



- Home
- စာစဉ်
- ဘာသာ (Language)
- ဆက်သွယ်ရန်
- အကြောင်းအရာ
- Downloads

ADDA Systems
Software Development
That we are able is your advantage

Shwe Dream.com

MYANMARBIBLE.NET

Visitors Since 1st March 2004

How do you know about us?

- from search engines
- from emails
- from advertisements
- from friends

“မြန်မာ့အောင်ဘာလေထီပုံရိပ်”



(၁၉၃၈)ခုနှစ်၊ ဇွန်လတွင် အောင်ဘာလေထီ ကို ပြန်လည်ဖွင့်လှစ်ခဲ့၏။ ထိုလက်မှတ် တစ်စောင်၏တန်ဖိုးမှာ နှစ်ကျပ်ဖြစ်ကာ ပထမ သိန်းဆုနှင့် အခြား ဆုငွေများကို အောင်ဘာ လေထီပုံရိပ်ဖြင့် ဖွင့်လှစ်ပေးသည်။ ထိုကို တစ်နှစ်လျှင် လေးကြိမ်ဖွင့်လှစ်ပြီး ဒုတိယ ကမ္ဘာစစ်အတွင်း ဖက်ဆစ်ဂျပန်တို့ မြန်မာနိုင်ငံအား

သိမ်းပိုက် ထားစဉ် တွင်လည်း အောင်ဘာလေထီကို ဆက်လက်ဖွင့်လှစ်စေခဲ့၏။ [Read More...](#)

“မိုးတွင်းဆိုတာ”

မိုးရွာနေသည်ကို လေအေး ပေး စက်တပ်ထားသော မိုး လုံလေလုံ ကော်ဖီဆိုင်လေး တွေထဲက ထိုင် ကြည့်နေရတာ၊ ခြေကျင်းဝတ် အထိ အသေအချာ မြှုပ်နိုင်သော မိုးရေ၊ ဗွက်ရေ အမှိုက် သရိုက်တွေထဲ လမ်း မလျှောက် ရဘဲ ကားလေး နှင့်သွားလာရတာ ဘယ် လောက် များ ပျော်စရာကောင်း လိုက်ပါမလဲ။

[Read More...](#)



“မြန်မာ့မြန်ညွှန်းဈေးကွက်”

‘နှစ်ရက်ခွဲ၊ သုံးရက်နဲ့ ဇာတ်ညွှန်းတစ်ပုဒ် ပြီးအောင်ရေးနိုင်မယ့် ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာတစ်ချို့ ဒီမှာရှိနေပါပြီ။ ဟိုမှာတော့အဲဒီလိုမရှိသေးပါဘူး။ သူတို့ဆိုမှာ ဇာတ်ညွှန်းတစ်ပုဒ်ကို ခြောက်လကနေ နှစ်နှစ်လောက်ထိ အချိန်ယူပြင်ဆင်ပြီး အကြိမ်ကြိမ်ပြန်ပြင်ရေးတတ်တဲ့ ဇာတ်ညွှန်းရေး ဆရာတွေတောင် ရှိတယ်လို့ ဖတ်ဖူးကြားဖူးပါတယ်။’ ဟု နီတာဦး(ဥက္ကာမြေ)က ပြောပါသည်။

[Read More...](#)



[Read More...](#)

“ပေါင်းမယ်၊ စပ်မယ်၊ တပ်မယ်၊ ဂျစ်ရယ်။”

“တစ်ဦးတပ်ဆင်ထုတ်လုပ်တဲ့ဒီဇိုင်းကို အခြားတစ်ဦးက ပုံတူကူး ထုတ်လုပ်ကြတယ်ဆိုတာ ယနေ့အထိ မကြားမိ သေးပါဘူး” ဟု ကိုလင်းအောင်ကပြောသည်။ အထက်မြန်မာပြည်၊ အောက်မြန်မာပြည် စက်မှုဇုန်အသီးသီးတွင် ကားများ တပ်ဆင်၍ အပြိုင်ရောင်းချကြသည်ဆိုသော်လည်း လုပ်ငန်းအဆက်အသွယ် မှတစ်ဆင့် ခင်မင်ရင်းနှီးမှုဖြင့် တည်ဆောက်ထား သော ဈေး ကွက်သာလျှင် အဓိကအားကိုးရာဖြစ်သည်။

[Read More...](#)



- Home
- စာစဉ် ⌵
- ဘာသာ (Language) ⌵
- ဆက်သွယ်ရန် ⌵
- အကြောင်းအရာ
- Downloads



“မိုးတွင်းဆိုတာ”

ဇေယျာအုန်းနှင့် ငြိမ်းမိုးကြည်အောင်

ကျွန်တော်တို့ငယ်စဉ် ကလေးဘဝက မိုးရာသီသည် ပျော်စရာအတိတ်သာဖြစ်ခဲ့သည်။ မိုးရွာထဲမှာဘောလုံးကန်ရတာကို ပျော်ခဲ့ဖူးသလို၊ မိုးရွာနေသည်ကို အိမ်ထဲကထိုင်ကြည့်ရင်း ကဗျာမကျ၊ စာမကျ ဝါကျများစွာကို တောင်ခြစ်မြောက်ခြစ် ရေးခြစ်ခဲ့ဖူးသည်။ ဘဝမှာ ပူပင်ကြောင့်ကြစရာမရှိခဲ့စဉ်က ပျော်ခဲ့ဖူးသော၊ စိတ်ကူးယဉ်ခဲ့ဖူးသော မိုးရာသီသည် အရွယ် ရောက်ကြီးပြင်းလာသောအခါ ကျွန်တော်တို့အတွက် ပျော်စရာမကောင်းတော့သလို စိတ်ကူးယဉ်စရာလည်း မကောင်းတော့ပါ။

