

ROAD SAFETY 2030

HIGH LEVEL ACTION
FOR ROAD SAFETY



မြန်မာနိုင်ငံ
ယာဉ်အန္တရာယ်၊
လမ်းအန္တရာယ်
ကင်းရှင်းရေး

မြန်မာနိုင်ငံအစိုးရမှ ဖိတ်ခေါ်ပြီး “စုစောင့်ဒေးရှင်း” မှ ကူညီပံ့ပိုးသော
‘ကျွမ်းကျင်ပညာရှင် စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီးအဖွဲ့’ ၏ အကြံပြုချက်များ
ပဲရစ်မြို့၊ ဧပြီလ ၂၀၁၇ ခုနှစ်။

အသိအမှတ်ပြုခြင်း

၂၀၁၆ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလတွင် ပြုလုပ်သော အချက်အလက် ရှာဖွေရေး ခရီးစဉ်နှင့် ၂၀၁၇ ခုနှစ် မတ်လတွင် ပြုလုပ်သော အကြံပြုချက်ဆိုင်ရာ ခရီးစဉ်အတွင်း ကျွန်တော်တို့တွေ့ဆုံခဲ့သည့် ကျွမ်းကျင်ဝန်ထမ်းများ၊ ပုဂ္ဂိုလ်များ အားလုံးကို 'ကျွမ်းကျင်ပညာရှင် စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ် ခရီး' (ပညာရှင်အဖွဲ့) အဖွဲ့ဝင်များမှ ကျေးဇူးတင်ရှိပါသည်။ ထို့အပြင် "စုဖောင်ဒေးရှင်း" ၏ ကူညီပံ့ပိုးမှု၊ အထူးသဖြင့် Michael Marett-Crosby, Alfred Burton နှင့် ဒေါ်အောင်ဆန်းစုကြည်ရုံးမှ Joseph Fisher တို့၏ ကူညီမှုကို ကျေးဇူးတင်ပါသည်။ စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီးကို နိုင်ငံတကာမော်တော်ကားအဖွဲ့ချုပ် (FIA) နှင့် Total တို့မှ ငွေကြေးအားဖြင့် ထောက်ပံ့ကူညီပါသည်။ ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး မိတ်ဖက်အဖွဲ့၊ ကမ္ဘာ့ဘဏ်၏ ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး အထောက်အကူပြုအဖွဲ့နှင့် မလေးရှားနိုင်ငံ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး သုတေသန အင်စတီကျုတို့၏ ငွေကြေးအားဖြင့် မဟုတ်သော်လည်း ပစ္စည်းအားဖြင့်၊ ဝန်ဆောင်မှုအားဖြင့် ကူညီပံ့ပိုးမှုများကို အသိအမှတ်ပြုပါသည်။

ရှင်းလင်းချက်

'ကျွမ်းကျင်ပညာရှင် စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီး' အဖွဲ့ဝင်များမှာ Fred Wegman (အဖွဲ့ခေါင်းဆောင်)၊ Barry Watson- Shaw Voon Wong- Soames Job နှင့် Maria Segui-Gomez တို့ဖြစ်ပါသည်။ ဤအစီရင်ခံစာတွင် ပါဝင်သော အမြင်များမှာ လေ့လာရေးခရီးတွင် ပါဝင်သော ပညာရှင်အဖွဲ့ဝင်များ၏ အမြင်များ ဖြစ်ပါသည်။ ဤစာတမ်းတွင် ဖော်ပြထားသော ရှာဖွေတွေ့ရှိချက်များ၊ ရှင်းလင်းတင်ပြချက်နှင့် နိဂုံးချုပ် ကောက်ချက်များတွင် ၎င်းတို့အလုပ် လုပ်ကိုင်သော အဖွဲ့အစည်းများ သို့မဟုတ် FIA သို့မဟုတ် Total တို့၏ အမြင်များ ထင်ဟပ် ပြသမှု မရှိပါ။

မူပိုင်ခွင့်ဆိုင်ရာ ဖော်ပြချက်

ဤပုံနှိပ်ထုတ်ဝေမှုတွင် ပါရှိသော အချက်အလက်များကို မူပိုင်ခွင့် ထိန်းသိမ်းထားပါသည်။ နိုင်ငံတကာ မော်တော်ကား အဖွဲ့ချုပ် အဆင့်မြင့် ပညာရှင်အဖွဲ့နှင့် 'ကျွမ်းကျင်ပညာရှင် စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီး' အဖွဲ့ဝင်များက ၎င်းတို့၏ ပြုစုရေးသားချက်ကို သင့်လျော် မှန်ကန်သော ရည်ညွှန်းချက်ဖြင့် ဖြန့်ဝေရန် အားပေးပါသည်။ ပုံမှန်အားဖြင့် ဤစာတမ်းမှ အချို့အပိုင်းများကို ပြန်လည်ထုတ်ဝေရန် ကြန့်ကြာမှုမရှိဘဲ ခွင့်ပြုမည် ဖြစ်ပါသည်။

အကြံပြုအပ်သည့် ရည်ညွှန်းချက်ပုံစံ - Wegman, F., Watson, B., Wong, S. V., Job, S., Segui-Gomez, M. (2017). Road Safety in Myanmar. Recommendations of an Expert Mission invited by the government of Myanmar and supported by the Suu Foundation. Paris, FIA.

		အဓိကအချက်များ၏ အကျဉ်းချုပ်
04	04	ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် ဆောင်ရွက်မှုကို မြှင့်တင်ခြင်း
	04	အန္တရာယ်ကင်းစနစ်နည်းလမ်းကို အခြေခံ၍ ယာဉ်၊ လမ်းနှင့် လမ်းအသုံးပြုသူ အမူအကျင့် အန္တရာယ်ကင်းရေးကို မြှင့်တင်ခြင်း
	05	ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ဦးတည်ချက် များကို ပိုမိုကျယ်ပြန့်သော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ ကျန်းမာရေး၊ မျှတမှုရှိရေး ရည်မှန်းချက်များဖြင့် ညီညွတ်စေခြင်းက ပိုကောင်းပါသည်။

		စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီး၏ နောက်ခံအကြောင်းအရင်း
06	06	ကျွမ်းကျင်ပညာရှင် စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီး
	07	စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီး၏ လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ပုံ နည်းစနစ်

		‘မြန်မာနိုင်ငံတွင် လမ်းအသုံးပြုသူ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး’
08	09	မြန်မာနိုင်ငံတွင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုအခြေအနေမှာ တစ်နေ့တခြား ဆိုးဝါးလာလျက်ရှိသည်။
	10	မြန်မာနိုင်ငံတွင် မျက်မှောက်ကာလ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများနှင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအပေါ် သက်ရောက်မှုများ
	11	မြန်မာနိုင်ငံ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှုအတွက် စိန်ခေါ်မှုများ
	14	ကမ္ဘာ့အနှံ့မှ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ တိုးတက်မှုများနှင့် မြန်မာနိုင်ငံအပေါ် သက်ရောက်ချက်များ

		ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်မှုများအတွက် ပညာရှင်အဖွဲ့၏ အကြံပြုချက်များ
16	17	အန္တရာယ်ကင်းစနစ် နည်းလမ်း
	19-22	ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် စွမ်းဆောင်ရည် မြှင့်တင်ခြင်း
	23-25	ဘေးအန္တရာယ် ပိုမိုကင်းရှင်းသော လမ်းများ
	26-28	ဘေးအန္တရာယ် ပိုကင်းသော ယာဉ်များ
	29	ကနဦးအဆင့် အကောင်အထည်ဖော်မှု
	29	ရေရှည် အကောင်အထည်ဖော်မှု
	30-32	ဘေးအန္တရာယ် ပိုကင်းသော လမ်းအသုံးပြုသူ အမူအကျင့်
	34	ယာဉ်မတော်တဆမှု ဖြစ်ပြီးနောက်တွင် တုံ့ပြန်အရေးယူဆောင်ရွက်မှု
	36	မြို့များနှင့် ကျေးရွာများ
		စက်ဘီးစီးခြင်း၊ အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ် မောင်းနှင်ခြင်း
	36	စက်ဘီးစီးခြင်း
	38	အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး
	39	မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးခြင်း

40

ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ထိန်းသိမ်း
ဆောင်ရွက်မှုများအတွက် ရန်ပုံငွေ

43

ဆက်လက်လုပ်ဆောင်ရမည့် အဆင့်များ

44

ကိုးကားချက်များ

45-48

နောက်ဆက်တွဲစာ (၁) ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များ အကောင်အထည်
ဖော်မှုအား ဖော်ဆောင်သည့် အစီအစဉ်အတွက် အချက်အလက်ပုံစံ

အဓိကအချက်များ၏ အကျဉ်းချုပ်

မြန်မာနိုင်ငံတွင် မော်တော်ယာဉ် အသုံးပြုမှုများ အလျင်အမြန် တိုးပွားလာခြင်းနှင့် နောက်ဆက်တွဲ ရလဒ်ဖြစ်သည့်အသက်ဆုံးရှုံးမှုများနှင့် ထိခိုက်ဒဏ် ရာရမှုများ တိုးပွားလာခြင်းကြောင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး အခြေအနေကို ချက်ချင်းလက်ငင်း အရေးတကြီးဖြေရှင်းရန်လိုအပ် ပါသည်။ ထိရောက်သည့် အရေးယူလုပ်ဆောင် မှုများ ပြုလုပ်မှသာလျှင် အသက်ဆုံးရှုံးသူနှင့် ထိခိုက် ဒဏ်ရာရသူ အရေအတွက် လျော့ကျသွားမည် ဖြစ်ပါသည်။ ဆက်စပ်လျက် ရှိနေသော လူသားတို့ နစ်နာဆုံးရှုံးမှု၊ လူမှုရေးနှင့် စီးပွားရေးဆိုင်ရာ နစ်နာဆုံးရှုံးမှုများ နှင့် ကျန်းမာရေး ကဏ္ဍတွင် ဖိစီးလျက်ရှိသော ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးလည်း လျော့ကျ သက်သာသွားမည် ဖြစ်ပါသည်။

ပညာရှင်အဖွဲ့၏ လေ့လာချက်များ၊ အကဲဖြတ် ဆန်းစစ်ချက်များနှင့်ဆွေးနွေးချက်များအရ မြန်မာ နိုင်ငံ၏ တစ်နေ့တခြား ဆိုးဝါးလျက်ရှိသောယာဉ် အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး အခြေ အနေကို ဖြေရှင်းရန်အတွက် ကိစ္စရပ်များစွာကို အရေးတကြီး သတိပြုရန် လိုအပ်လျက် ရှိသည်။ ပညာရှင်အဖွဲ့၏ အဓိက အခြေခံဖြစ်သော အကြံ ပြုချက်များကို အောက်တွင် အသေးစိတ် ဖော်ပြ ထားပါသည်။

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲ မှုနှင့် ဆောင်ရွက်မှုကို မြှင့်တင်ခြင်း

- ထိရောက်သော ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များ ပိုမိုထိရောက်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်ရေး အတွက် အဓိကသက်ဆိုင်သူများ အားလုံးက ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှု ဖွဲ့စည်းပုံကို ပိုမိုအား ကောင်းစေခြင်း
- ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအချက်အလက်များ ကောက်ယူစုဆောင်းသည့် နည်းစနစ်များနှင့် ဆန်းစစ်နိုင်စွမ်းကို ပိုမိုကောင်းမွန်စေခြင်း
- နိုင်ငံတကာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုကို မြှင့်တင်ခြင်း အပါအဝင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ ကဏ္ဍများ အားလုံးအတွက် အင်တိုက်အားတိုက် လုပ်ဆောင်နိုင်စွမ်းမြှင့်တင် မှုကို လွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်း
- မြန်မာနိုင်ငံရှိ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်ချက်များအား ရန်ပုံငွေထောက်ပံ့ခြင်းနှင့် ရန်ပုံငွေ ထောက်ပံ့မှု မလုံလောက်ခြင်းများအား လေ့လာမှုပြုခြင်း။ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး လုပ်ငန်း စီမံချက် (၂၀၁၄) တွင် အကြံပြုထားသော ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက် များနှင့် ယခုအစီရင်ခံစာတွင် ပါဝင်သော အကြံပြုချက်များမှ စတင်ပြီး လေ့လာခြင်း၊ ထိုလေ့လာမှုအပေါ် အခြေခံ၍ပြည်တွင်း ရန်ပုံငွေနှင့် အားပေးအားမြှောက်ပြုသည့် ရန်ပုံငွေ လိုအပ်ချက်ကို အကဲဖြတ်ခြင်းတို့ဖြစ်သည်။

အန္တရာယ်ကင်းစနစ် နည်းလမ်းကို အခြေခံ၍ ယာဉ်၊ လမ်းနှင့် လမ်းအသုံးပြုသူ အမူအကျင့် အန္တရာယ်ကင်းရေးကို မြှင့်တင်ခြင်း

- ယာဉ်အဟောင်းနှင့်အသစ်နှစ်မျိုးလုံးတွင် သက်ဆိုင်ရာ တင်သွင်း မှုကန့်သတ်ချက်များ ချမှတ်ခြင်းကို အမြန် အကောင်အထည် ဖော်ခြင်း ဖြင့် လမ်းပေါ်တွင် လက်ယာမောင်း မော်တော်ယာဉ်များ အသုံးပြုမှုကို လျော့ချခြင်း
- လမ်းပေါ်အသုံးပြုသည့် ယာဉ်များနှင့် အကာအကွယ် ပစ္စည်းများ ဆိုင်ရာ အရေးကြီးသည့် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး ကုလသမဂ္ဂ စည်းမျဉ်း စည်းကမ်းများကို အလျင်အမြန် ချမှတ်ခြင်း နှင့်အတူ ပွင့်လင်းမြင်သာသော၊ တာဝန်ယူသော၊ ခြေရာခံ၍ရနိုင်သော ပုံစံအတည်ပြု လုပ်ငန်းစဉ်အား စတင်ချမှတ် အကောင်အထည် ဖော်ခြင်း
- ပိုမိုကောင်းမွန်သော ဒီဇိုင်းပုံစံ၊ တည်ဆောက်မှု၊ အကဲဖြတ်မှုနှင့် ထိန်းသိမ်းမှုအလေ့အကျင့်များ (အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးလက္ခဏာ များ ထပ်မံဖြည့်စွက်ခြင်း အပါအဝင်) ကို ချမှတ် လုပ်ဆောင်ခြင်း ဖြင့် လက်ရှိ အသုံးပြုနေသော လမ်းများ၊ လမ်းအသစ်များ နှင့် လမ်းဘေးဂဲယာများ၏ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းမှု အရည်အသွေးကို မြှင့်တင်ရာတွင် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းမှုများ ပိုမိုခွဲဝေချထားခြင်း
- ပိုမိုခိုင်မာသော၊ သိပ္ပံနည်းကျ သုတေသနများစွာဖြင့် ထောက်ခံ အတည်ပြုထားသော ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်း

ရေး ဥပဒေများနှင့် မူဝါဒများ ချမှတ်ခြင်း (အထူးသဖြင့် အရက် သေစာသောက်စားပြီး မောင်းနှင်ခြင်းနှင့် အရှိန်မြှင့် မောင်းနှင်ခြင်း အား လျော့ချခြင်း၊ ထိရောက်မှုရှိသော မော်တော်ဆိုင်ကယ် ဦးထုပ်များ၊ ထိုင်ခုံခါးပတ်များနှင့် ကလေးထိန်းခါးပတ်/ ထိုင်ခုံများ အသုံးပြုမှုကို မြှင့်တင်ခြင်းတို့နှင့် သက်ဆိုင်သည့် ဥပဒေများနှင့် မူဝါဒများ) နှင့် အဆိုပါ ဥပဒေများ၊ မူဝါဒများ ထိရောက်စွာ စိုးမိုးမှု သေချာစေခြင်း

- အများပြည်သူ သိရှိနားလည်အောင် ဥပမာပြ တားမြစ်သည့် နည်းလမ်းကို အသုံးပြုခြင်းဖြင့် ယာဉ်ကြောထိန်းသိမ်းမှုဆိုင်ရာ လုပ်ဆောင်မှုများမှ လမ်းအသုံးပြုသူ အမှုအကျင့်တိုးတက် ကောင်းမွန်စေရေးသို့ ယာဉ်ထိန်းရတပ်ဖွဲ့အား ဦးတည်ချက် ပြောင်းပေးခြင်း
- လုပ်ဆောင်နေပြီဖြစ်သော အစီအစဉ် ပြောင်းလဲမှုများ၏ အကျိုး သက်ရောက်မှုကို လက်တွေ့စမ်းသပ်တိုင်းတာသော စီမံကိန်း များပေါ်တွင် အခြေခံပြီး ယာဉ်တိုက်မှု အလွန် ပြုစုစောင့်ရှောက်မှု စနစ်များ စီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် ဆောင်ရွက်မှုကို ကြံ့ခိုင်စေခြင်း

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ဦးတည်ချက် များကို ပိုမိုကျယ်ပြန့်သော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ ကျန်းမာရေး၊ မျှတမှုရှိရေး ရည်မှန်းချက် များဖြင့် ညီညွတ်စေခြင်းက ပိုကောင်းပါသည်။

- စက်ဘီးစီးခြင်း၊ လမ်းလျှောက်ခြင်းစသည့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်များ၏ မထိခိုက်ဘဲ ရေရှည်အသုံးပြုနိုင်သည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်များ၏ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းမှုကို မြှင့်တင်ခြင်း (အထူးသဖြင့် အချက်အချာကျသော မြို့ကြီးများတွင်)
- အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးတွင် ဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုကို မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်မျှ အန္တရာယ်ကင်းရှိမှု မရှိသော ပို့ဆောင်ရေးစနစ်များကို အသုံးပြုခြင်းမှ အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်အား ပြောင်းလဲအသုံးပြုရန် အားပေးအားမြှောက်ပြခြင်း
- မြေအသုံးပြုမှု စီမံကိန်း ဆုံးဖြတ်ချက်များနှင့် လမ်းအခြေခံ အဆောက်အအုံဆိုင်ရာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ဆုံးဖြတ်ချက်များတွင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး စဉ်းစားကြံဆမှု များကို ပေါင်းစပ်ထည့်သွင်းခြင်းက ပိုကောင်းပါသည်။



စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီး၏ နောက်ခံအကြောင်းအရင်း

မြန်မာနိုင်ငံအစိုးရ၏ ဖိတ်ကြားချက်အရ နိုင်ငံတကာပညာရှင်များပါဝင်သောယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စုံစမ်းလေ့လာရေး အဖွဲ့တစ်ဖွဲ့ မြန်မာနိုင်ငံသို့ စေလွှတ်ရန် နိုင်ငံတကာမော်တော်ကားအဖွဲ့ချုပ်မှယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး အဆင့်မြင့်ပညာရှင်အဖွဲ့ (FIA High Level Panel for Road Safety) က ကတိပြုခဲ့ပါသည်။ လက်ရှိ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှုအခြေအနေကိုစစ်ဆေးအကဲဖြတ်ရန်နှင့် လမ်းပေါ် သေကြေဒဏ်ရာရမှုများ လျော့ချရန်အတွက် စီမံချက်အသစ်များကို အဆိုပြုရန် ဖြစ်ပါသည်။ ဤစုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီးကို မြန်မာအစိုးရ၏ အကူအညီဖြင့် FIA အဆင့်မြင့်ပညာရှင် အဖွဲ့နှင့် ‘စုဖောင်ဒေးရှင်း’တို့၏ ပူးတွဲလုပ်ဆောင်မှုအဖြစ် ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။ စုံစမ်းလေ့လာရေးခရီး၏ အလုပ်မှာ ကနဦး အဆင့် အကဲဖြတ်ဆန်းစစ်မှု လုပ်ဆောင်ရန်ဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး အကဲဖြတ်ဆန်းစစ်မှုအတွက် ကျယ်ပြန့်သော အမြင်ကိုဆောင်သည့် လေ့လာမှု ဖြစ်ပါသည်။ ထိုလေ့လာမှုပေါ်တွင် အခြေခံပြီး မြန်မာနိုင်ငံ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှုတိုးတက်ကောင်းမွန်ရန် အကြံပြုချက်များ ဖော်ထုတ်ပါသည်။ စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီး၏ ရလဒ်များကို ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးမဟာဗျူဟာ ရေးဆွဲ ဖော်ထုတ်ရန်နှင့် အရေးယူ ဆောင်ရွက်ချက်များနှင့် ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များ ရှာဖွေဖော်ထုတ်ရန် အသုံးပြုနိုင်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုတိုးတက်ကောင်းမွန်ရေးတွင် ရင်းနှီး မြှုပ်နှံရန် စိတ်ဝင်စားသူများလည်း (ပြည်တွင်းနှင့် နိုင်ငံတကာ၊ အစိုးရနှင့် ပုဂ္ဂလိက) အသုံးပြုနိုင်ပါသည်။

ကျွမ်းကျင်ပညာရှင် စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီး

ကျွမ်းကျင်ပညာရှင် စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီးကိုနိုင်ငံတကာ အသိအမှတ်ပြု ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာကျွမ်းကျင် ပညာရှင်များ၏ အဖွဲ့ကတာဝန်ယူလုပ်ဆောင်ပါသည်။ ၎င်းတို့အားလုံးတွင် ဝင်ငွေနှိမ့်နှင့် ဝင်ငွေအလယ် အလတ်ရှိသော နိုင်ငံများတွင် လုပ်ကိုင်ခဲ့သည့် ကြွယ်ဝသော အတွေ့အကြုံများ ရှိပါသည်။

- ပါမောက္ခ ဖရက်ဒ်ဝက်ဂ်မန်း (Professor Fred Wegman)၊ နယ်သာလန်နိုင်ငံ၊ (စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီးစဉ်ခေါင်းဆောင် နှင့် ယာဉ်ကြောအန္တရာယ်ကင်းမှုဆိုင်ရာ ပါမောက္ခဟောင်း၊ ဒက်ဖ်နည်းပညာတက္ကသိုလ်)
- ဒေါက်တာ မာရီယာဆေဂွီဂိုးမက်စ် (Dr Maria Segui-Gomez)၊ စပိန်နိုင်ငံ၊ (ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာ FIA အထူးအကြံပေး၊ စပိန်နိုင်ငံ)
- ပါမောက္ခ ရှော့ဘွန်းဝေါင် (Professor Shaw Boon Wong)၊ မလေးရှားနိုင်ငံ၊ (ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်၊ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းမှုဆိုင်ရာ သုတေသန အင်စတီကျုမလေးရှား MIROS)
- ဒေါက်တာ ဘာရီဝပ်ဆန် (Dr Barry Watson)၊ ဩစတြေးလျနိုင်ငံ (အမှုဆောင် အရာရှိချုပ်၊ ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး မိတ်ဖက်အဖွဲ့၊ နိုင်ငံတကာ ကြက်ခြေနီနှင့် လခြမ်းနီအသင်းများ အဖွဲ့ ချုပ်၊ ဆွစ်ဇာလန်နိုင်ငံ)
- ဒုတိယအကြိမ် ကျွမ်းကျင်ပညာရှင် စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီးတွင် ဒေါက်တာ ဆုမ်းစ်ဂျော့ဘ် (Dr Soames Job)၊ ဩစတြေးလျနိုင်ငံ (အကြီးအကဲ၊ ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး အထောက်အကူပြု အဖွဲ့နှင့် ကမ္ဘာလုံး ဆိုင်ရာ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ဦးဆောင်အဖွဲ့၊ ကမ္ဘာ့ဘဏ်၊ ဝါရှင်တန်ဒီစီ) ပူးပေါင်းပါဝင်သည်။

ထို့အပြင် လေ့လာရေးအဖွဲ့ကို ဖလောရင့်ဝိုးအာ့သ် (Florence Woerth) အထွေထွေအတွင်းရေးမှူး၊ မိုက်ကယ်မားရတ် ခရော့စ်ဘီ (Michael Marett-Crosby) အမှုဆောင်အရာရှိ ချုပ်နှင့် အဲလ်ဖရတ်ဘာတွန် (Alfred Burton) လုပ်ငန်းမန်နေဂျာတို့အပါအဝင် ‘စုဖောင်ဒေးရှင်း’ မှ ဝန်ထမ်းများ နှင့် ဒေါ်အောင်ဆန်းစုကြည်ရုံးမှ ဂျိုးဖက်ဖစ်ရှာ (Joseph Fisher) တို့က ကူညီပံ့ပိုးပါသည်။

ပညာရှင်အဖွဲ့မှ အဖွဲ့ဝင်များ ကိုယ်စီသည် အဖွဲ့တစ်ဖွဲ့စီဖြင့် ဆက်စပ်မှုရှိကြသော်လည်း လွတ်လပ်အနှောင်အဖွဲ့ကင်းသည့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းမှုဆိုင်ရာ ပညာရှင်များအဖြစ် လေ့လာရေး အလုပ်ခရီးကို လုပ်ဆောင်ကြသည်ကို သတိပြုရန် အရေးကြီးပါသည်။ အလားတူပင် စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီးသည်လည်း ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များ၏ ကျွမ်းကျင်မှုနှင့် ၎င်းတို့ ကောက်ယူစုဆောင်းသည့် အချက်အလက် အမျိုးမျိုးနှင့် တခြား သတင်းအချက်အလက်များကို ထင်ဟပ်ပြသသည့်လွတ်

လပ်သော၊ သိပ္ပံနည်းကျ သုတေသနများစွာဖြင့် ထောက်ခံ အတည်ပြုထားသော လုပ်ဆောင်ပုံဖြင့် ဆောင်ရွက်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ ပညာရှင်အဖွဲ့၏ လုပ်ဆောင်မှုတွင်ပါဝင် အားဖြည့်ကြသော အဖွဲ့အစည်းများ အစုံအလင်နှင့် မြန်မာနိုင်ငံ အစိုးရမှ ရရှိသည့် ကူညီပံ့ပိုးမှုများအတွက် ပညာရှင်အဖွဲ့မှ အထူးပင် ကျေးဇူးတင်ရှိပါသည်။

စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီး၏ လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ပုံ နည်းစနစ်

မြန်မာနိုင်ငံ၏ လက်ရှိယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှုအခြေအနေကိုသုံးသပ်ရန်နှင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှု တိုးတက်ကောင်းမွန်ရေး အကြံပြုချက်များကို ရှာဖွေဖော်ထုတ်ရန် ပညာရှင်အဖွဲ့က ဘက်စုံ ထောင့်စုံလေ့လာ ဆန်းစစ်သော နည်းလမ်းကို အသုံးပြုထား ပါသည်။ လေ့လာ သုံးသပ်မှု၏ တစ်စိတ်ဒေသအဖြစ် လုပ်ကိုင် ဆောင်ရွက်သော အလုပ်များတွင် -

- မြန်မာအစိုးရ ဌာနဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းများ သို့မဟုတ် နိုင်ငံတကာ အဖွဲ့အစည်းများ (ကမ္ဘာ့ကျန်းမာရေးအဖွဲ့ကြီး သို့မဟုတ်အာရှဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ်ကဲ့သို့သော အဖွဲ့အစည်းများ) မှ လတ်တလောတွင် အများပြည်သူ လေ့လာကြည့်ရှုနိုင်သော ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာ အချက် အလက်များကို ရှာဖွေခြင်းနှင့် သုံးသပ်ခြင်း
- မြန်မာအစိုးရ ဌာနဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်း အသီးသီးထံမှ ပိုမို၍ အသေးစိတ်သော ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာ အချက်အလက်များ တောင်းယူခြင်း
- ၂၀၁၆ ခုနှစ် နိုဝင်ဘာလ ၁၀ ရက်မှ ၁၆ ရက်အထိ

မြန်မာနိုင်ငံတွင် အချက်အလက်ရှာဖွေသည့် ခရီးစဉ်။ ထိုခရီးစဉ် အတွင်း အစိုးရ၊ ပညာရေး၊ စီးပွားရေး အဖွဲ့အစည်း များနှင့် အရပ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းများမှ သက်ဆိုင်သူ အယောက် ၂၀ ကျော်နှင့် အစည်းအဝေးများ ပြုလုပ်ခဲ့ပါသည်။

- အမြန်လမ်းမကြီး၏ ယာဉ်မောင်းနှင်သည့် လမ်းအပိုင်းများ၊ ကျေးလက်ဒေသ လမ်းများ နှင့် ရန်ကုန်၊ မန္တလေးနှင့် နေပြည်တော်တို့အပါအဝင် မြို့ပြနှင့် ကျေးလက်ဒေသ ပတ်ဝန်းကျင် အမျိုးမျိုးရှိ မတူညီသော လမ်းပတ်ဝန်းကျင်များကို လေ့လာခြင်း
- အချက်အလက် ရှာဖွေရေး ခရီးစဉ်အတွင်း ရရှိသောအမျိုးမျိုးသော မဟာဗျူဟာများ၊ စီမံကိန်းများနှင့် အခြားစာရွက် စာတမ်းများကို သုံးသပ်ခြင်း
- အကြံပြုချက်များ ပါဝင်သည့် အစီရင်ခံစာ မူကြမ်းကိုရေးသား ထုတ်ပြန်ခြင်း။ ထိုမူကြမ်းကို မြန်မာဘာသာသို့ ပြန်ဆိုပြီး ပြည်ထောင်စုအဆင့်၊ ဒေသအဆင့်နှင့် မြို့တော်အဆင့် အစိုးရ ကိုယ်စားလှယ်များကြားတွင် ဖြန့်ဝေခြင်း။ ပညာရှင် အဖွဲ့၏ ဒုတိယအကြိမ်ခရီးမတိုင်မီ သက်ဆိုင်ရာမှ လေ့လာ သုံးသပ်ရန်နှင့် မှတ်ချက်ပြုနိုင်ရန် ဖြစ်ပါသည်။
- ၂၀၁၇ ခုနှစ် မတ်လ ၂၀ ရက်မှ ၂၆ ရက်အထိ ဒုတိယအကြိမ် မြန်မာနိုင်ငံခရီးစဉ်။ ပညာရှင်အဖွဲ့၏ အကြံပြုချက်များကို ရှင်းလင်းတင်ပြရန်နှင့် ဆက်လက် တိုးချဲ့ဖော်ထုတ်ရန် ဖြစ်ပါသည်။ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာနမှ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီး သဘာပတိအဖြစ် ဆောင်ရွက်ပြီး အစိုးရ အရေးကြီး ပုဂ္ဂိုလ်များ၊ အဖွဲ့အစည်း များ ပါဝင်တက်ရောက် သော အစည်းအဝေး (အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲ)လည်း ပါဝင်ပါသည်။
- အစိုးရ အရာရှိများနှင့် ပညာရေးနှင့် အရပ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းများ၏ ကိုယ်စားလှယ်များ အသီးသီးတို့ နှင့် နောက်ဆက်တွဲ ဆွေးနွေး တိုင်ပင်မှုများ ပြုလုပ်ခြင်း
- အပြီးသတ်အစီရင်ခံစာ ရေးသားထုတ်ပြန်ခြင်း

‘ဗြိတိသိန်ဇ်တွင် လမ်းအသုံးပြုသူ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး’



မြန်မာနိုင်ငံတွင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှု အခြေအနေမှာ တစ်နေ့တခြား ဆိုးဝါးလာလျက်ရှိသည်။

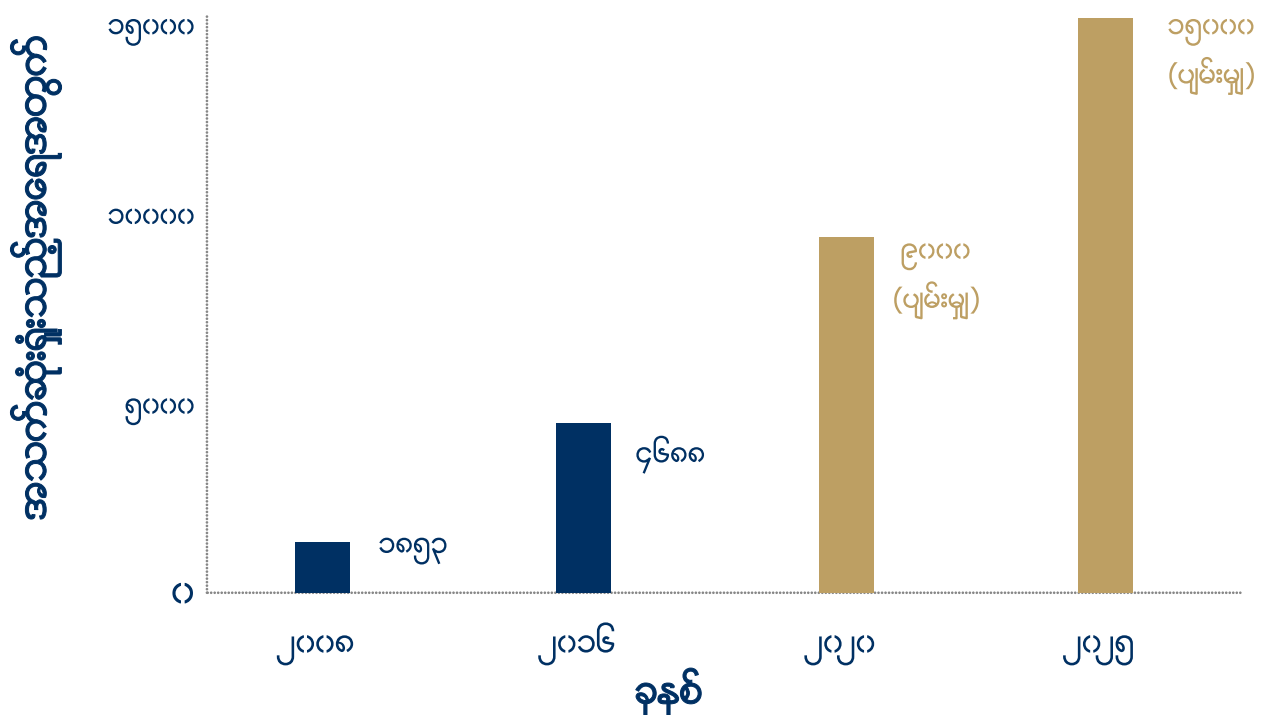
မြန်မာနိုင်ငံ၌ မကြာသေးမီ နှစ်များအတွင်း လမ်းပေါ်တွင်အသက် ဆုံးရှုံးမှုများနှင့် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှုများ ထူးခြားစွာ တိုးပွားလာသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ ရဲတပ်ဖွဲ့၏ အဆိုအရ ၂၀၁၆ ခုနှစ်တွင် ရဲတပ်ဖွဲ့မှ အသိပေးထုတ်ပြန်သော လမ်းပေါ် အသက်ဆုံးရှုံးမှုမှာ ၄၆၈၈ မှုဖြစ်သည်။ ၂၀၀၈ ခုနှစ်တွင် ထုတ်ပြန်သော ကိန်းဂဏန်းဖြစ်သည့် ၁၈၅၃ မှု၏ နှစ်ဆ ဖြစ်ပေသည်။ ၂၀၂၀ ခုနှစ် မတိုင်မှီ အသက်ဆုံးရှုံးမှုများ နှစ်ဆတိုးဦးမည်ဟု ခန့်မှန်းထားသည်။ (အာရှဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ် ADB, 2016)။ ထို့အတူပင် အသိပေး ထုတ်ပြန်ထားသော လမ်းပေါ်တွင် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရသည့် အရေ အတွက်မှာ ၂၀၀၈ ခုနှစ် တွင် ၁၂၆၂၆ မှု ရှိရာမှ ၂၀၁၆ ခုနှစ်တွင် ၂၆၃၇၅ မှု အထိ နှစ်ဆနီးပါး တိုးမြင့်လာသည်။

လူဦးရေအားဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံရှိ လမ်းပေါ်တွင် အသက်ဆုံးရှုံး သည့် အရေအတွက်မှာ ၂၀၁၄ ခုနှစ်၌ လူ ၁၀၀၀၀၀ လျင် ၈.၄ ယောက်နှုန်းဖြစ်သည်။ နိုင်ငံတကာနှုန်းများအရ အဆိုပါလူ သေဆုံး မှုနှုန်းမှာ အထူးတလည် မြင့်မားမှုမရှိပါ။ အထူးသဖြင့် အနီးပတ်ဝန်းကျင်ဒေသမှ တိုင်းပြည်များနှင့် နှိုင်းယှဉ်ပါက ဥပမာ - ထိုင်းနိုင်ငံ ၃၆.၂၊ ကမ္ဘောဒီးယား ၁၇.၇၊ အင်ဒိုနီးရှား ၁၇.၆ (WHO, 2015; ADB, 2016) တို့ ဖြစ်သည်။ သို့သော် ဤစာတမ်းတွင် သံသယအချို့ကို ဖော်ပြရန် ဖြစ်လာရသည့် အကြောင်းအရင်းများ များစွာ ရှိပါသည်။

ရှေးဦးစွာ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ယာဉ်မတော်တဆဖြစ်မှုများနှင့်နောက် ဆက်တွဲ သေကျေမှုနှင့် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှု များစွာမှာ အကြောင်း အမျိုးမျိုးကြောင့် တရားဝင် အသိပေးအကြောင်းကြားမှု၊ အစီရင် ခံမှုတို့မရှိကြောင်း ပညာရှင်အဖွဲ့နှင့် တွေ့ဆုံသည့် များစွာသော သက်ဆိုင်ရာ ပုဂ္ဂိုလ်များက အသိအမှတ်ပြုပါသည်။ ထိုကိစ္စနှင့် ပတ်သက်၍ ကမ္ဘာ့ကျန်းမာရေးအဖွဲ့ကြီးက နိုင်ငံအလိုက် လမ်း ပေါ် အသက်ဆုံးရှုံးသည့် အရေအတွက်ကိုခန့်မှန်းရန် အတွက် လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ပုံ နည်းစနစ်တစ်ခုကို ဖော်ထုတ်ထားပါသည်။ ထိုစနစ်မှာ ယာဉ်တိုက်မှုများကို လျော့ပေါ့ ထုတ်ပြန်နိုင်ချေရှိသည့် အကြောင်းအချက် အပါအဝင် အကြောင်းအချက် အစုံအလင်ကို ထည့်သွင်းစဉ်းစားသည့်စနစ် ဖြစ်ပါသည်။ ထိုစနစ်ကို အခြေခံပြီး ကမ္ဘာ့ကျန်းမာရေးအဖွဲ့ကြီး (WHO) က ၂၀၁၃ ခုနှစ်တွင်မြန်မာ နိုင်ငံ၌ အမှန်တကယ် အသက်ဆုံးရှုံးမှုမှာ တရားဝင် ကိန်းဂဏန်း ဖြစ်သည့် ၃၆၁၂ မှုနှင့် နှိုင်းယှဉ်ကြည့်လျှင် ၁၀၈၀၉ မှုရှိသည်ဟု ခန့်မှန်းသည်။ အဆိုပါ ခန့်မှန်းချက်ကို အခြေခံ၍ မြန်မာနိုင်ငံ၌ လူဦးရေ အယောက် ၁၀၀၀၀၀ လျှင် အသက်ဆုံးရှုံးမှု နှုန်းမှာ ၂၀.၃ ယောက် ဖြစ်ပေသည် (WHO, 2015)။

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှု တိုးတက်ခြင်းကို နောင်အနာဂတ် အထိ စောင့်ကြည့်လေ့လာရန် ခိုင်မာသော အချက်အလက်စနစ်၏ မရှိမဖြစ် အရေးပါသော လက္ခဏာတစ်ခု အဖြစ်နှင့် အစီရင်ခံစာ၏ တခြားနေရာများတွင်လိုအပ်ချက် တစ်ခုအဖြစ် တင်ပြထားသည့် မြန်မာနိုင်ငံတွင် လျော့နည်း ထုတ်ပြန်မှုကို တိုက်ဖျက်ရန် စဉ်ဆက်မပြတ်သောလုပ်ဆောင်မှု များကို ပညာရှင်အဖွဲ့က အကြံပြုပါသည်။ ထို့အပြင် ရဲတပ်ဖွဲ့

တရားဝင်အစီရင်ခံစာအရ လမ်းပေါ်တွင် အသက်ဆုံးရှုံးရသည့် အရေအတွက်



အစီရင်ခံသော အချက်အလက်များကို ထပ်မံဖြည့်ဆည်းရန် ၂၀၁၆ ခုနှစ် နှင့် ၂၀၁၇ ခုနှစ်အတွက် တခြားဖြစ်နိုင်ချေရှိသော အနိမ့်ဆုံးအဆင့် ကိန်းဂဏန်းများကို ရှာဖွေဖော်ထုတ်ရန် အကြံပြုပါသည်။ ယင်းက ပြည့်စုံကောင်းမွန်သော အချက်အလက်စနစ်ဖော်ဆောင်နေစဉ်ကာလအတွင်းလာမည့်နှစ်များအတွင်းတိုးတက်မှုကို တိုင်းတာရန် အရေးကြီးပါလိမ့်မည်။

ဒုတိယအနေဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံ၌ လမ်းပေါ်တွင် အသက်ဆုံးရှုံးမှုနှင့် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှုများ အလျင်အမြန် တိုးပွားလာခြင်းကို အဓိကတွန်းအားပေးသည့် အကြောင်းအချက်တစ်ခုမှာ တိုင်းပြည်က ရင်ဆိုင်ကြုံတွေ့နေရသည့် မော်တော်ယာဉ် အသုံးပြုမှု အလျင်အမြန် တိုးပွားလာခြင်းဖြစ်သည်။ ဥပမာ ၂၀၀၈ ခုနှစ်မှ ၂၀၁၄ခုနှစ်အကြားကာလတွင် တရားဝင်မှတ်တမ်း ယူထားသော မြန်မာနိုင်ငံရှိ လမ်းပေါ်တွင် သွားလာလျက် ရှိသည့် မော်တော်ယာဉ်အရေအတွက်မှာ ၂ သန်း မှ ၄.၆ သန်းအထိ နှစ်ဆမကတိုးမြှင့်လာသည် (ADB, 2016)။ မော်တော်ယာဉ် ပမာဏသည် အဆိုပါနှုန်းအတိုင်း တိုးပွားလာပါက လမ်းပေါ်တွင်အသက်ဆုံးရှုံးမှုမှာ ၂၀၂၀ ခုနှစ်မတိုင်မီ နှစ်ဆတိုးလာနိုင်ပြီး ၂၀၂၅ ခုနှစ်တွင် သုံးဆအထိ တိုးလာနိုင်ပါသည် (ADB, 2016)။ ထို့အပြင် မြန်မာနိုင်ငံရှိ လမ်းပေါ်တွင် မှတ်ပုံတင်မထားသည့် မော်တော်ယာဉ်များ အမြောက်အများ သွားလာလျက်ရှိပြီး ထိုပြဿနာမှာ ကြီးထွားလျက်ရှိသည်ဟု သက်ဆိုင်ရာ ပုဂ္ဂိုလ်များ များစွာက ပညာရှင်အဖွဲ့ ကို တင်ပြလာပါသည်။

အာဆီယံဒေသတွင် အဖြစ်များလျက်ရှိသည့်အတိုင်း မော်တာတပ်ဆင်ထားသည့် နှစ်ဘီးနှင့် သုံးဘီးယာဉ် မောင်းသူများနှင့် လိုက်ပါစီးနင်းသူ ခရီးသည်များ၊ စက်ဘီးစီးသူများ နှင့် ခြေလျင်လျှောက်သူများမှာ မြန်မာနိုင်ငံရှိ လမ်းပေါ်တွင် အသက်ဆုံးရှုံးသည့် လမ်းအသုံးပြုသူများ၏ ၆၀% ဖြစ်ပါ သည် (WHO, 2015)။ ၎င်းသည် တစ်စိတ်တစ်ဒေသအားဖြင့် အဆိုပါ သယ်ယူပို့ဆောင်မှုစနစ်အား လူကြိုက်များမှုကို ထင်ဟပ်ပြသမှုရှိသော်လည်း ထိုသူတို့၏ အကာအကွယ်မဲ့သည့် သဘာဝကြောင့် အဆိုပါ လမ်းအသုံးပြုသူများ၏ ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရန် လွယ်ကူမှုကို ထင်ရှားစေပါသည်။

လေ့လာ၍ရနိုင်သောအချက်အလက်များအရမြန်မာ့စီးပွားရေးတွင် ယာဉ်မတော်မတဆမှုများကြောင့် နှစ်စဉ်နှစ်နာဆုံးရှုံးမှုမှာဒေါ်လာသန်း ၈၀၀ ခန့် ရှိပြီး စုစုပေါင်း ပြည်တွင်းထုတ် လုပ်မှုတန်ဖိုး (GDP) ၏ ၁.၅% ရှိသည် (ADB, 2016)။ အဆိုပါ နှစ်နာဆုံးရှုံးမှုများက ယာဉ်မတော်တဆမှုများ လျော့ချခြင်းဖြင့် ရရှိလာနိုင်သည့် အဓိက စီးပွားရေးဆိုင်ရာ အကျိုးကျေးဇူးများကို သတိပြုမိစေပါသည်။ ပိုပြီးအတိအကျ ဆိုရလျှင် မြန်မာနိုင်ငံ၌ ဆေးရုံသို့ ပို့ဆောင်ရသည့် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရ လူနာများ၏သုံးမျိုး တစ်မျိုးခန့်မှာ ယာဉ်မတော်မတဆမှုများမှ ဖြစ်သည်ဟု ခန့်မှန်းထားပါသည် (ADB, 2016)။ ယာဉ်မတော်တဆမှုများက ကျန်းမာရေးစနစ်အား ဆက်လက်ပြီး ထိခိုက်ယုတ်လျော့စေမှုကို ထိုအချက်က သတိပြုမိစေပါသည်။ ယာဉ်မတော်တဆမှုများ

ဆက်လက်တိုးပွား နေမည် ဆိုပါက ထိုကဲ့သို့ ထိခိုက်ယုတ်လျော့မှုသည်ပိုမိုဆိုးဝါး လာမည် ဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါ နှစ်နာဆုံးရှုံးမှုများက ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအတွက် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ရန်ပုံငွေ ထောက်ပံ့မှုသည် စီးပွားရေးအားဖြင့် လျော့ကျသက်သာမှုများကို ဖော်ဆောင်နိုင်ပြီး လူသားတို့၏ ကျန်းမာပျော်ရွှင်မှုဆိုင်ရာ ပြဿနာကို ဖြေရှင်းသည့် ကြံ့ခိုင်သော စီးပွားရေးအရ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ဖြစ်သည်ကို သတိပြုမိ စေပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် မျက်မှောက်ကာလ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများနှင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအပေါ် သက်ရောက်မှုများ

အထက်တွင် ဖော်ပြခဲ့သည့်အတိုင်း မြန်မာနိုင်ငံက မော်တော်ယာဉ်အသုံးပြုမှု မြန်ဆန်စွာ တိုးပွားနေခြင်းကို ကြုံတွေ့လျက်ရှိပါသည်။ အဆိုပါဖြစ်ရပ်သည် ပုံမှန်အားဖြင့် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှု နှင့် လူဦးရေတိုးပွားမှုတို့နှင့် ဆက်စပ်မှုရှိပါသည်။ လာမည့်နှစ်များအတွင်း မြန်မာနိုင်ငံ၏ လူဦးရေတိုးပွားလာမည် ဖြစ်သလို ကြီးမားသည့်စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုကိုလည်း ကြုံတွေ့ရမည်ဟု ခန့်မှန်းထားပါသည်။ ရလဒ်အနေဖြင့် လမ်းပေါ်တွင်သွားလာသည့် ကီလိုမီတာ ပမာဏများ တိုးပွားလာမည်ဖြစ်သလိုယာဉ်အသွားအလာပမာဏများလည်း တိုးပွားလာမည် ဖြစ်ပါသည်။ လမ်းကွန်ရက်များ တိုးချဲ့ရန် (နှင့် ပိုမိုကောင်းမွန်စေရန်) နှင့် ပို၍ဘေးကင်းလုံခြုံသော ပို့ဆောင်ရေးစနစ်များ (ဥပမာ - ရထားများ၊ ဘတ်စ်ကားများ) အသုံးပြုမှုကို မြှင့်တင်ရန် လိုအပ်ချက်ကို ဖန်တီးလာမည် ဖြစ်ပါသည်။

လမ်းကွန်ရက်များ ဖွံ့ဖြိုးမှုက သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်များကို လျော့ချသက်သာစေခြင်းဖြင့် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုကို စေ့ဆော်ပါလိမ့်မည်။ ထိုသို့လုပ်ဆောင်ခြင်းဖြင့် လမ်းကွန်ရက်များ နှင့် လမ်းများ တိုးချဲ့ခြင်းနှင့် တိုးတက်ကောင်းမွန်စေခြင်းတို့ကမီတင်းနေထိုင်ကြသူ ပြည်သူလူထု၏ ကျန်းမာပျော်ရွှင်ရေးနှင့် သာယာချမ်းမြေ့ရေးတို့အတွက် အထောက်အကူ ဖြစ်စေ သည်ဟု မျှော်မှန်းထားပါသည်။ အဆိုပါ ရှုထောင့်မှနေ၍ လမ်းများနှင့် ကုန်းလမ်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးတို့သည် စီးပွားရေးနှင့်လူမှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများအတွက် တွန်းအားပေးမှုများဖြစ်ပြီး ဆင်းရဲမွဲတေမှုကို လျော့ချသည်ဟု ယုံကြည်ပါသည်။

သို့သော်ငြား တိုးပွားလာသော ယာဉ်အသွားအလာနှင့် လမ်းကွန်ရက်များ၏ ထိခိုက်ဆုံးရှုံးစေသော အကျိုးသက်ရောက်မှုများကိုလည်း လေ့လာနိုင်ပေသည် (လေထုညစ်ညမ်းမှု၊ အသံညစ်ညမ်းမှု၊ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့ခြင်း၊ယာဉ်မတော်တဆမှုများစသဖြင့်)။ အဆိုပါအကျိုးသက်ရောက်မှုများတွင်ဘေးအန္တရာယ်ဖြစ်စေသော ကျန်းမာရေးနှင့် စီးပွားရေးဆိုင်ရာ အကျိုးသက် ရောက်မှုများ ရှိပေသည်။ မြေအသုံးပြုမှုဆိုင်ရာ မူဝါဒများ၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးမူဝါဒများ၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ မူဝါဒများ၊ အခြေခံအဆောက်အအုံ စီမံကိန်း၊ ဈေးနှုန်း သတ်မှတ် ခြင်းဆိုင်ရာမူဝါဒများနှင့် ငွေကြေးထောက်ပံ့မှုများ (ဥပမာ - အများပြည်သူ

သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအတွက်)၊ စည်းမျဉ်း စည်းကမ်းများ (ယာဉ်များ၏ မတော်တဆဖြစ်မှု ကာကွယ်နိုင်အား၊ အမြန်နှုန်း ကန့်သတ်ချက်များ၊ ယာဉ်မောင်းသူ ပညာပေးမှု စသဖြင့်) တို့က တိုးပွားလျက်ရှိသော ယာဉ်အသွားအလာ၏ ဘေးအန္တရာယ် ဖြစ်စေသော သက်ရောက်မှုများကို လျော့ချသက်သာစေနိုင် ပါသည်။ အဆိုပါမူဝါဒများက ခရီးသွားလာမှုဆိုင်ရာ အမှုအကျင့်၊ လမ်းကြောင်းရွေးချယ်မှု၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ် ရွေးချယ် မှုတို့အပေါ် သက်ရောက်မှုရှိပါလိမ့်မည်။ ဥပမာသို့ဖျင်းသော မြို့ပြ အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းများနှင့် လက်မှတ်ခ ကြီးမြင့်မှုများက အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်ကို အသုံးပြုနိုင်ချေရှိသူများအား လမ်းလျှောက်စေပါလိမ့်မည်။ စက်ဘီး စီးစေပါလိမ့်မည် သို့မဟုတ် စွမ်းအင်သုံး နှစ်ဘီးယာဉ်များကို ဝယ်ယူအသုံးပြုစေပါလိမ့်မည်။ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းသော စက်ဘီး စီးနင်းမှုဆိုင်ရာ အထောက်အကူများ မရှိခြင်းက စက်ဘီးစီးခြင်းမှ ဟန့်တားလိမ့်မည် ဖြစ်ပါသည်။

ထည့်သွင်းစဉ်းစားရမည့် တခြားအချက်တစ်ချက်မှာ ယာဉ် အသွား အလာ ပိုမိုထိရောက်မှုရှိစေရန်၊ သဘာဝ ပတ်ဝန်းကျင်နှင့် ပိုမို၍ လိုက်လျောညီထွေရှိစေရန်နှင့် ပိုမိုဘေးအန္တရာယ်ကင်းစေရန် ခေတ်မှီနည်းပညာကို ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေမှုများ ဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများက မြန်မာနိုင်ငံရှိ ယာဉ်အသွားအလာနှင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှုတို့အပေါ် မည်သို့ မည်ပုံ သက်ရောက်နိုင်သည်ကို ခန့်မှန်းရန် မလွယ်ကူပါ။ သယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေး နည်းပညာများ ထိုးဖောက်မှုနှင့် သက်ဆိုင်သည့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ လွှမ်းမိုးမှုမှာ ယခုအချိန်တွင် အကန့်အသတ် ဖြင့်ရှိသည်ဟု ပြောမည်ဆိုပါက မျှတမှုရှိပါသည်။ သို့သော်ငြား အဆိုပါ နည်းပညာများကို အကုန်အကျ သက်သာစွာဖြင့် ရရှိလာနိုင်သည့်အခါ ၎င်းတို့ကို သင့်တော်သည့် နည်းလမ်းများဖြင့် အားထုတ်မှုရှိစွာ မိတ်ဆက်ခြင်းမှ အကျိုးအမြတ် ထွက်ကောင်း ထွက်နိုင်ပါသည်။ မည်သို့ပင်ဖြစ်စေ ယင်းကို မျှော်မှန်းရန်မှာ လက်တွေ့ကျကျဟု ပညာရှင်အဖွဲ့က ယုံကြည်ပါသည်။ ဥပမာ အလိုအလျောက် မောင်းနှင်သည့်ယာဉ်များ မြန်မာနိုင်ငံ၏လမ်းများ ပေါ် မကြာမီ ရောက်ရှိလာမည်ဖြစ်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံ၏ယာဉ်ကြော (ဘေးအန္တရာယ်ကင်းမှု) အရည်အသွေးအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အားရပ်တန့်ပစ်ခြင်း သို့မဟုတ် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု မပြုဘဲ အဆိုပါ ယာဉ်များကိုသာ စောင့်ဆိုင်းနေမည်ဆိုပါက အဆင် အခြင်မဲ့ရာ ရောက်ပါလိမ့်မည်။ ပစ္စုပ္ပန်ကာလနှင့် အနာဂတ် ကာလ လမ်းအသုံးပြုသူများသည် ယခုပြုလုပ်သည့် ယာဉ်အန္တ ရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများမှ အကျိုး ကျေးဇူးများကို လာမည့်နှစ်များတွင် ရရှိပါလိမ့်မည်။

သို့ဖြစ်၍ (မော်တာသုံး) ယာဉ်အသွားအလာ ပိုမိုများပြား လာသည့်အခါ ဘေးအန္တရာယ် ဖြစ်နိုင်သည့် အကာအကွယ်မဲ့မှု ထူးထူးခြားခြား တိုးပွားလာမည်ကို နားလည်သဘောပေါက်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံတွင်ယာဉ်ကြောပိုမိုဘေးအန္တရာယ်ကင်းစေရန် (လူသေ ဆုံးမှုနှုန်းလျော့ချရန်) အတွက် အစိုးရမူဝါဒများ အထူးပင်လိုအပ် လှသည်မှာ ရှင်းပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ဆောင်ရွက်ရမည့်

နောက်အလုပ်တစ်ခုမှာ ခရီးသွားသည့် ကီလိုမီတာပမာဏတိုးပွား မှုထက် ယာဉ်သွားလာမှုတွင် အန္တရာယ်ကျ ရောက်နိုင်ချေများ (မောင်းနှင်သည့် ကီလိုမီတာအလိုက် အသက်ဆုံးရှုံးမှုနှင့် ထိခိုက် ဒဏ်ရာရမှုကို ပိုမိုမြန်ဆန်သောနှုန်းဖြင့် လျော့ချရန် လုပ်ဆောင် ခြင်းဖြစ်သည်။ ဥပမာအားဖြင့် ခရီးသွားလာသည့် ကီလိုမီတာများ တစ်နှစ်လျှင် ၅% တိုးလာပါက သေဆုံးသူအရေအတွက် လျော့ကျမှုရှိရန်အတွက် အသက်ဆုံးရှုံးမှုနှုန်း (တစ်ကီလိုမီတာ ခရီးတွင် အသက်ဆုံးရှုံးမှုနှုန်း) က ၅% ထက်ပိုပြီး လျော့ကျရမည် ဖြစ်သည်။ လူသေဆုံးမှုနှုန်း များ X ခရီးသွားလာသည့် ကီလိုမီတာ = လူသေဆုံးမှုများ ဖြစ်ပါသည်။ ကမ္ဘာ့ နိုင်ငံ အများအပြားမှ ကျွန်တော်တို့ လေ့လာသိရှိရသည်မှာ မော်တော်ယာဉ် အသုံးပြုမှု နှင့် ယာဉ်အသွားအလာ တိုးပွားနေသော်လည်း အသက်ဆုံးရှုံးမှုနှင့် အပြင်းအထန် ဒဏ်ရာရမှုများကို လျော့ချနိုင်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

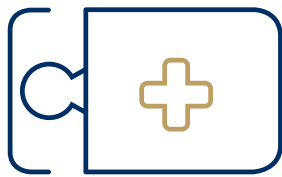
မြန်မာနိုင်ငံ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှုအတွက် စိန်ခေါ်မှုများ

ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ၊ လှုပ်ရှားမှုများ၊ စည်းရုံးလှုံ့ဆော်မှုများ အမျိုးမျိုး ရှိပြီး လူသေဆုံးမှုနှုန်းများနှင့် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှုနှုန်းများ လျော့ချရန် လုပ်ဆောင်၍ ရနိုင်ပါသည်။ နှုန်းလျော့ကျမှုများမှာ ထိ ရောက်သော ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး မူဝါဒများ၏ ရလဒ်ဖြစ်သည်ကို ဖော်ပြရန် အကျိုးအကြောင်းသင့်ပါသည်။ ထိုကဲ့သို့ သော မူဝါဒများ မရှိဘဲ ကောင်းမွန်သော ဘေးအန္တရာယ် ကင်းမဲ့ဆိုင်ရာ အကျိုးသက်ရောက်မှုများကို မျှော်လင့်၍ရမည် မဟုတ်ပါ။ ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်မှုများ ဖော်ထုတ်ရမည် ဖြစ်ပြီး ရွေးချယ်စရာ အခွင့်အလမ်း အမျိုးမျိုးမှ အကောင်းဆုံးများကို ရွေးချယ်ရပါမည်။ “အဆိုပါ ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များကို ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်သည့်နည်းဖြင့် ဖော်ဆောင်ရန်အတွက် နိုင်ငံရေး စိတ်ဆန္ဒ၊ ထိရောက် ထက်မြက်သော ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်ချက် များ ဖွံ့ဖြိုးစေသည့် နည်းပညာအားနှင့် စီမံခန့်ခွဲ မှုတို့ ကို ပေါင်းစပ် ရန် လိုအပ်ပါသည်။”

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှု တိုးတက်ကောင်း မွန်အောင် လုပ်ရာတွင် ပေါ်ထွက်လာမည့် ပြဿနာများကို ရင်ဆိုင် ရန်အတွက် “နည်းပညာအား မြှင့်တင်မှု” သည် မြန်မာနိုင်ငံ တွင် ကြုံဆိုလက်ခံရမည့် စွမ်းပကား အရှိဆုံးသော ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်ချက်များထဲမှ တစ်ခုအသေချာပင် ဖြစ်ပေသည်(၂.၂ ကိုလည်း ကြည့်ရှုပါ)။ အဆိုပါ ခိုင်မာအားကောင်းစေသည့် ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်က ကနဦး အဆင့်များတွင် မြန်မာ အစိုးရနှင့် အစိုးရမဟုတ်သော အဖွဲ့အစည်းများကို အခြေပြု သည့် အလယ်အလတ် အဆင့်နှင့် အထက်တန်းအဆင့် လုပ်ငန်း ကျွမ်းကျင်သူများကို ဦးတည်ရပါမည်။ ဦးစားပေးလုပ်ငန်းအစီအစဉ် နှစ်ခုအား စဉ်းစားရန်အကြံပြုပါသည်။ ပထမတစ်ခုမှာ ယာဉ်အန္တ ရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းမဲ့ဆိုင်ရာ အချက်အလက်များစုဆောင်း ကောက်ယူခြင်းနှင့် ဘေးအန္တ ရာယ်ဖြစ်နိုင်သည့်အကြောင်းအချက် များနှင့်ဆိုင်သည့် သတင်းအချက်အလက်များ နှင့် ပေါင်းစပ်ပြီး ယာဉ်မတော်တဆဖြစ်မှု ပုံစံများနှင့် အကျိုးဆက်များကိုလေ့လာ

လူနာ၏ ၁/၃

ဆေးရုံသို့ ပို့ဆောင်ရသော ထိခိုက်ဒဏ်ရာလူနာ၏ ၁/၃ မှာ ယာဉ်မတော်တဆမှုများမှ ဖြစ်သည်။



နံပါတ်တစ် တရားခံ

ယာဉ်မတော်တဆမှုသည် အသက် ၁၅-၂၉ နှစ်အရွယ်များအတွက် နံပါတ်တစ် အသက်ဆုံးရှုံးစေသည့် အကြောင်းအရင်း ဖြစ်ပါသည်။



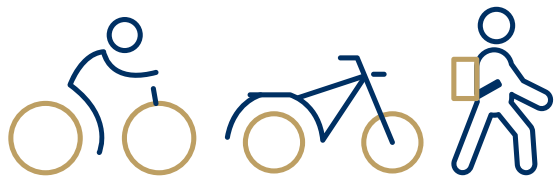
ဒေါ်လာသန်း ၈၀၀ ခန့်

ADB မှ ခန့်မှန်းတွက်ချက်ထားသော မြန်မာ့စီးပွားရေးတွင် ယာဉ်မတော်တဆမှုကြောင့် နစ်နာဆုံးရှုံးမှုငွေ ပမာဏများဖြစ်ပါသည်။



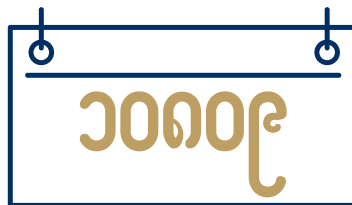
သေဆုံးမှု၏ ၆၀%

မြန်မာနိုင်ငံ၏ လမ်းပေါ်တွင် အသက်ဆုံးရှုံးသည့် လမ်းအသုံးပြုသူများ၏ ၆၀% သည် မော်တော်ဆိုင်ကယ် နှင့် စက်ဘီးကို မောင်းနှင်သူ၊ လိုက်ပါစီးနင်းသူခရီးသည်များနှင့် ခြေလျင်လျှောက်သူများဖြစ်ကြသည်။



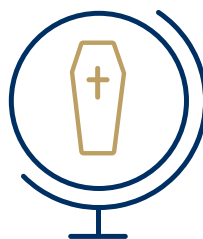
အမှန်တကယ် အသက်ဆုံးရှုံးမှု ၁၀၈၀၉ မှု

မြန်မာနိုင်ငံရှိ **WHO** ၏ ၂၀၁၃ ခုနှစ် ခန့်မှန်းချက် ဖြစ်ပါသည်။



အသက်ဆုံးရှုံးမှုစုစုပေါင်း၏ ၉၀% မှာ

ဝင်ငွေနှည်းသော နိုင်ငံများနှင့် ဝင်ငွေအလယ်အလတ်ရှိသော နိုင်ငံများမှ လမ်းပေါ်တွင် အသက်ဆုံးရှုံးမှုများဖြစ်ပါသည်။



ဆန်းစစ်ခြင်းဖြစ်ပါသည်။ တိုးတက်မှုကို စောင့်ကြည့် လေ့လာခြင်း သည် ၎င်းနှင့် ဆက်စပ်မှုရှိသည့် အဓိက လုပ်ဆောင်ချက်တစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။

တိုးတက်မှုကို ထိရောက်စွာ စောင့်ကြည့်လေ့လာရန်အတွက်ပေါင်း စပ်ထားသည့် အချက်အလက်စနစ်များ နည်းလမ်းကို ချမှတ် ဖော်ဆောင်ရန် အကြံပြုပါသည်။ ဖွံ့ဖြိုးရန်လိုအပ်သည့်ယာဉ် တိုက်မှု လျော့ပေါ့ထုတ်ပြန်ခြင်းဆိုင်ရာ ကြံ့ခိုင်သောစီမံချက်များ နှင့်အတူ ယာဉ်တိုက်မှုနှင့် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှု အချက်အလက်များ ကို ယာဉ်မောင်းသူနှင့် ယာဉ်မှတ်ပုံတင် အချက်အလက်များ၊ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး လုပ်ဆောင်မှုဆိုင်ရာ ညွှန်ပြချက်များ၊ လမ်းကွန်ရက် အချက်အလက်များ၊ အကာအကွယ်မဲ့မှု အချက် အလက်များ၊ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး လုပ်ဆောင်မှု အချက်အလက်များနှင့် ပေါင်းစပ်သည့်နည်းလမ်း ဖြစ်ပါသည်။ လက်တွေ့ကျသည့် စဉ်းစားမှုအဖြစ် ထိုလုပ်ငန်း စဉ်ကို အောက်ပါလုပ်ဆောင်မှုများဖြင့် စတင်ရန် အကြံပြုပါသည်။ ရဲတပ်ဖွဲ့၏ ယာဉ်တိုက်မှု အချက်အလက်များအစီ ရင်ခံသည့် စနစ်ကို ခိုင်မာအားကောင်းစေခြင်း၊ အဆိုပါကိစ္စနှင့်ပတ်သက် ၍ ရဲတပ်ဖွဲ့နှင့် အခြားအရာရှိများအား လေ့ကျင့်သင်တန်း ပေးခြင်း၊ ၎င်းတို့အတွက် လုံလောက်သော ကွန်ပျူတာဆော့ဖ်ဝဲ များနှင့် ပစ္စည်းများရရှိနိုင်မှုကို သေချာစေခြင်း၊ တခြားအချက် အလက်စနစ်များကို ခိုင်မာအားကောင်းစေခြင်း၊ ဌာန ဆိုင်ရာများ ကြားတွင် အချက်အလက်များ မျှဝေခြင်းကို လွယ်ကူချောမွေ့ စေခြင်း၊ အချက်အလက် ကောက်ယူစုဆောင်းမှု၊ စီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် ဆန်းစစ်မှုတို့တွင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ လုပ်ဆောင်နိုင်စွမ်းကို မြှင့်တင် ရန်နှင့် ယခုအခါ ပေါ်ထွန်းလာနေပြီဖြစ်သော ဒေသတွင်း လေ့လာ ဆန်းစစ်မှုဆိုင်ရာ ဖွံ့ဖြိုးမှုများတွင် ပါဝင်ရန် တခြားနိုင်ငံ တစ်နိုင်ငံဖြင့် ချိတ်ဆက်စီမံကိန်းတစ်ခု အကောင် အထည်ဖော်ခြင်း တို့ဖြစ်ပါသည်။

