“စီးပွားရေးနှင့်လူမှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍ၏ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများ”

ရေဆင်းစိုက်ပျိုးရေးတက္ကသိုလ်

လူမှုစီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍ၏အရေးပါမှု

- လုပ်သားအင်အား၏၆၁%ခန့်နှင့်ပြည်တွင်းထုတ်ကုန်တန်ဘိုး၏၃၉% ခန့်ကိုထုတ်လုပ်ပေးပါသည်။
- GDP တွင်စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍ၏ပါဝင်မှုရာခိုင်နှုန်းလျော့ကျနေသော်လည်း၊ လူမှုစီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန် အရေးပါသောကဏ္ဍဖြစ်ပါသည်။
- နိုင်ငံခြားဝင်ငွေ၏ ၄၄% ကိုရရှိ။
- စားနပ်ရိက္ခာ၊စက်မှုကုန်ကြမ်းထုတ်လုပ်ပေးသည့်အပြင်အခြားကဏ္ဍများ အတွက်အပိုလုပ်သားနှင့်ဝယ်လိုအားကိုဖြစ်ပေါ်စေ။

ပြုပြင်ပြောင်းလဲခဲ့သောမူဝါဒအချို့

ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု နည်းဗျူဟာများ

- လွတ်လပ်ရေးရပြီးနောက်ပိုင်း
  - တံခါးပိတ်ဝါဒ၊ သွင်းကုန်အစားထိုး
- ၁၉၈၈ခုနှစ်နောက်ပိုင်း
  - တံခါးဖွင့်ဝါဒနှင့် ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှု
  - ပို့ကုန်တိုးမြှင့်ရေး

ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုအချို့

- ဈေးကွက်နှင့်ကုန်သွယ်မှုလွတ်လပ်ခွင့်ပြုခြင်း
- နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများအားပေး
- ငွေကြေးကဏ္ဍပြောင်းလဲမှု-ပုဂ္ဂလိကဘဏ်များ၊ FEC ထုတ်
- ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍဦးစားပေး
- စီးပွားရေးအထူးဇုံများထူထောင်

ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှု၏ အကျိုးသက်ရောက်မှု

(၁) စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်မှုနှင့်စိုက်ဧကတိုးတက်

(၂) အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများပေါ်ပေါက်

(၃) နိုင်ငံခြားတင်ပို့ရောင်းချမှုပိုများ

(၄) စိုက်ပျိုးရေးအခြေခံအဆောက်အဦများ ပိုမိုတိုးတက်

စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍဆိုင်ရာမူဝါဒ

စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍဆိုင်ရာမူဝါဒ

- ထုတ်လုပ်မှုတိုးတက်ရန်၊ ပြည်တွင်းစားသုံးမှုဖူလုံရန်နှင့်အပိုအလျှံများကိုပြည်ပသို့တင်ပို့ရန်။
- လယ်ယာကုန်ထုတ်လုပ်မှု လုပ်ငန်းများအား လွတ်လပ်စွာစိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်ခွင့်ပြုခြင်း။
- လယ်ယာမြေသစ်များ တိုးချဲ့ဖော်ထုတ်လုပ်ကိုင်သူများနှင့် လယ်ယာလုပ်ကိုင်သူများအား လယ်ယာမြေလုပ်ကိုင်ခွင့်များပေးခြင်း။
- လယ်ယာသုံးစက်ကိရိယာများနှင့် အခြားသွင်းအားစု ပံ့ပိုးပစ္စည်းများ ဖြည့်တင်းဖြန့်ဖြူးရာ၌ ပုဂ္ဂလိကပိုင်ပိုမိုပါဝင်ဆောင်ရွက်လာနိုင်စေရန်အတွက် အားပေးဆောင်ရွက်ခြင်း။

ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု နည်းဗျူဟာများ

(၁) အထွက်ကောင်းအထူးအထွက်တိုးမျိုးကောင်းမျိုးသန့်များအသုံးပြုရန်။

(၂) ခေတ်မီသိပ္ပံနည်းကျစိုက်ပျိုးနည်းစနစ်များအသုံးပြုရန်။

(၃) သွင်းအားစု၊ စိုက်ပျိုးရေအပါအဝင် ဓါတ်မြေသြဇာများကို အချိန်ကိုက်၊ အချိုးကျအသုံးပြုရန်။

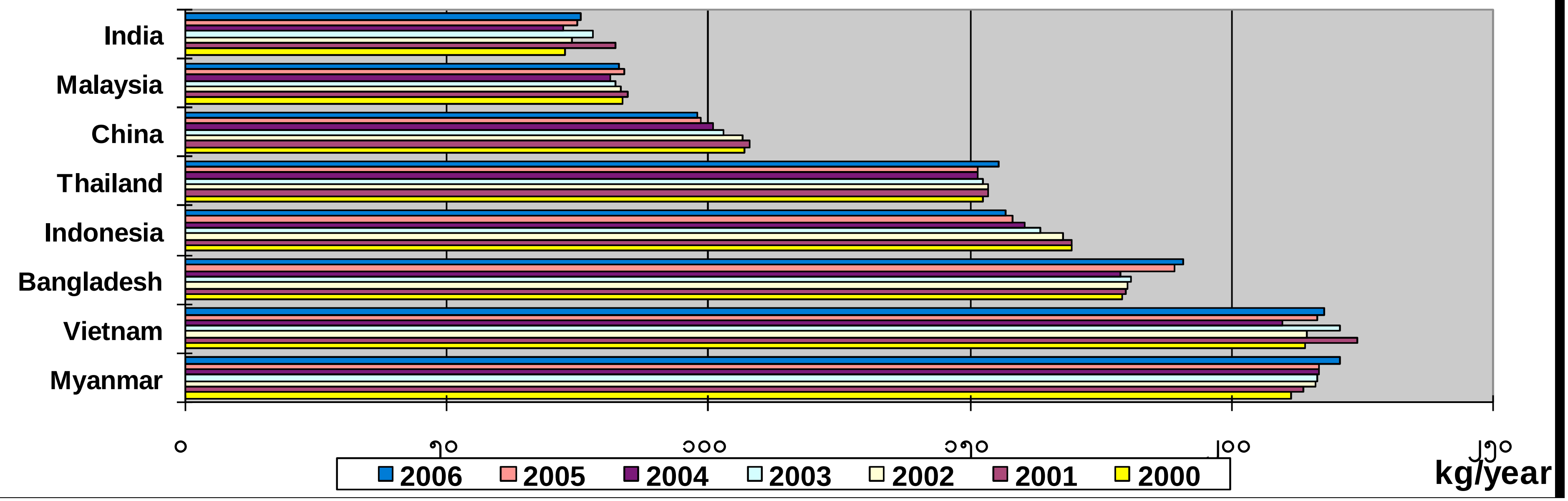
(၄) မျိုးစေ့၊ သွင်းအားစုအပါအဝင် အပင်စိုက်ပျိုးချိန်မှ ရိတ်သိမ်းချိန်ထိ အလေအလွင့်ဆုံးရှုံးမှုနည်းအောင်ဆောင်ရွက်ရန်။

(၅) ထွက်ရှိလာသောသီးနှံအပေါ် တွက်ခြေကိုက်ပြီးဈေးကွက်ခိုင်မာအောင်ဆောင်ရွက်ပေးရန်။

မြန်မာနိုင်ငံ၏စားနပ်ရိက္ခာ (ဆန်) ဖူလုံမှုနှင့်စားသုံးမှု

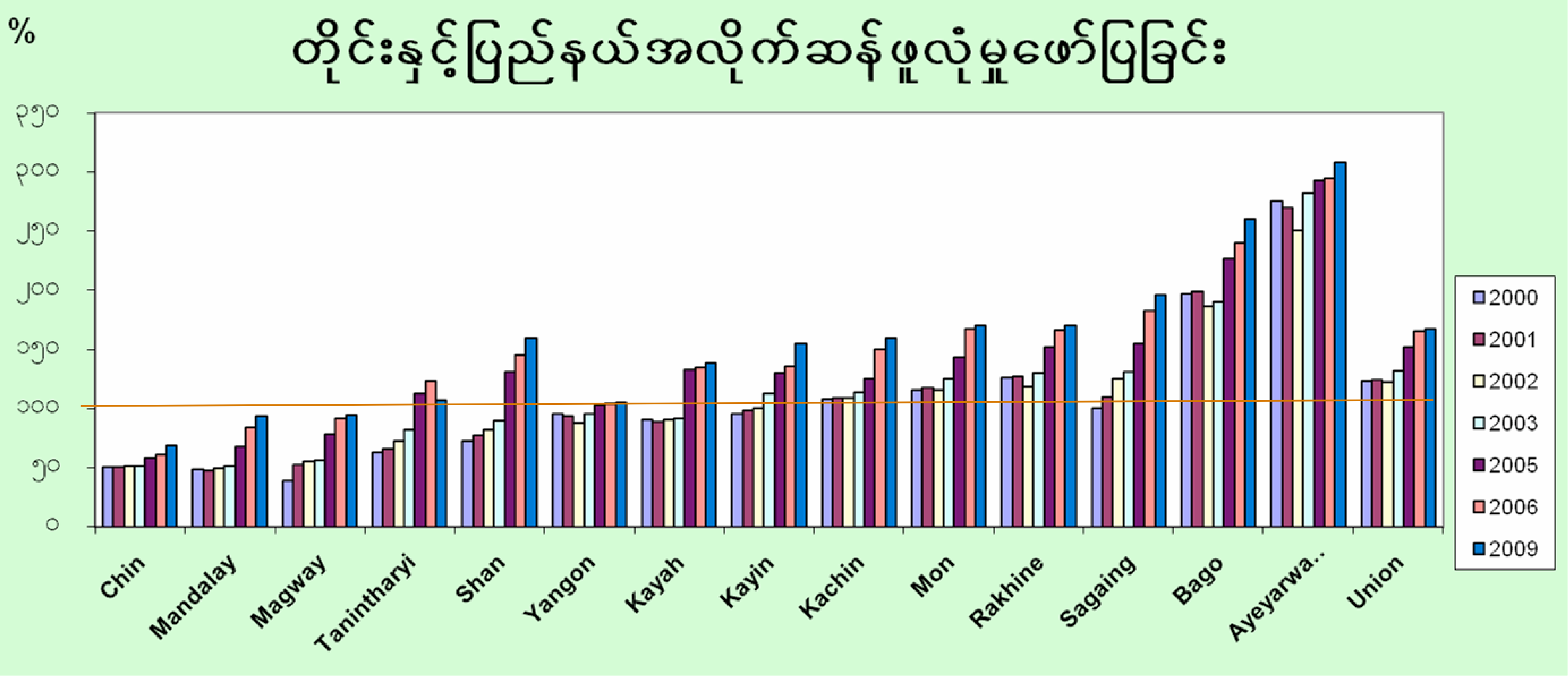
- မြန်မာနိုင်ငံအပါအဝင်အာရှနိုင်ငံများသည် ကမ္ဘာ့စုစုပေါင်းဆန်ထုတ်လုပ်မှု၏ ၉၀% ကိုထုတ်လုပ်ပြီးစားသုံးကြသည်။
- အာရှနိုင်ငံများအနက်မြန်မာနိုင်ငံသည်ဆန်စားသုံးမှုအမြင့်မားဆုံးဖြစ်ပြီး လူတစ်ဦးလျှင် ၂၂၀ကီလိုဂရမ် စားသုံးကြသည်။
- ၂၀၀၀-၀၆ခုနှစ် အတွင်းဆန်စားသုံးမှုမှာ တဖြေးဖြေးတိုးလာပါသည်။

အာရှနိုင်ငံအချို့၏တစ်ဦးကျဆန်စားသုံးမှုနှိုင်းယှဉ်ခြင်း



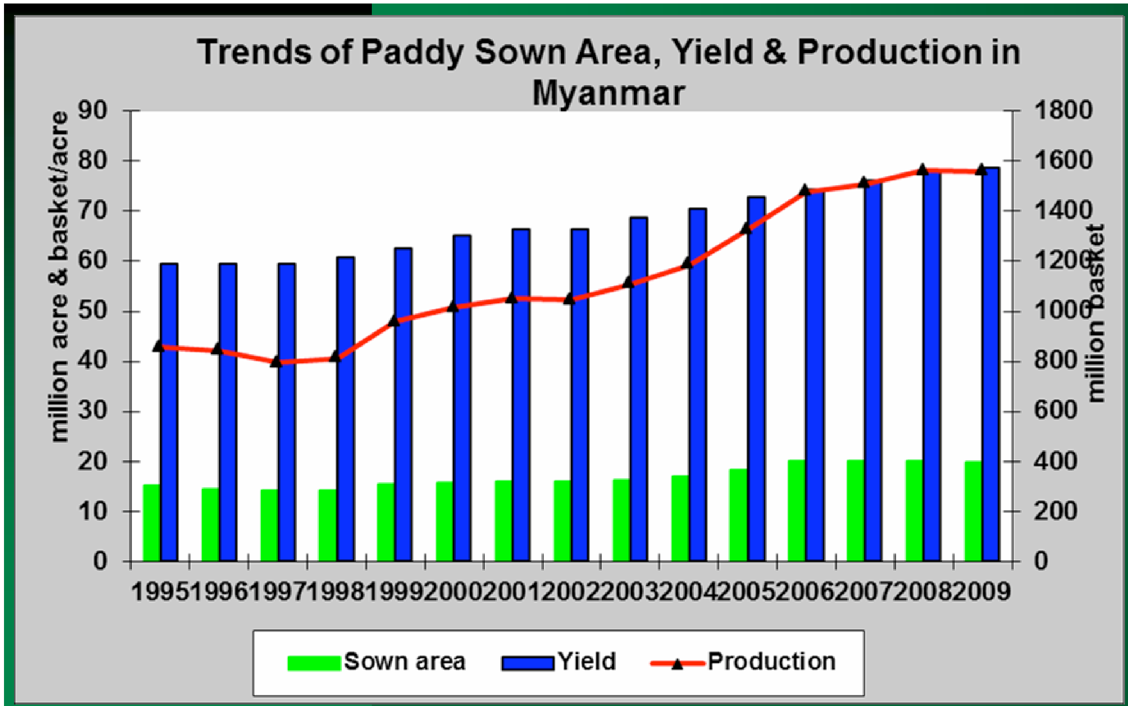
မြန်မာနိုင်ငံ၏စားနပ်ရိက္ခာ (ဆန်) ဖူလုံမှုနှင့်စားသုံးမှု

