



ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်

သတင်းစာ

Transcom Newsletter

• အတွဲ (၄)၊ အမှတ် (၁)၊ ၂၀၂၅ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ (၁) ရက် •

(၇၇) နှစ်မြောက် လွတ်လပ်ရေးနေ့



ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ဖြည့်ကျိုးစွယ် **TRANSPORT AND COMMUNICATIONS FOR NATIONAL INTEREST**





တန်တန်မှန်မှန်နဲ့ မြန်မြန်ဆန်ဆန် သုံးဖို့
Mytel 4.5G နဲ့ ရှေ့ဆက်စို့!



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ၏ ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ် (၅) ရပ်

- ၁။ လွတ်လပ်ပြီးတရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီအထွေထွေရွေးကောက်ပွဲ အောင်မြင်စွာကျင်းပနိုင်ရေး ပြည်ထောင်စုတစ်ဝန်းလုံး တည်ငြိမ်အေးချမ်း၍ တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး အပြည့်အဝရရှိလာအောင် အလေးထားဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၂။ တိုင်းရင်းသားပြည်သူတစ်ရပ်လုံးနှင့် အကျိုးဝင်သော စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးကို အခြေခံသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများအား မြှင့်တင်၍ နိုင်ငံစီးပွားမြှင့်တင်ရေးနှင့် ပြည်သူလူထုတစ်ရပ်လုံး၏ လူမှုစီးပွားဘဝမြှင့်တင်ရေး ဆက်လက်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၃။ နိုင်ငံတော်၏ပကတိအနှစ်သာရဖြစ်သော ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးနှင့် ရရှိထားသည့် ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးရလဒ်များ တည်ငြိမ်မှုရှိစေရေးအတွက် (NCA) ပါသောဘေဒနာချက်များအတိုင်း ဖြစ်နိုင်သမျှအလေးထားလုပ်ဆောင်သွားမည်။
- ၄။ စစ်မှန်စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ်ခိုင်မာစေရေးနှင့် ဒီမိုကရေစီနှင့်ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုတည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များကို အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၅။ ဆန္ဒမဲပေးပိုင်ခွင့်ရှိသူအားလုံး၏ အခွင့်အရေးများ နှစ်နာမူမရှိစေရေးနှင့် နည်းလမ်းကျန်မှုကန်မှုရှိသည့် အထွေထွေရွေးကောက်ပွဲတစ်ရပ်ဖြစ်စေရေး ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ အရေးပေါ်ကာလဆိုင်ရာပြဌာန်းချက်များနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ခြင်းတို့ပြီးစီးပါက လွတ်လပ်ပြီး တရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီအထွေထွေရွေးကောက်ပွဲကျင်းပ၍ ထွက်ပေါ်လာသည့်အစိုးရအား နိုင်ငံတော်တာဝန်လွှဲအပ်နိုင်ရေး ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဦးတည်ချက် (၉) ရပ်

- ၁။ နိုင်ငံရေး
 - (က) စစ်မှန်၍စည်းကမ်းပြည့်ဝသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ် ခိုင်မာစေရေးနှင့် ဒီမိုကရေစီနှင့် ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုကို တည်ဆောက်နိုင်ရေး။
 - (ခ) တစ်နိုင်ငံလုံးထာဝရငြိမ်းချမ်းရေးရရှိရေးအတွက် တစ်နိုင်ငံလုံး ပစ်ခတ်တိုက်ခိုက်မှုရပ်စဲရေး သဘောတူစာချုပ် (NCA) ပါအတိုင်း အလေးထားလုပ်ဆောင်ရေး။
 - (ဂ) ပြည်သူလူထု၏ လူမှုစီးပွားဘဝ လုံခြုံရေးအတွက် ပြည်ထောင်စုတစ်ဝန်းလုံး တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးနှင့် တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး အပြည့်အဝရရှိစေရန် အလေးထား လုပ်ဆောင်ရေး။
- ၂။ စီးပွားရေး
 - (က) တိုင်းပြည်သာယာဝပြောရေးနှင့် စားရေရှိကွာဖူးလုံခြုံရေးတို့အတွက် တိုင်းရင်းသားပြည်သူတစ်ရပ်လုံးနှင့် အကျိုးဝင်သော စိုက်ပျိုးရေးနှင့်မွေးမြူရေးကို ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ပြီး အခြားစီးပွားရေး ကဏ္ဍများကိုလည်း ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး။
 - (ခ) တိုးတက်ကောင်းမွန်လာသည့် စီးပွားရေးမောင်းနှင်အားကို မဏ္ဍိုင်ပြု၍ MSME စက်မှုလုပ်ငန်းများကို အားပေးဆောင်ရွက်ကာ ပို့ကုန်ကဏ္ဍမြှင့်တင်ရေး။
 - (ဂ) ပြည်တွင်းစားသုံးဆီလုံခြုံရေးအတွက် ဆီထွက်သီးနှံစိုက်ပျိုးမှုကို အားပေးမြှင့်တင်ပြီး ပန်းတိုင်ရည်မှန်းချက်အတိုင်း ထွက်ရှိအောင် ဆောင်ရွက်၍ နိုင်ငံအတွင်း ဖူလုံမှုမှသည် ပြည်ပသို့ တင်ပို့နိုင်သည်အထိ ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ရေး။
- ၃။ လူမှုရေး
 - (က) တစ်နိုင်ငံလုံး အသိပညာ၊ အတတ်ပညာ မြှင့်တင်ရေး၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှု အထောက်အကူပြု ပညာရှင်များ ထွန်းကားလာစေရေးအတွက် လူတိုင်းလက်လှမ်းမီသည့် ဘက်စုံပညာရေးစနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရေး။
 - (ခ) တစ်မျိုးသားလုံး သက်ရှိကျန်းမာကြံ့ခိုင်ရေးအတွက် ပြည်သူအားလုံး အကျိုးဝင်မည့် ကျန်းမာရေးကဏ္ဍနှင့် အားကစားကဏ္ဍ မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရေး။
 - (ဂ) နိုင်ငံ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းစဉ်များ၌ လူငယ်များအနေဖြင့် အဓိကစွမ်းအားစုအဖြစ် ပါဝင်နိုင်ရေး ဗလငါးတန်နှင့် ပြည့်စုံသော လူငယ်များဖြစ်စေရန် လူငယ်ကဏ္ဍကို မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရေး။



ပြန်ဆင်စာအုပ်

သတင်းစာ

အတွဲ(၄)၊အမှတ်(၁)၊ ၁-၁-၂၀၂၅ (ဗုဒ္ဓဟူးနေ့)

Contents

အကြောင်းအရာ	စာအမျိုးအစား	ကလောင်အမည်	စာမျက်နှာ
အယ်ဒီတာ့အာဘော်			၃
ခြောက်ဆယ်ပတ်လည် ဝိသေခံ	ကဗျာ	ဆုပြည့်ငြိမ်း	၄
ချစ်မျိုးငယ်သွေသိဝါစေ	ကဗျာ	ကောင်းမြတ်စိုး (MPA)	၅
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ၊ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် သတင်းများ	သတင်း		၆-၁၆
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် သတင်း	သတင်း		၁၇-၂၀
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး သတင်းများ	သတင်း		၂၁-၂၅
ပင်လယ်ရေကြောင်းကဏ္ဍ အုပ်ချုပ်မှု ယန္တရားနှင့် ဥပဒေထိန်းချုပ်မှု	ဆောင်းပါး	ကပ္ပတိန်ကိုကို	၂၆-၃၁
မဆုံးနိုင်သောရိုး	ဝတ္ထုတို	ဦးအောင် (မထိလ)	၃၂-၃၄
လေဆိပ်စီမံခန့်ခွဲမှု အနုပညာ	ဆောင်းပါး	အောင်မော် (ပြင်စလူ)	၃၅-၃၉
ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) သတင်းများ	သတင်း		၄၀-၄၁
ရှားပါးမှုနှင့် ကြွယ်ဝမှု	ဆောင်းပါး	ကျော်စိုး (DWIR)	၄၂-၄၄
ဝန်ကြီးဌာနအဆင့်မှ နိုင်ငံအဆင့်သို့	အင်တာဗျူး	ကျော်ကျော်	၄၆-၄၈
ဒုတိယဝန်ကြီး (ဆက်သွယ်ရေး) သတင်း	သတင်း		၄၉-၅၀
ကျွန်ုပ်တို့နှင့် EV (Electric Vehicle)	ဆောင်းပါး	စန္ဒကူးမြိုင်	၅၁-၅၃
မိဘကျေးဇူးသပ်စူးပြီးပြီလား	ဝတ္ထုတို	ဆောင်းမင်းလတ် (DMA)	၅၄-၅၆
ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) သတင်း	သတင်း		၅၇-၅၈
ကုန်ထုတ်စွမ်းအား တိုးတက်ရေး 5-S စနစ် အသုံးပြုပေး (အပိုင်း-၂)	ဆောင်းပါး	မမချစ်သူ	၅၉-၆၂

TRANSCOM IN ENGLISH

Chairman of the State Administration Council	News	63-64
Prime Minister's News		
Vice-Chairman of the State Administration Council	News	65-66
Deputy Prime Minister's News		
Member of the State Administration Council	News	67
Deputy Prime Minister		
MoTC Union Minister's News		
Regulatory Control in Maritime Governance	Article	Captain Ko Ko 68-72



အယ်ဒီတာ့အသက်



ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ပြည်ကျိုးရွယ်၍ လွတ်လပ်ရေးအမွေ ထိန်းစို့လေ

၂၀၂၅ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၄ ရက်သည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ၇၇ နှစ် မြောက်လွတ်လပ်ရေးနေ့ ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ အတိတ်ကာလကို ပြန်ပြောင်းကြည့်ပါလျှင် ကိုယ့်ထီး ကိုယ့်နန်းနှင့် ခမ်းနားဝင့်ထည် တင့်တယ်ခဲ့သော မြန်မာနိုင်ငံအား နယ်ချဲ့ဗြိတိသျှတို့က ၃ ကြိမ်တိုင် ကျူးကျော်စစ်ဆင်ခံခဲ့ရပြီး လွတ်လပ်ရေးရချိန် ၁၉၄၈ ခုနှစ် အထိ နှစ်ပေါင်း ၁၂၄ နှစ်ကြာ အုပ်စိုးခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် ပြည်ထောင်စု ဖွားတိုင်းရင်းသား လူမျိုးပေါင်းစုံတို့ စုစည်း၍ မျိုးချစ်စိတ်နှင့် နိုင်ငံချစ် စိတ်ကို အရင်းခံကာ နယ်ချဲ့ကို တွန်းလှန်ခဲ့မှုကြောင့် ၁၉၄၈ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၄ ရက်နေ့တွင် တစ်မျိုးသားလုံး လိုလားတောင့်တနေ သည့် လွတ်လပ်ရေးကို ရရှိခဲ့သည်။

၁၉၄၈ ခုနှစ် မြန်မာနိုင်ငံ လွတ်လပ်ရေးရရှိသည့်အချိန်တွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသည် ရေကြောင်းနှင့် မြို့ပြလေကြောင်းဝန်ကြီးဌာနနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ စာတိုက်နှင့် ကြေးနန်းဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနဟူ၍ ဝန်ကြီးဌာန ၂ ခုကို စတင် ဖွဲ့စည်းခဲ့သည်။ ၁၉၆၁ ခုနှစ်တွင် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် လမ်းပန်း ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအဖြစ် ပြောင်းလဲဖွဲ့စည်းကာ ဌာနများ တိုးချဲ့ဖွဲ့စည်း ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ၁၉၇၂ ခုနှစ်တွင် နိုင်ငံပိုင်စီးပွား ရေးအဖွဲ့အစည်းများကို ကော်ပိုရေးရှင်းအမည်များဖြင့် ပြောင်းလဲ လာခဲ့ပြီး ဝန်ကြီးဌာနကိုလည်း ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဟူ၍ ပြင်ဆင်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ၁၉၉၂ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၂၉ ရက်တွင် ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန နှင့် ဆက်သွယ်ရေးစာတိုက်နှင့် ကြေးနန်းဝန်ကြီးဌာနဟူ၍ ဝန်ကြီး ဌာန ၃ ခုအဖြစ် ပြင်ဆင်ဖွဲ့စည်းခဲ့သည်။ ၂၀၁၆ ခုနှစ် မတ်လ ၃၀ ရက်တွင် ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန နှင့် ဆက်သွယ်ရေးနှင့် သတင်းအချက်အလက်ဝန်ကြီးဌာနတို့အား ပေါင်းစည်း၍ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအဖြစ် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနအမည်ကို ပြောင်းလဲသတ်မှတ်ခဲ့သောကြောင့် ယခုအခါ စီးပွားရေးဌာနအဖွဲ့အစည်း ၇ ခု၊ တက္ကသိုလ် ၁ ခု၊ ကောလိပ် ၁ ခု၊ ကျောင်း ၁ ကျောင်း၊ စုစုပေါင်းဌာနအဖွဲ့အစည်း ၁၈ ခုဖြင့် ဖွဲ့စည်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေဖြင့် နိုင်ငံအဝန်း

ရှိ ပြည်သူများ အပြန်အလှန် ကူးလူးဆက်သွယ်ရာတွင် အဆင်ပြေ ချောမွေ့စေရန် ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ၌ လေယာဉ်ခရီးစဉ်၊ ရေကြောင်း ခရီးစဉ်၊ မီးရထားခရီးစဉ်၊ မော်တော်ယာဉ်ခရီးစဉ်စသော ဝန်ဆောင် မူလုပ်ငန်းများတွင် စရိတ်စက သက်သာစွာဖြင့် လွယ်ကူချောမွေ့စွာ သွားလာနိုင်ရေး၊ ဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍတွင်လည်း မိုလ်တိုင်းဖုန်းနှင့် အင်တာနက်ဝန်ဆောင်မှုကွန်ယက်များ တိုးချဲ့ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ စာ တိုက်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများနှင့် ဆက်စပ်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်း များတွင် အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းခြင်းဖြင့် ကဏ္ဍနှစ်ရပ်စလုံး စဉ်ဆက် မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက် ရှိသည်။

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ကုန်ထုတ်လုပ်မှု လုပ်ငန်းများ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်ခြင်းသည် အဓိကမောင်းနှင်အား တစ်ရပ်ဖြစ်သကဲ့သို့ ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍများ လွယ်ကူအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းသည် လည်း အလွန်အရေးကြီးသည်။ ထို့အတွက် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက် သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသည် **“ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ပြည်ကျိုးရွယ်”** ဟူသည့် ဝန်ကြီးဌာန၏ ဆောင်ပုဒ်နှင့်အညီ ဒေသတွင်းနှင့် နိုင်ငံ တကာ ကုန်သွယ်မှုအထောက်အကူပြုနိုင်ရန်အတွက် ရေကြောင်း၊ လေကြောင်း၊ ကုန်းကြောင်းအစရှိသည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဝန် ဆောင်မှုကဏ္ဍတစ်ရပ်လုံးစနစ်တကျဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဆက်သွယ် ရေးဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများအား နိုင်ငံတကာစံချိန်စံညွှန်းများနှင့် အညီ တိုးတက်ပြောင်းလဲလာစေရန် ဆောင်ရွက်သွားရေးတို့အပြင် ခေတ်နှင့်အညီ နည်းပညာနှင့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များ စဉ်ဆက် မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကိုလည်း ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိ သည်။

သို့ဖြစ်ပါ၍ ၂၀၂၅ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီ ၄ ရက်တွင် ကျရောက်မည့် ၇၇ နှစ်မြောက်လွတ်လပ်ရေးနေ့မှသည် ကမ္ဘာတည်သရွေ့ မြန်မာ တည်စေဖို့အတွက် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသည် ကျရာအခန်းကဏ္ဍများမှ အရှိန်အဟုန်မပျက် ဆက်လက်ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်သွားမည် ဖြစ်ပါကြောင်း ။ ။



ခြောက်ဆယ်ပတ်လည် ဝိယောဓိ

- ❖ ငှက်ပေါင်းလည်း စုံ
ကိုင်းလည်း တုန်ခဲ့
ထင်းပုံဘဝ ရောက်တော့မည်...
- ❖ သစ်ပင်အစစ်
ထင်းမဖြစ်မီ
နှမ်းညစ်မခံ ရှင်သန်မည်။

■ ဆုပြည့်ငြိမ်း



ပြန်လည်တည်ဆောက်ရေး
သတင်းစာ

www.motc.gov.mm

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

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

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



ချစ်မျိုးငယ်ဆွေ

သိပါစေ

✱ ဆောင်းနှင်းဝေစီ၊ ဤရာသီဝယ်၊
မှီတည်ဝေးဆဲ၊ မဒဲကျွန်းလှ၊
တာဝန်ကျရာ၊ စခန်းသာဝယ်၊
ဂါမပြည်ကျိုး၊ ရွက်သယ်ပိုးစဉ်၊
မိုးလျင်သက်ဆင်း၊ ဆီးနှင်းထန်ထန်၊
ချမ်းရပြန်သော်၊ ဖန်ဖန်လွှမ်းမိုး၊
ရင်ဝယ်တိုးသည်၊ ချစ်မျိုးငယ်ဆွေ သိပါစေ။

✱ လျောင်းရင်းခွေသည်၊ သံဖစ်မည်သာ၊
ကြည်မြသားသာ၊ မြစ်လွှာကြားဝယ်၊
မားမားတည်တည်၊ VLCC ၊
မည်သည့်ရေယာဉ်၊ မောင်းနှင်သင်ကြား၊
မြင်ကြားမှတ်စေ၊ အထွေထွေတည်၊
လေ ရေ လွှမ်းမိုး၊ Vector ထိုးသည်၊
ပြည်ကျိုးသယ်ဆွေ သိပါစေ။

✱ ကောင်းခြင်းဝေစည်၊ တိုင်းဌာနီဝယ်၊
ပြည်ရွာအကျိုး၊ ရွက်သယ်ပိုးသော်၊
ရိုးရိုးကျင့်ကြံ၊ စိတ်သည်းခံစေ၊
မမှန် ကုဿာ၊ ဉာဏ်တစ်ထွာရှောင်၊
ဤလူ့ဘောင်ကို၊ မှန်အောင်သင်ပျိုး၊
ဆ ဆ တိုးစေ၊ P မျိုးငယ်ဆွေ သိပါစေ။

■ ကောင်းမြတ်စိုး (MPA)

သံဖစ် - သံဖစ်မြစ်

VLCC - Very Large Crude Carrier- GRT
၁သိန်းခွဲခန့်ရှိသော ရေနံစိမ်းတင်သင်္ဘောကြီး

Vector - ရေယာဉ်ရွေ့လျားမည့် အနာဂတ်တည်နေရာကို
ညွှန်ပြသောမျဉ်း

P - Pilot - ရေကြောင်းပြမှူးကြီး



ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်းပိုင်းတွင် ခေတ်မီ Diesel Electric Multiple Unit (DEMU)

ရထားတွဲဆိုင်းအသစ်များဖြင့် စတင်ပြေးဆွဲခြင်း ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားကျင်းပ

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်
ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်ဖွင့်လှစ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များ
ခေတ်မီ DEMU ရထားတွဲဆိုင်းပေါ်၌ ခရီးသွားပြည်သူများအား ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက်စဉ်

ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်းပိုင်းတွင် ခေတ်မီ Diesel Electric Multiple Unit (DEMU) ရထားတွဲဆိုင်းအသစ်များဖြင့် စတင်ပြေးဆွဲခြင်း ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားကို နိုဝင်ဘာ ၂၉ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး မင်္ဂလာတောင်ညွန့်မြို့နယ်ရှိ ရန်ကုန်ဘူတာကြီး၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်ချီးမြှင့်ပြီး အမှာစကားပြော

ကြားသည်။

အခမ်းအနားသို့ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူးဗိုလ်ချုပ်ကြီးရဲဝင်းဦး၊ ကောင်စီဝင်များ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်ပုဂ္ဂိုလ်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးဝန်ကြီးချုပ်၊ ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှအဆင့်မြင့်တပ်မတော်အရာရှိကြီးများ၊ ရန်ကုန်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူးနှင့် ဖိတ်ကြားထားသည့် ဧည့်သည်တော်များ၊ မြန်မာ့မီးရထားဝန်ထမ်းများ၊ ဒေသခံပြည်သူများ၊ ခရီးသွားပြည်သူများ

နှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားခရီးစဉ်စတင်ပြေးဆွဲဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က အဖွင့်အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ယနေ့အခမ်းအနားသည် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ မြန်မာ့မီးရထားက အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ပြီးစီးခဲ့သည့် ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်း အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းစီမံကိန်းလုပ်ငန်းများနှင့် စပ်နီနိုင်ငံမှ ဝယ်ယူတင်သွင်း



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်းပိုင်းတွင် ခေတ်မီ Diesel Electric Multiple Unit (DEMU) ရထားတွဲဆိုင်းအသစ်များဖြင့် စတင်ပြေးဆွဲခြင်း ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

ထားသည့် ခေတ်မီ DEMU ရထားတွဲဆိုင်း အသစ်များကို ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားခရီးစဉ် စတင်ပြေးဆွဲခြင်းအခမ်းအနားဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုကဲ့သို့ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ခြင်းသည်ရန်ကုန် တိုင်းဒေသကြီးအတွင်းရှိသည့် ပြည်သူများ နှင့်နိုင်ငံတစ်ဝန်းလုံးကပြည်သူများအတွက် မင်္ဂလာအပေါင်းနှင့် ပြည့်စုံပြီး ထူးထူးခြားခြား မှတ်တမ်းပြုရမည့်နေ့တစ်နေ့ဖြစ်ကြောင်း။

ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းသည်မြန်မာ့ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၏ အဓိကအခန်းကဏ္ဍ က ပါဝင်ခဲ့ကြောင်း၊ နိုင်ငံ၏ ပထမဦးဆုံးနှင့် ရှေးအကျဆုံး သယ်ယူပို့ဆောင်မှုစနစ်တစ်ခု ဟုဆိုရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း စတင်ဖြစ်ထွန်း ပေါ်ပေါက်ခဲ့သည်ကို လေ့လာကြည့်ပါက ၁၈၇၇ခုနှစ်၊မေလ၁ရက်တွင်ရန်ကုန်- ပြည် ရထားလမ်းပိုင်း ၁၆၁ မိုင် ခရီးကို ယခင်က ကွမ်းခြံကုန်းဘူတာဟု အမည်တွင်ခဲ့သည့် ရန်ကုန်ဘူတာကြီးမှ စတင်ဖောက်လုပ်ပြေး ဆွဲခဲ့သည်ကိုတွေ့ရကြောင်း၊ ယနေ့ဆိုပါက နှစ်ပေါင်း(၁၄၇)နှစ်ကျော်လွန်ခဲ့ပြီဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုကဲ့သို့ ရန်ကုန်-ပြည်ရထားလမ်းပိုင်း စတင် ပြေးဆွဲနိုင်ခဲ့ခြင်းသည် အရှေ့တောင်အာရှ

နိုင်ငံများအနက် မြန်မာနိုင်ငံကပထမဦးဆုံး ဖြစ်ခဲ့ကြောင်း၊ အရှေ့တောင်အာရှ၏သက်တမ်း အရင့်ဆုံး ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းကို ပိုင်ဆိုင်ထားသည့်နိုင်ငံဟုဆိုနိုင်ကြောင်း၊ လက်ရှိကာလတွင် နိုင်ငံအတွင်းရထားလမ်း ခရီးမိုင်စုစုပေါင်း ၃၈၀၀ ကျော်နှင့် ဘူတာရုံ ပေါင်း ၉၆၂ ခုအထိ တည်ဆောက်နိုင်ခဲ့ ကြောင်း။

လိုရာခရီးကို ပို့ဆောင်ပေးနိုင်

အခြေခံလူတန်းစား ပြည်သူအများစု နေ့စဉ်နှင့်အမျှ အဓိကအားကိုးအားထားပြု နေရသည့်ရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ် ငန်းသည် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အခြေခံ အကျဆုံးနှင့် အရေးကြီးဆုံးလိုအပ်ချက်ဖြစ် သည်ဟုသုံးသပ်ဖော်ထုတ်နိုင်ကြောင်း၊ စရိတ် စကသက်သာစွာနှင့် ခရီးသည်အများအပြား ကို လိုရာခရီးကို ပို့ဆောင်ပေးနိုင်ကြောင်း၊ ကုန်စည်အမြောက်အမြားကိုလည်း ရထား လမ်းကွန်ရက်ရှိရာ ဒေသအသီးသီးသို့ ကုန် ကျစရိတ်ကျဉ်းကျဉ်းနှင့် အချိန်တိုအတွင်း ပို့ဆောင်ပေးနိုင်ကြောင်း၊ ယင်းတို့သည် ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း၏ ထင်ရှားသည့် အဓိကအားသာချက်များပင် ဖြစ်ကြောင်း။

ရထားသည်မော်တော်ကားနှင့်နှိုင်းယှဉ် ပါက တူညီသည့် ကုန်စည်ပမာဏနှင့်ခရီး အကွာအဝေးအတွက်လောင်စာဆီကိုလေးပုံ တစ်ပုံမှ ခြောက်ပုံတစ်ပုံအတွင်းသာ သုံးစွဲ ကုန်ကျကြောင်း၊ လေထုညစ်ညမ်းမှုနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှုကို များစွာ လျော့ပါးသက်သာစေပြီး ယာဉ်ကြော်ကျပ် တည်းမှု ပြဿနာကိုလည်း လျော့နည်းစေ ကြောင်း၊ ထိုကဲ့သို့ အချက်များကြောင့် နိုင်ငံ အသီးသီးတွင်လည်း ရထားလုပ်ငန်း ရေရှည် ရပ်တည်ရှင်သန်နိုင်ရေးနှင့် တိုးတက်ရေးကို အလေးထား လုပ်ဆောင်နေကြသည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မိမိတို့အနေဖြင့် လည်း အခြားနိုင်ငံများနည်းတူ ရထားသယ် ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ခေတ်မီတိုးတက် လာစေရေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်နေခြင်းဖြစ် ပြီး မိမိကိုယ်တိုင်လည်း တာဝန်ရှိသူများနှင့် မကြာခဏ တွေ့ဆုံပြီး ရထားလုပ်ငန်းဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေးအတွက် လိုအပ်သည်များ ပံ့ပိုး ဖြည့်ဆည်းပေးလျက်ရှိကြောင်း။

တိကျစွာ လိုက်နာ ဆောင်ရွက်

ရထားလမ်းများ ကြိုတင်ကောင်းမွန်ပြီး ချောမွေ့မှုရှိစေရေးပြုပြင်ထိန်းသိမ်းဆောင်

ရွက်ရာတွင် သတ်မှတ်ထားသည့် စံချိန်စံညွှန်းများအတိုင်းတိကျစွာလိုက်နာဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ ပြည်တွင်းအင်ဂျင်နီယာပညာရှင်များကို အဓိကအားထားပြီး နည်းပညာများတိုးတက်လာစေရေးဆောင်ရွက်ရန်လိုကြောင်း၊ အနာဂတ်တွင် လျှပ်စစ်ရထားပြေးဆွဲနိုင်ရေးကို မလွဲမသွေ လုပ်ဆောင်ရမည်ဖြစ်သည့်အတွက် လိုအပ်သည့် ကြိုတင်ပြင်ဆင်မှုလုပ်ငန်းများ စက်ခေါင်းနှင့်တွဲများ တည်ဆောက်ရေးကို ပြည်တွင်း၌ပင် ထုတ်လုပ်တည်ဆောက်နိုင်ရေးနှင့် သုတေသနပြုနည်းပညာများမှတစ်ဆင့် တီထွင်ဆန်းသစ်မှုများဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။

ထိုကဲ့သို့ ကြိုးပမ်းဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်ပေးမှုများ၏ ရလဒ်အသီးအပွင့်တစ်ခုအဖြစ် ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်းပိုင်းအဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ပြီး ခေတ်မီ DEMU ရထားတွဲဆိုင်းအသစ်များဖြင့် စတင်ပြေးဆွဲခြင်းကို ယခုကဲ့သို့ အောင်မြင်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်းပင်ဖြစ်ကြောင်း။

ပြည်သူလူထုက ပူးပေါင်းပါဝင်ဆောင်ရွက်
မိမိတို့အစိုးရအနေဖြင့် ယခုကဲ့သို့

မီးရထားလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်ပေးနေသကဲ့သို့ မိဘပြည်သူများအနေဖြင့်လည်း စည်းကမ်းတကျ လိုက်နာစီးနင်းပြီး ရထားလမ်းပိုင်းများနှင့်ဘူတာများသန့်ရှင်းသပ်ရပ်ရေး ဝိုင်းဝန်းဆောင်ရွက်ပေးကြရန် လိုကြောင်း၊ မီးရထားလမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးလုံခြုံမှု ပိုမိုကောင်းမွန်လာစေရေးအတွက် ပြည်သူလူထုက ပူးပေါင်းပါဝင်ဆောင်ရွက်ကြရန် တိုက်တွန်းလိုကြောင်း။

ခရီးသွားပြည်သူများနှင့်ဒေသခံပြည်သူများအနေဖြင့် ယနေ့စတင်ပြေးဆွဲသည့် ခေတ်မီ DEMU ရထားတွဲဆိုင်းများကိုအသုံးပြုပြီး ရထားလမ်းနှင့်ဆက်စပ်ပစ္စည်းများရေရှည်တည်တံ့ အသုံးပြု ပြေးဆွဲနိုင်စေရေးတို့အတွက်ဝိုင်းဝန်းထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ပေးကြရန် မေတ္တာရပ်ခံလိုကြောင်း၊ မြန်မာ့မီးရထားဝန်ထမ်းများအနေဖြင့်လည်း ရထားစီးခရီးသွားပြည်သူများဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းပြီးလိုရာခရီးကို အဆင်ပြေစိတ်ချမ်းမြေ့စွာ သွားလာနိုင်ရေးနှင့်ပြည်သူကိုကောင်းမွန်သည့်ဝန်ဆောင်မှုများပေးနိုင်ရေးကိုယ်စွမ်းဉာဏ်စွမ်းရှိသမျှ အစွမ်းကုန် ကြိုးပမ်းစွမ်း

ဆောင်ပေးကြရန် တိုက်တွန်း မှာကြားလိုကြောင်း ပြောကြားသည်။

ထို့နောက်ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်း အဆင့်မြှင့်တင်ရေးစီမံကိန်း ဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် DEMU ရထားတွဲဆိုင်းအသစ်များဖြင့် ရန်ကုန်မြို့ပတ်လမ်းပိုင်းတွင် စတင်ပြေးဆွဲပေးနိုင်ရန် စီစဉ်ဆောင်ရွက်ထားရှိမှုအခြေအနေများအားရှင်းလင်းတင်ပြသည်။ ယင်းနောက် ဒေသခံပြည်သူတစ်ဦးက ကျေးဇူးတင်စကားပြောကြားရာတွင် ယခုကဲ့သို့ ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်းအဆင့်မြှင့်တင်ရေးစီမံကိန်းနှင့်အတူ DEMU ရထားတွဲဆိုင်းအသစ်များပြေးဆွဲပေးသည့်အတွက် ရန်ကုန်မြို့တွင် နေထိုင်ကြသည့် ခရီးသွားပြည်သူများအနေဖြင့် သက်သောင့်သက်သာရှိစွာ၊ စိတ်လက်ချမ်းသာစွာဖြင့် အဆင့်မီမီလိုက်ပါစီးနင်းနိုင်တော့မည် ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ယာဉ်ကြောကျပ်တည်းမှုများ ဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိသည့် မိမိတို့ရန်ကုန်မြို့ကြီးအတွက် မဖြစ်မနေ အသုံးပြုသင့်သည့် များစွာအကျိုးရှိ



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်၊ ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းအရေးမှူး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး ရဲဝင်းဦး၊ ကောင်စီဝင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး၊ ကောင်စီဝင် ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မောင်မောင်အေးနှင့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဝန်ကြီးချုပ် ဦးစိုးသိန်းတို့က ရန်ကုန်မြို့ပတ်ခရီးစဉ်ပြေးဆွဲမည့် ခေတ်မီ DEMU ရထားတွဲဆိုင်းအသစ်များ ဖဲကြိုးဖြတ် ဖွင့်လှစ်ပေးစဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်ထံ ကောင်စီဝင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက ရန်ကုန်မြို့ပတ် ရထားလမ်းပိုင်းတွင် ခေတ်မီ Diesel Electric Multiple Unit (DEMU) ရထားတွဲဆိုင်းအသစ်များဖြင့် စတင်ပြေးဆွဲခြင်း ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားအထိမ်းအမှတ် လက်ဆောင်အား ဂါရဝပြုပေးအပ်စဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် မီးရထားစက်ခေါင်းအား အမွှေးနံ့သာရည်များ ပက်ဖျန်းစဉ်

သည့် ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းတစ်ခုလည်း ဖြစ်ပါကြောင်း ပြောကြားသည်။

အထိမ်းအမှတ်လက်ဆောင်အား ဂါရဝပြုပေးအပ်

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်ထံ ကောင်စီဝင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာနပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ရန်ကုန် မြို့ပတ်ရထားလမ်းပိုင်းတွင် ခေတ်မီ Diesel Electric Multiple Unit (DEMU) ရထား တွဲဆိုင်းအသစ်များဖြင့် စတင်ပြေးဆွဲခြင်း ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနား အထိမ်းအမှတ် လက်ဆောင် အား ဂါရဝပြုပေးအပ်သည်။

ဆက်လက်ပြီး နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ် ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် နှင့်အဖွဲ့ဝင်များသည် ရန်ကုန်မြို့ပတ်ခရီးစဉ် ပြေးဆွဲမည့်ခေတ်မီ DEMU ရထားတွဲဆိုင်း အသစ်များဖဲကြိုးဖြတ်ဖွင့်လှစ်မည့်နေရာသို့ ရောက်ရှိကြရာ ကျောင်းသူလေးများ၊ တိုင်း ရင်းသားယဉ်ကျေးမှုအဖွဲ့များက ကြိုဆိုကြ သည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်၊ ကောင်စီ တွဲဖက်အတွင်းရေးမှူး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးရဲဝင်းဦး၊ ကောင်စီဝင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး၊ ကောင်စီဝင် ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမောင် မောင်အေးနှင့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဝန်ကြီးချုပ် ဦးစိုးသိန်းတို့က ဖဲကြိုးဖြတ် ဖွင့်လှစ်ပေးပြီး မီးရထားစက်ခေါင်းအား အမွှေးနံ့သာရည်များဖြင့် ပက်ဖျန်းပေးကြ သည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနား တက်ရောက်လာသူများ သည် စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက် ကြသည်။

ဆက်လက်၍ ရန်ကုန်မြို့ပတ်လက်ဝဲ ရစ်ခရီးစဉ်အဖြစ် ခေတ်မီ DEMU ရထား တွဲဆိုင်း စတင်ထွက်ခွာရာ နိုင်ငံတော်စီမံ အုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်

ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့ဝင်များက ခရီးသွားပြည်သူ များအား ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက်ကြသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များက ရန်ကုန်မြို့ပတ်လက်ယာရစ် ခရီးစဉ်အဖြစ် ခေတ်မီ DEMU ရထားတွဲ ဆိုင်းအသစ်များဖြင့် လိုက်ပါစီးနင်းပြီး ခရီး သွားပြည်သူများအား ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက် ၍ အမှတ်တရလက်ဆောင်များ ပေးအပ် သည်။

လိုရာခရီးသို့ စီးနင်းသွားလာနိုင်မည်

ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်း အဆင့်မြှင့် တင်ရေးစီမံကိန်းများအတွက် အကြိုအင်ဂျင် နီယာလုပ်ငန်းများကို ၂၀၁၅ ခုနှစ်မှ ၂၀၁၆ ခုနှစ် အထိ ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြောင်း၊ တည်ဆောက် ရေးကာလကို ၂၀၁၇ ခုနှစ်တွင်စတင်ဆောင် ရွက်နိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ ဆောင်ရွက်ပြီးဖြစ်သည့် စီမံကိန်းလုပ်ငန်းများနှင့်အတူ စပိန်နိုင်ငံမှ ဝယ်ယူရောက်ရှိလာသည့် ခေတ်မီ DEMU လေအေးစက်ပါ ရထားတွဲဆိုင်းအသစ်များ အသုံးပြုပြီး မြို့ပတ်ရထားစီးခရီးသွားပြည်သူ

များကို ပိုမိုအဆင်ပြေကောင်းမွန်သည့် ဝန်ဆောင်မှုများ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်တော့မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အလိုအလျောက်မီးရောင်ပြောင်းအချက်ပြနှင့် ဆက်သွယ်ရေးစနစ်များတပ်ဆင်ပြီး ခေတ်မီရထားပြေးဆွဲမှုစနစ်ဖြစ်သည့်အတွက် ယခင်ကပြေးဆွဲမှု တစ်နာရီ ကီလိုမီတာ ၄၀ နှုန်းမှ ကီလိုမီတာ ၆၀ နှုန်းအထိ တိုးမြှင့်ပြေးဆွဲနိုင်တော့မည်ဖြစ်ကြောင်း နေ့စဉ် RBE ရထားအစင်း ၂၀ နှင့် DEMU ၁၅ စင်း အသုံးပြုပြီး အစားထိုးပြေးဆွဲပေးသွားမည်ဖြစ်သဖြင့် ခရီးသွားပြည်သူများအနေဖြင့် မြို့ပတ်ရထားများကို ယခင်ကထက် ပိုမိုမြန်ဆန်အဆင်ပြေချောမွေ့စွာဖြင့်လိုရာ ခရီးသို့ စီးနင်းသွားလာနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း သိရှိရသည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် မြန်မာ့မီးရထား၊ စက်ခေါင်းစက်ရုံ(အင်းစိန်) သို့ ရောက်ရှိကြရာ စက်ရုံအစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကောင်စီဝင်၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးနှင့် မြန်မာ့မီးရထားမှတာဝန်ရှိသူများက ရန်ကုန် မြို့ပတ်ရထားလမ်းပိုင်းအား လျှပ်စစ်ရထားပြေးဆွဲနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ရမည့် အခြေအနေ

များနှင့်ပတ်သက်၍ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ရရှိနိုင်ရေးဆောင်ရွက်မည့်အခြေအနေများနှင့် မြို့ပြအင်ဂျင်နီယာပိုင်းဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများ၊ အချက်ပြနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများ၊ လျှပ်စစ်ရထားတွဲဆိုင်(Electric Multiple Unit) ရရှိရေး ဆောင်ရွက်ထားမှုအစီအစဉ်များ၊ RBE (Rail Bus Engine) များအား Battery Electric Multiple Unit (BEMU) အဖြစ်ပြောင်းလဲတည်ဆောက်ရန် ဆောင်ရွက်ထားမှု၊ EMU စနစ်၊ BEMU စနစ်တို့ကို ပြောင်းလဲပြေးဆွဲနိုင်မည့် အခြေအနေများနှင့် ပတ်သက်၍ သုံးသပ်တင်ပြချက်များ၊ ရန်ကုန်-မန္တလေးရထားလမ်းပိုင်းတွင် လျှပ်စစ်ရထားများပြေးဆွဲနိုင်ရေးအတွက် ဆောင်ရွက်ရမည့်လုပ်ငန်းများနှင့် ပတ်သက်၍ လျှပ်စစ်ပိုင်းဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများ၊ မြို့ပြအင်ဂျင်နီယာဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများ၊ အချက်ပြနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများ၊ လျှပ်စစ်ရထားတွဲဆိုင်(Electric Multiple Unit) နှင့် လျှပ်စစ်စက်ခေါင်း(Electric Locomotive) ရရှိရေး ဆောင်ရွက်ထားမှု အစီအစဉ်၊ ဒီဇယ်လျှပ်စစ်စက်ခေါင်းအား Battery Electric Locomotive အဖြစ် ပြောင်းလဲတည်ဆောက်ရန် ဆောင်ရွက်ထားမှုအစီအစဉ်များကို ရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။

ဘက်ထရီစနစ် BEMU အဖြစ် ပြောင်းလဲအသုံးပြုနိုင်

ရှင်းလင်းတင်ပြချက်များနှင့်ပတ်သက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ရထားလမ်းပိုင်းများတွင် လျှပ်စစ်ရထားပြေးဆွဲနိုင်ရေး ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများကို မဖြစ်မနေ ဆောင်ရွက်သွားရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုသို့ဆောင်ရွက်ရာတွင် အဓိကအားဖြင့် ရထားလမ်းတစ်လျှောက် ဓာတ်အားလိုင်းများတည်ဆောက်၍ လျှပ်စစ်ရထားကွန်ရက်စနစ် တည်ဆောက်ခြင်းနှင့် ဘက်ထရီဓာတ်အားပေးစနစ်သုံး တွဲဆိုင်များနှင့် စက်ခေါင်းများကို အသုံးပြု၍ လျှပ်စစ်ရထားကွန်ရက်စနစ် တည်ဆောက်ခြင်းဟူ၍ နှစ်မျိုးတွေ့ရှိရကြောင်း၊ ဘက်ထရီဓာတ်အားပေးစနစ်သုံး လျှပ်စစ်ရထားကွန်ရက်တည်ဆောက်ရာတွင် မြို့ပတ်ရထားနှင့် ခရီးရထားများအတွက်ရှိပြီး RBE တွဲများကို ဘက်ထရီစနစ် BEMU အဖြစ် ပြောင်းလဲအသုံးပြုနိုင်ပြီး ခရီးဝေးရထားများအတွက်ရှိပြီး ဒီဇယ်လျှပ်စစ်စက်ခေါင်းအား ဘက်ထရီလျှပ်စစ်စက်ခေါင်း Battery Electric Locomotive (BEL) အဖြစ် ပြောင်းလဲအသုံးပြုနိုင်သည်ကိုတွေ့ရကြောင်း၊ နည်းပညာ တိုးတက်လာမှု၏ အကျိုးကျေးဇူးအရ လျှပ်စစ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများ စုပေါင်းမှတ်တမ်းဓာတ်ပုံရိုက်စဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များအား မြန်မာ့မီးရထား၊ စက်ခေါင်းစက်ရုံ (အင်းစိန်) အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက ရှင်းလင်းတင်ပြစဉ်

ရထားကွန်ရက်စနစ်ကို လက်ရှိရထားစနစ် အတွင်း၌ပင် သက်သာထိုက်သင့်သည့် ငွေကြေးကုန်မှုနှင့် အချိန်တိုအတွင်း တည်ဆောက်နိုင်မည့် အလားအလာဖြစ်ကြောင်း၊ EMU စနစ်မှ BEMU စနစ်ပြောင်းလဲခြင်း၊ ဒီဇယ်လျှပ်စစ်စက်ခေါင်းအား BEL စက်ခေါင်းတွဲအဖြစ် ပြောင်းလဲတည်ဆောက်နိုင်ရေးတို့ကို ဦးစွာဆောင်ရွက်သွားရန်လိုပြီး ဘက်ပေါင်းစုံမှ စနစ်တကျ တွက်ချက်ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ ဒီဇယ်လျှပ်စစ်စက်ခေါင်းများသည်စက်မောင်းဆီကိုအသုံးပြု၍မောင်းနှင်ရခြင်းဖြစ်သဖြင့် စက်မောင်းဆီအတွက် ကုန်ကျစရိတ်များရှိကြောင်း၊ BEL စက်ခေါင်းတွဲများအဖြစ် ပြောင်းလဲတည်ဆောက် အသုံးပြုပါကစက်သုံးဆီအတွက် ကုန်ကျမှုမရှိတော့ကြောင်း၊ ကုန်ကျစရိတ်နည်းပါးစွာဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်သဖြင့် နိုင်ငံတော်အတွက် အကျိုးရှိသည့် ဆောင်ရွက်ချက်ပင် ဖြစ်ကြောင်း၊ အဆိုပါ စက်ခေါင်းတွဲများသည် ဒီဇယ်လျှပ်စစ်သုံးစက်ခေါင်းများထက် ပိုမိုလျင်မြန် မြန်ဆန် လာမည်ဖြစ်သဖြင့် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှုကို ဦးစားပေး တွက်ချက်ဆောင်ရွက်သွားရန်လိုပြီး အချက်ပြနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဆိုင်ရာများကိုလည်း စနစ်တကျဆောင်ရွက်သွားရန်လိုကြောင်း၊ ရထားလမ်းပိုင်းလမ်းနယ်တစ်

လျှောက်ခြံစည်းရိုးများ ကာရံခြင်း၊ ရေထွက်စနစ်များ ကောင်းမွန်စေရန်ဆောင်ရွက်ခြင်းများကို ဆောင်ရွက်ခြင်းအားဖြင့် ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်မည့် ဘေးအန္တရာယ်ကို ကြိုတင်ကာကွယ်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ရထားတွဲများ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း၊ သံလမ်းများ၊ မီးရထားလမ်းကူးတံတားများ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းများကိုလည်း ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားရမည်ဖြစ်ကြောင်း မှာကြားသည်။
ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် မြန်မာ့မီးရထား၊ စက်ခေါင်းစက်ရုံ(အင်းစိန်) မှ မီးရထားဝန်ထမ်းများနှင့် အတူ နေ့လယ်စာကို အတူတကွ သုံးဆောင်ကြသည်။
ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က စက်ရုံဝန်ထမ်းများအတွက် ချီးမြှင့်ငွေများ ပေးအပ်ရာ တာဝန်ရှိသူတစ်ဦးက လက်ခံရယူခဲ့သည်။
နိုင်ငံတော်အနေဖြင့် ကုန်ပစ္စည်းများ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ပြည်သူများ သွားလာမှု အဆင်ပြေချောမွေ့စေရေး လျှပ်စစ်ရထားများ ပြေးဆွဲနိုင်ရန် စဉ်ဆက်မပြတ် သုတေသနပြု ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ ယခင်က ခရီးတိုပြေးဆွဲခြင်းများတွင် RBE

