

ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဒုတိယပုံမှန်အစည်းအဝေး

(၄၄)ရက်မြောက်နေ့ အစီအစဉ်

[၄-၁၀-၂၀၁၆] (အင်္ဂါနေ့) နံနက် ၁၀ နာရီ

- ၁။ ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌ နေရာယူခြင်း၊
- ၂။ ပြည်သူ့လွှတ်တော် အစည်းအဝေး အထမြောက်ကြောင်း နှင့် စတင် ကျင်းပကြောင်း ကြေညာခြင်း၊
- ၃။ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဒုတိယပုံမှန်အစည်းအဝေး (၄၄)ရက်မြောက်နေ့ အစီအစဉ် ကြေညာခြင်း၊
- ၄။ အစည်းအဝေး မတက်ရောက်နိုင်သော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်များက ခွင့်ပန်ကြားခြင်းနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်၏ အဆုံးအဖြတ်ရယူခြင်း၊
- ၅။ ကြယ်ပွင့်ပြထားသည့် အောက်ပါမေးခွန်းများကို လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များက မေးမြန်းခြင်းနှင့် သက်ဆိုင်ရာ ပြည်ထောင်စုအဆင့်အဖွဲ့အစည်းဝင်က ဖြေကြားခြင်း-
 - (က) ဦးဝမ်းလှ၊ နန်းယွန်း မဲဆန္ဒနယ်၏ **နာဂကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသ၊ နန်းယွန်းမြို့နယ်နှင့် ပန်ဆောင်၊ ဒုံဟီးမြို့နယ်ခွဲတို့တွင် (GSM- 3G) ဖုန်းလိုင်းများအား မည်သည့်အချိန်တွင် အပြီးတပ်ဆင်ပေးမည်ကို သိလိုခြင်း** နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် မေးခွန်း၊
 - (ခ) ဦးမောင်မောင်ဦး၊ အင်းစိန် မဲဆန္ဒနယ်၏ **အင်းစိန်မြို့နယ်အတွင်းရှိ မီးရထားစက်ခေါင်းစက်ရုံနှင့် မီးရထားအိမ်ရာဝင်းအတွင်းရှိ အလုပ်သမားဝန်ထမ်းမိသားစု အိမ်ခန်းများနှင့် လိုင်းခန်းများတွင် (၂၄)နာရီ မီးရရှိရေးအတွက် မည်သို့ ဆောင်ရွက်ပေးမည်ကို သိလိုခြင်း** နှင့် စပ်လျဉ်းသည့် မေးခွန်း၊

၆။ ဦးသန်းညွန့်၊ ဖြူး မဲဆန္ဒနယ်က တင်သွင်းသည့် **“မီးရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကဏ္ဍကို ယခုထက် ပိုမိုရင်းနှီးမြှုပ်နှံပြီး နိုင်ငံတကာနှင့် ရင်ပေါင်တန်းနိုင်စေရန် အဆင့်အတန်းမြှင့်တင်ပေးရေး ပြည်ထောင်စုအစိုးရအား တိုက်တွန်းကြောင်း”**

အဆိုကို အောက်ပါလွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များက ဆွေးနွေးခြင်း-

- (က) ဦးအုန်းခင်၊ ပုလော မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ခ) ဦးရန်လင်း၊ ကျိုက်လတ် မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ဂ) ဒေါက်တာဦးမြင့်သိန်း၊ ညောင်လေးပင် မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ဃ) ဒေါက်တာဒေါ်ခင်စိုးစိုးကြည်၊ ပြည် မဲဆန္ဒနယ်၊
- (င) ဦးဦးထွန်းမောင်၊ ပုဏ္ဏားကျွန်း မဲဆန္ဒနယ်၊
- (စ) ဗိုလ်မှူးရဲနိုင်လွင်၊ တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ်၊
- (ဆ) ဗိုလ်မှူးဟန်စိုးထွဋ်၊ တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ်၊
- (ဇ) ဒေါ်ယဉ်မင်းလှိုင်၊ ဂန့်ဂေါ မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ဈ) ဦးသန်းစိုးအောင်၊ ပျဉ်းမနား မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ည) ဒေါက်တာဒေါ်ပြုံး၊ အင်းတော် မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ဋ) ဦးဝင်းအောင်၊ မိုးမောက် မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ဌ) ဦးမြင့်ကြည်၊ ကသာ မဲဆန္ဒနယ်၊
- (ဍ) ဦးဝင်းမြင့်အောင်၊ ဒီပဲယင်း မဲဆန္ဒနယ်၊

၇။ အဆိုနှင့်စပ်လျဉ်း၍ သက်ဆိုင်ရာ ပြည်ထောင်စုအဆင့် အဖွဲ့အစည်းဝင်က ပြန်လည်ရှင်းလင်း ဆွေးနွေးခြင်းနှင့် လွှတ်တော်၏ အဆုံးအဖြတ်ရယူခြင်း၊

၈။ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဒုတိယပုံမှန်အစည်းအဝေး (၄၄)ရက်မြောက်နေ့ ရပ်နားကြောင်းနှင့် အစည်းအဝေး (၄၅)ရက်မြောက်နေ့ ဆက်လက်ကျင်းပမည့် နေ့ရက်နှင့် အချိန်ကို ကြေညာခြင်း။

ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်
ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဒုတိယပုံမှန်အစည်းအဝေး
(၄၄)ရက်မြောက်နေ့မှတ်တမ်း

၁၃၇၈ ခုနှစ်၊ သီတင်းကျွတ်လဆန်း ၃ ရက်
(၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလ ၄ ရက်)
(အင်္ဂါနေ့)

နေပြည်တော်ရှိ ပြည်သူ့လွှတ်တော်အစည်းအဝေးခန်းမတွင် ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်
ဒုတိယပုံမှန်အစည်းအဝေး (၄၄)ရက်မြောက်နေ့ကို နံနက် ၁၀:၀၀ နာရီအချိန်၌ စတင်ကျင်းပပါသည်။

[ပြည်သူ့လွှတ်တော်အစည်းအဝေးကို ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲသူအဖြစ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌ
ဦးဝင်းမြင့် က ဆောင်ရွက်ပြီး၊ အခမ်းအနားမှူးအဖြစ် ဦးတင်ဝင်းအောင်၊ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်၊
ပြည်သူ့လွှတ်တော်ရုံးက ဆောင်ရွက်ပါသည်။]

အချိန်၊ ၁၀:၀၀။

အခမ်းအနားမှူး။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များနှင့်
ဧည့်သည်တော်များခင်ဗျား။ ယခုအချိန်ကစပြီး ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော် ဒုတိယအကြိမ်
ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဒုတိယပုံမှန်အစည်းအဝေး (၄၄)ရက်မြောက်နေ့အစီအစဉ် စတင်ပါတော့မယ်။

ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌနေရာယူခြင်း

အခမ်းအနားမှူး။ ။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌ ကြွရောက်လာပါပြီခင်ဗျား။

[ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌသည် ဥက္ကဋ္ဌအတွက်သတ်မှတ်ထားသည့် စင်မြင့်ပေါ်သို့ ကြွရောက်
နေရာယူပါသည်။]

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ အားလုံးမင်္ဂလာပါ။

ကိုယ်စားလှယ်များ။ ။ မင်္ဂလာပါ။

အခမ်းအနားမှူး။ ။ အားလုံးထိုင်နိုင်ပါပြီခင်ဗျား။

**ပြည်သူ့လွှတ်တော် အစည်းအဝေး အထမြောက်ကြောင်းနှင့် စတင်ကျင်းပကြောင်း
ကြေညာခြင်း**

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ဒီကနေ့ကျင်းပတဲ့ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဒုတိယပုံမှန်အစည်းအဝေး (၄၄)ရက်မြောက်နေ့မှာ ပြည်သူ့လွှတ်တော် လွှတ်တော်အခွင့်အရေးကော်မတီရဲ့တင်ပြချက်အရ အစည်းအဝေးသို့တက်ရောက်ခွင့်ရှိတဲ့ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ၄၂၆ ဦးရှိတဲ့အနက် ၄၀၃ ဦး တက်ရောက်ပါတယ်။ အစည်းအဝေးသို့ တက်ရောက်ခွင့်ရှိသူဦးရေ စုစုပေါင်းရဲ့ ၉၄.၆၀ ရာခိုင်နှုန်းရှိတဲ့အတွက် အစည်းအဝေး အထမြောက်ကြောင်းနှင့် စတင်ကျင်းပကြောင်း ကြေညာပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

အစည်းအဝေးအစီအစဉ်ဖြန့်ဝေထားကြောင်း တင်ပြခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ အစီအစဉ်များကို ကြိုတင်ဖြန့်ဝေထားတဲ့အတိုင်း ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သွားပါမယ်။

ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ ခွင့်ပန်ကြားခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ယခု အစည်းအဝေးမတက်ရောက်နိုင်တဲ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များအတွက် ခွင့်ပန်ကြားရန်ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးခင်မောင်သီ(အဖွဲ့ဝင်၊ လွှတ်တော်အခွင့်အရေးကော်မတီ)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ယနေ့ ၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလ ၄ ရက်နေ့ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဒုတိယပုံမှန်အစည်းအဝေး (၄၄)ရက်မြောက်နေ့သို့ မတက်ရောက်နိုင်ပါသဖြင့် ခွင့်ပန်ကြားသူ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၏ကိုယ်စား ပြည်သူ့လွှတ်တော် လွှတ်တော်အခွင့်အရေးကော်မတီအဖွဲ့ဝင် ကျွန်တော် ဦးခင်မောင်သီ၊ လွိုင်လင်မဲဆန္ဒနယ်က စုစည်းတင်ပြသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်မှာ ယနေ့တက်ရောက်ခွင့်ရှိတဲ့ ကိုယ်စားလှယ် ၄၂၆ ဦးရှိပြီး တက်ရောက်သူ ကိုယ်စားလှယ် ၄၀၃ ဦးရှိကာ ယနေ့ ခွင့်ပန်ကြားသူ ၁၀ ဦးရှိပါတယ်။ ၎င်းတို့ကတော့-

- (၁) တွန်းဇံမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးခမ်ခန့်ထန် ခွင့် ၄ ရက်၊
- (၂) ခန္တီးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးအောင်သန်းစိန် ခွင့် ၄ ရက်၊
- (၃) နမ့်ခမ်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးထွန်းကျော် ခွင့် ၁ ရက်၊

မူကြမ်း

- (၄) ပင်လောင်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးခွန်မောင်သောင်း ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၅) တောင်ဥက္ကလာပမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါက်တာစောနိုင် ခွင့် ၂ ရက်၊
- (၆) မင်းပြားမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးစစ်နိုင် ခွင့် ၄ ရက်၊
- (၇) ကျောက်တော်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဦးထွန်းဝင်း ခွင့် ၄ ရက်၊
- (၈) ရမ်းဗြဲမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးကျော်ရွှေ ခွင့် ၁ ရက်၊
- (၉) ဟိုပုန်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးခွန်အောင်ကျော် ခွင့် ၁ ရက်နှင့်
- (၁၀) သုံးခွဲမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါ်စုစုလွင် ခွင့် ၁ ရက်တို့ဖြစ်ပါတယ်။ ယခင် ခွင့်ပန်ကြားသူ ၁၃ ဦး၊ ယနေ့ ခွင့်ပန်ကြားသူ ၁၀ ဦး စုစုပေါင်း ခွင့်ပန်ကြားသူ ၂၃ ဦး ဖြစ်ပါတယ်။ ခွင့်မဲ့ ပျက်ကွက်သူမရှိပါကြောင်းနှင့် အထက်ပါကိုယ်စားလှယ်များ၏ ခွင့်ပန်ကြားမှုအား ခွင့်အဖြစ် ခွင့်ပြုပေးပါရန် လေးစားစွာဖြင့် ပန်ကြားအပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ ။ ခွင့်ပန်ကြားသူအားလုံးကို ခွင့်ပြုပါတယ်။

ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ အစည်းအဝေးတက်ရောက်မှုအခြေအနေကို မှတ်တမ်း တင်ခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ဒီကနေ့ အစည်းအဝေးမှာ တက်ရောက်ခွင့် ရှိတဲ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ၄၂၆ ဦးရှိပြီး ယခင်က ခွင့်ပန်ကြား၍ ခွင့်ပြုထားသူ ၁၃ ဦး၊ ယနေ့ ခွင့်ပြုထားသူ ၁၀ ဦးဖြစ်၍ လွှတ်တော်ကခွင့်ပြုထားသူစုစုပေါင်း ၂၃ ဦး ဖြစ်ပါတယ်။ ခွင့်မဲ့ ပျက်ကွက်သူမရှိပါ။ ယခု လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ အစည်းအဝေးတက်ရောက်မှုအခြေအနေကို လွှတ်တော်ရဲ့ အတည်ပြုချက်ရယူပါမယ်။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ အစည်းအဝေး တက်ရောက်မှုအခြေအနေတင်ပြချက်ကို အတည်ပြုမှတ်တမ်းတင်ရန် လွှတ်တော်က သဘောတူပါ သလားခင်ဗျား။

[သုံးကြိမ်တိုင်တိုင်မေးမြန်းပါသည်။ လွှတ်တော်က သဘောတူပါသည်။]

ဥက္ကဋ္ဌ ။ လွှတ်တော်က သဘောတူတဲ့အတွက် ကိုယ်စားလှယ်များ အစည်းအဝေး တက်ရောက်မှုအခြေအနေကို အတည်ပြုမှတ်တမ်းတင်ကြောင်း ကြေညာပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

ကြယ်ပွင့်ပြထားသည့်မေးခွန်းများကို လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များက မေးမြန်းခြင်းနှင့် သက်ဆိုင်ရာပြည်ထောင်စုအဆင့် အဖွဲ့အစည်းဝင်များက ဖြေကြားခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ မေးခွန်းများမေးမြန်းခြင်း၊ ဖြေကြားခြင်း အစီအစဉ်စတင် ဆောင်ရွက်ပါမယ်။

နာဂကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသ၊ နန်းယွန်းမြို့နယ်နှင့် ပန်ဆောင်၊ ဒုံဟီးမြို့နယ်ခွဲတို့တွင်(GSM-3G) ဖုန်းလိုင်းများအား မည်သည့်အချိန်တွင် အပြီးတပ်ဆင်ပေးမည်ကို သိလိုခြင်းနှင့်စပ်လျဉ်းသည့်မေးခွန်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ပထမဦးစွာ နန်းယွန်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဝမ်းလှ မေးမြန်းဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးဝမ်းလှ(နန်းယွန်းမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားရပါသော လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်များ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့် ကြွရောက်လာကြတဲ့ဧည့်သည်တော်များအားလုံး မင်္ဂလာ ပါ။ ကျွန်တော်ကတော့ စစ်ကိုင်းတိုင်းဒေသကြီး၊ နာဂကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသ နန်းယွန်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးဝမ်းလှဖြစ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော့်မဲဆန္ဒနယ်ဟာ ဧရိယာစတုရန်းမိုင်ပေါင်း ၂၅၅၅.၇၂၀ မိုင်ခန့်ရှိပြီးတော့ မြို့နယ်အပါအဝင် မြို့သုံးမြို့နှင့် ကျေးရွာ ပေါင်း ၁၀၇ ရွာရှိပါတယ်။ ဒီနေ့အချိန်အထိ နန်းယွန်း၊ ပန်ဆောင်နှင့် ဒုံဟီးမြို့ပေါ်မှာ CDMA-450 ဖုန်းလိုင်းကိုအသုံးပြုနိုင်ဖို့ တာဝါတိုင်များဆောက်လုပ်တည်ဆောက်ထားပြီဖြစ်ပေမဲ့လည်း နန်းယွန်း နှင့် ပန်ဆောင်မြို့ပေါ်တစ်ဝိုက်မှာသာ CDMA ဖုန်းကို အသုံးပြုနိုင်ပါတယ်။ ဒုံဟီးမြို့အပါအဝင် ကျေးရွာများမှာ ဖုန်းလိုင်းအသုံးပြုနိုင်ခြင်း မရှိသေးပါဘူးခင်ဗျား။ ဒါကြောင့် လက်ရှိအချိန်အထိ ဌာနပိုင်းဆိုင်ရာသတင်းပေးပို့မှုကို ဒုံဟီးမြို့ပေါ်မှာရှိတဲ့ မြန်မာနိုင်ငံရဲတပ်ဖွဲ့ပိုင် ကြေးနန်းကိုပဲ အသုံးပြုရပါတယ်။ ဒုံဟီးမြို့ပေါ်မှာ MPT တာဝါတိုင်စိုက်ထူထားပြီးဖြစ်ကြောင်း လေ့လာတွေ့ရှိရပါ တယ်။ ဒါပေမဲ့ ဒီနေ့အချိန်အထိ ဖုန်းလိုင်းချိတ်ဆက်တပ်ဆင်ထားခြင်းမရှိသေးတဲ့အတွက် ပြည်သူ တွေရဲ့ လူမှုစီးပွားရေးနှင့် အခြားဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းတွေမှာ သတင်းအမှောင်ချထားခြင်းခံနေရသလို ဖြစ်နေတဲ့အတွက် ပြည်မကြီးထက်များစွာ အောက်ကျနောက်ကျနေဆဲဖြစ်ပါတယ်။ ဒီအပြင် ပညာရေး၊ ကျန်းမာရေးနဲ့ သဘာဝဘေးအန္တရာယ်တွေ ကျရောက်နေမှုစတဲ့အခြေအနေ အခက်အခဲတွေကို အချိန် နှင့်တစ်ပြေးညီမပေးပို့နိုင်ခြင်း၊ မသိရှိနိုင်ခြင်းတွေကြောင့် မပျက်စီးသင့်ဘဲပျက်စီးသွားတဲ့လမ်းတံတား၊ လယ်ယာသီးနှံတွေနဲ့ မသေသင့်ဘဲသေဆုံးခဲ့ရတဲ့ အနာဂတ်ခေါင်းဆောင်ကောင်းသားသမီးများ များစွာ ကြုံတွေ့ခဲ့ရသလို ဆက်လက်ပြီးတော့လည်း ပြည်သူတွေ ကြုံတွေ့ခံစားနေရဆဲ ဖြစ်ပါတယ်။

မူကြမ်း

စက်တင်ဘာလပထမပတ်ကစလို့ ကျွန်တော့်မဲဆန္ဒနယ် တံခါးကျေးရွာမှာ ဒေသခံပြည်သူတွေ အများစု ဟာ ချောင်းဆိုးပြီးဖျားနာနေကြပါတယ်။ ဒီရောဂါကြောင့် ယနေ့အချိန်ထိ ၁၅ နှစ်အောက်ကလေးငယ် ပေါင်းငါးဦး အသက်ဆုံးရှုံးခဲ့လိုက်ရပါသည်။ သက်ဆိုင်ရာမြို့နယ်ကျန်းမာရေးဌာနမှာရှိတဲ့ တာဝန်ရှိသူ များက စက်တင်ဘာလ ၃၀ ရက်နေ့မှာ ကျေးရွာမှာကွင်းဆင်းပြီးတော့ ကုသပေးနေ ကြောင်းလည်းပဲ ကြားသိရပါတယ်။ ဒီလိုရောဂါဖြစ်နေတာ စက်တင်ဘာလ အစောပိုင်းကတည်းကဖြစ် သော်လည်းပဲ ကုသခြင်းလုပ်ငန်းများကို လကုန်ပိုင်းမှသာ သွားရောက်ကုသပေးနေခြင်းကို ကြည့်မယ် ဆိုလို့ရှိရင် သတင်းအချက်အလက်တွေ အချိန်နှင့်တစ်ပြေးညီမရရှိတဲ့အတွက်ပဲ ဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့် ဒီလို မလိုလားအပ်ဘဲ ဒေသခံပြည်သူတွေ အသက်ဆုံးရှုံးနေရခြင်း၊ သတင်းအချက်အလက်များ အချိန်နှင့် တစ်ပြေးညီ မသိရှိနိုင်ခြင်း၊ အချိန်နှောင်းမှသိရှိလိုက်ရခြင်းမျိုး ထပ်မံမဖြစ်ပွားအသက်မဆုံးရှုံးရလေ အောင် အဓိကကျတဲ့ဆက်သွယ်ရေးစနစ် ကောင်းမွန်လွှမ်းခြုံနိုင်ရန် အရေးတကြီးလိုအပ်နေပါတယ်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ နန်းယွန်း၊ ပန်ဆောင်နှင့် ဒုံဟီးမြို့ပေါ်နှင့် ကျေးရွာတွေမှာ (GSM-3G)ဖုန်းလိုင်းများ ရရှိ အသုံးပြုနိုင်ရန် မည်သည့်အချိန်မှာ ပြီးစီးအောင် ဆောင်ရွက်တပ်ဆင်ပေးနိုင်မည်ကို ဒေသခံပြည်သူ များကိုယ်စား လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးမှတစ်ဆင့် လေးစားစွာမေးမြန်းအပ်ပါတယ်။ ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက ဖြေကြားရန် ဖြစ်ပါတယ်။

ဖြေကြားချက်

ဦးသန့်စင်မောင်(ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။ ။

လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ဧည့်သည်တော်များအားလုံး ကိုယ်စိတ်နှစ်ဖြာကျန်းမာရွှင်လန်းကြပါစေကြောင်း ဆုတောင်းမေတ္တာပို့သ အပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ကျွန်တော် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့ စစ်ကိုင်းတိုင်း ဒေသကြီး၊ နာဂကိုယ်ပိုင်အုပ်ချုပ်ခွင့်ရဒေသ နန်းယွန်းမြို့နယ်နှင့် ပန်ဆောင်၊ ဒုံဟီးမြို့နယ်ခွဲတို့မှာ ဖုန်းလိုင်းများအား မည်သည့်အချိန်တွင် အပြီးဆောင်ရွက်နိုင်မည်ကို သိရှိလိုတဲ့ လွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်ကြီးရဲ့ ကြယ်ပွင့်ပြမေးခွန်းကို ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ရှင်းလင်းဖြေကြားသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ Power Point သုံးစွဲခွင့်ပြုဖို့ မေတ္တာရပ်ခံပါတယ်ခင်ဗျား။ ကျွန်တော်တို့ အခု နန်းယွန်းနှင့် ပန်ဆောင် မှာတော့ ဆိုဒ်အမှတ်တွေမှာ လိုင်းအင်အား ၇၅၀ ပါတဲ့ CDMA-450 စခန်းတစ်ခုစီဖွင့်ပြီးတော့ မိုဘိုင်းဝန်ဆောင်မှု လုပ်ငန်းလုပ်ပါတယ်။ ခုနတုန်းက လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ကြီးတင်ပြသွားတဲ့

အတိုင်း Digital သုံးခွင့် တော့မရပါဘူး။ သူ့ရဲ့ CDMA-450 ကတော့ အသံနဲ့ပေးတာပဲရပါတယ်။ ဒဲ့ဟီးမှာတော့ တယ်လီဖုန်း လိုင်းလေးလိုင်းပါတဲ့ MPT Satellite Terminal အရင်တုန်းက IP star ဂြိုဟ်တုဖြစ်ပါတယ်။ တယ်လီဖုန်းလိုင်းက Drop In ကကျဉ်းပြီးတော့ လေးလိုင်းပဲရတဲ့ဆက်သွယ်ရေး စခန်းတစ်ခုလည်း ရှိပါတယ်။ ဒါကြောင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ကြီးပြောတဲ့အတိုင်းပဲ တွေ့ရတာ ဖြစ်ပါတယ်။

လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်တော်ကြီးမေးမြန်းထားတဲ့ (GSM-3G)စခန်း ဘယ်တော့ရမလဲ ဆိုတော့ အဲဒီ ဒဲ့ဟီးမှာရနိုင်ပါတယ်။ ဒဲ့ဟီးက မူလကတည်းက IP star ဂြိုဟ်တုနဲ့လုပ်တာ။ အခု ဒီတစ်ခါမှာ Intel Set ဂြိုဟ်တုနဲ့ ဆက်သွယ်နိုင်အောင် တာဝါလည်းတည်ဆောက်ပြီးပြီ။ စက်ပစ္စည်း တပ်ဆင်တာနဲ့ အဝေးဆက်သွယ်မှုဆက်ကြောင်းတွေ ချိတ်ဆက်ခြင်းကိုတော့ ၂၀၁၆ ဒီဇင်ဘာလ မှာ (3G-GSM) ရရှိမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒဲ့ဟီးမှာပဲ ရရှိနိုင်တာဖြစ်ပါတယ်။ နန်းယွန်းနှင့် ပန်ဆောင်ကတော့ CDMA-450 စခန်းတပ်ထားတယ်။ အဲဒီ သူ့ရဲ့တာဝါတွေဟာ Guy Tower ဖြစ်ပြီးတော့ တာဝါဟာ မကောင်းပါဘူး။ နောက်ထပ်စက်ပစ္စည်းတပ်လို့မရတဲ့အခါကျတော့ တာဝါအစားထိုးရမှာ။ တာဝါတိုင် အစားထိုးပြီးတော့တည်ဆောက်မှဆိုတော့ တာဝါပစ္စည်းတွေရော၊ စက်ပစ္စည်းတွေရော သယ်ရမှာ အခက်အခဲရှိနေကြောင်း တင်ပြပါတယ်။

အဲဒီမှာ တခြားအော်ပရေတာတွေ အူရီဒူး၊ တယ်လီနောတွေကိုလည်း ကျွန်တော် တွန်းအားပေး ပါတယ်။ တကယ်တမ်းကျတော့ နန်းယွန်းတို့၊ ပန်ဆောင်တို့ဆိုတာ ခုနက တင်ပြထားတဲ့အတိုင်း သူတို့က တအားကြီးဝေးတယ်။ ခုနကပြောတဲ့ လူဦးရေကျပါးတယ်။ သူတို့က ဘာပဲပြောပြော ပြင်ပ အော်ပရေတာတွေအနေနဲ့က ဟန်းဖုန်းများများ၊ ဆင်းကတ်များများရောင်းရတဲ့နေရာတွေကိုသာ ဦးစား ပေးတော့ ကျွန်တော်က အမြဲတမ်းတိုက်တွန်းနှိုးဆော်နေရတဲ့အကြောင်း ပြောကြားလိုပါတယ်။ ဒါကတော့ အိန္ဒိယနယ်စပ်နားမှာရောက်သွားတဲ့ ပန်ဆောင်တို့၊ နန်းယွန်းတို့ ဧရိယာပုံလေးဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒါ ခု အစိမ်းလေးနှစ်ခုဟာ နန်းယွန်းနဲ့ ပန်ဆောင် CDMA စခန်းတွေဖြစ်ပါတယ်။ အပေါ်ကအနီ လေးက ဒဲ့ဟီးက ပထမ IP star နဲ့ အခုလောလောဆယ် Intel Set ဂြိုဟ်တု ကျွန်တော်တို့အခု မြန်မာ ဂြိုဟ်တုငှားထားပြီးကြောင်း ဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီဟာကို ဒီဇင်ဘာလကျရင် ဒီဟာက ရသွားမှာဖြစ်ပါ တယ်။ အဲတော့ သုံးခုထဲမှာတော့ တစ်ခုပဲရနိုင်သေးကြောင်း တင်ပြလိုပါတယ်။ အဲဒီအစိမ်းနှစ်ခု ကတော့ လောလောဆယ် CDMA မှာပဲ ရနိုင်တယ်ဆိုတဲ့အကြောင်း ပြောကြားလိုပါတယ်။ ဒါဖြင့် ဘယ်တော့ရမှာလဲဆိုတဲ့ဟာ ပြောရရင် အဲဒီမှာကတော့ နယ်စွန့်နယ်ဖျားတွေအားလုံးကို ပေးနိုင်အောင် မူကြမ်း

ကျွန်တော်တို့ လောလောဆယ် Nation Wide Operator ဟာ Ooredoo, Telenor, MPT Operator ဖြစ်လာမယ့် အားလုံးကိုတော့ တွန်းအားပေးနေတယ်။ အဲဒီအခါမှာ သူတို့ကလည်း တကယ်တမ်းကျတော့ ခုနတုန်းက ဆင်းကတ်များများရောင်းနိုင်တဲ့နေရာတွေကိုသာ သူက ရောင်းချင်တာဆိုတော့ ကျွန်တော်တို့က အမြဲတမ်းတွန်းအားပေးနေပါတယ်။ ခင်ဗျားတို့မလုပ်နိုင်ဘူးဆိုရင် Universal Service Fund ဆိုတာပေးရမယ်။ အဲဒါ ဘယ်တော့ရမလဲဆိုတော့ ၂၀၁၈ မှရမယ်။ ၂၀၁၈ ထဲကို ရတဲ့အခါကျရင်တော့ သူ့ရဲ့ နှစ်ရာခိုင်နှုန်းဆိုရင် သူတို့ရဲ့ Total Revenue စုစုပေါင်းဝင်ငွေရဲ့ နှစ်ရာခိုင်နှုန်းရမှာဖြစ်တယ်။ အဲဒီရတဲ့အခါကျရင်တော့ ကျွန်တော်တို့အနေနဲ့ ကိုယ့်ဘာသာဆောင်ရွက်လို့ရပါတယ်။ အဲဒါကြောင့်မို့လို့ ကျွန်တော် နောက်အကျဆုံး ၂၀၁၈ ခုနှစ်၊ ဒီဇင်ဘာလောက်မှာတော့ နယ်စွန့်နယ်ဖျားအားလုံးရရှိအောင် ဆောင်ရွက်သွားမယ်ဆိုတဲ့အကြောင်း ဖြေကြားလိုပါတယ်။ အားလုံးကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

အင်းစိန်မြို့နယ်အတွင်းရှိ မီးရထားစက်ခေါင်းစက်ရုံနှင့် မီးရထားအိမ်ရာဝင်းအတွင်းရှိ အလုပ်သမား ဝန်ထမ်းမိသားစု အိမ်ခန်းများနှင့် လိုင်းခန်းများတွင် (၂၄)နာရီ မီးရရှိရေးအတွက် မည်သို့ဆောင်ရွက် ပေးမည်ကိုသိလိုခြင်းနှင့် စပ်လျဉ်းသည့်မေးခွန်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ အင်းစိန်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးမောင်မောင်ဦး မေးမြန်းဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးမောင်မောင်ဦး(အင်းစိန်မဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၊ ဧည့်သည်တော်များ အားလုံး မင်္ဂလာပါခင်ဗျား။ ကျွန်တော်ကတော့ အင်းစိန်မဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးမောင်မောင်ဦး ဖြစ်ပါတယ်။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးမှတစ်ဆင့် ကျွန်တော်တင်ပြလိုတဲ့ မေးခွန်း ကတော့ အင်းစိန်မြို့နယ်အတွင်းမှာ တည်ရှိပြီး ရာဇဝင်မှာထိပ်တန်းကပါဝင်ခဲ့တဲ့ မီးရထားခေါင်းစက်ရုံ နဲ့မီးရထားဝင်းအတွင်းရှိ အလုပ်သမားဝန်ထမ်းမိသားစုတို့ရဲ့ အိမ်ခန်းများနှင့် လိုင်းခန်းများမှာ ၂၄ နာရီ မီးရရှိရေးအတွက် သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနမှ အမြန်ဆုံးမည်သည့်အချိန်မှာ မည်သို့မည်ပုံဆောင် ရွက်ပေးမည်ဆိုတာကို သိလိုကြောင်း မေးမြန်းလိုခြင်းဖြစ်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ အင်းစိန်မြို့နယ်ရှိ မီးရထားခေါင်းစက်ရုံဟာ အုပ်ချုပ်သူတို့ရဲ့အလိုကျ မီးရထားဝန်ထမ်းတွေရဲ့ဘဝဟာ နိမ့်တစ်ခါမြင့်တစ်လှည့် ပြည်သူလူထုရဲ့ဆက်သွယ်သွားလာရေး အဆင်ပြေအောင် အင်မတန်တော့တဲ့စက်ပစ္စည်းများကို ပြုပြင်ဖာထေးပြီးတော့ နိုင်ငံရဲ့တစ်နှ့်တစ်လျား