ဥပဒေများ၊ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများ၊ ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများနှင့် အခြား လူသိများသည့် ထိရောက်မှုရှိသော ဥပဒေပြုမှုဆိုင်ရာ ဆောင်ရွက်ချက်များကို အလျင်အမြန် ချမှတ်ခြင်းအား အထူး အလေးထားခြင်းကို ဒုတိယ ဦးစားပေးလုပ်ငန်း အစီအစဉ်အဖြစ် အကြံပြုပါသည်။ စွမ်းဆောင်ရည် မြှင့်တင်ခြင်းမှာ တခြားကဏ္ဍများ တွင်လည်း ဦးစားပေး အစီအစဉ် ဖြစ်သင့်ပါသည်။ (အဆိုပါ အကြောင်းအရာနှင့် သက်ဆိုင်သည့်အခန်းကို ကြည့်ပါ) ဥပမာ စည်းကမ်းလိုက်နာမှုကို စောင့်ကြည့်လေ့လာရန် တာဝန်ရှိသည့် ယာဉ်ထိန်းရဲအရာရှိများ၊ လမ်းကွန်ရက်များ နေ့စဉ်နှင့်အမျှ တိုးတက်ကောင်းမွန်အောင် ရှာကြံ အကောင်အထည်ဖော်ရသူများ ဖြစ်သည့် လမ်းဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေးနှင့် ထိန်းသိမ်းရေးနည်းပညာ ရှင်များ သို့မဟုတ် ဒဏ်ရာရရှိသူများကို ပြုစုစောင့်ရှောက်သည့် အရေးပေါ်လုပ်ငန်းဆိုင်ရာ အလုပ်သမားများ၊ အထောက်အကူ ပြုသည့် သူနာပြုများနှင့် ဆရာဝန်များ ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံ မှ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းမှု ဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းကျွမ်းကျင် သူများအား သက်ဆိုင်ရာ အသိပညာ၊ အတတ်ပညာများဖြန့်ဝေ ခြင်းကို အရှိန်အဟုန်မြှင့်ရန်အတွက် 'သင်တန်းပေးသူများအား သင်တန်းပေးခြင်း' (train-the-trainers) ပုံစံကို ဖော်ဆောင်နိုင် ပါသည်။

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှု တိုးတက်ကောင်းမွန် စေလိုသည့် "နိုင်ငံရေး စိတ်ဆန္ဒ" ကို မြန်မာနိုင်ငံတွင် မကြာသေး ခင်က ကောင်းစွာဖော်ထုတ်ပြသပြီး ဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါ နိုင်ငံရေး စိတ်ဆန္ဒသည် ခိုင်မာသော အခြေခံတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ သို့သော် သဘောသဘာဝအရ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးသည် တခြားအရေးပါသည့်ကိစ္စ ရပ်များ နှင့် ယှဉ်ပြိုင်မှုပြုရမည် ဖြစ်ပါသည်။ လမ်းပေါ် သေကြေ ဒဏ်ရာရမှုအား လျော့ချခြင်းက တခြားအရေးကြီး ကိစ္စရပ်များနှင့် ဟန်ချက်ညီရမည် ဖြစ်ပါသည်။ အမျိုးသား ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး ကောင်စီက (ယာဉ်အသွားအလာ၊ လမ်းများနှင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး တာဝန်ရှိသည့် အစိုးရအဆင့်ပေါင်းစုံမှ ကိုယ်စားလှယ်များနှင့် အတူ) ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကိုတခြား သက်ဆိုင်သည့် ကိစ္စရပ်များ (ကိစ္စရပ် တစ်ခုတည်းကို ပြုမည် ဆိုပါက - မြို့ကြီးများတွင် ယာဉ်ကြောပိတ် ဆို့မှု) နှင့် မည်သို့မည်ပုံ ဟန်ချက်ထိန်းညှိမည်ကို စဉ်းစားဖြေရှင်းရန် အကြံပြုပါသည်။

ကောင်စီတွင် ညှိနှိုင်းမှုဆိုင်ရာ အခန်းကဏ္ဍရှိသည်ဟု ပညာရှင် အဖွဲ့က နားလည်ထားပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ တခြား(ဒေသနှင့် ဒေသန္တရ) အစိုးရဌာနများ (အနိမ့်ဆုံးအနေဖြင့် မြို့တော်အခြေပြု အစိုးရတချို့) နှင့် ဘေးကင်းလုံခြုံစွာ လုပ်ငန်းသွားလာရေးတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရန် ဆန္ဒရှိသည့် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍနှင့် အစိုးရမဟုတ်သော အဖွဲ့အစည်းများမှ ကိုယ်စားလှယ်များကို ထည့်သွင်းရန် ကောင်စီ ၏ ဖွဲ့စည်းပုံကို ပြန်လည်သုံးသပ်နိုင်ပါသည်။

လက်ရှိ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးလုပ်ငန်း စီမံချက် (၂၀၁၄) နှင့် ပတ်သက်၍ ပညာရှင်အဖွဲ့က သိရှိပြီး ဖြစ်ပါသည်။ အဓိက ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက် အမျိုးအစားများ (ဆယ့်နှစ်ခုကို ညွှန်းဆိုထားသည်) သည် ထောက်ခံသမှုပြုထိုက် ပါသည်။ ပညာရှင်အဖွဲ့အနေဖြင့် ထိရောက်မှုရှိသော အကြံပြု ချက်များ အားလုံးကို ထောက်ခံပါသည်။ တတ်နိုင်သရွေ့အမြန်ဆုံး အကောင်အထည်ဖော် တိုက်တွန်းအပ်ပါသည်။ ပညာရှင်အဖွဲ့၏ အကြံပြုချက်များ ကို လေ့လာရန်နှင့် ဖော်ပြပါ အကြံပြုချက်များကို နောင်လာမည့် မဟာဗျူဟာများနှင့် လုပ်ငန်းစီမံချက်များတွင် မည်ကဲ့သို့ ထည့်သွင်းမည်ကို စဉ်းစားဆုံးဖြတ်ရန် မြန်မာအစိုးရ အာဏာပိုင်များအား ဖိတ်ခေါ်ပါသည်။ ကောင်စီအနေဖြင့်ခိုင်ခိုင် မာမာ ရှိသော (နှစ်စဉ် သို့မဟုတ် တစ်နှစ် နှစ်ခါ) လုပ်ငန်းစီမံချက် များအား သဘောတူညီပါက ပညာရှင်အဖွဲ့က ကြိုဆိုပါသည်။ ခိုင်ခိုင်မာမာရှိသော လုပ်ငန်းများကို အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် တိုးတက်ဖြစ်ထွန်းမှုများကို အစီ ရင်ခံရန် ကောင်စီအဖွဲ့ ဝင်များအား ဖိတ်ခေါ်အပ်ပါသည်။

လက်ရှိအဖွဲ့အစည်းများအပြင် တိုးတက်မှုကို စောင့်ကြည့်လေ့လာ သည့်၊ လုပ်ငန်းအစီအစဉ် အကောင်အထည်ဖော်မှု၊ ၎င်း၏ထိ ရောက်မှုနှင့် ထက်မြက်မှုတို့ကို ဆန်းစစ်အကဲဖြတ်သည့်အဖွဲ့ ယူနစ်တစ်ခု လိုအပ်ပါသည်။ အဆိုပါယူနစ်အနေဖြင့်မည်သည့် နေရာတွင် ရှိသင့်သည်ကို ပညာရှင်အဖွဲ့အနေဖြင့် သဘော

ထား အမြင်မရှိသေးပါ။ သို့သော် အဆိုပါယူနစ် အနေဖြင့်မူဝါဒ ဖော်ဆောင်မှုနှင့် ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များ အကောင် အထည်ဖော်မှု တာဝန်များရှိသည့် အဖွဲ့အစည်းများနှင့် သီးခြား ဖြစ်ကာ လွတ်လပ်မှုရှိသင့်ပါသည်။

“လမ်းပေါ်တွင် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှု ကာကွယ်တားဆီးရေး ကမ္ဘာ့ အစီရင်ခံစာ”(Peden et al., 2004)နှင့် ကမ္ဘာ့အဆင့်အစီရင်ခံစာများ (ကမ္ဘာ့ ကျန်းမာရေးအဖွဲ့ကြီးမှ ပုံမှန်ထုတ်ဝေသည်) တွင်ပါရှိသော အထူးအလေးထားမှုကို ပညာရှင်အဖွဲ့က သတိပြုမိပါသည်။ ယင်းမှာ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှု၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခု ဖြစ်ပြီး နိုင်ငံတစ်ခု၌ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ကြိုးပမ်းမှုများကို လမ်းညွှန်ရန် ‘ဌာနများအကြား ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့’ကို သတ်မှတ် ဖော်ထုတ်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ကမ္ဘာ့အစီရင်ခံစာ၏ ပထမဆုံး အကြံပြုချက် ဖြစ်ပါသည်။ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်း အန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ‘ဌာနများအကြား ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့’ ဖွဲ့စည်းရေး နှင့်သက်ဆိုင်သည့် ဆွေးနွေးမှုများကို လွန်ခဲ့သည့် ဆယ်စုနှစ် အတွင်းက ကမ္ဘာ့နိုင်ငံများစွာတွင် ပြုလုပ်ခဲ့ကြပါသည်။ ပညာရှင် အဖွဲ့၏ အမြင်မှာ နိုင်ငံအားလုံးတွင် အသုံးပြုနိုင်မည့် တစ်မျိုးတည်း သောပုံစံကို မရနိုင်ဟူ၍ ဖြစ်သည်။ သို့ဖြစ်၍ ပညာရှင်အဖွဲ့ အနေဖြင့် ထိုကိစ္စရပ်အပေါ်တွင် ခိုင်မာသောအမြင်ကို တင်ပြမည် မဟုတ်ပါ။ သို့သော် ‘ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ဌာနများအကြား ကြီးကြပ်ရေးအဖွဲ့’ ရွေးချယ်မှုကို ဖော်ဆောင်ရန် မြန်မာနိုင်ငံအစိုးရအား အကြံပြုပါသည်။

ကမ္ဘာ့အနံ့မှ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်း ရေးဆိုင်ရာ တိုးတက်မှုများနှင့် မြန်မာနိုင်ငံအပေါ် သက် ရောက်ချက်များ

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးက ကမ္ဘာပေါ်တွင် အလေးအနက် စိုးရိမ်ပူပန်ဖွယ် အရေးတစ်ခု (တစ်ရက်လျှင် လူ့အသက်ပေါင်း ၃၅၀၀ ကျော်ကို နှုတ်ယူနေသည်) ဖြစ် လာသောအခါ ၂၀၁၀ ခုနှစ် ၊ မတ်လ ကမ္ဘာ့ကုလသမဂ္ဂ အထွေထွေညီလာခံ ဆုံးဖြတ်ချက် အမှတ် ၆၄/၂၅၅၁ က ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအတွက် “ဆယ်စုနှစ် လှုပ်ရှားမှု ၂၀၁၁-၂၀၂၀ (Decade of Action, 2011-2020)” ကို ကြေညာခဲ့ပါသည်။ ယခုအခါ လမ်းပေါ်တွင် အသက်ဆုံးရှုံးမှု စုစုပေါင်း၏ ၉၀% ကျော်မှာ ဝင်ငွေနည်းသော နိုင်ငံများနှင့်ဝင်ငွေ အလယ်အလတ်ရှိသော နိုင်ငံများ (low-income and middle-income countries, LMC) တွင် ဖြစ်ပါသည်။ လမ်းပေါ်တွင် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှုက ၂၀၃၀ ခုနှစ်မတိုင်မီတွင် သတ္တမမြောက် ထိပ်တန်း အသက်ဆုံးရှုံးစေသည့် အကြောင်းအရင်းတစ်ခု ဖြစ်လာမည်ဟု ခန့်မှန်းထားသည်။ ၁၅ နှစ်နှင့် ၂၉ နှစ်ကြား အသက်အရွယ်များအတွက် နံပါတ်တစ် ထိပ်တန်း အသက်ဆုံးရှုံး စေသည့် အကြောင်းအရင်းပင် ဖြစ်၍နေပါပြီ။ ဆယ်စုနှစ်လှုပ်ရှားမှု (DOA) ကအဆိုပါ တိုးပွားနေသည့် အလားအလာကို ထိန်းညှိ ထားရာမှ ၂၀၂၀ ခုနှစ် မတိုင်မီ တစ်ကမ္ဘာလုံး၏ လမ်းပေါ်

အသက်ဆုံးရှုံးမှု ခန့်မှန်းချက်ကို ထပ်မံလျှော့ချနိုင်သည်အထိ ရည်ရွယ်ထားပါသည်။

သက်ဆိုင်ရာတိုင်းပြည်အလိုက်၊ ဒေသအလိုက်နှင့် တစ်ကမ္ဘာလုံး တွင် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်၊ သယံဇာတတို့ကို မထိခိုက်ဘဲ ရေရှည်တည်တံ့သည့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံ များက ကတိကဝတ်ပြုသော ဆုံးဖြတ်ချက် A/RES/70/260 ကို ကုလသမဂ္ဂ အထွေထွေညီလာခံက ၂၀၁၆ ခုနှစ်၊ မေလတွင် ချမှတ်ခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ ဆုံးဖြတ်ချက်မှာ ဘရာဇီလီယာ ကြေညာချက် (၂၀၁၅) နှင့် အာဆီယံ ကြေညာချက်များကဲ့သို့ သော ရှေ့က ချမှတ်ခဲ့သည့် ဆုံးဖြတ်ချက်များနှင့် ကြေညာချက်များ များစွာ၏ နောက်ဆက်တွဲ ဖြစ်ပါသည်။ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်၊ သယံဇာတတို့ကို မထိခိုက်သော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု ဦးတည်ချက် များ (SDG) အဆက်အတွဲလိုက် ချမှတ်ခဲ့ပြီး ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကို ကုလသမဂ္ဂ SDG 3 (ကျန်းမာ သောဘဝများကို သေချာစေခြင်းနှင့် အသက်အရွယ်အားလုံး တွင် ကျန်းမာပျော်ရွှင်မှုကို မြှင့်တင်ခြင်း) and 11 (မြို့ များနှင့် လူသားတို့၏ အခြေချနေထိုင်မှုများ အားလုံးစုံညီပါဝင်ရေး၊ ဘေးကင်းလုံခြုံရေး၊ ကြံ့ခိုင်ပြီး ပြန်လည် ရုန်းထနိုင်ရေး၊ သဘာဝ ပတ်ဝန်းကျင်၊ သယံဇာတတို့ကို မထိခိုက်ဘဲရေရှည် တည်တံ့ရေး) ၏ အောက်တွင်သီးသန့် စဉ်းစားဖြေရှင်း ထားပါသည် (ကုလ သမဂ္ဂ၊ နေ့စွဲမပါ)။ ထိုကဲ့သို့ အစီအစဉ်များအောက်တွင် ၂၀၂၀ ခုနှစ် မတိုင်မီ သေဆုံးမှုနှင့် အပြင်းအထန်ဒဏ်ရာရမှုကို ထက် ၀က်လျှော့ချရန် ရည်မှန်းထားပါသည်။ ၂၀၃၀ခုနှစ် မတိုင်မီ အားလုံးအတွက် အထူးသဖြင့် ဘေးအန္တရာယ်ကျရောက်နိုင်သည့် အခြေအနေတွင် ရှိနေသူများအတွက် ဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်း သော၊ အစိုးရအမေများသော၊ သုံးရလွယ်ကူပြီး သဘာဝပတ်ဝန်း ကျင်ကို မထိခိုက်သော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်များ ဖြည့်ဆည်း ရန် ရည်မှန်းထားပါသည်။

ကုလသမဂ္ဂ၏ ‘ဆယ်စုနှစ်လှုပ်ရှားမှု ၂၀၁၁ - ၂၀၂၀’ နှင့် ကိုက်ညီစွာ ဒေသအဆင့်နှင့် နိုင်ငံအဆင့်များတွင် မဟာဗျူဟာ အမြောက်အများကို ဖော်ထုတ်ပြီး ဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် အသုံးပြုနိုင်သော သက်ဆိုင်ရာ အခွင့်အလမ်းများကို ရှာဖွေနိုင် ရန်အတွက် အဆိုပါ မဟာဗျူဟာများ အများအပြားနှင့်ကောင်းမွန် သော ကျင့်ကြံမှု လက်စွဲများကို လေ့လာနိုင်ကြောင်း ပညာရှင် အဖွဲ့က အကြံပြုအပ်ပါသည်။ ယင်းမှာ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်း အန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး လုပ်ငန်းစီမံချက် (၂၀၁၄) တွင် ကြေညာထားသော လုပ်ငန်းများ အကောင်အထည်ဖော်ပြီးလျှင် လုပ်ဆောင်ရမည့် အလုပ်ဖြစ်ပါသည်။ တခြားနိုင်ငံများမှ လေ့လာ ခြင်းဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံက ကောင်းမွန်သော ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက် မှုများကို အရှိန်မြှင့်တင်ပါလိမ့်မည်။ အဆိုပါနိုင်ငံများ အတိတ် ကာလက ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်ထက် ပိုမိုလုပ်ဆောင်နိုင်ပြီးပို၍ တိုတောင်းသော အချိန်ကာလအတွင်း တိုးတက်မှုများပိုမိုဖြစ်ထွန်း စေပါလိမ့်မည်။ သို့သော် မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် တခြားမှ ထိရောက် မှုရှိသော မဟာဗျူဟာများကို ရိုးရိုးလွယ်လွယ် ပုံတူကူးချ၍ မဖြစ်နိုင်ပါ။ အဆိုပါ မဟာဗျူဟာများမှာ သက်ဆိုင်ရာဒေသ၏

အခြေအနေများနှင့် ကိုက်ညီအောင် စီမံရန် လိုအပ်သောကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။

နောက်ဆက်တွဲ သတင်းအချက်အလက်များအတွက် ကမ္ဘာ့ ကျန်းမာရေးအဖွဲ့ကြီး (၂၀၁၅) မှ ပုံမှန်ထုတ်ဝေသော ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာ ကမ္ဘာ့အဆင့်အစီရင်ခံစာ၊ နိုင်ငံတကာ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး အချက်အလက်နှင့် လေ့လာဆန်းစစ်ရေးအဖွဲ့ (ITFI ၂၀၁၆) မှ ထုတ်ဝေသော နှစ်ပတ်လည် အစီရင်ခံစာများနှင့် ကမ္ဘာ့နိုင်ငံ အများအပြားမှ အစီရင်ခံစာများကို ရည်ညွှန်းနိုင်ပါသည်။ အာဆီယံအဖွဲ့ဝင် နိုင်ငံများလည်း ပါဝင်ပါသည်။ မကြာသေးမီက ဖြစ်သော နိုဝင်ဘာလ ၆ ရက် ၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင် ကျင်းပပြုလုပ်သည့် ၂၁ ကြိမ်မြောက် အာဆီယံ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးများ အစည်းအဝေးတွင် အာဆီယံဒေသ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး မဟာဗျူဟာကို ချမှတ်ခဲ့ပါသည်။ နောက်ဆက်တွဲအဖြစ် ကုန်းလမ်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး မဟာဗျူဟာ ကြေညာချက်ကို အာဆီယံ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီး ဆယ်ဦးလုံးက ချမှတ်ခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ မဟာဗျူဟာက အာဆီယံနိုင်ငံများ အကြားရှိ စိန်ခေါ်မှုများကို တင်ပြခဲ့ပြီး သက်ဆိုင်ရာအကြံပြုချက်

များကိုလည်း အသေးစိတ်တင်ပြခဲ့ပါသည်။ ကြေညာချက်မှ တဆင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာ စိန်ခေါ်မှုများကို အာဆီယံက အသိအမှတ်ပြုပါသည်။ ကုလသမဂ္ဂ ဆယ်စုနှစ်လှုပ်ရှားမှုနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်၊ သယံဇာတတို့ကို မထိခိုက်သော ရေရှည်တည်တံ့သည့် ဖွံ့ဖြိုးရေး ဦးတည်ချက်များကို လိုက်နာပြီး ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှု တိုးတက်ကောင်းမွန်စေရေး ကတိကဝတ်ပြုမှုကို ပြသပါသည်။ 'အာဆီယံဒေသတွင်း ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး မဟာဗျူဟာ' က အရေးယူဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်သော သီးသန့် အကြောင်းအချက်များကို အသေးစိတ် ဖော်ပြခဲ့ပါသည်။ ၎င်းတို့မှာ

- စံသတ်မှတ်ချက်များ၊ လမ်းစည်းကမ်းများနှင့် ဥပဒေ သဟဇာတ ဖြစ်စေခြင်း
- စွမ်းဆောင်ရည် မြှင့်တင်ခြင်း
- သုတေသနနှင့် အကဲဖြတ်စစ်ဆေးမှုမှတဆင့် အသိပညာ၊ အတတ်ပညာ ဖွံ့ဖြိုးစေခြင်း
- စောင့်ကြည့်လေ့လာခြင်းနှင့် တိုးတက်မှုကို အစီရင်ခံခြင်း

ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်မှုများအတွက် ပညာရှင်အဖွဲ့၏ အကြံပြုချက်များ



အန္တရာယ်ကင်းစနစ် နည်းလမ်း

ဖြေဆိုရမည့် အရေးကြီးသော မေးခွန်းများမှာ မည်သည့် အတွက်ကြောင့် ပြင်းထန်သော ယာဉ်တိုက်မှုများ ဖြစ်သလဲ ဆိုသည်နှင့် အဆိုပါ ယာဉ်တိုက်မှုများကို အထိရောက်ဆုံး နည်းလမ်းနှင့် မည်ကဲ့သို့ ကာကွယ် တားဆီးမလဲ ဆိုသည်တို့ဖြစ်သည်။ ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်ရသည့် အကြောင်းအရင်းကို ရှာဖွေဖော်ထုတ်သည့်အခါ ရဲတပ်ဖွဲ့မှ ဖြည့်စွက်ရသော အစီရင်ခံစာပုံစံကို အရေး ကြီးသော သတင်းအချက်အလက် ရင်းမြစ်အဖြစ် မှတ်ယူပါသည်။ သို့သော် ရဲတပ်ဖွဲ့၏ အဓိက လုပ်ဆောင်ချက်မှာ လမ်းအသုံးပြုသူများက ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းများ ကျူးလွန်ဖောက်ဖျက်မှု ရှိမရှိဆိုသည်ကို စိစစ်သေချာစေရန်ဖြစ်ပြီး ယာဉ်တိုက်မှု ဖြစ်စေသည့် အကြောင်းအရင်းများ အပြည့်အစုံကို ရှာဖွေဖော်ထုတ်ရန် သိပ်မဟုတ်ကြောင်း နားလည်ရန်မှာ တန်ဖိုးရှိလှပါသည်။ အမှန်ပင်ဖြစ်သည်။ သုတေသနများစွာက ပြသနေသည်မှာ ယာဉ်တိုက်မှုများ အားလုံးနီးပါးတွင် လူတို့ ကျူးလွန်သော အမှားများ နှင့် ကျူးလွန် ဖောက်ဖျက်မှုများက ယာဉ်တိုက်မှု ၉၀ - ၉၅% အထိတွင် အဓိကလွှမ်းမိုးလျက်ရှိသော အချက်ဖြစ်သည်ကို မြင်နိုင်ပါသည်။ လက်တွေ့လုပ်ဆောင်မှုများမှ လည်းသင်ကြား ပေးလိုက်သည်မှာ ဖြစ်ရပ်များစွာတွင် အခြေအနေ အကြောင်းအချက်များ များစွာပေါင်းစပ်ပါဝင်နေသော်လည်း ရဲတပ်ဖွဲ့အနေဖြင့် မကြာခဏဆိုသလို အကြောင်းရင်းတစ်ခု အပေါ်၌သာ စွဲမြဲနေလေ့ရှိသည် ဆိုတာပင်ဖြစ်သည်။ အကြောင်းအရင်းတစ်ခုကိုသာ စဉ်းစားခြင်းက လက်တွေ့ပကတိအဖြစ်ကို ရိုးရှင်းလွယ်ကူအောင် လုပ်ခြင်းပင်ဖြစ်ပါသည်။ ရလဒ်အနေဖြင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး အစီအစဉ်များ ဖော်ဆောင်ရာတွင် ရဲတပ်ဖွဲ့၏ ယာဉ်တိုက်မှုဆိုင်ရာ အချက်အလက်များက အရေးပါသော စဉ်းစားဆင်ခြင်မှုတစ်ခုဖြစ်သော်လည်း ယာဉ်မတော်တဆမှုများ၏ ပြင်းထန်မှုကို ကာကွယ် တားဆီးရန်နှင့် သို့မဟုတ် လျော့ချရန် အကောင်းဆုံးနည်းလမ်းကို ရှာဖွေ ဖော်ထုတ်သည့်အခါ အခြားအချက်များ၊ အကြောင်းအရင်းများကိုလည်း ထည့်သွင်းစဉ်းစားရန် လိုပါသည်။

အဆိုပါကိစ္စရပ်က ယာဉ်တိုက်မှုများကို မည်ကဲ့သို့ အကောင်းဆုံး ကာကွယ်တားဆီးမည်ဆိုသည်နှင့် သက်ဆိုင်သည့် ဒုတိယမေးခွန်းသို့ ခေါ်ဆောင်သွားပါသည်။ သမိုင်းကြောင်းအားဖြင့် 'ယာဉ်မောင်းကို အပြစ်ဖို့' သည့်နည်းကို ချမှတ်သည့်တိမ်းညွှတ်မှုတစ်ခု နိုင်ငံများစွာတွင် ရှိပါသည်။ ယင်းက အပြုအမူဆိုင်ရာ ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်မှုများအပေါ် အလွန်အကျွံ အားထားမှုသို့ ဦးတည်စေပါသည်။ ၎င်းနှင့် ဆန့်ကျင်စွာပင် ပို၍ထိရောက်သော နည်းမှာ အန္တရာယ်များသော ယာဉ်သွားလာမှု အခြေအနေများ ပပျောက်စေရန် သို့မဟုတ် အနိမ့်ဆုံးအားဖြင့်ဆိုလျှင် ထိုအခြေအနေများကို လျော့ချရန်နှင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးက လမ်းအသုံးပြုသူမည်သို့ ကောင်းမွန်စွာ 'ပြုမူကျင့်ကြံသည်' ဆိုသည့်အပေါ် အားထားခြင်းကို လျော့ချရန် ဖြစ်ပါသည်။ ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်လျှင် မည်သူ့ အပြစ်လဲဆိုသည်ကို ကျွန်တော်တို့ မေးခွန်းထုတ်မည့်အစား အဆိုပါ ယာဉ်တိုက်မှု မည်ကဲ့သို့ ဖြစ်ပေါ်နိုင်သနည်း ဆိုသည်နှင့် ယာဉ်တိုက်မှု ဖြစ်စေသည့် အကြောင်းအရင်းများကို မည်သို့ စီမံခန့်ခွဲမည်နည်း

ဆိုသည့်မေးခွန်းများ ထုတ်ရန်ဖြစ်သည်။ ယခုနည်းမှာ ပြစ်မှုကျူးလွန်သူ လူနည်းစုလေး၏ ရာဇဝတ်မှုမြောက်သော အပြုအမူအစား သာမန်လူများ၏ ပုံမှန်ဖြစ်သော အပြုအမူသာ ပါဝင်မှုရှိသည့် ယာဉ်မတော်တဆမှု အများစုအပေါ် ကျွန်တော်တို့ နားလည်ထားမှုနှင့် ကိုက်ညီမှုရှိပါသည်။ ဒီဇိုင်းဆွဲသူများနှင့် လုပ်ငန်းစီမံခန့်ခွဲ သူများထံမှ ကျွန်တော်တို့ မျှော်လင့်သည်မှာ မရည်ရွယ်ဘဲ အမှားကျူးလွန်မိသော အဆိုပါ သာမန်လမ်းအသုံးပြုသူများကို သေဆုံးမှု သို့မဟုတ် ပြင်းထန်သောထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှုတို့ ဖြစ်စေသည့် အမှားများအတွက် အပြစ်ပေးရန် မလိုသည့် အခြေအနေများကို ဖန်တီး ထားသော ယာဉ်သွားလာမှု စနစ်တစ်ခုပင် ဖြစ်သည်။ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းသော အခြေအနေများကို ဖန်တီးရန် ကြိုးစားခြင်းသည် အန္တရာယ်များသောယာဉ်သွားလာမှုအခြေအနေများပပျောက်မှုကို ဦးတည်သည့် ကြိုတင်ပြင်ဆင် လုပ်ဆောင်သော နည်းလမ်းတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။ ၎င်းမှာ အန္တရာယ်ကင်းစနစ် နည်းလမ်း၏ အဓိကအစိတ်အပိုင်းတစ်ခု ဖြစ်ပါသည်။

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာ စီမံခန့်ခွဲမှုများကို အန္တရာယ်ကင်းစနစ် နည်းလမ်းဖြင့် ဖြေရှင်းခြင်း၏ အရေးပါမှုကို ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာ နိုင်ငံတကာ ပညာရှင်များ အားလုံးက လက်ခံအသိအမှတ်ပြုထားပါသည်။ သေဆုံးမှုများနှင့် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှုများကို မော်တော်ယာဉ်အသုံးပြုသော ကုန်းလမ်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအတွက် မလွှဲမရှောင်သာ ပေးရသော တန်ဖိုးအဖြစ် အန္တရာယ်ကင်းစနစ်က မမြင်ပါ။ ဆူချီးမြှင့်ခံရသည့် အစီရင်ခံစာတစ်ခု (ITF, ၂၀၁၆) ကို နိုင်ငံတကာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဖိုရမ်က မကြာခဏ ထုတ်ပြန် ခဲ့ပါသည်။ "သုညလမ်းပေါ် သေဆုံးမှုနှင့် ပြင်းပြင်းထန်ထန် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှု၊ အန္တရာယ်ကင်းစနစ်သို့ အခြေခံကျသော အပြောင်းအလဲကို ဦးဆောင်ခြင်း" ဟု အမည်ရပြီး အန္တရာယ်ကင်းစနစ် နည်းလမ်း၏ ဒဿနာ မူများ၊ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရေး နည်းလမ်းနှင့် အောင်မြင်သော ဖြစ်ရပ်များ အသေးစိတ် ပါဝင်ပါသည်။

နိုင်ငံတကာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဖိုရမ်မှ အစီရင်ခံစာက အန္တရာယ်ကင်းစနစ်၏ အခြေခံအုတ်မြစ်ဖြစ်သော မူလေးချက်ကို ဖော်ထုတ်ထားပါသည်။ ၎င်းတို့မှာ

- ၀၁။ လမ်းပေါ် မတော်တဆဖြစ်မှုများကို ဦးတည်နိုင်သည့် အမှားများကို လူတို့ ကျူးလွန် ကြသည်။
- ၀၂။ နာကျင်မှု မဖြစ်ခင် မတော်တဆမှုမှ ပေါ်ထွက်လာသောအားများကို ခံနိုင်သည့် ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာ ခံနိုင်ရည်အားမှာ လူ့ ခန္ဓာကိုယ်တွင် အကန့် အသတ်ဖြင့်သာရှိသည်။
- ၀၃။ မတော်တဆဖြစ်မှုများကို အပြင်းအထန် ဒဏ်ရာရမှု သို့မဟုတ် သေကြေမှုဖြစ်ခြင်းမှ ကာကွယ်တားဆီးရန် လမ်းများနှင့် ယာဉ်များကို ဒီဇိုင်းပုံစံဆွဲသူ၊ တည်ဆောက်သူ၊ စီမံခန့်ခွဲသူ၊ အသုံးပြုသူများနှင့် မတော်တဆမှု ဖြစ်ပြီးနောက် ပြုစုကုသသူများ၏ အကြားတွင် အတူတူ တာဝန်ခွဲဝေရှိပါသည်။
- ၀၄။ အကျိုးသက်ရောက်မှုများကို ဆတိုးပွားနိုင်ရန် စနစ်၏ အစိတ်အပိုင်းများ အားလုံးကို ခိုင်မာအောင် လုပ်ရပါမည်။ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခု ပျက်စီးသော်လည်း လမ်းအသုံးပြု သူများကို အကာအကွယ်ပေးမြဲ ပေးနိုင်ရပါမည်။