စက်ခေါင်းများကို အသုံးပြု၍ ခရီးရှည်ပြေးဆွဲခြင်းများတွင် ဒီဇယ်စက်ခေါင်းများကို အသုံးပြုခဲ့ကြောင်း၊ လျှပ်စစ်ရထားများ ပြေးဆွဲရာတွင် ရထားလမ်းတစ်လျှောက် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလိုင်းများ တည်ဆောက်ခြင်းများကို ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပြီး ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများ ဆောင်ရွက်ရန်အတွက် အချိန်များစွာ ပေးရမည်ဖြစ်ကာ ကုန်ကျစရိတ်များလည်း များပြားမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ယခုအခါ တိုးတက်လာသည့် နည်းပညာများနှင့်အညီ ဘက်ထရီ နည်းပညာများသည်လည်း တိုးတက်လာပြီဖြစ်သဖြင့် BEMU စက်ခေါင်းများနှင့် BEL စက်ခေါင်းများကို ပြောင်းလဲအသုံးပြုနိုင်တော့မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုသို့ ပြောင်းလဲသုံးစွဲခြင်းဖြင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှုကို လျှော့ချနိုင်မည်ဖြစ်သကဲ့သို့ စွမ်းအင်များကိုလည်း ချွေတာနိုင်မည်ဖြစ်သဖြင့် နိုင်ငံတော်အတွက် များစွာ အကျိုးဖြစ်ထွန်းစေနိုင်ကြောင်း၊ BEMU စက်ခေါင်းများနှင့် BEL စက်ခေါင်းများကို ပြောင်းလဲအသုံးပြုနိုင်ရေး နိုင်ငံတော်အနေဖြင့် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသဖြင့် မကြာမီကာလများအတွင်း၌ မိမိတို့ နိုင်ငံတွင် အဆိုပါစက်ခေါင်းများဖြင့် ရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်ကို တွေ့မြင်ရနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

၂၀၂၄ ခုနှစ် ပဉ္စမအကြိမ်မြောက် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော် ပိတ်ပွဲအခမ်းအနားကျင်းပ

**နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်
ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်ချီးမြှင့်**



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်
ဝန်ကြီးဌာနအဆင့် အားကစားပြိုင်ပွဲတွင် တံခွန်စိုက်ဖလားရရှိသော ကာကွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအား တံခွန်စိုက်ဆုဖလား ပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်

၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ပဉ္စမအကြိမ်မြောက် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော် ပိတ်ပွဲအခမ်းအနားကို ဒီဇင်ဘာ ၂၀ ရက်ညနေပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ ဝဏ္ဏသိဒ္ဓိအားကစားကွင်း၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်ချီးမြှင့်ပြီး ဂုဏ်ပြုအမှာစကားပြောကြားသည်။

အခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်၏

ဇနီးဒေါ်ကြူကြူလှ၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်းနှင့် ဇနီးဒေါ်သန်းသန်းနွယ်၊ ကောင်စီအတွင်းရေးမှူးဗိုလ်ချုပ်ကြီးအောင်လင်းဒွေးနှင့် ဇနီး၊ ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူးဗိုလ်ချုပ်ကြီးရဲဝင်းဦးနှင့် ဇနီး၊ ကောင်စီအဖွဲ့ဝင်များနှင့် ဇနီးများ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်ပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် ဇနီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ

အဆင့်မြင့်တပ်မတော်အရာရှိကြီးများ၊ နေပြည်တော်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ အိုလံပစ်ကော်မတီဝင်များ၊ မြန်မာနိုင်ငံအားကစားအဖွဲ့ချုပ်များမှ ဥက္ကဋ္ဌများ၊ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌများနှင့် အဖွဲ့ဝင်များ၊ အထူးဖိတ်ကြားထားသည့် ဧည့်သည်တော်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနများ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များမှ ပြိုင်ပွဲဝင်အားကစားအသင်းများမှ အုပ်ချုပ်သူများ၊ နည်းပြများနှင့် အားကစားသမားများ၊ တပ်မတော်သားများ၊ ဝန်ကြီးဌာန

များမှဝန်ထမ်းများစာပေဂီတ၊ရုပ်ရှင်၊သဘင်တို့မှအနုပညာရှင်များကျောင်းသားကျောင်းသူများ အားကစားဝါသနာရှင်ပြည်သူများတက်ရောက်ကြသည်။

ဖျော်ဖြေတင်ဆက်

အခမ်းအနား မစတင်မီ နိုင်ငံကျော်တေးသံရှင်များကတေးသီချင်းများဖြင့်ဖျော်ဖြေတင်ဆက်ကြသည်။

အနိုင်ရရှိလိမ့်

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌနိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်၊ဇနီးနှင့်ဧည့်သည်တော်များသည် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ပဉ္စမအကြိမ်မြောက် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်ဘောလုံးအားကစားပြိုင်ပွဲ ဗိုလ်လုပွဲအဖြစ် စီမံကိန်းနှင့်ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန အသင်းနှင့်ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အသင်းတို့အကြိုက်အနယ် ယှဉ်ပြိုင်ကစားနေမှုကိုကြည့်ရှုအားပေးကြသည်။ အဆိုပါပွဲစဉ်တွင် စီမံကိန်းနှင့်ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာနအသင်းနှင့်ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအသင်းတို့သည် ဗိုလ်လုပွဲသို့တက်ရောက်လာကြသည့်အသင်းများဖြစ်သည်နှင့်အညီ တစ်ဖက်နှင့်တစ်ဖက် အပြန်အလှန်အကြိတ်အနယ်ဖိအားပေးယှဉ်ပြိုင်ကစားခဲ့ကြပြီး ပွဲကစားချိန် ၈၇ မိနစ်တွင် သွင်းယူခဲ့သည့်တစ်လုံးတည်းသော အဖိုးတန်အနိုင်ရရှိဖြင့် ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအသင်းက အနိုင်ရရှိလိမ့်ပွဲခဲ့သည်။

ကြည့်ရှုအားပေး

ဘောလုံးအားကစားပြိုင်ပွဲ ဗိုလ်လုပွဲအပြီးတွင် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ပဉ္စမအကြိမ်မြောက် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော် ပိတ်ပွဲအခမ်းအနားကို စတင်ကျင်းပရာ မြန်မာရိုးရာနှစ်သစ်ကူးအတာသင်္ကြန်ပွဲတော်အား ကမ္ဘာ့ဒြပ်မဲ့ယဉ်ကျေးမှုအမွေအနှစ်စာရင်းအဖြစ် သတ်မှတ်ခံရခြင်း အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် “ရိုးရာအမွေလက်ဆင့်ကမ်း အတာသင်္ကြန်တစ်ခေတ်ဆန်း” အစီအစဉ်ဖြင့် သီဆိုသရုပ်ဖော်တင်ဆက်မှုကို ကြည့်ရှုအားပေးကြသည်။

ထို့နောက် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ပဉ္စမအကြိမ်မြောက် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်ကျင်းပဆောင်ရွက်ခဲ့မှုအား ရိုက်ကူးတင်ဆက်ထားသည့် “အားကစားမြှင့်တင်ခြင်းသည် နိုင်ငံတော်ကိုကာကွယ်စောင့်ရှောက်နေခြင်းဖြစ်သည်”မှတ်တမ်းဗီဒီယိုကို ပြသသည်။

ယင်းနောက် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ပဉ္စမအကြိမ်မြောက် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်တွင် ဝင်ရောက်ယှဉ်ပြိုင်ခဲ့သည့် ဝန်ကြီးဌာနများနှင့်တိုင်းဒေသကြီး၊ပြည်နယ်များမှပြိုင်ပွဲဝင်အားကစားအသင်းများမှ အားကစားသမားများသည် ကွင်းအတွင်းသို့ ဝင်ရောက်နေရာယူကြသည်။

ဆုတံဆိပ်များ ပေးအပ်

ဆက်လက်၍ ဘောလုံးပြိုင်ပွဲဆုချီးမြှင့်ခြင်းနှင့် တံခွန်စိုက်ဆုဖလားရရှိသော ဝန်ကြီး

ဌာနနှင့် တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်အသင်းများကို ဆုချီးမြှင့်ကြရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်များဖြစ်ကြသည့် ဗိုလ်ချုပ်ကြီးညိုစော၊ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီးရာပြည့်၊ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမောင်မောင်အေး၊ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်းနှင့် ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးတို့က အကောင်းဆုံးဂိုးသမားဆု၊အကောင်းဆုံးနောက်တန်း အားကစားသမားဆု၊အကောင်းဆုံးအလယ်တန်းအားကစားသမားဆု၊အကောင်းဆုံးရှေ့တန်းအားကစားသမားဆု၊ပြိုင်ပွဲတစ်လျှောက်အကောင်းဆုံးအားကစားသမားဆုရရှိကြသူများကို ဂုဏ်ပြုဆုနှင့် ဆုတံဆိပ်များ ပေးအပ်ချီးမြှင့်ကြသည်။

ထို့နောက် ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူးဗိုလ်ချုပ်ကြီးရဲဝင်းဦးက တတိယဆုရရှိသည့် သမဝါယမနှင့်ကျေးလက်ဖွံ့ဖြိုးရေးဝန်ကြီးဌာနအသင်းအား တစ်ဦးချင်းဆုတံဆိပ်များနှင့် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်အထိမ်းအမှတ်လက်ကောင်ရုပ်များကိုလည်းကောင်း၊အတွင်းရေးမှူး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးအောင်လင်းဒွေးက ဒုတိယဆုရရှိသည့်စီမံကိန်းနှင့်ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာနအသင်းအား တစ်ဦးချင်းဆုတံဆိပ်များနှင့် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်အထိမ်းအမှတ် လက်ကောင်ရုပ်များကိုလည်းကောင်း ပေးအပ်ချီးမြှင့်ကြသည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ပဉ္စမအကြိမ်မြောက် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော် ပိတ်ပွဲအခမ်းအနားတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်
ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီးအဆင့်
အားကစားပြိုင်ပွဲတွင် တံခွန်စိုက်ဆုဖလားရရှိသော ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအား
တံခွန်စိုက်ဆုဖလားကြီး ပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်

ကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်
ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်းက ပထမဆုရ
ရှိသည့်ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအသင်း
အား တစ်ဦးချင်းဆုတံဆိပ်များနှင့်အမျိုးသား
အားကစားပွဲတော်အထိမ်းအမှတ် လာဘ်
ကောင်ရပ်များကို ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။

ပေးအပ်ချီးမြှင့်

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး
ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်
ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်က ပြည်နယ်နှင့်
တိုင်းဒေသကြီးအဆင့် မသန်စွမ်းအားကစား
ပြိုင်ပွဲတွင် တံခွန်စိုက်ဆုဖလားရရှိသော ဧရာ
ဝတီတိုင်းဒေသကြီးကို တံခွန်စိုက်ဆုဖလား
ကြီးကိုလည်းကောင်း၊ ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသ
ကြီးအဆင့် အားကစားပြိုင်ပွဲတွင်တံခွန်စိုက်
ဆုဖလားရရှိသော ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးကို
တံခွန်စိုက်ဆုဖလားကြီးကိုလည်းကောင်း၊
ဝန်ကြီးဌာနအဆင့် အားကစားပြိုင်ပွဲတွင်
တံခွန်စိုက်ဆုဖလားရရှိသော ကာကွယ်ရေး
ဝန်ကြီးဌာနကို တံခွန်စိုက်ဆုဖလားကြီးကို

လည်းကောင်း ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး
ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်ဗိုလ်
ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်က အမှာစကား
ပြောကြားရာတွင်ယနေ့တွင်ဒီဇင်ဘာ ၂ရက်
မှစတင်ကျင်းပခဲ့သည့် ပဉ္စမအကြိမ်အမျိုးသား
အားကစားပွဲတော်ကြီး အောင်မြင်စွာပြီးမြောက်
ခဲ့ပြီဖြစ်ကြောင်း၊ ကျင်းပခဲ့သည့် ပဉ္စမအကြိမ်
အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်ကြီးတွင် ပြည်
ထောင်စုအဆင့် အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ပြည်
ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနများအတွက် အားကစား
နည်း (၆) မျိုး၊ နေပြည်တော်ကောင်စီ၊ ပြည်
နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီးအဆင့် ပြိုင်ပွဲတွင်
အားကစားနည်း (၂၃) မျိုး၊ ပြည်နယ်နှင့်တိုင်း
ဒေသကြီးအဆင့် မသန်စွမ်းအားကစားပြိုင်ပွဲ
တွင် အားကစားနည်း (၄) မျိုး သတ်မှတ်
ယှဉ်ပြိုင်ခဲ့ကြခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ ပြိုင်ပွဲကြီး
တွင် အားကစားသမား၊ အုပ်ချုပ်သူ၊ နည်းပြ၊
ဒိုင်ဂျူရီစုစုပေါင်း (၁၀၀၀၀) ကျော်ပါဝင်ဆင်
နွဲ့ခဲ့သည်ကိုတွေ့ရကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ယခု

ပဉ္စမအကြိမ်အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်
ကြီးသည်လည်း ယခင်ကျင်းပပြီးစီးခဲ့သည့်
အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်များနည်းတူ
ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် ပါဝင်ဆင်နွဲ့ခဲ့ကြခြင်းဖြစ်
သည်ကို တွေ့ရကြောင်း။

ယခု အားကစားပွဲတော်ကြီးတွင် ပြည်
ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနအသီးသီး၊ နေပြည်တော်
ကောင်စီနှင့် ပြည်နယ်/တိုင်းဒေသကြီး
အသီးသီးတို့မှတိုင်းရင်းသားညီအစ်ကိုမောင်
နှမများ၏ ဆုစည်းမှုသည် သာမန်ဆုစည်းမှု
မဟုတ်ကြောင်း၊ သန့်ရှင်းမွန်မြတ်သည့်အား
ကစားစိတ်ဓာတ်ကို အခြေခံပြီး တရားမျှတ
သည့်ယှဉ်ပြိုင်မှုများဖြင့် ရင်းနှီးချစ်ကြည်စွာ
ဆုစည်းခဲ့ကြခြင်းပင်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့်
လည်း အားကစားပြိုင်ပွဲသက်သက် ကျင်းပ
ခြင်းထက်ပိုသည့် အမျိုးသားလှုပ်ရှားမှု၊ အမျိုး
သားအားမာန်တို့ကို ထုတ်ဖော်ပြသသည့်ပွဲ
တော်၊ စည်းလုံးညီညွတ်မှုနှင့်တည်ငြိမ်အေး
ချမ်းမှုကိုပြသနိုင်သည့်ပွဲတော်၊ တစ်မျိုးသား
လုံး၏ ကြံ့ခိုင်သန်စွမ်းမှုနှင့် စွမ်းအားများ ဝင့်
ကြွားခံထည်မှုကိုပြသနိုင်သည့်ပွဲတော်ကြီး
ဖြစ်သည်ဟုလည်းဆိုရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

မြန်မာတစ်မျိုးသားလုံးနှင့် သက်ဆိုင်
သည့် ယခုအမျိုးသားအားကစားပွဲတော်တွင်
နိုင်ငံတော်ပြည်သူလူထုနှင့်သက်ဆိုင်သည့်
စကားအချို့ကိုပြောလိုပါကြောင်း၊ မိမိတို့အမိ
မြန်မာနိုင်ငံတော်အတွင်း စုပေါင်းနေထိုင်ကြ
သည့် နိုင်ငံသားတိုင်းသည် မိမိတို့ကဏ္ဍ
အလိုက် ကျရာတာဝန်များကို နိုင်ငံတော်နှင့်
ပြည်သူအကျိုးအတွက် ထမ်းဆောင်နေကြ
သူများဖြစ်ကြကြောင်း၊ နိုင်ငံသူနိုင်ငံသားတိုင်း
၏ တိုင်းချစ်ပြည်ချစ်စိတ်ကို ယခုနေရာမှ
အလေးထားအသိအမှတ်ပြုကြောင်းကိုပြော
ကြားလိုကြောင်း၊ နိုင်ငံတကာအားကစားပြိုင်ပွဲ
များတွင် အနိုင်ရရှိသည့်အခါ၌ မိမိနိုင်ငံ၏
အလံနှင့် နိုင်ငံတော်သီချင်းလွှင့်တင်ပြီး
နိုင်ငံတကာအလယ်တွင် ဂုဏ်ပြုခံရခြင်းထက်
ဂုဏ်ယူဖွယ်၊ ဝမ်းမြောက်ဖွယ်ကောင်းသည်မှာ
မရှိပါကြောင်း၊ အားကစားနှင့်နိုင်ငံ့ဂုဏ်ကို
မြှင့်တင်နေခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ မြန်မာဟူသည့်
စိတ်ကိုနှိုးထစေပြီးနိုင်ငံကိုကာကွယ်နေခြင်း

ပင်ဖြစ်ကြောင်း၊ နှစ်စဉ်တည်ရှိနေမည့် အားကစားပွဲများမှနိုင်ငံသားတိုင်း၏နိုင်ငံချစ်စိတ်၊ နိုင်ငံအပေါ်ဂုဏ်ယူလိုစိတ်များကို တိုးတက်စေနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း။

ဦးညွှတ်ဂုဏ်ပြုမှတ်တမ်းတင်

ယနေ့အချိန်အခါတွင် မိမိတို့နိုင်ငံသည် ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပအန္တရာယ်များ ဝင်ရောက်စွက်ဖက်မှုများဖြင့် ကြုံတွေ့နေရချိန်ဖြစ်ကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံသာမက မဟာဗျူဟာအချက်အချာကျသည့် ကမ္ဘာ့နိုင်ငံငယ်အများစုသည်လည်း ယင်းအခြေအနေနှင့် ကြုံနေရကြောင်း၊ ထိုကဲ့သို့ အဘက်ဘက်မှ ထိုးနှက်တိုက်ခိုက်နေမှုများအပေါ် ပြည်သူလူထုအစိုးရ တပ်မတော်တို့၏ ပေါင်းစည်းအား ညီညွတ်သောစိတ်ဓာတ်တို့ဖြင့် ကာကွယ်ရန်လိုကြောင်း၊ အထူး အလေးအနက်ထားပြောကြားလိုသည်မှာ ထိုကဲ့သို့ အခက်အခဲများအကြား နိုင်ငံ၏ နေရာဒေသအသီးသီးတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေကြသည့် တပ်မတော်သားများ၊ မြန်မာနိုင်ငံရဲတပ်ဖွဲ့ဝင်များ၊ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများ၏ နိုင်ငံတော်နှင့်ပြည်သူလူထုအတွက် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေမှုများကို အသိအမှတ်ပြုဂုဏ်ပြုပါကြောင်းကိုပြောကြားလိုကြောင်း၊ တစ်မျိုးသားလုံးနှင့်သက်ဆိုင်သည့် အမျိုးသားရေးကြံ့ခိုင်မှုနှင့်စိတ်ဓာတ်ခွန်အားကိုတိုးတက်စေမည့်ယခုအမျိုးသားအားကစားပွဲတော်ကြီးကို ယခုကဲ့သို့ ကျင်းပနိုင်စေမည့်နိုင်ငံခြားမှာလည်းမိမိတို့နိုင်ငံကို လုံခြုံအောင် ကာကွယ်ပေးနေသည့် သူရဲကောင်းများရှိနေခြင်းကြောင့်ပင်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မိမိတို့နိုင်ငံ၊ မိမိတို့လူမျိုး၊ မိမိတို့ပြည်သူများကို ကာကွယ်ရင်း အသက်ပေးလျှာကျဆုံးသွားခဲ့ရသည့် တပ်မတော်သားများ၊ မြန်မာနိုင်ငံရဲတပ်ဖွဲ့ဝင်များ၊ ပြည်သူ့စစ်မှန်ထမ်းအဖွဲ့ဝင်များ၊ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများ၊ အခြားနိုင်ငံ့သားကောင်းများအားလုံးကို အထူးအလေးထားဦးညွှတ်ဂုဏ်ပြုမှတ်တမ်းတင်ပါကြောင်းကို ပြောကြားလိုကြောင်း။

ယခုပြိုင်ပွဲကြီးဖြစ်မြောက်အောင် ကဏ္ဍအသီးသီးမှ ကြီးကြပ်ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ကြသည့် ပုဂ္ဂိုလ်များ၊ ဖွင့်ပွဲ၊ ပိတ်ပွဲအခမ်းအနား



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း ပထမဆုရ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအသင်းအား တစ်ဦးချင်းဆုတံဆိပ်များနှင့် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်အထိမ်းအမှတ် လာဘ်ကောင်ရုပ်များ ပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်

များကို နိုင်ငံတော်အဆင့် ခမ်းခမ်းနားနား ကျင်းပနိုင်အောင် စီမံဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ကြသူများနှင့် ပါဝင်ဆောင်ရွက်ကြသည့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနများနှင့် နေပြည်တော်ကောင်စီ၊ ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့များ၊ ဝန်ထမ်းများ၊ အနုပညာရှင်များ၊ ကျောင်းသားကျောင်းသူများ၊ အားကစားပြိုင်ပွဲများတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်ပေးခဲ့ကြသည့် အားကစားအဖွဲ့ချုပ်များမှ ဥက္ကဋ္ဌနှင့် တာဝန်ရှိသူများ၊ ဒိုင်များ၊ ဂျူရီများ၊ အုပ်ချုပ်သူများ၊ နည်းပြများနှင့် ပါဝင်ယှဉ်ပြိုင်ခဲ့ကြသည့်အားကစားသမားများအားလုံးကိုအထူးကျေးဇူးတင်ရှိကြောင်း မှတ်တမ်းတင် ပြောကြားလိုကြောင်း။

အလေးထားဆောင်ရွက်

ယခုပဉ္စမအကြိမ်အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်ကြီးကို ကျင်းပခဲ့ခြင်းသည် လာမည့် ၂၀၂၅ ခုနှစ်တွင် ထိုင်းနိုင်ငံမှ အိမ်ရှင်အဖြစ် လက်ခံကျင်းပမည့် (၃၃) ကြိမ်မြောက် အရှေ့တောင်အာရှအားကစားပြိုင်ပွဲနှင့် ၂၀၂၆ ခုနှစ်အတွင်း ထိုင်းနိုင်ငံတွင်ကျင်းပပြုလုပ်မည့် (၁၃) ကြိမ်မြောက် အာဆီယံမသန်စွမ်းသူ

များ အားကစားပြိုင်ပွဲတို့တွင် အောင်မြင်မှုများရရှိရေးအတွက် ကြိုတင်ပြင်ဆင်သည့် အနေဖြင့် ရည်ရွယ်ကျင်းပခဲ့ခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ယခုပြိုင်ပွဲကြီးမှ ရွေးချယ်ရရှိသည့် အရည်အချင်းမီ အားကစားသမားများကို ပြန်လည်စုဖွဲ့လေ့ကျင့်ပြီးရည်ရွယ်ချက်များအတိုင်း ပေါက်မြောက်အောင်မြင်စေရေးအတွက် ဆက်လက်ကြိုးပမ်း အလေးထားဆောင်ရွက်သွားကြရန် လိုကြောင်း။

ယခုပြိုင်ပွဲကြီးတွင် ပါဝင်ယှဉ်ပြိုင်ခဲ့ကြသည့် အားကစားမောင်တို့မယ်တို့အနေဖြင့် လေ့ကျင့်သားပြည့်ဝမှု၊ စံချိန်စံညွှန်းကောင်းမွန်မှု၊ ဉာဏ်ရည်ထက်မြက်မှု၊ စည်းလုံးညီညွတ်မှု၊ ဇွဲလုံ့လရှိမှု၊ စည်းကမ်းလိုက်နာမှု၊ စာရိတ္တကောင်းမွန်မှု၊ အပြန်အလှန်နားလည်မှု၊ နွေးထွေးသည့် ချစ်ကြည်ရင်းနှီးမှုပွင့်လင်းသည့်အမြင်ချင်းဖလှယ်မှုများဖြင့် အားကစားကဏ္ဍမှသည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သည့်လူမှုအသိုက်အဝန်းဆီသို့ တက်လှမ်းနိုင်ကြပါစေကြောင်း၊ လူငယ်လူရွယ်များ ဗလငါးတန် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးနှင့် မျိုးဆက်သစ်အားကစားသမားများ မွေးထုတ်ပေးနိုင်ကြပါစေကြောင်း။

နိုင်ငံတော်၏ ဂုဏ်သိက္ခာကို အားကစားဖြင့် မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်သူများဖြစ်ကြပါစေ ကြောင်းကို ဆန္ဒပြုတိုက်တွန်းပါကြောင်းပြော ကြားပြီး ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ပဉ္စမအကြိမ်မြောက် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော် ပိတ်သိမ်း ကြောင်း ကြေညာသည်။

ထိုသို့ပိတ်သိမ်းကြောင်းကြေညာလိုက် သည်နှင့်တစ်ပြိုင်နက် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ပဉ္စမ အကြိမ်မြောက် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော် အောင်မြင်စွာ ကျင်းပပြီးစီးခြင်း အထိမ်းအမှတ် အဖြစ် မီးရှူးမီးပန်းများကို ပစ်ဖောက်ခဲ့ကြ သည်။ ထို့ပြင် ဒီဇင်ဘာ ၉ ရက်နေ့ ဖွင့်ပွဲအခမ်း အနားကျင်းပချိန်တွင် မြန်မာ့လက်ရွေးစင် နိုင်ငံ့ဂုဏ်ဆောင်အားကစားသမားများလက် ဆင့်ကမ်းသယ်ဆောင်ထွန်းညှိခဲ့သည့် ဝဏ္ဏ သိဒ္ဓိအားကစားကွင်းကြီး၏ အရှေ့တောင် ထောင့်အပေါ်ဆုံးတွင်ရှိသည့် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ပဉ္စမအကြိမ်မြောက် အမျိုးသားအားကစား ပွဲတော် ပင်မအထိမ်းအမှတ်မီးရှူးတိုင်ကို လည်း တစ်ပြိုင်တည်း မီးငြိမ်းသတ်ခဲ့သည်။

ယင်းနောက် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ပဉ္စမအကြိမ် မြောက် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်အလံ ကို တိုင်ထိပ်မှချ၍ ကွင်းအတွင်းမှ ပြန်လည် သယ်ဆောင်သွားကြပြီး ပြိုင်ပွဲဝင်အားကစား သမားများနှင့် နိုင်ငံတော်စစ်တီးဝိုင်းတို့သည် လည်းကွင်းအတွင်းမှ ပြန်လည်ထွက်ခွာကြ သည်။

ဆက်လက်၍ မြန်မာနိုင်ငံသိုင်းအဖွဲ့ချုပ် ကစွမ်းရည်ပြသခြင်း၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည် နယ်များမှ တိုင်းရင်းသားများက တိုင်းရင်းသား ရိုးရာအကများဖြင့် ဖျော်ဖြေတင်ဆက်ခြင်း၊ အားကစားနှင့်လူငယ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာနက အေရိုးဗစ်အကဖြင့် ဂုဏ်ပြုဖျော်ဖြေတင်ဆက် ခြင်းနှင့် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ပဉ္စမအကြိမ်မြောက် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော် ပိတ်ပွဲသီချင်း “ရွှေပြည်တော်သို့တို့အတူ” သီချင်းကိုသီဆို ဖျော်ဖြေတင်ဆက်ခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်ကြ ပြီး အခမ်းအနားအောင်မြင်စွာ ပြီးမြောက်ခဲ့ သည်။

ယင်းနောက် အားကစားဖြင့် နိုင်ငံ့ဂုဏ် ကိုမြှင့်တင်ပေးခဲ့ကြသည့် နိုင်ငံ့ဂုဏ်ဆောင်

အားကစားသမားဟောင်းကြီးများ၊ မသန်စွမ်း အားကစားနည်းဖြင့် နိုင်ငံ့ဂုဏ်ဆောင်နိုင်ခဲ့ ကြသည့် အားကစားသမားများအား တစ်ဦး ချင်းမိတ်ဆက်ပေးပြီးနောက် အခမ်းအနား အောင်မြင်စွာ ပြီးမြောက်ခြင်း အထိမ်းအမှတ် အဖြစ် မီးရှူးမီးပန်းများကို ပစ်ဖောက်ကြ သည်။ ပထမအကြိမ်အမျိုးသားအားကစား ပွဲတော်ကို ၁၉၉၂ ခုနှစ်တွင် မေ ၃ ရက်မှ ၁၆ ရက်အထိရန်ကုန်မြို့၌ အားကစားနည်း (၂၂) နည်းဖြင့်လည်းကောင်း၊ ဒုတိယအကြိမ်ကို ၁၉၉၄ ခုနှစ်တွင် ဇန်နဝါရီ ၂၅ ရက်မှ ဖေဖော် ဝါရီ ၆ ရက်အထိရန်ကုန်မြို့၌ အားကစားနည်း

မြင့်မားလာစေရန် (၃၃) ကြိမ်မြောက် အရှေ့ တောင်အာရှ အားကစားပြိုင်ပွဲနှင့် အခြား နိုင်ငံတကာပြိုင်ပွဲများတွင် ပါဝင်ယှဉ်ပြိုင် အောင်မြင်မှုရရှိစေရန် နိုင်ငံ့ဂုဏ်ဆောင်နိုင် မည့်အဆင့်မီအားကစားသမားများနှင့်အလား အလာရှိသော လူငယ်မျိုးဆက်သစ်အားကစား သမားများပေါ်ထွက်လာစေရန် တိုင်းဒေသ ကြီးနှင့် ပြည်နယ်များဝန်ကြီးဌာနများအကြား အချင်းချင်းချစ်ကြည်ရင်းနှီးမှုရရှိပြီး အားကစား လှုပ်ရှားမှုများ ပိုမိုတိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်လာနိုင် စေရန်၊ ပြည်သူလူထုတစ်ရပ်လုံးအားကစား ကို ပိုမိုစိတ်ပါဝင်စားလာပြီး အားကစား



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင် ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး အကောင်းဆုံးအားကစားသမားဆုရရှိသူအား ဂုဏ်ပြုဆုနှင့် ဆုတံဆိပ် ပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်

(၂၄) နည်းဖြင့်လည်းကောင်း၊ တတိယအကြိမ် ကို ၁၉၉၇ ခုနှစ်တွင် ဇန်နဝါရီ ၁၁ ရက်မှ ၂၄ ရက်အထိ ရန်ကုန်မြို့၌ အားကစားနည်း ၂၉ နည်းဖြင့်လည်းကောင်း၊ စတုတ္ထအကြိမ်ကို ၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင် ဖေဖော်ဝါရီ ၁၃ ရက်မှ ၂၈ ရက်အထိ နေပြည်တော်၌ အားကစားနည်း (၂၇) နည်းဖြင့်လည်းကောင်း ကျင်းပခဲ့ပြီး ဖြစ်သည်။

ယခု ၂၀၂၄ ခုနှစ်တွင် ပဉ္စမအကြိမ် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်ကို နိုင်ငံတော် ၏ အားကစားအဆင့်အတန်း ပိုမိုတိုးတက်

လှုပ်ရှားမှုများတွင် ပါဝင်လာစေရန်စသည့် ရည်ရွယ်ချက်များဖြင့် နေပြည်တော်၌ ဝန်ကြီး ဌာနအဆင့် အားကစားနည်း (၆) နည်း၊ ပြည် နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီးအဆင့် အားကစား နည်း (၂၃) နည်းနှင့် မသန်စွမ်းအားကစား နည်း (၄) နည်း၊ စုစုပေါင်း (၃၃) နည်းတို့ဖြင့် ဒီဇင်ဘာ အစောပိုင်းမှ စတင်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး ယနေ့တွင် အောင်မြင်စွာဖြင့် ပိတ်သိမ်းခဲ့ခြင်း ဖြစ်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုများကြောင့် စားသုံးသူများနှင့် ပြည်တွင်းစီးပွားရေးလုပ်ငန်းရှင်များ များစွာနစ်နာရသည့်အတွက် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေးလုပ်ငန်းများကို ထိထိရောက်ရောက် တားဆီးအရေးယူဆောင်ရွက်သွားကြရမည်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး (၅/၂၀၂၄)တွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီလုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး (၅/၂၀၂၄) ကို ဒီဇင်ဘာ ၁၀ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန ညီလာခံခန်းမ၌ ကျင်းပရာ တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေး ဦးဆောင်ကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း တက်ရောက်အမှာစကားပြောကြားသည်။

အစည်းအဝေးသို့ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဦးထွန်းအံ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများအခွန်အယူခံ ခုံအဖွဲ့ဥက္ကဋ္ဌ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဝင်၊ အခြံတမ်းအတွင်းဝန်များ၊ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များနှင့် အသင်းအဖွဲ့များမှ ဥက္ကဋ္ဌများနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြပြီး တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေးအထူးအဖွဲ့ဥက္ကဋ္ဌများက ဒီဗီယိုကွန်ဖရင့်စနစ်ဖြင့် တက်ရောက်ကြ

သည်။ ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်က အမှာစကားပြောကြားရာတွင် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုများကို ထိရောက်စွာ တိုက်ဖျက်ရန် ဦးဆောင်ကော်မတီဖွဲ့စည်းချိန်မှစ၍ ယနေ့အထိ ကော်မတီလုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကျင်းပခဲ့သည်မှာ (၁၇)ကြိမ်ရှိပြီဖြစ်ကြောင်း၊ ယခင်အစည်းအဝေး (၁၆) ကြိမ်အထိ ဆုံးဖြတ်ချက်၅၆၀ ချမှတ်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ပြီး ချက်ချင်းလိုက်နာ ဆောင်ရွက်ရန် ကိစ္စရပ်များနှင့် စဉ်ဆက်မပြတ် ဆောင်ရွက်ရမည့် ဆုံးဖြတ်ချက်များကိုလည်း ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုများကြောင့် စားသုံးသူများနှင့် ပြည်တွင်းစီးပွားရေးလုပ်ငန်းရှင်များ များစွာနစ်နာရသည့်အတွက် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေးလုပ်ငန်းများကို ထိထိရောက်ရောက် တားဆီး အရေးယူဆောင်ရွက်သွားကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ပြင် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု

ကြောင့် နိုင်ငံတော်၏ အခွန်ငွေရရှိမှုလည်း များစွာ ဆုံးရှုံးနစ်နာရပါကြောင်း၊ တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု တိုက်ဖျက်ရေးလုပ်ငန်းများကြောင့် ကုန်ကျစရိတ်များလည်းရှိကြောင်း၊ ပြည်တွင်းထုတ်လုပ်မှုအပိုင်းအနေဖြင့် တရားမဝင်တင်သွင်းလာသော အရည်အသွေးမမီဘဲ ဈေးသက်သာသော ကုန်ကြမ်းပစ္စည်းများကြောင့် ပြည်တွင်းလုပ်ငန်းရှင်များ ထုတ်လုပ်သည့် ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများတွင် အရည်အသွေးပြည့်မီခြင်းမရှိနိုင်သဖြင့် ပြည်တွင်းသုံးစွဲသူများကို ဘေးအန္တရာယ်ဖြစ်စေရုံသာမက ပြည်ပတင်ပို့မှုပိုင်းတွင်လည်း နိုင်ငံတကာဈေးကွက်၌ နှိုင်းယှဉ်ပါကလည်း အရည်အသွေးမမီသည့် ပို့ကုန်ပစ္စည်းများကြောင့် မိမိနိုင်ငံထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများ ဈေးကွက်ဝေစုရရှိမှုများစွာ ထိခိုက်နစ်နာစေနိုင်ကြောင်း။

တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုများ ဖမ်းဆီးအရေးယူဆောင်ရွက်
အာမခံချက်မရှိဘဲ ဈေးပေါပေါဖြင့်တင်သွင်းလာသည့် အတု၊ အပအရည်အသွေးမ

မီသည့်ကုန်ကြမ်းပစ္စည်းများကြောင့်ပြည်တွင်းထုတ်လုပ်မှုတွင်လည်းအရည်အသွေးမမီခြင်းကြောင့် ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများနစ်နာဆုံးရှုံးနိုင်ကြောင်း၊ ပုံစံအမျိုးမျိုးဖြင့်ဆောင်ရွက်နေသည့် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုများသည် တိုင်းပြည်၏စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို များစွာထိခိုက်နစ်နာရုံသာမက တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုကြောင့်ကုန်သွယ်လုပ်ငန်းခွန်၊ ဝင်ငွေခွန်၊ အထူးကုန်စည်ခွန်စသည့် နိုင်ငံတော်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ရသင့်ရထိုက်သော အခွန်အခ များစွာဆုံးရှုံးနစ်နာစေပြီး နိုင်ငံ၏ GDP ကိုလည်း ကျဆင်းစေသည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း၊ တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုသည်နိုင်ငံတော်၏ဝင်ငွေကိုထိခိုက်စေနိုင်ပြီး သုံးစွဲမှုအပိုင်းတွင်လည်း ဝင်ငွေထွက်ငွေ မမျှတသည့်အတွက် ငွေကြေးဖောင်းပွမှုကိုလည်း ဖြစ်ပေါ်စေနိုင်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေးသည် အရေးကြီးသည့်လုပ်ငန်း ဖြစ်ပြီး ဦးဆောင်ကော်မတီအထူးအဖွဲ့များကလည်း နိုင်ငံတော်အတွက် အဓိကအထောက်အကူပြုသည့်အဖွဲ့များဖြစ်သည့်အတွက် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုများကို ဆက်လက်ဖမ်းဆီး

အရေးယူ ဆောင်ရွက်သွားကြရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ထိရောက်စွာ တားဆီးစစ်ဆေးအရေးယူ

တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု၏ နောက်ဆက်တွဲဆိုးကျိုးအနေဖြင့် ကုန်သွယ်မှု၏နောက်ကွယ်တွင် လာဘ်ပေးလာဘ်ယူကိစ္စရပ်များကြောင့် နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများ၏ စွမ်းရည်နှင့် ဂုဏ်သိက္ခာကျဆင်းလာခြင်း၊ စာရိတ္တနှင့် စိတ်ဓာတ်များ လျော့ကျလာခြင်းတို့ကြောင့် နိုင်ငံတော်၏ လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်ကိုလည်း ထိခိုက်စေသည်ကိုတွေ့ရှိရကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံ့စီးပွားရေးမောင်းနှင်အားကောင်းမွန်စေရန်၊ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်အတွက် အဓိကအဟန့်အတားဖြစ်သည့် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုကို ယခုထက် ပိုမိုထိရောက်စွာ တားဆီးစစ်ဆေးအရေးယူရန် လိုအပ်ကြောင်း။

တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေးကို ထိထဲဝင်ဝင် ဆောင်ရွက်သွားကြရမည်ဖြစ်ပြီး တစ်ဖက်ကလည်း နိုင်ငံတော်က ချမှတ်ထားသည့် ပိုမိုတိုးတက်ရေးအတွက် ကုန်သွယ်မှုဖြင့်တင်ရေး၊ ပြည်တွင်းထုတ်လုပ်မှု တိုးမြှင့်ရေးနှင့် ပြည်ပပို့ကုန် တိုးမြှင့်

ရေးတို့ကို ထိရောက်စွာ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားကြရန်လည်း လိုအပ်ကြောင်း။

နိုင်ငံတိုင်းရှိအစိုးရများတွင်သက်တမ်းရှိပါကြောင်း၊ အစိုးရများအနေဖြင့် နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေးနှင့်လူမှုရေးလုပ်ငန်းများအတွက် မူဝါဒချမှတ်ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအစိုးရအနေဖြင့်လည်းနိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေးနှင့်လူမှုရေးများကိုမူဝါဒများချမှတ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိရာစီးပွားရေးပိုင်းတွင် နိုင်ငံတော်က ချမှတ်ထားသည့် မူဝါဒများကို လိုက်နာအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရာတွင် တွေ့ကြုံရသည့် ကန့်သတ်ချက်များ၊ အခက်အခဲများအပေါ် မည်ကဲ့သို့ အောင်မြင်စွာ ကျော်လွှားအကောင်အထည်ဖော်နိုင်မည်ကို စဉ်းစားလုပ်ဆောင်ခြင်းမရှိဘဲ တွေ့ကြုံရသည့် အခက်အခဲများအပေါ် လုပ်ငန်းမအောင်မြင်နိုင်ကြောင်းသုံးသပ်ပြီး လုပ်ငန်းများ အကောင်အထည်ဖော်ရန် နှောင့်နှေးနေချိန် မရဘဲ ဝန်ကြီးဌာနများ၊ ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအဖွဲ့များ၊ အဖွဲ့အစည်းများနှင့် လုပ်ငန်းရှင်များအနေဖြင့် ဒေသအလိုက်လုပ်ငန်း



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး (၅/၂၀၂၄) တွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

အလိုက်ဆောင်ရွက်နိုင်သည့်ရန်နည်းလမ်းများကို ရှာဖွေရွေးချယ်ပြီး အောင်မြင်အောင်ဆောင်ရွက်သွားကြရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ပို့ကုန်တင်ပို့မှု မြှင့်တင်ရေး

မိမိတို့နိုင်ငံအနေဖြင့် စိုက်ပျိုးရေးကို အခြေခံသောနိုင်ငံဖြစ်သည့်အတွက် ၂၀၂၃ - ၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် ပို့ကုန်တင်ပို့မှုအနေဖြင့် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၁၄ ဒသမ ၆၄၁ ဘီလီယံတင်ပို့နိုင်ခဲ့ရာ အဓိကပို့ကုန်များအနေဖြင့် ဆန်၊ ဆန်ကွဲ၊ ပြောင်း၊ မတ်ပဲ၊ ပဲတီစိမ်း၊ ပဲစင်းငုံ၊ နှမ်း၊ ကြက်သွန်၊ ရော်ဘာစိမ်း၊ ရေထွက်ပစ္စည်းများနှင့် သတ္တုတွင်းထွက်ပစ္စည်းများကို အဓိကတင်ပို့နိုင်ခဲ့ကြောင်းတွေ့ရှိရပြီး ၂၀၂၄ - ၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာနှစ်တွင် နိုင်ငံဘာလအထိ ပို့ကုန်တင်ပို့မှုအနေဖြင့် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၉ ဒသမ ၈၂၅ ဘီလီယံ တင်ပို့နိုင်ခဲ့ပြီး ဖြစ်သည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း။ ထို့ကြောင့် ပို့ကုန်တင်ပို့မှု မြှင့်တင်ရေးအတွက် ယခုဘဏ္ဍာနှစ်ဖြစ်သော ၂၀၂၄ - ၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် စိုက်ပျိုးရေးနှင့် မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို ထိထိမိမိဆောင်ရွက်နိုင်ရန် လိုအပ်မည့်သွင်းအားစုများ၊ တိရစ္ဆာန်အစားအစာများကိုလည်း သက်ဆိုင်ရာဌာနများအနေဖြင့် အချိန်မီရရှိနိုင်ရေးနှင့် အရည်အသွေးမီအဆင့်အတန်းရှိသည့်ကုန်ကြမ်းပစ္စည်းရရှိရေးကို စီမံဆောင်ရွက်ပေးရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ကြောင်း။

တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီ၏ အစည်းအဝေး(၁၆) ကြိမ်အထိ ဆုံးဖြတ်ချက် ၅၆၀ ချမှတ်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ပြီး ဖမ်းဆီးရရှိမှုများအနေဖြင့် ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလမှ ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလအထိ နှစ်နှစ်နှင့် ၁၁ လ ကာလအတွင်း ဖမ်းဆီးရမိမှုအမှုတွဲ ၁၇၂၅၈ မှု၊ ခန့်မှန်းတန်ဖိုးကျပ် ၃၇၉ ဒသမ ၂၄၇ ဘီလီယံ ဖမ်းဆီးရမိခဲ့ကြောင်း။

၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာလ၊ အောက်တိုဘာလနှင့် နိုဝင်ဘာလအတွင်း ဖမ်းဆီးရရှိမှုများတွင် အကောက်ခွန်ဦးစီးဌာနက အများဆုံးဖမ်းဆီးရမိခဲ့ပြီး နေပြည်တော်ကောင်စီအပါအဝင် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်အလိုက်

ဖမ်းဆီးရရှိမှုများတွင် မန္တလေးတိုင်းဒေသကြီးက အများဆုံး၊ ကရင်ပြည်နယ်က ဒုတိယအများဆုံးနှင့် ကချင်ပြည်နယ်က တတိယအများဆုံး ဖမ်းဆီးရမိခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း။ ကုန်ပစ္စည်းအုပ်စုအလိုက် ဖမ်းဆီးရရှိမှုများကို စိစစ်ရာတွင် လုပ်ငန်းသုံးကုန်ကြမ်းပစ္စည်းများက အများဆုံးဖြစ်ပြီး လိုင်စင်မဲ့မော်တော်ယာဉ်နှင့် တရားမဝင်ကုန်စည်တင်မော်တော်ယာဉ် ဖမ်းဆီးရရှိမှုများက ဒုတိယအများဆုံးနှင့် တတိယအများဆုံးသည် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကုန်ပစ္စည်းများ ဖြစ်ကြောင်း။

၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ လအလိုက် ဖမ်းဆီးရရှိမှုမှာ တစ်လထက် တစ်လ တိုးတက်ဖမ်းဆီးနိုင်ခဲ့သော်လည်း မိမိနိုင်ငံနှင့် ကုန်သွယ်ဖက်အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံတို့၏ ပို့ကုန်/သွင်းကုန်လက်ခံစာရင်းများ တိုက်ဆိုင်စစ်ဆေးရာတွင် မူ မိမိနိုင်ငံ၏ ပို့ကုန်ပိုင်းမှာ ရော သွင်းကုန်လက်ခံပိုင်းမှာပါ အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံ၏ စာရင်းဇယားအရ များစွာလျော့နည်းမှုများ ဖြစ်ပေါ်နေသည်ကို တွေ့ရှိရကြောင်း။ သို့ဖြစ်၍ ဦးဆောင်ကော်မတီနှင့် အထူးအဖွဲ့များနှင့် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေးတာဝန်ရှိသူအသီးသီးသည် တရားမဝင်ကုန်ပစ္စည်းများအား ယခုထက်ပို၍ လေးဆခန့် ထိထိရောက်ရောက် ဖမ်းဆီးနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်သွားကြရန် လိုအပ်နေသည်ကို ရှင်းရှင်းလင်းလင်း တွေ့ရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ပို့ကုန်တင်ပို့မှုအပိုင်းတွင်လည်း နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ပို့ကုန်နှစ်ဆ တိုးမြှင့်နိုင်ရေးကိုလည်း လမ်းညွှန်ထားပါကြောင်း၊ ပို့ကုန်နှစ်ဆတိုးမြှင့်နိုင်ရေးအတွက် တစ်ဖက်တစ်လမ်းက ဆောင်ရွက်နေသည့် MSMEs ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများနှင့် ဆက်သွယ်ထုတ်လုပ်သည့် ပြည်တွင်းလုပ်ငန်းရှင်များအနေဖြင့် ထုတ်ကုန်များ တိုးမြှင့်ထုတ်လုပ်ရာတွင် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုသည် လုပ်ငန်းရှင်များအရည်အသွေးမီစျေးကွက်ဝင်ကုန်ပစ္စည်းများထုတ်လုပ်ရေးအတွက် များစွာအဟန့်အတားဖြစ်နေပြီး ထိခိုက်နစ်နာဆုံးရှုံးမှုများရှိနေနိုင်သည်ကို သတိပြုကြရန်လိုကြောင်း။

