



ပြင်ဆင်ဆက်သွယ်

သတင်းစာ

Transcom Newsletter

• အတွဲ (၃)၊ အမှတ် (၈)၊ ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဩဂုတ်လ (၁) ရက် •



ပြင်ဆင်ဆက်သွယ် ငြိမ်ကျိုးစွယ်

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS FOR NATIONAL INTEREST



5G
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 အကျိုးစီးပွားမျိုးမျိုးကို အခြေခံသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများအား မြှင့်တင် ၍ နိုင်ငံစီးပွားမြှင့်တင်ရေးနှင့် ပြည်သူလူထုတစ်ရပ်လုံး၏ လူမှုစီးပွားဘဝမြှင့်တင်ရေး ဆက်လက်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၃။ နိုင်ငံတော်၏ပကတိအနှစ်သာရဖြစ်သော ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးနှင့် ရရှိထားသည့် ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးရလဒ်များ တည်ငြိမ်မှုရှိစေရေးအတွက် (NCA) ပါသောဘာတူညီချက်များအတိုင်း ဖြစ်နိုင်သမျှအလေးထားလုပ်ဆောင်သွားမည်။
- ၄။ စစ်မှန်စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ်ခိုင်မာစေရေးနှင့် ဒီမိုကရေစီနှင့်ဖက်ဒရယ်စနစ်ကိုအခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုတည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များကို အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၅။ ဆန္ဒမဲပေးပိုင်ခွင့်ရှိသူအားလုံး၏ အခွင့်အရေးများ နှစ်နာမရှိစေရေးနှင့် နည်းလမ်းကျန်ကုန်ပစ္စည်းများ အထွေထွေရွေးကောက်ပွဲ တစ်ရပ်ဖြစ်စေရေး ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ အရေးပေါ်ကာလဆိုင်ရာဥပဒေများနှင့်အညီ 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 အကျိုးစီးပွားမျိုးမျိုးကို ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ပြီး အခြားစီးပွားရေး ကဏ္ဍများကို လည်း ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး။
 - (ခ) တိုးတက်ကောင်းမွန်လာသည့် စီးပွားရေးမောင်းနှင်အားကို မဏ္ဍိုင်ပြု၍ MSME စက်မှုလုပ်ငန်းများကို အားပေးဆောင်ရွက် ကာ ပို့ကုန်ကဏ္ဍမြှင့်တင်ရေး။
 - (ဂ) ပြည်တွင်းစားသုံးဆီဖူလုံရေးအတွက် 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 အကျိုးစီးပွားမည့် ကျန်းမာရေးကဏ္ဍနှင့် အားကစား ကဏ္ဍ မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရေး။
 - (ဂ) နိုင်ငံ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းစဉ်များ၌ လူငယ်များအနေဖြင့် အဓိကစွမ်းအားစုအဖြစ် ပါဝင်နိုင်ရေး ဗလင်းတန်နှင့် ပြည့်စုံသော လူငယ်များဖြစ်စေရန် လူငယ်ကဏ္ဍကို မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရေး။



ပြန်ဆင်စာအုပ် သတင်းစာ

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

Contents မာတိကာ

အကြောင်းအရာ	စာမူအမျိုးအစား	ကလောင်အမည်	စာမျက်နှာ
အယ်ဒီတာ့အကောယ်			၃
သစ်ပင်စိုက်ရေးအောင်	ကဗျာ	ရဲသွေးအောင်	၄
ဖေ...သို့တမ်းချင်း	ကဗျာ	ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)	၅
ပင်လယ်ပြင်ပတ်တည့်တည့်ရဲ့ရုပ်ဝန်းတစ်နေရာ	ကဗျာ	အောင်မင်းလတ် (DMA)	၆
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သတင်းများ	သတင်း		၇-၁၅
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်သတင်း	သတင်း		၁၆-၂၀
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသတင်းများ	သတင်း		၂၂-၂၆
ရေကြောင်းအာမခံနစ်ဖြင့်မောင်းနှင်သော အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအလှူအထောက်အပံ့	ဆောင်းဖီး	ကပ္ပတိန်ကိုတို	၂၇-၃၂
လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် Safety Report ဖော်ပြခြင်း	ဆောင်းဖီး	အောင်မော်(ပြင်စလှ)	၃၃-၃၅
ဒုတိယဝန်ကြီး(ပို့ဆောင်ရေး)သတင်း	သတင်း		၃၆-၃၇
အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်အကြောင်းသိကောင်းစရာ	ဆောင်းဖီး	ဒေါက်တာနီလာတိုး	၃၈-၄၁
အတိတ်တိုသာပြင်ဆင်ခွင့်ရခဲ့လျှင်	ဓမ္မာတို	မယ်တုတ်(သာယာဝတီ)	၄၂-၄၅
ဒုတိယဝန်ကြီး(သက်သွယ်ရေး)သတင်း	သတင်း		၄၆-၄၇
ကိုယ်ရည်ကိုယ်သွေးတိုးတက်ရေးကြိုးပမ်းခြင်း(အပိုင်း-၁)	ဆောင်းဖီး	သူရိန်စံ	၄၈-၅၁
အမောင်းသင်	ဓမ္မာတို	ကိုခန့်(ငွေဘို)	၅၂-၅၅
ဒုတိယဝန်ကြီး(ရထား)သတင်း	သတင်း		၅၆
ဧရာဝတီနေကောင်းပါရဲ့လား	ဆောင်းဖီး	ဝင်းဝင်းစံ (DWIR)	၅၇-၅၉
ရေကြောင်းအင်္ဂလိပ်စာ	ဆောင်းဖီး	ဌေးဌေးဝင်း	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	65-67
Deputy Prime Minister's News		
Member of the State Administration Council	News	68
Deputy Prime Minister		
MoTC Union Minister's News		
Marine Insurance-Driven Safety Culture	Article Captain Ko Ko	69-72



အယ်ဒီတာ့အာဏာ



ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေး အထူးအလေးထား ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ပေး

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံတွင် ပြည်တွင်းထုတ်လုပ်မှု တိုးတက်မြှင့်တင်ရေးနှင့် နိုင်ငံ၏လူမှုစီးပွားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို အထောက်အကူပြုနိုင်ရန်အတွက် အထူးစီးပွားရေးဇုန်များ ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန် လိုအပ်သကဲ့သို့ အဆိုပါအထူးစီးပွားရေးဇုန်များနှင့် ဆိုင်ဆက်ဆံမည့် ထိရောက်သော ထောက်ပံ့ဖြည့်တင်းရေးကွင်းဆက်စီမံခန့်ခွဲမှု (Supply Chain Management) နှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးစီမံခန့်ခွဲမှု (Logistics Management) စနစ်များနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး (Transportation) လုပ်ငန်းစဉ်များ အဆင်ပြေချောမွေ့ကောင်းမွန်ရန် လိုအပ်သည်။ အထူးသဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များ ကောင်းမွန်စွာ လည်ပတ်စီမံခန့်ခွဲနိုင်မှုသည် အရေးကြီးသည့် အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်လျက်ရှိသည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို မြှင့်တင်နိုင်ရေး ရည်ရွယ်ချက်ဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေကို ၂၀၁၄ ခုနှစ်၊ ဇူလိုင်လ (၃၁) ရက်နေ့တွင် ပြည်ထောင်စုလွှတ်တော်မှ ပြဋ္ဌာန်းခဲ့သည်။

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် ရေရှည်တည်တံ့သော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု (Sustainable Development) ရရှိရေးအတွက် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေနှင့်အညီ စီမံဆောင်ရွက်လျက်ရှိသကဲ့သို့ အမျိုးသားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးမဟာဗျူဟာ ၂၀၁၅-၂၀၄၀ (National Transport Master Plan 2015-2040) နှင့် အမျိုးသားထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေး မဟာဗျူဟာ ၂၀၁၈-၂၀၃၀ (National Logistics Master Plan 2018-2030) တို့အရလည်း အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။

ထို့ကြောင့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေယာဉ်ကွင်း (၃) ကွင်း၊ ပြည်တွင်းလေယာဉ်ကွင်း (၂၉) ကွင်းနှင့် အခြားလေယာဉ်ကွင်း (၃၉) ကွင်း စုစုပေါင်းလေယာဉ်ကွင်း (၇၁) ကွင်းတည်ဆောက်ပေးခဲ့ပြီး မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းလိုင်းအနေဖြင့်လည်း ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပခရီးစဉ်များကို တိုးချဲ့ဖွံ့ဖြိုး ပြေးဆွဲလျက်ရှိသည်။ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှလည်း ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဇူလိုင်လမှ ဇွန်လအထိ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း သင်္ဘောကြီးများတွင် အရာရှိသင်္ဘောသား (၅၉၀၂) ဦး၊ သင်္ဘောသား (၁၅၉၉၈) ဦး စုစုပေါင်း (၂၁၉၀၀) ဦး တာဝန်ထမ်းဆောင်နိုင်ရန် ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့သည်။

ထို့အတူ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်မှလည်း အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဆိပ်ကမ်းတံတား (၄၈) စင်းအထိ တည်ဆောက်ပေးခဲ့သဖြင့်

ယခုအခါ နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်သင်္ဘောကြီးများ လစဉ်စီးရေ (၁၃၀) ခန့် ဝင်ရောက်လျက်ရှိသည်။ မြန်မာ့စီးရထားမှလည်း ရထားပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတစ်ခုလုံးအား အမြန်ရထား (၁၄) စီး၊ စာပို့ရထား (၁၈) စီး၊ လူစီးကုန်တင်ရထား (၆) စီး၊ ခရီးတိုရထား (၄) စီး၊ မြို့ပတ်နှင့်ဆင်ခြေဖုံးရထား (၃၅) စီး၊ ကုန်ရထား (၈) စီး၊ စုစုပေါင်းရထားအစီးရေ (၈၅) စီးဖြင့် အဆင့်မြှင့်တင် ခုတ်မောင်းပြေးဆွဲ ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသည်။

မြန်မာနိုင်ငံရေကြောင်းပညာတက္ကသိုလ်ကလည်း ၂၀၀၇ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၄ ခုနှစ်အထိ ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာအင်ဂျင်နီယာဘွဲ့ (၃၃၂၅) ဦးနှင့် သိပ္ပံဂုဏ်ထူးနှင့်သိပ္ပံဘွဲ့ (၁၁၇၉) ဦး၊ ဒီပလိုမာဘွဲ့ (၅၅၂) ဦး၊ အင်ဂျင်နီယာဒီပလိုမာဘွဲ့ (၅၅၂) ဦးနှင့် မဟာဘွဲ့ (၂၂) ဦး၊ စုစုပေါင်းဘွဲ့ရရှိသူ (၅၇၂၇) ဦးအား မွေးထုတ်ပေးနိုင်ခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်မှလည်း ၁၉၆၃ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၄ ခုနှစ်အထိ ရေကြောင်းပညာအရာရှိလောင်း (၈၇၄၁၅) ဦး၊ ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်း (၂၉၁၀၇) ဦး၊ အခြားအဆင့်ရှိသူများကိုလည်း မွေးထုတ်ပေးခဲ့ပြီး သင်တန်းသားစုစုပေါင်း (၁၅၅၅၀၆) ဦးနှင့် ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်သူစုစုပေါင်း (၂၇၇၆၉၅) ဦးတို့ကို စဉ်ဆက်မပြတ် လေ့ကျင့် မွေးထုတ်ပေးခဲ့သည်။

မြန်မာ့သင်္ဘောကွင်းလုပ်ငန်းမှလည်း တန်ချိန် (၁၂၀၀၀) ရှိသင်္ဘောကြီးများအား လွန်းတင် ပြင်ဆင် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်သည့် ရေလုံလွန်းကျွန်းကြီး တည်ဆောက်ကာ လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသည်။ ထို့အတူ ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးမှလည်း ဌာနခွဲများအလိုက် ရေယာဉ်ခရီးလမ်း (၇) လမ်း ခုတ်မောင်းပြေးဆွဲလျက်ရှိနေပြီး (၂၀၂၄-၂၀၂၅) ဘဏ္ဍာနှစ် ဇူလိုင်လမှ ဇွန်လအထိ ခရီးသည် (၁၅၂၈၇၀၀) ဦးနှင့် ကုန်စည်တန်ချိန် (၁၈၂၆၀၀) တန်တို့ကို သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးခဲ့သည်။ ဗဟိုပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးကျောင်းမှလည်း ၁၉၇၈ ခုနှစ်မှ ယနေ့အထိ သင်တန်းဌာနခွဲ (၆) ခုမှ သင်တန်းအမျိုးအစား (၆၅) မျိုး၊ သင်တန်းအကြိမ် (၁၉၉၅) ကြိမ်တွင် ကာကွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ အရာထမ်း၊ အမှုထမ်း သင်တန်းသား စုစုပေါင်း (၄၂၂၅၁) ဦး မွေးထုတ်ပေးနိုင်ခဲ့သည်။

သို့ဖြစ်ရာ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသည် နိုင်ငံတော်၏ လူမှုစီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ အစဉ်ခေတ်စီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နေစေရေး အထူးအလေးထား ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ပေးလျက် ရှိနေပါကြောင်း။ ။

သစ်ပင်စိုက်ရအောင်

- ပူတယ်...
ပူတယ်...
နွေရာသီက... အရမ်းပူတယ်...တဲ့။
- လူတွေရယ်...
လူတွေရယ် ...
မြို့တွေဆီက ...အရမ်းပူတယ်...တဲ့။
(နယ်တွေဆီမှာရော... မပူဘူးတဲ့လား...?)
- မြင်ရတယ်...
ကြားရတယ် ...
ကြိုရတယ် ...
သဘာဝဆီက လက်ဆောင်တဲ့... အရမ်းပူတယ်...။
- နွေလည်း... ပူတယ်...
မိုးလည်း... ပူတယ်...
ဆောင်းလည်း... ပူတယ်...
ဟော...
ဆောင်းရာသီ ဘယ်ဆီ ပျောက်သွားတာလဲ...
သစ်တောတွေရော ဘယ်ဆီ ခရီးလွန်နေကြလဲကွယ်...။
- လိုနေပြီ...
လိုအပ်နေပြီ...
အပူဒဏ်ကို ကာကွယ်ဖို့...
ဥတုရာသီ မှန်ကန်ဖို့...။
- ပန်ကာ မလိုဘူး...
အဲကွန်း (Aircon) မလိုဘူး...
လျှပ်စစ်မီး မလိုဘူး...
ကဲ... လာ သူငယ်ချင်း...
သစ်ပင် စိုက်ရအောင်...။

■ ရဲသွေးအောင်



မမ...သို့ တမ်းချင်း

◆ ဂျုံးဂျက်သံပေ။ တို့ရွာဘေးက
ပြေးထွက်ခတ်မောင်။ တရောင်းရောင်းနဲ့
သောင်းပြောင်းစီရီ၊ တွဲညီညီများ
ပြေးလွှားကြည့်စမ်း။ အံ့မခန်းပဲ
ရင်ထဲထိရ၊ သိပ်လှတာပဲ မမရယ်။

◆ ဥဩသံချို၊ တေးဆိုသံလား
စိတ်ဝယ်ကြားရင်၊ သံစဉ်မခိုင်
ယိုင်နဲ့အလွမ်း။ သူလာလမ်းမှာ
တမ်းတမျှော်ငေး။ ခပ်ဝေးဝေးဆီ
တွေးကာပျော်ကြည့်၊ မျှော်နေမိတယ် မမရယ်။

◆ သူလာရာလမ်း။ ပန်းများ ယိမ်းထိုး
လေအတိုးဖြန့်၊ မွှေးရနံ့တို့
ဆွတ်ပျံ့ကြိုင်သင်။ ဦးညွတ်စင်းကာ
ချစ်ခြင်းဖွဲ့ဆို၊ တေးသံချိုနဲ့
နေညီညီလည်း။ ကြိုဆိုဆဲပါ မမရယ်။

◆ လယ်ကွင်းကိုဖြတ်၊ တောင်ကိုပတ်လို
မတ်စောက်ချိုင့်ဝှမ်း။ သူဖြတ်သန်းသွား
တံတားကြီးငယ်၊ အသွယ်သွယ်လည်း
အမြဲဖြတ်စဉ်၊ လမ်းတစ်ခွင်ဝယ်
ရင်တွင် စိတ်စော၊ မောနေပြီလား မမရယ်။

◆ သူသူ ငါငါ၊ အလွှာမရွေး
အဝေး အနီး၊ ထိုခရီးတို့
မပြီးတောက်လျှောက်၊ လိုရာရောက်အောင်
ပို့ဆောင်မေတ္တာ၊ စေတနာအစုံ
မွှေးနံ့ထုံကို၊ ဂုဏ်ယူလျက်ပါ မမရယ်။

■ ဇော်ဝင်းနိုင်(DMA)

မမ - မြန်မာ့မီးရထား



ပင်လယ်ပြင်အလယ်ဗဟိုတည့်တည့်ရဲ့ ရပ်ဝန်းတစ်နေရာ



- အက္ခရာပြင်
ကမ်းမမြင်လမ်းမမြင်
အရှေ့အနောက်တောင်မြောက်တစ်ခွင်
ပင်လယ်ပြင်ရဲ့ဗဟိုတည့်တည့်အား
ရေယာဉ်ကိုကျောက်ချထားပြီး
သင်္ဘောသားအသီးသီး
အလုပ်တာဝန်များကိုယ်စီနဲ့
မှန်တိုင်းတွေထန်သော်ငြားလည်း
ဝဲဝဲယက်ကျောက်ဆောင်တွေကြား
အသက်ကိုပစာနမထားဘဲ
သားတို့သင်္ဘောသားတစ်တွေ
တိုင်းပြည်အတွက်ဝင်ငွေရှာပေးကာ
မြန်မာ့ဂုဏ်ဆောင်သားကောင်းရတနာမို့
ဂုဏ်ယူစမ်းပါအမေ.....။

- မိုင်ပေါင်းကုဋေ
အမေနဲ့သား
ရေမြေတစ်နေရာစီကွာခြား
နယ်နိမိတ်စည်းတားထားသလို
နုလုံးသားပီဉာဉ်ခိုအောင်းရာ
သားချစ်တဲ့အမေဆီကိုလေ
ရင်ထဲကအားမာန်အပြည့်နဲ့ကြွေးကြော်သံတွေ
“မြန်မာ၊ မြန်မာ၊ မြန်မာ” တဲ့ဟေ့
သား... အိပ်မက်ထဲယောင်ယမ်းပြီးထွက်ခဲ့
မျိုးချစ်စိတ်ဓာတ် “အာမေဇိုတ်” အသံအား
အမေများ ကြားမိပါရဲ့လား
သားလေ..... အမေကိုမှန်းဆတမ်းတပြီး
ရှိခိုးဦးချလိုက်ပါတယ် အမေ.....။

- ဘယ်နိုင်ငံ၊ ဘယ်ဒေသရောက်နေပါစေ
ရိုးမတောင်တန်းတွေ
မြစ်မီးရောင် စပါးခင်းတွေနဲ့
လေးဆူဓာတ်ပုံ ရွှေတိဂုံဘုရားရှိတဲ့
အမိမြန်မာပြည်ကို လွမ်းတယ်လေ.....။

■ ဆောင်းမင်းလတ် (DMA)



ပြည်ထောင်စု
သတင်းစဏ္ဍာ

www.motc.gov.mm

ထုတ်ဝေသူ ဇော်ထွန်းလွင် (၀၀၄၉၆)	အုပ်ချုပ်ရေးအရာရှိ / အယ်ဒီတာချုပ် ဇော်ဝင်းနိုင်	စာဝန်ခံအယ်ဒီတာ မျိုးညွန့်	သတင်းထောက်ချုပ် ကျော်ကျော်	ပုံနှိပ် ဦးထိန်လင်း Fujiko Offset (မြ ၀၁၀၁၁) သုဝဏ္ဏ။
ဒီဇိုင်းစာဝန်ခံ မြင့်ထွန်း	အိုင်တီစာဝန်ခံ ကျော်ဇေယျ	တွန့်ပျူစာစာမီ အေးသန္တာဝင်း	ပြင်ပဆက်သွယ်ရေး ကျော်ဇော်ဦး	ပျက်နှာရုံးကဏ္ဍ ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)

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

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



e-Government ဦးဆောင်ကော်မတီ၏ (၁/ ၂၀၂၄) လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကျင်းပ

e-Government ဦးဆောင်ကော်မတီနာယက နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်အမှာစကားပြောကြား



စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အတူ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ တွဲဖက်အတွင်းရေးမှူး ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီးရဲဝင်းဦး၊ e-Government ဦးဆောင်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ၊ ကောင်စီဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး၊ ကောင်စီဝင် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီးရာပြည့်၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့် ပုဂ္ဂိုလ်များ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ မြန်မာနိုင်ငံ ကွန်ပျူတာအသင်းချုပ် အထွေထွေအတွင်းရေးမှူး နှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြပြီး တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့ ဝန်ကြီး

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး
ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ
နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်
ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး
မင်းအောင်လှိုင်
e-Government
ဦးဆောင်ကော်မတီ၏
(၁/၂၀၂၄)လုပ်ငန်း
ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးတွင်
အမှာစကားပြောကြားစဉ်



e-Government ဦးဆောင်ကော်မတီ၏(၁/၂၀၂၄) လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကို ဇူလိုင်လ ၂၆ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာ e-Government

ဦးဆောင် ကော်မတီနာယက၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားသည်။ အစည်းအဝေးသို့ e-Government ဦးဆောင်ကော်မတီနာယက၊ နိုင်ငံတော်

ချုပ်များက Video Conferencing စနစ်ဖြင့် တက်ရောက်ကြသည်။

အောင်မြင်အောင်
အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်
ဦးစွာ e-Government ဦးဆောင်

ကော်မတီနာယက၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က အမှာစကားပြောကြားရာတွင် e-Government သည် နိုင်ငံတော်စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု၏ ပင်မတွန်းအားဖြစ်သည့် Digital Economy ကို ဖော်ဆောင်နိုင်ရန်အတွက် အဓိကမဏ္ဍိုင်တစ်ခုဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်၏ အစီအစဉ်အသွင်ကူးပြောင်းရေးခရီးစဉ်ကို လျင်မြန်လွယ်ကူချောမွေ့စေရန် အထောက်အပံ့ကောင်းများ ပေးစွမ်းနိုင်မည်ဖြစ်သည်အတွက် အောင်မြင်အောင် မဖြစ်မနေ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ကြရမည့် လုပ်ငန်းစဉ်တစ်ခုဖြစ်သည်ကို ပြောကြားလိုကြောင်း။

e-Government ကို အစိုးရ၏ မဟာဗျူဟာ စီမံကိန်းများနှင့် လုပ်ငန်းများတွင် ဦးစားပေးအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ခြင်းအားဖြင့် နိုင်ငံတော်တည်ဆောက်ရေးနှင့် စံမီခန့်ခွဲမှု၊ အုပ်ချုပ်မှုများတွင် နည်းပညာ၏ အခန်းကဏ္ဍကို ပိုမိုကျယ်ပြန့်လာစေပြီး ထင်သာမြင်သာရှိသည့် ရလဒ်ကောင်းများနှင့် အချိန်တိုတိုအတွင်း အကျိုးရှိပြီး ထိရောက်အောင်မြင်မှုများ ရရှိလာစေနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ICT နည်းပညာများ စနစ်တကျ ဖွံ့ဖြိုးလာစေရေး ရည်ရွယ်ပြီး ၂၀၀၅ ခုနှစ်တွင် ပထမ Myanmar ICT Development Master Plan၊ ၂၀၁၀ ပြည့်နှစ်တွင် ဒုတိယ Myanmar ICT Development Master Plan တို့ကို ရေးဆွဲခဲ့ကြောင်း၊ ထို့နောက် e-Government လုပ်ငန်းများကို အရှိန်မြှင့်တင်နိုင်ရန်အတွက် ၂၀၁၆ ခုနှစ်တွင် Myanmar e-Governance Master Plan (2016-2020) ကို ဆက်လက်ရေးဆွဲခဲ့ကြောင်း၊ အဆိုပါရေးဆွဲခဲ့သည့် Master Plan များတွင် ပါဝင်သည့် e-Government လုပ်ငန်းစဉ်များကို အစိုးရဌာန အဖွဲ့အစည်းအဝေးအသီးသီးက အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

ယခုအခါတွင် နိုင်ငံတော်ကချမှတ်သည့် မူဝါဒသစ်များ၊ အစီအစဉ်တစ်ခုလုံး ပညာသစ်များ လျင်မြန်စွာ ပြောင်းလဲမှုတို့နှင့် ကိုက်ညီမှုရှိစေရန်အတွက် ယခင်က ရေးဆွဲခဲ့သည့် e-Governance Master Plan (2016-2020) ကို ပြန်လည်ဆန်းစစ်ဖြည့်စွက်ပြင်ဆင်ပြီး "Myanmar e-Governance Master Plan 2030" ကို မူကြမ်းရေးဆွဲခဲ့ပြီး ဖြစ်ကြောင်း၊ အဆိုပါမူကြမ်းကို ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ ၂၂ ရက်နေ့က ကျင်းပသည့် e-Government အကောင်အထည်ဖော်ရေး လုပ်ငန်းကော်မတီအစည်းအဝေး (၁/၂၀၂၄) တွင် e-Government ဦးဆောင်ကော်မတီကို လမ်းညွှန်မှုခံယူရန် ဆက်လက်တင်ပြဆောင်ရွက်မည်ဟု ဆုံးဖြတ်ထားသည့်အတွက် ယခုအစည်းအဝေးတွင် ဆွေးနွေးသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း။

မိုဘိုင်းဖုန်းအသုံးပြုမှု တိုးတက်မှုများ ပြားလာ

လက်ရှိအခြေအနေတွင် မြန်မာနိုင်ငံသည် အစိုးရ၏ သတင်းအချက်အလက်များနှင့် ဝန်ဆောင်မှုများကို Myanmar National Portal၊ Myanmar National Trade Portal စသည့် National Portal များနှင့် အစိုးရဝန်ကြီးဌာနအသီးသီး၏ အင်တာနက် စာမျက်နှာများမှတစ်ဆင့် ပြည်သူများလွယ်ကူချောမွေ့စွာ ရရှိနိုင်ရန် ဖြန့်ဖြူးပေးခြင်းများကို ဝန်ဆောင်မှုပေးနေပြီဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ပြင် ဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍ ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုအရ ICT Infrastructure များသည် အချိန်တိုအတွင်း လျင်မြန်စွာဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာပြီး မိုဘိုင်းဖုန်းအသုံးပြုမှုများသည်လည်း တစ်ရှိန်ထိုးတိုးတက်မှုပြားလာကြောင်း၊ မိုဘိုင်းဆက်သွယ်ရေးအသုံးပြုပြီး အစိုးရ၏ ဝန်ဆောင်မှုများကို ပြည်သူများ နေရာအနှံ့အပြားက ရယူအသုံးပြုနိုင်အောင် ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိကြောင်း။

နည်းပညာများ မြန်ဆန်စွာဖွံ့ဖြိုးတိုး

တက်လာခြင်းကြောင့် အကျိုးကျေးဇူးများ ရှိသကဲ့သို့ တစ်ဖက်တွင်လည်း ဆိုက်ဘာတိုက်ခိုက်မှု၊ ဆိုက်ဘာရာဇဝတ်မှုများ သိသိသာသာမြင့်တက်လာပြီး အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများသည် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် အန္တရာယ်များနှင့် ပိုမိုရင်ဆိုင်လာရသည်ကို အားလုံးအသိပင်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးအစီအမံများကို ထိရောက်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရန်အတွက် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဆိုင်ရာ မူဝါဒကို ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် ထုတ်ပြန်ခဲ့ကြောင်း၊ ထို့ပြင် ဆိုက်ဘာလုံခြုံမှုကို ဥပဒေနှင့်အညီ ထိန်းကျောင်းသွားနိုင်ရေးအတွက် ညွှန်ကြားချက်များ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ ပြည့်စုံစွာ ပါဝင်နိုင်မည့် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဥပဒေကို ပြဋ္ဌာန်းနိုင်ရေး ရေးဆွဲဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

မိမိတို့ မြန်မာနိုင်ငံ၏ e-Government ခရီးရှည်တွင် ယခုကဲ့သို့ ထင်ရှားသည့် မှတ်တိုင်များကို တည်ဆောက်နိုင်ခဲ့သည့်အတွက် ကုလသမဂ္ဂက ထုတ်ပြန်သည့် UN e-Government Development Index (EGDI) တွင် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံပေါင်း ၁၉၃ နိုင်ငံရှိ သည့်အနက် မြန်မာနိုင်ငံသည် ၂၀၁၆ ခုနှစ်တွင် အဆင့် ၁၆၉ တွင် ရှိနေရာက ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် အဆင့် ၁၃၄ ဖြစ်လာပြီး ၃၅ ဆင့် တိုးတက်လာခဲ့ကြောင်း၊ အလားတူအစိုးရနှင့် ပြည်သူများအားလုံး ပူးပေါင်းပါဝင်ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် အုပ်ချုပ်ပုံစံကို ပုံဖော်နိုင်ခဲ့ပြီး အစိုးရ၏ စီမံခန့်ခွဲ အုပ်ချုပ်မှုလုပ်ငန်းရပ်များကို ဆုံးဖြတ်ချက်များ ချမှတ်သည့်အခါတွင် ပြည်သူများ၏ လိုအပ်ချက်၊ မျှော်လင့်ချက်များ ထင်မြင်ယူဆချက်များနှင့် အကြံပြုချက်များ ပါဝင်နိုင်မှုကိုလည်း ပြသနိုင်ခဲ့သည့်အတွက် ကုလသမဂ္ဂက ထုတ်ပြန်သည့် e-Participation Index (EPI) တွင် ၂၀၁၆ ခုနှစ်၌ အဆင့် ၁၇၀ ရှိရာမှ ၂၀၂၂ ခုနှစ်၌ အဆင့် ၁၁၇ အထိ အဆင့် ၅၃ ဆင့် တိုးတက်လာခဲ့သည့်ရလဒ်ကိုတွေ့မြင်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း။



e-Government ဦးဆောင်ကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး ရှင်းလင်းတင်ပြစဉ်

ဌာနဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများ အားလုံး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်

Digital Economy နှင့် Digital Government ကို ကူးပြောင်းခြင်းသည် အုပ်ချုပ်မှုနှင့် စီးပွားရေးဆိုင်ရာ စိန်ခေါ်မှုများဖြစ်ကြောင်း၊ မျှော်မှန်းချက်များ ပြည့်မီစေရန် အစိုးရ၏ လုပ်ငန်းဆောင်တာများ၊ လုပ်ဆောင်မှုပုံစံများ ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများကို ခေတ်စနစ်နှင့်အညီ မဆောင်ရွက်နိုင်ပါက ဝန်ဆောင်မှုများ အရည်အသွေးမပြည့်မီခြင်း၊ ရန်ပုံငွေ မလုံလောက်ခြင်း၊ အရင်းအမြစ်များနှင့် စီးပွားရေးအခွင့်အလမ်းများ ဆုံးရှုံးခြင်း စသည်များ ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်သည့်အတွက် ဌာနဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများအားလုံး ညီညွတ်စွာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြရန် အလှူအတန်းကြီးကြောင်း၊

အခြားသော အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ပူးပေါင်း ဆက်စပ် ဆောင်ရွက်ခြင်းမရှိဘဲ သီးခြား ရပ်တည် ဆောင်ရွက်နေကြသည့် လုပ်ဆောင်ချက်များကို တားဆီးရန်လိုအပ်

ကြောင်း၊ အစိုးရဌာနများအချင်းချင်း အကြား အပြန်အလှန် ချိတ်ဆက် ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် စနစ်များနှင့် နည်းပညာများကို အသုံးပြုပြီး ICT infrastructure များနှင့် အချက်အလက်များကို မျှဝေအသုံးပြုသွားကြ ရမည်ဖြစ်ကြောင်း။

သတင်းအချက်အလက်လုံခြုံရေး အစိုးရဌာနများအားလုံး မျှဝေအသုံးပြုနိုင်ရန် ရည်ရွယ်ပြီး တည်ဆောက်ခဲ့သည့် e-Government Data Center Myanmar National Portal One Map Myanmar Geo Portal: Government Cloud Government e-Mail နှင့် e-ID အစရှိသည့် စီမံကိန်းများသည် အစိုးရ၏စွမ်းဆောင်နိုင်ရည်နှင့် သတင်းအချက်အလက်လုံခြုံရေးကို မြှင့်တင်ပေးနိုင်သော ထင်ရှားသည့် သာဓကများပင် ဖြစ်ကြောင်း။

အွန်လိုင်းအသုံးပြုပြီး လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုများ ကျယ်ပြန့်များပြားလာသည်နှင့် အမျှ အီလက်ထရွန်နစ်နည်းလမ်းနှင့် ဘဏ်

လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်မှု၊ ငွေပေးချေမှု၊ ငွေတောင်းခံမှု၊ ငွေကြေးဆိုင်ရာ အချက်အလက်များပေးပို့မှု စသည့် Digital Paymentများကို ပိုမိုအသုံးပြုနိုင်မှုများ မြှင့်တက်လာသကဲ့သို့ တရားဝင်မှုနှင့် စစ်ဆေးခံနိုင်မှုများက စိန်ခေါ်မှုများအဖြစ် တွေ့ရှိလာရကြောင်း၊ ထို့ပြင် အရေးကြီးသည့်၊ ထိခိုက်မခံသည့် သတင်းအချက်အလက်များ ပျက်စီးဆုံးရှုံးခြင်းက ကာကွယ်ရန် Backup စနစ်များ Disaster Recovery စနစ်များ တည်ဆောက် ထားရှိရန်လည်း လိုအပ်ကြောင်း။

e-Government စနစ်များကို တည်ဆောက်ရာတွင် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်၊ ငွေကြေးအရင်းအမြစ်၊ သဘာဝအရင်းအမြစ် စသည့် အရင်းအမြစ်များ လိုအပ်ကြောင်း၊ ယခုကဲ့သို့ လိုအပ်သည့် အရင်းအမြစ်များကို မျှတအသုံးပြုသွားနိုင်ရန်နှင့် အစိုးရဌာနများက အကောင်အထည်ဖော်နေသည့် စီမံကိန်းများကို အောင်မြင်နိုင်ခြေ မြင့်မားရန် ဦးဆောင်ကော်မတီက စနစ်တကျ လမ်းညွှန်မှုပြုပြီး ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲသွားရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဦးဆောင်ကော်မတီအနေဖြင့် ပိုမို ပွင့်လင်းမြင်သာမှု၊ သတင်းအချက်အလက်များမျှဝေမှု၊ ကျွမ်းကျင်သည့်လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များ ရရှိနိုင်မှုနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများကို စိတ်အားထက်သန်စွာ ထောက်ခံ အားပေးရန်လည်း လိုအပ်ကြောင်း။

e-Government ဝန်ဆောင်မှုများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်

ယနေ့ကမ္ဘာတွင် အင်ဂျင်နီယာအသွင်ကို အောင်မြင်စွာ ကူးပြောင်းနိုင်သည့် နိုင်ငံများသည် လျင်မြန်စွာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာနေသည်ကို အထင်အရှား တွေ့မြင်ရကြောင်း၊ နိုင်ငံတစ်ခု၏ စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုသည် နိုင်ငံ၏ပိုမိုကျယ်ပြန့်ပြီး ပိုမိုလုံခြုံစိတ်ချရသည့် အင်ဂျင်နီယာဝန်ဆောင်မှုများ ပေးနိုင်ခြင်းဆိုသည့် အချက်ပေါ်တွင် မှီတည်နေကြောင်း၊ အင်ဂျင်နီယာအစိုးရဆိုသည်မှာ အင်ဂျင်နီယာ စွမ်းရည်နှင့် အင်ဂျင်

တယ်ရင့်ကျက်ပြည့်စုံမှုများဆီကိုဦးတည်ရမည်ဖြစ်ခြင်းကြောင့် ယခင်ဆယ်စုနှစ်များက ကြိုးပမ်းအကောင်အထည်ဖော်ခဲ့သည့် e-Government ၏ ပုံရိပ်ကို တိုးမြှင့်ပြီး နိုင်ငံတကာနှင့် ရင်ပေါင်တန်းနိုင်အောင် ဆောင်ရွက်သွားကြရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မိမိတို့ မျှော်မှန်းသည့် Digital အခွင့်အလမ်းများကို အဓိအရ ဆုပ်ကိုင်နိုင်ရန်အတွက် လူတစ်ဦးချင်းစီနှင့်လူအဖွဲ့အစည်းများအတွက် အင်ဂျင်နီယာတပ်ဖွဲ့များ၏ ခြိမ်းခြောက်မှုနှင့် အန္တရာယ်များလျော့ပါးလာစေရေးနှင့် ပြည်သူ့ဗဟိုပြုသည့် e-Government ဝန်ဆောင်မှုများ ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်လာစေရေးတို့ကို မျက်ခြည်မပြတ်ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်သွားကြရန် တိုက်တွန်းပြောကြားလိုကြောင်း ပြောကြားသည်။

ရှင်းလင်းတင်ပြ

ထို့နောက် e-Government ဦးဆောင်ကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးက မြန်မာနိုင်ငံတွင် e-Government စတင်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည့် အခြေအနေများ၊ e-Government စနစ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၊ အင်တာနက် ဝန်ဆောင်မှုများ တိုးချဲ့နိုင်ရေး၊ ဝန်ကြီးဌာနများအချင်းချင်းချိတ်ဆက်အသုံးပြုနိုင်သည့် EDMS စနစ်များ ချိတ်ဆက်နိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ခဲ့မှု၊ မိုဘိုင်းဖုန်းများသုံးစွဲမှု ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဆောင်ရွက်ခဲ့မှု၊ e-Government စနစ် ပိုမိုတိုးတက် ကောင်းမွန်စေရေးအတွက် e-Government ဦးဆောင်ကော်မတီကိုအမျိုးသားအဆင့် ဖွဲ့စည်း ဆောင်ရွက်ခဲ့မှု၊ e-Government စနစ် တိုးတက်ရေးအတွက် Myanmar e-Government Master Plan 2030 ကို ရေးဆွဲဆောင်ရွက်ခဲ့မှု၊ နည်းပညာကျွမ်းကျင်သည့် ဝန်ထမ်းများ လေ့ကျင့်မွေးထုတ်ပေးလျက်ရှိမှု၊ သတင်းအချက်အလက်များ လုံခြုံမှုရှိစေရေး ဆောင်ရွက်ခဲ့မှုနှင့် မြန်မာယူနီကုတ်စနစ်ကို ဆောင်ရွက်ခဲ့မှု၊ ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဥပဒေ ပြဋ္ဌာန်း ဆောင်ရွက်ခဲ့မှု၊ e-Government စနစ် ဖွံ့ဖြိုးတိုး

တက်ရေးအတွက် ဆက်လက် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ ပြည်သူများအား ကောင်းမွန်ပြည့်စုံသည့် အင်ဂျင်နီယာတပ်ဖွဲ့ဆောင်ရွက်မှု၊ ပေးနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ သတင်းအချက်အလက်များ အချိန်နှင့် တစ်ပြေးညီရရှိစေရေး ဆောင်ရွက်ပေး လျက်ရှိမှု၊ နိုင်ငံ၏ အုပ်ချုပ်ရေး၊ လူမှုရေး၊ စီးပွားရေး နှင့်ပြည်သူများ၏ လူမှုစီးပွားဘဝများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေး e-Government ဦးဆောင်ကော်မတီ အနေဖြင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည့် အခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ယင်းနောက် e-Government ဦးဆောင်ကော်မတီအတွင်းရေးမှူး၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးလူမွန်က e-Government ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ထားရှိမှု အခြေအနေများနှင့် ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ဆက်လက်ပြီး ကော်မတီဝင်များက e-Government လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ကဏ္ဍအလိုက် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နေမှုများနှင့် ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းတင်ပြကြရာ e-Government ဦးဆောင်ကော်မတီနာယက၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်

ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က သက်ဆိုင်ရာ ဝန်ကြီးဌာနများအလိုက် နည်းပညာ ကျွမ်းကျင်သည့် ဝန်ထမ်းများ မွေးထုတ် ပေးနိုင်ရေး၊ နည်းပညာကျောင်းများမှ လူသားအရင်းအမြစ်များ လေ့ကျင့်မွေးထုတ်ပေးနိုင်ရေး၊ ဝန်ကြီးဌာနများအလိုက် ဌာနတွင်း e-Government များကို ပြည့်စုံစွာဖြင့် ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် ထိုမှတစ်ဆင့် ဝန်ကြီးဌာနများအချင်းချင်း၊ တိုင်းဒေသကြီးများနှင့် ပြည်နယ်များအလိုက် e-Government စနစ်ဖြင့် ချိတ်ဆက်၍ လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်အောင် အဆင့်ဆင့် ဆောင်ရွက်သွားရန်၊ လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် သတင်းအချက်အလက်လုံခြုံမှု ရှိစေရေး ကြိုတင်ပြင်ဆင် ဆောင်ရွက်ထားရန်နှင့် အခြားလိုအပ်သည်များကို လမ်းညွှန် မှာကြားခဲ့သည်။ ထို့နောက် အစည်းအဝေးကို အစီအစဉ်အတိုင်း ဆက်လက်ကျင်းပပြုလုပ်ခဲ့ပြီး e-Government ဦးဆောင်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက နိဂုံးချုပ်အမှာစကား ပြောကြားကာ အစည်းအဝေးကို ရုပ်သိမ်းခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်



၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ တက္ကသိုလ်ဝင်စာမေးပွဲတွင် ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးဖြင့် ထူးချွန်စွာအောင်မြင်ခဲ့သည့် ကျောင်းသားကျောင်းသူများအား ဂုဏ်ပြုဆုချီးမြှင့်ပွဲ အခမ်းအနားကျင်းပ

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်ချီးမြှင့်

၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ တက္ကသိုလ်ဝင်စာမေးပွဲတွင် ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးဖြင့် ထူးချွန်စွာ အောင်မြင်ခဲ့သည့် ကျောင်းသားကျောင်းသူများအား ဂုဏ်ပြုဆုချီးမြှင့်ပွဲ အခမ်းအနားကို ဇူလိုင် ၂၂ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ မြန်မာ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်းဗဟိုဌာန- ၂ ၌ ကျင်းပရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်၍ ဂုဏ်ပြုဆုများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။

အခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့် အတူ ကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း၊ ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူး၊ ကောင်စီအဖွဲ့ဝင်များ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်ပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ အဆင့်မြင့်တပ်မတော်အရာရှိကြီးများ၊ နေပြည်တော်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ ပါမောက္ခချုပ်များ၊ ကျောင်းအုပ်ကြီးများ၊ ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးရကျောင်းသားကျောင်းသူများ၊ မိဘများနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ ကျောင်းသား ကျောင်းသူများ က “ဂုဏ်ထူးရှင်တို့ ဂုဏ်ပြုစို့” တေးသီချင်းဖြင့် ဖျော်ဖြေတင်ဆက်ကြရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနား တက်ရောက်လာသူများ က ကြည့်ရှုအားပေးကြသည်။

နိုင်ငံ့အကျိုး သယ်ပိုးနိုင်

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးဖြင့် ထူးချွန်စွာအောင်မြင်ခဲ့သူ တစ်ဦးအား ဂုဏ်ပြုဆု ပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်

ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်က အမှာစကား ပြောကြားရာတွင် “ပညာ” ဆိုသည်မှာ အများအမှန်၊ အကောင်းအဆိုး၊ အကြောင်းအကျိုးကို ဝေဖန်ပိုင်းခြားနိုင်သည့် “အသိဉာဏ်” ရရှိစေကြောင်း နိုင်ငံသားတိုင်း “အသိဉာဏ်ပညာ” ပြည့်စုံမှသာ နိုင်ငံ့အကျိုး သယ်ပိုးနိုင်သည့် “စစ်မှန်သည့် အင်အား” တစ်ရပ်ကို ထူထောင်နိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း။

အရှိန်အဟုန်မြှင့်ကြိုးပမ်း

စစ်မှန်စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ဒီမိုကရေစီနှင့် ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စု တည်ဆောက်ရာတွင် အသိပညာ၊ အတတ်ပညာ၊ ပင်ကိုအရည်အသွေး၊ စွမ်းရည်များနှင့် ပြည့်စုံသည့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များကို မွေးထုတ်ပေးနိုင်သည့် ဘက်စုံပညာကဏ္ဍကို မြှင့်တင်နိုင်ရန် အဓိကထားဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မိမိတို့



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး
မင်းအောင်လှိုင် ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးဖြင့် ထူးချွန်စွာအောင်မြင်ခဲ့သူ တစ်ဦးအား
ဂုဏ်ပြုဆု ပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်

ထောင့်စုံဟန်ချက်ညီညီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန် အတွက် အစိုးရက ဦးဆောင်ရမည် မှန်ပေ သော်လည်း ပြည်သူ့လူထုတစ်ရပ်လုံး၏ "စုပေါင်းအား" ဖြင့် ဆောင်ရွက်မှသာ ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်မှုသည် ရေရှည်အားကောင်းမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံ လူဦးရေ၏ သုံးပုံ တစ်ပုံခန့်ဖြစ်သည့် ကျောင်းသားလူငယ်များ၏ အင်အားကို ပိုမိုအားထားရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ယခင်နှစ်များက ယခုကဲ့သို့ ထူးချွန် ကျောင်းသား ကျောင်းသူများကို သက်ဆိုင် ရာ တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်များနှင့် ဦးစီး ဌာနအဆင့်ထိသာ ဆုချီးမြှင့်ခဲ့ပြီး ယခုနှစ် တွင် တစ်နိုင်ငံလုံး ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးရရှိသူ အားလုံးကို "နိုင်ငံတော်အဆင့်" "ပထမ အကြိမ်" ဂုဏ်ပြုချီးမြှင့်ခြင်း ဖြစ်ကြောင်း၊ ယနေ့တွင် ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးရှင် ၅၀၇ ဦးကို ရွှေစင်ပါးမူးသားဒင်္ဂါးပြားများနှင့် ထိုက်ထိုက် တန်တန် ဂုဏ်ပြုချီးမြှင့်ပေးမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ထို့ပြင်နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အနေဖြင့် ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် ဘာသာတွဲအလိုက် ရမှတ်အများဆုံးရရှိခဲ့သည့် ကျောင်းသားများ

အစိုးရအနေဖြင့် ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ် (၅) ရပ်၊ ဦးတည်ချက်(၉) ရပ်ထဲတွင် လူမှုရေးဦးတည် ချက်တစ်ရပ်အဖြစ် "တစ်နိုင်ငံလုံးအသိပညာ အတတ်ပညာမြှင့်တင်ရေးအဖွဲ့အစည်းများ ကုန် ထုတ်လုပ်မှု အထောက်အကူပြုပညာရှင် များ ထွန်းကားလာစေရေးအတွက် လူတိုင်း လက်လှမ်းမီသည့် ဘက်စုံပညာရေးစနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်" ကို ထည့်သွင်းချမှတ်ပြီး နိုင်ငံသားတိုင်း ပညာ သင်ယူမှု အခွင့်အလမ်းများ သာတူညီမျှရရှိ စေရန် ပညာရေးလုပ်ငန်းများကို အရှိန်အဟုန် မြှင့် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်လျက် ရှိကြောင်း။

"ပညာရေးဖြင့်နိုင်ငံတော်တိုးတက်ရေး" ကို အမျိုးသားရေး တာဝန်တစ်ရပ်အနေဖြင့် ဦးလည်မသုန်ထမ်းဆောင်ကြသည့်အတွက် တာဝန်ရှိသူများ၊ ပူးပေါင်းပါဝင်ဆောင်ရွက် ကြသူများအားလုံးကို အသိအမှတ်ပြုကြောင်း ကို ပြောကြားလိုကြောင်း။

ရေရှည်အားကောင်းမည်
ပြည်ထောင်စုကြီးတစ်ခုလုံး ဘက်စုံ



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်
ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးဖြင့် ထူးချွန်စွာအောင်မြင်ခဲ့သူ
တစ်ဦးအားဂုဏ်ပြုဆု ပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ တက္ကသိုလ်ဝင်စာမေးပွဲတွင် ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးဖြင့် ထူးချွန်စွာအောင်မြင်ခဲ့သည့် ကျောင်းသား၊ ကျောင်းသူများအား ဂုဏ်ပြုဆုချီးမြှင့်ပွဲအခမ်းအနားတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

ကို ဒေသန္တရဗဟုသုတများ ရရှိရန်၊ မိမိနိုင်ငံ နှင့် လူမျိုးကို ချစ်မြတ်နိုး တန်ဖိုးထားတတ်စေ ရန် ပြည်တွင်းလေ့လာရေးခရီးစဉ် သာမက နိုင်ငံတကာအတွေ့အကြုံများ ရရှိစေရန် ပြည်ပလေ့လာရေးခရီးစဉ်များကိုပါ စေလွှတ် ခဲ့ကြောင်း၊ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်ခြင်းသည် မျိုး ဆက်သစ်လူငယ်များကို စိတ်ခွန်အားများ ရရှိ ပြီးပညာကို အစဉ်တစိုက်ကြိုးစားလိုစိတ်များ ပိုမိုပေါ်ထွက်လာအောင် ဂုဏ်ပြုချီးမြှောက် ခြင်း ဖြစ်ကြောင်း။

စီစဉ်ဆောင်ရွက်နေ

ယခုနှစ်တွင်လည်း တက္ကသိုလ်ဝင်စာ မေးပွဲ ဘာသာတွဲအလိုက် ရမှတ်အများဆုံး ရရှိသူကျောင်းသားကျောင်းသူ ၃၀၀ ကို ပြည်ပ နိုင်ငံများသို့ လေ့လာရေးခရီး သွားရောက်နိုင် ရန် စီစဉ်ဆောင်ရွက်နေကြောင်း။

ယနေ့ ဆုချီးမြှင့်ပွဲအခမ်းအနားကို တက် ရောက်လာသည့် ကျောင်းသား ကျောင်းသူ များသည် အခြေခံပညာကို ပြီးဆုံးပြီဖြစ်သဖြင့် အဆင့်မြင့်ပညာကို သင်ယူရတော့မည်ဖြစ် ကြောင်း၊ ထိုကဲ့သို့ သင်ယူသည့်အခါတွင် မိမိ တို့ စိတ်ဝင်စားသည့် ပညာရပ်များ၊ ဝါသနာ ပါသည့် အသက်မွေးဝမ်းကျောင်း ဘာသာရပ် များကို မှန်မှန်ကန်ကန် ရွေးချယ်တက်ရောက် ကြစေလိုကြောင်း၊ စာသင်ခန်းကရသည့်ပညာ သည် သညာသိဖြစ်ပြီး သညာသိလောက်

ဖြင့် ဘဝတွင် မလုံလောက်နိုင်သည့်အတွက် တော်နေရုံမျှနှင့် မပြီးစေဘဲ သညာသိကနေ ပညာသိဖြစ်လာအောင် မိမိအတွက်၊ မိသားစု အတွက်၊ လူ့အဖွဲ့အစည်းအတွက်၊ နိုင်ငံတော် အတွက် တန်ဖိုးမြင့်လှသော များ၊ ပညာရှင်များ၊ ပါရဂူများဖြစ်အောင် ဆက်လက်ကြိုးစား အားထုတ်သွားကြရန် တိုက်တွန်းမှာကြား

လိုကြောင်း။
“ပြည်အင်အားဟာ ပြည်တွင်းမှာသာ ရှိသည်” ဆိုသည့်အတိုင်း နိုင်ငံအကျိုးပြုလုပ် ငန်းများ ဆောင်ရွက်သည့်အခါတွင် ဝိဇ္ဇာနှင့် သိပ္ပံနယ်ပယ် (၂) ခုလုံးတွင် ကျွမ်းကျင်သည့် အသိပညာရှင်၊ အတတ်ပညာရှင်များ လိုအပ် ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် လူငယ်များအနေဖြင့်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးရှင် ကျောင်းသား၊ ကျောင်းသူများအား ဂုဏ်ပြုဆု ပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များ တစ်နိုင်ငံလုံး အမှတ်အများဆုံး ကျောင်းသား ကျောင်းသူ ၃၁ ဦးနှင့် စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက်စဉ်



၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ တက္ကသိုလ်ဝင် စာမေးပွဲတွင် ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးဖြင့် ထူးချွန်စွာအောင်မြင်ခဲ့သည့် ကျောင်းသား၊ ကျောင်းသူများ ကိုယ်စား ကျောင်းသူတစ်ဦးက ကျေးဇူးတင်စကား ပြောကြားစဉ်

ဝိဇ္ဇာနှင့်သိပ္ပံဘာသာရပ်(၂) ခုလုံးကိုတန်ဖိုးထားလေ့လာကြရန် တိုက်တွန်းလိုကြောင်း။ မိမိတို့နိုင်ငံသည် ရိုးရာယဉ်ကျေးမှုအမွေအနှစ်ကို တန်ဖိုးထားထိန်းသိမ်းသည့် နိုင်ငံဖြစ်ကြောင်း၊ အမျိုးဘာသာ၊ သာသနာပညာစောင့်ရှောက်ရေးသည် နိုင်ငံအရေးဖြစ်သည်

အတွက် နိုင်ငံသားတိုင်းတွင် တာဝန်ရှိကြောင်း။
စိတ်ကောင်းစေတနာရှိရန်လို
ဆုရကျောင်းသားကျောင်းသူများ အပါအဝင် လူငယ်အားလုံးအနေဖြင့် **"အတ္တနှင့်ပရ"** မျှတအောင် ပြုမူကျင့်ကြံနေထိုင်ကြရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ မိမိကိုယ်ကို ကောင်းအောင် ကြိုးစားပြီး ပြည်သူ့အကျိုးပြု တိုင်းပြည်အကျိုးပြုလုပ်ငန်းများတွင် တစ်တပ်တစ်အား ပါဝင်လိုသည့် စိတ်ကောင်း စေတနာရှိရန် လိုအပ်ကြောင်း။

ကျောင်းသားလူငယ်များသည် အသိပညာနှင့် အတတ်ပညာကို တန်ဖိုးထားပြီး ထိန်းသိမ်းပြီး မိမိတို့၏ ရည်မှန်းထားသည့် ပန်းတိုင်ကို အရောက်သွားရန် လိုကြောင်း။ **"အလိမ္မာစာမှာရှိ"** ဆိုသည့်ဆိုရိုးစကားအတိုင်း စာအုပ်စာပေများဖတ်ရန် လိုကြောင်း၊ ပတ်ဝန်းကျင်တွင် ဖြစ်ပျက်နေသည့် အကြောင်းအရာများကို မှန်မှန်ကန်ကန် လေ့လာသုံးသပ်ပြီး အသိအမြင် မှန်ကန်စွာဖြင့် လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်မှုများ မှန်ကန်ကြရန်၊ အမှားအယွင်း မလုပ်မိကြရန် လိုကြောင်း။

မျက်မှောက်ကာလသည် အစ်ဂျစ်တယ်နည်းပညာဖြင့် အရာရာကို ဖန်တီးနိုင်နေပြီဆိုသည်ကို သတိပြုရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အစ်ဂျစ်တယ်နည်းပညာကို မျက်ခြည်မြေပြတ်လေ့လာကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း သို့မှသာ မိမိ

တို့နိုင်ငံသည် ကမ္ဘာနှင့် ရင်ပေါင်တန်းနိုင်ပြီး နောက်ကျကျန်ရစ်မည် ဖြစ်ကြောင်း။

ဥပဒေများကို လေးစားလိုက်နာ
လူငယ်များအနေဖြင့်ဘဝတွင်အောင်မြင်တိုးတက်ရန်အတွက်စည်းကမ်းရှိရန်၊ ဥပဒေများကို လေးစားလိုက်နာတတ်ရန်လည်း လိုကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်က ချမှတ်ထားသည့် စည်းကမ်းများ၊ ဥပဒေများကို လေးစားလိုက်နာမှသာ အပြစ်အနာအဆာကင်းပြီး တန်ဖိုးရှိသည့်နိုင်ငံသားကောင်းများအဖြစ်နိုင်ငံကို အကျိုးပြုနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း။

ပူးပေါင်းပါဝင်ဆောင်ရွက်
ဆုရ ကျောင်းသားကျောင်းသူများကို မှာကြားလိုသည်မှာ ယခုကဲ့သို့ အောင်မြင်မှုများကို ဘဝတစ်လျှောက်လုံး ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းကြရန်၊ အသိပညာ၊ အတတ်ပညာနှင့်ဘဝကိုတည်ဆောက်ကြရန်၊ အမှားအမှန်၊ အဆိုးအကောင်းကို ခွဲခြားသိမြင်နိုင်စွမ်းနှင့် စွမ်းဆောင်ရည်မြှင့်တင်မှုများ စိတ်ဓာတ်စည်းကမ်းကောင်းမွန်သည့် နိုင်ငံသားကောင်းရတနာများဖြစ်အောင် ကြိုးစားကြရန်၊ အသက်ရှင်နေသမျှ ကာလပတ်လုံးကို စဉ်ဆက်မပြတ် လေ့လာသင်ယူပြီး ရင့်ကျက်ပြည့်ဝသူများ ဖြစ်အောင်ကြိုးစားကြရန်၊ နိုင်ငံတော်ကို ကာကွယ်စောင့်ရှောက်ပြီး နိုင်ငံတော် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကဏ္ဍများတွင် ပူးပေါင်းပါဝင်

ဆောင်ရွက်ကြရန် မှာကြားလိုကြောင်း ပြောကြားသည်။

ဂုဏ်ပြုဆုများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ဘာသာစုံ ဂုဏ်ထူးရှင်၊ သိပ္ပံဘာသာတွဲ တစ်နိုင်ငံလုံး အမှတ်အများဆုံး ကျောင်းသားကျောင်းသူ ၁၁ ဦးအား တစ်ဦးချင်း ဂုဏ်ပြုဆုများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။

ဂုဏ်ပြုဆုများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်က ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးရှင်ကျောင်းသားကျောင်းသူ



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများ ကျောင်းသား ကျောင်းသူများ၏ ဖျော်ဖြေတင်ဆက်မှုများကို ကြည့်ရှုအားပေးစဉ်

၁၀ ဦးအား တစ်ဦးချင်း ဂုဏ်ပြုဆုများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။

ယင်းနောက် ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူးက ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးရှင်ကျောင်းသားကျောင်းသူ ၁၀ ဦးကို တစ်ဦးချင်း ဂုဏ်ပြုဆုများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်ပြီး ကောင်စီဝင်များ၊ မြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ မြည်ထောင်စုအဆင့်ပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ အဆင့်မြင့်တပ်မတော်အရာရှိကြီးများက ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးရှင်ကျောင်းသားကျောင်းသူများအား ဂုဏ်ပြုဆုများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။

ကျေးဇူးတင်စကား ပြောကြား

ဆက်လက်၍ ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ တက္ကသိုလ်ဝင်စာမေးပွဲတွင် ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးဖြင့် ထူးချွန်စွာ အောင်မြင်ခဲ့သည့် ကျောင်းသား

ကျောင်းသူများကိုယ်စား ကျောင်းသူတစ်ဦးက ကျေးဇူးတင်စကား ပြောကြားသည်။

ကြည့်ရှုအားပေး

ထို့နောက် ကျောင်းသားကျောင်းသူများက "လူချွန်လူကောင်း" တေးသရုပ်ဖော်တင်ဆက်မှုဖြင့်လည်းကောင်း၊ "မြန်မာ့ကျောင်း" တေးသီချင်းကို သီဆို၍လည်းကောင်း ဖျော်ဖြေတင်ဆက်ကြရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနား တက်ရောက်လာကြသူများက ကြည့်ရှုအားပေးကြသည်။

ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက်

အခမ်းအနားအပြီးတွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် တစ်နိုင်ငံလုံး အမှတ်အများဆုံး ကျောင်းသား ကျောင်းသူ

၃၁ ဦးနှင့် စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက်ကြပြီး နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများအား ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက်သည်။

အတူတကွသုံးဆောင်

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ တက္ကသိုလ်ဝင်စာမေးပွဲတွင် ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးဖြင့် ထူးချွန်စွာ အောင်မြင်ခဲ့သည့် ကျောင်းသားကျောင်းသူများနှင့်အတူ ဂုဏ်ပြုနေ့လယ်စာကို အတူတကွ သုံးဆောင်ခဲ့ကြကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအဖွဲ့ (SCO)၏ စိမ်းလန်းသော ဖွံ့ဖြိုးမှုဖိုရမ်သို့ တက်ရောက် မိန့်ခွန်းပြောကြား



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအဖွဲ့ (SCO)၏ စိမ်းလန်းသော ဖွံ့ဖြိုးမှုဖိုရမ်တွင် မိန့်ခွန်းပြောကြားစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်းသည် ဇူလိုင် ၈ ရက် ဒေသစံတော်ချိန်နံနက် ၉ နာရီခွဲတွင်တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ရှန်တုန်းပြည်နယ်ချင်းတောင်မြို့ရှိ Qingdao International Conference Center ၌ ကျင်းပသည့် ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအဖွဲ့ (SCO) ၏ စိမ်းလန်းသော ဖွံ့ဖြိုးမှုဖိုရမ်သို့ တက်ရောက် မိန့်ခွန်း ပြောကြားသည်။

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်သည် Qingdao International Conference Center ရှိ Shanghe ခန်းမသို့ ရောက်ရှိပြီး ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအဖွဲ့ (SCO) ၏ စိမ်းလန်းသော ဖွံ့ဖြိုးမှုဖိုရမ်သို့ တက်ရောက် လာကြသည့် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၊ လေ့လာသူ နိုင်ငံများနှင့် ဆွေးနွေးဖက်နိုင်ငံများမှ နိုင်ငံ

ကိုယ်စားလှယ်များနှင့်အတူ စုပေါင်းမှတ်တမ်း တင် ဓာတ်ပုံရိုက်သည်။

လှည့်လည်ကြည့်ရှုလေ့လာ

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဦးဆောင်သော မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ သည် စိမ်းလန်းသော ဖွံ့ဖြိုးမှုဖိုရမ် အထိမ်း အမှတ်အဖြစ် နိုင်ငံအလိုက် ခင်းကျင်းပြသ ထားသည့် ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေး အဖွဲ့ နိုင်ငံခေါင်းဆောင်များ ပြပွဲအတွင်း လှည့်လည်ကြည့်ရှု လေ့လာကြသည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဦးဆောင်သော မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ သည် Qingdao International Conference Center ရှိ Shanghe ခန်းမ၌ ကျင်းပ သည့် ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအဖွဲ့ (SCO) ၏ စိမ်းလန်းသော ဖွံ့ဖြိုးမှုဖိုရမ် ဖွင့်ပွဲ

အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်ကြသည်။

စိမ်းလန်းသော ဖွံ့ဖြိုးမှုဖိုရမ် ဖွင့်ပွဲအခမ်း အနားသို့ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများဖြစ်သည့် ကာဇက် စတန်နိုင်ငံ၊ တရုတ်နိုင်ငံ၊ ကာဂျီစတန်နိုင်ငံ၊ ရုရှားနိုင်ငံ၊ တာဂျစ်ကစ္စတန်နိုင်ငံနှင့် ဥဇဘက် ကစ္စတန်နိုင်ငံ၊ အိန္ဒိယနိုင်ငံ၊ ပါကစ္စတန်နိုင်ငံ နှင့် အီရန်နိုင်ငံတို့မှ ကိုယ်စားလှယ်များ၊ လေ့ လာသူနိုင်ငံများဖြစ်သည့် အာဖဂန်နစ္စတန် နိုင်ငံ၊ ဘယ်လာရစ်နိုင်ငံနှင့် မွန်ဂိုလီးယား နိုင်ငံတို့မှ ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ဆွေးနွေးဖက် နိုင်ငံများဖြစ်သည့် သီရိလင်္ကာနိုင်ငံ၊ တူကီယို နိုင်ငံ၊ ကမ္ဘောဒီးယားနိုင်ငံ၊ အာဘော်ဂျီနိုင်ငံ၊ နီပေါနိုင်ငံ၊ အာမေရိကန်နိုင်ငံ၊ အီဂျစ်နိုင်ငံ၊ ကာတာနိုင်ငံ၊ ဆော်ဒီအာရေဗျနိုင်ငံ၊ ကူဝိတ် နိုင်ငံ၊ မော်လဒိုက်နိုင်ငံ၊ ယူအေအီးနိုင်ငံနှင့် ဘာရိန်းနိုင်ငံတို့မှ ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ပညာ ရှင်များနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြ သည်။

အမှာစကားပြောကြား

ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားတွင်တရုတ်ပြည်သူ့ နိုင်ငံရေးအတိုင်ပင်ခံကွန်ဇရစ်၏အမျိုးသား ကော်မတီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌနှင့် ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်ရေးအဖွဲ့ (SCO) ၏ အိမ်နီးချင်း ကောင်း၊ မိတ်ဆွေဆက်ဆံရေးနှင့် ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်မှုကော်မရှင်ဥက္ကဋ္ဌ Mrs. Shen Yueyue အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၊ လေ့လာသူနိုင်ငံ များနှင့် ဆွေးနွေးဖက်နိုင်ငံများမှ နိုင်ငံ့ကိုယ် စားလှယ်များက အမှာစကား ပြောကြားကြ သည်။

ဆွေးနွေးမှုများကိုဆောင်ရွက်သွားနိုင်မည်
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ် ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်းက မိန့်ခွန်းပြောကြားရာတွင် ယခုကျင်းပမည့်ဖိုရမ်သို့ တရုတ်ပြည်သူ့ သမ္မတနိုင်ငံသမ္မတ မစ္စတာရှီကျင့်ဖျင် ပေးပို့ သည့် ဝမ်းမြောက်ကြောင်း သဝဏ်လွှာကို လက်ခံရရှိသည့်အတွက် မိမိအနေဖြင့် များ စွာ ဂုဏ်ယူပါကြောင်း၊ ယင်း သဝဏ်လွှာကို အခြေခံ၍ ယခုဖိုရမ်တွင် ဆွေးနွေးမှုများကို

ဆောင်ရွက်သွားနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း ဦးစွာ ပြောကြားသည်။

အခွင့်အလမ်းပလက်ဖောင်းတစ်ခုဖြစ်
ဆက်လက်၍ ပြောကြားရာတွင် ယခု ဖိုရမ်၏ ခေါင်းစဉ်သည် အလွန်အဓိပ္ပာယ် ပြည့်ဝပြီး မိမိတို့ကို သဘာဝတရားနှင့်ဟန် ချက်ညီစွာနေထိုင်ရန်လိုအပ်နေပြီဆိုသည် ကို နှိုးဆော်ထားခြင်း ဖြစ်ကြောင်း၊ အဓိက ကြောင်းရင်းမှာ ရေ၊ လေ၊ မြေ၊ ဇီဝအဝန်း အပိုင်းများနှင့် ဖွဲ့စည်းထားသည့် ကမ္ဘာမြေ စနစ်နှင့်လူသားများသည်အပြန်အလှန်ဆက် နှယ်မှုရှိနေသည့်အတွက် လူသားများကြောင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ပျက်စီးမှု မရှိစေရေး ကာကွယ်ထိန်းသိမ်းပေးရမည်ကို မိမိတို့ အလေးထား ဂရုပြုကြရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့်ယခုဖိုရမ်တွင်ဂေဟစနစ်ပြောင်း လဲမှုနှင့် ဇီဝမျိုးစုံမျိုးကွဲ ထိန်းသိမ်းကာကွယ် ရေး၊ စွမ်းအင်အသွင်ကူးပြောင်းရေးအတွက် တီထွင်ဆန်းသစ်ရေး၊ အစိမ်းရောင်ဖွံ့ဖြိုးမှု အတွက် လူနေမှုစနစ် အသွင်ကူးပြောင်းရေး၊ ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှု တိုက်ဖျက်ရေးဆိုင်ရာ

များကို ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေး အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများမှ ကိုယ်စားလှယ်များနှင့် ပညာရှင်များက ဆွေးနွေးမည် ဖြစ်သည့် အတွက် ယနေ့ကျင်းပမည့် ဖိုရမ်သည် ဒေသတွင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုကိုမြှင့်တင် ပေးနိုင်မည့် အခွင့်အလမ်း ပလက်ဖောင်း တစ်ခု ဖြစ်ကြောင်း။

အစိမ်းရောင်ဖွံ့ဖြိုးမှု စံချိန်စံညွှန်းများသည် လွန်စွာအရေးပါ

ကမ္ဘာနှင့်အဝန်း စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်မှုကို အားပေးမြှင့်တင်ရာတွင် အစိမ်း ရောင်ဖွံ့ဖြိုးမှု စံချိန်စံညွှန်းများသည် လွန်စွာ အရေးပါကြောင်း၊ နိုင်ငံတကာ စံချိန်စံညွှန်း အဖွဲ့မှထုတ်ပြန်ထားသည့်ပတ်ဝန်းကျင်စီမံ ခန့်ခွဲမှုစနစ်များ၏ စံချိန်စံညွှန်းသတ်မှတ်ချက် များသည်နိုင်ငံများအတွက်ထိရောက်သည့် အစိမ်းရောင်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု တည်ထောင် နိုင်ရန်အတွက် အခြေခံအုတ်မြစ်အဖြစ် အထောက်အကူ ပြုပါကြောင်း။

မိမိတို့မြန်မာနိုင်ငံတွင်လည်း သဘာဝ ပတ်ဝန်းကျင်နှင့်ဂေဟစနစ်တိုးတက်ကောင်း



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအဖွဲ့ (SCO) ၏ စိမ်းလန်းသော ဖွံ့ဖြိုးမှုဖိုရမ်တွင် မိန့်ခွန်းပြောကြားစဉ်

မွန်ပြီး ရေရှည်လူမှုစီးပွားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အတွက် အစိမ်းရောင်ဖွံ့ဖြိုးရေးရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုလုပ်ငန်းများကို တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်ရာတွင် သဘာဝအခြေခံ ဖြေရှင်းနည်းလမ်းများဖြင့် ဦးစားပေးဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်ကိုပြော လိုကြောင်း။

အစိမ်းရောင်စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု အထောက်အကူဖြစ်ရန် ရည်ရွယ်၍ ဝန်ကြီး ဌာန၊ အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ကဏ္ဍစုံမှဆက်စပ် ပတ်သက်သူများ၊ အာဆီယံနှင့်နိုင်ငံတကာ ပညာရှင်များဖြင့် "အစိမ်းရောင်စီးပွားရေး၊ အစိမ်းရောင်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဖိုရမ်" (Green Economy and Green Growth Forum) ကို ၂၀၁၁ ခုနှစ်မှစ၍ (၆) ကြိမ်ထိ ကျင်းပနိုင် ခဲ့သည့်အတွက် ဆွေးနွေးပွဲရလဒ်များသည် မြန်မာနိုင်ငံ အစိမ်းရောင်စီးပွားရေးမူဝါဒမူ ဘောင်အစဦးချမှတ်နိုင်ရေးအတွက်များစွာ အထောက်အကူ ဖြစ်ခဲ့ကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံ၏ အစိမ်းရောင်ဖွံ့ဖြိုးတိုး တက်မှုဖြင့်တင်နိုင်ရန်အစိမ်းရောင်စီးပွားရေး မူဝါဒမူဘောင်ကို လက်ရှိမူဝါဒများနှင့် မဟာ ဗျူဟာများဖြစ်သည့် အမျိုးသားပတ်ဝန်းကျင် ရေးရာမူဝါဒ၊ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ရာသီဥတုပြောင်း

လဲမှုဆိုင်ရာမူဝါဒ၊ မဟာဗျူဟာနှင့်ပင်မလုပ် ငန်းအစီအစဉ်၊ မြန်မာနိုင်ငံအမျိုးသားအဆင့် စွန့်ပစ်ပစ္စည်းစီမံခန့်ခွဲမှု မဟာဗျူဟာနှင့် ပင်မ လုပ်ငန်းအစီအစဉ်နှင့် မြန်မာနိုင်ငံစဉ်ဆက် မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု စီမံချက်များအပေါ် အခြေခံပြီး ကဏ္ဍအလိုက် ဝန်ကြီးဌာနများ၊ အဖွဲ့အစည်းများမှ ကိုယ် စားလှယ်များ၊ ဆက်စပ်ပတ်သက်သူများ၊ နိုင်ငံတကာပညာရှင်များနှင့် ဆွေးနွေးပြီး ပြုစုရေးဆွဲထားပြီး ဖြစ်ကြောင်း။

တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်သွားမည်

အဆိုပါ မူဝါဒမူဘောင်၏ ရေရှည်မျှော် မှန်းချက်သည် "သဘာဝသယံဇာတများကို ထိရောက်စွာ အသုံးပြုသည့် ကာဗွန်ထုတ် လုပ်မှုနည်းပါးသည့် အစိမ်းရောင်စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုဆိုင်ရာ တာဝန်ယူမှုရှိသော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတိုးမြှင့်ရန်" ဖြစ်ကြောင်း။ ယင်း မူဘောင်တွင် အစိမ်းရောင်ဖွံ့ဖြိုးမှုဆိုင်ရာ အခြေခံမူ (၄) ရပ်၊ ရည်ရွယ်ချက် (၄) ရပ် ချမှတ်ထားပြီး ဦးစားပေးကဏ္ဍ (၁၁) ရပ် တွင် အစိမ်းရောင်စီးပွားရေး ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု လုပ်ငန်းများကို တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်သွားမည် ဖြစ်ကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ၌ ရုပ်ကြွင်းလောင်စာသုံးယာဉ်များ အသုံးပြုမှု လျှော့ချနိုင်ရေးအတွက် နိုင်ငံအတွင်း လျှပ် စစ်သုံးယာဉ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေး အတွက် လျှပ်စစ်သုံးယာဉ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး မူဝါဒကို ပြဋ္ဌာန်းပြီး ဖြစ်ကြောင်း။ ယခုအခါ မူဝါဒပါမျှော်မှန်းချက် (Vision) နှင့် ရည်မှန်း ချက် (Mission) များနှင့်အညီ Electric Vehicle Development Action Plan ရေးဆွဲပြီး လုပ်ငန်းစဉ်များ၊ လမ်းညွှန်ချက် များချမှတ်၍ လျှပ်စစ်သုံးယာဉ်တင်သွင်းခြင်း၊ ထုတ်လုပ် အသုံးပြုခြင်းများကို စနစ်တကျ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက် ရှိကြောင်း။

အစိမ်းရောင်ခရီးသွားဖြင့်တင်ရေးကဏ္ဍ

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ရှည်လျားသည့် ကမ်းရိုးတန်းဒေသနှင့် ကျယ်ပြန့်သည့် အကွာဝါတို့ကို ဝိုင်ဆိုင်ထားသော ပတ်ဝန်းကျင် အခြေခံကောင်းများရှိသည့်အတွက် အကွာဝါ နှင့် ကမ်းရိုးတန်းအခြေပြုသယံဇာတအရင်း အမြစ်များ ရေရှည်တည်တံ့စွာ ထုတ်ယူသုံးစွဲ နိုင်ရန် အပြာရောင်စီးပွားရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေးသည်လည်း စဉ်ဆက်မပြတ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးဖိုးဝင်း ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအဖွဲ့ (SCO) ၏ စိမ်းလန်းသော ဖွံ့ဖြိုးမှုဖိုရမ်သို့ တက်ရောက်လာကြသည့် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၊ လေ့လာသူနိုင်ငံများနှင့် ဆွေးနွေးဖက်နိုင်ငံများမှ နိုင်ငံ့ကိုယ်စားလှယ်များနှင့်အတူ စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက်စဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်ဒုတိယ ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း ဦးဆောင်သော မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ စိမ်းလန်းသောဖွံ့ဖြိုးမှု ဖိုရမ်အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် နိုင်ငံအလိုက် ခင်းကျင်းပြသထားသည့် ရန်ဟိုင်း ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်ရေးအဖွဲ့ နိုင်ငံခေါင်းဆောင်များပြပွဲအတွင်း လှည့်လည်ကြည့်ရှု လေ့လာစဉ်

ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု ပန်းတိုင်ရရှိစေရေး အဓိက အခွင့်အလမ်းတစ်ခုအနေဖြင့် အထောက်အကူပြုနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ပင်လယ်ကမ်းရိုးတန်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး စီမံအုပ်ချုပ်ခြင်းအစီအစဉ်ကို ပြဋ္ဌာန်းပြီး ကဏ္ဍအလိုက် ပေါင်းစပ်အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိရာ တစ်ဖက်က ရေရှည်တည်တံ့စွာထုတ်ယူမှုစီမံထားသကဲ့သို့ တစ်ဖက်တွင်လည်း ရေအောက်အဖိုးတန် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိန်းသိမ်းထားမှုနှင့် အတူ မြန်မာ့ပင်လယ်ပြင်၏ တောင်ပိုင်း တစ်လျှောက်ရေပေါ်ရေအောက်လှည့်လည်ကြည့်ရှုလေ့လာနိုင်ရေးကိုလည်း အစိမ်းရောင်ခရီးသွားမြှင့်တင်ရေးကဏ္ဍအဖြစ် စီမံဆောင်ရွက်ထားကြောင်းနှင့် လာရောက် လေ့လာနိုင်ပါကြောင်း။

ထို့ပြင် သစ်တောနှင့် အခြားမြေ အသုံးချမှုကဏ္ဍသည် ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှုတိုက်ဖျက်ရေး၊ ဖိတ်မျိုးစုံမျိုးကွဲ ထိန်းသိမ်းကာကွယ်

ရေး၊ လူနေမှုစနစ်နှင့် သက်မွေးဝမ်းကျောင်းလုပ်ငန်း ရေရှည်တည်ငြိမ်ရေးအတွက် များစွာ အရေးပါကြောင်း၊ အစိမ်းရောင်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများဆောင်ရွက်သည့်အခါမြေအသုံးချမှုကိုစနစ်တကျစီမံဆောင်ရွက်ရန်အလွန်အရေးကြီးကြောင်း။

သဘာဝအခြေခံခရီးသွားလုပ်ငန်းများ တိုးမြှင့်

သစ်တောပြုန်းတီးမှု လျှော့ချပြီး ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှု တိုက်ဖျက်ရေးတို့ကို အထောက်အကူပြုရန်အတွက် သဘာဝထိန်းသိမ်းရေးနယ်မြေကို နိုင်ငံစီရိယာ၏ (၁၀) ရာခိုင်နှုန်းအထိ၊ သစ်တောကြီးပိုင်းစီရိယာများကိုလည်း နိုင်ငံစီရိယာ၏ ၃၀ ရာခိုင်နှုန်းအထိ တိုးမြှင့်သတ်မှတ်ရန်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ ယခုအခါအာဆီယံအမွေအနှစ်ဥယျာဉ် (၈) ခု၊ ရမ်ဆာရေဝပ်ဒေသ (၇) ခု၊ လူသားနှင့် ဖီဝအဝန်းနယ်မြေ (၂) ခု အပါအဝင် သဘာဝထိန်းသိမ်းရေးနယ်မြေ(၅၉)

ခု၊ အရှေ့အာရှ-ဩစတြေးလျတိုက်ပျံ့သန်းရာလမ်းကြောင်းကွန်ရက်နယ်မြေ(၈) ခုနှင့်ဆင်ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ရေး အခြေပြု ခရီးသွားလုပ်ငန်းစခန်း (၂၂) ခုတို့ကို သတ်မှတ်နိုင်ခဲ့ပြီး သဘာဝအခြေခံ ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

စံချိန်စံညွှန်းများနှင့်အညီသတ်မှတ်နိုင်ခဲ့

အများပြည်သူအကြား သဘာဝ၏ တန်ဖိုးကို ပိုမိုနားလည်လာစေရန် ရည်ရွယ်ပြီး မြန်မာ့သဘာဝ ထိန်းသိမ်းရေးနယ်မြေများကို UNESCO အသိအမှတ်ပြု လူသားနှင့် ဖီဝအဝန်းနယ်မြေများအဖြစ် အင်းတော်ကြီးကန် တောရိုင်းတိရစ္ဆာန်ဘေးမှတောနှင့် အင်းလေးကန်တောရိုင်းတိရစ္ဆာန်ဘေးမှတောတို့ကို UNESCO ၏ စံချိန်စံညွှန်းများနှင့်အညီ သတ်မှတ်နိုင်ခဲ့ကြောင်း။

ထို့ပြင် မြန်မာနိုင်ငံသစ်တောများ ပြန်လည်တည်ထောင်ခြင်း၊ သဘာဝထိန်းသိမ်းရေးနယ်မြေများတွင် ဖိတ်မျိုးစုံမျိုးကွဲများ

အတွက် နေရင်းဒေသများ ပြန်လည်တည်ထောင်ခြင်း၊ သစ်တောပြုန်းတီးခြင်းနှင့် သစ်တော အတန်းအစား ကျဆင်းခြင်းမှ ကာဗွန်ထုတ်လွှတ်မှု လျော့ကျခြင်းတို့ကိုလည်း အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက် ရှိကြောင်း။

အလားတူ ဒေသခံပြည်သူများ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဖြင့် အစုအဖွဲ့ပိုင် သစ်တောစိုက်ခင်းများ တည်ထောင်ခြင်းနှင့် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍ မြှင့်တင်ရန်အတွက် ပုဂ္ဂလိက သစ်တောစိုက်ခင်းတည်ထောင်ခြင်းတို့ကိုလည်း ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ ယခုနှစ်မိုးရာသီတွင်လည်း ပြည်သူများ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဖြင့် အစိမ်းရောင်လှုပ်ရှားမှုအဖြစ် သစ်ပင် ၂၂ သန်းတည်ထောင် စိုက်ပျိုးလျက်ရှိကြောင်း။

လျှပ်စစ်ထုတ်လုပ်မှု တိုးမြှင့်အကောင်အထည်ဖော်

၁၉၇၂ ခုနှစ် စတော့ဟုမ်း လူ့ပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးကြေညာချက်၊ ၁၉၉၂ ခုနှစ် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်နှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆိုင်ရာ Rio ကြေညာချက်၊ ပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအစီအစဉ်- ၂၀၊ ၁၉၉၂ ခုနှစ် ကုလသမဂ္ဂဖီစီစီစုံမျိုးကွဲကွန်ဗင်းရှင်း၊ ကုလသမဂ္ဂရာသီဥတုပြောင်းလဲမှုဆိုင်ရာ မူဘောင်ကွန်ဗင်းရှင်း၊ ၂၀၁၅ ပါရီသဘောတူညီချက်စသည့် နိုင်ငံတကာ သဘောတူညီချက်များတွင် နိုင်ငံတကာနှင့် ဒေသတွင်းနိုင်ငံများနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက် ရှိကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ၂၀၁၅ ခုနှစ် ပါရီသဘောတူစာချုပ်ပါရည်မှန်းချက်အောင်မြင်ရေးအတွက် အမျိုးသားအဆင့် ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှု လျော့ချရေးနှင့် လိုက်လျောညီထွေရှိစေရေးဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းအစီအစဉ် (Nationally Determined Contributions-NDCs) အစီရင်ခံစာ၌ ကဏ္ဍအလိုက် ကာဗွန်ထုတ်လွှတ်မှု လျော့ချရေး ရည်မှန်းချက်များ ချမှတ်ရာတွင် စွမ်းအင်ကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် နေ့လေ့အခြေပြုသည့် ပြန်ပြည့်မြဲစွမ်းအင်မှ လျှပ်စစ်ထုတ်လုပ်မှု တိုးမြှင့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်

ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

နိုင်ငံတကာနှင့်ပူးပေါင်း အကောင်အထည်ဖော်

ကာဗွန်လျော့ချခြင်း လုပ်ငန်းများ ဖြစ်သည့် သန့်ရှင်းသော ဖွံ့ဖြိုးမှုလုပ်ငန်းစဉ်၊ စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးမှုလုပ်ငန်းစဉ်များ၊ ကာဗွန်ခရက်ဒစ်ပူးပေါင်းလုပ်ငန်းစဉ်များတွင် စွန့်ပစ်အမှိုက်မှ လျှပ်စစ်ထုတ်လုပ်လုပ်ငန်း၊ စွမ်းအားမြှင့် မီးဖိုခြန့်ဝေခြင်းလုပ်ငန်း၊ ဒီရေတောစိုက်ခင်းတည်ထောင်ခြင်းနှင့် ထိန်းသိမ်းခြင်း စသည့် အစိမ်းရောင်ဖွံ့ဖြိုးမှုလုပ်ငန်းစီမံကိန်းများကို နိုင်ငံတကာနှင့် ပူးပေါင်းအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

စီးပွားရေး လူမှုရေး၊ ပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးဟန်ချက်ညီညီဖြင့် ရေရှည်စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အစိမ်းရောင်စီးပွားရေးကို အထောက်အကူပြုနိုင်ရန်အတွက် အစိမ်းရောင်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအားပေးခြင်း၊ ပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းမှု ဆန်းစစ်ခြင်းနှင့် စောင့်ကြည့်လေ့လာဆန်းစစ်ခြင်းလုပ်ငန်းများ ထိရောက်စွာ ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှုတိုက်ဖျက်ရေးအတွက် ကာဗွန်ထုတ်လွှတ်မှုနည်းသည့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုလုပ်ငန်းများ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ဆောင်ရွက်ရာတွင် အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်ရေးကို ဒေသတွင်းနိုင်ငံများနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု တိုးမြှင့်ရေး အလေးထား ဆောင်ရွက်သွားမည် ဖြစ်ကြောင်း။

လက်တွဲညီညီ ဆောင်ရွက်

ယနေ့ ကမ္ဘာပေါ်တွင် မူလကရှိပြီး သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်အလှတရားနှင့် ဂေဟစနစ်များကို ထိန်းသိမ်းရာတွင် ဖြစ်စေ၊ ထုတ်ယူသုံးစွဲဖျက်ဆီးရာတွင် ဖြစ်စေ ဆောင်ရွက်သူများသည် လူသားများပင် ဖြစ်ကြပါကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ယနေ့တက်ရောက်လာကြသည့် SCO အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအားလုံး၊ ဆွေးနွေးဖက်နှင့် လေ့လာကြသူနိုင်ငံများအားလုံးက ကမ္ဘာပေါ်တွင်ရှိသည့် အခြားသော နိုင်ငံများအားလုံး၏ စံနှုန်းပြအဖြစ် လူထုလှုပ်ရှားမှုအသွင်ဖြင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်နှင့် ဂေဟ

စနစ်များ ပိုမိုတိုးတက်ကောင်းမွန်ပြီး ရေရှည်လူမှုစီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် လူသားများနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် လက်တွဲညီညီ ဆောင်ရွက်ကြရန် လိုအပ်လာပြီ ဖြစ်ကြောင်း။

သို့ဖြစ်၍ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအကြားတွင် အစိမ်းရောင်ဖွံ့ဖြိုးမှုဆိုင်ရာ နည်းပညာများ မြှင့်တင်ရေးနှင့် ဖြန့်ဝေရေး၊ လူ့စွမ်းအားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် စွမ်းဆောင်ရည်မြှင့်တင်ရေး ရန်ပုံငွေ စဉ်ဆက်မပြတ် ရရှိစေရေး၊ ပညာရေးနှင့် သုတေသနဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ကဏ္ဍများတွင် ဒေသအတွင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု ပိုမိုတိုးမြှင့် ဆောင်ရွက်သွားကြရန် အကြံပြု ပြောကြားလိုကြောင်း။

ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေး အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ ဆွေးနွေးဖက်နိုင်ငံများအနေဖြင့် အစိမ်းရောင်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအပေါ် ကတိကဝတ်များကို ထပ်လောင်းအတည်ပြုရန် တိုက်တွန်းလိုကြောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ၂၀၂၃ ခုနှစ်မှ စတင်၍ SCO ဆွေးနွေးဖက်နိုင်ငံအဖြစ် ပါဝင်ခွင့်ရသည့်အတွက် ဂုဏ်ယူပါကြောင်းနှင့် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ၏ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုနှင့် မိတ်ဖက်ဆက်ဆံမှုများကို ပိုမိုခိုင်မြဲစေရန် ဆောင်ရွက်သွားနိုင်ရန် မှော်လင့်ပါကြောင်း၊ မိမိတို့၏ စုပေါင်းအင်အားများ၊ သယံဇာတများနှင့် ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များ၏ ပေါင်းစည်းမှုအင်အားဖြင့် စိမ်းလန်းသော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှင့် အနာဂတ်မျိုးဆက် သစ်များအတွက် စဉ်ဆက်မပြတ်တည်တံ့ခိုင်မြဲသည့် အနာဂတ်ကို အတူတကွ ဖော်ဆောင်သွားနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း။

မဆုတ်မနစ်ဘဲ အတူတကွ ဆက်လက်ဆောင်ရွက်

ယနေ့ မိမိတို့၏ ဆောင်ရွက်ချက်များသည် အနာဂတ်မျိုးဆက်သစ်များအတွက် အရည်အသွေးပြည့်မီသည့် အနာဂတ်ကို အဆုံးအဖြတ်ပေးနိုင်သည်ကို မှတ်သားထားကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ လူသားနှင့် သဘာဝအကြား ဟန်ချက်ညီမှုရှိရန်ဆိုသည့် မဖြစ်နိုင်သည့် အတွေးအမြင်တစ်ခု မဟုတ်ဘဲ လူသားများ၏ ရှင်သန်မှုနှင့် ကြွယ်ဝချမ်းသာ

မူအတွက် လိုအပ်ချက်တစ်ခုပင်ဖြစ်ကြောင်း၊ ယနေ့ကျင်းပသည့် ဖိုရမ်ဖြစ်မြောက်ရေး အတွက် အခမ်းအနားစီစဉ်သူများနှင့် တက်ရောက်လာသူအားလုံးကို အထူးကျေးဇူးတင် ရှိကြောင်းနှင့် မိမိတို့အနေဖြင့် တူညီသော ရည်မှန်းချက်များနှင့် ဖြေရှင်းမှုများအတွက် မဆုတ်မနစ်ဘဲ အတူတကွ ဆက်လက် ဆောင်ရွက်ရန် တိုက်တွန်းပါကြောင်း ပြောကြားသည်။

ထို့နောက် ဒေသတွင်း စိမ်းလန်းသော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု မိတ်ဖက်ဆက်ဆံရေးနှင့် စဉ်ဆက်မပြတ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သော အနာဂတ်ကို အတူတကွ မြှင့်တင်သွားရေး ဦးဆောင် ဦးရွက်ပြုမှု စီမံချက်ကို ထုတ်ပြန်ကြေညာ သည်။

ယင်းနောက် ဆွေးနွေးပွဲများကို သတ်မှတ်ခေါင်းစဉ်အလိုက် ကျင်းပရာ ဆွေးနွေး ဖက်နိုင်ငံများနှင့် လေ့လာသူနိုင်ငံများမှ ကိုယ်စားလှယ်များနှင့် ပညာရှင်များ တက်ရောက် ပြီး နိုင်ငံအလိုက် ဆောင်ရွက်နေမှုများကို ဆွေးနွေးကြသည်။

အဆိုပါ ဆွေးနွေးပွဲများသို့ နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌဒုတိယ

ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အတူ အဖွဲ့ဝင်အဖြစ် လိုက်ပါ လာသည့် သယံဇာတနှင့်သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိန်းသိမ်းရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးမင်းသူ၊ ပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးဦးစီးဌာန ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌကြားရေးမှူးချုပ်ဒေါက်တာ ဆန်းဦးတို့ တက်ရောက်ဆွေးနွေးကြသည်။

ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုအဖွဲ့ အစည်းကို ၂၀၀၁ ခုနှစ်၊ ဇွန် ၁၅ ရက်တွင် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ရှန်ဟိုင်းမြို့၌ ကာဇက်စတန်နိုင်ငံ၊ တရုတ်နိုင်ငံ၊ ကာဂျီစတန် နိုင်ငံ၊ ရုရှားနိုင်ငံ၊ တာဂျစ်ကစ္စတန်နိုင်ငံနှင့် ဥဇဘက်ကစ္စတန်နိုင်ငံ စုစုပေါင်း (၆) နိုင်ငံ ဖြင့်စတင်ဖွဲ့စည်းခဲ့ပြီး ၂၀၀၂ ခုနှစ်ဇွန်လတွင် ရုရှားနိုင်ငံ စိန့်ပီတာစဘတ်မြို့၌ ကျင်းပခဲ့ သော SCO အဖွဲ့ဝင် နိုင်ငံအကြီးအကဲများ အစည်းအဝေးတွင် SCO ပဋိညာဉ်စာတမ်း ကို လက်မှတ်ရေးထိုး၍ ၂၀၀၃ ခုနှစ် စက်တင်ဘာ ၁၉ ရက်တွင် စတင် အသက်ဝင်ခဲ့ သည်။

SCO အဖွဲ့ကြီး၏ အဓိကရည်မှန်းချက် များသည် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအကြား အိမ်နီးချင်းကောင်း စိတ်ဓာတ်နှင့် အပြန်အလှန် ယုံကြည်မှု ပိုမိုခိုင်မာစေရေး၊ နိုင်ငံရေး၊ ကုန်

သွယ်ရေး၊ စီးပွားရေး၊ သုတေသန၊ နည်းပညာနှင့် ယဉ်ကျေးမှုတို့အပြင် ပညာရေး၊ စွမ်းအင်၊ ပို့ဆောင်ရေး၊ ခရီးသွားလုပ်ငန်း၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးနှင့် အခြားသောကဏ္ဍများတွင် ထိရောက်သော ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုကို မြှင့်တင်သွားရေး၊ ဒေသတွင်းလုံခြုံရေး၊ တည်ငြိမ်ရေးနှင့်ငြိမ်းချမ်းရေးတို့ကို ထိန်းသိမ်းကာကွယ်ရန်အတွက် ကဏ္ဍစုံ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဒီမိုကရေစီစနစ်ကို အခြေခံသည့် တရားမျှတသော နိုင်ငံတကာ နိုင်ငံရေးနှင့် စီးပွားရေး အခင်းအကျင်း တိုးမြှင့်ရေး၊ ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်ရေးမူဝါဒအရ SCO သည် မတူညီသည့် ယဉ်ကျေးမှုလေ့ကို အလေးထားရန် နှင့် ဘုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆန္ဒရှိမှုတို့အတွက် အပြန်အလှန် ယုံကြည်မှု၊ အပြန်အလှန် အကျိုးဖြစ်ထွန်းမှု၊ တန်းတူညီမျှမှု၊ အပြန်အလှန် ညှိနှိုင်းမှုစသည့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်း တို့ကို အခြေခံသည့် အဖွဲ့အစည်းတွင်းဆိုင်ရာ မူဝါဒကို လိုက်နာကျင့်သုံးဆောင်ရွက်လျက် ရှိကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်



စိမ်းလန်းသောဖွံ့ဖြိုးမှုဖိုရမ် ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားတွင် တရုတ်ပြည်သူ့နိုင်ငံရေးအတိုင်ပင်ခံ ကွန်ဇရင့်၏ အမျိုးသားကော်မတီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌနှင့် ရှန်ဟိုင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအဖွဲ့ (SCO) ၏ အိမ်နီးချင်းကောင်း၊ မိတ်ဆွေဆက်ဆံရေးနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုကော်မရှင် ဥက္ကဋ္ဌ Mrs. Shen Yueyue အမှာစကားပြောကြားစဉ်

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ၂၀၂၄ ခုနှစ် ငါးသားပေါက်မျိုးစိုက်ထည့်ပွဲ ကျင်းပ

ငလိုက်ရာဘာရေလွှဲဆည်၌ ရွှေဝါငါးကြင်းသားပေါက်ကောင်ရေ တစ်သိန်းတစ်သောင်း ငါးမျိုးစိုက်ထည့်



ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ ၂၀၂၄ ခုနှစ် ငါးသားပေါက် မျိုးစိုက်ထည့်ပွဲကို ဇွန် ၂၉ ရက် နံနက် ၈ နာရီတွင် နေပြည်တော် စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီရုံး အနောက်ဘက်ရှိ ငလိုက်ရာဘာရေလွှဲဆည်၌ ကျင်းပသည်။

ငါးသားပေါက် မျိုးစိုက်ထည့်ပွဲသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးနှင့်ဇနီး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်၊ ဌာနဆိုင်ရာအကြီးအကဲများနှင့် ၎င်းတို့၏ဇနီးများ၊ ဝန်ထမ်းများနှင့် မိသားစုများ တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်ဇနီးတို့က ဦးဆောင်ပြီး ဒုတိယဝန်ကြီးများနှင့် ၎င်းတို့၏ ဇနီးများက ရွှေဝါငါးကြင်းသားပေါက်များကို ငလိုက်ရာဘာရေလွှဲဆည်အတွင်းသို့ ငါးမျိုးစိုက်ထည့်ပေးကြသည်။

ယင်းနောက် အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်နှင့်ဇနီး၊ ဌာနဆိုင်ရာအကြီးအကဲများနှင့်ဇနီးများ၊ ဒုတိယအမြဲတမ်းအတွင်းဝန်များ၊ ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များ၊ အထွေထွေမန်နေဂျာများနှင့် ၎င်းတို့၏ဇနီးများ၊ ဝန်ထမ်းများနှင့် ဝန်ထမ်းမိသားစုများက ရွှေဝါငါးကြင်းသားပေါက်များကို ရေလွှဲဆည်အတွင်းသို့ တဖျော်

တပါး ငါးမျိုးစိုက်ထည့်ပေးကြသည်။

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် သဘာဝရေပြင်များအတွင်း ရေသယံဇာတများပေါများ ကြွယ်ဝစေရေး၊ ငါးမျိုးများ ပြေနှံးတီးရေး၊ ငါးထုတ်လုပ်မှုကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးစသည့် ကောင်းမြတ်သော ရည်ရွယ်ချက်များဖြင့် ငါးမျိုးစိုက်ထည့်ပွဲကို ကျင်းပခြင်းဖြစ်ပြီး ယနေ့တွင် ရွှေဝါငါးကြင်းသားပေါက်ကောင်ရေတစ်သိန်းတစ်သောင်းကို ငလိုက်ရာဘာရေလွှဲဆည်အတွင်းသို့ ငါးမျိုး စိုက်ထည့်ပေးခဲ့ကြကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပညာသင်ထောက်ပံ့ခြင်းနှင့်တက္ကသိုလ်ဝင်စာမေးပွဲတွင် ထူးချွန်စွာ အောင်မြင်ခဲ့သူများအား ဂုဏ်ပြုဆုချီးမြှင့်ခြင်း အခမ်းအနားကျင်းပ



ကျောင်းသား/ကျောင်းသူများနှင့် မိဘများ၊ ဝန်ထမ်းများ တက်ရောက်ကြသည်။ အားပေးမြှင့်တင်လျက်ရှိ အခမ်းအနားတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက နိုင်ငံတော်အနေ ဖြင့်ဦးတည်ချက် (၉) ရပ် ချမှတ်ဆောင်ရွက် လျက်ရှိရာတွင် အနာဂတ်ပညာရေး တိုး တက်ကောင်းမွန်စေရန် "တစ်နိုင်ငံလုံးအသိ ပညာအတတ်ပညာမြှင့်တင်ရေးအစီအစဉ်" ကျင့်သုံး ထုတ်လုပ်မှုအထောက်အကူပြုပညာရှင် များ ထွန်းကားလာစေရေးအတွက် လူတိုင်း လက်လှမ်းမီသည့် တက်စုံပညာရေးစနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက် ရေး ဟူသည့် လူမှုရေး ဦးတည်ချက် ပါဝင်ကြောင်း၊ နိုင်ငံ



၂၀၂၄-၂၀၂၅ ပညာသင်နှစ် အခြေခံ ပညာကျောင်းများတွင် တက်ရောက်သင်ကြား လျက်ရှိသည့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာနဝန်ထမ်းများ၏ သားသမီးများအား ပညာသင်ထောက်ပံ့ခြင်းနှင့် ၂၀၂၃-၂၀၂၄ ပညာသင်နှစ် တက္ကသိုလ်ဝင်စာမေးပွဲတွင် ဂုဏ်ထူးဖြင့် ထူးချွန်စွာအောင်မြင်ခဲ့ကြသည့် ဝန်ထမ်းများ၏ သားသမီးများအား ဂုဏ်ပြု ဆုချီးမြှင့်ပွဲအခမ်းအနားကို ဇူလိုင် ၁၁ ရက်

နံနက်ပိုင်းက ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၌ ကျင်းပသည်။ အခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ် ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး နှင့်ဇနီး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ ဝန်ကြီးဌာနလက် အောက်ရှိဌာန အဖွဲ့အစည်းများမှ အကြီး အကဲများနှင့် ၎င်းတို့၏ ဇနီးများ၊ ဆုရရှိသူ

တော် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အရည် အချင်းရှိသော ပညာတတ်များစွာ ပေါ်ထွန်း လာရေး အားပေးမြှင့်တင်လျက်ရှိကြောင်း၊ ၂၀၂၃-၂၀၂၄ ပညာသင်နှစ်တက္ကသိုလ်ဝင် စာမေးပွဲတွင် ဝန်ထမ်းသားသမီးများထဲမှ ဘာသာစုံဂုဏ်ထူးရှင် ခုနစ်ဦး၊ ငါးဘာသာ ဂုဏ်ထူးရှင် ၁၄ဦး၊ လေးဘာသာဂုဏ်ထူးရှင် ၁၄ဦး အပါအဝင် ဂုဏ်ထူးဖြင့် အောင်မြင်သူ ၁၂၇ဦးတို့ကို "ချီးမြှင့်ထိုက်သူကို ချီးမြှင့်ခြင်း"



တွင် ဂုဏ်ထူးများဖြင့် အောင်မြင်ခဲ့သော ကျောင်းသား/ကျောင်းသူများကို ဆုများ ချီးမြှင့်ပေးအပ်ကြသည်။

ကျေးဇူးတင်စကား ပြန်လည်ပြောကြား
ယင်းနောက် ပညာသင်ထောက်ပံ့ကြေး ဖေးအပ်ခြင်းအတွက်ဝန်ထမ်းတစ်ဦးကလည်း ကောင်း။ ထူးချွန်စွာအောင်မြင်ခဲ့ကြသည့် ကျောင်းသား/ကျောင်းသူများ ကိုယ်စားဆု ရရှိသည့် ကျောင်းသားတစ်ဦးကလည်းကောင်း၊ ကျေးဇူးတင်စကား ပြန်လည်ပြောကြားကြ ပြီး ဆုရရှိသူကျောင်းသား/ကျောင်းသူများ။

ဟူသည့် မင်္ဂလာတရားတော်နှင့်အညီ ဆုချီး မြှင့်ခြင်းဖြစ်ကြောင်း ကျောင်းသား/ကျောင်း သူများအနေဖြင့် "ယနေ့လူငယ် နောင်ထိ လူကြီး" ဆိုရိုးစကားအတိုင်း နိုင်ငံတဝန်ကို ပခုံးပြောင်း ထမ်းဆောင်ကြမည့်သူများဖြစ် ရာ ပညာထူးချွန်သော လူတော်လူကောင်း များ ဖြစ်လာစေရေး၊ ဘက်စုံထူးချွန်သူများ ဖြစ်လာစေရေး အစဉ်ကြိုးပမ်းသွားကြရန်၊ အဆင့်အတန်းမြင့်မားသည့် ပညာရပ်များကို ကြိုးစားသင်ယူပြီး မိမိအကျိုး၊ မိသားစုအကျိုး။



မိဘများနှင့်အတူမှတ်တမ်းတင်ဓာတ်ပုံရိုက် ကာ အခမ်းအနားကို ရုပ်သိမ်းလိုက်သည်။

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အနေဖြင့် ယနေ့အခမ်းအနားတွင် အခြေခံပညာအဆင့် ဝန်ထမ်းသားသမီး ကျောင်းသား/ကျောင်းသူ ၁၆၀၇၇ ဦးအတွက် ကျောင်းသုံးစာရေးကိရိယာနှင့် ဗလာစာအုပ် များ၊ ဂုဏ်ထူးဖြင့် အောင်မြင်ခဲ့သူ ၁၂၇ ဦးကို ဂုဏ်ပြုလွှာနှင့်ဆုငွေများထောက်ပံ့ပေးအပ် ခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။ **သတင်းစဉ်**



နိုင်ငံတော်အကျိုး သယ်ပိုးနိုင်သည့် ထူးချွန် ထက်မြက်သည့် လူငယ်များဖြစ်လာကြစေ ရေး ကြိုးပမ်းကြရန် တိုက်တွန်းပါကြောင်း ပြောကြားသည်။

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့် ဒုတိယဝန်ကြီးများက အခြေခံပညာကျောင်း များတွင် ပညာသင်ကြားနေကြသည့် ဝန်ထမ်း များ၏ သား၊ သမီးများအတွက် ကျောင်းသုံး စာရေးကိရိယာများ၊ တက္ကသိုလ်ဝင်စာမေးပွဲ



ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီး ညောင်တုန်းမြို့၊ ဓနုဖြူမြို့၊ လွန်မြို့၊ လေးမျက်နှာမြို့၊ ဟင်္သာတမြို့နှင့် ပုသိမ်မြို့များရှိ ဌာနအဖွဲ့အစည်းများ၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုများကြည့်ရှုစစ်ဆေး



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ပုံဆောင်ရေး နှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးသည် ဧရာဝတီ တိုင်းဒေသကြီးဝန်ကြီးချုပ် ဦးတင်မောင်ဝင်း၊ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင်နှင့် တာဝန်ရှိ သူများ လိုက်ပါ၍ ဇူလိုင် ၁၃ ရက် နံနက်ပိုင်း က ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီး ညောင်တုန်းမြို့ ပန်းလှိုင်မြစ်ကမ်းပါး ရေတိုက်စားမှုကာကွယ် ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နေသည့်နေရာ သို့ သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးသည်။

ထိုသို့ ကြည့်ရှုစစ် ဆေးအရင်းအမြစ်နှင့် မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ညွှန်ကြား မှုဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်နှင့်တာဝန်ရှိ သူများက ယမန်နှစ်ကစပြီး သုံးနှစ်စီမံချက် ချမှတ်၍ အကောင်အထည်ဖော်ပြီးစီးမှုယခု ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အတွင်း ဆောင်ရွက်လျက်ရှိ သည့်လုပ်ငန်းများနှင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်

မည့်လုပ်ငန်းများကို ရှင်းလင်းတင်ပြကြရာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ရေဘေးကာကွယ် ရေးလုပ်ငန်းများကို ထိထိရောက်ရောက် ဆောင်ရွက်နိုင်စေရန် သက်ဆိုင်ရာဌာနများ နှင့် ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းပေးသည်။

ကြိုတင်စီမံဆောင်ရွက်

ထို့နောက် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့ သည် ဓနုဖြူမြို့ခံတပ်ဟောင်းနေရာအနီး၌ ဧရာဝတီမြစ်ရေ မြင့်တက်လာသည့်အခြေ အနေနှင့်ဆောင်ရွက်ထားရှိသည့်ကာကွယ် ရေးလုပ်ငန်းများ၊ လွန်မြို့နယ်ဧရာဝတီမြစ် ကမ်းပါးပြိုကျမှုများ ကာကွယ်ရန် မြေထိန်း နံရံတည်ဆောက်နေသည့် လုပ်ငန်းများကို စစ်ဆေးပြီး တည်ဆောက်ထားပြီးသည့် တာပေါင်များ၏ အခြေအနေကို မျက်ခြည် မပြတ် ကြည့်ရှုစစ်ဆေး၍ ဦးစားပေးအပိုင်း လိုက် လိုအပ်သည်များ ကြိုတင်စီမံဆောင် ရွက်နိုင်ရေး မှာကြားသည်။

ဆက်လက်၍ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့သည် ဟင်္သာတမြို့နယ် အိပ်ပျက်ကျေး ရွာအုပ်စုအတွင်း ဧရာဝတီမြစ်ရေကြောင်း ပြောင်းလဲမှုကြောင့် ရေတိုက်စားကမ်းပြို၍ ကျေးရွာနှင့်လယ်ယာမြေများနှစ်စဉ်ဆုံးရှုံးမှု ဖြစ်ပွားသည့်နေရာသို့ သွားရောက်ကြည့်ရှု စစ်ဆေးပြီး ဟင်္သာတခရိုင်နှင့်မြို့နယ်ရှိဌာန ဆိုင်ရာတာဝန်ရှိပုဂ္ဂိုလ်များ၊ ဒေသခံပြည်သူ များနှင့် တွေ့ဆုံကာ ရေစီးကြောင်းပြောင်းလဲ မှုကြောင့် ကမ်းပါးများ ထပ်မံပြိုကျဆုံးရှုံးမှု မရှိအောင် ကာကွယ်နိုင်မည့် အကောင်းဆုံး နည်းလမ်းများဖော်ထုတ်စီမံဆောင်ရွက်နိုင် ရေးဆိုင်ရာကိစ္စများကို ရင်းနှီးစွာ ဆွေးနွေး မှာကြားသည်။

ရှေးမှုမပျက် ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်း

မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့သည် ဟင်္သာတဘူတာမှ ခမောက်စု ဘူတာအထိ RBE ရထားတွဲဖြင့် လိုက်ပါစီး



နင်းကာလမ်းပိုင်းအခြေအနေ၊ရထားတံတားများနှင့် ဘူတာများ၏ အခြေအနေတို့ကို စစ်ဆေး၍ ခမောက်စုဘူတာမှတစ်ဆင့် လေးမျက်နှာမြို့ ဧရာဝတီမြစ်ကမ်းအနီး သမိုင်းဝင်စတုမုထူပါရုံစေတီတော်မြတ်ကြီး ဝန်မြစ်ရေတိုက်စားမှုကြောင့် မြေပြိုပျက်စီးမှုပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးလုပ်ငန်းခွင်သို့ ရောက်ရှိကာ ယမန်နှစ်ကဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှုအခြေအနေနှင့် ယခုနှစ်ဆောင်ရွက်နေဆဲ လုပ်ငန်းအခြေအနေကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး စေတီတော်မြတ်ကြီး ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲရေးနှင့် ရှေးမှုမပျက် ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းရေးအတွက် လိုအပ်ချက်များကို ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်နိုင်ရေး မှာကြားသည်။

ယင်းနောက်ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့သည် ခမောက်စုဘူတာမှ ပုသိမ်ဘူတာအထိ RBE ရထားဖြင့် ဆက်လက်စီးနင်းလိုက်ပါ၍ ရထားလမ်းတစ်လျှောက် သန့်ရှင်းသပ်ရပ်ရေး၊ ရထားလမ်းပိုင်း ကြိုခိုင်ရေးနှင့် ရထားအမြန်နှုန်း ပိုမိုမြှင့်တင်နိုင်ရေးလိုအပ်ချက်များ မှာကြားသည်။

လိုအပ်သလို မွမ်းမံပြင်ဆင်

ဖူလိုင် ၁၄ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင်လည်း ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့သည် ပုသိမ်မြို့ ကမ်းနားလမ်းသို့ ရောက်ရှိပြီး ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနက ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် ကမ်းနားသယာလှပရေးနှင့် ပြည်သူ့လူထုအနားယူ



အပန်းဖြေနိုင်ရေး လုပ်ငန်းအခြေအနေများကို ကြည့်ရှုကာ သန့်ရှင်းမှုကောင်းမွန်စေရေး၊ ကမ်းနား၏အလှအပနှင့် လိုက်ဖက်ညီအောင် ဆိပ်ကမ်းတံတားများကိုလည်း လိုအပ်သလို မွမ်းမံပြင်ဆင်ရေး မှာကြားသည်။

လက်ဆောင်များ ပေးအပ်

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည် ဧရာရွှေဝါခန်းမဆောင်တွင်ပုသိမ်မြို့၌ တာဝန်ထမ်းဆောင်လျက်ရှိကြသော ဝန်ကြီးဌာနလက်အောက်ဌာနအဖွဲ့အစည်းများမှတာဝန်ခံအရာရှိများ၊ ဝန်ထမ်းများအား တွေ့ဆုံ၍ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းကောင်းများပီသစွာဖြင့် လုပ်ငန်းတာဝန်များကို ကျေပွန်စွာ ထမ်းဆောင်ကြရေး ဌာနအလိုက်ရုံးများ၊ အိမ်ရာ

များ၌ ဝန်ထမ်းများနှင့်မိသားစုများ၏ လိုအပ်ချက်များကို သိရှိအောင်စစ်ဆေး၍ ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရေး၊ လုပ်ငန်းကျွမ်းကျင်မှု တိုးတက်လာအောင် လေ့ကျင့်ပေးရေး၊ ဌာနစာကြည့်တိုက်များတွင် ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာစာအုပ်စာတမ်းများထားရှိ လေ့လာဖတ်ရှုဖွံ့ဖြိုးခြင်းဖြင့် ဝန်ထမ်းများ၏အတွေ့အကြုံဗဟုသုတ တိုးပွားစေရေးတို့ကို မှာကြားကာ ဝန်ထမ်းများအတွက်စားသောက်ဖွယ်ရာလက်ဆောင်များ ပေးအပ်သည်။

ကြည့်ရှုစစ်ဆေး

မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့သည် ၂၀၁၆-၂၀၁၇ ခုနှစ်ကာလ

ကတည်းက ရပ်ဆိုင်းထားခဲ့သည့် ဘဲဂရက်-အိမ်မဲ- လိုင်သာယာ စီမံကိန်းလမ်းပိုင်းတစ်လျှောက်ရှိ ဘူတာများ၏ အခြေအနေများ၊ တံတားများ၏အခြေအနေများ သံလမ်းခင်းရန် ကျန်ရှိနေသည့် တာပေါင်နေရာများကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး ဘူတာအဆောက်အဦနှင့် ဝန်ထမ်းနေအိမ်များချို့ယွင်းပျက်စီးနေမှုကို မွမ်းမံထိန်းသိမ်းရေး၊ အစောင့်ဝန်ထမ်းများထားရှိရေး ဆောက်လုပ်ပြီးစီးသည့် ရထားလမ်းများကို ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်နိုင်ရေးအတွက် စီမံဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်ချက်များကို မှာကြားခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။



ရေကြောင်းအာမခံစနစ်ဖြင့် ဖောင်းပွင့်သော အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအလေ့အထဆီသို့



ကျပွတ်နိုက်ကီ

ဥပဒေမူဘောင်

သင်္ဘောတစ်စီးကို ဥပဒေပြဌာန်းချက်များနှင့်အညီ လိုက်နာဆောင်ရွက်စေရန် ထိန်းချုပ်မှုပြုရာတွင် အလံတင်နိုင်ငံ၏ထိန်းချုပ်မှု (Flag State Control) နှင့် ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံ၏ ထိန်းချုပ်မှု (Port State Control) ဟူ၍ နှစ်မျိုးနှစ်စားရှိသည်။ အလံတင်နိုင်ငံ၏ထိန်းချုပ်မှု (Flag State Control) အနေဖြင့် ယင်းနိုင်ငံ၏တိုင်းတာစစ်ဆေးရေးမှူး (Flag State Surveyor) များ ကြီးကြပ်စစ်ဆေးပြီး နောက်အသိအမှတ်ပြုလက်မှတ်များ ထုတ်ပေး၍ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုသည်။ ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံ၏ထိန်းချုပ်မှု (Port State Control) အနေဖြင့် သင်္ဘောရောက်ရှိရာ နိုင်ငံ၏ နိုင်ငံခြားသင်္ဘောစစ်ဆေးရေးမှူးများက တက်ရောက်စစ်ဆေး၍ အားနည်းချက်များကို ပြင်ဆင်ဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်စေခြင်းဖြင့် ထိန်းချုပ်မှုပြုသည်။ ရည်ရွယ်ချက်မှာ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းဥပဒေများအရ သင်္ဘောများ ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လုံခြုံရေးနှင့် ရေထုညစ်ညမ်းမှု ကာကွယ်တားဆီးရေးတို့အတွက် နိုင်ငံတကာစံနှုန်းများနှင့်အညီ လိုက်နာဆောင်ရွက်စေရန် ဖြစ်သည်။

သင်္ဘောအလံတင်နိုင်ငံ၏ ထိန်းချုပ်မှု

အလံတင်နိုင်ငံ၏ ထိန်းချုပ်မှု (Flag State Control) ဆိုသည်မှာ သင်္ဘောအလံလွှင့်ထူထားသော နိုင်ငံ၏ အခွင့်ရ ရေကြောင်းအာဏာပိုင်က ယင်း၏သင်္ဘောများကို စစ်ဆေးကြပ်မတ်ခြင်းကိုဆိုသည်။ မြန်မာနိုင်ငံအတွက် Flag State တာဝန်များကို ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနက ဆောင်ရွက်သည်။ အလံတင်နိုင်ငံ၏ သင်္ဘောတစ်စီးသည် မည်သည့်နေရာတွင် ရောက်ရှိနေစေ

ကာမူ Flag State ၏ ထိန်းချုပ်မှုအောက်၌ စီရင်ပိုင်ခွင့်ရှိသည်။ ထို့ကြောင့် Flag State အလံလွှင့်ထူ၍ ကမ္ဘာအနှံ့ ရွက်လွှင့်သွားလာလျက်ရှိသည့် သင်္ဘောများကို ရေပေါ်ကျွန်းများ (Floating Islands) ဟု တင်စားခေါ်ဝေါ်လေ့ရှိကြသည်။ သင်္ဘောများ ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လုံခြုံရေး၊ ရေထုညစ်ညမ်းမှု ကာကွယ်တားဆီးရေးနှင့် လုပ်ငန်းခွင်အခြေအနေများသည် နိုင်ငံတကာစံနှုန်းသတ်မှတ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီမှုရှိစေရန် Flag State တွင် တာဝန်ရှိသည်။ ယင်းတွင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့ (International Maritime Organization - IMO) ကွန်ဗင်းရှင်းများ၊ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ သင်္ဘောတူညီချက်များနှင့် ပြည်တွင်းဥပဒေပြဌာန်းချက်များကို လိုက်နာကျင့်သုံးစေခြင်းတို့ ပါဝင်သည်။ Flag State အနေဖြင့် သင်္ဘောများကို စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့်အညီ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နိုင်ရန် မှတ်ပုံတင်ခြင်း၊ တိုင်းတာစစ်ဆေးခြင်းနှင့် အသိအမှတ်ပြုလက်မှတ် ထုတ်ပေးခြင်းတို့အပြင် ရေကြောင်းမတော်တဆမှုများကိုလည်း စုံစမ်းစစ်ဆေးရန်တာဝန်ရှိသည်။ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို လိုက်နာမှုမရှိသည့် သင်္ဘောများကို တားဆီးထိန်းသိမ်းခြင်း၊ အရေးယူခြင်းများ ဆောင်ရွက်ရသည်။

ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံအနေဖြင့် နိုင်ငံခြားသင်္ဘောများကိုထိန်းချုပ်မှု

ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံ၏ ထိန်းချုပ်မှု (Port State Control) ဆိုသည်မှာ နိုင်ငံတစ်ခု၏ အခွင့်ရ ရေကြောင်းအာဏာပိုင်က နိုင်ငံခြားသင်္ဘောများကို စစ်ဆေးကြပ်မတ်ခြင်းကို ဆိုသည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနက နိုင်ငံခြားသင်္ဘောစစ်ဆေးရေးမှူး (Port State Control Officer) များ ခန့်အပ်၍

စစ်ဆေးဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ နိုင်ငံခြားသင်္ဘောများပေါ်တွင် ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လုံခြုံရေး၊ ရေထုညစ်ညမ်းမှု ကာကွယ်တားဆီးရေးနှင့် လုပ်ငန်းခွင်အခြေအနေတို့သည် နိုင်ငံ တကာစံနှုန်း သတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ လိုက်နာဆောင်ရွက်ထားမှု ရှိမရှိ တက်ရောက်စစ်ဆေးခြင်း ဖြစ်သည်။ ယင်းတွင် အပြည်ပြည် ဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်းများနှင့်အညီ လက်မှတ်များ သယ်ဆောင်ထား ခြင်း ရှိ၊ မရှိ၊ ပင်လယ်ခရီးသွားရန် လုံခြုံစိတ်ချရမှုရှိမရှိနှင့် သင်္ဘော တည်ဆောက်ပုံ၊ စက်ကိရိယာများ၊ သင်္ဘောသားတို့၏ ကျွမ်းကျင်မှု အရည်အချင်းများ၊ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့် စာရွက်စာတမ်းများအပါအဝင် ရှုထောင့်မျိုးစုံမှ စစ်ဆေးခြင်းတို့ ပါဝင် သည်။ စည်းကမ်းသတ်မှတ်ချက်နှင့် ကိုက်ညီမှုမရှိသော သင်္ဘောများ ကို အရေးယူဆောင်ရွက်ရာတွင် ချို့ယွင်းချက်များကို ဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်စေခြင်း၊ ချို့ယွင်းချက်များကို ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်မှု မပြီးမချင်း ပင်လယ်ပြင်ထွက်ခွာခွင့် တားဆီးခြင်း သို့မဟုတ် ဥပဒေ ချိုးဖောက်မှုအတွက် အက်ရိုက်ခြင်းများတို့ ပါဝင်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံ အနေဖြင့် ဒေသတွင်းဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံ ထိန်းချုပ်ရေးသဘောတူညီချက် များအရအိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက် ရှိသည်။ ထိုသို့ဆောင်ရွက်ရာတွင် ဒေသတွင်းနိုင်ငံများနှင့် စစ်ဆေးခြင်းဆိုင် ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ လိုက်လျောညီထွေဖြစ်စေရန်နှင့် သတင်း အချက်အလက် မှုဝေရန် ဒေသတွင်းဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံ ထိန်းချုပ်မှုဆိုင် ရာ သဘောတူညီချက်များ လက်မှတ်ရေးထိုး၍ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက် ကြသည်။

ဤသို့ဖြင့် သင်္ဘောအလံတင်နိုင်ငံနှင့် ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံထိန်းချုပ် မှု နှစ်ရပ်စလုံးသည် ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လုံခြုံရေး နှင့် ရေထုညစ်ညမ်းမှု ကာကွယ်တားဆီးရေးအတွက် အရေးကြီး သောအခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်လျက်ရှိသည်။ သင်္ဘောများ မည်သည့်

နေရာတွင် ရောက်ရှိနေသည်ဖြစ်စေ နိုင်ငံတကာစံနှုန်းများနှင့် စည်း မှည့် သတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ လိုက်နာကြောင်း သေချာစေရန် ဖြစ်သည်။ ရေကြောင်းလောကတွင် အသက်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အဆင့်အတန်းကို ထိန်းသိမ်းရင်း အဏ္ဏဝါပတ်ဝန်းကျင် ထိန်းသိမ်း ရေးနှင့်ပစ္စည်းဥစ္စာဆုံးရှုံးမှုကာကွယ်ရေးတို့အတွက်အဆိုပါစည်းမျဉ်း မူဘောင်များကို သင်္ဘောများအနေဖြင့် မဖြစ်မနေ လိုက်နာရန် လိုအပ် လှပေသည်။

အသိအမှတ်ပြုအဖွဲ့အစည်းများ

သင်္ဘောအလံတင်နိုင်ငံများအနေဖြင့် ၎င်းတို့၏ လုပ်ငန်းတာဝန် များအနက် အချို့ကို တိုင်းတာစစ်ဆေးရေးအဖွဲ့အစည်းများ (Classi fication Societies) ကို အသိအမှတ်ပြုအဖွဲ့အစည်းများ (Rec ognized Organizations - ROs) အဖြစ် သတ်မှတ်၍ လွှဲအပ် ဆောင်ရွက်စေလေ့ရှိသည်။ အကြောင်းရင်းမှာ RO များတွင် Sur veyor များ၏ လုပ်ငန်းတာဝန်များဖြစ်သည့် တိုင်းတာစစ်ဆေးခြင်း၊ စစ်ဆေးခြင်းနှင့် လက်မှတ်ထုတ်ပေးခြင်းတို့တွင် အလံတင်နိုင်ငံ၏ ဦးစီးဌာနများထက် ပိုမိုထိရောက်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် ပညာရပ် ဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်သူများနှင့် အရင်းအမြစ်များရှိခြင်းတို့ကြောင့် ဖြစ် သည်။ RO များ၏ ပညာရပ်ဆိုင်ရာကျွမ်းကျင်မှုနှင့် အတွေ့အကြုံ တို့ကိုအသုံးပြုခြင်းဖြင့် အရည်အသွေးထိန်းချုပ်မှုဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်း များ၏ ယုံကြည်စိတ်ချရမှုကိုလည်း ပိုမိုရရှိစေသည်။ နောက်တစ်ချက် မှာ တစ်ကမ္ဘာလုံးတွင် RO ရုံးများ နိုင်ငံအများအပြား ဖွင့်လှစ်၍ လုပ် ငန်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြသည်။ ထို့ကြောင့် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များနှင့် အော်ပရေတာများက ၎င်းတို့၏ သင်္ဘောများကို တိုင်းတာစစ်ဆေးခြင်း နှင့် စစ်ဆေးခြင်းတို့ ခံယူရာတွင် နေရာမရွေး ဆောင်ရွက်နိုင်ကြသဖြင့် ပို၍အဆင်ပြေစေသည်။ အလံတင်နိုင်ငံများအနေဖြင့်လည်း စီရင် ပိုင်ခွင့် ရေပြင်ထက်ကျော်လွန်၍ "ကမ္ဘာတစ်ဝန်း လက်တစ်ကမ်း"

မြန်မာနိုင်ငံ အနေဖြင့်
ဒေသတွင်းဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံ
ထိန်းချုပ်ရေးသဘောတူညီချက်
များအရအိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများနှင့်
ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိ...

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

ဆိုသလို ၎င်းတို့၏ သင်္ဘောများကို ကြီးကြပ်မှု ပြုနိုင်သည့်အကျိုး ကျေးဇူးကိုရရှိကြသည်။ ထို့အပြင် RO ထံ တာဝန်လွှဲအပ်ခြင်းဖြင့် Flag State ၏ လုပ်ငန်းတာဝန်များနှင့် ဝန်ပုံနေခြင်းကို လျော့ချနိုင် ပြီး ၎င်းတို့၏ ဝန်ထမ်းများကို အခြားနေရာများတွင် တာဝန်ချထား၍ စီမံခန့်ခွဲနိုင်သည်။ Surveyor Functions ကို RO ထံ တာဝန်လွှဲအပ် လိုက်သဖြင့် ဦးစီးဌာနအနေဖြင့် အနီးကပ်ပိုမိုကြပ်မတ်ရန် လိုအပ် သည့်ကိစ္စရပ်များဖြစ်သော လိုက်နာကျင့်သုံးမှု ရှိ၊ မရှိ စောင့်ကြည့် ခြင်း၊ ဥပဒေအာဏာ သက်ရောက်စေခြင်းနှင့် မတော်တဆမှု စုံစမ်း စစ်ဆေးခြင်းတို့အပေါ် ပိုမိုအာရုံစိုက် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။ အသိအမှတ်ပြုအဖွဲ့အစည်းများသည် IMO နှင့် အပြည့်ပြည့်ဆိုင်ရာ တိုင်းတာစစ်ဆေးရေးအဖွဲ့အစည်းများအသင်း (International As- sociation of Classification Societies - IACS) တို့၏ ပြဌာန်း ချက်များကို လိုက်နာကျင့်သုံးခြင်းဖြင့် သင်္ဘောများအား စီရင်ပိုင်ခွင့် မတူညီသော မည်သည့် Flag State သို့မဟုတ် Port State ဖြစ်စေ စံနှုန်းသတ်မှတ်ချက်များကို တစ်ပြေးညီ လိုက်နာဆောင်ရွက်စေခြင်း ပြုနိုင်သည်။ အခြားသော အားသာချက်တစ်ခုမှာ တိုင်းတာစစ်ဆေး ခြင်းနှင့် လက်မှတ်ထုတ်ပေးခြင်းလုပ်ငန်းများကို အချိန်နှင့်တစ်ပြေး ညီ ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်သဖြင့် လုပ်ငန်းစွမ်းဆောင်ရည် မြင့်မားပြီး နိုင်ငံတကာ ကုန်သွယ်မှုနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးကို လွယ်ကူ ချောမွေ့စေသည်။

အချုပ်အားဖြင့်ဆိုသော် အလံတင်နိုင်ငံများအနေဖြင့် အသိ အမှတ်ပြု အဖွဲ့အစည်းများ၏ ကျွမ်းကျင်မှု၊ ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ လွှမ်းမိုး မှု၊ အရင်းအမြစ်စီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများ သဟဇာတ ဖြစ်စေရန်နှင့် ၎င်းတို့၏ လုပ်ငန်းစွမ်းဆောင်ရည်တို့မှ အကျိုးကျေးဇူး ရရှိရန် လုပ်ငန်းတာဝန်များ လွှဲအပ်ဆောင်ရွက်ခြင်း ဖြစ်သည်။ အသိ အမှတ်ပြု အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် သင်္ဘော များကို စည်းမျဉ်းစည်းကမ်း လိုက်နာစေရေး ပိုမိုထိရောက်စွာ ထိန်း ချုပ်နိုင်သည့်အပြင် နိုင်ငံတကာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုကိုလည်း မြှင့် တင်နိုင်ပြီး ရေကြောင်းအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ စီမံခန့်ခွဲမှုကို ပိုမိုတိုးတက် ကောင်းမွန်စေမည် ဖြစ်ပေသည်။

ရေကြောင်းအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေစီမံခန့်ခွဲမှုဆိုသည်မှာ သင်္ဘော များ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းလုံခြုံရေး၊ ရေထုညစ်ညမ်းမှုမဖြစ်ပွားရေးနှင့် မတော်တဆမှုကာကွယ်တားဆီးရေးတို့အတွက် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်း များ လိုက်နာစေရန် ဆောင်ရွက်ရာတွင် အရေးကြီးသော အခန်း ကဏ္ဍမှပါဝင်လျက်ရှိကြောင်း ဖော်ပြခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။ သင်္ဘောများကို တင်းကြပ်သော သတ်မှတ်ချက်စံချိန်စံညွှန်းများအတိုင်း ပြည့်မီစေရန် အက်ဖြတ်စစ်ဆေးရေးစနစ်ကို ကျင့်သုံးခြင်းဖြင့် ရေကြောင်းမတော် တဆမှု၊ ရေထုညစ်ညမ်းမှုနှင့် အခြားသော လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေများကို ကာကွယ်တားဆီးရန် အထောက်အကူ ဖြစ်စေသည်။

MPU VISA MasterCard OK QR

BOOK NOW

ONLINE Booking

<http://www.airthanlwin.com>

(+95-9) 5500777

သင်္ဘောအကဲဖြတ်စစ်ဆေးရေးစနစ် (Vetting Inspection Regime)

သင်္ဘောအကဲဖြတ်စစ်ဆေးရေး (Vetting Inspection) စနစ်ဆိုသည်မှာ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအတွက် သင်္ဘောများ၏ အရည်အသွေးနှင့် လိုက်နာဆောင်ရွက်မှုတို့ကို အကဲဖြတ်ရန် သင်္ဘောလုပ်ငန်းကဏ္ဍအသီးသီးရှိ အဖွဲ့အစည်းများက ပြုလုပ်သည့် စစ်ဆေးခြင်းနှင့် အကဲဖြတ်ခြင်းစနစ်ကို ရည်ညွှန်းသည်။ ပင်လယ်ရေကြောင်းမှ ကုန်ပစ္စည်းများ လုံခြုံချောမွေ့စွာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအတွက် အထူးအရေးပါသည့် အစီအစဉ်တစ်ခု ဖြစ်သည်။ အဓိကရည်ရွယ်ချက်မှာ သင်္ဘောစင်းလုံးငှားပြေးဆွဲရန် ကုန်စည်တင်ဆောင်ရန်နှင့် ဆိပ်ကမ်းများသို့ ဝင်ရောက်ရန်အတွက် သင့်လျော်မှု ရှိ မရှိ အကဲဖြတ်ရန် ဖြစ်သည်။ အထူးသဖြင့် Oil Majors ဟုခေါ်သော အကြီးစား ရေနံကုမ္ပဏီများဖြစ်ကြသည့် ExxonMobil၊ Shell၊ Chevron၊ BP နှင့် Total၊ အဓိကစင်းလုံးငှားရမ်းပြေးဆွဲသူများနှင့် ဆိပ်ကမ်းဆိပ်ကမ်းအော်ပရေတာများက ၎င်းတို့အသုံးပြုမည့် အန္တရာယ်ရှိကုန်စည်များ ဖြစ်သော ရေနံ၊ ဓာတု သို့မဟုတ် ဓာတ်ငွေ့ရည်တင် သင်္ဘောများ၏ အခြေအနေကို အကဲဖြတ်ရန် ဖြစ်သည်။ စစ်ဆေးပုံစနစ်မှာ ယင်းသင်္ဘောများသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ စည်းမျဉ်းများ၊ သင်္ဘောလုပ်ငန်းစံနှုန်းများနှင့် စင်းလုံးငှားသူ သို့မဟုတ် ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်များက သတ်မှတ်ထားသော သီးခြားလိုအပ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီမှုရှိကြောင်း သေချာစေရန် ဖြစ်သည်။

ရေကြောင်းအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအပေါ် အခြေခံ၍ချဉ်းကပ်နည်း (Risk-based Approach)

ထိုသို့ဆောင်ရွက်ရာတွင် အဓိကအချက်မှာ ရေကြောင်းအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအပေါ် အခြေခံ၍ချဉ်းကပ်နည်း (Risk-based Approach) ကို ကျင့်သုံးခြင်း ဖြစ်သည်။ သင်္ဘောအန္တရာယ်ကင်းရှင်းလုံခြုံမှု အဆင့်အတန်းကို တိုးတက်စေပြီး သင်္ဘောအုပ်ချုပ်မှုစနစ်ကို ပိုမိုထိရောက်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို ကြိုတင်တွက်ချက် အကဲဖြတ်စစ်ဆေးသည့်စနစ်ဖြစ်သည်။ ယေဘုယျအားဖြင့် သင်္ဘောစစ်ဆေးမှုခံယူထားသော မှတ်တမ်းများ၊ သင်္ဘောကုမ္ပဏီတို့၏ နောက်ခံသမိုင်း၊ သင်္ဘောသားများ၏ လုပ်သက်နှင့် ကျွမ်းကျင်မှုအရည်အချင်း၊ အုပ်ချုပ်သည့်ကုမ္ပဏီ၏ တာဝန်ယူ ကြီးကြပ်မှုစွမ်းရည်၊ သင်္ဘော၏ ကြိုခိုင်မှုအနေအထားနှင့် ရောက်ရှိရာ ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံစစ်ဆေးရေးမှူးများ၏ စစ်ဆေးတွေ့ရှိချက်များ (Port State Control Inspections) အပေါ် ခြုံငုံ၍ အကဲဖြတ်ခြင်းတို့ကို စနစ်တကျ ပြုလုပ်လာကြသည်။

ဤသို့ဖြင့် စစ်ဆေးမှုခေတ်စနစ်ပုံစံသစ်ကို ဖော်ဆောင်ခဲ့ကြသည်။ ဥပမာအားဖြင့် ဝမ်းလောင်းကုန်စည်တင်သင်္ဘော (Bulk Carrier) များအတွက် RightShip စစ်ဆေးမှုစနစ်သည်လည်း ကောင်းရန်ကုမ္ပဏီကြီးများက ရန်တင်သင်္ဘောများအတွက် ကျင့်သုံးလျက် ရှိသည့် Ship Inspection Report Programme (SIRE) နှင့်

ဓာတုရည်တင်သင်္ဘောများနှင့် ဓာတ်ငွေ့ရည်တင်သင်္ဘောများအတွက် CDI (Chemical Distribution Institute) တို့၏ Vetting Inspection တို့သည်လည်းကောင်း ထင်ရှားသည့် သင်္ဘောစစ်ဆေးမှုစနစ်များ ဖြစ်သည်။ ၎င်းတို့၏ စစ်ဆေးမှုအစီရင်ခံစာများနှင့် ဒေတာအချက်အလက်များက သင်္ဘောငှားရမ်းပြေးဆွဲသူများ၊ သင်္ဘောလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူများ၊ ဆိပ်ကမ်းအော်ပရေတာများ၊ သင်္ဘောအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် ပတ်သက်သော အဖွဲ့အစည်းများအတွက် တန်ဖိုးရှိပြီး ထိရောက်သည့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အကဲဖြတ်သည့်ကိရိယာ (Risk Assessment Tool) တစ်ခု ဖြစ်သည်။

အဆိုပါ ရေကြောင်းအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အကဲဖြတ်ချက်များ အလိုက် သင်္ဘော၏ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းလုံခြုံစိတ်ချရမှုအဆင့်အတန်းကို သတ်မှတ်သည်။ လုံလောက်သည့် အဆင့်အတန်းပြည့်မီမှသာ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ရန် ငှားရမ်းသူရှိမည်။ အာမခံကုမ္ပဏီများကလည်း မည်ရွေမည်မျှ အာမခံကြေးနှုန်းထားဖြင့် လက်ခံသင့်သည်။ မည်သည့် အန္တရာယ်ကာကွယ်တားဆီးရေး အစီအမံများ ထားရှိပြီးမှ လက်ခံမည် စသည်ဖြင့် ဆုံးဖြတ်လာကြသည်။ အာမခံကုမ္ပဏီများအနေဖြင့်လည်း လိုအပ်ချက်စံချိန်စံညွှန်းများ သတ်မှတ်ကာ လျော်ကြေးပေးရနိုင်ခြေကို လျော့ကျစေရန် ဆောင်ရွက်လာကြသည်။

သင်္ဘောပိုင်ရှင်များကလည်း မိမိတို့သင်္ဘောစစ်ဆေးရေးအရေးယူမှု မခံရစေရေး၊ မတော်တဆမှုမဖြစ်ပွားရေး၊ မိမိကုမ္ပဏီနာမည်ပျက်မရှိစေရေး၊ နာမည်ကောင်းရရှိရေးနှင့် အဆင့်အတန်းမြင့်မားရေးအတွက် ပိုမိုအားထုတ် ကြိုးပမ်းလာကြသည်။ တစ်နည်းအားဖြင့် ဥပဒေထိန်းချုပ်မှုအစီအမံများ (Regulatory Control Measures) ထက် စီးပွားရေး ဖိအားပါသော ထိန်းချုပ်မှု (Commercial Pressure) အစီအစဉ်များက ပိုမိုထိရောက်သကဲ့သို့ ဖြစ်လာပြီး အကျိုးဆက်အနေဖြင့် သင်္ဘောများ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှု အဆင့်အတန်းကိုလည်း မြင့်မားလာစေသည်။



ဥပဒေပြဌာန်းချက် လိုက်နာဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် သင်္ဘောလုပ်ငန်းဆိုင်ရာလိုအပ်ချက်များအကြား အပြန်အလှန်ဆက်သွယ်မှု

ရေကြောင်းအာမခံနှင့်

သင်္ဘောအကဲဖြတ်စစ်ဆေးရေးစနစ်ဆက်နွယ်မှု

ရေကြောင်းအာမခံနှင့် သင်္ဘောအကဲဖြတ်စစ်ဆေးရေးစနစ်တို့သည် ရေကြောင်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍတွင် ရှုထောင့်ချင်းမတူသော်လည်း အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေစီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် သင်္ဘောလုပ်ငန်းကို အန္တရာယ်ကင်းရှင်းလုံခြုံစိတ်ချစွာ ဆောင်ရွက်နိုင်စေရန် အာမခံချက်တို့အကြား သွယ်ဝိုက်သောနည်းဖြင့် အပြန်အလှန်ချိတ်ဆက်ထားသည်ဆိုလျှင် မှားမည်မဟုတ်ချေ။ ရေကြောင်းအာမခံကုမ္ပဏီများက လက်ခံထားရှိသည့် အာမခံအကာအကွယ်များအတွက် လျော်ကြေးပေးရနိုင်ခြေကို စိစစ်လေ့လာ အကဲဖြတ်၍ ဆုံးရှုံးမှုဖြစ်နိုင်ခြေကို တတ်နိုင်သမျှ အနည်းဆုံးသို့ လျှော့ချရန် နည်းလမ်းရှာဖွေလာကြသည်။ ဤသို့ဖြင့် စစ်ဆေးမှုရလဒ်များအရ ဆုံးရှုံးမှုဖြစ်နိုင်ခြေ အကဲဖြတ်ချက်သည် ရေကြောင်းအာမခံပရီမီယံကြေးများနှင့် အကာအကွယ်တွင် အကုန်ပင်စည်းစည်းကမ်းချက်များအပေါ် လွှမ်းမိုးမှုရှိလာသည်။ အာမခံကုမ္ပဏီများက အဆိုပါရလဒ်များအပေါ် စိစစ်သုံးသပ်၍ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးစံချိန်စံညွှန်းများနှင့် စစ်ဆေးရေးစံနှုန်းများအား အစဉ်တစိုက်ပြည့်မီ ကျော်လွန်အောင် ထိန်းသိမ်းထားနိုင်သည့် သင်္ဘောများကို အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေနည်းပါးသည်ဟု ယူဆကာ မျက်နှာသာပေးလေ့ရှိသည်။ အာမခံစည်းမျဉ်းစည်းကမ်း သတ်မှတ်ချက်များကို ဖြေလျှော့ပေးခြင်း၊ ပရီမီယံကြေးလျှော့ချကောက်ခံခြင်းတို့ဖြင့် မက်လုံးပေးဆွဲဆောင်သည်။

ဤသို့ဖြင့် ရေကြောင်းအာမခံနှင့် သင်္ဘောအကဲဖြတ်စစ်ဆေးရေးစနစ်တို့အကြား အပြန်အလှန် အမှီသဟဲပြုနေပေသည်။ စနစ်နှစ်ခုမှာ ကျင့်သုံးမှုပုံစံ ကွဲပြားသော်လည်း အဓိကရည်ရွယ်ချက်မှာ ရေကြောင်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းလုံခြုံ စိတ်ချမှုရှိစေရန်နှင့် မတော်တဆမှုဖြစ်နိုင်ခြေ လျှော့ချရန် ဖြစ်သည်။ ထိုသို့ရေကြောင်းမတော်တဆမှုများ လျှော့ချနိုင်ရန် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့ (IMO) က ပြဋ္ဌာန်းထားသည့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်ကုဒ် (International Safety Management - ISM Code) အရ သင်္ဘောများတွင် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် (Safety Management System - SMS) ကို ကျင့်သုံးလျက်ရှိသည်။ အလားတူပင် ရေနံကုမ္ပဏီများ၏အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ရေကြောင်းဖိုရမ်ဖြစ်သည့် Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) က သတ်မှတ်ထားသည့် ရေနံတင်သင်္ဘောများအတွက် အထူးသီးသန့် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးစီမံခန့်ခွဲမှုအကဲဖြတ်စနစ် (Tanker Management Safety Assessment-TMSA) ကိုလည်း ကျင့်သုံးလျက်ရှိသည်။ SMS နှင့် TMSA နှစ်မျိုးစလုံးသည် ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအတွက် စီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်များ ဖြစ်ကြသည်။ သို့ဖြစ်၍ သင်္ဘောလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ကြရာတွင် ရေကြောင်းအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေစီမံခန့်ခွဲမှုက အခရာကျသည်။ ရေကြောင်းအာမခံနှင့် အကဲဖြတ်စစ်ဆေးရေးစနစ်တို့အကြား

ဆက်စပ်မှုကို ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာလေ့လာကြည့်လျှင် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေများကို လျှော့ချခြင်း၊ သင်္ဘောအဆင့်အတန်းကို တွက်ချက်ခြင်း၊ ဥပဒေပြဋ္ဌာန်းချက်များကို လိုက်နာခြင်းနှင့် ဆုံးရှုံးမှုဖြစ်ပွားစေရန် ကြိုတင်ကာကွယ်မှုဖြစ်ခြင်းတို့တွင် ဘုံရည်မှန်းချက်များ တူညီကြသည်ကို အောက်ပါခိုင်းယှဉ်ဇယားအတိုင်း တွေ့ရှိနိုင်သည်။

ရည်မှန်းချက်	အကဲဖြတ် စစ်ဆေးရေးစနစ်	ရေကြောင်းအာမခံစနစ်	ရလဒ်
အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေလျှော့ချခြင်း	ရေနံကုမ္ပဏီကြီးများနှင့် သင်္ဘောလုပ်ငန်းများက တိုင်တား စစ်ဆေးရေးအဖွဲ့များဖြင့် သင်္ဘောအထူးအဖွဲ့အစည်းများဖြင့် ကင်းရှင်းရေး အလုပ်အကိုင်များကို စစ်ဆေး၍ အန္တရာယ် ဖြစ်နိုင်ခြေများကို အကဲဖြတ်သည်။	အာမခံကုမ္ပဏီများက ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုများအတွက် ပေးလျှော်ရန် တာဝန်ရှိသဖြင့် ပရီမီယံနှုန်းထားကို ဆုံးဖြတ်ရန် သင်္ဘော၏ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ ပရီမီယံကို အကဲဖြတ်ခြင်း ဖြစ်သည်။	သင်္ဘောလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်းများ (industrial standards) စည်းမျဉ်းများနှင့် အလုပ်အကိုင်ကောင်းများ (best practices) ကို လိုက်နာစေသည်။
သင်္ဘောအဆင့်အတန်းနှင့် အာမခံလုပ်ငန်း၏ အမြင်	သင်္ဘောအခြေအနေနှင့် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအစီအစဉ် သင်္ဘောသားကျွမ်းကျင်မှု အညံ့အချင်းနှင့် သင်္ဘောလုပ်ငန်းစံနှုန်းများနှင့် ကိုက်ညီမှုရှိမရှိ စစ်ဆေး အကဲဖြတ်သည်။	အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေအကဲဖြတ်ချက်အရ စစ်ဆေးမှုရလဒ်ကောင်းသည့် သင်္ဘောကို အာမခံလုပ်ငန်းက ပိုမိုမျက်နှာသာပေး၍ အာမခံ ပရီမီယံကြေးများကို လျှော့ချပေးသည်။	သင်္ဘောအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှု အဆင့်မြင့်ပေးစေရန် တွန်းဆောင်ခြင်းစေသည်။
လိုက်နာမှုစံနှုန်းများ	သင်္ဘောများသည် လုပ်ငန်းဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ကိုက်ညီမှုမရှိ တိုင်တားစစ်ဆေးမှု ရလဒ်ကောင်းမွန်ပါက စည်းကမ်းလိုက်နာမှုအထောက်အထားကို ပြသနိုင်သည်။	ရေကြောင်းအာမခံ မူဝါဒများ အရ လုပ်ငန်းဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်းများ နှင့် စည်းကမ်းများကို လိုက်နာရန် ပျက်ကွက်ပါက အာမခံအကာအကွယ် အကုန်ပင်မှုအပေါ် အကျိုး သက်ရောက်စေသည်။	လိုက်နာမှုစံနှုန်းမြင့်ပေးပါက အာမခံအကွယ်အတွက် အမြဲ သင်္ဘောဆောင်သည့် အကျိုးသက်ရောက်မှုရှိစေသည်။
ဆုံးရှုံးမှုကြိုတင်ကာကွယ်ခြင်း	ဖြစ်နိုင်ခြေရှိသော အန္တရာယ်များကို ဖော်ထုတ်သတ်မှတ်ခြင်း နှင့် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး လုပ်ငန်းစဉ်များကို လိုက်နာခြင်းဖြင့် ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အလုပ်အကိုင်ဖြင့် တင်ပေးသည်။	ရေကြောင်းလုပ်ငန်းနှင့် မတော်တဆမှုနှင့် ဆုံးရှုံးမှုဖြစ်နိုင်ခြေ လျှော့ချသည့် အစီအစဉ်များကို ကျင့်သုံးဆောင်ရွက်ရန် အကြံပြုချက်များပေးခြင်းနှင့် မက်လုံးများပေးခြင်းဖြင့် ဆုံးရှုံးမှုဖြစ်စေရန် အကာအကွယ်ပေးသည်။	မတော်တဆမှုနှင့် ဆုံးရှုံးမှု ဖြစ်နိုင်ခြေများကြိုတင်ကာကွယ်ခြင်းဖြင့် သင်္ဘောလုပ်ငန်းများ ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှု မဖြစ်စေရန် အကာအကွယ်ပေးသည်။

ရေကြောင်းအာမခံနှင့်အကဲဖြတ်စစ်ဆေးရေးစနစ်တို့၏ ညီသောရည်မှန်းချက်ပန်းတိုင်များ

မြင့်သုံးသပ်ရသော် ရေကြောင်းအာမခံနှင့် အကဲဖြတ်စစ်ဆေးရေးစနစ်တို့အကြား ဆက်နွယ်မှုသည် သင်္ဘောလုပ်ငန်းစီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် ဆက်စပ်လျက်ရှိပြီး တူညီသော ရည်ရွယ်ချက်ပန်းတိုင်ဖြစ်သည့် ရေကြောင်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှုကို ဦးတည်လျက် ရှိသည်။ အကဲဖြတ်စစ်ဆေးမှုရလဒ်များက သင်္ဘောနှင့်စီမံအုပ်ချုပ်မှုစွမ်းဆောင်ရည် အညွှန်းကိုန်းများကို ဖော်ထုတ်ပံ့ပိုးပေးသဖြင့် အာမခံကုမ္ပဏီများအတွက် တန်ဖိုးရှိသော သတင်းအချက်အလက်များ ရရှိစေသည်။ ထို့အပြင် အာမခံထားရှိလိုသည့် သင်္ဘောကို လက်ခံသင့်၊ မသင့် ဆုံးဖြတ်ရာတွင်လည်းကောင်း၊ ပေးသွင်းရမည့် အာမခံ

ပရိမီယံကြေး သတ်မှတ်ရာတွင်လည်းကောင်း ထည့်သွင်းစဉ်းစားရမည့်အချက်များဖြစ်သဖြင့် အကဲဖြတ်စစ်ဆေးရေးစနစ်က ရေကြောင်းအာမခံလုပ်ငန်းအပေါ် သိသိသာသာ လွှမ်းမိုးလျက်ရှိပေသည်။

ပိုမိုဘေးကင်းလုံခြုံသော သင်္ဘောလုပ်ငန်းဆီသို့

အာမခံကုမ္ပဏီများက ဆုံးရှုံးမှုဖြစ်နိုင်ခြေကို တတ်နိုင်သမျှ အနည်းဆုံးသို့လျှော့ချရန်ကြိုးစားလာကြသည်နှင့်အမျှပိုမိုဘေးကင်းလုံခြုံသော ရေကြောင်းပတ်ဝန်းကျင်ကို ဖန်တီးရာတွင် ထိရောက်စွာ အထောက်အကူပြုလျက်ရှိသည့် ပထမအချက်မှာ **သင်္ဘောအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးစံနှုန်းများ** ဖြစ်သည်။ ရေကြောင်းအာမခံမူဝါဒများ၏ လိုအပ်ချက်တွင် အများအားဖြင့် သင်္ဘောများက သင်္ဘောအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးစံနှုန်းများနှင့် စည်းမျဉ်းသတ်မှတ်ချက်များကိုလိုက်နာရန်ပါရှိသည်။ အလားတူပင် သင်္ဘောစစ်ဆေးခြင်းစနစ်များက အပြည့်ပြည့်ဆိုင်ရာတွင်မင်းရှင်းမှု၊ သင်္ဘောလုပ်ငန်းရှိအလေ့အကျင့်ကောင်းမှုများနှင့် သင်္ဘောစင်းလုံးငှားရမ်း ပြေးဆွဲသူများ သို့မဟုတ် အဓိကရေန်ကုမ္ပဏီကြီးများ၏ လိုအပ်ချက်များအပါအဝင် သင်္ဘောတစ်စီးအနေဖြင့် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးစံနှုန်းများကို မည်မျှလိုက်နာမှု (Regulatory Compliance) ရှိသည်ကို အကဲဖြတ်သည်။ အခြေခံအားဖြင့် သင်္ဘောများသည် အပြည့်ပြည့်ဆိုင်ရာ ရေကြောင်းကွန်းဗင်းရှင်းမှုများနှင့် သက်ဆိုင်ရာနိုင်ငံ၏ ဥပဒေပြဌာန်းချက်များနှင့်အညီ အလံတင်နိုင်ငံ၏တိုင်းတာစစ်ဆေးရေးမှူး (Flag State Surveyor) က ဖြစ်စေအသိအမှတ်ပြုအဖွဲ့အစည်း (Recognized Organization) ၏ စစ်ဆေးရေးမှူး (Class Surveyor) ကဖြစ်စေ တိုင်းတာစစ်ဆေးမှုကို ခံယူရသည်။ ထိုမျှမက သင်္ဘောလုပ်ငန်းလိုအပ်ချက်များ (Industrial Requirements) အရ အခြားသောပြင်ပအဖွဲ့အစည်းများမှ စစ်ဆေးရေးမှူးများ၏ အကဲဖြတ်စစ်ဆေးမှုများ (Vetting Inspections) ကိုလည်း ခံယူရန် လိုအပ်လာသည်။

ထိုသို့ သီးခြားအကဲဖြတ်စစ်ဆေးမှုခံယူရန် လိုအပ်လာခြင်းမှာ ဒုတိယအချက်ဖြစ်သည့် **အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေလျော့ပါးရေး**အတွက်ဖြစ်သည်။ ရေကြောင်းအာမခံသည် သင်္ဘောတိုက်ခြင်း၊ သောင်တင်ခြင်းနှင့် ကုန်စည်ပျက်စီးခြင်းများကဲ့သို့သော ရေကြောင်းဆိုင်ရာ မတော်တဆမှုများကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာသော ငွေကြေးဆုံးရှုံးမှုများကို လျော့ပါးသက်သာစေရန် ရည်ရွယ်သည်။ အကဲဖြတ်စစ်ဆေးမှုများသည် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ရာတွင် အန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်သည့် ချို့ယွင်းချက်များကို ရှာဖွေဖော်ထုတ်ခြင်းဖြင့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို အနည်းဆုံးသို့ လျှော့ချနိုင်ရန် ဖြစ်သည်။ Vetting Inspection Report များသည် သင်္ဘောစင်းလုံးငှားရမ်း ပြေးဆွဲသူများအတွက် သင်္ဘောရွေးချယ်မှုနှင့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ စီမံခန့်ခွဲမှုဗျူဟာများ (Risk Management Strategies) အတွက် ဆုံးဖြတ်ချက်ချရာတွင် အဓိကအထောက်အကူဖြစ်စေသည်။ သင်္ဘောပိုင်ရှင်အနေဖြင့် ၎င်း၏ သင်္ဘောကို **"ငှားရမ်းလိုအား"** အပေါ် စစ်ဆေးမှုရလဒ်များက အကျိုးသက်ရောက်နိုင်သည်ကိုလည်းကောင်း၊ စင်းလုံးငှားရမ်းဆောင်ရွက်

သူအနေဖြင့် ၎င်းငှားရမ်းထားသည့် သင်္ဘောကို ကုန်စည်ပိုင်ရှင်များက **"အသုံးပြုလို့မူအား"** အပေါ် ကြီးမားစွာ အကျိုးသက်ရောက်နိုင်သည်ကိုလည်းကောင်း ကောင်းစွာ သဘောပေါက်နားလည်ကြသည်။ ဤအချက်မှာ စီးပွားရေးအရဖိအားပေးသည့် (Commercial Pressure) သဘောဖြစ်သောကြောင့် တစ်နည်းအားဖြင့် စီးပွားရေးအရ ထပ်ဆောင်းထိန်းကြောင်းမူအသွင် ဖြစ်လာသည်။

တတိယအချက်မှာ **စဉ်ဆက်မပြတ် တိုးတက်စေရေး** ဖြစ်သည်။ ရေကြောင်းအာမခံနှင့် သင်္ဘောစစ်ဆေးရေးလုပ်ငန်းစဉ်နှစ်ခုစလုံးသည် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေကို လျှော့ချရန် စစ်ဆေးတွေ့ရှိချက်များအပေါ် အခြေခံ၍ ပိုမိုကောင်းမွန်စေရန် အားထုတ်ကြိုးပမ်းရေးနှင့် ချို့ယွင်းချက်များ ထပ်မံမပေါ်ပေါက်စေရန် ပြင်ဆင်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးတို့အတွက် ဖြစ်သည်။ သင်္ဘောပိုင်ရှင်နှင့် ငှားရမ်းပြေးဆွဲသူများအနေဖြင့် ၎င်းတို့၏ သင်္ဘောများ အဆင့်အတန်း မြင့်မားခြင်းသည်လည်းကောင်း၊ တာဝန်ထမ်းဆောင်လျက်ရှိသည့် သင်္ဘောသားများ၏ ကျွမ်းကျင်မှု အရည်အချင်း တိုးတက်ခြင်းသည်လည်းကောင်း၊ ကုမ္ပဏီနှင့်သင်္ဘောများ၏ နာမည်ကောင်းကို စဉ်ဆက်မပြတ် ထိန်းသိမ်းထားရှိရန် လိုအပ်သော လုပ်ငန်းစဉ်တစ်ခု ဖြစ်သည်။ ဤသို့ စဉ်ဆက်မပြတ် တိုးတက်စေရေး လုပ်ငန်းစဉ်သည် လျော်ကြေးတောင်းဆိုမှုများကို လျော့နည်းကျဆင်းအောင် ကြိုးပမ်းနေသည့် အာမခံလုပ်ငန်းနှင့် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှု လုံခြုံချောမွေ့စွာသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို ဦးစားပေးသည့် သင်္ဘောစင်းလုံးငှားပြေးဆွဲသူတို့အတွက် နှစ်ဦးနှစ်ဖက်အကျိုး ဖြစ်ထွန်းစေသည်။

သို့ဖြစ်၍ နိုင်ငံတကာရေကြောင်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍတွင် သင်္ဘောပိုင်ရှင်များ၊ စင်းလုံးငှားရမ်းပြေးဆွဲသူများအနေဖြင့် ဥပဒေပြဌာန်းချက်များကို လိုက်နာဆောင်ရွက်ခြင်း (Regulatory Compliance) သာမက ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုကဏ္ဍနှင့် သင်္ဘောလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ ထပ်ဆောင်းလိုအပ်ချက်များ (Industrial Requirements) အရ ရေကြောင်းအာမခံထားရှိမှု အလေ့အကျင့် သက်တမ်းကာလ ကြာမြင့်လာသည်နှင့်အမျှ ကျင့်သုံးမှုအစဉ်အလာ (Customary Practice) ဖြစ်လာပြီး အဆိုပါ သီးခြားလိုအပ်ချက်များကို ဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်စေရန် သင်္ဘောလုပ်ငန်း စံနှုန်းသတ်မှတ်ချက်များ ချမှတ်၍ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ အကဲဖြတ်ချက်စနစ်အပေါ် အခြေခံ၍ သင်္ဘောအန္တရာယ်ကင်းရှင်းလုံခြုံစိတ်ချရမှု (Safety) ဆီသို့ တွန်းအားပြုချဉ်းကပ်သည့် အလေ့အထ (Culture) တစ်ခုပေါ်ထွန်းလာခဲ့သည်။ ဤသို့ဖြင့် အခြားသောရေကြောင်းမတော်တဆမှု အမျိုးအစားတစ်ခုဖြစ်သည့် ရေထုညစ်ညမ်းမှုအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ (Risk of Pollution) ကိုပါ လျှော့ချသွားနိုင်မည် ဖြစ်ပေသည်။ ဤသည်ကို စီးပွားရေးအရ မောင်းနှင်သော အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အလေ့အထ (Commercially-Driven Safety Culture) သို့မဟုတ် အာမခံစနစ်ဖြင့် မောင်းနှင်သော အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အလေ့အထ (Insurance-Driven Safety Culture) ဟု ဆိုရမည်ပင်။ ကပ္ပတိန်ကို



လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် ကမ္ဘာ့စီးပွားရေးဆောင်ရွက်တိုးတက်မှုများအတွက် အရေးပါသော အခန်းကဏ္ဍ ဖြစ်ပါသည်။ မြို့ပြလေကြောင်းကဏ္ဍအောင်မြင်စွာ ရပ်တည်နိုင်ရေးအတွက် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်း၍ လုံခြုံမှုရှိပြီး ထိရောက်မြန်ဆန်သည့် ရေရှည်တည်တံ့နိုင်သော လေကြောင်းလုပ်ငန်းများကို အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာအဆင့်တွင် လည်းကောင်း၊ ဒေသတွင်းအဆင့်တွင်လည်းကောင်း၊ နိုင်ငံတော်အဆင့်တွင်လည်းကောင်း ဟန်ချက်ညီညီ ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်ပါသည်။

ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်း၌ မြို့ပြလေကြောင်းကဏ္ဍကို ဘေးအန္တရာယ်ကင်း၍ စနစ်တကျ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးအတွက် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ကို (၁၉၄၄) ခုနှစ်တွင် ကုလသမဂ္ဂ၏ အထူးအဖွဲ့အစည်းတစ်ခုအဖြစ် စတင်တည်ထောင်ခဲ့ပါသည်။ ယခုအခါ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ (၁၉၃) နိုင်ငံအထိ ရှိလာပြီး အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာစံချိန်စံညွှန်းနှင့် အကြံပြုချက်စုစုပေါင်း (Standards and Recommended Practices-SARPs) (၁၂၀၀၀) ကျော်ကို ထုတ်ပြန်၍ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအား တစ်ပြေးညီ လိုက်နာကျင့်သုံးစေလျက် ရှိပါသည်။

ထို့အပြင် လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေမှု မြှင့်တင်ရေးသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ အခြေခံအကျဆုံးမဟာဗျူဟာမြောက် ရည်ရွယ်ချက်ဖြစ်သည့် အားလျော်စွာ ပေါ်လစီများ/စံနှုန်းများ ချမှတ်ခြင်း၊ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာညွှန်းကိန်း (Indicator) များနှင့် လားရာ (Trend) များကို စောင့်ကြည့်ခြင်း၊ အထူးအစီအစဉ်များ ချမှတ်ဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် အကောင်အထည်ဖော်မှု အထောက်အပံ့များပေးခြင်းများကို အပြည်

ပြည်ဆိုင်ရာအဆင့်တွင် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

ကမ္ဘာ့လေကြောင်း ခရီးသွားလာမှုအခြေအနေ
အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ သုတေသနစာရင်းများအရ တစ်ကမ္ဘာလုံး လေကြောင်းခရီးသွားပြည်သူ (၂၀၁၉) ခုနှစ်တွင် (၄.၅) ဘီလီယံ၊ (၂၀၂၀) ပြည့်နှစ်တွင် (၁.၉) ဘီလီယံ၊ (၂၀၂၁) ခုနှစ်တွင် (၂.၃) ဘီလီယံနှင့် (၂၀၂၂) ခုနှစ်တွင် (၃.၂) ဘီလီယံ အသီးသီးရှိခဲ့ပါသည်။ ကမ္ဘာ့ကပ်ရောဂါ ကိုဗစ်-၁၉ ကာလလွန်နောက်ပိုင်း (၂၀၂၁) ခုနှစ်တွင် လေယာဉ်ပျံသန်းထွက်ခွာမှု (Flight Departure) အကြိမ် (၅၅) သန်းခန့်ရှိခဲ့ပြီး (၂၀၂၂) ခုနှစ်တွင် လေယာဉ်ပျံသန်းထွက်ခွာမှု (Flight Departure) အကြိမ် (၃၁.၂၁) သန်းကျော်ရှိပြီး လေကြောင်းခရီးသွားပြည်သူလည်း ပြန်လည်တိုးတက်လာခဲ့ပါသည်။

ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်း လေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်ပေါ်နေမှုအခြေအနေ
အလားတူ တိုးတက်လာသော လေယာဉ်ပျံသန်းမှုများနှင့်အတူ လေယာဉ်မတော်တဆမှုကြောင့် ကမ္ဘာပေါ်၌ (၂၀၁၈) ခုနှစ်တွင် (၅၁၄) ဦး၊ (၂၀၁၉) ခုနှစ်တွင် (၂၃၉) ဦး၊ (၂၀၂၀) ပြည့်နှစ်တွင် (၂၉၈) ဦး၊ (၂၀၂၁) ခုနှစ်တွင် (၁၀၄) ဦးနှင့် (၂၀၂၂) ခုနှစ်တွင် (၁၆၀) ဦး သေဆုံးခဲ့ပါသည်။ (၂၀၂၂) ခုနှစ်တွင် ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်းလေကြောင်းသွားခရီးသည် (၁၆၀) ဦး သေဆုံးခဲ့သည့်အနက် (၁၃၃) ဦးမှာ မြန်မာနိုင်ငံတည်ရှိနေသော အာရှပစိဖိတ်ဒေသအတွင်း ဖြစ်ပွားခဲ့သော လေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်စဉ်များကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။ ကြီးမားသော လေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်စဉ်များ (Fatal Accident) သည် လူထုစိတ်ဝင်စားမှုများ၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာခရီးသည် သယ်ယူပို့ဆောင်သည့်လေယာဉ်များ (Commercial Transport Aircraft)

ဖြစ်ပါက ကမ္ဘာ၏အာရုံစိုက်ခြင်းခံရပြီး အချို့နိုင်ငံများတွင် နိုင်ငံရေး အသွင်ဆောင်သည်အထိ ဖြစ်စဉ်များ ရှိခဲ့ပါသည်။

လေယာဉ်အန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်သည့် ဖြစ်စဉ် (Occurrence)

အမျိုးအစားများ

အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအနေဖြင့် ချီကာဂိုကွန်းဗင်းရှင်း၏နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁၃) ပါ ပြဌာန်းချက်များအရ လေယာဉ်မတော်တဆမှု ဖြစ်စဉ် (Accident/Serious Incident) များကိုလည်းကောင်း၊ နောက်ဆက်တွဲစာအုပ် (၁၄)ပါပြဌာန်းချက်များအရ လေယာဉ်နှင့် ငှက်တိုက်မိခြင်းဖြစ်စဉ် (Birdstrike) များကိုလည်းကောင်း ICAO သို့ သတင်းပေးပို့ရပါသည်။ အဖြစ်များသော လေယာဉ်အန္တရာယ် ဖြစ်စေနိုင်သည့်ဖြစ်စဉ် (Occurrence) များမှာ တေညပြိုင်သော လေထုဖြင့်ကြုံတွေ့ခြင်းဖြစ်စဉ် (Turbulence -TURB)၊ လေယာဉ် ပြေးလမ်းအပြင်သို့ရောက်ရှိခြင်းဖြစ်စဉ် (Runway Excursion -RE)၊ လေယာဉ်ပြေးလမ်းနှင့် ပုံမမှန်သောထိတွေ့ခြင်းဖြစ်စဉ် (Abnormal Runway Contact -ARC)၊ မြေပြင်ဝန်ဆောင်မှု ဆောင်ရွက်ဖြစ်ပွားသောဖြစ်စဉ် (Ground Handling -RAMP)၊ လေယာဉ်ခရီးသည်များအတွက် အခန်းတွင် ဖြစ်ပွားသောဖြစ်စဉ် (Cabin Safety Events-CABIN)၊ မြေပြင်တွင် လေယာဉ်နှင့် အခြား အရာဝတ္ထုတစ်ခုခုတိုက်မိခြင်းဖြစ်စဉ် (Ground Collision-GOL)၊ လေယာဉ်/ယာဉ်/လူတို့အခွင့်မရဘဲ လေယာဉ်ပြေးလမ်း

အတွင်းဝင်ရောက်ခြင်းဖြစ်စဉ်(Runway Incursion-RI)နှင့် လေယာဉ်နှင့်ငှက်တိုက်မိခြင်းဖြစ်စဉ်(Birdstrike)တို့ ဖြစ်ကြပါသည်။

သတင်းပို့ခြင်းနှင့် Iceberg Theory

လေယာဉ်အန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်သည့်ဖြစ်စဉ်များ (Occurrence) ကို သတင်းပို့ခြင်းသည် ဘေးအန္တရာယ်ကာကွယ်ရေး/တုံ့ပြန်ရေး များဆောင်ရွက်ရာတွင် လွန်စွာအရေးပါလှပါသည်။ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ အနေဖြင့် သတင်းပို့ခြင်း(၂)မျိုး တည်ထောင်၍ ဆောင်ရွက်နိုင်ပါ သည်။ ဥပဒေကြောင်းအရ သတင်းပို့စနစ် (Mandatory Reporting System) နှင့် မိမိဆန္ဒအလျောက် သတင်းပေးပို့သည့်စနစ် (Voluntary Reporting System) တို့ ဖြစ်ပါသည်။

ဥပဒေကြောင်းအရသတင်းပို့စနစ် (Mandatory Reporting System) ဖြင့် အကျုံးမဝင်သည့်ဖြစ်ရပ်များကို မိမိဆန္ဒအလျောက် သတင်းပေးပို့သည့်စနစ် (Voluntary Reporting System) အသုံးပြု၍ Safety ဆိုင်ရာသတင်းများ ပြည့်ပြည့်ဝဝ ရရှိနိုင်ပါသည်။

Iceberg Theory အရဆိုလျှင် ရေပေါ်တွင်ပေါ်နေသော ရေခဲ တုံး၏ ၉၀% သည် ရေအောက်တွင်မြုပ်နေသကဲ့သို့ Safety Report ၏ ၉၀% သည်လည်း မိမိဆန္ဒအလျောက် သတင်းပေးပို့သည့်စနစ် (Voluntary Reporting System) ရှိမှသာ ပြည့်ပြည့်စုံစုံ ရရှိနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်းဖော်ပြပါသည်။ Safety Information များများ လိုအပ်ပါသည်။ ဥပမာ- စစ်ဆေးသူများက တရားမဝင်ငွေတောင်းခံခြင်း။

Dagon Yak Engineering & Construction

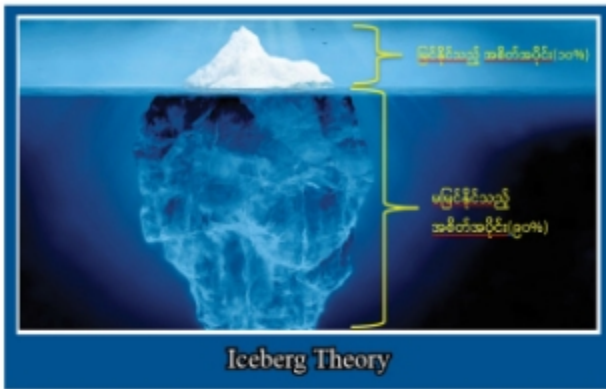
SERVICE :

- # 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



Iceberg Theory

လေကြောင်းလိုင်းမှ Safety Procedures များ မလိုက်နာခြင်း၊ လေယာဉ်ဆီအရည်အသွေး မပြည့်ဝခြင်း၊ လေယာဉ်မှူးက မူးယစ်စေသော အရာများ သုံးစွဲ၍ လေယာဉ်မောင်းခြင်း၊ လေဆိပ်များ၌ Marking များ အရောင်မှိန်နေခြင်း / ငှက်များ ပျံဝနေခြင်း စသည်တို့သည် လေယာဉ်မတော်တဆမှုများ ချက်ချင်းမဖြစ်သေးသော်လည်း Accident Prone များ ဖြစ်သည်ဟု ဆိုနိုင်ပါသည်။

ဘယ်လိုဆောင်ရွက်ရင် ပိုထိရောက်မလဲ

Software Database များအသုံးပြု၍ သတင်းပို့စနစ်များ တည်ထောင်ခြင်း၊ Third Party အသုံးပြု၍ Safety Analysis ပြုလုပ်ခြင်း၊ မိမိဆန္ဒအလျောက် သတင်းပေးပို့သည့် စနစ်အသုံးပြုရာတွင် သတင်းပို့သူများအား ဥပဒေအကြောင်းအရာ ကာကွယ်ပေးခြင်းနှင့် သတင်းပေးပို့သူများ၏ နာမည်များကို ထုတ်ဖော်မှုမပြုလုပ်ခြင်း (De-identify) တို့ကို ဆောင်ရွက်ခြင်းသည် ပိုမိုထိရောက်အောင်မြင်ကြောင်း လေ့လာသိရှိရပါသည်။

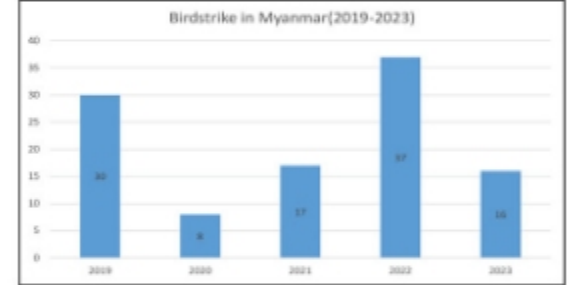
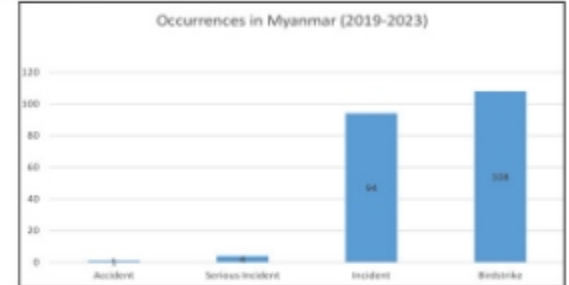
အဆိုပါရရှိလာသော Safety Data များကို အခြေခံ၍ အန္တရာယ်ရှိနိုင်ခြေ (Risk) ရှိ/မရှိ ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာကာ အန္တရာယ်မဖြစ်မီ (Proactive Method) စနစ်ကို အသုံးပြုပြီး ကြိုတင်တွက်ချက်၍ စနစ်တကျ ပြုပြင်ဆောင်ရွက်ခြင်း (Corrective Actions) ဖြင့် လေကြောင်းအန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်သည့် ဖြစ်စဉ်များကို ကာကွယ်လျော့ချနိုင်ပါသည်။

ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြပါစို့

မြို့ပြလေကြောင်းဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများဖြစ်သော လေကြောင်းလိုင်းများ၊ လေယာဉ်ကွင်းများ၊ လေကြောင်းထိန်းအဖွဲ့အစည်းများ၊ မြေပြင်ဝန်ဆောင်မှုပေးသည့်အဖွဲ့အစည်းများ၊ လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့်မီးသတ်အဖွဲ့အစည်းများ၊ လေယာဉ်မောင်းသင်တန်းကျောင်းများ၊ လေယာဉ်ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးအလုပ်ရုံများ၊ လေယာဉ်ဒီဇိုင်းရေးဆွဲသည့်အဖွဲ့အစည်းများနှင့် လေကြောင်းမိုးလေဝသအဖွဲ့အစည်းများ စသည်တို့၏ သက်ဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများသို့ အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ ပြည့်စုံစွာ သတင်းပေးပို့ခြင်းသည် လွန်စွာအရေးကြီးပါသည်။ သတင်းပေးပို့ခြင်းသည် Safety Management ၏ အသက်သွေးကြောဟု ဆိုနိုင်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံ၌ လေကြောင်းဆိုင်ရာသတင်းပေးပို့မှုအခြေအနေနှင့် မတော်တဆမှုများ

မြန်မာနိုင်ငံလေကြောင်းဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများမှ (၂၀၁၉) ခုနှစ်မှ (၂၀၂၃) ခုနှစ်အထိ (၅) နှစ်အတွင်း လေယာဉ်အန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်သည့်ဖြစ်စဉ်များ (Occurrence) သတင်းပို့သည့် အခြေအနေနှင့် လေယာဉ်မတော်တဆမှုများအား အောက်ပါအတိုင်း ဂရပ်ဖြင့် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။



နိဂုံး

သို့ဖြစ်ပါ၍ လေကြောင်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်းများနှင့် လေကြောင်းဆိုင်ရာ Service Provider များသည် Safety Report များကို အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ ပြည့်စုံစွာပေးပို့၍ လက်တွဲညီညီ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ခရီးသွားပြည်သူများ၏ မျှော်လင့်ချက်တစ်ခုဖြစ်သော ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးကို ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပါကြောင်းနှင့် နိုင်ငံ၏ ပုံရိပ်ကောင်းကို ဖော်ဆောင်နိုင်မည်ဖြစ်ပါကြောင်း တင်ပြလိုက်ပါသည်။

ကိုးကားဖော်ပြချက်

- ၁။ ICAO Safety Report(2023)
- ၂။ ICAO Doc 9859(Safety Management Manual)
- ၃။ www.icao.int

အောင်မော်(ပြင်စလှ)

အဂတိလိုက်စားမှုတိုက်ဖျက်ရေးကော်မရှင်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနတို့ ပူးပေါင်း၍ အဂတိလိုက်စားမှုတားဆီးကာကွယ်ရေးဆိုင်ရာ အသိပညာပေး ရှင်းလင်းဆွေးနွေး



ဥပဒေ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်အညီ မျှတစွာ ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်ကြောင်း မိမိတို့ ဝန်ကြီးဌာနသည်ပြည်သူလူထုကိုအကောင်းဆုံးဝန်ဆောင်မှုများပေးနိုင်ရန်အတွက် ညွှန်ကြားချက်များနှင့်အညီ အဂတိလိုက်စားမှုများ တားဆီးကာကွယ်ရေးအဖွဲ့ (CPU) များကို ခွဲစည်းထားရှိပြီး အဂတိလိုက်စားမှုများ လျော့နည်းပပျောက်ရေးအတွက် တစ်တပ်တစ်အား စီမံဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း ပြောကြားခဲ့သည်။

အခမ်းအနားသို့ အဂတိလိုက်စားမှုတိုက်ဖျက်ရေးကော်မရှင် အတွင်းရေးမှူး ဦးတင်ဆွေဝင်း၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီးများအမြဲတမ်း



အဂတိလိုက်စားမှုတိုက်ဖျက်ရေးကော်မရှင်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနတို့ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သည့် အဂတိလိုက်စားမှု တားဆီးကာကွယ်ရေးဆိုင်ရာ အသိပညာပေး ရှင်းလင်းဆွေးနွေးခြင်းအခမ်းအနားကို ဇူလိုင် ၅ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပသည်။

ဦးစွာ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်

ထွန်းက အဂတိလိုက်စားမှုများကြောင့် ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကို အဟန့်အတားဖြစ်စေပြီး ပြည်သူလူထု၏ ယုံကြည်မှုလျော့ကျစေခြင်းတို့ဖြစ်စေနိုင်ကြောင်း၊ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် အများပြည်သူဆိုင်ရာဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် ဖြောင့်မတ်တည်ကြည်မှုရှိရန်၊ တာဝန်ယူမှု၊ တာဝန်ခံမှုရှိရန်၊ ပွင့်လင်းမြင်သာမှုရှိစွာဖြင့် လုပ်ငန်းတာဝန်များကို ပြဌာန်းဥပဒေ နည်း

အတွင်းဝန်နှင့် ဌာနအကြီးအကဲများ၊ အဂတိလိုက်စားမှုတိုက်ဖျက်ရေး ကော်မရှင်ရုံးမှ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်နှင့် တာဝန်ရှိသူများ၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ အရာထမ်း/အမှုထမ်းများ၊ ဌာနအလိုက် အဂတိ လိုက်စားမှုများ တားဆီး ကာကွယ် (Corruption Prevention Unit - CPU) ခေါင်းဆောင်များ တက်ရောက်ကြကြောင်း သိရသည်။

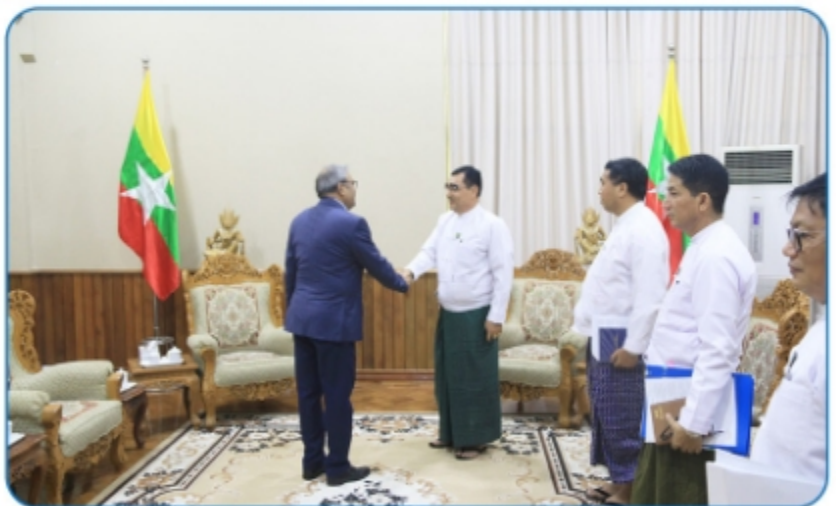
သတင်းအဖွဲ့(ပုံ/ဆက်)

ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း ဘင်းမိစတက်အတွင်းရေးမှူးချုပ် သံအမတ်ကြီး အင်ဒရာမာနီပန်ဒေးအား လက်ခံတွေ့ဆုံ



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းသည် ဘင်းမိစတက်အတွင်းရေးမှူးချုပ် သံအမတ်ကြီး အင်ဒရာမာနီပန်ဒေးအား ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဇူလိုင် ၂၃ ရက် နေ့လည်ပိုင်းက နေပြည်တော် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ရုံးအမှတ်(၅)တွင် လက်ခံတွေ့ဆုံပါသည်။

ထိုသို့ တွေ့ဆုံရာတွင် ဘင်းမိစတက်ဒေသတွင်း ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဆိုင်ရာလုပ်ငန်းစဉ်များကို အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နေမှုများ ဒေသတွင်းပေါင်းစည်းဆက်သွယ်မှု (Connectivity) ကောင်းမွန်လာခြင်းဖြင့် ကုန်သွယ်မှု၊ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းကဏ္ဍများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာမည် ဖြစ်သောကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကုန်းလမ်း၊ ရေကြောင်း၊ လေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍများ ဆက်သွယ်



ရေးနှင့် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးကဏ္ဍများအနေဖြင့် အနာဂတ် ဘင်းမိစတက်ဒေသတွင်း ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးတွင် အဓိကအရေးပါမှုရှိသည့် အခြေအနေများကို ခင်မင်ရင်းနှီးစွာ နှစ်ဘက်အမြင်ချင်းဖလှယ် ဆွေးနွေးပါ

သည်။ တွေ့ဆုံပွဲသို့ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ အရာရှိကြီးများနှင့် ဘင်းမိစတက်အတွင်းရေးမှူးရုံးမှ ကိုယ်စားလှယ်များတက်ရောက်ခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။
သတင်းအဖွဲ့ (ပို/ဆက်)



အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်အကြောင်း သိကောင်းစရာ ဒေါက်တာနိလာထိုး

အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်(Quality Management System, QMS) အတွက် ထင်ရှားသည့် အရည်အသွေးလုပ်ငန်းစဉ် (၄)မျိုးမှာ ISO 9001 (Quality Management), AS 9100 (Aerospace Standard), Six Sigma နှင့် CMMI (Capability Maturity Model Integration) တို့ဖြစ်ပါသည်။ ၎င်းတို့(၄)မျိုးထဲမှ မိမိလုပ်ငန်းခွင်နယ်ပယ်နှင့် အဝင်ခွင့်ကုန်ဖြစ်ပြီး ဝန်ထမ်းများနှင့် လုပ်ငန်းနှင့် ပတ်သက်ဆက်သွယ်နေသူတို့အကြား နားလည်မှုရှိမည့် အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်တစ်မျိုးကို မိမိလုပ်ငန်းအတွက် တည်ထောင်ထားရန် လိုအပ်ပါသည်။ အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် (QMS) ကို အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း၏ ရည်ရွယ်ချက်မှာ ဝန်ဆောင်မှုများ၏ အရည်အသွေးကို သေချာစေရန်ဖြစ်ပြီး အထူးသဖြင့် အဖွဲ့အစည်း ကြီးထွားလာသည်နှင့်အမျှ လူတိုင်းဝန်ဆောင်မှုများ ပေးနေစဉ် စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ကိုက်ညီမှု ရှိ၊ မရှိ စစ်ဆေးရန် ဖြစ်သည်။

အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် (QMS) သည် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအတိုင်း ဆောင်ရွက်ရပြီး လုပ်ငန်းနှင့်ပတ်သက်ဆက်သွယ်နေသူများ၏ လိုအပ်ချက်များနှင့်ကိုက်ညီသော အရည်အသွေးမြင့်ထုတ်ကုန်များ၊ အရည်အသွေးမြင့်ဝန်ဆောင်မှုများကို စဉ်ဆက်မပြတ် ဆောင်ရွက်ပေးနေသောလုပ်ငန်းစဉ်များ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့် တာဝန်များကို မှတ်တမ်းထားရှိပြီး ခွဲစည်းတည်ဆောက်ထားသော စနစ်တစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။

အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်အတွက် အခြေခံမူ (၇)ချက်မှာ လုပ်ငန်းနှင့် ပတ်သက်ဆက်သွယ်နေသူများ၏ အာရုံစိုက်မှု၊ ခေါင်းဆောင်မှု၊ လူများနှင့်ထိတွေ့ဆက်ဆံမှု၊ လုပ်ငန်းစဉ်ချဉ်းကပ်မှု၊ လုပ်ငန်းတိုးတက်မှု၊ သက်သေများကိုအခြေခံသည့် ဆုံးဖြတ်ချက်ချမှတ်ခြင်းနှင့် ဆက်ဆံရေးစီမံခန့်ခွဲမှုစသည်တို့ ဖြစ်ပါသည်။

အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် (QMS) များသည် လုပ်ငန်းခွင်များအားလုံးနှင့် ကိုက်ညီသည့် အရွယ်အစားတစ်ခု မဟုတ်ပါ။ အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုစီသည် ၎င်းတို့၏ လိုအပ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီစေရန် ၎င်းတို့၏ကိုယ်ပိုင် အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် (QMS) ကို တည်ဆောက်ရန် လိုအပ်မည် ဖြစ်သည်။ အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် (QMS) တည်ထောင်ရန်အတွက် အဓိကစာမှတ်အနေနှင့် ISO 9001 (Quality Management) စံနှုန်းများကို ကိုးကား၍ ရပါသည်။ ISO 9001- အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်များသည် မည်သည့်လုပ်ငန်းအမျိုးအစားအတွက်မဆို အသုံးပြုနိုင်သော စံသတ်မှတ်ချက်တစ်ခု ဖြစ်ပြီး အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် (QMS) တစ်ခုကို တည်ထောင်ရန်အတွက် မူဘောင်တစ်ခု ပံ့ပိုးပေးပါသည်။

ISO (International Organization for Standardization) သည် နိုင်ငံလုံးဆိုင်ရာစံနှုန်းသတ်မှတ်သည့် အဖွဲ့အစည်းများ၏ ကမ္ဘာတစ်ဝန်းရှိ အဖွဲ့ချုပ်တစ်ခုဖြစ်ပါသည်။ ISO သည် ထုတ်ကုန်များ၊ ဝန်ဆောင်မှုများနှင့် စနစ်များ၏ အရည်အသွေးဘေးကင်းမှုနှင့် ထိရောက်မှုရှိစေရန်အတွက် စံချိန်စံညွှန်းများကို ဖော်ဆောင်ပေး

သည့်လွတ်လပ်သောအစိုးရမဟုတ်သည့်အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုဖြစ်ပါသည်။ ISO Standards များ၌ အမျိုးအစား အမျိုးမျိုးရှိပါသည်။ ထိုအမျိုးအစားများထဲမှ ISO 9000- Quality Management သည် စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံများအပြင် ဝန်ဆောင်မှုပေးသည့် လုပ်ငန်းများ၏ အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုအတွက် အကောင်းဆုံး အလေ့အကျင့်အဖြစ် နိုင်ငံတကာမှ သုံးသပ်ထားပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံရေကြောင်းပညာတက္ကသိုလ်အနေဖြင့် အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်ကို တည်ထောင်ရာ၌ ISO 9001- Quality Management စံနှုန်းကို ကိုးကား၍ တည်ထောင်ထားပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံရေကြောင်းပညာတက္ကသိုလ်၌ ကျင့်သုံးဆောင်ရွက်နေသည့် အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုလုပ်ငန်းစဉ်အချို့ကို ကောက်နှုတ်တင်ပြသွားမည် ဖြစ်ပါသည်။

အောင်မြင်မှုရှိသည့် အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် တစ်ခု တည်ထောင်ရာ၌ ဆောင်ရွက်ရသည့်လုပ်ငန်းစဉ်များရှိသည့်အနက် မိမိလုပ်ငန်းနှင့်သက်ဆိုင်သောအရည်အသွေးမူဝါဒကိုစတင်သတ်မှတ်ခြင်းသည် လုပ်ငန်းစဉ်တစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ ၎င်းနောက် မိမိလုပ်ငန်းနှင့် သက်ဆိုင်သည့် အရည်အသွေးရည်မှန်းချက်၊ ပန်းတိုင်ကို သတ်မှတ်ခြင်း၊ အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်ပြီးစီးအောင်မြင်အောင် ဆောင်ရွက်ရန် အဓိကဦးစည်းတည်ဆောက်သည့် ပုံစံသတ်မှတ်ခြင်း၊ မိမိတို့အဓိကလုပ်ငန်းစဉ်များကို ISO 9001 စံနှုန်း၏ လိုအပ်ချက်


များနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်နိုင်အောင်စီစဉ်ခြင်း၊ လုပ်ငန်းစဉ်အသီးသီးအတွက်လိုအပ်သောမှတ်တမ်းများ၊စာရွက်စာတမ်းများကိုအစီအစဉ်စနစ်ကျအောင် ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ လိုအပ်သောသင်တန်းများ စီစဉ်ပေးခြင်း၊ အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ စဉ်ဆက်မပြတ်တိုးတက်မှုရှိသည့် အခွင့်အရေးကောင်းများ ရရှိအောင် ဆောင်ရွက်စေခြင်းစသည့် လုပ်ငန်းစဉ်များကို ဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။

ISO 9001 စံနှုန်းနှင့်အညီ အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရန်အတွက် သင်တန်းများတက်ရောက်စေခြင်းနှင့်အရည်အသွေးလက်စွဲစာအုပ်(Quality Manual) ရေးသားပြုစုခြင်းတို့ကို ၂၀၀၅- ၂၀၀၆ ခုနှစ်မှ စ၍ မြန်မာနိုင်ငံရေကြောင်းပညာတက္ကသိုလ်၌ ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။

မိမိတို့လက်ရှိဆောင်ရွက်နေသည့် လုပ်ငန်းစဉ်များကို ISO 9001 စံနှုန်းနှင့်အညီ ရေးသားပြုစုပြီးနောက် ရေးသားပြုစုထားသည့် အရည်အသွေးလက်စွဲစာအုပ်ပါ လုပ်ဆောင်ချက်များ၊ ညွှန်ကြားချက်များကို လိုအပ်ပါက ပြင်ဆင်ရေးသားရပါသည်။ ထို့အပြင် လုပ်ငန်းစစ်ဆေးခြင်း(ရုံးတွင်း)ကို သက်ဆိုင်ရာဌာနများအားလုံး ပါဝင်အောင် ဆောင်ရွက်ရပါသည်။ စီမံခန့်ခွဲမှုပြန်လည်သုံးသပ်ခြင်းအစည်းအဝေးကို ပါမောက္ခချုပ်အပါအဝင် ဌာနတွင်းစီမံခန့်ခွဲရေးအဆင့်ရှိသူများ တို့ယ်တိုင်တက်ရောက်၍ မိမိတို့လုပ်ငန်းစဉ်များ၏ စဉ်ဆက်မပြတ်



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)

တိုးတက်မှုများနှင့် လိုအပ်ချက်များကို အဓိကထား ဆွေးနွေးကြရပါသည်။

မိမိတို့လုပ်ငန်းနှင့်ပတ်သက်သည့် Risk Information၊ Risk Analysis တို့ကိုလည်းဖော်ထုတ်၍ ကြိုတင်စီစဉ်ဆောင်ရွက်မှုသည် အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်အတွက် အလွန်ပင် အရေးကြီးပါသည်။ တက္ကသိုလ်ရှိ ISO 9001 စံနှုန်းနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်နေသည့် ဌာနများအားလုံးသည် အရည်အသွေးရည်မှန်းချက်၊ ၎င်းရည်မှန်းချက်အောင်မြင်မှုရှိမရှိတိုင်းတာသည့် Key Performance Indicators၊ Risk Register၊ SWOT (Strength, Weakness, Opportunity, Threat) Analysis၊ အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် စဉ်ဆက်မပြတ် တိုးတက်ရန် ဆောင်ရွက်သည့်လုပ်ငန်းစဉ်သည်တို့ကို အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ ဆောင်ရွက်ရပါသည်။

ထိုသို့ ဆောင်ရွက်ခြင်းကြောင့် ရရှိလာသည့် အကျိုးကျေးဇူးများကို ကောက်နုတ်တင်ပြသွားမည် ဖြစ်ပါသည်။ အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုအတွက် မရှိမဖြစ် လိုအပ်သော အရည်အသွေးလက်စွဲ (Quality Manual) ကို တက္ကသိုလ်မှ ကျင့်သုံးသည့် ISO 9001:2000/ISO 9001:2008 စံနှုန်းနှင့်အညီ ရေးသားရသည့်အတွက် တက္ကသိုလ်တစ်ခုလုံးရှိ သင်ကြား၊ စီမံရေးရာကိစ္စရပ်များ၏ အဓိကအချက်များအား Quality Manual ကို လေ့လာခြင်းဖြင့် သိရှိနိုင်ပါသည်။

အရည်အသွေးလက်စွဲ (Quality Manual) ကို တက္ကသိုလ်နှင့်ပတ်သက်ဆက်သွယ်သူများအားလုံးသည် တက္ကသိုလ်စာကြည့်တိုက်၌ လေ့လာခွင့်ရရှိသဖြင့် တက္ကသိုလ်၏ အရည်အသွေး အဆင့်အတန်းမည်မျှမည်မျှရှိသည်ကို အားလုံးရှင်းရှင်းလင်းလင်း သိရှိနိုင်ပါသည်။ အရည်အသွေးလက်စွဲကို တက္ကသိုလ်အတွက် ရေးသားပြုစုရာ၌ လိုအပ်သော လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ၊ အလုပ်ညွှန်ကြားချက်များကို ဌာနများအားလုံးမှ စုဆောင်းခြင်းဖြစ်သောကြောင့် တက္ကသိုလ်ရှိ ဌာနများအနေဖြင့် မိမိတို့ဌာန၏ လုပ်ဆောင်ချက်များကို မှတ်တမ်း

ပြုစုပြီး (Documented) ဖြစ်နေပါသည်။ လုပ်ဆောင်ရသည့်လုပ်ငန်းများကို တိတိကျကျ ရေးသားထားပြီးဖြစ်ပါသဖြင့် လူကို မှီခိုအားကိုးနေသည့်စနစ် မဟုတ်တော့သည့်အတွက် တက္ကသိုလ်တွင် များစွာ အကျိုးကျေးဇူးရရှိပါသည်။

တက္ကသိုလ်၌ အသုံးပြုနေသော ပုံစံ (Form) များ၊ ဖိုင် (File) များကို တိတိကျကျ သတ်မှတ်ထားရှိပြီးသား ဖြစ်သောကြောင့် အလုပ်လုပ်ရာတွင် ပိုမိုထိရောက်စေပါသည်။

တက္ကသိုလ်၏ စီမံခန့်ခွဲမှုအဆင့် (Management Level) ရှိ ဝန်ထမ်းများကိုယ်တိုင် တက္ကသိုလ်၏ အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် စဉ်ဆက်မပြတ် တိုးတက်နိုင်သော အခြေအနေများကို ဆောင်ရွက်ပါမည်ဟု အာမခံပြီးဖြစ်ပါသည်။

ဝန်ထမ်းများသည် မိမိတို့ ဆောင်ရွက်ရမည့် လုပ်ငန်းများ၏ တာဝန်နှင့် ဝတ္တရားများအားလုံးကို သိရှိရခြင်း၊ ကျောင်းသား/ကျောင်းသူများနှင့် သက်ဆိုင်သော ဆောင်ရွက်ရမည့်ကိစ္စရပ်များ အားလုံးကို တိတိကျကျ မှတ်တမ်းပြု ဆောင်ရွက်ပြီးသား ဖြစ်နေပါသည်။ နှစ်စဉ်နှစ်တိုင်း ပါမောက္ခချုပ်အပါအဝင် တက္ကသိုလ်၏ စီမံခန့်ခွဲမှုအဆင့်ရှိ ဝန်ထမ်းများကိုယ်တိုင် အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုပြန်လည်သုံးသပ်ခြင်း အစည်းအဝေးကို ကျင်းပ၍ တက္ကသိုလ်၌ ကျင့်သုံးနေသော စနစ်၏ အားနည်းချက်၊ အားသာချက်များကို ပြန်လည်သုံးသပ်ဆွေးနွေးနိုင်ပါသည်။

တက္ကသိုလ်ရှိ ဝန်ထမ်းများအားလုံးအတွက် လိုအပ်သော သင်တန်းများကို သုံးသပ်၍ အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ သင်တန်းများ တက်ရောက်နိုင်ရန် စီစဉ်နိုင်ခြင်း၊ ဝန်ထမ်းများ ရာထူးတိုးကိစ္စရပ်များ၌ လည်း ရေးသားထားသော လုပ်ငန်းစဉ်အတိုင်း ဆောင်ရွက်ရခြင်း၊ ဝန်ထမ်းများအသစ် ခန့်အပ်ရာ၌လည်း အရည်အသွေးလက်စွဲ (Quality Manual) ၌ ရေးသားထားသည့် လုပ်ငန်းစဉ်အတိုင်း ဆောင်ရွက်ရသည့်အတွက် မျှတမှု ရှိပါသည်။

တက္ကသိုလ် ရုပ်ပတ်ဝန်းကျင် ဖွံ့ဖြိုးမှုနှင့် ပတ်သက်၍လည်း



တက္ကသိုလ်မှ တက်နိုင်သည့် ဘတ်ဂျက်အနေအထားဖြင့် လုပ်ဆောင်မည့်လုပ်ငန်းစဉ်များကို ရေးသားထားသည့်အတိုင်း ဆောင်ရွက်နိုင်ပါသည်။ တက္ကသိုလ်နှင့် ဆက်သွယ်နေသူများ (Stakeholder) အားလုံး၏ အကြံပြုချက်များ၊ တိုင်ကြားချက်များအားလုံးကို အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှု ပြန်လည်သုံးသပ်သည့် အစည်းအဝေး၌ ဆွေးနွေး၍ တက္ကသိုလ်မှ ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်သည့်ကိစ္စများကို ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ခဲ့ပါသည်။ အကြံပြုချက်များကို စနစ်တကျ စုဆောင်း၍ ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်သမျှကို ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့သောကြောင့် အထူးသဖြင့် ကျောင်းသား/ကျောင်းသူများသည် တက္ကသိုလ်အပေါ်၌ ယုံကြည်မှု ပို၍ရှိလာသည်ကို တွေ့ရှိခဲ့ရပါသည်။

ထိုအပြင် ပစ္စည်းများဝယ်ယူခြင်း၊ ထိန်းသိမ်းခြင်းနှင့် ပတ်သက်သည့် လုပ်ငန်းစဉ်များ၊ လုပ်ငန်းညွှန်ကြားချက်များကိုလည်း တိတိကျကျ ဖော်ပြထားသည့်အတိုင်း ဆောင်ရွက်ရပါသဖြင့် လေလွင့်ဆုံးရှုံးမှုနည်းပါးစေပါသည်။ တက္ကသိုလ်အတွင်းရှိ ဌာနများအားလုံး (ငွေစာရင်းဌာနမှလွဲ၍) မိမိတို့ကိုယ်တိုင် ရေးသားထားသည့် လုပ်ငန်းစဉ်၊ အလုပ်ညွှန်ကြားချက်များအတိုင်း ဆောင်ရွက်ထားခြင်းရှိ/မရှိကို တက္ကသိုလ်အတွင်းလုပ်ငန်းစစ် (Internal Auditor) များမှ နှစ်စဉ်စစ်ဆေးမှုများ ပြုလုပ်နေပါသဖြင့် ဌာနများအားလုံး၏ အရည်အသွေးမှာ စဉ်ဆက်မပြတ် တိုးတက်လျက်ရှိပါသည်။ ရေးသားထားသည့်အတိုင်း မလုပ်ဆောင်ပါက လိုက်လျောညီထွေမှုမရှိခြင်း အစီရင်ခံစာ (Non-conformance) ကို တင်သွင်းရခြင်း၊ တွေ့ရှိချက် (Observation) များကို ပြင်ဆင်ပေးရခြင်းစသည့် ကိစ္စရပ်များကို ဌာနများမှ ဆောင်ရွက်ရပါသဖြင့် အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်၏ အရေးကြီးမှုကို ဌာနအားလုံး သိရှိနားလည်ခဲ့ပါသည်။

လိုက်လျောညီထွေမှုမရှိခြင်း (Non-conformance Report) နှင့် ပတ်သက်သော အစီရင်ခံစာကို ပုံစံ (Form) သတ်မှတ်ထားပြီး ဖြစ်သလို ၎င်းပုံစံ (NC-form) ကို အသုံးပြုသည့်အခါ မိမိသဘောဆန္ဒဖြင့် ထုတ်ယူခွင့်မရှိသလို အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုမှ နံပါတ်



စဉ်အလိုက် ထုတ်ယူ အသုံးပြုရပါသဖြင့် ပုံစံ (Form) များ၏ အရေးပါမှု၊ စာရွက်စာတမ်းများ စနစ်တကျထားရှိမှုစနစ် (Documented System) ကို ဝန်ထမ်းများ အားလုံးသိရှိ နားလည်နိုင်ခဲ့ပါသည်။

သင်ကြားရေးဌာနများအားလုံးမှ ဆရာ/မများကိုယ်တိုင် စာသင်နှစ် ပြီးဆုံးသည့်အခါ မိမိတို့ဘာသာရပ်နှင့်ပတ်သက်သည့် အချက်များကို ပြန်လည်သုံးသပ်ခြင်း၊ စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်း၊ စာမေးပွဲရလဒ်များအသေးစိတ်လေ့လာခြင်း၊ သက်ဆိုင်ရာဘာသာရပ်အခြေအနေသုံးသပ်ခြင်း (Course Evaluation) များကို ဆောင်ရွက်ရပါသဖြင့် သက်ဆိုင်ရာ ဘာသာရပ်သင်ရိုး၏ အခြေအနေကို စဉ်ဆက်မပြတ်တိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ပါသည်။ ဘွဲ့ရကျောင်းသားများ တက္ကသိုလ်နှင့် ဆက်သွယ်နေသော ပြင်ပအဖွဲ့အစည်းများမှအကြံပြုချက်များကိုလည်း စုဆောင်း၍ တက္ကသိုလ်၏သင်ရိုး၊ တက္ကသိုလ်၏ အရည်အသွေးကို တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ပါသည်။

တက္ကသိုလ်၏ အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်ကို မည်သည့်ပြင်ပစစ်ဆေးရေးအဖွဲ့ (External Auditor/External Assessors) များ၏ စစ်ဆေးမှု အကဲဖြတ်မှုတို့ကို အချိန်မရွေး တိကျမှန်ကန်စွာ အကဲဖြတ်မှုကို ခံယူနိုင်ခဲ့ပါသည်။ အာဆီယံဒေသတွင်းစစ်ဆေးရေးအဖွဲ့ သာမက ဥရောပနိုင်ငံများမှ စစ်ဆေးရေးအဖွဲ့များ၏ စစ်ဆေးမှု အကဲဖြတ်မှုတို့ကို အောင်မြင်စွာ ခံယူနိုင်ခဲ့မှုများလည်း ရှိခဲ့ပါသည်။

တက္ကသိုလ်၌ အရည်အသွေးအာမခံမှုစနစ်ကို ကျင့်သုံးနေခြင်းဖြစ်သည့်အတွက် တက္ကသိုလ်မှ ဘွဲ့ရကျောင်းသား/သူများအနေဖြင့် မိမိဘာသာရပ်နှင့် သက်ဆိုင်သော အလုပ်အကိုင်များကို အာဆီယံဒေသတွင်း သာမက နိုင်ငံတကာရှိ လုပ်ငန်းခွင်များ၌ လုပ်ကိုင်ခွင့် ရရှိနိုင်ခဲ့သလို မဟာဘွဲ့များ၊ ပါရဂူဘွဲ့များကို ထပ်မံ၍ နိုင်ငံတကာ တက္ကသိုလ်များ၌ ဆက်လက်ဆည်းပူးခွင့် ရရှိခဲ့ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံရေကြောင်းပညာတက္ကသိုလ်အနေဖြင့် အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်ကို စတင်ကျင့်သုံးခဲ့ချိန်မှစ၍ ယခုအချိန်ထိ စဉ်ဆက်မပြတ်တိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသော်လည်း ရာနှုန်းပြည့်အောင်မြင်နေသည့် အနေအထားသို့ ယခုတိုင်မရောက်ရှိနိုင်သေးပါ။ ယခုထက်ပိုမို၍ အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ရန် များစွာကျန်ရှိနေပါသေးသည်။

ဒေါက်တာနီလာတိုး



အတိတ်ကိုသာ

ဖြင်ဆင်ခွင့်ရခဲ့လျှင်...



မယ်တုတ် (သာယာဝတီ)

ဧပြီလ၏နွေကား အလွန်ပင်ပူပြင်းလှ၏...
 ဖိုးခွားတစ်ယောက် ရွာထဲမှ သာအေးတို့နှင့် ဆော့ကစားပြီး နောက် အိမ်ရှေ့တွင်ပျစ်တွင် ထိုင်နေသော အဘထံသို့ အပြေးသွား၍
 “အဘ...သာအေးတို့က ဒီနှစ်သင်္ကြန် မြို့မှာရေကစားထွက်ကြ မယ်တုတ်... သားလည်း သူတို့နဲ့လိုက်သွားချင်လို့ အဘ ”
 ဖိုးခွားတစ်ယောက်ကတော့ ခလေးပီပီ အန္တရာယ်ဘာညာ မတွေ့မိ... သူ့ဖြစ်ချင်တာသာ အဘိုးဖြစ်သူအား ပူဆာနေ၏... အဘ ကတော့ မြေးဖြစ်သူအား စိတ်ပူပန်စွာဖြင့်...
 “မြေးရယ်... ခါတိုင်းလို ရွာမှာပဲ သူငယ်ချင်းတွေနဲ့ဆော့ပါလား။ မြို့မှာကကားတွေဆိုင်ကယ်တွေလည်းပေါ့မ့ပေါ့... လမ်းတွေလည်း ရှုပ်ကရှုပ်နဲ့... ဒီကြားထဲရန်တွေဘာတွေဖြစ်နေရင် ဒုက္ခ... လူကြီးမပါ ဘာမပါနဲ့ အဘ စိတ်မချပါဘူး”
 “အဘကလည်း ... သားတို့ခလေးတွေချည်းပဲ မဟုတ်ပါဘူး... သာအေးအစ်ကို ကာလသား ခေါင်းဆောင်ကိုကြီးသာခင်လည်း လိုက်မှာ... ပြီးတော့ ရွာထိပ်ကအရီးဒေါ်မြတို့သားအမိတွေရောပါမှာ တဲ့... လူတွေလည်း အများကြီးပဲကိုစိတ်မချစရာမရှိပါဘူး... သားလိုက် ချင်လို့ပါနော်... နော် အဘ”
 တယ်လိုပြောပြောအဘက ခွင့်မပြုသည်မို့ ဖိုးခွားတစ်ယောက် စိတ်ကောက်ကာ ညစာပင်မစား... ခလေး ပီပီလိုချင်တာ မရ၍ စိတ် ကောက်နေ၏...
 တကြီးညိုတစ်ယောက်လည်း မြေးလေးအား ခွင့်ပြုချင်သော်

လည်း တစ်ချိန် ဖြစ်ပျက်ခဲ့ဖူးသော အဖြစ်ဆိုးကြောင့် မြေးလေးအား အလိုမလိုက်နိုင်... ခဲမှန်ဖူးသော စာသူငယ်လို သင်္ကြန်နဲ့ပတ်သက် ရင်နောင်တတို့ရခြေ... အော်... အချိန်တွေတောင်ကုန်တာမြန်ပါလား။ ဘာလိုလိုနဲ့ ဆယ်နှစ်တောင် ကြာခဲ့ပြီပဲ... အတွေးတို့က လွန်လေ သောအတိတ်ဆီက မြေးလေး၏ မိဘနှစ်ပါးဖြစ်သော သားနှင့် ခွေးမဖြစ်သူဆီသို့...
 ၂၀၀၈ ခုနှစ်ကာလ...
 “အဖေ... ကျွန်တော် ဒီနှစ်သင်္ကြန်မြို့မှာ ဟိုကောင်တွေအဖွဲ့နဲ့ ဆိုင်ကယ်နဲ့ မြို့မှာတက်ကံကြမှာအဖေ... အဲဒါအဖေ သမီးကလည်း ကိုယ်ဝန်ကြီးနဲ့ကို သူပါလိုက်ချင်တယ် လုပ်နေတယ်... အဖေ အဲဒါ နည်းနည်းပြောပေးပါဦး”
 ဦးကြီးညိုတစ်ယောက် ရေနှေးကြမ်းသောက်ရင်း ထိုင်တုန်း ရိုသေး သားဖြစ်သူ၏စကားကြောင့် “ရော်... ဒီကလေးတွေနယ် သားကလည်း... မင်းမိန်းမမွေးခါနီး ဖွားခါနီးလေကွာ နောက်မှလည် ပါလား”
 “ဟာ အဖေကလည်း သင်္ကြန်က တစ်နှစ်မှ တစ်ခါရယ်... သားတို့ တစ်ရက်ပဲ လည်မှာပါ... နောက်ခလေးရလာရင် အခုလိုလွတ်လွတ် လပ်လပ် လည်လို့ရတော့မှာ မဟုတ်ဘူး...”
 “အဲဒါဆိုလည်း တစ်ရက်ပဲဆိုတော့ သမီးလည်း... မွေးခါနီး ဖွား ခါနီးကိုမလိုက်ပါနဲ့... သူတို့ဘာသာသွားကြပါစေ... နောက်မှမိသားစု လိုက် လည်ကြပေါ့... ဦးကြီးညိုတစ်ယောက် မိသားစုလိုက် သင်္ကြန်

လည်ဖို့ ဘယ်တော့မှမဖြစ်နိုင်တော့ကြောင်း သိခဲ့လျှင် ထိုကဲ့သို့ ခွင့်ပြုခံမိလိမ့်မည် မဟုတ်ပေ...”

“အဲဒါဆိုလည်း... ဟိုကောင် သင်္ကြန်လည်လည်း ပျော်တာက ပျော်...သောက်စား မူးရူးပြီး ရန်ဖြစ်မလာနဲ့နော်...” မှာရုံအပြင် မရှိခဲ့

“စိတ်ချပါ အဖေရယ် ဘာမှမဖြစ်ပါဘူး”

သင်္ကြန်အတက်နေ့ မနက်စောစော...

“အဖေ... ကျွန်တော်တို့သွားတော့မယ်၊ မိန်းမရေ... ကိုယ်သွား ပြီနော်...ချစ်တယ်နော်...ပြန်လာခဲ့မယ်” အိမ်ရှေ့တွင် ဆိုင်ကယ်သုံး စီးဖြင့် လူကလည်း ခြောက်ယောက်လား ခုနစ်ယောက်လားမသိ...

“သား မင်းတို့ဟာ ဆိုင်ကယ်က သုံးစီးထဲ မင်းက ဘာနဲ့သွားမှာလဲ” ဒါများ လွယ်လွယ်လေး အဖေရာ... (၃)ယောက်စီး သွားမှာပေါ့...

“မင်းကွာ အန္တရာယ်များက များနဲ့ကွာ... ပြီးတော့ မင်းတို့အဲလိုစီးရင် ယာဉ်ထိန်းရက် ဖမ်းလိမ့်မယ်နော်... စည်းကမ်းလေး လိုက်နာပြီးမောင်း

တော့ ပိုကောင်းတာပေါ့...” ဦးကြီးညိုလည်း သွားခါနီး အများကြီး ပြောမနေချင်တော့၍ “မင်းတို့ စောစောပြန်လာကြ” ဟု မှာရုံသာ...

“အဖေ... သမီးဗိုက်ထဲ တစ်မျိုးဖြစ်နေတယ်... မွေးတော့မလား မသိဘူး...အဖေ”

“ဟာ အိုတာဆို ရွာထဲက လက်သည် ခေါ်လှကြီးကို သွားခေါ်ရ မှာပေါ့... ဟိုကောင်ကလည်း ညနေစောင်းနေပြီ... အခုထိ ပြန်မလာ သေးဘူး...”

ညကိုးနာရီထိုးလုပြီ... ချွေးမကလည်း အခုထိ မမွေးနိုင်သေး... ရွာထဲက အမျိုးသမီးတွေလည်း ဝိုင်းဝန်းကူညီလုပ်ကိုင်ပေးနေကြ

သည်... သားဖြစ်သူကလည်း အခုထိ ပြန်မလာသေး... “ဒီကောင်ကွာ... သေချာမှာလိုက်ရဲ့သားနဲ့”

ညဆယ့်တစ်နာရီတောင် စွန်းစွန်းဖြစ်နေပြီ ထိုအခါမှ လက်သည် ခေါ်လှကြီးက “ကိုဘညို ရှင့်ချွေးမက မမွေးနိုင်ဘူး... ဒီပုံအတိုင်းဆို

ကလေးရော မိခင်ပါ ဒုက္ခရောက်တော့မယ်... မြို့ဆေးရုံကို ပို့မှဖြစ် တော့မယ်... ရှင့်သားရော အခုထိ ပြန်မလာသေးဘူးလား...”

“အေး...ငါ့သားကလည်း ပြန်မလာသေးဘူး... ငါ့ချွေးမကိုသာ ဆေးရုံပို့ပေးပြီး ကူညီပေးကြပါအုံးကွာ” မြို့ဆေးရုံကိုရောက်တော့...

ဆေးရုံက ဆရာဝန်မလေးက “လူနာက ခွဲမွေးမှရမှာ... အုပ် ထိန်းသူ လက်မှတ်ထိုးပေးဖို့လိုတယ်...” ဦးဘညိုလည်း အုပ်ထိန်းသူ

နေရာတွင် လက်မှတ်ထိုးပေးလိုက်ရင်း အရေးပေါ်ခန်းရှေ့မှာ ရွာ က လူတွေနဲ့ စောင့်နေခိုက်...

တဖက်အခြမ်းမှ စကားပြောသံကြားလိုက်ရ၏... သင်္ကြန်ရက် ဆိုတော့... Accidentတွေကလည်းများ ဆေးရုံမှာ အရေးပေါ်လူနာ

တွေချည်းပဲ...ညနေကလည်း Accidentလူနာတွေထပ်ရောက်လာ တာ... ကားနဲ့ဆိုင်ကယ်နဲ့တိုက်တာဆိုလား... မူးပြီး မောင်းတာ ထင်

တယ်... (၃)ယောက်စီးလာတာတဲ့ အချင်းချင်းကျော်တက် မောင်း ကြရင်းတဖက်လမ်းကြောကကားနဲ့တိုက်မိတာတဲ့...နစ်ယောက်က

Oo Oo[®] အမှတ်တံဆိပ်
Dried Noodle
FDA ထောက်ခံချက်အမှတ် - ၈၅/၁၆၁၁၆/ထလ

ဦးဦးခေါက်ဆွဲဝက်ရုံ
အမှတ် ၁ ၂ သံချက်ဝန်ဦးမြူလမ်း၊ အရှေ့ဒုတိယကုလန်အပိုင်း (၁)၊ ဒဂုံမြို့သစ်အရှေ့ပိုင်းမြို့နယ်၊ ရန်ကင်းတိုင်းဒေသကြီး။
ပုန်း-၀၁ ၃၅၅၂၁၁၊ ၀၃ ၂၅၀၆ ၂၆၃၅၊ ၀၃ ၈၃၀၁ ၂၁၀၀၊ ၀၃ ၈၃၆၅၅၂၆၁၀

ပွဲချင်းပြီးပုံလိုပြောတယ်၊ တစ်ယောက်ကလည်း အခြေအနေမကောင်း ဘူးပြောတယ်... အိမ်ကလူတွေ မသိဘူးထင်တယ်... အခုထိ Dead Body သယ်ဖို့ ဆက်သွယ်လို့ မရဘူးပြောတယ်...

ဦးကြီးညိုလည်း မနက်က သုံးယောက်စီးသွားတဲ့သားဖြစ်သူ ကို သတ်ရမိပြီး စိတ်ပူပန်စွာနဲ့ “ဆရာမလေးတို့... ခုနကပြောတဲ့ လူနာနဲ့သေသူတွေက ဘယ်မှာလဲ ကျွန်တော်ကြည့်လို့ရမလားလို့” မေးလိုက်သည်

ဆရာမလေးလမ်းညွှန်လိုက်တဲ့နေရာသို့ ဦးကြီးညိုတစ်ယောက် တုန်တုန်ရီရီဖြင့် သွားနေရင်း စိတ်ထဲမှလည်း “ဘုရား...ဘုရား ငါ့ သားလေး မဖြစ်ပါစေနဲ့”

ဦးကြီးညို၏ ဆုတောင်းတိုကား မပြည့်ခဲ့။

အရေးပေါ်ခန်းရေတွင်ပင် “ဒီလူနာလည်းဆုံးသွားပြီ၊ အသက် မမှီတော့ဘူး” သူ့အိမ်ကိုရော အဆက်သွယ်ရလား။ ဆက်သွယ်ဖို့ လုပ်ကြည့်။ အခုတော့ Dead Body ရွှေ့ဖို့ပြင်ကြတော့။ လူနာတွေ လည်းများနေတာ... မြန်မြန်ဆန်ဆန်လုပ်ကြ” ဟူသော ဆရာဝန် တစ်ယောက်၏ အသံကိုကြားလိုက်ရပြီး ကြည့်လိုက်ရာ...

သေဆုံးသူမှာမိမိ၏သားဖြစ်သူ... ခန္ဓာကိုယ်တစ်ခုလုံးဒဏ်ရာ ဒဏ်ချက် ပတ်တီးဗလပွနှင့် မနက်စောစော အသွားတုန်းတွင်သာ မတွေ့လိုက်လျှင် ရုပ်လုံးဖမ်းမိဖို့တောင် မလွယ်။ တစ်ဖက်တွင်လည်း ခွေးမက ခလေးမမွေးနိုင်ချိန် ဒီသတင်းသာ ကြားရရင်တော့ဖြင့်။ ဦးကြီးညိုတစ်ယောက်ဆောက်တည်ရာပင်မရနိုင်တော့။ ရွာမှအတူ ပါလာသူလူကြီးတစ်ယောက်က ဦးကြီးညိုအားလာရောက်ဖေးမပြီး “ဦးကြီးညို... ခင်ဗျားစိတ်ကို ထိန်းမှဖြစ်မယ်... ခင်ဗျားသားကိစ္စလည်း လုပ်ရအုံးမယ်... ပြီးတော့ အခု ဆေးရုံမှာလည်း ခင်ဗျားခွေးမနှင့် ခင်ဗျားမြေးလေးလည်း ရှိသေးတယ်။ သူတို့ရှေ့မှာ မားမားမတ်မတ် ရပ်တည်ပေးနိုင်ဖို့ ခင်ဗျားရှိမှဖြစ်မှာ။ ကျုပ်တို့ဆောင်ရွက်စရာရှိတာ တွေ လုပ်လိုက်မယ်။ သေသူတွေကို ရွာပြန်ဖို့ လုပ်ရမယ်။ ခင်ဗျား ခွေးမကိုသာ စောင့်ကြည့်ထားလိုက်...”

ဆောက်တည်ရာမရဖြစ်သော စိတ်ကိုထိန်းချုပ်ရင်း ပူဆွေးမှု ကို မလှတလှ ဖုံးဖိကာ ဦးကြီးညိုတစ်ယောက် ခွေးမရှိရာ မီးဖွား ဆောင်ဘက် ပြန်လာခဲ့၏။

ရောက်မဆိုက်တွင်ပင် “ကိုဘညိုရေ...” ရှင့်သား အဆက် အသွယ်ရပြီလား။ ရှင့်ခွေးမ မွေးပြီ။ ယောက်ျားလေးတော့။ ဖြူပြီး လုံးတစ်နေတာပဲ။ ကျန်းမာတယ်သိလား။ တော်သေးတာပေါ့တော်... ဘုရားမလို။ ခလေးရော မအေပါ အန္တရာယ်ကင်းတယ် တော်ရေ... ဟိုမှာ ခလေးကိုလာပြပြီး ကြည့်လိုက်ဦးတော်ရေ...”

ဦးကြီးညိုတစ်ယောက်မှာတော့ “ငါ့မြေးလေးရယ်... ကံဆိုးရာ တဲ့ ငါ့မြေးလေး။ လူ့လောကထဲ စရောက်ခါစမှာပဲ ဒဏ်ဆိုးလေးဖြစ် ရရာပြီ” မွေးကင်းစ မြေးဦးလေးအား ကြည့်ရင်း ဝမ်းနည်းစိတ်ကို မထိန်းနိုင်တော့ပဲ ဆေးရုံထဲမှာပင် ယောက်ျားကြီးတန်မဲ့ ချုံးပွဲချကာ ငိုမိတော့၏။

ငါ့အပြစ်တွေပဲ။ ငါသာငါ့သားလေးကို တားနိုင်ခဲ့ရင် ငါ့သားလေး ကို ဆုံးရှုံးရမှာ မဟုတ်သလို ငါ့မြေးလေးလည်း ဒဏ်ဆိုးဖြစ်ရမှာ မဟုတ်ဘူး... ငါ့ခွေးမကို ဘယ်လိုပြောရမလဲ။

နှစ်ဆန်း(၁)ရက်နေ့ နံနက်တွင်...

ခွေးမဖြစ်သူက “အဖေ... အဖေသားရောပြန်မလာသေးဘူးလား”

“ဟင်... အင်း... လာ... လာမှာပေါ့သမီးရဲ့။ လာနေပြီထင်တယ်”

ခွေးမဖြစ်သူအား ဘယ်လိုပြောရမလဲ မသိ။ ထိုအချိန်တွင် ရွာမှ ကာလသားခေါင်းဆောင်အဖွဲ့က

“ဦးကြီးညိုရေ... ခင်ဗျားသားဖြစ်ပုံက ဒီလိုဗျ” ဟု အစချီကာ

“ညနေလေးနာရီခွဲ ငါးနာရီလောက်မှာ အောင်ကျော်တို့အဖွဲ့နဲ့ ပြန်လာရင်း သူတို့(၃)ယောက်က လူစုကွဲ ကျန်ခဲ့တယ်ပြောတယ်။ လူငယ်တွေပီပီ သောက်စားလာကြမှာပေါ့။ အောင်ကျော်တို့လည်း လူမှန်းသူမှန်းမသိအောင် မူးပြီးပြန်လာရင်း လမ်းမှာမူးပြီးလမ်းဘေး တင် အိပ်ပျော်ကြတယ်တဲ့။ ဒီကောင်တွေဗျာ။ အဲဒါနဲ့ ဦးကြီးသားတို့ ကတော့ မူးပြီးအရှိန်နဲ့ ကားကိုကျော်တက်ကြတာ အရှိန်မထိန်းနိုင် ဘဲ တစ်ဖက်လမ်းကြောက လာတဲ့ကားကြီးကို ဝင်တိုက်မိတာ။ မူးပြီး မောင်းတဲ့အပြင် ဆိုင်ကယ်ကလည်း အရှိန်ပါ (၃) ယောက်လည်း စီးတော့ မထိန်းနိုင်ဘဲဖြစ်သွားတာ။ ခင်ဗျားသားက နောက်ဆုံးက လိုက်စီးတော့ ပြုတ်ကျကျန်ခဲ့ပြီး ပွဲချင်းမပြီးတာ။ ကျန်(၂)ယောက် က အဲနေရာမှာတင် ကားအောက်ရောက်သွားတာ။ ဆေးရုံကြမဆုံး တာ။ ဦးကြီးညိုတစ်ယောက်လည်း ငြိမ်ပြီး နားထောင်မိခိုက်... အနောက်မှ “ရှင် အဖေ... ဖေ... သမီး ယောက်ျား... ယောက်ျားရော လာနေပြီဆို အခု သူက ဘာတွေပြောနေတာလဲ။ ဆုံးသွားပြီတဲ့လား မဖြစ်နိုင်ဘူး... မဖြစ်နိုင်ဘူး... ဟင်”

“သမီး... သမီး စိတ်ထိန်းပါဦး...” ပြောနေရင်းပင် သတိလစ် သွားရာ...

“ဆရာမ... ဆရာမ လုပ်ပါဦး... လူနာသတိလစ်သွားပြီ” ဟုပြော ပြီး စမ်းသပ်ကြည့်လိုက်ရာ...

“လူနာက အသက်မရှိတော့ပါဘူး။ သွေးနုသားနုနဲ့ စိတ်အရမ်း ထိခိုက်ပြီး Heart Attack ဖြစ်သွားတာ။ သေဆုံးချိန်...” ဆက်လက်

**စည်းကမ်းတွေဥပဒေတွေဆိုတာက
တခြားလူတွေအတွက်ဆိုတာထက်
ကိုယ်တိုင်အတွက်ဆိုတာကို
နားလည်သဘောပေါက်ရင်
ကောင်းတာပါပဲဗျာ...**

မကြားနိုင်တော့...။

နားထဲတွင်မြေးလေး၏ ငိုသံက စီခနဲ... စီခနဲ...

“ဗျို့... ဘကြီးညို” ခေါ်သံကြောင့် အတိတ်သို့ရောက်နေသော ဘကြီးညို၏ စိတ်တို့က ပစ္စုပ္ပန်ကာလဆီသို့...

အိမ်ရှေ့ကြည့်လိုက်တော့ ကာလသားခေါင်းဆောင် သာဒင် မြေးလေးအတွက် လာပြောပေးတာထင်ပါ။ ဘယ်လိုငြင်းရပါမလဲ...

“ဘကြီးညို... ကျွန်တော်တို့ သင်္ကြန်မြို့မှာ လည်ဖို့ကိစ္စကိုလေ မလုပ်တော့ပါဘူး” “ဟေ... ” “ဒီလိုပါ ကျွန်တော်တို့ လူငယ်တွေက ရွာထိပ်မှာ မဏ္ဍပ်ထိုးပြီး ရေဆော့ဖို့လုပ်မယ်။ စတုဒိသာကျွေးဖို့ စီစဉ်ထားတယ်။ ရွာဦးကျောင်း ဘုန်းဘုန်းကလည်း သင်္ကြန်တွင်း တရားစခန်းကို လူငယ်တွေအတွက်ပါ စီစဉ်ထားတယ်တဲ့။ ကျွန်တော် တို့ရွာမှာပဲ ကိုယ့်မြန်မာရိုးရာသင်္ကြန်ကို ယဉ်ယဉ်ကျေးကျေး ပျော် ပျော်ပါးပါး ဖြတ်သန်းကြမယ်။ အဲဒါ ဖိုးခွားလေးကိုလည်း ကျွန်တော် အခုလာပြောတာပါ အဘ”

“ပြီးတော့ အဘသားနဲ့ခွေးမအကြောင်းကိုလည်း အရီးမြဲပြော ပြလို့ သိခဲ့ရပါတယ်အဘ။ ကျွန်တော့်အမြင်ကို ပြောရမယ်ဆိုရင် တော့ဗျာ... ” လူငယ်မှန်ရင်တော့ ပျော်တတ်ကြတာပဲ။ ပျော်ချင်ကြ တာပဲ။ ဒါပေမဲ့စည်းကမ်းရှိဖို့ ကိုယ့်ကိုကိုယ် ထိန်းသိမ်းတတ်ဖို့တော့ လိုတာပေါ့။ စည်းကမ်းဆိုတာကလည်း အလကားထားတာ မဟုတ် ဘူးလေဗျာ။ ဥပမာ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းဆိုရင်လည်း

အဘသား ကိစ္စမှာဆို ဆိုင်ကယ်ကို (၃) ယောက်စီးတာ၊ အရက် သောက်ပြီးမောင်းတာမျိုးပေါ့။ စည်းကမ်းတွေဥပဒေတွေဆိုတာက တခြားလူတွေအတွက်ဆိုတာထက် ကိုယ်တိုင်အတွက်ဆိုတာကို နားလည်သဘောပေါက်ရင် ကောင်းတာပါပဲဗျာ” အဲတာပါပဲ အဘ ရေ... ” ကျွန်တော်လည်း အမေခိုင်းထားတာရှိလို့ ရွာတောင်ပိုင်းခဏ သွားလိုက်ဦးမယ်...”

ဘကြီးညိုတစ်ယောက်ကတော့ ထွက်ခွာသွားသော သာဒင် နောက်ကျောအား ကြည့်ရင်း... ခေါင်းတည့်ညိုမိမိဖြင့်... “ငါလည်း အတိတ်ကိုသာပြင်ဆင်ခွင့်ရခဲ့မယ်ဆိုရင်... ဝါသားကိုစည်းမည်း/ဥပဒေ တွေဆိုတာ တခြားသူအတွက် မဟုတ်ဘူး။ ကိုယ်တိုင်အတွက်ဆို တာ... ဝါသားနားလည်အောင် ပြောပြခဲ့ဖြစ်မှာ။ ဒါဆို အခုလို- အဖြစ် ဆိုးမျိုးတွေ ကြုံတွေ့ရတော့မှာမဟုတ်ဘူး...”

“ဒီအဖြစ်အပျက်ကိုဥပမာယူပြီး ဝါသားလေးကို သေချာနားလည် သဘောပေါက်အောင် ပြောပြပေးရမယ်။ ဖိုးခွားလေးကို စည်းကမ်း လိုက်နာပြီး ထူးချွန်ထက်မြက်တဲ့ လူတော်လူကောင်းလေးဖြစ်အောင် ပြုရပျိုးထောင်ပေးမယ်...”

ဘကြီးညိုတစ်ယောက် ခိုင်မာသော သံဓိဋ္ဌာန်ချလျှက် နောင်တ များနှင့်အတူ ဧပြီလ၏ နွေနေ့အပူကို အံ့တုကာ အဝေးသို့ ငေးမော နေမိပါတော့သည်။

မယ်တုတ်(သာယာဝတီ)



ထားဝယ်လမ်း

Dawei Lamin Express

အဆင့်မြင့်ခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေး

တိုက်ရိုက်ခရီးစဉ်များ -

ထားဝယ် - ပုလော - မြိတ် - ဘုတ်ပြင်း - ကော့သောင်း

ထားဝယ် - မော်လမြိုင် - နေပြည်တော် - မန္တလေး

Ph 09-446 998 080, 09-446 998 181

ဒုတိယဝန်ကြီး (ဆက်သွယ်ရေး) ဦးလှမွန် အခြေခံဆက်သွယ်ရေးလိုအပ်ချက်ဖြည့်ဆည်းခြင်းဆိုင်ရာ ရန်ပုံငွေကြီးကြပ်ကွပ်ကဲရေးအဖွဲ့၏ (၁၃)ကြိမ်မြောက် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး တက်ရောက်

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဆက်သွယ်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၊ အခြေခံဆက်သွယ်ရေး လိုအပ်ချက်ဖြည့်ဆည်းခြင်းဆိုင်ရာ ရန်ပုံငွေကြီးကြပ်ကွပ်ကဲရေးအဖွဲ့၏(၁၃)ကြိမ်မြောက်လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကို ၂၀၂၄ ခုနှစ်ဇူလိုင် ၁၈ ရက် နံနက် ၁၁ နာရီအချိန်တွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဝန်ကြီးရုံးအမှတ် (၂) အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပပြုလုပ်ခဲ့ရာ ဒုတိယဝန်ကြီးဦးလှမွန် တက်ရောက်ခဲ့သည်။ အဆိုပါအစည်းအဝေးတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးက ယခု ၂၀၂၄ - ၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်



ဆိုင်ရာ တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့များ၊ ဆက်စပ်ဌာန/အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်သွားရန် လမ်းညွှန်မှာကြားခဲ့သည်။

ယင်းအစည်းအဝေးသို့ အခြေခံဆက်သွယ်ရေး လိုအပ်ချက်ဖြည့်ဆည်းခြင်းဆိုင်ရာ ရန်ပုံငွေကြီးကြပ်ကွပ်ကဲရေးအဖွဲ့အဖွဲ့ဝင်များနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

ဆက်သွယ်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန

အတွင်းတွင် အခြေခံဆက်သွယ်ရေးလိုအပ်ချက်ဖြည့်ဆည်းခြင်းဆိုင်ရာ ရန်ပုံငွေဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်းရှိ အခြေခံဆက်သွယ်ရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု နိမ့်ကျနေသေးသည့် နယ်မြေဒေသများသို့ သွားရောက်ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် အခြေအနေပေါ် မူတည်၍ ဆက်သွယ်ရေးအခြေခံအဆောက်အအုံ တည်ဆောက်ပေးနိုင်ရေးဆိုင်ရာ စီမံကိန်းများအား ဖြေပြင်ကွင်းဆင်း တိုင်းတာစစ်ဆေးခြင်းများ ပြုလုပ်၍ တင်ဒါခေါ်ယူဆောင်ရွက်ရန်၊ တင်ဒါခေါ်ယူထားပြီးသည့် စီမံကိန်းများကို တင်ဒါစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့် အညီ ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားရန်၊ သက်



ဒုတိယဝန်ကြီး (ဆက်သွယ်ရေး) ဦးလှမွန် ဦးဆောင်သော မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ တောင်အာရှနှင့် အရှေ့တောင်အာရှနိုင်ငံများအကြား ဒီဂျစ်တယ် ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်ရေးဆိုင်ရာ ဆွေးနွေးပွဲများသို့ တက်ရောက်ပြီး ပြန်လည်ရောက်ရှိ



တက်ရောက်ခဲ့ပြီး ဒစ်ဂျစ်တယ် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးဆိုင်ရာ ဆွေးနွေးပွဲများဖြစ်သည့် South and Southeast Asia Digital Cooperation Initiative Matchmaking Conference and the First Promotion Conference for South and Southeast Asia Digital Cooperation ဆွေးနွေးပွဲများသို့ ဆက်လက်တက်ရောက်ကာ တောင်အာရှနှင့် အရှေ့တောင်အာရှနိုင်ငံများအကြား ဒစ်ဂျစ်တယ် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များကို ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။ ဒုတိယဝန်ကြီးနှင့်အတူ အဖွဲ့ဝင်



ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနဒုတိယဝန်ကြီးဦးလှမွန် ဦးဆောင်သော မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ၊ ယူနန်ပြည်နယ်၊ ကူမင်းမြို့၌ ကျင်းပသည့်(၈)ကြိမ်မြောက် တရုတ်-တောင်အာရှ ကုန်စည်ပြပွဲ (8th China-South Asia Exposition)နှင့် တောင်အာရှနှင့် အရှေ့တောင်အာရှ နိုင်ငံများအကြား ဒီဂျစ်တယ် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးဆိုင်ရာ ဆွေးနွေးပွဲများသို့ တက်

ရောက်ခဲ့ပြီး ဇူလိုင်လ ၂၅ ရက်နေ့ ညနေပိုင်းက လေကြောင်းခရီးဖြင့် ကူမင်းမြို့မှ ရန်ကုန်မြို့သို့ပြန်လည်ရောက်ရှိကြသည်။
ဆွေးနွေး
တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ ငံသို့ ရောက်ရှိနေစဉ်အတွင်း မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် ဇူလိုင် ၂၃ ရက် နံနက်ပိုင်းက (၈)ကြိမ်မြောက် တရုတ်-တောင်အာရှ ကုန်စည်ပြပွဲ (8th China-South Asia Exposition)တွင်ပွဲ အခမ်းအနားသို့

အဖြစ် လိုက်ပါလာသည့် အဆင့်မြင့်သိပ္ပံနှင့် နည်းပညာဦးစီးဌာနမှ ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် ဒေါက်တာ နေမျိုးထွန်း၊ ဆက်သွယ်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနညွှန်ကြားရေးမှူး ဦးအောင်သင်းဦးနှင့် စီးပွားရေးနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန လက်ထောက်အတွင်းဝန် ဦးမျိုးခိုင်ဝင်းတို့ ပြန်လည်လိုက်ပါလာခဲ့ကြကြောင်း သိရသည်။
သတင်းစဉ်



ကိုယ်ရည်ကိုယ်သွေး တိုးတက်ရေး ဖြိုးပမ်းခြင်း

အပိုင်း(၁)



ချက်ပြုတ်

ကိုယ်ရည်ကိုယ်သွေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ကြိုးပမ်းမှုများကို အဓိပ္ပာယ်ဖွင့်ဆိုခြင်း

ကိုယ်ရည်ကိုယ်သွေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ကြိုးပမ်းအားထုတ်မှု များသည် လူတစ်ဦးချင်းစီ၏ ဘဝရှေ့ထောင့်အမျိုးမျိုးတွင် တိုးတက်စေရန် လုပ်ဆောင်သည့် လုပ်ဆောင်ချက်များကို ရည်ညွှန်းပါသည်။ ဤကြိုးပမ်းအားထုတ်မှုများသည် လူတစ်ဦး၏ ကျွမ်းကျင်မှု၊ အသိပညာ၊ စွမ်းရည်များနှင့် အလုံးစုံသောချမ်းသာသုခကို မြှင့်တင်ရန် ရည်ရွယ်ပါသည်။ ကိုယ်ရည်ကိုယ်သွေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ကြိုးပမ်းမှု၏ အဓိက အစိတ်အပိုင်း များစွာပါဝင်ပါသည်။ အဆိုပါအချက်များအား ဖော်ပြသွားမည် ဖြစ်ပါသည်။

ကျွမ်းကျင်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး

ကျွမ်းကျင်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးသည် ယနေ့ခေတ်ပြိုင်ဆိုင်သော အလုပ်အကိုင်ဈေးကွက်တွင် ပရော်ဖက်ရှင်နယ် တိုးတက်မှုနှင့် အောင်မြင်မှု၏ မရှိမဖြစ် လိုအပ်သော အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုဖြစ်သည်။ ဘာသာစကားအသစ်တစ်ခု သင်ယူခြင်း၊ စင်မြင့်ထက်တွင် စကားပြောဆိုခြင်းစသည်တို့တွင် ကျွမ်းကျင်မှုအသစ်များရယူခြင်းသည် လူတစ်ဦး၏ အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းဆိုင်ရာ အလားအလာများကို သိသိသာသာတိုးမြှင့်လာစေနိုင်ပါသည်။ ဘာသာစကားအသစ်တစ်ခုကို သင်ယူခြင်းသည် မတူညီသောနောက်ခံအကြောင်း အခြင်းရာများကြားမှ ဖောက်သည်များနှင့် နိုင်ငံတကာစီးပွားရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးအတွက် အခွင့်အလမ်းများ ပွင့်စေသည်။ လူတစ်ဦးချင်းစီသည် ၎င်းတို့၏ စိတ်ကူးစိတ်သန်းများကို ထိထိရောက်ရောက် ဆက်သွယ်

ပြောဆိုနိုင်ပြီး အခြားသူများကို ဆွဲဆောင်နိုင်စေသောကြောင့် မည်သည့်အလုပ်တွင်မဆို လူသိရှင်ကြားစကားပြောစွမ်းရည်သည် တန်ဖိုးမဖြတ်နိုင်ပေ။ ကျွမ်းကျင်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးတွင် အချိန်နှင့်အားစိုက်ထုတ်မှုကို မြှုပ်နှံခြင်းဖြင့် ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များသည် လေ့လာသင်ယူမှုမူဝါဒကွေး၏ ရှေ့တွင်ရှိနေနိုင်ပြီး လုပ်သားအင်အားစု၏ ပြောင်းလဲနေသော လိုအပ်ချက်များနှင့် လိုက်လျောညီထွေဖြစ်အောင် နောက်ဆုံးတွင် ၎င်းတို့၏ အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းလုပ်ငန်းကို တိုးတက်စေပြီး ပိုမိုအောင်မြင်မှုရရှိစေနိုင်ပါသည်။ ကျွမ်းကျင်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုသည် တစ်ဦးချင်းစီ၏ရိုင်းစွဲ အရည်အချင်းများကို မြှင့်တင်ရန်နှင့် အမြဲတစေတိုးတက်နေသော လုပ်ငန်းပတ်ဝန်းကျင်တွင် အပြိုင်အဆိုင်ရှိနေစေသောကြောင့် ကျွမ်းကျင်မှုတိုးတက်မှု၏အရေးပါသောကဏ္ဍတစ်ခုဖြစ်သည်။ ပေါင်းသင်းဆက်ဆံရေး၊ ပြဿနာဖြေရှင်းခြင်းနှင့် အချိန်စီမံခန့်ခွဲမှုကဲ့သို့သော ကျွမ်းကျင်မှုများ မြှင့်တင်ခြင်းသည် လုပ်ငန်းခွင်အတွင်း စွမ်းဆောင်ရည်နှင့် ကုန်ထုတ်စွမ်းအားကို သိသိသာသာ သက်ရောက်မှုရှိစေပါသည်။ ထိရောက်သော ပြောဆိုဆက်ဆံမှုသည် လုပ်ဖော်ကိုင်ဖက်များဖောက်သည်များ၊ သက်ဆိုင်သူများနှင့် ဆက်ဆံရေးတည်ဆောက်ရန်အတွက် မရှိမဖြစ် လိုအပ်ပြီး ခိုင်မာသောပြဿနာဖြေရှင်းနိုင်မှု စွမ်းရည်များသည် ရှုပ်ထွေးသောပြဿနာများကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရန်နှင့်အသိဉာဏ်ရှိသော ဆုံးဖြတ်ချက်များ ချနိုင်စေရန် ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များကို ပံ့ပိုးပေးနိုင်စေပါသည်။ ထို့အပြင် အချိန်စီမံခန့်ခွဲမှုနည်းပညာများကို ကျွမ်းကျင်ပိုင်နိုင်စွာ ကျွမ်းကျင်ပါကတစ်ဦးချင်းစီသည် လုပ်ငန်း

တာဝန်များကို ထိရောက်စွာ ဦးစားပေးပြီး သတ်မှတ်ရက်ကို တသမတ်တည်း ပြည့်မီစေပါသည်။ ကျွမ်းကျင်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခြင်းသည် ယုံကြည်မှုနှင့် အလုပ်အကိုင်ကျေနပ်မှုကို တိုးမြှင့်စေရုံသာမက အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းဆိုင်ရာတိုးတက်မှုအတွက် အခွင့်အလမ်းသစ်များကိုလည်း ဖွင့်လှစ်ပေးပါသည်။ ထို့ကြောင့် အဓိကကျသော အချက်အချင်းများ စဉ်ဆက်မပြတ်တိုးတက်ခြင်းသည် ကိုယ်ရည်ကိုယ်သွေးနှင့် ပရော်ဖက်ရှင်နယ်အောင်မြင်မှုမှသည် ယနေ့ခေတ် ပြိုင်ဆိုင်လျက်ရှိနေကြသော အလုပ်အကိုင်ဈေးကွက်တွင် ဆက်လက်ရှိနေရန် မရှိမဖြစ် လိုအပ်ပါသည်။

အသိပညာနယ်ပယ်ကိုချဲ့ထွင်ခြင်း

သင်တန်းများတက်ခြင်း သို့မဟုတ် အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများ တက်ခြင်းဖြစ်စေ၊ နောက်ထပ်ပညာရေးကို ဆည်းပူးခြင်းသည် ပရော်ဖက်ရှင်နယ်လောကတွင် အသိပညာတိုးပွားမှု၏ အဓိကကျသော အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုဖြစ်သည်။ ဆက်လက်လေ့လာသင်ယူပြီး တိုးတက်မှုမြှင့်တင်ရေးအတွက် တစ်ဦးချင်းစီသည် ထုတ်လုပ်မှု လုပ်ငန်းဆိုင်ရာခေတ်ရေစီးကြောင်းများနှင့် လက်ရှိတွင် လိုက်လျောညီထွေနေနိုင်စေသည်။ ကျွမ်းကျင်မှုအသစ်များ ဖော်ထုတ်ရန်နှင့် ၎င်းတို့၏ ကျွမ်းကျင်မှုများကို ချဲ့ထွင်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။ ပညာရေးအပေါ် ဆက်လက်တည်မြဲနေသော ဤပိုင်ဆိုင်မှုကတိကဝတ်သည် ကိုယ်ရည်ကိုယ်သွေးနှင့် အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းဆိုင်ရာတိုးတက်

မှုအတွက် အာရုံစိုက်မှုအပြင်ပြောင်းလဲနေသော ပတ်ဝန်းကျင်နှင့် လိုက်လျောညီထွေဖြစ်စေရန် ဆန္ဒရှိကြောင်းပြသသည်။ ထို့အပြင် ပညာရေးတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခြင်းသည် အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများ တိုးမြှင့်လာခြင်း၊ ရာထူးတိုးခြင်းနှင့် အလုံးစုံသော အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းတိုးတက်မှုကို ဖြစ်ပေါ်စေပါသည်။ ယနေ့ခေတ်တွင် လျင်မြန်စွာ ယှဉ်ပြိုင်နိုင်သော လုပ်သားအင်အားတွင် စဉ်ဆက်မပြတ်သင်ယူမှုကို ဦးစားပေးသော ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များသည် စိန်ခေါ်မှုများကို ဖြတ်ကျော်ကာ ၎င်းတို့၏နယ်ပယ်များတွင် အောင်မြင်ရန် ပိုမိုကောင်းမွန်စွာ အသိဉာဏ်ပညာလက်နက်အား တပ်ဆင်ထားပါသည်။ ထို့ကြောင့် ဆက်လက်ပညာသင်ကြားရန် ကြိုးပမ်းခြင်းသည် တစ်ဦးချင်းအသက်မွေးဝမ်းကြောင်းလုပ်ငန်းနှင့် အဖွဲ့အစည်းအောင်မြင်မှုနှစ်ခုစလုံးအတွက် ရေရှည်အကျိုးဖြစ်ထွန်းစေမည့် ပညာရှိသော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတစ်ခုဖြစ်သည်။ အသိပညာချဲ့ထွင်ခြင်းသည် အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းဆိုင်ရာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှင့် ဘဝတိုးတက်မှုအတွက် အရေးပါသော အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုဖြစ်သည်။ မတူညီသော ဘာသာရပ်များကို တစ်ဦးတစ်ယောက်၏ နားလည်မှုကို ကျယ်ပြန့်စေရန်အတွက် ကိုယ်တိုင်လေ့လာခြင်းနှင့် စာဖတ်ခြင်းသည် လူတစ်ဦးချင်းစီအား ၎င်းတို့၏ နယ်ပယ်အတွင်း လက်ရှိခေတ်ရေစီးကြောင်းများ၊ အလေ့အကျင့်များနှင့် သီအိုရီများအကြောင်းအသိပေးနေစေသည်။ စဉ်ဆက်မပြတ်လေ့လာသင်ယူမှုအပေါ် ကတိကဝတ်

T NEW TOM TAI CO., LTD.
Licence No. SRPS / PMN /277

No. 180/184, 4th Floor, 39th Street (Middle Block),
Kyauktada Township, Yangon, Myanmar.
Tel : + 959 5114730
+ 959 795072874
E-mail : tomtaimarine@gmail.com
Website : <https://www.newtomtai.com>

ပြုမူသည် ထူးချွန်ထက်မြက်သော ခွဲလှဲလှနှင့် စဉ်ဆက်မပြတ် တိုးတက်နေသော လုပ်ငန်းခွင်တွင် အပြိုင်အဆိုင် ဆက်လက်ရှိနေလိုသောဆန္ဒကို ပြသသည်။ အမှီအခိုကင်းသော လေ့လာမှုတစ်ဆင့် အသိပညာအခြေခံကို ချွံ့ထွင်ခြင်းဖြင့် ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များသည် ၎င်းတို့၏ပြဿနာဖြေရှင်းနိုင်စွမ်းရည်၊ တီထွင်ဖန်တီးနိုင်စွမ်းနှင့် ဆုံးဖြတ်ချက် ချနိုင်သည့်စွမ်းရည်များကို မြှင့်တင်နိုင်ပါသည်။ ထို့အပြင် ဤလုပ်ငန်းစဉ်သည် ယနေ့ခေတ်လျှင်မြန်သော စီးပွားရေးပတ်ဝန်းကျင်တွင် အောင်မြင်မှုအတွက် မရှိမဖြစ် လိုအပ်သောဝေဖန်ပိုင်းခြားနိုင်သော တွေးခေါ်မှုနှင့် ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာမှုစွမ်းရည်ကို မြှင့်တင်ပေးပါသည်။ ကိုယ်တိုင်လေ့လာခြင်းနှင့် စာဖတ်ခြင်းသည် တစ်ဦးချင်းစီ၏ အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းဆိုင်ရာ တိုးတက်မှုကို အကျိုးပြုရုံသာမက ဝန်ထမ်းများထူးချွန်ရန် လိုအပ်သော နောက်ဆုံးပေါ်အသိပညာနှင့် ကျွမ်းကျင်မှုများရှိကြောင်း သေချာစေခြင်းဖြင့် အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုလုံး၏ အောင်မြင်မှုကို အထောက်အကူပြုပါသည်။

အပြုအမူနှင့် သဘောထားပြောင်းလဲမှုများ

ကိုယ်ပိုင်အသိဉာဏ်နှင့် စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာ ဉာဏ်ရည်ဉာဏ်သွေးသည် ကိုယ်ရည်ကိုယ်သွေးတိုးတက်မှုနှင့် အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းဆိုင်ရာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အခြေခံကျသည်။ မိမိတို့၏အတွေးများ၊ စိတ်ခံစားမှုများနှင့် အမူအကျင့်များကို လိုက်လျောညီထွေဖြစ်စေခြင်းဖြင့် ဆုံးဖြတ်ချက်ချခြင်းနှင့် လုပ်ငန်းခွင်ရှိ အခြားသူများနှင့် အပြန်အလှန်တုံ့ပြန်မှုများကို မည်ကဲ့သို့ အကျိုးသက်ရောက်ကြောင်း ပိုမိုနားလည်နိုင်ပါသည်။ မြင့်မားသော အသိတရားသည် မိမိတို့၏ အားသာချက်များနှင့် အားနည်းချက်များကို အသိအမှတ်ပြုနိုင်စေပြီး ၎င်းအကြောင်းအရာများကို အရင်းအနှီးပြုကာ နောက်ပိုင်းတွင် တိုးတက်အောင် လုပ်ဆောင်နိုင်စေပါသည်။ ထို့အပြင် စိတ်ခံစားမှုဆိုင်ရာ ဉာဏ်ရည်ဉာဏ်သွေးသည် ဆက်သွယ်ဆက်ဆံရေးစွမ်းရည်၊ ပဋိပက္ခဖြေရှင်းနိုင်စွမ်းရည်နှင့် အလုံးစုံခေါင်းဆောင်မှု ထိရောက်မှုတို့ကို မြှင့်တင်ရာတွင် အရေးပါသော အခန်းကဏ္ဍမှပါဝင်ပါသည်။ ဤအရည်အချင်းများကို လေးစားခြင်းဖြင့် တစ်ဦးချင်းစီသည် လုပ်ဖော်ကိုင်ဖက်များ၊ ဖောက်သည်များနှင့် အထက်လူကြီးများနှင့် ပိုမိုအပြုသဘောဆောင်သော ဆက်ဆံရေးကို မြှင့်တင်ပေးနိုင်ပြီး အလုပ်စိတ်ကျေနပ်မှုနှင့် လုပ်ငန်းခွင် အောင်မြင်မှုကို တိုးမြှင့်လာစေပါသည်။ ယနေ့ခေတ်တွင် လျှင်မြန်စွာ ပြောင်းလဲနေသော စီးပွားရေးအခင်းအကျင်းတွင် အပြုအမူနှင့် သဘောထား ပြောင်းလဲမှုများ၌ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခြင်းသည် အပြိုင်အဆိုင်ရှိနေရန်နှင့် ရေရှည်ပရော်ဖက်ရှင်နယ် တိုးတက်မှုကို ရရှိရန်အတွက် မရှိမဖြစ် လိုအပ်ပါသည်။

၎င်းအပြင် လုပ်ငန်းခွင်ပတ်ဝန်းကျင်တွင် ထူးချွန်ရန် အပြုသဘောဆောင်သော အလေ့အကျင့်များနှင့် အတွေးအမြင်များကို မွေးမြူရန် အရေးကြီးပါသည်။ ခံနိုင်ရည်ရှိမှုသည် လူတစ်ဦးချင်းစီအား ဆုတ်ယုတ်မှုများနှင့် စိန်ခေါ်မှုများမှ ပြန်လည်တွန်းလှန်နိုင်စေကာ ၎င်းတို့အား စိတ်ပိုင်းဖြတ်မှုနှင့် ခွဲလှဲလှဖြင့် အတားအဆီးများကို ဖြတ်ကျော်

နိုင်စေပါသည်။ လိုက်လျောညီထွေရှိမှုသည် အခြေအနေသစ်များနှင့် အပြောင်းအလဲများကို ထိရောက်စွာ တုံ့ပြန်ရာတွင် အရေးကြီးသော အချက်ဖြစ်ပြီး ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များသည် ဆန်းသစ်တီထွင်မှုကို လက်ခံကာ လေ့လာသင်ယူမှုများကွေး၏ ရှေ့တွင် ရှိနေစေရန်အတွက် အရေးကြီးပါသည်။ နောက်ဆုံးတွင် နေ့စဉ်တိုးတက်လိုမှု စိတ်ဓာတ်ရှိခြင်းသည် စဉ်ဆက်မပြတ်လေ့လာသင်ယူမှုနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို ဖြစ်ပေါ်စေပြီး လူတစ်ဦးချင်းစီသည် ကျွမ်းကျင်မှုများကို ဆုတ်ယုတ်မှုများထက် တိုးတက်မှုအတွက် အခွင့်အလမ်းများအဖြစ် ရှုမြင်ခွင့်ပေးပါသည်။ ဤအရည်အသွေးများကို မိမိတို့၏ ပရော်ဖက်ရှင်နယ်ဘဝတွင် ထည့်သွင်းခြင်းဖြင့် တစ်ဦးချင်းစီသည် ကုန်ထုတ်စွမ်းအား၊ တီထွင်ဖန်တီးနိုင်စွမ်းနှင့် လုပ်ငန်းခွင်တွင် အလုံးစုံအောင်မြင်မှုကို မြှင့်တင်နိုင်ပါသည်။ ဤအပြုသဘောဆောင်သော အလေ့အကျင့်များနှင့် အတွေးအခေါ်များကို မွေးမြူခြင်းသည် မိမိတို့တစ်ဦးချင်းစီကို အကျိုးပြုရုံသာမက အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုလုံးအတွက် ပိုမိုတက်ကြွပြီး အောင်မြင်သော အဖွဲ့အစည်း ယဉ်ကျေးမှုကို အထောက်အကူ ဖြစ်စေနိုင်ပါသည်။

စိတ်ပိုင်းနှင့် ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာကျန်းမာမှု

စိတ်ပိုင်းနှင့် ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာကျန်းမာမှုသည် အောင်မြင်ပြီးပြည့်စုံသောဘဝတစ်ခု၏ မရှိမဖြစ် အစိတ်အပိုင်းများ ဖြစ်သည်။ ၎င်းသည် ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာ ကျန်းမာချမ်းသာရုံသာမက စိတ်ခံစားမှုပိုင်းဆိုင်ရာ၊ စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာနှင့် လူမှုရေးဆိုင်ရာကဏ္ဍများကိုပါ လွှမ်းမိုးထားသည်။ ကျန်းမာရေးကောင်းဖို့ ဟန်ချက်ညီသည့် အစားအသောက်၊ ပုံမှန်လေ့ကျင့်ခန်း၊ လုံလောက်သော အနားယူမှုနှင့် စိတ်ဖိစီးမှုကို စိမ်ခန့်ခွဲနိုင်သည့် နည်းလမ်းများ လိုအပ်ပါသည်။ ထို့အပြင် ကြိုတင်ကာတွယ်နိုင်သော ကျန်းမာရေးစောင့်ရှောက်မှုကို ရှာဖွေခြင်းသည် ဖြစ်နိုင်ခြေရှိသော ကျန်းမာရေးပြဿနာများကို စောစီးစွာ သိရှိနိုင်စေရန်နှင့် ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရာတွင် အရေးကြီးပါသည်။ အလုံးစုံကျန်းမာရေးကို အာရုံစိုက်ခြင်းတွင် တရားထိုင်ခြင်း သို့မဟုတ် ယောဂကဲ့သို့သော စိတ်အပန်းဖြေခြင်းတို့ကို မြှင့်တင်ပေးသည့် လှုပ်ရှားမှုများ ပါဝင်သည်။ မိမိကိုယ်ကို ကျန်းမာရေးဦးစားပေးခြင်းသည် လူတစ်ဦးချင်းစီ၏ တစ်ကိုယ်ရေဘဝအတွက် သာမက ပရော်ဖက်ရှင်နယ်အဆင့်များတွင် ထုတ်လုပ်မှုစွမ်းရည်နှင့် စွမ်းဆောင်ရည်ကို တိုးမြှင့်စေပါသည်။ အလုပ်ခွင်အတွင်း ကျန်းမာရေးယဉ်ကျေးမှု ဖန်တီးခြင်း၏ အရေးပါမှုကို အလုပ်ရှင်များက အသိအမှတ်ပြုကြပြီး ဝန်ထမ်းများ၏ ကျန်းမာရေးကဏ္ဍကို ပံ့ပိုးပေးသည့် ပရိုဂရမ်များကို အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းဖြင့် နောက်ဆုံးတွင် စိတ်ဓာတ်မြင့်မားမှု၊ အလုပ်ပျက်ကွက်မှုလျော့နည်းလာပြီး အလုပ်စိတ်ကျေနပ်မှု ပိုမိုကောင်းမွန်လာစေသည်။ ကျန်းမာရေးနှင့် ကျန်းမာရေးအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခြင်းသည် တစ်ဦးချင်းတာဝန်တစ်ခုမျှသာမဟုတ်ဘဲ လူတစ်ဦးချင်းစီ၏ ဘဝအရည်အသွေးနှင့် ၎င်းတို့၏ ပရော်ဖက်ရှင်နယ်အောင်မြင်မှုများအတွက် အကျိုးကျေးဇူးများစွာ ရှိသည်။



လေ့ကျင့်ခန်းနှင့် တရားထိုင်ခြင်းကဲ့သို့သော လှုပ်ရှားမှုများမှ တစ်ဆင့်ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာ၊ စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာနှင့် အလုံးစုံကျန်းမာရေးကို ထိန်းသိမ်းရန် အရေးကြီးသောကဏ္ဍတစ်ခုဖြစ်သည်။ ပုံမှန်လေ့ကျင့်ခန်းလုပ်ခြင်းသည် ကိုယ်ကာယကြံ့ခိုင်မှုကို မြှင့်တင်ပေးရုံသာမက စိတ်ခံစားချက်ကိုပါ မြှင့်တင်ပေးကာ စိတ်ဖိစီးမှုအဆင့်ကို လျော့ချပေးပြီး မှတ်ဉာဏ်ဆိုင်ရာ လုပ်ဆောင်ချက်များကို မြှင့်တင်ပေးပါသည်။ Cardio၊ Strength Training နှင့် Flexibility Exercise ကဲ့သို့သော ကိုယ်ကာယလှုပ်ရှားမှုပုံစံအမျိုးမျိုးကို လူတစ်ဦး၏လုပ်ရိုးလုပ်စဉ်တွင် ပေါင်းစည်းခြင်းသည် အကောင်းဆုံးကျန်းမာရေးကို ရရှိရန် တက်စုံချဉ်းကပ်မှုတစ်ခုကို ပေးစွမ်းနိုင်သည်။ ထို့အတူတရားထိုင်ခြင်းကဲ့သို့ သတိပဋ္ဌာန်ကျင့်စဉ်များတွင် ပါဝင်ခြင်းသည် စိတ်ကြည်လင်မှု၊ စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာတည်ငြိမ်မှုနှင့် အတွင်းစိတ်အေးချမ်းမှုကို ပြုစုပေးထောင်ရန် ကူညီပေးနိုင်သည်။ ကျန်းမာရေးတွင် ရုပ်ပိုင်း၊ စိတ်ပိုင်းနှင့် စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာကဏ္ဍအားလုံးကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းနိုင်သော ကိုယ်ကိုယ်ကိုယ်ပြုစုစောင့်ရှောက်မှုများကို ဦးစားပေးခြင်းဖြင့်

တစ်ဦးချင်းစီသည် စွမ်းအင်ပမာဏတိုးမြှင့်လာခြင်း၊ အာရုံစူးစိုက်မှု ပိုမိုကောင်းမွန်လာခြင်း၊ ကုန်ထုတ်စွမ်းအားမြင့်မားလာခြင်း၊ စိတ်ဖိစီးမှုများကို ခံနိုင်ရည်ရှိစေခြင်းနှင့် အလုံးစုံသော ဘဝအရည်အသွေးကို တွေ့ကြုံခံစားနိုင်ပါသည်။

အလုပ်နှင့် ဘဝဟန်ချက်ညီမှုကို မြှင့်တင်ရန်နှင့် စိတ်ဖိစီးမှုကို ထိရောက်စွာ စီမံခန့်ခွဲခြင်းသည် ပရော်ဖက်ရှင်နယ်တစ်ဦးအနေဖြင့် အလုံးစုံကျန်းမာရေးနှင့် ကုန်ထုတ်စွမ်းအားကို ထိန်းသိမ်းရာတွင် အရေးကြီးသော အစိတ်အပိုင်းများဖြစ်သည်။ အလုပ်နှင့်ကိုယ်ရေးကိုယ်တာဘဝကြားတွင် ရှင်းလင်းသော နယ်နိမိတ်မျဉ်းများ ချမှတ်ခြင်း၊ လက်တွေ့ကျသော ပန်းတိုင်များ ချမှတ်ခြင်းနှင့် လေ့ကျင့်ခန်း၊ တရားထိုင်ခြင်းသို့မဟုတ် မိမိ၏ မိသားစုများ၊ ခင်မင်ရင်းနှီးရသူများနှင့် အရည်အသွေး ကောင်းမွန်သော အချိန်ဖြုန်းခြင်းကဲ့သို့သော လက်တွေ့ကျသော ပန်းတိုင်များ ချမှတ်ခြင်းတို့ကို ဦးစားပေးခြင်းဖြင့် တစ်ဦးချင်းစီသည် စိတ်ဖိစီးမှုအဆင့်ကို သိသိသာသာ လျော့ချနိုင်ပြီး ကျေနပ်မှုနှင့် ပြည့်စုံမှုခံစားချက်များ တိုးလာနိုင်သည်။ ထို့အပြင် ထိရောက်သော အချိန် စီမံခန့်ခွဲမှုဗျူဟာများကို အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း၊ လိုအပ်သည့် အခါ လုပ်ငန်းတာဝန်များကို လွှဲအပ်ခြင်းနှင့် မိမိမှရယူထားသည့် ထပ်လောင်း ကတိကဝတ်များကို ငြင်းပယ်ခြင်းမပြုရန် သင်ယူခြင်းသည် ပင်ပန်းနွမ်းနယ်မှု၊ လွန်ကဲခြင်းတို့ကို ကာကွယ်နိုင်သည်။ ပညာရှင်များသည် စိတ်ဖိစီးမှု၏ လက္ခဏာများကို သတိပြုမိရန်နှင့် ၎င်းတို့ကို အရှိန်မမြှင့်မီ ၎င်းတို့အား ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရန် တက်ကြွသော အစီအမံများ ပြုလုပ်ရန် လိုအပ်သည်။ ကျန်းမာသော အလုပ်-ဘဝဟန်ချက်ညီစေရန်နှင့် စိတ်ဖိစီးမှုများကို တက်ကြွစွာ စီမံခန့်ခွဲခြင်းဖြင့် မိမိတို့သည် အလုပ်တွင် စွမ်းဆောင်ရည်ကို မြှင့်တင်ပေးနိုင်ပြီး ပိုမိုပြည့်စုံသော မိမိ၏ ကိုယ်ရေးကိုယ်တာဘဝကိုလည်း အပြည့်အဝခံစားနိုင်မည် ဖြစ်သည်။

(ဆက်လက်ဖော်ပြပါမည်။)

“အလုပ်နှင့် ဘဝဟန်ချက်ညီမှုကို မြှင့်တင်ရန်နှင့် စိတ်ဖိစီးမှုကို ထိရောက်စွာ စီမံခန့်ခွဲခြင်းသည် ပရော်ဖက်ရှင်နယ်တစ်ဦးအနေဖြင့် အလုံးစုံကျန်းမာရေးနှင့် ကုန်ထုတ်စွမ်းအားကို ထိန်းသိမ်းရာတွင် အရေးကြီးသော အစိတ်အပိုင်းများဖြစ်...”



