

(၇၅) နှစ်မြောက်စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့အမျိုးသားရေးဦးတည်ချက် (၅) ရပ်

- ၁။ စစ်မှန်စည်းကမ်းပြည့်ဝသည့် ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ် ခိုင်မာစေရေးနှင့် ဒီမိုကရေစီနှင့် စက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုတည်ဆောက်ရေး၊
- ၂။ တိုင်းပြည်သာယာဝပြောရေးနှင့် စားနပ်ရိက္ခာလုံခြုံရေးကို အမျိုးသားရေးလုပ်ငန်းစဉ်များအဖြစ် အစွမ်းကုန်ကြိုးစားဆောင်ရွက်ရေး၊
- ၃။ ခိုင်ခံ့အကျိုး၊ တိုင်းရင်းသားပြည်သူလူထုအကျိုးကို ရှေ့ပြေးပြီး "ရှေ့သို့သို့မည်၊ ပန်းတိုင်သို့" (Keep Moving Forward to Achieve Our Goal) ဆောင်ပုဒ်အတိုင်း ပိုမိုကောင်းမွန်သော ခိုင်ခံ့တော်နှင့် လှူစီးပွားအတည်ဆောက်ရေး၊
- ၄။ အမျိုးသားစည်ရပ်ညီညွတ်ရေးနှင့် ပြည်ထောင်စုငြိမ်းချမ်းရေးကို ခိုင်မာသည့် သဒ္ဓါနှင့် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ရေး၊
- ၅။ လွတ်လပ်ပြီး စာရေးမျှတသည့် ပါတီစုံဒီမိုကရေစီအထွေထွေရွေးကောက်ပွဲကို အောင်မြင်စွာ ကျင်းပရေးနှင့် တိုင်းရင်းသားအားလုံး အချိုးကျကိုယ်စားပြု ပါဝင်နိုင်သည့် ငွေ့ကောက်ပွဲစနစ်ဖြစ်ပေါ်လာစေရေး။



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



ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ခြင်းဦးစွန်း သတင်းစာ
Transcom Newsletter

အတွဲ (၂)၊ အမှတ် (၁)၊ ၂၀၂၃ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ (၁) ရက်
transcom.motc@gmail.com, transcom.offices@gmail.com



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

Reliable Quality Service

Vision: To be innovative Air Cargo Warehouse

Mission: To ensure customer satisfaction through Safety, Technology and Reliability

First Air Cargo Export Terminal Service In Myanmar Since 2012
Coming Soon Import & Transshipment Service at MCS New Warehouse



Air Cargo Services

We provide the best service for moving your freight.

MCS

Mingalardon Cargo Services Public Co.,Ltd

Yangon International Airport Compound, Mingalardon Township, Yangon, Myanmar

Contact : (+95 1) 7533 183~6

Email : info@mcscargo.com

Website : www.mcscargo.com



MPT CLUB 1000 POINTS

အထိရရှိနိုင်မယ့်အခွင့်အရေး



အဖွဲ့ဝင် ဥပယောက်တို့မျှဝေရန်

5498 Ks

2GB 600 Club Points

190 mins / 190 SMS

ဒေတာအပြင် ဝန်းကြွမ်းပုံနှိပ်မှုနှင့်
SMS တွေကိုပါ မျှဝေနိုင်ပါပြီ!

CALL CENTER **106**

အသေးစိတ်သိရှိလိုပါက
www.mpt.com.mm

ဝယ်ယူရန်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ၏ ရှေ့လုပ်ငန်းစဉ် (၅) ရပ်

- ၁။ ပြည်ထောင်စုရွေးကောက်ပွဲကော်မရှင်ကို ပြန်လည်ဖွဲ့စည်းပြီး မဲစာရင်းများစစ်ဆေးခြင်းများအပါအဝင် လုပ်ဆောင်သင့်၊ လုပ်ဆောင်ထိုက်သည်များကို ဥပဒေနှင့်အညီဆက်လက်လုပ်ဆောင်သွားမည်။
- ၂။ လတ်တလော ဖြစ်ပွားနေဆဲဖြစ်သည့် COVID-19 ကပ်ရောဂါ ကာကွယ်ရေးလုပ်ငန်းများကို အရှိန်အဟုန်မပျက် ထိထိရောက်ရောက် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။
- ၃။ COVID-19 ကပ်ရောဂါကြောင့် ထိခိုက်ခဲ့သည့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအား ဖြစ်နိုင်သမျှနည်းလမ်းများဖြင့် အမြန်ဆုံးကုစားသွားမည်။
- ၄။ တစ်နိုင်ငံလုံး ထာဝရငြိမ်းချမ်းရေးရရှိရေးအတွက် တစ်နိုင်ငံလုံးပစ်ခတ်တိုက်ခိုက်မှုရပ်စဲရေး သဘောတူစာချုပ် (NCA) ပါ သဘောတူညီ ချက်များအတိုင်း ဖြစ်နိုင်သမျှ အလေးထားလုပ်ဆောင်သွားမည်။
- ၅။ အရေးပေါ်ကာလဆိုင်ရာ ပြဌာန်းချက်များနှင့် အညီ ဆောင်ရွက်ပြီးစီးပါက ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေ (၂၀၀၈ ခုနှစ်) နှင့် အညီ လွတ်လပ်ပြီး တရားမျှတသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီ အထွေထွေရွေးကောက်ပွဲအား ပြန်လည်ကျင်းပ၍ အနိုင်ရသည်ပါတီအား ဒီမိုကရေစီစံနှုန်းများနှင့် အညီ နိုင်ငံတော်တာဝန်အား လွှဲအပ်နိုင်ရေး ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်။

ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဦးတည်ချက် (၉) ရပ်

- ၁။ **နိုင်ငံရေး**
 - (က) စစ်မှန်၍စည်းကမ်းပြည့်ဝသော ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ်ကို တရားမျှတမှုအပြည့်ကျင့်သုံးပြီး ဒီမိုကရေစီနှင့် ဖက်ဒရယ်စနစ်ကို အခြေခံသည့် ပြည်ထောင်စုကို တည်ဆောက်နိုင်ရေး။
 - (ခ) တစ်နိုင်ငံလုံး ထာဝရငြိမ်းချမ်းရေးရရှိရေးအတွက် တစ်နိုင်ငံလုံးပစ်ခတ်တိုက်ခိုက်မှုရပ်စဲရေး သဘောတူစာချုပ် (NCA) ပါ အတိုင်း အလေးထား လုပ်ဆောင်ရေး။
 - (ဂ) လွတ်လပ်၍တက်ကြွပြီး ဘက်မလိုက်သော နိုင်ငံခြားရေး မူဝါဒကိုကျင့်သုံးပြီး နိုင်ငံများအကြား ငြိမ်းချမ်းစွာအတူယှဉ်တွဲ နေထိုင်ရေး "မူ" ကို ဆက်လက်လိုက်နာကျင့်သုံးရေး။
- ၂။ **စီးပွားရေး**
 - (က) စိုက်ပျိုးရေးနှင့် မွေးမြူရေးကိုအခြေခံသည့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုကို ခေတ်မီနည်းစနစ်များဖြင့် ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ပြီး အခြားစီးပွားရေးကဏ္ဍများကိုလည်း ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး။
 - (ခ) စေ့ကွက်စီးပွားရေးစနစ်တည်ငြိမ်အောင်ဖော်ဆောင်ပြီး နိုင်ငံတကာရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကိုဖိတ်ခေါ်၍ တိုင်းရင်းသားပြည်သူ တစ်ရပ်လုံး၏ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် တည်ဆောက်ရေး။
 - (ဂ) ပြည်တွင်းစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို အားပေးကူညီပြီး နိုင်ငံတော်၏ထုတ်ကုန်များစွာ ထုတ်လုပ်နိုင်သည့် အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများ ဆောင်ရွက်ဖော်ဆောင်ရေး။
- ၃။ **လူမှုရေး**
 - (က) စစ်မှန်သော မျိုးချစ်စိတ်ဓါတ်ဖြစ်သည့် ပြည်ထောင်စုစိတ်ဓါတ် ရှင်သန်ထက်မြက်ရေး။
 - (ခ) တိုင်းရင်းသားလူမျိုးအပေါင်းတို့၏ ဓလေ့ထုံးတမ်းအစဉ်အလာများကို လေးစားလိုက်နာပြီး အမျိုးသားယဉ်ကျေးမှုစရိုက် လက္ခဏာများ မပျောက်ပွက်အောင် ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ရေး။
 - (ဂ) တစ်မျိုးသားလုံး ကျန်းမာကြံ့ခိုင်ရေးနှင့် ပညာရည်မြင့်မားရေး။



(၇၅) နှစ်ပြောက်စိန်ရတနာလွတ်လပ်ရေးနေ့အထူးထုတ်

ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန သတင်းစာ

အတွဲ (၂)၊ အမှတ် (၁)၊ ၁-၁-၂၀၂၃ (တနင်္ဂနွေနေ့)

Contents မာတိကာ

အကြောင်းအရာ	စာအုပ်အမျိုးအစား	ကလောင်အမည်	စာမျက်နှာ
အယ်ဒီတာ့အာဇာတ်			၃
မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးနေ့ကြေညာစာတမ်း	စာတမ်း	ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန	၄-၆
စိန်ရတနာလွတ်လပ်ရေးနေ့အခမ်းအနား	ကဏ္ဍ	ဇော်မင်းမင်းဦး	၇
ပြည်သူ့အတွက်	ကဏ္ဍ	တို့ကိုးကျော်	၈
ညမင်းသား	ကဏ္ဍ	ကျော်မင်းနိုင် (ထောက်တွင်း)	၉
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ၊ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်သတင်းများ			၁၀-၂၁
နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ၊ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်သတင်း			၂၂-၂၃
ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးသတင်းများ			၂၄-၂၆
စိန်ရတနာလွတ်လပ်ရေးနေ့နှင့် သမိုင်းဝေဖန်ရေး	ဆောင်းဖိုး	နှင်းသဏ္ဍာ (RTAD)	၂၇-၃၁
လွတ်လပ်ရေးနှင့်အထူး	ဆောင်းဖိုး	သက်မောင် (ဇော်မူ)	၃၂-၃၄
ပို့ဆောင်ရေးထောက်ပံ့ရေးစီမံခန့်ခွဲရေးနှင့် မြန်မာနိုင်ငံ	ဆောင်းဖိုး	ကိုးနုမိုး (DOTP)	၃၅-၃၇
ဓမ္မစရိုင်သော	စာအုပ်	မိ(MMMC)	၃၈-၄၀
ဒုတိယဝန်ကြီး(ပို့ဆောင်ရေး) သတင်းများ			၄၁-၄၂
ကိုဗစ်ကာလအလွန်မြန်မာ့အာရှဝါဒီလုံခြုံရေးနှင့် မြှင့်တင်ရေးနှင့် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဧကရာဇ် (အပိုင်း-၁)	ဆောင်းဖိုး	အရှုဝါဒီလုံခြုံရေး	၄၃-၄၈
၇၄၅၅	စာအုပ်	ဖိုးအောင်	၄၉-၅၁
ကမ္ဘာ့အေးချမ်းရေးအဖွဲ့အစည်း	ဆောင်းဖိုး	မောင်ညို(ညသား)	၅၂-၅၃
ဒုတိယဝန်ကြီး(ဆက်သွယ်ရေး)သတင်း			၅၄
မြန်မာ့စာပေအသင်းအကြောင်းသိကောင်းစရာ (အပိုင်း-၁)	ဆောင်းဖိုး	ခမ်း(စိန်လုံကဘား)	၅၅-၅၇
နိုင်ငံအတိုးစီမံရေးနှင့် မြန်မာ့အိမ်ကမ်းအာဇာနည်	ဆောင်းဖိုး	ညီထွန်းလတ်	၅၈-၆၀
တရုတ်နိုင်ငံ၏လှုပ်ရှားမှုပတ်ဝန်းကျင်နှင့် နယ်စပ်ဒေသများရှိ စီးပွားရေးတက်ရေး ဆောင်ရွက်ချက်များ	ဆောင်းဖိုး	စစ်တွေသား	၆၁-၆၆
ဒုတိယဝန်ကြီး(ရထား)သတင်းများ			၆၇-၆၈
ကမ္ဘာ့ရေကြောင်းသင်္ဘောမောင်းနှင်	ဆောင်းဖိုး	ဒေါက်တာဌေးကြွယ် (MMMC)	၆၉-၇၃
ကလောင်အခွင့်အရေး	စာအုပ်	ကျော်မင်းနိုင် (ထောက်တွင်း)	၇၄-၇၆
အရမ်း(သို့မဟုတ်)မောင်းချစ်လေယာဉ်	ဆောင်းဖိုး	မိုက်စီရုရာ	၇၇-၇၉
ကုန်လုပ်ငန်းပို့ဆောင်ရေးနှင့် ကြေးမူစီးပွား ထုတ်ပြန်ချက်များ			၈၀



အယ်ဒီတာ့အင်္ကျီ



(၅၅)နှစ်မြောက်စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးခရီးရှည်ကာလနှင့်အတူ တိုင်းရင်းသားပြည်သူများအတွက် ကျရာကဏ္ဍမှ ဝန်ဆောင်မှုပေးနေသည့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန

တရားမျှတခြင်း၊ လွတ်လပ်ခြင်း၊ ခွင့်တူညီမျှခြင်း၊ ဝါဒဖြူစင်ခြင်းနှင့် ပြည်စုံခြင်းစသည့် အခြေခံအကြောင်းအချက်များသည် လွတ်လပ်ရေး၏ အနှစ်သာရနှင့် အခွင့်အရေးများပင်ဖြစ်သည်။ အဆိုပါ အခွင့်အရေးများရရှိစေရေးအတွက် မြန်မာတိုင်းရင်းသားပြည်သူများက အသက်၊ ခွေး၊ သွေးပေါင်းများစွာ စတေးကာ လွတ်လပ်ရေးကို အရယူဆောင်ရွက်ခဲ့ကြရသည်။ ယနေ့မျိုးဆက်သစ် မြန်မာတိုင်းရင်းသား ပြည်သူများကလည်း ဘိုးဘွား မြန်မာတိုင်းရင်းသားပြည်သူများ ရယူပေးခဲ့သည့် လွတ်လပ်ရေးအား ထိန်းသိမ်းကာကွယ်စောင့်ရှောက်ကာ ခေတ်မီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်သော နိုင်ငံတော်အဖြစ် ဝိုင်းဝန်းတည်ဆောက်လာခဲ့ကြသည်မှာ (၅၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့ကာလသို့ပင် ရောက်ရှိလာခဲ့ပြီ ဖြစ်သည်။

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသည်လည်း ၂၀၁၆ ခုနှစ် မတ်လ(၃၀)ရက်နေ့မှ စတင်၍ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ဆက်သွယ်ရေးနှင့်သတင်းအချက်အလက် နည်းပညာဝန်ကြီးဌာနတို့အား ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအဖြစ် အမည်ကို ပြောင်းလဲသတ်မှတ်ဆောင်ရွက်ခဲ့သော်လည်း ၁၉၄၈ ခုနှစ် မြန်မာနိုင်ငံလွတ်လပ်ရေးရရှိသည့် အချိန်ကတည်းကစ၍ ရေကြောင်းနှင့် မြို့ပြလေကြောင်း ဝန်ကြီးဌာန၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဓာတ်တိုက်နှင့် ကြေးနန်း ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနဟူ၍ ဝန်ကြီးဌာန နှစ်ခုခွဲ၍ ဖွဲ့စည်းကာ တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ပေးခဲ့သည့် နိုင်ငံတော်အဖွဲ့အစည်းတစ်ခု ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသည် မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးနှင့်အတူ ဖြစ်ပေါ်လာခဲ့ပြီး တိုင်းရင်းသား ပြည်သူအတွက် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍများနှင့် ဖတ်သက်၍ ဝန်ဆောင်မှုပေးနေခဲ့သည်မှာ စိန်ရတုကာလသို့ပင် ရောက်ရှိလာနေပြီဟု ဆိုရမည် ဖြစ်သည်။

၁၉၆၁ ခုနှစ်တွင် ၁၉၄၈ ခုနှစ်က စတင်ဖွဲ့စည်းဆောင်ရွက်ခဲ့သည့် ဝန်ကြီးဌာန (၂)ခုကို ပေါင်းစည်း၍ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် လမ်းပန်းဆက်သွယ် ရေးဝန်ကြီးဌာနအဖြစ် ပြောင်းလဲဖွဲ့စည်းကာ ဌာနများတိုးချဲ့ဖွဲ့စည်း ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ၁၉၉၂ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ(၂၉)ရက်နေ့တွင် ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ရထားပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာနနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဓာတ်တိုက်နှင့် ကြေးနန်း ဝန်ကြီးဌာနဟူ၍ ဝန်ကြီးဌာန (၃)ခုအဖြစ် ပြင်ဆင်ဖွဲ့စည်းခဲ့သည်။ ၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ မတ်လ(၃၀)ရက်နေ့တွင် ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ဆက်သွယ်ရေးနှင့် သတင်းအချက်အလက် နည်းပညာဝန်ကြီးဌာနတို့အား ပို့ဆောင်ရေးနှင့်

ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအဖြစ် အမည်ကို ပြောင်းလဲသတ်မှတ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသည် လွတ်လပ်ရေးနေ့၏ စိန်ရတုအချိန်ကာလအတွင်းတွင် အသွင်အမျိုးမျိုး အမည်အမျိုးမျိုးဖြင့် နိုင်ငံတော်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်နေကြသည်။ မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေး အခွင့်ရှည်တည်တံ့နေစေရေးအတွက် ထိန်းသိမ်းကာကွယ်စောင့်ရှောက်ပေးနေသည့် မြန်မာတိုင်းရင်းသားပြည်သူများအား ကျရာနေရာမှ ဝန်ဆောင်မှုများဆောင်ရွက်ပေးနေခဲ့သည်မှာလည်း စိန်ရတုကာလသို့ပင် ရောက်ရှိလာခဲ့ပြီဟု ဆိုနိုင်မည်ဖြစ်သည်။

မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးနေ့၏ (၅၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတုကာလအတွင်းတွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ အဆက်ဆက်သော ခေါင်းဆောင်များသည် နောက်တစ်လံကိုပြန်ကြည့်၍ ရှေ့တစ်ခေါ်ကို မျှော်တွေးကာ နိုင်ငံတော်အတွက်၊ တိုင်းရင်းသား ပြည်သူများအတွက် ကျရာကဏ္ဍမှ တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ပေးနေကြသကဲ့သို့ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ထမ်းမိသားစုအနေနှင့်လည်း ခေါင်းဆောင်များ၏ ဦးဆောင်လမ်းညွှန်ချက်များနှင့်အညီ နိုင်ငံတော်အတွက်၊ တိုင်းရင်းသားပြည်သူများအတွက် အားကြီးမာန်တက်၊ ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ကြသည်။ လွတ်လပ်ရေးနေ့၏ (၅၅)နှစ်မြောက်စိန်ရတုကာလအတွင်းတွင် မြန်မာတိုင်းရင်းသားပြည်သူများအနေနှင့် လေယာဉ်ခရီးစဉ်၊ ပြည်တွင်းရေကြောင်းခရီးစဉ်၊ မီးရထားခရီးစဉ်၊ မော်တော်ယာဉ် ခရီးစဉ်များဖြင့် ခရီးသွားလာမှုနှင့် ကုန်စည် ကူးသန်းရောင်းဝယ်မှုလုပ်ငန်းများတွင် စရိတ်စတင် သက်သာစွာဖြင့် အဆင်ပြေစွာဆောင်ရွက်နိုင်ရေး၊ သဘာဝဘေးအန္တရာယ်များမှ ကြိုတင်ကာကွယ်နိုင်ရေး၊ လူသားအရင်းအမြစ်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေး၊ ပင်လယ်ရေကြောင်း ကုန်သွယ်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေး၊ အများပြည်သူ၏ ပြောဆိုဆက်သွယ်မှု လုပ်ငန်းများ အဆင်ပြေချောမွေ့စေရေးစသည့် လုပ်ငန်းကဏ္ဍများကို တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိသည်။ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသည် "ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ပြည်ကိုးစွယ်" ဟူသည့် ဆောင်ပုဒ်နှင့်အညီ မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးကို ထိန်းသိမ်းကာကွယ်စောင့်ရှောက်ပေးနေကြသည့် မြန်မာနိုင်ငံသား တိုင်းရင်းသား ပြည်သူများအတွက် ကျရာကဏ္ဍမှနေ၍ ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကို မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးနေ့၏ (၅၅)နှစ်မြောက်စိန်ရတုကာလအထိ တိုင် တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ပေးနေသကဲ့သို့ အနာဂတ်တွင်လည်း မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးနေ့၏ ရာပြည့်နှစ်များစွာ ကျော်လွန်သည့် အချိန်ကာလများအထိတိုင်အောင် ဆက်တိုက်ထမ်းပိုး တိုး၍တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ပေးသွားမည် ဖြစ်ပါကြောင်း။

မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးကြေညာစာတမ်း



**တကောင်း၊ သရေခေတ္တရာ၊ ပုဂံ၊
မြင်စိုင်း၊ စစ်ကိုင်း၊ ပင်းယ၊ အင်းဝ၊
ကုန်းဘောင် ထို့နောက် မန္တလေးအထိ
ငါတို့လွတ်လပ်ရေးသည်နေ့ရောင်လဝါ
ကဲ့ပမာသို့ တဖြာဖြာတဝင်းဝင်း ကမ္ဘာ
ချဉ်းအောင် ထွန်းလင်းခဲ့ပေ၏။**

မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးအတွက်မြန်မာနိုင်ငံသားတိုင်းရင်းသားညီအစ်ကိုမောင်နှမများ၏အသက်၊ သွေး၊ ခန္ဓာစေတေး၍ရယူပေးခဲ့သော လွတ်လပ်ရေးသည် ယခုအခါ (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတနာလွတ်လပ်ရေး ရောက်ရှိလာခဲ့ပြီဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံသည် ၁၉၄၈ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ ၄ ရက်နေ့ နံနက် ၄ နာရီ မိနစ် ၂၀ အချိန်တွင် နယ်ချဲ့ဗြိတိသျှတို့၏ ကိုလိုနီကျွန်ဘဝမှ လွတ်မြောက်ခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် အဆိုပါ လွတ်လပ်ရေးနေ့တွင် မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးကြေညာစာတမ်းကို ထုတ်ပြန်ခဲ့သည်။ အဆိုပါလွတ်လပ်ရေးနေ့ကြေညာစာတမ်းကို ဦးသိန်းဟန် (ဆရာတော်ကြီး)၊ ဦးဝန် (မင်းသုဝဏ်)၊ ဆရာယော (ဆရာဝေယျ)၊ ဆရာ ဦးအုန်းဖေ (တက်တိုး)၊ ဦးဝင်းစိန် (တင့်တယ်) စသည့် ပညာရှင်များက ရေးသားခဲ့ကြခြင်းဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ လွတ်လပ်ရေးကြေညာစာတမ်း အင်္ဂလိပ်ပြန်ဆိုချက် ပထမမူကြမ်းကို ဒေါက်တာမောင်မောင်ရေးရန် ဦးသန်း၊ ဦးခင်မောင် (တောသား)၊ ဦးခင်စော် (ကေ)တို့ကတာဝန်ပေးအပ်ခဲ့သည်။ အင်္ဂလိပ်ဘာသာပြန်ဆိုချက် မူကြမ်းကို အဆိုပါဆရာများက ပြင်ဆင်တည်းဖြတ် အတည်ပြုခဲ့ကြသည်။ အဆိုပါမြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးကြေညာစာတမ်း၊ သစ္စာအမိတ္တန်တိုးချက်နှင့် လွတ်လပ်ရေးမော်ကွန်းကျောက်စာတိုင်တို့ကို ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်သတင်းလွှာ စာဖတ်သူများ ဖတ်သုတအဖြစ် လေ့လာသိရှိနိုင်ရန်အတွက် မူလသတ်ပုံများအတိုင်းပြန်လည်ဖော်ပြပေးလိုက်ရပါသည်။ **ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်သတင်းလွှာ**

ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတော်သည် ၁၉၄၈ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ (၄)ရက်နေ့ နံနက် (၄) နာရီမိနစ် (၂၀) အချိန်တွင် နယ်ချဲ့ဗြိတိသျှတို့၏ ကိုလိုနီကျွန်ဘဝမှ လွတ်မြောက်ခဲ့သည်။ အဆိုပါ လွတ်လပ်ရေးနေ့တွင် ထုတ်ပြန်ကြေညာသော လွတ်လပ်ရေးကြေညာစာတမ်း အပြည့်အစုံမှာ -

အောင်စေသတည်း

၁။ မြန်မာသက္ကရာဇ် ၁၃၀၉-ခုနှစ်၊ ပြာသိုလဆုတ် ၉-ရက် (အင်္ဂလိပ်သက္ကရာဇ် ၁၉၄၈-ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ ၄-ရက်) တနင်္ဂနွေနေ့ ကောင်းမြတ်သန့်စင် မင်္ဂလာအပေါင်းနှင့် ပြည့်စုံသောအခါ၌ ဤငါတို့မြန်မာပြည်သည် လုံးဝလွတ်လပ်သော အချုပ်အခြာအာဏာပိုင် ပြည်ထောင်စုသမ္မတ မြန်မာနိုင်ငံတော်ကြီးအဖြစ်သို့ ရောက်ပြီ။

၂။ ဤငါတို့ မြန်မာနိုင်ငံတော်ကြီးသည် လိုရာမတ ပြည့်စုံလှ၍ ဘူမိနက်သန်မှန်သော မြေထူးမြေမြတ်လည်းဖြစ်၏။ မွန်မြတ်သန့်စင်သော တရားထူးတရားမြတ်တို့တည်ရာ မြေကောင်းမြေမွန်လည်းမှန်၏။ မြေတွင်းမြေပြင် အထူးထူးသော ရတနာအပေါင်း

တို့နှင့်ပြည့်စုံသဖြင့် သတ္တဝါအပေါင်းတို့ဆွတ်ယူ စားသုံးကမ္ဘာဆုံးသော်လည်း မသျှင်းမကုန်နိုင်သော ပဒေသာစစ် အနစ်သာရ ကြွယ်ဝပြည့်စုံသောမြေလည်းဖြစ်၏။ ဘူမိနက်သန် မှန်လှထူးရွှန် ဤမြေမွန်မြေမြတ်၌ ရှမ်း၊ ကချင်၊ ကရင်၊ ချင်း၊ မွန်၊ ဗမာ စသည်ဖြင့် တသွေးတသား တမိဖွားဖြစ်ကြကုန်သော ငါတို့သည် နှစ်ပေါင်းထောင်ရာ သင်္နားပွားတက် ရေတွက်ခြင်းငှါ မတတ်နိုင်သော ရာဇဝင် ရှေးဝေး ရှေးပဝေသနီမှစ၍ တရား၊ လွတ်လပ်သော လူမျိုးအဖြစ်တည်ခဲ့ကုန်၏။ တကောင်း၊ သရေခေတ္တရာ၊ ပုဂံ၊ မြင်စိုင်း၊ စစ်ကိုင်း၊ ပင်းယ၊ အင်းဝ၊ ကုန်းဘောင် ထို့နောက် မန္တလေးအထိ ငါတို့လွတ်လပ်ရေးသည် နေရောင်လဝါကဲ့ပမာသို့ တဖြာဖြာတဝင်းဝင်း ကမ္ဘာချဉ်းအောင် ထွန်းလင်းခဲ့ပေ၏။ သို့ရာတွင် ကမ္ဘာတန်ဆာကာလ အသေချွတ်တည်နေအပ်သော နေမင်းသူရိယာလမ္ဗာတို့ပင် ဆီးနှင်းမြူတိမ်ခုံးအုပ်၍ ခေတ္တ ခဏ အရှိန်အဝါညှိုးလျှော့နှမ်းလျ မထွန်းမပဖြစ်တိသကဲ့သို့ ငါတို့လွတ်လပ်သော မြန်မာနိုင်ငံတော်သည်လည်း လွန်ခဲ့သည့် နှစ်ပေါင်းလေးရာခန့်က ဥရောပတိုက်မှ ထွက်ပေါ်လာ၍ တစ်ကမ္ဘာလုံးကို ရစ်ပတ်အုပ်

ဖုံးခွဲသော နယ်ချဲ့ဝါဒကြီးနှင့်မရောင်မကွင်းသာ ကြံကြိုက်ဆုံတွေ့ မိ၍ ပဌမ အင်္ဂလိပ်မြန်မာစစ်၌ ရခိုင် တနင်္သာရီ၊ ဒုတိယအင်္ဂလိပ် မြန်မာစစ်၌ ဟံသာဝတီ ပဲခူး၊ တတိယအင်္ဂလိပ် မြန်မာစစ်၌ မန္တလေးရတနာပုံ သုံးကြိမ်သုံးခါချအပ်ခြင်းဖြင့် ဤမြေထူး မြေ မြတ်၌ နှစ်ပေါင်းထောင်ရာစောင်ထိန်း၍ လက်အောက်ခံဘဝသို့ လုံးစရောက်ခဲ့ကြရသည်။ သို့သော် နေမင်းသူရိယာ လစဉ်တို့ကို ဆီးနှင်းမြှူတိမ် မည်သို့ပင်ဖုံးအုပ်လွှမ်းမောက်မှု နေလတို့၏ အရှိန်အတောက်ကို မခံနိုင်ရကား ခေတ္တမျှပင် လွင့်စဉ်ကွယ် ပျောက်၍ နေဝါလရောင်သည် ပကတိအသရေကို ပြန်၍ဆောင် လေဘိသကဲ့သို့ ငါတို့အပေါ်၌ ဖုံးလွှမ်းအပ်သော နယ်ချဲ့ဝါဒသည် ငါတို့၏ကမ္ဘာရှည်မြင့် ရင့်မားလှသော လွတ်လပ်ရေးစိတ်ဓာတ်၏ အရှိန်အတောက်ကို မခံနိုင်ရကား ခြောက်ဆယ့်တနှစ်တလနှင့် တရက်သော အခိုက်အတန့်ကလေးမှာပင် အလိုအလျောက်ကွယ် ပျောက်သွားရသဖြင့် ဤနေ့ဤအခါမှစ၍ ငါတို့သည်အသုရိန် ခံတွင်း ရှင်းရှင်းကြီးလွတ်မြောက်အပ်သော လပြည့်ဝန်းပမာ သန့်ရှင်းစင်ကြယ် ချမ်းမြေ့သာယာစွာဖြင့် လုံးဝလွတ်လပ်သော ဘဝထူး ဘဝမြတ်ကို လက်ဆုပ်လက်ကိုင် အပိုင်ရရှိကြပြီ။

၃။ ယခုငါတို့ရရှိအပ်သော လွတ်လပ်ရေးသည် ရေတွင်ရုပ်ရေး မြေသွေးကောင်းကင် တိမ်ရိပ်ထင်သကဲ့သို့ လွတ်လပ်ရေး မဟုတ်၊ ငါတို့အားလွတ်လပ်ရေးလမ်းစဉ်သို့ ညွှန်လည်းညွှန်ပြလမ်းစရာကြီး အမြန်ပို့ဆောင်ခဲ့ကြပေသော ဗိုလ်ချုပ်အောင်ဆန်းနှင့်တကွ ကားတို့မှူးခေါင်းဆောင်ကြီးတို့၏ မဆုတ်မနစ်သောလုံ့လ၊ မလျှော့ သောဝီရိယ ဆီမီးတန်ဆောင်ကဲ့သို့ ထွန်းပအပ်သော ဉာဏ် မျက်စိ ဝစီရစ်နိများကဲ့သို့ စူးရှသောသတ္တိတို့ကြောင့် အဟံမမ ဥပကြီးစုပြီး အခြား အခြားသော လွတ်လပ်သော နိုင်ငံကြီးတို့နှင့်တန်းတူ မြူ တစ်ခြမ်းမျှ မလျော့မလို ထိုထိုသို့သော တန်ခိုးရိုနှိဝါ တေဇာ အပေါင်းတို့နှင့်ပြည့်စုံသော အချွန်အချာတည်းဟူသော အာဏာ ထူးအာဏာမြတ်ကို ငါတို့လက်ပိုင် ရရှိကြပြီ။

၄။ ငါတို့သည် တမျိုးဘာသာ တစိတ်တဒေသ၏ ကောင်းကျိုး ချမ်းသာကို မလိုလား။ ကျောသားရင်သား သူကားငါကား ခွဲခြားခြင်း ကိုအလိုမရှိ၊ မြစ်ချောင်း သီတာ သမုဒ္ဒရာ တောင်တန်းတို့ဖြင့် ကမ္ဘာ့ မွေတာသဘာဝ အပိုင်းအခြား ထင်ရှားစွာ သတ်မှတ်အပ်သော ရာဇဝင်ရှည်ဝေးရေးပဝေသကီမှစ၍ ယခုထက်တိုင် မြန်မာနိုင်ငံသား ဟုသမုတ်အပ်သူ တိုင်းရင်းသားအပေါင်းတို့အတိအကျနေထိုင် ရာ မြန်မာနိုင်ငံတော်တစ်ဝှမ်းကို တသွေးတသားတည်းဟူသော ကြိုးထူး တစိတ်တဝမ်းတည်းဟူသောကြိုးထူး အလိုအလျောက် သဘာဝအထောက်အပံ့ဖြင့်သာလျှင် မြစ်ပေါ်အပ်သော ဓေတနာ တည်းဟူသောကြိုးထူး ဤသုံးပါးဖြင့် ကမ္ဘာ့ဆုံးတိုင်မြဲနိုင် တည်တံ့ အောင် ရစ်ပတ်ဖွဲ့နှောင်အပ်သော ပြည်ထောင်စုအဖြစ်ကို လက်ဆုပ်လက်ကိုင် ငါတို့အပိုင်ရလေပြီ။

၅။ ငါတို့နိုင်ငံတော်ကြီးသည် မည်သူတဦးတယောက် တဖွဲ့ တသင်း၏ အမွေအနှစ်မဟုတ်၊ မည်သူတဦးတယောက် တဖွဲ့ တသင်း၏ ပုဂ္ဂလိကအပိုင်ပစ္စည်းမဟုတ်၊ မည်သူတဦးတယောက် တဖွဲ့ တသင်းက ချွပ်ကိုင်အနိုင်သိမ်းယူ အကျိုးခံစားအပ်သောနိုင်ငံ

မဟုတ်၊ အတိတ်ကာလကင်း၊ ယခုမှန်မှောက်တွင်ကင်း၊ ငါတို့ ပြည်ထောင်စုကြီးအတွင်း၌ဖိုတင်းနေထိုင်ကြသော ကြီးငယ်၊ နီးဝေး ကျား၊ မ မြား၊ သစ္စာတော်ခံ လူသားဟူသရွေ့တို့၏ အမွေအနှစ် အပိုင်ပစ္စည်း အကျိုးခံစားရာဖြစ်သည်ဟူသော လူ့ဘာသာ လူ့တရားနှင့်အညီ ကမ္ဘာဦးကာလ လူတို့၏ ပထမစည်းစိမ်းမှည့် လူအပေါင်းတို့၏ သဘောဆန္ဒအရ လူ့အဝှမ်း၏အကျိုးကို ကောင်းစွာဆောင်ရွက်နိုင်အံ့သော ပုဂ္ဂိုလ်ကိုရွေးကောက်၍ သမတ တင်မြှောက်ကြသော မဖောက်မပြန် မစွန်းမပြီ ပကတိသန့်စွင်း ဖြူစင်သော မူလလူ့ဝါဒနှင့်လျော်စွာ စည်းကမ်းဥပဒေ သေချာ ထင်ရှားစွာ ပိုင်းခြားသတ်မှတ် တူညီသောတရား တူညီသော အခွင့်အရေး တူညီသောအဆင့်အတန်းအားဖြင့် ကမ္ဘာအရှည် တည်စိမ့်သော ဟုအပေါင်းတို့၏ ဆန္ဒသာလျှင် အဓိက ဖြစ်သော သမတမြန်မာနိုင်ငံတော်တည်းဟူသော မြတ်သော အဖြစ်ကို လက်ဆုပ်လက်ကိုင် ငါတို့အပိုင်ရပြီ။

၆။ သိကြကုန်လော့၊ ယနေ့မင်္ဂလာအပေါင်းနှင့် ပြည့်စုံသော ဤအချိန်မှစ၍ ငါတို့၏မူလအပိုင်ဖြစ်သော လုံးဝလွတ်လပ်ရေးကို ငါတို့ပြန်၍ယူပြီ။ တိုင်းရင်းသားအပေါင်းတို့ သွေးစည်းညီညွတ် လျက် အခွင့်အရေးအဆင့်အတန်း တူညီသည့် ပြည်ထောင်စု သမတနိုင်ငံတော်ကြီးကို တည်ထောင်ပြီ။ ငါတို့လွတ်လပ်ရေး နှင့် ငါတို့နိုင်ငံတော်ကြီး၏သစ္စာကို ကမ္ဘာ့ဆုံးတိုင် မယိမ်းမယိုင် တည်မည်၊ ငါတို့လွတ်လပ်သော နိုင်ငံဖြစ်သည်နှင့်အညီ ကမ္ဘာ့ လွတ်လပ်သော နိုင်ငံအပေါင်းတို့တရားသဖြင့် ကျင့်ဆောင်အပ် သော ကျင့်ဝတ်ကို စောင့်ရွေးကျင့်ဆောင်မည်။ ငါတို့



လွတ်လပ်ရေးကို ငါတို့မြတ်နိုးသည်နှင့်အညီ တစ်ပါးသူတို့၏ လွတ်လပ်ရေးကိုလည်း ငါတို့လေးစားစောင့်စည်းမည်။ ငါတို့ ကဲ့သို့ လိုလားသူများနှင့်အတူ လက်တွဲ၍ ကမ္ဘာ့ငြိမ်းချမ်းရေးကို ကာကွယ်စောင့်ရှောက်မည်။

ဤငါတို့ကြေညာချက်ကို တကမ္ဘာလုံး တယောက်မျှမကျန် ကြားသိစေသတည်း။

သစ္စာအဓိဋ္ဌာန် ကိုးချက်

အောင်စေသတည်း မြန်မာသက္ကရာဇ် ၁၃၀၉ ခုနှစ် ပြာသိုလ ဆုတ် ၉- ရက် (အင်္ဂလိပ်သက္ကရာဇ် ၁၉၄၈ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ ၄ ရက်) တနင်္ဂနွေ နေ့ကောင်းနေ့မြတ်ဖြစ်သော မင်္ဂလာအခါ၌ ဤငါတို့ မြန်မာပြည်သည် လုံးဝလွတ်လပ်သော အချုပ်အခြာ အာဏာပိုင် ပြည်ထောင်စု သမ္မတ မြန်မာနိုင်ငံတော် အဖြစ်သို့ရောက်သတည်း။

၁။ ငါတို့သည်- ဤနေ့ ဤအချိန်မှစ၍ ငါတို့အား လွတ်လပ် သောလမ်းသို့ ပို့ဆောင်ခဲ့သော ငါတို့၏ ခေါင်းဆောင်ကြီး ဗိုလ်ချုပ် အောင်ဆန်း ချမှတ်ခဲ့သည့်အတိုင်း တသေဝေမတိမ်းချီတက်မည်။

၂။ ငါတို့သည် - ဤနေ့ ဤအချိန်မှစ၍ ငါတို့၏ပြည်ထောင်စု သမ္မတ မြန်မာနိုင်ငံတော်ကြီး၏ သစ္စာကို မသေ့မဖည် စောင့်ထိန်း မည်။

၃။ ငါတို့သည် - ဤနေ့ ဤအချိန်မှစ၍ လွတ်လပ်သော နိုင်ငံတော်သားတို့၏ မွန်မြတ်သောအခွင့်အရေးကို ခံယူသည့် နည်းတူ လွတ်လပ်သော နိုင်ငံတော်သားတို့၏ တာဝန်ဝတ္တရားများ ကိုလည်း မတိမ်းမငဲ့ထမ်းဆောင်မည်။

၄။ ငါတို့သည် - ဤနေ့ဤအချိန်မှစ၍ ငါတို့ခေါင်းဆောင်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်အောင်ဆန်း၏ လုံးဝညီညွတ်စွာ ဖြစ်သော အမျိုးသား ညီညွတ်ရေးကို ကျောက်စိုင်ကျောက်ခဲကဲ့သို့ နှိပ်မြဲအောင် ထိန်း သိမ်းမည်။

၅။ ငါတို့သည် - ဤနေ့ ဤအချိန်မှစ၍ ငါတို့နိုင်ငံတော်သား ဟူသရွေ့ကို ကြီးငယ်နီးဝေးမခြား တသွေးတသားတည်းပြု၍ နည်း များ နှိမ်မြင့်မရှိစေရ ညီတူညီမျှပြုမည်။

၆။ ငါတို့သည် - ဤနေ့ ဤအချိန်မှစ၍ သူတပါးကိုလည်း မတရားမပြု ငါတို့အား မတရားပြုမှုခြင်းကိုလည်းမခံ အသက်နှင့် လဲ၍ ကာကွယ်မည်။

၇။ ငါတို့သည် - ဤနေ့ ဤအချိန်မှစ၍ ငါတို့နိုင်ငံတော်ကြီး ၏ တရားဥပဒေများကို ရိုသေစွာလိုက်နာကျင့်သုံးမည်။

၈။ ငါတို့သည် - ဤနေ့ ဤအချိန်မှစ၍ ငါတို့နိုင်ငံနှင့် ငါတို့ လွတ်လပ်ရေးကို အသက်နှင့်လဲ၍ ကာကွယ်စောင့်ရှောက်မည်။

၉။ လုံးဝလွတ်လပ်သော ပြည်ထောင်စုသမ္မတ မြန်မာနိုင်ငံ တော်ကြီး ကမ္ဘာအရှည်တည်မြဲရေးတာဝန်သည် ငါတို့နှင့်တကွ ငါတို့ သားမြေး နောင်လာအဆက်ဆက်တို့အပေါ်၌ တည်စေမည်။ ဤငါတို့သစ္စာအဓိဋ္ဌာန် မှန်သည့်အတိုင်း ငါတို့ ပြည်ထောင်စု သမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်ကြီးသည် ကမ္ဘာအရှည်တည်စေသတည်း။

(မှတ်ချက်) ပြည်ထောင်စုသစ္စာအဓိဋ္ဌာန်ဖြစ်သည်နှင့်အညီ လျော်ညီစွာ ကြားကြော့ နဝင်းကြော့ ကိုးချက် ဆိုမည်။

လွတ်လပ်ရေး မော်ကွန်း ကျောက်စာတိုင်

သက္ကရာဇ် တစ်ထောင်သုံးရာကိုးခုနှစ် ပြာသိုလဆုတ် ကိုးရက် တနင်္ဂနွေနေ့အား ဤငါတို့ မြန်မာပြည် လုံးဝလွတ်လပ်သော အချုပ် အခြာအာဏာပိုင်ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်ကြီးအဖြစ် ကောင်းစွာ ရောက်သတည်း။

(မှတ်ချက်) လွတ်လပ်ရေးနေ့၌ စိုက်ထူလတ်သော ကျောက်စာ တိုင်များ၌ ကမ္မည်းထိုးအုံ့သော မော်ကွန်းစာကို ပြည်ထောင်စု ဦးဖြစ်၍ နမိတ်မင်္ဂလာအလိုငှာ ခြောက်ကြောင်းခွဲထားသည်။ တစ်ကြောင်းလျှင် စာဆယ်လုံးကြ စုစုပေါင်း ခြောက်ဆယ်ထား သည်။ အက္ခရာမပြတ်စေရ (တစ်ကြောင်းမှ တစ်ကြောင်းသို့ ကူးထားသည်။ ဤသို့ စီစဉ်ထားခြင်း အကြောင်းကား သရေ ခေတ္တရာပြည်ကို ရသေ့၊ သိကြား၊ နဂါး၊ ဂဠုန်၊ ပရမေသုရာ၊ မဟာ ပိန္နဲ၊ သုတေင်္ဂ ပါး၊ စောင်မ၍ တည်သည်ဖြစ်ကြောင်းအရင်းနှီးမိတ် ထင်ရှားစေလိုသည်ဖြစ်၍ တက်ပါးကဲ့စွ၍ စာ ၆-ကြောင်း အစုံ ရေးသားထားသည်။ အက္ခရာတစ်လုံးစီကူး၍ ရေးသားသည်မှာ အခွန်ရည်ကျူး မပြတ်ကူးရက် ဆက်လက် တည်ထွန်းမည့် အနုသာ သနာ နိမိတ်မင်္ဂလာကို လိုက်၍ တကြောင်း၊ သို့အက္ခရာမပြတ်စေရ ကူး၍ ရေးခြင်းဖြစ်သည်။ သရေခေတ္တရာပြည်မှ မန္တလေး ရတနာပုံ နေပြည်တော်အထိ နှစ်ပေါင်း ၂၀၀၀ ကျော် လွတ်လပ်သော မြန်မာ အပိုင်အဆက် မပျက်မကွက် လိုက်နာခဲ့သောနည်း ဖြစ်သည်။

စာကိုယ်၌ (၁) (၂) ဟု အစဉ်သည်ကား အောင်မြင် ကြောင်း မင်္ဂလာအလိုဖြစ်သည်။ (ဆ) ဟု တတ်ရမည်။ (သီ) ဟု ဆိုလိုသည်။ တင့်တယ်မြင့်မြတ်ခြင်း အသရေကိုဟောသည်။ ကျောက်စာများ၌ စီနမော ဗုဒ္ဓယဟု ချီမြ ဖြစ်ပါလျက်၊ နမောဗုဒ္ဓိယ ကို ချန်ခဲ့ခြင်းကား ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံတော်အပါအဝင် လူ အမျိုးမျိုး ဘာသာအမျိုးမျိုးတို့နှင့် မဆန့်မကျင့် အကျူးဝင်စေလို၍ ခွန်လုပ်ခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။

(၂) သက္ကရာဇ်ကို ဂဏန်းနှင့်မရေးဘဲ တစ်ထောင်သုံးရာကိုး စသည်ဖြင့် စာဖြင့်ရေးသည်မှာ ဂဏန်းနှင့် ရေးထိုးလျှင် ကာလ ရှည်သောအခါ အဖတ်ရခက်၍ အမှတ်မှားတတ်သည်။ အခွန် ရှည်စွာ အမှတ်မှန်စေခြင်း အလိုငှာ စာဖြင့်ပြည့်စုံစွာ ရေးထိုးသည်။ ရှေးကမူလည်း ကျောက်စာထိုးနည်းနှင့်လည်း ညီညွတ်သည်။

(၃) တနင်္ဂနွေနေ့တွင်ဆိုလျက် (တနင်္ဂနွေနေ့အား) ဟုရေးထိုး သည်မှာ ပို၍လေးနက်စေလိုခြင်းကြောင့် ဖြစ်သည်။ ရှေးကျောက် စာများနှင့်လည်း ညီသည်။

(၄) ဤငါတို့မြန်မာပြည်၌ ငါတို့ကား ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံ တော်ကြီး၏ သဘောနှင့်အညီ မည်သူမည်ဝါ တစ်ဦးတစ်ယောက် မဟုတ်။ အားလုံးအကျုံးဝင်ကြောင်း ထင်ရှားစေလို၍ ဖြစ်သည်။

(၅) သမ္မတနိုင်ငံတော်ကြီးအဖြစ်သို့ (ကောင်းစွာ) ရောက်သ တည်း။ ဟူသည်ကား ဗိုလ်ချုပ်၏ လမ်းစဉ်နှင့်အညီ အေးချမ်း သာယာသောနည်းဖြင့် ရောက်သည်ဟူ၍ ၎င်း၊ အထစ်အငေါ့၊ ခလုတ်ဆူးပြောင့်မရှိ၊ ချောမောသန့်စင်စွာ ရောက်သည်ဟူ၍ ၎င်း၊ ထင်ရှားစေလို၍ (ကောင်းစွာ) ဟူသော စကားနှစ်လုံးဆင့်လောင်း ၍ ဆိုခြင်းဖြစ်သည်။

မိန့်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့ဆွေမျှော်

- ❖ မိုးထက်ယံ မြူးတလွင့်လွင့် ထူးတင့်စွာ မြန်မာ့အောင်လံ၊
- ❖ ဆောင်းလေပြည် နင်းမှုန်ကြား ဝင့်ကြား အားမာန်၊
- ❖ ဘိုးဘေးတွေ လက်ချင်းတွဲလို့ အသက်ချင်းလဲ တွန်းတော်လှန် ပြိုင်စံမဲ့ ဆင်နွဲ့၊
- ❖ "မြန်မာ" လွှင့် ကမ္ဘာတွင် ထာဝစဉ်မြဲရအောင် လက်တွဲကာ တစ်စိတ်ဝမ်း ကြီးပမ်း အောင်ပွဲ၊

- ❖ ကိုယ့်နိုင်ငံ အထွက်အမြတ် လွတ်လပ်ရေးနေ့ ချိန်ခါမှန်၊
- ❖ ညီညာစုစု အလေးမြဲ ပြည်သူ အောင်လံ၊
- ❖ ပြည်ထောင်စုကို အသက်ပေးလို့ ကာကွယ်ရေး အဓိဌာန် နိုင်ငံအနှာဂတ် ခြေငုံ့မှန်ရေး။
- ❖ ကမ္ဘာမှာ "မြန်မာဟု" ရယ်လို့ မပေးအောင် ဖော်ကွန်းသစ် ဖွင့်လှစ်စို့လေ။

- ❖ မလိုတမာ ဖိအားအောက် ဒူးမထောက် ညှပ်မခံ၊
- ❖ လတ်တလော အခက်အခဲများ ကျော်လွှား ရှင်သန်၊
- ❖ ငြိမ်းချမ်းရေး အောင်ပွဲလှစ် ဖက်ဒရယ်စနစ် အခြေခံ နိုင်ငံကို ထူထောင်ဖြင့်၊

- ❖ အစိုတရားကို အသိတရားနဲ့ ပေါင်းစပ် ကောင်းမြတ် ခါသင့်၊
- ❖ ကိုယ့်အာဏာ ကိုယ်ပိုင်စိုး တန်မိုးထက်တဲ့ မြန်တိုင်ပြည်၊
- ❖ စီးပွားကိုယ်ပိုင် ကြီးပွားသမျှ ကိုယ်သာဆိုင်လို့ ကိုယ့်နိုင်ငံ ကိုယ်ပိုင်လမ်း လျှောက်လမ်း ဝင့်ချီ၊
- ❖ ကိုယ့်စခန်း ကိုယ်ဆောက် ကိုယ်လမ်း ကိုယ်ဖောက် ကိုယ်လမ်းမှ ကိုယ်ရောက်မည် ညီတွေ့ယုံ ရှေ့ခရီး၊
- ❖ တိုင်းရင်း မြည်သူ ယိုင်းပင်းကြည်ဖြူ ဘယ်မခွဲ တွဲလက် စုစည်း။

- ❖ လွတ်လပ်ရေးနေ့ မိန့်ရတု ချိန်ယခု ရောက်ခဲ့ပြီ၊
- ❖ မြန်မာ့အောင်လံ မယိုင်ယိုမ်းရအောင် ထိန်းသိမ်း ရမည်၊
- ❖ တို့ပြည်သူ တို့အတိုင်း တို့မျှော်ကိုး တို့ဆောက်တည် နိမိကရေစိ နိုင်ငံအရေး၊
- ❖ "မြန်မာ" မှန်ရင်ဖြင့် တစ်ယောက်မကျန် ခေါင်းဆုံပိုင်းပါလို့ မဆိုင်းအတု ဦးပဲ့ထမ်း လှမ်းကြပေနှော။



စက်မင်းမင်းဦး



ဖြည့်သူ့အတွက်

- ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်
ဖြည့်ကျိစွယ်ကာ
သယ်ပို့ထမ်းရွက်
ဖြည့်သူ့အတွက်။
- ဆက်သွယ်မှုလည်း
သာထူးကဲအောင်
အမြဲဆောင်ရွက်
ဖြည့်သူ့အတွက်။
- ဝန်ကြီးဌာန
ဝက်ဘ်ဆိုက်ရအောင်
ဌာနအများ
ပေါင်းစုအားဖြင့်
ကြိုစောဆောင်ရွက်
ဖြည့်သူ့အတွက်။
- ပို့ဆောင်ရေးသည်
ခေတ်နှင့်ညီကာ
ပီပြင်တိုးတက်
ဖြည့်သူ့အတွက်။
- ကုန်ရေးနှစ်သွယ်
ဝေဟင်နယ်ပါ
ခေတ်မှီတိုးတက်
ဖြည့်သူ့အတွက်။

ကိုကိုကျော်

ထူးအိမ်သင်ကပြောတယ်
ရထားပြည်သံကြားရင် အိမ်ပြန်ချင်တယ်တဲ့။
ငါကပြောလိုက်တယ်
ရထားပြည်သံကြားလည်းအိမ်မပြန်ချင်ဘူး။
နေ့စဉ်ရက်ဆက်၊ညဂျူတီဆင်း
မိုးလင်းတော့အိမ်ပြန်၊မီးဖိုခန်းဝင်
ရိုတာလေးတွေနောက်စားသောက်ပြီး၊အိမ်တော့တာလေ
နေ့ဆိုတဲ့အရသာကမ္ဘာကြီးနဲ့အဆက်ပြတ်၊
ပျော်ပွဲရွှင်ပွဲငါမခွဲခဲ့
အင်တာနက်ကဖေဖေငါ့မမေးနဲ့
KTV ကငါ့နေရာမဟုတ်
ချယ်ဆီမနီယူငါ့အပူမပါ

ငါ့အလုပ်က-
သွားလာရထားလမ်းမမှားဖို့
ပြေးဆွဲရထားအချိန်မှန်ရဖို့
ခရီးသည်များစိတ်ချမ်းသာဖို့
ကုန်စည်ဝန်ထုပ်အချိန်မပုတ်ဖို့
ညစဉ်ရက်ဆက်တာဝန်မပျက်ဖို့
အဲဒါငါ့အလုပ်၊

တစ်ခုတော့ပြောချင်တယ်-
နှစ်စဉ်နှစ်တိုင်းနှစ်ကုန်ပိုင်းမှာ
နှစ်သစ်ကိုကြိုစောင့်လိုကြသတဲ့။
မီးတွေဖိုလို့ပိုင်းကာသောက်စား
ပျော်ပါးရင်းနဲ့နှစ်ကူးချိန်ရောက်
တစ်ချို့ကမူးပြီးအိပ်ပျော်
သိသူတွေကပျော်လို့အော်
မသိလိုက်သူတွေကဝမ်းနည်း
အဲဒီအချိန်မှာ...