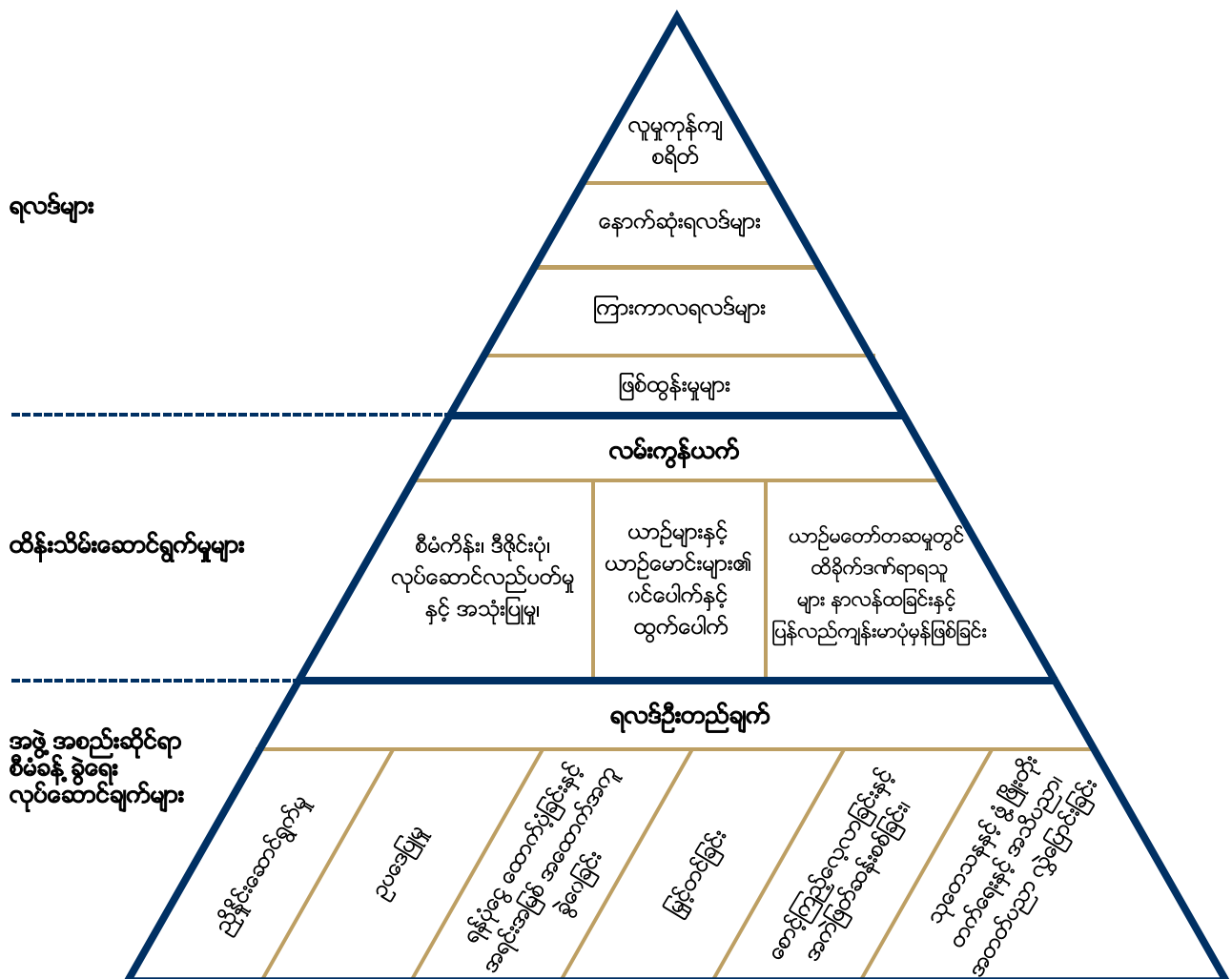
ထို့ကြောင့်ကုန်းလမ်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်၏ ဒီဇိုင်းပုံစံနှင့်လုပ်ဆောင်မှုသည်လမ်းအသုံးပြုသူအား အန္တရာယ်ကင်းသောအပြုအမူကို လမ်းညွှန်သင့်သည်။ ဖြစ်လေ့ဖြစ်ထရှိသော လူ့အမှားများ၏ အကျိုးဆက်များကို လျော့ပါးသက်သာ စေသင့်ပါသည်။ အခြေခံမူများသည် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဖြစ်သည့်အတွက် အန္တရာယ်ကင်းစနစ် နည်းလမ်းကို ကမ္ဘာ့ နိုင်ငံများ အားလုံးတွင် အသုံးပြုနိုင်ပါသည်။ လမ်းပေါ်ထိခိုက် ဒဏ်ရာရမှု ကာကွယ်ရေး ကမ္ဘာ့အစီရင်ခံစာ (Peden et al., 2004) က အန္တရာယ်ကင်းစနစ် ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်ချက်များသည် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ပြဿနာများ၏ ဒေသအလိုက် လေ့လာဆန်းစစ်ချက် အပေါ်တွင် အခြေခံသင့်ကြောင်း အကြံပြုပါသည်။

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး မဟာဗျူဟာ နောက်ဆက်တွဲ အသေးစိတ်များ ဖော်ထုတ်ရန်နှင့် အထက်ဖော်ပြပါ နည်းလမ်းမှ ရရှိသော ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်ချက်များကို ဖော်ဆောင်ရန်အတွက် အန္တရာယ်ကင်းစနစ်ကို တာထွက်စမှတ်အဖြစ် ချမှတ်အတည်ပြုရန် အကြံပြုပါသည်။ ပို၍ အရေးကြီးစွာပင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများ၏ ဖွံ့ဖြိုးမှုအဆင့်နှင့် နိုင်ငံ၏ယဉ်ကျေးမှုတွင် အံဝင်ခွင်ကျ ဖြစ်စေရန် အကြံပြုပါသည်။ ဥပမာ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ဖောင်ဆောင်သည့်အလုပ်တွင် အန္တရာယ်ကင်းစနစ်၏မူများကို မည်သို့မည်ပုံ အထိရောက်ဆုံး ချမှတ်နိုင်မည်ကို အဆုံးအဖြတ်ပေးရန်အတွက် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်တစ်ဦး ခန့်အပ်ရန် မိမိတို့ ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်အဖွဲ့က အကြံပြုအပ်ပါသည်။

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် စွမ်းဆောင်ရည် မြှင့်တင်ခြင်း

ကဏ္ဍအစုံ၊ ကျွမ်းကျင်မှု နယ်ပယ်အစုံ မိတ်ဖက် တည်ဆောက်ခြင်း များ၏ အရေးပါမှုက ရလဒ်ကောင်းများ ပေါ်ထွက်စေသည်မှာ သက်သေအခိုင်အမာ ရှိပြီးဖြစ်ပါသည်။ ကဏ္ဍဖြတ်ကျော်၊ ကျွမ်းကျင်လုပ်ငန်း နယ်ပယ် ဖြတ်ကျော် စီမံခန့်ခွဲမှုများကို စီမံခန့်ခွဲရန် (အဆိုပါ စီမံခန့်ခွဲခြင်း မှာ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှု တိုးတက်ကောင်းမွန်ရန် ကြိုးစားသည့်အခါလိုအပ်ချက် တစ်ခု ဖြစ်သည်) စီမံခန့်ခွဲမှု အဆောက်အအုံသည် အစိတ်အပိုင်း သုံးခုကို နေရာပေးသင့်ပါသည်။ ထိုအစိတ် အပိုင်းသုံးခုမှာ လုပ်ဆောင်ချက် (မူဝါဒအားဖြင့် ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များ)၊ လုပ်ငန်းစဉ် (မူဝါဒဆိုင်ရာ ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များကို ဖော်ဆောင်ပုံ) နှင့် ရလဒ် (သေဆုံးသူနှင့် ဒဏ်ရာရသူ

လျော့ကျမှုအားဖြင့် တွက်ချက်သည့် အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ထားသော ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များ၏ ရလဒ်များ) ဖြစ်ပါသည်။ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးစီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် စွမ်းဆောင်ရည် မြှင့်တင်မှုတို့နှင့် သက်ဆိုင်သည့်နောက်ဆုံး ပေါ် တွေးခေါ်ကြံဆမှုကို များစွာကိုးကားခြင်း ခံရသည့် ထုတ်ဝေမှု တစ်ခုက တင်ပြထားပါသည် (Bliss and Breen, 2009)။ ထိုတွေးခေါ်ကြံဆမှုကို အောက်ဖော်ပြပါ ပုံရိပ်တွင် ကောင်းစွာ အကျဉ်းချုပ်ထားပါသည်။



Source: Bliss and Breen, building on the frameworks of lead Transport Safety Authority, 2000; Wegman 2001; Koornstra et al. 2002; Bliss 2004 ပုံ ၁။ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် (Bliss and Breen, 2009)

အမျိုးသား ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးမဟာ ဗျူဟာများကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရန်၊ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှုတွင် မြန်မာနိုင်ငံတော်ဖွဲ့နှင့်အတူ ဦးဆောင်မှုဖော်ဆောင်ရေးအတွက် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန (ကညန)အား သတ်မှတ်ရန် “အမျိုးသား ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ” (NRSC) ဖွဲ့စည်းခြင်းကို လေ့လာသိရှိခဲ့ပါသည်။ NRSC တွင် အဖွဲ့ဝင် အများအပြား ပါဝင်ပါသည်။ အဓိကအားဖြင့် နိုင်ငံတော်ဝန်ကြီးဌာနများမှ ဖြစ်ပါသည်။ ထို့အပြင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး လုပ်ငန်းအဖွဲ့ (Road Safety Task Force) ကို မကြာသေးခင်က ဖွဲ့စည်းပြီး ဖြစ်ပါသည်။ လုပ်ငန်းအဖွဲ့၏ ဥက္ကဋ္ဌမှာ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာနမှ ပြန်ထောင်စုဝန်ကြီးဖြစ်ပြီး အဖွဲ့ဝင် ၁၂ ဦး ရှိပါသည်။ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးနှင့် ညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၏ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်က လုပ်ငန်းအဖွဲ့အတွင်းရေးမှူးအဖြစ် တာဝန်ယူပြီး အတွင်းရေးမှူး အဖွဲ့ရုံးခန်းကို ဌာနမှ ဖြည့်ဆည်း ပါသည်။ လုပ်ငန်းအဖွဲ့က ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်မှုများနှင့်သက်ဆိုင်သည့် လစဉ်အစီရင်ခံစာများကို အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ ဥက္ကဋ္ဌထံ တင်သွင်းပါသည်။ ကြံ့ခိုင်သော စီမံခန့်ခွဲမှု ဖွဲ့စည်းပုံကို ဖော်ပြသည်ဟု ထင်မြင်ရပါသည်။ သို့သော် လက်ရှိစီမံခန့်ခွဲမှု ဖွဲ့စည်းပုံတွင် စီမံခန့်ခွဲမှု လုပ်ဆောင်ချက် ခုနစ်ခုလုံးကိုကောင်းစွာ မခြုံငုံမိ သေးဟု ယူဆပါသည်။ အဆိုပါ ခုနစ်ခုမှာ ရလဒ်အလေးထားမှု၊ ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်မှု၊ ဥပဒေများ၊ ရန်ပုံငွေနှင့် အရင်းအမြစ်များ ခွဲဝေမှု၊ မြှင့်တင်မှု၊ စောင့်ကြည့်လေ့လာမှုနှင့် အကဲဖြတ်ဆန်းစစ်မှု၊ သုတေသနနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု(R&D) နှင့် အသိပညာ၊ အတတ်ပညာ လွှဲပြောင်းမှုတို့ ဖြစ်ပါသည်။

အဆိုပါ လုပ်ဆောင်ချက် ခုနစ်ခုကို လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်သည့် အစိုးရအခြေပြုယူနစ်ကို ပုံမှန်အားဖြင့် ရှေ့ဆောင်ရွက်ပြုသည့် အဖွဲ့အစည်း အဖြစ် ညွှန်းဆိုပါသည်။ ယခုအစီရင်ခံစာတွင် အသုံးပြုထားသော ဂေါဟာရပင် ဖြစ်ပါလိမ့်မည် (Peden et al., 2004)။ သို့သော် မြန်မာနိုင်ငံတွင် အဆိုပါ အဖွဲ့အစည်းအတွက် အသုံးပြုသောအမည်မှာ ဒေသလုပ်ထုံးလုပ်နည်း၊ အစဉ်အလာများကို ထင်ဟပ်သင့်ပါသည်။

တခြားတာဝန်ကဏ္ဍများရှိသော ပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် ဖွဲ့စည်းထားသည့် ကောင်စီအနေဖြင့် အချိန်ပြည့် လုပ်ကိုင် ဆောင်ရွက်သော၊ ရည်စူးမှုရှိသော၊ ကျွမ်းကျင်မှုရှိသော ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ဝန်ထမ်းများ ပြည့်စုံမှု လိုအပ်သည့်အဆိုပါ လုပ်ဆောင်ချက်များကို စီမံခန့်ခွဲရန် အင်မတန် ခက်ပါလိမ့်မည်။ ထိုကဲ့သို့သော ဝန်ထမ်းများ တိုးတက်ဖွံ့ဖြိုးရေးမှာ လုပ်ဆောင်နိုင်စွမ်း မြှင့်တင်ခြင်း၏ အဓိကဖော်ဆောင်နိုင်သည့် အရာဖြစ်ပါသည်။

Bliss နှင့် Breen တို့ အဆိုပြုသည့်အတိုင်း ထိရောက်မှု ရှိသော

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး မူဝါဒများ အတွက် ကြိုတင်လိုအပ်ချက် တစ်ခုအဖြစ် ခိုင်မာသော “အခြေခံအုတ်မြစ်” စီမံခန့်ခွဲမှုကို ထောက်ခံသည့်အတွက် အောက်ဖော်ပြပါအကြံပြုချက်များကို ထောက်ခံပြောဆိုရန် လိုအပ်သည်ဟု နားလည်မိပါသည်။

- Bliss နှင့် Breen တို့တင်ပြထားသော နမူနာကို အသုံးပြုပြီး မြန်မာနိုင်ငံရှိ လက်ရှိ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှု ဖွဲ့စည်းပုံနှင့် လိုအပ်ချက်များကို ဆန်းစစ်မှုအပေါ် အခြေခံ၍ ‘ယာဉ် အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ရှေ့ဆောင် ရှေ့ရွက်ပြုသည့် အဖွဲ့အစည်း’ တစ်ခုကို ဖော်ဆောင်ရန်၊ ရှေ့ဆောင် အဖွဲ့က NRSC နှင့် မိတ်ဖက်အဖြစ် ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်သင့်သည်
- NRSC ကို ဖြန့်ကျက်ခြင်း၊ ဒေသနှင့် ဒေသန္တရ ကိုယ်စားလှယ်များ နှင့် အစိုးရမဟုတ်သော ကိုယ်စားလှယ်များ ထည့်သွင်းခြင်း
- မြန်မာနိုင်ငံ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး လုပ်ငန်းစီမံချက် (၂၀၁၄) တွင် ချမှတ်ထားသော အရေအတွက် ပမာဏဆိုင်ရာ ဦးတည်ချက်များကို မည်ကဲ့သို့ ရောက်ရှိသည်ကို ပွင့်လင်းမြင်သာရှိစေရန် NRSC ကို ဖိတ်ခေါ်ခြင်း
- လွတ်လပ်သော စောင့်ကြည့် လေ့လာရေးအဖွဲ့စည်းခြင်း နှင့် တက္ကသိုလ်အခြေပြု ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး သုတေသနကို ပံ့ပိုးမှုတို့အပါအဝင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုနယ်ပယ်တွင် NRSC က ချမှတ်ထားသည့် သတ်မှတ်ရလဒ် ဦးတည်ချက်များသို့ တိုးတက်မှုအပေါ် စနစ်ကျပြီး ဘက်မလိုက်သော တိုင်းတာမှုများနှင့် သုတေသန လုပ်ဆောင်နိုင်အားကို ခိုင်မာစေခြင်း

မြန်မာအဆင့်မြင့် အရာရှိများကြားတွင် လမ်းပေါ်သေဆုံးမှုနှင့် ဒဏ်ရာရမှုများ လျော့နည်းရေး ရည်စူးမှု ရှိသည်မှာ ပညာရှင်အဖွဲ့အနေဖြင့် ရှင်းလင်းသော်ငြားအဆိုပါရည်စူးမှုသည် (ပေါင်းစပ်အားအတွက်) တခြားအဆင့်မြင့်နိုင်ငံရေး ဆုံးဖြတ်ချက်များဖြင့် လိုက်လျောညီထွေ ရှိရမည်မှာလည်း ရှင်းပါသည်။ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှု တိုးတက် ကောင်းမွန်ရေး အချို့သော သီးသန့်ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်မှုများအပေါ် ၎င်းက သက်ရောက်မှုရှိပါလိမ့်မည်။ ဥပမာအားဖြင့် လာမည့်ဆယ်စုနှစ်များအတွက်နိုင်ငံအတွက် စွမ်းအင်မူဝါဒ (ဥပမာ စွမ်းအင်အားထားမှု)၊ ဆက်သွယ်ရေး/နည်းပညာနှင့် မြို့ပြစီမံကိန်း မူဝါဒများ (ယင်းကသွားလာလှုပ်ရှားမှု လိုအပ်ချက် အချို့ကိုတွန်းအားပေးသည်) သို့မဟုတ် ယာဉ်အသွားအလာနှင့်တခြား သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ် မူဝါဒများ (ဥပမာ လေကြောင်း၊ ရထားကိုနားလည်မှုရှိရန်လိုပါသည်။ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကိစ္စရပ်များ (ဥပမာ အလိုအလျောက် မောင်းနှင်ခြင်း၊ အင်တာနက်အခြေပြု ပညာရေး သို့မဟုတ် ကျန်းမာရေး ဝန်ဆောင်မှုထုတ် လွှတ်မှုများတွင်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၏ ပါဝင်ပတ်သက်မှုနှင့်ဆိုင်သော စိုးရိမ်ပူပန်မှုများ၊ လောင်စာသုံးစွဲမှု နှင့် တခြားဆက်စပ်လျက်ရှိသော ကျန်းမာရေးပြဿနာများ) နှင့် ပတ်သက်၍

ကမ္ဘာတဝန်းတွင် အပြောင်း အလဲများများစွာဖြစ်ပေါ်နေသည့်အတွက် အဆိုပါဆုံးဖြတ်ချက်များမှာ ထိုအဆင့်တွင် အရေးကြီးပါသည်။ အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်သို့ စနစ်ဆိုင်ရာ ပြောင်းလဲခြင်းနှင့် ခရီးသွားလာသည့် အမြန်နှုန်းစီမံခန့်ခွဲမှုတို့သည် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှု တိုးတက်ကောင်းမွန်ရေး၊ လောင်စာသတိပြုသုံးစွဲမှု၊ ရာသီဥတု ဖောက်ပြန်ပြောင်းလဲမှု၊ စီးပွားရေးနှင့် လူမှုရေးဆိုင်ရာ အကျိုးပင်မှု၊ ထုတ်လွှတ်မှုများနှင့် ပို့ဆောင်ရေး၏ ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ သက်ရောက်မှုများအပါအဝင် ပြဿနာပေါင်းစုံကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရန် အစီအမံများဖြစ်သည်။ ထို့အပြင်မြန်မာ အစိုးရအနေဖြင့် အကြီးစား ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဆိုင်ရာ ဆုံးဖြတ် ချက်များ အခြေခံအများကို ချမှတ်ရန် လိုအပ်ပါသည်။ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး မူဝါဒများကို တခြား အရေးကြီးသော မူဝါဒနယ်ပယ်များစွမ်းအင်၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်၊ ရာသီဥတု ဖောက်ပြန်ပြောင်းလဲမှု၊ ဆက်သွယ်ရေး/ နည်းပညာ၊ မြို့ပြစီမံကိန်း၊ ကျန်းမာရေး စသည်တို့နှင့် မည်သို့ ကိုက်ညီအောင် လုပ်မည်ကို စူးစမ်းရှာဖွေခြင်းအား ပညာရှင်အဖွဲ့က အကြံပြုပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံအတွက် စိတ်ဝင်စားဖွယ် ဖြစ်နိုင်သည့် တခြား နိုင်ငံတကာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုတစ်ခုကို သတိပြုမိစေချင်ပါသည်။ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးတွင် ထိရောက်မှုရှိသော၊ လုပ်ဆောင်နိုင်မှု အလေးထားသော၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်၊ သယံဇာတတို့ကို ထိခိုက်မှုမရှိပဲ ရေရှည်တည်တံ့နိုင်သော စီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်ကို မည်သို့ စီမံရမည်ကို လမ်းညွှန်မှုပြုရန် နိုင်ငံတကာ စံသတ်မှတ်ချက်ကို ထုတ်ပြန်ထားပါသည်။ ISO39001 ဟု အမည်ရပါသည်။ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှု စနစ်ဆိုင်ရာ နိုင်ငံတကာ စံသတ်မှတ်ချက် ဖြစ်ပါသည်။ ISO39001 သည် အစိုးရဌာနမှသည် ပုဂ္ဂလိကအဖွဲ့များအထိ မည်သည့်အဖွဲ့အစည်းမဆို ချမှတ်လိုက်နာရန် အကျိုးဝင်ပါသည်။ ISO39001 နှင့် ကိုက်ညီမှုရှိခြင်းကိုကောင်းစွာ အခြေခံပြီး လက်ခံအသိအမှတ်ပြုသည့် ISO အသိအမှတ်ပြု လက်မှတ်ထုတ်ပေးခြင်းမှတစ်ဆင့် ပိုမိုသေချာခိုင်မာမှုရှိစေနိုင်ပါသည်။ ယခုအစီရင်ခံစာတွင် ပါဝင်သော အကြံပြုချက်များမှာ အဆိုပါအဆုံးစွန် ရည်မှန်းချက်သို့ ဦးတည်ပြီး အကျိုးပြုထားသည်ကို သတိပြု၍ ရေရှည်အနာဂတ် အဆင့်တစ်ခုအဖြစ် မြန်မာအစိုးရအနေဖြင့် သက်ဆိုင်ရာ ဌာနများနှင့် အဖွဲ့အစည်းများတွင် ISO39001 ကို ချမှတ်လိုက်နာရေး စဉ်းစားရန် အကြံပြုပါသည်။

တခြားကိစ္စရပ်နှစ်ခုမှာ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှုနယ်ပယ်တွင် အထူးအရေးကြီးပါသည်။ (ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်မှုများအား) ရန်ပုံငွေ ထောက်ပံ့ခြင်းနှင့် စွမ်းဆောင်ရည် မြှင့်တင်ခြင်းတို့ ဖြစ်ပါသည်။ 'ရန်ပုံငွေကိစ္စ' မှာ အရေးကြီးသည်ဟု ယူဆသည့်အတွက် အဆိုပါအကြောင်းအရာအတွက် သီးခြား အခန်းတစ်ခန်းသုံးရန် ကျွန်တော်တို့ ဆုံးဖြတ်လိုက်ပါသည်။ တခြား အမှန်တကယ် အရေးကြီးသည့် ကိစ္စရပ်မှာ 'စွမ်းဆောင်ရည်

မြှင့်တင်ခြင်း' ဖြစ်ပါသည်။

စီမံခန့်ခွဲမှုအောက်မှ ထောက်ပြရန် လိုအပ်သောအရေးကြီး ကိစ္စရပ်တစ်ခုမှာ ပြည့်စုံမှုရှိသော စွမ်းဆောင်ရည်မြှင့်တင်ရေးစီမံချက် ဖော်ဆောင်ရန် လိုအပ်ချက်နှင့် ရွေးချယ်၍ ရနိုင်သော ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များ၏ သင့်လျော်မှု ဖြစ်သည်ဟုယူဆပါသည်။ စွမ်းဆောင်ရည်မြှင့်တင်ရေး စီမံချက်က ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များ၏ အခြေခံ ဖြစ်သောမူများကို သက်ဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းအားလုံးမှ အလယ်အလတ်အဆင့်ရှိ အရာရှိများ အပြည့်အဝ အလေးထားမည့်၊ လိုအပ်ချက်များနှင့် တိုးတက်မှုကို သတ်မှတ်ဖော်ပြရန် လိုအပ်သောအချက် အလက်စနစ်များ ပေါ်ထွန်းလာစေမည့် စီမံချက် ဖြစ်ပါသည်။

ယခုအစီရင်ခံစာတစ်ခုလုံးတွင် အဆိုပါစွမ်းဆောင်ရည်မြှင့်တင်ရေး ကိစ္စရပ်ကို အကြိမ်ကြိမ် တင်ပြထားပါသည်။ လုပ်ဆောင်နိုင်စွမ်း မရှိမှုက နယ်ပယ်များစွာတွင် ပြဿနာတစ်ခု ဖြစ်နေပါသည်။ ဥပမာ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှု၊ အချက်အလက်စနစ်များ၊ ရဲတပ်ဖွဲ့၏ ကြပ်မတ်လိုက်နာစေမှု၊ လမ်းပုံစံစသည်တို့တွင်ဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် စွမ်းဆောင်ရည်မြှင့်တင်မှုတွင်နိုင်ငံတကာပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုကို မြှင့်တင်ရန် အကြံပြုပါသည်။ နိုင်ငံတော်အဆင့်၊ ဒေသအဆင့်၊ မြို့တော်အဆင့် ဆုံးဖြတ်ချက်ချသူများ၊ ဥပဒေပြုသူများ တတ်နိုင်သလောက် များများထိရောက်ရှိရန် လက်ရှိသင်တန်း အစီအစဉ်များထဲမှများစွာကို (ဥပမာ တက္ကသိုလ်များ၊ ကမ္ဘာ့ကျန်းမာရေးအဖွဲ့ကြီး၊ နိုင်ငံတကာ လမ်းအကဲဖြတ်မှု အစီအစဉ် (IRAP)၊ အာဆီယံ၊ GRSP စသဖြင့်တို့မှ ပိုချသော သင်တန်းများကို) အစီအစဉ်တကျဖြင့် အစောတလျင် အသုံးပြုရန် တိုက်တွန်း ပါသည်။

စွမ်းဆောင်ရည် မြှင့်တင်ရေး ရှေ့ဆောင်ရွက်မှုများ သည် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးမဏ္ဍိုင် ကြီးငါးခုလုံးတွင် (ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှု၊ ဘေးအန္တရာယ် ပိုကင်းသောလမ်းများနှင့် လှုပ်ရှားသွားလာမှု၊ ဘေးအန္တရာယ် ပိုကင်းသောယာဉ်များ၊ ဘေးအန္တရာယ် ပိုကင်းသော လမ်းအသုံးပြုသူများ၊ ယာဉ်တိုက်မှုအလွန်တုံ့ပြန်ဆောင်ရွက်ချက်) လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသော ကျွမ်းကျင်ဝန်ထမ်းများကို ဦးတည်ရန်နှင့် အန္တရာယ်ကင်းစနစ် နည်းလမ်း၏ မူများကို သိရှိရန်မှာ အရေးကြီးပါသည်။ ရေရှည်တည်တံ့မှုကို မြှင့်တင်ရန်အတွက် အောက်ဖော်ပြပါ ဆောင်ရွက်ချက်များ အပါအဝင် ရောနှော ပေါင်းစပ်ထားသော စွမ်းဆောင်ရည် မြှင့်တင်ရေးမဟာ ဗျူဟာများကို လိုအပ်ပါသည်။

- အဓိကအရေးပါသည့် ဝန်ထမ်းများ နိုင်ငံတကာ သင်တန်း အစီအစဉ်များ တက်ရောက်ရန် လွယ်ကူစေခြင်း
- မြန်မာနိုင်ငံရှိ ကျွမ်းကျင်ဝန်ထမ်းများ၏ လိုအပ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီအောင် ပြုလုပ်ထားသော ရည်စူး ဦးတည်ချက်ရှိသည့်

သင်တန်းအစီအစဉ်များ ဖော်ဆောင်ခြင်းနှင့် ပို့ချခြင်း

- လုပ်ဆောင်ကျင့်ကြံမှုအသစ်များနှင့် လုပ်ငန်းစဉ်အသစ်များ အမြန်ပြန့်ပွားရေးကို မြှင့်တင်ရန် သင်တန်းပေးသူကို သင်တန်းပေးခြင်း (train-the-trainer) နည်းစနစ်များကို အသုံးပြုခြင်း
- ကျွမ်းကျင်ဝန်ထမ်းများကို ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့်ပညာပေးရန်အတွက် Online အစီအစဉ်များကို အသုံးပြုခြင်းကဲ့သို့ အကုန်အကျမများဘဲ ထိရောက်မှုရှိသော တခြား နည်းလမ်းများကို

ဖော်ဆောင်ခြင်းနှင့်

- မြန်မာနိုင်ငံရှိ တက္ကသိုလ်များအနေဖြင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ပညာပေးအစီအစဉ်များ ဖော်ဆောင်ရန်နှင့် ပို့ချရန်၊ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး သုတေသီများအား သင်တန်းအခွင့်အလမ်းများ ဖြည့်ဆည်းပေးရန် တိုက်တွန်းပါသည်။



ဘေးအန္တရာယ် ပိုမိုကင်းရှင်းသော လမ်းများ

စီမံကိန်း၊ ဒီဇိုင်းပုံစံ၊ တည်ဆောက်မှုမှတစ်ဆင့် လမ်းကွန်ရက်ကို စီမံဆောင်ရွက်မှုအထိ ဘေးအန္တရာယ် ပိုမိုကင်းရှင်းသောလမ်းကို ဖြည့်ဆည်းပေးအပ်ရာတွင် လမ်းအာဏာပိုင်များနှင့် စီမံဆောင်ရွက်သူများအနေဖြင့် ၎င်းတို့၏ ထူးခြားအရေးပါသော အခန်းကဏ္ဍကို နားလည် သဘောပေါက်ရန်၊ အသိအမှတ်ပြုရန်နှင့် တာဝန်ယူမှုရှိရန်မှာ အရေးပါလှသည်ကို ‘ဘေးအန္တရာယ်ပိုမိုကင်းရှင်းသောလမ်းနှင့် လှုပ်ရှားသွားလာမှု’ မဏ္ဍိုင်က အလေးအနက်ပြုပါသည်။ လမ်းအသုံးပြုသူ အားလုံးသည်သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ မထိခိုက်ဘဲ ရေရှည် တည်တံ့စေမည့် မြို့ပြစီမံကိန်း၊ ပို့ဆောင်ရေး တောင်းဆိုမှု စီမံခန့်ခွဲခြင်း နှင့် မြေအသုံးပြုမှု စီမံခန့်ခွဲခြင်းတို့၏ တစ်စိတ်တစ်ဒေသဖြစ်မှု သေချာစေရန် ရှေ့ဆောင်ရွက်ပြုမှုများ လုပ်ဆောင်ထားပါ

သည်။ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းသော စီမံ လုပ်ဆောင်မှု၊ လက်ရှိလမ်း အခြေခံအဆောက်အအုံနှင့် ကွန်ရက်ထိန်းသိမ်းရေးနှင့် တိုးတက်ကောင်းမွန်ရေးတို့အတွက် လုပ်ဆောင်ချက်များကို သတ်မှတ် ဖော်ထုတ်ထားပါသည်။

‘လမ်းများကို အန္တရာယ်ကင်းရှင်းစေခြင်း’ နှင့်ဆိုင်သည့် အကြံပြုမှုများအတွက် ပွဲဦးထွက်အဖြစ် မကြာသေးခင်ကဖြစ်သော အာရှဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ်၏ အစီရင်ခံစာဖြစ်သည့် “မြန်မာနိုင်ငံ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ မူဝါဒမှတ်စု၊ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး” (ADB, 2016) စာမျက်နှာ ၂ မှ နိဂုံးကို ကျွန်တော်တို့ ကောက်နုတ်ထားပါသည်။



“လမ်းအခြေခံ အဆောက်အအုံမှာ ယေဘုယျ အားဖြင့် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှု မရှိပေ။ လမ်းကြော တည်ရှိပုံများမှာ ခြေလျင်သွားသူများနှင့် နှစ်ဘီး သို့မဟုတ် သုံးဘီးယာဉ်များအတွက် ယေဘုယျ အားဖြင့် အကာအကွယ် မရှိခြင်းနှင့်အတူ မကြာခဏဆိုသလို အန္တရာယ်များသည်။ ပိုမိုအား ကောင်းသော လေးဘီးယာဉ်များ ပို၍များပြားလာ သည့်အတွက် အဆိုပါပြင်ပိုက်သည့်ပြဿနာ များမှာ ပို၍ပို၍ပင် အရေးကြီးလာသည်။ အန္တ ရာယ် ကာကွယ်သည့် ပစ္စည်းကိရိယာကို ရံဖန်ရံခါသာ အသုံးပြုပြီး လမ်းအမှတ်အသားများ လည်းလုံလောက်မှု မရှိပေ။ ဘေးအန္တရာယ်ကင်း ရေး လမ်းညွှန်ချက်များ သို့မဟုတ် လမ်းပြင်မှုများ အတွက် မဖြစ်မနေ လိုက်နာရန် လိုအပ်ချက်များ မရှိပေ။”

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ယာဉ်အသွားအလာ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှု တိုးတက်ကောင်းမွန်ရေးအတွက် အဓိက လက္ခဏာတစ်ခုမှာ လမ်းမကြီးများ၊ လမ်းငယ်များနှင့် ခြေလျင်လူသွားလမ်းများ၏ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှု အရည်အသွေးတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံခြင်း ဖြစ်သည်ဟု ကျွန်တော်တို့ ယုံကြည်ပါသည်။ အဆိုပါကိစ္စ ထိ ရောက်မှုရှိရန် ပြည့်စုံသောနည်းလမ်းကို လိုပါသည်။ ကောင်းမွန် သော ဒီဇိုင်းပုံစံ လက်စွဲများ၊ ဒီဇိုင်းပုံစံဆွဲတော်သူများ၊ ဆုံးဖြတ် ချက် ချမှတ်ရာတွင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ပါဝင်သော ကောင်းမွန်သော လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ၊ ကောင်းမွန် သော ဒီဇိုင်းပုံစံများကို ကောင်းစွာ အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း တို့ ပါဝင်သည့် နည်းလမ်းဖြစ်ပါ သည်။