မှာ နိုင်ငံနှင့်နိုင်ငံသားတို့ရဲ့အကျိုးအတွက် ဖြည့်ဆည်းဆောင်ရွက်ပေးခဲ့တာ ယနေ့ထိတိုင်အောင်ပါပဲ။
အဲဒီလို နိုင်ငံတော်အပေါ်အင်မတန်မှတာဝန်ကျေခဲ့တဲ့ ကာယ၊ ဉာဏလုပ်သားကြီးများတည်ရှိရာ
အင်းစိန်မြို့နယ် မီးရထားစက်ရုံဝင်းမှာရှိတဲ့ဝန်ထမ်းအိမ်ရာများဖြစ်တဲ့ လှိုင်မီးရထားဝင်း၊ ဂျိုကုန်း
မီးရထားဝင်း၊ မီးရထားဆေးရုံနှင့် မီးရထားရဲဝန်ထမ်းအိမ်ရာတွေမှာ စုစုပေါင်းဝန်ထမ်းအိမ်ရာ
အခန်းပေါင်း ၁၅၈၆ ခန်းရှိပါတယ်။ အဲဒီမှာ အိမ်ထောင်စုပေါင်း ၂၇၀၈ စုနှင့်လူဦးရေပေါင်း ၉၂၁၄ ဦး
ရှိပါတယ်။ အဆိုပါ ၁၅၀၀ ကျော်သောဝန်ထမ်းအခန်းများမှာ လျှပ်စစ်မီးဟာ နေ့ဘက်မှာမလာပါဘူး။
ညဘက်မှာပြတ်နေတဲ့ဘဝနဲ့နေခဲ့ရတာ ၁၀ စုနှစ်တစ်ခုကျော်ခဲ့ပြီဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့် ကျွန်တော်တို့
လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များအနေနဲ့ အဆိုပါဝန်ထမ်းအိမ်ရာများ ၂၄ နာရီမီးရရှိရေးအတွက် မြို့နယ်
လျှပ်စစ်မန်နေဂျာနှင့်ညှိနှိုင်းတဲ့အခါမှာ အဆိုပါမီးရထားလှိုင်ခန်းများအား မီးပေးရန်အတွက် လျှပ်စစ်
ဓာတ်အားအလုံအလောက်ရှိတဲ့အတွက်ပေးနိုင်ကြောင်းပြောခဲ့ပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ အင်းစိန်မြို့နယ်
မီးရထားခေါင်းစက်ရုံ အထွေထွေမန်နေဂျာနှင့်ဆွေးနွေးတဲ့အခါမှာတော့ မီးရထားနယ်မြေအားလုံးတွင်
လျှပ်စစ်ဓာတ်အားခြိုးချန်ခြေတာ သုံးစွဲရေးနှင့်ပတ်သက်၍ ဝန်ထမ်းရပ်ကွက်များတွင် တစ်နေကုန်
မီးမပေးရန်နှင့် နေ့ခင်းဘက်မီးပိတ်ရန် လိုက်နာဆောင်ရွက်ရေးဆိုတဲ့ ဦးဆောင်ညွှန်ကြားရေးမှူးရဲ့
၁၉-၁၁-၁၉၉၉ ရက်စွဲပါ ညွှန်ကြားချက်နှင့် ဝန်ထမ်းအိမ်ရာများ၊ သက်သာလုပ်ငန်းများဝန်အား
လျော့ချရန် လျှပ်စစ်အင်ဂျင်နီယာ ရန်ကုန်လျှပ်စစ်ဓာတ်အားကော်ပိုရေးရှင်းရဲ့ ၁၃-၂-၂၀၀၆ ရက်စွဲပါ
စာအရ ရုံးပိတ်ရက်မှအပ စက်ရုံအလုပ်ချိန်များတွင် ဓာတ်အားဖြတ်တောက်ထားပြီး အလုပ်ချိန်ပြင်ပ
တွင် ဓာတ်အားပြန်ပေးရန် ညွှန်ကြားချက်များအရ ဓာတ်အားပေးနေခြင်းဖြစ်ကြောင်း၊ ဒါကြောင့်မို့လို့
၂၄ နာရီအချိန်ပြည့်မပေးနိုင်ပါကြောင်း အကြောင်းပြန်ကြားလာပါတယ်။ အခုလက်ရှိအနေအထား
အရ YESC ပိုင် အိမ်သုံးမီတာများတပ်ဆင်ပေးနေသည်မှာ ၁၈၅ ခန်းတပ်ဆင်ပြီး ၁၃၉ ခန်းဆက်လက်
တပ်ဆင်ရန်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိကြောင်း၊ ကျန်ရှိသောအခန်းများကိုလည်း အထက်သို့ဆက်လက်တင်ပြ
ထားပါတယ်။ သို့သော် အဲဒီလိုတပ်ဆင်ပြီးပါသော်လည်း အထက်မှာတင်ပြထားခဲ့သော ညွှန်ကြားချက်
များအရ ၂၄ နာရီလုံးလုံးမီးပေးနိုင်ခြင်းမရှိကြောင်း၊ ဒါ့အပြင် အင်မတန်မှစိတ်ပျက်စရာကောင်းတဲ့
အကြောင်းကတော့ အင်းစိန်မီးရထားစက်ခေါင်းစက်ရုံတစ်ခုတည်းမဟုတ်ဘဲ မြန်မာ့မီးရထား
အင်ဂျင်နီယာမှူး လျှပ်စစ်ဌာနက အောက်မြန်မာပြည်မှာရှိတဲ့ သိမ်ဖြူမီးရထားဝင်း၊ မင်္ဂလာတောင်ညွန့်
မီးရထားဝင်း၊ မလ္လာကုန်းစက်ဆန်းမီးရထားဝင်းတို့တွင်လည်း ၂၄ နာရီဓာတ်အားဖြန့်ဖြူးပေးထားခြင်း
မရှိသေးပါကြောင်း အကြောင်းပြန်ကြားလာပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအတွင်းမှာ

မူကြမ်း

ရှိတဲ့ ဝန်ကြီးဌာနအသီးသီးရဲ့အိမ်ရာများအားလုံးဟာ လျှပ်စစ်မီးကိုအပြည့်အဝခံစားရပါသော်လည်း အင်းစိန်မြို့နယ်မှာရှိတဲ့ မီးရထားခေါင်းစက်ရုံ၊ ကာယ၊ ဉာဏဝန်ထမ်းကြီးများရဲ့အိမ်ရာမှာတော့ လျှပ်စစ်မီးအပြည့်အဝမရရှိခြင်းဟာ ၂၀၀၈ ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေ ၄၃၈ မှာ နိုင်ငံတော်သည် ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်၏ မည်သည့်နိုင်ငံသားကိုမျှ လူမျိုး၊ ဇာတိ၊ ကိုးကွယ်သည့် ဘာသာ၊ ရာထူး၊ အဆင့်အတန်း၊ ယဉ်ကျေးမှု၊ အမျိုးသား၊ အမျိုးသမီး၊ ဆင်းရဲချမ်းသာတို့ကို အကြောင်းပြု၍ ခွဲခြားခြင်းမရှိစေရဟု ပြဋ္ဌာန်းထားတဲ့အတွက် ယခုအခြေအနေဟာ ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံ ဥပဒေကိုဆန့်ကျင်သလို လူ့အခွင့်အရေးကိုလည်းနှစ်ပေါင်းများစွာ ပြောင်ပြောင်ထင်ထင်နဲ့ချိုးဖောက် နေတာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ အစိုးရသစ်လက်ထပ်မှာ ပြောင်းလဲချိန်တန်ပြီးဆိုတဲ့အတိုင်း ဘယ်အချိန်မှာ မီးအပြည့်အဝရရှိမယ်ဆိုတာ သိလိုပါကြောင်း ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးမှတစ်ဆင့် မေးမြန်းအပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။

၉၈၄။ ။ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက ဖြေကြားရန်ဖြစ်ပါတယ်။

ဖြေကြားချက်

ဦးသန့်စင်မောင်(ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။

အားလုံး မင်္ဂလာပါခင်ဗျား။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး၊ အင်စိန်မဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးမောင်မောင်ဦးရဲ့ မေးမြန်းချက်ကို ဖြေကြားသွားပါမယ်။ သူ့ရဲ့မေးခွန်းကတော့ ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး၊ အင်းစိန်မြို့နယ်အတွင်းမှာတည်ရှိတဲ့ မီးရထားစက်ခေါင်းစက်ရုံနှင့် မီးရထားအိမ်ရာဝင်းအတွင်းမှာရှိတဲ့ အလုပ်သမား ဝန်ထမ်းမိသားစု အိမ်ခန်းများနှင့် လိုင်းခန်းများမှာ (၂၄)နာရီ မီးရရှိရေးအတွက် သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများမှ အမြန်ဆုံးမည်သည့်အချိန်မှာ မည်သို့ ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်မည်ကို သိလိုခြင်းဆိုပြီးတော့ မေးမြန်းလာပါတယ်။ ခုနတုန်းက ကိုယ်စားလှယ်တော်ကြီး ပြောပြသွားတဲ့အချက်တွေဟာ အကုန်လုံးအမှန်တွေကြီးပဲ ဖြစ်ပါတယ်။ တကယ်လည်းပဲ မီးရထားစက်ခေါင်းရုံသည် တကယ့်ကိုပဲ စက်ခေါင်းတွေကို ဒီဇယ်လျှပ်စစ်စက်ခေါင်းတွေကို ပြုပြင်ပေးတယ်။ တကယ်လည်းပဲ ဝန်ထမ်းပေါင်းများစွာ မှီတင်းနေထိုင်ကြတဲ့နေရာတွေ ဖြစ်တယ်။ တကယ်လည်းပဲ မီးအားဖြတ်ခဲ့ရပါတယ်။ ဘာကြောင့်တုန်းဆိုတော့ အရင်ကတည်းက ရထားဝန်ထမ်းအိမ်ရာတွေနဲ့ ဒီစက်ရုံအလုပ်ရုံတွေက တွဲထားတာ ဖြစ်ပါတယ်။ တွဲထားတော့ စက်ရုံအလုပ်ရုံဖွင့်တဲ့အချိန်မှာ ဝန်ထမ်းအိမ်ရာတွေကို မီးပေးလိုက်ရင် စက်ရုံမှာအလုပ်လုပ်မယ့် တွင်ခွန်တွေ၊ လျှပ်စစ်ကိရိယာတွေ၊ ထွက်ချင်

မကြမ်း

မော်တာအလုပ်ရုံတွေ အဲဒါတွေအားလုံးမှာ လိုအပ်တဲ့လျှပ်စစ်ဓာတ်အား အပြည့်အဝမရရှိဘဲနဲ့ Transformer တွေ၊ ဝန်အားမနိုင်နင်းတာတွေရှိလာနိုင်တဲ့အတွက်ကြောင့် စက်ရုံအလုပ်ရုံအချိန်မှာပဲ ဒီရပ်တန့်ဖို့ ဆုံးဖြတ်ခဲ့ရတာ ဖြစ်ပါတယ်။ ခုနတုန်းကပြောတဲ့အတိုင်းပဲ အရင် ၁၉၉၉ မှာ လျှပ်စစ်ဓာတ်အား ချွေတာရေးဆိုတဲ့ အကြောင်းပြချက်ကလည်းတစ်ခုပါနေပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ အခုနောက်ပိုင်း အဲဒါလေးကို ကျွန်တော် Power Point လေးနဲ့ ရှင်းပြပါမယ်။ နောက် စာရင်းဇယားလေးတွေပါလို့ Power Point လေးသုံးခွင့်ပြုပါ။

အခုဒီဖြတ်ရတဲ့ဟာက စနေ၊ တနင်္ဂနွေရုံးပိတ်ရက်မှာ နံနက် ၉း၀၀ ကနေ နေ့လယ် ၁၂း၀၀ နာရီအထိ ဖြတ်ပါတယ်။ ညကျတော့ ၁၂ နာရီကနေ ၄ နာရီအထိ ဖြတ်ပါတယ်။ ဒါက မူလအခု ဖြတ်ထားတဲ့ အစီအစဉ်ပါ။ ရုံးဖွင့်ရက်ကျတော့ နံနက် ၇ နာရီကနေ ညနေ ၄ နာရီ ရုံးချိန်တစ်ခုလုံး ဖြတ်ပါတယ်။ ညကျတော့ ညသန်းခေါင်ကနေ နောက်နေ့နံနက် ၄ နာရီအထိ ဖြတ်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ အခုတော့ ဒီလွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ကြီး သွားရောက်ဆွေးနွေးပြီးတဲ့နောက် ကျွန်တော့်ဆီကို အစီရင်ခံတဲ့အခါ စက်တင်ဘာလထဲကစပြီးပေးပါဆိုတော့ ညပိုင်းမီးဖြတ်တောက်ချိန်တွေကို ရုံးပိတ်ရက်မှာ ညပိုင်းရော၊ ရုံးဖွင့်ရက်ရော၊ ညပိုင်းတွေမှာတော့ မဖြတ်နဲ့တော့ဆိုပြီးတော့ ပြောလိုက်ပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ ရုံးဖွင့်ရက်မှာတော့ စက်ရုံ၊ အလုပ်ရုံနဲ့က တွဲနေရတဲ့အတွက်ကြောင့် ရုံးဖွင့်ရက်ရုံးချိန်မှာတော့ ပြန်ပြီးတော့ နံနက် ၇ နာရီကနေ ညနေ ၄ နာရီအထိ ဖြတ်ထားရအုံးမယ့် အခြေအနေရှိပါတယ်။

အဲဒီမှာ Transformer တစ်လုံးတော့ တပ်ပြီးပါပြီ။ လက်ရှိမီးရထားဝန်ထမ်းအိမ်ရာတွေနဲ့ စက်ရုံတွေနဲ့ တွဲထားတာက Transformer နှစ်လုံးက ရှိပြီးသား။ ဒါပေမဲ့ အဲဒါကို ခွဲထုတ်ချင်ရင် Transformer သုံးလုံးထပ်ပြီးတော့ တပ်ရမှာဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီ Transformer သုံးလုံးနဲ့ လျှပ်စစ်မီးကြိုး ပေ ၂၃၁၁၀ အတွက် ခန့်မှန်းငွေ ၁၃၃ သန်းကုန်မှာဖြစ်ပါတယ်။ အင်းစိန်စက်ခေါင်းစက်ရုံ နယ်မြေမှာဝန်ထမ်းအိမ်ခန်းပေါင်း ၁၆၂၀ မှာ အခုအိမ်သုံးမီတာပေါင်း အားလုံးခွဲထုတ်နိုင်ရန်အတွက် အိမ်သုံးမီတာ ၄၂၄ လုံးကိုတော့ ၂၀၁၅-၂၀၁၆ က ၃၈ သန်းအကုန်ခံပြီး တပ်ပြီးပါပြီ။ ဒါပေမဲ့ ကျန်တဲ့ အိမ်ခန်းပေါင်း ၁၁၉၆ လုံးကိုတော့ တပ်ဖို့ဆိုခဲ့ရင် အခုလက်ရှိမီတာခ နှုန်းထားနဲ့ ၂၃၉ သန်းကုန်မှာ ဖြစ်ပါတယ်။

ဒါကြောင့် အင်းစိန်စက်ခေါင်းရုံနယ်မြေမှာ ၂၄ နာရီ လျှပ်စစ်မီးအပြည့်အဝပေးနိုင်ဖို့ဆိုရင် အင်းစိန်တစ်ခုတည်းဆိုရင် ၃၇၂ သန်း ထပ်မံပြီးတော့ ကုန်ကျမှာဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒါ ရန်ကုန်တိုင်း

ဒေသကြီးမှာ ခုနတုန်းက လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ကြီးလည်း ပြည့်ပြည့်စုံစုံ ပြောသွားပါတယ်။ စိတ်ပျက်စရာကောင်းတာကတော့ မလွှဲကုန်းဆည်စပ်မှာရော၊ သိမ်ဖြူမှာရော၊ မင်္ဂလာတောင်ညွန့်မှာ ရော၊ ဝန်ထမ်းအိမ်ခန်းပေါင်း ၃၄၈၈ မှာ ၂၇၆ လုံးမှာပဲ မိတာပေါက်ရှိပြီးတော့ ကျန်တဲ့ ၃၂၁၂ ကို မိတာ ပေါက်တပ်ဖို့ရန်အတွက် မိတာခအပြင် နောက်ထပ်လိုအပ်တဲ့ သူ့ရဲ့နေရာလိုက်နေရာလိုက် ခွဲရမှာဆိုတော့ Transformer ၁၉ လုံးနဲ့ ဆက်စပ်ပစ္စည်းတွေအတွက် ငွေကျပ်သန်းပေါင်း ၁၈၀၃.၄ သန်း ကုန်မှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကတော့ ဒီရန်ကုန်တိုင်း YESC နဲ့ မြန်မာ့မီးရထားစက်မှုလက်မှုအင်ဂျင် နီယာဌာနနဲ့တွဲပြီးတော့ ဒါတွေကို စစ်ဆေးပြီးတော့ ကျွန်တော့်ကို တင်ပြပါတယ်။ ဒီလွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ်ကြီး အကြံပြုတဲ့အတိုင်း ၂၄ နာရီမီးပြည့်အောင်လုပ်ဖို့ မင်းကဘယ်လောက်ကုန်မှာမို့လဲ ဆိုတဲ့ဟာမှာ ငွေစာရင်းတွက်ပြတဲ့အခါမှာ နောက်ကစာရင်းအတိုင်းဖြစ်ပါတယ်။

အဲဒီမှာ အပြည့်အဝပေးနိုင်ဖို့ လောလောဆယ် ကျန်နေတဲ့အိမ်ခန်းတွေ မိတာတပ်ဖို့နဲ့ လိုအပ်တဲ့ Transformer တွေနဲ့ခွဲထုတ်ဖို့ စက်ရုံအလုပ်ရုံလုပ်ငန်းတွေနဲ့၊ အိမ်တွေနဲ့ ခွဲထုတ်ဖို့ အဲဒီမှာ လည်းပြဿနာလေးရှိတာ ဒီလိုပါ။ အရင်တုန်းကနဲ့က ကိုလိုနီခေတ်ကတည်းက မီးရထားကလုပ်ခဲ့တာ ဝန်ထမ်းအိမ်ရာတွေကို ကောက်တဲ့အခါမှာ မိတာပေါက်မရှိပါဘူး။ ဝန်ထမ်းအိမ်ရာတွေဟာ လခထဲ ကနေပြီး သင့်လျော်သလို ဖြတ်ပြီးတော့ တစ်ကယ့်ကုန်ကျစရိတ်အားလုံး မိတာခစုစုပေါင်းကို မီးရထား ရုံးချုပ်ကနေ မီးရထားငွေစာရင်းဌာနကနေ ကျခံလိုက်ပါတယ်။ ကျခံလိုက်ပြီးတော့မှ သူ့ရဲ့လခတွေထဲ ကနေ သင့်လျော်တဲ့နှုန်းထားနဲ့ အမှန်ကတော့ သက်သာတဲ့နှုန်းထားနဲ့ မီးရထားဝန်ထမ်းတွေကို ပေးတာဖြစ်ပါတယ်။ အဲ့လောက်မိတာပေါက်ခွဲမထားပါဘူး။ သူတို့ကိုသတ်မှတ်ထားတဲ့အတိုင်း မီးပွင့် သုံးပွင့်ဆိုသုံးပွင့်၊ လေးနေရာဆို လေးနေရာ ပွင့်အလိုက်ပဲ ပေးတာဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီဟာကြီးက မပြင်ခဲ့တာ ကိုလိုနီခေတ်ကတည်းက ဒီဝန်ထမ်းတွေကို သက်သာအောင်လုပ်ခဲ့တာကနေပြီးတော့ အဲဒီလိုစက်ရုံအလုပ်ရုံတွေနဲ့၊ ဝန်ထမ်းအိမ်ရာတွေနဲ့ တွဲလိုက်တာဖြစ်ပါတယ်။ အဲ့ဒါကြောင့် အဲဒါကြီးကို အခုပြန်ပြီးတော့ ပြင်ဖို့ရန် မိတာခပိုသုံးရင် ကိုယ့်ဖာသာကိုယ်ခံဆိုတဲ့ အိမ်တိုင်းအိမ်တိုင်းကို မိတာ တပ်ဖို့လိုတဲ့အတွက်ကြောင့် ကုန်ကျရတဲ့ စရိတ်တွေ ဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ ဒီအားလုံးပေါင်း ရန်ကုန်တိုင်းတစ်တိုင်းလုံးမှာရှိသော မီးရထားဝန်ထမ်းအိမ်ရာတွေအားလုံးကို လျှပ်စစ်မီးအပြည့်အဝ ပေးဖို့ဆိုရင် သန်းပေါင်း ၂၁၇၅ ကုန်မှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလိုဆိုရင် ကျွန်တော်တို့ရဲ့ ငွေရေးကြေးရေး အခြေအနေလေးကို ရှင်းပြပါမယ်။

အဲဒီမှာ အနီရောင်၊ အပေါ်ကအနီရောင်အကြောင်းက ဝင်ငွေပါ။ ဝင်ငွေက ၆၂ ဘီလီယံ သန်းပေါင်း ၆၂၀၀၀ ကျော်ရှိပါတယ်။ အောက်ဆုံးမှာက ၁၀၀ ကျော်ကုန်ပါတယ်။ ဒီအနီရောင်လေးက အလယ်ကအနီရောင်လေးက ဘာလဲဆိုတော့ လုပ်ခလစာရယ်၊ ပင်စင်ရယ်၊ ဒီဇယ်ဆီဖိုးရယ် အဲဒီမှာ တင် အပေါ်ကအနီက ကြေသွားပါပြီ။ သူ့ရဲ့ ဝင်သမျှဝင်ငွေ ၆၂ ဘီလီယံကို လုပ်ခလစာရယ်၊ ပင်စင် ရယ်၊ ဒီဇယ်ဆီဖိုးပေါင်းလိုက်တာရယ် ကြေသွားပါပြီ။ အောက်ဆုံးမှာ တစ်ကယ့်ကုန်ကျစရိတ်နဲ့ဝင်ငွေ အချိုးကိုလည်းတွက်ပြထားပါတယ်။ ၁၇၄ ရာခိုင်နှုန်းရှိပါတယ်။ Outstation Ratio ၁၇၄ ရာခိုင်နှုန်း ဆိုတာ ၁၀၀ ဝင်ရင် ၁၇၄ ကျပ်ထွက်နေပါတယ်။ အောက်မှာ ၂၀၁၄-၂၀၁၅ ဆိုရင် ၁၀၀ ဝင်ရင် ၂၀၀ ထွက် နေတယ်။ မနှစ်ကဆိုရင် ၁၀၀ ဝင်ရင် ၁၈၁ ကျပ်ထွက်နေပါတယ်။ ဒီလိုအခြေအနေမျိုး ဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလိုဆိုရင် အဲဒီခုနုတုန်းက မိတာခတွေကို ဘယ်ထဲကသုံးမှာလဲဆိုတော့ ခုနုတုန်းက အဝါရောင် စာရင်းဇယားထဲက သုံးရမှာဖြစ်ပါတယ်။ အဝါရောင်စာရင်းဇယားက ဘာလဲဆိုတော့ ဒီတွဲတွေ၊ စက်ခေါင်းတွေ ပြင်တဲ့စရိတ်တွေ၊ တွဲတွေ၊ စက်ခေါင်းတွေ ပြင်တာ ဝယ်တာမပါပါဘူး။ ဝယ်တာက ငွေလုံးငွေရင်းနဲ့ အဲဒီတော့ တွဲတွေ၊ စက်ခေါင်းတွေကို ပြင်တဲ့အဝါရောင်စရိတ်က သန်းပေါင်း ၃၄၀၀ ရှိပါတယ်။ နောက်နှစ်မှာ အလယ်နှစ်မှာ ၄၆၀၀ ရှိပါတယ်။ မနှစ်ကတုန်းက သန်းပေါင်း ၅၀၇၀ ကျော် သုံးပါတယ်။ အဲဒီတော့ အဲဒီအထဲမှာ ၂၀၀၀ ကျွန်တော်တို့ ၂၁၀၀ ကျော် မိတာခတပ်ဆင်ဖို့အတွက် ၂၁၀၀ ကျော်ကို ဘယ်ကရှာမလဲ။ စက်ခေါင်းတွေ၊ တွဲတွေရဲ့အခြေအနေ ကရော ကောင်းသလား၊ မကောင်းဘူးလား။ လမ်းတွေအောက်မှာဆိုရင် မြို့ပြအင်ဂျင်နီယာဌာနရဲ့ လမ်းကရောကောင်းသလား ဆိုတာလမ်းလည်းမကောင်းဘူး။ အဲလိုအခြေအနေရှိပါကြောင်း တင်ပြ အပ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ဒီရသမျှ ရှာပြီးတော့ YESC နဲ့ညှိပြီးတော့ တင်ပြထားပြီးတော့ အနီးစပ်ဆုံးဘဏ္ဍာရေးနှစ်ကနေပြီးတော့ နှစ်အလိုက် ထည့်သွင်းပြီးတော့ ဘဏ္ဍာငွေရရှိမှုပေါ်မှာ မူတည်ပြီးတော့ ဆောင်ရွက်သွားရမှာ တဖြည်းဖြည်းချင်းဆောင်ရွက်သွားရမှာဖြစ်တဲ့အကြောင်း ရှင်းလင်းဖြေကြားအပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ အားလုံး ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။(ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ မိုက်ပေးပါ။

ဦးမောင်မောင်ဦး(အင်းစိန်မဲဆန္ဒနယ်)။ ။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ဆက်စပ်မေးခွန်း မေးခွင့် ပြုပါရန် ခွင့်ပန်အပ်ပါတယ်။ အခု ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဖြေကြားသွားတာလည်း တော်တော်လေး ပြည့်ပြည့်စုံစုံရှိပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ ကျွန်တော်မေးတဲ့မေးခွန်းရဲ့ အဖြေကိုမရရှိခဲ့ပါ ကျွန်တော်မေးခဲ့တဲ့ မေးခွန်းက ၂၄ နာရီ မီးရရှိဖို့အတွက် ဘယ်နေ့ဘယ်ရက်လောက် ဘယ်အချိန်လောက်မှာရမလဲဆိုတဲ့ မူကြမ်း

မေးခွန်းကို မေးခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ အခု ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး ဖြေသွားတာက သူ့ဝန်ကြီးဌာနရဲ့ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနဆိုတာ နိုင်ငံတော်ကနေပြီးတော့ အရှုံးခံပြီးလုပ်တဲ့ ဌာနတစ်ခုဖြစ်ပါတယ်။ အခုဝန်ကြီးဖြေသွားတဲ့ပုံစံက ပို့ဆောင်ရေးဌာနက အမြတ်ငွေမရမချင်း ကျွန်တော်တို့ဝန်ထမ်းတွေကို လုပ်မပေးနိုင်ဘူးဆိုတဲ့ ပုံစံဖြစ်နေပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ဒီကိစ္စလေးကို နှစ်ပေါင်း ၁၀ နှစ်ကျော်ကြာပြီဖြစ်တဲ့ ကိုလိုနီခေတ်ကတည်းက ရှိတဲ့ဌာနကြီးတစ်ခုဟာ အခုချိန်အထိ ကျွန်တော်တို့ အစိုးရလက်ထပ်အထိ ဒီအပြောင်းအလဲကို ဘယ်လိုဖော်ဆောင်ပေးမလဲ။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ တက်နိုင်သမျှ အနီးကပ်ဆုံးအတွေ့အတိအကျ သိချင်ပါတယ်။ ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ပြန်လည်ဖြေကြားပေးပါ။

ဦးသန့်စင်မောင်(ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။ ။

ဟုတ်ကဲ့။ နည်းနည်းလေး ရှင်းပြပါရစေ။ ခုနတုန်းကပြောတဲ့ ဒီလွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ကြီးပြောတာတွေကအမှန်တွေပါပဲ။ တကယ့်ကိုပဲ ဒီပြည်သူလူထုကို ကိုယ်စားပြုပြီးတော့ တကယ့်ဝန်ထမ်းတွေအတွက်စေတနာနဲ့မေးမြန်းတာကို ကျွန်တော်ခံစားနားလည်ပါတယ်။ အဲဒီမှာ တကယ့်ဟာကတော့ ဖြေရမယ်ဆိုရင်တော့ ငါးနှစ်အတွင်းလို့ ကျွန်တော့်ရဲ့တာဝန်ချိန် ငါးနှစ်အတွင်း ပြီးအောင်ဆောင်ရွက်ပါ့မယ်လို့ဖြစ်တဲ့အနေနဲ့ ခုနကပြောတဲ့ သန်း ၃၅၀၀ နဲ့ ၅၀၀၀ ကြားလောက်ပဲ စက်မှုနှင့် လျှပ်စစ်ရဲ့ သာမန်အသုံးစရိတ်က သုံးနေတာတောင်မှ အဲလိုရှုံးနေသေးတော့ အဲဒီအထဲမှာထပ်ပြီးတော့ တစ်နှစ်ကို သန်း ၄၀၀၊ ၅၀၀ လောက် သုံးမှ ဒီနောက်ထပ် လေးနှစ်ပဲ ကျန်တော့ သန်း ၅၀၀ လောက်ဆိုတော့ နောက်လေးနှစ်အတွင်းမှာ တက်နိုင်သမျှ ခွဲဝေပြီးတော့ ရရှိသုံးစွဲသွားပါ့မယ်လို့ ဖြေကြားအပ်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ဒီနေ့အတွက် မေးခွန်းများ မေးမြန်း၊ ဖြေကြားခြင်းအစီအစဉ် ပြီးပါပြီ။

ဦးသန့်ညွန့်၊ ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်က တင်သွင်းသော မီးရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို ယခုထက် ပိုမိုရင်းနှီးမြှုပ်နှံပြီး နိုင်ငံတကာနှင့် ရင်ပေါင်တန်းနိုင်စေရန် အဆင့်အတန်းမြှင့်တင်ပေးရေး ပြည်ထောင်စုအစိုးရအား တိုက်တွန်းကြောင်းအဆိုကို လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များက ဆွေးနွေးခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ဦးသန့်ညွန့်၊ ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်က ဒုတိယ အကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဒုတိယပုံမှန်အစည်းအဝေး (၃၈)ရက်မြောက်နေ့ (၂၂-၉-၂၀၁၆ ရက်နေ့) တွင် တင်သွင်းတဲ့ မီးရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို ယခုထက်ပိုမိုရင်းနှီးမြှုပ်နှံပြီး နိုင်ငံတကာနှင့် ရင်ပေါင်တန်းနိုင်စေရန် အဆင့်အတန်းမြှင့်တင်ပေးရေး ပြည်ထောင်စုအစိုးရအား တိုက်တွန်းကြောင်း အဆိုကို ၂၀၁၃ ခုနှစ်၊ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဆိုင်ရာနည်းဥပဒေ ၁၇၀ အရ ဆောင်ရွက်သွားမှာဖြစ်ပါ တယ်။ ယင်းအဆိုနှင့်စပ်လျဉ်းပြီး ဆွေးနွေးမယ့်ကိုယ်စားလှယ် ၁၃ ဦးရှိပါတယ်။ ပထမဦးစွာ ပုလော မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးအုန်းခင် ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးအုန်းခင်(ပုလောမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ကြွရောက်လာကြသော ဝန်ကြီးနှင့် ကိုယ်စားလှယ်များနှင့် ဧည့်သည်တော်များအားလုံး မင်္ဂလာပါ ခင်ဗျား။ ကျွန်တော်ကတော့ တနင်္သာရီတိုင်းဒေသကြီး၊ ပုလောမဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စား လှယ် ဦးအုန်းခင် ဖြစ်ပါတယ်။ ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးသန့်ညွန့်ရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံအကြံပြုဆွေးနွေးသွား မှာဖြစ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော်တို့ နားလည်ထားတာက ခရီးသွားလုပ်ငန်းတစ်ခုက ဈေးချင်းတူရင် ပိုပြီးတော့မြန်ရပါလိမ့်မယ်။ အမြန်နှုန်းချင်းတူနေရင်လည်း ဈေးကသက်သာရပါမယ်။ ဈေးနှုန်းရော၊ ခရီးစဉ်မှာပါတဲ့အချိန်ပါတူနေတယ်ဆိုလို့ရှိရင် လျော့လို့တော့မရနိုင်ဘူးဆိုရင် ကျွန်တော်တို့က ဝန်ဆောင်မှုပိုပေးရတဲ့ ထုံးစံရှိပါတယ်။ ဒါဟာ ဈေးကွက်စီးပွားရေးစနစ်လုပ်ငန်းရဲ့ သဘောတရားပါပဲ။ ကျွန်တော်တို့ မြန်မာနိုင်ငံမှာရှိနေတဲ့ လက်ရှိမီးရထားဟာ ပိုပြီးတော့မမြန်ပါဘူး။ ဝန်ဆောင်မှုကလည်း ညံ့ပါတယ်။ ဈေးနှုန်းကတော့ သင့်တင့်ပါတယ်။ ဒီလိုအခြေအနေမျိုးနဲ့ဆိုလို့ရှိရင် နိုင်ငံတကာမပြောပါနဲ့ အဝေးကြီးဖြစ်နေပါတယ်။ ပြည်တွင်းမှာရှိနေတဲ့ ဘတ်စ်ကားကိုတောင်မှ ယှဉ်ဖို့ မလွယ်ပါဘူး။ ဒီလိုမျိုးအခြေအနေမျိုးတွေကို ကျော်လွှားဖို့၊ ဖြတ်သန်းဖို့ဆိုရင် ကျွန်တော်တို့ မြန်မာ ပြည်မှာရှိတဲ့ မီးရထားတွေကို ပိုမြန်အောင်လုပ်ဖို့ လိုပါလိမ့်မယ်။ ပိုမြန်အောင်လုပ်ဖို့ဆိုရင် ရထားလမ်း တွေလည်း အဆင့်မြှင့်တင်ရပါလိမ့်မယ်။ ဒါတွေက မလွဲမသွေလုပ်ရမယ့်ကိစ္စတွေပါ။ နောက်တစ်ခုက

ခရီးသည်တွေကို စိတ်ကျေနပ်အောင် လုပ်ပေးရပါလိမ့်မယ်။ စိတ်ကျေနပ်အောင်လုပ်ဖို့ဆိုရင် ရထားတဲ့ တွေကို ပိုမိုကောင်းမွန်တဲ့ သန့်ရှင်းတဲ့ဆီနဲ့ ဖြစ်မှရမှာပါ။