ငါကတော့ -- PRIVATE- NUMBER လေးဖျက်လို့ပေါ့...
"ဪ" --- ပျင်းတောင်ပျင်းသေးတယ်လို့----

နှစ်စဉ်နှစ်တိုင်း



ကျော်မင်းနိုင်(တောင်တွင်း)

ပြန်လည်တည်ဆောက်ရေး
သတင်းစာ

www.motc.gov.mm

ထုတ်ဝေသူ ဇော်ထွန်းလွင် (၀၀၇၉၆)	ဆုတ်ချုပ်ရေးအရာရှိ ဇော်ဝင်းနိုင်	အယ်ဒီတာချုပ် မင်းသဏ္ဍာလှိုင်	တာဝန်ခံအယ်ဒီတာ ဖိုးညွှန်	သတင်းထောက်ချုပ် ကျော်ကျော်	ပုံနှိပ် ဦးထိန်လင်း Fujiko Offset (မြ ၀၁၁၁၀) သုဝဏ္ဏ
ဒီပိုစီတာဝန်ခံ မြင့်ထွန်း	ဘိုင်းပိုစီတာဝန်ခံ ကျော်လေးယု	တွန်းပျူတာဝန်ခံ အေးသန္တာဝင်း	ပြင်ပထောက်ချုပ်ထု ကျော်စင်ဦး	စာလုံးပေါ်ပို့ဒီပိုစီတာဝန်ခံ ဝင်းခိုင်အောင်မြင့်	

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



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့်ဇနီး ဒေါ်ကြူကြူလှ (၇၅)နှစ်မြောက်စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့အထိမ်းအမှတ် လူငယ်နှင့် စာပေအနုပညာပြပွဲ အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်ဖွင့်လှစ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် ၂၀၂၃ ခုနှစ် (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ် လူငယ်နှင့်စာပေအနုပညာပြပွဲ ပြခန်းများကို လှည့်လည်ကြည့်ရှုစဉ်

၂၀၂၃ ခုနှစ် (၇၅) နှစ်မြောက် စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ် လူငယ်နှင့်စာပေအနုပညာပြပွဲ အခမ်းအနားကို ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာ ၂၆ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းတွင် နေပြည်တော်ရှိ မြန်မာအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာတွန်းမင်းရင်း ဗဟိုဌာန-၂ ၌ ကျင်းပရာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့်ဇနီး ဒေါ်ကြူကြူလှတို့

တက်ရောက်ဖွင့်လှစ်ပေးသည်။ အခမ်းအနားသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အဖွဲ့ဝင်များနှင့် ဇနီးများ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့် ပုဂ္ဂိုလ်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများနှင့် ဇနီးများ၊ နေပြည်တော်ကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ၊ တပ်မတော် အရာရှိကြီးများ၊ နေပြည်တော်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ ဝန်ကြီးဌာနများနှင့် မြန်မာနိုင်ငံမိခင်နှင့် ကလေး

စောင့်ရှောက်ရေးအသင်းတို့မှ တာဝန်ရှိသူများ၊ အနုပညာရှင်များ၊ ဆရာ၊ ဆရာမများနှင့် ကျောင်းသား၊ ကျောင်းသူများ၊ ဘုန်းတော်ကြီးသင် ပညာရေးကျောင်းများမှ သာမကေများနှင့် သီလရှင်များ တက်ရောက်ကြသည်။ ဦးစွာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများဖြစ်ကြသည့် ဦးမောင်မောင်အုန်း၊ ဒေါက်တာညွန့်ဖေနှင့် ဦးမင်းသိန်းဝဲတို့က အခမ်းအနား



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့်အနီးဒေါ်ကြူကြူလှတို့ (၇၅)နှစ်မြောက်စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ် လူငယ်နှင့်စာပေအနုပညာပြပွဲကို စက်လှုပ်နှိုင်းဖွင့်လှစ်ပေးစဉ်



ကို ဖဲကြီးဖြတ်ဖွင့်လှစ်ပေးသည်။
ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အနီးတို့က (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ် လူငယ်နှင့် စာပေအနုပညာပြပွဲကို စက်လှုပ်နှိုင်းဖွင့်လှစ်ပေးသည်။
ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အနီးတို့သည် အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်လာကြသူများနှင့်အတူ မှတ်တမ်းတင်ဓာတ်ပုံရိုက်ကြသည်။ ဆက်လက်၍ ၂၀၂၃ ခုနှစ် (၇၅) နှစ်မြောက် စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ် လူငယ်နှင့် စာပေအနုပညာပြပွဲပြခန်းများနှင့် "ကြီးမြတ်သော

မြန်မာ" မှတ်တမ်းရုပ်ရှင် ရိုက်ကူးခဲ့မှု မှတ်တမ်းပြခန်းတို့ကို ၂ နာရီခွဲကြာ စိတ်ပါဝင်စားစွာ လှည့်လည်ကြည့်ရှုကြသည်။
သီဆိုကပြဖျော်ဖြေ
ယင်းနောက် လူငယ်နှင့် စာပေအနုပညာပြပွဲ အခမ်းအနား ဒုတိယပိုင်းကို ညီလာခံခန်းမ၌ ဆက်လက်ကျင်းပရာ အမှတ် (၆) အခြေခံပညာ အထက်တန်းကျောင်း နေပြည်တော်မှ ကျောင်းသားကျောင်းသူများက "သွေးရင်းများပီပီ" တေးသီချင်း၊ အမှတ် (၁၁) အခြေခံပညာအထက်တန်းကျောင်း နေပြည်တော်မှ ကျောင်းသားကျောင်းသူများက "ပြည်မြန်မာ" တေးသီချင်း၊ အမှတ် (၂၀) အခြေခံပညာအထက်တန်းကျောင်းမှ ကျောင်းသားကျောင်းသူများက "တော်တော်တော်" တေးသီချင်းတို့ဖြင့် သီဆိုကပြ ဖျော်ဖြေကြ

များနှင့် အနုပညာရှင်များက "ဇာတိမာန်" တေးသီချင်း၊ အမှတ် (၁) အခြေခံပညာ အထက်တန်းကျောင်း ပျဉ်မနားမှ ကျောင်းသား ကျောင်းသူများက "ထာဝရမြန်မာ" တေးသီချင်း၊ အမှတ် (၇) အခြေခံပညာ အထက်တန်းကျောင်း နေပြည်တော်မှ ကျောင်းသား ကျောင်းသူများက "ပြည်ထောင်စုအင်အား" တေးသီချင်း၊ အမှတ် (၅) အခြေခံပညာအထက်တန်းကျောင်းမှ ကျောင်းသား ကျောင်းသူများက "ထာဝရငြိမ်းချမ်းရေး" တေးသီချင်း၊ မြန်မာပြည် သိန်းတန်က "လွတ်လပ်ရေးတေးသံ" တေးသီချင်း၊ တင်မောင်ဆန်းမင်းဝင်းနှင့် အဖွဲ့က "တာဝန်ကိုယ်စီ ထိန်းသိမ်းမည်" တေးသီချင်းတို့ဖြင့် သီဆိုကပြ ဖျော်ဖြေကြ



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့်အနီး ဒေါ်ကြူကြူလှတို့ (၇၅)နှစ်မြောက်စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ်လူငယ်နှင့်စာပေအနုပညာပြပွဲ အခမ်းအနားသို့တက်ရောက်လာကြသူများနှင့်အတူ စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင်ဓာတ်ပုံရိုက်စဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့်အနီး ဝေါ်ကြွကြွကြွလှတို့ တပြု
ဖော်မြေခုံကြဲသည့် ကျောင်းသား ကျောင်းသူများကို ဂုဏ်ပြုပန်ခြင်း ပေးအပ်ချီးမြှင့်စဉ်

သည်။

ချီးမြှင့်ငွေများ ပေးအပ်

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး
ကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်
အနီးတို့က တပြုဖော်မြေခုံကြဲသည့် ကျောင်း
သား ကျောင်းသူများနှင့် အနုပညာရှင်များ
ကို ဂုဏ်ပြုပန်ခြင်းနှင့် ချီးမြှင့်ငွေများ ပေးအပ်
ချီးမြှင့်သည်။

အဆိုပါ ၂၀၂၃ ခုနှစ် (၇၅) နှစ်မြောက်
စိန်စတုဂံ လွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ်
လူငယ်နှင့် စာပေအနုပညာပြပွဲကို ကျောင်း

သားကျောင်းသူ၊ လူငယ်များအနေဖြင့်
စာအုပ် စာစောင်များကို တန်ဖိုးထား ဖတ်ရှု
လိုစိတ် ဖြစ်ပေါ်လာစေရန်နှင့် စာပေ၏
အကျိုးကျေးဇူးကို သိရှိနိုင်စေရန် ရုပ်ရှင်
အနုပညာမှ တစ်ဆင့် မျိုးချစ်စိတ်ဓာတ်နှင့်
အမျိုးဂုဏ်၊ ဇာတိဂုဏ်မြင်မားစေရေး၊ လွတ်
လပ်ရေးကြိုးပမ်းမှု သမိုင်းကြောင်းများ
ကို လိုနိုလက်အောက်ခံဘဝတွင် တွေ့ကြုံ
ခံစားရမှုများကို သိမြင်စေကာ မိမိတို့
နိုင်ငံ၏ လွတ်လပ်ရေးကို လေးစားတန်ဖိုး
ထားတတ်စေရန်၊ ဓာတ်ပုံအနုပညာပြပွဲမှ

တစ်ဆင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ အေးချမ်း တည်ငြိမ်
မှု၊ သာယာလှပမှု၊ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများ
ချစ်စဖွယ် ကျေးလက် ဒေသအလှအပများ
ကို သိရှိခံစားပြီး မိမိတို့၏ တိုင်းဒေသကြီး/
ပြည်နယ်များအပေါ် မြတ်နိုးတန်ဖိုးထား
စိတ်များ ဖြစ်ပေါ်လာစေရန်၊ ပြခန်းများ
ခင်းကျင်းပြသမှုများမှ တစ်ဆင့် ဝန်ကြီးဌာန
အသီးသီး၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ချက်များ
ကို အလွယ်တကူ သိမြင်နိုင်စေရန် စသည့်
ရည်ရွယ်ချက်များဖြင့် ကျင်းပပြုလုပ်ခဲ့ခြင်း
ဖြစ်သည်။



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့်အနီး ဝေါ်ကြွကြွကြွနှင့်
အခမ်းအနားတက်ရောက်လာကြသူများက ကျောင်းသားကျောင်းသူများ၏ သီဆိုတပြုဖော်မြေမှုအား ကြည့်ရှုအားပေးစဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့်ဝန်ကြီး ဒေါ်ကြူကြူလှ၊ အဖွဲ့ဝင်များ ၂၀၂၃ ခုနှစ် (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတနာလွတ်လပ်ရေးနေ့အထိမ်းအမှတ် လူငယ်နှင့်စာပေအနုပညာပြပွဲ ပြခန်းများကို စိတ်ပါဝင်စားစွာ လှည့်လည်ကြည့်ရှုစဉ်

လာရောက်လေ့လာနိုင်
ပြပွဲကို ဒီဇင်ဘာ ၂၈ ရက်အထိ ကျင်းပ
ပြုလုပ်သွားမည်ဖြစ်ပြီး ပြပွဲတွင် ဝန်ကြီးဌာန
အသီးသီးမှ ပြခန်းပေါင်း ၆၂ ခန်း ဖွင့်လှစ်
ပြသထားကာ စာအုပ်၊ စာစောင်ပြခန်းများ

နှင့်စာအုပ်အရောင်းဆိုင်များ * ကြီးမြတ်
သောမြန်မာ * မှတ်တမ်းရှုပ်ရှင် ရိုက်ကူး
ခဲ့မှု မှတ်တမ်းပြခန်းများကို စိတ်ပါဝင်စား
ဖွယ်ဖြစ်အောင် ခင်းကျင်းပြသ ဖွင့်လှစ်ထား
ရှိပြီး ကျောင်းသား၊ ကျောင်းသူများနှင့် စိတ်

ပါဝင်စားသူ ပြည်သူများအနေဖြင့် လာ
ရောက် လေ့လာနိုင်ကြောင်း သတင်းရရှိ
သည်။

သတင်းစဉ်



ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးမောင်မောင်အုန်း၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဒေါက်တာညွန့်ဖေ
နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးမင်းသိန်းစံတို့ အခမ်းအနားကို ဖဲကြိုးဖြတ် ဖွင့်လှစ်ပေးစဉ်

လွတ်လပ်ရေးကြိုးပမ်းမှု
သမိုင်းကြောင်းများ၊ ကိုလိုနီ
လက်အောက်ခံဘဝတွင် တွေ့ကြုံ
ခံစားရမှုများကို သိမြင်စေကာ
မိမိတို့နိုင်ငံ၏ လွတ်လပ်ရေးကို
လေးစားတန်ဖိုးထားတတ်စေရန်



လူငယ်နှင့်စာပေအနုပညာပြပွဲကို လာရောက်ကြည့်ရှုလေ့လာကြသည့် ဝန်ထမ်းများ၊ မိသားစုများ၊ ကျောင်းသားကျောင်းသူများနှင့်
လူငယ်များကို တွေ့ရစဉ်

(၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ် လူငယ်နှင့် စာပေအနုပညာပြပွဲ ကျင်းပမှုမြင်ကွင်း



ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနပြခန်း



စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာနပြခန်း

ပြန်ကြားရေးဝန်ကြီးဌာနပြခန်း



သိပ္ပံနှင့်နည်းပညာဝန်ကြီးဌာနပြခန်း

ပညာရေးဝန်ကြီးဌာနပြခန်း

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင် မြန်မာ့မီးရထားစက်ခေါင်းစက်ရုံ (အင်းစိန်)မှ ဝန်ထမ်းများအား တွေ့ဆုံအမှာစကားပြောကြား



အဆိုပါ တွေ့ဆုံပွဲသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့်အတူ ကောင်စီတွဲဖက်အတွင်းရေးမှူး ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီး ချောင်းဦး၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးဝန်ကြီးချုပ်၊ ကာကွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရုံးမှ တပ်မတော်အရာရှိကြီးများ၊ ရန်ကုန်တိုင်းစစ်ဌာနချုပ် တိုင်းမှူး၊ ရန်ကုန်မြို့တော်ဝန်နှင့် တာဝန်ရှိသူများ၊ မြန်မာမီးရထားမှ အရာရှိကြီးများနှင့် စက်ခေါင်းစက်ရုံ(အင်းစိန်)မှဝန်ထမ်းများတက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က အမှာစကားပြောကြားရာတွင် နိုင်ငံတော်တွင် ဖြစ်ပေါ်ခဲ့သည့် အခြေအနေများအရ နိုင်ငံတော်၏ တာဝန်များကို ထမ်းဆောင်နေရ



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် အင်းစိန်မြို့နယ်ရှိ မြန်မာ့မီးရထားစက်ခေါင်းစက်ရုံ(အင်းစိန်)မှ ဝန်ထမ်းများအား တွေ့ဆုံအမှာစကား ပြောကြားစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်သည် ၂၀၂၂ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာ ၂၁ ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းတွင် ရန်ကုန်တိုင်း

ဒေသကြီးအင်းစိန်မြို့နယ်ရှိ မြန်မာ့မီးရထားစက်ခေါင်းစက်ရုံ(အင်းစိန်)မှ ဝန်ထမ်းများအား သွားရောက်တွေ့ဆုံ အမှာစကားပြောကြားသည်။

သည့်အချိန်တွင် နိုင်ငံတော်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် စီးပွားရေးကို အထောက်အကူပြုနိုင်သည့် လုပ်ငန်းများကို အားပေးဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း ထို့ကြောင့် လုပ်ငန်းများ



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင် တက်ရောက်လာကြသည့် မီးရထားဝန်ထမ်းများအားရင်းရင်းနှီးနှီးနှုတ်ဆက်စဉ်

လည်ပတ်နိုင်ရေး လိုက်လံကြည့်ရှုစစ်ဆေးပြီး တွေ့ဆုံဆွေးနွေးမှုများနှင့် အကြံပေးခြင်းများ ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြောင်း။

နိုင်ငံ့ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်အတွက် အဓိကလိုအပ်ချက်သည် နိုင်ငံရေးအရတည်ငြိမ်အေးချမ်းရန်နှင့် စီးပွားရေးအရ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်ဖြစ်

နိုင်ငံတစ်ခု ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် နိုင်ငံရေးမောင်းနှင်အား၊ စီးပွားရေးမောင်းနှင်အားနှင့် ကာကွယ်ရေး စွမ်းပကားများ ကောင်းမွန်ရန်လိုအပ်ကြောင်း။ နိုင်ငံရေးမောင်းနှင်အားတွင် မည်သည့်နိုင်ငံရေးစနစ်ကို ကျင့်သုံးသည်ဖြစ်စေ နိုင်ငံအတွင်းရှိ နိုင်ငံရေးအရ စည်းလုံးညီညွတ်မှုများရှိမည်ဆိုပါက နိုင်ငံတိုးတက်မည်ဖြစ်ကြောင်း။ စီးပွားရေးမောင်းနှင်အား ကောင်းမွန်မှသာ လျှင်လည်း ချမ်းသာကြွယ်ဝမှု ရှိမည်ဖြစ်ကြောင်း။ ကမ္ဘာ့နိုင်ငံအသီးသီးတွင် စီးပွားရေးမောင်းနှင်အား ကောင်းမွန်သည့် နိုင်ငံများသည် ဩစာရှိသည်ကို တွေ့ရမည်ဖြစ်ကြောင်း။ ကာကွယ်ရေးစွမ်းပကားထက် မြက်သည့် နိုင်ငံများသည်လည်း ကမ္ဘာတွင် ဩစာရှိသည့်နိုင်ငံများ ဖြစ်ကြောင်း။ နိုင်ငံ

တစ်နိုင်ငံအနေဖြင့် မိမိတို့၏ အချုပ်အခြာအာဏာကိုလွတ်လပ်စွာဆောင်ရွက်နိုင်ခွင့်ရှိကြောင်း။

မိမိတို့နိုင်ငံသည် စီးပွားရေးတိုးတက်ကောင်းမွန်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည့် ကောင်းမွန်သည့် ရေမြေသဘာဝများ ရှိပြီးဖြစ်ကြောင်း။ သို့သော်လည်း လွတ်လပ်ရေးရရှိပြီးချိန်မှစ၍ ခေတ်အဆက်ဆက်တွင် နိုင်ငံရေးစနစ်အမျိုးမျိုးကို ပြောင်းလဲကျင့်သုံးခဲ့ပြီး အကြောင်းအမျိုးမျိုးကြောင့် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင်ဆောင်ရွက်နိုင်မှု မရှိခဲ့ကြောင်း။ ခေတ်အဆက်ဆက်တွင် စီးပွားရေးအရ ပီတိဆိုင်ရာမှုများကြောင့် ကုန်သွယ်မှု လိုငွေများဖြစ်ပေါ်ခဲ့ခြင်း၊ ကုန်သွယ်မှုကျဆင်းခြင်းတို့ကြောင့် စီးပွားရေးကျဆင်းမှုများဖြစ်ပေါ်ခဲ့ပြီး ၁၉၈၈ ခုနှစ်တွင် နိုင်ငံရေးမတည်ငြိမ်မှုများ၊ ဆူပူအုံကြွမှုများဖြစ်ပေါ်ခဲ့ကြောင်း။ ထို့ကြောင့်တပ်မတော်က နိုင်ငံတော်၏တာဝန်များကို တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီး ပြည်သူလူထုတစ်ရပ်လုံးလိုလားသည့် ပါတီစုံဒီမိုကရေစီစနစ်ကို လျှောက်လှမ်းနိုင်ရေး ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေ(၂၀၀၈ခုနှစ်)ကိုပြည်လုံးကျွတ်ဆန္ဒခံယူ၍ အတည်ပြုပြဋ္ဌာန်းပြီး ပါတီစုံ

ဒီမိုကရေစီလမ်းကြောင်းပေါ်တွင် လျှောက်လှမ်းနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ကြောင်း။

ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေ(၂၀၀၈ခုနှစ်) တွင် တိုင်းရင်းသားများအားလုံးကို တူညီသည့် အခွင့်အရေးများ ပေးထားပြီး ဖြစ်ပြီး ဖက်ဒရယ်အခွင့်အရေးများကို ပေးထားခြင်းပင်ဖြစ်ကြောင်း။ ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးရရှိရန်အတွက် တိုင်းရင်းသား လက်နက်ကိုင်များနှင့်လည်း ငြိမ်းချမ်းရေး ဆွေးနွေးပွဲများ ပြုလုပ်၍ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း။ ထိုသို့ တွေ့ဆုံဆွေးနွေးရာတွင် တိုင်းရင်းသား လက်နက်ကိုင်အဖွဲ့များ၏ လိုလားချက်များမှ အခြေခံဥပဒေအရ ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် ကိစ္စရပ်များကို တပ်မတော်အနေဖြင့် ဆောင်ရွက်ပေးသွားမည် ဖြစ်ကြောင်း။ အချို့သောကိစ္စရပ်များကို လွှတ်တော်တွင် မဲခွဲဆုံးဖြတ်၍ အတည်ပြု ဆောင်ရွက်ပေးသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း။ တိုင်းရင်းသား ခေါင်းဆောင်များ၊ နိုင်ငံရေးခေါင်းဆောင်များနှင့် တွေ့ဆုံရန်များတွင်လည်း ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေတွင် ပြင်ဆင်လိုသည့် ကိစ္စရပ်များ အနက်ဖြစ်နိုင်သည့်ကိစ္စရပ်များကိုပြင်ဆင်နိုင်ရေး တပ်မတော်မှ သဘောတူညီသည်ကို ဆွေးနွေးပြောကြားပြီး ဖြစ်ကြောင်း။

နိုင်ငံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်အတွက် အဓိက လိုအပ်ချက်သည် နိုင်ငံရေးအရ တည်ငြိမ် အေးချမ်းရန်နှင့် စီးပွားရေးအရ ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရန် ဖြစ်သည်အတွက် ယခုကဲ့သို့ နိုင်ငံ၏ပြတ်သန်းခဲ့ရသည့် နိုင်ငံရေးသမိုင်းကြောင်းကို ရှင်းလင်းပြောကြားခြင်း ဖြစ်ကြောင်း။

နိုင်ငံ၏ စီးပွားရေး မောင်းနှင်အားတွင် ရထားပို့ဆောင်ရေးသည် အရေးကြီးသည့် အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်နေ

ကမ္ဘာပေါ်ရှိ နိုင်ငံတိုင်းသည် နိုင်ငံအလိုက် စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အမြဲမပြတ် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်နေကြကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံအနေဖြင့်လည်း ရပ်နေ၍မရဘဲ ကြိုးစားအားထုတ်နေမှသာ လျှင် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံစီးပွားရေး ကောင်းမွန်မှသာလျှင် တိုင်းသူပြည်သားများ ဝင်ငွေ ကောင်းမွန်မည်ဖြစ်ပြီး နိုင်ငံသည်လည်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာ

မည် ဖြစ်ကြောင်း၊ စီးပွားရေးမောင်းနှင်အား ကောင်းမွန်ပါက နိုင်ငံရေး မောင်းနှင်အားနှင့် ကာကွယ်ရေး မောင်းနှင်အားတို့သည်လည်း ကောင်းမွန်လာမည် ဖြစ်ကြောင်း။

စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာအောင် ဆောင်ရွက်ရာတွင် လူသားအရင်းအမြစ်ကြွယ်ဝရန်၊ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံငွေများရှိရန်၊ မြေပေါ် မြေအောက် သယ်စာတရားရှိရန်၊ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ရရှိရန်နှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးစနစ်များ ကောင်းမွန်မှုရှိရန်တို့ လိုအပ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံအတွင်း လမ်းပန်း ဆက်သွယ်ရေးများ ကောင်းမွန်ပါက ကုန်စည်စီးဆင်းမှုများ သည်လည်း မြန်ဆန်လျင်မြန်လာမည်ဖြစ်ပြီး နိုင်ငံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို များစွာ အထောက်အကူဖြစ်စေနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်တွင် ကုန်းလမ်း၊ ရေလမ်းနှင့် လေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးတို့ ရှိပြီး ရထားဖြင့် ပို့ဆောင်ခြင်းသည် ကုန်ကျစရိတ်သက်သာစွာဖြင့် ကုန်ပစ္စည်းများကို

ပို့ဆောင်နိုင်သဖြင့် အကျိုးအရှိဆုံးပို့ဆောင်ရေးစနစ်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးမောင်းနှင်အားတွင် ရထားပို့ဆောင်ရေးသည် အရေးကြီးသည့် အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်နေသည်ကို တွေ့ရှိရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ရထားပို့ဆောင်ရေးစနစ်ကို ယခုထက် ပိုမိုလျှင်မြန်စွာ သွားလာနိုင်သည့် အဆင့်ထိ ရောက်ရှိအောင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ ရထားလမ်းများ အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းများကို စဉ်ဆက်မပြတ် ဆောင်ရွက်နေရန်လည်း လိုကြောင်း၊ အလားတူရထားတွဲများ၊ စက်ခေါင်းတွဲများ၊ လူစီးတွဲကုန်တင်တွဲများကိုလည်း အမြဲကောင်းမွန်စေရေး ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်နေရန် လိုကြောင်း။

မြန်မာ့မီးရထားသည် တိုင်းပြည်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အဓိကကျသည့် အဖွဲ့အစည်းတစ်ခု ဖြစ်သဖြင့် မီးရထားဝန်ထမ်းများ၏ တာဝန်ထမ်းဆောင်မှုသည် အရေးပါသည်ကိုလည်း သတိပြု



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးမင်းအောင်လှိုင်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များ မီးရထားစက်ခေါင်းစက်ရုံအတွင်း မီးရထားစက်ခေါင်း အရန်ပစ္စည်းများ ထုတ်လုပ်ထားရှိမှုကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးစဉ်

စေလိုကြောင်းကန့်သတ်ပေးဆောင်မှုများလုပ်ခြင်း စေရေး၊ ပြည်သူများ ဈေးနှုန်းသက်သာစွာဖြင့် သွားလာနိုင်ရေးအတွက် ရထားလမ်း ကွန်ရက်များအားလုံး ရထားပြေးဆွဲနိုင်အောင် ဆောင်ရွက်ပေးရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ စက်မောင်းစက်ရုံ (အင်းစိန်)၏ တာဝန်အနေဖြင့် ရထားတစ်စင်းလုံး၏ အဓိကဖြစ်သည့် စက်မောင်းတွဲများကို ထုတ်လုပ်တပ်ဆင်ခြင်း၊ ပြုပြင် ထိန်းသိမ်းခြင်းများကို ဆောင်ရွက်ခြင်းပင်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဒီဇယ်လျှပ်စစ်စက်မောင်းများကို အဓိကထား ထုတ်လုပ် တပ်ဆင်သည်ကို တွေ့ရှိရပြီး စက်မောင်းတွဲများ ကြိုတင်ကောင်းမွန်မှသာ မြန်မာ့မီးရထားကဏ္ဍသည်လည်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ လက်ရှိ အချိန်တွင် ကမ္ဘာ့နိုင်ငံအသီးသီး၌ စက်သုံးဆီ ဈေးနှုန်းမြင့်တက်မှုများကို ကြုံတွေ့နေကြရကြောင်း၊ စက်သုံးဆီ တင်သွင်းနေမှုများကို လျှော့ချနိုင်ရေးအတွက် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများတွင် လျှပ်စစ်စွမ်းအင်သုံး ပို့ဆောင်ရေးယာဉ်များကို ပြောင်းလဲ အသုံးပြုနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်လိုကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံ၌ လျှပ်စစ်ရထားပြေးဆွဲနိုင်မည့် အခွင့်အလမ်းများ

များစွာ ရှိပြီးဖြစ်ကြောင်း သို့သော်လည်း နိုင်ငံတွင်း၌ရှိသည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအခြေအနေများသည် အကြောင်းအမျိုးမျိုးကြောင့် အောင်မြင်မှုမရှိခဲ့ကြောင်း၊ နိုင်ငံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် နိုင်ငံ၏ ရိုးရင်းစွဲသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အခြေများကို အကျိုးရှိရှိ အသုံးပြုနိုင်ရမည်ဖြစ်သဖြင့် နိုင်ငံရေးအရ အားပြိုင်မှုများ၊ သွေးထိုးလှုံ့ဆော်မှုများကြောင့် နိုင်ငံအတွက် အကျိုးရှိမည့် စီမံကိန်းများ ဆောင်ရွက်နေမှုကို ကန့်ကွက်နေမှုများကို စဉ်းစား ဆောင်ရွက်ကြစေလိုကြောင်း၊ အများအမန် ခွဲခြားနိုင်ရေးအတွက် မိမိတို့နိုင်ငံ၌ ပညာတတ် လူသားအရင်းအမြစ်များ များစွာ ပေါ်ထွက်လာရန်လိုကြောင်း၊ လက်ရှိအချိန်၌ လျှပ်စစ်ဓာတ်အားလုံလောက်စွာ ထုတ်လုပ်သုံးစွဲနိုင်ရေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားသုံး ရထားစက်မောင်းတွဲများ အသုံးပြုနိုင်ရေး ကြိုတင် ပြင်ဆင်မှုများကို ဆောင်ရွက်ထားရန် လိုကြောင်း၊ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် လိုအပ်သည့် ဘဏ္ဍာငွေများရရှိရေး စီးပွားရေး ကောင်းမွန်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် စီးပွားရေး

ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးအတွက် နိုင်ငံ၏ အခြေအနေနှင့် ကိုက်ညီသည့် အသေးစား၊ အငယ်စားနှင့် အလတ်စား စီးပွားရေး (MSME) လုပ်ငန်းများကို အားပေးဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ စက်မောင်းစက်ရုံ (အင်းစိန်) သည် လွန်ခဲ့သည့် နှစ်ပေါင်း ၁၀၀ ကျော်ခန့်က တည်က တည်ဆောက်ခဲ့ခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ မီးရထားစက်မောင်းစက်ရုံ အနေဖြင့် ရှေးကတည်းကပင် မီးရထားစက်မောင်းများ ထုတ်လုပ်နိုင်ခဲ့ကြောင်း၊ မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ရထားများကို စတင် အသုံးပြုခဲ့သည်မှာ နှစ်ပေါင်း ၁၅၀ ခန့် ကြာမြင့်ခဲ့ပြီဖြစ်သဖြင့် အတွေ့အကြုံများစွာ ရှိပြီးဖြစ်ကြောင်း၊ အဆိုပါ အတွေ့အကြုံများကို အသုံးပြု၍ နိုင်ငံအတွင်း မီးရထားစက်မောင်းများကို ထုတ်လုပ်နိုင်ရန်လိုကြောင်း၊ ထိုမှတစ်ဆင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အား အသုံးပြုသည့် မီးရထားစက်မောင်းများကို ထုတ်လုပ်နိုင်ရန်လိုကြောင်း၊ မိမိတို့၏ရိုးပြုဖြစ်သည့် အစွမ်းအစများကို အသုံးပြု၍ မီးရထား စက်မောင်းနည်းပညာများကို ယခုထက်တိုးတက်အောင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြစေလိုကြောင်း၊ အသိပညာများနှင့် အတတ်ပညာများ တိုးတက်စေရေး



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဇိုးဝင်းချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များ မြန်မာ့မီးရထားစက်မောင်းစက်ရုံ (အင်းစိန်) မှ ဝန်ထမ်းများနှင့်အတူ နေ့လယ်စာ အတူတကွ သုံးဆောင်စဉ်



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့်အဖွဲ့ဝင်များ ရေနေနွေးငွေ့စက်ခေါင်းအား ကျောက်မီးသွေးသုံးစက်ခေါင်းအဖြစ် ပြုပြင်ထားရှိသည့် မီးရထားစက်ခေါင်း စမ်းသပ်မောင်းနှင်နေမှုကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေးစဉ်

အတွက် အမြဲမပြတ် ရှာဖွေ လေ့လာဖတ်ရှုခြင်းများကို ဆောင်ရွက်ကြရန် လိုကြောင်း၊ လုပ်ငန်းခွင်အတွင်း အတွေ့အကြုံများ ဖလှယ်ခြင်းများကိုလည်း ဆောင်ရွက်ကြရန်လိုကြောင်း။

အလားတူ ကျန်းမာရေး ကောင်းမွန်ရေးအတွက်လည်း ဝရုတစိုက်ခြင်း နေထိုင်ကြရန်လိုကြောင်း ကျန်းမာမာသာ အလုပ်လုပ်နိုင်မည်၊ ကျန်းမာမာသာ ပညာသင်ကြားနိုင်မည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ကျန်းမာရေးကို ထိခိုက်စေနိုင်သည့် အရက်၊ ဆေးလိပ်၊ ကွမ်းမူးများ သောက်သုံးခြင်းကို တတ်နိုင်သမျှ ရှောင်ကြဉ်ကြစေလိုပြီး အကျိုးခရိုစေမည့် အသောက်အစားများကြောင့် ကုန်ကျမည့်ငွေကြေးများကို အကျိုးရှိရှိအသုံးချရန် လိုကြောင်း။ အလားတူ ရာသီဥတုနှင့် ကိုက်ညီသည့် နေထိုင်စားသောက်မှုများလည်း ရှိရန်လိုကြောင်း တာဝန်ထမ်းဆောင်မှုနှင့်ပတ်သက်၍ မိမိတို့ထမ်းဆောင်ရသည့် တာဝန်များကို ကျေပွန်အောင်ဆောင်ရွက်ပြီး မိမိတို့ဘဝတိုးတက်ရေးအတွက် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကြစေလိုကြောင်းဖြင့် ပြောကြားပြီး ခြန်မာမီးရထား၊ စက်ခေါင်းစက်ရုံ (အင်းစိန်) မှ ဝန်ထမ်းများ၏ လိုအပ်ချက်များကို မေးမြန်းသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး

ကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော် ဝန်ကြီးချုပ်က စက်ရုံဝန်ထမ်းများအတွက် စားသောက်ဖွယ်ရာများပေးအပ်ရာ မြန်မာ့မီးရထားဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူး သူရဦးအောင်မျိုးမြင့်က လက်ခံရယူသည်။ တွေ့ဆုံပွဲအပြီးတွင် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် တက်ရောက်လာကြသည့် မီးရထားဝန်ထမ်းများအား ရင်းရင်းနှီးနှီး လိုက်လံနှုတ်ဆက်သည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် မီးရထား စက်ခေါင်းစက်ရုံအတွင်း မီးရထားစက်ခေါင်းများ ထုတ်လုပ်တပ်ဆင်နေမှု ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းနေမှု၊ မီးရထားစက်ခေါင်း အရန်ပစ္စည်းများ ထုတ်လုပ်ထားရှိမှု အခြေအနေများကို

လှည့်လည်ကြည့်ရှု စစ်ဆေးရာ တာဝန်ရှိသူများက လိုက်လံရှင်းလင်း တင်ပြကြသည်။

ဆက်လက်၍ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် ရေနေနွေးငွေ့စက်ခေါင်းအား ကျောက်မီးသွေးသုံး စက်ခေါင်းအဖြစ် ပြုပြင်ထားရှိသည့် မီးရထားစက်ခေါင်း စမ်းသပ်မောင်းနှင်နေမှုကို ကြည့်ရှုသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံ အုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် မြန်မာ့မီးရထားစက်ခေါင်းစက်ရုံ (အင်းစိန်) မှ ဝန်ထမ်းများနှင့် အတူ နေ့လယ်စာကို အတူတကွ သုံးဆောင်ခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းစဉ်

- နိုင်ငံ၏စီးပွားရေးမောင်းနှင်အားတွင် ရထားပို့ဆောင်ရေးသည် အရေးကြီးသည့် အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်နေသည်ကို တွေ့ရှိရ...
- ရထားပို့ဆောင်ရေးစနစ်ကို ယခုထက်ပိုမိုလျှင်မြန်စွာ သွားလာနိုင်သည့် အဆင့်အထိ ရောက်ရှိအောင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိ...

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး ပင်းအောင်လှိုင် မြန်မာ့သင်္ဘောကျင်းလုပ်ငန်းသို့ သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေး



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး ပင်းအောင်လှိုင်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များ မြန်မာ့သင်္ဘောကျင်းလုပ်ငန်းအတွင်း ကြည့်ရှုစစ်ဆေးစဉ်

နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး ပင်းအောင်လှိုင်သည် ဒီဇင်ဘာ ၂၀ ရက် မွန်းလွဲပိုင်းတွင် တွဲဖက်အတွင်းရေးမှူးမှ ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်ကြီးရဲဝင်းဦး၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးဝန်ကြီးချုပ် ကာတွယ်ရေးဦးစီးချုပ်ရှုံးမှ တပ်မတော်အရာရှိကြီးများ ရန်ကုန်တိုင်း စစ်ဌာနချုပ်တိုင်းမှူး ရန်ကုန်မြို့တော်ဝန်နှင့် တာဝန်ရှိသူများ လိုက်ပါ၍ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ကမာရွတ်မြို့နယ်ရှိ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ မြန်မာ့သင်္ဘောကျင်းလုပ်ငန်းသို့ သွားရောက်ကြည့်ရှုစစ်ဆေးသည်။

ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပမှရေးသားများ တည်ဆောက်

ဦးစွာနိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များအား ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး တင်အောင်စန်းနှင့် မြန်မာ့သင်္ဘောကျင်းလုပ်ငန်းမှ ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူး ဦးကျော်နိုင်အေးတို့က မြန်မာ့သင်္ဘောကျင်းလုပ်ငန်း၏ သမိုင်းအကျဉ်း၊ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ခဲ့မှုနှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် အခြေအနေများ၊ မြန်မာ့သင်္ဘောကျင်း လုပ်ငန်းမှ ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပမှရေးသားများကို တည်ဆောက်ခြင်း၊ ပြုပြင်

ခြင်း လုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် အခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင်ပြကြသည်။

ရှင်းလင်းတင်ပြမှုများအပေါ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်က ယခု သင်္ဘောကျင်းသည် နှစ်ပေါင်း ၆၀ ကျော် သက်တမ်းရှိ အစဉ်အလာကြီးမားသည့် သင်္ဘောကျင်းတစ်ခုဖြစ်ပြီး ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး၏ သမိုင်းသစ်ကို အစပျိုးခဲ့ခြင်းပင်ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံ၏ ရှည်လျားသည့် ကမ်းရိုးတန်းနယ်နိမိတ်နှင့် ရေညီနက်နယ်နိမိတ်အတွင်း ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် လုံခြုံရေးတို့အတွက် လိုအပ်သည့် ရေယာဉ်များကို



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များအား တာဝန်ရှိသူ တစ်ဦးက မြန်မာ့သင်္ဘောကျင်းလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုအခြေအနေများကို ရှင်းလင်းတင်ပြစဉ်

တည်ဆောက်ပေးနိုင်ရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးစနစ်သည် အကျိုး များစွာရှိသည့် ပို့ဆောင်ရေးစနစ်တစ်ခုပင် ဖြစ်ကြောင်း၊ နိုင်ငံတကာအဆင့်မီ သင်္ဘော ကြီးများကို မြန်မာ့သင်္ဘောကျင်း လုပ်ငန်း၌ ပင်တည်ဆောက်နိုင်ရမည်ဖြစ်ပြီး ရေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေး ပြန်လည်ဖွံ့ဖြိုးလာရေးအတွက် အားပေး ဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ကမ်းရိုးတန်းသွား သင်္ဘောများ၊ ငါးဖမ်း

သင်္ဘောများနှင့် အမြန်ရေယာဉ်များကို တည်ဆောက်ခြင်း၊ ပြုပြင်ခြင်းတို့ကို ဆောင် ရွက်နိုင်ရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ အိမ်နီးချင်း ခေသတွင်းနိုင်ငံများသို့ သွားလာကူးသန်း ပြီး ကုန်စည်များ ပို့ဆောင်နိုင်သည့် သင်္ဘော များ တည်ဆောက်ပြီး ရေကြောင်းပို့ဆောင် ရေးကို အဆင့်မြှင့်တင်နိုင်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ကမ်းရိုးတန်းသွား Cruise Liner သင်္ဘော များကို တည်ဆောက်နိုင်ရေးအတွက်လည်း

ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်ကြရန် လိုကြောင်း၊ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် လိုအပ် သည့် လူသားအရင်းအမြစ်များ မွေးထုတ် ပေးနိုင်ရေးအတွက်လည်း ဆောင်ရွက်ရ မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ရေယာဉ်တည်ဆောက် ခြင်း၊ ပြင်ဆင်ခြင်းနှင့် ပတ်သက်၍ နှစ်ပေါင်း ၅၀ ကျော်ကြာ အတွေ့အကြုံရှိပြီးဖြစ်သဖြင့် မြန်မာ့သင်္ဘောကျင်းလုပ်ငန်း အခန်းကဏ္ဍ သစ်ကိုပြန်လည်စတင်ရမည်ဖြစ်ပြီးအောင် မြင်အောင် ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်ကြရမည် ဖြစ်ကြောင်း မှာကြားသည်။

လှည့်လည်ကြည့်ရှု

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံ အုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ်နှင့် အဖွဲ့ဝင်များသည် မြန်မာ့သင်္ဘောကျင်းလုပ် ငန်းအတွင်း လှည့်လည်ကြည့်ရှု၍ တန်ချိန် ၁၂၀၀၀ ရေလုံသင်္ဘောကျင်း လုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နေမှု အခြေအနေများကို ကြည့် ရှုစစ်ဆေးကာ တာဝန်ရှိသူများ၏ တင်ပြချက် များအပေါ် လိုအပ်သည်များ မှာကြား ဖြည့်ဆည်း ဆောင်ရွက်ပေးသည်။

ယင်းနောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ် ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် က မြန်မာ့သင်္ဘောကျင်းလုပ်ငန်းမှ ဝန်ထမ်း များအတွက် နီးမြှင့်ငွေများကို ပေးအပ်ရာ တာဝန်ရှိသူတစ်ဦးက လက်ခံရယူခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးချုပ် ဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီး မင်းအောင်လှိုင်အား မြန်မာ့သင်္ဘောကျင်းလုပ်ငန်း၌ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှုများကို တာဝန်ရှိသူတစ်ဦးက ရှင်းလင်းတင်ပြစဉ်

နိုင်ငံ၏ စီးပွားရေး၊ လူမှုရေး၊ သိပ္ပံနှင့် ယဉ်ကျေးမှု ကဏ္ဍများ၊ တီထွင်ဆန်းသစ်မှုနှင့် ဖန်တီးမှုများကို ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေနိုင်မည့် မူပိုင်ခွင့်စနစ်တစ်ရပ်ကို အစိုးရနှင့်ပြည်သူ အတူလက်တွဲပြီး အမြန်ဆုံးအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရန်လို



နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာဗဟိုကော်မတီ အစည်းအဝေး (၂/၂၀၂၂)တွင် အမှာစကားပြောကြားစဉ်

မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာ ဗဟိုကော်မတီအစည်းအဝေး(၂/၂၀၂၂)ကို ၂၀၂၂ခုနှစ်ဒီဇင်ဘာ ၂၀ရက်နေ့မှစ၍ ၂၂ရက်နေ့အထိ နေပြည်တော်ရှိ စီးပွားရေးနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန ညီလာခံခန်းမ၌ ကျင်းပရာ မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာ ဗဟိုကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ် ဒုတိယဗိုလ်ချုပ်မှူးကြီးစိုးဝင်း တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားသည်။

အစည်းအဝေးသို့ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဦးအောင်နိုင်ဦး၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်၊ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက်ကြသည်။

ဦးစွာ နိုင်ငံတော်စီမံ အုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်က အမှာစကားပြောကြားရာတွင် မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ၂၀၀၉ခုနှစ်တွင် ကုန်အမှတ်တံဆိပ် မူပိုင်ခွင့်ဥပဒေ၊ စက်မှုဒီဇိုင်း မူပိုင်ခွင့်ဥပဒေ၊ တီထွင်မှု မူပိုင်ခွင့်ဥပဒေနှင့်

စာပေနှင့်အနုပညာ မူပိုင်ခွင့်ဥပဒေတို့ကို အတည်ပြု ပြဋ္ဌာန်းပြီး ဖြစ်ကြောင်း၊ မူပိုင်ခွင့်ဥပဒေများ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရေး ကြိုတင်ပြင်ဆင်ခြင်း လုပ်ငန်းများကို စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ စီမံကိန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေး ဝန်ကြီးဌာနနှင့် ပြည်ထောင်စု တရားလွှတ်တော်ချုပ်တို့က မိမိတို့သက်ဆိုင်ရာလုပ်ငန်းတာဝန်များအလိုက်ကြိုးပမ်း ဆောင်ရွက်နေကြသည်ကို တွေ့ရကြောင်း။

မူပိုင်ခွင့်ကဏ္ဍ အရေးပါလာ

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ နိုင်ငံခြားကုန်သွယ်မှု ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု၊ ကုန်သွယ်မှု မြှင့်တင်ရေးနှင့် သိပ္ပံနှင့်နည်းပညာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု တိုးမြှင့်ရေးတို့တွင် မူပိုင်ခွင့်ကဏ္ဍအနေဖြင့် ပိုမိုအရေးပါလာသည်ကို တွေ့ရှိရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ နည်းပညာများ အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နေသည့် ယနေ့ခေတ်တွင် ခေတ်နှင့်အညီရင်ပေါင်တန်း၍ဆောင်ရွက် နိုင်စေရန် အစိုးရ၊ ဌာနဆိုင်ရာများ၊ စွန့်ဦး

တီထွင်သူများ၊ ပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းရှင်များ အနေဖြင့် မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာ ဗဟုသုတများ ရှိစေရန်နှင့် မိမိတို့လုပ်ငန်းတာဝန်အသီးသီးတွင် အသုံးပြု ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် မူပိုင်ခွင့်စနစ်ကို အရေးကြီးသည့် ကဏ္ဍတစ်ရပ်အနေဖြင့် တည်ဆောက်ရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

လက်နက်တစ်ခုအဖြစ်ကျင့်သုံးလာ

ယနေ့ခေတ် ကမ္ဘာ့နိုင်ငံအများစုတွင် နိုင်ငံ၏ လူမှုစီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန် ကုန်သွယ်မှုကဏ္ဍ၊ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကဏ္ဍများ စင်ဆက်မပြတ် တည်တံ့တိုးပွားစေရန် မူပိုင်ခွင့် အကာအကွယ်ပေးသည့် စနစ်ကို စီးပွားရေး လက်နက်တစ်ခုအဖြစ် ကျင့်သုံးလာကြသည်ကို တွေ့ရှိရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့်ကမ္ဘာ့မူပိုင်ခွင့်အဖွဲ့ကို ၂၀၀၁ ခုနှစ်တွင် ဝင်ရောက်ခဲ့ပြီး နိုင်ငံတော်၏ လူမှုစီးပွားဘဝ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးတွင် အထောက်အပံ့ ဖြစ်စေနိုင်ပြီး ပြည်သူအများ၏ တီထွင်ဖန်တီးနိုင်စွမ်းကိုအားပေး

မြှင့်တင်ပေးနိုင်မည့် မူပိုင်ခွင့် စနစ်တစ်ရပ် အကောင်အထည်ဖော်ရန် အချိန်နှင့်အမျှ ဟု ဆိုရမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် ၂၀၁၉ ခုနှစ်က အတည်ပြုပြဋ္ဌာန်းထားသည့် မူပိုင်ခွင့်ဥပဒေများကို အမြန်ဆုံး အာဏာသက်ဝင်ပြီးနောက် မူပိုင်ခွင့် မှတ်ပုံတင်ခြင်း လုပ်ငန်းများကို အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဆောင်ရွက်ကြရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ကြောင်း။

မူပိုင်ခွင့်စနစ်အကောင်အထည်ဖော်
ကမ္ဘာ့မူပိုင်ခွင့်အဖွဲ့မှ နှစ်စဉ် စာရင်းပြုစုသော တီထွင်ဆန်းသစ်မှုဆိုင်ရာ စွမ်းဆောင်ရည်နှင့် ပတ်သက်၍ တီထွင်ဆန်းသစ်မှုကို တိုင်းတာသည့် ကမ္ဘာ့လုံးဆိုင်ရာ တီထွင်ဆန်းသစ်မှု ညွှန်းကိန်း (Global Innovation Index-GII) ကိုနှစ်စဉ်ထုတ်ပြန်လျက်ရှိကြောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ၂၀၂၀ ပြည့်နှစ်တွင် အဆင့် ၁၂၉ ၊ ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် အဆင့် ၁၂၇ နှင့် ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် အဆင့် ၁၁၆ တွင် ရှိသည်ဟုဖော်ပြထားသည်ကိုတွေ့ရှိရကြောင်း၊ တီထွင်ဆန်းသစ်နိုင်မှုနှင့် ဖန်တီးနိုင်မှုစွမ်းအားများသည် နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှင့် တိုက်ရိုက် အစိုးရကုန်ခြင်း ဖြစ်သည့်အတွက် မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့်လည်း တီထွင်ဆန်းသစ်မှုနှင့် ဖန်တီးမှုများကို မြှင့်တင်ပေးရန် တီထွင်သူ၊ ဖန်တီးသူတို့၏ လက်ရာများကို ထိထိရောက်ရောက် အကာအကွယ်ပေးမည့်မူပိုင်ခွင့်စနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ရန် လိုအပ်ကြောင်း။

၂၀၁၉ ခုနှစ် ကတည်းက ပြဋ္ဌာန်းခဲ့သည့် မူပိုင်ခွင့်ဥပဒေ (၄)ရပ် အနက် ကုန်အမှတ်တံဆိပ် မူပိုင်ခွင့်ဥပဒေကို စတင်အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းနှင့် စပ်လျဉ်း၍ (၁/၂၀၂၂) ကြိမ်မြောက် အစည်းအဝေးတွင် ဆွေးနွေးလမ်းညွှန်ခဲ့ပြီး ဖြစ်သည့်အတွက် ကုန်အမှတ်တံဆိပ် မူပိုင်ခွင့်ဥပဒေ အာဏာသက်ဝင်ခြင်းနှင့် အမှတ်တံဆိပ် မှတ်ပုံတင်ခြင်း လုပ်ငန်းများကို အမြန်ဆုံး စတင် ဆောင်ရွက်နိုင်စေရေး ကြိုးပမ်းကြရန် တိုက်တွန်း ပြောကြားလိုကြောင်း။

မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာ ဗဟိုကော်မတီတွင် အဖွဲ့ဝင် (၃၂)ဦးရှိသည့်အနက် မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာပညာရှင်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ကုန်

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ နိုင်ငံခြားကုန်သွယ်မှု၊ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု၊ ကုန်သွယ်မှုမြှင့်တင်ရေးနှင့် သိပ္ပံနှင့်နည်းပညာပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုတိုးမြှင့်ရေးတို့တွင် မူပိုင်ခွင့်ကဏ္ဍအနေဖြင့် ပိုမိုအရေးပါလာသည်ကို တွေ့ရှိရမည်ဖြစ်...

အမှတ်တံဆိပ် မူပိုင်ခွင့်ပညာရှင်၊ စက်မှုဗိသုဒ္ဓိမူပိုင်ခွင့်ပညာရှင်၊ စာပေနှင့် အနုပညာမူပိုင်ခွင့်ပညာရှင်နှင့် တီထွင်မှု မူပိုင်ခွင့်ပညာရှင်တို့ကို ခန့်ထားရန် လိုအပ်နေကြောင်း၊ ထို့ကြောင့် မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာပညာရှင်(၄)ဦးရွေးချယ်ခန့်ထားနိုင်ရေးကိုလည်း ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ကြောင်း၊ ထို့ပြင် ဥပဒေများအရ မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာ အေဂျင်စီဖွဲ့စည်းပြီးပါက အေဂျင်စီအတွက် လိုအပ်သည့်ပညာရှင်များ ရွေးချယ်ခန့်ထားရေးကိုလည်း ဆက်လက်လုပ်ဆောင်ရမည် ဖြစ်ကြောင်း။

ဥပဒေနှင့်အညီရရှိခံစားစေနိုင်

ယခုကဲ့သို့ မူပိုင်ခွင့်အကာအကွယ်ပေးသည့် စနစ်တစ်ရပ် ကျင့်သုံးဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတော်၏စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေး၊ နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ တိုးတက်လာစေရေး၊ အဆင့်မြင့်နည်းပညာများလွှဲပြောင်းရယူနိုင်ခြင်းဖြင့် ကုန်ထုတ်လုပ်မှုနှင့် စီးပွားရေးကဏ္ဍများ မြှင့်တင်တိုးတက်လာစေရေးတို့တွင် အထောက်အကူဖြစ်စေနိုင်မည့်အပြင် စွန့်ဦးတီထွင်သူများ ဖန်တီးသူများ၊ ပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းရှင်များ စသည့် မူပိုင်ခွင့်ပိုင်ရှင်များ၏ မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာ အခွင့်အရေးများကို ဥပဒေနှင့်အညီ ရရှိခံစားစေနိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း။

ယခုဖွဲ့စည်းထားသည့် မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာ ဗဟိုကော်မတီတွင် ပါဝင်သောတာဝန်ခံဝန်ကြီးဌာနနှင့် သက်ဆိုင်ရာ ဝန်ကြီးဌာနများ အစိုးရမဟုတ်သော အဖွဲ့အစည်းများ အနေဖြင့် မိမိတို့ပါဝင် ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် အခန်းကဏ္ဍများတွင် ဝိုင်းဝန်းပူးပေါင်းပါဝင် ဆောင်ရွက်ပေးကြရန် ပြောကြားလိုကြောင်း၊ နိုင်ငံ၏စီးပွားရေး၊ လူမှုရေး၊ သိပ္ပံနှင့်ယဉ်ကျေးမှုကဏ္ဍများ၊ တီထွင်ဆန်းသစ်မှုနှင့် ဖန်တီးမှုများကို ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေနိုင်မည့် မူပိုင်ခွင့်စနစ်တစ်ရပ်ကို အစိုးရနှင့်ပြည်သူ

အတူလက်တွဲပြီး အမြန်ဆုံးအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ကြရန် တိုက်တွန်းလိုကြောင်း ပြောကြားသည်။

ထို့နောက် ဗဟိုကော်မတီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဦးအောင်နိုင်ဦးက မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ရှင်းလင်းတင်ပြ

ယင်းနောက် ဗဟိုကော်မတီ အတွင်းရေးမှူး ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးညွန့်အောင်က မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာ ဗဟိုကော်မတီ အစည်းအဝေး(၁/၂၀၂၂) ဆုံးဖြတ်ချက်များအပေါ် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှုများကို ရှင်းလင်းတင်ပြသည်။

ထို့နောက် တွဲဖက် အတွင်းရေးမှူး ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် ဒေါက်တာမိုးမိုးသွယ်က (၁/၂၀၂၂) ကြိမ်မြောက် အစည်းအဝေးသို့ တင်ပြသည့် အမှာစာများကို ဖတ်ကြားတင်ပြရာ နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်က အမှာစကားတစ်ခုချင်းအပေါ် လိုအပ်သည်များကို ဖြည့်စွက် ဆွေးနွေးသည်။

ဆုံးဖြတ်ချက်မူကြမ်းများ အတည်ပြု

ယင်းနောက် ဗဟိုကော်မတီဝင် ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များနှင့် တာဝန်ရှိသူများက မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာများနှင့် စပ်လျဉ်း၍ သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍများအလိုက် ရှင်းလင်းဆွေးနွေး တင်ပြကြပြီး အစည်းအဝေး ဆုံးဖြတ်ချက် မူကြမ်းများကို အတည်ပြုကြသည်။

ထို့နောက် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီးချုပ်က ဆွေးနွေးတင်ပြချက်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်း ဆောင်ရွက်ပေးပြီး နိဂုံးချုပ် အမှာစကားပြောကြားကာ အစည်းအဝေးကို ရုပ်သိမ်းလိုက်သည်။ **သတင်းစဉ်**

ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်း ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၏ (၅၈)နှစ်မြောက် နှစ်ပတ်လည်အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက်အမှာစကားပြောကြား

နိုင်ငံနှင့်ပြည်သူ၏လူမှုစီးပွားဘဝ မြင့်မားတိုးတက်လာအောင် ရည်မှန်းချက်ထားပြီး ဌာနအကျိုး၊ နိုင်ငံအကျိုးကို ဆတက်ထမ်းပိုးကြိုးပမ်း ထမ်းဆောင်သွားကြရန် တိုက်တွန်းမှာကြား



နိုင်ငံတော်က မော်တော်ယာဉ် တင်သွင်းမှုဆိုင်ရာမူဝါဒကို ဖြေလျှော့ခွင့်ပြုပေးခဲ့သည့်အတွက် ၂၀၁၁ ခုနှစ်တွင် ယာဉ်စီးရေ (၂.၃) သန်းကျော်သာရှိခဲ့ရာမှ လက်ရှိ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် ယာဉ်စီးရေ (၇.၂)သန်းကျော်ထိ ဆယ်စုနှစ်ကာလအတွင်း (၃)ဆကျော် တိုးတက်...

နိုင်ငံတော် စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီ ဝင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး တင်အောင်စန်းသည် ၂၀၂၂ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလ(၇)ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းတွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန အစည်းအဝေးခန်းမ၌ ကျင်းပပြုလုပ်သည့် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှု ဦးစီးဌာန၏ (၅၈)နှစ်မြောက် နှစ်ပတ်လည်နေ့ အခမ်းအနားသို့ တက်ရောက် အမှာစကားပြောကြားပြီး ထူးချွန်ဝန်ထမ်းများအား ဂုဏ်ပြုဆုများချီးမြှင့်ခဲ့ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

အဆိုပါနှစ်ပတ်လည်နေ့ အခမ်းအနားသို့ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်အတူ ဒုတိယဝန်ကြီးများ၊ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်များ၊ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်၊ ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူးများ၊ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှု

ဦးစီးဌာန၌ တာဝန်ထမ်းဆောင်ခဲ့ကြသော အငြိမ်းစား ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များ၊ ဌာနမှ အရာထမ်း/ အမှုထမ်းများ တက်ရောက်ခဲ့ကြသည်။

အခမ်းအနားတွင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှု ဦးစီးဌာနအနေဖြင့် ဖြတ်သန်းခဲ့ရသည့် ခေတ်အဆက်ဆက်တွင် ကောင်းမြတ်သည့် အစဉ်အလာများကို ထိန်းသိမ်းဖြင့်တင်ပြီး လက်ဆင့်ကမ်း တာဝန်ထမ်းဆောင်လာခဲ့ကြသည်မှာ (၅၈)နှစ်ပြည့်မြောက်ခဲ့ပြီဖြစ်၍ ဌာနဝန်ထမ်း အားလုံးအတွက် အလွန် ဂုဏ်ယူဖွယ်ရာပင် ဖြစ်ပါကြောင်း တိုင်းဒေသကြီး/ ပြည်နယ်/ ခရိုင်ရုံးပေါင်း (၅၅)ရုံးအထိ တိုးချဲ့ဖွင့်လှစ်ပြီး ဌာန၏ လုပ်ငန်းတာဝန် (၆)ရပ်ကို အစဉ်အဆက် ကျေပွန်အောင်မြင်စွာ ထမ်းဆောင်ခဲ့ကြ

သည်ကို အသိအမှတ်ပြုပါကြောင်း၊ ဌာနအနေဖြင့် မော်တော်ယာဉ်များ ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်များကို ပြဋ္ဌာန်းထားသည့် ဥပဒေ နည်းဥပဒေများနှင့်အညီ စိစစ်မှတ်ပုံတင်ဆောင်ရွက်ပေးလျက်ရှိရာ ၂၀၁၁ ခုနှစ်မှစပြီး နိုင်ငံတော်က မော်တော်ယာဉ် တင်သွင်းမှုဆိုင်ရာမူဝါဒကို ဖြေလျှော့ခွင့်ပြုပေးခဲ့သည့်အတွက် ၂၀၁၁ ခုနှစ်တွင် ယာဉ်စီးရေ (၂.၃) သန်းကျော်သာရှိခဲ့ရာမှ လက်ရှိ ၂၀၂၂ ခုနှစ်တွင် ယာဉ်စီးရေ (၇.၂) သန်းကျော်ထိ ဆယ်စုနှစ်ကာလအတွင်း (၃)ဆကျော် တိုးတက် မှတ်ပုံတင် ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ခဲ့ပါကြောင်း၊ ဌာန အဓိက လုပ်ငန်းများတွင် IT နည်းပညာအသုံးပြုပြီး Computerized Systemဖြင့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သည့်အပြင် QR Code ဖတ်ရှုနိုင်သည့် Smart Card ယာဉ်မောင်း လိုင်စင်

များ၊ ယာဉ်နံပါတ်ပြားများ အဆင့်အထိ တိုးမြှင့်နိုင်ခဲ့သည့်အတွက် IT နည်းပညာ သုံး ဝန်ဆောင်မှုနှင့် e-Government ဖော်ဆောင်မှုတွင် နိုင်ငံတော်၏မူဝါဒ၊ မျှော်မှန်းချက်နှင့်အညီ ကောင်းစွာ လိုက်နာ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ ပါကြောင်း၊ National Road Safety Council ၏ Focal Department အဖြစ် NRSC ၏ ဦးဆောင်မှုအောက်တွင် မြန်မာ နိုင်ငံ၏ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး လုပ်ငန်းများကို တာဝန်ယူ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက် ရှိသည့်အပြင် Global Plan for UN's Decade of Action for Road Safety (၂၀၂၁-၂၀၃၀) နှင့် အညီအေသတွင်း နိုင်ငံများ နိုင်ငံတကာ အဖွဲ့အစည်းများနှင့် အောင်မြင်စွာ ပူးပေါင်းချိတ်ဆက် ဆောင် ရွက်လျက်ရှိပါကြောင်း၊ အာဆီယံကုန်းလမ်း ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ၏ Focal Department အဖြစ် တာဝန်ယူ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါ ကြောင်း၊ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ အစိုးရလက်ထက်တွင် နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ ၏ လမ်းညွှန်ချက်နှင့်အညီ မော်တော်ယာဉ် ဖောင်းကြွ နံပါတ်ပြား ပုံစံအသစ်များအား ပြောင်းလဲတပ်ဆင်ပေးနိုင်ခြင်းသည်လည်း ဌာန၏ ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်မှုတစ်ခုအဖြစ် အသိအမှတ်ပြုပါကြောင်း၊ ဝန်ကြီးဌာနက တာဝန်ယူဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့်ပို့ဆောင် ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍသည် ပြည်သူ တစ်ဦးချင်းစီ၏ စားဝတ်နေရေး၊ လူမှုရေး၊ စီးပွားရေး၊ ကျန်းမာရေး၊ ပညာရေးကဏ္ဍ အသီးသီးအတွက် အဓိကကျသကဲ့သို့ နိုင်ငံ အတွင်းရှိ တိုင်းရင်းသားများ အချင်းချင်း ကူးလူးသွားလာမှု ထိတွေ့ဆက်ဆံမှုအတွက် လည်း အရေးပါလှပါကြောင်း၊ တစ်နိုင်ငံလုံး အတိုင်းအတာဖြင့် ပို့ဆောင်မှု၊ ဆက်သွယ်မှု ကောင်းမွန်မှသာ နိုင်ငံနှင့်ပြည်သူ၏ လူမှု စီးပွားဘဝသည် ကျွဲကူးရေပါ တိုးတက်မြှင့် မားလာမည်ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ခေတ်အဆက် ဆက်က ဌာန၏ရည်မှန်းချက်၊ လုပ်ငန်းတာဝန် များကို ဦးလည်မသန် ကျေမွန်စွာ ကြိုးပမ်း ထမ်းရွက်ခဲ့ကြသည့် အငြိမ်းစားအရာထမ်း၊ အမှုထမ်းများ၊ လက်ရှိ တာဝန်ထမ်းဆောင် နေကြဆဲ အရာထမ်း၊ အမှုထမ်းများ အားလုံး

ကို နှစ်ပတ်လည်နေ့ အခါသမယတွင် ဂုဏ်ပြု မှတ်တမ်းတင်ပါကြောင်း၊ ဝန်ထမ်းများ အနေဖြင့် နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေး အုပ်ချုပ် ရေး လူမှုရေး စသည့် အမြင်(၄)မြင်ဖြင့် ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့်တွေးခေါ်မျှော်မြင်ကြပြီး ပြည်သူအတွက် အကောင်းဆုံးဝန်ဆောင်မှု ပေးနိုင်သည့်ဝန်ထမ်းကောင်းများဖြစ်အောင် ကြိုးပမ်း ထမ်းဆောင်ကြစေလိုကြောင်း၊ "ပို့ဆောင်ဆက်သွယ် ပြည်ကျိးရွယ်" ဆို သည့် ဆောင်ပုဒ်နှင့်အညီ နိုင်ငံနှင့် ပြည်သူ ၏ လူမှုစီးပွားဘဝ မြင့်မားတိုးတက်လာ အောင် ရည်မှန်းချက်ထားပြီး ဌာနအကျိုး၊ နိုင်ငံအကျိုးကို ဆတတ်ထမ်းပိုး ကြိုးပမ်း ထမ်းဆောင်သွားကြရန် တိုက်တွန်းမှာကြား လိုပါကြောင်းဖြင့် အမှာစကား ပြောကြားခဲ့ သည်။

၎င်းနောက် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၏ (၅၈)နှစ်မြောက် နှစ်ပတ်လည်နေ့ အထိမ်းအမှတ် Video Clip အား ပြသသည်။

ဆက်လက်၍ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ၂၀၂၂ ခုနှစ်အတွင်း နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ် ရေးကောင်စီက ချီးမြှင့်သည့် ဂုဏ်ထူး ဆောင်တံဆိပ်ရရှိသူ အရာရှိကြီးများအား လည်းကောင်း၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများက ၂၀၂၂ ခုနှစ်အတွင်း ပြည်သူ့ဝန်ထမ်းကောင်းတံဆိပ် ရရှိသူများနှင့် သင်တန်းအသီးသီး၌ ထူးချွန် ဆုရရှိခဲ့ကြသည့် အရာထမ်း/အမှုထမ်းများ အားလည်းကောင်း ဂုဏ်ပြုမှတ်တမ်းလွှာ နှင့် ဂုဏ်ပြုဆုများ ချီးမြှင့်ပေးအပ်သည်။

၎င်းနောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်

ဧည့်သည်တော်များသည် ထူးချွန်ဆုရဝန်ထမ်း များဌာနအရာထမ်း/အမှုထမ်းများနှင့်အမှတ် တရ စုပေါင်းမှတ်တမ်းတင် ဖိတ်ပို့ရိုက်ကူး ခဲ့ပြီး ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ကုန်းလမ်း ပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနအငြိမ်းစား ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်များအား ရင်းရင်းနှီးနှီး တွေ့ဆုံနှုတ်ဆက်ကာ အခမ်းအနားကို ရုတ် သိမ်းခဲ့သည်။

နှစ်ပတ်လည်နေ့ အခမ်းအနားအပြီး တွင် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့် ဧည့်သည် တော်များသည် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနနေပြည်တော်ရုံး၊ ယာဉ် စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း ပညာပေး သင်တန်းခန်းမ၌ ပြုလုပ်သည့်နှစ်ပတ်လည် နေ့ ဂုဏ်ပြု နေ့လယ်စာစားပွဲသို့ တက် ရောက်အားပေးပြီး ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန ဝန်ထမ်းများအားလုံး နှင့် ဖိသားစုသဖွယ် ရင်းနှီးခွေးထွေးစွာ နေ့လယ်စာ အတူတကွ သုံးဆောင်ခဲ့ကြ သည်။

အလားတူ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန တိုင်းဒေသကြီး/ပြည် နယ်/ခရိုင်ရုံး အသီးသီး၌လည်း (၅၈)နှစ် မြောက် နှစ်ပတ်လည်နေ့တွင် သံဃာတော် များအား ဆွမ်းဆက်ကပ်လှူဒါန်းခြင်း၊ ဌာန မှ အငြိမ်းစား ဝန်ထမ်းပေးအားပေးစား ဖိတ် ကြား၍ဝန်ထမ်းများနှင့်အတူဂုဏ်ပြုနေ့လယ် စာစားပွဲများပြုလုပ်ခြင်းတို့ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြ ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)

- နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏ လမ်းညွှန်ချက်နှင့်အညီ မော်တော်ယာဉ် ဖောင်းကြွ နံပါတ်ပြားပုံစံအသစ်များအား ပြောင်းလဲ တပ်ဆင်ပေးနိုင် ခြင်းသည်လည်း ဌာန၏ ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်မှုတစ်ခုဖြစ်...
- တစ်နိုင်ငံလုံး အတိုင်းအတာဖြင့် ပို့ဆောင်မှု၊ ဆက်သွယ်မှုကောင်းမွန် မှသာ နိုင်ငံနှင့်ပြည်သူ၏ လူမှုစီးပွားဘဝသည် ကျွဲကူးရေပါ တိုးတက် မြှင့်မားလာမည်ဖြစ်...