ကိုယ်ပိုင်ကားမစီးနိုင်သောကျွန်တော်တို့သည် မိုးရာသီတွင် စိုစွတ်စွာ အိမ်မှရုံး၊ ရုံးမှအိမ် သွားလာကြရဦးမည်။ ရုံးသမားတွေကဲ့သို့၊ ဈေးသည်များ၊ အိမ်ရှင်မများ၊ ဆိုက်ကားဆရာများနှင့် အခြားအခြားသော များသည် မိုးရက်များကို စိတ်ရှုပ်ထွေးစွာ ကျော်ဖြတ်ကြရမည်ပင်။ အချို့သောသူများအတွက်ဆိုလျှင် မိုးညများသည်ပင် ၎င်းတို့အား စိုစွတ်စေမည် ဖြစ်သည်။

မိုးရွာနေသည်ကို လေအေးပေးစက်တပ်ထားသော မိုးလုံ လေလှအသေအချာ မြှုပ်နိုင်သော မိုးရေ၊ ဗွက်ရေတွေနှင့် အမှိုက်သရိုက်လောက် များပျော်စရာကောင်းလိုက်ပါမလဲ။

တောင်သူများကတော့ မိုးတွင်းကို ပျော်ကြပေမည်။ စပါးစိုက်ကြရမည့်အတွက်။ မိုးရေထိစေဘဲ မိုးတွင်းငါးလတာ ကို ကျော်ဖြတ်နိုင်ကြသည့် ပုဂ္ဂိုလ်ကြီးငယ်တို့အတွက်လည်း မိုးရာသီသည် နှစ်ခြိုက်စရာအတိတ်ပင်ဖြစ်သည်။ မိုးရွာနေသည်ကို လေအေးပေးစက်တပ်ထားသော မိုးလုံလေလုံကော်ဖီဆိုင်လေးတွေထဲက ထိုင်ကြည့်နေရတာ၊ ခြေကျင်းဝတ်အထိ အသေအချာ မြှုပ်နိုင်သော မိုးရေ၊ ဗွက်ရေတွေနှင့် အမှိုက်သရိုက်တွေထဲ လမ်းမလျှောက်ရဘဲ ကားလေးနှင့်သွားလာရတာ ဘယ်လောက် များပျော်စရာကောင်းလိုက်ပါမလဲ။

ကဲ၊ ကျွန်တော်တို့တတွေကဲ့သို့ မိုးတွင်းကို စိတ်ကူးမယဉ်နိုင်ဘဲ ဖြတ်ကျော်ရမည့် ဘဝတူများ၏ မိုးကြိုရင်ခွန်သံ များကို ရင်တုန်စွာ နားထောင်ကြည့်လိုက်ရအောင်။

ဖြူနင်းဝေဆိုသည့် လက်ဘက်ရည်ဆိုင်လေးတစ်ဆိုင် ဖွင့်လှစ်ထားသော ဦးအောင်ကျော်ဦးက ဘာတွေပြောလိုက်ပါသလဲ။

‘မိုးတွင်းအတွက်ပြင်ဆင်ရာမှာ မိုးရွာတဲ့နေ့ နောက်နေ့မှ ပြင်ဆင်ရတယ်။ ဘာကြောင့်လဲဆိုတော့ လမ်းဘေး လက်ဘက်ရည်ဆိုင်ဖြစ်တဲ့အတွက်၊ ကြိုပြီးတော့ အမိုးမိုးထားလို့မရဘူး။ နဲ့ ယာယီ အမိုးလောက်ဘဲ ပြင်ဆင်ရတယ်။ မိုးတွင်းမှာ အခက်အခဲတွေတော့ရှိတာပေါ့ ၊ ဘယ်လိုမျိုးလဲဆိုရင် နေရာအခက်အခဲပေါ့နော်။ ဦးတို့အနေနဲ့တော့ မိုးရွာတဲ့ အချိန်မှာ အပြင်ကဝင်လာတဲ့သူတွေအတွက် ထိုင်ခုံတွေပြင်ဆင်ရတယ်။’

မြို့သစ်တစ်ခုတွင်နေထိုင်သည့် လက်သမားဆရာတစ်ဦးဖြစ်သူ ဦးကျော်ဝင်းကတော့ အောက်ပါအတိုင်းပြောဆိုပါသည်။

‘ကလေး (၃)ယောက်ရှိတယ်။ ဒီကလေးတွေအတွက် ကျောင်းဖွင့်ချိန်အမှီ အဝတ်အစား၊ စာအုပ်၊ ထီး၊ မိုးကာ၊ ဖိနပ်စတဲ့ သူတို့ လိုအပ်တဲ့အသုံးဆောင်ပစ္စည်းတွေကို ပြင်ဆင်ပေးရတာပေါ့။ ဒီလိုပြင်ဆင်ဖို့လား? အခုဆို ကျောင်းဖွင့် ချိန်ရောက်တော့မယ်။ အဲဒီအတွက် (၁)လလောက်ကတည်းက ပြင်ဆင်ထားရတာ။ ဒီကလေး (၃)ယောက်ရဲ့ စရိတ်က ကြီးတယ်မဟုတ်လား။ အချိန်မမှီမှာလဲပါတာပေါ့။ ကျောင်းလခကအစ ကြိုတင်စုဆောင်းထားရတယ်။ ဒါမှ မိဘတယောက်ရဲ့ တာဝန် ကျေမှာပေါ့။ မျက်နှာလည်း မငယ်စေချင်ဘူးလေ။’

ပြောင်းဖူးပြုတ်ရောင်းသည့် အဖွားအိုတစ်ဦးဖြစ်သူ ဒေါ်မြကျင်၏သုံးသပ်ပုံကို ဖတ်ရှုကြည့်လိုက်ပါ။

‘ဒါတွေရောင်းဖို့အတွက်ကို မနက် (၁)နာရီလောက် သီရိမင်္ဂလာဈေးကို ကုန်သွားယူရတယ်။ သမီးသွားယူပေး တာပါ။ အဘွားက လျှောက်ရောင်းရတဲ့အပိုင်းပေါ့၊ မိုးတွင်းမှာ ဈေးရောင်းမကောင်းဘူး။ ဈေးမကိုက်လို့လေ၊ မိုးတွင်း ကုန် မရတဲ့ရက်ဆို နားရတာတောင် ရှိသေးတယ်။’