ထို့အပြင် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတားဆီးဖော်ထုတ်ရာတွင် သတင်းရရှိမှုသည် အရေးကြီးကြောင်း၊ ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာလ၊ အောက်တိုဘာလနှင့် နိုဝင်ဘာလများအတွင်း သတင်းရရှိမှု ၂၀၄ ကြိမ်ရရှိခဲ့ပြီး သတင်းမှား ၇၉ ကြိမ်၊ နောက်ကျသတင်းလေးကြိမ်၊ သတင်းမှန် ၁၂ ကြိမ်ဖြစ်ကြောင်း၊ သတင်းရရှိမှုများကြောင့် ဖမ်းဆီးရမိမှု အမှုတွဲ ၂၄၂ မှုနှင့် ဖမ်းဆီးရမိမှုတန်ဖိုးငွေကျပ် ၅ ဘီလီယံကျော် ဖမ်းဆီးရမိခဲ့ကြောင်း၊ သတင်းပေးသည့် တာဝန်ရှိပြည်သူအရေအတွက် ယခုထက် ပိုမိုများပြားအောင် ကြိုးစားဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ကုန်အမှတ်တံဆိပ်မူပိုင်ခွင့်ဥပဒေ၊ စက်မှုဒီဇိုင်းမူပိုင်ခွင့်ဥပဒေ၊ စာပေနှင့် အနုပညာမူပိုင်ခွင့်ဥပဒေ၊ တီထွင်မှုမူပိုင်ခွင့်ဥပဒေနှင့် မူပိုင်ခွင့်အေဂျင်စီနည်းဥပဒေများကို ထုတ်ပြန်ပြဋ္ဌာန်းထားပြီး ဖြစ်သည့်အတွက် MSME လုပ်ငန်းရှင်များအနေဖြင့် မိမိတို့၏ ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများအတွက် မူပိုင်ခွင့် ရယူထားရန် လိုကြောင်း၊ တာဝန်ရှိသည့် အေဂျင်စီများကလည်း မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာလျှောက်ထားမှုများ သတ်မှတ်ချိန်အတွင်း အလွယ်တကူရရှိအောင် ဆောင်ရွက်ပေးရန်နှင့် ဥပဒေချိုးဖောက်သူများကိုလည်း ထိထိရောက်ရောက် အရေးယူဆောင်ရွက်သွားလည်းရန် လိုအပ်ကြောင်း။

ထို့ပြင် ဉာဏပစ္စည်းမူပိုင်ခွင့်ကိစ္စရပ်များတွင်လည်း ကျယ်ပြန့်စွာထွေးရုံသာမက ပြင်းထန်သည့် နိုင်ငံခြားကျော်မှုခင်းများဖြစ်ပေါ်စေကြောင်းနှင့် စီးပွားရေးပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအဖွဲ့အစည်း (OECD)၊ ကမ္ဘာ့ဉာဏပစ္စည်းမူပိုင်ခွင့်အဖွဲ့ (WIPO) တို့၏ တွေ့ရှိချက်များအရ ကုန်စည်အတုများကုန်သွယ်မှုသည် နှစ်စဉ် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၅၀၉ ဘီလီယံခန့်ရှိပြီး ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ရေး၏ ၃ ရာခိုင်နှုန်းခန့်ရှိကြောင်း၊ ကုန်စည်အတုအပနှင့် ခိုးကူးကုန်ပစ္စည်းများ ရောင်းဝယ်ခြင်းသည် အမြတ်အစွန်းများပြီး အန္တရာယ်နည်းပါးသည့်အတွက် လုပ်ကိုင်သူ များပြားကြောင်း။

**တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုများ
တိုက်ဖျက် ဆောင်ရွက်**

ပို့ကုန်တင်ပို့မှုဖြင့်မားတိုးတက်စေရေး၊ MSMEs ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများ ရေရှည် တည်တံ့နိုင်ရေး၊စားသုံးသူပြည်သူများဘေး အန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးနှင့် နိုင်ငံ့ဘဏ္ဍာ အခွန်အခများ ဆုံးရှုံးမှုမရှိစေရေးတို့အတွက် တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုများကိုထိထိရောက် ရောက်တိုက်ဖျက်ဆောင်ရွက်ရာတွင် သက် ဆိုင်ရာဌာနဆိုင်ရာများအနေဖြင့် အဝတ် တရားကင်းကင်းရှင်းရှင်းဆောင်ရွက်ကြရန် နှင့် ပြည်သူလူထုနှင့် ကုန်သည်လုပ်ငန်းရှင် များအပိုင်းမှလည်းတက်ညီလက်ညီပူးပေါင်း ပါဝင်ဆောင်ရွက်ပြီး နိုင်ငံတော်နှင့်ပြည်သူ အားလုံးကို အကျိုးမပြုသည့် တရားမဝင်ကုန် သွယ်မှုများကို အတူတကွ ပူးပေါင်းပါဝင် တိုက်ဖျက်ဆောင်ရွက်ကြရန် လိုကြောင်း ပြောကြားသည်။

ထို့နောက်တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက် ဖျက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီအတွင်းရေးမှူး စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီး ဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးမင်းမင်းက ဦးဆောင်

ကော်မတီအစည်းအဝေး (၄/၂၀၂၄)အစည်း အဝေး ဆုံးဖြတ်ချက်များအပေါ် ဆောင်ရွက် ပြီးစီးမှုများနှင့် ဦးဆောင်ကော်မတီ၏လုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်မှုများကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ယင်းနောက် ဦးဆောင်ကော်မတီရုံး လုပ်ငန်းအဖွဲ့ခေါင်းဆောင် ညွှန်ကြားရေးမှူး ချုပ်ဦးအောင်သွင်ဦး၊ ဗဟိုစက်ပစ္စည်းစာရင်း အင်းနှင့် စစ်ဆေးရေးဦးစီးဌာနညွှန်ကြားရေး မှူးချုပ် ဦးဟန်ဝင်းအောင်၊ အကောက်ခွန် ဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် ဦးသိန်းဆွေ၊ ကုန်သွယ်ရေးဦးစီးဌာနညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် ဦးမြင့်သူရနှင့် အစားအသောက်နှင့်ဆေးဝါး ကွပ်ကဲရေးဦးစီးဌာန ဒုတိယညွှန်ကြားရေး မှူးချုပ်တို့က တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက် ဖျက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်း အစည်းအဝေး (၅/၂၀၂၄) သို့ တင်ပြလာ သည့် အမှာစာများကို ဖတ်ကြားတင်ပြကြ သည်။

ရှင်းလင်းဆွေးနွေးတင်ပြ

ဆက်လက်၍ ဦးဆောင်ကော်မတီအဖွဲ့ ဝင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဦးထွန်းအံ့၊ ဒုတိယ ဝန်ကြီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဝင်၊တိုင်း

ဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်တရားမဝင်ကုန်သွယ် မှုတိုက်ဖျက်ရေးအထူးအဖွဲ့ဥက္ကဋ္ဌများနှင့် တာဝန်ရှိသူများက တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှု ဆိုင်ရာသုံးသပ်တွေ့ရှိချက်များ၊မူးယစ်ဆေးဝါး၊ ထိန်းချုပ်ဓာတ်ပစ္စည်းများ၊ တရားမဝင်သစ်များ၊ ယာဉ်များ၊ စက်သုံးဆီများ၊ စားသောက်ကုန်၊ ဆေးဝါးနှင့် အလှကုန်ပစ္စည်း ဖမ်းဆီးရမိမှု များကိုဥပဒေနှင့်အညီ အရေးယူဆောင်ရွက် လျက်ရှိသည့် အခြေအနေများ၊ ကာကွယ် တားဆီးရေးဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များ၊ ပို့ကုန်၊ သွင်း ကုန်နှိုင်းယှဉ်ချက်များနှင့်ကုန်သွယ်ရေးစခန်း များ၌ကုန်စည်စီးဆင်းနေမှုအခြေအနေများ နှင့် စပ်လျဉ်း၍ ရှင်းလင်းဆွေးနွေးတင်ပြကြ သည်။

ထို့နောက်တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက် ဖျက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယ ဝန်ကြီးချုပ်က ရှင်းလင်းဆွေးနွေးတင်ပြချက် များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းပေးပြီး နိဂုံးချုပ် အမှာစကားပြောကြားကာ အစည်း အဝေးကို ရုပ်သိမ်းလိုက်ကြောင်း သတင်းရရှိ သည်။

သတင်းစဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း တရားမဝင်ကုန်သွယ်မှုတိုက်ဖျက်ရေးဦးဆောင်ကော်မတီ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး (၅/၂၀၂၄)တွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

ကုန်သွယ်မှုနှင့်ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေးဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး မိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ကုန်သွယ်မှုနှင့်ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး ဗဟိုကော်မတီ (၄ / ၂၀၂၄) ကြိမ်မြောက် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်အမှာစကားပြောကြား



ကုန်သွယ်မှုနှင့်ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး ဗဟိုကော်မတီ (၄ / ၂၀၂၄) ကြိမ်မြောက် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကို နိုဝင်ဘာ ၂၇ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့ရုံး၌ ကျင်းပရာ ကုန်သွယ်မှုနှင့်ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး မိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး တက်ရောက်အမှာစကား ပြောကြားသည်။

အစည်းအဝေးသို့ ကုန်သွယ်မှုနှင့်ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်နှင့်အတူ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဗဟိုကော်မတီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ၊ ကော်မတီအဖွဲ့ဝင်များနှင့် အထူးဖိတ်ကြားထားသူများ တက်ရောက်

ကြသည်။

ပို့ကုန်/သွင်းကုန်လုပ်ငန်းများ လျင်မြန်ချောမွေ့စေရေး

ဦးစွာ ကုန်သွယ်မှုနှင့်ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေးဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌက ဗဟိုကော်မတီအနေနှင့်ပြည်ပကုန်သွယ်မှုလျာထားချက်များ ပြည့်မီကျော်လွန်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် ပို့ကုန်/သွင်းကုန်လုပ်ငန်းများ လျင်မြန်ချောမွေ့စေရေးကိစ္စများ၊ မြန်မာ-ထိုင်းနယ်စပ်(ရန်ကုန်-ကော့သောင်း-ရနောင်း) ကမ်းရိုးတန်းဆိပ်ကမ်းမှ ကွန်တိန်နာစနစ်ဖြင့် ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကိစ္စများ၊ ကွန်တိန်နာများ လွယ်ကူမြန်ဆန်စွာရှင်းလင်းထုတ်ပေးရေးနှင့် ပို့ကုန်ရငွေများအချိန်မီပြန်လည်ဝင်ရောက်ရေး၊ စက်သုံးဆီတင်သွင်းသိုလှောင် ဖြန့်ဖြူးမှုကိစ္စများနှင့် တရားမဝင်စက်သုံးဆီများဖမ်းဆီးရမိမှု၊ စားသုံးဆီ တင်သွင်းသိုလှောင်ဖြန့်ဖြူးမှုကိစ္စရပ်များနှင့် CMP လုပ်

ငန်းများ ပိုမိုတင်ပို့နိုင်ရေးကိစ္စရပ်များကို ဦးစားပေးဆောင်ရွက်နေကြောင်း။

နိုင်ငံခြားသုံးငွေများ ပိုမိုဝင်ရောက်လာမည်

ပို့ကုန်တန်ဖိုးမှာ သွင်းကုန်တန်ဖိုးထက် ပိုမိုဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ခြင်းကြောင့် ကုန်သွယ်မှုတန်ဖိုးအရ ပိုငွေ (Trade Surplus) ရရှိခဲ့ကြောင်း၊ ယခုကဲ့သို့ ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သော်လည်း CMP ပို့ကုန်ဆောင်ရွက်နိုင်မှုတွင် ကာလတူနှိုင်းယှဉ်ပါက လျော့နည်းသွားသည့်အတွက် ပို့ကုန်ပိုမိုဆောင်ရွက်နိုင်ရေး ဌာနဆိုင်ရာများက ယခုထက် ပိုမိုပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းပေးစေလိုကြောင်း၊ ပြည်ပပို့ကုန်လျာထားချက်များ ပြည့်မီကျော်လွန်အောင် ပိုမိုတိုးမြှင့်တင်ပို့နိုင်ရေးအတွက် ဆက်စပ်ဝန်ကြီးဌာနများနှင့် UMFCCI၊ MRF တို့အပြင် ညီနောင်အသင်းအဖွဲ့များကပါ တက်ညီလက်ညီ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြရန်လိုကြောင်း၊ ပို့ကုန်အမယ်သစ်များတင်ပို့နိုင်ရေးမျှော်တွက်အသစ်

ပြည်ပပို့ကုန်လျာထားချက်များ ပြည့်မီကျော်လွန်အောင် ပိုမိုတိုးမြှင့်တင်ပို့နိုင်ရေးအတွက် ဆက်စပ်ဝန်ကြီးဌာန များနှင့် UMFCCL၊ MRF တို့အပြင် ညီနောင် အသင်းအဖွဲ့များကပါ တက်ညီလက်ညီ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ကြရန်လို...

များ ရှာဖွေနိုင်မှသာ ပြည်ပပို့ကုန်များ တိုးတက်တင်ပို့လာနိုင်ပြီး နိုင်ငံခြားသုံးငွေများ ပိုမိုဝင်ရောက်လာမည် ဖြစ်ကြောင်း။

နယ်စပ်ကုန်သွယ်မှုနည်းလမ်း (Border Trade Method) ဖြင့် (ရန်ကုန်- ကော့သောင်း- ရနောင်) နှင့် (ရနောင်- ကော့သောင်း- ရန်ကုန်) သို့ ကွန်တိန်နာစနစ်ဖြင့် တင်ပို့/တင်သွင်းခြင်းအား မြန်မာ့စက်မှုဆိပ်ကမ်း (MIP) နှင့် The Myanmar Teminal (TMT) ဆိပ်ကမ်းများတွင် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဇွန်လမှစတင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ရာ တင်ပို့မှုနှင့်တင်သွင်းမှုများ ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ ယာယီအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာကုန်တင်/ကုန်ချဆိပ်ကမ်းများတွင် ၂၀၂၄ ခုနှစ်အောက်တိုဘာလအထိ တန်ဖိုး အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၅၉ ဒသမ ၉၉၆ သန်းတင်ပို့နိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ ရေချိုငါးတင်ပို့နိုင်မှုအနေဖြင့် အောင်မင်္ဂလာဆိပ်ကမ်းမှ ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ မတ်လမှစ၍ ပို့ကုန်သင်္ဘော ၁၇ စင်း၊ ရေချိုငါး ၁၇၆၇ ဒသမ ၈၂၉ တန် တင်ပို့နိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ ပို့ကုန်အတွက်ဆိပ်ကမ်းများတွင် ကုန်သေတ္တာလုံလောက်မှုရှိစေရန်အကောက်ခွန်ဦးစီးဌာန၏ ကုန်လောင်ရုံဆိုင်ရာလုပ်ထုံးလုပ်နည်းနှင့်အညီ ခွင့်ပြုပေးခဲ့ကြောင်း၊ ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ မတ်လမှ နိုဝင်ဘာလအထိ သက်ဆိုင်ရာ Bordered Terminal များမှ ကုန်သေတ္တာ စုစုပေါင်း ၂၇၉၉ လုံး ပြန်လည်ထုတ်ပေးနိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ ထို့ပြင် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ မတ်လမှ

အောက်တိုဘာလအထိ ဆိပ်ကမ်းကုန်းတွင်း ကုန်သေတ္တာစခန်းတို့မှ စုစုပေါင်းကုန်သေတ္တာ ၁၉၁၃၈၇ လုံး ထုတ်ပေးနိုင်ခဲ့ကြောင်း။

ပို့ကုန်ရငွေဝင်ရောက်ရန် ကျန်ရှိသည့် ကုမ္ပဏီများ၏ အခက်အခဲများကို တာဝန်ရှိသူများက စဉ်ဆက်မပြတ် တွေ့ဆုံဆွေးနွေးမှုများ ပြုလုပ်ပြီး ကူညီဆောင်ရွက်ပေးနေကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ အဆက်အသွယ်ရသည့် ကုမ္ပဏီများနှင့် ဝန်ခံကတိပြုထားပြီး ပေးသွင်းရန်ပျက်ကွက်နေသည့် ကုမ္ပဏီများကို သက်ဆိုင်ရာဌာနများ၏ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအတိုင်း အဆင့်ဆင့် အရေးယူ ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ပညာပေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်

၂၀၂၄ ခုနှစ်အောက်တိုဘာလအတွင်း စက်သုံးဆီပြည်တွင်းဖူလုံမှုရှိစေရန် ဒီဇယ်၊ ဓာတ်ဆီ၊ စုစုပေါင်းတန်ချိန် ၄၃၂၆၇၅ တန်၊ တန်ဖိုးအမေရိကန်ဒေါ်လာ ၃၃၇ ဒသမ ၆၃ သန်း တင်သွင်းနိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ တရားမဝင်စက်သုံးဆီ ဒီဇယ်၊ ဓာတ်ဆီ စုစုပေါင်း ၄၅၄ တန်ဖမ်းဆီးရရှိခဲ့သဖြင့် သက်ဆိုင်ရာဥပဒေများနှင့်အညီ အမှုဖွင့်အရေးယူဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ စက်သုံးဆီမီးလောင်မှုဖြစ်စဉ်များ ကြိုတင်ကာကွယ်နိုင်ရန်အတွက် သက်ဆိုင်ရာဌာနများက ပညာပေးလုပ်ငန်းများကိုလည်း ဆောင်ရွက်သွား ကြရမည် ဖြစ်ပါကြောင်း။

စားအုန်းဆီ အခြေခံလက်ကား ရည်ညွှန်းဈေးနှုန်းကို အပတ်စဉ်ထုတ်ပြန်ပေးလျက်ရှိပြီး စားသုံးဆီဈေးကွက်/ဈေးနှုန်းတည်ငြိမ်စေရေးအတွက် သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများ၊ အသင်းအဖွဲ့များကပိုင်းဝန်းကြိုပမ်းဆောင်ရွက်သွားကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ စားအုန်းဆီတင်သွင်းသည့်ကုမ္ပဏီများက တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များရှိ သက်ဆိုင်ရာလက်လီလက်ကားကိုယ်စားလှယ်များသို့ တိုက်ရိုက်ဖြန့်ဖြူးရောင်းချသည့် အစီအစဉ်ကို ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဇွန် ၃ ရက်မှစ၍ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ လက်ရှိရည်ညွှန်းဈေးအား အပတ်စဉ်တနင်္လာနေ့တွင် ပေါက်ဈေးနှင့် အနီးစပ်ဆုံးဖြစ်စေရေး တွက်ချက်ထုတ်ပြန် ကြေညာပေးလျက် ရှိကြောင်း။

CMP သွင်းကုန်ပို့ကုန်လုပ်ငန်းများ၊ CMP ကုန်ကြမ်းပစ္စည်းများ တင်သွင်းခြင်း၊ လုပ်ငန်းသုံးစက်ပစ္စည်းများနှင့် စက်အပိုပစ္စည်းများတင်သွင်းခြင်းတို့ကိုလွယ်ကူချောမွေ့မှုရှိစေရေး ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ CMP ပို့ကုန်အမှာစာများပုံမှန်ရရှိရေးအတွက် လုပ်ငန်းရှင်များ၊ အသင်းအဖွဲ့များဘက်က ကြိုးပမ်းအားထုတ်ရန်လိုအပ်သကဲ့သို့ပြည်ပရှိ စီးပွားရေးသံမှူးများမှတစ်ဆင့် ကူညီဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိကြောင်း ပြောကြားသည်။

ရှင်းလင်းဆွေးနွေး

ထို့နောက် အစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်လာကြသည့်ဗဟိုကော်မတီအဖွဲ့ဝင်များနှင့် အထူးဖိတ်ကြားထားသူများက ကုန်သွယ်မှုနှင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေးနှင့် စပ်လျဉ်း၍ သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍအလိုက် ရှင်းလင်းဆွေးနွေးတင်ပြကြသည်။

ယင်းနောက် ကုန်သွယ်မှုနှင့်ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေး ဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးက ရှင်းလင်းဆွေးနွေးတင်ပြမှုများအပေါ် လိုအပ်သည်များကို ဖြည့်စွက်ဆွေးနွေးပြီး အစည်းအဝေးကို ရုပ်သိမ်းလိုက်သည်။ **သတင်းစဉ်**

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အားကစားအဖွဲ့အား အောင်နိုင်ရေးအလံ ပေးအပ်



၂၀၂၄ ခုနှစ် ပဉ္စမအကြိမ်အမျိုးသား အားကစားပွဲတော်၌ ဝင်ရောက်ယှဉ်ပြိုင်မည့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ကိုယ်စားပြုအားကစားအဖွဲ့ အောင်နိုင်ရေး အလံပေးအပ်ပွဲအခမ်းအနားကို ဒီဇင်ဘာ ၄ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းက နေပြည်တော် ပို့ဆောင် ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန စုပေါင်း ခန်းမ၌ ကျင်းပရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ အခြံတမ်းအတွင်းဝန်နှင့် ဌာနအကြီးအကဲများ၊ ဝန်ကြီးဌာနကိုယ်စားပြု အားကစားအသင်းများမှ အသင်းအုပ်ချုပ်သူ များ၊ နည်းပြများနှင့် အားကစားသမားများ တက်ရောက်ကြသည်။

အမြင့်ဆုံးအောင်မြင်မှုကို မျှော်မှန်း

အခမ်းအနားတွင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး က နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏ လမ်းညွှန်မှာ ကြားချက်ဖြစ်သော “အားကစား တိုးတက် အောင်မြင်ခြင်းသည် နိုင်ငံသူ၊ နိုင်ငံသားများ ၏ ရုပ်ပိုင်းနှင့်စိတ်ပိုင်းဆိုင်ရာစွမ်းရည်များကို မြှင့်တင်ပေးနိုင်ပြီး လူသားအရင်းအမြစ်များ တိုက်ရိုက် ဖွံ့ဖြိုးစေနိုင်ကြောင်း” ဆိုသည့် အချက်ကို အလေးအနက်ထား မှတ်သား ဆောင်ရွက်ရန်ဖြစ်ကြောင်း၊ ရုပ်ပိုင်းနှင့်စိတ် ပိုင်းဆိုင်ရာပြည့်စုံမှု၊ နည်းစနစ်ကျနမှု၊ စည်း ကမ်းလိုက်နာမှုနှင့် အသင်းအဖွဲ့စိတ်ဓာတ် (Team Work) ရှိမှုများသည် ပြိုင်ပွဲအောင် မြင်မှုအတွက် အရေးကြီးသဖြင့် အကောင်းဆုံး ပြင်ဆင်၍ အမြင့်ဆုံးအောင်မြင်မှုကိုမျှော်မှန်း ဆောင်ရွက်ရန်ဖြစ်ကြောင်း၊ ပါဝင်ယှဉ်ပြိုင်

မည့်အားကစားသမားများအနေဖြင့် တစ်ဦး ချင်း ကျန်းမာရေး၊ ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှု မရှိစေ ရေးတို့ကိုဂရုစိုက်ရန်မှာကြားပြီး အားကစား အသင်း အောင်နိုင်ရေးအလံကို ပေးအပ် သည်။

၁၀၃ ဦး ပါဝင်ယှဉ်ပြိုင်သွားမည်

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီး ဌာနအနေဖြင့် ပဉ္စမအကြိမ် အမျိုးသားအား ကစားပွဲတော်တွင် ဘောလုံး (အမျိုးသား)၊ ဖူဆယ် (အမျိုးသား)၊ ဘော်လီဘော (အမျိုး သား/အမျိုးသမီး)၊ ပိုက်ကျော်ခြင်း (အမျိုး သား)၊ ဂေါက်သီးရိုက်နှင့်ပြေးခုန်ပစ် (အမျိုး သား/အမျိုးသမီး) စသည့် အားကစားနည်း များအတွက် စုစုပေါင်း အားကစားသမား ၁၀၃ ဦး ပါဝင်ယှဉ်ပြိုင်သွားမည်ဖြစ်ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး မိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး မဟာမဲခေါင်ဒေသခွဲ နယ်စပ်ဖြတ်ကျော်ပို့ဆောင်မှု လွယ်ကူချောမွေ့စေရေး သဘောတူစာချုပ်ဆိုင်ရာ ပူးတွဲကော်မတီ၏ အစည်းအဝေးများ တက်ရောက်ပြီး ပြန်လည်ရောက်ရှိ



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး မိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး မဟာမဲခေါင်ဒေသခွဲ နယ်စပ်ဖြတ်ကျော် ပို့ဆောင်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေရေး သဘောတူစာချုပ်ဆိုင်ရာ ပူးတွဲကော်မတီ၏ နဝမအကြိမ်မြောက် အစည်းအဝေးနှင့် အမျိုးသားပို့ဆောင်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေရေးကော်မတီ အဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးအဆင့် အကြံပြုညှိနှိုင်း အစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်လာကြသူများနှင့်အတူ စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက်စဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေး နှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စု ဝန်ကြီးမိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦးခေါင်းဆောင် သောပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီး ဌာန၊ စီမံကိန်းနှင့်ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနတို့မှ ဘာသာရပ် ဆိုင်ရာ အဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးများသည် လာအိုနိုင်ငံဆောက်လုပ်ရေးနှင့် ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၏ ဖိတ်ကြားချက်အရ လာအိုနိုင်ငံ ဗီယင်ကျွန်းမြို့၌ ဒီဇင်ဘာ ၁၂ ရက်နှင့် ၁၃ ရက်တွင် ကျင်းပသည့် မဟာမဲခေါင်ဒေသခွဲ နယ်စပ်ဖြတ်ကျော် ပို့ဆောင်မှုလွယ်ကူချော

မွေ့စေရေး သဘောတူစာချုပ်ဆိုင်ရာ ပူးတွဲ ကော်မတီ၏ နဝမအကြိမ်မြောက်အစည်း အဝေးနှင့်အမျိုးသားပို့ဆောင်မှုလွယ်ကူချော မွေ့စေရေးကော်မတီအဆင့်မြင့်အရာရှိကြီး အဆင့် အကြံပြုညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးများသို့ တက်ရောက်ရန်ဒီဇင်ဘာ ၁၁ ရက်နံနက်ပိုင်း တွင်ရန်ကုန်မြို့မှလေကြောင်းခရီးဖြင့်ထွက် ခွာသွားသည်။

အစည်းအဝေးပထမနေ့ဖြစ်သည့် ဒီဇင် ဘာ ၁၂ ရက်မွန်းလွဲပိုင်းတွင်ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအမြဲတမ်းအတွင်း ဝန်ဦးဆောင်သော မြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့ ဝင်များသည် အမျိုးသားပို့ဆောင်မှုလွယ်ကူ

ချောမွေ့စေရေးကော်မတီ အဆင့်မြင့်အရာရှိ ကြီးအဆင့် အကြံပြုညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်ပြီးမြန်မာနိုင်ငံမှပါဝင်လက်မှတ် ရေးထိုးထားသည့် မဟာမဲခေါင်ဒေသခွဲနယ် စပ်ဖြတ်ကျော် သယ်ယူပို့ဆောင်မှုလွယ်ကူ ချောမွေ့စေရေး သဘောတူစာချုပ်ဆိုင်ရာ အကောင်အထည်ဖော်မှု ကိစ္စရပ်များ၊ သဘောတူစာချုပ်၏ အခြေပြစာချုပ်ငယ်- ၁ (GMS CBTA Protocol 1) အရ လမ်း ကြောင်းနှင့် နယ်စပ်ဝင်/ထွက်ပေါက်နေရာ များ ဒုတိယအကြိမ် ထပ်မံတိုးချဲ့ရေးအတွက် နားလည်မှုစာလွှာမူကြမ်းနှင့် ဂျီအမ်အက်စ် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်အရ ၂၀၂၄

ခုနှစ်တွင်ဆောင်ရွက်မှုနှင့် ၂၀၂၅ခုနှစ်အတွက် ရည်မှန်းချက်များအပေါ် ဆွေးနွေးညှိနှိုင်းကြသည်။

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့သည် အစည်းအဝေး ဒုတိယနေ့ဖြစ်သည့် ၁၃ ရက်တွင် မဟာမဲခေါင်ဒေသခွဲ နယ်စပ်ဖြတ်ကျော် ပို့ဆောင်မှု လွယ်ကူချောမွေ့စေရေးဆိုင်ရာ ပူးတွဲကော်မတီ၏ နဝမအကြိမ်မြောက် အစည်းအဝေးကို မဟာမဲခေါင်ဒေသတွင်း နိုင်ငံများမှ ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာဝန်ကြီးများ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများနှင့်အတူဆက်လက်တက်ရောက်ရာ အစည်းအဝေးတွင် အမျိုးသားပို့ဆောင်မှု လွယ်ကူချောမွေ့စေရေးကော်မတီ အဆင့်မြင့်အရာရှိကြီးအဆင့် ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး (NTFC SOM) အစီရင်ခံစာ၊ ပူးတွဲကော်မတီ၏ နဝမအကြိမ်မြောက် အစည်းအဝေး ပူးတွဲကြေညာချက်နှင့် မဟာမဲခေါင်ဒေသခွဲနယ်စပ်ဖြတ်ကျော်သယ်ယူပို့ဆောင်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေရေးသဘောတူစာချုပ်

အခြေပြစာချုပ်ငယ်-၁(CBTA Protocol 1) ဆိုင်ရာလမ်းကြောင်းနှင့် နယ်စပ်ဝင်/ထွက် နေရာများ ဒုတိယအကြိမ် ထပ်မံတိုးချဲ့ရေးအတွက် နားလည်မှုစာလွှာတို့ကို ဆွေးနွေးအတည်ပြုကြသည်။

မြန်မာနိုင်ငံသည် မဟာမဲခေါင်ဒေသခွဲ နယ်စပ်ဖြတ်ကျော်ပို့ဆောင်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေရေးသဘောတူစာချုပ်(GMS CBTA) ကို ၂၀၀၃ ခုနှစ်တွင် ပါဝင်လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ပြီးအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအားလုံးမှ ၂၀၁၅ခုနှစ်တွင်သဘောတူစာချုပ်နှင့်၎င်း၏နောက်ဆက်တွဲစာချုပ်ငယ်များနှင့် အခြေပြစာချုပ်ငယ်များကို လက်ခံအတည်ပြုခဲ့ကြသည်။ အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအကြား ကုန်သွယ်မှုဆိုင်ရာ၊ ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာ အခက်အခဲများကို ဖြေရှင်းရန် ဆက်သွယ်ချိတ်ဆက်မှု တိုးတက်မှုများမှ အကျိုးအမြတ်များဖြစ်သည့် ယှဉ်ပြိုင်မှုတိုးတက်လာခြင်းနှင့် ကုန်ကျစရိတ်လျော့ချခြင်းဖြင့် ကုန်သွယ်မှုချောမွေ့လာခြင်း၊ ကုန်သွယ်မှု၊ ခရီး

သွားမှုနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတိုးတက်လာခြင်းနှင့်ဒေသတွင်းရှိပြည်သူများ၏နေထိုင်မှုဘဝများတိုးတက်လာခြင်းတို့ကို ရယူရန်အတွက် အရေးပါသည့် စာချုပ်တစ်ခုဖြစ်ပြီး မဟာမဲခေါင်ဒေသခွဲအတွင်း ပိုမိုကောင်းမွန်သော၊ ကြွယ်ဝပြည့်စုံသော အခြေအနေသို့ရောက်ရှိရန်အတွက် စာချုပ်ကို အောင်မြင်အောင် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပြီး ၂၀၂၅ ခုနှစ်တွင် မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် မဟာမဲခေါင်ဒေသခွဲနယ်စပ်ဖြတ်ကျော် ပို့ဆောင်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေရေးသဘောတူစာချုပ်ဆိုင်ရာ အစည်းအဝေးများကို အိမ်ရှင်နိုင်ငံအဖြစ် လက်ခံကျင်းပရမည် ဖြစ်သည်။

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဦးဆောင်သောမြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် ဒီဇင်ဘာ ၁၃ ရက် ညပိုင်းတွင် မြန်မာ့အမျိုးသားလေကြောင်း၊ ခရီးစဉ်ဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံသို့ ပြန်လည်ရောက်ရှိခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်

Photo News



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး ရှေးဇက်ဒရေးရှင်းနိုင်ငံ၊ ဇူးမားလွတ်တော် ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ H.E. Mr. Sholban Kara-Ool ဦးဆောင်သည့် ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့အား ဒီဇင်ဘာ ၄ ရက်၊ နံနက်ပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ရုံးအမှတ် (၅) ၌ လက်ခံတွေ့ဆုံစဉ်

ပင်လယ်ရေကြောင်းကဏ္ဍ

အုပ်ချုပ်မှုယန္တရားနှင့် ဥပဒေထိန်းချုပ်မှု



ကပ္ပတိန်ဂိုကီ



ဥပဒေမူဘောင်

ကမ္ဘာတစ်လွှား ခုတ်မောင်းသွားလာနေသော သင်္ဘောများကို မှတ်ပုံတင်ထားသည့် အလံတင်နိုင်ငံ (Flag State) ကလည်းကောင်း၊ ရောက်ရှိရာ ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံ (Port State) ကလည်းကောင်းနှင့် ဖြတ်သန်းသွားလာသည့် ကမ်းရိုးတန်းနိုင်ငံ (Coastal State) များကလည်းကောင်း ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လုံခြုံရေးနှင့် အန္တရာယ်ပတ်ဝန်းကျင် ထိန်းသိမ်းကာကွယ်ရေးတို့အတွက် ကုလသမဂ္ဂပင်လယ်ပြင်ဥပဒေဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်း (UNCLOS) နှင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့ (International Maritime Organization - IMO) ၏ ကွန်ဗင်းရှင်းများအရ သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍအလိုက် ပေးအပ်ထားသည့် အခွင့်အာဏာနှင့်ရပိုင်ခွင့်များ၊ တာဝန်နှင့်လုပ်ပိုင်ခွင့်များကို ကျင့်သုံး၍ ဥပဒေပြဌာန်းချက်များ၊ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့်အညီ လိုက်နာဆောင်ရွက်စေသည်။ Flag State သည် မိမိနိုင်ငံတွင် မှတ်ပုံတင်၍ အလံလွှင့်ထူထားသော

သင်္ဘောတစ်စီး မည်သည့်နေရာတွင် ရောက်ရှိနေစေကာမူ ထိန်းချုပ်စီရင်ပိုင်ခွင့်ရှိသည်။

ရေပေါ်ကျွန်းနိုင်ငံငယ်ကလေးသဖွယ် သင်္ဘောတစ်စီး

သင်္ဘောတစ်စီးသည် ပင်လယ်ပြင်၌ ကိုယ်ပိုင်စီရင်ပိုင်ခွင့်နှင့် အုပ်ချုပ်ခွင့်ရှိသဖြင့် ထိုသို့သော တစ်မူထူးခြားသည့်ဖြစ်တည်မှုကို ထင်ဟပ်ဖော်ပြသည့်အနေဖြင့် ရေပေါ်ကျွန်းနိုင်ငံငယ်လေးတစ်ခု “Floating Island” အဖြစ် ခိုင်းနှိုင်းဖော်ပြလေ့ရှိသည်။ ထိုသို့ ဥဒါဟရုဏ်ဆောင်၍ တင်စားပြောဆိုရခြင်းမှာ ၎င်းဖြတ်သန်းသွားလာနေသည့် နိုင်ငံများ၏ လွှမ်းမိုးမှုမရှိဘဲ ကိုယ်ပိုင်အုပ်

ချုပ်မှုနှင့် အလံတင်နိုင်ငံ၏ ဥပဒေမူဘောင်အောက်တွင် လွတ်လပ်စွာ ခုတ်မောင်းသွားလာခွင့်နှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခွင့်ရှိသောကြောင့် ဖြစ်သည်။ သင်္ဘောတစ်စီး၏ စီမံခန့်ခွဲမှုပုံစံသည် အချုပ်အခြာအာဏာပိုင် နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ စီမံအုပ်ချုပ်မှုပုံစံနှင့် အလားသဏ္ဌာန်တူသည်။ ရေယာဉ်မှူးသည် သင်္ဘောပေါ်တွင် သမ္မတတစ်ဦးကဲ့သို့ အခွင့်အာဏာရှိသည်။ ရေယာဉ်မှူးကို သင်္ဘောနှင့်သင်္ဘောသားများ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအတွက် အလုံးစုံအခွင့်အာဏာပေးအပ်ထားသည်။ ၎င်း၏ လုပ်ပိုင်ခွင့်များမှာ သင်္ဘောပေါ်၌ အလံတင်နိုင်ငံအစိုးရ၏

ဥပဒေထိန်းချုပ်မှု

ပင်လယ်ရေကြောင်းကဏ္ဍအုပ်ချုပ်မှုယန္တရားနှင့်ဥပဒေထိန်းချုပ်မှု

- အလံတင်နိုင်ငံ၏ထိန်းချုပ်မှု
- သင်္ဘောမှတ်ပုံတင်နိုင်ငံ၏ ထိန်းချုပ်ခြင်း
 - ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လုံခြုံရေးနှင့် ရေထုညစ်ညမ်းမှု ကာကွယ်တားဆီးရေး
 - အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့၏ကွန်ဗင်းရှင်းများနှင့် ပြည်တွင်းဥပဒေများအား လိုက်နာဆောင်ရွက်ခြင်း
 - လုပ်ငန်းတာဝန်များ - သင်္ဘောမှတ်ပုံတင်ခြင်း၊ သင်္ဘောတိုင်းတာ စစ်ဆေးခြင်း၊ လက်မှတ်ထုတ်ပေးခြင်း၊ မတော်တရားမှု စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း



- ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံ၏ထိန်းချုပ်မှု
- အလံတင်နိုင်ငံ၏ ထိန်းချုပ်မှု အားနည်းခြင်းကြောင့် စံနှုန်းအဆင့် မြင့်မီကုသသောသင်္ဘောများ ပမာဏကလေးစေရန် အတွက် ခုတ်ယူစဉ်းအဖြစ် ထိန်းချုပ်ခြင်း
 - ဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံအနေဖြင့် ခိုင်းနှိုင်းသင်္ဘောစစ်ဆေးခြင်း
 - ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လုံခြုံရေးနှင့် ရေထုညစ်ညမ်းမှု ကာကွယ်တားဆီးရေး နိုင်ငံတကာ စံနှုန်းများနှင့်အညီ စစ်ဆေးခြင်း
 - လုပ်ငန်းတာဝန်များ - လိုက်နာမှု မရှိပါက အားနည်းချက်များ ပြင်ဆင်ပြုပြင်ဆည်းပူးခြင်း၊ ထွက်ခွင့်ခွင့် တားဆီးခြင်း၊ ဝတ်ချီခြင်း

ဥပဒေအာဏာသက်ရောက်စေခြင်းစည်းကမ်း ထိန်းသိမ်းရေးနှင့်အခြားပွားများပြသမှုများ ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းခြင်းနှင့် အရေးပေါ်အခြေ အနေ၌ အရေးကြီးသော ဆုံးဖြတ်ချက်များ ချမှတ်ခြင်းစသည်တို့ ပါဝင်သည်။ ရေယာဉ် များ၏လက်အောက်တွင် အရာရှိအဆင့်ဆင့် နှင့်သင်္ဘောသားများခန့်ထား၍လုပ်ငန်းများ ချောမွေ့စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ဖွဲ့စည်းပေး ထားသည်။ အုပ်ချုပ်မှုအစီအမံအနေဖြင့် Flag State ၏ တရားဝင်မှတ်တမ်းစာအုပ် (Official Log Book) ကို သင်္ဘောပေါ်တွင် မဖြစ်မနေသယ်ဆောင်ထားရှိရသည်။ ယင်း စာအုပ်သည် သင်္ဘော၏ အရေးပါသော ဆောင်ရွက်ချက်များ၊ ရေကြောင်းသွားလာမှု ဆိုင်ရာဆုံးဖြတ်ချက်များနှင့် အန္တရာယ်ကင်း ရှင်းရေးလုပ်ငန်းစဉ်များကို မှတ်တမ်းတင် ထားရှိရန် ဖြစ်သည်။ တရားဝင်မှတ်တမ်း စာအုပ်တွင် ဥပဒေကြောင်းနှင့်လုပ်ငန်းပိုင်း ဆိုင်ရာ လိုအပ်ချက်များအရ စည်းမျဉ်းစည်း ကမ်းလိုက်နာမှုသက်သေအထောက်အထား အဖြစ် ဖြစ်စဉ်များကို မှတ်တမ်းရေးသွင်း၍ ထိန်းသိမ်းထားရှိရသည်။ တရားရင်ဆိုင်ရသည့် ကိစ္စရပ်များတွင် လိုအပ်လာပါက တရားဝင် မှတ်တမ်းစာအုပ်ကို တရားရုံးတွင်သက်သေ အဖြစ် တင်သွင်းနိုင်သည်။ ထိုအခါ တရား သူကြီးက ဥပဒေကြောင်းအရ ခိုင်မာသော တရားဝင်အထောက်အထားအဖြစ် မှတ်ယူ ၍ ဆုံးဖြတ်ချက်ချမှတ်သည်။ ဤသို့သော အုပ်ချုပ်မှုစနစ်ဖြင့် သင်္ဘောတစ်စီးကို သီးခြား လွတ်လပ်သော အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုအဖြစ် ရပ်တည်၍ လည်ပတ်နိုင်စေရန် ဖြစ်သည်။ သင်္ဘောတိုင်းသည် Flag State ၏ ထိန်းချုပ် စီရင်ပိုင်ခွင့်အောက်တွင် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်း နှင့်အညီ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ကြရသည်ဟူ သော အစဉ်အလာမှာ ရေကြောင်းဥပဒေနှင့် အပြည့်ပြည့်ဆိုင်ရာ သဘောတူစာချုပ်များ တွင် နက်ရှိုင်းစွာ အမြစ်တွယ်ပြီး ဖြစ်ပေ သည်။

အလံတင်နိုင်ငံ

သင်္ဘောတစ်စီးသည် မည်သည့်နိုင်ငံ တွင် မှတ်ပုံတင်ထားကြောင်း သိသာစေရန်

Flag State ၏ အလံကို လွှင့်ထူပြသရသည်။ သင်္ဘောအလံတင်နိုင်ငံ (Flag State) ၏ အခန်းကဏ္ဍသည် နိုင်ငံတကာပင်လယ် ရေကြောင်းထိန်းချုပ်မှုစနစ်တွင် မရှိမဖြစ် အရေးပါသော အခြေခံ လိုအပ်ချက်တစ်ခု ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံအတွက် Flag State Authority အဖြစ် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန (Department of Marine Administration - DMA) က

ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ ရေကြောင်းပို့ ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနသည် မြန်မာ သင်္ဘောများက IMO ကွန်ဗင်းရှင်းများ၊ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာသဘောတူညီချက်များ နှင့် ပြည်တွင်းဥပဒေပြဋ္ဌာန်းချက်များနှင့် အညီ လိုက်နာစေရေးကြပ်မတ်စစ်ဆေးရန် တာဝန်ရှိသည်နှင့်အညီ သင်္ဘောများကို မှတ် ပုံတင်ပေးခြင်း၊ တိုင်းတာစစ်ဆေးခြင်းနှင့် လက်မှတ်ထုတ်ပေးခြင်းစသည်တို့ ဆောင်



ရွက်ရသကဲ့သို့။ စည်းမျဉ်း၊ စည်းကမ်းလိုက်နာမှုမရှိသည့် သင်တန်းများကိုလည်း ပြစ်မှုကြီးငယ်အလိုက် လက်မှတ်များ ပြန်လည်ရတ်သိမ်းခြင်း၊ ထွက်ခွာခွင့်တားဆီးခြင်း၊ မှတ်ပုံတင်စာရင်းမှ ပယ်ဖျက်ခြင်းစသည့် အရေးယူခြင်းများဖြင့် ထိန်းချုပ်ဆောင်ရွက်သည်။

နိုင်ငံမဲ့ရေယာဉ်

ကုလသမဂ္ဂပင်လယ်ပြင်ဥပဒေဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်း၏ Article 91 တွင်သင်္ဘောတိုင်းသည် နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံတွင် မှတ်ပုံတင်၍ ယင်းနိုင်ငံ၏ အလံလွှင့်ထူထားရှိရမည်ဟု ပြဌာန်းထားသည်။ မည်သည့်နိုင်ငံတွင်မျှ မှတ်ပုံတင်ထားခြင်းမရှိသော သင်္ဘောတစ်စီးသည် နိုင်ငံမဲ့/မှတ်ပုံတင်မဲ့ရေယာဉ်တစ်စီးသာဖြစ်ပြီး မည်သည့်နိုင်ငံ၏ ဥပဒေအကာအကွယ်မျှ ရရှိနိုင်မည် မဟုတ်သည့်အပြင် မည်သည့်နိုင်ငံ၏ အလံကိုမျှလည်း လွှင့်ထူခွင့်ရှိမည်မဟုတ်ပေ။ နိုင်ငံမဲ့ရေယာဉ်တစ်စီးကို နိုင်ငံတကာဥပဒေအရမည်သည့်နိုင်ငံကမျှ အကာအကွယ်ပေးထားခြင်း မရှိသောကြောင့် သက်ဆိုင်ရာနိုင်ငံ၏ ရေကြောင်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်းများက ဖမ်းဆီးစစ်ဆေး၍ အရေးယူခြင်းအပြင် သိမ်းယူခြင်းခံရနိုင်သည်။