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီးတင်အောင်စန်း (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတု လွတ်လပ်ရေးနေ့အထိမ်းအမှတ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌဖလား ဝန်ကြီးဌာနပေါင်းစုံ အားကစားပြိုင်ပွဲသို့ ပါဝင်ယှဉ်ပြိုင်မည့် ဝန်ကြီးဌာန ကိုယ်စားပြုအားကစားသမားများနှင့်တွေ့ဆုံ



၂၀၂၃ခုနှစ်(၇၅)နှစ်မြောက်စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့အထိမ်းအမှတ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌဖလား ဝန်ကြီးဌာနပေါင်းစုံ အားကစားပြိုင်ပွဲများသို့ အားကစားနည်းအလိုက် ပါဝင်ယှဉ်ပြိုင်မည့် ဝန်ကြီးဌာန ကိုယ်စားပြု အားကစားသမားများအား တွေ့ဆုံခြင်းအခမ်းအနားကို နေပြည်တော် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအမှတ်(၅)၌ ၂၀၂၃ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာ (၁၀) ရက်နေ့ မွန်းလွဲပိုင်းက ကျင်းပသည်။ အဆိုပါတွေ့ဆုံပွဲသို့ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီဝင်၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဗိုလ်ချုပ်ကြီး တင်အောင်စန်း၊ ဒုတိယဝန်ကြီးများ အမြဲတမ်းအတွင်းဝန်များ၊ တာဝန်ရှိသူများနှင့် အားကစားသမားများ တက်ရောက်ကြပါသည်။

စည်းလုံးညီညွတ်စွာယှဉ်ပြိုင်

ပထမဦးစွာ အားကစားနည်းအလိုက်ပါဝင်ယှဉ်ပြိုင်မည့်အုပ်ချုပ်သူ၊ နည်းပြနှင့် အားကစားသမားများကို မိတ်ဆက်ပေးသည်။ ယင်းနောက် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီအနေဖြင့် နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေး၊ လူမှုရေး ဦးတည်ချက် (၉)ရပ် ချမှတ် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိရာ "တစ်မျိုးသားလုံး ကျန်းမာကြံ့ခိုင်ရေးနှင့် ပညာရည်ဖြင့်မားရေး" ဟူသော ရည်မှန်းချက်လည်း အပါအဝင်ဖြစ်ကြောင်း၊ ဝန်ထမ်းများ ကျန်းမာ ကြံ့ခိုင်မှသာ ကဏ္ဍအလိုက် ရည်မှန်းချက်များကို ကျေညီအောင်ဆောင်နိုင်မည်ဖြစ်ကြောင်း၊ (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် ကျင်းပမည့် ဝန်ကြီးဌာနပေါင်းစုံ အားကစားပြိုင်ပွဲတွင် အားကစားနည်းအလိုက် သတ်မှတ်ထားသည့် စည်းမျဉ်း၊ စည်းကမ်းများကို လိုက်နာပြီး၊ အချင်းချင်း စည်းလုံးညီညွတ်စွာ အားကစားစိတ်ဓါတ်အပြည့်ဖြင့် ယှဉ်ပြိုင်ရန်ဖြစ်ကြောင်း၊ မိမိတို့ ယှဉ်ပြိုင်သည့် အားကစား

နည်း အောင်မြင်မှုရရှိစေရန် ဇွဲ၊ လုံ့လ၊ ဝီရိယအပြည့်ဖြင့် ဖြုစင်သန်ရှင်းစွာ ကြိုးစားယှဉ်ပြိုင်ရန်ဖြစ်ကြောင်း၊ အရေးကြီးသည့် အချက်မှာ ပြိုင်ပွဲအောင်နိုင်ရေးအတွက် အားကစားသမားတစ်ဦးချင်းက ကျန်းမာရေးကို ဂရုပြုရန်လိုကြောင်း၊ အားကစားကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ခြင်းသည် နိုင်ငံတော်နှင့် ဝန်ကြီးဌာနဂုဏ်ကို မြှင့်တင်ခြင်းလည်းဖြစ်ကြောင်း၊ ယခုကျင်းပမည့် ပြိုင်ပွဲများကတစ်ဆင့် ဝန်ကြီးဌာနကိုယ်စားပြု အားကစားသမားအဆင့်မှသည် နိုင်ငံကိုယ်စားပြု အားကစားသမားကောင်းများဖြစ်လာစေရေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားကြရန် လိုအပ်ပါကြောင်း တိုက်တွန်းမှာကြားခဲ့သည်။

ထောက်ပံ့ငွေများချီးမြှင့်

ဆက်လက်၍ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက အားကစားသမားများ၊ နည်းပြများနှင့် အုပ်ချုပ်သူများကို အကြံလေ့ကျင့်နေသည့်ကာလနှင့် ပြိုင်ပွဲကာလအတွင်း အင်အားပြည့် အစားအစာများ ကျွေးမွေးနိုင်ရန်နှင့်လိုအပ်သည့်အုပ်ချုပ်ထောက်ပံ့မှုကိစ္စရပ်များဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် ထောက်ပံ့ငွေများ ချီးမြှင့်ပေးအပ်ခဲ့သည်။ (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌဖလား ဝန်ကြီးဌာနပေါင်းစုံအားကစားပြိုင်ပွဲများသို့ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ ဘောလုံး၊ ဘောလီဘော၊ စုဆယ်၊ ပိုက်ကျော်ခြင်း၊ လှန်ဆွဲ၊ အပြေးနှင့်ထုပ်ဆီးတီးစသော အားကစားနည်း(၇)မျိုးသို့အမျိုးသား(၇၂)ဦး၊ အမျိုးသမီး (၃၆)ဦး စုစုပေါင်းအားကစားသမား(၁၀၈)ဦး ပါဝင်ယှဉ်ပြိုင်သွားကြမည်ဖြစ်ကြောင်း သတင်းရရှိသည်။

“စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့ နှင့် သမိုင်းပေးတာဝန်”



◆ နှင်းသဏ္ဍာ(RTAD)

၁၉၄၈ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ (၄) ရက် (မြန်မာသက္ကရာဇ် ၁၃၀၉ ခုနှစ်၊ ပြာသိုလပြည့်ကျော် ၉ ရက်)တနင်္ဂနွေနေ့၊ နံနက်(၄) နာရီ မိနစ်(၂၀)တွင် အမိမြန်မာနိုင်ငံတော်သည် လွတ်လပ်သော အချုပ်အခြာအာဏာပိုင်နိုင်ငံအဖြစ် ကြေညာနိုင်ခဲ့သည်ဖြစ်ရာ လာမည့် ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလ (၄) ရက်နေ့သည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ (၇၅)နှစ်ပြည့် စိန်ရတု လွတ်လပ်ရေးနေ့ ဖြစ်ပါသည်။ အချုပ်အခြာအာဏာ မြန်လည်ရရှိလာမှုနှင့်

အတူ ကမ္ဘာ့အလယ်တွင် မြန်မာနိုင်ငံအဖြစ် ဂုဏ်သိက္ခာရှိစွာ ရပ်တည်လာနိုင်ခဲ့သည်မှာ (၇၅)နှစ် စိန်ရတုသို့ တိုင်ခဲ့လေပြီ။ မြန်မာနိုင်ငံရှိ တိုင်းရင်းသား ပြည်သူတစ်ရပ်လုံး၏ တစ်ညီ တစ်ညွတ်တည်းဖြစ်သော မျိုးချစ်စိတ်ဓာတ်ကို အခြေခံလျက် နယ်ချဲ့ဆန့်ကျင်ရေးတိုက်ပွဲ အဆင့်ဆင့်ကို ဆင်နွှဲခဲ့ကြပြီး လွတ်လပ်ရေးအောင်ပွဲဆင်နိုင်ခဲ့သော မော်ကွန်းဝင်နေ့၏ ကြံ့ခဲလှစွာသော စိန်ရတုသည် မကြာမီ ရောက်ရှိလာပေတော့မည်။

မြန်မာနိုင်ငံသည် ကိုယ့်မင်းကိုယ့်ချင်း လွတ်လပ်သော နိုင်ငံအဖြစ် လွန်ခဲ့သော နှစ်ပေါင်း ၁၀၀၀ ခန့်မှစ၍ ရပ်တည်ခဲ့သော နိုင်ငံဖြစ်ပြီး တိုင်းရင်းသား(၁၃၅)မျိုးတို့က အေးအတူပူအမျှအတူတကွဖွဲ့တင်းနေထိုင်ရာ အချုပ်အခြာအာဏာပိုင် နိုင်ငံတစ်ခုလည်းဖြစ်သည်။ “ပု၊ ပင်း၊ အင်း၊ တောင်၊ ညောင်၊ ရမ်း၊ နောင်၊ ကုန်း၊ ဘောင်နှစ်ခေတ်ခွဲ”ဆိုသည့်အတိုင်း ပုဂံခေတ်မှ ကုန်းဘောင်ခေတ်တိုင် မြန်မာတို့သည် ကိုယ့်ထီးကိုယ့် နန်းကိုယ့်ကြွင်းဖြင့် ရပ်တည်ခဲ့ကြသည်။ သို့သော် ၁၉ ရာစုတွင် နယ်ချဲ့ဗြိတိသျှတို့သည် မြန်မာနိုင်ငံကို ၁၈၂၄ ခုနှစ်တွင် ပထမအကြိမ်၊ ၁၈၅၂ ခုနှစ်တွင် ဒုတိယအကြိမ်၊ ၁၈၈၅ ခုနှစ်တွင် တတိယအကြိမ် ကျူးကျော်စစ် (၃) ကြိမ် ဆင်နွှဲကာ တစ်တိုင်းပြည်လုံးကို သိမ်းပိုက်ခဲ့သဖြင့် လွတ်လပ်ရေးနှင့် အချုပ်အခြာ အာဏာကို လက်လွှတ်ဆုံးရှုံးခဲ့ရပြီး သူ့ကျွန်ဘဝသို့ ရောက်ခဲ့ရပေသည်။ ကျူးကျော်သူတို့သည် ၎င်းတို့၏ ကိုလိုနီကျင့်စဉ်အတိုင်း မြန်မာတိုင်းရင်းသား အချင်းချင်း သွေးစည်းညီညွတ်မှု ပျက်ပြားစေရန် နည်းအမျိုးမျိုးသုံး၍ သွေးခွဲခဲ့ကြသည်။ မည်သို့ပင်ဆိုစွာသော သွေးခွဲမှုကြုံခဲ့ကြရစေကာမူ သူ့ကျွန် အဖြစ်မခံလိုသော ကချင်၊ ကယား၊ ကရင်၊ ချင်း၊ ဗမာ၊ မွန်၊ ရခိုင်၊



MED Class I Refresher (180hrs) Course (08/2022) သင်တန်းကို ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလတွင် ဖွင့်လှစ်ပါမည်။ သင်တန်းတက်ရောက်လိုသည့် သင်တန်းသားများသည် အောက်ဖော်ပြပါ လိုအပ်ချက်များနှင့်အတူ လာရောက်လျှောက်ထားနိုင်ပါသည်။

လိုအပ်ချက်များ

- ၁။ Eligible - မူရင်း + မိတ္တူ
- ၂။ SIRB - မိတ္တူ
- ၃။ CoC - မိတ္တူ
- ၄။ ခေါ်တံ - (၃)ပုံ (DMA အသိအမှတ်ပြု) (28mm x 31mm)
- ၅။ မှတ်ပုံတင် - မိတ္တူ
- ၆။ ကိုဗစ်ကာကွယ်ဆေးထိုးပြီးလက်မှတ် - မိတ္တူ

မှတ်ချက်။ ။ အသေးစိတ်သိရှိလိုပါက ကျောင်းသားရေးရာဌာန 09 - 443216895 / 09 - 443238017 သို့ ရုံးချိန်အတွင်း ဆက်သွယ်နိမ့်နိုင်ပါသည်။

ရှမ်းစသည့် တိုင်းရင်းသားတို့သည် တောင်ပေါ်မြေပြန့်နေရာအနံ့တွင် ရှာရလက်နက်စွဲကိုင်ကာ နယ်ချဲ့တို့အား တွန်းလှန် တိုက်ခိုက်ခဲ့ကြသည်။ သတ္တိအရာတွင် ထွန်းပြောင်သော်လည်း မယှဉ်နိုင်သော လက်နက်အင်အားကြောင့်တိုင်းရင်းသားတို့ အောင်ပွဲနှင့် အလှမ်းဝေးခဲ့ကြရလေသည်။

သို့သော် "ကြိမ်မီးအုံး" သင်္ကေတရှိနေခဲ့သော မြန်မာတို့၏ မျိုးချစ်စိတ်ဓာတ်သည် ၁၉၀၆ ခုနှစ်တွင် ဗုဒ္ဓဘာသာကလျာဏယုဝ (ပိုင်အမ်ဘီအေ) အသင်းကြီးအဖြစ် ပြန်လည်ထွန်းတောက်လာခဲ့သည်။ ထို့နောက် ၁၉၂၀ ပြည့်နှစ်တွင် ပိုင်အမ်ဘီအေအသင်း၏အမည်ကို General Council of Burmese Associations (ဂျီစီ ဘီအေ) မြန်မာအသင်းချုပ်ကြီးဟု ပြောင်းလဲခဲ့စဉ်က အမျိုးသားနိုင်ငံရေးစိတ်ဓာတ်များတိုင်းရင်းသားပြည်သူတို့၏ ဝိသေသစိတ်ဓာတ်များဖြင့် နယ်ချဲ့တို့ကို အဘက်ဘက်မှ ထိုးနှက် တိုက်ခိုက်ခဲ့ကြသည်။ ၁၉၂၀ ပြည့်နှစ်တွင် ပထမ ကျောင်းသားသပိတ်၊ ၁၉၃၀ ပြည့်နှစ်တွင်

တောင်သူလယ်သမားအရေးတော်ပုံ၊ ဒို့ဗမာအစည်းအရုံး နှင့် ဝိသေသလှုပ်ရှားမှု၊ ၁၃၀၀ ပြည့် ရေနံမြေအရေးတော်ပုံနှင့် အလုပ်သမား၊ ကျောင်းသား လှုပ်ရှားမှုများ ဆက်တိုက်ပေါ်ပေါက်လာကာ နယ်ချဲ့ဆန့်ကျင်ရေးလှုပ်ရှားမှုများ ဆင့်ကာဆင့်ကာ ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်ရာတွင် ကျောင်းသားခေါင်းဆောင် သခင်အောင်ဆန်းသည် ရဲဘော်သုံးကျိပ်နှင့်အတူ ရှေ့တန်းမှဦးဆောင် ကြိုးပမ်းခဲ့သည်။

ဒုတိယကမ္ဘာစစ်ကြီးစတင်ဖြစ်ပွားလာပြီး ထိုစစ်ပွဲတွင် အင်္ဂလိပ်တို့ ပါဝင်ခဲ့သည်ဖြစ်ရာ ၎င်းတို့၏ အဖက်ဖက်ကကြီးလာရသည့် ကြပ်တည်းသော အခြေအနေကို မြန်မာတို့က "အင်္ဂလိပ်အခက်မဟုတ်အချက်" အဖြစ်အသုံးပြုကာ မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးတိုက်ပွဲအချိန်အဟုန်ကို မြှင့်တင်ခဲ့ကြသည်။ သခင်အောင်ဆန်း အမှုပြုသော ခေါင်းဆောင်လူငယ်များသည် ဂျပန်ပြည်သို့သွားရောက်ကာ ခေတ်မီစစ်ပညာ သင်ယူပြီး ဂျပန်၏ အကူအညီဖြင့် အင်္ဂလိပ်တို့အား

တိုက်ထုတ်ရန် ကြိုးပမ်းခဲ့ကြသည်။ သခင်အောင်ဆန်းသည် မဟာလွတ်လပ်ရေးတပ်မတော် (ဘီအိုင်အေ) နှင့် မဟာကာကွယ်ရေးတပ်မတော် (ဘီဒီအေ) တို့ကို အဆင့်ဆင့် ပြောင်းလဲ ဖွဲ့စည်းကာ ဂျပန်တို့နှင့် ပူးပေါင်း၍ အင်္ဂလိပ်တို့အား တိုက်ထုတ်ခဲ့သည်။

သို့သော် ဟောမိတ်ပြုထားသော ဂျပန်တို့သည် ကတိမတည်၊ ဖက်ဆစ်စနစ်ဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံအပေါ် မတရား ချုပ်ချယ်ခြင်း နိုင်ငံထက်စီးနင်း ပြုလုပ်ခြင်းများ ကျူးလွန်လာခဲ့ကြသဖြင့် ဂျပန်တို့ကို တစ်ဖန်တိုက်ထုတ်ခဲ့ကြရပြန်သည်။ ဂျပန်တို့ ထွက်ခွာသွားပြီး အင်္ဂလိပ်တို့ ပြန်ဝင်လာသောအခါ စိုလ်ချုပ်အောင်ဆန်း ဦးဆောင်သော ဖဆပလအဖွဲ့ချုပ်သည် တိုင်းရင်းသားစည်းလုံးမှုကို သာမက အလုပ်သမားများ၊ တောင်သူလယ်သမားများ အပါအဝင် ပြည်သူလူထု တစ်ရပ်လုံး၏ ကူညီထောက်ခံမှုကို အရယူကာ တစ်နှစ် အတွင်း လွတ်လပ်ရေးကို ခြင်းချက်မရှိ ချက်ချင်းပေးရန် အင်္ဂလိပ်တို့ကို တောင်းဆိုခဲ့ကြပါသည်။ စိုလ်ချုပ်အောင်ဆန်း

MYANMAR INDUSTRIAL PORT



📍 No. 7/2(B), Strand Road, Ahlone Township, Yangon, Myanmar.

☎ PH: +95-1-229880, 224539, 221416, 227091, 211361
Fax: +95-1-221418, 221204, 221286

✉ mip@mip.com.mm

🌐 www.myanmarindustrialport.com

ဦးဆောင်သော ကိုယ်စားလှယ်အဖွဲ့သည် အင်္ဂလန်နိုင်ငံ၊ လန်ဒန်မြို့သို့ သွားရောက် ခဲ့ပြီး မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးအတွက်ဆွေးနွေး ခဲ့ကြကာ "အောင်ဆန်း-အက်တလီ" စာချုပ် ကို ချုပ်ဆိုခဲ့ကြသည်။ ဗိုလ်ချုပ်အောင်ဆန်း နှင့်ခေါင်းဆောင်များသည် ပြည်နယ်၊ ပြည်မ မခွဲခြားဘဲ လွတ်လပ်ရေးကို တစ်စည်းတစ် လုံးတည်း ရယူရန်အတွက် ရှမ်းပြည်နယ်၊ ပင်လုံမြို့သို့ သွားရောက်ပြီး ရှမ်းခေါင်း ဆောင်စော်ဘွားများ တချင်း၊ ချင်းခေါင်း ဆောင်များနှင့် ၁၉၄၇ ခုနှစ်၊ ဖေဖော်ဝါရီလ (၉) ရက်တွင်တွေ့ဆုံညှိနှိုင်းနိုင်ခဲ့ပြီး ဖေဖော် ဝါရီလ(၁၂) ရက်တွင် ပင်လုံစာချုပ်ကို ချုပ် ဆိုနိုင်ခဲ့ကြသည်။

သို့သော် ပန်းတိုင်ရောက်မည့်ဆဲဆဲ

ရန် ဆက်လက်၍ အစွမ်းကုန်တိုက်ပွဲဝင်ခဲ့ ကြသည်။

မြန်မာတို့၏ လွတ်လပ်ရေး တိုက်ပွဲ လမ်းခရီးသည်နှစ်ပေါင်းတစ်ရာကျော်ကြား ခဲ့ပြီး အတားအဆီးလည်း များလှပေသည်။ မြန်မာတို့သည် ပြီးဆုံးသေးသော လွတ် လပ်ရေးလမ်းခရီးကို ဆက်လက်လျှောက် လှမ်းခဲ့ရာ ဖဆပလ ဒုတိယဥက္ကဋ္ဌ ဦးနုနှင့် အင်္ဂလိပ်နန်းရှင်းဝန် မစ္စတာအက်တလီတို့ ထပ်မံညှိနှိုင်း ဆွေးနွေးကြကာ "နအက်တ လီစာချုပ်"ကို ချုပ်ဆိုနိုင်ခဲ့ကြသည်။ ဤ သို့ဖြင့် မြန်မာတစ်မျိုးသားလုံး မျှော်လင့် တောင့်တခဲ့သော အချုပ်အခြာ အာဏာ နှင့်လွတ်လပ်ရေးကို ၁၉၄၈ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီ လ(၄)ရက်တွင် မြန်မာပြည် ရရှိခဲ့ပါသည်။

၁၉၄၇ ခုနှစ် ဇူလိုင် (၁၃)ရက်တွင် မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေး ဗိသုကာကြီး ဗိုလ်ချုပ် အောင်ဆန်း၏မိန့်ခွန်းပါ "အဲဒီတော့ လွတ် လပ်ရေး ရပင်ရသော်ငြားလည်း လွတ်လပ် ရေးရဲ့ တာဝန်တွေကို ကျွန်တော်တို့က မထမ်းဆောင်ချင်ဘူးဆိုရင် ခင်ဗျားတို့ရတဲ့ လွတ်လပ်ရေးဟာ ဒီကနေ့ရပြီး မနက်မြန်မိ တခြားလက် ပြန်ပါသွားမှာပဲဆိုတာ ခင်ဗျား တို့သိစေချင်တယ်" ဟူသောပြောကြားချက် များအရ လွတ်လပ်ရေး၏ တာဝန်များသည် တိုင်းပြည်ကို ကာကွယ်ရန်နှင့် တိုင်းပြည်ကို ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်အတွက် ကြိုးပမ်းဆောင် ရွက်ရန်ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံလွတ်လပ်ရေး ရရှိရန်အတွက် ခေတ်အဆက်ဆက်မှ မျိုး ချစ်စိတ်ဓာတ်ရှိသူများကတိုင်းရင်းသားပြည်သူ များနှင့်လက်တွဲ၍ လွတ်လပ်ရေးကိုရယူပေး ခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ထိုသို့ လွတ်လပ်ရေး ရရှိရန်ကြိုးပမ်းရာ၌ အလွယ်တကူရရှိခဲ့ခြင်း မဟုတ်ဘဲ ခက်ခဲကြမ်းတမ်းပြီး ဘဝပေါင်း များစွာ အသက်ပေါင်းများစွာ ရင်းနှီးစတေး ပေးဆပ်ပြီးမှ ရရှိလာခြင်းဖြစ်သည်။ ထို့ ကြောင့် ဗိုလ်ချုပ်အောင်ဆန်းက တိုင်းပြည် ထူထောင်ရာတွင် အမြင်ကျယ်ကျယ် အမြော် အမြင် ကြီးကြီးထားရန်အတွက် သတိပေး ပြောကြားခဲ့သည့် "တိုင်းပြည် တစ်ပြည် ထူ ထောင်တာဟာ ဘယ်လောက်ခက်ခဲတယ်၊ အတက်အကျလောကခံအဖို့မျိုးကိုတွေ့ရ တယ်ဆိုတာ ကမ္ဘာ့ရာဇဝင်သိတဲ့ လူတိုင်း

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံအနေဖြင့် ရရှိထားသည့် လွတ်လပ်ရေး ဆုံးရှုံးရန် ရက်ပိုင်း လပိုင်းမျှသာ ကြာမြင့်နိုင်သော်လည်း ဆုံးရှုံးသွားသည့် လွတ်လပ်ရေးကို ပြန်လည်ရယူရန်အတွက် ကြိုးပမ်းရာတွင် နှစ်ပေါင်းရာချီ၍ ကြာမြင့်ခဲ့ရ သည့်ကို နားလည်သဘောပေါက်ကြရန် အထူးအရေးကြီး...

တွင် "တက်ကျိုး"သကဲ့သို့ လွတ်လပ်ရေး အတွက် ဦးဆောင်ကြိုးပမ်းနေခဲ့ကြသော ဗိုလ်ချုပ်အောင်ဆန်းနှင့် အခြား အာဇာနည် (၈)ဦးသည် ဂဠုန်ဦးစေတီ ခေါင်းဆောင် သည့် မသမာသူလူတစ်စု၏ အရှင်ဆိုး အကျည်းတန်လှစွာ စာနာမှုကင်းမဲ့စွာဖြင့် ရက်ရက်စက်စက် လုပ်ကြံသတ်ဖြတ်ခြင်း ကို ၁၉၄၇ခုနှစ်ဇူလိုင်(၁၉)ရက်တွင် ရန်ကုန် မြို့ ကျောက်တံတားဧရိယာရှိ ဝန်ကြီးများ ရုံး၌ ကံအကြောင်းမလှဘဲ ခံခဲ့ရရသည်။ ထိုသို့ တိုင်းပြည်အတွက် အလွန်တစ်ရာ အရေးပါလှသော အာဇာနည် ခေါင်းဆောင် ကြီး(၉)ဦး မမျှော်လင့်ဘဲ အသက်ပေးကာ စတေးခဲ့ကြရသော်လည်း သခင်နဦးဆောင် သော ကျန်မျိုးချစ်အာဇာနည်များနှင့် တိုင်း သူပြည်သားအပေါင်းတို့မှ လွတ်လပ်ရေးရ

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကြိုတင်ကာကွယ်ရေးအသိပေးနူးဆော်ချက်

မော်တော်ယာဉ်မောင်းနှင်သူများလောင်စာဆီထည့်ရာတွင် လိုက်နာရမည့် အချက်များ (နည်းဥပဒေ ၃၁၂)

မော်တော်ယာဉ်များ လောင်စာဆီထည့်နေစဉ် အောက်ပါတို့ကို လိုက်နာရမည် -

- (က) မီးပိတ်၍ စက်သတ်ထားရမည်။
- (ခ) မည်သူမျှဆေးလိပ်မသောက်ရ။
- (ဂ) မည်သူမျှ လက်ကိုင်ဖုန်းမသုံးရ။
- (ဃ) မော်တော်ယာဉ်ပေါ်တွင်ပါရှိသူများ အသက်ကယ်ထိုင်ခုံ မီးပတ်ဖြတ်ထားရမည်။

တုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန

တော့ ဆင်ခြင်နိုင်ကြမှာပဲ။ ဒါကြောင့် အမြင် ကျယ်ကျယ် အမြော်အမြင်ကြီးကြီးနဲ့ စိတ် မပျက်လက်မပျက်ဘဲ ရသမျှ အခွင့်အရေး ကို ရတုန်း မိမိရရ ယူကြရလိမ့်မယ်။ ဒါမှ သာ ကျွန်တို့ ချစ်ရာရောက်မယ်။ ကျွန်တို့ မြန်မာပြည် ထူထောင်နိုင်မယ်” ဟူသည့် စကား၏ လေးနက်မှုနှင့် အဓိပ္ပါယ်ကို နိုင်ငံ သားတိုင်း ဦးနှောက်နှင့်ရော နှလုံးသားနှင့် ပါ နားလည်သဘောပေါက်ကြရန် လိုအပ်ပါ သည်။

မြန်မာနိုင်ငံသည် လွတ်လပ်ရေး ပြန် လည်ရရှိခဲ့သော်လည်း နယ်ချဲ့တို့၏နှစ်ပေါင်း တစ်ရာကျော် တောင်တန်းမြေပြန့် သွေးခွဲ အုပ်ချုပ်ခဲ့မှုကြောင့် တိုင်းရင်းသား သွေး ချင်း ညီအစ်ကို မောင်နှမအချင်းချင်းတို့ အကြား ယုံကြည်မှုလျော့နည်းခဲ့ပြီး သံသ ယအမြင်များဖြင့် လက်နက်ကိုင်ပဋိပက္ခများ ဖြစ်ပေါ်လာကာ ပြည်တွင်းငြိမ်းချမ်းရေးကို ထိပါးလာခဲ့သည်။ ထိုအချိန်တွင် ဖဆပလ အဖွဲ့သည် နိုင်ငံ၌ အင်အားအကောင်းဆုံး နိုင်ငံရေးအဖွဲ့ကြီး ဖြစ်ခဲ့သော်လည်း နောက် ပိုင်းတွင် ခေါင်းဆောင်များအတွင်း သဘော ထားကွဲလွဲမှုများကြောင့် နိုင်ငံရေး အခြေ အနေများ ယိမ်းယိုင်ခဲ့ရပါသည်။ ဖဆပလ အတွင်းကွဲပြားမှု၊ ဆိုရှယ်လစ်၊ ပြည်သူ့ ရဲဘော်အစရှိသော နိုင်ငံရေး ခံယူချက်မတူ သည့် အဖွဲ့အစည်းများအဖြစ် အမျိုးမျိုးပေါ် ပေါက်လာခဲ့ပြီးနောက်ပိုင်းတွင် ပြင်းထန်

သောသဘောထားကွဲလွဲမှုများကြောင့်စည်း ရုံးရေး ပြိုကွဲခဲ့ရသည်။ ထိုကဲ့သို့ နိုင်ငံရေး ခံယူချက်နှင့် အယူဝါဒကွဲပြားမှု အမျိုးမျိုးတို့ ကြောင့် အဖွဲ့အစည်းများအကြား ပဋိပက္ခ များဖြစ်ပေါ်လာပြီး နိုင်ငံတော်၏ တည်ငြိမ် ရေးကိုပါ ထိပါးလာခဲ့ပါသည်။

ယခု မျက်မှောက်ကာလအထိ လွတ် လပ်ရေးရရှိပြီး (၇၅)နှစ် ရှိလာပြီဖြစ်သော် လည်း ပြည်တွင်းပဋိပက္ခများကို ဖြေရှင်းနေ ရဆဲဖြစ်ပြီး နိုင်ငံတော်၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု သည် အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများနှင့် နှိုင်းယှဉ်ပါက နောက်ကျ နေဆဲဖြစ်သည်။ ပြည်တွင်း ပဋိပက္ခ ဆိုသည်မှာ နိုင်ငံတိုင်း ရင်ဆိုင်ရ သည့် ပြဿနာဖြစ်သော်လည်း ၎င်းကို ဖြေ ရှင်းသည့်နည်းလမ်းမှာ နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံ၏ သမိုင်းကြောင်း၊ နိုင်ငံရေး အယူအဆအဖွဲ့ များနှင့် ပြည်သူလူထု၏ နိုင်ငံရေးစေ့ချိန် အပေါ် နားလည်နိုင်သည့် အခြေအနေများ ကြောင့် ကွဲပြားခြားနားမှု ရှိနိုင်ပါသည်။ နိုင်ငံ

တစ်နိုင်ငံအနေဖြင့် ပဋိပက္ခများကို ငြိမ်းချမ်း မှုကို အခြေတည်၍ ဖြေရှင်းခြင်းသည်သာ အဆိုပါ နိုင်ငံ၏ဒီမိုကရေစီ လမ်းကြောင်း ဖော်ဆောင်ရေးနှင့် ဖက်ဒရယ်ပြည်ထောင် စုပေါ်ပေါက်လာစေရေးကို အထောက်အကူ ဖြစ်စေမည် ဖြစ်ပါသည်။

ထို့ကြောင့် ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာ နိုင်ငံတော် နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေးကောင်စီ ၏ ရှေ့လှမ်းငန်းစဉ်(၅)ရပ်တွင် တစ်နိုင်ငံလုံး ထာဝရ ငြိမ်းချမ်းရေးရရှိရေးအတွက် တစ်နိုင်ငံ လုံးပစ်ခတ် တိုက်ခိုက်မှုရပ်စဲရေး သဘော တူစာချုပ်(NCA)ပါ သဘောတူညီချက်များ အတိုင်းဖြစ်နိုင်သမျှအလေးထားလုပ်ဆောင် သွားမည် ဟူသည့်လှမ်းငန်းစဉ်ကို ထည့် သွင်း အကောင်အထည် ဖော်နေခြင်းဖြစ်ပါ သည်။ မြန်မာနိုင်ငံသည် တိုင်းရင်းသား အား လုံး၏ စုပေါင်းအင်အားဖြင့် တည်ထောင် ထားသည့် ပြည်ထောင်စုနိုင်ငံဖြစ်သည်နှင့် အညီ တိုင်းရင်းသား စည်းလုံးညီညွတ်မှု

ပု၊ပင်း၊အင်း၊တောင်၊ညောင်၊ရမ်း၊နောင်၊ကုန်း၊ဘောင်နှစ်သော် ခွဲ'ဆိုသည့်အတိုင်း ပုဂံသေတံမှ ကုန်းဘောင်သေတံတိုင် မြန်မာ တို့သည် ကိုယ့်ထီးကိုယ့်နန်းကိုယ့်ကြွန်းဖြင့် ရပ်တည်ခဲ့ကြ...



တောင့်တင်းခိုင်မာခြင်းသည် နိုင်ငံတော်နှင့် ပြည်သူလူထု၏ အင်အားပင် ဖြစ်သည်။ နိုင်ငံတော်အစိုးရအနေဖြင့် အယူအဆ၊ အယူဝါဒ ကွဲပြားမှုတို့ကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာ ခဲ့သည့် ပြည်တွင်း လက်နက်ကိုင် ပဋိပက္ခ များ သွေးကွဲမှုများ ချုပ်ငြိမ်း၍ ရေရှည် တည်တံ့ခိုင်မြဲသည့် ထာဝရ ငြိမ်းချမ်းရေး ရရှိရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ ထာဝရ ငြိမ်းချမ်းရေးရရန် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး ပြည်ထောင်စုကြီးတစ်ခုလုံး ဘက်စုံ ထောင့် စုံမှ ဟန်ချက်ညီညီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အတွက် ကြိုးပမ်းလျက်ရှိပါသည်။ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်ရာ၌ ဒီမိုကရေစီ အသွင်ကူး ပြောင်းရေး လမ်းကြောင်းမှန်ပေါ်တွင် ဆက် လက် ရှင်သန် ထွန်းကားနိုင်ရေးအတွက်

တိုင်းရင်းသားပြည်သူအားလုံးက တစ်သွေးတစ်သားတည်းပူးပေါင်းပိုင်းဝန်းဆောင်ရွက်ကြရန်လိုပါသည်။ နိုင်ငံတော်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အစိုးရသမားက နိုင်ငံရေးပါတီများ တပ်မတော်နှင့် တိုင်းရင်းသားပြည်သူတစ်ရပ်လုံးက တက်ညီလက်ညီ ပူးပေါင်းပါဝင်မှသာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု၏ အသီးအပွင့်များကို ဤမြေပေါ်၌ နေထိုင်နေကြသည့် နိုင်ငံသားအားလုံး ခံစားရရှိနိုင်မည် ဖြစ်သည်။ နိုင်ငံသားတစ်ဦးချင်းအနေဖြင့်လည်း နိုင်ငံတော် တည်ငြိမ်အေးချမ်းရေးနှင့် မိမိနိုင်ငံ၏ဂုဏ်သိက္ခာမြှင့်တက်စေရေးအတွက် ကျရာနေရာမှ တာဝန်ကျေပွန်စွာ ပါဝင်ဆောင်ရွက်ကြရမည်။ နိုင်ငံနှင့်လူမျိုး အကျိုးစီးပွားကို ထိခိုက်နှစ်နာစေသည့် အပြောအဆို၊ အပြုအမူနှင့် အကြံအစည်တို့ကို စိတ်ရောကိုယ်ပါ ရှောင်ကြဉ်ရမည် ဖြစ်ပါသည်။

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံအတွက် လွတ်လပ်၍ တရားမျှတသော အချုပ်အခြာအာဏာ ပိုင်ဆိုင်ခြင်းဖြင့် နိုင်ငံတကာအလယ်တွင် တန်းတူညီမျှတည်တံ့စွာ ရပ်တည်နိုင်ရန် အလွန်

အရေးကြီးပါသည်။ ထိုသို့ ရပ်တည်နိုင်ရေးအတွက် “လွတ်လပ်ရေး” သည် ရေသောက်မြစ် ဖြစ်သောကြောင့် နိုင်ငံသားတိုင်းက လွတ်လပ်မှု၏ အနှစ်သာရကို သိရှိနားလည်ပြီး တန်ဖိုးထား ကာကွယ်တတ်ရန် လိုပါသည်။ နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံအနေဖြင့် ရရှိထားသည့် လွတ်လပ်ရေးဆုံးရှုံးရန် ရက်ပိုင်း လပိုင်းမှသာ ကြာမြင့်နိုင်သော်လည်း ဆုံးရှုံးသွားသည့် လွတ်လပ်ရေးကို ပြန်လည်ရယူရန်အတွက် ကြိုးပမ်းရာတွင် နှစ်ပေါင်းရာချီ၍ ကြာမြင့်ခဲ့ရသည်ကို နားလည်သဘောပေါက်ကြရန် အထူးအရေးကြီးပါသည်။

လွတ်လပ်ရေးအတွက် အသက်ပေါင်း များစွာလည်း ပေးဆပ်ခဲ့ကြရသည့် သမိုင်းကို နိုင်ငံသားအားလုံးအသိအမှတ်ပြုပေး ထည့်တိုင် မှတ်မိသိရှိနေကြစေဖို့ လိုအပ်ပါသည်။ နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံတွင် လွတ်လပ်ရေးဆုံးရှုံးရသည်ထက် ကြီးမားသည့် ဆုံးရှုံးမှုမရှိသောကြောင့် မိမိတို့နိုင်ငံ၏ အချုပ်အခြာအာဏာ တည်တံ့ခိုင်မြဲရေးအတွက် နိုင်ငံသားအားလုံးတွင် ထိန်းသိမ်း စောင့်ရှောက်

ရန် အပြည့်အဝ တာဝန်ရှိပါသည်။ မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးသစ်ပင်သည် (၇၅)နှစ် စိန်ရတုသို့ အခက်အခဲ အတားအဆီးများကြားက ရောက်ရှိလာခဲ့ပြီ ဖြစ်ပါသည်။ ထိုအပင်ကြီး၏ အစိတ်အပိုင်းအစိတ်ကို မှီတင်းနေထိုင်ကြသော မြန်မာနိုင်ငံသူနိုင်ငံသား အားလုံးသည် လွတ်လပ်ရေး၏ အနှစ်သာရကို သေချာစွာ နားလည် သဘောပေါက်ပြီး မိမိတို့၏ ဘိုးဘွားများ အသက်သွေးချွေးဖြင့် ရယူပေးခဲ့သော လွတ်လပ်ရေးကို တန်ဖိုးထားဂုဏ်ယူစိတ်၊ တာဝန်သိစိတ်၊ မိမိတို့၏ နောင်လာ နောက်သားများအတွက် လွတ်လပ်မှု၏ အသီးအပွင့်များကို ခံစားရရှိနိုင်စေလိုသည့် စေတနာစိတ်ဖြင့် ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်ကြီး လွတ်လပ်စွာ ရေရှည် ဆက်လက် တည်မြဲရေးအတွက် သက်ဆိုင်ရာ တာဝန်ရှိသူ အားလုံးနှင့်တကွ တိုင်းရင်းသား လူမျိုးအားလုံး ပြည်သူ အားလုံးက ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်သွားရန် လိုအပ်လှပေတော့သည်။

နင်းသဏ္ဍာ(RTAD)



OUR SERVICES

- Billboard Rental & Construction
- Out Of Home & Indoor Media Rental
- Out Of Home & Indoor Media Buying
- Mobile Advertising (Bus, Taxi & Tuk Tuk)
- Modern Trade Advertising
- Airport Advertising
- LED Display Supply, Installation & Construction

MYANMAR Outdoor-Indoor Advertising Co., Ltd.
 No. 44/300, Aung Thukha Street, Ward (28), North Dagon Township, Yangon, Myanmar.
 + 95 9 2500 69930, + 95 9 269 000 112
 moladvertisingmkt2@gmail.com, kazylucas.official@gmail.com
 www.facebook.com/myanmaroutdoorindoor

Show Your BRAND
Get Your GOALS!

လွတ်လပ်ရေးနှင့်အတူ



myanmar

national airlines

● သက်မောင်(စက်မှု)

မြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးသည် မြန်မာနိုင်ငံသားတိုင်း ဂုဏ်ယူစရာ နေ့ထူးနေ့မြတ်ဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံသည် ၁၉၄၈ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ (၄)ရက်နေ့တွင် လွတ်လပ်ရေးရခဲ့သည်ဖြစ်ရာ ယခုနှစ် ၂၀၂၃ တွင် (၇၅) နှစ်ပြည့်မြောက်သည့် "စိန်ရတနာလွတ်လပ်ရေးနေ့" အခါသမယသို့ ရောက်ပြီဖြစ်ပါသည်။ ထိုအတူ ၁၉၄၈ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ(၁၅) ရက်နေ့တွင် လွတ်လပ်ရေးနှင့် တစ်နှစ်တည်း ဖြစ်တည်ပေါက်ဖွားလာခဲ့သည့် "မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း" သည်လည်း စိန်ရတနာလွတ်လပ်ရေးတော်မူခဲ့သည့် ဖြစ်ပါသည်။

လောကဖြစ်စဉ်များတွင် သတ္တရာစစ်တစ်ခုတည်း၌ တိုက်ဆိုင်စွာဖြစ်ပျက်သည့် အဖြစ်အပျက်များ များစွာရှိကြပါသည်။ အဖြစ်အပျက်တစ်ခုသည် ထူးခြားထင်ရှားသော ဂုဏ်ကြီးမြတ်သော အဖြစ်အပျက်တစ်ခုနှင့် တစ်နှစ်တည်း ဖြစ်ပျက်ခဲ့လျှင်မူ အဆိုပါ အဖြစ်အပျက်သည်လည်း ထိုကြီးမြတ်သည့်ဂုဏ်နှင့် နည်းတူ ဂုဏ်ယူကြရ၊ ဝမ်းမြောက်ကြရ အမှတ်တရနှစ်ပတ်လည်များ ဖြစ်ကြရပါသည်။ တစ်နှစ်တည်းတွင်ဖြစ်ပျက်ခဲ့သည်မို့ တစ်နှစ်တလေသာ တိုက်ဆိုင်အမှတ်တရရာမဟုတ်။ နှစ်စဉ်အမှတ်တရနေ့စရာ ဖြစ်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း ဝန်ထမ်းတိုင်းက "ငါတို့က လွတ်လပ်ရေးနှင့်အတူ ပေါက်ဖွားလာတဲ့ နိုင်ငံပိုင်လေကြောင်းလို့လား။ ဘိုးသက်ရှည်လေကြောင်းလို့လားကွ" ဟု ဂုဏ်ယူဝင့်ကြားစွာ လက်မထောင်လေ့ရှိကြပါသည်။

အမှန်လည်း ဂုဏ်ယူမည်ဆိုပါက ဂုဏ်ယူထိုက်စရာ ဖြစ်ပါသည်။ အဘယ့်ကြောင့်ဆိုသော် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းလို့လားလို့ ထူးခြားအားသာချက်များစွာရှိပါသည်။ ပထမအချက်မှာ ဤကဲ့သို့ လေကြောင်းလို့လားတစ်ခု စတင်တည်ထောင်နိုင်ခြင်းဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ခြုံငုံလေကြောင်း လောကစတင်ပေါ်ထွန်းလာခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ဒုတိယအချက်မှာ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းသည် အာရှပစိဖိတ်ဒေသတွင်း နိုင်ငံများအနက် တတိယမြောက် ပေါ်ထွက်လာခဲ့သော ဂုဏ်ယူစရာ လေကြောင်းလို့လားတစ်ခု ဖြစ်ပြီး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍမှနေ၍ မြန်မာနိုင်ငံအား ကမ္ဘာ့မျက်နှာစာတွင် စတင်မိတ်ဆက်နိုင်ခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။ တတိယအချက်မှာဆိုခဲ့သလိုမြန်မာ့လွတ်လပ်ရေးနှင့်အတူမွေးဖွားလာခြင်း

ဖြစ်သည်။ စတုတ္ထအချက်မှာ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းသည် တစ်ခုတည်းသော နိုင်ငံတော်ပိုင်၊ နိုင်ငံတော်အလံတင်လေကြောင်းလို့လားဖြစ်ခြင်း ဖြစ်သည်။ ပဉ္စမအချက်မှာ သက်တမ်း (၇၅) နှစ်တိုင် ရပ်တည်ရှင်သန်နေဆဲ သက်တော်ရှည် လေကြောင်းလို့လား ဖြစ်ပါသည်။

သို့ရာတွင်မြန်မာတို့၏ ဆုတောင်းစကား၌ သက်ရှည်ကျန်းမာစိတ်ချမ်းသာပါစေဟူ၍ ရှိပါသည်။ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းသည် (၇၅)နှစ်တိုင် သက်ရှည်ခဲ့သက်ရှည်ဆဲဖြစ်ပါ၏။ ကျန်းမာပါ၏လော့ စိတ်ချမ်းသာပါ၏လော့ဟူသော မေးခွန်းလည်း မေးရန်လိုပါသေး၏။ အကယ်စင်စစ် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းသည် (၇၅)နှစ်တာကာလအတွင်း တောက်ပသော နေ့ရက်များရှိခဲ့သလို တိမ်ထုပ်ထုပ်ပြီး နေရောင်မသာသော နေ့ရက်များစွာလည်း ရှိခဲ့ပါသည်။ သို့သော်လေကြောင်းလို့လား စတင်ထူထောင်ခဲ့စဉ်က ပစ္စုတင်အင်ဂျင်တပ် ဂျိုးဖြူလေယာဉ် (၆)စင်းဖြင့် စခဲ့ရာမှ တာဘိုင်အင်ဂျင်လေယာဉ်များ၊ ဂျက်အင်ဂျင်လေယာဉ်များစသဖြင့် အဆင့်ဆင့် တိုးတက် အသုံးပြုနိုင်ခဲ့ပါသည်။ ခရီးတိုသွားလေယာဉ်များမှသည် အထောက်အကူပြု ခေတ်မီပစ္စည်းအစုံတပ်ဆင်ထားပြီး လိုရာခရီးသို့ သက်သာလျှင်မြန်စွာရောက်အောင် ဆောင်ကြဉ်းပေးနိုင်သော ခရီးဝေးသွား လေယာဉ်များအဆင့်သို့ တက်လှမ်းနိုင်ခဲ့ပါသည်။ လေကြောင်း၏ အမည်သည်လည်း ပြည်ထောင်စုမြန်မာနိုင်ငံလေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး (Union of Burma Airways - UBA) (၁၉၄၈ ခုနှစ်) ၊ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကော်ပိုရေးရှင်း (Burma Airways Corporation - BAC) (၁၉၇၂ ခုနှစ်)၊ မြန်မာ့လေကြောင်း (Myanmar Airways - MA) (၁၉၈၉ ခုနှစ်)၊ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း (Myanmar National Airlines - MNA) (၂၀၁၅ ခုနှစ်)ဟု အသီးသီး ပြောင်းလဲမည်ခေါ် အမည်တွင်ခဲ့ပါသည်။

မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းသည် နိုင်ငံတော်ပိုင် တစ်ခုတည်းသော လေကြောင်းဖြစ်ပါသည်။ သမ္မတဦးသိန်းစိန်အစိုးရလက်ထက်တွင် စီးပွားရေးပြုပြင်ပြောင်းလဲမှု မဟာဗျူဟာအရ နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို နိုင်ငံတော်အစိုးရအား ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးဖြစ်စေရေး၊ စီးပွားရေး ဆန်ဆန်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက်

စီမံဆောင်ရွက်ခဲ့ရာတွင် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းကို ကော်ပိုရေးရှင်းအဖြစ် ၂၀၁၃ ခုနှစ်တွင် ပြောင်းလဲဖွဲ့စည်းခဲ့ပါသည်။ ထိုအချိန်မှစ၍ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းသည် နိုင်ငံတော်ဘဏ္ဍာရန်ပုံငွေပြင်ပသို့ ရောက်ရှိသွားခဲ့ပြီး မိမိခြေထောက်ပေါ် မိမိရပ်တည်ဆောင်ရွက်နေသော စီးပွားရေးအဖွဲ့အစည်းတစ်ခု ဖြစ်လာခဲ့ပါသည်။

လေကြောင်းလိုင်း၏ဖြစ်တည်မှု သက်တမ်းတလျှောက်တွင် "မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း" ဟူသောအမည်ဖြင့် ၂၀၁၅ ခုနှစ်မှစ၍ ပြောင်းလဲဖြစ်တည်ခြင်းသည် သိသာထင်ရှားသော အချိုးအကွေ့တစ်ခုဖြစ်သည်ဟု ဆိုခွင့်ပါသည်။ ခေတ်မီမီတော့သော သက်တမ်းရင့်လေယာဉ်များနေရာတွင် ခေတ်မီသစ်လွင်ပြီးခရီးဝေးပျံသန်းနိုင်သော လေယာဉ်များဖြင့် အစားထိုးခြင်း၊ ပျံသန်းရေးနှင့် ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းရေး အဆင့်အတန်းများကို နိုင်ငံတကာအဆင့်မီအောင်ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ နိုင်ငံတကာစာရင်းအင်းစံနှစ်သို့ စနစ်တကျ ကူးပြောင်းဆောင်ရွက်ခြင်း၊ အိုင်တီစံနှစ်အသုံးပြု၍ လေယာဉ်လက်မှတ်ရောင်းချခြင်းအပါအဝင် အချက်အလက်များ ထည့်သို့သိမ်းဆည်းထိန်းသိမ်းခြင်းများကို အဆင့်မြှင့်တင်ဆောင်ရွက်နိုင်လာခြင်းများကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။ ဆိုခဲ့သလို မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းသည် ၂၀၁၅ ခုနှစ်မှစ၍ အသွင်သစ်၊ အမြင်သစ်များဖြင့် ခေတ်မီဆန်းသစ်စွာ တမူဆန်း၍ ထွက်ပေါ်လာခဲ့ပါသည်။ ဝန်ထမ်းများ၏ စိတ်ဓာတ်ပိုင်းဆိုင်ရာ ပြုပြင်ပြောင်းလဲခြင်းများအပါအဝင် လေကြောင်း၏ အရည်အသွေး အရည်အချင်းတိုးတက်ရေးစသော အသွင်ကူးပြောင်းမှုကို ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။ ၂၀၁၃ ခုနှစ်မှစတင်၍ ကော်ပိုရေးရှင်းအသွင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ရာ ကနဦးကာလများတွင် ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများစွာအတွက် ကြီးစွာသောရင်းနှီးမှုများ ပြုလုပ်ခဲ့ရသဖြင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအရုံးများ ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ပါသည်။ သို့သော် တစ်နှစ်ထက်တစ်နှစ် တိုးတက်အောင်မြင်လာခဲ့ရာမှ ၂၀၁၉ - ၂၀၂၀ ခုနှစ်တွင် ခရီးသည်နှင့်ဝင်ငွေများစွာတိုးတက်ရရှိပြီး အမြတ်အစွန်းတည်းဟူသော အောင်မြင်မှုအသီးအပွင့်များကို စတင်ခံစားရတော့မည့် အရိပ်အယောင်များယှက်သန်းလာခဲ့ပါသည်။ သို့ရာတွင် ထိုအချိန်မှာပင် ကံတရား၏ ကျိစယ်မှုကို ရုတ်ချည်းခံစားခဲ့ရပါသည်။

၂၀၁၉ ခုနှစ်နှောင်းပိုင်းကာလများတွင် တရုတ်ပြည်၊ ဝူဟန်မြို့မှ အစပြုခဲ့သော ကိုဗစ်-၁၉ ကပ်ရောဂါဆိုးကြီးသည် တစ်ကမ္ဘာလုံးကို မြိမ်းခြောက်တုန်လှုပ်စေရုံသာမက ကပ်ရောဂါနှင့် ယှဉ်တွဲပါလာသည့် စီးပွားရေးရိုက်ခတ်မှုဒဏ်ကို ကမ္ဘာ့စီးပွားရေးနယ်ပယ်အသီးသီးတို့ ခံစားကြရပါသည်။ ထိုအထဲတွင် ကူးစက်ပြန့်ပွားလွယ်သော ကပ်ရောဂါကြောင့် ကမ္ဘာ့နိုင်ငံအသီးသီး၊ မြို့ရွာအသီးသီးတို့က မိမိတို့နိုင်ငံ၊ ဒေသကို ကိုဗစ်ရောဂါကူးစက်မှုမှ ကာကွယ်ရန်အလို့ငှာ တံခါးပိတ်လိုက်ကြသောအခါ အထိခိုက်ဆုံးသော စီးပွားရေးနယ်ပယ်မှာ ခရီးသည်များနှင့် စီးပွားရှာကြရသော လေကြောင်း စီးပွားရေးလုပ်ငန်း ဖြစ်လာခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ ကိုဗစ်ကပ်ရောဂါသည် မြန်မာနိုင်ငံသို့ ၂၀၂၀ ပြည့်နှစ် မတ်လခန့်မှစတင်၍ ရောက်ရှိလာခဲ့ရာ မြန်မာ့လေကြောင်း စီးပွားရေးသည်လည်း ထိုအခါမှစ၍

ကြီးစွာသော ထိခိုက်ဆုံးရှုံးမှု ဖြစ်ခဲ့ကြရပါသည်။ နိုင်ငံတကာလေကြောင်းများအားလုံး စီးပွားရေးရိုက်ခတ်မှုဒဏ်ကို ခံစားကြရရာတွင် အင်အားသေးငယ်သော လေကြောင်းများမှာ တောင့်မခံနိုင်ဘဲ ဖြစ်ကြရသကဲ့သို့ အရွယ်ပမာဏကြီးမားသည့် လေကြောင်းကြီးများသည်လည်း အရွယ်ကြီးမားသည့်အမျှ ဆုံးရှုံးမှုပမာဏ လွန်စွာကြီးမားလေရာ တာရှည်ထိန်းသိမ်းရန် ခက်ခဲမှုကို ရင်ဆိုင်ကြရပါသည်။ ကိုဗစ်ကာလသည်လည်း ရက်ရှည်လများသာမဟုတ်၊ လရှည်နှစ်ပေါက်ဖြစ်လာလေရာ လေကြောင်းလိုင်းများအနေနှင့် ရှင်သန်ရပ်တည်နိုင်ရေးအတွက် နည်းလမ်းများရှာကြံ လုပ်ဆောင်ကြရပါသည်။ ပျံသန်းနိုင်သည့် လေယာဉ်စင်းစေ့နှင့် ခရီးသည်စီးနင်းလိုက်ပါမှု အချိုး လွန်စွာမမျှဖြစ်လာသည့်အတွက် ပျံသန်းမည့်ခရီးစဉ် အရေအတွက်ကို သိသာစွာ လျှော့ချခြင်း၊ ပျံသန်းနိုင်သည့် လေယာဉ်များအနက် အများစုကို စောစီးစွာ အသုံးပြုမှုရပ်ဆိုင်းလိုက်ပြီး အသုံးပြုသည့်စင်းစေ့ အင်အားကို လျှော့ချခြင်း၊ ဝန်ထမ်းများအား လစာဖြတ်တောက်ခြင်း၊ လစာမခွင့်ပေးခြင်း၊ ပိုလျှံဝန်ထမ်းများအား ဖြုတ်ပစ်ခြင်းစသော ထွက်ငွေလျှော့ချရေး အစီအမံများအား ဆောင်ရွက်ကြပါသည်။ ကြွယ်ဝသော နိုင်ငံများအနေဖြင့် နိုင်ငံပိုင်လေကြောင်းလိုင်းများအား ရှင်သန်ရပ်တည်နိုင်ရန်အတွက် နိုင်ငံတော်အစိုးရက ငွေကြေး ဒေါ်လာ ဘီလျံချီ ထပ်မံထည့်သွင်းပေးကာ ကျားကန်ကြပါသည်။ ငွေကြေးအင်အားကြီးမားသော လေကြောင်းလိုင်းများက ရပ်တည်ရှင်သန်ရန်ခက်ခဲသော လေကြောင်းကို ဝယ်ယူသိမ်းသွင်းမှုများလည်း ရှိပါသည်။ စီမံအုပ်ချုပ်မှု ပြောင်းလဲဆောင်ရွက်သည့် လေကြောင်းများလည်း ရှိပါသည်။ ထိုသို့နည်းလမ်းစုံ ဆောင်ရွက်သော်လည်း ပြေလည်မှုမရှိနိုင်လျှင် နောက်ဆုံးအဆင့်မှာ ဒေဝါလီခံခြင်းဖြစ်ပါသည်။ မိမိတို့ အရှေ့တောင်အာရှဒေသ အိမ်နီးချင်း လေကြောင်းများလည်း နိုင်ငံတော်မှ ကူညီပေး၊ ရှယ်ယာရှင်များမှ ကူညီပေးနေကြသည့်အထဲမှပင် ဒေဝါလီခံရမည့်အနေအထားသို့ ရောက်နေသည်များလည်း ရှိနေကြပါသည်။

မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းသည်လည်း ထိုကြီးမားသော စီးပွားရေးရိုက်ခတ်မှုဒဏ်ကို အများနည်းတူခံစားရပါ၏။ နိုင်ငံတော်ဘဏ္ဍာရေးရန်ပုံငွေမှ ထွက်ခွာခဲ့ပြီးဖြစ်ရာ ကိုဗစ်ကပ်ရောဂါဝင်ငွေများစွာကုဆင်းပြီး ငွေကြေးလိုအပ်ချက်ရှိလာခဲ့ရာတွင် လိုသလောက် ထပ်မံဖြည့်စွက်နိုင်မှုမပြုနိုင်ခြင်း၊ လေယာဉ်များကို ဝယ်ငှားခံနစ်၊ အငှားခံနစ်များဖြင့် သုံးနေခြင်းဖြစ်ရာ ဝင်ငွေကုဆင်းသော်လည်း လေယာဉ်ငှားရမ်းခများကို လုပ်ငန်းများ ပုံမှန်လည်ပတ်စဉ်ကအတိုင်း ပေးသွင်းနေခြင်းတို့ကြောင့် ငွေကြေးလည်ပတ်မှုအခက်အခဲဖြစ်ရပါသည်။ လေကြောင်း၏ ထွက်ငွေအသုံးစရိတ်အချိုးကို ကြည့်လျှင် လေယာဉ်အငှားစရိတ်ကုန်ကျမှုသည် စုစုပေါင်းအသုံးစရိတ်၏ သိသာသော ရာခိုင်နှုန်းတစ်ခုခန့် ရှိနေပါသည်။ ထို့ကြောင့် ကိုဗစ်ကာလတွင် နိုင်ငံတကာမှ ကိုဗစ်ကန်သတ်ချက်များကြောင့် ဝင်ငွေသိသိသာသာ ကုဆင်းလာချိန်တွင် ပုံသေပေးချေနေရသည့် လေယာဉ်အငှားစရိတ်က လေကြောင်းအတွက် ကြီးမားသော ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးဖြစ်လာပါသည်။ ဥပမာအားဖြင့် ဝင်ငွေထွက်



ငွေသည် မျှခြေအနေအထားရှိနေရာမှ လေကြောင်း၏ဝင်ငွေရရှိမှုသည်ပုံမှန်ထက် ထက်ဝက်ခန့်လျော့နည်းသွားသည်ဆိုလျှင် ပုံသေပေးနေရသော လေယာဉ်အငှားစရိတ်သည် လေကြောင်းအသုံးစရိတ်တွင် နှစ်ဆခန့် ဖြစ်လာနိုင်မည်သဘော ဖြစ်ပါသည်။ သို့အတွက်ကာလရှည်ကြာ ဖြစ်ပွားလာသည့် ကိုဗစ်ရိုက်ခတ်မှုဒဏ်ခွက်အောက်တွင်မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းသည်လည်း အလှူအလှိုင်းဖြစ်ခဲ့ရပါ၏။ နိုင်ငံတော်မှ သင့်တင့်သော ငွေကြေးချေးငှားပေးမှုကြောင့်လည်းကောင်း၊ ပုံမှန်ခရီးစဉ်များမရရှိချိန်တွင် ပြည်ပရောက် နိုင်ငံသားများအား မိခင်နိုင်ငံသို့သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးသည့် အထူးခရီးစဉ်များ၊ ကုန်စည် သယ်ဆောင်ရေးခရီးစဉ်များ စင်းလုံးငှားခရီးစဉ်များကို ရှာဖွေကြိုးပမ်းပြေးဆွဲကာ ဝင်ငွေရအောင် အတတ်နိုင်ဆုံးကြိုးပမ်းခြင်း၊ ငှားရမ်းခသက်သာလျော့နည်းအောင် ငှားရမ်းထားသည့် လေယာဉ်စင်းလျော့ချခြင်းမျိုးမှအစ ထွက်ငွေလျော့ကျအောင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ကာ ရုန်းကန်ခဲ့၍သာ ယခုတိုင်ရပ်တည်ရှင်သန်လာနိုင်ခဲ့သည်ဟု ပြောရမည်ဖြစ်ပါသည်။ ကာလ ရှည်ကြာ နာမကျန်းမှုမှ နာလန်ထူလာနိုင်သည်ဟု ဆိုနိုင်မည် ဖြစ် ပါသည်။

ယခုတော့ ကိုဗစ်ကပ်ရောဂါသည် လျော့ပါးပျောက်ကွယ်လုနီးပါးဖြစ်လာပြီ။ ကျော်လွှားလွန်မြောက်တော့မည်ဟု ယူဆရပါသည်။ နိုင်ငံတကာတွင် ဖြေလျော့မှုများ ပြုလုပ်လာကြပြီး ကိုဗစ်အလွန်ကာလတွင် စီးပွားရေးဦးမော့လာအောင် စတင်ဆောင်ရွက်လာနေကြကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ ထို့ကြောင့် မှန်တိုင်းအလွန်လေပြေလေညှင်းများ သွေးတော့မည် အရိုက်အယောင်ပြနေပြီဟု ထင်ပါသည်။ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ခြုံငုံလေကြောင်းအဖွဲ့အစည်း (International Air Transport Association - IATA) ၏ ကိန်းဂဏန်းအချက်အလက်များအရ ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် လေကြောင်းစီးပွားရေး ပြန်လည်ဦးမော့လာမည်။ ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် လေကြောင်းစီးပွားရေးမှ အသားတင် အမြတ် ၄.၇ ဘီလီယံထိ ရနိုင်သည်ဟု သုံးသပ်သည်။ ထိုပမာဏသည် ကိုဗစ်ကပ်ရောဂါ စတင်ဖြစ်ပွားပြီးနောက် ခရီးသွားကန့်သတ်ချက်များ မထုတ်ပြန်မီ ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် ရရှိနိုင်

မည်ဟု ခန့်မှန်းခဲ့သော အမြတ်ငွေပမာဏ ၂၆.၄ ဘီလီယံနှင့် နှိုင်းစာပါက တော်တော်ကွာဟနေသေးသော်လည်း လေကြောင်းစီးပွားရေး ပြန်လည်နာလန်ထူလာသည့် အမှတ်လက္ခဏာဟု ဆိုရမည်ဖြစ်ပါသည်။ ကမ္ဘာ့လေကြောင်းစီးပွားရေးပြန်လည်ဦးမော့လာသည့်နည်းတူ မြန်မာ့လေကြောင်းလောက စီးပွားရေးသည်လည်းကောင်း၊ မြန်မာ့လေကြောင်းဘဏ္ဍာရေးသည်လည်းကောင်း၊ ပြန်လည်နာလန်ထူလာတော့မည်ကို မှန်းဆနိုင်ပြီဖြစ်ပါသည်။ လက်ရှိရင်ဆိုင်နေရသော လေယာဉ်ဆီဈေးနှုန်း၊ တိုးမြှင့်နေခြင်းနှင့် နိုင်ငံခြားငွေကြေး အခက်အခဲများ ထပ်မံ၍ သက်သာလျော့ပါးမည်ဆိုပါက ကိုဗစ်အလွန်ကာလတွင် မူလအနေအထားသို့ အမြန်ဆုံးပြန်လည်ရောက်ရှိလာမည်မှာ မလွဲစကန် ဖြစ်ပါသည်။

ထို့ကြောင့် ၂၀၂၃ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီ (၄) ရက်နေ့တွင် ကျွန်ုပ်တို့မည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ မင်္ဂလာရီသော (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတနာလွတ်လပ်ရေးနှင့်အတူ တစ်နှစ်တည်းပေါက်ဖွားလာခဲ့သည့် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်းသည်လည်း သည်နှစ်ထဲတွင် ကျွန်ုပ်တို့မည် မင်္ဂလာအခြားပြည့်ဝသော စိန်ရတနာမေ့မေ့ကို သက်ရှည်ကျန်းမာစွာဖြင့် အောင်မြင်စွာဆင်နွှဲ ဖြတ်သန်းနိုင်ပါစေကြောင်း၊ နောင်ကျရောက်မည့် မွေးနေ့ပေါင်းများစွာကိုလည်း အောင်မြင်ပျော်ရွှင်စွာ ဆင်နွှဲနိုင်ပါစေကြောင်း ဆုတောင်းရပါသည်။ ယခုကျရောက်မည့် မြန်မာ့စိန်ရတနာလွတ်လပ်ရေးနေ့ အခါသမယတွင် မြန်မာ့ဝေဟင်ပိုင်နက် ကောင်းကင်ယံထက်၌ နိုင်ငံတော်အလံတင် မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း လေယာဉ်များဖြင့် ကျက်သရေမင်္ဂလာပြည့်စုံစွာ ဖြန့်ကျက်ပျံသန်းလျက် ဂုဏ်ပြုနိုင်ပါစေ၊ မြန်မာအမျိုးသားလေကြောင်း၏ သီးခြားပုံရိပ်ဖြစ်သော မြန်မာတို့၏ ယဉ်ကျေးမှုအမွေအနှစ် ပြယုဂ်တစ်ခုလည်းဖြစ်သော လေကြောင်းအမှတ်တံဆိပ် ကနုတ်ပန်းများဖြင့် ကောင်းကင်ယံအား ဖြန့်ကျက်လျက် နိုင်ငံပုံရိပ်ကောင်းတစ်ခုအဖြစ် ဂုဏ်ယူဝင့်ကြားနိုင်ပါစေ။ ထိုအတွဲမြန်မာနိုင်ငံသို့ နိုင်ငံသားအားလုံးကြည်နူးချမ်းမြေ့နိုင်ပါစေဟု မေတ္တာပို့သ ဆုတောင်းလိုက်ရပါသည်။ သက်မောင် (စက်မှု)

ပို့ဆောင်၊ ထောက်ပံ့၊ စီးပွားရေးစင်္ကြံများနှင့် မြန်မာနိုင်ငံ

ကိုဇနပျိုး(DOTP)

စင်္ကြံဒေသအယူအဆ (Corridor Concept)

ပို့ဆောင်ရေး(Transport) ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှု (Logistics) စီးပွားရေး(Economy)နှင့် ဖွံ့ဖြိုးမှု(Development)နယ်ပယ်များ၌ စင်္ကြံ(Corridor)ဆိုသည်ဝေါဟာရကို တွင်တွင်ကျယ်ကျယ် အသုံးပြုလျက်ရှိရာ ၎င်း၏မူလအဓိပ္ပါယ်မှာ လျှောက်လမ်းရှည်ဖြစ်ပါသည်။ ဟိုတယ်တစ်ခု၏ စင်္ကြံလျှောက်လမ်းမှတစ်ဆင့် အခန်းပေါင်းများစွာ ရှေ့သို့ဖြတ်၍ အခန်းများအတွင်းသို့ ဝင်နိုင်ထွက်နိုင်သကဲ့သို့ နိုင်ငံတစ်ခုအတွင်းရှိ ဒေသများသို့မဟုတ် ဒေသအတွင်းရှိနိုင်ငံများကို ဖြတ်သန်းသွားသော စင်္ကြံဒေသတစ်ခုမှတစ်ဆင့် ထိုနိုင်ငံအတွင်းရှိဒေသများ သို့မဟုတ် ထိုဒေသအတွင်းရှိနိုင်ငံများသို့ ပို့ဆောင်ရေးအရလည်းကောင်း၊ ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုအရလည်းကောင်း၊ စီးပွားရေးအရလည်းကောင်း၊ ဖွံ့ဖြိုးမှုအရလည်းကောင်း ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်ခြင်းကို စင်္ကြံဒေသ အယူအဆ (Corridor Concept) ဟု ခေါ်ဆိုပါသည်။

ပို့ဆောင်ရေးစင်္ကြံ (Transport Corridor)

ရှေးပဝေသကီတည်းကပင် တစ်နေရာမှ တစ်နေရာ သွားလာရန်အတွက် ရွာတစ်ရွာနှင့်တစ်ရွာကို ခြေလျင်လမ်း၊ လှည်းလမ်းဖြင့် ဆက်သွယ်ခဲ့ကြသည်။ ရွာမှမြို့ကို ကားလမ်းဖောက်၍ ဆက်သွယ်သည်။ မြို့တစ်မြို့နှင့်တစ်မြို့ကို ကားလမ်း၊ ရထားလမ်း၊ လေကြောင်းလမ်း၊ ရေကြောင်းလမ်းများ ဖောက်လုပ် ဆက်သွယ်ကြသည်။ ထိုသို့ နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံအတွင်းရှိဒေသများ၊ မြို့ကြီးများသို့ မဟုတ် ဒေသတစ်ခုအတွင်းရှိနိုင်ငံများကို ကားလမ်း၊ ရထားလမ်း၊ ရေကြောင်း၊ လေကြောင်းအစရှိသည့် ပို့ဆောင်ရေး နည်းလမ်းများ၊ ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အခြေခံအဆောက်အအုံများဖြင့် ဆက်သွယ်

မန္တလေး-မြစ်ကြီးနားစင်္ကြံသည် ကားလမ်း၊ ရထားလမ်း၊ ရေကြောင်းလမ်းနှင့် လေကြောင်းလမ်းများ စုံညီစွာပါဝင်သဖြင့် ဘက်စုံ ပို့ဆောင်ရေးစင်္ကြံဟု မှတ်ယူနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။

ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုစင်္ကြံ(Logistics Corridor)

ထိုဘက်စုံပို့ဆောင်ရေး စင်္ကြံတစ်လျှောက်တွင် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုလုပ်ငန်းများ ပိုမိုကောင်းမွန်လာစေရန် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အခြေခံအဆောက်အအုံများ ဖြစ်သည့် ခရီးသည်/ကုန်တင်ယာဉ် ရပ်နားစခန်းများ၊ ကုန်စည်ဖြန့်ဖြူးရာဗဟိုဌာန(Cargo Distribution Center)များ၊ ကုန်းတွင်းဆိပ်ကမ်း(Dry Port)များကို တည်ဆောက်ပေးခြင်း၊ ဆက်သွယ်ရေးစနစ်များ တည်ဆောက်ပေးခြင်းဖြင့် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုစင်္ကြံ (Logistics Corridor)အဖြစ်သို့ ပြောင်းလဲတိုးတက်လာမည်ဖြစ်ပါသည်။ ဥပမာအားဖြင့် ရန်ကုန်-မန္တလေး-မြစ်ကြီးနား ပို့ဆောင်ရေးစင်္ကြံတွင် ရန်ကုန်နှင့်မန္တလေးမြို့ကြီးများ၌ ဖော်ပြပါ-အခြေခံ အဆောက်အအုံများ ဖြည့်ဆည်းထားရှိပြီးဖြစ်ပြီး မြစ်ကြီးနားမြို့တွင် လိုအပ်သည့် အခြေခံ အဆောက်အအုံများတည်ဆောက်ပြီးစီးပါက ဤရန်ကုန်-မန္တလေး-မြစ်ကြီးနား ပို့ဆောင်ရေးစင်္ကြံသည် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုစင်္ကြံ (Logistics Corridor) အဖြစ် ပီပီပြင်ပြင်ပေါ်ထွက်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။

စီးပွားရေးစင်္ကြံ (Economic Corridor)

အဆိုပါ ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှု စင်္ကြံတစ်လျှောက်တွင် ကျောထောက်နောက်ခံ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ၊ စက်မှုလက်မှုလုပ်ငန်းများ၊ ဘက်လုပ်ငန်းများ တိုးတက်လာစေရန် ဆောင်ရွက်၍ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ အားကောင်းလာစေပြီး စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေ



စင်္ကြံဒေသအဆင့်ဆင့်ပြောင်းလဲ
တိုးတက်လာပုံ
(Hope and Cox 2015)

ချိတ်ဆက်ခြင်းဖြင့် ပို့ဆောင်ရေးစင်္ကြံ (Transport Corridor) ဖြစ်ပေါ်လာပါသည်။

ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးစင်္ကြံ (Multimodal Transport Corridor)

ထိုသို့ ဆက်သွယ်ရာတွင် ပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်းတစ်သွယ်ဖြင့်သာ ချိတ်ဆက်ထားပါက ပို့ဆောင်ရေးစင်္ကြံ (Transport Corridor)ဟုခေါ်ဆိုပြီး နည်းလမ်းတစ်ခုထက်ပိုမိုပါက ဘက်စုံပို့ဆောင်ရေးစင်္ကြံ(Multimodal Transport Corridor) ဟုသတ်မှတ်ပါသည်။ ဥပမာအားဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ကျောရိုးဖြစ်သည့် ရန်ကုန်-

ခြင်းဖြင့် ထိုထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုစင်္ကြံသည် စီးပွားရေးစင်္ကြံ(Economic Corridor)အဖြစ်သို့ အဆင့်ဆင့်ပြောင်းလဲ တိုးတက်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။ စီးပွားရေးစင်္ကြံများသည် နိုင်ငံတော် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အဓိကအရေးကြီးသည့် ဒေသများဖြစ်ပါသည်။ ဥပမာအားဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ကျောရိုးဖြစ်သည့် ရန်ကုန်-မန္တလေး-မြစ်ကြီးနားစင်္ကြံသည် နိုင်ငံ၏အဓိက အရေးပါဆုံးစီးပွား ရေးစင်္ကြံ (Economic Corridor)လည်း ဖြစ်ပါသည်။ ဖွံ့ဖြိုးမှုစင်္ကြံ အယူအဆဆိုင်ရာ ပညာရှင်များဖြစ်သည့် Mr. Albie Hope နှင့် Mr. John

Stage	Range of Function	Definition
Level-1	Transport Corridor	Corridor that physically links an area of a region
Level-2	Multimodal Transport Corridor	Corridor that physically links an area or region through the integration of various modes of transport.
Level-3	Logistics Corridor	Corridor that not only physically links an area or a region but also harmonizes the corridor institutional framework to facilitate the efficient movement and storage of freight, people and related information. Corridor that is able to attract investment and generate economic activities along the less developed areas or regions.
Level-4	Economic Corridor	Physical linkages and logistics facilities must be in place in the corridor as a prerequisite.

