ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် သတင်းလွှာ

Transcom Newsletter

အတွဲ (၄)၊ အမှတ် (၂)၊ ၂၀၂၅ ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလ (၁) ရက်

(၇၈) နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့

ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ပြည်ကျိုးရွယ် TRANSPORT AND COMMUNICATIONS FOR NATIONAL INTEREST

mytel
EMPOWER
MOBILE SERVICES
FTTH
MyID
4.5G
B2B
တန်တန်မှန်မှန်နဲ့ မြန်မြန်ဆန်ဆန် သုံးဖို့
Mytel 4.5G နဲ့ ရှေ့ဆက်စို့!
MyID
mytelpay
966

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ၏ ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ် (၅) ရပ်

၁။ လွတ်လပ်ပြီးတရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီအထွေထွေရွေးကောက်ပွဲ အောင်မြင်စွာကျင်းပနိုင်ရေး ပြည်ထောင်စုတစ်ဝန်းလုံး တည်ငြိမ်အေးချမ်း၍ တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး အပြည့်အဝရရှိလာအောင် အလေးထားဆောင်ရွက်သွားမည်။

၂။ တိုင်းရင်းသားပြည်သူတစ်ရပ်လုံးနှင့် အကျိုးဝင်သော စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးကို အခြေခံသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများအား မြှင့်တင်၍ နိုင်ငံ့စီးပွားမြင့်မားရေးနှင့် ပြည်သူလူထုတစ်ရပ်လုံး၏ လူမှုစီးပွားဘဝမြင့်မားရေး ဆက်လက်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားမည်။

၃။ နိုင်ငံတော်၏ပကတိအနှစ်သာရဖြစ်သော ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးနှင့် ရရှိထားသည့် ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးရလဒ်များ တည်ငြိမ်မှုရှိစေရေးအတွက် (NCA) ပါသဘောတူညီချက်များအတိုင်း ဖြစ်နိုင်သမျှအလေးထားလုပ်ဆောင်သွားမည်။

၄။ စစ်မှန်စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ်ခိုင်မာစေရေးနှင့် ဒီမိုကရေစီနှင့်ဖက်ဒရယ်စနစ်ကိုအခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုတည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များကို အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။

၅။ ဆန္ဒမဲပေးပိုင်ခွင့်ရှိသူအားလုံး၏ အခွင့်အရေးများ နစ်နာမှုမရှိစေရေးနှင့် နည်းလမ်းကျနမှန်ကန်မှုရှိသည့် အထွေထွေရွေးကောက်ပွဲ တစ်ရပ်ဖြစ်စေရေး 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) ပါ အတိုင်း အလေးထားလုပ်ဆောင်ရေး။

(ဂ) ပြည်သူလူထု၏ လူမှုစီးပွားဘဝ လုံခြုံရေးအတွက် ပြည်ထောင်စုတစ်ဝန်းလုံး တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးနှင့် တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး အပြည့်အဝရရှိစေရန် အလေးထား လုပ်ဆောင်ရေး။

၂။ **စီးပွားရေး**

(က)တိုင်းပြည်သာယာဝပြောရေးနှင့် စားရေရိက္ခာဖူလုံရေးတို့အတွက် တိုင်းရင်းသားပြည်သူတစ်ရပ်လုံးနှင့် အကျိုးဝင်သော စိုက်ပျိုးရေးနှင့်မွေးမြူရေးကို ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ပြီး အခြားစီးပွားရေး ကဏ္ဍများကိုလည်း ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး။

(ခ) တိုးတက်ကောင်းမွန်လာသည့် စီးပွားရေးမောင်းနှင်အားကို မဏ္ဍိုင်ပြု၍ MSME စက်မှုလုပ်ငန်းများကို အားပေးဆောင်ရွက်ကာ ပို့ကုန်ကဏ္ဍမြှင့်တင်ရေး။

(ဂ) ပြည်တွင်းစားသုံးဆီဖူလုံရေးအတွက် ဆီထွက်သီးနှံစိုက်ပျိုးမှုကို အားပေးမြှင့်တင်ပြီး ပန်းတိုင်ရည်မှန်းချက်အတိုင်း ထွက်ရှိအောင် ဆောင်ရွက်၍ နိုင်ငံအတွင်း ဖူလုံမှုမှသည် ပြည်ပသို့ တင်ပို့နိုင်သည်အထိ ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ရေး။

၃။ **လူမှုရေး**

(က)တစ်နိုင်ငံလုံး အသိပညာ၊ အတတ်ပညာ မြင့်မားတိုးတက်စေရေး၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှု အထောက်အကူပြု ပညာရှင်များ ထွန်းကားလာစေရေးအတွက် လူတိုင်းလက်လှမ်းမီသည့် ဘက်စုံပညာရေးစနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရေး။

(ခ) တစ်မျိုးသားလုံး သက်ရှည်ကျန်းမာကြံ့ခိုင်ရေးအတွက် ပြည်သူအားလုံး အကျိုးဝင်မည့် ကျန်းမာရေးကဏ္ဍနှင့် အားကစားကဏ္ဍ မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရေး။

(ဂ) နိုင်ငံ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းစဉ်များ၌ လူငယ်များအနေဖြင့် အဓိကစွမ်းအားစုအဖြစ် ပါဝင်နိုင်ရေး ဗလငါးတန်နှင့် ပြည့်စုံသော လူငယ်များဖြစ်စေရန် လူငယ်ကဏ္ဍကို မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရေး။

ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် သတင်းလွှာ

အတွဲ(၄)၊အမှတ်(၂)၊ ၁–၂–၂၀၂၅ (စနေနေ့)

Contents မာတိကာ

အကြောင်းအရာ	စာမူအမျိုးအစား	ကလောင်အမည်	စာမျက်နှာ
အယ်ဒီတာ့အာဘော်			၃
ရေမြစ်ပြိုးရဲ့စေတနာ	ကဗျာ	ကျော်(ပုသိမ်)	၄
အဖေ	ကဗျာ	ဇော်ဝင်းနိုင် (DMA)	၅
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ၊ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် သတင်းများ	သတင်း		၆–၁၆
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် သတင်း	သတင်း		၁၇–၁၉
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင်၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး သတင်းများ	သတင်း		၂၀–၂၄
ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့်ပတ်သက်၍ ASEAN Regional Action Plan 2020-2025 အရဆောင်ရွက်ရမည့်လုပ်ငန်းများ	ဆောင်းပါး	ဒေါက်တာမျိုး (DOTP)	၂၅–၂၈
လေယာဉ်ပြေးလမ်းအသစ်မှာလေယာဉ်ဆင်းကြရာဝယ်	ဆောင်းပါး	အောင်မော်(ပြင်စလူ)	၂၉–၃၃
ဒုတိယဝန်ကြီး(ပို့ဆောင်ရေး) သတင်းများ	သတင်း		၃၄–၃၆
သမိုင်းတွင်စေမည့် DWIR ဝုဏ်ဆောင်လေးမျက်နှာ ထုပါရုံစေတီတော်မြတ်ကြီး ကမ်းထိန်းလုပ်ငန်းများ	ဆောင်းပါး	ဝင်းထွေး (DWIR)	၃၈–၄၁
ဘေးမသီရန်မခ	ဝတ္ထုတို	ထွန်းထွန်းဦး(ကညန)	၄၂–၄၄
ဒုတိယဝန်ကြီး(ဆက်သွယ်ရေး)သတင်း	သတင်း		၄၅
ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်လာခြင်း၏အန္တရာယ်	ဆောင်းပါး	ရွှေဘိုကိုသန်း	၄၆–၄၉
အနာဂတ် ICT စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေး	ဆောင်းပါး	ညီနောင်(ဆညန)	၅၀–၅၃
ဒုတိယဝန်ကြီး(ရထား) သတင်း	သတင်း		၅၄–၅၅
မပြတ်သတိပြုဖွယ် ယာဉ်လမ်းအန္တရာယ်	ဆောင်းပါး	ကြည်တင့်	၅၆–၅၈
အန္တရာယ်ကင်းစွာဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ကြသော မော်တော်ယာဉ်ကြီး မောင်းသူများ	ဆောင်းပါး	ဝယ်စစ်မှူးမောင်	၅၉–၆၂

TRANSCOM IN ENGLISH

Chairman of the State Administration Council Prime Minister's News	News		63-64
Vice-Chairman of the State Administration Council Deputy Prime Minister's News	News		65-66
Member of the State Administration Council Deputy Prime Minister MoTC Union Minister's News	News		67-68
Activities to be Implemented Regarding Multimodal Transport According to the ASEAN Regional Action Plan 2020-2025	Article	Dr. Myo (DOTP)	69-72

အယ်ဒီတာ့အာဘော်

ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ် တည့်စေကွယ်
ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ပြည်ကျိုးရွယ်

၂၀၂၅ ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီ ၁၂ ရက်သည် (၇၈) နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့ဖြစ်သည်။ လွန်ခဲ့သော ၇၈ နှစ်၊ ၁၉၄၇ ခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီ ၁၂ ရက်တွင် ဗြိတိသျှကိုလိုနီအုပ်ချုပ်မှုအောက်မှ တောင်ပေါ်မြေပြန့် မခွဲခြားဘဲ မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးကို အတူတကွ ရယူလိုကြကြောင်း ပြည်ထောင်စုဖွား တိုင်းရင်းသားအားလုံးက တညီတညွတ်တည်း သက်သေပြသည့်အနေဖြင့် ပင်လုံစာချုပ်တွင် တိုင်းရင်းသားခေါင်းဆောင်ကြီးများက ပူးပေါင်းပါဝင် လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ကြကာ ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်ကို ထုတ်ဖော်ပြသခဲ့ကြသည်။ ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်၏ဝိသေသလက္ခဏာများမှာ နိုင်ငံတော်၏မည်သည့်နေရာဒေသတွင်နေထိုင်သည်ဖြစ်စေ ပြည်သူများအားလုံးတစည်းတလုံး၊ တညီတညွတ်တည်း ရှိနေခြင်း၊ နိုင်ငံတော်ကို ချစ်ခင်မြတ်နိုး တန်ဖိုးထားပြီးစဉ်ဆက်မပြတ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးအတွက်ဝံသာနုရက္ခိတတရားပေါ်တွင် အခြေတည်လျက် တိုင်းရင်းသား လူမျိုးအချင်းချင်း မရှိအတူ၊ရှိအတူ၊အေးအတူပူအမျှချစ်ခင်ရင်းနှီးပေါင်းစည်းနေထိုင်ခြင်းပင်ဖြစ်သည်။ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်သည်သာလျှင် တိုင်းရင်းသားအားလုံး ထာဝစဉ် ထိန်းသိမ်း စောင့်ရှောက်သွားရမည့် စစ်မှန်သော မျိုးချစ်စိတ်ဓာတ်ဖြစ်သည်။ တိုင်းရင်းသားစည်းလုံး ညီညွတ်ရေးသည် မြန်မာနိုင်ငံကဲ့သို့သော ပြည်ထောင်စုနိုင်ငံတစ်ခုအတွက် မရှိမဖြစ် လိုအပ်ပေသည်။ တောင်ပေါ် မြေပြန့် ပြည်နယ်ပြည်မ ဥမကွဲသိုက်မပျက် ပြည်ထောင်စုကြီးအဖြစ် အစွန့်ရှည် တည်တံ့ခိုင်မြဲစေလိုသည့်စိတ်ဓာတ်၊ နိုင်ငံတစ်နံတစ်လျား ငြိမ်းချမ်းလုံခြုံစေလိုသည့်စိတ်ဓာတ်၊ ဒေသတွင်းနိုင်ငံများနှင့် ရင်ပေါင်တန်း၍ အဘက်ဘက်မှ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေလိုသည့် စိတ်ဓာတ်တို့သည် ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်ပင် ဖြစ်သည်။

ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ် ရှင်သန်ရှင့်သန်ပါမှ တိုင်းရင်းသားစည်းလုံးညီညွတ်မှုကိုတည်ဆောက်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။တိုင်းရင်းသားများ စည်းလုံးညီညွတ်မှု ခိုင်မာပါမှ နိုင်ငံအဝန်း တည်ငြိမ်အေးချမ်းသာယာပြီး လူမှုစီးပွား ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို ဖြစ်ထွန်းစေနိုင်မည် ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအစိုးရသည် နိုင်ငံတော် တည်ငြိမ်အေးချမ်း သာယာရေးနှင့် ကဏ္ဍပေါင်းစုံ ဘက်ပေါင်းစုံမှ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးအတွက် တောရောမြို့ပါမကျန် အကြားအလပ်မရှိ၊ ကွာဟမှု မရှိစေရေးအတွက် တန်းတူညီမျှအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသည်။

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသည်လည်း ပြည်နယ်/ပြည်မ၊ တောင်တန်း/မြေပြန့်ဟူ၍ မခွဲခြားဘဲ နိုင်ငံတစ်ဝန်းတစ်ပြေးညီ ဒေသဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လိုအပ်ချက်များအရ မီးရထားလမ်းများ အဆင့်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ အသစ်ဖောက်လုပ်ပေးခြင်း၊ ရေကြောင်းခရီးစဉ်များနှင့် ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကို အဆင့်မြှင့်တင် ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း၊ လေကြောင်းခရီးစဉ်များတိုးချဲ့ပြေးဆွဲပေးခြင်းနှင့် လေယာဉ်ကွင်းများ အဆင့်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ပေးခြင်းအပြင် အသစ်တိုးချဲ့တည်ဆောက်ပေးခြင်း၊ မြစ်ချောင်းကမ်းပါးများထိန်းသိမ်းပေးခြင်းနှင့်ရေလမ်းကြောင်းများကောင်းမွန်စေရေး ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း၊ သဘာဝဘေးအန္တရာယ် ကြိုတင်ကာကွယ်နိုင်ရန်အတွက် အသိပညာပေးခြင်းနှင့်ကြိုတင်သတိပေးချက်များ ထုတ်ပြန်ပေးခြင်း၊ စာပို့တိုက်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ၊ အမြန်ချောပို့လုပ်ငန်းများနှင့် ဆက်စပ်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများအား ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း၊ မိုလ်ဘိုင်းဖုန်းကွန်ယက်များ တိုးချဲ့ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း၊ နိုင်ငံတကာ ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကဏ္ဍအတွက် ရေကြောင်းပညာရှင်များ စဉ်ဆက်မပြတ် လေ့ကျင့်သင်ကြားမွေးထုတ်ပေးခြင်း၊ ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးဆိုင်ရာ သင်တန်းကျောင်းများမှ အသိပညာရှင်၊ အတတ်ပညာရှင်များ ပေါ်ထွန်းလာစေရေး လေ့ကျင့်မွေးထုတ်ပေးခြင်းစသည်တို့ကို စဉ်ဆက်မပြတ်ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိနေသည်။

သို့ဖြစ်ရာ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ဝန်ထမ်းများသည် ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓာတ်ကို အရင်းတည်ကာ နိုင်ငံတစ်ဝန်းတစ်ပြေးညီဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးနှင့်ပြည်ထောင်စုတိုင်းရင်းသားများအားလုံး လူမှုစီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးအတွက် (၇၈) နှစ်မြောက်ပြည်ထောင်စုနေ့ အမျိုးသားရေးဦးတည်ချက်များကို အလေးထား၍ ပြည်ထောင်စုအကျိုး၊ တိုင်းရင်းသားပြည်သူလူထုအကျိုးကို ဆတက်ထမ်းပိုး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပါကြောင်း (၇၈) နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့ကို ကြိုဆိုဂုဏ်ပြုရေးသားလိုက်ရပါသည်။ ။

ရေမြစ်ဖြိုးရဲ့ စေတနာ

❖ မြစ်မင်း မြဧရာ၊ မြစ်ချောင်းသွယ်ဖြာတို့
ချင်းတွင်းနှင့် စစ်တောင်း၊ သံလွင်နှင့် မြစ်ချောင်းတို့
ရေလမ်းများ သွယ်ယှက်၊ သွေးချင်းတွေ နီးစပ်ဖို့
သယ်စရိတ်သက်သာ၊ စက်ရေယာဉ်သာများနှင့်
မြစ်ချောင်းတစ်ကြောမှာ၊ ဘေးကင်းစွာသွားလာဖို့
ရေလမ်းမှ စွမ်းဆောင်၊ လူကုန်စည်ပို့ဆောင်ဖို့
ရေမြစ်ဖြိုးဌာန၊ ပူးပေါင်းစွမ်းအဆနှင့်
လက်တွဲလို့ ကြိုးပမ်း၊ ပြည့်တာဝန်ထမ်းနေပါတယ်။

❖ ကမ်းပါးများ ခိုင်မာ၊ ဆိပ်ကမ်းတွေ ရှည်ကြာဖို့
ကမ်းပါးနေပြည်သူ၊ ဘေးကင်းရန် ဝိုင်းကူလို့
စိုးရိမ်ရေအမြင့်မှတ်၊ ဌာနတွေပေါင်းစပ်လို့
စိုက်ရေသုံးရေလှိုင်၊ လုံလောက်အောင် ပေးနိုင်ဖို့
နယ်စပ်မှ မြေများ၊ တိုင်းခြားဆီပါမသွားဖို့
မြစ်ဖြတ်ကူးတံတား၊ ချို့ယွင်းကာမသွားဖို့
ရေထုညစ်ညမ်းမှု၊ စည်းကမ်းဖြင့် ထိန်းကုလို့
ရေအနက်မြင့်မား၊ ဝန်ချိန်တွေ တိုးပွားဖို့
ကြိုးပမ်းလို့ စောင့်ထိန်း၊ ရေကြောင်းတွေ ထိန်းသိမ်းနေပါတယ်။

❖ ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ၊ တိုးတက်အောင် ဆောင်ကြဖို့
လမ်းညွှန်မှုနာခံ၊ စိတ်ဓာတ်အရင်းမှန်ဖြင့်
ရေမြစ်ဖြိုးဝန်ထမ်းများ၊ ကိုယ်စွမ်းဉာဏ်စွမ်းအားဖြင့်
တိုင်းပြည်အကျိုးအတွက်၊ လက်ချင်းတွေ တွဲဆက်လို့
မြစ်များကို သက်သေတည်၊ အစဉ်ကြိုးပမ်းနေပါသည်။

■ ကျော် (ပုသိမ်)

ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် သတင်းလွှာ
www.motc.gov.mm

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

transcom.motc@gmail.com, transcom.offices@gmail.com
အမှတ် (၈၃/၉၁)၊ ဗိုလ်အောင်ကျော်လမ်း (အောက်)၊ ကျောက်တံတားမြို့နယ်၊ ရန်ကုန်မြို့။ Tel : 09 250067515, 09 254501800

အဖေ

○ စစ်ကိုင်းသားနဲ့ မန္တလေးသူ
ကြည်ဖြူကာစုံမက်၊ မေတ္တာဂဟေတွဲဆက်တော့
စွဲမက်စရာ မြသီလာ၊ မန္တလာရဲ့ အနောက်မြောက်စွန်း
မင်းကွန်းမှာ အခြေချ၊ မြေကမ္ဘလာ ဖြူလွလွမှာ
အဖေ့ဘဝ စခဲ့တယ်။

○ တစ်နယ်တစ်ကျေးကိုထွက်၊ ဝမ်းရေးအတွက်ရယ်မို့
ခက်ခဲတဲ့ဘဝများ၊ လှုပ်ရှားကာ သူမငြီး
သားနဲ့သမီးအတွက်၊ ခရီးဆက်နားချိန်မှာ
"ကြီးငါးကြီး" ရဲ့ ရာဇဝင်၊ ဂုဏ်တင်ကာ ပြောသမျှ
သုတတွေ ကြွယ်ခဲ့ရတယ် အဖေ။

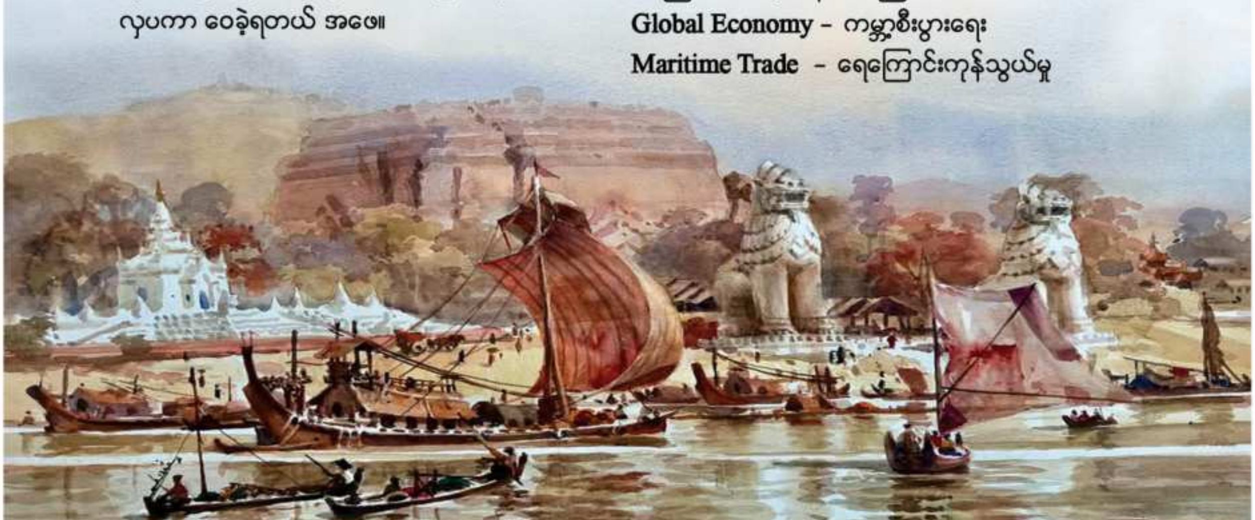
○ တစ်နေကွယ် တစ်မိုးသစ်လို့၊
Global Economy ခေတ်မှာ၊
ပြာရီကာ မှိုင်းလိပ်၊ Maritime Trade ကို၊
အဖေကြိုကာသိ၊ ပီတိတွေ ထုံကာမွှန်း
မင်းကွန်းက ထွက်ကုန်တွေ၊
အောက်ပြေ(ပြည်)ကို စုန်ကာရောင်း
ရာသီတွေ ပြောင်းခဲ့သမျှ၊ ဘဝအခြေအနေ
လှပကာ ဝေခဲ့ရတယ် အဖေ။

○ နွေနေတို့ အခါခါပြောင်း၊
ဇရာရယ်ထောင်းခဲ့သမျှ၊ နိယာမ အလွန်
နယ်မကျွံခင်၊ သင်ယူကာမှတ်
တတ်စေချင်၊ တော်စေချင်
ပြင်ဆင်ပေးခဲ့တဲ့ အဖေ
ခုတော့လေ... ဘယ်ဆီမှာလဲ အဖေ။

■ **ဇော်ဝင်းနိုင်(DMA)**

ကြီးငါးကြီး
- မင်းကွန်းပုထိုးတော်ကြီး
- တိပိဋကဓရဓမ္မဘဏ္ဍာဂါရိက
ဦးဝိစိတ္တသာရာဘိဝံသ
မင်းကွန်းဆရာတော်ဘုရားကြီး
- မင်းကွန်းခေါင်းလောင်းကြီး
- ခြင်္သေ့ကြီး
- ကြက်ထောင့်ကန်တော်ကြီး

Global Economy - ကမ္ဘာ့စီးပွားရေး
Maritime Trade - ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှု



ဒလသင်္ဘောကျင်းသည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ရေကြောင်းကဏ္ဍသမိုင်းကို အစပျိုးခဲ့သည့် သင်္ဘောကျင်းတစ်ခု ဖြစ်ခြင်းကြောင့် အစဉ်အလာကြီးမားသည့် သမိုင်းဝင် သင်္ဘောကျင်းတစ်ခုဟု ဆိုရမည်ဖြစ်

ဒလသင်္ဘောကျင်း၏ စွမ်းအားကို ရယူ၍ ကမ်းရိုးတန်းရေကြောင်းမှ ကုန်စည်ပို့ဆောင်နိုင်ရေးကို တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် သမိုင်းဝင် ဒလသင်္ဘောကျင်းရှိ တန်-၁၅၀၀ တွဲရေယာဉ်အသစ်အား ကြည့်ရှုစဉ်

ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဒလမြို့နယ်ရှိ သမိုင်းဝင် ဒလသင်္ဘောကျင်းနှစ် (၁၅၀) ပြည့် အထိမ်းအမှတ် အခမ်းအနားကို ဇန်နဝါရီ ၁ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် ကျင်းပရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားသည်။

အခမ်းအနားသို့ ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူးဗိုလ်ချုပ်ကြီးရဲဝင်းဦး၊ ကောင်စီအဖွဲ့ဝင်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများနှင့် ပြည်ထောင်စုအဆင့်ပုဂ္ဂိုလ်များ၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးဝန်ကြီးချုပ်၊ ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ အဆင့်မြင့်တပ်မတော်အရာရှိကြီးများ၊ ရန်ကုန်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ တာဝန်ရှိသူများ၊ ဖိတ်ကြားထားသည့်ဧည့်သည်တော်များ၊ ဒလသင်္ဘောကျင်းမှ ဝန်ထမ်းများနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

ကြိုဆိုနှုတ်ဆက်

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အဖွဲ့ဝင်များသည် ဒလသင်္ဘောကျင်းသို့ ရောက်ရှိကြရာ ဒလသင်္ဘောကျင်းမှ မိသားစုဝင်ကလေးငယ်လေးများက ကြိုဆိုနှုတ်ဆက်ကြသည်။

ယင်းနောက် သမိုင်းဝင်ဒလသင်္ဘောကျင်း နှစ်(၁၅၀)ပြည့် အခမ်းအနားကို ဂုဏ်ပြုသောအားဖြင့် ၁၉၀၈ ခုနှစ်တွင် တည်ဆောက်ထားခဲ့ပြီး ပြန်လည်အဆင့်မြှင့်တင်မွမ်းမံတည်ဆောက်ထားသော အမှတ်-၁လွှန်းလမ်း၊ လွှန်းလှည်းအသစ်နှင့် တန်-၁၅၀၀ တွဲရေယာဉ်အသစ်တို့အားကောင်စီဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး၊ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာချာလီသန်းနှင့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဝန်ကြီးချုပ် ဦးစိုးသိန်းတို့က ဖဲကြိုးဖြတ် ဖွင့်လှစ်ပေးသည်။

စက်ခလုတ်နှိပ် ဖွင့်လှစ်

ထို့နောက် သမိုင်းဝင်ဒလသင်္ဘောကျင်းနှစ် (၁၅၀) ပြည့် အထိမ်းအမှတ်ကို ဂုဏ်ပြုသောအားဖြင့် ၁၈၇၅ ခုနှစ်ကတည်ဆောက်ထားခဲ့သော ဒလသင်္ဘောကျင်း၏သမိုင်းဝင်ရှေးဟောင်းဒီဇယ်စက်ပြင်အလုပ်ရုံကို ရှေးမူမပျက် အကြီးစားပြန်လည်မွမ်းမံပြီးစီးမှုကမ္ပည်းမော်ကွန်းကျောက်စာနှင့်သမိုင်းဝင်အဆောက်အဦဆိုင်းဘုတ်တို့အား နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က စက်ခလုတ်နှိပ်ဖွင့်လှစ်ပေးပြီး ကမ္ပည်းမော်ကွန်းကျောက်စာအား အမွှေးနံ့သာရည်ဖြင့် ပက်ဖျန်းပေးသည်။

ဆက်လက်၍ သမိုင်းဝင်ဒလသင်္ဘောကျင်းနှစ်(၁၅၀)ပြည့်အထိမ်းအမှတ်အခမ်းအနားကို ရှေးဟောင်းဒီဇယ်စက်ပြင်အလုပ်ရုံအတွင်း ကျင်းပပြုလုပ်ရာ ဦးစွာ နိုင်ငံတော်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ဒလသင်္ဘောကျင်း၏ သမိုင်းဝင် ရှေးဟောင်းဒီဇယ်စက်ပြင်အလုပ်ရုံကို ရှေးမူမပျက် အကြီးစားပြန်လည်မွမ်းမံပြီးစီးမှု ကမ္ပည်းမော်ကွန်းကျောက်စာနှင့် သမိုင်းဝင်အဆောက်အဦ ဆိုင်းဘုတ်တို့ကို စက်ခလုပ်နှိပ်ဖွင့်လှစ်ပေးစဉ်

ကောင်စီဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာချာလီသန်းနှင့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဝန်ကြီးချုပ် ဦးစိုးသိန်းတို့က ပြန်လည်အဆင့်မြှင့်တင် မွမ်းမံတည်ဆောက်ထားသော အမှတ်-၁ လွှန်းလမ်း၊ လွှန်းလှည်းအသစ်နှင့် တန်-၁၅၀၀ တွဲရေယာဉ် အသစ်တို့ကို ဖဲကြိုးဖြတ်ဖွင့်လှစ်ပေးစဉ်

စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများသည် ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးနှင့် သမိုင်းဝင်ဒလသင်္ဘောကျင်းနှစ် (၁၅၀) ပြည့် အထိမ်းအမှတ် မှတ်တမ်း Video Clip ကို ကြည့်ရှုကြသည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ဂုဏ်ပြုအမှာစကား ပြောကြားရာတွင် ဒလသင်္ဘောကျင်းသည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ရေကြောင်းကဏ္ဍသမိုင်းကို အစပျိုးခဲ့သည့်သင်္ဘောကျင်းတစ်ခုဖြစ်ခြင်းကြောင့် အစဉ်အလာကြီးမားသည့် သမိုင်းဝင်သင်္ဘောကျင်းတစ်ခုဟု ဆိုရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ သမိုင်းအထောက်အထားများအရ **“ခေတ်မီသင်္ဘောကျင်းအစ ဒလက”** ဟု ခေါ်ဆိုမှတ်တမ်းတင် မော်ကွန်းပြုရမည့် သင်္ဘောကျင်းလည်း ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့်လည်း နှစ်(၁၅၀)ပြည့် အထိမ်းအမှတ်အခမ်းအနားကို အခုကဲ့သို့ ကျင်းပရခြင်း ဖြစ်ကြောင်း။

နိုင်ငံပိုင်သင်္ဘောကျင်း

မြန်မာနိုင်ငံ၏ ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးသည် ကိုလိုနီခေတ် ဧရာဝတီဖလော်တီလာကုမ္ပဏီမှ သန္ဓေတည်လာခဲ့သည့် နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးအဖွဲ့အစည်းတစ်ခုဖြစ်ကြောင်း၊ ဧရာဝတီဖလော်တီလာကုမ္ပဏီသည် ဒလသင်္ဘောကျင်းကို ၁၈၇၅ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီ ၁ ရက်တွင် ကုမ္ပဏီ၏ အုပ်ချုပ်မှုအောက်ကိုစတင်ထည့်သွင်းခဲ့သည်ကိုတွေ့ရကြောင်း၊ ၁၉၄၈ခုနှစ်ဇွန်၁ရက်တွင်ဧရာဝတီဖလော်တီလာကုမ္ပဏီကို နိုင်ငံပိုင်ပြုလုပ်ခဲ့သည့်အတွက် ဒလသင်္ဘောကျင်းသည် ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး၏ သမိုင်းစဉ်နှင့်အတူ ယှဉ်တွဲတည်ရှိရှင်သန်ခဲ့သည့် နိုင်ငံပိုင်သင်္ဘောကျင်း တစ်ခုဖြစ်လာခဲ့ကြောင်း။

ဧရာဝတီဖလော်တီလာကုမ္ပဏီမှ မြစ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဒလမြို့နယ်ရှိ သမိုင်းဝင် ဒလသင်္ဘောကျင်း နှစ် (၁၅၀)ပြည့် အထိမ်းအမှတ်အခမ်းအနားတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

ဖျားခံ ပေါ်ပေါက်လာခဲ့သည့် ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး၏ ဒလသင်္ဘောကျင်းသည် ကုန်းဘောင်ခေတ်၊ အင်္ဂလိပ်ကိုလိုနီခေတ်၊ ဂျပန်ခေတ်စသည်များကိုအောင်မြင်စွာဖြတ်သန်းကျော်လွှားခဲ့ကြောင်း၊ လွတ်လပ်ရေးရပြီးကာလမှ ယနေ့ထက်တိုင် အစိုးရအဆက်ဆက် နိုင်ငံတော်၏ စီမံကိန်းများစွာတွင် ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍအတွက် လိုအပ်သည့် ရေယာဉ်များတည်ဆောက်ပေးခြင်းနှင့် ထိန်းသိမ်းပြုပြင်ရေးလုပ်ငန်းများနှင့်အတူ အထောက်အကူပြုခဲ့သည်ကို တွေ့ရကြောင်း။

ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်

ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး၊ ဒလသင်္ဘောကျင်းသည် သမိုင်းဝင်ရေးကျသည့် သင်္ဘောကျင်းတစ်ခုဖြစ်သကဲ့သို့ လက်ရှိကာလအထိ သင်္ဘောကျင်းအတွင်း၌ ရှေးဟောင်းအဆောက်အဦ၊ အလုပ်ရုံ၊ စတိုဂိုဒေါင်များ၊ လွန်းကျင်းလွန်းလမ်းများကျန်ရှိနေသေးသည်ကိုလည်း တွေ့မြင်ရကြောင်း၊ ၁၈၈၀ ပြည့်နှစ် မတိုင်မီကတည်းက တည်ဆောက်ခဲ့သည့် ရှေးဟောင်းဒီဇယ်စက်ပြင်အလုပ်ရုံအဆောက်အဦကြီးသည်လည်း တည်ရှိဆဲဖြစ်ပြီး ၁၉၂၀ ပြည့်နှစ်မတိုင်မီက တည်ဆောက်ခဲ့သည့်အလုပ်ရုံများ၊ အဆောက်

အဦးများများစွာကျန်ရှိနေသေးသည်ကိုလည်း တွေ့မြင်ရကြောင်း၊ ယခုကဲ့သို့ သမိုင်းဝင်အဆောက်အဦများကိုရေရှည်တည်တံ့အောင် ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ပြီး လက်ရှိကာလအထိ အသုံးပြုနေဆဲဖြစ်အောင်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်မှုများအတွက် အသိအမှတ်ပြု ဂုဏ်ယူမိကြောင်းကိုလည်း ပြောကြားလိုကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်၏ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှင့် လူမှုရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများတွင် ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည်အလွန်အဓိကကျသည့်အခန်းကဏ္ဍမှပါဝင်လျက်ရှိကြောင်း၊အဆိုပါပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍများထဲတွင် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးသည် ခရီးသွားပြည်သူများ၏ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး (Public Transport) လုပ်ငန်းစဉ်နှင့်အတူကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုမှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေးအတွက် တာဝန်ယူရသည့်ကဏ္ဍလည်း ဖြစ်ကြောင်း။

နိုင်ငံတော်၏ လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးတွင် လေယာဉ်ကွင်းများ၊ လေယာဉ်ပြေးလမ်းများ၊ ကားလမ်း၊ ရထားလမ်းများ၊ ချောင်းကူး၊ မြစ်ကူးတံတားများကို ကွန်ရက်ဖြစ်အောင် တည်ဆောက်ခဲ့သဖြင့် လက်ရှိကာလခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေးအတွက် ရေယာဉ်လိုအပ်ချက်နည်းပါးလိမ့်မည်ဟု ယူဆစရာရှိကြောင်း၊ သို့သော် ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုအပိုင်းတွင် ရေလမ်းမှ ပို့ဆောင်ခြင်းသည် ကုန်စည်ပမာဏများစွာကို တစ်စုတစ်စည်းတည်း ပို့ဆောင်နိုင်ပြီး ကုန်ကျစရိတ် ပိုမိုသက်သာနေဆဲဖြစ်သည်ကိုတွေ့ရကြောင်း၊ နိုင်ငံတကာတွင်လည်း ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို အလေးထား ဆောင်ရွက်နေကြသည်ကို တွေ့ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊မြန်မာနိုင်ငံမြောက်ဖျားမှ တောင်ဘက် ဧရာဝတီမြစ်ဝှမ်းအထိ ကူးသန်းသွားလာမှု များစွာအထောက်အကူပြုနေသည့် ဧရာဝတီမြစ်၊ ချင်းတွင်းမြစ်များကို ရာသီမရွေး ထိထိရောက်ရောက် အသုံးချနိုင်အောင် ကြိုးပမ်းကြရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ပင်လယ်လမ်းကြောင်းတစ်လျှောက်ကူးသန်းသွားလာမှု မြှင့်တင်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးအတွက် လိုအပ်မည့်ဈေးကွက်ဝင်၊စီးပွားရေးတွက်ခြေကိုက်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် သမိုင်းဝင် ရေးဟောင်းဒီဇယ်စက်ပြင်အလုပ်ရုံ အကြီးစားပြန်လည်မွမ်းမံပြီးစီးမှုကမ္ပည်းမော်ကွန်းကျောက်စာအား အမွှေးနံ့သာရည် ပက်ဖျန်းပေးစဉ်

သည့် ကုန်တင်ရေယာဉ်၊ ကုန်တင်တွဲ၊ တွန်းရေယာဉ်၊ ကွန်တိန်နာတင်ရေယာဉ်များကို ထိန်းသိမ်းပြုပြင်ခြင်း၊ ပိုမိုတည်ဆောက်ခြင်းတို့ဖြင့် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို မြှင့်တင်ပေးရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်အတွက် စီးပွားရေးကဏ္ဍသည် အဓိကကျကြောင်း၊ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန်အတွက် ရေကြောင်းကဏ္ဍမှထောက်ပံ့ပေးနိုင်ရန်တီထွင်ကြံဆမှုများ၊ မြစ်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးမှ ကမ်းရိုးတန်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး၊ မြစ်တွင်းကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုမှ ကမ်းရိုးတန်းခရီးစဉ်နှင့် ရေကြောင်းကုန်စည်ပို့ဆောင်မှု၊ ကွန်တိန်နာဖြင့်ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှု၊ကမ်းရိုးတန်းခရီးစဉ်ဖြင့် မြစ်တွင်းခရီးစဉ်ပေါင်းစပ်ပြီးရေကြောင်းကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုစနစ်များ ပိုမိုထိုးဖောက်တိုးမြှင့်ပို့ဆောင်နိုင်ရေးအတွက် ဆောင်ရွက်ကြရမည်လည်း ဖြစ်ကြောင်း၊ ရေရှည်မျှော်မှန်းပြီး ဒလသင်္ဘောကျင်းကဲ့သို့ သင်္ဘောကျင်းများမှ လိုအပ်သည့် ရေယာဉ်များကို တည်ဆောက်ကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံပိုင်သင်္ဘောကျင်းများအနေဖြင့် ရေရှည်ကိုမျှော်မှန်းပြီး စွမ်းဆောင်ရည် ပိုမိုမြင့်မားစွာဖြင့် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ သင်္ဘောခုတ်မောင်းသွားလာရန် အင်ဂျင်များသည် ကျောက်မီးသွေးသုံး ဘွိုင်လာမှဒီဇယ်အင်ဂျင်အထိနည်းပညာပိုင်းအရ ပါပြောင်းလဲလာကြောင်း၊ အလားတူ ယနေ့ကာလတွင် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးယာဉ်များ၌ လျှပ်စစ်၊ ဘက်ထရီစသည်ဖြင့် စွမ်းအားများ အသုံးပြုနေပြီဖြစ်သည့်အတွက် သင်္ဘောများတွင်လည်း ဘက်ထရီစွမ်းအင်စနစ်ဖြင့် အသုံးပြုနိုင်ရေး သုတေသနပြု ဆောင်ရွက်ရန် တိုက်တွန်းလိုကြောင်း။

ရုပ်ဝတ္ထုပိုင်းအနေဖြင့်လည်း သင်္ဘောကျင်းများတွင်ရှိသည့်ရေယာဉ်တည်ဆောက်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ထံ ကောင်စီဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက သမိုင်းဝင် ဒလသင်္ဘောကျင်း နှစ် (၁၅၀)ပြည့် အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် ရေယာဉ်ပုံစံငယ်ကို ပေးအပ်စဉ်

မှုဆိုင်ရာ လွန်းကျင်းလွန်းလမ်းများ၊ စက်ကိရိယာပစ္စည်းများတည်ဆောက်ရေးအလုပ်ရုံများ၊ ဝန်ချီစက်နှင့် ယာဉ်ယန္တရားများ၊ သင်္ဘောကျင်းလမ်းများ၊လွန်းတင်မှုစနစ်များ၊ရေယာဉ်ဒီဇိုင်းပြုစုမှုဆိုင်ရာ အထောက်အပံ့ပစ္စည်းများနှင့်တကွ လိုအပ်ချက်များကို နိုင်ငံတကာစံသတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ ဖြည့်ဆည်းပြင်ဆင်ထားရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲရေး

နိုင်ငံတော်အတွင်း ရေကြောင်းကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် သမိုင်းဝင်သင်္ဘောကျင်းများ ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲရေးအတွက် ရေကြောင်းဆိုင်ရာ ဌာနအဖွဲ့အစည်းအသီးသီးတို့ပေါင်းစပ်ကြပြီး နိုင်ငံပိုင်သင်္ဘောကျင်းများ အချင်းချင်း ရေယာဉ်တည်ဆောက်မှုဆိုင်ရာ နည်းပညာဖလှယ်မှု၊ နည်းပညာဖြန့်ဝေမှုများ ပြုလုပ်ကြပြီး ရေကြောင်းဆိုင်ရာ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများ လိုက်နာဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ရေကြောင်းကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးအတွက် ဆောင်ရွက်ကြရန် ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးအနေဖြင့်မြစ်တွင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးသာမက ကမ်းရိုးတန်း ရေယာဉ်များနှင့် ကမ်းရိုးတန်း ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး၊ ကမ်းရိုးတန်းခရီးစဉ်နှင့်မြစ်တွင်း ခရီးစဉ်ပေါင်းစပ်ပြီး ခရီးသည်နှင့်ကုန်စည် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများကို ဘေးကင်းလုံခြုံစွာဖြင့် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် စီမံဆောင်ရွက်သွားရန်၊နိုင်ငံတော်၏ရန်ပုံငွေချထားပေးနိုင်မှု၊ ဈေးကွက်ရှိမှုအခြေအနေ၊ စီးပွားရေးအရ အကျိုးအမြတ်ရရှိနိုင်မှုအခြေအနေတို့ကို သုံးသပ်ပြီး ဒလသင်္ဘောကျင်း၏ စွမ်းအားကို ရယူ၍ ကမ်းရိုးတန်းရေကြောင်းမှ ကုန်စည်ပို့ဆောင်နိုင်ရေးကိုတိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်သွားကြရန်၊ ယနေ့ကျင်းပပြုလုပ်သည့် ဒလသင်္ဘောကျင်း နှစ် (၁၅၀) ပြည့် အခမ်းအနားပြုလုပ်နိုင်သကဲ့သို့ ဒလသင်္ဘောကျင်းကဲ့သို့ သမိုင်းဝင်ဌာနဆိုင်ရာ စက်ရုံအလုပ်ရုံ အဆောက်အဦများကို အစဉ်တည်တံ့နေစေရေးအတွက်စောင့်ရှောက်ခြင်း၊ပြင်ဆင်ခြင်းများနှင့် ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းသွားကြရန် တိုက်တွန်းပြောကြားလိုကြောင်းဖြင့် ပြောကြားသည်။

ထို့နောက် ကောင်စီဝင်ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦးက သမိုင်းဝင် ဒလသင်္ဘောကျင်းဖြစ်တည်ခဲ့မှု၊ သမိုင်းကြောင်းတစ်လျှောက်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် သမိုင်းဝင် ရှေးဟောင်းဒီဇယ်စက်ပြင်အလုပ်ရုံအတွင်း ပြသထားသည့် ပြကွက်တစ်ခုချင်းစီကို လှည့်လည်ကြည့်ရှုစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် သမိုင်းဝင် ရေးဟောင်းဒီဇယ်စက်ပြင်အလုပ်ရုံအတွင်း ပြသထားသည့် ပြကွက်တစ်ခုချင်းစီကို လှည့်လည်ကြည့်ရှုစဉ်

လုပ်ငန်းများ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခဲ့မှုနှင့် လက်ရှိကာလတွင်လည်း နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏လမ်းညွှန်မှုများနှင့်အညီ သဘင်္ဘောကျင်းဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှု၊ အနာဂတ်ကာလအတွက် မျှော်မှန်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိမှုတို့နှင့် ပတ်သက်၍ ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ဂုဏ်ပြုချီးမြှင့်ငွေ ပေးအပ်