အဆိုပါ ဖော်ပြချက်၏ နောက်ကွယ်တွင် အရင်းခံအကြောင်း အရင်းနှစ်ခုရှိပါသည်။ပထမတစ်ခုမှာခန့်မှန်းထားသည့် (မော်တော် ယာဉ်အသုံးပြု) လူပ်ရှားသွားလာမှု တိုးပွားလာခြင်းကို တုံ့ပြန် သည့် အနေဖြင့် လာမည့်နှစ်များအတွင်း လမ်းအခြေခံ အဆောက် အအုံတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အမြောက်အမြားကိုမျှော်လင့်ပါသည်။ ဒုတိယ အကြောင်းအရင်းမှာ အခြေခံ အဆောက်အအုံ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများက ဘေးအန္တရာယ်များကို လျော့ချနိုင် သည်ကို နိုင်ငံတကာ အတွေ့အကြုံများမှ တဆင့်ကျွန်တော်တို့ သိရှိထားပါသည်။ သေကျေဒဏ်ရာရသည့် ယာဉ်မတော်တဆ ဖြစ်မှု ၅၀-၇၅% အထိလျော့ကျမှု ဖြစ်နိုင်ပါသည် (ဥပမာ လမ်းလေးခွဆုံကို ပုံစံကောင်းပြီး အလုပ်ဖြစ်သော အပိုင်းအဖြစ် ပြောင်းလဲခြင်း)။ အခြေခံအဆောက်အအုံမှတဆင့် အောင်မြင် သော ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ဖော်ဆောင်မှု ၏ အဓိကအစိတ်အပိုင်းမှာ ယာဉ်အမြန်နှုန်းများကို စီမံခန့်ခွဲခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် ချမှတ်ရမည့် အရေးကြီးသော ဆုံးဖြတ် ချက်တစ်ခု မှာ လမ်းအသစ်တစ်လမ်း ကို ဒီဇိုင်းပုံစံဆွဲသည့်ဖြစ်စေ၊ တည် ဆောက်သည့်ဖြစ်စေ သို့မဟုတ် လက်ရှိလမ်းမ သို့မဟုတ် လမ်းငယ်ကို လက္ခဏာအသစ်များ ဖြည့်စွက်သည့်ဖြစ်စေ လမ်းရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အားလုံးတွင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကို ရှင်းရှင်းလင်းလင်း ထည့်သွင်းစဉ်းစားရမည် ဖြစ်ပါသည်။ တစ်နည်းအားဖြင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးသည် ဆုံးဖြတ်ချက်များ ချမှတ်သည့်အခါ ရှင်းရှင်း လင်းလင်းရှိရမည့်သတ်မှတ်လိုအပ်ချက်ဖြစ်သင့်ပါသည်။ သယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေး ထိရောက်မှုရှိရေးအတွက် သို့မဟုတ် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ကုန်ကျစရိတ်များ၏ အကျိုးအတွက် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တ ရာယ် ကင်းရှင်းမှုကို မထိခိုက်စေသင့်ကြောင်း အကြံပြုပါသည်။ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု သံသရာသည် ၂၅ နှစ်ကျော်မည်ဖြစ်ပြီး မှန်ကန်စွာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု မပြုခြင်းကို “တစ်ပြားနှစ်ပြားကို အလေးထားပြီး ပိုက်ဆံ အများအပြားကို အလေးမထား” သလိုဖြစ်သည်ဟုယာဉ် အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ရှုထောင့်မှ မြင်နိုင်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံရှိ လမ်းမများနှင့် လမ်းငယ်များတွင် အန္တရာယ် ဖြစ်နိုင်မှုကို ထိရောက်စွာ လျော့ချရန်အတွက် အန္တရာယ်ကင်းသော ဒီဇိုင်းပုံစံများနှင့် အန္တရာယ်ကင်းသော အင်ဂျင်နီယာ လုပ်ငန်း ဆိုင်ရာ ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များ ဖော်ဆောင်ရန် ပြည့်စုံမှုရှိသောနည်းလမ်းကို လိုအပ် သည်ဟု မြင်ပါသည်။ ယင်းက ပိုမိုဘေးကင်းလုံခြုံသော ကွန်ယက်များ ဖြစ်လာစေလိမ့်မည်၊ အန္တရာယ် ဖြစ်နိုင်မှု မြင့်မားသော နေရာများကို ဖယ်ရှားလိမ့်မည်ဟု ယုံကြည်ပါသည်။ အဆိုပါ နည်းလမ်းတွင် ယာဉ်ကြောကို သိသာထူးခြားစွာ ပိုမိုဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းစေမည့် အလား အလာရှိပါသည်။ အထူးသဖြင့် အန္တရာယ်ကျရောက်လွယ်သော လမ်းအသုံးပြုသူများအတွက် (သေကျေဒဏ်ရာ ရမှုများအားလုံး၏ ၆၀% နီးပါးမှာ အန္တရာယ် ကျရောက်လွယ်သောလမ်းအသုံး ပြုသူများ ဖြစ်သည်) အလားအလာရှိပါသည်။ အန္တရာယ် ကျရောက်လွယ်သော လမ်းအသုံးပြုသူများနှင့် မော်တော်ယာဉ် များက တူညီသောနေရာ တစ်နေရာတည်းကို အသုံးပြုလျှင် အမြန်နှုန်း စီမံခန့်ခွဲမှုက အဆိုပါနည်းလမ်းတွင် အဓိကအရေးကိစ္စ ဖြစ်ပါသည်။

ပြည့်စုံမှုရှိသော နည်းလမ်းတွင် အဆင့်အမျိုးမျိုးနှင့် လုပ်ဆောင် ချက် အမျိုးမျိုး ပါဝင်သည်။

- မြို့ပြစီမံကိန်း၊ ယာဉ်ကြော စီမံခန့်ခွဲမှု၊ အမြန်နှုန်း စီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် လမ်းဒီဇိုင်းပုံစံတို့တွင် အသုံးပြုမည့် အန္တရာယ်ကင်းစနစ်များ ပေါ်တွင် အခြေခံပြီး ခေတ်မီ ဒီဇိုင်းပုံစံ လမ်းညွှန်ချက်များကို ဖော်ထုတ်ခြင်း
- အဆိုပါ ဒီဇိုင်းပုံစံလက်စွဲ အသစ်များကို အသုံးပြုရန် စီမံကိန်း ရေးဆွဲသူများ၊ ဒီဇိုင်းပုံစံဆွဲသူများနှင့် ဆုံးဖြတ်ပေးသူများ၏ စွမ်းဆောင်ရည်ကို မြှင့်တင်ခြင်း
- အန္တရာယ်ကင်းစနစ် တွေးခေါ်ကြံဆမှုကို နေ့စဉ် လက်တွေ့ ကျင့်သုံးမှုသို့ ပြောင်းလဲဖော်ဆောင်ခြင်း အတွက် အခြေအနေ

များကို ဖန်တီးခြင်း၊ ဥပမာ လမ်းမများနှင့် လမ်းငယ်များ၏ လုပ်ဆောင်မှုဆိုင်ရာ အမျိုးအစားခွဲခြားမှုကို အခြေပြုသည့် အစီအစဉ်များ ဖော်ထုတ်ခြင်းဖြင့်

- လက်ရှိ လမ်းမများ၊ လမ်းငယ်များနှင့် ရထားလမ်း၊ ကားလမ်း စသဖြင့် ယှဉ်တွဲလျက်ရှိသော လမ်းများကို လက္ခဏာရပ် အသစ်များ ဖြည့်စွက်ရန် စီမံချက်များ ဖော်ထုတ်ခြင်းနှင့် လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် လေ့လာရန် ‘အစီအစဉ် ပြောင်းလဲမှုများ၏ အကျိုးသက်ရောက်မှုကို လက်တွေ့စမ်းသပ် တိုင်းတာသော စီမံကိန်း’ (Demonstration project) အချို့လုပ်ဆောင်ခြင်း
- ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်ချက်များ၏ အန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာ အကျိုးသက် ရောက်မှုများကို ဆန်းစစ်အကဲဖြတ်ရန်၊ ၎င်းမှ လေ့လာသင်ယူရန်၊ လိုအပ်လျှင် ဒီဇိုင်းပုံစံများကို ကိုက်ညီမှု ရှိအောင်လုပ်ရန်၊ ဒီဇိုင်းလက်စွဲများသို့ ရလဒ်များကို ဆောင်ကြဉ်းရန် စသည်တို့ အတွက် မြန်မာနိုင်ငံတွင် သုတေ သန စွမ်းဆောင် အားကို ဖန်တီးခြင်း
- ဆုံးဖြတ်ချက် ချမှတ်ခြင်းတွင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကို ထည့်သွင်းရန် လမ်းအာဏာပိုင်များအတွက် အထောက်အကူ နည်းလမ်းများ ဖော်ဆောင်ခြင်း။ အခြေခံ အဆောက်အအုံ၏ လည်ပတ်မှု သံသရာ အဆင့်အမျိုးမျိုး တို့အပေါ် မူတည်ပြီး ဖြစ်သည်။ ဥပမာ ITF မှ ထုတ်ဝေသော အစီရင်ခံစာတစ်စောင်ဖြစ်သည့် ‘လမ်းအခြေခံ အဆောက်အအုံ အန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှု’ (၂၀၁၅) ကို ကြည့်ပါ။

‘လမ်းပေါ် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှု ကာကွယ်ရေး ကမ္ဘာ့ အစီရင်ခံစာ’ (Peden et al., 2004) က ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များ နှင့် သက်ဆိုင်သည့်အခန်းကို ဘေးအန္တရာယ်ကင်းသော၊ သဘာဝ ပတ်ဝန်းကျင်၊ သယံဇာတကို မထိခိုက်ဘဲ ရေရှည်တည်တံ့သော၊ အစိုးအခ သက်သာသော ခရီးသွားလာနည်းကို ဖြည့်ဆည်း ပေးအပ်ခြင်းက လမ်းယာဉ်ကြောစနစ်များ၏ ဒီဇိုင်းပုံစံ နှင့် စီမံကိန်းရေးဆွဲခြင်းတွင် အခြေခံဖြစ်သည်ဟု ဖော်ပြပြီး အစချီထား ပါသည်။ အန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ရှုထောင့်မှနေ၍ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ကောင်းစွာကိုက်ညီမည်ဟု ပညာရှင်အဖွဲ့က ယုံကြည်သည့် အကြံပြုချက်သုံးခုကို အကြံပြုပါသည်။

- မော်တော်ယာဉ် အသွားအလာအား လျော့ချခြင်း (ထိရောက် သည့် မြေအသုံးပြုမှုဖြင့်၊ ပိုဆောင်ရေးနှင့် မြေအသုံးပြုမှု စီမံချက်များ၏အန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာအကျိုးသက်ရောက် မှုအပေါ် အကဲဖြတ်ဆန်းစစ်ခြင်းများ လုပ်ဆောင်ခြင်းဖြင့်၊ ပိုမိုတိုတောင်းပြီး အန္တရာယ်ပိုကင်းသော လမ်းကြောင်းများ ဖြည့်ဆည်းခြင်းနှင့် (ကားဖြင့် သွားလာသည့်) ခရီးလျော့ချရေး အစီအမံများ
- အန္တရာယ်ပိုကင်းသော ခရီးသွားလာနည်းများ အသုံးပြုရန် အားပေးအားမြှောက်ပြုခြင်း၊ ပို၍တိကျစွာဆိုရလျှင် အန္တရာယ် ကင်းသော အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင် ရေးကို ပို၍ အသုံးပြုကြရန် မဟာဗျူဟာများ အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း
- အန္တရာယ်ဖြစ်ရန် မြင့်မားသော အခြေအနေများကို လျော့ချ

ခြင်း၊ ဥပမာ အမြန်နှုန်းမြင့်သော မော်တော်ယာဉ် သွားလာ သည့် လမ်းကြောင်းတွင် အန္တရာယ် ဖြစ်လွယ်သောလမ်း အသုံးပြုသူများမရှိရန် တားမြစ်ခြင်း

လမ်းပေါ် သေကျေဒဏ်ရာရမှု လျော့ချရန် ကြိုးပမ်းမှုများတွင် ရန်ကုန်နှင့် မန္တလေးကဲ့သို့သော မြို့ကြီးများကို အထူးအလေးထားမှု ပါဝင်ရန် အကြံပြုပါသည်။ (လမ်း) ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများရှိ မြေ အသုံးပြုမှု စီမံကိန်းနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများက ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုအပေါ် သက်ရောက်မှုရှိမှုဖြစ်ပြီး ‘အစီအစဉ် ပြောင်းလဲမှုများ၏ အကျိုးသက်ရောက်မှုကို လက်တွေ့ စမ်းသပ်တိုင်းတာသော စီမံကိန်းများ (Demonstration projects)’ အတော်များများမှတစ်ဆင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုအပေါ် မည်သို့ အပြုသဘော သက်ရောက်နိုင်သည်ကို ရှာဖွေရန် အဆိုပြုပါသည်။ ကျေးရွာများတွင်၊ အထူးသဖြင့် ကျေးလက်ဒေသလမ်းတစ်လမ်းက ရွာတစ်ရွာသို့ ရောက်ပြီး အမြန်သွားလာနေသော ယာဉ်များက ကျေးရွာများရှိ လူမှုအသိုက် အမြို့များ၏ လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်မှုများနှင့် ဆုံတွေ့မည် ဖြစ်ပါက ကျေးရွာများတွင်လည်း ‘အစီအစဉ် ပြောင်းလဲမှုများ၏ အကျိုးသက်ရောက်မှုကို လက်တွေ့စမ်းသပ်တိုင်းတာသော စီမံကိန်းများ (Demonstration projects)’ အမြောက်အများ ကိုလည်း လုပ်ဆောင်ရန် အကြံပြုပါသည်။

ဘေးအန္တရာယ်ပိုကင်းသော ယာဉ်များ

ယခင်က ထုတ်လုပ်ခဲ့သော ယာဉ်များထက် ယခုခေတ် ထုတ်လုပ်သော ယာဉ်များမှာ များစွာဘေးအန္တရာယ် ပိုကင်းပါသည်။ မော်တော်ယာဉ်များ၏ ဘေးအန္တရာယ် ကင်းမှုဆိုင်ရာ လုပ်ဆောင်ချက်များ မြှင့်တင်ရာတွင် မလွဲမသွေ လိုက်နာရသော ယာဉ်၏ အဆင့်အတန်း သတ်မှတ်ချက်များက အကျိုးပြုခဲ့သည်မှာ ယုံမှားဖွယ် မရှိပေ။ ဦးတည်ချက်မှာ ယာဉ်ပေါ်ပါရှိသူ ကာကွယ်ရေးနှင့် အကာအကွယ် ပေးနိုင်အား (မတော်တဆ ဖြစ်မှု၏ အကျိုးသက်ရောက်မှုများကို လျော့ချသည့် အစီအမံများ (passive safety)) တိုးတက်ကောင်းမွန်ရေးအပေါ်တွင် ဖြစ်ပါသည်။ ယာဉ်မတော်တဆမှု ရှောင်ရှားရေး နည်းပညာများ (ယာဉ်မတော်တဆမှုကို ရှောင်ရှားသည့် အစီအမံများ (active safety)) ကို ယခုခေတ်တွင် ပို၍ အလေးထားပါသည်။ အန္တရာယ် ကျရောက်လွယ်သော လမ်းအသုံးပြုသူများကို ကာကွယ်သည့်အကျိုးကိုလည်း အလေးထားပါသည်။ မကြာသေးမီ နှစ်များအတွင်း ‘မော်တော်ကား

အသစ် စစ်ဆေးအကဲဖြတ်မှု အစီအစဉ်များ (NCAP)’ က ယာဉ်နှင့် သက်ဆိုင်သော အန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာ တိုးတက်ကောင်းမွန်မှုများကို အရှိန်မြှင့်တင်ရန် အကျိုးပြုခဲ့ပါသည်။ ပင်ငွေမြင့်မားသောနိုင်ငံများမှထူးခြားသောရလဒ်များကို ထုတ်ပြန် အစီရင်ခံထားပါသည်။

အတည်ပြုပြီးဖြစ်သော အန္တရာယ်ကင်းရေး နည်းပညာတစ်ရပ် ဇွံ၊ဗြူးလာသည်နှင့် တစ်ပြိုင်နက် ကမ္ဘာ့နေရာဒေသတိုင်းတွင်၊ ယာဉ်များ အားလုံးတွင် အထူးသဖြင့် ယာဉ်အသစ်များတွင် တပ်ဆင်အသုံးပြုရန် အကြောင်းမရှိပေ။ ၂၀၁၆ ခုနှစ် ကုလသမဂ္ဂအထွေထွေ ညီလာခံ၏ ချမှတ်သော ဆုံးဖြတ်ချက်တစ်ခု၌ ကုလသမဂ္ဂ ယာဉ်အန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို (သို့မဟုတ် တူညီသော ပြည်တွင်းသတ်မှတ်ချက်များကို) အကောင်အထည်ဖော်ရန်အတွက် မူဝါဒများနှင့် အစီအမံများ ချမှတ်ရန် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများ အားလုံးကိုဖိတ်ခေါ်ခဲ့ပါသည်။ ယာဉ်ပေါ်ပါရှိသူနှင့် တခြား လမ်းအသုံးပြုသူ ကာကွယ်မှုအတွက် သက်ဆိုင်ရာ အနိမ့်ဆုံးအဆင့် ယာဉ်စည်းကမ်းများကို မော်တော်ယာဉ်အသစ်များအားလုံးက လိုက်နာမှု သေချာစေရန်ဖြစ်ပါသည်။ မော်တော်ယာဉ်များ ခေတ်မီစေမှုကို အရှိန်အဟုန်မြှင့်ရန် ယာဉ်အဟောင်းများကို ပိုမိုမြန်ဆန်သော စွန့်ပစ်မှုကို တွန်းအားပေးသည့် မူဝါဒများကို အသုံးပြုနိုင်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၌ အဆိုပါ ရွေးချယ်စရာ အခွင့်အလမ်းတစ်ခုကို ဆက်လက်လေ့လာရန် အကြံပြုပါသည်။



‘စံသတ်မှတ်ချက်များနှင့် အရည်အသွေးဆိုင်ရာ အာဆီယံ အတိုင်ပင်ခံ ကော်မတီ’ (ACCSD) ၏ ‘မော်တော်ယာဉ်နှင့် အပိုပစ္စည်းဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းအဖွဲ့’ တွင် ရရှိထားသော သဘောတူညီချက်နှင့်အညီ ကုန်းလမ်းအသုံးပြု မော်တော်ယာဉ်များဆိုင်ရာ ကုလသမဂ္ဂ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို ချမှတ်လိုက်နာရန် အကြံပြုပါသည်။ ယာဉ်စည်းကမ်းများ သဟဇာတဖြစ်ရေး နိုင်ငံတကာဖိုရမ် (WP29 of UNECE) တွင် ဖော်ထုတ်ခဲ့သော စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများ ဖြစ်ပါသည်။ သက်ဆိုင်ရာနိုင်ငံမှ ယာဉ်စည်းကမ်း သတ်မှတ်သူက WP29 of UNECE အောက်မှ ၁၉၅၈ နှင့်/သို့မဟုတ် ၁၉၉၈ သဘောတူညီချက်များ အကောင်အထည်ဖော်မှုကို ချမှတ်လိုက်နာရန် စဉ်းစားကောင်း စဉ်းစားနိုင်ပါသည်။ WP29 of UNECE က အသိအမှတ်ပြုလက်မှတ် ထုတ်ပေးသည့် လုပ်ငန်းစဉ်နှင့် ပါဝင်လက်မှတ်ရေးထိုးထားသော နိုင်ငံများ နှစ်ဦးနှစ်ဖက် အသိအမှတ် ပြုဆိုင်ရာတို့ကို အသေးစိတ် ဖော်ပြထားပါသည်။ မည်သည့် မော်တော်တစ်ခုစီ၏ အကျိုးသက်ရောက်မှုများကို လျော့ချသည့် အစီအမံများ (passive safety) သို့မဟုတ် ယာဉ်မော်တော်တစ်ခုစီကို ရှောင်ရှားသည့် အစီအမံများ (active safety) ကိုမဆို အသုံးပြုခြင်းနှင့်/သို့မဟုတ် တပ်ဆင်ခြင်းကို ခွင့်ပြုခြင်းက ရလဒ်ကောင်းကို အာမခံပါ။ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး လုပ်ဆောင်ချက်နှင့် အဆိုပါ ပစ္စည်းကိရိယာ၊ အစီအမံအကြောင်း အသေးစိတ် ဖော်ပြချက်ကို စည်းကမ်းချမှတ်ပြီး ထိရောက်စွာ ကြပ်မတ်သည့်တိုင်အောင် ရလဒ်ကောင်းကို အာမခံနိုင်ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများကြား နှစ်ဦးနှစ်ဖက် အသိအမှတ်ပြုမှုဆိုင်ရာ သဘောတူညီချက်ကို ဖော်ဆောင်ရန်အတွက် ကုလသမဂ္ဂ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို အခြေခံအဖြစ် အသုံးပြုရန် အာဆီယံနိုင်ငံများက သဘောတူပြီးဖြစ်ပါသည်။ ပထမအဆင့်အတွက် ကုလသမဂ္ဂ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်း ဆယ့်ကိုးချက်ကို အကောင်အထည်ဖော်ပြီး ဖြစ်ပါသည်။ အကောင်အထည်ဖော်မှု ဒုတိယအဆင့်တွင် ပေါင်းစပ်ထည့်သွင်းရန် တခြားကုလသမဂ္ဂ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်း သုံးဆယ့်နှစ်ခုကို ဆွေးနွေးပြီး ဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် အစကနဦးအဖြစ် ကုလသမဂ္ဂ စည်းကမ်း ၁၄ နှင့် ၁၆ (ထိုင်ခုံခါးပတ်နှင့် စပ်လျဉ်း၍)၊ ၉၄ နှင့် ၉၅ (ယာဉ်တိုက်မှု ကာကွယ်ရေးနှင့် စပ်လျဉ်း၍)၊ ၂၂ (နှစ်ဘီးတပ် မော်တော်ယာဉ်များအတွက် ဦးထုပ်နှင့် စပ်လျဉ်း၍) တို့ကို စဉ်းစားရန် အထူးအလေးထား အကြံပြုအပ်ပါသည်။

လက်ရှိအခြေအနေအရ ပွင့်လင်းမြင်သာသော၊ တာဝန်ယူသော၊ ခြေရာခံ၍ရနိုင်သော ‘ပုံစံအတည်ပြု လုပ်ငန်းစဉ်’ ကို အကောင်အထည်ဖော်ရန် အကြံပြုပါသည်။ UNECE WP29 ၁၉၅၈ ဂျီနီဗာသဘောတူညီချက်အောက်တွင် အသိအမှတ်ပြုလက်မှတ် ရရှိရေး လုပ်ငန်းစဉ်မှတစ်ဆင့် အရေးကြီးသော ကုန်းလမ်း အသုံးပြုသော ယာဉ်များဆိုင်ရာ ကုလသမဂ္ဂ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးစည်းကမ်းများကို အမြန်ချမှတ် လိုက်နာခြင်းနှင့်အတူ အကောင်အထည်ဖော်ရန် ဖြစ်ပါသည်။ ထိုကိစ္စအား မည်သို့ အကောင်အထည်ဖော်သည်ကို မလေးရှားနိုင်ငံ ကဲ့သို့သော

တခြားနိုင်ငံများမှ လေ့လာနိုင်ပါသည်။

ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနသို့တိုက်ရိုက် အစီရင်ခံသောလုပ်ငန်းအဖွဲ့ (Task Force) ဖွဲ့စည်းရန် အကြံပြုပါသည်။ လုပ်ငန်းအဖွဲ့ အနေဖြင့်ဥပဒေပြုသူများကသဘောတူ လက်ခံလာရေးရှေ့ဆောင်ရှေ့ရွက် ပြုသင့်ပါသည်။ ဥပဒေပြုမှုဘောင်၏ တိုးတက်ပြောင်းလဲမှုများကို ဆက်လက်လေ့လာခြင်းနှင့် ဖြစ်မြောက်အောင်မြင်ရေးကို လုပ်ဆောင်သင့်ပါသည်။ ယခုအခါတွင် အကောင်အထည်ဖော်သည့် အဖွဲ့အစည်းများ အဆင်သင့်ဖြစ်စေရန်အတွက် သင့်တော်သော အာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်း နှင့် ဝန်ကြီးဌာနတို့နှင့် စီမံကိန်းဆွဲခြင်းနှင့်အတူ လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ခြင်းတို့ကိုလုပ်ငန်းအဖွဲ့အနေဖြင့် စတင်လုပ်ဆောင်သင့်ပါသည်။ ယာဉ်နှင့် ပါဝင်ပစ္စည်းများ၏ ပုံစံအတည်ပြုခြင်းနှင့် ပတ်သက် ၍ အထူးသဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံအတွက် အတည်ပြုသည့်အာဏာပိုင်နှင့် လုပ်ဆောင်ရန် တာဝန်လွှဲအပ် ထားသည့် အာဏာပိုင်တို့၏ လုပ်ဆောင်ချက်ကို ဆောင်ရွက်ရန် ဖြစ်ပါသည်။ ဥပဒေပြုခြင်းမှသည် အကောင်အထည်ဖော်သည့် အဖွဲ့အစည်းများအထိ ‘ပွင့်လင်းမြင်သာမှု၊ တာဝန်ယူမှုနှင့် ခြေရာခံ၍ရနိုင်မှု’ တို့သည် အကောင်အထည်ဖော်မှု မူဘောင်တွင် ကောင်းစွာပါဝင်မှုရှိခြင်းကို သေချာစေရပါမည်။

မြန်မာနိုင်ငံအတွက် မော်တော်ယာဉ် စံသတ်မှတ်ချက်များ ဖော်ဆောင်ခြင်းနှင့် အသုံးပြုခြင်း၊ ထိရောက်သော အကောင်အထည်ဖော်မှု မူဘောင်ကို ချမှတ်ထူထောင်ခြင်းနှင့် ဥပဒေများနှင့် သင့်လျော်သော အကောင်အထည်ဖော်သည့် အဖွဲ့အစည်းများက အရေးကြီးလာပါသည်။ ဖြစ်နိုင်မည်ဆိုလျှင် အကောင်းဆုံးမှာ ကုလသမဂ္ဂ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့်အညီ ပုံစံအတည်ပြုခြင်းများနှင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင် စံသတ်မှတ်ချက်များကို အသိအမှတ်ပြု လက်မှတ်ထုတ်ပေးခြင်း နှစ်မျိုးလုံးအတွက် တာဝန်လွှဲအပ်ထားသည့် အာဏာပိုင်၏ လုပ်ဆောင်ချက်များနှင့် ပုံစံအတည်ပြု အစီအစဉ်အား ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့်အသုံးပြုခြင်းကို စဉ်းစားခြင်းဖြစ်ပါသည်။ လိုအပ်သော အာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်းများတွင် မရှိမဖြစ်လိုအပ်သည့် နည်းပညာဆိုင်ရာ ဝန်ထမ်းအရေအတွက်မှာ အနည်းငယ်သာဖြစ်မည်ကို သတိပြုရန် အရေးကြီးပါသည်။

တစ်နိုင်ငံလုံးတွင် ယာဉ်စစ်ဆေးမှုစင်တာခြောက်ခု တည်ဆောက်ခြင်းကိုထောက်ခံခြင်းဖြင့် မော်တော်ယာဉ် စစ်ဆေးမှုအားကိုးချဲ့ရန်ဘတ်ဂျက်ကို လွှတ်တော်က အတည်ပြုခဲ့သည်ဟု ပညာရှင်အဖွဲ့က သိရှိနားလည်ထားပါသည်။ ပုံမှန်အချိန်ကာလအလိုက် နည်းပညာပိုင်း စစ်ဆေးမှု (Periodic Technical Inspection - PTI) ကို အကောင်းဆုံး အကောင်အထည်ဖော် နိုင်ရန် ပညာရှင်အဖွဲ့ ထံ အထူးတလည် အကြံဉာဏ် တောင်းခံလာပါသည်။ PTI ၏ အဓိက ဦးတည်ချက်မှာ အများပြည်သူ အသုံးပြုသည့် လမ်းများပေါ်တွင် မောင်းနှင်ရန် မသင့်တော်သည့် မည်သည့်ယာဉ်ကိုမဆို အသုံးပြုခြင်းအား လုံးဝပျောက်အောင် မလုပ်ဆောင်နိုင်လျှင် တတ်နိုင်သမျှ အနည်းဆုံးဖြစ်အောင် လုပ်ဆောင်ရန် ဖြစ်ပေသည်။

ယခုအခါ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာနက သင့်လျော်သော ဦးတည်ချက်နည်းလမ်းနှင့် ပစ္စည်းကိရိယာမရှိဘဲ အနည်းအကျဉ်းသာ အထောက်အကူပြုသည့်စနစ်ဖြင့် PTI စစ်ဆေးမှုကို လုပ်ဆောင်လျက်ရှိသည်။ ထို့ကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံ အစိုးရ၏ PTI စစ်ဆေးမှုအားပြောင်းလဲရန် ရှေ့ဆောင်ရှေ့ရွက်ပြုမှုကို ကြိုဆိုပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် PTI စစ်ဆေးမှုအတွက် ပြည့်စုံသော ပြောင်းလဲမှုအစီအစဉ်ကို ဖော်ဆောင်ရန် အကြံပြုပါသည်။ အမြင့်မားဆုံး မဟုတ်လျှင်တောင် သင့်လျော်သော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု မြန်မာနိုင်ငံသို့ပြန်လည် ရောက်ရှိခြင်း သေချာစေရန် စီမံလုပ်ဆောင်မှုများ၏ ရေရှည်တည်မြဲမှုကို အသေးစိတ် လေ့လာခြင်းနှင့်အတူ ဖော်ဆောင်ရန် ဖြစ်ပါသည်။ ယာဉ်များအားလုံးအတွက် အရည်အသွေး ကောင်းမွန်သော PTI စစ်ဆေးမှုကို တစ်နိုင်ငံလုံးတွင် စတင်လုပ်ဆောင်ရန် ကြိုးမားသော ကြိုတင်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု၊ ကြိုးမားကျယ်ပြန့်သော လုပ်ငန်းလည်ပတ်မှုနှင့် ထိန်းသိမ်းစောင့်ရှောက်ရသည့် ကုန်ကျစရိတ်တို့ အတွက် ငွေကြေး လုံလောက်ရန်လိုပါသည်။

ထို့အပြင် ယခုရှိနေသော ယာဉ်ထိန်းသိမ်းမှုနှင့် ပြုပြင်မှု လုပ်ငန်းများ၏ အရည်အသွေးကို စဉ်းစားချက်အရ မြန်မာနိုင်ငံ အစိုးရအနေဖြင့် လက်ရှိ 'ပုံမှန်အချိန်ကာလအလိုက် နည်းပညာပိုင်း စစ်ဆေးမှု (PTI)' ကို ရေရှည်တည်တံ့သော၊ ပွင့်လင်းမြင်သာသော၊ ခြေရာခံ၍ရနိုင်သော လုပ်ငန်းအဖြစ်သို့ ပြောင်းလဲခြင်းအား စဉ်းစားရန် အကြံပြုပါသည်။ အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိက ပူးတွဲလုပ်ငန်းနှင့် လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်ခွင့် ကန်ထရိုက်ပေးထားသော ပုဂ္ဂလိက ငွေကြေးထောက်ပံ့မှုဖြင့် ရှေ့ဆောင်ရှေ့ရွက် ပြုမှုများကို စဉ်းစားနိုင်သည်။ လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်ခွင့် သဘောတူညီချက်တွင် ဝန်ဆောင်မှုအပေါ် ကျေနပ်အားရမှုအဆင့်နှင့် လုပ်ငန်းလည်ပတ်မှု

၏ ရိုးသားမှုအဆင့်တို့အပါအဝင် ဘက်လိုက်မှုကင်းသော လုပ်ဆောင်ချက်ဆိုင်ရာ ညွှန်ပြချက်များကို ထည့်သွင်းရန် အရေးကြီးပါသည်။ ထိရောက်သော စောင့်ကြည့်လေ့လာမှုနှင့် သင့်လျော်သော လုပ်ဆောင် ချက်ဆိုင်ရာ ချီးမြှောက်မှုများ၊ ပြစ်ဒဏ်များဖြင့် အတည်ပြုရမည် ဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါကိစ္စရပ် ဖြစ်မြောက်ရန်နှင့် တတ်နိုင်သရွေ့အကောင်းဆုံးသော အကျိုးကျေးဇူးကို အတိုတောင်းဆုံးသော အချိန်ကာလအတွင်း ရရှိစေရန် ကနဦးအဆင့် အကောင်အထည်ဖော်မှုတွင် PTI စစ်ဆေးမှုကို ပြောင်းလဲခြင်းက ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေး လုပ်ငန်း သုံးယာဉ်များအား ဦးတည်ရန် အကြံပြုပါသည်။ ထူးခြားသော ရလဒ်များနှင့် အကျိုးအမြတ်များ ထွက်ပေါ်လာစေရန် ဖြစ်ပါသည်။ ယခုအချိန်တွင် မော်တော်ကားနှင့် မော်တော်ဆိုင်ကယ်များ အပါအဝင် ပုဂ္ဂလိကယာဉ်များအတွက် လက်ရှိကျင့်သုံးမှုကို ဆက်လက်လုပ်ဆောင်ရန် ဖြစ်ပါသည်။ ၎င်းတို့ကို PTI စစ်ဆေးမှု ပြောင်းလဲရေး အစီအစဉ်၏ နောက်ပိုင်းအဆင့်တွင် ထည့်သွင်းရန် ဖြစ်ပါသည်။

လမ်းပေါ်သွားလာသော ယာဉ်များ၊ အကာအကွယ်ပစ္စည်းများနှင့် သက်ဆိုင်သည့် အရေးကြီးသော ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာ ကုလသမဂ္ဂ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို အလျင်အမြန် ချမှတ်လိုက်နာခြင်းနှင့်အတူ ပွင့်လင်းမြင်သာသော၊ တာဝန်ခံမှုရှိပြီး ခြေရာခံ၍ရနိုင်သော ပုံစံအတည်ပြုလုပ်ငန်းစဉ် အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းနှင့် စပ်လျဉ်း၍ ကနဦး အဆင့်နှင့် ရေရှည်အဆင့်များ ပါရှိသော အဆင့်ခွဲလုပ်ဆောင်သည့် နည်းလမ်းကို ချမှတ်ရန် အကြံပြုပါသည်။

ကနဦးအဆင့် အကောင်အထည်ဖော်မှု

ကနဦး အကောင်အထည်ဖော်မှုအဆင့်တွင် ရှေ့တွင်ညွှန်းဆိုခဲ့သည့်အတိုင်း ထိပ်တန်း ဦးစားပေး ကုလသမဂ္ဂ စည်းကမ်းနှစ်ခုကို အလေးထားရန်လိုအပ်ပါသည်။ ယာဉ်ပုံစံအသစ်များ အားလုံးနှင့် ဆက်စပ်လျက်ရှိသည့် အကာအကွယ်ပေးသည့် ပစ္စည်းကိရိယာ အားလုံးသည် အတည်ပြု အာဏာပိုင်ထံမှ ပုံစံအတည်ပြုမှု ရရှိရပါမည်။ ပြည်တွင်းဈေးကွက်တွင် တာဝန်လွှဲအပ်ထားသော အာဏာပိုင်က စုံစမ်းစစ်ဆေးရပါမည်။ မော်ဒယ်တစ်ခု သို့မဟုတ် ပစ္စည်းတစ်ခုအတွက် အသိအမှတ်ပြုလက်မှတ် မူလအစများကို ရှောင်တခင် စစ်ဆေးခြင်း၊ စာရင်းစစ်ခြင်းနှင့် ထိုသို့ လက်မှတ်ရရှိခဲ့ပုံ အစီအစဉ်ကို စစ်ဆေးရပါမည်။ ပုံစံအတည်ပြုမှုကို အကောင်အထည်ဖော်စဉ် ကာလအတွင်း သက်ဆိုင်ရာ အာဏာပိုင်များနှင့် ပါဝင်ပတ်သက်မှုရှိသူများ၏ ကျွမ်းကျင်မှုကို ဆက်လက် တိုးတက်ကောင်းမွန်စေရပါမည်။ ဆက်လက် တိုးတက်ကောင်းမွန်မှုရှိစေရန်နှင့် သက်ဆိုင်ရာ အာဏာပိုင်များနှင့် ပန်ကြီးသို့ ပြန်လည်အစီရင်ခံရန် အကြံပြုချက်များ လိုအပ်ပါသည်။ လုပ်ငန်းအဖွဲ့ အနေဖြင့် အဆိုပါ အကြံပြုချက်များ ဖော်ထုတ်ရန် အရည်အသွေး စစ်ဆေးမှုနှင့် စာရင်းစစ်မှုကို လုပ်ဆောင်ရန် အကြံပြုပါသည်။