❖ ကိုခန့် (ရွှေဘို) ❖

“ဝတ်ရည်မေ”

ကျွန်တော် သိပ်ချစ်ရတဲ့သူပေါ့။

“ဝတ်ရည်မေ” ဆိုတဲ့ နာမည်လှလှလေးအတိုင်း လူလေးက လည်း ပန်းလေးတစ်ပွင့်လို လှပလွန်းသည်။ သူ့ရဲ့လှုပ်ရှားမှုလေးတွေက လေယူရာယိမ်းနွဲ့နေတဲ့ ပန်းလေးတစ်ပွင့်လိုပဲ။ သူ့စကားသံလေးတွေဆို ချိုမြိန်လွန်းလို့ နားထောင်မိတိုင်း ကျွန်တော်ကို ကြည်နူးမှုတွေ ပေးစေသည်။

ကျွန်တော်က သူ့ကို “မေ” လို့ခေါ်သည်။

ကျွန်တော်နှင့် “မေ”သည် တက္ကသိုလ်ကတည်းက အတူတူ တစ်ကျောင်းထဲထွက်တွေ ဖြစ်သည်။ ချစ်သူတွေဖြစ်ကြသည်မှာ လည်း သုံးနှစ်သုံးမိုးရှိခဲ့ပြီ ဖြစ်သည်။ နှစ်ဖက်မိဘတွေလည်း နားဖောက်ပြီးသားမို့ မကြာခင်လက်ထပ်ဖို့ ရည်ရွယ်ထားကြပြီး ဘဝတစ်ခုအတူတူ ထူထောင်နိုင်ရန် ကြိုးစားပြင်ဆင်နေကြသည့်သူတွေ ဖြစ်သည်။ ကျွန်တော်က “ကုန်းလမ်းပိုဆောင်ရွေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန” မှာယာဉ်စစ်အင်ဂျင်နီယာတစ်ယောက်အနေနဲ့တာဝန်ထမ်းဆောင်နေတဲ့ အစိုးရဝန်ထမ်း တစ်ယောက်ဖြစ်ပြီး “မေ” ကတော့ ဆောက်လုပ်ရေးကုမ္ပဏီတစ်ခုမှာ အင်ဂျင်နီယာတစ်ယောက်အနေနဲ့ အလုပ်လုပ်သည်။

မနက်ဆို သူ့အိမ်ကို ကျွန်တော်က ဆိုင်ကယ်လေးနဲ့သွားခေါ်ပြီး (၆၂) လမ်းပေါ်က “ရွှေမန္တလေး” လက်ဖက်ရည်ဆိုင်မှာမနက်စာအတူစားဖြစ်ကြသည်။ တစ်ယောက်မျက်နှာ တစ်ယောက်ကြည့်ပြီး

စကားလေးတွေပြောရင်း မနက်စာလေးစားပြီးရင် သူ့ရဲ့အလုပ်ကို ဝင်ပိုပြီးမှ ကျွန်တော် တာဝန်ကျရာ သိပ္ပံလမ်းက ရုံးကို သွားလေ့ရှိသည်။ ညနေရုံးဆင်းချိန်ဆို သူ့အလုပ်ကို ဝင်ကြိုပြီး Ocean ရှေ့က မုန့်ဈေးတန်းလေးမှာအဆာပြေတစ်ခုခုဝင်စားဖြစ်ကြသည်။ နိစ္စရူဝမ်းဖွင့်ရက်တွေဆို သူ့ကို အပိုအကြိုအမြဲလုပ်ရင်း ကျွန်တော်တို့ နှစ်ယောက်ရဲ့ဘဝလေးက စွယ်တော်ရွက်လေးပမာ နှစ်ယောက်တစ်ဘဝ ကြည်နူးစရာပင်။

“ကို”

“ပြောလေ... မေ”

“မေ... ကားမောင်းသင်နေတယ် သိလား”

“ဖေဖေက ညနေဆို အိမ်နားကဘောလုံးကွင်းထဲမှာ သင်ပေးတာ ဒီနေ့ရောဆို ၂ ရက်ရှိပြီ”

“မေရယ်... အဆင်ပြေရဲ့လား ကားမောင်းသင်တန်းဖြစ်ဖြစ် တက်လိုက်ပါလား ကိုယ်စိတ်ပူတယ်”

“ဘာမှစိတ်ပူစရာမရှိပါဘူး ကိုရဲ့... Autoကားပဲဟာ လွယ်ပါတယ်”

“လွယ်တာကို ပြောတာမဟုတ်ဘူး မေရဲ့...”

“မေ... လမ်းပေါ်မောင်းဖို့ရော အဆင်ပြေပါလား။ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းတွေရော နားလည်ပါလား ကိုယ်ဖြင့် စိတ်မချပါဘူး”

“ကိုရယ်... ကိုက “ကညန” ကလို့ မပြောရဘူး စည်းမျဉ်း

စည်းကမ်းတွေက များလိုက်တာ”

“မေက နှုတ်ခမ်းလေးစုပြီး ပြောလိုက်တော့ ကျွန်တော် ဘာဆက် ပြောရမှန်း မသိပေ။ မေ စိတ်ညစ်မှာလည်း မလိုလားဘူးလေ။”

“အင်းပါ... မေက ကားမောင်းသင်နေပြီဆိုတော့။ ကိုယ်က လိုင်စင်လုပ်ပေးရမှာပေါ့။”

မေ့ မျက်နှာလေး ဝင်းပသွားသည်။

“အဲလိုလုပ်ပါ ကိုရဲ့...”

ကျွန်တော် လက်မောင်းလေးကို တွဲခိုရင်း ကလေးတစ်ယောက် ပမာ ပျော်ရွှင်မြူးထူးနေသည့် မေကို ကြည့်ကာ ကျွန်တော်ရဲ့ ခုနက ပုလင်းမူအစိုင်အခဲတွေ အရည်ပျော်သွားလေသည်။ မေ့ဆီက လိုအပ် တဲ့ ဓာတ်ပုံ၊ အထောက်အထား အချက်အလက်တွေ ယူပြီး ရုံးမှာ မေ့အတွက် “အမောင်းသင်လိုင်စင်” တစ်စောင် လုပ်ပေးဖြစ်သည်။

“အမောင်းသင်လိုင်စင်” ကို “သ” လိုင်စင် ဟုလည်း ခေါ်ကြသည်။

“မေ...ရော... ရပြီ”

အမောင်းသင်လိုင်စင်လေးရတော့ မေ့ကို အိမ်လိုက်ပို့ရင်း ... မေ့အိမ်ရှေ့မှာ ကျွန်တော်ပေးလိုက်သည်။

“အဲဒါ ...ဘာလိုင်စင်ကတ်လဲ ကို”

“အမောင်းသင်လိုင်စင်လို့ခေါ်တယ်မေရဲ့... မေက ကားမောင်း သင်နေတာဆိုတော့ အမောင်းသင်လိုင်စင်လေး ရှိထားသင့်တယ် လေ”

“မေက ကျွန်တော်ပြောတာကို နားထောင်ပြီး ရီလေသည်”

“ကိုရယ်... ကားမောင်းလေးသင်တာကို အမောင်းသင်လိုင်စင် တွေ ဘာညွှာတွေလိုလို့လား။ အဲလိုဘဲ သူများတွေလည်း သင်နေကြ တာပဲဟာ”

“ဘယ်လိုပြောလိုက်တာလဲ မေရယ်။ လိုတာပေါ့... အမောင်းသင် လိုင်စင်ဆိုတာ ဆိုင်ကယ်မောင်းပဲသင်သင်၊ ကားမောင်းပဲသင်သင် ရှိထားသင့်တယ် မေ... လာ... အဲကတ်လေးနောက်မှာ စည်းကမ်း ချက်လေးတွေပါတယ် ကိုယ်ဖတ်ပြမယ်”

(၁) မော်တော်ဆိုင်ကယ် အမောင်းသင်သူသည် “က” ယာဉ် မောင်းလိုင်စင်သက်တမ်း အနည်းဆုံး (၂)နှစ်ရှိပြီး သူ၏ရှေ့တွင် သင်ကြားမှု ခံယူမောင်းနှင်ရမည်။

(၂) မော်တော်ယာဉ် အမောင်းသင်သူ၏ နံဘေးတွင် “ခ” ယာဉ်မောင်းလိုင်စင် သက်တမ်း အနည်းဆုံး (၂)နှစ်ရှိပြီး ကြပ်မတ် နိုင်သူတစ်ဦး ပါရှိရမည်။ အခြားလူပို မတင်ရပါ။

(၃) ယာဉ်၏ ရှေ့နောက်တွင် “သင်” ဆိုင်းဘုတ် တပ်ဆင်ရ မည်။ သတ်မှတ်နေရာတွင်သာ သင်မောင်းခွင့်ရှိသည်။

(၄) အမောင်းသင်နေစဉ် “သ” ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်ကို လက် ဝယ် ကိုင်ဆောင်ထားရမည်။

(၅) တာဝန်ရှိသူတစ်ဦးဦးက စစ်ဆေးရန် တောင်းဆိုသည့် အခါ “သ” လိုင်စင် ထုတ်ပေးရမည်။ တဲ့

5BB BROADBAND
Global Technology Company

သုံးစွဲသူတွေအတွက်
ဝန်ဆောင်မှုအကောင်းဆုံး

21st ANNIVERSARY
GLOBAL TECHNOLOGY COMPANY

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

အင်တာနက်မြန်နှုန်းစစ်ဆေးပေါင်မူများတွင် အခြေပြုရရှိခဲ့သည်

နိုင်ငံပေါင်း ၅၉ နိုင်ငံ ယှဉ်ပြိုင်၍ မြန်မာနိုင်ငံအတွက် ရရှိခဲ့သည်

MYANMAR'S FASTEST ISP NETWORK
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, Twitter, LinkedIn

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

www.5bb.com.mm

“ကိုရယ်... အပိုတွေ အဲလောက်ကြီး တိကျလိုက်နာဖို့ မလိုပါဘူး”

“မေရယ်... အပိုတော့ ဘယ်ဟုတ်ပိုမလဲ တတ်သိနားလည်တဲ့ အဘက်ဘက်က ပညာရှင်တွေက လိုအပ်လို့ ထည့်သွင်းထားတဲ့ စည်းကမ်းချက်တွေပဲ လိုက်နာရင် အကျိုးမယုတ်ပါဘူး... မေရဲ့”

မေက ပြန်စိစိနဲ့ ကျွန်တော့်ကို စကားဆက်မပြောတော့ပေ။ သူ့ပုံစံက ကျွန်တော့်ကို ရှေးရိုးစွဲအဖိုးကြီးတစ်ယောက်လို့ ထင်နေသလား မသိချေ။

“ဒါနဲ့ ... (ခ) လိုင်စင်ဆိုလား။ ဟို... ကားမောင်းလိုင်စင်လေ အဲဒါလေးက ရောဘယ်လိုလုပ်လို့ရလဲ အဲဒါလေးတော့ လိုချင်တယ်” မေက ကလေးတစ်ယောက်လို သူ့လိုချင်တာပဲ ပြောနေလေသည်။

“မရွှေချော... ကားဖြင့် ကောင်းကောင်းမမောင်းတတ်သေးဘူး။ “ခ” လိုင်စင်ကိုင်ချင်နေပြီ... ခင်ဗျားလေးလိုချင်တဲ့ အဲလိုင်စင်က အခု ဒီအမောင်းသင်လိုင်စင် သုံးလပြည့်မှ ဖြေလို့ရမှာဗျာ”

“ဟင်... သုံးလကြီးတောင် စောင့်ရမှာလား။ လိုင်စင်လေး တစ်စောင်ရဖို့အရေး ခက်လိုက်တာ”

“ဪ... သုံးလဆိုတာက အလကား အချိန်ဟထားတာ မဟုတ်ဘူး။ ဒီသုံးလအတွင်းမှာ မော်တော်ယာဉ်ကို ကောင်းကောင်းမောင်းနှင်နိုင်တဲ့ အခြေအနေရောက်အောင် လေ့ကျင့်သင်ကြားချိန်ပေးတဲ့ သဘောပဲ သုံးလပြည့်ပြီးတာနဲ့ မေက ကိုယ်တို့ရုံးမှာ လာပြီး ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း အသိပညာပေးသင်တန်း လာတက်ရမယ်။ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း အသိပညာဘယ်လောက်ရှိလဲဆိုတာကို ရေးဖြေ ဖြေရမယ်။ ပြီးရင် ကားလည်း လက်တွေ့မောင်းပြရမယ်။ ဒါတွေအကုန်အောင်မှ မေ လိုချင်တဲ့ “ခ” လိုင်စင်ရမှာ”

“ကိုရယ် ခေါင်းတွေကို မူးသွားတာပဲ ကိုတို့ရုံးက ပိုကိုပိုပါတယ်။ အပြင်မှာ ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်မရှိဘဲ ယာဉ်မောင်းနေကြတဲ့သူတွေမှ

အများကြီးပဲဟာ”

“မေရယ်... မေပြောတဲ့ အဲလို သတ်မှတ်လိုင်စင်မရှိဘဲ။ ယာဉ်စည်းကမ်းလမ်းစည်းကမ်းနားမလည်ဘဲ မောင်းနေတဲ့လူတွေကြောင့် ယာဉ်တိုက်ခိုက်မှုတွေက ပိုပိုများလာတာ သိလား”

“တော်ပြီ... တော်ပြီ ကိုနဲ့ ဆက်ပြိုင် မပြင်းချင်တော့ဘူး သွားတော့မယ်”

မေသည် ဆူအောင့်အောင့်နဲ့ ကျွန်တော့်ကို မျက်စောင်းလေး ထိုးကာ အိမ်ထဲ ဝင်သွားတော့လေသည်။

တစ်ရက်သော ညနေခင်းတစ်ခု၌ ကျွန်တော့် အိမ်မှာ ရေချိုးပြီး၍ အဝတ်အစားလဲနေစဉ် မေ့ဆီက ဖုန်းဝင်လာသည်။

“ဟယ်လို... မေ”

“ကို”

ငိုမဲ့မဲ့အသံလေးနဲ့ တဖက်က ထူးတဲ့အသံကြောင့် ကျွန်တော် ရင်ထိတ်သွားလေသည်။

“မေ... မေ... ဘာဖြစ်လို့လဲ ... ဘာဖြစ်လို့လဲ ဟင်”

“မေ... ကား Accident ဖြစ်လို့ အခုဆေးရုံကြီးမှာ”

“ဟာ”

မေ့ရဲ့အဖြေကြောင့် ကျွန်တော် မျက်လုံးတွေ ပြာသွားပြီး ဘယ်ဘက်ရင်အုံက ပူကနဲ ဖြစ်သွားသည်။

“ကိုယ်... အခုလာပြီ၊ မေ... ဘာမှမကြောက်နဲ့နော်... ကိုယ်လာပြီ” ဖုန်းကို အမြန်ချကာ... မေရီရာဆေးရုံကြီးဆီ အပြေးလေးထွက်ခဲ့တော့သည်။

“မေ”

ဆေးရုံကုတင်ထက်မှာ ပတ်တီဖြူဖြူလေး နုဖူးထိပ်မှာ ပတ်ထားပြီး မျက်ခွံလေးတွေ မို့နေအောင် ငိုထားတဲ့ ကျွန်တော်ချစ်သူလေးကို

ကုန်းလမ်းပို့သောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၏ သောင်ပုဒ်

“Road Safety is no accident” နဲ့အညီ “စည်းကမ်းလိုက်နာ၍ ဘေးကင်းကွာကြပါစေ”

“ပီးအာပံ”
သင်ပိုင်ဆိုင်သော အသက်အဆုံးနှင့်ပစ္စည်းများအတွက် လိုအပ်သော အကာအကွယ်

CONTACT US 09-94067 1717

မြန်မာ့တိုက်များတွင် FNI ၏ ပါသည့်အာပံအပြင် အခြားအာပံဝန်ဆောင်မှုများကို ဝယ်ယူရရှိနိုင်ပါပြီ...

တွေ့လိုက်ရတော့ ရင်ထဲမှာ နှင့်နေအောင် ခံစားလိုက်ရသည်။

“ဘယ်လိုဖြစ်တာလဲ ... မေရယ်”

“ကျွန်တော့်ရဲ့အမေးကို ကုတင်ဘေးမှာ လူနာစောင့်ပေးနေတဲ့ မေ့ရဲ့အမေက ...ဝင်ဖြေသည်။

“သားအဖနှစ်ယောက်ကားကိုလမ်းပေါ်တက်အမောင်းသင်တာ တဲ့၊လမ်းချိုးအတွေ့မှာနောက်ကတားကဝင်တိုက်သွားတာ သားရေ အချက်လည်းမပြု “သင်” ဆိုတဲ့စာလည်း မကပ်ထားတော့ နောက်က ကားကလည်း ဘယ်သတိထားမိမလဲ၊ သမီးက စမ်းတဝါးပါးနဲ့ ကွေ့ချလိုက်တော့ တိုက်မိကုန်တာပေါ့”

“တော်သေးတာပေါ့အန်တီရယ် ဒီလောက်ပဲဖြစ်လို့ ဒါနဲ့ဦးလေး ရော”

“သူ့အဖေက... ဟိုဘက်အခန်းမှာ သူလည်း လက်နည်းနည်း နာသွားတယ်”

မေ့ရဲ့ အမေနဲ့ စကားပြောရင်း မေ့ကို ကြည့်လိုက်တော့ အပြစ် လုပ်ထားလို့ ငြိမ်နေတဲ့ကလေးလေးလို ခေါင်းလေးငုံ့ပြီး ထိုင်နေတာ တွေ့ရသည်။ ကျွန်တော် သူ့ဘေးနား ဝင်ထိုင်လိုက်ပြီး...

“မေ”

ကျွန်တော့်ရဲ့ခေါ်သံကြောင့် မျက်ရည်တွေဝဲနေတဲ့မျက်လုံးဝိုင်း ဝိုင်းလေးတွေနဲ့ မော့ကြည့်လာသည်။

“ဘယ်လိုနေသေးလဲ မေ ခေါင်းမူးသေးလား နာသေးလား”

ကျွန်တော်မေးတာကို ခေါင်းလေးရမ်းဖြေရင်း

“ကို... မေ့ကို ခွင့်လွှတ်ပါနော် ကို ပြောတဲ့ အမောင်းသင်တစ် ယောက် လိုက်နာရမယ့် စည်းကမ်းချက်တွေကို မလိုက်နာဘဲ ဂရု မစိုက်ခဲ့မိလို့ ခုလိုဖြစ်ရတာကို ပြောတာတွေမှန်ပါတယ်... နောက်ဆို မေ... ကိုစကားနားထောင်မယ်နော်”

ကျွန်တော် မေ့လက်ကလေးကို လှမ်းကိုင်လိုက်ပြီး မေ့မျက်နှာ လေးကို ကြည့်ကာ ...

“ဟုတ်ပါပြီ... ဘာမှမတွေးတော့နဲ့နော် နေကောင်းအောင်သာ နေ၊ သုံးလပြည့်တဲ့နေ့မှ ကိုယ့်ရုံးကိုခေါ်သွားမယ်။ အဲကျမှ ကိုယ့်ရုံးက ယာဉ်မောင်းစစ်ဆေးရေးမှူးဟောပြောပို့ချတဲ့ယာဉ်စည်းကမ်းလမ်း စည်းကမ်းတွေကို သေချာဂရုစိုက် နားထောင် မှတ်သား ဟုတ်ပြီလား”

“ဟုတ်”

ကလေးလေးလို လျှာလေးတစ်လစ်ထုတ်ပြီး ပြောလိုက်တဲ့ မေ့ ပုံစံကြောင့် ကျွန်တော်နှင့် မေ့အမေတို့ သဘောကျကာ ရယ်မိကြ လေသည်။

ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၏ ဆောင်ပုဒ် “Road Safety is no accident” နဲ့အညီ “စည်းကမ်းလိုက်နာ၍ ဘေးကင်းကွာကြပါစေ”

ကိုခန့်(ရွှေဘို)

ဝန်ဆောင်မှု

ချစ်ခင်ရသူတွေရဲ့ လိုအပ်ချက်ကို အလွယ်တူဆုံး ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်မယ့် ပို့ဘီ ဝန်ဆောင်မှု

MPT4U application မှာလည်း Package များကို ဝယ်ယူပြီး လက်ဆောင်ပေးပို့နိုင်ပါသည်။

ကြိုက်နှစ်သက်ရာ Package များကို ဝန်ဆောင်ခ ပေးစရာမလိုဘဲ ချစ်ခင်ရသူတွေထံ လက်ဆောင်ပေးပို့နိုင်ပါသည်။

www.mpt.com.mm Call Center : 106

ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) ဦးအောင်မြိုင် မိတ္ထီလာမြို့ရှိ ဗဟိုပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးကျောင်း၏ (၄၆) နှစ်မြောက် ကျောင်းနှစ်ပတ်လည်နေ့အခမ်းအနား တက်ရောက်၍ ကျောင်းဝင်းအတွင်း ကြည့်ရှုစစ်ဆေး



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင်သည် ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဇူလိုင် ၁၅ ရက်တွင် ဝန်ကြီးဌာနမှ ဌာနအကြီးအမှူးများ၊ မြန်မာ့မီးရထားမှ အထွေထွေမန်နေဂျာများနှင့်အတူ မိတ္ထီလာမြို့ရှိ ဗဟိုပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးကျောင်း၏ (၄၆)နှစ်မြောက် ကျောင်းနှစ်ပတ်လည်နေ့အခမ်းအနားတက်ရောက်၍ ဂုဏ်ပြုအမှာစကားပြောကြားပြီး ကျောင်းဝင်းအတွင်းရှိ သင်တန်းခန်းမနှင့် သင်တန်းသရုပ်ပြဆောင်များ၊ သက်သာချောင်ချိရေးအတွက် ဆောင်ရွက်ထားသည့် စိုက်ပျိုးရေး၊ မွေးမြူရေးခြံများနှင့် ဝန်ထမ်းနေအိမ်လှိုင်းခန်းများသို့ လှည့်လည်ကြည့်ရှု စစ်ဆေးသည်။

အဆိုပါခရီးစဉ်အတွင်း ဒုတိယဝန်ကြီးသည် မိတ္ထီလာမြို့ရှိ ဗဟိုပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးကျောင်း၏(၄၆)နှစ်မြောက်ကျောင်းနှစ်ပတ်လည်နေ့ အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်၍ ဂုဏ်ပြုအမှာစကားပြောကြားပြီး ထူးချွန်ဆုရရှိသူများအား ဆုချီးမြှင့်ခဲ့သည်။

ထို့နောက် ကျောင်းအုပ်ကြီးက ကျောင်းဝင်းအတွင်းရှိ ရထားသင်တန်းသရုပ်ပြဆောင်၊ မော်တော်ယာဉ်သင်တန်း သရုပ်ပြဆောင်၊



စက်မှုလက်မှုသင်တန်းဌာနခွဲရှိ ဂဟေသင်တန်းဆောင်၊ e-Library နှင့် ကျောင်းစာကြည့်တိုက်တို့အား လိုက်လံရှင်းလင်းပြသခဲ့ရာ ဒုတိယဝန်ကြီးက သင်တန်းသားများကို ဌာနအဖွဲ့အစည်းများအတွက် စွမ်းဆောင်ရည်မြှင့်တင်ပေးသော ဝန်ထမ်းများဖြစ်အောင် လေ့ကျင့်သင်ကြားပေးရေး သင်တန်းအလိုက် သင်တန်းသားများ အမှန်တကယ် ကျွမ်းကျင်တတ်မြောက်စေရေးနှင့် နည်းပြများအနေဖြင့် စနစ်တကျ သင်ကြားလေ့ကျင့်ပေးရေးတို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။

ဆက်လက်၍ ဒုတိယဝန်ကြီးသည်

ကျောင်းအတွင်း၌ သက်သာချောင်ချိရေးအတွက် ငါးမွေးမြူထားရှိမှုဒေသကြက်ဥစားကြက်မွေးမြူထားမှု၊ ဘဲမွေးမြူရေးခြံ၊ ဝက်မွေးမြူရေးခြံနှင့် ဒေသန္တာမွေးမြူရေးခြံများဖြင့် မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများ စနစ်တကျဆောင်ရွက်ထားမှုအခြေအနေများအား လှည့်လည်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးရာ ကျောင်းအုပ်ကြီးနှင့် သက်ဆိုင်ရာတာဝန်ခံများမှရှင်းလင်းတင်ပြခဲ့ပြီး ဒုတိယဝန်ကြီးမှ ကျောင်းရှိသင်တန်းသားများနှင့် ဝန်ထမ်းမိသားစုများအတွက် အထောက်အပံ့ဖြစ်စေရန် မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများ စနစ်တကျဆောင်ရွက်ရေးတို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့သည်။

ထို့ပြင် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ကျောင်းဝန်ထမ်းမိသားစု လှိုင်းခန်းများအတွင်း လှည့်လည်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့ပြီး ဝန်ထမ်းနေအိမ်လှိုင်းခန်းများအတွင်း သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှု ရှိစေရေး ပုံမှန်ရှင်းလင်းဆောင်ရွက်သွားရန်၊ တစ်နိုင်တစ်ပိုင် စိုက်ပျိုးရေး ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် မိသားစုကျန်းမာရေး စောင့်ရှောက်မှုဆောင်ရွက်ရန် အိမ်ရာကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့အား စနစ်တကျစွဲစည်း၍ ပုံမှန်စစ်ဆေးပြီး ပျက်စီးမှုများကို ပြန်လည်ပြုပြင်ဆောင်ရွက်ပေးသွားရန် ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။ သတင်းအဖွဲ့(ပီ/ဆက်)

ဧရာဝတီ နေ့စောင်းပါရဲ့လား



❖ ဝင်းဝင်းဝံ (DWIR)

မြန်မာဆိုသည်ကို ကြားလိုက်ရုံနှင့်ပင် မြန်မာ့အသက်သွေးကြော ရေချိုအရင်းအမြစ် ဧရာဝတီမြစ်ကြီးနှင့် သမိုင်းအစဉ်အလာ ယဉ်ကျေးမှုများ ကြီးမားလှသော ပုဂံမြေ အပါအဝင် အခြားသော ထင်ရှားလှသည့် အထင်ကရ အဖိုးတန် အရင်းအမြစ်ပေါင်း များစွာကို မြင်ယောင်စေမှာ အမှန်ပင် ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ အသက်သွေးကြောဟု မကြာခဏရည်ညွှန်းလေ့ရှိသော ဧရာဝတီ မြစ်သည် ရာစုနှစ်ပေါင်းများစွာကပင် လူနေမှုဘဝများစွာကို အကျိုးပြုပေးသည့် တန်ဖိုးကြီးမြတ်သော ရေလမ်းတစ်ခု ဖြစ်သည်။ ဧရာဝတီမြစ်သည် (၂၁၇၀) ကီလိုမီတာ ကျော်ခန့် ဟိမဝန္တာတောင်တန်းမှ ကပ္ပလီပင်လယ်သို့ စီးဆင်းကာ များစွာသော ဂေဟစနစ်ကို အထောက်အကူပြုစေပြီး သန်းနှင့် နှိုင်းသော အသက်မွေးဝမ်းကျောင်းလုပ်ငန်းများကို ပံ့ပိုးပေးလျက်ရှိသည်။ သဘာဝအားဖြင့် ဧရာဝတီကိုသို့ လွတ်လပ်စွာ စီးဆင်းလေ့ရှိသည့် မြစ်များသည် ခံနိုင်ရည်ရှိပြီး ၎င်းတို့ကိုယ်တိုင် ရပ်တည်နိုင်သော်လည်း လူသားများ၏ လုပ်ဆောင်ချက်များကြောင့် ၎င်းတို့

၏တည်မြဲမှုအတွက် စိုးရိမ်ဖွယ်ခြိမ်းခြောက်မှုများ ဖြစ်ပေါ်လာပါသည်။ ခေတ်မီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာသော လူနေမှုစနစ်နှင့်အတူ သဘာဝတရားကြီးက ပေးအပ်ထားသော အဖိုးတန်လှသည့် အရင်းအမြစ်တွေလည်း တဖြည်းဖြည်း ပျက်စီးစပြုနေပြီဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံသည်လည်း အခြားသော နိုင်ငံများကဲ့သို့ပင် တစ်ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ တွေ့ကြုံနေရသည့် ရာသီဥတုဖောက်ပြန်ခြင်းနှင့် ပတ်ဝန်းကျင်ဂေဟစနစ် ပျက်စီးယိုယွင်းလာခြင်းကို စိန်ခေါ်မှုတစ်ရပ်အနေဖြင့် ရင်ဆိုင်ရလျက်ရှိပါသည်။ မြစ်ချောင်းများသည် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်အတွက် အရေးပါသော အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်လှုပ်ရှားနေသော အရာများဖြစ်ပြီး မျိုးစိတ်ပေါင်း မြောက်မြားစွာအတွက် နေထိုင်ရာနေရာများကို ပံ့ပိုးပေးကာ မြေအောက်ရေအား ပြန်လည်ဖြည့်တင်းပေးခြင်းဖြင့် အာဟာရဓာတ်ကြွယ်ဝသောနန်းများဖြစ်ပေါ်လာကာ နိုင်ငံ၏ အဓိကစီးပွားရေးလုပ်ငန်းဖြစ်သော စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများကို များစွာပံ့ပိုးပေးလျက်ရှိသည်။ သဘာဝအခြေအနေတွင် မြစ်များ

သည် ဇီဝမျိုးစုံမျိုးကွဲများ၏ ဟန်ချက်ညီမှုကို လုပ်ဆောင်ပေးပြီး ပတ်ဝန်းကျင်ဂေဟစနစ်များ ရေရှည်တည်တံ့မှုကို ထိန်းသိမ်းနိုင်သော်လည်း လူသားများ၏ လုပ်ဆောင်ချက်များ စွက်ဖက်လာသော အခါလုပ်ဆောင်လည်ပတ်နိုင်စွမ်းသည် ရပ်တန့်သွားနိုင်ပေသည်။ ထို့အပြင် မြို့ပြလူနေမှုစနစ်ကို ဖော်ဆောင်ရာတွင် တိုးတက်လာသော စက်ရုံအလုပ်ရုံများနှင့်အတူ မြို့ပြလူနေအိမ်များက စွန့်ပစ်သော စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများကြောင့်လည်း ဧရာဝတီမြစ် အပါအဝင် ကမ္ဘာတစ်ဝှမ်းရှိ မြစ်များအများအပြား၏ တည်မြဲမှုကို သိသိသာသာယိုယွင်းစေလျက်ရှိသည်။ အမြင်သာဆုံးသော သက်ရောက်မှုမှာ မြစ်အတွင်း ပလတ်စတစ်နှင့် အခြားသော စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများ စုပုံနေခြင်းဖြစ်သည်။ ဤညစ်ညမ်းမှုသည် ရေနေသတ္တဝါများ၏ အသက်ကို ထိခိုက်စေရုံသာမက သုံးရေစိုက်ပျိုးရေးတို့အတွက် ရရှိနိုင်သော ရေထုအရည်အသွေးကိုလည်း ထိခိုက်စေပါသည်။ ပလတ်စတစ်အမှိုက်သည် ကျွန်ုပ်တို့ခေတ်တွင် အဆိုးရွားဆုံးသော သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာပြဿနာ

များထဲမှ တစ်ခုဖြစ်လာသည်။ ဧရာဝတီမြစ်တွင်လည်း မြစ်ကမ်းပါးတစ်လျှောက်နှင့် မြစ်ကြောင်းတွင် ပလတ်စတစ်ညစ်ညမ်းမှုမှာ သိသာထင်ရှားလှသည်။ စွန့်ပစ်ထားသော ပလတ်စတစ်ဗူးများ၊ အိတ်များနှင့် အခြားပစ္စည်းများသည် ငါးနှင့်အခြားရေနေသတ္တဝါများ စားသုံးမိကာ မိုက်ခရိုပလတ်စတစ်များ အဖြစ်သို့ ကွဲထွက်သွားပြီး ကျန်းမာရေးကို ဆိုးရွားစွာ ထိခိုက်စေပါသည်။ မြစ်အတွင်း ပလတ်စတစ်များရှိနေခြင်းသည် သဘာဝစီးဆင်းမှုကို အနှောင့်အယှက်ဖြစ်စေပြီး ရေကြီးရေလျှံမှုအန္တရာယ်ကို တိုးလာစေပါသည်။ ဧရာဝတီမြစ်ကြီးသည်လည်း စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများထဲမှ ပြဿနာတစ်ရပ်ဖြစ်သော ပလတ်စတစ်ညစ်ညမ်းမှု အကျပ်အတည်းနှင့် ရင်ဆိုင်လျက်ရှိပြီး နေ့စဉ်ပလတ်စတစ်အမှိုက်စွန့်ပစ်မှုအနေဖြင့် (၁၁၉) တန်ခန့် ပျမ်းမျှနှုန်းဖြင့် ဝင်ရောက်ခြင်းကို ခံစားနေရပြီး ယခုဆိုလျှင် ကမ္ဘာ့ညစ်ညမ်းမှုအများဆုံး မြစ်များထဲမှ တစ်ခုအပါအဝင်ဖြစ်လာသည်။ ၎င်းအခြေအနေကို စိစစ်ခြင်းအားဖြင့် နိုင်ငံ၏ အဖိုးတန် အသက်မွေးကြော ဧရာဝတီသည် ဖျားနာစပြုနေပါပြီဟု ထပ်ဆောင်းပြောနိုင်ပေသည်။

ဧရာဝတီမြစ်တွင် ပလတ်စတစ်အပြင် စက်မှုလုပ်ငန်းသုံးစွန့်ပစ်ရေများ၊ ပိုးသတ်ဆေးနှင့် ဓာတ်ခြေသြဇာများ ပါဝင်သော စိုက်ပျိုးရေးမှ စွန့်ပစ်ရေများနှင့်အခြားသော စွန့်ပစ်ရေများကြောင့် ညစ်ညမ်းမှုများ ဖြစ်စေသည်။ ဤညစ်ညမ်းမှုများသည် မြစ်ထဲသို့ အဆိပ်အတောက်ဖြစ်စေသော အရာများကို ဖြစ်ပေါ်စေပြီး ရေနေသတ္တဝါများ၏ အသက်နှင့် လူကျန်းမာရေးကို ပိုမိုအန္တရာယ်ဖြစ်စေကာ ရေထုအတွင်း အောက်ဆီဂျင်ပမာဏ ကျဆင်းပြီး ငါးနှင့် အခြားသောရေနေသတ္တဝါများကို သေဆုံးစေပါသည်။

ဧရာဝတီမြစ်သည် တစ်နှစ်ပတ်လုံး သွားလာနိုင်သည့် အရှည်လျားဆုံး ရေလမ်းကြောင်းတစ်ခုလည်း ဖြစ်သည်။ သို့သော်လည်း ခြောက်သွေ့ရာသီ ရေနည်းချိန်တွင် ရေပမာဏ သိသိသာသာ ကျဆင်းသွားသဖြင့်

ကုန်တင်သင်္ဘောများ ဘေးကင်းစွာ သွားလာနိုင်ရန် ၎င်းတို့၏ဝန်အား (၅၀) ရာခိုင်နှုန်းအထိ လျှော့ချရန် လိုအပ်လျက်ရှိသည်။ အနည်ထိုင်မှုများ စုပုံလာခြင်းနှင့်အတူ မြစ်ကမ်းပါးများ ပြိုကျခြင်းတို့မှာ ဆက်လက်ဖြစ်ပွားနေသည့် ပြဿနာများဖြစ်သည်။ ခေတ်မီရေကြောင်းသွားလာရေးဆိုင်ရာ အထောက်အကူများနှင့် စနစ်တကျ ထိန်းသိမ်းထားသော ဆိပ်ကမ်းများမရှိခြင်းကြောင့်လည်း

ပိုမိုကြီးမားသော ရေယာဉ်များ အသုံးပြုမှုကို အဟန့်အတားဖြစ်စေပါသည်။ ထို့အပြင် မြစ်ရေကြောင်းသွားလာနိုင်မှုကို ထိန်းသိမ်းနိုင်ရန်အတွက် ပုံမှန်သောက်တူးခြင်းနှင့် ရေလမ်းကြောင်း ကောင်းမွန်ရေးလုပ်ငန်းများ တိုးချဲ့လုပ်ဆောင်ရန် လိုအပ်လျက်လည်းရှိသည်။ မကြာသေးမီကပင် မြန်မာနိုင်ငံတွင် မုတ်သုံမိုးသည်းထန်စွာ ရွာသွန်းမှုကြောင့် ရေကြီးရေလျှံမှုများ သိသိသာသာ ကြုံတွေ့

ရွှေခန်းမာလာကုမ္ပဏီ

INDIA
CHINA

BANGLADESH

AOS


THAILAND

CAMBODIA
VIETNAM

- အစိုးရတင်အိတ်လုပ်ငန်းများ
- ပုဂ္ဂလိက PAE လုပ်ငန်းများ
- အထပ်မြင့်တည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းများ
- Steel Structure တည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းများ
- ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရည်လုပ်ငန်းများ
- စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်း (ပြည်ဦးလှိုင်)
- လုံးချင်းအစတင်ငှားရမ်းခြင်းလုပ်ငန်း (ပြည်ဦးလှိုင်)

အထူးတာဝန်ယူနေစိတ်ကူးဆောင်ရွက်ပေးပါသည်။

အမှတ်(၃၀-က)၊ ရွှေခန်းမာလမ်း၊ သွယ်(၇)၊ (၉)ရပ်ကွက်၊ ပရမ်းကုန်း

အမှတ်(၄၀-က)၊ အမှတ်(၂၄၂)၊ (၂၇)လမ်း (၈၀၊၈၀)ကြား၊ သီရိမဟာမာအစေ့ မုင်းအေးသာစံမြို့နယ်၊ ပန္နက်လမ်း

shwemammar7@gmail.com
Ph: 09 796445405, 09 5416134
















ခဲ့ရသည်။ မြစ်ရေမြင့်တက်မှုကြောင့် ကမ်းပါးများ ပြိုကျကာ ဒေသအတွင်း ရေကြီးရေလွှံ့များဖြစ်ပေါ်ခဲ့သည်။ ဤရေကြီးရေလွှံ့ဖြစ်ရပ်သည် သဘာဝဘေးအန္တရာယ်ဆိုင်ရာ ကြိုတင်ပြင်ဆင်မှုနှင့် ရေရှည်တည်တံ့သော ရေစီမံခန့်ခွဲမှု၏ အရေးပါမှုကို အလေးပေးဖော်ပြလျက်ရှိသည်။ ဧရာဝတီမြစ်ကို ပြန်လည်ထိန်းသိမ်းကာကွယ်ရန် အခွင့်အရေးသည် စိန်ခေါ်မှုများစွာ ရှိနေသော်လည်း တစ်ဦးတစ်ယောက်ချင်းစီမှ စတင်၍ အဖွဲ့အစည်းရပ်ရွာလူထုများ၏ ပူးပေါင်းပါဝင်မှုဖြင့် ရေရှည် တည်တံ့သော အလေ့အကျင့်များကို

ကျင့်သုံးပြီး ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ရေးကြိုးပမ်းမှုများတွင် ပါဝင်ခြင်းဖြင့် သိသာထင်ရှားသော အကျိုးသက်ရောက်မှုကို ဖြစ်စေနိုင်သည်။

ဧရာဝတီမြစ်သည် လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး၊ စိုက်ပျိုးရေး၊ ရေလုပ်ငန်းနှင့် ခရီးသွားလာရေးတို့အတွက် အရေးပါရုံမျှမက ရေနေဝေဟစနစ်ကိုလည်း ကောင်းမွန်စေပြီး မြန်မာနိုင်ငံရှိ သန်းပေါင်းများစွာသော လူများ၏ အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းကို ပံ့ပိုးပေးလျက်ရှိပါသည်။ ရေအရင်းအမြစ်နှင့် မြစ်ချောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနကဲ့သို့သော ဌာန

များအပါအဝင် ဧရာဝတီပေါင်းစည်းမြစ်ဝှမ်းဘက်စုံစီမံခန့်ခွဲမှုစီမံကိန်းနှင့် Myanmar Healthy Rivers Initiative ကဲ့သို့သော စီမံကိန်းများမှတစ်ဆင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်နှင့် ရေကြောင်းဆိုင်ရာ စိန်ခေါ်မှုများကို ဖြေရှင်းနိုင်ရန် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ ဤလုပ်ဆောင်မှုများသည် ရေရှည်တည်တံ့သော စီမံခန့်ခွဲမှုအလေ့အကျင့်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန်နှင့် မြစ်၏ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲမှုကို ရည်ရွယ်လုပ်ဆောင်ခြင်းများဖြစ်ပေရာ ဧရာဝတီမြစ်အပါအဝင် များစွာသော မြစ်ချောင်းများအတွက်လည်း အကျိုးရှိစေမည် ဖြစ်ပေသည်။

အချုပ်အားဖြင့်ဆိုလျှင် ဧရာဝတီမြစ်သည် မြန်မာနိုင်ငံ အသက်ရှင်သန်ရပ်တည်နိုင်သည့် အရေးပါသော အဖိုးတန်အရင်းအမြစ်တစ်ခုဖြစ်ရာ ရေရှည်တည်တံ့သော အလေ့အကျင့်များကို မြှင့်တင်ခြင်းဖြင့် ဧရာဝတီသည် အနာဂတ်မျိုးဆက်သစ်များဆက်လက်တည်မြဲနေမည်ဖြစ်သည်။ “ဧရာဝတီနေကောင်းရဲ့လား” ဟုမေးခွန်းထုတ်ရန်အချိန်တန်ပြီဖြစ်ပြီး အဖြေသည် နောင်နှစ်များအထိ အပြုသဘောဆောင်သော ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲရေးကြိုးပမ်းမှုများပင်ဖြစ်ရာ အတူတကွ ဝိုင်းဝန်းကြိုးပမ်း လုပ်ဆောင်ရန် လိုအပ်လှပေသည်။ **ဝင်းဝင်းစ် (DWIR)**

“
ဧရာဝတီမြစ်သည်
မြန်မာနိုင်ငံ
အသက်ရှင်သန်ရပ်တည်
နိုင်သည့် အရေးပါသော
အဖိုးတန်အရင်းအမြစ်
တစ်ခုဖြစ်...
”

KNP COMPANY LIMITED
Lattadaw Street, No-78, Shwe Pyi Yai Aung Quarter, Pyawbwe Township, Mandalay, Myanmar 09 2228316, 09 782026643



ရေကြောင်း အင်္ဂလိပ်စာ



ငွေ့ငွေ့ဝင်း

၁၉၇၃ ခုနှစ်တွင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် International Maritime Organization (IMO) ၏ ၂၇ ကြိမ်မြောက်အစည်းအဝေးမှ ရေကြောင်းနှင့်ပင်လယ်ခရီးသွားလာခြင်းလုပ်ငန်းများတွင် ဆက်သွယ်ပြောဆိုရာ၌ အခက်အခဲများ ရှာဖွေတွေ့ရှိမှုကို တင်ပြခဲ့ကြသည်။

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ရေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ်ညီလာခံ၏ ဆုံးဖြတ်ချက်အရပင်လယ်ရေကြောင်းလုပ်ငန်းများတွင် ဆက်သွယ်ပြောဆိုနိုင်ရန်အတွက် အင်္ဂလိပ်ဘာသာကို အသုံးပြုရန် သတ်မှတ်ခဲ့ကြသည်။ ထိုအချိန်က Standard Marine Vocabulary (SMNV) ကို ပင်လယ်ရေကြောင်းဆက်သွယ်ရေးစံနစ်အဖြစ် စတင်သတ်မှတ်ခဲ့သည်။ SMNV ကို ၁၉၇၇ တွင် စတင်ထုတ်ဝေခဲ့ပြီး၊ ၁၉၈၅ တွင် ထပ်မံပြင်ဆင်ဖြည့်စွက်ခဲ့သည်။ ၂၀၀၁ ခုနှစ်တွင် SMNV ကို SMCP (Standard Marine Communication Phrases)ဖြင့် အစားထိုးအသုံးပြုခဲ့သည်။

ပင်လယ်ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုသည် ကမ္ဘာအဝန်း လုပ်ဆောင်နေကြသော ဖြစ်စဉ်တစ်ခုဖြစ်သည်။ အင်္ဂလိပ်ဘာသာစကားသည် ကမ္ဘာအနှံ့အပြားမှ လူမျိုးပေါင်းစုံ ဆက်သွယ်ပြောဆိုနိုင်သည့် အများသုံး ဘာသာစကားတစ်ခုဖြစ်သည်။

သို့သော် ပင်လယ်ရေကြောင်းဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများတွင် အချိန်တိုအတွင်း လုပ်ငန်းများပြီးစီးနိုင်စေရန်နှင့် အမှားအယွင်းမရှိ ဘေးကင်းလုံခြုံမှုရရှိစေရန် အင်္ဂလိပ်ဘာသာစကားကို ပိုမိုကောင်းမွန်သည့် ဆက်သွယ်ပြောဆိုနိုင်သော နည်းလမ်းသစ်များ တီထွင်ခဲ့ကြသည်။ ထို့ကြောင့် နေ့စဉ်လုပ်ငန်းဆောင်တာများကို အမှားအယွင်းမရှိ ထိထိ

ရောက်ရောက် လုပ်ဆောင်နိုင်စေရန်နှင့် အရေးပေါ်အခြေအနေတွင် မှန်ကန်စွာ တုန့်ပြန်ပြောဆိုနိုင်စေရန် အထူးတလည် သတ်မှတ်ထားသော ဝေါဟာရစကားလုံးများကို ရေကြောင်းအင်္ဂလိပ်စာတွင် ထည့်သွင်းထားသည်။ Maritime English ရေကြောင်းအင်္ဂလိပ်စာကို အသုံးပြုခြင်း၏ မူလရည်ရွယ်ချက်သည် သင်္ဘောအချင်းချင်း ဆက်သွယ်ပြောဆိုရာ၌လည်းကောင်း၊ သင်္ဘောပေါ်မှဆိပ်ကမ်းသို့ ဆက်သွယ်ပြောဆိုရာ၌လည်းကောင်း၊ သင်္ဘောပေါ်မှသင်္ဘောသားအချင်းချင်းဆက်သွယ်ပြောဆိုရာ၌လည်းကောင်း အမှားအယွင်းမရှိ စိတ်ချရသော ဆက်သွယ်ပြောဆိုမှုကို ရရှိစေရန် အသုံးပြုကြသည်။

သင်္ဘောပေါ်၌ အလုပ်လုပ်ကြသူများသည် အင်္ဂလိပ်ဘာသာစကားကျွမ်းကျင်မှုအဆင့် အမျိုးမျိုးရှိကြသည်။ အချင်းချင်းဆက်သွယ်ပြောဆိုရာ၌ နားလည်မှုလွဲမှားခြင်းကိုရှောင်ရှားနိုင်ရန် (IMO) အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ်ညီလာခံက သင်္ဘောသားများအား SMCPကို လေ့လာစေသည်။ SMCP သည် သင်္ဘောပေါ်၌ အလုပ်လုပ်သူအားလုံးသိရှိရမည့် ရေကြောင်းအင်္ဂလိပ်စာအခြေခံအသုံးအနှုန်းများ ဖြစ်သည်။

SMCP အဖြစ် သိကြသည့် Maritime English ရေကြောင်းအင်္ဂလိပ်စာသည် သင်္ဘောသားများဘေးကင်းလုံခြုံမှု၊ သင်္ဘောတစ်စီး၏ တည်တံ့ခိုင်မြဲမှုနှင့် သင်္ဘောတစ်စီးပေါ်ရှိ နေ့စဉ်လုပ်ငန်းဆောင်တာများ အချိန်တိုအတွင်း ပြီးစီးနိုင်မှုသည် အကြောင်းအမျိုးမျိုးကြောင့် ပင်လယ်ရေကြောင်းလုပ်ငန်းအတွက် အလွန်အရေးကြီးပါသည်။ တိတိကျကျ သတ်မှတ်ထားသော အသုံးအနှုန်းများကြောင့် Maritime

English သည် အဓိပ္ပာယ်နှစ်ခွဲထွက်ခြင်းများကိုလည်း ရှောင်ရှားနိုင်သည်။

ဥပမာ အနေဖြင့် ပြောရလျှင် ဘယ် (Left) နှင့် ညာ (Right) ဆိုသော နေ့စဉ်သုံး အသုံးအနှုန်းသည် သင်္ဘောတစ်စီးပေါ်တွင် ကပ္ပတိန်နှင့် သင်္ဘောသားများသည် တစ်နေရာထဲတွင် ရှိနေဘဲ နေရာအနှံ့တွင် ရှိနေသောအခါ ဘယ်၊ ညာ ဆိုသော အသုံးအနှုန်းသည် အလွန်ရှုပ်ထွေးမှု ဖြစ်နိုင်သည်။

ထိုသို့ရှုပ်ထွေးမှု မဖြစ်နိုင်စေရန် Maritime English (ရေကြောင်းအင်္ဂလိပ်စာ)ကို တီထွင်ခဲ့ကြခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

Maritime English၏ နမူနာအသုံးအနှုန်းများကိုအောက်တွင် ဖော်ပြထားပါသည်-

- သင်္ဘောဦးပိုင်း - Bow/Fore
- သင်္ဘောနောက်ပိုင်း - Aft/Stern
- သင်္ဘောအလယ်ပိုင်း - Midship
- သင်္ဘောဘယ်ဘက်ခြမ်း - Port
- သင်္ဘောညာဘက်ခြမ်း - Starboard
- သင်္ဘောအထပ် - Deck
- သင်္ဘောအောက်ခြေ - Keel
- ကပ္ပတိန်နှင့်အရာရှိများ သင်္ဘောကို ထိန်းချုပ်အလုပ်လုပ်သည့် နေရာ - Bridge

Maritime English ၏ နောက်ထပ် အသုံးများသော စကားစုများမှာ Message Markers ဖြစ်သည်။ အောက်တွင်ပေးထားသော ဥပမာအချို့ကို ကြည့်ပါ။

သင်္ဘောသားများသည် မေးခွန်းမေးရန် May I? Should I? Could I? တို့ကို သုံးမည့်အစား QUESTION ဆိုသော Message Marker ကို သုံးခြင်းဖြင့် မိမိဆက်သွယ်ပြောဆိုမှု၏ ရည်ရွယ်ချက်ကို ချက်ချင်းဖော်ပြနိုင်သည်။

ဥပမာ ။ QUESTION: Do you require assistance?

QUESTION နှင့် ပုံစံတူသော အခြား Message Marker မှာ ANSWER ဖြစ်သည်။

ဥပမာ ။ ANSWER: I need assistance.

အခြား Message Markers များမှာ ချက်ချင်း ဂရုပြုရန် သတိပေးခြင်းအတွက် WARNING သင်္ဘောတစ်စီးပေါ်မှ သင်္ဘောသားများ၏ လုပ်ဆောင်ချက်များကို အကြောင်းကြားရန်အတွက် INTENTION တို့အပြင် INFORMATION/REQUEST/ADVISE/INSTRUCTION စသော Message Markers များလည်း ရှိသည်။ Message Markers များသည် မတော်တဆမှုများနှင့် အရေးပေါ်အခြေအနေများတွင် ကြန့်ကြာမှု၊ ရှုပ်ထွေးမှုမရှိစေဘဲ အချိန်တိုနှင့် ထိရောက်လျှင်မြန်စွာ မိမိပေးချင်သော သတင်း Message ကို အခြားတဖက်သို့ ပေးပို့နိုင်သဖြင့် အလွန်တန်ဖိုးရှိသော



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 (200,000Ltrs)

Importance of IMO standard marine phrases

- ☀ Standardization
- ☀ Safety
- ☀ Meeting requirements



အသုံးအနှုန်းများ ဖြစ်ပါသည်။
 ထို့ကြောင့် သင်တန်းပေါ်တွင် အလုပ်လုပ်ကြသည့် အောက်ခြေ
 သင်တန်းသားမှစ၍ သင်တန်းအရာရှိ၊ တပည့်တော်အထိ Maritime
 English ကို ကျွမ်းကျင်စွာ တတ်မြောက်ထားရန် လိုအပ်ပါသည်။
 သို့မှသာ မလိုလားအပ်သော နှောင့်နှေးကြန့်ကြာမှုများနှင့် ဘေးရန်

ပင်လယ်ရေကြောင်းဆိုင်ရာ
 လုပ်ငန်းများတွင်အချိန်တိုအတွင်း
 လုပ်ငန်းများပြီးစီးနိုင်စေရန်နှင့်
 အမှားအယွင်းမရှိဘေးကင်း
 လုံခြုံမှုရရှိစေရန်
 အင်္ဂလိပ်ဘာသာစကားကို
 ပိုမိုကောင်းမွန်သည့်
 ဆက်သွယ်ပြောဆိုနိုင်သော
 နည်းလမ်းသစ်များ တီထွင်ခဲ့ကြ...



အန္တရာယ်များကို လျော့နည်းစေမည် ဖြစ်သည်။
 နိဂုံးချုပ်ရလျှင် Maritime English သည် သူ့ကိုယ်ပိုင်တည်
 ဆောက်ပုံ၊ သူ့ကိုယ်ပိုင်သတ်မှတ်ထားသော အခေါ်ဝေါ် အသုံးအနှုန်း
 နှင့် သူ့ကိုယ်ပိုင်စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများဖြင့် ဖွဲ့စည်းပုံစံထားသော
 နိုင်ငံတကာသုံး စံနှစ်ဖြစ်ပါသည်။
 ရေကြောင်းအင်္ဂလိပ်စာ Maritime English သည် သင်တန်း
 တစ်စီး၏လုပ်ဆောင်ချက်ကိုထိရောက်လျှင်မြန်စွာ ဘေးကင်းချောမွေ့
 စေရန် ပြုလုပ်ပေးသည့် ဆက်သွယ်ရေးစနစ်တစ်ခုပင် ဖြစ်ပါသည်။
 ထို့ကြောင့် နိုင်ငံတကာသင်တန်းများပေါ်တွင် အလုပ်လုပ်မည့်
 သူများသည် ရေကြောင်းအင်္ဂလိပ်စာ Maritime English ကို သိရှိ
 နားလည်ထားရန် အရေးကြီးပါကြောင်း တင်ပြလိုက်ရပါသည်။

ဌေးဌေးဝင်း



**24 Hour
Group of Companies**

Mining, Trading, Cultivation, Construction, Industries and Aviation

“Mingalarbar”

Welcome to Myanmar & greetings from 24 Hour Group of Companies...
It is vital for the foreign investors looking for business opportunities in Myanmar to have a reliable local partner. I ensure that the 24 Hour Group of Companies are a competent organization to cooperate with trust. Honesty, Transparency, and Confidentiality are our main priorities. We have already proven ourselves with many projects, with many different partners. So far, all our partners are extremely satisfied with our co-operation and intentions, as we are always aiming and doing all the best not only for our own benefit but also...

“ For the People, For the Country ”



About Us

Founded in 2003. Initially started as a General Services Company to carry out real-estate industries (property development) and mining services with Geologists, Mining Engineer, Surveyors and Drillers with sound professional background & well experiences in their concerning industries. In 2005, we expanded into our own mining projects for coal, gold and tin-tungsten production. Palm oil plantation (Aro Agro) started in 2013, with a land area of 5,000 hectares in Tanintharyi Division, and planning to operate 30 ton/hour CPO mill. Electrical Power Project (signed MOA in 2016), which consists of (330MW x 2 Units) using Ultra Super Critical technology. Entered to the aviation industries (MAI&Air KBZ) at the end of 2018. Cement Factory project was developed in 2019 with(5,000TPD x 2 Units) to produce clinker and Portland Cement for domestic use and export. Construction company also set up in 2011, developing two projects as 92 acres at Sittwe, Rakhine State and Int'l Airport Project at Shan State. Tour 24 company was set up in 2019 to develop the tourism sector in Myanmar. In 2021 24 Petroleum Ltd. was founded to import & distribute Gasoline, Diesel and A1 Jet Fuel for local and airline industries.



**No.88, Pyay Road, 6.5Miles, Hlaing Township
Int'l Business Center(IBC), Yangon**

Tel: +959-424224245, +959-457155789

Email: 24hourcoltd@gmail.com

Web: www.24hourgroup.com.mm

“ For the People, For the Country ”



Bringing the world to MYANMAR



HEAD OFFICE (MYANMAR)

Address: 104 Kanna Road, Kyauktada Township,
Yangon, Myanmar.

contactus@flymna.com
+951 377840-41-42, +951 378603-04-06-07-08
www.flymna.com



E-GOVERNMENT INITIATIVE KEY TO ADVANCING DIGITAL ECONOMY

Myanmar provides government services and information to the public through the Myanmar National Portal, Myanmar National Trade Portal, and various ministry websites.



State Administration Council Chairman Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing addresses the first meeting of the e-Government Steering Committee on 26th July, 2024 in Nay Pyi Taw.

Senior General Min Aung Hlaing underlined that efforts must be made to lessen threats and dangers of digital technology for individuals and societies and improve people-centred e-government services in order to grasp digital opportunities firmly.

The e-Government Steering Committee held the 1/2024 meeting at the Ministry of Transport and Communications in Nay Pyi Taw on 26th July, 2024 morning, with an address by Patron of the

Steering Committee Chairman of the State Administration Council Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing.

Speaking on the occasion, the Senior General said that the e-government measure is a pillar that contributes to implementing the digital economy, which is the main drive for the economic growth of the State.

He continued that aimed at systematically developing ICT technology in Myanmar, the government initiated the Myanmar

ICT Development Master Plan in 2005, the Myanmar ICT Development Master Plan in 2010 and the Myanmar e-Governance Master Plan (2016-2020) in 2016.

At present, the Senior General has retold that the e-Governance Master Plan (2016-2020) was revised to the Myanmar e-Governance Master Plan 2030 in conformity with the new policies of the State and new digital technologies.

Currently, he noted that Myanmar is giving government service-



es and information to the people through the Myanmar National Portal, Myanmar National Trade Portal, and ministries' internet pages.

ICT infrastructures in the reform process of the communication sector gain development momentum, and people have access to government services through mobile communications.

He emphasized that the UN e-Government Development Index (EGDI) showed 134th rank of Myanmar in 2022 from 169th position among 193 countries worldwide in 2016. Moreover, Myanmar took 117th position in 2022 from 170th position in 2016 in the e-Participation Index (EPI) released by the United Nations, he added.

The Senior General stressed that the digital economy and digital government processes are challenges for the administrative and economic sectors, adding that all departmental organizations have to implement the re-

form process of the government harmoniously in order to meet the visions.

He disclosed that the projects on the Government Data Centre, Myanmar National Portal, One Map Myanmar Geo Portal, Government Cloud, Government e-Mail and e-ID showcase enhancement of capability of the government and information security as significant examples.

The Senior General highlighted that people could apply for digital payment, such as electronic banking services, and send monetary information, but this legitimacy and capability of accepting verification become challenges. Hence, it is necessary to prepare backup systems and disaster recovery systems so as to protect the loss of essential information data, he noted.

The Senior General stressed the need to turn out technological experts and connect the e-government system among ministries,

regions and states.

Chairman of the e-Government Steering Committee Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo clarified the development of the e-government system in Myanmar, extension of internet service, connection of EDMS system among ministries, development of using mobile phones, drawing of Myanmar e-Government Master Plan 2030, security for information data, initiation of Myanmar Unicode system, enactment of the Cyber Security Law, efforts to provide digital service to the people and improvement of administration, social and economic sectors of the country and socioeconomic development of the people by e-Government Steering Committee.

Secretary of the Steering Committee Deputy Minister for Transport and Communications U Lu Mon reported on the development of the e-government process.

The meeting ended with a remark by Union Minister General Mya Tun Oo.

Also present at the meeting were SAC Joint Secretary Lt-Gen Ye Win Oo, Council Member Lt-Gen Yar Pyae, Union ministers, Union-level dignitaries, the Nay Pyi Taw Council chairman, deputy ministers, the general secretary of Myanmar Computer Federation and officials together with chief ministers of regions and states through videoconferencing.

— MNA/TTA

BLUE ECONOMY DEVELOPMENT BOOSTS SUSTAINABLE USE OF MYANMAR'S COASTAL RESOURCES

Myanmar is implementing the re-establishment of forests, habitats for biodiversity species at natural conservation areas, and reduction of carbon emissions to prevent deforestation and degradation of forests.



State Administration Council Vice-Chairman Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win addresses the Green Development Forum of Shanghai Cooperation Organization Countries in Qingdao, China on 8th July, 2024.

VICE-CHAIRMAN of the State Administration Council Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win delivered an address at the Green Development Forum of Shanghai Cooperation Organization Countries at Qingdao International Conference Centre in Qingdao of Shandong Province of China at 9:30 am Local Standard Time on 8th July, 2024.

The Myanmar delegation led by Vice-Senior General visited

the exhibition to mark the forum. The Vice-Senior General and party attended the opening ceremony of the forum at Shanghe Hall of Qingdao International Conference Centre together with delegates, experts and officials from Kazakhstan, China, Kyrgyzstan, Russia, Tajikistan, Uzbekistan, India, Pakistan and Iran, observers from Afghanistan, Belarus and Mongolia, dialogue partners from Sri Lanka, Türkiye, Cam-

bodia, Azerbaijan, Nepal, Armenia, Egypt, Qatar, Saudi Arabia, Kuwait, Maldives, the UAE and Bahrain.

At the opening ceremony, Mrs Shen Yueyue, Vice-Chairwoman of the National Committee of the Chinese People's Political Consultative Conference and President of Good-Neighbourliness, Friendship and Cooperation Commission of the Shanghai Cooperation Organization, State

delegates from SCO member countries, observer countries and dialogue partner countries delivered speeches.

Speaking on the occasion, the Vice-Senior General expressed his pride in accepting the congratulatory message sent by President of the People's Republic of China Mr Xi Jinping to the forum.

He continued that this forum title is very meaningful, calling for the need to live in harmony with nature. As the earth and humans formed with biospheres are interrelated, everybody needs to take care of protecting the loss and damage in the natural environment caused by humans. So, as representatives and experts from SCO countries will hold discussions on ecosystem changes and biodiversity protection, innovation for energy transformation, transformation of living systems, and anti-climate change at the forum, today's forum is a platform to enhance regional cooperation.

Greening development indexes are of great importance in encouraging sustainable development worldwide. The standards and norms of environmental management systems issued by the International Standard Authority are sound foundations for the establishment of effective green development for many countries.

Myanmar is prioritizing the promotion of investment in green development in order to improve the natural environment and ecosystem and ensure the long-term growth of the socioeconomy through nature-based ways.

As Green Economy and Green Growth Forums took place with the participation of stakeholders from ministries, organizations and various sectors and experts from ASEAN and the international community six times from 2011 with the aim of contributing to green economy development, outcomes from the forums contributed much to initiatives for the implementation of green economic policy.

The green economic policy framework has been drawn through collaborative efforts by representatives from relevant ministries, INGOs, and international experts. In this regard, the green economic policy framework was based on existing policies

and strategies such as national environmental policy, Myanmar's climate change policy, strategy and primary action plan, Myanmar's national waste management strategy and primary action plan and Myanmar's sustainable development plans.

The framework aims to increase investments that are responsible for reducing carbon emissions and green economic development to utilize natural resources efficiently. The framework comprises four green development principles and four objects to increase green economic investments in 11 prioritized sectors.

Myanmar has adopted the electric vehicle development policy for the development of EVs in the country in order to reduce the use of fossil fuel vehicles in the transport sector.

At present, the Electric Vehicle Development Action Plan has been drawn in accordance with the mission and visions, procedures, and guidelines that have been adopted to implement the import and assembly of EVs systematically.

As Myanmar is blessed with good environmental resources such as extended coastal areas and vast waters, the blue economic sector development can contribute as a primary opportunity to achieving sustainable development for the long-term utilization of coast-based natural resources. Hence, the coastal resources multi-management plan has been adopted to implement relevant sectors. On the other hand, management has been made to extract natural resources in the long run. The valuable underground natural environment is under conservation, and everybody can observe the conservation of underwater and above-water natural resources in the southern part of Myanmar's waters as part of implementing the green tourism development sector.

Moreover, forest and other land utilization sectors are essential in combatting climate change, conserving biodiversity, and ensuring the long-term stability of living styles and livelihoods.

It is crucial to manage land utilization in a systematic way to initiate green development. Efforts are being made to set 10 per cent of national lands as a natural conservation area and 30 per cent as forest

reserve areas in order to contribute to the reduction of deforestation and combating climate change.

At present, Myanmar has designated 59 natural conservation areas, including eight ASEAN heritage parks, seven Ramsar sites, two human and biospheres, eight East Asian-Australasian Flyways and 22 elephant protection-based tourism camps with enhancement of ecotourism services.

Aimed at raising understanding among the people on value of nature, Indawgyi Wildlife Sanctuary and Inlay Lake Wildlife Sanctuary were designated as UNESCO-recognized human and biospheres in accord with the standards of UNESCO.

Moreover, Myanmar is implementing the re-establishment of forests, habitats for biodiversity species at natural conservation areas, and reduction of carbon emissions to prevent deforestation and degradation of forests.

Likewise, community-owned forests were established with public participation, and private-owned forest plantations were set up to enhance the private sector. This monsoon, a total of 22 million saplings are being planted with the participation of the people as part of green movements.

Myanmar cooperates with international and regional countries in initiating international agreements such as the Stockholm Declaration of 1972, the 1992 Rio Declaration on Environment and Development, the Environmental Conservation and Development Programme-21, the 1992 Convention on Biological Diversity, the United Nations Framework Convention on Climate Change and the 2015 Paris Agreement.

In order to achieve success in the implementation of the 2015 Paris Agreement, Myanmar is generating electricity from solar, wind and hydro renewable energy for the development of the energy sector in adopting the vision of reducing sector-wise carbon emissions in the Nationally Determined Contributions (NDCs).

In this regard, Myanmar cooperates with international countries in implementing carbon reduction processes such as clean development, sustainable development, generation of electricity from waste

in carbon credit cooperation, distribution of efficient stoves, and green development projects on the establishment and conservation of mangrove forests.

Myanmar plans to emphasize the promotion of cooperation with regional countries to encourage green investments, VICE-CHAIRMAN of the State Administration Council Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win, who is now in Qingdao of the People's Republic of China, visited the Pearl of SCO International Expo Centre and China Transfer (SCO) International Logistic Port Project site on 8th July, 2024.

On arrival at the Pearl of SCO International Expo Centre, officials from the centre welcomed the Vice-Senior General and party. Then, they observed the centre and member of SCO Development Zone Chinese Communist Party Work Committee Ms Fu Zhong Hua, and officials explained the data of the centre, investment under the market-oriented system and culture, business and trade exhibition sites of SCO member states.

The "SCO landmark", Pearl of SCO International Expo Centre, was launched on 30 September 2022, covering 168,800 square kilometres. It is market-oriented in its operation and extends business directions in exhibition, education, business, tourism, and culture.

The Vice-Senior General then proceeded to the China Transfer (SCO) International Logistic Port Project, the symbol of SOC's victory. On arrival at the destination, the relevant official briefed them on the investment of the project, service-prioritized export/import processes, establishment of the comprehensive service centre to create online and offline service platforms and further work plans.

The China Transfer (SCO) International Logistic Port Project possesses a total investment of 10 billion yuan, and it covers 1,343 acres, and the building is 989,000 square metres. It serves seven logistics services: trade information centre, passenger and logistics centre, vehicle resource centre, warehouse and distribution centre, vehicle service centre, truck centre and business centre, among others.

— MNA/KTZH

SAC Member DPM MoTC Union Minister inspects Ayeyawady Region



SAC Member Deputy Prime Minister MoTC Union Minister General Mya Tun Oo meets departmental, personnel and town elders in Pathein, Ayeyawady Region.

STATE Administration Council Member Deputy Prime Minister Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo, accompanied by Ayeyawady Region Chief Minister U Tin Maung Win, Deputy Minister U Aung Myaing and officials, inspected the Panhlaing riverbank erosion prevention and riverbank maintenance works in Nyaungdon Township of Ayeyawady Region on 13th July, 2024.

During the inspection, the director-general and relevant officials of the Directorate of Water Resources and Improvement of River Systems reported on a three-year plan for riverbank erosion prevention works conducted last year, and ongoing work plans.

Then, the Deputy Prime Minister and party observed the Ayeyawady River water level near Danubyu and the retaining wall construction site in Zalun and made proper instructions.

They also proceeded to river bank erosion-affected villages and losses of farmlands due to changes in the current of the Ayeyawady River in Aeikpyat village-tract in Hinthada Township and discussed measures to prevent riverbank erosion with the relevant officials and locals.

At noon, they inspected the railroad section from Hinthada to Khamauksu railway stations and repair work on historic Satumukha Stupa, which was destroyed by Ngawun riverbank

erosion, near Laymyathna.

Moreover, they observed the cleanliness, strength of rail and rail speed along the Khamauksu to Pathein railway stations.

On 14 July, they checked the cleanliness and plans for recreational sites at Pathein Strand Road.

Then, they met the staff of relevant departments at the Ayeya Shwewah Hall and gave the necessary instructions.

At noon, they inspected the conditions of railway stations, bridges and riverbank area along the Begayat-Einme-Hlaingthaya project site, which was suspended in 2016-2017, and left necessary instructions.

— MNA/KTZH

Marine Insurance-Driven Safety Culture

■ Captain Ko Ko

Regulatory framework

In the realm of regulatory control, ships adhere to two forms of oversight to ensure compliance: flag State control and port State control. Flag state control involves oversight by surveyors representing the country under whose flag the ship flies; they issue certifications and authorize operations. Port state control, on the other hand, entails inspection by port State control officers upon the ship's arrival in that port, aimed at detection of any deficiencies for rectification. The overarching goal is to uphold safe navigation in accordance with international maritime instruments and to meet standards for safety and prevention of marine pollution.

Flag State Control

Flag State control entails the inspection and oversight of its ships by the designated maritime authority. In the case of Myanmar, this authority lies with the Department of Marine Administration. Regardless of their location, ships registered under a flag State fall under the jurisdiction of that State. Consequently, vessels sailing worldwide under the flag of a particular flag State are often referred to as floating islands. The flag State bears responsibility for ensuring maritime safety, security, and the prevention of marine pollution, as well as ensuring that

working conditions meet international standards. This encompasses adherence to IMO conventions, international agreements, and domestic regulations. The flag State's obligations include the registration of ships in compliance with stipulated regulations, conducting surveys, issuing certificates, and investigating maritime accidents. It also takes actions against non-compliant vessels to maintain safety standards and regulatory requirements.

Port State control

Port State control (PSC) refers to the inspection and supervision of foreign ships by the authorized maritime authority of a country. In Myanmar, the Department of Marine Administration has appointed port State control officers to inspect the ships visiting Myanmar ports. These inspections typically focus on areas of maritime safety, security, and pollution prevention, as well as ensuring compliance with international standards for working conditions and certification requirements. They inspect various aspects such as seaworthiness, construction, equipment, crew proficiency, operational procedures, and documentation. Courses of action on non-compliant ships may be imposed with deficiencies to be rectified, or detention until deficiencies are rectified, or sanction against violations with fines. More-

ver, Myanmar engages in collaborative efforts with neighboring countries by joining regional port State control agreements. These agreements are designed to standardize and harmonize inspection procedures and enhance the exchange of information among participating countries.

In this way, both flag State and port State control mechanisms play an important role in maritime safety and security, as well as preventing marine pollution. These controls are to ensure compliance with international standards and regulations regardless of the location of ships. Compliance with these frameworks is paramount in the maritime sector to protect the marine environment, mitigate property loss, and uphold standards for the safety of life at sea.

Recognized Organizations (ROs)

Flag States often delegate some of their responsibilities to Classification Societies acting as Recognized Organizations (ROs). This is because ROs have surveyor functions and resources, including expertise and resources, allowing them to conduct inspections and certifications more effectively than the flag State administration. Leveraging the technical expertise and experience of ROs also enhances the credibility of quality control organizations. Moreover, many RO offices operate globally, and therefore facilitate shipowners and operators, making it more convenient for them to arrange surveys and inspections for their vessels regardless of location. Flag States also enjoy the advantage of extending oversight of their ships beyond their jurisdictional waters, like a “hand around the world”. Furthermore, delegating surveyor functions to ROs alleviates the workload of flag States, allowing them to allocate resources elsewhere necessary. By authorizing surveyor functions to ROs, flag States can focus more attention on areas requiring closer scrutiny, such as compliance, monitoring, enforcement, and accident investigations. Recognized Organizations have complied with the IMO and International Association of Classification Societies (IACS) regulations, to ensure consistent standards compliance for ships under various jurisdictions, whether flag States or port States. Another advantage is that survey and certification services are provided in a timely man-

ner, contributing to improved business efficiency and facilitating international trade and commercial activities.

In summary, flag States benefit from leveraging the expertise and global coverage of recognized organizations, which enables efficient resource management through delegation of tasks and ensures regulatory compliance. Partnering with recognized organizations strengthens control measures on ships, ensuring effective compliance, fostering international cooperation, and further enhancing maritime risk management practices.

It has been articulated that maritime risk management pertains to the safety and security of ships, which involves enforcing regulations to prevent marine pollution and accidents. Instituting a vetting inspection system to validate adherence to rigorous standards plays a role in preventing marine accidents, marine pollution, and other operational hazards.

Vetting inspection regime

The vetting inspection system refers to the process of inspection and evaluation conducted by organizations across different sectors of the shipping industry. Its purpose is to assess the quality and compliance of ships with safety standards and regulations. This programme holds particular significance in chartering ships and determining their suitability for loading cargo and accessing ports. Specifically, major oil companies, known as ‘Oil Majors’, including ExxonMobil, Shell, Chevron, BP, and Total, along with major charterers and terminal operators, are focused on vetting vessels that transport hazardous materials such as oil, chemicals, or liquefied gas. The purpose of these inspections is to evaluate the condition of chemical or liquefied gas carriers and ensure they comply with international regulations, industry standards, and any specific requirements set by the charterer or port authority.

Risk-based Approach

At the core of this endeavor lies the application of a risk-based approach to maritime risk management. This entails a proactive approach to risk assessment system geared towards enhancing ship safety and optimizing ship management practices. In general, various factors are taken into consideration, includ-

ing ship inspection records, background history of the ship and company, experience and qualifications of the crew, the supervisory capacity of the management company, and overall status of the ship's integrity and records of port state control inspections.

Through this systematic approach, a new type of inspection regime has been developed. Notable examples of such ship inspection systems include the RightShip inspection system for bulk carriers, the Ship Inspection Report Program (SIRE) used by major oil companies for oil tankers, and the Vetting Inspection carried out by the Chemical Distribution Institute (CDI) for chemical tankers and liquefied gas tankers. These systems offer valuable inspection reports and data, serving as vibrant risk assessment tools for charterers, ship operators, port and terminal operators, and other stakeholders concerned with ship safety.

Based on these maritime risk assessments, the ship's safety standard is determined. Charters hire the ship only when sufficient standards are met. Insurance companies assess insurance premium rates based on the implemented risk mitigation measures. They also establish requirements and standards to minimize the likelihood of compensation payouts. Shipowners endeavor to evade inspections and actions taken against their ships and prevent accidents to preserve their company's reputation. They work diligently to uphold high standards and a good reputation. In essence, commercial pressure appears to be more effective than regulatory control measures, resulting in an improvement in the safety standards of ships.

Relationship between marine insurance and ship vetting system

Marine insurance and ship vetting systems offer different perspectives within the maritime sector, yet they are indirectly linked through their shared goal of ensuring safe and secure shipping. Marine insurance companies now carefully assess the possibility of indemnification for the coverages they offer and explore methods to minimize the risk of loss. Risk assessment influences insurance premiums and coverage terms. Insurance companies tend to favor vessels that consistently meet safety and inspection standards, assuming them less risky and thus charg-

ing lower premiums. There may be an incentive-enhancing preference for relaxing insurance terms and conditions and reducing premium rates.

In this manner, the marine insurance industry and ship vetting systems are interdependent. While they are implemented differently, both systems aim to enhance maritime safety and mitigate potential risks. To address maritime accidents, the International Maritime Organization (IMO) adopted the Safety Management System (SMS) according to the International Safety Management (ISM) Code. Similarly, the Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) applies a specific safety management assessment system (Tanker Management Safety Assessment - TMSA) for oil tankers. Both SMS and TMSA are management systems for maritime safety. Therefore, maritime risk management plays a vital role in shipping operations. The relationship between marine insurance and the vetting system illustrates common objectives: to mitigate risks, maintain ship safety standards, ensure regulatory compliance, and minimize losses within the maritime sector, as per comparison table: -

Objectives	Vetting Inspection	Marine Insurance	Outcomes
Risk mitigation	Oil Majors and charterers to assess vessel condition and safety practices, typically conducted by Classification Societies.	Insurance companies assess the risk profile of the vessel to be insured to determine premium rates.	This system assists in ensuring compliance with industry standards, regulations, and best practices.
Ship standard and the insurance perspective	Evaluates the condition of the ship and safety measures, crew competency and compliance with ship-ing industry standards.	Ships with positive inspection outcomes are typically preferred by insurers, leading to lower insurance premiums.	Both systems serve driving to raise ship safety standard.
Compliance standards	Ships are assessed to ensure they comply with industry standards and regulations, so as to provide inspection result serving as an evidence of compliance.	Marine insurance policies require ships to strictly adhere to industry standards and regulations; failure to comply with these standards may affect warranty coverage.	High level of compliance standards results a positive influence on insurance coverage.
Loss prevention	Identifying potential hazards and ensuring compliance with safety protocols promote safety practices within the maritime industry.	Shipowners are recommended and incentivized to implement risk reduction measures against accidents and losses.	Preventive measures against accidents and loss protect shipowners from loss or damage.

Table: Common objectives shared by marine insurance and the vetting system

In summary, the relationship between marine insurance and the vetting inspection system is closely tied to the management of the shipping industry, with the shared goal of maritime safety management. The vetting inspection results offer key information for insurance companies by identifying and supporting ship and management performance indicators. Additionally, these results play a pivotal role in determining whether the ship should be accepted to provide insurance coverage. Additionally, as they are a key factor considered when determining the insurance premium to be paid, and therefore the vetting inspection system exerts a significant influence on the marine insurance industry.

Towards safer shipping

As insurance companies prioritize minimizing the risk of loss, ship safety standards emerge as a fundamental factor in fostering a safer maritime environment. Marine insurance policies typically mandate ships to comply with the established safety standards and regulations. Similarly, vetting inspection systems align with international conventions, assessing a ship's compliance with safety standards, including industry best practices and requirements outlined by charterers or Oil Majors. Essentially, ships must comply with international maritime conventions and relevant national laws, undergoing assessment by either a flag State surveyor or a recognized organization's inspector (Class surveyor). Additionally, in accordance with industry requirements, vessels may also undergo vetting inspections conducted by inspectors from third-party entities.

The need for a separate vetting inspection lies in the second objective, which is risk reduction. Marine insurance covers and aims to mitigate financial losses resulting from maritime accidents such as ship collisions, stranding, and cargo damage. These inspections are designed to minimize the potential hazards by identifying defects that may pose operational risks. Vetting inspection reports serve as critical support for fleet charterers in decision-making regarding vessel selection and risk management strategies. For shipowners, inspection results may

influence the demand for hiring their vessels. Similarly, charterers recognize that cargo owners' decisions significantly impact the willingness to use the chartered vessel. This represents a form of economic pressure, or in other words, an additional form of commercial control.

The third point is continuous improvement. Both marine insurance and vetting inspection processes rely on inspection findings to mitigate risks and enhance efforts to prevent the recurrence of defects and deficiencies. For shipowners and charterers, maintaining high standards for their vessels and improving the competency standards of seafarers on board are necessary processes to uphold the company's reputation and ensure the integrity of the ships. This continuous improvement process benefits both the insurance industry, which aims to minimize claims, as well as the charterers, who prioritize safe, secure, and smooth transportation.

Therefore, in the realm of international shipping, shipowners and charterers prioritize not only regulatory compliance but also observing shipping industry requirements. Over time, the practice of marine insurance has evolved into a customary norm, fostering a culture that promotes ship safety through a risk assessment system based on industrial requirements tailored to meet specific needs. In this manner, the risk of pollution, which constitutes another type of marine accident, can also be mitigated. This approach may be termed as either 'Commercially-Driven Safety Culture' or 'Insurance-Driven Safety Culture'.

Captain Ko Ko



Figure: Regulatory compliance vs. industrial requirements

Data Carry Plus

MPT
ရှေ့ဆို့လှမ်းချီ မြန်မာမြည်



Data Carry Plus ပက်စော့ချီတွေ ဝယ်ယူပြီး

1000 GB အထိ ကံထူးရယူလိုက်ပါ

999 KS
400 MB

1,239 KS
500 MB

2,539 KS
1 GB



MPT4U

CALL CENTER 106

အသေးစိတ်သိရှိလိုပါက
 www.mpt.com.mm

အတူလက်တွဲ အမြဲရှိမည် MPT



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန

မူဝါဒ

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

ဝါဒေါင်လပြည့် မေတ္တာအခါတော်နေ့

(စာရေးတံမဲပွဲ)



သိဟ်ရာသီ ဝါဒေါင်လမို့ ဓမ္မာပန်းတို့ လန်းဆန်းသည်။
ပို့ဆက်ဝန်ထမ်း တူညီလှမ်းလို့ ပြည်ကျိုးရွယ်မှန်း ဆောင်ရွက်မည်။