) သွယ် ဖြစ်သည့် နတ်မြစ်၊ မယူမြစ်၊ လေးမြို့မြစ်၊ ကုလားတန်မြစ်တို့ စီးဆင်းလျက်ရှိပြီး အဆိုပါ ကုန်းမြေနှင့် ရေမြေကို ပေါင်းစပ်ကာ ရခိုင်ပြည်နယ်ဟူ၍ ခေါ်ဆိုသတ်မှတ်ထားပါသည်။

**“မြစ်တို့မည်သည် ကွေ့ကောက်၏”** ဟူသော ဆိုရိုးစကားနှင့်အညီ ၎င်းမြစ်ကြီး (၄) သွယ်သည် ရခိုင်ပြည်နယ်ကို ကွေ့ကောက်ဖြတ်သန်း စီးဆင်းလျက်ရှိရာ လေးမြို့မြစ်သည် ချင်းပြည်နယ်၊ ချင်းတောင်တန်းမှ မြစ်ဖျားခံ၍ မြောက်ဦး၊ မင်းပြား၊ ကျောက်တော်၊ ပေါက်တောမြို့များကို ဖြတ်သန်းပြီး စစ်တွေမြို့အနီးတွင် ကုလားတန်မြစ်နှင့်ပေါင်းစပ်ကာ ဘင်္ဂလားပင်လယ်အော်အတွင်းသို့ စီးဆင်းလာသည့် ခရီးတစ်လျှောက်တွင် ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်နိုင်သော အကျိုးကျေးဇူး ရရှိသကဲ့သို့ မြစ်ရေစီးကြောင်း တိုက်စား၍ လယ်ယာမြေ၊ အိုးအိမ်အဆောက်အအုံနှင့် သာသနိက အဆောက်အအုံများ ပျက်စီးခြင်း စသော ဆိုးကျိုးများလည်း ခံစားရလျက်ရှိသည်။ လေးမြို့မြစ် ဖြတ်သန်းစီးဆင်းလာသော မြို့များထဲတွင် မင်းပြားမြို့ဧရိယာသည် လွန်ခဲ့သော ဆယ်စုနှစ် (၂) ခု ခန့်ကပင် နှစ်စဉ်လေးမြို့မြစ်ကြောင်း၏ မြစ်ရေတိုက်စားမှုဒဏ်ကို ကြုံတွေ့ရလျက် ရှိနေပါသည်။

ရခိုင်ပြည်နယ်၊ မင်းပြားမြို့သည် စီမံကိန်းဝင် မြစ်ကူးတံတားကြီးများ ဖြစ်သော ရာမောင်တံတားနှင့် ကြပ်စင်တံတားနှစ်ခုကြား၊ လေး

မြို့မြစ်ကြောင်း၏ တံတောင်ဆစ်သဖွယ် မြစ်ကွေ့(Outer Bank) မြစ်နဖူးထိပ်တွင် မေးတင် တည်ရှိပါသည်။ လေ့လာတိုင်းတာချက်အရ မြစ်ရေစီးကြောင်းမှာ မြို့နှင့် ကပ်လျက် စီးဆင်းနေ၍ ကြောင်းဖြစ်ပေါ်ကာ မိုးရာသီ ရေစီးပြင်းထန်ချိန်တွင် ကမ်းပါးများ အောက်ခြေလှိုက်စားမှု ဖြစ်ပေါ်၍ ကမ်းပါးပြိုပျက်စီးခြင်းဖြစ်သည်။ ရခိုင်ပြည်နယ်၊ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန၊ ဒေသ(၇)၊ ရခိုင်ပြည်နယ်ရုံးအနေဖြင့် မင်းပြားမြို့၊ ကမ်းထိန်းအစီအမံများကို ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး (၂၀၁၃-၂၀၁၄) ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှ (၂၀၂၂-၂၀၂၃) ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အထိ ဘိုးပိုင်အခြေပြု ရေလွှဲရေကာ အလျား(၁၁၇၀)ပေ၊ ကမ်းထိန်းနံရံ အလျား(၁၅၅၀) ပေနှင့် ရေလွှဲရေကာတို အလျား (၁၁၀၀)ပေ၊ စုစုပေါင်း (၃၈၄၀) ပေတို့အား ရခိုင်ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့ ရန်ပုံငွေဖြင့် ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ပါသည်။

စာရေးသူဝန်ထမ်းငယ်အနေဖြင့် ဌာနတွင်း သင်ယူသိရှိသမျှ အရ မိမိတို့ဦးစီးဌာန၏ အဓိကလုပ်ငန်းတာဝန်ဖြစ်သော မြစ်ကြောင်းထိန်းခြင်း (River Training) သည် သဘာဝတရားကို စိန်ခေါ်၍ ကမ်းထိန်းအစီအမံများ ဆောင်ရွက်ကာ မြစ်ရေစီးကြောင်းကို ကွပ်ကဲထိန်းညှိ စီးဆင်းစေခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီးသော ကမ်းထိန်းလုပ်ငန်းများကို အမျိုးအစားခွဲခြားကြည့်ပါက တိုက်ရိုက်ကာကွယ်ခြင်း (Direct Protection) နှင့် သွယ်ဝိုက်ကာကွယ်ခြင်း (Indirect Protection)ဟူ၍ အုပ်စု(၂) ခုခွဲခြားသတ်မှတ်နိုင်ပါသည်။



တိုက်ရိုက်ကာကွယ်မှုနည်းလမ်းသည် ရေတိုက်စားခံရသည့် ကမ်းပါးဒေသကို တိုက်ရိုက်ကာကွယ်မှုများ ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း ဖြစ်သည်။ မြေထိန်းနံရံတည်ဆောက်ခြင်း (Bank Protection) သည် တိုက်ရိုက်ကာကွယ်ခြင်း အမျိုးအစားဖြစ်ပြီး ရေလွှဲရေကာ တည်ဆောက်ခြင်း (Installing Groynes)သည် သွယ်ဝိုက်ကာကွယ်ခြင်း ဖြစ်သည်။ သွယ်ဝိုက်ကာကွယ်မှုနည်းလမ်းတွင် ကမ်းပြိုကာကွယ်ရန်လိုသည့်နေရာသည် အလျားပေးများစွာရှိခြင်း၊ မြစ်ကြောင်းကျယ်ပြန့်ခြင်း၊ ရေကာတည်ဆောက်ခြင်းကြောင့် မြစ်၏ သံသောင်များသာ တိုက်စားနိုင်ပြီး မြစ်တစ်ဘက်ကမ်းပါးတွင် တိုက်စားနိုင်ခြေမရှိခြင်း၊ မြစ်ချောင်း၏ မြေသားအခြေအနေစသည့် အခြေအနေပေါ်မူတည်၍ ရေလွှဲရေကာတည်ဆောက်ပြီး ကာကွယ်ခြင်းနည်းလမ်းဖြစ်သည်။ မင်းပြားမြို့နှင့် မင်းပြားမြို့အနီးတွင် ဆောင်ရွက်ထားရှိသော ကမ်းထိန်းလုပ်ငန်းများ သဘာဝအရ ကမ်းပြိုမှုဖြစ်ပေါ်နေပုံကို မူတည်၍ တိုက်ရိုက်ကာကွယ်မှုနှင့် သွယ်ဝိုက်ကာကွယ်မှုတို့အား တစ်လှည့်စီ ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်ကို သုံးသပ်သိရှိရပါသည်။

(၂၀၁၉-၂၀၂၀) ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှစ၍ မင်းပြားမြို့အထက်ဘက်တွင် ဘိုးပိုင်အခြေပြု ရေလွှဲရေကာများ တည်ဆောက်၍ မြစ်အရှေ့ဘက်ရှိ ချောင်းအတွင်းသို့ ရေစီးကြောင်းလွှဲပြောင်းစေရန်နှင့် မိုးရာသီ ရေစီးပြင်းထန်ချိန်တွင် ရေစီးအလျင် လျော့ချပြီး မြစ်၏

Outer Bank အပိုင်း မင်းပြားမြို့ကမ်းဘက်ခြမ်းတွင် အနည်ထိုင်ပို့ချစေရန် ရည်ရွယ်ဆောင်ရွက်ခဲ့ရာ (၂၀၂၂-၂၀၂၃)ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အထိဘိုးပိုင်အခြေပြုရေလွှဲရေကာ(၄)တန်း ဆောင်ရွက်ပြီးစီးခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ ရေလွှဲရေကာများ တည်ဆောက်ခြင်း၏ အကျိုးအားဖြင့် မင်းပြားမြို့နှင့် မြို့အထက်ပိုင်းနေရာများတွင် မိုးရာသီရေစီးကြောင်း ပြင်းထန်ချိန်၌ ရေစီးကြောင်းမှာ ယခင်ထက် ရေစီးပြင်းထန်မှုမရှိဘဲ ရေစီးအလျင် လျော့ကျခြင်းကြောင့် ဆောင်ရွက်ထားရှိသော မြေထိန်းနံရံများကို အထောက်အကူဖြစ်စေသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ တိုင်းတာလေ့လာချက်အရ မြစ်၏ အရှေ့ဘက် ပိုမိုကျယ်ပြန့်လာသဖြင့် လုပ်ငန်း၏ မူလရည်ရွယ်ချက်မှာလည်း အောင်မြင်သည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ လက်ရှိအချိန်တွင် မင်းပြားမြို့၏ ရေလမ်းအခြေအနေမှာ ကမ်းထိန်းအစီအမံများ မဆောင်ရွက်ရသေးသော မြို့အစွန်အောက်ပိုင်း၊ မင်းဘာကြီးရပ်ကွက်၊ မြို့ဆိပ်ခံတံတားနေရာတစ်ဝိုက်တွင် ကမ်းပြိုမှုများ ဖြစ်ပေါ်နေသောကြောင့် မင်းပြားမြို့၊ ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများကို ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပြီး ဒေသခံပြည်သူများ၏ လယ်ယာစိုက်ပျိုးမြေများ၊ လူနေအိမ်အဆောက်အအုံများနှင့် သာသနိကအဆောက်အအုံများကို ကာကွယ်ပေးနိုင်ပြီး ရခိုင်တိုင်းရင်းသားတို့၏ လူမှုစီးပွားရေးဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေမည် ဖြစ်ပါသည်။

လောက သဘာဝအရ လေးမြို့ဖြစ်သည် စီးမြို စီးဆဲ၊ စီးနေဦး

**5BB BROADBAND**  
Global Technology Company

**သုံးစွဲသူတွေအတွက်**  
**ဝန်ဆောင်မှုအကောင်းဆုံး**

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

အင်တာနက်မြန်နှုန်းစစ်ဆေးမှုပေါင်းများစွာတွင် အခြေခံပြီးရရှိခဲ့သည့်

နိုင်ငံပေါင်း ၄၉ နိုင်ငံ ယှဉ်ပြိုင်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံအတွက် ရရှိခဲ့သည့်