အသစ်တင်သွင်းသော တစ်ပတ်ရစ်ယာဉ်များကို အတည်ပြုရန်အတွက် တည်ထောင်ချမှတ်ပြီး ဖြစ်သော မူဘောင်၏အောက်တွင် ဖြစ်နိုင်ချေရှိသော အစီအစဉ်များကို စတင်စဉ်းစားရန် လုပ်ငန်းအဖွဲ့ ကို အကြံပြုပါသည်။

အကြံပြုထားသော အကောင်အထည်ဖော်မှု နည်းလမ်းက မြန်မာနိုင်ငံ အစိုးရအတွက် လုပ်ငန်းလည်ပတ်မှု ကုန်ကျစရိတ် အသေးစားသာ အဓိကပါဝင်ပါမည်။ အတည်ပြုချက် ရယူရန် လျှောက်လွှာတင်သည့် အစီအစဉ်အတွင်း သင့်တော်သော အခကြေးငွေ စည်းကြပ်ခြင်းနှင့် သို့မဟုတ် လမ်းခွန်ကောက်ခြင်းမှ (ရရှိသောဝင်ငွေ၏) ရာခိုင်နှုန်းအချို့ဖြင့် အဆိုပါ အကောင်အထည်ဖော်မှုကို အလွယ်တကူ ထိန်းသိမ်းထားနိုင်ပါသည်။ လုပ်ငန်းစဉ်တစ်ခုလုံး ဖွံ့ဖြိုးပြီး ကောင်းမွန်သော သက်ရောက်မှုစတင်ပေါ်ထွက်စေရန် ကနဦး အကောင်အထည်ဖော်မှု အဆင့်သည် ၅ နှစ်အထိ ကြာမြင့်နိုင်ပါသည်။

ရေရှည် အကောင်အထည်ဖော်မှု

မြန်မာအစိုးရအနေဖြင့် UNECE WP29 ၁၉၅၈ ခုနှစ် သဘောတူညီချက်ကို လက်မှတ်ရေးထိုး ထားသည့် အဖွဲ့ဝင်ဖြစ်လာရန် စဉ်းစားလိုက စဉ်းစားနိုင်ပါသည်။ အထူးသဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံတွင် မော်တော်ယာဉ်နှင့် ဆက်စပ်ပစ္စည်း ထုတ်လုပ်သည့်လုပ်ငန်း သိသိသာသာ ပေါ်ထွက်လာ သည့်အခါနှင့် ပို့ကုန်များ တိုးချဲ့သည့်အခါတွင် အဓိက ရည်ရွယ်ရန် ဖြစ်ပါသည်။

လုပ်ငန်းအဖွဲ့ ကို လိုတော့မည် မဟုတ်ပါ။ ပန်ကြီးဌာန သို့မဟုတ် တခြား ယုံကြည်လွှဲအပ်ထား သော မည်သည့် လွှတ်လပ်သော အဖွဲ့ အစည်းမဆိုက အတည်ပြု အာဏာပိုင်နှင့် တာဝန် လွှဲ အပ်ထားသော အာဏာပိုင်တို့ ၏ ကာလအပိုင်းအခြားအလိုက် စာရင်းစစ်ခြင်းနှင့် အကောင်အထည်ဖော်မှု အကဲဖြတ်ခြင်း အခန်းကဏ္ဍကို လွှဲပြောင်းရယူနိုင်ပါသည်။

တခြား ကုလသမဂ္ဂ စည်းမျဉ်း စည်းကမ်းများနှင့် ကြပ်မတ်ခြင်းဖြင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အရုံးအမြတ် ကို လေ့လာရန်နှင့် အကဲဖြတ်ရန် သိပ္ပံနည်းကျ သုတေသနကို အားပေးပါသည်။

ဘေးအန္တရာယ် ပိုကင်းသော လမ်းအသုံးပြုသူ အမူအကျင့်

လမ်းအသုံးပြုသူများကြားတွင် ဘေးအန္တရာယ် ပိုကင်းသော အမူအကျင့်ကို အားပေးရန် အထိရောက်ဆုံးသောနည်းမှာ ခိုင်မာသော၊ သိပ္ပံနည်းကျ သုတေသန များစွာဖြင့် အတည်ပြုထားသော ဥပဒေများ ရှိရန်ဖြစ်သည်ကို ကမ္ဘာတဝန်းမှ သက်သေအထောက်အထားများက အတည်ပြုထားပါသည်။ ထိုဥပဒေများက ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ဖြစ်နိုင်သည့် အဓိကအကြောင်းအချက်များကို ပစ်မှတ်ထားပြီး ရဲတပ်ဖွဲ့က ထိုဥပဒေများ ထိရောက်စွာ စိုးမိုးမှုရှိစေရန် ဖြစ်ပါသည်။

အန္တရာယ်ဖြစ်စေသည့် အဓိကအကြောင်းအချက်များတွင် အောက်ဖော်ပြပါ အပြုအမူများ ပါဝင်သည်။ ၎င်းတို့က ဖော်ပြပါ တစ်ခုမဟုတ် တစ်ခု၏

- ယာဉ်တိုက်မှု ဖြစ်ပေါ်နိုင်ချေကို မြှင့်တင်သည် (ဥပမာ အရက်သေစာ သောက်စားပြီး မောင်းနှင်ခြင်း၊ အမြန်မောင်းနှင်ခြင်း၊ သတိအာရုံမရှိဘဲ မောင်းနှင်ခြင်း) သို့မဟုတ်
- ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်ပါက ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှု ပြင်းထန်ခြင်းကို မြှင့်တင်သည် (ဥပမာ - ဦးထုပ် မဆောင်းခြင်း၊ ခါးပတ်မပတ်ခြင်း၊ ကလေးထိန်းကြိုး/ထိုင်ခုံ မရှိခြင်း)

လမ်းဥပဒေများ စိုးမိုးရေးက ခိုင်မာသော၊ သိပ္ပံနည်းကျ သုတေသနများစွာဖြင့် အတည်ပြုရန်၊ အချက်အလက် အခြေပြုဖြစ်ရန် လိုပါသည်။ ဥပဒေချိုးဖောက်သည့် လမ်းအသုံးပြုသူ အမူအကျင့်ကို တားမြစ်ရန် အထူးပင်ထင်သာမြင်သာသော၊ ရှောင်တခင်စစ်ဆေးမှုများကဲ့သို့သော ဖော်ပြထားသည့် နည်းလမ်းများကို အလေးထားမှုလည်း ရှိရပါမည်။ ထို့အပြင် ပြည်သူလူထုထဲတွင် ပြစ်မှုကျူးလွန်ခြင်းကို တားမြစ်ရန်နှင့် ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း ဖောက်ဖျက် ကျူးလွန်သူများထဲတွင် အကြိမ်ကြိမ် ပြစ်မှုကျူးလွန်ခြင်းကို လျော့ချရန် သင့်တော်သော ပြစ်ဒဏ်များနှင့် အရေးယူမှုများ ရှိရန်လိုပါသည် (Bates et al., 2012)။

လိုဏ်စင်ရုတ်သိမ်းခြင်း ကဲ့သို့သော အရေးယူမှုများသည် (မှန်ကန်စွာ ကြပ်မတ်မည်ဆိုပါက) ဥပဒေ ဖောက်ဖျက်ကျူးလွန်သော အပြုအမူကို အင်မတန် ထိရောက်သော တားဆီးမှုတစ်ခု ဖြစ်ကြောင်း ပြသပြီးဖြစ်ပါသည်။ ပြည့်စုံသော ယာဉ်မောင်းလိုဏ်စင်စနစ်ရှိမှု သေချာရန် အရေးကြီးပါသည်။ ယင်းက ယာဉ်မှတ်ပုံတင်စနစ်နှင့်အတူ အမြန်နှုန်း ကင်မရာများကဲ့သို့ အလိုအလျောက် ကြပ်မတ်ထိန်းသိမ်းမှု နည်းစနစ်များကို လွယ်ကူချောမွေ့စေပါလိမ့်မည်။ နောက်ဆုံးအနေဖြင့် အချို့အမူအရာများနှင့် ဆက်စပ်လျက်ရှိသော အန္တရာယ် ဖြစ်နိုင်မှုများကို လူမှုအသိုက်အမြို့များကို ရှင်းပြရန်နှင့် ရဲတပ်ဖွဲ့က လုပ်ဆောင်လျက်ရှိသော ဥပဒေစိုးမိုးရေး လုပ်ဆောင်မှုကို အလေးထားဖော်ပြရန် အများပြည်သူ ပညာပေး အစီအစဉ်များကို အသုံးပြုခြင်းက အရေးကြီးပါသည်။ ၎င်းက ရဲတပ်ဖွဲ့၏ ဥပဒေစိုးမိုးရေးဆိုင်ရာကာကွယ်တားဆီးသောအကျိုးသက်ရောက်မှုကို ခိုင်မာစေရုံမက ဘေးအန္တရာယ်ကင်းသော လမ်းကို အသုံးပြုမှုအပေါ် လူမှုအသိုက်အမြို့များ၏ သဘောထားများနှင့်

တန်ဖိုးများတွင် ရေရှည် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများကို အကျိုးပြုမည်ဟု မျှော်လင့်ရပါသည်။

မကြာသေးခင်ကာလတိုင် မြန်မာနိုင်ငံတွင်ရှိသော ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ဥပဒေများ၏ လုပ်ဆောင်နိုင်သည့် အခွင့်အလမ်းမှာ အကန့်အသတ်ဖြင့်သာ ရှိနေခဲ့ပြီး ထိုဥပဒေများစိုးမိုးရေး ဆောင်ရွက်ချက်မှာ ခိုင်မာမှု မရှိချေ (WHO, 2015)။ အဆိုပါ ဥပဒေများတွင် အောက်ပါပြဋ္ဌာန်းချက်များ ပါဝင်သည်။

- အများဆုံး အမြန်နှုန်း ကန့်သတ်ချက်များကို မြို့ပြလမ်းများတွင် (တစ်နာရီတွင် ၄၈ ကီလိုမီတာနှုန်း) နှင့် ကျေးလက်ဒေသလမ်းများတွင် (တစ်နာရီလျှင် ၈၀ ကီလိုမီတာနှုန်း) တို့ပါဝင်သည့် တစ်နိုင်ငံလုံးတွင် အကျုံးဝင်သော ယာဉ်မောင်းနှင်နှုန်း ကန့်သတ်ချက်
- ယာဉ်မောင်းအားလုံးနှင့် သက်ဆိုင်သည့် သွေးထဲတွင် အယ်လ်ကိုဟော ပါဝင်နှုန်း (BAC) ကန့်သတ်ချက် .08 g/dl (၀.၈ ဂရမ်/ဒက်စီလီတာ)
- မော်တော်ဆိုင်ကယ် မောင်းနှင်သူများနှင့် လိုက်ပါစီးနင်းသူ ခရီးသည်များ ဦးထုပ်ဆောင်းရန် လိုအပ်သည့် ဥပဒေ (ထိုဥပဒေက ဦးထုပ်နှင့် သက်ဆိုင်သည့် သတ်မှတ်ချက်များကို ဖော်ပြထားသော်လည်း) (WHO, 2015)

မကြာသေးမီက (ယာဉ်၏ ရှေ့ထိုင်ခုံ၊ နောက်ထိုင်ခုံများ အားလုံးတွင်) ထိုင်ခုံခါးပတ်များပတ်ရန် လိုအပ်ချက်နှင့်ဆိုင်သည့် ဥပဒေတစ်ခုကို စတင်ပြဋ္ဌာန်းပါသည်။ မော်တော်ဆိုင်ကယ်များကို ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်နှစ်လုံးနှင့်အတူ ရောင်းချရန်လိုအပ်ခြင်းနှင့် ယာဉ်မောင်းနှင်စဉ် လက်ကိုင်ဖုန်းသုံးခြင်းကို တားမြစ်ခြင်းကဲ့သို့သော တခြားဥပဒေများမှာ ပြဋ္ဌာန်းရန်လုပ်ဆောင်နေဆဲဖြစ်ပါသည်။ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၏ အကြံဉာဏ်က အဆိုပါဥပဒေများကို အထောက်အကူပြုရန် အခြားအစီအမံများကို လုပ်ဆောင်နေပြီဖြစ်ကြောင်း ညွှန်ပြပါ သည်။ ထိုင်ခုံခါးပတ်ဥပဒေ စိုးမိုးစေခြင်းနှင့် ထိုင်ခုံခါးပတ် အသုံးမပြုခြင်းအား တားမြစ်ကန့်သတ်မှုများကို ပြဋ္ဌာန်းခြင်းမတိုင်မီ ရုပ်ရှင်များ၊ ဗီဒီယိုများနှင့် ကြော်ငြာများတွင်ထည့်သွင်း ဖော်ပြသည့် နှစ်လကြာ ပညာပေးကာလကို ချမှတ်အတည်ပြုခြင်းလည်း ပါဝင်ပါသည်။

အဆိုပါ တိုးတက်ဖြစ်ထွန်းမှုများမှာ အားရဖွယ်ကောင်းပြီး ပညာရှင်အဖွဲ့က ထောက်ခံသော်လည်း လက်ရှိ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ဥပဒေများကို ကြိုခိုင်စေရန် (ဥပမာ အထွေထွေ အယ်လ်ကိုဟော ကန့်သတ်ချက်ကို ၀.၀၅ သို့လျော့ချခြင်း) နှင့် အဓိက အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်သောအကြောင်းအချက်များကို ပစ်မှတ်ထားသည့် ဥပဒေအသစ်များ (ဥပမာ ကလေးသူငယ်များအတွက် သင့်လျော်သည့် ထိုင်ခုံ၊ ခါးပတ်များ အသုံးပြုရန် လိုအပ်ချက်)ကို ပြဋ္ဌာန်းရန်အတွက် လုပ်ဆောင်စရာများ များစွာလိုအပ်လျက် ရှိသေးသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် အန္တရာယ်ဖြစ်နိုင်သည့် အဓိကအကြောင်း အချက်များ ပေါများခြင်းနှင့် သက်ဆိုင်သော အချက်အလက် များမှာလည်း အထူးပင် အကန့်အသတ်ဖြင့် ရှိသည်။ ဥပမာ အယ်လ် ကိုဟောကြောင့် လမ်းပေါ်တွင် အသက်ဆုံးရှုံးမှု ရာခိုင်နှုန်းနှင့် ဆိုင်သည့် ခိုင်လုံသော အချက်အလက်များ မရရှိနိုင်ပေ (WHO, 2015)။ မော်တော်ဆိုင်ကယ် ဦးထုပ်ဆောင်းခြင်းကိစ္စ နှင့် ပတ်သက်၍ ရန်ကုန်ပြည်သူ့ ဆေးရုံကြီးမှ လုပ်ဆောင်သော ၂၀၁၁ ခုနှစ် လေ့လာချက်အရ မော်တော်ဆိုင်ကယ် မောင်းနှင်သူများတွင် ၅၀% ခန့် သာ ဦးထုပ်ဆောင်းကြသည် (WHO, ၂၀၁၅)။ ပို၍ပင် မကြာသေးခင်ကဖြစ်သော ၂၀၁၆ ခုနှစ်က လုပ်ဆောင်သော လေ့လာသည့် နေရာရှစ်နေရာတွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ် မောင်းနှင်သူနှင့် လိုက်ပါစီးနင်းသူ ခရီးသည်များ၏ ၅၁.၆ % ကျော်ခန့် ကသာ ဦးထုပ်ဆောင်းကြောင်း အတည်ပြုပါသည်။ သို့သော် လေ့လာမှုပြုသည့် နေရာရှစ်နေရာတွင် ဦးထုပ်ဆောင်းခြင်းက ထူးခြားစွာ အပြောင်းအလဲရှိပါသည်။ လိုက်ပါစီးနင်းသူ ခရီးသည်များနှင့် ကျေးလက်ဒေသများတွင် ဦးထုပ်ဆောင်းမှု နည်းသည် (Siebert et al., 2016)။

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးတွင် အန္တရာယ်

ဖြစ်နိုင်သည့် အရေးကြီးသော အကြောင်းအချက်များကို ကြပ်မတ်ခြင်းက ယခုအခါ အထူးပင် အကန့်အသတ်ဖြင့် ရှိသည်ဟု ပညာရှင်အဖွဲ့၏ ခရီးစဉ်အတွင်း တွေ့ဆုံစဉ် သက်ဆိုင်ရာ ပုဂ္ဂိုလ်များက တင်ပြကြပါသည်။ ၎င်းကို ပညာရှင်အဖွဲ့ နှင့် မြန်မာနိုင်ငံ ရဲတပ်ဖွဲ့ တွေ့ဆုံဆွေးနွေးမှုများတွင် အတည်ပြုပါသည်။ ၎င်းတို့၏ ကြိုးပမ်းမှုများတွင် ဝန်ထမ်းဦးရေ နည်းပါးမှုနှင့် အထောက်အပံ့များ နည်းပါးမှုတို့က အထူးတလည် အဟန့်အတားဖြစ်သည်ဟု ရဲတပ်ဖွဲ့က တင်ပြပါသည်။ ဥပမာ ယခုအခါ ရန်ကုန်မြို့တွင် သွားလာသူ ၂၅၀၀ တိုင်းတွင် ယာဉ်ထိန်းရဲ ၁ ယောက်နှုန်း ဖြစ်နေသည်ဟု တင်ပြပါသည်။ ထို့အပြင် တစ်နိုင်ငံလုံးရှိ ရဲတပ်ဖွဲ့တွင် အမြန်မောင်းနှင်သည့် ပြစ်မှုများကို ထောက်လှမ်းခြင်းနှင့် အရက်သေစာသောက်စားထားခြင်း ရှိမရှိကို အသက်ရှူခိုင်းပြီး ကိရိယာဖြင့် စမ်းသပ်ခြင်းအတွက် အင်မတန်အကန့်အသတ် ဖြင့်သာရှိသော ပစ္စည်းကိရိယာများသာ ရှိပါသည်။ အဆိုပါ ယာဉ်ထိန်းရဲလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ စိန်ခေါ်မှုများမှာ ပိုမိုဆိုးဝါးလာ လျက်ရှိပါသည်။ အထူးသဖြင့် ရန်ကုန်မြို့တွင်ဖြစ်သည်။ (အလိုအလျောက် ယာဉ်ကြောထိန်းသိမ်းမှု စီမံခန့်ခွဲသည့် စနစ်များ မရှိသည့်အတွက်) အသွားအလာများသော လမ်းဆုံများတွင် ယာဉ်ကြောထိန်းသိမ်းရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်ရန်



ယာဉ်ထိန်းရဲများကို ဖြန့်ကျက်ထားခြင်းကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။ ယာဉ်ထိန်းရဲလုပ်ငန်း ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ချက်များ၏ ထိရောက်မှုလျော့ကျစေသည့် အခြားအကြောင်းအချက်များတွင် လိုင်စင်မရှိဘဲ မောင်းနှင်နှုန်း မြင့်မားခြင်းနှင့် နိုင်ငံအဝန်းတွင် မှတ်ပုံတင်မထားသော ယာဉ်များအသုံးပြုခြင်းတို့ဖြစ်သည်။ ယင်းက အလိုအလျောက် ကြပ်မတ်ထိန်းသိမ်းရေး မဟာဗျူဟာများ အသုံးပြုရန်နှင့် လိုင်စင်ရုတ်သိမ်းခြင်းနှင့် ပြစ်မှုအမှတ်ပေးခြင်း အစီအမံများကဲ့သို့ သော ပြစ်ဒဏ်များသုံးရန် ခက်ခဲစေပါသည်။

အဆုံးသတ်အနေဖြင့် စနစ်အတွင်းသို့ နှစ်စဉ် ဝင်ရောက်လာလျက်ရှိသော ယာဉ်မောင်းသူအသစ်များနှင့် မော်တော်ဆိုင်ကယ်မောင်းနှင်သူအသစ်များ များစွာကို စီမံခန့်ခွဲရန်အတွက် ထိရောက်မှုရှိသော ယာဉ်မောင်းသင်တန်းနှင့် လိုင်စင်ထုတ်ပေးခြင်း လုပ်ငန်းစဉ်များ ဖော်ဆောင်ရန် မြန်မာအစိုးရတွင် လိုအပ်လျက်ရှိပါသည်။ အဆိုပါနယ်ပယ်တွင် ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်မှုများကို ရရှိနိုင်သော နိုင်ငံတကာ သက်သေအထောက်အထားများဖြင့် လမ်းညွှန်မှုပြုရန် လိုပါသည်။ ယာဉ်မောင်းသင်တန်းပေးသည့် နည်းလမ်းအချို့(ဥပမာ အဆင့်မြင့် ကျွမ်းကျင်မှုများဆိုင်ရာ လေ့ကျင့်ပေးမှုအပေါ် အလွန်အကျွံအားထားခြင်း) က ထိရောက်မှုမရှိဘဲ ဘေးအန္တရာယ်ပင် ဖြစ်နိုင်ကြောင်းတွေ့ရှိရသောကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။ ၎င်းနှင့် ဆန့်ကျင်ဘက်ဖြစ်စွာပင်သက်သေအထောက်အထားကောင်း ရှိသည်မှာ သင်တန်း အောင်မြင်စွာပြီးဆုံး၍ ယာဉ်မောင်း လိုင်စင်ထုတ်ပေးသည့် နည်းလမ်းများကို အသုံးပြုခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ အထူးသဖြင့် ယာဉ်မောင်းသူ အသစ်များအတွက် ဖြစ်ပါသည်။

ပညာရှင်အဖွဲ့၏ တွေ့ရှိချက်များကို အခြေခံ၍ အရေးတကြီး လုပ်ဆောင်ရန် လိုအပ်လျက် ရှိသည်များမှာ

- လမ်းဥပဒေများ ပိုမိုပြည့်စုံစေခြင်း (ဥပမာ ကလေးထိုင်ခုံ၊ ခါးပတ် အသုံးပြုခြင်း) နှင့် သက်သေ အထောက်အထားကို အခြေပြုစေခြင်း (သွေးထဲတွင် အယ်လ်ကိုဟောပါဝင်နှုန်း ကန့်သတ်ချက်ကို ယာဉ်မောင်းအားလုံးအတွက် .၀၅ သို့ လျော့ချခြင်းနှင့် ယာဉ်စတင်မောင်းသူများအတွက် .၀၂ သို့ လျော့ချခြင်း) တို့ဖြင့် လက်ရှိလမ်းဥပဒေများကို ခိုင်မာစေခြင်း
- ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်း ထိန်းသိမ်းရေး ရဲလုပ်ငန်း၏ ကြိုးပမ်းမှုများကို ခိုင်မာစေခြင်း (၁။ ယာဉ်ကြော စီမံခန့်ခွဲမှုမှသည် အဓိက အန္တရာယ် ဖြစ်စေမည့် အကြောင်းအရင်းများအား ကြပ်မတ်ခြင်းသို့ ဦးတည်ချက်ကို ပြောင်းရွှေ့ခြင်း ၂။ အဆိုပါ အဓိက အကြောင်းအရင်းများအား ကြပ်မတ်ရန်အတွက် ပံ့ပိုးမှုများနှင့် အထောက်အကူ ပစ္စည်းများ ထပ်မံ ဖြည့်ဆည်းခြင်း ၃။ သက်သေ အထောက်အထား အခြေပြုနှင့် အချက်အလက် အခြေပြု နည်းလမ်းများ သုံးရန် ရဲတပ်ဖွဲ့ ၏ စွမ်းဆောင်နိုင်အားကို မြှင့်တင်ခြင်း
- အထူး ဦးတည်ချက်ထားသော ကြပ်မတ်မှုများဖြင့် ကြပ်မတ်မှုကို ကြံ့ခိုင်စေခြင်း (ခါးပတ်များ၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ် ဦးထုပ်များ၊ အရက်သေစာ သောက်စားမောင်းနှင်ခြင်းကိစ္စ)

- ပြင်းထန်သော ပြစ်မှုများအတွက် လိုင်စင်ရုတ်သိမ်းခြင်း၊ အကြိမ်ကြိမ် ပြစ်မှုကျူးလွန် ခြင်းအတွက် ပြစ်ဒဏ်များ၊ ပြစ်မှုငယ်များအတွက် ပြစ်မှုအမှတ်ပေးစနစ် တို့ကိုချမှတ် လုပ်ဆောင်ခြင်းဖြင့် ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းပြစ်မှု ဆိုင်ရာ ပြစ်ဒဏ်များနှင့် အရေးယူမှုများ၏ တားဆီးသည့် အကျိုးသက်ရောက်မှုကို ခိုင်မာစေခြင်း
- ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်ပြုလုပ်ခြင်းနှင့် ယာဉ်မှတ်ပုံတင်ခြင်း အစီအစဉ်များ၏ သမာသမတ်ရှိမှုကို ခိုင်မာစေခြင်း၊ ပိုမိုကောင်းမွန်သော ယာဉ်မောင်းသူစောင့်ကြည့်လေ့လာခြင်း နှင့်ပြစ်မှု ကျူးလွန်သူများအား ပြစ်ဒဏ်များ ချမှတ်ခြင်းတို့ကို လွယ်ကူချောမွေ့ စေခြင်း
- ကာလအပိုင်းအခြားအလိုက်နှင့် ကောင်းစွာ ဒီဇိုင်းဆွဲထားသော အများပြည်သူ ပညာပေးလှုပ်ရှားမှုများ လုပ်ဆောင်ခြင်းဖြင့် တိုးမြှင့်ထားသည့် ဥပဒေများနှင့် ယင်းတို့ စိုးမိုးခြင်း၏ (အများပြည်သူ သိရှိနားလည်အောင်) ဥပမာပြတားဆီးနိုင်သော အကျိုးသက် ရောက်မှုကို ပိုမိုခိုင်မာစေခြင်းနှင့်
- တည်ရှိနေသည့် ဘေးအန္တရာယ် ဖြစ်နိုင်မှုများကို အများပြည်သူအား သတိပေးရန်အတွက် ကျယ်ပြန့်သော ပညာပေး လုပ်ငန်းများကို လူ့အဖွဲ့အစည်းအတွင်း (ကလေးသူငယ်များ မပါသည် မဟုတ်ဘဲ ကလေးသူငယ်များပါ အပါအဝင် ဖြစ်သည်) တက်ကြွစွာ မြှင့်တင်ခြင်း။ အဆိုပါ အန္တရာယ် ဖြစ်နိုင်ချေများကို လျော့ချရန်အလိုငှာ မိမိကိုယ်ကိုယ် သင့်လျော်စွာ ကာကွယ်ရန် လိုအပ်ချက်ကို ဥပဒေအပြောင်းအလဲများအတွက် အကြောင်းအရင်းခံဖြစ်စေခြင်း၊ အပြုအမူ ပြောင်းလဲမှုများ မြန်ဆန်ရန် စည်းကမ်းကြပ်မတ်မှုကို မည်သို့မြှင့်တင်မည်ဆိုသည်ကို သတိပြုမိစေခြင်း (သတိပြုမှုကို မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များအား လက်ခံမှု ရှိလာစေခြင်း)



TAXI

MAZDA

၁/၅၆၀၇

ယာဉ်မတော်တဆမှု ဖြစ်ပြီးနောက်တွင် တုံ့ပြန်အရေးယူ ဆောင်ရွက်မှု

ကျယ်ပြန့်စွာ အသိအမှတ် ပြုထားသည့်အတိုင်း ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှု မဖြစ်အောင် ကာကွယ်ခြင်းသည် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး မဟာဗျူဟာနှင့် လုပ်ငန်း စီမံချက်များ၏ အဓိက ဦးတည်ချက် ဖြစ်သင့်သည်။ သို့သော် အကောင်အထည် ဖော်နေသည့် အကောင်းဆုံး စီမံချက်ပင်လျှင် ယာဉ်တိုက်မှုများ ဆက်လက်ဖြစ်ပေါ်နေသည့် (အကြိမ်ပမာဏ အနည်းငယ် ဆိုလျှင်ပင်) နေရာတွင် အချိန်ယူရပါလိမ့်မည်။ အခြား ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်မှုများ မအောင်မြင်ဘဲ ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်လျှင် ထိခိုက် ဒဏ်ရာရသူများရှိပါက အသက်ဆုံးရှုံးမှုကို ရှောင်ရှားရန်နှင့် ပြန်လည်ကျန်းမာမှုကို အရှိန်မြှင့်ရန်အတွက် ထိုအရေးနှစ်ခုလုံးသို့ ဦးတည်ပြီး ထိုသူတို့အား လျင်မြန်ထိရောက်သော ပြုစုကုသမှုရှိရန် သတိပြုရပါမည်။

ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်သောနေရာတွင် သေဆုံးသူ အရေအတွက်နှင့် အရေးပေါ်နှင့် အရေးပေါ် မဟုတ်သော ကျန်းမာရေးစောင့်ရှောက်မှု လက်ရှိအခြေအနေတို့နှင့် သက်ဆိုင်သော အချက် အလက်များ မရရှိခဲ့ပါ။ ပညာရှင်အဖွဲ့အနေဖြင့် ဟိုတစ်စ ခီတစ်စဖြစ်နေပြီး ပစ္စည်းကိရိယာ ပြည့်စုံမှုမရှိသော အခြေအနေကိုသာ (ဝန်ထမ်းနှင့် ပစ္စည်းကိရိယာနှစ်ခုလုံး) တွေ့မြင်မိပါသည်။ လက်ရှိ မြန်မာနိုင်ငံ တွင် လူ့သက်တမ်းမှာ ၆၇ နှစ်သို့ မရောက်သည်ကို ထောက်ပြ ထိုက်ပါသည်။ လမ်းပေါ်တွင် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှုသည် အချိန်မတိုင် ခင် သေဆုံးမှု၏ ဆဌမမြောက် ထိပ်တန်းအကြောင်းအရင်း ဖြစ်ပါသည်။ ကျန်းမာရေးကဏ္ဍတွင် အရေးကြီး လိုအပ်ချက်များ ရှိနေသည်ကို ပြသမှုသာ ဖြစ်ပါသည်။

ယာဉ်တိုက်မှုအလွန် တုံ့ပြန်ဆောင်ရွက်မှု ပိုမိုကောင်းမွန်အောင် ကြိုးပမ်းလုပ်ဆောင်မှုမှန်သမျှသည် ကျစ်လျစ်ခိုင်မာသော ကျန်းမာရေး ဝန်ဆောင်မှုပေးသူ ကွန်ယက်ဖွံ့ဖြိုးခြင်း နှင့် ဆက်စပ်နေပါသည်။ ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်ရာနေရာကို ရှာဖွေခြင်း၊ လူနာတင်ယာဉ် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ အရေးပေါ်လုပ်ငန်း၊ လူနာဆောင်နှင့် တစ်နိုင်ငံလုံးသို့ရောက်ရှိနိုင်သည့် ပြန်လည် နာလန်ထရေး ပြုစုကုသမှုများ ပါဝင်သည့် ဖွံ့ဖြိုးမှုဖြစ်ပါသည်။ ယင်းဖွံ့ဖြိုးမှုကို ဦးစားပေးခြင်းက အဆိုးဝါးဆုံးသော ယာဉ်တိုက် မှုများ ဖြစ်ရာနေရာများတွင် ဦးတည်သင့်ကြောင်း အထူးပြောစရာ မလိုပေ။ ယခုအခါ အဆိုပါနေရာများမှာ အချက်အချာကျသော မြို့ကြီးများနှင့် အနီးပတ်ဝန်းကျင် မြို့ရွာများကို ညွှန်ပြနေပါသည်။ ရည်မှန်းချက်ကြီးမားသော အစီအစဉ်သည် ပိုမိုကျယ်ပြန့် သော ကျန်းမာရေးကဏ္ဍ မဟာဗျူဟာစီမံချက်နှင့် အညီသာ ဖွံ့ဖြိုးနိုင်ပါသည်။ ယင်းကို အရေးပေါ်ဌာန ကျွမ်းကျင်ပညာရှင် များထံမှသာ သိရှိခဲ့ခြင်း ဖြစ်ပါသည်။

ယေဘုယျအဖြစ် ယာဉ်တိုက်မှုအလွန် ပြုစုကုသမှုစနစ်မှ အစိတ်အပိုင်းများတွင် ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်ခြင်း (နှင့် အခြေခံ လက္ခဏာများ) ကို အကြောင်းကြားရန် မြန်ဆန်သော ဆက်သွယ်ရေးစနစ်၊ ဖြစ်ပွားရာနေရာတွင် အခြေခံ ပြုစုကုသမှု နှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး နည်းလမ်းကို ပေးနိုင်ရန် အခွင့်အလမ်း ရှိသည့် စနစ်သို့အမြန်တုံ့ပြန်ဆောင်ရွက်မှု၊ ကျန်းမာရေး

ဝန်ဆောင်မှုပေးသော နေရာများတွင် - ပြင်းထန်အဆင့်မှသည် နားလန်ထအဆင့်ထိ - စစ်ဆေးရန်နှင့် ပြုစုကုသရန် ထိခိုက် ဒဏ်ရာရသူကို လွှဲပြောင်းပေးခြင်းတို့ ပါဝင်သည် (WHO, 2006)။