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်ထံ ကောင်စီဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက သမိုင်းဝင် ဒလသင်္ဘောကျင်း နှစ် (၁၅၀) ပြည့် အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် ရေယာဉ်ပုံစံငယ်နှင့် အထိမ်းအမှတ်လက်ဆောင်ပစ္စည်းပေးအပ်ပြီး နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌနိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ဒလသင်္ဘောကျင်းဝန်ထမ်းများအတွက် ဂုဏ်ပြုချီးမြှင့်ငွေများ ပေးအပ်သည်။

လှည့်လည်ကြည့်ရှု

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သည် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူနှင့်အတူ စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက်ကြပြီး ဒလသင်္ဘောကျင်းမှ ဝန်ထမ်းများအား ရင်းရင်းနှီးနှီး နှုတ်ဆက်ကာ သမိုင်းဝင်ရေးဟောင်းဒီဇယ်စက်ပြင်အလုပ်ရုံအတွင်း ပြသထားသောပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဒလသင်္ဘောကျင်း၏ သမိုင်းမှတ်တမ်းများ၊ မှတ်တမ်းဓာတ်ပုံများနှင့် ရေယာဉ်ပုံစံငယ်များကို ပြကွက်တစ်ခုချင်းစီအလိုက် စိတ်ပါဝင်စားစွာဖြင့် လှည့်လည်ကြည့်ရှုကြသည်။

လမ်းညွှန်မှာကြား

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် သမိုင်းဝင်ဒလသင်္ဘောကျင်း လုပ်ငန်းခွင်အတွင်း အကြီးစားမွမ်းမံပြင်ဆင်လျက်ရှိသော ရေယာဉ်ကြီးများ၏ ပြင်ဆင်နေမှုအခြေအနေများ၊ ကမ်းရိုးတန်းသွားကုန်တင်ရေယာဉ်တည်ဆောက်နိုင်ရေးအတွက် ရေယာဉ်ပုံစံငယ်စမ်းသပ်မှုလုပ်ငန်းစဉ်ရှင်းလင်းမှုများကို လှည့်လည်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး တာဝန်ရှိသူများ၏ တင်ပြချက်များအပေါ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က လိုအပ်သည်များ လမ်းညွှန်မှာကြားသည်။

လက်မှတ်ရေးထိုး

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သည် သမိုင်းဝင်ဒလသင်္ဘောကျင်း ဧည့်သည်တော်မှတ်တမ်းစာအုပ်တွင် မှတ်တမ်းတင် လက်မှတ်ရေးထိုးသည်။

ဒလသင်္ဘောကျင်းသည်ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးပိုင် သင်္ဘောကျင်းများအနက် ရှေးအကျဆုံးနှင့်အကြီးဆုံးသင်္ဘောကျင်းကြီးတစ်ခုဖြစ်ကြောင်း၊ ခေတ်အဆက်ဆက်တွင် ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးပိုင်ရေယာဉ်များအား စီမံချက်နှင့်အညီ မွမ်းမံခြင်း၊ ပို့ဆောင်မှုလိုအပ်ချက်နှင့် ဒေသရေကြောင်းအခြေအနေ လိုအပ်ချက်များအရ ရေယာဉ်ပုံစံထုတ်လုပ်ခြင်းနှင့် တည်ဆောက်ပေးခြင်း၊ ရေယာဉ်သစ်တည်ဆောက်မှုနှင့် မွမ်းမံပြင်ဆင်မှုများတွင် လိုအပ်သောရေယာဉ်ဆိုင်ရာပစ္စည်းများနှင့် စက်ပိုင်းဆိုင်ရာပစ္စည်းများထုတ်လုပ်ပေးခြင်း၊ တီထွင်စမ်းသပ်ပေးခြင်း၊ အခြားဦးစီးဌာနနှင့် လုပ်ငန်းဌာနများမှ ရေယာဉ်များကို တည်ဆောက် ပြင်ဆင်မှုလုပ်ငန်းများ လက်ခံဆောင်ရွက်ပေးခြင်း စသည့်လုပ်ငန်းတာဝန်များကို အောင်မြင်စွာထမ်းဆောင်နိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ ဒလသင်္ဘောကျင်းသည် အလွန်ရှေးကျသောသမိုင်းဝင်သင်္ဘောကျင်းဖြစ်သည်နှင့်အညီ စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံ၊ အဆောက်အဦများ၊ လွန်းကျင်းလွန်းလမ်းများ၊ စက်ကိရိယာများ အိုမင်းဟောင်းနွမ်းလျက် စွမ်းဆောင်ရည်လျော့နည်းလျက်ရှိ နေမှုကို နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏ လမ်းညွှန်မှုများဖြင့် လွန်းကျင်းလွန်းလမ်းများ ပြန်လည်ပြင်ဆင်တည်ဆောက်ခြင်း၊ စက်ကိရိယာအသစ်များတပ်ဆင်ခြင်း၊ အဆောက်အဦများပြန်လည်မွမ်းမံခြင်းများ ဆောင်ရွက်ထားရှိကြောင်းနှင့် ဒလသင်္ဘောကျင်းအနေဖြင့် ပြောင်းလဲတိုးတက်လာသည့် ကုန်သွယ်မှုစနစ်ကို မျက်ခြည်မပြတ်လေ့လာလျက်တိုးတက်ဖြစ်ထွန်းလာသောလူသားအရင်းအမြစ်အား အခြေခံကာ ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး၏ အနာဂတ်ရည်မှန်းချက်တာဝန်များကို ဆက်လက်အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

ပညာရေးဆိုင်ရာအသုံးချသုတေသန နိုင်ငံတကာညီလာခံ (၂၀၂၅) ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားကျင်းပ

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်မိန့်ခွန်းပြောကြား

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ပညာဆီမီးတိုင်ကို စက်ခလုတ်နှိပ် ထွန်းညှိပေးစဉ်

ပညာရေးဆိုင်ရာအသုံးချသုတေသန နိုင်ငံတကာညီလာခံ (၂၀၂၅) ဖွင့်ပွဲ အခမ်းအနားကို ဇန်နဝါရီ ၉ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ မြန်မာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်းဗဟိုဌာန-၂၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်တက်ရောက်၍မိန့်ခွန်းပြောကြားသည်။

အခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်၊ ကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း၊ ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူးဗိုလ်ချုပ်ကြီးရဲဝင်းဦး၊ကောင်စီဝင်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများနှင့် ပြည်ထောင်စု အဆင့်ပုဂ္ဂိုလ်များ၊ နိုင်ငံတကာသံရုံးများမှ မြန်မာနိုင်ငံဆိုင်ရာသံအမတ်ကြီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ အဆင့်မြင့်တပ်မတော်အရာရှိကြီးများ၊ နေပြည်တော်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ ပါမောက္ခချုပ်များနှင့် ကျောင်းအုပ်ကြီးများ၊ တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များမှ ပညာရေးမှူးများ၊ ပါမောက္ခများ၊ ပညာရှင်များ၊ ဝန်ကြီးဌာနများမှတာဝန်ရှိသူများ၊ ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပစာတမ်းရှင်များ၊ ဆရာဆရာမများနှင့် ကျောင်းသားကျောင်းသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

အခမ်းအနားကို ဖဲကြိုးဖြတ်ဖွင့်လှစ်

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း၊ ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူးဗိုလ်ချုပ်ကြီးရဲဝင်းဦး၊ ကောင်စီဝင် ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး၊ ပညာရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာညွှန့်ဖေနှင့် သိပ္ပံနှင့်နည်းပညာဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စု

ဝန်ကြီးဒေါက်တာမျိုးသိန်းကျော်တို့က အခမ်းအနားကို ဖဲကြိုးဖြတ် ဖွင့်လှစ်ပေးကြသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်က ညီလာခံအခမ်းအနားမှတ်တမ်းဓာတ်ပုံ နိင်ငံတော်သမ္မတ ညီလာခံအခမ်းအနားမှတ်ဦးအား စက်ခလုတ်နှိပ် ဖွင့်လှစ်ပေးသည်။

ယင်းနောက် အခမ်းအနား ဒုတိယပိုင်းကို ဆက်လက်ကျင်းပပြုလုပ်ရာ ရန်ကုန်ပညာရေးတက္ကသိုလ်ကျောင်းသားကျောင်းသူများက "မင်္ဂလာပါ" သီချင်းဖြင့် နှုတ်ခွန်းဆက်ကပြဖျော်ဖြေကြသည်။

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ပညာဆီမီးတိုင်ကို စက်ခလုတ်နှိပ်၍ ထွန်းညှိပေးသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က မိန့်ခွန်းပြောကြားရာတွင် နိုင်ငံတစ်ခုကို အဓိကဖန်တီးပုံဖော်ကြသူများသည် ယင်းနိုင်ငံ၏ နိုင်ငံသားများပင်ဖြစ်သည့်အတွက် မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် အသိပညာ အတတ်ပညာပြည့်စုံသည့်၊ စဉ်းစားတွေးခေါ်မှုမြင့်မားသည့် နိုင်ငံသားများ ပေါ်များရေးကို ဦးတည်ကြိုးပမ်းလျက်ရှိကြောင်း၊ "**ပညာ**"သည် အမှားအမှန်၊အကောင်းအဆိုး၊ အကြောင်းအကျိုးကိုဝေဖန်ပိုင်းခြားနိုင်သည့်"**အသိဉာဏ်**"ကို ရရှိစေကြောင်း၊နိုင်ငံသားတိုင်း"**အသိဉာဏ်ပညာ**"ပြည့်စုံကြမှသာ နိုင်ငံအကျိုးသယ်ပိုးထမ်းရွက်နိုင်မည့် စွမ်းအားထက်မြက်သည့် အင်အားစုကြီးတစ်ရပ်ကိုထူထောင်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း။

များစွာအထောက်အကူပြုမည်

ပညာသည် နိုင်ငံ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အခြေခံအုတ်မြစ်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် တစ်နိုင်ငံလုံး အသိပညာ အတတ်ပညာမြင့်မားတိုးတက်ရေးနှင့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုအထောက်အကူပြုပညာရှင်များ ထွန်းကားလာရေးသည် အရေးကြီးကြောင်း၊ မိမိတို့အစိုးရအနေဖြင့် လူတိုင်းလက်လှမ်းမီသည့် ဘက်စုံပညာရေးစနစ် အကောင်အထည်ဖော်အားပေးဆောင်ရွက်လျက်ရှိရာတွင်ယခုကျင်းပသည့် နိုင်ငံတကာပညာရေးဆိုင်ရာအသုံးချသုတေသနညီလာခံကလည်း များစွာအထောက်အကူပြုမည်ဟု ယုံကြည်ပါကြောင်း။

ညီလာခံဦးတည်ချက်ကို "**ပညာရေး၊ သိပ္ပံနှင့် နည်းပညာစွမ်းပကားဖြင့် ပိုမိုကြွယ်ဝပြည့်စုံသော လူ့ဘောင်အဖွဲ့အစည်းအတွက် အနာဂတ်သို့ညွှန်ပြခြင်း– Navigating the Future: Education, Science and Technology for Brighter and More Prosperous Societies.**" ဟု သတ်မှတ်ထားသည်ကို တွေ့ရကြောင်း၊ ပညာရေး၊ သိပ္ပံနှင့် နည်းပညာဟူသည့် ကဏ္ဍသုံးရပ်သည် တစ်ခုနှင့်တစ်ခုချိတ်ဆက်လျက်ရှိပြီး သုတေသနနှင့် တီထွင်ဆန်းသစ်မှုများဖြင့် ပေါင်းစည်းလိုက်သည့်အခါ လူ့ဘောင်အဖွဲ့အစည်းကြီးပွားတိုးတက်ရေးကို ဖန်တီးပေးနိုင်မည့် ထိရောက်အားကောင်းသည့် စွမ်းအားတစ်ရပ်ကို ပေါ်ထွန်းလာစေမည် ဖြစ်ကြောင်း။

တီထွင်ဆန်းသစ်မှုအသစ်များကို ဖော်ထုတ်

သုတေသနဟူသည့် ဝေါဟာရသည် "**သုတ**"နှင့်"**ဧသန**"တို့ကိုပေါင်းစပ်ထားခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ "**သုတ**"ဟူသည်မှာ အကြားအမြင်ဖြစ်ပြီး "**ဧသန**" သည် ရှာမှီးခြင်း ဖြစ်သည့်အတွက် "**သုတေသန**"ကို မြန်မာအဘိဓာန်တွင် "**တစ်စုံတစ်ခုကို ခြေခြေမြစ်မြစ်သိရန် စူးစမ်းရှာဖွေခြင်း**" ဟု ဖွင့်ဆိုထား

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်
ပညာရေးဆိုင်ရာအသုံးချသုတေသန နိုင်ငံတကာညီလာခံ (၂၀၂၅) ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားတွင် မိန့်ခွန်းပြောကြားစဉ်

ကြောင်း၊ သုတေသနက ဗဟုသုတအသစ်များ၊တွေ့ရှိချက်အသစ်များ၊တီထွင်ဆန်းသစ်မှုအသစ်များကို ဖော်ထုတ်ပေးနိုင်ကြောင်း၊ လက်ရှိအယူအဆများကို သက်သေစိုက်ထူနိုင်မာစေနိုင်ကြောင်း၊လက်တွေ့ရင်ဆိုင်နေရသည့်စိန်ခေါ်မှုများ၊ပြဿနာများကိုဖြေရှင်းပေးနိုင်ပြီး ပညာရပ်ဆိုင်ရာအသိအမြင်များကို ပိုမိုတိုးတက်မြင့်မားလာစေနိုင်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် သုတေသနဟူသည်မှာ ဆန်းသစ်တီထွင်မှုနှင့် တိုးတက်မှုတို့ကို တွန်းအားပေးနိုင်စွမ်းရှိသည့် မောင်းနှင်အားတစ်ရပ်ဖြစ်သည်ဟု ဆိုနိုင်ကြောင်း။

သုတေသနလုပ်ငန်းများကြောင့် အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့် အလတ်စားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအတွက် နည်းပညာသစ်များဖော်ထုတ်ပြီး ဈေးကွက်သစ်များ ချဲ့ထွင်နိုင်မည်ဖြစ်သကဲ့သို့ နည်းပညာ၊ သက်မွေးပညာရေးနှင့် လေ့ကျင့်ရေးအတွက် ကျွမ်းကျင်မှုအရည်အသွေးများနှင့် ပြည့်စုံသည့် ကျွမ်းကျင်လုပ်သားများကို မွေးထုတ်ပေးနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ယနေ့ကျင်းပသည့် သုတေသနနိုင်ငံတကာညီလာခံကြီးမှသုဘေသနနှင့်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အရေးပါသည့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုတံခါးသစ်ကို ဖွင့်လှစ်ပေးသွားလိမ့်မည်ဟု ယုံကြည်ကြောင်း။

အတတ်ပညာရှင်များ လိုအပ်မည်

နိုင်ငံတော်အနေဖြင့် တိုင်းပြည်သာယာဝပြောရေးနှင့် စားရေရိက္ခာဖူလုံရေးတို့အတွက် စိုက်ပျိုးရေးနှင့် မွေးမြူရေးကို ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် တိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်ပြီး အခြားစီးပွားရေးကဏ္ဍများကိုလည်း ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေးအတွက်ဦးတည်ချက်ချမှတ်အကောင်အထည်ဖော်လျက်ရှိကြောင်း၊ခေတ်မီစိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများကို အောင်မြင်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရေး အတတ်ပညာရှင်များ လိုအပ်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးနှင့်စက်မှုနည်းပညာဆိုင်ရာ လူသားအရင်းအမြစ်များ မွေးထုတ်နိုင်ရေးအတွက် ခရိုင်အသီးသီးတွင် စက်မှု၊ စိုက်ပျိုးရေးနှင့်မွေးမြူရေးပညာများကို သင်ကြားပေးနေသည့် အခြေခံပညာအထက်တန်းကျောင်း ၈၅ ကျောင်းကိုဖွင့်လှစ်သင်ကြားပေးလျက်ရှိပြီး KG+9 ပြီးမြောက်အောင်မြင်သူများ တက်ရောက်နိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထိုမှတစ်ဆင့် ထူးချွန်စွာအောင်မြင်ပါကသက်ဆိုင်ရာတက္ကသိုလ်၊ ကောလိပ်များကို ဆက်လက်တက်ရောက်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံအတွက် ပညာရှင်များစွာ လိုအပ်လျက်ရှိနေဆဲဖြစ်သောကြောင့်အသိပညာရှင်၊အတတ်ပညာရှင် လူသားအရင်းအမြစ်များ မွေးထုတ်ပေးနိုင်ရေး နိုင်ငံတော်က စီမံဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသကဲ့သို့ တာဝန်ရှိသူများနှင့် ဆရာဆရာမများ၊ ကျောင်းသားကျောင်းသူများကလည်း ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ပေးကြရန် တိုက်တွန်းမှာကြားလိုကြောင်း။

ထိထိရောက်ရောက်ပံ့ပိုးပေးနိုင်မည်

ကုန်ထုတ်လုပ်မှု မြင့်မားစေရေးကို အထောက်အကူပြုနိုင်မည့် သုတေသနလုပ်ငန်းများတိုးချဲ့ဆောင်ရွက်ရေးအားပေးရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ သုတေသနတွေ့ရှိချက်များမှတစ်ဆင့် ထုတ်ကုန်အသစ် ထုတ်လုပ်နိုင်မည့်နည်းပညာအသစ်များကိုစက်မှုလုပ်ငန်း

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်း၊
ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး ရဲဝင်းဦး၊ ကောင်စီဝင် ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာညွန့်ဖေနှင့်
ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာမျိုးသိန်းကျော်တို့က ပညာရေးဆိုင်ရာအသုံးချသုတေသန နိုင်ငံတကာညီလာခံ (၂၀၂၅)
ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားကို ဖဲကြိုးဖြတ် ဖွင့်လှစ်ပေးကြစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများ ကျောင်းသား ကျောင်းသူများ၏ သီဆိုကပြဖျော်ဖြေမှုကို ကြည့်ရှုအားပေးကြစဉ်

များသို့အရောက် နည်းပညာလွှဲပြောင်းပေးခြင်းနှင့် သုတေသနတွေ့ရှိချက်အသစ်များကို လိုအပ်သည့်အဖွဲ့အစည်းများထံ အသိပညာဗဟုသုတမျှဝေပေးခြင်း ပြုလုပ်နိုင်ပါက နိုင်ငံ့စီးပွားကို အချိန်တိုအတွင်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာအောင် ထိထိရောက်ရောက် ပံ့ပိုးပေးနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း။

စာတမ်းပေါင်း ၁၀၀ ကျော်
ဖတ်ကြားတင်သွင်း

ယနေ့ကျင်းပသည့် ပညာရေးဆိုင်ရာ အသုံးချသုတေသနနိုင်ငံတကာညီလာခံ (၂၀၂၅) တွင် ပြည်တွင်းပြည်ပမှ ပညာရပ်ဆိုင်ရာ ထင်ရှားကျော်ကြားသည့်ပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် သုတေသနပညာရှင်ကြီးများက Keynote Speech များနှင့် ပညာဗဟုသုတမျှဝေပေးကြပြီး ဆရာအတတ်ပညာကဏ္ဍ၊ ဝိဇ္ဇာနှင့်သိပ္ပံပညာကဏ္ဍ၊ သမုဒ္ဒရာနှင့်ကမ္ဘာမြေသိပ္ပံကဏ္ဍ၊ MSME နှင့် TVETကဏ္ဍ၊ Natural Language Processing - NLP နှင့် AI Technology ကဏ္ဍစသည့် ကဏ္ဍကြီး (၅) ရပ်တွင် စာတမ်းပေါင်း ၁၀၀ ကျော် ဖတ်ကြားတင်သွင်း ဆွေးနွေးသွားကြမည်ဟု သိရှိရကြောင်း၊ ထို့အပြင် သုတေသနပိုစတာပြပွဲများနှင့် အားဖြည့်ထားသည့်အတွက်နိုင်ငံတကာသုသေသနလုပ်ငန်းများ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု ခြေလှမ်းအတွက် အားရဂုဏ်ယူကြောင်းကို ပြောကြားလိုကြောင်း။ သုတေသနနှင့်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကဏ္ဍသည် ဆက်စပ်နေသောကြောင့် နိုင်ငံတော်အစိုးရအနေဖြင့် သုတေသနလုပ်ငန်းများကို အထူးအားပေးသွားကြရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

နိုင်ငံတကာအသိအမှတ်ပြုစာတမ်းများဖြစ်

ယခု သုတေသနညီလာခံကြီးတွင် ရွေးချယ်ခံရသဖြင့် တင်သွင်းသည့်သုတေသနစာတမ်းများသည် ပညာရှင်အဆင့် စာတမ်းများဖြစ်သည်နှင့်အညီ ကမ္ဘာက အားကိုးအားထားပြုရသည့် နိုင်ငံတကာအသိအမှတ်ပြုစာတမ်းများဖြစ်ကြောင်း သိရသည့်အတွက် ဂုဏ်ယူဝမ်းမြောက်ကြောင်းကိုလည်း ပြောကြားလိုကြောင်း။

ပညာရှင်ကြီးများကို
နွေးထွေးစွာ ဂုဏ်ပြုကြိုဆို

ယခုညီလာခံကြီးကို တက်ရောက်ရန် ကမ္ဘာ့နိုင်ငံအသီးသီးက ရောက်ရှိလာကြသည့် နိုင်ငံတကာ သုတေသနပညာရှင်ကြီးများနှင့် အွန်လိုင်းက တက်ရောက် ဆွေးနွေးကြသည့် ပညာရှင်ကြီးများကို နွေးထွေးစွာ ဂုဏ်ပြုကြိုဆိုပါကြောင်းပြောကြားလိုကြောင်း၊ ပညာရှင်ကြီးများ၏ ပါဝင်မှုသည် ညီလာခံကြီး၏ ကြီးကျယ်ခမ်းနားမှုကိုထပ်လောင်းအားကောင်းစေမည်ဟုယုံကြည်ပါကြောင်း၊ ပညာရှင်ကြီးများ၏ ကျွမ်းကျင်မှုပညာနှင့် သုတေသနစာတမ်းများဖတ်ကြားမှု၊ အကဲဖြတ်ဒိုင်များအဖြစ် ဆောင်ရွက်ပေးမှုနှင့် သုတေသနညီလာခံမှတ်တမ်းစာအုပ်များ တည်းဖြတ်ပေးမှုတို့သည် နိုင်ငံတကာပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု၏ ပုံရိပ်ကောင်းတစ်ခုဖြစ်သည့်အတွက်ကျေးဇူးတင်ရှိပါကြောင်းကို ပြောကြားလိုကြောင်း၊ ထို့အပြင် နိုင်ငံတကာသုတေသနညီလာခံကြီးကို အစအရာရာ အဆင်ပြေချောမွေ့စွာ ကျင်းပနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြသည့် ညီလာခံကျင်းပရေးကော်မတီ၏ လုံ့လဝီရိယနှင့် ကြိုးစားအားထုတ်မှုများကို မှတ်တမ်းတင်ဂုဏ်ပြုအပ်ပါကြောင်း။

ယခုကဲ့သို့ ညီလာခံကြီးများမှတစ်ဆင့် တစ်ဦးနှင့်တစ်ဦးအသိပညာများ၊ အကြံကောင်းဉာဏ်ကောင်းများ မျှဝေပေးကြရန်၊ ဘာသာရပ်တူသူများ၊စိတ်ဝင်စားရာပညာရပ်နယ်ပယ်တူသူများ၊ ရည်မှန်းချက်တူသူများ အချင်းချင်း သုတေသနပရောဂျက်များ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ပြီး ရလဒ်ကောင်းများ ရှာဖွေဖော်ထုတ်ပေးကြရန်၊ သင်ထောက်ကူပစ္စည်းများသင်ကြားနည်းစနစ်များ မျှဝေပေးခြင်း၊ Online သင်တန်းများ ပို့ချခြင်းတို့နှင့် သင်ကြားရေးဆိုင်ရာ ရင်းမြစ်များ တိုးတက်ရေးအတွက် ဖန်တီးပေးကြရန် တိုက်တွန်းပြောကြားလိုကြောင်း၊ အထူးသဖြင့် အရာရာကို လေ့လာစူးစမ်းပြီးရလဒ်အပေါ် အခြေခံသည့်သုတေသနလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်လိုကြသည့် လူငယ်လူရွယ်များအတွက်ယခုကဲ့သို့သုတေသနညီလာခံများ ကျင်းပပေးခြင်းဖြင့် လူငယ်များ၏ စူးစမ်းလေ့လာသုတေသနပြုလိုသည့် သုတေသနယဉ်ကျေးမှုကို ပြုစုပျိုးထောင်ပေးကြရန် တိုက်တွန်းလိုကြောင်း။

နိုင်ငံ့အကျိုးဒေသအကျိုးသယ်ပိုးထမ်းရွက်

ပညာရေး၊ သိပ္ပံနှင့် နည်းပညာများ၏ စွမ်းပကားများနှင့် နောင်လာနောက်သားမျိုး

ဆက်တို့အတွက် ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲပြီး တိုးတက်ကောင်းမွန်သည့် လူမှုစီးပွားဘဝနှင့်အတူ ပိုမိုတောက်ပသည့် အနာဂတ်ကို လက်ဆင့်ကမ်းပေးပြီး နိုင်ငံအကျိုး၊ ဒေသအကျိုးသယ်ပိုးထမ်းရွက်နိုင်ကြပါစေကြောင်း ကို ဆုတောင်းအပ်ပါကြောင်း ပြောကြားသည်။

ထို့နောက်ရန်ကုန်ပညာရေးတက္ကသိုလ်မှကျောင်းသားကျောင်းသူများ၊တက္ကသိုလ်နှင့် ပညာရေးဒီဂရီကောလိပ်များမှ ကျောင်းသားကျောင်းသူများက ပညာရေးဆိုင်ရာ အသုံးချသုတေသနနိုင်ငံတကာညီလာခံ (၂၀၂၅) ဂုဏ်ပြုတေးသီချင်းများဖြင့် သီဆိုကပြဖျော်ဖြေကြသည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်ထံ ပညာရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာညွန့်ဖေက ပညာရေးဆိုင်ရာ အသုံးချသုတေသနနိုင်ငံတကာညီလာခံ (၂၀၂၅) အထိမ်းအမှတ်လက်ဆောင်ကို ဂါရဝပြု ပေးအပ်သည်။

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများသည် စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဓာတ်ပုံရိုက်ကြသည်။

ပိုစတာပြခန်းအား လိုက်လံကြည့်ရှု

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အခမ်းအနား တက်ရောက်လာကြသူများသည် ခင်းကျင်းပြသထားသည့် ပညာရေးဆိုင်ရာအသုံးချ သုတေသနနိုင်ငံတကာညီလာခံ (၂၀၂၅) အထိမ်းအမှတ် ပိုစတာပြခန်းအား တစ်ခုချင်းစီအလိုက် စိတ်ပါဝင်စားစွာဖြင့် လိုက်လံကြည့်ရှုခဲ့ကြသည်။

အဆိုပါ ပညာရေးဆိုင်ရာ အသုံးချသုတေသနနိုင်ငံတကာညီလာခံ(၂၀၂၅) ကို **"ပညာရေး၊ သိပ္ပံနှင့်နည်းပညာစွမ်းပကားဖြင့်ပိုမိုကြွယ်ဝပြည့်စုံသော လူ့ဘောင်အဖွဲ့အစည်းအတွက်အနာဂတ်သို့ညွှန်ပြခြင်း"** ဟူသည့် ဦးတည်ချက်နှင့်အညီ ဇန်နဝါရီ ၉ ရက်မှ ၁၀ ရက်အထိ ကျင်းပပြုလုပ်သွားမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ညီလာခံတွင် နိုင်ငံတကာမှ ဝါရင့်ပညာရှင်များနှင့် ပညာရှင်မျိုးဆက်သစ်များပါဝင်ကြပြီး နိုင်ငံပေါင်း ၁၆ နိုင်ငံနှင့် အဖွဲ့အစည်းပေါင်း ၄၅ ခုမှ ပညာရှင် ၆၂ ဦး၊ ပညာရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ဆက်စပ်ဝန်ကြီးဌာန ၁၁ ခုနှင့် ပညာရေးအဖွဲ့အစည်းများမှ ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပပညာရှင် ၄၀ တို့ တက်ရောက်ကြမည်ဖြစ်ကာ Keynote Address ခြောက်ခု၊ Special Talk ငါးခုနှင့် ပြည်တွင်း ပြည်ပ သုတေသနစာတမ်း ၁၃၃ စောင် ဖတ်ကြားတင်သွင်းသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ယခုကဲ့သို့ ညီလာခံကြီးကိုကျင်းပပြုလုပ်ခြင်းဖြင့်မြန်မာနိုင်ငံ၏ အနာဂတ်ပညာရေးနှင့် တိုင်းပြည်ကောင်းမွန်တိုးတက်စေရေး၊ နိုင်ငံတော်နှင့် ဒေသတွင်းနိုင်ငံများ၏ နိုင်ငံ့စီးပွားမြှင့်တင်နိုင်ရေး၊ လူမှုစီးပွားဘဝမြင့်မားလာစေရေးတို့အတွက် များစွာ အကျိုးဖြစ်ထွန်းစေနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး
ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ
နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်
ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး
မင်းအောင်လှိုင်
ခင်းကျင်းပြသထားသည့်
ပညာရေးဆိုင်ရာ
အသုံးချသုတေသန
နိုင်ငံတကာညီလာခံ
(၂၀၂၅)
အထိမ်းအမှတ်
ပိုစတာပြခန်းကို
ကြည့်ရှုစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း ပြည်ထောင်စုအဆင့် MSME ထုတ်ကုန်ပြပွဲနှင့် ပြိုင်ပွဲကျင်းပနိုင်ရေးညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်အမှာစကားပြောကြား

MSME ပြပွဲ၊ ပြိုင်ပွဲများမှတစ်ဆင့် အဆင့်မြင့်ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းအမယ်သစ်များ ထွက်ပေါ်လာပြီး အဆိုပါထွက်ပေါ်လာသည့် အရည်အသွေးမီကုန်ပစ္စည်းများကို ပြည်ပသို့ ပို့ဆောင်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံခြားငွေရရှိလာမည်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း
ပြည်ထောင်စုအဆင့် MSME ထုတ်ကုန်ပြပွဲနှင့် ပြိုင်ပွဲကျင်းပနိုင်ရေး ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

ပြည်ထောင်စုအဆင့် MSME ထုတ်ကုန်ပြပွဲနှင့်ပြိုင်ပွဲကျင်းပနိုင်ရေးညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကို ဇန်နဝါရီ ၁၇ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ စက်မှုဝန်ကြီးဌာနအစည်းအဝေးခန်းမ၌ကျင်းပရာ အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့်အလတ်စားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားသည်။

အခမ်းအနားသို့ စက်မှုဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာချာလီသန်း၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ ဦးသန်းထွန်းဦး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီဝင်၊ ဒုတိယမြို့တော်ဝန်၊ ဌာနဆိုင်ရာအကြီးအကဲများနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

MSME လုပ်ငန်းများ ရေရှည်ရပ်တည်နိုင်ရန် ရည်ရွယ်ကျင်းပ

ဦးစွာ အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့်အလတ်စားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး လုပ်ငန်းကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်းက အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ပြည်ထောင်စုအဆင့် MSME ထုတ်ကုန်ပြပွဲနှင့်ပြိုင်ပွဲကို MSME များ၏ ထုတ်ကုန်နှင့်ဝန်ဆောင်မှုများကို စဉ်ဆက်မပြတ် မြှင့်တင်နိုင်စေရန်နှင့် တန်ဖိုးမြှင့်ထုတ်ကုန်အသစ်များကို ပြည်တွင်းမှ ပိုမိုသုံးစွဲနိုင်ရန်နှင့် ပြည်ပသို့ဈေးကွက်ချဲ့ထွင်နိုင်ရန်၊ တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်အသီးသီးရှိ MSME များ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု တိုးတက်လာစေပြီး ထုတ်လုပ်မှုကွင်းဆက်တစ်လျှောက် ဒေသတစ်ခု၏ လိုအပ်ချက်ကို အခြားဒေသမှ ဖြည့်ဆည်းလာရန်နှင့် အားသာချက်/အားနည်းချက်များကို သိမြင်ဖော်ထုတ်လာစေရန်၊ ဒေသအလိုက် OROP ဒေသတစ်ခု ထုတ်ကုန်တစ်ခု အောင်မြင်ရေးအတွက် အားပေးမြှင့်တင်ရန်၊ MSME များနှင့်ပြည်တွင်းပြည်ပရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများ ပိုမိုချိတ်ဆက်ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်လာစေရန်၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့် အသိအမှတ်ပြု MSME စံပြထုတ်ကုန်ဆုများ ပေးအပ်နိုင်စေရန်နှင့် MSME လုပ်ငန်းများရေရှည်ရပ်တည်နိုင်ရန်စသည့် ရည်ရွယ်ချက်များဖြင့် ကျင်းပခြင်းဖြစ်ကြောင်း။

ထို့အပြင်ပြည်ထောင်စုအဆင့်MSME ထုတ်ကုန်ပြပွဲနှင့် ပြိုင်ပွဲတွင် နေပြည်တော်ကောင်စီနယ်မြေအပါအဝင် ပြည်နယ်နှင့် တိုင်းဒေသကြီးများအလိုက် ထုတ်လုပ်လျက်ရှိသည့် ဒေသထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများအပေါ် အားသာချက်၊ အားနည်းချက်များကိုလေ့လာပြီးလိုအပ်သည်များပြုပြင်နိုင်စေရန်နှင့်ပြိုင်ပွဲကျင်းပခြင်းမှ နိုင်ငံတော်အဆင့် ထုတ်ကုန်

အမှတ်တံဆိပ်ရရှိမှုအတွက် မိမိထုတ်ကုန်အမှတ်တံဆိပ်အတွက် အာမခံချက်အရည်အသွေးကို စားသုံးသူများ သိရှိခြင်းမှတစ်ဆင့် အကျိုးရလဒ်ရရှိနိုင်စေရန် ပြပွဲနှင့်ပြိုင်ပွဲတွင် ပါဝင်ပြသကြမည့်ဝန်ကြီးဌာနများ၏ ခင်းကျင်းပြသထားရှိမှုများမှတစ်ဆင့် သက်ဆိုင်ရာအေဂျင်စီများ၊ လုပ်ငန်းရှင်များအနေဖြင့် MSME နှင့် ဆက်စပ်ဝန်ကြီးဌာနများ၊ အဖွဲ့အစည်းများထံသို့လိုအပ်သလိုချိတ်ဆက်နိုင်ရေး၊ အဆိုပါ ဝန်ကြီးဌာနနှင့်ဆက်စပ်အဖွဲ့အစည်းများထံမှ လုပ်ငန်းရှင်များ ရယူနိုင်မည့်အခွင့်အရေးများ၊နည်းလမ်းများ၊လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများစသည့် အခွင့်အလမ်းများ ရရှိစေရန် ကျင်းပခြင်းလည်း ဖြစ်ကြောင်း။

Online Marketing & Online Payment စနစ်များ ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် အသုံးပြုနိုင်မည်

MSMEထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများနှင့်စပ်လျဉ်း၍ ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းရှင်များနှင့် တာဝန်ရှိသူများအနေဖြင့် နိုင်ငံတကာနှင့် မိမိတို့နိုင်ငံတို့တွင် Customer Behavior Changes Technology Information Investment Market Trend များ ပြောင်းလဲလာမှုကိုလည်း သိရှိနားလည်နိုင်ရန် ဆွေးနွေးပွဲများထည့်သွင်းပေးခြင်း၊ Digital စနစ်ကူးပြောင်းနေမှု၊ OnlineBankingစနစ်ဆောင်ရွက်နေမှုတို့အားသိရှိနားလည်လာစေပြီးကုန်ပစ္စည်းဝယ်ယူ/ရောင်းဝယ်မှုတွင်လည်း ယခင်ဆိုင်များတွင် လူကိုယ်တိုင်ပစ္စည်းဝယ်ယူမှုစနစ်မှ Online Marketing စနစ်သို့ ပြောင်းလဲလာမှုအခြေအနေများ၊ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းအပေါ် ဒေသအလိုက်ပြည်သူများ၏ နှစ်သက်မှုနှင့်သုံးစွဲမှုအခြေအနေများစသည်တို့ကို သိရှိနိုင်အောင်ကြိုးစားဆောင်ရွက်နေကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ပြင် ဈေးကွက်ပြောင်းလဲလာမှုကိုသိရှိပြီး လိုက်ပါဆောင်ရွက်နိုင်ရေး လုပ်ဆောင်သွားမည်ဆိုပါက Online Marketingနှင့် Online Paymentစနစ်များကိုလည်း ယခုထက်ပို၍ ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် အသုံးပြုနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း။

သတင်းအချက်အလက်နှင့် နည်းပညာများကို လုပ်ငန်းရှင်များ သိရှိနိုင်အောင် ဆောင်ရွက်ပေးရမည်

ထို့အပြင် MSME ပြပွဲ၊ ပြိုင်ပွဲများမှတစ်ဆင့်ထွက်ရှိလာသည့် အဆင့်မြင့်ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းအမယ်သစ်များ ထွက်ပေါ်လာပြီး အဆိုပါထွက်ပေါ်လာသည့်အရည်အသွေးမီကုန်ပစ္စည်းများကို ပြည်ပသို့ပို့ဆောင်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံခြားငွေ ရရှိလာမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် MSME လုပ်ငန်းရှင်များအနေဖြင့်မိမိတို့ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများကိုပြည်ပသို့တင်ပို့နိုင်ရေးဆောင်ရွက်ရာတွင် တင်ပို့မည့်နိုင်ငံများ၏ ကုန်ပစ္စည်းလိုအပ်ချက်နှင့်တင်ပို့မှု စည်းမျဉ်းစည်းကမ်း သတ်မှတ်ချက်များ၊ နိုင်ငံတကာက လက်ခံနိုင်မည့် ကုန်သွယ်မှုဆိုင်ရာအချက်အလက်များ ဥပမာအားဖြင့် တရုတ်နိုင်ငံသို့မိမိထုတ်ကုန်ပစ္စည်းတင်ပို့မှုတွင် General Administration of Customs of the People's Republic of China (GACC) ရရန် လိုအပ်မှုအပြင် အလားတူအခြားနိုင်ငံများ၏ ကုန်သွယ်မှုဆိုင်ရာ ကန့်သတ်ချက်များကိုလည်း သိရှိနိုင်ရေး ကြိုးစားဆောင်ရွက်သွားကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ သို့ဖြစ်၍ သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများက သတင်းအချက်အလက်နှင့် နည်းပညာများကို အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီလုပ်ငန်းရှင်များသိရှိနိုင်အောင်နည်းလမ်းမျိုးစုံဖြင့် ဆောင်ရွက်ပေးကြရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ယခုကျင်းပသည့် MSME ပြပွဲ၊ ပြိုင်ပွဲ

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း ပြည်ထောင်စုအဆင့် MSME ထုတ်ကုန်ပြပွဲနှင့် ပြိုင်ပွဲကျင်းပနိုင်ရေး ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း ပြည်ထောင်စုအဆင့် MSME ထုတ်ကုန်ပြပွဲနှင့် ပြိုင်ပွဲကျင်းပနိုင်ရေး ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးတွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

သည့် လုပ်ငန်းကော်မတီက ဦးစီးကျင်းပသည့် အခမ်းအနားတစ်ခုဖြစ်ပြီး သက်ဆိုင်ရာလုပ်ငန်းကော်မတီ၊ ဆပ်ကော်မတီများအနေဖြင့် ယခင်ကျင်းပပြုလုပ်ခဲ့သည့် အတွေ့အကြုံများကို လေ့လာသုံးသပ်ပြီး ချို့ယွင်းချက်၊ အားနည်းချက်နှင့် အခက်အခဲများမဖြစ်ပေါ်စေရန်အတွက် အချင်းချင်း ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်သွားရန်နှင့် ကျန်းမာရေး၊ လုံခြုံရေးကို အထူးဂရုစိုက်စိစစ်ပြီး သေသေချာချာ တိတိကျကျ စစ်ဆေးဆောင်ရွက်သွားကြရန် မှာကြားလိုကြောင်း ပြောကြားသည်။

ဆုချီးမြှင့်မည့်အစီအစဉ်များ ရှင်းလင်းတင်ပြ

ထို့နောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာချာလီသန်းက ပြည်ထောင်စုအဆင့် MSME ထုတ်ကုန်ပြပွဲနှင့် ပြိုင်ပွဲဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားအစီအစဉ်၊ ဝန်ကြီးဌာနများ၊ နေပြည်တော်အပါအဝင် တိုင်းဒေသကြီးနှင့် ပြည်နယ်များမှ ပြခန်းများ၊ ပါဝင်ပြသကြမည့် ထုတ်ကုန်အမျိုးအစားများ၊ ပြိုင်ပွဲအမျိုးအစားများနှင့် ဆုချီးမြှင့်မည့်အစီအစဉ်များ ဆောင်ရွက်ထားရှိမှု နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်၏ခရီးစဉ်များတွင် လမ်းညွှန်ချက်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ယင်းနောက် ကျင်းပရေးလုပ်ငန်းကော်မတီဥက္ကဋ္ဌစက်မှုဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးရင်မောင်ညွန့်က ဆပ်ကော်မတီများ ဖွဲ့စည်းထားရှိမှုနှင့် ပြည်ထောင်စုအဆင့် MSME ထုတ်ကုန်ပြပွဲနှင့် ပြိုင်ပွဲကျင်းပနိုင်ရေး စီမံဆောင်ရွက်ထားရှိမှု အခြေအနေများကိုရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ဆက်လက်၍ လုံခြုံရေးဆပ်ကော်မတီ၊ ဖိတ်ကြားရေး၊ နေရာချထားရေးနှင့် ဧည့်ခံကျွေးမွေးရေးဆပ်ကော်မတီ၊ မုခ်ဦးနှင့်ပြခန်းများတည်ဆောက်ရေးဆပ်ကော်မတီ၊ ပြခန်းနေရာချထားရေးနှင့် ခင်းကျင်းပြသရေးဆပ်ကော်မတီ၊ ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနား၊ ဆုချီးမြှင့်ရေးနှင့် ဖျော်ဖြေရေးဆပ်ကော်မတီ၊ ပြိုင်ပွဲကျင်းပရေး၊ ဆုရွေးချယ်ရေးနှင့် ဆုချီးမြှင့်ရေးဆပ်ကော်မတီ၊ လုပ်ငန်း/စီးပွားချိတ်ဆက်မှုဆပ်ကော်မတီ၊ အုပ်ချုပ်မှုဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များဆပ်ကော်မတီ၊ လျှပ်စစ်မီးရရှိရေးဆပ်ကော်မတီ၊ သတင်းနှင့်ပြန်ကြားရေးဆပ်ကော်မတီနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဆပ်ကော်မတီတို့မှ ဥက္ကဋ္ဌများနှင့် တာဝန်ရှိသူများက ကော်မတီများအလိုက် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုများနှင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည့် အစီအမံများကို ရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။

နိဂုံးချုပ် အမှာစကားပြောကြား

ထို့နောက် တက်ရောက်လာကြသူများက MSME ထုတ်ကုန်ပြပွဲနှင့်ပြိုင်ပွဲ အောင်မြင်စွာ ကျင်းပနိုင်ရေး သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍအလိုက် ရှင်းလင်းတင်ပြကြရာအသေးစား၊အငယ်စားနှင့်အလတ်စားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး စိုးဝင်းက လိုအပ်သည်များကို ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းပေးပြီး နိဂုံးချုပ်အမှာစကား ပြောကြားကာ အစည်းအဝေးကို ရုပ်သိမ်းလိုက်သည်။