နောက်တစ်ခုက မြန်မာ့မီးရထားဝန်ထမ်း တွေကို ကျွန်တော်ဆိုချင်ပါတယ်။ ရှေးရှေးတုန်းက အစဉ်အလာရှိခဲ့သလိုမျိုး။ မလုပ်၊ မရှုပ်၊ မပြုတ်ဆိုတဲ့ စိတ်ထားနေရာမှာ ဒါ ငါတို့လုပ်ငန်းပိုင်း။ တိုးတက်အောင်လုပ်ဖို့ ငါတို့မှာ တာဝန်ရှိတယ်ဆိုတဲ့ စိတ်ထားလေးနဲ့ ပြောင်းစေချင်ပါတယ်။ ဒီလို အစားသွင်းလိုက်ခြင်းအားဖြင့် အဆင်ပြေသွားမှာပါ။ နောက်တစ်ခု ကျွန်တော် ပြောချင်တာက မီးရထား လမ်းဆိုလို့ နိုင်ငံတကာမှာ မီးရထားလမ်းကတော့ တစ်မီတာခွဲလို့ ကျွန်တော်တို့ သိပါတယ်။ ဒါကြောင့် မို့လို့ ပိုပြီးတော့ မြန်မြန်လေးမောင်းနိုင်တယ်။ ရထားလူးလွန်မှုလည်းနည်းပါတယ်။ ရထားလမ်းကျယ် လို့လည်းပဲ ရထားမှောက်ဖို့ကိန်းကနည်းသွားပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့ဆီမှာရှိတဲ့ မီးရထားလမ်းက တစ်မီတာ မီးရထားလမ်းတွေပါ။ တစ်မီတာ မီးရထားလမ်းဆိုတော့ နည်းနည်းလေး အန္တရာယ်နည်းနည်းတော့ရှိတာပေါ့။ သူများနိုင်ငံနဲ့စာရင် ဒါကို ပြန်ပြင်မယ်ဆိုလို့ရှိရင်တော့ စရိတ်စက အလွန်ကြီးမားမှာပါ။ ဒါကြောင့်လည်းပဲ အခုနကပြောသလိုမျိုးပဲ ချင့်ချိန်ပြီးလုပ်ရမယ့်အနေအထား ရှိပါတယ်။ လမ်းတွေမကောင်းလို့ ရထားခုန်တာ၊ ဘယ်ညာလူးတာတွေကျတော့ ပြုပြင်လို့ရပါတယ်။ ပြုပြင်ဖို့ စက်ကိရိယာတွေရှာမယ်ဆိုလို့ရှိရင်တော့ ဖြစ်နိုင်ပါတယ်။ သံလမ်းတွေလည်း ကျွန်တော်တို့က ပိုပြီးတော့ ခုန်တာ၊ လူးတာနည်းအောင် ပြုပြင်ဖို့လိုပါမယ်။ ခရီးသည်တွေစိတ်ကျေနပ်အောင် အဆင့်မြှင့်တင်ဖို့လိုပါမယ်။ နောက်တစ်ခု ဆီစားသက်သာတယ်။ ဆီစားများလို့လည်းပဲ ကျွန်တော်တို့ က ကုန်ကျစရိတ်တွေကို မထေမိဖြစ်နေတာပါ။ အဲဒီတော့ ကျွန်တော်တို့က ဆီစားသက်သာတယ်။ ပိုပြီး မြန်ဆန်ပေါ့ပါးတဲ့ရထားတွေတွေနဲ့ အစားထိုးပေးဖို့ လိုပါလိမ့်မယ်။ ဒီလိုမပြောင်းလဲဘဲနဲ့ ဒီအတိုင်းသွား မယ်ဆိုလို့ရှိရင်တော့ အခက်အခဲရှိပါတယ်။ ပြောင်းလဲလိုက်မယ်ဆိုလို့ရှိရင် ပြည်သူတွေအနေနဲ့ ရထားစီးတဲ့သူတွေ များလာမှာပါ။ ရထားစီးတဲ့သူတွေများလာမှ ရထားဌာနမှာ ဝင်ငွေရှိမှာပါ။ ဒီလို မဟုတ်ဘဲနဲ့ နေရာတကာမှာ မည်ကမတ္တရထားလမ်းတွေ အတွဲတွေနဲ့ပဲ သွားနေလို့ကတော့ ကျွန်တော်တို့တွေအနေနဲ့က ရထားဌာနက အလုပ်မဖြစ်ပါဘူး။ နိုင်ငံတကာနဲ့ယှဉ်ဖို့မပြောနဲ့ ကျွန်တော်တို့ ပြည်တွင်းဘတ်စ်ကားတွေနဲ့တောင် ယှဉ်ဖို့မလွယ်ပါဘူး။ ငြိမ်ညောင်းတဲ့ခရီးသွားချိန် တန်းတူဖြစ်ပေမယ့် ပိုမိုဝန်ဆောင်မှုကောင်းမယ်ဆိုလို့ရှိရင်တော့ ပြည်သူတွေဟာ ဘေးအန္တရာယ်ကင်း တဲ့ရထားကို စီးလိုကြမှာပါ။ ထုံးစံပါပဲ။ ဒါကြောင့် ကျွန်တော်တင်ပြချင်တာက မြန်မာ့မီးရထားလုပ်ငန်း ကို နိုင်ငံတကာက ကုမ္ပဏီနဲ့အကျိုးတူပူးပေါင်း၍သော်လည်းကောင်း၊ သီးခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကို

ခွင့်ပြု၍သော်လည်းကောင်း လုပ်ကိုင်ခွင့်ပေးခြင်းအားဖြင့် နိုင်ငံတကာအရင်းအနှီးနှင့် နည်းပညာများ ကို ရရှိလာမယ်။ ပြည်သူတွေရဲ့ယုံကြည်ကိုးစားမှုနဲ့ အားပေးမှုကို ပြန်လည်ရယူလာမှာပါ။ ဒီနည်းနဲ့ပဲ မြန်မာ့မီးရထားရဲ့ လျော့နည်းလာနေတဲ့ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကို ပြန်လည် အားသစ်လောင်းသင့်ပါတယ်။ ဒီလိုမဟုတ်ဘူးဆိုလို့ရှိရင်တော့ ကျွန်တော်တို့က ရထားက ဝင်ငွေမရှိ။ ဝင်ငွေမရှိလို့မလုပ်၊ မပြင်ဆင်နိုင်၊ မပြင်ဆင်နိုင်လို့ လူမစီး၊ လူမစီးလို့ ငွေမဝင်တဲ့ ပတ်ချာလည် ရိုက်နေရင်းနဲ့ပဲ ကျွန်တော်တို့ အဆင်ပြေမှာမဟုတ်ပါဘူး။ ဒါကြောင့်လည်းပဲ ကျွန်တော်တို့က မြန်မာ့မီးရထားအခန်းကဏ္ဍကို ပိုကောင်းအောင်ဆိုလို့ရှိရင်တော့၊ ခရီးသည်ဝေစုလည်းရလာအောင် ဆိုလို့ရှိရင်တော့ ရထားစီးခရီးသည်နှင့် ကုန်တင်သူမရှိပဲဖြစ်နေတဲ့ ခရီးစရိတ်ပြေးဆွဲခြင်းတွေကို ဖျက်သိမ်းရဖို့ ပေါ့ပါးလာအောင်၊ နည်းလာအောင်ဆိုလို့ရှိရင်တော့ မြန်မာ့မီးရထားအခန်းကဏ္ဍကို ယခုထက်ပိုမိုရင်းနှီးမြှုပ်နှံပြီးတော့ နိုင်ငံတကာနှင့် ရင်ပေါင်တန်းနိုင်စေရန်အတွက် အဆင့်မြှင့်တင် ပေးရေး ပြည်ထောင်စုအစိုးရသို့ တိုက်တွန်းကြောင်းအဆိုကို လေးလေးနက်နက်ထောက်ခံအပ်ပါတယ် ခင်ဗျား။ အားလုံး ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ ။ ကျိုက်လတ်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးရန်လင်း ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးရန်လင်း(ကျိုက်လတ်မဲဆန္ဒနယ်) ။ လေးစာအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီး နှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၊ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များနှင့် ဧည့်သည်တော်များအားလုံးကို မင်္ဂလာပါလို့ ဦးစွာနှုတ်ဆက်ဂါရဝပြုပါတယ်။ ကျွန်တော်က ဧရာဝတီတိုင်းဒေသကြီး၊ ကျိုက်လတ် မဲဆန္ဒနယ်က ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးရန်လင်း ဖြစ်ပါတယ်။ ယနေ့ ဦးသန်းညွန့် တင်သွင်း ခဲ့တဲ့ ပိုမိုရင်းနှီးမြှုပ်နှံပြီးတော့မှ မြန်မာ့မီးရထားကို အဆင့်မြှင့်တင်ဖို့ဆိုတဲ့အဆိုကို ထောက်ခံဆွေးနွေး မှာဖြစ်ပါတယ်။ ဆွေးနွေးတဲ့အခါမှာ မြန်မာ့မီးရထားရဲ့ လျော့သွားတဲ့ဝန်ဆောင်မှုတွေကို ထောက်ပြ ပြီးတော့မှ ယနေ့ နိုင်ငံတကာအခြေအနေမှာ ဘယ်လိုဘယ်လောက်မြန်နေတယ်ဆိုတဲ့ရထားတွေကို နှိုင်းယှဉ်ပြပြီးတော့မှ ထောက်ခံဆွေးနွေးမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ Power Point သုံးစွဲခွင့်ပြု ရန် ပန်ကြားပါတယ်။ မြန်မာ့မီးရထားကဏ္ဍမြှင့်တင်မှုပါ။ ပထမ ရေနွေးငွေ့စက်ခေါင်း၊ နောက် ဒီဇယ် စက်ခေါင်း၊ နောက် ကမ္ဘာ့အဆင့်ကိုမီဖို့အတွက် ဦးတည်ချက်ထားဖို့ဖြစ်ပါတယ်။ ဒါ မြန်မာ့မီးရထားရဲ့ သမိုင်းအကျဉ်းလေးဖြစ်ပါတယ်။ မြန်မာ့မီးရထားဟာ ယနေ့အထိဆိုရင် နှစ်ပေါင်း ၁၃၉ နှစ်ရှိပါပြီ။ အဲဒီမှာဆိုရင် မီးရထား စတင်ပြေးဆွဲခဲ့တဲ့လမ်းတွေနဲ့ မိုင်တွေကို ဖော်ပြထားပါတယ်။ အဲဒီတော့ သံလမ်းအကျယ်ကတော့ Track က တစ်မီတာ၊ သုံးပေ သုံး ရှစ်ပိုင်းသုံးပိုင်းလက်မရှိပါတယ်။

မူကြမ်း

ကမ္ဘာ့အဆင့်နဲ့ဆိုရင် အနည်းငယ်ကျဉ်းပြီးတော့ နေပါတယ်။ အဲဒီတော့ မြန်မာနိုင်ငံမှာ ၂၀၁၀ စည်းမျဉ်းများအရ လမ်းအရှည်ဟာ ၅၄၀၃ မီတာ ရှည်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ ကျွန်တော်တို့ မီးရထား ကျဆင်းသွားတဲ့ဝန်ဆောင်မှုတွေကို ကျွန်တော် ထောက်ပြလိုပါတယ်။ ကျွန်တော်ဟာ ၁၉၆၈ ခုနှစ်ကနေ ၁၉၇၈ ခုနှစ်အထိ ဆယ်နှစ်တိုင်တိုင် ရန်ကုန်-မန္တလေးရထားကို တစ်နှစ်မှာငါးခေါက်လောက် အနည်းဆုံး စီးခဲ့တဲ့သူဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ ဒီမီးရထားတွေမှာ ပထမဆုံးကျဆင်းသွားတဲ့ဝန်ဆောင်မှု က ရထားတွဲရဲ့သန့်ရှင်းမှုနဲ့ အဆင့်အတန်းဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီတုန်းက ရထားများဟာ အင်မတန် သန့်ရှင်းပါတယ်။ တွဲစောင့်များကလည်း ဂရုစိုက်ပါတယ်။ လူပိုမရှိပါဘူး။ တွဲတွေမှာ ပန်ကာရှိပါတယ်။ ခန်းဆီးလိုက်ကာတွေရှိပါတယ်။ အားလုံးဟာ ရေ၊ မီးအပြည့်အစုံရပါတယ်။ ဒါဟာ ရထားတွဲတွေရဲ့ သန့်ရှင်းမှုနဲ့ အဆင့်အတန်းဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီ ကျွန်တော်ခရီးသွားခဲ့တဲ့ ၁၀ နှစ်အတွင်းမှာ စားသောက်တဲ့ဆိုတာ တော့ ရထားထွက်တာနဲ့ လက်ဖက်ရည်၊ ကော်ဖီ၊ ပေါင်မုန့် စသည်များကို အချိန်မရွေးစားသုံးနိုင် ကြောင်း Speaker ကနေ ကြေညာပါတယ်။ ပြီးလို့ရှိရင် နောက် ဘယ်အချိန်မှာ ကြာဆံကြော်ရပါပြီ။ ဘယ်အချိန်မှာ ခေါက်ဆွဲကြော်ရပါပြီ စသဖြင့် ဝန်ဆောင်မှုကို ရရှိပါတယ်။ ရထားတွဲထဲမှာ လျှောက်သွားနေတဲ့ လူများရဲ့ စားသောက်ခန်းကလူများကလည်းပဲ မှာလိုက်လို့ရှိရင် ကိုယ့်ရဲ့မှီခိုကိုလာပို့တဲ့အဆင့်လည်းရှိပါတယ်။ တံခါးမှာရှိတဲ့တွဲစောင့်များရဲ့ အကူအညီကိုလည်း များစွာတန်ဖိုးထား ဖွယ်ရရှိပါတယ်။ အောင်းမေ့စရာလည်းကောင်းပါတယ်။ ခရီးသည်မနိုင်မနင်းတက် လာလို့ရှိရင် ကုန်ပစ္စည်းများ၊ ကလေးများကိုကူညီပြီးတော့မှ လာရောက်ပို့ဆောင်ပေးတဲ့ တွဲစောင့်ရဲ့ တာဝန်ကျေမှုကိုလည်း ကျွန်တော်တို့ အသိအမှတ်ပြုရပါတယ်။

နောက် အလွမ်းဆုံးကတော့ အသံနဲ့ ဝန်ဆောင်မှုဖြစ်ပါတယ်။ အဆိုတော် မာမာအေးရဲ့အသံကို သွင်းထားပြီးတော့မှ ရထားထွက်ပါပြီ။ တောင်ငူဘူတာကိုရောက်ပါပြီ။ ခရီးသည်များ ပစ္စည်းများကို သိမ်းဆည်းပြီးထွက်ပါ စသည်ဖြင့် အသံနဲ့ဝန်ဆောင်မှုပေးတာလေးလည်း ကောင်းပါတယ်။ ထို့အတူ ရထားလမ်းတစ်လျှောက်မှာလည်းပဲ သာယာနာပျော်ဖွယ်တေးများကို ဆောင်ပြီးတော့မှ ခရီးကို ပျော်ပျော်ကြီး မီးရထားနဲ့ သွားခဲ့ကြတာကို သတိရဖွယ်ရှိပါတယ်။ အဲဒီ ဆယ်နှစ်အတွင်းကဝန်ဆောင်မှု တွေဟာ အခုအချိန်မှာ အိပ်မက်အလား ပျောက်ကွယ်သွားနေပြီဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့ မီးရထား လည်း တဖြည်းဖြည်းနဲ့ စီးသူနည်းပါးလာတာဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ အဲဒီလို ကျွန်တော်တို့တွေ ဝန်ဆောင်မှုတွေကျဆင်းနေတဲ့အချိန်မှာ နိုင်ငံတကာမှာတော့ ဝန်ဆောင်မှုတွေကောင်းတယ်။ ရထား တွေကလည်း တဖြည်းဖြည်းမြန်လာတယ်။ ဒီမှာ ကျွန်တော် ရထားလေးစင်းကို ဥပမာပြထားပါတယ်။

ဂျပန်နိုင်ငံက နှစ်စင်းနဲ့ တရုတ်ပြည်၊ ပြင်သစ်က ရထားတွေပြထားပါတယ်။ သူတို့ရဲ့သွားတဲ့မိုင်နှုန်းတွေလည်း ပြထားပါတယ်။ ကွင်းစကွင်းပိတ် မြန်မာလိုရေးထားတာကတော့ ပထမရှေ့ကဟာက ရန်ကုန်-မန္တလေးကို မောင်းမယ့်အချိန်ပါ။ ဒုတိယမျဉ်းစောင်းပြထားတာကတော့ နေပြည်တော်-ရန်ကုန်၊ နေပြည်တော်-မန္တလေး မောင်းမယ့်အချိန်ဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီရထားနဲ့များသွားလို့ရှိရင် ရန်ကုန်-နေပြည်တော် နာရီဝက်ပဲ သွားပါမယ်။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ကြီးများ သောကြာနေ့ ပြန်ချင်ရင် အလွယ်တကူ ပြန်လို့ရပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးများကလည်းပဲ လွှတ်တော်ကို လေးနာရီကျော်တဲ့အထိ အားမနာပဲ ကျင်းပလို့ရပါတယ်။ အဲဒီတော့ ကျွန်တော့်ရဲ့တင်သွင်းမှုကို အဆိုကိုထောက်ခံဆွေးနွေးမှုကို အမေရိကန်က ကမ္ဘာလှည့်တစ်ဦးရဲ့ မြန်မာ့မီးရထားပေါ် သူရဲ့ထင်မြင်ကောက်ချက်ချမှုလေးနဲ့ အဆုံးသတ်လိုပါတယ်။ မန္တလေးကနေ ရန်ကုန်ကို မီးရထားစီးပါတယ်။ ရောက်တဲ့အခါမှာ ကျွန်တော့်ကို ပြောပါတယ်။ မင်းတို့ရထားက အဝင်လွဲ၊ အထွက်လွဲတယ်လို့ ပြောပါတယ်။ ဟုတ်တယ်။ တို့ရထားက အချိန်မမှန်ဘူးဆိုတော့ ငါက အချိန်ကိုမဆိုလိုပါဘူး။ အဝင်လွဲတယ်ဆိုတာက ရေဆာလို့ ရေသန့်ဘူးကို ဖောက်သောက်တဲ့အခါမှာ ရထားကခုန်လွန်းလို့ ရေကပါးစပ်ထဲမဝင်ဘဲနဲ့ ရင်ဘတ်ပေါ်မှာကျတယ်။ အဲဒါက အဝင်လွဲပါတယ်တဲ့။ အထွက်လွဲတာကတော့ သန့်စင်ခန်းဝင်တဲ့အခါမှာ အပေါ့အပါးသွားရင်းနဲ့ လိုရာမရောက်ဘဲနဲ့ ရထားခုန်လွန်းလို့ ဘောင်းဘီတွေစိုပါတယ်။ အဲဒီတော့ မင်းတို့မီးရထားက အဝင်လွဲ၊ အထွက်လွဲလို့ မှတ်ချက်ချပါတယ်။ အခု ဒါ နောက်ဆုံး ပြီးခဲ့တဲ့ စက်တင်ဘာလက သတင်းစာထဲမှာပါတဲ့ သံလမ်းမရွေးအသုံးပြုနိုင်တဲ့ တစ်နာရီကို ကီလိုမီတာ ၅၀၀ ပြေးနိုင်သောရထား တရုတ်က ထွင်လိုက်ပါပြီတဲ့။ တကယ်လို့ သံလမ်းတွေမလဲချင်ဘူးဆိုရင် ဒီရထားမျိုးများ သုံးရင်ရမလားလို့ စိတ်ကူးယဉ်မိပါတယ်။ အဲဒါကြောင့်မို့လို့ နိဂုံးချုပ်အနေနဲ့ မြန်မာ့မီးရထားကို -----။

ဥက္ကဋ္ဌ ။ နိဂုံးချုပ်ပါ။ (ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ ။ ညောင်လေးပင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါက်တာမြင့်သိန်း ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဒေါက်တာမြင့်သိန်း(ညောင်လေးပင်မဲဆန္ဒနယ်) ။ လေးစားရပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် အားလုံးမင်္ဂလာပါခင်ဗျား။ ကျွန်တော်ကတော့ ပဲခူးတိုင်းဒေသကြီး၊ ညောင်လေးပင်မဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဒေါက်တာမြင့်သိန်း ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ပဲခူးတိုင်းဒေသကြီး၊ ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်က ဦးသန်းညွန့်ရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံအကြံပြုဆွေးနွေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော် ဒီလိုဆွေးနွေးနိုင်ဖို့အတွက် မြန်မာ့မီးရထားက အချက်အလက်များကိုလည်း

ရယူခဲ့ပါတယ်။ မီးရထားဝန်ထမ်းများ၊ မီးရထားစီးပြည်သူများနှင့် ကုန်သည်များနှင့်လည်း တွေ့ဆုံ ဆွေးနွေး လေ့လာခဲ့ပါကြောင်းကိုလည်း ရှေးဦးစွာတင်ပြလိုပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံရဲ့ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုမှာ မြန်မာ့မီးရထား ဟာ လွန်ခဲ့တဲ့ ၂၅ နှစ်ခန့်က ဈေးကွက်ရဲ့သုံးပုံတစ်ပုံ ရှိခဲ့ကြောင်းကို သိရပါတယ်။ ဒီ ၂၅ နှစ်မတိုင်မီ ကာလများမှာဆိုရင်လည်းပဲ မြန်မာ့မီးရထားဟာ ခရီးသည်များသွားလာရေးမှာ လုံခြုံပြီး သက်သောင့် သက်သာရှိမှု၊ ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးမှာလည်း စိတ်ချလုံခြုံမှုများကြောင့် ပြည်သူများအားကိုးရာဖြစ်ခဲ့ ရပါတယ်။ အချိန်တိကျမှန်ကန်လွန်းလို့ အချိန်မှန်လာရောက်တတ်တဲ့သူကို အချိန်မှန်စာပို့ရထားကြီး ဆိုက်ပြီလို့တောင်မှ ကျွန်တော်တို့တင်စားပြောဆိုခဲ့ကြရပါတယ်။ သို့သော်လည်းပဲ ယခုအချိန်အခါမှာ တော့ မန္တလေး-မြစ်ကြီးနား ရထားလမ်းပိုင်းလို ကားလမ်းဖွံ့ဖြိုးမှုမရှိသေးတဲ့ လမ်းပိုင်းမျိုးကလွဲပြီး တော့ တခြားလမ်းပိုင်းတွေမှာ အဓိကဈေးကွက်ပိုင်ဆိုင်မှုမရှိတော့ကြောင်းကိုလည်း တွေ့ရှိရပါတယ်။ ဒီလိုဖြစ်လာရတဲ့အကြောင်းရင်းကို သုံးသပ်ကြည့်တဲ့အခါမှာ တခြားသော ကုန်းလမ်းကဏ္ဍဖြစ်တဲ့ မော်တော်ယာဉ်များပြေးဆွဲမှုမှာလည်း ခေတ်မီတိုးတက်လာတာကြောင့်ဖြစ်တယ်။ နောက်တစ်ခုက လည်းပဲ မီးရထားကနေပြီးတော့ ရထားလမ်းပိုင်းနဲ့ ရထားတွဲများ စတဲ့ရုပ်ပစ္စည်းပိုင်းမှာလည်း အဆင့်အတန်းနိမ့်ကျလာတယ်။ ခရီးသည်များ၊ ကုန်သည်များနှင့် မီးရထားဝန်ထမ်းများရဲ့ဆက်ဆံမှု အပိုင်းမှာလည်းပဲ နိမ့်ကျလာတာကို တွေ့ရှိရပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ရထားကဏ္ဍကနေပြီးတော့ အဓိကလုပ်ဆောင်မှုနှစ်ခုဖြစ်တဲ့ ခရီးသည် ပို့ဆောင်ရေးအပိုင်းနှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုအပိုင်းတို့အနက်မှ ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုအပိုင်းကို ကျွန်တော့်အနေနဲ့ဆွေးနွေးလိုပါတယ်။ မီးရထားနှင့် ကုန်စည်တင်ပို့တဲ့အခါမှာဆိုလို့ရှိရင် ဈေးနှုန်း သက်သာမှုရှိတယ်။ ကုန်စည်စီးဆင်းမှုကလည်းပဲ မြန်ဆန်မှန်ကန်ခဲ့ပါတယ်။ ဒါဟာ တစ်ချိန်တုန်းကပါ။ အဲဒီလိုရှိခဲ့တဲ့အတွက်ကြောင့်မို့လို့လည်းပဲ ကျွန်တော်တို့ဟာ ကုန်ဈေးနှုန်းသက်သာမှုများ၊ ကုန်စည် စီးဆင်းမှုမှန်ကန်မှုအတွက်ကြောင့်မို့လို့ ကုန်ဈေးနှုန်းကျဆင်းရေးများမှာလည်းပဲ များစွာအထောက် အကူဖြစ်ခဲ့ရပါတယ်။ သို့သော်လည်းပဲ အခုအခါမှာ ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဈေးကွက်မှာ မြန်မာ့ မီးရထားဟာ အားကိုးစရာဖြစ်ခဲ့ရာကနေပြီးတော့ အခု ၁၉၉၀ ခုနှစ်များမှာ ဈေးကွက်ရဲ့ ၃၆ ရာခိုင်နှုန်း ပဲ ရှိခဲ့ပြီးတော့ အခု ၂၀၁၅ ခုနှစ်မှာဆိုရင် ဈေးကွက်ရဲ့ ၂ ရာခိုင်နှုန်းအထိ ကျဆင်းခဲ့တာကိုလည်းပဲ တွေ့ရှိရပါတယ်။ ဒီလိုကျဆင်းရခြင်းများဟာဆိုရင်လည်း ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရာမှာ စိတ်ချလုံခြုံမှု နည်းပါးခြင်း၊ အချိန်မှန်ကန်စွာမရောက်ရှိခြင်း၊ ကုန်စည်တင်ပို့တဲ့ ကုန်သည်များရဲ့ လိုအပ်သလောက် မူကြမ်း

တွဲများကို လိုအပ်သည့်အချိန်မှာမရရှိခြင်း၊ စီးပွားရေးဆန်ဆန်လုပ်ဆောင်ရမယ့်အစား ကြိုးနှိမ်စနစ်ကို ဖြတ်ကျော်နေရတဲ့အတွက် ကုန်သည်များစိတ်ပျက်လာခြင်းစတဲ့ အကြောင်းတရားများကို လေ့လာ တွေ့ရှိရပါတယ်။ ဒါကြောင့် ကုန်သည်များ ကုန်ပို့ဆောင်ရေးမှာ မြန်မာ့မီးရထားကို ပြန်လည်အသုံးပြု လာနိုင်စေရန်အတွက် စီစဉ်ဆောင်ရွက်ပေးသင့်ပါကြောင်းကိုလည်း အကြံပြုလိုပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ မြန်မာ့မီးရထားလုပ်ငန်းဟာ ကျွန်တော်တို့လက်လှမ်းမီသလောက် စာရင်း များအရ နိုင်ငံတော်ကနေပြီးတော့ အရှုံးခံလုပ်ဆောင်ပေးနေတဲ့ လုပ်ငန်းတစ်ခုဖြစ်ပါတယ်။ ၂၀၁၅-၂၀၁၆ ဘဏ္ဍာနှစ် အမျိုးသားစီမံကိန်းနှစ်ပတ်လည်အစီရင်ခံစာအရ မြန်မာ့မီးရထားလုပ်ငန်းက မြန်မာ ကျပ်ငွေ ၅၈.၉၄၆ ဘီလီယံ အရှုံးပြုနေကြောင်း သိရပါတယ်။ ဒါဟာလည်းပဲ တစ်နည်းအားဖြင့်ဆိုရင် နိုင်ငံတော်ကနေပြီးတော့ ပြည်သူများခရီးသွားလာနိုင်ရေး၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးတို့အတွက် စိုက်ထုတ် အရှုံးခံပေးတဲ့သဘောမျိုးပဲဖြစ်ပါတယ်။ သို့သော်လည်း နိုင်ငံတော်ကနေ အရှုံးခံသလောက် ပြည်သူ များအတွက် အကျိုးမသက်ရောက်ခဲ့ပါဘူးခင်ဗျား။ ဥပမာတစ်ခုပြရမယ်ဆိုရင် ကျွန်တော်တို့ စာရင်း ဇယားများအရ ၁၉၈၈ ခုနှစ်နောက်ပိုင်း ဖောက်လုပ်ဖွင့်လှစ်ခဲ့တဲ့ သံလမ်းမိုင်ပေါင်းက ၂၀၀၀ ကျော် ရှိပါတယ်။ ရထားသံလမ်းတစ်မိုင်ဖောက်လုပ်ရာမှာ မြေပြန့်မှာ ကျပ် ၃၆၇.၂၈ သန်းနဲ့ အမေရိကန် ဒေါ်လာ ၁.၂၄ သန်းကုန်ကျပြီးတော့ တောင်ပေါ်မှာ ကျပ် ၁၀၀၀ ကျော်သန်းနှင့် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၁.၂၄ သန်း ကုန်ကျကြောင်း သိရှိရပါတယ်။ ရထားလမ်းသစ်ဖောက်လုပ်ရာမှာ ဒါဟာ ငွေကြေးအရ ကုန်ကျတာဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလိုဖောက်လုပ်တဲ့အတွက် လယ်ယာမြေဆုံးရှုံးပြီးတော့ သီးနှံတွေဆုံးရှုံးရတာ တို့၊ ရထားတာပေါင်တွေကြောင့် တချို့နေရာတွေမှာ ရေလျှံပြီးတော့ တချို့နေရာမှာ ရေခမ်းခဲ့တာတို့ စတဲ့ ဘေးထွက်ဆိုးကျိုးများလည်းပဲ ရှိခဲ့ပါတယ်။ ဒီလို ကျွန်တော်တို့ပေးဆပ်မှုပေါင်းများစွာ ဖောက်လုပ်ခဲ့တဲ့သံလမ်းတွေဟာ အခုအခါမှာ ပိတ်သိမ်းထားတဲ့ခရီးမိုင်ပေါင်းဟာ ၅၀၀ ကျော်ရှိပါ တယ်လို့သိရပါတယ်။ ဒါကို ထောက်ကြည့်ခြင်းအားဖြင့် နိုင်ငံတော်က အရှုံးခံလုပ်ဆောင်မှုများဟာ ပြည်သူများအတွက် အကျိုးသက်ရောက်မှုထက် ကြားလူတွေကတော့ အကျိုးရရှိသွားတာကို တွေ့ရှိ ရပြီးတော့ နိုင်ငံတော်ဘဏ္ဍာများစွာဟာလည်း အဟောသိကံဖြစ်သွားတာကို တွေ့ရှိရပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ယနေ့မီးရထားကဏ္ဍကို အခုအချိန်မှာကြားနေရတာက JICA တို့၊ ADB တို့က ချေးငွေ များနှင့် သွင်းအားထည့်ပြီး တိုးတက်အောင်လုပ်ဆောင်မယ်ဆိုရင် ဒီလိုစီမံကိန်းမှားယွင်းမှုများကို အထူးသတိပြုဆင်ခြင်ပြီးတော့ လုပ်ဆောင်ဖို့ လိုအပ်ကြောင်းကိုလည်း တင်ပြလိုပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ မီးရထားကဏ္ဍတိုးတက်ရေးအတွက် အသက်သွေးကြောပမာဖြစ်တဲ့တစ်ခုကတော့ သံလမ်းများပဲ ဖြစ်ပါတယ်။ သံလမ်းတွေအဆင့်မြင့်တင်ဖို့လိုပါတယ်။ ယနေ့အခါမှာ သံလမ်းအဆင့်မြင့်တင်နိုင်ဖို့အတွက် ခေတ်မီယန္တရားတွေကို လုပ်ဆောင်နေရတယ်ဆိုသော်ငြားလည်းပဲ ပြည့်စုံလုံလောက်အောင် မဝယ်နိုင်သေးတဲ့အခါမှာ သံလမ်းဝန်ထမ်းများကို အားကိုးဖို့ လိုပါမယ်။ သံလမ်းဝန်ထမ်းများကို လုံလောက်စွာခန့်ထားဖို့လည်းပဲ လိုအပ်ပါတယ်။ မီးရထားတွဲများကိုလည်းပဲ ခေတ်မီ ဇိမ်ခံတွဲတွေထက် ဒေသအလိုက် လက်ရှိအခြေအနေနှင့်ကိုက်ညီပြီး အများပြည်သူတွေ အထူးသဖြင့် အခြေခံလူတန်းစား အများစုသက်သောင့်သက်သာနဲ့ သိက္ခာရှိစွာနဲ့ ခရီးသွားလာနိုင်တဲ့တွဲမျိုးကို ဦးစားပေးဖော်ဆောင်သင့်ပါတယ်။ ကုန်စည်တွဲများကို ---။

ဥက္ကဋ္ဌ ။ နိဂုံးချုပ်ပါ။ (ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ ။ ပြည်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါက်တာဒေါ်ခင်စိုးစိုးကြည် ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဒေါက်တာဒေါ်ခင်စိုးစိုးကြည်(ပြည်မဲဆန္ဒနယ်) ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် အားလုံးပဲ မင်္ဂလာပါရှင်။ ကျွန်မကတော့ ပြည်မဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဒေါက်တာဒေါ်ခင်စိုးစိုးကြည် ဖြစ်ပါတယ်။ ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးသန်းညွန့်ရဲ့အဆိုကို ကျွန်မလည်း ထောက်ခံဆွေးနွေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ အဆိုရှင်တင်ပြသွားတဲ့အတိုင်း ကျွန်မတို့ဟာ မီးရထားနှင့်ခရီးသွားရတဲ့ကောင်းကျိုးတွေကြောင့် မြို့ရော ကျေးလက်မှာပါနေတဲ့ ပြည်သူတွေဟာ ရထားကြီးကိုစီးပြီး ခရီးနှင့်ချင်ကြတာ အမှန်ပဲ ဖြစ်ပါတယ်။ ဒါပေမဲ့လည်း ထိန်းသိမ်းပြုပြင်မှုနည်းပြီးတော့ ခေတ်မီလာတဲ့ မြန်မာ့ရထားပို့ဆောင်ရေးကြောင့် ပြည်သူတွေဟာ အခြားသော ခရီးလမ်းကြောင်းများကိုသာ ရွေးချယ်ကြရပါတယ်။ မီးရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ခဲ့မယ်ဆိုရင် ကျွန်မတို့ရဲ့ပြည်သူတွေဟာ လူရော၊ ငွေကြေးကုန်ကျမှုပါ အလွန်သက်သာမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ကုန်စည်စီးဆင်းမှုမှာလည်း လျင်မြန်ပြီးတော့ စရိတ်အကုန်အကျနည်းမှာဖြစ်တဲ့အတွက် ကုန်ဈေးနှုန်းကြီးမြင့်နေတဲ့ ဒီခေတ်မှာ တစ်ဖက်တစ်လမ်းမှ ဈေးနှုန်းကို ထိန်းညှိပေးနိုင်မှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ရထားပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍရဲ့ လိုအပ်ချက်တွေ၊ ပြင်ဆင်သင့်တာတွေ၊ ပြည်သူတို့ရဲ့အမြင်သဘောထားတွေကို ကျွန်မရဲ့မဲဆန္ဒနယ် ပြည်မြို့ကို ဆိုက်ရောက်ထွက်ခွာတဲ့ ရထားအစုန်အဆန်များကို အခြေခံပြီးတော့ ထောက်ခံဆွေးနွေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ပထမဦးဆုံး ဆွေးနွေးလိုတဲ့အချက်ကတော့ မီးရထားတွဲပိုင်းဖြစ်ပါတယ်။ တွဲ လို့ဆိုတဲ့နေရာမှာ လူစီးတဲ့သာမက

ကုန်တွဲတွေ၊ စက်ခေါင်းတွဲတွေလည်း ပါဝင်ပါတယ်။ ရန်ကုန်-မန္တလေးလမ်းပိုင်းတွေကလွဲရင် ကျန်တဲ့ လမ်းပိုင်းမှာ ပြေးဆွဲတဲ့ရထားတွေတွေရဲ့ အခြေအနေဟာ တွဲဟောင်းတွေသာ ရာခိုင်နှုန်းများနေပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ထိုင်ခုံတွေရဲ့အဆင်မပြေမှုတွေ၊ ဟောင်းနွမ်းမှုတွေ၊ အိမ်သာတွေရဲ့မသန့်ရှင်းမှုတွေဟာ မီးရထားနှင့် ခရီးသွားလိုသူတွေအတွက် စိတ်ပျက်စရာဖြစ်ပြီးတော့ တစ်ဖြည်းဖြည်းနဲ့ အသုံးပြုသူ၊ စီးနင်းသူ လျော့နည်းပါတယ်။ ကုန်တွဲများရဲ့အခြေအနေဟာလည်း ဒီအတိုင်းပါပဲ။ သက်တမ်းလွန် နေတဲ့ ကုန်တွဲတွေများတဲ့အတွက်၊ စက်ခေါင်းတွေကလည်း မကောင်းတဲ့အတွက် တခြားသော ကားလမ်းခရီးတွေကိုသာ သုံးရလို့စရိတ်တွေတက်လာကြတာဖြစ်ပါတယ်။ တစ်ခါနောက်ဆုံး တွဲနေရာ မှာတင်ပြချင်တာကတော့ စက်ခေါင်းမှာပါ။ ဒီဇယ်စက်ခေါင်းတွေရော၊ Diesel Hydraulic စက်ခေါင်းတွေရော ကျွန်မတို့နိုင်ငံမှာ သုံးနေတာဟာ အလွန်ပဲနှစ်တွေကြာနေပါပြီ။ စက်ခေါင်းတွေရဲ့ ၂၀ ရာခိုင်နှုန်းလောက်ကသာပဲ ၁၅ နှစ်အောက်သက်တမ်းရှိပြီးတော့ ကျန်တဲ့ ရာခိုင်နှုန်း ၈၀ ကျော် လောက်ကတော့ ၁၅ နှစ်အထက်၊ နှစ် ၃၀ အထက် သက်တမ်းရှိတဲ့စက်ခေါင်းတွေဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ခေါင်းတွဲဟောင်းတွေရဲ့ အရည်အသွေးညံ့မှုကြောင့် ကျွန်မတို့ရဲ့ရထားတွေဟာ စောစောက ဆရာဦးရန်လင်းပြောသလို ဂျပန်တွေ၊ တရုတ်တွေမှာ အထူးအမြန်တွေ၊ ကျည်ဆန်ရထား တွေ ပြေးဆွဲနေချိန်မှာ ကျွန်မတို့ရဲ့အမြန်နှုန်းကတော့ ဘယ်လိုပြောရမှန်းတောင်မသိတော့ဘူး ဖြစ်ပါ တယ်။ ဘယ်ခရီး၊ ဘယ်နေရာ၊ ဘယ်ကိစ္စဖြစ်ဖြစ် ခေါင်းဆောင်တဲ့သူ ခေါင်းတွဲတွေဟာ အရေးအကြီးဆုံးပါ။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ရထားကဏ္ဍမှာလည်း ဒီစက်ခေါင်းကဏ္ဍကို အထူးအလေးထား တိုးချဲ့မြှင့်တင်ဖို့လိုအပ်ပါတယ်လို့ ဆွေးနွေးလိုပါတယ်။ ဒုတိယအချက်အနေနဲ့ကတော့ သံလမ်းပိုင်းပါ။ ရှေ့ကလည်း ဆွေးနွေးသွားပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးရှင်။ Power Point အသုံးပြုခွင့်ပြုပါ။ ကျွန်မတို့ရဲ့ ပြည်-ရန်ကုန်ရထားလမ်းဟာ ၁၈၇၇ ခုနှစ်က စတင်ပြေးဆွဲခဲ့ပြီးတော့ အခုအချိန်မှာဆိုရင် သံလမ်းတွေဟာ အခြေအနေဆိုးနေပြီ ဖြစ်ပါတယ်။ သံလမ်းရဲ့အောက်က ကျောက်တွေကလျော့နည်းလာပြီးတဲ့အခါမှာ သံလမ်းခိုင်မာမှုတွေ နည်းပါတယ်။ သံလမ်းဆက်တွေရဲ့ အခြေအနေဟာလည်း Power Point မှာ မြင်ရတဲ့အတိုင်း စိတ် မသက်မသာစရာဖြစ်ပါတယ်။ စိတ်မသက်မသာသလိုပဲ ပြည်သူတွေစီးနင်းရတာလည်း ရထားတွေ ခုန်တယ်၊ ယိမ်းတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ အလွန်ပဲ အဆင်မပြေပါဘူး။ ဒါ့အပြင် လမ်းမကောင်းဘူးဆိုလို့ ရှိရင် ကျွန်မတို့ တွဲတွေဟာလည်း ဘယ်လောက်ပဲကောင်းကောင်းကြာရှည်ခံမှာ မဟုတ်ပါဘူး။ ဒါ့အပြင် အခုကားလမ်းဖြတ်တဲ့ ရထားလမ်းတွေကို ကြည့်ပါ။ မြေကြီးတွေမှာ အလွန်နစ်မြုပ်ပြီး

အန္တရာယ်များပါတယ်။ ကားလမ်းပိတ်တဲ့ သံတံခါးတွေဟာဆိုရင်လည်း ပြင်ဆင်ဖို့၊ အသစ်တပ်ဆင်ဖို့ လိုအပ်နေပြီဖြစ်ပါတယ်။ နံပါတ်(၃)အချက်အနေနဲ့ တင်ပြချင်တာကတော့ ကျွန်မတို့ ပြည်သူတွေ အဆင်ပြေဖို့ဆိုရင် ဘူတာတွေကိုလည်း ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းအသစ်တည်ဆောက်ရပါတော့မယ်။ ကျွန်မ တို့ရဲ့ပြည်မြို့ ဘူတာကြီးဟာဆိုလို့ရှိရင် ၁၉၀၅ ခုနှစ်မှာ တည်ဆောက်ခဲ့တဲ့အတွက် ယခုဆိုရင် ရှေးဟောင်းသမိုင်းဝင်တောင် ဖြစ်နေပါပြီ။ ပြုပြင်သင့်နေပါပြီ။ အဆင့်မြှင့်တင်သင့်နေပါပြီ။ တစ်နိုင်ငံ လုံးမှာရှိနေတဲ့ ဘူတာအတော်များများဟာလည်း ဒီလိုဖြစ်မယ်လို့ ယူဆပါတယ်။ ဒါနဲ့တစ်ဆက်တည်း ဆွေးနွေးလိုတာကတော့ ရထားတွေရဲ့ ထွက်ခွာချိန်၊ ဆိုက်ရောက်ချိန်တွေ ဖြစ်ပါတယ်။ ဒါတွေ နောက်ကျခဲ့မယ်ဆိုရင် ကျွန်မတို့ရဲ့ပြည်သူတွေဟာ အလွန်အခက်အခဲတွေ့ပါတယ်။ ဒါကတော့ ကျွန်မတို့ ပေါင်းတလည်မြို့ဘူတာဖြစ်ပါတယ်။ ဒီဘူတာတွေမှာ ရထားစောင့်ရင်း နားကြမယ်ဆိုရင် မသန့်ရှင်းတဲ့နေရာတွေ၊ အနံ့အသက်မကောင်းတာတွေနဲ့ ကျွန်မတို့ပြည်သူတွေ အလွန်ဒုက္ခရောက်ပါ တယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ရထားအချိန်မှန်ဖို့ဆိုလို့ရှိရင် ခေါင်းတွဲပိုင်းတွေရော၊ လမ်းပိုင်းတွေရော အမြဲစစ်ဆေးထိန်းသိမ်းကြရမှာဖြစ်ပါတယ်။ သို့သော်ဝန်ထမ်းအင်အားနည်းပါတယ်။ ဘာကြောင့်လဲ။ လစာနည်းတဲ့အပြင် အခုလိုအိမ်ရာတွေမှာ နေရတဲ့ဝန်ထမ်းတွေဟာ တစ်ဖြည်းဖြည်းအလုပ်ထွက်ကုန် ကြပြီးတော့ ပြည်ရဲ့ရုံပိုင်ကြီးပြောချက်အရ လမ်းထိန်းသိမ်းတဲ့ဝန်ထမ်းအလွန်နည်းနေတယ်ဆိုတာကို တွေ့ရပါတယ်။ ဒါကြောင့် ဝန်ထမ်းအခွင့်အရေးနှင့် ဝန်ထမ်းများခန့်ထားရေးကိုလည်း ဆောင်ရွက်ပေး ဖို့လိုတဲ့အကြောင်းကို တိုက်တွန်းဆွေးနွေးလိုပါတယ်။

နောက်တစ်ချက်အနေနဲ့ကတော့ ပြည်မြို့အပါအဝင် မြို့တိုင်းလိုလိုပေါ့နော်။ ကြားနေရတာက ရထားလက်မှတ်ဝယ်ယူရတဲ့နေရာမှာ အလွန်အဆင်မပြေဘူးဆိုတဲ့ ပြည်သူ့အသံကိုအမြဲကြားရပါ တယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ရထားလက်မှတ်ရောင်းချတဲ့စနစ်ကိုလည်း ပြောင်းလဲသင့်တယ်လို့ထည့်သွင်း ဆွေးနွေးလိုပါတယ်။ နိဂုံးချုပ်အနေနဲ့တင်ပြလိုတာကတော့ ကျွန်မတို့နိုင်ငံသားတွေက အလွန်ပဲ သည်းခံနိုင်ပါတယ်။ အရည်အသွေးမပြည့်တဲ့၊ လုံခြုံမှုမရှိတဲ့ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေး ကားလမ်း၊ ရထား လမ်းတွေနဲ့နှစ်ပါးသွားခဲ့ရတာလည်း နှစ်ပေါင်းများစွာကြာခဲ့ပါပြီ။ ဆရာဦးရန်လင်းပြောခဲ့တဲ့ ရထားကြီး တွေမစီးရရင်နေပါစေတော့။ အခုရထားအခြေအနေကနေပြီးတော့မှ ဒီလမ်းပိုင်း ကီလိုမီတာ ၅၀၀၀ ကျော်လောက်မှာပဲ အချိန်မှန်တဲ့ရထားတွေ၊ တွဲအသင့်အတင့်ကောင်းမွန်တဲ့ရထားတွေကို စီးရမယ် ဆိုရင်တောင် ကျွန်မတို့ပြည်သူတွေဟာ အလွန်ကျေနပ်မှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ စောစောက ဝန်ကြီးဖြေကြားခဲ့သလိုပဲ။ ကုန်ကျစရိတ်နှင့်ဝင်ငွေအချိုးချလိုက်တဲ့အခါမှာ ၁၀၀ ဝင်ပြီး ၂၀၀ ထွက်

တယ်ဆိုသော်လည်းပဲ ပြည်သူတွေရဲ့ ကားမှာလည်းအရမ်းအဆင်မပြေဖြစ်နေတဲ့အခြေအနေမှာ မီးရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကိုတော့ အရှုံးခံပြီးတော့ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံပေးသင့်ပါတယ်။ ဒါကြောင့် မိုလို့ ဆရာဦးသန်းညွန့်ရဲ့အဆိုဖြစ်တဲ့ မီးရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ဖို့ နိုင်ငံတော် အစိုးရအနေနဲ့ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသင့်ပါကြောင်း ထောက်ခံဆွေးနွေးလိုက်ရပါတယ်။ အားလုံးကို ကျေးဇူး တင်ပါတယ်ရှင်။ (ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ပုဏ္ဏားကျွန်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဦးထွန်းမောင် ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးဦးထွန်းမောင်(ပုဏ္ဏားကျွန်းမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ အားလုံးမင်္ဂလာပါခင်ဗျား။ ကျွန်တော် ကတော့ ရခိုင်ပြည်နယ်၊ ပုဏ္ဏားကျွန်းမဲဆန္ဒနယ်က ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးဦးထွန်းမောင် ဖြစ်ပါတယ်။ကျွန်တော်ဆွေးနွေးမှာက ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်က ဦးသန်းညွန့်ရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံ အကြံပြုဆွေးနွေး သွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ယခုအခါ ရန်ကုန်မြို့တော်မှာ ကားအစီးပေါင်း ငါးသိန်းကျော် နေပြီဖြစ်တဲ့အတွက် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုတွေများစွာရှိနေပါတယ်။ အစိုးရပိုင်းအနေနဲ့ ယာဉ်ကြော ပိတ်ဆို့ မှုပျောက်အောင် နည်းအမျိုးမျိုးသုံးကာ ကြိုးစား ဆောင်ရွက်နေပေမယ့် နိုင်ငံတစ်ဝှမ်းလုံးမှာ ၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ ဇန်နဝါရီလမှ ဩဂုတ်လအထိ ရှစ်လ အတွင်းမှာ ယာဉ်တိုက်မှုပေါင်း ၁၀၀၀၀ ကျော် ဖြစ်ပွားခဲ့ပြီး သေဆုံးသူပေါင်း သုံးထောင်ကျော် ရှိခဲ့ကြောင်း ယာဉ်ထိန်းရဲတပ်ဖွဲ့ရုံးမှသိရှိရပါတယ်။ ရန်ကုန်မြို့မှာ ဘတ်စ်ကားစီးသူ ၅၀ ရာခိုင်နှုန်း ရှိပါတယ်။ ရထားစီးသူက ၁ ရာခိုင်နှုန်းသာရှိပါတယ်။ အခြားယာဉ်မျိုးစုံစီးသူ ၄၉ ရာခိုင်နှုန်းခန့် ရှိပါတယ်။ ယခုအခါ ရန်ကုန်မှာ အဲယားကွန်းမြို့ပတ်ရထား တွေ စတင်အသုံးပြုနေလို့ ရထားစီးတဲ့ သူနည်းနည်းတိုးလာတာကို တွေ့ရပါတယ်။ နိုင်ငံရပ်ခြားတွေမှာ ရထား စီးသူရာခိုင်နှုန်း အများဆုံးဖြစ်ပြီးတော့ မြန်မာနိုင်ငံမှာ အနည်းဆုံးဖြစ်နေတာကို တွေ့ရပါတယ်။ ရထားကို နိုင်ငံတကာမှာ ဒီလိုအစီးရေများများတိုးခဲ့ပြီးတော့ အချိန်မှန်မှန်ပြေးဆွဲပေးနိုင်မယ်ဆိုရင် ရထားစီးတဲ့ သူများလာမှာဖြစ်ပါတယ်။ ရထားစီးတာဟာ ဈေးနှုန်းသက်သာတယ်။ အန္တရာယ်နည်း တယ်။ ဒါပေမဲ့ ခရီးမြန်ဖို့လိုအပ်ပါတယ်။ မိုင်နှုန်းမြင့်ရထားတွေ သွင်းဖို့လိုအပ်နေပါတယ်။ ပြည်သူတွေ မီးရထားကို အားကိုးယုံကြည်မှုများလာပြီးတော့ ရထားစီးသူများလာရင် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုလည်း နည်းလာပြီး တော့ ယာဉ်တိုက်မှုတွေလည်း လျော့နည်းလာမှာဖြစ်ပါတယ်။ မြန်မာနိုင်ငံရဲ့ရထားလမ်း အရှည်ဟာ ကီလိုမီတာ ၇၀၀၀ ကျော်ပဲရှိပါတယ်။ အကျယ်အဝန်းတူနိုင်ငံများနှင့် နှိုင်းယှဉ်လိုက်ရင် အလွန်နည်း တာကိုတွေ့ရပါတယ်။ ဒါကြောင့် ရထားလမ်းတွေအများကြီး တိုးခဲ့ဖောက်လုပ်ဖို့ လိုအပ် နေပါတယ်။

မူကြမ်း

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော်တို့ ရခိုင်ပြည်နယ်ရဲ့ မီးရထားကဏ္ဍကို လေ့လာကြည့်တဲ့အခါမှာ မင်းဘူး- အမ်း- စစ်တွေရထားလမ်းဖောက်လုပ်ရေးစီမံကိန်း ၂၉၉ မိုင်ကို ၂၀၀၉ ခုလောက်မှာ ယခင် အစိုးရလက်ထက်က စတင်ဆောင်ရွက်ခဲ့တာ ၇ နှစ်ခန့်ရှိနေပါပြီ။ စစ်တွေလမ်းပိုင်းနှင့်ပုဏ္ဏားကျွန်း၊ ကျောက်တော်လမ်းပိုင်းတစ်ခုကိုပဲ နည်းနည်းပါးပါး ရထားတွဲအဟောင်းတွေနဲ့ ဟန်ပြသဘောလုပ်ပေး ထားတာတွေ့ရပါတယ်။ စစ်တွေလမ်းပိုင်းမှာ စစ်တွေဘူတာမှ ရေချင်းပြင်ဘူတာ GTC ကျောင်းအထိ ရထားလေးတွဲပြေးဆွဲခဲ့ပါတယ်။ ရထားလမ်းကြောင်းစီမံမှုလွှဲမှား၍ လမ်းခရီးလုံခြုံမှုမရှိတဲ့အတွက် စီးနင်းသူနည်းပြီး နောက်ပိုင်းမှာ ရထားပြေးဆွဲခြင်းရပ်ဆိုင်းခဲ့ရပါတယ်။ စစ်တွေ၊ အမြဲကျွန်းဘူတာ အထိရထားလမ်းပြီးစီးနေသော်လည်း ရထားမပြေးဆွဲနိုင်ဘဲ အမြဲကျွန်းဘူတာရုံဟာ အသုံးမပြုရဘဲ ပျက်စီးနေတာကိုတွေ့မြင်ရပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ပုဏ္ဏားကျွန်း- ကျောက်တော်ရထားလမ်းပိုင်းမှာ ရထားတွဲလေးတွဲ တစ်နေ့ အစုန်နှစ်ခေါက်၊ အဆန်နှစ်ခေါက် လေးခေါက်စီပြေးဆွဲခဲ့ပါတယ်။ အစုန်- အဆန်ရထားစင်းလုံးပြည့် ပြည်သူများစီးခဲ့ကြလို့ ရထားခရီးစဉ်အောင်မြင်ခဲ့ပါတယ်။ ပုဏ္ဏားကျွန်းနှင့် ကျောက်တော်ကို အမြန်ကားနဲ့ငွေ ၁၅၀၀ ကျပ်ပေးရပါတယ်။ ရထားနဲ့ဆိုရင် ၃၀၀ ကျပ်ပဲပေးရပါ တယ်။ ဆင်းရဲတွင်းထဲကပြည်သူများအတွက် များစွာအထောက်အကူဖြစ်စေပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ ၂၀၁၅ ခုနှစ်မှာ သဘာဝဘေးကြောင့် ပုဏ္ဏားကျွန်းမြို့နယ်၊ ဂဏန်းတောင်ဘူတာနှင့် ကျောက်တော်လမ်းပိုင်း မိုင်ဝက်ခန့်ပျက်စီးခဲ့ရပါတယ်။ အဲဒီမိုင်ဝက်အတွင်းမှာ တံတားသုံးစင်းနှင့်ဘူတာရုံများ၊ ဝန်ထမ်း နေအိမ်များ ပျက်စီးခဲ့ရပါတယ်။ ပြုပြင်မယ်ဆိုလို့ရှိရင် ဘဏ္ဍာငွေ ၅၄၈.၂ သန်းခန့်ကုန်ကျမယ်လို့ ဝန်ကြီးဌာနက သိရပါတယ်။ ထိုငွေကို ၂၀၁၅-၂၀၁၆ ဘဏ္ဍာနှစ်မှာ သမ္မတသီးသန့်ရန်ပုံငွေမှ တောင်းခံခဲ့သော်လည်း ခွင့်မပြုခဲ့ပါ။ ယင်းနောက် ဖြည့်စွက်ရန်ပုံငွေ RE မှာလည်း ခွင့်မပြုခဲ့ပါ။ ၂၀၁၆-၂၀၁၇ ဘဏ္ဍာရေးနှစ် မူလခွင့်ပြုငွေတောင်းခံတဲ့အခါလည်း ခွင့်မပြုခဲ့ပါဟု ဝန်ကြီးဌာနမှ သိရပါတယ်။ ရခိုင်ပြည်နယ်မှာ ရထားလမ်းမိုင်ဝက်ခန့်ပျက်စီးခဲ့တာကို ပြည်ထောင်စုအစိုးရအနေနဲ့ ဒုတိယအဆင့်ရဲဆုံး ရခိုင်ပြည်နယ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် စေတနာမရှိခဲ့တာကို ရခိုင်သူရခိုင်သား များအနေနဲ့ ဝမ်းနည်းဖွယ်ခံစားခဲ့ကြရပါတယ်။ ယခုအစိုးရသစ်လက်ထက်မှာ ကျောက်တော်လမ်းပိုင်း ပျက်စီးနေတဲ့အတွက် ပုဏ္ဏားကျွန်းမြို့နယ်၊ ကွမ်းတောင်ဘူတာမှ မြို့တရုတ်ဘူတာအထိ တစ်နေ့ အစုန် တစ်ခေါက်၊ အဆန်တစ်ခေါက် နှစ်ခေါက်သာပြေးဆွဲနေရပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ လွန်ခဲ့တဲ့ ၂၇-၉-၂၀၁၆ ရက်နေ့ Daily Eleven သတင်းစာမှာ ပို့ဆောင်ရေး နှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနက တရုတ်၊ ဂျပန်၊ အိန္ဒိယ၊ ကိုရီးယား လေးနိုင်ငံမှပြည်ပချေးငွေတွေနဲ့

စက်ခေါင်းတည်ဆောက်ရေး၊ ရထားလမ်းပိုင်းမြှင့်တင်ရေး၊ စက်ကိရိယာများကိုယူ၍ လူစီးတဲ့များ ဝယ်ယူရေးတို့မှာ သုံးစွဲမယ်ဆိုတာကို သိရှိခဲ့ရပါတယ်။ နိဂုံးချုပ်အနေနဲ့ ကျွန်တော်တို့ ရခိုင်ပြည်နယ် မင်းဘူး- အမ်း- စစ်တွေရထားလမ်းစီမံကိန်း အမြန်ဆုံးဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် နိုင်ငံတော်ဘဏ္ဍာမှ လည်း ခွင့်မပြု။ ယခု ပြည်ပချေးငွေမှလည်း ခွင့်ပြုရန်အစီအစဉ်မရှိပါသဖြင့် နောက်ထပ် အခြား ချေးငွေတစ်ခုခုနဲ့ စီမံကိန်းဆောင်ရွက်ပေးသင့်ပါကြောင်း ဆွေးနွေးအကြံပြုရင်း ဖြူးမြို့နယ်မှ ဦးသန်းညွန့်ရဲ့အဆိုကို လေးလေးနက်နက်ထောက်ခံအပ်ပါတယ်။ အားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ ။ တပ်မတော်သားပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်မှူးရဲနိုင်လွင် ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဗိုလ်မှူးရဲနိုင်လွင်(တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ်) ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များအားလုံး၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့် ဧည့်ပရိသတ်များ အားလုံးကို မင်္ဂလာပါလို့ နှုတ်ဆက်ဂါရဝပြုအပ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်ကတော့ တပ်မတော်သား ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်မှူးရဲနိုင်လွင် ဖြစ်ပါတယ်။ ဦးသန်းညွန့်ရဲ့ အဆိုကို ထောက်ခံ အကြံပြုဆွေးနွေးသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ Power Point ဖြင့် သုံးစွဲခွင့်ပြုနိုင်ပါရန် ခွင့်တောင်းခံ အပ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံရဲ့ ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍမှာ ရေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေး၊ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး၊ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးဆိုပြီးတော့ ကဏ္ဍအသီးသီးရှိပါတယ်။ ကုန်းလမ်း ပို့ဆောင်ရေးမှာ မော်တော်ယာဉ်ပို့ဆောင်ရေးနှင့် မီးရထားပို့ဆောင်ရေးဆိုပြီးတော့ တွေ့ရှိရ မှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလိုပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍအသီးသီးရှိတဲ့အနက် ပြည်သူလူထုအတွက် စရိတ်စက သက်သာမှုရထောင့်အရကြည့်လို့ရှိရင် အသက်သာဆုံးကတော့ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဖြစ်ပြီးတော့ ဒုတိယအသက်သာဆုံးကတော့ မီးရထားပို့ဆောင်ရေးဖြစ်ပါတယ်။ မျက်မှောက်ကာလမှာ ပြည်သူ တွေဟာ ကားလမ်းကိုသာအဓိကထားပြီးတော့ အသုံးပြုနေကြတာကို တွေ့ရှိရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဘာကြောင့်လဲဆိုရင် ကားလမ်းတွေ ပိုမိုကောင်းမွန်လာခြင်း၊ ပုဂ္ဂလိကယာဉ်လိုင်းများအပြိုင်အဆိုင် ပြေးဆွဲလာခြင်း၊ ဝန်ဆောင်မှုကောင်းခြင်းနှင့် အချိန်မြန်ဆန်ခြင်းတို့ကြောင့်ပဲဖြစ်ပါတယ်။ ရထား ပို့ဆောင်ရေးကတော့ ပြည်သူလူထုရဲ့အခြေခံလိုအပ်ချက်အရ ဆက်လက်ဆောင်ရွက်နေရမယ့် လုပ်ငန်းတစ်ခုဖြစ်ပါတယ်။ နိုင်ငံတကာမှာ မီးရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို တွယ်တွင်ကျယ်ကျယ် အသုံးပြုနေရတဲ့ အဓိကအကြောင်းအရင်းကတော့ အချိန်တိကျမှုနှင့် ငွေအကုန်အကျသက်သာမှု မှုကြမ်း

ကြောင့်ပဲဖြစ်ပါတယ်။ ပြည်သူလူထုအတွက် အခြေခံကျပြီးတော့ အလွန်အရေးပါတဲ့အတွက် နိုင်ငံတိုင်း မှာ မီးရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို ထိရောက်စွာအသုံးပြုပြီးတော့ Logistic Development ကို တည်ဆောက်နေကြတာကို လေ့လာသိရှိရပါတယ်။ မြန်မာ့မီးရထားကဏ္ဍကို လေ့လာကြည့်တဲ့အခါမှာ နှစ်စဉ်အရှုံးတွေပေါ်နေပြီးတော့ အဖက်ဖက်မှလည်း လိုအပ်ချက်တွေများလာတာကို သိရှိရပါတယ်။ မြန်မာ့မီးရထားအနေနဲ့ လက်ရှိကြုံတွေ့နေရတဲ့အခြေအနေကတော့ တင်ပြပါ Slide များအတိုင်းပဲ ဖြစ်ပါတယ်။ စီမံကိန်းများနှင့်ပတ်သက်လို့ ငွေတစ်ကျပ်ဝင်ပြီး နှစ်ကျပ်ပြန်ထွက်နေတဲ့အခြေအနေ ဖြစ်ကြောင်း ဂျပန်နိုင်ငံမှာ ၁၉၈၇ ခုနှစ်ကစပြီးတော့ Japan National Railway ဆိုတာ မရှိတော့ဘဲနဲ့ ပုဂ္ဂလိကကုမ္ပဏီကြီးခြောက်ခုဖြင့်သာဆောင်ရွက်နေတဲ့အကြောင်း မိမိတို့နိုင်ငံတွင် ပြည်သူလူထုအတွက် အရှုံးခံပြေးဆွဲနေခြင်းဖြစ်ကြောင်း အဆင့်မြှင့်တင်ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများအတွက် ငွေကြေးအကုန်အကျအလွန်များနေပြီဖြစ်ကြောင်း လေ့လာသိရှိရပါတယ်။

အဆိုရှင်ရဲ့ ပထမအချက်အရ နိုင်ငံတော်မှပိုမိုရင်းနှီးမြှုပ်နှံမတည်ပေးသလို ပုဂ္ဂလိကရင်းနှီး မြှုပ်နှံမှုတွေရှိလာအောင်လည်း ဆောင်ရွက်ရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ငွေကြေးလိုအပ်ချက်တွေကို ဖြည့်ဆည်း ပေးတဲ့အပြင် ထိုက်သင့်တဲ့အချိန်မှာ ကိုယ့်ခြေထောက်ပေါ်ကိုယ်ရပ်နိုင်အောင်လည်း မူဝါဒကောင်း တွေနဲ့ အခြေအနေကောင်းတွေကို ပြောင်းလဲဖန်တီးပေးရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒုတိယအချက်ဖြစ်တဲ့ နိုင်ငံတကာနဲ့ ရင်ပေါင်တန်းအဆင့်မီနိုင်ဖို့အတွက်ကတော့ တစ်ဆင့်ပြီးတစ်ဆင့် အဆင့်လိုက်တိုးမြှင့် ဆောင်ရွက်သွားကြမှာပဲဖြစ်ပါတယ်။ ဒီနေရာမှာ Think Local, Do International ဆိုတဲ့ စကား အတိုင်းပဲ ဒေသအတွက် ပိုမိုအကျိုးဖြစ်ထွန်းမယ့် ဦးစားပေးလုပ်ငန်းများကို သုံးသပ်စဉ်းစားရွေးချယ် ပြီးတော့ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်တဲ့နေရာမှာတော့ နိုင်ငံတကာအဆင့်အတန်းမီမီ ဆောင်ရွက်သွားရမှာပဲဖြစ်ပါတယ်။ မီးရထားပို့ဆောင်ရေးမှာ အမှုထမ်း၊ အရာထမ်း ၁၉၀၀၀ ကျော်နဲ့ မီးရထားခရီးမိုင်ပေါင်း ၃၇၀၀ ကျော်ကို တိုင်းမန်နေဂျာရုံး ၁၁ ရုံးဖြင့် စီမံဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါတယ်။ မီးရထားပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဘာကြောင့်အရှုံးပေါ်နေသလဲဆိုတာကို အဖြေရှာကြည့်ဖို့လိုပါတယ်။ အဓိကအားဖြင့် မီးရထားကို ပြည်သူတွေစီးနင်းမှု၊ အသုံးပြုမှုနည်းပါးသွားလို့ဖြစ်ပါတယ်။ ဘာကြောင့် မစီးကြသလဲဆိုရင် အဓိကအားဖြင့် Service မကောင်းခြင်း၊ အချိန်မှန်မရောက်ခြင်း၊ သက်သောင့် သက်သာမရှိခြင်း စတဲ့အချက်တွေအပြင် တောင်ပေါ်ဒေသများနှင့် အချို့လမ်းပိုင်းတွေမှာ စီးပွားရေး အရ တွက်ခြေမကိုက်ပေမယ့် အရှုံးခံပြီးတော့ ပြေးဆွဲနေရတဲ့ အခြေအနေကြောင့်လည်းဖြစ်ပါတယ်။ ဖွဲ့စည်းပုံအခြေခံဥပဒေပုဒ်မ ၂၂ ပုဒ်မခွဲ(ဂ)အရ တိုးတက်ဖွံ့ဖြိုးမှုနည်းပါးနေတဲ့ တိုင်းရင်းသားများ

အတွက် လမ်းပန်းဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍကို ကူညီဆောင်ရွက်ပေးရမယ့် နိုင်ငံတော်ရဲ့အခြေခံမူအရ မဖြစ်မနေပြေးဆွဲဖို့လည်း လိုအပ်မှာဖြစ်ပါတယ်။ နိုင်ငံတော်ရဲ့ဘတ်ဂျက်ခွဲဝေမှုအခြေအနေကို လေ့လာကြည့်တဲ့အခါ ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍတစ်ခုလုံးအတွက် GDP ရဲ့ ၁.၅ ရာခိုင်နှုန်းအောက်ကိုသာ သုံးစွဲခဲ့ရပြီးတော့ အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများရဲ့ သုံးပုံတစ်ပုံကိုပဲ အသုံးပြုနိုင်တာကို တွေ့ရှိရပါတယ်။ လက်ရှိ ရထားတွဲတွေ၊ စက်ခေါင်းတွဲတွေရဲ့ ၆၅ ရာခိုင်နှုန်းဟာ သက်တမ်းကျော်လွန်နေပြီဖြစ်ကြောင်းလည်း လေ့လာသိရှိရပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ ဖွံ့ဖြိုးပြီးနိုင်ငံများနှင့် ၎င်းတို့ရဲ့ မီးရထားကဏ္ဍကိုလေ့လာကြည့်တဲ့အခါမှာ နိုင်ငံရဲ့ချမ်းသာကြွယ်ဝမှုနှင့် မီးရထားကဏ္ဍဟာ တိုက်ရိုက်အချိုးကျပြီးတော့ ရေမြင့်လျှင်ကြာတင့်လာ တဲ့သဘောပဲဖြစ်ကြောင်း သုံးသပ်တွေ့မြင်မိပါတယ်။ အဓိကကတော့ နိုင်ငံရဲ့ စီးပွားရေး တောင့်တင်းမှု ပဲဖြစ်ပါတယ်။ မီးရထားပို့ဆောင်ရေးကို စီးပွားရေးရှုထောင့်ကနေ အကြံပြုလိုပါတယ်။ မီးရထားမှာ ခရီးသည်နှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးဆိုပြီးတော့ရှိရာမှာ ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးဟာ ကုန်ကျစရိတ်ကို ကာမိနိုင်တဲ့အခြေအနေမှာရှိပါတယ်။ လက်ရှိအခြေအနေဟာ Demand ရှိသလောက် Supply လုပ်မပေးနိုင်တဲ့အနေအထားမျိုးကို တွေ့ရပါတယ်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ပထဝီအနေအထားအရ တောင်မြောက်မီးရထားလမ်းတစ်လျှောက်ဖြစ်တဲ့ ရန်ကုန်-မန္တလေး၊ မန္တလေး-မြစ်ကြီးနား လမ်းကြောင်း တွေမှာ ကုန်စည်စီးဆင်းမှုကို ယခုထက်ပိုပြီးတော့ နှစ်ဆသုံးဆချဲ့ထွင်နိုင်မယ်ဆိုလို့ရှိရင် ဝင်ငွေတိုးပွား ပြီးတော့ တစ်ဖက်ကလည်း လူစီးကဏ္ဍကို အထောက်အကူပေးနိုင်မှာဖြစ်ပါတယ်။ ကုန်ဈေးနှုန်းကြီးမြင့် မှုကိုလည်း အထောက်အလျှောက်ထိန်းညှိပေးနိုင်မှာဖြစ်ပါတယ်။ ကုန်စည်တွေကို ယခုထက် ဈေးနှုန်း ချိုသာဖို့အတွက် သယ်ယူစရိတ် တစ်တန်တစ်မိုင်နှုန်းတွေ ကျဆင်းဖို့အတွက် ရထားတစ်စင်းဟာ ၁၉ တွဲ၊ တွဲ ၂၀ လောက် ဆွဲနိုင်မှ ပို့ဆောင်ရေးစရိတ်ကာမိမှာဖြစ်ပါတယ်။ ၂၀၀၀ ခုနှစ်ဝန်းကျင်က ၂၉ တွဲခန့် ဆွဲနိုင်ကြောင်းကိုလည်း လေ့လာသိရှိရပါတယ်။ အခု စက်ခေါင်းတွဲတွေဟာ ၉ တွဲ၊ ၁၀ တွဲလောက်ပဲ ဆွဲနိုင်လို့ အရည်အသွေးပြည့်မီတဲ့ စက်ခေါင်းများ ပြောင်းလဲတပ်ဆင်ဖို့ လိုပါတယ်။ တစ်ဖက်ကလည်း ဝန်ကြီးဌာန အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မယ့် Drive Port လိုနေရာမျိုး တွေမှာ Container Facility တွေထပ်ထည့်နိုင်မယ်ဆိုလို့ရှိရင် မီးရထားကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးဟာ ပြန်လည်ဦးမော့လာမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ရှုံးနေတဲ့ လူစီးတွဲတွေရဲ့ကဏ္ဍကို မြန်မာ့မီးရထားအပြင် အခြား ပြည်တွင်းပြည်ပ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူတွေ တစ်စိတ်တစ်ပိုင်းပါဝင်ဆောင်ရွက်လာအောင် ဖိတ်ခေါ်ရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ သို့သော်လည်း ငွေကြေးအလွန်များပြီးတော့ ရေရှည်ဆောင်ရွက်မှသာ အကျိုးအမြတ်

ရရှိမယ့် လုပ်ငန်းများဖြစ်တဲ့အတွက်ကြောင့် ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံမှာ ရေရှည်ခိုင်မာတဲ့ အာမခံချက်ရှိတဲ့ ပြည်သူလူထုနှင့် နိုင်ငံတော်အတွက် ရေရှည်အကျိုးစီးပွားကိုရှေးရှုတဲ့ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေတွေ၊ နည်းဥပဒေတွေကို ပြဋ္ဌာန်းသွားဖို့လိုအပ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ နိဂုံးချုပ်အနေနဲ့တင်ပြရရင် မြန်မာ့မီးရထားကဏ္ဍ အဆင့်အတန်းမြင့်လားစေရေးအတွက် ဦးသန်းညွန့်ရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံပါကြောင်း တင်ပြအပ်ပါတယ်။ အားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်ခင်ဗျား။ (ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်မှူးဟန်စိုးထွဋ် ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဗိုလ်မှူးဟန်စိုးထွဋ်(တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ်)။ ။ အားလုံးပဲ မင်္ဂလာပါခင်ဗျား။

ကျွန်တော်ကတော့ တပ်မတော်သားပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဗိုလ်မှူးဟန်စိုးထွဋ် ဖြစ်ပါတယ်။ ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးသန်းညွန့် တင်သွင်းခဲ့တဲ့အဆိုအပေါ် အကြံပြုဆွေးနွေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ Power Point အသုံးပြုခွင့်ပြုပါခင်ဗျား။ မြန်မာနိုင်ငံရဲ့ မီးရထားကွန်ရက်ဖြန့်ကျက်ထားနိုင်မှုဟာ ချင်းပြည်နယ်မပါ ၃၇၉၅.၃၃ မိုင်နဲ့ ဘူတာပေါင်း ၉၆၀ ရှိပါတယ်။ မြန်မာ့မီးရထားရဲ့ ပစ္စည်းပိုင်ဆိုင်မှုအနေနဲ့ မြန်မာငွေကျပ် ၈၃၉ ဘီလီယံခန့်ဖြစ်ပါတယ်။ ဒီထဲမှာမှ စက်ခေါင်းတွေ၊ အတွဲတွေရဲ့ တန်ဖိုးဟာ ၈၄ ဘီလီယံကျော်သာရှိတဲ့အတွက် စုစုပေါင်းပိုင်ဆိုင်မှုတန်ဖိုးရဲ့ ၁၀ ရာခိုင်နှုန်းသာရှိကြောင်း တွေ့ရှိရမှာဖြစ်ပါတယ်။ တင်ပြပါ ဇယားနှစ်ခုမှာဆိုရင် ၂၀၁၄-၂၀၁၅ ဘဏ္ဍာနှစ်ရဲ့ ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းကရငွေ ၅၂ ဘီလီယံကျော်ရရှိပြီး သုံးငွေဟာ ၁၀၁ ဘီလီယံကျော်ဖြစ်တဲ့အတွက် နှစ်ဆပိုမိုသုံးစွဲနေရတဲ့သဘောမျိုး ဖြစ်ပါတယ်။ အနီးစပ်ဆုံးဘဏ္ဍာနှစ် ငါးနှစ်အတွင်း ပြန်သုံးသပ်ရရင် ၂၀၁၁-၂၀၁၂ ခုနှစ်မှာ ခရီးသည် ၆၄ သန်းကျော်စီးနင်းခဲ့ရာက ယခုအခါ ၄၈ သန်းဝန်းကျင်သာ စီးနင်းလိုက်ပါနေကြောင်း တွေ့ရှိရမှာဖြစ်ပြီး ကုန်သွယ်မှုတန်ချိန် ၃.၆ သန်းကျော်ကနေ တဖြည်းဖြည်းနဲ့ နှစ်သန်းဝန်းကျင်သာ ကုန်တင်ပို့လာကြောင်း တွေ့ရှိရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ တင်ဆောင်သွားလာနေရတဲ့ လမ်းမိုင်တွေကတော့ မိုင် သန်းပေါင်း ၂၀၀ လောက်ကနေ ၂၄၀ အထိ တိုးလာတာကို တွေ့ရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ရထားကုန်သွယ်မှုအပိုင်းက ကုန်စည်အမျိုးအစားအလိုက် ပို့ဆောင်ခဲ့မှုတွေကိုကြည့်ရင် ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုကျဆင်းလာကြောင်း တွေ့ရှိရမှာဖြစ်ပါတယ်။ စက်ခေါင်းအမျိုးအစားအလိုက် စုစုပေါင်းအမျိုးအစား ၇၀၀ ခန့်ရှိပါတယ်။ ခရီးသည်အတွဲအမျိုးအစားအလိုက် ၁၄၀၀ နဲ့ ကုန်စည်အတွဲအမျိုးအစားအလိုက်လည်း ၃၄၀၀ ခန့်ရှိပါတယ်။ မြန်မာ့မီးရထားဟာ တစ်နှစ်ကိုပျမ်းမျှ ၄၃၂ စီးနှုန်းနဲ့ နိုင်ငံနဲ့အဝှမ်း ခုတ်မောင်းပြေးဆွဲလျက်ရှိကြောင်းကို ဒါတင်ပြပါ Slide အရ သိရှိနိုင်ပါတယ်။ တင်ပြခဲ့တဲ့အချက်အလက်တွေအားလုံးကို ခြုံငုံဖော်ပြရရင် စက်ခေါင်း ၇၀၀၊ အတွဲပေါင်း ၄၈၀၀ နဲ့

လမ်းမိုင်ပေါင်း ၃၇၉၅ မိုင်သာရှိတဲ့အတွက် မြန်မာ့မီးရထားဟာဆိုရင် ဆယ်စုနှစ်ဝက်အတွင်းမှာပဲ နှစ်တစ်နှစ်ကို ပျမ်းမျှခရီးသည် သန်း ၅၀ ကျော်၊ ပျမ်းမျှကုန်တန်ချိန် ၁.၆ သန်းကျော်၊ ပျမ်းမျှခရီးမိုင် ၅၆၄ သန်းနဲ့ ခရီးဆက်ခဲ့ပြီးဖြစ်ပါတယ်။ ဒီနေရာမှာ ပျမ်းမျှခရီးသည် သန်း ၅၀ ကျော်ပဲစီးနင်းတဲ့ အတွက် အကြမ်းဖျင်းအားဖြင့် ကျွန်တော်တို့မြန်မာနိုင်ငံရဲ့လူဦးရေနဲ့ အချိုးချကြည့်ရင် တစ်ယောက် ဟာ တစ်နှစ်လုံးနေမှ ရထားတစ်ကြိမ်သာစီးတယ်ဆိုတဲ့ အကြမ်းဖျင်းသုံးသပ်ချက်မျိုး ထွက်ပေါ်လာမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလိုအခြေအနေတွေနဲ့ ဝင်ငွေထွက်ငွေကွာဟမှုကြီးမားလာတဲ့အတွက် မြန်မာ့မီးရထား ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းက တင်ပြပါခရီးစဉ် ၁၈ ခုကို ယာယီဖျက်သိမ်းခဲ့ရပါတယ်။ အခုတင်ပြမှာက တော့ ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းမှာ အဓိကဝင်ငွေရရှိနိုင်တဲ့ ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးကို အထောက် အကူပြုနေတဲ့ Asian Highway Network မှာ မြန်မာနိုင်ငံနဲ့ဆက်နွယ်နေတဲ့ လမ်းပိုင်းလေးခုဖြစ်ပါ တယ်။ မြန်မာ၊ အိန္ဒိယ၊ တရုတ်၊ ထိုင်းနိုင်ငံတို့ရဲ့ အဓိကကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး Transit တစ်ခုဖြစ်ပြီး တော့ အဓိကကျတဲ့လမ်းပိုင်း ၃၀၀၃ ကီလိုမီတာကို ပိုင်ဆိုင်ထားရှိပါတယ်။ တဖန် Trend Asian railway Network မှာလည်း အဓိကမြန်မာ့မီးရထားလမ်းပိုင်းခြောက်ခုဟာ ပါဝင်နေဆဲဖြစ်ပါတယ်။ ယခုလက်ရှိအာဆီယံနိုင်ငံတွေအနေနဲ့ နိုင်ငံခြောက်နိုင်ငံဟာ Metre Gate ခေါ်တဲ့ Narrow Gate လမ်းတွေကိုသာ ဆက်လက်အသုံးပြုသွားမယ်လို့လည်း အကြမ်းဖျင်းသဘောတူညီထားကြောင်း သိရှိ ရပါတယ်။ ယခုပုံဟာ နိုင်ငံတကာ အရေးကြီးမီးရထားလမ်းပိုင်းမှာပါဝင်နေမှုပုံပဲဖြစ်ပါတယ်။

ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ အရှေ့မှာတင်ပြခဲ့တဲ့ နိုင်ငံတကာကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး လမ်းကြောင်းတွေပွင့်လာတဲ့အချိန်မှာ ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံမှာ များပြားလှတဲ့ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုတွေ ဖြစ်ပေါ်လာတော့မှာဖြစ်ပါတယ်။ ၂၀၁၃ ခုနှစ် ဘန်ကောက်မှာပြုလုပ်ခဲ့တဲ့ အာဆီယံပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးများ ဖိုရမ်မှာ ကုန်စည်စလွယ်တွေကို အချိန်တိုအတွင်း လျင်မြန်စွာပို့ဆောင်နိုင်ဖို့အတွက် မြန်မာနိုင်ငံမှာဆောက်လုပ်သွားမယ့် Drive Port ရှစ်ခုကိုတင်ပြထားရှိပါတယ်။ ထိုကုန်တဲ့စရိတ်တွေ အားလုံးပြီးစီးသွားရင် အာဆီယံဟိုင်းဝေးနှင့် Trend Asian railway Networkတွေမှာ မြန်မာနိုင်ငံ ဟာအရေးကြီးတဲ့၊ အရေးပါတဲ့ ပို့ဆောင်ရေးကွန်ယက် Gate Way တစ်ခုကို ပိုင်ဆိုင်သွားမှာပဲ ဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ထပ်မံတင်ပြလိုတာကတော့ ပြည်သူများလက်မှတ်များခက်ခဲစွာဝယ်ယူရခြင်း၊ တွဲများ၊ သန့်စင်ခန်းများကောင်းမွန်မှုမရှိခြင်း၊ လမ်းပိုင်းများငြိမ်သက်မှုမရှိခြင်း၊ ဝန်ထမ်းအချို့၏ ဆက်ဆံရေးမပြေပြစ်မှုများ စတဲ့အခက်အခဲများကို ကြုံတွေ့နေရပါတယ်။ တစ်ဖန် ဝန်ထမ်းတွေဖက်က ကြည့်ရင်လည်း ဝန်ထမ်းအိမ်ရာတွေ၊ နေရာထိုင်ခင်းတွေ အဆင်မပြေမှုတွေရှိနေပြန်ပါတယ်။ မြန်မာ့

မီးရထားပို့ဆောင်ရေးရဲ့အခက်အခဲတွေကြောင့် တပ်မတော်ချောစာပို့စစ်သည်တွေဟာ ယခင်ကလို ချောစာပို့ခန်း မရရှိတော့ဘဲနဲ့ အရေးကြီးချောထုတ်တွေနဲ့ ရရာခုံတွေမှာ လိုက်ပါစီးနင်းကြရလို့ ချော စာထုတ်ပျောက်ဆုံးမှုတွေလည်း ရှိလာပါတယ်။ ဒါကြောင့် တပ်မတော်ချောစာပို့လုပ်ငန်း လုံခြုံမှုရှိစွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် ချောစာပို့ခန်းပြန်လည်ရရှိရေး စီစဉ်ပေးနိုင်ပါရန်လည်း အကြံပြုတင်ပြ လိုပါတယ်ခင်ဗျား။ နိဂုံးချုပ်အားဖြင့်တင်ပြရရင် စက်ခေါင်းတွေ၊ တွဲတွေလုံလောက်စွာမရှိခြင်း၊ နှစ် အလိုက်ခရီးသွားလာမှုကျဆင်းလာခြင်း၊ ကုန်တင်ပို့မှုလျော့နည်းလာပြီး လမ်းပိုင်းတွေပိုမို ပို့ဆောင်လာ ရခြင်းတွေကြောင့် အရှုံးပေါ်နေတဲ့ ရထားပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းတစ်ခုလုံးကို ပြန်လည်စဉ်းစားသုံးသပ် ရန် လိုအပ်မှာဖြစ်ပြီး Infrastructure တွေကို ထပ်မံမြှင့်တင်သွားရမှာလည်း ဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလိုပြုလုပ်ရာမှာ ကုန်းတွင်းစိတ်တွေတည်ထောင်ပေးခြင်းကနေ ဝင်ငွေတွေရရှိလာနိုင်သလို ဘူတာစင်တစ်လျောက် ဘူတာတွေ၊ ဈေးဝယ်စင်တာတွေကို အဆင့်အတန်းမြင့်မြင့် တည်ဆောက်ခြင်း၊ ပြည်တွင်းပြည်ပ လုပ်ငန်းရှင်တွေ မီးရထားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းတွေမှာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဖိတ်ခေါ်ခြင်း သူတို့ရင်းနှီးမြှုပ်နှံ နိုင်ဖို့အတွက်လည်း ခိုင်မာတဲ့ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေတွေပြဋ္ဌာန်း ဆွဲဆောင်ခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်သွားသင့် ပါတယ်။ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများလောလောဆယ်မရှိခဲ့ရင်တောင်မှ ဒီကဏ္ဍဟာဆိုရင် နိုင်ငံတော်ကနေ နှစ်အလိုက်လျာထားရင်းနှီးမြှုပ်နှံပေးရမယ့် ကဏ္ဍတစ်ခုပဲဖြစ်ပါတယ်။ တွဲများ၊ လမ်းပိုင်းများအဆင့်မြှင့်တင်ပေးခြင်း၊ ဝန်ထမ်းအိမ်ရာများအဆင့်မြှင့်တင်ပေးခြင်း လက်မှတ်လွယ်ကူ စွာဝယ်ယူရရှိအောင် မူပိုင်စနစ်တွေ တွင်တွင်ကျယ်ကျယ်အသုံးပြုစေခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်ပေးဖို့ လည်း အကြံပြုတင်ပြလိုပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒါမှသာ မြန်မာ့မီးရထားပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍဟာ ပြန်လည် ဦးမော့လာပြီး ဈေးနှုန်းသက်သာစွာနှင့် လိုက်ပါစီးနင်းနိုင်မယ်။ ရထားခရီးသွားလုပ်ငန်း ပြန်လည် ဖွံ့ဖြိုးလာနိုင်မယ့်အပြင် အာဆီယံဟိုက်ဝေးနှင့် Trend Asian railway Network တွေမှာ အရေးပါတဲ့ပို့ဆောင်ရေး Transit Gate Way တစ်ခုကိုလည်း ပိုင်ဆိုင်သွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့် ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးသန်းညွန့် တင်သွင်းခဲ့တဲ့အဆိုအပေါ် ကြိုဆိုထောက်ခံပါကြောင်း အကြံပြုဆွေးနွေး တင်ပြအပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ အားလုံးကိုကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဂန့်ဂေါမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါ်ယဉ်မင်းလှိုင် ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဒေါ်ယဉ်မင်းလှိုင်(ဂန့်ဂေါမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီး၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များရှင်။ ကျွန်မကတော့ ဂန့်ဂေါမဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါ်ယဉ်မင်းလှိုင်ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်မက ဖြူးမဲဆန္ဒနယ် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ကြီး ဦးသန်းညွန့်ရဲ့ မူကြမ်း

အဆိုကို အကြံပြုဆွေးနွေးသွားမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးရှင်။ Power Point အသုံးပြုခွင့်ပေးပါ။ ဒါကတော့ ၂၀၀၆-၂၀၀၇ ကနေ ၂၀၁၅-၂၀၁၆ အထိ ဝင်ငွေနှင့်အသုံးစရိတ်အချိုးဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကတော့ ဒီဇယ်စက်ခေါင်းတွေ၊ လူစီးတဲ့တွေနဲ့ ကုန်တဲ့တွေရဲ့အခြေအနေဖြစ်ပါတယ်။ သက်တမ်းရှိ တစ်ဝက်လောက်ပဲရှိပြီးတော့ သက်တမ်းလွန်က တစ်ဝက်ထက်ပိုနေတာကို မြင်ရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကတော့ ၂၀၁၅-၂၀၁၆ သာမန်သုံးငွေနှင့်ရငွေ ရာခိုင်နှုန်းဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကတော့ အထွေထွေဝင်ငွေ ရရှိမှုစာရင်းမှာ ၂၀၁၁-၂၀၁၂ ကနေ ၂၀၁၅-၂၀၁၆ အထိ ရထားတဲ့ဝင်ငွေတွေရဲ့ စုစုပေါင်း အောက်ဆုံးမှာရှိပါတယ်။ အဲဒါနဲ့ ငွေလုံးအသုံးစရိတ်ကို နှိုင်းယှဉ်ပြီးတော့ ကြည့်နိုင်ပါတယ်။ သုံးလိုက် ရတဲ့ငွေတွေရဲ့ ငါးပုံတစ်ပုံသာ ဝင်ငွေရှိတာကို မြင်နိုင်မှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကတော့ ၁၉၈၈ နောက်ပိုင်းမှာ အသစ်ဖောက်လုပ်ခဲ့ပြီးတော့ အခုအသုံးမပြုနိုင်တော့လို့ ပိတ်သိမ်းထားရတဲ့လမ်းပိုင်းခရီးမိုင်တွေကို အကျဉ်းချုပ်ပြီးတော့ တင်ပြထားတာဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒါလမ်းပိုင်းစုစုပေါင်း ၁၇ ခု၊ မိုင်ပေါင်း ၄၈၅ မိုင်၊ သံလမ်းမိုင်အနေနဲ့ဆိုရင်တော့ မိုင် ၅၀၀ ကျော် လုံးပိတ်သိမ်းထားရတာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကတော့ ၁၉၈၈ မတိုင်ခင်နဲ့ ၁၉၈၈ ရဲ့နောက်ပိုင်းမှာ ခရီးလမ်းမိုင်တိုးလာတာ နှစ်ဆရှိပါတယ်။ ဒါက တံတားကြီး ငယ်တွေ တိုးလာတာအရေအတွက် နှစ်ဆရှိပါတယ်။ ဒါကကျတော့ ဘူတာတွေတိုးလာတာနှစ်ဆရှိပါ တယ်။ အဲဒီနှစ်ဆရှိတာတွေထဲမှာ လေးပုံတစ်ပုံကပိတ်သိမ်းထားလိုက်ရပါတယ်။ ဒီနေရာမှာ နောက်ဆုံး Slide မှာပြထားတာကို ကြည့်ရှုခြင်းအားဖြင့် ကျွန်မတို့ဒီအသစ်ဖောက်လုပ်လိုက်တဲ့ နှစ်ဆနှစ်ဆသော လမ်းတွေ၊ ဘူတာတွေ၊ တံတားတွေမှာ လေးပုံတစ်ပုံဟာ အသုံးပြုလို့မရတော့ဘူးဆိုတာကို တွေ့ရှိရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ လုပ်အားနှင့်ဘတ်ဂျက်တွေ အဟောသိကံဖြစ်သွားတာကို တွေ့ရှိရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒီနေရာမှာ သင်ခန်းစာယူစရာအချက်က ဘူမိဗေဒပညာရှင်တွေရဲ့ အကြံပြုချက် ကို အရင်မယူဘဲ နောက်မှယူတာဟာ အလွန်ကြီးမားတဲ့ အရေးကြီးတဲ့အမှားဖြစ်ကြောင်းကို ကျွန်မတို့ သင်ခန်းစာ ယူရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ရထားလမ်းဆိုတာ ပျက်သွားလို့ရှိရင် ကားလမ်းလိုလမ်းလွှဲလေးဖောက်ရုံနဲ့ မရနိုင်တာကိုလည်း သတိမူရမှာဖြစ်ပါတယ်။ နောက်ပြီးတော့ ဖောက်လုပ်ရာမှာပေးရတဲ့ လယ်ယာ လျော်ကြေးတွေ၊ ဖောက်လုပ်တဲ့ကုန်ကျစရိတ်တွေက ပြည်သူပိုင်ဘဏ္ဍာတွေဖြစ်ပါတယ်။ သက်ဆိုင်ရာ ရထားက ဝန်ထမ်းအများစုအနေနဲ့ ခိုင်းတာလုပ်ရတယ်ဆိုတဲ့နောက်မှာ အများစုဟာမှန်ကန်ပေမယ့် အချို့အချို့သောဝန်ထမ်းများရဲ့ ပညာနှင့်စေတနာအားနည်းခဲ့သလားဆိုတာကို မဲဆန္ဒရှင်ပြည်သူတို့ ကိုယ်စား သင်ခန်းစာယူနိုင်ရန် ထောက်ပြလိုပါတယ်။ နောက်ပြီးတော့ ခရီးသည်နည်းလို့ ဒီရထားလမ်း တွေ ပြင်ဖို့မကိုက်ဘူးဆိုတဲ့အချက်ကိုလည်း ဆွေးနွေးချင်ပါတယ်။ ကျွန်မရဲ့ မဲဆန္ဒနယ်က ပြည်သူတွေ

ထောက်ပြတဲ့အချက်မှာ ပုညာဥမင်ပါတဲ့ရထားလမ်းပိုင်းမှာ ရထားပြေးဆွဲစဉ်က တစ်ပတ်မှာတစ်ရက် သာသွားခဲ့ပေမယ့် ခေါင်းမိုးပေါ်မှာပါမကျန် လူမြင်မကောင်းအောင်စီးခဲ့ကြတာ ဖြစ်ပါတယ်။

ဒါပေမဲ့ ဖြေဆိုတဲ့အခါမှာ ပြသွားတဲ့ခရီးသည်စာရင်းကတော့ ကျွန်မတို့တွေရဲ့ ဒေသခံပြည်သူ တွေကို အံ့သြစေပါတယ်။ ဒါတွေကို သင်ခန်းစာယူပြီးတော့ အနာဂတ်မှာ အောက်ခြေအဆင့်အဆင့်က နေတက်လာတဲ့ စာရင်းဇယားတွေဟာ ရှေ့လျှောက်မှန်ဖို့လိုအပ်ပါတယ်။ ဌာနဆိုင်ရာတွေရဲ့ စာရင်း ဇယားမှန်ကန်မှုဟာ ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုမှာ အလွန်အရေးပါပါတယ်။ ဒီအချက်အလက်တွေ ထောက်ရှု ပြီးတော့ ကျွန်မတို့သုံးသပ်နိုင်တာက အရှုံးပေါ်တယ်ဆိုတဲ့ခေါင်းစဉ်အောက်မှာ နှစ်လရှည်ကြာနေတဲ့ ကိစ္စဖြစ်ပါတယ်။ နိုင်ငံကို ဆင်းရဲတွင်းကရုန်းထွက်ဖို့ဆိုရင် အရှုံးပေါ်နေတာတွေကို စိစစ်ပြီးပြုပြင် ပြောင်းလဲဖို့ အထူးလိုအပ်ပါတယ်။ မမြတ်ရင်တောင်မှ မရှုံးဖို့လိုပါတယ်။ ထပ်မံပြီးတော့ ပိုမိုရင်းနှီး မြှုပ်နှံရန်ဆိုတဲ့အချက်ကို ကျွန်မဆွေးနွေးလိုပါတယ်။ ဒီနေရာမှာ သက်ဆိုင်ရာက ရရှိတဲ့စာရင်းတွေအရ ဘတ်ဂျက်လိုအပ်ချက်က ရထားလမ်းပိုင်းတွေပြုပြင်ထိန်းသိမ်းဖို့အတွက် နှစ်စဉ်ဘဏ္ဍာငွေကျပ်သန်း ၃၀၀၀ လိုအပ်တယ်လို့သိရပါတယ်။ တံတားကြီးငယ်တွေ ပြုပြင်မွန်းမံဖို့အတွက် နှစ်စဉ်သန်း ၅၀၀၀ လိုတယ်လို့သိရပါတယ်။ နောက်ရထားလမ်းအကြီးစားပြုပြင်ဖို့၊ လမ်းခင်းကျောက် ဝယ်ယူဖြည့်တင်း ဖို့အတွက် နှစ်စဉ်သန်း ၅၀၀၀ လိုတယ်လို့သိရပါတယ်။ နောက်ပြီးတော့ အဆင့်မြှင့်တင်ရေးအတွက် ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်းအဆင့်မြှင့်တင်ရေးအတွက် ၅၂ ဘီလီယံလိုတယ်လို့ သိရပါတယ်။ ရန်ကုန်- မန္တလေးလမ်းအဆင့်မြှင့်တင်ရေးအတွက် ၄၆၀ ဘီလီယံလိုတယ်လို့ သိရပါတယ်။ နောက်ပြီးတော့ မြစ်ငယ်နှင့်နေပြည်တော်စက်ရုံတွေအတွက် ၃၆ ဘီလီယံထပ်လိုတယ်လို့ သိရပါတယ်။ နောက် မန္တလေး-မြစ်ကြီးနားရထားလမ်းအဆင့်မြှင့်တင်ရေးအတွက် နှစ်စဉ် ငါးဘီလီယံနှင့် ငါးနှစ်စာလောက် လိုတယ်လို့ သိရပါတယ်။ နောက် ပဲခူး-ထားဝယ်ရထားလမ်းအဆင့်မြှင့်တင်ရေးအတွက် နှစ်စဉ် လေးဘီလီယံနှင့် လေးနှစ်စာလောက်လိုတယ်လို့ သိရပါတယ်။ ဒီဘတ်ဂျက်လိုအပ်ချက်တွေဟာ ထပ်ထည့်လို့အကျိုးရှိမှာသေချာရင်တော့ကောင်းပါတယ်ရှင်။ ဒါပေမဲ့လို့ ကျွန်မတို့က အခုအရှုံးပေါ် နေတာတောင်မှ ထပ်ထည့်လို့အကျိုးမရှိခဲ့ဘူးဆိုရင် ကျွန်မတို့နိုင်ငံဟာ ရထားတစ်စီးနှင့် မိုးကြီးချုပ် သွားနိုင်ပါတယ်။ ဒီနေရာမှာ နိုင်ငံတကာအဆင့်မီ မြေအောင်ရထားလမ်းတွေ၊ ကျည်ဆန်ရထားတွေနဲ့ ပြုပြင်ပြောင်းလဲပေးဖို့ ကျွန်မတို့ ပြည်သူတွေကတောင်းဆိုခဲ့တာမဟုတ်ပါဘူး။ အရေးပါပြီးတော့ လွယ်ကူတဲ့ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုတွေကို လေ့လာလုပ်ဆောင်သင့်ပါတယ်။ နိုင်ငံတကာမှာ ရထားပို့ဆောင် ရေးကို ပုဂ္ဂလိကကိုလုပ်ပိုင်ခွင့်ပေးပြီးတော့ နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းတွေအဖြစ် အောင်မြင်နေတဲ့

နိုင်ငံတစ်နိုင်ငံကို တင်ပြချင်ပါတယ်။ ဂျပန်မှာ လူ ၁၂၆ သန်းမှာ ကား ၈၁ သန်းရှိပါတယ်။ နှစ်မိနစ်ကို ကားတစ်စီးစီးနိုင်ပါတယ်။ ဒါပေမဲ့လို့ Tokyo Metro ကုမ္ပဏီကို ဒီရထားနဲ့ ပတ်သက်ပြီးတော့ လုပ်ပိုင်ခွင့်ချပေးလိုက်တာပါ။ တစ်နေ့ကို ခရီးသည် ၆.၈၄ သန်းစီးပါတယ်။ လက်မှတ်ရောင်းရငွေဟာ တစ်ရက်ကို ၈၆၇ သန်းယန်းရောင်းရပါတယ်။ နောက်ပြီးတော့ ၂၀၁၄ ခုနှစ် Ordinary Profit ကို ကြည့်မယ်ဆိုလို့ရှိရင် ယန်းပေါင်း ၈၉၅၈၀ သန်း၊ ဗမာငွေနဲ့ဆို ကျပ်သန်းပေါင်း ၈၉၅၈၀၀ သန်း ရှိပါတယ်။ နောက်ပြီးတော့ တစ်နိုင်ငံလုံးမှာ ရထားစီးတာ ၉၂ ရာခိုင်နှုန်းပါ။ ကားသုံးတာက ၈ ရာနှုန်း ပဲရှိပါတယ်။ ရထားပျက်ရင် ထောက်ခံစာချက်ချင်းလုပ်ပေးပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ဦးသန်းညွန့်ရဲ့ အဆိုကို ထောက်ခံဆွေးနွေးအပ်ပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ ။ ပျဉ်းမနားမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးသန်းစိုးအောင် ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးသန်းစိုးအောင်(ပျဉ်းမနားမဲဆန္ဒနယ်) ။ လေးစားရပါသော လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၊ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်အားလုံး မင်္ဂလာပါခင်ဗျား။ ကျွန်တော်ကတော့ ပျဉ်းမနားမဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးသန်းစိုးအောင် ဖြစ်ပါတယ် ခင်ဗျား။ ပြည်သူ့ လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ Power Point အသုံးပြုခွင့်ပြုပါရန် မေတ္တာရပ်ခံအပ်ပါတယ်။ ဖြူး မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးသန်းညွန့်အဆိုကို ထောက်ခံအကြံပြုဆွေးနွေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ လေးစားရ ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းလုပ်ငန်း လေးရပ်တွင် ကုန်ပစ္စည်းများ အမြောက် အများ သယ်ယူနိုင်ခြင်း၊ သင်္ဘောလုပ်ငန်းနှင့်စာလျှင် လျင်မြန်ခြင်းတို့ကြောင့် နိုင်ငံတကာတွင် မီးရထားဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်းလုပ်ငန်း တွင်တွင်ကျယ်ကျယ်အသုံးပြုနေကြပါတယ်။ မြန်မာနိုင်ငံ တွင် မီးရထားလုပ်ငန်းအား ပထမဆုံးဖောက်လုပ်ခဲ့သည့် ရန်ကုန်-ပြည်မီးရထားလမ်းကို ၁၈၇၇ ခုနှစ် တွင် စတင်ပြေးဆွဲ နိုင်ခဲ့ပါတယ်။ ဗြိတိသျှတို့ဟာ ရထားလုပ်ငန်းအမြတ်ကောင်းစွာရရှိသည်ကို တွေ့မြင် ပြီးနောက် ရထားလမ်းများ ဆက်လက်ဖောက်လုပ်ခဲ့ရာ ၁၉၄၀-၁၉၄၁ ခုနှစ်အထိ ရထားသံလမ်းမိုင် ၂၈၅၂ မိုင် ဖောက်လုပ်ခဲ့ပါတယ်။ ၎င်းနောက် အစိုးရအဆက်ဆက်မှ ရထားလမ်းများကို ဆက်လက် ဖောက်လုပ်ခဲ့ရာ ၁၉၈၈ ခုနှစ်မတိုင်မီ ရထားသံလမ်း မိုင်ပေါင်း ၂၇၉၃ မိုင် ဖောက်လုပ်ခဲ့ပြီး ၁၉၈၈ မှ ၂၀၁၅ အထိ ရထားသံလမ်းမိုင်ပေါင်း ၂၁၆၂ မိုင် တိုးခဲ့ဖောက်လုပ်ခဲ့ပါတယ်ခင်ဗျား။

လေးစားရပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ အဆိုပါသံလမ်းများတိုးချဲ့ရာတွင် ကြီးမားတဲ့ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ မြှုပ်နှံခဲ့ရသော်လည်း သုံးစွဲငွေအကန့်အသတ်ဖြင့်သာ အသုံးပြုနိုင်ခဲ့သည့်အတွက် ရထားသံလမ်းသစ်များ ဖြစ်ခဲ့ရပါတယ်။ ရထားသံလမ်းပိုင်းများ အားနည်းခြင်းတို့ကြောင့် ရထားလမ်းကွန်ရက်၏ ၆၀ ရာခိုင်နှုန်းသည် တစ်နေ့လျှင် လူ ၁၀၀၀ အောက် လျော့နည်းပို့ဆောင်နေရသဖြင့် ဝင်ငွေရရှိမှုနည်းပါးခဲ့ရာ မြန်မာ့မီးရထား၏ဝင်ငွေနှင့် သုံးငွေကို လေ့လာပါက နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးအဖွဲ့အစည်းများ စီးပွားရေးဆန်ဆန်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည့် ၁၉၇၇ မှ ၁၉၈၈ တို့တွင် မရှုံးမမြတ်ရှိခဲ့ပြီး ၁၉၈၉ မှ ၂၀၀၅ ထိ အမြတ်ရရှိခဲ့သော်လည်း ၂၀၀၆ မှ ၂၀၁၅ တွင် ရထားသံလမ်းသစ်များ တိုးချဲ့ဖောက်လုပ်ခြင်းတို့ကြောင့် လိုငွေမြောက်မြားစွာဖြစ်ခဲ့ရပါတယ်။ ထိုသို့တိုးချဲ့ဖောက်လုပ်ခဲ့ပေမယ့် စီမံကိန်းတွက်ချက်မှုအမှားအယွင်းများကြောင့် အပြည့်အဝအသုံးမချနိုင်ဘဲ ရထားလမ်းပိတ်သိမ်းသည့် စီမံကိန်းမှာ ၁၇ ခုအထိ ရှိခဲ့ပါတယ်။ ပြေးဆွဲနေသော ရထားသံလမ်းများအား ရန်ပုံငွေလုံလောက်စွာ မပံ့ပိုးနိုင်သဖြင့် မီးရထားလုပ်ငန်းသည် အဖက်ဖက်မှအားနည်းကာ ကားနှင့် ယှဉ်ပြိုင်ပြေးဆွဲရာတွင် ခရီးသည်တင်ကုန်များပို့ဆောင်မှု လျော့နည်းလျက်ရှိရာ ၁၉၉၀ ခုနှစ်တွင် ခရီးသည်ဝေစု၏ ၄၄ ရာခိုင်နှုန်းရရှိခဲ့သော်လည်း ၂၀၀၉ ခုနှစ်မှ ၂၀၁၄ ခုနှစ်ကြားတွင် ၁၀ ရာခိုင်နှုန်းသို့ရောက်ရှိခဲ့ပြီး ၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင် ပိုမိုကျဆင်းခဲ့ပါတယ်။ ဒီအတိုင်းသာ သွားမယ်ဆိုပါက ၂၀၂၅ ခုနှစ်တွင် မီးရထားစီးခရီးသည်ဈေးကွက် ပျောက်သွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးဈေးကွက်တွင်လည်း လွန်ခဲ့သော နှစ် ၂၀ ခန့်က ဈေးကွက်ရဲ့ ၁၄ ရာခိုင်နှုန်းရှိသော်လည်း ၂၀၁၅ ခုနှစ်မှာ ၁.၅ ရာခိုင်နှုန်းသာ ရှိပါတော့တယ်။

လေးစားရပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ မီးရထားလုပ်ငန်းကို အကြံပြုရမယ်ဆိုပါက ပြည်သူအများပြောနေကြတဲ့အတိုင်း တင်ပြရမယ်ဆိုရင် မြင်းလိုခုန်ပြီး ဆင်လိုယိမ်းကာ လိပ်လိုသွားနေတဲ့ မီးရထားကို ပြုပြင်မယ်ဆိုပါက မီးရထားသံလမ်းပိုင်းက စတင်ရမှာဖြစ်ပါတယ်။ မြန်မာ့မီးရထားသံလမ်းဟာ ၃၉ ပေအရှည် သံလမ်းကို သံလမ်းဆက်ပြား မူလီတွဲပြီးဆက်ထားသော အဆက်ဖြစ်၍ ရထားလမ်းတစ်မိုင်ကို သံလမ်းအဆက်ပေါင်း ၁၃၆ ဆက်ရှိပါတယ်။ ဒီသံလမ်းအဆက်တွေဟာ Weak Point ဖြစ်ပြီးတော့ ထိုအဆက်နေရာတွေက ခုန်ခြင်း၊ ဆောင့်ခြင်းတွေ ဖြစ်နေပါတယ်။ ထို့ကြောင့် သံလမ်းအဆက်များ နည်းသွားဖို့အတွက် သံလမ်း ကိုးချောင်းဆက်လုပ်ငန်းကို တိုးချဲ့ဆောင်ရွက်ဖို့ အမြန်လိုအပ်ပါတယ်။ နောက်တစ်ခုကတော့ သံလမ်းလုပ်သားပိုင်းပါ။ ပြထားတဲ့အတိုင်းပါပဲ။ လုပ်သားအင်အားတိုးချဲ့ပေးဖို့ လိုအပ်ပါတယ်။ နောက်တစ်ခုကတော့ ရထားလမ်းပိုင်းအသီးသီးမှာ နှစ်စဉ်

ကျောက်ခင်းဖို့အတွက် ပြည့်ပြည့်ဝဝဖြည့်တင်းပေးဖို့ လိုအပ်ပါတယ်။ ဆင်လိုယိမ်းပြီးတော့ လိပ်လို သွားနေရတဲ့အကြောင်းကတော့ စက်ခေါင်းတွေ၊ လူစီးတဲ့တွေ၊ ကုန်တင်တဲ့တွေရဲ့အခြေအနေဖြစ်ပါတယ်။ ဇယားမှာပြထားတဲ့အတိုင်းပါပဲ။ အတွဲတွေက အရမ်းကို အိုမင်းဟောင်းနွမ်းပြီးတော့ တချို့ တော်တော်ကို အန္တရာယ်ရှိနေပါပြီ။ ပြီးတော့ လုပ်သားပိုင်းအနေအထားမှာလည်း ခန့်ထားတဲ့ အင်အား၊ ရှိရင်းစွဲအင်အားနဲ့ဆိုရင် မလုံမလောက်ဖြစ်နေရပါတယ်။ ဒါတွေကို တိုးချဲ့ပေးဖို့လိုအပ်ပါတယ်။

လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ နောက်ထပ်လိုအပ်ချက်ကတော့ ဝန်ဆောင်မှုအပိုင်း ပါ။ မီးရထားစီးခရီးသည်များရဲ့ အစွမ်းကုန်ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်ရန်အတွက် မီးရထားအမှုထမ်း၊ အရာထမ်းအားလုံးကို ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုသဘောတရား လေ့ကျင့်ပေးသင့်ပါတယ်။ ခရီးသည်များ လုံခြုံစိတ်ချစွာသွားလာနိုင်ရန်အတွက် လုံခြုံရေးလုပ်ငန်းများကိုလည်း တိုးချဲ့ဆောင်ရွက်ရပါမယ်။ ရထားတွဲများ ငြိမ့်ညောင်းမှု၊ သန့်ရှင်းသပ်ရပ်မှု၊ ရေ/မီးပြည့်စုံမှုရှိရန်၊ ဘူတာအဆောက်အအုံနှင့် ခရီးသည်ဝင်/ထွက်နားနေဆောင်များ သန့်ရှင်းရန်၊ လက်မှတ်ရောင်းချမှုကိုလည်း IT နည်းပညာဖြင့် ဆောင်ရွက်ရန်နှင့် မြို့တွင်းလက်မှတ်အရောင်းဌာနများ ဖွင့်လှစ်ရန်၊ ခရီးသည်များအား ဝန်ဆောင်မှုပေးရာတွင် ဝန်ထမ်းများအနေဖြင့် တစ်ချိန်က စိတ်ဓာတ်များဖြစ်သော မလုပ်၊ မရွပ်၊ မပြုတ်ဆိုတဲ့ဆောင်ပုဒ်ကို ကိုင်ကာ အထက်ဖား အောက်ဖိပြီး ရာထူးတိုးလုနေတဲ့ အစိုးရဝန်ထမ်းဆိုတဲ့စိတ်ကိုဖျောက်ကာ ပြည်သူလူထုအတွက် တာဝန်များကို စေတနာဖြင့် ထမ်းဆောင်နေသော ပြည်သူ့ဝန်ထမ်းစိတ်ဓာတ်ရှိရမှာ အထူးလိုအပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။

လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ အချုပ်အားဖြင့် တင်ပြရမယ်ဆိုရင် နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို စီးပွားရေးဆန်ဆန်လုပ်ကိုင်ရန်နှင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုအပေါ် အခြေပြု၍ စီမံခန့်ခွဲရန်၊ မျှတသည့်ပုဂ္ဂလိကပါဝင်မှုဖြစ်စေရန်၊ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများပြဋ္ဌာန်း၍ ပြုပြင်ဆောင်ရွက်ရန်၊ ပို့ဆောင်ရေးမူဝါဒချမှတ်ရာတွင် အများပြည်သူ၏ပါဝင်မှုကို မြှင့်တင်ရန်၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများတွင် ဆုံးဖြတ်ချက်များကို ကဏ္ဍစုံခြုံငုံမိစေရန် ဆောင်ရွက်ရန်၊ နိုင်ငံတကာအဆင့်အတန်းမီ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဥပဒေတစ်ရပ် ပြဋ္ဌာန်းရန်တို့ ဖြစ်ပါတယ်။ သို့ဖြစ်ပါ၍။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ နိဂုံးချုပ်ပါ။ (ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ အင်းတော်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဒေါက်တာဒေါ်ပျံး ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဒေါက်တာဒေါ်ပြုံး(အင်းတော်မဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားရပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌ ကြီးနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်အားလုံး မင်္ဂလာပါရှင်။ ကျွန်မ ကတော့ အင်းတော်မဲဆန္ဒနယ် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဒေါက်တာဒေါ်ပြုံး ဖြစ်ပါတယ်။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးသန်းညွန့်ရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံဆွေးနွေးသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဥက္ကဋ္ဌကြီးရှင်။ ကျွန်မတို့နိုင်ငံရဲ့အစိုးရအဆက်ဆက်ဟာ နိုင်ငံတည်ဆောက်တဲ့နေရာမှာ အရေးကြီးဆုံး ဖြစ်တဲ့ အခြေခံအဆောက်အအုံများကို ခိုင်မာအောင် ကိုယ့်နည်းကိုယ့်ဟန်နဲ့ ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြပါတယ်။ အခြေခံအဆောက်အအုံဆိုတဲ့နေရာမှာ စီးပွားရေးမူဝါဒတွေ၊ ဘဏ်နဲ့ ငွေကြေးစနစ်တွေ၊ ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေတွေ၊ စည်းမျဉ်းတွေ၊ ကျင့်ဝတ်တွေ၊ ဓလေ့ထုံးစံတွေ စတာတို့အပြင် မီးရထားလမ်း၊ ကားလမ်း စတဲ့ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍတွေ၊ ဆည်မြောင်း တာတမံဆောက်လုပ်ရေးကဏ္ဍတွေ၊ ဆက်သွယ်ရေးစနစ်တွေ၊ စက်မှုဇုန်၊ စီးပွားရေးဇုန်တွေ၊ သယံဇာတတူးဖော်ရေးကဏ္ဍတွေ စတာတွေကို စနစ်တကျစီမံခန့်ခွဲရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု တိုင်းပြည်နဲ့ လူထုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဒီအခြေခံ အဆောက်အအုံထဲမှာမှ ရထားပို့ဆောင်ရေး အဝေးပြေးကားလမ်း စသည့် လျှပ်စစ်စသည်တို့ဟာ လူထု လိုအပ်ချက်ကို ဝန်ဆောင်မှုပေးရတဲ့ Public Utility ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ ဖြစ်ပါတယ်ရှင်။ ပါလီမန်ဒီမိုကရေစီ ခေတ်မှာ ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ခဲ့လို့ မြန်မာဟာ အာရှမှာ ရှေ့တန်းရောက်ခဲ့ပါတယ်။ မြန်မာ့ဆိုရှယ်လစ်လမ်းစဉ်ပါတီခေတ်မှာတော့ ဒီအခြေခံအဆောက်အအုံ အားလုံးကို အစိုးရ တစ်ရပ်ထဲကသာ ချုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခဲ့ပြီး တံခါးပိတ်စီးပွားရေးဝါဒ ကျင့်သုံးခဲ့တဲ့အတွက် အရှုံးနဲ့ စတင်ရင်ဆိုင်ခဲ့ရပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးရှင်။ တပ်မတော်အစိုးရလက်ထက်မှာ တံခါးဖွင့်စီးပွားရေးမူဝါဒကောင်းတွေနဲ့ ပြန်လည်တည်ဆောက်ရန် ကြိုးစားခဲ့တာ တွေ့ရပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ နိုင်ငံအရပ်ရပ်ထိန်းချုပ်မှုများတဲ့ အတွက် နိုင်ငံရဲ့စီးပွားရေးအားလုံးဟာ လူနည်းစု ခရိုနီလက်ထဲမှာ ကျရောက်သွားပြီး အလွယ်တကူ ထုတ်ယူရောင်းချကြီးပွားနိုင်မယ့် သယံဇာတတူးဖော်ရေးမှာသာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုစိတ်ဝင်စားခဲ့ကြပါ တယ်။ လူထုဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းတွေကို ဖွံ့ဖြိုးအောင်မလုပ်ဆောင်ခဲ့ဘဲ လျစ်လျူရှုခဲ့လို့ ရထား ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍဟာ ရုပ်ပိုင်းအရရော၊ စာရိတ္တပိုင်းအရရော၊ အမြတ်အစွန်းအရပါ ယိမ်းယိုင်ပျက်စီး အရှုံးတွေနဲ့ ယနေ့အထိ ရင်ဆိုင်နေရခြင်းဖြစ်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးရှင်း။ ယနေ့ ဒီမိုကရေစီအစိုးရလက်ထက်မှာ နိုင်ငံတော်တည်ဆောက်ဖို့နဲ့ နိုင်ငံရဲ့ အခြေခံအဆောက်အအုံခိုင်မာဖို့အတွက် ကျင့်သုံးမယ့် စီးပွားရေးမူဝါဒ ၁၂ ချက်ကို မကြာခင်က ထုတ်ပြန်ကြေညာခဲ့ပါတယ်။ အဲဒီမှာ နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ပိုမိုအောင်မြင်အောင် ဆောင်ရွက် ခြင်း၊ ပြုပြင်ပြောင်းလဲလုပ်ကိုင်နိုင်ခြေရှိသော လုပ်ငန်းများကို ပုဂ္ဂလိကပိုင်အဖြစ် ပြောင်းလဲလုပ်ကိုင် ခြင်း၊ ပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကို အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းဆိုတဲ့ မူဝါဒကောင်းများ ပါရှိလာပါတယ်။ ကျွန်မတို့နိုင်ငံဟာ အခွန်ကဲ့သို့သော ဝင်ငွေနည်းပါးနေခြင်း၊ ငွေကြေးလိုအပ်ချက်အရ ကမ္ဘာ့ဘဏ် ကဲ့သို့ ဘဏ်များမှ ချေးယူရသော ချေးငွေများလည်း များပြားလာနိုင်ခြင်းတို့ကြောင့် အရင်းအနှီး ကြီးမားပြီး လက်ရှိအရှုံးနှင့် ရင်ဆိုင်နေရတဲ့ ရထားပို့ဆောင်ရေးလိုပြည်သူ့ဝန်ဆောင်မှုများကို Public Private Partnership ဆိုတဲ့ ပုဂ္ဂလိကနဲ့ အကျိုးတူပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်းအောက်မှာ စနစ်တကျ လုပ်ဆောင်မယ်ဆိုရင် အောင်မြင်နိုင်ပါတယ်။ ကမ္ဘောဒီးယားလို၊ စင်ကာပူလို၊ ဂျပန်နိုင်ငံများလို PPP စနစ်နဲ့ အောင်မြင်တာကို နမူနာယူသင့်ပါတယ်ရှင်။ အစိုးရဟာ ပြည်သူ့အကျိုးစီးပွားနဲ့ ပုဂ္ဂလိက အကျိုးစီးပွားနှစ်ခုကြားမှာ စနစ်တကျ ဝင်ရောက်ထိန်းညှိဆောင်ရွက်ပေးရုံပဲ ဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့် ယခုကြုံတွေ့နေရသည့် စီးပွားရေး၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးမှာတွေ့ရတဲ့အခက်အခဲတွေဖြစ်တဲ့ ခရီးသွား ရာမှာ ထိုင်ခုံလက်မှတ်မှောင်ခို၊ ကုန်စည်တင်ပို့ရာမှာ ကုန်တွဲမှောင်ခိုဝယ်ရတယ်။ ရထားလမ်းဆိုးရွား ကြမ်းတမ်းလှတယ်။ ရထားစက်ခေါင်းတွဲ၊ မီးရထားခေါင်းတွဲများ၊ ထိုင်ခုံများညစ်ပတ်ကျပ်တည်းနေ တယ်။ ဝန်ထမ်းများအကျင့်ပျက်ခြစားနေတယ်။ တရားမဝင် မူးယစ်ဆေးဝါး၊ သစ်တောထွက်ပစ္စည်း များ၊ ကျောက်စိမ်းများ သယ်ယူရေးစသည်တို့မှာ ပါဝင်ပတ်သက်နေတာတွေကို စနစ်တကျနဲ့ ဖြည်းဖြည်းချင်း ပြုပြင်ပြောင်းလဲမယ်ဆိုရင် ကျွန်မတို့မျှော်လင့်တောင်းတနေတဲ့ High Speed Train နဲ့မဟုတ်တာတောင် ကျွန်မတို့ရဲ့အနာဂတ်မှာ အောက်ပါမျှော်လင့်ချက်များကို ကျွန်မမျှော်လင့်မိပါ တယ်ရှင်။ (၁) ရထားလမ်းဆိုတာ လမ်းပိတ်ဆို့မှုမရှိတဲ့အတွက် လိုရာခရီးကို အချိန်မှန်မှန်ရောက်မယ်။ ရထားစီးရတာ ကျယ်ဝန်းတယ်။ သန့်ရှင်းတယ်။ လမ်းကလည်း ညီညာဖြောင့်ဖြူးနေတယ်။ ဒါကြောင့် ခရီးဝေးကို သက်တောင့်သက်သာသွားမယ်။ ရထားဆိုတာ သဘာဝတောတောင်မြစ်ချောင်းများကြား မှာ ခုတ်မောင်းရတာဖြစ်လို့ သဘာဝရှုခင်းတွေကိုခံစားရင်း အပန်းဖြေမယ်။ ကိုယ်လက်သန့်စင်ဖို့ စောင့်ဆိုင်းရန်မလိုတဲ့အတွက် ကျန်းမာရေးနဲ့သင့်တော်မယ်။ ရထားတစ်စီးဟာ လူပေါင်း၊ ကုန်စည် ပေါင်းများစွာ တစ်ချိန်တည်းသယ်ဆောင်နိုင်တဲ့အတွက် လောင်စာဆီလျော့ချရာမှတစ်ဆင့် နိုင်ငံတော် ရဲ့စီးပွားရေးကို အထောက်အပံ့ဖြစ်စေမယ်။ ရထားကြောင့် Accident နည်းတဲ့အတွက် လုံခြုံ

ဘေးကင်းစွာ ခရီးသွားမယ်။ Accident ကြောင့် တရားရုံးတွေ၊ ဆေးရုံတွေ သက်သာမယ်။ စသည့် စသည့် မျှော်လင့်ချက်များကို ကျွန်မမျှော်လင့်ထားပါတယ်။ ဒါကြောင့် နိဂုံးချုပ်အနေနဲ့ အစိုးရရဲ့ စိတ်ကောင်းစေတနာကောင်းရယ်၊ မှန်ကန်သောစီမံခန့်ခွဲမှုများကို ကျွန်မတို့ပြည်သူလူထုများမှ တာဝန် သိစွာပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ကျွန်မတို့ရဲ့မျှော်လင့်ချက်များကို အကောင်အထည်ဖော်သင့်ပါ ကြောင်း ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးသန်းညွန့်ရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံဆွေးနွေးအပ်ပါတယ်ရှင်။ အားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ မိုးမောက်မဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဝင်းအောင် ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးဝင်းအောင်(မိုးမောက်မဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးနှင့်ဧည့်သည်တော်များအားလုံး ကာယစိတ္တနှစ်ဖြာသောသုခနှင့်ပြည့်စုံကြပါစေကြောင်း ဆုမွန်ကောင်းပို့သရင်း မင်္ဂလာပါလို့ နှုတ်ခွန်းဆက်သအပ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ကျွန်တော်ကတော့ ကချင်ပြည်နယ်၊ မိုးမောက်မဲဆန္ဒနယ်ရဲ့ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးဝင်းအောင်ပဲဖြစ်ပါတယ်။ ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်က ဦးသန်းညွန့်ရဲ့အဆိုကို ကချင်ပြည်နယ်နှင့်မန္တလေးတိုင်းဒေသကြီးဆက်သွယ်ထားတဲ့မီးရထားလမ်းကို နမူနာယူပြီးတော့ ထောက်ခံတင်ပြသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ရိုသေလေးစားရပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီး နှင့်လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ကျွန်တော်တို့မြန်မာနိုင်ငံမှာ မီးရထားစီးခရီးသည်တွေ အားလုံးမှာ တော်တော်များများဟာ သာမန်ခရီးသွားပြည်သူတွေပဲဖြစ်ကြပါတယ်။ သာမန်ဆင်းရဲသား ပြည်သူအများစုဖြစ်ကြပါတယ်။ အချိန်ကြန့်ကြာခြင်းနှင့် အချိန်မမှန်ခြင်းတို့ကြောင့် မီးရထားစီး ခရီးသည်များ နည်းပါးလာရခြင်းပဲဖြစ်ပါတယ်။ မီးရထားစီးနင်းခတွေ ဈေးနှုန်းချိုသာသော်လည်း စီးနင်းသူဦးရေနည်းပါးလာရခြင်းကြောင့် နိုင်ငံတော်က အရှုံးခံပြေးဆွဲနေရခြင်းဖြစ်ကြောင်းလည်း သိရပါတယ်။ သို့သော်လည်း ကျွန်တော်တို့နေထိုင်ရာ ကချင်ပြည်နယ်နှင့် မန္တလေးတိုင်းဒေသကြီးကို ဆက်သွယ်ထားတဲ့မီးရထားလမ်းမှာတော့ ပြေးဆွဲနေတဲ့မီးရထားတွေမှာ စီးနင်းသူလူဦးရေ အလွန် များပြားနေတာကို တွေ့ရှိရပါတယ်။ ဒါပေမဲ့လည်း မီးရထားစီးခရီးသည်တွေဟာ လမ်းတစ်လျှောက်မှာ မီးရထားစီးတဲ့အခါမှာ စိတ်မချမ်းမြေ့စွာနှင့်သွားလာနေရပါတယ်။ ဘာဖြစ်လို့လဲဆိုတော့ မြစ်ကြီးနား- မန္တလေး မိုင်ပေါင်း ၃၀၀ ကျော်ကို ၂၄ နာရီကျော်မောင်းနှင်ရတဲ့ မီးရထားတွေဟာ အဆိုရှင် ပြောသလိုပဲ။ လိပ်သွားသွားနေသလိုဖြစ်နေပါတယ်။ တစ်နာရီငါးမိုင်နှုန်း စက်သတ်မောင်းဆိုတဲ့ နေရာတွေဟာ နေရာအနှံ့အပြားမှာတွေ့နေရသော်လည်း ရထားလမ်းတွေဟာ ချို့ယွင်းချက်ကြောင့်

မူကြမ်း

မီးရထား စက်ခေါင်းများပျက်ခြင်း၊ တွဲချော်ခြင်းများ၊ မီးရထားတွဲပူခြင်းများဖြစ်ပေါ်နေရပြီး ယခုလို မိုးရာသီမှာဆိုရင် မီးရထားလမ်းတွေ ရေကျော်ခြင်းများလည်း မကြာခဏကြုံတွေ့ရပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့ မီးရထားလမ်းတွေရေကျော်ခြင်း၊ ဒီလိုအဖြစ်ကြောင့်မို့လို့ မီးရထားခရီးစဉ်တွေ ဖျက်သိမ်းရတဲ့အခြေအနေလည်း ရောက်ရှိပါတယ်။ မီးရထားခရီးသည်တွေလည်း ရထားပေါ်မှာ နှစ်ည၊ သုံးညခန့် ဒုက္ခခံပြီး အိပ်ခဲ့ရတဲ့ အခြေအနေများကိုလည်း တွေ့ရှိရပါတယ်။

ကုန်စည်စီးဆင်းမှုဟာလည်း မီးရထားကြီးကို အဓိကထားပြီးပြုလုပ်နေရတာကြောင့် ကုန်စည် စီးဆင်းမှုကိုလည်းနှောင့်နှေးစေပါတယ်။ နောက်ပြီးတော့မှ ကျွန်တော်တို့ သိပ်မကြာခင် စက်တင်ဘာလ ၂၄ ရက်နေ့မှာ မန္တလေးမှ မြစ်ကြီးနားကို ထွက်ခွာလာတဲ့ အမှတ်(၄၁)အဆန် ဒုတိယ အမြန်ရထားဟာဆိုရင် စက်ခေါင်းဟာချော်ကျခြင်း၊ နောက်ပြီးတော့မှ စက်တင်ဘာလ ၂၇ ရက်နေ့မှာ ဆိုရင် စာပို့ရထားဟာဆိုရင် စက်ခေါင်းတွဲချော်ကျခြင်း ဒါတွေကိုကြည့်ခြင်းအားဖြင့် မီးရထားလမ်း တွေဟာ အလွန်ပဲချို့ယွင်းနေပြီဖြစ်ကြောင်း သိသာလှပါတယ်ခင်ဗျား။ မီးရထားလမ်းအများစုဟာ အင်္ဂလိပ်ကိုလိုနီလက်ထက်ကတည်းက ဖောက်လုပ်ခဲ့တဲ့လမ်းတွေဖြစ်ပါတယ်။ ရန်ကုန်-ပြည်လမ်း၊ ရန်ကုန်-မန္တလေးလမ်း၊ မန္တလေး-မြစ်ကြီးနားလမ်းဆိုတာ အထင်ကရလမ်းကြီးသုံးလမ်း ဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလမ်းတွေကလည်း အင်္ဂလိပ်ကိုလိုနီလက်ထက်ကတည်းက ဖောက်လုပ်ခဲ့တဲ့လမ်းတွေဖြစ်ပါတယ်။ မီးရထားလမ်းတွေရဲ့ချို့ယွင်းမှုတွေကြောင့် အဆင့်မြှင့်တင်ရန်မှာတကယ်လိုအပ်နေပြီဖြစ်ပါတယ်။ အချို့မီးရထားလမ်းတွေရဲ့အချို့နေရာမှာဆိုရင် ချောက်ကမ်းပါးတွေနဲ့ နှစ်ပေ၊ သုံးပေအကွာလောက် မှာဖြစ်နေတာကိုတွေ့ရပါတယ်။ အလွန်ပဲစိုးရိမ်စရာကောင်းပါတယ်။ မီးရထားလမ်းရဲ့ ချို့ယွင်းချက်၊ စက်ခေါင်းများရဲ့ချို့ယွင်းချက်တွေကြောင့် အသက်ပေါင်းများစွာ ဆုံးရှုံးခဲ့တာကိုလည်း တွေ့ဖူး၊ ကြုံဖူး ကြပြီဖြစ်ပါတယ်။ နောင်မှာဒီလိုမဖြစ်ရလေအောင် အသက်အန္တရာယ်တွေမဖြစ်ပေါ်ရလေအောင် ကာကွယ်ရမှာတော့ အုပ်ချုပ်သူအစိုးရရဲ့တာဝန်ပဲဖြစ်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ရထားလမ်းတစ်လျှောက်မှာ ပေါက်ရောက်နေတဲ့ချို့နယ်တွေကြောင့်လည်း ရထားစီးခရီးသည်တွေရဲ့မတော်တဆမှုများ မကြာခဏ လိုကြုံတွေ့နေရပါတယ်။ ရထားလမ်းများဖောက်လုပ်တာကြာပြီဖြစ်သော်လည်း ရထားလမ်းကိုအဆင့် မြှင့်တင်ခြင်းမရှိဘဲ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းနေတာ ရှေးဟောင်းပစ္စည်းကိုထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်နေသလား လို့တောင် ထင်မှတ်နေရပါတယ်ခင်ဗျား။

ကျွန်တော်တို့ ကသာ-ဗန်းမော်လမ်းပိုင်းဆိုရင် အသုံးမပြုဘဲနဲ့ ဖောက်လုပ်ခဲ့တဲ့လမ်းဖြစ်ပါ တယ်။ ဒီလိုတစ်ဝက်တစ်ပျက်ဖောက်လုပ်ထားတဲ့လမ်းတွေကို ဖောက်လုပ်မယ့်အစား ရှိပြီးသားလမ်း မူကြမ်း

တွေကို အဆင့်မြှင့်တင်ဖို့ဆိုတာ နောင်မှာသင်ခန်းစာယူသင့်ပါတယ်ခင်ဗျား။ ရထားတဲ့တွေဆိုလည်း အလွန်ပဲဟောင်းနွမ်းနေကြပါပြီ။ ရထားစီးခရီးသည်တွေပြည့်ကျပ်နေတဲ့ ရထားတဲ့တွေရဲ့သန့်စင်ခန်းတွေဟာ ရေပိုက်တွေများချို့ယွင်းတဲ့အတွက်ကြောင့် သန့်စင်ခန်းတွေမှာ ရေတွေအိုင်ပြီးတော့မှ အနံ့အသက်တွေလည်းဆိုးရွားနေလှပါပြီ။ နောက်ပြီးတော့မှ သန့်စင်ဆေးစက်တွေထားပေမယ့်လည်း ဘူတာ တစ်လျှောက်မှာ သန့်စင်ဆေးထားပေမယ့်လည်း အဲဒီသန့်စင်ဆေးတဲ့လူတွေဟာ တစ်တွဲ၊ နှစ်တွဲသာ ဆေးပြီး ကျန်တဲ့အတွဲတွေမဆေးတော့ပါဘူး။

လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ဆိုရင်လည်း ရထားစီးကြတာမတွေ့ရတော့ပါဘူး။ ရန်ကုန်ကို ၂၉ ရက်နေ့က သွားတဲ့အခါမှာ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ၄၀၀ ကျော်မှာ ရထားစီးတဲ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ဆိုလို့ ဆရာတစ်ယောက်ပဲရှိတယ်လို့ အံ့ဩစွာပြောကြားတာ ကြုံတွေ့ခဲ့ရပါတယ်။ မီးရထားဘူတာဆိုရင်လည်း အင်မတန်ဟောင်းနွမ်းနေပါပြီ။ ပျဉ်းမနားဘူတာကြီးဆိုရင်တောင်မှ မိုးရွာတဲ့အခါ မိုးရေတွေနဲ့အိုင်ထွန်းနေပါတယ်ခင်ဗျား။ ဒါတွေကလည်းပြုပြင်သင့်ပါပြီ။ တကယ်ကောင်းပါပြီဆိုတဲ့နေပြည်တော်ဘူတာကြီးတောင်မှ သန့်စင်ခန်းဟာ လုံလောက်ခြင်းမရှိဘဲနဲ့ ဘယ်လိုမှမကောင်းတော့တာကို တွေ့ရပါတယ်။ ဒါကြောင့် ဝန်ကြီးဌာနကို အကြံပြုချင်တာကတော့ ပြည်သူလူထုရဲ့ ရထားစီးဒုက္ခကိုကိုယ်တိုင်သိမြင်အောင် တာဝန်ရှိသူတွေနဲ့ရထားလမ်းကြောင်းကို လူကြီးလမ်းကြောင်းရထားမသုံးဘဲ ပြည်သူတွေနဲ့အတူ ရထားစီးသွားခြင်းပြုလုပ်သင့်ပါတယ်။

နိုင်ငံတော်အနေနဲ့လည်း ရထားလမ်းကို တစ်လမ်းမှနှစ်လမ်း ဖောက်လုပ်ရမယ့်အစား ရှိပြီးသားရထားလမ်းများကိုသာ အဆင့်မြှင့်တင်နိုင်ဖို့ကြိုးစားခြင်းသာ အကောင်းဆုံးလို့ ထင်မိပါတယ်။ ဒါကြောင့်မို့လို့ ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်က ဦးသန်းညွန့်ရဲ့အဆိုကို လေးနက်စွာထောက်ခံအပ်ပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ကသာမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးမြင့်ကြည် ဆွေးနွေးဖို့ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးမြင့်ကြည်(ကသာမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌကြီး နှင့်ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ပြည်ထောင်စုအဆင့်ဝန်ကြီးနှင့် ဧည့်သည်တော်များအားလုံး မင်္ဂလာပါ။ ကျွန်တော်က ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်က ဦးသန်းညွန့်ရဲ့အဆိုကို ထောက်ခံဆွေးနွေးမယ့် ကသာမဲဆန္ဒနယ်က ဦးမြင့်ကြည်ဖြစ်ပြီး နောင်လာမယ့်သားစဉ်မြေးဆက်တွေ ကောင်းကျိုးအတွက် အဓိကရည်မှန်းပြီးဆွေးနွေးတင်ပြသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဒီလိုဆွေးနွေးတဲ့နေရာမှာ မီးရထားသမိုင်း၊