စင်္ကြံ(Corridor) အမျိုးအစားခွဲခြားပုံ
Classification of Corridor by Level
 Source: Study Team with reference of report on GMS Logistics Corridor prepared by Dr. Ruth Banomyong of Thammasat University, Thailand

Cox ၏စင်္ကြံများ အဆင့်ဆင့်ပြောင်းလဲတိုးတက်လာပုံနှင့် Dr. Ruth Banomyong ၏အဆင့်အလိုက် စင်္ကြံအမျိုးအစား ခွဲခြားပုံကို သိရှိနိုင်ပါရန် ဖော်ပြအပ်ပါသည်။

အမျိုးသားပို့ဆောင်ရေးပင်မစီမံကိန်း (NTMP)နှင့် ပို့ဆောင်ရေး စင်္ကြံများ

မြန်မာနိုင်ငံ၏ ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးအတွက် ဂျပန်နိုင်ငံ၏အကူအညီဖြင့် အမျိုးသားပို့ဆောင်ရေးပင်မစီမံကိန်း(National Transport Master Plan -NTMP) ကို ၂၀၁၂ ခုနှစ်တွင်စတင်ရေးဆွဲခဲ့ရာ ၂၀၁၄ခုနှစ်တွင် ပြီးစီးခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ ပင်မစီမံကိန်းတွင် ပို့ဆောင်ရေးစင်္ကြံ(၁၀)ခုကို ဖော်ပြထားပါသည်။စင်စစ်အားဖြင့် ဤပင်မစီမံကိန်းကို ရေးဆွဲခဲ့သော ပင်မစီမံကိန်းနှင့် ပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်းများ ရေးဆွဲအကောင်အထည်ဖော်ခဲ့သော်လည်း ထိုစီမံကိန်းများမှာ ကားလမ်းစီမံကိန်း၊ ရထားလမ်းစီမံကိန်းစသည်ဖြင့် ပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်းများအလိုက် သီးခြားရေးဆွဲခဲ့သည့် စီမံကိန်းများ၊ တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်များတစ်နည်းအားဖြင့် နေရာဒေသကို အခြေခံ၍ရေးဆွဲထားသည့် စီမံကိန်းများအဖြစ်သာရှိခဲ့ပါသည်။ ဤအမျိုးသားပို့ဆောင်ရေး ပင်မစီမံကိန်း (NTMP)သည် ကုန်း၊ ရေ၊ လေ စသည့် ပို့ဆောင်ရေးစနစ်များ အားလုံးပါဝင်သည့်အပြင် တိုင်းဒေသကြီးတစ်ခု၊ ပြည်နယ်တစ်ခု စသည်ဖြင့် နေရာဒေသတစ်ခုအတွင်း၌ ပို့ဆောင်ရေးစနစ်များ

တိုးတက်စေရန် ဆောင်ရွက်သည့်စနစ်မဟုတ်ဘဲ တိုင်းဒေသကြီး သို့မဟုတ် ပြည်နယ်တစ်ခုထက် ပိုမိုပါဝင်သည့် စင်္ကြံဒေသ (Corridor)တစ်ခုအတွင်းရှိ ပို့ဆောင်ရေးစနစ်များ တိုးတက်ကောင်းမွန်စေရန် ဦးတည်ဆောင်ရွက်သည့်စနစ် ဖြစ်ပါသည်။

တစ်နည်းအားဖြင့် ပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်းများ ရေးဆွဲရာတွင် ယခင်က အသုံးပြုလေ့ရှိသည့် နေရာဒေသအပေါ် အခြေခံသည့် ချဉ်းကပ်ပုံ (Regional Approach) နေရာတွင် စင်္ကြံဒေသအလိုက် တိုးတက်စေသည့် ချဉ်းကပ်ပုံ (Corridor Approach) ကို ဤပင်မစီမံကိန်းတွင် မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ပထမဦးဆုံးအကြိမ်မိတ်ဆက်ပေးခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ဤပင်မစီမံကိန်းကို ရေးသားပြုစုခဲ့သည့် ပညာရှင်အဖွဲ့သည် ထိုသို့စင်္ကြံဒေသ(Corridor)များ ရေးဆွဲသတ်မှတ်ရာတွင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ လူဦးရေနှင့်ဒေသအလိုက်ပျံ့နှံ့နေထိုင်ပုံ၊ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှု၊ ဖွံ့ဖြိုးမှုဗဟိုချက်(Growth Center) များ၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာမူဘောင် (Environmental Framework)၊ ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍအတွက် နိုင်ငံတော်ဘတ်ဂျက် ခွဲဝေသုံးစွဲမှု၊ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှု လိုအပ်ချက် (Passenger & Cargo Transport Demand) စသည့် နောက်ခံအချက်အလက်များကို စုစည်းလေ့လာသုံးသပ်၍ ရေးဆွဲခဲ့ခြင်းဖြစ်ပါသည်။

NTMP ပင်မစီမံကိန်းတွင်ပါဝင်သည့် အဓိကစင်္ကြံများမှာ ရန်ကုန်- နေပြည်တော်- မန္တလေး- မြစ်ကြီးနားဒေသများပါဝင်သည့်

မြန်မာနိုင်ငံ၏ကျောရိုးဖြစ်သည့်
 ရန်ကုန်- မန္တလေး- မြစ်ကြီးနား
 စင်္ကြံသည် ကားလမ်း၊ ရထားလမ်း၊
 ရေကြောင်းလမ်းနှင့်
 လေကြောင်းလမ်းများ စုံညီစွာ
 ပါဝင်သဖြင့် ဘက်စုံ
 ပို့ဆောင်ရေးစင်္ကြံဟု မှတ်ယူနိုင်...



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

NO. (64), AYAR WUN AVENUE, THARKETA TOWNSHIP, YANGON.
 (OPPOSITE LANE OF CAPITAL HYPERMARKET)
 Tel : +95-9-354414135 / 09-785547059 / 09-770526781 / 09-770526782
 E-mail : brilliancetraining@gmail.com

ဗဟိုတောင်မြောက်စင်္ကြံ (Central North-South Corridor) မြဝတီ- ဘားအံ- မော်လမြိုင်- ပဲခူး- ရန်ကုန်ဒေသများပါဝင်သည့် အရှေ့အနောက်စင်္ကြံ(East -West Corridor)နှင့် မူဆယ်- လားရှိုး- မန္တလေးဒေသများပါဝင်သည့် မြောက်ပိုင်းစင်္ကြံ(Northern Corridor)တို့ဖြစ်ပါသည်။ ဤစီမံကိန်းတွင် အဆိုပါစင်္ကြံများတစ်လျှောက် ဆောင်ရွက်ရမည့် ကား၊ ရထား၊ ရေကြောင်းနှင့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အခြေခံအဆောက်အအုံများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး စီမံကိန်းများကို ကဏ္ဍအလိုက် အသေးစိတ်ဖော်ပြထားပါသည်။ ဥပမာအားဖြင့် ဗဟိုတောင်မြောက်စင်္ကြံဒေသအတွင်း တည်ဆောက်အကောင်အထည်ဖော်မည့် စီမံကိန်းများတွင် ရန်ကုန်-မန္တလေး ဝေးလမ်း၊ မန္တလေး-မြစ်ကြီးနားရထားလမ်း၊ အဆင့်မြင့်တင်ရေး စီမံကိန်းနှင့် မန္တလေးတွင် ခေတ်မီကုန်သေတ္တာတင် ဆိပ်ကမ်း တည်ဆောက်ရေးစီမံကိန်းများ ပါဝင်ပါသည်။

အမျိုးသားထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုပင်မစီမံကိန်း (NLMP) နှင့် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုစင်္ကြံများ

ပို့ဆောင်ရေးပင်မစီမံကိန်း (NTMP)ကို အခြေခံ၍ နိုင်ငံတော်၏ ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုပင်မစီမံကိန်းအတွက် အမျိုးသားထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှု ပင်မစီမံကိန်း (National Logistics Master Plan - NLMP)ကို ဂျပန်နိုင်ငံ၏ အကူအညီဖြင့် ၂၀၁၆ ခုနှစ်တွင် စတင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ရာ ၂၀၂၀ပြည့်နှစ်တွင် ရေးဆွဲပြီးစီးခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါပင်မစီမံကိန်းတွင် NTMP တွင်ပါဝင်သည့် ပို့ဆောင်ရေးစင်္ကြံ(၁၀)ခုကို အခြေခံ၍ ကုန်စည်စီးဆင်းမှုပုံစံ(Cargo Flow Pattern)ကုန်စည်လိုအပ်မှုခန့်မှန်းချက် (Cargo Demand Forecast)နှင့် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုဆိုင်ရာ ဖြေရှင်းရမည့်ကိစ္စရပ် (Logistics Issue)များအပေါ်တွင် အခြေခံကာ မြန်မာနိုင်ငံတစ်ဝန်းလုံးကို ခြုံငုံသည့်ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုစင်္ကြံဒေသ(Logistics Corridor)(၆)ခုကို ရေးဆွဲတင်ပြခဲ့ပါသည်။ အထက်တွင်ဖော်ပြခဲ့သည့်အတိုင်း ပို့ဆောင်ရေးစင်္ကြံတွင် ပို့ဆောင်ရေးစနစ်များ တိုးတက်ကောင်းမွန်ရေးကို အဓိကဦးတည်သော်လည်း ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှု စင်္ကြံတွင်မူ ပို့ဆောင်ရေးသာမက ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းဝန်ဆောင်မှု (Logistics Service)လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာရေးအပေါ် အခြေခံခြင်းဖြစ်ရာ NTMPနှင့် နှိုင်းယှဉ်လျှင် NLMP တွင် စင်္ကြံအရေအတွက် ပိုမိုလျော့နည်းပြီး အဆိုပါစင်္ကြံများတွင် ဘက်စုံကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုဗဟိုဌာန (Multimodal Freight Logistics Hub- MFLH)များ တည်ဆောက်ရေးထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများ အားကောင်းစေရေးဥပဒေနှင့် ဥပဒေများရေးဆွဲပြဌာန်းရေးကိစ္စရပ်များပါဝင်ကြောင်းတွေ့ရှိရပါသည်။

NLMPတွင်ပါဝင်သည့်စင်္ကြံများအနက်တောင်-မြောက်စင်္ကြံ (North-South Corridor)သည် ရန်ကုန်၊ ပဲခူး၊ နေပြည်တော်၊ မန္တလေးကိုဖြတ်၍ လားရှိုး၊ သီပေါတစ်ဆင့် တရုတ်နိုင်ငံနယ်စပ်ရှိ မူဆယ်မြို့သို့လည်းကောင်း၊ အရှေ့တောင်စင်္ကြံ(South-East Corridor)သည် ရန်ကုန်၊ ပဲခူး၊ ကျိုင်းတုံ၊ မော်လမြိုင်၊ ဘားအံမှ တစ်ဆင့် ထိုင်းနိုင်ငံနယ်စပ်ရှိ မြဝတီ၊ သံဖြူဇရပ်နှင့် ထားဝယ်မြို့များ



သို့လည်းကောင်း ဆက်သွယ်ထားပါသည်။

ပို့ဆောင်စင်္ကြံထောက်ပံ့စင်္ကြံမှသည် စီးပွားရေးစင်္ကြံဆီသို့ ပို့ဆောင်စင်္ကြံများက နိုင်ငံအတွင်းရှိ နေရာဒေသမရွေး ပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်းများဖြင့် ချိတ်ဆက်ပေး၍ သွားရောက်လာရေး အဆင်ပြေလွယ်ကူစေသည်။ ထောက်ပံ့စင်္ကြံများက ကုန်စည်ကူးသန်းပို့ဆောင်မှုကို ချောမွေ့လွင်မြန် လွယ်ကူစေသည်။ ထိုပို့ဆောင်စင်္ကြံ၊ ထောက်ပံ့စင်္ကြံဒေသများမှတစ်ဆင့် ဒေသထွက်ကုန်ကြမ်းများကို စက်ရုံများသို့ပို့နိုင်သည်။ စက်ရုံထွက်ကုန်ချောများကို ဈေးကွက်သို့တင်ပို့နိုင်သည်။ ဒေသထွက်ကုန်များကို အနယ်နယ်အရပ်ရပ်သို့ဖြန့်နိုင်သည်။ ပြည်ပသို့တင်ပို့နိုင်သည်။ ထိုပို့ဆောင်ထောက်ပံ့စင်္ကြံများတွင် အသေးစား၊ အငယ်စား၊ အလတ်စား စီးပွားရေးလုပ်ငန်း(MSME)များ တည်ထောင်ခြင်း၊ စိုက်ပျိုးရေးအခြေခံလုပ်ငန်းများ တည်ထောင်ခြင်း၊ ပြည်တွင်းပြည်ပမှ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများဖိတ်ခေါ်၍ စက်မှုလက်မှုလုပ်ငန်းကြီးများ တည်ထောင်ခြင်း၊ ဘက်လုပ်ငန်းများ သတင်းအချက်အလက်နှင့် နည်းပညာစနစ်များ တိုးတက်ကောင်းမွန်အောင် ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ထိုစင်္ကြံဒေသသည် ပို့ဆောင်ထောက်ပံ့စင်္ကြံအဖြစ်မှတိုင်းပြည်၏ထုတ်ကုန်နှင့်ဝင်ငွေတိုးတက်စေသည့် စီးပွားရေးစင်္ကြံအဖြစ် ပြောင်းလဲတိုးတက်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။ တိုင်းပြည်၏ စီးပွားရေးစင်္ကြံများ အားကောင်းမောင်းသန်ရှင်သန်ဖွံ့ဖြိုးလာသည်နှင့်အမျှ ရေမြင့်လျှင် ကြာတင်ဆိုသကဲ့သို့ ပြည်သူများ၏လူမှုစီးပွားဘဝတိုးတက်မြင့်မားလာမည်ဖြစ်ပါကြောင်းတင်ပြအပ်ပါသည်။

မေ့မရနိုင်သော

မိ(MMMC)



ရင်ထဲ လှိုက်ခနဲ ခုန်သွားတယ်။ ဒီမျက်ဝန်းနက်နက်လေးတွေ တွေ့တွေ့နေတာကြာပါပြီ။ မှတ်မှတ်ရရ (၂)လလောက်ရှိပြီ။ အခန်းရှေ့က ခြံတံသွားတိုင်း ဖျတ်ကနဲ လှည့်ကြည့်တတ်တဲ့ အဲဒီမျက်ဝန်းနက်နက်ကလေးတွေက ရင်ထဲမှာ မှတ်မှတ်သားသား ဖြစ်အောင်စွမ်းဆောင်နိုင်ခဲ့ပြီ။ မှမ်းမဲသင်တန်းတစ်ခုခုတက်နေတဲ့ သင်တန်းသားတိုင်း သင်တန်းချိန်ပြီးရင် ပြန်သွားကြပေမယ့် သူက မပြန်ဘဲ စာကြည့်တိုက်နဲ့ ကပ်လျက်အခန်းမှာ တစ်နေ့တုန်း စာလာ ကျက်နေတာကို သတိထားမိလာတယ်။

ဒီပေမယ့် အဲဒီအချိန်လေးက ကြာကြာမခံလိုက်ပါဘူး။ ဌာန တစ်ခုလုံး ဝုန်းခိုင်းကြ အလုပ်ရှုပ်ကြတဲ့ အချိန်လည်းရောက်ရော ပျောက်ရော။

ကျောင်းအုပ်ကြီးနဲ့ ဌာနမှူးများရဲ့လမ်းညွှန်ချက်တွေ တာဝန် ပေးအပ်မှုတွေနဲ့ ကိုယ့်ဌာနကြီး တစ်ခုလုံးအတွက် အရည်အသွေး ဆိုင်ရာ စိစစ်အတိတ်ပြန်မှုအတွက် အရည်အသွေးစံချိန်မီလက်မှတ် ISO Certificate ရရှိရေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်မှုပေါ့ပြီ။ Lloyd's Register Quality Assurance Co., (LRQA)က ပေးတဲ့ အဲဒီ လက်မှတ်ကို ထိုက်ထိုက်တန်တန်ရရှိဖို့ အထူးသဖြင့် သင်ကြားရေး ဌာနတွေ (စာကြည့်တိုက်အပါအဝင်) အားလုံး ကိုယ့်ဌာနအသီးသီး ရဲ့ ဆောင်ရွက်ချက်တွေ မှတ်တမ်းထားရှိပုံတွေ လုပ်ဆောင်မှု အဆင့်ဆင့်တွေကို အသေးစိတ်ရေးသားပြုစုကြ ရေးသားထား သလို အမှန်တကယ် လိုက်နာဆောင်ရွက်မှုရှိမရှိကို (Internal Audit) ဌာနတွင်းစာရင်းစစ်တွေ စစ်ဆေးကြနဲ့ အို... ယောက်ယက် တွေ ခတ်နေကြပုံများ။

စာကြည့်တိုက်နဲ့ပတ်သက်တဲ့ စာအုပ်စာတမ်းစာရင်းတွေ၊ ပစ္စည်းထားရှိပုံတွေ၊ စာကြည့်တိုက်ဆိုင်ရာမူဝါဒတွေ၊ စည်းမျဉ်း စည်းကမ်းတွေ အကုန်လုံးကို စနစ်တကျ မှတ်တမ်းပြုစုပြီး အစစ် ဆေးဆဲနိုင်တဲ့ အဆင့်ထိရောက်အောင် ကြိုးစားကြပြီးတဲ့သကာလ Lloyd's Register Quality Assurance Co., (LRQA)က စေလွှတ်လိုက်တဲ့ (External Audit) ပြင်ပစာရင်းစစ် (ယိုးဒယား လူမျိုး)ရောက်လာပါတော့တယ်။

ခုတ်ယထပ်ဝရံတာကနေ အောက်ထပ်ကိုပြန်ကြည့်လိုက်တော့

ဌာနမှူးတွေနဲ့အတူ အောက်ထပ်က အခန်းတွေကို တစ်ခန်းဝင် တစ်ခန်းထွက် လိုက်စစ်နေတဲ့ ယိုးဒယားစာရင်းစစ်ကို ကြည့်ပြီး ဒူးတွေတုန်လာလိုက်၊ ကုလားထိုင်မှာ ပြန်ထိုင်လိုက်၊ တစ်ခါမှ အစစ်ဆေးမခံဖူးလို့ ဘာတွေမေးပြီး ဘာတွေဖြေရမှန်းလည်းမသိ။ လက်ထောက်စာကြည့်တိုက်မှူးက ဘယ်အချိန်ထဲက မျက်စိ နောက်နေလဲမသိဘူး။ "ခဏလောက် အေးအေးဆေးဆေး ထိုင် ပါအုံး အစိမရယ်၊ ကြည့်ရတာကြောင်မ သားပျောက်တာကျနေတာ ပဲ။ အစိမလိုချင်တာကိုပြော ကျွန်မတို့အားလုံးလုပ်ပေးမယ်။"

သူ့အပါအဝင် စာကြည့်တိုက်ဝန်ထမ်းအားလုံးကို ကျေးဇူး အထပ်ထပ်တင်မိပါတယ်။ အောင်မြင်စွာအစစ်ဆေးခံနိုင်ဖို့ ကြိုးစား လာခဲ့ကြတာ အားလုံးလည်း ပြင်းနေကြပြီ။

နောက်ဆုံးတော့ ဌာနတစ်ခုလုံး အစစ်ဆေးခံပြီးချိန် ISO Certificate ရရှိချိန် တစ်ကျောင်းလုံး အုန်းအုန်းထ ထမ်းသာကြပြီး ချိန်ကျမှ ရင်ထဲအလုံးကြီးကျ ဟင်းချပြီးသည်သကာလ ဖျတ်ကနဲ မျက်နှာဝန်းလေးကို သတိရလိုက်တော့ ဒင်း-မရှိတော့ပြီ။ ဘယ် အချိန်ကတည်းက ပျောက်သွားမှန်း တောင်မသိ။

ဘယ်လာပါတော့မလဲ။ နေ့တိုင်းအချိန်တိုင်း အာပြုလန် လျှာပြု လန်နဲ့ အော်ဟစ်ပြီးပြောလိုက်၊ ဝုန်းခိုင်းကြ ပြေးဆင်းလိုက်၊ ထဘီ ကြီးမ ပြီး ကော်ရစ်ဖိတစ်လျှောက်ပြေးလိုက် (အော် - အလုပ်တွေ အချိန်မီပြီးအောင်လို့ပါ) ဒီပုံစံကြီးကြည့်ပြီး ဒင်းလည်း ကိုယ့်တံ ကြမ္မာကိုယ်သိထင်ပါရဲ့၊ ပြေးလိုက်တာ တန်းနေတာပဲ။

"အဲဒီကိစ္စဘယ်လိုလုပ်ကြမလဲ"

အရာရှိလောင်းတွေရဲ့ ထမင်းစားပြီး စာအုပ်လာဝှားချိန်နဲ့ ဝန် ထမ်းတွေ ထမင်းစားချိန်တိုက်နေလို့ပိုင်းဆွေးနေကြတော့ အားလုံး ကအဆင်ပြေအောင်ညှိပြီးလုပ်ပါမယ်တဲ့။ နောက်တစ်နေ့ထမင်းစား ချိန်ကျ အခန်းထဲက အသာအကဲခတ်ကြည့်လိုက်တော့ အကုန်လုံး စုပြီး စားနေရာက ကောင်တာမှာ စာအုပ်ဝှားတစ်ယောက်လာတိုင်း အလှည့်ကျ တစ်ယောက်တစ်လှည့်မေးပြီး စာအုပ်ဝှားပေးနေတာ တွေ့ရတော့ အော် - စည်းစည်းလုံးလုံးလုပ်ကြတော့လဲ အဆင်ပြေ ကြသားလို့။

ဌာနတိုင်း ဌာနတိုင်းမှာ ထမင်းစားချိန်ရှိကြပေမယ့် စာကြည့်

တိုက်မှာထမင်းစားချိန်မထားပါဘူး။ စာကြည့်တိုက်ဖွင့်ချိန်၊ ပိတ်ချိန် အတွင်း ဘယ်အချိန်လာလား ဝန်ဆောင်မှုပေးရတာကြောင့် တစ်ခါ တလေ ထမင်းပလုပ်ပလောင်းနဲ့ “ဘာငှားမလို့လဲ မောင်လေးလို့” မေးတဲ့ရုပ်တွေကို ကြည့်ပြီး တစ်ခါရယ်နေမိတယ်။ တစ်ခါတလေ တော့လဲ ကိုယ့်ဝန်ထမ်းလေးတွေကို သနားမိပါတယ်။

စာကြည့်တိုက်မှာ သန့်ရှင်းရေးဝန်ထမ်းမရှိတော့ အပတ်စဉ် သောကြာနေ့ ညနေ(၃)နာရီဆို ကိုယ့်အခန်းကိုယ် သန့်ရှင်းရေး လုပ်ကြရတယ်။ ကျွန်မကိုယ်တိုင်လည်း ကိုယ့်အခန်းကိုယ်ဘာသာ ကိုယ် လုပ်တယ်။ တစ်ရက်မှာ ဌာနမှူးရောက်လာပြီး ရယ်ကဲ့ကဲ့နဲ့

“ခင်ဗျား ဝန်ထမ်းတွေ ကျွန်တော် ပြောနေတယ်။ Indoor Plantတွေရဲ့ အရွက်တွေ တစ်ရွက်ချင်း အဝတ်ရေဆွတ်ပြီး သုတ် ခိုင်းတယ်တဲ့။ သူတို့စာကြည့်တိုက်မှူး အရမ်းစည်းကမ်းကြီးတယ် တဲ့”

ကျွန်မကလည်း “ဟတ်တယ်လေဆရာရယ် ၊ အရွက်တွေ ဖန်တက်နေရင် ဘယ်လုပ်ပါ့မလဲ... နော်” ဌာနမှူးက ဝီတာလေ “ခင်ဗျားနဲ့ခင်ဗျားဝန်ထမ်းတွေလိုက်ပါဗျာ”တဲ့။

စာကြည့်တိုက်တစ်ခုမှာ သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှုကလည်း အရေးကြီးတဲ့ ကဏ္ဍတစ်ခုဆိုတာ စာကြည့်တိုက်သင်တန်းတက်ပြီးလို့ သိပြီးဖြစ်ကြတဲ့ ကျွန်မဝန်ထမ်းတွေနဲ့ ကျွန်မအသားကို ကျလို့။

“ကဲ... အားလုံးပဲ လာမယ့် သောကြာနေ့ တို့ဝန်ကြီးဌာနက လူကြီးတွေလာမယ်တဲ့”

ကျွန်မစကားအဆုံးအားလုံးတပြိုင်နက်ထဲ ပြီးကြားထဲ သုံးရက် ထဲကျန်တာသိတဲ့အတွက် အသီးသီး အသက အသက ကိုယ့်ကဏ္ဍ ကိုယ် စ. ပြင်ဆင်ကြပါတယ်။ အရင်ကတည်းက နေ့တိုင်းသန့်ရှင်း ရေးကအစ စာအုပ်ငှားစာရင်းအဆုံး လုပ်ထားကြပြီးသားမို့ ကိစ္စမရှိ ပေမယ့် စက်ကိရိယာပိုင်း ဆိုင်ရာတွေကို အားလုံး ပြန်စစ်ကြရပါ တယ်။ ကွန်ပျူတာတွေ၊ Book Drive Scanner တွေ၊ CD,CBT, VCDတွေ သန့်ရှင်းရေးအသေးစိတ်လုပ်၊ စာအုပ်ငှားကောင်တာမှာ တင်ထားတဲ့ Library Automation Software သုံးကွန်ပျူတာကို အဓိကထားပြီး Running Condition ဖြစ်အောင် ပြန်စစ်။

လူကြီးအဖွဲ့ စာကြည့်တိုက် ရောက်လာတဲ့အချိန်မှာတော့ စာငှားသူအလွယ်တကူ စာအုပ်ရှာဖွေနိုင်တဲ့ Library Automation Software အကြောင်းရှင်းပြပြီး စာအုပ်နာမည်နဲ့ပုံရှာရှာ၊ စာရေးသူ အမည်နဲ့ပုံရှာရှာ၊ ထုတ်ဝေသူအမည်နဲ့ပုံရှာရှာ အလွယ်တကူရှာနိုင် ကြောင်း ရွှန်းရွှန်းခေ အောင်ပြောပြီး ...

“ကဲ ... သမီးရေ Navigation အကြောင်းရေးထားတဲ့ စာအုပ် တွေချည်းပဲရှာပေးပါ” လို့ကျွန်မပြောအပြီးမှာတော့ ဒုက္ခနဲ့လှလှနဲ့ အပြင် မြမြနဲ့ပါတဲ့တော့တာပါပဲ။

ဘာတစ်ခုမှ တက်မလာတော့ဘဲ ဘာလုပ်လုပ်၊ ဘာနိုင်နိုင် ရှိရင်းစွဲ စာမျက်နှာကနေ ဘယ်မှမရွေ့ ကျွန်မရော ကွန်ပျူတာ ကိုင်တဲ့ ဝန်ထမ်းမိန်းကလေးပါ မျက်စိမျက်နှာပျက် ခွေးတွေ ဒလ ဟောထွက်၊ လူကြီးတွေက ဖျောင်းဖျောင်းမျှမျှပြောကြပါတယ်။ စက် ပစ္စည်းဆိုတာ ဒီလိုပဲဖြစ်တတ်ပါတယ်။ စိတ်မပူပါနဲ့ ဟိုဘက်အခြမ်း

Dagon Yak

Dagon Yak Engineering & Construction

Service:

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

Supply:

- # Cement
- # Geotextile products
- # Aggregates
- # Lime Stone
- # Mild Steel Bar
- # Diesel

Contact Person: U Ye Maung (09) 777 777 502, Email: info@dagonyak.com
Address: No. 50(4), Kyaw Thu 25th St, South Okkalapa, Yangon

က စာအုပ်တွေ သွားကြည့်လိုက်ဦးမယ်ဆိုပြီး အလိုက်တသိနဲ့ ပြောသွားကြပြီး အဲဒီလူကြီးတွေနောက်တစ်ခေါက်ပြန်လာကြည့်တဲ့ အချိန်အထိ ကျွန်ုပ်တို့က ကွန်ပျူတာက တုပ်တုပ်မျှမလှုပ်၊ အားလုံး ပြန်သွားကြပြီးလို့ မြေညီထပ်မရောက်ခင်မှာ အို ... တက်လာလိုက် တဲ့ စာအုပ်စာရင်းများ ဘာနဲ့ရှာရှာ ရှေ့ကနဲ့ ရှေ့ကနဲ့ ထွက်လာ- လိုက်တာ။

ထမင်းလုံး ပုစွတ်ဆိတ်ချီသလို ကွန်ပျူတာရှေ့ပိုင်းအုံနေတဲ့ ကျွန်ုပ်အပါအဝင် အားလုံးမေတ္တာ တွေပို့လိုက်ကြတာ ..

“ငါ့လက်ထဲခဲရိုလို့ကတော့ ထပြီ”

“စားနဲ့ခုတ်ပစ်ချင်လိုက်တာနော်”

“ဒီလောက်အခါခါစစ်ပြီး သေသေချာချာလုပ်ထားတာကိုဟယ် ဒီကွန်ပျူတာ အကျင့် တော်တော်တန်တန်ပါလား”

လက်ထောက်စာကြည့်တိုက်မှူးကတော့ ...

“ကဲဟေ့... နောက်တစ်ခါလူကြီးတွေလာရင် ငါဒီကွန်ပျူတာ တွေ အကုန်လုံးကို ကန်တော့ပွဲ ပေးမယ်ဟေ့”

အော် ... ကံများစေချက်၊ စောစောကအုန်းအုန်းထဲခဲ သမျှ အခု အားလုံး ဂျုံးဂျုံးကု။

တစ်ရုံးလုံးမှာရှိတဲ့ အမျိုးသမီးဝန်ထမ်းတွေထဲမှာ အကြီးဆုံးပီပီ လုပ်သမျှပွဲတိုင်း ကျွန်ုပ်ဦးဆောင်ပြီး လုပ်ရတာကြောင့် နောက်က ကျွန်ုပ်မစာကြည့်တိုက်ဝန်ထမ်းများသည်းတသိတတန်ကြီး ပါလျက် အားလုံးပင်ပန်းကြရပါတယ်။ ငါဆိုသင်္ကန်းကပ်ပွဲ၊ ကထိန်သင်္ကန်း ကပ်ပွဲ၊ ဆွမ်းသိမ်းပွဲ၊ New Year ပွဲ၊ ကျောင်းဆင်းပွဲတွေ ပွဲတိုင်းမှာ ဧည့်ခံကျွေးမွေးစေရော၊ ဆုစီစဉ်စေရော၊ တချို့ပွဲတွေမှာ အခမ်းအနားမှူးအဖြစ်ပါ လုပ်ရတာမို့အားလုံး နားချိန်မရှိ ဒရစ်ပင် ပြေးလွှားကြရတာအဖြစ်ပါ။

ထုံးစံအတိုင်း ဘယ်အချိန်ကတည်းက ကြည့်မရနေမှန်းမသိ တဲ့ ဝန်ထမ်းတစ်ဦးက...

“အစ်မရေ စာကြည့်တိုက်မှူးဆိုတဲ့ ဆိုင်းဘုတ်ပြောင်းလိုက် တော့”

“ဟဲ့ ဘယ်လိုပြောင်းရမှာတုန်း”

“အစုံလုပ်သည် လို့ပြောင်းလိုက်”

ကျွန်ုပ်မကတော့ သူ့အပြောသဘောတွေကျ တဟားဟားနဲ့ ပေါ့။

ပြောမယ့်သာပြောတာပါ။ အမျိုးသမီးဝန်ထမ်း အားလုံးမညီး မမြို့ နောက်ကပုံပိုးကြလို့ ကျွန်ုပ်စိတ်ဖြောင့်ဖြောင့်နဲ့ ပွဲတိုင်းနဲ့နိုင် ခဲ့တာကတော့ အမှန်ပါ။

“ငါ့ကို တစ်ယောက်လောက် လာတွဲပါအုံးဟေ့”

အောက်ဆုံးထပ်ကနေ ဖုတ်ယထပ်ကို အော်ခေါ်နေတဲ့ ကျွန်ုပ်မကို ဝန်တာကငဲ့ကြည့်ပြီး နှစ်ယောက်ပြေးဆင်းလာကြတယ်။ လက်ထဲကခြင်းတောင်းကို တစ်ယောက်ကယူ၊ တစ်ယောက်ကတွဲ၊ လှေခါးလက်ရန်း ဖက်ပြီး တအီးအီး တအားအား ညည်းလျက်က အပေါ်ရောက်လာတဲ့ ကျွန်ုပ်မကို ဝိုင်းဆူကြတော့တာပါ။

“အန်တီကို အဲဒါကြောင့်ပြောတာ၊ တော်ရုံလုပ်ပါလို့၊ နဂိုထဲက နေမကောင်းရတဲ့ကြားထဲ တစ်ချက်မှ မနားဘဲ လုပ်တာကိုး”

“အစ်မရေ ကိုယ့်အသက်လည်း ကိုယ်ကြည့်ဦး၊ လုပ်ကောင်း တိုင်းလုပ်မနေနဲ့ အစ်မရဲ့”

ကောင်းကောင်းနေမကောင်းနေတဲ့ကြားက မနေ့က မော့ရုံမှာ လုပ်တဲ့ ကထိန်သင်္ကန်းကပ်ပွဲကို အသည်းအသန်နဲ့လိုက်လို့ သူတို့ စိတ်တွေတိုနေကြတာလေ။ ပြောမယ့်သာပြောကြတာပါ။ ရေခဲနွေး ကြမ်းလာပေးကြ ကော်ဖီလာတိုက်ကြနဲ့ မျက်နှာတွေကတော့ မသာမယာနဲ့ပေါ့လေ။

ကျွန်ုပ်မလေ နေမကောင်းနေတဲ့ကြားက ရင်ထဲမှာပီတိ ဖြစ်မိတယ်။ သူတို့စိတ်ထဲ၊ ရင်ထဲမှာ ငါတို့စာကြည့်တိုက်မှူးဆိုတဲ့ အသိအပြင် အခေါ်တစ်ယောက် အစ်မတစ်ယောက်လို သံ ယောရင် ရှိကြတာ ကိုကြည့်ပြီး ကျွန်ုပ်မရင်ထဲမှာလည်း ဒီအသိုက် အမြို့လေးကို တွယ်တာတို့စိတ် ချစ်တဲ့စိတ်တွေနဲ့ ကြည့်နူးနေမိ တာပါ။

အော်... အခုတော့လည်း ဆောင်ရွက်နေကျတာဝန်တွေ ဝတ္တရားတွေ အကုန်လုံးနဲ့လွတ်ကင်းတဲ့ဘဝ၊ များမြောင်လှတဲ့ အိမ်မှက်စွဲတွေနဲ့ မိုးလင်းမိုးချုပ်မနားရတဲ့ဘဝ ၊ (ရေ)နှစ်အရွယ် မိခင်ကြီးကို သနပ်ခါးသွေးပေးလိုက်၊ ထမင်းရှူးကျွေးလိုက်၊ အခန့် မသင့်ရင် စကားနိုင်လှလိုက်ကြနဲ့ ပြုစုစောင့်ရှောက်ခွင့်ရတဲ့ဘဝ၊ အဲဒီဘဝထဲမှာ နေသားကျနေလျက်က တစ်ခါတစ်ရံတော့လည်း အနှစ် (၄၀) နီးပါး ကျမ်းဝင်ရင်းနှီးမှုတွေ၊ ချစ်ခင်မြတ်နိုးမှုတွေနဲ့ ပြည့်လျှံနေတဲ့ ကိုယ့်ရဲ့အသိုက်အမြို့လေးဆီ မရပ်မနားအားစိုက် ပျံသန်းလိုက်ချင်ပါရဲ့။

8(MMMC)





Grand Prize

Weekly Prize



SCAN TO PLAY



Call Center 966



YANGON – CHIANG MAI – YANGON

Every Friday & Sunday

Starting from
9th December 2022

One Way Ticket

Starts from

USD 85 (including tax)

Round Trip Ticket

Starts from

USD 160 (including tax)

	Departure	Arrival
UB - 009 (RGN - CNX)	17:10	19:00
UB - 010 (CNX - RGN)	20:00	20:50

**ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး(ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း
ပြည်တွင်းရေးကြောင်းပို့ဆောင်ရေး ဒလသင်္ဘောကျင်းကို ကြည့်ရှုစစ်ဆေး**



ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော် ထွန်းသည် ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ(၅) ရက်နေ့ နံနက်ပိုင်းတွင် ရန်ကင်းတိုင်းဒေသ ကြီးရှိ ကျန်းမာရေးဆိပ်ကမ်းသို့ ရောက်ရှိ လာရာ ပြည်တွင်းရေးကြောင်းပို့ဆောင်ရေး၊ အထွေထွေမန်နေဂျာနှင့် အဖွဲ့ကကြိုဆိုခဲ့ ကြပြီး ရေယာဉ်ဖြင့် ပြည်တွင်းရေးကြောင်း ပို့ဆောင်ရေး၊ ဒလသင်္ဘောကျင်းသို့ ထွက် ရွာခဲ့ကြသည်။

ဒုတိယဝန်ကြီးအား ဒလသင်္ဘောကျင်း အင်ဂျင်နီယာမှူးကြီးရုံး၊ အစည်းအဝေး ခန်းမ၌ ပြည်တွင်းရေးကြောင်းပို့ဆောင်ရေး၊ အထွေထွေမန်နေဂျာနှင့် တာဝန်ရှိသူများ က ဌာန၏မျှော်မှန်းချက်၊ ရည်မှန်းချက် တာဝန်များ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင် ရွက်နိုင်မှု အခြေအနေများ၊ ဒလသင်္ဘော ကျင်း၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှု အခြေ အနေများ၊ နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးတို့၏ လမ်းညွှန်မှုကြား ချက်များအပေါ် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှု အခြေအနေများကို ရှင်း လင်းတင်ပြသည်။

ရှင်းလင်းတင်ပြချက်နှင့် စပ်လျဉ်း၍ ဒုတိယဝန်ကြီးက ဒလသင်္ဘောကျင်းသည် ရှေးဟောင်း သမိုင်းဝင် သင်္ဘောကျင်းကြီး တစ်ခုဖြစ်သည်နှင့်အညီ ရှေးဟောင်း အဆောက်အအုံများကို ရေရှည်တည်တံ့စေ ရေး ထိန်းသိမ်းသွားရန်နှင့် ဒလသင်္ဘော ကျင်းရှိ အလုပ်ရုံ၊ အဆောက်အအုံ တို့ကိုပြန် လည်ပြုပြင်၍ လိုအပ်သည့်စက်ပစ္စည်းများ၊ စက်ယန္တရားများကို ဖြည့်တင်းပြီး လုပ်ငန်း များ လည်ပတ်နိုင်ရေး စနစ်တကျစီမံ ဆောင်ရွက်သွားကြရန်၊ လုပ်ငန်းများဆောင် ရွက်ရာတွင်လည်း ဘဏ္ဍာရေး လုပ်ထုံး လုပ်နည်းများနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် သတ်မှတ်ချိန်အတွင်း အချိန်မီပြီးစီးရေး အလေးထား ဆောင်ရွက်သွားကြရန်နှင့် တာဝန်ရှိသူ အဆင့်ဆင့်မှ အနီးကပ်ကြီး ကြပ်ဆောင်ရွက်သွားရန်မှာကြားခဲ့ပါသည်။

ထို့အပြင် ဌာန၏ မျှော်မှန်းချက်၊ ရည် မှန်းချက်၊ လုပ်ငန်းတာဝန်များ အကောင် အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရာတွင် စည်းလုံး ညီညွတ်စွာဆောင်ရွက်ကြရန်၊ ဝန်ထမ်းများ ၏ သက်သာချောင်ချိရေးကိစ္စများကို တတ် နိုင်သ၍ ဆောင်ရွက်ပေးရန်၊ ကိုဗစ်-၁၉

ရောဂါ ကူးစက်မှု လျော့နည်း သွားသော် လည်း ထပ်မံ မြစ်ပွားစေရေးအတွက် ကျန်းမာရေးဝန်ကြီးဌာနက သတ်မှတ်ထား သော SOP များနှင့်အညီ ရုံးဌာန၊ အလုပ်ရုံ များတွင် အလေးထား လိုက်နာကျင့်သုံး စေရေး အဆင့်အလိုက် ကြပ်မတ်ဆောင် ရွက်သွားရန်နှင့် နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်း သစ္စာဗိဇ္ဇာန် (၆)ချက်တွင် ပါဝင်သော နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများ ပီသစွာဖြင့် ပါတီနိုင်ငံရေးနှင့် ကင်းရှင်း အောင် နေထိုင်သွားကြရန်လည်း မှာကြား ခဲ့ပြီးဝန်ထမ်းများအား အစားအသောက်များ ထောက်ပံ့ပေးအပ်ခဲ့ပါသည်။

ထို့နောက် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် ဒလ သင်္ဘောကျင်းရှိ ရေယာဉ်များ လွန်းတင် ပြင်ဆင်မှု အခြေအနေများ၊ စက်ရုံ၊ အလုပ် ရုံနှင့် ပတ်လမ်း၊ လွန်းလမ်းများအား လှည့် လည်ကြည့်ရှုစစ်ဆေး၍ လိုအပ်သည်များ ကို မှာကြားခဲ့ပြီး လုပ်ငန်းများသတ်မှတ်ရက် အမှီ စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ကိုက်ညီစွာ ဆောင်ရွက်သွားကြရန် မှာကြားခဲ့ပါသည်။

သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး(ပို့ဆောင်ရေး) ဦးအောင်ကျော်ထွန်း မြန်မာနိုင်ငံရေကြောင်းပညာတက္ကသိုလ်သို့ ကြည့်ရှုစစ်ဆေး



ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်ကျော် ထွန်းသည် တာဝန်ရှိသူများလိုက်ပါလျက် မြန်မာနိုင်ငံရေကြောင်းပညာတက္ကသိုလ် (သန်လျင်) သို့ ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလ ၂ ရက် နံနက် ၈ နာရီ ၃၀ မိနစ် အချိန်တွင် ရောက်ရှိခဲ့ရာ ပါမောက္ခချုပ် ဒုတိယပါမောက္ခ ချုပ်များနှင့် ပါမောက္ခ/ဌာနမှူးများ၊ ဖော်ကွန်း ထိန်းများနှင့် ဌာနခွဲမှူးများက ကြိုဆိုခဲ့ကြ ပါသည်။

ဦးစွာ ပါမောက္ခချုပ်ရုံး အစည်းအဝေး ခန်းမ၌ ပါမောက္ခချုပ်က အကြီးအကဲများ၏ လမ်းညွှန်ထားချက်များအပေါ် အကောင် အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ထားရှိမှု အခြေ အနေ၊ ဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှု၊ ဆောင်ရွက်ဆဲ၊ ဆောင်ရွက်ရန် ကျန်ရှိသည့်လုပ်ငန်းများ အခြေအနေ၊ ကျောင်းသား/ကျောင်းသူများ ကျောင်းတက်ရောက်မှု အခြေအနေနှင့် စာမေးပွဲဖြေဆိုပြီးစီးမှု အခြေအနေတို့ကို ဒုတိယဝန်ကြီးထံ ရှင်းလင်းတင်ပြပါသည်။

တင်ပြချက်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ဒုတိယ ဝန်ကြီးက ဆောင်ရွက်ဆဲနှင့်ဆောင်ရွက်ရန် ကျန်ရှိသည့် လုပ်ငန်းကိစ္စရပ်များကို သတ် မှတ်ချိန်အတွင်း အချိန်မီပြီးစီးရေး အလေး



ထားဆောင်ရွက်သွားကြရန် လုပ်ငန်းဆောင် ရွက်မှုများနှင့် ပတ်သက်၍ သတ်မှတ်တင်ဒါ လုပ်ထုံးလုပ်နည်း၊ ဘဏ္ဍာရေး လုပ်ထုံး လုပ်နည်းများနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် တာဝန်ရှိသူအဆင့်ဆင့်မှ အနီးကပ်ကြီးကြပ် ဆောင်ရွက်သွားရန် မှာကြားခဲ့ပါသည်။

ထို့အပြင် ဆရာ/ဆရာမများအနေဖြင့် ဌာန၏ မျှော်မှန်းချက်၊ ရည်မှန်းချက်၊ လုပ်ငန်းတာဝန်များ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရာတွင် စည်းလုံးညီညွတ်စွာ

ဆောင်ရွက်ကြရန်၊ ကိုဗစ်-၁၉ ရောဂါဖြစ် ပွားမှုနှုန်း ကျဆင်းသွားပြီဖြစ်သော်လည်း ရောဂါကာကွယ်ရေးအတွက် ကျန်းမာရေး ဝန်ကြီးဌာနက သတ်မှတ်ထားသော SOP များနှင့်အညီ ရုံးဌာန၊ စာသင်ခန်းများတွင် အလေးထား လိုက်နာကျင့်သုံးစေရေး အဆင့်အလိုက် ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်သွား ရန်မှာကြားခဲ့ပြီး သင်ကြားရေးနှင့်စီမံရေးရာ ဌာနများမှအရာထမ်း အမှုထမ်းများနှင့်အတူ တကွ လက်ရည်တပြိုင်တည်း ဆင်မင်ရင်းနှီးစွာ နေ့လယ်စာသုံးဆောင်ခဲ့ပါသည်။ ထို့နောက် ဒုတိယဝန်ကြီးသည် တက္ကသိုလ်ဝင်းအတွင်းရှိ စာကြည့်တိုက်အသစ် Motivation Hall ဆောင်ရွက်နေမှု၊ Laboratory အခန်းများ ပြင်ဆင်ထားမှု၊ အလုပ်ရုံနှင့် Towing Tank

အဆောင်များတွင် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေမှု ဘောလုံးကွင်းတည်ဆောက်ပြီးစီးမှုတက္ကသိုလ် ဝင်းအတွင်းရှိ ပလက်ဖောင်းလုပ်ငန်း လုပ် ဆောင်နေမှုနှင့်ကျောင်းသား/သူများအတွက် အဆောင် တည်ဆောက်မည့်နေရာများ၏ အခြေအနေများကို လှည့်လည် စစ်ဆေး ကြည့်ရှုပြီး လိုအပ်သည်များကို မှာကြားခဲ့ ကြောင်း သတင်းရရှိပါသည်။

သတင်းအဖွဲ့ (ပို့ဆက်)

တိုဝင်ကျွန်းအလွန် မြန်မာ့အထွဲဝါခရီးသွားလုပ်ငန်းမြှင့်တင်ရေး

နှင့် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးတစ်ရပ်

အပိုင်း(၁)

အထွဲဝါခရီးသည်



မြန်မာနိုင်ငံ၏ ပင်လယ်ကမ်းခြေ ရေအောက် သဘာဝသယံဇာတ အနေအထားများနှင့် ပတ်သက် အလှအပများသည် အထွဲဝါခရီးသွားလုပ်ငန်း တိုးတက်စေရန် ဆွဲဆောင်နိုင်မည့် အခွင့်အလမ်းများ ဖြစ်ပါသည်။ ခရီးသွားများအတွက် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ အပြင် ၎င်းတို့၏ဘေးကင်းလုံခြုံရေးနှင့် ကျန်းမာရေးစောင့်ရှောက်မှု အစီအမံများနှင့် အာမခံလုပ်ငန်းများသည်လည်း အဓိကကျသော လိုအပ်ချက်များဖြစ်သဖြင့် ၎င်းတို့ကိုဆက်စပ် ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ပါက ခရီးသွားလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့် မြှင့်တင်ရေးတို့အတွက် အလားအလာကောင်းမွန်သော အနေအထား ဖြစ်ပါသည်။

ကမ်းရိုးတန်းသင်္ဘောလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး

၂၀၂၂ ခုနှစ် စက်တင်ဘာလ ၂၉ ရက်နေ့တွင် ကျရောက်ခဲ့သော World Maritime Day တွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက အဖွင့်အမှာစကားပြောကြားခဲ့ရာတွင် "လူမှုဘဝနှင့် စီးပွားရေးရာ အခက်အခဲအတားအဆီးများကို သမရိုးကျလုပ်ရိုးလုပ်စဉ်များ (Business-As-Usual Practices) ဖြင့် ရေရှည်တွင် ဆက်လက်ကျော်လွှားနိုင်ရန် မလွယ်ကူနိုင်တော့ကြောင်းနှင့် နည်းပညာသစ်များနှင့် တီထွင်ဆန်းသစ်မှုများကို အသုံးပြုမှုသာ အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းသစ်များနှင့် အလှုံ့တိုးတက်မှု အလားအလာကောင်းများကို ဖော်ဆောင်နိုင်မှာဖြစ်ကြောင်း" သတိပေးပြောကြားခဲ့ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံသည် ရှည်လျားသည့် ကမ်းရိုးတန်းရှိပြီး သမုဒ္ဒရာ နှစ်ခုအကြားတည်ရှိနေသည်။ အရှေ့နှင့်အနောက်စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းများရှိနေသဖြင့် ရေကြောင်းကုန်သွယ်မှုလုပ်ငန်းကို မြန်မာနိုင်ငံ၏ ရေကြောင်းအကျိုးစီးပွားအတွက် ပြည့်ဝစွာအသုံးပြုနိုင်သော အခွင့်အလမ်းများရှိသကဲ့သို့ အဆိုပါ အခွင့်အရေးများကိုလည်း ပိုင်နိုင်စွာ အသုံးပြုသင့်ပေသည်။

ပင်လယ်အပန်းဖြေခရီးသွားလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် အခြေအနေများ

မြန်မာနိုင်ငံ ပင်လယ်ကမ်းရိုးတန်းတစ်လျှောက်တွင် အောက်ဖော်ပြပါအနေအထားများကို ဖော်ဆောင်ပေးနိုင်ပါက ပင်လယ်အပန်းဖြေခရီးသွားလုပ်ငန်းကို ကျယ်ပြန့်စွာ သာယာအောင်မြင်

တိုးတက်ရန် ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် အလားအလာများစွာ ရှိနေပါသည်။

(၁) ပင်လယ်မျက်နှာစာနေရာများ (Seaside Tourism Space) တွင် ရွက်လှေနှင့် အပျော်စီး သင်္ဘောများ၊ လှေငယ်လုပ်ငန်းများနှင့် ဆက်စပ်လျက်ရှိသည့် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများထားရှိပေးခြင်း။

(၂) ကမ်းစပ်နေရာများ (Waterfront Tourism Space) တွင် ရွက်လှေနှင့် အပျော်စီးလှေငယ်များ ဆိုက်ကပ်နိုင်သော တံတားနှင့်အဆောက်အအုံများ ထားရှိပေးခြင်း။

(၃) ကမ်းခြေမှ မိုင် ၂၀ ခန့်အထိ (Coastal Tourism Space) တွင် ဖယ်ရီရေယာဉ်များ၊ ခရီးသည်တင် ရေယာဉ်များ၊ ငါးဖမ်းရေယာဉ်များနှင့် ကုန်သည်သင်္ဘောများ ဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းလုံခြုံစွာဖြင့် သွားလာနိုင်ရန် စီစဉ်ဆောင်ရွက်ထားရှိပေးခြင်း။

(၄) ကမ်းခြေမှ မိုင် ၁၅၀ ထိ (Offshore Tourism Space) သွားလာနိုင်သောနေရာများနှင့် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ ပေါ်ပေါက်လာစေရန်အတွက် စီးပွားရေး စင်္ကြန်များအား ဖန်တီးပေးခြင်း။

၎င်းတို့ထဲတွင် လှေလာသူ ခရီးသွားများအတွက် သမိုင်းဝင် အထင်ကရနေရာများအနေဖြင့် ရှေးဟောင်းစီးပွားတိုက်များကို ထိန်းသိမ်း၍လည်းကောင်း၊ ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ မြတိုက် (Maritime Museum) များတည်ဆောက်၍လည်းကောင်း၊ စစ်ဘက်စခန်းများနှင့် သဘာဝမြေတိုက်များ ပြုလုပ်၍လည်းကောင်း ဆွဲဆောင်နိုင်သကဲ့သို့ ဘေးမဲ့တော၊ သဘာဝကျောက်တန်းများ စသည်တို့ကိုလည်း ပါဝင်နိုင်အောင် ထည့်သွင်းတည်ဆောက်၍ အထွဲဝါခရီးသွားအပန်းဖြေနေရာများ တိုးတက်ပေါ်ထွန်းစေရန် ပေါင်းစပ် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်သင့်ပေသည်။

Sailing & Boating Industry ထူထောင်နိုင်ခြင်း

ရွက်လှေနှင့် ရေယာဉ်အပျော်စီးလုပ်ငန်းများ (Sailing & Boating Industry) တိုးတက်ထွန်းကားစေခြင်းဖြင့်လည်း ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ မြန်မာ့ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်

ရွက်လှနှင့် ရေယာဉ် အထူးစီး လုပ်ငန်းများ(Sailing & Boating Industry) တိုးတက် ထွန်းကားရေးနှင့်လည်း ရေကြောင်းသတ်သိင်္ဂရာ မြန်မာ့သီးခြား လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးအတွက် များစွာ အထောက်အပံ့ပြုမည်ဖြစ်ပါသည်။



စေရေးအတွက် များစွာအထောက်အကူပြုမည်ဖြစ်ပြီး ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ အပန်းဖြေနေရာများ ပေါ်ပေါက်လာစေရေးအတွက် လိုအပ်သော ကဏ္ဍတစ်ရပ်ဖြစ်ပါသည်။ ရွက်လှနှင့် ရေယာဉ်အပျော်စီးလုပ်ငန်းများ ဖြစ်ပေါ်တိုးတက်ထွန်းကားနိုင်သော မြန်မာနိုင်ငံ၏ မြေမျက်နှာပြင် ပထဝီဝင်အနေအထားများ အသင့်ရှိနေသည်ကိုလည်း အောက်ပါအတိုင်း တွေ့ရှိနိုင်ပါသည်-

- (၁) ပထဝီဝင် အနေအထားအရ ရွက်လှနှင့်ရန် ကောင်းမွန်မှု ရှိခြင်း၊ ဥပမာ - အရှေ့မြောက် မုတ်သုံရာသီ (NEMonsoon Season)
- (၂) ကမ်းခြေအနေအထားအရ ကျွန်းများ ကျွန်းတန်းရှည်များ၊ ရေလက်ကြားများစသည့် သဘာဝအလျောက် အကာအကွယ်များ တည်ရှိနေခြင်း။
- (၃) ရေယာဉ်ငယ်များအတွက် အန္တရာယ်ဖြစ်စေသည့် ရေတိမ်၊ ကျောက်ဆောင်စသည်တို့ ကင်းရှင်းသည့် နေရာများရှိခြင်း။
- (၄) လှည့်လည်ကြည့်ရှုရန် (Sightseeing) နှင့်အပန်းဖြေရန် ဆွဲဆောင်မှုရှိသော နေရာများ၊ ဓလေ့ထုံးတမ်း အစဉ်အလာရှိသော နေရာများ (ဒြိတ်ကျွန်းစုရှိ ဆလုံကျွန်း၊ သံဖြူကျွန်း စသည့်နေရာများ) ရှိခြင်းတို့သည် အခြားသော နိုင်ငံများထက် ပို၍အားသာသည့် အချက်များပင် ဖြစ်သည်။

ထို့အပြင် ကမ်းရိုးတန်းတစ်လျှောက် အပန်းဖြေစခန်းများတွင် ဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းစွာဖြင့် လည်ပတ်သွားလာနိုင်စေရေးအတွက် အောက်ပါတို့ကို ဖြည့်ဆည်း ပြင်ဆင်ထားရှိသင့်ပါသည်-

- (၁) အကာအကွယ်ကောင်းသည့် ဆိပ်ကမ်း(Sheltered Harbour)များ တည်ဆောက်ထားခြင်း။
- (၂) ရေကြောင်းသွားလာမှု အန္တရာယ် ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် ရေကြောင်းလမ်းပြအထောက်အကူပြုလုပ်ငန်းများ (Aids to Navigation Services) လုံလောက်စွာ ထားရှိပေးခြင်း။
- (၃) ရေယာဉ်များက ယုံကြည်အားထားရသည့် ရေကြောင်းသတိပေးချက်နှင့် ဖိုးလေဝသ သတင်း (Navigation-

al Warnings & Weather Forecasts)များ ထုတ်လွှင့်ပေးခြင်း၊ ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ စာအုပ်စာတမ်းများ (Nautical Publications) ရိုက်နှိပ် ထုတ်ဝေခြင်း၊ ရေပုံ(Charts)နှင့် ရေကြောင်းပြလမ်းညွှန် (Sailing Directions)များ ထုတ်ဝေပေးခြင်း။

- (၄) ဆိပ်ကမ်းငယ်များ၊ တံတားများနှင့်ရေယာဉ်များ ကြီးမားချည်နှောင်နိုင်မည့် နေရာများ ပြုလုပ်ထားရှိပေးခြင်း။
- (၅) ရွက်လှနှင့်ရေယာဉ်ပင်လယ်ပြင်နေရာများအတွက်လိုအပ်သော ပြဋ္ဌာန်းချက်များ ထုတ်ပြန်ထားရှိခြင်း။
- (၆) အပန်းဖြေရေယာဉ်နှင့် ရွက်လှများ ငှားရမ်းပေးနိုင်ခြင်း။
- (၇) ပင်လယ်အပန်းဖြေနေရာအထိ လွယ်ကူစွာ သွားရောက်နိုင်ရေးအတွက် ခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေး အသင်းများက စီစဉ်ဆောင်ရွက်ပေးခြင်း။
- (၈) ပင်လယ် အပန်းဖြေနေရာများကို သွားရောက်နိုင်ရေး ဈေးကွက်ဖြှင့်တင်ရေး (Promotion) ပြုလုပ်ခြင်း။

ဌာနဆိုင်ရာအသီးသီးက ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန် ဆောင်ရွက်ပေးသင့်သည့် အချက်များ သဘောတရားပုံတင်ခြင်းမူဝါဒ

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ခေတ်အဆက်ဆက် တံခါးပိတ်မှတ်ပုံတင်ခြင်း (Closed Registry) စနစ်သာ ကျင့်သုံးခဲ့ကြသောကြောင့် နိုင်ငံပိုင်ရေယာဉ်များ (National Fleet) ဖြစ်သည့် မြန်မာ့ကြယ်ငါးပွင့်သင်္ဘောလုပ်ငန်းမှလွဲ၍ သင်္ဘောအရေအတွက် သိသိသာသာ



တိုးတက်ခဲ့ခြင်းမရှိဘဲ လူမပါစင်းလုံးငှားမှတ်ပုံတင်စနစ် (Bareboat Charter Registry) ဖြင့် စတင်ခွင့်ပြုခဲ့စဉ်ကမှသာစ၍ အစီးရေ ၅၀၊ ၆၀ ခန့်ထိ တိုးတက်မှတ်ပုံတင်နိုင်ခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ နောက်ပိုင်းတွင် နိုင်ငံတကာအစိုးရပိတ်ဆို့မှု (Sanction) များကြောင့် မြန်မာအလံလွှင့်ထုထားသည့် နိုင်ငံခြားသွားသင်္ဘောများ အစီးရေ တဖြေးဖြေး လျော့ကျလာခဲ့ပြီး ယခုအခါ အနည်းဆုံးအနေအထားသို့ ရောက်ရှိလာခဲ့ပြီဖြစ်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် အမျိုးသားသင်္ဘောလိုင်း (National Shipping Line) လည်း ပျောက်ကွယ်လုနီးပါး ဖြစ်ခဲ့ပေသည်။

ထိုသို့သော အခြေအနေမှ မြန်မာသင်္ဘောအစီးရေ ပြန်လည် တိုးတက်စေလိုပါက လူမပါစင်းလုံးငှားမှတ်ပုံတင်စနစ်ကို Promotion ပြုလုပ်ခြင်းဖြင့်လည်းကောင်း၊ ထိန်းချုပ်မှုပြေလျော့ပေး

ကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လုံခြုံရေးနှင့် ပင်လယ်ပြင်ရေထုညစ်ညမ်းမှု ကာကွယ်တားဆီးရေး လုပ်ငန်းများအပေါ် မိမိတို့ နိုင်ငံ၏ ကတိကဝတ် (Commitment) ကို သိသာမြင်သာစွာဖြင့် အသိအမှတ်ပြုနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ မြန်မာ့ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးနှင့် ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ အပန်းဖြေနေရာများ ပေါ်ပေါက်လာစေရေးအတွက် အခြားတစ်ဖက်တွင်လည်း နိုင်ငံတကာခရီးသွားများ၏ ယုံကြည်မှုများကို ပံ့ပိုးစောင့်ရှောက်နိုင်ပြီး ခရီးသွားလုပ်ငန်းများအပေါ် ဆွဲဆောင်မှု ပြုရာတွင် ပိုမိုအောင်မြင်နိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

ရေကြောင်း အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် ပင်လယ်ပြင်ရှာဖွေကယ်ဆယ်ရေး

မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း ခရီးသွားလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန်



မြန်မာသင်္ဘောအစီးရေပြန်လည် တိုးတက်စေလိုပါက လူမပါစင်းလုံးငှားမှတ်ပုံတင်စနစ်ကို Promotion ပြုလုပ်ခြင်းဖြင့်လည်းကောင်း၊ ထိန်းချုပ်မှုပြေလျော့ပေးထားသော မှတ်ပုံတင်စနစ် (Open Registry) သို့ပြောင်းလဲခြင်းဖြင့်လည်းကောင်း ပြောင်းလဲကျင့်သုံးရန် အချိန်ကျရောက်နေပြီဖြစ်...