အဆိုပါပြည်ထောင်စုအဆင့် MSME ထုတ်ကုန်ပြပွဲနှင့် ပြိုင်ပွဲကို နေပြည်တော် ဥပ္ပါတသန္တိစေတီတော် တောင်ဘက်တပေါင်းကွင်း၌ ဖေဖော်ဝါရီ ၁၀ ရက်မှ ၁၄ ရက်အထိ ဝန်ကြီးဌာနပြခန်းများ၊ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်ပြခန်းများ၊ တိုင်းရင်းသားရိုးရာအစားအစာရောင်းချဆိုင်ခန်းများ၊ လုပ်ငန်း/စီးပွားချိတ်ဆက်မှုများ (B2B)၊ နည်းပညာပြခန်းများ၊ ပြည်ပစက်ပစ္စည်းနှင့် ထုတ်ကုန်ပြခန်းများ၊ အသေးစားစက်မှုလက်မှုလုပ်ငန်းနှင့် ကုန်ထုတ်သမဝါယမပြခန်းများအပါအဝင် ပြခန်းစုစုပေါင်း ၈၀ ခန့်ဖြင့် စည်ကားသိုက်မြိုက်စွာ ဖွင့်လှစ်ရောင်းချပေးသွားမည်ဖြစ်ပြီး ထုတ်ကုန်အမျိုးအစားများအတွက် ဆုအမျိုးအစားပေါင်း ၃၁ မျိုး ပေးအပ်ချီးမြှင့်သွားမည် ဖြစ်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

မြန်မာ့လယ်ယာထွက်ကုန်စည်များ ပြည်ပသို့ တိုးမြှင့်တင်ပို့ရာတွင် အထောက်အကူပြုနိုင်ရန် ဆိပ်ကမ်းတံတားများနှင့် ကုန်ကိုင်တွယ် စက်ကိရိယာများကို ပူးပေါင်းရင်းနှီးမြှုပ်နှံ၊ တိုးချဲ့တည်ဆောက်နိုင်ရေးအတွက် သဘောတူညီမှုစာချွန်လွှာများ လက်မှတ်ရေးထိုးပွဲအခမ်းအနားသို့ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး တက်ရောက်

ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်း ကဏ္ဍတွင် အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက (G2B)၊ ပုဂ္ဂလိက-ပုဂ္ဂလိက (B2B) ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ ယခုထက် ပိုမို၍ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်သွားကြရန်…

မြန်မာ့လယ်ယာထွက်ကုန်စည်များကို ပြည်ပသို့ တိုးမြှင့်တင်ပို့ရာတွင် အထောက်အကူပြုနိုင်ရန်အတွက် သီလဝါဆိပ်ကမ်းဇုန်ဧရိယာအကွက်အမှတ် (၂၇)၊ (၂၈)နှင့်(၂၉) တို့တွင်ကောက်ပဲသီးနှံနှင့်စားသုံးဆီတင်၊ချ ဆိပ်ကမ်းတံတားသစ်များ တည်ဆောက်ရေးနှင့် ဆူးလေဆိပ်ကမ်းတံတားနှင့် သိုလှောင်ရုံအမှတ်(၁၊၂၊၃နှင့်၄)တို့တွင်အမိုးအကာပါ ကွန်ဗေယာစနစ်(Sheltered Conveying System)တပ်ဆင်ရေးလုပ်ငန်းများကိုပူးပေါင်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံ တိုးချဲ့တည်ဆောက်နိုင်ရေး အတွက်သဘောတူညီမှုစာချွန်လွှာ(Memorandum Of Agreement) များလက်မှတ် ရေးထိုးပွဲအခမ်းအနားကို ၂၀၂၅ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီ ၂ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် Novotel Yangon Max ဟိုတယ်၌ ကျင်းပရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်ကုန်သွယ်မှုနှင့်ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ မှန်ကန်မြန်ဆန်စေရေးဗဟိုကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး တက်ရောက်အဖွင့် အမှာစကား ပြောကြားသည်။

တက်ရောက်

အခမ်းအနားသို့ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး

ဝန်ကြီးချုပ်၊ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးဝန်ကြီးများ၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်နှင့်ဌာနဆိုင်ရာအကြီးအကဲများ၊ မြန်မာနိုင်ငံကုန်သည်များနှင့် စက်မှုလက်မှုလုပ်ငန်းရှင်များအသင်းချုပ်၊ မြန်မာနိုင်ငံဆန်စပါးအသင်းချုပ်၊ မြန်မာနိုင်ငံ ပဲမျိုးစုံပြောင်းနှင့် နှမ်းကုန်သည်များအသင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံဆီကုန်သည်နှင့် ဆီလုပ်ငန်းရှင်များအသင်းနှင့် ဆက်စပ်ကုမ္ပဏီများ၊ Myanmar China Harbour Engineering (MCHEC) ကုမ္ပဏီမှ တာဝန်ရှိသူများနှင့် ဖိတ်ကြားထားသည့် ဧည့်သည်တော်များ တက်ရောက်ကြသည်။

တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်

ဦးစွာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းအနေဖြင့် ၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် ဆန်တင်ပို့မှုတန်ချိန် ၁ ဒသမ ၇ သန်းသာရှိခဲ့သော်လည်း ၂၀၂၄-၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်၊ ဧပြီမှ ဒီဇင်ဘာအထိ ကိုးလတာကာလအတွင်း တန်ချိန် ၂ ဒသမ ၁ သန်းအထိ တင်ပို့ထားခဲ့ပြီးဖြစ်ကြောင်း၊ ပြောင်းတင်ပို့မှုအနေဖြင့် ယခင်ဘဏ္ဍာနှစ်တွင် တန်ချိန် ၁ ဒသမ ၃ သန်းခန့်သာရှိခဲ့သော်လည်း ယခုဘဏ္ဍာနှစ် ကိုးလအတွင်း တန်ချိန် ၁ ဒသမ ၆ သန်းခန့်အထိ တိုးတက်ကိုင်တွယ်လာရသည့်အတွက် အထွေထွေကုန်စည်ကိုင်တွယ်မှုအပိုင်းတွင် ဆိပ်ကမ်းတံတားများ လိုအပ်လာသည့်အပြင် အလုပ်တွင်စေမည့် ခေတ်မီကုန်ကိုင်တွယ်စက်ကိရိယာများကိုမဖြစ်မနေတပ်ဆင်အသုံးပြုပြီး စွမ်းဆောင်နိုင်မှု (Productivity) ကို မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်လာပါကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏ လမ်းညွှန်ချက်ဖြစ်သည့် ပို့ကုန်နှစ်ဆ တိုးမြှင့်နိုင်ရေးအထောက်အကူပြုလုပ်ငန်းစဉ်အဖြစ် ယခုလိုဆိပ်ကမ်းတံတားများနှင့် ကုန်ကိုင်တွယ်စက်ကိရိယာများကိုတိုးချဲ့တည်ဆောက်ထားနိုင်ခြင်းဖြင့် တိုးတက်လာမည့် ကုန်သွယ်မှုပမာဏကို နိုင်နင်းစွာ ကိုင်တွယ်နိုင်ရန်အတွက် အဆင်သင့်ဖြစ်မှု (Readiness) ကို ရရှိစေနိုင်မည်ဖြစ်သည့်အတွက် ယခုစီမံကိန်းလုပ်ငန်းလေးခုစလုံးကို နှစ်ဖက်အောင်မြင်စွာ ပူးပေါင်းအကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရန် လိုကြောင်းနှင့် ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍတွင် အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက (G2B)၊ ပုဂ္ဂလိက-ပုဂ္ဂလိက (B2B)ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ ယခုထက် ပိုမို၍ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်သွားကြရန် တိုက်တွန်းပြောကြားသည်။

လက်မှတ်ရေးထိုး

သီလဝါအကွက်အမှတ်(၂၇)၌စားသုံးဆီ ဆိပ်ကမ်းတံတား တည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းအတွက် မြန်မာအက်ဒီဘယ်(လ်)အွိုင်း(လ်)အင်ဒတ်စထရီရယ် အများနှင့်သက်ဆိုင်သော ကုမ္ပဏီလီမိတက် (MEICO) နှင့် MCHEC ၊ သီလဝါဆိပ်ကမ်းအကွက်အမှတ် (၂၈) ၌ ကောက်ပဲသီးနှံ ဆိပ်ကမ်းတံတား တည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းအတွက် မြန်မာနိုင်ငံ လယ်ယာစီးပွားရေးအများပိုင်ကုမ္ပဏီလီမိတက်(MAPCO)နှင့်MCHEC၊ သီလဝါဆိပ်ကမ်းအကွက်အမှတ်(၂၉)၌ ကောက်ပဲသီးနှံ ဆိပ်ကမ်းတံတားတည်ဆောက်ရေးလုပ်ငန်းအတွက် မြန်မာ့လယ်ယာထွက်ကုန်နှင့် အထွေထွေဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအများပိုင်ကုမ္ပဏီလီမိတက်(MAGDPL) နှင့် MCHEC၊ ဆူးလေ သိုလှောင်ရုံအမှတ် (၁၊၂၊၃၊၄)တို့နှင့် ဆိပ်ကမ်းတံတားများတွင် အမိုးအကာပါကွန်ဗေယာစနစ် (Sheltered Conveying System)တပ်ဆင်ရေးလုပ်ငန်းအတွက် မြန်မာနိုင်ငံဆန်စပါးအသင်းချုပ်နှင့် MCHEC တို့အကြား သဘောတူညီမှုစာချွန်လွှာများ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ကြပြီး စီမံကိန်းများ၏ ကနဦးရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတန်ဖိုးစုစုပေါင်းအမေရိကန်ဒေါ်လာ ၆၁ သန်း ဖြစ်ကြောင်းသတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး မိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ခေါင်းဆောင်သော ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့(၅)ကြိမ်မြောက် အာဆီယံဒစ်ဂျစ်တယ်ဝန်ကြီးများအစည်းအဝေးနှင့် ဆွေးနွေးဖက်နိုင်ငံများနှင့် ဆက်စပ်အစည်းအဝေးများသို့ တက်ရောက်ပြီး ပြန်လည်ရောက်ရှိ

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့်ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး ခေါင်းဆောင်သောမြန်မာကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် ထိုင်းနိုင်ငံ ဘန်ကောက်မြို့၌ ဇန်နဝါရီ ၁၆ ရက်မှ ၁၇ ရက်အထိ ကျင်းပပြုလုပ်သော (၅)ကြိမ်မြောက် အာဆီယံဒစ်ဂျစ်တယ်ဝန်ကြီးများအစည်းအဝေးနှင့် ဆွေးနွေးဖက်နိုင်ငံများနှင့် ဆက်စပ်အစည်းအဝေးများ (5th ASEAN Digital Ministers' Meeting – 5th ADGMIN and Related Meetings with Dialogue Partners) သို့ တက်ရောက်ခဲ့ပြီး ဇန်နဝါရီ ၁၈ ရက်က မြန်မာနိုင်ငံသို့ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းဖြင့် ပြန်လည်ရောက်ရှိသည်။

(၅)ကြိမ်မြောက်အာဆီယံဒစ်ဂျစ်တယ်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးများအစည်းအဝေးကို အာဆီယံဒေသတွင်းဒစ်ဂျစ်တယ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအစီအစဉ်များကို အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးအတွက် ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးရန် ရည်ရွယ်ကျင်းပခြင်း ဖြစ်သည်။

အစည်းအဝေး ဖွင့်ပွဲအခမ်းအနားကို ဇန်နဝါရီ ၁၆ ရက် နံနက်ပိုင်းက Avani+ Riverside Bangkok Hotel ၌ ကျင်းပပြုလုပ်ခဲ့ရာ ထိုင်းနိုင်ငံဝန်ကြီးချုပ် H.E. Paetongtarn Shinawatraက အဖွင့်အမှာစကားပြောကြားပြီး အခမ်းအနားကို ဖွင့်လှစ်ပေးသည်။

ထိုင်းနိုင်ငံ ဝန်ကြီးချုပ်က ယနေ့ခေတ်တွင် အွန်လိုင်းလိမ်လည်မှုများ များပြားလာလျက်ရှိပြီး ပြည်သူများအတွက် ဆိုးရွားသောအန္တရာယ်များဖြစ်စေသည့်အပေါ် စိုးရိမ်ကြောင်းနှင့် အဆိုပါကိစ္စရပ်ကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းနိုင်ရန် ဒေသတွင်း အတူတကွ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ ထို့ပြင် လူမှုအသိုင်းအဝိုင်း၏ ယုံကြည်မှုကို ထိခိုက်စေသည့် သတင်းတု၊ သတင်းအမှားများကို ကာကွယ်တိုက်ဖျက်ရေးအတွက် အာဆီယံတွင်းအစီအမံများ ချမှတ်ဆောင်ရွက်သွားရန်နှင့် ပြည်သူများ၏ ဒစ်ဂျစ်တယ်အသိပညာမြှင့်တင်ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်ကြောင်းနှင့် ယနေ့ခေတ်တွင် Artificial Intelligent (AI) နည်းပညာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာသည်နှင့်အမျှ အာဆီယံအနေဖြင့် AIနည်းပညာကို ဒေသတွင်းအကျိုးအတွက် အပြည့်အဝ အသုံးချနိုင်စေရေး အားလုံးပါဝင်ပြီး တာဝန်ယူမှုရှိသောနည်းလမ်းများဖြင့် ကျင့်သုံးဆောင်ရွက်သွားရန်လိုအပ်ကြောင်းတိုက်တွန်းပြောကြားခဲ့သည်။

(၅)ကြိမ်မြောက်အာဆီယံဒစ်ဂျစ်တယ်ဝန်ကြီးများ အစည်းအဝေးကို မျက်နှာစုံညီပုံစံဖြင့်ပြုလုပ်ရာ ထိုင်းနိုင်ငံ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ဒစ်ဂျစ်တယ်စီးပွားရေးနှင့်လူမှုရေးဝန်ကြီးဌာန ဝန်ကြီး H.E. Prasert Jantararuangtong က သဘာပတိအဖြစ်လည်းကောင်း၊ ဗီယက်နမ်နိုင်ငံ သတင်းအချက်အလက်နှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဝန်ကြီး H.E. Nguyen Manh Hung က ဒုတိယသဘာပတိအဖြစ်လည်းကောင်း ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြသည်။

အဆိုပါ အစည်းအဝေးကို ဇန်နဝါရီ ၁၆ ရက်မှ ၁၇ ရက်အထိ နှစ်ရက်ကြာကျင်းပခဲ့ပြီး တက်ရောက်လာကြသည့် ဝန်ကြီးများကအာဆီယံဒေသအတွင်း ဒစ်ဂျစ်တယ်ကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု အခြေအနေများ၊ လုံခြုံမှု၊ တီထွင်ဆန်းသစ်မှု၊ အားလုံးပါဝင်နိုင်မှုဟူသည့် အခြေခံသဘောတရားများနှင့်အညီ အာဆီယံ၏ ဒစ်ဂျစ်တယ်အနာဂတ်ကို ဖော်

ဆောင်ရန်ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများနှင့်တွေ့ကြုံနေရသည့် စိန်ခေါ်မှုများကို ပူးပေါင်းဖြေရှင်းနိုင်မည့် နည်းလမ်းများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ဆွေးနွေးခဲ့ကြသည်။

ထိုသို့ ဆွေးနွေးစဉ် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ဒစ်ဂျစ်တယ်အသွင်ကူးပြောင်းခြင်းအတွက် ဆောင်ရွက်ရာတွင် လုံခြုံမှု၊ ဆန်းသစ်တီထွင်မှုနှင့်အားလုံးပါဝင်နိုင်မှုဟူသည့်မှုများအပေါ် အခြေခံပြီး ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံအပါအဝင် အာဆီယံနိုင်ငံများတွင် အွန်လိုင်းလိမ်လည်မှုများ တိုးတက်ဖြစ်ပေါ်လာနေသည့်အတွက် ၎င်းတို့ကိုတိုက်ဖျက်ရာတွင် ပိုမိုပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရန်၊ ဒစ်ဂျစ်တယ်ငွေကြေးဝန်ဆောင်မှုများအပါအဝင် ဒစ်ဂျစ်တယ်ဝန်ဆောင်မှုများကို အသုံးပြုသူများက ယုံကြည်မှုမြှင့်တင်နိုင်ရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ပေးရန်နှင့် အားလုံးပါဝင်သည့် ဒစ်ဂျစ်တယ်ချိတ်ဆက်မှုကို အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် အင်တာနက်နှင့်ချိတ်ဆက်အသုံးပြုနိုင်မှုကိုသာ ရည်မှန်းပြီး ဆောင်ရွက်ခြင်း မဟုတ်ဘဲ ပြည်သူများနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများမှ ဒစ်ဂျစ်တယ်ဝန်ဆောင်မှုများကို အဓိပ္ပာယ်ရှိရှိ အသုံးပြုနိုင်ရေးအတွက် Digital Literacy အစီအစဉ်များကိုလည်း အလေးပေးဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်ကြောင်း ဆွေးနွေးပြောကြားခဲ့သည်။

အစည်းအဝေးတွင် ၂၀၂၄ ခုနှစ်အတွင်း အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သည့် စီမံကိန်းများကို ပြန်လည်သုံးသပ်ခြင်း၊ ၂၀၂၅ ခုနှစ်တွင် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်မည့် စီမံကိန်းများကို အတည်ပြုခြင်း၊ စီမံကိန်းများအတွက် ဘဏ္ဍာငွေအတည်ပြုခြင်း၊ Online Scam တိုက်ဖျက်ရေး၊ ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးမြှင့်တင်ရေး၊ အေအိုင်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု စနစ်တကျဖြစ်စေရေးစသည့် အကြောင်းအရာများတွင် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မည့် နည်းလမ်းများကို ဆွေးနွေးအတည်ပြုခဲ့ကြသည်။

ဇန်နဝါရီ ၁၆ ရက် ညပိုင်းက ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသည် Capella Bangkok Hotel ၌ ထိုင်းနိုင်ငံအစိုးရမှ တည်ခင်းဧည့်ခံသည့် ဂုဏ်ပြုညစာစားပွဲနှင့် ASEAN Digital Awards 2025 ဆုချီးမြှင့်ပွဲအခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်ခဲ့သည်။

ခရီးစဉ်အတွင်း အာဆီယံဝန်ကြီးများသည် ဆွေးနွေးဖက်နိုင်ငံများဖြစ်သည့် တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ၊ ဂျပန်နိုင်ငံ၊ ကိုရီးယားသမ္မတနိုင်ငံ၊ အိန္ဒိယနိုင်ငံ၊ အမေရိကန်နိုင်ငံနှင့် International Telecommunication Union (ITU) တို့နှင့် Dialogue Partners Meeting အဖြစ် သီးခြားစီတွေ့ဆုံဆွေးနွေးပြီး ဘန်ကောက်ဒစ်ဂျစ်တယ်ကြေညာစာတမ်း (Bangkok Digital Declaration) ကို အတည်ပြု ထုတ်ပြန်ခဲ့ပြီး အစည်းအဝေးကို ဇန်နဝါရီ ၁၇ ရက် ညနေပိုင်းတွင် 5th ASEAN Digital Ministers' Meeting ၏ Press Conference ပြုလုပ်၍ ပိတ်သိမ်းခဲ့သည်။

ဇန်နဝါရီ ၁၅ ရက် ညနေပိုင်းက ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသည် Anantara Riverside Bangkok Resort ၏ Ballroom ၌ ကျင်းပပြုလုပ်သည့် China-ASEAN Digital Ecosystem Cooperation Forum သို့ တက်ရောက်ပြီး နည်းပညာအသစ်များ၏ အခွင့်အလမ်းများနှင့် စိန်ခေါ်မှုများကိုလည်းကောင်း၊ အဆိုပါစိန်ခေါ်မှုများကို ပူးပေါင်းဖြေရှင်းနိုင်မည့် နည်းလမ်းများကိုလည်းကောင်း ဆွေးနွေးခဲ့သည်။

ဇန်နဝါရီ ၁၆ ရက်က ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသည် ထိုင်းနိုင်ငံဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် Ministry of Digital Economy and Society ဝန်ကြီးဌာန ဝန်ကြီး H.E. Prasert Jantararuangtong နှင့်လည်းကောင်း၊ ဇန်နဝါရီ ၁၇ ရက်က ဗီယက်နမ်နိုင်ငံ Information and Communications ဝန်ကြီးဌာန ဝန်ကြီး H.E. Nguyer Manh Hung နှင့်လည်းကောင်း သီးခြားစီတွေ့ဆုံပြီး သတင်းအချက်အလက်ဖလှယ်ရေးနှင့် နည်းပညာပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များကို ဆွေးနွေးခဲ့သည်။

(၅)ကြိမ်မြောက် အာဆီယံဒစ်ဂျစ်တယ်ဝန်ကြီးများအစည်းအဝေးနှင့် ဆက်စပ်အစည်းအဝေးများသို့ အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ (၁၀) နိုင်ငံနှင့်အတူ တီမောလက်စတေ၊ တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံ၊ ဂျပန်၊ ကိုရီးယား၊ အိန္ဒိယ၊ အမေရိကန်နိုင်ငံနှင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာကြေးနန်းဆက်သွယ်ရေးအဖွဲ့ချုပ်တို့မှ ဒစ်ဂျစ်တယ်ကဏ္ဍဆိုင်ရာဝန်ကြီးအဆင့်ရှိသူများ ဦးဆောင်သည့်ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့များ တက်ရောက်ကြကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး မြထွန်းဦး ဥပဒေအသိပညာပေးဟောပြောပွဲသို့ တက်ရောက်

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၌ တာဝန်ထမ်းဆောင်လျက်ရှိသော နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများအတွက် ဥပဒေအသိပညာပေးဟောပြောပွဲကို ဇန်နဝါရီ ၂၁ ရက် နံနက်ပိုင်းက နေပြည်တော်ရှိအဆိုပါဝန်ကြီးဌာန၌ ကျင်းပပြုလုပ်ရာနိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီအဖွဲ့ဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး နှင့်ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ ဌာနအကြီးအကဲများ၊ အရာထမ်း၊ အမှုထမ်းများ တက်ရောက်ကြပြီး နေပြည်တော်ပြင်ပဌာနများမှ ဝန်ထမ်းများက ဗီဒီယိုကွန်ဖရင့်ဖြင့် တက်ရောက်ကြသည်။

အခမ်းအနားတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက "ဥပဒေကိုမသိ၍ ပြစ်မှုကျူးလွန်ခဲ့သည်" ဆိုသော အဖြစ်မျိုး မဖြစ်စေရေးအတွက် နိုင်ငံသားတိုင်း ဥပဒေနှင့်စပ်လျဉ်းသည့် အသိပညာဗဟုသုတရရှိစေရေး လိုအပ်သည်ဖြစ်ရာ အခြေခံအားဖြင့် မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ပြဋ္ဌာန်းကျင့်သုံးလျက်ရှိသည့် ဥပဒေများအနက် သိသင့်သိထိုက်သော ဥပဒေများ၏ သတ်မှတ်ပြဋ္ဌာန်းချက်များကို မှတ်သားသိရှိနေရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်အဖွဲ့အစည်းများ၊ ဝန်ကြီးဌာနများ၊ တိုင်းဒေသကြီး၊ပြည်နယ်၊ခရိုင်၊မြို့နယ်ရုံးအဆင့်ဆင့်၌ တာဝန်ထမ်းဆောင်လျက်ရှိသည့် အရာထမ်း၊ အမှုထမ်းများအနေဖြင့်လည်း သက်ဆိုင်ရာတည်ဆဲဥပဒေများ၊ ဥပဒေပြဋ္ဌာန်းချက်များကို သိရှိလိုက်နာရန် လိုအပ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် ဥပဒေဘောင်အတွင်း အေးချမ်းစွာနေထိုင်ရေး၊ တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး၊ ဥပဒေအသိရှိသူများ ပေါ်ထွန်းလာစေရေးတို့အတွက် ယနေ့ ဟောပြောပွဲမှရရှိခဲ့သည့် ဥပဒေဆိုင်ရာအသိပညာဗဟုသုတများကို မိမိတို့၏နိုင်ငံနှင့်ဌာနအတွက်လက်တွေ့ကျကျကောင်းစွာ အသုံးချသွားကြရန်နှင့် "ဥပဒေဘောင်အတွင်း နေထိုင်ခြင်း၊ ဘေးကင်းရန်ကွာ ပြည်သာယာ" ဆိုသည့်ဆောင်ပုဒ်နှင့်အညီ ကျင့်ကြံနေထိုင်သူများဖြစ်ကြစေလိုကြောင်း တိုက်တွန်းပြောကြားသည်။

ထို့နောက် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနရှိ ဥပဒေအရာထမ်းများက ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေ၊ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေများ၊ နိုင်ငံတော်အစိုးရလျှို့ဝှက်ချက်အက်ဥပဒေ၊ ရာဇသတ်ကြီးဥပဒေနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဥပဒေ၊ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် မော်တော်ယာဉ်စီမံခန့်ခွဲမှုဥပဒေ၊ ရွေးကောက်ပွဲဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ အပါအဝင် နိုင်ငံသားတိုင်း၊ နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းတိုင်း အခြေခံအားဖြင့် သိသင့်သိထိုက်သည့်ဥပဒေများအကြောင်း ဟောပြောဆွေးနွေးကြပြီး တက်ရောက်လာသူများက သိရှိလိုသည်များ မေးမြန်းဆွေးနွေးကြသည်။

အဆိုပါ ဟောပြောပွဲကို နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများ ဥပဒေဆိုင်ရာအခြေခံသဘောတရားများကို ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် သိရှိနားလည်ပြီး စည်းကမ်းရှိသော နိုင်ငံသားများဖြစ်စေရန်နှင့် သက်ဆိုင်ရာလုပ်ငန်းနယ်ပယ်အသီးသီး၌ ပေးအပ်သည့်တာဝန်များကို ဥပဒေနှင့်အညီ စနစ်တကျကျေပွန်စွာ ထမ်းဆောင်နိုင်သော နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများ ဖြစ်စေရန် ရည်ရွယ်ကျင်းပခြင်းဖြစ်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့် ပတ်သက်၍ ASEAN Regional Action Plan 2020-2025 အရ ဆောင်ရွက်ရမည့် လုပ်ငန်းများ

■ ဒေါက်တာမျိုး(DOTP)

နိဒါန်း

ကုလသမဂ္ဂမှအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာကုန်စည်များဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးကွန်ဗင်းရှင်းရေးဆွဲပြီး ၂၅ နှစ်အကြာတွင် အာဆီယံဒေသတွင်း ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အာဆီယံမူဘောင်သဘောတူညီချက် (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport - AFAMT) ကို အပြီးသတ်ရေးဆွဲအတည်ပြုကာ မြန်မာနိုင်ငံအပါအဝင် အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများမှပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးများက ၂၀၀၅ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ ၁၇ ရက်နေ့တွင် လာအိုနိုင်ငံ၊ ဗီယန်ကျင်းမြို့၌ လက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့ကြပါသည်။

ASEAN Regional Action Plan 2020-2025

မြန်မာနိုင်ငံသည် အာဆီယံစီးပွားရေးအသိုက်အဝန်း (ASEAN Economic Community -AEC) ကို ဖော်ဆောင်နေသည့် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံဖြစ်သည်နှင့်အညီ ဒေသတွင်းကုန်သွယ်မှုနှင့် ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်နိုင်မှု ကောင်းမွန်လာစေရန်အတွက်လည်းကောင်း၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာအာဆီယံမူဘောင်သဘောတူညီချက် (AFAMT) ကိုအောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက်လည်းကောင်း၊ နိုင်ငံတွင်းတည်ဆောက်နေသည့် အထူးစီးပွားရေးဇုန်များကို အထောက်အကူပြုရန်နှင့် ကုန်သွယ်မှုလုပ်ငန်းများအား ပံ့ပိုးဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက်လည်းကောင်း အာဆီယံစီးပွားရေးအသိုက်အဝန်းအကောင်အထည်ဖော်ရေးတွင် AFAMT နှင့် သက်ဆိုင်သည့် Regional Action Plan 2020-2025 တွင် အကောင်အထည်ဖော်ရမည့်မူဘောင် (Implementation Framework) ကို အာဆီယံအတွင်းရေးမှူးချုပ်ရုံးမှ ထုတ်ပြန်ထားပါသည်။

အဆိုပါ မူဘောင်တွင် အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအနေဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များ အောင်မြင်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် အဓိကအကောင်အထည်ဖော်ရမည့်လုပ်ငန်းစဉ် ၇ ရပ်ကို Implementation Framework of the ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport တွင် ဖော်ပြထားပါသည်။ အဆိုပါလုပ်ငန်းစဉ်များနှင့်ပတ်သက်ပြီး ၎င်းတို့တွင် ပါဝင်သော အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ထားရှိပြီးဖြစ်သည့် လုပ်ငန်းများနှင့် ဆောင်ရွက်ရန်ကျန်ရှိသည့် လုပ်ငန်းများမှာ အောက်ပါအတိုင်း ဖြစ်ပါသည် –

(၁) အတည်ပြုခြင်း (Ratification)။

၂၀၀၅ ခုနှစ်တွင် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအားလုံးလက်မှတ်ရေးထိုးခဲ့သည့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာမူဘောင်သဘောတူညီချက်စာချုပ်အား အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအားလုံးမှ အတည်ပြုခြင်း ဆောင်ရွက်ကြရန် လိုအပ်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် မူဘောင်သဘောတူစာချုပ်အတည်ပြုခြင်း(Instrument of Ratification)ကို ၂၀၁၅ ခုနှစ်၊ စက်တင်ဘာလ ၈ ရက်နေ့တွင် ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီးဖြစ်ပါသည်။

(၂) ဥပဒေ ပြဋ္ဌာန်းခြင်း (Legal Framework)။

မြန်မာနိုင်ငံအပါအဝင် အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ အားလုံး မူဘောင်သဘောတူညီချက်ပါအတိုင်း သက်ဆိုင်ရာနိုင်ငံအလိုက် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေနှင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနည်းဥပဒေများ

ကို ပြဋ္ဌာန်းရန် လိုအပ်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေကို ၂၀၁၄ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ ၃၁ ရက်နေ့တွင် ပြည်ထောင်စုလွှတ်တော်မှဥပဒေ၏ အခန်း (၂) တွင် ဖော်ပြထားသည့် အောက်ပါရည်ရွယ်ချက် ၆ ရပ်ဖြင့် ပြဋ္ဌာန်းခဲ့ပါသည် -

(က) ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့် စပ်လျဉ်း၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကွန်ဗင်းရှင်းပါပြဋ္ဌာန်းချက်များကိုလည်းကောင်း၊ ဒေသဆိုင်ရာ သဘောတူစာချုပ်ပါ ကတိပြုချက်များကို လည်းကောင်း အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရန်၊

(ခ) ပြည်တွင်းပြည်ပတွင် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူများ ပူးပေါင်းညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ကုန်သန်းရောင်းဝယ်ရေးလုပ်ငန်းများ စည်းကမ်းကျနစွာ တိုးတက်ဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် အထောက်အကူပြုရန်၊

(ဂ) အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာကုန်သန်းရောင်းဝယ်ရေးနှင့်စပ်လျဉ်းသည့် လိုအပ်ချက်များ ပြည့်စုံစေရေးအတွက် စွမ်းဆောင်ရည်ရှိပြီး ထိရောက်မြန်ဆန်သော ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဝန်ဆောင်မှုများ ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန်၊

(ဃ) ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်သူများက ဤဥပဒေအရ မှတ်ပုံတင်၍ စည်းကမ်းချက်များနှင့်အညီ လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်စေရန်၊

(င) ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဝန်ဆောင်မှုတွင် အသုံးပြုသူများနှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်သူများအကြား မျှတသည့် အကျိုးကျေးဇူးများ ခံစားနိုင်စေရန်နှင့် ပေါ်ပေါက်လာသည့် ပြဿနာများကို ငြိမ်းအေးစွာ ဖြေရှင်းနိုင်ရန်၊

(စ) ကုန်စည်ကို သမားရိုးကျနည်းဖြင့် ကြားခံနိုင်ငံများမှ တစ်ဆင့်ပို့ဆောင်ရာတွင် အဆင့်ဆင့် ဆောင်ရွက်ရသည့် အခက်အခဲနှင့်ပြဿနာများလျော့နည်းကင်းဝေးစေပြီးကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ ပိုမိုသွက်လက်လျင်မြန်လာစေရန်။

ဆက်လက်ပြီး ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေပုဒ်မ ၅၉၊ ပုဒ်မခွဲ (က) အရ အပ်နှင်းထားသောလုပ်ပိုင်ခွင့်ကို ကျင့်သုံး၍ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနည်းဥပဒေများကိုပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်၊ ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့၏ သဘောတူညီချက်ဖြင့် ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ ၂၀၁၄ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ ၃၁ ရက်နေ့တွင် ထုတ်ပြန်ခဲ့ပါသည်။

ဝန်ကြီးဌာနအတွင်း ဌာနအဖွဲ့အစည်းများ အပြောင်းအလဲနှင့် စပ်လျဉ်းပြီးတာဝန်ခံဆောင်ရွက်ရမည့်ဌာန အပြောင်းအလဲကြောင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေကို ၂၈-၁၂-၂၀၁၅ ရက်နေ့တွင် ပထမအကြိမ်နှင့် ၁၄-၂-၂၀၂၂ ရက်နေ့တွင် ဒုတိယအကြိမ်ပြင်ဆင်ခြင်းကိုလည်းကောင်း၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနည်းဥပဒေများကို ၂၂-၃-၂၀၁၆ ရက်နေ့တွင် ပထမအကြိမ်နှင့် ၃-၃-၂၀၂၃ ရက်နေ့တွင် ဒုတိယအကြိမ်ပြင်ဆင်ခြင်းကိုလည်းကောင်းဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။ ယခုအခါ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်းဦးစီးဌာနမှ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အကောင်အထည်ဖော်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များနှင့် ပတ်သက်ပြီး တာဝန်ခံဌာနအဖြစ် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

အာဆီယံဒေသတွင်း သတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူ (Multimodal Transport Operator – MTO) များ မှတ်ပုံတင်နိုင်ရန်အတွက် လိုအပ်သောလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ၊ အာမခံထားရှိမှုများအတွက် လုပ်ငန်းစဉ်များ ချမှတ်ရေးဆွဲရန် လိုအပ်ပါသည်။ အဆိုပါ လုပ်ငန်းစဉ်များကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

(၃) နိုင်ငံကိုယ်စားပြုအဖွဲ့ဖွဲ့စည်းခြင်း (Institutional Framework)။

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့် ပတ်သက်ပြီး အမျိုးသားအဆင့်အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုဖြစ်သည့် **"ကုန်စည်များ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဗဟိုအဖွဲ့"** ကို ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးမှ ဥက္ကဋ္ဌအဖြစ် ဦးဆောင်၍သက်ဆိုင်ရာဌာနအဖွဲ့အစည်းများမှ ဌာနအကြီးအကဲများအဖွဲ့ဝင်များအဖြစ် ပါဝင်သောကိုယ်စားလှယ် ၂၀ ဦးဖြင့် ဖွဲ့စည်းထားပြီး ဖြစ်ပါသည်။ ဗဟိုအဖွဲ့သည် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များနှင့် ပတ်သက်ပြီး

နိုင်ငံကိုယ်စားပြုအဖွဲ့အစည်းတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။

ကုန်စည်များ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဗဟိုအဖွဲ့၏ ပထမအကြိမ် အစည်းအဝေးကို ၄.၁၁.၂၀၂၄ ရက်နေ့တွင် ကျင်းပပြုလုပ်ခဲ့ပါသည်။ ဆက်လက်ပြီး ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းစီမံဆောင်ရွက်ရေးလုပ်ငန်းများ (Logistics Service Provider-LSP) ကို လုပ်ငန်းလုပ်ပိုင်ခွင့်လိုင်စင်ထုတ်ပေးနိုင်ရေးနှင့် ကုန်စည်များဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဗဟိုအဖွဲ့အနေဖြင့်ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူ (Multimodal Transport Operator – MTO) များကို ဥပဒေနှင့်အညီ မှတ်ပုံတင်လက်မှတ်ထုတ်ပေးနိုင်ရေးတို့အတွက် လိုအပ်သော လုပ်ငန်းစဉ်များကို ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ပါသည်။

(၄) စီးပွားရေးအပေါ်သက်ရောက်မှုလေ့လာခြင်း (Economic Impact)။

ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများကြောင့် အာဆီယံဒေသအတွင်း ဘက်စုံချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်မှုများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာရေးဆောင်ရွက်ရန်နှင့် နိုင်ငံ၏ကုန်သွယ်ရေးနှင့်စီးပွားရေးအပေါ် အကျိုးကျေးဇူးမည်မျှသက်ရောက်မှုရှိသည်ကို သိရှိနိုင်ရန် ဆက်လက်လေ့လာဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ပါသည်။

ထို့အပြင် နိုင်ငံအလိုက်ကုန်သွယ်မှုစင်္ကြံလမ်းကြောင်းများ (Trade Corridors) တစ်လျှောက် ကုန်စည်များဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာစွမ်းဆောင်နိုင်မှုများကိုလည်း ငွေကြေးအကုန်အကျသက်သာမှု၊ အချိန်တိုတောင်းစွာဆောင်ရွက်နိုင်မှု၊ ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းစီမံဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာကုန်ကျစရိတ် (Logistics Cost) အပေါ် အကျိုးသက်ရောက်မှုစသည့်အချက်များနှင့် တွက်ချက်လေ့လာဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်မည် ဖြစ်ပါသည်။

(၅) ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းစီမံဆောင်ရွက်မှုစွမ်းရည် ကောင်းမွန်အောင် ဆောင်ရွက်ခြင်း (Logistics Performance)။

အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအနေဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များအောင်မြင်အောင်ဆောင်ရွက်နိုင်မှုမှတစ်ဆင့်ကမ္ဘာ့ဘဏ်မှ သတ်မှတ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော အညွှန်းကိန်းတစ်ခုဖြစ်သည့် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းစီမံဆောင်ရွက်မှု စွမ်းဆောင်ရည်ညွှန်းကိန်း (Logistics Performance Index - LPI) နှင့် ကမ္ဘာ့စီးပွားရေးဖိုရမ်မှ ထုတ်ပြန်ထားရှိသော အညွှန်းကိန်းတစ်ခုဖြစ်သည့် ကုန်သွယ်မှုဆောင်ရွက်နိုင်မှုညွှန်းကိန်း (Enabling Trade Index - ETI) တို့တွင် တိုးတက်ကောင်းမွန်သောရလဒ်များ ရရှိနိုင်ရေးအတွက် ကြိုးစားဆောင်ရွက်သွားကြရမည်ဖြစ်ပါသည်။

လက်ရှိအနေအထားတွင် မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် အာဆီယံအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအကြား LPI အညွှန်းကိန်းနိမ့်ပါးလျက်ရှိသဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများအပါအဝင် အဖက်ဖက်မှ ကြိုးစားဆောင်ရွက်ကြရန် လိုအပ်လျက်ရှိပါသည်။

(၆) စွမ်းဆောင်ရည်တည်ဆောက်ခြင်း (Capacity Building)။

ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့်ပတ်သက်ပြီး အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများပြုလုပ်ခြင်း၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ နိုင်ငံတကာဥပဒေသများ၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူ (MTO) တို့၏ တာဝန်နှင့်ဝတ္တရားများကိုသိရှိနားလည်အောင်ပညာပေးခြင်း၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်နွယ်သည့် အစိုးရဌာနများနှင့် ပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းများအကြား နားလည်မှု ပိုမိုရရှိစေမည့်ဖိုရမ်များ၊ ရက်တိုသင်တန်းများဆောင်ရွက်ပေးခြင်း၊ နိုင်ငံတွင်းမှ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူ (MTO) များအား အခြားအာဆီယံနိုင်ငံများတွင် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်နိုင်ရေးအတွက် လိုအပ်သောဆွေးနွေးမှုများဒေသတွင်းနိုင်ငံများအကြားပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ပေးခြင်း၊ ဒေသတွင်းနိုင်ငံများ အချင်းချင်းဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်နှင့်ပတ်သက်ပြီး အတွေ့အကြုံနှင့် ဗဟုသုတများဖလှယ်ခြင်းစသည့် လုပ်ငန်းစဉ်များကို ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ်မည် ဖြစ်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံရေကြောင်းပညာတက္ကသိုလ် (Myanmar Maritime University – MMU) တွင် ဖွင့်လှစ်သင်ကြားလျက်ရှိသော ထောက်ပံ့သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစီမံခန့်ခွဲမှုဘွဲ့လွန်ဒီပလိုမာ (Post-Graduate Diploma in Transport and Logistics Management) နှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးနှင့် လုပ်ငန်းကွန်ရက်ချိတ်ဆက်ရေးစီမံခန့်ခွဲမှုမဟာသိပ္ပံဘွဲ့ (M.Sc.-Logistics & Supply Chain Management) သင်တန်းများ၊ မြန်မာနိုင်ငံအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းရှင်များအသင်း (MIFFA) မှ ဖွင့်လှစ်သင်ကြားလျက်ရှိသော FIATA Diploma in Freight Forwarding သင်တန်းနှင့် UNESCAP Foundation Course in Transport and Logistics အပါအဝင် Logistics ဆိုင်ရာသင်တန်းများ၊ ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းစီမံဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာ နိုင်ငံတကာသင်ရိုးများကို သင်ကြားပေးနေကြသည့် ပြင်ပပုဂ္ဂလိကသင်တန်းကျောင်းများနှင့် Logistics & SCM မဂ္ဂဇင်းထုတ်ဝေဆောင်ရွက်ခြင်းများသည် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့်ပတ်သက်သည့် နိုင်ငံ၏ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာစွမ်းဆောင်ရည်တည်ဆောက်ခြင်းလုပ်ငန်းစဉ်အတွက် အရေးကြီးသောအထောက်အပံ့ကောင်းများ ဖြစ်ကြပါသည်။

(၇) အုပ်ချုပ်စီမံမှုဆိုင်ရာလုပ်ငန်းစဉ်များ (Administrative Procedures)။

ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အာဆီယံမူဘောင်သဘောတူညီချက် (AFAMT) အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများမှ မိမိနိုင်ငံအလိုက်လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုအစီအစဉ် နောက်ဆုံးအခြေအနေများ၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူ (MTO) အဖြစ် မှတ်ပုံတင်နိုင်ရန် မိမိနိုင်ငံအလိုက်ပတ်သက်ဆက်နွယ်သည့်ဥပဒေများကို အင်္ဂလိပ်ဘာသာပြန်ဆို၍ အာဆီယံအတွင်းရေးမှူးရုံးသို့ပေးပို့ရန်နှင့် အာဆီယံအင်တာနက်စာမျက်နှာတွင် ဖော်ပြနိုင်ရေးဆောင်ရွက်ပေးရမည် ဖြစ်ပါသည်။

အဆိုပါလုပ်ငန်းများအနက် မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဥပဒေကို အင်္ဂလိပ်ဘာသာပြန်ဆို၍ အာဆီယံအင်တာနက်စာမျက်နှာတွင် ဖော်ပြထားပြီး ဖြစ်ပါသည်။

မျှော်မှန်းချက်

မြန်မာနိုင်ငံသည်တည်နေရာအနေအထားအရအာဆီယံဒေသ၏ အနောက်ဘက်ပင်လယ်ထွက်ပေါက်အဖြစ် တည်ရှိပြီး တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံနှင့် အိန္ဒိယနိုင်ငံတို့၏အကြားတွင် တည်ရှိသဖြင့် ပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက် (Transport Network) နှင့် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းစီမံဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာချိတ်ဆက်နိုင်မှု (Logistics Connectivity) တို့ကို ကောင်းမွန်စွာစီမံခန့်ခွဲနိုင်ပါက ဒေသတွင်းကုန်သွယ်ရေးထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုကွင်းဆက် (Regional Trade Supply Chain)တွင် အကျိုးအမြတ်ရရှိအောင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်သကဲ့သို့ နိုင်ငံတွင်းအထူးစီးပွားရေးဇုန်များနှင့် အခြားကဏ္ဍများတွင်လည်း နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများပိုမိုများပြားတိုးတက်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။

အာဆီယံ၏ Regional Action Plan 2020-2025 ပါ လုပ်ငန်းစဉ်များကို အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းနှင့်အတူ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့်ပတ်သက်ဆက်နွယ်နေသည့် သက်ဆိုင်ရာကြီးကြပ်ပံ့ပိုးရသည့် အစိုးရဌာနအသီးသီး (Regulators and Facilitators) အနေဖြင့်လည်းကောင်း၊ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းစဉ်များနှင့် ဆက်စပ်သည့်ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းစီမံဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာဝန်ဆောင်မှုပေးနေကြသည့် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍမှ လုပ်ငန်းရှင်များ (Logistics Services Providers) အနေဖြင့်လည်းကောင်း၊ နိုင်ငံတကာကုန်စည်ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေး (International Multimodal Transport)လုပ်ငန်းစဉ်များ အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးအတွက် ပူးပေါင်းကြိုးစားဆောင်ရွက်ကြခြင်းဖြင့် နိုင်ငံ၏ ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်း စီမံဆောင်ရွက်မှု (Logistics) နှင့် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုကွင်းဆက် (Supply Chain) တို့ကို ကောင်းမွန်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်ပြီး နိုင်ငံ၏စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အထောက်အပံ့ကောင်းများ ဖြစ်ပေါ်စေနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

နိဂုံး

အာဆီယံ၏ Regional Action Plan 2020-2025 အရဆောင်ရွက်ရမည့်လုပ်ငန်းများအနက် ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးနှင့် ပတ်သက်ပြီး ၂၀၂၅ ခုနှစ်မကုန်ဆုံးမီ ဆောင်ရွက်ရန် ကျန်ရှိသည့်လုပ်ငန်းစဉ်များအတွက်လည်း အမျိုးသားအဆင့်ဖွဲ့စည်းထားသည့် ကုန်စည်များ ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးဗဟိုအဖွဲ့၏ ကြီးကြပ်မှုဖြင့်လည်းကောင်း၊ သက်ဆိုင်ရာအစိုးရဌာနအဖွဲ့အစည်းများ၊ ပို့ဆောင်ရေး (Transport) နှင့် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းစီမံဆောင်ရွက်မှု (Logistics) ဆိုင်ရာ ပုဂ္ဂလိကအသင်းအဖွဲ့များ၏ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုဖြင့်လည်းကောင်း ဆက်လက်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသဖြင့် အာဆီယံ၏ သတ်မှတ်အချိန်ဇယားများအတိုင်း အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မည်ဖြစ်ပါကြောင်း တင်ပြအပ်ပါသည်။

ဒေါက်တာမျိုး(DOTP)

> မြန်မာနိုင်ငံသည်
> အာဆီယံစီးပွားရေး
> အသိုက်အဝန်း
> (ASEAN Economic
> Community -AEC)ကို
> ဖော်ဆောင်နေသည့်
> အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံဖြစ်...