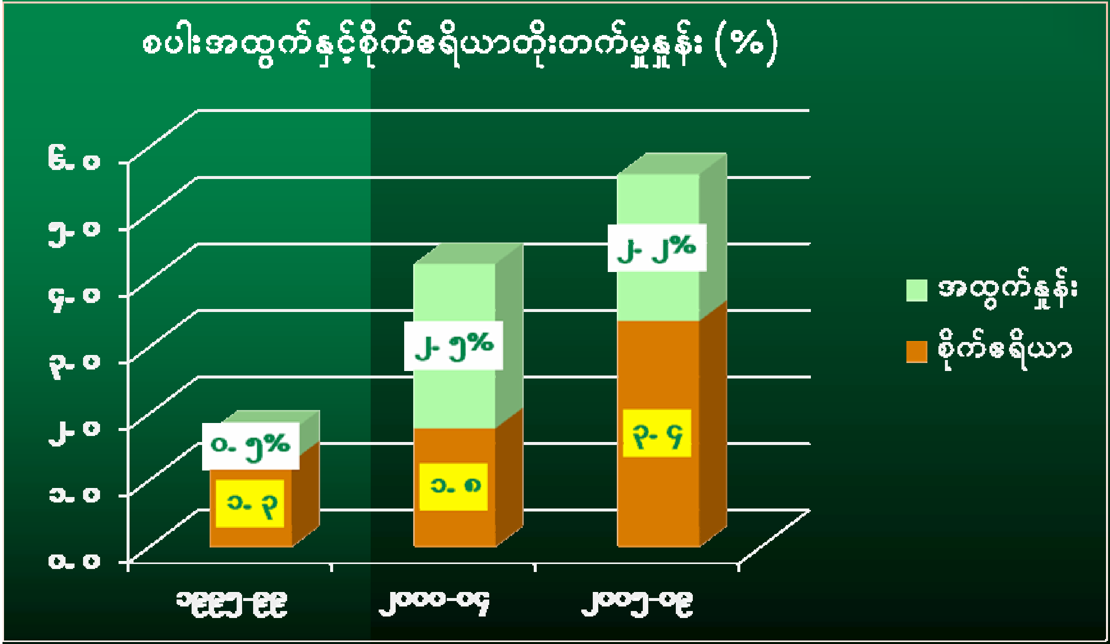
- ဆန်ဖူလုံစေရန် **Self-sufficiency policy** ကိုကျင့်သုံး။
- ၂၀၀၀ခုနှစ်တွင်တိုင်းနှင့်ပြည်နယ်(၆)ခုတွင် ဆန်ကိုဖူလုံစွာစိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်။
- ယခုအခါ ချင်း၊ မကွေးနှင့်မန္တလေးမှအပ အခြားဒေသများတွင်ဖူလုံစွာစိုက်ပျိုး။



တိုင်း/ပြည်နယ်များ၏စပါးစိုက်ဧရိယာပြောင်းလဲမှု

တိုင်း/ပြည်နယ်	၂၀၀၆-၀၇(ဧက)	၂၀၀၉-၁၀(ဧက)	အတိုးအလျှော့
ချင်း	၁၂၉၃၉၁	၁၃၈၅၆၉	၉၁၇၈
မန္တလေး	၁၂၄၄၈၃၈	၉၂၂၂၉၇	-၃၂၂၅၄၁
မကွေး	၁၀၇၄၂၂၉	၁၀၂၁၆၁၄	-၅၂၆၁၅
တနင်္သာရီ	၄၅၈၃၉၃	၄၀၁၅၃၇	-၅၆၈၅၆
ရှမ်း	၁၄၉၈၈၅၃	၁၅၄၈၃၃၂	၄၉၄၇၉
ရန်ကုန်	၁၃၉၂၃၁၉	၁၃၉၅၂၇၈	၂၉၅၉
ကယား	၁၁၀၁၈၂	၁၁၂၁၀၉	၁၉၂၇
ကရင်	၆၃၂၉၃၄	၆၇၀၉၆၇	၃၈၀၃၃
ကချင်	၅၃၁၆၅၇	၆၇၅၇၀၃	၁၄၄၀၄၆
မွန်	၁၁၀၅၇၃၀	၁၀၁၆၇၅၀	-၈၈၉၈၀
ရခိုင်	၁၂၂၆၉၇၄	၁၂၃၇၄၇၆	၁၀၅၀၂
စစ်ကိုင်း	၂၃၉၆၅၈၄	၂၂၇၅၃၃၈	-၁၂၁၂၄၆
ပဲခူး	၃၃၆၉၃၉၇	၃၅၁၆၇၀၁	၁၄၇၃၀၄
ဧရာဝတီ	၄၉၀၄၂၇၁	၅၀၀၀၀၃၁	၉၅၇၆၀

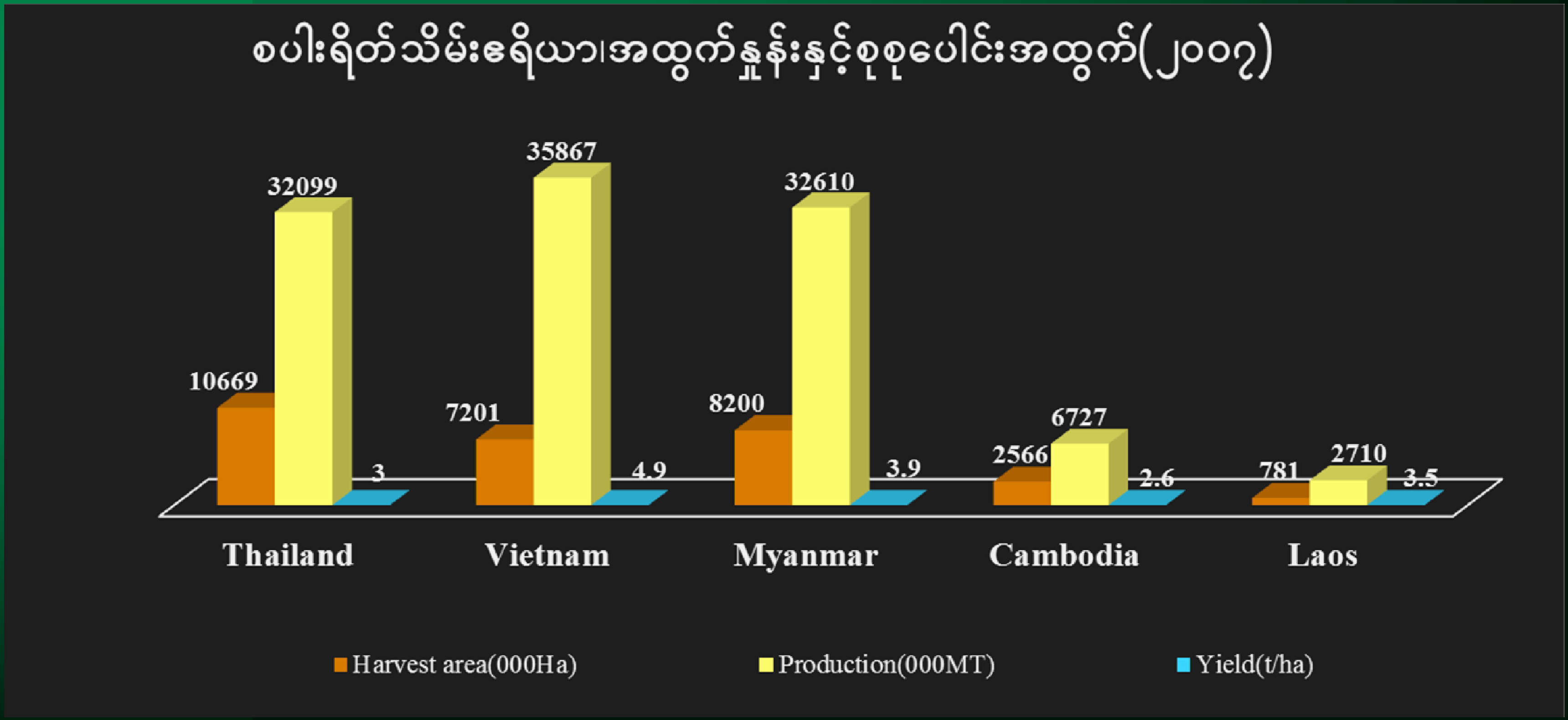




- ❖ တိုင်း/ပြည်နယ်များတွင် စိုက်ပျိုးဧရိယာများတိုးခဲ့၊ ရေသွင်းစိုက်ဧရိယာတိုးမြင့်လာခြင်းကြောင့် ၂၀၀၆တွင် ဧကသန်း(၂၀)သို့ရောက်ရှိ
- ➢ ၂၀၀၅-၀၉တွင် ပ. မ စိုက်ဧရိယာတိုးတက်နှုန်းမှာ အမြင့်မားဆုံး (၃. ၄%)
- ➢ အထွက်နှုန်းတိုးတက်မှု တစ်နှစ်လျှင် ပ. မ (၂. ၂%)
- ➢ ၁၅နှစ်အတွင်းစပါးအထွက်နှုန်းမှာ(၁၉)တင်းတိုးခဲ့။

မြန်မာနိုင်ငံ၏စားနပ်ရိက္ခာ (ဆန်) ဖူလုံမှုနှင့်စားသုံးမှု

- **FAO** (၂၀၀၈) အရမြန်မာနိုင်ငံ၏စပါးရိတ်သိမ်းဧရိယာမှာ **Vietnam** ထက်များသော်လည်း အထွက်နှုန်းနှင့် စုစုပေါင်းစပါးထုတ်လုပ်မှုမှာ နိမ့်ကျနေပါသည်။

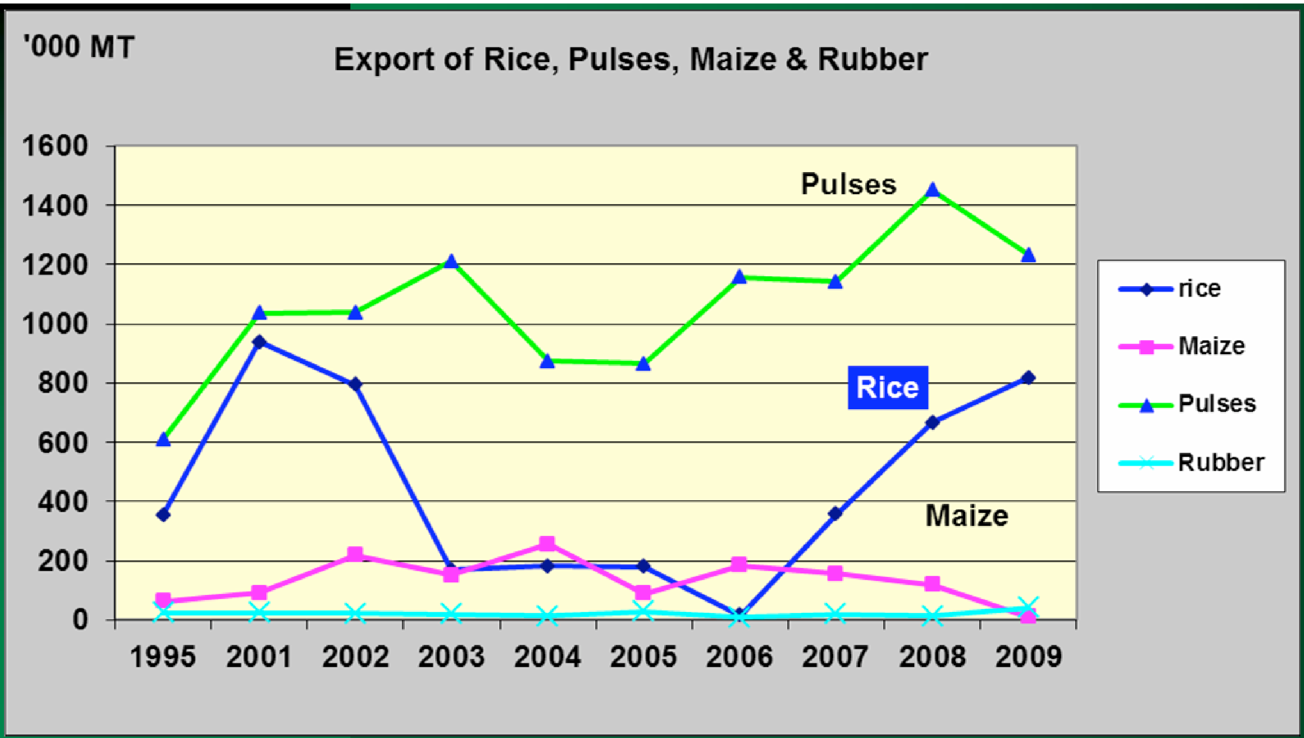


မြန်မာနိုင်ငံ၏စားနပ်ရိက္ခာ (ဆန်) ဖူလုံမှုနှင့်စားသုံးမှု

- ဓာတ်မြေသြဇာအသုံးပြုနှုန်းထားမှာထိုင်းတွင်မြန်မာ၏(၉)ဆနှင့် ဗီယက်နမ်တွင်(၂၈)ဆကျော်ပိုမိုအသုံးပြုပါသည်။