ထားသော မှတ်ပုံတင်စနစ် (Open Registry) သို့ ပြောင်းလဲခြင်းဖြင့်လည်းကောင်း၊ ပြောင်းလဲကျင့်သုံးရန် အချိန်ကျရောက်နေပြီဖြစ်ပါသည်။ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်မည်ဆိုပါက မြန်မာ့ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်များနှင့် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ပါသည်။ ရေယာဉ်ပိုင်ရှင်၏ အရည်အချင်းသတ်မှတ်ချက်ကို ခေတ်နှင့်အညီ အစားထိုးပြင်ဆင်ပေးနိုင်မည်ဆိုပါက နိုင်ငံခြားသားနှင့် ဖက်စပ်ပိုင်ဆိုင်မှု ရှိသည့် အပျော်စီးသင်္ဘောများကို မြန်မာ့ရေယာဉ်အဖြစ် မှတ်ပုံတင်နိုင်မည့် အခွင့်အလမ်းများ ပိုမိုရရှိလာနိုင်ပြီး ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ သာမက အခြားဆက်စပ်လျှောက်ရှိသည့် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကိုပါ ထိရောက်စွာ အထောက်အကူဖြစ်စေနိုင်ပါသည်။

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ရေကြောင်းကွန်ဗင်းရှင်းများကို လက်မှတ်ရေးထိုးခြင်း

အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းကွန်ဗင်းရှင်းများကိုလက်မှတ်ရေးထိုးခြင်းနှင့် ပြည်တွင်းဥပဒေအဖြစ် ပြဋ္ဌာန်းခြင်းအားဖြင့် ရေ

ကမ်းရိုးတန်းနှင့် မြန်မာ့ရေပြင်အတွင်း သွားလာခတ်မောင်းလျက်ရှိသော ရေယာဉ်များအတွက် ဥပဒေပြဋ္ဌာန်းချက်များ သာမက လက်တွေ့တွင်လည်း အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အစီအမံများ ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ပါက ပြည်သူလူထုနှင့် အကျိုးစီးပွားဆက်စပ်သူ (Stakeholders) များက လွန်စွာ နှစ်ခြိုက်သဘောကျစေမည်ဖြစ်ပြီး စီးပွားရေးနှင့် ရင်းနှီးမြုပ်နှံမှုလုပ်ငန်းများလည်း တစ်ဟုန်ထိုး တိုးတက်နိုင်ခြေရှိနေပါသည်။ (ဥပမာ- ကမ်းခြေ စောင့်ကြည့်ရေးစခန်းများ၊ ရှာဖွေကယ်ဆယ်ရေးစခန်းများ ထုထောင်ထားရှိခြင်း)

ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများတွင် အဓိကကျသည့် သင်္ဘောလုပ်ငန်း (Shipping Industry) တိုးတက်လာပါက ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အစီအမံများ အထူးသဖြင့် Shipping Lane များစုစည်းရာဖြစ်သော မော်တင်စွန်း အုတ်ထိပ်ကဲ့သို့နေရာများတွင် Vessel Traffic Services (VTS) Station ထားရှိ၍ သင်္ဘောမတော်တဆဖြစ်စဉ်များ လျော့ချရေး

ရေထဲညစ်ညမ်းမှု ကာကွယ်ရေး၊ ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာအကူအညီပေးရေး ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ (Maritime Assistant Services - MAS)၊ ရေကြောင်း ဘက်ဆိုင်ရာ ရှာဖွေကယ်ဆယ်ရေး (Maritime Search and Rescue Services) လုပ်ငန်းများဖြည့်ဆည်းထားရှိရေး၊ မိမိရေပိုင်နက်အတွင်း သွားလာနေသောသင်္ဘောများကို စုံစမ်းထောက်လှမ်းနိုင်ရေး၊ သွားလာမှု ထိန်းချုပ်နိုင်ရေးတို့ကိုဆောင်ရွက်ပြီးရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် လုံခြုံရေးမေ့စေရေး (Maritime Safety and Security) ကိစ္စရပ်များကို ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ခြင်းအားဖြင့် ခရီးသွားလုပ်ငန်းများ(Travel and Tourism Sector)အတွက် ဝန်ဆောင်မှုများ



လိုအပ်လျက်ရှိပါသည်။ ထိုကဲ့သို့ ရေကြောင်းအန္တရာယ် လုံခြုံရေးမေ့စေရေးအစီအမံများ တိုးချဲ့ဖော်ဆောင်ပေးနိုင်ပါက ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတွင် သာမက ပင်လယ်ပြင်သွား ခရီးသွားလုပ်ငန်းများကိုပါ အထောက်အကူပြုစေနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး များစွာအကျိုးဖြစ်ထွန်းစေမည် ဖြစ်ပေသည်။

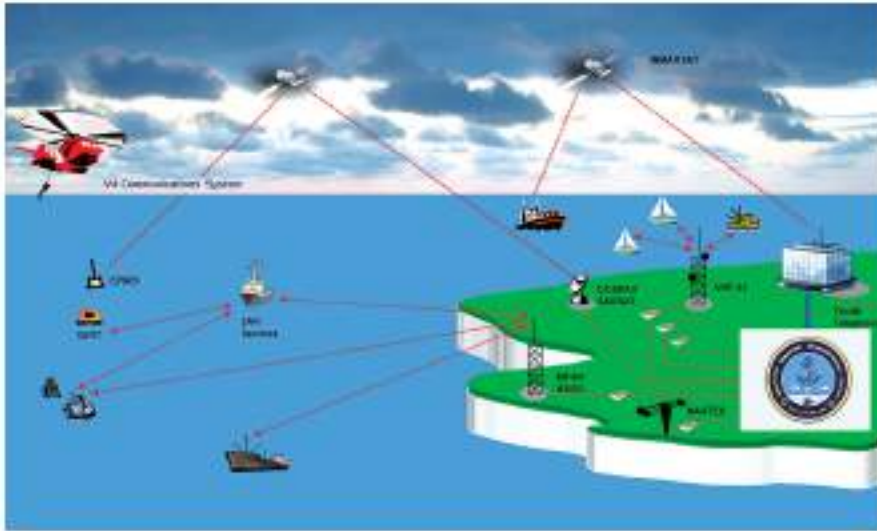
ကမ်းရိုးတန်းသွား သင်္ဘောများကိုစောင့်ကြည့်ထိန်းချုပ်သည့်စနစ်
ကမ်းရိုးတန်းသွားသင်္ဘောများအား အလိုအလျောက် ခွဲခြားသိရှိနိုင်သောစနစ်ဖြစ်သည့် (Automatic Identification System - AIS)ကို ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနက နိုင်ငံတော်ဘတ်ဂျက် သုံးစွဲမှုမရှိဘဲ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသကဲ့သို့ အခြားတစ်ဖက်တွင် သတင်းအချက်အလက်နည်းပညာနှင့် ဆိုင်ဘာလုံခြုံရေးဦးစီးဌာနအနေဖြင့်လည်း နိုင်ငံတော်ဘတ်ဂျက်ဖြင့် ကမ်းရိုးတန်းရေဒီယိုစနစ်များ၊ ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ရေကြောင်းအန္တရာယ် အချက်ပြလုံခြုံရေးစနစ် (Global Maritime Distress and Safety System - GMDSS)ကို ထူထောင်လျက်ရှိသဖြင့် ဌာနချင်း ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်း ဆောင်ရွက်မည်ဆိုပါက ပိုမိုအကျိုးဖြစ်ထွန်းစေမည် ဖြစ်သည်။ ထို့ပြင် အခြားသက်ဆိုင်ရာ



Ship Registration

မြိုင်တင်ပေးနိုင်ပေလိမ့်မည်။ မျက်မှောက်ကာလတွင်လည်း တွင်ကျယ်လာသည့် ရေကြောင်းအကျိုးစီးပွား သတိထားစရာများနှင့်ပတ်သက်ပြီး Maritime Domain Awareness မြိုင်တင်ရေးအတွက် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ အကျိုးစီးပွားများအပေါ် သက်ရောက်မှုရှိလာနိုင်သည့် ကိစ္စရပ်မှန်သမျှကို နိုင်ငံတကာထောက်လှမ်းရေး အဖွဲ့အစည်းများနှင့် ရန်ပုံငွေသမားက နည်းပညာများအား အသုံးချ၍ မျက်ခြေမပြတ် သတိပြုထောက်လှမ်းရန်





နိုင်ငံတော်ဘတ်ဂျက်ဖြင့်
ကမ်းရိုးတန်းထုတ်ယူစခန်းများ၊
ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ
ရေကြောင်းအန္တရာယ်
အချက်ပြလုံခြုံရေးစနစ်
(Global Maritime
Distress and Safety
System - GMDSS)ကို
ထူထောင်လျက်ရှိ...

လုံခြုံရေးနှင့် တရားဥပဒေစိုးမိုးရေး ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် အဖွဲ့အစည်းများဖြစ်သည့် မြန်မာနိုင်ငံ ကမ်းခြေစောင့်တပ်ဖွဲ့၊ မြန်မာနိုင်ငံရေကြောင်းရဲတပ်ဖွဲ့နှင့် မြန်မာ့တပ်မတော်(ရေ)တို့ကလည်း ရရှိသည့် သတင်းအချက်အလက်များကို မျှဝေကာ အဆိုပါ သတင်းအချက်အလက်များကို ပေါင်းစပ်၍ အမျိုးသားအဆင့် ပေါင်းကူးတံတား (National Integrated Platform)သဖွယ် အသုံးပြုကာ သတင်းအချက်အလက် မျှဝေသည့် ယန္တရား (Information Sharing Mechanism) တစ်ခုကို ထူထောင်ထားရှိသင့်ပေသည်။

ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနသည် အမျိုးသားအဆင့် လေကြောင်းနှင့် ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ ရှာဖွေကယ်ဆယ်ရေးစီမံချက် (National Maritime & Aeronautical Search & Rescue Plan)အရ ရေပြင်ပိုင်းဆိုင်ရာ ရှာဖွေကယ်ဆယ်ရေး ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းကွပ်ကဲမှုဌာနချုပ် - Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC)နှင့် နိုင်ငံတကာ ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်ရာတွင် Focal Department အဖြစ် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသဖြင့် ဒေသတွင်း နိုင်ငံများကဲ့သို့ GMDSS Radio Station များကို AIS Station များ၊ Radar Stationများနှင့် ပူးတွဲလျက် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၏ စီမံခန့်ခွဲမှုဖြင့် ကျွမ်းကျင်ပိုင်နိုင်စွာ ထိထိရောက်ရောက် ဆောင်ရွက်စေခြင်း ပြုသင့်ပါသည်။ ထိုသို့ ပြုလုပ်ဆောင်ရွက်နိုင်ပါက သင်္ဘောများ မောင်းနှင်သွားလာမှုလမ်းကြောင်း တစ်လျှောက်တွင် ဖြစ်ပေါ်လာနိုင်ခြေရှိသည့် ဘေးအန္တရာယ်နှင့် မောင်းနှင်မှုလမ်းကြောင်း အချက်အလက်များ (Traffic Information) ကို ထည့်သွင်း တွက်ဆ၍ ရေကြောင်းအန္တရာယ် မဖြစ်ပွားစေရေး ကြိုတင်ကာကွယ်ရန် ရေကြောင်းသတိပေးချက်များ ထုတ်ပြန်ပေးခြင်း၊ ရေကြောင်းအန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်သည့် Navigational Hazards များကို ရှောင်ရှားနိုင်ရေး အချိန်နှင့်တပြေးညီ ထုတ်လွှင့်စေခြင်း၊ ရေယာဉ်လမ်းကြောင်း သိပ်သည်းမှု (Traffic density) ပေါ်မူတည်၍ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်း အာဏာပိုင်နှင့် ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းကာ Vessel Traffic Services များ

ပံ့ပိုးပေးခြင်း စသည်တို့ကို တစ်ဆင့်ချင်းတစ်ဆင့် ဆက်လက်လုပ်ဆောင်သွားနိုင်မည် ဖြစ်သည်။

ရေကြောင်းလမ်းပြအထောက်အကူပြုစနစ်

မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်အနေဖြင့် မီးပြတိုက်နှင့် ရေကြောင်းလမ်းပြ အထောက်အကူပြုစနစ်ကိုရိုယာများ (Aids to Navigation)တို့ကို တာဝန်ယူဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် အားလျော်စွာမိမိတို့နိုင်ငံတွင်ကျင့်သုံးသည့် ရေကြောင်းလမ်းပြစနစ် (Buoyage System) သည် အပြည့်ပြည့်ဆိုင်ရာစံနှုန်း သတ်မှတ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီမှုမရှိမှု၊ Risk Assessment ပြုလုပ်ခြင်းတို့ကို IALA သတ်မှတ်ချက်များအတိုင်း လိုက်နာဆောင်ရွက်မှုမရှိ စသည်ဖြင့် တွက်ချက်သုံးသပ် အကဲဖြတ်မှုတို့ပြုလုပ်ခြင်း၊ ကိုက်ညီမှုမရှိစေရန် သုံးသပ်ပြင်ဆင်အစားထိုးခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်သင့်ပါသည်။ ထိုသို့ ဆောင်ရွက်နိုင်ပါက ကမ္ဘာလှည့်ခရီးသွားများ အတွက်သာမက မောင်းနှင်သွားလာလျက်ရှိသည့် ရေယာဉ်များနှင့် ခရီးသွားပြည်သူများပါ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်း၍ လုံခြုံစိတ်ချစွာဖြင့်သွားလာနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။ ထိုသို့ ခရီးသွားလာမှုအန္တရာယ် ဖြစ်နိုင်ခြေ လျော့ချမှု အစီအမံများ (Risk Mitigation Measures) ပြုလုပ်နိုင်လာသည်နှင့်အမျှ ခရီးသွားများ ပိုမိုယုံကြည်စိတ်ချစွာ သွားလာနိုင်ခြင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံသို့လာရောက်မည့် သင်္ဘောများက ထားရှိရမည့် အာမခံနှုန်းထားများလည်း လျော့ကျလာပြီးဘေးကင်းလုံခြုံမှုရှိသော ခရီးသွားနိုင်ငံ (Low Risk Country for Travelling) အဖြစ် ကမ္ဘာလှည့်ခရီးသွားများကို ပိုမိုဆွဲဆောင်နိုင်မည် ဖြစ်ပေသည်။

မြစ်တွင်းသွားရေယာဉ်များကို စောင့်ကြည့်ထိန်းချုပ်သည့်စနစ်

မြန်မာ့ခရီးသွားလုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးအတွက် ပိုဆောင်ရွက်ရာကဏ္ဍမှပေးပေါင်းပါဝင် ဆောင်ရွက်နိုင်မည့် အခန်းကဏ္ဍအနေဖြင့် ကမ်းရိုးတန်းနှင့် ပင်လယ်ပြင်သွား သင်္ဘောများကိုသာမက ပြည်တွင်းရေကြောင်းသွား ရေယာဉ်များကိုလည်း အလိုအလျောက်ခွဲခြားသိရှိနိုင်ပြီး စောင့်ကြည့်ကြည့်ရှုနိုင်သော စနစ်



တစ်ခုကို ထုထောင်ထားရှိသည်။ အဆိုပါစနစ်ကို အသုံးပြု၍ အောက်ပါတို့ကို ဆောင်ရွက်နိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်-

- (က) Mobile Application Web Portal တစ်ခုထုထောင်၍ မြစ်တွင်းသွားရေယာဉ်များအား SIM Card ဖြင့် တပ်ဆင်စေပြီး အလိုအလျောက် သတင်းပို့သည့်စနစ်

မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်အနေဖြင့် မီးပြတိုက်နှင့် ရေကြောင်းလမ်းပြ အထောက်အကူပြု ပစ္စည်းကိရိယာများ (Aids to Navigation) တို့ကို တာဝန်ယူဆောင်ရွက်လျက်ရှိ...

(Automatic Reporting System) ဖြင့်ဖြစ်စေ၊ Long-range Radio Frequency Identification (RFID) အသုံးပြု၍ ဖြစ်စေ၊ GPS Tracker ကို ကားများတွင် တပ်ဆင်အသုံးပြုသည့်ဖြစ်စေ ဆောင်ရွက်နိုင်ပါက စောင့်ကြပ်ကြည့်ရှုသောစနစ် (Monitoring System) ဖြင့် ခရီးသွားရေယာဉ်များအတွက် များစွာ အထောက်အကူဖြစ်စေမည့် ဝန်ဆောင်မှု ပေးနိုင်မည် ဖြစ်ပါသည်။

(ခ) အဆိုပါလုပ်ငန်းများအား ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်မည့် Software Company များလည်း မြန်မာနိုင်ငံတွင်အထိုက်အလျောက်ရှိနေပြီ ဖြစ်ပါသည်။ ဥပမာ - Australia နိုင်ငံတွင် အခမဲ့အသုံးပြုလျက်ရှိသည့် DoRIS Inland Navigation System အား <http://www.doris.bmvit.gv.at/en/> တွင် လေ့လာ တွေ့ရှိနိုင်ပါသည်။

အဆိုပါစနစ်များ ထုထောင်ထားရှိပေးခြင်းဖြင့် ရေကြောင်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး သာမက ခရီးသွားလုပ်ငန်း ဆွဲဆောင်ခြင်းနှင့်မြှင့်တင်ခြင်း လုပ်ဆောင်ရာတွင် ထိရောက်စွာအထောက်အကူပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။

(ဆက်လက်ဖော်ပြသွားပါမည်)

အက္ခရာဇာတ်

ရန်ကုန် → ပြည် → ဘားခံ → မြဝတီ

ရန်ကုန် → ပြည် → အောင်လံ → တောင်တွင်း

ရန်ကုန် → ပြည် → အောင်လံ → တောင်တွင်း

ရန်ကုန် → ပြည် → ဘားခံ → မြဝတီ

ရန်ကုန် → တောင်လှိုင် → ထီးပျံ



NEW ASIA EXPRESS
CONNECTING PEOPLE & PLACES

အောင်ဆန်းကွင်း

☎ 09 799 958 633, 09 405 516 688

ရန်ကုန် တန်ဆာ

☎ 09 792 888 108, 09 792 888 106, 09 405 516 699

ရန်ကုန်

☎ 09 799 981 336, 09 799 961 366, 09 777 684 407

ရန်ကုန် (New Asia Express) (Home Phone)

ရန်ကုန်ခေါ် ၀ ၀၉-၇၉၉၉၆၁၃၆၆, ၀၉-၇၉၉၉၆၁၃၆၆, ၀၉-၇၇၆၈၄၄၀၇

ရန်ကုန်ခေါ် ၀ ၀၉-၇၉၂၈၈၈၁၀၉, ၀၉-၇၉၂၈၈၈၁၀၉, ၀၉-၄၀၆၅၁၆၆၆

ရန်ကုန်ခေါ် ၀ ၀၉-၇၉၉၅၈၆၃၃, ၀၉-၄၀၅၅၁၆၆၈

ရန်ကုန်ခေါ် ၀ ၀၅၃-၂၈၆၃၃, ၀၉-၄၄၇၉၁၄၀၄, ၀၉-၄၅၀၇၈၅၁၃၆၃

အောင်လံခေါ် ၀ ၀၆၉-၂၂၀၁၁၁၉, ၀၉-၂၅၅၆၅၁၁၅၃, ၀၉-၇၅၆၀၈၃၁၁၇

တောင်တွင်းခေါ် ၀ ၀၉-၄၄၂၆၄၅၄၅, ၀၉-၄၀၃၂၆၅၁၇

မြစ်ဝခေါ် ၀ ၀၉-၈၉၁၁၄၂၂၉၈, ၀၉-၈၉၁၁၄၂၂၉၈

ထမ်းပိုင်ခေါ် ၀ ၀၉-၄၂၉၇၇၃၁၂၇

နှင်းတွေဝေနေအောင်ကျပြီး ရေတွေမခဲသေးဘူးဆိုပေမယ့် အညာဆောင်းက စိမ့်စိမ့်လေးနှင့် အေးနေ၏။ အများသူငါအတွက် သည်ဆောင်းက စိမ့်စိမ့်လေးအေးတယ်ဆိုပေမယ့် သူ့ရင်ထဲမှာ တော့ ကျောင်းဆရာ ကျောင်းဆရာမမိဘနှစ်ပါးဖြစ်စေချင်ခဲ့သော ကျောင်းဆရာဘဝကို စတင်လျှောက်လှမ်းသောနေ့၊ ပြီးတော့ ဂိတ်စောင့်ဘဝမှသည် ရုံပိုင်ကြီးဘဝအထိ သူလုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက် နေကျ ဘူတာလုပ်ငန်းများမှ ခွဲထွက်လာပြီး လုပ်ငန်းသစ် စတင် ရသော နေ့ဆိုလျှင်လည်း မမှား။ သူသည် ကျောင်းကို ရောက်ရှိ သတင်းပို့ပြီးတာ တစ်လခန့်ရှိပြီဖြစ်သော်ငြား သင်ကြားပို့ချရမည့် သင်တန်းမရှိသေးသည့်အတွက် စာသင်ခန်း မဝင်ရသေး။ ကျောင်း ၏ လေ့ကျင့်ရေးလုပ်ငန်းများနှင့်သာ ရင်းနှီးကျွမ်းဝင်နေရသည်။

“မင်္ဂလာပါဆရာ”
ချစ်စရာ၊ မြတ်နိုးစရာကောင်းသော အစဉ်အလာလေ့တစ်ခု၊ သူ လည်ချောင်းတစ်ချက်ရှင်းပြီး ဟောပြောစဉ်၌ ရုပ်လျက်...
“လွန်ခဲ့တဲ့အနှစ်(၂၀)လောက်... တီတီကျကျပြောရရင်တော့ (၂၂)နှစ်တုန်းက... ကိုယ်လည်း မင်းတို့လို ဒု-ရုံပိုင် (အလုပ်သင်) သင်တန်းသားတစ်ဦးပါပဲ...”
အစချီလျက် သင်တန်းတက်နေစဉ် သင်တန်းသားဘဝ၊ သင်တန်းဆင်းပြီး ဒု-ရုံပိုင်ဘဝ၊ အဲသည်နောက်ရုံပိုင်ဘဝ၊ ရုံပိုင်ကြီး ဘဝ၊ အခုအချိန်မှာတော့ နည်းပြဆရာဘဝစသည်ဖြင့် ဘဝ အကြောင်းလေးတွေ ပြောပြမိတ်ဆက်ရင်းနဲ့ပဲ ပထမအချိန် ကုန် လွန်သွားခဲ့တော့သည်။ သင်တန်းသားများအား (၅)မိနစ် နားခွင့်



ရင်ထဲမှာ

● ဖိုးအောင်(မထိလ)

သည်နေတော့ သင်ကြားရမည့် ဘာသာရပ်များအလိုက် ဘယ် အကြောင်းအရာတွေကို ဘယ်လို သင်ကြားမယ်၊ ဆွေးနွေးမှုကို ဘယ်လိုဆောင်ရွက်မယ်၊ သင်တန်းသားတွေကို ဘာမေးခွန်းတွေ မေးမယ်၊ သူတို့က ကိုယ့်ကိုဘယ်အကြောင်း အချက်တွေ ပြန်မေး ကြမလဲဆိုတဲ့ တွေးတောမှုတွေ ခေါ်ဆောင်ရာနောက် လိုက်ပါစီးဖျော နေမိတော့၏။

“သင်တန်း... ရှေ့ကြည့်”
သင်တန်းသားခေါင်းဆောင်၏ အမိန့်ပေးသံ တစ်ဆက်တည်း မှာပဲ...
“ဦးထုပ်ဆောင်း... တန်းထ”
အမိန့်သံအဆုံးမှာ သင်တန်းသားများ တစ်ညီတစ်ညာတည်း သတိဆွဲလျက် မတ်တပ်ထရပ်ကြသည်။
သင်တန်းသားခေါင်းဆောင်မှ သူ့အား လက်တင်အလေးပြု၊ သူကလည်း လက်တင်အလေးပြန်ပြုပြီးလျှင် သင်တန်းဌာနခွဲ အမည်၊ သင်တန်းအမည်နှင့် သင်တန်းသားဦးရေ စသည်ဖြင့် သင်တန်းကို တန်းအပ်လာခဲ့သည်။ သူက အတန်းကိုလက်ခံပြီး နောက်တန်းထိုင်၊ ဦးထုပ်ချွတ် စသည့် အမိန့်စဉ်များအပြီးတွင် သင်တန်းသားခေါင်းဆောင်လည်း သတ်မှတ်နေရာမှာ နေရာယူပြီး ဖြစ်လေပြီ။
“အားလုံးမင်္ဂလာပါ”

ပေးလိုက်သည်။
ဘဝအစုံစုံ ဇာတ်ရုပ်အစုံစုံ အကြောင်းပြောရင်းနဲ့ သင်တန်း သားတွေကို သူလေ့လာကြည့်မိတော့ စိတ်ပါဝင်စားမှုရှိပြီး လေ့လာ လိုစိတ်ရှိကြတာကို တွေ့ရသဖြင့် သင်ကြားပို့ချမှုမှာ ခုခေတ်စကား နှင့် ပြောရလျှင် ရင်ဘတ်ချင်းတူပြီပေါ့လေ။ ရင်ဘတ်ချင်းက လည်း မတူနေနိုင်မိုးလား။ သူတို့တွေက ဒု-ရုံပိုင် သင်တန်းသား။ ကိုယ်လည်း ဟိုတစ်ချိန်က ဒု-ရုံပိုင် သင်တန်းသား။ ကိုယ်က သင်တန်းဆင်းပြီး ဒု-ရုံပိုင် တာဝန်ထမ်းဆောင်၊ သူတို့တွေလည်း ဒု-ရုံပိုင်တွေဖြစ်လာကြမှာမလွဲ။ ပြီးတော့မှ ရာထူးအဆင့် တိုးတက် ရရှိဖို့ ကြိုးစားလေ့လား၊ ဥပဒေ နည်းဥပဒေ၊ ညွှန်ကြားချက်အမိန့်၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းတွေကိုလိုက်နာ၊ ယနေ့လူငယ် နောင်ဝယ်လူကြီး၊ ယခုသင်တန်းသား၊ နောင်တစ်ချိန်နည်းပြဆရာ ဖြစ်လာနိုင်ကြတာ ချည်းပဲ မဟုတ်လား။
(၅)မိနစ်နားခွင့်ပြည့်ပြီဖြစ်လို့သင်တန်းသားတွေ အလျှိုအလျှို သူတို့ခွဲတွေမှာ ပြန်ထိုင်နေကြပြီ။ တွေးလက်စ အတွေးကိုဖြတ်ပြီး သင်ခန်းစာကို ဒုတိယအချိန် ဆက်လက်ပို့ချရန်အတွက် ကျောင်း သားအမှတ်ရဲ့ အတိုကောက် “ကသ” နောက်မှာမှ နံပါတ် ထည့် သတ်မှတ်ပေးထားတဲ့ အတိုင်း
“ကသ-၄၇ အောင်ဦး...”
“ရှိ...”

ဆိုတဲ့အသံနှင့်အတူ သင်တန်းသားက သတိအနေအထားဖြင့် မတ်တပ်ရပ်လျက် အမိန့်အာမိတ် အနေအထား၊

“အထွေထွေနည်းဥပဒေနှင့် နောက်ဆက်တွဲနည်းဥပဒေထဲက ဘူတာအတန်းအစားခွဲခြားခြင်း ဆိုတဲ့အကြောင်း ဖတ်ပြော။ မင်း နားလည်သလို ကိုယ်အပါအဝင် သင်တန်းသားတွေကို ရှင်းပြပါ။”

ကသ-၄၇ အောင်စိုးက စာအုပ်ကောက်ကိုင်ပြီး ဖတ်တယ်။ ပြီးတော့ သင်ခန်းစာအကြောင်းကို သူ့နားလည်သလို ရှင်းပြတယ်။ ကျန်သင်တန်းသားများကလည်း သူတို့နားလည်ထားကြသလို ဖြည့်စွက် ဆွေးနွေးကြတယ်။ လိုအပ်တဲ့အချက်အလက်နဲ့ မှတ်သား ရမယ့်အဓိကအချက်တွေကို သူကထောက်ပြပြီးဖြည့်စွက်ဆွေးနွေး ပေးတယ်။ သင်ခန်းစာဖို့ချုတ်နေရာမှာ နည်းပြဆရာက သင်ခန်း စာကို ဦးစွာရှင်းပြဖို့ချုတ်တာထက် သင်တန်းသားကို နားလည်အောင် ဖတ်ခိုင်းပြီး သင်တန်းသားတစ်ဦးချင်းစီ သူတို့ ဖတ်ရှုပြီးတဲ့ သင်ခန်း စာပါ အကြောင်းအရာတွေကို ပြန်လည်ရှင်းပြ ဆွေးနွေးတဲ့ သင်တန်းသား ဗဟိုပြုစနစ်ကို သူ့အနစ်သက်ဆုံး အမှလည်း သင်တန်းသားတစ်ဦးချင်းစီရဲ့ တွေးခေါ်မြော်မြင်မှုဖြင့်ကျက်စဉ်းစား လေ့လာမှု၊ အစဉ်အလာကောင်းတွေ ရရှိသွားကြမှာ။ သင်တန်း သား(၁၀)ဦးလောက်နဲ့ သင်တန်းသား ဗဟိုပြုစနစ်ကျင့်သုံးပြီးချိန် မှာတော့နေ့လယ်(၁၁)နာရီထိုးလေပြီး သင်တန်းသားခေါင်းဆောင် ကတန်းဖြတ်ခွင့်တောင်းပြီးစေ့စွဲ၍ စစ်ရေးပြလျှောက်ကာစားရိပ်သာ သို့ ဆင်းကြတော့သည်။

သည်နေ့မှ တိုက်တိုက်ဆိုင်ဆိုင် သူ တာဝန်မှူးဂျာနယ်တွေနေ တာမို့ စားရိပ်သာကို သင်တန်းသားများ ရှေ့က ကြိုရောက်အောင် ဖြတ်လမ်းကနေ ဆိုင်ကယ်ဖြင့် ပြေးရပြီ။

“သင်တန်းသား တာဝန်မှူးကြီး အမောတကောပါပဲလားဗျ...” စားရိပ်သာတာဝန်ခံ ဦးလှိုင်ရဲ့ ရွှင်ပြနေသောမျက်နှာထားနှင့် ချိုသာတဲ့နှုတ်ဆက်သံ။

“မောတော့မောတာပေါ့ ဒါပေမယ့် မမောဘူး... ဒါနဲ့ ကိုလှိုင် ဒီနေ့ဘာမိန်းတုန်း...”

“ဘဲဟင်း ကုလားပဲလင်းရည်၊ ငါးပိရည်နဲ့တော့ ပြီးတော့...” ဦးလှိုင်ကပြောစေ့နှင့်စကားကိုရပ်ထားလိုက်တော့မှ သူ့ရဲ့ သံချင်စိတ် ပိုပြစ်လာတာမဆန်း။

“ကိုလှိုင်... ပြီးတော့ ဘာပါသေးလဲ...”

“ပြီးတော့ ထမင်းလေ...” ဦးလှိုင်ကပြောလည်းပြော၊ လှည့်လည်းအထွက်မို့ သူထောင်ပြ လိုက်တဲ့ လက်သီးဆုပ်ကိုတော့ မြင်မှာမဟုတ်။ ပျော်ပျော်နေ တတ်ပြီး သင်တန်းသားများအပေါ် စေတနာကောင်းလှသော ဦးလှိုင်၊ ကျောင်းမှာ ကြက်၊ ဝက်၊ ဘဲ၊ ငါး ဆိတ် တို့မွေးထားပြီး ရာသီစုံ သီးနှံစိုက်ခင်းမှာလည်း ကန်စွန်း၊ ချဉ်ပေါင်၊ ဘူး၊ ဖရုံ၊ ရုံးပတီ၊ ငရုတ်၊ ငွေးတောက်၊ ဆူးပုတ်၊ ပုစိန်၊ ကင်ပွန်းချဉ်တို့အပြင် ရာသီနှင့်ကိုက်ညီ သော အသီးအနှံများကိုပါ စိုက်ထားတော့ လတ်လတ်ဆတ်ဆတ်နဲ့ အန္တရာယ်ကင်းကင်း စားသောက်ကြရတာ အမြတ်တစ်ခု။

ပြီးတော့ သင်တန်းသားများ လူမှုဝန်ထမ်းအချိန်မှာ ကိုယ်တိုင် ရေလောင်းပေါင်းသင် မြေဆွဲခဲ့သည့် အသီးအပွင့်တွေကို လက်ဝင်း

စားသုံးရတဲ့အရသာ၊ ချိုမြိန်လိုက်မည်ဖြစ်ခြင်း၊ ရွှေပါရောင် ကုလား ပဲလင်းရည်ထဲမှာ ကျောက်စိမ်းရောင်ဘူးသီး ရောလျက်၊ ပြီးတော့ အတိုအမြှုပ်ထဲမှာ ရုံးပတီ၊ ငွေးတောက်ညွန့် ပြုတ်ထားတာနှင့် ပုစိန်ခက်များ၊ အတွေးစကိုရပ်၊ ထမင်းစားပွဲနားကပ်ပြီး တာဝန်မှူးမို့ သင်တန်းသားများနှင့်အတူ နေ့လယ်စာ စားခဲ့တော့သည်။

နေ့လယ်ဘက် စာသင်ချိန်က ၁၂ နာရီခွဲ စတာမို့ ထမင်းစား ပြီး စာသင်ဆောင် ပြန်တက်လာရတော့သည်။ သင်တန်းကျောင်း တည်ရှိရာ မိတ္ထီလာမြို့က ဆောင်းတွင်းဆိုပေမယ့် နေ့လယ်ပိုင်းမှာ တော့ အညာနေက အပူသာ။ စရိယာစတုရန်းမိုင် (၃)မိုင်ခွဲ လောက်ရှိတဲ့ သမိုင်းဝင် မိတ္ထီလာကန်တော်ကြီးက မြို့ရဲ့ အလယ်မှာ ရှိနေလို့သာ သောက်ရေ၊ သုံးရေအတွက် မကြောင့်မကြာဖြစ်ရတာ၊ နို့မို့ဆို မလွယ်လှ။ ကျေးဇူးအထူးတင်ပါတယ် မိတ္ထီလာကန်တော် ကြီးရေ။

အတွေးများ ဟိုတစ်စ သည်တစ်စ ရှိနေသည်ကို ဖယ်ရှားရင်း သင်တန်းသားများ၏ အာရုံကို စုစည်းယူရတော့မည်။ မဟုတ်လျှင် သင်တန်းသားများ ထမင်းဆိပ် တက်တော့မည်။

“ပြီးခဲ့တဲ့ သင်တန်းတာဝန်မှူးဂျာနယ်တွေနားက ကိုယ့်ညီတို့ အိပ်ဆောင်ကို အိပ်ခန်းစောင့်ကင်းလာစစ်တာ မှတ်မိကြသေးလား...” သူ့မေးသံအဆုံးမှာ...

“ဆရာလာစစ်တယ်လေ၊ ကသ-၁၁ ဉာဏ်မြင့်နဲ့ ကသ-၁၀ စိန်ဝင်းတို့ နှစ်ယောက် ကင်းချိန်မှာပါ”

အဆောင်မှူး၏ ပြန်ဖြေသံအဆုံး သင်တန်းသားများကို တစ် ချက်ဝေကြည့်လိုက်တော့ မေးသောမျက်လုံးများ မရှိသလောက်။

“အေး... ဘုရင့်နောင်နဲ့ တပင်ရွှေထီးအိပ်ဆောင်ကြား ကိုယ် ဖြတ်လာတော့...”

စကားကို ခဏနားလိုက်တယ်။ သင်တန်းသားများ၏ မျက်လုံး များ ငုံ့လင့်နေတာ တွေ့ရပြီ။

“ကိုယ်ဖြတ်လာတော့ စတွေ့ရတာပဲဟေ့၊ လမ်းအလယ်မှာ ဆောင့်ကြောင့်ထိုင်နေတာ၊ မျက်လုံးတွေကလည်း ပြူးလို့”

“သင်တန်းတစ်ခုလုံး ငြိမ်ချက်သားကောင်းနေတော့မှ “နည်းတဲ့ ကောင်ကြီးမဟုတ်ဘူး၊ အတော်ကိုကြီးတဲ့ ဖားဖြတ် ကြီး...”

စကားကို တုံးတိုဖြတ်ချလိုက်တယ်။ အဲသည်တော့မှ သင်တန်း သားတွေရယ်သူရယ်ပြီးသူပြီနဲ့နည်းပြဆရာဘဝကနေလူရွှင်တော် ဘဝကို သူခဏရောက်ခဲ့ရာ။

“ကိုင်းငါ့ညီတို့ရေနေ့လယ်ပိုင်းမှာ ကိုယ်ဖို့ချုတ်တာသာရပ်က ပြည်သူ့ဆက်ဆံရေး ဘာသာရပ်၊ ဘာသာရပ်နာမည် ပြန်ပြောပါဦး” သူ့မေးသံအဆုံး သင်တန်းသားများမှ သံပြိုင်

“ပြည်သူ့ဆက်ဆံရေး ဘာသာရပ်ပါဆရာ”

“ကောင်းပြီ သင်တန်းဆင်းရင် မင်းတို့က ဘယ်နေရာမှာ တာဝန်ထမ်းဆောင်ရမှာလဲ...”

“မြန်မာ့မီးရထား ဘူတာရုံတွေမှာပါ”

“မှန်ပြီ ထပ်မေးမယ်၊ ဘူတာရုံမှာ အဓိက ဘယ်သူတွေနဲ့ တွေ့ကြုံဆက်ဆံရမှာလဲ...”

“ခရီးသည်နဲ့ ကုန်စည်ပို့ဆောင်သူတွေပါ”

“ထပ်ပြီးမေးဦးမယ်၊ သူတို့က...”

မေးသံမဆုံးခင်မှာပဲ

“ပြည်သူလူထုပါ”

တက်ကြွစွာဖြင့် သံပြိုင်မြေဆိုကြပြန်သည်။

သင်တန်းသားများ ထမင်းဆိပ်တက်မှာ မစိုးရိမ်ရတော့။

ပြည်သူ့ဆက်ဆံရေး ဘာသာရပ်က ရထားသွားလာရေးနှင့် တိုက်ရိုက်မသက်ဆိုင်ပေမယ့် ပြည်သူလူထုနှင့် နေ့စဉ် တိုက်ရိုက်ထိတွေ့နေရသည့် ဒု-ရုံပိုင်များအဖို့ အရေးကြီးသော အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်နေသည်မှာ ငြင်းချက်ထုတ်ရန် လိုမည်မထင်။ ပြည်သူက လေးစားအထင်ကြီး အားကိုးရသည့် နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများအဖြစ် မိမိသင်တန်းသားများကို မြင်ချင်တွေ့ချင်သည်မှာ နည်းပြဆရာတစ်ဦး၏ လောဘ၊ စေတနာလောဘ ပါလေ။ သတ်မှတ်ထားသော တူညီဝတ်စုံ(Uniform) ဝတ်ဆင်ထားပြီး ဘူတာစင်္ကြံ၊ အများပြည်သူနှင့် သက်ဆိုင်သော နေရာများတွင် ဆေးလိပ်သောက်ရဆိုသည့် အချက်ကို ဥပဒေပြဌာန်းပြီး တားမြစ်ထားသည်။ ပြည်သူကို ဗဟိုပြု ပြည်သူကို လေးစားသမှုပြုရမည့် နိုင်ငံ့ဝန်ထမ်းများ ဖြစ်စေရန် ရည်ရွယ်ခြင်းဖြစ်ပါသည်။

“ကောင်းပြီ၊ ပြည်သူလူထုနဲ့ ဆက်ဆံတဲ့အခါမှာလိုက်နာကျင့်သုံးရမယ့် ဆောင်ရန် ရှောင်ရန် အကြောင်းအရာတွေကို ဒီပြည်သူ့ဆက်ဆံရေး ဘာသာရပ်မှာ ပြဌာန်းထားတာဖြစ်တယ်”

“ရမလား”

“ရပါပြီ”

“အတ္တဟိတနဲ့ ပရဟိတ ဆိုပြီး နှစ်မျိုးရှိတဲ့နေရာမှာ ပြည်သူလူထုနဲ့ ဆက်ဆံရပြီဆိုရင် ပရဟိတကို ရှေ့တန်းတင်ရမယ်”

“ဘာကိုရှေ့တန်းတင်ရမယ်”

“ပရဟိတကို ရှေ့တန်းတင်ရပါမယ်”

ဆရာနှင့် တပည့်များ အပေးအယူ မျှနေကြတော့သည်။ အပေးအယူသာမူတာ သင်တန်းသားများ၏ မျက်လုံးလေးများက တော့ မှေးစင်းလာနေကြပြီ။

“မြန်မာ့မီးရထား အင်ဂျင်နီယာဌာနက လုပ်သားအုပ်စုတစ်ခု၊ အဲဒီလမ်းလုပ်သားအုပ်စုတစ်ခုကလမ်းပြုပြင်ဖို့ရထားသံလမ်းဘေး အရိပ်ကောင်းကောင်းမန်ကျည်းပင်ကြီးတစ်ပင်အောက်မှာခခန်းချကြတယ်”

သင်တန်းသားများ မျက်လုံးမှေးစင်းနေတာ အနည်းငယ် ပြေလျော့လာကြပြီ။

“အဲဒီ လုပ်သားအုပ်စုထဲမှာ ထမင်းချက်မယ် လုပ်သားတစ်ဦးလည်းပါလာတယ်။ သူက ရှာရှာဖွေဖွေ ချက်ပြုတ် ကျွေးမွေးတတ်သလို ချက်ပြုတ်တံဟင်းလည်း ကောင်းမွန်ပြီးတော့ စေတနာလည်း ကောင်းလို့ အားလုံးက စားဖို့များအဖြစ် တင်မြှောက်ထားကြတယ်”

သင်တန်းသားများ မျက်လုံးအရောင် တောက်လာကြလေပြီ။

“တစ်နေ့တော့ကွာ၊ ထမင်းပိုင်းမှာ မန်ကျည်းသီးစိမ်းထောင်းဟင်းတစ်ခွက်ပါလာတယ်။ လုပ်သားတွေများ စားကြတာ တရားရူးတရဲရဲနဲ့ပဲကွာ”

“မန်ကျည်းသီးစိမ်းထောင်းကိုရော၊ စားဖို့များကိုရော ချီးမွမ်းလို့မဆုံးပဲ”

လုပ်သားအုပ်စုထဲက တစ်ယောက်က ထမင်းပိုင်းဘေးမှာ ထိုင်နေတဲ့ စားဖို့များဆိုသူကို “မင်းလည်း တစ်ခါတည်း ဝင်စားလေကွာ” လို့ ခေါ်တယ်။

စားဖို့များကငြင်းတယ်။

“စားဖို့များငြင်းတော့ သူတို့ဆက်စားကြတာပေါ့၊ တစ်အောင်နေတော့ နောက်ထပ်လုပ်သား တစ်ယောက်က စားဖို့များကိုထမင်းဝင်စားဖို့ ထပ်ခေါ်ပြန်ရောဟေ့၊ ဒီတစ်ခါတော့ စားဖို့များက ပြန်ပြောတဲ့ စကားအဆုံးမှာ ထမင်းပိုင်းစားနေကြတဲ့လုပ်သားတွေ ဆက်ပဲ စားရတော့မလို့ ထပြီး ဩဘာပေးရတော့မလို့ကို ဖြစ်လို့ဟေ့”

သင်တန်းသားတွေ စဉ်းစားနေကြပြီး တွေးတောနေကြတဲ့ မျက်လုံးတွေကို သူတွေ့လိုက်ရတယ်။ ပြောလက်စ စကားကို ဆက်တယ်။

စားဖို့များပြန်ပြောလိုက်တာက “စားကြပါဗျာ၊ မန်ကျည်းသီးစိမ်းထောင်းရတာ ဆုံကြိမ်းနေလို့ ထမင်းကို မဝါးနိုင်တော့လို့ပါ” လို့ မျက်နှာသေလေးနဲ့ ပြန်ပြောရတယ်။

သင်တန်းသားတွေ ရယ်ကြတာ အတောမသတ်။ ရယ်သံများ လျော့သွားတော့မှ

“စားဖို့များလည်း သူ့ကိုယ်ကိုမဆုံးဘဲ ပရဟိတ အလုပ်လုပ်လိုက်တာနဲ့ တူပါတယ်ကွာနော့” လို့တိုင်ပင်လိုက်တော့ ထပ်ရယ်ကြပြန်ရော။ ရယ်ရင်းနဲ့ပဲ တစ်နေ့တာ စာသင်ချိန် ကုန်ဆုံးသွားခဲ့ရတော့တယ်။ အခုလိုပဲ စာသင်ချိန်တွေကို ရယ်ရင်းနဲ့ပဲ အဆုံးသတ်ချင်ပါတယ်လေ။ သည်နေ့တစ်နေ့တာ စာသင်ချိန်သာ ကုန်ဆုံးသွားခဲ့တာပါ။ သူ့ခေါင်းထဲမှာတော့ မနက်ဖြန်ပေါင်း များစွာအတွက် သင်ခန်းစာတွေသင်၊ ဆွေးနွေး၊ မေးခွန်းတွေထုတ်၊ အဖြေရှာ၊ သင်တန်းဆင်း စာမေးပွဲတွေလုပ်၊ အဖြေလွှာတွေစစ်၊ ရမှတ်တွေပေါင်း၊ ထူးချွန်ဆုတွေ ရွေးချယ်ပြီး သင်တန်းဆင်းပွဲ ကျင်းပနေမိတော့တယ်။

အပျံသင်စဉ်ကငယ်တွေ လောကထဲကိုစတင်ပျံသန်းဖို့ သစ်ပင်သစ်ကိုင်းတွေကို မြေကုပ်အားယူပြီး ပျံသန်းကြရတယ်။ သစ်ကိုင်းသစ်ခက်တွေ လှုပ်ရှားတုန်ခါကျန်နေခဲ့ရပြီး ငှက်ငယ်တွေကတော့ ဝေဟင်မှာ အားမာန်အပြည့်နဲ့ ပျံသန်းနေကြလေပြီ။ တပည့်တို့ရေ ပြည်သူကို အလုပ်အကျွေးပြုဖို့ နည်းပြဆရာရဲ့ ဘယ်ဘက်ပခုံးနဲ့ ညာဘက်ပခုံးကို မညှာနဲ့၊ အားမနာနဲ့၊ တွန်းကန်အားယူပြီး အားမာန်အပြည့်နဲ့ လုပ်ငန်းခွင်ကိုထွက်ခွာကြပါ။ အနာဂတ်ကို ပုံဖော်ထုဆစ်ကြပါ။ ဆရာရဲ့ ဘယ်ဘက်ပခုံးမှာ မေတ္တာတရား၊ ညာဘက်ပခုံးမှာ မှဒီတာတရားဆိုတာ ရှိနေပါတယ်။ တပည့်တို့ထွက်ခွာသွားကြပြီဆိုလျှင်တော့ ဆရာအတွက် တစ်စုံတစ်ခုလေးတော့ ထားပေးခဲ့ကြပါ။ အဲဒါက ဘာလဲဆိုတော့ ပီတိဆိုတာလေးပါပဲ။ ဆရာရင်ထဲမှာ ထာဝရသိမ်းထားချင်လို့ပါလေ။

နိုးအောင်(မထိလ)





တမ္ဗည်းမော်တွန်း မေယုတွန်း

မောင်ညို(ဥဒါ)

မေယုကျွန်းကလေးသည် စစ်တွေမြို့၏ အနောက်မြောက်ဘက် ရေခိုင်(၁၅)မိုင်ခန့် မေယုမြစ်ဝမှ ရေခိုင်(၁၀)မိုင်ခန့်အကွာတွင် ဘင်္ဂလားပင်လယ်အော်အတွင်း၌ တည်ရှိပြီး ရခိုင်ပြည်နယ် ရေသေတောင်မြို့နယ်အတွင်း ကွေ့ရောက်တည်ရှိသော ကျွန်းကလေးတစ်ကျွန်းဖြစ်ပေသည်။ ကျွန်းကလေးမှာ အကျယ် (၂)ဧက သာရှိသော်လည်း ဤကျွန်းကလေး၏ ဖြစ်တည်မှုမှာ မြန်မာနိုင်ငံအတွက် အလွန်တရာ အရေးပါအရာရောက်သည့် ကျွန်းကလေးဖြစ်နေပါသည်။ ဤကျွန်းကလေးသည် နိုင်ငံတော်၏ ပိုင်နက်ပင်လယ်အား သတ်မှတ်သည့် အခြေခံအမှတ်အသားများထဲတွင် ပထမဦးဆုံး သတ်မှတ်သည့် အမှတ်နေရာဖြစ်ပြီး ယင်းမှပိုင်နက်ပင်လယ်၊ ဆက်စပ်ဖုန်း၊ စီးပွားရေးဖုန်းများကို သတ်မှတ်သောကြောင့် ရခိုင်ပြည်နယ်အတွက်သာမက နိုင်ငံတော်အတွက်ပါ အလွန်အရေးကြီးသော ကျွန်းကလေးဖြစ်သည်မှာ ထင်ရှားလျက်ရှိပါသည်။

ပင်လယ်ပြင်အတွင်း ထေ့ကွာလွန်းသော နေရာမှပင်အချွတ်ပြုစီမံရေးကို တွေ့မြင်နိုင်ပြီး ပင်လယ်ပြင်၌ ဖြတ်သန်းမောင်းနှင်သွားလာကြသော သင်္ဘောများ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရန်အတွက် မေယုကျွန်းပေါ်၌ မီးပြတိုက်ကို ၁၈၇၆ ခုနှစ်ကပင် စတင်ဆောက်လုပ်အသုံးပြုခဲ့ပါသည်။ မေယုကျွန်းကို သင်းပန်းကျွန်းဟုခေါ်သကဲ့သို့ Oyster Island ဟုလည်းခေါ်ကြပါသည်။ သို့ဖြစ်ရာ ကျွန်းပေါ်ရှိ မီးပြတိုက်ကို မေယုမီးပြဟုခေါ်သကဲ့သို့ ဘိုင်စတာမီးပြ၊ သင်းပန်းကျွန်းမီးပြဟုလည်း ခေါ်ကြပြန်ပါသည်။

အဆိုပါ မီးပြသည် ရခိုင်ဒေသ၏ ပြင်းထန်သော လေမုန်တိုင်းဒဏ်ကြောင့် ၁၈၈၄ ခုနှစ်တွင် ပြိုကျမှုကင်းစင်သည့်အတွက် ၁၈၈၅ ခုနှစ်တွင် အမြင့် ၁၄၁ ပေရှိပြီး ပင်လယ်ပြင်အတွင်း ရေခိုင် (၇)မိုင်ပတ်လည်မှ စီးရောင်ကို လှမ်းလျှံမြင်နိုင်သည်။ ယခုလက်ရှိ မေယုမီးပြတိုက်ခေါ် ဘိုင်စတာမီးပြတိုက်ခေါ် သင်းပန်းကျွန်းမီးပြတိုက်ကို အင်္ဂလန်နိုင်ငံ Lancashire ၊ Ulverston မြို့မှ Engineering ကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြစ်သည့် A. Attwood and Co., မှ Screw Pile

သံတိုင်များဖြင့် အသစ်တည်ဆောက် ဖွင့်လှစ်အသုံးပြုခဲ့ပါသည်။

ယင်းမီးပြကြောင့် စစ်တွေဆိပ်ကမ်းသို့ ဝင်ထွက်သွားလာကြသော သင်္ဘောကြီးများ၊ ဘင်္ဂလားပင်လယ်အော်အတွင်း ဖြတ်သန်းသွားလာနေကြသော သင်္ဘောများအတွက် များစွာအကျိုးရှိခဲ့ပါသည်။ သို့သော်လည်း ရခိုင်ရေဒေသ၏ ပြင်းထန်သော ရာသီဥတုလှိုင်းဒဏ်၊ လေဒဏ်၊ မုန်တိုင်းဒဏ်များကို နှစ်ရှည်လများခံစားရသည့်အတွက် မီးပြတိုက်အောက်ခြေထိ ရေတိုက်စားခံရပြီး ကျွန်းကလေးတစ်ခုလုံး ရေအောက်ရောက်ရှိ ပျောက်ကွယ်သွားနိုင်သည့် အခြေအနေထိ ရောက်ရှိလာခဲ့ရသည့်အတွက် လွန်စွာမှအရေးပါလှသည့်ကျွန်းကလေး ပျောက်ကွယ်သွားခြင်း မရှိစေရေးအတွက် ရခိုင်ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့နှင့် ရခိုင်ပြည်နယ်လွှတ်တော်တို့၏တင်ပြချက်များအရ နိုင်ငံတော်အစိုးရ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ ဦးဆောင်မှု ရခိုင်ပြည်နယ် အစိုးရအဖွဲ့၏အနီးကပ်ကြီးကြပ်မှု၊ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်၊ ရန်ကုန်ရုံးချုပ်၏ စီမံဆောင်ရွက်မှုများဖြင့် မေယုမီးပြတိုက်ကျွန်း၏ ကမ်းပါးထိန်း၊ လှိုင်းကာတံတိုင်း တည်ဆောက်ခြင်းလုပ်ငန်းအား မြန်မာနိုင်ငံသားပိုင် SHAP Co., Ltd. မှ ပြည်တွင်းပြည်ပကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များ



မြင့် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြပေသည်။ မြန်မာ့ ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင် ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူးနှင့်တကွ ရန်ကုန် ရုံးချုပ်ရှိတာဝန်ရှိသူများ၏ ဦးဆောင်လမ်းညွှန်မှုများအတိုင်း SHAP Co., Ltd. မှ ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များက ဒီဇိုင်းထုတ်ပုံဖော်တွက်ချက် မှုများ ဆောင်ရွက်ကြသည်။ ယင်းနောက် စီမံကိန်းလုပ်ငန်းကို ဝိုင်း ဝန်းဆွေးနွေး အတည်ပြုကြပြီး အကောင်အထည်ဖော် ဆောင် ရွက်ရသည့် လုပ်ငန်းစဉ်တလျှောက်၌ ရရှိခဲ့ပြည်နယ်၊ စစ်တွေ ဆိပ်ကမ်းရှိ ဝန်ထမ်းများမှ မိမိတို့ကျရာကဏ္ဍမှပံ့ပိုး အားပြည့်၊ ချိတ်ဆက်၊ တာဝန်ယူဆောင်ရွက်ခဲ့ကြပေသည်။ Amour Rock များ၊ Tetrapod များ၊ Geotextile Tube များ အသုံးပြုလျက် နိုင်ငံ တကာအဆင့်မီ လုပ်ငန်းအဆင့်ဆင့်အား ဘေးအန္တရာယ်ကင်း စွာဖြင့် အောင်မြင်အောင် ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ကြသည်။ လွယ်မရောင် နဲ့ခက်၊ တိမ်မရောင်နဲ့နက်လှသော စီမံကိန်းလုပ်ငန်းကြီးပင်ဖြစ်ပေ သည်။

တည်ဆောက်ရေးသုံး ရေယာဉ်များ၊ ယာဉ်ယန္တရားကြီးများ၊ စက်ပစ္စည်းများ၊ ဝန်ထမ်းများ သွားလာနေထိုင်လုပ်ငန်းဆောင်ရွက် နိုင်ရေး၊ တနင်္သာရီတိုင်း ထားဝယ်တိန်းခဲဒေသမှ Armour Rock များကို သင်္ဘောဖြင့် သယ်ဆောင်လျက် မေယုကျွန်းသို့ရောက်ရှိ အသုံးပြုနိုင်ရေး၊ ဗြိတိန်၊ မှာ ပုံသွန်းလောင်းပြုလုပ်ခဲ့သော တစ်တုံး လျှင်(၆)တန်းလေးသည့် Tetrapod များ၊ ကျွန်းပေါ်သို့ရောက်ရှိ နေရာချထားနိုင်ရေး၊ Geotextile Tube များ အသုံးပြုနေရာချထား ရေး၊ ပြည်တွင်းပြည်ပပညာရှင်များ၊ ယာဉ်စက်ယန္တရားများ ရေယာဉ် များ၏ လုံခြုံရေးစသည့် အရေးကိစ္စများစွာကို ဆိပ်ကမ်းအရာရှိချုပ် (ရခိုင်ပြည်နယ်)မှ တာဝန်ယူ၊ တာဝန်ခံလျက် ဌာနအဖွဲ့အစည်း များစွာတို့နှင့် ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ခဲ့ရသည်။ စီမံကိန်းအား ၂၀၁၈ ခုနှစ်မှစတင်၍ တစ်စိတ်မတ်မတ် ဆောင်ရွက်ခဲ့ရာ ၂၀၂၀ မေလတွင် လုပ်ငန်းတစ်ခုလုံး ပြီးစီးကာအောင်မြင်စွာ အကောင် အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့ပေသည်။ မိုးတွင်းကာလများတွင် ရာသီဥတုဆိုးဝါးပြီးလှိုင်းလေပြင်းထန်မှုများကြောင့်လုပ်ငန်းရပ်နား



ထားရကာ ရာသီဥတုကောင်းမွန်သော နွေကာလ၊ ဆောင်းကာလ များတွင်သာ လုပ်ငန်းဆက်လက် လုပ်ဆောင်ခဲ့ရသည်။ လုပ်ငန်း တစ်ခုလုံးအောင်မြင်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် စီစဉ်ပံ့ပိုးခဲ့ကြသော လူပုဂ္ဂိုလ်များ အဖွဲ့အစည်းများ၏ စွမ်းဆောင်မှုများကြောင့်သာ အောင်မြင်ပြီးစီးခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။

မေယုမီးပြကျွန်းကလေးသည် အရွယ်ငယ်သော်လည်း နိုင်ငံ၏ အချုပ်အခြာအာဏာ တည်တံ့ခိုင်မြဲရေးအတွက် နိုင်ငံ၏အနောက် ဘက်တံခါးကို လုံခြုံနိုင်မြဲအောင် ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ရင်း ရေရှည် တည်တံ့စွာဖြင့် ဂုဏ်ယူဝင့်ကြားနေလိမ့်မည်ဟု ယုံကြည်နေမိပါ တော့သည်။

မောင်ညီ(ဥဒယာ)



ဤကျွန်းကလေးသည် နိုင်ငံတော်၏ ပိုင်နက်ပင်လယ်အား သတ်မှတ်သည့် အခြေခံအမှတ်အသားများထဲတွင် ပထမဦးဆုံး သတ်မှတ်သည့် အမှတ်နေရာဖြစ်ပြီး ယင်းမှ ပိုင်နက်ပင်လယ်၊ ဆက်စပ်ရန်၊ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို သတ်မှတ်သောကြောင့် ရခိုင်ပြည်နယ်အတွက်သာမက နိုင်ငံတော်အတွက်ပါ အလွန်အရေးကြီး...