လေယာဉ်ပြေးလမ်းအသစ်မှာ လေယာဉ်ဆင်းကြရတယ်

အောင်မော် (မြင်ဝလူ)

၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ (၁၅) ရက်နေ့၊ ဒေသစံတော်ချိန် (၁၀:၅၇) နာရီအချိန်ခန့်က နီပေါနိုင်ငံမြို့တော် ခတ္တမန္ဒုအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်မှ အနောက်မြောက်ဘက်တွင်ရှိသော ပိုခါရာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်သို့ ပျံသန်းနေသော ခရီးသည် (၆၈) ဦးနှင့် လေယာဉ်အမှုထမ်း (၄) ဦး၊ စုစုပေါင်း (၇၂) ဦး တင်ဆောင်လာသည့် Yeti ပြည်တွင်းလေကြောင်းလိုင်းမှ ATR 72-212A အမျိုးအစား၊ မှတ်ပုံတင်အမှတ် 9N-ANC ခရီးစဉ်အမှတ် (NYT 691) လေယာဉ်သည် ရုတ်တရက် ပျက်ကျသွားခဲ့ပါသည်။ လေယာဉ်ပေါ်တွင်ပါသော လူအားလုံး (၇၂) ဦး အသက်ဆုံးရှုံးခဲ့ရပြီး တစ်နိုင်ငံလုံး ပူဆွေးဝမ်းနည်းတုန်လှုပ်သွားခဲ့ပါသည်။ လေယာဉ်ရုတ်တရက်ပျက်ကျခဲ့ရသည့် အကြောင်းအရင်းကို သိရှိနိုင်ရန်နှင့် အလားတူဖြစ်စဉ်မျိုး မဖြစ်ပွားအောင်အတွက် ဘာသာရပ်ဆိုင်ရာကျွမ်းကျင်သူများဖြင့် စုံစမ်းစစ်ဆေးရေးကော်မရှင်အား ဖွဲ့စည်း၍ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းနှင့်အညီ ပြည့်ဝ၍ လွတ်လပ်သောစုံစမ်းစစ်ဆေးမှုတစ်ရပ်ကို ဆောင်ရွက်ရန် စတင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ လေယာဉ်မတော်တဆစုံစမ်းရေးအဖွဲ့သို့ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအတိုင်း ပြင်သစ်နိုင်ငံ၊ စင်ကာပူနိုင်ငံ၊ ကနေဒါနိုင်ငံ၊ အမေရိကန်နိုင်ငံစသည့် လေယာဉ်မတော်တဆစုံစမ်းစစ်ဆေးရေးအဖွဲ့များ၊ ဥရောပလေကြောင်းအဖွဲ့ (EASA) ၊ လေယာဉ်အင်ဂျင်ထုတ်လုပ်သည့်ကုမ္ပဏီ (Pratt & Whitney) နှင့် လေယာဉ်ထုတ်လုပ်သည့်ကုမ္ပဏီ (ATR) တို့က အဖြစ်မှန်ပေါ်ပေါက်စေရေးနှင့် နည်းပညာအထောက်အကူ (Technical Assistance) များ ပေးနိုင်ရေးအတွက် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။

စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း၏ရည်ရွယ်ချက်

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာမြို့ပြလေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (ICAO) ၏ နောက်ဆက်တွဲ-၁၃ (Annex-13 Aircraft Accident and Incident Investigation) နှင့်အညီ လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှု စုံစမ်းစစ်ဆေးခြင်း၏ တစ်ခုတည်းသော ရည်ရွယ်ချက်သည် အပြစ်တင်ခြင်း၊ ဥပဒေအရတာဝန်ရှိခြင်းတို့အတွက် ဆောင်ရွက်ရန် ရည်ရွယ်ခြင်းမဟုတ်ဘဲ၊ နောင်အလားတူ မတော်တဆထိခိုက်ပျက်စီးမှုများကို မဖြစ်စေရန် တားဆီးကာကွယ်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

လေယာဉ်ခရီးစဉ်ရာဇဝင် (History of Flight)

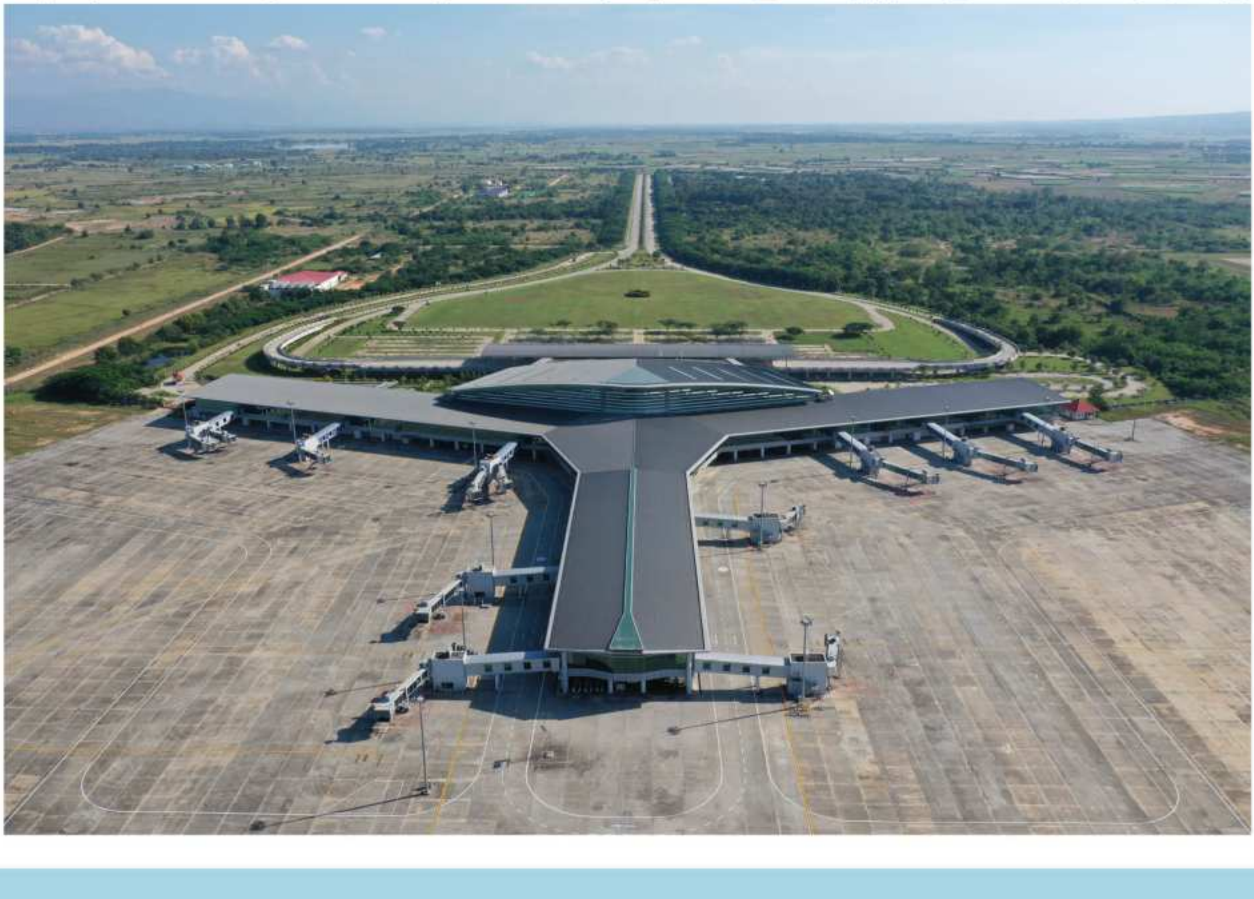
၁၅.၁.၂၀၂၃ ရက်နေ့တွင် အဆိုပါ ATR 72-212A လေယာဉ်သည် နီပေါနိုင်ငံ ခတ္တမန္ဒုအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်မှ ပိုခါရာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်သို့ အသွားအပြန် ပုံမှန်ပြေးဆွဲနေသော လေယာဉ်ဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါခရီးစဉ်များသည် ပျံသန်းချိန် (၃၀) မိနစ်ခန့်ရှိသော ခရီးစဉ်တိုများဖြစ်ပြီး ယခုလေယာဉ်မှူး (၂) ဦး လိုက်ပါပျံသန်းခဲ့ပါသည်။ လေယာဉ်မတော်တဆမှု ဖြစ်ခဲ့သောခရီးစဉ် (NYT 691) သည် ထိုနေ့အတွက် တတိယမြောက်ခရီးစဉ် ဖြစ်ပါ

သည်။ Seniorလေယာဉ်မှူးက ညာဘက်ထိုင်ခုံတွင်နေရာယူလျက် နည်းပြနှင့်စောင့်ကြည့်လေယာဉ်မှူး (Pilot Monitoring) အဖြစ် တာဝန်ယူပြီး Junior ဖြစ်သည့် လေယာဉ်မှူးက ဘယ်ဘက်ထိုင်ခုံတွင်နေရာယူကာလေယာဉ်မောင်းတာဝန် (Pilot Flying)ကိုယူပြီး ပိုခါရာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လေဆိပ်အသစ်နှင့် ရင်းနှီးမှုရအောင် သင်ယူနေသည့်တာဝန်ကို ဆောင်ရွက်နေပါသည်။ရှေ့ခရီးစဉ် (၂)ခု စလုံးသည်အစစအရာရာအဆင်ပြေချောမွေ့ခဲ့ပါသည်။ယခုတတိယ မြောက်ခရီးစဉ် (NYT 691) ကို ဒေသစံတော်ချိန် (၁၀:၃၂:၀၀) နာရီတွင်စတင်ခဲ့ပြီး ခရီးစဉ်တစ်လျှောက်လုံးတွင် ရာသီဥတုကောင်းမွန်ပြီး နောက်ဆုံးအချိန်အထိ ချောချောမွေ့မွေ့ ရှိခဲ့ပါသည်။

လေယာဉ်သည် လေကြောင်းထိန်းဌာနနှင့် ပထမဆုံး အဆက်အသွယ်ရသည့်အချိန်တွင် ပိုခါရာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်၏ လေယာဉ်ပြေးလမ်းအမှတ် (၃၀) ဘက်မှ ဆင်းသက်ရန် ခွင့်ပြုပေးခဲ့ပါသည်။ထို့နောက်များမကြာမီအချိန်တွင်လေယာဉ်မှူး၏တောင်းဆိုချက်အရလေယာဉ်ပြေးလမ်း (၁၂) ဘက် ဆင်းခွင့်ပြုပေးခဲ့ပါသည်။ (၁၀:၅၁:၃၆) နာရီတွင် လေယာဉ်သည် ပိုခါရာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လေဆိပ်အသစ်မှ (၁၅) မိုင်ခန့်အကွာတွင် ရောက်ရှိနေပြီး အမြင့်ပေ (၆၅၀၀) မှ ဆင်းသက်ကာ ပြေးလမ်းအမှတ် (၁၂) ဘက်သို့ဦးတည်လာပါသည်။ (၁၀:၅၆:၁၂) နာရီတွင်လေယာဉ်၏တောင်ပံအား (၁၅) ဒီဂရီအနေအထား၊ လေယာဉ်၏ အဆင်းဂီယာများအား အောက်ချသည့်အနေထားသို့ ပြင်ဆင်လိုက်သည်။ (၁၀:၅၆:၂၇) နာရီတွင် လေယာဉ်သည် မြေပြင်မှ အမြင့်ပေ (၇၂၁) ရောက်ရှိလာပြီး ဆင်းသက်မည့် လေဆိပ်ရောက်ရန် (၂) မိနစ်ခန့်သာ လိုတော့ပါသည်။ (၁၀:၅၇:၂၄) နာရီတွင် လေယာဉ်သည် မြေပြင်မှ အမြင့်ပေ (၃၁၁) သို့ ရောက်ရှိနေပြီး ထိန်းချုပ်၍ မရသည့်အခြေအနေသို့ ရောက်ရှိကာ (၁၀:၅၇:၃၂) နာရီတွင် မြေပြင်သို့ အထိန်းအကွပ်မဲ့ ပျက်ကျပြီး မီးလောင်ပျက်စီးခြင်းကြောင့် လေယာဉ်ပေါ်တွင် ပါလာလူ အားလုံး (၇၂) ဦး အသက်ဆုံးရှုံးခဲ့ရပါသည်။

လေယာဉ်၏အချက်အလက်များ (Aircraft Information)

အဆိုပါလေယာဉ်သည်ပြင်သစ်နိုင်ငံမှထုတ်လုပ်သည့် အင်ဂျင် (၂)လုံးတပ် ATR 72-212A လေယာဉ်အမျိုးအစားဖြစ်ပြီးသက်တမ်းအရ (၁၆) နှစ်ရှိကာ လေယာဉ်မှတ်ပုံတင်အမှတ်ကို နီပေါလေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှ ထုတ်ပေးခဲ့ပြီး လေယာဉ်ကြံ့ခိုင်မှုလက်မှတ် (Certificate of Airworthiness) အနေဖြင့် ၂၄.၄.၂၀၂၃ ရက်နေ့အထိ သက်တမ်းရှိကြောင်း၊ ပျံသန်းချိန် (Flight Time) အနေဖြင့် (၂၈၇၃၁) နာရီ၊ ဆင်းသက်အကြိမ်ရေ (Flight Cycle) (၃၀၁၀၄) နာရီရှိကြောင်းတွေ့ရှိရပါသည်။လေယာဉ်ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးနှင့်ပတ်သက်၍လေယာဉ်ထုတ်လုပ်သည့် ကုမ္ပဏီ၏သတ်မှတ်ချက်များ (Approved Maintenance Program) အတိုင်း ဆောင်ရွက်ထားကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ လေယာဉ်အင်ဂျင်များသည်



ကနေဒါနိုင်ငံ Pratt and Whitney ကုမ္ပဏီမှ ထုတ်လုပ်သည့် (၂၇၅၀) Shaft Horse Power ရှိသည့် အင်ဂျင်များဖြစ်ပါသည်။

လေယာဉ်အမှုထမ်းများ

လေယာဉ်ပေါ်တွင်လေယာဉ်မှူးကြီး(၁)ဦး၊တွဲဖက်လေယာဉ်မှူး (၁) ဦး၊ လေယာဉ်မောင် /မယ် (၂)ဦး စုစုပေါင်း လေယာဉ်အမှုထမ်း (၄)ဦး ပါဝင်ပါသည်။ လေယာဉ်မှူးကြီးသည် လေယာဉ်မှူးကြီးလိုင်စင် (Airline Transport Pilot License)ကိုင်ဆောင်သူဖြစ်ပြီး စုစုပေါင်း လေယာဉ်မောင်းနာရီ(၂၁၉၀၁)၊ ATR 72-212A(On Type)မောင်းနာရီ (၃၃၀၀) ရှိသည့် အသက်အရွယ် (၅၉) နှစ်ရှိသော အမျိုးသားဝါရင့်လေယာဉ်မှူးကြီးတစ်ဦးဖြစ်ပါသည်။သူသည် Yetiလေကြောင်းလိုင်းတွင် နည်းပြလေယာဉ်မှူးဖြစ်ပြီး လေကြောင်းဆိုင်ရာ အင်္ဂလိပ်ဘာသာစကားကျွမ်းကျင်မှုအဆင့် (English Language Proficiency Level) သည် အဆင့် (Operational Level-5) ရှိပါသည်။

တွဲဖက်လေယာဉ်မှူးသည် လေယာဉ်မှူးလိုင်စင် (Airline Transport Pilot License) ကိုင်ဆောင်သူဖြစ်ပြီး စုစုပေါင်းလေယာဉ်မောင်းနာရီ (၆၃၉၆:၀၅)၊ ATR 72-212A (On Type) မောင်းနာရီ (၁၈၆) ရှိသည့် အသက်အရွယ် (၄၅) နှစ်ရှိသော အမျိုးသမီးတစ်ဦး ဖြစ်ပါသည်။လေကြောင်းဆိုင်ရာ အင်္ဂလိပ်ဘာသာစကားကျွမ်းကျင်မှုအဆင့် (English Language Proficiency Level)အဆင့် (Operational Level-4) ရှိပါသည်။ မှုခင်းဆေးမှတ်တမ်းများအရ လေယာဉ်မှူး (၂) ဦးလုံးသည် မူးယစ်ဆေးဝါးသုံးစွဲခြင်း၊ ပိုးသတ်ဆေးသောက်သုံးခြင်းနှင့် အခြားအဆိပ်ဖြစ်စေသော ဓာတ်ငွေ့များ ရှူရှိုက်မိခြင်း မရှိကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။

ပိုခါရာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်

ပိုခါရာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်အသစ်သည် ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်အထက်ပေ (၂၆၃၈) အမြင့်၌ တည်ရှိ၍ လေယာဉ်ပြေးလမ်းမှာ (၈၂၀၀ ပေ X ၁၅၀ ပေ) ဖြစ်ပြီး ကွန်ကရစ်အမျိုးအစားဖြစ်ပါသည်။ လေယာဉ်ပြေးလမ်းညွှန်းရပ်မှာ (၁၂/၃၀)ဖြစ်ပြီး Reference Temperature မှာ ၃၁.၄ ဒီဂရီစင်တီဂရိတ် ဖြစ်ပါသည်။ လေဆိပ်အား ၁.၁.၂၀၂၃ ရက်နေ့တွင် စတင်ဖွင့်လှစ်အသုံးပြုခဲ့ပြီး လေကြောင်းဆိုင်ရာလမ်းညွှန်စက်များအနေဖြင့် DVOR/DME, ILS များကို တပ်ဆင် အသုံးပြုထားပါသည်။IFR/VFR Traffic (၂) မျိုးစလုံးကို ခွင့်ပြုထားပြီး လေယာဉ်အသက်ကယ်နှင့်မီးသတ်တပ်ဖွဲ့၏ Categoryကို (၈) ဟု ဖော်ပြထားပါသည်။

ရာသီဥတုဆိုင်ရာအချက်အလက်များ (Meteorological Information)

လေတိုက်ရာအရပ် (၁၂၀) ဒီဂရီ၊ လေတိုက်နှုန်း တစ်နာရီ (၃-၆) မိုင်နှုန်းခန့်၊ အဝေးမြင်တာ (၆) ကီလိုမီတာ၊ တိမ်နိမ့်များမှာ ကောင်းကင်တွင် (၈) ပုံ (၁) ပုံမှ (၈) ပုံ (၂) ပုံ ဖုံးလွှမ်းနေပြီး တိမ်အောက်ခြေမှာ မြေပြင်မှပေ (၂၄၀၀) ခန့်ရှိကြောင်း၊လေထုအပူချိန်မှာ (၁၄) ဒီဂရီစင်တီဂရိတ်၊ နှင်းဖြစ်မှတ်အပူချိန်မှာ (၉) ဒီဂရီစင်တီဂရိတ်၊ လေထုဖိအားမှာ ၁၀၁၅ ဟက်တိုပါစကယ်ရှိကြောင်း ထုတ်ပြန်ထားပါသည်။

လေယာဉ်ဦးပိုင်းတွင်တပ်ဆင်ထားသော သတိပေးစနစ် (GPWS)

အဆိုပါလေယာဉ်တွင်လေယာဉ်ဦးပိုင်းတွင်တပ်ဆင်ထားသော သတိပေးစနစ် (Ground Proximity Warning System– GPWS) ဖြစ်သော Honeywell EGPWS MK8 Based TAWS Architectureကို တပ်ဆင်ထားပြီး ပုံမှန်အလုပ်လုပ်လျက်ရှိပါသည်။ လေယာဉ်သည် အန္တရာယ်အခြေအနေ တစ်စုံတစ်ခုရှိသောအခါ အဆိုပါစနစ်မှ အသံဖြင့်သော်လည်းကောင်း(Aural Warning)၊ မီးအလင်းရောင် (Caution Lights) ဖြင့်သော်လည်းကောင်း လေယာဉ်မောင်းသူများအား သတိပေးမည်ဖြစ်ပါသည်။ ယခုဖြစ်စဉ်တွင် အဆိုပါသတိပေးစနစ်မှ (၂) ကြိမ်သတိပေးခဲ့သော်လည်း လေယာဉ်မှူးများကတုံ့ပြန်မှုဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်း(Corrective Action) မရှိကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။

လေယာဉ်ပျံသန်းမှုမှတ်တမ်းတင်စက် (Flight Recorders)

လေယာဉ်ပျံသန်းမှုမှတ်တမ်းတင်စက် (Flight Recorders) သည် လေယာဉ်မတော်တဆထိခိုက်မှုစုံစမ်းစစ်ဆေးရေးအတွက် အဓိကအရေးပါသော အသံနှင့်အချက်အလက်များ သိုလှောင်ရန် ပြုလုပ်ထားသော အီလက်ထရောနစ်ပစ္စည်းတစ်မျိုး ဖြစ်ပါသည်။ Black Box ဟုလည်းခေါ်ကြပါသည်။အဆိုပါလေယာဉ်မှလေယာဉ်ပျံသန်းမှုမှတ်တမ်းတင်စက်(Flight Recorders)ကို စင်ကာပူနိုင်ငံ လေယာဉ်မတော်တဆစုံစမ်းစစ်ဆေးရေးဌာနတွင် စစ်ဆေးခဲ့ပြီး အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအတိုင်း ပြင်သစ်နိုင်ငံ၊ စင်ကာပူနိုင်ငံ၊ ကနေဒါနိုင်ငံ၊ အမေရိကန်နိုင်ငံစသည့် လေယာဉ်မတော်တဆစုံစမ်းစစ်ဆေးရေးအဖွဲ့များ၊ ဥရောပလေကြောင်းအဖွဲ့ (EASA)၊ လေယာဉ်အင်ဂျင်ထုတ်လုပ်သည့်ကုမ္ပဏီ (Pratt & Whitney) နှင့် လေယာဉ်ထုတ်လုပ်သည့်ကုမ္ပဏီ (ATR) တို့က အဖြစ်မှန်ပေါ်ပေါက်စေရေးနှင့် နည်းပညာအထောက်အကူ(Technical Assistance) များပေးနိုင်ရေးအတွက် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။

စမ်းသပ်စစ်ဆေးမှုများ (Test and Research)

စမ်းသပ်စစ်ဆေးမှုများ(Test and Research)အနေဖြင့်ပြင်သစ်နိုင်ငံ၌ လေယာဉ်ပန်ကာအရွက်၊ ပန်ကာအုံနှင့် Propeller Valve Module(PVM)များကိုစစ်ဆေးခြင်း၊ လေယာဉ်ဦးပိုင်းခလုတ်များကိုစစ်ဆေးခြင်း၊ ဒိုင်ခွက်များကိုစစ်ဆေးခြင်းနှင့် သတိပေးစနစ်များ (Crew Alerting System) ကို စစ်ဆေးခြင်းအပြင် ရရှိလာသော အချက်အလက်များကို အခြေခံ၍ စင်ကာပူနိုင်ငံရှိ Seletar Aerospace Hub Flight Simulator Facility တွင် အကြိမ်ပေါင်းများစွာ စမ်းသပ်ပျံသန်းခြင်းများကိုစနစ်တကျဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီးစုံစမ်းစစ်ဆေး

ရေးဆိုင်ရာ တွေ့ရှိချက်များကို အတည်ပြုနိုင်ခဲ့ပါသည်။

လေယာဉ်ပျက်ကျစေခဲ့သော အဓိကအကြောင်း

(Cause of Crash)

ရရှိသော အချက်အလက်များနှင့် သက်ရှိသက်မဲ့ သက်သေအထောက်အထားများကို အခြေခံ၍ အောက်ပါအတိုင်းကောက်ချက်ချခဲ့ပါသည်–

"လေယာဉ်ပျံသန်းနေစဉ်ကာလအတွင်း(In Flight)လေယာဉ်ပန်ကာလီဗာ(Condition Levers) အား ဒေါင်လိုက်အနေအထား (Feather Position) သို့ မတော်တဆမှား၍ ရွှေ့လိုက်ခြင်းကြောင့် လေယာဉ်၏ တွန်းအား/ပင့်အား (Thrust) မရရှိတော့ဘဲ လေယာဉ်ပျက်ကျခြင်း။"

လေယာဉ်ပန်ကာလီဗာ(Condition Levers) ကို ဘာကြောင့်မှားရွှေ့မိတာလဲ

လေယာဉ်ပန်ကာလီဗာ (Condition Levers) အားဒေါင်လိုက်အနေအထား (Feather Position) သို့ မတော်တဆမှား၍ ရွှေ့စေသောအကြောင်းအချက်များကို အောက်ပါအတိုင်း သုံးသပ်နိုင်ပါသည်–

၁။ ပိုခါရာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်၏လေယာဉ်ပြေးလမ်းအသစ်အား ဆင်းသက်ရာတွင် ပတ်ဝန်းကျင်မြေပြင်အနေထားနှင့် ရင်းနှီးမှုမရှိသောကြောင့် Workload များလာကာ လေယာဉ်ဦးခန်းအတွင်း ဆောင်ရွက်ရမည့်လုပ်ငန်းစဉ်များ လွဲချော်ခြင်း။

၂။ လေယာဉ်ပြေးလမ်းအမှတ်(၁၂) ၏Tight Circuitအနေအထားကြောင့် သော်လည်းကောင်း၊ ၎င်းပြေးလမ်းနှင့် ပတ်သက်၍ လေယာဉ်မှူးများ၏ အတွေ့အကြုံနည်းသောကြောင့်လည်းကောင်း၊ စိတ်ဖိစီးမှုနှင့် Workload ပိုများလာသောကြောင့် Flag-30 သို့ ရွှေ့ရမည့်အစား လေယာဉ်ပန်ကာလီဗာ (Condition Levers) အား ဒေါင်လိုက်အနေအထား (Feather Position) သို့ မှားရွှေ့မိခြင်း။

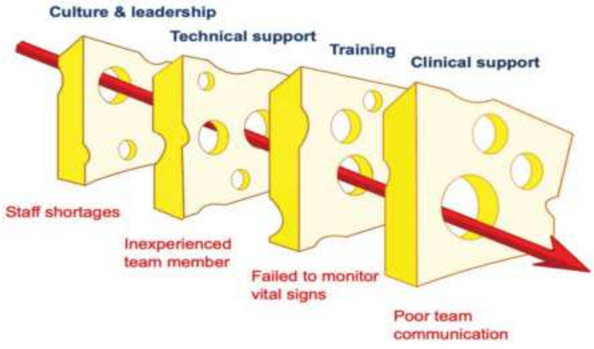
၃။ လေယာဉ်မှူးများသည်လည်း Standard Operating Procedures (SOP) များအား လိုက်နာမှုအားနည်းခြင်းနှင့် Crew Resource Management (CRM)သဘောအရ Check/ Cross-Check ကို ဆောင်ရွက်ရန် ပျက်ကွက်ခြင်း။

၄။ လေယာဉ်မှူးများအား လုံလောက်သော Classroom Training/ Flight Simulator Training များ မပေးဘဲ လေယာဉ်ပြေးလမ်းအသစ်အား အသုံးပြုခွင့်ပေးခြင်း။

၅။ လေယာဉ်ပြေးလမ်းအမှတ် (၁၂) အား Visual Approach Circuit ရေးဆွဲအသုံးပြုရာတွင် Flight Procedure Design သဘောတရားအရ တွက်ချက်ခြင်း၊ အတည်ပြုခြင်း (Validation) ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်သော်လည်း လေကြောင်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့နှင့် လေကြောင်းလိုင်းတို့သည် ထိုသို့ဆောင်ရွက်ခဲ့ခြင်း မရှိခြင်း။

Accident ဖြစ်ရခြင်း သီအိုရီ

အဆိုပါလေယာဉ်မတော်တဆမှုကိုဖြစ်စေသောအထက်ဖော်ပြပါ အဓိကအချက်များထဲမှ တစ်ချက်ချက်ကို ကာကွယ်ဟန့်တားနိုင်ခဲ့လျှင် လေယာဉ်ပျက်ကျခြင်းကို ရှောင်ရှားနိုင်မည်ဟု ယူဆရပါသည်။ အဖွဲ့အစည်းအသီးသီးမှ Management Level များ၏ ဆုံးဖြတ်ချက်များ၊ ပံ့ပိုးမှုများ၊ လုပ်ငန်းခွင် (Workplace) မှ အဖွဲ့များ၏ ဆောင်ရွက်ချက်များ/ပျက်ကွက်မှုများ၊ ရာသီဥတုအခြေအနေများ၊ လေယာဉ်/လေယာဉ်ကွင်းနှင့် လေကြောင်းလမ်းတို့၏အခြေအနေများသည် လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် လွှမ်းမိုးနေသောအချက်များ ဖြစ်ပါသည်။ ၎င်းနေရာတွင် အလျဉ်းသင့်၍ ပါမောက္ခ James Reason ၏ Accident Causation Model ဖြစ်သော (Swiss - Cheese or Reason) Model ကို အောက်ပါအတိုင်း ဖော်ပြအပ်ပါသည်–



ပုံ(၁) Swiss–Cheese Model

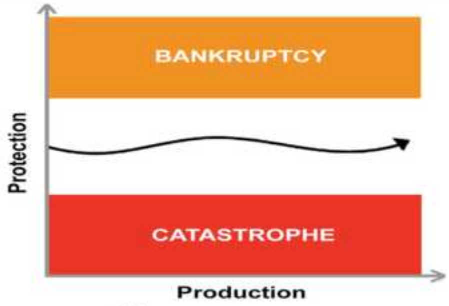
အုပ်ချုပ်သူများ၏ ဝိရောဓိ(Management Dilemma)

အဖွဲ့အစည်းများ၏ လုပ်ငန်းစဉ်တိုင်းတွင် ထုတ်လုပ်မှု (Production)နှင့် ဘေးအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေ (Risk)သည် ဆက်စပ်လျက်ရှိနေပါသည်။ အဖွဲ့အစည်းတစ်ရပ် ရေရှည်ရှင်သန်နိုင်ရန် အကျိုးအမြတ်/ထုတ်လုပ်မှုသည် အရေးပါလှပါသည်။ အလားတူ ဘေးအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေများကို လျှော့ချနိုင်ရန် နည်းပညာအသုံးပြုခြင်း၊ ဝန်ထမ်းများ လေ့ကျင့်ပညာပေးခြင်း၊ SOP များ လိုက်နာကျင့်သုံးခြင်းနှင့် ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲခြင်းဖြင့် Safety Performance ကို မြှင့်တင်ပြီး မတော်တဆဖြစ်စဉ်များကို လျှော့ချ၍ ဝန်ဆောင်မှုနှင့်ထုတ်လုပ်မှုစွမ်းအားကို တိုးမြှင့်နိုင်ပါသည်။ အချို့အဖွဲ့အစည်းများတွင် ဝန်ဆောင်မှုနှင့်ထုတ်လုပ်မှုကို ဦးစားပေးလွန်း၍ မတော်တဆမှုဖြစ်စဉ် (Catastrophe)များဖြင့် အဆုံးသတ်ရသည့် အခြေအနေများလည်း ကြုံတွေ့နေရပါသည်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ဝန်ဆောင်မှု/ထုတ်လုပ်မှုနှင့်ဘေးအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေတို့အကြား ဟန်ချက်ညီသော Safety Space ကို ဖန်တီးကြရပေမည်။

နိဂုံး

လေကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် လေယာဉ်စီးခရီးသည်များ၏ အသက်ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် နီပေါနိုင်ငံ Yeti ပြည်တွင်းလေကြောင်းလိုင်းမှ လေယာဉ်မတော်တဆမှု

နီပေါနိုင်ငံ Yeti ပြည်တွင်းလေကြောင်းလိုင်းမှ Flight (NYT 691) လေယာဉ်ပျက်မကျခင်ပုံ



ပုံ(၁) Concept of a Safety Space

ဖြစ်စဉ်ကို သင်ခန်းစာယူ၍ မလိုလားအပ်သော မတော်တဆမှုများ မဖြစ်ပွားစေရေးသည် သက်ဆိုင်ရာလေကြောင်းအာဏာပိုင်အဖွဲ့များ၊ လေကြောင်းလိုင်းများနှင့် လေကြောင်းထိန်းဌာနတို့၏ ကဏ္ဍအသီးသီး၏ ဆောင်ရွက်မှုများက အရေးကြီးပါကြောင်း ရေးသားတင်ပြအပ်ပါသည်။

ကိုးကားဖော်ပြချက်

၁။ Yeti Airlines Accident Report

၂။ ICAO Doc 9859 (Safety Management Manual)

အောင်မော်(ပြင်စလူ)

(၇၈) နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့အခမ်းအနားကျင်းပရေးအတွက် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဆပ်ကော်မတီ၏ ပထမအကြိမ် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကျင်းပ

၂၀၂၅ ခုနှစ် (၇၈) နှစ်မြောက် ပြည်ထောင်စုနေ့ အခမ်းအနားကျင်းပရေးအတွက် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဆပ်ကော်မတီ၏ ပထမအကြိမ်လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကို ဇန်နဝါရီ ၁၆ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပသည်။

အစည်းအဝေးတွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဆပ်ကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီးဦးအောင်ကျော်ထွန်းကပြည်ထောင်စုနေ့အခမ်းအနားသည် နိုင်ငံတော်အဆင့် အခမ်းအနားဖြစ်သည့်အတွက် ဆပ်ကော်မတီဝင်များအနေဖြင့် မိမိတို့လုပ်ငန်းတာဝန်များကိုအလေးအနက်ထား ဆောင်ရွက်ကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဆပ်ကော်မတီ၏ အဓိကလုပ်ငန်းတာဝန်ဖြစ်သည့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးကိစ္စများကို လစ်ဟာမှု မရှိစေရေး ဆောင်ရွက်ကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ သယ်ယူပို့ဆောင်မည့် ယာဉ်များ၏ ကြံ့ခိုင်ရေးနှင့် သန့်ရှင်းမှုရှိစေရေးတို့ကို ဆောင်ရွက်သွားကြရန် လိုအပ်ကြောင်း ပြောကြားသည်။

ထို့နောက် ဆပ်ကော်မတီဝင်များနှင့် အထူးဖိတ်ကြားထားသည့် ဆက်စပ်ဆပ်ကော်မတီများမှ တာဝန်ရှိသူများက သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍများအလိုက် ဆွေးနွေးတင်ပြကြရာ ဒုတိယဝန်ကြီးက လိုအပ်သည်များ ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းစဉ်

ဒုတိယဝန်ကြီး (ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း ရန်ကုန်မြစ်ဝရှိ ကမ်းလွန်ရေကြောင်းပြစခန်း(Offshore Fixed Pilot Station) သို့ သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေး၍ တာဝန်ထမ်းဆောင်လျက်ရှိသည့် ဝန်ထမ်းများအား တွေ့ဆုံအားပေး

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်းသည် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်မှ ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူး၊ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန ခေတ္တညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်နှင့် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်မှ တာဝန်ရှိသူများ လိုက်ပါလျက် ဇန်နဝါရီ ၂၅ ရက် နံနက်ပိုင်းတွင် ကျန်းမာရေးဆိပ်ခံတံတားမှ ရန်ကုန်မြစ်ဝရှိ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်၏ ကမ်းလွန်ရေကြောင်းပြစခန်း (Offshore Fixed Pilot Station) သို့ သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေး၍ တာဝန်ထမ်းဆောင်လျက်ရှိသည့် ရေကြောင်းပြမှူးကြီးများနှင့် ရေကြောင်းဆိုင်ရာဝန်ထမ်းများအား တွေ့ဆုံအားပေးခဲ့သည်။

ဒုတိယဝန်ကြီးက ရေကြောင်းပြစခန်းတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေကြသူများအား အမှာစကားပြောကြားရာတွင် ဝန်ထမ်းများကို တွေ့ဆုံအားပေးလိုသည့်အတွက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးကိုယ်စား လာရောက်တွေ့ဆုံအားပေးခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်မှုတန်ဖိုး၏ ၇၅% ခန့်ကို ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းမှ ကိုင်တွယ်ဝန်ဆောင်မှုပေး၍ ပင်လယ်ရေကြောင်းဖြင့် တင်သွင်းတင်ပို့

ပေးလျက်ရှိရာ ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းကဏ္ဍသည် နိုင်ငံ၏ လူမှုစီးပွားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အလွန်အရေးပါသဖြင့် ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းများ ကောင်းစွာလည်ပတ်နေနိုင်ရန် နေ့/ညရာသီမရွေး ပင်လယ်ထဲနှင့်ရေလမ်းကြောင်းတစ်လျှောက်တွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်နေကြရသည့် ဆိပ်ကမ်းဆိုင်ရာ၊ရေကြောင်းဆိုင်ရာ ရေကြောင်းပြမှူးကြီးများနှင့် ဝန်ထမ်းများသည် နိုင်ငံတော်နှင့်ဌာနအတွက် အရေးပါသည့်ကဏ္ဍတွင်ပါဝင်ကြောင်း၊နိုင်ငံတော်နှင့် ဌာနမှ မိမိဝန်ထမ်းများ ဘေးကင်းလုံခြုံစွာနှင့် တာဝန်ထမ်းဆောင်နိုင်ကြစေရန် အလေး

ထားဆောင်ရွက်ပေးထားမှုနှင့် နေထိုင်ရေး အပြင် စားသောက်ရေးအတွက်ပါ ပြည့်စုံအောင် ဆောင်ရွက်ထားရှိပေးပြီးဖြစ်သည့်အတွက် မိမိတို့ကျရာတာဝန်ကို ကျေပွန်စွာ ထမ်းဆောင်ကြရန်လိုကြောင်း၊ လုပ်ငန်းတာဝန်များ ထမ်းဆောင်ရာတွင် လုပ်ငန်းခွင်ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှုရှိစေရေး အလေးထားဆောင်ရွက်သွားကြရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်ဘဏ္ဍာဖြင့် တည်ဆောက်ထားသော Pilot Station ကြီးကိုလည်း ရေရှည်ကောင်းမွန်စွာ အသုံးပြုနိုင်ရေး တန်ဖိုးထား ပိုင်းဝန်း ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်ကြရန်နှင့်

နိုင်ငံတော်အတွက် ဝင်ငွေများ တိုးတက်ရှာဖွေပေးနိုင်ကြရန် တိုက်တွန်းအားပေးစကားပြောကြားခဲ့သည်။

ဆက်လက်၍ ဒုတိယဝန်ကြီးအား Pilot Station တည်ဆောက်ခြင်းဆိုင်ရာအချက်အလက်များ၊ Pilot Transfer Operation ဆိုင်ရာလုပ်ငန်းစဉ်များအား ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူးနှင့် တာဝန်ရှိသူများက ရှင်းလင်းတင်ပြကြပြီး တင်ပြချက်များအပေါ် သိရှိလိုသည်များကို မေးမြန်းကာ ဒုတိယဝန်ကြီးက ဝန်ထမ်းများအတွက် စားသောက်ဖွယ်ရာ ပစ္စည်းများ ပေးအပ်ခဲ့သည်။

ယင်းနောက် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ရေကြောင်းပြစခန်းတွင် လှည့်လည်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး ဝန်ထမ်းများနှင့်အတူ နေ့လယ်စာ သုံးဆောင်၍ ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းသို့ မွန်းလွဲပိုင်းတွင် ပြန်လည်ထွက်ခွာခဲ့ရာ ကျန်းမာရေး ဆိပ်ခံတံတားသို့ ညနေပိုင်းတွင် ပြန်လည်ရောက်ရှိသည်။

ဒုတိယဝန်ကြီးသည် အသွားအပြန် ခရီးစဉ်တစ်လျှောက် ရန်ကုန်နှင့်သီလဝါဆိပ်ကမ်းဧရိယာရှိ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဆိပ်ကမ်းတံတားများ၊ ရေလမ်းကြောင်းကောင်းမွန်အောင် သတ်မှတ်ရေအနက်ကို ထိန်းထားနိုင်ရန် သောင်တူးဖော်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့်နေရာများ၊ ရေလမ်းကြောင်းတစ်လျှောက် ရေလမ်းကြောင်းအချက်ပြမီးဗော်ယာများ စနစ်တကျနေရာချထားမှု အခြေအနေများနှင့် ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဆောင်ရွက်ရန် လျာထားသည့်စီမံကိန်းနေရာများကို ရေယာဉ်ဖြင့် ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)

Cloud Service

https://mpt.com.mm

0800 800 9990 (Free of Charge for MPT Subscribers)

0942 600 0323 (For Any Other Operators)

သမိုင်းတွင်ဝင်မည့် DWIR ဂုဏ်ဆောင် လေးမျက်နှာထူပါရုံစေတီတော်မြတ်ကြီး ကမ်းထိန်းလုပ်ငန်းများ

ဝင်းထွေး(DWIR)

လေးမျက်နှာမြို့နှင့် ပုသိမ်–မုံရွာလမ်းမကြီးကို ဆက်သွယ်ထားသောကားလမ်းပေါ်တွင် ဝေနမြစ်ကိုဖြတ်၍တည်ဆောက်ထားသော ဝေနမြစ်ကူးတံတားတည်ရှိပါသည်။ ထိုတံတားပေါ်မှမြစ်ကြေဘက်သို့ လှမ်းမျှော်ကြည့်မိသည်ဆိုပါက ရေစီးသန်စွာ စီးဆင်းနေသော ဝေနမြစ်ကြောင်းသည် မြစ်ကမ်းပါးကို ခက်ထန်စွာ ပြေးဝင်တိုးတိုက်နေသည်ကို မြင်တွေ့ရမည် ဖြစ်လေသည်။ ထိုမှတဖန် မြစ်သည် တံတောင်ဆစ်ချိုးသဏ္ဍာန် ကွေ့ဝိုက်စီးဆင်းသွားပြီး ရွှေရောင်ဝင်းလက်တောက်ပြောင်ပြီး ကြည်ညို့ရှုမငြီးနိုင်သော စေတီကြီးတစ်ဆူဆီသို့ဦးတည်စီးဆင်းသွားသည်ကို တွေ့မြင်ရပါသည်။ ဖူးမျှော်တွေ့ရသော စေတီကြီးမှာ လေးမျက်နှာမြို့ ကျက်သရေဆောင်သမိုင်းဝင် စတုမုခထူပါရုံစေတီတော်ကြီးပင် ဖြစ်ပါသည်။