မြန်မာနိုင်ငံရှိ ကျန်းမာရေးကဏ္ဍ တစ်ခုလုံးအတွက် ကောင်းစွာ စဉ်းစားထားပြီး အလားအလာရှိသော ကြိုးပမ်းမှုများ လတ်တလော တွင် လုပ်ဆောင်လျက်ရှိပါသည်။ (ဆန်းစစ်အကဲဖြတ်လျက် ရှိပါသည်။) ယာဉ်မတော်တဆဖြစ်မှုတွင် ပါဝင်သူများအတွက် စိတ်ဒဏ်ရာ ကုသမှုပိုမို ကောင်းမွန်စေရန် နေပြည်တော် - ရန်ကုန် အမြန်လမ်းတွင် လတ်တလော လုပ်ဆောင်လျက် ရှိသော လေ့လာမှုရှိပါသည်။ အဆိုပါ လေ့လာမှုတွင် ယာဉ်မတော် တဆဖြစ်မှုအား ကူညီရန် အဆင်သင့် ခေါ်ယူနိုင်ရန်အတွက် လမ်းမတလျှောက် လူနာတင်ယာဉ်များ ထားရှိခြင်းပါဝင်ပါသည်။ သို့သော် ပညာရှင်အဖွဲ့နှင့် တွေ့ဆုံသည့်အရေးပေါ် ဆေးဘက်ဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များ၏ ရှင်းပြချက်အရ ပြဿနာမှာ ကြီးမားပြီး ရှုပ်ထွေးပါသည်။ ပထမဦးစွာဆက်သွယ် ရေးစနစ်နှင့် စပ်လျဉ်းပြီး ဖြစ်ပါသည်။ တခြားနံပါတ်များနှင့်မတူ ထူးခြားကွဲပြားသည့် ခေါ်ဆိုနိုင်မည့် အရေးပေါ်နံပါတ် အကောင် အထည်ဖော်ရေးသို့ ဦးတည်လုပ်ဆောင်နေကြသော်လည်း နေပြည်တော် အဝေးပြေးလမ်းတစ်လျှောက် ကျွန်တော်တို့ မောင်းနှင်လာစဉ် တခြားနံပါတ်များ ရေးထားသည်ကိုလည်း မြင်တွေ့ခဲ့ပါသည်။ နားမလည် ရှုပ်ထွေးစေသည့်အကြောင်း အရင်းတစ်ခု သို့မဟုတ် စနစ်ပျက်နေခြင်း၏ သက်သေလည်း ဖြစ်နိုင်ပါသည်။ ဒုတိယအနေဖြင့် လူနာတင်ယာဉ်စနစ်နှင့် ပတ်သက်၍ အလုပ်လုပ်လိုသည့် ပညာကောင်းစွာတတ်မြောက် ထားသော ဝန်ထမ်းများ (ယာဉ်မောင်း သို့မဟုတ် အခြေခံ ကုသစောင့်ရှောက်သူ - ထို့ကြောင့် ယခုအခါ စမ်းသပ် လုပ်ဆောင်နေသည့် ဆက်လက်လုပ်ဆောင်ဆဲ သင်တန်းအ စီအစဉ်အတွက် အကြောင်းပြချက်ကောင်း ဖြစ်ပါသည်) မရရှိ နိုင်သည့် အခက်အခဲများကြား သိခဲ့ရပါသည်။ အဆုံးသတ်အဖြစ် ဆက်သွယ်ရေးနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ပြဿနာများ ပြေလည် သွားသော်ငြား အရေးပေါ်ဌာန ပြုစု စောင့်ရှောက်မှု အခြေအနေက စိတ်ဒဏ်ရာနှင့် ခွဲစိတ်ကုသမှုဆိုင်ရာ အရေးပေါ်ကုသမှုလိုအပ် သော ယာဉ်မတော်တဆမှုတွင် ဒဏ်ရာရသူများ ဖြစ်သည့် လူအချို့အတွက် သာမက မြန်မာပြည်သူလူထုကို ကူညီရန် အရေးပေါ် လူနာဆောင်များ၏ အရေအတွက်တွင် ကွာဟမှုကြီးများ ရှိနေသည်။ ထိုနေရာတွင် စွမ်းဆောင်ရည် မြှင့်တင်မှုမှာလည်း အခြေခံပင် ဖြစ်သည်။ ပစ္စည်းကိရိယာနှင့် ဝန်ထမ်း နှစ်ခုလုံးနှင့် စပ်လျဉ်း၍ဖြစ်ပါသည်။ ကျန်းမာရေးဝန် ဆောင်မှုစနစ် အတွင်းသို့ ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် မြှင့်တင်ရမည့် သင်တန်းအဖြစ် တိုးတက်လာရန် အချိန်အနည်းငယ် ယူရမည့် စွမ်းဆောင်ရည် မြှင့်တင်မှုသည် ပုံမှန်ထက် ပိုမို ရှုပ်ထွေး ပါသည်။

စိတ်ဝင်စားစရာ အချက်ဖြစ်သည့် ယာဉ်မတော်တဆဖြစ်မှု၏ အနီးအနားတွင် ရှိသူများ၏ ကူညီစောင့်ရှောက်မှုကို ခွင့်ပြုရန် ဥပဒေကို ပြင်လိုက်သည်မှာ မကြာသေးခင်ကမှ ဖြစ်ပါ သည်။ ၎င်းကယာဉ်တိုက်မှုတွင် ပါဝင်လျှင် သို့မဟုတ်

မျက်မြင်သက်သေဖြစ်လျှင် ဘာလုပ်ရမည် ဆိုသည်ကို မြှင့်တင်ရန် ဆောင်ရွက်သော ပညာပေးလှုပ်ရှားမှုများအတွက် ထူးခြားသော အခွင့်အလမ်းကို ပေးပါသည်။

လာမည့်နှစ်များအတွင်း ကျန်းမာရေးကဏ္ဍ စီမံကိန်းတွင် အစိုးရ အနေဖြင့် လုပ်ဆောင်နိုင်သည့် ကျန်းမာရေး စောင့်ရှောက်မှုနှင့် ဆက်စပ်သော ပံ့ပိုးဖြည့်ဆည်းမှုများ အားလုံးတွင် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ စောင့်ရှောက်မှုကို ထည့်သွင်းရန် အရေးကြီးပါသည်။ ယာဉ်မတော်တဆမှုတွင် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရသူကို စောင့်ရှောက်သည့် အကျိုးကျေးဇူးများက တခြားမတော်တဆ ဖြစ်မှုတွင် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရသူများ (ဥပမာ အလုပ်နှင့်သက်ဆိုင်သော) နှင့် အရေးပေါ် အခြေအနေတွင် ရှိနေသာ နာတာရှည်များ အား အကျိုးဖြစ်စေမည်မှာ ယုံမှားဖွယ် မရှိပါ။

နိဂုံးချုပ်အနေဖြင့် မျက်မှောက်ကာလနှင့် ပိုမိုကျယ်ပြန့်သော ရေရှည် ကျန်းမာရေးကဏ္ဍ ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုများကို သဘောတူညီပြီး အကောင်အထည်ဖော်စဉ်ကာလတွင် ယာဉ်မတော်တဆမှု အလွန်စောင့်ရှောက်မှုနှင့် သက်ဆိုင်လာသည့်အခါ ပညာရှင်အဖွဲ့၏ အကြံ ပြုချက်မှာ

- ယာဉ်မတော်တဆဖြစ်မှုများ (နှင့်တခြား အခြေအနေများလည်း ပါဝင်နိုင်) ကို ဖုန်းဖြင့်ခေါ်ဆို အကြောင်းကြားရန် ထူးခြားကွဲပြားသော အရေးပေါ်နံပါတ်တစ်ခု အဖြစ်သို့ (တခြားနံပါတ်များကို) ပေါင်းစည်းရန်
- ကူညီမှုမပြုရန် ယခင်က တားမြစ်ထားခြင်းနှင့် သက်ဆိုင်သည့် သဘောထားများ ပြောင်းရန်နှင့် ဘာလုပ်ရမည်ဆိုသည့် အသိကိုပေါင်းစပ်ရန်၊ ယာဉ်မတော်တဆမှုတွင် ပါဝင်သည့်အခါ သို့မဟုတ် မြင်တွေ့သည့်အခါ ဘာလုပ်ရမည်ကို မြန်မာပြည်သူလူထုအား ပညာပေးရန်
- ပြုစုစောင့်ရှောက်မှုပေးနိုင်သည့် နေရာသို့ သယ်ယူပို့ဆောင်ပေး ရေးအတွက် လူနာများကို ယာဉ်ပေါ်သို့ မည်သို့ မည်ပုံ တင်ဆောင်မည် ဆိုသည်နှင့် သက်ဆိုင် သည့် အခြေခံသင်တန်း စီစဉ်ခြင်း၊ လူနာတင်ယာဉ် စတင်မောင်းနှင်သူများရော ပြည်သူလူထုအတွက်ပါ ဖြစ်ပါသည်
- ထိခိုက်ဒဏ်ရာရသည့် ပုံစံများ နှင့် အရေအတွက်ကို ကောင်းစွာ သတ်မှတ်ခွဲခြားနိုင်စေရန် ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ စုံစမ်းထောက်လှမ်းမှုစနစ်များ၌ ယာဉ်မတော်တဆမှုတွင် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရသူများအား ရှာဖွေဖော်ထုတ်ခြင်း

မြို့များနှင့် ကျေးရွာများ စက်ဘီးစီးခြင်း၊ အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ် မောင်းနှင်ခြင်း

၂၀၁၆ ခုနှစ်တွင် ချမှတ်ခဲ့ပြီးဖြစ်သော ကုလသမဂ္ဂ၏ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်၊ သယံဇာတတို့ကို မထိခိုက်ဘဲ ရေရှည်တည်တံ့သော ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဦးတည်ချက်များ (SDGs) က မြို့များ၊ လူမှုအသိုက်အမြို့များနှင့် သက်ဆိုင်သည့် SDG တစ်ခုကို သတ်မှတ်ခဲ့ပါသည်။ “မြို့များနှင့် လူသားတို့၏ အခြေချနေထိုင်မှုများ အားလုံးစုံညီပါဝင်ရေး၊ ဘေးကင်းလုံခြုံရေး၊ ကြံ့ခိုင်ပြီး ပြန်လည်ရုန်းထနိုင်ရေး၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်၊ သယံဇာတတို့ကို မထိခိုက်ဘဲ ရေရှည် တည်တံ့ရေး” ဆိုသော ခေါင်းစဉ်အောက်တွင် ဦးတည်ချက် ဆယ်ခုပါသော စာရင်းအား သဘောတူခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါစာရင်းမှ တစ်ခုမှာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆိုင်ပြီး ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကိစ္စ ပါဝင်ပါသည်။ “၂၀၃၀ ခုနှစ်အထိ အားလုံးအတွက် ဘေးကင်းလုံခြုံသော၊ အဖိုးအခ မများသော၊ အသုံးပြုရလွယ်ကူသော၊ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ကို မထိခိုက်သော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်များကို အသုံးပြုနိုင်ရန် ထောက်ပံ့ဖြည့်ဆည်းခြင်း၊ အထူးသဖြင့် အန္တရာယ် ကျရောက်လွယ်သော အခြေအနေများတွင် ရှိနေသူများ၊ အမျိုးသမီးများ၊ ကလေးသူငယ်များ၊ ကိုယ်လက်အင်္ဂါချို့ယွင်း သူများနှင့် သက်ကြီးရွယ်အိုများ၏ လိုအပ်ချက်များကို အထူးဂရုပြုမှုနှင့်အတူ အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို တိုးချဲ့ခြင်းဖြင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှု ပိုမိုကောင်းမွန်စေခြင်း ဖြစ်ပါသည်” (ကုလသမဂ္ဂ၊ ရက်စွဲမပါ)

အဆိုပါ ရပ်တည်မှုအရ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး သက်သက်ထက် ပိုမိုကျယ်ပြန့်သော အမြင်ဖြင့်မြို့ပြဖွဲ့စည်းပုံအနေအထားတွင်ရှိသောယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကို ဖြေရှင်းရန် အကျိုးအကြောင်းသင့်ပါသည်။ ကြီးထွားလာနေသော မြို့ကြီးများနှင့် ပို၍ပင် သက်ဆိုင်မှုရှိပါသည်။ ထိုနေရာများတွင် ယာဉ်ကြောအတွက် ရနိုင်သောနေရာမှာ တစ်ပြေးညီ မတိုးပွားလာဘဲ လူများပို၍ သွားလာလှုပ်ရှားကြပြီး (ခရီးသည်တင်ကား၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်၊ စက်ဘီး၊ ခြေလျင်လျှောက်သူ၊ အများပြည်သူသုံး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး) ကုန်ပစ္စည်းများလည်း ပို၍သယ်ယူပို့ဆောင်ကြသည် (ကုန်ကားများ)။ ယင်းက ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ဖြစ်စေပါသည်။ မြို့ကြီးများအား ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု ဖြစ်စေခြင်းမှ လျော့ချခြင်းက ကမ္ဘာ့မြို့ကြီးများ များစွာတွင် ထိပ်တန်းနိုင်ငံရေး ဦးစားပေးကိစ္စ ဖြစ်ပါသည်။ သို့သော် ယာဉ်အသွားအလာအတွက် နေရာမှာ အကန့်အသတ်ရှိပြီး ကျန်းမာရေး၊ သဘာဝ ပတ်ဝန်းကျင်နှင့် နေထိုင်၍ရနိုင်မှုစသည့် လက္ခဏာများမှာ ဖြေရှင်းမှုများ ပုံဖော်ရာတွင် အရေးကြီးသော စံသတ်မှတ်ချက်များ ဖြစ်ပါသည်။ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအတွက် မော်တော်ယာဉ်များ၏ မောင်းနှင်နှုန်းကို စီမံခန့်ခွဲခြင်းသည် အရေးအကြီးဆုံး ဖြစ်ပါသည်။ အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် ဘေးအန္တရာယ် ကျရောက်လွယ်သည့် ခြေလျင်လျှောက်သူများနှင့် စက်ဘီးသမား များကဲ့သို့သော လမ်းအသုံးပြုသူများမှာ အများပြည်သူပိုင် နေရာများကို အထူးပင် မကြာခဏ အသုံးပြုသူများ ဖြစ်သောကြောင့်ပင်။ အမြန်နှုန်း စီမံခန့်ခွဲမှုသည် အန္တရာယ်ကင်းစနစ်၏ အခြေခံအုတ်မြစ်ပင် ဖြစ်သည် (ITF, 2016)။

‘အန္တရာယ်ပိုကင်းသော လမ်းများ’ အစီအစဉ်၏ အောက်တွင် လက်ရှိလမ်းများကို ထပ်မံဖြည့်စွက် ပြင်ဆင်ခြင်းဖြင့် ‘အစီအစဉ် ပြောင်းလဲမှုများ၏ အကျိုးသက်ရောက်မှုကို လက်တွေ့စမ်းသပ်တိုင်းတာသော စီမံကိန်းများ (Demonstration projects)’ လုပ်ဆောင်ရန် အကြံပြုပါသည်။ ဥပမာ ယာဉ်အသွားအလာ၏ အမြန်နှုန်းစီမံခန့်ခွဲမှုကို ရွာထဲသို့ ဖြတ်သွားသည့် အဓိက လမ်းမကို အသုံးပြုပြီး ကျေးရွာများတစ်ချို့တွင် စီမံကိန်းများ လုပ်ဆောင်ရန် အဆိုပြုပါသည်။ ရုပ်ဝတ္ထုပိုင်းဆိုင်ရာ အမြန်နှုန်းလျှော့ချသည့် အစီအမံများ (ဥပမာ ဝင်ပေါက်ထွက်ပေါက်ရှိသောလမ်းများ) နှင့် လူမှုအသိုက်အမြို့များ ပါဝင်ပတ်သက်မှုတို့သည် အဆိုပါ စီမံကိန်းများ၏ အဓိက အစိတ်အပိုင်းများ ဖြစ်ပါသည်။ (မျှော်မှန်းထားသော ကောင်းမွန်သည့်) ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာ အကျိုးသက်ရောက်မှုများကို အကဲဖြတ်ရန် ဒေသန္တရ အချက်အလက် ကောက်ယူမှုများကို အသုံးပြုနိုင်ပါသည်။

မြို့တော်ရန်ကုန်အတွက် လက်ရှိပို့ဆောင်ရေး စီမံကိန်းများကို ရန်ကုန်မြို့တော် မဟာဗျူဟာ စီမံကိန်းတွင် ထည့်သွင်း ပေါင်းစပ်သည့် လုပ်ငန်းစဉ်တွင် ပါဝင်ရန်နှင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကို သင့်လျော်စွာ ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းမှု သေချာစေရန် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး ဝန်ကြီးချုပ်က ပညာရှင်အဖွဲ့ကိုဖိတ်ခေါ်ထားပါသည်။ အဆိုပါ ဖိတ်ခေါ်မှုကို ပညာရှင်အဖွဲ့က အကြောင်းပြန်မည် ဖြစ်ပါသည်။ အန္တရာယ်ကင်းသော စက်ဘီးစီးခြင်း၊ အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် မော်တာတပ်ဆင် အသုံးပြုသည့် နှစ်ဘီးယာဉ်များနှင့် ဆိုင်သည့် ၎င်းတို့၏ မေးခွန်းများအတွက် အဖြေများလည်း ပါဝင်ပါလိမ့်မည်။

စက်ဘီးစီးခြင်း

အထူးသဖြင့် မြို့ကြီးများနှင့် ကျေးရွာများမှ လူတစ်ဦးခြင်းအတွက်၊ လူ့အဖွဲ့အစည်းအတွက် လူမှုအသိုက်အမြို့များအတွက် ဘာကြောင့် စက်ဘီးစီးခြင်းက ကောင်းသည်ဆိုသည်ကို အကြောင်းပြချက်များ အများအပြား ကျွန်တော်တို့ လွယ်လွယ် ပေးနိုင်ပါသည်။ စက်ဘီးစီးခြင်းနှင့် ဆိုင်သည့် ကျန်းမာရေးနှင့် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရေး ဆိုသည့် အစီရင်ခံစာတွင် ဖော်ပြထားသည့်အတိုင်းအကျိုးကျေးဇူးများ များစွာရှိပါသည်။ စက်ဘီးစီးသူများက သဘာဝစွမ်းအင်ကို အသုံးမပြုခြင်း၊ စက်ဘီးစီးခြင်းက ကျန်းမာရေးအတွက် ကောင်းမွန်ပြီး မြို့ကြီးများ၏ နေထိုင်၍ရနိုင်မှုကို ပိုမိုကောင်းမွန်စေခြင်းတို့ဖြစ်ပါသည်။ ထို့အပြင်စက်ဘီးစီးခြင်းက သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ ထိရောက်မှုကို တိုးတက်ကောင်းမွန်စေပါသည်။ စက်ဘီးက အလုပ်သွားရန် သက်သာချော့တာသော နည်းလမ်းကို ပေးခြင်း သို့မဟုတ် အခြေခံ ရှင်သန်နေထိုင်ရေး လိုအပ်ချက်များ ရရှိရန် ဖြည့်ဆည်းပေးခြင်းတို့ကို ညွှန်းဆိုထိုက်ပါသည်။

အဆိုပါ ITF အစီရင်ခံစာမှ ရှင်းလင်းသော သတင်းစကားမှာ စက်ဘီးစီးသူ အရေအတွက် တိုးပွားစေသည့် မူဝါဒများသည် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းမှု တိုးတက်ကောင်းမွန်စေသည့်



မဟာဗျူဟာများဖြင့် ပေါင်းစပ်သင့်သည် ဆိုတာပဲ ဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ထိုကိစ္စကို မည်သို့ လုပ်ဆောင်ရမည်ကို အထူးသဖြင့် ရန်ကုန်နှင့် မန္တလေးကဲ့သို့မြို့ကြီးများတွင် လေ့လာစူးစမ်း ထိုက်ပါသည်။ စက်ဘီးစီးခြင်းသည် မြန်မာနိုင်ငံတွင် ယခင်က လူသုံးများသော သယ်ယူပို့ဆောင်နည်း ဖြစ်သောကြောင့်လည်း ဖြစ်ပါသည်။

တခြားနိုင်ငံများမှ အတွေ့အကြုံများမှလည်း မြန်မာနိုင်ငံက သင်ယူလေ့လာနိုင်ပါသည်။ ဥပမာ 'စက်ဘီးစီးခြင်း ပါဝင်သော မူဝါဒ ဖော်ဆောင်ခြင်း' အမည်ရသည့် လက်စွဲစာအုပ်တွင် ဖော်ပြထားသည့်အတိုင်း (ICE/GTZ, 2009)။ အဆိုပါ လက်စွဲစာအုပ်က အန္တရာယ်ကင်းသော စက်ဘီးစီးခြင်းအား မြှင့်တင်ပုံနဲ့ သက်ဆိုင်သည့် ကမ္ဘာတစ်ဝန်းမှ ဥပမာများ များစွာ ဖော်ပြထားပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံရှိ မြို့ကြီးများ ဥပမာ ရန်ကုန်နှင့် မန္တလေးကဲ့သို့သော မြို့ကြီးများ အတော်များများတွင် 'အစီအစဉ် ပြောင်းလဲမှုများ၏ အကျိုးသက်ရောက်မှုကို လက်တွေ့စမ်းသပ်တိုင်းတာသောစီမံကိန်းများ (Demonstration projects)' နှင့် နောက်ဆက်တွဲ လေ့လာမှုများ လုပ်ဆောင်ရန် တာထွက်စမှတ်အဖြစ် အဆိုပါ လက်စွဲစာအုပ်ကို အသုံးပြုထိုက်သည်ဟု ပညာရှင်အဖွဲ့က ယုံကြည်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် အဆိုပြုထားသော လမ်းအခြေခံ အဆောက်အအုံ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများ အားလုံးကို စက်ဘီးစီးခြင်းနှင့် လမ်းလျှောက်

ခြင်းအား မြှင့်တင်ခြင်းသို့ ဦးတည်ပြီး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေသင့်ကြောင်း အကြံပြုပါသည်။

အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး

အများပြည်သူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး (အဓိကမှာ ဘတ်စ်ကားများ၊ ရံဖန်ရံခါတွင် ခရီးသည်များ သယ်ယူပို့ဆောင်သော ထရပ်ကားများလည်းရှိ) မှာ အဓိက ခရီးသွားလာနည်း ဖြစ်ပါသည်။ သက်သာသော အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး (အစိုးအခ ချိသာခြင်း) က ပိုမိုဆင်းရဲသော ပြည်သူလူထုအတွက် အင်မတန် အရေးကြီးပါသည်။ လမ်းပေါ်တွင် အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို ဘတ်စ်ကားများ၊ ဘတ်စ်ကား အငယ်စားများနှင့် (ပုံပြောင်းထား သော) ထရပ်ကား အငယ်စားများဖြင့် ဝန်ဆောင်မှုပေးပါသည်။ ၎င်းတို့ကခရီးသည် အမြောက်အများကို သယ်ယူပို့ဆောင်ပါသည်။ ဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးနှင့် ပတ်သက်၍ တခြားသယ်ယူပို့ဆောင်နည်းများနှင့် မတော်တဆမှု ဖြစ်သည့်အခါ အထူးသဖြင့် ခြေလျင်လျှောက်သူများကဲ့သို့ အန္တရာယ် ကျရောက်လွယ်သော လမ်းအသုံးပြုသူများနှင့်ဖြစ်သည့် အခါ ခရီးသည်များ၏ အန္တရာယ်ကင်းမှုနှင့် အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ယာဉ်များ၏ သက်ရောက်မှုကို ခွဲခြားရန် သင့်လျော်မှုရှိပါသည်။ ကံအကြောင်းမလှစွာပင် အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်၏အန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာပြဿနာများနှင့် ပတ်သက်သော အချက်အလက်များ ကောင်းစွာ မရရှိ



ခဲ့ပါ။ သို့သော် လေ့လာရေးခရီးစဉ် အတွင်း အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် သက်ဆိုင်သည့် အင်မတန်အန္တရာယ် များသော အခြေအနေများ အမြောက်အများကို မြင်တွေ့ခဲ့ရ ပါသည်။

သို့သော် တခြားနိုင်ငံများမှ လေ့လာသိရှိရသည်မှာ အရည်အသွေး နိမ့်ကျသော ယာဉ်များ၊ မနိုင်ဝန်တင်ထားသော ယာဉ်များ၊ ညံ့ဖျင်းသော ယာဉ်မောင်း ပညာပေးမှု၊ ယာဉ်မောင်းများအား နာရီပေါင်းများစွာ ရှည်ကြာစွာ မောင်းနှင်စေခြင်း၊ အဆင်ခြင်မဲ့ မောင်းနှင်မှု စသည်တို့ကို ပေါင်းစပ်မှုက ယာဉ်မတော်တဆမှုများ မကြာခဏ ဖြစ်စေပြီး တစ်ခါတစ်ရံတွင် ယာဉ်မတော်တဆမှု တစ်ခုတည်း၌ သေကျေဒဏ်ရာရမှုများ အမြောက်အများရှိသည့် တကယ့် ဘေးအန္တရာယ်ကြီးများ ဖြစ်စေခြင်းပင် ဖြစ်သည်။

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ပြဿနာများ၏ အတော်အသင့်ရှိသော အချိုးအစား ပမာဏသည်အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်စပ်သည်ဟု ပညာရှင်အဖွဲ့က မြင်ပါသည်။ သို့သော် ကျွန်တော်တို့၏လေ့လာသုံးသပ်ချက်များကို ထောက်ခံရန်ခိုင်မာသောစာရင်းဇယားများကျွန်တော်တို့တွင်မရှိပါ။ အဆိုပါ အခြေအနေကို ဖြေရှင်းရန် (ညှိနှိုင်းချိတ်ဆက်ထားသော) နည်းလမ်းအတွက် အဆိုပြုချက်များ ဖော်ထုတ်ရန်မှာ ပညာရှင်အဖွဲ့အတွက် ယခုအချိန်တွင် မဖြစ်နိုင်ပါ။ သို့သော် နောက်ဆက်တွဲ လေ့လာမှုများ ပြုလုပ်ရန်နှင့် ဖော်ပြပါကဏ္ဍ၏ ပြုပြင်ပြောင်းလဲမှုက လမ်းပေါ် မတော်တဆဖြစ်မှုများတွင် သေကျေဒဏ်ရာရသူ လျော့နည်းသွားအောင် မည်သို့အကျိုးပြုသည်ကို လေ့လာရန် အကြံပြုပါသည်။

မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးခြင်း

မြန်မာနိုင်ငံမြို့ကြီးနှစ်မြို့ (ရန်ကုန် နှင့် မန္တလေး) ရှိ ယာဉ်အသွား အလာမှာ လုံးဝကွဲပြားပါသည်။ ရန်ကုန်တွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ် များ ခွင့်မပြုခြင်းနှင့် မန္တလေးမြို့ယာဉ်ကြောတွင် မော်တော် ဆိုင်ကယ်များ လွှမ်းမိုးထားသည့်အချက်က အဓိကရှင်းပြပါသည်။ မြို့နှစ်မြို့၏ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စွမ်းဆောင်ရည်ကို နှိုင်းယှဉ်ရန် ပညာရှင်အဖွဲ့တွင် လေ့လာ ထားချက်များ အဆင်သင့်မရှိပါ။ သို့သော် ဒဏ်ရာရမှုနှင့် လူသေမှုနှုန်းများ တူညီမည် မဟုတ်ဟု ခန့်မှန်းမိပါသည်။

မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးသူများမှာ တခြား သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး စနစ်များထက် မောင်းနှင်သည့် ကီလိုမီတာအလိုက် အန္တရာယ် ကျရောက်ချေ ပိုများကြောင်းသိရှိရပါသည်။ သို့သော် အဆိုပါ သတင်းအချက်အလက်သည် ဘီးလေးဘီးလုံး အသုံးပြုသော မော်တော်ယာဉ်များ များပြား သည့် နိုင်ငံများနှင့် မြို့ကြီးများမှ ရရှိသည်ကို ဝန်ခံရပါမည်။ မော်တော်ဆိုင်ကယ် စီးသူများမှာ လူနည်းစု ဖြစ်ပါသည်။ မော်တော်ဆိုင်ကယ် စီးသူများက ယာဉ်ကြောကို လွှမ်းမိုးထားလျှင် ၎င်းတို့၏ မည်သည့် အန္တရာယ် များ ကျရောက်နိုင်ချေရှိသည်ကို ခန့်မှန်းခြင်းနှင့် ပတ်သက်၍

မသိရှိရသေးပါ။

သို့သော် မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးသူများက ပိုမိုအန္တရာယ်ကင်းသော စနစ်များ (ဥပမာ အများ ပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး) ဖြင့် သွားလာသည့် ကီလိုမီတာများအား ၎င်းတို့၏ ကီလိုမီတာများဖြင့် အစားထိုးသည်ဆိုပါက ၎င်းတို့အား ကီလိုမီတာများများ မောင်းနှင်ခွင့်ပြုမည့် မည်သည့် ဆုံးဖြတ်ချက်တွင်မဆို ယနေ့ ခေတ်အသိပညာနှင့်အတူ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ရှုထောင့်မှ သတိဖြင့် စဉ်းစားကြံဆမှုပြုသင့်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် မော်တော်ဆိုင်ကယ် သမားများက ကီလို မီတာ ပို၍များများသွားလာခြင်းကို ကြံရမည်ဆိုလျှင် ၎င်းတို့ ၏ ဘေးအန္တရာယ်ကျရောက်ခြေကို လျော့ချရန်အတွက် လုပ်ဆောင်ရန်မှာ အရေးအကြီးဆုံး ဖြစ်ပါသည်။ တနည်းအားဖြင့် ရန်ကုန်မြို့တော်တွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ် စီးသူများကို ခွင့်ပြုရန် ဆုံးဖြတ်ချက်ကို စဉ်းစားပါက ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး အကျိုး ဆက်များကို ထည့်သွင်း စဉ်းစားရပါမည်။ အန္တရာယ်များမှုကို လျော့ချသော ထိန်းသိမ်း လုပ် ဆောင်ချက်များ မရှိဘဲ လက်ရှိ လမ်းနှင့် ယာဉ်ကြော ပတ်ဝန်းကျင်တွင်မော်တော် ဆိုင်ကယ် စီးသူများ၏ အန္တရာယ်များသော ကီလိုမီတာများကို ထပ်ပေါင်းမှုသာ ပြုခြင်းက ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအတွက် ကောင်းမွန်မည်မဟုတ်ပါ။ အဆိုပါ မော်တော် ဆိုင်ကယ်စီးသူအသစ်များ ယခုမည်သို့ သွားလာ မောင်းနှင်သည်ကို ခန့်မှန်းရန် အထူးဂရုပြုသောလေ့လာမှုကို လိုအပ်ပါသည်။ ထိုကိစ္စအား ဆုံးဖြတ်ချက်မချခင် အခြေအနေ အမျိုးမျိုး ကို အသုံးပြုပြီး ဂရုတစိုက် လေ့လာရန် အကြံပြုပါသည်။ မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးသူများကို ခွင့်ပြုခြင်း၏ ရလဒ်အဖြစ် လူသေဆုံးမှုနှင့် ဒဏ်ရာရမှုများ လျော့နည်းသည်ထက် ပိုမိုများပြား လာမည်ဟု ခန့်မှန်းပါသည်။

သို့သော် မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးသူများ၏ ထိခိုက်ဒဏ်ရာရ နိုင်ချေကိုလျော့ချရန် ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်ချက်များကို မိတ်ဆက် သင့်သည်မှာ သေချာပါသည်။ မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးသူများနှင့် မတော်တဆဖြစ်မှုများကို မှန်ကန်စွာ လေ့လာဆန်းစစ်ချက်မှ ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်ချက်များ ဖော်ဆောင်သင့်ပါသည်။ သို့သော် ယာဉ် (ဆိုင်ကယ်) များ၏ အန္တရာယ်ကင်းမှု အရည် အသွေး၊ မောင်းနှင်သူနှင့် လိုက်ပါစီးနင်းသူ ခရီးသည်များ အားလုံးအတွက် အရည်အသွေး ကောင်းမွန်သော ဦးထုပ်များ အသုံးပြုခြင်း၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးသင်တန်းနှင့် မော်တော်ဆိုင်ကယ် မောင်းနှင်သည့် အသက်အရွယ် သတ်မှတ်ချက်၊ အမြန်နှုန်း ကန့်သတ်ချက်များ၊ အတော်အသင့် ပိုမိုအန္တရာယ်ကင်းသော လမ်းပတ်ဝန်းကျင် အခြေအနေ (ဥပမာ သီးခြားလမ်းသွယ်များ သို့မဟုတ် သတ်မှတ်ထားသော လမ်းများ) စသဖြင့်၊ မော်တော် ဆိုင်ကယ် အန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအတွက် ညှိနှိုင်း ပေါင်းစပ် ထားသော စီမံချက်တစ်ခု ဖော်ဆောင်ခြင်းကို အကြံပြုပါသည်။

ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး
ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်မှုများအတွက်
ရန်ပုံငွေ