MYANMAR'S FASTEST ISP NETWORK  
SPEEDTEST WORLD

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](http://www.5bb.com.mm)



မင်းပြားမြို့အထက်ဘက်တွင် တည်ဆောက်ထားသော ဘိုးပိုင်အခြေပြု ရေကာများ

မည်ဖြစ်ပြီး အဆင်သင့်ရာအရပ်ကို ရေဦးထိုး တိုက်စားနေမည် ဖြစ်သည်။ မိမိဖတ်ဖူးသော ကဗျာတစ်ပုဒ်မှ စာသားတစ်ချို့ကို သတိရမိပါသည်။

**“မြစ်ကလေး  
သည်အရပ်မှာ ကမ်းပြိုစေခဲ့ပြီး  
ဘယ်အရပ်ကို သောင်ထွန်းပေးမည်”**

မိမိ၏ လုပ်ငန်းတာဝန်အရ မြစ်ကလေးသည်အရပ်မှာ ကမ်းပြိုခြင်းအား ကာကွယ်ရမည်ဖြစ်ပြီး သောင်ထွန်းမည့် ဘယ်အရပ်ကို ရှာဖွေ၍ တားဆီးနေရမည် ဖြစ်သည်။ လက်ရှိမိမိအသက် (၂၆)။

ကံကောင်းကျန်းမာ၍ အသက် (၆၂) နှစ် ပင်စင်ယူသည့်အချိန်ထိ မြစ်ချောင်းများနှင့် သက်ဆိုင်သောရပ်ဝန်းတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်ခွင့်ရမည်ဆိုပါက နောက်လအတွက် (၃၆) နှစ်ခန့်အထိ မြစ်ကလေးနှင့် ထိတွေ့ဆက်ဆံရပေဦးမည်။ အရာရာကို ထိခိုက်နာကျင်မှု အနည်းဆုံးအခြေအနေသာ ဖြစ်စေချင်ပါသည်။ အရာရာဆိုသည်မှာလည်း လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ဖူးသည့် သံယောဇဉ်အရ “မင်းပြားမြို့” နှင့် “လေးမြို့မြစ်” ကို ရည်ရွယ်မိပါတော့သည်။

ခိုင်အောင်ဟိန်း

ကမ်းပြိုမှုဖြစ်ပေါ်နေပုံကို မူတည်၍ တိုက်ရိုက်ကာကွယ်မှုနှင့် သွယ်ဝိုက်ကာကွယ်မှု တို့အား တစ်လှည့်စီ ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်းဖြစ်...



**မြန်မာ သင်္ဘောရေးကြောင်းအင်ဂျင်နီယာအသင်း  
သင်တန်းကျောင်း**

LRQA CERTIFIED  
Certificate No: ISO 9001 - 00053807

**MYANMAR MARINE ENGINEERS' ASSOCIATION  
TRAINING CENTRE**

ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာ သင်တန်းများကို အဆက်မပြတ် ဖွင့်လှစ်သင်ကြားလျှက် ရှိပါသည်။

အမှတ် (၂၆/ ၂၇)၊ လယ်ယာ (၃)လမ်း၊ (၁၀) မြောက်ရပ်ကွက်၊ သာဓကတမြို့နယ်၊ ရန်ကင်းမြို့။ ဖုန်း ၀၉ ၄၄၃ ၂၁၆ ၈၉၅၊ ၀၉ ၄၄၃ ၂၃၈ ၀၁၇

### ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင် တောင်ငူ-နေပြည်တော်ရထားလမ်းပိုင်း မိုင်နှုန်းမြှင့်တင်ပြေးဆွဲနိုင်ရေး အဆင့်မြှင့်တင်ပြုပြင်နေမှု ကြည့်ရှုစစ်ဆေး



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင်သည် မြန်မာ့မီးရထား အထွေထွေမန်နေဂျာများ တိုင်းတာဝန်ခံအရာရှိများနှင့်အတူ ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဧပြီ ၁ ရက်တွင် တောင်ငူ-နေပြည်တော် ရထားလမ်းပိုင်း မိုင်နှုန်းမြှင့်တင် ပြေးဆွဲနိုင်ရေး အဆင့်မြှင့်တင် ပြုပြင်နေမှု အဆိုပါ ရထားလမ်းပိုင်းရှိ ဘူတာများ၊ ယာဒ်ဝင်းများနှင့် ရထားလမ်းတံတားများ ကြည့်ရှုစစ်ဆေးသည်။

#### လီမာတုံးများ အမြန်လဲလှယ်

ဦးစွာ ဒုတိယဝန်ကြီးသည် တောင်ငူ-နေပြည်တော် ရထားလမ်းပိုင်း၌ မိုင်နှုန်းမြှင့်တင် ပြေးဆွဲနိုင်ရေး အဆင့်မြှင့်တင် ပြုပြင်နေမှုအခြေအနေများကို RBE ရထားဖြင့် လိုက်ပါစီးနင်း၍ စစ်ဆေးပြီး ရထားလမ်းကောင်းမွန်ရန်အတွက်ကျောက်ပါကင်ရိုက်ခြင်းသည် အဓိကကျ အရေးပါသည့်လုပ်ငန်းစဉ် တစ်ရပ်ဖြစ်သည့်အတွက် စနစ်တကျ ကျောက်ဖြည့်တင်း၍ Hand Tamping Machine အပြင် Automatic Leveling, Lining & Tamping Machine (ALLTM)

စက်ကြီးများဖြင့် ကျောက်ပါကင်ရိုက်ခြင်း လုပ်ငန်းကိုသေချာစွာ ဆောင်ရွက်ရန်၊ ကွေ့နေရာများ Alignment & Super Elevations များ မှန်ကန်မှုရှိစေရေး စနစ်တကျ ပြုပြင်ဆောင်ရွက်သွားရန်၊ Bolt & Nut များ ကောင်း/မကောင်း စစ်ဆေး၍လဲလှယ်သွားရန်နှင့် တံတားများရှိ လဲလှယ်ရန် ကျန်သည့် ဆွေးမြေ့နေသည့် သစ်သားဖလီဖားတုံးများ အမြန်လဲလှယ် ဆောင်ရွက်သွားရန်တို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။

#### စနစ်တကျ စစ်ဆေး

ဆက်လက်၍ ဒုတိယဝန်ကြီးသည် တောင်ငူမီးရထားတိုင်းရုံး၌ မြန်မာ့မီးရထား တိုင်းအဆင့် အရာထမ်းများနှင့် တွေ့ဆုံ၍ မိမိတိုင်းနယ်မြေအတွင်း ရထားမတော်တဆမှုများ ဖြစ်ပွားမှု လျော့နည်းပပျောက်စေရေးအတွက် ဝန်ထမ်းများ မွမ်းမံသင်တန်းပေးခြင်း၊ Maintenance Manual များအတိုင်း ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းများ ပုံမှန်ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ Simi Mechanize စနစ်ဖြင့် ရထားလမ်းများ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း၊ ခရီးသွားပြည်သူများကိုဝန်ဆောင်မှုပေးရာတွင်လည်း

Service Manual များအတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်ရန်၊ ဘူတာယာဒ်ဝင်းနှင့် ရထားလမ်းတစ်လျှောက်ရှိ ဌာနပိုင်ပစ္စည်းများ ပျောက်ဆုံး/ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှု မဖြစ်စေရေး ရထားရဲတပ်ဖွဲ့နှင့် ပူးပေါင်း၍ စနစ်တကျ စစ်ဆေး ဆောင်ရွက်သွားရန် ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။

ထို့ပြင် ရထားများ ဝင်ချိန်/ထွက်ချိန် မှန်ကန်စေရေး၊ ဘူတာများ သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှု ရှိစေရန်နှင့် ရထားစီးခရီးသွားပြည်သူများ စိတ်အေးချမ်းသာစွာ နားနေသွားလာနိုင်အောင် စီစဉ်ဆောင်ရွက်သွားရန်၊ ဝန်ထမ်းနေအိမ်လိုင်းခန်းများအတွင်း သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှုရှိစေရေး ပုံမှန် ရှင်းလင်း ဆောင်ရွက်သွားရန်အိမ်ရာကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့စနစ်တကျ ဖွဲ့စည်း၍ ပုံမှန်စစ်ဆေးပြီး ပျက်စီးမှုများ ပြန်လည် ပြုပြင်ဆောင်ရွက်သွားရန်နှင့် မြန်မာ့မီးရထားရှိ ဆေးရုံ၊ ဆေးပေးခန်းများတွင် ဝန်ထမ်းမိသားစုများ ပုံမှန်ဆေးကုသနိုင်ရေး စနစ်တကျ စီစဉ်ဆောင်ရွက်ပေးသွားရန်တို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့ (ဇို/ဆက်)



# အစရှိ၍ အဆုံးမရှိသောအရာ...

◆ Win (MMMG) ◆

စလိုက်ပြီဆိုလျှင် အဆုံးမရှိသော အရာများစွာ ရှိကြသည်။ ထိုအရာများထဲတွင် စာကြည့်တိုက်ပညာသည် တစ်ခုအပါအဝင် ဖြစ်ပါသည်။ မည်သို့မည်ပုံ ရပ်တန့်၍ မရကြောင်း မတင်ပြမီ စာကြည့်တိုက်ပညာအကြောင်းကို လိုရင်းတိုရင်း တင်ပြလိုပါသည်။ စာရေးသူကိုယ်တိုင် စာကြည့်တိုက်ပညာကို (၁၉၉၉) ခုနှစ် မတိုင်ခင်အထိ ကောင်းမွန်စွာ မသိခဲ့ပါ။ သိအောင်လည်း မကြိုးစားခဲ့ပါ။ ကျောင်းသူဘဝနှင့် ရိုးရှင်းစွာမြင်တွေ့ရသည်မှာ အခန်းများတွင် စာအုပ်များ စီထားခြင်းသာ ဖြစ်သည်။ မျိုးတူစုပြုခြင်း၊ ကတ်တလောက်တင်ခြင်းများကိုလည်း မကြားသိခဲ့ပါ။ ကျွန်မကိုယ်တိုင် ဗဟုသုတနည်းခြင်းသာဖြစ်ပေလိမ့်မည်။ ဆရာ၊ ဆရာမများက ပိုချသည့်အတန်းစာနှင့် လုံးထွေးနေရသည့် သင်ကြားရေးစနစ်ကြောင့်လည်း ဖြစ်နိုင်ပါသည်။ မြို့ပြတွင် ကြီးပြင်းလာခြင်းထက် တောအရပ်တွင် ကြီးပြင်းလာခြင်းကြောင့်လည်း ဖြစ်နိုင်ပါသည်။