ဓာတ်မြေသြဇာအသုံးပြုမှုနှိုင်းယှဉ်ခြင်း (kg/ha)

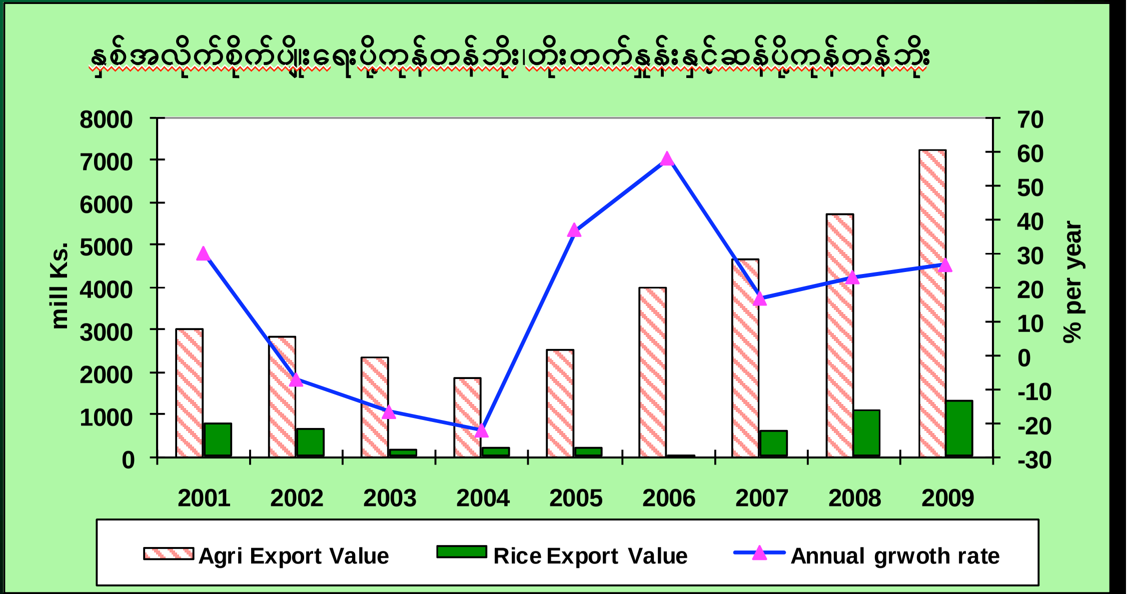
Country	1993	1999	2000	2001	2002	2007
Myanmar	8.6	15.9	19.6	9.0	12.5	10.3
Thailand	71.2	91.7	81.1	87.2	87.8	93.9
Vietnam	111.6	264.8	278.6	215.6	222.1	286.3
India	73.0	106.4	98.4	102.0	94.8	
China	190.1	252.9	231.5	229.4	258.7	
Japan	354.6	295.7	300.7	282.4	269.6	
Asia	90.3	123.2	116.2	116.9	122.7	
World	79.5	92.0	88.3	89.6	91.9	



❖ အဓိကစိုက်ပျိုးရေး ပို့ကုန်များမှာပဲမျိုးစုံ၊ ဆန်နှင့်ဆန်ထွက်၊ ပြောင်းနှင့်ရော်ဘာ။

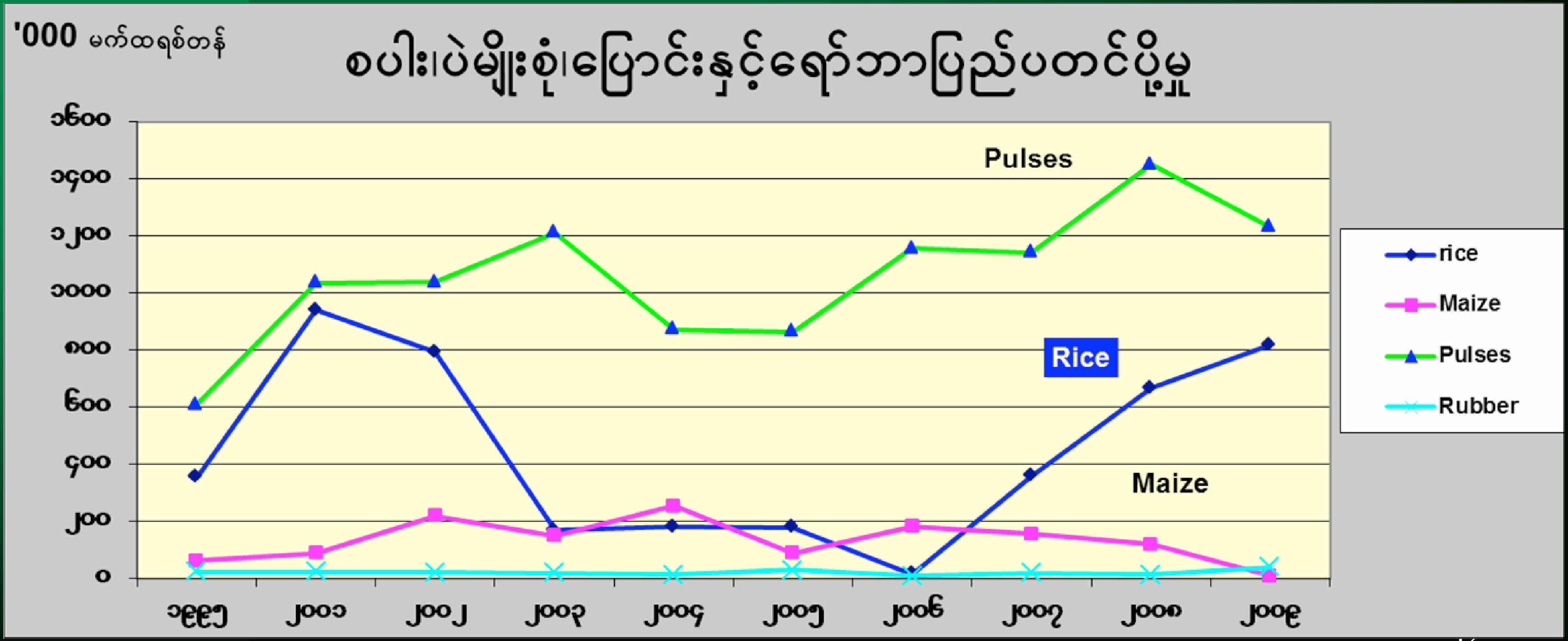
❖ ဆန်ပို့ကုန်တန်ဘိုးသည် ၂၀၀၃-၂၀၀၆အထိအလွန် နည်းပါးခဲ့ပြီးပြန်လည်မြင့်မား

➢ စိုက်ပျိုးရေးပို့ကုန်သည် ပျမ်းမျှ၂၂%ဖြင့်တိုးတက်ခဲ့ (၂၀၀၇-၀၉ကာလအတွင်း)



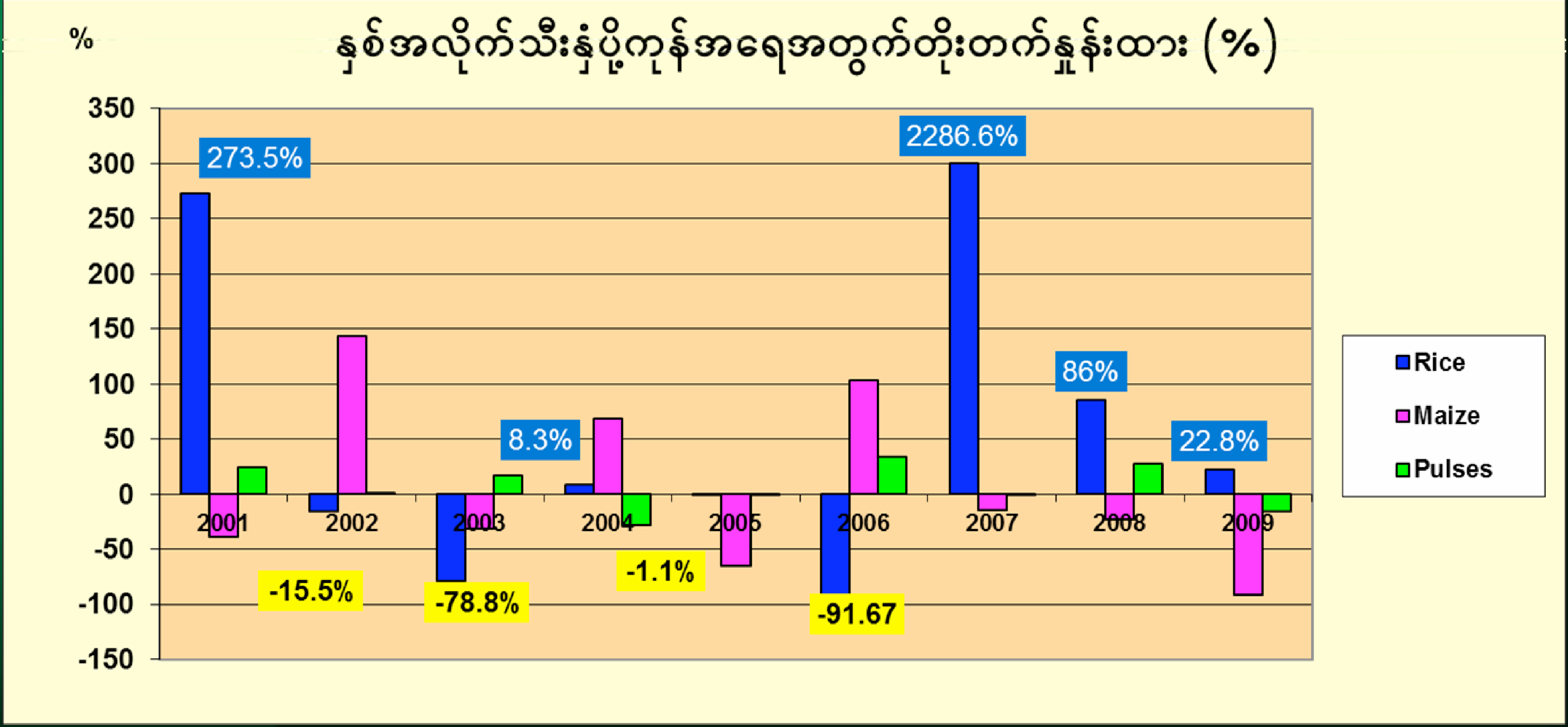
၂၀၀၃ခုနှစ်၊ဆန်တင်ပို့မှုမူဝါဒသစ်

- ပုဂ္ဂလိကအားဆန်ကို ပြည်ပသို့ပို့ခွင့်ပြုခဲ့ပြီး နောက်၂၀၀၆ တွင်သိသာစွာတိုးချဲ့စိုက်သဖြင့်၂၀၀၇တွင်ဆန်တန်(၄)သိန်းတင်ပို့နိုင်။
- ၂၀၀၉တွင်တန်(၈)သိန်းသို့တိုးမြင့်လာ။



ကွာခြားချက်များသော ဆန်တင်ပို့မှုတိုးတက်နှုန်းထား

- မြန်မာနိုင်ငံ၏နှစ်အလိုက်ဆန်တင်ပို့မှုတိုးတက်နှုန်းထားများကို နှိုင်းယှဉ်လျှင်ကွာခြားချက်မြင့်မား (- ၉၁% မှ +၂၂၈၆%ရှိ)



စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနည်းဗျူဟာ

၁။ အရည်အသွေးကောင်းသီးနှံများထုတ်လုပ်မှုတိုးမြှင့်ရေး

- ခေတ်မီသိပ္ပံနည်းကျစိုက်နည်းစနစ်သုံးစွဲခြင်း
- အထူးအထွက်တိုးမျိုးကောင်းမျိုးသန့်မျိုးစေ့အသုံးပြုခြင်း (India& Vietnam လယ်သမားများသည်မျိုးစေ့သုံးစွဲမှု၏ ၄၆%နှင့်၆၀%ကိုနှစ်စဉ်ဝယ်သုံးစွဲ)
- သွင်းရေနှင့်သွင်းအားစုများကိုစနစ်တကျအချိန်ကိုက်အချိုးကျ ထိရောက်မှန်ကန်စွာအသုံးပြုခြင်း
- အလေအလွင့်မရှိရန်ရိတ်သိမ်းချိန်လွန်နည်းပညာနှင့်ခေတ်မီ စက်ကိရိယာများသုံးစွဲခြင်း
- စီးပွားရေးတွက်ခြေကိုက်ရန်နှင့်ဈေးကွက်ခိုင်မာမှုရှိစေခြင်း

၂။ လယ်သမားများအားတိုက်ရိုက်ထောက်ပံ့အားပေးခြင်း

- လုံလောက်သောချေးငွေထုတ်ပေးခြင်း- အရင်းအနှီးမလုံလောက်သောလယ်သမားငယ်များအားလုံလောက်သောစိုက်စရိတ်ချေးပေးခြင်း (စိုက်ဘဏ်၊ သမဝါယမ၊ အသေးစားချေးငွေအဖွဲ့များ)
- သီးနှံများပေါ်ချိန်ဈေးနိမ်မရစေရန်ဈေးကွက်သတင်းအချက်အလက်ဖြန့်ဝေပေးခြင်း။
- ဓာတ်မြေဩဇာကို ဈေးသင့်တော်သောဈေးနှင့် လုံလောက်စွာသုံးနိုင်ရန်ထောက်ပံ့ပေးခြင်း၊
- ပြည်ပတင်သွင်းခွန်လျှော့ချမှု။

စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး နည်းဗျူဟာ

၃။ အထွက်နှုန်းတိုးလာရန်လယ်သမားအားမက်လုံးပေးခြင်း

- လယ်သမားများစပါးစိုက်ပျိုးမှုတွင်အားသွန်ခွန်စိုက်အထွက်နှုန်းကောင်းအောင်လုပ်ကိုင်ရန်နှင့်စပါးစိုက်ပျိုးမှုမှစီးပွားရေးတွက်ခြေကိုက်စေရန် - ဈေးမြင့်မားပြီးစိုက်ပျိုးစရိတ်ကာမိသောဈေးနှုန်းလိုအပ်။ (ဈေးမကောင်းခဲ့လျှင်ဖြစ်သလိုစိုက်ပျိုးခြင်း၊စပါးစိုက်ဧရိယာလျော့ခြင်း)

- နိုင်ငံတွင်စားနပ်ရိက္ခာဖူလုံမှုအာမခံချက်အတွက်လယ်သမားများအား (အခြားတဖက်တွင်စားသုံးသူများ) မက်လုံးပေးရန်။

စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး နည်းဗျူဟာ

၄။ **Export-oriented** မူဝါဒဖြင့်လယ်သမားများကိုထောက်ပံ့ခြင်း

- **Exporting channel** တစ်လျှောက် **Transaction costs** များ လျှော့ချရန်နှင့်အချိန်မီခွင့်ပြုမှုပေးရန် (သို့မှဈေးကွက်ယုံကြည်မှုရရှိမည်)

- **Export tax** ကိုလျှော့ချခြင်းဖြင့် ထောက်ပံ့အားပေးရန် (လယ်သမားများအပေါ် သွယ်ဝိုက်အခွန်ကောက်ခံနေခြင်း၊နည်းပညာပြန့်ပွားရန် အဟန့်အတားဖြစ်နေခြင်း)

- အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာဆန်ဈေးကွက်တွင်အဓိကပါဝင်တင်ပို့နေသောနိုင်ငံများကိုယှဉ်ပြိုင်ရန်အရည်အသွေးထိမ်းသိမ်းကြီးကြပ်ပေးရန်လိုအပ်သလို **Flexible export policy** ဖြစ်ရန်လည်းလိုအပ်ပါသည်။

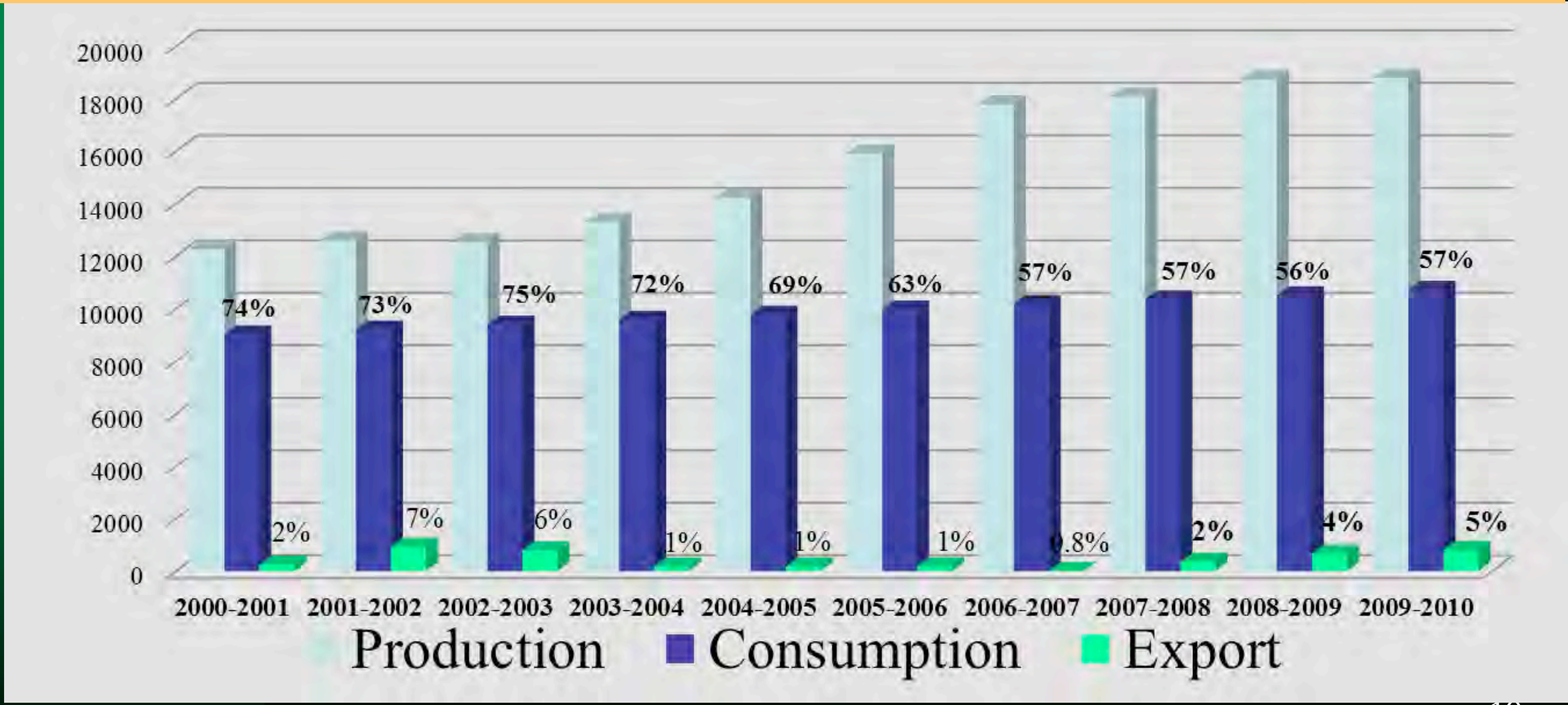
၅။ စားနပ်ရိက္ခာဖူလုံမှု၊တင်ပို့မှုနှင့်ဈေးတည်ငြိမ်ဈေးဆိုင်ရာမူဝါဒ

- နိုင်ငံ၏စုစုပေါင်းစပါးထုတ်လုပ်မှုမှာ ၂၀၀၅တွင်တင်းသန်းပေါင်း (၁၃၂၇)၊ ၂၀၀၉တွင်တင်းသန်းပေါင်း (၁၅၆၆) သို့ဆက်တိုက်တိုးမြင့်ခဲ့သည်။ သို့သော်စုစုပေါင်းထုတ်လုပ်မှုတိုးတက်နှုန်းသည်လူဦးရေတိုးတက်မှုနှုန်းကိုကာမိရုံသာရှိပါသည်။
- ဆန်အပိုအလျှံကိုပြည်ပသို့တင်ပို့ခွင့်ပြုမူဝါဒကျင့်သုံး။
- တစ်ဧကအထွက်နှုန်းတိုးတက်လာရန်။
- ဈေးတည်ငြိမ်ရေးအတွက်အပိုအလျှံတွက်ချက်မှုမှန်ကန်ရန်။
- အရည်အသွေးကောင်းမွန်ရန်မျိုးကောင်းမျိုးသန့်စိုက်ရန်။

၅။ စားနပ်ရိက္ခာဖူလုံမှု၊တင်ပို့မှုနှင့်ဈေးတည်ငြိမ်ဈေးဆိုင်ရာမူဝါဒ

- ဈေးတည်ငြိမ်မှုသေချာရန်အတွက် **Buffer stock** ထားရန်
- ရာသီဥတုဖောက်ပြန်ချိန်စားနပ်ရိက္ခာဖူလုံရန် အတွက် အရန်ဆန်ထားရန်

ဆန်စားသုံးမှုနှင့်ပြည်ပတင်ပို့မှုအချိုးအစား



မေခရီပေါ်လစီ

(အတိုးနှုန်း၊နိုင်ငံခြားငွေလဲလှယ်နှုန်း၊အခွန်အခ)

ပြည်တွင်းဈေးနှုန်း
တည်ငြိမ်မှု၊
ဈေးကောင်းရရှိမှု

စားနပ်ရိက္ခာဖူလုံမှု၊
ဆန်အပိုအလျှံထုတ်လုပ်မှု

ASEAN Free Trade
သို့ဦးတည်ခြင်းနှင့်ကမ္ဘာ့
ဈေးကွက်သို့ ဆန်ပိုမို
တင်ပို့နိုင်ခြင်း

စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍအတွက် SWOT Analysis

အားသာချက်	အားနည်းချက်
၁. သီးနှံစိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်မှု၌ရှိသောနိုင်းယှဉ်သာရည် (ဥပမာ- စပါး၊ပဲမျိုးစုံ)	၁. နည်းပညာ (ဥပမာ- မျိုးစေ့၊ ဓာတ်မြေဩဇာ၊ ရိတ်သိမ်းချိန်လွန်နည်းပညာ)
၂. စိုက်ပျိုးရေးအတွက်နည်းဗျူဟာသစ်များအသုံးပြုခြင်း (အထွက်ကောင်းမျိုးကောင်းမျိုးသန့်များအသုံးပြုစိုက်ပျိုးခြင်း၊ ရေသွင်းစိုက်ပျိုးခြင်း၊ စက်ကိရိယာများအသုံးပြုစိုက်ပျိုးခြင်း၊ ပုဂ္ဂလိက ပိုင်ဆိုင်မှုအခန်းကဏ္ဍအားတိုးချဲ့ခြင်း၊ တောင်သူများအားခေတ်မီစိုက်ပျိုးနည်းစနစ် များတိုးချဲ့ပညာပေးခြင်း)	၂. ကျေးလက်ဒေသငွေကြေးထောက်ပံ့မှု အခန်း ကဏ္ဍ (မြန်မာ့လယ်ယာ ဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ်၊ စပါးအထူးပြုကုမ္ပဏီများ၊ ကမ္ဘာ့ကုလသမဂ္ဂ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအစီအစဉ်၊ အစိုးရမဟုတ်သော အဖွဲ့အစည်းများ)
၃. သဘာဝသယံဇာတများ အသုံးပြုနိုင်ခြင်း (ရေ၊ မြေသယံဇာတပေါကြွယ်ခြင်း)	၃. စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍအတွက် မသင့်လျော်သော သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်
၄. ပြည်သူပိုင်လုပ်ငန်းများနှင့် ပုဂ္ဂလိကပိုင်လုပ်ငန်းများ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်း	၄. ကျေးလက်ဒေသ အခြေခံအဆောက်အအုံ များ (စွမ်းအင်၊ ကျေးရွာလမ်းများ စသည်ဖြင့်)
အခွင့်အလမ်း	**ရင်ဆိုင်ရမည့်အခက်အခဲများ**
၁. သင့်လျော်သောစိုက်ပျိုးရေးဂေဟဗေဒဆိုင်ရာဇုံများ	၁.ကမ္ဘာ့ဈေးကွက်နှင့် ဈေးနှုန်းမတည်ငြိမ်မှု
၂. နေရာဒေသသာလွန်မှု	၂.ရာသီဥတုပြောင်းလဲမှု

ဖွံ့ဖြိုးမှုနည်းဗျူဟာနှင့်မေခရိုပေါ်လစီ

ဈေးကွက်စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုဆိုင်ရာနည်းဗျူဟာ

- စိုက်ပျိုးရေးဆိုင်ရာ နည်းဗျူဟာများနှင့် မေခရိုပေါ်လစီများ၏ လိုက်လျောညီထွေ ဖြစ်မှုသည် အရေးကြီး

မေခရိုပေါ်လစီ

- အတိုးနှုန်းနှင့်ငွေကြေးဆိုင်ရာရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု
- နိုင်ငံခြားငွေလဲလှယ်နှုန်း
- အခွန်အခများ

ကျေးလက်ဒေသအသေးစားငွေချေးဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်း

- တစ်ခုတည်းသော ငွေကြေးဆိုင်ရာ ထောက်ပံ့မှုအဖွဲ့အစည်း - မြန်မာ့လယ်ယာ ဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ် ကို ပြည်သူပိုင်ဘဏ်အဖြစ် ၁၉၅၃ ခုနှစ်တွင် စတင်တည်ထောင်ခဲ့ပါသည်။

- မြန်မာ့လယ်ယာ ဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ် သည် မြန်မာနိုင်ငံတော်ဗဟိုဘဏ်မှ အတိုးနှုန်း ၁၀ % ဖြင့်ချေးယူပြီး ၎င်းမှ ငွေချေးသူများကို တစ်နှစ်လျှင်အတိုးနှုန်း ၁၇% ဖြင့် အောက်ပါလုပ်ငန်းအသီးသီးအတွက်ချေးပါသည်။
  (၁) ရာသီအလိုက်စိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်မှုချေးငွေ
  (၂) လယ်ယာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု နှင့်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုချေးငွေ
  (၃) နယ်စပ်ဒေသ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု အတွက် ချေးငွေ