Flag State ၏တာဝန်ဝတ္တရားများ

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ အလံအောက်တွင် မှတ်ပုံတင်ထားသော သင်္ဘောများအတွက် ဥပဒေရေးရာနှင့် စီမံခန့်ခွဲရေးရာကိစ္စရပ်များ စနစ်တကျဖြစ်စေရေးထိန်းချုပ်ရန်မှာ သက်ဆိုင်ရာ Flag State ၏တာဝန်ဖြစ်ပြီး အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ခရီးစဉ်သွားသင်္ဘောများအနေဖြင့် ကမ္ဘာအနှံ့ မည်သည့်နေရာတွင်မဆို အန္တရာယ်ကင်းရှင်း၍ လုံခြုံစိတ်ချစွာ လုပ်ငန်းများ လည်ပတ်နိုင်ရေးအတွက် နိုင်ငံတကာဥပဒေမူဘောင်၊ စံနှုန်းများနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်ဖြစ်ပါသည်။ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်ရာတွင် အလံတင်နိုင်ငံသည် အဓိကအားဖြင့် ပင်လယ်ပြင်၌ အသက်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ SOLAS Convention၊ ရေထုညစ်ညမ်းမှုကာကွယ်တားဆီးရေးဆိုင်ရာ MARPOL Convention၊ သင်္ဘောသားများ

ကိုင်ဆောင်သော ကျွမ်းကျင်မှုလက်မှတ်များအတွက် STCW Convention နှင့် ပင်လယ်ရေကြောင်းအလုပ်သမားဆိုင်ရာ MLC Convention များနှင့်အညီ ဥပဒေပြဌာန်းခြင်း (Legislation)၊ အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း (Implementation)၊ ပြန်လည်သုံးသပ်ခြင်းနှင့် စစ်ဆေးမှုခံယူခြင်း (Evaluation & Review) ဟူသော လုပ်ငန်းစဉ် ၃ ရပ်ဖြင့် ဆောင်ရွက်ရသည်။

အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်းများကို အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် ထိရောက်မှုရှိမရှိ ယေဘုယျအားဖြင့် ရှုထောင့် ၄ မျိုးဖြင့် သုံးသပ်ကြသည်။ အခြေခံအကျဆုံးအချက်မှာ ဥပဒေပြဌာန်းမှု (National Legislation) ရှိ၊ မရှိဆိုသော အချက် ဖြစ်သည်။ ထို့နောက် လိုက်နာစောင့်ကြည့် စစ်ဆေးရေးအဖွဲ့ (Compliance-Monitoring-Enforcement-CME) ဆိုသည့် အစီအစဉ်အတိုင်း လိုက်နာကျင့်သုံးခြင်း (Compliance)၊ စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်း (Monitoring) နှင့် ကြပ်မတ် အရေးယူခြင်း (Enforcement) အားဖြင့် ထိရောက်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မှု အခြေအနေကို စစ်ဆေးနိုင်သည်။

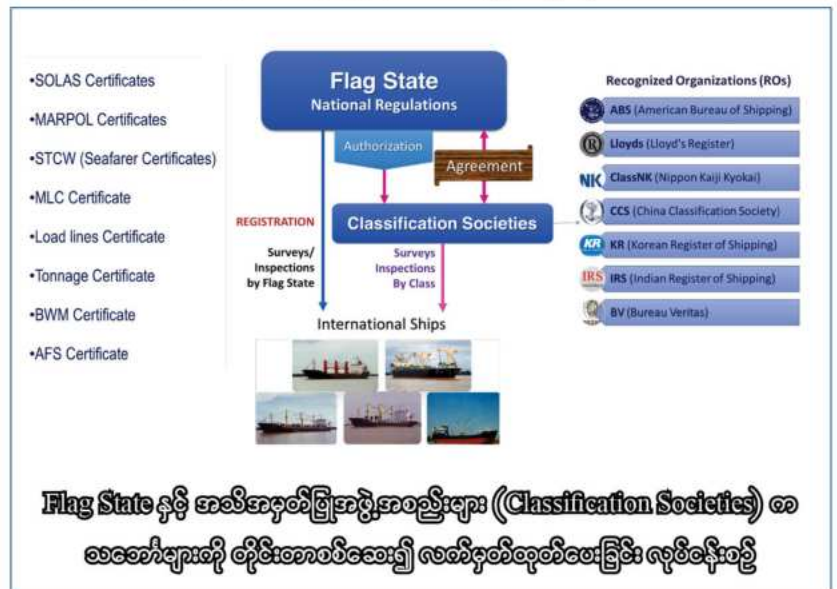
ဥပဒေပြဌာန်းမှု

ကွန်ဗင်းရှင်းများကို ဥပဒေအဖြစ် ပြဌာန်း

ထားမှုမရှိဘဲ ထိရောက်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မည်မဟုတ်ချေ။ နိုင်ငံအသီးသီးက မိမိတို့ ပါဝင်လက်မှတ်ရေးထိုးထားသော နိုင်ငံတကာသဘောတူစာချုပ်များကို ပြည်တွင်းဥပဒေအဖြစ် ပြဌာန်းကြရသည်။ ဥပဒေပြဌာန်းပြီးနောက် နည်းဥပဒေ၊ စည်းမျဉ်း၊ အမိန့်နှင့် ညွှန်ကြားချက်စသည့် တစ်ဆင့်ခံ ဥပဒေများကို လိုအပ်သလို ထုတ်ပြန်ပြဌာန်းရသည်။ ထိုသို့ ပြဌာန်းပြီးမှသာ ထိရောက်စွာ လိုက်နာအကောင်အထည်ဖော်ရန် စနစ်တကျဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။ ဥပမာအားဖြင့် အခြေခံကျသော ရေကြောင်းဥပဒေများမှာ ကုန်သည်သင်္ဘောအက်ဥပဒေ (Merchant Shipping Act) နှင့် ရေထုညစ်ညမ်းမှုဆိုင်ရာဥပဒေ (Marine Pollution Law) တို့ ဖြစ်ကြသည်။

လိုက်နာကျင့်သုံးခြင်း

Flag State သည် မိမိနိုင်ငံမှတ်ပုံတင်သင်္ဘောများစာရင်းကို စဉ်ဆက်မပြတ် မှတ်တမ်းတင်ထားရှိရန် လိုအပ်သည်။ အလံတင်နိုင်ငံ၏ သင်္ဘောများကို တိုင်းတာစစ်ဆေး၍ လက်မှတ်ထုတ်ပေးခြင်းကို Flag State Surveyor များကိုယ်တိုင် တိုက်ရိုက်ဆောင်ရွက်ခြင်းရှိသကဲ့သို့ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာတိုင်းတာစစ်ဆေးရေးအဖွဲ့အစည်းများအသင်း၏ အဖွဲ့ဝင်များ (Lloyd's၊ NK၊ ABS၊ BV



စသည်) တို့ကို တာဝန်လွှဲအပ်၍ ဆောင်ရွက်
စေနိုင်သည်။ ထိုသို့ တာဝန်လွှဲအပ်ထားသော
International Association of Clas-
sification Societies – IACS Member
အဖွဲ့ဝင်များကို အသိအမှတ်ပြုအဖွဲ့အစည်း
(Recognized Organization – RO) များ
ဟုခေါ်သည်။ Flag State ၏ လုပ်ငန်းတာဝန်
များအား RO များထံ တာဝန်လွှဲအပ်ဆောင်
ရွက်စေခြင်းဖြင့် Class Surveyor များ၏
ပညာရပ်ဆိုင်ရာကျွမ်းကျင်မှုနှင့် အတွေ့အကြုံ
များကြောင့် အရည်အသွေးနှင့် ယုံကြည်စိတ်ချ
ရမှုကို ရရှိစေသည်။ ကမ္ဘာနှင့်အဝန်း RO
ရုံးခွဲများရှိခြင်းကြောင့်လည်း သင်္ဘောပိုင်ရှင်
များက ၎င်းတို့၏ သင်္ဘောများကို တိုင်းတာ
စစ်ဆေးခြင်းခံယူရာတွင် နေရာမရွေးအချိန်
နှင့်တစ်ပြေးညီ ဆောင်ရွက်နိုင်ကြသည်။

လိုက်နာကျင့်သုံးရမည့် ဥပဒေများ
အနက် အဓိကမဏ္ဍိုင်လေးရပ်ဟု တင်စား
ခေါ်ဆိုသည့် ပင်လယ်ပြင်အသက်အန္တရာယ်
ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်း (SOLAS)၊
ရေထုညစ်ညမ်းမှု ကာကွယ်တားဆီးရေး
ကွန်ဗင်းရှင်း (MARPOL) ၊ သင်္ဘောသား
လေ့ကျင့်ခြင်းနှင့် လက်မှတ်ထုတ်ပေးခြင်း
ဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်း (STCW)၊ ပင်လယ်ရေ
ကြောင်းအလုပ်သမားဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်း
(MLC 2006) စသည့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ
ကွန်ဗင်းရှင်းများ၏ သတ်မှတ်စံနှုန်းများနှင့်
အညီ ပုံမှန်စစ်ဆေးခြင်းနှင့် အခါအားလျော်
စွာ စစ်ဆေးခြင်းများ ဆောင်ရွက်ရသည်။

ထို့အပြင် ဝန်တင်မျဉ်းသတ်မှတ်ချက်
(Load Lines) ၊ တန်ချိန်တွက်ချက်မှု (Ton-
nage) ၊ သင်္ဘောဟန်ချက်ထိန်းရေစီမံခန့်ခွဲမှု
(BWM) ၊ သင်္ဘောသုတ်ဆေးစနစ် (AFS)
စသည့် လက်မှတ်များအတွက် ကနဦးတိုင်း
တာစစ်ဆေးခြင်း၊ နှစ်အလိုက် တိုင်းတာစစ်
ဆေးခြင်း၊ သက်တမ်းတိုးစစ်ဆေးခြင်းနှင့်
ကာလလယ် စစ်ဆေးခြင်းများဖြင့် ထိန်းချုပ်
ကြပ်မတ်ပေးသည်။

စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်း

Flag State သည် မိမိနိုင်ငံ အလံလွှင့်
ထူထားသော သင်္ဘောများအနေဖြင့် သတ်

မှတ်ပြဋ္ဌာန်းထားသော နည်းဥပဒေ၊ စည်းမျဉ်း
များအား လိုက်နာကျင့်သုံးမှုအခြေအနေကို
ပုံမှန် စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးရသည်။ ဥပဒေ
အာဏာသက်ရောက်ရေး၊ အန္တရာယ်ကင်းရှင်း
ရေး၊ ရေထုညစ်ညမ်းမှုကာကွယ်တားဆီးရေး၊
သင်္ဘောသားများအတွက် လုပ်ငန်းခွင်အန္တ
ရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် လူမှုဖူလုံရေးတို့အတွက်
လိုက်နာဆောင်ရွက်မှု အခြေအနေများကို
စစ်တမ်းများကောက်ယူထားရှိရန်လိုသည်။
Flag State သည် မိမိတာဝန်လွှဲအပ်ဆောင်
ရွက်ခွင့်ပြုထားသည့် RO ရုံးများသို့လည်း
အခါအားလျော်စွာ သွားရောက်စစ်ဆေး၍
စွမ်းဆောင်ရည် အကဲဖြတ်ခြင်း ပြုရသည်။
မိမိနိုင်ငံအလံလွှင့်ထူထားသော သင်္ဘောများ
နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် မတော်တဆမှုများကို
လည်း ဥပဒေကြောင်းအရ စစ်ဆေးခြင်း
(Formal Investigation) နှင့် အရေးယူ
ခြင်းများ ဆောင်ရွက်ရသကဲ့သို့ အလားတူ
မတော်တဆမှုမျိုး ထပ်မံမဖြစ်ပွားစေရေး
အတွက် သင်ခန်းစာယူနိုင်ရန် အန္တရာယ်
ကင်းရှင်းရေး ရှုထောင့်မှ စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း
(Safety Investigation) ကိုလည်း ပြုလုပ်၍
အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အလေ့အထများ
တိုးတက်စေရန်နှင့် သင်ခန်းစာယူနိုင်ရန်
သုံးသပ်တွေ့ရှိချက်များကို ထုတ်ပြန်ပေးရ
သည်။

ကြပ်မတ်အရေးယူခြင်း

Flag State မှတ်ပုံတင်သင်္ဘောများကို
ပုံမှန်စစ်ဆေးခြင်း၊ ရှောင်တခင်စစ်ဆေးခြင်း
ပြု၍ စံချိန်စံညွှန်း သတ်မှတ်ချက် မပြည့်မီ
သော သင်္ဘောများကို လိုအပ်ချက်များ ဖြည့်
ဆည်းဆောင်ရွက်စေခြင်း၊ စည်းကမ်းဖောက်
ဖျက်သော သင်္ဘောများ စစ်ဆေးတွေ့ရှိပါက
စီမံခန့်ခွဲရေးနည်းလမ်းအရ ဒဏ်ကြေးငွေ
ပေးဆောင်စေခြင်း၊ ထုတ်ပေးထားသော
လက်မှတ်နှင့် လိုင်စင်များကို ရုပ်ဆိုင်းခြင်း၊
ပြန်လည်ရုတ်သိမ်းခြင်း၊ မှတ်ပုံတင်စာရင်းမှ
ပယ်ဖျက်ခြင်းထိ အရေးယူဆောင်ရွက်သည်။
သင်္ဘောတိုင်းတာစစ်ဆေးခြင်း၊ စစ်ဆေးခြင်း
နှင့် လုပ်ငန်းစစ်ဆေးခြင်းတို့တွင် အားနည်း
ချက်များ စစ်ဆေးတွေ့ရှိပါက သင်္ဘောပိုင်

ရှင်နှင့် ဝန်ထမ်းများအား ထပ်မံမဖြစ်ပွားစေ
ရေးအတွက် လိုအပ်သော ကြိုတင်ကာကွယ်
ရေးအစီအမံများအား တင်ပြစေ၍ လိုက်နာ
ဆောင်ရွက်စေခြင်းဖြင့် ကြပ်မတ်ထိန်းချုပ်
ရသည်။ မတော်တဆမှုဖြစ်စဉ်များအပေါ်
အရေးယူဆောင်ရွက်ရာတွင်လည်း မတော်
တဆမှုစုံစမ်းစစ်ဆေးရေး စံနှုန်းဥပဒေ (Cas-
ualty Investigation Code) ပါပြဋ္ဌာန်းချက်
များနှင့်အညီ စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း ပြုရသည်။
လိုအပ်ပါက အခြားသက်ဆိုင်ရာ နိုင်ငံများ၊
အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်း၊
IMO သို့ သတင်းပေးပို့ခြင်းတို့ ဆောင်ရွက်
ရသည်။

**သင်္ဘောအလံတင်နိုင်ငံ စစ်ဆေးရေးမှူး
များ၏ အရည်အချင်းသတ်မှတ်ချက်**

Flag State Surveyor များသည် အလံ
တင် နိုင်ငံ၏ သင်္ဘောများအား အပြည်ပြည်
ဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်းများ၊ ပြည်တွင်းဥပဒေ
စည်းမျဉ်းများနှင့် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးစံနှုန်း
များ၊ ရေထုညစ်ညမ်းမှုကာကွယ်တားဆီးရေး
ဆိုင်ရာသတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ လိုက်နာ
ကျင့်သုံးစေရန် တိုင်းတာစစ်ဆေးခြင်းများ
ဆောင်ရွက်ရာတွင် အရေးကြီးသော အခန်း
ကဏ္ဍမှပါဝင်သည်။ ၎င်းတို့၏ အဓိကတာဝန်
များမှာ ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊
လုံခြုံရေး၊ ရေထုညစ်ညမ်းမှုကာကွယ်တားဆီး
ရေးနှင့် သင်္ဘောသားများ၏ လူမှုဘဝမြင့်မား
ရေးတို့ ဖြစ်သည်။

Flag State Surveyor တစ်ဦးတွင်
အနည်းဆုံးရှိရမည့် လိုအပ်သော ရာထူးအဆင့်၊
အတွေ့အကြုံနှင့် အရည်အချင်းသတ်မှတ်
ချက်များမှာ အောက်ပါအတိုင်းဖြစ်ပါသည် -

(က) ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာပညာသင်
ကျောင်းတစ်ခုခုတက်ရောက်ခဲ့ပြီး သတ်မှတ်
အရည်အချင်းပြည့်မီရှိ ရေယာဉ်မှူး သို့မဟုတ်
အင်ဂျင်နီယာမှူးကျွမ်းကျင်မှု လက်မှတ်
ကိုင်ဆောင်ထားပြီး စီမံခန့်ခွဲမှုအဆင့်ဖြင့်
အနည်းဆုံး ပင်လယ်ပြင်လုပ်သက် သုံးနှစ်
ရှိသူ၊ သို့မဟုတ်

(ခ) သက်ဆိုင်ရာရေကြောင်းဌာနက
အသိအမှတ်ပြုထားသည့် ရေကြောင်းဘက်



International Maritime Law

I

SOLAS

International Convention for the Safety of Life at Sea

II

STCW

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

III

MARPOL

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

IV

MLC

Maritime Labour Convention

ဆိုင်ရာတက္ကသိုလ် သို့မဟုတ် ကောလိပ်မှ ရေကြောင်းသိပ္ပံသို့မဟုတ်အင်ဂျင်နီယာဆိုင်ရာ အထူးပြုဘာသာရပ်ဖြင့် ဘွဲ့ သို့မဟုတ် ဒီပလိုမာရရှိပြီး သက်ဆိုင်ရာရေကြောင်းဌာန လုပ်ငန်းခွင်တွင် အနည်းဆုံး သုံးနှစ်လုပ်ကိုင်ဖူးသူ သို့မဟုတ်

(ဂ) အပိုဒ် (က) နှင့် (ခ) ပါ လိုအပ်သောသတ်မှတ်အရည်အချင်းနှင့် ညီမျှသော စစ်ဆေးရေးမှူးအတွေ့အကြုံနှင့် ကျွမ်းကျင်မှုအဆင့်ရရှိစေရန် တရားဝင် ပြဋ္ဌာန်းထားသောလေ့ကျင့်ရေးအစီအစဉ်ပြီးမြောက်ခဲ့ပြီး တိုင်းတာစစ်ဆေးရေးမှူးအဖြစ် အသိအမှတ်ပြုထားသူ။

ထို့အပြင် Surveyor အဖြစ်တာဝန်ပေးအပ်မည့်သူများသည် သင်္ဘောနှင့်သင်္ဘောလုပ်ငန်းများ၊ ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာပြည်တွင်းဥပဒေများ၊ နိုင်ငံတကာဥပဒေများနှင့် ကွန်ဗင်းရှင်းများ၏ ပြဋ္ဌာန်းချက်များကို ကောင်းစွာ တတ်ကျွမ်းနားလည်ရန် လိုအပ်သည့်အပြင် ၎င်းတို့၏တာဝန်များကိုကျေပွန်စွာ ထမ်းဆောင်နိုင်ရန် IMO Model Course 3.22 နှင့်အညီလေ့ကျင့်သင်တန်းတက်ရောက်ပြီး ဖြစ်ရမည်။ ထို့အပြင် တရားဝင်ပြဋ္ဌာန်းထားသော လေ့ကျင့်ရေး အစီအစဉ်များ (Documented Training Programme)

အတိုင်း ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်မှုနှင့် တိုးတက်မှုအဆင့်ဆင့်ကို မှတ်တမ်းတင်ထားရှိရသည်။

ထို့အပြင် Flag State Surveyor တစ်ဦးတွင် ရှိရမည့် လိုအပ်သောကျွမ်းကျင်မှုအရည်အချင်းများမှာ အောက်ပါအတိုင်း ဖြစ်ပါသည် -

(က) အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာသင်္ဘောများနှင့် ၎င်းတို့၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ပုံများ၊ သင်္ဘောကုမ္ပဏီကလိုက်နာဆောင်ရွက်ရမည့် တာဝန်ဝတ္တရားများ၊ သင်္ဘောလုပ်ငန်းများနှင့် စပ်လျဉ်းသည့်ပဋိညာဉ်စာချုပ်များ၊ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့်နိုင်ငံတကာဥပဒေပြဋ္ဌာန်းချက်များကို သိရှိနားလည်ခြင်း။

(ခ) STCW ကွန်ဗင်းရှင်းအရ ရေကြောင်းပညာနှင့် ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာပညာရပ်များကို စာတွေ့လက်တွေ့ ကျွမ်းကျင်စွာ သိရှိနားလည်ပြီး ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများ၏ကျွမ်းကျင်မှုလက်မှတ်များကိုမှန်ကန်မှု စစ်ဆေးနိုင်ခြင်း။

(ဂ) MLC 2006 ကွန်ဗင်းရှင်းအရ သင်္ဘောသားများ၏ အခွင့်အရေးနှင့် ရပိုင်ခွင့်များကို ကောင်းစွာ သိရှိနားလည်ခြင်း။

(ဃ) ကုန်စည်များ၊ ရေနံနှင့်ဓာတုကုန်စည်ရည်များ၊ အန္တရာယ်ရှိကုန်စည်များနှင့်

စပ်လျဉ်းသည့် သက်ဆိုင်ရာနည်းဥပဒေ၊ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို နားလည်ခြင်း။

(င) IMO ကွန်ဗင်းရှင်းများအရ တိုင်းတာစစ်ဆေးခြင်းနှင့်လက်မှတ်ထုတ်ပေးခြင်းဆိုင်ရာလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအတိုင်းတိကျစွာ လိုက်နာဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်း။

(စ) သင်္ဘောစစ်ဆေးခြင်း၊ ထွက်ခွာခွင့် တားဆီးခြင်းနှင့် ထိန်းချုပ်ခြင်းဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့်အညီ အမှားအယွင်းမရှိ ဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်း။

(ဆ) စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်းနှင့် စောင့်ကြည့်စစ်ဆေးခြင်း လုပ်ငန်းတာဝန်များကို သိရှိနားလည်ခြင်း။

(ဇ) ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ အန္တရာယ်ပတ်ဝန်းကျင် ထိန်းသိမ်းကာကွယ်ရေးနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် နိုင်ငံတကာနှင့်ပြည်တွင်းဥပဒေများ၏ အနှစ်သာရ၊ အဓိကရည်ရွယ်ချက်နှင့် ပန်းတိုင်များကို သိရှိနားလည်ခြင်း။

(ဈ) အခြေအနေအရပ်ရပ်တွင် မိမိကိုယ်တိုင် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အသိအပြည့်အဝရှိခြင်း။

အလံတင်နိုင်ငံ၏ စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း

SOLAS Convention နှင့် Casualty Investigation Code တို့အရ Flag State သည် မတော်တဆမှုဖြစ်စဉ်တစ်ခုခုတွင် ၎င်း၏ အလံတင်သင်္ဘောများ ပါဝင်ပတ်သက်နေပါက ထိုသို့ မတော်တဆမှုဖြစ်ပွားရခြင်း အကြောင်းရင်းကို ခွဲခြမ်းစိတ်ဖြာသုံးသပ်၍ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် ရေထုညစ်ညမ်းမှုကာကွယ်တားဆီးရေးဆိုင်ရာ နိုင်ငံတကာစည်းမျဉ်းများနှင့်အညီ စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်းပြုရမည်။ အဆိုပါ စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်းသည် တရားမကြောင်းသို့မဟုတ်ရာဇဝတ်ကြောင်းအရ လည်းကောင်း၊ စီမံခန့်ခွဲရေးဆိုင်ရာ တရားစွဲဆိုမှုများအရ လည်းကောင်း၊ ပြည်တွင်းဥပဒေပြဋ္ဌာန်းချက်များအရ တရားဝင် စုံစမ်းစစ်ဆေးမှုနှင့် တရားစွဲဆိုမှုများ အပါအဝင် အခြားသောစုံစမ်းစစ်ဆေးမှုပုံစံများနှင့် သက်ဆိုင်ခြင်းမရှိပေ။ ထိုသို့ စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်းပြုရသည့် ရည်ရွယ်ချက်မှာ အလားတူ

ဖြစ်စဉ်မျိုးအနာဂါတ်တွင်ထပ်မံမဖြစ်ပွားစေရန်ဖြစ်သည်။ ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများကိုဖြစ်စေ၊ တစ်စုံတစ်ဦးကိုဖြစ်စေ အပြစ်တင်ရန်နှင့် တာဝန်ပျက်ကွက်မှုကို ဖော်ထုတ်၍ ဥပဒေကြောင်းအရအရေးယူရန်မဟုတ်ဘဲဖြစ်ပွားရသည့်အကြောင်းရင်းများနှင့် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေများကိုဖော်ထုတ်၍သင်ခန်းစာရယူပြီး ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အလေ့အကျင့် (Safety Culture)ကို မွေးမြူရန်ဖြစ်သည်။

Casualty Investigation Code အရ Flag State သည် အထူးသဖြင့် အလွန်ပြင်းထန်သောမတော်တဆမှုများဖြစ်သည့်ထိခိုက်သေဆုံးမှု၊ ရေထုညစ်ညမ်းမှု၊ ခရီးသည်တင်သင်္ဘောမတော်တဆမှုများနှင့် စပ်လျဉ်းသည့် စုံစမ်းစစ်ဆေးမှု အစီရင်ခံစာများကိုလည်းကောင်း၊ အနာဂါတ်တွင် မတော်တဆမှုဖြစ်စဉ်များလျော့ကျစေနိုင်သောသင်ခန်းစာယူဖွယ်ကိစ္စရပ်များပါဝင်သည့် အစီရင်ခံစာများကိုလည်းကောင်း အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့ (IMO)သို့ ပေးပို့ရမည် ဖြစ်ပါသည်။

စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးမှူးများ၏ အရည်အချင်းသတ်မှတ်ချက်

Flag State ၏ စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးမှူးများသည် နိုင်ငံတကာဥပဒေစည်းမျဉ်းများ

နှင့်အညီ ရေကြောင်းမတော်တဆမှုဖြစ်စဉ်များကို စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်းပြုရာတွင် အရေးကြီးသောအခန်းကဏ္ဍမှပါဝင်သည်။ အခြေခံအားဖြင့် ရေကြောင်းအရာရှိ သို့မဟုတ် ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာအဆင့် ကျွမ်းကျင်မှုရှိခြင်း၊ ဘက်လိုက်မှု မရှိခြင်းနှင့် ပညာရှင်ပီသခြင်းစသည့် အရည်အချင်းများ လိုအပ်သည်။ ထို့အပြင် IMO Model Course 3.11 နှင့်အညီ စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း အထူးသင်တန်းများ တက်ရောက်ပြီးစီးကြောင်း လက်မှတ်ရရှိထားသူဖြစ်ပြီး ပြောဆိုဆက်ဆံရေးကောင်းမွန်ရန်လည်း လိုအပ်သည်။ ရေကြောင်းဥပဒေနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကို နားလည်၍ရေကြောင်းလောက၏တိုးတက်ပြောင်းလဲနေမှုများနှင့် စဉ်ဆက်မပြတ် ထိတွေ့နေသူဖြစ်ပြီး အစီရင်ခံစာကို စနစ်တကျရေးသားနိုင်သူဖြစ်ရန် လိုသည်။

အကဲဖြတ်ခြင်းနှင့် ပြန်လည်သုံးသပ်ခြင်း

Flag State သည်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာကွန်ဗင်းရှင်းများ၏ ပြဋ္ဌာန်းချက်များကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရာတွင် စီမံအုပ်ချုပ်မှုလုပ်ငန်းစဉ်များ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့် အရင်းအမြစ်များလုံလောက်မှုရှိ၊ မရှိ အခါအားလျော်စွာ အကဲဖြတ်ရန် လိုအပ်သည်။ အလံတင်နိုင်ငံများ၏ စွမ်းဆောင်ရည်ကို အကဲဖြတ်ရာတွင် သင်္ဘောစစ်ဆေး

မှုရလဒ်များသာမက မိမိနိုင်ငံ အလံတင်သင်္ဘောများ အခြားဆိပ်ကမ်းနိုင်ငံများ၌ တားဆီးထိန်းသိမ်းခံရမှုနှင့် မတော်တဆမှုဖြစ်စဉ်များကိုလည်း ထည့်သွင်းသုံးသပ်ရန်လိုသည်။ ထို့အပြင် မိမိနိုင်ငံက ထုတ်ပေးထားသောကျွမ်းကျင်မှုလက်မှတ်ကိုင်ဆောင်သူများအနက် အရည်အချင်းမပြည့်မီမှု သို့မဟုတ် မှားယွင်းဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာ အမှုတွဲများနှင့်ထုတ်ပေးထားသည့်လက်မှတ်များကို ရပ်ဆိုင်းခြင်း၊ ရုတ်သိမ်းခြင်းစသည်တို့ကိုလည်း ထည့်သွင်းသုံးသပ်ရန် လိုသည်။ ဆက်သွယ်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များ၊ နှစ်အလိုက်ဆုံးရှုံးမှုနှင့် ရေယာဉ်နှစ်မြုပ်မှုမှတ်တမ်းများနှင့် ရေထုညစ်ညမ်းမှုဆိုင်ရာ ဥပဒေချိုးဖောက်မှုစသည့်အခြားလိုအပ်သောစွမ်းဆောင်ရည်ညွှန်းကိန်းများဖြင့်လည်း အကဲဖြတ်ရသည်။ ထို့အပြင် Flag State ၏တာဝန်ဝတ္တရားများကို အပြည့်အဝ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးအတွက် စီမံအုပ်ချုပ်မှုဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ၊ ဝန်ထမ်းအင်အားနှင့် အရင်းအမြစ်များ လုံလောက်မှုရှိ၊ မရှိတို့ကို နှစ်စဉ် ပြန်လည် သုံးသပ်ကြရပေသည်။

ကပ္ပတိန်ကိုကို

ရေကြောင်းဥပဒေနှင့်
လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကို
နားလည်၍ ရေကြောင်းလောက၏
တိုးတက်ပြောင်းလဲနေမှုများနှင့်
စဉ်ဆက်မပြတ်
ထိတွေ့နေသူဖြစ်ပြီး အစီရင်ခံစာကို
စနစ်တကျရေးသားနိုင်သူ
ဖြစ်ရန်လို...



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

မဆုံးနိုင်သောခရီး



■ ဖိုးအောင် (မထိလ)

သူက တစ်ဦးတည်းသောသား။ မိဘက ချမ်းချမ်းသာသာထဲက မဟုတ်သော်လည်း ချို့ချို့တုံတုံထဲကတော့ မဟုတ်။ အတိုင်းအတွာ နှင့် စည်းကမ်းတကျဝင်ငွေထွက်ငွေကို စနစ်တကျသုံးစွဲတတ်သော မိဘနှစ်ဦး၏ အုပ်ချုပ်မှုအောက်တွင် ကြီးပြင်းကာ ပုံစံကျလာသူ။ အဝေးသင်တက္ကသိုလ် ဒုတိယနှစ်ကျောင်းသား။ လူပျိုလူလွတ်။ ကျောင်းတက်ရင်းဖြင့် အလုပ်တွဲလုပ်ကာ ဝန်ထမ်းလုပ်သက်ရင့်ချင် သူ။ လုပ်ကိုင်ရသည့်အလုပ်က မြန်မာ့မီးရထား၊ သွားလာပို့ဆောင်ရေး ဌာနမှ ဂိတ်စောင့်။ ဂိတ်စောင့်ဆိုသည့် အောက်ခြေရာထူးမှ တိုင်း အဆင့် သွားလာပို့ဆောင်ရေးမန်နေဂျာဆိုသည့် အရာထမ်းအဆင့် သို့ ရာထူးတိုးစာမေးပွဲအဆင့်ဆင့် ဖြေဆိုအောင်မြင်၍ တက်လမ်း သွားကြသည့်သူများက ဒုနှင့်ဒေး။ သူ အားကျခုံမင်မိကာ ရွေးချယ် ခဲ့သော အလုပ်။

အလုပ်စတင်ခံရသည့် သူ့ဇာတိနယ်မြို့လေးရှိ ဘူတာ၌ တာဝန်ချ ထားပေးခြင်းခံခဲ့ရသည်။ ကံကောင်းခြင်းလား။ ကံဆိုးခြင်းပေးလား မသိ။ လောက၌ အကောင်းနှင့်အဆိုး ဒွန်တွဲလျက်ရှိသည်ကို သူ မျက်ဝါးထင်ထင် တွေ့မြင်ခဲ့ရပေတော့သည်။ ကောင်းခြင်းဘက်မှ ကြည့်လျှင် တစ်ဦးတည်းသောသားဖြစ်၍ မိဘနှင့်မိသားစုလေးမကွဲ မကွာ နေထိုင်ရခြင်း၊ ထမင်းဟင်းအိုးခွဲချက်မစားရ၍ စီးပွားရေးတွက် ချေကိုက်ခြင်း၊ ကိုယ့်မြို့ကိုယ်နေရပ်ဖြစ်သည့်အတွက် နယ်မြေမစိမ်း၊ ရာသီဥတုမစိမ်းခြင်းတို့ပင်။ လူရယ်လို့ဖြစ်လာလျှင် လောကဓံတရား ရှစ်ပါးနှင့် ကြုံရစမြဲဖြစ်ပါ၏။

“ဟဲ့ မြင့်မောင် နင်ဘာလုပ်နေတာလဲ။”

သူတို့ရပ်ကွက်လမ်းထဲက ဒေါ်အေးမိ၏ မေးသံ-

“ကျွန်တော် အလုပ်ရပြီလေ ... အန်တီအေးမိ။”

“ဪ အေး အေး ကောင်းပါတယ်ဟယ်။”

သူတာဝန်ကျသည့်ဂိတ်က ဈေးသွားဈေးပြန်များဖြင့်စည်ကား လှ၏။ ယခုလည်း ဒေါ်အေးမိဈေးသို့ အသွားအင်တာဗျူးသွားခြင်း ပင်။ သေချာပါသည် ရပ်ကွက်ထဲတွင် ကိုထွန်း၊ မဝင်းတို့က တစ်ဦး တည်းသောသားလေးကို ဂိတ်စောင့်အလုပ်လုပ်ခိုင်းသည်ဆိုသည့် သတင်းတစ်ခုထွက်ပေါ်လာပေဦးတော့မည်။ ထွက်ချင်သည့်သတင်း ထွက် ရည်မှန်းချက်က ရည်မှန်းချက်။

ကြားဖူးခဲ့သည့် -

“တက္ကသိုလ်ကျောင်းက xxx ငွေလမင်းရေ xxx ဘယ်ကမ္ဘာ သွား xxx ဘယ်မှာများ xxx သာနေသလဲလေ။” ဆိုသည့်သီချင်း- ငွေလမင်းဆိုသည်က ညမှာသာစမြဲပင်။ သူတက်နေသည့် တက္ကသိုလ်က ငွေလမင်းများက နေ့ဘက်တွင်လည်း သာနေပါ၏။

“ဟယ် မြင့်မောင် နင်... နင်။”

“အေး ဟုတ်တယ်လေ။”

လက်ညှိုးတထိုးထိုးဖြင့် တအံ့တဩမေးလာသူ သီတာ။

“မမရယ် လုပ်စရာရှားလို့။”

သူ့နာမည်မြင့်မောင်ကိုကျောင်းကနာမည်ပြောင် “မမ” ဟုခေါ် ကြသည်။

“မမက မမမှာ အလုပ်လုပ်တာ ဆန်းသလားဟ။”

မြန်မာ့မီးရထား အတိုကောက် မမ ကို သူရည်ညွှန်းပြောလိုက် ပြီး မယ်မင်းကြီး မသီတာ ကို မမ အကြောင်း ရှင်းပြလိုက်ရသေး၏။ တကယ်တော့ သူဂိတ်စောင့်ရာထူးဖြင့် အလုပ်လုပ်နေခြင်းကို

သိမ်ငယ်မိတာ အမှန်ပင်။ ဒါပေမယ့် နောင်တစ်ချိန် ဒု- ရံပိုင်၊ ရံပိုင်၊ ကြီးကြပ်ရေးမှူး၊ ထိုမှတစ်ဆင့်အရာထမ်းအဆင့်ထိ တက်လှမ်းနိုင် ရမည်ဆိုသည့် ရည်မှန်းချက်ကိုတော့ သူ့ရင်ထဲမှာပဲ သိမ်းဆည်း ထားလိုက်ပါ၏။

“မောင်ရင်တို့ ဂိတ်ကို ပြန်စစ်ကြည့်ကြရဲ့လား။”
အမေးရှိမှတော့ အဖြေလည်းရှိရပေတော့မည်။
“ဟုတ်ကဲ့ စစ်ပါတယ်ခင်ဗျာ။”
“ဘာတွေတုန်း။”
“မြေကြီးနည်းနည်းရှိနေပါတယ် ခင်ဗျာ။”
“နည်းနည်းလေးမှ မရှိစေနဲ့ တန်းဖြတ်ရင် သွားရှင်း။”
“ဟုတ်ကဲ့။”

ဘူတာတွင် မနက် တန်းစီစဉ် ရံပိုင်ကြီး၏ ညွှန်ကြားချက်။ဟုတ် တော့ဟုတ်သည်။ ရထားပြေးလမ်းနှင့် ဘီးထိန်းသံလမ်းကြား မြေ၊ ကျောက်၊ သဲများ ညပ်နေပါက ရထားဘီးများ လမ်းချော်ကျနိုင်သည် ကို။ သို့သော် ယခုမြေက အနည်းအကျဉ်းသာ ရှိနေပါ၏။

မြန်မာ့မီးရထားဂိတ်စောင့်ဝန်ထမ်းတစ်ဦးရဲ့အလုပ်က အမြင် လွယ်ပါ၏။လက်တွေ့ဝင်ရောက်လုပ်ကိုင်လျှင် အခက်အခဲပေါင်းက များစွာ။ တစ်နေ့တစ်မျိုး မရှိရပါပေ။ သူတို့ဘူတာက နယ်မြို့လေး ဆိုသော်ငြား အနီးအပါး ကျေးရွာများမှ ဈေးဝယ်၊ ဆေးကုနှင့် အခြား သောလုပ်ငန်းကိစ္စရပ်များဖြင့် လာရောက်ကြသော ရထားစီးခရီးသည်

များက တစ်နေ့လျှင် ပျမ်းမျှ လေးငါးရာဦးခန့် ရှိတတ်၏။ခရီးသည် ဦးရေများသည်နှင့်အမျှ လူစပ်သည့် အမှိုက်များကလည်း များလှပါ သည်။

တစ်ခုသောမနက် တန်းစီပြီးချိန်၌-
“ယူနီဖောင်း မချွတ်သေးနဲ့ဦး အမှိုက်တွေ ကောက်ကြမယ်”
အမှိုက်ကောက်မည် ယူနီဖောင်းနှင့်တုံ့။ သူတို့နားကြားများ လွဲ လေရောသလား။ နားကြားမလွဲပါ။ အမှန်ပင် ယူနီဖောင်းဖြင့် ဘူတာ ယာဉ်ဝန်းသံလမ်းများကြား အမှိုက်ကောက်ကြရပါတော့၏။ ရထား စီးရန် စောင့်ဆိုင်းနေကြသော ခရီးသည်များရှေ့မှာအမှိုက်ကောက်၊ အမှိုက်သိမ်းတံမျက်လှည်းခွဲခြင်းပါ။အတော်လေးကသိကအောက် ဖြစ်ခဲ့ရပါတယ်။ ညနေခရီးသည်ရှင်းမှ သန့်ရှင်းရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်လျှင်လည်း ရသားနှင့်။ ယူနီဖောင်းလဲပြီး အရပ်ဝတ်ဖြင့် အမှိုက်ကောက်၊အမှိုက်သိမ်းလျှင်လည်းရရဲ့သားနှင့်။အလုပ်သမား ငှားကာ သန့်ရှင်းရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ခိုင်းပြီး လုပ်အားခငွေ ပေးပါမည်ဆိုခြင်းကိုလည်း လက်မခံ။ တမင်တကာချိုးနှိမ်ခိုင်းစေ ခြင်းမျိုးဟုပင် ထင်ရလောက်ပါသည်။ ပြီးတော့ ပြောပါသေးသည် မောင်ရင်တို့ ကိုယ့်နေရာရောက်လျှင် သိလာပါလိမ့်မည်တဲ့။ သူလည်း ခင်ဗျားလို ကိုယ့်လက်အောက်ဝန်ထမ်းငယ်တွေအပေါ် အခုလောက် မချိုးဘူး၊ မနှိပ်ဘူး၊ မခိုင်းဘူး ဗျာလို့ ရင်ထဲက ပြန်ပြောနေမိတော့ သည်။ ရှင်းပြ၊ ပြောပြနိုင်သည်ထက်ကို ပို၍ စိတ်ပျက်မိပါသည်။

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

ရှက်ခြင်း၊ ခံပြင်းခြင်း၊ ဒေါသထွက်ခြင်းတို့ ရောပြွမ်းနေသည့်ခံစားချက်ကို မည်သည့်ခံစားမှုမျိုးဟု အဓိပ္ပာယ်ဖွင့်ဆိုရမည်နည်း။ သိမ်ငယ်စိတ်၊ ဝမ်းနည်းစိတ်နှင့် နောင်တရစိတ်တို့က ရင်ဝယ်အပြည့်။

အခက်အခဲတွေ့ စိတ်ညစ်ညူးမှုတွေ ဖြစ်လာတိုင်း နောင်တစ်ချိန် မြင့်မားတဲ့ ရာထူးရရှိရေး၊ ရည်မှန်းချက်ပန်းတိုင်ကို ရောက်ရှိရေးတို့အတွက်ကြိုးစားဖို့အင်အားအဖြစ်ပြောင်းလဲပစ်လိုက်ပါတော့တယ်။ သူတို့တွေ လူရော စိတ်ရော ညစ်ညူးပင်ပန်းမှုတွေက အလကားတော့ မဖြစ်၊ အသီးအပွင့်အဖြစ် မြင်လိုက်ရသော ထိုတစ်နေ့။

“သားသား ချိုချည်အခွံတွေကို အဲလိုမပစ်နဲ့လေ၊ ဟိုမှာ အမှိုက်တောင်းရှိတယ်၊ အဲဒီမှာ ထည့်နော်။”

“သားသား အမှိုက်ပစ်လိုက်ရင် ဦးဦးတို့ အမှိုက်ကောက်နေရမှာပေါ့”

မိခင်တစ်ယောက်က သူ့သားအငယ်လေးအား ဆုံးမနေသည့် စကားသံ။

“ကောင်လေးတွေ သနားပါတယ်။ ယူနီဖောင်းတောင် မလဲအားဘူး။ အမှိုက်တွေ လိုက်ကောက်နေရတာ။” ဆိုသည်က တစ်ဖုံ။

“အရင် အမှိုက်ပစ်ခဲ့ရတာတွေ အားနာလိုက်တာ။” ဆိုတာက တစ်မျိုး။

ခရီးသည်များ၏ စကားသံများကြားရတော့လည်း အုပ်ချုပ်သူ ရုံပိုင်ကြီးကို သူ့နေရာမရောက်သေးဘဲ နားလည်လာရပါတော့သည်။ မိမိတစ်ဦးတစ်ယောက်တည်း ပြည့်စုံနေရုံ၊ တော်တည့်မှန်ကန်နေရုံ၊ စည်းကမ်းစနစ်ကျနေရုံဖြင့် တင်းတိမ်မနေဘဲ မိမိပတ်ဝန်းကျင်က ပါ မိမိနှင့်တစ်သားတည်းဖြစ်အောင် ကြိုးစားဖို့လိုတယ်ဆိုတဲ့ ရုံပိုင်ကြီးရဲ့စကားဟာ သူတို့ရင်ထဲ စွဲမြဲသွားစေခဲ့ပါတယ်။ အလုပ်လုပ်ပြ၍ ခရီးသည်များအား စည်းကမ်းရှိအောင် စည်းရုံးသိမ်းသွင်းခဲ့သော အဖြစ်သနစ် တစ်ခုပါပေ။

“ဆရာ (၂၂:၀၀) ထိုးပြီ ကင်းစစ်သွားရအောင်လေ။”

သင်တန်းတာဝန်မှူး (၂) ဒု-နည်းပြ၏ သတိပေးလာသံ။ သင်တန်းသားများ တစ်ကိုယ်ကောင်းစိတ်ပျောက်ကွယ်ပြီး အဖွဲ့အစည်း စိတ်ဓာတ်ရှိလာစေရန်၊ လုပ်ငန်းတာဝန်များကို သတိတရားဖြင့် လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်တတ်စေရန်၊ တာဝန်ခံမှုနှင့် တာဝန်ယူစိတ်ဓာတ်များ ပေါက်ဖွားရှင်သန်စေရန်၊ ရဲဘော်ရဲဘက်စိတ်ရှိစေရန်စသည့် ရည်ရွယ်ချက်ကောင်းများဖြင့် အိပ်ဖန်စောင့်ကင်းများကို တစ်နာရီခြားတစ်ခါ အလှည့်ကျ ကင်းချဆောင်ရွက်စေခြင်းကို သင်တန်းတာဝန်မှူးအနေဖြင့် သွားရောက်စစ်ဆေးရန် တာဝန်ရှိနေပါ၏။

“ဪ အေး သွားကြမယ်လေ ကိုယ့်ညီ။”

လွန်ခဲ့သော (၁၅) နှစ်ခန့်ဆိုတာ တွေးကြည့်လိုက်တော့ မနေ့တစ်နေ့ကလိုပင်၊ မြန်မာ့မီးရထားတွင် ဝတ်စောင့်ဆိုသည့် ဝန်ထမ်းလေးကလမ်းခွကိုင်၊ ဒု-ရုံပိုင်၊ ရုံပိုင်ရာထူးအဆင့်ဆင့်တိုးတက်လာခဲ့ပြီး ကြီးကြပ်ရေးအဆင့်ဝန်ထမ်းဖြစ်သော နည်းပြရာထူးဖြင့် သင်တန်းတက်ခဲ့ရာ အမိကျောင်းတော် ဗဟိုပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးကျောင်းကြီး၌ နည်းပြဆရာတစ်ဦးဖြစ်လာခဲ့လေပြီ။ မြန်မာမီးရထားက စက်ခေါင်းမောင်း(စက်ဗိုလ်)၊ အငယ်တန်းအင်ဂျင်နီယာ-၄သံလမ်း(လမ်းဗိုလ်)၊ ဒု-ရုံပိုင်(ရုံပိုင်လေး)၊ ရထားထိန်း (ဂတ်ဗိုလ်) အစရှိသည့် သင်တန်းသားများအား သက်ဆိုင်ရာဘာသာရပ်များ သင်ကြားပို့ချပေးရသော နည်းပြဆရာတစ်ဦးအနေဖြင့် ဝန်ထမ်းဘဝတစ်လျှောက် သူကြုံတွေ့ခဲ့ရသောကောင်းမွန်သည့် အတွေ့အကြုံများကို အတုယူရန်နှင့် မှားယွင်းဆိုးရွားသည့် အတွေ့အကြုံများကို ရှောင်ကြဉ်ရန် နည်းပေးလမ်းပြဖြစ်သော နည်းပြဆရာအဖြစ်မှ သူရည်မှန်းချက်ထားရာ ပန်းတိုင်တစ်ခုကို ရောက်ရှိဖို့ လေ့လာ၊ လိုက်နာ၊ လေ့ကျင့်နေရတော့မည်မှာ မလွဲစကန်သာတည်း။

စိုးအောင်(မထိလ)

“
ကံကောင်းခြင်းလား၊
ကံဆိုးခြင်းပေလားမသိ။
လောက၌အကောင်းနှင့်
အဆိုးဒွန်တွဲလျက်ရှိသည်ကို
သူမျက်ဝါးထင်ထင်
တွေ့မြင်ခဲ့ရ...”
”



လေဆိပ်စီမံခန့်ခွဲမှု အနုပညာ



ဒေါက်တာ (ဌာန)

လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် ကြီးမားသော လုပ်ငန်းတစ်ခုဖြစ်ပြီး ကမ္ဘာတစ်ဝန်း နည်းပညာတိုးတက်မှုနှင့်အညီ လျင်မြန်စွာ တိုးတက်ပြောင်းလဲလျက်ရှိပါသည်။ ကမ္ဘာတစ်ဝန်းတွင် နှစ်စဉ်လေကြောင်းခရီးသွားလာသူ (၂.၄) ဘီလီယံကျော်ရှိပြီး ကုန်တန်ချိန် (၄၃) သန်းကျော် ပို့ဆောင်ကာ ခရီးအကွာအဝေးကိုလိုမီတာ (၁.၅) ဘီလီယံကျော် ပျံသန်းမောင်းနှင်လျက်ရှိပါသည်။ ကမ္ဘာပေါ်တွင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေကြောင်းလိုင်း (၂၇၀) လိုင်းနှင့် အဓိကလေဆိပ်ကြီး (၁၅၀၀) ကျော်ရှိကာ လေဆိပ်များသည် ယေဘုယျအားဖြင့် အလုပ်အကိုင်အခွင့်အရေး (၃၂) မီလီယံခန့်ကို ဖန်တီးပေးနိုင်ခဲ့ပါသည်။ လွန်ခဲ့သောနှစ်ပေါင်း (၅၀) အတွင်း လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် ဆက်တိုက်တိုးတက်လာခဲ့ရာ ပြောင်းလဲတိုးတက်နေသော နည်းပညာပံ့ပိုးမှုများကြောင့် ၂၀၂၇ ခုနှစ်တွင် လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် (၂) ဆခန့်တိုးတက်ဖွံ့ဖြိုးလာနိုင်မည်ဟု လေ့လာသူများက ခန့်မှန်းထားပါသည်။

လေကြောင်းခရီးသွားလာသူများ တိုးတက်လာသည်နှင့်အမျှ လေဆိပ်အသစ်များ တိုးချဲ့တည်ဆောက်ခြင်း၊ လေကြောင်းလိုင်းများ တိုးချဲ့ပြေးဆွဲခြင်း၊ လေကြောင်းထိန်းသိမ်းရေးလုပ်ငန်းများ တိုးချဲ့ဖွဲ့စည်းခြင်းအပြင် အခြားဆက်စပ်လုပ်ငန်းများကိုလည်း ဟန်ချက်ညီညီ တိုးချဲ့ဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်လျက်ရှိပါသည်။

လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် လေဆိပ်များ၏မူလဘူတာ

၁၇-၁၂-၁၉၀၃ ရက်နေ့တွင် ရိုက်ညီနောင် (၂) ယောက် (Wright

Brothers) သည် သစ်သားနှင့်ရက်ထည်ပေါင်းစပ်ပြုလုပ်ထားသော လေယာဉ်ငယ်ဖြင့် ပေ (၁၂၀) ခန့် ခရီးအကွာအဝေးကို လေပေါ်တွင် (၁၂) စက္ကန့်ကြာ ပျံသန်းနိုင်ခဲ့ခြင်းမှ လေကြောင်းကဏ္ဍစတင်ခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ လေယာဉ်ငယ်အား ရိုက်ညီနောင် (၂) ယောက် (Wright Brothers) စတင်ပျံသန်းခဲ့သည့် အမေရိကန်နိုင်ငံ မြောက်ကာရိုလိုင်းနားပြည်နယ် Kitty Hawk မြို့အနီး Kill Devil တောင်ကုန်းပေါ်ရှိ သဲမြေကွက်လပ်တစ်နေရာကို ကမ္ဘာ့ပထမဆုံးလေဆိပ်ဟု ဆိုနိုင်ပါသည်။ သို့သော် လူသိများခဲ့ပါ။ ၁၉၀၉ ခုနှစ်တွင် တည်ဆောက်ခဲ့သော အမေရိကန်နိုင်ငံ မယ်ရီလင်းပြည်နယ်ရှိ ကောလိပ်ပတ်လေဆိပ် (College Park Airport) ကို ကမ္ဘာ့ပထမဆုံးလေဆိပ်ဟု လူသိများကြပါသည်။ ထိုစဉ်ကာလ၌ လေဆိပ်များသည် လေယာဉ်အဆင်း/အတက်လုပ်မည့်နေရာ၊ ရပ်မည့်နေရာ၊ လေယာဉ်ဆီဖြည့်မည့်နေရာ၊ လေယာဉ်ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမည့်နေရာစသည့် ရိုးရှင်းသော အင်္ဂါရပ်များသာ ပါဝင်ပါသည်။ ပထမကမ္ဘာစစ်ကာလ (၁၉၁၄-၁၉၁၈) အတွင်း လေယာဉ်များကို နိုင်ငံတော်ကာကွယ်ရေးကဏ္ဍများတွင် စတင်အသုံးပြုလာကြပြီး စစ်ပြီးကာလတွင် လေဆိပ်များကို မြို့ပြလေကြောင်းကဏ္ဍနှင့် ကာကွယ်ရေးကဏ္ဍ နှစ်ရပ်လုံးအတွက် အသုံးပြုလာကြပါသည်။ ထို့နောက် လေကြောင်းစာပို့လုပ်ငန်းကို ၁၉၁၈ ခုနှစ်တွင် စတင်ခဲ့ပါသည်။ ၁၉၂၅-၁၉၄၀ ခုနှစ်ကာလများတွင် လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးလာပြီး ဒုတိယကမ္ဘာစစ်ကာလ (၁၉၄၀-၁၉၄၅) တွင် စစ်၌ ပါဝင်သောနိုင်ငံ

များသည် လေကြောင်းကာကွယ်ရေးအတွက် လေဆိပ်များကို တိုးချဲ့ တည်ဆောက်လာခဲ့ကြပြီးနောက် စစ်ပြီးကာလတွင် မြို့ပြလေကြောင်း ကဏ္ဍအတွက် ဆက်လက် အသုံးပြုခဲ့ပါသည်။

လေဆိပ်တစ်ခု၏ အဓိကအစိတ်အပိုင်းကြီး (၃) ခု

လေဆိပ်တစ်ခုမှာ အောက်ဖော်ပြပါ အဓိကအစိတ်အပိုင်းကြီး (၃) ခုပိုင်းခြားပြီး လေဆိပ်စီမံခန့်ခွဲမှုလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက် လျက် ရှိပါသည်-

(က) လေယာဉ်များ လှုပ်ရှားသွားလာနိုင်သည့်ဧရိယာ (Airside)

Airside ဧရိယာအတွင်း၌ လေယာဉ်ပြေးလမ်း (Runway)၊ လေယာဉ်လျှောက်လမ်း (Taxiway)၊ လေယာဉ်ရပ်နားသည့်နေရာ (Apron)၊ လေယာဉ်ရုံ (Hangar)၊ လေယာဉ်ကွင်းအတွင်းပတ်လမ်း တို့ပါဝင်ပါသည်။ လုံခြုံရေးသဘာဝအရ အထူးတင်းကျပ်ထားသည့် နေရာဖြစ်ပြီး လုပ်ငန်းနှင့်သက်ဆိုင်သူများသာ ဝင်ခွင့်ပြုထားသည့် နေရာဖြစ်ပါသည်။ လေယာဉ်ဆင်း/တက်ပျံသန်းနိုင်ရေးအတွက် ခေတ်နှင့်အညီ မြေပြင်အထောက်အကူပြု လေကြောင်းလမ်းညွှန် စက်ကိရိယာများ ဖြည့်ဆည်းထားရပါသည်။ ထို့ပြင် လေယာဉ်ရပ်နား နိုင်ရေးအတွက် လုံလောက်သော Apron ဧရိယာရှိခြင်းသည် Air- side ပိတ်ဆို့မှုကို တားဆီးနိုင်ပါသည်။ ခရီးသည် သက်တောင့်သက်သာ ဖြစ်စေရေး၊ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းစေရေးနှင့် Turn-around Time မြန်ဆန်စေရေးအတွက် ခေတ်မီလေယာဉ်ပေါင်းကူးတံတားများ

(Passenger Boarding Bridge-PBB) နှင့် Aircraft Docking Guidance System (ADGS) များ တပ်ဆင်အသုံးပြုနိုင်ပါသည်။

(ခ) လေဆိပ်အဆောက်အအုံ(Terminal)

လေဆိပ်အဆောက်အအုံ (Terminal) သည် လေကြောင်းခရီး သွားပြည်သူနှင့် အခြားရေကြောင်းနှင့်ကုန်းလမ်း (Surface Mode) အကြား ကူးပြောင်းသွားလာရေးအတွက် ကြားခံနေရာ (Buffer Zone) ဖြစ်ပါသည်။ နည်းပညာတိုးတက်ပြောင်းလဲမှုနှင့်အညီ လေဆိပ် အဆောက်အအုံအတွင်းရှိ Facility များသည်လည်း ခေတ်မီဆန်း သစ်လှပါသည်။ အထူးသဖြင့် ခရီးသည်သက်တောင့်သက်သာရှိမှု၊ လေဆိပ်လုပ်ငန်းမြန်ဆန်ချောမွေ့မှုနှင့် လေဆိပ်လုံခြုံရေးလုပ်ငန်း ထိရောက်မှုတို့အတွက် ဦးတည်ဆောင်ရွက်ရပါသည်။ ကြီးမားသော လေဆိပ်အဆောက်အအုံများတွင် စက်လှေခါး၊ ဓာတ်လှေခါး၊ ရွေ့လျား လှေခါး (Moving Sidewalk) များကို ခရီးသည်သက်တောင့်သက် သာဖြစ်စေရေးနှင့် လေဆိပ်လုပ်ငန်းစဉ်ချောမွေ့မြန်ဆန်ရေးအတွက် ပံ့ပိုးဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။ ကွန်ပျူတာစနစ်ဖြင့် လေယာဉ်လက်မှတ်ရောင်းခြင်းနှင့် လေယာဉ်ပေါ်တက်ရန် စာရင်း သွင်းရခြင်းလုပ်ငန်းစဉ် (Check in) များသည် အချိန်မြန်စေပြီး လေဆိပ်ပိတ်ဆို့မှုကို လျော့ချစေပါသည်။ အလားတူခရီးသည်အိတ် များကို လေယာဉ်ပေါ်တင်ပို့ခြင်းလုပ်ငန်းစဉ်များတွင် ကွန်ပျူတာ Sorting Equipment ကို သုံးခြင်းသည်လည်း အချိန်မြန်ဆန်စေပြီး

KT CONSTRUCTION GROUP

Infinity Residence
@111 Avenue

KT Construction Group ရုံးချုပ်၊ ၃၅လမ်းနှင့် ၆၉ လမ်းထောင့်၊ ချမ်းအေးသာစံမြို့နယ်၊ မန္တလေးမြို့။ Ph: 09-940964066, 09-940964077, 09-940964088
စီမံကိန်းတည်နေရာ - ၁၁၁လမ်း နှင့် ၁၁၁(A)လမ်းကြား၊ ၇၀(C)လမ်းနှင့် ၇၀(D)လမ်းကြား၊ ချမ်းမြသာစည်မြို့နယ်၊ မန္တလေးမြို့။

အမေရိကန်နိုင်ငံ
မြောက်ကာရိုလိုင်းနားပြည်နယ်
Kitty Hawk မြို့အနီး
Kill Devil တောင်ကုန်းပေါ်ရှိ
သဲမြေကွက်လပ်တစ်နေရာကို
ကမ္ဘာ့ပထမဆုံးလေဆိပ်ဟုဆိုနိုင်...



ခရီးသည်အိတ် မှားယွင်းမှုပြဿနာများကို လျော့ချနိုင်ပါသည်။

(ဂ) လေဆိပ်အဆောက်အအုံ ဥပစာ ဧရိယာ(Landside)

လေဆိပ်အဆောက်အအုံဥပစာဧရိယာ၌ ကားအမျိုးအစားအလိုက် ခရီးသည်ကြို/ ပို့နေရာများသတ်မှတ်ခြင်း၊ လမ်းညွှန်ဆိုင်းဘုတ်တပ်ဆင်ခြင်း၊ မသန်စွမ်းသူများအတွက် သီးခြားစီစဉ်ပေးခြင်း၊ ကားရပ်နားရန်နေရာအတွက် Mobile Apps များ အသုံးပြု၍ Real Time Information ပေးထားခြင်း၊ ခရီးသည်အသုံးပြုမှုအချိန်ကာလ (Peak hour) ကို လေ့လာအကဲဖြတ်၍ အော်ပရေးရှင်းလုပ်ငန်းစဉ်ဆိုင်ရာ မူဝါဒချမှတ်ခြင်း၊ CCTV မှ စောင့်ကြည့်၍ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုနှင့် လေဆိပ်လုံခြုံရေးကို စောင့်ကြည့်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုမဖြစ်အောင်လျော့ချနိုင်ပြီး ကာဗွန်ဒိုင်အောက်ဆိုဒ် ထုတ်လွှတ်မှုကို လျော့ချနိုင်ပါသည်။

ခရီးသည်များ အဆင်ပြေချောမွေ့စေရေး

လေဆိပ်လုံခြုံရေးနှင့်ပတ်သက်၍ ၁၉၆၀ခုနှစ်ကာလဝန်းကျင်မှစတင်၍ လေယာဉ်ပြန်ပေးဆွဲမှုများ ထူးခြားစွာပေါ်ပေါက်လာပြီး အဆိုပါ ဖြစ်စဉ်များမတိုင်မီ အများပြည်သူများအား လေယာဉ်နားအထိ အနီးကပ်ခွင့်ပြုခဲ့သည့် ဓလေ့ထုံးတမ်းရှိခဲ့ဖူးပါသည်။ အထူးသဖြင့် ၁၁-၉-၂၀၁၁ရက်နေ့တွင် အကြမ်းဖက်သမားများက နယူးယောက်မြို့ရှိ ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ရေးအဆောက်အအုံ (World Trade Center) ကိုလေယာဉ်အားမဲ့တစ်လုံးအဖြစ် အသုံးပြု၍ အသေခံတိုက်ခိုက်ခဲ့သည်ဖြစ်၍ လူပေါင်း ၃၀၀၀ ဝန်းကျင် သေဆုံးခဲ့ပြီး အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၁၀ ဘီလီယံနှင့် လူထောင်ပေါင်းများစွာ ဒဏ်ရာရရှိခဲ့၊ ဆုံးရှုံးခဲ့ရသည့်ဖြစ်စဉ်နောက်ပိုင်းတွင် လေဆိပ်လုံခြုံရေးအား ပိုမိုတင်းကြပ်လာခဲ့ပါသည်။

အကျိုးဆက်အနေဖြင့် လေဆိပ်များအား ခြံစည်းရိုးအထပ်ထပ်ကာရံခြင်း၊ ခရီးသည်နှင့်ခရီးသည်အိတ်များကို စစ်ဆေးခြင်း၊ အများ

ပြည်သူများအား သတ်မှတ်နေရာအထိသာ ဝင်ခွင့်ပြုခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်လာရပါသည်။ အိတ်စရေးစက်များ (X-ray Machine) နှင့် သတ္တုရှာဖွေစက်များ (Metal Detector) များ အသုံးပြုခြင်း၊ ကွန်ပျူတာဖြင့် နိုင်ငံကူးလက်မှတ်စစ်ဆေးခြင်း၊ Biometric စက်ကိရိယာများအသုံးပြုခြင်းတို့သည်လေဆိပ်လုပ်ငန်းစဉ်အဆင်ပြေချောမွေ့စေကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။

အထွက်ခရီးသည်တစ်ဦးသည် လေဆိပ်အဝင်မှလေယာဉ်ထဲအထိအရောက်သွားရာတွင် Process Timeသည်(၆၀)မိနစ်၊အဝင်ခရီးသည်တစ်ဦးသည်လေယာဉ်ပေါ်မှလေဆိပ်ထွက်ပေါက်ရောက်သည်အထိ Process Timeမှာ(၄၅) မိနစ်ထက်မကျော်မှသာ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ Annex 9 Facilitation ပါ ပြဌာန်းချက်ကို ကိုက်ညီသည်ဟု ဆိုနိုင်ပါသည်။ လေဆိပ်အခွန်၊ လေဆိပ်လုံခြုံရေး၊ အကောက်အခွန်၊ လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေး၊ ကျန်းမာရေး၊ လေကြောင်းလိုင်း၊ စိုက်ပျိုးရေးဌာနများမှ စသည့် လုပ်ငန်းစဉ်များ စစ်ဆေးဆောင်ရွက်ရာတွင် အဆိုပါသတ်မှတ်ချက်များကိုကိုက်ညီအောင်ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့်လေဆိပ်၏ ဝန်ဆောင်မှုဂုဏ်သတင်းကို တိုးမြှင့်နိုင်ပါသည်။ အဆိုပါအဖွဲ့အစည်း၏ စွမ်းဆောင်ရည်များကို လေ့လာအကဲဖြတ်ခြင်း၊ လိုအပ်ချက်များအား ဖြည့်ဆည်းပေးခြင်း၊ ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ပေးခြင်းသည် လေဆိပ်ဖွံ့ဖြိုးမှုကော်မတီ (Airport Facilitation Committee) ၏ စီမံခန့်ခွဲခြင်းလုပ်ငန်းစဉ်တစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။

လေဆိပ်၏ Customers များက ဘယ်သူတွေလဲ

လေဆိပ်တစ်ခု၏ Customers များကို အောက်ပါအတိုင်း လေဆိပ်အတွင်း တိုက်ရိုက်အသုံးပြုနေသော On-Site Customer နှင့် သွယ်ဝိုက်ဆက်စပ်နေသော Off-Site Customerဟူ၍ အကြမ်းဖျင်း ခွဲနိုင်ပါသည်-

On-Site Airport Customer	Off-Site Airport Customer
လေကြောင်းလိုင်းများ	စည်ပင်သာယာရေးအဖွဲ့အစည်းများ
မြေပြင်ဝန်ဆောင်မှုဝန်ဆောင်မှုပေးသော အဖွဲ့အစည်းများ	ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများ
လေယာဉ်စီးခရီးသည်များ	ဒေသအာဏာပိုင်များ
ခရီးသည်ကြို/ပို့သည့် ပြည်သူများ	ဒေသခံပြည်သူများ
လေဆိပ်ရှိ စားသောက်ဆိုင်/ အမှတ်တရ	သတင်းမီဒီယာများ
ဈေးဆိုင်များ၊ နိုင်ငံခြားငွေလဲကောင်တာများ	
ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးဝန်ဆောင်မှုပြုသည့် အဖွဲ့အစည်းများ	လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့် မီးသတ်တပ်ဖွဲ့များ
လေကြောင်းဆိုင်ရာသင်တန်းကျောင်းများ	ဆက်သွယ်ရေးဝန်ဆောင်မှုအဖွဲ့
ကားအငှားဝန်ဆောင်မှုပြုသည့် ကုမ္ပဏီများ	အမှိုက်စွန့်ပစ်ရေးဝန်ဆောင်မှုအဖွဲ့
လူဝင်မှုကြီးကြပ်ရေး၊ အကောက်ခွန်၊ စိုက်ပျိုးရေး၊ ကျန်းမာရေးစသော အစိုးရ အဖွဲ့အစည်းများ	
လေကြောင်းထိန်းသိမ်းရေးအဖွဲ့အစည်းများ	

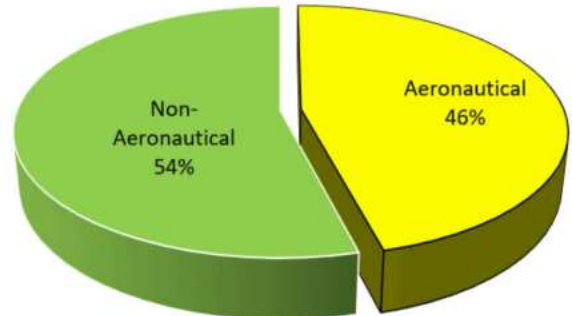
လေဆိပ်ကို ဘယ်သူပိုင်ဆိုင်သလဲ

လေဆိပ်ပိုင်ဆိုင်မှုနှင့် လေဆိပ် Operation ဆောင်ရွက်မှုများ သည် ကမ္ဘာတစ်ဝန်းတွင် အခင်းအကျင်းပုံစံမျိုးစုံဖြင့် ဆောင်ရွက် လျက်ရှိပါသည်။ လေဆိပ်အများစုကို ဒေသအစိုးရအဖွဲ့၊ ဗဟိုအစိုးရ အဖွဲ့တို့က ပိုင်ဆိုင်ကြပါသည်။ ပုဂ္ဂလိကအခန်းကဏ္ဍပါဝင်မှုသည် တဖြည်းဖြည်းဖြင့်တက်လျက်ရှိပါသည်။ လေဆိပ်ကို အစိုးရက ပိုင် ဆိုင်ပြီး ပုဂ္ဂလိကမှလေဆိပ် Operation ဆောင်ရွက်သည့် အခင်း အကျင်းများစွာကိုလည်း ကမ္ဘာတစ်ဝန်းကျင့်သုံးလာကြပါသည်။ အလားတူ လေဆိပ်ပိုင်ဆိုင်မှုနှင့် လေဆိပ် Operation ကို ပုဂ္ဂလိက တစ်ဦးတည်းက ဆောင်ရွက်သည့် အခင်းအကျင်းများလည်း ရှိပါ သည်။ (ဥပမာ- အင်္ဂလန်နိုင်ငံတွင်ဗြိတိန်လေဆိပ်အာဏာပိုင်(BAA) က လေဆိပ်ကြီး (၇)ခုကို ပိုင်ဆိုင်ထားကြောင်း သိရှိရပါသည်။)

လေဆိပ်များ၏ ဝင်ငွေနှင့်အလုပ်အကိုင်ဖန်တီးမှုအခြေအနေ

လေဆိပ်များ၏ ဝင်ငွေကို လေကြောင်းဆိုင်ရာဝင်ငွေ (Aero- nautical Revenue) နှင့် လေကြောင်းနှင့် တိုက်ရိုက်မဆိုင်သည့် ဝင်ငွေ (Non Aeronautical Revenue) ဟု ခွဲခြားနိုင်ပါသည်။ လေယာဉ်ဆင်း/တက်ဝန်ဆောင်ခ၊ လေဆိပ်အဆောက်အအုံအသုံး ပြုဝန်ဆောင်ခနှင့် လေယာဉ်ရပ်နားရာနေရာဝန်ဆောင်ခတို့သည် လေကြောင်းဆိုင်ရာဝင်ငွေဖြစ်ပြီး ကားရပ်နားရာနေရာဝန်ဆောင်ခ၊ မြေနေရာငှားရမ်းခ၊ ဆိုင်ခန်းငှားရမ်းခ၊ ရုံးခန်းငှားရမ်းခများသည် လေကြောင်းနှင့် မသက်ဆိုင်သည့်ဝင်ငွေများဟု သတ်မှတ်ကြပါ သည်။ ကမ္ဘာတစ်ဝန်းသုတေသနပြုမှတ်တမ်းများအရလေကြောင်း ဆိုင်ရာဝင်ငွေသည် ၄၆% နှင့် လေကြောင်းနှင့်မသက်ဆိုင်သည့် ဝင်ငွေမှာ ၅၄% ရှိကြောင်း သိရှိရပါသည်။ လေဆိပ်များ၏ Op- eration Cost နှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ကာမိစေရန်နှင့် လေကြောင်း လိုင်းများ ကုန်ကျစရိတ် လျော့ချနိုင်ရေးအတွက် လေကြောင်းနှင့်

Aeronautical vs Non-Aeronautical Revenue



တိုက်ရိုက်မဆိုင်သည့်ဝင်ငွေ (Non Aeronautical Revenue)ကို တိုးမြှင့်ရှာဖွေနိုင်သည့်နည်းလမ်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်ပါသည်။ သို့သော် လေကြောင်းဆိုင်ရာဝင်ငွေ(Aeronautical Revenue)ကို ချီကာဂို ကွန်ဗင်းရှင်း (၁၉၄၄) ၏ အပိုဒ် ၁၅နှင့်အညီ သင့်တင့်မျှတသော ဝန်ဆောင်ခကိုသာ ကောက်ခံရပါမည်။

လေဆိပ်များ၏ အလုပ်အကိုင်ဖန်တီးမှုနှင့် ဒေသစီးပွားရေး အပေါ်သက်ရောက်မှုကို အောက်ပါအတိုင်း တွေ့ရှိရပါသည်-

လေဆိပ်	တစ်နှစ်လျှင် ခရီးသည်ဦးရေ (သန်း)	လေဆိပ်အတွင်း အလုပ်အကိုင် ဖန်တီးမှု အရေအတွက်	အလုပ်အကိုင် ဖန်တီးနိုင်မှု အရေအတွက် စုစုပေါင်း	ငွေကြေး လည်ပတ်မှု (အမေရိကန် ဒေါ်လာဘီလီယံ)
၁။	၃	၁၇၀၀	၄၇၀၀	၁
၂။	၁၆	၂၆၀၀၀	၆၀၀၀၀	၈
၃။	၂၆	၃၅၀၀၀	၁၃၈၀၀၀	၁၂
၄။	၆၀	၇၀၀၀၀	၂၆၅၀၀၀	၃၀

လေဆိပ်တည်ဆောက်ရေးစီမံချက် (Airport Master Plan)

ဘယ်လိုရေးဆွဲမလဲ

ခရီးသည် များပြားတိုးတက်နိုင်သော အလားအလာကြောင့် သော်လည်းကောင်း၊ ဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက်ကြောင့်သော်လည်း ကောင်း၊ လေဆိပ်အသစ်များ တိုးချဲ့တည်ဆောက်ရန် လိုအပ်လာပါ က လေဆိပ်တည်ဆောက်ရေးစီမံချက် (Airport Master Plan)ကို ဦးစွာရေးဆွဲရပါမည်။ လေဆိပ်များတည်ဆောက်ခြင်း၊ တိုးချဲ့ခြင်းသည် ငွေကြေးကုန်ကျမှုများပြီး အချိန်ယူဆောင်ရွက်ရသည့်လုပ်ငန်းတစ် ရပ်ဖြစ်ပါသည်။ ဥပမာ- လေယာဉ်ပြေးလမ်းတစ်ခု (သို့) လေဆိပ် အဆောက်အအုံတစ်ခု တည်ဆောက်မည်ဆိုပါက အနည်းဆုံး (၃) နှစ် ခန့်ကြာနိုင်ပါသည်။ လေဆိပ်ကပေးနိုင်သည့် ဝန်ဆောင်မှု ခရီးသည် အလားအလာ၊ ယှဉ်ပြိုင်နိုင်မှုအခြေအနေ၊ လူသားအရင်းအမြစ်၊ သဘာဝအရင်းအမြစ်၊ ငွေကြေးလိုအပ်ချက်စသည့် ရှုထောင့်မျိုးစုံ စဉ်းစားသင့်ပါသည်။ အားနည်းချက်၊ အားသာချက်၊ ရရှိနိုင်မည့်အခွင့် အလမ်း၊ ကြုံတွေ့နိုင်သောအခက်အခဲများကို SWOT Analysis

အသုံးပြု၍ ကြိုတင်မျှော်တွေး တွက်ချက်ထားရပါမည်။

လေဆိပ်တည်ဆောက်ခြင်းသည် ဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် အထောက်အကူဖြစ်စေသလို ပတ်ဝန်းကျင်ဆူညံမှု၊ ရေ/လေညစ်ညမ်းမှု၊ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုစသည့် ဆိုးကျိုးများကိုလည်း ကြိုတွေ့နိုင်၍ ကြိုတင်မျှော်တွေး ဆောင်ရွက်ရပါမည်။ (ဥပမာ- လေယာဉ်ဆူညံသံကြောင့် ဂျပန်နိုင်ငံ၊ ဟနေဒါလေဆိပ် (Henada Airport) အား ည (၁၀:၀၀) နာရီမှ နံနက် (၀၇:၀၀) နာရီအထိ၊ အင်္ဂလန်နိုင်ငံ၊ ဟီးသရီးလေဆိပ် (Heathrow Airport) အား ည (၁၁:၃၀) နာရီမှ နံနက် (၀၆:၀၀) နာရီအထိ Operation Hour အား ကန့်သတ်ထားရသည့် သာဓကများ ရှိပါသည်။)

လေဆိပ်တည်ဆောက်ရေးစီမံချက်ရေးဆွဲရာတွင် လေဆိပ်၏ Customer နှင့် မိတ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းများဖြစ်သော လေကြောင်းလိုင်းများ၊ မြေပြင်ဝန်ဆောင်မှုပြုသည့်အဖွဲ့အစည်းများ၊ အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများ၊ ဒေသခံပြည်သူများ၊ လေကြောင်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်းများ၊ ခရီးသည်များ၊ လေဆိပ်အတွင်းရှိစီးပွားရေးသမားများ၊ လေဆိပ်ပရဝုဏ်အတွင်း မြေပွား/အခန်းကွက်သည် အဖွဲ့အစည်းများဖြင့် ညှိနှိုင်းတိုင်ပင်ခြင်းဖြင့် အကျိုးများ ရရှိနိုင်ပါသည်။

ICAO ၏ စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ကိုက်ညီအောင်ဆောင်ရွက်ခြင်း

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ စံချိန်စံညွှန်းများဖြင့် ကိုက်ညီအောင်ဆောင်ရွက်ခြင်းသည်လည်း လေဆိပ်တည်ဆောက်ခြင်းနှင့် လေဆိပ်ဝန်ဆောင်မှုများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် ချွင်းချက်ထား၍မရသော အချက်တစ်ချက်ဖြစ်ပါသည်။ သက်ဆိုင်ရာနိုင်ငံမှ ပြဌာန်းထားသောဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကို လိုက်နာအကောင်အထည်ဖော်ခြင်း၊ ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာကျွမ်းကျင်သူများကို လုံလောက်ပြည့်မီအောင် ခန့်ထားတာဝန်ပေးခြင်း၊ လေဆိပ်လက်စွဲစာအုပ်ကို ရေးဆွဲအကောင်အထည်ဖော်ခြင်း၊ ဘေးကင်းလုံခြုံရေးအတွက် Safety Management System ကိုရေးဆွဲအကောင်အထည်ဖော်ခြင်း၊ လေကြောင်းဆိုင်ရာ Facility များ အပြောင်းအလဲဖြစ်ခြင်းနှင့် ပတ်သက်၍ လေကြောင်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်းများ၊ လေယာဉ်မှူးများထံ သတင်းပို့ခြင်းများကို လေဆိပ် Operator မှ မမှီတ်မသန် ဆောင်ရွက်ကြရပါမည်။

စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများစီမံခန့်ခွဲမှု (Solid Waste Management)

လေဆိပ်များ၌ စားကြွင်းစားကျန်များ (Food Waste) နှင့်စက်ဆီများ၊ Chemical များ၊ အလုပ်ရုံမှ အစအနများ၊ တည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းခွင်မှ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများနှင့် ရုံးသုံးစက္ကူပလပ်စတစ်များ (Industrial Waste) မြောက်များစွာ ထွက်ရှိပါသည်။

အဆိုပါ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများကို စွန့်ပစ်ခြင်းသည်လည်း ငွေကြေးကုန်ကျမှုရှိသည့်အပြင် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ကို ထိခိုက်စေပါသည်။ အဆိုပါ စွန့်ပစ်ပစ္စည်းများကို အတိုင်းအတာတစ်ခုအထိ လျော့ချနိုင်ရန် စီမံခန့်ခွဲရပါမည်။ (ဥပမာ- လေယာဉ်ပြေးလမ်းမှ ထွက်ရှိသော ကွန်ကရစ်အကျိုးအပဲ့များကို လေယာဉ်ကွင်းပတ်လမ်းအောက်ခံမြေ



အတွက် အသုံးပြုခြင်း၊ အချို့သော သံ၊ စက္ကူ၊ ပလပ်စတစ်များကို ပြန်လည်အသုံးပြုခြင်း၊ စက်ဆီဟောင်းများ/Glycol များကို အခြားနယ်ပယ်တွင် ပြန်လည်အသုံးပြုခြင်း၊ မီးရှို့နိုင်သောစွန့်ပစ်ပစ္စည်းများအား အပူပေးစနစ်များတွင် ပြန်လည်အသုံးပြုခြင်း)

စီမံခန့်ခွဲမှုများကို မျှော်တွေးကျော်ဖြတ်ခြင်း

လေဆိပ်လုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရာတွင်မသေချာမှုများ၊ အခက်အခဲများ ကြုံတွေ့နိုင်ပါသည်။ အဆိုပါ အခက်အခဲများသည် အဆိုးချည်းမဟုတ်ပါ။ စိတ်ကူးကြံဆမှုအသစ်များကိုလည်း ဖန်တီးပေးနိုင်ပါသည်။ အတွေ့အကြုံများကို စိစစ်သုံးသပ်ခြင်းနှင့် ကြိုတင်မျှော်တွေးမှုများကို အခြေခံ၍ ကျော်ဖြတ်နိုင်ပါသည်။ စက်မောင်းဆီဈေးအတက်/အကျဖြစ်ခြင်း၊ ကမ္ဘာ့စီးပွားရေး ကျဆင်းခြင်း၊ စီးပွားရေးဆိုင်ရာမူဝါဒပြောင်းလဲခြင်း၊ နည်းပညာ တိုးတက်ပြောင်းလဲခြင်း၊ အကြမ်းဖက်လုပ်ရပ်များ ကြုံတွေ့ရခြင်း၊ ကမ္ဘာ့စစ်များဖြစ်ခြင်း၊ ကမ္ဘာ့ကူးစက်ကပ်ရောဂါများ ကျရောက်ခြင်း၊ လေယာဉ်မတော်တဆဖြစ်စဉ်များစသည့် အခက်အခဲများသည် မကြာခဏ ဖြစ်ပေါ်လေ့ရှိပါသည်။ အဆိုပါဖြစ်စဉ်များကြောင့် ခရီးသည်ကျဆင်းမှုနှင့် လေဆိပ် Operation ကုန်ကျစရိတ်မြင့်မားမှုများကို ကြုံတွေ့ရနိုင်ပါသည်။ ကြုံတွေ့ရသော အခြေအနေများအား ထိခိုက်မှုအနည်းဆုံးဖြင့် တုံ့ပြန်ရန်အတွက် ဈေးကွက်အခြေအနေကို နားလည်ရန် လေ့လာခြင်း၊ နည်းပညာ အသုံးပြုခြင်း၊ ရှိရင်းစွဲအရင်းအမြစ်များကို ပိုမိုထိရောက်အောင် အသုံးပြုခြင်း၊ ရေတိုအစီအမံများဖြင့် တုံ့ပြန်ခြင်း၊ ပြန်လည်ရရှိမည့်အကျိုးအမြတ်ကို ဗဟိုပြု၍ အရင်းအမြစ်များကို အသုံးချခြင်း၊ ကုန်ကျစရိတ်ကို အတတ်နိုင်ဆုံး စိစစ်လျော့ချခြင်း၊ ဝင်ငွေရနိုင်သည့် မြေယာစီမံခန့်ခွဲခြင်းများကို ဆောင်ရွက်နိုင်ပါသည်။

သို့ပါ၍ လေဆိပ်များတည်ဆောက်ခြင်းနှင့် လေဆိပ်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် ဟန့်ချက်ညီ၍ စနစ်ကျသောနည်းလမ်းများဖြင့် ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် အကျိုးအမြတ်ရှိသော လေကြောင်းစီးပွားရေးကဏ္ဍတစ်ရပ်ကို ဖော်ဆောင်နိုင်ပါကြောင်း လေ့လာတင်ပြလိုက်ပါသည်။

ကိုးကားဖော်ပြချက်

- ၁။ Airport Operations (IATA)
 - ၂။ Chicago Convention (1944)
 - ၃။ <https://copilot.microsoft.com>
- အောင်မော်(ပြင်စလှ)

ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီနယ်မြေအတွင်း ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနမှ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် လုပ်ငန်းများအား သွားရောက်စစ်ဆေး

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းသည် ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာန၊ ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်နှင့် တာဝန်ရှိသူများ လိုက်ပါ၍ ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာ ၁၄ ရက်တွင် ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ နေပြည်တော် လယ်ဝေးမြို့နယ် အေလာမြို့သို့ သွားရောက်ပြီး ၂၀၂၄-၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်၊ ပြည်ထောင်စုငွေလုံးငွေရင်းရန်ပုံငွေဖြင့် ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနမှ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော နေပြည်တော်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လေဆိပ်ဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်း၊ ပလွေးချောင်းကမ်းပါးရေတိုက်စားကမ်း



ပြိုမှုကာကွယ်ရေး Gabion Box ကျောက်ဖြည့်မြေထိန်းနံရံအလျား ၁၉၀၀ ပေနှင့် Steel Basket ကျောက်ဖြည့်ရေကာများ တည်ဆောက်ခြင်းလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နေမှုအခြေအနေများအားကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့ရာ တာဝန်ရှိသူများမှ လုပ်ငန်းနှင့် ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းတင်ပြခဲ့သည်။

ဆက်လက်၍ ဒုတိယဝန်ကြီးနှင့်အဖွဲ့သည် ဇမ္ဗူသီရိမြို့နယ်သို့ သွားရောက်ပြီး ၂၀၂၄-၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်၊ ပြည်ထောင်စုငွေလုံးငွေရင်းရန်ပုံငွေဖြင့် ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီး

ဌာနမှ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော လွှတ်တော်ဝန်ထမ်းအိမ်ရာဝင်းအတွင်း ငလိုက်ချောင်းကမ်းပါးတွင် Gabion Box ကျောက်ဖြည့်မြေထိန်းနံရံအလျား ၂၀၀ ပေတည်ဆောက်ခြင်းလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နေမှုအခြေအနေများအား ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့ရာ တာဝန်ရှိသူများမှ လုပ်ငန်းနှင့် ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းတင်ပြခဲ့သည်။

တင်ပြချက်များအပေါ် ဒုတိယဝန်ကြီးက လုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရာတွင် အရည်အသွေးစံချိန်စံညွှန်းပြည့်မီပြီး လုပ်ငန်းအချိန်ဇယားအတိုင်း အချိန်မီပြီးစီးနိုင်ရေး အလေး

ထားဆောင်ရွက်ကြရန်နှင့် လုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရာတွင် လုပ်ငန်းခွင်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လုပ်ငန်းခွင်ဆောင်ရွက်မှုမှတ်တမ်းထားရှိရေး၊ လုပ်ငန်းပြီးစီးမှုများနှင့်ပတ်သက်၍ အရည်အသွေးစစ်ဆေးရေးအဖွဲ့များမှ စစ်ဆေးချက်မှတ်တမ်းများ စနစ်တကျထားရှိရေးနှင့် လုပ်ငန်းခွင်အတွင်း လုံခြုံရေး၊ မီးဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကိစ္စရပ်များကို စနစ်တကျ စီမံဆောင်ရွက်သွားကြရန် မှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)

ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး ဒလသင်္ဘောကျင်း ကြည့်ရှုစစ်ဆေး

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းသည် ဒီဇင်ဘာလ ၁၇ ရက်က ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး ဒလသင်္ဘောကျင်းသို့ သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးသည်။

ကြည့်ရှုစစ်ဆေးစဉ် ဒုတိယဝန်ကြီးက ဒလသင်္ဘောကျင်းအတွင်း လုပ်ငန်းများဆောင်ရွက်ရာတွင် လုပ်ငန်းခွင်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးထုတ်ပြန်ထားသည့် စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်သွားရန်၊ မီးဘေးအန္တရာယ်ကာကွယ်ရေး၊ ကျန်းမာရေးနှင့် လုံခြုံရေးကိစ္စရပ်များ အထူးလေးထားလိုက်နာဆောင်ရွက်သွားကြရန်နှင့် လိုအပ်



မြို့နယ်စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီနှင့် ဆက်သွယ်ဆောင်ရွက်ရန်၊ ရေ၊ မီး၊ မိလ္လာစနစ်များသတ်မှတ်ချက်နှင့်အညီ အမြန်ဆုံးအသုံးပြုနိုင်ရေးနှင့် တည်ဆောက်ပြီး အိမ်ရာများတွင် နေရာချထားပေးမည့် ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့်နေထိုင်ရာ၌ ထိန်းသိမ်းမှုအပိုင်းတွင် မိမိပိုင်ပစ္စည်းကဲ့သို့ သဘောထား၍ အသေးအဖွဲ့ ပျက်စီးမှုများကအစ ချက်ချင်းအလေးထားပြင်ဆင်နေထိုင်သွားကြရန် မှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)

ချက်ရှိသည်များကို တာဝန်ရှိသူများအား မှာကြားသည်။

ဆက်လက်၍ ၂၀၂၄-၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်၊ ခွင့်ပြုရန်ပုံငွေဖြင့် ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအဆောက်အအုံဦးစီးဌာနဆောက်လုပ်ရေးအထူးအဖွဲ့(၁)မှ တာဝန်ယူတည်ဆောက်လျက်ရှိသည့် ရှစ်ခန်းတွဲ သုံးထပ်ဝန်ထမ်းအိမ်ရာ အဆောက်အအုံ တည်ဆောက်ပြီးစီးမှုအခြေအနေကို သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး ဒုတိယဝန်ကြီးက အဆောက်အအုံအတွင်း ရေအမြန်ဆုံးရရှိရေးအတွက်



ရှားပါးမှုနှင့် ကြွယ်ဝမှု



ကျော်စိုး(DWIR)



ရေသယံဇာတ နောက်ခံဖြစ်ရပ်များ

မွန်ပြည်နယ်သည် ဒေသတည်နေရာ အနေအထားအရ ပင်လယ်နှင့် ထိစပ်နေသော မြန်မာနိုင်ငံတောင်ပိုင်းဒေသတစ်ခုဖြစ်ပါသည်။ သံလွင်မြစ်ဝှမ်းဒေသ၏ ပင်လယ်ထွက်ပေါက်အောက်ဆုံးဒေသ၊ စစ်တောင်းမြစ်ဝှမ်းဒေသ၏ ပင်လယ်ထွက်ပေါက်နောက်ဆုံးဒေသ၊ မုတ္တမပင်လယ်ကွေ့နှင့် ထိစပ်နေသော ပင်လယ်ကမ်းရိုးတန်းဒေသ၊ ဒေသအတွင်း ဖြတ်သန်းစီးဆင်းလျက်ရှိကြသော စစ်တောင်းမြစ်၊ ဘီးလင်းမြစ်၊ ဒုံသမိမြစ်၊ သံလွင်မြစ်၊ ဂျိုင်းမြစ်၊ အတ္တရံမြစ်နှင့် ရေးမြစ်အစရှိသော မြစ်များအပါအဝင် ချောင်းငယ်များ ပေါများသော၊ တစ်နည်းအားဖြင့် ရေသယံဇာတပေါများ ကြွယ်ဝလှသော ဒေသတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။

လွန်ခဲ့သောနှစ်ပေါင်း (၂၅၀၀) ခန့်အချိန်က မြန်မာနိုင်ငံကမ်းရိုးတန်းသည် လက်ရှိအခြေအနေနှင့်မတူဘဲ ရခိုင်ကမ်းမြောင်းဒေသနှင့် တနင်္သာရီကမ်းမြောင်းဒေသတို့သည် ရေအောက်ပင်လယ်ကြမ်းပြင်အဖြစ်တည်ရှိနေခဲ့ပါသည်။ ပင်လယ်ပြင်အရှေ့ဘက်တွင်ပေါင်းလောင်းတောင်၊ ဇင်းကျိုက်တောင်၊ ကုလားမတောင်၊ ဇွဲကပင်တောင်၊ တောင်ညိုတောင်တန်းနှင့် တနင်္သာရီရိုးမတို့ တည်ရှိနေပေသည်။

ရှေးဟောင်းမွန်စာပေများတွင် ဇွဲကပင်တောင်သည် သင်္ဘောဆိုက်ကပ်ရာဌာနဖြစ်၍ ဆဒ္ဒန်ဂူပတ်ဝန်းကျင်သည် ပင်လယ်ပြင်ဖြစ်သည်ဟု ဖော်ပြထားပါသည်။ သထုံ၊ မုတ္တမ၊ ထားဝယ် (သာဂရ) နှင့် တနင်္သာရီမြို့တို့သည် ထိုစဉ်က ဆိပ်ကမ်းမြို့များဖြစ်ခဲ့ကြသည်။

ယခုမော်လမြိုင်မြို့ရှိ နာဂဝိသတောင် (ရန်ကင်းတောင်) ခြေရင်းသို့ တိုင်အောင် ပင်လယ်ရေလှိုင်းများ ရိုက်ခတ်ခဲ့သဖြင့် ကမ်းပြိုလုနီးပါး ဖြစ်ခဲ့သည်ဟု ဆိုကြပါသည်။ နောင်ကာလအတန်ကြာမှသာလျှင် သံလွင်၊ ဒုံသမိ၊ သောင်ရင်း၊ လှိုင်းဘွဲ့၊ ဟောင်သရော၊ ဂျိုင်း၊ အတ္တရံ၊ ဝါချေ၊ ရေး၊ ထားဝယ်မြစ်များ၏ မြစ်ဝှမ်းများတွင် မြစ်ဝကျွန်းပေါ်နှင့် ကမ်းမြောင်းဒေသများ ပေါ်ထွန်းလာခဲ့ကြပါသည်။ မြို့တော်မော်လမြိုင်မြို့သည် သံလွင်မြစ်၊ ဂျိုင်းမြစ်နှင့် အတ္တရံမြစ်တို့ဆုံရာတွင်တည်ရှိနေပြီး နာဂဝိသ(ရန်ကင်းတောင်) သည် မြို့၏အလယ်ဗဟိုတွင်တည်ရှိနေပါသည်။ အရှေ့တောင်ဘက်စွန်းတွင် တောင်ညိုတောင်တန်းတည်ရှိပါသည်။ နာဂဝိသတောင်နှင့် တောင်ညိုတောင်တန်း၌ မြစ်ဖျားခံလျက် ဇန်ချောင်းခေါ် ဇုတ်တံတားချောင်း၊ မန္တလေးချောင်း၊ ရွှေတောင်ချောင်း၊ ညောင်ပိုင်းချောင်း၊ ညောင်လေးပင်ချောင်း၊ မုပွန်ချောင်းနှင့် ကျောက်တန်းချောင်းတို့သည် သံလွင်မြစ်ထဲသို့ စီးဝင်ကြပါသည်။ ယင်းချောင်းများ၏ နဘေးတစ်လျှောက်တွင် ယခုအခါ လူဦးရေတိုးပွားလာမှု၊ မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးစည်ပင်လာမှုနှင့်အတူ အဆိုပါချောင်းများမှာ တဖြည်းဖြည်း ချောင်းအသွင်မှ မြောင်းအသွင်သို့ ရောက်မှန်းမသိရောက်ခဲ့ရပြီး ချောင်းများကော၍ ရေစီးရေလာလည်း နည်းပါးသွားပြီး မိုးရာသီရေကြီးရေလျှံမှုများ ကြုံတွေ့လာရပါသည်။

ပြယုဂ်တစ်ခု

ဒေသ၏ ပြယုဂ်တစ်ခုဖြစ်သော မုတ္တမပင်လယ်ကွေ့သည် ကမ္ဘာပေါ်ရှိ အရေးကြီးဆုံးနှင့် တမူထူးခြားလှသည့် ဒီရေအတက်

အကျရှိရာ ရေဝပ်ဒေသများထဲတွင် တစ်ခုအပါအဝင် ဖြစ်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် ဤဒေသကို ၂၀၁၇ ခုနှစ်တွင် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာအရေးပါသော ရေဝပ်ဒေသ ရန်ဆာဒေသ(Ramsar Site) တစ်ခု အဖြစ် သတ်မှတ်ထုတ်ပြန်ခဲ့ပါသည်။ မုတ္တမပင်လယ်ကွေ့ဒေသသည် အရေးပါသော သက်ရှိတို့ ရှင်သန်ကြီးထွားရာ ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ရမည့် မျိုးစိတ်များ၊ သဘာဝအရင်းအမြစ်များအပေါ် မှီခိုလုပ်ကိုင်ကြသော ဒေသနေပြည်သူများအတွက် နေအိမ်ဂေဟကြီးတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ဖြတ်သန်းစီးဆင်းလျက်ရှိသော မြစ်ကြီးလေး သွယ်အနက်မှ မွန်ပြည်နယ်အတွင်း ဖြတ်သန်းစီးဆင်းလျက်ရှိသော စစ်တောင်းမြစ်နှင့် သံလွင်မြစ်များ၏ မြစ်ဝှမ်းဒေသများနှင့်စပ်လျဉ်း၍ စစ်တောင်းမြစ်ဝှမ်းသည် မြန်မာနိုင်ငံ စုစုပေါင်းမြေဧရိယာ၏ (၅၂) ရာခိုင်နှုန်းခန့်ကို လွှမ်းခြုံထားပါသည်။ စစ်တောင်းမြစ်ဝှမ်းသည် ရှမ်းကုန်းပြင်မြင့်၏ အစွန်အဖျားရှိ ရမည်းသင်းမြို့၏ အရှေ့ မြောက်ဘက်မှ စတင်မြစ်ဖျားခံ၍ တောင်ဘက်သို့ ကီလိုမီတာ (၄၅၀) ခန့် ဖြတ်သန်းစီးဆင်းပြီးနောက် မုတ္တမပင်လယ်ကွေ့အတွင်း စီးဝင်ပါသည်။ မြစ်ဝှမ်းအတွင်း မိုးရေချိန်ရရှိမှုမှာ ဖြတ်သန်းစီးဆင်းရာ နေရာဒေသအလိုက် ကွဲပြားရာမြောက်ဘက်ပိုင်းတွင် (၉၀၀) မီလီမီတာခန့်နှင့် တောင်ဘက်ပိုင်းတွင် ပျမ်းမျှ (၃၀၀၀)မီလီမီတာခန့် ရှိပါသည်။ မုတ္တမပင်လယ်ကွေ့အတွင်း စီးဝင်သွားသည့် နှစ်စဉ် ပျမ်းမျှ ရေထုစီးနှုန်းသည် တစ်စက္ကန့်လျှင် ၁၅၀၀ ကုဗမီတာခန့် ရှိပါ

သည်။ စစ်တောင်းမြစ်သည် မြစ်ကြောင်းအရှည် (၄၀) ကီလိုမီတာ ခန့်အထိ တစ်နှစ်ပတ်လုံး ရေလမ်းခရီးသွားလာနိုင်ပြီး မိုးရာသီ (၃)လ တာကာလအတွင်း မြစ်ကြောင်းအရှည် (၉၀) ကီလိုမီတာခန့် ရေလမ်းခရီး သွားလာနိုင်ပါသည်။ ပဲခူးရိုးမတောင်တန်းများနှင့် စစ်တောင်းမြစ်အကြား ပြေပြစ်သောဆင်ခြေလျော့များရှိခြင်းနှင့် စိုက်ပျိုးရေး ဖြစ်ထွန်းခြင်းတို့ကြောင့် အခြားမြစ်ဝှမ်းများနှင့်နှိုင်းယှဉ်ပါက လူနေထူထပ်ပြီး ခန့်မှန်းနိုင်ငံလူဦးရေ၏ (၁၀) ရာခိုင်နှုန်းခန့်သည် စစ်တောင်းမြစ်ဝှမ်းတွင် နေထိုင်ကြပါသည်။ စစ်တောင်းမြစ်၏ အခြေခံ ရေအရင်းအမြစ်ကို များစွာဖော်ထုတ်သုံးစွဲလျက်ရှိရာ သိုလှောင်ရေ တစ်ဝက်ခန့် (၅၀) ရာခိုင်နှုန်းသည် စိုက်ပျိုးရေးအတွက် အကျိုးပြုပြီး ကျန် (၅၀) ရာခိုင်နှုန်းသည် စိုက်ပျိုးရေးနှင့် ရေအားလျှပ်စစ် ထုတ်လုပ်မှု ရည်ရွယ်ချက်နှစ်ရပ်အတွက် အကျိုးပြုကြောင်း သိရှိရပါသည်။ စစ်တောင်းမြစ်ဝှမ်းဒေသသည် မြောက်ဘက်မှတောင်ဘက်သို့ မန္တလေး၊ ရှမ်း၊ နေပြည်တော်၊ မကွေး၊ ကယား၊ ကရင်၊ ပဲခူးနှင့် မွန်စသည့် ပြည်နယ်နှင့်တိုင်းဒေသကြီးများကို ဖြတ်သန်းသွားပြီး နောက်ဆုံးတွင် ပဲခူးတိုင်းနှင့် မွန်ပြည်နယ်ကြား ကျိုက်ထိုမြို့နယ်အတွင်းမှ မုတ္တမပင်လယ်ကွေ့အတွင်း စီးဝင်ပါသည်။

သံလွင်မြစ်ဝှမ်းဒေသသည် စတုရန်းကီလိုမီတာ (၃) သိန်းခန့် လွှမ်းခြုံထားပြီး တရုတ်နိုင်ငံတွင် နူဂျန်းမြစ်အဖြစ် မြစ်ဖျားခံစီးဆင်းပါသည်။ ယင်းလွှမ်းခြုံဧရိယာများအနက် တရုတ်နိုင်ငံတွင် (၄၈)

မြန်မာ့အကောင်းဆုံး အင်တာနက်ဆုတံဆိပ်ရ



• Super Fast Home Broadband

Lightning-Speed Internet

• Ultra Fast Business Broadband

Powering Your Business, Without Limits

• 4G+LTE Wireless Broadband

Seamless Connectivity

Sales Contact 09 940148777

၂၄ နာရီ After Sales Service ဝန်ဆောင်မှု 09 770688886

ဘဝလိုလို အမြဲရှိနေမယ့် Online Live Chat ဝန်ဆောင်မှု



Scan Here!



www.5bb.com.mm





ရာခိုင်နှုန်းခန့်၊ မြန်မာနိုင်ငံတွင် (၄၅) ရာခိုင်နှုန်းခန့်နှင့် ကျန် (၇) ရာခိုင်နှုန်းခန့်သည် ထိုင်းနိုင်ငံတွင် လွှမ်းခြုံလျက်ရှိကြောင်း မှတ်တမ်းများအရသိရှိရပါသည်။ အဆိုပါမြစ်အားတရုတ်နိုင်ငံဘက်တွင် နှုတ်ချမ်း၊ မြန်မာနိုင်ငံတွင် သံလွင်နှင့် ထိုင်းနိုင်ငံဘက်အခြမ်းတွင် Salween ဟုခေါ်ဆိုကြောင်း သိရှိရပါသည်။ မဲခေါင်မြစ်ပြီးလျှင် အရှေ့တောင်အာရှဒေသတွင် ဒုတိယအရှည်ဆုံးမြစ် ဖြစ်ပါသည်။ သံလွင်မြစ်ဝှမ်းသည် ကျဉ်းမြောင်းပြီး တောင်ထူထပ်သည့် ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်အထက်မီတာ (၄၀၀၀) ခန့်တွင်တည်ရှိသည်။ တိဘက်ကုန်းပြင်မြင့်မှ စတင်မြစ်ဖျားခံကာ အရှေ့ဖက်သို့ စီးဆင်းပြီး ယူနန်ပြည်နယ်ကိုဖြတ်၍တောင်ဘက်သို့စီးဆင်းကာမြန်မာနိုင်ငံအတွင်း အရှေ့မြောက်ဘက်မှဝင်ရောက်ပြီး တောင်ဘက်မှတ္တမပင်လယ်ကွေ့သို့မရောက်မီ ကီလိုမီတာ (၂၄၀၀) အရှည်ခန့်စီးဆင်းပါသည်။ ပျမ်းမျှတစ်စက္ကန့်လျှင် (၅၀၀၀) ကုဗမီတာခန့် စီးဆင်းပြီး စီးဆင်းမှု (၉၀) ရာခိုင်နှုန်းခန့်သည် မိုးရာသီအတွင်းဖြစ်ပြီး (၁၀) ရာခိုင်နှုန်းခန့်သည် နွေရာသီအတွင်း စီးဆင်းကာ မြစ်၏ အခြေခံရေထုကို မြစ်ဝှမ်းဒေသအထက်ပိုင်းရှိ ရေခဲမြစ်များမှ ထောက်ပံ့ကြောင်း လေ့လာသိရှိရပါသည်။ သံလွင်မြစ်ဝှမ်းသည်မြန်မာနိုင်ငံမြေဧရိယာ (၁၉) ရာခိုင်နှုန်းခန့်ကို လွှမ်းခြုံထားပြီး မြစ်ဝှမ်းဒေသတွင် စုစုပေါင်းလူဦးရေ (၁၀.၅) သန်းခန့်နေထိုင်သည့်အနက် တရုတ်နိုင်ငံမြစ်ဝှမ်းပိုင်းတွင် (၃.၈) သန်းခန့်၊ မြန်မာနိုင်ငံဘက်တွင် (၆.၁) သန်းခန့်နှင့် ထိုင်းနိုင်ငံဘက်တွင် (၀.၆) သန်းခန့်နေထိုင်ကြပါသည်။ လူဦးရေသိပ်သည်းမှုသည် မွန်ပြည်နယ်အများဆုံးဖြစ်ပြီးတစ်စတုရန်းကီလိုမီတာကို (၃၀၀) ဦးခန့် နေထိုင်ကြောင်း သိရှိရပါသည်။

ပြည်နယ်၏ တတိယမြစ်ဝှမ်းမှာတော့ ဘီးလင်းမြစ်ဝှမ်းဒေသဖြစ်ပါသည်။ ဘီးလင်းမြစ်ဝှမ်းသည် မြန်မာနိုင်ငံဧရိယာ၏ (၀.၅) ရာခိုင်နှုန်းခန့်ကိုလွှမ်းခြုံထားပါသည်။ ဘီးလင်းမြစ်သည်ကရင်ပြည်နယ် ဗာပွန်မြို့နယ်မှစတင်မြစ်ဖျားခံပြီးတောင်ဘက်မှတ္တမပင်လယ်ကွေ့အတွင်းသို့ ကီလိုမီတာ (၂၁၀) ခန့် စီးဆင်းပါသည်။ နှစ်စဉ်ပျမ်းမျှ မိုးရေချိန် (၃၀၀၀) မီလီမီတာခန့်ရှိပြီး ထိုမြစ်ဝှမ်းမှ မုတ္တမပင်လယ်ကွေ့အတွင်းသို့ ပျမ်းမျှစီးတွက်မှုနှုန်းမှာ တစ်စက္ကန့်လျှင် (၁၈၀)

လွန်ခဲ့သောနှစ်ပေါင်း (၂၅၀၀) ခန့်အချိန်က
မြန်မာနိုင်ငံကမ်းရိုးတန်းသည်
လက်ရှိအခြေအနေနှင့်မတူဘဲ
ရခိုင်ကမ်းမြောင်းဒေသနှင့်
တနင်္သာရီကမ်းမြောင်းဒေသတို့သည်
ရေအောက်ပင်လယ်ကြမ်းပြင်အဖြစ်
တည်ရှိနေခဲ့...

ကုဗမီတာခန့် ရှိပါသည်။ ဘီးလင်းမြစ်ဝှမ်း၏ လူနေသိပ်သည်းမှုမှာ တစ်စတုရန်းကီလိုမီတာလျှင် (၇၀) ဦးခန့်ဖြစ်ပြီး မြောက်မှတောင်သို့ ပဲခူး၊ ကရင်နှင့် မွန်ပြည်နယ်များအား ဖြတ်သန်းစီးဆင်းပါသည်။

ရှားပါးမှုနှင့် ကြွယ်ဝမှု

လောကဓမ္မတာနိယာမအရ ကြွယ်ဝမှုရှိသလို ရှားပါးမှုသည်လည်း ရှိစမြဲဖြစ်ပါသည်။ မွန်ပြည်နယ်သည် အဓိကမြစ်ဝှမ်းဒေသကြီးများအနေဖြင့်သာမက ဒေသတည်နေရာအရမိုးရေချိန်ရရှိမှုများပြားခြင်း၊ မြေပေါ်မြေအောက် ရေသယံဇာတ ပေါကြွယ်ဝသော်လည်း နွေရာသီစပြိုသို့လျှင် မြို့တော်မော်လမြိုင်မြို့တွင်သာမက ရန်ကုန်-မော်လမြိုင်လမ်းတစ်လျှောက်ရှိ မြို့ရွာများ၊ မြစ်ရေအသုံးပြု၍ မရသော ဘီးလင်းမြစ်ဘေးကျွန်းများ၊ ရေ၊ သံဖြူရောင်စသော မြို့နယ်များနှင့် ပြည်နယ်အတွင်း မြို့နယ်များအားလုံးနီးပါး ရေရှားပါးမှုဖြင့် ရင်ဆိုင်ရပါသည်။ သက်ဆိုင်ရာဌာနများမှ ကြိုးစား၍ ရေရှားပါးမှုပြဿနာကို ဝိုင်းဝန်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိသောကြောင့် ရေရှားပါးမှုပြဿနာအပေါ် အထိုက်အလျောက်ဖြေရှင်းနိုင်လာကြောင်းတွေ့ရှိရပါသည်။ ပြည်သူလူထုမှလည်း ပေါကြွယ်ဝလှသော ရေသယံဇာတကို ဝိုင်းဝန်းထိန်းသိမ်းကြရန် လိုအပ်ပါသည်။ ပြည်သူလူထုအတွင်း မိုးရေခဲစနစ်နှင့် မြေအောက်ရေဆုံးရှုံးမှုကို စုပေါင်းထိန်းသိမ်းကြမည်ဆိုပါက ရေသယံဇာတရှားပါးမှုနှင့် ကြွယ်ဝမှုတို့သည် လိုက်လျောညီထွေဖြစ်ပြီး မွန်ပြည်နယ်သည် ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာမည် ဖြစ်ပါကြောင်းနှင့် ပြည်နယ်၏ ရေသယံဇာတကြွယ်ဝမှုကို အလေးထားဖော်ပြအပ်ပါသည်။

(မှီငြမ်း - မွန်ပြည်နယ်သမိုင်းအား မှီငြမ်းရေးသားပါသည်။)

ကျော်စိုး(DWIR)

စုံလင်တဲ့ အကျိုးခံစားခွင့်တွေ ရယူဖို့ အခုပဲ OOREDOO SUPERAPP ကို ဒေါင်းလုတ်လုပ်ကြစို့



Scan & Download



တစ်ဦးချင်းစီအတွက် အတန်ဆုံး
အရမ်းတန်ပက်ကေချ်များ



အတန်တကာ အတန်ဆုံး
ဈေးနှုန်းသက်သာတဲ့ အရမ်းတန်လိုက်ပွဲ



ဂိမ်းဆော့သူတွေအတွက်ဂိမ်းမျိုးစုံတွေ
စုဝေးတည်ရှိရာ **GAMEVERSE**



M-ပိုက်ဆံ

အွန်လိုင်းငွေပေးချေမှုများအတွက်
အဆင်ပြေဆုံး M-ပိုက်ဆံ

နှစ်သက်ရာ Online Payment ကိုရွေးပြီး
အလွယ်တကူဖုန်းဘေလ်ဖြည့်နိုင်၊ ပက်ကေချ်ဝယ်နိုင်တဲ့
INSTANT PAY



*565#)



Ooredoo
SuperApp



ooredoo
UPGRADE YOUR WORLD

ဝန်ကြီးဌာနအဆင့် မှ နိုင်ငံတော်အဆင့်ဆီသို့



■ ကျော်ကျော်

နိုင်ငံတော်၏ အားကစားအဆင့်အတန်း ပိုမိုတိုးတက်မြင့်မားလာစေရန် (၃၃) ကြိမ်မြောက် အရှေ့တောင်အာရှအားကစားပြိုင်ပွဲနှင့် အခြားနိုင်ငံတကာပြိုင်ပွဲများတွင် ပါဝင်ယှဉ်ပြိုင်အောင်မြင်မှုရရှိစေရန်၊ နိုင်ငံ့ဂုဏ်ဆောင်နိုင်မည့် အဆင့်မီအားကစားသမားများနှင့် အလားအလာရှိသော လူငယ်မျိုးဆက်သစ် အားကစားသမားများ ပေါ်ထွက်လာစေရန်၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့်ပြည်နယ်များ၊ ဝန်ကြီးဌာနများအကြားအချင်းချင်းချစ်ကြည်ရင်းနှီးမှုရရှိပြီးအားကစားလှုပ်ရှားမှုများ ပိုမိုတိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်လာနိုင်စေရန်၊ ပြည်သူလူထုတစ်ရပ်လုံး အားကစားကို ပိုမိုစိတ်ပါဝင်စားလာပြီး အားကစားလှုပ်ရှားမှုများတွင် ပါဝင်လာစေရန် ရည်ရွယ်ချက်များဖြင့် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ပဉ္စမအကြိမ် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်ကြီးအား ဒီဇင်ဘာလ ၉ ရက်နေ့မှ ဒီဇင်ဘာလ ၂၀ ရက်နေ့အထိ ကျင်းပခဲ့ပါသည်။ ပဉ္စမအကြိမ် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်တွင် ပါဝင်ယှဉ်ပြိုင်ခဲ့သည့် အားကစားနည်းအမျိုးမျိုးအနက် အမျိုးသားဂေါက်သီးရိုက်ပြိုင်ပွဲ၌ ရွှေတံဆိပ် (၂) ခု၊ ငွေတံဆိပ် (၁) ခု၊ အမျိုးသားဖူဆယ်အသင်းက ရွှေတံဆိပ် (၁) ခု၊ အမျိုးသမီးလှံတံပစ်ပြိုင်ပွဲ၌ ငွေတံဆိပ် (၁) ခု၊ အမျိုးသားကြိုးတပ်သံလုံးပစ်ပြိုင်ပွဲ၌ ကြေးတံဆိပ် (၁) ခုတို့ကို ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနကိုယ်စားပြုအားကစားသမားများက မိခင်ဝန်ကြီးဌာနအတွက် ရယူပေးနိုင်ခဲ့သောကြောင့် ဝန်ကြီးဌာနပေါင်းစုံတွင် အဆင့် (၅) ၌ ရပ်တည်ခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ပဉ္စမအကြိမ် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်တွင်

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ကိုယ်စားပြုအမျိုးသားဂေါက်သီးရိုက်အသင်းသည် အသင်းလိုက် (အကျောမဲ့) ပြိုင်ပွဲတွင် ပထမရွှေတံဆိပ်ဆု၊ တစ်ဦးချင်း (အကျောပေး) ပြိုင်ပွဲတွင် ပထမရွှေတံဆိပ်ဆု၊ တစ်ဦးချင်း (အကျောမဲ့) ပြိုင်ပွဲတွင် ဒုတိယငွေတံဆိပ်ဆုနှင့် Hole In One Prize ဆုဖလားတို့ကို ရရှိခဲ့သည်။ ဝန်ကြီးဌာနအတွက်အောင်မြင်မှုများရယူပေးခဲ့သည့် အမျိုးသားဂေါက်သီးရိုက်အသင်းအုပ်ချုပ်သူ ဦးစံသိန်းနှင့် အသင်းခေါင်းဆောင်ဦးမျိုးလွင်ဦးတို့အား ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်သတင်းလွှာက တွေ့ဆုံမေးမြန်းခဲ့ပါသည်။

သတင်းလွှာ- “ဝန်ကြီးဌာနကိုယ်စားပြုဂေါက်သီးရိုက်အသင်းအား စတင်ဖွဲ့စည်းခဲ့ပုံလေး သိပါရစေ ဆရာ။”

ဦးစံသိန်း- “ကျွန်တော်ကတော့ ဦးစံသိန်း၊ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်မှ ဒုတိယအင်ဂျင်နီယာချုပ် (မြို့ပြ) ဖြစ်ပြီး ဝန်ကြီးဌာနအမျိုးသားဂေါက်သီးရိုက်အသင်း အောင်နိုင်ရေးကော်မတီတွင် တွဲဖက်အတွင်းရေးမှူးနှင့် တာဝန်ခံအသင်းအုပ်ချုပ်သူလည်း ဖြစ်ပါတယ်။ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ကိုယ်စားပြုအမျိုးသားဂေါက်သီးရိုက်အသင်းကို အောင်မြင်မှုများ ရယူနိုင်ရေးအတွက် ဝန်ကြီးဌာန၏ လမ်းညွှန်မှုများခံယူပြီး ဝန်ကြီးဌာနအားကစားအောင်နိုင်ရေးကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးဆောင်လမ်းညွှန်မှု၊ အမျိုးသားဂေါက်သီးရိုက်အသင်းအောင်နိုင်ရေးကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူးမြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်၏အနီးကပ်

ကြီးကြပ် လမ်းညွှန်မှုများကို ခံယူပြီး အောင်နိုင်ရေးကော်မတီကို မေလကတည်းက စတင်ဖွဲ့စည်းခဲ့ပါတယ်။

အားကစားသမားများကို စုစည်းရွေးချယ်ရာမှာ ဝန်ကြီးဌာန လက်အောက်ရှိ ဌာနအသီးသီးများမှ အလွတ်တန်းအဆင့် ပြိုင်ပွဲ ဝင်နိုင်တဲ့ ဂေါက်သီးရိုက်ကျွမ်းကျင်ဝန်ထမ်းများကို စုစည်းပြီး ပဏာမ ရွေးချယ်ခဲ့ကာ နည်းစနစ်ပိုင်းမှာလည်း ကျွမ်းကျင်ပြီး အတွေ့အကြုံ ရှိသူ ပြင်ပမှ Professional နည်းပြ (၁) ဦးကို ခန့်အပ် တာဝန်ပေး ပြီး ကျစ်ကျစ်လစ်လစ် ဖွဲ့စည်းလေ့ကျင့်ခဲ့ပါတယ်။”

သတင်းလွှာ- “အခုလိုထူးထူးချွန်ချွန်အောင်မြင်အောင် ဆရာ တို့အနေနဲ့ အားကစားသမားများကို ဘယ်လိုရွေးချယ်ပြီး လေ့ကျင့်ခဲ့ တယ်ဆိုတာလည်း သိပါရစေ ဆရာ။”

ဦးစံသိန်း- “ပဏာမစိစစ်ရွေးချယ်ခဲ့တဲ့ အားကစားသမား (၇) ဦးကို ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဇွန်လမှစ၍ စက်တင်ဘာလအထိ (၄) လခန့် (၁)ပတ်လျှင် (ရန်ကုန်ဂေါက်ကွင်းတွင်(၁)ကြိမ်၊ Han Golf Range ဂေါက်ကွင်းတွင် (၁) ကြိမ်) ၂ ကြိမ် လေ့ကျင့်ခဲ့ပြီး ဦးမျိုးလွင်ဦး (ပျံသန်းရေးမှူးချုပ်၊ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း) အသင်းခေါင်း ဆောင်နဲ့ အားကစားသမား (၃) ဦး၊ အရံအားကစားသမား (၁) ဦး၊

စုစုပေါင်း (၅) ဦးကို အပြီးသတ် စနစ်တကျ ရွေးချယ်ခဲ့ပါတယ်။ အဲဒီ နောက် အောက်တိုဘာလ ၂၄ ရက်နေ့မှ အောက်တိုဘာလ လကုန် အထိ နေပြည်တော် မြို့တော်ဂေါက်ကွင်းတွင်လည်းကောင်း၊ နိုဝင် ဘာလ ၂ ရက်မှ နိုဝင်ဘာလ ၁၀ ရက်အထိ ရန်ကုန်မြို့ဂေါက်ကွင်းနဲ့ လေ့ကျင့်ရေးကွင်း (Han Golf Range)တွင်လည်းကောင်း၊ ပြိုင်ပွဲ မတိုင်မီ နိုဝင်ဘာလ ၁၂ ရက်နေ့မှ ဒီဇင်ဘာလ ပထမပတ်အထိ နေပြည်တော် မြို့တော်ဂေါက်ကွင်းတွင်လည်းကောင်း၊ ပြိုင်ပွဲကျင်းပ မည့်ဂေါက်ကွင်းတွင် အတွေ့အကြုံရှိစေရန်နဲ့ အသားကျစေရန်အတွက် နေ့စဉ် လေ့ကျင့်ပေးခဲ့ပါတယ်။”

သတင်းလွှာ- “ပြိုင်ပွဲမှာ ထူးချွန်အောင်မြင်မှုများ ရခဲ့တဲ့အကြောင်း များလည်း သိပါရစေ ဆရာ”

ဦးစံသိန်း- “ပြိုင်ပွဲတစ်လျှောက် ဝန်ကြီးဌာန၏ လမ်းညွှန်မှု အောင်နိုင်ရေးကော်မတီ၏ကြီးကြပ်၊ စီမံခန့်ခွဲမှုများ၊ အားကစားသမား များ၏ အတွေ့အကြုံ၊ လေ့ကျင့်မှု၊ ကျွမ်းကျင်မှု၊ ကျန်းမာကြံ့ခိုင်မှုနဲ့ စည်းကမ်းလိုက်နာမှု၊ အထူးသဖြင့် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်မှ တာဝန်ရှိသူများ၊ မိတ်ဖက်ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းကုမ္ပဏီများ၏ ပံ့ပိုးပေး မှုများအပြင် ပြိုင်ပွဲဝင်အားကစားသမားများက အောင်နိုင်ရေးအတွက်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင်၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီး ရာပြည့် ဝန်ကြီးဌာနအဆင့် ဂေါက်သီးရိုက်ပြိုင်ပွဲ အသင်းလိုက်(အကျောမဲ့) ပြိုင်ပွဲတွင် ပထမဆုရ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီး ဌာနမှ ပြိုင်ပွဲဝင်အား ဂုဏ်ပြုဆုနှင့်အမျိုးသားအားကစား ပွဲတော် အထိမ်းအမှတ်အရပ် ပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်



ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးသန်းဆွေ ဝန်ကြီးဌာနအဆင့် ဂေါက်သီးရိုက်ပြိုင်ပွဲ တစ်ဦးချင်း (အကျောပေး) ပြိုင်ပွဲတွင် ပထမဆုရ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီး ဌာနမှ ပြိုင်ပွဲဝင်အား ဂုဏ်ပြုဆုနှင့်အမျိုးသားအားကစား ပွဲတော် အထိမ်းအမှတ်အရပ် ပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေး
ဝန်ကြီးဌာန အမျိုးသား
ဂေါက်သီးရိုက်အသင်း၏
အသင်းခေါင်းဆောင် ဦးမျိုးလွင်ဦး၊
အသင်းအုပ်ချုပ်သူ ဦးစံသိန်း
(ဝဲမှယာ) တို့အား
ဆုတံဆိပ်များနှင့်အတူ တွေ့ရစဉ်



ပဉ္စမအကြိမ် အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်တွင် ပါဝင်ယှဉ်ပြိုင်ခဲ့သည့် အားကစားနည်းအမျိုးမျိုးအနက် အမျိုးသားဂေါက်သီးရိုက်ပြိုင်ပွဲ၌ ရွှေတံဆိပ် (၂) ခု၊ ငွေတံဆိပ်(၁) ခု၊ အမျိုးသားပူဆယ်အသင်းက ရွှေတံဆိပ် (၁) ခု၊ အမျိုးသမီးလှံတံပစ်ပြိုင်ပွဲ၌ ငွေတံဆိပ်(၁)ခု၊ အမျိုးသားကြိုးတပ်သံလုံးပစ်ပြိုင်ပွဲ၌ ကြေးတံဆိပ် (၁) ခုတို့ကို ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီး ဌာနကိုယ်စားပြုအားကစားသမားများက မိခင်ဝန်ကြီးဌာနအတွက် ရယူပေးနိုင်ခဲ့သောကြောင့် ဝန်ကြီးဌာနပေါင်းစုံတွင် အဆင့် (၅) ၌ ရပ်တည်ခဲ့...

ကြိုးစားလေ့ကျင့်မှု၊ ကျွမ်းကျင်မှု၊ ယုံကြည်မှုများကြောင့် ယခုလို အောင်မြင်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ ဒီဇင်ဘာလ ၁၀ ရက်နေ့ပြိုင်ပွဲစတင် ကတည်းက အခြားဝန်ကြီးဌာနအသင်းများနဲ့ အမှတ်များ ကွာခြားခဲ့ပြီး ဒီဇင်ဘာလ ၁၁ ရက်နေ့တွင် အားကစားသမားများက တစ်ဦးချင်းလက်ရည်ကို ထိန်းကာ လက်စွမ်းပြရိုက်ခဲ့၍ အသင်းလိုက် (အကျော့မဲ့)ပြိုင်ပွဲမှာ ၄၅၄ ချက်ဖြင့် ရွှေတံဆိပ်(၁)ဆုရရှိခဲ့ပါတယ်။ အားကစားသမားများထဲမှာ အသင်းခေါင်းဆောင် ဦးမျိုးလွင်ဦးက ဝါသနာအရ အသက်အရွယ်နဲ့ မလိုက်အောင် ကြံ့ခိုင်မှုကောင်းပြီး လေ့ကျင့်မှုပြင်းထန်ကာ အသင်းကို ဦးဆောင်နိုင်ခဲ့ပါတယ်။ အဲဒါကြောင့်တစ်ဦးချင်း(အကျော့ပေး)ပြိုင်ပွဲမှာ ၂၃ ချက်ဖြင့် ရွှေတံဆိပ်ဆုနဲ့ ကျင်းအမှတ် ၁၂ မှာ တစ်ချက်တည်း ကျင်းဝင်သည့် (Hole In One Prize) ဆုဖလားကိုလည်း ရရှိခဲ့ပါတယ်။ အားကစားသမား ဦးချမ်းငြိမ်းက တစ်ဦးချင်း (အကျော့မဲ့) ပြိုင်ပွဲမှာ ၁၄၈ ချက်ဖြင့် ငွေတံဆိပ်ဆုကိုရရှိခဲ့ပါတယ်။”

သတင်းလွှာ- “ပြိုင်ပွဲမှာ ရရှိခဲ့တဲ့ ဆုအမျိုးအစားများ သိပါရစေ ဆရာ”

ဦးမျိုးလွင်ဦး- “ကျွန်တော်ကတော့ ဦးမျိုးလွင်ဦး (ပုံသန်းရေးမှူးချုပ်

မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း) အသင်းခေါင်းဆောင် ဖြစ်ပါတယ်။ ဝန်ကြီးဌာနပြိုင်ပွဲများမှာ ယှဉ်ပြိုင်ခဲ့ဖူးကာ ယခုပြိုင်ပွဲတွင်အသင်းလိုက်နဲ့တစ်ဦးချင်းရွှေတံဆိပ်ဆုရယူပေးနိုင်ခဲ့လို့ဝမ်းသာရပါတယ်။ ဂေါက်သီးရိုက်အားကစားသမားများ အလိုချင်ဆုံးဆုဖြစ်တဲ့ (Hole In One Prize) ဆုဖလားကိုရရှိခဲ့တာကြောင့် ပိုပြီးဝမ်းမြောက်ဝမ်းသာ ဖြစ်ရပါတယ်။ အသင်းသားများစိတ်ဓာတ်၊ စည်းကမ်းလိုက်နာမှုများ ကြောင့်လည်း ယခုလိုအောင်မြင်မှုများ ရရှိခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါတယ်။”

ပဉ္စမအကြိမ်အမျိုးသားအားကစားပွဲတော်၌ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်အသင်းများ၊ ဝန်ကြီးဌာနများမှ အဆင့်မီအားကစားသမားများနှင့် အလားအလာရှိသည့် ရွက်ပုန်းသီး လူငယ်မျိုးဆက်သစ် အားကစားသမားများ ပေါ်ထွက်လာခဲ့ရာ အရှေ့တောင်အာရှအားကစားပြိုင်ပွဲနှင့် အခြားနိုင်ငံတကာပြိုင်ပွဲများတွင် နိုင်ငံ့ဂုဏ်ဆောင် နိုင်တော့မည်ဖြစ်ပါသည်။ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှလည်း ထူးချွန်ဆုများကို ထိုက်ထိုက်တန်တန်ရရှိခဲ့သည့်အတွက် ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်သတင်းလွှာမှ ဂုဏ်ယူဝမ်းမြောက်စွာ ဖော်ပြလိုက်ရပါသည်။

ကျော်ကျော်

e-Government ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် လုံခြုံရေးကို အထောက်အကူပြုနိုင်ရေး "Cyber Security in the Digital Age" ခေါင်းစဉ်ဖြင့် အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲကျင်းပ



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ သတင်းအချက်အလက်နည်းပညာနှင့် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဦးစီးဌာနနှင့် Telecom International Myanmar Co.,Ltd(Mytel) တို့ ပူးပေါင်းပြီး "Cybersecurity in the Digital Age" ခေါင်းစဉ်ဖြင့် အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲအား ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ ၁၂ ရက် နံနက်ပိုင်းက နေပြည်တော်၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ရုံးအမှတ် (၂) အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပပြုလုပ်ခဲ့သည်။

အခမ်းအနားသို့ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ကာကွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထဲရေးဝန်ကြီးဌာန၊ စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် သိပ္ပံနှင့်နည်းပညာ ဝန်ကြီးဌာနတို့မှ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအောက်ရှိ ဌာနအကြီးအကဲများ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်ရုံး အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနများမှ Chief Information Officer

(CIO) နှင့် Deputy / Assistant Chief Information Officer များ၊ ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဆိုင်ရာ တာဝန်ယူဆောင်ရွက်နေသူများ၊ နည်းပညာဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်သူများ တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးလူမွန်က အမှာစကားပြောကြားရာတွင် အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲကို မြန်မာနိုင်ငံ၏ e-Government ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် လုံခြုံရေးကို အထောက်အကူပြုစေရန်၊ အရည်အချင်းရှိသော ပြည်တွင်းဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များကို လေ့ကျင့်ပြုစုပို့ဆောင်ပေးထုတ်နိုင်ရန်နှင့် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးခြိမ်းခြောက်မှုများကို ပြန်လည်တုံ့ပြန်ရန်အတွက် အစိုးရ၊ ပုဂ္ဂလိကနှင့် ပညာရေးကဏ္ဍများမှ ကျွမ်းကျင်သူများကို စုစည်း၍ အတူတကွ ပူးပေါင်းလုပ်ဆောင်မှုများကို မြှင့်တင်အားပေးနိုင်ရန် ရည်ရွယ်ကျင်းပခြင်းဖြစ်ကြောင်း

ကမ္ဘာတစ်ဝန်းတွင် ICT နည်းပညာသည် နေ့စဉ်နှင့်အမျှ လျင်မြန်စွာ ပြောင်းလဲတိုးတက်လာသည်နှင့်အညီ မြန်မာနိုင်ငံတွင်လည်း အစိုးရဌာနအသီးသီးမှ e-Government လုပ်ငန်းစဉ်များကို အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဆောင်ရွက်လာကြပြီး အစိုးရပိုင်းဆိုင်ရာ သာမက ပုဂ္ဂလိကပိုင်းနှင့်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ၏ Online ဝန်ဆောင်မှုများလည်း တိုးတက်များပြားလာလျက်ရှိကြောင်း၊ ထိုသို့တိုးတက်လာမှုများသည် ကောင်းမွန်သည့် အကျိုးရလဒ်များရရှိသလို ၎င်းနည်းပညာများကို အသုံးပြုပြီး ဆိုက်ဘာတိုက်ခိုက်မှုများကိုလည်း နည်းလမ်းမျိုးစုံဖြင့် ဆောင်ရွက်လာကြပါကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများ၊ ဝန်ကြီးဌာနများအနေဖြင့် မိမိတို့၏ကွန်ရက်လုံခြုံရေးအတွက် နည်းပညာဆိုင်ရာအခြေခံအဆောက်အအုံများ တိုးချဲ့တည်ဆောက်ခြင်း၊ နည်းပညာရှင်များဖြင့် တောင့်တင်းခိုင်မာသည့် လူ့စွမ်းအားအရင်း



အဖြစ်များ ဖြည့်တင်းခြင်း၊ နိုင်ငံတကာ၏ အတွေ့အကြုံကောင်းများကိုစဉ်ဆက်မပြတ် လေ့လာခြင်းများကို မလွှဲမသွေ ဆောင်ရွက် သွားကြရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ ယခုအလုပ်ရုံ ဆွေးနွေးပွဲတွင် မိမိတို့တွေ့ကြုံနေရသည့် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဆိုင်ရာ အခက်အခဲများ၊ ဖြေရှင်းဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သည့် အတွေ့အကြုံ ကောင်းများ၊ သိရှိလိုသည့် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေး ဆိုင်ရာ နိုင်ငံတကာအတွေ့အကြုံကောင်း များကိုပွင့်လင်းလင်းပူးပေါင်းပါဝင်ဆွေး နွေးသွားကြဖို့ တိုက်တွန်းပါကြောင်း။

ဆက်လက်၍ Telecom Interna-

tional Myanmar Co.,Ltd (Mytel) CEO က အမှာစကားပြောကြားရာတွင် နည်းပညာအသစ်များ တိုးတက်လာမှုသည် အခွင့်အလမ်းများကိုရရှိစေသလို ဆိုက်ဘာ ခြိမ်းခြောက်မှုများကိုလည်း ဖြစ်ပေါ်စေပါ ကြောင်း၊ အဖွဲ့အစည်းများ၊ အစိုးရဌာနများ နှင့်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအတွက် မိမိတို့၏ အချက်အလက်များသည် အသက်သွေးကြော ဖြစ်သည့်အတွက် ကြိုတင်ကာကွယ်ရန် အရေး ကြီးပါကြောင်း၊ ယနေ့ အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲ တွင် အချက်အလက်များ ကြိုတင်ကာကွယ် ခြင်း၊ ကွန်ရက်လုံခြုံရေးနှင့်အစွဲတတ်သတ်သတ်

တွင် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဆိုင်ရာကျင့်ဝတ်များ နှင့်ပတ်သက်၍ အသိပညာပေးဟောပြော ဆွေးနွေးကြမည် ဖြစ်ပါကြောင်းနှင့် မြန်မာ နိုင်ငံအတွက်လုံခြုံစိတ်ချရသော အစွဲတတ်သတ် အနာဂတ်တစ်ခုကို အတူတကွဖော်ဆောင် သွားကြရန်တိုက်တွန်းပါကြောင်းပြောကြား ခဲ့သည်။

ထို့နောက် ဗီယက်နမ်နိုင်ငံ Viettel ကုမ္ပဏီမှ Security Operation Center (SOC) အကြံပြုချက်များနှင့် SOC Cloud ဝန်ဆောင်မှုအကြောင်း မိတ်ဆက်တင်ပြပြီး ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ သတင်းအချက်အလက်နည်းပညာနှင့် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဦးစီးဌာနမှ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဆောင်ရွက်ထားရှိမှုအခြေ အနေနှင့်စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအကြောင်း ကိုရှင်းလင်းဆွေးနွေးခဲ့ပါသည်။ ယင်းနောက် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဆိုင်ရာကျွမ်းကျင်သူများ မှ ဦးစီး၍ “Safeguarding Data, Privacy and Infrastructure” ခေါင်းစဉ်ဖြင့် မျက်နှာ စုံညီဆွေးနွေးပွဲပြုလုပ်ကာ တက်ရောက်လာ သူများမှသိရှိလိုသည်များမေးမြန်းဆွေးနွေး ခဲ့ကြပြီး အခမ်းအနားကို ရုပ်သိမ်းခဲ့ကြောင်း သိရသည်။ သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်းမှ "Kaiser" လိပ်ပြာပုံ စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းသစ် ထုတ်ဝေ

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ မြန်မာ့စာတိုက် လုပ်ငန်းမှ သယံဇာတနှင့်သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးဝန်ကြီး ဌာနက မြန်မာနိုင်ငံ၌တွေ့ရှိရသော လိပ်ပြာမျိုးစိတ်အဖြစ်မှတ်တမ်း တင် သဘောထား မှတ်ချက်ပြုထားသည့် “Kaiser” လိပ်ပြာပုံ (၂၀၀ကျပ်တန်) စာပို့တံဆိပ်ခေါင်းသစ် (၁) မျိုးအား ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာ ၆ ရက်၊ သောကြာနေ့ နံနက် ၉ နာရီ ၃၀ မိနစ်အချိန်မှ စတင်၍ နေပြည်တော်ဗဟိုစာတိုက်ကြီး၊ ရန်ကုန်စာတိုက်ကြီး၊ မန္တလေးစာတိုက်ကြီးတို့နှင့် တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်များရှိ စာတိုက် ကြီးများတွင် တစ်ပြိုင်တည်း ရောင်းချပေးခဲ့သည်။

အထူးအစီအစဉ်တစ်ရပ်အနေဖြင့် နေပြည်တော်ဗဟိုစာတိုက် ကြီး၊ ရန်ကုန်စာတိုက်ကြီးနှင့် မန္တလေးစာတိုက်ကြီးတို့တွင် ၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာ ၆ ရက်၊ သောကြာနေ့တွင် ဝယ်ယူသော စာပို့တံဆိပ် ခေါင်းများနှင့် ပထမနေ့စာအိတ် (First Day Cover) များပေါ်တွင်



နေ့စွဲအမှတ်အသားတံဆိပ် ရိုက်နှိပ်ပေးခဲ့ကြောင်းသိရသည်။

မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း



ကျွန်ုပ်တို့



စွန့်စားမှုဖြင့်

EV (Electric Vehicle)

ကျွန်မတောဝန်ကျရာကျောင်းတော်ကြီးကို စတင်ရောက်ရှိသောနေ့က ဖြစ်ပါသည်။ တိုက်တိုက်ဆိုင်ဆိုင် ကျွန်မကျောင်းပြီးသည့် မေဂျာနှင့် တာဝန်ထမ်းဆောင်ရမည့် ဌာနခွဲက အဝင်ခွင်ကျဖြစ်သည်ဟု ပြောရပါလိမ့်မည်။ ထိုဌာနကား အခြားမဟုတ် မော်တော်ယာဉ်သင်တန်းဌာနခွဲ ဖြစ်ပါသည်။ စိတ်ထဲတွင် တွေးမိလိုက်သည်က မော်တော်ယာဉ်ဆိုလျှင်ဖြင့် မော်တော်ကားနှင့်ပတ်သက်သော စက်မှုပိုင်းများ၊ အင်ဂျင်ပိုင်းများကို တွေ့ကြုံလုပ်ကိုင်ရတော့မည်ပေါ့။ သို့ပေမဲ့ ကျွန်မနှင့် မအပ်စပ်သည်ကတော့ (ICE) မော်တော်ကားများမှ ထွက်ရှိသော လောင်စာဆီအနံ့များနှင့်အိတ်စောငွေများပင်ဖြစ်ပါသည်။ စရောက်ရောက်ချင်းတွင်မည်သည်ကိုလုပ်ရမည်မှန်းမသိသေး၍ “ငါ့နယ်တော့ ဒုက္ခပါပဲပေါ့၊ ငါက ကားကလည်းမူးတတ်ပါတာနဲ့” ဟုစိုးရိမ်စိတ်ဝင်မိပါသေးသည်။ သို့သော်လည်းကျွန်မက မော်တော်ကားများဖြင့် တိုက်ရိုက်လက်တွေ့မထိတွေ့ရပါ။ မော်တော်ကားများ ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်းနှင့် သက်ဆိုင်သည့်အလုပ်ရုံ

ဘာသာရပ်များ၊ သီအိုရီပိုင်းဆိုင်ရာများ၊ သင်ထောက်ကူပစ္စည်းပိုင်းဆိုင်ရာများကိုသာ စာတွေ့လက်တွေ့ သင်ကြားပို့ချခြင်းနှင့် ရုံးလုပ်ငန်းဆောင်တာများကို လုပ်ဆောင်ရပါသည်။

ဤသို့ဖြင့် ကျွန်မအလုပ်ဝင်ပြီး နှစ်နှစ်မြောက်လောက်တွင် ကျွန်မနှင့်သင့်တော်လိုက်ဖက်သည့် အရာတစ်ခုကို တွေ့ရှိခဲ့ပါတော့သည်။ ထိုသည်ကား ယခုလတ်တလော ရေပန်းစားလူကြိုက်များနေသည့် ကာဗွန်ဒိုင်အောက်ဆိုဒ်ထုတ်လွှတ်မှုမရှိသော (Zero Emission)၊ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရလွယ်ကူသော (Easy Maintenance)၊ ဆူညံမှုနည်းသော (Less Noise)၊ ငွေကုန်ကြေးကျ သက်သာသော (Safe Money) စသည့် အားသာချက်များရှိသော လျှပ်စစ်သုံးယာဉ် (Electric Vehicle) ပင် ဖြစ်သည်။ ကုမ္ပဏီတစ်ခုက ကျွန်မတို့ကျောင်းသို့ လာရောက်၍ ဌာနခွဲနှင့်ပူးပေါင်းလုပ်ဆောင်သောအလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲတစ်ခုကြောင့်ပဲ ဖြစ်ပါသည်။ ထိုနေ့က EV နှင့် ပတ်သက်သောအကြောင်းအရာများ

ကိုကုမ္ပဏီဘက်မှ ရှင်းလင်းပြောပြပါသည်။ ကျွန်မတို့နှင့်ဆက်စပ်ဌာနများမှတက်ရောက်လာကြသော တာဝန်ရှိပုဂ္ဂိုလ်အပေါင်းတို့နှင့် တကွ နည်းပညာတက္ကသိုလ် (မိတ္ထီလာ) မှ လာရောက်၍ တက်ကြသောဆရာ/ဆရာမများနှင့် ကျောင်းသား/ကျောင်းသူများက ကုမ္ပဏီဘက်မှ Sharing လုပ်သူများနှင့် အပြန်အလှန်ဆွေးနွေးမှုများ ပြုလုပ်ခဲ့ကြပါသေးသည်။ ထို့နောက် ထိုသူတို့တွင်ပါလာသော EV ကားဖြင့် EV ၏ အဓိကအစိတ်အပိုင်းတစ်ခုဖြစ်သော ဘက္ကရီအကြောင်းနှင့် အခြားအစိတ်အပိုင်းများ၏ အလုပ်လုပ်ပုံများကိုလည်း လက်တွေ့ပြောပြ လုပ်ဆောင်ခဲ့ကြပါသည်။ ကျွန်မတို့လည်း EV ကား၏ Charging၊ Recharging လုပ်ပုံများကို သိရအောင် ထို EV ကားကို ကျောင်းတစ်ပတ်စီးကြည့်ခဲ့ကြပါသေးသည်။ ကားစီးရင်း သူငယ်ချင်းကပြောပါတယ်။ “ဟဲ့... နင်မမူးတော့ဘူးလားတဲ့။” ကျွန်မလည်း ပြန်ပြောလိုက်ပါတယ်။ “အေးဟုတ်တယ်... ငါနဲ့အဆင်ပြေတာ တွေ့သွားပြီလို့။”

ထို့နောက် ကျွန်ုပ်တို့ EV ကားကို စိတ်ပါဝင်စား၍ ဆက်လက်လေ့လာမှုပြုခဲ့ပါတော့သည်။ ကျွန်ုပ်တို့ကျောင်း၌ လစဉ်ပြုလုပ်နေကြဖြစ်သော ကျောင်းအုပ်ကြီးနှင့်ဝန်ထမ်းများလစဉ်တွေ့ဆုံပွဲ (ဒါဘာ)တွင်လည်း ထိုအကြောင်းနှင့်ပတ်သက်၍ Power point Presentationတစ်ခုလည်းကျွန်ုပ်တို့ဆောင်ရွက်ခဲ့ရပါသေးသည်။တိုက်ဆိုင်ပုံက ၂၀၂၃ခုနှစ်တွင် ကျွန်ုပ်တို့ဝန်ကြီးဌာနက ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) ၏လမ်းညွှန်ချက်ဖြင့် သိပ္ပံနှင့်နည်းပညာဝန်ကြီးဌာနလက်အောက်ရှိနည်းပညာ၊ သက်မွေ့ပညာနှင့် လေ့ကျင့်ရေးဆရာအတတ်သင်ကောလိပ်(ဘယ်လင်း)သို့ လေ့လာရေးခရီးတစ်ခု ရောက်ရှိခဲ့ရပါသည်။ ထိုကျောင်း၏ Autotronics – Mechanic Technology Department (AMT) ဌာန၌ ကျွန်ုပ်တို့စိတ်ပါဝင်စားသည့်အရာကို ထပ်မံတွေ့ရှိခဲ့ရပါသည်။ထိုအရာမှာလျှပ်စစ်သုံးယာဉ်(EV) ကို ထပ်မံတွေ့ရှိခဲ့ခြင်းပဲ ဖြစ်ပါသည်။ ထိုဌာနမှ ဆရာ/ဆရာမများ ပြောပြချက်အရ EVနှင့် ပတ်သက်သော သင်တန်းဖွင့်မည့်အကြောင်းကို သိခဲ့ရပါသည်။ ကျွန်ုပ်တို့ထံမှာဒီသင်တန်းကိုတက်ရရင်ကောင်းမှာပဲပေါ့။ စိတ်ကူးနှင့် လက်တွေ့တစ်ထပ်တည်းကျခဲ့ရပါသည်။ ကျွန်ုပ်တို့ကျောင်းသည်လည်း လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို လုပ်ဆောင်နေသည့် ကျောင်းတစ်ကျောင်းဖြစ်သည့်အလျောက်သင်ကြားပေးသည့် ဆရာ/ဆရာမများတွင်လည်းစွမ်းရည်များ ပြည့်ဝနေကြရမည်ဖြစ်သည့်အတွက်ခေတ်နှင့်အညီ ပြောင်းလဲတိုးတက်နေသည့်နည်းပညာများကို စဉ်ဆက်မပြတ်လိုက်ပါလုပ်ဆောင်နိုင်ရန် ကျောင်းမှ ကျောင်းအုပ်ကြီးနှင့် တာဝန်ရှိရာဌာနမှူးများ၏လမ်းညွှန်မှုဖြင့် လျှပ်စစ်သုံးယာဉ်ဆိုင်ရာပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုနှင့် ပြစ်ချက်ရှာဖွေနည်းသင်တန်းအမှတ်စဉ်(၂/၂၀၂၄)ကိုတက်ရောက်ခဲ့ရပါသည်။ ယခင်က စာတွေ့ကို အကြမ်းဖျင်းလောက်သာသိခဲ့ရာက ယခုလက်တွေ့မှာတော့ စာတွေ့ရောလက်တွေ့ရောထဲထဲဝင်ဝင်မြင်သိထိတွေ့ လုပ်ကိုင်ခဲ့ရပါသည်။

လျှပ်စစ်သုံးယာဉ်များမှာ Hybrid Electric Vehicle (HEV), Battery Electric Vehicle (BEV), Fuel Cell Electric Vehicle(FCEV)စသည်ဖြင့်အမျိုးမျိုးရှိကြပါသည်။၎င်းတို့၏အသက်ဖြစ်သောဘာကြီးအမျိုးအစားများလည်း အမျိုးစုံရှိကြပါသည်။ ကျွန်ုပ်တို့နိုင်ငံ၌ထွက်ရှိသောလီသီယမ်ဟာဆိုလျှင်ဖြင့် EV တွင် သုံးသည့် လီသီယမ်ဘာကြီးများအတွက်တောင်မှအဆင့်မီသည်

ဟုနည်းပညာမှတ်တမ်းများ၊ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များပြောပြချက်အရသိခဲ့ရပါသည်။ရိုးရိုး(ICE)ကားများတွင်လောင်စာဆီအသုံးပြုရ၍ ပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ သက်ရောက်မှုများရှိသလို လျှပ်စစ်ကားများနှင့် အဆင်ပြေဆုံးဖြစ်သည့် ဘာကြီးအမျိုးအစား လီသီယမ်(Lithium-ion)ကိုချက်လုပ်ရန်လုပ်ဆောင်ရာတွင်လည်း ပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ သက်ရောက်မှုရှိမည်ပဲဖြစ်ပါသည်။ဤသို့ဆိုလျှင်

မိတ်ဆက်ပေးသော ခရီးသွင်းအဖွဲ့က ရွှေတချင်း ကိုယ်ကြို.....

ရွှေတချင်း

အဆင့်မြင့် ခရီးသွင်းပို့ဆောင်ရေး

ရန်ကုန် ⇌ မြစ်ကြီးနား	မန္တလေး ⇌ အင်းတော်ကြီးဒေသ (ညောင်ပင်)
မန္တလေး ⇌ မြစ်ကြီးနား	
မန္တလေး ⇌ တနိုင်း	မန္တလေး ⇌ ကသာ ၊ အင်းတော်
မန္တလေး ⇌ ဟားကန့်	မန္တလေး ⇌ မိုးညှင်း
မန္တလေး ⇌ ဆိုင်းတောင်	မန္တလေး ⇌ ဟိုပင်
မန္တလေး ⇌ လုံးဝင်း	မန္တလေး ⇌ မိုးကောင်း ၊ နမ့်တီး



တိုးချဲ့ ခရီးစဉ်သစ်

မန္တလေး ⇌ ရန်ကုန်

မန္တလေး

☎ 09-777775126

ရန်ကုန်

☎ 09-777770522

မြစ်ကြီးနား

☎ 09-777770533



လီသီယမ်အစား အခြားမည်သည့်အရာများကို သုံးမည်နည်း။ FCEV မှာတော့ Hydrogen ကို သုံးကြသည်။ ထို့အပြင် တို့တစ်တွေ မည်သည်ကို ဆက်လက်၍ တီထွင်သုံးစွဲလုပ်ကိုင်ရမည်များကို သိရန်ဆိုလျှင် အခြေခံဖြစ်သော HEV, BEV တို့ကို အခြေခံကျကျ ဂဏနာ သိရှိထားမှသာ ဆက်လက်လုပ်ဆောင်သွားနိုင်ပေလိမ့်မည်။ EV ၏ အားသာချက်များစွာရှိသည့်အနက် ကား၏အောက်ခြေ အလယ်တည့်တည့်ကျသည့် နေရာတွင် Battery ကို တပ်ဆင်ထားခြင်းကြောင့် ကားက Weight Balance ဖြစ်သည့်အတွက် ကားကို ရှေ့ကျွမ်းပြန်၊ နောက်ကျွမ်းပြန်ခြင်းစသော Accident ဖြစ်မှုများလည်း နည်းပါးသွားစေပါသည်။ စီးနင်းသူများအတွက်လည်း ဘေးကင်းလုံခြုံမှု ရှိစေပါသည်။

အခြားနိုင်ငံများနည်းတူ ကျွန်ုပ်တို့နိုင်ငံတွင်လည်း အမျိုးသားအဆင့်လုပ်ငန်းကော်မတီများဖွဲ့၍ EV ကို ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့်သုံးစွဲနိုင်ရန်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။ အခြေခံလူတန်းစားအများစု အသုံးပြုကြသည့် နှစ်ဘီး၊ သုံးဘီး EV ယာဉ်များကိုတွင်တွင်ကျယ်ကျယ်သုံးစွဲနိုင်ရန် Swap Station များ၊ Battery အငှားစနစ်များကိုလည်း အကောင်အထည်ဖော်နေကြပါသည်။ သို့ပေမဲ့ “EV ကမီးလောင်လျှင် မီးငြိမ်းသတ်ဖို့ရန် ရေဂါလန်ပေါင်းသိန်းချီလိုတယ်။ ရေထဲလည်း ကြာကြာမောင်းလို့ မရနိုင်ဘူး။ လျှပ်စစ်မီးက မမှန်ရင် အဆင်မပြေနိုင်ဘူး။ ကားပျက်လျှင် မည်သို့မည်ပုံ သယ်ဆောင်သွားရမလဲ” စသည့် စိန်ခေါ်မှုများလည်း ရှိနေကြပါသည်။ ဤကဲ့သို့ စိန်ခေါ်မှု

များကို ရင်ဆိုင်ဖြေရှင်းနိုင်ရန်ဆိုလျှင် UNR 100 ကဲ့သို့သော Safety အကြောင်းအရာများ သိရှိရန်လိုသလို၊ ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များလည်း မဖြစ်မနေရှိထားရန်လိုအပ်လှပါသည်။ ကျွန်ုပ်တို့ မနက်အိပ်ရာထသည်နှင့် မျက်နှာသစ်ရမည်၊ သွားတိုက်ရမည်ဆိုသည်က ကျွန်ုပ်တို့အတွက် Habitual ဖြစ်၍နေပါသည်။ ဤသို့ပါပဲ EV နှင့် ကျွန်ုပ်တို့တစ်တွေ Habitual ဖြစ်သွားလျှင်ဖြင့် အဆင်ပြေနိုင်ပြီပေါ့ရှင်။

ဤအရာများက ကျွန်ုပ်နှင့် EV တိုက်ဆိုင် တွေ့ဆုံပုံများပါပဲ။ EV ကို ကြိုက်ကြသည့်သူများ ရှိကြသလို မကြိုက်သည့်သူများလည်း ရှိပါသည်။ ပစ္စည်းပဲနေနေ၊ လူပဲဆိုဆို မည်သည့်အရာဖြစ်ဖြစ် အကောင်းရှိသလို အဆိုးများလည်းရှိကြမည် မဟုတ်ပါ

လား။ အကောင်းများကို အကျိုးရှိရှိ အသုံးပြုပြီး အဆိုးများကိုနည်းနည်းသမျှနည်းသွားအောင် ကြိုးစားလုပ်ဆောင်သွားရန် လိုအပ်လှပါသည်။ ကျွန်ုပ်တို့ဌာနအနေဖြင့်လည်း ပို့ဆောင်ရေး၌ အသုံးပြုသော CO2 Emission ရှိသော ICE Engine သုံး ကားများအစား EV များကို သုံးစွဲလာနိုင်မည်ဆိုလျှင် ကမ္ဘာကြီးကိုကယ်တင်ရာ ရောက်သလို အရှိန်အဟုန်ဖြင့် တိုးတက်လာသော နည်းပညာအသစ်အဆန်းများကိုလည်း အမှီလိုက်နိုင်မှာမဟုတ်ပါလား။ မည်သို့ပင်ဆိုစေကာမူ ကျွန်ုပ်တို့အနေဖြင့် Emission Zero ဖြစ်သည့် ကျွန်ုပ်နှင့် သင့်တော်ကိုက်ညီသော EV ကိုသဘောကျနှစ်ခြိုက်မိသည်တော့ အမှန်ပါပဲ။ ယခုအနေဖြင့်ဆိုလျှင် သဘောကျနှစ်ခြိုက်ရုံပါပဲ။ ကျွန်ုပ်တို့တစ်တွေ ပြောပြနေကျ “လူကောင်းမကောင်း ပေါင်းကြည့်မှသိ၊ နွားကောင်းမကောင်း ချောင်းကျမှသိ” ဆိုသည့်အတိုင်း သည်ထက် ပို၍မက်ချ် (Match) ဖြစ်၊ မဖြစ်ဆိုသည်က EV ကား ဝယ်ယူစီးနင်းသုံးစွဲနိုင်ရန် လိုအပ်လှပါသည်။ နောင်တွင်လည်း အခြေခံလူတန်းစားမှစ၍ EV များကိုတွင်တွင်ကျယ်ကျယ် စီးနင်းသုံးစွဲနိုင်မည်ဟုလည်း ယုံကြည်မျှော်လင့်မိပါသည်။

စန္ဒကူးမြိုင်



UNITEAM TRAINING

Contact us:

- ☐ Customer Service
09 949 219 882 | 09 977 215 430
- ☐ Business Development
09 977 215 436 | 09 977 215428 | 09 977 639 018

Address:

- ☐ No (84-85), Pan Hlaing Street, Sanchaung Township
Yangon Myanmar
- ☐ No (699), Theingone Street, Payagone Ward
Thanlyin Township, Yangon, Myanmar



မိဘကျေးဇူး ဆပ်ဖူးပြီးပြီလား...

■ ဆောင်းမင်းလတ် (DMA)

၂၀၂၄ ခုနှစ်၊ ဩဂုတ်လရဲ့ ရုံးဖွင့်ရက်နေ့လယ်ခင်းတွင် ကျွန်တော် သည် ရေကြောင်းဦးစီးဌာနရုံးရှိရာ ဒေါပုံသဘောကျင်းအတွင်းသို့ ရောက်သွားခဲ့သည်။ ရုံးဝန်းအတွင်းသို့ဝင်ပြီး လက်ဝဲဘက်သို့ ချိုးကွေ့ လိုက်သည်နှင့် ရုံးဝန်ထမ်းများနှင့် သဘောသားသင်တန်းများအတွက် လက်ဘက်ရည်ဆိုင်များ ဖွင့်ထားသည်ကို တွေ့ရသည်။ ထိုဆိုင်များ ရှေ့ကဖြတ်အသွား ကျွန်တော့်ကို လက်ခုပ်တီးပြီး လက်ယပ်လှမ်း ခေါ်နေသော လူတစ်စုကို တွေ့လိုက်သည်နှင့် ဆိုင်ထဲသို့ လှမ်းဝင် လိုက်သည်။

“ငါက ဘယ်သူတွေလဲလို့၊ လက်စသတ်တော့ မင်းတို့တတွေ ထိုင်နေကြတာကိုး”

“တွေ့တုန်းကြုံတုန်း စကားစမြည်ပြောဆိုပြီး၊ လက်ဖက်ရည် သောက်သွားပါဦး အစ်ကို ”

ရေကြောင်းဦးစီးဌာန ဝန်ထမ်းများဖြစ်သော ရေကြောင်းအန္တ ရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လုံခြုံရေးနှင့်ပတ်ဝန်းကျင်ထိန်းသိမ်းရေးဌာနခွဲ ကဦးစီးမင်းထွန်းနှင့် ဦးစီးထွန်းကျော်၊ ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာ ဌာနခွဲကဦးဆောင်ပြည်မင်း၊ (PMV) ရေယာဉ်ဌာနကဦးကျော်ကျော် နိုင်နှင့် ဦးခင်နိုင်တို့ စားပွဲဝိုင်းမှာ ထိုင်နေတာကို တွေ့ရသည်။

“ကဲ ကြိုက်တာမှာဗျာ ” “ ပုံမှန်ချိစိမ့်တစ်ခွက်ပေးဗျို့ ”

ဦးဆောင်ပြည်မင်းကလွဲလို့ကျန်လူငယ်လေးယောက်ကား အသက် (၄၀-၅၀)ကျော် လူပျိုကြီးများ ဖြစ်ကြပြီး မိဘများ လုပ်ကိုင်ကျွေး မွေးနေသောသူများ ဖြစ်ကြသည်။ “မင်းတို့တွေ အသက်အရွယ် တွေကြီးပြီ မိန်းမ မယူကြသေးဘူးလား”၊ “ကုန်ဈေးနှုန်းမြင့်မားနေ

သောအချိန်မှာ နှလုံးသားရေးရာကို ဘေးဖယ်ထားပြီး၊ မိခင်အိုကြီး ကိုရာသက်ပန်ပြုစုလုပ်ကျွေးမယ်။ အမေသေသွားရင်လူပျိုကြီးဘဝ နဲ့ဘဲအရိုးထုတ်တော့မယ်ဗျို့” ဟုဦးစီးထွန်းကျော်ကသူရဲ့ရင်တွင်း စကားကို ပြောဆိုသည်။ ဦးစီးမင်းထွန်း၊ ဦးကျော်ကျော်နိုင်၊ ဦးခင် နိုင်တို့ကလည်း မိဘနှစ်ပါးစလုံးကို လုပ်ကျွေးခဲ့ပြီးပြီ။ မိဘတွေ ကွယ်လွန်သွားကြပြီး။ အခုလည်း အသက်(၅၀)ကျော်ပြီဆိုတော့ လူပျိုဘဝဟာ အခုအခြေအနေမှာ သားတွေမူ၊ မယားတွေမူ မရှိ၊ စိတ်ညစ်စရာ ပူပင်သောကတွေလည်းမရှိ၊ အကောင်းဆုံးအချိန်ပေါ့။

ငါ့အနေနဲ့ မင်းတို့တတွေကို လေးစားတယ်။ ဂုဏ်ယူတယ်ကွာ။ တစ်ချို့ကျတော့ မိဘတို့ရှိပါရဲ့ ဂရုမစိုက်ဘဲ ပစ်ထားတဲ့သူတွေ၊ တာဝန်မကျေတဲ့သူတွေကို ငါပြောပြမယ်။ ငါက သန်လျင်မှာနေတယ်၊ အားလပ်ရက်အချိန်လေးတွေမှာ ကျိုက်ဗောဓိဘုရားကို သွားပြီး တံမြက်စည်းလှည်းတယ်၊ တရားထိုင်တယ်၊ ဘုရားမှာ အဘိုးကြီး တစ်ယောက် အမြဲတမ်းတရားထိုင်နေတာကို တွေ့ရတယ်။ သူနဲ့ငါ ရင်းရင်းနှီးနှီး ဖြစ်သွားကြတယ်လေ။ သူ့အကြောင်းကို မေးကြည့် တော့ သူဟာ စက်ရုံလုပ်သား အငြိမ်းစားတစ်ဦးပေါ့။ သူ့ဇနီးဆုံး သွားတော့ သူ့မှာ သမီး (၃) ယောက် ကျန်ရစ်ခဲ့တယ်။ သမီး (၃) ယောက်လုံးက ဘွဲ့ရပြီးအထက်တန်း၊ အလယ်တန်းကျောင်းဆရာမ တွေတဲ့။ သူတို့ (၃) ယောက်လုံးက အိမ်ထောင်ကျပြီး တစ်အိုးတစ် အိမ် နေထိုင်ကြတယ်။ တစ်နေ့မှာတော့ သမီး(၃)ယောက်လုံးက ဘာပြောလဲဆိုတော့ “အဖေလည်း အသက်ကြီးပြီ၊ မသေခင် လှူ သွားနိုင်အောင် မိသားစုအိမ်လေးကို ရောင်းပါလား၊ ရတဲ့ငွေလေး

တွေကို အမွေခွဲပြီး၊ ကျွန်မတို့နဲ့အတူ လိုက်နေပါလားတဲ့။ အဘိုးကြီး ကလည်း သမီး (၃) ယောက် စကားကို နားယောင်ပြီး အိမ်လေးကို ရောင်းချ၊ အမွေ (၄) ပုံခွဲကာ သူရရှိတဲ့ငွေလေးကို ကျစ်ကျစ်ပါအောင် ဆုပ်ပြီး သမီးအကြီးအမိမာ လိုက်နေခဲ့ပါတယ်။ (၆-၇) လအကြာ မှာ သမီးကြီးအိမ်မှာနေရတာ အဆင်မပြေဖြစ်ပြီး အလတ်မအိမ်ကို ပြောင်းပြီးနေပါတယ်။ (၁) နှစ်လောက်အကြာမှာ သားမကနဲ့အဆင် မပြေဖြစ်ကာ အငယ်ဆုံးသမီးအိမ်ကို ပြောင်းနေပြန်တယ်။ ထမင်း တစ်လုပ်စားရဖို့ သားမကနဲ့သမီးမျက်နှာကို ကြည့်နေရတယ်။ သိပ် မကြာပါဘူး။ သားမကနဲ့သမီးက အဖေဖြစ်သူကို အိမ်ပေါ်ကဆင်းစေ ချင်ပြီး ဘာပြောလဲဆိုတော့”

“အဖေတရားအားထုတ်ဖို့ အဆင်ပြေအောင်၊ ဘုရားရိပ်တရား ရိပ်နဲ့နီးအောင် ဘုန်းကြီးကျောင်းမှာ သွားနေပါလားတဲ့” အဖေကို ယဉ်ယဉ်ကျေးကျေးနဲ့ နှင်နေတယ်ဆိုတာ အဖေလုပ်သူက သိပါ တယ်။ အဖေဖြစ်သူက သမီးစိတ်မဆင်းရဲရဲအောင် အိမ်ပေါ်ကဆင်း ပြီး သူငယ်ချင်းဖြစ်သူ ကျောင်းထိုင်ဘုန်းကြီးကို အကျိုးအကြောင်း ပြောပြီး ဘုန်းကြီးကျောင်းမှာ ကပ်နေရတယ်ဆိုပါစို့။ အဲ့ဒါပေါ့ မြန်မာ စကားပုံရှိတယ်လေ သားသမီးယုံတော့ စုံလုံးကန်းတဲ့။ အဖေဖြစ်သူ က အသက် (၈၀) ကျော်လာလို့ မကျန်းမမာဖြစ်ပြီး ဆေးရုံတက်တော့ သမီး (၃) ယောက်လုံးတစ်ယောက်မှ လာမကြည့်ကြဘူး။ အဖေ သတင်းကိုမမေးကြဘူး။ အဖေဆုံးသွားတော့ သန့်လျှင်အမိုးနီသုသာန်

မှာ မီးသပြီလဲတဲ့အခါကျမှ သမီး (၃) ယောက်လုံး အားရပါးရရှိပြီး နေလိုက်ကြတာ။ သူတို့ဆွေမျိုးသားချင်းတွေက မသေခင်က အဖေ ကိုပစ်ထားပြီး သေမှီတော့ ညည်းတို့တွေ အပိုတွေပါအေတဲ့။ သမီး တွေ တာဝန်မကျေတာ ထင်ရှားသွားပြီနော်။ နောက်တစ်ဦးကို ပြော ပြဦးမယ်။ သူနာမည်က အောင်သူတဲ့။ တစ်ချိန်က ဒေါပုံ- သင်္ဘော ကျင်း သံဂဟေဌာနမှာ အလုပ်လုပ်သွားခဲ့တယ်။ သူ့မှာ အစ်မ (၂) ယောက်ရှိတယ်။ အိမ်ထောင်သည်တွေ အိမ်ကွားပြီးနေကြတယ်။ အဖေဆုံးသွားတော့ မိခင်အိုကြီးကို အစ်မတွေက ကျွေးမွေးထားပါ တယ်။ အောင်သူကလည်း အိမ်ထောင်ရှိတယ်။ သူ သင်္ဘောတက် သွားတော့ (၅) ခေါက် (၆) ခေါက်လောက်ရှိပြီ။ သူနိုင်ငံခြားက ပြန်လာရင် အစ်မတွေကို မုန့်ဖိုးမပေးဘဲ အမေ့ကိုတော့ ငွေ (၃) သောင်းဘဲပေးပါ တယ်။ သူကတော့ ငွေစုနေပါတယ်။ သိန်း (၅၀၀-၆၀၀) လောက် ရရင် တိုက်ခန်းဝယ်ပြီး ဇနီးနဲ့အတူတူနေဖို့ ငွေစုနေပါတယ်သတဲ့ ဗျာ။ ဘေးနားမှာ ငြိမ်ငြိမ်လေးထိုင်နေသော ကျော်ကျော်နိုင်က “အရမ်းလိမ္မာတဲ့ သင်္ဘောသား၊ အမေကို သိတတ်တဲ့သား၊ အမေကို ငွေ (၃) သောင်းပဲတန်ဖိုးထားလေသလား” ဟိုတန်းက မိဘတစ်ယောက် က သားသမီး (၁၀) ယောက်ကို ကျွေးမွေးထားနိုင်တယ်။ အခုခေတ် မှာ သားသမီး (၁၀) ယောက်က မိဘတစ်ယောက်ကို ကျွေးမွေးဖို့အနိုင် နိုင်၊ သားသမီးတွေ မိဘအပေါ် မေတ္တာတရား ခေါင်းပါးနေကြပြီဗျာ။ ကျုပ်ပြောတာ မမှန်ဘူးလားဗျာ။ “သိပ်မှန်တာပေါ့ဗျာ” “ကြားဖြတ်ပြီး



ရေသို့လှမ်းမီမြန်မာ့မြည်



နုံးပျံအိမ်သုံးဖိုင်ဘာအင်တာနက်



အကန့်အသတ်မဲ့



တပ်ဆင်ခ အခမဲ့



တည်ငြိမ်သောလှိုင်း

လစဉ် ဖုန်း(၅)လုံး အထိ Voice, Data, SMS အပိုဆောင်း အကျိုးခံစားခွင့်


www.mpt.com



2800 | 018652800 (အခြား အော်ပရေတာအသုံးပြုသူများ)

ငါပြောဦးမယ်ကွာ။”

“ဟိုရှေးရှေးတုန်းက ဂျပန်ပြည်မှာ အစားအသောက်ရှားပါးတဲ့ ကာလဖြစ်မှာပါ။ လူတစ်ယောက်လုပ်စာကို (၂) ယောက်(၃) ယောက် မျှစားဖို့ မလုံလောက်တဲ့ ခေတ်တုန်းကပေါ့” အိမ်မှာ သားမယားအပြင် မိအိုဖအိုတွေရှိနေတယ်ဆိုရင် သူတို့ကို ဝါးပုတ် ကြီးတွေထဲထည့်ပြီး မြစ် ထဲမျှောကြသတဲ့။ ပင်လယ်ဝင်က ကျွန်းတစ် ကျွန်းရောက်တော့မှ အဲဒီမှာ ပိုက်ဆံတတ်နိုင်တဲ့ သူဌေးတွေက ဒုက္ခသည်စခန်းကိုဖွင့်ထားပြီး ပုတ်ကြီးတွေ ဆယ်ယူကာ အဘိုးအို၊ အဘွားအိုတွေကို ကျွေးမွေး စောင့်ရှောက်ထားတာတဲ့။ အဲဒီကျွန်းက မြန်မာလိုဆိုရင် “မပြန်ကျွန်း” လို့ခေါ်သတဲ့။ လူငယ်တစ်ယောက်က သူ့မှာ သားကလေးကလည်း အရွယ်ရောက်လာပြီး အဖေအိုကြီး ကလည်းရှိနေတော့ စားဝတ်နေ ရေးကလည်း အခက်ကြုံလာတော့ အဖေအိုကြီးကို မျှောဖို့ ပုတ်တစ်လုံးရက်သတဲ့။ သားက အနားလာ ပြီး “ဘာလုပ်ဖို့ရက်နေတာတုန်းလို့ မေးပြီး အဖေအိုကြီးမျှောဖို့ ဆိုတာ သိသွားတော့ ခဏတွေဝေသွား တယ်။ ပြီးတော့မှ အဘိုးကို ပုတ်ထဲထည့်ပြီး မျှောဖို့ရက်နေတာလို့ ဖြေတယ်”။ “အဖေ ဒီလိုဆို ပုတ် (၂) လုံးရက်ပါ” လို့ပြောသတဲ့ ဘာလုပ်ဖို့တုန်းဆိုတော့မှ အဖေအလှည့်ကျရင် ကျပ်က ပုတ်မရက်တတ်ဘူး” လို့ ပြန်ပြော တော့ အဖေလုပ်တဲ့လူ ဖြူသွားသတဲ့။ ကိုယ့် အလှည့်ကျရင် ဝင်ပြန် လည်မယ်ဆိုတဲ့ သဘောပေါ့။ ခုလည်း အဲဒီနမူနာကြည့်ပါ။ ပုဒ် ဘာသာမင်္ဂလာတရားတော်မှာစနစ်တကျညွှန်ကြားထားပါတယ်။”

“မင်းတို့အရွယ်ရောက်လို့ ပညာစုံတာနဲ့ မင်းတို့ကို ကျွေးမွေးစောင့် ရှောက်ခဲ့တဲ့ မိဘနှစ်ပါးအသက်ရှင်နေသမျှ အဘက်ဘက်က မလစ် ဟင်းရအောင်စောင့်ရှောက်လုပ်ကျွေးကြ” ဆိုပြီးတော့ပေါ့။ အသက် ရှင်သမျှတောင် မကတော့ဘူး။ မိဘများ ကွယ်လွန်သွားပြီးနောက်မှာ တောင် သူတို့မွေးပေးတဲ့၊ အသက်ရှင်နေသေးတဲ့ သားသမီးများ က “လှူမျှဝေ၍”တာဝန် (၂) ရပ်နဲ့ ကျေးဇူးသိတတ်ရမယ်။ ပေးဆပ် နေရမယ်လို့ ဟောပြောထားပါတယ်။ လူတိုင်းပဲ လူဘဝရောက်လာ တာနဲ့ ကိုယ်နဲ့ ပထမဆုံးစပြီး သိရတာ ဘယ်သူတွေဖြစ်မလဲ။ “မိဘနှစ်ပါးပေါ့”။ ဒါကြောင့် မြတ်စွာဘုရားက မာတာပိတုဥပဌာန်း- မိဘကိုလုပ်ကျွေးခြင်းသည် “မြတ်သောမင်္ဂလာတခု”

မြတ်စွာဘုရားဟာ ဘဝတစ်ပါးပြောင်းသွားပြီ ဖြစ်သော မယ်တော် သန္တသိတနတ်သားကို ဘဝသံသရာဝဋ်ဒုက္ခက လွတ် မြောက်အောင် ကယ်တင်နိုင်ခဲ့တဲ့အတွက် မြတ်စွာဘုရားရှင်မှာ “အမေ့နို့ဖိုး” တစ်စက်မှ အကြွေးမကျန်တော့ပါဘူး။ မိခင်ကျေးဇူးကို “နို့နှစ်လုံးဖိုးကျေအောင်” မြတ်စွာဘုရားက ဆပ်နိုင်ခဲ့ပါတယ်။ မိခင် ကျေးဇူးတွင်လားဆိုတော့ မဟုတ်သေးဘူး။ ဖခင်ကျေးဇူးကိုလည်း “အဖေ့ချွေးဖိုး” တစ်စက်မှ အကြွေးမကျန်အောင် ဆပ်နိုင်ခဲ့ပါတယ်။ ခမည်းတော်သုဒ္ဓေါဓနမင်းကြီးကိုလည်းလူဝတ်ကြောင်ဘဝနဲ့ရဟန္တာ ဖြစ်ပြီး ကျွတ်တန်းဝင်အောင် လမ်းညွှန်ပေးနိုင်ခဲ့တဲ့အတွက် ဖခင် ကျေးဇူးကို “လက်ရုံးနှစ်ဖက်ဖိုးလုံးကျေအောင်” မြတ်စွာဘုရားဆပ်

နိုင်ခဲ့ပါတယ်။ မြတ်စွာဘုရားရှင်ဟာ မိဘကျေးဇူးအထူးဆပ်လိုတဲ့ သူတော်ကောင်းတိုင်းအတွက် အတုယူစရာ ပုဂ္ဂိုလ်ထူး၊ ပုဂ္ဂိုလ်မြတ် ပါပဲ။ လူတိုင်းမှာ ရွှေ၊ ငွေမရှိပေမယ့် အဖေ၊ အမေတော့ ရှိတယ်။ မိဘနှစ်ပါးက မွေးဖွားလာတဲ့ သားသမီးတိုင်း မိဘကို တစ်ဖန်ပြန် လည် ကျွေးမွေးပြုစုစောင့်ရှောက်ခြင်း အခွင့်အရေးက ယခုစွန့်ပွန် ရော၊ နောင်သံသရာအတွက်ပါ အထူးကောင်းမွန်ပြီး တန်ဖိုးမဖြတ် နိုင်သော ကုသိုလ်တွေပဲ မဟုတ်လား။

“မင်းတို့တွေကို ငါ မေးစရာမေးခွန်းတစ်ခု ရှိတယ်။ မင်းတို့မိဘ တွေကို စိတ်ဆင်းရဲအောင်၊ မျက်ရည်ကျအောင် လုပ်ခဲ့ဖူးလားဟေ့”

“ဘယ်လုပ်ပါ့မလဲ အစ်ကိုရေ၊ မိဘတွေကို စိတ်ချမ်းသာစွာနဲ့ ကျွန်တော်တို့ ချွေးနှံစာလုပ်ခ လစာငွေလေးတွေနဲ့ ကျွေးမွေးလာခဲ့ တာပေါ့ အစ်ကို ”

ဒါဆိုရင် သားလိမ္မာလေးတွေ “မိဘကျေးဇူးဆပ်ဖူးပြီပြီပေါ့” ကျွန်တော်တို့အဖွဲ့သားတွေအားလုံး အားပါးတရ ရယ်မောကာ လက်ဖက်ရည်ဖိုး ကျသင့်ငွေကို ရှင်း၍ ဆိုင်ထဲမှ ကြည်နူးရွှင်လန်း စွာ ထွက်လာပါတော့သည်။

အကို။ ။

အရှင်ဆန္ဒာဓိက (မိဘကျေးဇူးအကျေဆပ်နည်း)

ဆောင်းမင်းလတ်(DMA)

မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်တွင် အောက်ပါ

COC / COP သင်တန်းများဖွင့်လှစ်လျက်ရှိပါသည်။

ဆက်သွယ်ရန် - 09 881122990, 09 881122991, 09 881122992

No	Course Name	Duration
1	BST (Basic Safety Training)	10 Days
2	PRESEA (Deck)	20 Days
3	SSA (Ship Security Awareness)	1 Day
4	DSD (Designated Security Duty)	2 Days
5	PSCRB (Personal Survival Craft & Rescue Boat)	5 Days
6	TF (Tanker Familiarization)	8 Days
7	EDH (Efficient Deck Hand)	5 Days
8	Deck Officer Class I & II Combined	6 Months
9	Deck Officer Class I	3 Months
10	Pre-Sea Engine	20 Days
11	EER III/4	16 Days
12	ERM (Engine Resource Management)	5 Days
13	VRM (Vessel Resource Management)	6 Days
14	MEO Class I&II Combined	6 Months
15	MEO Class I Refresher	1 Month

ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) ဦးအောင်မြိုင် မိုးသည်းထန်စွာရွာသွန်းမှုကြောင့် သာစည် - ရွှေညောင် - တောင်ကြီး ရထားလမ်းပိုင်းရှိ ရေတိုက်စားပြီး ပျက်စီးမှုဖြစ်ပေါ်ခဲ့သည့်နေရာများအား ကြည့်ရှုစစ်ဆေး



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင်သည် ၂၀၂၄ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာ ၁၀ ရက်မှ ၁၂ ရက်ထိ မြန်မာ့မီးရထားမှ အထွေထွေမန်နေဂျာများ၊ တိုင်းတာဝန်ခံအရာရှိများနှင့်အတူမိုးသည်းထန်စွာရွာသွန်းမှုကြောင့်သာစည်- ရွှေညောင် - တောင်ကြီးရထားလမ်းပိုင်းတွင် ရေတိုက်စားပြီး မြေပြိုကျမှုဖြစ်ပွားခဲ့သည့် ဆင်တောင် - မြင်းဒိုက်ဘူတာကြားရှိ ကမ်းပါးနီဥမင်အဝင်/အထွက်နေရာများ၊ ဆင်တောင်ဘူတာ၊ မြင်းဒိုက်ဘူတာနှင့် ခွေးရုပ်ဘူတာတို့တွင် ရေတိုက်စားပြီး မြေပြိုကျမှုကြောင့် ပျက်စီးမှုဖြစ်ပေါ်ခဲ့သည့် အခြေအနေများ၊ ပေါမူ- ထိသိမ်- တောင်ကြီးရထားလမ်းပိုင်းရှိ မိုးသည်းထန်စွာရွာသွန်းပြီး ရေတိုက်စားခြင်းကြောင့် ပျက်စီးချို့ယွင်းမှုများဖြစ်ပေါ်ခဲ့သည့် တာပေါင်နေရာများအား စစ်ဆေးသည်။



အဆိုပါ ခရီးစဉ်အတွင်း ဒုတိယဝန်ကြီး ရထားလမ်းပိုင်းတွင် ရေတိုက်စားပြီး မြေပြိုသည့် သာစည်- ရွှေညောင်- တောင်ကြီး ကျ၍ ပျက်စီးမှုဖြစ်ပွားခဲ့သည့် ဆင်တောင်-

ခြင်းဒိုက်ဘူတာကြားရှိ ရထားလမ်းတာပေါင် နေရာများ ကမ်းပါးနီဥမင်အဝင်/အထွက်နေရာ များ၊ ဆင်တောင်ဘူတာ၊ မြင်းဒိုက်ဘူတာနှင့် ခွေးရုပ်ဘူတာတို့တွင် ရေတိုက်စားပြီး မြေပြို ကျမှုကြောင့် ပျက်စီးမှုဖြစ်ပေါ်ခဲ့သည့်အခြေ အနေများကို သွားရောက်စစ်ဆေး၍ သာစည် - ရွှေညောင်ရထားလမ်းပိုင်းတွင် ရထားခရီး စဉ်များ အမြန်ဆုံးပြန်လည် ပြေးဆွဲနိုင်ရေး ပြန်လည်ပြုပြင်ခြင်းလုပ်ငန်းများကို အရှိန် အဟုန်မြှင့်တင် ဆောင်ရွက်သွားရန်၊ ပြုပြင် ခြင်းလုပ်ငန်းများ ဆောလျင်စွာ ပြီးစီးရေး အတွက် လူအင်အား၊ ပစ္စည်းအင်အား၊ စက် ယန္တရားအင်အားများကို စနစ်တကျ စုစည်း အသုံး ပြု၍ သတ်မှတ်စံနှုန်းအတိုင်း စနစ်တကျ ပြန်လည်ပြုပြင်သွားရန်၊ မြေထိန်းနံရံများ စနစ် တကျဆောင်ရွက်ရန်၊ ရေစီးဆင်းမှုကောင်း မွန်စေရန်အတွက် ရေပြန်များထည့်သွင်း တည်ဆောက်နိုင်ရေး စီမံဆောင်ရွက်သွားရန် နှင့် ရေမြောင်းများပိတ်ဆို့မှုမရှိစေရေး၊ ရေစီး ရေလာကောင်းမွန်စေရေး စသည့်လုပ်ငန်း များကို အလေးထား ဆောင်ရွက်သွားရန် တို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားသည်။

ဆက်လက်၍ ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ပေါမူ-ထီသိမ်-တောင်ကြီးရထားလမ်းပိုင်း ရှိ မိုးသည်းထန်စွာရွာသွန်းပြီး ရေတိုက်စား ခြင်းကြောင့် ပျက်စီးချို့ယွင်းမှုများဖြစ်ပေါ်ခဲ့ သည့် ရထားလမ်းအကြောင်း တာပေါင်မြေ ကြီးလုပ်ငန်း၊ တံတားပြုပြင်တည်ဆောက် ခြင်းလုပ်ငန်း၊ Gabion Basket ကျောက်စီ မြေထိန်းနံရံနှင့် ရေမြောင်းတည်ဆောက်ခြင်း လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မည့် အခြေအနေများ အား စစ်ဆေးခဲ့ပြီး တာဘောင်နေရာများအား သတ်မှတ်အကျယ်ရှိရေး မြေဖို့ဖိကြိတ်ခြင်း များ စနစ်တကျ ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် ရထား လမ်းပိုင်းအတွင်း သတ်မှတ်စံနှုန်းအတိုင်း လမ်းခင်းကျောက်များ စနစ်တကျပြန်လည် ဖြည့်သွင်းပြီး Hand Tamping Machine ဖြင့် ပတ်ကင်ရိုက်ခြင်း၊ ကွေ့ဒီဂရီ၊ Alignment နှင့် Super Elevations များ မှန်ကန် မှုရှိစေရေး စနစ်တကျ ပြန်လည်စစ်ဆေး၍ ပြုပြင်ဆောင်ရွက်သွားရန်နှင့် လိုအပ်သည့်

ပစ္စည်းများ ထောက်ပံ့ပေးသွားရန်တို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့သည်။

ထို့အပြင် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ပြုပြင် တည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက် ရာတွင် သတ်မှတ်ထားသည့် Schedule အတိုင်း စနစ်တကျ ကောင်းမွန်ရေးပြုပြင်ရန် လိုအပ်သည့်ပစ္စည်းများ လုံလောက်မှုရှိရေး စီစဉ်ထောက်ပံ့ပေးသွားရန်၊ ပြန်လည်အသုံး

ပြုနိုင်သည့် ဆယ်တင်ပစ္စည်းများကို အလေ အလွင့်မဖြစ်ရေး စနစ်တကျ ပြန်လည်အသုံး ပြုသွားရန်နှင့် ရထားများ အမြန်ပြန်လည် ပြေးဆွဲနိုင်ရေး အလေးထား ဆောင်ရွက် သွားရန် ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရ သည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)

MMTM GROUP OF COMPANIES

www.mmtmgroups.com
Phone : +9595010044



ALWAYS TRY TO FULFILL
OUR CUSTOMERS NEEDS.

No.1+2(A), Thilawa Terminal, Yangon

LEAN 5S METHODOLOGY



ကုန်ထုတ်စွမ်းအား တိုးတက်ရေး 5-S စနစ် အသုံးပြုပေး (အပိုင်း - ၂)

ပထမချစ်သူ

(၁) 3S. Seiso (Shine) - သန့်ရှင်းရေးဆောင်ရွက်ခြင်း

ရှုပ်ပွနေသော အပျက်အစီးနှင့် ပစ္စည်းများအားလုံးကို ရှင်းပြီး သည်နှင့် ကျန်ပစ္စည်းများကို စနစ်တကျသိမ်းဆည်းပြီးနောက် 5-S ပရိုဂရမ်တစ်ခုအောင်မြင်ရန်အတွက် တောက်ပြောင်မှုသည်မရှိမဖြစ်လိုအပ်ပါသည်။ 5-S အကောင်အထည်ဖော်ရန်အတွက်လိုအပ်သောအရာကို ရှာဖွေရန် လွယ်ကူရမည့်အပြင် ညစ်ပတ်ပေပွခြင်း ကလည်း လုပ်ငန်းဆောင်တာကို ထိခိုက်စေပါသည်။ ကြမ်းပြင်များ၊ အလုပ်မျက်နှာပြင်များ၊ စက်များ၊ သိုလှောင်ခန်းများ၊ စင်များနှင့် ကိရိယာများအပါအဝင် စက်ရုံတစ်ခုလုံး၊ ရုံးတစ်ခုလုံးကို ပွတ်တိုက်ပါ။ ပိုမိုသန့်ရှင်းလေလေ ပြဿနာများ သို့မဟုတ် စံသတ်မှတ်ချက်များထက် ကျော်လွန်နေသောအရာများကို ဖော်ထုတ်ရန် ပိုမိုလွယ်ကူလေ ဖြစ်သည်။

သန့်ရှင်းရေးလုပ်ခြင်းသည် ရုံး၊ စက်ရုံအတွင်း လုပ်ငန်းခွင် လုံခြုံမှုကိုတိုးတက်စေနိုင်သည်။ ဖုန်မှုန့်များနှင့် အညစ်အကြေးများ သည် ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ ဘေးအန္တရာယ်များကို ဖြစ်ပေါ်စေနိုင်ပြီး ဘေးကင်းရေးအန္တရာယ်များကို ခွဲခြားသတ်မှတ်ရန် ပိုမိုခက်ခဲစေသည်။ 5-S ၏ အဓိကရည်မှန်းချက်များထဲမှ တစ်ခုသည် သန့်ရှင်းရေးကိုတစ်နေ့တာပြုလုပ်စေပြီးနောက်တစ်ကြိမ်ပြန်လည်မည်ပတ်သွားစေရန် သန့်ရှင်းရေးကို ထပ်ခါထပ်ခါ ပြုလုပ်ခြင်းပင် ဖြစ်ပါသည်။ စစ်ဆေးရန် လွယ်ကူပြီး ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရ လွယ်ကူသော ပတ်ဝန်းကျင်တစ်ခုကို သင်ပိုမိုဖန်တီးနိုင်လေ 5-S ပရိုဂရမ်သည် ပိုမိုထိရောက်လာမည် ဖြစ်သည်။

4S. Seiketsu (Standardize)- စံနှုန်းများ သတ်မှတ်ခြင်း

5-S ၏ ပထမအဆင့်သုံးဆင့်ပြီးမြောက်သောအခါ 5-S ၏ အကျိုးသက်ရောက်မှုနှင့် အကျိုးကျေးဇူးများကို ရှင်းရှင်းလင်းလင်း မြင်နိုင်ပါသည်။ လိုအပ်သောကိရိယာများကို ရှာဖွေရာတွင် အချိန် ဖြုန်းခြင်းမှာ အလွန်လျော့နည်းသွားပြီး အချို့သောကိစ္စများတွင် အမှိုက်များနှင့် အမှိုက်များ ရှုပ်ပွခြင်းမျိုး မရှိနိုင်တော့ပါ။ စောစီးစွာ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းသည် စက်ပစ္စည်းများကို စဉ်ဆက်မပြတ် လည်ပတ်စေရန်နှင့်လိုအပ်သောထုတ်ကုန်များကိုစိတ်ချယုံကြည်စွာ ထုတ်လုပ်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

5-S ၏ ဤစတုတ္ထအဆင့်မှာ အလေ့အကျင့်များကို အမြဲတမ်း တည်မြဲစွာဖြစ်ပေါ်စေရန်ဖြစ်သည်။ ပထမ(၃) ဆင့်လုပ်ငန်းစဉ်များကို စံသတ်မှတ်ခြင်းဖြင့် ကောင်းသောအလေ့အကျင့်များကို အကျင့် ကောင်းများအဖြစ်ဖန်တီးပါ။ အဆင့် ၄ မှ ၃ ဆင့်တွင်ရေးဆွဲထားသော 5-S အလေ့အကျင့်များသည် စံသတ်မှတ်ထားသည့် ထိန်းသိမ်းရ လွယ်ကူစေသည့်အပြင် ၎င်းတို့ကို အလေ့အထဖြစ်အောင် ပြုလုပ်ပေးမည့် အလုပ်ဖွဲ့စည်းပုံနှင့် စံချိန်စံညွှန်းများကို ပြုစုပျိုးထောင်ပါ။ 5-S ပရိုဂရမ်ကို ထိန်းသိမ်းရန် ပြတ်သားသော ရည်ရွယ်ချက်များကို ချမှတ်ပါ။ ထိုရည်ရွယ်ချက်များကို မှတ်မိစေရန်မှာ ပထမအဆင့် (၃) ဆင့်တွင် ရိုက်ကူးထားသော ဓာတ်ပုံများကို အသုံးပြုရန် ဖြစ်သည်။

အလုပ်ခွင်ဧရိယာတစ်ခုစီအတွက် 5-S ဘုတ်တစ်ခု ဖန်တီးပါ။ 5-S လုပ်ငန်းစဉ်မစတင်မီ၎င်းဧရိယာ၏ဓာတ်ပုံကိုမှတ်တမ်းတင်ပါ။



ထို့နောက် အဆင့်တစ်ခုစီပြီးနောက် တိုးတက်မှုကို ပြသသောဓာတ်ပုံများကို ပို့စ်တင်ပါ။ နောက်ဆုံးတွင် အမျိုးအစားခွဲခြင်း၊ အစီအစဉ်ကျအောင် ပြုလုပ်ခြင်းနှင့် တောက်ပြောင်အောင် ပြုလုပ်ခြင်းအဆင့်များကိုပြီးမြောက်ပြီးနောက်စံပြသတ်မှတ်မှုပုံစံကိုဓာတ်ပုံမှတ်တမ်းတင်ပါ။ ဤပို့စ်တင်ဘုတ်သည် 5-S ပရိုဂရမ်ကို မထိန်းသိမ်းပါက ဖြစ်ပျက်လာမည့်အရာများအတွက် သတိပေးချက်အဖြစ်လုပ်ဆောင်

နိုင်ပြီး ၎င်းသည် ရှေ့ဆက်သွားမည့် ရည်မှန်းချက်များကို မြင်သာအောင် ပြသပေးပါသည်။

5-S တွင် အခက်ခဲဆုံးခြေလှမ်းများထဲမှ တစ်ခုမှာ အလုပ်အလေ့အထဟောင်းများကို ပြောင်းလဲခြင်းဖြစ်သည်။ များသောအားဖြင့် ဝန်ထမ်းတွေသည် အတိတ်က လုပ်ခဲ့သည့်အရာတွေကို ပြန်ပြောင်းသတိရပြီး အဆင်ပြေသည်ဟု ခံစားရသော်ငြားလည်း ၎င်းအလေ့အကျင့်များကိုပြောင်းလဲရန်အလွန်ခက်ခဲပါသည်။စံချိန်စံညွှန်းသတ်မှတ်ခြင်းအဆင့်၏ အရေးကြီးသောအချက်မှာ နေ့စဉ်အလေ့အကျင့်များကို ပြုစုပျိုးထောင်ရန် ဖြစ်သည်။

ဤစံနှုန်းအသစ်များကို လူများသိရှိစေရန်နှင့် ၎င်းတို့ကို မှန်ကန်စွာ မှတ်မိစေရန် အညွှန်းများ၊ ဆိုင်းဘုတ်များ၊ ပိုစတာများနှင့် နဖူးစည်းများကို အသုံးပြု၍လုပ်ဆောင်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။ အညွှန်းများနှင့် ဆိုင်းဘုတ်များသည် လူများအား စံပြ 5-S အလေ့အကျင့်များကိုမှတ်မိစေရန်အတွက်သာ အသုံးပြုသည်မဟုတ်ပါ။ ၎င်းတို့သည် 5-S ၏ ရှုထောင့်တိုင်း၏ မရှိမဖြစ် အစိတ်အပိုင်းတစ်ခု ဖြစ်သည်ကို သိရှိနားလည်စေရန် အထိရောက်ဆုံးနည်းလမ်းလည်း ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် “5-S Set In Order” အဆင့်တွင် ဖော်ပြထားသော Shadow Board သည် အလွန်ထိရောက်ပါသည်။

အညွှန်းများနှင့်ဆိုင်းဘုတ်များသည်သိုလှောင်ရာနေရာ၊အလုပ်နေရာများ၊ စက်ကိရိယာများ၊ ကိရိယာများနှင့် ခြေလျင်နှင့် ဝန်ချီယာဉ်

TVS



**TVS
KING
DELUXE PLUS**

A WOW START! WITH TVS KING

ဝင်ငွေတိုးပြီး စာရည်သုံး TVS King အကောင်းဆုံး



ဗန်ကန်တုံ့ရွေးချယ်မှုက သင်ကို ပိုပြီး ချောမွေ့ စေမှာပါ

Call Center : 09 880 441 174 | Hotline : 09 457 186 641



များသွားလာမှုအတွက် သီးခြားလမ်းကြောင်းများကို ခွဲခြားသတ်မှတ်ရန် အကောင်းဆုံးနည်းလမ်း ဖြစ်သည်။ အဆိုပါ အညွှန်းများနှင့် ဆိုင်းဘုတ်များသည် လိုအပ်သည့်နေရာများတွင် လုပ်ငန်းလည်ပတ်မှု၊ သန့်ရှင်းရေးနှင့် ကြိုတင်ကာကွယ်မှုဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းစဉ်များကို လည်း ပံ့ပိုးပေးပါသည်။

5-S ၏ စံချိန်စံညွှန်းများကို လိုက်နာကြောင်း သေချာစေရန် အတွက် Checklist ကို စာရင်းစစ်ကိရိယာအဖြစ် အသုံးများသည်။ 5-S စစ်ဆေးမှုစာရင်းတွင် အလုပ်နေရာများ သန့်ရှင်းကြောင်း လုပ်ငန်းလည်ပတ်မှုနှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှု အလေ့အကျင့်များကို လိုက်နာကြောင်း သေချာစေသည့်အချက်များ ပါဝင်သည်။ Job Cycle Charts- ဇယားတစ်ခုသည် အလုပ်ဧရိယာတွင် လုပ်ဆောင်ရမည့် 5-S အလုပ်တစ်ခုစီကို စာရင်းပြုစုပြီး အလုပ်တစ်ခုစီလုပ်ဆောင်ရန် အတွက် အချိန်ဇယား (ကြိမ်နှုန်းစက်ဝန်း) ကို စာရင်းပြုစုထားပြီး အလုပ်တစ်ခုစီကို အလုပ်သမားတစ်ဦးဦးထံသို့ အလုပ်တာဝန်တစ်ခုအဖြစ် ပေးအပ်သည်။ ထိုနေ့တွင် စက်ကို လည်ပတ်နေသောမည်သူမဆို အဆိုင်းမန်အပြီးတွင် ထိုစက်ကို သန့်ရှင်းရေးလုပ်ရန် တာဝန်ရှိသည်။ ထို့နောက် အလုပ်သမားများသည် ၎င်းတို့ လုပ်ဆောင်ရမည့် သန့်ရှင်းရေးနှင့် မည်သည့်အချိန်တွင် လုပ်ဆောင်ရန် လိုအပ်သည်များကို စစ်ဆေးရန် Checklist စာရင်းတစ်ခုအဖြစ် Job Cycle Chart ကို အသုံးပြုနိုင်သည်။

5-S. Shitsuke (Sustain) - ကျင့်သုံးလိုက်နာခြင်း

ပထမအဆင့်လေးဆင့်ဖြစ်သည့် အမျိုးအစား ခွဲခြားသတ်မှတ်ရန်၊ အစီအစဉ်ကျအောင် ပြုလုပ်ရန်၊ သန့်ရှင်းတောက်ပြောင်အောင် ပြုလုပ်ရန်နှင့် စံနှုန်းများသတ်မှတ်ရန်စသည့် အဆင့်များပြီးသွားသည်နှင့် 5-S လုပ်ငန်းမှာ ပြီးစီးပြီဟု မဆိုနိုင်ပါ။ သို့သော် 5-S စနစ်၏ နောက်ဆုံးတွင် ကျန်းမည့် နောက်ထပ်အရေးကြီးသော အဆင့်တစ်ခု ရှိပါသေးသည်။ ပဉ္စမအဆင့် နောက်ဆုံးနှင့် အရေးကြီးဆုံးဖြစ်သော “S” တစ်လုံးမှာ ကျင့်သုံးလိုက်နာခြင်းဖြင့် ပထမလေးဆင့်ကို ဆက် ထိန်းထားရန် ဖြစ်သည်။

၎င်းသည် 5-S ၏ အဆင့် (၄) ဆင့် အစိတ်အပိုင်းအားလုံးကို

တက်ကြွစွာ လုပ်ဆောင်ရန်နှင့် ၎င်းကို ထာဝစဉ် ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းထားရမည့် အဆင့်တစ်ခု ဖြစ်သည်။ 5-S Methodology ၏ အရေးအကြီးဆုံးအချက်မှာ ဝန်ထမ်းအားလုံး၏ ပါဝင်ပတ်သက်မှုကို ဖော်ဆောင်ခြင်းနှင့် အားပေးခြင်းပင် ဖြစ်သည်။ စီမံအုပ်ချုပ်သူအလုပ်အမှုဆောင်မှသည် လုပ်ငန်းခွင် စက်ရုံကြမ်းပြင်ရှိ ဝန်ထမ်းအသစ်အထိ 5-S ကို ကောင်းစွာ သိရှိလက်ခံထားရန် လိုအပ်ပါသည်။

ဆက်လက်လေ့ကျင့်မှုနှင့် ဆက်သွယ်မှုရရှိရန် ထိရောက်သော နည်းလမ်းမှာ 5-S ပိုစတာများနှင့် ဆိုင်းဘုတ်များကို အသုံးပြုခြင်း ဖြစ်သည်။ ပိုစတာများနှင့် ဆိုင်းဘုတ်များကို ပုံမှန်ပြောင်းလဲရန် အရေးကြီးပါသည်။ အချိန်ကြာမြင့်စွာတည်ရှိနေသည့် မက်ဆေ့ချ်ကို နောက်ဆုံးတွင် လျစ်လျူရှုပြီး မမြင်နိုင်တော့သည်ကို ဂရုပြုသင့်သည်။

5-S ကို တည်တံ့ခိုင်မြဲစေရန် အတွက် ကြိုးပမ်းအားထုတ်မှုအား ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းထားရန် လိုအပ်သော အချိန်နှင့် အရင်းအမြစ်များကို ခွဲဝေပေးရန် လိုအပ်သည်။ ကောင်းစွာပြီးမြောက်အောင်မြင်သော 5-S ပရိုဂရမ်တွင် ပုံမှန်စစ်ဆေးမှုများနှင့် ဆက်လက်စစ်ဆေးမှုများ ပြုလုပ်ရပါမည်။ ကြီးကြပ်သူများသည် နေ့စဉ်ကြမ်းပြင်တွင် လမ်းလျှောက်နေစဉ်အတွင်း အခက်အခဲပြဿနာများနှင့် ပစ္စည်းများကို အမြဲကြည့်ရှုရှာဖွေပြီး အချိန်ကာလအလိုက် 5-S စစ်ဆေးမှုများကို ပုံမှန်ပြုလုပ်သင့်သည်။ အဖွဲ့များဖွဲ့စည်းပြီး အဖွဲ့ဝင်များ ပုံမှန်အလှည့်ကျထားရှိကာ အဆိုပါ အဖွဲ့များသည် 5-S Checklist စာရင်းများကို အကြိမ်ကြိမ်စစ်ဆေးခြင်းနှင့် စာရင်းစစ်ခြင်းလုပ်ဆောင်ချက်သည် 5-S ပရိုဂရမ်ကို ထိန်းသိမ်းပြီး ရေရှည်တည်တံ့ကြောင်း သေချာစေမည် ဖြစ်သည်။

5-S ကို ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲစေရန် အတွက် လုပ်ဆောင်နိုင်သည့် အခြားအရာမှာ တစ်ဦးချင်းအလုပ်စွမ်းဆောင်ရည်ကို အကဲဖြတ်သတ်မှတ်ရာတွင် တစ်စိတ်တစ်ပိုင်းအဖြစ် 5-S စွမ်းဆောင်ရည်ကို ထည့်သွင်းသတ်မှတ်သင့်သည်။ 5-S စွမ်းဆောင်ရည်ရလဒ်များကို လူသိရှင်ကြားထုတ်ပြန်ပြီး ဆုချပါ။ ၎င်းတို့၏ 5-S ရည်မှန်းချက်များ ပြည့်မီသော သို့မဟုတ် ကျော်လွန်သော ဧရိယာများရှိ ဝန်ထမ်းများ



အားလစဉ် သို့မဟုတ် သုံးလတစ်ကြိမ် ဆုလာဘ်များပေးသည့်စနစ် ရှိခြင်းသည် 5-S ရည်မှန်းချက်များကို ပြည့်မီစေရန် မက်လုံးတစ်ခု ဖြစ်စေပါသည်။ Sustain သည် 5-S ၏နောက်ဆုံးအဆင့် မဟုတ်ပါ။ 5-S သည် အစမှပြန်သွားကာ စဉ်ဆက်မပြတ် တိုးတက်မှုဖြစ်ပေါ်နေ စေရန် ထပ်ခါတလဲလဲ လုပ်နေရသော လုပ်ငန်းစဉ်တစ်ခု ဖြစ်သည်။

သုံးသပ်ချက်

5-S Methodology သည် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ပြီး တိုင်းပြည်များ တွင် လက်တွေ့ကျင့်သုံး အောင်မြင်နေသောစနစ်တစ်ခု ဖြစ်သည့် အပြင်မည်သည့်အဖွဲ့အစည်း၊ မည်သည့်လုပ်ငန်းခွင်၊ စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံ၊ ရုံးဌာနများနှင့် တစ်ဦးပုဂ္ဂလိကဖြစ်သော အိမ်ထောင်စုများတွင်ပါ လိုက်နာကျင့်သုံး ဆောင်ရွက်မည်ဆိုပါက များစွာလွယ်ကူအကျိုးရှိ သည်ကို တွေ့ရှိလေ့လာရပါသည်။ 5-S စနစ်ကြောင့် လုပ်ငန်းခွင်၊ ရုံးဌာန၊ မိမိ၏ အိမ်ရာသာယာလှပပြီး နေ့စဉ်နေထိုင်လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်လုပ်ကိုင်ရာတွင် စိတ်ချမ်းသာလွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်း ကြောင့်ဝန်ထမ်းအများစုတွင်လုပ်ချင်ကိုင်ချင်စိတ်များဖြစ်ပေါ်ခံစား စေသည့်အတွက် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုများ မလွဲမသွေ တိုးတက်လာနိုင် မည်ဟု သုံးသပ်မိပါသည်။

ယခုကဲ့သို့ ကောင်းမွန်ပြီး အကျိုးရှိသည့်အပြင် မည်သည့်လုပ် ငန်းခွင်ဧရိယာတွင်မဆို အသုံးပြုနိုင်သည့်စနစ်တစ်ခုဖြစ်သော 5-S Methodology ကို အစိုးရဌာနအဖွဲ့အစည်းများ၊ ပုဂ္ဂလိကအဖွဲ့အစည်း များ၊ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအနေဖြင့်ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့်သိရှိလိုက်နာ ဆောင်ရွက်နိုင်အောင် ကျင့်သုံးသွားနိုင်ရန်အလို့ငှာ 5-S Method- ology အကြောင်းလုပ်ငန်းခွင်သင်တန်းများပေးခြင်း၊ ဗဟုသုတများ ဖြန့်ဝေခြင်း၊ မိမိဌာနစက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံများတွင် လက်တွေ့အကောင် အထည်ဖော်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။ ထိုသို့ဆောင် ရွက်ရန် တာဝန်ရှိသူအဆင့်ဆင့်မှ စဉ်ဆက်မပြတ် တွန်းအားပေး



ဆောင်ရွက်သင့်ပါသည်။

နိဂုံး

ကျွန်ုပ်တို့နိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန်အတွက် ကဏ္ဍ ပေါင်းစုံမှ ကုန်ထုတ်စွမ်းအား တိုးတက်စေရေးမှာ လွန်စွာအရေးကြီး သည့်အလျောက် အဖက်ဖက်မှ နည်းလမ်းပေါင်းစုံဖြင့် ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြရာ ငွေကြေးအရင်းအနှီးစိုက်ထုတ်ရမှု နည်းပြီး ပြန်ရရှိသည့် အကျိုးကျေးဇူးပမာဏများပြားကာ လိုက်နာရန်လွယ်ကူ သည့် 5-S Methodology အား လိုက်နာကျင့်သုံးပြီး နိုင်ငံတော်၏ အကျိုးစီးပွားကို တိုးတက်အောင် ပိုင်းဝန်း အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားကြရမည် ဖြစ်ပါသည်။

ကိုးကားချက်

- 5-S ကို တိုးတက်အောင် အသုံးပြု၍ ကုန်ထုတ်စွမ်းအား အသုံးပြုခြင်းစာတမ်း

မမချစ်သူ

5-S Methodology
သည် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ပြီး
တိုင်းပြည်များတွင်
လက်တွေ့ကျင့်သုံး
အောင်မြင်နေသော
စနစ်တစ်ခုဖြစ်...

THE INTERNATIONAL AIR CARGO EXPORT TERMINAL RELIABLE QUALITY SERVICE





THE MORE 
YOU FLY
THE MORE
YOU EARN



Welcome to 'mna club',
Myanmar National Airlines Frequent Flyer Program.
Earn miles & enjoy a range of exclusive benefits &
privileges designed to travel with us.

+ BONUS MILES
MEMBERSHIP TIER LEVEL

SILVER	0%	No Bonus Miles Rewarded
GOLD	25%	25% Miles Rewarded
DIAMOND	50%	50% Miles Rewarded

* Earn 500 MNA Club Miles as your Signup Reward *

JOIN TODAY



CALL CENTER
+951 377840-41-42, +951 378603-04-06-07-08

www.flymna.com/mna-club



YANGON CIRCULAR RAILWAY SUCCESSFULLY USES DEMU TRAINS

Battery electric trains will be run in the future with preparations to locally build locomotives and carriages through technological research findings.



State Administration Council Chairman Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing warmly greets co-passengers on newly launched DEMU train in the Yangon Circular Railway on 29th November, 2024.

Senior General Min Aung Hlaing stressed the need to prioritize the transformation of EMU into BEMU system as well as diesel locomotives into battery electric locomotives BELs at first to save the cost of fuel for diesel loco-

motives.

Chairman of the State Administration Council Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing delivered a speech at the ceremony to launch the operation of the new Diesel Electric Multiple Unit (DEMU) along the

Yangon Circular Railway, at Yangon Railway Station in Mingala Taungnyunt Township of Yangon Region on 29th November, 2024 morning.

As electric trains will be run in the country in the future, preparations must be made to build locomotives

and carriages locally through technological research findings.

The Yangon circular railway is being improved with the running of DEMU trains successfully.

Electric trains will be run in the future with preparations to locally build locomotives and carriages through technological research findings.

Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo reported on the progress of the Yangon Circular Railway and arrangements for running new DEMU trains along the circular railway.

The SAC member Union Minister presented a gift to mark the launching of the new DEMU trains to the Senior General.

The Senior General, Joint Secretary General Ye Win Oo, council member Union Minister General Mya Tun Oo, Council Member General Maung Maung Aye and Yangon Region Chief Minister U Soe Thein sprinkled scented water on the locomotive.

The Senior General cordially conversed with passenger people when the train started its trip. He took the new train and presented gifts to the passenger people.

Preliminary engineering tasks were undertaken for improvement projects of the Yangon Circular railway from 2015 to 2016. The construction period was set in 2017. The project uses air-conditioned DEMU carriages imported from Spain to provide better services to the people along the Yangon circular railway.

The modern rail transport service is facilitated by automatic lighting

and signal systems. So, trains can be operated with the speed from 40 kilometres per hour to 60 kilometres per hour.

Myanma Railways will operate 20 RBE trains and 15 DEMU trains along the route to give speedy transport services to the people on a daily basis.

At Locomotive Factory (Insein) of MR, SAC member Union Minister General Mya Tun Oo reported to the Senior General on plans to run electric trains along the Yangon circular railway, and supply of electricity, civil engineering works, signal and communication process, arrangements for availability of Electric Multiple Unit carriages, the transformation of Rail Bus Engine-RBEs into Battery Electric Multiple Unit (BEMU), improvement of EMU system to BEMU system, import of EMU and electric locomotives for running electric trains along Yangon-Mandalay section, and preparations to transform diesel locomotives into battery electric locomotives.

In his response, the Senior General stressed the need to make preparations to run electric trains in railway sections without fail.

In building battery electric train networks, the Senior General underlined transforming RBE carriages into Battery Electric Multiple Units to be used in the city's circular railway and diesel locomotives into battery electric locomotives (BELs) for long trips.

He noted that thanks to the advancement of technologies, the electric train network can be built into the existing train system at affordable

costs in a short time.

As such, he stressed the need to prioritize the transformation of EMU into BEMU system as well as diesel locomotives into BELs at first in order to save the cost of fuel for diesel locomotives.

The Senior General highlighted that it is necessary to calculate traffic safety in using BELs facilitated with signal apparatuses which are speedier than diesel locomotives.

Railways must be fenced with proper drainage systems for prevention of possible traffic problems while carriages, rail tracts and overpasses must be upgraded, he added. The Senior General had lunch together with the staff of the Locomotive Factory (Insein).

The government is conducting a series of research to run electric trains to ensure smooth transport of commodities and passengers. In the past, MR used RBE locomotives on short trips and diesel locomotives on long trips. Electric lines must be installed for running electric trains along the railways. It needs to take a long time to prepare for the projects with a large sum of costs. As battery technology improves, BEMU locomotives and BELs can be used in the future as part of reducing environmental impacts and saving natural resources. Hence, BEMUs and BELs can soon be seen on the railways for providing rail transport to the people. Currently, more than 3,800 miles of railways have been built in total together with 962 railway stations across the nation.

SAC VICE-CHAIR DEPUTY PM VICE-SENIOR GENERAL SOE WIN ATTENDS ILLEGAL TRADE ERADICATION STEERING COMMITTEE'S 5TH MEETING



State Administration Council Vice-Chairman Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win addresses the fifth coordination meeting of the Illegal Trade Eradication Steering Committee on 10th December, 2024

STATE Administration Council Vice-Chairman Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win delivered a speech at the work coordination meeting 5/2024 of the Illegal Trade Eradication Steering Committee at the Ministry of Commerce in Nay Pyi Taw on 10th December, 2024.

Speaking at the meeting, the Vice-Senior General, who is also the committee chairman, said after the 17th coordination meeting of the committee, a total of 560 decisions were made and implemented until the 16th meeting.

Effective actions should be taken to combat the illegal trade as it causes losses to consumers and local

business people.

Moreover, illegal trade can cause revenue losses for the country. There is the cost of illegal trade combatting activities. In the local production sector, the imported substandard raw materials can make products of low quality for the local entrepreneurs. Moreover, it can be harmful to the local consumers and substandard products in the international market, and the market share of the country can be affected seriously.

Fake and substandard raw materials imported from foreign countries without any guarantees can affect the local production sector and cause losses. Moreover, illegal trading in various forms can affect the econom-

ic growth of the country and receivable revenues like commercial tax, income tax and special commodities tax, and show a decline in the GDP of the State. He also stressed the duties of the steering committee, region and state special task forces to crack down on illegal trade effectively and decisively, and the serious consequences of unlawful trade in the economic sector.

Every government in the country drafts policies for political, economic and social affairs.

The SAC also set the policies in these fields and the ministries, state and region governments, organizations and entrepreneurs should find their proper ways in their respective

regions to overcome the limitations and challenges in implementing the economic policy of the country without any delays.

He continued that Myanmar is an agriculture-based country, and US\$14.641 billion worth of products were exported in the 2023-2024 financial year and the export volume reached US\$9.825 billion until November of 2024-2025 financial year.

Therefore, the departments concerned should make efforts for the agriculture, livestock and breeding sectors this financial year to develop the export sector.

He added that smuggled and illegal commodities worth K379.247 billion were seized in 17,258 cases from January 2022 to November 2024.

Concerning seizures in Myanmar, the Vice-Senior General noted that the Customs Department and Mandalay Region stood first for the seizure of smuggled and illegal commodities in September, October and November 2024, followed by the Kayin State and Kachin State. Among them,

he continued that unregistered vehicles and illegal commodities were seized as the most enormous volume, followed by intermediate goods and capital goods.

Although the monthly seizures show an increase in 2024, the record of export and import data of trading partner countries shows huge gaps when compared with the export and import data of the country.

Therefore, the steering committee and special task forces are needed to accelerate their actions four times than before.

He then highlighted the instruction of the Prime Minister to double the current export volumes and added that illicit trade brings huge hindrances to the MSMEs and local entrepreneurs in their production sectors.

He also pointed out that the people informed 204 illegal trading in September, October and November 2024, of which 79 were false news, four were late news, and 121 were accurate news.

A high number of trustworthy

news outlets show supportive measures to carry out duties more effectively.

A total of K5 billion worth of illegal goods were seized from 242 cases.

He urged the MSME entrepreneurs to get rights for their products as the country enacts The Trademark Law, the Industrial Design Law, the Patent Law and the Copyright Law. The responsible agencies should facilitate the application processes and take action against those who break the law. Intellectual Property rights are complicated and can cause transnational crimes. According to the findings of CECD and WIPO, the value of international trade in counterfeit goods was estimated at US\$509 billion, the equivalent of three per cent of world trade. He also called for attendees to work together to combat the unlawful trade.

After hearing the reports made by the attendees, the Vice-Senior General coordinated all discussions and reports.

—MNA/KTZH



Myanmar participates in 9th GMS Cross-Border Transport Meeting in Laos



SAC Member DPM Union Minister General Mya Tun Oo and attendees of the ninth Joint Committee Meeting for the GMS Cross-Border Transport Facilitation Agreement pose for the group documentary photo in Laos.

THE Myanmar delegation comprising senior officials from the Ministry of Transport and Communications, Ministry of Planning and Finance and Ministry of Construction, led by State Administration Council Member Deputy Prime Minister Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo, attended the ninth meeting of the Joint Committee for the Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement, and preliminary meeting of Senior Officials of the National Transport Facilitation Committee in Laos on 12 and 13 December.

The delegation left Yangon on 11 December morning to attend these meetings.

On 12 December, a Myanmar delegation led by the Permanent Secre-

tary of the Ministry of Transport and Communications attended the preliminary meeting of Senior Officials of the National Transport Facilitation Committee and discussed the implementation work for the greater Mekong subregion cross-border transport agreement in which Myanmar ratified, draft agreement to expand route and entry and exit sites of border second time under GMS CBTA Protocol 1, operations conducted in 2024 under GMS transport protocol and missions for 2025.

On 13 December, the Deputy Prime Minister and party attended the ninth meeting of the Joint Committee for the Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Facilitation Agreement and discussed the NTFC SOM, a joint statement of the ninth meeting, and MoU on the

second-time expansion of route and entry and exit sites of borders for the second time under GMS CBTA Protocol 1.

Myanmar signed the GMS CBTA in 2003, and all the member countries approved the annexes, protocols and commitment in 2015. The agreement is essential to solve the physical challenges in trade among member countries, reduce costs, develop trade, tourism and investment and promote the living standards of people. Myanmar will host the meetings of the Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement in 2025.

The Myanmar delegation arrived back in Myanmar on 13 December evening.

Regulatory Control in Maritime Governance

■ Captain Ko Ko

Regulatory Control

Overview of Regulatory Control in Maritime Governance

Flag State Control

- Oversight by the flag State under which the ship is registered
- Maritime safety, security, pollution prevention
- Adherence to IMO conventions and domestic regulations
- **Functions:** Ship registration, surveys, certifications, and accident investigations



Port State Control

- Backup to flag State implementation, a **second line of defence** against sub-standard shipping
- Inspection of foreign ships by port State control officers
- Verify - safety, security, pollution prevention, compliance with international standards
- **Tasks:** Rectification of deficiencies, detention, or fines for non-compliance

Legal Framework

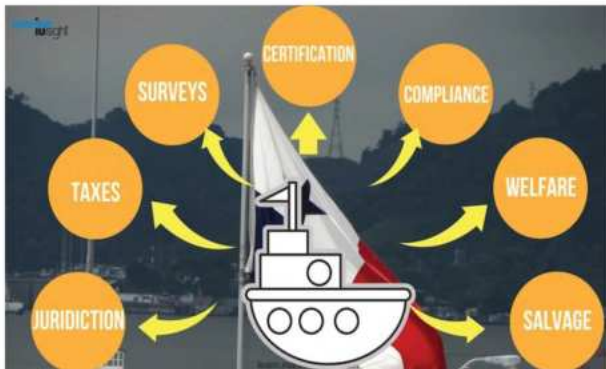
Ships engaged on international voyages are regulated for safety, security, and environmental protection in accordance with the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and conventions of the International Maritime Organization (IMO). These international regulations are implemented by the following authorities based on their respective jurisdictions: Flag State - the State where the ship is registered; Port State - the State whose ports are visited by foreign ships; Coastal State - the State with a coastline and jurisdiction over the adjacent sea areas where the ship passes through. Each of

these States exercises the rights, authority, and responsibilities assigned to them under international treaties and agreements to ensure compliance with international laws, rules, and standards. Flag State has jurisdiction over any vessel registered and flying its flag, regardless of the location of the vessel.

A Ship as a Floating Island

A ship is often referred to as a “floating island”, reflecting its unique status as a self-contained and autonomous entity at sea. This analogy stems from the fact that a ship operates under its own governance and legal framework, independent of the territories it traverses. The

ship's management mirrors the structure of a sovereign state. At the helm is the Master, who functions as the head of state, similar to a president. The Master holds ultimate authority onboard, tasked with ensuring the safety of the crew, passengers, cargo, and the vessel itself. This role involves enforcing laws, resolving disputes, maintaining discipline, and making critical decisions in emergencies. Supporting the Master is a structured hierarchy of officers and crew members, who collectively ensure the smooth operation of the vessel. To facilitate governance, the Flag State provides an official logbook, a critical legal document where all significant shipboard activities, navigational decisions, and safety procedures are recorded. The logbook serves as a testament to the ship's compliance with regulations and as a record of events for legal and operational purposes. In proceedings where the official log book is submitted as evidence in court, it is regarded as a valid legal document and duly considered in the judgment. This system of governance enables the ship to operate effectively as an independent entity. This concept is deeply rooted in maritime law and international conventions, which ensure that every ship operates as a regulated domain under the authority of its Flag State.



Flag State

A ship flies a flag to indicate its Flag State. The role of the Flag State constitutes a fundamental element of the international maritime regulatory regime. The Department of Marine Administration (DMA) serves as the Flag State Authority in Myanmar. DMA is responsible for ensuring that Myanmar-registered ships comply with IMO conventions, international treaties, and national laws. This includes overseeing the vessels' adherence to regulations through the processes of registration of ships, survey and inspection, and certification. When ships fail to

comply with regulations, the Flag State has the authority to take enforcement actions, such as revocation or withdrawal of certificates issued, detention, or deregistration of non-compliant ships.

Stateless Vessel

Article 91 of UNCLOS stipulates that every ship must be registered under a single State and fly its flag. A ship that is not registered with any State is considered stateless or unregistered. Such vessels are not entitled to the protection of any country's legal framework and do not have the right to fly a national flag. Under international law, stateless vessels are subject to inspection, enforcement measures, and potential seizure by the maritime authorities of any respective State.



Responsibilities of Flag State

It is the responsibility of a Flag State to maintain the regulatory and administrative oversight of ships registered under its flag that the ships operate safely and securely anywhere in the world, in accordance with international legal frameworks and standards. To achieve this, the Flag State primarily enforces regulations related to the international maritime conventions: SOLAS Convention – Safety of Life at Sea; MARPOL Convention – Prevention of Marine Pollution from Ships; STCW Convention – Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers; and Maritime Labour Convention.

A Flag State fulfills these obligations through the following three processes: (a) Legislation - establishing laws that align with international standards; (b) Implementation - enforcing these laws effectively; (c) Evaluation & Review - monitoring compliance through inspections and

periodic reviews. This comprehensive approach ensures the safety, security, and environmental responsibility of vessels operating under its national flag.

Implementation

Effective implementation of international conventions is generally assessed through four perspectives. The most fundamental requirement is to identify whether national legislation exists. Following this, the implementation is examined through the Compliance-Monitoring-Enforcement (CME) framework.



National Legislation

International conventions cannot be effectively implemented without the establishment of national legislation. Each country must incorporate the international treaties to which they are signatories into their domestic legal framework. This process involves enacting primary legislation, complemented by subordinate legislation such as rules and regulations. Only after these legislative procedures are in place can the compliance phase be effectively pursued. Common examples of maritime laws include the Merchant Shipping Act and the Marine Pollution Law.



Process of survey and certification of ships conducted by the Flag State and Recognized Organizations (Classification Societies)

Compliance

As a Flag State, it is imperative to maintain an accurate and continuous record of all vessels registered under

its flag. The surveys and certification of these vessels can be conducted directly by Flag State surveyors. Alternatively, this responsibility may be delegated to members of international classification societies, a process known as delegation of authority. These delegated entities, which are members of the International Association of Classification Societies (IACS), are formally recognized as Recognized Organizations (ROs). By delegating these duties to ROs, Flag States benefit from the specialized technical expertise and extensive experience of class surveyors, thereby ensuring high standards of quality and reliability. Furthermore, the widespread global presence of RO branch offices provides shipowners with the advantage of timely and efficient survey and certification services, regardless of geographic location.



Every vessel engaged on international voyages must undergo regular and periodic surveys to be compliant with the standards established by the following key international conventions, collectively known as the “Four Pillars”:

- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS);
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL);
- International Convention on Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers (STCW); and
- Maritime Labour Convention (MLC 2006).

Furthermore, compliance is upheld through initial, annual, renewal, and intermediate surveys related to certificates, including those for Load Lines, Tonnage Measurement, Ballast Water Management (BWM), and Anti-Fouling Systems (AFS). These surveys are essential to ensuring that vessels meet international standards of safety, environmental protection, and operational stand-

ards.

It is essential to regularly monitor and inspect vessels flying its flag to ensure adherence to the rules and regulations established by the Flag State. This includes ensuring law enforcement, safety standards, prevention of marine pollution, seafarers' welfare, and working and living conditions on board the ships. The Flag State is also responsible for periodic oversight of the performance of ROs to which it has delegated certain responsibilities. Furthermore, the Flag State must conduct formal investigations into maritime incidents involving its flagged vessels to determine legal proceedings and take appropriate action. Additionally, to prevent the recurrence of similar incidents, safety investigations are conducted, and findings and observations are published to promote safety culture and lessons to be learnt from a safety perspective.

Enforcement

When a vessel fails to meet the required criteria, the Flag State takes actions against such ships, which includes rectifying deficiencies, imposing fines by administrative sanction, or suspension or revocation of certificates and licenses issued. Furthermore, if a vessel is found to be in violation of regulations, the Flag State has the authority to take measures such as de-registration or cancellation of its registration. During vessel surveys, inspections, and audits, if deficiencies are identified, it is the responsibility of both the shipowner and the crew to implement corrective actions and preventive measures to prevent repeated occurrence. In cases of maritime accidents, the Flag State must conduct investigations in accordance with the provisions of the Casualty Investigation Code. If necessary, cooperation with other relevant States should be established, and the Flag State must notify the IMO and other relevant organizations as per the prescribed standards for transparency and accountability.

Qualifications of Flag State Surveyors

A Flag State is responsible for ensuring that its vessels comply with international conventions, domestic regulations, safety standards, and marine pollution prevention measures. Flag State Surveyors play a major role in carrying out ship inspections to meet the required standards. Their duties primarily include ensuring maritime safety, preventing marine pollution, and promoting the welfare of seafarers.

Therefore, the minimum requirements of a Flag State Surveyor's qualification and experience are set as follows:

- (a) a graduate from the maritime university or college and holding or having held a valid Certificate of Competency (CoC) as a ship's master or chief engineer officer, with at least □; or
- (b) a degree or equivalent from the maritime university or college specialized in nautical science or engineering, recognized by the flag State administration, with working experience in the maritime administration for at least three years in relevant capacity, or
- (c) accreditation as a surveyor through a formalized training programme that leads to the same standard of surveyor's experience and competency as that required in paragraphs (a) and (b).

In addition, such personnel should have appropriate practical and theoretical knowledge of ships, their operation and the provisions of the relevant national and international instruments necessary to perform their duties as Flag State Surveyors obtained through documented training programme in accordance with IMO Model Course 3.22.

Additionally, a Flag State Surveyor must possess the following necessary competencies and qualifications:

- (a) Knowledge and understanding of international ships, the duties and responsibilities of shipping companies, and the international conventions, agreements, regulations, and maritime laws governing the shipping industry;
- (b) Thorough understanding on practical and theoretical knowledge in nautical studies and marine engineering subjects applicable to the STCW Convention and the capability to verify the authenticity of seafarers' competency certificates;
- (c) Comprehensive understanding of seafarers' rights under the MLC 2006;
- (d) In-depth knowledge of regulations, rules, and procedures related to cargo, oil and refinery products, chemicals, and dangerous goods;
- (e) Strict adherence to survey and certification procedures as required by maritime conventions;
- (f) Ability to execute procedures related to ship inspections, detention, and control measures accurately and



International Maritime Law

I

SOLAS

International Convention for the Safety of Life at Sea

II

STCW

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

III

MARPOL

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

IV

MLC

Maritime Labour Convention

cautiously;

- (g) Understanding the investigation and monitoring procedures relating to ship inspections;
- (h) Understanding the key principles, goals and objectives of international and national laws regarding maritime safety and environmental protection; and
- (i) Ingrained mindset of safety culture and constant personal safety awareness in all circumstances.

Flag State Investigation

Flag State shall analyze incidents, occurrences, or hazardous occurrences involving ships registered under its jurisdiction and conduct investigations in accordance with international regulations for safety and prevention of marine pollution. It is required to conduct marine safety investigations under the SOLAS Convention and the Casualty Investigation Code. However, it is not the purpose to preclude any other form of investigation, including investigations for action in civil, criminal, and administrative proceedings or formal investigation and legal proceedings under domestic law. Marine safety investigations do not seek to apportion blame or determine liability. Instead, an investigation is conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future, uncovering the causal factors and other safety risks, then learning lessons and fostering a safety culture.

According to the Casualty Investigation Code, the Flag State must submit investigation reports to the International Maritime Organization (IMO), particularly for incidents involving very serious casualty, marine pollution, or accidents related to passenger ships, including the reports containing information which may prevent or lessen the incidents in the future.

Qualifications of Flag State Investigators

Flag State investigators play a crucial role in examining marine incidents in accordance with international laws and regulations. They are required to possess competencies equivalent to those of a deck officer or marine engineer, uphold impartiality, and demonstrate the highest standards of professionalism. Additionally, they must complete specialized investigation training as outlined in IMO Model Course 3.11 and hold an official certificate of completion. Effective communication and interpersonal skills are essential to facilitate accurate reporting and collaboration. Investigators must also have a thorough understanding of maritime law and procedures, stay abreast of ongoing developments within the maritime industry, and be capable of systematically preparing comprehensive investigation reports.

Evaluation and Review

The Flag State must periodically conduct a self-assessment on the implementation of administrative processes, procedures, and necessary resources to ensure compliance with the requirements of international conventions to which it is a Party. Performance evaluations of flag states should consider the results of Flag State inspections, the detention rates of their vessels by other port States, and analyses of incident and casualty records. Additionally, evaluations should include reviewing the number of cases involving certificate holders with incompetency or misconduct, and the number of certificates suspended or revoked. Performance indicators such as communication processes, annual loss records, ship sinking, violations of marine pollution laws, incident frequencies, and other relevant metrics must also be assessed. Annual reviews should be conducted to determine the adequacy of manpower, resource allocation, and management procedures to fulfill the Flag State's responsibilities.

Captain Ko Ko

Cloud Service

IaaS



 <https://mpt.com.mm>

 0800 800 9990 (Free of Charge for MPT Subscribers)

 0942 600 0323 (For Any Other Operators)



ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန



မူဝါဒ

- ◆ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှုကဏ္ဍတစ်ရပ်လုံး စနစ်တကျဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး။
- ◆ ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများအား နိုင်ငံတကာစံချိန်စံညွှန်းများနှင့်အညီ တိုးတက်ပြောင်းလဲလာစေရန် ဆောင်ရွက်သွားရေး။

ပြာသိုလပြည် ရှင်တစ်ထောင်အခါတော်နေ့



ဇ္ဇာညီပန်းတို့ လန်းဆန်းသည်၊ ပို့ဆက်ဝန်ထမ်းတူစုံညီ
မကာရရာသီ ပြာသိုလ၊ ပြည်ကျိုးရွယ်လို့ ဆောင်ရွက်ကြ။