မီးရထားဖြစ်စဉ်နှင့်ပတ်သက်ပြီး ကျွန်တော်မမွေးခင် အင်္ဂလိပ်လက်ထက်၊ နောက် လွတ်လပ်ရေးရပြီး ကျွန်တော်တို့ကျောင်းသားဘဝကာလ၊ နောက်အရောင်းအဝယ်လုပ်ခဲ့တဲ့အချိန်ပိုင်းကာလနှင့် ယနေ့ထိ ကာလစသည်ဖြင့် အကြမ်းဖျင်းခွဲခြားပြီး အတတ်နိုင်ဆုံးအကျဉ်းချုံးတင်ပြသွားမှာ ဖြစ်ပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ မီးရထားကဏ္ဍကိုကြည့်ရင် ကုန်ပဲသယ်သယ်၊ လူပဲစီးစီး မီးရထားတစ်စင်းဟာ မော်တော်ယာဉ်ကြီး ၁၀ စီး၊ ၁၅ စီးစာလောက် သာသွားပါတယ်။ ဒါကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံကို နှစ်ရှည်လများသိမ်းပိုက်အုပ်ချုပ်ခဲ့တဲ့ ဗြိတိသျှကိုလိုနီအစိုးရဟာ တစ်ဖက်မှာတော့ တစ်ကမ္ဘာလုံးခြုံငုံ ကြည့်နိုင်စွမ်းရှိတဲ့ ကုန်သည်အမြင်ကြီးတာကြောင့် ကျွန်တော်တို့နိုင်ငံမှာ ကုန်စည်ကိုလည်း များများမြန်မြန်သယ်ယူဖလှယ်နိုင်ဖို့၊ သယံဇာတတွေကိုလည်းအလွယ်တကူ မယူသွားနိုင်ဖို့ အဓိက ကျတဲ့မီးရထားလမ်းတွေကို နိုင်ငံတစ်ဝှမ်းရတတ်သရွေ့ အရင်းအနှီးကြီးမားစွာနှင့်မဖြစ်မနေ ဖောက်လုပ်ခဲ့တာ အားလုံးအသိဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီခေတ်ရထားအကြောင်း ကျွန်တော်တို့မမိလိုက်လို့ ကိုယ်တွေ့မတွေ့လိုက်ရပေမယ့် လွန်ခဲ့တဲ့နှစ် ၂၀ လောက်က လွတ်လပ်ရေးမော်ကွန်းဝင် သခင် အောင်ဖေထုတ်ခဲ့တဲ့ More Journal မှာ ကိုလိုနီခေတ်မီးရထားအကြောင်း ဆရာဦးတင်သိန်းမောင် ရေးတဲ့ဆောင်းပါးကို ဖတ်ရတော့ ဒီနယ်ချဲ့ဆိုတဲ့လူတွေဟာ ဟိုးပဝေသနီထဲက မီးရထားရဲ့အရေးပါ အရာရောက်မှုကိုနားလည်ပြီး စနစ်တကျစီမံခန့်ခွဲလည်ပတ်ခဲ့တာပါလားဆိုပြီး သိရအံ့သြဖြစ်ရပါတယ်။ အကျဉ်းချုပ်ဆိုရလျှင် အဲဒီခေတ် မီးရထားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနဲ့ပတ်သက်တဲ့မူဝါဒကို ချမှတ် တဲ့အဖွဲ့မှာ မြန်မာပြည်ရဲ့အာဏာအရှိဆုံးဘုရင်ခံက တာဝန်ခံလုပ်ရပါတယ်။ လုပ်ငန်းလည်ပတ်တဲ့ စီမံခန့်ခွဲရေးကိစ္စအဝဝကိုတော့ ဗြိတိသျှလူမျိုးအရာရှိတစ်ဦးက အမှုဆောင်အရာရှိချုပ်အဖြစ် ဦးဆောင်တဲ့ကော်မတီရှိပါတယ်။ အဲဒီကော်မတီမှာ ဗမာ၊ တရုတ်၊ အိန္ဒိယ၊ အင်္ဂလိပ်စတဲ့ ကုန်သည်ကြီး တွေပါ ပါပါတယ်။ လူစီးခ၊ တန်ဆာခတက်ချင်ရင် အဲဒီကော်မတီက အစည်းအဝေးတိုင်ပင်ပြီး ခွင့်ပြုမှ လုပ်ခွင့်ရှိပါတယ်။ အမှုဆောင်အရာရှိချုပ်က သူ့တစ်ယောက်တည်းသဘောနဲ့ လုပ်လို့မရပါဘူး။ ကုန်စည်စီးဆင်းမှုနဲ့ပတ်သက်ပြီးရင်လည်း ထိပ်တန်းဦးစားပေးအဆင့်ထားတယ်လို့ မှတ်သားရပါ တယ်။ အဲဒီတုန်းက မီးရထားနဲ့ဘုရင်ခံခရီးလှည့်ရင် သူစီးလာတဲ့ရထားနီးလာတာနဲ့ ကြုံကြိုက်တဲ့ ရထားမှန်သမျှ နီးရာဘူတာမှာ ရပ်ပြီး လမ်းရှင်းပေးထားပြီး ဘုရင်ခံရထားကို ဦးစားပေးခတ်မောင်းခွင့် ပြုရပါတယ်။ သို့သော် အဲဒီရာထူးအကြီးဆုံးဘုရင်ခံစီးလာသည့်ရထားသည်ပင်လျှင် ရောက်ရာဘူတာ မှာ ရပ်စောင့်လမ်းရှင်းပေးထားပြီး သူ့အရင်သွားခွင့်ရတဲ့ မီးရထားတစ်စင်း အဲဒီခေတ်ကအမှန်တကယ် ရှိခဲ့ဖူးပါတယ်။ အဲဒီရထားကတော့ ခေါင်းတွဲအစိမ်းရောင်ကြီးနဲ့ မောင်းချလာတဲ့ အထူးကုန်ရထားကြီး

လို့ ဆိုပါတယ်။ ဘုရင်ခံဆိုတာကိုတောင်အသာထားပြီး အဲဒီလောက်ထိ မီးရထားနဲ့ကုန်ပစ္စည်းသယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေးကို အင်္ဂလိပ်လက်ထက်မှာ ဇောင်းပေးခဲ့ကြတာပါ။ ရထားစီမံခန့်ခွဲရေးမှာ တန်ခိုးအကြီး ဆုံးဆိုတဲ့ အမှုဆောင်အရာရှိချုပ်က ရထားလမ်းတွေအခြေအနေကိုစစ်မယ်ဆိုရင် သူ့တွဲထိပ်ကစားပွဲ ပေါ်မှာ ဖန်ခွက်ထဲရေအပြည့်ထည့်တင်ထားပြီးတော့ စမ်းတယ်ဆိုပါတယ်။ ရထားသံလမ်းညီနေရင် ရေမဖိတ်ဘူးပေါ့။ ဖိတ်လို့ရှိရင် အဲဒီနေရာမှတ်၊ လမ်းပြန်ပြင်ပေး၊ အဲဒီလို ဖတ်ခဲ့ဖူးပါတယ်။ ငြိမ့်ငြိမ့် ညောင်းညောင်းလေးစီးရတာပေါ့။ အဲဒီကာလအကြောင်းတော့ ဒီမှာပဲ ကျွန်တော် တစ်ခန်းရပ်ပါမယ်။ နောက် ကျွန်တော်တို့ ဆယ်တန်းအောင်ပြီး နှစ်အတော်ကြာတဲ့အထိ ရထားစီးရတာ အဆင်ပြေနေတုန်း ပါပဲ။ မှတ်မှတ်ရရ ကျွန်တော်တို့ အထက်တန်းကျောင်းသားဘဝတုန်းက ကသာနဲ့ ၁၄ မိုင်ဝေးတဲ့ နဘား ဆိုတဲ့ ရွာကနေပြီးတော့မှ လော်ကယ်ရထားနဲ့ ကျွန်တော်တို့သူငယ်ချင်းတွေ ကသာမှာလာပြီး ကျောင်း တက်ကြရပါတယ်။ နေ့တိုင်းပဲ အဲဒီဥစ္စာနဲ့ မနက်ရထားစီး၊ အဲဒီရထားက ကျောင်းကိုအချိန်မီရောက် တယ်။ နောက် ညနေပြန်။ အဲဒါက ကျွန်တော်တို့အတန်းတင်စာမေးပွဲကြီးဖြေတာတောင်မှ ကသာမှာ ညမအိပ်ဘဲနဲ့ အဲဒီရထားနဲ့ပဲ ဘာမှပူပင်ကြောင့်ကြခြင်းမရှိဘဲ တက်နိုင်ပြုနိုင် အဲဒီလိုရှိပါတယ်။ အဲဒီတော့ ရထားလက်မှတ်ခကလည်း ကသာနဲ့မန္တလေး တစ်ဆယ်ငါးမူးဆိုရင် ဒီဥစ္စာ တစ်မိုင်ငါးပြား နှုန်းနဲ့ တွက်လိုက်ရင် မိုင် ၂၁၀ ဝေးတဲ့နေရာကို ချက်ချင်းလက်ငင်း ကျွန်တော်တို့အလွယ်တကူပြုနိုင်ပါ တယ်။ နောက်တစ်ခုက ကျွန်တော်တို့ မီးရထားတွေ အရှုံးပေါ်နေတယ်လို့ ကျွန်တော်တို့သိရပါတယ်။ ဒါနဲ့ပတ်သက်ပြီး မှတ်မှတ်ရရရှိနေတာလေးတစ်ခုက ၁၉၆၇ ခုနှစ်ပတ်လည်လောက်မှာ ထင်ပါတယ်။ အဲဒီတုန်းက နိုင်ငံပိုင်သတင်းစာက လုပ်သားပြည်သူ့နေ့စဉ်ဆိုတာ စာရွက်အကြီးကြီးနဲ့ထုတ်တာပါ။ ကျွန်တော်တို့ငယ်ငယ်တုန်းက မျက်နှာဖုံးသတင်းတွေမဟုတ်ဘူး။ အတွင်းစာမျက်နှာမှာပါတဲ့ သတင်း တစ်ပုဒ်ကို ခေါင်းတပ်ထားတာကတော့ မြန်မာ့မီးရထား ယခုဘတ်ဂျက်နှစ် သိန်း ၆၀၀ မြတ်၊ ဌာနတစ်ခုသို့ လွှဲပြောင်းပေးဆိုပြီးတော့ ဒါလေးတစ်ခုတော့မှတ်မိနေပါတယ်။ အဲဒီတုန်းက ကျွန်တော် ကုန်သည်ဘဝ၊ ဈေးသည်ဘဝရောက်လာတော့ အခြေအနေက ရုပ်ချည်းဆုတ်ယုတ်သွားပါတယ်။ ၁၉၇၇ ခုနှစ် လောက်မှာဖြစ်မယ်နဲ့တူပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့အထက်ပိုင်းဒေသ သံလမ်းရိုးခေါ်တာပေါ့။ အဲဒါ မြစ်ကြီးနားကနေ မန္တလေးအထိ ကြားမှာ မိုးညှင်း၊ မိုးကောင်း၊ နန်းမတီး၊ ဟိုပင်၊ မော်လူး၊ နဘား၊ ကသာလမ်းခွဲ၊ အင်းတော်၊ ကောလင်း၊ ဝန်းသို၊ ကန့်ဘလူ၊ ဇီးကုန်း၊ ခင်ဦးစသည်ဖြင့် ဘူတာစဉ်တွေမှာ ဒေသခံတွေဟာ ရထားကိုသာ အဓိကအားထားခဲ့ကြရတာပါ။ ခရီးသည်အများစုမက်ခံပြီး စီးကြတာက အထူးမြန်လို့ခေါ်တဲ့အမှတ် ၅၅၊ ၅၆ အစုန်လူစီးရထားပါ။ ရထားလက်မှတ်ဝယ်တာကအစ

ခက်လာပါတယ်။ ခုံနံပါတ်မရရင်လည်း မသွားမဖြစ်ဘူးဆိုတော့ ထိုင်ခုံမဲ့စီးရပါတယ်။ ရရာနေရာမှာ တိုးဝှေ့တောင်းပန်ပြီးတော့ ခုံကြို၊ ခုံကြား၊ ခုံအောက်၊ အိမ်သာနားစသဖြင့် လူနဲ့တသင်းသင်း၊ ချွေးနဲ့ တသင်းသင်း၊ အိမ်သာနဲ့တသင်းသင်းနဲ့ သွားရတာကျွန်တော်တို့စီးရတာတွေ ဖြစ်ပါတယ်။ မှောင်မှောင် မဲမဲ ရထားကြီးပေါ်မှာ တစ်ညလုံးစီးကြရတော့ အဲဒီမှာ သွားနေကြ၊ လာနေကြ အမြဲတမ်းသွားနေတဲ့ လာနေတဲ့လူတွေလည်း အဲဒီမြန်မာ့မီးရထားကျေးဇူးကြောင့် ကျွန်တော်တို့ အိမ်ထောင်ရက်သားကျ၊ တချို့လည်း အဲဒါကြောင့် အိမ်ထောင်ပြိုကွဲ၊ ဘဝဇာတ်လမ်းအစုံစုံ၊ ပြည်သူ့ဒုက္ခ၊ လွတ်တော်ဒုက္ခဆိုပြီး တော့မှာတောင် ဆိုပြီးတော့ ကျွန်တော်ဆောင်ပုဒ်တစ်ခု ထပ်တိုးချင်ပါသေးတယ်။ နိဂုံးချုပ်အနေနဲ့ ကောင်းတာတွေရော၊ ဆိုးတာတွေရော ကြုံလာရတော့ ကျွန်တော်တို့။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ နိဂုံးချုပ်ပါ။ နိဂုံးချုပ်ပါ။ (ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဒီပဲယင်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ဦးဝင်းမြင့်အောင် ဆွေးနွေးဖို့ ဖြစ်ပါတယ်။

ဦးဝင်းမြင့်အောင်(ဒီပဲယင်းမဲဆန္ဒနယ်)။ ။ လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဥက္ကဋ္ဌ ကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ဧည့်သည်တော်များအားလုံး မင်္ဂလာပါ။ ကျွန်တော် ကတော့ ဒီပဲယင်းမဲဆန္ဒနယ်မှ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးဝင်းမြင့်အောင် ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော် ဖြည့်စွက်တင်ပြဆွေးနွေးလိုတဲ့ မီးရထားလမ်းပိုင်းက ခင်ဦး-ရေဦး-မုံရွာ-မန္တလေးလမ်းဖြစ်ပါ တယ်။ ခင်ဦးနဲ့ ရေဦးကြားမှာ မူးမြစ်ကူးတံတားဟာ မီးရထားနဲ့ မော်တော်ကားရောပြီးတော့ တည်ဆောက်ထားတဲ့တံတား ဖြစ်ပါတယ်။ တံတားကကျဉ်းပါတယ်။ အဲဒီအပေါ်မှာ ကားနှစ်စီး လွတ်လွတ်ကျွတ်ကျွတ်ရှောင်လို့လည်း မရပါဘူး။ ရထားလာရင်လည်း စောင့်ဆိုင်းနေရပါတယ်။ သို့ပါ၍ မူးမြစ်ကူးတံတားတစ်ဆင်း ထပ်မံတည်ဆောက်ဖို့ လိုအပ်ပါမယ်။ ဒါမှမဟုတ်လည်း လက်ရှိ တံတားကို အနည်းအကျဉ်းပြုပြင်ရုံနဲ့ ဖြစ်နိုင်သလားဆိုတာကို သက်ဆိုင်ရာမီးရထားအင်ဂျင်နီယာများ က လေ့လာစိစစ်ပြီးတော့ ဆောင်ရွက်သင့်တယ်လို့ အကြံပြုပါရစေ။ ရေဦး-ဘုတလင်-မုံရွာရထားလမ်း ပိုင်းဟာ အင်္ဂလန်ကနေပြီးတော့ စစ်ရှုံးပြန်လာတဲ့ ဂျပန်တွေအဆုတ် ၁၉၄၅ ခုနှစ်ခန့်မှာ ပျက်စီးသွားခဲ့ ပါတယ်။ ဒီမီးရထားလမ်းပျက်ကြီးဟာ နှစ်ပေါင်း ၅၀ ကျော်ကြာမြင့်ခဲ့ပါတယ်။ သက္ကရာဇ် ၂၀၀၀ မှာ လမ်းပြန်ဖွင့်နိုင်ခဲ့ပါတယ်။ ယခုခေတ် ခင်ဦး-ရေဦး ရထားဟာ ၆ နာရီကနေပြီးတော့ မုံရွာကိုထွက်ပါ တယ်။ နောက် ကားရထားတစ်စင်းလည်း ထွက်ပါတယ်။ ခရီးသည်လည်း ပေါများခဲ့ပါတယ်။ မုံရွာ ကနေ နေ့ ၁ နာရီကိုပြန်ထွက်ခဲ့တယ်။ ခရီးသည်လည်းပေါခဲ့တယ်။ သို့သော် ၂၀၁၀ လောက်ကစပြီး

တော့ မော်တော်ကားနဲ့ယှဉ်ပြီး အချိန်တိကျမှု၊ အချိန်မှန်မှုမရှိတာတွေကြောင့် ခရီးသည်များက မီးရထားစီးတာနှုန်းကျလာပါတယ်။ မုံရွာကနေပြီးတော့ ရေဦးပြန်ထွက်ဆိုရင် တစ်နေ့ကို မီးရထား ခရီးသည်ဟာ ၅၀ အောက်မှာပဲရှိပါတော့တယ်။ စစ်ကိုင်းတိုင်းဒေသကြီးရဲ့မြို့တော် မုံရွာမြို့ဟာ ကုန်စည်အဝင်/အထွက် အင်မတန်မှလည်းများပြားပါတယ်။ သို့သော်လည်းပဲ မုံရွာ-ရန်ကုန် ကုန်ရထားမရှိတာ သုံး၊ လေးနှစ် လောက်ရှိပြီလို့ သိရပါတယ်။ ယခင်ကဆိုလို့ရှိရင် မုံရွာဘူတာမှာ ဆိုလို့ရှိရင် ကုန်တင်ကုန်ချအလုပ် သမားတွေ၊ ကုန်တွဲတွေနဲ့အပြည့် ရှုပ်ထွေးနေတာကို ကျွန်တော်တို့ တွေ့ခဲ့ရဖူးပါတယ်။ ကုန်သည်များကို လေ့လာကြည့်တဲ့အခါမှာတော့ အဓိကရထားကိုအသုံးမပြုတဲ့ အချက်ကတော့ ကြန့်ကြာမှုတွေ၊ လေလွင့်ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုတွေရှိတယ်လို့ သိရပါတယ်။ ကုန်တင်ကား တွေများပြားလာတဲ့အတွက် လွယ်ကူလျင်မြန်မှုနဲ့ နောက် ပို့ဆောင်ရေးစရိတ်ကလည်း ကွာခြားမှု မရှိတာကြောင့်လည်း ဖြစ်ပါတယ်။ မုံရွာ-ရေဦး-ခင်ဦး၊ မုံရွာ-မန္တလေး၊ မန္တလေး-ပခုက္ကူလမ်းပိုင်းတွေကို ရထားကြီးများ မပြေးနိုင်တော့ပါဘူး။ RVE တွဲ တစ်တွဲ၊ နှစ်တွဲချိတ်ပြီး ပြေးပါတယ်။ ခင်ဦး-ရေဦး-မုံရွာ-မန္တလေး တိုက်ရိုက်ပြေးဆွဲပြီး အချိန် အတိအကျနဲ့ မီးရထားမောင်းချိန် စုစုပေါင်း ခုနှစ်နာရီလောက်နဲ့ အသွားအပြန်ရထားဆိုလျှင် အလုပ်ဖြစ်နိုင်ပါ့မလားလို့ မေးကြည့်မိပါတယ်။ ဒီလမ်းက သာမန် Brand တစ်ခုပါ။ ဦးစားပေးအစီ အစဉ်မရှိပါဘူးလို့ သိရပါတယ်။ ယနေ့ ဦးစားပေးအစီအစဉ်က ရန်ကုန် မြို့ပတ်ရထား၊ ဒုတိယဦးစားပေးအစီအစဉ်က ရန်ကုန်-မန္တလေး၊ တတိယဦးစားပေးက မန္တလေး-မြစ်ကြီးနားရထားလမ်းလို့ သိရပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့လမ်းတွေကတော့ သာမန်ပဲ သဘောထားတဲ့ သဘောရှိပါတယ်။ ရထားကလည်း တစ်နာရီကို ၁၅ မိုင်နှုန်းသာသာပဲ မောင်းလို့ရပါတယ်။ လမ်းကြုံခိုင်မှုကမရှိ၊ ပြင်ဆင်မှုအပိုင်းကလည်းမရှိလို့ တချို့နေရာတွေမှာ လမ်းပေါ်ကို တောထနေ တာတွေ တွေ့ရပါတယ်။ မန္တလေးကနေပြီးတော့ ၂ နာရီခွဲထွက်တဲ့ရထားက မုံရွာကို အချိန်နဲ့ မရောက်နိုင်ပါဘူး။ အချိန်ကောင်းကိုမရောက်နိုင်ပါဘူး။ တခြားမှာ ချင်းတွင်းမြစ်ကိုသွားမယ့်လူ၊ မြောက်ဘက်ကို ခရီးဆက်ကြမယ့်ပုဂ္ဂိုလ်များအတွက် အဆင်မပြေတာကြောင့် မီးရထားဌာနက မန္တလေးက ထွက်တဲ့ရထားကိုတော့ အချိန်ပြောင်းပြီးတော့ မနက် ၅ နာရီ ၄၅ ကိုပြန်ထွက်ပေးမယ်လို့ သိရပါတယ်။ ဒါ ယခင်တုန်းကလည်း ၅ နာရီ ၄၅ ကိုပဲ ထွက်တာပါ။ ဒါပေမဲ့ ဒီလမ်းပိုင်းဟာ မီးရထား ကဏ္ဍအနေနဲ့ သိသိသာသာအရှုံးပေါ်နေတဲ့လမ်းပိုင်းဖြစ်လို့ စိတ်ဝင်စားမှုမရှိတာကို တွေ့ရပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌကြီးခင်ဗျား။ မီးရထားဌာနအနေနဲ့ စီးပွားရေးအရ အရှုံးပေါ်နေလို့ ဒီလမ်းပိုင်းကို စိတ်မဝင်စားသော်ငြားလည်း ဆင်းရဲသားမီးရထားစီး ခရီးသည်များကတော့ ရေဦး-မန္တလေး ကျပ်

၅၀၀၀ ကားခန့် မီးရထားခ ၁၃၀၀ နဲ့ကို နှုန်းယှဉ်ပြီးတော့ မီးရထားကို စိတ်ဝင်စားကြပါတယ်။ မီးရထားကဏ္ဍအနေနဲ့ လမ်းကြုံခိုင်းမှု၊ တွဲကြုံခိုင်းမှုတွေပြုပြင်ပြီး တစ်နာရီကို မိုင် ၂၀ ကျော်မောင်းနိုင် နိုင်အောင် အဆင့်မြှင့်တင်ပေးမယ်၊ ဝန်ဆောင်မှုတွေပိုကောင်းအောင် အချိန်နာရီတွေပိုပြီးတိကျအောင် ပြုပြင်ပေးပါလို့ တင်ပြလိုပါတယ်။ နောက် ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်က ဦးသန်းညွန့်ရဲ့အဆိုကို ကျွန်တော်တို့ လမ်းပိုင်းလေးကိုလည်း ပြုပြင်ပေးပါဦးလို့ပြောရင်းနဲ့ ထောက်ခံဆွေးနွေးပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

ဦးသန်းညွန့်၊ ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်ကတင်သွင်းသော အဆိုနှင့်စပ်လျဉ်း၍ သက်ဆိုင်ရာ ပြည်ထောင်စုအဆင့်အဖွဲ့အစည်းဝင်က ပြန်လည်ရှင်းလင်းဆွေးနွေးခြင်းနှင့် လွှတ်တော်၏ အဆုံးအဖြတ်ရယူခြင်း

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနရဲ့ သဘောထားပြောပါ။

ဦးသန်းစင်မောင်(ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။ ။

လေးစားအပ်ပါသော ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ အားလုံးမင်္ဂလာပါလို့ နှုတ်ဆက်အပ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ နိုင်ငံတကာနှင့်ရင်ပေါင်တန်းနိုင် အောင် ပိုမိုရင်းနှီးမြှုပ်နှံပြီးတော့ ရထားလုပ်ငန်းကို အဆင့်မြှင့်တင်ပေးပါလို့ တင်ပြတဲ့ ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်၊ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးသန်းညွန့် အဆိုရှင်နှင့်တကွ အခုလိုအားလုံး ဝိုင်းဝန်းအကြံပြု၊ ထောက်ခံဆွေးနွေးတင်ပြကြတဲ့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်အားလုံးကို အများကြီးကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ ဘာကြောင့်လဲဆိုတော့ ဒီအဆိုနှင့်ပတ်သက်လို့ ကျွန်တော်ကိုယ်တိုင်ကလည်း အင်မတန် ဝမ်းမြောက် ဝမ်းသာရှိလို့ပါပဲ။ ရထားဝန်ထမ်းတစ်ယောက်အတွက် နှစ်ပေါင်းများစွာလုပ်ခဲ့တဲ့ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ရထားကြီးကို အားလုံးက စိတ်ဝင်တစား၊ အားလုံး ကောင်းစေချင်ကြတဲ့အတွက်ကြောင့် ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့လည်း ဒီပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနအနေနဲ့လည်း မိမိရဲ့ရင်းနှီးမြှုပ်နှံ တဲ့မူဝါဒတွေနဲ့ လက်ရှိအခြေအနေကို ကျွန်တော်ပြည်သူ့လွှတ်တော်နှင့်တကွ ကြွရောက်နေကြသော၊ ကြည့်ရှုနေကြသော ပြည်သူလူထုကြီးကို ရှင်းပြခွင့်ရတဲ့အတွက်ကြောင့် အများကြီးကျေးဇူးတင်ပါ တယ်။ ကျွန်တော်အကျဉ်းချုပ်ပြီးတင်ပြမှာ ဖြစ်ပေမယ့် နည်းနည်းအချိန်လေးပိုသွားခဲ့ရင် ခွင့်လွှတ် ပေးဖို့ရန် ပထမမေတ္တာရပ်ခံအပ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်ကို Power Point သုံးခွင့်ပြုပါ။ ဒါကတော့ ကျွန်တော် မြန်မြန်ဖြစ်အောင်လို့ ဇယားနဲ့ပြောပါ့မယ်။ ဒါက လွန်ခဲ့တဲ့ ၁၀ နှစ်က ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ပေါ့။ ရေကြောင်း၊ လေကြောင်း၊ ရထား၊ ဆောက်လုပ်ရေးဆိုတာ တကယ်တမ်းကျတော့ မော်တော်ကား

လမ်းပေါ့။ ကားလမ်း၊ ရထားလမ်း၊ ရေကြောင်း၊ လေကြောင်းရဲ့ အသုံးစရိတ်တွေကိုကြည့်ရင် အသုံးစရိတ်ဆိုတာ ငွေလုံးငွေရင်းတွေရော အခုနကပြောတဲ့ သာမန်အသုံးစရိတ်တွေရော အားလုံး ပါပါတယ်။ အဲဒီမှာ ဆောက်လုပ်ရေးမော်တော်ကားလမ်းက ၆၀ ရာခိုင်နှုန်းလောက်သုံးပြီးတော့ ရထားက ၃၁ ရာခိုင်နှုန်း၊ ရေကြောင်းက ၂.၃ ရာခိုင်နှုန်းနဲ့ လေကြောင်းက ၆.၁ ရာခိုင်နှုန်း ဒါဟာ ပျမ်းမျှ။ ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကြီးတစ်ခုလုံးကို ချုံလိုက်ရင် ဒါကတော့ ငွေလုံးငွေရင်း၊ ငွေလုံးငွေရင်းဆို တာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံတာ၊ အသစ်တွေတီထွင်တာ၊ အသစ်တွေဝယ်ယူတာ၊ အဆောက်အဦတွေ အသစ်ဆောက်တာ။ အဲဒီဟာတွေအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံတဲ့ ငွေပမာဏဟာ ဆောက်လုပ်ရေးက ၆၇ ရာခိုင်နှုန်း၊ ရထားက ၂၂ ရာခိုင်နှုန်း၊ ရေကြောင်းက ၂.၇ ရာခိုင်နှုန်းပဲရှိပြီးတော့ လေကြောင်းက ၇.၅ ရာခိုင်နှုန်းဆိုတာ တွေ့ရှိရပါတယ်။ အဲဒီတော့ အဲဒီလို သုံးလာခဲ့တယ်။ အဓိပ္ပာယ်က ဆောက်လုပ်ရေးကားလမ်းပိုင်းတွေကို အများကြီးအသုံးချလာခဲ့တယ်။ ရထားကတော့ အမှန်ပြောရရင် သင့်တင့်လျောက်ပတ်တဲ့ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတွေရှိခဲ့တယ်။

ရေကြောင်းကတော့ တောင့်တော်ကိုအားနည်းခဲ့တယ်ဆိုတာ တွေ့ပါတယ်။ အဲသလိုသုံးစွဲခဲ့တော့ ဘာဖြစ်လာလဲဆိုတော့ ၁၉၉၀ ခုနှစ်တုန်းက ဒါဟာ ၁၉၉၀ ခုနှစ်တုန်းက စာရင်းဇယားတွေသည် UNDP ကနေပြီးတော့ Comprehensive Transport Study သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကြီးကို ဘယ်လိုပြုပြင်ပြောင်းလဲမှာလဲဆိုပြီးတော့ လေ့လာမှုတစ်ခု ၁၉၉၉-၁၉၉၂ ခုနှစ်ကြားမှာ လုပ်ခဲ့တဲ့အခါမှာ ၁၉၉၀ ခုနှစ် UNDP စာရင်းမှာ ဈေးကွက်ရှယ်ယာက ခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေးမှာ ကုန်းလမ်းက ၅၄၊ မီးရထားက ၃၀ ကျော်၊ ရေကြောင်းက ၁၅.၇၊ လေကြောင်းက ၀.၃ ပဲရှိပါတယ်။ အခုနကတုန်းကလို ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတွေလုပ်လိုက်တဲ့အခါကျတော့ ၂၀၁၅ ခုနှစ်ကျတော့ ကုန်းလမ်းက ၅၄ ရာခိုင်နှုန်းကနေ ၇၈ ရာခိုင်နှုန်း၊ ခရီးသည် Market ရဲ့ ၇၈ ရာခိုင်နှုန်းကို ရပါတယ်။ မီးရထားကတော့ ၁၄ ရာခိုင်နှုန်း၊ ၃၁ ရာခိုင်နှုန်းကနေ ၁၄ ရာခိုင်နှုန်းကို ကျသွားပါတယ်။ ရေကြောင်းက ၂ ရာခိုင်နှုန်းပါ။ လေကြောင်းက ၆ ရာခိုင်နှုန်း တက်လာပါတယ်။ တစ်ခါ ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးကို ၁၉၉၀ ခုနှစ်နှင့် ၂၀၁၅ ခုနှစ်ကို နှိုင်းယှဉ်ရင် ကုန်းလမ်းဟာ ၁၇ ရာခိုင်နှုန်းရှိရာကနေပြီးတော့ ၂၀၁၅ ခုနှစ်မှာ ၈၆ ရာခိုင်နှုန်း၊ ကုန်စည်သယ်ဆောင်နေပြီး အခုနကတုန်းက လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ကြီးများ တင်ပြသွားတဲ့အတိုင်းပဲ ကုန်စည်ဟာ ၁၇ ရာခိုင်နှုန်းကနေ ၈၆ ရာခိုင်နှုန်း Market ကိုရသွားပြီးတော့ မီးရထားကတော့ ၃၆ ရာခိုင်နှုန်းကနေ ၂ ရာခိုင်နှုန်းကို ကျသွားပါတယ်။ တစ်ခါ ရေကြောင်းကလည်းပဲ ၄၇ ရာခိုင်နှုန်းကနေ ၁၂ ရာခိုင်နှုန်းပဲ ကျန်ပါတော့တယ်။ ဒါက ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးကြောင့်

မဟုတ်ဘဲနဲ့ ပုဂ္ဂလိကဧည့်သည်တွေရဲ့သယ်ဆောင်မှုတွေကိုပါ အားလုံးထည့်တွက်ပြီးတော့ တင်ပြထားတာ ဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ ဒါက အဲသလိုဖြစ်တာပါ။ ဒီ ၂၀၂၀-၂၀၃၀ ခုနှစ်အကြောင်းကတော့ ကျွန်တော်နောက်မှ ပြန်ပြီးတော့ရှင်းပြပါမယ်။ ဒါကတော့ သူ့ရဲ့ လိုအပ်တဲ့ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတွေလုပ်ခဲ့ရင် မီးရထားဟာ ၂၀၃၀ ခုနှစ်ကျရင် မူလနေရာကို ၂၈ ရာခိုင်နှုန်း မူလနေရာနီးပါးကို ခရီးသည်က ပြန်ရောက်လာမှာဖြစ်ပေမယ့် ကုန်စည်ကတော့ မရောက်သေးဘူးလို့ သူကတွက်ထားပါတယ်။ ကုန်စည်မှာ မီးရထားနှင့် ကျန်တဲ့ယာဉ်တွေရဲ့ ခြားနားချက်က မီးရထားက Doot to Door မရပါဘူး။ ဘူတာကြီးကနေ ဘူတာကြီးကိုသာ သွားပါတယ်။ အဲဒီအခါမှာ ကြားထဲက ခေါက်တို အပြင်မှာလည်းပဲ ခေါက်တိုကားခရီးတယ်။ အပြန်မှာလည်း၊ ရောက်တဲ့အခါမှာလည်း ခေါက်တိုကားခရီးတယ်။ ကုန်တင်ကုန်ချ လေးကြိမ်လုပ်ရမယ်။ အဲဒီအတွက်ကြောင့် သူက ရထားသည် သာမန်အားဖြင့် ဂျပန်ဆိုရင်တော့ ဂျပန်ကတော့ တိုင်းပြည်သေးသေးလေးမို့လို့ မပြောတော့ပါဘူး။ သူက ဘယ်တော့မှ ကုန်ရထားက မရနိုင်ပါဘူး။ ဘာကြောင့်လဲဆိုတော့ Doot to Door Service က ပိုပြီးတော့ ကားကောင်းတာကိုး။ ကားကို ရထားကကုန်စည်မှာမယှဉ်နိုင်ဘူး။ ဒါပေမဲ့ကျွန်တော်တို့ နိုင်ငံလိုမျိုးကျတော့ နိုင်ငံကြီးတဲ့ အတွက်ကြောင့် ခရီးဝေးပြီဆိုရင် ကုန်တွေများပြီဆိုရင် ရထားကသယ်ရမှာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကြောင့်လည်းပဲ အရင်က ရထားက ၃၆ ရာခိုင်နှုန်းအထိ ရခဲ့တာဖြစ်ပါတယ်။ ဒါဟာ လက်ရှိ၊ ဒီလိုဆိုရင် ကျွန်တော်က ရထားတစ်ခုတည်းရဲ့အချိုးကိုကြည့်ရင်တော့ ဒါဟာ မပြောတော့ပါဘူး။ အခုနကပြောတဲ့ ၁၀၀ ဝင်ရင် ၁၄၀ ထွက်တယ်။ ၁၀၀ ဝင်ရင် ၁၃၆ ထွက်တယ်။ ၂၀၁၂-၂၀၁၃ ခုနှစ်မှာ၊ ၂၀၁၃-၂၀၁၄ ခုနှစ်၊ ၂၀၁၄-၂၀၁၅ ခုနှစ်မှာ၊ ၂၀၁၅-၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ ၂၀၁၄-၂၀၁၅ ခုနှစ်မှာ ၁၀၀ ဝင်ရင် ၂၀၅ ကျပ်ထွက်တယ်။ ၂၀၁၅-၂၀၁၆ ခုနှစ်မှာ ၁၀၀ ဝင်ရင် ၁၈၁ ထွက်တယ်ဆိုတော့ အဓိပ္ပာယ်က တစ်ကျပ်ဝင်ရင် နှစ်ကျပ်ထွက်တယ်ဆိုတဲ့ အခုနကတုန်းက လက်ရှိရထားရဲ့ ရပ်တည်မှု ဒီလိုဖြစ်ခဲ့တာပါ။ ဒီလိုဘာကြောင့်ဖြစ်သလဲ။ အခုနကတုန်းကပြောတဲ့ အရင်တုန်းက ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတွေက သိပ်ပြီးတော့ညံ့ခဲ့တာမဟုတ်ဘူး။ ၂၂ ရာခိုင်နှုန်းအထိ ငွေလုံးငွေရင်းတွေ ရင်းနှီးခဲ့တာ ဘာကြောင့်လဲဆိုတော့ အရင်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတွေဟာ လွန်ခဲ့တဲ့ဆယ်စုနှစ်များက တကယ်တမ်း အကျိုးအမြတ်ပြန်ပြီးတော့ Return မရနိုင်တဲ့ဈေးကွက်တွေ၊ Return မရနိုင်တဲ့နယ်ပယ်တွေကို သွားခဲ့ကြတာ။ ဒါကလည်းပဲ အခုနကပြောတဲ့ National Railway Network ကြီးကို လုပ်မှာဆိုပြီးတော့ လုပ်ခဲ့ကြတယ်။ ဒါပေမဲ့ တကယ်တမ်းကျတော့ စီးပွားရေးတွက်ခြေကိုက်မှုကို ထားသင့်သလောက်ထားရမယ်။ စီးပွားရေးတွက်ခြေကိုက်တယ်ဆိုတာဘာလဲ၊ ပြည်သူလူထုက စီးပွား၊ ကုန်တွေရမှ စီးပွားရေးတွက်ခြေကိုက်ပါ

တယ်။ ပြည်သူလူထုစီးတယ်ဆိုတာ ပြည်သူလူထုအကျိုးရှိတယ်။ ပြည်သူလူထုအကျိုးရှိတာဟာ စီးပွားရေးတွက်ခြေကိုက်ခြင်းနှင့်အတူတူပါ။ အဲဒီတော့ အကျိုးရှိတာတွေကို မလုပ်ခဲ့တဲ့ အတွက်ကြောင့် အခုလို အကြွေးတင်ပြီးတော့ အခုနကတုန်းကလိုပြောတဲ့ အားလုံးဝေဖန်စရာ၊ အပြစ်တင်စရာတွေဖြစ်ခဲ့ရပါတယ်။ ဒါ သင်ခန်းစာယူစရာတွေပါ။ အဲဒီတော့ ကျွန်တော်က ဘာလုပ် သလဲဆိုတော့၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍရဲ့လက်ရှိအခြေအနေတွေကို ၂၀၁၂-၂၀၁၄ ခုနှစ်မှာ ADB က Sector Policy Note ဆိုပြီးတော့ အခုနက တစ်ခုချင်းအလိုက် လုပ်ပါတယ်။

အဲဒီအခါမှာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍကြီးတစ်ခုလုံးကတော့ ဒေသတွင်းနိုင်ငံများအနက်မှာ များစွာနောက်ကျခဲ့ပါတယ်။ ရထားလမ်းနှင့် အဝေးပြေးလမ်းတွေရဲ့ ၆၀ ရာခိုင်နှုန်းက အရည်အသွေး မပြည့်မီပါဘူး။ အရေးကြီးဆုံး အချက်က ကျေးလက်ပြည်သူ သန်း ၂၀၊ အရေးကြီးဆုံး ကျွန်တော်တို့မှာ ကျေးလက်ပြည်သူသန်း ၄၀ ကျော်ရှိပါတယ်။ ၅၂ သန်းမှာ သန်း ၄၀ ကျော်သည် ကျေးရွာတွေမှာ နေပါတယ်။ အဲဒီကျေးရွာတွေရဲ့ တစ်ဝက်ဟာ တကယ့်ရာသီမရွေးသွားလာနိုင်တဲ့ လမ်းတွေ မရှိဘူးလို့ ADB က သုံးသပ်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ သုံးထားတဲ့ငွေတွေ အခုနကတုန်းက ဘီလီယံတွေဟာ တကယ်တမ်းကျတော့ GDP ကြီးတစ်ခုလုံးရဲ့ တစ်ရာခိုင်နှုန်းကနေ ၁.၅ ရာခိုင်နှုန်းပဲ ခင်ဗျားတို့ သုံးနေတာ။ ခင်ဗျားတို့သုံးတာ နည်းနေတာ၊ ကျွန်တော်တို့ကို ဝေဖန်ပါတယ်။ တကယ်တမ်း အခုနက တုန်းကပြောတဲ့ လေးမျိုးစလုံး လေကြောင်း၊ ရေကြောင်း၊ ကုန်းလမ်း၊ ရထားအားလုံးရဲ့ သုံးစွဲမှုတွေ၊ GDP ရဲ့ ၁ ရာခိုင်နှုန်းနဲ့ ၁.၅ ရာခိုင်နှုန်းပဲရှိ တယ်။

အဲဒီအချိန်မှာ ထိုင်းတို့၊ ဗီယက်နမ်တို့က ငါးရာခိုင်နှုန်း သုံးပါတယ်။ ကျွန်တော်တို့နဲ့ သိပ်မကွာ တဲ့နိုင်ငံတွေဟာ သုံးပါတယ်။ အဲဒီတော့ ခင်ဗျားတို့ သုံးရာခိုင်နှုန်းကနေ ငါးရာခိုင်နှုန်းတိုးပြီးတော့ သုံးပါတော့လို့ ပြောပါတယ်။ အဲဒီမှာ JICA ကတော့ ပိုပြီးတော့စနစ် တကျပြောပါတယ်။ ငွေလုံးငွေရင်း အသုံးစရိတ်စုစုပေါင်း တစ်ပြည်လုံးရဲ့ရင်းနှီးမြှုပ်နှံတဲ့အသုံးစရိတ်ရဲ့ ခင်ဗျားတို့က ငါးရာခိုင်နှုန်း လောက်ပဲ သုံးနေတဲ့အတွက်ကြောင့် နောင်ဆိုရင် သုံးဆ ၁၅ ရာခိုင်နှုန်းထိ တိုးပြီးသုံးပါလို့ သူက တင်ပြထားတာဖြစ်ပါတယ်။ အဲ့လိုသာဆိုရင် ဘီလီယံ US Dollar ဘီလီယံ ၆၀ လောက်ထိ သုံးရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ ဒါက ကျွန်တော်တို့ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဖြစ်တဲ့အတွက်ကြောင့် ကဏ္ဍအားလုံးကိုခြုံပြီး တော့ သုံးသပ်တာ။ အဲဒါနဲ့ ကျွန်တော်တို့ဟာ အမျိုးသားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး စီမံကိန်းကို JICA Plan နဲ့ဆွဲပါတယ်။ အဲဒီအခါမှာပဲ ဇွန်လထဲမှာပဲ ကျွန်တော်တို့ရဲ့နိုင်ငံတော်သမ္မတ ကြီးကနေပြီးတော့ ကျွန်တော်ဦးဆောင်တဲ့ ပင်မစီမံကိန်း အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေး National Transport Master

Plan Implementation Committee ဆိုပြီးတော့ ဖွဲ့ပေးလိုက်ပါတယ်။ အဲဒီမှာလည်းပဲ ခုနက ဘဏ္ဍာအခွန်ဝန်ကြီးက ကျွန်တော်နဲ့ ပူးတွဲဥက္ကဋ္ဌဖြစ်ပါတယ်။ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးက ကုန်းလမ်း ပို့ဆောင်ရေးအတွက် ဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီအခါမှာ ကျွန်တော်တို့ တစ်ခါတည်းဆက်စပ်ပြီးတော့ ဒေသန္တရလမ်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကော်မတီ၊ ခုနက ကျေးလက်လမ်း ၂၀ သန်း ၂၀ အတွက် ကျွန်တော်တို့ ဘယ်လိုလုပ်ကြမလဲလို့ လေးနှစ်အတွင်းမှာ အဲဒါတွေလည်း ကျွန်တော်တို့ အစီအမံပြု လုပ်ထားပြီးဖြစ်ပါတယ်။ ဒါကတော့ ကျွန်တော် ဗဟုသုတအဖြစ်ပြောပြတာပါ။ JICA ရဲ့ National Transport Master Plan အဆိုပြုချက်ဟာ ခုနကပြောတဲ့ Spatial Development ဒေသတွေ အားလုံး မျှမျှတတတိုးတက်လာအောင်၊ အချိုးညီညီတိုးတက်လာအောင် လုပ်ရမယ်။ လောလောဆယ် တော့ အဓိကစင်္ကြံကြီး ၁၀ ခုနဲ့ Corridor Based Development Plan ဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီအခါမှာ Corridor Based မှာ ဘယ်ဟာတွေကို အရင်လုပ်ရမှာလဲ။ အားလုံးတစ်ပြိုင်တည်းမလုပ်နိုင်ပါဘူး။ အဲလောက်ကြီး ကျွန်တော်တို့လည်း မချမ်းသာပါဘူး။ အားလုံးဟာ အကြွေးတွေနဲ့စရတာပါ။ အဲဒီအခါ မှာ လုပ်ရမယ့်ဟာသည် အခုနက (A) တောင်၊ မြောက် ဗဟိုစင်္ကြံလုပ်ရမယ်။ (B) အရှေ့၊ အနောက် စင်္ကြံ၊ တောင်၊ မြောက်ဗဟိုဆိုတာ ရန်ကုန်-မန္တလေး-မြစ်ကြီးနားကို လုပ်ရပါမယ်။ အရှေ့အနောက် စင်္ကြံကတော့ အခုတုန်းက တပ်မတော်သားကိုယ်စားလှယ်ကြီးတင်ပြသွားတဲ့ Instruct Economic Corridor ကနေပြီးတော့ မြဝတီ၊ ကော့ကရိတ်ကနေဆက်မယ့်၊ ပဲခူးအထိဆက်မယ့်လမ်းကြောင်းကို ကောင်းအောင်လုပ်ပါ။ ရထားလမ်းကိုပြောမဟုတ်ပါဘူး။ အားလုံး Transport Corridor တစ်ခုလုံး ရထားဖြစ်ဖြစ်၊ ကားဖြစ်ဖြစ် သူ့အချိုးနဲ့သူလုပ်ရပါမယ်။ နောက်တစ်ခါ မြောက်ပိုင်းစင်္ကြံကတော့ အခုနက လက်ရှိမှာလည်းပဲ မော်တော်ကားလမ်းတွေပိတ်မိနေတယ်။ အခုနက လားရှိုးနဲ့ မန္တလေး ကြားမှာ ကားလမ်းတွေ၊ မူဆယ်ကြားမှာ ကားလမ်းတွေ ဒုက္ခရောက်နေတယ်။ ဒါကြောင့် အဲဒီဟာကို မြောက်ပိုင်းစင်္ကြံကို ဦးစားပေးပါ။ နောက်ပြီးတော့ ခုနက တောင်ပိုင်းဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးဆိုတာ မြစ်ဝ ကျွန်းပေါ်ကွန်ရက်စင်္ကြံ HLD။ တောင်ပိုင်းဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးစင်္ကြံ။ နောက်တစ်ခါ အရှေ့ပိုင်းတောင် မြောက်၊ အနောက်ပိုင်းတောင်မြောက်စင်္ကြံ K ဖြစ်ရမှာပါ။ အဲဒီ K ကိုလုပ်ရမှာပါ။ အဲဒါကတော့ မြစ်အနောက်ဘက်ခြမ်းမှာ တောင်မြောက်စင်္ကြံလုပ်ဖို့ဆိုပြီးတော့ သူက လုပ်တာ။ အဲဒီမှာ စီမံကိန်းတွေ မှာ စီမံကိန်းတွေ ၁၄၂ ခု၊ ၂၀၁၅ ကနေပြီး ၂၀၃၅ ကြားမှာ ၁၄၂ ခုလုပ်ဖို့ရာ အဆိုပြုတင်ပြထားပါ တယ်။ အချိန်ကြန့်ကြာမှာစိုးလို့ ပို့ဆောင်ရေးရဲ့မူဝါဒသစ်တွေ ကျွန်တော် လုပ်ထားပြီးပါပြီ။ ဒါက ၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ မေလ ၂၃၊ ၂၄ မှာ ADB အကြံပြုပညာရှင်တွေ၊ JICA ပညာရှင်တွေနဲ့ အားလုံးညှိနှိုင်းပြီး

တော့ မူဝါဒကလည်းပဲ ရေးဆွဲပြီးပါပြီ။ စီးပွားရေးမူဝါဒတွေနဲ့အညီပါပဲ။ အခြေခံဥပဒေပုဒ်မ ၁၂ အရ သာ ခုနတုန်းကတင်ပြတဲ့အထဲမှာ ပါတဲ့နိုင်ငံပိုင်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းတွေကို ခုနက Comprehension လုပ်မလား၊ Privatization လုပ်မလားဆိုတဲ့အချက်တွေလည်းပဲ ပါပါတယ်။ အဲဒါတွေမပြောတော့ပါဘူး။ အဲဒီအထဲမှာ အခုလောလောဆယ် တကယ့် Short term Strategy ကျွန်တော်ရဲ့ ငါးနှစ်အတွင်း မှာဘာတွေအမြန်ဆုံးလုပ်သင့်တာလဲဆိုတာကို သူတို့တင်ပြလာပါတယ်။ လုပ်သင့်တာဟာ ရန်ကုန်မှာ စွမ်းဆောင်ရည်မြင့်မားတဲ့ BRD စနစ်ကို လုပ်ရမယ်။ အခုနက ရန်ကုန်မြို့ဘက်ကို အဆင့်မြင့်ရမယ်။ အရင်လိုအပ်ချက်နဲ့ ကမ်းလှမ်းထားတဲ့အရာတွေကို စီမံခန့်ခွဲရမယ်။ ဒါက ရန်ကုန်၊ နောက်တစ်ခုက အမြန်လမ်း၊ အမြန်လမ်းဟာ အခုနကပြောတဲ့ ရန်ကုန်-မန္တလေးအမြန်လမ်းကို မြှင့်ရမယ်။ မြှင့်ပြီးတော့ အခုနက မြဝတီ၊ မူဆယ်သွားတဲ့ လမ်းမကြီးကို အဆင့်မြင့်ရမယ်။ နောက်တစ်ခါ အဲဒီမှာ ရန်ကုန်-မန္တလေးအမြန်လမ်းမှာ ကုန်တင်ယာဉ်တွေသွားလာနိုင်အောင် လုပ်ပေးရမယ်။ အန္တရာယ်ကင်းအောင် လည်းလုပ်ပေးရမယ်။ ရထားလမ်းက ရန်ကုန်-မန္တလေးရထားလမ်းကို အဆင့်မြင့်ရမယ်။ နောက်တစ်ခါ ဧရာဝတီမြစ်က ရန်ကုန်နဲ့ မန္တလေးကြားမှာ ဆိပ်ကမ်းတွေတည်ဆောက်ပြီးတော့ ရေလမ်းကြောင်း ကောင်းမွန်ရေးကို ဆောင်ရွက်ရမယ်။ ဒါဟာ အင်မတန်အရေးကြီးပါတယ်။ အခုနတုန်းက ရေတွေ ကြီးတယ်။ အဲဒီရေလမ်းထိန်းသိမ်းရေးအတွက်လည်း ဒါဟာ ဦးစားပေးပြီးတော့ ဆောင်ရွက်ရမှာ ဖြစ်ပါတယ်။ နောက်ကျေးလက်လမ်းတွေ၊ အခုနကတုန်းကပြောတဲ့ ကျေးလက်လူဦးရေ သန်း ၂၀ ၊ ဒါက အလုပ်သင့်ဆုံးထဲမှာ ပါပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ အခုလောလောဆယ် ရထားဘာတွေလုပ်နေလဲဆိုတဲ့ ဟာ၊ အခု ရန်ကုန်-မန္တလေးရထားလမ်း အဆင့်မြင့်ရမယ်ဆိုတဲ့ အဲဒီအခါမှာ ရန်ကုန်နဲ့ မန္တလေးကြားမှာ ရှစ်နာရီနဲ့ သွားလာနိုင်အောင် JICA အကူအညီနဲ့ ဒေါ်လာ ၂.၂ ဘီလီယံခန့် ချေးပါတယ်။ အရင် ပြည်ထောင်စုလွှတ်တော်လက်ထက်တုန်းကတည်းက အတည်ပြုပြဋ္ဌာန်းပြီးဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီငွေနဲ့ပဲ ဆက်လက်ပြီးလုပ်ရမှာပါ။ ကျွန်တော်ရောက်ခါစက လေ့လာပါတယ်။ ဒီရန်ကုန်-မန္တလေးလမ်းတင် မကဘူး။ ရန်ကုန်-မန္တလေးမှာ အခုနကတုန်းက တစ်ခါတည်းပဲ High Speed Railway ကော လုပ်နိုင်သလား သို့မဟုတ် Standard Gauge ကောပြောင်းနိုင်သလားဆိုတော့ အဲဒီမှာ Standard Gauge ကိုပြောင်းချင်ရင် တစ်ကီလိုမီတာကို ၁၀ သန်းကုန်မယ်။ အသွားအပြန်၊ အစုန်အဆန်သာ ဖောက်မယ်လို့ဆိုခဲ့ရင် အများကြီး သန်း ၂၀၀ ကျော် ကုန်သွားမှာဖြစ်ပါတယ်။

နောက်တစ်ခါ ဒီ High Speed ကတော့ လုံးဝကိုလောလောဆယ် မစဉ်းစားသင့်သေးပါဘူး။ အဲဒီ JICA Team တို့က အကြံပြုပါတယ်။ အဲဒါ ၂၀၁၅ မှာလာရောက်ပြီးတော့ ဒီနိုင်ငံကိုလာပြီးတော့

PFS လုပ်ပါတယ်။ လုပ်တဲ့အခါမှာ ကျွန်တော်တို့ရဲ့ တစ်ဦးချင်းဝင်ငွေသည် တစ်ယောက်မှာ တစ်နှစ်ကို Per capita Income ဟာ ဒေါ်လာ ၁၀၀၀ ပဲရတဲ့အတွက်ကြောင့် ၃၀၀၀ လောက်ရမှလုပ်ပါလို့ အဆိုပြုပါတယ်။ ၃၀၀၀ လောက်ဘယ်တော့လောက်ရမလဲဆိုတော့ ၂၀၃၀ လောက်မှာ ဖြစ်နိုင်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ အဲဒီကြရင် တစ်ခါတည်းကြိုတင်ပြီးတော့ စဉ်းစားထားပါမယ်။ အဲဒီလိုအကြံပြုပါတယ်။ အဲဒီအကြံပြုချက်နှင့်အညီ ကျွန်တော်တို့ လုပ်ရတာဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီမှာ ရန်ကုန်မြို့ပတ်ရထားလမ်းကိုတော့ ၂၀၇ သန်းနဲ့ လုပ်တာပါ။ လုပ်တဲ့အခါမှာ ခုနကပြောပါတယ်။ ဒီ ကျပ် ၁၅၂ ဘီလီယံ ဘာကြောင့်ကုန်ပါလဲဆိုတော့ နိုင်ငံခြားမှချေးတဲ့ငွေကို လျော့ပါးအောင်လုပ်ပါတယ်။ ရန်ကုန်မြို့ပတ်မှာလုပ်တဲ့ Automatic Block System၊ Automatic Train Stop အဲဒါက အရေးကြီးဆုံးပါပဲ။ ရထားတွေရဲ့ လုံခြုံမှုအတွက် မလုပ်မဖြစ်လုပ်ရမယ့် Signaling Systemနဲ့ Automatic Train Stop System ကို အဲဒါကျွန်တော်တို့မလုပ်တတ်ဘူး။ မလုပ်တတ်တော့ အဲဒီဟာတွေနဲ့ အတွဲတွေကိုပဲ ဝယ်လိုက်ပြီးတော့ ကျန်တာကိုတော့ လမ်းကိုပြင်တာဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ ရန်ကုန်-မန္တလေးလမ်းတွေ မကဘူး မန္တလေး-မြစ်ကြီးနားအတွက် တစ်ခါတည်း ကိုရီးယား EDCF ချေးငွေနဲ့လုပ်ပါတယ်။ အဲဒီမှာ အရေးကြီးတဲ့ အခက်အခဲဖြစ်နေတဲ့ Section လေးခုအတွက် လမ်းကိုရှောင်နိုင်ဖို့ ဂျုံထောင်-နမ်းခမ်း- ဘုံချောင်း-မဲဇာဆည်ရွာဆိုတဲ့ အဲဒီလမ်းတွေကို ကျွန်တော်တို့ အဆင့်မြှင့်ပါတယ်။ အဲဒီအတွက် ဒေါ်လာ သန်း ၁၀၀ ရပါပြီ။ အဲဒီလမ်းလေးလမ်းတွေကို ပြင်ဖို့ရန် အတွက် Feasibility Study လုပ်ပြီးပါပြီ။ နောက်တစ်ခါ တွဲအတွက် ၄၅ သန်း ဝယ်ဖို့ရန်အတွက် Consultant လည်း ငှားပြီးပါပြီ။ စစ်နေပါပြီ။

နောက်တစ်ချက်ကတော့ မြန်မာ့မီးရထားဟာ နိုင်ငံတကာ အကြွေးငွေ ၁.၃ ဘီလီယံ ရှိပါတယ်။ အဲဒါကို ဆက်လုပ်ရင် အခုလောလောဆယ်ဆယ် ဘာမှ မချေးငှားရသေးခင် အရင်လုပ်ထားတဲ့ အခု ရန်ကုန်-မန္တလေးလမ်း၊ ရန်ကုန်မြို့ပတ်လမ်း ဒီအတွဲတွေ ခုနကပြောတဲ့ မန္တလေး-မြစ်ကြီးနား အဲဒါဟာကျွန်တော် ဘာမှမငှားရသေးပါဘူး။ အဲဒါကိုပဲ ၄ ဘီလီယံ အကြွေးရှိနေတယ်ဆိုတဲ့အကြောင်း တင်ပြအပ်ပါတယ်။ အဲဒီတော့ တခြားဟာတွေလည်း လုပ်မှဖြစ်တယ်ဆိုတဲ့အကြောင်း သိပြီးသား ဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော်အမှန်ပြောရင် ဧရာဝတီမြစ်ကို လုပ်ရမှာဖြစ် ပါတယ်။ ဧရာဝတီမြစ်အတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုသည် နှစ်ရာခိုင်နှုန်းလောက်ပဲ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခဲ့တာဖြစ်တဲ့အတွက်ကြောင့် ရေလမ်း ကြောင်းဟာ လုံးဝမကောင်းပါဘူး။ ဒါကြောင့် ရေလမ်းကြောင်းကောင်းဖို့ရန် အတွက် ကျွန်တော် ဘယ်လ်ဂျီယံအစိုးရအနေနဲ့ ယူရိုသန်း ၁၀၀ ကို ၁.၅ ရာခိုင်နှုန်း Soft Loan နဲ့ကူညီမယ်

လို့ပြောပါတယ်။ အဲဒီအတွက် ကျွန်တော် ဘဏ္ဍာအခွန်နှင့် စီးပွားရေးဝန်ကြီးဌာနကတစ်ဆင့် လုပ်နေပါတယ်။ နောက်တစ်ခါ ဆိပ်ကမ်းကလည်းပဲ မြန်မြန်လုပ်ရမှာပါ။ သီလဝါစက်မှုဇုန်တိုးလာရင် ဆိပ်ကမ်းလုပ်ရမှာဖြစ်တဲ့အတွက်ကြောင့် ဆိပ်ကမ်းနှစ်ခုကိုလည်းပဲ ဒေါ်လာသန်း ၂၀၀ နဲ့ အခုတည်ဆောက်နေပါပြီ။ အဲဒါလည်း ကိုရီးယားချေးငွေနဲ့ ဆိပ်ကမ်းကိုလည်း ကောင်းအောင်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ နိဂုံးချုပ်ပေးပါ။

ဦးသန့်စင်မောင်(ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။ ။

နည်းနည်းသည်းခံပေးပါခင်ဗျား။ ပြီးပါပြီခင်ဗျ။ အဲဒါ လေကြောင်းကလည်းပဲ International Gateway လေဆိပ်က ၂၀၂၀ မှာ သေချာပေါက်လိုအပ်မှာပါ။ အခုလောလောဆယ် လူဦးရေခရီးသည်ခြောက်သန်းရှိပါတယ်။ နောက်ထပ် ၁၀ သန်းထက်ပိုပြီးလက်မခံနိုင်ပါဘူး။ ဒါကြောင့် အဲဒီဟာကို ကိုင်တွယ်နိုင်ဖို့ရာအတွက် Consortium နဲ့လုပ်နေပါတယ်။ အဲဒါကို ဒေါ်လာနှစ်ဘီလီယံကုန်ပါမယ်။ အဲဒီတော့ အဲဒီဟာကို ဆက်သွယ်နိုင်ဖို့ရာနှင့် ခုနက ရန်ကုန်က Traffic Conjestion ကို လျော့နိုင် သမျှလျော့အောင် ကျွန်တော် အခု Road Assess နှင့် Rail Assess။ Road Assess ကို Private Company နဲ့စဉ်းစားနေပါတယ်။ အဲဒါကလည်းပဲ ADB ရဲ့ Consultant နဲ့ PPP နဲ့လုပ်မှာပါ။ Rail Assess က ဘယ်သူကမှလာပြီး ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှာမဟုတ်ဘူး။ အဲဒီအတွက် ကတော့ EDCF ကိုရီးယားကနေပြီးတော့ FS လုပ်မယ်။ လောလောဆယ် FS လုပ်ပြီးတော့ တကယ် စီးပွားရေးတွက်ချေကိုက်တယ်။ လုပ်မယ်ဆိုတဲ့အခါကျမှ ကျွန်တော်တို့စမှာဖြစ်ပါတယ်။ အဲဒါပါပဲ ခင်ဗျား။ နိဂုံးချုပ်ကတော့ ကျွန်တော်တို့သည် လုပ်လို့မရဘဲနဲ့ အားလုံးကိုခြုံပြီးတော့ ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးကဏ္ဍကြီးတစ်ခုလုံးကိုခြုံငုံပြီးတော့ ကောင်းအောင်စဉ်းစားဆောင်ရွက်နေပါတယ်။ အားလုံးကိုလည်းပဲ ကျေးဇူးတင်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်ရဲ့အကြံပြုချက်ကတော့ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ကြီးများ ပြောကြားချက်အားလုံးသည် အမှန်များဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အနေနဲ့ အားလုံးကိုလက်ခံပါတယ်။ ဒါပေမဲ့ Railway Reform မှာ World Bank ကရေးထားတဲ့အကြံပြုချက်မှာ ဘယ်လိုရေးထားသလဲဆိုရင် Time Investment အချိန်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံဖို့လိုအပ်ပါတယ်လို့ ရေးထားပါတယ်။ အဲဒါကတော့ ဘယ်မှာရှာရှာ အင်တာနက်ထဲမှာလည်းရှိပါတယ်။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ ဝန်ကြီးဌာနရဲ့သဘောထားပဲပြောပါ။

ဦးသန်းစင်မောင်(ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန)။ ။

ကျွန်တော့်အနေနဲ့ ငါးနှစ်အတွင်းမှာ အားလုံးပြီးအောင်မလုပ်နိုင်တဲ့အတွက်ကြောင့် မှတ်တမ်းတင်ပေးပါလို့ပဲ အကြံပြုချင်ပါတယ်ခင်ဗျား။

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ အဆိုရှင်ရဲ့သဘောထားပြောပါ။

ဦးသန်းညွန့်(ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်)။

။ လေးစားအပ်ပါသော ဥက္ကဋ္ဌကြီးနှင့် ပြည်သူ့လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်အားလုံး၊ ဝန်ကြီးများရော မင်္ဂလာပါလို့ နှုတ်ခွန်းဆက်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အဆိုကို ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးကလည်း ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့်ဆွေးနွေးသွားတဲ့အတွက် ဝမ်းမြောက်ဝမ်းသာဖြစ်ပါတယ်။ ဒီအဆိုကိုပဲ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်အသီးသီးကနေ ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် ထောင့်စေ့အောင် အားလုံး ဆွေးနွေးသွားတဲ့အတွက် ကျွန်တော် အားလုံး ဂုဏ်ယူဝမ်းမြောက်ကြောင်းနဲ့ ကျေးဇူးတင်ကြောင်းလည်း ပြောကြားလိုပါတယ်။ ကျွန်တော့်အဆိုကို ဝန်ကြီး ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့်ဖြေသွားတဲ့အတွက် လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်ဆိုတာကတော့ ပြည်သူ့ဆန္ဒ၊ ပြည်သူတွေရဲ့သက်သာချောင်ချိမှုတွေကို အလေးထားပြီး ဆွေးနွေးရမှာဖြစ်တဲ့အတွက်၊ တင်ပြရမှာဖြစ်တဲ့အတွက် တင်ပြရခြင်းဖြစ်ပါတယ်။ ကျွန်တော့်အဆိုကို ဝန်ကြီးကလည်း မှတ်တမ်းတင်ထားသင့်ကြောင်း တင်ပြသွားတဲ့အတွက် ကျွန်တော်ကလည်း လွှတ်တော်ကနေပြီးတော့ မှတ်တမ်းတင်ထားရှိပါလို့ ပြောကြားရင်းနဲ့ အားလုံးကို ကျေးဇူးတင်ပါတယ်ခင်ဗျား။ (ဩဘာသံများ)

ဥက္ကဋ္ဌ။

။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ဦးသန်းညွန့်၊ ဖြူးမဲဆန္ဒနယ်က တင်သွင်းတဲ့အဆိုကို ကိုယ်စားလှယ် ၁၃ ဦးက ဆွေးနွေးပြီး ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနကလည်း အဆိုအား မှတ်တမ်းတင်သင့်ကြောင်း ရှင်းလင်းခဲ့ပါတယ်။ အဆိုရှင်ကလည်း မှတ်တမ်းတင်ပေးရန် ရှင်းလင်းပြောကြားသွားပါတယ်။ ဒါကြောင့် ဒီအဆိုနှင့်စပ်လျဉ်းပြီး မှတ်တမ်းတင်ရန် လွှတ်တော်က သဘောတူပါသလားခင်ဗျား။

[သုံးကြိမ်တိုင်တိုင်မေးမြန်းပါသည်။ လွှတ်တော်က သဘောတူပါသည်။]

ဥက္ကဋ္ဌ။

။ သဘောမတူတဲ့သူရှိပါသလားခင်ဗျား။ သဘောမတူသူမရှိတဲ့အတွက် ဦးသန်းညွန့် တင်သွင်းတဲ့အဆိုကို လွှတ်တော်က မှတ်တမ်းတင်ကြောင်း ကြေညာပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

**ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဒုတိယပုံမှန်အစည်းအဝေး (၄၄)ရက်မြောက်နေ့
ရပ်နားကြောင်းနှင့် အစည်းအဝေး (၄၅)ရက်မြောက်နေ့ ဆက်လက်ကျင်းပမည့်
နေ့ရက်နှင့်အချိန်ကို ကြေညာခြင်း**

ဥက္ကဋ္ဌ။ ။ လွှတ်တော်ကိုယ်စားလှယ်များခင်ဗျား။ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဒုတိယပုံမှန်အစည်းအဝေး (၄၄) ရက်မြောက်နေ့ ရပ်နားပါမယ်။ ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဒုတိယပုံမှန်အစည်းအဝေး (၄၅) ရက်မြောက်နေ့ကို ၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ အောက်တိုဘာလ ၅ ရက် (ဗုဒ္ဓဟူးနေ့) နံနက် ၁၀း၀၀ နာရီအချိန်မှာ ဆက်လက်ကျင်းပမှာဖြစ်ကြောင်းနှင့် ယနေ့ အစည်းအဝေး ပြီးဆုံးကြောင်း ကြေညာပါတယ်။ (ဩဘာသံများ)

အချိန်၊ ၁၂း၁၀။

အခမ်းအနားမှူး။ ။ ပြည်သူ့လွှတ်တော်ဥက္ကဋ္ဌ ပြန်လည်ထွက်ခွာပါပြီခင်ဗျား။

အခမ်းအနားမှူး။ ။ အားလုံးထွက်ခွာနိုင်ပါပြီခင်ဗျား။

[ဒုတိယအကြိမ် ပြည်သူ့လွှတ်တော် ဒုတိယပုံမှန်အစည်းအဝေး (၄၄)ရက်မြောက်နေ့ကို ၁၂း၁၀ နာရီအချိန်တွင် ရပ်နားပါသည်။]