စတုမုခထူပါရုံဘုရားကြီးသည် ဧရာဝတီတိုင်း၊ ဟင်္သာတခရိုင်၊ လေးမျက်နှာမြို့နယ်၊ ဝေနမြစ်၏အနောက်ဘက်ကမ်းတွင် တည်ရှိပါသည်။ စေတီတော်မြတ်ကြီးကို မြန်မာသက္ကရာဇ် ၄၂၀ ပြည့်နှစ်တွင် အနော်ရထာမင်းကြီးက တည်ထားကိုးကွယ်ခဲ့သည်ဟု မှတ်သားသိရှိရပါသည်။

လေးမျက်နှာမြို့သည် ဝေနမြစ်ကမ်းဘေးတွင် တည်ရှိသောကြောင့် ၁၉၈၅ ခုနှစ်မှစတင်၍ မြစ်ရေတိုက်စားမှုဖြစ်ပေါ်လာခဲ့ပါသည်။ မြို့ကိုလည်း ဝေနမြစ်၏အရှေ့ဘက်ကမ်းသို့ ၁၉၉၃ ခုနှစ်တွင် ရွှေ့ပြောင်းပြီး မြို့သစ်တည်ခဲ့ပါသည်။ စတုမုခထူပါရုံဘုရားကြီးသည် ဝေနမြစ်အနောက်ဘက်ကမ်းတွင် ကျန်ရှိခဲ့ပြီး မြို့ဟောင်းရပ်ကွက်များဖြစ်သော မြို့မရပ်ကွက်၊ ငှက်ပျောတောရပ်ကွက်၊ ခတ္တာရပ်ကွက်တို့နှင့်အတူ ကျန်ရှိခဲ့ပါသည်။

နှစ်စဉ် မြစ်ရေတိုက်စားပြီး ကမ်းပါးများ ပြိုခြင်းတို့ကြောင့် ဘုရားကြီးအနီးသို့ မြစ်ရေလမ်းကြောင်းရောက်ရှိခဲ့ပြီး ၁၉၉၉ ခုနှစ်မှစတင်၍ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနမှ ရန်ပုံငွေရရှိမှုပေါ်မူတည်၍ ကမ်းထိန်းလုပ်ငန်းများကို နှစ်စဉ်ဆောင်ရွက်ပေးမှုများကြောင့် ရေရှည်တည်တံ့ပြီး ယခုကဲ့သို့ ဖူးမျှော်ခွင့်ရရှိနိုင်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

စေတီတော်ကြီးကို ဖူးမျှော်နေစဉ် လျှပ်တစ်ပြက်အတွင်းမှာပင် ကျွန်တော်၏ စိတ်တွင် စိုးရိမ်ထိတ်လန့်မှုများ ဖြစ်ပေါ်လာပါသည်။ အစိုးရဝန်ထမ်းတစ်ဦးဖြစ်သော ကျွန်တော်သည် (၂၆) နှစ်ကျော် ရေကြောင်းကောင်းမွန်ရေးနှင့် ကမ်းထိန်းအင်ဂျင်နီယာအဖြစ် နိုင်ငံအနှံ့ တာဝန်လှည့်လည် ထမ်းဆောင်နေသူ ဖြစ်ပါသည်။ ကျွန်တော်

မြစ်ရေမြင့်တက်ချိန်တွင် ထူပါရုံစေတီတော်မြတ်ကြီးအား ဖူးမျှော်ရပုံ

မြင်တွေ့ရသော စေတီတော်ကြီး၏ အထက်ဘက်နှင့်အောက်ဘက် ကပ်လျက် ကမ်းပါးများမှာ ခက်ထန်သော ရေစီးကြောင်း၏ ဝဲလှည့်တိုက်စားမှုဒဏ်ကြောင့် ပြိုကျပျက်စီးနေပါသည်။ ရုတ်တရက် မြင်တွေ့ရသူတို့အဖို့ စေတီတော်ကြီးမှာ ရေလယ်သို့ တိုးထွက်နေသော နန်းတင်မြေနုကမ်းပါးကမူပေါ်တွင် တည်ထားသယောင် ထင်မိကြမည်ဖြစ်ပါသည်။ ကျွန်တော်၏အတွေ့အကြုံများအရ ယခုလိုအခြေအနေမျိုးမှာ အလွန်စိုးရိမ်ဖွယ်ကောင်းမှန်း တပ်အပ်သိသည့်အတွက် မြစ်ကမ်းပါးပေါ်ရှိစေတီကြီး၏ရှေ့ရေးအတွက် အထူးပင် စိုးရိမ်ပူပန်မိလေသည်။

ထိုစဉ် အတွင်းမှာပင် ကွန်ပျူတာဖန်သားပြင်ပေါ်မှ ဓာတ်ပုံတစ်ပုံကိုပြပြီး ခင်ဗျားဒီကိစ္စကို ကောင်းအောင်လုပ်နိုင်ပဲ့မလားဟု မေးလိုက်သော ကျွန်တော့်ဌာနအကြီးအကဲ၏ စကားသံကိုပြန်ကြားယောင်မိလိုက်ပါသည်။ ဓာတ်ပုံကိုမြင်တွေ့စဉ်တုန်းကတော့ "လုပ်လို့ ရနိုင်ပါတယ်လို့" ကျွန်တော်လည်း လွယ်လွယ်ကူကူဖြေလိုက်မိပါသည်။ ယခု တာဝန်ထမ်းဆောင်ရမည့်နေရာရောက်မှ ချွေးစေးများပါ ပြန်လေပြီ။

မြစ်ပြင်သည် ဘုရားအထက်ဘက်ကပ်လျက်တွင် ၃ဆခန့် ပိုမိုကျယ်ဝန်းအောင် ဝေန်မြစ်ရေက တိုက်စားဖြိုဖျက်ခဲ့ပြီးလေပြီ။ ဘုရားကြီး ရှေ့တည့်တည့် ကမ်းပါးမှာ ပြိုကျထားသည့်အတွက် မတ်စောက်နေပြီး ရေအနက်ပေ (၈၀) ကျော်ရှိသည့် ရေနက်အိုးကြီး ဖြစ်ပါသည်။ ဘုရားကြီးအောက်ဘက်ကပ်လျက်တွင်လည်း ဝဲပြန်လှည့်ပြီး မြစ်ကမ်းပါးတိုက်စားခံထားရသည်ကို တွေ့ရပါသည်။ ထိုပြိုကျနေမှုများကို ချက်ချင်း မတားဆီးနိုင်ပါက ထူပါရုံဘုရားကြီး ဝေန်မြစ်အတွင်းသို့ ရေခရတော့မည်မှာသေချာနေပါသည်။ ကျွန်တော်တာဝန်ထမ်းဆောင်စဉ်ကာလတစ်လျှောက် ကမ်းပြိုမှုများကို မရေတွက်နိုင်အောင်မြင်ဖူးခဲ့ရသော်လည်း ယခုလိုစိုးရိမ်ထိတ်လန့်ဖွယ်ရာအခြေအနေမျိုး မကြုံတွေ့ဖူးပေ။ ချက်ချင်းမလုပ်နိုင်လျှင် ဆုံးရှုံးမှုတန်ဘိုးမှာ တွေးဆလို့ပင် မရနိုင်ပါ။

ထူပါရုံဘုရားအထက်ဘက် ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေပုံ

ခရီးရောက်မဆိုက်ပင် နီးစပ်ရာကျေးရွာများသို့ ချက်ချင်းသွားရောက်၍ ရနိုင်သမျှ စက်လှေများ ငှားရမ်းပြီး အရေးပေါ်ကာကွယ်

ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်နှင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးမြထွန်းဦး လာရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခြင်း (၁၃-၇-၂၀၂၄)

ရေးအဖြစ် သဲအိတ်ချနိုင်ရန် စီစဉ်ရပါတော့သည်။ မြစ်၏ရေစီးသည် ၂၄ နာရီစက္ကန့်မလတ် ရပ်နားခြင်းမရှိဘဲ တိုက်စားနေသော ရေစီးကို အံတုနိုင်ရန် အတွက်လုပ်ငန်းများကိုနေ့ရောညပါမနားတမ်းဆောင်ရွက်၍ ကမ်းပြိုမှုများ အရှိန်ရပ်တန့်အောင် ဆောင်ရွက်ရပါတော့သည်။ သဲအိတ်သိန်းပေါင်းများစွာ ချပြီးသောအခါတွင် ဝဲကတော့ ထိုးစီးဆင်းနေသော ရေစီးအားလျော့သွားပြီး ကမ်းပါးပြိုကျမှုလည်း နည်းပါးသွားပါတော့သည်။

ထိုအချိန်တွင် မိမိဦးစီးဌာနရုံးချုပ်မှ လေးမျက်နာမြို့နယ်၊ စတုမုခထုပါရုံဘုရားကြီး ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးအတွက် ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မာသော ဘိုးပိုင်အခြေပြုကျောက်စီတမံဒီဇိုင်းကို ရေးဆွဲအတည်ပြုပြီး ၂၀၂၃-၂၀၂၄ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်အတွင်း ပြီးစီးအောင် ဆောင်ရွက်ရန် ညွှန်ကြားချက်ရောက်ရှိလာခဲ့ပါသည်။ တည်ဆောက်မည့် ဒီဇိုင်းပုံတွင် ရေထဲပိုင်း ကာကွယ်မှုကိုလည်း လုံလောက်သောလျောစောက်ရစေရန် အလေးပေးရေးဆွဲထားသည်ကိုတွေ့ရပါသည်။ ဒီဇိုင်းပုံစံများအတိုင်း အမြန်ပြီးစီးအောင် တည်ဆောက်နိုင်ပါက ဘုရားကြီး ရေခရမည့်အရေးကို ကာကွယ်နိုင်မည်ဟု ယုံကြည်အားတက်မိပါသည်။

စေတီတော်ကြီးအနီး ကမ်းပြိုနေရာများကို အသေးစိတ်လေ့လာခဲ့ရာ အောက်ဖော်ပြပါ ကမ်းပါးပြိုကျရခြင်းအကြောင်းရင်းများကို တွေ့ရှိခဲ့ရပါသည်။

- ပထမအချက်မှာ ဘုရားအထက်ဘက်နေရာသည် မြစ်ကြောင်းတည့်တည့်ကျရောက်နေပြီး ရေဦးထိုးတိုက်စားမှုကြောင့် ဘုရားအထက်ပိုင်းမှ ကမ်းပါးများ ပြိုကျခြင်း၊

- ဒုတိယအချက်မှာ ဘုရားအထက်ဘက်မြစ်ညာမှ ကွေ့ပြီးစီးဆင်းလာသော မြစ်ကြောင်းသည် ဘုရားရင်ပြင်ရှေ့နေရာတွင် မြစ်ကြောင်းကျဉ်းသွားကာ ရေစီးဆင်းမှုအလျင်မြင့်မားလာပြီး လိုအပ်သော ရေထုထည်ပမာဏ စီးဆင်းနိုင်ရန်အတွက် မြစ်ကြမ်းပြင်ကို တိုက်စားမှုကြောင့် ရေနက်အိုးများဖြစ်ပေါ်ခြင်း၊

- တတိယအချက်မှာ ဘုရားအောက်ဘက်နေရာတွင် သောင်ခုံပိတ်ဆို့နေပြီး စီးဆင်းလာသောမြစ်ကြောင်းသည် ဆက်လက် မစီးဆင်းနိုင်ဘဲ ဘုရားရင်ပြင်အောက်ဘက်ကို ဝဲပြန်လှည့်တိုက်စားခြင်း၊

- စတုတ္ထအချက်မှာ ရေလွှမ်းသည့်အချိန်တွင် တင်ကျန်ခဲ့သည့် မြေအောင်းရေများ၊ ရေတွင်း၊ ရေကန်များမှရေများသည် ရေနည်းချိန်တွင် ကမ်းပါးမှဖြတ်၍ မြစ်ထဲသို့ပြန်ထွက်မှုကြောင့် ကမ်းပါးအောက်ခြေမြေသားများ မြစ်ထဲပါသွားပြီး အပေါ်ပိုင်းကမ်းပါးများ အိကျခြင်း၊

- ပဉ္စမအချက်မှာ ဘုရား၏ မြစ်ညာဘက်တစ်ဘက်ကမ်း ငဝန်မြစ်အရှေ့ဘက်ကမ်းရှိသောင်ခုံကြီးထွားလာပြီး ဘုရားရှိရာအနောက်ဘက်ခြမ်းသို့မြစ်ကြောင်းကပ်လာခြင်းတို့ကြောင့် ကမ်းပါးများ ပြိုကျပျက်စီးရခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

နိုင်ငံတော်အစိုးရ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ လမ်းညွှန်ချက်များအရ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနသည် စေတီတော်ကြီး ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲစေ

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော်ထွန်း လာရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးခြင်း (၂-၃-၂၀၂၄)

ရေးအတွက် လေ့လာတွေ့ရှိရသော ကမ်းပါးပြိုခြင်းအကြောင်းရင်းများကိုထည့်သွင်းတွက်ချက်၍ ပင်မစီမံချက် (Master Plan) ရေးဆွဲတင်ပြခဲ့ပါသည်။

ထုပါရုံစေတီတော်ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးအတွက် Master Plan ဒီဇိုင်းရေးဆွဲထားသော ခန့်မှန်းကုန်ကျငွေ (၂၉.၂၁၁) ဘီလီယံကျပ်အနက်မှ ၂၀၂၃-၂၀၂၄ ခုနှစ်အတွက် ခွင့်ပြုရန်ပုံငွေ (၁၃.၁၇) ဘီလီယံကျပ်ရရှိခဲ့ပြီး လုပ်ငန်းကြီး (၉) ရပ်ဖြင့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။

ထိုသို့ဆောင်ရွက်ခဲ့မှုကြောင့် စေတီတော်ကြီးပတ်လည်အရေးကြီး ကမ်းပါးပြိုကျသည့်နေရာ အလျား (၇၀၀) ပေကို ရေထဲပိုင်းနှင့် ကုန်းပေါ်ပိုင်းကာကွယ်ခြင်း၊ အလျား (၆၉၃) ပေကိုရေထဲပိုင်းကာကွယ်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ပါသည်။ ကုန်းပေါ်ပိုင်းကမ်းထိန်းလုပ်ငန်းများကို ဘိုးပိုင်အခြေပြုကျောက်ပြားကပ်တမံ ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီး ကမ်းပါးတမံအနောက်ဘက်အတွင်းရှိ အောင်းရေများ ပြန်လည်စီးထွက်စေ

ရန် ရေနုတ်မြောင်းများကိုလည်း စနစ်တကျထည့်သွင်းတည်ဆောက်ခဲ့ပါသည်။ ရေထဲပိုင်းကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းတွင် ကမ်းပါးတစ်လျှောက် Stability Bore Pile များထည့်သွင်း၍ ကမ်းရင်းပိုင်းတွင် ကျောက်ကြီးဖြည့် PVC Coated Gabion Box များ ချထားခြင်း ရေအနက်နှင့် ဆင်ခြေလျှောစောက်ပေါ် မူတည်၍ ရေထဲပိုင်းပေ (၂၀၀) အထိ မြစ်ကြမ်းပြင်တိုက်စားမှုမှ ကာကွယ်နိုင်ရေးအတွက် Geotextile Layer ဖုံးအုပ်ခြင်း၊ ရေနက်ကြောင်းတွင် ပေ (၅၀) အရှည် Geotube များချထားခြင်း၊ နိုင်လွန်ပိုက်ထုပ်သဲအိတ်များ၊ သဲဖြည့် GeoBag များ ချထားခြင်းနှင့် ကျောက်ကြီး Armour Layer ဖုံးအုပ်ခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။ ထို့အပြင် ဝဝန်မြစ်အရှေ့ဘက်ကမ်းရှိရှေးဟောင်း ရွှေကြက်ကျစေတီတော်ကိုလည်း ကမ်းပါးပြိုကျမှု မရှိအောင် တစ်ပြိုင်နက်တည်း ထိန်းသိမ်းပေးနိုင်ခဲ့ပြီး ဘုရား၏မြစ်ညာဘက် တစ်ဘက်ကမ်းရှိသောင်ခုံကိုတူးဖော်၍မြစ်ကြောင်းချဲ့ထွင်ခြင်းကိုလည်းဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။

နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲများနှင့် ဌာနအကြီးအကဲများက စဉ်ဆက်မပြတ် လာရောက်၍ လမ်းညွှန်မှုပြုခဲ့သဖြင့် အခက်အခဲပေါင်းမြောက်များစွာကို ကျော်ဖြတ်ပြီး စီမံကိန်းကြီးကို အောင်မြင်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ပါသည်။

ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရာတွင် လုပ်သားအင်အားရှားပါးမှု၊ ပစ္စည်းများအချိန်မီ ရရှိနိုင်ရန် ခက်ခဲမှု၊ ရေစီးသန်ပြီး ဝဲဂယက်ထနေသည့်နေရာနှင့် ဝဲပြန်လှည့်နေသည့်နေရာများတွင် စက်လှေများ၊ Barge သင်္ဘောများဖြင့် မြစ်ကြမ်းပြင်ကာကွယ်ရေး လုပ်ဆောင်ရခြင်းစသည့် အခက်အခဲများကြားထဲမှ ဆောလျင်စွာပြီးစီးနိုင်ရန် အားထုတ်ဆောင်ရွက်ခဲ့ရပါသည်။

၂၀၂၄-၂၀၂၅ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်တွင် ခွင့်ပြုရန်ပုံငွေ (၈.၂၄၅) ဘီလီယံကျပ်ဖြင့် လုပ်ငန်း (၅) ခုကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။ ဘုရားကြီးအထက်၊ အောက်ဝဲလှည့်တိုက်စားမှုများကိုကာကွယ်လျှော့ချရန်နှင့် ရေဦးထိုးစီးဆင်းနေသော ရေကြောင်းကို တစ်ဖက်ကမ်းသို့ လွှဲပြောင်းစီးဆင်းသွားစေရန် အတွက် သဲအိတ်ခံကျောက်စီရေလွှဲရေကာများတည်ဆောက်ခြင်း၊ ဘုရားအထက်ဘက်ကမ်းပါးပြိုကျမှုကို ကာကွယ်နိုင်ရန်အတွက် တန်ဘိုးနည်း မျောကရစ်ကွက်ကျောက်ဖြည့်ခြင်းနှင့် ရေထဲပိုင်းကျောက်ကြီးချထားခြင်းဒီဇိုင်းဖြင့် အလျား (၉၅၀) ပေ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

ထို့အပြင်ယခင်နှစ်များကကုန်းပေါ်ပိုင်းပြုပြင်ရန်ကျန်ရှိနေသည့် အလျား (၄၆၅) ပေကို ကျောက်ပြားကပ်တမံပြန်လည်ပြုလုပ်ခြင်း၊ ကမ်းပါးပြိုကျမှုကြောင့် ပြိုကျသွားခဲ့သော ရင်ပြင် (၂၁၀၀)စ/ပေကို ပေ(၁၀၀) ဘိုးပိုင်များအခြေပြု၍ပြန်လည်ချဲ့ခြင်း၊ နှစ်စဉ်ရေနစ်မြုပ်မှုကြောင့် စိမ့်ရေအောင်းသော ရင်ပြင်ကို ရေနစ်မြုပ်မှုမှကင်းဝေးစေရန်အတွက် အမြင့် (၂'-၆") မြင့်တင်ခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ရန်ကျန်ရှိသည့် ဘုရားအောက်ဘက်ဝဲ

စေတီတော်ရင်ပြင်ချဲ့ခြင်းလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ထားပုံ

လှည့်တိုက်စားမှုလျှော့နည်းစေရန်အတွက် သောင်ခုံဖြတ်လိုင်းတူးခြင်း၊ ဘုရားအထက်ဘက်ရေဦးထိုးတိုက်စားသည့်နေရာတွင် ကျောက်ပြားကပ်တမံတည်ဆောက်နိုင်ရန်တို့အတွက် ရန်ပုံငွေရရှိနိုင်ရေး တင်ပြထားဆဲဖြစ်ပါသည်။

ရှေးအခါကရှိခဲ့သော လေးမျက်နှာမြို့၊ မိကျောင်းရဲဘုန်းကြီးကျောင်းဆရာတော်ဦးပဏ္ဍိတနှင့် ယွန်းကျောင်းဆရာတော်ဦးတိက္ခတို့မှ ကျောက်တုံးများနှင့် ကမ်းဆယ်မှသာလျှင် ကမ်းပြိုမှုများကို အောင်မြင်နိုင်မည်ဖြစ်ပါကြောင်း တဘောင်များ ရေးစပ်ခဲ့ကြပါသည်။ ယခုအခါတွင် နိုင်ငံတော်အစိုးရမှ ကျောက်ကြီးကျင်းပေါင်းများစွာ၊ သံကူကွန်ကရစ်နံရံများ၊ ကွန်ကရစ်ကျောက်ပြားများ၊ မြစ်ကြမ်းပြင်အောက်သို့ ၁၀၀ ပေအနက်ရှိသော နည်းပညာမြင့် အခြေထိန်းဘိုးပိုင်များဖြင့် ကမ်းထိန်းလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ထားရှိပါသည်။ ထိုသို့ဆောင်ရွက်ထားသည်မှာ တဘောင်နှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ထားသည့်အတွက် ကမ်းပြိုမှုများ ဆက်လက်ဖြစ်ပေါ်ခြင်း မရှိနိုင်တော့ကြောင်း ဒေသခံများကလည်း ယုံကြည်လျက်ရှိကြပါသည်။ ထိုကဲ့သို့သော ဒေသတွင်း ယုံကြည်ချက်များအပြင် ဦးစီးဌာနမှလည်း လုပ်ငန်းများကိုနည်းပညာပိုင်းမှချဉ်းကပ်၍ သိပ္ပံနည်းကျ စိစစ်တွက်ချက်ဆောင်ရွက်ခဲ့မှုကြောင့် နှစ်ပေါင်းများစွာ ရင်ဆိုင်လာခဲ့ရသည့် စိန်ခေါ်မှုကို ဖြတ်ကျော်လာနိုင်ပြီ ဖြစ်ပါသည်။

Master Plan ရေးဆွဲ၍ စနစ်တကျ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခြင်းကြောင့် တန်ဘိုးမဖြတ်နိုင်သည့် သမိုင်းဝင်သာသနိကအဆောက်အဦကြီး၊ ဘုရားစေတီပုထိုးများ ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲအောင်ဆောင်ရွက်နိုင်သည့်အပြင် ဒေသခံတို့၏ အိုးအိမ်များစိုက်ပျိုးမြေများ ရေတိုက်စားကမ်းပြိုမှုမရှိတော့သည့်အတွက် နိုင်ငံတော်၏စေတနာကို သိရှိနားလည်စေခဲ့ပါသည်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ ရေအရင်းအမြစ်နှင့်မြစ်ချောင်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဦးစီးဌာနမှ ဆောင်ရွက်နေသော ကမ်းပြိုကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများသည် ကုန်ကျစရိတ်ထက် ရရှိသည့် အကျိုးကျေးဇူး ပိုမိုများပြားသည့် လူထုအကျိုးပြုလုပ်ငန်းများ ဖြစ်ပါကြောင်း တင်ပြလိုက်ရပါသည်။

ဝင်းထွေး(DWIR)

ဘေးမသီ ရန်မခ

■ ထွန်းထွန်းဦး (ကညွန်)

ဦးစိုင်းထွန်း သားကို စိတ်လိုလက်ရရှင်းပြနေသည်ကို ကြည့်ရင်းဒေါ်နန်းမွေးပြုံးကြည့်ကာနေမိသည်။

ခင်ပွန်းဖြစ်သူက တစ်သက်လုံးဒီမိသားစုကို ကားဒရိုင်ဘာအလုပ်ဖြင့် ရိုးသားစွာ လုပ်ကိုင်ကျွေးမွေးခဲ့သည်မှာ မိမိတို့မိသားစုလေး မျက်နှာငယ်ခြင်း လုံးဝမရှိခဲ့ရ။

ထို့အတွက်လည်း ခင်ပွန်းဖြစ်သူကို ကျေးဇူးတင်ရသလို လေးစားမြတ်နိုးရပါသည်။

ကားဒရိုင်ဘာအလုပ်ဆိုသည်မှာ လူပင်ပန်းသလို စိတ်ပါပင်ပန်းသောအလုပ်ဖြစ်သော်လည်း ကိုယ်ဝါသနာပါသော အလုပ်ကိုလုပ်ကိုင်နေရလျှင်ပျော်နေသော ကိုစိုင်းထွန်းမှာ ကားလမ်းပေါ်ရောက်နေလျှင် ကားမောင်းနေရလျှင် သူပျော်သည် ပင်ပန်းရကောင်းမှန်းမသိ။

မိမိမှာသာ အိမ်မှာနေရင်း အန္တရာယ်ကင်းစေဖို့ သွားလမ်းသာလို့ လာလမ်းဖြောင့်စေဖို့ အိမ်ဘုရားတွင် ဆွမ်းပန်းရေချမ်းကပ်ကာ ဆုတောင်းရပါ၏။ ဖုန်းဆက်ကာ မေးမြန်းရပါ၏။

သူကလည်း ရောက်လေရာမြို့က ထွက်ရှိသော စားကောင်းသောက်ဖွယ်လေးများအား အိမ်သားများစားဖို့ ဝယ်လာတတ်သလို ဇနီးသားသမီးအတွက်လည်း အဝတ်အစားကောင်းနိုးရာရာလေးတွေ ဝယ်လာပေးတတ်ရှာပါ၏။

ဒီနေ့ ကားထွက်ရန်မရှိ၊ သားကလည်း အဖေ့သွေးပီပီ ကားကို အင်မတန်စိတ်ဝင်စားသည်။

ခုလည်း လူပျိုပေါက်အရွယ်ရောက်လာတော့ သူ့အဖေကို ကားမောင်းသင်ပေးရန် ပူဆာတော့သည်။

"ကားမောင်းတယ်ဆိုတာ တကယ်တော့မလွယ်ဘူး သား၊ ကား ဘီးလိမ့်နေရင်ပြီးရော ရှေ့ရောက်ရင်ပြီးရော မောင်းလို့ရတာမဟုတ်ဘူး။"

"ကားအကြောင်း နားလည်ရတယ်၊ နောက်ယာဉ်စည်းကမ်း လမ်းစည်းကမ်းတွေ နားလည်ရတယ်၊ အရေးကြီးဆုံးကအန္တရာယ်ကင်းအောင် စိတ်ရှည်ရှည်နဲ့ မောင်းနိုင်မှသာ ဒရိုင်ဘာကောင်းတစ်ယောက်ဖြစ်တာ သားရ..."

"ဟုတ်ကဲ့ပါဖေဖေ"

"ကားအကြောင်းဆိုတာက ကိုယ်မောင်းမယ့်ကားဟာ မမောင်းမီ ဘရိတ်ကောင်းရဲ့လား၊ ကားမီးတွေမှာ ရှေ့မီးကြီး၊ ဘေးမီးငယ်၊ ဘရိတ်မီး၊ အချက်ပြမီး၊ နောက်နံပါတ်ပြားမီးကော လင်းရဲ့လား၊ စစ်ရတယ်၊ ဟွန်းမြည်ရဲ့လား၊စတီယာရင်ကောင်းရဲ့လား၊ဂီယာကောကောင်းရဲ့လား၊ စစ်ရတယ်၊ နောက်ကြည့်မှန်ကော စသဖြင့်ပေါ့နော်၊ ထုံးစံအတိုင်း ဆီ၊ ရေ၊ လေ၊ အင်ဂျင်ဝိုင် ပြည့်စုံမှုရှိ/မရှိ စစ်ရတယ်၊ ကား Dash Board ပေါ်မှာ ပြထားတဲ့အချက်ပြမီးတွေ ခလုတ်တွေကို သိနေရမယ်၊ တာယာကော ကောင်း မကောင်း၊ ညီ မညီ ကြည့်ရတယ် သိနေရတယ်။"

"ကိုယ်မောင်းမယ့်ကားနဲ့ ကိုယ်ဟာ... တစ်သားတည်းကျမှ ကိုယ့်စိတ်အလိုကျ ဒီကားကလည်း သွားတာ သားရ...ပြီးတော့ သူ့ကို

သန့်ရှင်းရေးကအစ ဂရုစိုက်မှ ဒီကားကလည်းကိုယ့်ကိုယ်ဒုက္ခမပေးတာ၊ ကွမ်းစားတာက အစကွာ... ကွမ်းစားရင်တောင် ကွမ်းတံတွေးတွေ ကားနံဘေးမပေအောင် ကွမ်းတံတွေးစွန့်တဲ့ဗူးနဲ့ စား၊ ကိုယ့်အဝတ်အစားဘယ်လိုသစ်သစ် ကားက ညစ်ပတ်နေရင် Passenger က အထင်သေးတယ် သား၊ အဖေကတော့လေ ပိုတယ်ပဲပြောပြော... အဖေမောင်းခဲ့တဲ့ ကားအားလုံးကို အဖေချစ်တယ်..."

"ဒါဆိုဘယ်ကားကို အဖေက အချစ်ဆုံးလဲ..."

"ဟားဟား... အဲဒါတော့ ဘယ်ပြောလို့ရမှာလဲ၊ အဖေလူပျိုဘဝကစမောင်းခဲ့တာက ဂျစ်ကား၊ တကယ်တော့.. အဲကာလက ဂျစ်ကားမောင်းရတာမလွယ်ဘူးသားရ၊ အဲကာလက ကားက အင်မတန်ရှားတယ်၊ ဟိုင်းလပ်ကားတွေတောင် မပေါ်သေးဘူး၊ အဖေတို့တောင်ပေါ်လမ်းဆိုတော့ အဆင်းအတက် အကွေ့အကောက်တွေများစွာနဲ့ မောင်းရတာ၊ ကားခေါင်မိုးပေါ်မှာရော ကား Bonet (ရှေ့) ပေါ်မှာရော လူအပြည့်၊ အဖေကလေ လမ်းကိုတောင် ကားဘေးလည်ပင်းတစ်ခြမ်းစောင်းထွက်ပြီး မောင်းရတာ..."

"ဟာ... ဘယ်လွယ်မှာလဲ အဖေရ... သားတော့ အဲလို မမောင်းတတ်ပါဘူး"

"မောင်းချင်လည်း ဂျစ်ကားတွေမရှိတော့ပါဘူးကွာ... အဲဒီနောက် ဟိုင်းလပ်ကားတွေပေါ်လာတယ်၊ နောက်မှန်လုံကား တဖြည်းဖြည်း ကားတွေပေါ်လာတော့ ခရီးသည်တွေလည်း သက်တောင့်သက်သာဖြစ်လာတာပေါ့..."

"ဟုတ်ကဲ့ဖေဖေ"

"အဓိကတော့ကားမောင်းတယ်ဆိုတာစိတ်ရှည်ရတယ် သားရ နောက်ကြည့်မှန်သုံးဖို့လည်း မမေ့နဲ့၊ တစ်ဖက်ကားကိုလည်း ပြိုင်မမောင်းနဲ့၊ လမ်းတောင်းလာရင်လည်း ပေးသာ ပေးလိုက်၊ ကျော်သွားပါစေ၊ အလွန်ဆုံးနောက်ကျ ဆယ့်ငါးမိနစ်ပေါ့၊ ကိုယ်ကကျော်ချင်တယ်ဆိုလည်း သတ်မှတ်ထားတဲ့ယာဉ်ကြောကနေ အချက်ပြပြီး လမ်းတောင်းပြီးကျော်တတ်ရမယ်၊ သောက်စားမူးယစ်ပြီး ဘယ်တော့မှ မမောင်းနဲ့သား၊ သားကို လုံးဝမသောက်နဲ့လို့ မဆိုလိုဘူး၊ ကားသမားလုပ်ရင်ကင်းတော့ဘယ်ကင်းပါ့မလဲ၊ ကားနားချိန်မှသောက်၊ မသောက်တာ အကောင်းဆုံးပေါ့သားရယ်၊ နောက်... ကားမောင်းရင် မငေးနဲ့၊ အာရုံမထွေပြားနဲ့၊ နောက်လှည့်စကားမပြောနဲ့၊ အောက်ကျနေတဲ့အရာကို ငုံ့မကောက်နဲ့၊ ဖုန်းကိုဖြစ်နိုင်ရင် မပြောနဲ့၊ ကားသမားတစ်ယောက် သတိတစ်ချက်လွတ်တာနဲ့ ဘာမဆိုဖြစ်သွားနိုင်တယ် သား၊ ကိုယ့်သတိတစ်ချက်လွတ်သွားတဲ့အထဲမှာ ကိုယ့်မိသားစုဘဝတင်မက ကိုယ့်ကားပေါ်ပါလာတဲ့ ခရီးသည်ပေါင်းများစွာရဲ့ အသက်တွေ ဘဝတွေပါ ပျက်စီးသွားနိုင်တယ်၊ အကွေ့တွေဆို ဟွန်းပေးတန် ပေးရမယ်၊ အလျင်စလို ရောက်ချင်ဇောနဲ့ မမောင်းနဲ့၊ ညဘက် အရမ်းပင်ပန်းနေရင် တစ်ရေးလောက်အိပ်သင့်ရင် အိပ်ပစ်လိုက်၊ လူလန်းသွားမှ ဆက်မောင်းရမယ်..."

အဖေလူပျိုဘဝက စမောင်းခဲ့တာက ဂျစ်ကား၊ တကယ်တော့.. အဲကာလက ဂျစ်ကား မောင်းရတာမလွယ်ဘူးသား၊ရ၊ အဲကာလက ကားက အင်မတန်ရှားတယ်၊ ဟိုင်းလပ်ကားတွေတောင် မပေါ်သေးဘူး၊ အဖေတို့တောင်ပေါ်လမ်းဆိုတော့ အဆင်းအတက် အကွေ့အကောက်တွေများစွာနဲ့ မောင်းရတာ..

"ဟုတ်ကဲ့ပါ ဖေဖေ"

"နောက်...ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း ဆိုင်းဘုတ်လေးတွေကို နားလည်နာခံတတ်ရတယ်၊ သားလည်းသိမှာပါ တားမြစ်ခြင်းနဲ့၊ ကန့်သတ်ခြင်းလမ်းညွှန်းတွေဥပမာလက်ဝဲမကွေ့ရ၊လက်ယာမကွေ့ရ၊ "ဂ" ကွေ့မကွေ့ရ ဆိုတာမျိုး... လုပ်ကိုမလုပ်ရဘူးနော်၊ အန္တရာယ်သတိပေးခြင်းလမ်းညွှန်းတွေကတော့...

ဆိုပါစို့... ရှေ့တွင်ကုန်းတက်ရှိသည်၊ ရှေ့တွင်ကုန်းဆင်းရှိသည်၊ ရှေ့တွင်တောင် သို့မဟုတ် ကမ်းပါးပြိုလေ့ရှိသည်၊ အဲလိုမျိုး ဒါဆိုကိုယ်က သတိထားမောင်းနှင်ရမယ်၊ မဖြစ်မနေ လိုက်နာရမည့် အမိန့်ပေးလမ်းညွှန်းများကတော့...

မြားပြရာလက်ဝဲဘက်သို့မောင်းရမည်၊ အဝိုင်းပတ်တွင် လက်ယာဘက်မှစပြီးပတ်မောင်းရမည်...အဲလိုမျိုး၊ ဒါတွေက သားလိုင်စင်သွားဖြေရင် ကျက်ရမယ့်ဟာတွေ တကယ်လည်း သိထားရမှာမို့ သက်ဆိုင်ရာက ကျက်ခိုင်းတာပါ.."

"ဟုတ်... သားစိတ်ဝင်စားပါတယ် ဖေဖေ"

"ရပ်သင့်တဲ့နေရာမှာမှရပ်ရမယ်၊ ယာဉ်မဝင်ရဆိုပြီး တားမြစ်ထားတဲ့နေရာမှာ မဝင်ရဘူး၊ မျဉ်းနီဆို ရပ်နားခွင့်မရှိဘူး၊ အဝေးပြေးလမ်းဆို... သတ်မှတ်ထားတဲ့မိုင်နှုန်းမောင်းနှင်ရမယ်၊ ကျောင်းနဲ့နီးရင် ဖြည်းဖြည်းမောင်းရမယ်၊ စည်းကမ်းလိုက်နာတော့ ကိုယ့်ကိုယ်ကိုယ်လည်း လေးစားမှုရှိသွားတယ် သားရ"

"နောက်သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနတွေကပြဌာန်းထားတဲ့တည်ဆဲမော်တော်ယာဉ်ဥပဒေ၊နည်းဥပဒေပြဌာန်းချက်ပါ အချက်အလက်တွေကို လိုက်နာရမယ်... နောက်... သားလည်းသိမှာပါ"

"လက်သုံးဆောင်ပုဒ်လေးတွေရှိတယ်လေကွာ.."

"ဟုတ်... သားလည်း နည်းနည်းပါးပါးသိတယ် ဖေဖေ"

"စိတ်ရှည်သည်းခံ လမ်းကြောင်းမှန် မောင်းရန်မော်တော်ကား"

"ဥပဒေဘောင်အတွင်း မောင်းနှင်ခြင်း ဘေးကင်းရန်ကွာ စိတ်ချမ်းသာ"

"ယာဉ်အန္တရာယ် ကင်းရှင်းစေရေး ယာဉ်/လမ်းစည်းကမ်း လိုက်နာပေး"

"Drive Safety (အန္တရာယ်ကင်းစွာမောင်းနှင်ပါ)"

"မဆင်မခြင် မောင်းနှင်မှုအသက်ပေါင်းများစွာ အန္တရာယ်ပြု"

"အဲဒါလေးတွေလား ဖေဖေ"

"အင်း..ဟုတ်တယ် နောက်ရှိသေးတယ်ကွ..."

"သင့်ကို သင့်မိဘ၊ ဇနီး၊ သားသမီးများက ဘေးမသီရန်မခဘဲ အိမ်ပြန်ရောက်ချိန်ကိုစောင့်မျှော်နေကြသည်ကိုသတိပြုပါ" တဲ့ဖေဖေကတော့ အဲဒီဆောင်ပုဒ်လေးကို သဘောအကျဆုံးပဲ၊ သားတို့အတွက် အဖေက အပြင်ထွက်ပြီး ကားမောင်းလုပ်ကျွေးနေရတာလေ၊ အဖေ့ဘဝမှာ အမောပြေစရာဆိုလို့ ဒီမိသားစုလေးပဲရှိတာလေ၊ အဖေဘယ်လောက်ပင်ပန်းပါစေ... အော်... ငါ့မိသားစုလေး ငါ့ကိုမျှော်နေကြမှာပါလားလို့တွေးပြီး ဘေးကင်းအောင်မောင်းတယ်၊ ရသမျှလည်းချွေတာသုံးတယ်၊ ဒါကြောင့်လည်း အဖေတို့အိမ်ထောင်လေးဟာ သာယာနေတာပေါ့ မဟုတ်ဘူးလား နန်းမွှေးရာ..."

"ဟုတ်ပါပြီတော် ဒီသားအဖကားအကြောင်းပြောရင် မမောနိုင်မပန်းနိုင် ဒီမှာလက်ဖက်သုပ်လေးလုပ်ပေးထားတာ စားလိုက်ကြဦး ပဲခြမ်းတွေ ပျော့ကုန်တော့မယ်..."

"အင်းပါ... စားမှာပါ ပြီးတော့မယ်၊ သားကိုလည်း လိုင်စင်လေးလုပ်ပေးထားရဦးမယ်၊ ဒီခေတ်ကြီးမှာ လုပ်စားသည်ဖြစ်စေ၊ မလုပ်စားသည်ဖြစ်စေ၊ ကားမောင်းလေးတော့ တတ်ထားမှ သမီးလေးလည်း ကြီးလာရင် ကားမောင်းသင်ထားပေးရမယ်၊ ခုခေတ်မှာ ကားမောင်းတာက မိန်းကလေးတွေပါတတ်ထားသင့်တယ်၊ မင်းကိုတောင် သင်ပေးလိုက်ချင်တာ"

"အို...တတ်ချင်ပါဘူးတော်"

"ဟားဟားဟား..."