- ၂၀၁၀-၂၀၁၁ ခုနှစ်တွင် အသားတင်အမြတ်မှာ ကျပ်သန်းပေါင်း ၂၈၀၀ ခန့်ရှိပါသည်။

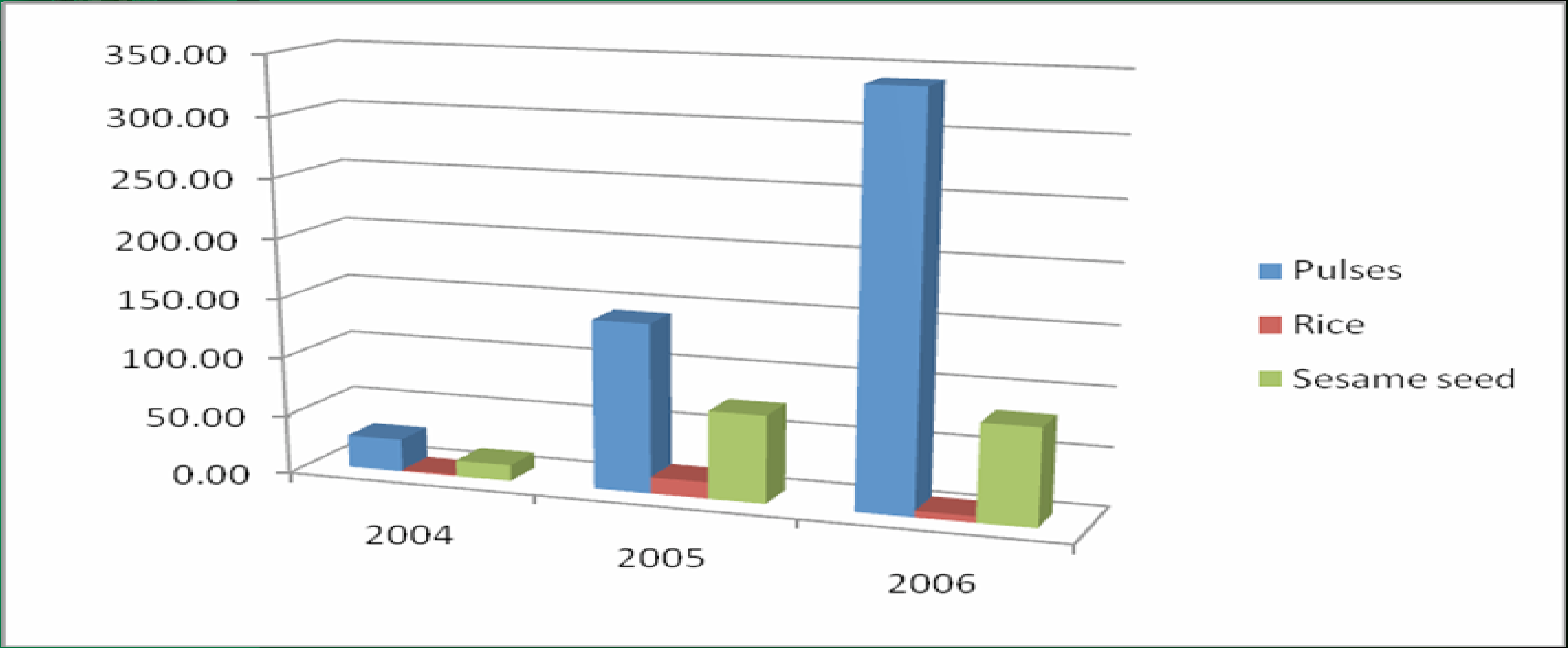
မြန်မာ့လယ်ယာဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ် မှနှစ်အလိုက်ချေးငွေများ (ကျပ်သန်းပေါင်း)

ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	နှစ်တိုချေးငွေ	ဖွံ့ဖြိုးရေးချေးငွေ	စုစုပေါင်းချေးငွေ
၂၀၀၀-၀၁	၁၂၁၂၄. ၁၉	၆၂. ၆၀	၁၂၁၈၆. ၇၉
၂၀၀၁-၀၂	၁၂၇၄၀. ၈၂	၂၇၇. ၄၈	၁၃၀၁၈. ၃
၂၀၀၂-၀၃	၁၂၀၁၅. ၃၁	၁၀၈၈. ၃၄	၁၃၁၀၃. ၆၅
၂၀၀၃-၀၄	၂၀၄၁၆. ၂၅	၁၆၀၆. ၀၇	၂၂၀၂၂. ၃၂
၂၀၀၄-၀၅	၂၇၃၈၂. ၁၈	၅၇၁၁. ၈၂	၃၃၀၉၄. ၀၀
၂၀၀၅-၀၆	၃၄၃၉၀. ၂၆	၃၂၆၁. ၂၂	၃၇၆၅၁. ၄၈
၂၀၀၆-၀၇	၄၄၈၇၅. ၈၀	၇၉၄၅. ၁၈	၅၂၈၂၀. ၉၈
၂၀၀၇-၀၈	၅၉၆၂၇. ၈၄	၉၀၅၇. ၀၈	၆၈၆၈၄. ၉၂
၂၀၀၉-၁၀	၉၃၄၈၉. ၃၀	၃၇၇၉. ၅၂	၉၇၂၆၈. ၈၂
၂၀၁၀-၁၁	၁၉၀၆၅၉. ၈၉	၆၅၀၅. ၅၁	၁၉၇၁၆၅. ၄

ကျေးလက်ဒေသအသေးစားငွေချေးဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်း

- ကျေးလက်ဒေသရှိ အခြားငွေကြေးဝန်ဆောင်မှု အဖွဲ့အစည်းများ၊ စပါးအထူးပြုကုမ္ပဏီများ၊ NGOs & UNDP
- အတိုးနှုန်း-လယ်ယာဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ်ထက်များ-ပြင်ပငွေတိုးချေးမှုထက်နည်း။
- ငွေကြေးဝန်ဆောင်မှုအပြင် ကျေးလက်လူမှုအဖွဲ့အစည်းအတွက် လိုအပ်သော အခြားထောက်ပံ့မှုများပါပြုလုပ်။
- ပြင်ပငွေတိုးချေးမှုလုပ်ငန်း : ငွေတိုးချေးသူများ၊ စိုက်ပျိုးရေးပစ္စည်းအရောင်းဆိုင်များ၊ ကုန်သည်ပွဲစားများ။
- အတိုးနှုန်းအလွန်မြင့်မား (တစ်လ ၁၀% - ၂၀%)။
- အသေးစားငွေကြေးဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကို ဥပဒေစည်းမျဉ်းနှင့်အညီ တရားဝင်ဖွဲ့စည်းရန်လိုအပ်။

ပြည်ပပို့ကုန်သီးနှံများ၏နှိုင်းယှဉ်သာရည်များ (Comparative Advantage)



Source: FAOSTAT database

- ပဲမျိုးစုံနှင့်နှမ်းတို့၏နှိုင်းယှဉ်သာရည်သည် နှစ်အလိုက်တိုးတက်ခဲ့ပြီး စပါးထက် ပိုမိုမြင့်မားသည်။

နိုင်ငံခြားငွေလဲလှယ်နှုန်း၏ နှိုင်းယှဉ်သာရည်တွင်အကျိုးသက်ရောက်မှု

Yield (ton/ha)	Price (USD 250/ton)		Price (USD 300/ton)		Price (USD 400/ton)	
	1000 Ks/1$	1275 Ks/1$	1000 Ks/1$	1275 Ks/1$	1000 Ks/1$	1275 Ks/1$
3.1	0.79	0.63	0.62	0.49	0.42	0.34
3.6	0.65	0.51	0.51	0.40	0.34	0.28
4.1	0.55	0.43	0.43	0.33	0.29	0.23
4.6	0.48	0.37	0.38	0.29	0.26	0.20
5.1	0.42	0.32	0.33	0.25	0.23	0.18

Source: Aye Moe San (2008)

- ပုံသေနိုင်ငံခြားငွေလဲလှယ်နှုန်း ကိုပြုပြင်ပြောင်းလဲရန်စဉ်းစားသင့်။
  လက်ရှိတွင် တရားဝင်ငွေလဲလှယ်နှုန်းနှင့်ဈေးကွက်ရှိငွေလဲလှယ်နှုန်းကွာဟမှုများ။
- တရားဝင်ငွေလဲလှယ်နှုန်းကို ညှိနှိုင်းခြင်းဖြင့် ဈေးကွက်နှင့်ဈေးနှုန်းများ တည်ငြိမ်စေနိုင်ပြီး ကုန်သွယ်မှုကို အားပေး။

သုံးသပ်ချက်

- ဆန်စပါး၏နိုင်းယှဉ်သာရည်သည်

  ၁။ စပါးအထွက်နှုန်းတိုးခြင်း၊

  ၂။ အရည်အသွေးကောင်းခြင်းကြောင့် ဈေးပိုမိုရရှိခြင်း၊

  ၃။ ငွေကြေးတန်ဖိုးလျှော့ချခြင်းတို့ဖြင့်

  ပိုမိုမြင့်မားလာစေနိုင်သည်။

- သီးနှံစိုက်ပျိုးထုတ်လုပ်မှုနှင့်ကုန်သွယ်မှုတိုးမြှင့်စေရန်၊
- စုဆောင်းငွေနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတိုးမြှင့်စေရန် အားပေးစေသောမူဝါဒများကို ဖော်ဆောင်သင့်၊

မြန်မာ့မီးရထားလက်ရှိအခြေအနေနှင့်

ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုဆိုင်ရာ

ဆန်းစစ်သုံးသပ်ချက်

မြန်မာ့မီးရထား၏ အဓိကတာဝန်

မြန်မာ့မီးရထား၏ အဓိကတာဝန်မှာ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များကို လုံခြုံချောမွေ့စွာဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ပေးရင်း နိုင်ငံတော် ဘက်စုံ၊ ကဏ္ဍစုံမှ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို အထောက်အကူပြုရန်ပင် ဖြစ်သည်။ တစ်ချိန်တည်းတွင် လူ၊ ပစ္စည်းနှင့် ငွေကြေးစသော သယံဇာတများကို မလေမလွင့် အကျိုးရှိ အထိရောက်ဆုံးသုံးစွဲရေး၊ ဈေးကွက်စီးပွားရေးမူဝါဒနှင့်အညီ ယှဉ်ပြိုင်ရသော အခြေအနေတွင် စီးပွားရေးဆန်ဆန်ယှဉ်ပြိုင်ကာ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်များကို လုံလောက်စွာနှင့် ထိရောက်စွာသယ်ယူပို့ဆောင်နိုင်သောအဖွဲ့အစည်း ဖြစ်လာစေရေးပင်ဖြစ်ပါသည်။

မြန်မာ့မီးရထား၏ ရည်မှန်းချက်တာဝန်

(၁) ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်သူများ စိတ်ချမ်းမြေ့အဆင်ပြေရေး

(၂) မတော်တဆမှုများ လျော့နည်းပပျောက်ရေး

(၃) ရထားများ အချိန်မှန်ကန်ရေး

(၄) ရထားလမ်းများ ပိုမိုတောင့်တင်းခိုင်မာရေး

(၅) ဝင်ငွေတိုးရေးနှင့် သုံးငွေလျော့ရေး

(၆) လက်ဝယ်ရှိ လူ၊ ပစ္စည်း၊ စနစ်ပိုင်းများကို အထိရောက်ဆုံးဖြစ်စေရန် ကြိုးပမ်းရေး

(၇) စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံများ စွမ်းအားပြည့်လည်ပတ်ရေး

(၈) စက်ခေါင်း၊ တွဲ ချွတ်ယွင်းမှုနည်းပါးရေး

(၉) စက်ကိရိယာနှင့် အရန်ပစ္စည်းများ တီထွင်ထုတ်လုပ် တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်ရေး

(၁၀) ဝန်ထမ်းအခွင့်အရေးနှင့် သက်သာချောင်ချိရေးကိစ္စများ မျက်ခြေ မပြတ်ရေး

(၁၁) မသမာမှု ကင်းရှင်းပပျောက်ရေး

မြန်မာ့မီးရထား၏
နှစ်အလိုက် ဖောက်လုပ်ဖွင့်လှစ်ခဲ့ပြီးသော ရထားလမ်းပိုင်းများ

စဉ်	အကြောင်းအရာ	ခရီးမိုင်	သံလမ်းမိုင်	မှတ်ချက်
၁	၁၈၇၇ခုနှစ်မှ ၁၉၄၈ခုနှစ်	၁၉၂၄. ၇၅	၂၆၇၄. ၇၁	
၂	၁၉၄၈ခုနှစ်မှ ၁၉၈၈ခုနှစ်	၅၁. ၆၀	၁၁၉. ၁၅	(၄၀)နှစ်
	ပေါင်း	၁၉၇၆. ၃၅	၂၇၉၃. ၈၆	
၃	၁၉၈၈ခုနှစ်မှ ၂၀၁၁ခုနှစ်	၁၆၆၈. ၂၆	၁၉၇၇. ၃၆	(၂၃)နှစ်
	စုစုပေါင်း	၃၆၄၄. ၆၁	၄၇၇၁. ၂၂	

ဖောက်လုပ်ဆဲ ရထားလမ်းပိုင်းများ

စဉ်	အကြောင်းအရာ	ဖောက်လုပ်ရမည့် ခရီးမိုင်	ဖောက်လုပ်ဖွင့်လှစ်ပြီး ခရီးမိုင်	ဖောက်လုပ်ဆဲ ခရီးမိုင်
၁	ရထားလမ်းစီမံကိန်း(၁၃)ခု	၂၂၅၅. ၀၀	၄၃၅. ၁၈	၁၈၁၉. ၈၂

မြန်မာ့မီးရထား၏
စက်ခေါင်းအမျိုးအစားအလိုက် သက်တမ်းအခြေအနေ

စဉ်	စက်ခေါင်းအမျိုးအစား	သက်တမ်း			စုစုပေါင်း	မှတ်ချက်
		(၁၅)နှစ်အောက်	(၁၅)နှစ်မှ (၃၀)နှစ်	(၃၀)နှစ်အထက်		
၁	ဒီဇယ်လျှပ်စစ်စက်ခေါင်း	၉၅	၃၇	၁၂၀	၂၅၂	
၂	ဒီဇယ်ဟိုက်ဒြောလစ်စက်ခေါင်း	၄၁	၃၂	၆၁	၁၃၄	
ပေါင်း		၁၃၆	၆၉	၁၈၁	၃၈၆	
ရာခိုင်နှုန်း		၃၅%	၁၈%	၄၇%	၁၀၀%	