ဆိုက်ကားနင်းသည့် ဦးမြင့်စိုး၏ပြောဆိုချက်ကို ကောက်နုတ်ဖော်ပြရမည်ဆိုလျှင်-

‘ ဦးတို့အတွက် မရှိမဖြစ်လိုအပ်တဲ့ မိုးကာအင်္ကျီ၊ နောက်ပြီး ခမောက်၊ အဲဒီပစ္စည်းတွေကိုဘဲ အသုံးများ တယ်လေ။ မိုးတွင်းမှာ ဦးတို့အနေနဲ့ မကိုက်ပါဘူး။ ဘာဖြစ်လို့လဲဆိုတော့ အပြင်ထွက်တဲ့သူနည်းတာမို့ အလုပ် မဖြစ်ဘူး လေ။ မိုးရွာမယ့်အချိန် အများဆုံးမေလလောက်ကတည်းက စပြီး ပြင်ဆင်တယ်။ ငွေရှာရတာမလွယ်တော့ ကြိုတင် ပြင်ဆင်မှုတော့ လုပ်ရတာပေါ့။’

[Back...](#)



- Home
- စာစဉ် >
- ဘာသာ (Language) >
- ဆက်သွယ်ရန် >
- အကြောင်းအရာ
- Downloads

ADDA Systems
Software Development
That we are able is your advantage

Shwe Dream.com

MYANMARBIBLE.NET

“မြန်မာ့မြန်ညွှန်းရေးကွက်”

ကိုမျိုး



ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာ မြင့်ဦးဦးမြင့်

ယနေ့အနုပညာနယ်ပယ်မှာ ရုပ်ရှင်ဗီဒီယိုဇာတ်ကားတစ်ကား ဖန်တီးတဲ့အခါ မင်းသား မင်းသမီး ကိုသာ အလေးထားတတ်ကြပါသည်။ ရုပ်ရှင်ပရိသတ်ကရော ရုပ်ရှင်လောက အသိုင်းအဝိုင်း ကရောပေါ့။ ရိုက်ကွင်းရဲ့ဘုရင်လို့ဆိုတတ်ကြတဲ့ ဒါရိုက်တာတွေ တောင် မင်းသား၊ မင်းသမီး တွေရဲ့ စည်းမျဉ်းခံဘုရင်လို့ ဖြစ်နေကြတဲ့အချိန်မှာ အခြားသောကဏ္ဍအသီးသီးက ရုပ်ရှင်ပညာ သည်တွေရဲ့ အခန်းကဏ္ဍဆိုတာ မကြားရတဲ့အသံတစ်ခုလို ဖြစ်နေခဲ့ပြီပေါ့။ ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာဆိုသည်မှာ ၎င်းတို့ထဲတွင် တစ်ဦးအပါအဝင်ပင်ဖြစ်သည်။

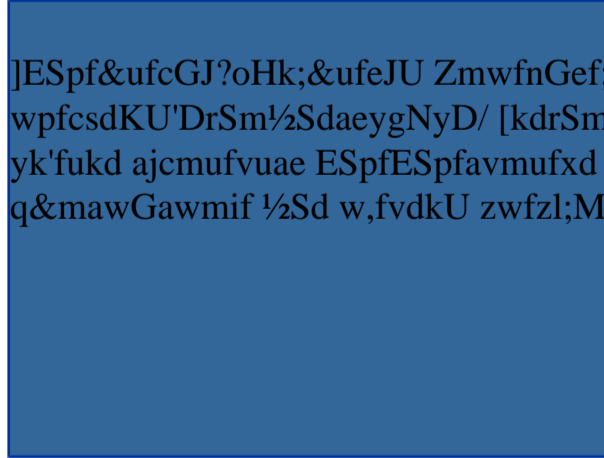
အနုပညာကြေး

ရုပ်ရှင်ကြည့်ပရိသတ်ကတော့ ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာတွေကို ဂရုပြုမိလေ့မရှိကြပါ။ မြန်မာနိုင်ငံလိုနေရာမျိုးတွင် သူတို့တတွေအနေနဲ့ မြင်တွေ့နိုင်သော မင်းသား၊ မင်းသမီးများကိုသာ တန်ဖိုးထားတတ်ကြမည်သာ။ ဒါပေမယ့် ရုပ်ရှင်လောက အတွင်းမှာပေါ့။ ‘မင်းသားက (၁၀၀)ရာခိုင်နှုန်းရတယ်ဆိုရင် မင်းသမီးက (၇၀) ကနေ (၅၀)ရာခိုင်နှုန်းလောက် ရတတ်ပါတယ်။ ဒါရိုက်တာကတော့ (၁၀)ကနေ (၂၀)ရာခိုင်နှုန်းလောက်ထိ ရတတ်ပါတယ်။ ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာကတော့ (၁)ရာခိုင်နှုန်းကနေ (၂၅)ရာခိုင်နှုန်းလောက်ပဲ ရနေပါတယ်။ တစ်ချို့ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာတွေဆိုရင် (၃၅)လောက်သာ အနိုင်နိုင်ရကြပါတယ်’လို့ ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာတစ်ဦးဖြစ်သူ နီတာဦး (ဥက္ကာမြေ)က သူ၏တွက်ချက်ထားမှုကို ရှင်းပြပါသည်။ ၎င်းက သူသည် ဗီဒီယိုဇာတ်ညွှန်း (၃၅)ပုဒ်ခန့် ရေးသားခဲ့ပြီးဖြစ်သည်ဟု ဆိုပါသည်။