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး(ဆက်သွယ်ရေး) ဗိုလ်မှူးချုပ်လူမွန် (၇၅)နှစ်မြောက် စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ် ဝန်ကြီးဌာနကိုယ်စားပြုပြခန်း စီစဉ်ဆောင်ရွက်ရေးကော်မတီ ပဌမအကြိမ် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေး တက်ရောက်



(၇၅)နှစ်မြောက်စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့အထိမ်းအမှတ်ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန ကိုယ်စားပြုပြခန်း စီစဉ်ဆောင်ရွက်ရေးကော်မတီ၏ ပဌမအကြိမ် လုပ်ငန်းညှိနှိုင်း အစည်းအဝေးကို ဒီဇင်ဘာ ၁၆ ရက်နေ့ မွန်းလွဲ ၂ နာရီအချိန်က နေပြည်တော်၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးရုံး ရုံးအမှတ် ၂ ၌ ကျင်းပရာကော်မတီ ဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီး ဗိုလ်မှူးချုပ်လူမွန် တက်ရောက် အဖွင့်အမှာစကား ပြောကြားခဲ့သည်။

ဆက်လက်၍ ကော်မတီအဖွဲ့ဝင် အမြဲတမ်းအတွင်းဝန် ဦးစိုးသိန်းနှင့် ကော်မတီအတွင်းရေးမှူး မြန်မာ့စာတိုက်လုပ်ငန်း ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူးတို့က ဆွေးနွေးတင်ပြခဲ့သည်။

အဆိုပါ ညှိနှိုင်း အစည်းအဝေးတွင် ကဏ္ဍအလိုက် အဖွဲ့ခေါင်းဆောင်များမှ တပေါင်းကွင်း ပြခန်းနေရာတွင် ကြီးကြပ်သူ



အရာရှိ (၁) ဦးစီထားရှိပြီး ဆောက်လုပ်သည့် ကုမ္ပဏီနှင့် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရန်၊ ကဏ္ဍအလိုက် အဖွဲ့ခေါင်းဆောင်များမှ MICC II လူငယ်ပြခန်းနေရာတွင် ကြီးကြပ်သူ အရာရှိ(၁)ဦးစီ ထားရှိပြီး ဆောက်လုပ်သည့် ကုမ္ပဏီနှင့် ညှိနှိုင်း ဆောင်ရွက်

ကြရန်၊ ကြီးကြပ်သူအရာရှိများမှ အတွင်းရေးမှူးထံ နေ့စဉ်ပြီးစီးမှုအား တင်ပြကြရန်၊ ကဏ္ဍအလိုက် မိမိတို့ပြသမည့် အစီအစဉ်ပေါ်မူတည်ပြီး လိုအပ်သည့်နေရာ အကျယ်အဝန်းကို တင်ပြသွားကြရန်၊ လူ/ယာဉ်ဝင်ခွင့်များ ဖြန့်ခွဲပြီးဖြစ်ပါ၍ လိုအပ်ပါက ထပ်မံတင်ပြရန်၊ ယခုမှစ၍ ကဏ္ဍအလိုက် တာဝန်ခွေယား ရေးဆွဲကြရန် မည်သည့်နေ့တွင် အပြီးသတ် ဆောင်ရွက်မည်များကို ဆွေးနွေးခဲ့သည်။

ယင်းနောက် ကဏ္ဍအလိုက် အဖွဲ့ခေါင်းဆောင်များနှင့် သက်ဆိုင်ရာဌာနများမှ ဆွေးနွေးတင်ပြခဲ့ကြပြီး (၇၅)နှစ်မြောက်စိန်ရတုလွတ်လပ်ရေးနေ့ အထိမ်းအမှတ်

ဝန်ကြီးဌာန ကိုယ်စားပြုပြခန်း စီစဉ်ဆောင်ရွက်ရေးကော်မတီဥက္ကဋ္ဌ ဒုတိယဝန်ကြီး ဗိုလ်မှူးချုပ်လူမွန်က နိဂုံးချုပ် အမှာစကား ပြောကြားခဲ့ကြောင်း သိရသည်။

ကျော်ကျော်

မြန်မာ့စာပိုတံဆိပ်ခေါင်းအကြောင်း သိကောင်းစရာ

..... (အပိုင်း-၁)

ခမ်း(စိန်လှဲကတား)

ကျွန်ုပ်တို့နေ့စဉ် အသုံးပြုနေသော တံဆိပ်ခေါင်းငယ်များမှာ သာမန်အားဖြင့် ဆေးရောင်ဖြင့် ပုံနှိပ်ထားသော အရုပ်ကားချပ်ငယ်ကလေးဖြစ်ပါသည်။ ကျောဘက်တွင် ကပ်ရန်ကော်နှင့် ဘေးပတ်လည်တွင် တစ်ခုချင်းဖြတ်၍ကပ်နိုင်သော အပ်ပေါက်ရာများကို တွေ့ရှိနိုင်ပါသည်။ တိုင်းပြည်နိုင်ငံအသီးသီးကိုလည်း ကိုယ်စားပြုကြပါသည်။ ဤကဲ့သို့ စာပိုဆက်သွယ်ရေး အမှတ်အသားဖြင့် အသုံးပြုနေကြသော တံဆိပ်(သို့မဟုတ်) တံဆိပ်ခေါင်းတို့မှာ တစ်လက်မပတ်လည်မျှလောက်ပင် ရှိစေကာမူ အလွန်ကျယ်ဝန်းသော အနက်အဓိပ္ပါယ်ကို ဖော်ဆောင်လျက်ရှိပါသည်။ တံဆိပ်ခေါင်းသည် တိုင်းပြည်တစ်ခု၏ ကိုယ်စားပြု အဆောင်အယောင်ဟု ဆိုလျှင် မှားမည်မဟုတ်ပေ။ တံဆိပ်ခေါင်းသည် တိုင်းပြည်လူမျိုး၏ သမိုင်းစဉ်၊ အနုပညာ သမိုင်းစဉ်၊ ယဉ်ကျေးမှုသမိုင်းစဉ်၊ နိုင်ငံရေး သမိုင်းစဉ်တို့ကို ဖော်ကွင်းတင်သည့် အထိမ်းအမှတ် အမှတ်အသားပင်ဖြစ်ပါသည်။ တိုင်းပြည်၏ စီးပွားရေးနှင့်ပတ်သက်သည့် သဘာဝစီးပွားရေး အင်အားစွမ်းအားများ ကုန်ထုတ်လုပ်အားစွမ်းအားစုများ လူမျိုး၏ ကာယ၊ ဉာဏ၊ စွမ်းပကားစုများ ယဉ်ကျေးမှုအနုပညာ စွမ်းဆောင်ချက်များကို သရုပ်ဖော်ချက်ဖြစ်သဖြင့် တံဆိပ်ခေါင်းများသည် ဖော်ကွင်းဝင်ပစ္စည်းများဖြစ်သည်ဟု မှတ်ယူရပါမည်။

တံဆိပ်ခေါင်းပေါ်ပေါက်လာပုံ

“တံဆိပ်” မှာ ရှေးပဝေသကဏီက တိုင်းပြည် သို့မဟုတ်အုပ်ချုပ်သူ မင်းစကရာဇ်တို့၏ ကိုယ်စားပြု တံဆိပ်တော်” အဖြစ် စတင်အသုံးချခဲ့ပြီး “ခေါင်း” မှာခေတ်အဆက်ဆက်မင်းစကရာဇ်တို့၏ “ခေါင်း” ပုံတူများ ရိုက်နှိပ်ထားခြင်းအတွက် “တံဆိပ်ခေါင်း” ဟူ၍ ပေါ်ပေါက်လာခြင်းဖြစ်ပါသည်။ ရှေးပဝေသကဏီက ရှင်ဘုရင်များ၏ မြှင်းလျင်တော်၊ ခြေလျင်တော်တို့ သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးရသည့် စာရွက်တော်များပေါ်တွင် နှိပ်ထားသည့် တံဆိပ်တော်များသည် စာပိုတံဆိပ်ခေါင်း၏ ရှေ့ပြေးဘစ်ရပ်ပင်ဖြစ်ပါသည်။ နှစ်ပေါင်းလေးထောင်ခန့်က ဟမ္မရာဇီစကရာဇ်ဘုရင်၏ ဘေဘီလုံအင်ပါယာတွင် အသုံးပြုခဲ့သော ရွှံ့စာလွှာများ စာအိတ်များပေါ်တွင် ဘုရင့်တံဆိပ်တော် ခပ်နှိပ်ထားကြောင်း သမိုင်းတွင်တွေ့ရှိရပါသည်။ ၁၇ ရာစုခန့်ခန့်ကပြင်သစ်ပြည်တွင် ဒီဇီလေးယားဆိုသူက တံဆိပ်ရိုက်ပြီး စက္ကူပတ်များ တီထွင်ပေးခဲ့သည်ကိုတွေ့ရပါသည်။ ၁၈၃၅ ခုနှစ်တွင် အင်္ဂလန်ပြည်၌ ဆာရိုလန်ဗီးဆိုသူက စတင်ကြိုးစားခဲ့ပြီး ၁၈၄၁ ခုနှစ်၊ မေလ(၁)ရက်နေ့ကိုပထမဆုံးတံဆိပ်ခေါင်းစတင်သုံးစွဲသည့်နေ့အဖြစ် သတ်မှတ်ကာ အများသုံး တစ်ပဲနီတန်အနက်ရောင် (Penny Black) စာပိုတံဆိပ်ခေါင်းကို စတင်ထုတ်လုပ်ခဲ့ပါသည်။



ကမ္ဘာ့ပထမဆုံး Penny Black တံဆိပ်ခေါင်း (၁-၅-၁၈၄၀)

ထိုအချိန်မှစ၍ ဥရောပတိုက်တွင် နိုင်ငံအသီးသီး၌ စတင်သုံးစွဲခဲ့ကြပြီး ဥရောပတိုက်မှ ကမ္ဘာ့အရပ်ရပ်သို့ ကူးလူးဆက်ဆံရာမှ ယုံ့နှံ့ကာ စာပိုတံဆိပ်ခေါင်းများကို အတုယူသုံးစွဲလာကြသည်ကို တွေ့ရပါသည်။ စာပိုတံဆိပ်ခေါင်းတွင် အလှအပ (Beauty) ပုံစံသဏ္ဍာန်နှင့်သရုပ်ဖော်ခြားချက်များ (Representative Range of Design) အနုပညာပြောင်မြောက်ချက်များ (Artistic Vision) စသည့် အချက်အလက်များအားလုံးသည် စာပိုတံဆိပ်ခေါင်း၏ ဝိသေသများပင်ဖြစ်ပါသည်။

စာပိုတံဆိပ်ခေါင်းများကို စုဆောင်းသည့် ဝါသနာထုံမှုသည် ရှေးဟောင်းပစ္စည်းလက်ရာများအဖြစ် စုဆောင်းသည့် ဝါသနာထုံမှုကဲ့သို့ပင် တိုင်းပြည်၊ လူမျိုး၊ ဘာသာ၊ ဆင်းရဲချမ်းသာမရွေး စိတ်ဝင်စားမှုရှိတတ်ကြောင်း တွေ့မြင်ရပါသည်။ တံဆိပ်ခေါင်းများ စုဆောင်းရာဝယ် တစ်ကမ္ဘာလုံးရှိ တိုင်းပြည်အသီးသီးမှ တံဆိပ်ခေါင်းများကို စုဆောင်းသိမ်းဆည်းလေ့ရှိကြပါသည်။ မိမိတို့နှင့် အဝေးဆုံးနိုင်ငံ၊ အနီးဆုံးနိုင်ငံစသည်ဖြင့် စိတ်ဝင်စားမှုရှိသည့် တိုင်းပြည်နှင့် လူမျိုးတို့၏ တံဆိပ်ခေါင်းများကို စုဆောင်းနိုင်ကြသည့်အတွက် ပိုမိုဂုဏ်ယူနိုင်သည့် စွမ်းဆောင်ချက်တစ်ရပ် အနေဖြင့်သတ်မှတ်ကြပါသည်။ အဆိုပါ တံဆိပ်ခေါင်း စုဆောင်းသူများ၏ လောကတွင် ရှားပါးသည့် ရှေးဟောင်းပစ္စည်းအနေဖြင့် တံဆိပ်ခေါင်းအဟောင်းသည် ရှေးကျလေတန်ဖိုးကြီးလေဖြစ်ပါသည်။ ကမ္ဘာပေါ်တွင်အစောဆုံးတံဆိပ်ခေါင်းမှာ ကမ္ဘာတွင် အရှားပါးဆုံး တံဆိပ်ခေါင်း ဖြစ်ပါ

သည်။

မြန်မာပြည်စာတိုက်ဆိပ်ခေါင်းများ

မြန်မာမင်းများ လက်ထက်တော်က စာပိုဆက်သွယ်ရေး ရှိသော်လည်း "တစ်ကြောင်းစာရွှန်"၊ "နှစ်ကြောင်းစာရွှန်" ဟူ၍ ရှင်ဘုရင်နှင့်လွတ်တော်တို့မှ ပေးစာများမှာပေလွန်ပေါ်တွင် ရေးသားထားသော စာရွှန်တော်များဖြစ်ပါသည်။ သီပေါမင်းလက်ထက်တွင် (၁၄)ဌာနခွဲကာ စာတိုက်နှင့်ကြေးနန်းလုပ်ငန်းကို ညောင်လှမြို့စား ဝန်ထောက်မင်းကြီး မဟာဓဇယျသူကို ခန့်အပ်ကာ စာတိုက် တံဆိပ်တော်ဥပဒေများ သတ်မှတ်ခဲ့ကြောင်း လေ့လာတွေ့ရှိရပါသည်။ ယင်းဥပဒေမှာ ပြဋ္ဌာန်းပြီးသော်လည်း ပုံမနှိပ်ရသေး၍ ပုရပိုဒ် မူအတိုင်း ကျန်ရစ်ခဲ့ပါသည်။ မြန်မာရှင်ဘုရင်များ၏ တံဆိပ်တော်များမှာခေါင်းရုပ်ကို အဓိက အထိမ်းအမှတ်ပြုကြောင်း တွေ့ရပါသည်။ မင်းတုန်းမင်းလက်ထက်က တံဆိပ်တော်မှာ ရွှေရောင်နောက်ခံနှင့် အနီရောင်ခေါင်းရုပ် ဖြစ်ပါသည်။ သီပေါမင်း၏ စာရွှန်တော် ခန့်အပ်လွှာများ၊ ကိုယ်ပိုင်တံဆိပ်တော်များမှာ ခေါင်းရုပ်များကို အသုံးပြုကြောင်း တွေ့ရပါသည်။ မြန်မာမင်းလက်ထက်တွင် အစောဆုံးစက္ကူများ စတင်သုံးစွဲသည်မှာ သီပေါမင်းလက်ထက်ကဖြစ်ပြီး နန်းတွင်းလောက်သာ သုံးစွဲနိုင်ခဲ့ပါသည်။ ပြည်သူပြည်သားတို့ သုံးစွဲခဲ့ကြောင်း အထောက်အထား မတွေ့ရပါ။ စာတိုက်လုပ်ငန်းတွင် စာပိုတံဆိပ်ခေါင်းများ အသုံးပြုခြင်း မတွေ့ရပါ။

ကိုလိုနီခေတ်ဦးပိုင်း(၁၈၅၂ - ၁၉၂၇)

မြန်မာပြည်အောက်ပိုင်းကို အင်္ဂလိပ်တို့ သိမ်းယူခဲ့သည့် အင်္ဂလိပ်-မြန်မာဒုတိယစစ်ပွဲအတွင်း ၁၈၅၂ ခုနှစ်တွင် တပ်မြေစာတိုက် အဖြစ် မြန်မာပြည်စာတိုက်ဟူ၍ စတင်ပေါ်ပေါက်လာပါသည်။ ရန်ကုန်မြို့သို့ အင်္ဂလိပ်မြို့သိမ်းတပ်များ ဝင်လာပြီးသည့် တစ်ဆယ့်နှစ်ရက်မြောက်သောနေ့ ၁၈၅၂ ခုနှစ်၊ ဧပြီလ(၁၅)ရက်နေ့တွင် မစ္စတာကရစ်(ကပ်)ဆိုသူကို ဗိုလ်ချုပ်ခေါ်ခွင့်က စာတိုက်ဗိုလ်အဖြစ် ခန့်အပ်လိုက်ပြီး စာတိုက်လုပ်ငန်းများ စတင်ဆောင်ရွက်စေခဲ့ပါသည်။ တပ်မြေစာတိုက်ဖြစ်သည့် အားလျော်စွာ ဗြိတိသျှစစ်တပ်များအတွက် စာပိုဆက်သွယ်ရေးလွယ်ကူစေရန် စတင်ဖွင့်လှစ်ခြင်းဖြစ်သည်ဟု ယူဆရပါသည်။ ၁၈၅၂ခုနှစ်မှ ၁၉၂၇ ခုနှစ်အထိ ကိုလိုနီခေတ်ဦးပိုင်းတွင် မြန်မာပြည်ကို အိန္ဒိယပြည်နယ်၏ နယ်တစ်နယ်အဖြစ် သတ်မှတ်ထားရှိသည့်အလျောက် နိုင်ငံရေးရပ်တည်မှု မရရှိသေးသဖြင့် မြန်မာပြည်မှ သီးခြားတံဆိပ်ခေါင်း ထုတ်ခွင့်မရှိခဲ့ပါ။

မြန်မာပြည် စာတိုက်များတွင် အရှေ့အိန္ဒိယစာပိုစာပို ရေးသားထားသည့် အင်္ဂလန်ပြည်ထုတ် ဝိတိုရိယဘုရင်မပုံ တံဆိပ်ခေါင်းများကို စတင်သုံးစွဲခဲ့သည်ကို တွေ့ရပါသည်။ ၎င်းတံဆိပ်ခေါင်းများကို ၁၈၅၂ ခုနှစ်မှ စတင်အသုံးပြုလာရာ အိန္ဒိယပြည်တွင် သုံးစွဲသကဲ့သို့ မြန်မာပြည်တွင်လည်း သုံးစွဲခဲ့ကြရပါသည်။ ဝိတိုရိယဘုရင်မပုံဖြင့် တံဆိပ်ခေါင်း ဆယ်ကြိမ်၊ သတ္တမမြောက် ဇဒွတ်ဘုရင် (ဝေလာကတုံး)၏ပုံဖြင့် တံဆိပ်ခေါင်းများကို ရှစ်ကြိမ်နှင့် ပဉ္စမမြောက် ဂျော့ဘုရင်၏ပုံများကို တံဆိပ်ခေါင်းအဖြစ် ထုတ်ဝေသုံးစွဲရသည်ကို တွေ့ရပါသည်။

ကိုလိုနီခေတ်ဒုတိယပိုင်း (၁၉၂၇ - ၁၉၄၂)

နိုင်ငံရေးသဘောအရ ၁၉၂၇ ခုနှစ်မှစ၍ မြန်မာပြည်သည် အိန္ဒိယလက်အောက်ခံဘဝမှ သီးခြားကိုလိုနီအဖြစ် နိုင်ငံရေးရပ်တည်မှုရရှိလာခဲ့ပါသည်။ ဤကဲ့သို့ သီးခြားရပ်တည်မှုရရှိသည့် အားလျော်စွာ တံဆိပ်ခေါင်းများကို လွတ်လပ်စွာထုတ်ဝေခွင့် ရရှိလာပါသည်။ တံဆိပ်ခေါင်းထုတ်ဝေသည့် အဖွဲ့အစည်းဝင် တစ်နိုင်ငံတိုးပွားလာသည်ဟု ဆိုရပါမည်။ ၁၉၂၇ ခုနှစ်၊ ဧပြီလ(၁)ရက်နေ့တွင် အိန္ဒိယပြည်ထုတ် ဂျော့ဘုရင်တံဆိပ်ခေါင်းတွဲကို တံဆိပ်ခေါင်းထိပ်စည်းတွင် (BURMA)ဟု ထပ်ဆင့်ရိုက်နှိပ်ပြီး ထုတ်ဝေပေးခဲ့ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံမှ တရားဝင်ထုတ်သည့် ပထမဆုံးတံဆိပ်ခေါင်း ဟုခေါ်ဆိုနိုင်ပါသည်။ ၁၉၂၈ ခုနှစ်တွင် ဆဋ္ဌမမြောက် ဂျော့ဘုရင်ပုံပါသည့် တံဆိပ်ခေါင်း(၁၆)မျိုးကို ကျပ်၊ ပဲ၊ ပိုင် ဂဏန်း တန်ဖိုးများဖြင့်ထုတ်ဝေခဲ့ပါသည်။ ထိုတံဆိပ်ခေါင်းများကို အိန္ဒိယနိုင်ငံ နာဆစ်မြို့တွင် ပုံနှိပ်ခဲ့ပါသည်။ ဆဋ္ဌမမြောက် ဂျော့ဘုရင်တံဆိပ်ခေါင်းများကို ၁၉၄၂ ခုနှစ် အင်္ဂလိပ်များထုတ်ခွာသည်အထိ သုံးစွဲခဲ့ရပါသည်။ ကမ္ဘာ့ပထမဆုံး စာပိုတံဆိပ်ခေါင်း ထုတ်ဝေခြင်း ရာပြည့် အထိမ်းအမှတ်အဖြစ် (၆-၅-၁၉၄၀)ရက်နေ့တွင် ထုတ်ဝေခဲ့ပါသည်။

စစ်အတွင်းစာပိုတံဆိပ်ခေါင်းများ(၁၉၄၂ - ၁၉၄၅)



မြန်မာ့ပထမဆုံး စာပိုတံဆိပ်ခေါင်းများ (၁-၄-၁၉၂၇)



ကမ္ဘာ့ပထမဆုံး စာပိုတံဆိပ်ခေါင်း ရာပြည့် အထူးထုတ် တံဆိပ်ခေါင်း (၆-၅-၁၉၄၀)

စစ်အတွင်းက စာပိုတံဆိပ်ခေါင်း(၃)မျိုး ပေါ်ပေါက်ခဲ့ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။ ပထမတစ်မျိုးမှာ စစ်မဖြစ်မီကထုတ်ဝေခဲ့သော ဂျော့တံဆိပ်ခေါင်းများပေါ်တွင် ထပ်ဆင့်ရိုက်ကာ အသုံးပြုသော တံဆိပ်ခေါင်းများ ဖြစ်ပါသည်။ ဒုတိယတစ်မျိုးမှာ အရေးပေါ်သုံးအဖြစ် သတ်မှတ်ထားသော ယာနီး လက်ထက်ထုတ် လယ်သမားရုပ် တံဆိပ်ခေါင်းအတွဲဖြစ်သည်။ ထိုစဉ်က သတ်မှတ်ထားသော နိုင်ငံတော်တံဆိပ်ပါ လွတ်လပ်ရေးမော်ကွန်းတော် တံဆိပ်ခေါင်းကို ထုတ်ဝေခဲ့ပါသည်။ တတိယတစ်မျိုးမှာ အချိန်အတော်ကြာသုံးစွဲရန် စီမံထားသည့် အစဉ်သုံးတံဆိပ်ခေါင်းများဟုခေါ်သော ဂျာဗားပြည် ရိုက်တံဆိပ်ခေါင်းအတွဲနှင့် မူလရှမ်း တံဆိပ်ခေါင်းအတွဲများဖြစ်ပါသည်။ ထူးခြားချက်မှာ ငြိမ်ဝပ်ပိပြားရေးအဖွဲ့ခေါ် အုပ်ချုပ်ရေးအဖွဲ့



ဂျပန်ခေတ် မြန်မာနိုင်ငံလွတ်လပ်ရေး တံဆိပ်ခေါင်းများ(၁-၈-၁၉၄၃)

များမှ ခေါင်းစဉ်များဖြင့် တံဆိပ်ခေါင်းတိုင်းကို ထပ်ဆင့်ရိုက်နှိပ်ပြီး အသုံးပြုစေခြင်း၊ ဂျပန်စစ်တပ်မှ ဗိုလ်မှူးကြီးယာနိုက မိမိ အမည် ကိုယ်ပိုင်တံဆိပ်ကို တံဆိပ်ခေါင်း (ယာနိုတံဆိပ်)အဖြစ် အသုံးပြုရန်ထုတ်ဝေခြင်းစသည်များမှာ မြန်မာနိုင်ငံ၏တံဆိပ်ခေါင်း လောကတွင် မှတ်တိုင်များဟု သတ်မှတ်ရပါသည်။ ထို့အပြင် မြန်မာ့ လွတ်လပ်ရေးကို မည်မျှတန်ဖိုးထားကြပုံကို နိုင်ငံတော်တံဆိပ်ပါ မြန်မာစာများ လက်ထက်တော်စာ စာပိုဆက်သွယ်ရေးစီမံကိန်းလည်း "တစ်ကြောင်းစာချွန်"၊ "နှစ်ကြောင်းစာချွန်" ဟူ၍ ရှင်ဘုရင်နှင့် လွှတ်တော်တို့မှ ပေးစာများပေးပို့ပေးခြင်းဖြင့် ရေးသားထားသော စာချွန်တော်များဖြစ်...

လယ်သမားတံဆိပ်ခေါင်း (၂၂-၃-၁၉၄၃)



ယာနိုတံဆိပ်တံဆိပ်ရိုက်တံဆိပ်ခေါင်း (၁-၆-၁၉၄၂)

တံဆိပ်ခေါင်းများ၊ လွတ်လပ်ရေး၊ မော်ကွန်းတင်တံဆိပ်ခေါင်းများ အဖြစ် မြန်မာ့နည်း၊ မြန်မာ့ဟန်ဖြင့် မြန်မာပြည်တွင်ပထမဆုံးအကြိမ် ရိုက်နှိပ်ထုတ်ဝေပုံက သက်သေခံနေပါသည်။ နောက်လများတွင် ဆက်လက်တင်ပြသွားပါမည်။ ဦးသိန်းဝန်(ဘီအယ်လ်)၏ခေတ်လေးခေတ် တံဆိပ်ခေါင်းများစာတမ်းနှင့် "သင့်ထံမှကျွန်ုပ်တို့သို့" စာပေဗိမာန် ထုတ်စာအုပ်များမှကိုးကားဖော်ပြထားပါသည်။
ခင်း (စိန်လုံကတာ)




ချစ်ခင်ရသူတွေနဲ့ လိုအပ်ချက်ကို အလွယ်တူဆုံး ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်မယ့် သို့မဟုတ် ဝန်ဆောင်မှု



ကြိုက်နှစ်သက်ရာ Package ဖျားကို ဝန်ဆောင်ပေးရောမလိုဘဲ ချစ်ခင်ရသူတွေထံ လက်ဆောင်ပေးပို့နိုင်ပါသည်။

MPT4U application မှာလည်း Package ဖျားကို ဝယ်ယူပြီး လက်ဆောင်ပေးပို့နိုင်ပါသည်။

www.mpt.com.mm

Call Center : 106



ညီထွန်းလတ်

ဒုတိယမြောက် ကော်ဗီခွက်မှ လက်ကျန်ဘလက်ကော်ဖီ ခါးခါး ကို မော့သောက်လိုက်အပြီး နာရီကြည့်လိုက်ရာ နံနက် ၄ နာရီ ခွဲပြီ ဖြစ်ကြောင်း ပြသနေပါသည်။

အပြင်ဘက်တွင် နံနက်အရုဏ်ကျင်း အလင်းရောင်တို့က မပီ ပြင်သေး...။

ဆောင်းနံနက်ခင်း ဖြစ်သည်နှင့်အညီ ပတ်ဝန်းကျင်မှာ မြူနှင်း အချို့ ခပ်ပါးပါးကလေး အံ့ဆိုင်းလို့နေပါသည်။

မြင်ကွင်းကားဝိုးတဝါးဆိုသော်လည်း သင်္ဘော၏ရေဒါဖန်သား မျက်နှာပြင်ပေါ်တွင် မြစ်ကြောင်းကို ရှင်းလင်းစွာ မြင်နေရသကဲ့သို့ ငါးဖမ်းလှေငယ်များကိုလည်း ဟိုမှာ သည်မှာ မြန်ကြ လျက်တွေ့နေ ရပါသည်။

သီလဝါဆိပ်ကမ်းမှ နံနက် ၂ နာရီခွဲခန့်တွင် စတင် ကျောက်နုတ် ထွက်ခွါခဲ့ပြီး ရန်ကုန်မြစ်ကြောင်းတစ်လျှောက် စုန်ဆင်လောက ပင်လယ်ဝရှိ ရေကြောင်းပြစခန်း (Yangon Pilot Station) ဆီသို့ ဦးတည်လျက်ရှိသည့် “MV SINAR BANDUNG” သင်္ဘောကြီး သည် ယခုအခါ ကျွန်တော်၏ ကွပ်ကဲမောင်းနှင်မှုအောက်မှာ တည် တည်ငြိမ်ငြိမ်ဖြင့် လိုက်ပါလျက်ရှိနေပါသည်။

ရန်ကုန်မြို့ကြီး၏ လမ်းမများပေါ်တွင် အရာရာသည် ငြိမ် သက်တိတ်ဆိတ်နေဆဲ ဖြစ်သော်လည်း ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်း အဝင် အထွက် ရေလမ်းကြောင်းတစ်လျှောက်တွင် နိုင်ငံတကာကုန်သွယ် ရေယာဉ်ကြီးများ စတင်လှုပ်ရှားနေကြပါပြီ။

အမှန်တကယ်သင်္ဘောစတင်မောင်းနှင်ရမည့် အချိန်မှာယနေ့ နံနက်စောစောဖြစ်သော်လည်း ရန်ကုန်မြို့တွင်း ညဘက်သွားရေး လာရေးအခက်အခဲအရမနေ့ညဉ့်နာရီခန့်ကတည်းက သင်္ဘောကြီး ပေါ်သို့ ကြိုတင်ရောက်ရှိအခြေပြုကာ စောင့်ဆိုင်းခဲ့ကြရပါသည်။

ယခုကာလတစ်လျှောက်တွင် ကျွန်တော်တို့ ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်း ရေကြောင်းပြများသည် သင်္ဘောကြီးများပေါ်၌ ကြိုတင်ရောက်ရှိ စောင့်ဆိုင်းရခြင်း ဆိပ်ကမ်းမှာဆိုက်ကပ်ပြီးသော်လည်း အိမ်မပြန် နိုင်သေးဘဲ မိုးလင်းသည်အထိ သင်္ဘောကြီးပေါ်မှာ ဆက်လက် နေထိုင် စောင့်ဆိုင်းရခြင်းများ ရှိပါသည်။

မည်သို့ပင်ဖြစ်စေ ကျွန်တော်တို့သည် မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်း အာဏာပိုင်မှ ရေကြောင်းပြများကြီးများဖြစ်သည့် အားလျော်စွာ ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်း အဝင်၊ အထွက် ရေယာဉ်ကြီးများကို အချိန်မီ အန္တရာယ်ကင်းကင်း မောင်းနှင်ပို့ဆောင်ပေးခြင်းဖြင့် နိုင်ငံအကျိုး စီးပွားတိုးတက်ရန် အထောက်အကူပြုရမည်သာ ဖြစ်ပါသည်။

ကမ္ဘာပေါ်တွင် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသည် အရေးပါ သကဲ့သို့ မြန်မာနိုင်ငံအတွက်လည်း အဓိကကျသည့် ပို့ဆောင်ရေး စနစ် (Transportation Mode) တစ်ခု ဖြစ်နေပါသည်။ အဘယ့် ကြောင့်ဆိုသော် မြန်မာနိုင်ငံ၏ကုန်သွယ်မှုမဟာဗျူဟာ (၈၅) ရာခိုင်နှုန်း ခန့်သည် ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းမှ ဝင်ထွက်နေသည့်အတွက် ဖြစ်ပါ သည်။

၂၀၁၉ခုနှစ်အကုန်မှစခဲ့သည့် ကိုဗစ်-၁၉ ဆိုသည့် ကူးစက်မြန် ပြင်းထန်ရောဂါကြောင့် မြန်မာအပါအဝင် တစ်ကမ္ဘာလုံး၏ ရေ ကြောင်း၊ လေကြောင်း၊ ကုန်းကြောင်းဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်မှု ယန္တရား တစ်ခုလုံးသည် ရပ်တန့်လုနီးပါး ဖြစ်သွားခဲ့ရပါသည်။

ထိုကဲ့သို့ ကိုဗစ်-၁၉ ရောဂါဆိုးကြီးကို အပြင်းအထန်ခုခံ ကာကွယ်နေဆဲ ကာလမှာပင် အထွေထွေရွေးကောက်ပွဲကြီးကို ပြီးမြောက်အောင် ကျင်းပနိုင်ခဲ့သော်လည်း လူတို့၏ အတ္တမာနများ ကြောင့် ရွေးကောက်ပွဲ မဲမသမာမှု ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ရပြန်သဖြင့် နိုင်ငံရေး အလုပ်အခတ် အပြောင်းအလဲများ ဖြစ်ပေါ်လာခဲ့ရာ မြန်မာ့ရေ

ကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍမှာလည်း အခြားကဏ္ဍများနည်းတူ ကြုံတွေ့ခဲ့ရပါတော့သည်။

ဤသို့ဤပုံပြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ကိုဗစ်ရောဂါအပြင်တစ်ပူပေါ် နှစ်ပူဆင့် ဆိုသကဲ့သို့ အခက်အခဲများစွာ ရင်ဆိုင်ခဲ့ကြရသော်လည်း ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို ပုံမှန်လည်ပတ်နိုင်ရန်အတွက် ကိုမူပြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်အနေဖြင့် အစွမ်းကုန်ကြိုးစားခဲ့ကြ ပါသည်။

နိုင်ငံတစ်ခုတွင် ရောဂါဘယကြောင့်ဖြစ်စေ၊ နိုင်ငံရေးအကြပ် အတည်းများကြောင့်ဖြစ်စေ လုံးဝရပ်တန့်သွား၍ မဖြစ်သော အခန်း ကဏ္ဍများရှိနေပြီး အဆိုပါကဏ္ဍများတွင် ပါဝင် အကောင်အထည် ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် လူသားများစွာလည်း ရှိနေကြပါ သည်။ ထိုသူတို့ကို "Essential Critical Infrastructure Work- ers" ဟု ခေါ်ဆိုကြပါသည်။

ထိုကဲ့သို့ ရပ်တန့်သွား၍မရဘဲ ပုံမှန်အလုပ်လုပ်နေရန် လိုအပ် သည့်ကဏ္ဍများကို နိုင်ငံတကာတွင် အောက်ပါအတိုင်း သတ်မှတ် ထားကြပါသည်-

- (၁) Medical and Healthcare (ကျန်းမာရေးစောင့်ရှောက်မှုကဏ္ဍ)
- (၂) Telecommunications (ဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍ)
- (၃) Information Technology Systems (သတင်းအချက် အလက်နည်းပညာကဏ္ဍ)
- (၄) Defense (ကာကွယ်ရေးနှင့် လုံခြုံရေးကဏ္ဍ)
- (၅) Food and Agriculture (စားစေ့စိုက်ပျိုးစေ့စိုက်ရေးကဏ္ဍ)
- (၆) Transportation and Logistics (သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ထောက်ပံ့ရေးကဏ္ဍ)
- (၇) Energy, Water and Wastewater

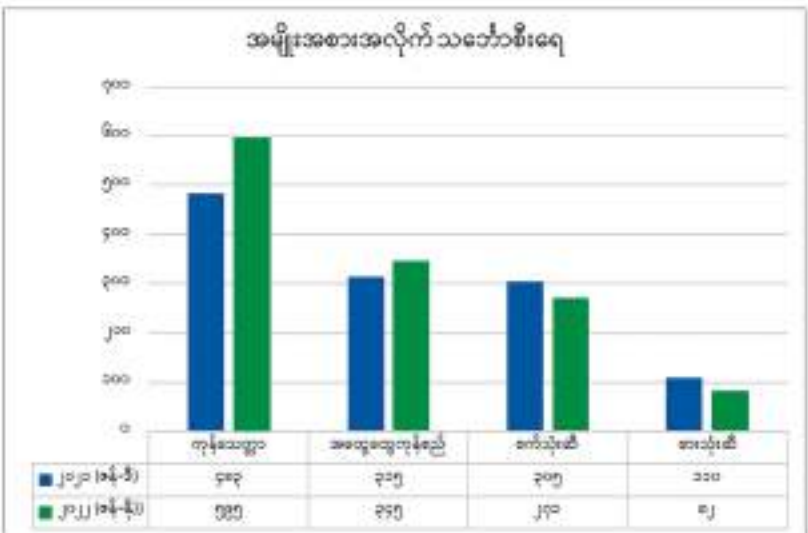
- (၈) စွမ်းအင်သောက်သုံးရေးနှင့် ရေဆိုးစွန့်ပစ်ရေးကဏ္ဍ)
- (၉) Law Enforcement (တရားဥပဒေစိုးမိုးရေးကဏ္ဍ)
- (၁၀) Public Works (ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှု၊ စည်ပင်သာယာကဏ္ဍ) တို့ ဖြစ်ပါ သည်။

မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်သည် အထက်ဖော်ပြပါ ရပ်တန့် သွား၍ မဖြစ်သော "Transportation and Logistics" ကဏ္ဍမှ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို အဓိကပိုင်း ဆောင်ရွက်ပေးနေ သည့် ဌာနတစ်ခုပင်ဖြစ်ပါသည်။ ထို့အတူ ဆိပ်ကမ်းနှင့် သက်ဆိုင် သည့် ဝန်ထမ်းများ အားလုံးသည်လည်း "Essential Critical Infrastructure Workers" များပီပီ ကျရာတာဝန်များကို ကျေပွန် အောင် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြပါသည်။

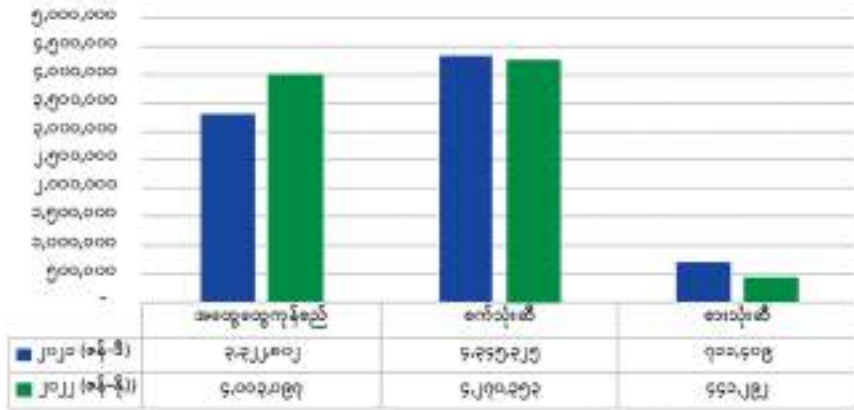
ပြီးခဲ့သည့် ၂ နှစ်တာကာလ (၂၀၂၁- ၂၀၂၂) အတွင်း ရန်ကုန် ဆိပ်ကမ်းသို့ အဝင်၊ အထွက် သင်္ဘောအရေ အတွက်သည် ယခင် နှစ်များနှင့် နှိုင်းယှဉ်လျှင် လျော့ကျခဲ့သည်ဆိုနိုင်သော်လည်း မှတ်တမ်းစာရင်းဇယားများအရ အောက်ပါအတိုင်း မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်း အာဏာပိုင်က ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှုများ ပေးနိုင်ခဲ့ပါသည် -

- (၁) ၂၀၂၁ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ မှ ၂၀၂၁ ခုနှစ် ဒီဇင်ဘာလအထိ
 - (က) ကွန်တိန်နာတင်စေ့ယာဉ် (Container Vessel) (၄၈၃)စင်း။
 - (ခ) အထွေထွေကုန်တင်စေ့ယာဉ် (General Cargo) (၃၁၅)စင်း။
 - (ဂ) စက်သုံးဆီတင်စေ့ယာဉ် (Tanker) (၃၀၅)စင်း။
 - (ဃ) စားသုံးဆီတင်စေ့ယာဉ် (Edible Oil Tanker) (၁၁၀) စင်း။
 - (င) စုစုပေါင်းစေ့ယာဉ် (၁၂၁၃) စင်း။
 - (စ) ကုန်သေတ္တာလုံးစေ့ (သွင်းကုန်/ပို့ကုန်) စုစုပေါင်း ၆၈၅၀၂၉(TEU)

ဆိပ်ကမ်းနှင့်သက်ဆိုင်သည့် ဝန်ထမ်းများအားလုံးသည် "Essential Critical Infrastructure Workers" များပီပီ ကျရာတာဝန်များကို ကျေပွန်အောင် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိ...



ကုန်ကိုင်တွယ်နိုင်မှု (မတ်ထရစ်တန်)



ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းသို့အဝင်၊
အထွက်မပြတ်စေရန်
ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှု
(Port Services)
များကိုဆောင်ရွက်ပေးခဲ့...

- (၂) ၂၀၂၂ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလ မှ ၂၀၂၂ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလအထိ
 - (က) တွန်တိုနီနာတင်ရေယာဉ်(Container Vessel) (၅၉၅)စင်း၊
 - (ခ) အထွေထွေကုန်တင်ရေယာဉ် (General Cargo) (၃၄၅)စင်း၊
 - (ဂ) စက်သုံးဆီတင်ရေယာဉ် (Tanker) (၂၇၁)စင်း၊
 - (ဃ) စားသုံးဆီတင်ရေယာဉ် (Edible Oil Tanker) (၈၂)စင်း၊
 - (င) စုစုပေါင်းရေယာဉ်(၁၂၉၃)စင်း၊
 - (စ) ကုန်သေတ္တာလုံးရေ (သွင်းကုန်/ပို့ကုန်) စုစုပေါင်း ၇၈၄၄၂၅(TEU) ဖြစ်ပါသည်။

မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအကာကပိုင်မှဝန်ထမ်းများသည်ရောဂါဘယဆိုးရွားနေချိန်များတွင်လည်း ကျန်းမာရေးဝန်ကြီးဌာန၏ လမ်းညွှန်ချက်များနှင့်အညီ အကာအကွယ်များပတ်ဆင်ကာ နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်ရေးယာဉ်ကြီးများ ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းသို့ အဝင်၊ အထွက်မပြတ်စေရန် ဆိပ်ကမ်းဝန်ဆောင်မှု (Port Services) များကို

ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ကြသကဲ့သို့ နိုင်ငံရေးအကြပ်အတည်း အလှုပ်အခတ်ကို အကြောင်းပြုပြီး ပေါ်ထွက်လာသည့် အကြမ်းဖက်မှုအချို့နှင့် မြှမ်းခြောက်မှုအချို့ ရှိနေလင့်ကစား သတိပေးထားပြီး မိမိတို့၏တာဝန်များကို မပျက်မကွက် ကျေပွန်စွာ ဆောင်ရွက်ပေးခဲ့ကြပါသည်။

ယခုအခါ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်း ဝန်ထမ်းများအားလုံး (ရာခိုင်နှုန်းပြည့်နီးပါး) ကျန်းမာရေးအရ ထိုးနှံခွင့်မရှိသူများမှလွဲ၍သည် ကာကွယ်ဆေးအကြိမ်ပြည့် ထိုးနှံပြီးဖြစ်သည့်အပြင် ထပ်ဆောင်းကာကွယ်ဆေးလည်း ထိုးနှံပြီးစီးခဲ့ကြပြီ ဖြစ်ပါသည်။ နိုင်ငံတော်အနေဖြင့်လည်း တစ်နိုင်ငံလုံး အတိုင်းအတာအားဖြင့် ကိုဗစ်-၁၉ ရောဂါကို ထိန်းချုပ်နိုင်သည့် အဆင့်ရောက်ရှိနေပြီ ဖြစ်ပါသည်။ ထို့အပြင် လုံခြုံရေးလည်း ပိုမိုတိုးတက် ကောင်းမွန်လာသကဲ့သို့ ဆိပ်ကမ်းလုပ်ငန်းများလည်း ပုံမှန်လည်ပတ်လျက်ရှိနေပြီး နိုင်ငံအကျိုးစီးပွားကို ပိုမိုအထောက်အကူပြုလာနိုင်လျက် ရှိပါကြောင်း တင်ပြလိုက်ရပါသည်။

ညီထွန်းလတ်



တရုတ်နိုင်ငံ၏ လျှပ်စစ်မော်တော်ယာဉ်နည်းပညာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဆောင်ရွက်ချက်များ



● စစ်တွေ့သား

တရုတ်နိုင်ငံတွင် Subway နှင့် Trolley များကို လျှပ်စစ်သုံး ယာဉ်များအဖြစ် ၁၉၇၁ခုနှစ်မှ စတင်အသုံးပြုခဲ့သည်။ ၁၉၉၀ ပြည့် လွန်နှစ်များမှစတင်၍ လျှပ်စစ်စက်ဘီး၊ လျှပ်စစ်မော်တော်ဆိုင် ကယ်များ ထုတ်လုပ်အသုံးပြုလာခဲ့ပြီး လျှပ်စစ်စွမ်းအင်သုံးယာဉ် များ သုတေသနနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အစိုးရမှ စတင် ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ တရုတ်နိုင်ငံသည် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက် လာမှုနှင့်အတူ မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်ခြင်းနှင့် အသုံးပြုခြင်းများ လည်း များပြားလာခဲ့သည်။ စီးပွားရေးတိုးတက်မှု အရှိန်ကြောင့် မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှုများပြားလာပြီး ရှန်ဟဲ၊ ပီကင်းစသည့် မြို့ ကြီးများတွင် လေထုညစ်ညမ်းမှု၊ ဖန်လုံအိမ်ဓာတ်ငွေ့ထွက်ရှိမှု များပြားလာခြင်း၊ ရုပ်ကြွင်းလောင်စာ အသုံးပြုမှု အကန့်အသတ်ရှိ ခြင်းနှင့် ဈေးနှုန်းကြီးမြင့်လာခြင်းတို့ကြောင့် ယင်းအခြေအနေများ ကိုထိန်းချုပ်လျော့ချဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်လာပါသည်။

အမျိုးသားအဆင့် သုတေသနနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အစီ အစဉ်၏ (၅)နှစ်စီမံကိန်း (၂၀၀၀-၂၀၀၅)ခုနှစ်တွင်လျှပ်စစ်ယာဉ် များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာရေးအတွက် လက်တွေ့ကျကျစတင်ဆောင် ရွက်ခဲ့သည်။ အဆိုပါအစီအစဉ်တွင် သမားရိုးကျမော်တော်ယာဉ် (ICEV)ထုတ်လုပ်မှုမှ လျှပ်စစ်စွမ်းအင်သုံးယာဉ်(EV)ထုတ်လုပ်မှု အဆင့်သို့ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီး တရုတ်နိုင်ငံ၏ မော်တော်ယာဉ် ထုတ်လုပ်ရေးကဏ္ဍသည် နိုင်ငံတကာနှင့် ရင်ဘောင်တန်းနိုင်ရန် ရည်ရွယ်ချက်ရှိရှိ ဖြစ်ခဲ့သည်။ မော်တော်ယာဉ်အဓိကထုတ်လုပ်သော ကုမ္ပဏီများသည်လည်း လျှပ်စစ်သုံးယာဉ်များ သုတေသနနှင့်ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်မှုလုပ်ငန်းများကို ဦးစားပေး ဆောင်ရွက်လာကြသည်။ အစိုးရပိုင် "BAIC" ကုမ္ပဏီမှ ၂၀၁၀ ခုနှစ်တွင် လောင်စာဆီသုံးစွဲမှု ၂၀% မှ ၃၀%အထိ လျော့ချနိုင်ရန် ရည်ရွယ်သည့် Hybrid ယာဉ် များ ထုတ်လုပ်မှုနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ယွမ်(၆) ဘီလီယံစတင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခဲ့သည်။ လျှပ်စစ်သုံးယာဉ်များ၏ စံပြ

မြို့များအဖြစ် ပီကင်း၊ ဝူဟန်မြို့များအပါအဝင် မြို့(၁၀)မြို့အား သတ်မှတ်ခဲ့ပြီး နောင် (၃)နှစ်အတွင်းပီကင်းမြို့တွင်ကမ္ဘာ့အဆင့်မီ လျှပ်စစ်သုံးယာဉ်များ သုတေသနနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဌာနကို စတင်ဖွဲ့စည်းရန် ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။

တရုတ်နိုင်ငံသည် အစိုးရထောက်ပံ့ပေးမှု မပါဝင်ဘဲ ကမ္ဘာပေါ် တွင် လျှပ်စစ်သုံးယာဉ်များတိုးတက်မှု အမြန်ဆုံးနိုင်ငံတစ်ခုဖြစ်ခဲ့ သည်။ အစိုးရအနေဖြင့် BEV ယာဉ်များဈေးကွက်တင်ပို့နိုင်ရေး၊ Hybridယာဉ်များအမြောက်အများထုတ်လုပ်နိုင်ရေးနှင့် Fuel Cell ယာဉ် သုတေသနနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းများ အတွက် ၂၀၀၂ ခုနှစ်တွင် အနည်းဆုံးယွမ်(၈၈၀) ဘီလီယံရင်းနှီးမြှုပ်နှံ ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။

အနာဂတ် မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်ရေးတွင် EV ယာဉ် ထုတ်လုပ်မှုသည် အစိုးရ၏ မှတ်ကျောက်တစ်ခုဖြစ်သည့်အတွက် EV နှင့် PHEV ယာဉ်များ ထုတ်လုပ်မှုကို အဓိကဦးတည်ချက် ချမှတ်ခဲ့သည်။ မြို့ကြီး(၅)မြို့တွင် လေထုအရည်အသွေးကောင်း မွန်စေရန်နှင့် ရုပ်ကြွင်းလောင်စာ အသုံးပြုမှု လျော့ကျလာစေရန်



Collaborative Innovation Center of Electric Vehicles in Beijing

BEV ယာဉ်ငယ်ယူမှုအတွက် (၆၀၀၀၀) ယွမ်၊ PHEVယာဉ် ငယ် ယူမှုအတွက် (၅၀၀၀၀)ယွမ် ထောက်ပံ့ပေးခြင်းဖြင့် ဆောင်ရွက်ခဲ့ သည်။

ထို့ပြင် လျှပ်စစ်သီးသန့်သုံးယာဉ် (BEV) ချိုးစပ်လျှပ်စစ်သုံး ယာဉ် (PHEV) နှင့် ဖျူရယ်ဆိပ်သုံးယာဉ် (FCEV)များအတွက် သုတေသနလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရန် ဘက်ထရီစမ်းသပ်စစ် ဆေးရေးစင်တာ "863 Projects" တူသော စီမံကိန်းကိုချမှတ်ခဲ့ သည်။ ၂၀၀၆ ခုနှစ်တွင် မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်း မူဝါဒ ချမှတ်ခဲ့ပြီး မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းပေါင်း(၁၆) ခုဖြင့် လျှပ်စစ်ယာဉ်များ ထုတ်လုပ်ရေးအဖွဲ့ ဖွဲ့စည်းနိုင်ခဲ့သည်။ ၂၀၀၇ ခုနှစ်တွင် နိုင်ငံတော်လျှပ်စစ်စွမ်းအား ကော်ပိုရေးရှင်းသည် အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးယာဉ်များ၊ တက္ကသိုလ်များ၊ အမှိုက် သိမ်းယာဉ်များအနက် ယာဉ်တစ်မျိုးကို ဖြည့်ကြားအချို့နှင့် ခရိုင်တို့တွင် လျှပ်စစ်သုံးယာဉ်အဖြစ် အစားထိုးပြောင်းလဲရေးနှင့် တစ်နိုင်ငံလုံး တွင် အားသွင်းရုံများ တည်ဆောက်နိုင်ရေးအတွက် စီမံကိန်းချမှတ် ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။

Chinese Electric Vehicle Association (CEVA) ၏ အဓိကရည်မှန်းချက်မှာ နည်းပညာဆိုင်ရာစံနှုန်းများ သတ်မှတ်နိုင် ရေးနှင့် အဖွဲ့အစည်းများအတွင်း ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်း၊ သတင်း အချက်အလက်များ အပြန်အလှန်ရယူခြင်းဖြင့် အောင်မြင်သည့် လျှပ်စစ်ယာဉ်များအဖြစ် ရွေးကွက်တွင် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေး ဖြစ်သည်။ အဆိုပါ လုပ်ငန်းများအတွက် ဒေါ်လာ(၁၄.၇)ဘီလီယံ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခဲ့သည်။ ၂၀၁၂ ခုနှစ်တွင် လျှပ်စစ်ယာဉ်များရွေးကွက် သို့ တင်ပို့လာနိုင်သည့်အထိ တိုးမြှင့်ထုတ်လုပ်နိုင်ခဲ့သည်။

ထို့ပြင် ၂၀၁၀ ခုနှစ်တွင် စွမ်းအင်သစ်သုံးမော်တော်ယာဉ်များ (New Energy Vehicle)ထုတ်လုပ်မှု ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနည်းလမ်း (၂၀၁၁- ၂၀၂၀)ခုနှစ်ကိုရေးဆွဲခဲ့ပြီး အဆိုပါ စီမံကိန်းတွင် ဖြည့်ကြား (၂၀)ဖြည့် စွမ်းအင်သုံးစွဲမှု ပိုမိုကောင်းမွန်သော အခြားစွမ်းအင်သုံး

အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးယာဉ်များ အသုံးပြုမှုဆောင် ရွက်ရေးကို ထပ်မံထည့်သွင်းဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ၂၀၁၁ခုနှစ်တွင် လျှပ်စစ်ယာဉ်များ သုတေသနနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်သော Aiways, FAW, Dong-Feng, HONGDA, BAIC, GAC, CHERRY, BYD, GEELY စသည့်ကုမ္ပဏီ များနှင့် Tsinghua University, Beijing Institute of Technol- ogy, Tongji University စသည့်တက္ကသိုလ်များပေါ် ပေါက်လာ- ခဲ့သည်။ ၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင် လျှပ်စစ်ယာဉ်များရောင်းချမှု ၃၄%အထိ ရောက်ရှိလာခဲ့ပြီး ကြီးမားသော အောင်မြင်မှုရရှိခဲ့သည်။ PHEV



Beijing Institute of Technology

ယာဉ်များအား (၁.၂)သန်းခန့် ထုတ်လုပ်ရောင်းချနိုင်ခဲ့ပြီး အမေရိ ကန်နိုင်ငံထက်(၃)ဆခန့်ပိုများပြားခဲ့သည်။ ကမ္ဘာပေါ်တွင်တိုးတက် မှုအမြန်ဆုံးနှင့် အကြီးမားဆုံးသော ရွေးကွက်ဖြစ်လာခဲ့သည်။

၂၀၂၁ ခုနှစ် စာရင်းများအရ တရုတ်နိုင်ငံတွင် လျှပ်စစ်ယာဉ် များ(BEV,PHEV)ရောင်းချမှုသည်မော်တော်ယာဉ်များရောင်းချ ရမှု စုစုပေါင်း၏၅%ခန့်ရှိသည်။ တရုတ်နိုင်ငံတစ်ဝှမ်းစွမ်းအင်သစ် သုံးယာဉ်များ (New Energy Vehicle-NEV) ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး

● တရုတ်နိုင်ငံတွင် လျှပ်စစ်ယာဉ်များ (BEV, PHEV)ရောင်းချမှုသည် မော်တော်ယာဉ် များရောင်းချမှု စုစုပေါင်း၏၁၅% ခန့်ရှိ...

● PHEVယာဉ်များအား (၁.၂)သန်းခန့် ထုတ် လုပ်ရောင်းချနိုင်ခဲ့ပြီး အမေရိကန်နိုင်ငံထက် (၃)ဆခန့်ပိုများပြားခဲ့သည်။ ကမ္ဘာပေါ်တွင် တိုးတက်မှု အမြန်ဆုံးနှင့် အကြီးမားဆုံးသော ရွေးကွက်ဖြစ်လာ

MYANMAR EXCELLENT STARS
MARITIME TRAINING CENTRE

Contact Details

Office Ph : +95250985639, +95250985640, +95250985641
 Yiber : +95420812392, +95444015551
 Email : info@myanmarexcellentsstars.com
 Facebook : http://facebook.com/MyanmarExcellentStars
 Website : http://myanmarexcellentsstars.com

Address

No.(2)Zone, Department of Marine Administration Compound, Dockyard Street, Yangonae (2)Quarter, Durbon Township, Yangon, Myanmar.