ထွန်းထွန်းဦး(ကညန)

ဒုတိယဝန်ကြီး(ဆက်သွယ်ရေး) ဦးလူမွန် သတင်းအချက်အလက်နည်းပညာနှင့် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဦးစီးဌာနက ဖွင့်လှစ်သည့် သင်တန်းဆင်းပွဲသို့ တက်ရောက်အမှာစကားပြောကြား

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ သတင်းအချက်အလက်နည်းပညာနှင့် ဆိုက်ဘာလုံခြုံရေးဦးစီးဌာန၊ သင်တန်းကျောင်းသည် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန်နှင့်အစိုးရ၏ဒီဂျစ်တယ်အသွင်ကူးပြောင်းရေးလုပ်ငန်းစဉ်များတွင် အရေးပါသောနိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများ၏ နည်းပညာကျွမ်းကျင်မှုနှင့် စွမ်းဆောင်ရည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန် ရည်ရွယ်၍ပြည်ထောင်စုအဆင့်အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနအသီးသီးမှ CIO/ACIOများနှင့်ITပညာရှင်များအတွက် Effective Digital Service Management and IT Governance သင်တန်း၊ e-Government လုပ်ငန်းများတွင် တာဝန်ယူဆောင်ရွက်နေသည့် အရာထမ်း၊ အမှုထမ်းများအတွက် IT Infra Design and Planning သင်တန်း၊ Windows Server Administration-II သင်တန်းနှင့် Advanced Excelသင်တန်းများ၏သင်တန်းဆင်းပွဲအခမ်းအနားကို ဇန်နဝါရီ ၈ ရက်တွင် ရုံးအမှတ်(၂)၊စုပေါင်းခန်းမ၌ ကျင်းပရာ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးလူမွန် တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားပြီး သင်တန်းဆင်းလက်မှတ်နှင့် ထူးချွန်ဆုများ ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။

အခမ်းအနားကို ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ ဌာနဆိုင်ရာအကြီးအကဲများ၊တာဝန်ရှိသူများ၊သင်တန်းကျောင်းကျောင်းအုပ်နှင့် ဌာနတာဝန်ခံများ၊သင်တန်းဆရာဆရာမများ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်အဖွဲ့အစည်းများနှင့်ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနများ အသီးသီးမှ CIO/ACIO သင်တန်းသားများ၊ e-Government စီမံကိန်းများတွင် တာဝန်ယူဆောင်ရွက်နေသည့်သင်တန်းသားသင်တန်းသူ ၁၀၈ ဦး တက်ရောက်ကြောင်း သိရသည်။ **သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)**

ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင် မြင့်တက်လာခြင်း၏ အန္တရာယ်

ရွှေဘို ကိုသန်း

ရာသီဥတုဖောက်ပြန်မှု၏ အကျိုးဆက်ဖြစ်သော ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှုသည် ကမ္ဘာတစ်ဝန်းရှိကမ်းရိုးတန်းနေ လူသန်းပေါင်းများစွာကို တိုက်ရိုက်ခြိမ်းခြောက်လျက်ရှိသည့်အပြင် အခြားသော သက်ရောက်မှုများကိုပါ ကြုံတွေ့လာရဖွယ်ရှိပါသည်။ ကိန်းဂဏန်းဆန်းစစ်ချက်များအရ ကမ္ဘာ့ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်သည် လွန်ခဲ့သည့် ဆယ်စုနှစ်အတွင်း ၁၀ စင်တီမီတာကျော် မြင့်တက်လာခဲ့ကြောင်း တွေ့ရှိရသည်။ ကုလသမဂ္ဂ၏ **ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှုဆိုင်ရာ လက်ရှိနှင့်အနာဂတ်သက်ရောက်မှုများ** အစီရင်ခံစာတွင်လည်း ၂၀ ရာစုအစပိုင်းမှ ယနေ့အထိဖြစ်ပေါ်ခဲ့သော ကမ္ဘာ့ပျမ်းမျှ ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှုသည် ထိုမတိုင်မီ လွန်ခဲ့သော နှစ်ပေါင်း ၃,၀၀၀ ခန့်က ဖြစ်ပေါ်ခဲ့သော ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှုထက်ပိုခဲ့ပြီး မြင့်တက်မှုနှုန်းသည်လည်း ပို၍မြန်ဆန်လာကြောင်း ဖော်ပြထားပါသည်။

ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင် မြင့်တက်လာခြင်းဆိုသည်မှာ

ကမ္ဘာ့အလယ်ဗဟိုချက်မှ တိုင်းတာသော သမုဒ္ဒရာရေမျက်နှာပြင်၏ ပျမ်းမျှအကွာအဝေး တိုးမြင့်လာခြင်းကို ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်လာခြင်းဟု ရည်ညွှန်းကြပါသည်။ ဤသို့ဖြစ်ပေါ်ရခြင်းအတွက် အဓိကအကြောင်းရင်းနှစ်ရပ်ရှိပေသည်။ ရေခဲမြစ်များ၊ ရေခဲလွှာများ အရည်ပျော်ကျခြင်းနှင့် အပူချိန်ကြောင့် ပင်လယ်ရေထုထည် ပွတက်လာခြင်းတို့ဖြစ်သည်။

ရာသီဥတုဖောက်ပြန်မှုများကြောင့် ကမ္ဘာကြီး၏အပူချိန်မြင့်တက်သည့်အခါ ဂရင်းလန်းနှင့် အန္တာတိကတိုက်ရှိ ရေခဲမြစ်များသည် လျင်မြန်သောနှုန်းဖြင့် အရည်ပျော်ကာ ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်ကို သိသိသာသာ မြင့်တက်လာစေပါသည်။ ဂရင်းလန်းဒေသတွင် ရေခဲပြင်ဆုံးရှုံးမှုမှာ နှစ်စဉ် ၂၅၀-၃၀၀ ဘီလီယံမက်ထရစ်တန်နှင့် အန္တာတိကဒေသများမှ တစ်နှစ်လျှင် ၁၅၀-၂၀၀ ဘီလီယံမက်ထရစ်တန်ခန့်ရှိသည်ဟု နာဆာ၏ တိုင်းတာတွက်ချက်မှုများအရ သိရှိရပါသည်။ ထိုသို့ ရေခဲပြင်များ အရည်ပျော်ကျမှုကို အရှိန်မြှင့်တင်ပေးရာ ရောက်သော ကွင်းဆက်ဖြစ်စဉ်များလည်း ရှိနေပေသေးသည်။ ဥပမာအားဖြင့် အန္တာတိကရှိ Thwaites Glacier ရေခဲမြစ်သည် ခန့်မှန်းထားသည်ထက် ပိုမို၍ လျင်မြန်စွာ ပြိုကွဲလျက်ရှိခြင်း ဖြစ်သည်။ Thwaites Glacier နှင့် ယင်း၏ ရေခဲပြင်များ အလုံးစုံအရည်ပျော်သွားပါက ထိုရေထုပမာဏအားဖြင့် ပင်ကမ္ဘာ့ရေမျက်နှာပြင်ကို ၂ ပေမှ ၃ ပေခန့် ထပ်မံမြင့်တက်လာမည် ဖြစ်သည်။ ထိုမျှမက ယင်းဖြစ်စဉ်ကြောင့် ပတ်ဝန်းကျင်ရှိ ရေခဲပြင်များနှင့် အနောက်အန္တာတိကရေခဲလွှာများသည် ပိုမိုလျင်မြန်စွာ အရည်ပျော်လာကြမည်ဖြစ်ပြီး လာမည့်ရာစုနှစ်များအတွင်း ကမ္ဘာ့ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်ကို ၁၀ ပေခန့်အထိ တဖြည်းဖြည်း မြင့်တက်လာစေမည် ဖြစ်ပါသည်။

ရေခဲပြင်များ အရည်ပျော်ရာတွင် ကုန်းမြေအခြေပြု ရေခဲပြင်များ၏ အရည်ပျော်မှုက ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှုကို တိုက်ရိုက်ဖြစ်ပေါ်စေပြီး ပင်လယ်ရေပြင်တွင် မျောနေသော အာတိတ်ရေခဲပြင်ကဲ့သို့ ပင်လယ်ပြင်ရေခဲများ အရည်ပျော်ကျမှုသည် ရေမျက်နှာပြင်

မြင့်တက်မှုကို မဖြစ်ပေါ်စေနိုင်ပါ။ ဒေသဆိုင်ရာပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်အမြင့်များသည်လည်း ကမ္ဘာတစ်ဝန်းတူညီမှုမရှိဘဲ သမုဒ္ဒရာရေစီးကြောင်းများနှင့် ကမ္ဘာမြေဆွဲအားတို့ကို လိုက်၍ ဒေသအလိုက်ကွာခြားမှု ရှိနိုင်သည်။

ဖန်လုံအိမ်ဓာတ်ငွေ့ထုတ်လွှတ်မှု မြင့်တက်လာခြင်းကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာသည့် ၉၀ ရာခိုင်နှုန်းကျော်သော ကမ္ဘာမြေမျက်နှာပြင်၏ ပိုလျှံအပူများကို သမုဒ္ဒရာရေထုက စုပ်ယူပေးထားပါသည်။ ထိုသို လှောင်ထားသည့် အပူများကြောင့် ရေပြင်ထုထည်ပြန့်ကားလာပြီး အပေါ် မျက်နှာပြင်သို့ မြင့်တက်လာသည်။ ကမ္ဘာ့ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှု၏ သုံးပုံတစ်ပုံမှ တစ်ဝက်ခန့်သည် ထိုရေပြင်ထုထည်ပြန့်ကားမှုကြောင့် ဖြစ်ပေါ်ရခြင်းဟု နာဆာက ဖော်ပြပါသည်။ လွန်ခဲ့သော ဆယ်စုနှစ်သည် ၁၈၀၀ ခုနှစ်နောက်ပိုင်း သမုဒ္ဒရာရေပြင်၏ အပူချိန်အမြင့်ဆုံးနှစ်များဖြစ်ခဲ့ပြီး ၂၀၂၃ ခုနှစ်သည် အမြင့်ဆုံးစံချိန်သို့ ရောက်ရှိခဲ့သောနှစ် ဖြစ်ခဲ့ပါသည်။

ကမ္ဘာ့သမိုင်းတွင် သဘာဝဖြစ်စဉ်မျိုးစုံကြောင့် ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်ခြင်းများ ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ဖူးသည်။ လွန်ခဲ့သောနှစ်ပေါင်းနှစ်သောင်းကျော်ခန့်က ရေခဲခေတ်အလွန်တွင် ရေခဲများအရည်ပျော်မှုကြောင့် ကမ္ဘာ့ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင် သိသိသာသာ မြင့်တက်ခဲ့သည်ဟုဆိုပါသည်။ သို့ရာတွင် ယနေ့ခေတ် ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှုများမှာ လူတို့ပယောဂကြောင့်ဖြစ်သည့် ရာသီဥတုဖောက်ပြန်ရခြင်း၏ အကျိုးဆက်အဖြစ် ပေါ်ပေါက်ရခြင်းဖြစ်သည်။ ၁၉၀၀ ခုနှစ်ခန့်ကစ၍ ကမ္ဘာ့ရေမျက်နှာပြင်သည် ပျမ်းမျှ ၂၀ စင်တီမီတာ (၇ လက်မမှ ၈ လက်မ) အထိ မြင့်တက်လာခဲ့ပြီး အဓိကအကြောင်းရင်းမှာ အပူချိန်မြင့်မားမှုကြောင့် ရေပြင်ထုထည်တိုးလာခြင်းနှင့် ဂရင်းလန်းနှင့် အန္တာတိကရှိ ရေခဲပြင်များ၊ ရေခဲမြစ်များ အရည်ပျော်ကျမှုကြောင့်ဖြစ်ပါသည်။ ၁၉၉၃ ခုနှစ်နှင့် ၂၀၂၄ ခုနှစ်အကြားပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင် ၁၀ စင်တီမီတာကျော်မြင့်တက်ခဲ့ခြင်းသည် နာဆာ၏ အဆိုအရလွန်ခဲ့သည့်ထောင်စုနှစ်နှစ်ခုကျော်အတွင်းမကြုံဖူးသော နှုန်းဖြင့် မြင့်တက်ခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။ ဖန်လုံအိမ်ဓာတ်ငွေ့ထုတ်လွှတ်မှုသာ လက်ရှိနှုန်းထားအတိုင်း ဆက်လက်တည်ရှိနေပါက ၂၁၀၀ ခုနှစ် အရောက်တွင် ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်သည် ၂ လက်မမှ ၆ လက်မအထိ ထပ်မံတိုးမြင့်လာနိုင်သည်ဟု တွက်ချက်ထားကြသည်။ ကမ္ဘာ့အပူချိန်နှင့် ရာသီဥတုဖောက်ပြန်မှုကို လျှော့ချသည့်လုပ်ရပ်များ တိုးတက်လုပ်ကိုင်လာနိုင်၍ ဖန်လုံအိမ်ဓာတ်ငွေ့ထုတ်လွှတ်မှုအား လျှော့ချလာနိုင်သည့်တိုင် ယခင်အရှိန်ကြောင့် ၁ လက်မမှ ၂ လက်မအထိ ထပ်မံတိုးမြင့်လာနိုင်သေးသည်ဟု ဆိုပါသည်။

ဖော်ပြခဲ့ပြီးသော ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှု အတိုင်းအတာများမှာသေးငယ်သည်ဟု ထင်ဖွယ်ရှိသော်လည်း ထိုအနည်းငယ်သော အမြင့်ပမာဏတိုးလာမှု၏ အကျိုးဆက်မှာ မမျှော်မှန်းနိုင်သည်အထိ သက်ရောက်နိုင်မှုရှိလာမည် ဖြစ်ပေသည်။ လက်တွေ့တွင် ထိုသို့ရေ

မျက်နှာပြင် အနည်းငယ်မြင့်တက်လာတိုင်း မုန်တိုင်းဒီရေများ ကုန်းတွင်းပိုင်းသို့ ပိုမိုရောက်လာသည်ကို တွေ့ရှိခံစားကြရပါသည်။

ရာသီဥတုဖောက်ပြန်မှုနှင့်ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှု

ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှုနှင့် ရာသီဥတုဖောက်ပြန်မှုတို့သည် အချင်းချင်း အပြန်အလှန်အကျိုးသက်ရောက်နေကြသည်။ ရာသီဥတုဖောက်ပြန်မှုကြောင့် ကမ္ဘာကြီးအပူချိန်မြင့်တက်လာကာ ရေခဲပြင်များအရည်ပျော်ခြင်း၊ ရေထုအပူချိန်မြင့်ခြင်းများဖြစ်ပြီး ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်နိုင်သကဲ့သို့ ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်ခြင်းကြောင့်လည်း မြေကမ္ဘာအားဖုံးလွှမ်းထားသော ရေပြင်ဧရိယာ ပိုမိုကျယ်ပြန့်လာကာ အပူစုပ်ယူမှုပမာဏ ပိုမိုများပြားလာနိုင်ပါသည်။ ထိုမှတစ်ဆင့် အပူချိန်ထပ်မံတိုးလာခြင်း၊ သမုဒ္ဒရာရေစီးကြောင်းများ ပြောင်းလဲခြင်း၊ ရေစီးကြောင်းပြောင်းလဲမှုများနှင့်အတူ ဖြစ်နေကျ ရာသီဥတုပုံစံများဖောက်ပြန်ခြင်း၊ ကမ်းရိုးတန်းမြေခဲလွှာ (Permafrost) များ ပျက်စီး၍မီသိန်းနှင့်ကာဗွန်ဓာတ်ငွေ့များထွက်ပေါ်လာခြင်းကြောင့် ရာသီဥတု ပိုမိုဖောက်ပြန်နိုင်ခြင်းနှင့် ရာသီဥတုကို ထိန်းညှိပေးနေသည့်ရေနေဇီဝမျိုးကွဲများအပေါ် ထိခိုက်မှုဖြစ်ပေါ်ခြင်းစသည့်အချက်များမှာ သံသရာလည်ပတ်၍ တစ်ခုနှင့်တစ်ခု အပြန်အလှန် ပိုမိုဆိုးရွားစေကြမည် ဖြစ်ပါသည်။

ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှု၏ ဆိုးကျိုးများ

ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှုကြောင့် ကမ်းရိုးတန်းဒေသအသိုက်အဝန်းများ၊ ဂေဟစနစ်များနှင့် ကမ္ဘာ့စီးပွားရေးအပေါ် ကျယ်ပြန့်သော ဆိုးကျိုးသက်ရောက်မှုများဖြစ်ပေါ်လာနိုင်ပြီး ထိခိုက်ဆုံးရှုံးမှုများ ရှိလာမည်ဖြစ်သည်။ လူနေမှုပုံစံများကို ထိခိုက်စေနိုင်သည့် ရေကြီးရေလျှံခြင်း၊ ရေတိုက်စားခြင်း၊ ကမ်းရိုးတန်းသဘာဝအကွယ်အကာများ ပျက်စီးနိုင်ခြင်းနှင့် အိုးအိမ်များ ရွှေ့ပြောင်းကြရခြင်းစသည့် အန္တရာယ်များလည်း ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်သည်။

ကမ်းရိုးတန်းဒေသနယ်နိမိတ်များ ကုန်းတွင်းပိုင်းသို့ ပိုမိုရွှေ့လျားနိုင်ပြီးမုန်တိုင်းဒီရေဝင်ရောက်မှုများအတွင်းပိုင်းထိပိုမိုရောက်ရှိလာနိုင်ပါသည်။ ကမ္ဘာပေါ်ရှိ ကမ်းရိုးတန်းမြို့ကြီးများဖြစ်သည့် မီယာမီ၊ ဂျကာတာ၊ မွန်ဘိုင်းတို့ကဲ့သို့ နေရာများတွင် မုန်တိုင်းမရှိသည့် ပုံမှန်ဒီရေတက်ရက်များ၌ပင် ရေလွှမ်းသောလမ်းမများ မကြာခဏကြုံတွေ့လာရနိုင်သည်။ အခြေခံရေစစ်မျဉ်းမြင့်တက်လာမည်ဖြစ်သည့်အတွက် မုန်တိုင်းတိုက်ခတ်ချိန်များတွင် မုန်တိုင်းဒီရေများကြောင့် ရေနစ်မြုပ်ပျက်စီးမှုများ ပိုမိုဖြစ်ပေါ်လာနိုင်သည်။ ကမ်းနားဒေသများရှိအခြေခံအဆောက်အဦများ၊စက်ရုံအလုပ်ရုံများ၊လမ်း၊တံတားများပျက်စီးနိုင်ခြေမြင့်တက်လာနိုင်သဖြင့်ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းစရိတ်၊ အကာအကွယ် တည်ဆောက်မှုစရိတ်များ ထပ်တိုးကုန်ကျလာနိုင်သည်။

ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်ခြင်း၏ အကျိုးဆက်ကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာမည့် ပြင်းထန်သည့် ရေလှိုင်းရိုက်ခတ်မှုများကြောင့် ကမ်းခြေဧရိယာများ၊ ကျောက်ဆောင်များ၊ သဲသောင်ပြင်များတွင် တိုက်စားမှုများ ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်သည်။ ရေငံဝင်ရောက်ခြင်းများကြောင့် စိုက်ပျိုးနိုင်သော အဖိုးတန်မြေဧရိယာများဆုံးရှုံးခြင်းရှိမည်။ သဘာဝမုန်တိုင်းအကာအကွယ်များဖြစ်သော သောင်ခုံများနှင့် ကျောက်ဆောင်များ ပျက်စီးခြင်းကြောင့် ကုန်းတွင်းပိုင်းဒေသများတွင် မုန်တိုင်းဒဏ်နှင့်ရေကြီးခြင်းဒဏ်များ ယခင်ထက်ပိုမိုခံစားရပေမည်။ ပင်လယ်ရေငံများ ကုန်းတွင်းပိုင်းသို့ ပိုမိုဝင်ရောက်လာခြင်းက ကမ်းရိုးတန်းသစ်တောများ ထိခိုက်လာနိုင်ခြေလည်းရှိသည်။ ကမ္ဘာပေါ်ရှိ နိုင်းလ်မြစ်ဝှမ်းမြစ်ဝကျွန်းပေါ်ဒေသ၊ ဗင်းနစ်မြို့တို့ကဲ့သို့သော သမိုင်းဝင်ယဉ်ကျေးမှုဆိုင်ရာနယ်မြေများထိခိုက်လာနိုင်ပြီးယင်းတို့ကို အမှီပြုသည့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ ကျဆင်းလာနိုင်သည်။

စိမ့်မြေဧရိယာများနှင့်ဒီရေတောများစသော ရေကြီးမှုအတွက် သဘာဝအကာအကွယ်များနှင့် ကာဗွန်စုပ်ယူမှုအရင်းအမြစ်များ လျင်မြန်စွာ ပျက်စီးလာလိမ့်မည်။ သန္တာကျောက်တန်းများတွင် နေရောင်ခြည် ထိုးဖောက်ရောက်ရှိမှု နည်းပါးလာနိုင်ပြီး ပူနွေးသောရေစီးကြောင်းများကြောင့် သန္တာကျောက်တန်းများအပါအဝင် ရေနေသက်ရှိများ၊ ဇီဝမျိုးကွဲများ ထိခိုက်လာနိုင်ပါသည်။

ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်လာမှုနှင့်အတူ အနိမ့်သောကမ်းရိုးတန်းဒေသများရှိ နေအိမ်များ၊ အခြေခံအဆောက်အဦများနှင့် မြို့ရွာများသည် လူနေထိုင်ရန် မသင့်သည့်အရပ်များ ဖြစ်လာနိုင်သည်။ ရေငံများ ကုန်းတွင်းပိုင်းသို့ ပိုမိုစိမ့်ဝင်လာသည်နှင့် ရေချိုအရင်းအမြစ်များ ပျောက်ဆုံးခြင်းနှင့် စိုက်ပျိုးမြေဆုံးရှုံးခြင်းများက လူများနေရာ ရွှေ့ပြောင်းနေထိုင်မှုကို ဖြစ်ပေါ်စေမည်။ ကီရီဘာတီ၊ တူဗာလူနှင့်မာရှယ်ကျွန်းစုနိုင်ငံများကဲ့သို့သော ပစိဖိတ်ကျွန်းနိုင်ငံများသည် ပင်လယ်ရေမြင့်တက်မှုကြောင့် ၎င်းတို့၏ လူဦးရေအားလုံးကို ရွှေ့ပြောင်းရန် ပြင်ဆင်လာရနိုင်ပါသည်။ ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နိုင်ငံကဲ့သို့ အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်ခြေရှိသည့် ကမ်းရိုးတန်းဒေသများတွင် နေထိုင်သူသန်းပေါင်းများစွာအတွက်လည်း နေရာရွှေ့ပြောင်းနေထိုင်ရန် ဖြစ်ပေါ်လာကြမည်။ မော်လ်ဒိုက်ကျွန်းနိုင်ငံ၏ တည်ရှိမှုမှာ ရေမျက်နှာပြင်အထက် ပျမ်းမျှ ၄ ပေခန့်သာရှိရာ ပင်လယ်ရေမြင့်တက်မှုမှာ ၎င်းကဲ့သို့ကျွန်းနိုင်ငံများအတွက် အဓိကခြိမ်းခြောက်မှုကြီးတစ်ရပ် ဖြစ်နေပါသည်။ ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်၊တရုတ်၊အိန္ဒိယနှင့်နယ်သာလန်တို့သည်ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှုကြောင့် အန္တရာယ်မြင့်မားသောနိုင်ငံများဟု ကုလသမဂ္ဂက ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် သတ်မှတ်ခဲ့ပြီး ယင်းနိုင်ငံများရှိမြေနိမ့်ပိုင်းကမ်းရိုးတန်းဒေသများတွင် နေထိုင်သည့်လူသန်းပေါင်း ၉၀၀ နီးပါးသည် ပြင်းထန်သော ရေလွှမ်းမိုးမှုအန္တရာယ်များနှင့် ရင်ဆိုင်နေကြရသည်။

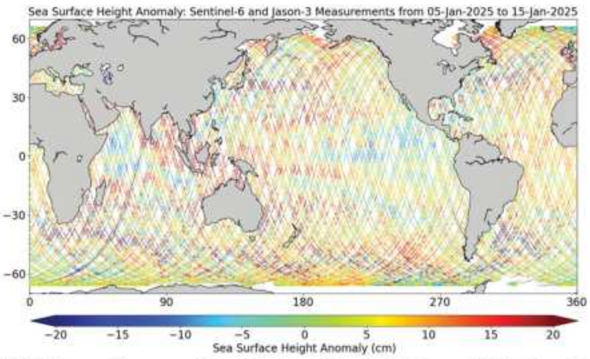
ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်မှုနှင့် ပင်လယ်ရေကြောင်းသွားလာရေး

ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်ခြင်းသည် သင်္ဘောသွားလာမှုနှင့် ရေကြောင်းကုန်သွယ်ရေးကိုလည်း နည်းလမ်းပေါင်းစုံဖြင့် တိုက်ရိုက်သက်ရောက်မည် ဖြစ်ပါသည်။ ဆိပ်ကမ်းများ၊ လွန်းကျင်းများ၊ ဆိပ်ကမ်းအခြေခံအဆောက်အဦများ ရေလွှမ်းမိုးမှုအန္တရာယ်ရှိလာ

နိုင်သည်ဖြစ်၍ ကာကွယ်တားဆီးမှုများ ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်လာမည်ဖြစ်ပါသည်။ ကမ်းရိုးတန်းအနေအထားများနှင့် ဒီရေစီးဆင်းမှုလမ်းကြောင်းများ မကြာခဏပြောင်းလဲမည်ဖြစ်သဖြင့် ဘေးကင်းသော ခုတ်မောင်းသွားလာရေးအတွက် ရေကြောင်းပြရေပုံ (Navigation Chart) များ မကြာခဏ ပြင်ဆင်ပေးရမည် ဖြစ်ပါသည်။

ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်ခြင်းကြောင့် မုန်တိုင်းလှိုင်းများ၏ အရွယ်အစားနှင့်ပြင်းအားများ ပိုမိုလာမည်ဖြစ်ရာ အားကောင်းသောရေလှိုင်းများနှင့်လေစီးကြောင်းရိုက်ခတ်မှုများသည် ခုတ်မောင်းသွားလာနေသော သင်္ဘောများနှင့်ကုန်စည်များအတွက် ပျက်စီးမှုအန္တရာယ်ကိုလည်းကောင်း၊ ခရီးသည်နှင့်ရေယာဉ်ဝန်ထမ်းများအတွက် အသက်အန္တရာယ်ကိုလည်းကောင်း ခြိမ်းခြောက်လာမည့် အခြေအနေဖြစ်ပါသည်။ ဆိပ်ကမ်းအဆောက်အဦများနှင့်ကုန်တင်၊ ကုန်ချယန္တရားများသည်လည်း ထိုပြင်းထန်သော ရာသီဥတုဒဏ်ကို ခံရမည်ဖြစ်သည်။ ထိုအန္တရာယ်ရှိသည့်အချက်ကြောင့် သင်္ဘောများအတွက် အာမခံကြေးများ၊ ကုန်စည်အာမခံကြေးများ၊ ဆိပ်ကမ်းအာမခံကြေးများ တိုးမြှင့်ကောက်ခံလာကြဖွယ်လည်း ရှိသည်။ အချို့သောသင်္ဘောလမ်းကြောင်းများ၊ ဒေသများအတွက် အာမခံထား၍ မရရှိနိုင်သောအခြေအနေများအထိ ဖြစ်ပေါ်လာပါက ထိုဒေသများနှင့်သင်္ဘောလမ်းကြောင်းများအတွက် လုပ်ငန်းများ ရပ်ဆိုင်းရနိုင်ပါသည်။ အချို့သောအရေးပါသည့်ဆိပ်ကမ်းများ (ဥပမာ- စင်ကာပူ၊ ရော့တာဒမ်၊ ရှန်ဟိုင်း) တွင်ရေကြီးမှုကြောင့်လုပ်ငန်းများထိခိုက်နိုင်သဖြင့် ကမ္ဘာ့ကုန်စည်ထောက်ပို့ကွင်းဆက်ပြတ်တောက်မှု အန္တရာယ်များရှိလာနိုင်ပါသည်။

လူသားနှင့်သဘာဝစနစ်များကို ဘက်ပေါင်းစုံမှ ခြိမ်းခြောက်လျက်ရှိသော ကမ္ဘာ့ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်လာမှုနှင့်ပတ်သက်၍ အလေးထားကိုင်တွယ်ရန် လိုအပ်ပါသည်။ ရာသီဥတုဖောက်



ပြန်ခြင်းသည် ကမ္ဘာ့ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်ခြင်း၏အဓိကအကြောင်းအရင်းတစ်ရပ်ဖြစ်သောကြောင့် ရာသီဥတုဖောက်ပြန်ခြင်းကို ထိရောက်စွာ တားဆီးကာကွယ်ရမည်လည်း ဖြစ်ပါသည်။ ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာဖန်လုံအိမ်ဓာတ်ငွေ့ (GHG) ထုတ်လွှတ်မှုကို အသားတင်ပိုမိုမှုမရှိသည့်မျှခြေပမာဏ (Net-Zero) သို့ ရောက်ရှိနိုင်ရေး ရည်မှန်းချက်ကို ကဏ္ဍအလိုက်၊ အဖွဲ့အစည်းအလိုက်၊ နိုင်ငံအလိုက် ဝိုင်းဝန်းအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ကြရမည် ဖြစ်ပါသည်။ စီးပွားရေးနှင့်လူမှုရေးဆိုင်ရာ အဖက်ဖက်မှ ထိခိုက်နိုင်ခြေများသော ကမ္ဘာ့ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်ခြင်း၏ သက်ရောက်မှုများကို လျော့ပါးသက်သာစေရန်နှင့် ထိခိုက်ဆုံးရှုံးမှုနည်းပါးစေရန်တို့အတွက် လိုက်လျောညီထွေဖြစ်သော အစီအမံများ၊ မဟာဗျူဟာ ချမှတ်ခြင်းများဖြင့် ကြိုတင်ပြင်ဆင်ထားကြရန် လိုအပ်ကြောင်း ရေးသားတင်ပြလိုက်ရပါသည်။

ကိုးကားချက်

- World Economic Forum, Global Risks Report 2024၊
- အင်တာနက်။

ရွှေဘို ကိုသန်း

ကမ္ဘာ့အလယ်ဗဟိုချက်မှ
တိုင်းတာသော
သမုဒ္ဒရာရေမျက်နှာပြင်၏
ပျမ်းမျှအကွာအဝေးတိုးမြင့်လာခြင်းကို
ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်
မြင့်တက်လာခြင်းဟု ရည်ညွှန်း....

အနာဂတ် ICT စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေး

ဦးနောင် (ဆညနှ)

ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာစိန်ခေါ်မှုအမျိုးမျိုးသည် အချိန်နှင့်အမျှ ဖြစ်ပွားလျက်ရှိနေရာ ကျရောက်လာမည့် ဘေးအန္တရာယ်စိန်ခေါ်မှုများကို တတ်စွမ်းသမျှ လျော့ပါးသက်သာစေရန် ၂၁ ရာစုတွင် လူသားမျိုးနွယ်တို့သည် သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍအလိုက် သုတေသနလုပ်ငန်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး (Research and Development) နှင့် ခေတ်မီနည်းပညာများ ပြန့်ပွားရေး (Extension) ကို နည်းမျိုးစုံဖြင့် ကြိုးပမ်းအားထုတ်လျက်ရှိနေကြသည်။

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဦးတည်ချက် (၉) ရပ်မှ စီးပွားရေးဦးတည်ချက်တွင် "တိုင်းပြည်သာယာဝပြောရေးနှင့်စားနပ်ရိက္ခာဖူလုံရေးတို့အတွက် တိုင်းရင်းသားပြည်သူတစ်ရပ်လုံးနှင့် အကျုံးဝင်သော စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးကို ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ပြီး အခြားစီးပွားရေးကဏ္ဍများကိုလည်း ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး" အား လမ်းညွှန်ချမှတ်ခဲ့သည့်အတွက် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးကို ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် တိုးတက်အောင်တည်ဆောက်မှသာ အနာဂတ်တွင် တိုင်းပြည်သာယာဝပြောပြီး စားနပ်ရိက္ခာဖူလုံလာမည် ဖြစ်သည်။

နိုင်ငံတော်တွင် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေး တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ရာ၌တည်ငြိမ်မှုရှိ၍ရေရှည်ခိုင်မြဲသည့်စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးပုံစံအဖြစ် လယ်ယာအခြေခံသည့်စက်မှုလုပ်ငန်း (Agro-based Industry) စီမံတည်ဆောက်ရန်မှာလည်း အထူးပင် အရေးကြီးပေသည်။ ပြည်တွင်းတွင် ရွှေ့ပြောင်းအခြေချလာခြင်းနှင့် မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာခြင်းတို့သည် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးအပေါ် လယ်ယာလုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်မည့် လယ်လုပ်သားအရေအတွက် သိသိသာသာ ကျဆင်းလာပြီး စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးမြေဧရိယာအကန့်အသတ်ဖြစ်လာခြင်းကြောင့် တည်ငြိမ်၍ ရေရှည်ခိုင်မြဲရန် အခက်အခဲဖြစ်လာမည်။ အကျိုးဆက်အားဖြင့် စက်မှုကုန်ထုတ်အပိုင်းတွင် ဆက်စပ်ကျဆင်းလာမည်ဖြစ်ပြီး တိုင်းပြည်သာယာဝပြောရေးနှင့် စားနပ်ရိက္ခာဖူလုံရေးတို့အတွက် အနာဂတ်အလားအလာမှာ စိတ်မချနိုင်စရာ ဖြစ်စေမည်။

ကမ္ဘာ့နိုင်ငံအသီးသီး၏ သတင်းအချက်အလက် ဆက်သွယ်ရေးနည်းပညာ (Information,Communications and Technology - ICT) သည် အနာဂတ်လူ့အသိုက်အဝန်းအတွက် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှင့် လူမှုဘဝဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု နှစ်ရပ်စလုံးကို ဟန်ချက်ညီမျှစေရန် အားပေးတည်ဆောက်ကြရာတွင် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေး၏ ခေတ်မီ ICT နည်းစနစ်ကို ပေါင်းစည်းဖော်ဆောင်မှုမှာလည်း အဓိကကျသည့်အခန်းကဏ္ဍ၌ ပါဝင်နေသည်။

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် စိုက်ပျိုးနိုင်သောမြေဧရိယာစုစုပေါင်းမှာ ဟက်တာ (၁၈.၃) သန်းခန့်ရှိသော်လည်း ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှုနှင့် ပြင်းထန်သော ရာသီဥတုအခြေအနေများကို အကြီးအကျယ်ခံစားရသည့်နိုင်ငံဖြစ်သည့်အတွက် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးကို ခေတ်မီ ICT နည်းစနစ်အား အသုံးချ၍ ပေါင်းစပ်ဆောင်ရွက်သင့်သည်။

မိရိုးဖလာစိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးတွင် သက်ဆိုင်သော စိန်ခေါ်မှု (၅) ရပ်ရှိပြီးခေတ်မီICTနည်းစနစ်စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးဆိုသည်မှာနည်းလမ်းအသစ်တစ်ခုမဟုတ်ဘဲ မိရိုးဖလာစိန်ခေါ်မှုများကို တုံ့ပြန်နိုင်ရန်အတွက် စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးအချက်အလက်ဒေတာများနှင့်နည်းစနစ်များ ပေါင်းစပ်ဆောင်ရွက်ခြင်း (Agricultural Information Technology) အား အခြေခံစီမံရေးဆွဲသော Use of Data and Program၊ Provision of Data and Program နှင့် Data Sharing Program များဖြစ်ပြီး ခေတ်မီစိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးနည်းစနစ်၏လူသားနေရာတွင် အစားထိုးသောစက်ရုပ်များ (Industrial Robotics) နှင့် အသိပညာဉာဏ်ရည်အတုများ (Artificial Intelligence)အစရှိသည့် ဒီဂျစ်တယ်နည်းပညာအသုံးချမှုအပိုင်းကို အသွင်ပြောင်းလဲဖော်ဆောင်ခြင်း ဖြစ်သည်။

လုပ်သားရှားပါးလာမှုများ

မြန်မာနိုင်ငံ၏စီးပွားရေးသည် စိုက်ပျိုးရေးပေါ်တွင် မှီတည်နေသဖြင့် လယ်ယာကဏ္ဍတွင် ပါဝင်လုပ်ကိုင်နေသော လုပ်သားလိုအပ်ချက်မှာ အမှန်တကယ်ကြီးမားပြီး ရာသီအလိုက်စိုက်ပျိုးခြင်းနှင့်ရိတ်သိမ်းခြင်းတို့အတွက် အချိန်မီဆောင်ရွက်ရေး လုပ်သားအင်အားရှားပါးသည့်အခါ စိုက်ပျိုးရေးအပေါ် ကူညီဆောင်ရွက်ရန် အခြားအသေးစား လယ်ယာသုံးစက်ရုပ်တွေကို အစားထိုးအသုံးချသည့်နည်းလမ်း ကို ချဲ့ထွင်လုပ်ဆောင်ရန် လိုအပ်စေမည်။ စီးပွားဖြစ် လယ်ယာကဏ္ဍတွင် Farm Robotics & Automation နည်းပညာသည် အင်တာနက်ဆက်သွယ်ရေးဖြင့် ထိန်းချုပ်စေခိုင်းခြင်းဖြစ်ပြီး လုပ်သားလိုအပ်ချက်ကို လျော့နည်းစေသည်။ ထို့အပြင် အလုပ်ချိန်နှင့်လုပ်အားခကို များစွာ သက်သာစေမည့်အပြင် စိုက်ပျိုးရိတ်သိမ်းမှု စွမ်းဆောင်ရည်ကို

တိုးမြှင့်စေပြီး အဝေးအမြင်အာရုံဖြင့် လုပ်သားအစားထိုး စက်ရုပ်၏ ရွေ့လျားသွားလာမှုကို ထိန်းချုပ်စီမံခန့်ခွဲနိုင်သည်။ နိစ္စဓူဝလယ်ယာလုပ်ငန်းဆောင်တာများအပေါ် ဆက်သွယ်ရေး ကွန်ရက် (Neural Network)၊ အဆင့်မြင့်ကင်မရာနှင့် အာရုံခံကိရိယာ (Advanced-CamerasandSensors)နှင့် အရည်အသွေးမြင့်ဘက္ထရီ(Improved Battery) တို့ဖြင့် ပေါင်းစပ်ဖွဲ့စည်းထားသော အဆင့်မြင့်လယ်ယာလုပ်သားအစားထိုးသည့် နည်းပညာ ဖြေရှင်းချက်တစ်ခုပင် ဖြစ်သည်။

မွေးမြူရေးတိရိစ္ဆာန် သေဆုံးလျော့ပါးလာမှုများ

ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများ၏ အနာဂတ်အတွက်စိန်ခေါ်မှုတစ်ခုမှာ တိရိစ္ဆာန်ထွက်ကုန်များဖြစ်သော နို့နှင့်နို့ထွက်ပစ္စည်းများ၊ အသားလိုအပ်ချက်များပြားလာခြင်း ဖြစ်သည်။ အစားအစာဖူလုံရန်အတွက် ထုတ်လုပ်မှုတိုးတက်ရန်သာမက ထုတ်လုပ်မှုကို ရေရှည်တိုးတက်ရရှိသည့်အပေါ် မှီတည်နေသည်။ အနာဂတ်မျိုးဆက်သစ်များအတွက် အစားအစာဖူလုံမှုရရှိစေရန် မွေးမြူရေးတိရိစ္ဆာန်ကာကွယ်စောင့်ရှောက်ရန် လိုအပ်လာသည့်အပြင် ရာသီဥတုပြင်းထန်မှုကြောင့် အချိန်မတိုင်မီ သေဆုံးလေ့လွင့်မှုကို နည်းပါးအောင်ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်စေမည်။

မွေးမြူရေးတိရိစ္ဆာန်များအတွက် နောက်ကြောင်းပြန်ခြေရာခံစနစ် (Traceability System) သည် မွေးမြူရေးတိရိစ္ဆာန်များ၏ အပူချိန်၊ လှုပ်ရှားမှုနှင့် အစာကျွေးချိန်တို့ကို သိရှိရန်နှင့် ရောဂါကာကွယ်ထိန်း

ချုပ်ရန် ပိုမိုအထောက်အကူဖြစ်စေသည်။

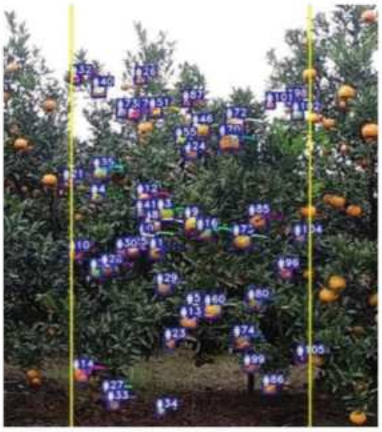
မွေးမြူရေးတိရိစ္ဆာန်များ၏ အချက်အလက်များထည့်သွင်းထားသော မိုက်ခရိုချစ်ပ် (Microchip) ပါဝင်သည့် အီလက်ထရောနစ်ကြိုးမဲ့နားဆွဲ (Electronic Ear Tag)ကို တပ်ဆင်၍တိုက်ရိုက်စီမံခန့်ခွဲမှု (Livestock Management) ပြုလုပ်ဆောင်ရွက်သည်။ အဓိကအားသာချက်မှာ အခြားသော မှတ်တမ်းရယူခြင်းနည်းလမ်းများထက် မွေးမြူရေးတိရိစ္ဆာန်များ၏အချက်အလက်များကို Cloud Database ဖြင့် ရေရှည်သိမ်းဆည်းရန် ရိုးရှင်းသော၊ ကုန်ကျစရိတ်သက်သာသော၊ ယုံကြည်စိတ်ချရသော၊ ရောဂါကုသရာတွင် အထောက်အပံ့ရရှိသော၊ လယ်ယာလုပ်သားကိုယ်စား လုပ်ဆောင်သော အင်တာနက်အခြေပြု ဆက်သွယ်ရေးဖြေရှင်းချက်နည်းလမ်းတစ်ခုပင် ဖြစ်သည်။

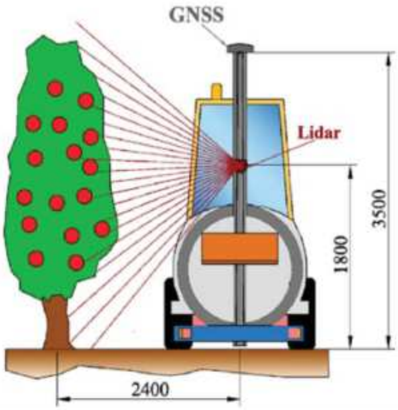
မြေဆီလွှာပျက်ဆီးဆုံးရှုံးလာမှုများ

ကမ္ဘာကြီး၏အပူချိန်သည် တိုးလာနေပြီး နောင်အနာဂတ်တွင် ရာသီဥတုပြောင်းလဲလာမှုကြောင့် ပင်လယ်ရေမျက်နှာပြင်မြင့်တက်ခြင်း၊ ဆားပေါက်ခြင်းနှင့် ဂေဟစနစ်တစ်ခုလုံး တုန်လှုပ်စရာများဖြစ်ပွားလာခြင်းသည် ဇီဝဂုဏ်သတ္တိ၊ ဓာတ်ဂုဏ်သတ္တိနှင့် ရုပ်ဂုဏ်သတ္တိများရှိသော မြေဆီလွှာအပေါ် စိန်ခေါ်ရိုက်ခတ်မှုများရှိလာမည်ဖြစ်၍ မြေဆီလွှာသည် အပင်နှင့်တိရိစ္ဆာန်များ ရှင်သန်ကြီးထွားရန် အထောက်အပံ့ပေးသော အရင်းအမြစ်ဖြစ်သည့်အတွက် လစ်လျူမရှုသင့်ဘဲ ပြန်လည်ထိန်းသိမ်းရန် လိုအပ်စေမည်။ ရေရှည်တည်တံ့သည့် စိုက်ပျိုးမြေအတွက် မြေဆီလွှာစောင့်ကြည့်ခြင်း(Soil-Monitoring) နှင့်မြေပုံထုတ်ခြင်း (Soil-Mapping) တို့သည် ဂေဟစနစ်၏ ဒေတာကို အခြေခံသော (Data -Driven) နည်းလမ်းဖြင့် ဇီဝဖြစ်စဉ်များနှင့် ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှုနှင့် အလိုက်သင့် ဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် လျော့ကျခြင်းတို့ ပါဝင်သည်။ အီလက်ထရောနစ်အာရုံခံကိရိယာ (Electronics Soil Sensors) သည် မြေဆီလွှာ ဖွဲ့စည်းပုံကို တိကျစွာစစ်ဆေးမှတ်သား၍ အခြေခံသိပ္ပံသုတေသနအတွက် မြေဆီလွှာ၏ ပါဝင်ဖွဲ့စည်းမှုနှင့် ရူပ၊ ဓာတုဂုဏ်သတ္တိများ၊ အပူချိန်နှင့်ပေါက်ရောက်သောအပင်အစရှိသည့် အကြောင်းအရာများကို အထောက်အကူပြုရာဖွေပေးသည်။ နောက်ဆုံးတွင် မြေဆီလွှာသိပ္ပံပညာရှင်တို့သည် ဓာတ်မြေဩဇာ၊ အော်ဂဲနစ်ပစ္စည်းနှင့်ကာဗွန် ပေါင်းစပ်ကာ မြေဆီလွှာ ပြန်လည်အသုံးပြုနိုင်ရန် ဆောင်ရွက်ပေးခြင်းသည် သမရိုးကျစနစ်ကြောင့် ယိုယွင်းပျက်စီးနေသော မြေဆီလွှာကို ကောင်းမွန်သော အကျိုးသက်ရောက်မှုရှိသည့် နည်းပညာတစ်ခုပင် ဖြစ်သည်။

မြေဧရိယာမလုံလောက်လာမှုများ

ကမ္ဘာကြီးတွင် မြို့ပြလူနေမှုများ အရှိန်အဟုန်ဖြင့် အဆက်မပြတ်ကြီးထွားလာခြင်းသည် လယ်ယာစိုက်ပျိုးမြေဧရိယာတွင် ကန့်သတ်ချက်များရှိလာပြီး လယ်သမားများ၏ ပန်းတိုင်နှင့်မြေအရင်းအမြစ်သုံးစွဲရာတွင် ထိရောက်မှုသည် အကျိုးအမြတ်ရှိသော ထုတ်လုပ်မှုအတွက် လိုအပ်စေမည်။ ၂၀၅၀ ပြည့်နှစ်တွင် သန်း ၉၀၀၀ ရှိလာမည့် ကမ္ဘာ့လူဦးရေအားအစားအစာ ဖြည့်ဆည်းပေးရန်အတွက်လာမည့် ဆယ်စုနှစ်၃နှစ်အတွင်း ထုတ်လုပ်မှုသည် ၆၀ ရာခိုင်နှုန်းတိုးတက်ရရှိရန် စိုက်ပျိုးမြေဧရိယာများစွာလိုအပ်မှုကို လျော့ချပေးရေး ခေတ်မီနည်းစနစ်ကိုအကျိုးရှိစွာ အသုံးချခြင်းဖြင့်ထုတ်လုပ်မှုအတွက်ကုန်ကျစရိတ်ကို လျော့ချနိုင်မည် ဖြစ်သည်။ သီးနှံအထွက်နှုန်းကို လေ့လာတွက်ချက်သော ဉာဏ်ရည်တုနည်းပညာ (AI-based Algorithm) သည် ဧရိယာတစ်ခုချင်းကို စနစ်တကျ လေ့လာပျိုးထောင်နိုင်သည့်အတွက် မြေလုပ်ထားသော ဧရိယာလျော့နည်းစေ၍ အထွက်နှုန်းတိုးတက်မြင့်မားလာမည် ဖြစ်သည်။ အဆိုပါ နည်းပညာတွင် Hyper-Spectral ခေါ် ရောင်စဉ်အမြင်ကို အခြေခံ၍ ရွေ့လျားနေသော လယ်ယာသုံးစက်ကိရိယာ၏ တစ်ဖက်တစ်ချက်စီတွင် တပ်ဆင်ထားသော Light Detection and Ranging-LiDAR 3D System (Global Navigation Satellite System-GNSS Receiver) အာရုံခံကိရိယာများသည် သီးနှံပင်များကို 2 Dimensions ဖြင့် စကန်ဖတ်ခြင်းကြောင့် သီးနှံပင်၏ ထိပ်ဖျားအထိ အထွက်နှုန်းနှင့် အရွယ်အစားကို တွက်ချက်နိုင်ပြီး မြေဧရိယာ လိုအပ်ချက်အပေါ် ဆုံးဖြတ်ပေးနိုင်သည်။ မြေမှ ကုန်ထုတ်လုပ်မှုတိုးတက်မြင့်မားလာခြင်းက လယ်သမားတို့အတွက် မြေဧရိယာ ပိုမိုရရှိစေနိုင်သောနည်းပညာ တစ်ခုပင်ဖြစ်သည်။





