

# ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော် အမျိုးသားပို့ကုန်မဟာဗျူဟာ

ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေရေးနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ

ပို့ကုန်မဟာဗျူဟာ

၂၀၁၅ - ၂၀၁၉



Myanmar Ministry of Commerce

မြန်မာနိုင်ငံစီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန



International  
Trade  
Centre

နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်မှုဗဟိုဌာန

# ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော် အမျိုးသားပို့ကုန်မဟာဗျူဟာ

ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေရေးနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ

ပို့ကုန်မဟာဗျူဟာ

၂၀၁၅-၂၀၁၉



Myanmar Ministry of Commerce



International  
Trade  
Centre



မြန်မာနိုင်ငံ၏ အမျိုးသားပို့ကုန်မဟာဗျူဟာသည် ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်၏ တရားဝင် အသိအမှတ်ပြု မဟာဗျူဟာစာတမ်းတစ်ခုဖြစ်သည်။

အမျိုးသားပို့ကုန်မဟာဗျူဟာနှင့်ပတ်သက်၍ စုံစမ်းမေးမြန်းလိုလျှင် အောက်ပါလိပ်စာသို့ ဆက်သွယ်ဆောင်ရွက်နိုင်ပါ သည်-

မြန်မာကုန်သွယ်မှုမြှင့်တင်ရေးအဖွဲ့  
စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန  
ရုံးအမှတ် ၃၊ ဇေယျဌာနီလမ်း  
နေပြည်တော်  
တယ်လီဖုန်း +၉၅ ၆၇ ၄၀၈၄၉၅  
ဖက်စ် +၉၅ ၆၇ ၄၀၈၄၂၄  
အီးမေးလ်- [nesmyanmar@gmail.com](mailto:nesmyanmar@gmail.com)

ဤမဟာဗျူဟာအား တစ်စိတ်တစ်ပိုင်းဖြစ်စေ၊ အားလုံးကိုဖြစ်စေ ပုံစံတစ်မျိုးမျိုးဖြင့် သို့မဟုတ် နည်းလမ်းတစ်ခုခုဖြင့် ပြန်လည်ထုတ်ဝေခြင်း၊ ဖြန့်ချိခြင်း သို့မဟုတ် တစ်ဆင့်ပေးပို့လွှဲပြောင်းခြင်းကို ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော် စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ ခွင့်ပြုချက်မရရှိဘဲ ဆောင်ရွက်ခွင့်မရှိပါ။

ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်၏ အမျိုးသားပို့ကုန်မဟာဗျူဟာကို နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်မှုဗဟိုဌာန (ITC) ၏ လုပ်ငန်းစဉ်၊ နည်းလမ်းနှင့် နည်းပညာဆိုင်ရာအကူအညီများ အပေါ်တွင် အခြေခံ၍ပြုစု ဖော်ထုတ် ထားခြင်း ဖြစ်သည်။ ဤစာအုပ်တွင်ပါဝင်သော အမြင်အာဘော်များသည် ITC ၏ တရားဝင် အယူအဆ၊ သုံးသပ်ချက်များကို ထင်ဟပ် ဖော်ပြထားခြင်းမရှိပါ။ ဤစာတမ်းအား ITC မှ တရားဝင် တည်းဖြတ် ပြင်ဆင်ထားခြင်း မဟုတ်ပါ။

အဆင်အပြင် - Jesus Ales – [www.sputnix.es](http://www.sputnix.es)  
ဓာတ်ပုံများ - © William Thatcher Dowell

နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်မှုဗဟိုဌာန (ITC)သည် ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်မှုအဖွဲ့အစည်းနှင့်ကုလသမဂ္ဂတို့၏ ပူးတွဲ အေဂျင်စီ ဖြစ်သည်။

- လိပ်စာ - ITC ၅၄-၆၅၊ rue de Montbrillant ၁၂၀၂ ဂျီနီဗာ၊ ဆွစ်ဇာလန်
- စာတိုက်သေတ္တာ - ITC Palais des Nations ၁၂၁၁ ဂျီနီဗာ ၁၀၊ ဆွစ်ဇာလန်
- တယ်လီဖုန်း - +၄၁-၂၂ ၇၃၀ ၀၁၁၁
- ဖက်စ် - +၄၁-၂၂ ၇၃၃ ၄၄၃၉
- အီးမေးလ် - [itcreg@intracen.org](mailto:itcreg@intracen.org)
- အင်တာနက် - <http://www.intracen.org>

## အသိအမှတ်ပြုဖော်ပြချက်

အောက်ပါ ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေရေးနှင့်ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး နှင့် ပို့ကုန်ဆိုင်ရာမဟာဗျူဟာပုံစံများသည် မြန်မာနိုင်ငံ အမျိုးသားပို့ကုန်မဟာဗျူဟာ (National Export Strategy- NES)တွင် အရေးပါသော အခန်းကဏ္ဍတစ်ခုအနေဖြင့် ပါဝင်ဖွဲ့စည်းထားသည်။ NES သည် မြန်မာနိုင်ငံအစိုးရ၏ပံ့ပိုးမှု၊စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ဦးဆောင်မှု၊ ဂျာမနီပြည်ထောင်စု အစိုးရ စီးပွားရေးပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုနှင့်ဖွံ့ဖြိုးရေးဝန်ကြီးဌာန (BMZ) ၏ ဂျာမနီအပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေး အဖွဲ့အစည်း (GIZ) နှင့် ပူးပေါင်း၍ ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာထောက်ပံ့ကူညီမှုနှင့် နိုင်ငံတကာ ကုန်သွယ်မှုဗဟိုဌာန (International Trade Centre-ITC) တို့၏ နည်းပညာပိုင်းဆိုင်ရာ အကူအညီများဖြင့် ဖြစ်ပေါ်လာခဲ့ခြင်း ဖြစ်သည်။

စီးပွားရေးနှင့်ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၏ပူးပေါင်းညှိနှိုင်းပံ့ပိုးပေးမှု

မြန်မာကုန်သွယ်မှုမြှင့်တင်ရေးအဖွဲ့ -

- ဦးအောင်စိုး၊ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ် (NES ဦးဆောင်သူ)
- ဒေါက်တာမောင်အောင်၊ စီးပွားရေးပညာရှင်၊အကြံပေး၊ စီးပွား/ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာန
- ဒေါ်နော်မူတာကပေါ၊ ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်
- ဒေါ်သီတာဝင်းဌေး၊ ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူး
- ဒေါ်မြမြစိန်၊ ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူး

ကုန်သွယ်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန

- ဒေါ်ရွှေစင်ကို၊ လက်ထောက်ညွှန်ကြားရေးမှူး

လုပ်ငန်းအဖွဲ့တာဝန်ခံညှိနှိုင်းရေးမှူး

- ဒေါ်လှလှရီ၊ MIFFA

## ပါဝင်ဆောင်ရွက်ခဲ့ကြသောကဏ္ဍဆိုင်ရာအဖွဲ့ဝင်များ

ဦးစောအောင်၊အထွေထွေမန်နေဂျာ၊ ဆောက်လုပ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန	ဒေါ်ကျော့ကျော့မိုး၊ လက်ထောက်ညွှန်ကြားရေးမှူး၊ လေကြောင်းဦးစီးဌာန
ဒေါ် စန္ဒာသိန်း၊ညွှန်ကြားရေးမှူး၊ ပို့ဆောင်ရေးစီမံကိန်း ဦးစီးဌာန	ဦးဆန်းဌေးဗိုလ်၊ မန်နေဂျာ၊ မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်း အာဏာပိုင်
ဦးစိန်ဝင်း၊ ဒု-ထွေဂျာ၊ ပို့ဆောင်ရေးဦးစီးဌာန	ဦးရန်အောင်၊ Head of Dept, Myanmar Costal Shipping Association
ဦးမြင့်စိုး၊ညွှန်ကြားရေးမှူး၊ စီးပွား/ ကူးသန်း	ဦးညီညီစိုး၊ ဦးစီးအရာရှိ၊ အကောက်ခွန်ဦးစီး ဌာန
ဒေါ်နော်မူတာကပေါ၊ညွှန်ကြားရေးမှူး၊စီးပွား/ ကူးသန်း	ဦးလှဝင်း၊ ဦးစီးအရာရှိ၊ စီးပွား/ ကူးသန်း



ဒေါ်မေဦးခိုင်၊ BOD, MIFFA	ဦးသက်အောင်၊ CEO, Myanmar Container-Trucks Association
ဦးညီညီအောင်၊ ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူး၊ စီးပွား/ကူးသန်း	ဦးပီတာသောင်းဖေ၊ Vice Chairman, Myanmar Mercantile Marine Development Assciaton ( MMMDA )
ဦးအုန်းမြင့်၊ ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူး၊ ပြည်ထဲရေးဝန်ကြီးဌာန	ဒေါ်ခင်မိုးမြင့်၊ Observer JICA / TTI
ဒေါ်နီလာဇင်၊ ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူး၊ သတ္တုတွင်းဝန်ကြီး ဌာန	ဒေါ်စုဝင်းမြတ်၊ လက်ထောက်ထွေ/ျာ၊ မြန်မာနိုင်ငံသားများဘဏ်
ဒေါ်ခင်စပယ်၊ ဒုတိယညွှန်ကြားရေးမှူး၊ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန	ဦးလှဦး၊ Chairman, Myanmar Highway Trucks Association
ဒေါ်နီလာသိန်း၊ လက်ထောက်ညွှန်ကြားရေးမှူး၊ စီးပွား/ကူးသန်း	ဦးကိုကိုနိုင်၊ Joint Secretary, Myanmar Highway Trucks Association
ဦးဗန်အောင်၊ လက်ထောက်ညွှန်ကြားရေးမှူး၊ ပြည်တွင်းအခွန်ဦးစီးဌာန	ဦးမင်းကြည်၊ GM, MITT
ဦးထိုက်ထိုက်၊ လက်ထောက်ညွှန်ကြားရေးမှူး၊ ပို့ဆောင်ရေးဦးစီးဌာန	ဒေါ် ဥမ္မာမော်၊ Joint BOD, MIFFA
Mr. Kazuo Mishima Observer, JICA / TTI	Mr. Ohtsura Observer, TTI

နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်မှုဗဟိုဌာနမှ နည်းပညာပံ့ပိုးမှု

Mr. Robert Kafafian	နိုင်ငံတကာအတိုင်ပင်ခံ
Mr. Darius Kurek	တွဲဘက်အကြံပေး၊ ပို့ကုန်မဟာဗျူဟာ
Ms. Marnie Mc Donald	အယ်ဒီတာ

## မာတိကာ

လုပ်ငန်းစဉ်အကျဉ်းချုပ်	၉
နိဒါန်း	၁၃
ယခုကျွန်ုပ်တို့မည်သည့်နေရာတွင် ရောက်ရှိနေသနည်း	
- ဒေသဆိုင်ရာနောက်ခံအခြေအနေ	၁၈
- ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့ခြင်းနှင့်ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေး၏ လက်ရှိအခြေအနေ	၂၄
- အဖွဲ့အစည်းပိုင်းဆိုင်ရာရှုထောင့်	၃၈
- အထောက်အကူပြုကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကြိုးပမ်းမှုများ	၄၃
- ယှဉ်ပြိုင်မှုဆိုင်ရာ အဟန့်အတားများ	၄၅
ကျွန်ုပ်တို့မည်သည့်နေရာသို့သွားလိုပါသနည်း	
- မျှော်မှန်းချက်	၅၉
- မည်သို့ရောက်ရှိနိုင်မည်နည်း	၆၀
- မဟာဗျူဟာမြောက်ဦးတည်ချက်များ	၆၀
- အကောင်အထည်ဖော်ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု၏အရေးပါမှု	၆၁
- ဒေသဆိုင်ရာနောက်ခံအခြေအနေ	၁၈
အသေးစိတ်လုပ်ငန်းစီမံချက်	၆၄
စာစုစာရင်း	၈၉



ပါဝင်သည့်ပုံများစာရင်း

ပုံ(၁) - ဝယ်ယူ-ပို့ဆောင်-ပေးချေ ပုံစံ

ပုံ(၂)- အာရှနှင့်ပစိဖိတ်ဒေသရှိ ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်းဆိုင်ရာ စွမ်းဆောင်မှု ကွာဟချက်(G-7နိုင်ငံများ၏ပျမ်းမျှအချိန်နှင့်စရိတ်အရပိုမိုသည့် အချိန်ပိုနှင့် စရိတ် ရာခိုင်နှုန်း)

ပုံ (၃)- GMS စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများ

ပုံ (၄) - ၂၀၁၂ ခုနှစ်၊ အာဆီယံနိုင်ငံများ၏ LPI နှင့်

ပုံ (၅) - ၂၀၁၂ ခုနှစ်၊ LPI နှင့် ညွှန်းကိန်းငယ်များ-မြန်မာနှင့် အာဆီယံ

ပုံ (၆) - မြန်မာနိုင်ငံဆိပ်ကမ်းများ

ပုံ (၇) - မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်တင်ပို့မှုဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ

ပုံ (၈) - မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်တင်သွင်းမှုဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ

ဇယားများ

ဇယား(၁)- ကုန်တင်ပို့ရန်နှင့်ကုန်တင်သွင်းရန်အချိန်နှင့်ကုန်ကျစရိတ်

ဇယား(၂)- အရှေ့တောင်အာရှနိုင်ငံအချို့၏ ပို့ကုန်၊သွင်းကုန်လုပ်ထုံးလုပ်နည်း များ

ဇယား(၃)- အရှေ့တောင်အာရှနိုင်ငံအချို့၏ ပို့ကုန်၊သွင်းကုန်လုပ်ငန်းများအတွက်  
ကြာမြင့်ချိန်(နေ့ရက်များ)

ဇယား(၄)- GMS စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများ

ဇယား(၅)- မြောက်-တောင်စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းအဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းအပြီးတွင်  
စီးပွားရေးစင်္ကြန် လမ်းကြောင်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု၏ အကျိုးသက်ရောက်မှု

ဇယား(၆)- အဓိက နယ်စပ်ဖြတ်ကျော်ကုန်သွယ်ရေးစခန်းများ

ဇယား(၇)- မြန်မာနိုင်ငံမှ ကုန်တင်ပို့ခြင်း

ဇယား(၈)- မြန်မာနိုင်ငံသို့ ကုန်တင်သွင်းခြင်း

ဇယား(၉)- မြန်မာနိုင်ငံ TFL မူဝါဒဆိုင်ရာ ပံ့ပိုးမှုကွန်ရက်

ဇယား(၁၀)- မြန်မာနိုင်ငံ TFL ကုန်သွယ်ရေးဝန်ဆောင်မှုများကွန်ရက်

ဇယား(၁၁)- မြန်မာနိုင်ငံ TFL အရပ်ဖက်လူ့အဖွဲ့အစည်းကွန်ရက်

ဇယား(၁၂)- မြန်မာနိုင်ငံ၏ TFL ကဏ္ဍရှိ TSI များအား ရှုမြင်သုံးသပ်ခြင်း-စွမ်းဆောင်  
နိုင်မှုဩဇာသက်ရောက်မှု



**ပုံစံများ**

ပုံစံ-၁ ကုန်တင်ပို့မှုဆိုင်ရာ ပြိုင်ဆိုင်မှုတွင် ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေရေး နှင့် ထောက်ပံ့ ပို့ဆောင်ရေးအား သတ်မှတ်ဖွင့်ဆိုခြင်း

ပုံစံ-၂ မြန်မာနိုင်ငံရှိ TFL အားသက်ရောက်နေသော မူဝါဒဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ

ပုံစံ-၃ မြန်မာနိုင်ငံရှိ TFL တွင်ဆောင်ရွက်နေသော အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ

ပုံစံ-၄ မြန်မာနိုင်ငံရှိ TFL အားသက်ရောက်နေသော စီးပွားရေးလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ

### လုပ်ငန်းစဉ်အကျဉ်းချုပ်

ထိရောက်မှုရှိသည့် ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့ရေးနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေး (Trade Facilitation and Logistics- TFL ) ကဏ္ဍသည် နိုင်ငံတကာ ကုန်သွယ်ရေးတွင် လုပ်ငန်းများကို စရိတ်နှင့် အချိန် သက်သာပြီး ယုံကြည်စိတ်ချစွာဖြင့် လုပ်ဆောင်နိုင်စေပါသည်။ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းဆိုင်ရာနှင့် ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာ အခက်အခဲများအား ပြုပြင်ညှိနှိုင်းခြင်းသည် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာတန်ဖိုးကွင်းဆက် (global value chains) များတွင်ပါဝင်ဆောင်ရွက်ခြင်း အတွက် အကြံလိုအပ်ချက်ဖြစ်သည်။ အမျိုးသားအဆင့်ပို့ကုန်မဟာဗျူဟာ (National Export Strategy-NES) ၏ အဓိကဦးစားပေးကဏ္ဍများ၏ စွမ်းဆောင်ရည်သည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကုန်သွယ်ရေးအတွက်ကောင်းမွန်သော ပတ်ဝန်းကျင်အနေအထားကို ဖော်ဆောင်နိုင်စွမ်းပေါ်တွင် များစွာမူတည်နေပါသည်။

### ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့ရေးခြင်း နှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေး၏လက်ရှိအခြေအနေ

မြန်မာနိုင်ငံ၏ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးစနစ်သည် လက်ရှိတွင် ဖွံ့ဖြိုးမှုနည်းပါးနေပြီး၊ ကမ္ဘာ့ဘဏ်၏ ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးစွမ်းဆောင်ရည်အညွှန်း (LPI) တွင် မြန်မာနိုင်ငံသည် နိုင်ငံပေါင်း ၁၅၅နိုင်ငံတွင် အဆင့် ၁၃၃တွင် ရှိနေသည်။ ၎င်း၏အရှေ့တောင်အာရှနိုင်ငံများအကြားတွင် LPI အဆင့်အနိမ့်ဆုံးဖြစ်ပြီး၊ ပို့ဆောင်ရေး နှင့် ဆက်စပ်သော အခြေခံအဆောက်အအုံများ၏အရည်အသွေး၊ ကုန်စည်ဖြန့်ဖြူးမှုနှောင့်နှေးကြန့်ကြာမှုများ၊ ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုများအား ခြေရာခံနိုင်စွမ်းမရှိခြင်းတို့နှင့်စပ်လျဉ်းပြီး၊ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ကုန်စည်ထောက်ပံ့ပို့ဆောင် ရေးပိုင်းတွင် အခက်အခဲများကို ရင်ဆိုင်နေရသည်။ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအနေဖြင့်၊ လမ်း၊ ရထား၊ လေကြောင်း၊ မြစ်ကြောင်း၊ ပင်လယ်ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနည်းများမှ ကွန်ရက်တစ်ခုကိုအသုံးပြုနိုင်သော်လည်း ထိုဝန်ဆောင်မှုများ၏ အရည်အသွေးမှာစံနှုန်းပြည့်မီခြင်းမရှိပေ။ မကြာသေးမီက သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအခြေခံ အဆောက်အအုံများတွင် ရင်းနှီးမြုပ်နှံမှုများသည် အမြန်လမ်းမများနှင့်ရထားလမ်းများတွင် အာရုံစိုက်လာသော်လည်း၊ အောက်ခြေအဆင့် ကွန်ရက်များနှင့် ကွန်ရက်များအကြားချိတ်ဆက်မှုများတွင် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း၊ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း များလိုအပ်နေသည်။

ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာအခြေခံအဆောက်အအုံများတွင် ခေတ်မီကိရိယာများနှင့်လုပ်ငန်းစဉ်များ အားနည်းမှု ရှိနေပါသည်။ Bonded warehouse များမရှိသေးသလို သင့်လျော်သောကုန်းတွင်းကုန်သေတ္တာစခန်းများလည်း မရှိပါ။ အီလက်ထရောနစ် သတင်းအချက်အလက်ဖလှယ်ခြင်း (Electronic Data Interchange-EDI) နှင့် ကုန်ပစ္စည်းစာရင်း ဝန်ဆောင်မှုများမရှိသေးသလို၊ ကုန်လှောင်ရုံနှင့်ကုန်သေတ္တာစီမံခန့်ခွဲရေး လုပ်ငန်းစဉ်များတွင် သတင်းအချက်အလက် နှင့်ဆက်သွယ်ရေးနည်းပညာ (ICT) စွမ်းဆောင်ရည်များလည်း လိုအပ်နေပါသေးသည်။ ထို့အပြင်၊ ဆိပ်ကမ်းများနှင့် ရထားဘူတာရုံများတွင် စက်ယန္တရားဖြင့်ကိုင်တွယ်လုပ်ဆောင်ခြင်းများမရှိသောကြောင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး စွမ်းဆောင်ရည်ကိုလျော့ကျစေပါသည်။ ခက်ခဲသောကုန်သွယ်ရေးအနေအထားသည် ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုး ဖြစ်စေသော အကောက်ခွန် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ၊ ခေတ်နောက်ကျနေသောစည်းမျဉ်းများ၊ အာဏာပိုင်များနှင့် ပုဂ္ဂလိကနှင့် stakeholders များအကြား ဆက်သွယ်မှုပိုင်း အားနည်းခြင်းများကြောင့် ပိုမိုရှုပ်ထွေးကြန့်ကြာစေသည်။



ထိုအခက်အခဲများရှိနေသော်လည်း၊ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် ကုန်သွယ်ရေးအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးအား တိုးမြှင့်စေသည့် လုပ်ဆောင်ချက်အဆင့်အချို့ကို ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။ များမကြာမီက၊ မြန်မာနိုင်ငံသည် အခွန်နှင့် စည်းမျဉ်းများလျော့ပေါ့ပေးခြင်းမှတစ်ဆင့် နိုင်ငံခြားတိုက်ရိုက်ရင်းနှီးမြုပ်နှံမှု (FDI) များကို ဆွဲဆောင်နိုင်ရန်နှင့် ယှဉ်ပြိုင်မှုကိုတိုးမြှင့်ရန် နည်းလမ်းတစ်ခုအနေဖြင့် အထူးစီးပွားရေးဇုန်များ (SEZs)ကိုဖွင့်ခဲ့သည်။ ဇုန်အချို့တည်ဆောက်နေချိန်တွင်၊ လက်ရှိဇုန်များသည် လမ်းများ၊ ဆက်သွယ်ရေးဝန်ဆောင်မှုများနှင့် စွမ်းအင်ဝန်ဆောင်မှုများပါဝင်သော စီးပွားရေးလုပ်ဆောင်မှုများကို ပံ့ပိုးရန်အတွက်လိုအပ်သော အခြေခံအဆောက်အအုံများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်အတွက်အရေးပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် စီးပွားရေးစင်္ကြန်များဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို ကုန်သွယ်ရေးနှင့်စီးပွားရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးမြှင့်တင်ခြင်းအနေဖြင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။ ပထဝီဝင်အနေအထားအရ စုပေါင်းထားသော အခြေခံအဆောက်အအုံများနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းကွန်ရက်များ၏ ပံ့ပိုးမှုကို ဦးတည်လျက်၊ မြန်မာနိုင်ငံသည် ထုတ်လုပ်မှုနှင့်ဝယ်လိုအားကိုပြည်တွင်းနှင့် ကြီးမားသောဒေသအတွင်း stakeholders များနှင့် ပိုမိုကောင်းမွန်စွာ ချိတ်ဆက်သွားနိုင်ရန်မျှော်လင့်ပါသည်။ ထွန်းသစ်စအာရှဒေသအတွင်း မဟာဗျူဟာမြောက်တည်ရှိနေသော မြန်မာနိုင်ငံသည် ၎င်း၏အလားအလာများကိုအသုံးပြုရန်နှင့်စီးပွားရေး လုပ်ဆောင်မှုများ၏ ဗဟိုဖြစ်လာရန် ကောင်းစွာနေရာယူထားပါသည်။

ယှဉ်ပြိုင်မှုဆိုင်ရာအကန့်အသတ်များ

ကုန်သွယ်မှုအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းနှင့်ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေး (TFL) လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ရာတွင် အောက်ပါစိန်ခေါ်မှုများကို သတ်မှတ်ဖော်ပြထားပါသည်-

မူဝါဒဆိုင်ရာစိန်ခေါ်မှုများ

- စုပေါင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုမရှိခြင်း
- ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍ၏ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုအကန့်အသတ်ရှိခြင်း
- အစိုးရဈေးနှုန်းလျော့ပေါ့ပေးမှုများနှင့် နှုန်းသေအခွန်များ
- ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးပံ့ပိုးမှုဆိုင်ရာအကန့်အသတ်ရှိခြင်း
- ကြိုတင်ဝင်ငွေခွန်ပေးဆောင်မှုများ

အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာစိန်ခေါ်မှုများ

- ဆိပ်ကမ်းပိုင်းဆိုင်ရာပံ့ပိုးမှုများမလုံလောက်ခြင်း
- ကုန်းတွင်းကုန်သေတ္တာစခန်းများမရှိခြင်း
- အလိုအလျောက်အစီအစဉ်ရေးဆွဲဆောင်ရွက်နိုင်မှုမရှိခြင်း
- ကုန်စည်သိုလှောင်ရုံ (Bonded warehouse) များမရှိခြင်း
- အီလက်ထရောနစ်အချက်အလက်ဖလှယ်ခြင်း (Electronic Data Interchange –EDI) စနစ်မရှိခြင်း

- စာရွက်အခြေခံသောဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးဖြစ်စေသည့်အကောက်ခွန်လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ
- အအေးခန်းစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်များ (cold chain management systems) မရှိခြင်း
- ပြည်တွင်းကုန်စည်စာရင်းစနစ်မရှိခြင်း
- ကုန်စည်ပို့ဆောင်သူများနှင့် အကောက်ခွန်ဝန်ဆောင်မှုပေးသူများတွင် လူသားအရင်းအမြစ် စွမ်းရည်များမလုံလောက်ခြင်း
- ရထားလမ်းကွန်ရက်များအားအသုံးပြုမှုနည်းခြင်း
- လမ်းကွန်ရက်များလုံလောက်မှုမရှိခြင်း
- အကန့်အသတ်ရှိနေသောကုန်းတွင်းရေကြောင်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု
- ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးဖြစ်စေသည့်လုပ်ငန်းလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ

စီးပွားရေးလုပ်ငန်းဆိုင်ရာစိန်ခေါ်မှုများ

- ထုတ်လုပ်သည့်နေရာမှ ပို့ဆောင်မည့်နေရာထိသယ်ယူပို့ဆောင်မှု နှေးကွေးခြင်း
- မြင့်မားပြီးအတက်အကျမြန်သောသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကုန်ကျစရိတ်များ
- ခေတ်မီဘဏ္ဍာရေးနည်းစနစ်များအားလုံလောက်စွာ အသုံးမပြုနိုင်ခြင်း

အနာဂတ်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက်နည်းလမ်းများ

မြန်မာနိုင်ငံ၏ ပို့ကုန် အလားအလာများအားဖွင့်ပေးနိုင်ရန်အတွက် ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေရေး နှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ဆောင်ချက်အတွင်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုသည် အရေးပါသောအကြိုလိုအပ်ချက်တစ်ခုဖြစ် သည်။ ရလဒ်အနေဖြင့် အောက်ပါမျှော်မှန်းချက်ကို ဖော်ထုတ်ချမှတ်ထားသည်-

“ မြန်မာနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးတိုးတက်မှု၊ ယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်းနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုတို့အတွက် အဆင့်မြင့် ထိရောက်သော၊ စုစည်းညီညွတ်၍ ကြိုတင်မှန်းဆနိုင်သော၊ ထောက်ပံ့ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ကုန်သွယ်မှု လွယ်ကူချောမွေ့စေရေးစနစ် ”

မဟာဗျူဟာအကောင်အထည်ဖော်ခြင်းအတွက်လမ်းပြမြေပုံ

မဟာဗျူဟာ၏ အသေးစိတ်လုပ်ငန်းစီမံချက် (Plan of Action- POA) ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် မျှော်မှန်းချက်နှင့် အဓိကဆောင်ရွက်ရန်အချက်များကို အောင်မြင်ရရှိနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ လုပ်ငန်းစီမံချက်တွင် အောက်ဖော်ပြပါ မဟာဗျူဟာဦးတည်ချက် (၄)ရပ်ပါဝင်ပြီး ဦးတည်ချက်တစ်ခုခြင်းစီသည် မြန်မာနိုင်ငံတွင် လုပ်ငန်းများ လုပ်ကိုင်ရာတွင် တွေ့ကြုံရသည့် စိန်ခေါ်မှုများနှင့် အခွင့်အလမ်းများအား ဖြေရှင်းနိုင်ရန် တိကျစွာရှင်းလင်းဖော်ပြထားသည်-

- လုပ်ငန်းကျွမ်းကျင်မှုများတိုးတက်လာစေခြင်းနှင့် အလေ့အကျင့်ကောင်းများရရှိစေခြင်းဖြင့် ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်း နှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ၏အရည်အသွေးကိုမြှင့်တင်ရန်
- ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာနှင့် အခြားသောအခြေခံအဆောက်အအုံများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကိုအားပေးခြင်းဖြင့် ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်း နှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာစွမ်းဆောင်ရည်ကိုမြှင့်တင်ရန်
- ပိုမိုထိရောက်သောကုန်သွယ်မှုပတ်ဝန်းကျင်ကောင်းတစ်ခုဖြစ်လာစေရန် အုပ်ချုပ်မှုပိုင်းနှင့် ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲမှုဆိုင်ရာမူဘောင်များအားပြင်ဆင်ရန်
- ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်းနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာလိုအပ်ချက်များအား ပြည့်မီရန် ကုန်တင်ပို့သူများတွင်လုံလောက်သောအသိပညာနှင့်စွမ်းရည်များရှိနေစေရန်

ထိုရည်မှန်းချက်များအောင်မြင်ရေးအတွက် သက်ဆိုင်ရာ အစိုးရနှင့် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍမှ ပါဝင်ပတ်သက်လုပ်ဆောင်နေသူများအားလုံးမှစဉ်ဆက်မပြတ်ပူးပေါင်းညှိနှိုင်းကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ရန်လိုအပ်သလို အဓိကဘဏ္ဍာရေး နှင့်နည်းပညာဆိုင်ရာမိတ်ဘက်အဖွဲ့အစည်းများ၊ အလှူရှင်များ၊ ရင်းနှီးမြုပ်နှံသူများ၏ ထောက်ပံ့ပေးမှုများလည်း လိုအပ်ပါသည်။ မဟာဗျူဟာကိုအောင်မြင်စွာဆောင်ရွက်ရေးအတွက်အဖွဲ့အစည်း အများအပြားကို မဟာဗျူဟာ၏ Plan of Action (POA)အား အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် ဦးဆောင်ကဏ္ဍမှ ပါဝင်ရန်သတ်မှတ်ထားပြီး၊ အလုံးစုံတာဝန်များကို ဆောင်ရွက်သွားရန်ဖြစ်သည်။ ၎င်းတို့အား ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်း နှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာလုပ်ငန်းတွင် လုပ်ဆောင်နေသည့်အဖွဲ့အစည်းများက ပံ့ပိုးပေးမည်ဖြစ်သည်။ မဟာဗျူဟာ၏ POA တွင် ပို့ကုန်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို ပံ့ပိုးရန်တာဝန်ပေးထားသော အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုစီအား ရှင်းလင်းစွာဖော်ပြထားသည်။ ထို့အပြင် မြန်မာ့ကုန်သွယ်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကော်မတီ (Myanmar Trade Development Committee-MTDC) က အမျိုးသားပို့ကုန်မဟာဗျူဟာမူဘောင်အတွင်း မဟာဗျူဟာကို အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရေးနှင့် စောင့်ကြည့်အကဲဖြတ်ခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်သည်။ အထူးသဖြင့်၊ MTDC သည် ပါဝင်ပတ်သက်နေသူအားလုံး၏ ကျယ်ပြန့်သောနယ်ပယ်တစ်လျှောက် အရင်းအမြစ်များနှင့်ကြိုးပမ်းအားထုတ်မှုများကို ခွဲဝေဆောင်ရွက်ရာတွင်အကောင်းဆုံးဖြစ်စေရန် လုပ်ဆောင်မှုများကို ပူးပေါင်းညှိနှိုင်းအကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ပေးသွားမည်ဖြစ်သည်။

### နိဒါန်း

ဤစာတမ်းတွင် ပါဝင်သော ကုန်သွယ်မှု လွယ်ကူချောမွေ့ရေး နှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေး မဟာဗျူဟာ သည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ အမျိုးသားအဆင့်ပို့ကုန်မဟာဗျူဟာ (NES) ၏ အရေးပါသော အစိတ်အပိုင်းဖြစ်သည်။ ထို ရောက်သော ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့ခြင်းနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍစုံသည် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအား နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်ရေးတွင် စရိတ်နှင့်အချိန်ကုန်သက်သာပြီး စိတ်ချရသော အနေအထားဖြင့် လုပ်ဆောင်နိုင် စေသည်။ Global Value Chains များတွင် ပါဝင်ခြင်းအတွက် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့် ရှုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာအခက်အခဲ များအား ပြန်လည်ညှိနှိုင်းခြင်းသည် မရှိမဖြစ်ရှိရမည့် လိုအပ်ချက် ဖြစ်သည်။ NES ၏ အဓိက ဦးစားပေးကဏ္ဍများ၏ စွမ်းဆောင်ရည်သည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကုန်သွယ်ရေးအတွက် ပိုမိုကောင်းမွန်သော အနေအထားတစ်ခုအား ဖန်တီး နိုင်စွမ်းအပေါ်တွင် များစွာမူတည်နေသည်။ မကြာသေးသော နှစ်များအတွင်း မြန်မာနိုင်ငံသည် တိုးတက်မှုများရှိခဲ့ သော်လည်း ကဏ္ဍစုံအပိုင်းသည် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု နောက်ကျနေသည်။

ဤစာတမ်းသည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကုန်သွယ်မှုအဆင်ပြေချောမွေ့ခြင်းနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးအား မြှင့်တင် ရေးအတွက် ပုဂ္ဂလိကနှင့် အများပြည်သူဆိုင်ရာ ကဏ္ဍများ၏ မျှော်လင့်ချက်များနှင့် မဟာဗျူဟာမြောက် ရည်မှန်း ချက်များကို တင်ပြထားသည်။ ပြီးပြည့်စုံသောဝေဖန်သုံးသပ်မှုများမရှိလျှင် ပို့ကုန်ယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်းမြှင့်တင်မှုသည် သီးသန့် ဖြစ်နေပေမည်။ သို့ဖြစ်ရာ ဤမဟာဗျူဟာက အဖွဲ့အစည်းပိုင်းဆိုင်ရာနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းပိုင်းဆိုင်ရာ နှစ်ခု လုံးကို ဦးတည် အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းဖြင့် စိန်ခေါ်မှုများကို ကျော်လွှားနိုင်မည့် အလုံးစုံချဉ်းကပ်လေ့လာမှုကို ရေးဆွဲချမှတ်ထားခြင်း ဖြစ်သည်။

### နောက်ခံသမိုင်းအကျဉ်း

၁၉ရာစု နှောင်းပိုင်းနှင့် ၂၀ရာစုအစောပိုင်းတွင် မြန်မာနိုင်ငံသည် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက် မှုတွင် အပြည့်အဝ ပါဝင်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ထိုအချိန်က အာရှတိုက်တွင် တိုးတက်မှုအမြန်ဆုံးနှင့် ခေတ်အမှီဆုံး နိုင်ငံများထဲမှ တစ်နိုင်ငံအနေဖြင့်၊ မြန်မာနိုင်ငံသည် အဆင့်မြင့်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးကွန်ရက်များ ဖြင့် ဝင့်ကြားနေခဲ့ပြီး ရန်ကုန်မြို့သည် အရေးပါသော ဒေသဆိုင်ရာသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဗဟိုဖြစ်ခဲ့သည်။ သို့သော် ၁၉၃၀ နှစ်များတွင် နိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးသည် ဆန်ဈေးနှုန်းကျဆင်းမှုကြောင့်နှင့် နောက်ပိုင်းတွင် ဒုတိယကမ္ဘာစစ်ကြောင့် ထိခိုက်ခဲ့ရသည်။ ဒုတိယကမ္ဘာစစ်ကြောင့် နိုင်ငံ၏ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အခြေခံအဆောက်အအုံများပျက်စီး ခဲ့ပြီး ၎င်း၏ မိတ်ဖက်နိုင်ငံများနှင့် ကုန်သွယ်မှု စွမ်းရည်များစွာ ကျဆင်းခဲ့သည်။ ရာစုနှစ်အလယ်ပိုင်းတွင် စီးပွားရေး ယိုယွင်းမှုကြောင့် တစ်ဦးချင်းအသားတင်ဝင်ငွေတွင် ထိုင်းနိုင်ငံနှင့် ဖိလစ်ပိုင်နိုင်ငံများ၏ သုံးပုံတစ်ပုံသို့ ရောက်ရှိခဲ့သည်။

နောက်ဆုံးတွင် ၁၉၆၂ ခုနှစ် အစိုးရ အပြောင်းအလဲဖြင့် စီမံကိန်းစီးပွားရေးစနစ်ဖြင့် တွဲထားသော အာဏာရှင် အုပ်ချုပ်မှုစနစ် ဝင်ရောက်ခဲ့သည်။ စီးပွားရေးနှင့် နိုင်ငံရေး အထီးကျန်ရပ်တည်မှု ကာလသည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ လက်ရှိ အခြေအနေအား အရှေ့တောင်အာရှတွင် ၂၀၁၀ ခုနှစ် တစ်ဦးခြင်းအသားတင်ဝင်ငွေ အနည်းဆုံးဖြင့် ကမ္ဘာ့ဖွံ့ဖြိုးမှု အနည်းဆုံး နိုင်ငံများထဲမှ တစ်နိုင်ငံအဖြစ်သို့ ရောက်ရှိစေခဲ့သည်။ စီးပွားရေးသမိုင်းတွင် တစ်ကမ္ဘာလုံးမှ အတက်ကြွဆုံး သော စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကာလသို့ ရောက်ရှိနေချိန်တွင် မြန်မာနိုင်ငံသည် လူမှုရေးနှင့် စီးပွားရေးအထီးကျန် ရပ်တည်မှုများကြောင့် စီးပွားရေးနွေးကွေးခဲ့သည်။

၁၉၈၈ ခုနှစ်တွင် စီးပွားရေးဖြေလျှော့မှု အချို့ကြောင့် တိုးတက်မှုအချို့ ရရှိခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံသည် ၁၉၄၇ ခုနှစ် အကောက်ခွန်နှင့် ကုန်သွယ်ရေးဆိုင်ရာ အထွေထွေသဘောတူညီချက်၏ ရေးဆွဲသူအဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံဖြစ်ခဲ့ရာ၊ နောက်ပိုင်း နှစ်များအတွင်း ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ရေးအဖွဲ့နှင့် အခြားဒေသဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းများဖြစ်သော အာဆီယံ (ASEAN)၊ မဟာ မဲခေါင်ဒေသ (GMS) နှင့် Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technology and Economic Cooperation တို့တွင်လည်း ပါဝင်ခဲ့သည်။

ထိုကြိုးပမ်းမှုများရှိခဲ့သော်လည်း ၂၀ ရာစုနောက်ပိုင်းနှင့် ၂၁ ရာစု အစောပိုင်းအတွင်း ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု များစွာ မရှိခဲ့ပေ။ ဒီမိုကရေစီအရေး ဆန္ဒပြပွဲများအပေါ် နှိပ်ကွပ်မှု၊ အမွေခိုင်းစေမှု၊ သို့မဟုတ် စစ်အုပ်ချုပ်ရေးအား ပြန်လည်အသက်သွင်းမှုကဲ့သို့သော ပြဿနာများအား တုံ့ပြန်မှုအနေဖြင့် အနောက်နိုင်ငံအချို့မှ မြန်မာနိုင်ငံအား ကျယ်ပြန့်သော စီးပွားရေးပိတ်ဆို့မှုများဖြင့် ဒဏ်ခတ်ခဲ့သည်။ ထိုစီးပွားရေးပိတ်ဆို့မှုများက စီးပွားရေးအသိုက်အဝန်း အား ထိခိုက်စေခဲ့ပြီး ရောင်းလိုအားနှင့် ဝယ်လိုအား နှစ်ခုစလုံးအပေါ်တွင် ပြင်းထန်စွာ ကန့်သတ်ခဲ့သည်။ ကုန်တင်ပို့မှု ကန့်သတ်ချက်များကြောင့် အလားအလာရှိသော ဈေးကွက်များ လျော့ကျသွားချိန်တွင် ကုန်တင်သွင်းမှုကန့်သတ်ချက် များကြောင့် ဈေးကွက်များပျက်ခဲ့ပြီး သွင်းအားစု ပြတ်တောက်မှုများနှင့် ထောက်ပံ့ရေးကွင်းဆက်များတစ်လျှောက် အားနည်းမှုများကို ဖြစ်ပေါ်စေခဲ့သည်။

မည်သို့ပင်ဆိုစေကာမူ မြန်မာနိုင်ငံတွင် များမကြာမီက နိုင်ငံရေးပြောင်းလဲမှုများကြောင့် စီးပွားရေးပိတ်ဆို့မှု အများစုအား ရုပ်သိမ်းခဲ့ပြီး အကူအညီများနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ဝင်ရောက်လာခဲ့သည်။ အခွန်မဟုတ်သော စည်းမျဉ်း များဆိုင်ရာ အတားအဆီးများအား ဖယ်ရှားခဲ့ချိန်တွင် အထီးကျန်ရပ်တည်မှု၏ အကျိုးဆက်ကြောင့် နိုင်ငံသည် မလုံ လောက်သော အခြေခံအဆောက်အအုံများနှင့် ထောက်ပံ့ဆောင်ရွက်ရေး စွမ်းရည်များဖြင့် ကျန်ခဲ့သည်။ ကမ္ဘာ့အကြီးဆုံး နှင့် အမြန်ဆန်ဆုံး တိုးတက်နေသည့် လူလတ်တန်းစားများရှိနေသော တရုတ်နိုင်ငံ၊ အိန္ဒိယနိုင်ငံနှင့် အင်ဒိုနီးရှားတို့နှင့် မဟာဗျူဟာမြောက် နီးကပ်စွာတည်ရှိလျက် မြန်မာနိုင်ငံသည် တိုးတက်လာသော ဒေသဆိုင်ရာနှင့် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများမှ အကျိုးအမြတ်များစွာ ရရှိနိုင်သည်။ သို့သော် ၎င်း၏ စီးပွားရေးအား ထိရောက်စွာ



လုပ်ဆောင်နိုင်မည့် ခိုင်မာသော ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်းနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးအနေအထားအား ထူထောင်နိုင်ရန်အတွက် ၎င်းသည် အတိတ်မှ အတားအဆီးများအား ကျော်လွှားရမည်ဖြစ်သည်။

**ပုံစံ-၁ ကုန်တင်ပို့မှုဆိုင်ရာ ပြိုင်ဆိုင်မှုတွင် ကုန်သွယ်မှု လွယ်ကူချောမွေ့စေရေးနှင့် ထောက်ပံ့ ပို့ဆောင်ရေး အား သတ်မှတ်ဖွင့်ဆိုခြင်း**

ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ရေးအဖွဲ့မှ ကုန်သွယ်မှုအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းအား နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်မှုဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအား ရိုးရှင်းအောင် ပြုလုပ်ခြင်းနှင့် ချောမွေ့အောင် ပြုလုပ်စေခြင်းဟု အဓိပ္ပါယ်ဖွင့်ဆိုထားပြီး ကုန်သွယ်မှုဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများမှာ နိုင်ငံတကာကုန်သွယ်ရေးတွင် ကုန်စည်များအား ရွှေ့ပြောင်းမှုအတွက် လိုအပ်သော အချက်အလက်များအား စုဆောင်းခြင်း၊ တင်ပြခြင်း၊ ဆက်သွယ်ခြင်း၊ စီစစ်ခြင်းတို့ပါဝင်သော လုပ်ဆောင်မှုများ အလေ့အထများနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများဖြစ်သည်။\* ကုန်သွယ်မှုအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းတွင် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းတစ်ခုအတွက် ၎င်း၏ ကုန်ပစ္စည်းများအား နိုင်ငံခြားဈေးကွက်သို့ တင်ပို့ခြင်း(သို့မဟုတ် နိုင်ငံခြား ဈေးကွက်မှတင်သွင်းခြင်း) အတွက် လိုအပ်သောလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ အားလုံးပါဝင်ပြီး ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးနှင့် အုပ်ချုပ်မှုဆိုင်ရာ နှင့် အကောက်ခွန် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများလည်းပါဝင်သည်။

ကုလသမဂ္ဂကုန်သွယ်မှုအဆင်ပြေချောမွေ့စေရေးနှင့် အီလက်ထရောနစ်စီးပွားရေးဗဟိုဌာန (The United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business) နှင့် စီးပွားရေးပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုနှင့် ကုန်သွယ်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအဖွဲ့(the Organisation for Economic Cooperation and Development -OECD ) တို့မှ ကုန်သွယ်မှုအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းအတွက် ကျယ်ပြန့်သော အဓိပ္ပါယ်ဖွင့်ဆိုချက်ကို အသုံးပြုပြီး နိုင်ငံ တကာကုန်သွယ်ရေးတွင် ကုန်စည်များအား ရွှေ့ပြောင်းမှုအတွက် လိုအပ်သောလုပ်ဆောင်မှုများ အလေ့အထများနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကိုရည်ညွှန်းထားသည်။\*\* ဤချည်းကပ်မှုသည်စီးပွားရေးဆိုင်ရာ၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ၊ စည်းမျဉ်း ကြပ်မတ်မှုဆိုင်ရာနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအား ထည့်သွင်းစဉ်းစားထားပြီး ဝယ်ယူ-ပို့ဆောင်-ပေးချေ ပုံစံအား အခြေခံထားသည်။ \*\*\* ဝယ်ယူ-ပို့ဆောင်-ပေးချေ ပုံစံကို ကုလသမဂ္ဂ ဥရောပစီးပွားရေးကော်မရှင် (United Nations Economic Commission for Europe) မှ နိုင်ငံတကာ ထောက်ပံ့ရေးကွင်းဆက်တစ်လျှောက်တွင် အပြန်အလှန်ဖလှယ်သော သတင်းအချက်အလက်များအပေါ်သုံးသပ်ချက်အား ပံ့ပိုးပေးကာ စီးပွားရေး လုပ်ငန်းစဉ် သရုပ်ခွဲမှုများအား အဆင်ပြေချောမွေ့စေရန်အတွက် ဖော်ထုတ်ခဲ့သည်။ \*\*\*\* ၎င်းမှ အဓိကလုပ်ငန်းစဉ် (၃)ခုအား ဖော်ပြထားသည်။ “ ဝယ်ယူမှု ” သည် အလားအလာရှိသော ကုန်သွယ်ရေးမိတ်ဖက်အား ဖော်ထုတ်ခြင်း၊ စီးပွားရေးဆိုင်ရာ စာချုပ်အားပြုလုပ်ခြင်းနှင့် ကုန်အမှာစာပေးခြင်းကဲ့သို့သော လုပ်ဆောင်မှုများအား ရည်ညွှန်းသည်။ “ပို့ဆောင်မှု” သည် အရှုပ်ထွေးဆုံးဖြစ်ပြီး အဓိကလုပ်ဆောင်မှု (၅) ခုပါရှိရာ (၁) ကုန်တင်ပို့မှု အတွက် ပြင်ဆင်ခြင်း၊ (၂) ကုန်တင်ပို့ခြင်း၊ (၃) သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း၊ (၄) ကုန်တင်သွင်းမှုအတွက် ပြင်ဆင်ခြင်းနှင့် (၅) ကုန်တင်သွင်းခြင်း တို့ဖြစ်သည်။ “ပေးချေမှု” သည် ဝယ်ယူမှုရောင်းသူတို့ ပေးချေမှုအား ကိုယ်စားပြုသည်။\*\*\*\*\* နိုင်ငံတကာ ရောင်း

ဝယ်ယူမှုများ၏ ပြီးပြည့်စုံသောအမြင်ကို ယူထားခြင်းအားဖြင့် ဤပုံစံသည် Stakeholder များအနေဖြင့် စီးပွားရေး လုပ်ငန်းစဉ်များနှင့် စည်းမျဉ်းကြီးကြပ်မှုဆိုင်ရာ မူဘောင်များအား အကောင်းဆုံး လုပ်ဆောင်နိုင်စေသော မူဘောင် တစ်ခုအား ပံ့ပိုးပေးသည်။

ကုန်သွယ်ရေးအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများသည် နိုင်ငံတကာရောင်းဝယ်မှုများအား မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် စွမ်းဆောင်နိုင်ခြင်းတို့တွင် မရှိမဖြစ်အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်သည်။ ထိရောက်သော ကုန်သွယ်ရေး အဆင် ပြေချောမွေ့စေခြင်းဆိုင်ရာ မူဝါဒများသည် ကုန်ကျစရိတ်များအား လျော့ချခြင်း၊ စီးပွားရေးလုပ်ဆောင်ခြင်း၏ အမှန် တကယ်နှင့် ထင်မြင်ရသော ဆုံးရှုံးမှုအလားအလာများအား လျော့ကျစေခြင်းနှင့် ထုတ်ကုန်များအား ၎င်းတို့၏ နောက်ဆုံးနေရာသို့ ရောက်ရှိရန်အချိန်ကို လျော့ကျစေခြင်းတို့ကို ဦးတည် စေနိုင်သည်။ ၎င်းတို့အားလုံးသည် နိုင်ငံ တစ်နိုင်ငံ၏ ပြိုင်ဆိုင်နိုင်စွမ်းကို တိုးမြှင့်စေနိုင်သည်။

၎င်းသည် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအား ကုန်ကြမ်းများကို လျော့နည်းသောဈေးနှုန်းဖြင့် တင်သွင်းနိုင် စေခြင်းဖြင့် ကောင်းမွန်သော အရင်းအမြစ် ဈေးကွက်တစ်ခုကို အဆင်ပြေချောမွေ့စေရာတွင် ကူညီပေးနိုင်သည်။ ထိုကဲ့သို့သော သွင်းအားစုများသည် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအား ပိုမိုပြိုင်ဆိုင်နိုင်သော ထုတ်ကုန်များကို ထွက်ရှိစေနိုင်ပြီး သို့မဟုတ် အမြတ်အစွန်းအား တိုးမြှင့်စေနိုင်သည်။

\* World Trade Organization (n.d.). Trade Facilitation. Available from: [http://gtad.wto.org/trta\\_subcategory.aspx?cat=33121](http://gtad.wto.org/trta_subcategory.aspx?cat=33121). Accessed 29 May 2013.  
\*\* ADB (2009). Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific, p. 5. Manila: ADB.  
\*\*\* Ibid.  
\*\*\*\* United Nations Economic Commission for Europe (2012). Trade facilitation implementation guide: the buy-ship-pay model. Available from <http://tfig.unece.org/contents/buy-ship-pay-model.htm>.  
\*\*\*\*\* ADB (2009). Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific, p. 5. Manila: ADB.

ပုံ(၁) ဝယ်ယူ-ပို့ဆောင်-ပေးချေ ပုံစံ



ပါဝင်သည့်အချက်များ

စီးပွားရေးဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ	သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ	စည်းမျဉ်းကြီးကြပ်ခြင်းဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ	ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ စာချုပ်ချုပ်ဆိုခြင်း</li> <li>▪ ကုန်စည်များမှာကြားခြင်း</li> <li>▪ ပို့ဆောင်မှုအပေါ် အကြံပြုချက်</li> <li>▪ ငွေပေးချေမှုတောင်းခံခြင်း</li> <li>▪ ထုတ်ပိုးခြင်း</li> <li>▪ သက်သေခံလက်မှတ် လျှောက်ထားခြင်း</li> <li>▪ အသိအမှတ်ပြုလက်မှတ် လျှောက်ထားခြင်း</li> <li>▪ သို့လှောင်ခြင်း</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဆိုင်ရာ စာချုပ်ချုပ်ဆိုခြင်း</li> <li>▪ ကုန်စည်များအား စုဆောင်း၊ သယ်ယူ ပို့ဆောင်ခြင်း</li> <li>▪ Waybill များ၊ ကုန်စည်လက်ခံရရှိမှုများ၊ အခြေအနေ အစီရင်ခံစာ များ ပေးအပ်ခြင်း</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ သွင်းကုန်/ ပို့ကုန်လိုင်စင် များအား ရယူခြင်း စသည်</li> <li>▪ အကောက်ခွန် ကြေငြာ လွှာ ပေးအပ်ခြင်း</li> <li>▪ ကုန်စည် ကြေငြာလွှာ ပေးအပ်ခြင်း</li> <li>▪ ကုန်သွယ်ရေးလုံခြုံမှုဆိုင် ရာလုပ်ထုံးလုပ်နည်း များ အား လျှောက်ထားခြင်း</li> <li>▪ သွင်းကုန်/ ပို့ကုန် ကုန်စည် များအား ရှင်းလင်းခြင်း</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Credit Rating အားပေးအပ်ခြင်း</li> <li>▪ အာမခံပေးအပ်ခြင်း</li> <li>▪ ဘဏ္ဍာရေး အချက် အလက်များ ပေးအပ်ခြင်း</li> <li>▪ ငွေပေးချေမှုလုပ် ဆောင်ခြင်း</li> <li>▪ Statement များထုတ်ပြန်ခြင်း</li> </ul>

Source : ADB ( 2009 ). Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific. Manila : ADB. P. 4.

## ယခုကျွန်ုပ်တို့မည်သည့်နေရာတွင်ရောက်ရှိနေသနည်း

### ဒေသဆိုင်ရာ နောက်ခံအခြေအနေ

လူဦးရေ ထူထပ်သော ဒေသတစ်ခုဖြစ်သည့် အရှေ့တောင်အာရှသည် ကမ္ဘာပေါ်ရှိ အလျင်မြန်ဆုံးစီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နေသော နိုင်ငံအချို့အပေါ်တွင် စီးမိုးပြီး တည်ရှိသည်။ ၎င်းသည် လွန်ခဲ့သော နှစ် ၂၀အတွင်း ကာလ ကပင် ပိတ်ထားသော နယ်စပ်များနှင့် ယိုယွင်းပျက်စီးနေသော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အခြေခံအဆောက်အအုံများဖြင့် ဖော်ဆောင်ထားသော အထီးကျန်ကာလတစ်ခုမှ ထွက်ပေါ်လာသည်။ ရလဒ် အနေဖြင့် ဖွံ့ဖြိုးပြီး စီးပွားရေးများဖြင့် နှိုင်းယှဉ်လျှင် ဒေသသည် ကုန်သွယ်ရေးအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းဆိုင်ရာ စွမ်းဆောင်ရည်တွင် သိသာသောကွာဟမှု တစ်ခု ရှိနေသည်။ ယေဘုယျအားဖြင့် အရှေ့တောင်အာရှနိုင်ငံများ အတွင်းနှင့် အပြင်သို့ ကုန်စည်များ တင်ပို့ခြင်းနှင့် တင်သွင်းခြင်းတို့တွင် ဂျီ-၇)နိုင်ငံ အုပ်စုထက် ၈၈ % နှင့် ၇၀ % အချိန်ပိုကြာနေသည်။

မည်သို့ပင်ဆိုစေကာမူ ဇယား (၁) တွင် လွန်ခဲ့သောနှစ်များအတွင်း သိသာထင်ရှားသော တိုးတက်မှုများကို ဖော်ပြထားသည်။ စွမ်းဆောင်ရည်ကွာဟမှုများဆက်လက်ရှိနေသော်လည်း အရှေ့တောင်အာရှနိုင်ငံများသည် ကုန်တင် ပို့ခြင်း နှင့် ကုန်တင်သွင်းခြင်းတို့တွင် ၂၀၀၆ ခုနှစ်မှ စပြီး ၃၂ % နှင့် ၃၉ % အသီးသီးသို့ အချိန်လျော့ချနိုင်ခဲ့သည်။

ပုံ (၂) တွင် ဖော်ပြထားသည့်အတိုင်း အရှေ့တောင်အာရှ၏ ကုန်တင်ပို့ခြင်းနှင့် ကုန်တင်သွင်းခြင်း၏ အချိန်နှင့် ကုန်ကျစရိတ်သည် အာရှဒေသအားလုံးတွင် အနိမ့်ဆုံးဖြစ်သည်မှာ စိတ်ဝင်စားဖွယ်ကောင်းသည်။ ထို့အပြင် ကုန်ကျ စရိတ်သည် ဂျီ-၇) နိုင်ငံအုပ်စုတွင် တူညီသော ရောင်းဝယ်မှု၏ ကုန်ကျစရိတ်ထက် အနည်းငယ်လျော့နည်းနေသေး သည်။ ရွေးချယ်ထားသော အာဆီယံနိုင်ငံများအတွက် ကုန်တင်ပို့/တင်သွင်းခြင်း လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ၏ ရှုတ်ထွေး သော သဘာဝကို ဇယား (၂) တွင်ဖော်ပြထားပြီး ၎င်းမှ ထိုနိုင်ငံများသည် တူညီသော ရောင်းဝယ်မှုအတွက် OECD နိုင်ငံများထက် စာရွက်စာတမ်း နှစ်ဆ အထိလိုအပ်ကြောင်းကို ဖော်ပြထားသည်။

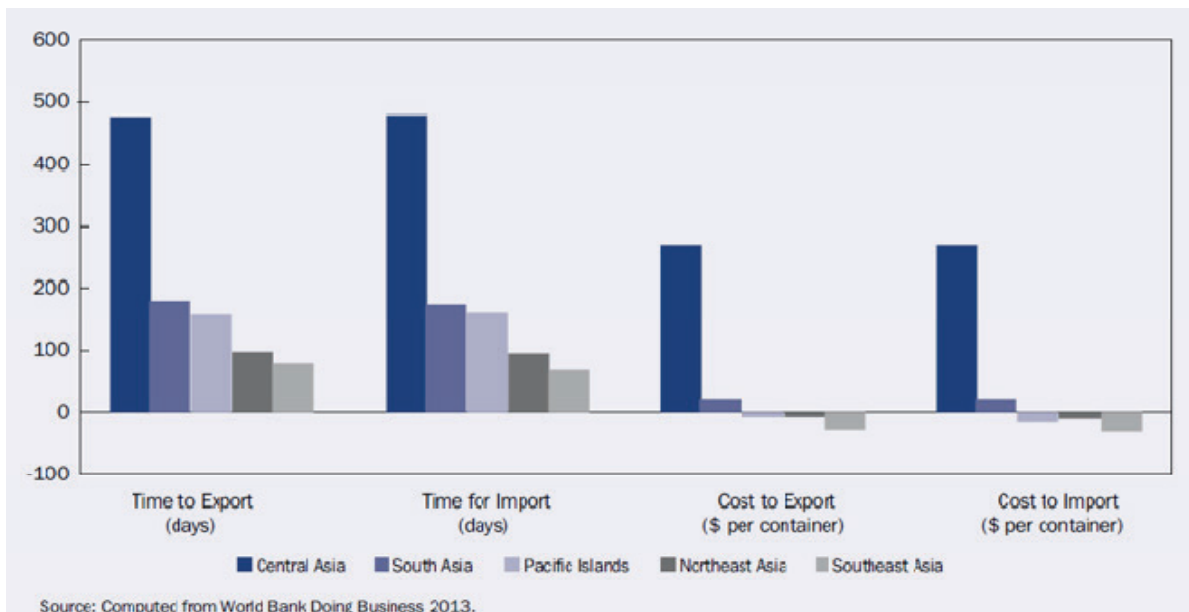
ဇယား (၁) ကုန်တင်ပို့ရန် နှင့် ကုန်တင်သွင်းရန် အချိန်နှင့် ကုန်ကျစရိတ်

	Time to Export (Days)				Time to Import (Days)				Cost to Export (\$)				Cost to Import (\$)			
	2006	2009	2012	2013	2006	2009	2012	2013	2006	2009	2012	2013	2006	2009	2012	2013
Southeast Asia Ave.	25	20	18	17	28	20	18	17	695	745	742	766	795	821	815	811
Northeast Asia Ave.	19	19	18	18	20	20	19	19	830	948	935	1,006	983	994	985	1,061
Central Asia Ave.	64	59	53	54	67	60	54	57	2,578	2,864	3,067	4,003	2,784	3,116	3,386	4,378
South Asia Ave.	31	27	26	26	37	27	27	27	1,051	1,071	1,311	1,326	1,182	1,263	1,442	1,437
Pacific Islands Ave.	24	24	24	24	27	27	26	26	982	942	980	990	1,048	971	1,017	1,007
G7 Ave.	11	10	9	9	11	10	10	10	1,018	1,096	1,098	1,089	1,134	1,243	1,203	1,189

Source : AD B ( 2009 ). Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific, 2013 Update, p.17. Manila : ADB.

အချိန်ပမာဏအများဆုံးလိုအပ်သော လုပ်ထုံးလုပ်နည်းမှာ စာရွက်စာတမ်းပြင်ဆင်ခြင်းဖြစ်ပြီး ICT စွမ်းဆောင်ရည်များ မရှိခြင်းနှင့် အာဏာပိုင်များအကြား ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်မှု အားနည်းခြင်းကြောင့် ဖြစ်ပေါ်လာသည်။ ဝင်ငွေမြင့်မားသော OECD နိုင်ငံများနှင့် နှိုင်းယှဉ်လျှင် အရှေ့တောင်အာရှနိုင်ငံများအတွင်းရှိ ကုန်းတွင်းပိုင်း သယ်ယူပို့ဆောင်မှု အကောင်အထည်ဖော်ရေးနှင့် ဆိပ်ကမ်းမှကိုင်တွယ်မှုတို့မှာလည်း ကုန်တင်သွင်းခြင်း/ ကုန်တင်ပို့ခြင်းဆိုင်ရာ လွှဲပြောင်းမှုများအတွက် အချိန်များစွာ ပိုကုန်စေသည်။

ပုံ (၂)- အာရှနှင့်ပစိဖိတ်ဒေသရှိ ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့ရေးဆိုင်ရာစွမ်းဆောင်မှုကွာဟချက် (G-7 နိုင်ငံများ၏ ပျမ်းမျှအချိန်နှင့်စရိတ်အရ ပိုမိုသည့်အချိန်ပိုနှင့်စရိတ်ရာခိုင်နှုန်း)



Source : ADB ( 2009 ). Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific, 2013 Update, p.21. Manila : ADB.



ဇယား(၂)- အရှေ့တောင်အာရှနိုင်ငံအချို့၏ ပို့ကုန်/သွင်းကုန်လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ

Economy	Number of Documents for Export	Time for Export (Days)	Cost to Export (USD per Container)	Number of Documents for Import	Time for Import (Days)	Cost to Import (USD per Container)
Cambodia	11	37	722	11	46	852
Lao PDR	9	50	1750	10	50	1930
Thailand	7	17	615	9	14	786
Vietnam	6	24	669	8	23	881
<b>Average OECD</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>905</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>986</b>

Source : ADB ( 2009 ). Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific, p.6. Manila : ADB.

ဒေသတွင်း ဆက်လက်တည်ရှိနေသော ပြဿနာများအား ကိုင်တွယ်ရန် အရှေ့တောင်အာရှ နိုင်ငံများမှ GMS အား ၁၉၉၂ ခုနှစ်တွင်ဖွဲ့စည်းခဲ့သည်။ ယနေ့တွင် GMS သည် နိုင်ငံပေါင်း (၆)နိုင်ငံ (မြန်မာနိုင်ငံအပါအဝင်)၊ စတုရန်းကီလို မီတာ၂.၆ သန်းနှင့် အကြမ်းအားဖြင့် လူဦးရေ (၃၂၆) သန်း တို့ကို လွှမ်းခြုံထားသည်။ ဒေသဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုမှတစ်ဆင့် စီးပွားရေးဆိုင်ရာဆက်ဆံရေးများအားတိုးမြှင့်ရန် ဆောင်ရွက်နေချိန်တွင် GMS သည် ခရီးအချိန် သိသာစွာတိုးတက်စေပြီး ကုန်ကျစရိတ်များအားလျော့ချစေကာ နယ်စပ်ဖြတ်ကျော်ရွေ့လျားမှုများအား လျော့ပေါ့ပေးစေသော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ကုန်သွယ်ရေးအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းဆိုင်ရာ စီမံကိန်းအချို့ကိုစတင်ခဲ့သည်။

ဇယား(၃)- အရှေ့တောင်အာရှနိုင်ငံအချို့၏ ပို့ကုန်/သွင်းကုန်လုပ်ငန်းများအတွက်ကြာမြင့်ချိန်(နေ့ရက်များ)

Table 3: Time to import/export for select South-East Asian economies (in days)

	Cambodia	Lao PDR	Thailand	Vietnam	High Income OECD
<b>Exports</b>					
Documents Preparation	29	33	9	12	--
Customs Clearance	3	3	1	5	1.9
Ports	3	4	4	3	1.1
Inland Transportation	2	10	3	4	2.1
<b>Total</b>	<b>37</b>	<b>50</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>--</b>
<b>Total w/o Document Preparation</b>	<b>8</b>	<b>17</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>5.1</b>
<b>Imports</b>					
Documents Preparation	34	33	8	12	--
Customs Clearance	3	8	2	5	1.4
Ports	5	2	2	4	2.5
Inland Transportation	4	7	2	2	1.6
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>50</b>	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>--</b>
<b>Total w/o Document Preparation</b>	<b>12</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>5.5</b>

Source: ADB (2009). Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific. Manila: ADB.

၂၀၀၈ ခုနှစ်တွင် Economic Corridors Forum အားဖွဲ့စည်းခြင်းဖြင့် GMS သည် ကုန်သွယ်မှုအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်း၊ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအား နှိုးဆွမြှင့်တင်ပေးခြင်းနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများဆွဲဆောင်ခြင်း၏ နည်းလမ်း

တစ်ရပ်အနေဖြင့် စီးပွားရေးစင်္ကြန်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆီသို့ ပြောင်းလဲအာရုံစိုက်ခဲ့သည်။ အာရှဖွံ့ဖြိုးရေးဘဏ် (ADB) မှ အဓိပ္ပါယ်ဖွင့်ဆိုသကဲ့သို့-

စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများသည် သတ်မှတ်ထားသော ပထဝီဒေသတစ်ခုတစ်လျှောက် စီးပွားရေးလုပ်ဆောင်သူများအား ချိတ်ဆက်ပေးသည်။ ၎င်းတို့သည် စီးပွားရေးဆုံမှတ်များ (သို့မဟုတ်) ဗဟိုများအကြား ဆက်သွယ်ပေးပြီး များသောအားဖြင့် စီးပွားရေးအရင်းအမြစ် ပမာဏများနှင့် လုပ်ဆောင်သူများ စုဝေးနေသော မြို့ပြအား ဗဟိုပြုထားသည်။ ၎င်းတို့သည် ဈေးကွက်၏ ရောင်းလိုအားနှင့် ဝယ်လိုအား အပိုင်းများအား ချိတ်ဆက်ပေးသည်။

ကုန်သွယ်မှုဆိုင်ရာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို ပထဝီဆိုင်ရာ ချဉ်းကပ်မှုဖြင့် စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများသည် ဒေသတွင်းရှိ Stakeholder အုပ်စုကြီးများအကြား အကျိုးကျေးဇူးများကို ဖြစ်စေသည်။ စီးပွားရေးစင်္ကြန်များ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို ဦးတည်စေသော ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးနယ်ပယ်များအား ဦးတည်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများသည် Forum တွင် ပါဝင်ဆောင်ရွက်ကြသည်။

GMS တွင် အဓိက ကုန်သွယ်မှုဆိုင်ရာ စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်း (၃) ခုပါဝင်ရာ မြောက်-တောင် စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်း၊ အရှေ့-အနောက်စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်း၊ တောင်ပိုင်း စီးပွားရေး စင်္ကြန်လမ်းကြောင်းတို့ ဖြစ်သည်။ အဓိက စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများနှင့်၎င်းတို့၏လမ်းကြောင်းများအား ဇယား(၄)တွင် ဖော်ပြထားသည်။

ဇယား (၄) GMS စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများ

စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများ	စင်္ကြန်လမ်းပိုင်းများ	လမ်းကြောင်းများ
မြောက်-တောင် စီးပွားရေးစင်္ကြန်	အနောက်ပိုင်းစင်္ကြန်လမ်းပိုင်း (Western sub-corridor)	ကုမင်း(တရုတ်)- Chiang Rai (ထိုင်း)- ဘန်ကောက်(ထိုင်း) လာအိုပြည်သူ့ ဒီမိုကရက်တစ်သမ္မတနိုင်ငံ သို့မဟုတ် မြန်မာနိုင်ငံမှတစ်ဆင့်
မြောက်-တောင် စီးပွားရေးစင်္ကြန်	ဗဟိုစင်္ကြန်လမ်းပိုင်း(Central sub-corridor)	ကုမင်း(တရုတ်)- ဟနိုင်း(ဗီယက်နမ်)- Hai Phong (ဗီယက်နမ်)
မြောက်-တောင် စီးပွားရေးစင်္ကြန်	အရှေ့ပိုင်းစင်္ကြန်လမ်းပိုင်း (Eastern sub-corridor )	Nanning ( China ) – Ha Noi(Viet Nam ) via the Youyi Pass or Fangchenggang ( China ) – Dongxing ( China ) – Mong Cai ( Viet Nam ) route
အရှေ့-အနောက် စီးပွားရေးစင်္ကြန်	-----	Da Nang Port ဆိပ်ကမ်း(ဗီယက်နမ်)၊ လာအိုပြည်သူ့ဒီမိုကရက်တစ်သမ္မတနိုင်ငံနှင့် ထိုင်းနိုင်ငံမှတစ်ဆင့် မြန်မာနိုင်ငံမော်လမြိုင် ဆိပ်ကမ်းသို့
တောင်ပိုင်း စီးပွားရေးစင်္ကြန်	ဗဟိုစင်္ကြန်လမ်းပိုင်း (Central sub-corridor )	Bangkok ( Thailand ) – Phnom Penh ( Cambodia ) – Ho Chi Minh City ( Viet Nam ) – Vung Tau ( Viet Nam )
တောင်ပိုင်း စီးပွားရေးစင်္ကြန်	မြောက်တောင်ပိုင်း စင်္ကြန်လမ်းပိုင်း (Northern sub-corridor)	Bangkok ( Thailand ) – Siem Reap ( Cambodia ) – Stung Treng ( Cambodia ) – Ratanakiri ( Cambodia ) – Yadov – Pleiku ( Cambodia ) – Quy Nhon ( Viet Nam )

တောင်ပိုင်း စီးပွားရေးစင်္ကြန်	တောင်ပိုင်းကမ်းရိုးတန်း စင်္ကြန် လမ်းပိုင်း (Southern Coastal sub-corridor )	Bangkok ( Thailand ) – Trat ( Thailand ) – Koh Kong ( Cambodia ) – Kampot ( Cambodia ) – Ha Tien ( Viet Nam ) – Ca Mau City ( Viet Nam ) – Nam Can ( Viet Nam )
တောင်ပိုင်း စီးပွားရေးစင်္ကြန်	အတွင်းပိုင်း စင်္ကြန်ချိတ်ဆက်မှု (Inter-corridor link )	Sihanoukville ( Cambodia ) – Phnom Penh ( Cambodia ) – Kratie ( Cambodia ) – Stung Treng ( Cambodia ) – Dong Kralor ( Tra Pang Kriel ) ( Cambodia ) – Pakse ( Lao People’s Democratic Republic ) – Savannakhet ( Lao People’s Democratic Republic ); တောင်ပိုင်းစီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်း၊ လမ်းပိုင်းများနှင့် အရှေ့- အနောက် စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများချိတ်ဆက်မှုများ

Source : ADB ( 2014 ). Greater Mekong subregion – Multisector : development of economic corridors. Available from [http : // www.adb.org / countries / gms / sector-activities / multisector](http://www.adb.org/countries/gms/sector-activities/multisector).

စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု၏ ထိရောက်မှုအား လေ့လာချက် (Banomyong, 2007) တစ်ခု မှ ပို့ဆောင်မှုကုန်ကျစရိတ်၊ အချိန်နှင့် ယုံကြည်စိတ်ချရမှုတို့သည် မြောက်-တောင် စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းအား အဆင့်မြင့်ခြင်းပြုလုပ်ချိန်တွင် ကြီးမားစွာတိုးတက်ခဲ့သည်ဟုဆိုသည်။ ဒေသဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်ရေးအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းသည် မြန်မာနိုင်ငံအတွက် အထူးသဖြင့်အရေးကြီးသည်။ အဘယ်ကြောင့်ဆိုသော် ၎င်းသည်ဒေသတွင်း ကုန်တင်သွင်းမှုနှင့်ကုန်တင်ပို့မှုတို့၏၃၀%ကျော်ကို အရင်းအမြစ်ပြုထားသော ဒေသတွင်းကုန်သွယ်မှုအားအများဆုံး အားထားနေသော GMS နိုင်ငံဖြစ်သောကြောင့်ဖြစ်သည်။ ၎င်း၏ အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများနှင့် နှိုင်းယှဉ်လျှင် ဒေသဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်မှုအဆင်ပြေချောမွေ့ရေးအပိုင်း ပြည့်စုံလုံလောက်မှုမရှိခြင်းကြောင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုများ ယိုယွင်းအားနည်းမှုကို တွေ့ကြုံခံစားရသည်။

ပုံ(၃)- GMS စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများ

The key economic corridors comprising the GMS are highlighted in figure 3.

Figure 3: GMS economic corridors



Source: Stone, S. & Strutt, A. (2009). Transport infrastructure and trade facilitation in the Greater Mekong Subregion. ADBI Working Paper No. 130, p. 10. Tokyo: Asian Development Bank Institute. Available from [www.adbi.org/files/2009.01.20.wp130.transport.infrastructure.trade.facilitation.mekong.pdf](http://www.adbi.org/files/2009.01.20.wp130.transport.infrastructure.trade.facilitation.mekong.pdf).

Source : Stone, S. & Strutt, A. ( 2009 ).Transport infrastructure and trade facilitation in the Greater Mekong Subregion. ADBI Working Paper No. 130, p. 10. Tokyo : Asian Development Bank Institute. Available from [www.adbi.org / files / 2009.01.20. wp130. transport.infrastructure.trade.facilitation.mekong.pdf](http://www.adbi.org / files / 2009.01.20. wp130. transport.infrastructure.trade.facilitation.mekong.pdf).

ဇယား (၅)၊ မြောက်-တောင် စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းအဆင့်မြင်တင်ခြင်းအပြီးတွင် စီးပွားရေးစင်္ကြန် လမ်းကြောင်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု၏ အကျိုးသက်ရောက်မှု

North-South Corridor (Bangkok to Kunming)	USD per Ton	Transit Time (Hours)	Perception of Reliability (5 pt scale)
<b>R3W (via Myanmar)</b>			
-2000	639	77	2.2
-2006	470	46	3
<b>R3E (via Lao PDR)</b>			
-2000	563	78	2.6
-2006	392	51	3.3
<b>Via Mekong</b>			
-2000	406	128	2.7
-2006	271	88	3.4
<b>Hai phong-Kunming</b>			
-2000	105	85	2.5
-2006	87	58	2.7

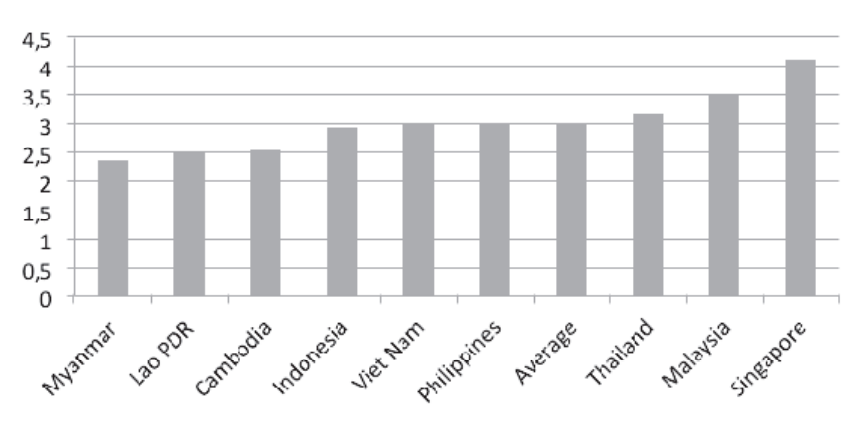
တံခါးပိတ်ကုန်သွယ်မှုစနစ်များ၏ရလဒ်သည် အထူးသဖြင့်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများမှ ကုန်စည်များအား နယ်စပ်ဖြတ်ကျော် ကုန်သွယ်မှုလုပ်ရာတွင် လွယ်ကူမှုနှင့်စပ်လျဉ်းပြီး အရှေ့တောင်အာရှအား ကုန်သွယ်ရေးအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်း ဆိုင်ရာ စွမ်းဆောင်ရည်တွင် ကွာဟမှုများ ဖြစ်ပေါ်စေသည်။ မည်သို့ပင်ဆိုစေကာမူ ဤဒေသသည်များမကြာသော နှစ်များတွင် တိုးတက်မှုများရှိခဲ့ပြီး ကုန်တင်သွင်းရန်နှင့် တင်ပို့ရန်အချိန်ကို သိသာစွာလျော့ချနိုင်ခဲ့သည်။ ထို့အပြင် နယ်စပ်ဖြတ်ကျော်ကုန်သွယ်မှုနှင့် ဆက်စပ်သော ကုန်ကျစရိတ်များသည် ဂျီ-၇ နိုင်ငံအုပ်စုထက် နိမ့်ကျလာသည်။ စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုမှတစ်ဆင့် ဒေသတွင်းပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအား တိုးမြှင့်ရန် ဆက်လက်ကြိုးပမ်းမှုများနှင့်ပေါင်းစပ်လိုက်သောအခါ ဤဒေသသည်ပိုမိုဆွဲဆောင်မှုရှိသော ကုန်သွယ်ရေးအနေအထား တစ်ခုဆီသို့ ကြီးမားသော ခြေလှမ်းများ လှမ်းလျှောက်ရှိသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဒေသတွင်း ကုန်သွယ်မှုအပေါ် ကြီးမားသော အားထားနေမှုကြောင့် ၎င်း၏ မူဝါဒချမှတ်သူများသည် GMS အတွင်းရှိသော အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများနှင့် ဆက်လက် တိုးတက်မှုအား သေချာစေရန်အတွက် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရန်သည် အရေးကြီးဆုံးအချက်တစ်ချက်ဖြစ်သည်။

**ကုန်သွယ်မှု လွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်းနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေး၏ လက်ရှိအခြေအနေ**

ပုံ (၄) တွင် မြင်တွေ့ရသည့်အတိုင်း မြန်မာနိုင်ငံ၏ ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ စနစ်များသည် လက်ရှိတွင် ဖွံ့ဖြိုးမှုနိမ့်ကျနေသည်။ ၂၀၁၂ခုနှစ်တွင် နိုင်ငံသည် ကမ္ဘာ့ဘဏ်၏ (LPI) အဆင့်တွင် ၁၅၅ နိုင်ငံတွင် အဆင့် ၁၃၃ သတ်မှတ်ခံရသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ အမှတ်သည် (၅) မှတ်တွင် (၂၀၁၇) မှတ်ရရှိကာ အာဆီယံနိုင်ငံများအားလုံးတွင် အနိမ့်ဆုံးဖြစ်သည်။



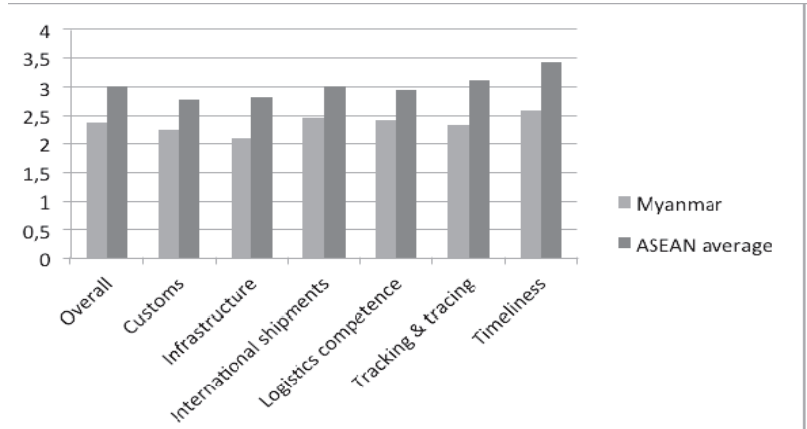
ပုံ (၄) ၂၀၁၂ခုနှစ် အာဆီယံနိုင်ငံများ၏ LPI



Source : World Bank Data Bank ( 2012 ). Available from <http://databank.worldbank.org/data/home.aspx>. ASEAN Nations excluding Brunei Darussalam, which had no ranking for 2012.

ပုံ (၅) တွင်ဖော်ပြထားသည့်အတိုင်း မြန်မာနိုင်ငံ၏ အညွှန်းကိန်းများအားလုံးသည် အမှတ် (၂) နှင့် အမှတ် (၃) ကြားတွင် ကျရောက်နေသည်။ အထူးသဖြင့် မှတ်သားစရာမှာ ကုန်သွယ်မှုနှင့်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အခြေခံအဆောက်အအုံ၏ အရည်အသွေးဖြစ်ပြီး (၂.၁) မှတ်ဖြင့် အနိမ့်ဆုံးဖြစ်သည်။ ထိုနိမ့်ကျသော အမှတ်များသည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကုန်သွယ်မှုအနေအထားအားကောင်းစေရန်အတွက် လိုအပ်သည့် သိသာထင်ရှားသော တိုးတက်မှုများ လုပ်ဆောင်ရမည့် အဓိကနယ်ပယ်များကို မီးမောင်းထိုးပြနေသည်။ ဒေသတွင်း အိမ်နီးချင်းများနှင့် စပ်လျဉ်းပြီး စီစဉ်ထားသော (သို့မဟုတ်) မျှော်လင့်ထားသော အချိန်အတွင်း ကုန်လက်ခံသူဆီသို့ ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုများ ရောက်ရှိမှု ကြိမ်နှုန်းနှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုများအား ခြေရာခံနိုင်စွမ်းနှင့် ရှာဖွေနိုင်စွမ်းအမျိုးအစားများတွင်လည်း အမှတ်အနိမ့်ဆုံး ဖြစ်နေသည်။

ပုံ (၅) ၂၀၁၂ခုနှစ် LPI နှင့် LPI ညွှန်းကိန်းငယ်များ - မြန်မာနှင့် အာဆီယံ



Source : World Bank Data Bank ( 2012 ). Available from <http://databank.worldbank.org/data/home.aspx>. ASEAN Nations excluding Brunei Darussalam, which had no ranking for 2012.

အာဆီယံကုန်စည်ကုန်သွယ်ရေးသဘောတူညီချက် (ASEAN Trade in Goods Agreement) အား လက်မှတ် ထိုးပြီးနောက် မြန်မာနိုင်ငံသည် ပြဌာန်းချက်များကို သဘောတူညီခဲ့ပြီး Agreement ကို ပြဌာန်းထုတ်ပြန်ခဲ့လျှင် ဒေသ ဆိုင်ရာ အိမ်နီးချင်းများနှင့် ကုန်သွယ်ရေးအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းတွင် ကြီးမားစွာတိုးတက်စေမည်ဖြစ်သည်။ ပြဌာန်း ချက်များတွင် အောက်ပါတို့ပါဝင်သည် -

- မလိုအပ်သော နှုန်းထားများနှင့် ကောက်ခံမှုများအား လျှော့ချခြင်း
- ကုန်သွယ်ရေးအားသက်ရောက်မှုရှိသော ဥပဒေများနှင့် စည်းမျဉ်းများအား Online တွင် ထုတ်ဝေရန် တာဝန်ရှိခြင်း
- စည်းမျဉ်းအသစ်များရေးဆွဲလျှင် ညှိနှိုင်းတိုင်ပင်မှုများပြုလုပ်ခြင်း
- အကောက်ခွန်နှင့်ကုန်သွယ်မှုဆိုင်ရာအထွေထွေသဘောတူညီချက်(General Agreement on Tariffs and Trade) article VII အားအကောင်အထည်ဖော်ခြင်း
- နိုင်ငံတကာစံများအား အသုံးပြုခြင်း
- အဆင်ပြေချောမွေ့သော အကောက်ခွန်ရှင်းလင်းရေး (အလိုအလျောက်စနစ်နှင့် ICT အသုံးပြုခြင်း)
- ဆုံးရှုံးမှုအလားအလာ စီမံခန့်ခွဲခြင်းအလေ့အထများအား အသုံးပြုခြင်း
- ကြိုတင်စည်းမျဉ်းချမှတ်ခြင်းများ (Advance rulings)
- ပြန်လည်သုံးသပ်ချက်နှင့် အယူခံများ
- ယာယီဝင်ခွင့်
- Post Clearance Audits
- အခွင့်ရ ကုန်သွယ်မှုလုပ်ဆောင်သူများနှင့်
- အမျိုးသားအဆင့် ကုန်သွယ်မှုအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းဆိုင်ရာ ကော်မတီတစ်ခုအားအသုံးပြုခြင်း

စာရွက်အသုံးပြုမှုမရှိသော ကုန်သွယ်မှုနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးနှင့် စပ်လျဉ်းပြီး၊ ဤသဘောတူညီချက်မှ အလိုအလျောက်စနစ်၊ Regional Single Window၊ အကောက်ခွန်ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု၊ ကုန်သွယ်ရေးအဆင်ပြေ ချောမွေ့စေခြင်းနှင့် စွမ်းဆောင်ရည်တည်ဆောက်ခြင်းဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနည်းသော အဖွဲ့ဝင်နိုင်ငံများအတွက် အမျိုးမျိုးသောဆောင်ရွက်ချက်များအား တောင်းဆိုထားသည်။ မြန်မာနိုင်ငံသည်လည်း လက် မှတ်ရေးထိုးထားသော အာဆီယံ-သြစတြေးလျ-နယူးဇီလန် လွတ်လပ်သောကုန်သွယ်ရေးသဘောတူညီချက် (ASEAN-Australia-New Zealand Free Trade Agreement) မှ အီလက်ထရောနစ် နည်းပညာဖြင့်အထောက် အထားပြခြင်းနှင့် စပ်လျဉ်းသော ဥပဒေနှင့် ကုန်သွယ်မှုဆိုင်ရာ စာရွက်စာတမ်းများ၏ အီလက်ထရောနစ်မှတ်တမ်းများ အား လက်ခံမှု စသည့် အခြားပြဌာန်းချက်များကိုပါ တောင်းဆိုထားသည်။

### သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး

ခိုင်မာသောကုန်သွယ်ရေးအနေအထားတစ်ခုအတွက် ထိရောက်သောသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အခြေခံအဆောက်အအုံသည် အရေးပါသည်။ ထိုနည်းတူစွာ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကုန်သွယ်ရေး အဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းနှင့် စပ်လျဉ်းပြီး အဓိကစိုးရိမ်ရမည့်အချက်မှာ နိုင်ငံ၏ မလုံလောက်သော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်ဖြစ်ပြီး ၎င်းသည် ကုန်စည်များနှင့် လူများ၏ ရွေ့လျားမှုအား ယိုယွင်းစေကာ စီးပွားရေးလုပ်ဆောင်မှုများအား အကန့်အသတ်ဖြစ်စေသည်။ မကြာသေးမီက ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများမှ အဓိကအမြန်လမ်းမများနှင့် ရထားလမ်းများအပေါ် အလေးထားလာသော်လည်း ကွန်ရက်များအကြား ချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်မှုများ အဆင့်နိမ့်နေပြီး ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း၊ တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် အဆင့်မြှင့်ခြင်းများ လိုအပ်နေသည်။

### ကားလမ်း

မြန်မာနိုင်ငံ၏ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအား ကီလိုမီတာ (၁၃၀,၀၀၀) ရှိသော လမ်းကွန်ရက်များဖြင့် လွှမ်းမိုးထားသည်။ လမ်းသိပ်သည်းဆသည် ၁၀၀၀ စတုရန်းကီလိုမီတာလျှင် ၄၀ကီလိုမီတာ(40 km par 1000 km<sup>2</sup>) ရှိပြီး၊ ဗီယက်နမ်နိုင်ငံတွင် 480 km၊ ထိုင်းနိုင်ငံတွင် 350 km၊ ကမ္ဘောဒီးယားနိုင်ငံတွင် 200 km၊ နှင့် လာအို နိုင်ငံတွင် 60 km တို့နှင့် နှိုင်းယှဉ်လျှင်နိမ့်ကျလျက်ရှိသည်။ လမ်းများ၏ ၂၀ % သာလျှင် ရာသီဥတုမရွေးသွားလာနိုင်သော စံဖြင့် ခင်းထားပြီး (အဓိကလမ်းများ ၃၈,၀၀၀ ကီလိုမီတာ၏ ၄၆ % နှင့် အဓိကမဟုတ်သော လမ်းများ၏ ၁၃ %) ဆင့်ပွားလမ်းနှင့် ဒေသဆိုင်ရာလမ်းများသည် ဆိုးဝါးသောအခြေအနေတွင်ရှိသည်။ နိမ့်ကျသော လမ်းသိပ်သည်းဆ အပြင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ယာဉ်သိပ်သည်းဆသည် လူပေါင်း ၁၀၀၀ တွင် ယာဉ် ၁၈ စီးနှုန်းရှိပြီး အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများထက် သိသာစွာနိမ့်ကျနေသည် (ထိုင်းနိုင်ငံတွင် ၃၇၀ နှင့် အင်ဒိုနီးရှားနိုင်ငံတွင် ၂၅၀)။ ထို့အပြင် အဓိကမြို့ကြီးများမှ နယ်စပ်ကုန်သွယ်ရေးစခန်းများသို့ ကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းများသည် ယိုယွင်းနေသည်။ ဥပမာ အိန္ဒိယ နိုင်ငံသို့ တမူး-ကလေး-ကလေးမြို့- မီဇိုရမ်လမ်းသည် ဆိုးဝါးသော ရာသီဥတုကြောင့် တစ်နှစ်အတွင်း အချို့သောအချိန်များတွင် အသုံးပြု၍ မရပါ။ ဆိုးဝါးသော လမ်းအခြေခံအဆောက်အအုံများကြောင့် ကျေးရွာလူထုထံမှ ကုန်ပစ္စည်း များအား အဓိကမြို့ကြီးများရှိ ကုန်သွယ်ရေးဗဟိုများနှင့် သိုလှောင်ရုံများသို့ ပို့ဆောင်ရာတွင် အကုန်အကျများပြီး အချိန်ကုန်စေသည်။

မည်သို့ပင်ဆိုစေကာမူ မြန်မာနိုင်ငံသည် ဒေသဆိုင်ရာသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လမ်းကြောင်းများတစ်လျှောက် မဟာဗျူဟာမြောက်နေရာတွင် တည်ရှိနေသည်။ နိုင်ငံတကာ အမြန်လမ်းမကြီးများ၏ ခန့်မှန်း ၅,၀၀၀ ကီလိုမီတာသည် မြန်မာနိုင်ငံသို့ ဖြတ်သန်းသွားပြီး တရုတ်နိုင်ငံနှင့် အိန္ဒိယနိုင်ငံအား ဆက်စပ်နေသော မြောက်ပိုင်းရှိ ၄၂၇ ကီလိုမီတာ အပိုင်းအပါအဝင်အခြားသောလမ်းကြောင်းများသည် အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများနှင့်အရေးပါသော ကုန်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းများအဖြစ် တည်ရှိနေသည်။

မြန်မာနိုင်ငံတွင် လက်ရှိ လုပ်ငန်းလည်ပတ်နေသော ကုန်တင်ယာဉ်ကုမ္ပဏီ ၅၄၆ ခုရှိပြီး ထိုလုပ်ငန်းများ အားလုံးမှာ အသေးစားနှင့် အလတ်စားစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများဖြစ်ပြီး ဒေသတွင်းသာ လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်ပြီး မည်သူမှ နိုင်ငံတစ်ဝှမ်းဝန်ဆောင်မှုများကို မပေးပါ။ ထိုသို့ နိုင်ငံတစ်ဝှမ်း ကုန်တင်ယာဉ်အုပ်စုများမရှိခြင်းသည် သယ်ယူပို့ဆောင် ရေးတွင် တစ်ခါတစ်ရံ အချိန်တိကျမှုမရှိပဲ ခြေရာခံရန် ခက်ခဲသည်။ နိုင်ငံ၏ကုန်တင်ယာဉ်အုပ်စုတွင် အသားတင် ခန့်မှန်း ၂၈ တန်အား သယ်ဆောင်နိုင်သော ဂျပန်နိုင်ငံမှ တစ်ပါတ်ရစ် ထရပ်ကားများ အဓိက ပါဝင်သည်။ ထိုယာဉ်များ အား အသားတင်အလေးချိန် တန် ၅၀ သယ်ဆောင်နိုင်သော ၂၂ဘီး ထရပ်ကားများဖြင့် တဖြည်းဖြည်းအစားထိုး နေပြီဖြစ်သည်။ လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအတွက် အကြီးမားဆုံးသော ကုန်ကျစရိတ်မှာ ဒီဇယ်လောင်စာဆီဖြစ်ပြီး စုစုပေါင်း ကုန်ကျစရိတ်များ၏ ၈၀ % ရှိသည်။ ယာဉ်မောင်းများ၏ လခမှာနည်းသော်လည်း ၂၂ဘီး ထရပ်ကားသစ် ယာဉ်မောင်းများ၏ လခများမှာ လိုအပ်ချက်တိုးမြှင့်လာမှုနှင့် ကျွမ်းကျင်လက်မှတ်ရ ထရပ်ကားကြီးယာဉ်မောင်းများ မရှိမှုကြောင့် တိုးမြှင့်လာသည်။

**ရထားလမ်း**

အစိုးရသည် ဝေးလံသောဒေသများသို့ ရောက်ရှိရန်နှင့် နိုင်ငံ၏ အစိတ်အပိုင်းများတစ်ဝှမ်းဆက်သွယ်မှု အဆင် ပြေချောမွေ့စေရန် ၁၉၈၈ နှင့် ၂၀၁၀ခုနှစ် ကြားတွင် ရထားလမ်းများအား ၁၅၀၀ ကီလိုမီတာမှ ၃၅၀၀ ကီလိုမီတာ အထိ တိုးချဲ့ခဲ့သည်။ သို့သော် ရထားလမ်းအသစ်များ၏မြင့်မားသော ကုန်ကျစရိတ်ကို နည်းပါးသောသွားလာ မှုပမာဏနှင့် ဆက်စပ်လိုက်သောအခါ အရင်းအမြစ်များအား လျော့နည်းစေပြီး ပျက်စီးယိုယွင်းနေသော အဓိက ကွန်ရက်များအား ထိန်းသိမ်းခြင်းနှင့် အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းအတွက် ရံပုံငွေများမှာ အကန့်အသတ်ရှိခဲ့သည်။ လက်ရှိတွင် ကုန်သေတ္တာတွဲ ၁၅၀ ရှိပြီး အချို့မှာအသုံးမပြုနိုင်ဘဲ ဒေသဆိုင်ရာ ရထားလုပ်ငန်းသီးသန့်လုပ်ဆောင်သူ ၇ ဦးရှိ သည်။ လှုပ်ရှားမှု အများဆုံး လမ်းကြောင်းမှာ ရန်ကုန်မှ မန္တလေးသို့လမ်းကြောင်းနှင့် ရန်ကုန်မှ တရုတ်နိုင်ငံရှိ ယူနန်ပြည် နယ်သို့ လမ်းကြောင်းဖြစ်ပြီး ရန်ကုန်နှင့် မန္တလေးကြား ကွန်ရက်၏အမြင့်ဆုံးမြန်နှုန်းမှာ တစ်နာရီလျှင် ၇၅ ကီလိုမီတာ ဖြစ်သည်။

၁၉၉၃ မှ ၂၀၁၀ခုနှစ် အတွင်း နိုင်ငံအပူပိုင်း ကုန်စည်လမ်းကြောင်းတွင်(ရထားလမ်းနှင့်ရထားလမ်း မဟုတ် သော) ကြီးမားသော တိုးတက်မှုရှိခဲ့သော်လည်း ရထားလမ်းပေါ်တွင် ကုန်စည်ပမာဏမှာ အကြမ်းဖျင်းအားဖြင့် တန် (၃) သန်းတွင် တန်လျှက်ရှိခဲ့သည်။ ထို့အပြင် ရထားလမ်းကွန်ရက်များသည် နှေးကွေးသောသွားလာမှု အချိန်များနှင့် မကြာခဏနှောင့်နှေးမှုများဖြင့် ဆိုးဝါးနေခဲ့သည်။ မနက်ခင်းပိုင်း အချိန်များတွင် ကုန်စည်လမ်းကြောင်းအား တားမြစ် ထားခြင်းခဲ့သို့သော် ကန့်သတ်ချက်များကြောင့် ရထားလမ်းစနစ်၏ မထိရောက်မှုကို ဖြစ်ပေါ်စေသည်။ ထို့အပြင် ဘူတာရုံများတွင် ခေတ်မှီ အဆောက်အအုံများ မရှိခြင်းကြောင့် ကုန်စည်များအား တင်ဆောင်ခြင်းနှင့် ကုန်ချခြင်းတို့တွင် လွှဲပြောင်းမှု အချိန်နှင့် ကုန်စည်ပျက်စီးမှုနှင့် ဆုံးရှုံးမှု အလားအလာများကို တိုးမြှင့်စေသည်။

### ကုန်းတွင်းရေကြောင်းလမ်း

ကားလမ်းနှင့် မီးရထားလမ်းများအပြင် မြန်မာနိုင်ငံတွင် သွားလာနိုင်သောရေကြောင်းလမ်း ကီလိုမီတာ ၅,၀၀၀ ရှိပြီး ၂,၄၀၀ကီလိုမီတာသည် အဓိက ကုန်းတွင်းကုန်ရက်တွင် ပါဝင်သည်။ နိုင်ငံပိုင် ပြည်တွင်းရေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်း(IWT)သည် စက်တင်ဘာ ၂၂၅ စီး၊ စက်မဲ့ယာဉ် ၁၄၈ စီးနှင့် ဆိပ်ခံဘောတံတား ၃၉ ခု ဖြင့် လုပ်ငန်းများ လုပ်ဆောင်နေသည်။ စွမ်းဆောင်ရေ တန် ၇၀,၀၀၀ ဖြင့် ၎င်း၏ အခွန်အခများအား အစိုးရ ကုန်ကျစရိတ်အောက်တွင် သတ်မှတ်ထားသည်။ ၎င်း၏ သဘောအများစုသည် ဟောင်းနွမ်းနေသော်လည်း IWT သည် တစ်နှစ်လျှင် အကြမ်းဖျင်း ခရီးသည် (၂၈) သန်းနှင့် ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုပေါင်း တန် (၅) သန်းအား ပို့ဆောင်ပေးနေသည်။ IWT မှ မြစ်ကြောင်း သယ်ဆောင်ရေးနည်းလမ်းအများစုကို ဆောင်ရွက်နေသော်လည်း အသေးစားပုဂ္ဂလိကလုပ်ငန်း လုပ်ဆောင်သူအချို့မှ ကုန်းတွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှုများကို ပေးနေသည်။ အချို့သောဆိပ်ကမ်းများသည် ဘီလပ်မြေ၊ ရေနံနှင့်ဓာတ်မြေဩဇာကဲ့သို့သောဝမ်းတွင်းပုံကုန်ပစ္စည်းများအတွက် ကုန်ပစ္စည်းကိုင်တွယ်ရေးဆိုင်ရာ အဆောက်အအုံ များတပ်ဆင်ထားချိန်တွင် မြစ်ကြောင်းဆိပ်ကမ်းအများစုမှာ ကုန်းပေါင်ထိုးထားသော ကမ်းခြေများသာဖြစ်သည်။ ကားလမ်းနှင့် ရထားလမ်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့်နှိုင်းယှဉ်လျှင် ဤကုန်ရက်တွင် အဆောက်အအုံများသည် မထိ ရောက်ဘဲ ရာသီအလိုက်ဖြစ်သော်လည်း ဈေးအနည်းဆုံး ကုန်စည်သယ်ဆောင်မှု နည်းလမ်းဖြစ်သည်။

### ဆိပ်ကမ်းများ

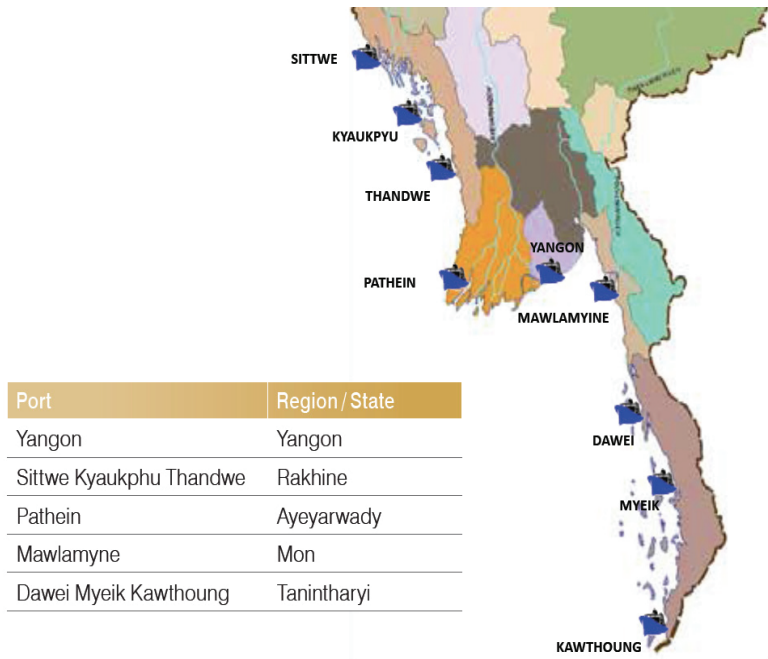
ဆိပ်ကမ်းစနစ်အား မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင် (Myanmar Port Authority-MPA) မှ အုပ်ချုပ်သည်။ ဤစနစ်တွင် ရန်ကုန်တွင်ဆိပ်ကမ်းတစ်ခု၊ အနောက်ဘက်ကမ်းတွင် (၄) ခုနှင့် အရှေ့တောင်ကမ်းခြေတွင် (၄) ခု တို့ ပါဝင်ပြီး ကုန်စည်စီးဆင်းမှုတွင် ရန်ကုန်နှင့် ကမ်းရိုးတမ်းဆိပ်ကမ်းများအကြား ပို့ဆောင်မှုများ အများဆုံး ပါဝင်သည်။ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန (MoT) ၏အဆိုအရ နိုင်ငံ၏ ကုန်တင်သွင်းခြင်းနှင့် တင်ပို့ခြင်းများ၏ ၉၀% အား မိုဘိုင်းနှင့် တာဝါကရိန်းများ၊ ကုန်သေတ္တာ ကရိန်းများ၊ ဆိပ်ကမ်းကရိန်းများ၊ ကရိန်းစင်များ၊ Reach Stacker များ၊ Container Forklifts များ၊ Towing tractor များနှင့် Container tractor များအပါအဝင် ခေတ်မှီကိရိယာ အချို့ တပ်ဆင်ထားသော ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းမှ ကိုင်တွယ်သည်။ ၁၆၇ မီတာအထိ အရှည်ရှိသော သင်္ဘောများသည် ဤဆိပ် ကမ်းအား အသုံးပြုနိုင်ပြီး ထိုထက်ပိုမိုကြီးများသော သင်္ဘောများသည် အနည်းငယ်အောက်ဖက်တွင်ရှိသော သီလဝါ ဆိပ်ကမ်းအား အသုံးပြုနိုင်သည်။ အခြားဆိပ်ကမ်းများရှိ ပစ္စည်းများမှာ ဆိပ်ခံဘောတံတား အခြေခံဖြစ်ပြီး ယန္တရားဖြင့် ကိုင်တွယ်ခြင်းများ မရှိပါ။

ရန်ကုန်ဆိပ်ကမ်းသည် ကုန်သေတ္တာစွမ်းဆောင်ရည် တစ်နှစ်လျှင် ၂၀ ပေကုန်သေတ္တာပေါင်း (၄) သိန်းရှိပြီး စွမ်းဆောင်ရည်၏ အကြမ်းဖျင်း ၇၀% တွင် လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်နေသည်။ လွန်ခဲ့သော ၈ နှစ်အတွင်း ပမာဏများ နှစ်ဆဖြစ်လာပြီး ၂၀၁၁-၂၀၁၂ခုနှစ် တွင် ကုန်သေတ္တာတန်ပေါင်း ၂၀.၄ သန်းသို့ ရောက်ရှိလာသည်။ ရန်ကုန်ရှိ နိုင်ငံ



တကာ ဆိပ်ခံတံတား ၂၃ ခုတွင် ၇၀% ကို ပုဂ္ဂလိက ကုမ္ပဏီများမှ ပိုင်ဆိုင်ပြီး လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်နေသည်။ Bonded warehouse ဝန်ဆောင်မှုများ မရှိသေးရာ၊ ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုများသည် ဆိပ်ကမ်းတွင် အစစ်အဆေးခံရသည်။ ကုန်တင်ပို့မှုဆိုင်ရာ ကုန်စည်များကို ပုဂ္ဂလိက သိုလှောင်ရုံများတွင်စုစည်းထားရပြီး အကောက်ခွန်စစ်ဆေးခြင်းအတွက် ကုန်သေတ္တာဝင်းသို့ ပို့ဆောင်ရသည်။ ရန်ကုန်တွင် သင့်လျော်သော ဆိပ်ကမ်းအဆောက်အအုံများ မရှိခြင်းသည် ကုန်တင်ခြင်းနှင့် ကုန်ချခြင်းတို့တွင် အချိန်ကုန်ပြီး ထိရောက်မှုမရှိပေ။ ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလိုင်း ၁၄ ခုနှင့် သင်္ဘော ၂၁ စီးတို့သည် ရန်ကုန်မှနှင့် ရန်ကုန်သို့ လုပ်ငန်းများလုပ်ဆောင်နေသည်။ အရေးကြီးဆုံး ရေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးလိုင်း ၁၀ ခုမှာ - Advance Container Line ( 20 % market share ) ၊ China Shipping Line ( 12 % ) ၊ Ever Green Line ( 11 % ) ၊ Orient Overseas Container Line ( 10 % ) ၊ Samudra ( 8 % ) ၊ Regional Container Lines ( 6 % ) ၊ MCC Transport ( 6 % ) ၊ IAL ( 5 % ) ၊ MOL ( 5 % ) နှင့် Hanjin ( 5 % ) တို့ဖြစ်သည်။ သင်္ဘောများအားလုံးမှာ နိုင်ငံခြားပိုင်ဖြစ်သောကြောင့် နိုင်ငံတကာ ကုန်သေတ္တာပို့ဆောင်ရေးတွင် ပြည်တွင်းမှ ပါဝင်ဆောင်ရွက်ရေးအတွက် အခွင့်အရေး အနည်းအငယ်သာ ရှိခဲ့သည်။

**ပုံ (၆) မြန်မာနိုင်ငံဆိပ်ကမ်းများ**



Source : Republic of the Union of Myanmar Ministry of Transport ( 2013 ). Services : our services. Available from [www.mot.gov.mm / mpa / our\\_services.html](http://www.mot.gov.mm / mpa / our_services.html).

မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဆိပ်ကမ်းစနစ်သည် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုဆိုင်ရာ ကြိုးပမ်းမှုနှစ်ခုမှ အကျိုးအမြတ်ရရှိရန် မျှော်လင့်သည်။ တရုတ်နိုင်ငံမှ ထောက်ပံ့သည့် ကျောက်ဖြူ SEZ တွင် ရေနက်ဆိပ်ကမ်းတစ်ခု ပါဝင်မည်ဖြစ်ပြီး အိန္ဒိယ၊

ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နှင့် အရှေ့အလယ်ပိုင်းတို့နှင့် ကုန်သွယ်ရေးအတွက် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဗဟိုအဖြစ် လုပ်ဆောင်မည်။ တစ်ချိန်တည်းတွင် ထားဝယ် SEZ သည် မြန်မာနိုင်ငံတောင်ပိုင်းတွင် ရေနက်ဆိပ်ကမ်းတစ်ခုအား ထူထောင်မည်။ ဤစီမံကိန်းနှစ်ခုနှင့် ၎င်းတို့၏ မြန်မာနိုင်ငံတွင် TFL အပေါ် မျှော်မှန်းထားသောသက်ရောက်မှုများအား ကဏ္ဍစုံဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေးဆိုင်ရာ ကြိုးပမ်းမှုများတွင် အသေးစိတ်ဖော်ပြထားသည်။

လေကြောင်း

မြန်မာနိုင်ငံ၏ လေကြောင်းကွန်ရက်သည် လေဆိပ် ၄၁ခုဖြင့် တည်ဆောက်ထားပြီး (၃၀ ခုသာ ပုံမှန် စီးပွားဖြစ် ပျံသန်းမှုများကိုလက်ခံသည်) ၃ ခုမှာ နိုင်ငံတကာလေဆိပ်ဖြစ်သည်။ နေပြည်တော်နှင့် မန္တလေးလေဆိပ်များအား မြင့်တင်ခြင်းဖြင့် ပြည်ကြပ်မှုများအား လျော့ချရန် ကြိုးစားနေသော်လည်း နိုင်ငံတကာလမ်းကြောင်း (၉၄%) ၏ အများစုသည် ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်မှတစ်ဆင့် သွားသည်။ ပြည်တွင်းလေကြောင်းလိုင်း ၇ ခုမှ နှစ်စဉ် ပြည်တွင်းထွက်ခွာမှု ၃၂,၀၀၀ ကျော်အား လုပ်ဆောင်နေပြီး ပြည်ပလေကြောင်းလိုင်း ၂၃ ခုသည် နိုင်ငံတကာ ခရီးသွား လာမှု၏ ၈၀% အားကိုင်တွယ်သည်။

လက်ရှိတွင် ရန်ကုန်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်သည် ကုန်စည်ကိုင်တွယ်ခြင်းဆိုင်ရာ အဆောက်အအုံများ ရှိသော တစ်ခုတည်းသောလေဆိပ် ဖြစ်သည်။ ၂၀၁၃ ခုနှစ် ဇူလိုင်လတွင် ၎င်းသည် ကုန်စည် ၁,၁၁၉,၆၅၇ ကီလိုဂရမ် (၁,၁၂၀ တန်) အားကိုင်တွယ်ခဲ့သည်။ မန္တလေး လေဆိပ်သည် တိုးချဲ့မှုများ ဆောင်ရွက်နေပြီး ၂၀၁၅ခုနှစ်တွင် ကုန်တင် သွင်းခြင်းနှင့် ကုန်တင်ပို့မှုဆိုင်ရာကုန်စည်များအား ကိုင်တွယ်နိုင်မည်။ လိုင်စင်ရ ချောပို့ ဝန်ဆောင်မှုများဖြစ်သော DHL နှင့် EMS တို့သည်လည်း နေ့စဉ် ကုန်စည် ၈၀၀ ကီလိုဂရမ်နှင့် ၅၀၀ကီလိုဂရမ် အသီးသီးကို ရန်ကုန် အပြည်ပြည် ဆိုင်ရာလေဆိပ်မှ ကိုင်တွယ်လုပ်ဆောင်နေသည်။

**နယ်စပ်ဖြတ်ကျော်ကုန်သွယ်ရေး**

နယ်စပ်ဖြတ်ကျော်ကုန်သွယ်ရေးသည် လက်ရှိတွင် တရုတ်နိုင်ငံ၊ ထိုင်းနိုင်ငံ၊ ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နှင့် အိန္ဒိယနိုင်ငံနယ်စပ်များပေါ်ရှိ ကုန်သွယ်ရေးစခန်း များမှတစ်ဆင့် လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်နေသည်။ ထိုထဲမှအကြီးဆုံးများမှ တရုတ်နိုင်ငံ နယ်စပ်ပေါ်ရှိ မူဆယ်နယ်စပ်ကုန်သွယ်ရေးစခန်းနှင့် ထိုင်းနိုင်ငံ နယ်စပ်ပေါ်ရှိ မြဝတီ ကုန်သွယ်ရေးစခန်း တို့ဖြစ်ကြသည်။ အဓိကနယ်စပ်ဖြတ်ကျော် ကုန်သွယ်ရေးစခန်းများ၏ ဖော်ပြချက်များအား ဇယား (၆) တွင် တင်ပြထားသည်။

**ဇယား (၆) အဓိကနယ်စပ်ဖြတ်ကျော် ကုန်သွယ်ရေးစခန်းများ**

တည်နေရာ	နိုင်ငံ	ဝိသေသများ
မူဆယ်	တရုတ်	မန္တလေးမြို့မှ ၄၅၀ ကီလိုမီတာ တွင်တည်ရှိသည်။ လမ်းကြောင်းတွင် အကွေ့အကောက်များ၊ တောင်ပိတ်လမ်းများ၊ မတ်စောက်သော အတက်လမ်းနှင့် အဆင်းလမ်းများရှိသည်။ ၂၀၀၆ခုနှစ်တွင် နယ်စပ်ကုန်သွယ်ရေးရန် ထူထောင်ခဲ့ပြီး one-stop border trade service ရှိသည်။ ရန်ကုန်မှ မူဆယ်သို့ ကုန်တင်ကားလမ်းကြောင်းသည် ပြည်ကြပ်နေပြီး ဆိုးဝါးသော အခြေအနေတွင်ရှိသည်။ ရန်ကုန်မှ မန္တလေးသို့ သွားလာမှုအချိန် (၅၅၀ ကီလိုမီတာ) သည် နာရီ ၄၀ ရှိပြီး မန္တလေးမှ မူဆယ်သို့ (၄၅၀ ကီလိုမီတာ) သည် ၃၂နာရီရှိသည်။
တမူး	အိန္ဒိယ	မန္တလေးမှ ၄၀၀ ကီလိုမီတာ အကွာတွင် တည်ရှိပြီး အိန္ဒိယနိုင်ငံနှင့် ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ်နိုင်ငံသို့ တစ်ခုတည်းသော အနောက်ဖက်လမ်းကြောင်းဖြစ်သည်။ ဤလမ်းကြောင်းသည် တောင်ပေါ်လမ်းကြောင်းဖြစ်ပြီး တစ်ခါတရံ လမ်းမခင်းထားပါ။ ကုန်တင်ကားများအား ခွင့်ပြုခြင်း မရှိသောကြောင့် ကုန်စည်များကို ထိုင်ခုံများ သို့မဟုတ် ယာဉ်ခေါင်မိုးပေါ်များတွင် သယ်ဆောင်ရသည်။ လက်ရှိဆောက်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းမှ ကြာမြင့်ချိန် ၄ နာရီမှ ၅ နာရီအတွင်း လျော့ကျသွားရန် မျှော်မှန်းထားသော်လည်း မန္တလေးမှ အကူးအပြောင်းသည် နာရီ ၂၀ ကြာမြင့်သည်။
မြဝတီ	ထိုင်း	ရန်ကုန်မှ စုစုပေါင်း ၄၆၀ ကီလိုမီတာတွင် တည်ရှိပြီး ၎င်းသည် ဘန်ကောက်သို့ အနီးစပ်ဆုံး နယ်စပ်ဖြစ်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ထိုင်းနိုင်ငံကြား အရှုပ်ထွေးဆုံး နယ်စပ်ကုန်သွယ်ရေးစခန်း ဖြစ်သည်။ လမ်းသည် တောင်များထူထပ်ပြီး ဆိုးဝါးသောအခြေအနေတွင်ရှိသည်။ လုံခြုံရေး တိစ္ဆာရပ်များအတွက် ခရီးသွားလာရန်အတွက် ကြိုတင်ခွင့်ပြုချက်လိုအပ်သည်။
တာချီလိတ်	ထိုင်း	အဓိကကုန်သွယ်ရေးဈေးကွက်များဖြင့် အလှမ်းကွာမှုကြောင့် လက်ရှိတွင် ဤလမ်းမှ တစ်ဆင့် ဖြတ်သန်းသွားသော ကုန်စည်များ နည်းပါးသည်။ သို့သော် ၎င်းသည် တရုတ်နိုင်ငံနှင့် ထိုင်းနိုင်ငံအား ချိတ်ဆက်ပေးသော လမ်းတိုဖြစ်သည်။

Source : ITC ( 2013 ). NES Report : Study on Development of the Trade Facilitation, Logistics, and Infrastructure, pp. 10-11.

**အကောက်ခွန်ဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ**

စီးပွားရေးနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာနသည် ကုန်သွယ်ရေးဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအား ကြီးကြပ်ပြီး ဝန်ကြီးရုံး၊ ကုန်သွယ်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၊ ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးနှင့် စားသုံးသူရေးရာဌာနနှင့် ကုန်သွယ်မှုမြှင့်တင်ရေးဌာနတို့ပါဝင်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံသို့ ကုန်တင်သွင်းလိုသော သို့မဟုတ် မြန်မာနိုင်ငံမှ ကုန်တင်ပို့လိုသော အဖွဲ့အစည်းများသည် ပထမဦးစွာ အစိုးရနှင့် မှတ်ပုံတင်ရပြီး ထို့နောက် ၎င်းတို့သည် ကုန်တင်ပို့ခြင်း၊ ကုန်တင်သွင်းခြင်း၊ နယ်စပ်ကုန်သွယ်ရေးလုပ်ငန်းများလုပ်ဆောင်ခြင်း၊ ဒေသတွင်း ဖြန့်ဖြူးခြင်း၊ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ

နိုင်ငံကူးလက်မှတ်လျှောက်ထားခြင်းနှင့် စီးပွားရေးဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများအတွက် နိုင်ငံခြားဧည့်သည်များအား လက်ခံခြင်း တို့ကို လုပ်ဆောင်ခွင့်ရရှိမည်။

အကောက်ခွန်ဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအား ဆက်လက်မဆောင်ရွက်မီ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများသည် ပထမဦးစွာ ကုန်တင်သွင်းခြင်း သို့မဟုတ် ကုန်တင်ပို့ခြင်းဆိုင်ရာ လိုင်စင်အား ရယူရမည်။ ထိုသို့ရယူရာတွင် အရောင်း အဝယ်စာချုပ်၊ ပင်ရင်းဒေသဆိုင်ရာအချက်အလက်၊ ကြိုတင် ကုန်ပို့လွှာ၊ နမူနာများနှင့် ဆီလျော်သော ထောက်ခံချက် လက်မှတ်များအား တင်သွင်းရန် လိုအပ်သည်။ ၎င်းတွင် ယေဘုယျအားဖြင့် လိုင်စင်ရရှိရန် ၇ရက်ခန့် ကြာမြင့်ပြီးနောက် ၎င်းသည် ၃လကြာအကျုံးဝင်သည်။ လိုင်စင်အား အများဆုံး ၂ကြိမ် တစ်လချင်း သက်တမ်းတိုးရန် ဖြစ်နိုင်သည်။ ကုန်ပစ္စည်းအမျိုးအစားပေါ်တွင်မူတည်ပြီး လျှောက်လွှာကို ရန်ကုန်သို့မဟုတ်နေပြည်တော်ရှိ တာဝန်ရှိသူများထံ တင် သွင်းရမည်။ အခြားဆီလျော်သော သက်သေခံလက်မှတ်များအား ဆီလျော်သော အစိုးရဌာနများတွင် လျှောက်ထား ရမည်။ လိုင်စင်ရရှိပါက စီးပွားရေးလုပ်ငန်းတစ်ခုသည် ကုန်တင်ပို့မှုသို့မဟုတ် ကုန်တင်သွင်းခြင်းဆိုင်ရာ ရှင်းလင်းရေး အား ဆက်လက်လုပ်ဆောင်နိုင်သည်။

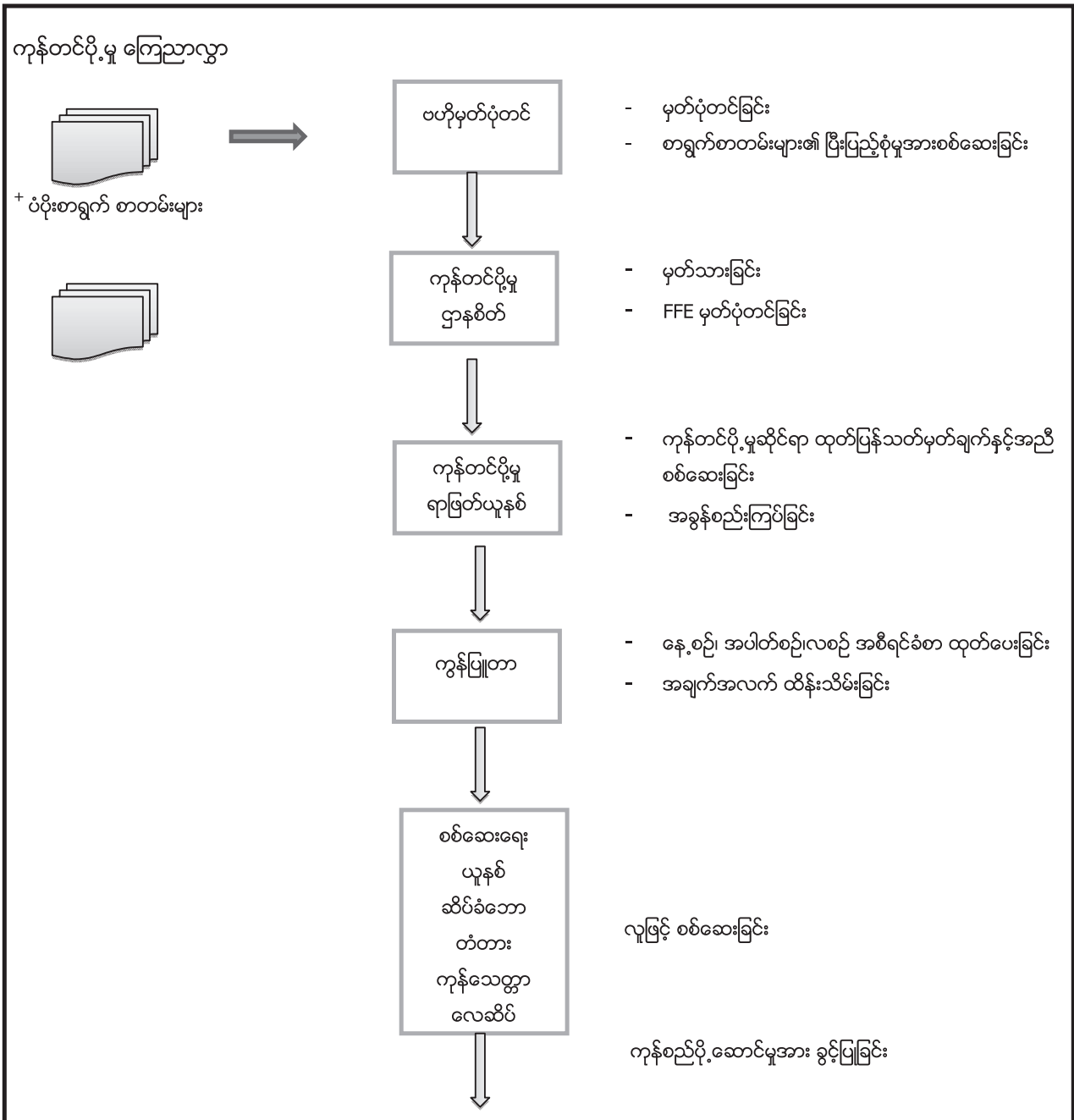
မြန်မာနိုင်ငံမှ ကုန်တင်ပို့မှုဆိုင်ရာရှင်းလင်းရေးတွင် အဆင့် ၆ ဆင့်ပါဝင်သည်။ ပထမအဆင့်မှာ စာရွက် စာတမ်းများ ပြင်ဆင်ခြင်းဖြစ်သည်။ အကောက်ခွန်ကြေငြာလွှာပုံစံ-၂ (CUSDEC-2) အား တင်ပို့သူ သို့မဟုတ် အေးဂျင့် တစ်ဦးက ဖြည့်စွက်ရမည်ဖြစ်ပြီး ကုန်တင်ပို့မှုဆိုင်ရာ လိုင်စင် သို့မဟုတ် ပါမစ်၊ အရောင်းစာချုပ်၊ ငွေတောင်းခံလွှာ၊ ထုပ်ပိုးမှုစာရင်း၊ ဘဏ်စာရွက်စာတမ်း၊ သယ်ယူပို့ဆောင်မှုဆိုင်ရာ လမ်းညွှန်ချက်များ သို့မဟုတ် Booking note နှင့် အခြား စာရွက်စာတမ်းများလိုအပ်သည်။ ထိုစာရွက်စာတမ်းများအား ဆိပ်ကမ်းအခန်းကွဲများ ပေးဆောင်ချိန်တွင် ဗဟိုမှတ်ပုံတင်ဌာနသို့ တင်သွင်းရမည်။ ထို့နောက် ဗဟိုမှတ်ပုံတင်ဌာနမှ ကုန်တင်ပို့မှု ဌာနစိတ်သို့ ပို့ဆောင်ပြီး ၎င်းမှ စာရွက်စာတမ်းများ၏ ပြီးပြည့်စုံမှုနှင့် ၎င်းတို့၏ ကြေညာလွှာများကို စိစစ်ခြင်းဆောင်ရွက်မည်ဖြစ်သည်။

စတုတ္ထအဆင့်အား ကုန်တင်ပို့မှုဆိုင်ရာ ရာဖြတ်ယူနစ်မှ ကိုင်တွယ်ပြီး ၎င်း၏ တာဝန်မှာ ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှု သည် MOC မှ ထုတ်ပြန်ထားသော ပို့ကုန်ထိန်းချုပ်မှုအမိန့်နှင့် အခြားဆီလျော်သော နည်းဥပဒေများနှင့် တသမတ် တည်း ရှိမှုကို သေချာစေရန်ဖြစ်သည်။ ကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုသည် သတ်မှတ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီပါက၊ တန်ဖိုးဖြတ်ခြင်း အား ကုန်တင်ပို့မှုလိုင်စင်ပေါ်တွင် ကြေညာထားသော Free on Board ဈေးနှုန်းပေါ်တွင် အခြေခံပြီး ဆောင်ရွက်မည်။

ထိုနောက် ကြေညာလွှာသည် ပို့ကုန်ဌာနစိတ်သို့ ပြန်လည်ရောက်ရှိလာပြီး ၎င်းမှ Free Foreign Exchange Number တစ်ခုအား သတ်မှတ်ပေးမည်။ နောက်ဆုံးတွင် ပို့ကုန်ကြေငြာလွှာပုံစံကို ပို့ကုန်စစ်ဆေးရေး ယူနစ်ထံသို့ လွှဲပေးပြီး ၎င်းမှကုန်စည်များအား စစ်ဆေးမှုအားပြုလုပ်ပြီး စာရွက်စာတမ်းများနှင့် နမူနာများအား စိစစ်မည်။ နောက် ဆုံးတွင် အားလုံးအစီအစဉ်တကျဖြစ်ပါက အထုတ်အပိုးများအား ချိပ်တံဆိပ်နှိပ်ကာ ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးအား ဆက် လက်လုပ်ဆောင်နိုင်သည်။

ကုန်တင်ပို့ခြင်းအတွက် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများမှာ အတော်အတန်မထိရောက်ဘဲ အခြားနိုင်ငံများ၏ သတ်မှတ် ချက်များနှင့် နှိုင်းယှဉ်လျှင် ၎င်းတို့သည် စာရွက်စာတမ်းများနှင့် အချိန်များစွာယူခြင်းတို့ ရှိနေသည်။ ဇယား (၇) သည် ဒေသဆိုင်ရာနှင့် OECD နိုင်ငံများကို ရှင်းပြထားသည်။

ပုံ(၇) မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်တင်ပို့မှု ဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ



Source : FAO ( 2009 ). An Analysis of the Myanmar Edible Oil Crops Sub-Sector.

ဇယား (၇) မြန်မာနိုင်ငံမှ ကုန်တင်ပို့ခြင်း

အညွှန်းတိန်း	မြန်မာနိုင်ငံ	အရှေ့အာရှနှင့် ပစိဖိတ်ဒေသ	OECD
ကုန်တင်ပို့ရန် စာရွက်စာတမ်း ( number )	၉	၆	၄
ကုန်တင်ပို့ရန် အချိန် ( days )	၂၅	၂၁	၁၁
ကုန်တင်ပို့ရန် ကုန်ကျစရိတ် ( US \$ per container )	၆၇၀	၅၅၆	၁၀၇၀

Source : World Bank ( 2013 ). Doing Business 2014.



ကုန်တင်သွင်းခြင်းဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများမှာ အလားတူပင်ဖြစ်ပြီး အကောက်ခွန်ကြေညာလွှာပုံစံ ၁ (CUSDEC-1) အား ကုန်တင်သွင်းသူ တစ်ဦး (သို့) အေးဂျင့်တစ်ဦးမှ ဖြည့်စွက်ပြီး ပူးတွဲ စာရွက်စာတမ်းများ ဖြစ်သည့် ဘဏ်တံဆိပ်ခေါင်း သို့မဟုတ် နိုင်ငံခြားငွေ ကင်းလွတ်ခွင့် လက်မှတ်ဖြင့် မူလရောင်းသူ၏ ငွေတောင်းခံလွှာ၊ Bill of Lading ၊ MoC မှ ကုန်တင်သွင်းမှုဆိုင်ရာ ပါမစ် သို့မဟုတ် လိုင်စင် ၊ ထုတ်ပိုးမှုစာရင်း ၊ အရောင်းစာချုပ်နှင့် နည်းဥပဒေမှ လိုအပ်သော အခြားဆီလျော်သည့် စာရွက်စာတမ်းများကို ဗဟိုမှတ်ပုံတင်ဌာနသို့ တင်သွင်းရပြီး ၎င်း၏လုပ်ငန်းများမှ ကြေညာလွှာများ၏ ပြီးပြည့်စုံမှုနှင့် မှန်ကန်မှုအား စိစစ်ရန်ဖြစ်သည်။

အားလုံး အစီအစဉ်တကျဖြစ်ပါက စာရွက်စာတမ်းများအား ကုန်တင်သွင်းမှုဌာနစိတ်သို့ လွှဲပေးပြီး ၎င်းမှ သွင်းကုန်ကြေညာလွှာအား ကုန်စာရင်းအသေးစိတ်နှင့် တိုက်ဆိုင်စစ်ဆေးမှုများ ပြုလုပ်အတည်ပြုခြင်းကို ဆောင်ရွက်သည်။ ထို့နောက်တန်ဘိုးသတ်မှတ်စိစစ်သည့်ဌာနက သွင်းကုန်ပစ္စည်းများအပေါ် မှန်ကန်စွာအမျိုးအစားသတ်မှတ်ရန်နှင့် အကောက်ခွန်ချမှတ်ရန်အတွက် ကုန်ပစ္စည်းများသည် ကုန်သွယ်ရေး ထိန်းချုပ်သတ်မှတ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီမှု၊ Harmonized System code များ၊ အကောက်ခွန်နှင့် အခွန်နှုန်းထားများ၊ အရေအတွက်နှင့် တိုင်းတာမှုများ စသည့် အသေးစိတ်အချက်အလက်များ၏ မှန်ကန်မှုကို အာမခံပေးသည်။

တန်ဘိုးသတ်မှတ်သည့်ယူနစ်က မှတ်တမ်းတင်ထားသော ဈေးနှုန်းများ၊ Catalog များနှင့် လိုအပ်လျှင် လက်ကား ဈေးနှုန်းများအား စုံစမ်းပြီးသည့်နောက် တန်ဖိုးဖြတ်ခြင်းတစ်ခုအား တင်သွင်းသည်။ ထို့နောက် CUSTEC-1 အား တန်ဘိုးသတ်မှတ်စိစစ်သည့်ဌာနသို့ ပြန်လည်ပေးအပ်ပြီး စာရင်းအင်းဆိုင်ရာ သရုပ်ခွဲမှုအားအဆင်ပြေ ချောမွေ့စေရန်အတွက် Data ကို ကွန်ပျူတာစနစ်အတွင်းသို့ ထည့်သွင်းသည်။ ငွေစာရင်းဌာနစိတ်မှ အကောက်ခွန်နှင့် အခွန်များ၏ ပမာဏအား တွက်ချက်ပြီး ဘဏ္ဍာငွေများအား ကောက်ခံသည်။

အကောက်ခွန်များနှင့် အခွန်ငွေများအား ကောက်ခံပြီးသောအခါတွင် CUSTEC-1 နှင့် အခြား စာရွက်စာတမ်းများအား သင့်လျော်သော ဆိပ်ခံဘောတံတား/ ကုန်သေတ္တာ/ လေဆိပ် များရှိ တန်ဘိုးသတ်မှတ်စိစစ်သည့်ဌာနသို့ ပေးပို့သည်။ တင်သွင်းသူသည် ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေးအေဂျင်စီမှ Delivery Order အား ကောက်ခံပြီး ဆိပ်ကမ်းနှုန်းထားများအား ပေးဆောင်သည်။ ထို့နောက် အကောက်ခွန်အရာရှိများမှ ကုန်စည်များအား ဆီလျော်သော ကြေညာလွှာနှင့် တသမတ်တည်းရှိမရှိ စိစစ်သည်။ အားလုံး စနစ်တကျရှိပါက သယ်ပို့ဖြန့်ဖြူးခြင်းအား ခွင့်ပြုမည်။ သို့သော် မကိုက်ညီမှုများအား ရှာဖွေတွေ့ရှိပါက ကုန်ပစ္စည်းများအား သိမ်းဆည်းခြင်း၊ ပြန်လည်အခွန်စည်းကြပ်ခြင်းနှင့် ပေးသွင်းမှုများ သို့မဟုတ် ဂျူတီပြန်လည်ဆောင်ခြင်းများ ဖြစ်စေနိုင်သည်။

ကုန်တင်ပို့မှုများကဲ့သို့ပင် ကုန်တင်သွင်းခြင်းအတွက် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများသည်လည်း များစွာမထိရောက်ပါ။  
 ဇယား (၈) သည် ဒေသဆိုင်ရာနှင့် OECD နိုင်ငံများအား နှိုင်းယှဉ်ပြထားသည်။

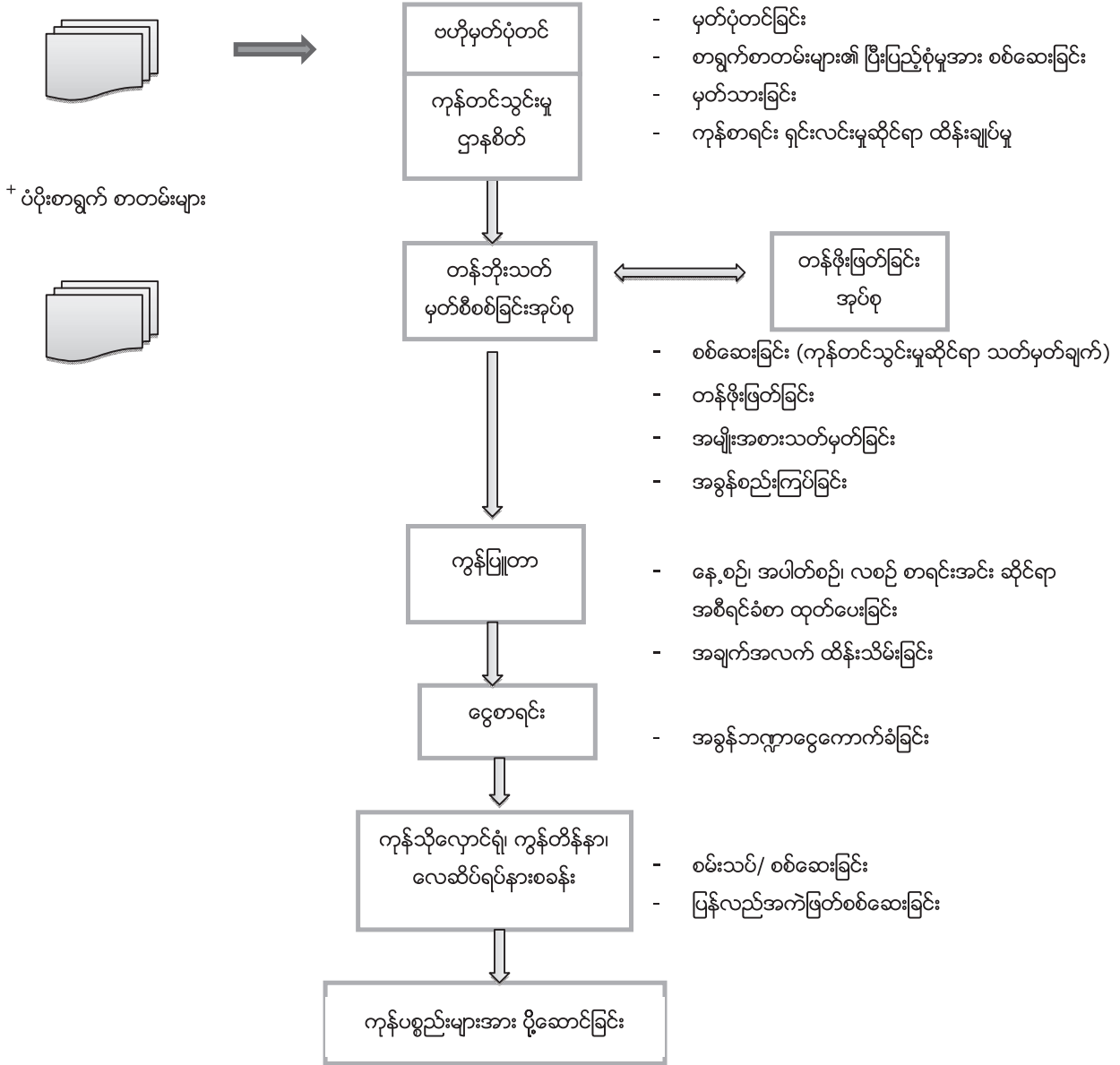
ဇယား (၈) မြန်မာနိုင်ငံသို့ ကုန်တင်သွင်းခြင်း

အညွှန်းကိန်း	မြန်မာနိုင်ငံ	အရှေ့အာရှနှင့် ပစိဖိတ်ဒေသ	OECD
ကုန်တင်သွင်းရန် စာရွက်စာတမ်း ( number )	၉	၇	၄
ကုန်တင်သွင်းရန် အချိန်( days )	၂၇	၂၂	၁၀
ကုန်တင်သွင်းရန် ကုန်ကျစရိတ် ( US \$ per container )	၆၆၀	၈၈၄	၁၀၉၀

Source : World Bank ( 2013 ). Doing Business 2014.

ပုံ (၈) မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်တင်သွင်းမှုဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ

CUSDEC -1



Source : FAO ( 2009 ). An Analysis of the Myanmar Edible Oil Crops Sub-Sector.

အထူးစီးပွားရေးရုံးများ

၂၀၁၁ ခုနှစ်တွင် မြန်မာနိုင်ငံအစိုးရသည် SEZ များ တည်ထောင်နိုင်ရန် ရည်ရွယ်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံအထူး စီးပွားရေးရုံး ဥပဒေအား ပြဌာန်းခဲ့သည်။ SEZ များ ထူထောင်ခြင်းဖြင့် အောက်ပါအချက်များကို ရရှိနိုင်ရန်ဖြစ်သည်-

(၁) နိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများအား နှီးဆွပေးခြင်း။

- (၂) စီးပွားရေး အရှိန်အဟုန် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေခြင်း။
- (၃) စက်မှုနှင့် အဆင့်မြင့်နည်းပညာ ထုတ်လုပ်မှုများအား ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေခြင်း။
- (၄) ကုန်ထုတ်လုပ်စီမံဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ကုန်သွယ်ခြင်းနှင့် ဝန်ဆောင်မှုများ၏ အရည်အသွေးများအား တိုးတက်စေခြင်း။
- (၅) ပြည်သူလူထုအား အဆင့်မြင့်နည်းပညာ ကျွမ်းကျင်မှုများနှင့် နည်းပညာများအား တတ်မြောက်စေရန်နှင့် လွှဲပြောင်းနိုင်စေရန် စွမ်းဆောင်စေခြင်း။
- (၆) အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများ ရရှိရေးတွန်းအားပေးစေခြင်းနှင့်
- (၇) အခြေခံအဆောက်အအုံများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို တွန်းအားပေးခြင်း

လွန်ခဲ့သောနှစ်အနည်းငယ်က SEZ များသည် အမျိုးမျိုးသော အခွန်နှင့်အုပ်ချုပ်ထိန်းကွပ်မှုပိုင်းဆိုင်ရာ လျော့ပေါ့ပေးမှုများမှတစ်ဆင့် FDI များအား ဆွဲဆောင်ခဲ့ပြီး စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို တိုးမြှင့်နိုင်ခဲ့သည်။ မှတ်သားဖွယ်ရာများမှာ ထားဝယ် SEZ၊ သီလဝါ SEZ၊ ကျောက်ဖြူ SEZ တို့ဖြစ်သည်။ နိုင်ငံခြားရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများအား လုပ်ငန်းနေရာများကို ကာလရှည် ငှားရမ်းခြင်းအား ခွင့်ပြုပေးခြင်းအပြင် ဥပဒေပြဌာန်းချက်များဖြင့် ကုန်တင်ပို့သည့် ပစ္စည်းများအား ကုန်သွယ်ခွန်နှင့် Value Added Tax များအား (၅) နှစ်ကင်းလွတ်ခွင့်အား ခွင့်ပြုပြီး ထိုကာလ နောက်ပိုင်းတွင် လျော့ချထားသောနှုန်းထားများကို ခွင့်ပြုထားသည်။ တင်သွင်းလာသော ပစ္စည်းများနှင့် စက်ပစ္စည်းများအားလည်း တင်သွင်းခွန်နှင့် အကောက်ခွန်များအား (၅) နှစ်ကင်းလွတ်ခွင့်ပေးထားသည်။ နောက် (၅) နှစ်တာကာလအတွင်း ထိုအခွန်များအား ၎င်း၏ ပုံမှန်နှုန်း၏ ၅၀% အထိလျော့ချပေးထားသည်။ ထိုစုံများသည် ပြိုင်ဆိုင်မှုဆိုင်ရာ စက်မှု ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အောင်မြင်သောနည်းလမ်းများအဖြစ် သက်သေပြထားပါသည်။ အလုပ်အကိုင်များအား ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် အောင်မြင်သောနည်းလမ်းများအဖြစ် ဝင်ရောက်လာသောလုပ်ငန်းများနှင့် ၎င်းတို့အား ဖြည့်တင်းပေးသော လုပ်ငန်းများကြောင့် ဖန်တီးနိုင်ခဲ့သည်။ ထို့အပြင်၎င်းတို့မှ ကျွမ်းကျင်အလုပ်သမားများ ရောက်ရှိလာမှုကို တွန်းအားပေးနိုင်ခဲ့ပြီး နိုင်ငံခြားအလုပ်သမားများနှင့် ဒေသခံလူဦးရေအကြား အသိပညာနှင့် နည်းပညာဖလှယ်ခြင်းအား အဆင်ပြေချောမွေ့စေသည်။ ၎င်းတို့သည် လမ်းများဆက်သွယ်ရေးဝန်ဆောင်မှုများနှင့် စွမ်းအင်ဝန်ဆောင်မှုများ ပါဝင်သောစီးပွားရေးလုပ်ဆောင်မှုကို ပံ့ပိုးရန်လိုအပ်သည့် အခြေခံအဆောက်အအုံများကို ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန် မြန်မာနိုင်ငံအား စွမ်းဆောင်စေရာတွင် အရေးပါခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် မြန်မာနိုင်ငံနှင့် ၎င်း၏အရေးပါသော ကုန်သွယ်မိတ်ဖက်နိုင်ငံများအကြား သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ ချိတ်ဆက်မှုများအား တိုးတက်စေရန်အရေးပါသော အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်ခဲ့သည်။

**စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများ**

ADB နှင့် GMS တို့နှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုများမှတစ်ဆင့် မြန်မာနိုင်ငံသည် စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအပေါ် တိုးမြှင့်အာရုံစိုက်ခဲ့သည်။ ဥပမာ အရှေ့အနောက် စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများ ဆောင်ရွက်တိုးတက်မှုများသည် ဒေသဆိုင်ရာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအချိန်များမှ ပျမ်းမျှ (၆) ရက်ခန့်ကို လျော့ချနိုင်ခဲ့သည်။ အိန္ဒိယ သမုဒ္ဒရာနှင့် တောင်တရုတ်ပင်လယ်အကြား တစ်ခုတည်းသော တိုက်ရိုက် တစ်ဆက်တည်းကုန်းတွင်းလမ်းကြောင်းအဖြစ် စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းသည် မလတ္တာရေလက်ကြားအား ရှောင်ကွင်းခြင်းဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ ထိရောက်မှုအား တိုးတက်စေခဲ့သည်။ ထို့အပြင် စီမံကိန်းသည် အကျိုးဝင်သော နိုင်ငံများ (မြန်မာနိုင်ငံ၊ ထိုင်းနိုင်ငံ၊ လာအိုနိုင်ငံ၊ ဗီယက်နမ်နိုင်ငံ) များအကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးအား ခိုင်မာစေခဲ့သည်။

မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် စီးပွားရေးစင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအား ကုန်သွယ်ရေးနှင့် စီးပွားရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးကို အားကောင်းစေခြင်းအတွက် စံပြုပုံစံအဖြစ် ဆက်လက်ရေးရှုလျက်ရှိသည်။ ပထဝီပိုင်း ဆိုင်ရာအရ စုစည်းနေသော အခြေခံအဆောက်အအုံနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ၏ ကွန်ရက်များအပေါ် ပံ့ပိုးမှုအား ဦးတည်လျက် မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် Stakeholders များကို ပြည်တွင်းနှင့် မဟာဒေသအတွင်း ထုတ်လုပ်ရေးနှင့် ဝယ်လိုအားပိုင်းဆိုင်ရာ တို့ဖြင့် ပိုမိုကောင်းမွန်စွာ ချိတ်ဆက်ပေးရန် မျှော်လင့်သည်။

**အဖွဲ့အစည်းပိုင်းဆိုင်ရာ ရှုထောင့်**

ကုန်သွယ်ရေးပံ့ပိုးမှုဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်းများ (TSI) များသည် ကဏ္ဍစုံကုန်တင်ပို့မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး အပေါ်တွင် အလေးပေးသော အဖွဲ့အစည်းများဖြစ်သည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ TFL ကဏ္ဍစုံသို့ အရေးကြီးသော ဝန်ဆောင်မှု များ ကျယ်ပြန့်စွာပေးနေသည့် TSI များအား အောက်ပါ ပံ့ပိုးမှု နယ်ပယ်များတွင် အမျိုးအစား ခွဲခြားလေ့လာနိုင်သည်။

- မူဝါဒဆိုင်ရာ ပံ့ပိုးမှု ကွန်ရက်
- ကုန်သွယ်ရေးဝန်ဆောင်မှုများ ကွန်ရက်
- အရပ်ဘက် လူ့အဖွဲ့အစည်းကွန်ရက်

ဇယား (၉) မှ (၁၁) သည် မြန်မာနိုင်ငံရှိ TFL မူဘောင်အား ၎င်းတို့၏ ဝန်ဆောင်မှုများ ပေးနေသော အဓိက TSI များအား ဖော်ပြထားသည်။ TSI များအား အဓိကရှုထောင့် ၄ ခု ၊ (ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ခြင်း၊ လူသားအရင်းအမြစ်၊ ဘဏ္ဍာရေးစဉ်ဆက်မပြတ် ဖြစ်နိုင်မှုနှင့် ပံ့ပိုးထောက်ခံပေးမှု) အလိုက် အကဲဖြတ်ခြင်း တစ်ခုအား ပေးအပ်ထားသည်။ TSI တစ်ခုစီ၏ အဆင့် (မြင့်/လတ်/နိမ့်) ကို ကုန်သွယ်ရေး အဆင်ပြေ ရောမွေ့စေခြင်းနှင့် ဆက်စပ်သော TSI များ၏ ဝန်ဆောင်မှုပေးခြင်း အခြေအနေဖြင့် ရွေးချယ်ထားသည်။ တစ်နည်းဆိုရသော် ထိုအကဲဖြတ်မှုသည် TSI များ၏ ထိရောက်မှုနှင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ TFL အသိုင်းအဝန်းအတွင်း ၎င်းတို့၏ သက်ဆိုင်ရာ အခန်းကဏ္ဍများနှင့် ပါတ်သက်သော Stakeholder များ၏ အမြင်များအား အကဲဖြတ်သုံးသပ်ခြင်းတစ်ခုအပေါ်တွင် အခြေခံပြီး ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။

**မူဝါဒပိုင်းဆိုင်ရာ ပံ့ပိုးမှုကွန်ရက်**

ဤအဖွဲ့အစည်းများသည် အမျိုးသားအဆင့်တွင် မူဝါဒများအား ဩဇာသက်ရောက်ခြင်း သို့မဟုတ် အကောင် အထည်ဖော်ခြင်းအတွက် တာဝန်ရှိသောဝန်ကြီးဌာနများနှင့်အခွင့်အာဏာရှိသောအာဏာပိုင်များကို ကိုယ်စားပြုသည်။

ဇယား(၉) မြန်မာနိုင်ငံ TFL မူဝါဒဆိုင်ရာ ပံ့ပိုးမှုကွန်ရက်

အဖွဲ့အစည်း၏ အမည်	TSI ၏ ဖော်ပြချက်နှင့် ပေးအပ်သော ဝန်ဆောင်မှုများ	ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်မှု	လူသားအရင်းအမြစ်	ဘဏ္ဍာရေးစဉ်ဆက်မပြတ် ဖြစ်နိုင်မှု	ထောက်ခံ ပံ့ပိုးပေးမှု
MoT	နည်းလမ်းစုံ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ထောက်ပံ့ဆောင်ရွက်ရေး (လေကြောင်း နှင့် ရေကြောင်း) များကို ထိန်းသိမ်းကြပ်မတ်သည်။ ဝန်ဆောင်မှုများတွင် ကုန်သိုလှောင်ခြင်း၊ ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း၊ ရေကြောင်းသယ်ယူ ပို့ဆောင်ခြင်း ဝန်ဆောင်မှုများ၊ လေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှုများနှင့် ကုန်တွင်းပိုင်းရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးများ ပါဝင်သည်။	လတ်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်
ရထား ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန (MoRT)	ရထားနှင့် ကုန်းလမ်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအား ကြပ်မတ်သည်။ စီးပွားဖြစ် ယာဉ်များအား လုပ်ငန်းလိုင်စင်များ ထုတ်ပေးသည်။	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်

ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန(MoCon)	လမ်းနှင့် တံတားဆောက်လုပ်ရေးများအား ကြပ်မတ်သည်။ Build- Operate-Transfer & Public-Private Partnership ( PPP )	နိမ့်	လတ်	လတ်	နိမ့်
ဘဏ္ဍာရေးနှင့်အခွန်ဝန်ကြီးဌာန(MoFR)	ဘဏ္ဍာရေး၊ ဘဏ်လုပ်ငန်းနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ အာမခံကိစ္စများအား ကြပ်မတ်ပြီး အခွန်နှင့်ဘဏ္ဍာငွေများအား ကောက်ခံသည်။ အကောက်ခွန်နှင့် တွဲပြီးတာဝန်ယူကာ လိုင်စင်များအား ထုတ်ပေးသည်။	လတ်	လတ်	လတ်	လတ်
MoC	ကုန်သွယ်ရေးမူဝါဒ၊ ကုန်သွယ်ရေးစည်းမျဉ်း၊ ကုန်သွယ်မှုဖြင့်တင်ရေးနှင့် သတင်းအချက်အလက်၊ ပညာရေးနှင့် အဆင်ပြေချောမွေ့စေရေးတို့အား စီမံခန့်ခွဲသည်။ ကုန်သွယ်ရေးဆိုင်ရာ မှတ်ပုံတင်ခြင်း၊ ပို့ကုန်/သွင်းကုန် လိုင်စင်များ၊ Rules of Origin၊ ပို့ကုန်နှင့် နိုင်ငံဖြစ်တော်ကော် သယ်ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အခွင့်အရေးများအတွက် ကုန်ပစ္စည်းများအား စစ်ဆေးခြင်းနှင့် စမ်းသပ်ခြင်းတို့အား စီမံခန့်ခွဲသည်။	လတ်	လတ်	လတ်	မြင့်
အမျိုးသားစီမံကိန်းနှင့်စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုဝန်ကြီးဌာန	SEZs များ၊ အမျိုးသားအဆင့် စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု၊ ကုန်သွယ်ရေးနှင့်ဆက်စပ်သည့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့် နိုင်ငံခြားကုန်သွယ်မှု ဆက်ဆံရေးများအပေါ်တွင် မူဝါဒချမှတ်သည်။ ဝန်ဆောင်မှုများတွင် စာရင်းအင်းဒေတာများ၊ ကမ်းလွန် (ဗဟိုစာရင်းအင်းအဖွဲ့) များအား ကောက်ယူခြင်းနှင့် သရုပ်ခွဲခြင်းနှင့် ကုမ္ပဏီမှတ်ပုံတင်ခြင်းတို့ ပါဝင်သည်။	လတ်	လတ်	လတ်	နိမ့်
ဗဟိုဘဏ်	နိုင်ငံခြားငွေကြေးနှင့် ငွေကြေးဆိုင်ရာ မူဝါဒနှင့် အတိုးနှုန်းများကို သတ်မှတ်သည်။ ဝန်ဆောင်မှုများတွင် ငွေစက္ကူများနှင့် ဘဏ်လုပ်ငန်း လိုင်စင်များ ထုတ်ပေးခြင်းနှင့် Electronic စနစ်ဖြင့် ငွေပေးချေမှု နည်းလမ်းများ ပါဝင်သည်။	နိမ့်	လတ်	လတ်	လတ်
သိပ္ပံနှင့်နည်းပညာ ဝန်ကြီးဌာန	စံပြုခြင်းဆိုင်ရာ မူဝါဒနှင့် အရည်အသွေးဆိုင်ရာ စံနှုန်းများ (ဥပမာ - ကုန်သွယ်မှုအပေါ် နည်းပညာဆိုင်ရာ အဟန့်အတားများ၊ ကျန်းမာရေးနှင့် အပင်ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ) နှင့် ထိန်းချုပ်မှုများအား သတ်မှတ်သည်။ သုသေတနနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆိုင်ရာ ဝန်ဆောင်မှုများအားပေးသည်။	နိမ့်	လတ်	နိမ့်	နိမ့်
ကျန်းမာရေးဝန်ကြီးဌာန	ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ(အစားအသောက်နှင့် ဆေးဝါးကွပ်ကဲရေး ဦးစီးဌာန) နှင့် ဆက်စပ်သော အရည်အသွေးထိန်းချုပ်မှု နှင့် ရောဂါ ကူးစက်ပြန့်ပွားမှု ကာကွယ်ရေးတို့အား စီမံခန့်ခွဲသည်။	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်
လယ်/ဆည်ဝန်ကြီးဌာန	ကျန်းမာရေးနှင့်အပင်ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ စံနှုန်းများအတွက် အရည်အသွေးထိန်းချုပ်မှုအား စီမံခန့်ခွဲသည်။	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်
နယ်စပ်ရေးရာဝန်ကြီးဌာန	နယ်စပ်ဒေသနှင့်တိုင်းရင်းသားအုပ်စုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအားတာဝန်ယူထားသည်။ ဝန်ဆောင်မှုများတွင် လမ်းနှင့်တံတားဆောက်လုပ်ခြင်းနှင့်ကျန်းမာရေးပညာပေးခြင်းများအတွက် ပံ့ပိုးရေးဝန်ဆောင်မှုများ ပါဝင်သည်။	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်

**ကုန်သွယ်ရေးဝန်ဆောင်မှုများ ကွန်ရက်**

ဤကုန်သွယ်ရေးဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများ သို့မဟုတ် အေဂျင်စီများသည် အစိုးရနှင့် စီးပွားရေးအဖွဲ့အစည်းများသို့ ကျယ်ပြန့်သော ကုန်သွယ်ရေး ဆက်စပ်ဝန်ဆောင်မှုများကို ပေးသည်။ ထိုအဖွဲ့အစည်းများက ကဏ္ဍများအား ပံ့ပိုးမြှင့်တင်ပေးကာ ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံတစ်ခုအတွင်းရှိ ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ပို့ကုန်ဆိုင်ရာ နည်းလမ်းများအား ဖြန့်ဝေပေးခြင်းကို ပြုလုပ်သည်။



ဇယား(၁၀) မြန်မာနိုင်ငံ TFL ကုန်သွယ်ရေးဝန်ဆောင်မှုများကွန်ရက်

အဖွဲ့အစည်း၏ အမည်	TSI ၏ ဖော်ပြချက်နှင့် ပေးအပ်သော ဝန်ဆောင်မှုများ	ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်မှု	လူသားအရင်းအမြစ်	ဘဏ္ဍာရေးစဉ်ဆက်မပြတ်ဖြစ်နိုင်မှု	ထောက်ခံပံ့ပိုးပေးမှု
မြန်မာနိုင်ငံ နိုင်ငံခြားကုန်သွယ်ရေးဘဏ်၊ မြန်မာ့ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဘဏ်၊ မြန်မာ့စီးပွားရေးဘဏ်	အစိုးရနှင့် ကုန်သွယ်ရေးဆိုင်ရာ ဘဏ်လုပ်ငန်း ဝန်ဆောင်မှုများအားပေးပြီး ငွေကြေးဆိုင်ရာ လွှဲပြောင်းမှုများနှင့် နိုင်ငံခြားငွေကြေးများအား အဆင်ပြေချောမွေ့စေသည်။	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်
အကောက်ခွန် ဌာန	အကောက်ခွန်ဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအား ကိုင်တွယ် သည်။ ၎င်း၏ ရည်မှန်းချက်မှာ အကောက်ခွန် လုပ်ထုံးလုပ်နည်း များအား ရှိရင်းစေခြင်း ထိရောက်သော အကောက်ခွန်ဆိုင်ရာ ထိန်းချုပ်မှုများအား ဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် ဆီလျော်သော အခွန် ဘဏ္ဍာများအား ကောက်ခံခြင်းတို့ဖြင့် ကုန်သွယ်ရေး အဆင်ပြေ ချောမွေ့စေခြင်းအား ရရှိစေရန် ဖြစ်သည်။	လတ်	လတ်	လတ်	နိမ့်
MPA	ကမ်းရိုးတမ်းဆိပ်ကမ်းများအား စီမံခန့်ခွဲခြင်းအား တာဝန်ယူထားသည်။ အောက်ပါဝန်ဆောင်မှုများအား ပေးသည်။ <ul style="list-style-type: none"> <li>• ကုန်တင်ခြင်း</li> <li>• ကုန်စည်များအား ကုန်ချခြင်းနှင့် သိမ်းဆည်းခြင်း</li> <li>• အကူးအပြောင်း ကုန်စည်များအား လက်ခံခြင်းနှင့် ပို့ဆောင် ခြင်း</li> <li>• ရေကြောင်းလမ်းပြခြင်း</li> <li>• ရေပုပ်ခြင်း ဝန်ဆောင်မှုများ</li> <li>• တင်ဆွဲခြင်း ဝန်ဆောင်မှုများ</li> <li>• မီးသတ်ခြင်း</li> <li>• ဆိပ်ကမ်းလုံခြုံရေး</li> <li>• ရေချိုထောက်ပံ့ရေး</li> <li>• သင်္ဘောပြင်ဆင်ခြင်းများ</li> <li>• သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အေဂျင်စီဆိုင်ရာ ဝန်ဆောင်မှုများ</li> </ul>	လတ်	နိမ့်	နိမ့်	လတ်
ပြည်ထောင်စု သမ္မတမြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သည်များနှင့် စက်မှုလက်မှုလုပ်ငန်းရှင်များ အသင်းချုပ် (UNFCCI)	အစိုးရ ပုဂ္ဂလိက ဆွေးနွေးမှုအား အဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်း၊ ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍ အကျိုးစီးပွားအတွက် အားပေးထောက်ခံခြင်းနှင့် အမျိုးသားအဆင့် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုအတွက် ကြိုးပမ်းမှုများတွင် ပါဝင်ဆောင်ရွက်ခြင်းတို့အား တာဝန်ယူထားသည်။ ပုဂ္ဂလိက ကဏ္ဍအား ကိုယ်စားပြုသော ကုန်သည်များအသင်း	လတ်	လတ်	လတ်	လတ်
မြန်မာနိုင်ငံ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှု လုပ်ငန်းရှင်များအသင်း (MIFFA)	နိုင်ငံခြားဆက်ဆံရေးတွင် ပါဝင်ဆောင်ရွက်ပြီး သင်တန်းများနှင့် အဖွဲ့ဝင် သက်သေခံလက်မှတ်များအား ပံ့ပိုးပေးသည်။	လတ်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်
မြန်မာနိုင်ငံ အကောက်ခွန်လုပ်ငန်းများဆိုင်ရာ ဝန်ဆောင်သူများအသင်း (MCBA)	အကောက်ခွန်ရှင်းလင်းရေးဆိုင်ရာဝန်ဆောင်မှုများအားပေးသည်။	လတ်	လတ်	လတ်	နိမ့်
မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သေတ္တာတင် ဖော်တော်ယာဉ်များအသင်း (MCTA)	ကုန်သေတ္တာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအတွက် တစ်နေရာတည်း တွင် ဝန်ဆောင်မှုပေးပြီး ကုန်သေတ္တာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အတွက် အခွန်များသတ်မှတ်သည်။	လတ်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်
အဝေးပြေးသယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းရှင်များ အသင်း	ကုန်ပစ္စည်းများ သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်
မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သွယ် ရေကြောင်းဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအသင်း (MMMMDA)	သင်တန်းဆင်း လက်မှတ်များနှင့် ခုံသမ္မာဓိစီရင် ဆုံးဖြတ်ခြင်း ဆိုင်ရာ ဝန်ဆောင်မှုများ ပေးသည်။	လတ်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်

မင်္ဂလာဒုံ ကုန်စည်ဝန်ဆောင်မှု	လေကြောင်းကုန်ပစ္စည်းကိုင်တွယ်ခြင်းဝန်ဆောင်မှုများအားပေးသည်။	နိမ့်	လတ်	လတ်	နိမ့်
မြန်မာနိုင်ငံ ကမ်းရိုးတမ်းသွား ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှု အသင်း	ကုန်ပစ္စည်းများ သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း	လတ်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်
မြန်မာနိုင်ငံ သင်္ဘောပိုင်ရှင်များ အသင်း	ကုန်ပစ္စည်းများ သယ်ယူပို့ဆောင်ခြင်း	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်
မြန်မာနိုင်ငံသားများ ဘဏ်	လိုင်စင်နှုန်းထားများ ပေးချေခြင်းဝန်ဆောင်မှု	လတ်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်

**ဇယား(၁၁) မြန်မာနိုင်ငံ TFL အရပ်ဖက် လူ့အဖွဲ့အစည်းကွန်ရက်**

အဖွဲ့အစည်း၏ အမည်	TSI ၏ ဖော်ပြချက်နှင့် ပေးအပ်သော ဝန်ဆောင်မှုများ	ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်မှု	လူသားအရင်းအမြစ်	ဘဏ္ဍာရေးစဉ်ဆက်မပြတ်ဖြစ်နိုင်မှု	ထောက်ပံ့ပံ့ပိုးပေးမှု
မြန်မာရေကြောင်း တက္ကသိုလ်	ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ သင်္ဘောနှင့် ဆိပ်ကမ်းစီမံခန့်ခွဲခြင်းနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးတို့တွင် ပညာပေးခြင်းနှင့် သင်ကြားခြင်းများလုပ်ဆောင်သည်။ Diploma သင်တန်းတစ်ခုအား ပေးသည်။	လတ်	လတ်	နိမ့်	လတ်
ဗဟို ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေး ကျောင်း	ရထားနှင့် ကုန်လမ်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးတွင် ယာဉ်မောင်းနှင်ခြင်းများအတွက် ကျွမ်းကျင်အဆင့် သင်တန်းများပေးသည်။ ကျွမ်းကျင်အဆင့် သင်တန်းအောင်လက်မှတ်များ ပေးသည်။	နိမ့်	လတ်	နိမ့်	နိမ့်
လေကြောင်း ပညာ သိပ္ပံ	ပျံသန်းခြင်း၊ ပျံသန်းမှုသင်တန်းများ ပေးပြီး ပြည်တွင်းနှင့် နိုင်ငံတကာ လေယာဉ်မောင်းလိုင်စင်များပေးသည်။	လတ်	နိမ့်	နိမ့်	နိမ့်
မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းသိပ္ပံ	ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းအတွက် ဘွဲ့တစ်ခု ပေးအပ်သည်။	လတ်	လတ်	နိမ့်	လတ်

**အရပ်ဖက် လူ့အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ ကွန်ရက်**

**ကုန်သွယ်ရေးပံ့ပိုးမှုဆိုင်ရာ ကွန်ရက်အား သရုပ်ခွဲလေ့လာခြင်း**

ဤအဖွဲ့အစည်းများသည် ကဏ္ဍ၏ ကုန်သွယ်ရေးနှင့် ဆက်စပ်သော လုပ်ဆောင်ချက်များတွင် သိသာစွာ ပါဝင်ခြင်းမရှိပါ။ သို့သော် ၎င်းတို့သည် ကဏ္ဍ၏ ပို့ကုန်အလားအလာနှင့် လူမှုစီးပွားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများဆိုင်ရာ သီးခြားအကျိုးစီးပွားများအား ကိုယ်စားပြုသည့် တွေးခေါ်မှုပိုင်းဆိုင်ရာ ဦးဆောင်သူများဖြစ်သည်။ TFL ကဏ္ဍစုံတွင် လှုပ်ရှားနေသော အဖွဲ့အစည်းများစွာရှိသော်လည်း ၎င်းတို့၏ စွမ်းဆောင်ရည်ပိုင်းတွင် လိုအပ်နေသေးကြောင်းကို ညွှန်ပြနေသည်။ အဓိကအချက်မှာ ၎င်းတို့အဖွဲ့အစည်းများအကြားနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအကြားတွင် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်မှု မရှိခြင်းဖြစ်သည်။ ထိုညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်မှု ကင်းမဲ့ခြင်းသည် အထူးသဖြင့် MoTi MoRTi MoC တို့၏ လုပ်ငန်းရပ်များတွင် အဆင်မပြေမှုများဖြစ်စေသည်။ ထိရောက်သော ကဏ္ဍစုံသည် ထိုဦးဆောင်ဝန်ကြီးဌာနများ၏ ပိုမိုကောင်းမွန်သော ကုန်သွယ်ရေးအသိုင်းအဝန်းတစ်ခု တည်ဆောက်ရန်အတွက် ဌာနများ၏ ကြိုးပမ်းမှုများအား ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် စီးပွားရေးအသိုင်းအဝန်းနှင့် ထိရောက်သော ဆက်သွယ်ဆောင်ရွက်မှုများပြုလုပ်ခြင်း စွမ်းဆောင်ရည်များပေါ်တွင် များစွာတည်နေသည်။

နောက်အခက်အခဲတစ်ခုမှာ လူသားအရင်းအမြစ်နှင့် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ စဉ်ဆက်မပြတ် လုပ်ဆောင်နိုင်စွမ်း အဆင့်နိမ့်ကျခြင်းဖြစ်သည်။ ဤအဖွဲ့အစည်းများသည် ကဏ္ဍစုံဆိုင်ရာ အသိပညာများအား အခြေပြုခြင်းနှင့် ဖြန့်ဝေခြင်းတို့အတွက် တာဝန်ယူထားသည်ဖြစ်ရာ ၎င်းတို့၏ ဝန်ထမ်းများအား လုံလောက်စွာ လေ့ကျင့်ပေးရန်နှင့် အဆင်သင့် ဖြစ်နေစေရန်မှာ အရေးအကြီးဆုံး ဖြစ်သည်။ ဤမဟာဗျူဟာ၏ အောင်မြင်မှုနှင့် စဉ်ဆက်မပြတ်လုပ်ဆောင်နိုင်စွမ်း သည် TSI များ၏ သတင်းအချက်အလက်ဖြန့်ဝေရန်နှင့် အရည်အသွေးရှိသော ဝန်ဆောင်မှုများ ပေးအပ်ရန်အပေါ်တွင် မှီခိုနေရာ ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ စဉ်ဆက်မပြတ်လုပ်ဆောင်နိုင်စွမ်းသည်လည်းလိုအပ်ပေသည်။

နောက်ဆုံးအနေဖြင့် အားပေးထောက်ပံ့မှုနည်းပါးခြင်းသည်လည်း ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရမည့် ကိစ္စရပ်တစ်ခု ဖြစ်သည်။ ထိရောက်သော TFL မူဘောင်တွင် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍအကျိုးစီးပွားများအား ပြောင်းလဲနေသော ကမ္ဘာလုံး ဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်မှုအနေအထား၏ နောက်ခံနှင့် နှိုင်းယှဉ်ပြီး စဉ်းစားရန်လိုအပ်သည်။ ထို့ကြောင့် ဖြည့်စွက်တင်ပြ ထားသော သတင်းအချက်အလက်များအား ဖြန့်ဝေရန်နှင့် ၎င်းတို့အတွက် အားပေးကူညီရန် စီးပွားရေး လုပ်ငန်းများ အနေဖြင့် TSI များအပေါ် အားထားနိုင်ရမည်ဖြစ်သည်။

ဇယား(၁၂) မြန်မာနိုင်ငံ၏ TFL ကဏ္ဍရှိ TSI များအား ရှုမြင်သုံးသပ်ခြင်း- စွမ်းဆောင်နိုင်မှုနှင့် သြဇာသက်ရောက်မှု

		ကဏ္ဍ၏ လိုအပ်ချက်များအား တုံ့ပြန်ရန် အဖွဲ့အစည်း၏ စွမ်းဆောင်ရည်	
		နိမ့်	မြင့်
ကဏ္ဍအပေါ် တွင် သြဇာ သက်ရောက် မှု အဆင့်	မြင့်	<p>ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန (MoT) ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန (MoCon) ဗဟိုဘဏ် မြန်မာ့ နိုင်ငံခြားကုန်သွယ်မှုဘဏ်၊ မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုနှင့် ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေးဘဏ်၊ မြန်မာ့စီးပွားရေးဘဏ် အကောက်ခွန်ဌာန မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင် (MPA) မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သေတ္တာတင် မော်တော်ယာဉ်များအသင်း MMMDA မြန်မာနိုင်ငံ ကမ်းရိုးတန်းသွား ကုန်စည်ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှု အသင်း မြန်မာနိုင်ငံသားများဘဏ် လေကြောင်းပညာသိပ္ပံ မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်သွယ်ရေးကြောင်းသိပ္ပံ</p>	<p>ဘဏ္ဍာရေးနှင့်အခွန်ဝန်ကြီးဌာန (MoFR) အမျိုးသားစီမံကိန်းနှင့် စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု ဝန်ကြီးဌာန စီးပွား/ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာန (MoC) UMFCCI မြန်မာနိုင်ငံရေကြောင်းတက္ကသိုလ်</p>
	နိမ့်	<p>ရထားပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန ( MoRT ) နယ်စပ်ရေးရာ ဝန်ကြီးဌာန စိုက်ပျိုးရေးနှင့် ဆည်မြောင်း ဝန်ကြီးဌာန ကျန်းမာရေးဝန်ကြီးဌာန သိပ္ပံနှင့်နည်းပညာ ဝန်ကြီးဌာန MIFFA အဝေးပြေးသယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းရှင်များ အသင်း မြန်မာနိုင်ငံ သဘောပိုင်ရှင်များ အသင်း ဗဟို ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေး ကျောင်း</p>	<p>MCBA မင်္ဂလာဒုံ ကုန်စည်ဝန်ဆောင်မှု</p>

အထောက်အကူပြုကဏ္ဍစုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ကြိုးပမ်းမှုများ

ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ရေးတွင် ပွင့်လင်းစွာ ပါဝင်ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးလမ်းကြောင်းပေါ်သို့ မြန်မာနိုင်ငံအား ရောက်ရှိ စေသော နိုင်ငံရေးပြောင်းလဲမှုများပြီးနောက် အလှူရှင်နိုင်ငံများနှင့်အစိုးရမှ TFL အသိုက်အဝန်း တိုးတက်ခြင်း၏ အရေးပါမှုအား အသိအမှတ်ပြုလာကြသည်။ ပိုမိုကောင်းမွန်စွာ လုပ်ဆောင်နိုင်သော ကဏ္ဍစုံသည် မြန်မာနိုင်ငံအား ဒေသဆိုင်ရာနှင့် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ စီးပွားရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုအတွက် သမိုင်းဝင် အခွင့်အလမ်းများကို အပြည့်အဝ အသုံးပြုနိုင်စေမည်။ ရလဒ်တစ်ခုအနေဖြင့် ဆီလျော်သောကြားဝင် ဆောင်ရွက်မှုများသည် စတင်နေပြီဖြစ်ပြီး သို့မဟုတ် စီစဉ်နေပြီဖြစ်သည်။

ထိုကဲ့သို့ ကြိုးပမ်းမှုတစ်ရပ်မှာ ကုလားတန် နည်းလမ်းပေါင်းစုံနိုင်ငံဖြတ်ကျော် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး စီမံကိန်းဖြစ်ပြီး ၎င်းအား အိန္ဒိယအစိုးရမှ အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂၁၄ သန်းထောက်ပံ့ထားသည်။ ထိုစီမံကိန်းသည် မြန်မာနိုင်ငံနှင့် အိန္ဒိယနိုင်ငံအကြား နှစ်ဖက်သဘောတူ ကုန်သွယ်ရေးအား တိုးမြှင့်ရန် ရည်ရွယ်ပြီး ၂၀၁၅ခုနှစ် တွင် ပြီးစီးရန် မျှော်မှန်းထားသည်။ ထိုကြိုးပမ်းမှုမှ အိန္ဒိယနိုင်ငံ၏ ကာလကတ္တားဆိပ်ကမ်းနှင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ စစ်တွေဆိပ်ကမ်း တို့အား ချိတ်ဆက်ပေးပြီး မြန်မာနိုင်ငံ၏ အနောက်ဖက်ပိုင်း ချင်းပြည်နယ်အားဖြတ်လျှက် ကုန်းလမ်းနှင့် ကုန်းတွင်း ရေကြောင်း ချိတ်ဆက်မှုများမှ တဆင့် စစ်တွေနှင့် အိန္ဒိယနိုင်ငံရှိ မိဖိုရမ် အရှေ့မြောက်ဒေသအား ချိတ်ဆက်ပေးမည်။ စီမံကိန်းသည် မြန်မာနိုင်ငံနှင့် အိန္ဒိယမြောက်ပိုင်းအား ချိတ်ဆက်ပေးသည်သာမက ပြည်တွင်း ကုန်းတွင်းသယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေး စွမ်းဆောင်ရည်များကိုလည်း ကြီးမားစွာ အားကောင်းစေမည်။ သို့သော် ကာလကတ္တားနှင့် စစ်တွေ လမ်းကြောင်းအား သိသာစွာ လျှော့ချမည်ဖြစ်ပြီး ၎င်းမှ ထိရောက်မှုများအား တိုးတက်စေပြီး အိန္ဒိယနိုင်ငံနှင့် သယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေး စရိတ်များကို လျှော့ချစေမည်ဖြစ်သည်။

အခြားဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုတစ်ရပ်မှာ ကျောက်ဖြူ SEZ ဖြစ်ပြီး ၎င်းအား တရုတ်နိုင်ငံအစိုးရမှ ပံ့ပိုးကာ ရေနက်ဆိပ်ကမ်းတစ်ခုပါဝင်သည်။ ၎င်းနေ့သည် တရုတ်စွမ်းအင် ကုန်ပစ္စည်းများအတွက် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဗဟို တစ်ခုဖြစ်လာပြီး၎င်း၏အခြေခံအဆောက်အအုံများသည်ကုန်သွယ်ရေးလုပ်ဆောင်မှုများကို နှိုးဆွရန် လုပ်ဆောင်နိုင်ပြီး အိန္ဒိယနိုင်ငံ၊ ဘင်္ဂလားဒေ့ရှ် နိုင်ငံနှင့် အရှေ့အလယ်ပိုင်းဈေးကွက်များသို့ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ချိတ်ဆက်မှုများကို တိုးတက်လာစေမည်။ SEZ ဖြင့် ပေါင်းစပ်လျက် တရုတ်နိုင်ငံသည် အမေရိကန်ဒေါ်လာ ဘီလီယံ (၂၀) ခန့် ကုန်ကျ မည်ဟု မျှော်မှန်းထားပြီး ရထားလမ်းကွန်ရက်တစ်ခုမှတဆင့် နှင့် ယူနန်ပြည်နယ်အား ချိတ်ဆက်ရန် ဆောင်ရွက် နေသည်။ တရုတ်နိုင်ငံက စီမံကိန်းကို နှစ် (၅၀) တည်ဆောက်လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်စေမည်ဖြစ်ပြီး ထို့နောက်တွင် ၎င်းမှ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ထိန်းချုပ်မှုသို့ ပြန်လည်ပေးအပ်မည်။ သို့သော် နိုင်ငံသားများ၊ ဒေသဆိုင်ရာ တက်ကြွလှုပ်ရှားသူများနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ အစိုးရမဟုတ်သော အဖွဲ့အစည်း (Earth Right International) တို့မှ ပွင့်လင်း မြင်သာခြင်းကင်းမဲ့မှုနှင့် ထိုစီမံကိန်း၏ ဖြစ်နိုင်ခြေရှိသော လူမှုရေးနှင့် ပတ်ဝန်းကျင် ဆိုင်ရာ သက်ရောက်မှု များအပေါ် စိုးရိမ်ပူပန်မှုများကို ဖော်ပြခဲ့သည်။ ထို့အပြင် ထားဝယ် SEZ သည် ဘန်ကောက်မြို့၏ အနောက်ဖက် ၃၅၀ ကီလိုမီတာတွင်ရှိသော ဒေသဆိုင်ရာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဗဟိုအဖြစ် ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် မျှော်မှန်းထားသည်။ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး စီမံချက်များမှ ရေနက်ဆိပ်ကမ်းတစ်ခု၊ ၇၀၀၀ မီဂါဝပ် ကျောက်မီးသွေး ဓာတ်အားစက်ရုံတစ်ခုနှင့် အခြား စက်မှုနှင့်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆက်စပ်သော အခြေခံအဆောက်အအုံများ တည်ဆောက်ရေးကို မျှော်မှန်း ထားသည်။ မူလ တည်ဆောက်သူအား များမကြာမှီက စီမံကိန်းမှ ပိတ်ပင်ခဲ့ပြီးနောက် မြန်မာနိုင်ငံသည် နိုင်ငံတကာ ရင်းနှီးမြုပ်နှံသူများနှင့် တည်ဆောက်သူများအား ဂျပန်နိုင်ငံနှင့် ထိုင်းနိုင်ငံတွင် ရှာဖွေလျက်ရှိသည်။ ကျောက်ဖြူတွင်



လည်း ကန့်ကွက်သူများမှ တချို့သောစိုးရိမ်ပူပန်မှုများအား ထုတ်ဖော်ခဲ့သည်။ အထူးသဖြင့် ထားဝယ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအသင်းက စီမံကိန်းသည် လယ်သမားများအား အမွေရွှေ့ပြောင်းစေခြင်းကို ဖြစ်ပေါ်စေပြီး ကြီးမားသော စက်မှု ညစ်ညမ်းမှုများကို ဦးတည်စေမည်ဟု အခိုင်အမာဆိုသည်။

တစ်ချိန်တည်းတွင် ADB မှ ASEAN Economic Community Blueprint Implementation (Myanmar) Project အတွက်ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်းဆိုင်ရာ ပံ့ပိုးမှုတစ်ခုအား ခွင့်ပြုခဲ့ပြီး ၎င်းအား ဂျပန်နိုင်ငံ ဆင်းရဲမွဲတေမှု လျှော့ချရေး ရံပုံငွေမှ အမေရိကန် ဒေါ်လာ ၂၂၅,၀၀၀ ထောက်ပံ့မည်။ ဤအသေးစားနည်းပညာဆိုင်ရာ ပံ့ပိုးမှု စီမံကိန်းသည် အာရှတိုက်ရှိ ပိုမိုကျယ်ပြန့်သော ADB ကုန်သွယ်ရေး အဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းဆိုင်ရာ စီမံကိန်းကို ပံ့ပိုးရန် ရည်ရွယ်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံတွင်လည်း ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့တိုးတက်စေရန် အကောက်ခွန်ဌာန၏ စွမ်းဆောင်ရည်များကို အားကောင်းစေရန် မျှော်လင့်သည်။

ထို့အပြင် မြန်မာနိုင်ငံသည် ADB GMS စီမံချက်၏ ဒေသခွဲဆိုင်ရာ စီးပွားရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးတွင် ပါဝင်ဆောင်ရွက်ခဲ့သည်။ ၁၉၉၂ ခုနှစ်မှ စပြီး ဤစီမံချက်မှ ADB နှင့် ပြင်ပအလှူရှင်များ၏ အကူအညီဖြင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ၊ စွမ်းအင်၊ ဆက်သွယ်ရေး၊ ကုန်သွယ်ရေးနှင့် အခြားစီမံကိန်းများအား အကောင်အထည်ဖော်ရန် အကူအညီပေးခဲ့သည်။ မြန်မာနိုင်ငံမှ ၂၀၀၃ ခုနှစ်တွင် ပါဝင်ခဲ့သော နယ်စပ်ဖြတ်ကျော်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ သဘောတူညီချက်မှ ဒေသတွင်းစည်းမျဉ်းများကို ပိုမိုထိရောက်စေပြီး ကုန်သွယ်ရေးအတားအဆီးများကို လျှော့ချစေရာတွင် အကူအညီပေးခဲ့သည်။ ဤသဘောတူညီချက်မှ လွှမ်းခြုံထားသော အချို့နယ်ပယ်များတွင် single window customs inspection ၊ နယ်စပ်ဖြတ်ကျော်လှုပ်ရှားမှု၊ နိုင်ငံဖြတ်ကျော် ကုန်စီးဆင်းမှုဆိုင်ရာ စနစ်များ၊ ယာဉ်သတ်မှတ်ချက်များ အပြန်အလှန် စီးပွားရေးကုန်စည်စီးဆင်းမှုဆိုင်ရာ အခွင့်အရေးများနှင့် အခြေခံအဆောက်အအုံ စံများ ပါဝင်သည်။

ထိုစီမံချက်မှ ၂၀၀၈ ခုနှစ်တွင် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ လမ်းကြောင်းများအား စီးပွားရေးစင်္ကြန် လမ်းကြောင်းများသို့ ပြောင်းလဲရေး ရည်မှန်းချက်ဖြင့် Economic Corridors Forum အား ဖွဲ့စည်းရန် ကူညီပေးခဲ့သည်။ ADB မှ နည်းပညာဆိုင်ရာ ပံ့ပိုးမှုနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းစဉ်များအား ကူညီပေးသော လေ့လာမှုများကို ပေးခဲ့သည်။ ၎င်းမှ စင်္ကြန်လမ်းကြောင်းများ အကောင်အထည်ဖော်ရေးအား အကူအညီပေးရန် လေ့လာမှုများနှင့် မဟာဗျူဟာများအား ပြင်ဆင်သည်။ ဖိရမ်များနှင့် လုပ်ငန်းအုပ်စုများအား ဦးဆောင်စီစဉ်ခြင်း၊ ရံပုံငွေများအား ပေးအပ်ရာတွင် ကူညီခြင်းနှင့် ဖြစ်နိုင်သည့်လေ့လာမှုများ အင်ဂျင်နီယာလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ လေ့လာမှုများ၊ PPP များ ထူထောင်ခြင်းနှင့် ဖြစ်နိုင်သော ကြပ်မတ်မှုဆိုင်ရာ အစီအစဉ်များအား ဖော်ထုတ်ခြင်းတို့အတွက် နည်းပညာဆိုင်ရာ အကူအညီများပေးသည်။ နောက်ထပ်ကြိုးပမ်းမှုတစ်ခုမှာ ဥရောပသမဂ္ဂမှ ပံ့ပိုးသည့် တောင်နှင့်တောင်အာရှနိုင်ငံများ တွင် စဉ်ဆက်မပြတ်တိုးတက်သော စိုက်ပျိုးရေးနည်းပညာများဆိုင်ရာအသိပညာလွှဲပြောင်းပေးခြင်းနှင့်ဈေးကွက် ချိတ်ဆက်မှုများတိုးတက်လာရေး စီမံကိန်း (Knowledge Transfer on Sustainable Agricultural Technologies and Improved Market Linkages in South and South-East Asia ( SATNET ) ဖြစ်ပြီး ဆင်းရဲမွဲတေမှု တိုက်ဖျက်ရေးပဟိုဌာနမှ စဉ်ဆက်မပြတ်တိုးတက်သော စိုက်ပျိုးရေးမှ တဆင့် အကောင်အထည်ဖော်ခဲ့သည်။ စီမံကိန်း မှ စဉ်ဆက်မပြတ်တိုးတက်သော စိုက်ပျိုးရေးဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်ရေးတွင် အသိပညာလွှဲပြောင်းခြင်းနှင့် ဈေးကွက် ချိတ်ဆက်မှုများအား တိုးတက်စေပြီး ကဏ္ဍတွင်အကျိုးဝင်သည့် ကုန်သွယ်မှုအဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းတို့ကို ဆောင်



ရွက်ပေးရန်ဖြစ်သည်။ စီမံကိန်းက မြန်မာနိုင်ငံတွင် တရုတ်နိုင်ငံသို့ သရက်သီး တင်ပို့ခြင်းနှင့် အနောက် အာဖရိကသို့ ဆန်တင်ပို့ခြင်းနှင့် မလေးရှားနိုင်ငံမှ စားအုန်းဆီတင်သွင်းခြင်းတို့အပေါ်တွင် အဓိကအာရုံစိုက်သည်။

**ယှဉ်ပြိုင်မှုဆိုင်ရာ အဟန့်အတားများ**

ဤအပိုင်းတွင် မြန်မာနိုင်ငံရှိ TFL လုပ်ဆောင်ချက်များအပေါ် သက်ရောက်နေသော အရေးကြီးဆုံး အဟန့်အတားများကို ဖော်ထုတ်ထားသည်။ အဟန့်အတားများအား နယ်ပယ် (၃) ခုအလိုက် - (မူဝါဒဆိုင်ရာ၊ အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများဆိုင်ရာ ) ဖော်ထုတ်ထားသည်။

- မူဝါဒဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များမှ နိုင်ငံတကာ အကောင်းဆုံးအလေ့အထများနှင့်အညီ ထိရောက်သော လုပ်ဆောင်ခြင်းများအား လက်ရှိတွင် ကန့်သတ်နေသည့် ဥပဒေဆိုင်ရာနှင့် စည်းမျဉ်းဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များအား ရည်ညွှန်းသည်။
- အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ အဟန့်အတားများတွင် TSI များမှ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများသို့ ဝန်ဆောင်မှုများ ပေးအပ်ခြင်းနှင့် ဆက်စပ်သော ရောင်းလိုအားဘက်ခြမ်းဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များအား ရည်ညွှန်းသည် - အထူးသဖြင့် ထိရောက်သော ဝန်ဆောင်မှုများဖြစ်စေရန်အတွက် အဖွဲ့အစည်းများမှ ရရှိနိုင်သော စွမ်းဆောင်ရည်များနှင့် အရင်းအမြစ်များအရ ပံ့ပိုးပေးနိုင်ရန်ဖြစ်သည်။
- စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများဆိုင်ရာ အဟန့်အတားများမှာ TFL အခြေခံအဆောက်အအုံနှင့် ဆက်စပ်သော ဝယ်လိုအားပိုင်းဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များအား ရည်ညွှန်းသည်။

**မူဝါဒဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ(ဥပဒေပိုင်းဆိုင်ရာ)**

**ပုံစံ ၂ - မြန်မာနိုင်ငံရှိ TFL အား သက်ရောက်နေသော မူဝါဒဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ**

- စုစည်းဆောင်ရွက်သည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး မဟာဗျူဟာမရှိခြင်းသည် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရေးနှင့် ကဏ္ဍစုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအား အဟန့်အတားဖြစ်စေသည်။
- ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍ၏အကန့်အသတ်ဖြင့် ပါဝင်ဆောင်ရွက်မှုက အရည်အသွေးနှင့် ထိရောက်မှုအား အကန့်အသတ်ဖြစ်စေသည်။
- အစိုးရဈေးနှုန်း ထောက်ပံ့မှုများနှင့် နှုန်းသေအခွန်များက ဆွဲဆောင်မှုမက်လုံးများအား ယိုယွင်းစေသည်။
- ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအတွက် ပံ့ပိုးမှုသည် အကန့်အသတ်ရှိနေသည်။
- ကြိုတင်ဝင်ငွေခွန် ပေးဆောင်မှုများသည် ကုန်တင်ပို့သူများအပေါ် ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးဖြစ်စေသည်။

---

**စုစည်းဆောင်ရွက်သည့်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးမဟာဗျူဟာမရှိခြင်းသည် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရေးနှင့် ကဏ္ဍစုံဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအား အဟန့်အတားဖြစ်စေသည်။**

---

မြန်မာနိုင်ငံအစိုးရအနေဖြင့် နိုင်ငံ၏ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လိုအပ်ချက်များအား ကိုင်တွယ်သည့် စုစည်းဆောင်ရွက်သည့် မဟာဗျူဟာအား ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်သည့်အနေအထားဖြင့် မဆောင်ရွက်ရသေးပါ။ ဗဟို ထိန်းချုပ်မှုနှင့် စီမံကိန်းရေးဆွဲရေးများ မရှိခြင်းအပြင် ထိုကဲ့သို့မရှိခြင်း၏ အဓိက ရလဒ်တစ်ခုမှာ အမျိုးသား သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်၏

အမျိုးမျိုးသော အစိတ်အပိုင်းများအား လွှမ်းမိုးသည့် အကန့်အသတ်ရှိသည့် ရှင်းလင်းမှုနှင့် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်မှုအတွက် ကျဉ်းမြောင်းသော အကျယ်အဝန်းများဖြင့် တစ်ပိုင်းတစ်စစဖြစ်နေသော အဖွဲ့အစည်းပိုင်းဆိုင်ရာ ဖွဲ့စည်းပုံဖြစ်သည်။ အမှန်တကယ်ပင် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအား ဝန်ကြီးဌာန ၆ ခုနှင့် အမျိုးမျိုးသော ဒေသဆိုင်ရာ ကော်မတီများမှ စီမံခန့်ခွဲသည်။ ထိုအဖွဲ့အစည်းများတွင် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန(MoT)၊ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန(MoRT)၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန(MoCon)၊ နယ်စပ်ဒေသများနှင့် တိုင်းရင်းသားလူမျိုးများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးရာ ဝန်ကြီးဌာန၊ ကာကွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်ထဲရေး ဝန်ကြီးဌာန နှင့် ရန်ကုန်၊ မန္တလေး၊ နေပြည်တော် စည်ပင်သာယာရေး ကော်မတီများ ပါဝင်သည်။

အာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုစီသည် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်၏ သီးခြားအစိတ်အပိုင်းတစ်ခုအား ကြီးကြပ်ရေးအတွက် တာဝန်ယူထားရာ အမျိုးသားအဆင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကဏ္ဍတစ်ခုလုံးအတွက် ကြီးကြပ်မှု သို့မဟုတ် တာဝန်ယူမှုအတွက် မည်သည့် အေဂျင်စီမှ တာဝန်ယူထားပါ။ ထို့အပြင် အမျိုးမျိုးသော အေဂျင်စီများ၏ လုပ်ငန်းတာဝန်များသည် ရှင်းလင်းစွာ မသတ်မှတ်ထားပဲ တခါတရံထပ်နေသည်။ ၎င်း၏ ဥပမာတစ်ခုမှာ ကုန်းလမ်းကွန်ရက်များနှင့် ဆက်စပ်သည့်လုပ်ဆောင်မှုများအား အုပ်ချုပ်မှုအပိုင်းဖြစ်သည် - MoCon၊ MoRT နှင့် MoT တို့အားလုံးသည် ဤအပိုင်းတွင် လုပ်ဆောင်ကြသည်။ အခြားဖြစ်စဉ်များတွင် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ ကွန်ရက်၏ အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုအား တာဝန်ယူထားသည့် အေဂျင်စီများသည် ၎င်းတို့၏ အဓိကလုပ်ငန်း တာဝန်များပေါ်တွင် တိုက်ရိုက်သက်ရောက်သည့် စည်းမျဉ်း နည်းဥပဒေများအပေါ်တွင် လုပ်ပိုင်ခွင့် အာဏာ သို့မဟုတ် သွင်းအားစု မရှိပါ။ ဥပမာ MoCon သည် လမ်းများအား တည်ဆောက်ခြင်းနှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းအတွက် တာဝန်ရှိသည်။ သို့သော် ၎င်းသည် နီးကပ်စွာ နီးနွယ်နေသော မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများ သို့မဟုတ် လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေး တွင်မပါဝင်ပါ။

မရှင်းလင်းသော လုပ်ငန်းတာဝန်များနှင့်အတူ ဗဟိုကြီးကြပ်မှုမရှိခြင်းသည် အမျိုးမျိုးသော အားနည်းချက်များကို ဦးတည်စေသည်။ အချို့ဖြစ်စဉ်များတွင် အေဂျင်စီများသည် အရင်းအမြစ်များအား နှစ်ခါထပ်သုံးစွဲခြင်းများ သို့မဟုတ် လူထုမှ ရှုပ်ထွေးပြီး ကျိုးကြောင်းမဆီလျော်သော လိုက်နာရမည့် စည်းမျဉ်းများအား ရင်ဆိုင်နေရချိန်တွင် ၎င်းတို့အနေဖြင့် ကျွမ်းကျင်မှုအကန့်အသတ်ဖြင့် ပါဝင်လုပ်ဆောင်နေခြင်းတို့ ရှိနေသည်။ ထိုအခြေအနေတွင် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်မှုတိုးတက်ရေး အတွက် ထိရောက်စွာ အရင်းအမြစ်များအား ခွဲဝေပေးနိုင်သော ကျိုးကြောင်းဆီလျော်သည့် မဟာဗျူဟာ တစ်ခုအား ရှာတွေ့ရန် ခက်ခဲနေမည်ဖြစ်သည်။

---

**ပုဂ္ဂလိက ကဏ္ဍ၏ အကန့်အသတ်ဖြင့် ပါဝင်ဆောင်ရွက်မှုက အရည်အသွေးနှင့် ထိရောက်မှုအား အကန့်အသတ်ဖြစ်စေသည်။**

---

အချို့သော ပုဂ္ဂလိက စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများမှ ပါဝင်ဆောင်ရွက်သော်လည်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ အခြေခံအဆောက်အအုံ၏ အများစုကို အစိုးရ အေဂျင်စီများမှ တည်ဆောက်၊ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းပြီး လုပ်ကိုင်သည် (အကျိုးဝင်လျှင်)။ ထို့အပြင် နိုင်ငံတော်မှ ထိန်းချုပ်သည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများသည် ပုဂ္ဂလိက စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို ကဏ္ဍခွဲအများစုမှ ဖယ်ထုတ်ခဲ့သည်။ အများပြည်သူဆိုင်ရာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အလုပ်အများစုကို အစိုးရမှ တာဝန်ယူထားချိန်တွင် တစ်စုံတစ်ခုသော အတိုင်းအတာဖြင့် ပုဂ္ဂလိက ကဏ္ဍပါဝင်မှုအား တွေ့မြင်ရသော နယ်ပယ်တစ်ခုမှာ လမ်းများတည်ဆောက်ခြင်းနှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း ဖြစ်သည်။ အကြမ်းဖျဉ်း ယာဉ်လမ်းကြော ၈၀၀၀ ကီလိုမီတာအား ပြီးခဲ့သော ဆယ်စုနှစ် ၂ ခုအတွင်း Big-Operate-Transfer ကဲ့သို့သော လွှဲပြောင်းရေး

သဘောတူညီချက်များမှ တဆင့် တည်ဆောက်ပြီး ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခဲ့ကာ လမ်းတံတား ဖြတ်သန်းခ များအား အစိုးရမှ သတ်မှတ်သော်လည်း ထိုစီမံကိန်းအများအပြားမှာ စီးပွားရေးအရ အလားအလာရှိသည့် သဘောမှာ ရှိသည်။

မည်သို့ပင်ဆိုစေကာမူ တိုးတက်သော ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍပါဝင်ဆောင်ရွက်မှုများအတွက် အထူးသဖြင့် ရထား၊ ကုန်းတွင်း ရေကြောင်းနှင့် ပြည်တွင်းလေကြောင်း ကဏ္ဍခွဲများတွင် နေရာများ ရှိနေပါသေးသည်။ လွန်ခဲ့သည့်နှစ်များအတွင်း ဤလုပ်ငန်းများအား စီမံခန့်ခွဲနေသော ဌာနများ၏ ဘဏ္ဍာရေးလုပ်ပိုင်ခွင့်များ ပျောက်ကွယ်ခဲ့ပြီး ယနေ့တွင် ၎င်းတို့၏ လုပ်ဆောင်ချက်များသည် စွမ်းရည်ပြည့်ဝမှုမရှိပေ။ စီမံကိန်းရေးဆွဲခြင်း၊ ဝန်ဆောင်မှုပေးခြင်း၊ ပိုင်ဆိုင်မှုများအား စီမံခန့်ခွဲခြင်း၊ ဘဏ္ဍာရေးစီမံခန့်ခွဲခြင်း တို့အားလုံး ယိုယွင်းခဲ့ပြီး ပုဂ္ဂလိက ကဏ္ဍ၏ ပါဝင်ဆောင်ရွက်မှုဖြင့် ကြီးမားစွာ အကျိုးအမြတ် ဖြစ်ထွန်းစေနိုင်မည်ဖြစ်သည်။

**အစိုးရဈေးနှုန်း ထောက်ပံ့မှုများနှင့် နှုန်းသေအခွန်များက ဆွဲဆောင်မှုမက်လုံးများအား ယိုယွင်း စေသည်။**

သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကဏ္ဍခွဲ အများစုအား စီးပွားဖြစ်မဟုတ်သော အခြေခံဖြင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်နေသည့် နိုင်ငံ တော်ပိုင်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများက လွှမ်းမိုးထားသည်။ အစိုးရထောက်ပံ့မှုများနှင့် ဈေးကွက်တန်ဖိုးအောက် သတ်မှတ် ထားသော အခွန်များ သို့မဟုတ် ကုန်ကျစရိတ်များသည် ပုဂ္ဂလိက လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအား ဈေးကွက် ပြင်ပသို့ ဖယ်ရှားမှုဖြစ်စေသည်။ ၎င်းတွင် အကန့်အသတ်ရှိသောပြိုင်ဆိုင်မှုနှင့် ပုဂ္ဂလိက ကဏ္ဍရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုရှိပြီး မကြာခဏ ဝန်ဆောင်မှုအရည်အသွေးနှင့် ပိုင်ဆိုင်မှု ထိန်းသိမ်းပြုပြင်မှုပိုင်းတို့တွင် အားနည်းမှု ဖြစ်စေသည်။ အမှန်တကယ်ပင် နှုန်းသေ အခွန်နှုန်းထားများမှ ရရှိသော အကန့်အသတ်ရှိသည့် ဘဏ္ဍာငွေများသည် အခြေခံကွန်ရက်များအား ထိန်းသိမ်းပြုပြင်မှုအတွက်များစွာ မလုံလောက်ပါ။ အဓိကဥပမာတစ်ခုမှာ ကုန်းတွင်းရေကြောင်း ကွန်ရက်များတွင် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာအရင်းအမြစ်များ မရှိခြင်းကြောင့် ရေနည်းသော ရာသီတွင် သောင်တူးဖော်မှုပိုင်းပြည့်စုံ ထိရောက်စွာ မဆောင်ရွက်နိုင်ဘဲ အဓိကလမ်းကြောင်းများ၏ သွားလာနိုင်မှုအား အကန့်အသတ်ဖြစ်စေသည်။ ဈေးနှုန်း ထောက်ပံ့မှု နှင့်နည်းပါးသော အကောက်ခွန်နှုန်းတို့ကို မကြာခဏတွဲဘက်အသုံးပြုကြခြင်းသည် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာစီမံ ခန့်ခွဲမှု များကို ယိုယွင်းစေပြီး စရိတ်-အကျိုးအမြတ်ဆိုင်ရာဆောင်ရွက်မှုများကို အကန့်အသတ်ဖြစ်စေသည်။

**ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအတွက် ပံ့ပိုးမှုသည် အကန့်အသတ်ရှိနေသည်။**

မြန်မာနိုင်ငံရှိ လမ်းသိပ်သည်းမှုသည် နိမ့်သော်လည်း စာရင်းအင်းများအရ မြန်မာနိုင်ငံရှိ ယာဉ်လမ်းကြောရှိ သေဆုံးမှုနှုန်းသည် ၎င်း၏ ဒေသဆိုင်ရာ အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများထက် ပိုမို မြင့်မားနေသည်ဟု ပြနေသည်။ ၂၀၀၇ ခုနှစ်တွင် ကမ္ဘာကျန်းမာရေးအဖွဲ့မှ ယာဉ်အစီး ၁၀၀၀ တွင် သေဆုံးမှု ၁၅.၇ ရှိသည်ဟု ခန့်မှန်းခဲ့ပြီး ၎င်းသည် ထိုင်းနိုင်ငံ (၄.၉)၊ ဗီယက်နမ်နိုင်ငံ (၅.၆) နှင့် ဩစတေးလျ (၁.၁) ကဲ့သို့သော အခြားနိုင်ငံများထက် ပိုမိုမြင့်မားသည်။ ၎င်းသည် သိသာထင်ရှားသော လူမှုရေးကုန်ကျမှုများရှိသည့်အပြင် ကုလသမဂ္ဂ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ရံပုံငွေအဖွဲ့၏ ၂၀၀၃ ခုနှစ် လေ့လာမှုမှ ယာဉ်မတော်တဆဖြစ်မှုများသည် အသားတင် အမျိုးသားထုတ်ကုန်၏ အကြမ်းဖျင်း ၃% ကုန်ကျစရိတ် ရှိသည်ဟု ခန့်မှန်းထားသည်။

အမျိုးမျိုးသော အစိုးရ အေဂျင်စီများအား ပေါင်းစည်းထားသည့် လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး စီမံချက်တစ်ခု ရှိသော်လည်း လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးတွင်တိုးတက်မှု အနည်းငယ်သာရှိခဲ့သည်။ ထိုသက်ရောက်မှုများသည် မသိသာသော်လည်း ညံ့ဖျင်းသော ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုများကြောင့် အခြားသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်များတွင်လည်း

ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး ပြဿနာများ တည်ရှိနေသည်။ ဥပမာ - ကုန်းတွင်း ရေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေးတွင် မလုံလောက်သော သောင်တူးဖော်ခြင်းများကြောင့် ရေစူး အကန့်အသတ်ရှိသည်။ အစိုးရမှ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကွန်ရက်များအား ခေတ်မှီစေရန် မဟာဗျူဟာများ စတင်နေရာ ထိုအမျိုးမျိုးသော အန္တရာယ်အလားအလာ များအား ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရမည်ဖြစ်သည်။ ထိုကဲ့သို့ ကဏ္ဍစုံ ပံ့ပိုးရေးတွင် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ ဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးအတွက် ပြီးပြည့်စုံသော ချည်းကပ်မှုများကို ပါဝင်သင့်သည်။

**ကြိုတင်ဝင်ငွေခွန် ပေးဆောင်မှုများသည် ကုန်တင်ပို့သူများအပေါ် ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးဖြစ်စေသည်။**

ကုန်စည်ပို့ဆောင်သူများသည် တစ်နှစ်ပါတ်လုံး ငွေတောင်းခံလွှာတန်ဖိုးများအပေါ် အခြေခံပြီး ဝင်ငွေခွန်၏ ၂% အား ကြိုတင်ပေးချေမှု ပြုလုပ်ရန် လိုအပ်သည်။ ဤသတ်မှတ်ချက်သည် ကုန်သွယ်ရေးလုပ်ဆောင်ရာတွင် နှစ်စဉ် ဝင်ငွေကြေညာလွှာနှင့်အညီ ဖြတ်တောက်ခြင်းသည် တစ်နှစ်တွင် တစ်ကြိမ်သာပြုလုပ်ရာ စီးပွားရေးလုပ်ဆောင်ခြင်း၏ ဆုံးရှုံးမှု အလားအလာများ အပါအဝင် ကုန်ကျစရိတ်အား တိုက်ရိုက်တိုးမြှင့်စေသည်။ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများသည် ထိုအခွန်အတွက် ကြိုတင်ရံပုံငွေအား ရှာဖွေရာတွင် ဘဏ္ဍာငွေကြေး ရရှိနိုင်ရန် မလုံလောက်မှုအခက်အခဲများရှိသည်။ ထို့ပြင် တစ်ခြားတစ်ဖက်တွင်လည်း ထိုငွေသားကို ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အတွက် သို့မဟုတ် မမျှော်မှန်းသော ကုန်ကျ စရိတ်များ၊ အခွင့်အလမ်းများ ပေါ်ပေါက်လျှင် အခုအခံအဖြစ် အသုံးပြုနိုင်သည်။ ဘဏ္ဍာရေးဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးသည် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု အသစ်များအား မရပ်တည်နိုင်အောင် ပြုလုပ်နိုင်ခြင်းကြောင့် ဤအခွန်ကောက်ခံမှုအနေအထား သည် ကုမ္ပဏီသစ်များအား ပို့ကုန်တင်ပို့ခြင်းဆောင်ရွက်ရန် အားမပေးခြင်းကို ဖြစ်စေသည်။ ဤအခွန်အား ဖယ်ရှားခြင်း သို့မဟုတ် အနည်းဆုံးအနေနှင့် ကောက်ခံမှုအကြိမ်ကို ပိုမိုလျော့ချပေးခြင်းဖြင့် ကုန်တင်ပို့သူများအတွက် ပိုမိုပြီး သက်ဝင် လှုပ်ရှားနိုင်သော အနေအထားတစ်ခုအား ရရှိအဆင်ပြေစေမည်ဖြစ်သည်။

**အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ ကိစ္စရပ်များ(ရောင်းလိုအားဘက်ခြမ်း)**

**ပုံစံ-၃ မြန်မာနိုင်ငံရှိ TFL တွင် ဆောင်ရွက်နေသော အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ ကိစ္စများ**

- မလုံလောက်သော ဆိပ်ကမ်းအဆောက်အအုံများနှင့် ကုန်စည်ကိုင်တွယ်ရေး ကိရိယာများသည် စွမ်းဆောင်ရည် နှင့် ဝန်ဆောင်မှု အရည်အသွေးပိုင်းများအား အကန့်အသတ် ဖြစ်စေသည်။
- ကုန်းတွင်း ကုန်သေတ္တာစခန်း လုပ်ဆောင်နိုင်စွမ်း မရှိခြင်းကြောင့် ထိရောက်မှုများကို လျော့ကျစေပြီး ကုန်ကျစရိတ်နှင့် ဆုံးရှုံးမှုအလားအလာများကို တိုးမြှင့်စေသည်။
- အလိုအလျောက်အစီအစဉ်ရေးဆွဲမှုမရှိခြင်းသည် ဆိပ်ကမ်းရှင်းလင်းရေးတွင်နှောင့်နှေးမှုများဖြစ်ပေါ်စေသည်။
- Bonded warehouse များ မရှိခြင်းကြောင့် ပို့ကုန်ဆိုင်ရာ ထိရောက်မှုအား လျော့နည်းစေသည်။
- EDI မရှိခြင်းကြောင့် ထိရောက်သော ကုန်သွယ်ရေး လွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်းကို အဟန့်အတားဖြစ်စေသည်။
- စာရွက်အခြေခံနှင့် ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးဖြစ်စေသော ပို့ကုန်ဆိုင်ရာ အကောက်ခွန်လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများသည် ကုန်ကျစရိတ်များ၊ ဆုံးရှုံးမှုအလားအလာများနှင့် လုပ်ငန်းလည်ပတ်ချိန်စုစုပေါင်းအား တိုးမြှင့်စေသည်။
- အအေးခန်းစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် မရှိခြင်းကြောင့် ပို့ကုန်ဆိုင်ရာ တိုးချဲ့ခြင်းအတွက် အခွင့်အလမ်းများအား လျော့နည်းစေသည်။



- ကုန်တင်ယာဉ်များနှင့် ရထားလိုင်းများအတွက် ပြည်တွင်း ကုန်စည်စာရင်းစနစ် မရှိခြင်းသည် ထိရောက်မှုနှင့် လုံခြုံရေးအား အဟန့်အတားဖြစ်စေသည်။
- ကုန်စည်ပို့ဆောင်သူများနှင့် အကောက်ခွန်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်သူများတွင် ကျွမ်းကျင်ဝန်ထမ်း မလုံလောက်မှုကြောင့် ဝန်ဆောင်မှုစွမ်းဆောင်ရည်အား အကန့်အသတ်ဖြစ်စေသည်။
- ရထားလမ်း ကွန်ရက်များအား ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်မှုအတွက် အသုံးပြုမှုနည်းပါးပါသည်။
- မလုံလောက်သော ကုန်းလမ်းကွန်ရက်များကြောင့် ဆက်သွယ်နိုင်မှုအား အကန့်အသတ်ဖြစ်စေသည်။
- ကုန်းတွင်းရေကြောင်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုတွင် အကန့်အသတ်ရှိပါသည်။
- ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးဖြစ်စေသော စီးပွားရေးဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများမှ ကုန်ကျစရိတ်များနှင့် ဆုံးရှုံးမှုအလား အလားများအား တိုးမြှင့်စေသည်။

---

မလုံလောက်သော ဆိပ်ကမ်းအဆောက်အအုံများနှင့် ကုန်စည်ကိုင်တွယ်ရေး ကိရိယာများသည် စွမ်းဆောင်ရည် နှင့် ဝန်ဆောင်မှု အရည်အသွေးပိုင်းများအား အကန့်အသတ် ဖြစ်စေသည်။

---

မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဆိပ်ကမ်းအဆောက်အအုံများသည် အရွယ်အစား ကိရိယာနှင့် ဝန်ဆောင်မှု စွမ်းဆောင်ရည်များတွင် မလုံလောက်ပါ။ ရေစူးသည် မြန်မာနိုင်ငံ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ သီလဝါဆိပ်ကမ်း တွင် ၉ မီတာအထိ ကန့်သတ်ထားပြီး ရန်ကုန်တွင် ၈ မီတာသာရှိရာ ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်သော သင်္ဘောများ၏ အရွယ်အစားအား အကန့်အသတ်ဖြစ်စေ သည်။ ကုန်စည်များအား တင်/ချခြင်းအတွက် လုံလောက်သော ဆိပ်ကမ်းအဆောက်အအုံမရှိပဲ အလိုအလျောက် ကုန်စည် ကိုင်တွယ်ခြင်း စနစ်လည်းမရှိပါ။ လူဖြင့် ကိုင်တွယ်ခြင်းသည် ထိရောက်မှုအား သိသာစွာ လျော့နည်းစေပြီး တစ်ချိန်တည်းတွင် ကုန်စည်များ ထိခိုက်မှုအလားအလာအားတိုးမြှင့်စေသည်။ လူဖြင့် ကိုင်တွယ်ခြင်း အတွက် ကိရိယာ များမှာလည်း အကန့်အသတ်ရှိပြီး အလုပ်သမားများမှာ Gantry Crane များမရှိသော အခါတွင် Mobile Crane များအား အသုံးပြုရသည်။