“၂၀၁၅ ခုနှစ်ကာလအလွန် ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအတွက် အားပေး အားမြှောက်ပြုသည့် ရန်ပုံငွေ ထောက်ပံ့ခြင်း။ ဦးစားပေး အရေးကိစ္စများ၊ အရင်းအမြစ်များနှင့် သက်ရောက်မှု။ ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး အဆင့်မြင့် ပညာရှင် အဖွဲ့၏ အလုပ်ကို ကူညီပံ့ပိုးရန် အဆိုပြုချက်” အမည်ရ သည့် အစီရင်ခံစာကို FIA က ထုတ်ပြန်ခဲ့ပါ သည် (Wegman, 2015)။ ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအတွက် ရန်ပုံငွေ မရှိသည့် အရေးကိစ္စကို ထိုအစီရင်ခံစာက ဖြေရှင်းထားပါသည်။ “လွန်ခဲ့သည့် နှစ်နှစ် အတွင်း တိုးတက်ဖြစ်ထွန်းမှုများ နှင့် သက် ဆိုင်သည့် မကြာခဏကြားရသော ဝေဖန် ချက်များမှ တစ်ခုမှာ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်း အန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအတွက် ရန်ပုံငွေ လုံလုံလောက်လောက် ထောက်ပံ့မှု မပြုခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ အပြောနောက်မှ အလုပ်များပါ မလာပေ။ ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှု တိုးတက်ကောင်းမွန်ရေးအတွက် ထောက်ပံ့ကူညီမှုများ လုံလောက်စွာဖြည့်ဆည်း ခြင်းက နိုင်ငံများအားလုံးတွင် မဟုတ်လျှင်တောင် မှ နိုင်ငံများ အားလုံးနီးပါးတွင် ပြဿနာ တစ်ခု ဖြစ်နေပုံရပါသည်။ ထို့အပြင် သဘောသဘာဝ အရ ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်း ရေးမှာ နိုင်ငံရေး ဦးစားပေးမှုနှင့် လုံလောက်သော အရင်းအမြစ်များ အတွက် တခြား မူဝါဒနယ်ပယ် များနှင့် ယှဉ်ပြိုင်ရပါသည်။ သို့သော် ဝင်ငွေနှိမ့်နှင့် ဝင်ငွေ အလယ်အလတ်ရှိနိုင်ငံများ၌ ယာဉ် အန္တရာယ် လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးသည် ဆိုးဝါးစွာ ရန်ပုံငွေ ထောက်ပံ့မှု မရှိကြောင်းကြား သိမြင်တွေ့နေရသော သက်သေအထောက် အထားများက ညွှန်ပြပါသည်။”

အစီရင်ခံစာက ဆက်လက်ဖော်ပြထားသည်မှာ “ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရန် ရန်ပုံငွေ ထောက်ပံ့မှုဆိုင်ရာ လုပ်ဆောင်ချက်များနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများအတွက် ပထမ တာဝန်မှာ ဝင်ငွေနှိမ့်နှင့် ဝင်ငွေအလယ်အလတ်ရှိ နိုင်ငံများ ရှိ အစိုးရများနှင့် သက်ဆိုင်ပါသည်။ လမ်းပေါ် ထိခိုက်ဒဏ်ရာ ရမှုများသည် ၎င်းတို့၏လူ့အဖွဲ့အစည်းအတွင်း အဓိက ပြဿနာ ဖြစ်နေသည်ကို အသိအမှတ်ပြုခြင်းဖြင့် အဆိုပါ အစိုးရများက ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ကို တာဝန်ယူမှုပြုမှသာ ရန်ပုံငွေ ထောက်ပံ့မှုရှိလာမည် ဖြစ်ပါ သည်။ ယာဉ်အန္တရာယ်လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုဆိုင်ရာ အကျပ်အတည်းကို ကျွန်တော်တို့ ရင်ဆိုင်နေရသည်ကို၊ လမ်းပေါ်တွင် ဘေးအန္တရာယ် ဖြစ်မှုများ၊ သေကြေဒဏ်ရာရသူ အရေအတွက်နှင့် သက်ဆိုင်ရာ ကုန်ကျစရိတ်များကို သင့်လျော် သော (ထိရောက်သော/ထက်မြက်သော) ထိန်းသိမ်း ဆောင် ရွက်ချက်များဖြင့် ပြောင်းလဲနိုင်သည် ဆိုသည်ကို အဆင့်အားလုံးရှိ (တစ်နိုင်ငံလုံးအဆင့်၊ ဒေသအဆင့်နှင့် ဒေသန္တရအဆင့်) အစိုးရများက နားလည်ရန် အရေးကြီးပါသည်။ လမ်းပေါ်တွင် မတော်တဆဖြစ်မှုနှင့် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှုများသည် အတိုင်းအတာ ကြီးကြီးမားမားအထိ ကြိုတင်ခန့်မှန်း၍ ရနိုင်ပြီး ကာကွယ် တားဆီးနိုင်သည်ဆိုသည့် မကြာခဏ ကြားရသောကြေးကြော် သံတွင် အဆိုပါ နားလည်မှုအား ထောက်ခံမှုကို တွေ့ရပါသည်။ ကြိုတင်ခန့်မှန်း၍ ရနိုင်ပါသည် - ဘေးအန္တရာယ် ကျရောက် နိုင်သော အကြောင်းအချက်များနှင့်ဆိုင်သည့် အသိပညာ အတတ်ပညာများစွာကို ရရှိနိုင်သောကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။ ကာကွယ်တားဆီးနိုင်ပါသည် - လမ်းပေါ်တွင် ကျရောက်နိုင်သော အန္တရာယ်များကို မည်သို့လျော့ချနိုင်သည်နှင့် ဆိုင်သည့် အသိပညာ အတတ်ပညာ များစွာကိုလည်း ရရှိနိုင်သောကြောင့် ဖြစ်ပါသည်။”

“ဝင်ငွေနှိမ့်နှင့် ဝင်ငွေအလယ်အလတ်ရှိ နိုင်ငံများတွင် နိုင်ငံတကာ အဖွဲ့အစည်းများမှ သို့မဟုတ် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍမှ ရန်ပုံငွေ ထောက်ပံ့မှုက အစိုးရများမှ ရန်ပုံငွေ ထောက်ပံ့မှုကို အစား ထိုး၍ မရနိုင်ပေ။ သို့သော် တခြား အဖွဲ့အစည်းများမှ ရန်ပုံငွေက အစိုးရများအတွက် ၎င်းတို့ ကိုယ်တိုင် ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှု တိုးတက်ကောင်းမွန်ရေးတွင် ရည်စူးမှုရှိရန် စိတ်ဝင်စားဖွယ် ဖြစ်စေနိုင်သည်။ ယင်းကို အားပေးအားမြှောက်ပြုသည့် ရန်ပုံငွေဟုလည်း ခေါ်ပါသည်။ ဝေါဟာရမှာ ဓာတုဗေဒပညာရပ်မှ ဖြစ်သည်။ ဓာတ်ကူပစ္စည်း (ဖြည့်စွက်ပစ္စည်း) က ဓာတုဗေဒ ဓာတ်ပြုမှုကို မြန်မြန် သို့မဟုတ် စွမ်းအင်နည်းနည်းဖြင့် ဖြစ်စေသည်။ အားပေးအားမြှောက်ပြုသည့် ရန်ပုံငွေ ထောက်ပံ့ခြင်း၏ နောက်ကွယ်မှ စိတ်ကူးမှာ (ငွေကြေး) အကူအညီပေးခြင်းက သက်ဆိုင်ရာ အစိုးရများ ၎င်းတို့ကိုယ်တိုင် အရေးယူလုပ်ဆောင်ရန် အားပေးအားမြှောက်ပြုခြင်း ဖြစ်ပါသည်။”

ယခုအစီရင်ခံစာတွင် ဖော်ပြထားသော ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှု တိုးတက် ကောင်းမွန်ရေး လုပ်ဆောင်မှု များအတွက် မြန်မာအစိုးရ၏ ရန်ပုံငွေ ထောက်ပံ့နိုင်အားကို

အနည်းအကျဉ်းသာ သိပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ထွက်ပေါ်လာနိုင်သော ပြဿနာဖြစ်သည့် 'ရန်ပုံငွေထောက်ပံ့မှု လျော့နည်းခြင်း' အပေါ် ပညာရှင်အဖွဲ့၏ ရှင်းလင်းသော ထင်မြင်ချက် မရှိပါ။ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်ချက်များ လုပ်ဆောင်ရန် ရန်ပုံငွေ ပိုမိုလိုအပ်သည်ကို သတိပြုမိပြီး အစိုးရ၏ အချို့နယ်ပယ်များ နှင့်အတူ အရင်းအမြစ်များနှင့် ရန်ပုံငွေထောက်ပံ့မှု မရှိခြင်းကို အနည်းငယ်သာ ဆွေးနွေးခဲ့ပါသည်။ ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်း အန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ပညာရှင် စုံစမ်းလေ့လာရေး အလုပ်ခရီး ဖိတ်ခေါ်မှုနှင့် ပို၍ပင်အရေးကြီးသော ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်းအန္တ ရာယ် ကင်းရှင်းရေး ကောင်စီဖွဲ့စည်းရန် ဆုံးဖြတ်ချက်ကို ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကို ပြဿနာတစ်ရပ် အဖြစ် မြန်မာအစိုးရ တာဝန်ယူသည်ဆိုသည့် သိသာထင်ရှားသော လက္ခဏာများအဖြစ် မှတ်ယူပါသည်။ ယာဉ်အန္တရာယ် လမ်း အန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှု တိုးတက်ကောင်းမွန်ရေး ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်မှုများတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရန် ဆန္ဒရှိခြင်းနှင့် အကောင်းဆုံး သော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဆိုင်ရာ ရွေးချယ်စရာ အခွင့်အလမ်းများကို ရှာဖွေဖော်ထုတ်ရန် နိုင်ငံတကာ အသိုင်းအဝိုင်းနှင့် ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်မှုသို့ ရှေ့ရှုခြင်းတို့ကို သိသာထင်ရှားသော လက္ခဏာ များအဖြစ် မှတ်ယူပါ သည်။

အရေးကြီးသော အစိုးရ၏ ရန်ပုံငွေထောက်ပံ့မှုအပြင် အစိုးရ အနေဖြင့် စဉ်းစားနိုင်သည့်ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအား ရန်ပုံငွေထောက်ပံ့ခြင်းအတွက် ဖြစ်နိုင်ချေများ များစွာရှိပါသည်။ အောက်တွင် ဖော်ပြထားသော ရွေးချယ်စရာများ သည် နိုင်ငံပေါင်းစုံတွင် အောင်မြင်စွာ အသုံးပြုပြီး ဖြစ်ပါသည်။ ယင်းတို့ကို စံနမူနာများအဖြစ်မှတ်ယူနိုင်ပါသည်။ ဥပမာ ပေးထားသော နိုင်ငံများမှာ ဖြစ်နိုင်ချေတစ်ခုစီအတွက် ဖြစ်ပါ သည်။ ရွေးချယ်စရာများတွင် နိုင်ငံတကာ အလှူရှင်များနှင့် ချေးငွေပေးသူများ (ဗီယက်နမ်၊ အိန္ဒိယ၊ တရုတ်၊ နိုင်ဂျီးရီးယား နှင့် အာဂျင်တီးနားတို့အပါအဝင် နိုင်ငံများစွာက ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအတွက် ဘက်စုံဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ် ချေးငွေများ (Multi-lateral Development Bank Loans) ကို အသုံးပြုပါသည်။ ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍနှင့် အစိုးရမဟုတ်သော အဖွဲ့အစည်းများ (ဥပမာ နိုင်ငံများစွာတွင် ဆွီဒင်နိုင်ငံ ယာဉ် အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး နိုင်ငံလုံး ဆိုင်ရာအဖွဲ့ (National Society for Road Safety in Sweden) နှင့် Bloomberg Philanthropies မှ လှူဒါန်းငွေများရှိသည်။) အစိုးရ- ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများ (ဩစတြေးလျနိုင်ငံတွင် အမြန်နှုန်းမှတ်တမ်းယူသည့် ကင်မရာ အစီအစဉ်များအတွက် အသုံးပြုသည်။ ဘရာဇီးနိုင်ငံရှိ အခွန်ဆောင်ရသော လမ်းများတွင် အရေးပေါ်လုပ်ငန်းများ စီစဉ်ထားရှိခြင်းတွင် အသုံးပြုသည်) နှင့် လမ်းအသုံးပြုသူ ပေးဆောင်ရသည့်သူများ ချမှတ်၍ ရနိုင်သော ပိုမို၍ ထူးခြားဆန်းသစ်သည့် နည်းလမ်းများ ပါဝင်သည်။ ယခုနောက်ဆုံး ဖော်ပြသည့် နည်းလမ်းတွင် လမ်းအသုံးပြုသူ ဒဏ်ငွေဆောင်ခြင်းမှ ရရှိသောငွေများ အားလုံးကို ယာဉ်အန္တ ရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအတွက် ရည်ရွယ်သုံးစွဲမှု

(ဩစတြေးလျရှိ ပြည်နယ်များစွာတွင် ကျင့်သုံးသည်)၊ ယာဉ် အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးတွင် အသုံးပြုရန် ရည် ရွယ်ပြီး ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်ကြေး သို့မဟုတ် မော်တော်ယာဉ် အစီးတိုင်းအား မှတ်ပုံတင်ခ သို့မဟုတ် ကိုယ်ပိုင် ယာဉ်နံပါတ်တို့ အတွက် အစိုးရအဖွဲ့တွင် ကောက်ခံမှုပမာဏ အနည်းငယ်ကို ဖြည့်စွက်ခြင်း (ဆွီဒင်၊ စပိန်၊ နယူးဇီလန်)၊ လောင်စာဆီခတွင် ဖြည့်စွက် ကောက်ခံ ခြင်း (ဩစတြေးလျနှင့် ကိုလံဘီယာ) သို့မဟုတ် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရမှု အာမခံတွင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ရန်ပုံငွေကို ပေါင်းစပ်ထည့်သွင်းခြင်း (နယူးဇီလန်၊ အာဂျင်တီးနားနှင့် ကိုလံဘီယာ) အစရှိသည့် အစိုးရမူဝါဒ အပြောင်းအလဲများ ပါဝင်သည်။ ပထမအဆင့် အနေဖြင့် ယခုအစီရင်ခံစာတွင် တင်ပြထားသော အကြံပြုချက်များ အားလုံးအတွက် တာဝန်ပေးအပ်ရန် ဖြစ်ပါသည်။ တာဝန်ယူ ဆောင်ရွက်မည့်သူ(များ) ကိုသတ်မှတ်ပြီး အကြံပြုချက်များကို မည်သို့အကောင်အထည် ဖော်မည်ကို ခိုင်မာသောအဆိုပြု ချက်များနှင့် လာရောက်ရန်အတွက် အဆိုပါ သက်ဆိုင်ရာ တာဝန်ရှိသူများကို ဖိတ်ခေါ်ရန် အကြံပြုပါသည်။ အဆိုပါ အလုပ်ကို နှစ်ဝက်ထက် မကြာဘဲ လုပ်ဆောင် ပြီးစီးနိုင်သည်ဟု ပညာရှင်အဖွဲ့က မြင်ပါသည်။ အားပေးအားမြှောက်ပြုသော ရန်ပုံငွေအတွက် ရွေးချယ်စရာ အခွင့်အလမ်းများ ရှာဖွေခြင်းကို လည်း အဆိုပါ နှစ်ဝက်တွင် လုပ်ဆောင်နိုင်ပါသည်။

အဆိုပါကာလ အဆုံးသတ်သည့်အခါ မည်သည့် လုပ်ဆောင်မှု များ၊ ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များကို ချက်ချင်းစတင် နိုင်သည် (ဥပမာ စွမ်းဆောင်ရည် မြှင့်တင်ခြင်း)၊ ရရှိနိုင် သော အစိုးရဘတ်ဂျက်များနှင့် မည်သည့်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ပြုလုပ်နိုင်သည်၊ မည်သည့်က အနာဂတ် အစိုးရဘတ်ဂျက်များ အတွက် နိုင်ငံရေးဆိုင်ရာ ဆုံးဖြတ်ချက်များ လိုအပ်သည် စသည်တို့နှင့် ပတ်သက်၍ဆုံးဖြတ်ချက်များ ချမှတ်ရပါမည်။ ထိုလုပ်ငန်းစဉ်ကို ကူညီပံ့ပိုးရန် ပညာရှင်အဖွဲ့ ရှိနေမည် ဖြစ်ပါသည်။

ဆက်လက်လုပ်ဆောင်ရမည့် အဆင့်များ

ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှု တိုးတက်ကောင်းမွန်ရန် ထိန်းသိမ်း ဆောင်ရွက်ချက်များ အများအပြားကို ပညာရှင်အဖွဲ့က အဆိုပြုပြီး ဖြစ်ပါသည်။ အကောင်အထည်ဖော်မှု ဆိုင်ရာ အချိန်ကာလမူဘောင်များ အမျိုးမျိုးနှင့် ဖြစ်ပြီး စတင်လုပ်ဆောင်နေပြီ ဖြစ်သော အစိုးရ၏ လုပ်ငန်းများနှင့် ပတ်သက်၍လည်း အကြံဉာဏ်များ ပေးခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါသည်။ ယခုအစီရင်ခံစာတွင် တင်ပြထားသော ကျွန်တော်တို့၏ အကြံပြုချက်များ အားလုံးကို မြန်မာနိုင်ငံအစိုးရက ကောင်းစွာတုံ့ပြန်သည့်အတွက် ပညာရှင်အဖွဲ့အနေဖြင့် ဝမ်းသာကျေနပ်မိပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ ယခုအချိန်တွင် အလေးထား လုပ်ဆောင်ရန် လိုအပ်သည်မှာ အကြံပြုချက်များကို လက်တွေ့ကျင့်သုံးရန်အတွက် ရှင်းလင်းစွာ သတ်မှတ်ထားသော အကောင်အထည်ဖော်မှုဆိုင်ရာ စီမံချက်များ ဖော်ဆောင်ခြင်းနှင့် စပ်လျဉ်းပြီး ဖြစ်ပါသည်။

အကြံပြုချက်များဖော်ဆောင်မှု လွယ်ကူချောမွေ့စေရန် နောက်ဆက်တွဲစာ (၁)တွင် တွေ့နိုင်သော အချက်အလက်ပုံစံတစ်ခုကို ပညာရှင်အဖွဲ့က အသင့်ပြင်ဆင်ထားပေးပါသည်။ ၎င်းမှာ အစိုးရအရာရှိများက လုပ်ငန်းဆောင်တာများ သတ်မှတ်ခြင်းနှင့် အစီအစဉ်တကျ ဖြစ်သော လုပ်ငန်းစီမံချက်များ ဖန်တီးရာတွင် အထောက်အကူပြုရန် ရေးဆွဲထားခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံရှိ လမ်းများ၏ အန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှုကိုပြောင်းလဲဖော်ဆောင်ရာတွင်အထောက်အကူပြုသည့်ရှင်းလင်းစွာသတ်မှတ်ထားသောရှေ့ဆောင်ရှေ့ရွက်ပြုသည့် အဖွဲ့အစည်းများ၊ ပုဂ္ဂိုလ်များနှင့် ရန်ပုံငွေ ရွေးချယ်စရာများတို့နှင့်အတူ ဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါ လုပ်ငန်းစီမံချက်များ ဖော်ဆောင်ရာတွင် ဦးဆောင်မှုပြုသည့် အခန်းကဏ္ဍကို အမျိုးသား ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ၏ အတွင်းရေးမှူးရုံးအဖွဲ့အား ပေးအပ်ခြင်းကို စဉ်းစားရန် အကြံပြုပါသည်။ ထို့အပြင် ဖော်ပြပါလုပ်ငန်းများတွင် အစိုးရနှင့်အတူ လုပ်ကိုင်ဆောင် ရွက်ရန် ဝန်ထမ်းတစ်ဦးအား သတ်မှတ်တာဝန်ပေးခြင်းဖြင့် ယခုလုပ်ငန်းစဉ်တွင် ဆက်လက်ပါဝင်ရန် စုဖောင်ဒေးရှင်းအား တိုက်တွန်းအပ်ပါသည်။

ADB (2016). Myanmar Transport Sector Policy Note: Road safety. Mandalayong City, Asian Development Bank.

Bates, L., Soole, D. & Watson, B. (2012). The effectiveness of traffic policing in reducing traffic crashes. In T. Prenzler (Ed.), Policing and Security in Practice: Challenges and Achievements. London, Palgrave Macmillan UK, pp. 90 -109.

Bliss, T. & Breen, J. (2009). Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention. Country guidelines for the conduct of road safety management reviews and the specification of lead agency reforms, investment strategies and safe system projects. Washington D.C., The World Bank Global Road Safety Facility.

ICE/GTZ (2009). Cycling-Inclusive Policy Development: A Handbook. Utrecht, Interface for Cycling Expertise.

ITF (2105). Road Infrastructure Safety Management. Paris, OECD Publishing

ITF (2016). Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System. Paris, OECD Publishing.

Mohan D., Tiwari G., Khayesi M. et al. (2006). Road Traffic Injury Prevention: Training Manual. Geneva, World Health Organization (WHO).

OECD (2013). Cycling, Health and Safety. Paris, OECD Publishing.

OECD/ITF (2015). Road Safety Annual Report 2015. Paris, OECD Publishing.

Peden, M. et al., (eds) (2004). World report on road traffic injury prevention. Geneva, World Health Organization (WHO).

Sakashita C. and Job R.F.S. (2016). Addressing key global agendas of road safety and climate change: synergies and conflicts. Journal of the Australasian College of Road Safety 27(3):62-68. Available at: <http://acrs.org.au/wp-content/uploads/Journal-of-ACRS-27-3-final-for-web.pdf>

Siebert, F.W., Albers, D., U Aung Naing, & Santikarn, C. (2016). Fact-sheet - Myanmar Motorcycle Helmet use 2016. Retrieved from http://www.mms.tu-berlin.de/fileadmin/fg268/Projekte/Myanmar_Motorcycle_Helmet_Use_2016.pdf

UNRSC (undated). Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020. United Nations Road Safety Collaboration. Geneva, World Health Organization (WHO).

UN Sustainable Development Platform (undated). Downloaded on 22 March, 2016: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/7891TRANSFORMING%20OUR%20WORLD.pdf>. New York: United Nations, 2015.

Wegman, F. (2015). Catalytic funding for road safety in the post 2015 period: priorities, resources and impact. Proposal to support the work of the High-Level Panel for Road Safety. Paris, FIA.

WHO (2015). Global Status Report on Road Safety 2015. Geneva, World Health Organization (WHO).

နောက်ဆက်တွဲစာ (၁) ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များ အကောင်အထည် ဖော်မှုအား ဖော်ဆောင်သည့် အစီအစဉ်အတွက် အချက်အလက်ပုံစံ

နံပါတ်	အကြံပြုချက်များ	ရှေ့ဆောင် ရှေ့ရွက်ပြု အဖွဲ့၊ ပုဂ္ဂိုလ်	တာဝန်ရှိသူ/ တာဝန်ရှိသော ယူနစ်	ပံ့ပိုးမှု	ပြီးဆုံးသည့် နေ့စွဲ	ရန်ပုံငွေ ရွေးချယ် စရာ များ	မှတ်ချက်
အန္တရာယ်ကင်းစနစ် နည်းလမ်း							
၁	အန္တရာယ်ကင်းစနစ် နည်းလမ်းအား ချမှတ်ခြင်း						
၂	မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဒေသန္တရ အခြေအနေများတွင် အန္တရာယ်ကင်းစနစ် မူများချမှတ်ရန် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်တစ်ဦးအား ခန့်အပ်ခြင်း						

နံပါတ် ၂	အကြံပြုချက်များ	ရှေ့ဆောင် ရှေ့ရွက်ပြု အဖွဲ့၊ ပုဂ္ဂိုလ်	တာဝန်ရှိသူ/ တာဝန်ရှိသော ယူနစ်	ပံ့ပိုးမှု	ပြီးဆုံးသည့် နေ့စွဲ	ရန်ပုံငွေ	မှတ်ချက်
ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှုနှင့် စွမ်းဆောင်ရည် မြှင့်တင်ခြင်း							
၁	ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး စီမံခန့်ခွဲမှုကို ကြံ့ခိုင်စေခြင်း						
၂	NRSC ကို တိုးချဲ့ခြင်း						
၃	ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ရှေ့ဆောင်ရှေ့ ရွက်ပြု အဖွဲ့အစည်း ရွေးချယ်မှုအခွင့်အလမ်းကို ဖော်ဆောင်ခြင်း						
၄	တိုးတက်မှုကိုစောင့်ကြည့် လေ့လာခြင်း နှင့်ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး လုပ်ငန်းစီမံချက်မှတ်တမ်းကဏ္ဍ ဦးတည်ချက်များ						
၅	အန္တရာယ်ကင်းစနစ်နည်းလမ်း ချမှတ်ခြင်း						
၆	ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးမူဝါဒများကိုတ ခြားမူဝါဒ နယ် ပယ်များနှင့်ပိုမိုနီးကပ်စေခြင်း						
၇	ISO 39001 ကိုချမှတ်ရန် စဉ်းစားခြင်း						
၈	ပြည့်စုံသော စွမ်းဆောင်ရည် မြှင့်တင်မှု စီမံချက်အား ဖော်ဆောင်ခြင်း						
၉	လျှော့ပေါ့အစီရင်ခံမှုအား ဖြေရှင်းမှု အပါအဝင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး အချက်အလက်စနစ်များအား ဆက်လက်တိုးချဲ့ ဖော်ဆောင်ခြင်း (အချက်အလက်ကောက်ယူခြင်းနှင့် ဆန်းစစ်ချက်)						
၁၀	နိုင်ငံတကာဖြင့်ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုကို ခိုင်မာအားကောင်းစေခြင်း						

နံပါတ် ၃	အကြံပြုချက်များ	ရှေ့ဆောင် ရှေ့ရွက်ပြု အဖွဲ့၊ ပုဂ္ဂိုလ်	တာဝန်ရှိသူ/	ပံ့ပိုးမှု	ပြီးဆုံးသည့် နေ့၊ စွဲ	ရန်ပုံငွေ	မှတ်ချက်
အန္တရာယ်ပိုကင်းသော လမ်းများ							
၁	လမ်းအခြေခံအဆောက်အအုံနှင့် သက်ဆိုင်သည့်မြေအသုံးပြုမှုစီမံကိန်းများရေးဆွဲခြင်းနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ဆုံးဖြတ်ချက်များတွင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကိုပေါင်းစပ်လျှင်ပိုကောင်းသည်						
၂	လက်ရှိလမ်းများနှင့်လမ်းအသစ်များ၏ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းမှုအရည်အသွေးကိုမြှင့်တင်ရန်အရင်းအမြစ်များပိုမို ထည့်ဝင်ခြင်း						
၃	ခေတ်မီဒီဇိုင်းပုံစံလမ်းညွှန်ချက်များ ဖော်ဆောင်ခြင်း						
၄	အန္တရာယ်ကင်းစနစ်တွေးခေါ်ကြံဆမှုကိုနေ့စဉ် လက်တွေ့ကျင့်သုံးမှု သို့ ပြောင်းလဲခြင်းအတွက် အခြေအနေများ ဖန်တီးခြင်း						
၅	လက်ရှိလမ်းမများလမ်းငယ်များနှင့်လမ်းပြိုင်များတွင်ထပ်မံဖြည့်စွက်ခြင်း (demonstration projects)						
၆	အခြေခံအဆောက်အအုံနှင့်သက်ဆိုင်သောသုတေသနလုပ်ဆောင်အားကို ဖော်ဆောင်ခြင်း						
၇	ဆုံးဖြတ်ချက်များချမှတ်ရာတွင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးကိုထည့်သွင်းရန် လမ်းအာဏာပိုင်များအတွက်အထောက်အကူများ ဖော်ဆောင်ခြင်း						
၈	မြို့ကြီးများ (ရန်ကုန်၊ မန္တလေး)နှင့် ကျေးရွာများ တွင် demonstration projects များလုပ်ဆောင်ခြင်း						

နံပါတ် ၄	အကြံပြုချက်များ	ရှေ့ဆောင် ရှေ့ရွက်ပြု အဖွဲ့၊ ပုဂ္ဂိုလ်	တာဝန်ရှိသူ/	ပံ့ပိုးမှု	ပြီးဆုံးသည့် နေ့၊ စွဲ	ရန်ပုံငွေ	မှတ်ချက်
အန္တရာယ်ပိုကင်းသော ယာဉ်များ							
၁	ပွင့်လင်းမြင်သာသော၊တာဝန်ခံ မှုရှိသော၊ ခြေရာခံ၍ရနိုင်သော ပုံစံအတည်ပြုလုပ်ငန်းစဉ်အား ချမှတ်ဖော်ဆောင်ခြင်း						
၂	လုပ်ငန်းအဖွဲ့ ဖွဲ့ စည်းခြင်း						
၃	လမ်းပေါ်အသုံးပြုသည့်ယာဉ်များနှင့်ဆိုင်သ ည့် UN စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများ ချမှတ်ခြင်း (WPP29)						
၄	UN 14516 (တိုင်ခုံခါးပတ်), 94&95 (ယာဉ်တိုက်မှုကာကွယ်ရေး)and 22 (ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်)						
၅	လက်ရှိ ကာလအလိုက်နည်းပညာပိုင်းစစ်ဆေးမှု PTI ကို ပြောင်းလဲခြင်း						
၆	လမ်းပေါ်တွင်လက်ယာမောင်းယာဉ်များအ သုံး ပြုမှုလျော့ချခြင်း						

နံပါတ် ၅	အကြံပြုချက်များ	ရှေ့ဆောင် ရှေ့ရွက်ပြု အဖွဲ့၊ ပုဂ္ဂိုလ်	တာဝန်ရှိသူ/	ပံ့ပိုးမှု	ပြီးဆုံးသည့် နေ့၊ စွဲ	ရန်ပုံငွေ	မှတ်ချက်
အန္တရာယ်ပိုကင်းသော လမ်းအသုံးပြုသူ အမှုအကျင့်							
၁	လက်ရှိလမ်းဥပဒေများကိုကြံ့ခိုင်စေခြင်း (ပြည့်စုံပြီးသက်သေအခြေပြုဖြစ်စေခြင်း)						
၂	ယာဉ်ထိန်းရဲလုပ်ငန်းကို ကြံ့ခိုင်စေခြင်း						
၃	ခါးပတ်၊ ဦးထုပ်သုံးမှုနှင့်အရက်သေစာ သောက်စားမောင်းနှင်မှုတို့အား ထိန်းသိမ်းကြပ်မတ်ခြင်း						
၄	ပြစ်မှုများနှင့်အရေးယူမှုများ၏ ဟန့်တားနိုင် သည့်အကျိုးကိုခိုင်မာစေခြင်း						
၅	ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်ထုတ်ပေးခြင်းနှင့် ယာဉ်မှတ်ပုံတင်ခြင်းတွင်သမာသမတ်ရှိမှု အား ကြံ့ခိုင်စေခြင်း						
၆	ရဲတပ်ဖွဲ့ ၏ကြပ်မတ်လုပ်ဆောင်မှုနှင့်ချိတ် ဆက်ထားသောအများပြည်သူပညာ ပေး လှုပ်ရှားမှုကိုပံ့ပိုးမှုအချိန်ကာလအလိုက် လုပ်ဆောင်ခြင်း						
၇	ကျယ်ပြန့်သောပညာပေးလှုပ်ရှားမှုများ လုပ်ဆောင်ခြင်း(အသိမြှင့်တင်ခြင်း နှင့် အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအစီအမံများကို လက်ခံလာစေခြင်း)						

နံပါတ် ၆	အကြံပြုချက်များ	ရှေ့ဆောင် ရှေ့ရွက်ပြု အဖွဲ့၊ ပုဂ္ဂိုလ်	တာဝန်ရှိသူ/	ပံ့ပိုးမှု	ပြီးဆုံးသည့် နေ့၊ စွဲ	ရန်ပုံငွေ	မှတ်ချက်
ယာဉ်တိုက်မှုအလွန်တုံ့ပြန်ဆောင်ရွက်ချက်							
၁	ကွဲပြားထူးခြားသောအရေးပေါ်နံပါတ်တစ်ခု တည်းအဖြစ်ပေါင်းစည်းရန်						
၂	အနီးပတ်ဝန်းကျင်မှလူများအတွက် ပညာပေးအစီအစဉ်						
၃	ထိခိုက်ဒဏ်ရာရသူများအားပြုစုကုသ ရာသို့ ပို့ ဆောင်ပေးခြင်းအတွက်အခြေ ခံသင်တန်းပေးခြင်း						
၄	ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာစုံစမ်းထောက်လှမ်းမှု စနစ်များတွင်ယာဉ်တိုက်ခံရသူများအား ထည့်သွင်းခြင်း						

နံပါတ် ၇	အကြံပြုချက်များ	ရှေ့ဆောင် ရှေ့ရွက်ပြု အဖွဲ့၊ ပုဂ္ဂိုလ်	တာဝန်ရှိသူ/	ပံ့ပိုးမှု	ပြီးဆုံးသည့် နေ့၊ စွဲ	ရန်ပုံငွေ	မှတ်ချက်
မြို့များနှင့် ကျေးရွာများ။ စက်ဘီးစီးခြင်း၊ အများပြည်သူ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးခြင်း							
၁	အန္တရာယ်ကင်းသောစက်ဘီးစီးခြင်း လမ်းလျှောက်ခြင်း တို့ကိုမြှင့်တင်ခြင်းနှင့် ဆိုင်သည့် Demonstration projects ကို မြို့ များနှင့်ကျေးရွာများတွင်ပြုလုပ်ခြင်း						
၂	အများပြည်သူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကဏ္ဍပြုပြင်ပြောင်းလဲရေးနှင့်ပတ်သက် ၍ဆက်လက်လေ့လာခြင်း						
၃	မော်တော်ဆိုင်ကယ်အန္တရာယ်ကင်းရေး ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းသောစီမံချက်ကို ဖော်ဆောင်ခြင်း						

နံပါတ် ၈	အကြံပြုချက်များ	ရှေ့ဆောင် ရှေ့ရွက်ပြု အဖွဲ့၊ ပုဂ္ဂိုလ်	တာဝန်ရှိသူ/	ပံ့ပိုးမှု	ပြီးဆုံးသည့် နေ့၊ စွဲ	ရန်ပုံငွေ	မှတ်ချက်
ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး ထိန်းသိမ်းဆောင်ရွက်ချက်များအား ရန်ပုံငွေထောက်ပံ့ခြင်း							
၁	အကြံပြုချက်များအားလုံးအတွက် တာဝန်ပေးရန်နှင့် အကောင်အထည် ဖော်မှု အတွက်အဆိုပြုချက်များဖော်ထုတ်ရန်						
၂	ရန်ပုံငွေရွေးချယ်စရာများအားလေ့လာခြင်း (အားပေးလှုံ့ဆော်သည့်ရန်ပုံငွေနှင့်ပြည် တွင်းရန်ပုံငွေ)						
၃	ပထမနှစ်လုပ်ငန်းစီမံချက်အားဖော်ထုတ်ရန်						