ဖော်ပြပါရာခိုင်နှုန်းများသည် အတိအကျမဟုတ်သည့်တိုင် အနီးကပ်ဆုံးတွက်ချက်ထားခြင်းဖြစ်ကြောင်း နီတာဦးက ပြောပါသည်။ နာမည်ကြီးဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာတစ်ဦးဖြစ်သူ မြင့်ဦးဦးမြင့်ကလည်း နိုင်ငံရပ်ခြားကဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာများနှင့် မြန်မာ ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာများသည် ဘာသာစကား၊ ယဉ်ကျေးမှုလေ့ထုံးစံများကွာခြားမှုအပြင် ရရှိသောအနုပညာကြေးပါ ကွာခြားသည်ဟု ၎င်း၏ ခံစားချက်ကို ပြောပြပါသည်။ ယခုနောက်ပိုင်းတွင် ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာများသည် ယခင်ကထက် အနုပညာကြေးများ ပိုမိုရရှိလာကြသည်ဟု ဆိုနိုင် သော်လည်း ထုတ်လုပ်သူအချို့သည် အနုပညာကြေး တနင့်တပိုးရရှိနေကြသည့် မင်းသား၊ မင်းသမီးများအား ဈေးမဆစ်နိုင် ကြသော်လည်း မဆိုသလောက်သာရရှိနေကြသည့် ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာများကိုမူ မကြောက်မရွံ့ ဈေးဆစ်တတ်ကြပါသည်။ မြစ်တို့၏မာယာ၊ အလင်းဖျော့ကောင်းကင်၊ ခွေးမြီးကောက်ဘအေး၊ ကျန်စစ်မင်းစသည်တို့အပါအဝင် နာမည်ကြီးရုပ်ရှင်၊ ဗီဒီယိုကားပေါင်းများစွာကို ဇာတ်ညွှန်းရေးသားခဲ့သည့် မြင့်ဦးဦးမြင့်က ‘မုန့်ဟင်းခါးစားတဲ့အခါ ဘူးသီးကြော်တွေ၊ အိုးဘဲဥ တွေ၊ ဘဲသွေးတွေထည့်ပြီး လျှာရင်းမြက်အောင် မှာစားပြီးတော့မှ ဈေးလျော့ပါဦးလို့ လုပ်ချင်တတ်ကြတဲ့သူတွေကို ကောင်း ကောင်းကြိုက်တတ်ရင် ဈေးကောင်းကောင်းပေးတတ်ရတယ်လို့ ပြောချင်ပါတယ်။’ဟု သူ၏အနုပညာခံယူချက်ကို ထုတ်ဖော် ပြောပြပါသည်။

နှစ်ရက်ခွဲ၊ သုံးရက်နဲ့

‘နှစ်ရက်ခွဲ၊ သုံးရက်နဲ့ ဇာတ်ညွှန်းတစ်ပုဒ် ပြီးအောင်ရေးနိုင်မယ့် ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာတစ်ချို့ ဒီမှာရှိနေပါပြီ။ ဟိုမှာတော့အဲဒီလိုမရှိသေးပါဘူး။ သူတို့ဆိုမှာ ဇာတ်ညွှန်းတစ်ပုဒ်ကို ခြောက်လကနေ နှစ်နှစ်လောက်ထိ အချိန်ယူပြင်ဆင်ပြီး အကြိမ်ကြိမ်ပြန်ပြင်ရေးတတ်တဲ့ ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာတွေတောင် ရှိတယ်လို့ ဖတ်ဖူးကြားဖူးပါတယ်။’ဟု နီတာဦး(ဥက္ကာမြေ)က ပြောပါသည်။



မြန်မာနိုင်ငံတွင်မူ ထုတ်လုပ်သူအချို့က အကုန်အကျနည်းအောင် ဝိတ်လျော့ချင်သည့်အခါ ခပ်မြန်မြန်ရေးနိုင်ပြီး မဆိုသလောက်သာ အနုပညာကြေးပေးရသော ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာများကို အပ်လေ့ရှိကြသည်။ ဗီစီဒီများနှင့် စလောင်းများမှ နိုင်ငံခြားရုပ်ရှင်ဇာတ်လမ်းပေါင်းစုံကို စိတ်ကြိုက်ကြည့်ရှုနေနိုင်သည့်အချိန်တွင် အလွယ်ကြိုက် ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာများအ တွက် ကုန်ကြမ်းများ ပေါပေါလောလောရရှိနေပါသည်။ တရုတ်ကားမှ ဇာတ်လမ်းတစ်ပုဒ်၊ အိန္ဒိယကားမှ ဇာတ်လမ်းတစ်ပုဒ်၊ တရုတ်ကားနှင့် အိန္ဒိယကားပေါင်း၍ ဇာတ်လမ်းတစ်ပုဒ် စသည်ဖြင့် လွယ်သလိုရေးနေကြသည့် ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာများထဲမှ တစ်ဦးဖြစ်သူက မြန်မာ့ရုပ်ရှင်ခေတ်ဦးတွင်လည်း နိုင်ငံခြားဇာတ်လမ်းများအား မိုး၍ ရိုက်ကူးခြင်း ရှိခဲ့ကြောင်း စောဒကတက် ပြောဆိုပါသည်။

ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာများ၏ အခန်းကဏ္ဍသည် မြန်မာနိုင်ငံတွင် ပို၍အရေးပါနိုင်စရာ မျှော်လင့်ချက်မရှိကြောင်း နီတာဦး (ဥက္ကာမြေ)က ယခုလိုရှင်းပြပါသည်။ ‘ဒါရိုက်တာတွေကိုယ်တိုင် အကြောင်းအမျိုးမျိုးကြောင့် ဇာတ်ညွှန်းရေးလာကြ တယ်။ ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာ လေးငါးယောက်ကို အသင်းဖွဲ့၊ ဒီလူလေးငါးခန်း ဟိုလူလေးငါးခန်းရေး၊ နာမည်ကြီးအကယ်ဒမီ ဒါရိုက်တာကြီးက အသင်းကပွတ်နီအဖြစ် ကြီးကြပ်စစ်ဆေး၊ ဒီလိုတွေရေးလာကြပါပြီ။ နောက်ဆို ရိုက်ကွင်းမှာ တူညီဝတ်စုံ ယူနီဖောင်းတွေနဲ့ ဇာတ်ညွှန်းရေးဆရာများအသင်းတွေ ကွင်းဆင်းလာတာ တွေ့ရတော့မှာပါ။’

[Back...](#)



Home

စာစဉ် >>

ဘာသာ (Language) >>

ဆက်သွယ်ရန် >>

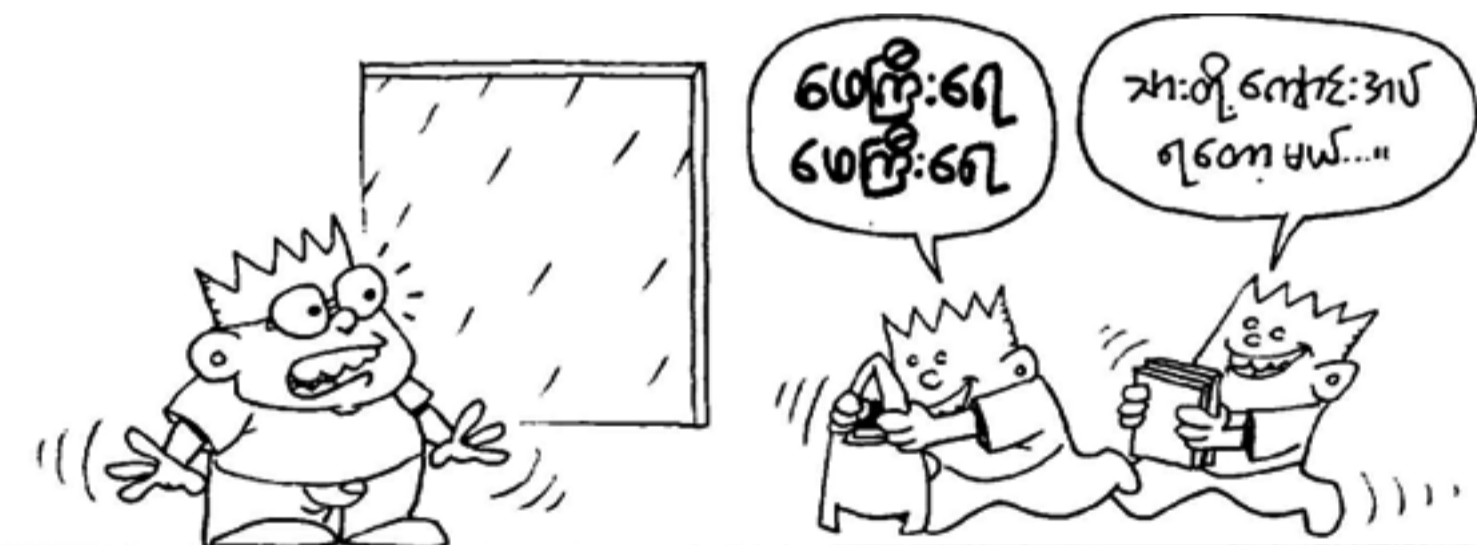
အကြောင်းအရာ

Downloads

ADDA Systems
Software Development
That we are able is your advantage

Shwe Dream.com

MYANMARBIBLE.NET





လစဉ်အထူး

အတွဲ ၁၊ အမှတ် ၄၊ ဇွန် ၂၀၀၄

- Home
- စာစဉ်
- ဘာသာ (Language)
- ဆက်သွယ်ရန်
- အကြောင်းအရာ
- Downloads



“ပေါင်းမယ်၊ စပ်မယ်၊ တပ်မယ်၊ ဂျစ်ရယ်။”

ဝင်းကျော်ဦး

မြန်မာနိုင်ငံတွင် မော်တော်ကားတင်သွင်းမှုကို အကန့်အသတ်များ ထားရှိခဲ့သည်မှာ ဆယ်စုနှစ်တစ်ခုနီးပါး ရှိနေပြီ ဖြစ်သော်လည်း မော်တော်ကားဝယ်လိုအားမှာ နှစ်စဉ် တိုးတက်လျက်ရှိသည်။ တိုးတက်လျက်ရှိသော ဝယ်လိုအားကို ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရန် ပြည်တွင်းပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းရှင်များနှင့် အစိုးရပူးပေါင်း၍ ပြည်တွင်းမော်တော်ကားတပ်ဆင်ရေးကို လုပ်ဆောင်လျက်ရှိသည်။

မြန်မာ့ဘဏ္ဍာရေးနှစ် (၂၀၀၂-၂၀၀၃)ခုနှစ်တွင် လျာထားချက်ထက် (၆၉)စီးပို၍၊ ကားအစီးရေ (၄၅၈)စီး တပ်ဆင် နိုင်ခဲ့ကြောင်း မြန်မာ့စက်မှုလက်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဗဟိုကော်မတီမှ ထုတ်ပြန်သော စာရင်းများကဆိုသည်။ ကားအစီးရေ (၁၃၀) ထုတ်ရန်လျာထားပြီး (၄၆)စီးသာ တပ်ဆင်နိုင်ခဲ့သော (၂၀၀၁-၂၀၀၂)ခုနှစ်နှင့်စာလျှင် (၂၀၀၂-၂၀၀၃)ခုနှစ်တွင် ၅၀၀-ရာခိုင်နှုန်း တိုးတက်တပ်ဆင်နိုင်ခဲ့သည်ဟု အဆိုပါစာရင်းများတွင် ဖော်ပြပါရှိသည်။ သို့ရာတွင် လွန်ခဲ့သော ဘဏ္ဍာရေးနှစ် (၂၀၀၃-၂၀၀၄)ခုနှစ်တွင် ကားအစီးရေ (၂၄၇၆)စီး တပ်ဆင်နိုင်ရန်လျာထားခဲ့သော်လည်း ယခုနှစ် ဖေဖော်ဝါရီလ ကုန်အထိ (၇၆၂)စီးသာ တပ်ဆင်ပြီးစီးကြောင်း ကော်မတီကဆိုသည်။

နယ်စပ်ကားများကြောင့်

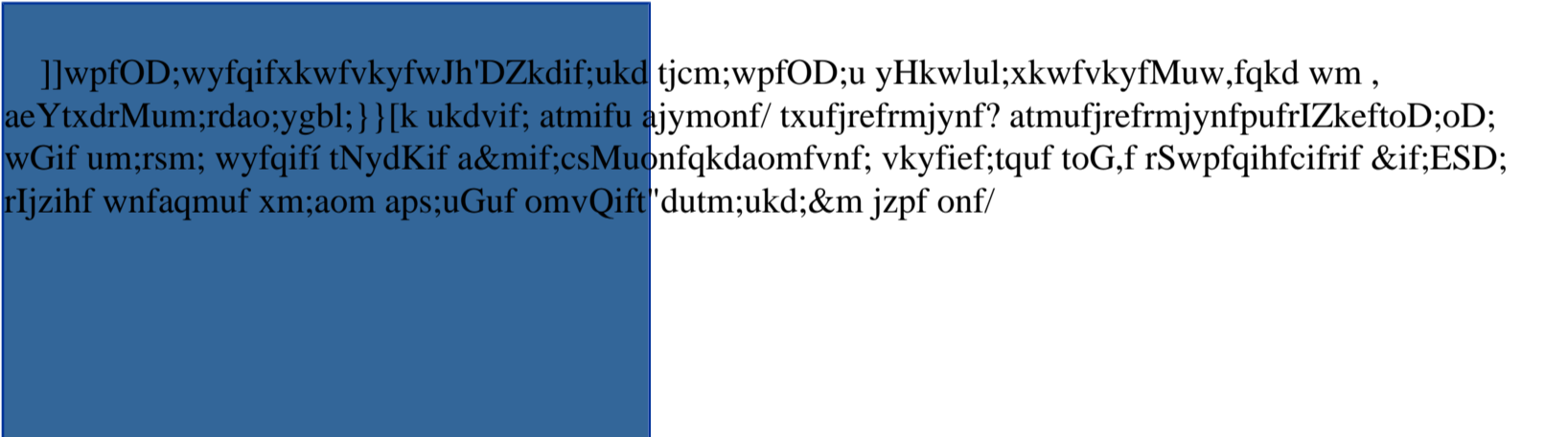
လွန်ခဲ့သော(၁၀)လအတွင်း ကားထုတ်လုပ်မှု ၅၀-ရာခိုင်နှုန်း လျော့ချလိုက်ရကြောင်း တောင်ကြီးမြို့ အေးသာယာ စက်မှုဇုန်မှ ကားတပ်ဆင်ရေးလုပ်ငန်းရှင်တစ်ဦးကပြောသည်။ လွန်ခဲ့တဲ့ (၁၀)လအတွင်း ကား ဈေးကျချိန်နဲ့ ကြုံရတာကြောင့်ပါ”ဟု ကမ္ဘောဇ ဆူပါဂျစ်ထုတ်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းမှ ကိုရဲနိုင်ဌေးကပြောသည်။ လွန်ခဲ့သောနှစ်က ကျပ်သိန်း (၂၀၀)တန်နှင့် ကျပ်သိန်း (၉၀)တန်တို့သည် ကျပ် (၁၃၅)သိန်းနှင့် သိန်း (၈၀)သို့ အသီးသီးဈေးကျခဲ့သည်။ “ပျမ်းမျှကားပစ္စည်းတွေ ၂၀-ရာခိုင်နှုန်းလောက် အတူလိုက်ကျတဲ့အတွက် အတန်သင့်လုပ်သာရပါတယ်”ဟု ကိုရဲနိုင်ဌေးကပြောသည်။ ယခင်ကဲ့သို့ ကြိုတင်တပ်ဆင်မထားတော့ဘဲ၊ အမှာစာရမှသာ တပ်ဆင်ပေးကြောင်း ၎င်းကပြောသည်။ ဂျစ်ကား များကို အထက်မြန်မာပြည် စက်မှုဇုန် (၇)ခုနှင့် အောက်မြန်မာပြည် စက်မှုဇုန် (၁၁)ခုတွင် တပ်ဆင်လျက်ရှိသည်။ အထက် မြန်မာပြည် စက်မှုဇုန်များက ပိုမိုတပ်ဆင်လျက်ရှိသည်။ အဓိကအားဖြင့် အထက်မြန်မာပြည်တွင် မန္တလေး၊ တောင်ကြီး၊ မုံရွာနှင့် မိတ္ထီလာမြို့များတွင်လည်းကောင်း၊ အောက်မြန်မာပြည်တွင် ပြည်၊ တောင်ဥက္ကလာ၊ လှိုင်သာယာ၊ သာကေတနှင့် ရွှေပြည်သာမြို့နယ်များတွင် ကားများတပ်ဆင်လျက်ရှိသည်။ လွန်ခဲ့သောနှစ် မေလ၊ မန္တလေးမြို့တွင် ကျင်းပခဲ့သော ပြည်တွင်းထုတ်မော်တော်ယာဉ်များ ပြပွဲပြင်ပွဲပြီးနောက်ပိုင်း တွင် လုပ်ငန်းရှင်များက ကားတပ်ဆင်ရေးပိုင်းတွင် ပို၍စိတ်ဝင်စားလာခဲ့သည်။