ရေအရင်းအမြစ်ရှားပါးလာမှုများ

မြန်မာနိုင်ငံသည် မိုးဦးနှင့် မိုးလယ်ကာလများအတွင်း မိုးရွာသွန်းမှုပမာဏလျော့နည်းတတ်ပြီးမုတ်သုန်ဝင်ရောက်မှုမှာနောက်ကျ၍ မုတ်သုန်ဆုတ်ခွာချိန်မှာ စောလာသည်။ မိုးရာသီကာလာမှာလည်း တိုတောင်းလာသည်။ ယေဘုယျအားဖြင့် မိုးရေချိန်သည် မေလတွင် ၂၀၀ မီလီမီတာ၊ စက်တင်ဘာလတွင် ၃၀၀ မီလီမီတာနှင့် အထက် ဖွန်၊ ဇူလိုင်နှင့် ဩဂုတ်လများတွင် ၄၀၀ မီလီမီတာခန့်သာ ရရှိကြောင်း တွေ့ရှိရသည့်အတွက် ရေချွေတာရမည့် သွင်းရေနည်းလမ်းများကို လေ့ကျင့်ပေးရန် လိုအပ်စေမည်။

သွင်းရေပမာဏချွေတာခြင်းသည် ပတ်ဝန်းကျင် မီသိန်းဓာတ်ငွေ့ထွက်ရှိမှုကို လျော့ကျစေခြင်း၊ မြေအောက်ရေထုတ်ယူမှုကို လျော့ကျစေခြင်းနှင့် ရေထုတ်ယူရန် လိုအပ်သောစွမ်းအင်(ဒီဇယ်)လျော့ကျစေခြင်းတို့ကြောင့်ရေသွင်းစနစ်ရွေးချယ်မှုသည်အရေးကြီးသည်။ စိုက်ပျိုးရေးတွင် အမှန်တကယ်ရေလိုအပ်ချက်ကိုမသိရှိက အထွက်နှုန်းလျော့နည်း၍တစ်ခါတစ်ရံလုံးဝဆုံးရှုံးစေမည်။ အပင်တစ်ပင်၏ အမြစ်စနစ်သည် အာဟာရများကို များများစားစား စုပ်ယူနိုင်သည်။ အပင်တစ်ပင်၏ တစ်သျှူးများမှတစ်ဆင့် ရေအဟာရလိုအပ်ချက် (Irrigation-Fertilization Cycle)ကို ဆန်းစစ်ပြီး ရေလိုအပ်ချက်ကို ခေတ်မီ Smart-Sensor to Cloud-Stored Data နည်းစနစ်ဖြင့် လူအကူအညီမပါဘဲ စိုက်ပျိုးဖုန်အလိုက် အလှည့်ကျဆက်သွယ်ရေး အခြေပြုအလိုအလျောက်ရေထုတ်လွှတ်မှုစနစ် (Automated Water Release System) ကို လုပ်ဆောင်ခြင်းမှ ရေသုံးစွဲမှုကို ချွေတာနိုင်မည့် နည်းပညာတစ်ခုပင် ဖြစ်သည်။

မျက်မှောက်ခေတ်ကမ္ဘာ့စားနပ်ရိက္ခာထုတ်လုပ်မှုသည် မြင့်တက်လာခဲ့သော်လည်း ကမ္ဘာ့လူဦးရေတိုးပွားလာမှုနှင့် ရာသီဥတုဖောက်ပြန်မှုများကြောင့် မျိုးဆက်သစ်များအတွက် စားနပ်ရိက္ခာလိုအပ်ချက်စိန်ခေါ်မှုများကို ကျော်လွှားနိုင်ရန် သတင်းအချက်အလက်ဆက်သွယ်ရေးနည်းပညာ ICT အား အသုံးချသော ဆန်းသစ်သည့်နည်းစနစ်များကို လက်ခံကျင့်သုံးနိုင်မည်ဆိုပါက စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေး၏အနာဂတ်သည် ပိုမိုအကျိုးရှိစေမည်ဖြစ်ပြီး အခြားစီးပွားရေးကဏ္ဍများကိုလည်း ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် ပိုမိုလုပ်ဆောင်လာနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း ဗဟုသုတရနိုင်ရန် ရေးသားလိုက်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

ကိုးကားချက်

၂၀၂၀ ပြည့်နှစ် ဇူလိုင်လတွင် ထုတ်ပြန်ခဲ့သည့် Open Access Government တွင် ဖော်ပြထားသည့် ဂျပန်နိုင်ငံ၊ စိုက်ပျိုးရေး၊ သစ်တောနှင့်ရေလုပ်ငန်းဝန်ကြီးဌာန (MAFF) ဝန်ကြီး Mr. Taku Eto ၏ ဆောင်းပါးကို မှီငြမ်းပါသည်။

ညီနောင်(ဆည)

ဒုတိယဝန်ကြီး (ရထား) ဦးအောင်မြိုင် နေပြည်တော် – သာစည် – သဲတော ရထားလမ်းပိုင်း မိုင်နှုန်းမြှင့်တင် ပြေးဆွဲနိုင်ရေး ပြုပြင်ဆောင်ရွက်နေမှု၊ စမုံရထားလမ်းတံတားသစ် တည်ဆောက်မည့် အခြေအနေ၊ စက်ခေါင်းပြင် စက်ရုံ (မန္တလေး)၊ မြစ်ငယ်ကွန်ကရစ်ဇလီဖား စက်ရုံနှင့် လူစီးတွဲနှင့် ကုန်တွဲစက်ရုံ (မြစ်ငယ်) တို့ကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေး

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင်သည် ၂၀၂၅ခုနှစ်၊ဇန်နဝါရီလ(၈)ရက်မှ(၁၀)ရက်အထိ မြန်မာ့မီးရထားမှ အထွေထွေမန်နေဂျာများ၊ တိုင်းတာဝန်ခံအရာရှိများနှင့် အတူ နေပြည်တော်–သာစည်–သဲတောရထားလမ်းပိုင်းတွင် မိုင်နှုန်းမြှင့်တင်ပြေးဆွဲနိုင်ရေး ပြုပြင် ဆောင်ရွက်နေမှု အခြေအနေများ၊ သဲတော–မန္တလေးရထားလမ်းပိုင်းနှင့် အဆိုပါ ရထားလမ်းပိုင်းတွင် ရေတိုက်စားမှုကြောင့် ပျက်စီးခဲ့သည့် စမုံရထားလမ်းတံတားသစ် တည်ဆောက်မည့်နေရာ၊ မန္တလေးဘူတာကြီး၊ စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံ(မန္တလေး)၊ မြစ်ငယ်ကွန်ကရစ်ဇလီဖားစက်ရုံနှင့် လူစီးတွဲနှင့်ကုန်တွဲပြင်စက်ရုံ(မြစ်ငယ်)တို့၏ အခြေအနေအား စစ်ဆေးခဲ့သည်။

အဆိုပါခရီးစဉ်အတွင်း ဒုတိယဝန်ကြီးသည် နေပြည်တော်–သာစည်–သဲတော ရထားလမ်းပိုင်း၌ မိုင်နှုန်းမြှင့်တင်ပြေးဆွဲနိုင်ရေး ပြုပြင်ဆောင်ရွက်နေမှုအခြေအနေများကို RBE ရထားဖြင့် လိုက်ပါစီးနင်း၍ စစ်ဆေးခဲ့ပြီး တံတားအဝင်/အထွက်နေရာများတွင် ခုန်ဆောင့်လူးမဖြစ်စေရေး Run Off Frame များ စနစ်တကျတပ်ဆင်သွားရန်၊ ကွေ့ဒီဂရီ၊ Alignmentနှင့် Super Elevations များ မှန်ကန်မှုရှိစေရေး စနစ်တကျ စစ်ဆေးဆောင်ရွက်သွားရန်၊ သံလမ်းအဆက်နေရာများတွင် သံလမ်းအဆက်ညှိခြင်းလုပ်ငန်းများ စနစ်တကျဆောင်ရွက်ရန်၊ ရေတိုက်စားခံရသည့် နေရာများတွင် တာဘောင်များအားသတ်မှတ် အကျယ်ရရှိအောင် မြေဖို့ဖိကြိတ်ခြင်းများ စနစ်တကျဆောင်ရွက်ရန်နှင့် ရထားလမ်းပိုင်းအတွင်း သတ်မှတ်စံချိန်စံနှုန်းအတိုင်း လမ်းခင်းကျောက်များစနစ်တကျဖြည့်သွင်းပြီး **Hand Tamp Machine** အပြင် **Automatic Leveling, Lining & Tamping Machine (ALLTM)** စက်ဖြင့် ကျောက်ပါကင်ရိုက်ခြင်းလုပ်ငန်းအားသေချာစွာဆောင်ရွက်ရေးတို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့သည်။

ဆက်လက်၍ ဒုတိယဝန်ကြီးသည် သဲတော–မန္တလေးရထားလမ်းပိုင်းအား စစ်ဆေးခဲ့ပြီး အဆိုပါ ရထားလမ်းပိုင်း စမုံ–သပြေတောင်းအကြားရှိ ပျက်စီးမှုဖြစ်ပေါ်ခဲ့သည့် စမုံရထားလမ်းတံတားတံတားအမှတ် ၆၉၁ ၏ နေရာတွင် စမုံရထားလမ်းတံတားသစ် (ဒွေးလမ်း) အား စနစ်တကျဒီဇိုင်းရေးဆွဲအတည်ပြု၍ တည်ဆောက်နိုင်ရေးစီစဉ်ဆောင်ရွက်ရန်တို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့

သည်။

ထို့ပြင် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ဒီဇယ်စက်ခေါင်းရုံ(မန္တလေး)၊ မြစ်ငယ်ကွန်ကရစ်ဇလီဖားစက်ရုံနှင့် လူစီးတွဲနှင့်ကုန်တွဲစက်ရုံ (မြစ်ငယ်)တို့သို့ သွားရောက်စစ်ဆေးခဲ့ပြီး လူစီးတွဲနှင့် ကုန်တွဲများ အချိန်မီပြုပြင်ပြီးစီးရေး၊ ဝန်ထမ်းများအရည်အသွေးနှင့် ကျွမ်းကျင်မှုတိုးတက်စေရေး၊ စက်ရုံရှိစက်ကိရိယာပစ္စည်းများ ရေရှည်ကြံ့ခိုင်ကောင်းမွန်စေရေး၊ လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေး စနစ်တကျ စီမံဆောင်ရွက်သွားရန် ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့သည်။

၎င်းအပြင် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် မန္တလေးဘူတာကြီး၌ မြန်မာ့မီးရထား တိုင်းအဆင့်အရာထမ်းများနှင့်တွေ့ဆုံ၍မိမိတိုင်းနယ်မြေအတွင်း ရထားမတော်တဆမှုများဖြစ်ပွားမှုလျော့နည်းပပျောက်စေရေးအတွက် ဝန်ထမ်းများအား မွမ်းမံသင်တန်းပေးခြင်း၊ Maintenance Manual များအတိုင်း ရထားလမ်းများ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းများ ပုံမှန်ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ Simi Mechanize စနစ်ဖြင့် ရထားလမ်းများ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း၊ ခရီးသွားပြည်သူများအား ကောင်းမွန်သောဝန်ဆောင်မှုပေးရန်၊ ဘူတာယာဒ်ဝင်းနှင့်ရထားလမ်းတစ်လျှောက်ရှိ ဌာနပိုင်ပစ္စည်းများ ပျောက်ဆုံး/ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှု မဖြစ်စေရေး ရထားရဲတပ်ဖွဲ့နှင့် ပူးပေါင်း၍ စနစ်တကျစစ်ဆေးဆောင်ရွက်သွားရန်၊ ရထားများဝင်ချိန်/ထွက်ချိန် မှန်ကန်စေရေး၊ ဘူတာများသန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှုရှိစေရန်နှင့် ရထားစီးခရီးသွားပြည်သူများ စိတ်အေးချမ်းသာစွာ နားနေသွားလာနိုင်အောင် စီစဉ်ဆောင်ရွက်သွားရန်၊ ဝန်ထမ်းနေအိမ်လိုင်းခန်းများအတွင်း သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှုရှိစေရေး ပုံမှန်ရှင်းလင်းဆောင်ရွက်သွားရန်တို့ကို ဆွေးနွေးမှာကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့/ဆက်)

ကြည့်တင့်

မပြတ်သတိပြုဖွယ် ယာဉ်လမ်းအန္တရာယ်

လူမှုဆက်သွယ်ရေးအတွက် အင်တာနက်၊ တယ်လီဖုန်းများကို အသုံးပြုနေကြရသလို လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးအတွက် မော်တော်ကား၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်တို့ကို အသုံးပြုကြရပေသည်။

လမ်းများ၊ တံတားများကို ပြုပြင်မွမ်းမံခြင်း၊ အသစ်တည်ဆောက်ခြင်းတို့ကို နိုင်ငံတော်မှ မပြတ်ဆောင်ရွက်ပေးနေသောကြောင့် လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုရှိလျက် ရှိပါသည်။ သို့ဖြစ်ရာ မိဘပြည်သူများအနေဖြင့် လမ်းအသုံးပြုကြရာတွင် မိမိတို့ မောင်းနှင်စီးနင်းသွားလာကြမည့် မော်တော်ကား၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်တို့ကိုလည်း စည်းကမ်းနှင့်တကွ နည်းလမ်းကျစွာဖြင့် မောင်းနှင်တတ်ကြရန် လိုအပ်မည် ဖြစ်ပါသည်။ သို့မှသာ ကိုင်းကျွန်းမှီ၊ ကျွန်းကိုင်းမှီ ဆိုသလို လိုက်လျောညီထွေမှု ရှိပါမည်။

ခေတ်မီနည်းစနစ်များနှင့်အညီ တီထွင်ထုတ်လုပ်ထားသော မော်တော်ယာဉ် အမျိုးမျိုး၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ် အမျိုးမျိုးတို့ကို ဝယ်ယူစီးနင်းအသုံးပြု၍ ရနေပြီဖြစ်သလို ၎င်းတို့အတွက် လိုအပ်သော Spare Parts အပိုပစ္စည်းများကိုလည်း ချက်ချင်းဆိုသလို ဝယ်ယူတပ်ဆင်နိုင်သည့် ခေတ်ကာလပင် ဖြစ်ပါသည်။

လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးနှင့် မိမိတို့ စီးနင်းအသုံးပြုကြသည့် မော်တော်ယာဉ်၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ် မည်မျှကောင်းမွန်စေကာမူ မိမိတို့ ကိုယ်တိုင် ယာဉ်စည်းကမ်း၊လမ်းစည်းကမ်း မသိနားမလည်ခြင်း၊ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း နားလည်သိရှိသော်လည်း စည်းကမ်းမလိုက်နာဘဲ မောင်းနှင်ခြင်းတို့ဖြင့် ယာဉ်မတော်တဆမှု ဖြစ်ပွားခြင်း ရှိကြပါသည်။ ဘယ်သူမပြုမိမိမှုဟု ဆိုနိုင်ပေသည်။ မော်တော်ယာဉ်၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်တို့ကို စီးနင်းမောင်းနှင်ကြရာတွင် မောင်းနှင်သူတစ်ဦးတည်းသာမဟုတ်ဘဲ စီးနင်းလိုက်ပါသူများလည်းရှိတတ်ကြရာ မောင်းသူ၏ ပေါ့လျော့မှု၊ စည်းကမ်းမလိုက်နာမှု၊ ယာဉ်စည်းကမ်း၊လမ်းစည်းကမ်းမသိထားမှုတို့ကြောင့် စီးနင်းလိုက်ပါလာသူတို့ အသက်ခန္ဓာကိုယ် သေဆုံးထိခိုက်မှုများလည်းရှိကြရသည်။ သို့ဖြစ်ရာ ယာဉ်စည်းကမ်း၊လမ်းစည်းကမ်းဆိုသည်မှာ ယာဉ်မောင်းသူသာမက စီးနင်းလိုက်ပါမည့်သူပါ သိထားနားလည်ထားရမည်ဟုဆိုလျှင် မှားနိုင်ဖွယ်မရှိပါ။ အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် စီးနင်းလိုက်ပါသူသည်လည်း လမ်းအသုံးပြုသူ ဖြစ်၍ ဖြစ်ပါသည်။

ကျွန်ုပ်တို့ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန အနေဖြင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကို ဌာန၏ရည်မှန်းချက်အဖြစ် ကြိုးပမ်းအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ပေးနေသလို လမ်းကို အသုံးပြုသည့် မိဘပြည်သူများ ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအတွက် ယာဉ်စည်းကမ်း လမ်းစည်းကမ်းများကို မလွဲမသွေလိုက်နာကြရန်လည်း အသိပညာပေးခြင်းများကို မပြတ်ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိနေပါသည်။

လူအများစုတို့အနေဖြင့် နေ့စဉ်နှင့်အမျှ မော်တော်ကား၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်တို့ကို အသုံးပြုစီးနင်း၍ သွားလာလျက် ရှိနေပေရာ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းများကိုလည်း အသုံးပြုစီးနင်းနေချိန်၌ လိုက်နာနိုင်ရမည်၊ လိုက်နာကြရမည် ဖြစ်ပေသည်။

အရောင်အသွေးလှပသည့် မော်ဒယ်မြင့်သည့်/ခေတ်မီသည့် မော်တော်ယာဉ်ကို လှပစွာ ဝတ်စားဆင်ယင်လျက် ကျော့ကျော့မော့မော့ မောင်းနှင်ခြင်းဖြင့် ဂုဏ်ယူတတ်ကြသလို ယာဉ်စည်းကမ်း လမ်းစည်းကမ်းများကိုလည်း မပေါ့မလျော့ လိုက်နာ မောင်းနှင်ခြင်းဖြင့် စည်းကမ်းလိုက်နာသည့်ယာဉ်မောင်းအဖြစ်ဂုဏ်ရှိနိုင်မည်လည်း ဖြစ်ပါသည်။ အဘယ်ကြောင့် ဆိုသော်ယာဉ်ကိုဘေးအန္တရာယ်မဖြစ်

အောင် မောင်းနှင်နိုင်သူကို ယာဉ်မောင်းကောင်းဟု ဆိုခြင်းကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။

ရာသီဥတု ဆိုးရွားဖောက်ပြန်ခြင်း၊ တောင်ပြိုခြင်းများကြောင့် ယာဉ်မတော်မဆမှု ဖြစ်ပွားနိုင်ပါသည်။ ရာသီဥတု ဆိုးရွားဖောက်ပြန်ခြင်းတွင် မိုးတွင်းကာလ၌ လမ်းပေါ် ရေကျော်ခြင်း၊ လမ်းရေကြီးခြင်းတို့ ဖြစ်ပေါ်စေသဖြင့် / ဖြစ်ပေါ်လေ့ရှိသဖြင့် အောက်ပါအချက်များကို သတိပြု လိုက်နာမောင်းနှင်ရန် လိုအပ်မည် ဖြစ်ပါသည်။

ခဲ (သို့မဟုတ်) သဲထူသော လမ်းမျက်နှာပြင်နှင့် ကျောက်စရစ်ထူသောလမ်းမျက်နှာပြင်ပေါ်တွင် လမ်းချော်မှုမှ ကာကွယ်ရန် ယာဉ်မောင်းအနေဖြင့် ဘရိတ်နင်းခြင်း၊ လှွတ်ခြင်းစနစ်ကို သုံးရပါမည်။

မညီညာသော လမ်းမျက်နှာပြင်ပေါ်၌ မောင်းနှင်စဉ် ရုတ်တရက်ချိုးကွေ့ခြင်းမှ ရှောင်ရှားရမည်လည်း ဖြစ်ပါသည်။

သဲထူထပ်သော လမ်းမျက်နှာပြင်ပေါ် ဖြတ်မောင်းသောအခါ ဂီယာနံပါတ် အနိမ့်ကို ပြောင်း၍ မောင်းနှင်ရပါမည်။

စိုနေသောလမ်းတွင် ရပ်တန့်နိုင်သော အကွာအဝေးသည် ခြောက်သွေ့သောလမ်းတွင် ရပ်တန့်နိုင်သော အကွာအဝေးထက် အများကြီး ပို၍ လိုအပ်မည်ဖြစ်သည်ကို သိရှိရမည် ဖြစ်ပါသည်။

စိုစွတ်သော မျက်နှာပြင်တွင် အရှိန်မြှင့်ခြင်းဖြင့် တာယာကြောင့် ရေစင်ထွက်မှု ပမာဏများစေမည် ဖြစ်သည်ကိုလည်း သိထားရပါမည်။

မောင်းနေသောယာဉ်များကြားရှိရမည့်အကွာအဝေးမှာခြောက်သွေ့သောလမ်းများထက် စိုစွတ်သောလမ်းများတွင် ပိုမိုလိုအပ်မည်လည်း ဖြစ်ပါသည်။

လမ်းရေကျော်နေသောနေရာ၌ မောင်းနှင်ပြီးနောက် ဘရိတ်ခြေနင်းပြားကို နင်းလိုက်၊ လွှတ်လိုက် ပြုလုပ်ပေးရပါမည်။

လမ်းပေါ်ရေကျော်နေသော နေရာကို ချဉ်းကပ်သောအခါ အရှိန်လျှော့ပြီး ဂီယာနံပါတ်အနိမ့်ကို ပြောင်းရပါမည်။

စိုစွတ်နေသော လမ်းပေါ်တွင် မိမိမောင်းနှင်သည့်ကား ရှေ့သို့ လမ်းချော်သွားလျှင် မိမိအနေဖြင့် မော်တော်ကားကို အရှိန်လျှော့ကာ ကားစတီယာရင်ကို ထိန်းထားရပါမည်။

စိုစွတ်နေသော လမ်းပေါ်တွင် ပုံမှန်မောင်းနှင်နှုန်းအောက် အနည်းဆုံး ငါးဆယ်ရာခိုင်နှုန်း (၅၀%) လျှော့ကာ မောင်းနှင်ရပါမည်။

စိုစွတ်သော ရာသီဥတုအခြေအနေတွင် ရပ်တန့်ရန် အချိန်နှင့် အကွာအဝေးမှာ သာမန်အခြေအနေထက် ပို၍ လိုအပ်သဖြင့် အရှိန်လျှော့ချ မောင်းနှင်ရမည်လည်း ဖြစ်ပါ သည်။

စိုစွတ်သော ရာသီဥတုအခြေအနေတွင် ရှေ့မြင်ကွင်း ကန့်သတ်ချက်ဖြစ်ပေါ်ပါက ရှေ့မီးကြီးများကိုဖွင့်၍ အရှိန်လျှော့ချပြီး ရှေ့မှယာဉ်နှင့် အကွာအဝေးကို သာမန်အခြေအနေထက် ပို၍လိုအပ်သဖြင့် အရှိန်လျှော့ချ မောင်းနှင်ရမည်လည်း ဖြစ်ပါသည်။

THUKHA MINGALAR
Medical & Diagnostic Center
Medical Service တိုင်းအတွက်
သုခမင်္ဂလာ

No.147, Kyun Taw St., Moat (South) Ward, Sanchaung Tsp., Yangon.
09-458388488, 09-697592937, 09-969222474

No.243/245, Bo Aung Kyaw St., Middle Block, Kyauktadar Tsp., Yangon.
01-8384656, 01-8385949, 09-661079000, 09-661089000

No.1/A, Pinlon Townhall, Min Ye Kyaw Swar Road, 43 Ward, North Dagon Tsp., Yangon.
09-767007900 09-767001300

မြန်မာနိုင်ငံရေကြောင်းပညာတက္ကသိုလ်တွင် ကျောင်းစတက်မည့် ကျောင်းသား ကျောင်းသူများအား သွေးစစ်ဆေးခြင်း၊ ဆေးစစ်ဆေးခြင်းနှင့် Medical Check-Up ဝန်ဆောင်မှုများ ပြုလုပ်ပေးခြင်း၊ နိုင်ငံရပ်ခြားသို့ ကျောင်းသွားတက်ရန် (သို့) အလုပ်သွားရောက်လုပ်ကိုင်ရန်အတွက် သွေးစစ်၊ ဆေးစစ်ရန် လိုအပ်သည့် ကျန်းမာရေးဝန်ဆောင်မှုများ ပြုလုပ်ပေးခြင်း၊ အလုပ်အကိုင်အေဂျင်စီများနှင့် Organization အဖွဲ့အစည်းများအတွက် Medical Check-Up Package များဖြင့် ဝန်ဆောင်မှုပေးခြင်း၊ ပြည်ပထွက်ခွာပါက မဖြစ်မနေစစ်ဆေးရသည့် HIV, AIDS, Syphilis, အသည်းရောင်အသားဝါ B ပိုး၊ C ပိုးနှင့် TB ရောဂါပိုးများအား စနစ်တကျစစ်ဆေးပေးခြင်း၊ OPD ပြင်ပလူနာဌာနတွင် ပြသဆွေးနွေးနိုင်ခြင်း၊ Seafarer များ Oversea သွားမည့်သူများအတွက် Medical Check Up ပြုလုပ်နိုင်ခြင်း။ (နိုင်ငံတကာအဆင့်မီ ရောဂါရှာဖွေရေးဓာတ်ခွဲခန်းဖြင့် ရောဂါစစ်ဆေးရှာဖွေခြင်း)၊ ကိုယ်တိုင်မလာရောက်နိုင်သူများအတွက် သွေးဖောက်၊ သွေးစစ်ပေးသည့် ဝန်ဆောင်မှုများအား အိမ်တိုင်ရာရောက် On Call Service ပေးနေပြီးရရှိလာသည့် သွေးအဖြေများအား စနစ်တကျဆွေးနွေးတိုင်ပင်ပေးနေပါပြီ။

စိုစွတ်သော ရာသီဥတုအခြေအနေတွင် ရှေ့မြင်ကွင်း ကန့်သတ်ချက် ဖြစ်ပေါ်ပါက ရှေ့မီးကြီးများကို ဖွင့်၍ အရှိန်လျှော့ချပြီး ရှေ့မှယာဉ်နှင့် အကွာအဝေးကို သာမန်အခြေအနေထက် (၂)ဆပို၍ ခွာထားရပါမည်။

မျက်နှာပြင်ချောသော လမ်းတွင် ယာဉ်ကို မောင်းနှင်ပါက ရပ်တန့်ရန်အတွက် အချိန်နှင့် အကွာအဝေးမှာ သာမန်အခြေအနေထက် ပို၍ လိုအပ်ပါမည်။

စိုစွတ်သော လမ်းပေါ်တွင် အရှိန်ဖြင့် ဘရိတ်အုပ်ပါက ဘီးများလျှောပါလျက် မထိန်းနိုင်၊ မသိမ်းနိုင် အခြေအနေကို ဖြစ်ပေါ်စေနိုင်မည်ဖြစ်၍ မပြုလုပ်/ ဘရိတ်မအုပ်သင့်ပါ။

လမ်းပေါ်ရေကျော်နေသော နေရာသို့ ချဉ်းကပ်သောအခါ အရှိန်လျှော့ပြီး ဂီယာနံပါတ် အနိမ့် ပြောင်းရပါမည်။

မိုးရေသည် လမ်းမျက်နှာပြင်ကို ချော်စေသောကြောင့် တာယာကုပ်နိုင်မှုစွမ်းအား လျော့ကျစေမည် ဖြစ်သည်ကိုလည်း သိထားရပါမည်။

စိုစွတ်သောလမ်းပေါ်တွင် လမ်းမချော်ရန်မည်မျှကောင်းသည့်တာယာဖြစ်စေ အာမခံမပေးသည်ကိုလည်း ဂရုပြုရပါမည်။

မိမိမောင်းနှင်မည့် မော်တော်ယာဉ်၏ ဘီးနှင့်တာယာတို့အတွက် အောက်ပါအချက်များကို သိထားရပါမည်။

လေတင်းလွန်းသော တာယာများသည် လမ်းနှင့် ထိတွေ့ရာတွင် လိုအပ်သည်ထက် ထိတွေ့မှု နည်းမည် ဖြစ်သည်ကို သိထားရပါမည်။

တာယာပေါက်သောအခါ စတီယာရင်ကို မြဲမြံစွာ ကိုင်ထိန်း၍ ကားကို ယာဉ်ဆွဲငင်ရာ ဘက်၏ ဆန့်ကျင်ဘက်သို့ ဦးတည်ရပါမည်။

ကားဘီးလေလျော့နေလျှင် ကားသည် ဟိုဘက်ဒီဘက်လှုပ်ယမ်းနေမည် ဖြစ်ပါသည်။ နောက်တာယာပေါက်ချိန်ထက် ရှေ့တာယာပေါက်ချိန်တွင် ကား၏ဘေးဘက်သို့ ဆွဲငင်မှုသည် ပိုများမည် ဖြစ်ပါသည်။

ဘီးပေါက်သွားပါက ဘီး၏ မူလီခေါင်းကို လျှော့၍ ကားကို ဂျိုက်ထောက်ကာ မြှင့်လိုက်ပြီး ဘီးလဲနိုင်ပါမည်။

ယာဉ်တာယာပေါ်ရှိ အရစ်အကြောင်းများ၏ အပြင် (တာယာပန်းအထူ) သည် ၁.၆ မီလီမီတာထက်လျော့နည်းသောအခါ တာယာလဲပေးရပါမည်။

မော်တော်ယာဉ်၊ ဘီးနှင့်တာယာတို့သည် မောင်းနှင်ခြင်းမပြုမီ ကောင်းမွန်နေစေကာမူ မောင်းနှင်နေစဉ်အတွင်း အမှတ်မထင်ပေါက်ခြင်း၊ ချွတ်ယွင်းခြင်းတို့ ရှိလာပါက အထက်ဖော်ပြပါအချက်များကို မိမိကိုယ်တိုင် သိရှိနားလည်ထားခြင်းဖြင့် မိမိကိုယ်တိုင် ပြုပြင်လဲလှယ်တတ်ဆင်နိုင်မည် ဖြစ်ပြီး ရှေ့ဆက်ခရီး အချိန်မီစေပါမည်။

မိမိမောင်းနှင်မည့် ယာဉ်၏ဘီးနှင့်တာယာ ကောင်း၊မကောင်း ဂရုပြုစစ်ဆေးရမည့်နည်းတူ မောင်းနှင်ခြင်းမပြုမီ အောက်ပါအချက်များကိုလည်း စစ်ဆေးကြည့်ရှုရမည် ဖြစ်ပါသည်။

- ခြေနင်းဘရိတ်၊ လက်ဆွဲဘရိတ်
- ရှေ့မီးကြီး၊ ဘရိတ်မီး၊ အချက်ပြမီးနှင့် အခြားမီးများ
- ရောင်ပြန်များ
- ဘီးခွေများ
- စတီယာရင် (ယာဉ်လက်ကိုင်စနစ်)
- ကိုယ်ထည်နှင့် Frame အောက်ခံသံဘောင်
- လေ၊ ရှေ့အိပ်ဇောဘားနှင့် အခြားဒဏ်ခံစနစ်များ
- စက်ဂီယာနှင့် ဆက်စပ်ပစ္စည်းများ
- လေကာမှန်၊ နောက်မှန်၊ နောက်ကြည့်မှန်နှင့် ဘေးမှန်များ
- ရေသုတ်ကိရိယာ
- ဟွန်း ကောင်း/မကောင်း
- စက်သံထိန်းသော အိပ်ဇောဆိုင်လင်ဇာ
- အမြန်နှုန်းပြကိရိယာနှင့် လျှပ်စစ်သွယ်တန်းမှုများ
- ထိုင်ခုံခါးပတ်နှင့် ဆက်စပ်ပစ္စည်းများ
- ယာဉ်ကြီးများ ဖြစ်ပါက အတက်အဆင်း လှေကားနှင့် ကြမ်းခင်းများတို့ ဖြစ်ပါသည်။

ကျွန်ုပ်တို့ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနသည် လမ်းအသုံးပြုသည့် မိဘပြည်သူများ ယာဉ်အန္တရာယ်လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအတွက် သက်ဆိုင်ရာဆက်စပ်အဖွဲ့အစည်းများနှင့်ပူးပေါင်းကာ ယာဉ်မတော်တဆမှုကြောင့် နှစ်စဉ်သေဆုံးမှုလျော့ကျစေရေး၊ တစ်နိုင်ငံလုံးတွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးသူ ၉၀ ရာခိုင်နှုန်းက မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်ဆောင်းစေရေး၊ တစ်ပြည်လုံးတွင် မော်တော်ယာဉ်အသုံးပြုသူ ၇၀ ရာခိုင်နှုန်းက အသက်ကယ်ခါးပတ်ပတ်စေရေး၊ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်မရှိဘဲမောင်းနှင်နေမှုများပပျောက်စေရေးတို့အတွက် စေတနာထားကာ မပြတ်ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိပါကြောင်း ရေးသားတင်ပြလိုက်ရပါသည်။

ကြည်တင့်

လူအများစုတို့အနေဖြင့် နေ့စဉ်နှင့်အမျှ မော်တော်ကား၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်တို့ကို အသုံးပြုစီးနင်း၍ သွားလာလျက် ရှိနေပေရာ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းများကိုလည်း အသုံးပြုစီးနင်းနေ ချိန်၌ လိုက်နာနိုင်ရမည်၊ လိုက်နာကြရမည်ဖြစ်...

အန္တရာယ်ကင်းစွာဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ကြသော မော်တော်ယာဉ်ကြီးမောင်းသူများ

ဝယ်စစ်မျိုးဟောင်

ယနေ့မျက်မှောက်ခေတ်ကာလတွင် လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးသည် အဓိကကျသောအခန်းကဏ္ဍ၌ပါဝင်လျက်ရှိရာအဓိကအားဖြင့် မော်တော်ယာဉ်များ အသုံးပြုလျက် ပို့ဆောင်သွားလာနေကြရပါသည်။ ထိုသို့ ပို့ဆောင်သွားလာရာတွင် မော်တော်ယာဉ်များ မောင်းနှင်နေကြသူများသည် အခကြေးငွေများရယူကြ၍ ပို့ဆောင်နေကြသလို တစ်ဖက်၌လည်း အန္တရာယ်ကင်းစွာဖြင့် လိုရာခရီးကို ရောက်အောင်မောင်းနှင်ကြရပါသည်။ နိုင်ငံ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုသည် ယာဉ်မောင်း ဆရာကြီးများ၏ကျေးဇူးသည်လည်း တစ်စိတ်တစ်ပိုင်း ပါဝင်ခဲ့သည်။ အဘယ့်ကြောင့်ဆိုသော် နိုင်ငံ၏ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများသည်များသောအားဖြင့် ကုန်တင်ယာဉ်ကြီးများ အသုံးပြုလျက် ကုန်ပစ္စည်းများကို မောင်းနှင်ပို့ဆောင်ဖြန့်ဖြူးနေရသောကြောင့် ဖြစ်သည်။ တစ်ချို့ယာဉ်မောင်းများသည် ကုန်တင်ယာဉ်ကြီးများဖြင့် တစ်ဖက်နိုင်ငံ (သို့မဟုတ်) နယ်စပ်ဒေသများမှ ကုန်ပစ္စည်းများကို သယ်ယူပို့ဆောင်ရာတွင် လမ်းခရီးအခက်အခဲများကို ကျော်ဖြတ်၍ အန္တရာယ်ကင်းစွာ ပို့ဆောင်နိုင်ခြင်းသည် ယာဉ်မောင်းကြီးများ၏ လုံ့လစိုက်ထုတ်မှုပင် ဖြစ်ပါသည်။ တစ်ဖန်လူများကိုလည်း တစ်နေရာမှတစ်နေရာသို့ ပို့ဆောင်ကြရာတွင် ခရီးသည်တင်ဘတ်စ်ယာဉ်ကြီးများဖြင့် မောင်းနှင်ပို့ဆောင်လျက်ရှိရာ မိမိအသက်ခရီးသည်များ၏ အသက်များကို အန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက်ပါ ထည့်သွင်းစဉ်းစားလျက် လိုရာခရီးကို ရောက်အောင် ပို့ဆောင်နေကြရာတွင်လည်း ယာဉ်မောင်းဆရာကြီးများ၏ တာဝန်ယူတတ်မှုပင် ဖြစ်ပါသည်။

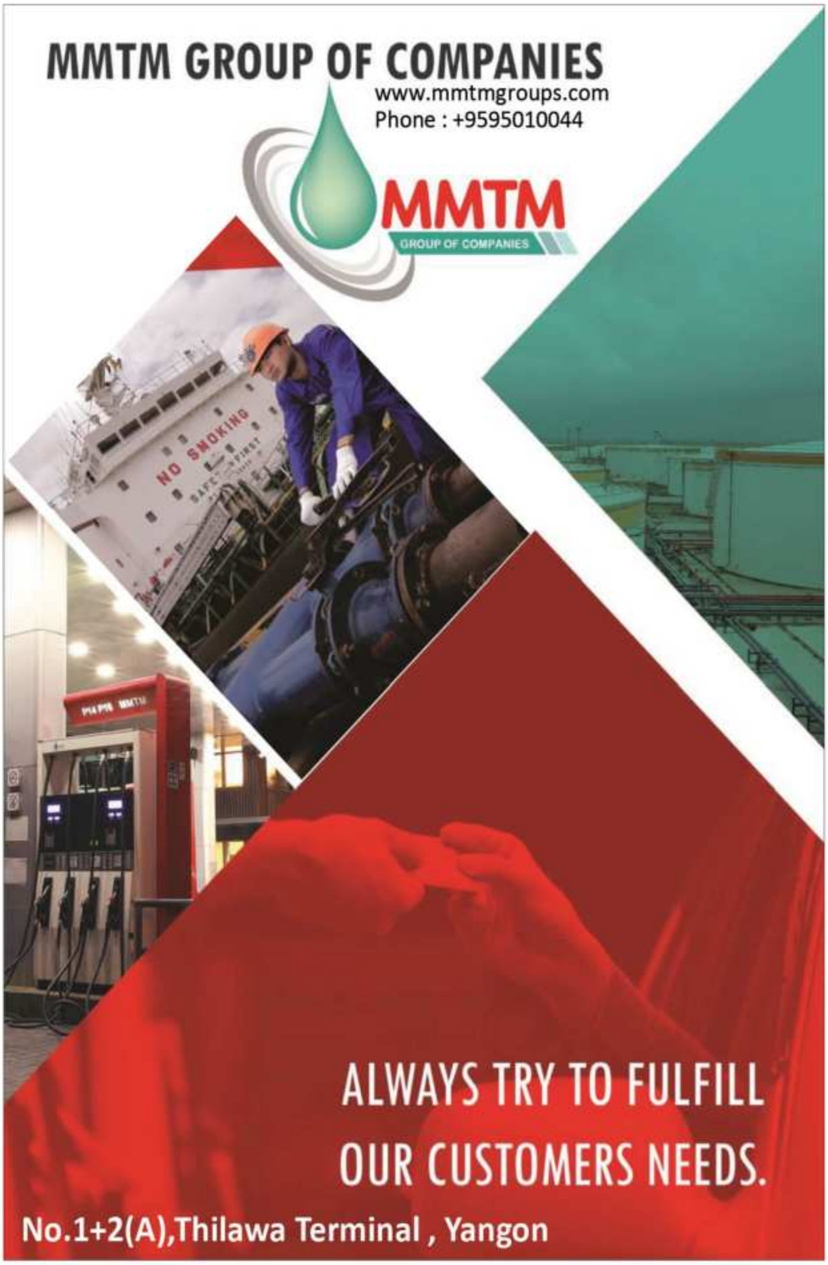
ထိုသို့ အငှားမော်တော်ယာဉ်ကြီးများဖြင့် အများပြည်သူဆိုင်ရာလမ်းများပေါ်တွင် မောင်းနှင်ကြရာ၌ယာဉ်မတော်တဆမှုယာဉ်တိုက်ခိုက်မှုများလည်း မကြာခဏဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိပါသည်။ ထို့ကြောင့် ယာဉ်မောင်းများ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းစွာ မောင်းနှင်နိုင်ရန် အတွက် သက်ဆိုင်ရာဌာနများကလည်း မော်တော်ယာဉ်မောင်းနှင်ခွင့်လိုင်စင်များကိုယာဉ်စည်းကမ်း၊လမ်းစည်းကမ်းပညာပေးသင်တန်းများ ဖွင့်လှစ်၍ သက်ဆိုင်ရာလိုင်စင်အမျိုးအစားအလိုက် သတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ စစ်ဆေးထုတ်ပေးလျက် ရှိပါသည်။ ယခုအခါ အငှားမော်တော်ယာဉ်ကြီးများ မောင်းနှင်ကြသော ယာဉ်မောင်းများသည် ယာဉ်မောင်းခ၊ ယာဉ်မောင်းကြေးငွေများများ ရကြသောကြောင့် ၎င်းတို့မိသားစုစားဝတ်နေရေး အဆင်ပြေလျက် ရှိကြပါသည်။ ထို့ကြောင့် အငှားမော်တော်ယာဉ်ကြီးများ မောင်းနှင်ခွင့်လိုင်စင် (သို့) လိုင်စင်အနီများ ဖြေဆိုရယူချင်သူများ များပြားလျက် ရှိပါသည်။ လိုင်စင်အနီ (သို့) “င” ယာဉ်မောင်းလိုင်စင် ရယူထားခြင်းသည် မှတ်ပုံတင်ထားသည့် မည်သည့်ယာဉ်မဆို မောင်းနှင်ခွင့်ရှိသည့်အပြင် လိုအပ်လျှင် စပယ်ယာတာဝန်ပါထမ်းဆောင်ခွင့်လည်း ရှိပါသည်။ သို့ရာတွင် စက်ယန္တရားယာဉ်များ မောင်းနှင်ခွင့်တော့မရှိပါ။ ထိုသို့ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်အနီ ရရှိပြီးသူများသည် မိမိတို့မိသားစု စားဝတ်နေရေးအတွက် ထမင်းစားလက်မှတ်တစ်ခုလို ဖြစ်နေကြပါ၍ အဆင်ပြေကြပါသည်။

တစ်ခါက ကျွန်တော်ယာဉ်မောင်းတစ်ဦး

ကိုမေးဖူးပါသည် "ဆရာတို့ယာဉ်မောင်းကြေးငွေ များများရတာ အားကျမိတယ်" လို့ ပြောတော့ ၎င်းယာဉ်မောင်းက "ကျွန်တော်တို့ ငွေများများရတာပဲ လူသိတာပါ ဆရာရယ်၊ ကျွန်တော်တို့ ယာဉ်မောင်းတွေက ထောင်နှုတ်ခမ်းပေါ် လမ်းလျှောက်နေရတဲ့ အတိုင်းပဲ" ဟုပြန်ပြောပါသည်။ ဟုတ်သားပဲ၊ ယာဉ်မောင်းနှင်မှုကြောင့် ယာဉ်မတော်တဆမှု၊ ယာဉ်တိုက်ခိုက်မှုဖြစ်၍ အသက်ဆုံးရှုံးမှုရှိလျှင် ထောင်ကျနိုင်တာပဲလေ။ အချို့နေရာတွေမှာ အမြဲတမ်းကြားနေရသော ဆိုးဆိုးရွားရွား ယာဉ်တိုက်မှုများအား Facebook စာမျက်နှာတွေမှာ စိတ်မကောင်းစရာသတင်းများ အများဆုံးတွေ့မြင်နေကြရပါသည်။ ဘယ်နေရာမှာ ယာဉ်တိုက်မှုကြောင့်သေပြန်ပြီ၊ ဘယ်နေရာမှာ ယာဉ်တစ်စီးလမ်းဘေးထိုးကျတိမ်းမှောက်ပြန်ပြီ၊ တစ်ချို့နေရာများတွင် အဖြစ်ဆိုးနှင့်ကြုံတွေ့ရသော ရုပ်ပျက်ဆင်းပျက်အနိဋ္ဌာရုံမြင်ကွင်းများကြောင့် ဝမ်းနည်းကြေကွဲမှုများကြုံဆုံဖြစ်ပေါ်လျက် ရှိကြသည်။