မြန်မာ့မီးရထား၏
လူစီးတွဲ၊ ကုန်တွဲအမျိုးအစားများနှင့် သက်တမ်းအခြေပြဇယား

စဉ်	တွဲအုပ်စု	သက်တမ်းအုပ်စု				နှစ်လွန်တွဲ (အသုံးပြုနိုင်)	စုစုပေါင်း
		(၁၀)နှစ်အတွင်း	(၁၁-၂၀) နှစ်အထိ	(၂၁-၃၀) နှစ်အထိ	(၃၁-၄၀) နှစ်အထိ		
၁	လူစီးတွဲများ	၆၆၈	၁၂၂	၄၉		၄၁၃	၁၂၅၂
ရာခိုင်နှုန်း		၅၃%	၁၀%	၄%		၃၃%	၁၀၀%
၂	ကုန်တွဲများ	၉၅၆	၃၅၆	၁၀၈	၃၄	၁၈၅၇	၃၃၁၁
ရာခိုင်နှုန်း		၂၉%	၁၁%	၃%	၁%	၅၆%	၁၀၀%

မြန်မာ့မီးရထား၏
စက်ခေါင်းပြင်စက်ရုံများ

(၁) စက်ခေါင်းစက်ရုံ(အင်းစိန်)

(၂) ဒီဇယ်စက်ခေါင်းစက်ရုံ(ရွာထောင်)

(၃) Rail Bus Engine အကြီးတန်းပြင်စက်ရုံ

(၄) ခရီးတိုကားရထားစက်ရုံ

(၅) နယ်စက်ခေါင်းစက်ရုံ(၂၂)ရုံ

(၆) နေပြည်တော်စက်ခေါင်းစက်ရုံသစ်

(၇) မင်းဘူးစက်ခေါင်းစက်ရုံသစ်

တွဲပြင်စက်ရုံများ

(၁) လူစီးတွဲနှင့် ကုန်တွဲစက်ရုံ (မြစ်ငယ်)

(၂) နယ်လူစီးတွဲနှင့် ကုန်တွဲပြင်ရုံ (၅၂)ခု

မြန်မာ့မီးရထား၏
ရထားစက်ခေါင်းသစ်တည်ဆောက်ရေးစက်ရုံ (နေပြည်တော်)

တရုတ်ပြည်သူ့သမ္မတနိုင်ငံမှ အတိုးနှုန်းသက်သာသော ချေးငွေ အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၉၄. ၅၃)သန်းအနက်မှ (၄၇. ၀၁)သန်းကို အသုံးပြု၍ နေပြည်တော်ဘူတာကြီးအနီးတွင် တည်ဆောက်ရန်စီစဉ်လျက်ရှိပါသည်။

တွဲသစ်တည်ဆောက်ရေးစက်ရုံ (မြစ်ငယ်)

တရုတ်ပို့ကုန်သွင်းကုန်ဘဏ်မှ အတိုးနှုန်းသက်သာသော ချေးငွေ အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၉၅. ၅၃)သန်းအနက်မှ (၄၇. ၅၂)သန်းကိုအသုံးပြု၍ လူစီးတွဲနှင့်ကုန်တွဲသစ်တည်ဆောက်ရေး စက်ရုံတစ်ခုကို မြစ်ငယ်ဒေသတွင် တည်ဆောက်ရန်စီစဉ်လျက်ရှိပါသည်။

မြန်မာ့မီးရထား၏
ကွန်ကရိဇလီဖားစက်ရုံများ

(၁) ဖွင့်လှစ်ပြီးစက်ရုံများ (၆)ရုံ (မြစ်ငယ်၊ ပြွန်တန်ဆာ၊ မုတ္တမ၊ ပခုက္ကူ၊ ဥသျှစ်ပင်၊ ခင်ဦး)

(၂) တည်ဆောက်ဆဲစက်ရုံများ (၂)ရုံ (မင်းဘူး၊ ရွှေညောင်)

(၃) ထပ်မံတည်ဆောက်မည့်စက်ရုံများ (၃)ရုံ (ဗန်းမော်၊ သီပေါ၊ နမ့်စန်)

ရထားလမ်းပိုင်းအားလုံးတွင် ဇလီဖားတုံးရေ (၁၀၅)သိန်းရှိရာ လက်ရှိဖွင့်လှစ်ပြီး ကွန်ကရိဇလီဖားစက်ရုံ(၆)ရုံမှ တစ်နှစ်လျှင် ကွန်ကရိဇလီဖားတုံးရေ (၁၀. ၂)သိန်း ထုတ်လုပ်လျက်ရှိပါသည်။

မြန်မာ့မီးရထား၏
ဝင်ငွေနှင့် သုံးငွေအချိုး

စဉ်	ဘဏ္ဍာရေးနှစ်	ဝင်ငွေ (ကျပ်သန်း)	သုံးငွေ (ကျပ်သန်း)	ဝင်ငွေနှင့် သုံးငွေ အချိုး (%)
၁	၁၉၈၉-၁၉၉၀မှ ၂၀၀၅-၂၀၀၆ထိ တစ်နှစ်ပျမ်းမျှ	၆၇၄၄. ၅၇၂	၄၉၂၉. ၈၁၈	၇၃. ၀၉%
၂	၂၀၀၆-၂၀၀၇	၂၅၁၇၃. ၀၁၂	၃၇၇၀၂. ၇၉၉	၁၄၉. ၇၇%
၃	၂၀၀၇-၂၀၀၈	၂၇၂၅၅. ၈၄၁	၄၃၆၅၆. ၆၁၆	၁၆၀. ၁၇%
၄	၂၀၁၀-၂၀၁၁	၃၃၁၆၄. ၆၂၆	၆၆၁၈၂. ၉၆၂	၂၀၀. ၁၆%

<u>မှတ်ချက်</u>။ ၂၀၀၆-၂၀၀၇ဘဏ္ဍာရေးနှစ် ဝင်ငွေနှင့် သုံးငွေအချိုးတိုးသွားခြင်းမှာ စက်သုံးဆီနှင့် ဝန်ထမ်းလစာ တိုးခြင်းကြောင့်ဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၁၀-၂၀၁၁တွင် စုစုပေါင်းသုံးငွေ၏ (၅၆%)မှာ စက်သုံးဆီ အသုံးစရိတ်ဖြစ်ပါသည်။

ရထားလှုပ်ငန်းကုန်ကျစရိတ်

ပုံသေစရိတ်

ရထားပြေးဆွဲမှုအရေအတွက်အပေါ်မူမတည်ဘဲ ပုံသေကုန်ကျသောစရိတ် ဖြစ်ပါသည်။ ဥပမာအားဖြင့် ဘူတာ၊ အဆောက်အဦ၊ ရထားသံလမ်း၊ တံတား၊ အချက်ပြစနစ်များ ထူထောင်သည့်စရိတ်၊ ရုံးပိုင်၊ ဘူတာစာရေး၊ လက်မှတ်ရောင်း၊ လက်မှတ်သိမ်းများအတွက် လစာနှင့် စရိတ်၊ ရထားလမ်း၊ တံတား၊ ဆက်သွယ်ရေးစနစ်များပြုပြင်ထိန်းသိမ်းသည့် စရိတ်များဖြစ်ပါသည်။

ရထားပြေးဆွဲမှုအလိုက်ကုန်ကျသောစရိတ်

ရထားပြေးဆွဲရာတွင်အသုံးပြုသည့် စက်ဆီ၊ ချောဆီ၊ ရထားစက်ခေါင်း၊ တွဲ ပြုပြင်မွမ်းမံ ထိန်းသိမ်းစရိတ်များ၊ ရထားလိုက်ဝန်ထမ်းများ၏ စရိတ်များဖြစ်ပါသည်။

ရထားလှုပ်ငန်းကုန်ကျစရိတ်

ဖော်ပြပါစရိတ်(၂)မျိုး၏သဘောသဘာဝအရ ရထားများများပြေးဆွဲနိုင်သောလမ်းပိုင်းတွင် အထက်ပါပုံသေစရိတ်များကို မျှဝေကျခံရသည့်အတွက် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည် တစ်ယူနစ်အတွက် ကုန်ကျမှုလျော့နည်းသွားသည်ကို တွေ့ရှိရမည်ဖြစ်ပါသည်။ သို့သော် ရထားပြေးဆွဲမှုနည်းပါးသည့်လမ်းပိုင်းများတွင် ပြေးဆွဲသည့်ရထားတစ်စင်းအတွက် ကျခံရသည့် ပုံသေစရိတ်ကြီးမားသဖြင့် ရရှိသည့်ရထားခနှင့် လုံလောက်မှုမရှိဘဲ ကြီးမားစွာအရှုံးပေါ်နိုင်သည့်သဘာဝရှိပါသည်။ ထို့ကြောင့် ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည် နည်းပါးသည့်လမ်းပိုင်းများတွင် ကားလမ်းများသည် ပိုမိုသဘာဝကျမည်ဖြစ်ပြီး ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ထူထပ်သောလမ်းပိုင်းများတွင်မှု ရထားပြေးဆွဲခြင်းက စီးပွားရေးအရ ပိုမိုတွက်ချေကိုက်မည်ဖြစ်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။

လူစီးရထားနှင့် ကုန်ရထားများ၏ ပြေးဆွဲမှုကုန်ကျစရိတ်

စဉ်	ကုန်ကျစရိတ်အမျိုးအစား	ကုန်ရထား (%)	လူစီးရထား (%)
၁	သံလမ်း၊ အဆောက်အဦနှင့် အချက်ပြဆက်သွယ်ရေးဆိုင်ရာ ကုန်ကျစရိတ်	၁၇. ၀၀	၁၅. ၆၆
၂	စက်မှုဆိုင်ရာ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းစရိတ်	၁၄. ၈၁	၁၉. ၅၅
၃	စက်သုံးဆီစရိတ်	၃၀. ၄၀	၃၀. ၆၄
၄	ရထားလိုက်ဝန်ထမ်းစရိတ်	၃. ၂၁	၃. ၁၇
၅	အထွေထွေဝန်ဆောင်မှုစရိတ်	၉. ၈၁	၁၀. ၃၅
၆	တန်ဘိုးလျော့စရိတ်	၂၄. ၇၇	၂၀. ၆၃

မြန်မာ့မီးရထား၏ လူစီးရထားအားလုံးသည် ပျမ်းမျှအားဖြင့် ကုန်ကျစရိတ်၏ (၄၂%)ခန့်ကိုသာ ဝင်ငွေအဖြစ်ပြန်လည်ရရှိခဲ့ပြီး ကုန်ရထားအားလုံးသည် ပျမ်းမျှအားဖြင့် ကုန်ကျစရိတ်၏ (၅၁%) ခန့်ကိုသာ ဝင်ငွေအဖြစ်ပြန်လည်ရရှိခဲ့သည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။

စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်မားရေး

စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်မားရေးနှင့် ကုန်ကျစရိတ်လျှော့ချရေးမှာ အပြန်အလှန် ဆက်စပ်အကျိုးသက်ရောက်လျက်ရှိပါသည်။ မြန်မာ့မီးရထား၏ စွမ်းဆောင်ရည် တိုးတက်မြင့်မားလာစေရေးအတွက် အောက်ပါအချက်များကို ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်သွားရမည်ဖြစ်ပါသည်-

(၁) ကောင်းမွန်သော ရထားသံလမ်းရှိခြင်း (Good Permanent Way)

(၂) လုံလောက်စွာစွမ်းဆောင်နိုင်ချေရှိခြင်း (Sufficient Capacity)

(၃) စနစ်ကျသောပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုရှိခြင်း (Proper Maintenance)

(၄) ထိရောက်သောကွပ်ကဲမှုရှိခြင်း (Effective Control)

(၅) တာဝန်ကျေပြီး စွမ်းဆောင်ရည်ရှိသော ဝန်ထမ်းကောင်းများရှိခြင်း (Dutiful and Capable Staff)

စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်မားရေး

စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်မားရေးအတွက် ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်ချက်တိုင်းသည် ရထားလုပ်ငန်း၏ကုန်ကျစရိတ်နှင့် တိုက်ရိုက်ဆက်စပ်လျက်ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ ပစ္စည်းအရည်အသွေး၊ ဝန်ထမ်းတို့၏ ဆောင်ရွက်မှု၊ ကွပ်ကဲမှုညံ့ဖျင်းခြင်းတို့သည် စရိတ်ပိုမိုကုန်ကျစေမည်ဖြစ်ပြီး မိမိတို့၏စွမ်းဆောင်ရည်တိုးတက်သည်နှင့်အမျှ ကုန်ကျစရိတ်ကျဆင်းပြီး ရထားလုပ်ငန်းတိုးတက်လာမည်ဖြစ်ပါသည်။

အထက်ပါစွမ်းဆောင်ရည်များ တိုးတက်လာသည်နှင့်အမျှ ကုန်ကျစရိတ်များလျော့ပါးသွားမည်ဖြစ်သော်လည်း လက်ရှိကောက်ခံနေသောခရီးသည်လက်မှတ်ခနှင့် ကုန်တန်ဆာခတို့ဖြင့် ကုန်ကျစရိတ်ကို ကာမိနိုင်သည့်အနေအထားမရှိပါ။ သို့ပါ၍ လက်ရှိခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်နှုန်းထားများကို တိုးမြှင့်ရန်စဉ်းစားခြင်း (သို့မဟုတ်) နိုင်ငံတော်က ထိုအရှုံးကို ကျခံခြင်းဟူသော နည်းလမ်း(၂)ရပ်အနက် တစ်ခုခုကို ရွေးချယ်သွားရမည်ဖြစ်ပါသည်။ အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများ၏ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ခနှုန်းထားများကို လေ့လာရာတွင် မြန်မာ့မီးရထားထက် (၂)ဆမှ (၃)ဆခန့်အထိ ကောက်ခံကြသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။

မြို့ပါတ်နှင့် ဆင်ခြေဖုံးရထားများအား ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍမှ ပါဝင်ဆောင်ရွက်ရေးကိစ္စ

နိုင်ငံတော်အကြီးအကဲများ၏လမ်းညွှန်ချက်နှင့်အညီ မြန်မာ့မီးရထား ရန်ကုန်မြို့ပါတ်နှင့် ဆင်ခြေဖုံးရထားပြေးဆွဲခြင်းလုပ်ငန်းကိုလုပ်ကိုင်ရန် စိတ်ပါဝင်စားသူပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းရှင်များအား (၂၆. ၇. ၂၀၁၁)ရက်နေ့တွင် နေပြည်တော်၊ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနရုံးသို့ဖိတ်ခေါ်၍ ရှင်းလင်းဆွေးနွေးခြင်း၊ မေးခွန်းများကိုဖြေကြားခြင်းများ ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။ ထပ်မံ၍ တွေ့ဆုံရှင်းလင်းပွဲများပြုလုပ်ခြင်း၊ အဆိုပြုလွှာများ တင်သွင်းခြင်း၊ အမှန်တကယ် နိုင်ငံတော်နှင့် လုပ်ငန်းရှင် အကျိုးမျှတစွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်မည့် အဆိုပြုချက်များရရှိသည်အထိ တစ်ဆင့်ပြီးတစ်ဆင့် ဆက်လက်အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပါသည်။

နိုင်ငံတကာရထားလုပ်ငန်းများ၏ သဘာဝ

ရထားလုပ်ငန်းသည် အခြေခံအဆောက်အဦအတွက် အရင်းအနှီးအလွန်ကြီးမားခြင်း၊ မြို့ပြ၊ စက်မှု၊ ရထားသွားလာရေး၊ အချက်ပြနှင့်ဆက်သွယ်ရေး၊ ဈေးကွက်မြှင့်တင်ရေး စသည့်ပညာရပ်များ ပေါင်းစပ်ပါဝင်လျက်ရှိပြီး ယင်းတို့သည်လည်း တစ်ခုနှင့် တစ်ခု ခွဲထုတ်ရန်ခက်ခဲသည့် အဆင့်အထိ ချိတ်ဆက်လျက်ရှိနေခြင်း၊ ရထားလုပ်ငန်းသည် ငွေကြေးအကျိုးအမြတ်ရရှိရန် အတွက်တစ်ခုတည်းမဟုတ်ဘဲ နိုင်ငံတော်၏လိုအပ်ချက်နှင့်အညီ ဒေသဖွံ့ဖြိုးရေး၊ နိုင်ငံစည်းလုံး ညီညွတ်ရေးများအတွက် လူနေနည်းပါးသည့်ဒေသများတွင် ရထားလမ်းများဖောက်လုပ်ပြီး ရထားများပြေးဆွဲပေးရသည့် အခြေအနေများရှိပါသည်။ ထို့ကြောင့် နိုင်ငံတကာတွင် ရထားလုပ်ငန်းကို အောက်ပါအတိုင်းခွဲခြား၍ သုံးသပ်ဆောင်ရွက်ကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်-

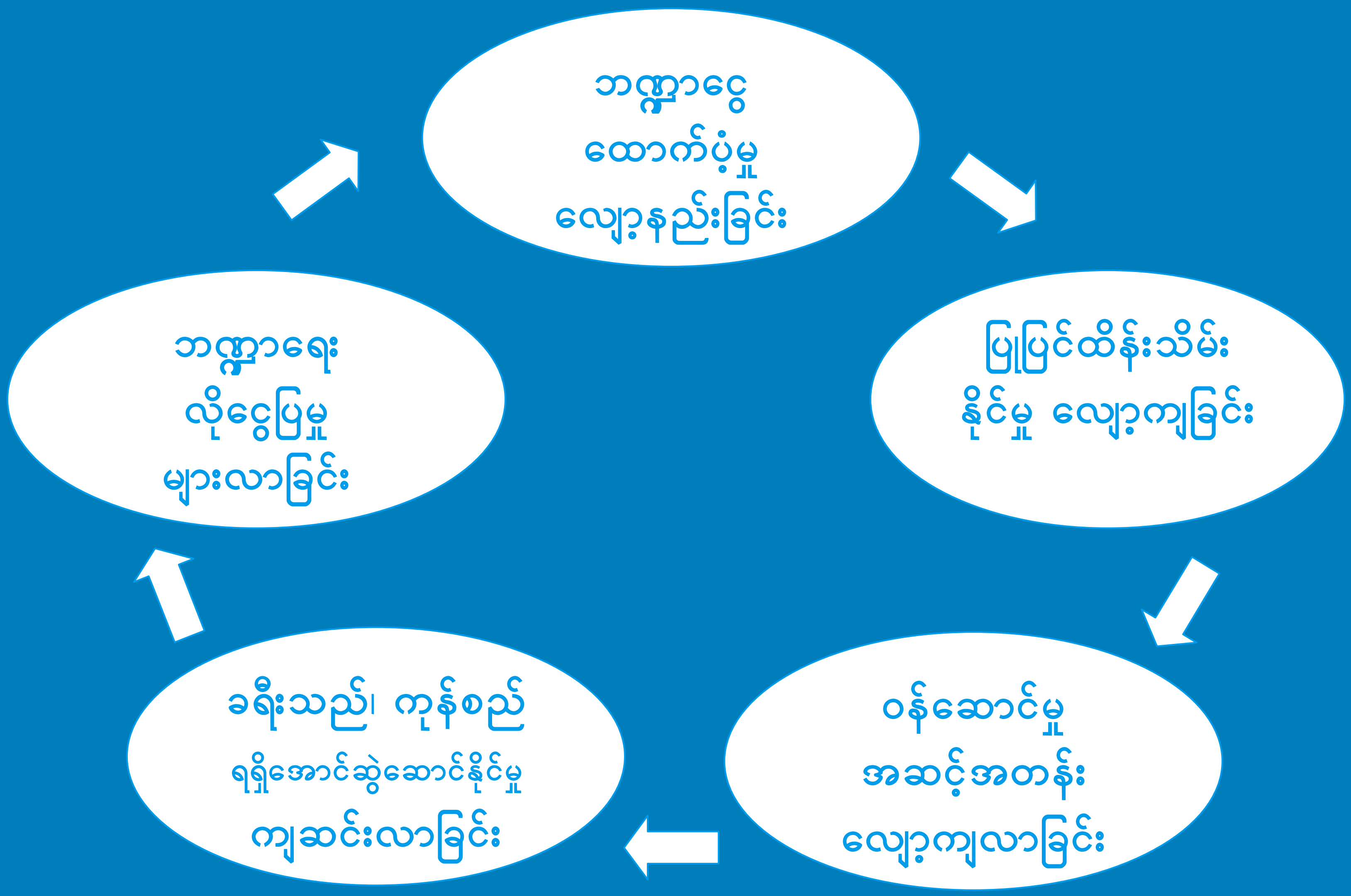
(၁) အမြတ်ရရှိသည့်လမ်းပိုင်းများ

(၂) နိုင်ငံတော်၏လိုအပ်ချက်အရ အရှုံးခံပြေးဆွဲရသည့်လမ်းပိုင်းများ

နိုင်ငံတကာရထားလုပ်ငန်းများ၏ သဘာဝ

ရထားလုပ်ငန်းများသည် တစ်ချိန်က နိုင်ငံပိုင်အဖွဲ့အစည်းများအဖြစ် အောင်မြင်စွာရပ်တည်ခဲ့ကြပါသည်။ ဒုတိယကမ္ဘာစစ်ကြီးနောက်ပိုင်းတွင် နည်းပညာဖွံ့ဖြိုးမှုနှင့်အတူ မော်တော်ကားလမ်းများ၊ မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်မှုများ တရှိန်ထိုးတိုးတက်လာခဲ့သည့်အချိန်တွင် ရထားလုပ်ငန်းများ မေးမှိန်လာခဲ့ပေသည်။ နိုင်ငံအစိုးရများအနေဖြင့်လည်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအများစုကို အမြန်လမ်းကြီးများတည်ဆောက်မှုအပေါ် ရွှေ့ပြောင်းခဲ့သဖြင့် ရထားလုပ်ငန်းများအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုမလုံလောက်မှုကြောင့်ဖြစ်ပေါ်သည့်အခက်အခဲများ ပေါ်ပေါက်လာခဲ့ပါသည်။ မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးမှုများ ကြီးထွားလာခြင်းနှင့် မော်တော်ယာဉ်အသုံးပြုမှုများပြားလာခြင်းနှင့်အတူ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများ၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှုများရှိလာချိန်တွင် အားသာချက်များစွာရှိသော ရထားလုပ်ငန်းဘက်သို့ ပြန်လည်ဦးတည်လာကြပါသည်။ သို့ရာတွင် ရထားလုပ်ငန်းသည် အရင်းအနှီးကြီးမားပြီး လူ၊ ပစ္စည်း၊ နည်းပညာများဖြင့် အချိန်ယူပြီး အရှိန်နှင့်လုပ်ဆောင်ရသည့်အဖွဲ့အစည်းမျိုးဖြစ်ရာ နှစ်ကာလများစွာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုမလုံလောက်ခဲ့သဖြင့် ကျဆင်းနေသည့်အခြေအနေများကြောင့် နိုင်ငံတကာရထားလုပ်ငန်းအများစုသည် အချိန်တိုအတွင်း ပြန်လည်ဦးမော့လာနိုင်ခြင်း မရှိသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။

နိုင်ငံတကာမီးရထားအများစု၏ အဆိုးသံသရာလည်မှုဖြစ်စဉ်



နိုင်ငံတကာရထားလုပ်ငန်းပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုဆိုင်ရာပုံစံများ

(၁) နိုင်ငံပိုင်အဖွဲ့အစည်းအဖြစ် ဆက်လက် ရပ်တည်မှုအောက်တွင် စီးပွားရေးဆန်ဆန် ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများဖြင့် ဆောင်ရွက်ခြင်း

(၂) ရထားလမ်း၊ အချက်ပြဆက်သွယ်ရေး၊ အဆောက်အဦ စသည့် အခြေခံအဆောက်အအုံများကို နိုင်ငံတော်ပိုင်အဖြစ် ဆက်လက်ထားရှိပြီး ခရီးသည်၊ ကုန်စည်ရထားပြေးဆွဲရေးလုပ်ငန်းများကို နိုင်ငံပိုင်ကုမ္ပဏီ၊ ပုဂ္ဂလိကပိုင်ကုမ္ပဏီများသို့ စည်းကမ်းချက်များဖြင့် ဆောင်ရွက်စေခြင်း

(၃) ရထားလုပ်ငန်းတွင်ပါဝင်သော (က) အခြေခံအဆောက်အအုံ၊ (ခ) ခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေး၊ (ဂ) ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး၊ (ဃ) စက်ခေါင်း၊ တွဲ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှု စသည့်ကဏ္ဍများကို စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအဖြစ် နိုင်ငံပိုင်ကုမ္ပဏီ၊ ပုဂ္ဂလိကပိုင်ကုမ္ပဏီများအဖြစ် သီးခြားစီခွဲထုတ်ဖွဲ့စည်းပြီး စီးပွားရေးဆန်ဆန်ဆောင်ရွက်ခြင်း

(၄) မြို့ပြခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများကို ပုဂ္ဂလိကပိုင်ကုမ္ပဏီများ၏ အရင်းအနှီးဖြင့် ဆောင်ရွက်စေပြီး ၎င်းတို့၏အရှုံးကိုကာမိစေရန်အတွက် ရထားမြေ၊ ရထားဘူတာရုံများကို အခြေခံသည့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို ဆောင်ရွက်ခွင့်ပြုပေးခြင်း

(၅) ရထားလုပ်ငန်းတစ်ခုလုံးကို ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍသို့ လွှဲပြောင်းလုပ်ကိုင်စေခြင်း

စိန်ခေါ်မှုများ

မြန်မာ့မီးရထားသည် လက်ရှိအခြေအနေတွင် အဓိကအားဖြင့် အောက်ပါစိန်ခေါ်မှုများနှင့် ရင်ဆိုင်ရလျက်ရှိပါသည်-

(၁) ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရန်တောင်းဆိုမှုများကို အပြည့်အဝမဖြည့်ဆည်းနိုင်သေးခြင်း

(၂) ရထားများ၏မြန်ဆန်မှု၊ အချိန်မှန်ကန်မှု၊ တွဲများ၏အင်္ဂါရပ်များကောင်းမွန်ပြည့်စုံမှုတို့တွင် အားနည်းနေသေးခြင်း

(၃) ဝန်ထမ်းများ၏စွမ်းရည်ကိုမြှင့်တင်ရန်လိုအပ်နေသေးခြင်း၊အခြေခံအရည်အသွေးကောင်းမွန်သူများကို ဌာနတွင် အမှုထမ်းဆောင်လာစေရန်ဆွဲဆောင်မှုတွင် အားနည်းနေသေးခြင်း

(၄) အချို့လမ်းပိုင်းများတွင် ခရီးသည်ရရှိမှုနည်းပါးပြီး တွက်ချေမကိုက်သော်လည်း နယ်မြေဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အရှုံးခံပြေးဆွဲနေရခြင်း

(၅) ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ခနှုန်းထားများကို ရထားပြေးဆွဲရန် အမှန်ကုန်ကျစရိတ်အရ မြှင့်တင်သင့်သော်လည်း အကြောင်းအမျိုးမျိုးကြောင့် မမြှင့်တင်နိုင်ခြင်း၊

(၆) ရထားလုပ်ငန်းအနေဖြင့် ဘဏ္ဍာရေးအရ အရှုံးပေါ်နေခြင်း

(၇) မြန်မာ့မီးရထားလုပ်ငန်းသည် အာရှဖြတ်ရထားလမ်းမကြီးစီမံကိန်းတွင် ပါဝင်လျက်ရှိသော်လည်း ဆက်စပ်ပြေးဆွဲရမည့် ရထားလုပ်ငန်းများ၏ ရထားလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ကိုက်ညီနိုင်ရန် လိုအပ်ချက်များရှိနေခြင်း