တက္ကသိုလ်တက်စဉ်ကလည်း စာကြည့်တိုက်သို့ မရောက်ဖြစ်ခဲ့ပါ။ အံ့သြဖွယ်ကောင်းလေစွ။ ထို့ကြောင့်လည်း ထူးချွန်ထက်မြက်သူ မဖြစ်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပေမည်။ အံ့သြဖွယ်မကောင်းသည်မှာ ဆရာဝန် (သို့) စစ်အင်ဂျင်နီယာဖြစ်ချင်သူအဖြစ်မှ (အင်ဂျင်နီယာ) “စာကြည့်တိုက်များ” အဖြစ် တာဝန်ထမ်းဆောင်ခဲ့ရပါသည်။ ၁၉၉၉-ခုနှစ် မှစ၍ ရန်ကုန်တက္ကသိုလ်တွင် “ အခြေခံစာကြည့်တိုက်နည်းပညာ ဝန်ဆောင်မှုသင်တန်း - Basic Library Technical Service (BLTS) Level-I, II, III ကို အချိန်ပိုင်းဖြင့် (၃)နှစ် ဆက်တိုက် တက်ရောက်ခဲ့ပါသည်။ သင်တန်းသစ်တစ်ခုအနေဖြင့် သတ်မှတ်တက်ရောက်

ခဲ့ခြင်း ဖြစ်သော်လည်း စာကြည့်တိုက်လုပ်ငန်းတွင် (Inservice) အဖြစ် စတင်ဝင်ရောက် လုပ်ကိုင်နေရပြီ ဖြစ်သည်။

သင်တန်းတက်နေစဉ်မှာပင် အချို့မိတ်ဆွေများက “စာကြည့်တိုက်ပညာကို တက္ကသိုလ်အဆင့်ကတောင် ပို့ချရတယ်ဆိုရင်တော့ ဘာတွေများသင်လို့လဲ၊ သင်ဖို့ကောလိုလို့လား၊ စာအုပ်တွေ ကောင်းကောင်းစီထားရင် ပြီးတာပဲမဟုတ်လား” ဟု မကြာခဏ အမေးခံရသည်။ ကျွန်မ စိတ်မဆိုးမိပါ။ ဤအတွေးမျိုးကို ကျွန်မကိုယ်တိုင်လည်း ရှိခဲ့ဖူးသည်။ ထုတ်မေးရန် လူမရှိ၍သာ စကားအဖြစ် ထွက်မလာခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ ထိုမေးခွန်းများကို ရွဲ့မေးသည်ဖြစ်စေ၊ အမှန်တကယ်မသိ၍ မေးသည်ဖြစ်စေ ရိုးသားပွင့်လင်းစွာ သိသမျှ ဖြေခဲ့ပါသည်။

၂၀၀၄-ခုနှစ်တွင် ဆက်လက်၍ ရန်ကုန်တက္ကသိုလ်မှ ဖွင့်လှစ်သည့် စာကြည့်တိုက်ပညာဒီပလိုမာဘွဲ့ကို စာတွေ့၊ လက်တွေ့ (၂)နှစ် တက်ရောက်ခဲ့ပြီး ၂၀၀၆ ခုနှစ်တွင် ဘွဲ့ရရှိခဲ့ရပါသည်။ ထိုမျှသာမက ၂၀၀၉ ခုနှစ်တွင် စာကြည့်တိုက်ပညာမဟာဘွဲ့ သင်တန်းတက်ရောက်ရန် ဝင်ခွင့်ရရှိခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် ဆက်လက်သင်ယူခဲ့ရာ ၂၀၁၂ ခုနှစ်တွင် စာကြည့်တိုက်ပညာမဟာဘွဲ့ကို ထပ်မံရရှိခဲ့ပါသည်။ “စာကြည့်တိုက်ပညာကို မဟာဘွဲ့ထိတောင် သင်ရသေးလားဆိုသည့် မေးခွန်းများနှင့်အတူ ဘာတွေများသင်ရလို့လဲ” ဟူသော အမေးမျိုး မေးခံခဲ့ရသည်။ ဘယ်ဘာသာတွေ သင်သလဲ၊ စာကြည့်တိုက်တွေ ဘယ်လိုအသုံးပြုနေသလဲ၊ ကျောင်းသားတွေရော ဘယ်လိုအသုံးပြုကြသလဲ၊ ဘယ်အချိန်ထိ စာကြည့်တိုက်ကဖွင့်သလဲ”

ဆိုတာတွေကိုတော့ ဆက်မမေးကြပါ။ စဉ်းစားမိသည်မှာ စာကြည့်တိုက်ပညာရပ်ကိုစိတ်ဝင်စားသူ နည်းပညာပညာရှင်များ၏ အရေးပါ အရာရောက်မှုကို မသိရှိသူများ များစွာရှိသည်ဟု ထင်မြင်မိပါသည်။

စာကြည့်တိုက်ပညာဆိုသည်မှာ “စာကြည့်တိုက်တစ်ခု” ကို စနစ်တကျ ပြုစုပျိုးထောင်တတ်၊ ထိန်းသိမ်းတတ်၊ စာဖတ်သူများကို အလုပ်အကျွေးပြုတတ်စေရန် နည်းလမ်းကောင်းများကို သင်ကြားပေးသည့်ပညာရပ် ဖြစ်သည်။ ဥပမာပေးရလျှင် ခွဲစိတ်ဆရာဝန်တစ်ဦး လူနာကို ခွဲတတ်စေရန် စာတွေ့၊ လက်တွေ့များ သင်ကြားပို့ချသကဲ့သို့ စာကြည့်တိုက်မျိုး ဖြစ်ထိုက်သူများကိုလည်း စာအုပ်တစ်အုပ် (သို့) မဂ္ဂဇင်းတစ်အုပ် (သို့) ရည်ညွှန်းစာအုပ်တစ်အုပ်ကို မည်သို့မည်ပုံရွေးရမည်၊ မှာရမည်၊ အမျိုးအစားခွဲခြားရမည် စာဖတ်သူများကို ငှားပေးနိုင်ရန် မည်သို့ဆောင်ရွက်ရမည်၊ ထိုစာအုပ်၊ စာစောင်များကို မည်သို့ကြာရှည်ခံစေရန် ထိန်းသိမ်းထားရမည်တို့ကို ခေတ်စနစ်အရ ပြောင်းလဲတိုးတက်လာမှုနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် လေ့ကျင့်ပေးသည့်ပညာရပ် ဖြစ်သည်။ အကျယ်သိရှိလိုပါလျှင် စာပေဗိမာန်ထုတ် “စာကြည့်တိုက်လက်စွဲ” နှင့် “စာကြည့်တိုက်နှင့် သုတပညာ” စာအုပ်များကို ဆက်လက်လေ့လာစေလိုပါသည်။ ထို့အပြင် အမှန်တကယ်လေ့လာပြီး ကိုယ်တိုင်ဝင်ရောက် အမှုထမ်းပြီးမှသာ အလွန်စိတ်ဝင်စားဖွယ်ကောင်းသည့် ဘာသာရပ်တစ်ခုဟု

သိမြင်လာရပါသည်။

ခေတ်နှင့်အညီ စာအုပ်၊ စာနယ်ဇင်းများ ရှာဖွေဖတ်ရှုရာတွင် Manual နည်းအပြင် Digital နည်းပညာဖြင့်လည်း ကျယ်ပြန့်စွာ အသုံးပြုလာကြသည်။ သို့ဖြစ်၍ ကွန်ပျူတာကွန်ရက်နှင့် အခြား အီလက်ထရွန်းနစ်ဆက်စပ်ပစ္စည်းများကိုလည်း “စာကြည့်တိုက်သုံးပစ္စည်းများအဖြစ်” ထည့်သွင်းအသုံးပြုနေပြီဖြစ်ရာ ခေတ်နှင့်အညီ တတ်ကျွမ်းသည့် စာကြည့်တိုက် ကျွမ်းကျင်သူများ၊ ပညာရှင်များက ထိန်းသိမ်းမှသာ ထိရောက်ပြီး ကျွမ်းကျင်တတ်မြောက်သည့်အရည်အချင်း ပြည့်ဝသူများကို မွေးထုတ်ပေးနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

စာကြည့်တိုက်ပညာသည် သင်တန်းသားများကို စာဖတ်အားကောင်းစေရန် လုပ်ဆောင်ပေးခြင်းထက် မိမိစာကြည့်တိုက်က စုဆောင်းထားသမျှ အရာအားလုံး (စာအုပ်စာတမ်း၊ e-book ၊ Training Video၊ CBT) စသည်တို့ကို စာဖတ်သူများ ထိရောက်မှုရှိစေရန်နှင့် မပျောက်မပျက် ထိန်းသိမ်းထားရန် စနစ်တကျ လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးခြင်း ဖြစ်သည်။ စာပေနဲ့စပ်သူတိုင်း စာကြည့်တိုက်ပညာကို နားမလည်ကြပါ။ သို့သော် စာပေနဲ့စပ်သူလည်း ဖြစ်မည်၊ စာကြည့်တိုက်လုပ်ငန်းကို တီးခေါက်မိသူဖြစ်မည်ဆိုလျှင် ထိုသူဦးဆောင်သည့် စာကြည့်တိုက်လုပ်ငန်းသည် ပိုမိုအောင်မြင်မည်မှာ မလွဲပါ။

ကျောင်းဆရာအလုပ် ဝင်လုပ်ဖူးမှသာ ကျောင်းသား/သူများ

UTT INDUSTRY  
BEST Quality

UTT INDUSTRY

လူကြီးမင်းတို့စိတ်တိုင်းကျ Press Mold နှင့်တကွ ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများအား  
UTT Industry မှ တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ပေးနေပါပြီ...

အမှတ် (၇၂)၊ ဝက်မစွပ်ဝန်ထောက်လမ်း၊ ၁၄၄ ဝက်မူရန်၊ ဒဂုံမြို့သစ်အရှေ့ပိုင်း၊ ရန်ကင်းမြို့။  
Tel : 09 5088 752, 09 7646 24468



အကြောင်း၊ မိဘများအကြောင်း၊ ကျောင်းဝန်းကျင်အကြောင်းတို့ကို သေချာစွာသိနိုင်မည်။ ထို့အတူ စာကြည့်တိုက်အလုပ်ခွင်တွင် ဇွဲခတ် လုပ်နေမှသာ စာကြည့်တိုက်၏ လုပ်ငန်းအဝဝနှင့် စာဖတ်သူများ၏ လိုအပ်မှုကို မည်သို့မည်ပုံ ပံ့ပိုးကူညီရမည်ကို နက်ရှိုင်းစွာသိမြင်လာ မည်ဖြစ်ပါသည်။ စားပွဲပေါ် စာအုပ်များ ချထားပေးရုံ၊ စာအုပ်စင်ပေါ် စီထားပေးရုံ၊ အခန်းဖွင့်ပိတ်၊ မီးဖွင့်ပိတ်ရုံမျှနှင့် စာကြည့်တိုက်လုပ်ငန်း မပီပြင်၊ အခန်းစောင့်မျှသာ ဖြစ်ပေမည်။ စာဖတ်သူ တစ်ဦးချင်း ဖတ် လိုသည်များ၊ သိလိုသည်များကို ညွှန်ပြပေးနိုင်ရမည်။ ပိုင်ဆိုင်သမျှ စာအုပ်များ ရေရှည်တည်တံ့စေရန် သူနာပြုက လူနာများကို ကရုဏာ သက်သို့ မပြတ်ကရုဏာနေရမည်။ အဖုံးတွေ စုတ်သလား၊ ဖုန်တက် နေသလား၊ ခြ/ပိုးကိုက်နေသလား၊ စင်တွေသန့်မှသန့်ရဲ့လား၊ ခြ/ ကြက်တွေ ရှိနေသလား၊ မျက်စိဒေါက်ထောက် ကြည့်နေရမည်။ လိုအပ်တာမှန်သမျှ ပြုပြင်ပေးရမည်။ စာကြည့်တိုက်တွင် စာအုပ်/ စာတမ်းပရိဘောဂများ ပြည့်စုံလျှင် စုံသလို ဆက်စပ်နေသည့် အလုပ် များလည်း ပိုမိုများပြားမည်မှာ အမှန် ဖြစ်သည်။

ဖြည့်စွက်ပြောရမည်ဆိုလျှင် “စာကြည့်တိုက်ပညာ” သည် “ပညာဘဏ်တိုက်ကြီး” တစ်ခုအဖြစ်ပေါ်ထွန်းလာစေရန်၊ စာစုံစုရန် (ပညာရပ်ပေါင်းစုံ) သို့မီးထားရှိရန် လိုပါသည်။ စုဆောင်းထားသည့် စာမှန်သမျှကိုလည်း ခိုင်မာသည့်စနစ်တစ်ခုနှင့် ထိန်းသိမ်းထားရန် လိုအပ်ပါသည်။ “အစကောင်းမှ အနှောင်းသေချာ” ဆိုသကဲ့သို့ စနစ် ကောင်းရှိမှသာ စုဆောင်းထားသည့် အရာမှန်သမျှ (စာနယ်ဇင်း အပါအဝင်) ရေရှည်အသုံးပြုနိုင်မည် ဖြစ်သည်။

စာကြည့်တိုက်မှူး(သို့) စာကြည့်တိုက်တာဝန်ခံဝန်ထမ်းအားလုံး သည် စာကြည့်တိုက်၏ နှလုံးဖြစ်သည်။ စုဆောင်းထားသည့် စာ အုပ်စာတမ်းများမှာ လူတစ်ယောက်၏ သွေးနှင့်တူသည်။ သွေးများ ကောင်းမွန်စွာ လည်ပတ်နိုင်စေရန် နှလုံးက လိုသည့်နေရာသို့ စက္ကန် မပြတ်ပို့ပေးနေရမည်။ စာအုပ်များရှိပါလျက် စာဖတ်သူထံမရောက်

“  
စာကြည့်တိုက်ပညာသည် အဆင့်မြင့်လူမှုဆက်ဆံရေးပညာအဖြစ်  
လက်ခံလာကြရာ စာကြည့်တိုက်ပညာရှင်များသည်  
စာပေ၌ နှံ့စပ်ရုံသာမက အုပ်ချုပ်မှုပညာ၊ စီမံခန့်ခွဲမှုပညာ၊  
ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်မှုပညာ၊  
လူထုဆက်သွယ်ရေးပညာများ တက်မြောက်ရမည်ဖြစ်...  
”

လျှင်လည်း အသက်ဝင်၊ အသက်ရှိသည့် “စာကြည့်တိုက်” မဟုတ် တော့ပါ။ စာဖတ်သူ၏ လိုအပ်ချက်ကို ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရန် ကြိုးစား ရပါမည်။ မိမိစာကြည့်တိုက်တွင် ရှိသော စာအုပ်အချို့ကိုလည်း ဖတ် ရှုပြီးသူ၊ စာအုပ်အားလုံးကိုလည်း မြီးစမ်းဖူးရန်လည်း လိုအပ်ပါသည်။

စာကြည့်တိုက်လုပ်ငန်းကို စမိပြီဆိုလျှင် ရှေ့ဆက်လက် လုပ် ဆောင်ရမည့် အလုပ်တွေ အများကြီးရှိပါသေးသည်။ ဥပမာပြောရ လျှင် ကလေးတစ်ယောက်ကို မွေးထုတ်ရုံဖြင့် လူလားမမြောက်ပါ။ ဆက်လက် ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ရန် လိုသည်။ စောင့်ရှောက်မှု မကောင်းပါလျှင် လူဆိုးသော်လည်းကောင်း၊ လူတော်သော်လည်း မကောင်းသူကောင်းသော်လည်းမတော်သူဖြစ်ပေလိမ့်မည်။ ကောင်း လည်းကောင်း၊ တော်လည်းတော်သူဖြစ်စေရန် ပံ့ပိုးမှုများစွာ လိုအပ် ပေသည်။ ထိုနည်းတူ လုပ်ငန်းများ တိုးတက်ရှင်သန်စေရန် စာကြည့် တိုက်ပညာရှင်များနှင့် စာကြည့်တိုက်တာဝန်ခံတို့က လိုအပ်သည် များကို စဉ်ဆက်မပြတ် ကြိုတင်ပြင်ဆင်ထားရန် လိုအပ်ပါသည်။

ယနေ့ခေတ်တွင်လည်း စာကြည့်တိုက်ပညာသည် အဆင့်မြင့် လူမှုဆက်ဆံရေးပညာအဖြစ် လက်ခံလာကြရာ စာကြည့်တိုက်ပညာ ရှင်များသည် စာပေ၌ နှံ့စပ်ရုံသာမက အုပ်ချုပ်မှုပညာ၊ စီမံခန့်ခွဲမှု ပညာ၊ ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်မှုပညာ၊ လူထုဆက်သွယ်ရေးပညာ များ တက်မြောက်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။ ယဉ်ကျေးဖော်ရွေမှု အပြည့်ရှိ ပြီး ဆက်ဆံရေးလည်း ကောင်းသူဖြစ်ရန် လိုအပ်သော အချင်အချင် များနှင့် ပြည့်စုံနေရမည် ဖြစ်ပါသည်။

ထို့ကြောင့် စာကြည့်တိုက်လုပ်ငန်းနှင့် စပ်ဆက်နေသည့် စာ ကြည့်တိုက်ပညာသည် ခေတ်နှင့်အညီ စဉ်ဆက်မပြတ် လေ့လာ ဆည်းပူးရန် လိုအပ်ကြောင်းနှင့် အစရှိ၍ အဆုံးမရှိသော ပညာရပ် တစ်ခုဖြစ်ကြောင်းကို ရေးသားလိုက်ရပါသည်။

Win (MMMC)



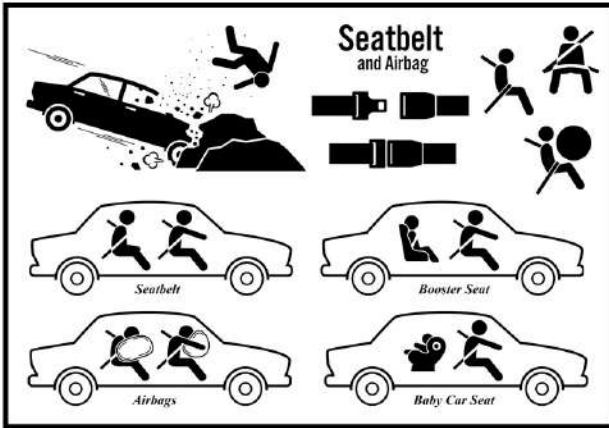


မော်တော်ယာဉ်တည်ဆောက်တပ်ဆင်စဉ်က ပါရှိသည့်ထိုင်ခုံ ခါးပတ်သည် ယာဉ်တိုက်မှု သို့မဟုတ် ရုတ်တရက်ယာဉ်ရပ်တန့် သွားချိန်တွင် ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်သည့် အန္တရာယ်ရှိသော လှုပ်ရှားမှုမှ ယာဉ်မောင်း သို့မဟုတ် ခရီးသည်များအား လုံခြုံစေရန်ဒီဇိုင်းထုတ် ထားသည့် အလွန်အရေးကြီးသည့် မော်တော်ယာဉ် ဘေးကင်းရေး ကိရိယာတစ်ခုဖြစ်သည်။ ရွေ့လျားနေသည့်အချိန်တွင် ယာဉ်မောင်း နှင့် ခရီးသည်များသည် ယာဉ်နှင့်အတူ တူညီသော အရှိန်ဖြင့် သွား လာနေကြသည်။ ရူပဗေဒသဘောတရားအရ ရွေ့လျားနေသော ယာဉ်သည် ရုတ်တရက် ရပ်တန့်သွားပါက ယာဉ်မောင်းနှင့် ခရီး သည်များသည် တူညီသော အရှိန်အတိုင်း ဆက်လက်ရွေ့လျားနေ မည်ဖြစ်၍ ယာဉ်၏အတွင်းပိုင်း အထူးသဖြင့် ရှေ့လေကာမှန်နှင့် ပြင်းထန်စွာ ထိခိုက်မိမည် ဖြစ်သည်။ ထိုင်ခုံခါးပတ်သည် သတ်မှတ် အားတစ်ခု သက်ရောက်သွားသည့်အခါ ယာဉ်မရပ်တန့်မီ ယာဉ် မောင်းနှင့် ခရီးသည်များအတွက် ဆန့်ကျင်ဘက်တွန်းအားတစ်ခုကို သက်ရောက်စေရန် ခါးပတ်ကို Lock ချပေးလိုက်ခြင်းဖြင့် ထိုသို့ ပြင်းထန်စွာ ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှု၊ သေဆုံးမှုဖြစ်နိုင်ခြေများ ကာကွယ် ပေးပါသည်။ ထိုင်ခုံခါးပတ်များကို စီးနင်းသူ ဘေးကင်းရေးတွင် ၎င်း တို့၏ အရေးပါသော အခန်းကဏ္ဍကြောင့် ပင်မအထိန်းအချုပ်စနစ် များ (PRSS) အဖြစ် သတ်မှတ်ကြပါသည်။

ထိုင်ခုံခါးပတ်ကို ၁၈၀၀ ပြည့်လွန်နှစ်များ နှောင်းပိုင်းတွင် အင်္ဂလိပ်လူမျိုး အင်ဂျင်နီယာတစ်ဦးဖြစ်သူ George Cayley မှ တီထွင်ခဲ့ပြီး လေယာဉ်မျိုးများကို ၎င်းတို့၏ Gliders များအတွင်း၌

အန္တရာယ်ကင်းစွာ ထားရှိနိုင်ရန် ဤခါးပတ်များကို ဖန်တီးခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။

၁၈၅၅ ခုနှစ်တွင် အမေရိကန်လူမျိုး Edward J. Claghorn မှ နယူးယောက်စီးတီးရီတက္ကစီများတွင် ခရီးသည်များဘေးကင်းစေရန် အတွက် ပထမဆုံးမူပိုင်ခွင့်တင်ထားသည့် ထိုင်ခုံခါးပတ်ကို ဖန်တီး ခဲ့ပါသည်။ အစောပိုင်းကာလများတွင် ထိုင်ခုံခါးပတ်များသည် အသုံး ပြုသူများအတွက် သက်သောင့်သက်သာ မဖြစ်စေသလို လူကြိုက် လည်းမများလှပေ။ ၁၉၄၆ ခုနှစ်တွင် ထိုင်ခုံခါးပတ်ပတ်ခြင်းအတွက် နောက်ထပ်ခြေလှမ်းတစ်လှမ်းအဖြစ် ဒေါက်တာ C. Hunter Shelden မှ ပြန်ဆုတ်နိုင်သော ထိုင်ခုံခါးပတ်များနှင့် အခြားဘေးကင်းစနစ် များဖြစ်သည့် စတီယာရင်ဘီးများ၊ လေအိတ်များအကြောင်းကို အကြံ ဉာဏ်ပေးခဲ့ပါသည်။ ဤအချိန်အထိ ထိုင်ခုံခါးပတ်များသည် ဝမ်းဗိုက် အပေါ်တွင် တင်ထားသည့် ခါးပတ်နှစ်စင်းဖြစ်ပြီး ခန္ဓာကိုယ်အနံ့ ပတ်ထားသည့်ခါးပတ်များ ဖြစ်သည်။ ထိုင်ခုံခါးပတ်များ၏သမိုင်း တွင် နောက်ထပ်အရေးကြီးသည့် ခြေလှမ်းအဖြစ် ၁၉၅၅ ခုနှစ်တွင် အမေရိကန်လူမျိုး Roger W. Griswold နှင့် Hugh De Haven တို့သည် ယနေ့ခေတ်ကာများတွင် တွေ့ရသည့် ထိုင်ခုံခါးပတ်၏ ပထမဆုံးသော Three Point ထိုင်ခုံခါးပတ်ကို ဒီဇိုင်းထုတ်ခဲ့ကြ သည်။ ၁၉၅၉ ခုနှစ်တွင် ဆွီဒင်မှ Nils Bohlin က Volvo ကား ကုမ္ပဏီအတွက် ယခုလက်ရှိ ကျွန်ုပ်တို့ ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် အသုံးပြု နေသော ထိုင်ခုံခါးပတ်ကို စတင်မိတ်ဆက်ပေးခဲ့ပါသည်။ Three Point ထိုင်ခုံခါးပတ်၏ရိုးရှင်းထိရောက်မှုရှိပြီး လုံခြုံမှုအပြည့်ရှိသည့်



ဖန်တီးမှုဒီဇိုင်းကြောင့် မော်တော်ကားလောကတွင် ယခုအချိန်ထိ စံသတ်မှတ်စရာတစ်ခု ဖြစ်လာခဲ့ပါသည်။ ၁၉၇၀ ခုနှစ်တွင် ဩစတေးလျနိုင်ငံ၊ ဗစ်တိုးရီးယားတွင် ခရီးသည်များ ထိုင်ခုံခါးပတ်ကို အချိန်တိုင်း ဝတ်ဆင်ရန်အတွက် ကမ္ဘာ့ပထမဆုံး ထိုင်ခုံခါးပတ်ဥပဒေကို ပြဋ္ဌာန်းခဲ့ပြီးနောက် အခြားကမ္ဘာနိုင်ငံများတွင်လည်း ထိုင်ခုံခါးပတ်နှင့်ပတ်သတ်သည့်ဥပဒေများကို အသီးသီးပြဋ္ဌာန်းလာခဲ့ကြသည်။ ၂၀၀၂ ခုနှစ်တွင် Nils Bohlin ကွယ်လွန်သည့်အခါ ထိုထိုင်ခုံခါးပတ်သည် ၎င်းမိတ်ဆက်ပေးခဲ့သည့် အချိန်မှစ၍ ဆယ်စုနှစ်လေးစုအတွင်း လူပေါင်းတစ်သန်းကျော်၏ အသက်ကိုကယ်တင်ခဲ့ကြောင်း Volvo ကားကုမ္ပဏီက ခန့်မှန်းခဲ့သည်။

ဤနေရာတွင် ထိုင်ခုံခါးပတ် စနစ်တစ်ခု၏ ယေဘုယျ တည်ဆောက်ပုံကို စာဖတ်သူများ ဗဟုသုတရစေရန် အလို့ငှာ တင်ပြပေးအပ်ပါသည်။ ထိုင်ခုံခါးပတ်စနစ်တွင် Polyester Webbing (ခါးပတ်ပြား-ပေါ်လီအက်စတာပြားအထူ)၊ Retractor (ပြန်ဆွဲပေးသူ)၊ Pretensioner (လျှာ- ခါးပတ်ခေါင်း)နှင့် Buckle (ခါးပတ်ချိတ်)တို့ပါဝင်ပါသည်။ Polyester Webbingဆိုသည်မှာ ကားမောင်းသူ (သို့မဟုတ်) ကားစီးသူကို ပတ်ပေးထားသည့် ခါးပတ်ပြား ဖြစ်သည်။ Retractor ဆိုသည်မှာ ခါးပတ်ပြားကို ခါးပတ်အိမ်အတွင်းသို့ ပြန်ဆွဲသွင်းပေးသည့် ပစ္စည်းဖြစ်ပြီး အထဲတွင် စပရိန် (Spring) ပါဝင်ပါသည်။ ထို့အပြင် ယာဉ်မတော်တဆမှုဖြစ်သည့်အခါ ခါးပတ်ကို တင်းကျပ်ပေးပါသည်။ Pretensioner ဆိုသည်မှာ ခါးပတ်ကို အားတစ်ခုဖြင့် ဆွဲလိုက်သည့်အခါ (သို့မဟုတ်) သတ်မှတ်အားတစ်ခုသက်ရောက်သွားသည့်အခါ ခါးပတ်ကို Lock ချပေးလိုက်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

ထိုင်ခုံခါးပတ်များတွင် မော်တော်ယာဉ်၏ ထုတ်လုပ်သည့် ခုနှစ်နှင့်နိုင်ငံကိုလည်း ဖော်ပြထားပါသည်။ ထိုင်ခုံခါးပတ်သည် အသုံးပြုခြင်း ကြာလာသည်နှင့်အမျှ ခါးပတ်ဆွဲထုတ် မရခြင်း၊ ခါးပတ် မပြန်ခြင်း၊ ခါးပတ်ပြန်မဝင်ခြင်းစသည့် ပြစ်ချက်များ ဖြစ်စေနိုင်ပါသည်။

Retractor Spring (ရီထရပ်တာစပရိန်) ကျိုးခြင်း- Retractor ဆိုသည်မှာ ခါးပတ်ကို ခါးပတ်အိမ်အတွင်းသို့ ဆွဲသွင်းသည့်ပစ္စည်း

ဖြစ်ပြီး စပရိန်ပါဝင်ပါသည်။ ထိုစပရိန်ကျိုးသွားသည့်အခါ (သို့မဟုတ်) စပရိန်ညောင်းသွားသည့်အခါခါးပတ်ကို ခါးပတ်အိမ်အတွင်းသို့ ဆွဲမသွင်းတော့ပါဘူး။ ထိုသို့အခြေအနေဖြစ်ပါက ခါးပတ်တစ်ခုလုံးကို လဲပေးရမှာ ဖြစ်ပါသည်။

Retractor (သို့မဟုတ်) Webbing (ခါးပတ်ပြား) အလိုင်းမင့်မတည့်ခြင်း- Retractor ဆိုသည်မှာ Webbing (ခါးပတ်ပြား) ကို ခါးပတ်အိမ်ထဲသို့ ပြန်ဆွဲသွင်းပေးဖို့ဖြစ်ပြီး သတ်မှတ်ထားသည့် ထောင့်အချိုးပါ ရှိပါသည်။ Retractor တပ်ဆင်ထားသည့်အခါ အလိုင်းမင့်မတည့်ခြင်းကြောင့်လည်း ခါးပတ်အထဲသို့ ပြန်မဝင်သည့်ပြစ်ချက်ကိုဖြစ်စေနိုင်ပါသည်။ အထူးသဖြင့် ၎င်းပြစ်ချက်သည် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်း (Modify) ပြုလုပ်ထားသည့် မော်တော်ယာဉ်များတွင် အဖြစ်များတတ်ပါသည်။

Retractor အတွင်း ပျက်စီးခြင်း- မသန်ရှင်းသော အမှုန်အမွှားများ၊ ဖုန်များ ခါးပတ်တွင် ကပ်ညှိပြီးပါသွားသည့်အခါ Retractor အတွင်းပျက်စီးမှုကိုဖြစ်စေပါသည်။ ထို့ကြောင့် ခါးပတ်များကို သေချာ

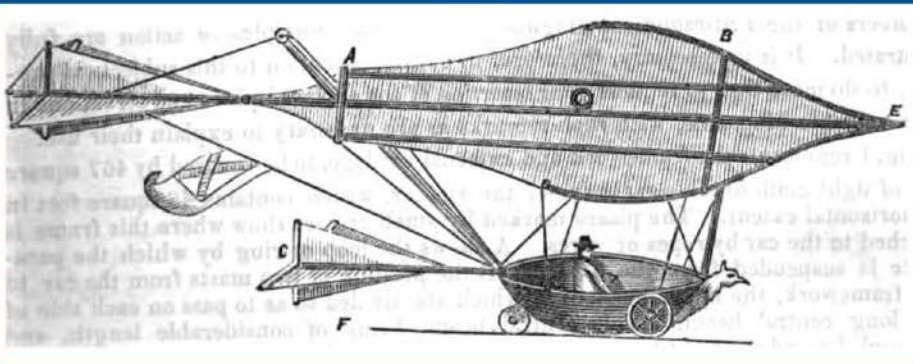


သန့်ရှင်းရေး ပြုလုပ်သင့်ပါသည်။ ထို့အပြင် ခါးပတ်ပြားလိမ်နေခြင်းကြောင့်လည်း ခါးပတ်အိမ်အတွင်းသို့ ခါးပတ်မဝင်သည့်ပြစ်ချက်ဖြစ်စေနိုင်ပါသည်။

Pretensioner ပျက်စီးခြင်း- ကားအက်ဆီးဒင့်ဖြစ်ခြင်း (သို့မဟုတ်) ကားတိုက်မှုဖြစ်သည့်အခါခါးပတ်၏ Pretensioner လည်း ပျက်စီးသွားပါသည်။ ၎င်းအခြေအနေမျိုးတွင် Pretensioner Assembly (ခါးပတ်အိမ်) တစ်ခုလုံးကို အသစ်လဲပေးရမှာဖြစ်ပါသည်။

၁၉၇၀ ခုနှစ်တွင် ဩစတေးလျနိုင်ငံ၊ ဗစ်တိုးရီးယားတွင် ခရီးသည်များ ထိုင်ခုံခါးပတ်ကို အချိန်တိုင်းဝတ်ဆင်ရန်အတွက် ကမ္ဘာ့ ပထမဆုံး ထိုင်ခုံခါးပတ်ဥပဒေကို ပြဋ္ဌာန်းခဲ့ပြီးနောက် အခြား





Gliders များအတွင်း၌ ၁၈၀၀ ပြည့်နှစ်အလွန်များတွင် အသုံးပြုခဲ့သည့် ထိုင်ခုံခါးပတ်

ကမ္ဘာ့နိုင်ငံများတွင်လည်း ထိုင်ခုံခါးပတ်နှင့်ပတ်သတ်သည့် ဥပဒေများကို အသီးသီးပြဋ္ဌာန်းလာခဲ့ကြသည်။ ကျွန်ုပ်တို့မြန်မာနိုင်ငံ၌လည်း ယာဉ် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် မော်တော်ယာဉ်စီမံခန့်ခွဲမှု ဥပဒေ (၂၀၂၀ ပြည့်နှစ်)၊ ပုဒ်မ ၇၅၊ ပုဒ်မခွဲ (၃) တွင် အသက်ကယ်ထိုင်ခုံခါးပတ် ပတ်ရန် သတ်မှတ်ထားသည့် မော်တော်ယာဉ်ကို မောင်းနှင်နေစဉ် ကိုယ်တိုင်ဖြစ်စေ၊ လိုက်ပါစီးနင်းသူများကို ဖြစ်စေ အသက်ကယ် ထိုင်ခုံခါးပတ်ကို တပ်ဆင်ခြင်းမပြုဘဲ မောင်းနှင်ခြင်း မပြုရဟု တားမြစ်ထားပြီး ပုဒ်မ ၈၆ တွင် တားမြစ်ချက်ကို ဖောက်ဖျက်ကျူးလွန်ကြောင်းပြစ်မှုထင်ရှားစီရင်ခြင်းခံရလျှင်ထိုသူကိုကျပ်သုံးသောင်းထက် မပိုသောငွေဒဏ် ချမှတ်ရမည်ဟု ပြဋ္ဌာန်းထားပါသည်။

ကားထိုင်ခုံခါးပတ်သည် လုံခြုံမှုနှင့် ဆန်းသစ်ဖန်တီးမှုတို့၏ အဓိပ္ပာယ်ကို အပြည့်အဝ ဖော်ဆောင်နိုင်သည့် တီထွင်ဖန်တီးမှုတစ်ခုဖြစ်ခဲ့ပါသည်။ မော်တော်ယာဉ်များတွင် ထိုင်ခုံခါးပတ်မပါခဲ့သည့် အချိန်ကာလများ၌ လူများအတွက် အန္တရာယ်များခက်ခဲခဲ့ရသည်။ ယာဉ်မတော်တဆဖြစ်ခဲ့လျှင် လူ့အသက်ကယ်မည့် တစ်ခုတည်းသောပစ္စည်းသည် ထိုင်ခုံခါးပတ်သာ ဖြစ်ပါသည်။ အချို့ကခါးပတ်မပတ်လည်း Air Bag ပွင့်လျှင် အသက်အန္တရာယ်မရှိနိုင်ဟု အမှတ်မှားနေကြပါသည်။ တကယ်တော့ Air Bag သည် အကူအသက်ကယ်ပစ္စည်း တစ်ခုသာလျှင်ဖြစ်ပြီး ထိုင်ခုံခါးပတ် မပတ်ထားလျှင် Air Bag သည် လူသတ်ပစ္စည်းပင်ဖြစ်သွားတတ်ပါသည်။

Air Bag များသည် Chemical Reaction နှင့် ပေါက်ကွဲထွက်လာခြင်းဖြစ်ပြီး လူကို အထိအခိုက်နည်းအောင် ကူညီပံ့ပိုးသည့်ပစ္စည်းဖြစ်ပါသည်။ ထိုင်ခုံခါးပတ် ပတ်မထားလျှင် ယာဉ်မတော်တဆဖြစ်ခဲ့ပါက ခန္ဓာကိုယ်ကို ဆွဲထားခြင်းမရှိသည့်အတွက် ခန္ဓာကိုယ်တစ်ခုလုံးအလျင်အမြန်ဝင်ဆောင့်ပြီးမှ လေအိတ်ပွင့်ခြင်းဖြစ်သည့်အတွက် သာမန်ယာဉ်မတော်တဆမှုများတွင်ပင် မလိုလားအပ်ဘဲ အသက်ဆုံးရှုံးခဲ့ရသည့် သာဓကများ ဖြစ်ခဲ့ပါသည်။ ၂၀၂၁ ခုနှစ် အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ၏ နှစ်ချုပ်အစီရင်ခံစာများ၌လည်း အသက်ကယ်ထိုင်ခုံခါးပတ် မပတ်ခြင်းသည် အသက်ကယ်ထိုင်ခုံခါးပတ် ပတ်၍ မောင်းနှင်ခြင်းထက် ဒဏ်ရာရမှု၌ (၃.၆၂) ဆ၊ သေဆုံးမှု၌ (၆.၈၂) ဆ ပိုမိုကြောင်း

ဖော်ပြထားသည်ကို မော်တော်ယာဉ် အသုံးပြုသူတိုင်းအနေဖြင့် သတိထားသင့်ပါသည်။

မော်တော်ယာဉ်အသုံးပြုသူများအတွက် ဘေးကင်းရေးအတွက် ပညာရှင်များက ဆယ်စုနှစ်များစွာ ကြိုးစားမှုရလဒ်အဖြစ် လက်ရှိအသုံးပြုနေသော ထိုင်ခုံခါးပတ်ကို ဖန်တီးပေးခဲ့ကြပါသည်။ ထို့အတူ မော်တော်ယာဉ်အသုံးပြုသူများအတွက် ဥပဒေများ ပြဋ္ဌာန်း၍လည်း ကာကွယ်ပေးနေကြပါသည်။

မော်တော်ယာဉ်ဖြင့် ခရီးသွားရာတွင် ကလေးသူငယ်များဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် ၁၉၆၂ ခုနှစ်တွင် Leonard Rivkin နှင့် Jean Arnes ပညာရှင်နှစ်ဦးက တီထွင်ခဲ့ကြပါသည်။ ၂၀၁၈ခုနှစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာယာဉ်မတော်တဆမှုအခြေအနေအစီရင်ခံစာအရ အသက် ၅ နှစ်မှ ၂၉ နှစ်အထိ ကလေးသူငယ်နှင့်လူငယ်များ

ထိုင်ခုံခါးပတ် ပတ်ပြီး  
 ယာဉ်မောင်းနှင် အသုံးပြုခြင်းသည်  
 ရှက်စရာတစ်ခုအဖြစ်  
 ခံယူထားရင်တော့ဖြင့်  
 လမ်းလျှောက်သွားသည်ကမှ  
 အန္တရာယ်ပိုကင်းပါလိမ့်မည်...

အတွက် အဓိကသေဆုံးနေကြရသည့် နံပါတ်(၁)တရားခံမှာ ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်ပါသည်။ ယာဉ်တိုက်မှုကြောင့် မော်တော်ယာဉ်အတွင်းလိုက်ပါလာသည့် ကလေးငယ်နှင့် လူငယ်များ အသက်ဆုံးရှုံးမှုမရှိ စေရေး ကလေး၏ အသက်အရွယ်နှင့် ခန္ဓာကိုယ် အလေးချိန်အလိုက် တီထွင်ထုတ်လုပ်ထားသည့် ကလေးအသက်ကယ်ထိုင်ခုံခါးပတ်များ အသုံးပြုရန် လိုအပ်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် မော်တော်ယာဉ်၌ လိုက်ပါစီးနင်းလာသည့် ကလေးငယ်များ အသက်အန္တရာယ်ကင်းရှင်း စေရေးအတွက် ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် မော်တော်ယာဉ် စီမံခန့်ခွဲမှုနည်းဥပဒေများ ၃၁၉ အရ အသက် (၁၀) နှစ်အောက် ကလေးငယ်များပါရှိပါက ကလေးအသက်ကယ်ထိုင်ခုံအသုံးပြုရမည်ဖြစ်ကြောင်း ထုတ်ပြန်ထားပါသည်။

ထို့ကြောင့် ကျွန်ုပ်တို့အနေဖြင့် ထိုင်ခုံခါးပတ်ကို အပိုပစ္စည်းတစ်ခုအနေဖြင့် ရှုမြင်နေခြင်းမှာ ဖြစ်သင့်သည့်အရာ မဟုတ်ပါ။ မိမိအသက်ထက်အရေးကြီးသည်မှာ မရှိသေးပါ။ ထိုင်ခုံခါးပတ် ပတ်ပြီး ယာဉ်မောင်းနှင်အသုံးပြုခြင်းသည် ရှက်စရာတစ်ခုအဖြစ် ခံယူထားရင်တော့ဖြင့် လမ်းလျှောက်သွားသည်ကမှ အန္တရာယ်ပိုကင်းပါလိမ့်မည်။ သို့ပါသောကြောင့် ကားအသုံးပြုသူများအနေဖြင့် ကားပေါ်ရောက်သည်နှင့် အလွယ်တကူ အသုံးပြု၍ရနေသော ထိုင်ခုံခါးပတ်ကို သေချာစွာပတ်ပြီးမှသာ ယာဉ်ကို မောင်းနှင်အသုံးပြုခြင်းဖြင့် မိမိ



အသက်အန္တရာယ်ကို ကာကွယ်သင့်ပါကြောင်း စာဖတ်သူများ ဗဟုသုတရရှိနှင့် ဆင်ခြင်သုံးသပ်နိုင်ပြီး ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်မှ ကင်းဝေးစေရန် အလို့ငှာ စေတနာများစွာဖြင့် ရေးသားတင်ဆက်လိုက်ရပါသည်။

ကျော်စစ်မျိုး

“ ထိုင်ခုံခါးပတ်သည် အသုံးပြုခြင်း ကြာလာသည်နှင့်အမျှ ခါးပတ်ဆွဲထုတ်မရခြင်း၊ ခါးပတ်မပြန်ခြင်း၊ ခါးပတ်ပြန်မဝင်ခြင်းစသည့် ပြစ်ချက်များ ဖြစ်စေနိုင်...”

**MARINE ENGINEERING TRAINING CENTRE (THEIN BYU SHIPYARD)**

No.557/559, Strand Road, Botataung Township, Yangon, Myanmar.  
Tel: 09-454028835, 09-76519297, Email: metc.hlathsein@gmail.com

တက်ရောက်နိုင်သည့် သင်တန်းများ

1. Basic Electro-Technology Subjects Course (ETR ဝင်ခွင့်)
  - > Duration: 3 Months (360 Hours)
2. Electro-Technical Rating (ETR Examination and Workshop Skills Training) Course
  - > Duration: 6 Months (780 Hours)
3. Electro-Technical Officer Workshop Skills Training Course (ETO)
  - > Duration: 4 Months (568 Hours)
4. Rating Forming Part of an Engineering Watch Course (EER-Reg : III/4)
  - > Duration: 16 Days (96 Hours)

📍 သင်တန်းတက်ရမည့်အချိန်  
တနင်္လာ မှ သောကြာ (မနက် ၉နာရီ မှ ညနေ ၄နာရီ)

🏢 သင်တန်းနေရာ  
Marine Engineering Training Centre  
METC (THEIN BYU SHIPYARD)  
ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာသင်တန်းကျောင်း  
(သိမ်ဖြူသင်တန်းကျောင်း)  
ဗိုလ်တထောင် Tollgate အနီး။

☎ Phone Operation Manager : 09-443125292  
(09-454028835, 09-444450141)

📞 Viber: (09-692162770, 09-444450141)

✉ Email: oceanelephant.office@gmail.com, metc.hlathsein@gmail.com

📄 လမ်းညွှန်  
ဗိုလ်တထောင်ဘုရားမှတ်တိုင် / ဗိုလ်ကလေးဈေးမှတ်တိုင်  
၂၄/ ၁၃/ ၂၅/ ၆၅/ ၃၄ ကားဂိတ်အနီး။



# MANN YADANARPON AIRLINES

Enjoy Royal Service!

မင်းရတနာပုံ 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.



myanmar  
national airlines



# MNA BUSINESS CLASS

- ✓ Baggage 40KG for (International)
- ✓ Baggage 30KG for (Domestic)
- ✓ 43inches Legroom
- ✓ Hand Carry 7 KG
- ✓ Meal



104 Kanna Road, Kyauktada Township, Yangon, Myanmar.  
+95 1 378 603, +95 1 377 840  
contactus@flymna.com  
[www.flymna.com](http://www.flymna.com)



## EEC MINISTER IN CHARGE FOR INTEGRATION & MACROECONOMICS PAYS COURTESY CALL ON SAC CHAIRMAN PM SENIOR GENERAL MIN AUNG HLAING



State Administration Council Chairman PM Senior General Min Aung Hlaing and Mr Sergei Glazev, Eurasian Economic Commission and Minister in Charge of Integration and Macroeconomics exchange souvenirs on 10<sup>th</sup> April, 2024.

**T**he delegation led by Mr Sergei Glazev, member of the Board - Minister in Charge for Integration and Macroeconomics, Eurasian Economic Commission, paid a courtesy call on the State Administration Council Chairman Prime Minister Senior

General Min Aung Hlaing at the SAC Chairman's Office on 10<sup>th</sup> April, 2024 afternoon in Nay Pyi Taw.

The meeting was also attended by SAC Joint Secretary Lt-Gen Ye Win Oo, Union Minister for Investment and Foreign Eco-

nomics Relations Dr Kan Zaw, Union Minister for Agriculture, Livestock and Irrigation U Min Naung, Union Minister for Commerce U Tun Ohn, Union Minister for Hotels and Tourism Dr Thet Thet Khine, the Russian delegation members and officials from the Embassy of the Russian Federation to Myanmar.

During the meeting, Myanmar and EEC exchanged views on matters relating to the mutual export of goods, direct payment issues, technical cooperation in agricultural production, tourism sector development, direct flights, production of petroleum as high-grade finished products, cooperation in the textile industry, and collaboration in other sectors between Myanmar and the Eurasian Economic Commission.

After the meeting, State Administration Council Chairman Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing and Mr Sergei Glazev, Eurasian Economic Commission, Minister in Charge of Integration and Macroeconomics, exchanged souvenirs and posed for the documentary photo.

## PRODUCT MANUFACTURING DIRECTLY REFLECTS STATE GDP: VICE-SENIOR GENERAL



State Administration Council Vice-Chair Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win addresses the meeting 1/2024 of the Committee on Development of Micro, Small and Medium Enterprises (MSMEs) on 20<sup>th</sup> March, 2024.

yesterday. Deputy Prime Minister and Union Minister for Planning and Finance U Win Shein, along with relevant Union Ministers and officials, were also in attendance.

The committee chairman noted that this is the fourth working committee meeting and highlighted that the relevant ministries and government bodies are implementing decisions made during the third meeting.

contributions from those present, underscoring the government's focus on economic growth, with a particular emphasis on promoting MSMEs.

As MSMEs cover the entire supply chain from production to packaging, they have the potential to significantly impact the country's economy and create numerous growth opportunities.

The SAC is working towards implementing nine objectives and



VICE-SENIOR General Soe Win, Vice-Chairman of the State Administration Council Deputy Prime Minister who also serves as the chairman of the Committee on Development of Micro, Small and Medium Enterprises (MSMEs), delivered a speech at the committee's meeting 1/2024 at the Ministry of Industry on 20<sup>th</sup> March, 2024 in Nay Pyi Taw.

He stressed the committee's commitment to executing directives from the SAC chairman.

That includes initiatives such as producing value-added agricultural and livestock products, expanding crops for edible oils and industrial purposes, increasing dairy product output, and developing human resources.

He welcomed ideas and con-

a five-point roadmap, including national prosperity and food security.

Regarding the production of value-added products using locally sourced materials, ministries and local agencies have collectively identified 612 products across four sectors.

There is a plan to manufacture local products following a one-



region-one-product strategy to reduce dependence on imports. The committee has devised an action plan focusing on 107 products proposed by state and regional governments, with 57 prioritized for immediate attention.

Following discussions with MSME owners in 23 state and regional meetings, as well as five

focused gatherings, the committee chairman highlighted that the two primary challenges identified are access to land and capital. The government has provided loans through MSME development funds.

In efforts to enhance human resources, various ministries have trained 91,807 individuals across

350 courses since January 2022. Currently, 3,862 trainees are undergoing training programmes.

In conclusion, the production sector is the backbone of Myanmar's economic development. A well-functioning production system can create many opportunities and reduce poverty. The committee chairman invited attendees to share insights based on past experiences.

Subsequently, the committee chairman listened to presentations from different Union Ministers, chief ministers, and high-ranking officials and offered his support accordingly.

After the meeting, the committee chairman and officials observed the Ministry of Industry's products and accomplishments.

— MNA/NT



State Administration Council Vice-Chair Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win addresses the meeting 1/2024 of the Committee on Development of Micro, Small and Medium Enterprises (MSMEs) on 20<sup>th</sup> March, 2024.

## DPM Union MoTC Minister attends MMMC Cadet Course graduation event



SAC Member Deputy Prime Minister Union Transport & Communications Minister General Mya Tun Oo addresses the graduation ceremony of the Myanmar Mercantile Marine College Cadet Course No 15 on 5th April, 2024.

THE Myanmar Mercantile Marine College Cadet Course No 15 graduation ceremony was held yesterday at Myanmar Mercantile Marine College in Kamayut, Yangon.

The ceremony was attended by State Administration Council Member Deputy Prime Minister Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo, Yangon Region Government Chief Minister U Soe Thein, the MoTC deputy minister, Yangon Region government ministers, the Yangon mayor, heads of departments under the ministry, guests and officials and parents of graduating cadets.

The Deputy Prime Minister first inspected the graduation company and took the salute of the marching companies.



He then presented awards to outstanding cadets. Afterwards, General Mya Tun Oo met six outstanding cadets and their parents and took the documentary photos with guests, officials and graduating cadets.

A total of 179 cadet trainees—90 marine officers, 80 marine engineers, and nine marine elec-

trical engineers – attended the Diploma Course No 15.

From its opening in 1963 to date, MMMC has produced 87,415 marine officers, 29,107 engineer officers and other ranks, with 155,506 trainees being and 277,695 field experts being nurtured.

—MN/TS





## MARITIME LABOR CONVENTION (MLC) AND EMERGING INSURANCE SYSTEM FOR SEAFARERS IN DOMESTIC SHIPPING

● Capt. Ko Ko

### Background

In the wake of a recent tragedy, the absence of life insurance cover for six crew members lost in the sinking of a vessel rung an alarm drawing attention to the need of financial protection for seafarers and their families. With no financial security in place, the bereaved families relied solely on the compensation provided by the vessel's owner. In another accident that occurred on a coastal ship, the roller fairlead broken away and a deck crew hit by the rope at the forecastle mooring station while the ship was berthing lost his life. Without life insurance in place, conflicts arose between the shipowner and his family members regarding the claim for compensation for the damages incurred. In another case involving a seafarer who fell overboard and lost, the shipowner and his family had to negotiate for a settlement due to a delay in payment and a discrepancy in foreign exchange rates, despite being insured with an overseas P&I Club. Such unfortunate circumstances shed light on the pressing need for adequate protection measures for seafarers in the coastal shipping sector, thus these incidents are clear examples

underscoring the need for shipowners to ensure liability insurance coverage for their seafarers against potential damages.

### Seafarers' Bill of Rights

Maritime Labor Convention (MLC) is a convention aimed at ensuring the seafarers' rights and decent working conditions of seafarers also known as the 'Seafarers' Bill of Rights'. In a single comprehensive instrument, the MLC addresses the whole spectrums of controversial issues between seafarers' welfare and shipowner's liability. The main objective of MLC is to eliminate sub-standard shipping and foster fair competition for shipowners. Not surprisingly, compliance and implementation of the MLC is mutually beneficial for shipowners and seafarers.

### 4<sup>th</sup> Pillar

The Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) has been designed to enhance the international regulatory regime as a fourth pillar, together with three major conventions of the International Maritime Organization (IMO): the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SO-

LAS); the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL); and the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping, 1978, as amended (STCW).

### **MLC Member State**

Maritime Labor Convention (MLC) was adopted by the International Labour Organization (ILO) in 2006 and Myanmar signed the Convention in 2016. Rights and protections of seafarers worldwide are extensively defined in the MLC, including the scope such as health and safety, and welfare. The Convention requires shipowners to provide adequate insurance for their crews to cover repatriation costs. In addition, it is to ensure financial insurance is provided for compensation for abandonment of seafarers without providing food and wages, occupational injuries, illness, long-term disability, and loss of life, as per the terms of the contract. Shipowners typically provide the insurance cover through an insurance company or other financial mechanism. As required by MLC, insurance companies offer their policies to include repatriation costs and compensation to seafarers and their families relating to accidental injuries, illness, medical expenses, and loss of life. These insurance policies are intended to protect seafarers and ship owners against unforeseen events and liabilities in accordance with the provisions of the MLC.

### **Insurance for Myanmar seafarers**

For Myanmar seafarers who serve in foreign shipping lines, respective shipowners and their companies are responsible for providing insurance or similar financial security abroad from the time they leave home to join the ship until they return from the ship. Myanmar ships engaged in international voyages are also insured by P&I Clubs abroad. However, among the Myanmar ships that operate solely engaged in the coast and inland waterways, some of them are insured in P&I Clubs abroad and some are in the Myanmar Insurance as well. The number of such insured seafarers is relatively small, and the insurance coverage allocated per individual seafarer is often equivalent to that of a typical domestic la-

bourer. Consequently, the compensation available through insurance is substantially lower compared to what a seafarer employed on a foreign ship might receive.

According to the list of vessels registered in Myanmar as of 2024, there are 4 international-voyage ships, 15 near-coastal voyage ships; 3,608 coastal ships and 10,078 inland vessels. Following maritime accidents like collisions, sinkings, seafarer injuries, and loss of life, the ships provided with insurance may have been eligible for certain maritime claims and specific compensations. However, the majority of seafarers and shipowners themselves experienced property loss, financial setbacks, and damages. For example, during 2023-2024, two crew members of a Myanmar-flagged ship engaged on international voyages died in their homes after signed-off from the ship. Nonetheless, they were eligible to receive compensation as they were covered by insurance provided by Myanmar Insurance. Furthermore, in the event of a seafarer sustaining a hand injury while on duty aboard the ship, Myanmar Insurance promptly disbursed compensation amounting to 1,000,000 kyats without any delay. Another seafarer was able to receive the full life insurance payout of 10,000,000 kyats, despite still being in the process of paying the premium in installments totaling 60,000 kyats for the year, which had not yet been fully settled.

In order to determine, by comparing, whether insurance coverage should be provided by overseas or local companies, it has been concluded that having insurance provided by Myanmar Insurance offers more benefits for Myanmar seafarers. Typically, when both the insured and the insurer are domestic, the processes of implementing policies, obtaining insurance, claiming compensation, and making payments tend to be smoother, swifter, more transparent, and less prone to insurance fraud. Addressing any disputes that may arise becomes more manageable with direct communication between both parties involved. Indeed, it is crucial to consider not only strengths and weaknesses, but also opportunities and challenges in advance to ensure well-informed decision-making.

### Complications and Challenges

The first challenge is that although it may be convenient for dealing with marine accidents and insurance claims for compensation if Myanmar ships engaged in international voyages have life insurance for the shipboard crew through Myanma Insurance, some foreign ports prioritize insurance certificates from specific companies, such as those providing coverage for Bunker Insurance and Wreck Removal. If the insurance is not provided by one of the 13 members of the International Group of P&I Clubs typically accepted by international ports, port entry is permitted only if it is obtained from any of the recognized insurance companies of the relevant port authority.

From the seafarer's standpoint, another complication arises regarding Myanmar seafarers who, due to their age restrictions, cannot serve on foreign ships but are actively employed on coastal vessels. These seafarers, aged over 60, seek clarification on their eligibility for insurance coverage. Accordingly, Myanma Insurance faces a significant challenge in providing life insurance for certain masters and engine-room watch personnel on domestic vessels who are over 70 years old.

Thirdly, it is not as straightforward as it may appear in obtaining life insurance for the vessel's crew working on fishing vessels. These fishing vessel personnel do not always have national identification cards so that it may be difficult to verify whether their registration numbers are correct. Their family and relatives are often far distant to contact and difficult to identify, and they do not possess seafarer identification and record books as overseas crew members serving on foreign ships.

The most important point to consider is the question of how much life insurance should be set for domestic crew. In considering this fact, there are two main standards to be compared. One is the insurance rate for local workers and the other is the rate for seafarers serving on foreign ships. Given the nature of the the working environment and the inherent risks involved in serving at sea, it is justifiable to establish a higher insurance rate than that

set for shore-labourers, and to keep the Minimum Standards of the Collective Bargaining Agreement (CBA), typically at least US\$ 30,000 for Myanmar seafarers, to ensure fair compensation. This factor is crucially important as it may pose a financial burden for local shipowners to meet such standards.

While considering the first point on the choice of the insurance company for coverage, whether it is obtained from an internationally recognized International Group of P&I Clubs or any other insurance company, the shipowners might encounter challenges in paying in foreign currency, especially in acquiring US dollars. Opting for insurance through Myanma Insurance can alleviate such difficulties, eliminating the need for foreign currency transactions. This could even contribute to an increase in national income by retaining foreign currency within the country, thereby enabling support for essential areas as required.

Secondly, regarding the plan to offer insurance coverage for shipboard crew over the age of 60, discussions with Myanma Insurance revealed that these seafarers could be accommodated by applying a modest premium so that the challenge can be effectively managed and resolved.

Following the third point addressing the issue of life insurance for fishing vessel personnel, regarding the challenges due to their lack of a national identification card, steps have been taken to mitigate this difficulty by initiating the issuance of Seafarer Identification and Record Book (SIRB) for seafarers intending to serve on ships operating along the coast of Myanmar. This measure aims to facilitate the process and ensure that fishing vessel personnel can access the necessary documentation for insurance coverage as Myanma Insurance has already replied to be accepted if they apply with these SIRBs. The most crucial consideration is determining the appropriate amount of life insurance coverage for seafarers, given the higher risks involved in working on local vessels compared to typical local labourers. While the insurance rate for seafarers should not necessarily exceed \$30,000 US dollars, it should be approximately one-third of that amount, equat-

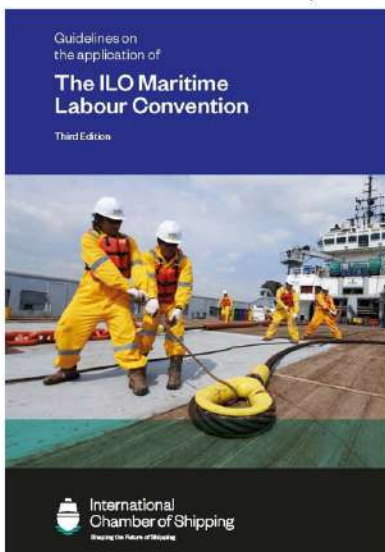
ing to at least 35,000,000 kyats based on market prices. Therefore, as an initial step, it is proposed to maintain at least 10,000,000 kyat per ordinary seaman. Subsequently, a reassessment of insurance rates will occur after a certain period, allowing for adjustments to be made as necessary. This approach ensures that insurance coverage remains aligned with market conditions and adequately addresses the risks associated with shipboard operations.

New insurance system emerging for local seafarers Myanmar Insurance, as a state-owned enterprise, prioritizes public welfare over profit margins and continually seeks to meet the evolving needs of the population by expanding its range of services. Therefore, it is heartening to know that Myanmar Insurance is open to and enthusiastic about offering life insurance coverage for seafarers serving on Myanmar coastal ships and inland vessels. Local seafarer life insurance serves as a vital form of coverage for Myanmar seafarers engaged in domestic shipping industry. By securing life insurance through Myanmar Insurance, shipowners and their families can gain financial assistance in case of injury or damages, relieving concerns about compensation. Plans are underway to offer comprehensive protection at affordable premiums, with efforts focused on streamlining premium payments and compensation processes through a digital platform for convenience and efficiency.

In addition, Myanmar Insurance provides an option to maintain life insurance coverage throughout the one-year period without requiring additional premiums, regardless of any crew changes on the particular vessel. This unique policy offering, which is not commonly found with other insurance companies, exemplifies a special consideration for the convenience of Myanmar shipowners. Although shipowners are required to have mandatory insurance through P&I Clubs for seafarers working on foreign-going ships, there has been no historical requirement for mandatory life insurance for ship crews serving on domestic vessels. Nevertheless, it is imperative that such a requirement be implemented from now on.

Therefore, in accordance with the Maritime Labor Convention (MLC), which mandates seafarers' occupational safety, social security, and rights, it is crucial for shipowners to fulfill their responsibilities. This entails continued negotiation and collaboration between the Department of Marine Administration and Myanmar Insurance. The collaborative efforts of multiple stakeholders can ensure the implementation of necessary measures to protect the well-being and rights of seafarers, thereby upholding international standards and regulations set forth by the MLC. This partnership is essential to promote a safe and secure working environment for seafarers in the maritime industry.

**Capt. Ko Ko**



Type of insurance	P&I Clubs (Overseas seafarer)	Myanmar Insurance (Local seafarers)
<b>Life insurance</b>	Coverage valid	Coverage valid
<b>Injuries</b>	Coverage valid	Coverage valid
<b>Medical treatment</b>	Coverage valid	Additional coverage available
<b>Repatriation costs &amp; others</b>	Coverage valid	Additional coverage available
<b>Period of validity</b>	Contract period only (from departure to return home)	One year (onboard or at home)
<b>Seafarer replacement</b>	Not allowed	Allowed
<b>Premium</b>	One time only	Installments acceptable
<b>Amount of compensation</b>	Minimum US\$ 30,000 & above	Minimum 10 million kyats & above
<b>Insurance provider</b>	Shipowner/company	Shipowner/company

# ထောဘီ

၁၀၀၀ ကျပ် = ၅၀၀၀ ကျပ်



\*500#

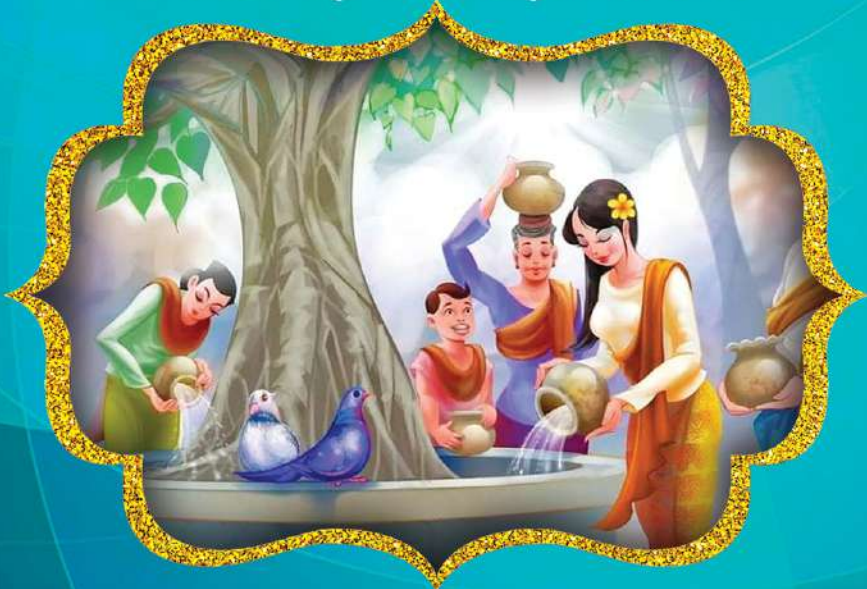


# ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန

## မူဝါဒ

- ◆ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှုကဏ္ဍတစ်ရပ်လုံး စနစ်တကျဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး။
- ◆ ဆက်သွယ်ရေးဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများအား နိုင်ငံတကာစံချိန်စံညွှန်းများနှင့်အညီ တိုးတက်ပြောင်းလဲလာစေရန် ဆောင်ရွက်သွားရေး။

ကဆုန်လပြည့် ပုဒ္ဒန်း  
(ညောင်ရေသွန်းပွဲ)



စကားဝါပန်းတို့ လန်းဆန်းသည်၊ ပို့ဆက်ဝန်ထမ်းတူစွံညီ  
ပြိဿရာသီ ကဆုန်လ၊ ပြည်ကျိုးရွယ်လို့ ဆောင်ရွက်ကြ။