ထို့ကြောင့် မော်တော်ယာဉ်မောင်းနှင်ရာတွင် အန္တရာယ်ဆိုတာ အမြဲတမ်းလက်တစ်ကမ်းတွင် ရှိနေသောအရာဖြစ်၍ အချိန်မရွေး ယာဉ်မတော်တဆမှုဖြစ်ပွားနိုင်သည်ဟု အသိတရားဖြင့် အာရုံစူးစိုက်လျက် တတ်နိုင်သမျှ အန္တရာယ်နည်းပါးအောင် (သို့မဟုတ်) အန္တရာယ်ကင်းအောင် ဂရုစိုက်မောင်းနှင်မှသာ ဘေးကင်းလုံခြုံစိတ်ချရမည် ဖြစ်ပါသည်။ အန္တရာယ်မဖြစ်အောင် မောင်းနှင်သည်ဆိုရာတွင် မိမိမောင်းနှင်နေသည့်လမ်းတစ်လျှောက် ပတ်ဝန်းကျင်၊ ရာသီဥတုအခြေအနေကို လေ့လာသုံးသပ်ခြင်း၊ သတ်မှတ်ထားသော မိုင်နှုန်းထက်မကျော်ဘဲ အရှိန်ထိန်းသိမ်းမောင်းနှင်ခြင်း၊ လမ်းအနေအထားနှင့်လိုက်လျောညီထွေမောင်းနှင်ခြင်း၊ ဆုံးဖြတ်ချက်မှန်ကန်ခြင်းနှင့် အန္တရာယ်ကို ကြိုတင်မျှော်တွေးသုံးသပ်ခြင်းစသည့် အချက်များသည် ယာဉ်မောင်းတစ်ဦးတွင် မရှိမဖြစ်ရှိသင့်သည့် အရည်အချင်းများပင် ဖြစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ ယာဉ်မောင်းကောင်းတစ်ယောက်ဖြစ်ရန် အလွန်အရေးကြီးလှပါသည်။ ယာဉ်မောင်းကောင်းတစ်ယောက်ဆိုသည်မှာ မိမိမော်တော်ယာဉ်ကိုကျွမ်းကျင်ပိုင်နိုင်စွာဖြင့် ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းများကိုလိုက်နာ၍ မောင်းနှင်ရမည့်အပြင် မိမိဦးတည်မောင်းနှင်ရာ လမ်းတစ်လျှောက် ပတ်ဝန်းကျင်ကို အနှောင့်အယှက်မဖြစ်စေဘဲ လိုရာခရီးကိုအန္တရာယ်ကင်းစွာ မောင်းနှင်ပို့ဆောင်နိုင်သည့် အရည်အချင်းရှိသူကို ဆိုလိုသည်။

အငှားမော်တော်ယာဉ်ကြီးများ မောင်းနှင်ခွင့်ရရှိကြသည့် ယာဉ်မောင်းများသည် အထက်ဖော်ပြပါယာဉ်မောင်းကောင်းတစ်ဦးဖြစ်စေရန်နှင့် ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံတွင် အမြင့်ဆုံးယာဉ်မောင်းလိုင်စင် (သို့မဟုတ်) လိုင်စင်အနီ ကိုင်ဆောင်မောင်းနှင်ကြရသည့်အတွက် စံပြဖြစ်နေစေရန် အရေးကြီးပါသည်။ ယာဉ်မောင်းကျွမ်းကျင်သည့်နေရာ၌ စံပြဖြစ်ခြင်း၊ ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းလိုက်နာသည့်နေရာမှာလည်း စံပြဖြစ်ခြင်း၊ လမ်းညွှန်၊



လမ်းအမှတ်အသားနှင့် အချက်ပြများလိုက်နာသိရှိမောင်းနှင်သည့်နေရာ၌လည်း စံပြဖြစ်ခြင်းစသည့် အဘက်ဘက်မှ စံပြဖြစ်နေမှသာလျှင် ကိုယ့်အောက်က ယာဉ်ငယ်များမောင်းနှင်ကြသည့် ယာဉ်မောင်းများသည်လည်းအတုယူပြီးမောင်းနှင်နိုင်ကြကာယာဉ်မတော်တဆဖြစ်မှုများ လျော့နည်းကျဆင်းလာမည်ဖြစ်ပါသည်။ ယခင်အချိန်ကဆိုလျှင်မော်တော်ယာဉ်ကြီးမောင်းနှင်ကြသည့်ယာဉ်မောင်းများ မှားယွင်းစွာ အချက်ပြမီးအသုံးပြုမှုများကြောင့်ယာဉ်ငယ်မောင်းသူများကလည်းအတုယူမှားယွင်းမောင်းနှင်ကြသဖြင့် ယာဉ်မတော်တဆမှုများဖြစ်ကြရသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ ထိုမှားယွင်းနေသော အချက်ပြမီးအသုံးပြုမှုမှာ မိမိနောက်မှယာဉ်ကို ကျော်တက်စေချင်သည့်အတွက် တစ်ချို့ယာဉ်ကြီးမောင်းနှင်သူများက လက်ဝဲဘက်မှအချက်ပြမီးပြ၍ကျော်တက်ခိုင်းသောကြောင့် နောက်ယာဉ်ငယ်များကလည်း အတုခိုးမှား၍ အချက်ပြမောင်းနှင် ကျော်တက်လေ့ရှိကြသည့်အတွက် ယာဉ်မတော်တဆမှုများ ဖြစ်လေ့ရှိကြပါသည်။

အချက်ပြမီးအသုံးပြုမှုနှင့် ပတ်သက်၍ ဥပဒေအရ လက်ဝဲဘက်အချက်ပြမီး အသုံးပြုမှုသည် လက်ဝဲဘက်ကိုကွေ့ရန်၊ လက်ဝဲဘက်ကိုယာဉ်ကြောပြောင်းရန်၊လက်ဝဲဘက်ကပ်ရပ်ရန်ဖြစ်ပြီး လက်ယာဘက်မှအချက်ပြမီးအသုံးပြုမှုသည် လက်ယာဘက်ကိုကွေ့ရန်၊လက်ယာဘက်ကိုယာဉ်ကြောပြောင်းရန်၊ လက်ယာဘက်ကပ်ရပ်ရန်ဟူ၍ အဓိပ္ပာယ်သက်ရောက်သည့်အတွက် မိမိနောက်က ယာဉ်အားကျော်တက်စေချင်၍အချက်ပြမီးအသုံးပြုမည်ဆိုလျှင် လက်ယာဘက်မီးကိုပြ၍ သတိပေးသင့်ကြောင်းနှင့် ထိုအချက်ပြမီးအသုံးပြုမှုစနစ် မှန်ကန်စေရေးအား ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှ ဦးဆောင်၍ ၂၀၁၇ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ (၁) ရက်နေ့မှစပြီးပညာပေးကာလများသတ်မှတ်၍ယာဉ်စည်းကမ်း၊လမ်းစည်းကမ်းဟောပြောပွဲများ၌ ပြောခြင်း၊ လက်ကမ်းစာစောင်များဖြန့်ဝေခြင်း၊ မြန်မာ့အသံရုပ်မြင်သံကြားများ၌ပြသခြင်း၊ သတင်းစာ /ဂျာနယ်များ၌ထည့်သွင်းဖော်ပြခြင်းစသည်များကြောင့် ယခုအခါပျက်အစဉ် ပြင်ခဏဆိုသလို မှန်ကန်စွာအသုံးပြုလာနိုင်သည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ မော်တော်ယာဉ်ကြီးများ မောင်းနှင်ကြသည့် ယာဉ်မောင်းများအနေဖြင့် စည်းကမ်းလိုက်နာသည့်ဘက်မှလည်း စံပြဖြစ်နေရသလို ယာဉ်မောင်းကျွမ်းကျင်မှုအပိုင်း၌လည်း အတုယူလေးစားလောက်အောင်ကျွမ်းကျင်ပိုင်နိုင်နေဖို့ လိုအပ်လှပါသည်။

> အန္တရာယ်မဖြစ်အောင် မောင်းနှင်သည်ဆိုရာ တွင် မိမိမောင်းနှင်နေသည့် လမ်းတစ်လျှောက် ပတ်ဝန်းကျင်၊ ရာသီဥတုအခြေအနေကို လေ့လာသုံးသပ်ခြင်း၊ သတ်မှတ်ထားသော မိုင်နှုန်းထက်မကျော်ဘဲ အရှိန်ထိန်းသိမ်း မောင်းနှင်ခြင်း၊ လမ်းအနေအထားနှင့် လိုက်လျောညီထွေမောင်းနှင်ခြင်း၊ ဆုံးဖြတ်ချက် မှန်ကန်ခြင်းနှင့် အန္တရာယ်ကိုကြိုတင်မျှော်တွေးသုံးသပ်ခြင်းစသည့် အချက်များသည် ယာဉ်မောင်းတစ်ဦးတွင် မရှိမဖြစ်ရှိသင့်သည့် အရည်အချင်းများပင် ဖြစ်...

ကျွန်တော်တို့ မြန်မာနိုင်ငံသည် လက်ယာကပ်မောင်းစနစ်ကို ကျင့်သုံးသည့်နိုင်ငံဖြစ်ပါသည်။ တစ်ချို့နိုင်ငံတွေဆိုလျှင် လက်ဝဲကပ်မောင်းစနစ်ကို အသုံးပြုပြီးတစ်ချို့နိုင်ငံတွေဆိုလျှင် လက်ယာကပ်မောင်းစနစ်ကို အသုံးပြုဖြစ်သည်။ ကမ္ဘာပေါ်တွင်လက်ယာကပ်မောင်းစနစ် အသုံးပြုသည့် နိုင်ငံပေါင်း (၁၆၄) နိုင်ငံရှိပြီး ကမ္ဘာ့လူဦးရေ၏ ၆၆.၁% ရှိပါသည်။ လက်ဝဲကပ်မောင်းစနစ်ကို အသုံးပြုသည့်နိုင်ငံပေါင်း (၇၆)နိုင်ငံရှိပြီး ကမ္ဘာ့လူဦးရေ၏ ၃၃.၉% အသီးသီးရှိကြပါသည်။

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် ကပ်မောင်းစနစ်သတ်မှတ်ချက်နှင့် ယာဉ်၏လက်ကိုင်ဘီးအခွေအထိုင်သည် ပြောင်းပြန် ဖြစ်နေရပါမည်။ ဆိုလိုသည်မှာ လက်ယာကပ်မောင်းစနစ်ကျင့်သုံးသည့်နိုင်ငံတွင် မော်တော်ယာဉ်အား ဘယ်မောင်းယာဉ် (သို့မဟုတ်) ဘယ်စတီယာရင် (Left Hand Drive –LHD) ဖြစ်နေမှသာလျှင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊လမ်းအန္တရာယ်ကင်းစွာ မောင်းနှင်နိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံသည်လည်း လက်ယာကပ်မောင်းစနစ်ဖြစ်၍ ဘယ်စတီယာရင် (Left Hand Drive –LHD) မော်တော်ယာဉ်များအသုံးပြုမောင်းနှင်သင့်ပါကြောင်းနှင့် မော်တော်ယာဉ်တင်သွင်းခွင့်များကိုလည်း ဘယ်မောင်းယာဉ်များသာလျှင် တင်သွင်းအသုံးပြုခွင့်ပြုထားခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ မော်တော်ယာဉ်ကြီးများဖြင့် ကုန်စည်များ၊ ခရီးသည်များမောင်းနှင်ပို့ဆောင်ကြရာတွင်လည်းဘယ်မောင်းမော်တော်ယာဉ်ကြီးများကိုသာ အသုံးပြုမောင်းနှင်ကြမည်ဆိုလျှင် ယခင်ကထက် ယာဉ်မတော်တဆမှုများ လျော့နည်းကျဆင်း၍ အန္တရာယ်ကင်းအောင် မောင်းနှင်နိုင်ကြမည် ဖြစ်ပါသည်။

အငှားမော်တော်ယာဉ်ကြီးများအနက် ခရီးသည်တင်ယာဉ် (Bus) ယာဉ်ကြီးများ၊ ကုန်တင်ဝန်လေးမော်တော်ယာဉ်ကြီးများ၊ နောက်တွဲပါယာဉ်ကြီးများအား မောင်းနှင်ကြသူများသည် ယာဉ်စည်းကမ်း၊လမ်းစည်း

ကမ်းများကို လိုက်နာ၍ သတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ အန္တရာယ်ကင်းအောင်မောင်းနှင်နိုင်သော်လည်း ဘေးအန္တရာယ်ရှိသော ကုန်ပစ္စည်း (Dangerous Goods) တင် ယာဉ်ကြီးများ မောင်းနှင်ကြရာတွင် အလွန်အရေးကြီးပါသည်။ အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် ဘေးအန္တရာယ်ရှိသော ကုန်ပစ္စည်းများ (Dangerous Goods) သည် မီးလောင်ပေါက်ကွဲစေတတ်သောပစ္စည်းများ၊ ဓာတ်ငွေ့များ၊ အဆိပ်အတောက်ဖြစ်စေသော ဓာတ်ငွေ့များ၊ အရည်များစသည့် ပစ္စည်းများတင်ဆောင်မောင်းနှင်ကြသောကြောင့်ယာဉ်မောင်းများနှင့်ယာဉ်အကူများသည် သေချာစွာဂရုပြု၍ သတိထား မောင်းနှင်ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။ ၎င်းပစ္စည်းများသည် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်စေခြင်း၊ အများပြည်သူများကျန်းမာရေးနှင့်ဘေးအန္တရာယ်ထိခိုက်စေခြင်းများကြောင့် မဖိတ်စင်အောင် သေချာစွာထုတ်ပိုး၍ ထိန်းသိမ်းမောင်းနှင် ဆောင်ရွက်သင့်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် ယာဉ်မောင်းများနှင့်ယာဉ်အကူများကိုလည်း သက်ဆိုင်ရာမှ သင်တန်းပေးခြင်း၊ လုပ်ဆောင်ရမည့် စည်းကမ်းများကိုလည်း အမိန့်၊ ညွှန်ကြားချက်များထုတ်ပြန်၍ လိုက်နာဆောင်ရွက်မောင်းနှင်စေနိုင်ရန် ထုတ်ပြန်ထားပါသည်။ ၎င်းယာဉ်များကိုလည်း ယာဉ်၏ သတ်မှတ်ထားသောနေရာများ၌ ယာဉ်အမှတ်အသား (Vehicle Marking)၊ ကွန်တိန်နာအမှတ်အသား (Container Marking)၊တိုင်ကီအမှတ်အသား (Tank Marking) များ တပ်ဆင်ခြင်းနှင့် အထုတ်အပိုးများတွင်လည်းတံဆိပ်ကပ်ခြင်း (Labelling Of Packges) စသည်များ တပ်ဆင်အသုံးပြု၍ အများပြည်သူဆိုင်ရာလမ်းများပေါ်တွင် မောင်းနှင်ကြရပါသည်။ သို့မှသာလျှင် အန္တရာယ်ကင်းပြီး လိုရာခရီးကို အဆင်ပြေချောမွေ့စွာ ရောက်နိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။

မော်တော်ယာဉ်များတွင် ဘေးအန္တရာယ်ရှိသော ကုန်ပစ္စည်းများ (Dangerous Goods) တင်ဆောင်မောင်းနှင်ကြရာတွင် ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံ၌ စက်သုံးဆီတင်ဘောက်ဆာယာဉ်များ အသုံးပြုမောင်းနှင်မှု အများဆုံးတွေ့ရှိရပါသည်။

စက်သုံးဆီတင်ဘောက်ဆာယာဉ်များသည် နိုင်ငံအနှံ့စက်သုံးဆီများ ဖြန့်ဖြူးပို့ဆောင်နေရသောကြောင့် ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့်လည်း ရန်ကုန်မြို့၊ တိုင်းဒေသကြီးကြီးကြပ်စစ်ဆေးရေးအရာရှိရုံး၌ စက်သုံးဆီသယ်ယာဉ်ကိုင်တွယ်ထိန်းသိမ်းခြင်းသင်တန်း (Fuel Bowser handling Process Training Course - FBHP) ဖွင့်လှစ်ပို့ချလျက်ရှိပါသည်။ ယာဉ်မောင်းများနှင့်ယာဉ်အကူများသည် ၎င်းသင်တန်းကိုတက်ရောက်ပြီးမှသာလျှင်စက်သုံးဆီတင်ယာဉ်များကိုကိုင်တွယ် မောင်းနှင်ပို့ဆောင်စေခဲ့ပါသည်။ ထိုသို့ စက်သုံးဆီသယ်ယာဉ် ကိုင်တွယ်ထိန်းသိမ်းခြင်းသင်တန်း (FBHP)ကိုတက်ရောက်ခြင်းအားဖြင့် စက်သုံးဆီတင် (Bowser) ယာဉ်များ မောင်းနှင်ပို့ဆောင်ကြရာ၌ အောက်ပါအကျိုးကျေးဇူးများရရှိစေမည် ဖြစ်ပါသည် –

(က)စက်သုံးဆီသယ်ယာဉ် (Bowser) များ တိမ်းမှောက်မှု လျော့နည်းလာခြင်း။

(ခ) ဆီတင်ယာဉ်မောင်းများအနေဖြင့် သတိပြုလိုက်နာရမည့်ဆောင်ရန်၊ရှောင်ရန်အချက်များအား တိတိကျကျ၊ ရှင်းရှင်းလင်းလင်း သိရှိလာခြင်း။

(ဂ) ဆီတင်ယာဉ်မောင်းနှင်မှုများအား စနစ်တကျရှိလာ၍ ယာဉ်မတော်တဆမှု၊ မီးလောင်မှုများ လျော့နည်းလာပြီး ပပျောက်သွားသည်အထိ ဖြစ်လာနိုင်ခြင်း။

(ဃ)သင်တန်းမတက်ရသေးမီ ယာဉ်မောင်းများအနေဖြင့် သတိမပြု၊ မရည်ရွယ်ဘဲ မိမိဆီတင်ယာဉ်ကြောင့် လမ်းခရီး၌အခြားယာဉ်များအတွက် အနှောက်အယှက်ဖြစ်စေသောပြုမူမောင်းနှင်မှုများရှိခဲ့ပြီး သင်တန်းတက်ရောက်ပြီးပါက ၎င်းအပြုအမူများလျော့နည်းလာခြင်း။

(င) ဆီတင်ယာဉ်မောင်းများအနေဖြင့် မူလက မသိရှိသေးသည့် ဆီတင်ယာဉ်ကိုင်တွယ်ထိန်းသိမ်းမှုနှင့် ပက်သက်၍လည်းကောင်း၊ ဆီတင်ယာဉ်မောင်းတစ်ဦးအတွက် လိုက်နာရမည့် “စံ” သတ်မှတ်ချက်များအား ပြည့်ပြည့်စုံစုံ သိရှိလိုက်နာ ဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်း။

သို့ဖြစ်ပါ၍ အငှားမော်တော်ယာဉ်ကြီးများမောင်းနှင်ကြရာတွင် မည်သည့်ယာဉ်အမျိုးအစားများကို မောင်းနှင်စေကာမူ ယာဉ်မောင်းများသည် မိမိအတွက်၊ မိမိ၏မိသားစုအတွက် အဆင်ပြေစေခြင်း၊ ပို့ဆောင်ရမည့်ကုန်ပစ္စည်းများ လိုရာခရီးကို အချိန်မီရောက်စေခြင်း၊ စီးနင်းလိုက်ပါသည့်ခရီးသည်များနှင့်အခြားလမ်းအသုံးပြုသူများ၏အန္တရာယ်ကင်းစေခြင်းအတွက်ပါ ထည့်သွင်းစဉ်းစား၍ အများပြည်သူဆိုင်ရာလမ်းများပေါ်တွင် အန္တရာယ်ကင်းအောင် မောင်းနှင်၍ ပို့ဆောင်နိုင်ကြပါစေဟု ဆန္ဒပြုရင်း နိဂုံးချုပ်အပ်ပါသည်။

ဝယ်စစ်မျိုးမောင်

MANN YADANARPON AIRLINES

Enjoy Royal Service!

- Yangon
- Mandalay
- Heho
- Sittwe
- Dawei
- Myitkyina
- Tachileik
- Kyaukpyu

Royal service

Make every moment count

FLY with us a million times!!

Enroll now . .

Yangon Office

Hunt Line : (+95-1) 8656969

Mobile : (+95) 9-404460006, 9-404460007, 9-404460008, 9-404460009

Address : Yangon International Airport Estate , Airport Road, Mingalardon Township,11021, Yangon, Myanmar.

Mandalay Office

Tel : (+95-2) 4067099, 4067035~38, (+95-9) 250343865

Address : No.9, 78th Street, Between 33rd & 34th Street, Chan Aye Thar Zan Township, Mandalay, Myanmar.

www.airmyp.com, www.facebook.com/MannYadanarPonAirlines

myanmar
national airlines

MNA ECONOMY CLASS

- Baggage 30 KG (International)
- Baggage 20 KG (Domestic)
- Hand Carry 7KG
- Meal

HEAD OFFICE (MYANMAR)
Address: 104 Kanna Road, Kyauktada Township, Yangon, Myanmar.

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

TRANSCOM *in English*

Volume (4), Issue (2) 1st February, 2025

HISTORIC DALA DOCKYARD HOSTS SESQUICENTENARY CELEBRATION

State-owned dockyards need to consider long-term interests with high capability by building vessels similar to the 150-year-old Dala Dockyard.

State Administration Council Chairman Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing tours the exhibition at the sesquicentenary celebration of the Dala Dockyard in Yangon on 1st January, 2025.

SENIOR General Min Aung Hlaing stressed the need to conduct research to use battery power for running vessels.

A ceremony to mark the 150th anniversary of the historic Dala Dockyard took place in Dala Township, Yangon Region, with an address by Chairman of the State Administration Council Prime Minister Senior General Min Aung Hlaing on 1st January, 2025 morning.

On his arrival, the Senior General and party were welcomed by children from families of the staff at Dala Dockyard.

Deputy Prime Minister Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo, Union Minister for Industry Dr Charlie Than and Yangon Region Chief Minister U Soe Thein formally opened the No 1 upgraded dock lane, new dock trailer and 1,500-tonne tugboat as a gesture of honouring the sesquicentenary celebration of the dockyard.

The Senior General unveiled the plaque of the heavy renovation of the historic diesel workshop built in

1875 at the shipyard and the historic signboard and sprinkled scented water on the plaque.

Speaking on the occasion, the Senior General said that the 150th anniversary of the shipyard took place at the ancient diesel workshop where they all watched a video clip on records of Inland Water Transport and Dala Dockyard.

He continued that inland water transport must be upgraded to coastal shipping, river freight transport to coastal freight transport, container transport and maritime freight systems to achieve greater connectivity and growth.

The Senior General highlighted that State-owned dockyards need to consider long-term interests with high capability by building vessels similar to Dala Dockyard.

The Senior General stressed the need to conduct research to use battery power for running vessels.

He added that shipyards must be equipped with necessary facilities such as dock lanes, machinery, construction workshops, forklifts and heavy machinery, and essential equipment for vessel design creation to conform to global standards.

He underlined that relevant maritime departments have to exchange experiences and technologies of the ship-building process under the maritime rules and regulations for the existence of historic dockyards to develop the maritime sector development of the State.

The Senior General emphasized that to ensure the safe and secure operation of inland water transport, efforts must be made not only in riverine transport but also in coastal shipping, coastal cargo transport, and the integration of coastal and riverine passenger and cargo transport services.

He underscored that by assessing the state's funding support, market availability, and the potential for economic profitability, efforts should be made to enhance the transport of goods along the coastal waterways by leveraging the capabilities of the Dala Dockyard.

SAC Member Deputy Prime Minister Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo reported on the background of the shipyard, work process, and implementation of shipyard functions in accord with the guidance of the Head of State and plans.

The Senior General presented cash awards to employees of the shipyard and visited the exhibition of the shipyard on documentary photos, scale models of vessels and others displayed at the ancient diesel workshop.

The Senior General inspected the heavy renovation of vessels, testing the scale models of vessels to build the coastal cargo vessels at the worksite of the shipyard and left necessary guidance.

Also present at the ceremony were Council Joint Secretary General Ye Win Oo, council members, union ministers, union-level dignitaries, senior Tatmadaw officers from the Office of the Commander-in-Chief, the commander of Yangon Command, officials from the Ministry of Transport and Communications and employees from the shipyard.

Dala Dockyard is the oldest shipyard under the Inland Water Transport. It renovated IWT vessels, created vessel designs and built ships in successive eras while manufacturing machinery and vessel parts, repairing vessels of other departments and enterprises successfully. As workshops, dock lanes and machinery are old at Dala Dockyard with lease capacity, docklanes were renovated, new machinery installed and buildings improved at the shipyard under the guidance of the Head of State. Hence, Dala Dockyard has plans to implement its new future duties assigned by the IWT, based on developed human resources, by constantly monitoring the changing trading system. — MNA/TTA

UNION-LEVEL MSME PRODUCT EXHIBITIONS AND COMPETITIONS TO START 10 FEB

Businesspeople and officials need to organize discussions to understand changes in customer behaviours, technology, information, investment, and market trends at home and abroad.

State Administration Council Vice-Chairman Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win chairs the meeting to hold the Union-Level MSME product exhibitions and competitions on 17th January, 2025.

VICE-SENIOR General Soe Win noted that MSME businesspersons have to know the demands of importer countries and their disciplines, international trade measures, and trading restrictions of countries.

A meeting to hold the Union-Level MSME product exhibitions and competitions took place at the meeting hall of the Ministry of Industry in Nay Pyi Taw on 17th January, 2025 afternoon, with an address by Chairman of the MSME Development Work Committee Vice-Chairman of the State Administration Council Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win.

In his speech, the Vice-Senior General pointed out that businesspersons and officials need to organize discussions to understand changes in customer behaviours, technology, information, investment, and market trends at home and abroad, digital system transformation, and implementation of online banking systems.

He noted that they have to study the transformation of the in-person purchase system to an online marketing system, and the use of products by the people.

He continued that those businesspersons need to apply online marketing and online payment systems on a wider scale if they follow the market transformation process.

The Vice-Senior General underscored that advanced products will

emerge from MSME exhibitions and competitions, and the export of these products can earn foreign exchange.

With regarding efforts to export their quality products, he highlighted that MSME businesspersons have to know the demands of importer countries and their disciplines, international trade measures, for example, requirements of permit from the General Administration of Customs of the People's Republic of China (GACC) to export products to China and trading restrictions of other countries.

Union Minister for Industry Dr Charlie Than reported on plans for the MSME exhibitions and competitions, products to be displayed by ministries, regions and states including Nay Pyi Taw, prizes for competitions, and implementation of the guidance of the Prime Minister.

Chairman of the Organizing Work Committee Deputy Minister for Industry U Yin Maung Nyunt presented the formation of subcommittees and arrangements for the exhibitions and competitions.

After hearing the successful holding of the event in their respective sectors presented by officials, the Vice-Senior General gave necessary remarks.

Also present at the meeting were Nay Pyi Taw Council Chairman U Than Tun Oo and officials.

The exhibitions and competitions will take place at Tabaung Ground, south of Uppatasanti Pagoda, in Nay Pyi Taw from 10 to 14 February. It will accommodate some 80 booths of ministries, regions and states, traditional ethnic foods, business-to-business linkages, technological booths, foreign machinery and product booths, small-scale industries and manufacturing cooperative booths, and 31 kinds of products will be honoured with awards.

Union-level MSME product exhibitions and competitions aim to continuously enhance the products and services of MSME businesses, to use new value-added products at home and penetrate foreign markets, and enhance collaborative efforts among MSME businesses in regions and states to supply the needs of regions each other in the production chain and seek weak and strong points of processes, encourage relevant one region-one product businesses to have success, further create linkages between MSME businesses and internal and external investors, award Union level MSME model product prizes and enable MSME businesses to operate in the long run. **—MNA/TTA**

State Administration Council Vice-Chairman Deputy Prime Minister Vice-Senior General Soe Win chairs the meeting to hold the Union-Level MSME product exhibitions and competitions on 17th January, 2025.

ASEAN to boost cooperation against online scams

SAC Member Deputy Prime Minister MoTC Union Minister General Mya Tun Oo (3rd L) poses for the documentary group photo at the fifth ASEAN Digital Ministers' Meeting in Bangkok on 16-17 January.

AS online scams continue to rise in ASEAN countries, including Myanmar, it is essential to strengthen collaborative efforts to combat them, said State Administration Council Member Deputy Prime Minister and Union Minister for Transport and Communications General Mya Tun Oo at the 5th ASEAN Digital Ministers' Meeting – 5th ADGMIN and Related Meetings with Dialogue Partners held in Bangkok of Thailand on 16 and 17 January.

He continued to say that to enhance users' trust in digital services, including digital financial services, greater cooperation is needed. Efforts should not solely focus on expanding internet connectivity and usage for comprehensive digital integration, but also on ensuring meaningful use of digital services by the public and businesses. To achieve this, it is necessary to prioritize and implement digital literacy programmes effectively.

He added that it is necessary to act based on the principles of security, innovation, and inclusivity in implementing digital transformation.

On 16 January morning, Thai Prime Minister Paetongtarn Shinawatra delivered a speech at the

opening of the meeting at Avani+ Riverside Bangkok Hotel.

In her speech, the Thai Prime Minister underscored that currently, as online scams are becoming increasingly prevalent, posing serious dangers to the public, there is growing concern about this issue, highlighting the need for regional collaboration to address and resolve it effectively.

She noted that ASEAN must implement measures to combat fake news and misinformation that harm social trust, as well as to enhance digital literacy among the public.

In today's world, as Artificial Intelligence (AI) technology continues to develop, it is essential for ASEAN to collectively and responsibly adopt and utilize AI technology in ways that maximize benefits for the region, she added.

At the two-day meeting, ASEAN digital ministers focused on the development of the digital sector in ASEAN, and collaborative efforts to initiate the digital future of ASEAN aligned with safety, innovation and all-inclusiveness to resolve challenges.

The meeting discussed reviewing the successfully implemented plans in 2024, approval for plans in 2025, financial measures for projects, eradication of online scams, enhancement of cybersecurity and systematic improvement of AI.

The General attended the dinner hosted by the Thai Prime Minister and the ASEAN Digital Awards 2025 ceremony at Capella Bangkok Hotel together with meeting participants.

During the trip, the ASEAN ministers held talks with dialogue partner countries China, Japan, the Republic of Korea, India, the United States and the International Telecommunication Union (ITU) separately, issued the Bangkok Digital Declaration and held the press conference of the meeting on 17 January.

On the evening of 15 January, the General discussed opportunities and challenges of new technology and ways to resolve these challenges through collaborative efforts at the China-ASEAN Digital Ecosystem Cooperation Forum at Anantara Riverside Bangkok Resort.

The General met Deputy Prime Minister and Minister of Digital Economy and Society of Thailand Prasert Jantararuangtong on 16 January and Minister of Information and Communications of Vietnam Nguyen Manh Hung on 17 January to talk about the exchange of information and technological cooperation.

The meeting was attended by delegations from 10 ASEAN member States together with Temor-Leste, the People's Republic of China, Japan, the Republic of Korea, India, the United States in addition to the International Telecommunication Union (ITU).

The Myanmar delegation led by General Mya Tun Oo arrived back in Myanmar on 18 January.

— MNA/TTA

Activities to be Implemented Regarding Multimodal Transport According to the ASEAN Regional Action Plan 2020-2025

■ Dr. Myo (DOTP)

Introduction

The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods was adopted in Geneva in 1980. After 25 years of that, the ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT) was drafted, and it was signed by the transport ministers of ASEAN member countries, including Myanmar, on November 17, 2005, in Vientiane, Laos. This agreement aims to establish a framework for multimodal transport within the ASEAN region.

ASEAN Regional Action Plan 2020-2025

Myanmar is a member country that is fostering the ASEAN Economic Community (AEC) and, in line with this, aims to improve regional trade and connectivity. Additionally, to successfully implement the AFAMT and to support the special economic zones being developed within the country, the ASEAN Secretary-General's office has issued an Implementation Framework related to AFAMT and the Regional Action Plan 2020-2025. This framework is essential for facilitating trade activities and supporting the effective implementation of multimodal transport agreements among ASEAN member states.

The Implementation Framework outlines seven key processes that ASEAN member countries must successfully implement for multimodal transport operations. Regarding these processes, the activities that have already been carried out and the remaining tasks to be completed are as follows:

1. Ratification

In 2005, the framework agreement regarding to Multimodal Transport signed by all member countries needs to be ratified by all ASEAN member states. Myanmar has completed the ratification of the framework agreement (Instrument of Ratification) on September 8, 2015.

2. Legal Framework

All ASEAN member countries, including Myanmar, need to establish relevant national multimodal transport laws and regulations in accordance with the framework agreement.

Myanmar has enacted the Multimodal Transport Law with six following objectives outlined in Chapter (2) of the law, which was passed by the Pyidaungsu Hluttaw on January 31, 2014:

(a) to implement the provisions contained in international convention and promises contained in regional agreement related to the multimodal transport.

(b) to facilitate the orderly expansion of international trade through regional and international integration among the multimodal transport operators;

(c) to stimulate the development of smooth, economic and efficient multimodal transport services adequate to the requirements of international trade;

(d) to perform orderly operation by the multimodal transport operators in accord with the terms and conditions by making registration under this Law;

(e) to create a balance of interests between users and carriers of multimodal transport services;

(f) to maintain a smooth, swift and efficient transport by reducing problems of transit in taking steps to engage arrangements.

According to Section 59, Subsection (a) of the Multimodal Transport Law, the relevant Multimodal Transport Rules have been issued by the Ministry of Transport on December 31, 2014, with the agreement of the Union Government of the Republic of the Union of Myanmar, utilizing the granted authority.

Due to departmental reformed within the ministry, the Multimodal Transport Law was amended for the first time on December 28, 2015, and for the second time on February 14, 2022. Additionally, the multimodal transport rules were also amended for the first time on March 22, 2016, and for the second time on March 3, 2023. Currently, the Ministry of Transport and Communications (MOTC), specifically the Department of Transport Planning (DOTP), is responsible for carrying out the implementation processes related to multimodal transport.

According to the regulations within the ASEAN region, it is necessary to establish the procedures and requirements for registering Multimodal Transport Operators (MTOs) as well as the necessary insurances for them. These procedures are currently being implemented.

3. Institutional Framework

Myanmar, as a member state, has established a competent national body called the "Central Body for Multimodal Transport of Goods" which is led by the Union Minister for Transport and Communications. This body

consists of 20 representatives, including heads of relevant departments and organizations. The Central Body serves as a representative organization for the country regarding multimodal transport operations.

The first meeting of the Central Body for Multimodal Transport of Goods was held on November 4, 2024. Furthermore, it is necessary to establish procedures for issuing licenses to Logistics Service Providers (LSPs) and to ensure that the Central Body for Multimodal Transport can issue registration certificates to Multimodal Transport Operators (MTOs) in accordance with the law. These necessary procedures will continue to be implemented.

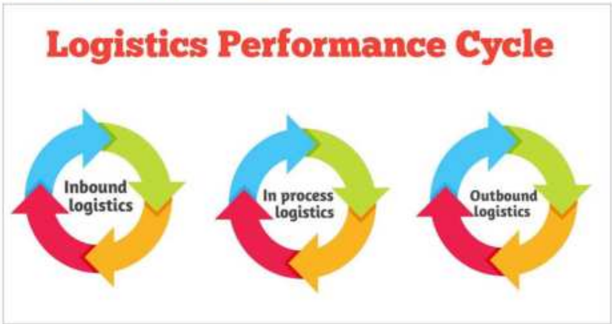
4. Economic Impact

Due to multimodal transport operations, it is necessary to continue studying how these developments enhance

connectivity within the ASEAN region and the extent of their impact on the country's trade and economy.

In addition, it is necessary to study the performance capabilities of multimodal transport along trade corridors by country, including the impact on overall costs, time efficiency, and logistics costs.

5. Logistics Performance



As ASEAN member countries work towards successfully implementing multimodal transport operations, it is essential to strive for improved outcomes in the Logistics Performance Index (LPI), which is a benchmark established by the World Bank, and the Enabling Trade Index (ETI), published by the World Economic Forum.

Currently, Myanmar has a low LPI index among ASEAN member countries, indicating the need for collective efforts for all dimensions, including multimodal transport operations.

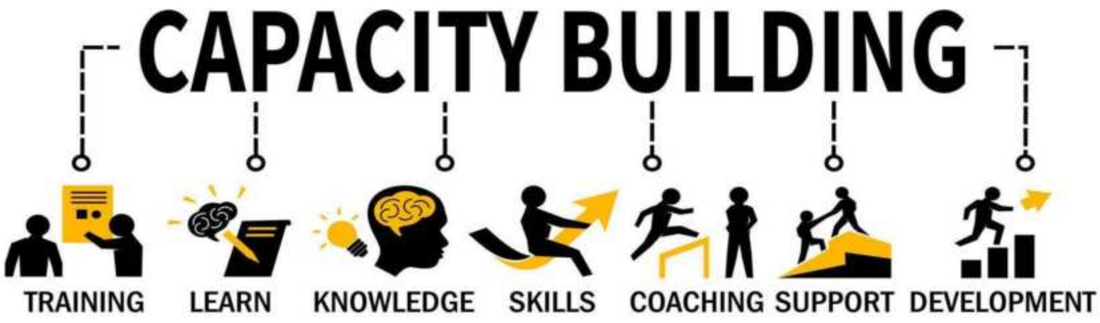
6. Capacity Building

Conducting workshops related to multimodal transport, educating stakeholders about international legal frameworks pertaining to multimodal transport, and the responsibilities and obligations of Multimodal Transport Operators (MTOs) are essential. Additionally, forums and short training sessions should be organized to enhance understanding between government departments related to multimodal transport and private enterprises. It is also necessary to facilitate discussions for MTOs from Myanmar to engage in multimodal transport operations in other ASEAN countries, as well as to exchange experiences and knowledge regarding multimodal transport processes among regional countries.

Myanmar Maritime University (MMU) offers various programs, including a Post-Graduate Diploma in Transport and Logistics Management and an M.Sc. in Logistics & Supply Chain Management. Additionally, the Myanmar International Freight Forwarders' Association (MIFFA) provides training such as the FIATA Diploma in Freight Forwarding and the UNESCAP Foundation Course in Transport and Logistics. These logistics-related courses, along with the international curricula on transport and logistics management by private training centers, and the publishing of the Logistics and SCM magazine are also crucial for building the country's capabilities in multimodal transport.

7. Administrative Procedures

In the implementation of the ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT), it is necessary for member countries to report the latest sta-



tus of their operational plans according to their respective countries and to translate the relevant laws for registering as Multimodal Transport Operators (MTOs) into English for submission to the ASEAN Secretary-General's office and to be displayed on the ASEAN website. Regarding among these activities, Myanmar has already translated its Multimodal Transport Law into English and published it on the ASEAN website.

Expectation

Myanmar is located at the western maritime exit of the ASEAN region and is situated between the People's Republic of China and India. If it can effectively manage its transport network and logistics connectivity, it will be able to gain benefits in the regional trade supply chain. This will also lead to an increase in foreign investments in special economic zones and other sectors within the country.

To successfully implement the multimodal transport related issues from the ASEAN Regional Action Plan 2020-2025, it is essential for regulators and facilitators from various government departments, as well as logistics service providers from the private sector involved in multimodal transport operations, to collaborate effectively. This cooperation will enable successful execution of international multimodal transport operations, thereby enhancing the country's logistics and supply chain capabilities. Such efforts will contribute positively to the country's economic development.

Conclusion

According to the ASEAN Regional Action Plan 2020-2025, among the activities to be undertaken, there are remaining processes related to multimodal transport that need to be completed before the end of 2025. These processes will continue to be carried out under the supervision of the National Level Central Body for Multimodal Transport of Goods, as well as through collaboration with relevant government departments and private sector associations involved in transport and logistics industries. Therefore, it is reported that these activities will be implemented according to the ASEAN's specified timelines.

Dr. Myo (DOTP)

Your One-Stop Logistics Solutions Provider

Bok Seng Logistics (Myanmar) Co., Ltd,
a subsidiary of the Bok Seng Group that is headquartered in Singapore, is an integrated logistics and project logistics solutions provider. From container trucking, heavy cargo handling and lifting, to value-added services such as jacking and skidding for precise positioning, as well as specialised engineering solutions, we offer a wide range of total logistics services that cater to all your needs.

With a proven track record of delivering success, our team of specialists has the right expertise, solutions and equipment to solve your heavy cargo challenges effectively and safely. Discover how our Myanmar team can help you today!

No.64, Ma Khayar Min Thar Gyi St., Thilawa Local Industrial Zone, Kyauk Tan Township, Yangon, Myanmar.

T : (+95) 09 969798225 / 09 969798226
M: (+95) 9 5185517
W: bokseng-ipl.com

BOK SENG LOGISTICS

စိုလင်တဲ့ အကျိုးခံစားခွင့်တွေ ရယူဖို့ အခုပဲ OOREDOO SUPERAPP ကို ဒေါင်းလုတ်လုပ်ကြစို့

Scan & Download

တစ်ဦးချင်းစီအတွက် အတန်ဆုံး **အရမ်းတန်ပက်ကေ့ချ်များ**

အတန်တကာ့ အတန်ဆုံး ဈေးနှုန်းသက်သာတဲ့ **အရမ်းတန်လိုက်ပွဲ**

ဂိမ်းဆော့သူတွေအတွက်ဂိမ်းမျိုးစုံတွေ စုဝေးတည်ရှိရာ **GAMEVERSE**

M-ပိုက်ဆံ

အွန်လိုင်းငွေပေးချေမှုများအတွက် အဆင်ပြေဆုံး **M-ပိုက်ဆံ**

နှစ်သက်ရာ **Online Payment** ကိုရွေးပြီး အလွယ်တကူဖုန်းဘေလ်ဖြည့်နိုင်၊ ပက်ကေ့ချ်ဝယ်နိုင်တဲ့ **INSTANT PAY**

*565#

Ooredoo SuperApp

GET IT ON Google Play

Available on the App Store

ooredoo

UPGRADE YOUR WORLD

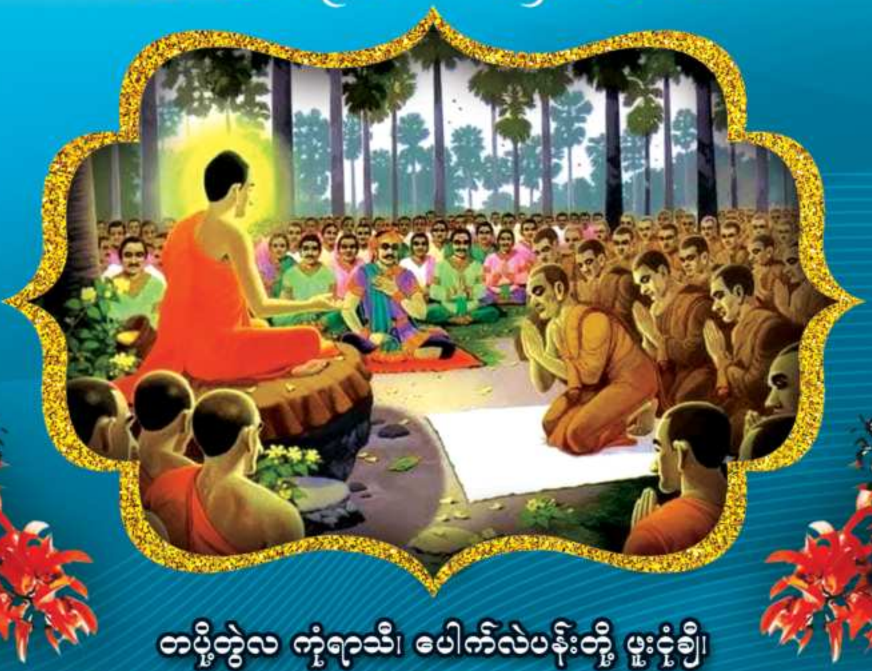
ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန

မူဝါဒ

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

တပို့တွဲလပြည့် ဩဝါဒပါတိမောက် အခါတော်နေ့

(ထမနဲပွဲ)



တပို့တွဲလ ကုံရာသီ၊ ပေါက်လဲပန်းတို့ ဖူးငုံချီ၊
ပြည်ကျိုးရွယ်လို့ မျှော်ရည်မှန်း၊ ပို့ဆက်ဝန်ထမ်း တို့များလှမ်း။

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