အဆိုပြုတင်ပြချက်များ

အထက်ပါစိန်ခေါ်မှုများကို ကျော်လွှားနိုင်ရေးအတွက် မြန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် စီးပွားရေးဆန်ဆန်ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် အဖွဲ့အစည်းအဖြစ် ပြုပြင်ပြောင်းလဲလုပ်ဆောင်သွားရန် လိုအပ်ပါသည်။ ရထားလုပ်ငန်းကဲ့သို့ ကြီးမားကျယ်ပြန့်သည့်လုပ်ငန်းအား ပြုပြင်ပြောင်းလဲရာတွင် ဦးတည်ချက်များချမှတ်ကာ နှစ်ရှည်စီမံကိန်းအဖြစ် ဖြည့်ဆည်းပြုပြင်ဆောင်ရွက်ရမည်ဟု ယူဆပါသည်။

အဆိုပြုတင်ပြချက်များ

ကာလတိုပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး

(၁) မြန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် လူစီးရထားများပြေးဆွဲခြင်းမှ အရှုံးပေါ်ခြင်းကို ကုန်ရထားများ ပြေးဆွဲခြင်းမှ ရရှိနိုင်သည့်အကျိုးအမြတ်ဖြင့် ပြန်လည်ဖြည့်ဆည်းနိုင်ရန်အတွက် ကုန်စည် ပို့ဆောင်ရေးကို အဓိကပစ်မှတ်အဖြစ် ထားရှိဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။

(၂) မြန်မာ့မီးရထား၏ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ဝင်ငွေရရှိမှုတွင် ရန်ကုန်-မန္တလေးရထားလမ်းပိုင်း သည် စုစုပေါင်းဝင်ငွေ၏ (၅၈%)ခန့်ရှိပြီး မန္တလေး-မြစ်ကြီးနားရထားလမ်းပိုင်းသည်(၁၈%) နှင့် ရန်ကုန်-မော်လမြိုင်ရထားလမ်းပိုင်းသည်(၄%)ခန့်ရှိရာ ယင်းလမ်းပိုင်း(၃)ခုပေါင်းသည် စုစုပေါင်းဝင်ငွေ၏ (၈၀%)ခန့်ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရမည်ဖြစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ စီးပွားရေး ဆန်ဆန်လုပ်ဆောင်ရာတွင် အကျိုးအမြတ်ရှိနိုင်သောလမ်းပိုင်းများကို အဓိကထားအသုံးပြု ရမည်ဖြစ်ရာ ယင်းလမ်းပိုင်းများ အဆင့်မီရေး၊ ရထားများ အချိန်မြင့်ပြေးဆွဲနိုင်ရေး၊ ကုန် ရထားများ တိုးချဲ့ပြေးဆွဲနိုင်ရေး၊ ကုန်ကျစရိတ်လျော့ကျ၍ ဝင်ငွေတိုးမြင့်ရရှိရေးများ ဦးတည်ဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။

(၃) ရထားလမ်းနှင့် စက်ခေါင်း၊ တွဲများသည်သက်တမ်းကြာရှည်ပြီးစွမ်းဆောင်ရည်ကျဆင်းမှုများ ရှိနေပြီဖြစ်၍ နိုင်ငံတော်၏ ရင်းနှီးထောက်ပံ့ငွေများကို လမ်းဟောင်းများပြုပြင်ရေး၊ စက်ခေါင်းနှင့် တွဲများ အစားထိုးရေး၊ စက်ရုံများအဆင့်မြင့်တင်ရေးတို့တွင် ပိုမိုအသုံးပြု သွားသင့်ပါသည်။

အဆိုပြုတင်ပြချက်များ

ကာလတိုပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး

(၄) မြန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် ယခင်ကာလက ဈေးငွေ့ရရှိသည့်အပေါ်မူတည်၍ ဂျပန်၊ ဂျာမန်၊ ပြင်သစ်၊ တရုတ်၊ အိန္ဒိယနိုင်ငံတို့မှ စက်ခေါင်းများကိုဝယ်ယူခဲ့ရပြီး မြင်းကောင်ရေ (၂၀၀၀)၊ (၁၆၀၀)၊ (၁၅၀၀)၊ (၉၀၀)၊ (၅၀၀) ကွဲပြားနေသဖြင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရန်ခက်ခဲပါသည်။ လိုအပ်သည့်အရန်ပစ္စည်းများ ဝယ်ယူသည့်အခါတွင်လည်း အရေအတွက်အနည်းငယ်စီသာ ဝယ်ယူသဖြင့် ဈေးနှုန်းကြီးမြင့်ပါသည်။ ထို့ကြောင့် အရန်ပစ္စည်းများအတွက် ကုန်ကျစရိတ်သက်သာစေရန် ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့်လည်း စက်ခေါင်းအမျိုးမျိုးကို ပြင်ဆင်ရသည်ထက် တစ်မျိုးတည်းကိုသာ အာရုံစိုက်ပြုပြင်ရခြင်းဖြင့် ပိုမိုကျွမ်းကျင်ပြီး စက်ခေါင်းချို့ယွင်းမှုများ နည်းပါးစေရေးတို့အတွက် စက်ခေါင်းနှင့် အရန်ပစ္စည်းများကို Standardization ပြုလုပ်သွားသင့်ပါသည်။

(၅) ရထားလုပ်ငန်းကိုစီးပွားရေးဆန်ဆန်ဆောင်ရွက်ရာတွင် ရထားပြေးဆွဲမှုကုန်ကျစရိတ်များကို တစ်စိတ်တစ်ပိုင်း (သို့မဟုတ်) အလုံးစုံကာမိစေသည့် ဝန်ဆောင်ခနှုန်းထားများ ကောက်ခံရမည့်သဘာဝအတိုင်း သင့်တော်သည့်နှုန်းထားများ တိုးမြှင့်ကောက်ခံနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။

(၆) အစိုးရဌာနအဖွဲ့အစည်းများ၏ ကုန်စည်များကို လျှော့နှုန်းဖြင့်သယ်ပို့ပေးရခြင်း၊ အစိုးရဝန်ထမ်းများအား လူစီးလက်မှတ်ခကို တစ်ဝက်နှုန်းဖြင့်ခွင့်ပြုပေးရခြင်းများကို ပယ်ဖျက်သွားခြင်းဖြင့် အရှုံးအချို့ကို ကာမိစေမည်ဖြစ်ပါသည်။

အဆိုပြုတင်ပြချက်များ

ကာလတိုပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး

(၇) တောင်ပေါ်လမ်းပိုင်းများတွင် ရထားပြေးဆွဲမှုသည် ကုန်ကျစရိတ်များပြားပြီး စက်ခေါင်းနှင့်တွဲများကို အကျိုးရှိစွာအသုံးပြုနိုင်ခြင်းမရှိသဖြင့် လူစီးရထားများနှင့် မဖြစ်မနေပို့ဆောင်ပေးရမည့် ကုန်စည်များမှအပ တောင်ပေါ်လမ်းပိုင်းကုန်ရထားပြေးဆွဲခြင်းများကို လျှော့ချခြင်း၊ လုံးဝမပြေးဆွဲခြင်းများ ဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။

(၈) ပုဂ္ဂလိကမော်တော်ယာဉ်များ၏ယှဉ်ပြိုင်မှုကိုထိရောက်စွာတုန့်ပြန်ပြီး ရထားသို့ ကုန်စည်များပိုမိုရောက်ရှိလာနိုင်ရေးအတွက် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ခနှုန်းထားများ အခြေအနေအချိန်အခါနှင့်အညီပြောင်းလဲနိုင်မှုကို အကန့်အသတ်ဖြင့် ခွင့်ပြုချက်ရရှိနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။

(၉) နိုင်ငံတကာကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုတွင် ကွန်တိန်နာသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးသည် အဓိကဖြစ်သဖြင့် မြန်မာ့မီးရထားအနေဖြင့် ရထားလမ်းကွန်ယက်တစ်ခုလုံးတွင် ကွန်တိန်နာရထားများပြေးဆွဲနိုင်ရေး ရည်မှန်းချက်ထား၍ စတင်ဆောင်ရွက်သင့်ပါသည်။

(၁၀) နိုင်ငံတကာမီးရထားလုပ်ငန်းများနည်းတူ ရထားဘူတာရုံအားအခြေခံသော စီးပွားရေးအချက်အချာလုပ်ငန်းနေရာများ ပေါ်ပေါက်လာရေးအတွက် ပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းရှင်များနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။

အဆိုပြုတင်ပြချက်များ

ကာလတိုပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး

(၁၁)ရထားလုပ်ငန်းသည် မြေပိုင်ဆိုင်မှုပေါများသည့်အဖွဲ့အစည်းဖြစ်ပါသည်။ မီးရထားဝန်ထမ်းအိမ်ယာများသည် တစ်ထပ်မြေစိုက်အိမ်များအဖြစ် ကျယ်ပြန့်စွာတည်ရှိနေပါသည်။ ဝန်ထမ်းအိမ်ယာများကို အထပ်မြင့်များဆောက်လုပ်ပေးပြီး ပေါ်ထွက်လာမည့်မြေကို မီးရထားဝင်ငွေတိုးတက်ရရှိရေးအတွက် အကျိုးရှိစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ လုပ်ကိုင်နိုင်ရေး စီမံဆောင်ရွက်သွားသင့်ပါသည်။

(၁၂)ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် မိမိ၏လုပ်ငန်းတာဝန်များကို တန်ဖိုးထား၍ စွမ်းအားပြည့်လုပ်ဆောင်ကြရေးအတွက် ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် အကျင့်ပျက်ဝန်ထမ်းများအား ထိရောက်ပြင်းထန်စွာ အရေးယူဆောင်ရွက်ခြင်းများ လုပ်ဆောင်သွားသင့်ပါသည်။

(၁၃)လုပ်ငန်းများတိုးတက်မှုရှိလာရေးအတွက် ဝန်ထမ်းများ၏ အရည်အသွေးမြင့်မားရေး အစီအမံများ ချမှတ်လုပ်ဆောင်ခြင်း၊ ရုံးလုပ်ငန်းများတွင် ကွန်ပျူတာများ ထိရောက်စွာအသုံးပြုနိုင်ရေး၊ စက်ခေါင်း၊ တွဲ၊ သံလမ်းပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုလုပ်ငန်းများတွင် စက်ကိရိယာများ ပိုမိုအသုံးပြုနိုင်ရေး ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ရထားပြေးဆွဲခြင်းနှင့်မဆိုင်သည့် အချို့လုပ်ငန်းများ ဥပမာအားဖြင့် ဘူတာရုံသန့်ရှင်းရေး၊ တွဲများသန့်ရှင်းရေး၊ တွဲထိန်း စသည့်လုပ်ငန်းများကို ကန်ထရိုက်လုပ်ငန်းအဖြစ်ဆောင်ရွက်ခြင်းများလုပ်ဆောင်သွားသင့်ပါသည်။

အဆိုပြုတင်ပြချက်များ

ရေရှည်ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေး

(၁) နိုင်ငံတော်၏ နိုင်ငံရေး၊ စီးပွားရေး၊ လူမှုရေးတို့ကို ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍမှ ထိရောက်စွာ အထောက်အကူပြုနိုင်ရေးကိုဦးတည်၍ နည်းလမ်းစုံပို့ဆောင်ရေးစနစ်များ အဆင်ပြေချောမွေ့စွာချိတ်ဆက်စွမ်းဆောင်နိုင်မည့် အမျိုးသားအဆင့်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ မူဝါဒ တစ်ရပ် လိုအပ်သည်ဟု အဆိုပြုတင်ပြအပ်ပါသည်။

(၂) အဆိုပါ အမျိုးသားအဆင့်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာမူဝါဒ၏ လမ်းညွှန်မှုဘောင်အတွင်းမှ မြန်မာ့မီးရထားအား စီးပွားရေးဆန်ဆန်ဆောင်ရွက်နိုင်သည့် အဖွဲ့အစည်းအဖြစ်သို့ ပြောင်းလဲနိုင်ရေးအတွက် ရထားလုပ်ငန်းပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုဆိုင်ရာမဟာဗျူဟာစီမံချက် တစ်ရပ်ရေးဆွဲအကောင်အထည်ဖော်သွားရန်လိုအပ်ကြောင်း အဆိုပြုတင်ပြအပ်ပါသည်။

(၃) အဆိုပါ ရထားလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ မဟာဗျူဟာစီမံချက်နှင့်အညီ နိုင်ငံတော်အစိုးရ၏ လမ်းညွှန်ချက်များဖြင့် ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် မြန်မာ့မီးရထားအဖွဲ့အစည်းတို့သည် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုဆိုင်ရာ သဘောတူညီချက် တစ်ရပ်ကို လက်မှတ်ရေးထိုးဆောင်ရွက်သွားရန်ဖြစ်ကြောင်း အဆိုပြုတင်ပြအပ်ပါသည်။

နိဂုံး

မြန်မာ့မီးရထားသည် နိုင်ငံတော်ပိုင်အဖွဲ့အစည်းဖြစ်သည်နှင့်အညီ နိုင်ငံတော်၏ ရည်မှန်းချက်၊ ဦးတည်ချက်များအတိုင်း ဥပဒေနှင့်အညီ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် အဖွဲ့အစည်းဖြစ်ပါသည်။ နိုင်ငံတော်နှင့် ပြည်သူတို့၏အကျိုးအတွက် ပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးဆိုင်ရာ မူဝါဒများနှင့်အညီ ရထားလုပ်ငန်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပါသည်။

ၦၡၢဇျၢဂၣ်ယးမီးၢ်ယဓ