နှင့်အသုံးပြုမှု မြှင့်တင်ရေးအစီအစဉ်ကို လိုက်နာကျင့်သုံးဆောင်
ရွက်ခဲ့ခြင်းကြောင့် ၂၀၂၂ ခုနှစ်မတ်လထိ မှတ်တမ်းအရ စွမ်းအင်
သစ်သုံးယာဉ်များ အသုံးပြုမှုသည် ၂၈%အထိ လျင်မြန်စွာတိုးတက်
လာခဲ့ပါသည်။ BYD ကုမ္ပဏီ၏ ဥက္ကဋ္ဌဖြစ်သူ Wang Chuanfu
က ၂၀၂၂ခုနှစ် နှစ်ကုန်ပိုင်းတွင် ၃၅%ထိရောက်ရှိနိုင်ကြောင်း
ခန့်မှန်းထားပါသည်။ BYDကုမ္ပဏီမှာ ပြည်ပသို့လွှဲပြောင်း
အဓိကတင်ပို့ရောင်းချလျက်ရှိပြီး Geelyကဲ့သို့ ဖက်စပ်ကုမ္ပဏီများ
မှလည်း တင်ပို့မှုများရှိလာသည်။ Tesla နှင့် VWကုမ္ပဏီများက
လည်း တရုတ်ပြည်တွင်း၌ ထုတ်လုပ်မှုများရှိလာခဲ့သည်။

တရုတ်နိုင်ငံတွင် EV ယာဉ်များကို BYD Auto, BAIC Motor, Great Wall Motor, GAC Group, Geely Auto စသည့်
ကုမ္ပဏီတို့မှအဓိကထုတ်လုပ်လျက်ရှိသည်။ Cherry, Changan
Automobile, NIO, Xpeng, Li Aut, Neto (Hojen Auto), Leap Motor, AHO, Wuling, Hongguang, Mini EV စသည့်
ကုမ္ပဏီများကလည်း ထုတ်လုပ်လျက်ရှိပြီး EV Model (၃၀၀) ခန့်
အထိရှိနိုင်ကြောင်း ခန့်မှန်းထားပါသည်။ တရုတ်ကုမ္ပဏီများအနက်
BYDကုမ္ပဏီသည် ကမ္ဘာပေါ်တွင် BEV နှင့် PHEV ယာဉ်များ



BYD F3 Sedan in China

ထုတ်လုပ်မှု စတုတ္ထအကြီးဆုံးကုမ္ပဏီဖြစ်ပြီး ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် ကမ္ဘာ
ထုတ်လုပ်မှု၏ ၉.၁% နှင့် ၇% ဝေစုရယူထားသည်။ ၂၀၂၂ ခုနှစ်
မတ်လမှစ၍ တစ်လလျှင် ယာဉ်စီးရေ (၁)သိန်းကျော်အထိ
ထုတ်လုပ်လျက်ရှိပြီး ၂၀၂၂ ခုနှစ် နှစ်ကုန်ပိုင်းတွင် အရောင်းရဆုံး
Tesla ကိုကျော်လွန်၍ စုစုပေါင်း(၁၅)သန်းမှ (၂)သန်းခန့်အထိ
ရောင်းချနိုင်မည်ဟု ခန့်မှန်းထားသည်။ အဆိုပါ ကုမ္ပဏီသည်
ဘက်ထရီထုတ်လုပ်ရေး လုပ်ငန်းကိုလည်း ပူးတွဲတည်ထောင်
လျက်ရှိသည်။ ကမ္ဘာပေါ်တွင် လျှပ်စစ်ယာဉ်များ ဘက်ထရီ ၈.၈%
ဝေစုကိုရရှိထားပြီး ကမ္ဘာ့အကြီးဆုံး EV ထုတ်လုပ်သည့်ကုမ္ပဏီ
ဖြစ်လာမည်ဟု မျှော်မှန်းထားပါသည်။

BYD Auto

၂၀၀၆ ခုနှစ်တွင် BYD Auto ကုမ္ပဏီကို စတင်ဖွဲ့စည်းခဲ့ပြီး
Automobile, Bus, Electric Bicycle, Truck, Forklift နှင့်
Rechargeable Battery များထုတ်လုပ်ခဲ့သည်။ ကမ္ဘာ့ဝယ်ယူဆုံး
PHEV ကား BYD F3 Sedan ကားအား စတင်မိတ်ဆက်ပေးခဲ့

သည်။ ၂၀၀၇ခုနှစ်တွင် တရုတ်နိုင်ငံ၌ အရောင်းရဆုံးကားဖြစ်ခဲ့ပြီး
အာဖရိက၊ တောင်အမေရိကနှင့် အရှေ့အလယ်ပိုင်းဒေသများသို့
တင်ပို့ရောင်းချခဲ့သည်။ ရှန်ဆန်မြို့ အစိုးရမှ BYD F3 Sedan ကား



BYD Bus in China

များကို Taxi အဖြစ် အသုံးပြုရန်မှာယူခဲ့သည်။ ၂၀၁၃ ခုနှစ်အတွက်
ယာဉ်ထိခိုက်မှု အထောက်အကူပြုအမြင့်ဆုံးဆု (Top Crash Facility Award)ကိုရရှိခဲ့သည်။ ၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင် တရားဝင်နိုင်ငံ၌
လျှပ်စစ်ကားနှင့်ဘတ်စ်ကားများထုတ်လုပ်နိုင်ရန်တိုးချဲ့ဆောင်
ရွက်ခဲ့ပြီး ID.Power's Quality System၏လေ့လာမှုမှတ်တမ်းအရ
ထိပ်ဆုံးအဆင့်ရရှိခဲ့သည်။ နော်ဝေ၊ ဩစတေးလျကိုလံဘီယာနိုင်ငံ
များသို့လည်း လုပ်ငန်းများတိုးချဲ့နိုင်ခဲ့သည်။ ၂၀၂၁ ခုနှစ်၊ ဧပြီလ
၄ရက်နေ့တွင် ဓာတ်ဆီအင်ဂျင်သုံး မော်တော်ယာဉ်များ ထုတ်လုပ်
မှုကို ရပ်ဆိုင်းကြောင်းနှင့် ၂၀၂၃ ခုနှစ်တွင် BYD လျှပ်စစ်ကားများ
ကို ၇၅နိုင်ငံတွင် စတင်ရောင်းချသွားမည်ဖြစ်ကြောင်း ကြေညာ
ခဲ့သည်။

ကိုယ်ပိုင်လျှပ်စစ်သုံးယာဉ်များအနေဖြင့် E-series (၅)မျိုး၊
Dynasty Series (၆) မျိုး၊ Ocean Series (၇)မျိုး ထုတ်လုပ်လျက်
ရှိပြီး စီးပွားရေးလုပ်ငန်းသုံး Transit Bus (၆) မျိုး၊ Coaches (၄)
မျိုး၊ Taxi (၁) မျိုး၊ Van (၂) မျိုး၊ Truck (၆) မျိုးတို့အား ထုတ်လုပ်
ရောင်းချလျက် ရှိသည်။



Changan Electric Car

Changan Automobile

Changan ကုမ္ပဏီကို ၁၉၆၂ ခုနှစ်တွင် တရုတ်နိုင်ငံ၊ Chongqing ပြည်နယ်၌ တည်ထောင်ခဲ့သည်။ Changan, Oshan ,Shenlan,Kaicene စသည့် ကိုယ်ပိုင် Brand များ အခြားနိုင်ငံ များနှင့် စက်စပ်ထုတ်လုပ်သည့် Changan-Ford, Changan-Mazda စသည့် Sub-Brand များထုတ်လုပ်ခဲ့သည်။ Changan Brand မြင့် SUV Passenger Car များ၊ Shenlan Brand မြင့် EV ယာဉ်များ၊ Oshan Brand မြင့် Mid-size SUV နှင့် Mid-size MPV ယာဉ်များ၊ Kaicene Brand မြင့် Light Truck, Truck , Commercial Vehicle နှင့် Multi-Purpose Vehicle(MPV) ယာဉ်များ ထုတ်လုပ်ပါသည်။ ၂၀၂၁ ခုနှစ်မှ ၂၀၂၅ ခုနှစ်အတွင်း လျှပ်စစ်ကား(၂၁)မျိုး ထုတ်လုပ်ရန်စီစဉ်လျက်ရှိပြီး လျှပ်စစ်ယာဉ် စီးရေ(၁)သိန်းခန့် တိုးမြှင့်ရောင်းချနိုင်မည်ဟု ခန့်မှန်းထားပါသည်။

Beijing Automotive International Coporation (BAIC)

BAICကို ၁၉၅၃ ခုနှစ်တွင် တည်ထောင်ခဲ့ပြီး တရုတ်နိုင်ငံ၏ ဆဋ္ဌမမြောက် အကြီးဆုံးကားထုတ်လုပ်သူဖြစ်ခဲ့သည်။ ၂၀၂၁ ခုနှစ် တွင် ကားအစီးရေ(၁.၇)သန်းခန့် ထုတ်လုပ်ရောင်းချခဲ့ပါသည်။ Arcfox, Beijing, FAW, Changhe, Foton Motor, Ruli Doda စသည့် ကိုယ်ပိုင် Brand များ၊ Beijing-Benz, Beijing-Hyundai စသည့် Sub-Brand များကို ထုတ်လုပ်ခဲ့သည်။ FAW နှင့် Foton တွင် ကုန်တင်ယာဉ်နှင့် ခရီးသည်တင် Bus ယာဉ်များ၊ Off-road ယာဉ်များ အဓိကထုတ်လုပ်ပါသည်။ ကားထုတ်လုပ်မှု၏



Electric Vehicle Arcfox Alpha-S (BAIC)

ဝေရာ ၈%ခန့် ပိုင်ဆိုင်ထားပါသည်။ ၂၀၁၀ ခုနှစ်အထိ တစ်နှစ်လျှင် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းသုံးယာဉ် (၇)သိန်းခန့် ထုတ်လုပ်ခဲ့ပါသည်။ Arcfox Alpha-S နှင့် Arcfox Alpha-T စသည့် EV ယာဉ် Brand များ ထုတ်လုပ်ပါသည်။ တရုတ်တစ်နိုင်ငံလုံးဆိုင်ရာ နဝမအကြိမ် မြောက် လျှပ်စစ်ကားပြိုင်ပွဲ (9th China EV Rally, CEVR) တွင် BAIC က ထုတ်လုပ်ခဲ့သည့် Arcfox Alpha-S သည် EV ယာဉ်များ၏ ဒီဇိုင်းပိုင်း၊ နည်းပညာပိုင်းနှင့် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးပိုင်းဆိုင်ရာ အကောင်းဆုံးဆုများ လူကြိုက်အများဆုံးလျှပ်စစ် ဝိစိမိကား Model ဆုများစသည့် ဆု(၇)ခုကို တပြိုင်နက်တည်း ဆွတ်ခူးရရှိခဲ့သည်။



Picture from AVIC Lithium

Battery Manufacturers

တရုတ်နိုင်ငံသည် ကမ္ဘာ့အကြီးဆုံးဘက်ထရီထုတ်လုပ်သူများ ထဲမှ နိုင်ငံတစ်ခုဖြစ်သည်။ EV ယာဉ်များ၏ ၈၀% သည် Lithium-Ion Battery များအသုံးပြုလျက်ရှိပြီး လျှပ်စစ်သုံးယာဉ်များ၏ ကုန် ကျစရိတ်သုံးပုံတစ်ပုံသည် ဘက်ထရီအတွက် ကုန်ကျခြင်းဖြစ် သည်။ ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင်ဒေါ်လာ(၃၀)ဘီလီယံခန့်မှန်းကုန်ကျစရိတ် ရှိပြီး ၂၀၂၅ ခုနှစ်တွင် (၁၂၇)ဘီလီယံအထိရှိလာမည်ဟု ခန့်မှန်း ထားပါသည်။

တရုတ်နိုင်ငံတွင် လျှပ်စစ်ယာဉ်ထုတ်လုပ်မှု ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာ ခြင်းနှင့်အတူ Lithium Battery များရွေးကွက်တွင် လိုအပ်ချက် ဖြစ်ပေါ်လာပြီး ဘက်ထရီထုတ်လုပ်သည့်ကုမ္ပဏီများ ပိုမိုများပြား လာခဲ့သည်။ CATL, BYD, Guoxuan, Lishen Battery, AVIC Lithium Battery, Desai Battery, Waterma Battery, Vaillant Lithium Battery, Nanyang Technology နှင့် Grepow Battery စသည့် ကုမ္ပဏီများသည် တရုတ်နိုင်ငံ၏ Top10 စာရင်းဝင် ဘက်ထရီကုမ္ပဏီများ ဖြစ်ကြသည်။ BYD ကုမ္ပဏီကို ၁၉၉၅ ခုနှစ် တွင် စတင်တည်ထောင်ခဲ့ပြီး ၎င်းကုမ္ပဏီ (၁၀)ခုအနက် BYD ကုမ္ပဏီသည် Lithium Battery နှင့် Nickel-Cadmium Battery များ ထုတ်လုပ်သည့် ကမ္ဘာ့အကြီးဆုံးကုမ္ပဏီဖြစ်ခဲ့သည်။ BYD ကုမ္ပဏီသည် အခြား Lithium Battery များထက် ဘေးအန္တရာယ် ပိုမိုကင်းရှင်းသော အားသွင်းဘက်ထရီများအား နည်းပညာသစ်ဖြင့် ထုတ်လုပ်နိုင်သော ကုမ္ပဏီဖြစ်သည်။ ကမ္ဘာ့အကြီးဆုံးအားသွင်း ဘက်ထရီထုတ်လုပ်သူဖြစ်ပြီး နည်းပညာဆိုင်ရာ ဦးဆောင်ကုမ္ပဏီ လည်း ဖြစ်ပါသည်။ ဆိုလာစွမ်းအင်အားသွင်းရုံ (Solar Power Stations)၊ စွမ်းအင်သိုလှောင်မှုစနစ် (Energy-storage power stations)၊ လျှပ်စစ်ယာဉ်(EV)၊ LED နှင့် Electric Forklift စသည့် စွမ်းအင်သစ်ထုတ်ကုန်များ ထုတ်လုပ်မှုနယ်ပယ်တွင် အောင်မြင်လာခဲ့ပြီး တရုတ်နိုင်ငံနှင့် အခြားနိုင်ငံများတွင် စက်ရုံများ တည်ဆောက်၍ ထုတ်လုပ်မှုတိုးမြှင့်လာနိုင်ခဲ့ပါသည်။

Tianjin Lishen Battery ကုမ္ပဏီကို ၁၉၉၇ ခုနှစ်တွင်တည်ထောင်ခဲ့ပြီးစွမ်းအင်သစ်သုံးယာဉ်များနှင့် စွမ်းအင်သိုလှောင်မှုစနစ်များအတွက် Lithium Battery များကို အဓိကထုတ်လုပ်၍ ထောက်ပံ့ပေးခဲ့သည့် ကုမ္ပဏီဖြစ်သည်။ JAC, Geely, FAW, Dongfeng Motor, Nanjing Jinlong, Xiamen, Zhongtong, Tianjin, Qingyuan စသည့် ကားထုတ်လုပ်သည့်ကုမ္ပဏီများသို့ ထုတ်လုပ်ပေးသည်။ AVIC Lithium Battery ကုမ္ပဏီ၏ထုတ်ကုန်များသည် အမျိုးသားအဆင့်အဆင့်မြင့် နည်းပညာဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး " 863 စီမံကိန်း " ဘက်ထရီစမ်းသပ်စစ်ဆေးရေးစင်တာ (National 863 Projects Power Battery Test Center)၏ စစ်ဆေးမှု အောင်မြင်ခဲ့ပြီး အသိမှတ်ပြုလက်မှတ်ရရှိခဲ့ကာ နိုင်ငံတကာဈေးကွက်အထိ ထိုးဖောက်ဝင်ရောက်နိုင်ခဲ့သည်။

Charging Stations

တရုတ်နိုင်ငံတွင် အားသွင်းရုံများအား ၂၀၁၇ ခုနှစ်မှစ၍ တည်ထောင်ခဲ့ပြီး ၂၀၁၉ ခုနှစ်တွင် Bus နှင့် Taxi ယာဉ်များအတွက် စတင်အသုံးပြုရန် တည်ထောင်နိုင်ခဲ့ပါသည်။ တရုတ်နိုင်ငံသည် ကမ္ဘာပေါ်တွင် အားသွင်းရုံအများဆုံးရှိသည့် နိုင်ငံဖြစ်ပြီး နောက်ထပ်အားသွင်းရုံ (၆) သိန်းအထိ ထပ်မံတိုးချဲ့ရန် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ ကမ္ဘာပေါ်တွင် အားသွင်းရုံစုစုပေါင်း၏ ၄၁ % မှာ အမြန်အားသွင်းစနစ်အသုံးပြုထားပြီး ကျန် ၅၉% မှာ အနှေးအားသွင်းစနစ်အသုံးပြုအားသွင်းရုံများ ဖြစ်ကြပါသည်။ တစ်ကမ္ဘာလုံး၏ အများပြည်သူအားသွင်းရုံ ၆၅% သည် တရုတ်နိုင်ငံတွင် တည်ဆောက်ထားခြင်း ဖြစ်သည်။ DC Charging Station (၆) သိန်းကျော်၊ AC Charging Station (၈) သိန်းကျော်နှင့် AC-DC Integration Charging Station (၅) သိန်းခန့် နိုင်ငံတစ်ဝှမ်းတွင်တည်ဆောက်ထားပြီး ကုမ္ပဏီပေါင်း(၁၅)ခုမှ တည်ထောင်လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။



A Person Charges his Vehicle at a Beijing Jingneng Clean Energy Co. Charging Station Beijing, China

Charging Companies

တရုတ်နိုင်ငံရှိ အားသွင်းရုံကုမ္ပဏီများအနက် BENY Electric Co., Ltd., Teld New Energy, Tesla Motors, Wangbang Digital Energy (Star Charge) နှင့် Qingdao T Good Electric Co., Ltd. စသည့် ထိပ်တန်းကုမ္ပဏီကြီး (၅) ခုမှ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ BENY Electric Co., Ltd. သည် DC Products နှင့် EV Chargers များအဓိကထုတ်လုပ်သည့်ကုမ္ပဏီဖြစ်သည်။ အမြန်အားသွင်းရုံများ (DC Fast EV Charging Station) များ တည်ဆောက်ခဲ့ပြီး အမေရိက၊ ဥရောပနှင့်အရှေ့တောင်အာရှနိုင်ငံများအထိ ဈေးကွက်ချဲ့ထွင်ဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သည်။ Teld New Energy ကုမ္ပဏီသည် ၂၀၁၄ ခုနှစ်တွင် တည်ထောင်ခဲ့ပြီး Electric Components နှင့် EV Charging Product များ အားသွင်းရုံများ တည်ဆောက်ခြင်း၊ ပြင်ဆင်ထိန်းသိမ်းခြင်း၊ အမြန်အားသွင်းစနစ် (Quick Charging) အတွက် Facility များ ဖြည့်ဆည်းခြင်းလုပ်ငန်းများကို အလေးထားဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ တရုတ်နိုင်ငံရှိမြို့ (၃၃၄) မြို့တွင် ဝန်ဆောင်မှုပေးပုံပေးလျက် ရှိသည်။

Tesla Motors ကုမ္ပဏီသည် လျှပ်စစ်ယာဉ်များအပြင် EV Charging Product များထုတ်လုပ်သည့်ကုမ္ပဏီဖြစ်ပြီး Tesla Model ကားထုတ်လုပ်သည့်နိုင်ငံအလိုက် EV အားသွင်းစနစ်များနှင့် အားသွင်းရုံများအား တည်ဆောက်ပေးလျက်ရှိသည်။ Wangbang Digital Energy (Star Charge) ကုမ္ပဏီသည် AC and DC Equipment ၊ EV Charging Product ၊ အားသွင်းခြင်းအတွက် Software ဝိုင်းဆိုင်ရာ Product များထုတ်လုပ်ပြီး အားသွင်းရုံများကို Public နှင့် Private အားသွင်းရုံ (၂) မျိုးစလုံးအတွက် ဝန်ဆောင်မှုပေးလျက်ရှိသည်။ Qingdao T Good Electric Co., Ltd. သည် ၂၀၁၇ ခုနှစ်တွင် Advanced Charging System မြင့် ဈေးကွက်သို့ ထိုးဖောက်ဝင်ရောက်နိုင်ခဲ့ပြီး အားသွင်းရာတွင် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေး ကုန်ကျစရိတ်သက်သာစေရေးနှင့် ဘက်ထရီကြာရှည်ခံစေရေးတို့ကို ဦးစားပေး၍ ဆောက်ရွက်ခဲ့သည်။

တရုတ်နိုင်ငံ မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သူများအသင်း (China Association of Automobile Manufactures, CAAM) မှ ကောက်ယူထားသောစာရင်းများအရ တရုတ်နိုင်ငံသည် ၂၀၂၁ ခုနှစ်တွင် လူစီးလျှပ်စစ်ယာဉ်စီးရေ စုစုပေါင်း (၃.၃၄) သန်းခန့်ရောင်းချခဲ့ပြီး ကမ္ဘာဈေးကွက်ဝေစု၏ ၅၃% ခန့်ရှိပါသည်။ လျှပ်စစ်စွမ်းအင်သုံးယာဉ် (BEV, PHEV) များသည် ၃၁% ရှိပြီး လျှပ်စစ်ယာဉ် (Pure EV) သည် ၂၅% အထိပါဝင်ကြောင်း တွေ့ရှိရသည်။ လျှပ်စစ်ယာဉ်နှင့်ပတ်သက်သည့် နည်းပညာပိုင်းဆိုင်ရာများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးအတွက် အစိုးရ ပြင်ပအဖွဲ့အစည်းနှင့် ကုမ္ပဏီများပူးပေါင်း၍ သုတေသနပြုခြင်းများ ဆောင်ရွက်ခဲ့ပြီး လျှပ်စစ်ယာဉ်နှင့်ဆက်စပ်ပစ္စည်းများ ထုတ်လုပ်ရောင်းချခြင်း၊ အခြားနိုင်ငံများသို့ တင်ပို့ခြင်း၊ အခြားနိုင်ငံများတွင် လျှပ်စစ်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သည့် စက်ရုံများတိုးချဲ့ဖွင့်လှစ်၍ ဈေးကွက်ချဲ့ထွင်ခြင်းများ ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ တရုတ်နိုင်ငံအတွင်း လျှပ်စစ်ယာဉ်များ အသုံးပြုလာစေရေး အခြေခံအဆောက်အအုံများ တည်ဆောက်ပေးခြင်း၊ လျှပ်စစ်ယာဉ်များ ဝယ်ယူရာတွင်

- တစ်နှစ်အတွင်း EV ယာဉ်များကို BYD Auto, BAIC Motor, GreatWallMotor, GACGroup, Geely Auto စသည့်ကုမ္ပဏီတို့မှ အဓိကထုတ်လုပ်လျက်ရှိ...
- တစ်နှစ်ကုမ္ပဏီများအနက် BYD ကုမ္ပဏီသည် ကမ္ဘာပေါ်တွင် BEV နှင့် PHEV ယာဉ်များ ထုတ်လုပ်မှု တေ့ထွက်ကြီးဆုံး ကုမ္ပဏီဖြစ်ပြီး ၂၀၂၁ခုနှစ်တွင် ကမ္ဘာထုတ်လုပ်မှု၏ ၉.၁% နှင့် ၇% ဝေစုရယူထား...

အစိုးရမှအခွန်ကင်းလွတ်ခွင့်ပေးခြင်းများ ပံ့ပိုးဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ အချုပ်အားဖြင့်တင်ပြရလျှင် တစ်နှစ်အတွင်း လေထုညစ်ညမ်းမှု လျော့နည်းကျဆင်းစေရေးအတွက် လျှပ်စစ်ကားများ ထုတ်လုပ်သုံးစွဲမှုများကို ကြီးပမ်းအားထုတ် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ရှစ်ကြိမ်လောက်စာဆီသုံးစွဲမှု ကာဗွန်ဒိုင်အောက်ဆိုဒ်ဓာတ်ငွေ့ ထုတ်လွှတ်မှုများ လျော့ချပေးနိုင်ခဲ့ပြီး အနာဂတ်လျှပ်စစ်

သုံးယာဉ်များ၏ ဦးဆောင်နိုင်စွမ်းလားကြောင်း လေ့လာတွေ့ရှိရပါသည်။

References:

- (1) Electric vehicles and in the context of sustainable development in china (CHINA'S ELECTRIC AUTOMOTIVE TECHNOLOGY DEVELOPMENT)
- (2) The Evolution of China's New Energy Vehicle Industry from the Perspective of a Technology-Market-Policy Framework
- (3) BYD Auto wikipedia
- (4) 11 Remarkable Chinese EV Manufacturers
- (5) Top 5 EV Charging Stations in China

ယခုဆောင်းပါးသည် Internet Webpage များမှ လေ့လာတွေ့ရှိချက်များအား စုစည်း၍ ရေးသားသည့်စာမူ ဖြစ်ပါသည်။

စစ်တွေသား



5BB

BROADBAND
Global Technology Company

Cable & Wireless Broadband Regional Provider

မြန်မာနိုင်ငံရဲ့ စိတ်အချရဆုံးနှင့် ဝန်ဆောင်မှုအကောင်းဆုံး အင်တာနက်

Why Choose 5BB ?

- 📍 နှစ် (၂၀)ကျော် သက်တမ်းရှိသော Global Technology ၏ ကုန်အမှတ်တံဆိပ်အဖြစ်တည်ရှိခြင်း
- 📍 Ookala မှ ချီးမြှင့်သည့် Speed Test Award ရရှိထားခြင်း
- 📍 Digital Payment များဖြင့် Bill ဆောင်နိုင်ခြင်း
- 📍 တိုယ်ပိုင် IGW (International Gateway) လိုင်စင်ရှိခြင်း
- 📍 Redundant Fiber ဆက်ကြောင်းများ၊ double bracket double armored စနစ်များဖြင့် လိုင်းပြတ်တောက်မှု မရှိစေရန် စနစ်တကျတည်ဆောက်ထားခြင်း
- 📍 သုံးစွဲသူများ အမြဲစိတ်ချလက်ချ သုံးစွဲနိုင်ရန် အရည်တိုက် စီစဉ်ထားခြင်း
- 📍 24/7 Callcenter ထားရှိထားခြင်း



CALL US TODAY

01 524978, 09 424170940- 41

09 422686977, 09 266799887




5BBbroadband


www.5bb.com.mm




BRINGING MYANMAR TO THE WORLD



International:

**Bangkok, Kuala Lumpur, Singapore, Delhi, Seoul,
Dubai, Hanoi, Ho Chi Minh, Kolkata & Phuket**

Domestic:

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

www.maiair.com | www.airkbz.com

Follow us on:    

DOWNLOAD NOW
on the
App Store

GET IT ON
Google Play

ASIA WORLD

PORT TERMINAL



Asia World Port Management

www.asiaworldport.com



Wang Brother's Gems & Souvenir Shop



- (1) No.45, Pyay Road, 7.5Mile, Mayangon Township, Yangon, Myanmar.
(2) No.29, Front Row, Bogyoke Market, Yangon, Myanmar.



(1)+959-400200268, +959-75 101 0711

(2)+959-965178831, +959-75 1010711, +951-243731



wangfamily88888@gmail.com



www.wangbrothergems.com

လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ တစ်ပြည့်ဖြစ်စေရေး ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကျင်းပ

အချိန်တိုအတွင်း သိသာထင်ရှားသည့်တိုးတက်အောင်မြင်မှု ရလဒ်ကောင်းများရရှိအောင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်သွားမည်



နည်းဥပဒေ ညွှန်ကြားချက်များနှင့် အညီ လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသား များနှင့် အချက်ပြများ တစ်ပြည့်ဖြစ်စေရေး ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့၏ လုပ်ငန်းညှိနှိုင်း အစည်းအဝေးကို ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာ ၅ ရက်နေ့ နံနက် ၉ နာရီ ၃၀ မိနစ်တွင် နေပြည်တော်ရှိဆောင်ရွက်ရေးနှင့်ဆက်သွယ် ရေးဝန်ကြီးဌာန အစည်းအဝေးခန်းမတွင် ကျင်းပရာ ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌ၊ ဦးဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီး ဌာန ဒုတိယဝန်ကြီးဦးအောင်မြင်ဦးဆောင် ၍ ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ဝင်များ နေပြည်တော်၊ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌများနှင့် တာဝန်ရှိသူများ တက်ရောက် ကြသည်။

အစည်းအဝေးတွင် ဗဟိုကြီးကြပ်ရေး အဖွဲ့ ဥက္ကဋ္ဌက နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏ လမ်းညွှန်မှာကြားချက်အရ လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားနှင့် အချက်ပြများ တစ်နိုင်ငံလုံး အတိုင်းအတာနှင့် တစ်ပြည့် ဖြစ်စေရေး ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးကို ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလ ၂၅ ရက်နေ့က ကျင်းပခဲ့ပြီးဖြစ်ကြောင်း အဆိုပါအစည်း အဝေးက လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ် အသားများနှင့်အချက်ပြများ ၂၀၂၂ ခုနှစ်

ညွှန်ကြားချက်နှင့်အညီ တစ်နိုင်ငံလုံး တစ် ပြည့်ဖြစ်စေရေး ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့နှင့် ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ (နေပြည်တော်)၊ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် ကြီးကြပ်ရေး အဖွဲ့များ ဖွဲ့စည်းတာဝန် ပေးအပ်ခဲ့ပါ ကြောင်း၊ ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့အနေဖြင့် ယခု ပထမအကြိမ် အစည်းအဝေးကို ခေါ်ယူပြီးနိုင်ငံတော်အကြီးအကဲ၏လမ်းညွှန် ချက်နှင့်အညီ အမြန်ဆုံး အကောင်အထည် ဖော်နိုင်ရေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ခြင်း ဖြစ်ပါ ကြောင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံသည် ၁၉၆၈ Vienna Convention on Road Traffic နှင့် ၁၉၆၈ Vienna Convention on Road Signs & Signals တို့သို့ ၂၀၁၉ ခုနှစ် တွင် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံအဖြစ် ဝင်ရောက်ခဲ့ပြီး ဖြစ်သည့်အတွက်လက်ရှိထုတ်ပြန်ကျင့်သုံး လျက်ရှိသည့် လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ် အသားများနှင့် အချက်ပြများသည် Vienna Conventionပါပြဌာန်းချက်များကိုအခြေခံ ထားခြင်း ဖြစ်ပါကြောင်း၊ မော်တော်ယာဉ် များမောင်းနှင်အသုံးပြုသည့် လမ်းများကို မြေပြင်၌ လက်တွေ့အကောင်အထည်ဖော် စီမံခန့်ခွဲ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြသည့် ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ နယ်စပ်ရေး ရာဝန်ကြီးဌာန၊ နေပြည်တော်တောင်စီ၊

တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့များ၊ နေပြည်တော်/ရန်ကင်း/မန္တလေးမြို့တော် စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီများနှင့် ဆက်စပ် ဌာနများအနေဖြင့် ထုတ်ပြန်ထား သည့် ညွှန်ကြားချက်နှင့်အညီ တစ်နိုင်ငံလုံး အတိုင်းအတာဖြင့် မြေပြင်တွင်လက်တွေ့ အကောင်အထည်ဖော် ရေးဆွဲစိုက်ထူကြ ရန် ဖြစ်ပါကြောင်း၊ လက်ရှိရေးဆွဲစိုက်ထူ အသုံးပြုထားသည့် လမ်းညွှန်များ၊ အချက် ပြများနှင့် လမ်းပေါ်ဆေးရေး အမှတ်အသား များသည် ညွှန်ကြားချက်ပါ ပြဌာန်းချက် များနှင့်ညီညွတ်ခြင်းမရှိပါက အမြန်ပြင်ဆင် ဆောင်ရွက်ကြရန် ဖြစ်ပါကြောင်း၊ အချို့ တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်များတွင် လမ်း ညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများ ဆိုင်ရာ ကွဲလွဲမှုများ စိစစ်တွေ့ရှိရသည့်အတွက် သတ်မှတ်ညွှန်ကြားချက်နှင့်အညီဖြစ်စေရေး အမြန်ပြင်ဆင် ဆောင်ရွက်သွားရန် လိုအပ် ပါကြောင်း၊ တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့များအနေဖြင့်လက်အောက် ရှိ သက်ဆိုင်သည့်ဌာန အဖွဲ့အစည်းများ အား စုစည်း၍ လုပ်ငန်းအဖွဲ့များ ဖွဲ့စည်း တာဝန်ပေးအပ်ပြီး ကွင်းဆင်း စစ်ဆေးခြင်း၊ ပြုပြင်စေခြင်းများ အမြန်ဆောင်ရွက်ရန် ဖြစ်ပါကြောင်း၊ ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့အနေ ဖြင့် ဦးစားပေးစီမံယူ၊ ဦးစားပေးတိုင်း ဒေသကြီး/ပြည်နယ်နှင့် ဦးစားပေးလမ်း များကို ရွေးချယ်ပြီး အခါအားလျော်စွာ တွင်းဆင်းစစ်ဆေး ဆောင်ရွက်သွားမည် ဖြစ်ပါကြောင်း ဆွေးနွေးမှာကြားပါသည်။

၎င်းနောက် ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ အတွင်းရေးမှူး၊ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် က လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများ နှင့် အချက်ပြများဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေ၊ ညွှန်ကြားချက်များနှင့်အညီ ဆောင်ရွက် ထားရှိမှု၊ နေပြည်တော်ကောင်စီနယ်မြေ အတွင်း Road Audit ဆောင်ရွက်ထားမှု အခြေအနေများအား ရှင်းလင်းတင်ပြပါ

သည်။

ဆက်လက်၍ ဗဟိုကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့ဝင်များ ပြည်ထောင်စုနယ်မြေ (နေပြည်တော်) တိုင်းဒေသကြီး/ပြည်နယ် ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့၊ ဥက္ကဋ္ဌများနှင့် တာဝန်ရှိသူများက ဝိုင်းဝန်းအကြံပြု ဆွေးနွေးကြပြီး ဒေသ

အလိုက် လမ်းပိုင်းအားလုံး၌ သတ်မှတ်ညွှန်ကြားချက်နှင့်အညီ လမ်းညွှန်များ၊ လမ်းအမှတ်အသားများနှင့် အချက်ပြများ ပြည့်စုံမှန်ကန်ညီညွတ်ရေး၊ ဒေသအလိုက် လုပ်ငန်းစဉ်များကို ချက်ချင်း အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရေးနှင့် အချိန်တို

အတွင်း သိသာထင်ရှားသည့် တိုးတက်အောင်မြင်မှု ရလဒ်ကောင်းများ ရရှိအောင် ကြိုးပမ်းရေးတို့ကို ဆုံးဖြတ် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားမည် မြစ်ကြောင်းသတင်းရရှိသည်။
သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)

ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး(ရထား) ဦးအောင်မြိုင် ရှမ်းပြည်နယ်နှင့် မန္တလေးတိုင်းဒေသကြီးရှိ ဘူတာနှင့်ယာဉ်ဝင်းများ၊ ရထားလမ်းများ၊ ဝက်ရုံးများနှင့် တံတားများကို သွားရောက်စစ်ဆေး



ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး ဦးအောင်မြိုင်သည် ၂၀၂၂ ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလအတွင်းက မြန်မာ့မီးရထားမှ အထွေထွေမန်နေဂျာများ၊ သက်ဆိုင်ရာ တိုင်းတာဝန်ခံ အရာရှိများ လိုက်ပါ၍ ရှမ်းပြည်နယ်နှင့် မန္တလေးတိုင်းဒေသကြီးရှိ ရထားလမ်းအခြေအနေများ၊ ဘူတာအဆောက်အဦများ၊ ရထားလမ်းတံတားများ၏ အခြေအနေများ၊ မိတ္ထီလာမြို့ရှိ ဗဟိုပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးကျောင်းနှင့် မြန်မာ့မီးရထားပိုင် ဘဲလင်းကျောက်ကွင်းများသို့ သွားရောက်၍ စစ်ဆေးခြင်းများ ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။
အဆိုပါခရီးစဉ်အတွင်း ဒုတိယဝန်ကြီးသည် မိတ္ထီလာဘူတာ၊ ရေချိုဘူတာ၊ မလှိုင်ဘူတာနှင့် ယာဉ်ဝင်းအတွင်းရထားသံလမ်း Level နှင့် Alignment မှန်ကန်မှုရှိစေရန်အတွက် Hand Temping Machine ဖြင့် လမ်းကြောင်းရေးဆောင်ရွက်နေမှုအားစစ်ဆေးခြင်း၊မန္တလေး-ပြင်ဦးလွင်-ဂုတ်ထိပ်ရထား

လမ်းပိုင်းရှိ ဖိပ်ကြီးဘူတာ၊ ပြင်ဦးလွင်ဘူတာ၊ ဝက်ရုံးဘူတာ၊ ဂုတ်ထိပ်ဘူတာနှင့် ဂုတ်ထိပ်တံတားစစ်ဆေးခြင်း၊ လူစီးတွဲနှင့် ကုန်တွဲစက်ရုံ(မြစ်ငယ်)၊ ရထားလမ်းနှင့် ကားလမ်းပါသည့် စစ်ကိုင်းတံတား(အင်းဝ) နှင့် မြစ်ငယ်တံတားသစ် တည်ဆောက်နေမှု အခြေအနေများအား စစ်ဆေးခဲ့သည်။
ထိုသို့စစ်ဆေးရာတွင် ဒုတိယဝန်ကြီးက ဘူတာယာဉ်ဝင်းများအတွင်း သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှုရှိစေရေး မြက်၊ ခွံနွယ်များ ရှင်းလင်းရန်၊ယာဉ်ဝင်းအတွင်းပန်းအလှပင်များ စိုက်ပျိုးသွားရန်၊ ဘူတာ အဆောက်အဦအတွင်း ပျက်စီးမှုနှင့် ဝန်ထမ်းနေအိမ် ပျက်စီးမှုများအား ပြန်လည်စစ်ဆေး ပြုပြင်ပေးရန်နှင့် ရထားလမ်းပိုင်းအတွင်း လမ်းခင်းကျောက်များ သတ်မှတ်အရွယ်အစားအတိုင်းသတ်မှတ်စနစ်ပြည့်မီအောင်ထည့်သွင်းသွားရန်တို့ကို မှာကြားခဲ့သည်။
ထို့ပြင် ဂုတ်ထိပ်တံတား၌ ဆွေမြေနေသည့် သစ်သား ဇလီစားများအား လဲလှယ်

သွားရန်၊ မြန်မာ့မီးရထား တံတားအဖွဲ့မှ တံတားကြံ့ခိုင်ရေးအတွက် ပုံမှန်စစ်ဆေးမှုများ ဆောင်ရွက်သွားရန်၊ စစ်ကိုင်းတံတား(အင်းဝ)၏ တံတားခုံးတစ်ခုစီအလိုက် အောက်ခြေသံဘောင်အထိုင် ကောင်း/မကောင်း Bolt Nut များကောင်း/မကောင်း စစ်ဆေးသွားရန်နှင့် မြန်မာ့မီးရထား လူစီးတွဲနှင့်ကုန်တွဲစက်ရုံ(မြစ်ငယ်)တွင် လူစီးတွဲများ ပြုပြင်တည်ဆောက်နေမှုအား သတ်မှတ်အချိန်ကာလအတွင်း ပြီးစီးအောင် ဆောင်ရွက်ရန်၊ စက်ရုံအတွင်း လုပ်ငန်းခွင် အန္တရာယ် ကင်းရှင်းစေရေးနှင့် စက်ရုံအတွင်း/အပြင်သန့်ရှင်းသပ်ရပ်စေရေး တို့ကို အလေးထားဆောင်ရွက်ရန်လမ်းညွှန်မှာကြားခဲ့သည့်အပြင် ဗဟိုပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးကျောင်း (မိတ္ထီလာ)၌ သင်တန်းသားများနှင့်အတူ နေ့လယ်စာကို အတူတကွ သုံးဆောင်ခဲ့ပြီး ရင်းရင်းနှီးနှီး တွေ့ဆုံခဲ့ကြောင်းသိရသည်။
သတင်းအဖွဲ့(ပို့ဆက်)



မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်သည် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး၊ ကမာရွတ်မြို့နယ်ဘုရင့်နောင်လမ်း၊ မြန်မာ့သင်တန်းကျင်းလုပ်ငန်း(ဆင်မလိုက်)ဘေးတွင် တည်ရှိသည်။ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အုပ်ချုပ်မှုအောက်တွင် တည်ရှိပြီး ရေကြောင်း အတတ်ပညာများကို သင်ကြားလေ့ကျင့်ပေးနေသည့် သမိုင်းအစဉ်အလာကောင်းများရှိသော ကျောင်းတစ်ကျောင်းဖြစ်သည်။ တစ်ချိန်က ရေကြောင်းပညာသိပ္ပံ (Institute of Marine Technology-IMT) အမည်ဖြင့် ကာလရှည်ကြာစွာ ရပ်တည်ခဲ့ပြီး ပင်လယ်ပျော် သင်တန်းသားတို့ မွေးထုတ်ပေးရာ မြန်မာနိုင်ငံ၏ တစ်ခုတည်းသော ရေကြောင်းအတတ်ပညာသင် ကျောင်းတစ်ကျောင်းလည်းဖြစ်ခဲ့သည်။ ယနေ့အချိန်တွင်လည်း နိုင်ငံတကာနှင့်ရင်ပေါင်

တန်းနိုင်သည့် မျိုးဆက်သစ်ရေကြောင်းအရာရှိလောင်းတို့ကို အားသစ်လောင်းကာ နှစ်စဉ်နှစ်တိုင်း စဉ်ဆက်မပြတ် မွေးထုတ်ပေးနေပြီး နိုင်ငံတော်အတွက်သာမက နိုင်ငံတကာရေကြောင်း နယ်ပယ်အတွက်ပါ အားထားရသော ရေကြောင်းကောလိပ်တစ်ခုအဖြစ် ရပ်တည်လျက်ရှိသည်။

၁၉၆၀ပြည့်နှစ်တွင်မြန်မာ့ကြယ်ငါးပွင့်သင်တန်းလုပ်ငန်း(Union of Burma Five Star Line)ကို ဖွဲ့စည်းပြီးနောက် အာရှသာမက ဥရောပထိပါ သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် မြန်မာလူငယ်များအနေဖြင့်ပြည်တွင်းပြည်ပကုန်သွယ်ရေးကြောင်းသင်တန်းများတွင် တာဝန်ထမ်းဆောင်ရန် အခွင့်အလမ်းများရခဲ့သည်။ ၁၉၆၂ ခုနှစ်တွင် တော်လှန်ရေးကောင်စီအစိုးရ တက်လာပြီးနောက် ရေ





ကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းများကို တိုးချဲ့ဖွဲ့စည်းခဲ့ရာ နိုင်ငံတော်အတွက် ရေကြောင်းပညာရှင် အမြောက်အမြား လိုအပ်ခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် ပြည်တွင်း၌ ရေကြောင်းဆိုင်ရာပညာရှင်များကို ကျွမ်းကျင်တတ်မြောက်သည်အထိ သင်ပေးကာ အောင်လက်မှတ်များထုတ်ပေးနိုင်ရန် နိုင်ငံတော်အစိုးရက မူဘောင်တစ်ခုခုမှတ်ကာ စီစဉ်ဆောင်ရွက်လာခဲ့သည်။

၁၉၆၃ ခုနှစ်တွင် ကာကွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပညာရေးဝန်ကြီးဌာန တို့ပူးပေါင်းပြီး တပ်မတော်ရေတပ်လေ့ကျင့်ရေးကျောင်း(ဆိပ်ကြီး) တွင် ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း အရာရှိလောင်းသင်တန်းသား ၂၀ ဦး၊ အင်ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်းသင်တန်းသား ၆ ဦး၊ စုစုပေါင်း ၂၆ ဦးတို့ နှင့် စတင်ကာ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ရေကြောင်းပညာရှင်များကို တိုင်းရင်းသားပညာရှင်များက စတင်သင်ကြားပို့ချပေးခဲ့ကြသည်။ ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ ပညာရှင်များကို ကမ္ဘာ့အဆင့်အတန်းမီအောင် တိုးချဲ့သင်ကြားနိုင်စေရန် ရည်ရွယ်လျက် ၁၉၇၁ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာ ၁ ရက်နေ့တွင် ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းသင်တန်းကျောင်း ဟူသော အမည်ဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် လမ်းပန်း ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အုပ်ချုပ်မှုအောက်တွင် စတင်ဖွင့်လှစ်ခဲ့သည်။ ၆ လခန့်အကြာ ၁၉၇၂ ခုနှစ်၊ မတ်လ ၁၅ ရက်နေ့၌ အုပ်ချုပ်ရေးဇနစ်သစ်နှင့်အညီ ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အုပ်ချုပ်မှုအောက်တွင်ပင် ရေကြောင်းပညာသိပ္ပံကျောင်း(IMT(Institute of Marine Technology) ဟူ၍ အမည်ပြောင်းလဲကာ လက်ရှိနေရာသို့ ပြောင်းရွှေ့ဖွင့်လှစ် သင်ကြားပေးခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။ ရေကြောင်းပညာရှင်များနှင့် ရေကြောင်းအင်ဂျင်နီယာပညာရှင်များကို အနိမ့်ဆုံးသင်တန်းများ၊ တတ်မြောက်ရန်လိုအပ်သည့် အခြေခံအဆင့်မှအမြင့်ဆုံး ရေယာဉ်မှူး၊ အင်ဂျင်နီယာမှူးများ တတ်မြောက်ရန် လိုအပ်သော အထက်တန်းအဆင့်အထိ သင်ကြားပို့ချရန်နှင့် ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ ပညာရှင်များနှင့် စပ်လျဉ်း၍ သူတေသနာလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ရည်ရွယ်လျက် ရေကြောင်းပညာသိပ္ပံကျောင်း (Institute of Marine Technology-IMT) ဟူ၍ အမည်ပြောင်းခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။ ၂၀၀၉ခုနှစ်၊ မတ်လ ၂၅ ရက်နေ့၌ မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ် MMMC (Myanmar Macan-

tile Marine College)ဟု အမည်ပြောင်းလဲကာ ကောလိပ်အဆင့် တိုးမြှင့် သတ်မှတ်ခွင့်ရရှိခဲ့သည်။

မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်သည် အရည်အသွေးပြည့်ဝပြီး နိုင်ငံတကာနှင့်ရင်ပေါင်တန်းနိုင်သော ရေကြောင်း မျိုးဆက်သစ်များကို နှစ်စဉ်မွေးထုတ်ပေးနေသော ကျောင်းတစ်ကျောင်းဖြစ်သည်နှင့်အညီ သင်ရိုးညွှန်တမ်းနှင့် သင်ရိုးမာတိကာများ မူလည်း IMO Model Course နှင့်အညီ သင်ကြားပို့ချပေးလျက်ရှိသည်။ ထို့ကြောင့် သင်ကြားပို့ချပေးသော သင်တန်းများမှာ ခေတ်ကာလအလျောက် ပြောင်းလဲမှုရှိပါသည်။ ယခုလက်ရှိတွင် အရာရှိလောင်း ဒီပလိုမာသင်တန်း ၃ မျိုးအပြင် ပင်လယ်ရေကြောင်း ကျွမ်းကျင်မှုလက်မှတ်ဆိုင်ရာ သင်တန်းများ၊ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အသက်အန္တရာယ်လုံခြုံမှုနှင့် ကျန်းမာရေးစောင့်ရှောက်မှုသင်တန်းများကိုပါ သင်ကြားပို့ချပေးလျက်ရှိသည်။ ထို့အပြင် Navy Officers များအား Junior Officer Command Course (JOCC) ၊ Senior Officer Command Course (SOCC) နှင့် Naval Higher Officer Command Course (NHCC) များ တမ်းခြေစောင့်တပ်ဖွဲ့မှ အရာရှိနှင့် အခြားသင်တန်းများအတွက် ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာသင်တန်းများ၊ ပြည်တွင်းရေကြောင်းအရာရှိလောင်းသင်တန်းနှင့် ပြည်တွင်းရေကြောင်း အခြေခံသင်တန်းသား သင်တန်းများအတွက် ရေကြောင်းကျွမ်းကျင်မှုဆိုင်ရာ အသိပညာ အတတ်ပညာများကို အခါအားလျော်စွာ သင်ကြားပို့ချပေးလျက်ရှိသည်။

အရာရှိလောင်းသင်တန်းများ

မြန်မာနိုင်ငံ၌ ရေကြောင်းပညာရှင်များကို စတင်သင်ကြား ပို့ချပေးခဲ့သော တပ်မတော်ရေတပ်လေ့ကျင့်ရေးကျောင်း(ဆိပ်ကြီး) မှစတင်ကာ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းအရာရှိလောင်းသင်တန်းနှင့် ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းအင်ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်းသင်တန်းစသည့် သင်တန်း ၂ မျိုးကိုသာ ဖွင့်လှစ်သင်ကြားပေးခဲ့သည်။ သင်တန်းအမှတ်စဉ် (၁) (CD-4/CE-4) အထိ ရေကြောင်းအရာရှိလောင်း ၅၃ ဦးနှင့် အင်ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်း ၃၄ ဦးကို မွေးထုတ်ပေးနိုင်ခဲ့သည်။ ထိုစဉ်က အနိမ့်ဆုံးတန်းမြင့်ကျောင်းအောင်မြင်ပြီး အသက် ၁၆ မှ ၁၈ နှစ်အတွင်း လူငယ်များကို သင်တန်းဝင်ခွင့် စိစစ်ရွေးချယ်သည်။ သင်တန်းကာလမှာ ၂ နှစ်ဖြစ်သည်။





မြန်မာနိုင်ငံတို့သို့သွယ်ရေကြောင်း
ကောလိပ်သည်အရည်အသွေး
ပြည့်စုံပြီးနိုင်ငံတကာနှင့်
ဂုဏ်သဘင်တန်းနိုင်သော
ရေကြောင်းမျိုးသက်သစ်များကို
နှစ်စဉ်မွေးထုတ်ပေးနေသော
ကျောင်းတစ်ကျောင်းဖြစ်...

၁၉၆၇ ခုနှစ်စတင်၍ ပင်လယ်ငါးလုပ်ငန်း ရေကြောင်းအရာရှိ လောင်းသင်တန်းကို နိုင်ငံတော်၏ လိုအပ်ချက်အရ ထည့်သွင်း၍ ပြဋ္ဌာန်းကာ အရာရှိလောင်းသင်တန်း ၃ မျိုးကို ပို့ချသင်ကြားပေးခဲ့ သည်။ နောက်ပိုင်းတွင် ပင်လယ်ငါးလုပ်ငန်း ရေကြောင်းအရာရှိ လောင်းသင်တန်းကို ငါးလုပ်ငန်းဦးစီးဌာနသို့လွှဲပြောင်းပေးခဲ့သည်။ မူလကပင်ဗွင့်လှစ်လာခဲ့သော အရာရှိလောင်းသင်တန်းနှစ်မျိုးကို သာ အဓိကထားလျက် သင်ကြားပို့ချပေးခဲ့သည်။ ယခုအခါတွင် ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ချဆောင်ရွက်ရာအတွက် လိုအပ်သော ပြည်တွင်းရေကြောင်းအရာရှိလောင်း သင်တန်းကိုပါ အခါအားလျော် စွာ ဖွင့်လှစ်သင်ကြားပို့ချပေးလျက်ရှိသည်။

(၂၀၀၇-၂၀၀၈)ပညာသင်နှစ်(CD-35/CE-33)မှစတင်ကာ အရာရှိလောင်း ဘွဲ့ကြိုဒီပလိုမာ ၂ နှစ် သင်တန်းအဖြစ် ပြောင်းလဲ ဖွင့်လှစ်သင်ကြားပို့ချပေးလျက်ရှိသည်။ ယခုလက်ရှိ သင်ကြားပို့ချ လျက်ရှိသော အရာရှိလောင်း သင်တန်းများမှာ-

- ၁။ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းအရာရှိလောင်း ဒီပလိုမာသင်တန်း (Diploma in Nautical Studies Nautical Cadet)။
- ၂။ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းအင်ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်း ဒီပလိုမာသင်တန်း (Diploma in Maritime Technology Marine Engineering Cadet)။
- ၃။ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း လျှပ်စစ်နည်းပညာအရာရှိလောင်း ဒီပလိုမာသင်တန်း (Diploma in Marine Electrical Technology-Marine Electrical Cadet) စသည့် သင်တန်းများ ဖြစ်သည်။

သင်တန်းအမှတ်စဉ်(၁)(CD1/CE1)မှအမှတ်စဉ်(၄)(CD4/CE4)အထိမှာ သင်တန်းသားများသည် အနိမ့်ဆုံးတန်းမြင့်ကျောင်း အောင်မြင်ပြီး အသက် ၁၆ နှစ်မှ ၁၈ နှစ်အတွင်း လူငယ်များကို သင်တန်းဝင်ခွင့် စိစစ်ရွေးချယ်ခဲ့သော်လည်း သင်တန်းအမှတ်စဉ် (၅)(CD5/CE5)မှ အမှတ်စဉ်(၂၀)(CD20/CE18)အထိ သင်တန်း သားရွေးချယ်ရာတွင် အနိမ့်ဆုံး ဒုတိယနှစ်(သိပ္ပံ/စက်မှုတက္ကသိုလ်) အောင်မြင်သူ သို့မဟုတ် စနစ်သစ်ဒေသကောလိပ်(သင်္ချာ)/စက်မှု

လက်မှတ်သို့ နောက်ဆုံးနှစ် အောင်မြင်သူဖြစ်ပြီး အသက် ၂၁ နှစ် ထက် မကျော်လွန်သူများကို စိစစ်ရွေးချယ်ခဲ့သည်။ သင်တန်း ကာလမှာ ၁ နှစ်ဖြစ်ပြီး သင်တန်းဆင်း အောင်လက်မှတ်ပေးအပ် သည်။

သင်တန်းအမှတ်စဉ်(၂၁) (CD21/CE19)မှစတင်၍ အမှတ် စဉ်(၃၄)(CD34/CE32)အထိ တက္ကသိုလ်ဝင်တန်း/ဆယ်တန်း အောင်မြင်ပြီး အသက် ၁၆ နှစ်မှ ၁၉ နှစ်အတွင်း အသက်မီသူများ ကို စိစစ်ရွေးချယ်ခဲ့သည်။ သင်တန်းကာလ ၁ နှစ်ပြီးဆုံးပါက သင် တန်းဆင်းအောင် လက်မှတ်ပေးအပ်သည်။ သင်တန်းအမှတ်စဉ် (၆) (CD-6)ဖြစ်သော ၁၉၇၄-၇၅ ပညာသင်နှစ်နှင့် သင်တန်း အမှတ်စဉ်(၇)(CD-7)ဖြစ်သော ၁၉၇၅-၇၆ ပညာသင်နှစ်တို့တွင် လုပ်သားလိုအပ်ချက်အရ သင်တန်းသားအသစ်အဖြစ် ကုန်သွယ် ရေးကြောင်းအရာရှိလောင်း(CD)များကိုသာ ခေါ်ယူခဲ့ပြီး အင်ဂျင်နီ ယာအရာရှိလောင်း(CE)များကို သင်တန်းသားအသစ်အဖြစ် မခေါ် ယူသည့်အတွက် ယင်းနောက်ပိုင်းတွင် CD နှင့် CE တို့မှာ အမှတ် စဉ်နှစ်ခု ကွာဟသွားခဲ့ခြင်းဖြစ်ပါသည်။

အမှတ်စဉ်(၃၅)(CD35/CE33)မှစတင်၍ ဘွဲ့ကြိုဒီပလိုမာ ၂ နှစ် သင်တန်းအဖြစ်သို့ ပြောင်းလဲဖွင့်လှစ်ခဲ့ပါသည်။ ယခင်ကပင် ဖွင့်လှစ်သင်ကြားလာခဲ့သော အရာရှိလောင်းသင်တန်း ၂ မျိုးကို သာ ဒီပလိုမာသင်တန်းအဖြစ် အဆင့်မြှင့်တင်ပေးခဲ့ခြင်းဖြစ်သည်။ ၂၀၂၀- ၂၀၂၁ ပညာသင်နှစ်မှစတင်ကာ ရေကြောင်းလျှပ်စစ်နည်း ပညာ အရာရှိလောင်းဒီပလိုမာသင်တန်းကို တိုးချဲ့ဖွင့်လှစ်ခဲ့သည်။ တက္ကသိုလ်ဝင်တန်းအောင်မြင်ပြီး သတ်မှတ်ပြည့်စုံကာ အထွေထွေ စစ်ဆေးချက်များ (ဆေး၊ စိတ်ကျန်းမာရေး၊ မျက်စိ စသည်) အောင် မြင်သော အသက် ၁၆နှစ်မှ ၂၀နှစ်အတွင်းရှိသူများကို သင်တန်း တက်ရောက်ခွင့် ရွေးချယ်ပါသည်။ ပထမနှစ်နှင့် ဒုတိယနှစ်ကို အောင်မြင်ပြီးဆုံးပါက ကျွမ်းကျင်မှုဆိုင်ရာ သင်တန်းဆင်းအောင် လက်မှတ်နှင့် ဒီပလိုမာဘွဲ့ကို ပေးအပ်ချီးမြှင့်ပါသည်။ ယခုလက်ရှိ တက်ရောက် သင်ကြားပို့ချပေးလျက်ရှိသော ပထမနှစ် အရာရှိ လောင်းများမှာ ဒီပလိုမာ (၁၅) ဖြစ်ပြီး သင်တန်းအမှတ်စဉ် (CD

49/CE 47)ဖြစ်သည်။

မွေးထုတ်ပြီးအရာရှိလောင်းများနှင့် အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်း
ရေကြောင်းအတတ်ပညာကို စတင်ပို့ချစဉ် ၁၉၆၃ ခုနှစ်က တည်ကပင် တွဲကြိုဒီပလိုမာ သင်တန်းများ မစတင်မီ ၂၀၀၈ ခုနှစ် အထိ အရာရှိလောင်းသင်တန်းသား(၂၂၆၄)ဦးကို မွေးထုတ်ပေးခဲ့သည်။ ၂၀၀၉ ခုနှစ်မှစတင်၍ ယနေ့အထိ အရာရှိလောင်း ဒီပလိုမာ သင်တန်းသားဦးရေမှာ (၂၃၂၀)ဦးရှိပါသည်။ ထို့ကြောင့် ၁၉၆၃ ခုနှစ်မှစတင်ကာ ယနေ့အထိ ရေကြောင်း အရာရှိလောင်း(၂၅၂၈) ဦးနှင့် အင်ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်း (၂၇၅၆)ဦးကို မွေးထုတ်ပေးခဲ့ပြီးဖြစ်ရာ အရာရှိလောင်း စုစုပေါင်း (၅၂၈၄)ဦး မွေးထုတ်ပေးခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကော်လိပ်အနေဖြင့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များကို စဉ်ဆက်မပြတ်ပြုစု ပျိုးထောင်ကာ နိုင်ငံတော်အား တစ်ဖက်တစ်လမ်းမှ အထောက်အကူပြုပေးလျက် ရှိသည်။

မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကော်လိပ်မှ အရာရှိလောင်း သင်တန်းဆင်းသည့် ကျောင်းသားများအားလုံးမှာ အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်း ရှာနှုန်းပြည့်ရရှိကြသည်။ နိုင်ငံခြားသင်တန်းတက်မှုကို အချို့သည် အရာရှိလောင်းများ၏ သင်တန်းကာလအလုံးစုံ မပြီးဆုံးမီကပင် ကျောင်းသို့ လာရောက်ဆက်သွယ်လျက် အရာရှိလောင်း တို့ကိုရွေးချယ်ပေးယူကြသည်။ အချို့ကုမ္ပဏီများမှာ သူတို့ရွေးချယ်ထားသော အရာရှိလောင်းတို့ကို Scholarship Award ပေးအပ်သည့် အစဉ်အလာများလည်းရှိပါသည်။ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ရေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ်၏ အသိအမှတ်ပြုမှုနှင့်အတူ နိုင်ငံတော်၏စားပြု ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ ကော်လိပ်တစ်ခုဖြစ်၍ ရှာနှုန်းပြည့်သော အရာရှိလောင်းတို့မှာ ကျောင်းပြီးသည့်နှင့်ပင် အလုပ်အကိုင်ရရှိ ပြီးဖြစ်ပါသည်။

အရာရှိလောင်းများ၏ အနာဂတ်ခရီးလမ်း

မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကော်လိပ်တွင်ကုန်သွယ်ရေး ကြောင်းအရာရှိလောင်း Nautical Cadet သင်တန်းတက်ရောက် အောင်မြင်သူများအား ရေကြောင်းပညာဒီပလိုမာတွဲ Diploma in Nautical Studies (Dip.N.S) ကို ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။ ကုန်သွယ် ရေးကြောင်း အရာရှိလောင်းများသည် ကျောင်းဆင်းပြီးနောက် Officer Incharge of a Navigational Watch-OOW- Deck Officer Class III စာမေးပွဲကို ဆက်လက်ဖြေဆိုရန် နိုင်ငံခြား သင်တန်းများပေါ်တွင် အရာရှိလောင်း (Deck Cadet) အနေဖြင့် ပင်လယ်ပြင်လုပ်သက်ရယူကြရသည်။ Approved Training Programme အရ ATRB (Approved On Board Training Record Book) စာအုပ်ပါ ညွှန်ကြားချက်အတိုင်း MOA လက်မှတ်ရေးထိုး ထားသော သင်တန်းကုမ္ပဏီမှ ရေယာဉ်များပေါ်တွင် လုပ်သက် ၁၈ လပြည့်ရန် လိုအပ်သည်။ သတ်မှတ်လုပ်သက်ပြည့်မီသူ အရာရှိ လောင်းများသည် OOW-Deck Officer Class III ဖြေဆိုရန် အတွက် သင်တန်းတက်ရောက်ရန် မလိုအပ်တော့ပေ။ ရေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန (DMA)တွင် ပင်လယ်ပြင်လုပ် သက်ကို စစ်ဆေးခံကာ Board of Examination-B.O.E

ရေးမြေစာမေးပွဲကို Practical Navigation နှင့် General Ship Knowledge-GSK ဘာသာရပ်နှစ်ခုကိုသာ ဖြေဆိုရသည်။ ၎င်း အပြင် Oral Exam ကိုပါ ဖြေဆိုအောင်မြင်ပါက 2nd Mate အရာရှိငယ်အဆင့်ဖြင့် စတင်တာဝန်ထမ်းဆောင်ကြရမည် ဖြစ် သည်။ ဆက်လက်၍ အရာရှိစာမေးပွဲ အဆင့်ဆင့်ကို ဝင်ရောက် ဖြေဆိုနိုင်ပြီး 1st Mate ၊ Captain စသည့် အမြင့်ဆုံးရာထူးများ ကို အဆင့်ဆင့် တက်လှမ်းရယူနိုင်မည် ဖြစ်သည်။

ကုန်သွယ်ရေးကြောင်း အင်ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်း (Engi- neering Cadet) သင်တန်း တက်ရောက် အောင်မြင်သူများအတွက် Diploma in Maritime Techology (Dip Mar.Tech) ရေကြောင်းနည်းပညာ ဒီပလိုမာတွဲကို ပေးအပ်ချီးမြှင့်သည်။ အင် ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်းများသည် ကျောင်းဆင်းပြီးနောက် WST (Workshop Skill Training) သင်တန်းကို မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ် ရေးကြောင်းကော်လိပ်၌ပင် ၆ လ တက်ရောက်ကြရသည်။ ထို နောက် နိုင်ငံခြားသင်တန်းများပေါ်တွင် အရာရှိလောင်း Engine Cadet (EC) အဆင့်ဖြင့် ပင်လယ်ပြင်လုပ်သက်ရယူကြရသည်။



Officer Incharge of Engineering Watch-OEW-MEO Class III စာမေးပွဲကို ဝင်ရောက်ဖြေဆိုရန် ရေကြောင်း အရာရှိ လောင်းများနည်းတူ ATRB စာအုပ်ပါလမ်းညွှန်ချက်အတိုင်း MOA ထိုးထားသော သင်တန်းကုမ္ပဏီမှ ရေယာဉ်များပေါ်တွင် တာဝန်ထမ်း ဆောင်သည့် လုပ်သက် ၉ လရှိရန် လိုအပ်သည်။ သတ်မှတ် ပင်လယ်ပြင်လုပ်သက်ပြည့်မီသူများသည် ရေကြောင်းပို့ဆောင် ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနတွင် ပင်လယ်ပြင်လုပ်သက်ကို စစ်ဆေးခံ ကာ B.O.E စာမေးပွဲကို တိုက်ရိုက်ဝင်ရောက်ဖြေဆိုနိုင်သည်။ GEK (General Engineering Knowledge) ၊ MEK (Motor Engineering Knowledge) ၊ E.Tech (Electro Technology) နှင့် NA&Ship Construction စသည့် ဘာသာရပ်(၄)ခုကို ရေး မြေနှုတ်ဖြေ ဖြေဆိုအောင်မြင်ပါက တတိယအင်ဂျင်နီယာ အဆင့် မြင့် တာဝန်ထမ်းဆောင်ခွင့်ရမည်ဖြစ်သည်။ ဆက်လက်၍ အရာရှိ စာမေးပွဲအဆင့်ဆင့်ကို ဝင်ရောက်ဖြေဆိုနိုင်ပြီး 2nd Engineer ၊ 1st Engineer စသည့် ရာထူးများကို အဆင့်ဆင့် တက်လှမ်းနိုင် မည်ဖြစ်ပါသည်။

ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းလှုပ်စစ်နည်းပညာအရာရှိလောင်း(Mar-

ine Electrical Cadet)သင်တန်းတက်ရောက် အောင်မြင်သူများ အား ရေကြောင်းလျှပ်စစ်နည်းပညာ ဒီပလိုမာဘွဲ့၊ Diploma in Marine Electrical Technology (Dip.E.Tech)ကို ချီးမြှင့်ပါသည်။ လျှပ်စစ်နည်းပညာ အရာရှိလောင်းများသည် ကျောင်းဆင်းပြီး နောက် Electrical Workshop Skill Training သင်တန်းကို မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်၌ပင် ငါ့လတက်ရောက် ကြရသည်။ ထို့နောက် နိုင်ငံခြားသင်တန်းများပေါ်တွင် အရာရှိ လောင်း Marine Electrical Cadet (MEC) အဆင့်မြင့်ပင်လယ်ပြင် လုပ်သက်ရယူကြရသည်။ ETO (Electro Technical Officer) စာမေးပွဲကို ဝင်ရောက်ဖြေဆိုရန် အင်ဂျင်နီယာအရာရှိလောင်းများ နည်းတူ ATRB စာအုပ်ပါ လမ်းညွှန်ချက်အတိုင်း MOA လက်မှတ် ထိုးထားသော သင်တန်းမှ ရေယာဉ်များပေါ်တွင် တာဝန်ထမ်း ဆောင်သည့် လုပ်သက် ၁၀ လရှိရန် လိုအပ်သည်။ သတ်မှတ် ပင်လယ်ပြင် လုပ်သက်ပြည့်မီသူများသည် ရေကြောင်းပို့ဆောင် ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနတွင် ပင်လယ်ပြင်လုပ်သက်ကို စစ်ဆေးခံ ယူကာ B.O.E စာမေးပွဲကို ဝင်ရောက်ဖြေဆိုရန် ETO Refresher Course ကို ၄ လ ခွဲ တက်ရောက်ပြီး Maintenance နှင့် Electrical Electronic & Control စသည့် ဘာသာရပ်နှစ်ခုကိုသာ ရေး ဖြေ ဖြေဆိုကြရသည်။ နှုတ်ဖြေကိုပါ အောင်မြင်လျှင် ရေကြောင်း အင်ဂျင်နီယာအရာရှိအဖြစ် တာဝန်ထမ်းဆောင်ခွင့် ရမည်ဖြစ် သည်။

အခြားသင်တန်းများ

မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်တွင် အရာရှိလောင်း ဒီပလိုမာသင်တန်းအပြင် ရေကြောင်းအတတ်ပညာနှင့် သက်ဆိုင် သော အခြားသင်တန်းများကိုလည်း သင်ကြားပို့ချ လေ့ကျင့်ပေး လျက်ရှိသည်။ သင်တန်းများမှာ Certificate of Competency (CoC) သင်တန်း ၁၀ မျိုး၊ Certificate of Proficiency Course (CoP) သင်တန်း ၁၃ မျိုး၊ အခြားသင်တန်း ၇ မျိုးဖြစ်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်၌ လက်ရှိ အချိန်တွင် သင်ကြားပို့ချပေးနေသည့် သင်တန်းအမျိုးအစားပေါင်း ၃၃ မျိုးရှိသည်။ အဆိုပါ သင်တန်းများကို ခေတ်မီသင်ထောက်ကူ ပစ္စည်းများ၊ အဆင့်မြင့် Simulator များ၊ ရေကူးအပါအဝင် Smoke House နှင့် Work များဖြင့် စာတွေ့၊ လက်တွေ့စနစ်တကျ သင်ကြား လေ့ကျင့်ပေးလျက်ရှိသည်။

အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်နှင့် ပြည်တွင်းပြည်ပ စစ်ဆေးမှုခံယူခြင်း

မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်သည် ရေကြောင်း ပညာရပ်နယ်ပယ်တွင် နိုင်ငံတကာအဆင့် စံချိန်စီအဖွဲ့အစည်း တစ်ခုဖြစ်သော မွေးထုတ်ပေးလိုက်သော ရေကြောင်းလောကသား များမှာ နိုင်ငံတကာမှ ရေကြောင်းလောကသားများနှင့် ရင်ပေါင် တန်းနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် Quality Management System (QMS) ကို ၂၀၀၇ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလမှတစ်ဆင့် ထူထောင်ခဲ့ သည်။ ၂၀၀၇ ခုနှစ်၊ ဇူလိုင် ၆ ရက်နေ့တွင် ISO 9001:2000 Certification လက်မှတ် (Certificate No.BGK 0403950)

ကိုရရှိခဲ့သည်။ အဆိုပါ လက်မှတ်ကိုပင် ၂၀၁၀ ခုနှစ်၊ ဇူလိုင်လ၆ရက် တွင် ISO 9001:2008 Certification အဖြစ် အဆင့်မြှင့်တင်ခဲ့ သည်။ ယခုအခါတွင် (ISO 9001:2015) Quality Management System for Maritime Education Training လက်မှတ် (Certificate No.59571) ကိုရယူထားပြီး သတ်မှတ်ထားသော အရည်အသွေးစံချိန်စံညွှန်းအညီ ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။

မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်၌ ဖွင့်လှစ်ပို့ချ လျက်ရှိသော သင်တန်းအများစုသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာရေ ကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (IMO) က သတ်မှတ်ပြဋ္ဌာန်းထားသော Model Course နှင့်အညီ ဖွင့်လှစ်သင်ကြားလေ့ကျင့်ပေးရသည်။ အပြည် ပြည်ဆိုင်ရာရေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (IMO) ၏ STCW Convention နှင့်အညီ လိုက်နာဆောင်ရွက်ရသည်ဖြစ်ရာ အခြားသော ရေ ကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများနှင့်တူ သီးခြားလွတ်လပ် သော အကဲဖြတ်အဖွဲ့ (Independent Evaluation Team) ၏ စစ်ဆေးမှုကို ဖွဲ့စည်းလုပ်ကိုင် တစ်ကြိမ်ခံယူရသည်။ ရေကြောင်းပို့ဆောင် ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန (DMA) ၏ ကြီးကြပ်မှုဖြင့် ကျွမ်းကျင်မှု ဆိုင်ရာသင်တန်းများ ဖွင့်လှစ်ပို့ချခြင်း၊ စာမေးပွဲများကို စစ်ဆေး အကဲဖြတ်ခြင်းများလည်းရှိသည်။ ထို့ကြောင့် သင်ကြားမှုများ အရည်အသွေးရှိစေရန်အတွက် DMA က အခါအားလျော်စွာ လာရောက်စစ်ဆေးခြင်းလည်း ရှိသည်။

မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်သည် နှစ်ပေါင်း များစွာ ရပ်တည်ကာ ရွှေရတနာတစ်ခုကို ဂုဏ်ယူဝင့်ကြားမှုဖြင့် ဖြတ်သန်းလာခဲ့ပြီးဖြစ်သည်။ ရေကြောင်းပညာသိပ္ပံကတည်းကပင် အရာရှိလောင်းများအဖြစ် မွေးထုတ်ပေးခဲ့ပြီးဖြစ်သော ဖျိုးဆက် ဟောင်း ရေကြောင်းပညာရှင်အချို့သည် နိုင်ငံတော်ရှိ သက်ဆိုင်ရာ ရေကြောင်းအဖွဲ့အစည်းများတွင်သာမက နိုင်ငံတကာရေကြောင်း အသိုင်းအဝိုင်း၌ပါ ရာထူးအဆင့်ဆင့်၌ တာဝန်ထမ်းဆောင်ခဲ့ကြ ကာ အငြိမ်းစားယူခဲ့ကြပြီဖြစ်သည်။ ယခုလက်ရှိတွင်လည်း နိုင်ငံ တာဝန်များကို ကျရာနေရာတွင် သယ်ပို့ထမ်းဆောင်နေသူများ လည်း ရှိနေကြသေးသည်။ နိုင်ငံတကာသင်တန်းများတွင် လည်း ရာထူးအဆင့်ဆင့်၌ အောင်အောင်မြင်မြင် ထမ်းဆောင်နေ ကြသည်။ မြန်မာနိုင်ငံကုန်သွယ်ရေးကြောင်းကောလိပ်အနေဖြင့် ကမ္ဘာ့ရေကြောင်း သင်တန်းမောင်းနှင်ကြမည့် ဖျိုးဆက်သစ် ရေကြောင်းအရာရှိလောင်းများ၊ သင်တန်းသားအသစ်များကို စဉ် ဆက်မပြတ်မွေးထုတ်ပေးလျက်ရှိရာ နိုင်ငံတော်အတွင်းရှိ လူ့စွမ်း အားအရင်းအမြစ်များကို ပြုစုပျိုးထောင်ရာတွင် တတ်စွမ်းသည့် ဘက်မှ ဆောင်ရွက်ပေးနေခြင်းဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံတော် နှင့်နိုင်ငံသားများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန်နှင့် နိုင်ငံတော်၏ နိုင်ငံ ခြားဝင်ငွေများရရှိစေရန် တစ်ဖက်တစ်လမ်းက အထောက်အကူပြု ပေးနေသော ရေကြောင်းဘက်ဆိုင်ရာ အတတ်ပညာသင်ကောလိပ် တစ်ခုအဖြစ် မှတ်တမ်းတင်ဂုဏ်ပြုပါကြောင်းအော်ပြအပ်ပါသည်။

တလင်း တစ် ချောင်း



● ကျော်မင်းနိုင် (တောင်တွင်း) ●

ဒီနေ့ ဒီဘူတာကိုစရောက်သည်။ ရုံပိုင်လေးဆိုတော့ ထူးထူး ထွေထွေ တာဝန်လွှဲစရာမလို၊ ဘူတာယာခိဝန်းအတွင်း ပွိုင့်၊ အချက်ပြ၊ လမ်းမှား၊ တွဲခိုလမ်း အနေအထားတွေ လိုက်ကြည့်၊ ဆက်သွယ်ရေးအခြေအနေများပြောပြ၊ ရထားများ ဝင်/ထွက် ခြတ်သန်းချိန်၊ ဝန်ထမ်းဝယ်များ၏ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု အခြေအနေ၊ ဒီလောက်ပဲပဲ။ ဒီဘူတာကလောက်ကယ်ရထားနှင့်ကားရထားမှအပရပ်တန့်ခြင်း မရှိ။

ညနေ(၅)နာရီခွဲ ဘူတာတက်ခဲ့သည်။ ဒီဘူတာမှ အလုပ်စတင် ဝင်သည်ည ဖြစ်သည်။ ရုံပိုင်ကြီးထံမှ တာဝန်လွှဲယူလိုက်သည်။ ရထားရင်းနေသေးသဖြင့် လမ်းခွဲတိုင် အောင်တိုးကိုခေါ်ပြီး ပွိုင့် တွေ့လိုက်စစ်သည်။ အားလုံးကောင်း ၊ အချက်ပြကောင်း၊ ဘူတာ

ပြန်လာခဲ့သည်။ လျှပ်စစ်မီးမရှိသည့်အတွက် ဖယောင်းတိုင်နှင့် မီးခြစ် အဆင်သင့်ပြင်ထားလိုက်သည်။

တံခါးပေါက်အဝင် တစ်ဖက်တစ်ချက်တွင် လမ်းရှင်းကွင်း၊ တစ်ကွင်းစီ ချိတ်ထားသည်။ တစ်ကွင်းက အကောင်း၊ တစ်ကွင်းက ခါးကြိုးကို ဝါးခြင်းနှင့်ကပ်၍ ဝန်ကြီးဖြင့် ကြပ်စီးထားသည်။

“အောင်တိုးဇေ့ လမ်းရှင်းကွင်းက ဒီနှစ်ကွင်းထဲပဲလား”

“ဟုတ်တယ် ရုံပိုင်လေး။ ဒီမှာတော့ တစ်ကွင်းရှိတယ်။ ကျွန်တော်လုပ်ထားတာလေ။ နဘူးကိုင်ကို ကွေးပြီး ဝန်ကြီးနဲ့ စည်းထားတယ်”

“ကောင်းတယ်၊ လိုအပ်ရင် သုံးလို့ရတာပေါ့။”

နေ့လယ်ပိုင်းက နေခြစ်ခြစ်တောက်ပူထားသည်။ အခုမှောင်စ

ပျိုးချိန်ရှိသေး မိုးကရွာလာပြီ။ တစ်ဖက်ဘူတာမှ တုန်ရထားထွက်လာသည်။ အမြန်ရထားဦးစားပေးရန် ကွန်ထရိုက်မှညွှန်ကြားသည်။

“ဈေးဦးပေါက်ပြီ အောင်တိုးရေ ကုန်ရထား(၁)လမ်း သွင်းမယ်ဟေ့”

အောင်တိုးတစ်ယောက်ဘောင်းဘီရှည်ကို ဒူးထိအောင်ခေါက်တင်လိုက်သည်။ မိုးကာအင်္ကျီဝတ်သည်။ ကလင်သောနှင့် ပွိုင့်သော ကိုယူပြီး ကမ္ဘာမလင်းဆုံးခတ်မီးကိုယူကာ ဘူတာမှပွိုင့်သို့ ထွက်သွားလေသည်။ အချိန်အနည်းငယ်ကြာသွားသည် ဘူတာရေထွက်ကြည့်လိုက်တော့ ရထားက Oulier ရောက်နေပြီ။ အခြေအနေမကောင်း၊ ဘူတာတက်လာစဉ်က ယူခဲ့သော ဝှေ့ရှင်၊ ပလာယာနှင့်တူတို့ကိုယူကာ ပွိုင့်သို့ အပြေးလိုက်သွားရသည်။

“အောင်တိုးရေ ဘယ်လိုဖြစ်တာလဲ”

“ကလင်ဖြတ်တာနဲ့နဲ့ ကြာသွားတယ်၊ ကလင်ကပြန်နေပြီ ရုံပိုင်လေး၊ ပလန်ချာကလည်း ထုတ်လို့မရဘူး”

ညနေက ခွဲကြည့်တာအကောင်း၊ နေ့ခင်းဘက် နေပူပြီး အခု မိုးရွာတော့ ရာသီဥတုကြောင့်ဖြစ်မည်။ နှစ်ယောက်သား ဝှေ့နှင့် ပလာယာကို အသုံးပြုကာ ပလန်ချာဆွဲထုတ်၊ ပွိုင့်ခွဲပြီး ရထားတစ်လမ်းသွင်းလိုက်သည်။ ဘူတာသို့အမြန်ပြေး နောက်ရထားလက်ခံလိုက်သည်။

တော်ပါသေးသည်။ တစ်ဖက်ဘူတာတွင် ရထားရပ်မသွားလမ်းရှင်းဖြတ်ပေးလိုက်ရသည်ဟုဆိုသည်။ အမြန်ရထားဖြတ်သန်းသွားပြီး ကုန်ရထားကို (၁)လမ်းမှ ထုတ်လိုက်သည်။

အောင်တိုးပင် အစောပိုင်းဆင်းသည်။ အဆင်ပြေပါသည်။ ပွိုင့်ခွဲရခက်ခဲကြောင်း ကြေးနန်းပို့ထားလိုက်သည်။ အခုညတွင်း ချင်းတော့ လာပြင်မည်မဟုတ်။ သွားရော၊ ပြန်ရော အခက်အခဲ ရှိသည်။

လျှပ်စစ်မီးမရှိသည့်ဘူတာ ညဘက်အလုပ်ဆင်းရတာ အခက်အခဲတွေတော့ ပြောစရာမလို။ မိန်းမလမ်းဆိုတော့ ညဘက်ရထားများသည်။ အကော်အခွဲရှိသည်။ တစ်ညလုံးထုတ်တုတ်ပင် မထိုင်အား၊ တောင်ပွိုင့်လိုက်ရ မြောက်ပွိုင့်လိုက်ရ လမ်းရှင်းကွင်းကုရှာရ လမ်းရှင်းပင် ကောင်းကောင်းမပြည့်နိုင်။ မိုးရွာ လေတိုက်လျှင် ဖယောင်းတိုင်ထွန်းမရ မိုးလင်းမှလမ်းရှင်းဖြည့်ရသည်။ ဒီလမ်းပိုင်း ဒီတိုင်းအတွင်းရှိ ဝန်ထမ်းအားလုံး အုပ်ချုပ်သူအရာရှိ အားလုံး လိုလိုသိသည်။

မနက်မိုးလင်းတော့ ညက ပွိုင့်ခွဲမရကြောင်း ကြေးနန်းပို့ထားပြီးဖြစ်ကြောင်း၊ ကလင် ကလည်း ပြန်နေသဖြင့် အဖြုတ်၊ အတပ်ခက်ခဲကြောင်း ရုံပိုင်ကြီးကို ပြောပြတော့ လောလောဆယ် ကလင်တစ်ခုအပိုရှိသည်။ ၎င်းကလင်နှင့်လဲထားပြီး အဟောင်းကိုမရှိသုံးသုံးဖို့အတွက် သိမ်းထားရန်ပြောသည်။ နောက်ရက်တွင် တိုင်းရုံးအစည်းအဝေးရှိသည်။ အဲဒီအခါကျမှ လမ်းရှင်းကွင်းနှင့် ကလင်တောင်းယူခဲ့မည်ဖြစ်ကြောင်း ပြောသည်။

ရုံပိုင်ကြီးများပြီး ချက်ချင်းကြေးနန်းရိုက်၊ လူစားစတင်၊ ဆေးခွင့်တင်လိုက်ရသည်။ တစ်ဖက်ဘူတာမှ ရုံပိုင်လေးလောဆင်းသည်။ နောက်နေ့အစည်းအဝေးကိုယ်တိုင်သွားရတော့မည်။ ညဂျူတီဆင်း

လိုက်သည်။ မနက်လင်းတော့ ရေမိုးချိုး၊ ယူနီဖောင်းအသစ်ကလေးဝတ်၊ လိုအပ်သည့် စာရွက်စာတမ်းယူကာ ကားရထားနှင့် လိုက်ခဲ့သည်။

အစည်းအဝေးစပြီး ဆရာ DTM မှ နှုတ်ဆက်စကားပြော၊ ဆရာ TI မှ လိုအပ်သည်များမှာကြား၊ ရုံပိုင်ကြီးများမှလည်း လိုအပ်ချက်တွေ ပြောကြ၊ ဆိုကြ၊ ငြင်းကြ၊ ခုန်ကြ ။ ကိုယ်ကတော့ ညက ဂျူတီဆင်းထားတာဆိုတော့ ငိုက်ချင်နေပြီ။ မျက်လုံးဖျားဖျားပေးဖျားပေး ဖြစ်နေသည်။ လမ်းရှင်းကွင်းဆိုသည့် အသံကြားတော့ မျက်လုံးပြူးကျယ်သွားသည်။ တစ်ဘူတာကို လမ်းရှင်းကွင်း ၂ ကွင်းပေးမည်ဖြစ်ကြောင်း၊ ကလင်နှင့်သောတော့ အဟောင်းနှင့်လဲလှယ်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း ပြောသည်။ ခက်ပြီ ကိုယ်လိုအပ်နေတာက ကလင်၊ အဟောင်းကပါမလာခဲ့ ၊ ကလင်တစ်ချောင်းတော့ရမှဖြစ်မည်။ တောင်းကြည့်သည် မရ၊ အဟောင်းယူခဲ့ရန်သာ ပြောသည်။ ဘာမှမတတ်နိုင်။

အစည်းအဝေးပြီးတော့ ရုံပိုင်အားလုံးစတိုဆောင်ဆီသွားစတိုခန်းမှာ လိုအပ်သည်များ တောင်းယူနေကြသည်။ လမ်းရှင်းကွင်း ၂ ကွင်းစီကတော့ ရကြပြီ။ တစ်ချို့က ကလင်အဟောင်းနှင့် အသစ်လဲနေကြသည်။ ကိုယ့်စိတ်က ကလင်ပုံအာရုံရောက်နေသည်။ ကလင်ပုံနား မယောင်မလည် ရပ်နေလိုက်သည်။ တစ်ချို့ရုံပိုင်ကြီးတွေက တန်ဆာစာအုပ်တွေ ထုတ်ယူနေကြသည်။ တန်ဆာစာအုပ်ရသည်ကို ပိုရသည့်မျက်နှာတွေနှင့်၊ ကိုယ်ကတော့ ကလင်တစ်ချောင်းရမှ ဖြစ်မည်။ မရရအောင်ယူမယ်လို့ စိတ်ဆုံးဖြတ်လိုက်သည်။

ပတ်ဝန်းကျင်ကို အကဲခတ်လိုက်သည်။ ရုံပိုင်အားလုံးလိုလို စာအုပ်ပုံနား ရောက်နေကြသည်။ တိုယ့်နောက်ကျောဘက်မှာ ပြုတင်းပေါက်ရှိသည်။ ကလင်တစ်ချောင်း မိုးယူရန်ဆုံးဖြတ်လိုက်သည်။ ကွမ်းယာဝါးလိုက်သည်။ အနားမှာရှိတဲ့ ဝန်ကြီးတစ်ချောင်းယူကာ အသာရပ်နေလိုက်သည်။ လက်တွေ့က တုန်နေသည်။ ချွေးတွေကလည်း ရွဲနေပြီ။ ထိုစဉ်...

“ရုံပိုင်လေး ဘာဖြစ်လို့လဲ၊ ချွေးတွေ လည်းရွဲလို့”

“ဘာမှမဖြစ်ပါဘူး၊ ကွမ်းယူသွားလို့ပါ”

ဆိုပြီး ပြုတင်းပေါက် ကွမ်းထွေးချင်ယောင်ဆောင်ကာ အောက်ဘက် အခြေအနေကို အကဲခတ်လိုက်သည်။ ရုံပိုင်ကြီးပြန်လှည့်သွားတော့ ကလင်ပုံနားထိုင်ပြီး တုန်တုန်ယင်ယင်ဖြင့် ကလင်တစ်ချောင်းကို ကြီးနှင့်ချည်ပြီး လူနှင့်ကွယ်ကာ ပြုတင်းပေါက်မှ အောက်သို့ကြီးနှင့်လျော့၍ ဖြေးဖြေးချင်း ချလိုက်သည်။ အဲဒီအချိန်မှာပဲ ရုံပိုင်ကြီးတစ်ယောက်လာပြီး

“ရုံပိုင်လေးပြီးပြီလား၊ ချွေးတွေလဲ ရွဲလို့ပါလား”

“ဟုတ် ပြီးပါပြီ”

သူနိုးလှမိဖြစ်သွားသည်။ တစ်ကိုယ်လုံးလည်း ဆတ်ဆတ်တုန်နေသည်။ အရမ်းလည်းရှက်နေမိသည်။ ကလင်ကတော့အောက်ကျသွားသည်။ ရုံပိုင်ကြီးမြင်လိုက်သလားမသိ။ မသိချင်ယောင်ဆောင်တာလည်း ဖြစ်နိုင်သည်။

“ရုံပိုင်လေးယူနီဖောင်းလဲလိုက်၊ ချွေးတွေနဲ့ အအေးပတ်နေအုံး”

ဒရုန်း (ဒုံးပျံပျံ)

မောင်းသူမဲ့ယာဉ်



○ မိုက်စီရဂျာ

အမှန်တကယ်ဝန်ခံရလျှင် ဒရုန်းအကြောင်းကို ဌာနတွင် အင်္ဂလိပ်စာ/စကားလှည့်သင်ယော့ Native Speaker ဆရာမက သူ၏ သင်ခန်းစာတစ်ခုတွင် ထည့်သင်သည့်အခါမှသာ မြင်ဖူးကြားဖူးခဲ့ခြင်းဖြစ်ပြီး ယင်းမှာ လွန်ခဲ့သော ငါးနှစ်ခန့်ကဖြစ်သည်။ ဆရာမက ဒရုန်းအကြောင်းကို ဆလိုက်ထိုး၍ အင်္ဂလိပ်စာ သင်ခန်းစာကို သင်ရာတွင် ဒရုန်းဖြင့် ကုန်ပစ္စည်းပို့သည့် အကြောင်းကိုသာ သင်ခြင်းဖြစ်သည်။ ကုန်ပစ္စည်းရောင်းချသူက ၎င်း၏ဖောက်သည်မှာယူသော ကုန်ပစ္စည်းကို ဒရုန်းတွင် ချိတ်ဆွဲလျက် မှာယူသူ၏ တည်နေရာ ကိုဩဒီနိတ် (လတ္တီကျု လောင်ဂျီကျု) ကို ကွန်ပျူတာတွင် ရိုက်ထည့်၍ ပေးပို့သည့် ဝီဒီယိုဗိုင်းကို တွေ့ရသောအခါ အံ့ဩဘာနန်းဖြစ်ရသည်။ မှာယူသူ၏ နေအိမ်တည်တည်သို့ ဆင်းသက်၍ ကုန်ပစ္စည်းကို ပေးပို့ပေးခြင်းဖြစ်သည်။ မှာယူသူကလည်း လူမနီး သူမနီးသော နေရာတွင်နေထိုင်၍ မှာယူခြင်းဖြစ်သည်။ ဆရာမက ထိုသို့ စားသောက်ကုန်၊ လူသုံးကုန်ပစ္စည်းများကို ဒရုန်းဖြင့် မှာယူခြင်းပေးပို့ခြင်းများရှိသလို မူးယစ်ဆေးဝါးရောင်းဝယ်ခြင်းကိုလည်းဒရုန်းအသုံးပြု၍ ရောင်းဝယ်ဖောက်ကားခြင်းများပြုလုပ်တတ်ကြောင်းလည်း ဆက်လက်ပြောပြခဲ့ပါသည်။

မှန်ပါသည်။ လူတို့၏ တီထွင်ဖန်တီးမှုကြောင့် အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီ တိုးတက် ခေတ်မီလာသောအခါ အသစ်အသစ် ထွက်ပေါ်လာသော ခေတ်မီနည်းပညာရှင်များ ပစ္စည်းများသည် လူတို့၏ ကောင်းကျိုးအတွက်ဖြစ်နိုင်သလို ဆိုးကျိုးကိုလည်း ဖြစ်ပေါ်လာတတ်သည်မှာဒီနေ့ခေတ်သည်အကောင်းဆုံးသာကေပင်ဖြစ်သည်။ ထို့အတူ ဒရုန်းကိုလည်း ကောင်းသောကိစ္စတွင် အသုံးပြုနိုင်သကဲ့သို့ ဆိုးသောကိစ္စတွင်လည်း အသုံးပြုနိုင်ပါသည်။ အသုံးပြုသူ၏ ရည်ရွယ်ချက်အပေါ် မူတည်၍ အကျိုး အပြစ် ဖြစ်ပေါ်စေမည် ဖြစ်ပါသည်။

ဒရုန်း(သို့မဟုတ်)မောင်းသူမဲ့ယာဉ်ကို Drone ဟု၍လည်းကောင်း၊ UA(Unmanned Aircraft) ဟု၍ လည်းကောင်း၊ UAV (Unmanned Aircraft Vehicle) ဟု၍လည်းကောင်း၊ UAS (Unmanned Aircraft System)ဟု၍လည်းကောင်း ခေါ်ဝေါ်သုံးစွဲသည်ကို တွေ့ရပြီး ဒရုန်းဟူသော ဝေါဟာရသည် ယခုအခါ

မြန်မာပြည်သူလူထုနှင့် ရင်းနှီးကွမ်းစင်နေပြီဖြစ်သည့်အတွက် ထိုက်သင့်သော ဗဟုသုတရစေရန် အလို့ငှာ ရေးသားတင်ပြခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

ဒရုန်းကို များသောအားဖြင့် စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများတွင် ပိုးသတ်ဆေးဖျန်းခြင်း၊ မျိုးစေ့ကြဲခြင်း (Agriculture) မြေတိုင်း (Surveying) လုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ မြေပုံထုတ်ခြင်း (Mapping)၊ ကောင်းကင်ဓာတ်ပုံ (Aerial Photo) ရိုက်ကူးခြင်း၊ စုံစမ်းထောက်လှမ်းခြင်း (Surveillance)နှင့် အပျော်တမ်းဓာတ်ပုံ/ ဝီဒီယိုရိုက်ကူးခြင်း (Recreational activities) စသည့်လုပ်ငန်းများတွင် အသုံးပြုကြသည်။ အဆိုပါကိစ္စရပ်များအတွက် အသုံးပြုသော ဒရုန်းများမှာ အရွယ်အစားအားဖြင့် သေးငယ်ကြပါသည်။ စစ်ရေးအတွက်နှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး (Air Taxi) အတွက် အသုံးပြုသည့် ဒရုန်းများမှာ လေယာဉ်ငယ်/ ရဟတ်ယာဉ်ငယ်တစ်စီး၏ အရွယ်အစားခန့် ကြီးမားကြပါသည်။

ထိုသို့ လုပ်ဆောင်ရန်အတွက် ဒရုန်းကို အလေးချိန် ၅၅ ပေါင် (၂၅ ကီလိုဂရမ်) အောက် ဒရုန်းအား အများပြည်သူ အသုံးပြုနိုင်သော အရွယ်အစားအဖြစ် သတ်မှတ်၍ ၎င်းအလေးချိန်နှင့်အထက် ဒရုန်းအားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းသုံးအဖြစ် ယေဘုယျသတ်မှတ်ထားပါသည်။ သို့သော် ဒရုန်းအသုံးပြုမည့် အဖွဲ့အစည်း/ကုမ္ပဏီသည် သက်ဆိုင်ရာအာဏာပိုင်ထံတွင် မျက်မှောက်မှတ်ပုံတင်ရန် လိုအပ်ပါသည်။ ထို့အတူ ဒရုန်းစက်ပစ္စည်းကိုလည်း ၎င်း၏အချက်အလက်အသေးစိတ်နှင့်အတူမှတ်ပုံတင်ထားရန်နှင့် မောင်းနှင်မည့်သူအတွက်လည်း လိုင်စင်ပြုလုပ်ရန် လိုအပ်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ဒရုန်းအသုံးပြုခြင်းနှင့်ပတ်သက်၍ သီးသန့်ခွင့်ပြု ထားခြင်းမရှိသေးပါ။ ဒရုန်းကို လူတစ်ဦးချင်းစီ အသုံးပြုခြင်းအားခွင့်ပြုရန်ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေများရေးဆွဲပြဌာန်းရန် ဆောင်ရွက်ဆဲကာလပင် ရှိပါသေးသည်။ ကမ္ဘာနိုင်ငံအသီးသီးတွင်လည်း တစ်ညီတစ်ညွတ်တည်း ဒရုန်းဆိုင်ရာ ဥပဒေပြဌာန်းရန် မဆောင်ရွက်နိုင်သေးမီကာလအတွင်း အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဗြိတိန်ပြင်လေကြောင်းအဖွဲ့ချုပ် (International Civil Aviation Organization-ICAO) ကထုတ်ပြန်ထားသည့်လေကြောင်းလုံခြုံရေးဆိုင်ရာလက်စွဲစာစောင်

(Aviation Security Manual - Doc 8973) တွင် ပါဝင်သည့် အချက်များအတိုင်းလတ်တလောအားဖြင့်လိုက်နာဆောင်ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် တစ်ဦးချင်း တစ်ယောက်ချင်းအတွက် ဒရုန်း အသုံးပြုခြင်းကို ခွင့်ပြုနိုင်ခြင်း မရှိသေးသော်လည်း မြန်မာနိုင်ငံသို့ လာရောက်လည်ပတ်သူ နိုင်ငံခြားခရီးသွားများသည် မှတ်တမ်း ရုပ်ရှင် (Documentary Film) ရိုက်ကူးခြင်း၊ ခရီးသွား အမှတ်တရ ရိုက်ကူးခြင်းများအတွက် ဒရုန်းသယ်ဆောင်လာ၍ ရိုက်ကူးခွင့် တောင်းခံခြင်းများလည်းရှိတတ်ပါသည်။ ထိုသို့ သယ်ဆောင်လာ ပါက မိမိ ပြန်လည်ထွက်ခွာသည့်အခါတွင် တစ်ပါတည်း ပြန်လည် သယ်ဆောင်သွားရမည်ဖြစ်ပြီး မိမိဆက်သွယ်သည့် ခရီးသွား ကုမ္ပဏီမှတစ်ဆင့် ဟိုတယ်နှင့်ခရီးသွားလာရေးဝန်ကြီးဌာနသို့ ဒရုန်းယူဆောင်လာခွင့်နှင့် ရိုက်ကူးရေးဆောင်ရွက်ခွင့် ကြိုတင် တောင်းခံရမည် ဖြစ်ပါသည်။ ထိုအခါ ဟိုတယ်/ခရီးမှ သက်ဆိုင် ရာ လုံခြုံရေးတာဝန်ယူထားသော ဝန်ကြီးဌာနများနှင့် လေကြောင်း ဘေးအန္တရာယ် ကင်းဝေးစေရေးအတွက် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက် သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနသို့ ဆက်လက် ညှိနှိုင်းအကြောင်းကြားပါ သည်။ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ လမ်းညွှန် ချက်အရ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနက ဒရုန်း ပျံသန်းအသုံးပြုရာတွင်လိုအပ်သောညွှန်ကြားချက်များကိုပြန်ကြား အသိပေးပါသည်။ အဓိကမှာ လေယာဉ်ကွင်းများတွင် ဆင်း/တက် ပျံသန်းနေသော လေယာဉ်များနှင့် လေယာဉ်စီး ခရီးသည်များ ဘေး ကင်းလုံခြုံရေးအတွက် ညွှန်ကြားချက်များ ထုတ်ပြန်ပေးခြင်းသာ ဖြစ်ပြီး ဒရုန်းပျံသန်းခွင့် ခွင့်ပြုပေးခြင်း မဟုတ်ပါ။ ပျံသန်း အသုံးပြု မည့်သူ/အဖွဲ့အစည်းသည် သက်ဆိုင်ရာဒေသအာဏာပိုင်အဖွဲ့ အစည်း၏ခွင့်ပြုချက်ကို မပျက်မကွက်ရယူ ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ် ပမည်ဖြစ်ပါသည်။

အခြားအခြားသော နိုင်ငံများ၏ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများတွင် ဒရုန်း အား အမြင့်ပေ ၄၀၀ အထက် မပျံသန်းရန်နှင့် လေယာဉ်ကွင်း များမှ အနည်းဆုံး(၅)မိုင်အကွာတွင်သာ ပျံသန်းရန် ကန့်သတ်ကြ ကြောင်း လေ့လာတွေ့ရှိရပါသည်။ သို့သော်တရားဝင် ဒရုန်း ထုတ်လုပ်ကြသော စက်ရုံများသည် ကမ္ဘာ့နိုင်ငံအသီးသီး၏ လေ ကြောင်းသတင်းပြန်ကြားလွှာ (Aeronautical Information Publication - AIP) များတွင် ဖော်ပြထားသည့် အန္တရာယ်ရှိဧရိယာ (Danger Area)၊ တားမြစ်ဧရိယာ (Prohibited Area)၊ ကန့်သတ် ဧရိယာ(Restricted Area) များအား ဒရုန်း၏ Software/System တွင် ထည့်သွင်းပေးလိုက်သဖြင့် အဆိုပါဧရိယာများတွင် ပျံသန်း၍ မရခြင်းဖြစ်ပါသည်။ စက်ရုံ၏ တားမြစ်ကန့်သတ်ချက်သာဖြစ်၍ မည်သူ၏ ကန့်သတ်တားမြစ်ချက်မှ မဟုတ်ပါ။ အတယ်၍ ပိုမို စိတ်ချလုံခြုံအောင် ဆောင်ရွက်မည်ဆိုပါက Anti-drone/Anti-UAV စနစ်ဖြစ်သော Anti Unmanned Aircraft System - Anti-UAS ကို ထပ်မံတပ်ဆင်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။

စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်း၊ ဆောက်လုပ်ရေးလုပ်ငန်း၊ မြေတိုင်းလုပ် ငန်း၊ ခရီးသွား ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးလုပ်ငန်းနှင့် ကယ်ဆယ်ရေး

လုပ်ငန်းများအတွက် ဒရုန်းတင်သွင်းမည်ဆိုပါက သက်ဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မည့် အဖွဲ့အစည်း/ကုမ္ပဏီသည် သက်ဆိုင် ရာဝန်ကြီးဌာနမှတစ်ဆင့် တင်ပြတောင်းခံရမည်ဖြစ်ပါသည်။ အဆို ပါသက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနမှတာဝန်ကွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနပြည်ထဲရေး ဝန်ကြီးဌာနတို့၏ သဘောထားမှတ်ချက်များ၊ ဒရုန်း၏လှိုင်းနှုန်းစဉ် အသုံးပြုခွင့်အတွက် ဆက်သွယ်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနနှင့် လေ ကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေရေးအတွက် လေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနတို့၏ သဘောထားမှတ်ချက်များ ရယူရန်ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ သဘောထား မှတ်ချက်ကိုလည်း တောင်းခံရယူကာ နိုင်ငံတော်စီမံအုပ်ချုပ်ရေး ကောင်စီရုံးသို့ခွင့်ပြုချက်တင်ပြရယူ၍စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်း ဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းအတိုင်း ဒရုန်းတင်သွင်း ရန်ဖြစ်ပါသည်။

ထိုသို့တင်သွင်းခွင့်ရရှိထားသောဒရုန်းအားမည်သည့်အတွက် မည်သည့်နေရာတွင် မည်သည့်အချိန်ကာလမှ မည်သည့်အချိန် ကာလအထိ ပျံသန်းဆောင်ရွက်မည်ဖြစ်ကြောင်းကို အသုံးပြုမည့် ဒရုန်း၏အချက်အလက် (Specification) အသေးစိတ်နှင့်တကွ သက်ဆိုင်ရာ ဝန်ကြီးဌာနမှတစ်ဆင့် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ် ရေးဝန်ကြီးဌာနသို့ တင်ပြတောင်းခံရန်ဖြစ်ပြီး မိတ္တူကို လေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှု ဦးစီးဌာနသို့ ပေးပို့နိုင်ပါသည်။ တစ်ချိန် တည်းမှာပင် ပျံသန်း အသုံးပြုမည့် ဒေသအာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်း ထံသို့ ကြိုတင်ခွင့်ပြုချက်တောင်းခံရန် လိုအပ်ပါသည်။ အကယ်၍ ရှေးဟောင်းယဉ်ကျေးမှု အမွေအနှစ်အဖြစ် သတ်မှတ်ထားသော ဒေသများဖြစ်ပါက ရှေးဟောင်းသုတေသနနှင့် အမျိုးသားပြတိုက် ဦးစီးဌာန၏ ခွင့်ပြုချက်ကိုပါ တောင်းခံရယူရန် လိုအပ်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ မြို့ပြလေကြောင်း အဖွဲ့ချုပ်(International Civil Aviation Organization-ICAO)၊ မြို့ပြလေကြောင်းလမ်းညွှန်ဝန်ဆောင်မှုအဖွဲ့ (Civil Air Naviga- tion Services Organization - CANSO)၊ ဥရောပသမဂ္ဂလေ ကြောင်းဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအေဂျင်စီ(European Union Aviation Safety Agency-EASA) မှ အာဆီယံနိုင်ငံများအတွက် ဆောင်ရွက်နေသော Project တစ်ခုဖြစ်သည့် ASEAN Regional Integration Support from the EU (ARISE Plus) Programme နှင့် ဗက်ဒရယ်လေကြောင်းအုပ်ချုပ်ရေး Federal Aviation Administration - FAA တို့ထံမှ ဒရုန်းနှင့်ပတ်သက် သော ဗဟုသုတများ၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ၊ ဥပဒေ/နည်းဥပဒေ များ အခြားသောနိုင်ငံများ၏ လုပ်ဆောင်မှုများကို သင်တန်း များ အလုပ်ရုံ ဆွေးနွေးပွဲများမှတစ်ဆင့် အတွေ့အကြုံရယူဆောင် ရွက်လျက် ရှိပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ယနေ့အချိန်အထိ ဒရုန်းဆိုင်ရာ ဥပဒေ/နည်း ဥပဒေများပြဌာန်းနိုင်ခြင်း မရှိသေးသော်လည်း လေကြောင်းပို့ ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနအနေဖြင့် ဒရုန်းပျံသန်း အသုံးပြုရာ တွင် လိုက်နာဆောင်ရွက်ရန်အချက်များကို Advisory Circular ဖြင့် ထုတ်ပြန်ထားပြီးဖြစ်ပါသည်။

 Department of Civil Aviation Aeronautics Division 177, Myanmar Airways Tower (1st, 2nd, 3rd, 4th, 5th, 6th, 7th, 8th, 9th, 10th, 11th, 12th, 13th, 14th, 15th, 16th, 17th, 18th, 19th, 20th, 21st, 22nd, 23rd, 24th, 25th, 26th, 27th, 28th, 29th, 30th, 31st, 32nd, 33rd, 34th, 35th, 36th, 37th, 38th, 39th, 40th, 41st, 42nd, 43rd, 44th, 45th, 46th, 47th, 48th, 49th, 50th, 51st, 52nd, 53rd, 54th, 55th, 56th, 57th, 58th, 59th, 60th, 61st, 62nd, 63rd, 64th, 65th, 66th, 67th, 68th, 69th, 70th, 71st, 72nd, 73rd, 74th, 75th, 76th, 77th, 78th, 79th, 80th, 81st, 82nd, 83rd, 84th, 85th, 86th, 87th, 88th, 89th, 90th, 91st, 92nd, 93rd, 94th, 95th, 96th, 97th, 98th, 99th, 100th, 101st, 102nd, 103rd, 104th, 105th, 106th, 107th, 108th, 109th, 110th, 111th, 112th, 113th, 114th, 115th, 116th, 117th, 118th, 119th, 120th, 121st, 122nd, 123rd, 124th, 125th, 126th, 127th, 128th, 129th, 130th, 131st, 132nd, 133rd, 134th, 135th, 136th, 137th, 138th, 139th, 140th, 141st, 142nd, 143rd, 144th, 145th, 146th, 147th, 148th, 149th, 150th, 151st, 152nd, 153rd, 154th, 155th, 156th, 157th, 158th, 159th, 160th, 161st, 162nd, 163rd, 164th, 165th, 166th, 167th, 168th, 169th, 170th, 171st, 172nd, 173rd, 174th, 175th, 176th, 177th, 178th, 179th, 180th, 181st, 182nd, 183rd, 184th, 185th, 186th, 187th, 188th, 189th, 190th, 191st, 192nd, 193rd, 194th, 195th, 196th, 197th, 198th, 199th, 200th, 201st, 202nd, 203rd, 204th, 205th, 206th, 207th, 208th, 209th, 210th, 211st, 212th, 213th, 214th, 215th, 216th, 217th, 218th, 219th, 220th, 221st, 222nd, 223rd, 224th, 225th, 226th, 227th, 228th, 229th, 230th, 231st, 232nd, 233rd, 234th, 235th, 236th, 237th, 238th, 239th, 240th, 241st, 242nd, 243rd, 244th, 245th, 246th, 247th, 248th, 249th, 250th, 251st, 252nd, 253rd, 254th, 255th, 256th, 257th, 258th, 259th, 260th, 261st, 262nd, 263rd, 264th, 265th, 266th, 267th, 268th, 269th, 270th, 271st, 272nd, 273rd, 274th, 275th, 276th, 277th, 278th, 279th, 280th, 281st, 282nd, 283rd, 284th, 285th, 286th, 287th, 288th, 289th, 290th, 291st, 292nd, 293rd, 294th, 295th, 296th, 297th, 298th, 299th, 300th, 301st, 302nd, 303rd, 304th, 305th, 306th, 307th, 308th, 309th, 310th, 311st, 312nd, 313th, 314th, 315th, 316th, 317th, 318th, 319th, 320th, 321st, 322nd, 323rd, 324th, 325th, 326th, 327th, 328th, 329th, 330th, 331st, 332nd, 333rd, 334th, 335th, 336th, 337th, 338th, 339th, 340th, 341st, 342nd, 343rd, 344th, 345th, 346th, 347th, 348th, 349th, 350th, 351st, 352nd, 353rd, 354th, 355th, 356th, 357th, 358th, 359th, 360th, 361st, 362nd, 363rd, 364th, 365th, 366th, 367th, 368th, 369th, 370th, 371st, 372nd, 373rd, 374th, 375th, 376th, 377th, 378th, 379th, 380th, 381st, 382nd, 383rd, 384th, 385th, 386th, 387th, 388th, 389th, 390th, 391st, 392nd, 393rd, 394th, 395th, 396th, 397th, 398th, 399th, 400th, 401st, 402nd, 403rd, 404th, 405th, 406th, 407th, 408th, 409th, 410th, 411st, 412nd, 413th, 414th, 415th, 416th, 417th, 418th, 419th, 420th, 421st, 422nd, 423rd, 424th, 425th, 426th, 427th, 428th, 429th, 430th, 431st, 432nd, 433rd, 434th, 435th, 436th, 437th, 438th, 439th, 440th, 441st, 442nd, 443rd, 444th, 445th, 446th, 447th, 448th, 449th, 450th, 451st, 452nd, 453rd, 454th, 455th, 456th, 457th, 458th, 459th, 460th, 461st, 462nd, 463rd, 464th, 465th, 466th, 467th, 468th, 469th, 470th, 471st, 472nd, 473rd, 474th, 475th, 476th, 477th, 478th, 479th, 480th, 481st, 482nd, 483rd, 484th, 485th, 486th, 487th, 488th, 489th, 490th, 491st, 492nd, 493rd, 494th, 495th, 496th, 497th, 498th, 499th, 500th, 501st, 502nd, 503rd, 504th, 505th, 506th, 507th, 508th, 509th, 510th, 511st, 512nd, 513th, 514th, 515th, 516th, 517th, 518th, 519th, 520th, 521st, 522nd, 523rd, 524th, 525th, 526th, 527th, 528th, 529th, 530th, 531st, 532nd, 533rd, 534th, 535th, 536th, 537th, 538th, 539th, 540th, 541st, 542nd, 543rd, 544th, 545th, 546th, 547th, 548th, 549th, 550th, 551st, 552nd, 553rd, 554th, 555th, 556th, 557th, 558th, 559th, 560th, 561st, 562nd, 563rd, 564th, 565th, 566th, 567th, 568th, 569th, 570th, 571st, 572nd, 573rd, 574th, 575th, 576th, 577th, 578th, 579th, 580th, 581st, 582nd, 583rd, 584th, 585th, 586th, 587th, 588th, 589th, 590th, 591st, 592nd, 593rd, 594th, 595th, 596th, 597th, 598th, 599th, 600th, 601st, 602nd, 603rd, 604th, 605th, 606th, 607th, 608th, 609th, 610th, 611st, 612nd, 613th, 614th, 615th, 616th, 617th, 618th, 619th, 620th, 621st, 622nd, 623rd, 624th, 625th, 626th, 627th, 628th, 629th, 630th, 631st, 632nd, 633rd, 634th, 635th, 636th, 637th, 638th, 639th, 640th, 641st, 642nd, 643rd, 644th, 645th, 646th, 647th, 648th, 649th, 650th, 651st, 652nd, 653rd, 654th, 655th, 656th, 657th, 658th, 659th, 660th, 661st, 662nd, 663rd, 664th, 665th, 666th, 667th, 668th, 669th, 670th, 671st, 672nd, 673rd, 674th, 675th, 676th, 677th, 678th, 679th, 680th, 681st, 682nd, 683rd, 684th, 685th, 686th, 687th, 688th, 689th, 690th, 691st, 692nd, 693rd, 694th, 695th, 696th, 697th, 698th, 699th, 700th, 701st, 702nd, 703rd, 704th, 705th, 706th, 707th, 708th, 709th, 710th, 711st, 712nd, 713th, 714th, 715th, 716th, 717th, 718th, 719th, 720th, 721st, 722nd, 723rd, 724th, 725th, 726th, 727th, 728th, 729th, 730th, 731st, 732nd, 733rd, 734th, 735th, 736th, 737th, 738th, 739th, 740th, 741st, 742nd, 743rd, 744th, 745th, 746th, 747th, 748th, 749th, 750th, 751st, 752nd, 753rd, 754th, 755th, 756th, 757th, 758th, 759th, 760th, 761st, 762nd, 763rd, 764th, 765th, 766th, 767th, 768th, 769th, 770th, 771st, 772nd, 773rd, 774th, 775th, 776th, 777th, 778th, 779th, 780th, 781st, 782nd, 783rd, 784th, 785th, 786th, 787th, 788th, 789th, 790th, 791st, 792nd, 793rd, 794th, 795th, 796th, 797th, 798th, 799th, 800th, 801st, 802nd, 803rd, 804th, 805th, 806th, 807th, 808th, 809th, 810th, 811st, 812nd, 813th, 814th, 815th, 816th, 817th, 818th, 819th, 820th, 821st, 822nd, 823rd, 824th, 825th, 826th, 827th, 828th, 829th, 830th, 831st, 832nd, 833rd, 834th, 835th, 836th, 837th, 838th, 839th, 840th, 841st, 842nd, 843rd, 844th, 845th, 846th, 847th, 848th, 849th, 850th, 851st, 852nd, 853rd, 854th, 855th, 856th, 857th, 858th, 859th, 860th, 861st, 862nd, 863rd, 864th, 865th, 866th, 867th, 868th, 869th, 870th, 871st, 872nd, 873rd, 874th, 875th, 876th, 877th, 878th, 879th, 880th, 881st, 882nd, 883rd, 884th, 885th, 886th, 887th, 888th, 889th, 890th, 891st, 892nd, 893rd, 894th, 895th, 896th, 897th, 898th, 899th, 900th, 901st, 902nd, 903rd, 904th, 905th, 906th, 907th, 908th, 909th, 910th, 911st, 912nd, 913th, 914th, 915th, 916th, 917th, 918th, 919th, 920th, 921st, 922nd, 923rd, 924th, 925th, 926th, 927th, 928th, 929th, 930th, 931st, 932nd, 933rd, 934th, 935th, 936th, 937th, 938th, 939th, 940th, 941st, 942nd, 943rd, 944th, 945th, 946th, 947th, 948th, 949th, 950th, 951st, 952nd, 953rd, 954th, 955th, 956th, 957th, 958th, 959th, 960th, 961st, 962nd, 963rd, 964th, 965th, 966th, 967th, 968th, 969th, 970th, 971st, 972nd, 973rd, 974th, 975th, 976th, 977th, 978th, 979th, 980th, 981st, 982nd, 983rd, 984th, 985th, 986th, 987th, 988th, 989th, 990th, 991st, 992nd, 993rd, 994th, 995th, 996th, 997th, 998th, 999th, 1000th	<p style="text-align: center;">RESTRICTION OF DRONE OPERATIONS</p> <p>1. PURPOSE This Advisory Circular provides guidance to Drone/Unmanned Aircraft (UA) Operators on certified acceptability to the Department of Civil Aviation - (DCA) Myanmar for showing compliance with the requirements for control of Drone operations in Aerodrome, Danger, Prohibited and Restricted areas. Before leaving the Drone for Unmanned Aircraft Operations in a prohibited, this AC shall apply to persons who visit to, or are operating, the Drone/Unmanned Aircraft (UA).</p> <p>2. Applicability This advisory is intended to apply to all operators and organizations involved in the operation of UAS (Unmanned Aircraft System) within the Republic of the Union of Myanmar Region. The following are examples of possible Drone/ Unmanned Aircraft (UA) operations that could be restricted to the Drone Control of DCA: - Aerial photography; - Research and development; - Educational/ academic uses; - Crop-monitoring operations; - Bridge, power line or pipeline inspection; - Aerial inspection; - Aerial video recording and - Film and TV, etc.</p> <p>3. REFERENCES Applicable Standards and Orders issued for control of operations in aerodromes and restricted areas in compliance with the provisions of the latest edition of the following documents:- 1. ICAO Doc 9118-AN/501 2. ICAO Doc 9118-AN/501 3. DCA Myanmar AIP (2022) - Prohibited, Restricted and Danger areas (12 Sep 2022)</p> <p>4. INFORMATION The areas in which prohibited, restricted or restricted operations are prohibited and all areas over which the operation of any aircraft may, in any manner or under its control, either temporarily or permanently, are classified in DCA Myanmar AIP (2022) - Prohibited, Restricted and Danger Areas (12 Sep 2022). 1. DANGER AREA: within which activities dangerous to the flight of aircraft are prohibited at specified times. This area is used only when the potential danger to aircraft has not yet been designated of the area or restricted as prohibited. 2. PROHIBITED AREA: above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of Drones/ Unmanned Aircraft (UA) is prohibited. 3. RESTRICTED AREA: above the area or territorial waters of a State, within which the flight of Drones/Unmanned Aircraft (UA) is restricted to accordance with specific specified conditions. Strictly no activities of flight unless special permission has been obtained, leads to the designation of a restricted area.</p> <p style="text-align: right;"><i>[Signature]</i> Director General Department of Civil Aviation</p>
--	--

- အဆိုပါ Advisory Circular DCA-AC-Air01 (R1) (၁၃-၁၂- ၂၀၁၉) တွင် အောက်ပါအတိုင်း ဖော်ပြထားပါသည်-
- (က) လေယာဉ်ကွင်းမှ အနည်းဆုံး(၅)မိုင် လွတ်ကင်းသော အကွာအဝေးတွင်သာ ပျံသန်းရန်၊
 - (ခ) မြန်မာလေကြောင်းသတင်းလွှာတွင် ဖော်ပြထားသော အန္တရာယ်ရှိဧရိယာ၊ တားမြစ်ဧရိယာနှင့် ကန့်သတ်ဧရိယာများအတွင်း ပျံသန်းခြင်းမပြုရန်၊
 - (ဂ) လူစုလူဝေးများအပေါ်တွင် သက်ဆိုင်ရာ ဒေသအာဏာပိုင်နှင့် လုံခြုံရေးအဖွဲ့အစည်းများ၏ ခွင့်ပြုချက်မရှိဘဲ ပျံသန်းခြင်းမပြုရန်၊
 - (ဃ) အများပြည်သူပိုင်ဆိုင်သည့် ဧရိယာများ အပေါ်တွင် ပျံသန်းမည်ဆိုပါက ပိုင်ရှင်ဖြစ်သူ၏ ခွင့်ပြုချက်မရှိဘဲ ပျံသန်းခြင်း မပြုရန်နှင့် ရာသီဥတု ကောင်းမွန်သော နေ့အချိန်တွင်သာ ပျံသန်းရန်၊
 - (င) လူများနှင့် အိုးအိမ်အဆောက်အအုံများအား ထိခိုက်စေနိုင်သည့်လုံခြုံစိတ်ချမှုမရှိသောနည်းလမ်းဖြင့် အကြောင်းတစ်စုံတစ်ရာမရှိဘဲပျံသန်းခြင်းမပြုရန်၊
 - (စ) ညအချိန်နှင့် မြင်ကွင်းမကောင်းသော အချိန်များတွင် ပျံသန်းခြင်းမပြုရန်၊
 - (ဆ) အရာဝတ္ထုများ ချိတ်ဆွဲခြင်း၊ လွှတ်ချခြင်းတို့အား မပြုလုပ်ရန်၊

- (ဇ) မောင်းနှင်ပျံသန်းသူ၏မြင်ကွင်းအတွင်း၌သာပျံသန်းရန်၊
 - (ဈ) လူ၊ သစ်ပင်၊ အဆောက်အအုံ၊ တာဝါတိုင်များကိုသို့သော အတားအဆီးများနှင့် လွတ်ကင်းအောင်ပျံသန်းရန်၊
 - (ည) အန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်သော အရာဝတ္ထုများ သယ်ဆောင်ခြင်းမပြုရန်၊
- ယခု Advisory Circular တွင် ဖော်ပြထားသော အန္တရာယ်ရှိဧရိယာ (Danger Area)၊ တားမြစ်ဧရိယာ (Prohibited Area)၊ ကန့်သတ်ဧရိယာ (Restricted Area) များကို လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနမှ ထုတ်ပြန်ထားသော မြန်မာလေကြောင်းသတင်းပြန်ကြားလွှာ (Aeronautical Information Publication - AIP Myanmar) တွင်လည်းကောင်း၊ အများပြည်သူလေ့လာသိရှိနိုင်စေရန်လွှင့်တင်ထားသော လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၏ ဝက်ဆိုက် <https://www.dca.gov.mm> တွင်လည်းကောင်း ဝင်ရောက်လေ့လာကြည့်ရှုနိုင်ပါသည်။
- ဒရုန်းအကြောင်းကို အကျယ်ချဲ့ရေးရာလျှင် ကုန်နိုင်စွယ်မရှိပါသောကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင် ဒရုန်းပျံသန်းအသုံးပြုမှုနှင့်ပတ်သက်၍ သိရှိနိုင်ပါရန်နှင့် ဆောင်ရွက်ရန် (Do and Don't) တို့ကို မိမိသိသမျှဗဟုသုတအနည်းငယ်မှ ထပ်ဆင့်ဖြန့်ဝေပေးလိုက်ရပါသည်။

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကြိုတင်ကာကွယ်ရေး အသိပေး နှိုးဆော်ချက်

မော်တော်ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်သူများ လိုက်နာရမည့်အချက်များ
(နည်းဥပဒေ ၃၂၁)

မော်တော်ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်သူသည် ဒေဏာက်ပါအချက်များကို လိုက်နာရမည်-

- (က) မှတ်ပုံတင်ထားသော မော်တော်ဆိုင်ကယ်ကိုသာ မောင်းနှင်ရမည်။
- (ခ) သတ်မှတ်ယာဉ်မောင်းနှင်စင်ပါရှိရမည်။
- (ဂ) မော်တော်ဆိုင်ကယ်၏လက်ကိုင်ကို လက်နှစ်ဖက်ဖြင့် ကိုင်၍မောင်းနှင်ရမည်။
- (ဃ) မော်တော်ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်သူ၏ နောက်တွင်လူစီးထိုင်ခုံမပါလျှင်လူပိုမတင်ရ။ လူစီးထိုင်ခုံပါရှိလျှင်တစ်ဦးထက်ပိုမတင်ရ။ နောက်ထိုင်ခုံတွင် လိုက်ပါသူသည် မော်တော်ဆိုင်ကယ်ကိုခွဲစီး၍ ရှေ့သို့မျက်နှာမူလျက် ခြေထောက်ကို မော်တော်ဆိုင်ကယ်၏တစ်ဖက်တစ်ချက်ရှိ ခြေနှင်းခုံပေါ်တွင်တင်၍စီးရမည်။ ခြေနှင်းပေါ်တွင်ခြေတင်စီးရန်မမီသူကို တင်၍မစီးရ။ မော်တော်ဆိုင်ကယ် စီးသူ၏ရေတွင် မည်သူ့ကိုမျှမတင်ရ။
- (င) မော်တော်ဆိုင်ကယ်၏နောက်တွင် ပစ္စည်းများတင်ပါက ထိုပစ္စည်းသည် နောက်ထိုင်ခုံဘေးတစ်ဖက်တစ်ချက်မှ ခြောက်လက်မ(၁၅စင်တီမီတာ)ထက်ပို၍လည်းကောင်း၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်၏ နောက်ဘီးတာယာအစွန်းမှတစ်ပေ(၃၁ စင်တီမီတာ)ထက်ပို၍လည်းကောင်း၊ စွန်းထွက်ခြင်းမရှိစေရ။ ထိုပစ္စည်း၏အမြင့်သည်မော်တော်ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်သူ၏ပခုံးထက် မမြင့်စေရ။ တင်ဆောင်သောပစ္စည်းအလေးချိန်သည် မော်တော်ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်သူက မော်တော်ဆိုင်ကယ်ကို မထိန်းသိမ်းနိုင်လောက်အောင်မလေးစေရ။ အန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်သည့် ပစ္စည်းများကို မတင်ရ။
- (စ) မော်တော်ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်သူ၏ ရေတွင် မြင်ကွင်းကွယ်နိုင်သည့် မည်သည့်ပစ္စည်း ကိုမျှမတင်ရ။
- (ဆ) လမ်းပေါ်တွင်ဖြောင့်တန်းစွာမောင်းနှင်ရမည်။ အခြားမော်တော်ဆိုင်ကယ်၊ မော်တော်ယာဉ်များနှင့် ပြိုင်မမောင်းရ။ အုပ်စုဖွဲ့မမောင်းရ။ အခြားယာဉ်မောင်းနှင်သူများအနာင့်အယှက်ဖြစ်စေလောက်အောင် မမောင်းရ။
- (ဇ) မော်တော်ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်သူနှင့်လိုက်ပါစီးနင်းသူသည် သတ်မှတ်ထားသော စံချိန်စံညွှန်းနှင့် ကိုက်ညီသည့် အသက်အန္တရာယ်ကာကွယ်နိုင်စွမ်း မြင့်မားသော မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးထုပ်ကိုမေးသိုင်းကြိုးဝေချာ

- ရွာတပ်ဆင်၍ ဆောင်းထားရမည်။
- (ဈ) မော်တော်ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်သူ၊ လိုက်ပါစီးနင်းသူ၏ အဝတ်အစားများသည် ပျံ့လွင့် နေခြင်းအန္တရာယ်ဖြစ်စေနိုင်ခြင်းမရှိစေရ။
- (ည) မော်တော်ဆိုင်ကယ်၏ စက်သံကို ဆူညံအောင်မြှင့်၍ မမောင်းရ။ အသံထိန်းကိရိယာဖြတ်၍ မမောင်းရ။ ဆူညံသံဖြစ်ပေါ်စေသည့် ကိရိယာမတပ်ဆင်ရ။
- (ဋ) မော်တော်ဆိုင်ကယ်ကို အန္တရာယ်ဖြစ်စေလောက်အောင် အရှိန်ပြင်းစွာ မောင်းနှင်ခြင်း မပြုရ။
- (ဌ) ရှေ့မှမော်တော်ယာဉ်နှင့် အန္တရာယ်ကင်းနိုင်သည့် အကွာအဝေးမှ မောင်းနှင်ရမည်။
- (ဍ) မော်တော်ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်နေစဉ်လက်ကိုင်ဖုန်းအသုံးမပြုရ။ နားကြပ် (Ear Phone) အသုံးမပြုရ။
- (ဎ) မော်တော်ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်နေစဉ် ထီးမဆောင်းရ။ အမိုးတပ်ဆင်ခြင်းမပြုရ။
- (ဏ) မော်တော်ဆိုင်ကယ်ကို လမ်းလယ်မှ မမောင်းနှင်ရ။ လက်ယာဘက်ကပ်၍ မောင်းနှင် ရမည်။ သီးသန့်သတ်မှတ်ထားသော မော်တော်ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်ရန် လမ်းရှိပါက အဆိုပါလမ်းမှ မောင်းနှင်ရမည်။
- (တ) ရှေ့မီးအနိမ့်ကို နေ့ ညအချိန်တိုင်းတွင်လည်းကောင်း၊ ရှေ့မီးကြီးကို ညအချိန်လည်းကောင်း ဖွင့်၍မောင်းနှင်ရမည်။ မော်တော်ဆိုင်ကယ်ရှေ့မီးများတွင် နည်းပညာအသုံးပြုထားမှုကြောင့်မီးပြင်းအားသည်အခြားမော်တော်ယာဉ်မောင်းနှင်သူ၏ မြင်ကွင်းကိုအနာင့်အယှက်မဖြစ်စေရ။
- (ထ) မော်တော်ဆိုင်ကယ်ပေါ်တွင် တိရစ္ဆာန်တင်ဆောင်မောင်းနှင်ခြင်းမပြုရ။
- (ဒ) သတ်မှတ်ထားသည့် ယာဉ်စည်းကမ်းလမ်းစည်းကမ်းများကိုလိုက်နာရမည်။
- (ဓ) မူးယစ်ဆေးဝါး သို့မဟုတ် စိတ်ကိုပြောင်းလဲစေသော ဆေးဝါးများ သုံးစွဲ၍သော်လည်းကောင်း၊ အရက်သေစာသောက်စားမှုယစ်၍ သော်လည်းကောင်း၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်ကိုမောင်းနှင်ခြင်းမပြုရ။

ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန