



ပြင်ဆင်ဆက်သွယ်

သတင်းစာ

Transcom Newsletter

အတွဲ (၃)၊ အမှတ် (၇)၊ ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဇူလိုင်လ (၁) ရက်



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



4.5G



တန်တန်မှန်မှန်နဲ့ မြန်မြန်ဆန်ဆန် သုံးဖို့

Mytel 4.5G နဲ့ ရှေ့ဆက်စို့!



966

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ၏ ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ် (၅) ရပ်

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



ပြန်ဆင်စာအုပ် သတင်းစွာ

အတွဲ(၃)၊ အမှတ်(၇)၊ ၁-၇-၂၀၂၄ (တနင်္လာနေ့)

Contents

အကြောင်းအရာ	စာမူအမျိုးအစား	ကလောင်အမည်	စာမျက်နှာ
အယ်ဒီတာ့အကောယ်			၃
ရေကြောင်းလူငယ်သို့	ကဗျာ	မြတ်မြတ်အေး (မြန်မာစာ)	၄
ရေပျက်လုပ်သားမြတ်စိတ်ထား	ကဗျာ	ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)	၅
ဖောင်ကြီးသို့	ကဗျာ	WIN	၆
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သတင်းများ	သတင်း		၇-၁၅
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်သတင်း	သတင်း		၁၆
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်း၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသတင်းများ	သတင်း		၁၇-၂၃
အမြဲတမ်းအတွင်းဝန် (ပို့ဆောင်ရေး) သတင်း	သတင်း		၂၄
ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဧကရာဇ်နှင့် ရေကြောင်းအာမခံ ဘဝကိုအနိုင်နဲ့ပိုင်းချင်တယ်	ဆောင်းပါး	အက္ကဝါဒရီးသည်	၂၅-၃၀
အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) အကြောင်းတစ်ခုစာစာစောင်း	ဝတ္ထုတို	ဆောင်းမင်းလတ် (DMA)	၃၁-၃၃
ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) သတင်း	ဆောင်းပါး	အောင်မော် (ပြင်စလူ)	၃၄-၃၇
သဘာဝကျဖို့လိုတယ်	သတင်း		၃၈-၃၉
ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းစေဖို့ စည်းကမ်းလိုက်နာကြပါစို့	ဝတ္ထုတို	စန္ဒကူးမြိုင်	၄၀-၄၁
ဒုတိယဝန်ကြီး (သက်သွယ်ရေး) သတင်း	ဆောင်းပါး	ကိုသန်း (သေတ္တာစွဲကပင်မြေ)	၄၂-၄၄
သတိပြုစရာ မြန်မာစကား မြန်မာစာ	သတင်း		၄၅
ဖက်လာပါဦးထုပ်ဆောင်းပါး မေးသိုင်းကြီးတပ်ပါ	ဆောင်းပါး	နင်းသစ်	၄၆-၄၈
ဝန်ထမ်းများ၏ အလုပ်ခွင်တွင် စိတ်ကျေနပ်မှုရရှိစေသော အချက်များ	ဝတ္ထုတို	ဇော်မြတ်	၄၉-၅၂
ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) သတင်း	ဆောင်းပါး	ဆောင်းနင်းဝေယံ	၅၃-၅၅
လေယာဉ်သမိုင်းကြောင်းများ	သတင်း		၅၆
ကျွန်တော်နှင့် ဖောင်ကြီးသင်တန်း	ဆောင်းပါး	ကြည်ကို	၅၇-၅၉
	ဝတ္ထုတို	နန်းချို (DCA)	၆၀-၆၂

TRANSCOM IN ENGLISH			
Chairman of the State Administration Council	News		63-64
Prime Minister's News			
Vice-Chairman of the State Administration Council	News		65
Deputy Prime Minister's News			
Member of the State Administration Council	News		66-67
Deputy Prime Minister			
MoTC Union Minister's News			
Marine Insurance in Maritime Transport Sector	Article	Mariner	68-72



အယ်ဒီတာ့အာဏာ



“သဘာဝဘေးအန္တရာယ် ကြိုတင်ကာကွယ်ရေး သတင်းထုတ်ပြန် ဆောင်ရွက်ပေး”

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ဖွန်လှမှုစ၍ အနောက်တောင် မုတ်သုံလေ့ စတင် ဝင်ရောက်ပြီဖြစ်သဖြင့် မိုးရာသီကာလသို့ ရောက်ရှိပြီ ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံသည် စိုက်ပျိုးရေးကို အဓိကထားသော နိုင်ငံဖြစ်၍ တောင်သူလယ်သမားဦးကြီးများအတွက် မိုးသည် မရှိမဖြစ်လိုအပ်လှပေသည်။ “မိုးလာမှပျိုးသာမည်” ဟူသော စကားအတိုင်း မိုးရွာသွန်းမှုအခြေအနေပေါ် မူတည်၍ စပါးစိုက်ရန်အတွက် လယ်ယာလုပ်ငန်းခွင်ကို ပြင်ဆင်ကြရပေသည်။ မိုးသည် တောင်သူလယ်သမားဦးကြီးများအတွက် လိုအပ်၍ အကျိုးရှိသော်လည်း တစ်ဖက်တွင် မိုးနှင့်အတူ မုန်တိုင်းများလည်း ကပ်ပါလာတတ်သဖြင့် သဘာဝဘေးအန္တရာယ်ကို သတိပြု၍ ကြိုတင်ကာကွယ်ကြရမည်ဖြစ်သည်။ လယ်သမားကြီးများနည်းတူ ရေလုပ်သားကြီးများအနေဖြင့်လည်း မြစ်ချောင်းများတွင် သာမကပင် လယ်ပြင် ကမ်းနီးကမ်းဝေးငါးဖမ်းခြင်းလုပ်ငန်းများကို မိမိတို့၏ ဝမ်းရေးသာမက နိုင်ငံ၏ စားရေရိက္ခာဖူလုံရေးအတွက်ပါ မိုးလေဝသအခြေအနေကို စောင့်ကြည့်၍ လုပ်ငန်းခွင် ဝင်ရောက်လျက် ရှိနေကြသည်။

သဘာဝဘေးအန္တရာယ်ကို တားဆီး၍ မရသော်လည်း ကြိုတင်ကာကွယ်ခြင်းနှင့် ထိခိုက်မှုလျော့နည်းစေခြင်းတို့ကိုမူ နိုင်ငံသားအားလုံးက တာဝန်သိစိတ်ဖြင့် တက်ညီလက်ညီ ဆောင်ရွက်ကြရန် လိုအပ်ပေသည်။ သို့မှသာ စိုက်ပျိုးရေး၊ စားနပ်ရိက္ခာဖူလုံရေး၊ ကျန်းမာရေးစသည့် အောင်မြင်သော လုပ်ငန်းစီမံချက်များကို ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။ ကုလသမဂ္ဂကပြဋ္ဌာန်းထားသည့် ကမ္ဘာနှင့်အဝန်း နိုင်ငံများအားလုံး စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးသည် ရာသီဥတုပြောင်းလဲလာမှုအပေါ် ကမ္ဘာ့နိုင်ငံအသီးသီးက တုံ့ပြန်မှုလုပ်ငန်းအစီအစဉ်များတွင် တက်ကြွစွာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြသည့်အပေါ်တွင်လည်း မူတည်နေပေသည်။

ကမ္ဘာ့ရာသီဥတုပြောင်းလဲဖောက်ပြန်လာမှုနှင့်အတူ မြန်မာနိုင်ငံသည်လည်း လွန်ခဲ့သော ၁၉၇၈ ခုနှစ်မှ စတင်ကာ ပြင်းထန်သည့် ရာသီဥတု ပြောင်းလဲမှုဖြစ်စဉ်များ တွေ့ကြုံခံစားလာခဲ့ရပါသည်။ မြန်မာ့ရာသီဥတု ပြောင်းလဲမှုသည် အဓိကအားဖြင့် အနောက်တောင် မုတ်သုံလေ အဝင်နောက်ကျခြင်း၊ အထွက်စောခြင်း၊ မုတ်သုံလေအားကောင်းခြင်း၊ အားလျော့ခြင်းနှင့်အတူ မုတ်သုံမိုးများခြင်း၊ လျော့နည်းခြင်း၊ အပူချိန်မြင့်တက်လာခြင်းစသည့် သမားရိုးကျမဟုတ်သော

မိုးလေဝသ အခြေအနေများကြောင့်ပင် ဖြစ်သည်။

မြန်မာနိုင်ငံသည် သဘာဝဘေးအန္တရာယ်များ ကျရောက်လာပါက ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုနည်းပါးစေရေးအထောက်အကူပြုရန် ကြိုတင်သတိပေးခန့်မှန်းခြင်းဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများကို ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန မိုးလေဝသနှင့်ဇလဗေဒညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနက ရေဒီယို၊ ရုပ်မြင်သံကြား၊ သတင်းစာနှင့် လူမှုကွန်ယက်စာမျက်နှာများ၊ Website များမှတစ်ဆင့် အများပြည်သူသို့ ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် သတင်းထုတ်ပြန် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး အများပြည်သူအနေဖြင့်လည်း သတင်းထုတ်ပြန်ချက်များအပေါ် အလေးထား၍ ကြိုတင်ပြင်ဆင် ဆောင်ရွက်ထားရှိရန် လိုအပ်သည်။

သဘာဝဘေးအန္တရာယ်ဆိုင်ရာ ခန့်မှန်းရေးလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်ရာတွင် မိုးလေဝသနှင့်ဇလဗေဒညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနအနေဖြင့် ကမ္ဘာ့မိုးလေဝသအဖွဲ့မှ အသိအမှတ်ပြုထားသော ဒေသတွင်း မိုးလေဝသအထူးပြုစင်တာကြီးများမှ ခန့်မှန်းချက်များကို အသုံးပြု လေ့လာဆန်းစစ်မှုများ ပြုလုပ်သလို မိမိဌာနပိုင် သင်္ချာပုံစံပြုမော်ဒယ်များ အသုံးပြု၍ မြန်မာ့ကမ်းရိုးတန်းဒေသ အပါအဝင် တစ်နိုင်ငံလုံး ဖြန့်ကြက် တည်ထောင်ထားသော မိုးလေဝသတိုင်းတာရေးစခန်းများမှ တိုင်းတာရရှိသော အချက်အလက်များကို အသုံးပြု၍ တွက်ချက်ကာ ခန့်မှန်းချက်များကို ထုတ်ပြန်ပေးခဲ့ပါသည်။ မန္တလေး၊ ရန်ကုန်နှင့် ကျောက်ဖြူတို့၌ မုန်တိုင်းပြုရေဒါများ တပ်ဆင်ထားရှိကာ မုန်တိုင်းခန့်မှန်းခြင်း၊ ဂြိုဟ်တုတိမ်ပုံဖမ်းစက်များဖြင့် တိမ်ပုံများ ဖမ်းယူရရှိပြီး ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် လေ့လာဆန်းစစ်ခြင်းများ ပြုလုပ်၍ ခန့်မှန်းချက်များကို အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ ထုတ်ပြန်လျက်ရှိသည်။

သို့ဖြစ်ပါ၍ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသည် အမျိုးသားသဘာဝဘေးအန္တရာယ်ဆိုင်ရာ စီမံခန့်ခွဲမှုကော်မတီ၏ လမ်းညွှန်မှုနှင့်အညီ သဘာဝဘေးအန္တရာယ်ကြိုတင်ကာကွယ်ရေး၊ ပြည်သူများ၏ အသက်၊ အိုးအိမ်၊ စည်းစိမ် ဆုံးရှုံးမှု မရှိစေရေးနှင့် နိုင်ငံ စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ရည်မှန်းချက်များ အောင်မြင်စေရေးတို့အတွက် အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ သတင်းအချက်အလက်များ ကြိုတင်ထုတ်ပြန် ဆောင်ရွက်ပေးခြင်းတို့ကို ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည် ဖြစ်ပါကြောင်း။ ။



ရေကြောင်းလူငယ်ချို့ ...

- ❖ လူငယ်ရေကြောင်းပေါင်းစည်းညီသော မာကြောစိတ်ဓာတ် တဖျတ်ဖျတ်လွင့်အားနှင့်မာန်နှင့် ငယ်ဂုဏ်ဝင့်ထည် ဘဝနယ်မှာ ပညာရဲရင့် ပွဲလယ်တင့်မည် အမှန်တည်း။
- ❖ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း ဉာဏ်သစ်လောင်း၍ ကောင်းကင်စိတ်ဓာတ် မြင့်မြတ်လူငယ် နောင်ဝယ်လူကြီး ရှေ့ခရီးမှာ စီးပွားတိုးမြှင့် အခြေတင့်မည် ဧကန်တည်း။
- ❖ အို ... ရေကြောင်းလူငယ် အံ့ဖွယ်သူရဲ ဘဝထဲမှာ အမြဲခေါင်းမတ် စိတ်ဓာတ်ခိုင်မာ အနာဂတ်လမ်း (ထာဝစဉ်) ဖြောင့်တန်းနိုင်စေသောပ်။ ။

■ မြတ်မြတ်အေး(မြန်မာစာ) (MMMC)




ပြန်စာအုပ်
သတင်းစာ

www.motc.gov.mm

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



“ရေပျော်လုပ်သား မြတ်စိတ်ထား”

- ◆ “ငုတ်မိသဲတိုင်၊ တက်နိုင်ဖျားရောက်”
စွမ်းလောက်ပေ အဖေစကား
နုလုံးသားမှာ ကမ္ဘည်းတင်၊ သားရင်မှာ သိုကာမိုး
သံသရာခရီး တစ်ထောက်မှာဖြင့်၊ မငြီးတမ်း လျှောက်ရင်းနဲ့
ဒီမြစ်ကြီးထဲက အစဉ်၊ ဖခင်၏ ဂုဏ်အင်ကို
ဦးတင်လျက်ပါ အဖေ။
- ◆ “ရေအဆုံး၊ ကုန်းတစ်ဝက်”
နန်းထက်မှာ ကျောက်ကို မြဲစေဖို့
တွဲဆက်တဲ့ ဗော်ယာသံကြီး၊ ရေတိုးလည်း မရွေ့
“မြဲပြီဟေ့” ဆိုမှ အောင်မြင်၊ အလုပ်ခွင်မှာ သတိထား
စိုးရိမ်စကားနဲ့ အိမ်သူရှင်၊ ပြန်လာရင် ဟင်းကောင်းတစ်ခွက်နဲ့
“ကြိုလျက်ပါရှင်” တဲ့၊ သံယောဇဉ်နွယ်အမျှင်ပေမို့
ကျေးဇူးတင်တယ် မေ။
- ◆ နွေနှဲ့ မိုး ဆောင်း၊ ရာသီပြောင်းမြန်
လေထန် လှိုင်းကြီး၊ ရေစီးသန်ကာ
မိုးရွာ နေပူ၊ မငြူစူဘူး
ကျောက်ဆူး ထိုးနှက်၊ ကုပ်အားနက်မှ
စွဲလျက် ရေအလျင်၊ မြစ်ယံပြင်မှာ
ရေယာဉ်ကြီးများ၊ ခိုနားရလိမ့်
စိမ့်ဝင်အချမ်း၊ လူပင်ပန်းလည်း
ရွှင်လန်းနေဆဲပါပဲ မေ။
- ◆ ရေကြောင်းဝန်ထမ်း၊ ဒီဆိပ်ကမ်းမှာ
ထိပ်တန်းဥစ္စာ၊ မချမ်းသာလည်း
မြဲမြံ ဝိရိယ၊ စာရိတ္တနဲ့
“ယာဉ္ဇကော၊ တာဝဝါယာမော” မို့
စိတ်ဇော မာန်ဝင်၊ အလုပ်ခွင်မှာ
ပျော်ရွှင်နေဆဲပါပဲ မေ။

■ ဇော်ဝင်းနိုင်(DMA)



“ယာဉ္ဇကော၊ တာဝဝါယာမော”
 “ယာဝ” အကြင်မျှလောက်သောကာလပတ်လုံး၊ “ဉာဏော” ရေသည် “အတ္ထိ” ရှိ၏။
 “တာဝ” ထိုရေရှိသမျှကာလပတ်လုံး၊ “ဝါယာမော” အားထုတ်ခြင်းသည် “ဟောတိ” ဖြစ်စေသတည်း။



ဖောင်ကြီးသို့...

- ပင်ပန်းခဲ့တာတွေစာမစီချင်တော့ဘူးကွယ်
တစ်ပတ်မှာ (၂) ခု တင်ရတဲ့ Assignment တွေရယ်...
အလှည့်ကျလာပြန်တဲ့ Individual Presentation ရယ်...
တစ်နေ့တစ်နေ့ ပြင်ဆင်လို့မပြီး၊
ဆွေးနွေးလို့ မပြီးနိုင်တဲ့ Group Presentation ရယ်...
နေပူကျကျအောက်က စစ်ရေးပြနေတွေရယ်...
ဒါပေမယ့်...
စနေ၊ တနင်္ဂနွေနေ့တွေ အောက်ဈေးဆင်းရင်း
ဘုရားဖူး လိပ်ဥတူးခဲ့တဲ့ အချိန်တွေလဲ ရှိခဲ့သေးတယ်။

- သင်တန်းပြီးလို့ အချိန်တန်အိမ်ပြန်ရောက်
ခုတော့...
ဖောင်ကြီးက သင်ခဲ့တဲ့
စီမံခန့်ခွဲ၊ စီးပွားရေး၊ လူမှုရေး၊ နိုင်ငံရေး၊
ဥပဒေ၊ English၊ ICT နှင့်
ကာကွယ်ရေး ပညာတွေ
လိုသလို လက်တွေ့အသုံးချ
သတိရမိပါတယ် ဆရာ/ဆရာမတို့ရယ်။

- ပြီးတော့လေ...
အနယ်နယ်အရပ်ရပ်၊ ဌာနပေါင်းစုံက သူငယ်ချင်းများ
အတူတူပျော်ခဲ့ဖူး၊ အတူတူအော်ခဲ့ဖူး
အလှူတွေအတူလုပ်၊ အတင်းတွေ အတူတုတ်ခဲ့ကြတာတွေ
လွမ်းတယ် သူငယ်ချင်းတို့ရယ်။
တာဝန်ကျရာ နေရာ ဌာန ကိုယ်စီမှာ
နိုင်ငံဝန်ကိုနိုင်သလောက်ထမ်းရင်း
တစ်နေ့နေ့မှာ တို့တွေ ပြန်ဆုံကြမယ်နော်။

■ WIN

အလယ်အလတ်အဆင့် အရာထမ်းစီမံခန့်ခွဲမှုသင်တန်း။
ပြည်သူ့ဝန်ထမ်းစီမံခန့်ခွဲမှု အဆင့်မြင့်ဒီပလိုမာ
သင်တန်းအမှတ်စဉ် (၇) သို့အမှတ်တရ



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတား အမှတ်-၃) ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်ချီးမြှင့်

တံတားသစ်ကြီးဖွင့်လှစ်လိုက်ပြီဖြစ်သည့်အတွက် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများ ဖြေရှင်းပေးနိုင်တော့မည်အပြင် ပြည်သူများ၏လူမှုစီးပွားဘဝလည်း တိုးတက်လာမည်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များ
ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတား အမှတ်-၃)အား ဖြတ်သန်းကြည့်ရှုစစ်ဆေးစဉ်

ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအတွင်းရှိ ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတားအမှတ်-၃) ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားကို ဖွဲ့စည်းရန် နေ့နံနက်ပိုင်းတွင် ကျင်းပပြုလုပ်ရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်ချီးမြှင့်သည်။

အဆိုပါအခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အတူ ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူး ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီးရဲဝင်းဦး၊ ကောင်စီဝင်ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်း၊ ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီးညိုစော၊ မန်းငြိမ်းမောင်၊ ခွန်စံ

လွင်၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးဝန်ကြီးချုပ်၊ ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ အဆင့်မြင့်တပ်မတော်အရာရှိကြီးများ၊ ရန်ကုန်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ တာဝန်ရှိသူများ၊ ဂျပန်တံတားတည်ဆောက်ရေးအင်ဂျင်နီယာအဖွဲ့ Nippon Koei ကုမ္ပဏီမှ တာဝန်ရှိသူများ၊ ဌာနဆိုင်ရာတာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

ရှင်းလင်းတင်ပြ

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့ဝင်များသည် အခမ်းအနားပြုလုပ်မည့် နေရာသို့

ရောက်ရှိကြရာ တာဝန်ရှိသူများက ကြိုဆိုနှုတ်ဆက်ကြသည်။ ထို့နောက် ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတားအမှတ်-၃) ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားကို စတင်ကျင်းပပြုလုပ်ရာ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဦးမျိုးသန့်က ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတားအမှတ်-၃) တည်ဆောက်ခြင်းနှင့် ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

လွှဲပြောင်းပေးအပ်

ယင်းနောက် ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတားအမှတ်-၃) တည်ဆောက်ခြင်း Documentary Movie ကို တင်ပြပြီး တံတားတည်ဆောက်ခြင်းဆိုင်ရာ စာရွက်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအတွင်းရှိ ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတား အမှတ်-၃) ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တံတားတည်ဆောက်ရေးတွင် ပါဝင်ခဲ့ကြသည့် တည်ဆောက်ရေး အင်ဂျင်နီယာအဖွဲ့အား သစ်သီးခြင်းနှင့် လက်ဆောင်ပစ္စည်းများ ပေးအပ်စဉ်

စာတမ်းများကို ဂျပန်တံတား တည်ဆောက်ရေး အင်ဂျင်နီယာအဖွဲ့ Nippon Koei ကုမ္ပဏီမှ Mr. Togou ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန တံတားဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်ဦးကျော်ကောင်းချိုထံသို့ လွှဲပြောင်းပေးအပ်သည်။

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်ထံသို့ ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတား အမှတ်-၃) ဖွင့်လှစ်ခြင်း အထိမ်းအမှတ်လက်ဆောင်ကို ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးကင်္ဂါရဝပြုပေးအပ်

သည်။ ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတားအမှတ်-၃) ဖွင့်လှစ်ခြင်း အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ယနေ့သည် မြန်မာပြည်သူလူထု၏ လူမှုစီးပွားဘဝ ပိုမိုမြှင့်တင်ပေးရေးအတွက် အရေးပါသည့် ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတားအမှတ်-၃) ကို အောင်မြင်စွာ တည်ဆောက် ဖွင့်လှစ်နိုင်ခြင်းအတွက် ဂုဏ်ယူဖွယ်ရာနေ့တစ်နေ့ဖြစ်သကဲ့သို့ မြန်မာနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးမြို့တော်ဖြစ်သည့် ရန်ကုန်မြို့နှင့်ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအတွက် သာမကဘဲ မြန်မာပြည်သူများအားလုံးအတွက်ပါ ကျက်သရေမင်္ဂလာအပေါင်းနှင့် ပြည့်စုံသည့်နေ့တစ်နေ့ဖြစ်ကြောင်း။

နိုင်းနုလှထည်ဝါစွာ တည်ဆောက်ခဲ့
ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး သာကေတမြို့နယ်နှင့် သန်လျင်မြို့တို့ကို ဆက်သွယ်ထားသည့် အရှည် ၈.၆၃၈ (ရှစ်ထောင်ခြောက်ရာသုံးဆယ့်ရှစ်) ပေရှိသည့် ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတားအမှတ်-၃) လေးလမ်းသွားတံတားသစ်ကြီးကို ဂျပန်နိုင်ငံ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအဖွဲ့အစည်း (JICA) မှ သက်သာသည့် ချေးငွေ



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်
ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတား အမှတ်-၃) ကမ္ဘာ့ပေးကမ်းမှုကို စက်လုပ်နိုင်ပုံ ဖွင့်လှစ်ပေးစဉ်

ဖြင့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်ကြောင်း၊ ယခုတံတားကို အခြားတံတား ဒီဇိုင်းများနှင့်မတူစေဘဲ ရန်ကုန်မြို့၏ အထင် ကရ အမှတ်အသား (Landmark) ဖြစ်စေရန် အတွက် သံမဏိကြိုးဆိုင်းတံတား (Cable Stayed Bridge) ဖြင့် ခိုင်ခံ့လှပထည်ဝါစွာ တည်ဆောက်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်ကြောင်း။

ယခု တံတားကြီး တည်ဆောက်နိုင်ရန် အတွက် ၂၀၁၇ ခုနှစ်တွင် ချေးငွေသဘောတူ စာချုပ်ချုပ်ဆိုခဲ့ပြီး ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် စတင် ဆောက်လုပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ ၂၀၂၁ ခုနှစ် တွင်နိုင်ငံရေးအခြေအနေများကြောင့်တံတား တည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်း၊ ချေးငွေကိစ္စရပ် များ တုံ့ဆိုင်းသွားခဲ့ပြီး အကြိမ်ကြိမ်ညှိနှိုင်း ချက်များအရ ပြန်လည်တည်ဆောက်နိုင်ခဲ့ ခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ သို့သော် ရန်ပုံငွေသုံးစွဲမှု တွင် လိုအပ်ချက် ဖြစ်ပေါ်လာခြင်းကြောင့် နိုင်ငံတော်မှ ကျပ် ၄၆ ဘီလီယံကျော် ထည့် ဝင်ကျမ်းပြီး တံတားကြီး တည်ဆောက်ပြီးစီး ရေး ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ ယခုအခါ တံတားကြီးကို အောင်မြင်စွာ တည်ဆောက် နိုင်ခဲ့ပြီ ဖြစ်ကြောင်း။

လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍအရေးကြီး
မိမိတို့ နိုင်ငံတစ်ဝန်းတွင် အေးအတူ ပူအမျှ လက်တွဲပြီး မှီတင်းနေထိုင်ကြသည့်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်
ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတား အမှတ်-၃)
ကမ္ဘာ့ပေးကမ်းမှုကို အမွှေးနံ့သာရည် ပက်ဖျန်းပေးစဉ်

တိုင်းရင်းသား ညီအစ်ကိုမောင်နှမများ၏ လူမှု စီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် နိုင်ငံတော် ခေတ်မီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဆောင်ရွက်ရာ တွင် လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍသည် အလွန်အရေးကြီးကြောင်း၊ လမ်းပန်းဆက် သွယ်ရေး ကောင်းမွန်လာရေးအတွက် ပထဝီ

အနေအထားအရ သဘာဝအတားအဆီး ဖြစ်သည့် နေရာများတွင် တံတားများ တည် ဆောက်ပေးခြင်း၊ လမ်းများကို ရာသီမရွေး သွားလာနိုင်အောင် ဖောက်လုပ်ခြင်းနှင့်အဆင့် မြှင့်တင်ခြင်းများကို နိုင်ငံတော်အနေဖြင့် ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိကြောင်း၊ ထို့အပြင်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်
ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတား အမှတ်-၃)ကမ္ဘာ့စက်မှုဇုန်ကြေးပြားကို စက်လုပ်နိုင် ဖွင့်လှစ်ပေးစဉ်

မြို့ပြဒေသများသာမက ဝေးလံခေါင်ပါးသည့် နယ်စပ်ဒေသများပါမကျန် အချိုးညီဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်စေရေးအတွက် လမ်းများ အဆင့် မြှင့်တင်ပေးခြင်း၊ လမ်းကွန်ရက်များ တိုးချဲ့ ခြင်းတို့ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက် ပေးလျက်ရှိကြောင်း။

ရန်ကုန်မြို့သည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အဓိကမြို့တော်ကြီး တစ်မြို့ဖြစ်သကဲ့သို့ ဒေသတွင်း စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာမှုနှင့်အတူ လူဦးရေ တိုး ပွားလာမှုတို့ကြောင့် တစ်နေ့တာ သွားလာ သည့် ယာဉ်အစီးရေသည်လည်း သိသိသာ သာတိုးမြှင့်လာသည်ကိုတွေ့ရကြောင်း၊ ထို့ ကြောင့်ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအတွင်းယာဉ် ကြောသွားလာမှု စနစ်တကျ ဖြစ်စေရေး အတွက် ခုံးကျော်တံတားများ တည်ဆောက် ခြင်းနှင့် လေးလမ်းသွား မြစ်ကူးတံတားကြီး များ တည်ဆောက်ပေးခြင်းစသည့် လုပ်ငန်း များကိုဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ အဆိုပါ လုပ်ငန်းများကြောင့် လက်ရှိ ဖြစ်ပေါ်နေ သည့် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့နေမှုကို လျော့ချ နိုင်ပြီး ကုန်စည်စီးဆင်းမှု မြှင့်ဆန်လာမည် ဖြစ်သည့်အတွက် ပြည်သူလူထု၏ စီးပွားရေး၊ လူမှုရေးနှင့် ကျန်းမာရေးကဏ္ဍများ ဖွံ့ဖြိုးတိုး တက်လာမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်အစိုးရ အနေဖြင့် နိုင်ငံတော်၏ အမျိုးသား အကျိုး စီးပွားများ ဖြစ်ပေါ်လာစေရန် မပြတ်သော



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတား အမှတ်-၃) ကမ္ဘာ့စက်မှုဇုန်ကြေးပြားကို အမွှေးနံ့သာရည် ပက်ဖျန်းပေးစဉ်

သတိ၊ မလျော့သော ဝီရိယများနှင့် ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့်အတွက် နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေး၊ လူမှုရေးစသည့် ကဏ္ဍများတွင် အခွင့်အလမ်းကောင်းများ ပိုမိုရရှိလာမည် ဟူသည့် အကြောင်းကိုလည်း ပြောကြားလို ကြောင်း။

လူမှုစီးပွားဘဝတိုးတက်လာမည်
ယခုအခါ ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင် တံတားအမှတ်- ၃) လေးလမ်းသွားတံတား သစ်ကြီးကိုဖွင့်လှစ်လိုက်ပြီဖြစ်သည့်အတွက် သန်လျင်တံတားအမှတ်(၁)တွင် ဖြစ်ပေါ် လျက်ရှိသည့် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများကို



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများ ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတား အမှတ်-၃) ဖွင့်လှစ်ခြင်း အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက်စဉ်

ဖြေရှင်းပေးနိုင်တော့မည် ဖြစ်သည့်အပြင် သီလဝါအထူးစီးပွားရေးဇုန်ကို အကြောင်း ပြုပြီးပြည်တွင်းပြည်ပစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ တိုးပွားလာမှုကြောင့် ရန်ကုန်မြို့အပါအဝင် ရန်ကုန်တောင်ပိုင်းခရိုင်မြို့နယ်များဖြစ်သည့် သန်လျင်၊ ကျောက်တန်း၊ ခရမ်း၊ သုံးခွဒေသရှိ ပြည်သူများ၏ လူမှုစီးပွားဘဝ တိုးတက်လာ မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ နောင်အခါတွင် အရှေ့- အနောက်စီးပွားရေးစင်္ကြံလမ်းမကြီးကိုအသုံး ပြုပြီး ဘားအံမြို့-မြဝတီမြို့အထိ ဆက်စပ် သွားလာနိုင်တော့မည် ဖြစ်သည့်အတွက် မွန်ပြည်နယ်နှင့် ကရင်ပြည်နယ်တို့၏ ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်မှုကိုလည်း အကျိုးပြုမည်သာမက ဒေသတွင်းနိုင်ငံများနှင့်ပါ ဆက်သွယ်မှု ပိုမို ဖွံ့ဖြိုးလာမည်ဖြစ်ကြောင်း။

ယခုကဲ့သို့ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး ကောင်းမွန်လာခြင်းနှင့်အတူ သီလဝါအထူး စီးပွားရေးဇုန် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာမည် ဖြစ် သည့်အတွက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီ၏ စီးပွားရေးဦးတည်ချက်တွင်

ပါဝင်သော “တိုးတက်ကောင်းမွန်လာသည့် စီးပွားရေး မောင်းနှင်အားကို မဏ္ဍိုင်ပြု၍ MSME စက်မှုလုပ်ငန်းများကို အားပေး ဆောင်ရွက်ကာ ပို့ကုန်ကဏ္ဍ မြှင့်တင်ရေး နှင့်ပြည်တွင်းထုတ်ကုန်များကိုနိုင်ငံတွင်းဖူလုံမှု မှသည် ပြည်ပသို့ တင်ပို့နိုင်သည်အထိ ကြိုး ပမ်းဆောင်ရွက်ရေး” ဟူသည့် အချက်များကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် အတွက် အထောက်အကူ များစွာ ပြုစေမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်

ယခုတံတားကြီးတည်ဆောက်ပြီးစီးခြင်း နှင့်အတူ ဒေသခံပြည်သူများ၏ လူမှုစီးပွား ဘဝ သာမက အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်း များ ပွင့်လန်းလာပြီး ခရီးသွားပြည်သူများ လွယ်ကူလျင်မြန်စွာ ဖြတ်သန်းသွားလာနိုင်ပြီ ဖြစ်သောကြောင့်တံတားကြီးရေရှည်တည်တံ့ ခိုင်မြဲရေးအတွက်တာဝန်ရှိသူများကကြိုခိုင် ရေးကောင်းမွန်အောင် GIGE ထိန်းသိမ်းရာ တွင် သတ်မှတ်ထားသည့် စံချိန်စံညွှန်းများ

အတိုင်း တိကျစွာ လိုက်နာပြီး ရေရှည်ကို မျှော်မှန်းကာ ဆောင်ရွက်ကြရန် လိုသကဲ့သို့ ဒေသခံများကလည်း ဝိုင်းဝန်းထိန်းသိမ်း စောင့်ရှောက်ပေးကြရန် တိုက်တွန်းလိုကြောင်း ပြောကြားသည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သည် တံတားတည်ဆောက်ရေးတွင် ပါဝင်ခဲ့ကြ သည့် တည်ဆောက်ရေး အင်ဂျင်နီယာအဖွဲ့ အား သစ်သီးခြင်းနှင့် လက်ဆောင်ပစ္စည်း များ ပေးအပ်သည်။

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန် လျင်တံတားအမှတ်-၃) အား ဖဲကြိုးဖြတ် ဖွင့် လှစ်မည့်နေရာသို့ ရောက်ရှိကြပြီး ကောင်စီ တွဲဖက်အတွင်းရေးမှူး ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီး ရဲဝင်းဦး၊ ကောင်စီဝင်များဖြစ်ကြသည့် ဗိုလ် ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်းနှင့် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ် ကြီး ညိုစော၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန

ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးမျိုးသန့်နှင့် ရန်ကုန် တိုင်းဒေသကြီး ဝန်ကြီးချုပ် ဦးစိုးသိန်းတို့က ဖဲကြိုးဖြတ် ဖွင့်လှစ်ပေးကြသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတားအမှတ် - ၃) ကမ္ဘည်းမော်ကွန်းကို စက်ခလုတ်နှိပ် ဖွင့်လှစ်ပေးပြီး အမွှေးနံ့သာရည်များ ပက် ဖျန်းပေးသည်။ ဆက်လက်၍ ကောင်စီတွဲဖက် အတွင်းရေးမှူး၊ ကောင်စီဝင်များနှင့် တာဝန် ရှိသူများက ကမ္ဘည်းမော်ကွန်းကို အမွှေး နံ့သာရည်များ ပက်ဖျန်းပေးကြသည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနား တက်ရောက်လာကြသူများ သည် ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတား အမှတ်-၃) ဖွင့်လှစ်ခြင်းအထိမ်းအမှတ်အဖြစ် စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက်ကြသည်။

စက်ခလုတ်နှိပ် ဖွင့်လှစ်

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ် ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင်တံတားအမှတ်-၃) ကမ္ဘည်းမော် ကွန်းကြေးပြားဖွင့်လှစ်မည့်တံတားအလယ် တိုင်(Pylon) သို့ ရောက်ရှိကြပြီး နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော် ဝန်ကြီးချုပ်က ကမ္ဘည်းမော်ကွန်းကြေးပြားကို စက်ခလုတ်နှိပ် ဖွင့်လှစ်ပေး၍ အမွှေးနံ့သာ ရည်များ ပက်ဖျန်းပေးကာ ကောင်စီတွဲဖက် အတွင်းရေးမှူး၊ ကောင်စီဝင်များနှင့် တာဝန်ရှိ သူများက ကမ္ဘည်းမော်ကွန်းကြေးပြားကို

အမွှေးနံ့သာရည်များ ပက်ဖျန်းပေးကြသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန် လျင်တံတားအမှတ်-၃) အား ဖြတ်သန်း ကြည့်ရှု၍ တည်ဆောက်ပြီးစီးမှုအခြေအနေ များကို စစ်ဆေးခဲ့ပြီး တာဝန်ရှိသူများ၏ တင်ပြချက်များအပေါ် လိုအပ်သည်များ မှာကြားသည်။

အဆိုပါ ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန်လျင် တံတားအမှတ်-၃) တည်ဆောက်ရေး စီမံ ကိန်းကို ဂျပန်နိုင်ငံ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေး အေဂျင်စီ (JICA) နှင့် မြန်မာနိုင်ငံ၊ စီမံကိန်းနှင့်ဘဏ္ဍာရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန နှင့် သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများ၏ စီမံကိန်း အကောင်အထည်ဖော်ရေး သဘောတူညီ ချက်အရ ၂၀၁၃ ခုနှစ်မှ စတင်၍ စီမံကိန်း လုပ်ငန်းအဆင့်အလိုက်အဆင့်ဆင့်ဆောင် ရွက်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး တံတားအရှည်အနေဖြင့် မြစ်ကူးတံတားအပိုင်း ၆၆၆၃ ပေ၊ ခုံးကျော် တံတားအပိုင်း ၁၉၇၅ ပေ၊ စုစုပေါင်း ၈၆၃၈ ပေ ရှိ၍ တံတားအကျယ် ၇၅ ပေ ဖြစ်ကာ လေးလမ်းသွားတံတားဖြစ်ပြီး တစ်ဖက်လျှင် Safe Zone ၅ ပေစီ ပါရှိသည်။ တံတား၏ ရေလမ်းကင်းလွတ်အမြင့်မှာ ၄၃ ပေရှိပြီး ရေလမ်းကင်းလွတ်အကျယ်မှာ ၇၃၅ ပေဖြစ် ၍ သံမဏိကြိုးဆိုင်တံတား (Cable Stayed Bridge) Steel Box နှင့် PC Box အမျိုး အစားဖြစ်ကာ တံတားခံနိုင်ဝန်မှာ ယာဉ်တစ် စီးချင်း ၇၅ တန် ဖြစ်သည်။

အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများ ပိုမိုရရှိစေခဲ့

ယခုကဲ့သို့ ပဲခူးမြစ်ကူးတံတား (သန် လျင်တံတားအမှတ်-၃) ကို အောင်မြင်စွာ တည်ဆောက်ပြီးစီးခဲ့သည့်အတွက် သန်လျင် တံတားအမှတ်-၁ တွင် ဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိသည့် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများအား ဖြေရှင်းပေး နိုင်မည်ဖြစ်ပြီး သီလဝါ အထူးစီးပွားရေးဇုန် ကို အကြောင်းပြု၍ ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပ စီးပွား ရေးလုပ်ငန်းများတိုးပွားလာမှုကြောင့် ရန်ကုန် မြို့ အပါအဝင် ရန်ကုန်တောင်ပိုင်းခရိုင် မြို့နယ် များဖြစ်သည့် သန်လျင်၊ ကျောက်တန်း၊ ခရမ်း၊ သုံးခွဒေသရှိ ပြည်သူများ၏ လူမှုစီးပွားဘဝ တိုးတက်လာမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ သီလဝါအထူး စီးပွားရေးဇုန်နှင့် သန်လျင်ဒေသ ဖွံ့ဖြိုးတိုး တက်လာမည် သာမက အရှေ့- အနောက် စီးပွားရေး စင်္ကြံလမ်းမကြီးကို အသုံးပြု၍ ဘားအံ-မြဝတီအထိ ဆက်စပ်သွားလာနိုင် မည်ဖြစ်သောကြောင့် မွန်ပြည်နယ်၊ ကရင် ပြည်နယ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကိုလည်း အကျိုး ပြုမည်သာမက ဒေသတွင်းနိုင်ငံများနှင့်ပါ ဆက်သွယ်မှု ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးလာမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အဆင့်မြင့်နည်းပညာဖြင့် ဆောက်လုပ်ထား သည့် တံတားဖြစ်သည့်အတွက် မြန်မာအင် ဂျင်နီယာများအနေဖြင့် တံတားတည်ဆောက် ခြင်း ခေတ်မီနည်းပညာနှင့် အတွေ့အကြုံ များ ရရှိခဲ့ပြီး ကျွမ်းကျင်လုပ်သားများလည်း ပေါ်ထွက်လာခဲ့ကြောင်းနှင့် အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများလည်း ပိုမိုရရှိစေခဲ့သည့် အကျိုးကျေးဇူးများ ရရှိခဲ့ကြောင်း သတင်းရ ရှိသည်။ **သတင်းစဉ်**



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် မိတ္ထီလာခရိုင်အတွင်းရှိ ပုဂ္ဂလိကမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများနှင့် ဒေသထုတ်ကုန်လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုများ သွားရောက်ကြည့်ရှုအားပေး

ပြည်တွင်းထုတ်ချည်မျှင်များကို အရည်အသွေးပြည့်မီအောင် ဆောင်ရွက်ပြီး အသုံးပြုနိုင်ပါက ပိုမိုအကျိုးရှိစေမည်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်
ဝမ်းတွင်းမြို့နယ်ရှိ Leader of Textile Public Co., Ltd လုပ်ငန်းခွင်အတွင်းကြည့်ရှုအားပေးစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်သည် ဇွန် ၁၅ ရက်နေ့ မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ခရီးစဉ်တွင် လိုက်ပါလာသည့် အဖွဲ့ဝင်များ၊ မန္တလေးတိုင်းဒေသကြီး၊ မကွေးတိုင်းဒေသကြီး၊ စစ်ကိုင်းတိုင်းဒေသကြီးတို့မှ ဝန်ကြီးချုပ်များ၊ အလယ်ပိုင်းတိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူးနှင့် တာဝန်ရှိသူများ လိုက်ပါ၍ မန္တလေးတိုင်းဒေသကြီး မိတ္ထီလာခရိုင် မိတ္ထီလာမြို့နှင့် ဝမ်းတွင်းမြို့နယ်တို့အတွင်းရှိ ပုဂ္ဂလိက မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများနှင့် ဒေသထုတ်ကုန်လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နေမှု အခြေအနေများကို သွားရောက်ကြည့်ရှု အားပေးသည်။

ဆိတ်နှင့်သိုး မွေးမြူရေးလုပ်ငန်း
ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ

ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် မိတ္ထီလာ- သာစည်လမ်းရှိ ဦးမြဟန် ဆိတ်နှင့်သိုး မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းသို့ ရောက်ရှိကြရာ လုပ်ငန်းရှင် ဦးမြဟန်က ဆိတ်နှင့်သိုးများမွေးမြူထားရှိမှုဒေသထုတ်ကုန်များဖြစ်သည့် ဝါစေ့ခွံ၊ ဆီးခွံ၊ ပဲနောက်၊ ပဲတီစိမ်းဖတ်များ၊ မြေပဲရိုးများဖြင့် စပ်စာကျွေးမွေးလျက်ရှိမှု၊ ဈေးကွက်သို့ တင်ပို့ရောင်းချလျက်ရှိမှုနှင့် လုပ်ငန်းလည်ပတ်နေမှု အခြေအနေများကို လိုက်လံရှင်းလင်း တင်ပြသည်။ ရှင်းလင်းတင်ပြမှုများအပေါ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ယခုကဲ့သို့ ဒေသတွင်းမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းအောင်မြင်ဖြစ်ထွန်းမှုကို တွေ့ရှိရသည့်အတွက် ဝမ်းမြောက်မိပါကြောင်း၊ မိရိုးဖလာ

စနစ်အတိုင်း မွေးမြူခြင်းထက် စနစ်ကျနသည့် မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းအဖြစ်သို့လည်း အဆင့်မြှင့်တင် ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုကြောင်း၊ မွေးမြူထုတ်လုပ်သူနှင့် ဝယ်ယူစားသုံးသူတို့၏ အကြား၌ ကြားခံအဆင့်များ များနေပါက အသားငါးဈေးနှုန်းများသည်လည်း ကြီးမြင့်နေမည်ဖြစ်သဖြင့် မွေးမြူထုတ်လုပ်သူနှင့် စားသုံးသူ တိုက်ရိုက်စနစ်တစ်ခုကို ဖော်ဆောင်နိုင်ရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အကောင်လိုက် ရောင်းချခြင်းထက် အသားကို အဆင့်မီ ထုတ်ကုန်အဖြစ် ထုတ်လုပ်၍ အေးခဲသားများ၊ အသားခြောက်များ ပြုလုပ်ရောင်းချနိုင်ရေးအတွက် အသားထုတ်လုပ်မှု စက်ရုံကိုလည်း ဆောင်ရွက်သင့်ကြောင်း၊ ဒေသဆိုင်ရာအုပ်ချုပ်ရေးအဖွဲ့



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်
GARDEN FAMILY ဆိတ်မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းတွင် နေဗီယာမြက်စိုက်ခင်း ဆောင်ရွက်ထားရှိမှုကို ကြည့်ရှုစဉ်

အစည်းများအနေဖြင့်လည်းမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူများထိုက်သင့်သည့်အမြတ်ရရှိရေး၊ စားသုံးသူများ ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုး မဖြစ်စေရေး ဖြစ်သင့်ဖြစ်ထိုက်သည့် အသားဈေးနှုန်းများကို သတ်မှတ်ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ရန်လိုကြောင်း ဆွေးနွေးပြောကြားပြီး လုပ်ငန်းခွင် အခက်အခဲများကို မေးမြန်းကာ လိုအပ်သည်များ ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ပေးသည်။

**GARDEN FAMILY
ဆိတ်မွေးမြူရေးလုပ်ငန်း**

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် ဆူးဖြူခက်ကျေးရွာရှိ GARDEN FAMILY ဆိတ်မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းသို့ ရောက်ရှိကြရာ လုပ်ငန်းရှင် ဦးမောင်မြင့်က လုပ်ငန်းလည်ပတ်လျက်ရှိသည့်အခြေအနေများ၊ ဂျီတီဆိတ်မျိုးနှင့် ထိန်စမ်းဆိတ်မျိုးတို့ကို မွေးမြူထားရှိမှုအခြေအနေများ၊ အစာကျွေးမွေးမှုစနစ်များနှင့် နေဗီယာမြက်စိုက်ခင်း ဆောင်ရွက်ထားရှိမှုတို့ကို လိုက်လံရှင်းလင်းတင်ပြသည်။ ရှင်းလင်းတင်ပြမှုများအပေါ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ဒေသတွင်းထွက်ရှိသည့် ကုန်ကြမ်းများကို အကျိုးရှိရှိ အသုံးပြု၍ ယခုကဲ့သို့ မွေးမြူရေးလုပ်ငန်း အောင်မြင်ဖြစ်ထွန်းမှုကို တွေ့ရသည့်အတွက် ဝမ်းမြောက်ပါကြောင်း၊ ဆိတ်များအား အမျိုးအစားအလိုက်၊ အသက်

အရွယ်အလိုက် အသားနှူးညှိမှု နှုန်းထားနှင့် အာဟာရပါဝင်မှု နှုန်းထားများကိုလည်း သုတေသနပြု ဆောင်ရွက်သင့်ကြောင်း၊ ပြည်ပနိုင်ငံများ၏ မွေးမြူမှုစနစ်များနှင့် အစာကျွေးမွေးမှုစနစ်များကိုလည်း အမြဲမပြတ် လေ့လာကြည့်ရှုရန် လိုကြောင်းနှင့် အခြားလိုအပ်သည်များကို ဆွေးနွေးပြောကြားကာ GARDEN FAMILY မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းမှ ဝန်ထမ်းများကို ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက်ခဲ့သည်။

ကောင်းထက်စံ

နို့စားနွားမွေးမြူရေးလုပ်ငန်း

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည်တောမကျေးရွာရှိကောင်း

ထက်စံ နို့စားနွားမွေးမြူရေးခြံသို့ ရောက်ရှိကြရာ လုပ်ငန်းရှင် ဦးခင်မောင်ဝင်းက လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုအခြေအနေများ၊ နို့စားနွားများ မွေးမြူထားရှိမှု၊ နွားသားပေါက်များ မွေးမြူထားရှိမှုနှင့် နေ့စဉ် နို့ထုတ်လုပ်ရရှိမှုအခြေအနေများ၊ ဝင်းဝင်း “တမ” နို့ချက်စက်ရုံမှ နို့နှင့်နို့ထွက်ပစ္စည်း ထုတ်လုပ်ဖြန့်ဖြူးလျက်ရှိသည့် အခြေအနေများကို လိုက်လံရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ရှင်းလင်းတင်ပြမှုများအပေါ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က သိရှိလိုသည်များ မေးမြန်းပြီး နို့နှင့်နို့ထွက်ပစ္စည်းများအား ပြည်ပနိုင်ငံများမှ တင်သွင်းနေရမှုအပေါ် ပြည်တွင်းထုတ် နို့နှင့် နို့ထွက်ပစ္စည်းများဖြင့် အစားထိုးနိုင်ရန်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် ကောင်းထက်စံ နို့စားနွားမွေးမြူရေးခြံတွင် လှည့်လည်ကြည့်ရှုစဉ်

လိုအပ်သည့် အခြေအနေများနှင့် အခြားလိုအပ်သည်များကို အကြံပြုဆွေးနွေး ပြောကြားသည်။

Leader of Textile Public Co.,Ltd

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် မိတ္ထီလာခရိုင် ဝမ်းတွင်းမြို့နယ်သို့ရောက်ရှိကြပြီး မြန်မာနိုင်ငံရှိ မိရိုးဖလာ ရက်ကန်းလုပ်ငန်းများကို ခေတ်မီတိုးတက်စေရန် အရည်အသွေးပြည့်မီသော ချည်ထည်များ ထုတ်လုပ်၍ ပြည်တွင်း၌သာမက ပြည်ပသို့ တင်ပို့နိုင်ရန် ဝမ်းတွင်း၊ သာစည်၊ မိတ္ထီလာ၊ ရွှေတောင်၊ အမရပူရမြို့နယ်များမှ ရက်ကန်းလုပ်ငန်းရှင်များ စုပေါင်း၍ တည်ထောင်ထားသည့် Leader of Textile Public Co.,Ltd သို့ ရောက်ရှိကြရာ ဒါရိုက်တာအဖွဲ့ဝင် ဦးလှဘူးနှင့် အင်ဂျင်နီယာဦးအောင်နိုင်ထွန်းတို့က လုပ်ငန်းလည်ပတ်နေမှု အခြေအနေများနှင့် လုပ်ငန်း လိုအပ်ချက် အခက်အခဲများကို လိုက်လံရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။ ရှင်းလင်းတင်ပြမှုများအပေါ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က သိရှိလိုသည်များ ပြန်လည်မေးမြန်း ဆွေးနွေးပြီး အခက်အခဲ



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ဝမ်းတွင်းမြို့နယ်ရှိ Leader of Textile Public Co., Ltd တွင် လှည့်လည်ကြည့်ရှုစဉ်

များအား ညှိနှိုင်းဖြေရှင်း ဆောင်ရွက်ပေးသည်။

ကိန္နရီ ချည်ချောလုံချည် ထုတ်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းစု

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် ဝမ်းတွင်းမြို့ရှိ ရွှေသံတောကုမ္ပဏီ၊ ကိန္နရီ ချည်ချောလုံချည်ထုတ်လုပ်

ရေးလုပ်ငန်းစုသို့ ရောက်ရှိကြရာ လုပ်ငန်းမှ ဦးမြတ်မိုးဝင်းနှင့် ဒေါ်သန်းသန်းအေးတို့က ချည်ငင်လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု၊ ရက်ကန်းခတ်လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု၊ ဒေသတွင်း အလုပ်အကိုင် ဖော်ဆောင်ပေးနိုင်မှုနှင့် အရည်အသွေး ထိန်းသိမ်းရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့်အခြေအနေများကိုလိုက်လံရှင်းလင်းတင်ပြကြပြီး ထုတ်လုပ်ထားသည့် ပုဆိုးများကို ခင်းကျင်းပြသသည်။ ရှင်းလင်းတင်ပြမှုများအပေါ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ပြည်တွင်းအထည်အလိပ်ထုတ်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများ၌ အချို့သောချည်များကို ပြည်ပမှ တင်သွင်းနေကြောင်း၊ ပြည်တွင်းထုတ်ချည်မှုများကို အရည်အသွေးပြည့်မီအောင် ဆောင်ရွက်ပြီး အသုံးပြုနိုင်ပါက ပိုမိုအကျိုးရှိစေမည်ဖြစ်ပြီး ထုတ်လုပ်မှု ကုန်ကျစရိတ်များလည်း လျော့ကျလာစေမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ပြည်တွင်းမှထွက်ရှိသည့် ချည်များဖြင့်အထည်များထုတ်လုပ်နိုင်ရေးသုတေသနပြု ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုကြောင်း ဆွေးနွေးပြောကြားပြီး လုပ်ငန်းခွင် အခက်အခဲများအား မေးမြန်းကာ လိုအပ်သည်များ ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ရွှေသံတောကုမ္ပဏီ၊ ကိန္နရီချည်ချောလုံချည် ထုတ်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းစုတွင် လှည့်လည်ကြည့်ရှုစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ အိန္ဒိယသမ္မတနိုင်ငံ သံအမတ်ကြီးအား လက်ခံတွေ့ဆုံ

မြန်မာ - အိန္ဒိယ နှစ်နိုင်ငံနယ်စပ်ဒေသ တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုတိုးမြှင့်ရေး၊ နှစ်နိုင်ငံကုန်သွယ်မှု၊ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကဏ္ဍ တိုးမြှင့်ရေးဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များဆွေးနွေး



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း
ပြည်ထောင်စု သမ္မတမြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ အိန္ဒိယသမ္မတနိုင်ငံသံအမတ်ကြီး H.E.Mr. Abhay Thakur အား လက်ခံတွေ့ဆုံစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်းသည် ပြည်ထောင်စု သမ္မတမြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ အိန္ဒိယသမ္မတနိုင်ငံသံအမတ်ကြီး H.E. Mr. Abhay Thakur အား ဇွန် ၁၇ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌရုံး သံတမန်ဆောင်ဧည့်ခန်းမ၌ လက်ခံတွေ့ဆုံသည်။

တွေ့ဆုံစဉ် မြန်မာ-အိန္ဒိယ နှစ်နိုင်ငံ နယ်စပ်ဒေသ တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု တိုးမြှင့်ရေးဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များ၊ နှစ်နိုင်ငံကုန်သွယ်မှု၊ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကဏ္ဍတိုးမြှင့်ရေး၊ နှစ်နိုင်ငံ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ၊ နှစ်နိုင်ငံ တပ်မတော်နှစ်ရပ်အကြား ချစ်ကြည်ရင်းနှီးစွာဖြင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု တိုးမြှင့်ရေးဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များ၊ စက်မှုကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ကျွမ်းကျင်လုပ်သားနှင့် လူသားအရင်းအမြစ်များစနစ်တကျမွေးထုတ်ပေးနိုင်ရေးပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် ကိစ္စရပ်များကို ရင်းနှီးပွင့်လင်းစွာ ဆွေးနွေးကြပြီး အမှတ်တရ လက်ဆောင်ပစ္စည်းများ အပြန်အလှန်

လဲလှယ်ကြသည်။

တွေ့ဆုံပွဲသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အတူ နိုင်ငံခြားရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးလွင်ဦးနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြပြီး မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ အိန္ဒိယသမ္မတနိုင်ငံသံအမတ်ကြီးနှင့်အတူ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ အိန္ဒိယသံရုံး ဒုတိယအကြီးအကဲ Mr. Ashish sharma ၊ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာ အိန္ဒိယစစ်သံမှူးနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ၂၀၂၄ ခုနှစ် မိုးရာသီ သစ်ပင်စိုက်ပျိုးပွဲ ကျင်းပ



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ ၂၀၂၄ ခုနှစ် မိုးရာသီ သစ်ပင်စိုက်ပျိုးပွဲကို ဇွန် ၂၂ ရက်နေ့ နံနက် ၈ နာရီတွင် နေပြည်တော် ပုဗ္ဗသီရိမြို့နယ် နေပြည်တော် ဘူတာကြီးဝင်းအတွင်းရှိ မြေကွက်လပ်၌ ကျင်းပသည်။

သစ်ပင်စိုက်ပျိုးပွဲသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးနှင့်ဇနီး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်များ၊ ဌာနဆိုင်ရာအကြီးအကဲ

များနှင့် ၎င်းတို့၏ဇနီးများ၊ ဝန်ထမ်းများနှင့် ဝန်ထမ်းမိသားစုများ တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်ဇနီးတို့က ဦးဆောင်ပြီး အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်လာကြသူများနှင့်အတူ ရတနာတန်းဝင်ကျွန်းပင်၊ ပိတောက်၊ ပျဉ်းကတိုးနှင့်အရိပ်ရလေကာပင် စုစုပေါင်းအပင် ၁၀၀၀ ကို စိုက်ပျိုးပေးကြပြီး ဝန်ထမ်းများ သစ်ပင်စိုက်ပျိုးနေမှုများကို လိုက်လံကြည့်ရှုအားပေးသည်။

ယနေ့တွင် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များရှိ ဝန်ကြီးဌာနအောက်မှဌာန၊ အဖွဲ့အစည်းများတွင်လည်း တစ်ချိန်တည်း တစ်ပြိုင်တည်း သစ်ပင်စိုက်ပျိုးပွဲတော်ကို ကျင်းပကြပြီး ရတနာတန်းဝင်အပင်၊ အရိပ်ရလေကာပင်နှင့် သီးပင်စားပင်မျိုးစုံစုစုပေါင်း ၂၃၇၉၃ ပင်ကို စိုက်ပျိုးခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းမှ "Common Rose" လိပ်ပြာပုံ စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းသစ် ရောင်းချပေးခဲ့



ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းမှ သယံဇာတနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးဝန်ကြီးဌာနက မြန်မာနိုင်ငံ၌ တွေ့ရှိရသော လိပ်ပြာမျိုးစိတ်အဖြစ်

မှတ်တမ်းတင် သဘောထား မှတ်ချက်ပြုထားသည့် “Common Rose” လိပ်ပြာပုံ (၂၀၀ကျပ်တန်) စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းသစ် (၁) မျိုးအား ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဇွန်လ ၂၀ ရက်၊ နံနက် ၉ နာရီ ၃၀ မိနစ်အချိန်မှ စတင်ကာ နေပြည်တော်ဗဟိုစာတိုက်ကြီး၊ ရန်ကုန်စာတိုက်ကြီး၊ မန္တလေးစာတိုက်ကြီးတို့နှင့် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များရှိ စာတိုက်ကြီးများတွင် တစ်ပြိုင်တည်း ရောင်းချပေးခဲ့သည်။

အထူးအစီအစဉ်တစ်ရပ်အနေဖြင့် နေပြည်တော်ဗဟိုစာတိုက်ကြီး၊ ရန်ကုန်စာတိုက်ကြီးနှင့် မန္တလေးစာတိုက်ကြီးတို့တွင် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဇွန်လ ၂၀ ရက်၊ ကြာသပတေးနေ့တွင် ဝယ်ယူသော စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းများနှင့် ပထမနေ့စာအိတ် (First Day Cover) များပေါ်တွင် နေ့စွဲအမှတ်အသား တံဆိပ်ရိုက်နှိပ်ပေးခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဇူလိုင်လလွှာ ဖေလအထိ (ပထမငါးလအတွင်း) ပြည်ပခရီးသွား ၅ သိန်း ၂ သောင်းခန့် ဝင်ရောက်ခဲ့၊ ယခင်နှစ် အလားတူကာလအတွင်း ခရီးသွားဧည့်သည်ရောက်ရှိမှုနှင့် နှိုင်းယှဉ်လျှင် ၆၃ ရာခိုင်နှုန်းအထိ သိသိသာသာ တိုးတက်လာ



အမျိုးသားခရီးသွားလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဗဟိုကော်မတီ အစည်းအဝေး (၁/၂၀၂၄) ကို ဖွဲ့စည်း ၂၁ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလာရေး ဝန်ကြီးဌာန ကျောက်စိမ်းခန်းမ၌ ကျင်းပရာ အမျိုးသားခရီးသွားလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးတက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားသည်။

အစည်းအဝေးသို့ ဗဟိုကော်မတီဝင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ ဗဟိုကော်မတီအကြံပေးပုဂ္ဂိုလ်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ တတ်သိပညာရှင်များ၊ ပုဂ္ဂလိကခရီးသွားလုပ်ငန်းအဖွဲ့အစည်းများမှ ကိုယ်စားလှယ်များနှင့် ဌာနဆိုင်ရာတာဝန်ရှိသူများ

တက်ရောက်ကြပြီး တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်များက ဗီဒီယိုကွန်ဖရင့်စနစ်ဖြင့် တက်ရောက်ကြသည်။

ဆွေးနွေးဖော်ထုတ်အဖြေရှာ

ဦးစွာ အမျိုးသားခရီးသွားလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက ယနေ့အစည်းအဝေးကို ၂၀၂၄ ခုနှစ်အတွင်း မြန်မာနိုင်ငံ၏ ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ အခြားနိုင်ငံများနည်းတူ ထိထိရောက်ရောက်နှင့် ပြန်လည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန်အတွက် ဆောင်ရွက်သင့်၊ ဆောင်ရွက်ထိုက်သည့် လုပ်ငန်းများကို ဆွေးနွေးဖော်ထုတ် အဖြေရှာနိုင်ရန် ရည်ရွယ်ကျင်းပခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ ကုလသမဂ္ဂ ခရီးသွားလုပ်ငန်းအဖွဲ့ (UN Tourism) ၏ ထုတ်ပြန်ချက်အရ ၂၀၂၃ ခုနှစ်အတွက် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ခရီးသွားဧည့်သည် ဝင်ရောက်မှုအနေဖြင့် (၁

ဒသမ ၃) ဘီလီယံဝင်ရောက်ခဲ့ပြီး ခရီးသွားလုပ်ငန်းဝင်ငွေအနေဖြင့် အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၁ ဒသမ ၅) ထရီလီယံအထိ ရရှိခဲ့သည်ဟု ခန့်မှန်းထားသည့်အတွက် ကမ္ဘာ့ခရီးသွားလုပ်ငန်းများအနေဖြင့် ၂၀၂၄ ခုနှစ်တွင် ကိုဗစ်-၁၉ မတိုင်မီ အခြေအနေထက် ကျော်လွန်သွားမည့် အလားအလာများကို မြင်တွေ့နေရပြီ ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ထိုသို့ရလဒ်ကောင်းများထွက်ပေါ်စေသည့် အဓိကအကြောင်းအချက်များမှာ ပြင်းပြသည့် ခရီးသွားလိုအား (Travel Demand) ဆက်လက် တိုးတက်ဖြစ်ပေါ်နေမှု၊ လေကြောင်းဆက်သွယ်ရေး ပိုမိုတိုးတက်လာမှုနှင့် ဗီဇာအစရှိသည့် ဝင်/ထွက်သွားလာမှုလွယ်ကူချောမွေ့စေရန်ဖြေလျှော့ပေးမှုများကြောင့်ဟု သိရှိရပါကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံတွင်လည်း နိုင်ငံတကာခရီးသွားဧည့်သည်ရောက်ရှိမှုကိုကြည့်မည်ဆိုပါက ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် ပြည်ပခရီးသွားဧည့်သည် (၁ ဒသမ ၂၈) သန်း ဝင်ရောက်ခဲ့

ပြီး ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် ဝင်ရောက်ခဲ့သည့် ၂ သိန်း ၃ သောင်းကျော်နှင့် နှိုင်းယှဉ်ပါက (၄) ဆခွဲ တိုးတက်ခဲ့ပါကြောင်း၊ ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလမှ မေလအထိ (ပထမငါးလအတွင်း) ပြည်ပခရီးသွားဧည့်သည်ဝင်ရောက်မှုသည် ၅ သိန်း ၂ သောင်းခန့် ဝင်ရောက်ခဲ့သည့် အတွက် ယခင်နှစ်အလားတူကာလအတွင်း ခရီးသွားဧည့်သည်ရောက်ရှိမှု ၃ သိန်း ၁ သောင်းကျော်နှင့် နှိုင်းယှဉ်ကြည့်မည်ဆိုပါက ၆၃ ရာခိုင်နှုန်းအထိ သိသိသာသာ တိုးတက်လာခဲ့ပါကြောင်း၊ အဆိုပါ တိုးတက်မှုအရှိန်အဟုန်ကို ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းထားရမည်ဖြစ်ပြီး ကိုဗစ်-၁၉ မတိုင်မီ ဝင်ရောက်ခဲ့သည့် ခရီးသွားဧည့်သည်အရေအတွက်



ကို ပြန်လည်ပြည့်စီရေး အဘက်ဘက်က ဆက်လက်ကြိုးစား ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ပါကြောင်း။

ဟိုတယ်နှင့် ခရီးသွားလာရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းကဏ္ဍတွင် ကြုံတွေ့နေရသည့် အခက်အခဲများကို ဖြေရှင်းနိုင်ရေးနှင့် ခရီးစဉ်ဒေသများအလိုက် ကောင်းမွန်သည့် ဝန်ဆောင်မှုများကို အဆင့်အတန်း မြင့်မားတိုးတက်လာစေရန်အတွက် ခရီးစဉ်ဒေသများတွင် ခရီးစဉ်ဒေသ စီမံခန့်ခွဲရေးအဖွဲ့များစနစ်တကျဖြန့်ဖြူးပြီး ခရီးသွားလုပ်ငန်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများကို ဦးစားပေးဒေသအလိုက် ကျင်းပ

ပြုလုပ်ပေးနေသည်ဟု သိရှိရပါကြောင်း၊ အဆိုပါအလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများမှဖော်ထုတ်ရရှိချက်များအနက် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်သည်များကိုလည်း သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများ၊ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့များဖြင့် ညှိနှိုင်းပေါင်းစပ် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ကြရန် အလေးထား တိုက်တွန်းလိုပါကြောင်း၊ ကျန်တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်များတွင်လည်း အလားတူ အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများကို အချိန်အခါအလိုက် အခွင့်လျှဉ်းသင့်သလို ဆက်လက်ကျင်းပပြီး ခရီးစဉ်ဒေသများ စနစ်တကျနှင့် ရေရှည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဆောင်ရွက်ကြ

ရန် လိုအပ်ပါကြောင်း။

အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်ကျင်းပမည်

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် လာမည့်ဒီဇင်ဘာလ ၉ ရက်မှ ၂၀ ရက်အထိ နေပြည်တော်တွင် ပဉ္စမအကြိမ်မြောက် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်ကို ရည်ရွယ်ချက်ကောင်း များစွာဖြင့် ကျင်းပမည်ဖြစ်သည့်အတွက် အားလုံးအဆင့်မီမီအင်ပြည့်အားပြည့်ပါဝင်နိုင်ရေးကြိုတင်ပြင်ဆင်စီမံဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါကြောင်း၊ ထိုသို့ နိုင်ငံအဆင့်ပွဲတော်ကြီး ဆောင်ရွက်မည့်ကိစ္စရပ်ကို ဗဟိုကော်မတီဝင်များက သိရှိမှတ်သားပြီး လိုအပ်သည့်အစီအမံများ ဆောင်ရွက်သွားရေး၊ ပြည်တွင်းပြည်ပအားကစားသမားများ၊ ခရီးသွားဧည့်သည်များ ကြိုတင်သိရှိစေရန် မြှင့်တင်ကြော်ငြာရေးနှင့် လာရောက်ကြည့်ရှု အားပေးရန် ဖိတ်ခေါ်ရေးတို့ကို မျှော်မှန်း ဆောင်ရွက်သွားကြရန် လိုအပ်ပါကြောင်း ပြောကြားသည်။

ဆက်လက်၍ ခရီးသွားဧည့်သည်ဝင်ရောက်မှု တိုးတက်များပြားလာစေရေးအတွက် ဈေးကွက်ရှာဖွေမြှင့်တင်ရေး နည်းလမ်းကောင်းများကို ရှာဖွေဖော်ထုတ်ရာတွင် အစ်ဂျစ်တယ်နည်းပညာဖြင့် ခရီးသွားမြှင့်တင်ရေးကို ထိရောက်စွာ အသုံးပြုရန်၊ ခရီးသွားဧည့်သည်များ ငွေပေးချေမှုတွင် Online အသုံးပြုပြီး Cashless Payment စနစ်များဖြင့် ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်၊ MSMEs လုပ်ငန်း

များအပါအဝင် ခရီးသွားလုပ်ငန်းနှင့်ဆက်စပ်သည့် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများတွင် Ease of Doing Business လုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်မှုများလွယ်ကူအဆင်ပြေစေရန်ကိုလည်း ကာလရှည် ရည်မှန်းချက်တစ်ခုအဖြစ် ချမှတ်ဆောင်ရွက်သွားရန်၊ ဒေသထွက်အစားအသောက်များနှင့် တိုင်းရင်းသားရိုးရာအစားအစာများ၊ ကျန်းမာရေးနှင့် ညီညွတ်မှုရှိပြီးအဆင့်မီစွာဖြင့် ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်ရေးအတွက် ဒေသခံများနှင့် လက်တွဲ၍ ဝိုင်းဝန်းကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြရန်၊ လက်ရှိတွင် အဓိကခရီးစဉ်ဒေသများကို ဝင်/ထွက်သွားလာရာတွင် အချက်အချာကျသည့် ကျိုင်းတုံ၊ ပုသိမ်၊ တာချီလိတ်စသည့် မြို့များရှိ လေဆိပ်များ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း လုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများမှ တစ်ဆင့် လေကြောင်းခရီးစဉ်နှင့် ပြည်ပခရီးသွားများ ဝင်ရောက်လာနိုင်ရေး၊ ခရီးသွားအေဂျင်စီများအပါအဝင် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်သူများအနေဖြင့် ခရီးသည် ပိုမိုလာရောက်ရေးအတွက် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြရန်၊ အဓိကခရီးသွားဈေးကွက်ဝင် နိုင်ငံများနှင့် အလားအလာရှိသည့် နိုင်ငံများမှ ခရီးသွားဧည့်သည်များ ပိုမိုရရှိရန် ပြည်ပဗီဇာလွယ်ကူရေး လုပ်ငန်းစဉ်များကို ဆက်လက်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်သွားရန်နှင့် မိမိတို့၏ ဗဟိုကော်မတီအနေဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံကို ကမ္ဘာ့ခရီးသွားဧည့်သည်များအကြားတွင် နိုင်ငံတကာ ခရီးစဉ်ဒေသတစ်ခုအဖြစ် အဆင့်မြှင့်တင်ရေး၊ နိုင်ငံတော်အတွက် နိုင်ငံခြားငွေ ရှာဖွေပေးရေး၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်းနှင့် ဒေသခံတို့၏ လူမှုစီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို အထောက်အကူပြုရေး စသည်တို့ကို ဆက်စပ်ဝန်ကြီးဌာနများ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အစိုးရများ၊ ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ တတ်သိပညာရှင်များ၊ အသင်းအဖွဲ့များအနေဖြင့် အားလုံးညှိနှိုင်းပေါင်းစပ်ပြီး တက်ညီလက်ညီဖြင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြရန် ကိစ္စရပ်များအား ဆွေးနွေးပြောကြားသည်။

ထို့နောက် အမျိုးသားခရီးသွားလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဗဟိုကော်မတီ ဒုတိယ

ဥက္ကဋ္ဌ ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလာရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာသက်သက်ခိုင်က ခရီးသွားလုပ်ငန်းဆိုင်ရာများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ဆွေးနွေးတင်ပြသည်။

ဖတ်ကြားတင်ပြ အတည်ပြုချက်ရယူ

ယင်းနောက်ဗဟိုကော်မတီအတွင်းရေးမှူး ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလာရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးမြိုးဖော်စိုးက ဗဟိုကော်မတီ (၂/၂၀၂၃) ကြိမ်မြောက် အစည်းအဝေး ဆုံးဖြတ်ချက်များကို အကောင်အထည်ဖော်ပြီးစီးမှု၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်းကော်မတီတွင် အဖွဲ့ဝင် (၁) ဦးအစားထိုးပြင်ဆင်ဖွဲ့စည်းမှု၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်ဒေသဆိုင်ရာ ခရီးသွားလုပ်ငန်းကော်မတီ (၉) ခုတို့မှဥက္ကဋ္ဌ၊ အတွင်းရေးမှူး၊ အဖွဲ့ဝင်များ အစားထိုးပြင်ဆင်ဖွဲ့စည်းမှု၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၏ ညွှန်ကြားချက်များကို ဆောင်ရွက်ရန်၊ ရှမ်းပြည်နယ် (အရှေ့ပိုင်း) ကျိုင်းတုံမြို့နှင့် ဒေသတွင်း မြို့/ခရိုင်များ ခရီးသွားလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ဆက်လက်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်သွားခွင့်ပြုရန်၊ ထူးခြားဖြစ်စဉ်များ အသိပေးရန်၊ ဧည့်သည်စာရင်းစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် (GLMS) အားမပျက်မကွက် အသုံးပြုစေရေး ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် အသုံးပြုခြင်းမရှိပါက အရေးယူဆောင်ရွက်သွားရန်၊ လုပ်ငန်းလိုင်စင်ရယူခြင်းမရှိဘဲ ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပဧည့်သည်များအား အခကြေးငွေဖြင့် တည်းခိုနေထိုင်နိုင်

ရေး ဝန်ဆောင်မှုပေးနေသော လုပ်ငန်းများအား အရေးယူဆောင်ရွက်ရန်နှင့် ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပ ခရီးသွားဧည့်သည်များ သွားရောက်လည်ပတ်နိုင်သည့် ကမ်းခြေခရီးစဉ်ဒေသများအဖြစ် သတ်မှတ်နိုင်ရန် အခြေအနေတို့ကို ဖတ်ကြားတင်ပြပြီး အတည်ပြုချက်ရယူသည်။

ဆက်လက်၍ ဗဟိုကော်မတီဝင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်ဝန်ကြီးချုပ်များ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ ဗဟိုကော်မတီအကြံပေးပုဂ္ဂိုလ်၊ ပုဂ္ဂလိကခရီးသွားအဖွဲ့အစည်းများမှ ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်းတတ်သိပညာရှင်များနှင့် တာဝန်ရှိသူများက ခရီးသွားလုပ်ငန်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် စပ်လျဉ်း၍ သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍများအလိုက် ရင်းလင်း ဆွေးနွေး တင်ပြကြရာ ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌက ဖြည့်စွက်ဆွေးနွေးပြီး လိုအပ်သည်များပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ပေးခဲ့သည်။

ထို့နောက် အမျိုးသားခရီးသွားလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက နိဂုံးချုပ် အမှာစကားပြောကြားပြီး အစည်းအဝေးကို ရုပ်သိမ်းလိုက်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။ **သတင်းစဉ်**



ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ခေါင်းဆောင်သော မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ (၂၇)ကြိမ်မြောက် စိန့်ပီတာစဘတ်နိုင်ငံတကာစီးပွားရေးဖိုရမ်သို့ တက်ရောက်ပြီး ပြန်လည်ရောက်ရှိ



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး ခေါင်းဆောင်သော ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံ သမ္မတ၏ အကြံပေးဖြစ်သူ ဖိုရမ်ကျင်းပရေးကော်မတီအမှုဆောင်အတွင်းရေးမှူး Mr. Anton Kobayakov ၏ ဖိတ်ကြားမှုအရ ဇွန် ၅ ရက်မှ ၈ ရက်အထိ ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံ စိန့်ပီတာစဘတ်မြို့၌ ကျင်းပပြုလုပ်မည့် (၂၇) ကြိမ်မြောက် စိန့်ပီတာစဘတ် နိုင်ငံတကာစီးပွားရေးဖိုရမ်သို့ တက်ရောက်ရန် ဇွန် ၃ ရက် ညနေပိုင်းတွင် ရန်ကင်းမြို့မှ လေကြောင်းခရီးဖြင့် ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံသို့ ထွက်ခွာသွားသည်။

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အတူ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့် နိုင်ငံခြားစီးပွားဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ စီးပွားရေးနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ကျန်းမာရေးဝန်ကြီးဌာနတို့မှ

ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ အရာရှိကြီးများနှင့် ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သည်များနှင့် စက်မှုလက်မှုလုပ်ငန်းရှင်များ အသင်းချုပ်ဥက္ကဋ္ဌ ဦးဆောင်သော ပုဂ္ဂလိကအသင်းအဖွဲ့များမှ လုပ်ငန်းရှင်များ လိုက်ပါသွားကြသည်။

စိန့်ပီတာစဘတ် နိုင်ငံတကာ စီးပွားရေးဖိုရမ်ကို ၁၉၉၇ ခုနှစ်မှ စ၍ နှစ်စဉ်ကျင်းပခဲ့

စိန့်ပီတာစဘတ် နိုင်ငံတကာစီးပွားရေးဖိုရမ်ကို ၁၉၉၇ ခုနှစ်မှ စ၍ နှစ်စဉ်ကျင်းပခဲ့ပြီး ၂၀၀၆ ခုနှစ်မှ စတင်ကာ ရုရှားဖက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံသမ္မတ၏ ကမကထပြုမှုဖြင့်ဆောင်ရွက်ကာ ဖိုရမ်ပြုလုပ်သည့် အခမ်းအနားတိုင်းတွင် လည်း သမ္မတကိုယ်တိုင် တက်ရောက်ချီးမြှင့်ဆွေးနွေးပြောကြားပြီး ရုရှားနိုင်ငံ လက်ရှိ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော အဓိကစီးပွားရေးကဏ္ဍများ၊ အစဉ်အမြဲ ကြီးထွားလာသည့် ဈေးကွက်များနှင့် မျက်မှောက်ခေတ် ကမ္ဘာ

စီးပွားရေးအခြေအနေများကို နိုင်ငံတကာစီးပွားရေး အဖွဲ့အစည်းများအကြား ဆွေးနွေးဆက်သွယ် ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် ယခုဖိုရမ်သည် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာပလက်ဖောင်းတစ်ခုအဖြစ် ဦးဆောင်ကဏ္ဍမှ ပါဝင်လျက်ရှိသည်။

ဒုတိယ ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးနှင့်အတူ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့် နိုင်ငံခြားစီးပွားဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ စီးပွားရေးနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ကျန်းမာရေးဝန်ကြီးဌာနတို့မှ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ဝန်ကြီးဌာနများမှ အဆင့်မြင့်အရာထမ်းများ၊ ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သည်များနှင့် စက်မှုလက်မှုလုပ်ငန်းရှင်များ အသင်းချုပ်၊ မြန်မာနိုင်ငံ ကျောက်မျက်ရတနာလုပ်ငန်းရှင်များ အသင်းနှင့် ပုဂ္ဂလိကစီးပွားရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကဏ္ဍမှ ကိုယ်စားလှယ်များ ပါဝင် တက်ရောက်ခဲ့ကြသည်။

ဖိုရမ်တက်ရောက်စဉ် ကာလအတွင်း မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် ဇွန် ၅ ရက် နံနက်ပိုင်းက ဥရောပအာရှ စီးပွားရေးကော်မရှင်၊ မေခရိုစီးပွားရေးနှင့် ပေါင်းစည်းရေး ဝန်ကြီး Mr. Sergei Yurievich Glazyev နှင့်တွေ့ဆုံပြီး မြန်မာနိုင်ငံနှင့် အီးအေအီးယူ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအကြား ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၊ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု အရှိန်အဟုန်မြှင့် ဆောင်ရွက်ရေး၊ အီးအေအီးယူ၏ ဒေသတွင်း စီးပွားရေး ပေါင်းစည်းဆောင်ရွက်မှုများကို လေ့လာရေးဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များနှင့် မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ဥရောပအာရှ စီးပွားရေးကော်မရှင်တို့အကြား လက်မှတ်ရေးထိုးပြီး ဖြစ်သည့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု စာချုပ်လွှာအရ ပူးတွဲလုပ်ငန်းအဖွဲ့ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် ကိစ္စရပ်များကို ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ရုရှားသမ္မတ၏ အကြံပေး ရုရှားရော့စ်ကွန်ဂရက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ရန်ပုံငွေဥက္ကဋ္ဌ Mr. Anton Kobayakov ခေါင်းဆောင်သော ကိုယ်စားလှယ်များနှင့် လည်းကောင်း၊ ရော့စ်ကွန်ဂရက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ရန်ပုံငွေအဖွဲ့မှ ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့နှင့် လည်းကောင်း သီးခြားစီ တွေ့ဆုံပြီး ရော့စ်

ကွန်ဂရက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုရန်ပုံငွေအဖွဲ့က မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက် ရှိသော လုပ်ငန်းများ၏ ဖြစ်ပေါ်တိုးတက်မှု အခြေအနေနှင့် ရှေ့ဆက်လက်ဆောင်ရွက်မည့်ကိစ္စရပ်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ရင်းနှီးပွင့်လင်းစွာ ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

အမြင်ချင်းဖလှယ်ဆွေးနွေး

ဇွန် ၆ ရက်မွန်းလွဲပိုင်းက ရုရှားဖက်အရေး ရင်းနှိုင်ငံ စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုဝန်ကြီး Mr. Maksim Reshetnikov ခေါင်းဆောင်သော အဖွဲ့နှင့် တွေ့ဆုံပြီး ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလတွင် ရုရှားနိုင်ငံ မော်စကိုမြို့၌ ကျင်းပခဲ့သည့် စတုတ္ထအကြိမ်ရုရှား-မြန်မာ အစိုးရအချင်းချင်း ကုန်သွယ်ရေးနှင့် စီးပွားရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု ကော်မရှင် အစည်းအဝေး၏ အစည်းအဝေး မှတ်တမ်းအရ ဆက်လက် ဆောင်ရွက်ရမည့် ကိစ္စရပ်များ၊ မြန်မာ-ရုရှား စီးပွားရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာ ဖြစ်ပေါ်တိုးတက်မှု အခြေအနေ၊ နှစ်နိုင်ငံ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာ လမ်းပြမြေပုံ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်မှု အခြေအနေများကို ရင်းနှီးပွင့်လင်းစွာ အမြင်ချင်းဖလှယ် ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

ထို့နောက် ရုရှားဖက်အရေးရင်းနှိုင်ငံ

သမ္မတ၏ပို့ဆောင်ရေးနှင့်အခြေခံအဆောက်အအုံဆိုင်ရာ အကြံပေးပုဂ္ဂိုလ် Mr. Igor Levitin ခေါင်းဆောင်သော အဖွဲ့နှင့် တွေ့ဆုံခဲ့ပြီး မြန်မာနိုင်ငံ၏ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် အခြားကဏ္ဍများတွင် အခြေခံအဆောက်အအုံဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်မည့် အခြေအနေများကို ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

ညနေပိုင်းတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်ဦးဆောင်သော မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် ရုရှားနိုင်ငံနှင့် အာဆီယံနိုင်ငံများအကြား ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ၊ ရုရှားနိုင်ငံနှင့် မြန်မာနိုင်ငံတို့အကြား ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု မြှင့်တင်ရေးနှင့် စီးပွားရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များနှင့်ပတ်သက်၍ ရုရှား-အာဆီယံစီးပွားရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ Mr. Ivan Viktorovich Polyakov တည်ခင်းဧည့်ခံသော အလုပ်သဘော ညစာစားပွဲသို့ တက်ရောက်ပြီး ရင်းနှီးပွင့်လင်းစွာ ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

နှစ်နိုင်ငံအကြား ပူးပေါင်းကူညီဆောင်ရွက် နိုင်မည့် အခြေအနေများ ဆွေးနွေး

ဇွန် ၇ ရက်တွင် ရုရှားနိုင်ငံ ပို့ဆောင်ရေး



ဝန်ကြီး Mr. Roman Vladimirovich Starovoyt ခေါင်းဆောင်သော အဖွဲ့နှင့်တွေ့ဆုံပြီး မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ရုရှားနိုင်ငံအကြား ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နေမှုများ၊ နှစ်နိုင်ငံအကြား လေကြောင်းလိုင်း ပြေးဆွဲနေမှုနှင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်မည့် အစီအစဉ်များ၊ ရထားပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် မြန်မာ-ရုရှား နှစ်နိုင်ငံအကြား ပူးပေါင်းကူညီဆောင်ရွက်နိုင်မည့် အခြေအနေများကို ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

ဖိုရမ်တက်ရောက်စဉ် ကာလအတွင်း ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများက ဖိုရမ်၏ Panelist များအနေဖြင့် တက်ရောက်ဆွေးနွေးကြရာ ဇွန် ၆ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့် နိုင်ငံခြားစီးပွား ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာကဏ္ဍက EAEU-ASEAN Business Dialogue ခေါင်းစဉ်ဖြင့် လည်းကောင်း၊ ဇွန် ၇ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် ကျန်းမာရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာသက်ခိုင်ဝင်းက The Economic of Health: Effectively Managing Health and Improving Quality of Life ခေါင်းစဉ်ဖြင့် လည်းကောင်း တက်ရောက်ဆွေးနွေးခဲ့ကြပြီး ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဦးဆောင်သော မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ ပါဝင်တက်ရောက်ခဲ့ကြသည်။

ထို့ပြင် သီးခြားတွေ့ဆုံမှုများအနေဖြင့် ဇွန် ၇ ရက်တွင် ကျန်းမာရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာသက်ခိုင်ဝင်း ခေါင်းဆောင်သော အဖွဲ့နှင့် ရုရှားနိုင်ငံ ကျန်းမာရေးဝန်ကြီး Dr. Mikhail Murashko တွေ့ဆုံခဲ့ပြီး မြန်မာ-ရုရှား နှစ်နိုင်ငံ ကျန်းမာရေးကဏ္ဍ ပိုမိုမြှင့်တင် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေး ကိစ္စရပ်များ၊ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုမူဘောင် ရေးဆွဲရေး ကိစ္စရပ်များနှင့် တောင်ကြီးစစ်စစ် ထွန်းဆေးရုံတွင် ကင်ဆာရောဂါဆေးကုသမှုလုပ်ငန်းများ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးနှင့် ရုရှားနိုင်ငံမှ ကင်ဆာရောဂါကုသမှု ဆေးဝါးများ တင်သွင်းဖြန့်ချိရေးနှင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင် ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး ကိစ္စရပ်များကို ဆွေးနွေးခဲ့သည်။

အလားတူ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ခေါင်းဆောင်သော မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် ဇွန် ၇ ရက် ညနေပိုင်းတွင် (၂၇) ကြိမ်မြောက် စိန့်ပီတာစဘတ် နိုင်ငံတကာ စီးပွားရေးဖိုရမ်၏ ပင်မအခန်းအနားဖြစ်သည့် မျက်နှာစုံညီအစည်းအဝေး (Main Forum-Plenary Session) သို့ တက်ရောက်ကြသည်။

အဆိုပါ အစည်းအဝေးတွင် ရုရှားဖက် အရေးရှင်းနိုင်ငံသမ္မတဗဟိုဌာနဗဟိုဌာနက မိန့်ခွန်းပြောကြား၍ နိုင်ငံတကာစီးပွားရေး ဖိုရမ်၏ ပင်မဆွေးနွေးမှုများကို ဦးဆောင်ဆွေးနွေးခဲ့ပြီး ဗိုလ်စီယားနိုင်ငံသမ္မတ Mr. Luis Arce နှင့် ဇင်ဘာဘွေနိုင်ငံ သမ္မတ Mr. Emmerson Mnangagwa တို့က ပါဝင်ဆွေးနွေးကြသည်။

မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် နည်းပညာဆိုင်ရာ ကုမ္ပဏီများ၊ အဖွဲ့အစည်းများနှင့် သီးခြားတွေ့ဆုံ ဆွေးနွေးမှုများ ဆောင်ရွက်ခဲ့ရာ ဇွန် ၆ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် ရုရှားနိုင်ငံ၏ နိုင်ငံတကာစွမ်းအင်ကုမ္ပဏီဖြစ်သည့် PJSC Gazprom Company မှ တာဝန်ရှိသူများနှင့် တွေ့ဆုံပြီး မြန်မာနိုင်ငံတွင် စွမ်းအင်ဆိုင်ရာကဏ္ဍ၌ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ဆောင်ရွက်

နိုင်မည့် အခြေအနေများကိုလည်းကောင်း၊ မွန်းလွဲပိုင်းတွင် FESCO Transportation & Logistics Company မှ တာဝန်ရှိသူများနှင့် တွေ့ဆုံပြီး မြန်မာနိုင်ငံ၏ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းစီမံ ဆောင်ရွက်မှုကဏ္ဍတွင် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်မည့် အခွင့်အလမ်းများကိုလည်းကောင်း၊ ဇွန် ၇ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် Business Russia နှင့် Aquarius နည်းပညာကုမ္ပဏီမှ တာဝန်ရှိသူများနှင့် တွေ့ဆုံပြီး မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဒစ်ဂျစ်တယ်အသွင် ကူးပြောင်းရေး၊ ဒစ်ဂျစ်တယ်စီးပွားရေး၊ ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးနှင့် သတင်းအချက်အလက် နည်းပညာ ကဏ္ဍများတွင် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်ရေးနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံနိုင်မည့် အခြေအနေများကို လည်းကောင်း ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ခေါင်းဆောင်သော မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် ဇွန် ၁၀ ရက်တွင် လေကြောင်းခရီးဖြင့် ရန်ကုန်မြို့သို့ပြန်လည်ရောက်ရှိကြရာ သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများမှ တာဝန်ရှိသူများက ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လေဆိပ်၌ ကြိုဆိုနှုတ်ဆက်ကြသည်။ **သတင်းစဉ်**



(၅၇) ကြိမ်မြောက်အာဆီယံပို့ဆောင်ရေးအဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများအစည်းအဝေးနှင့် တတိယအကြိမ်မြောက် အာဆီယံ-အမေရိကန် ပို့ဆောင်ရေးအဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများ အစည်းအဝေးများသို့ တက်ရောက်



(၅၇) ကြိမ်မြောက် အာဆီယံပို့ဆောင်ရေး အဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများ အစည်းအဝေးနှင့် တတိယအကြိမ်မြောက် အာဆီယံ-အမေရိကန် ပို့ဆောင်ရေးအဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများ အစည်းအဝေးများကို ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဇွန်လ ၁၁ ရက်မှ ၁၃ ရက်နေ့ထိ မလေးရှားနိုင်ငံ၊ ပီနန်မြို့၌ ကျင်းပခဲ့ရာ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်ဦးဝင်းခန့်ဦးဆောင်၍ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၊ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနနှင့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနတို့မှ ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာ အဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများ၊ အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများမှ အဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများနှင့် ဘာသာရပ်တာဝန်ခံများ၊ တရုတ်နိုင်ငံ၊ ဂျပန်နိုင်ငံ၊ ကိုရီးယားနိုင်ငံနှင့် အမေရိကန်နိုင်ငံတို့မှ ပို့ဆောင်ရေးအဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများ၊ အာဆီယံအတွင်းရေးမှူးချုပ်ရုံးမှ ဒုတိယအတွင်းရေးမှူးချုပ်နှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ခဲ့သည်။

အဆိုပါ အစည်းအဝေးနှင့် ဆက်စပ်အစည်းအဝေးများကို အလှည့်ကျဥက္ကဋ္ဌဖြစ်သည့် မလေးရှားနိုင်ငံ၊ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ Secretary General ဖြစ်သူ Dato'

အထည်ဖော်နိုင်မှု၊ ဒေသတွင်းအဆင့်အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မှု အခြေအနေများ၊ အာဆီယံ၏တစ်ခုတည်းသောလေကြောင်းဈေးကွက်ဖော်ဆောင်မှု၊ တစ်ခုတည်းသောရေကြောင်းဈေးကွက်ဖော်ဆောင်မှုစင်ကာပူ-ကူမင်းရထားလမ်း စီမံကိန်းနှင့် အာဆီယံအဝေးပြေးလမ်းကွန်ရက် အဆင့်မြင့်တင်တည်ဆောက်မှုများ၊ အာဆီယံပို့ဆောင်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေရေးမူဘောင်သဘောတူညီချက်များကို အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မှုများ၊ အာဆီယံနှင့် တရုတ်နိုင်ငံ၊ ဂျပန်နိုင်ငံ၊ ကိုရီးယားနိုင်ငံများဖြင့် (၂၀၂၁-၂၀၂၅) ကာလအတွင်း ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော



Jana Santhiran Muniayan က ဦးဆောင်၍ ဇွန်လ ၁၁ ရက်၊ ၁၂ ရက်နေ့များတွင်လည်းကောင်း၊ တတိယအကြိမ် အာဆီယံ-အမေရိကန်ပို့ဆောင်ရေးအဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများအစည်းအဝေးကို ဇွန်လ ၁၃ ရက်နေ့တွင်လည်းကောင်း ကျင်းပခဲ့ပြီး အာဆီယံ-ကွာလာလမ်ပူ ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းစီမံကိန်း (၂၀၁၆-၂၀၂၅) တွင် ပါဝင်သောလေကြောင်း၊ ရေကြောင်း၊ ကုန်းလမ်းနှင့် ပို့ဆောင်မှု လွယ်ကူချောမွေ့စေရေးဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းစဉ်များ၏ နိုင်ငံအလိုက် အကောင်

ပို့ဆောင်ရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ၊ တတိယအကြိမ် အာဆီယံ-အမေရိကန် ပို့ဆောင်ရေး အဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများ အစည်းအဝေးတွင် အာဆီယံနှင့်အမေရိကန်နိုင်ငံတို့အကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော ပို့ဆောင်ရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုလုပ်ငန်းစဉ်များကို ဆွေးနွေး အမြင်ချင်းဖလှယ်ခဲ့ကြကြောင်းနှင့် အစည်းအဝေးများတွင် မြန်မာနိုင်ငံက ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ (Vice Chairman) အဖြစ် ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြောင်း သိရသည်။ **သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)**

ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍနှင့် ရေကြောင်းအာမခံ



အဏ္ဏဝါခရီးသည်

ပင်လယ်ရေကြောင်းအာမခံသမိုင်း

ပင်လယ်ရေကြောင်းအာမခံသည် အာမခံသမိုင်းတစ်လျှောက် ပထမဆုံးစတင်ခဲ့သည်ဟုဆိုပါက အငြင်းပွားဖွယ်ရာများရှိသော်လည်း အစောဆုံးစတင်ခဲ့သည့် အာမခံပုံစံများထဲမှ တစ်ခုဖြစ်သည်။ ရှေးခေတ် မက်ဆိုပိုတေးမီးယား (Mesopotamia) ဒေသ (ယခုခေတ် အီရန်နိုင်ငံ) တွင် ဘီစီ ၁၇၅၄ ဝန်းကျင်ခန့်က ဘာဘီလုံခေတ် ဟမ္မုရာဘီဘုရင်လက်ထက်တွင် အာမခံအတွေးအခေါ် မျိုးစေ့ချခဲ့သည်ဟု ဆိုနိုင်သည်။ ဟမ္မုရာဘီဘုရင်ထုံးဥပဒေ (Code of Hammurabi) တွင် ရေကြောင်းအာမခံကို အတိအလင်း ဖော်ပြထားခြင်း မရှိသော်လည်း ကုန်သွယ်ရေး၊ ကူးသန်းရောင်းဝယ်မှုနှင့် စာချုပ်များနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် စည်းမျဉ်းများပါရှိခဲ့ပြီး ယင်းတို့ကို အာမခံယဉ်ကျေးမှု စတင်သန္ဓေတည် ထွန်းကားရာ ဘာဘီလုံနှင့် ဂရိ စသည့် မြေထဲပင်လယ်ဒေသများတွင် ပြန့်လည်ခြေရာခံနိုင်သည်။ ရှေးခေတ်ဩစတြေးလီးယားမှူးကြီးထွားလာချိန်၌ ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုနှင့် အာမခံစာချုပ်များအကြားထိန်းညှိပေးသည့်ဥပဒေများကိုပြဌာန်း၍ ရေကြောင်းအာမခံအခြေခံမူများကို ထပ်မံတီထွင်ခဲ့ကြပြီး သင်္ဘောအပေါင်ထား၍ ငွေချေးယူခြင်း (Bottomry Bond) နှင့် ကုန်စည်အပေါင်ထား၍ ချေးယူခြင်း (Respondentia Bond) ဟူသော အာမခံပုံစံများ စနစ်တကျ ပေါ်ထွန်းလာခဲ့သည်။

အလယ်ခေတ်တွင်ဥရောပ၌ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုထွန်းကားလာသည်နှင့်အမျှ ပင်လယ်ဓားပြတိုက်ခြင်း၊ သင်္ဘောသောင်တင်နှစ်မြုပ်ခြင်း၊ ပျက်စီးခြင်းနှင့် ကုန်စည်ပျက်စီးခြင်းစသည့် အန္တရာယ်များနှင့် ရင်ဆိုင်လာရပြီး အလယ်ခေတ်နှောင်းပိုင်းကာလတွင် သင်္ဘော

ပိုင်ရှင်များနှင့် ကုန်သည်များကို ဆုံးရှုံးမှုများမှ အကာအကွယ်ပေးရန် ရေကြောင်းအာမခံ အခြေခံမူဝါဒများ အစပြု ပေါ်ပေါက်လာသည်။ ရေကြောင်းအာမခံသည်မူလက အလယ်ခေတ်ဥရောပ၏နိုင်ငံခြံတော် ကျော် ကုန်သွယ်မှုဆိုင်ရာ ဥပဒေအခြေခံမူတစ်ခုအဖြစ် ဥရောပဥပဒေစနစ်တွင် အခြေခံတွယ်ကာ ဥရောပတိုက်တစ်ဝှမ်း ထုံးတမ်းစဉ်လာ စံနှုန်းဥပဒေများ ဖြစ်လာခဲ့ပြီး နောက်ပိုင်းတွင် ဥပဒေကဲ့သို့ အာဏာတည်သော ရေကြောင်းအမိန့်၊ ၁၆၈၁ (Ordonnance de la Marine, 1681) ဖြစ်လာခဲ့သည်။

ရေကြောင်းအာမခံအလေ့အထတရားဝင် ထွန်းကားလာစေရန် ၁၂ ရာစုအတွင်းက အီတလီမြောက်ပိုင်းရှိ မြို့ကြီးများမှ လွန်းဘတ်ကုန်သည်များက စတင်ခဲ့သည်။ အစောဆုံးဟုဆိုနိုင်သော ရေကြောင်းအာမခံစာချုပ်ကို ၁၃၄၇ ခုနှစ်၌ ဂျီနီအားမြို့တွင် ချုပ်ဆိုခဲ့သည်။ တဖြည်းဖြည်း ပျံ့နှံ့လာခဲ့ပြီး ၁၇၉၉-၁၄၁၃ ခုနှစ်များအတွင်း စတုတ္ထမြောက် ဟင်နရီဘုရင်လက်ထက်တွင် လွန်းဘတ်ကုန်သည်များကို လန်ဒန်မြို့ရှိ ရပ်ကွက်တစ်ခုတွင် အခြေချနေထိုင်ခွင့်ပြုခဲ့သဖြင့် လွန်းဘတ်လမ်းဟူ၍ ဖြစ်လာခဲ့သည်။ နောက်ပိုင်း ရာစုနှစ်များတွင် လန်ဒန်မြို့သည် ရေကြောင်းအာမခံဈေးကွက်များ၏ အဓိကကျရာ ကမ္ဘာ့အချက်အချာ ဒေသတစ်ခု ဖြစ်လာခဲ့သည်။

လွိုက်ကော်ဖီဆိုင် (Lloyd's Coffee House)

ယနေ့ခေတ် ရေကြောင်းအာမခံလုပ်ငန်းကို လန်ဒန်မြို့ရှိ ကော်ဖီဆိုင်တစ်ခုတွင် စတင်အုတ်မြစ်ချခဲ့သည်။ ၁၆၈၈ ခုနှစ်တွင် မျှော်စင်လမ်းရှိ Edward Lloyd ၏ ကော်ဖီဆိုင်ကို London Gazette သတင်းစာတွင် ပထမဆုံးအကြိမ်အဖြစ် ရည်ညွှန်းဖော်ပြခဲ့ရာ



မှ အစပြု၍ ကုန်သည်များ၊ သင်္ဘောပိုင်ရှင်များနှင့် အာမခံလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူများ ဆုံဆည်းရာအဖြစ် တဖြည်းဖြည်း ရေပန်းစားလာပြီး အချက်အချာနေရာ ဖြစ်လာခဲ့သည်။ လွှဲကော်မီဆိုင်သည် သင်္ဘောလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ သတင်းများ ရရှိနိုင်သည့် နေရာဖြစ်သဖြင့် ပင်လယ်ရပ်ခြားခရီးစဉ်များမှ ပြန်လာသော သင်္ဘောသားများ၊ သင်္ဘောပိုင်ရှင်များနှင့် ကုန်သည်များ ထံမှ ရရှိသည့် သတင်းအချက်အလက်များကို ကောက်ယူ၍ နေ့စဉ်သတင်းစာအဖြစ် ထုတ်ဝေခဲ့ကြသည်။ ဤသို့ဖြင့် သင်္ဘောတစ်စီး ကြုံတွေ့နိုင်သည့် ရေကြောင်းမတော်တဆမှုနှင့် ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုများအတွက် အကာအကွယ်ပေးရန် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအပေါ် အခြေခံသည့် အာမခံစနစ် ပေါ်ထွန်းလာခဲ့ပြီး လွှဲကော်မီဆိုင်သည် သင်္ဘောလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ အာမခံပေးသည့် နေရာ ဖြစ်လာသည်။ ၁၇၇၁ ခုနှစ်တွင် Lloyd's of London အမည်ရှိ လန်ဒန်မြို့မှ လွှဲကော်မီဆိုင် ရေကြောင်းအာမခံဈေးကွက်တစ်ခုကို တရားဝင်တည်ထောင်ခဲ့သည်။ ၁၇၇၄ ခုနှစ်တွင် ပထမဆုံးတရားဝင် စတင်ထုတ်ဝေခဲ့သည့် "Lloyd's List" သည် ကမ္ဘာ့ရှေးအကျဆုံး စဉ်ဆက်မပြတ် လည်ပတ်နေသည့် အပတ်စဉ် ဂျာနယ်တစ်ခု ဖြစ်ပြီး ယနေ့ထိ Online မှ ဆက်လက် ထုတ်ဝေဆဲ ဖြစ်သည်။

ရေကြောင်းအာမခံအက်ဥပဒေ၊ ၁၉၀၆ (Marine Insurance Act, 1906)

၁၇၇၆ ခုနှစ်မှ ၁၇၈၈ ခုနှစ်အတွင်း အင်္ဂလန်နိုင်ငံ King's Bench မှ တရားသူကြီးချုပ်ဖြစ်သူ Lord Mansfield သည် ဥပဒေပုဒ်မတစ်ခုကို တင်တင်ပေးပေးရန် ရေကြောင်းအာမခံ ဥပဒေပါအချက်များကို အင်္ဂလိပ်ထုံးတမ်းဥပဒေ (Common Law) ထဲသို့ တဖြည်းဖြည်းချင်း သွတ်သွင်းခဲ့သည်။ ဤသို့ဖြင့် အဆိုပါ အင်္ဂလိပ်ထုံးတမ်းဥပဒေပြဋ္ဌာန်းချက်များကို ဗြိတိသျှရေကြောင်းအာမခံအက်ဥပဒေ၊ ၁၉၀၆ (UK Marine Insurance Act, 1906) တွင် ထည့်သွင်း ပြဋ္ဌာန်းခဲ့သည်။ ၁၉၀၆ ခုနှစ် ဥပဒေပါ ပြဋ္ဌာန်းချက်များကို ဩစတြေးလျနှင့် ကနေဒါ စသည့် နေသဟာယနိုင်ငံများက ပုံတူကူးယူခဲ့ကြသည်။ ထို့အပြင် အမေရိကန်တွင် ရေကြောင်းအာမခံဆိုင်ရာ ဆုံးဖြတ်ချက်များ ချမှတ်ရာ၌ အမေရိကန် တရားသူကြီးများအပေါ် ဩဇာလွှမ်းမိုးမှု ရှိခဲ့သည်။

မြန်မာ့အာမခံသမိုင်း

မြန်မာနိုင်ငံတွင်မူ အာမခံလုပ်ငန်းကို ၁၈၂၆ ခုနှစ်ခန့်မှ စတင်ခဲ့သည်။ ပထမ အင်္ဂလိပ်-မြန်မာစစ်ပွဲအပြီး ဥပဒေပုဒ်မတစ်ခုများ မြန်မာနိုင်ငံတွင် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ လုပ်ကိုင်လာကြရာ ထိုလုပ်ငန်းများအတွက် အာမခံအကာအကွယ်ပေးနိုင်ရန် နိုင်ငံခြားအာမခံကုမ္ပဏီများ မြန်မာနိုင်ငံသို့ စတင်ရောက်ရှိလာခဲ့ကြသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ၁၈၄၅ ခုနှစ်မှ ၁၈၉၇ ခုနှစ်အတွင်း နိုင်ငံခြားအာမခံကုမ္ပဏီ (၁၈) ခုရှိခဲ့သည်။ ၁၈၉၇ ခုနှစ်မှ ၁၉၄၀ ခုနှစ်ကာလအတွင်း အာမခံကုမ္ပဏီပေါင်း ၁၁၀ အထိရှိခဲ့သည်ဟု မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်း၏ ဝက်ဘ်ဆိုက်စာမျက်နှာတွင် ဖော်ပြထားသည်။ ဒုတိယကမ္ဘာစစ်ဖြစ်ပွားစဉ် ကာလများတွင် အာမခံလုပ်ငန်းများ ရပ်တန့်ခဲ့ရပြီး ၁၉၄၇ ခုနှစ်တွင် မြန်မာနိုင်ငံ (အစိုးရတာဝန်ခံချုပ်) အာမခံကုမ္ပဏီက အာမခံလုပ်ငန်းများ ပြန်လည် စတင်လုပ်ကိုင်ခဲ့သည်။

“
ရေကြောင်းမတော်တဆမှုနှင့် ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုများအတွက် အကာအကွယ်ပေးရန် အန္တရာယ် ဖြစ်နိုင်ခြေအပေါ် အခြေခံသည့် အာမခံစနစ် ပေါ်ထွန်းလာခဲ့ပြီး လွှဲကော်မီဆိုင်သည် သင်္ဘောလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ အာမခံပေးသည့် နေရာ ဖြစ်လာ...
 ”



PACIFIC GLORY INTERNATIONAL
Maritime Training Centre

-  Deck နှင့် ပတ်သက်သော သင်္ဘောသားလူသစ်သင်တန်းမှစ၍ ရေကြောင်းသင်တန်းများအားလုံး တက်ရောက်သင်ကြားနိုင်ပါသည်။
-  Engine နှင့် ပတ်သက်သော Pre-sea Engine Course, III/4 သင်တန်းများလည်း တက်ရောက်သင်ကြားနိုင်ပါသည်။
-  အထူးသင်တန်းများဖြစ်သည့် Maritime Instructor Course နှင့် Maritime Assessor Course များကိုလည်း တက်ရောက်သင်ကြားနိုင်ပါသည်။

NO. (6), NEW BUILDING, DAWBON DOCKYARD ROAD, DAWBON TOWNSHIP, YANGON, MYANMAR.
Tel : +95 - 09 - 420 184 291, 09 - 792 571 259
 E-mail : pgimtc@gmail.com




၁၉၅၀ ခုနှစ်တွင်ပြည်ထောင်စုအာမခံစနစ်အဖွဲ့ဥပဒေပြဋ္ဌာန်းကာ နိုင်ငံတော်အနေဖြင့် ပါဝင်လုပ်ကိုင်လာခဲ့သည်။ ထို့နောက် ၁၉၅၁ အာမခံကုမ္ပဏီများကို နိုင်ငံပိုင်ပြုလုပ်ခြင်း အက်ဥပဒေအရ ပြည်သူပိုင်ပြုလုပ်၍ ၁၉၅၂ ခုနှစ်တွင် ပြည်ထောင်စုအာမခံစနစ်အဖွဲ့ကို ဖွဲ့စည်းကာ အသက်အာမခံ မထားမနေရစနစ်ကို ၁၉၅၃ ခုနှစ်တွင် စတင်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ၁၉၇၅ အာမခံလုပ်ငန်းဥပဒေအရ ၁၉၇၆ ခုနှစ်တွင် မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းကော်ပိုရေးရှင်းဟု သီးခြား အဖွဲ့အစည်းအဖြစ် ရပ်တည်ကာ အာမခံလုပ်ငန်းများကို ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့်ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီးနောက် ၁၉၈၉ ခုနှစ်၊ ဧပြီလ(၁) ရက်နေ့တွင် “မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်း” အဖြစ် အမည်ပြောင်းလဲခဲ့သည်။ ယခုအခါ မြန်မာ့အာမခံလုပ်ငန်းအနေဖြင့် “သင်္ဘောကိုယ်ထည်အာမခံ”နှင့် “ရေကြောင်းကုန်ပစ္စည်းအာမခံ” နှစ်မျိုးကို ဝန်ဆောင်မှု ပေးလျက်ရှိသည်။

သင်္ဘောကိုယ်ထည်၊ စက်ပစ္စည်းနှင့် ရေကြောင်းကုန်စည်အာမခံ
ရေကြောင်းအာမခံလုပ်ငန်းတွင် ကိုယ်ထည်နှင့် စက်ပစ္စည်းအာမခံ(Hull & Machinery Insurance)၊ ကုန်စည်အာမခံ (Cargo Insurance) နှင့် ပေးလျော်ရန် တာဝန်ရှိသည့် သင်္ဘောတိုက်မှု၊ အသက်ဆုံးရှုံးမှု၊ ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှုမှ ညစ်ညမ်းပျက်စီးဆုံးရှုံးမှု လျော်ကြေးအထိ ပါဝင်သော ပေးလျော်ရန် တာဝန်ရှိမှုအာမခံ (Liability Insurance) ဟူ၍ အဓိကအားဖြင့် (၃)မျိုး ခွဲခြားနိုင်သည်။

သင်္ဘောကိုယ်ထည်နှင့် စက်ပစ္စည်းအာမခံ (Marine Hull & Machinery Insurance) သည် သင်္ဘောကိုယ်ထည်ပိုင်းနှင့် စက်ပစ္စည်းထိခိုက်မှုများအတွက် အကာအကွယ်ပေးသော အာမခံမူဝါဒအမျိုးအစား ဖြစ်သည်။ သာမန်အားဖြင့် သင်္ဘောတိုက်ခြင်း၊ သောင်တင်ခြင်း၊ နစ်မြုပ်ခြင်း၊ မီးလောင်ခြင်း၊ ပင်လယ်ဓားပြတိုက်ခံရခြင်း စသည့် မတော်တဆမှုများကြောင့်ဖြစ်စေ၊ အခြားသောရေကြောင်းသဘာဝဘေးအန္တရာယ်များကြောင့်ဖြစ်စေ ဖြစ်ပေါ်လာသော ပျက်စီးမှု သို့မဟုတ် ဆုံးရှုံးမှုများအတွက် အာမခံအကာအကွယ် ဖြစ်သည်။ ဤအာမခံအမျိုးအစားသည် သင်္ဘောများအတွက်သာမက သင်္ဘောပိုင်ရှင်၊ အော်ပရေတာများနှင့် စင်းလုံးငှားသူများအတွက်လည်း ကြိုတင်မမြင်နိုင်သော အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေများနှင့် ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်သည့် ဆုံးရှုံးမှုများမှ ကာကွယ်ရန် သင်္ဘောကိုယ်ထည်နှင့် စက်ပစ္စည်းအာမခံ မဖြစ်မနေ ထားရှိသင့်သည်။

ရေကြောင်းကုန်စည်အာမခံ (Marine Cargo Insurance) သည် ကုန်ပစ္စည်းများကို ရေကြောင်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်စဉ် ပျက်စီးမှု သို့မဟုတ် ဆုံးရှုံးမှုများအတွက် ထားရှိသည့် အာမခံမူဝါဒအမျိုးအစား ဖြစ်သည်။ ရေကြောင်းကုန်စည်အာမခံသည် ယေဘုယျအားဖြင့် ရာသီဥတုဆိုးရွားမှုနှင့် ပြင်းထန်သော မုန်တိုင်းအန္တရာယ် စသည့် သဘာဝဘေးအန္တရာယ်များကြောင့်ဖြစ်စေ၊ သင်္ဘောနစ်မြုပ်ခြင်း၊ သောင်တင်ခြင်း၊ သင်္ဘောတိုက်ခြင်းနှင့် မီးလောင်ခြင်းစသည့်



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

Terminal Data

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

Import / Export Services

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

Storage Services

- Warehouse - Conveyor 58,000 sqft
- Ex Warehouse - 51,150 sqft / 28,000 Flat Warehouse sqft / 20,000 sqft
- Silo 3,300 MT x 7 Units
- Silo 3,200 MT x 6 Units
- Dumping yard 300 sqm x 5 Concrete Plots / 10 Acres open plots

Transport Services

- Dump Trucks in Thilawa by 70 Units

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

Cargo Handling Gears Available

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

မတော်တဆမှုများကြောင့်ဖြစ်စေ ဖြစ်ပေါ်နိုင်သည့် ဆုံးရှုံးမှု သို့မဟုတ် ပျက်စီးမှုအတွက် အကာအကွယ်ထားရှိခြင်း ဖြစ်သည်။ ထို့အပြင် သယ်ယူပို့ဆောင်စဉ် ခိုးယူခံရခြင်း၊ ကုန်ပစ္စည်းပျောက်ဆုံးခြင်းကြောင့် လည်းကောင်း၊ စနစ်တကျ ကုန်စည်ကိုင်တွယ်မှု မရှိသဖြင့် ကုန်ပစ္စည်း ပျက်စီးခြင်းများအတွက်လည်းကောင်း ရေကြောင်းကုန်စည်အာမခံ က အကာအကွယ်ပေးသည်။ ထိုမျှမက ကုန်စည်တင်ဆောင်လာ သည့် သင်္ဘောတစ်စီးသည် ဘေးအန္တရာယ်တစ်ခုခုကြောင့် သင်္ဘော နှင့် ကုန်စည်များ မဆုံးရှုံးစေရေးအတွက် အနစ်နာခံ၍ စွန့်စားကယ် တင်လိုက်ရခြင်း (ဥပမာ- သင်္ဘောမနစ်မြုပ်စေရန် သောင်ထိုးတင် လိုက်ခြင်း၊ ကုန်စည်များကို ရေထဲသို့ စွန့်ပစ်လိုက်ခြင်း) ကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာသည့် ဆုံးရှုံးမှုတန်ဖိုးကို သင်္ဘောပိုင်ရှင်နှင့် ကုန်ပိုင်ရှင် အားလုံးက အမျိုးကျမျှဝေကျခံခြင်း (General Average) အတွက် လည်း ရေကြောင်းကုန်စည်အာမခံက အကျိုးဝင်သည်။

သင်္ဘောစင်းလုံးငှားစာချုပ်များနှင့် သက်ဆိုင်သည့်ကိစ္စရပ်များ ဖြစ်သည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခ (Freight)၊ ကြန့်ကြာမှုဒဏ်ကြေး (Demurrage)၊ စစ်မက်ဖြစ်ပွားမှုအန္တရာယ် (War Risk) နှင့် ငှားရမ်းခ ဆုံးရှုံးမှု (Loss of Hire) တို့အတွက် အာမခံများရှိသေးသော်လည်း အခြေခံအကျဆုံး ရေကြောင်းအာမခံ (၃) မျိုး ဖြစ်သည့် ကိုယ်ထည် နှင့် စက်ပစ္စည်းအာမခံ (Hull & Machinery Insurance)၊ ကုန် စည်အာမခံ (Cargo Insurance) နှင့် ပေးလျှော်ရန်တာဝန်ရှိမှုအာမခံ (Liability Insurance) တို့မှာ မရှိမဖြစ်ထားရှိရမည့် အဓိကကျသော အာမခံအမျိုးအစားများ ဖြစ်သည်။ သို့ဖြစ်၍ နိုင်ငံတကာရေကြောင်း ကုန်သွယ်မှုအခန်းကဏ္ဍတွင် ကုန်စည်ပိုင်ရှင်၊ ရောင်းချသူ၊ ဝယ်ယူ တင်သွင်းသူ၊ ကုန်တင်ပို့သူနှင့် အခြားသော သက်ဆိုင်သူများအနေ ဖြင့် ၎င်းတို့၏ သင်္ဘော သို့မဟုတ် ကုန်စည်များကို ပုံစံအမျိုးမျိုးနှင့် ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်းတစ်နေရာမှ အခြားတစ်နေရာသို့ သင်္ဘောများဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်လျက်ရှိကြရာ သဘာဝဘေးအန္တရာယ်နှင့် လူ့ ပယောဂကြောင့်ဖြစ်စေ၊ စာချုပ်စာတမ်းများအရဖြစ်စေ၊ စီရင်ပိုင်ခွင့် ဥပဒေစည်းမျဉ်းများကြောင့်ဖြစ်စေ၊ မလွန်ဆန်နိုင်သော ဖြစ်ရပ်များ ကြောင့်ဖြစ်စေ ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်သည့် ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှု အန္တရာယ်များ ကို လျော့ချရန်နှင့် ဘဏ္ဍာငွေကြေး အကျိုးစီးပွားထိခိုက်ဆုံးရှုံးမှုမှ ကာကွယ်ရန် ရေကြောင်းကုန်စည်အာမခံကို မဖြစ်မနေ ထားရှိသင့် ပေသည်။

ပေးလျှော်ရန် တာဝန်ရှိမှုအာမခံ

Liability Insurance သည် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များ၊ အော်ပရေတာ များနှင့် အခြားသောရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းများကို ၎င်းတို့၏ ရေကြောင်းလုပ်ငန်းများနှင့် ဆောင်ရွက်မှုများကြောင့် ဖြစ် ပေါ်လာသော တာဝန်ရှိမှုများမှ ကာကွယ်ရန် ပုံစံပြုရေးဆွဲထားသော အာမခံအမျိုးအစားတစ်ခု ဖြစ်သည်။ ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိမှု၊ ပစ္စည်း ဥစ္စာပျက်စီးဆုံးရှုံးမှု၊ ရေထုညစ်ညမ်းမှု၊ သင်္ဘောပျက်ဖယ်ရှားရင်းလင်း ရေးကုန်ကျစရိတ်၊ တရားရေးဆိုင်ရာကုန်ကျစရိတ်များနှင့် ရေကြောင်း



လုပ်ငန်းဆိုင်ရာ တာဝန်ရှိမှုများအတွက် အကာအကွယ်ထားရှိနိုင် သည်။ ရေကြောင်းဆိုင်ရာတာဝန်ရှိမှု အာမခံသည် ယေဘုယျအား ဖြင့် ထူးခြားသောသင်္ဘော အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေများနှင့် ရေကြောင်း စီးပွားလုပ်ငန်းများတွင် ကြုံတွေ့ရလေ့ရှိသည့် ကိစ္စရပ်များကို ဖြေရှင်း ရာတွင် အံဝင်ခွင့်ကျဖြစ်စေမည့် တာဝန်ရှိမှုများအတွက် ပုံစံပြုထား သည့် အာမခံအမျိုးအစား ဖြစ်သည်။

အခြားသောပေးလျှော်ရန် တာဝန်ရှိမှု အာမခံအမျိုးအစားများ အနက် သင်္ဘောစင်းလုံးငှားသူ၏တာဝန်ရှိမှုများအတွက် အကာအကွယ် ဖြစ်သည့် Charterers's Liability Insurance သည် သင်္ဘောစင်းလုံး ငှားစာချုပ်အရ ဖြစ်ပေါ်လာသည့် လျော်ကြေးနှင့် တရားရုံးကုန်ကျ စရိတ်များအတွက် အကျိုးဝင်သည်။ Terminal Operators' Li- ability Insurance မှာ ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာမှ အော်ပရေတာများ၏ ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်သည့် တာဝန်ရှိမှုများအတွက် အာမခံအမျိုးအစား ဖြစ်သည်။ ထို့အပြင် ရေကြောင်းစီးပွားရေးလုပ် ငန်းများ လုပ်ကိုင်ရင်း ဖြစ်ပေါ်လာတတ်သော ရေကြောင်းကြေးမြီ ရပိုင်ခွင့်များ (Maritime Liens) အတွက်လည်း ထားရှိနိုင်သည်။

ကာကွယ်မှုနှင့်လျော်ကြေးအာမခံကလပ်များ (P&I Clubs)

ကာကွယ်မှုနှင့်လျော်ကြေးအာမခံကလပ်တွင် သင်္ဘောပိုင်ရှင်၊ သင်္ဘောလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူနှင့် စင်းလုံးငှားရမ်းပြေးဆွဲသူများပါဝင် ပြီး ကလပ်အသင်းဝင်အကြား အပြန်အလှန်သဘောတူညီချက်ဖြင့် ထားရှိသည့် အာမခံပုံစံတစ်ခု ဖြစ်သည်။ ကလပ်အသင်းဝင်များက နှစ်စဉ် အာမခံကြေးအဖြစ် ရန်ပုံငွေထည့်ဝင်ထားကြသည်။ ပုံမှန် အားဖြင့် ရရှိနိုင်သည့် အာမခံအကာအကွယ်များမှာ ကုန်စည်ပျက်စီး မှုအတွက် သယ်ဆောင်သူက ပေးလျှော်ရန် တာဝန်ရှိမှုများ၊ သင်္ဘော တိုက်မှုဆိုင်ရာ တာဝန်ရှိမှုများ၊ စစ်မက်ဖြစ်ပွားမှုအန္တရာယ်၊ ရေနံယို



ဖိတ်ညစ်ညမ်းမှုနှင့် ပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်ပျက်စီးမှု လျော်ကြေးဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ ဖြစ်ကြသည်။

ရေကြောင်းအလုပ်သမားများအတွက် အာမခံအမျိုးအစားမှာ ၎င်းတို့ ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိမှု၊ ဖျားနာမှု၊ သေဆုံးမှုနှင့် သေဆုံးမှုမှ ဖြစ်ပေါ်လာသည့်တာဝန်ရှိမှုများအတွက် အကာအကွယ်ဖြစ်သည်။ အလုပ်သမားလျော်ကြေး၊ ဆေးဖိုးနှင့် ကုသစရိတ်၊ မသန်မစွမ်းအင်ကျိုး ခံစားခွင့်များနှင့် အခြားသောတာဝန်ရှိမှုများအတွက် အလုပ်ရှင်၏ တာဝန်ရှိမှုများအတွက် အကာအကွယ်ပေးသည်။ အထက်ပါအကြောင်း အရာများသည် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များ၊ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်သူများ၊ စင်းလုံးငှားရမ်းသူများ၊ ဆိပ်ကမ်းအော်ပရေတာများနှင့် ရေကြောင်း လုပ်ငန်းအဖွဲ့အစည်းများအတွက် ရရှိနိုင်သော တာဝန်ရှိမှု အာမခံ အမျိုးအစား နမူနာများ ဖြစ်ကြသည်။

ခေတ်စနစ်၏ လိုအပ်ချက်များနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ကိုင်မှု ပုံစံ ပြောင်းလဲခြင်းများ (Paradigm Shifts) ကြောင့် ယနေ့ကမ္ဘာပေါ်တွင် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းရှင်ကြီးများ၊ ကုမ္ပဏီကြီးများအနေဖြင့် တစ်ဦးတည်း တစ်ဖွဲ့တည်းက အလုံးစုံ အရင်းအနှီးစိုက်ထုတ်လုပ်ကိုင်သည့်ပုံစံ အစား ဘဏ်ချေးငွေများ ရယူဆောင်ရွက်ခြင်း၊ စတော့ရှယ်ယာရင်း နှီးမြှုပ်နှံမှုများဖြင့် လုပ်ငန်းလည်ပတ်ခြင်း၊ ရေကြောင်းကဏ္ဍတွင် သင်္ဘောများကို ပေါင်နံခြင်း (Mortgage) ပြု၍ ထပ်မံလုပ်ငန်းတိုးချဲ့ လုပ်ကိုင်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြသည်။ စီးပွားရေးအရဖြစ် စေ၊ မတော်တဆမှုများအတွက်ဖြစ်စေ အာမခံအကာအကွယ်ထား ရှိခြင်းဖြင့် ဆုံးရှုံးနိုင်ခြေကို ခံနိုင်ရည်ရှိရန် ဆောင်ရွက်လာကြသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင်လည်း ရေကြောင်းအာမခံစနစ် တိုးတက်ခေတ်စား လာပါက နိုင်ငံ၏ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို ထိရောက်စွာ အထောက်အပံ့ဖြစ်စေပြီး သင်္ဘောလုပ်ငန်းကို အခြေခံသည့် ရေကြောင်း စီးပွားရေးနှင့် ကုန်သွယ်မှုလုပ်ငန်းများ ဧကန်မုချ ပိုမိုတိုးတက်ထွန်း ကားစေနိုင်မည် ဖြစ်ပေသည်။

ရေကြောင်းအာမခံ၏ အခန်းကဏ္ဍ

ရေကြောင်းအာမခံသည် သင်္ဘောလုပ်ငန်းကို အဓိကအခန်းကဏ္ဍ မှ အထောက်အကူပြုလျက်ရှိသည်။ သင်္ဘောပိုင်ရှင်များအနေဖြင့် ပင်လယ်ဓားပြတိုက်ခြင်း၊ အပိုင်စီးခြင်း၊ သင်္ဘောတိုက်ခြင်း၊ ရာသီ ဥတုဆိုးရွားမှုနှင့် သဘာဝဘေးအန္တရာယ်များကြောင့် ကုန်စည်ပျက် စီးမှုစသည့် ဆုံးရှုံးမှုအမျိုးမျိုးအတွက် ရေကြောင်းအာမခံထားရှိခြင်း ဖြင့် သင်္ဘောကုမ္ပဏီများအတွက် ငွေကြေးဆုံးရှုံးမှုမှ ကာကွယ်နိုင် သည်။ ထို့အပြင် မတော်တဆမှု သို့မဟုတ် ကြိုတင်မမျှော်မှန်းနိုင် သော အခြေအနေများအတွက် ရေကြောင်းအာမခံထားရှိခြင်းဖြင့် ထိခိုက်ပျက်စီးသည့် သင်္ဘောနှင့် ကုန်စည်များအတွက် ဆုံးရှုံးမှု လျော်ကြေးများ၊ ပြင်ဆင်စရိတ်များကို ပြန်လည်ရရှိနိုင်ခြင်းသာမက မိမိက ပေးလျော်ရန် တာဝန်ရှိမှုများအတွက်လည်း ငွေကြေးအကာ အကွယ်ရရှိသည်။ နိုင်ငံအများအပြားတွင် သင်္ဘောများ အာမခံထား ရှိပြီးမှသာ ၎င်းတို့၏ ရေပိုင်နက်အတွင်းသို့ တရားဝင် ဝင်ရောက်ခွင့်



ပြုကြရာ ရေကြောင်းအာမခံထားရှိခြင်းဖြင့် သင်္ဘောများ ဒဏ်ကြေး ငွေ ပေးဆောင်ရခြင်း၊ သင်္ဘောလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုကို အဟန့်အတား မဖြစ်စေရန် ရှောင်ရှားနိုင်သည်။

ထို့အပြင် ရေကြောင်းအာမခံထားရှိခြင်းက ဆုံးရှုံးနိုင်ခြေများကို အကာအကွယ်ပေးခြင်းဖြင့် သင်္ဘောကုမ္ပဏီများအတွက် လုပ်ငန်း ဆက်လက်တည်မြဲမှုကို သေချာစေသည်။ ဆိုးရွားသောဖြစ်စဉ်များ နှင့် ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့ရသည့်တိုင် ငွေကြေးအကြပ်အတည်း အကြီး အကျယ် မကြုံတွေ့ရစေဘဲ ၎င်းတို့၏ လုပ်ငန်းများကို ဆက်လက် လုပ်ဆောင်နိုင်အောင် အကာအကွယ်ပေးသည်။ ရေကြောင်းအာ မခံကြောင့် သင်္ဘောကုမ္ပဏီအပေါ် ယုံကြည်မှု ပိုမိုရရှိစေပြီး ငွေချေး ယူ၍ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများအနေဖြင့်လည်း ငွေကြေးဆိုင်ရာအန္တရာယ် ဖြစ်နိုင်ခြေများကို လျော့ကျစေရန် အာမခံထားရှိသည့် စီးပွားရေး လုပ်ငန်းများကိုသာ ပို၍ စိတ်ဝင်စားသည်။

ခေတ်သစ်ရေကြောင်းအာမခံ

ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုသည် ကမ္ဘာနှင့်အဝန်း ကျယ်ပြန့်လာ သည့်နှင့်အမျှ ရေကြောင်းအာမခံသည်လည်း နိုင်ငံတကာကုန်သွယ် မှု၏ အရေးပါသော အစိတ်အပိုင်းတစ်ခု ဖြစ်လာခဲ့သည်။ သင်္ဘော လုပ်ငန်း၏ ပြောင်းလဲလာသော လိုအပ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီစေရန် အာမခံဈေးကွက်နှင့် အလေ့အကျင့်များလည်း ပြောင်းလဲလာခဲ့ သည်။ ၂၀ ရာစုတွင် စစ်မက်အန္တရာယ်အာမခံ၊ ပင်လယ်ပြင်ခရီးစဉ် အတွက် အာမခံနှင့် တာဝန်ရှိမှုအတွက် အာမခံတို့ အပါအဝင်သင်္ဘော နှင့် ပတ်သက်သည့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအမျိုးမျိုးကို ကာမိစေရန် ရေကြောင်းအာမခံထားရှိပုံ စနစ်များ ကွဲပြားလာခဲ့သည်။ ရေကြောင်း လုပ်ငန်းအတွင်း မတူညီသောကဏ္ဍများအလိုက် သီးခြားလိုအပ်ချက် များကို ဖြေရှင်းရန် အထူးပြုအာမခံဈေးကွက်များ ပေါ်ထွက်လာခဲ့ သည်။ ၂၁ ရာစုသို့ရောက်ရှိလာချိန်တွင် ရေကြောင်းအာမခံလုပ်ငန်း အပေါ် အကြီးအကျယ်ရိုက်ခတ်စေသည့်နည်းပညာဆိုင်ရာတိုးတက် မှုတို့ ပေါ်ထွန်းလာခဲ့သည်။ ဒေတာခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာမှု၊ ဂြိုဟ်တုနည်း ပညာ၊ ဉာဏ်ရည်တုနှင့် အခြားသော တီထွင်ဆန်းသစ်မှုများကို အသုံးပြုခြင်းဖြင့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အကဲဖြတ်ခြင်းနှင့် အာမခံ လုပ်ငန်းစဉ်များကိုလည်း တိုးတက်လာခဲ့စေသည်။

ဤသို့ဖြင့် ပင်လယ်ရေကြောင်းအာမခံသမိုင်း တစ်လျှောက် ရေကြောင်းသွားလာမှုအန္တရာယ်များအတွက် ငွေကြေးဆုံးရှုံးမှုမှ အကာအကွယ်ပေးခြင်းဖြင့် ရေကြောင်းအာမခံလုပ်ငန်းမှာ ကမ္ဘာလုံး ဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်မှုကို ပံ့ပိုးပေးရာတွင် အရေးပါသော အခန်းကဏ္ဍ မှ ပါဝင်ခဲ့သလို အစဉ်ပြောင်းလဲလျက်ရှိသော နည်းပညာတိုးတက် မှုများနှင့် စိန်ခေါ်မှုအသစ်များနှင့်လည်း လိုက်လျောညီထွေရှိစွာ ဆက်လက်ရှင်သန် ထွန်းကားလျက်ရှိပေသည်။

ယနေ့ခေတ်တွင် ရေကြောင်းအာမခံမူဝါဒများကို မတူကွဲပြား သော သင်္ဘောလုပ်ငန်းများအတွက် သီးခြားလိုအပ်ချက် ကိုယ်စီနှင့် အံဝင်ခွင့်ကျကိုက်ညီမှုရှိစေရန် ပို၍အားထုတ်လာကြသည်။ သင်္ဘော ကိုယ်တည်အာမခံ၊ ကုန်စည်အာမခံ၊ တာဝန်ရှိမှုအာမခံ ဟူ၍လည်း ကောင်း၊ အလုံးစုံအာမခံအဖြစ်လည်းကောင်း၊ ကုမ္ပဏီများအနေဖြင့် ၎င်းတို့၏ လုပ်ငန်းသဘော သဘာဝနှင့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေပိုမို နှင့် ကိုက်ညီမည့် အကာအကွယ်ကို ရွေးချယ်ထားရှိလာနိုင်ပြီ ဖြစ် သည်။ သင်္ဘောလုပ်ငန်းသဘာဝအရ အမျိုးမျိုးသော စည်းမျဉ်းစည်း ကမ်းများနှင့် ရေကြောင်းအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေမျိုးစုံရှိရာ နိုင်ငံတကာ လှည့်လည်သွားလာ၍ လုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရသည့် အားလျော် စွာ ရေကြောင်းအာမခံသည်လည်း သင်္ဘောများ မည်သည့်နေရာ၌ ရောက်ရှိ၍မည်သို့ပင် ကွဲပြားသော စီရင်ပိုင်ခွင့်များ ရှိနေသည်ဖြစ်စေ အားလုံးကို ကျယ်ပြန့်စွာ လွှမ်းခြုံမှုရှိစေရန် အကာအကွယ်ပေးထား

သည်။ သင်္ဘောကုမ္ပဏီများအနေဖြင့် ၎င်းတို့တွင် လုံလောက်သော အာမခံအကာအကွယ်ယူထားသည်ဟူသော စိတ်ချယုံကြည်စိတ် ကြောင့် မတော်တဆမှုအန္တရာယ်များနှင့် အချိန်မရွေး ငွေကြေးဆုံး ရုံးနိုင်သည့် စိုးရိမ်မကင်းဖြစ်မှုများကိုလည်း လျော့ပါးသက်သာစေ ပြီး ၎င်းတို့၏ အဓိကလုပ်ငန်းဆောင်တာများကို စိတ်အေးချမ်းသာစွာ အာရုံစိုက်၍ ဆောင်ရွက်နိုင်စေသည်။

အချုပ်အားဖြင့်ဆိုရသော် ရေကြောင်းအာမခံသည် နိုင်ငံတကာ ကုန်သွယ်မှုနှင့် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် အဓိကနေရာ၌ ဆက်လက်ရပ်တည်နေပြီး အစဉ်ပြောင်းလဲလျက်ရှိသော ပင်လယ် ရေကြောင်းလုပ်ငန်းများတွင် သင်္ဘောများ၊ ကုန်စည်များနှင့် ပေး လျော်ရန် တာဝန်ရှိမှုများအတွက် အကာအကွယ်ပေးလျက်ရှိသည်။ စွန့်စားလုပ်ကိုင်ရသည့် သဘာဝအရ မသေချာမရေရာမှုများနှင့် ပြည့်နက်နေသည့် ရေကြောင်းလောက၏ စိန်ခေါ်မှုများ၊ အဏ္ဏဝါ ပတ်ဝန်းကျင်ညစ်ညမ်းမှု၊ ဆိုက်ဘာခြိမ်းခြောက်မှုများနှင့် ပထဝီ နိုင်ငံရေး မတည်ငြိမ်မှုများအပါအဝင် ရင်ဆိုင်ရမည့် အန္တရာယ်များ ကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရာတွင် ပိုမိုခိုင်ခံ့ရည်ရှိပြီး ယုံကြည်မှုအပြည့် ဖြင့် အာမခံချက်ရှိရှိ သင်္ဘောလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ရေကြောင်းအာမခံသည် မရှိမဖြစ် အရေးပါသောမဏ္ဍိုင် တစ်ရပ် ဖြစ်ပေသည်။

အဏ္ဏဝါခရီးသည်

ကိုတင်အောင်
7 STAR EXPRESS

အဆင့်မြင့် ခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေး
 မော်တော်ယာဉ်အသင်း

ကျေးသောင်း-ဘုတ်ပြင်း-မြိတ်-ပုလော-ထားဝယ်-မော်လမြိုင်

ကျေးသောင်းရိတ် - ဗိုလ်ချုပ်လမ်း၊ ပိတောက်ရွှေဘိုရပ်ကွက် ☎ 09250129641
 မြိတ်ရိတ် - ကန်ခေါင်းရပ်ကွက်၊ မြိတ်မြို့ ☎ 09254698028
 ထားဝယ်ရိတ် - ခုန်းတံတားကြီးလမ်းဆုံ၊ ထားဝယ်မြို့ ☎ 09255521616
 မော်လမြိုင်ရိတ် - ဈေးကြိုအဝေးပြေးကားဝင်း၊ မော်လမြိုင်မြို့ ☎ 09967410407



ကျွန်တော်သည် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ တန်ခူးလ သင်္ကြန်မတိုင်မီ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၊ ဒေါပုံသင်္ဘောကျင်းဝန်း အတွင်းရှိ ဘိုင်လာဌာနသို့ ရုံးဖွင့်ချိန် နေ့လည်ပိုင်းတွင် ရောက်ရှိသွားသည်။ လုပ်ငန်းခွင် အလုပ်လုပ်နေရာမှ ထမင်းစားချိန်တွင် ခေတ္တနားနေသော မိတ်ဆွေများဖြစ်ကြသည့် ဘိုင်လာဌာနမှ ဦးအောင်သောင်း၊ ဦးဝင်းနိုင်၊ ဦးတင်မောင်၊ သံဝဟေဌာနမှ ဦးကျော်ငြိမ်းနှင့် ဦးသန်းအောင်၊ ဖစ်တာဌာနမှ ဦးဝင်းမောင်၊ ဦးညိုမောင်နှင့် ဦးကျော်စွာတို့ကို တွေ့လိုက်သည်နှင့် တစ်ပြိုင်နက်-

“ကိုအောင် မတွေ့တာ အတော်ကြာနေပါလား။ မျက်စိလည်လမ်းမှားပြီး ရောက်လာတယ်ပေါ့”

“ကျွန်တော်က အလုပ်ခပ်များများဆိုတော့ ခင်ဗျားတို့နေရာကို တော်ရုံနဲ့ မရောက်နိုင်ဘူးလေ”

“သင်္ကြန်ရုံးပိတ်ရက် (၉) ရက် ပိတ်တယ်ဆိုတော့ ခင်ဗျားတို့တစ်တွေ ဘာတွေလုပ်ဖို့ စိတ်ကူးထားသလဲဟင်”

“ကျုပ်တို့ သူငယ်ချင်းအားလုံး (၆) ထိပ်စီးတွေလေ။ ရှေ့(၁) နှစ်၊ (၂) နှစ်လုပ်ပြီးရင် ပင်စင်သွားကြရတော့မှာဆိုတော့ အရက်သမား ယစ်ထုပ်ကြီးဘဝကနေ မနည်းလွတ်အောင် ထွက်ခဲ့လို့ အခုလို အသက်ရှင်ကျန်ခဲ့တာမျိုး တစ်ချိန်က ဒေါပုံသင်္ဘောကျင်း လွန်းကျင်းဆိုတာ ရေကြောင်းဦးစီးဌာနပိုင် (PMV) သင်္ဘောတွေ LCD ချစ်ဦး၊ ချစ်တီး ၇၀၀၀ ကမ်းရိုးတန်းသွား သင်္ဘောတွေ၊ နမ့်ဆမ်-ဖျာပုံ၊

ထော်ပိုင်-ဘိုကလေး၊ အောင်သီရိမော်-မော်လမြိုင်ကျွန်း စတဲ့ ပုဂ္ဂလိကပိုင် သင်္ဘောတွေ အများကြီး ဒေါက်လာတင်ရင် အချိန်ပိုဆင်းပြီး လက်မလည်အောင် အလုပ်လုပ်ခဲ့ရတယ်။ တအားပင်ပန်းပြီး ပိုက်ဆံရတယ်ဆိုတော့ အလုပ်ခွင်ပြီးတာနဲ့ ရေမိုးချိုး အရက်ဆိုင်သွားပြီး ဝိုင်းဖွဲ့ အရက်သောက်တော့တာပါပဲ။ ပထမ- လူက အရက်ကို သောက်တယ်။ နောက်တော့- အရက်က လူကို သောက်တယ်။ နောက်ဆုံး- အရက်က အရက်ကို သောက်ပြီဆိုရင်တော့ မသောက်ရမနေနိုင်ပဲ။ တဖြည်းဖြည်းနဲ့ လက်တုန်ခြေတုန်ဖြစ်ကာ နောက်ဆုံးတော့ လုံးပါးပါးကာ သေဆုံးသွားကြတဲ့ နောင်တော်တွေ၊ မိတ်ဆွေအပေါင်းအသင်းတွေ အများကြီးပေါ့။ အခုတော့ နောင်တတွေရပြီး အရက်လဲပြတ်ပြီ။ သင်္ကြန်ရုံးပိတ်ရက်မှာ သူငယ်ချင်းတွေ အားလုံး တရားစခန်းဝင်ဖို့ ဆုံးဖြတ်ချက်တွေ ချထားကြပြီလေ”

“ခင်ဗျားတို့တစ်တွေ မလုပ်ဖူးတာတွေ လုပ်မယ်ဆိုတော့ ကုန်ဈေးနှုန်းတွေ မကြာမီကျတော့မယ်ဗျို့”

“လူတွေ ပညာတတ်ဖို့၊ ဘွဲ့ရဖို့၊ ကျောင်းတွေ တက္ကသိုလ်တွေ တက်ရတယ်။ ဘွဲ့ရပြီးတော့ ဘာသာစကားသင်တန်းတွေ၊ ကွန်ပျူတာသင်တန်းတွေ တက်ရတယ်။ (ဂျပန်၊ ကိုရီးယား၊ မလေးရှား၊ ထိုင်း) နိုင်ငံခြားသွားဖို့ အလုပ်ခွင်သင်တန်းတွေ တက်ရတယ်။ မြန်မာလူမျိုးတိုင်း မတက်မနေ တက်ရမယ့် သင်တန်း၊ အရေးကြီးသည့် သင်တန်းတစ်ခု ရှိတယ်ဗျို့။ အဲဒီသင်တန်းက လူသားတိုင်း တစ်နေ့နေ

❖ ဆောင်းမင်းလတ် (DMA) ❖

တစ်ချိန်ချိန်မှာ သေမင်းနဲ့ စီးချင်းထိုးရမည့် သင်တန်းအသေတတ် အောင် ဝိပဿနာဆိုတဲ့ တရားစခန်းပေါ်မှာ။ သိုင်း၊ တရားတေး၊ ဂျူဒို၊ လက်ဝှေ့၊ ကိုယ်လုံ့ပညာတတ်မြောက်ထားတဲ့ လူတစ်ယောက်ဟာ ဘာပညာမှ သင်ကြားမထားတဲ့ လူတစ်ယောက်နဲ့ ရန်ဖြစ်မယ်ဆိုရင် လွယ်ကူစွာ အနိုင်ရနိုင်သလိုပဲ။ ဝိပဿနာတရားစခန်းကို အကြိမ်ကြိမ်ဝင်ပြီး ကျင့်ကြံကြိုးစား အားထုတ်သွားမယ်ဆိုရင် သေခါနီး အသက်ငင်ပြီး၊ ဇောကပ်နေတဲ့အခါမျိုးမှာ အထောက်အကူရတာ ပေါ့။ ကြောက်လန့်ခြင်းမရှိဘူး။ သေရမှာ မကြောက်တော့ဘူးလေ။ အနေကျပ်ရင် အသေချောင်တယ်ဆိုတာ ဒါကိုပြောတာဗျ။ သတိပဋ္ဌာန်တရားဝင်ပြီးမှ သင့်ဘဝပြည့်စုံမယ်တဲ့။ ခင်ဗျားတို့တစ်တွေ တရားစခန်းဝင်မယ်ဆိုတော့ ကျုပ်လဲ သာဓုအကြိမ်ကြိမ် ခေါ်ဆိုပါတယ်ဗျာ။ ကျုပ်လည်း ယမကာသမားဘဝကနေ အရက်ကို လုံးဝ ဖြတ်လိုက်ပြီး၊ ဘုရား၊ တရားလုပ်နေတယ်ဆိုပါစို့။ ဒုလ္လဘရဟန်း(၆) ကြိမ်ဝတ်ခဲ့ပြီးပြီ တရားစခန်း အကြိမ်ကြိမ်ဝင်ပြီး တရားနဲ့ပဲ မွေ့လျော် သွားတော့မယ်ဗျို့။ ကျုပ်တို့ PMV ရေယာဉ်ဌာနစု ရေယာဉ်မှာ တာဝန် ထမ်းဆောင်ခဲ့ဖူးတယ်။ ရေယာဉ်အုပ်၊ စက်ခန်းအုပ်၊ တက်မ ကိုင်၊ ဒု-စခန်းအုပ်၊ သင်္ဘောသား၊ ဆီလောင်း အတူ တာဝန်ထမ်း ဆောင်ခဲ့ကြသည့် ဆရာသမားတွေ သူငယ်ချင်းတွေ တစ်ယောက်မှ

မရှိကြတော့ဘူး။ ဆုံးသွားကြပြီး ကျွန်တော်ပဲ ကျန်တော့တယ်။ အဲ့ဒီ အခါမှာ ကျွန်တော်လည်း သေရမှာကြောက်ပြီး ထိတ်လန့်သွားကာ သံဝေဂတွေရပြီး ဘုရား၊ တရားကို နေ့စဉ်ပုံမှန်လုပ်သွားပါတယ် ”

“ကိုကျော်စွာ တော်တော်ပိန်သွားတယ်နော်။ ခင်ဗျား ကြည့်ရ တာ မျက်နှာက မရွှင်မလန်းနဲ့ ဘာတွေဖြစ်နေလဲဗျာ။ ကျုပ်တို့တစ် တွေကို ပြောပြပါဦး ကူညီနိုင်ရင်လည်း ကူညီရတာပေါ့ ”

“ကျုပ်လည်း ကိုယ့်သူငယ်ချင်းတွေ တရားစခန်းဝင်သလို ဒုလ္လဘရဟန်းဝတ်ချင်တယ်ဗျာ။ ဒါပေမဲ့ ကျုပ်မှာ အခြေအနေ မပေး ဘူး။ မိန်းမက သွေးတို၊ နှလုံး၊ ကျောက်ကပ်ရောဂါ ရှိတယ်။ သား အကြီးကောင်က အလုပ်အကိုင်မရှိ၁၀၉-၁၁၀ အပေါင်းအသင်းတွေ နဲ့ အရက်သောက်ပြီး မူးလာရင် သွေးဆိုးတယ်၊ ရမ်းတယ်။ သမီး အလတ်က ယောက်ျားနဲ့ စကားများပြီး အိမ်ပေါ်က ဆင်းလာပြီး အိမ် မှာ သောင်တင်နေတာ (၆) လ ရှိသွားပြီ။ ကျန်တဲ့ သားနဲ့သမီးက ကျောင်းတက်နေတုန်း။ ဒီနှစ်မိုးမလာခင် အိမ်မိုးဖို့၊ အိမ်ကာဖို့က ရှိ သေးတယ်။ နေရဲ့အပူ၊ စီးပွားရေးအပူ၊ သောကအပူ၊ ကျုပ်လေ ဒါတွေ ကိုတွေ့ပြီး ရူးချင်သလိုလို၊ ကိုယ့်ကိုယ်ကို သတ်သေချင်တဲ့စိတ်တွေ ပေါက်လာတယ်ဗျာ ”

“ကိုကျော်စွာရေ ခင်ဗျားကတော့ထင်မှာပေါ့ ငါခံစားရတဲ့အပူ တွေ များလှချည်လား။ ငါ့လောက် ပူလောင်တဲ့သူရောရှိပါဦးမလား။ ငိုကျမှ ဒီလိုအဆိုးတွေချည်း တွေ့နေရပါလားဆိုပြီး တွေးထင်မှာပေါ့။ ပဋ္ဌာစာရီဆိုရင် ယောက်ျားဖြစ်သူက မြွေပေါက်ခံရပြီး သေဆုံးသွား တယ်။ သားနှစ်ယောက်မှာ တစ်ယောက်ကို စွန့်ချီသွားတယ်။ နောက် တစ်ယောက်က ရေနစ်ပြီး သေဆုံးသွားတယ်။ မိဘနှစ်ပါးက မိုးတွေ ရွာ လေမုန်တိုင်းတွေ တိုက်တော့ အိမ်ပြိုကျကာ အိမ်ပိပြီး သေဆုံး သွားတယ်။ ပဋ္ဌာစာရီ သွက်သွက်ခါအောင် ရူးသွပ်သွားခဲ့တယ်ဗျာ။ ခင်ဗျားပူတယ်ဆိုတဲ့အပူဟာ ပဋ္ဌာစာရီခြေဖျားတောင်မမှီသေးပါဘူး ဗျာ”

ကိုကျော်စွာတစ်ယောက် ကျွန်တော်ပြောလိုက်သည့် စကား ကြောင့် ခေတ္တတွေဝေသွားသည်။ မကြာမီ “ခင်ဗျားပြောတာတွေ မှန်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အပူဟာ ပဋ္ဌာစာရီ အပူလောက် မဆိုးသေးပါဘူး ”

“အသက် (၆၀) ကျော်လာပြီဆိုရင် အစစအရာရာ သတိနဲ့နေ၊ ဝမ်းနည်းဝမ်းသာတွေ လျော့တော့။ အပူတွေမများနဲ့တော့၊ ကိုယ့် ကိုယ်ကို ချစ်တော့။ လူများကို မချစ်နဲ့တော့။ ပြန်မရနိုင်တော့တဲ့ဟာ တွေကို တမ်းတရင်း ဝမ်းနည်းနေရမည့်အရွယ် မဟုတ်တော့ဘူး။ တစ်စုံတစ်ယောက်ကို နာကျည်းပြီး မုန်းတီးနေရမည့်အရွယ် မဟုတ် တော့ဘူး ”

“သင်္ကြန်ကာလဘုန်းတော်ကြီးကျောင်းမှာခင်ဗျားဒုလ္လဘရဟန်း ဝတ်မယ်ဆိုရင် ပရိက္ခရာ(၈)ပါးနှင့်ပစ္စည်း(၁)ပါးအတွက် ကုန်ကျငွေ ကို ကျပ်တာဝန်ယူတယ်ဗျာ။ သိမ်ဆင်းလာလောင်းမယ်ဗျာ။ ခင်ဗျား သာသနာ့ဘောင်ဝင်နေတုန်း ခင်ဗျားမိသားစုစားဖို့ ဆန် (၁၂)ပြည်၊

ပြည်သူ့အချစ်တော် ရုပ်ရှင်ပရိသတ်
လက်ခံနေတုန်း အားပေးနေတုန်းမှာပဲ ဂုဏ်၊
အောင်မြင်မှု၊ ရွှေ့ငွေ၊ ရတနာ သူပိုင်ဆိုင်
သမျှ တိုက်တာ အဆောက်အဦ ကားတွေကို
စွန့်လွှတ်ကာ ရဲရဲဝံ့ဝံ့၊
ပြတ်ပြတ်သားသား သူသံယူချက်နဲ့
ရဟန်းဝတ်ပြီး သာသနာ့ဘောင်ထဲကို
အပြီးဝင်သွားခဲ့တာဟာ
တော်ရုံတန်ရုံစိတ်ဓာတ်နဲ့
သာမန်လူတွေအနေနဲ့ မလွယ်ဘူး...



ဆီ (၁) ပိသာ၊ ငွေသုံးသောင်းပေးဦးမယ်ဗျာ”

“ကိုအောင် ခင်ဗျား တကယ်ပြောတာလားဗျာ။ ကျုပ်ဖြင့် ဝမ်းသာလိုက်တာ ”

“တကယ်ပြောတာပါ။ ခင်ဗျားရဲ့ လိုအပ်ချက်တွေကို ဖြည့်ဆည်းပေးရင် ကျုပ်လည်း ရဟန်းဒကာဖြစ်သွားတာပေါ့ ”

“ဪ အိန္ဒြေ ခင်ဗျားတို့တစ်တွေကို ကျုပ်စကားနည်းနည်းပြောဖို့ ကျန်သေးတယ်ဗျို့။ ဘဝကို အနိုင်နဲ့ပိုင်းသွားတဲ့ ရုပ်ရှင်သရုပ်ဆောင်အကယ်ဒမီ ဦးကျော်ဟိန်းကို အရမ်းအားကျတယ်။ ချီးကျူးတယ်။ လေးလည်းလေးစားတယ်ဗျာ။ (၁၀)တန်းကို အကြိမ်ကြိမ်ကျပြီး အိမ်ပြေးသမားလေး၊ ဆေးသမား၊ အရက်သမား၊ လမ်းသရဲခေါင်းဆောင်၊ အဲဒီကနေ ရုပ်ရှင်လောကထဲ ရောက်လာပြီး ရုပ်ရှင်မင်းသား၊ အဆိုတော်၊ ဒါရိုက်တာ၊ အကယ်ဒမီဆုတွေရ အောင်မြင်မှုသရဖူဆောင်းနေစဉ်မှာပဲ ဘိန်းဖြူစွဲသွားတယ်။ ဘိန်းဖြူကို အပြီးအပိုင်ဖြတ်ပြီး ဘုရားတရားဘက် လှည့်လာတယ်။ အသိ၊ သတိကြေးသွန်းဘုရားကြီးကို ရန်ကုန်မြို့ ဗိုလ်တထောင်စေတီဝင်းအတွင်းမှာ တည်ထားခဲ့တယ်။ ပြည်သူ့အချစ်တော် ရုပ်ရှင်ပရိသတ် လက်ခံနေတုန်း အားပေးနေတုန်းမှာပဲ ဂုဏ်၊ အောင်မြင်မှု၊ ရွှေငွေ၊ ရတနာ သူပိုင်ဆိုင်သမျှ တိုက်တာ အဆောက်အဦ၊ ကားတွေကို စွန့်လွှတ်ကာ ရဲရဲဝံ့ဝံ့၊ ပြတ်ပြတ်သားသား သူခံယူချက်နဲ့ ရဟန်းဝတ်ပြီး သာသနာ့ဘောင်ထဲကို အပြီးဝင်သွားခဲ့တာဟာ တော်ရုံတန်ရုံစိတ်ဓာတ်နဲ့ သာမန်လူတွေအနေနဲ့ မလွယ်ဘူး။ ကျုပ်တို့ ခင်ဗျားတို့ အောင်ဘာလေထီ သိန်းငါးထောင်၊ သိန်းသုံးထောင် ဆု ပေါက်ကြည့်ပါလား။ ဒီငွေတွေကို ကျုပ်တို့ခင်ဗျားတို့ မိန်းမတွေ လက်ထဲထည့်ပြီး ရဟန်းဝတ် သာသနာ့ဘောင်ထဲ အပြီးဝတ်သွားနိုင်သူရှိသလား။ သူသူကိုယ်ကိုယ် လောကီစည်းစိမ်လေးတော့ ခံစား၊ စံစားချင်သေးတာဘဲဗျာ။ အိမ်

ဆောက်မယ်၊ ကွန်ဒိုတိုက်ခန်းဝယ်မယ်၊ ကားအကောင်းစားလေးစီးကာ Air-Con လေးဖွင့်ပြီး မိသားစုတွေနဲ့ မြန်မာပြည်အနှံ့ဘုရားစုံပတ်ဖူးပြီး လျှောက်လည်ချင်သေးတာပဲ။ ပိုက်ဆံရှိလာရင် စင်ကာပူ၊ မလေးရှား၊ ထိုင်း၊ ဂျပန်နိုင်ငံတွေကို အလည်အပတ်သွားချင်ကြသေးတယ် မဟုတ်လား။ လူတွေဟာ ငွေရှိလာရင် အောက်ခြေလွတ်ပြီး ဘဝမေ့ကာ ဖောက်ပြန်တတ်ကြတယ်။ မိဘ၊ ဆွေမျိုး၊ ဇနီးမယား၊ သားသမီး စသည့် သံယောဇဉ်တွေကို သစ္စာ (၄) ပါးမှာ သမုဒယသစ္စာဆိုတဲ့ သံယောဇဉ်ကြီးကို ဖြတ်ရတာ အခက်ဆုံးပါဘဲဗျာ။ ဦးကျော်ဟိန်းလို “ဘဝကိုအနိုင်နဲ့ ပိုင်းချင်တယ်” တကယ်တော့ မလွယ်ဘူး။

သံသရာက လွတ်အောင် ရုန်းထွက်ပြီး ပင်လယ်ရဲ့ အလှ လှိုင်းထန်မှာ မြစ်ရဲ့ အလှ ကောက်ကွေ့မှာ၊ ကန်ရဲ့ အလှ ရေရှိမှာ၊ တောရဲ့ အလှ စိမ်းစိုမှာ၊ ပန်းရဲ့ အလှ မွှေးကြိုင်မှာ၊ ကောင်းကင်ရဲ့ အလှ ကြယ်စုံမှာ၊ လူရဲ့ အလှ စိတ်ကောင်းရှိမှာ၊ ကိုယ်ကျင့်သီလရှိမှာ၊ လူ့ဘဝထဲမှာ လူဖြစ်လာတုန်း စိတ်ကောင်းရှိမယ်၊ ကိုယ်ကျင့်သီလရှိမယ်၊ ကောင်းမှုကုသိုလ်တွေ လုပ်သွားမယ်၊ ကံ (၅) ပါး လုံမယ်ဆိုရင် သေသွားတဲ့အခါ ကောင်းရာသုဂတိဘုံကို လားနိုင်ပါတယ်ဗျာ။

“ ကိုအောင် ဒီနေ့ ခင်ဗျားပြောသွားတာတွေဟာ အမှန်တွေပါ။ ဗဟုသုတတွေလည်း ရပါတယ်။ စိတ်ဓာတ်ခွန်အားတွေ မြှင့်တင်ပေးခဲ့တယ်။ ခင်ဗျားလည်း မောသွားပြီဆိုတော့ ရေခွေးကြမ်းနဲ့ လက်ဖက်သုပ်လေး သုံးဆောင်ပါဦးဗျာ ”

ကျွန်တော်သည် သူတို့ကျွေးသည့် ရေခွေးကြမ်းနဲ့ လက်ဖက်သုပ်ကို သုံးဆောင်ရင်း ကိုကျော်စွာနှင့် သူငယ်ချင်းများ၏ မျက်နှာကို လှမ်းကြည့်လိုက်သည့်အခါ ကောင်းကင်က ငွေလမင်းကြီးလိုဝင်းပဖြူစင်ပြီး အားရဝမ်းသာပြီး ရွှင်နေတာကို တွေ့မြင်လိုက်ရပါတော့တယ် ... ။

ဆောင်းမင်းလတ် (DMA)



အောင်ဖော်(ပြင်စလှ)

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဖြူပြုလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) အကြောင်းတစ်စုံတစ်ရာ

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဖြူပြုလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) သည် ၁၉၄၄ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ၌ အမေရိကန်နိုင်ငံ၊ ချီကာဂိုမြို့တွင် ကျင်းပ ပြုလုပ်သော အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဖြူပြုလေကြောင်းဆိုင်ရာ ညီလာခံ ကို အခြေပြုကာ (၇-၁၂-၁၉၄၄) ခုနှစ်တွင် စတင်ဖွဲ့စည်းခဲ့ပြီး ကုလ သမဂ္ဂ၏ အထူးအဖွဲ့အစည်းတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ ICAO ရုံးချုပ်သည် ကနေဒါနိုင်ငံ၊ မွန်တရီရယ်မြို့တွင် အခြေစိုက်ပြီး ကမ္ဘာ့ပထဝီဝင် အနေအထားအလိုက် ဒေသဆိုင်ရာရုံးခွဲ (၇) ခုကို ထိုင်းနိုင်ငံ ဘန် ကောက်မြို့၊ အီဂျစ်နိုင်ငံ ကိုင်ရိုမြို့၊ ဆီနီဂေါနိုင်ငံ ဒါကာမြို့၊ ပေရူး နိုင်ငံ လီမာမြို့၊ မက္ကဆီကိုနိုင်ငံ မက္ကဆီကိုမြို့၊ ကင်ညာနိုင်ငံ နိုင်ရိုဘီ မြို့နှင့် ပြင်သစ်နိုင်ငံ ပဲရစ်မြို့တို့တွင် အသီးသီး ဖွင့်လှစ်ထားပါသည်။ ICAO ၏ ဒေသဆိုင်ရာ ရုံးခွဲငယ် (Regional Sub-Office) တစ်ခု အဖြစ် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ဘေကျင်းမြို့၌ (၂၇-၆-၂၀၁၃) ရက်နေ့တွင် ထပ်မံဖွင့်လှစ်ခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ ကွန်ဗင်းရှင်းအား နိုင်ငံ ပေါင်း (၅၂) နိုင်ငံက ကနဦး လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ကြပြီး ယခုအခါ မြန်မာနိုင်ငံအပါအဝင် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ စုစုပေါင်း (၁၉၃) နိုင်ငံအထိ ရှိ လာပြီ ဖြစ်ပါသည်။

ICAO ဖွဲ့စည်းခြင်း၏ ရည်ရွယ်ချက်

ICAO ဖွဲ့စည်းခြင်း၏ ရည်ရွယ်ချက်မှာ အောက်ပါအချက်များ ကို အခြေခံ၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လေကြောင်းလမ်းညွှန်ခြင်းဆိုင်ရာ မူဝါဒများနှင့် နည်းစနစ်များ ရေးဆွဲဖော်ထုတ်ခြင်းနှင့် အပြည်ပြည် ဆိုင်ရာ လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဆောင်ရွက်ရန် ဖြစ်ပါသည်။

(က) အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဖြူပြုလေကြောင်းကဏ္ဍ ဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းပြီး စနစ်တကျ၊ ဟန်ချက်ညီညီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန်။

(ခ) လေယာဉ်များ ဒီဇိုင်းရေးဆွဲခြင်းနှင့် လေယာဉ်များ ပျံသန်း ပြေးဆွဲခြင်းကို ငြိမ်းချမ်းသော ရည်ရွယ်ချက်များဖြင့် ကူညီနိုင်ရန်။

(ဂ) လေလမ်းကြောင်းများ (Airways) ၊ လေဆိပ်များနှင့် လေယာဉ်ပျံသန်းမှုဆိုင်ရာ အထောက်အကူပြုပစ္စည်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုး တက်စေရေး ကူညီနိုင်ရန်။

(ဃ) ပြည်သူများ၏ လိုအပ်ချက်နှင့် ကိုက်ညီသော ဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းပြီး အချိန်မှန်ကာ ထိရောက်မြန်ဆန်၍ ဈေးနှုန်းသက်သာ သည့် လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဖြစ်ပေါ်စေရန်။

(င) ကျိုးကြောင်းမဆီလျော်သော ပြိုင်ဆိုင်မှုများကြောင့် စီးပွား ရေးဆုံးရှုံးမှုများကို ကာကွယ်တားဆီးရန်။

(စ) အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၏ အခွင့်အရေးကို အလေးထားပြီး အပြည် ပြည်ဆိုင်ရာ လေကြောင်းလိုင်းများ ပျံသန်းပြေးဆွဲမှုကို အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ တိုင်း မျှတသော အခွင့်အရေးရရှိစေရန်။

ချီကာဂို ကွန်ဗင်းရှင်း (၁၉၄၄)

၁၉၄၄ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ၌ အမေရိကန်နိုင်ငံ၊ ချီကာဂိုမြို့မှာ ကျင်းပပြုလုပ်သော အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဖြူပြုလေကြောင်းဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်းကို ချီကာဂို ကွန်ဗင်းရှင်း (၁၉၄၄) ဟုလူသိများပါသည်။ လေကြောင်းဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်းများအနက် လွန်စွာ အခရာကျပြီး စာပိုဒ် (Article) စုစုပေါင်း (၉၆) ပိုဒ် ပါဝင်၍ အင်္ဂလိပ်ဘာသာ၊ ပြင် သစ်ဘာသာ၊ ရုရှားဘာသာနှင့် စပိန်ဘာသာစသည့် ဘာသာစကား

(၄)မျိုးဖြင့်ရေးသားဖော်ပြထားပါသည်။ ချီကာဂိုကွန်ဗင်းရှင်း(၁၉၄၄) အား ခေတ်အခြေအနေအရ လိုအပ်သောပြင်ဆင်မှုများ (Amendment)ကိုဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်းလေ့လာတွေ့ရှိပါသည်။အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအနေဖြင့် တစ်ပြေးညီ လိုက်နာကျင့်သုံးနိုင်ရန် ချီကာဂိုကွန်ဗင်းရှင်း(၁၉၄၄) ၏ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ်များ (Annexes) အဖြစ် စာအုပ်ပေါင်း (၁၉) အုပ်ကို ဘာသာစကား (၆)မျိုးဖြင့် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအားလုံး၏ သဘောတူညီမှုနှင့်အညီ ထုတ်ပြန်ထားရှိပြီး အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာစံချိန်စံညွှန်းနှင့် အကြံပြုချက် စုစုပေါင်း (Standards and Recommended Practices-SARPs) (၁၂၀၀) ကျော် ပါရှိပါသည်။ အဆိုပါ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ်များ (Annexes) ကို စနစ်တကျ လိုက်နာကျင့်သုံးနိုင်အောင်လမ်းညွှန်စာအုပ်များ(Technical Document) ကိုလည်း ထုတ်ပြန်ထားရှိပါသည်။

ICAO ၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ပုံ

အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအားလုံး ပါဝင်သော ICAO Assembly အစည်းအဝေးကို(၃) နှစ်တစ်ကြိမ်ကျင်းပပြီး အဖွဲ့ဝင် (၃၆)နိုင်ငံမှ ကိုယ်စားလှယ်များအား ရွေးချယ်ကာ ICAO Council ကို ဖွဲ့စည်းပါသည်။ လက်ရှိ ICAO Council ဥက္ကဋ္ဌသည် ဆက်သွယ်ရေးအင်ဂျင်နီယာဘွဲ့ရပြီး အီတလီနိုင်ငံလေကြောင်းဦးစီးဌာနမှ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်ဟောင်း Mr.Salvatore Sciacchitano ဖြစ်ပါ

သည်။ ICAO Council၏တာဝန်များမှာ နှစ်ပတ်လည်အစီရင်ခံစာအား ICAO Assembly ကို တင်ပြခြင်း၊ Assembly၏ ညွှန်ကြားချက်များကို အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း၊ ICAO အထွေထွေအတွင်းရေးမှူးချုပ်ကို ခန့်အပ်တာဝန်ပေးခြင်းနှင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာစံချိန်စံညွှန်းနှင့် အကြံပြုချက်များ (Standards and Recommended Practices-SARPs) ကို သဘောတူလက်ခံခြင်း (Adopt) တို့ ဖြစ်ပါသည်။

ICAO အထွေထွေအတွင်းရေးမှူးချုပ်ရုံးကို အထွေထွေအတွင်းရေးမှူးချုပ်က ဦးဆောင်ပြီး လက်ရှိတာဝန်ရှိသူမှာ ကိုလံဘီယာနိုင်ငံလေကြောင်းဦးစီးဌာန၏ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်ဟောင်း Mr.Juan Carlos Salazar ဖြစ်ပြီး ဘာသာစကား (၄) မျိုး အသုံးပြု ပြောဆိုနိုင်ကြောင်း လေ့လာသိရှိရပါသည်။

ICAO သည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအဖွဲ့ (IATA)၊ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်များကောင်စီ (ACI)၊ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေယာဉ်မှူးများအဖွဲ့ (IFALPA) နှင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေယာဉ်ပိုင်ရှင်များနှင့် လေယာဉ်မှူးများကောင်စီ (IAOPA) တို့နှင့် လေကြောင်းဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများ လက်တွဲ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း လေ့လာသိရှိရပါသည်။

ICAO မှ ထုတ်ပြန်ထားသော နောက်ဆက်တွဲစာအုပ်(၁၉)အုပ် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများက လေကြောင်းကဏ္ဍ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်း

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

စေရေးနှင့် ဖွံ့ဖြိုးရေးဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများ တစ်ပြေးညီ ဆောင်ရွက်နိုင် ရန်အတွက် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) သည် အောက်ဖော်ပြပါ ICAO ၏ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁၉) အုပ် ကို ထုတ်ပြန်ထားရှိပါသည်-

- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁) လေကြောင်းဆိုင်ရာလိုဏ်စဉ်များ ထုတ်ပေးခြင်းအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၂) လေပိုင်နက်စီမံခန့်ခွဲမှုစည်းမျဉ်း များအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၃) လေကြောင်းမိုးလေဝသဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၄) လေလမ်းကြောင်းများ/လေကြောင်း ဆိုင်ရာမြေပုံဇယားများအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၅) လေကြောင်းကဏ္ဍ (ဝေဟင်နှင့် မြေပြင်) တွင် အသုံးပြုသော အတိုင်းအတာယူနစ်များအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၆) လေယာဉ်များပျံသန်းမောင်းနှင် ခြင်းအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၇) လေယာဉ်၏ နိုင်ငံနှင့်မှတ်ပုံတင် အမှတ်အသားများအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၈) လေယာဉ်ကြိုခိုင်မှုဆိုင်ရာကိစ္စရပ် များအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၉) လေကြောင်းဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များ အဆင်ပြေချောမွေ့ရန်ဆောင်ရွက်ခြင်းအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁၀) လေကြောင်းဆက်သွယ်ရေး ဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁၁) လေကြောင်းထိန်းသိမ်းရေး ဆိုင် ရာကိစ္စရပ်များအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁၂) လေယာဉ်ရှာဖွေကယ်ဆယ်ရေး ဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁၃) လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှု စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးကိစ္စရပ်များအကြောင်း

- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁၄) လေယာဉ်ကွင်းဆိုင်ရာကိစ္စရပ် များအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁၅) လေကြောင်းသတင်းပြန်ကြားရေး ဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁၆) သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်း ကာကွယ်ရေးဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁၇) လေကြောင်းလုံခြုံရေးဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁၈) အန္တရာယ်ရှိသော ကုန်ပစ္စည်းများ ကို လေကြောင်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအကြောင်း
- ❑ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁၉) လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာစီမံခန့်ခွဲမှုအကြောင်း

အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၏ တာဝန်

အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအနေဖြင့် ICAO မှ ထုတ်ပြန်ထားသော နောက် ဆက်တွဲစာအုပ်များ (Annexes) နှင့် Technical Document များ ထဲမှ အချက်အလက်များကို မိမိနိုင်ငံ၏ သဘာဝပတ်ဝေ၊ အခြေခံ အဆောက်အအုံ (Infrastructure) များနှင့် ကိုက်ညီအောင် ဥပဒေ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများတွင် ထည့်သွင်း၍ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင် ရွက်ကြရပါသည်။ မိမိနိုင်ငံ သဘာဝပတ်ဝေနှင့် ကိုက်ညီမှု မရှိသည့် အချက်အလက်များ (SARPs) ကို လိုက်နာဆောင်ရွက်ရန် မလိုအပ် သော်လည်း ICAO သို့ အကြောင်းကြားပြီး လေကြောင်းသတင်း ပြန်ကြားရေးစာအုပ် (AIP) ၌ ဖော်ပြထားရပါမည်။ ICAO မှ ထုတ် ပြန်ထားသော အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာစံချိန်စံညွှန်းနှင့် အကြံပြုချက်များ (Standards and Recommended Practices-SARPs) သည် အခြေခံအနိမ့်ဆုံးလိုအပ်ချက် (Minimum Requirement) သာ ဖြစ်ပြီး ၎င်းထက်ပိုကောင်းသော နည်းလမ်းများ/ဆောင်ရွက်မှုများ ကို လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အတွက် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများက စိတ်ကြိုက် ဆောင်ရွက်နိုင်ပါသည်။ သို့သော် နိုင်ငံများ၏ ဆင်းရဲ/ချမ်းသာ ကွာဟမှုနှင့် မူဝါဒများ ကွာဟ နေမှုများကြောင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာစံချိန်စံညွှန်းနှင့် အကြံပြုချက်



မြန်မာနိုင်ငံ၏ လေကြောင်း
Safety ဆိုင်ရာ
အကောင်အထည်ဖော်မှုရလဒ်မှာ
(၆၈.၄) ရာခိုင်နှုန်းရှိပြီး
အာရှပစိဖိတ်ဒေသအတွက်
ပျမ်းမျှရလဒ်
(၆၅.၅) ရာနှုန်းထက်သာလွန်နေ...

In Focus: ICAO's Strategic Objectives



များ (SARPs) ကို အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မှုများ ကွာဟနေဆဲ ဖြစ်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။

ICAO ၏ Audit လုပ်သည့် နည်းလမ်းများ

ICAO မှ ထုတ်ပြန်ထားသော နောက်ဆက်တွဲစာအုပ်များ (Annexes) နှင့် Technical Document များထဲမှ အချက်အလက် များကို အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများက လိုက်နာဆောင်ရွက်မှုအခြေအနေများ အား ICAO က အလှည့်ကျလိုက်လံစစ်ဆေးခြင်းနှင့် Online မှ တစ်ဆင့် စစ်ဆေးခြင်းနည်းများကို အသုံးပြု၍ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိ သည့်အပြင် စစ်ဆေးရရှိသောရလဒ် (Outcome) ကို ICAO Web-site တွင် လွှင့်တင်ဖော်ပြထားပါသည်။ Safety ဆိုင်ရာ ICAO Audit သည် Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) ဖြစ်ပြီး လေကြောင်းဆိုင်ရာ Security ICAO Audit သည် Universal Security Audit Programme (USAP) ဟူ၍ ဖြစ်ကြပါသည်။

ICAO Safety Audit နှင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ လေကြောင်းကဏ္ဍ

မြန်မာနိုင်ငံသည် (၇-၈-၁၉၄၈) ခုနှစ်တွင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံဖြစ်လာပြီး ၎င်း အဖွဲ့မှ သတ်မှတ်ပြဌာန်းချက်များကို အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၏ တာဝန် ဝတ္တရားများ (Obligations) နှင့်အညီ လိုက်နာဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

ICAO Audit မှ ၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ (၁၀) ရက်နေ့မှ (၂၁) ရက်နေ့အထိ မြန်မာနိုင်ငံသို့ လာရောက်စစ်ဆေးခဲ့သည့် ကာလ၌ မြန်မာနိုင်ငံ၏လေကြောင်း Safety ဆိုင်ရာ အကောင်အထည်ဖော်မှု



ရလဒ်မှာ (၇၀.၀၃) ရာခိုင်နှုန်း ရရှိခဲ့ပြီး ICAO ၏ ဂုဏ်ပြုဆုလက် မှတ် ချီးမြှင့်ခြင်းခံခဲ့ရသည်အထိ အောင်မြင်ခဲ့ပါသည်။ **ယနေ့အထိ လည်း ICAO ၏ Online မှတ်တမ်းစစ်ဆေးချက်များအရ မြန်မာ နိုင်ငံ၏လေကြောင်း Safety ဆိုင်ရာ အကောင်အထည်ဖော်မှုရလဒ် မှာ (၆၈.၄) ရာခိုင်နှုန်းရှိပြီး အာရှပစိဖိတ်ဒေသအတွက် ပျမ်းမျှရလဒ် (၆၅.၅) ရာနှုန်းထက် သာလွန်နေကြောင်း သိရှိရပါသည်။**

ကမ္ဘာ့ကပ်ရောဂါကိုဗစ်(၁၉) နှင့် ကမ္ဘာ့ရေနံဈေးကြီးမြင့်မှုစသည့် အခက်အခဲများကို ရင်ဆိုင်နေရသော်လည်း ယနေ့အထိ ဤရလဒ် များ ထိန်းသိမ်းထားနိုင်ခြင်းသည် ဝန်ကြီးဌာန၏ ကူညီထောက်ပံ့မှု၊ ဌာနအကြီးအမှူး၏ စိတ်ဝင်တစား ဦးဆောင်လမ်းညွှန်မှု/ကူညီ ထောက်ပံ့မှု/အဖွဲ့သားများအပေါ် ယုံကြည်မှု၊ ဝန်ထမ်းအသီးသီး၏ မဆုတ်မနစ်၊ တက်ညီလက်ညီ ကြိုးစားအားထုတ်မှု၊ လေကြောင်း လိုင်းများ၊ လေဆိပ်များ၊ လေကြောင်းထိန်းအဖွဲ့များ၊ လေ့ကျင့်ရေး ကျောင်းများ၊ လေယာဉ်ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးအလုပ်ရုံများ၊ လေကြောင်း ဖိုးလေဝသအဖွဲ့များ၊ မြေပြင်ဝန်ဆောင်မှုပေးသည့် အဖွဲ့အစည်းများ စသည်တို့၏ အပတ်တကုတ် စဉ်ဆက်မပြတ် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်မှုများနှင့် အပြန်အလှန် ယုံကြည်မှုများကြောင့် ဖြစ်ကြောင်း သာမက ကောင်းတစ်ခုဖြစ်ပါသည်။ **“စုပေါင်းညီညာအောင်ကြောင်း ဖြာ”** စေသတည်း။

နိဂုံး

သို့ဖြစ်ပါ၍ လေကြောင်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်းများ၊ လေကြောင်း ဆိုင်ရာ Service Provider များ၊ အခြားဆက်စပ်အဖွဲ့အစည်းများ နှင့် လေပိုင်နက်ကို အတူတကွ အသုံးပြုနေသည့် အဖွဲ့အစည်းများ သည် လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးကို လက်တွဲညီ ညီ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ခရီးသွားပြည်သူများ၏ မျှော်လင့် ချက်တစ်ခုဖြစ်သော **ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေး** ကို ဖြည့်ဆည်း ပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပါကြောင်းနှင့် နိုင်ငံ၏ ပုံရိပ်ကောင်းကို ဖော်ဆောင် နိုင်မည်ဖြစ်ပါကြောင်း ဆန္ဒမွန်ဖြင့် လေ့လာတင်ပြလိုက်ပါသည်။

ကိုးကားဖော်ပြချက်

- ၁။ ICAO Doc 7300 (Chicago Convention)
- ၂။ ICAO Doc 9734 Part A (Safety Oversight Manual)
- ၃။ www.icao.int

အောင်မော်(ပြင်စလှ)

ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း ၂၀၂၄ ခုနှစ် ပဉ္စမအကြိမ် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော် အောင်မြင်စွာ ကျင်းပနိုင်ရေး ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးဆပ်ကော်မတီ ပထမအကြိမ်လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး တက်ရောက်



၂၀၂၄ ခုနှစ် ပဉ္စမအကြိမ် အမျိုးသား အားကစားပွဲတော် အောင်မြင်စွာ ကျင်းပနိုင် ရေး ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးဆပ်ကော်မတီ ပထမအကြိမ်လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး ကို ဇွန် ၁၉ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ပို့ဆောင် ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အစည်း အဝေးခန်းမ၌ကျင်းပရာပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ရေးဆပ်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ဦးအောင်ကျော်ထွန်း တက်ရောက်အမှာစကားပြောကြားခဲ့သည်။

ဦးစွာ ပို့ဆောင် ဆက်သွယ်ရေးဆပ် ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌက အဖွင့်အမှာစကားပြော ကြားရာတွင် ဆပ်ကော်မတီကို ကျင်းပရေး ဦးစီးကော်မတီက ဇွန် ၃ ရက်မှာ အမိန့် ကြော်ငြာစာအမှတ် ၂/၂၀၂၄ ဖြင့် ပို့ဆောင် ဆက်သွယ်ရေးဆပ်ကော်မတီအဖြစ် အဖွဲ့ဝင် (၁၅)ဦးလုပ်ငန်းတာဝန်(၈) ရပ်ဖြင့်ဖွဲ့စည်း တာဝန်ပေးအပ်ခဲ့ကြောင်း၊ ဖွဲ့စည်းပုံအရ မိမိအနေဖြင့် ဥက္ကဋ္ဌအဖြစ် တာဝန်ယူကာ ထောက်ပံ့နှင့်ပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားရေးမှူးရုံး

မှ ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူးက ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ အဖြစ်လည်းကောင်း၊ ဦးစီးအရာရှိ (ပထမ တန်း)က တွဲဖက်အတွင်းရေးမှူးအဖြစ်လည်း ကောင်း ပါဝင်ကာ ပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်းဦးစီး ဌာနမှ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်က အတွင်းရေး မှူးအဖြစ်တာဝန်ပေးအပ်ခဲ့ကြောင်း၊ မေ ၂၉ ရက်မှ ကျင်းပရေးဦးစီးကော်မတီ၏ ပထမ အကြိမ် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကို ကျင်းပရေး ဦးစီးကော်မတီ နာယက နိုင်ငံ တော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း ဦးဆောင်ကျင်းပခဲ့ပြီး ၎င်းအစည်း အဝေးမှာ “နိုင်ငံတော်အဆင့် ဖြစ်သည့် အတွက် ယခုအချိန်မှ စတင်၍ ကြိုတင်ပြင် ဆင်နိုင်ရန် စီမံဆောင်ရွက်သွားရမည်”ဖြစ် ကြောင်း၊ အမျိုးသားအားကစားပွဲတော် ကျင်းပရသည့်ရည်ရွယ်ချက်မှာပထမအချက် အနေဖြင့် နိုင်ငံတော်၏ အားကစားအဆင့် အတန်း ပိုမိုတိုးတက်မြင့်မားစေရေးအတွက်

ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြစ်ကြောင်းနှင့် ဒုတိယ အချက်မှာ ၂၀၂၅ ခုနှစ်ဒီဇင်ဘာလတွင်ထိုင်း နိုင်ငံ၌ကျင်းပမည့်(၃၃)ကြိမ်မြောက်အရှေ့ တောင်အာရှ အားကစားပြိုင်ပွဲနှင့် အခြား နိုင်ငံတကာပြိုင်ပွဲများတွင် “မြန်မာ့အားကစား ကမ္ဘာကို လွှမ်းမိုးမည်” ဆိုသည့် ဆောင်ပုဒ် နှင့်အညီ အားကစားအဆင့်အတန်း မြင့်မား ရေးနှင့် အောင်မြင်မှုရှိစွာ ယှဉ်ပြိုင်နိုင်ရေး၊ နိုင်ငံ့ဂုဏ်ဆောင် အားကစားသမားများနှင့် အလားအလာရှိသည့် လူငယ်မျိုးဆက်သစ် အားကစားသမားများ ပေါ်ထွက်လာစေရေး၊ ပြည်နယ်/တိုင်းဒေသကြီးများနှင့် ဝန်ကြီး ဌာနများအကြား အချင်းချင်း ချစ်ကြည်ရင်း နီးမှုရှိစေရေး၊ အားကစားလှုပ်ရှားမှုများ ပိုမိုတိုးမြှင့် ဆောင်ရွက်လာနိုင်စေရေးနှင့် ပြည်သူတစ်ရပ်လုံး အားကစားကို ပိုမိုစိတ် ပါဝင်စားလာပြီး အားကစားလှုပ်ရှားမှုများ တွင်ပါဝင်လာစေရေးဆိုသည့်ဦးတည်ချက် များနှင့် ကျင်းပသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း ထည့်

သွင်းပြောကြားခဲ့ကြောင်း၊ အမျိုးသားအား ကစားပွဲတော်ကျင်းပမည့်အချိန်မှာ ယခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလဖြစ်သည့်အတွက် ၆ လခန့်အချိန် ရရှိသော်လည်း မိမိတို့ဆပ်ကော်မတီအနေ နဲ့ လစ်ဟာမှုမရှိစေရေး ကြိုတင်ဆောင်ရွက် ရမည့်ကိစ္စများ၊ ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက် ရမည့်ကိစ္စများကို ကြိုတင်စီမံဆောင်ရွက် နိုင်ရန်အတွက် ယခုအစည်းအဝေးကို ခေါ် ယူခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ မိမိတို့ဆပ်ကော်မတီ အနေနဲ့ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များမှ အားကစားသမားများ၊ အုပ်ချုပ်/နည်းပြများ၊ ဒိုင်/ဂျူရီများကို နေ့စဉ်ပြိုင်ပွဲများသို့ အချိန်မီ ရောက်ရှိရေးနှင့် တည်းခိုဆောင်များသို့ ပြန် လည်ပို့ဆောင်နိုင်ရေးကိစ္စရပ်များ၊ ဖွင့်ပွဲ/ ပိတ်ပွဲအခမ်းအနားမှာ အနုပညာရှင်များ ပို့ ဆောင်ရေးကိစ္စများ၊ ပြိုင်ပွဲကျင်းပရာ နေရာ နှင့် တည်းခိုဆောင်များမှာ အော်တိုတယ်လီ ဖုန်းများ တပ်ဆင်ရေးတို့ကို အဓိကဆောင် ရွက်ပေးရမှာဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့အပြင် သယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နေစဉ် အတွင်း၊ ဖွင့်ပွဲ/ပိတ်ပွဲ အခမ်းအနားများ ဆောင်ရွက်နေစဉ်အတွင်းနှင့် အားကစားပွဲ များ ကျင်းပနေစဉ်အတွင်း သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍ

အလိုက် ဆက်သွယ်မှု မြန်ဆန်စေရန် လမ်း လျှောက်စကားပြောစက် Motorola များ ရရှိနိုင်မည့်အရေအတွက်ပြုစုတင်ပြပေးရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဆပ်ကော်မတီရဲ့ စီမံဆောင်ရွက်မှု အခြေအနေကိုလည်း ဒုတိယအကြိမ်ပြုလုပ်တဲ့ ကျင်းပရေးဦးစီး ကော်မတီအစည်းအဝေးမှာ ပြန်လည်တင်ပြ ရမှာဖြစ်ပြီး အသုံးစရိတ်နဲ့ ပတ်သက်ပြီးတော့ လည်း အနီးစပ်ဆုံး ခန့်မှန်းလျာထား တင်ပြ သွားမှာဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်အဆင့်ပွဲတော် ဖြစ်တဲ့အတွက် ဆပ်ကော်မတီဝင်များအနေ ဖြင့် အထူးအလေးထား ဆောင်ရွက်သွားကြ ရမှာဖြစ်ပြီး လုံခြုံရေးအသိ၊ သတိဖြင့်ဆောင် ရွက်ကြဖို့ လိုအပ်ပါမယ်။ တွဲဖက်တာဝန်ထမ်း ဆောင်ကြမယ့်ဝန်ထမ်းများကိုလည်း အလေး အနက်ထား ဆောင်ရွက်ကြဖို့ ထပ်ဆင့်မှာ ကြားစေလိုကြောင်း၊ ယခုဖွဲ့စည်းတာဝန် ပေးအပ်ထားတဲ့ အဖွဲ့ဝင်များ အားလုံးဟာ အတွေ့အကြုံရှိပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် ဖွဲ့စည်းထား တာဖြစ်တဲ့အတွက် ယခုနှစ်မှာ ကျင်းပပြု လုပ်မယ့် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်မှာ လည်း ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်း တာဝန်များကို ကျေကျေပွန်ပွန် ထိထိရောက်

ရောက် ဆောင်ရွက်နိုင်ကြမှာဖြစ်ကြောင်း၊ ယုံကြည်ကြောင်းနှင့် မိမိတို့ဆပ်ကော်မတီ ၏ လုပ်ငန်းတာဝန်များကို ဆောင်ရွက်သည့် အခါကျင်းပရေးဦးစီးကော်မတီ၏လမ်းညွှန် မှုကိုခံယူပြီးဆက်စပ် ဆပ်ကော်မတီများနှင့် ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်း ဆောင်ရွက်သွားကြရန်၊ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်စဉ် အခက်အခဲများနှင့် ကြုံတွေ့ရသည့်အခါ အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ တင်ပြဆောင်ရွက်ကြရန်နှင့် ချက်ခြင်းဖြေရှင်း ဆောင်ရွက်နိုင်မှသာ လစ်ဟာမှုမရှိတဲ့ ရည် မှန်းချက်ကို အကောင်အထည်ဖော်သွားနိုင် မည်ဖြစ်ကြောင်း ပြောကြားခဲ့သည်။

အဆိုပါအစည်းအဝေးသို့ ပဉ္စမအကြိမ် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော် အောင်မြင်စွာ ကျင်းပနိုင်ရေးပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးဆပ် ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ် ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင် ကျော်ထွန်း ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးဆပ် ကော်မတီအတွင်းရေးမှူး ကော်မတီအဖွဲ့ဝင် များနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ခဲ့ ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့ (ပို့/ဆက်)



သဘာဝကျဖို့လိုတယ်...



❖ စန္ဒာ့ကူးမြိုင် ❖

ဦးစွာ ဖတ်မှတ်ဖူးတဲ့ သဘာဝရဲ့ အဓိပ္ပာယ် ဖွင့်ဆိုချက်လေးကို လည်း ပြောပြချင်မိပါသေးသည်။ သဘာဝဟူသည်မှာ အဓိပ္ပာယ် ကျယ်ပြောလှသော စကားလုံးဖြစ်ပြီး ယင်းစကားလုံးအနက်တွင် သဘာဝလောက၊ သဘာဝတ္ထစကြဝဠာ၊ ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာလောကနှင့် ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာစကြဝဠာတို့ ပါဝင်နေပါသည်။ ယေဘုယျအားဖြင့် ရုပ်စကြဝဠာ၏ လောကဓမ္မနှင့် သက်ရှိသဘာဝတို့ကို ရည်ညွှန်းပါ သည်။ ကျွန်ုပ်တို့လူသားများသည်လည်း သဘာဝထဲမှပင် ဆင်းသက် ပေါက်ဖွားလာကြပေသည် မဟုတ်ပါလော။

ကျွန်ုပ်တို့ ငယ်ငယ်ကတည်းက အဖေပြောနေကျ စကားလေး တစ်ခွန်းပါ။ ကျွန်ုပ်တို့ရဲ့ အမေနဲ့ ကျွန်ုပ်တို့ မောင်နှမတစ်တွေကို ဆုံးမစကားပြောသည့်အခါတိုင်း မပါမပြီးပါ။ **“မအေလုပ်တဲ့သူနဲ့ သားသမီးတွေ ဝတ်တာစားတာ၊ နေတာထိုင်တာ၊ သွားတာလာတာ၊ လုပ်တာကိုင်တာအစစအရာရာ သဘာဝကျဖို့လိုတယ်တဲ့”**။ ငယ်စဉ် တုန်းကတော့ ကောင်းစွာ နားမလည်ခဲ့ပေ။ အဖေ အဲဒီစကားပြောပြီ ဆိုရင် ကျွန်ုပ်တို့က **“လာပါပြီ ဓာတ်ပြားဟောင်းကြီးဆိုပြီး”** တီးတိုး အရွန်းဖောက်ကြပါသေးသည်။ အမေကတော့ ညည်းအဖေ ကြား အောင် ကျယ်ကျယ်ဆိုလိုက်ဆိုပြီး ပြောတတ်ပါသေးသည်။

နေ့စဉ် နံနက်တိုင်း အဖေက ကျွန်ုပ်တို့ကို အိပ်ရာနိုးလှေ့ရှိပါ သည်။ ထိုအချိန်တွင် ချက်ချင်းမထနဲ့၊ လက်တွေ့ ခြေထောက်တွေ ကို လေးငါးဆယ်ကြိမ် အကွေးအဆန့်လုပ်ဦးဆိုပြီး ပြောလေ့ရှိပါ သည်။ ပြီးရင် ရေတစ်ခွက်သောက်၊ အပေါ့အလေးသွား၊ ကိုယ်လက် လှေ့ကျင့်ခန်းလုပ်ပါတဲ့။ ဒါတွေကို ငယ်စဉ်က အဖေလုပ်ခိုင်း၍သာ

လုပ်ရသည်။ သိပ်ပြီး အလေးအနက် မထားခဲ့ပါ။ တကယ်တော့ အဖေက အခြေခံသဘာဝကျသည့်အရာများကို ပြောဆိုဆုံးမသင်ပြ နေသည်သာ။

ကျန်းမာရေးအပိုင်းက ပြောမည်ဆိုလျှင် ဓာတုဆေးများ အသုံး မပြုဘဲ သဘာဝမြေဩဇာများ အသုံးပြု၍ စိုက်ပျိုးသည့် သီးနှံများကို စားသုံးခြင်းက ကျန်းမာရေးနှင့် ညီညွတ်စေသည်သာပင်။ ကျန်းမာ ရေးအတွက် သဘာဝအာဟာရသည် အလွန်အရေးကြီးသည်ကို ကျွန်ုပ်တို့တစ်တွေ သိထားပြီးလည်း ဖြစ်ပေသည်။ စိတ်ခံစားမှုပိုင်း မှာဆိုလျှင်ဖြင့် သဘာဝအလှတရားကို မြင်အောင် ကြည့်ရှုခြင်း ခံစားခြင်းက အကောင်းမြင်စိတ်ကို ဖြစ်ပေါ်စေသည်ဟုလည်း ဖတ် မှတ်ဖူးပါသေးသည်။ ဤသည်ကား ကျွန်ုပ်အတွက်တော့ အမှန်ပင် ဖြစ်သည်။ ငယ်ငယ်က ဆောင်းတွင်းမနက်စောစော ရေခဲခဲချိန်၌ နှင်းမြူများ အုံ့ဆိုင်းပြီး မြက်ပင်များတွင် နှင်းစက်လေးများ တွဲလဲခို နေသည်ကိုမြင်လျှင် ကျွန်ုပ် စိတ်ကြည်နူးမိသည်။ နိုးထသည်မှစ စိတ်ကြည်နူးမှုအပေါင်းနှင့် အကောင်းမြင်စိတ်များ ပြည့်စုံနေလျှင် တစ်နေ့တာ လုပ်ဆောင်ချက်များက အဆင်ပြေချောမွေ့နေမည် သာ။ ဤကဲ့သို့ စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာရာ ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာပါ အင်အား ပြည့်စုံမှုရှိနေမည်ဆိုလျှင် အလုပ်ခွင်မှာရာ လူမှုဘဝမှာပါ အကောင်း ဆုံး အထောက်အကူ ပြုနိုင်ပါလိမ့်မည်။

လူတစ်ယောက်ဘဝမှာ အောင်မြင်ဖို့ဆိုလျှင် စွမ်းအင်လိုအပ် ပါသည်။ အဆိုပါ စွမ်းအင်များ၏ အရင်းအမြစ်ကတော့ သဘာဝက လာသည်သာ ဖြစ်ပါသည်။ ဥပမာအနေဖြင့် စွမ်းအားများ အသုံးပြု

၍ မြေလျှိုးမိုးပျံ့နှံ့ခြင်းမှာလည်း သဘာဝတရားကြီးအပေါ်မှာသာ အဓိက မူတည်သည်ပင်။ ထို့ကြောင့် ကျွန်ုပ်တို့၏ လူမှုရေး၊ စီးပွား ရေးဆိုင်ရာတွေမှာ အောင်မြင်မှုရရှိလိုလျှင် သဘာဝတရားကြီးနှင့် အချိတ်အဆက်မိဖို့ အရေးကြီးလှပါသည်။ မိမိတို့၏ တစ်နေ့တာ လုပ်ဆောင်ချက်မှစပြီး ကြီးမားသော လုပ်ငန်းဆောင်တာများအထိ ကို သဘာဝကျကျ လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဆိုပါက အောင်မြင် မှုက ရေရှည်တည်မြဲနေပေလိမ့်မည်။ ဒါကြောင့် ကျွန်ုပ်တို့၏ ဘဝ ကဏ္ဍအားလုံးတွင် သဘာဝကျကျ လုပ်ဆောင်နိုင်ဖို့က အလွန်ကို အရေးပါလှပါသည်။

ယနေ့ခေတ်မှာ ပြောင်းလဲတိုးတက်လာသည့် နည်းပညာတိုင်း

**မိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာရောဂျပ်ပိုင်းဆိုင်ရာပါ
အင်အားပြည့်ဝမှုရှိနေမည်ဆိုလျှင်
အလုပ်ခွင်မှာရောလူမှုဘဝမှာပါ
အကောင်းဆုံးအထောက်အကူပြုနိုင်...**

က သဘာဝကိုသာ အခြေခံကြသည် မဟုတ်ပါလော။ ဥပမာအနေ နဲ့ ပြောရရင် သဘာဝတရားအရ ပူရင် အေးအောင် လုပ်ကြသည်၊ အေးနေရင်တော့ နွေးအောင်လုပ်ကြပါသည်။ လူသားများကတော့ သဘာဝတရားကြီးကိုအမြဲမပြတ်ဆန်းသစ်တီထွင်နေကြသည်ပင်။ ဆန်းသစ်တီထွင်၍ ပြောင်းလဲတိုးတက်လာသည်နှင့်အမျှ အဆိုးများ ကလည်း အတူဒွန်တွဲပါလာစမြဲပင်။ ထိုအရာကို ကျွန်ုပ်တို့တစ် တွေလည်း လိုက်ပါထိတွေ့ လုပ်ဆောင်နေရပါသည်။ သို့သော် သဘာဝကျကျ လုပ်ဆောင်နိုင်ဖို့က အရေးကြီးလှပေသည်။ ကျွန်မ တို့တစ်တွေရဲ့ လုပ်သမျှအရာတိုင်းက သဘာဝကျကျလျှင်ဖြင့် ၎င်း၏ အကျိုးဆက်ကို ပြန်လည်ခံစားရမည်က မလွဲကွဲနိုင်ပေ ဖြစ်ပေ သည်။ **တန်ဆေးလွန်ဘေး** ဆိုသည့်အတိုင်း သင့်တင့်ရုံသာ လုပ် ဆောင်ကြပြီး လွန်ကဲမှုမဖြစ်ဘို့ အရေးကြီးလှပါသည်။

ယခု ကျွန်ုပ်တို့ အရွယ်ရောက် ကြီးပြင်းလာတဲ့အခါမှာတော့ အဖေပြောတာတွေက အမှန်တွေပါလားဟုဆိုပြီး နားလည်လက်ခံ လာခဲ့ပါသည်။ **အသစ်တွေ ဘယ်လောက်ပြောင်းပြောင်း အဟောင်း ကတော့ တစ်လည်လည်** ဆိုသည့်အတိုင်း အဖေ ပြောပြောနေတဲ့ ဓာတ်ပြားဟောင်းကိုတော့ ကျွန်မအနေဖြင့် ဆက်လက်ဖွင့်နေပါဦး မည်။ ဤမျှလေးနက်သော စကားကို ပြောပြဆုံးမခဲ့သော အဖေကို လည်း အစဉ်လေးစား ဂုဏ်ယူမိပါသေးသည်။

စန္ဒကူးမြိုင်



Myanmar Kong Hua Port (Thilawa)



Terminal Data

- General Cargo Terminal
Plot No.37, Kong Hua Port, Thilawa, Kyauktan Township, Yangon.
- Length of the Jetty Platform 200 Meters
Breadth of Jetty Platform 17.5 Meters
Length of Trestle 175.5 Meters
Breadth of the Approach Trestles 10 Meters
- Draft 11.5m

Import / Export Service

- Construction Material, Coal, Fertilizer, Urea, Slag, Agriculture Products

Storage Service

- Standard Warehouse Capacity 12,000 Ton
(Length x Breadth x Heigh – 400m x 300m x 7.7m)

One Station Logistic Service with

- Electronic weighing Scale
- 4 Sets of port trailers
- 1 Set of wheel loaders
- 1 Set of Excavator
- 6 Sets of Dumping –Truck (40 Tons)
- Fresh Water Tank (200,000 Ltrs)



ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းစေဖို့ စည်းကမ်းလိုက်နာကြပါစို့။

ကိုသန့် (ခေတ္တဇွန်ပင်ဖြေ)

လူ့လောကကြီးတွင် လူသားအချင်းချင်း အတူတကွ နေထိုင်ကြရာ၌ နေချင်သလို နေ၍ မရပေ။ နေရာတိုင်းတွင် သူ့စည်းကမ်းနှင့် သူ့ရှိလေသည်။ အိမ်တွင် အိမ်စည်းကမ်း၊ ကျောင်းတွင် ကျောင်းစည်းကမ်း၊ လမ်းတွင်လည်း လမ်းစည်းကမ်းဟူ၍ ရှိပါသည်။ ဤနေရာတွင် စည်းကမ်းဟူသော အဓိပ္ပာယ်သတ်မှတ်ချက်ကို ပညာရှင်များက အမျိုးမျိုး မိန့်ဆိုကြပါသည်။ စည်းဆိုသည်မှာ စည်းရိုးဟူသော သဘော။ မဝင်ရအောင် တားမြစ်ပိုင်းခြားခြင်း၊ နယ်မြေကန့်သတ်ထားခြင်း၊ လုံခြုံအောင် ကာရန်ထားခြင်းသဘောကို ဆောင်ပါသည်။ ကမ်းဆိုသည်မှာလည်း ရေနှင့်ကုန်းမြေတစ်နည်းအားဖြင့် ရေပြင်နှင့်မြေပြင်ကို ခြားနားပေးသောအရာ ဖြစ်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် စည်းကမ်းဟူသည် မပြုလုပ်ရသော၊ လိုက်နာရမည်ဖြစ်သော ကန့်သတ်ချက်များဟု ကောက်ချက်ချနိုင်ပါသည်။

ဤနေရာတွင် လမ်းစည်းကမ်းကို တင်ပြလိုပါသည်။ လမ်းဆိုသည်မှာ လူများ၊ ယာဉ်များ အတူသွားလာရန် တည်ဆောက်ထားခြင်းဖြစ်သော်လည်း စက်တပ်ယာဉ်များသည် လျင်မြန်ခြင်း၊ အရှိန်အဟုန်ရှိခြင်း၊ ထုထည်မာကျောကြီးမားခြင်းတို့ကြောင့် တိုက်ခိုက်မိလျှင် လူနှင့်ယာဉ်အပြင် အခြားအရာဝတ္ထုနှင့် သတ္တဝါများ ထိခိုက်သေကြေ ဒဏ်ရာရကြလေသည်။ ယာဉ်စည်းကမ်းကို လိုက်နာကြမည်ဆိုလျှင်တော့ ဘေးရန်ကင်းကြမည်သာ ဖြစ်ပါသည်။ ယာဉ်ကြောင့် ထိခိုက်ခြင်းကလည်း အမျိုးမျိုး ရှိပါသည်။ မည်သူမျှတော့အပျော်သဘောနှင့်လိုက်တိုက်နေကြသည်မဟုတ်ပါ။ မတော်တဆကြောင့် ဖြစ်ရခြင်းဖြစ်ပြီး ထိုခဏသော တဒဂ်သော မတော်တဆသည် ပြန်မရတော့သော လူ့အသက်များကို ခြွေနှုတ်ယူဆောင်သွားနိုင်ပေသည်။ ထို့ကြောင့် ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းများကို ငယ်ရွယ်စဉ်ကလေးဘဝကပင် လိုက်နာကျင့်သုံးတတ်စေရန် ဆရာ၊

ဆရာမများနှင့် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှ တာဝန်ရှိသူများ၊ ယာဉ်ထိန်းရဲတပ်ဖွဲ့ဝင်များ အားလုံးအတူတကွ ပူးပေါင်းကာ ပညာပေးဟောပြောဆွေးနွေးပွဲများ၊ လက်တွေ့သရုပ်ပြမှုများဖြင့် စာသင်ကျောင်းမှစ၍ တက္ကသိုလ်၊ ဒီဂရီကောလိပ်များအထိ လိုက်လံဟောပြော ပို့ချအသိပညာပေးနေခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

လက်ယာကပ်မောင်းစနစ်

ကျွန်တော်တို့ ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်သည် မော်တော်ယာဉ်သွားလာမှု လက်ယာကပ်မောင်းစနစ်ကို ၁၉၇၀ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ (၆) ရက်နေ့ နံနက်(၆) နာရီမှ စတင်၍ ကျင့်သုံးခဲ့ပါသည်။ သို့ပါ၍ ၎င်းစနစ်ကို တိကျစွာ လိုက်နာရန် လိုအပ်ပါသည်။ မော်တော်ယာဉ်ဖြစ်စေ မော်တော်ဆိုင်ကယ်ဖြစ်စေ လမ်းပေါ်တွင် မောင်းနှင်တော့မည်ဆိုပါက လက်ယာအစွန်ဆုံးယာဉ်ကြောတွင် မောင်းနှင်ပြီး လက်ဝဲဘက်ယာဉ်ကြောကို အမြဲတမ်း ဖွင့်ထားရန် ဖြစ်ပါသည်။ လက်ဝဲဘက်ယာဉ်ကြောသည် လက်ဝဲဘက်ကွေ့ရန်အတွက်နှင့် ရှေ့ယာဉ်ကို ကျော်တက်ရန်အတွက် ဖြစ်ပါသည်။ လက်ဝဲဘက်ကွေ့ရမည့်နေရာသို့ မရောက်မချင်း လက်ဝဲဘက်ယာဉ်ကြောကို တောက်လျှောက်ပိတ်၍ မောင်းနှင်ခြင်းသည် လမ်းစည်းကမ်းချိုးဖောက်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ မိမိကွေ့မည့်ဧရိယာအတွင်းသို့ ရောက်ရှိမှသာ နောက်မှလာသော ယာဉ်ရှင်း/မရှင်းဦးစွာကြည့်ပြီး အန္တရာယ်ကင်းမှသာ လက်ဝဲအချက်ပြမီး ပြကာ ယာဉ်ကြောပြောင်းပြီး လမ်းဆုံသို့ ရောက်သောအခါ မျက်နှာချင်းဆိုင်မှလာသော မော်တော်ယာဉ်၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်၊ စက်ဘီး၊ ခြေကျင်လျှောက်သူ၊ အခြားလမ်းအသုံးပြုသူများကို ဦးစားပေးရပါသည်။ မီးပွိုင့်မီးစိမ်းတိုင်းကွေ့၍ မရပေ။ မျက်နှာချင်းဆိုင်မှလာသော ယာဉ်နှင့် လမ်းအသုံးပြုသူများ မရှိတော့၍ အန္တရာယ်ကင်းသည့်အခါမှ ကွေ့ ရမည်ဖြစ်ပါသည်။

မီးနီနေပါက ရပ်မျဉ်း၏ နောက်၌ ရပ်ရမည်ဖြစ်ပြီး အလယ်မျဉ်းသေ
ကို ခွ၍ရပ်ခြင်း၊ ရပ်မျဉ်းကို ကျော်လွန်၍ ရပ်ခြင်း မပြုလုပ်ရပါ။

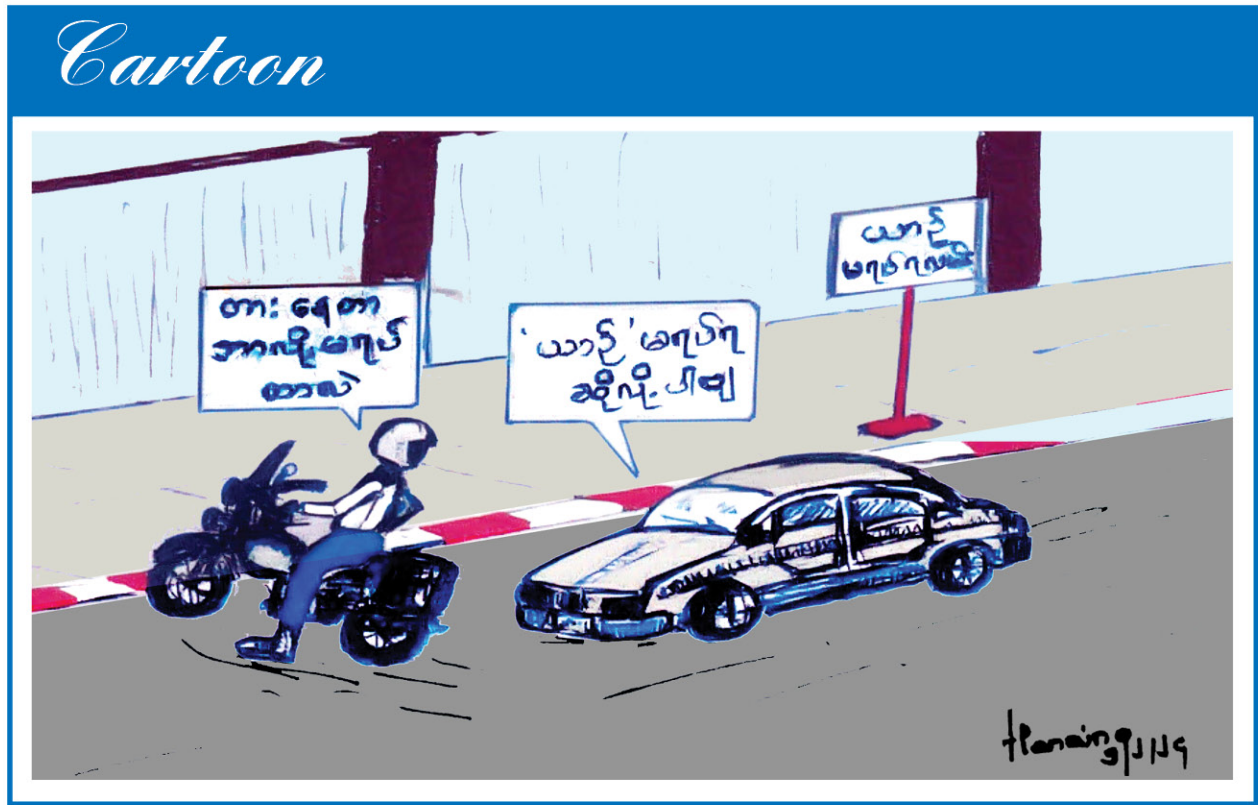
မီးပွိုင့်

ယာဉ်မောင်းသူတိုင်းသည် မီးပွိုင့်ဧရိယာသို့ ချဉ်းကပ်ဝင်ရောက်
သည့် အချိန်တိုင်း၌ မီးပွိုင့်မီးသည် နီနေသည်ဖြစ်စေ၊ ဝါနေသည်ဖြစ်
စေ စိမ်းနေသည်ဖြစ်စေ အရှိန်လျှော့ကာ ချဉ်းနင်းဝင်ရောက်ရပါ
မည်။ မီးစိမ်းမီရန်အတွက် မော်တော်ယာဉ်အား အရှိန်မြှင့်၍ မမောင်း
နှင်ရပါ။ မီးပွိုင့်ဧရိယာသည် အန္တရာယ်အရှိဆုံးဧရိယာဖြစ်သဖြင့်
ယာဉ်၏ အရှိန်ကို လျှော့ချရမည် ဖြစ်ပါသည်။ အကယ်၍ မီးပွိုင့်မီး
သည် စိမ်းနေပါက ဆက်လက်ဖြတ်သန်းရမည်ဖြစ်ပြီး ရပ်မျဉ်းကို
ကျော်ပြီးသည့်အချိန်၌ ရုတ်တရက်မီးဝါလျှင်သော်လည်းကောင်း၊
နီခဲ့လျှင်သော်လည်းကောင်းစသည့် အခြေအနေမျိုး ယာဉ်မောင်း
သူတိုင်း ကြိုတွေ့ဖူးကြပါလိမ့်မည်။ ထိုအခြေအနေမျိုးတွင် မော်တော်
ယာဉ်ကို ရောက်သည့်နေရာ၌ မရပ်ဘဲ သတိကြီးစွာထား၍ ဆက်လက်
မောင်းနှင်ရပါမည်။ ယာဉ်မောင်းသူသည် မီးပွိုင့်၌ မီးနီနေ၍ မော်
တော်ယာဉ်ကို ရပ်မျဉ်း၏ နောက်၌ ရပ်စောင့်နေချိန်တွင် တာဝန်ကျ
ယာဉ်ထိန်းရုံမှ မော်တော်ယာဉ်ကို ထွက်ခွာရန် လက်ဖြင့် အချက်ပြ
ပါက ထွက်ခွာနိုင်ပါသည်။ အလားတူစွာပင် မီးပွိုင့်မီးစိမ်းနေ၍ မော်
တော်ယာဉ်ကို ထွက်ခွာရန် ပြင်ဆင်နေသည့်အချိန်၌ ယာဉ်ထိန်းရုံ
မှ မော်တော်ယာဉ်ကို လက်ဖြင့်ကာပြီး တားလျှင် ရပ်ပေးရပါမည်။

ယာဉ်ထိန်းအချက်ပြစနစ်သည် နံပါတ်တစ် လိုက်နာရမည် ဖြစ်ပါ
သည်။ ယာဉ်ထိန်းရုံမှလည်း မီးနီနေသည်ကို အကြောင်းမဲ့ယာဉ်ကို
ထွက်ခွာစေရန် အချက်ပြခြင်း မဟုတ်ဘဲ အရေးပေါ်အခြေအနေ
တစ်ခု (ဥပမာ-မီးသတ်ကာ၊ လူနာတင်ယာဉ်၊ အရေးကြီးပုဂ္ဂိုလ်
ယာဉ်တန်းလာသဖြင့်) စသည့် အကြောင်းကြောင်းကြောင့် ယာဉ်
ကြောတစ်ခုကို ထွက်ခွာရန် လက်ဖြင့် အချက်ပြပြီး ကျန်ယာဉ်ကြော
ကို တားရခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

ယာဉ်ရပ်နားခြင်း ယာဉ်ကျေးမှု

ယာဉ်မောင်းသူတိုင်းသည် ယာဉ်သွားလာမှုကို ကြီးကြပ်ထိန်း
သိမ်းရန် တာဝန်ရှိသူက ရပ်ရန် ညွှန်ပြလျှင် ရပ်ပေးရမည်။ လမ်းဆုံ
လမ်းခွတွင် ယာဉ်ကိုဖြတ် မမောင်းမီ၊ မကွေ့မီ ယာဉ်ကို ခေတ္တရပ်၍
အန္တရာယ်ကင်းမှ ထွက်ခွာရပါမည်။ ထို့ပြင် လမ်းသွယ်မှ လမ်းပေါ်သို့
မထွက်မီသော်လည်းကောင်း၊ ဥပစာတစ်ခုအတွင်းမှ လမ်းပေါ်သို့မ
ထွက်မီသော်လည်းကောင်း လမ်းဆုံ (သို့) ဝန်းအဝတွင် ယာဉ်ကို
ခေတ္တရပ်၍ အန္တရာယ်ကင်းမှ မောင်းရပါမည်။ လူကူးရန်နေရာများ
တွင်ဖြတ်ကူးသူများရှိပါက ၎င်းနေရာများမရောက်မီ အနည်းဆုံး (၅)
မီတာ (၁၆ ပေ ၆ လက်မ) အကွာတွင် ယာဉ်ကို ခေတ္တရပ်ပေးရပါမည်။
မီးသတ်ယာဉ်၊ ပြည်သူ့ရဲတပ်ဖွဲ့ယာဉ်နှင့် အခြားအရေးကြီးယာဉ်များ
လာသည်ကို သိလျှင် ထိုယာဉ်များကို ဦးစားပေးလျက် မိမိမော်တော်
ယာဉ်ကို လမ်းဘေးသို့ ကပ်၍ ရပ်ထားရမည် ဖြစ်ပါသည်။ တိရိစ္ဆာန်



၂၀၂၄ ခု ဇူလိုင်လ ၁ ရက်

ကို ထိန်းကျောင်းသူက ရပ်ရန် မေတ္တာရပ်ခံသည်ဖြစ်စေ၊ တိရိစ္ဆာန် အတွက် မေတ္တာရပ်ခံမည့် ထိန်းကျောင်းသူမရှိလျှင်ဖြစ်စေ ယာဉ်ကို ရပ်ပေးသည်က အန္တရာယ်အကင်းဆုံးပင် ဖြစ်ပေသည်။ တံခါးရှိ ရထားလမ်းဖြစ်စေ၊ တံခါးမဲ့ရထားလမ်းဖြစ်စေ မဖြတ်ကူးမီ ယာဉ်ကို ခေတ္တရပ်ပြီး အန္တရာယ်ကင်းမှ ဆက်လက်မောင်းနှင်ရပါမည်။ လမ်းပေါ်တွင် စနစ်တကျ စုဖွဲ့မောင်းနှင်လာသော ယာဉ်တန်းနှင့်တွေ့ဆုံလျှင် လိုအပ်ပါက မိမိယာဉ်ကို ခေတ္တရပ်ပေးရမည်။ ယာဉ်တိုက် ခိုက်မှုတွင် မိမိယာဉ်ပါဝင်ခဲ့လျှင် ယာဉ်ကို ချက်ချင်းရပ်ထားရမည် ဖြစ်ပါသည်။ တောင်ပေါ်လမ်းတွင် ယာဉ်တစ်စီးနှင့် တစ်စီးရှောင် တိမ်းရန်ခက်ခဲပါက အဆင်းယာဉ်သည် လက်ယာဘက်သို့ တတ်နိုင် သမျှ ကပ်၍ ရပ်ပေးရပါမည်။ ယာဉ်တိုက်ရပ်ခြင်း၊ ရပ်ဆိုင်းခြင်း၊ ရပ်နား ခြင်းပြုလိုလျှင် သတ်မှတ်ခွင့်ပြုထားသည့် နေရာတွင် ရပ်ရမည် ဖြစ် ပြီး အချက်ပြ၍ လမ်းနံဘေးမှ (၃၀ စင်တီမီတာ) ၁ ပေ အတွင်း ဖြေး ညင်းစွာ ရပ်ကာ ယာဉ်၏ဘီးများကို တစ်ဖြောင့်တည်း နီးပါးထားရ မည် ဖြစ်ပါသည်။ ယာဉ်ရပ်နားရန် နေရာတွင် လမ်းနံဘေးနှင့် ယှဉ်၍ လည်းကောင်း၊ တစောင်းအနေအထားသော်လည်းကောင်း ရပ်နား ရမည်ဖြစ်ပြီး ယာဉ်ကြောကို ဆန့်ကျင်၍ ရပ်ခြင်း၊ ရပ်ဆိုင်းခြင်း၊ ရပ် နားခြင်းမျိုး မပြုလုပ်ရပါ။

မော်တော်ယာဉ်မောင်းနှင်သူတိုင်းသည် မော်တော်ယာဉ်ကို ရပ်နားသည့်အခါ စည်းကမ်းမဲ့စွာ ရပ်နားခြင်းမျိုး မပြုရပါ။ လမ်းဆုံ၊ လမ်းခွဲအတွင်း၊ လမ်းထောင့်၊ လမ်းကွေ့အတွင်း၊ အပိုင်းပတ်အတွင်း၊ ရထားလမ်းပေါ်၊ လမ်းနံဘေးနှင့် ကပ်လျက်ရှိသော ယာဉ်ကြောမှ အပ ကျန်ယာဉ်ကြောများအတွင်း ကျောင်း၊ ဆေးရုံအဝင်ဝ၊ တံတား၊ လမ်းကျဉ်းအဝင်နှင့်အတွင်း၊ တောင်ကုန်း၊ ရပ်ဆိုင်း(သို့)ရပ်နားထား သော ယာဉ်နှင့် ဘေးချင်းယှဉ်သည့်နေရာ၊ မျဉ်းဖြူနှစ်ကြောင်းရှိသော လမ်းနံဘေး၊ တစ်လမ်းမောင်းလမ်းသွယ်တွင် လမ်း၏ လက်ဝဲဘက်

စသည့် နေရာများတွင် မည်သည့်ယာဉ်မျှ ရပ်နားခွင့် မရှိပါ။ ယာဉ်မဆိုင်းရမနားရလမ်းညွှန်းဆိုင်းဘုတ်ရှိသည့်နေရာတွင် မည်သည့်ယာဉ်မျှ ရပ်ဆိုင်းခြင်း၊ ရပ်နားခြင်းမပြုရပါ။ ခြေလျင်လျှောက် သူများ လမ်းဖြတ်ကူးရန်အတွက် သတ်မှတ်ထားသောနေရာ၊ အဖြူ အနီကျား ကပ်တုံးနှင့် အဖြူအနီကျားတိုင် စိုက်ထားသော နေရာ၊ အဝါအနက်ကျား ကပ်တုံးနှင့် အဝါအနက်ကျားတိုင် စိုက်ထားသော နေရာများတွင် ယာဉ်ကို ရပ်ဆိုင်းခြင်း၊ ရပ်နားခြင်း မပြုရပါ။ တောင် ပေါ်လမ်း၌ အန္တရာယ်ရှိသော လမ်းကွေ့နေရာများ၊ ဖြူနီကျားတိုင်စိုက် ထားသော နေရာတို့တွင် ရှုခင်းလှသည်ဟုဆိုကာ ယာဉ်ကို မရပ်ရ သည့်နေရာများ၌ ဓာတ်ပုံဖွဲ့ရိုက်ခြင်းများ၊ ယနေ့ခေတ်ပေါ် Tik Tok App အသုံးပြု၍ သရုပ်ဆောင်ခြင်းများ ပြုလုပ်နေကြသည်မှာ လွန်စွာပင် အန္တရာယ်များ လှပေသည်။ ပတ်ဝန်းကျင်ရှုခင်းမှာ သာ ယာသော်လည်း ယာဉ်မတော်တဆဖြစ်ပွားခဲ့ပါက မိသားစုဘဝများ မသာမယာ ဖြစ်သွားနိုင်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် မိမိတို့အနာဂါတ်ဘဝ လှပဖို့အတွက် နိုင်ငံကြီးသားပီသစွာ စည်းကမ်းလိုက်နာစေချင်ပါ သည်။

စည်းကမ်းသည် ချုပ်နှောင်ရန်မဟုတ်၊ လုပ်ဆောင်ရန်သာ ဖြစ်သည်။ “ကြိုတင်ကာကွယ်ခြင်းသည် ကုသခြင်းထက် ပို၍ ကောင်းသည်”ဟု ဆေးပညာလောကတွင် ပြောစမှတ်ရှိကြသည်။ စင်စစ်ဆေးပညာလောကတွင်သာမက ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်း ကမ်းကိစ္စတွင်လည်း မတော်တဆဖြစ်လာကာမှ ဆေးရုံ၊ ဆေးခန်း သွားရခြင်း၊ ရုံးရောက်ဂတ်ရောက်ဖြစ်ရခြင်း၊ ကိုယ်လက်အင်္ဂါဆုံးရှုံး ရခြင်း၊ အသက်အန္တရာယ်ကြုံတွေ့ရခြင်းထက်စာလျှင် စည်းကမ်း လိုက်နာခြင်းဖြင့် ကြိုတင်ကာကွယ်မှုကသာ အကောင်းဆုံးနည်းလမ်း ပင် ဖြစ်ပါကြောင်း မေတ္တာရှေ့ထား အကြံပြုလိုက်ရပါတော့သည်။

ကိုသန့်(ခေတ္တဖွဲ့ကပ်မြေ)

**စည်းကမ်းသည်
ချုပ်နှောင်ရန်မဟုတ်၊
လုပ်ဆောင်ရန်သာ ဖြစ်သည်။**
“ကြိုတင်ကာကွယ်ခြင်းသည်
ကုသခြင်းထက် ပို၍ ကောင်းသည်”
ဟု ဆေးပညာလောကတွင်
ပြောစမှတ်ရှိ...

T H E R E I S N O S H O R T C U T T O R O Y A L R O A D .


**MYANMAR EXCELLENT STARS
MARITIME TRAINING CENTRE**

Contact Details

Office Ph : +959250985639, +959250985640, +959250983641
 Viber : +959420012392, +959444015551
 Email : info@myanmarexcellentstars.com
 Facebook : http://facebook.com/MyanmarExcellentStars
 Website : http://myanmarexcellentstars.com

Address

No.(2)Zone, Department of Marine Administration Compount, Dockyard Street, Yamonnar (2)Quarter,
 Dawbon Township, Yangon, Myanmar.



W E W I L L H A N D L E Y O U T O Y O U R D E S T I N A T I O N .

ဒုတိယဝန်ကြီး(ဆက်သွယ်ရေး) ဦးလူမွန် RFID စနစ် အကောင်အထည်ဖော်ရေး တင်ဒါကော်မတီသို့ RFP အား ရှင်းလင်းတင်ပြ အတည်ပြုချက်ရယူသည့် အစည်းအဝေး တက်ရောက်



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနက အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် Radio Frequency Identification (RFID) စနစ် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် Final Request for Proposals (RFP) အား တင်ဒါကော်မတီထံသို့ အပြီးသတ် ရှင်းလင်းတင်ပြ အတည်ပြုချက်ရယူသည့် အစည်းအဝေးကို ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ရုံးအမှတ် (၂) အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ၂၀၂၄ ခုနှစ် မေ ၂၇ ရက် နံနက် ၁၁



နာရီအချိန်တွင် ကျင်းပခဲ့ရာ တင်ဒါကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီး (ဆက်သွယ်ရေး) ဦးလူမွန် ပါဝင်တက်ရောက် ဆွေးနွေးခဲ့

သည်။ အဆိုပါ အစည်းအဝေးသို့ Radio Frequency Identification (RFID) စနစ်

အကောင်အထည်ဖော်ရေး တင်ဒါကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌနှင့်အတူ တင်ဒါကော်မတီဝင်များ၊ တင်ဒါလက်ခံရေးနှင့် စိစစ်ရေးကော်မတီ အဖွဲ့ဝင်များ တက်ရောက်ခဲ့ပြီး Online မှ ရန်ကုန်နှင့် မန္တလေးမြို့တော်စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီ အတွင်းရေးမှူးများနှင့် အကြံပေးကုမ္ပဏီအဖွဲ့ဝင်များ စုံညီစွာ တက်ရောက်ခဲ့သည်။

အစည်းအဝေးတွင် တင်ဒါလက်ခံရေးနှင့် စိစစ်ရေးကော်မတီက Pre-qualification (PQ) အရည်အသွေးပြည့်မီသည့်

ကုမ္ပဏီ (၆) ခု သို့ ထုတ်ပေးမည့် Request for Proposals (RFP) အား တင်ဒါကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌထံ ရှင်းလင်းတင်ပြ အတည်ပြုချက်ရယူခဲ့သည်။ ထို့နောက် RFP အဆင့်တွင် ဆောင်ရွက်မည့် RFP Time Schedule ရေးဆွဲထားမှုနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးခဲ့ကြပြီး တင်ဒါကော်မတီဥက္ကဋ္ဌက RFP ပြီးစီးပါက ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ရမည့် လုပ်ငန်းစဉ်များနှင့် ပတ်သက်၍ စနစ်တကျ ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ရန် မှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)



သတိပြုစရာ မြန်မာစကား မြန်မာစာ



❖ နှင်းသစ်

မြန်မာတစ်နိုင်ငံလုံးတွင် အကျယ်ပြန့်ဆုံး အသုံးပြုနေသည်မှာ မြန်မာစကား၊ မြန်မာစာဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာစကား၊ မြန်မာစာကို အိမ်မှာ၊ ကျောင်းမှာ၊ ရုံးမှာ၊ လုပ်ငန်းခွင်မှာ၊ အရပ်ထဲမှာစသည်ဖြင့် တွင်ကျယ်စွာ သုံးကြသည်။ မြန်မာစကား အသုံးအနှုန်း မှန်ကန်စေရေး၊ မြန်မာစာ အရေးအသားမှန်ကန်စေရေးသည် အလွန်အရေးကြီးလှပါသည်။ မြန်မာစကားပြောဆိုရာတွင် လည်းကောင်း၊ စာပေရေးသားရာတွင်လည်းကောင်း စကားအသုံးအနှုန်း၊ အရေးအသားမှားယွင်းမှုများကို မကြာခဏကြားနေ၊ တွေ့နေရပါသည်။ မြန်မာစာဆိုရာသိမှတ်စရာများစွာကို စာပေပညာရှင်များကလည်းရေးသားဖော်ပြခဲ့ကြသည်။ သို့သော် အစဉ်အဆက် မှားယွင်းရေးသား ပြောဆိုမှုများက ရှိနေဆဲပင်။ မလေ့လာကြ၊ မသိကြ၍ အမှားများကို အမှန်ထင်ကာ ဆက်သုံးနေကြသည့် သဘောလည်း ဖြစ်နိုင်ပါသည်။

မှ သည် ထွက်ခွာရာကို ဖော်ပြသောစကားဖြစ်သည်။ စာရေးရာတွင် မှ ကိုသုံးသည်။ နေပြည်တော်မှ ပြန်လာသည်ဟု သုံးပုံမျိုးဖြစ်သည်။ တ သည် ထွက်ခွာရာကိုလည်းပြ၊ ပြုလုပ်သူကိုလည်းပြသော စကားဖြစ်သည်။ အရေး၊ အပြောနှစ်မျိုးလုံးတွင် တ ကိုသုံးသည်။ သို့သော် ဌာနဆိုင်ရာ အခမ်းအနားများ၊ အစည်းအဝေးများတွင်မှ မှ ကို တွင်တွင်ကျယ်ကျယ် သုံးသည်ကို ကြားနေရပါသည်။ ပါမောက္ခချုပ်ကြီးက ဟု သုံးရမည့်နေရာတွင် ပါမောက္ခချုပ်ကြီး မှ

အဖွင့်အမှာစကား ပြောကြားပေးပါရန် ဟု မှားယွင်းကာ သုံးစွဲ တတ်ကြပါသည်။ “တက္ကသိုလ်ရှိ ဝန်ထမ်းများက ဆန်အိတ်များကို ဝယ်ယူကာ လှူဒါန်းကြပါသည်” ဟု ရေးရပြောရမည့်အစား “တက္ကသိုလ်ရှိ ဝန်ထမ်းများမှ ဆန်အိတ်များကို ဝယ်ယူကာ လှူဒါန်းကြပါသည်” ဟု သုံးလိုက်သောအခါ ဝန်ထမ်းများထံတွင် ရှိနေသောဆန်ကို ဝယ်ယူလှူဒါန်းသည့် အဓိပ္ပာယ်ဖြစ်သွားပါသည်။ “ဆုံးမစကားပြောကြားပေးပါရန် ပါမောက္ခချုပ်ကြီးအား ပန်ကြားပါသည်” ဟု သုံးရမည့်အစား “ပါမောက္ခချုပ်ကြီးအား ဆုံးမစကား ပြောကြားပေးပါရန် ပန်ကြားပါသည်” ဟု ပြောဆိုမိသဖြင့် ပါမောက္ခချုပ်ကြီးခမျာ အဆုံးမခံရသူ ဖြစ်သွားပါတော့သည်။ ဝါကျဖွဲ့ရာတွင် အထားအသို မမှန်ပါက အဓိပ္ပာယ်လွဲချော်သွားနိုင်သည်ကို သတိပြုဖွယ်ဖြစ်ပါသည်။

အပြစ်ရသူကို ဖော်ပြလိုလျှင် ကိုကိုသုံးသည်။ စကားပြောရာတွင် ကို ကိုသာသုံးပါသည်။ ကိုသုံးရမည့်နေရာတွင် အားကိုလွဲမှားသုံးတတ်ကြသည်။ အား ကိုစာထဲမှာသာသုံးသည်။ အား ကိုမသုံးဘဲ ထား၍လည်း ရပါသည်။

တစ်မျိုးတည်း(သို့မဟုတ်) နီးနွယ်ပတ်သက်နေသော အမျိုးအစားတို့ကို အကြွင်းအကျန်မရှိ တပေါင်းတစည်းတည်း ဖော်ပြလိုလျှင် တို့ကို သုံးပါသည်။ တစ်ခုမက များပြားသော အရေအတွက်ရှိသည့်အမျိုးအစားကိုဖော်ပြလိုသော်များကိုသုံးပါသည်။ ပြောဟန်တွင် တွေ ကိုသုံးပါသည်။ များ၊ တွေ ကို ကိန်းဂဏန်းများ၊ သူငါ၊ နင်

စသည့် နာမ်စားများ၊ ကိုကို ၊ ညီညီစသည့် တစ်ဦးဆိုင်နာမ်များနှင့် တွဲမသုံးရပါ။ သုံးလျှင် အနက်အဓိပ္ပာယ် လွဲနိုင်ပါသည်။ “သူများ စိတ်ဆိုးသွားမလား။” “တိုးတိုးများ သိရင်သိပ်ပျော်မှာ” စသည့် အသုံးများ ရှိပါသည်။ ဗဟုဂုဏ်ကိန်းကို ဖော်ပြနေခြင်းမဟုတ်ဘဲ လေးနက်ခြင်းကို ပြခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

အခမ်းအနားပွဲများတွင် လည်းကောင်း၊ အထက်လူကြီးထံ တင်ပြသည့်စာများနှင့် ဖိတ်ကြားစာများတွင်လည်းကောင်း လေးစားစွာဖြင့်ပန်ကြားပါသည်။ လေးစားစွာဖြင့်တင်ပြပါသည်။ လေးစားစွာဖြင့် ဖိတ်ကြားပါသည် ဟု သုံးနှုန်းတတ်ကြပါသည်။ စွာ ပါသော ကြိယာ ဝိသေသနပုဒ်များကို သုံးသော် နှင့်၊ ဖြင့် တို့ကို သုံးရန်မလိုပါ။ လေးစားစွာ၊ လေးစားလျက်၊ လေးစားမှုဖြင့် ဟုသာသုံးသင့်ပါသည်။

အဟုတ်သဘော၊ ခွင့်ပြုသည့် သဘောကိုဖော်ပြလိုလျှင် မဆို ကို သုံးပြီး မဟုတ်သဘော၊ တားမြစ်သည့်သဘောကို ဖော်ပြသည့် အခါ မျှ ကိုသုံးပါသည်။ မည်သူမဆို ဝင်ရောက် သုံးဆောင်နိုင်ပါ သည်။ မည်သူမျှ မဝင်ရ ဟု သုံးပုံမျိုးဖြစ်သည်။

မြန်မာအဘိဓာန်တွင် အရမ်း၏အဓိပ္ပာယ်ကိုမစဉ်းစားမဆင်ခြင် ဘဲ၊ စည်းမဲ့ကမ်းမဲ့၊ လွန်ကဲစွာ၊ ပိုလွန်စွာဟု ဖွင့်ဆိုထားပါသည်။ ထို့ ကြောင့် အရမ်းရိုင်းသည်၊ အရမ်းဆိုးသည် စသည်ဖြင့် မကောင်း သည့် အကြောင်းပြောသည့်အခါ သုံးလျှင် ဆီလျော်သော်လည်း၊ ကောင်းသော အကြောင်းအရာတွင် တွဲသုံးသောအခါ မဆီလျော် ပါ။ အရမ်း နေရာတွင် သိပ်၊ အလွန်၊ အင်မတန်၊ အများကြီး တို့ သုံးနိုင်ပါသည်။ သိပ်တော်၊ အလွန်ကြည်ညို စသည့် သုံးပုံမျိုးဖြစ် သည်။ ထို့အပြင် အတည်အခုံ ပြောဆိုရမည့်နေရာတွင် နော်၊ ပေါ့ နော် ဟူသော အသုံးများသုံးခြင်းသည် မဆီလျော်ကြောင်းကိုလည်း သတိပြုဆင်ခြင်ဖွယ်မှတ်သားခဲ့ဖူးပါသည်။

၁၃၀၀ နှင့် ဆယ်ပြည့်ကိန်း မဟုတ်သောကိန်းများကို မျိုးပြ

စကားလုံးများနှင့် တွဲသုံးသည်။ ၅၅၄၊ ၁၀၀လုံး၊ ၁၅၀လမ်း ဟူ၍ သုံးပုံမျိုး ဖြစ်သည်။ ဆယ်ပြည့်ကိန်းဆိုသည်မှာ ၂၀ နှင့်အထက် ၀ နှင့်ဆုံး သည့်ကိန်းများ ဖြစ်သည်။ ထိုဆယ်ပြည့်ကိန်းများကို ရေတွက်သော အခါ မျိုးပြစကားလုံးကို ဆယ်ပြည့်ကိန်း ရှေ့ကထားသည်။ အပွင့် ၂၀၊ အလုံး၃၀၊ လမ်း၅၀ ဟူ၍ သုံးပုံမျိုးဖြစ်ပါသည်။

စာလုံးပေါင်းသတ်ပုံသည် စာအရေးအသားဆိုင်ရာ စည်းကမ်း ဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာစကားအသုံးအနှုန်း မှန်ကန်ရန်လိုအပ်သည့် နည်းတူ မြန်မာစာတွင် စာလုံးပေါင်းသတ်ပုံ မှန်ကန်ရန်လည်း အလွန် အရေးကြီးလှပါသည်။ မြန်မာအဘိဓာန်တွင်

နေ့လယ်ကို နေ့၏အလယ်ပိုင်းအချိန်၊

မွန်းတည့်ကို နေ့ ၁၂ နာရီအချိန်

မွန်းလွဲကို မွန်းတည့်ချိန်နှင့် ညနေအကြားအချိန်

ညနေကို မွန်းလွဲ၃နာရီမှ နေဝင်ချိန်ခန့် အတွင်းကာလ ဟု အဓိပ္ပာယ်ဖွင့်ဆိုထားပါသည်။ သို့သော် ဖိတ်ကြားစာများတွင်နေ့လည် ၁၂နာရီဟု လည်းကောင်း၊ နေ့လည် ၂ နာရီဟုလည်းကောင်း ရေး သားနေကြသည်ကိုများစွာတွေ့နေရပါသည်။ မကြာသေးခင်ကာလ ကပင် အခမ်းအနားပွဲ ဖိတ်ကြားစာတစ်စောင်၌ မွန်းလွဲ ၁၂နာရီ ဟု ရေးသားထားသည်ကို ဖတ်လိုက်ရပါသည်။

ပဲ သည် ပေါင်းစည်းနှစ်ဖြစ်သည်။ ငါပဲပြောမယ်။ သူပဲတော် တယ် စသည်ဖြင့် သုံးနိုင်သည်။ ဘဲ ကိုတားမြစ်ခြင်း၊ ငြင်းပယ်ခြင်း အနက် ရှိသည့် မနှင့်တွဲသုံးရသည်။ မခေါ်ဘဲ၊ မပြောဘဲ ဟု သုံးပုံမျိုး ဖြစ်သည်။

ဖူး သည် ကြုံတွေ့သိမြင် ဖြစ်ပျက်ခဲ့ပြီးကြောင်း ထင်ရှားစေ သည့်စကားလုံးဖြစ်သည်။ တွေ့ဖူးသည်၊ စားဖူးသည်ဟု သုံးပါသည်။ ဘူး သည် ငြင်းပယ်သောအနက်ဖြင့် ကြိယာကို ထောက်ကူသော စကားလုံး ဖြစ်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် ငြင်းပယ်နက်ဖြစ်သော မ နှင့် တွဲ

ဘာသာစကားတစ်ခု၏
ဖွဲ့စည်းပုံစည်းကမ်းသည်
အစဉ်အဆက်
အများလက်ခံ
သတ်မှတ်အသုံးပြုခဲ့သော
စကားထုံးတမ်းဖြစ်...



ကာ ဘူး ကို သုံးရသည်။ မသိဘူး၊ မကြားဘူး ဟု သုံးပါသည်။

မို့ သည်တစ်စုံတစ်ခုကို ယှဉ်ကပ်အားပြုသည်။ အားကိုးအားထားပြုသည်ဟုအဓိပ္ပါယ်ရပါသည်။ မိသည် မနှင့်တွဲ၍အချိန်မတိုင်ခင်အနက် ဖြင့် ထောက်ပံ့သော စကားလုံးဖြစ်ပြီး၊ မလာမီ၊ မပြောမီ ဟု သုံးပါသည်။ ထို့အပြင် မိ သည် လှမ်း၍ရောက်နိုင်၊ ထိနိုင်သည်၊ တိုင်ရောက်သည် ဟူသော အနက်ဖြင့်သုံးလျှင် အချိန်မီရောက်သည်၊ ကျောင်းချိန်မီသည် စသည်ဖြင့်သုံးပါသည်။ ၎င်း မိ ကို အချိန်မီ ၊ ကျောင်းချိန်မီဟု ဟုထိုးထည့်ရေးလျှင် မှားပါသည်။ လေးစားလျက်၊ လျှင်မြန်၊ ဆီလျော် စသည့် စကားလုံးများတွင်လည်း ဟုထိုးမထည့်ရပါ။

တစ် ဟူသော အရေအတွက် အဓိပ္ပါယ်ဆောင်သည့် စာလုံးများကို တစ် ဟုရေးသားရပါသည်။ တစ်နေ့ကုန်၊ တစ်နည်းတစ်လမ်း ဟု ရေးပုံမျိုး ဖြစ်သည်။ တစ် အဓိပ္ပါယ်မရလျှင် “တ” ကိုသုံးရပါသည်။ တကူးတက၊ တစေ့တစောင်း ဟုရေးပုံမျိုးဖြစ်သည်။

၄ သည် ၄ဝမ်းဘဲအကွရာ ဖြစ်ပါသည်။ ၄ သည် ၄ နှင့် ၄ တို့ကို ထပ်ဆင့်ထားသော ဗျည်းတွဲဖြစ်သည်။ ဒေါ်ဌေးဌေးဝင်း၊ ဌာနဌပနာ စသည်တို့ကိုရေးလျှင်လည်ရစ်မပါသော ၄ဖြင့်ရေးရပါသည်။ ဉက္ခဌ၊ အဌမစသည်တို့ကို ရေးလျှင်လည်ရစ်ပါသော ၄ ဖြင့်သာ ရေးရပါသည်။

မြန်မာစာဘာသာရပ်သည် ငယ်စဉ်ကပင် မိခင်ဘာသာစကား

အဖြစ်သင်ကြားလေ့လာရသည့်အတွက်လွယ်ကူသည်ဟုထင်မှတ်ကာ သတိမထားသောကြောင့် အမှားများစွာပြောဆို ရေးသားတတ်ကြပါသည်။

အိပ်ရာသည် အိပ်ရန်ပြုလုပ်ထားသော နေရာ၊ အခင်းအပြင်၊ အိမ်ရာသည် အိမ်နေရာမြေကွက်၊ အိမ်အဆောက်အအုံဟူသော အဓိပ္ပာယ်ဖြစ်ပါသည်။ ထိုစကားလုံးများကို အိပ်ယာ၊ အိမ်ယာ ဟု မှားယွင်း သုံးကြသည်ကိုလည်း တွေ့ရပါသည်။ ထို့အတူ စကြာဝဠာ၊ နှစ်ပတ်လည်၊ ဘေးဥပဒါ၊ ဘေးဒဏ်၊ မဏ္ဍပ်၊ အနာဂတ်၊ အရက်ဟူသော စကားလုံးတို့ကို စကြာဝဠာ၊ နှစ်ပတ်လည်၊ ဘေးဥပါဒါ၊ မဏ္ဍပ်၊ အနာဂတ်၊ အရက်ဟု မှားယွင်းရေးမိသကဲ့သို့ပင်၊ သံပရာ၊ ယေဘုယျ၊ သင်္ဂြိုဟ်၊ သုသာန်၊ ဒဿမ၊ လိုက်ဂူ၊ ကောလာဟလ ဟူသော စကားလုံးတို့ကို ပုဝါ၊ သံပုရာ၊ ယေဘုယျ၊ သင်္ဂြိုဟ်၊ သုသာန်၊ ဒဿမ၊ လိုက်ဂူ၊ ကောလာဟလ ဟု မှားယွင်း သုံးတတ်ကြပါသည်။

ဘာသာစကားတစ်ခု၏ ဖွဲ့စည်းပုံစည်းကမ်းသည် အစဉ်အဆက် အများလက်ခံ သတ်မှတ်အသုံးပြုခဲ့သော စကားထုံးတမ်းဖြစ်ပါသည်။ မိခင်ဘာသာစကား၊ စာပေကို ပေါ့ပေါ့တန်တန် သဘောမထားသင့်ပါ။ စာပေဆိုင်ရာစည်းကမ်းနှင့်စနစ်တကျရှိခဲ့သော မြန်မာစာကို စည်းကမ်းတကျ ရေးသားပြောဆိုနိုင်ရန် ကြိုးစားသင့်ကြသည်။ မြန်မာစာကိုမြန်မာတိုင်းစောင့်ရှောက်ကြရန် တာဝန်ရှိပါသည်။

နှင်းသစ်

ကြိုက်ရာခေါ် (Anynet) **MPT**
ရှေ့သို့လမ်းခေါ်မြန်မာပြည်

**သယ်ကာယူသွား
လက်ကျန်မိနစ်များ**

မည်သည့်ပြည်တွင်းဖုန်းကိုမဆို ခေါ်ဆိုနိုင်ပါသည်။

38 Mins 497 Ks 7 days ၉*997*3#	77 Mins 997 Ks 15 days ၉*997*1#	155 Mins 1997 Ks 30 days ၉*997*2#
---	--	--

CALL CENTER 106 အသေးစိတ်သိရှိလိုပါက ဝယ်ယူလိုပါက - *997# MPT4U

www.mpt.com.mm



မင်္ဂလာပါ ဦးထုပ်ဆောင်းပါ မေးသိုင်းကြိုးတပ်ပါ



စော်မြော်

ရုတ်တရက်ကြားလိုက်ရတဲ့သတင်းတစ်ခုနှင့်အတူရုံးတစ်ခုလုံးက ဝန်ထမ်းတွေရဲ့အကြည့်က ကျွန်တော့်ဆီကို စုပြုံကျလာတော့တယ်။ ဘာလုပ်လို့ ဘာကိုင်ရမှန်းမသိအောင်ပဲ ကျွန်တော်ခြေတွေလက်တွေ တုန်သွားတော့တာပေါ့။

“ဘုရားဘုရား...ဘာမှမဖြစ်ပါစေနဲ့” လို့ခရိုင်မှူးက အာမေဇိတ်ပြုရင်း ကျွန်တော့်ကို လှမ်းကြည့်လေရဲ့။

“ဒုက္ခပါပဲ ဆရာရယ်၊ ကျွန်တော်ကလည်း သူ့လာ လာပြောနေတာ များလာတော့ အားနာပြီး သင်ပေးလိုက်တာ၊ အခုတော့ ဘာတွေဖြစ်ကုန်ပြီ မသိဘူး”

“သူ့အမျိုးသမီး ဖုန်းဆက်တာကတော့ ဦးမြင့်ရဲ့ဆိုင်ကယ်အရှေ့ကို ခွေးက ဖြတ်ပြေးတာတဲ့၊ အဲဒါနဲ့ ခွေးကို ရှောင်ရင်းမှောက်သွားတယ်ပြောတယ်၊ ကုန်းဆင်းမှာမို့ အတော်နာသွားတာတဲ့၊ စိုးရိမ်ရတယ်လည်း ပြောတယ်”

“ဦးမြင့်က ဆိုင်ကယ်မောင်းတာ သိပ်မကျွမ်းသေးဘူး ဆရာ၊ သူက ပင်စင်ရပြီးရင် ဆိုင်ကယ်ကယ်ရီ ဆွဲမလို့ ဆိုပြီးလာပြောတော့ ကျွန်တော်လည်း ဆိုင်ကယ်အမောင်း သင်ပေးလိုက်တာ၊ ဒုက္ခတော့ များပြီထင်တယ်၊ အရင်ကတည်းက သူက စက်ဘီးပဲ စီးတတ်တာ”

“အေးကွာ၊ မဖြစ်ဘူး၊ တို့တစ်တွေ ဆေးရုံကို လိုက်သွားကြရအောင်၊ သမီးတို့ မိန်းကလေးတွေက ရုံးမှာပဲ ရုံးကိစ္စတွေ လုပ်ပြီးနေခဲ့ကြ၊ ရုံးဆင်းမှ အဆင်ပြေတဲ့သူတွေ လိုက်လာခဲ့ကြပေါ့၊ ဆရာနဲ့ ယောက်ျားလေးတွေက ဆေးရုံအမြန်လိုက်သွားကြရအောင်” ဟုဆိုကာ ခရိုင်မှူးက ဦးဆောင်ပြီး ဆိုင်ကယ်ကိုယ်စီဖြင့် ဆေးရုံသို့ ထွက်လာကြတော့တယ်။

ကျွန်တော့် စိတ်ထဲမှာတော့ ရိုးသားပြီး လူချစ်လူခင်ပေါ့တဲ့ စာရေးကြီးဦးမြင့် ပင်စင်ရခါနီးမှ ကျွန်တော့်ကြောင့် ဒုက္ခရောက်ပြီလို့ တွေးရင်း ယူကြိုးမရဖြစ်ကာ လွန်ခဲ့တဲ့နှစ်လခန့်က အကြောင်းတွေကို ပြန်တွေးမိတယ်။ အဲဒီအချိန်က ကျွန်တော်ငြင်းခုံရင် ဦးမြင့်အခုလို အက်ဆီဒင့်ဖြစ်ပြီး ဒုက္ခရောက်မှာ မဟုတ်ဘူး။

ကျွန်တော်တို့ဌာနမှာ ဝန်ထမ်းက ကိုးယောက်ခန့်မျှသာ ရှိတယ်။ အဲဒီအထဲမှာမှ စာရေးကြီးဦးမြင့်က လုပ်သက်အရင့်ဆုံး၊ ရိုးသားအေးဆေးသူဖြစ်ပြီး ရာထူးအာဏာလည်း မက်မက်မောမော မရှိ၊ ဒေသကလည်း မခွာချင်တော့ ရာထူးတိုးမယူပဲ မြိတ်ဇာတိမြို့လေးမှာပဲ စာရေးကြီးရာထူးလစာ ဘားဆုံးနဲ့ နေလာတဲ့သူပေါ့။ သူက လူချစ်လူခင်လည်း ပေါ့တယ်။ ပေါ့ဆိုသူကလည်း ပေါင်းသင်းဆက်ဆံရေး ချေငံသူကိုး။ လူတစ်ယောက်နဲ့ တွေ့ပြီ ဆုံပြီဆို “မင်္ဂလာပါ” လို့ သူကစပြီး နှုတ်ခွန်းဆက်တတ်တယ်။ အဲဒီသူပြောတဲ့ “မင်္ဂလာပါ” ဆိုတာကလည်း ဝတ်ကျောတန်းကျေ မဟုတ်။

တက်တက်ကြွကြွနဲ့ စိတ်ပါလက်ပါ အသံကိုမြင့်ပြီး အော်ပြောတာ။ ဒါတင်လားဆိုတော့ မဟုတ်သေး။ ညာလက်တစ်ဘက်ကိုလည်း မြှောက်ပြီး လက်ဖဝါးဖြန့်ပြတဲ့အမူအရာနဲ့ ဒွန်တွဲပြီး စိတ်နဲ့ ဝမ်းနဲ့ နှုတ်ခွန်းဆက်တာ။

မနက်ရုံးတက်ချိန်ဆို ရုံးရောက်ပြီဆိုတာနဲ့ တစ်ရုံးလုံးက တွေ့သမျှ ဝန်ထမ်းအားလုံးကို ဦးမြင့်က ညာလက်တစ်ဘက်ထောင် လက်ဖဝါးဖြန့်ပြပြီး “မင်္ဂလာပါ” လို့ နှုတ်ဆက်တတ်တယ်။

ဒီတော့ ဦးမြင့်ရဲ့ သံပေါက်အတိုင်း တစ်ရုံးလုံးက အပြန်အလှန် နှုတ်ဆက်ကြတာပေါ့။ အဲဒါက ကျွန်တော်တို့ရုံးက စာရေးကြီးဦးမြင့်ရဲ့

လူတိုင်းချစ်ခင်ရတဲ့စတိုင်ပေါ့။ လုပ်သက်ကလည်းရင့်တော့ စာရင်းအင်းမှာလည်းကျွမ်းကျင်တယ်။ ကျွန်တော်တို့မသိတာကို သူ့ကိုမေးလိုက် သူက သင်လိုက်နဲ့။ သူကစေ့စပ်သေချာတော့ အရာရှိတွေကလည်း သူ့ကိုလေးစားတယ်။ ကျွန်တော်တို့ ဝန်ထမ်းငယ်တွေကလည်း ချစ်တယ်။

ဦးမြင့်ရဲ့အမျိုးသမီးကတော့ မှီခိုပါပဲ။ အရင်ကတော့ အထည်လေးဘာလေး ရောင်းတယ်။ နောက်တော့ မလုပ်တော့ဘူး။ သားသမီးလေးဦးရှိတဲ့ ဦးမြင့်မှာ သားအကြီးဆုံးကတော့ ကျောင်းပြီးလို့ လုပ်ငန်းခွင်ထဲဝင်နေပြီ။ သမီးအကြီးကလည်း သူ့နာပြုဆရာမ။ အငယ်နှစ်ယောက်ပဲ အထက်တန်း ပညာသင်နေကြတဲ့အရွယ်။ ဦးမြင့်ရဲ့လစာက မများလှပေမယ့် သားကြီးသမီးကြီးတို့ရဲ့ လစာလေးတွေနဲ့ ပြီးတော့ အိမ်ကလည်း ကိုယ်ပိုင်အိမ်လေးနဲ့ဆိုတော့ သူတို့မိသားစုဘဝလေးက အပူအပင် မရှိ။ အေးအေးချမ်းချမ်းလေး။ ဒါပေမယ့် တစ်နေ့မှာတော့ ဦးမြင့်က ကျွန်တော့်ကို ရုံးစာရင်းတွေ လုပ်ရင်းနဲ့ သူ့စားပွဲကနေ ကျွန်တော့်ကို လှမ်းပြောလာတယ်။

“ဇော်ရဲ့ ငါ့ကို ဆိုင်ကယ်အမောင်းသင်ပေးပါလား”

“ဟာ ဆရာကလည်း ဒီအရွယ်ကြီးကျမှ၊ ဘာလုပ်မှာလဲ မသင်နဲ့တော့ အန္တရာယ်များတယ် ဆရာ”

“မဟုတ်ဘူးကွ၊ ငါက ရှေ့လဆို ပင်စင်ခံစားခွင့်ကျတော့မှာ၊ ငါလည်း လုပ်နိုင်ကိုင်နိုင်တဲ့ အရွယ်ဆိုတော့ ဘာပဲဖြစ်ဖြစ်ပေါ့ကွာ

ဆိုင်ကယ်ကယ်ရီလေးဆွဲပြီး အိမ်ရဲ့ ဝင်ငွေလေးရှာချင်လို့ တစ်နေ့လုံးတော့ မဟုတ်ဘူးပေါ့။ မနက်ပိုင်းလေး ကယ်ရီဆွဲ၊ လွှက်ရည်ဖိုးဈေးဖိုးလေး ရှာပေါ့”

“ဆရာရဲ့အမျိုးသမီးနဲ့ သားတွေက ခွင့်ရောပြုလို့လား”

“ဟာ ဘယ်နှယ်၊ ငါက ကလေးမှ မဟုတ်တာကွ၊ သူတို့ ခွင့်ပြုချက်တောင်းရအောင်က”

“မသိဘူးလေ ဆရာ၊ ဆရာက မိန်းမကြောက်ရတယ် မဟုတ်လား၊ ဟားဟား”

“အံ့မာ ဒီကောင်တော့ကွာ”

ဒီလိုနဲ့ ကျွန်တော်ဦးမြင့်ကို ဆိုင်ကယ်မောင်းသင်ပေးဖြစ်ခဲ့တယ်ဆိုပါတော့။

“ကဲ ဆရာ ဆိုင်ကယ်ကိုသော့မဖွင့်ခင် ဆိုင်ကယ်အပေါ်ရောက်ပြီဆိုတာနဲ့ ပထမဆုံးအလုပ်က အဲဒီဦးထုပ်ကိုဆောင်းပြီး မေးသိုင်းကြိုးကို တပ်ဖို့ပဲဆရာ၊ အဲဒီကိစ္စပြီးမှ ဆိုင်ကယ်သော့ကို ဖွင့်ပြီး စက်ကို နှိုးပါဆရာ”

“မင်းကလည်းကွာ ဖြည်းဖြည်းမောင်းတာပဲ၊ ပြီးတော့ အခုမှ အမောင်းသင်မလို့ စတုန်းပဲရှိသေးတယ်။ ဦးထုပ်ဆောင်းရတာ ခေါင်းပူတယ်ကွ”

“နိုး နိုး မရဘူးဆရာ အဲလိုဆိုရင်တော့ မသင်ပေးနိုင်ဘူး၊ စည်းကမ်းလိုက်နာဘေးကင်းကွာပါ ဆရာ”

5BB BROADBAND
Global Technology Company

သုံးစွဲသူတွေအတွက်
ဝန်ဆောင်မှုအကောင်းဆုံး

GLOBAL TECHNOLOGY COMPANY
21st ANNIVERSARY

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

အင်တာနက်မြန်နှုန်းစစ်ဆေးမှုပေါင်းများစွာတွင် အခြေပြုရရှိခဲ့သည်

နိုင်ငံပေါင်း ၄၉ နိုင်ငံ ယှဉ်ပြိုင်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံအတွက် ရရှိခဲ့သည်

MYANMAR'S FASTEST ISP NETWORK
SPEEDTEST by Ookla

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

www.5bb.com.mm

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

“ကျွတ်... ဒီကောင်တော့ကွာ၊ ငါ နားရင်းအုပ်မိတော့မယ်။ ပေးပေး ဆောင်းမယ်။ တကယ်တည်း ဆရာလေး တစ်ခါတင်မိတယ်။ ပညာပေးနေတာနဲ့ကို အရှေ့မရောက်တော့ဘူး”

တစ်ပတ်လောက်သင်ပေးပြီးချိန်မှာတော့ဦးမြင့်ကဆိုင်ကယ်ကို အတော်မောင်းနိုင်လာတယ်။ ဒီတော့တစ်လအကြာမှာ ကျွန်တော်ပဲ သူ့ကို ကညနရုံးခေါ်ပြီး ဆိုင်ကယ်မောင်းလိုင်စင် လုပ်ပေးခဲ့တယ်။ ဦးမြင့်လည်း ဌာနကရတဲ့ ပင်စင်ဆုကြေးငွေနဲ့ ဆိုင်ကယ်အသစ်လေး တစ်စီး ဝယ်ဖြစ်ခဲ့တယ်။

ဒီတော့ ဆိုင်ကယ်အသစ်လေးရဲ့ ဒိုင်ခွက်နံဘေး နှစ်ဘက်မှာ တော့ဦးထုပ်ဆောင်းပါ။ မေးသိုင်းကြိုး တပ်ပါဆိုတဲ့ စာတမ်းလေးကို ကျွန်တော်ကိုယ်တိုင် ထင်ထင်ရှားရှား ကပ်ပေးခဲ့တယ်။

“ဆရာရေ၊ ဆရာ့ဆီမှာတော့ ကတိတစ်ခုတော့ တောင်းပါရစေဗျာ”

လွှက်ရည်ဆိုင်တွင် အတူထိုင်ရင်း ကျွန်တော်ကဦးမြင့်ကို ပြောတယ်။ ဦးမြင့်ကတော့ ဆိုင်အဝမှာ ထောင်ထားတဲ့ သူ့ဆိုင်ကယ် အသစ်လေးကို ကြည့်ရင်း ဆိုင်ကယ်မောင်းတတ်ကာစ ဆိုင်ကယ် အသစ်လေးနဲ့ဆိုတော့ ပျော်နေပုံပါပဲ။

“အေး ပြောလေ”

“ဆရာဆိုင်ကယ်မောင်းရင် ဦးထုပ်ဆောင်းဖို့နဲ့ မေးသိုင်းကြိုး တပ်ဖို့ကိုပါ”

“အော် အဲဒါကတော့ ငါကတိပေးရမှာပေါ့၊ ငါ့အတွက် ပြောတာ

ပဲဟာ”

“နောက်တစ်ခုရှိသေးတယ် ဆရာ၊ ဆရာ အခုဆောင်းနေတဲ့ ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်က Safety မဖြစ်ဘူး ဆရာ၊ ဦးထုပ်က အရည် အသွေး ညံ့နေတယ်။ တစ်ခုခုဆို ဦးခေါင်းကို အကာအကွယ်ပေး နိုင်မယ့် ဦးထုပ်မျိုး မဟုတ်ဘူး”

“ဟေ့၊ ဟုတ်လား”

“ဟုတ်တယ် ဆရာ၊ ဆရာ့ကို ကျွန်တော် Safety ဖြစ်မယ့် ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်တစ်လုံး လက်ဆောင် လိုက်ဝယ်ပေးမယ်။ ဆရာ လည်း ရုံးစာရင်းအင်းတွေ ကျွန်တော့်ကို သင်ပြပေးထားတော့ ဂါရဝ ပြုတယ်ပဲ သဘောထားပါ”

ဒီလိုနဲ့ ကျွန်တော်နဲ့ စာရေးကြီးဦးမြင့်တို့ ဆက်နွယ်ခဲ့ကြသည်။ အခုတော့သူ့ဆိုင်ကယ်အက်ဆီးဒင့်ဖြစ်လို့ဆေးရုံမှာစိုးရိမ်လူနာဖြစ် နေပြီဟု ကြားသိခဲ့ရပြီ။ ကျွန်တော့်စိတ်ထဲမှာတော့ ဆိုင်ကယ်အမောင်း သင်ပေးမိတာ မှားလေပြီဟု နောင်တရမဆုံးတော့ပေ။

ဆေးရုံကြီး၏ အဝင်ဝရံ အရေးပေါ်လူနာဌာနကို ခရိုင်မှူးနှင့် ကျွန်တော်တို့ ရောက်လာတော့ ဆရာ ဦးမြင့်ကို မတွေ့ရ။

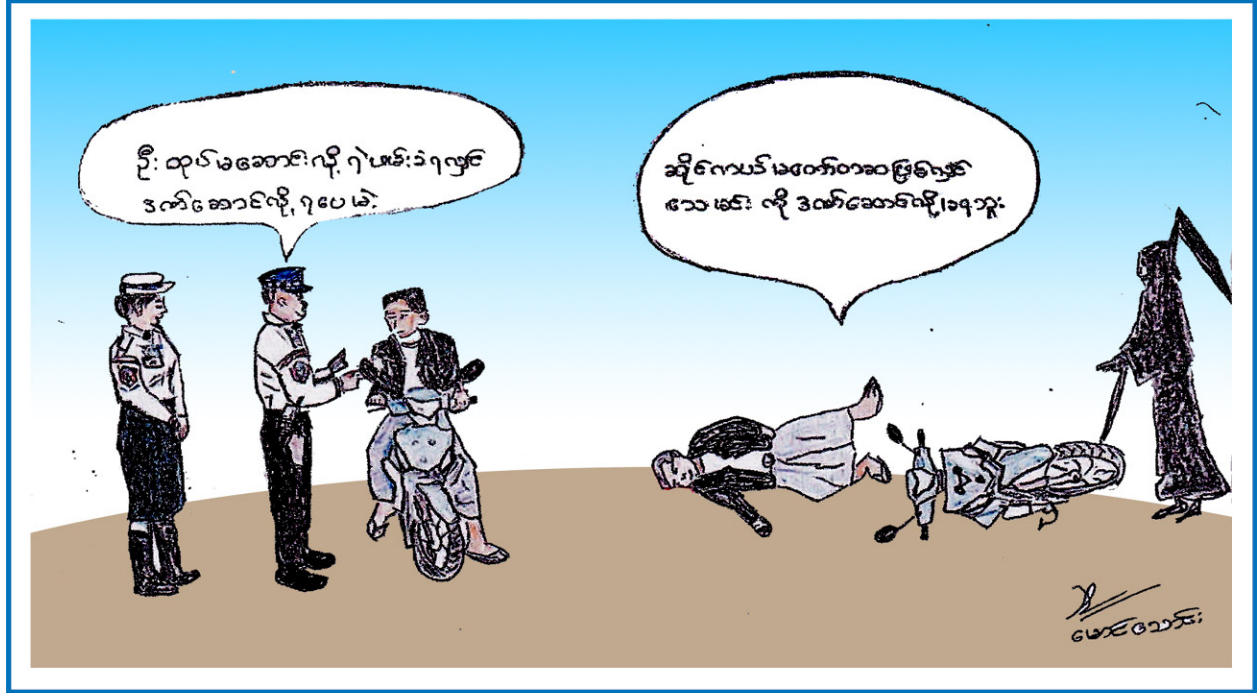
“ဆရာမ၊ ခုနက ဆိုင်ကယ်အက်ဆီးဒင့် ဖြစ်လို့ တင်လာတဲ့ အမျိုးသားတစ်ဦးအကြောင်း သိချင်လို့ပါ”

ခရိုင်မှူးက သူနာပြုဆရာမကို မေးတော့

“အပေါ်ထပ်ကို ပို့ထားတယ်ရှင့်”

“စိုးရိမ်ရလား ဆရာမ”

Cartoon



“အင်္ဂါရာကတော့များတယ်၊ လက်ကျိုးသွားတယ်”

ကျွန်တော်ဆရာဦးမြင့်ရှိတယ်ဆိုတဲ့ဆေးရုံအပေါ်ထပ်ကိုခရိုင် များနဲ့အတူ လိုက်လာခဲ့ရပေမယ့် ဆရာဦးမြင့်ရဲ့အနီးနဲ့သားသမီးတွေ ကို မျက်နှာချင်းဆိုင်ရမှာ ကြောက်နေမိတယ်။ ဆရာဦးမြင့်ကို ဆိုင် ကယ် အမောင်းသင်ပေးစဉ်က သူတို့ဆီက ခွင့်ပြုချက်မယူခဲ့။ ဆရာ ကသင်ပေးပါဆိုလို့သာ သင်ပေးခဲ့ရတာ။ သူတို့မိသားစုကိုမတိုင်ပင် မိ။ အခုတော့ ကျွန်တော့်ကို အပြစ်ဆိုတော့မလား။

ဒီလိုနဲ့ဆရာကတင်အနားရောက်တော့ဆရာကကတင်ပေါ်မှာ မှိန်းနေတယ်။ လက်တွေ့ခြေတွေမှာတော့ ပတ်တီးတွေ စည်းလို့။ ဆရာရဲ့ကတင်ဘေးနားရပ်နေတဲ့ဆရာရဲ့အနီးကိုကျွန်တော်မျက်နှာ ချင်းမဆိုင်ရဲ။ မျက်နှာလွှဲထားစဉ်မှာပဲ ဆရာအနီးက ကျွန်တော့်လက် ကို လာဆွဲကိုင်ပြီး ပြောလိုက်တဲ့ စကားတစ်ခွန်းက ကျွန်တော့်ကို အံ့ဩမင်သက်စေမိသလို အတူလိုက်လာတဲ့ ခရိုင်မျိုးနှင့် ဝန်ထမ်း တွေလည်း တအံ့တဩမြစ်ရတော့တယ်ဗျာ။

“သားရယ်... မင်းကယ်ပေလို့ပေါ့၊ မဟုတ်ရင် မင်းဦးလေး အခု အချိန် လူ့လောကထဲမှာ ဘယ်ရှိနေတော့မလဲ”

“ဗျာ.....အန်တီ၊ ဘယ်လို.....”

“ဘယ်လိုရမလဲ သားရယ်၊ ဟိုမှာကြည့်လေတဲ့”

ဆရာဦးမြင့်ရဲ့အနီး ညွှန်ပြရာ ကြည့်လိုက်တော့ ဆရာကတင် နံဘေးကစားပွဲပေါ်မှာတင်ထားတဲ့ ဆရာ့ကို ကျွန်တော် ဝယ်ပေးခဲ့ဖူး

တဲ့ ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်။ ကျွန်တော် နားမလည်စွာ သူ့ကို ပြန်ကြည့် တော့ ဆရာအနီးက ဦးထုပ်ကိုယူပြီး ဦးထုပ်ရဲ့ ဦးနှောက်ဘက်ခြမ်းကို ပြတယ်။

“ဘုရားရေကျောက်ခဲကြီးတစ်လုံးဦးထုပ်ထဲနစ်ဝင်နေပါလား”

“ဟုတ်တယ်သား၊ အဲဒီဦးထုပ်သာ မဆောင်းထားရင် မင်းဦးလေး အခုလိုအသက်ဘေးက လွတ်လာမှာမဟုတ်ဘူး။ အခုတော့ လက် ကျိုးသွားတာနဲ့ ပွန်းပဲ့တာလောက်ပဲမို့ စိုးရိမ်စရာ မရှိတော့ဘူးလေ။ ဒါကြောင့် ဆိုင်ကယ်အမောင်းစသင်ပေးကတည်းက ဦးထုပ်ဆောင်း ဖို့ မေးသိုင်းကြိုးတပ်ဖို့ အသိပေးခဲ့တဲ့ သားကို အန်တီတို့ သားအမိ တွေ ကျေးဇူးတင်ရတာပေါ့။”

နောက်တစ်နေ့ ကျွန်တော်တို့ရုံးက ဝန်ထမ်းအားလုံး ဆရာ ဦးမြင့် ရှိရာ ဆေးရုံကိုသွားပြီး သတင်းမေးကြတော့ ကျွန်တော်တို့က ဆရာ့ကို

“မင်္ဂလာပါဆရာ” လို့ ဝိုင်းနှုတ်ဆက်ကြတယ်။

ဆရာက

“မဟုတ်ဘူးကွ၊ လက်စွဲစကားပြောင်းလိုက်ပြီ”

“ဘယ်လိုပြောင်းလိုက်တာလဲ ဆရာ” ဆိုတော့ ဆရာဦးမြင့်က ကတင်ပေါ်ကနေ ကျွန်တော့်တို့ကို ပြန်နှုတ်ဆက်တာက

“မင်္ဂလာပါ၊ ဦးထုပ်ဆောင်းပါ၊ မေးသိုင်းကြိုးတပ်ပါ” တဲ့လေ။
ဇော်မြတ်

**“NP Moto” ဆိုင်ကယ်အမျိုးမျိုးကို
အသက်သာဆုံး ဈေးနှုန်းများဖြင့်
ရောင်းချပေးနေပါပြီ။**

Factory : No. JW 070, Moe Wai Street, Shwe Ingin West Quarter, Dekkhina Thiri Industrial Zone, Naypyitaw. (+959) - 692 220235
 Head Office : No. 12, U Lunn Maung Lane (3), 7 mile, Mayangone Township, Yangon. (+959) - 699 778888
 Sale & Marketing : (+959) - 688 888011, 785 244634
 Email : mnpmotorcycle2022@gmail.com



ဆောင်းခွင်းထပ်

ဝန်ထမ်းများ၏ အလုပ်ခွင်တွင် စိတ်ကျေနပ်မှု ရရှိစေသောအချက်များ

နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းဖြစ်စေ၊ ကုမ္ပဏီဝန်ထမ်း ဖြစ်စေ၊ အခြားလုပ်ငန်း နယ်ပယ်အသီးသီး တွင် ပုံစံမျိုးစုံဖြင့် လခစား၊ နေ့စားဝန်ထမ်း အဖြစ် လုပ်ကိုင်ကြရသော ဝန်ထမ်းများဖြစ် စေ မိမိလုပ်ငန်းခွင်တွင် စိတ်ကျေနပ်ပျော် ရွှင်စွာ လုပ်ကိုင်ခွင့် ရရှိလိုကြသည်။ မိမိ လုပ်ငန်းကို စိတ်ပျော်ရွှင် ကျေနပ်စွာ လုပ် ကိုင်နေကြသော ဝန်ထမ်းများရှိသလို စိတ် မပါဘဲ၊ မလုပ်ချင်ဘဲအခြေအနေအကြောင်း အမျိုးမျိုးကြောင့် မဖြစ်သာ၊ မတတ်သာ၍ ဤအလုပ်ကို ဆက်လက်လုပ်ကိုင်နေကြရ သည့် ဝန်ထမ်းများလည်း များစွာရှိကြမည် မှာ ဧကန်ဖြစ်ပါသည်။ ဝန်ထမ်းတစ်ဦးသည် လုပ်ငန်းခွင်တွင် မပျော်ရွှင်ဘဲ စိတ်ဖိစီးမှုများ နှင့် လုပ်ကိုင်နေရသောအခါ ထိုဝန်ထမ်း၏ စွမ်းဆောင်နိုင်ရည်ကို အပြည့်အဝ မရရှိနိုင် ပေ။ ဝန်ထမ်း၏ ထုတ်လုပ်နိုင်မှု စွမ်းရည်

ကျဆင်းလာနိုင်သကဲ့သို့ ပြုမူဆောင်ရွက် လုပ်ကိုင်ခြင်းတို့သည်လည်း အရည်အသွေး ကျဆင်းလာနိုင်ပါသည်။ ထိုသို့ဖြစ်နေပါက ဝန်ထမ်းတွင် စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာ ထိခိုက်မှုများ ရှိလာနိုင်သကဲ့သို့ဌာန၊ အဖွဲ့အစည်းများ အတွက်လည်း ထိခိုက်နစ်နာပါသည်။ သို့ ဖြစ်ရာ အစိုးရဌာနအကြီးအကဲများကုမ္ပဏီ ပိုင်ရှင် လုပ်ငန်းရှင်များအနေဖြင့် မိမိဝန်ထမ်း များ၏ လုပ်ငန်းခွင်တွင် စိတ်ကျေနပ်မှု ရရှိ စေရေးအတွက် အလေးထား ဆောင်ရွက် သင့်ပါသည်။

ဝန်ထမ်းတစ်ဦး အလုပ်ခွင်တွင် စိတ် ကျေနပ်မှုရရှိစေရေးအတွက် လေ့လာ တင် ပြရပါလျှင် အမြင်အမျိုးမျိုး၊ ရှုထောင့်အမျိုး မျိုးတွေ့ရှိရမည် ဖြစ်ပါသည်။ ဌာနအကြီး အကဲ၏ ခေါင်းဆောင်မှု စွမ်းရည်၊ အထက် လူကြီးနှင့် အောက်လက်ငယ်သားအကြား

ဆက်ဆံရေး၊ ဝန်ထမ်းအဆင့်တူ အချင်း ချင်းကြား ဆက်ဆံရေး၊ အလုပ်တာဝန်ခွဲ ဝေသတ်မှတ်မှု၊ တာဝန်ယူမှု၊ တာဝန်ခံမှု၊ ဓလေ့ထုံးစံ၊ လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးမှု၊ စွမ်း ဆောင်ရည်အတွက် ဆုချီးမြှင့်ခြင်း၊ အသိ အမှတ်ပြုခြင်း၊ ရာထူး တိုးမြှင့်ပေးခြင်းနှင့် အခြားအခွင့်အလမ်းများ ရရှိခြင်း၊ အဖွဲ့ အစည်းစိတ်ဓာတ်ရှိခြင်း၊ ထိုက်သင့်သော လုပ်ပိုင်ခွင့်များရရှိခြင်း စသည်ဖြင့် အချက် များစွာအပေါ် မူတည်နေကြောင်း တွေ့ရှိရ ပါသည်။

ဝန်ထမ်းတစ်ဦး၏ အလုပ်အပေါ် စိတ် ကျေနပ်မှုရှိခြင်းမှာ တစ်ဦးတစ်ယောက်ချင်း ၏ Attitude အလုပ်အပေါ် ခံယူချက်နှင့် လည်း အဓိက သက်ဆိုင်ပါသည်။ အချို့ ဝန်ထမ်းများမှာ မိမိကျွမ်းကျင်သည့် အလုပ် တစ်ခုတည်းကိုပင် နှစ်ပေါင်းများစွာ မပြောင်း မလဲ လုပ်ကိုင်လိုကြပြီး အချို့မှာ အပြောင်း အလဲ၊ အသစ်အဆန်းကို လေ့လာပြောင်း ရွှေ့ လုပ်ကိုင်လိုကြပါသည်။ အချို့မှာ တစ် နေရာတည်းတွင် ထိုင်၍ စွဲစွဲမြဲမြဲ လုပ်ကိုင် လိုကြပြီး အချို့မှာ ပြင်ပဌာနများ၊ လူများနှင့် ဆက်သွယ်ဆက်ဆံ ပြောဆိုရသော အလုပ် မျိုးကို နှစ်သက်ကြသည်။ မန်နေဂျာအနေ ဖြင့် မိမိလက်အောက်ဝန်ထမ်း၏ စိတ်အား ထက်သန်မှုနှင့် ကျွမ်းကျင်မှုကို အကဲခတ်၍ အတတ်နိုင်ဆုံး သင့်လျော်သော အလုပ် တာဝန်ကို ပေးအပ်စေခိုင်းသင့်ပါသည်။

လုပ်ငန်းမှရရှိသော လစာ၊ ကျား/မ ၊ ဓလေ့ထုံးစံယဉ်ကျေးမှုနှင့်လူမျိုးစုကွဲပြားမှု၊ ကိုယ်ရည်ကိုယ်သွေး လက္ခဏာများ ၊ ကိုယ် ပိုင် အတွေးအခေါ် အယူအဆစသည့်အချက် များသည်လည်း အလုပ်ကျေနပ်မှုကို သက် ရောက်စေသည့် ပြင်ပအချက်များ ဖြစ်ကြ ပါသည်။ အလုပ်ခွင်ဆိုင်ရာ စိတ်ကျေနပ်မှု ဆိုသည်မှာ လူတစ်ဦးချင်းစီ၏ အလုပ်နှင့် သက်ဆိုင်သော သဘောထားများထဲမှ တစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် Job Satisfac- tion သည် ဝန်ထမ်း၏ အလုပ်အပေါ် ရှုမြင် သည့် နှစ်သက်ဖွယ် (သို့မဟုတ်) အဆင်မ ပြေသော ခံစားချက်နှင့် စိတ်ခံစားမှု အစု

အဝေးတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ အလုပ်နှင့်ပတ်သက်ပြီး စိတ်ကျေနပ်မှု မြင့်မားသူသည် အလုပ်နှင့်ပတ်သက်၍ အပြုသဘောဆောင်သော ခံစားချက်ကို ခံစားရပြီး အလုပ်အပေါ် မကျေနပ်သူသည် အပျက်သဘောဆောင်သော ခံစားချက်များကိုသာ ခံစားရလေ့ ရှိပါသည်။

Internal Communication ဟု ခေါ်သည့် အထက်လူကြီးနှင့် လက်အောက် ဝန်ထမ်းကြား သို့မဟုတ် ဝန်ထမ်းအချင်းချင်းကြား နေ့စဉ် ဆက်သွယ်ပြောဆို လုပ်ကိုင် ဆောင်ရွက်ခြင်းသည် အလုပ်ဌာန တစ်ခုအတွင်း အရေးအကြီးဆုံးဖြစ်စဉ် တစ်ခုဖြစ်သည့်အပြင် လူတစ်ဦးချင်းစီ၏အလုပ်ခွင် စိတ်ကျေနပ်မှုနှင့် တိုက်ရိုက်ဆက်စပ်လျက်ရှိပါသည်။ အဖွဲ့အစည်း တစ်ခုအတွင်း ဆက်သွယ်ဆက်ဆံမှု ကောင်းမွန်ခြင်းသည် ဝန်ထမ်းများကို စိတ်အားထက်သန်မှု ဖြစ်ပေါ်စေပြီး အဖွဲ့အစည်း၏ ရည်ရွယ်ချက်ကို လည်း ပေါက်မြောက်စေပါသည်။ အဖွဲ့အစည်းအတွင်း ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်း ဆက်သွယ်ပြောဆိုမှုမရှိပါက ဝန်ထမ်းအချင်းချင်း နားလည်မှု လွဲမှားခြင်းများ ရှိလာနိုင်ပြီး ဌာနအဖွဲ့အစည်း၏ ရည်မှန်းချက် ပန်းတိုင်ကို ထိခိုက်စေနိုင်ပါသည်။ ဌာနအဖွဲ့အစည်း တစ်ခုရှိ ခေါင်းဆောင်(သို့မဟုတ်) မန်နေဂျာ၏ ခေါင်းဆောင်မှု စွမ်းရည်သည်လည်း ဝန်ထမ်းများ၏ အလုပ်ခွင်စိတ်ကျေနပ်မှု အပေါ် သက်ရောက်မှု ရှိပါသည်။ မိမိတို့၏ မန်နေဂျာသည် ခေါင်းဆောင်ကောင်း တစ်ယောက်၏ အရည်အသွေးနှင့် ပြည့်စုံပါက ဝန်ထမ်းများမှာ အလုပ်ခွင်တွင် ပိုမိုကျေနပ်ပျော်ရွှင်ကြပါသည်။ ခေါင်းဆောင်ကောင်းတစ်ဦးသည် လက်အောက်ဝန်ထမ်းများအား အလုပ်ကို ပိုမိုကောင်းမွန်စွာ လုပ်ကိုင်လိုစိတ်ရှိစေရန် စေ့ဆော်နိုင်စွမ်း ရှိပါသည်။ ဝန်ထမ်း၏အရည်အသွေးကိုအကောင်းဆုံးဖော်ထုတ်အသုံးပြုတတ်စေရန်နှင့် အဖွဲ့အစည်း၏ ရည်မှန်းချက်ပန်းတိုင် ရောက်ရှိစေရေးအတွက် ခေါင်းဆောင်နှင့်လက်အောက် ဝန်ထမ်းများ ထိရောက်စွာ ဆက်သွယ် ချိတ်

ဆက် ဆောင်ရွက်တတ်မှုသည် အလွန်အရေးပါသော အချက်တစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ လုပ်ငန်းခွင် အခြေအနေနှင့် အလုပ်လုပ်ကိုင်ရသည့် ပတ်ဝန်းကျင် အနေအထားသည်လည်း ဝန်ထမ်းများ၏ အလုပ်အပေါ်တွင် စိတ်ကျေနပ်မှုကို သက်ရောက်မှု ရှိစေပါသည်။ လုပ်ငန်းခွင်အတွင်း ဝန်ထမ်းအချင်းချင်း စည်းလုံးညီညွတ်မှုရှိပြီး ထိုပတ်ဝန်းကျင်က မိမိကို လိုလားသည်ဟု ခံစားရမှုမှာ ဝန်ထမ်းတစ်ဦး၏ အလုပ်ခွင်စိတ်ကျေနပ်မှုရရှိစေရေးအတွက် အလွန်ပင် အရေးပါလှပေသည်။ ထိုကဲ့သို့ အလုပ်ခွင် အနေအထားတွင် တစ်ဦးနှင့်တစ်ဦး နှိမ့်ချဆက်ဆံခြင်းမျိုးကို တားမြစ်ထားပြီး ဝန်ထမ်း ကိုယ်တိုင် အလုပ်နှင့်ပတ်သက်သော ပန်းတိုင် Good Setting ထားရှိစေခြင်း၊ စီမံကိန်းရေးဆွဲစေခြင်း၊ ပြဿနာများတွင် ပါဝင်ဖြေရှင်းစေခြင်း၊ ဝန်ထမ်းထံမှ မတူညီသော အကြံဉာဏ်နှင့် ယူဆချက်များကို အရေးထားခြင်း၊ ရိုးဖြောင့်မှုရှိစေရန် ညွှန်ကြားပြီး အပြုသဘော ဆောင်သော တုန့်ပြန်ချက်များပေးခြင်း၊ လုပ်ငန်းအတွေ့အကြုံ ဗဟုသုတများကို မျှဝေ သင်ကြားပေးခြင်းနှင့် အလုပ်နှင့်ပတ်သက်သော သတင်းအချက်အလက်များကို တတ်နိုင်သရွေ့ မျှဝေပေးတတ်ခြင်းသည်လည်း ဝန်ထမ်းများအဖို့ အလုပ်ခွင်တွင် ကျေနပ်မှုရရှိစေပြီး အလုပ်

ကို ကြိုးစားလုပ်ကိုင်လိုစိတ် တိုးမြှင့်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။ ဝန်ထမ်းများအား သင့်လျော်သည့် လုပ်ပိုင်ခွင့်အာဏာ ပေးအပ်လုပ်ကိုင်စေခြင်းသည်လည်း လုပ်ငန်းခွင်စိတ်ကျေနပ်မှုရရှိစေရေးအတွက် လိုအပ်ပါသည်။

ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် ရာထူးနှင့် လိုက်လျောညီထွေသော ဆုံးဖြတ်ခွင့်နှင့် လုပ်ပိုင်ခွင့်များရရှိပါက လုပ်ငန်းခွင်တွင် ကျေနပ်မှုရှိကာ မိမိအစွမ်းအစကို ပိုမိုထုတ်ဖော်ပြသလိုစိတ်တိုးမြှင့်လာပြီး စွမ်းဆောင်ရည်လည်း ပိုမိုတိုးမြှင့်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။ မန်နေဂျာအနေဖြင့်လည်း အလုပ်များ ဝန်ပိုနေခြင်းမျိုးမှ လျော့ချနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

ဝန်ထမ်းများ၏ စွမ်းဆောင်ရည်ကို အစဉ်အကဲဖြတ်လျက် အခါအားလျော်စွာ ဆုချီးမြှင့်ခြင်း၊ စွမ်းဆောင်ရည်ကို အသိအမှတ်ပြုခြင်းများ ပြုလုပ်ပေးခြင်းဖြင့် ဝန်ထမ်းများ၏ စိတ်ကျေနပ်မှုကို တိုးမြှင့်ပေးနိုင်ပါသည်။ ထိုမျှမက ထိုက်သင့်သောလစာကိုချီးမြှင့်ခြင်းနှင့်ထိုက်သင့်သော ရာထူးတိုးမြှင့်ရေး မူဝါဒများချမှတ်ပြီး အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။ ထို့အပြင် စိန်ခေါ်မှုဖြစ်စေမည့် အလုပ်တာဝန်များကိုလည်း ဝန်ထမ်းများအား ခွဲဝေထမ်းဆောင်စေခြင်းဖြင့် အလုပ်အပေါ် စိတ်ပါဝင်စားမှု တိုးမြှင့်စေပြီး တာဝန်ယူမှု၊ တာဝန်

- ဝန်ထမ်းတစ်ဦးသည် လုပ်ငန်းခွင်တွင် မပျော်ရွှင်ဘဲ စိတ်ပိစီးမှုများနှင့် လုပ်ကိုင်နေရသောအခါ ထိုဝန်ထမ်း၏ စွမ်းဆောင်နိုင်ရည်ကို အပြည့်အဝ မရရှိနိုင်...
- ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် ရာထူးနှင့် လိုက်လျောညီထွေသော ဆုံးဖြတ်ခွင့်နှင့် လုပ်ပိုင်ခွင့်များရရှိပါက လုပ်ငန်းခွင်တွင် ကျေနပ်မှုရှိကာ မိမိအစွမ်းအစကို ပိုမိုထုတ်ဖော်ပြသလို စိတ်တိုးမြှင့်လာပြီး စွမ်းဆောင်ရည်လည်း ပိုမိုတိုးမြှင့်လာမည်ဖြစ်...

ခံမှုရှိသော စိတ်ဓာတ်များ ဖြစ်ပေါ်စေနိုင်ပါသည်။ မန်နေဂျာများအနေဖြင့် လက်အောက် ဝန်ထမ်းများ၏ ဘဝရှေ့ရေး တိုးတက်စေရေး ရှေးရှုဆောင်ရွက်ပေးရန်လည်း လိုအပ်ပါသည်။ ဝန်ထမ်းဟူသည် မိမိတို့၏ အလုပ်၊ ရာထူးအခြေအနေ တိုးတက်မြှင့်တင်ရေး အတွက် မျှော်လင့်ချက်ရှိကြသည်ချည်းဖြစ်ပါသည်။ ဝန်ထမ်းများအား ရာထူးတိုးပေး၍ ချီးမြှင့် မြှောက်စားခြင်းမျိုးမှာ ရံဖန်ရံခါသာ ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်သော ကိစ္စများဖြစ်ရာ ဝန်ထမ်းများအား Project Team များတွင် ခေါင်းဆောင်အဖြစ် ပါဝင်စေခြင်းနှင့် အထူး စီမံကိန်းများတွင် ပါဝင်ဆောင်ရွက်စေခြင်းဖြင့် အဆိုပါဝန်ထမ်း၏စိတ်တွင် အရေးပါမှုကို ခံစားရစေပြီး ကျေနပ်မှုရရှိစေမည်ဖြစ်ပါသည်။

ဝန်ထမ်းများ၏ အလုပ်တာဝန် ခွဲဝေသတ်မှတ်ရာတွင်လည်း ဝန်ထမ်းများ အတွက် အခက်အခဲမရှိ စိတ်လက်ပေါ့ပါးစွာ လုပ်ကိုင်နိုင်သော ကျွမ်းကျင်မှုရှိသော အလုပ်တာဝန်ကို စတင်ပေးအပ်သင့်ပါသည်။ မကျွမ်းကျင်သော အလုပ်ဖြစ်ပါက သင်တန်းများကို ကြိုတင်တက်ရောက် သင်ကြားစေခြင်းမျိုး ပြုလုပ်ပေးရပါမည်။ သင်တန်းစေလွှတ်ရန် အခန့်မသင့်သေးပါက သက်ဆိုင်ရာလုပ်ငန်း ကျွမ်းကျင်ပြီးသား ဝန်ထမ်းမှတစ်ဆင့် ပြန်လည် သင်ကြားမှုပေးခြင်းတို့ ပြုလုပ်ရပါမည်။ ဝန်ထမ်းအား သူ၏အလုပ်တာဝန်နှင့်ဆောင်ရွက်ရမည့်တာဝန်ဝတ္တရားများ၊ အလုပ်မှရရှိမည့် အခွင့်အလမ်းများကို သေချာနားလည်အောင် ရှင်းလင်း ပြောကြားထားရပါမည်။ ထို့အပြင် အလုပ်ပြီးမြောက်မှု၊ အလုပ်၏ ရည်မှန်းချက် ပန်းတိုင်နှင့် ဆုလာဘ်ချီးမြှင့်ခြင်းတို့ကို ချိတ်ဆက်ထားပြီး ဝန်ထမ်းအား ထိုက်သင့်သော အချိန်၊ လုပ်အား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ပြုလုပ်စေရပါမည်။

Training သင်တန်းပေးခြင်းဟု ခေါ်ဆိုနေကြသည့် ဝန်ထမ်းများအား ပုံမှန်လေ့ကျင့် သင်ကြားပေးခြင်းသည်လည်း အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုအတွက် အရေးပါသော အခန်းကဏ္ဍ တစ်ခုဖြစ်ပါသည်။ ထိုသို့

ပုံမှန်လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးခြင်းဖြင့် အတွေ့အကြုံ ဗဟုသုတများကို ရရှိစေခြင်း၊ ကျွမ်းကျင်မှု အရည်အသွေးများ ထက်မြက်လာခြင်း၊ အလုပ်နှင့်ပတ်သက်သော အယူအဆ အတွေးအခေါ်များကို ပိုမိုနားလည် လက်ခံလာပြီး ခံယူချက်များ၊ စိတ်နေစိတ်ထားများလည်း ပြောင်းလဲတိုးတက်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။ ဝန်ထမ်းများ၏ စွမ်းဆောင်ရည်နှင့် ပြုမူဆောင်ရွက်မှုများလည်း ပိုမိုတိုးတက်

လာမည်ဖြစ်ပါသည်။ သင်တန်းများ ပို့ချပေးခြင်းမှတစ်ဆင့် ဝန်ထမ်းများမှာ ကျွမ်းကျင်မှု မြှင့်တင်သော ကိုယ်ရည်ကိုယ်သွေးရှိသူများ ဖြစ်လာစေမည် ဖြစ်ပါသည်။ ကျွမ်းကျင်မှု ရှိလာသည်နှင့် အမျှ ဝန်ထမ်းအနေဖြင့် မိမိကိုယ်ကိုယ်ပိုင်ကြည်မှုမြှင့်တင်ရေးအတွက်လည်း ပိုမိုကျေနပ်ပျော်ရွှင်လာမည်ဖြစ်ပါကြောင်း တင်ပြလိုက်ရပါသည်။

ဆောင်းနင်းဝေယံ




ELEVATE YOUR BUSINESS CLASS EXPERIENCE







Baggage Allowance 40 kg



Onboard Meal

MAI International Business Class Passengers Enjoy Special Privilege In Conjunction with the Exclusive Partnership with:



Mingalar Sky Premium Lounge



Earn 50% Extra Miles



Exclusive Amenity Kit
*only for flights about 4 hours

- Free Parking
- Meet & Greet
- Dedicated Check-in Counter
- Dedicated Immigration & Security Check
- 15 mins Foot Massage
- Buggy Car Transfer to Boarding Gate

www.maiair.com

ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) ဦးအောင်မြိုင် ပျဉ်ပုံကြီး-ပဲခူး-ရန်ကုန်ကြား ယခင်ရထားလမ်းရေကျော်ခဲ့သည့် နေရာများတွင် မြေထိန်းနံရံ ဆောင်ရွက်ထားမှု၊ ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်းပိုင်းနှင့် အင်းစိန်မြို့ပတ် ဒီဇယ်စက်ခေါင်းရုံ (DRC) တို့အား ကြည့်ရှုစစ်ဆေး

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင်သည် ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဇွန်လ ၄ ရက် မှ ၇ ရက်နေ့အထိ မြန်မာ့မီးရထားမှ အထွေထွေမန်နေဂျာများ၊ တိုင်းတာဝန်ခံ အရာရှိများနှင့်အတူ ရန်ကုန်-တောင်ငူ ရထားလမ်း အဆင့်မြှင့်တင်ရေး စီမံကိန်းလမ်းပိုင်းရှိ ပျဉ်ပုံကြီး-ပဲခူး-ရန်ကုန်ရထားလမ်းပိုင်းတွင် ယခင်နှစ်က မိုးသည်းထန်စွာ ရွာသွန်းမှုများကြောင့် ရထားလမ်းပေါ် ရေကျော်ခဲ့သည့်နေရာများတွင် မြေထိန်းနံရံများ ဆောင်ရွက်ထားရှိမှုအခြေအနေ၊ ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်းပိုင်းနှင့် အင်းစိန်မြို့ပတ်ဒီဇယ်စက်ခေါင်းရုံ (DRC) တို့၏အခြေအနေတို့အား စစ်ဆေးခဲ့သည်။

အဆိုပါ ခရီးစဉ်အတွင်း ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ရန်ကုန် - တောင်ငူ ရထားလမ်း အဆင့်မြှင့်တင်ရေး စီမံကိန်းလမ်းပိုင်းရှိ ပျဉ်ပုံကြီး-ပဲခူး-ရန်ကုန် ရထားလမ်းပိုင်းအား RBE ရထားဖြင့် လိုက်ပါစီးနင်း၍ ယခင်နှစ်က မိုးသည်းထန်စွာ ရွာသွန်းမှုများကြောင့် ရထားလမ်းပေါ် ရေကျော်ပြီး ရထားလမ်း တာဘောင်ရေတိုက်စားခံခဲ့ရသည့် နေရာများတွင် မြေထိန်းနံရံများ ဆောင်ရွက်ထားရှိမှု ရထားလမ်း တာဘောင်များ ရေတိုက်စားမှု ထပ်မံမဖြစ်ပွားစေရေး မိုးရွာသွန်းမှု များပြားချိန်တွင် မြေထိန်းနံရံများအား စနစ်တကျ လိုက်လံစစ်ဆေးခြင်း၊ ရေစီးရေလာကောင်းမွန်စေရန် တံတားများ၊ ရေဖြန့်များထည့်သွင်း တည်ဆောက်နိုင်ရေး စီမံဆောင်ရွက်ရန်နှင့် ရေမြောင်းများ ပိတ်ဆို့မှုမရှိစေရေးစသည့် လုပ်ငန်းများကို အလေးထား ဆောင်ရွက်သွားရန်နှင့် ယင်းရထားလမ်းပိုင်းအတွင်းရှိ အသစ်တည်ဆောက်နေသည့် တံတားများ၊ မွမ်းမံပြင်ဆင်မှု (Rehabilitation) ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် တံတားနေရာများကို စစ်



ဆေးခဲ့ပြီး စီမံကိန်းအင်ဂျင်နီယာများအနေဖြင့် သတ်မှတ်ကာလအတွင်း အချိန်မီပြီးစီးရန်နှင့် စနစ်တကျရှိစေရေးတို့ကို အလေးထား၍ ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်သွားရန် ဆွေးနွေး မှာကြားခဲ့သည်။

ဆက်လက်၍ ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်းပိုင်းတစ်လျှောက် RBE ရထားဖြင့် လိုက်ပါစီးနင်း၍ ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်းပိုင်း၌ လက်ရှိပြေးဆွဲနေသည့် ရထားတွဲများ သန့်ရှင်းသပ်ရပ်စေရေး အလေးထား ဆောင်ရွက်ရန်၊ Electronic Interlocking နှင့် Relay Interlocking အချက်ပြဆက်သွယ်ရေးစနစ် တပ်ဆင်ပြီးစီးသည့် နေရာများအား စနစ်တကျ ထိန်းသိမ်းထားရှိရန်၊ ရထားလမ်းဘေး ရေမြောင်းများ ရေစီးရေလာ ကောင်းမွန်စေရေးအတွက် အမှိုက်များ ပိတ်ဆို့မှုမရှိအောင် စစ်ဆေးဆောင်ရွက်ရန်၊ DEMU ရထားများ ပြေးဆွဲပါက ခရီးသွားများ အဆင်ပြေစေရန်အတွက် Platform များကို Level မြှင့်တင်ခြင်းလုပ်

ငန်းဆောင်ရွက်နေသည့် ဘူတာများ အမြန်ပြီးစီးစေရေးတွန်းအားပေးဆောင်ရွက်ရန်နှင့် ရထားလမ်း လုံခြုံအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ခြံစည်းရိုး ကာရံနေမှုများအား နှစ်အလိုက် ပြီးစီးအောင်ဆောင်ရွက်သွားရန်တို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့သည်။

၎င်းအပြင် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် အင်းစိန်မြို့ပတ် ဒီဇယ်စက်ခေါင်းရုံသို့ သွားရောက် စစ်ဆေးခဲ့ပြီး ဝန်ထမ်းနေအိမ်လိုင်းခန်းများအတွင်း သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှုရှိစေရေး ပုံမှန်ရှင်းလင်းဆောင်ရွက်သွားရန်၊ အိမ်ရာကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့အား စနစ်တကျဖွဲ့စည်း၍ ပုံမှန်စစ်ဆေးပြီး ပျက်စီးမှုများအား ပြန်လည်ပြုပြင်ဆောင်ရွက်ပေးသွားရန်နှင့် ဝန်းအတွင်း သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှုရှိစေရေးမြက်၊ ချုံနွယ်များ ရှင်းလင်းရန် ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)





လေယာဉ်သမိုင်းကြောင်းများ **ကြည့်ကို** History of Flight

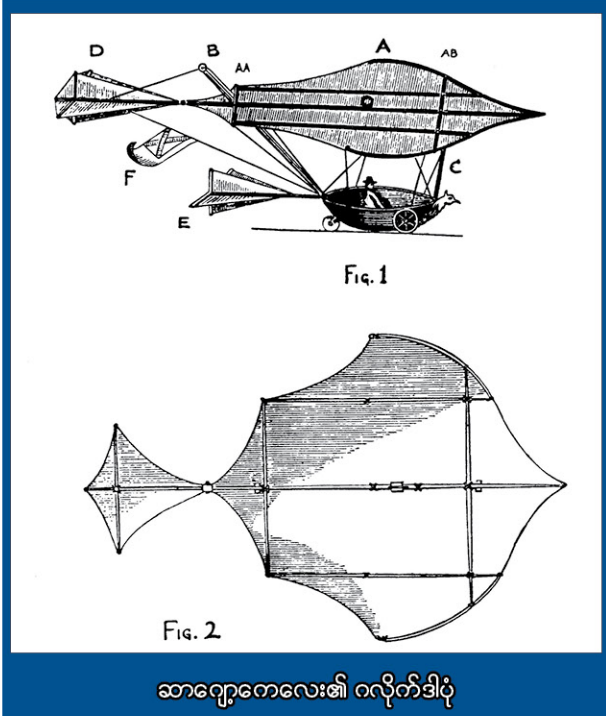
လူသားများ၏ လေထဲတွင် ပျံသန်းလိုသောဆန္ဒကို သမိုင်းအကြောင်းနှင့် ဒဏ္ဍာရီပုံပြင်နှစ်ခုလုံးတွင် အချိန်ကြာမြင့်စွာကပင် တွေ့ခဲ့ရသည်။ ထိုပုံပြင်များထဲမှ တစ်ခုမှာ ရောမကဗျာဆရာ အိုဗစ် (Ovid)မှ ၎င်း၏ Metamorphoses တွင် မှတ်တမ်းတင်ထားသော ရှေးဂရိဒဏ္ဍာရီတစ်ခုဖြစ်သည့် (Deadlus)ဒဲဒီလက်(စ်)နှင့် သူ၏သား (Icarus)အေးခရပ်(စ်)တို့၏ ဇာတ်လမ်းပင်ဖြစ်သည်။ တီထွင်သူ (Deadlus) ဒဲဒီလက်(စ်) နှင့် သူ၏သား (Icarus) အေးခရပ်(စ်) တို့သည် ဘုရင်မိုင်နို (စ်) (MINOS) ဖမ်းဆီးထားရာ Crete (ကရီကျွန်း) မှလွတ်မြောက်ရန်ငှက်မွှေးနှင့် ဖယောင်းဖြင့် ပြုလုပ်ထားသော အတောင်ပံများကို ဖန်းတီးခဲ့သည်။ သို့သော် (Icarus)အေးခရပ်(စ်) သည် သူ့အဖေ၏ သတိပေးချက်များကို လျစ်လျူရှုကာ နေနှင့်အလွန်နီးကပ်စွာ ပျံသန်းခဲ့သည်။ နောက်ဆုံးမှာ အတောင်တွေ အရည်ပျော်ကာ ပင်လယ်ထဲသို့ ကျသွားခဲ့သည်။

ငှက်တွေ ဘာလို့လေထဲပျံနိုင်တာလဲ၊ လူတွေရော မပျံနိုင်ဘူးလား။ အတောင်တပ်ပြီး ငှက်တွေလို လိုက်ပျံကြည့်ရင် မဖြစ်နိုင်ဘူးလား။ လူတစ်ချို့ဟာ လက်နှစ်ဖက်မှာ အတောင်တစ်ခုစီ တပ်လိုက်ပါတယ်။ အမြင့် တစ်နေရာမှခုန်ချ ဒါမှမဟုတ် တောင်ကုန်းတစ်ခုခုပေါ်မှ ပြေးဆင်းပြီး အတောင်နှစ်ဖက် ရိုက်ခတ်ကာ ပျံဝဲကြည့်ခဲ့ကြပါတယ်။ ခြေထောက် ကျိုးသူကျိုး၊ ဒဏ်ရာအနာတရဖြစ်သူ ဖြစ်ခဲ့ပါတယ်။

၁၅ ရာစုမှာ လီယိုနာဒိုဒါဗင်ချီ (Leonardo Davanci) က ငှက်တွေ ပျံသန်းတာကို စောင့်ကြည့်လေ့လာခဲ့ပြီး ငှက်ခန္ဓာကိုယ်က ပေါ့ပါးပြီး တောင်ပံခတ်နိုင်တဲ့ ကြွက်သားများက သန်စွမ်းကြောင်း လူခန္ဓာကိုယ်ကို သယ်ဆောင်ပျံသန်းနိုင်လောက်အောင် လူတို့၏ လက်မောင်းကြွက်သားများ မသန်စွမ်းကြောင်း ပထမဆုံးသိပုံနည်းကျတွေ့ ခေါ်တင်ပြခဲ့ပါတယ်။ သူတင်ပြခဲ့ပြီးနောက်ပိုင်းမှာ လူ

အများစုဟာ အတောင်ပံခတ်ပျံသန်းဖို့ မကြိုးစားကြတော့ပါဘူး။ အီတလီလူမျိုးစွယ်စုံပညာရှင်လီယိုနာဒိုဒါဗင်ချီကလေထဲမှာပျံသန်းနိုင်ဖို့နည်းလမ်း (၃)မျိုး စဉ်းစားမိခဲ့ပါတယ်။ (Ornithopter) လို့ခေါ်တဲ့ ငှက်လိုအတောင်ပံ ခတ်ပျံသန်းနိုင်မယ့် ယာဉ်တစ်မျိုးရယ်၊ (Helicopter)လို့ခေါ်တဲ့လည်ပတ်နေတဲ့ အတောင်ပံတွေကို ဒေါင်လိုက်တပ်ဆင်ထားတဲ့ ယာဉ်တစ်ခုရယ်၊ တောင်ပံအသေတပ်ဆင်ထားတဲ့ ယာဉ်တစ်မျိုး (Fixed Wing) တို့ပဲ ဖြစ်ပါတယ်။

၁၉ ရာစုမှာတော့ လက်တွေ့ပျံသန်းနိုင်ဖို့၊ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတတ်လာ

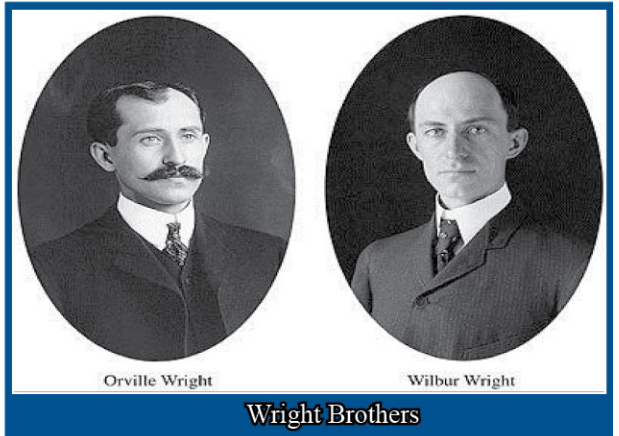


ဆာဂျော့ကေးလေး၏ ဂလိုက်ဒါပုံ

တာကို တွေ့ရပါတယ်။ ဗြိတိသျှလူမျိုး လေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာ နဲ့ တီထွင်သူ ဆာဂျော့ဂေလေး (Sir George Cayley 1773-1857) ကို လေကြောင်းလောကရဲ့ဖခင်ကြီးလို့ ခေါ်ဆိုကြပါတယ်။ ၎င်းက ပျံသန်းတာ လေ့လာပြီးနောက် လေကြောင်းပုံစံတစ်ခု ရေးဆွဲခဲ့ပါတယ်။ သူ၏ပထမဆုံး ရေးဆွဲခဲ့တဲ့ပုံစံက စွန်ပုံသဏ္ဍာန် ကျောရိုးရှည်နဲ့ လှုပ်ရှားနိုင်တဲ့အမြီး ပါဝင်ပါတယ်။ တောင့်တင်း ခိုင်မာတဲ့တောင်ပံနဲ့ စွမ်းအားပေးစက်တစ်ခု သီးသန့်တပ်ဆင်ထား တဲ့ ယခုခေတ် ပုံစံမျိုးလေယာဉ်ပုံစံတစ်ခုလည်း ရေးဆွဲခဲ့ပါတယ်။ ၁၈၅၃ခုနှစ်မှာ ဂျော့ဂေလေးဟာ စက်မပိတ် ဂလိုက်ဒါတစ်ခုကို တည်ဆောက်ခဲ့ပါတယ်။ ၎င်းဂလိုက်ဒါပေါ်မှာ လူလိုက်ပါနိုင်ပြီး ပထမဆုံးလူသားတို့ ပျံသန်းမှုဖြစ်ခဲ့ပါတယ်။ သို့သော် ပေ ၉၀၀ လောက်သာ ပျံသန်းနိုင်ခဲ့ပြီး ပျက်ကျခဲ့ပါတယ်။

ဂလိုက်ဒါပုံစံထုတ်ပြီး မကြာမီ လေကြောင်းနဲ့ ပတ်သက်တဲ့စာ စောင် တစ်ခုထုတ်ဝေခဲ့ပါတယ်။ (Aerodynamic) အဲဒီဒီဇိုင်းနမစ် လို့ခေါ်တဲ့ လေထဲဖြတ်သွားသော အရာဝတ္ထုများပေါ်မှာ သက်ရောက် တဲ့အားများ အကြောင်းရေးထားပါတယ်။ လေယာဉ်မှာ အတောင်ပံ အစောင်း (in-clined plan) တပ်ထားရင် ပင့်အားနှင့် တည်ငြိမ်မှု ပိုကောင်းကြောင်း၊ (Rudder)လို့ခေါ်တဲ့ လေယာဉ်နောက်ခြီးရှိ တက်မကို သုံးပြီး လိုရာကို ကွေ့နိုင်ကောင်းတို့ကို လက်တွေ့ပြသ ခဲ့ပါတယ်။ လေယာဉ်အောင်မြင်စွာ ပျံသန်းဖို့ပေါ့ပါးပြီး စွမ်းရည်မြင့် မားတဲ့ အင်ဂျင်တီထွင် ဖန်တီးနိုင်မှု ဖြစ်မယ်လို့ ဟောကိန်း ထုတ်နိုင် ခဲ့ပါတယ်။

ဂျာမန်လူမျိုး လေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာ အော့တိုလီလီရန် ထာ(လ်) (Ottolilienthal)ကို ၁၈၄၈ခုနှစ်မှာ မွေးဖွားခဲ့ပါတယ်။ အဲဒီဒီဇိုင်းနမစ်ပညာကို လေ့လာပြီးနောက် ၎င်းက ပျံသန်းတာကို စောင့်ကြည့် မှတ်သားခဲ့ပါတယ်။ ၎င်းက တောင်ပံပုံစံမျက်နှာပြင် အခုံး



(Curve Surface) လုပ်ထားတဲ့ ဂလိုက်ဒါတစ်ခုပြုလုပ်ခဲ့ပြီး ၁၈၉၁ ခုနှစ်မှာ စတင်ပျံသန်းနိုင်ပါတယ်။ အကြိမ်ပေါင်း (၂၀၀၀) ကျော် ပျံသန်းခဲ့ပြီး ၁၈၉၆ခုနှစ်မှာ လေဟုန်စီးရင်း မတော်တဆ သေဆုံး ခဲ့ရပါတယ်။ သူ့ထားခဲ့တဲ့ သီအိုရီနဲ့လက်တွေ့ ပျံသန်းမှုတွေဟာ လေကြောင်းလောကဖွံ့ဖြိုးမှုအတွက် ကြီးမားတဲ့ အထောက်အကူ တွေ ဖြစ်ခဲ့ပါတယ်။

ဝီဘာရိုက် (Wilbur Wright) ကို ၁၈၆၇ခုနှစ်၊ အော်ဗီလီရိုက် (Orville Wright)ကို ၁၈၇၁ခုနှစ်မှာ မွေးဖွားခဲ့ပါတယ်။ သူတို့ကို ရိုက် ညီနောင်လို့ လူသိများပါတယ်။ စက်ဘီးဝါသနာအိုးများဖြစ်ကြ ပြီး ၁၈၉၂ခုနှစ်မှာ စက်ဘီးထုတ်လုပ်တဲ့လုပ်ငန်းကို ထူထောင်ခဲ့ပါ တယ်။ လီလီရန်ထာ(လ်) ထိခိုက်မှုကိုကြားပြီး သူတို့ဟာ လေယာဉ် တီထွင် ပျံသန်းဖို့ စိတ်ဝင်စားလာကြပါတယ်။ သိပ္ပံပညာရှင်များရဲ့ လေကြောင်းနဲ့ ပတ်သက်တဲ့ စမ်းသပ်ပြုလုပ်ချက်တွေကို လေ့လာခဲ့ ကြပြီး လေယာဉ် အောင်မြင်စွာ ပျံသန်းနိုင်ဖို့ တွန်းအားပေးခြင်း၊ မတင်ခြင်း၊ တည်ငြိမ်အောင်ထိန်းချုပ်ခြင်းတို့လိုအပ်ကြောင်းတွေ့ရှိ

ဝီဘာနဲ့အော်ဘီလီတို့ကို လေကြောင်းလောကရဲ့ ဖခင်ကြီးတွေအဖြစ် အသိအမှတ် ပြုခဲ့ကြပြီး ကစ်(လ်)ဒီပ(လ်) (Kill Devil)ထောင်မှာ သူတို့ရဲ့အောင်မြင်မှုကို ဝုဏ်ပြုတဲ့ အမှတ်တရအဆောက်အဦးရှိ...

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

ခဲ့ကြပါတယ်။ သူတို့နှစ်ဦး အကြိမ်ကြိမ် ကြိုးစားလုပ်ဆောင်ခဲ့ပြီး နောက် ပျံသန်းနိုင်တဲ့ အခြေအနေသို့ ရောက်လောက်အောင် တိုးတက်လာခဲ့ပါတယ်။

၁၉၀၃ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ(၁၇)ရက်နေ့ မြောက်ကယ်ရိုလိုင်းနား၊ ကစ်တီဟော့(ခ်)မြို့ (North Carolina, Kitty Hawk) ကစ် (လ်) ဒီဗ (လ်) (Kill Devil) တောင်ကုန်းနားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ လေယာဉ် ပျံသန်းဖို့ အဆင်သင့် ဖြစ်နေပါပြီ။ ရိုက်ညီနှောင်တို့ ပြုလုပ်ထား တဲ့လေယာဉ်ဟာတောင်ပံအရည်တစ်ဖက်အစွန်းမှအခြားတစ်ဖက် အစွန်းအထိ ဥဥပေ ရှည်ပါတယ်။ လူအပါအဝင် ပေါင်ဂျာဝခန့် လေးပါတယ်။ ကိုယ်တိုင် ပြုလုပ်ထားတဲ့ အင်ဂျင်နီယာတပ်ဆင် ထားပြီး အင်ဂျင်ကတော့ မြင်းကောင်ရေ(၁၂)ကောင် အားလောက် ရှိပါတယ်။ ဝိဘာက တင်မရာသမားတစ်ယောက် ခေါ်ထားပြီး လေယာဉ်မြေပေါ်က ကြွတာနဲ့ဓာတ်ပုံရိုက်ယူဖို့ မှာထားပါတယ်။

ပျံသန်းမှုသမိုင်းမှာ အရေးပါတဲ့ ဓာတ်ပုံတစ်ပုံရလိုက်ပါတယ်။ လေယာဉ်က အမြင့် ၉.၉ ပေ တက်ပြီး ပေ၁၂၀လောက်ခရီးကို တစ်နာရီ မိုင်(၃၀)နှုန်းနဲ့ သွားပါတယ်။ ပျံသန်းမှုဟာ ၁၂စက္ကန့်သာ ကြာခဲ့ပြီး လူသားတို့ ပထမဆုံး စက်စွမ်းအားနဲ့ အောင်မြင်စွာ ပျံသန်းနိုင်မှုအဖြစ် မှတ်တမ်းဝင်ခဲ့ပါတယ်။

ဝါရှင်တန်ဒီစီကအမျိုးသားလေကြောင်းနှင့်အာကာသပြတိုက် (National Air and Space Museum)ကို လာကြည့်ကြသူ



(Kill Devil)တောင်မှ အမှတ်တရ အဆောက်အဦး

တိုင်းဟာ ရိုက်ညီအစ်ကိုတို့ကို ဂုဏ်ပြုထားတဲ့ သမိုင်းဝင် လေယာဉ် ပျံကို တွေ့နိုင်ကြပါတယ်။ ဝိဘာနဲ့အော်ဘီလီတို့ကို လေကြောင်း လောကရဲ့ဖခင်ကြီးတွေအဖြစ် အသိအမှတ်ပြုခဲ့ကြပြီး ကစ်(လ်) ဒီဗ(လ်)(Kill Devil)တောင်မှာ သူတို့ရဲ့အောင်မြင်မှုကို ဂုဏ်ပြုတဲ့ အမှတ်တရ အဆောက်အဦးရှိပါတယ်။ တောင်ကုန်းတွေမှာ ရိုက်ညီအစ်ကိုရဲ့ဝိညာဉ်တွေ ရှိနေတုန်းပဲလို့ထင်ရပါတယ်။ သောင် ပြင်တွေမှာ သူတို့ညီအစ်ကို ပျံခဲ့သလို လေဟန်စီးသူတွေ အများ ကြီးတွေ့နေရပါတယ်။

ကြည်ကို

Geomatic Services

Sale Products
Advance Technologies,
Uncompromising

Construction Products
Sales & Services

Geo
Engineering Services

Geomatic Services

- Aerial Survey & Mapping
- Airborne Laser Scanning (ALS or Lidar)
- Satellite Image Sales & Services
- Remote Sensing & GIS
- Land Survey



Construction Products

- Admixture System
- Flooring System
- Grouting & Repair System
- Waterproofing System
- Underground System
- Injection System & Specialities



Waterproofing



Flooring



Underground

Geo - Engineering Services

- Soil Investigation & Laboratory Tests
- Soil Testing Instruments
- Mineral Exploration and Core Drilling
- Geophysical Investigation
- Geotechnical Instrumentation & Monitoring
- Plate Load Test
- Consultancy Services for Foundations
- Buildings Pits Earth Structure -Tunnels
- Drilling Machines & Services
- Core & Percussive Drill Tools



Karoppi Bridge Railway Project



Yangon-Mandalay Railway Project

Sales Product Advance Technologies, Uncompromising

Total Station



G-5 2"



XF-2"



SX-10 Scanning

GNSS System



Spectra Precision SP 85



Trimble R12i

Trimble R12





THEMIS SERVICES CO.,LTD.

151 (B) Thiringalar Lane, 8 Mile,
Mayangone Township,
Yangon, Myanmar.

09 510 6774
09 505 2194

ကျွန်တော်နှင့်ဖောင်ကြီးသင်တန်း

ခွင့်ပြုဝန်ထမ်း တက္ကသိုလ်
(အောက်ဖြန့်မပြည်)

■ နန်းချို (DCA)

အခုဇာတ်လမ်းလေး အကြောင်းကတော့ ဝန်ထမ်းတိုင်းအတွက် အမှတ်တရတစ်စိတ်တစ်ဒေသဖြစ်တဲ့ အကြောင်းအရာကလေးပေါ့ဗျာ။ ကျွန်တော်ကတော့ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှာ ဌာနခွဲစာရေးအဖြစ် ထမ်းဆောင်နေသူတစ်ယောက် ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော် ပြောချင်တဲ့အကြောင်းလေးကတော့ အားလုံးနဲ့ ရင်းနှီးပြီးသား အကြောင်းအရာလေးဖြစ်မယ်လို့ ယူဆရင် အလွမ်း ပြေလေးတင်ဆက်ပါရစေ။ ဗဟိုဝန်ထမ်းအတိုကောက်ခေါ်တွင်တဲ့ဗဟို ဝန်ထမ်းတက္ကသိုလ် (ဖောင်ကြီး) အကြောင်းကိုဝန်ထမ်းဖြစ်သူတိုင်း သိကြသလို တစ်ချို့သီချင်းဆိုသူများကလည်း ချီးမွမ်းခန်းဖွင့်၍သီဆို ဂုဏ်ပြုခဲ့ကြပါသေးတယ်။ အဲဒီအထဲမှာ အဆိုတော်ဘိုဖြူသီဆိုထား တဲ့ "အိမ်မက်ဖောင်ကြီး" လို့ခေါ်တဲ့ သီချင်းကတော့ နာမည်ကြီးတစ် ပုဒ် ဖြစ်ခဲ့ပါသေးတယ်။

အမြဲတမ်းဝန်ထမ်းဖြစ်လာပြီဆိုတာနဲ့ ဗဟိုဝန်ထမ်းတက္ကသိုလ် (ဖောင်ကြီး) သင်တန်းကိုမတက်မဖြစ်တက်ရောက်သင့်တဲ့ သင်တန်း လေးတစ်ခု ဖြစ်ခဲ့ပါတယ်။ အဲဒီမှာဆို အမှုထမ်းတွေအတွက်တော့ ဗဟို သူရ လို့ခေါ်တဲ့ သင်တန်းအပတ်စဉ်လေးတွေ ရှိတယ်။ ကျွန် တော်တို့ကတော့ ဗဟိုလို့ခေါ်တဲ့ သင်တန်းလေး စတင်ရတာပေါ့။ ကျွန်တော်တက်တဲ့ အပတ်စဉ်ကတော့ အပတ်စဉ် ၁၆၅ ဖြစ်ပြီး ခေတ်သစ်ဖောင်ကြီးသင်တန်းတက်ရောက်ရသူတစ်ယောက်ဖြစ်ပါ တယ်။ ခေတ်သစ်ဖောင်ကြီးသင်တန်းရယ်လို့ ခေါ်ဆိုရတဲ့အကြောင်း ကတော့ သင်တန်းကာလအတိုဆုံးဖြစ်တဲ့ ၁ လသင်တန်းလေးကို

တက်ရောက်ခဲ့ရလို့ပါပဲ။

အရင်နှစ်များတုန်းကတော့ သင်တန်းကာလ ၃ လခွဲလောက် တက်ခဲ့ရတယ်လို့ ကြားခဲ့ဖူးတယ်။ သင်တန်းကာလ ၁ လပဲတက်ခဲ့ ရတဲ့ ကျွန်တော်တောင် အမှတ်တရ အတွေ့အကြုံ အခက်အခဲ၊ ဗဟိုသူတများစွာ ရခဲ့တာဆိုတော့ ၃ လကျော် ၄ လလောက် တက် ရောက်ခဲ့တဲ့သူတွေဆိုရင်တော့ဗျာ တော်တော်ပျော်စရာကောင်းမှာ လို့ထင်မိပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့ရုံးကဦးလေးတစ်ယောက်ဆိုဖောင် ကြီးမှာ ဖူးစာဆိုလို့ လူပျိုကြီးဘဝကို စွန့်လွှတ်ခဲ့ရတယ်တဲ့။ မတော် ပေဘူးလား။ ကျွန်တော်ကတော့ ဆုရတဲ့အထဲမပါခဲ့ပါဘူး။ ယောက်ျား လေး သဘာဝ ပျော်ပျော်ပါးပါးပဲ ဖြတ်သန်းခဲ့ပါတယ်။ ကျွန်တော် အကြောင်းလည်း မိတ်ဆက်ပြီးပြီဆိုတော့ ဇာတ်လမ်းလေးအကြောင်း ပြောလိုက်တော့မယ်။

ကျွန်တော်တို့ ၁ လသင်တန်းမတက်ရသေးခင် တစ်ရက်ကြို သွားပြီး သတင်းပို့ရတယ်။ ကျွန်တော်တို့ရုံးကတော့ ရုံးကကားနှင့် လိုက်ပို့ပေးခဲ့ပါတယ်။ ဒီလိုနဲ့ကျွန်တော်တို့ကိုယ်နေရမယ့်အဆောင် က ကုတင်မှာ လှဲကျင်း၊ ပစ္စည်းတွေ နေရာချ၊ စောစောရောက်တဲ့ သူတွေ၊ လိုက်ပို့သူတွေ၊ ပစ္စည်းသယ်ပေးတဲ့သူတွေရော အစုံပဲဗျာ၊ စည်ကားနေရောပဲ။ တဖွဲဖွဲရောက်လာလိုက်ကြ၊ လိုက်ပို့သူတွေက ပြန်သွားလိုက်ကြနဲ့ ညနေအချိန်ကိုရောက်ရှိလာခဲ့တယ်။ အိပ်ဆောင် ထဲ လူစုံနေပြီ။ ရောက်စဆိုတော့ လွမ်းတဲ့သူကလွမ်း၊ ပျော်တဲ့သူက ပျော်နဲ့ တစ်ယောက်နဲ့တစ်ယောက် မိတ်ဆက်ဖို့ ရှိနေကြတယ်။

ဒါပေမဲ့အချိန်သိပ်မကြာလိုက်ပါဘူး။ဆရာတွေတာဝန်ပေးချက်အရ အိပ်ဆောင်မှူးဆိုသူက စတင်မိတ်ဆက်တယ်။ သူက မီးရထားဝန်ကြီးဌာနကတဲ့။ အသက်ကတော့ ၄၀ လောက် ရှိမယ်။ လူက ပိန်ပိန်ရှည်ရှည် လူပျိုကြီး ပျော်ပျော်ပါးပါး နေတတ်တယ်။ ရန်ကုန်မှာ တာဝန်ထမ်းဆောင်တာ သိပ်မကြာသေးဘူး။ ဒီလိုနဲ့ပဲ တစ်ယောက်နှင့်တစ်ယောက် မိတ်ဆက်ဖြစ်ခဲ့ကြပါတယ်။

မိတ်ဆက်တဲ့အလှည့်ပြီးတော့ဘေးကုတင် အချင်းချင်းအပေါင်းအသင်းဖြစ်၊ တူရာတူရာ စုဖြစ်ခဲ့ကြသည်။ ညဘက်အိပ်ယာပြောင်းတာရော၊ ပတ်ဝန်းကျင်အသစ်ပြောင်းတာရောဆိုတော့ ကျွန်တော်အပါအဝင် လူတော်တော်များများ အိပ်မပျော်ကြပါဘူး။ အိပ်လို့မပျော်ပေမယ့် မနက်ကျ သင်တန်းဖွင့်ပွဲရှိတာကြောင့် ကျွန်တော်တော့ ကြိုတင်မိတ်ပြီး အိပ်ပစ်လိုက်တယ်။ မနက်ရောက်တော့ သင်တန်းဖွင့်ပွဲအတွက် ပြင်ဆင်ရင်း အဆောင်က ဆရာတွေရဲ့ ကြီးကြပ်မှုနဲ့ခန်းမသို့ အုပ်စုလိုက် လမ်းလျှောက် ချီတက်ခဲ့ကြပါတယ်။ သင်တန်းဖွင့်ပွဲနေ့ဆိုပြီး ဝါးတီးတော့ မပါဘူး။ ကျောင်းအုပ်ကြီးက မိန့်ခွန်းချွေအပြီး အစမ်းစာမေးပွဲဆိုပြီး ဘုမသိဘုမသိနဲ့ ဖြေခဲ့ရသေးတယ်။ ဖြေပြီးတာနဲ့ အဆောင်ကို ကိုယ့်အစီအစဉ်နဲ့ ပြန်ခဲ့ရပြီး သင်တန်းရက်ကလေး အစပြုခဲ့ပါတယ်။

ကျွန်တော်တက်ခဲ့တဲ့ သင်တန်းအပတ်စဉ်လေးက ၁၁ လပိုင်းဆိုတော့ ကထိန်အလှူကိုလည်း ကြိုတွေ့ခဲ့ရပါသေးတယ်။ ကထိန်အလှူမှာ အလှူငွေရော၊ လုပ်အားပါ စွမ်းစွမ်းတမံ အားဖြည့်ပါဝင်ခဲ့ပါတယ်။ အဆောင်တိုင်း၊ အပတ်စဉ်တိုင်းက လော်စပီကာတွေ၊ ခိုးပတ်ပိုင်းတွေ၊ ဦးရွှေရိုး၊ ဒေါ်မိုးဇော်ရုပ်အကတွေ၊ သီဆိုဖျော်ဖြေပွဲတွေနဲ့ စည်ကားသိုက်မြိုက်စွာ ကျင်းပခဲ့ကြတော့ ကျောင်းအုပ်ကြီးနဲ့တကွ ဆရာ၊ ဆရာမများနှင့် သင်တန်းသူ၊ သင်တန်းသား အားလုံးအတွက် ကျေနပ်ပီတိ ဖြစ်ခဲ့ရပြန်ပါတယ်။ တန်ဆောင်တိုင်ပွဲတော်

အတွက် ပိတ်ရက်ရှိပေမယ့် အိမ်ပြန်တော့ပဲ ဗဟိုဝန်ထမ်းတက္ကသိုလ် (ဖောင်ကြီး) ဝန်းထဲမှာရှိတဲ့ ကိုးနဝင်းဆုတောင်းပြည့်စေတီတော်ကြီးကိုလည်း သူငယ်ချင်း၊ အပေါင်းအသင်းများ၊ ဆရာ၊ ဆရာမများနှင့်အတူ ဆီမီးများ ကပ်လှူပူဇော်ခဲ့ပါသေးတယ်။ ဒီလိုနဲ့ ပျော်ပွဲရွှင်ပွဲတွေပြီးတော့စာသင်ရမယ့်အပိုင်းလေးပြန်ရောက်လာတာပေါ့လေ။ မနက် ၅ နာရီ အားကစားအချိန် လေ့ကျင့်ခန်းလုပ်ပြီး အဆောင်ပြန်ရေမိုးချိုး၊မနက်စာစား၊မနက်ခနာရီအတန်းတက်၊နေ့ခင်း ၁၁ နာရီခွဲထမ်းစားချိန်ဆင်း၊ အဆောင်ထဲဝင် အိတ်တွေထား၊ ထမ်းစားအဆောင်ပြေး (နောက်ကျရင်ငတ်မှာကိုးဗျ)၊ လူစုံရင်သစ္စာအဓိဋ္ဌာန်ဆိုပြီး အတူတူစားကြတယ်။ ကျောင်းကကျွေးတဲ့ ထမ်းနဲ့ဟင်းရော၊ အပေါင်းအသင်းတွေပါလာတဲ့ ဟင်းခြောက်တွေရော၊ ကျွန်တော်ပါလာတဲ့အကြော်တွေပါမကျန် အကုန်ရောသမမှုပြီး စုပြီး အတူတူစားသောက်ခဲ့ကြပါတယ်။ ဗိုက်ကားအောင်မှ မစားထားရင် အဆောင်ပြန်လျှောက်တဲ့အချိန် ဗိုက်ပြန်ချောင်သွားမှာစိုးလို့ဗျာ။ အဆီတက်စားပိုးနှင့်အောင် စားပြီး ၁ နာရီ အတန်းပြန်တက်ချိန်မှာတော့ အဆီရစ်ပြီးမျက်ကြောစင်းကာ ကာလနဂါးဝင်ပူးသလိုမျက်ခွံများလေးလံပြီး အိပ်ချင် အစပျိုးနေပါပီ။

ဒီလိုနဲ့ ၂ နာရီထိုးတော့ ကျောင်းကစီစဉ်ပေးတဲ့ Tea Time လေးရောက်ရှိလာခဲ့တယ်။ မျက်စိလေးကျယ်အောင် Tea လေး သောက်ပြီး ကောင်မလေးတွေ မျက်စိအစာကျွေးရင်း Tea Time အချိန်လေး မိနစ် ၃၀ ကုန်ဆုံးခဲ့ပါတယ်။ အတန်းပြန်စရံရှိသေး ဝင်ဝင်ချင်း ဆရာမလေးက ငယ်ငယ်ချောချောလေးရယ်။ ဆရာမလေး ဘာသင်လဲဆိုတော့ အင်္ဂလိပ်စာသင်တာ။ အဲ့လိုဆိုတော့ ဇာတ်လမ်းစပြီးလေ။ ဆရာမလေးကိုငေးပြီး မှတ်မထားတဲ့ စာအုပ်ရယ်၊ ငေးချင်ရာ ငေးနေတဲ့ နေရာလေးကနေ လှည့်အလာ ဆရာမလေးရဲ့ဗိုက်ခဲနဲ့ ကျွန်တော်တည့် တည့်တိုးမိပါလေရော။ အဲ့ကျတော့ ဘာဖြေရမှန်းမသိတဲ့ ကျွန်

“
“
သင်တန်းတက်ရောက်
ပြီးချိန်မှာတော့ ကျွန်တော်ဟာ
လူအများနဲ့ပေါင်းသင်းဆက်ဆံရေး
ပိုတိုးတက်လာခြင်း၊ ဌာနပေါင်းစုံက
လူများနဲ့ မိတ်ဆွေဖြစ်ခွင့်ရခြင်း၊
လုပ်ငန်းအတွေ့အကြုံများ
ဖလှယ်ရခြင်းစသည့် အကျိုးကျေးဇူး
များစွာရရှိခဲ့...
“
“

BRILLIANCE MARITIME TRAINING CENTRE

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

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



တော် ဖြစ်နေတာပေါ့ဗျာ။ အပေါင်းအသင်းအားလုံးပိုင်းရယ်ကြတာနဲ့ ကျွန်တော့်လည်း ရှက်ရှက်နဲ့ ပြန်ရယ်ပြီး တစ်ခန်းရပ် အမှတ်တရလေး ပြီးဆုံးခဲ့ပါတယ်။

ညနေအတန်းဆင်းချိန်ရောက်တော့ အဆောင်သန့်ရှင်းရေးလုပ်ရသလို အကဲဖြတ်အမှတ်ပေးလည်း လုပ်ရတယ်။ ပြီးရင် ရေမိုးချိုးပြီး ထမင်းစားအဆောင်ကို သွားခဲ့ကြတယ်။ ထမင်းစားပြီး အပြန်အဆောင်ထဲကိုယ့်ကုတင်ပေါ် ခဏအနားယူပြီးလုပ်စရာရှိတာလုပ်ကြရတယ်။ ည Study ချိန်ရောက်လာတော့ မိန်းကလေးအဆောင်ဘက်က စာကျက်သံတွေ ဆူညံစွာ ကြားရတယ်။ ကျွန်တော်တို့ ယောက်ျားလေးအဆောင်ဘက်ကတော့ ဖုန်းလေးနဲ့ သီချင်းဖွင့်တဲ့ သူကဖွင့်စကားပြောသူကပြောကောင်မလေးအကြောင်းတွေလည်း ပါတာပေါ့ဗျာ။ ဘယ်အဆောင်၊ ဘယ် Roll၊ ဘယ် No က ကောင်မလေးကဘယ်လိုချောကြောင်း၊ လိုက်ပြမယ်ဆိုတဲ့အကြောင်း၊ သွားကြည့်ကြမယ်ဆိုတဲ့ အကြောင်းစုံလို့ပါပဲလေ။ ဌာနချင်းတူပြီးသိကျွမ်းတဲ့ ကောင်မလေးတွေက တစ်ဆင့် Facebook၊ Viber စုံစမ်းခိုင်းခဲ့ကြတယ်။

အခုချိန် ပြန်တွေးကြည့်ရင်တော့ အမှတ်ရစရာတွေပါပဲ။ ဒီလိုနဲ့ပဲ တစ်ရက်ပြီး တစ်ရက် ကုန်လာခဲ့တော့ အိမ်ကထည့်ပေးတဲ့တင်းစားလေးတွေရော၊ မုန့်ခြောက်လေးတွေပါ ကုန်လာခဲ့ပါတယ်။ ဒါကြောင့်သူငယ်ချင်းအပေါင်းအသင်းများနဲ့စပ်တူကန်တင်းကအစား အစာတွေ၊ မုန့်တွေ မှာယူစားသောက်ခဲ့ကြရပါတယ်။ လူများများနဲ့ဆိုတော့ပိုက်ဆံတော့ သိပ်မကုန်ပါဘူး။ အစားအသောက်တော့ စုံနေအောင် စားခဲ့ရပါတယ်။ ကန်တင်းက လူတွေနဲ့ မိတ်ဆွေဖြစ်ခွင့်ရခဲ့ပါသေးတယ်။ သင်တန်းကာလကိုပျော်ပျော်ရွှင်ရွှင်ဖြတ်သန်းခဲ့ပြီးနောက် မှာတော့ နောက်ဆုံးစာမေးပွဲအချိန် လာခဲ့ပါပြီ။ စာမေးပွဲခန်းထဲမှာဆိုရင် မိန်းကလေး၊ ယောက်ျားလေးရောပြီး ဖြေရတော့ ကိုယ်နဲ့ခင်သည်ဖြစ်စေ၊ မခင်သည်ဖြစ်စေ ရယ်ပြုံးပြုံး မျက်နှာချိုပြ

ထားရ၊ ကန်တင်းက မုန့်လိုက်ကျွေးမယ်နဲ့ ပေါင်းထားရတာပေါ့။ သူတို့က စာကျက် တယ်လေ သိတယ်မဟုတ်လား။

စာမေးပွဲဖြေပြီး သိပ်မကြာခင်မှာပဲ အမှတ်စာရင်းသိခဲ့ရပါတယ်။ အမှတ်စာရင်းဆိုပေမယ့် အဆင့်ခွဲသလို A၊ B၊ C၊ D တို့ ခွဲတာပါ။ အမှတ်စာရင်းသိရတော့ ကျွန်တော်တို့ယောက်ျားလေး အဆောင်ဘက်က သိပ်မဆူညံပေမယ့် မိန်းကလေးအဆောင်ဘက်ကတော့ ဆူဆူညံညံနဲ့သူကငို၊ ပျော်သူကပျော်ကြတယ်လို့ပြန်ကြားရတယ်။ ကျွန်တော်တို့အားလုံး သိထားကြပါတယ်။ တစ်ချို့ဌာနတွေဆို သင်တန်းက Reaction ယူပြီး ရာထူးတိုးအတွက် အထောက်အကူဖြစ်တယ်ဆိုတာ။ ဒါပေမယ့်လည်း ဖြစ်လာတာကို လက်ခံကြရမှာပဲ မဟုတ်လား။ သင်တန်းနောက်ဆုံးနေ့ ရောက်လာခဲ့ပြီး ညမှာတော့ အိပ်ဆောင်ကိုယ်စီ ခွဲခွာခြင်းအထိမ်းအမှတ်အဖြစ် စုပေါင်းစားပွဲလေးကျင်းပခဲ့ကြပါသေးတယ်။ နောက်တစ်နေ့ သင်တန်းဆင်းပွဲဖြတ်သန်းပြီးတဲ့အချိန်မှာတော့ ကျွန်တော်တို့တစ်တွေ ခွဲခွာပြီး ကိုယ်စီဌာနဆီကို အလုပ်ပြန်ဝင်ဖို့ ပြန်ကြရပါတယ်။

ဌာန နေရပ်သို့ပြန်ရောက်သော်လည်း သူငယ်ချင်းအချင်းချင်း အဆက်အသွယ်မပြတ် ရှိခဲ့ကြပါတယ်။ ဒီလို သင်တန်းတက်ရောက်ပြီးချိန်မှာတော့ ကျွန်တော်ဟာ လူအများနဲ့ပေါင်းသင်းဆက်ဆံရေး ပိုတိုးတက်လာခြင်း၊ ဌာနပေါင်းစုံကလူများနဲ့ မိတ်ဆွေဖြစ်ခွင့်ရခြင်း၊ လုပ်ငန်းအတွေ့အကြုံများ ဖလှယ်ခြင်းစသည့် အကျိုးကျေးဇူးများစွာရရှိခဲ့ပါတယ်။ ဒါကြောင့် သင်တန်းတက်ပြီးချိန် ဌာနရှိအလုပ်တာဝန် များ ထမ်းဆောင်ရာမှာ ပိုပြီးပျော်ရွှင်လာခဲ့ရပါတယ်။

ဒါကြောင့်ဌာနအတွင်းမှာရှိတဲ့ သင်တန်းမတက်ရောက်ရသေးတဲ့သူများကို ပျော်ရွှင်စရာအမှတ်တရများ ဝေမျှရင်း သင်တန်းတက်ရောက်ဖို့တိုက်တွန်းခဲ့ပါသေးတယ်။ ကျွန်တော် နောက်ထပ်သင်တန်းများ တက်ရောက်ပြီးချိန်မှာလည်း ယခုလို ဝတ္ထုတိုလေးများ ဆက်လက်ရေးသား၍ မျှဝေပါဦးမယ်။

နန်းချို(DCA)



All in one

ထောက်ပံ့မှုစုံစုံ



ဖုန်းခေါ်ဆိုခြင်း
(Anynet / MPT- MPT)

စာတိုပို့ခြင်း
(Anynet / MPT-MPT)

အင်တာနက်သုံးခြင်း

သက်တမ်း ၃၀ ရက်

CALL CENTER

106

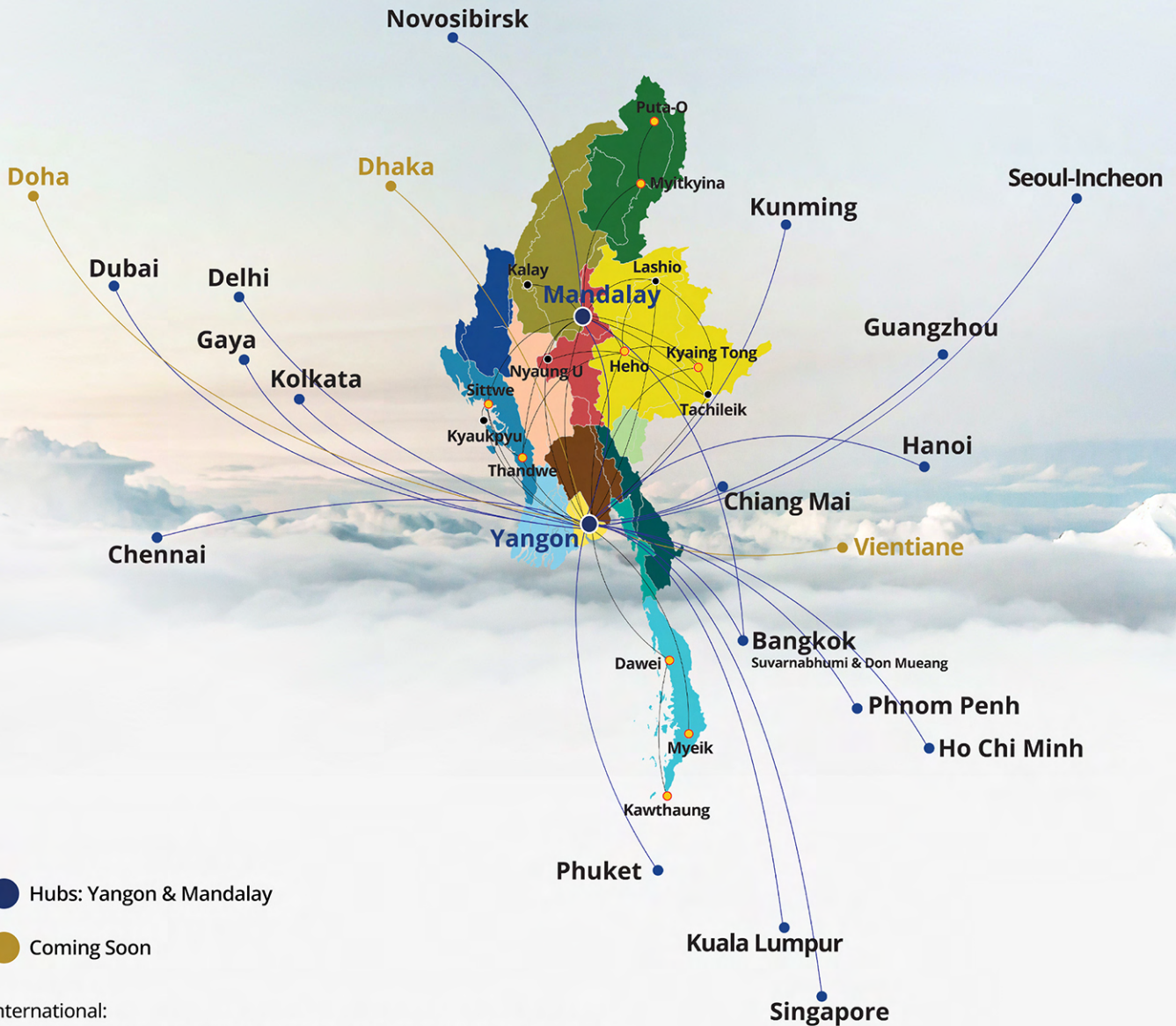
အသေးစိတ်သိရှိလိုပါက

www.mpt.com.mm



MPT4U

LEADING MYANMAR TO THE WORLD



International:
 Bangkok (Suvarnabhumi & Don Mueang), Kuala Lumpur, Singapore,
 Hanoi, Seoul, Delhi, Dubai, Guangzhou, Ho Chi Minh, Phnom Penh,
 Chiang Mai, Kolkata, Phuket, Novosibirsk & Chennai

Coming Soon:
 Dhaka, Doha & Vientiane

Domestic:
 Yangon, Mandalay, Sittwe, Myitkyina, Dawei, Myeik, Kawthaung, Heho, Thandwe,
 Tachileik, Lashio, Kalay, Kyaing Tong, Nyaung U, Kyaukpyu & Puta-O



New Bago River Crossing Thanlyin Bridge 3 now open

The newly-inaugurated Thanlyin Bridge 3 will help ease traffic junctions on the Thanlyin Bridge 1.



Chairman of the State Administration Council Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing walks along the Bago River Crossing Bridge (Thanlyin Bridge 3) in Yangon Region during the inaugural event on 8th June, 2024.

Senior General Min Aung Hlaing remarked that Thilawa SEZ will contribute to the socioeconomic development of people in Thanlyin, Kyauktan, Kayan and Thongwa areas of Yangon Region thanks to Thanlyin Bridge 3.

8th June, 2024 morning, Chairman of the State Administration Council Prime Minister Senior

General Min Aung Hlaing attended the ceremony to commission the Bago River Crossing Thanlyin Bridge 3 into service in Yangon Region.

In his address, the Senior General disclosed that the bridge was built under a loan agreement signed in 2017 and started its construction in 2019 with a loan from the Japan International Coopera-

tion Agency.

He unveiled that the Thanlyin Bridge 3 will help utilize the East-West Economic Corridor, which will benefit the Hpa-an-Myawady area, as well as the development of Mon and Kayin states and the improvement of connection with regional countries.

He continued that political sit-

uations delayed bridge construction tasks and loan plans in 2021, but construction of the bridge resumed due to coordination several times.

The Senior General recounted that the government spent more than K46 billion on the construction of the bridge for timely completion.

He explained that the government is striving for equitable development of all parts of the nation, including border regions, by upgrading roads and expanding road networks.

He said that flyovers and four-lane river-crossing bridges are being built in Yangon Region in order to ease traffic congestion and to ensure a smooth and swift flow of commodities, contributing to the improvement of the people's economic, social, and health sectors.

Mr Togo of Nippon Koei Company presented documents related to the bridge to Director General U Kyaw Kaung Cho of the De-

partment of Bridges under the Ministry of Construction.

SAC Joint Secretary Lt-Gen Ye Win Oo, Council members Admiral Tin Aung San and Lt-Gen Nyo Saw, Union Minister for Construction U Myo Thant and Yangon Region Chief Minister U Soe Thein cut the ribbon to open the bridge.

The Senior General unveiled the plaque of the bridge and sprinkled scented water on it. He also sprayed the bronze plaque at the pylon of the bridge.

The Senior General strolled along the newly-opened Thanlyin Bridge 3.

Also present at the bridge opening ceremony were SAC members Mahn Nyein Maung and Khun San Lwin, union ministers, senior military officers from the Office of the Commander-in-Chief, the commander of Yangon Command, Japanese engineers, officials from Nippon Koei Co and departmental officials.

According to the agreement

between the Japan International Cooperation Agency-JICA and the Ministry of Planning and Finance, the Ministry of Construction and relevant ministries, the bridge project was implemented in phases from 2013. The river-crossing section of the bridge is 6,663 feet long, and the bridge section on land is 1,975 feet long, totalling 8,638 feet long and 75 feet wide. It is a four-lane facility flanked by a five-foot-wide safe zone on either side. Its water clearance is 43 feet high and 735 feet wide. The bridge was built as a cable-stayed bridge made of steel box, and PC box with 75-tonne withstanding.

As the bridge was built with advanced technology, Myanmar engineers have accumulated modern technologies to build the bridge. Thanks to the bridge, skilled workers could be turned, and employment opportunities could be generated.

—MNA/TTA



MYANMAR, INDIA TO PROMOTE BILATERAL COOPERATION OF TWO ARMED FORCES



State Administration Council Vice-Chairman Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win receives Indian Ambassador Mr Abhay Thakur and delegation on 17th June, 2024.



VICE-SENIOR General Soe Win and Indian Ambassador Mr Abhay Thakur discussed the enhancement of cooperation in peace and stability at the Myanmar-India border region.

Vice-Chairman of the State

Administration Council Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win received Ambassador of the Republic of India to the Republic of the Union of Myanmar Mr Abhay Thakur, at the Credentials Hall of the Office of

the State Administration Council Chairman in Nay Pyi Taw on 17th June, 2024 afternoon.

Both sides discussed bilateral trade, an increase in investments, development undertakings being conducted by both countries and cooperation in systematically turning out skilled workers and human resources for the development of the industrial sector.

Also present at the meeting were the officials and the deputy minister for foreign affairs, U Lwin Oo.

The Indian Ambassador was accompanied by Deputy Head of Mission of the Indian Embassy Mr Ashish Sharma, the Defence Attaché of India to Myanmar and officials. —MNA/TTA

Myanmar participates in 27th St Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2024)



SAC Member Deputy Prime Minister MoTC Union Minister General Mya Tun Oo (2L) is pictured on the arrival back in Myanmar after the participation of the 27th St Petersburg International Economic Forum 2024.

MYANMAR delegation led by State Administration Council Member Deputy Prime Minister Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo attended the 27th St Petersburg International Economic Forum (SPIEF-2024) in the Russian Federation from 5 to 8 June, and arrived back on 10 June.

On 5 June, the Myanmar delegation met Mr Sergei Yurievich Glazyev, Minister in Charge for Integration and Macroeconomics, Eurasian Economic Commission (EEC), and discussed the en-

hancement of trading and investment between Myanmar and EAEU members, study on regional economic integration of EAEU and cooperation work through Memorandum of Cooperation between Myanmar and EEC.

At noon, the delegation also met Mr Anton Kobayakov, adviser to the Russian president and president of the Roscongress Foundation, and a representative of the Roscongress Foundation separately. They openly discussed progress in cooperation work with the Roscongress Foundation.

On 6 June, the General met with Russian Economic Development Minister Mr. Maksim Reshetnikov and exchanged views on work plans to be carried out based on meeting minutes of the fourth meeting of the Inter-Governmental Russian-Myanmar Commission on Trade and Economic Cooperation held in January 2024 in Russia, progresses in Myanmar-Russia Economic Cooperation and implementation of the roadmap for cooperation between the two countries.

During the meeting with Mr

Igor Levitin, Adviser to the Russian President for transport and infrastructure, the two sides discussed the promising cooperation on transport and other sectors of Myanmar.

The Myanmar delegation joined the dinner party hosted by Russia-ASEAN Business Council Chairman Mr Ivan Viktorovich Polyakov to discuss economic cooperation between Russia and ASEAN, as well as the enhancement of trading, investment, and economic cooperation between Myanmar and Russia.

On 7 June, the Myanmar delegation met Russian Transport Minister Mr Roman Vladimirovich Starovoyt, and their discussion focused on cooperation in the transport sector between Myanmar and Russia, flight services between the two countries,

and collaboration in rail transport. During the forum days, the Union ministers attended as panellists, and Union Minister for Investment and Foreign Economic Relations Dr Kan Zaw participated under the EAEU-ASEAN Business Dialogue theme on 6 June, while Union Minister for Health Dr Thet Khaing Win under The Economic of Health: Effectively Managing Health and Improving Quality of Life on 7 June.

Union Minister for Health Dr Thet Khaing Win met Russian Health Minister Dr Mikhail Murashko and discussed bilateral cooperation in health sectors, drafting of the framework on cooperation, joint healthcare service for cancer at Taunggyi Sao San Tun Hospital, Russian-made cancer medicines distribution and production in Myanmar. Simi-

larly, the Myanmar delegation attended the Main Forum-Plenary Session of the 27th St Petersburg International Economic Forum on 7 June.

At the meeting, Russian President Mr Vladimir Putin delivered a speech and led the forum. Bolivian President Mr Luis Arce and Zimbabwean President Mr Emmerson Mnangagwa participated in the discussion.

On 6 and 7 June, the Myanmar delegation also met officials of Russian PJSC Gazprom Company, FESCO Transport & Logistics Company, Business Russia, and Aquarius Technology Company to discuss investment in Myanmar's energy sector, cooperation work in the transport and logistics sector, digitalization, digital economic, cybersecurity and information. —MNA/KTZH



Marine Insurance in Maritime Transport Sector



History of Marine Insurance

Marine insurance is one of the earliest forms of insurance, although it is controversial whether it first started in the history of insurance. During the reign of Hammurabi as the Babylonian King, circa 1754 BC, the early roots of the insurance concept can be found in ancient Mesopotamia (present-day Iraq). Albeit marine insurance not explicitly addressed in the Code of Hammurabi which contained rules relating to trade, commerce, and contracts, it can be traced back to Mediterranean regions such as Babylon and Greece, where insurance culture first flourished. As Roman influence expanded, the laws governing maritime trade and insurance contracts were introduced, and the principles of marine insurance were further developed. During this time, structured insurance forms such as Bottomry Bonds and Respondentia Bonds began to emerge systematically, contributing to the evolution of marine insurance practices.

During the Renaissance and Age of Exploration, the flourishing maritime trade in Europe heightened the risks of piracy, shipwrecks, damage to ships, and



ORDONNANCE DE LA MARINE
DU MOIS D'AOUT 1681

loss of cargo. In response to such risks by financial protection against the perils of the sea, the basic principles of marine insurance began to emerge in the late Middle Ages. Marine insurance was rooted in the European legal system, originally as a legal principle for transnational trade in medieval Europe. Over time, customs and practices across Europe

merged to form standardized laws. Subsequently, these laws were codified into maritime decrees, establishing a customary code across Europe, and later the Maritime Ordinance, which entered into force in 1681 (Ordonnance de la Marine, 1681).

The formalization of marine insurance began to emerge in the 12th century by Lombard merchants in northern Italy. The earliest form of maritime insurance contract was signed in Genoa in 1347. Subsequently, there was a gradual expansion, and between 1399 and 1413, during the reign of King Henry IV, Lombard merchants were allowed to settle in London, so it became Lombard Street. In later centuries, London evolved into a prominent international center for marine insurance markets.

Lloyd's Coffee House

The modern marine insurance industry was founded in a coffeehouse in Tower Street of London. In 1688, Edward Lloyd's Coffee House in Tower Street was referred to for the first time in the London Gazette, eventually establishing itself as a favored rendezvous point for shipowners and insurance providers, evolving into a bustling hub of activity. As Lloyd's Coffee House specialised in disseminating shipping information and enjoyed popularity among shipowners and sailors returning from overseas voyages, they gathered data from shipowners and merchants and published daily newspapers.

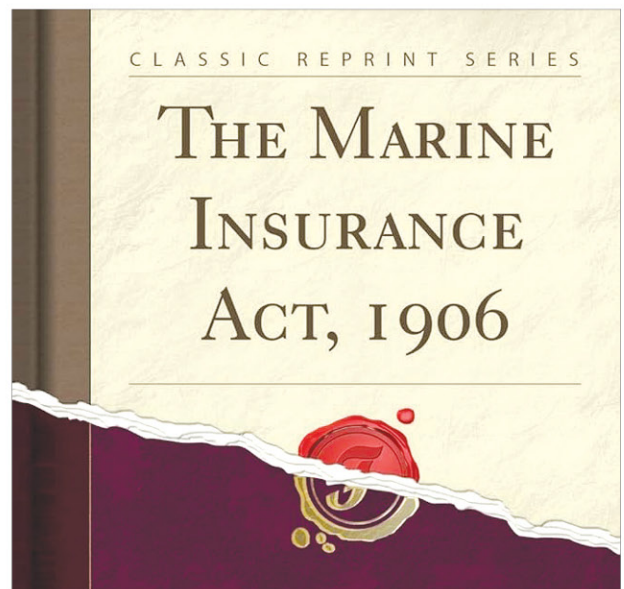


Consequently, a risk-based insurance system emerged to safeguard against marine accidents and damages that ships might encounter, with Lloyd's Coffee House emerging as the primary venue for providing insurance services to the shipping indus-

try. In 1771, Lloyd's of London formally established a marine insurance market. 'Lloyd's List', first officially published in 1734, stands as the world's oldest continuously running weekly journal and remains in publication as it provides weekly shipping news through an online edition to these days.

Marine Insurance Act, 1906

From 1756 to 1788, Lord Mansfield, serving as the Chief Justice of the King's Bench of England, gradually incorporated the provisions of maritime insurance law across Europe into English Common Law. This integration paved the way for the development of English customary law, culminating in the enactment of the British Marine Insurance Act in 1906 (UK Marine Insurance Act, 1906). The principles of this Act were replicated by Commonwealth countries such as Australia and Canada, exerting a notable influence on judicial decisions regarding marine insurance law in the United States as well.



History of Myanmar Insurance

The insurance industry in Myanmar traces its roots back to 1826. Following the First Anglo-Myanmar War, European interests began to flourish in the country, prompting the entry of foreign insurance companies to cater to the needs of these businesses. Records from Myanmar Insurance's website indicate that 18 foreign insurance firms were estab-

lished in Myanmar between 1845 and 1897. This number substantially grew to 110 by 1937, inclusive of two local insurance companies. The onset of World War II brought a temporary halt to insurance activities, yet the Burma (Government Security) Insurance Company Ltd. managed to resume its operations during this period.

In 1950, the Government involved in the insurance businesses with the introduction of the Union of Insurance Board Law, followed by the enactment of the Insurance Company Nationalization Act in 1952, which led to the initiation of compulsory life insurance in 1953. The establishment of the Myanmar Insurance Corporation as a separate organization came about through the Insurance Business Law of 1975, officially coming into existence in 1976. It began administering insurance operations extensively and was rebranded as 'Myanma Insurance' on 1st April, 1989. Presently, Myanma Insurance offers two primary services: 'Marine Hull Insurance' and 'Marine Cargo Insurance'.

H&M and Marine Cargo Insurance

In the realm of marine insurance, three main types of insurance are categorized: hull and machinery insurance, cargo insurance, and liability insurance. The latter encompasses various liabilities such as collision liability, coverage for loss of life or injury, and liability for pollution damages. Marine Hull & Machinery Insurance is a policy designed to safeguard against damage to the hull and machinery of vessels. It typically covers loss or damages due to incidents, such as collision, shipwrecks, fire and pi-

racy, or caused by other marine perils. This type of insurance is essential not only for ships but also for shipowners, operators and charterers who rely on Hull and Machinery Insurance to shield themselves from unforeseen risks and potential losses.

Marine cargo insurance is a policy intended to safeguard against the damage or loss of goods carried by sea. It typically includes coverage for various risks due to natural phenomena such as adverse weather conditions and violent storms, or maritime accidents like shipwrecks, stranding, collision, and fire. Additionally, it provides protection against loss of cargo, theft or pilferage during transit and damage caused by improper cargo handling. Furthermore, it also covers in case of marine losses by general average act when any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety and for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure, for example, voluntarily stranding to save the ship from sinking or jettisoning the cargo. In such cases, all ship owners and cargo owners proportionally contribute such costs, known as General Average.

Despite the array of insurance options available for charterparties, including coverage for cargo freight, demurrage, war risks, and loss of hire, three fundamental types of marine insurance stand out as indispensable for parties involved in international maritime trade: Hull & Machinery Insurance, Cargo Insurance, and Liability Insurance. Cargo owners, sellers, buyers, importers, and shippers rely on these insurance policies to safeguard their assets and in-



terests while transporting goods worldwide, facing various challenges ranging from natural disasters to unforeseen circumstances. Marine cargo insurance, mandated by contractual obligations or jurisdictional regulations, plays a critical role in mitigating risks arising from force majeure events, ensuring essential financial protection against potential damages.

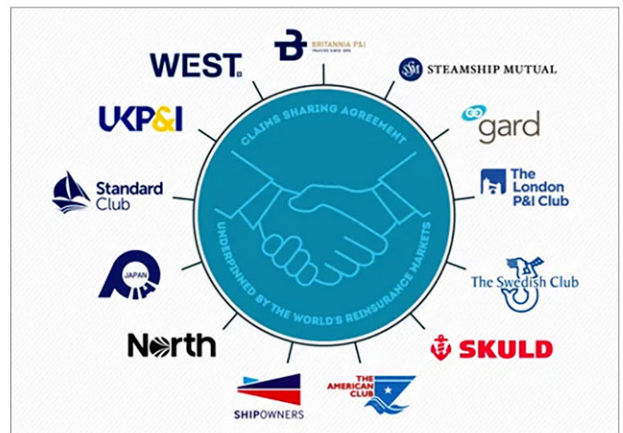
Liability insurance

Liability insurance provides coverage offering protection for shipowners, operators, and other maritime entities against liability arising from their maritime activities and operations. This type of insurance encompasses various aspects such as injury, property damage or loss, marine pollution, and wreck removal costs, and also coverage for legal expenses related to maritime liabilities. Marine liability insurance is typically designed to address unique perils and challenges encountered in maritime businesses, offering tailored protection against potential liabilities and risks inherent in the industry.

Indeed, among the various forms of liability insurance, Charterers' Liability Insurance is designed to provide coverage for compensation and court costs incurred under the charterparty. On the other hand, Terminal Operators' Liability Insurance is another type, offering coverage for the responsibilities of operators arising from port operations. Further, it is also available to extend to maritime liens that may arise during the course of maritime business activities, providing comprehensive protection for operators in the maritime industry.

Protection & Indemnity (P&I) Clubs

Protection & Indemnity – P&I Club insurance is a specialized form of mutual insurance provided by a club in which club members are typically shipowners, ship operators, and charterers. Individual member pays a 'call' (premium) annually, that is put into the club's pool (fund). Typical P&I cover includes: a carrier's third-party risks for damage caused to cargo during carriage; collision liability; war risks; and risks of environmental damage such as oil spills and pollution.



Insurance tailored for maritime labours includes coverage for injuries, sickness, and death, along with associated liabilities. This encompasses compensation for employees, medical expenses and treatment costs, as well as employer liability for disability benefits and other obligations. Shipowners, operators, and charterers fall within the scope of this insurance. Similarly, liability insurance options are available for port operators and various organizations in the maritime industry.

In the contemporary landscape, where the demands of the modern economy and business paradigms are in flux, prominent entrepreneurs and large corporations opt for bank loans rather than relying solely on their own capital. They operate businesses utilizing stock investments and engage in maritime ventures through ship mortgages, thereby expanding their enterprises whether financially feasible or not. Moreover, they mitigate potential losses through comprehensive insurance coverage for accidents. Revamping the marine insurance system in Myanmar holds the promise of bolstering the country's shipping sector significantly, paving the way for enhanced maritime trade and commercial activities anchored on a robust shipping industry.

Role of marine insurance

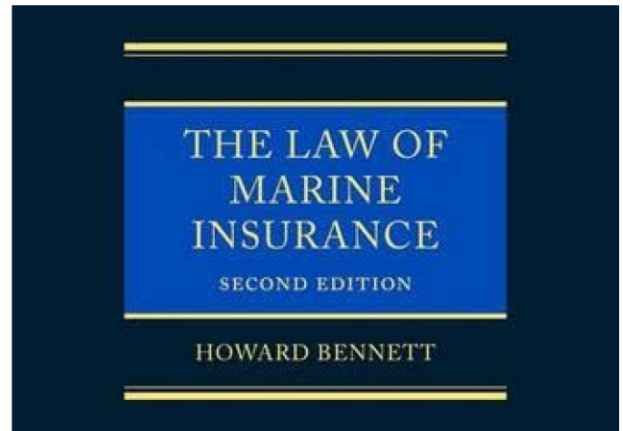
Marine insurance serves as a pivotal pillar in reinforcing the shipping industry by safeguarding against a spectrum of risks. Shipowners confront threats like piracy, hijacking, and shipwrecks, where marine insurance steps in to mitigate financial

losses. It shields shipping companies from liabilities arising from damages to cargo due to adverse weather conditions or natural calamities. Furthermore, by securing marine insurance against accidents or unforeseen events, ship owners will be able not only to recover compensation for damages to vessels and goods but also to gain financial protection for liability. Many nations require ships to be provided with insurance cover prior to entering into their waters in order to avoid disruptions to maritime operations.

Furthermore, marine insurance guarantees the uninterrupted operation of shipping companies by shielding them from potential losses, thus preventing a significant financial downturn. This assurance enables them to sustain their business activities even amidst adverse circumstances. The presence of marine insurance instills greater confidence in shipping industry, and borrowers and investors are more interested in insured businesses due to reduced financial risks.

Modern marine insurance

As maritime trade has expanded globally, marine insurance has also become an important part of international trade. Insurance markets and practices have also changed to meet the changing needs of the shipping industry. Throughout the 20th century, marine insurance systems have adapted to encompass a wide array of risks associated with shipping, ranging from war-related perils to voyage and liability insurance. Specialized insurance markets have emerged to address the specific needs of different sectors within the maritime industry. At the beginning of the 21st century, technological breakthroughs have significantly influenced the marine insurance landscape. Innovations such as data analysis, satellite technology, and the integration of artificial intelligence have revolutionized risk assessment and streamlined insurance procedures, marking a notable advancement in the industry. In such a way that, throughout the history of marine insurance, the industry has served as a linchpin in supporting global trade, offering crucial safeguards against financial losses in maritime adventures. Its resilience and on-



going success can be attributed to its ability to adapt to ever-changing technological advancements and navigate new challenges with agility.

In contemporary times, there's a growing emphasis on customizing marine insurance policies to cater to the specific requirements of diverse shipping sectors. Shipping companies can select the types of insurance such as hull insurance, cargo insurance, liability insurance, and comprehensive coverage, aligning with their business nature and risk profile. Given the multifaceted nature of the shipping industry, characterized by varying regulations and maritime risks during international voyages and operations, marine insurance offers broad coverage irrespective of ship destinations and jurisdictions. For shipping companies, having adequate insurance coverage instills confidence, mitigating the risk of accidents and alleviating concerns about financial losses, thus enabling them to concentrate on their core business activities with peace of mind.

In conclusion, marine insurance continues to occupy a central place in the international trade and shipping industry, providing vital protection for ships, cargo, and liability amidst the dynamic maritime landscape. Given the inherent uncertainties and risks prevalent in the maritime domain, including environmental pollution and emerging threats such as cyber-attacks and geopolitical instability, marine insurance stands as a crucial pillar, ensuring more resilient and secure shipping operations.



MNA MOBILE APP NOW AVAILABLE

✈ SEARCH FLIGHTS

✈ BOOK FLIGHT TICKET

✈ MAKE PAYMENT

✈ CHECK FLIGHT STATUS

✈ MANAGE BOOKING

✈ ONLINE CHECK-IN

✈ E-BOARDING PASS



Myanmar National Airlines
Travel





ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန

မူဝါဒ

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

ဝါဆိုလပြည့် ဓမ္မစကြာ အာဂါတော်နေ့

(ပဉ္စင်းတော်ခံပွဲ)



ကရုဏာဒိရုဿိ ဝါဆိုလမ္ပိ၊ ပုန်းညက်ပန်းတို့ တင့်ဆန်းကြည်၊
 ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ဖြည့်ကျိုးရွယ်လို့၊ ပြီးလျက် လန်းဆန်းဆောင်ရွက်မည်။