ဂျစ်ကားများသာ

ပစ်ကပ်၊ တံခါးလေးပေါက်ဆလွန်း အပါအဝင် အမျိုးအစားပေါင်း ၅၀ခန့် တပ်ဆင်လျက်ရှိသော်လည်း အများစုမှာ ဂျစ်ကားများဖြစ်သည်ဟု ကားလုပ်ငန်းရှင်များက ဆိုကြပါသည်။ ဂျစ်ကားဈေးကွက်တွင် အရေအသွေးကောင်းသည်ဟု နာမည် ရနေသော ဒဂုံဂျစ်သည်ပင် ယခင် စတင်ထုတ်လုပ်ကာစဈေးထက် လျော့ရောင်းလာရသည်။ “ဒီကားတွေ မထုတ်လုပ်ခင် ကတည်းက ကားပစ္စည်းအရောင်းအဝယ်မှာ နှစ်နှစ်ဆယ့်လောက်ရှိခဲ့တာမို့ ကားပစ္စည်းအစိတ်အပိုင်းအလိုက် အရည်အသွေး ကောင်း ပစ္စည်းတွေကို ရွေးချယ်သုံးနိုင်ခဲ့ပါတယ်”ဟု ဒဂုံဂျစ်၏ ဈေးကွက်တာဝန်ခံ ကိုလင်းအောင်ကပြောသည်။

ကားကိုယ်တည်၊ ထိုင်ခုံကဲ့သို့သော အစိတ်အပိုင်းများကို ပြည်တွင်းမှာသာထုတ်လုပ်ပြီး၊ အင်ဂျင်၊ ဂီယာဘောက်နှင့် နောက်ဝင်ရိုးကဲ့သို့သော နည်းပညာဖြင့်အစိတ်အပိုင်းများကို ပြည်ပမှ မှာယူအသုံးပြုတပ်ဆင်ကြသည်။ “ကားတစ်စီးရဲ့ အစိတ်အပိုင်း ၇၅-ရာခိုင်နှုန်းက ပြည်တွင်းဖြစ်၊ ကျန်တာက နိုင်ငံခြားဖြစ်”ဟု ၎င်းကပြောသည်။ အင်ဂျင်ကို အဓိကအားဖြင့် ထိုင်းနှင့် တရုတ်နိုင်ငံများမှ တင်သွင်းသည်။ “တာယာအမှတ်တံဆိပ် ဘယ်ဟာကို ပုံမှန်သုံးတယ်ဆိုတာမရှိပေမယ့်၊ အင်ဒိုနီးရှားနိုင်ငံကတင်သွင်းတဲ့ တာယာတွေကိုအသုံးများတယ်။

လိုအပ်သောကားပစ္စည်းကို ကိုယ်တိုင်တင်သွင်းသူ ရှိသလို၊ သွင်းကုန်ထုတ်ကုန် လုပ်ငန်းရှင်အချို့နှင့် ချိတ်ဆက်၍ မှာယူတင်သွင်းပြီး အဓိကအားဖြင့် ဖြည့်ဆည်းလျက်ရှိသည်။ ကားပစ္စည်းများကို မြန်မာ့စက်မှုလက်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဗဟိုကော်မတီကလည်း စက်မှုဇုန်အလိုက် ခွဲတမ်းဖြင့် အခါအားလျော်စွာ လေလံတင်ရောင်းချပေးသည်။ ကားတစ်စီး တပ်ဆင်ရာမှာ ပစ္စည်းအဆင်သင့်ရှိလျှင် အများဆုံးရက် (၅၀)သာ အချိန်ပေးရသည်။ ယခုတပ်ဆင်လာသော ဂျစ်ကားများနှင့် ယခင်ဂျစ်ကားများ ကွာခြားချက်ရှိသည်။ ပိုပြီး အဆင့်မြင့်လာသည်ဟု ဆိုရမလား။ ဘရိတ်မှာ ဆာဗို၊ ချိုးအက္ခေလွယ်ကူဖို့ ပါဝါစတီးယားရင်၊ အဲကွန်းအတွက် လေလုံသော ဖိုက်ဘာအမိုးအကာနှင့် စီးနင်းလိုက်ပါသူ သက်သောင့်သက်သာရှိရန် ဆိုဗာကူရှင်တို့ဖြစ်သည်။



“တစ်ဦးတပ်ဆင်ထုတ်လုပ်တဲ့ဒီဇိုင်းကို အခြားတစ်ဦးက ပုံတူကူးထုတ်လုပ်ကြတယ်ဆိုတာ ယနေ့အထိ မကြားမိ သေးပါဘူး”ဟု ကိုလင်းအောင်ကပြောသည်။ အထက်မြန်မာပြည်၊ အောက်မြန်မာပြည် စက်မှုဇုန်အသီးသီးတွင် ကားများ တပ်ဆင်၍ အပြိုင်ရောင်းချကြသည်ဆိုသော်လည်း လုပ်ငန်းအဆက်အသွယ်မှတစ်ဆင့် ခင်မင်ရင်းနှီးမှုဖြင့် တည်ဆောက်ထား သော ဈေးကွက်သာလျှင် အဓိကအားကိုးရာဖြစ်သည်။ အထက်မြန်မာပြည်၊ အောက်မြန်မာပြည် အပြန်အလှန် ဈေးကွက် ထိုးဖောက်ရောင်းချကြသည်မှာ မရှိသလောက်ရှားသည်။ ကိုယ်စားလှယ်ထား၍လည်းမရောင်းကြပါ။ မြန်မာ့ကားဈေးကွက်သည် လက်ရှိတွင် ရောင်းသူဈေးကွက်ဟု ဆိုကြသည့်အတိုင်း ဝယ်ယူသူအကြိုက်ကိုလေ့လာ၍ ထုတ်လုပ်ကြသည့်အစား ထုတ်လုပ် သူများ၏ တီထွင်ဖန်တီးချက်အမျိုးမျိုးကို အပြောင်းအလဲတစ်ရပ်အဖြစ်၊ အသစ်အဆန်းတစ်ခုအနေဖြင့် ဝယ်ယူသုံးစွဲကြခြင်း သာဖြစ်သည်။ ဥပမာ-ဒဂုံဂျစ်တွင် ပထမစထွက်လာသော ဂျစ်ကားများသည် မီးလုံးလေးထောင့်၊ နောက်ပိုင်း မီးလုံးအပိုင်းနှင့်ထုတ်လာပြန်တော့ ဝယ်ယူတွေ့က အပိုင်း အပိုင်းသာဟု ဖြစ်ကြပြန်ရော။ ပြည်တွင်းထုတ်ဂျစ်ကားများကို ဝယ်ယူသုံးစွဲ သူများထဲတွင် ပေါ်ပင်ကိုနှစ်သက်လေ့ရှိသော လူငယ်များ၊ ငွေပိုငွေလျှံရှိသူများနှင့် ရဲတပ်ဖွဲ့၊ သစ်တောဦးစီးဌာန ကဲ့သို့သော အစိုးရဌာနများ ပါဝင်သည်။ “ဂျစ်ကားအကြမ်းခံတယ် ဆိုတာကတော့ အထူးပြောစရာမလိုပါဘူး။ ခရီးတို၊ ခရီးဝေး ကြိုက်သလိုသုံးနိုင်တယ်”ဟု ကိုလင်းအောင်ကပြောသည်။

ပိုမိုတိုးတက်ဖို့

အခြားမော်တော်ကားတပ်ဆင်ရေး လုပ်ငန်းရှင်များနှင့်စုပေါင်း၍ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းစုဖွဲ့ပြီး နာမည်ရ ပြည်ပမော်တော် ကား ထုတ်လုပ်တပ်ဆင်ရေး ကုမ္ပဏီတစ်ခုဖြင့် အကျိုးတူပူးပေါင်းလုပ်ဖို့ ရည်ရွယ်ချက်ရှိသလား မေးမြန်းရာ ပြည်တွင်း လုပ်ငန်းရှင်အနေဖြင့် အဆင့်သင့်မဖြစ်သေးကြောင်း ကိုလင်းအောင်ကပြောသည်။

သို့ရာတွင် ပြည်တွင်းလုပ်ငန်းရှင်အချင်းချင်း ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်နိုင်လျှင် အကျိုးများနိုင်စရာ အလားအလာကို အမှတ်(၂)စက်မှုဝန်ကြီးဌာနနှင့် ဖက်စပ်တည်ထောင်ထားသော မြန်မာ-ဆူဇုကီးကုမ္ပဏီမှ ဈေးကွက်ဖော်ဆောင်ရေး အကြီး တန်းအရာရှိတစ်ဦးက “မော်တော်ကားထုတ်လုပ်ရေးမှာ မြန်မာလုပ်ငန်းရှင်တွေဟာ ထိုက်သင့်တဲ့အတွေ့အကြုံ ရရှိထားပြီး ဖြစ်တယ်။ ဒါပေမယ့် နိုင်ငံခြားက ကားထုတ်လုပ်ရေးကုမ္ပဏီတွေနဲ့ ဖက်စပ်တည်ထောင်လုပ်ကိုင်ခွင့်ရလျှင် ပိုပြီးစနစ်ကျတဲ့ နည်းပညာကိုရရှိနိုင်မှာဖြစ်တယ်”ဟုပြောသည်။ လုပ်ငန်းရှင်များစုပြီး မော်တော်ကားထုတ်လုပ်တပ်ဆင်ရေးနှင့် ပတ်သက်သော အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများ ပုံမှန် ကျင်းပနိုင်လျှင် ပိုပြီးစုစည်းညီညွတ်သော အင်အားစုတစ်ရပ်ဖြစ်လာမည်ဟု ၎င်းကပြောသည်။ “အခုနေအခါမှာ သူသိရာ၊ ကိုယ်သိရာ လုပ်နေကြတာပဲ။ စည်းစနစ်ရှိ၊ ငွေကြေးအင်အားတောင့်တင်းပြီး အရည်အသွေး ထိန်းထားနိုင်သူသာလျှင် ရေရှည်မှာ ရပ်တည်နိုင်မယ့်အပြင် မြန်မာ-ဆူဇုကီးရဲ့ပြိုင်ဘက်တောင် ဖြစ်လာနိုင်သေးတယ်”ဟု ယင်းအရာရှိကပြောသည်။ ပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်းရှင်များ ထုတ်လုပ်နေသော ဂျစ်ကားများသည် ဆူပါမန္တလာ၊ ရှမ်းစတာ၊ ထီလာနှင့် ခေတ္တရာ ဟူ၍ အမည်အမျိုးမျိုးဖြင့် ပြည်တွင်းဈေးကွက်ထဲသို့ ရောက်ရှိနေသည်။

(၂၀၀၂)နှင့် (၂၀၀၃)ခုနှစ်တွင် အစီးရေ (၃၁၀၀)နှင့် (၁၆၅၈)စီး အသီးသီးတင်သွင်းခဲ့ကြောင်း ကုန်လမ်းပို့ဆောင် ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၏ မော်တော်ယာဉ် မှတ်ပုံတင်စာရင်းများတွင် ဖော်ပြပါရှိသည်။ ပြည်တွင်းမော်တော်ကား တပ်ဆင်မှုလုပ်ငန်းသည် ယခုထက်ပို၍ အနည်းငယ်ကြီးထွားလာလျှင် ကုန်အမှတ်တံဆိပ်များအတွက် ပြည်တွင်းလုပ်ငန်းရှင် အချင်းချင်း အငြင်းပွားလာကြမည်ဖြစ်ပြီး ထိုထက်ပို၍ ကြီးထွားလာလျှင်မူ နိုင်ငံရပ်ခြားမှ နာမည်ကြီး ဂျစ်ကား ထုတ်လုပ်သည့်ကုမ္ပဏီများနှင့် ဒီဇိုင်းပုံစံကိစ္စများအတွက် ပြောဆိုဆွေးနွေးလာရလိမ့်မည်ဟု ထင်ရကြောင်း မှုပိုင်ခွင့် ကျွမ်းကျင်သူ မြန်မာရှေ့နေတစ်ဦးက သုံးသပ်ပါသည်။

[Back...](#)