ထို့အပြင် ဆိပ်ကမ်းသည် လူဖြင့်စစ်ဆေးခြင်းအတွက် လုံလောက်သောစွမ်းဆောင်ရည်များမရှိဘဲ တစ်ချိန်တည်း တွင် အများဆုံး ကုန်သေတ္တာ ၂၀ကိုသာ စစ်ဆေးနိုင်သည်။ ထိရောက်သော ကုန်စည်လုပ်ငန်း စီစစ်ခြင်းသည် X-ray ဖြင့်စစ်ဆေးခြင်းအတွက် ကုန်သေတ္တာများအား အလိုအလျောက်အစီအစဉ် ရေးဆွဲခြင်းစနစ် မရှိခြင်းကြောင့် ပိုမို နှောင့်နှေးစေသည်။ ဆိပ်ကမ်းများသို့ လမ်းများအသုံးပြုခွင့်သည် လုံလောက်မှုမရှိဘဲ တိုးတက်အောင် ဆောင်ရွက်သင့် သည်။ ရန်ကုန် ဆိပ်ကမ်းသို့ တိုက်ရိုက် အသုံးပြုနိုင်သောလမ်းအား မကြာခင်က ပြီးစီးခဲ့သော်လည်း ဆိပ်ကမ်းသည် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့ခြင်းနှင့် ကြီးမားသော ပြည့်ကြပ်မှုများ ဖြစ်ပေါ်နေဆဲဖြစ်သည်။ အားလုံးပေါင်းစပ်လိုက်သောအခါ ထိုမလုံလောက်မှုများမှ စောင့်ဆိုင်းခြင်းနှင့် စုစုပေါင်းအချိန် တိုးမြှင့်လာပြီး ကုန်ပစ္စည်းပျက်စီးမှု ဖြစ်စဉ်များလည်း မြင့်တက်လာသည်။

---

ကုန်းတွင်း ကုန်သေတ္တာစခန်း လုပ်ဆောင်နိုင်စွမ်း မရှိခြင်းကြောင့် ထိရောက်မှုများကို လျော့ကျစေပြီး ကုန်ကျစရိတ်နှင့် ဆုံးရှုံးမှုအလားအလာများကို တိုးမြှင့်စေသည်။

---

ကုန်းတွင်း ကုန်သေတ္တာစခန်းများ အချို့ရှိသော်လည်း ၎င်းတို့မှာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအားလုံးဖြင့် အလွယ်တကူ အသုံးမပြုနိုင်ပါ။ ထို့အပြင် ထိုအဆောက်အအုံများ၏ နေရာမှာ ကျပ်တည်းပြီး ကုန်သေတ္တာစီမံခန့်ခွဲရေးစနစ်များ မရှိခြင်းမှာ ထိုကုန်သိုလှောင်ရုံများ လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်ရာတွင် အားထားနိုင်မှုနှင့် ထိရောက်မှုတို့အား သိသာစွာ



လျော့နည်းစေသည်။ ကုန်းတွင်း ကုန်သေတ္တာစခန်းများတွင် ကုန်သေတ္တာများအား သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်း လုပ်ဆောင်သူများမှ ယေဘုယျအားဖြင့် လုပ်ဆောင်သော်လည်း ပြည့်ကျပ်မှုနှင့် ညံ့ဖျင်းသော စီစဉ်မှုများကြောင့် မကြာခဏ ပြတ်တောက်မှု ဖြစ်ပေါ်ပြီး အမျိုးမျိုးသော Carrier များ၏ ကုန်သေတ္တာများကိုလည်း ခွဲခြားမထားပါ။ မည်သည့် စခန်းမှ ကွင်းအတွင်းစီမံချက်များ ပြည့်စုံလုံလောက်စွာချမှတ်ထားခြင်းမရှိဘဲ ၎င်းတို့မှ ကုန်သေတ္တာရွေ့လျားမှုများကို လည်း ပုံမှန်ခြေရာခံမှုမရှိပါ။ စခန်းများသည် သတ်မှတ်သည်ထက်ပိုမိုလုပ်ဆောင်ရသည့်အခါ မကြာခဏ ကုန်သေတ္တာ ၈ ခုအထိ ထပ်ထားခြင်းများ ဖြစ်ပေါ်စေပြီး သိသာထင်ရှားသော နှောင့်နှေးမှုများအပါအဝင် ခက်ခဲမှု အချို့ကို ဖြစ်စေသည်။

နေရာမချနိုင်သော ကုန်သေတ္တာများကို ရွှေ့ရန်အတွက် ကြိုးပမ်းအားထုတ်မှု အများအပြား လိုအပ်ပြီး၊ သို့မဟုတ် ပျက်စီးနေလျှင် (မကြာခဏ ဖြစ်စဉ်)၊ ကုန်တင်ပို့သူမှ ကုန်သေတ္တာနံပါတ်အသစ်နှင့် စာရွက်စာတမ်းအစုံများအား ရရှိရန် လုပ်ဆောင်ရပြီး၊ ကုန်သေတ္တာအသစ်တစ်လုံး တောင်းခံခြင်း၏ လုပ်ငန်းစဉ်အား ပြန်စရသည်။ ရလဒ်တစ်ခု အနေဖြင့် လုပ်ငန်းစဉ်တစ်ခုလုံးသည် တစ်ရက်အထိ ကြာနိုင်ပြီး သိသာသော နှောင့်နှေးမှုများ၊ ကုန်ကျစရိတ်နှင့် မသေချာမှုများကို ဖြစ်ပေါ်စေသည်။ စွမ်းဆောင်ရည်များအား တိုးချဲ့ခြင်း၊ ICT နည်းလမ်းများအား စတင်အသုံးပြုခြင်း နှင့် သင့်လျော်သောကုန်စာရင်း စီမံခန့်ခွဲမှု အလေ့အထများအား အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းဖြင့် ထိုအားနည်းမှုများအား ဖြေရှင်းခြင်းသည် ပိုမိုပွင့်လင်းမြင်သာပြီး တည်ငြိမ်သော ထောက်ပံ့ ပို့ဆောင်ရေးအနေအထား အား ရရှိစေမည်။

---

**အလိုအလျောက် အစီအစဉ် ရေးဆွဲမှု မရှိခြင်းသည် ဆိပ်ကမ်းရှင်းလင်းရေးတွင် နှောင့်နှေးမှုများဖြစ်ပေါ်စေသည်။**

---

ကုန်သေတ္တာ ရှင်းလင်းရေးအတွက် အလိုအလျောက် အစီအစဉ်ရေးဆွဲခြင်း မရှိခြင်းသည် အချိန်ကုန်စေသော ကိုင်တွယ်ခြင်းနှင့် စုဆောင်းခြင်းလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကို ပိုမိုရှုပ်ထွေးစေသည်။ ရလဒ်သည် အရင်ရောက်သူ အရင် ဝန်ဆောင်မှုရသော အခြေခံဖြင့် လုပ်ဆောင်သည့် ရှုပ်ထွေးသော တန်းစီခြင်းများပါသည့် မထိရောက်သော စနစ် ဖြစ်သည်။ ၎င်းမှ ပို့ကုန်များအား ဆိပ်ကမ်းများနှင့် လေဆိပ်များတွင် ရှင်းလင်းရာတွင် သိသာထင်ရှားသော နှောင့်နှေးမှု များဖြစ်ပေါ်စေသည်။ ထိုနှောင့်နှေးမှုများသည် ကုန်တင်ပို့သူများအတွက် အခွင့်အရေး ကုန်ကျမှုများ ဖြစ်ပေါ်စေသည် သာမက ၎င်းတို့အတွက် ပုပ်သိုးနိုင်သောပစ္စည်းများ၏ တိုက်ရိုက်ကုန်ကျစရိတ်နှင့် ဆုံးရှုံးမှုများ ဖြစ်ပေါ်စေရန် အလား အလာများ ဖြစ်ပေါ်စေသည်။ အမှန်တကယ်ပင် ကုန်စာရင်းနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအား ထိရောက်စွာ စီမံခန့်ခွဲရန်နှင့် တောင်းဆိုမှုများသော ဈေးကွက်များသို့ ကုန်စည်များ စိတ်ချစွာ ပို့ဆောင်ရန် ကုန်တင်ပို့သူ ၏ စွမ်းဆောင်ရည်အပေါ်တွင် သိသာသော သက်ရောက်မှုများရှိသည်။ ခေတ်မှီသော ကုန်သွယ်ရေး အဆင်ပြေ ချောမွေ့စေခြင်းဆိုင်ရာ အနေအထားမှ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအား ကုန်ကျစရိတ် သက်သာသော အနေအထားဖြင့် နိုင်ငံခြားစီးပွားရေး လုပ်ငန်းများ၏ တောင်းဆိုမှုများအား စိတ်ချစွာပြည့်မီစေရန် လုပ်ဆောင်နိုင်စေမည်။ မြန်မာနိုင်ငံ အနေဖြင့် ထိုကဲ့သို့ ပြည့်ကျပ်မှုများ၊ စောင့်ရသည့် အချိန်များနှင့် မသေချာမှုများအား လျော့ချရန် အလိုအလျောက် အစီအစဉ်ရေးဆွဲခြင်း အလေ့အထများအား ကျင့်သုံးရန်မှာ အရေးကြီးသည်။

---

**Bonded warehouse များ မရှိခြင်းကြောင့် ပို့ကုန်ဆိုင်ရာ ထိရောက်မှုအား လျော့နည်းစေသည်။**

---

ငါးအတွက်အအေးခန်းသိုလှောင်မှုအား အဆင်ပြေစေရန် ချွင်းချက်ဖြင့် အထူးခွင့်ပြုထားသည်မှလွဲပြီး အကောက်ခွန် ရှင်းလင်းရေးသည် ဆိပ်ကမ်းများနှင့် လေဆိပ်များ ပြင်ပတွင် မရရှိနိုင်ပါ။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် Bonded warehouse များ

မရှိခြင်းကြောင့် ရလဒ်တစ်ခုအနေဖြင့် ကုန်တင်မှုအတွက် ရည်ရွယ်ထားသော ကုန်စည်များကို ပုဂ္ဂလိက ကုန်သိုလှောင် ရုံတစ်ခုတွင် စုစည်းထားရပြီး ကုန်သေတ္တာဝင်းသို့ ပို့ကာ အကောက်ခွန်မှ စစ်ဆေးခြင်းပြုသည်။ ၎င်းသည် ကုန်တင်ပို့ သူများ လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်ရာတွင် အဆင်ပြေလွယ်ကူမှုကို လျော့ကျစေသည်သာမက ဆိပ်ကမ်းရှင်းလင်းရေး နေရာများတွင် ပြည့်ကျပ်မှု၊ ရှုပ်ထွေးမှုနှင့် နှောင့်နှေးမှုများကို တိုက်ရိုက်ဖြစ်ပေါ်စေသည်။

---

**EDI မရှိခြင်းကြောင့် ထိရောက်သော ကုန်သွယ်ရေး လွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်းအား အဟန့်အတားဖြစ်စေသည်။**

---

အေဂျင်စီများ၊ ကုမ္ပဏီများ နှင့် နိုင်ငံများအကြား Electronic Data များလွှဲပြောင်းမှုအား အဆင်ပြေချောမွေ့စေသည့် EDI သည် ထိရောက်သော ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးအသိုင်းအဝန်း၏ အရေးပါသော အစိတ်အပိုင်းတစ်ခုဖြစ်သည်။ အထူးသဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကုန်သိုလှောင်ရုံ၊ အကောက်ခွန်ဌာနနှင့် ဆိပ်ကမ်းအဆောက်အအုံများသည် ၎င်းတို့၏ EDI အား အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း မရှိမှုကြောင့် နှစ်နာရသည်။ EDI စွမ်းဆောင်ရည်များသည် အကောက်ခွန် လုပ်ထုံး လုပ်နည်းများအား လွှမ်းမိုးနေသည့် စက္ကူအခြေခံ စာရွက်စာတမ်း တင်သွင်းခြင်းနှင့် ပါတ်သက်နေသည့် ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုး များနှင့် ဆုံးရှုံးမှု အလားအလာများအား သိသာစွာ လျော့ကျစေပြီး ကုန်သိုလှောင်ရုံများနှင့် ကုန်စည်များ ကိုင်တွယ်မှု အတွင်း ထိရောက်သော ကုန်စာရင်း စီမံခန့်ခွဲမှုအတွက် အရေးကြီးသော အခြေခံတစ်ခုအား ပံ့ပိုးပေးသည်။ EDI သည် အထူးသဖြင့် ဆိပ်ကမ်းများတွင် အကူအညီပေးနိုင်ပြီး ၎င်းမှ အကောက်ခွန် ရှင်းလင်းရေးလုပ်ငန်းစဉ်တွင် ပါဝင်သူများ အကြား လျှင်မြန်သောဆက်သွယ်ရေးအား လုပ်ဆောင်နိုင်စေပြီး ပုံစံများနှင့် စာရွက်စာတမ်းများ၏ မလိုအပ်သော အရေအတွက်ကို လျော့ချစေကာ အချိန်သက်သာစေပြီး မှားယွင်းဆုံးရှုံးမှုအလားအလာများကို လျော့ချစေသည်။

---

**စာရွက်အခြေခံနှင့် ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးဖြစ်စေသော ပို့ကုန်ဆိုင်ရာ အကောက်ခွန်လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများသည် ကုန်ကျ စရိတ်များ၊ ဆုံးရှုံးမှုအလားအလာများနှင့် လုပ်ငန်းလည်ပတ်ချိန်စုစုပေါင်းအား တိုးမြှင့်စေသည်။**

---

ကမ္ဘာ့ဘဏ်မှ မြန်မာနိုင်ငံအား နယ်စပ်ဖြတ်ကျော်ကုန်သွယ်ရေးအတွက် အဆင့် ၁၁၃ သတ်မှတ်ထားသည်။ ကုန်တင်သွင်းခြင်းနှင့် ကုန်တင်ပို့ခြင်းတို့တွင် စာရွက်စာတမ်း ၉ ခု လိုအပ်ပြီး (ဒေသဆိုင်ရာ ပျမ်းမျှလိုအပ်ချက်မှာ ကုန်တင်သွင်းခြင်းအတွက် ၇ ခု နှင့် တင်ပို့ခြင်းအတွက် ၆ ခု ဖြစ်ပြီး OECD ပျမ်းမျှလိုအပ်ချက်မှာ တင်သွင်းခြင်းနှင့် တင်ပို့ခြင်း နှစ်မျိုးအတွက် ၄ ခု ဖြစ်သည်) ၂၇ ရက်နှင့် ၂၅ ရက် အသီးသီးကြာမြင့်သည်။ ၎င်းသည် သိသာထင်ရှားစွာ ဒေသဆိုင်ရာနှင့် OECD ပျမ်းမျှနှုန်းများ၏အထက်တွင်ရှိသည်။ အမှန်တကယ်ပင် ကုန်တင်ပို့မှုအတွက် လိုအပ်သော စာရွက်စာတမ်းများအား ပြင်ဆင်ခြင်းနှင့် တင်သွင်းခြင်းသည် ပျမ်းမျှ ၁၇ ရက်ကြာပြီး အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၂၂၅ ကုန်ကျ သည်။

ကုန်တင်ပို့မှု လုပ်ငန်းစဉ်၏ အဓိက ကြန့်ကြာမှုများထဲမှ တစ်ခုမှာ ICT စနစ်မရှိခြင်းဖြစ်သည်။ စာရွက်စာတမ်း အများဆုံး ၆ ခု လိုအပ်သည်သာမက ၎င်းတို့၏ အားလုံးသည် စာရွက်အခြေခံဖြစ်သည်။ ကုန်တင်ပို့မှု လိုင်စင် လုပ်ငန်းစဉ်တွင် တစ်ခုတည်းသော Electronic စနစ်သည် ကုန်တင်ပို့မှုလိုင်စင်အတွက် Online မှ လျှောက်ထားခြင်း ဖြစ်ပြီး ၎င်းသည်ပင်လျှင် အဓိကမြို့ပြနယ်ပယ်များ ပြင်ပရှိ အင်တာနက်မြန်နှုန်းပိုင်း အခက်အခဲများကြောင့် အချည်း အနီးဖြစ်စေသည်။

လျှောက်လွှာခွင့်ပြုလိုက်သောအခါ ကုန်တင်ပို့သူသည် ခွင့်ပြုလိုက်သည့်လျှောက်လွှာအား ရယူကာ ကုန်တင်ပို့မှု ဌာနစိတ်သို့ တင်ပြရပြီး အားလုံးသည် စနစ်တကျဖြစ်လျှင် လိုင်စင်အားထုတ်ပေးသည်။ ထို လုပ်ငန်းစဉ် တစ်လျှောက် လုံးတွင် ရုံးချိန်အကန့်အသတ်များက လုပ်ငန်းထိရောက်မှုကို အားနည်းစေပြီး ပြဿနာထိရောက်စွာ ဖြေရှင်းနိုင် စွမ်းရည်ကို လျော့နည်းစေသည်။ အကောက်ခွန်ရှင်းလင်းရေးသည် အလားတူပင်ခက်ခဲသည်။ ကုန်တင်ပို့သူမှ ကုန်တင်ပို့မှုဆိုင်ရာ ကြေညာလွှာအတွက် စီးပွား/ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာနသို့ Online လျှောက်လွှာအား တင်သွင်းနေ ချိန်တွင် အဆင့်များ၏ ကျန်သောအပိုင်းများမှာ စာရွက်အခြေခံပင် ဖြစ်သည်။ အကောက်ခွန်ရုံးများမှ စာရွက်စာတမ်း များအား ဌာန ၅ ခုကို အဆင့်ဆင့်ဖြတ်သန်းပြီး စိစစ် ခွင့်ပြုရေးအတွက် ပို့သည်။ ခွင့်ပြုချက်ရသောအခါ လုပ်ငန်းစဉ်တွင် အဓိက နှောင့်နှေးမှုများထဲမှ တစ်ခုမှာ ရာဖြတ်ခြင်းဖြစ်သည်။ ၎င်းသည် ဝန်ထမ်းအင်အား နည်းပါးခြင်းကြောင့် ဖြစ်ဟန် တူပြီး အကောက်ခွန်ဌာနအနေဖြင့် မနက် ၁၀ နာရီမှသာ သတ်မှတ်သည့် တရားဝင်ငွေကြေးလဲလှယ်နှုန်းအား အသုံးပြု ရသည့် အချက်လည်း ပါဝင် သည်။ ဤသည်မှာ ရုံးများ စောပြီးဖွင့်သော်လည်း ရာဖြတ်ခြင်းအား ထိုအချိန် မတိုင်မှီအထိ အတည် မပြုနိုင်ဟုဆိုလိုသည်။ ကုန်တင်ပို့မှုဆိုင်ရာ ကြေညာလွှာအားရရှိလျှင် သက်ဆိုင်သော စာရွက်စာတမ်း များအား ဆိပ်ကမ်းတွင်တင်သွင်းရသည်။ ဝင်ခွင့်လက်မှတ်ကို ထုတ်ပေးပြီး ကုန်သေတ္တာ စစ်ဆေးခြင်းနှင့် နောက်ဆုံး စိစစ်ခြင်း အတွက်အကောက်ခွန်ရုံးသို့ ဆက်လက်သွားနိုင်သည်။ လုပ်ငန်းစဉ်တွင် ပါဝင်ဆောင်ရွက်ရန် လိုအပ်သည့် လူသား အရင်းအမြစ်များနှင့်အတူ ထိုနှောင့်နှေးမှုများသည် မသေချာမှုနှင့် စရိတ်ကုန်ကျမှုများသို့ ဦးတည်စေသည်။ တင်သွင်းရမည့် စာရွက်စာတမ်းများနှင့် လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအား ရိုးရှင်းအောင်ပြုလုပ်စေပြီး ICT စွမ်းရည် အသုံးပြု သော လိုင်စင်လုပ်ငန်း စဉ်တစ်ခုအား ဆောင်ရွက်ခဲ့လျှင် သိသာထင်ရှားသော အကျိုးအမြတ်များ ရရှိနိုင်သည်။ ဌာနများ နှင့် ရုံးများအကြား အချက်အလက်ဖလှယ်ခြင်းစနစ်သည် ကုန်တင်ပို့မှုဆိုင်ရာလုပ်ထုံး လုပ်နည်းများ၏ လိုင်စင်ထုတ် ပေးခြင်းမှ အကောက်ခွန်ရှင်းလင်းခြင်းအထိ ကုန်ကျစရိတ်များနှင့် ရှုပ်ထွေးမှုများအား သိသာစွာ လျော့ချစေ မည်ဖြစ် သည်။

---

**အအေးခန်း စီမံခန့်ခွဲမှုစနစ် မရှိခြင်းကြောင့် ပို့ကုန်ဆိုင်ရာ တိုးချဲ့ခြင်းအတွက် အခွင့်အလမ်းများအား လျော့နည်းစေသည်။**

---

မြန်မာနိုင်ငံတွင် လုံလောက်သော အအေးခန်း စီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်မရှိပေ။ ကုန်ပစ္စည်းတစ်ခုကို တန်ဖိုးကွင်းဆက်တွင် ညီညွတ်မျှတသော အပူချိန်များအတိုင်း ရှိစေခြင်းသည် နိုင်ငံတကာစည်းမျဉ်းများအား လိုက်နာခြင်းအပြင် အခြေခံ ကျန်းမာရေးနှင့် ဘေးကင်းရှင်းရေးအား သေချာစေရန် မရှိမဖြစ် အစိတ်အပိုင်း တစ်ခုဖြစ်သည်။ ယုံကြည်အားထား ရသော စနစ်တစ်ခုမရှိဘဲ ငါးတင်ပို့ခြင်းကဲ့သို့သော အချို့ကဏ္ဍများအား စည်းမျဉ်းဆိုင်ရာ အဟန့်အတားများ ကြောင့် တိုးချဲ့ရန် မဖြစ်နိုင်ပါ။ ထို့အပြင် အအေးခန်းစနစ်တစ်ခုမရှိခြင်းသည် ပြည်သူလူထုအား ဖျားနာခြင်း အန္တရာယ်များကို တိုးမြှင့်စေပြီး ထိုမှတဆင့် လူမှုဖူလုံရေးပိုင်းတွင် လျော့နည်းစေသည်။

---

**ကုန်တင်ယာဉ်များနှင့် ရထားလိုင်းများအတွက် ပြည်တွင်း ကုန်စည်စာရင်းစနစ် မရှိခြင်းသည် ထိရောက်မှုနှင့် လုံခြုံရေးအား အဟန့်အတားဖြစ်စေသည်။**

---

ခေတ်မှီ နိုင်ငံဖြတ်ကျော်သယ်ဆောင်ခြင်းအား အဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းဆိုင်ရာ မူဝါဒတစ်ခု မရှိခြင်းနှင့် ကုန်စည် စာရင်းစနစ်မရှိခြင်းသည် ကုန်စည်များ၏ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ပို့ဆောင်ရေးတို့ကို စိစစ်ရန် ပိုမိုခက်ခဲ စေသည်။ စံပြုစနစ်တစ်ခု မရှိခြင်းသည် ပို့ဆောင်ရေးနှင့် အကောက်ခွန်ဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများတွင် သတိမမူခြင်းများ



ဖြစ်နိုင်ချေကို ပိုမိုတိုးမြှင့်စေသည်။ စံသတ်မှတ်ထားသောကုန်စည်စာရင်းတစ်ခုသည် ပိုမိုထိရောက်ပြီး အချိန်မှန်သော ကုန်ပစ္စည်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကို ဖြစ်ပေါ်စေကာ မမှန်ကန်သော ပို့ဆောင်မှုများ သို့မဟုတ် အကောက်ခွန်ဆိုင်ရာ သတိမမူမိခြင်းများ၏ အလားအလာကို လျော့ပါးစေသည်။ ထို့အပြင် ဒေသအလိုက် မြေပြင် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဆိုင်ရာ ဝန်ဆောင်မှုများ၏ ပျံ့နှံ့မှုမှာ Courrier များအား မကြာခင် ပြောင်းလဲရန် လိုအပ်သည်။ စံချိန်မီကုန်စည် စာရင်း များသည် ထိုလွှဲပြောင်းမှုများ၏ ထိရောက်မှုအား တိုးတက်စေမည်ဖြစ်ပြီး တစ်ချိန်တည်းတွင် ကုန်စာရင်းများ နေရာမှား ထားခြင်း၏ အလားအလာများကို လျော့နည်းစေသည်။

---

**ကုန်စည်ပို့ဆောင်သူများနှင့် အကောက်ခွန်ဝန်ဆောင်မှုပေးသူများတွင် ကျွမ်းကျင်ဝန်ထမ်း မလုံလောက်မှုကြောင့် ဝန်ဆောင်မှုစွမ်းဆောင်ရည်အား အကန့်အသတ်ဖြစ်စေသည်။**

---

ပံ့ပိုးဆောင်ရွက်ပေးသောဝန်ထမ်းများသည် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေး၊ စာရွက်စာတမ်းတင်သွင်းခြင်း၊ ကုန်စည် ကိုင်တွယ်ခြင်း၊ အာမခံနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ စီမံခန့်ခွဲမှုအလေ့အထများတွင် လုံလောက်သော စွမ်းဆောင် ရည်များ ကင်းမဲ့နေသည်။ ထိုအားနည်းချက်များသည် အကောင်းဆုံးအလေ့အထများနှင့်အညီ ကုန်ကျစရိတ်နှင့် အချိန် သက်သာစေသော ဝန်ဆောင်မှုများအား ပေးရန်နှင့် ပြောင်းလဲနေသော ကမ္ဘာ့ကုန်သွယ်ရေး အသိုင်းအဝိုင်းနှင့်အညီ အလေ့အထအသစ်များနှင့် ဝန်ဆောင်မှုများအား အသုံးပြုရန် ၎င်းတို့၏ စွမ်းဆောင်ရည်များကို အဟန့်အတား ဖြစ်စေ သည်။ ယေဘုယျအားဖြင့် ဝန်ထမ်းများသည် အကောင်းဆုံးအလေ့အထများနှင့် စပ်လျဉ်းပြီး အသိပညာအားနည်း နေကာ သင်တန်းများနှင့် ကွန်ရက်ပြုလုပ်ခြင်းဆိုင်ရာ အခွင့်အရေးများမှ အကျိုးကျေးဇူးရရှိနိုင်ပြီး ၎င်းမှအသိပညာများ အားကောင်းမှုကို တိုးတက်စေသည်။ MIFFA တွင် ၎င်းကိုယ်ပိုင် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ သင်တန်းကျောင်းရှိပြီး ကုန်စည်ပို့ဆောင်သူများနှင့် အကောက်ခွန်ဝန်ဆောင်မှု ပေးသူများနှင့် ဆီလျော်သော အစိုးရအေဂျင်စီများအတွင်း လုံလောက်သော လူသားအရင်းမြစ် စွမ်းဆောင်ရည် များအား သေချာစေရန် သင်တန်းကျောင်းနှင့် သင်တန်းဆရာ ဖြစ်သင်တန်းများမှ တဆင့် ကြိုးပမ်းမှုများအား လုပ်ဆောင်နေသည်။

---

**ရထားလမ်း ကွန်ရက်များအား ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်မှုအတွက် အသုံးပြုမှုနည်းပါးသည်။**

---

ရထားလမ်းများသည် အစိုးရ ချုပ်ကိုင်မှုအောက်တွင်ရှိနေဆဲဖြစ်ပြီး အဓိကရထားလမ်းကွန်ရက်များအား အဆင့်မြှင့် တင်ခြင်းနှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးတို့တွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အနည်းငယ်သာရှိခဲ့သည်။ မလုံလောက်သော အခြေခံ အဆောက်အအုံများကြောင့် ဝေးလံသောနယ်ပယ်ဒေသများသို့ သွားရောက်နိုင်ခြင်းမရှိပါ။ ကုန်စည် စီမံခန့်ခွဲရေး ဝန်ဆောင်မှုများသည် ညံ့ဖျင်းကာ မထိရောက်ပဲ ရထားပို့ဆောင်ရေးသည် ကြာမြင့်သော ခရီးသွားလာအချိန်များနှင့် မကြာခင် နှောင့်နှေးမှုများကြောင့် နှစ်နာရသည်။ နှောင့်နှေးမှုများသည် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ အားနည်းခြင်းနှင့် သံလမ်းအသစ် လဲလှယ်ခြင်းကဲ့သို့သော အခြေခံ အဆောက်အအုံများအား အဆင့်မြှင့်တင်ရာတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအကန့်အသတ်များကြောင့် လုပ်ငန်းလည်ပတ်မှုနှေးကွေးခြင်းတို့၏ ရလဒ်များဖြစ်သည်။ အမှန် စင်စစ်ပင် စိန်ခေါ်မှုများနှင့် နည်းပါးသော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို လုပ်ငန်းလည်ပတ်နေသည့် မီးရထား ခေါင်းတွဲများ၏ ၂၅% ကျော်မှာ နှစ် ၄၀ ကျော်ရှိနေသည်ဆိုသည့် အချက်က ပြသနေသည်။

ထို့အပြင် ဘူတာများတွင် ပစ္စည်းကိရိယာပိုင်းပံ့ပိုးမှုမလုံလောက်မှုကြောင့် ကုန်စည်များအား လူဖြင့်ကိုင်တွယ်ခြင်းကို ဖြစ်ပေါ်စေပြီး ၎င်းမှ ကုန်စည်များ ပျက်စီးမှု၏ အလားအလာများအား တိုးမြှင့်စေသည်။ ဝန်ဆောင်မှုနှင့် စပ်လျဉ်းပြီး ပြည်တွင်း ကုန်သေတ္တာပိုင်ရှင်များ (အစိုးရနှင့် ပုဂ္ဂလိက) များမရှိခြင်းမှ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများသည် နိုင်ငံခြားအဖွဲ့

အစည်းများအပေါ် မှီခိုနေခြင်းကို ဖြစ်စေသည်။ နောက်ဆုံးအနေဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ မီးရထားလမ်းများသည် နိုင်ငံတကာ စံနှုန်းများနှင့် မကိုက်ညီသည့် ကျဉ်းမြောင်းသော သံလမ်းစနစ်ကို အသုံးပြုသည်။ ရလဒ်မှာ နယ်စပ် ခြင်းထိစပ်နေသော နိုင်ငံများနှင့် အပြန်အလှန် အသုံးပြုနိုင်စွမ်း မရှိခြင်းဖြစ်သည်။ ကုန်စည်များကို သံလမ်း ကွန်ရက် နှစ်ခုနှင့် ၎င်းတို့၏ ကိုင်တွယ်ရေး စနစ်များအကြား လွှဲပြောင်းရမည်ဖြစ်ရာ သံလမ်းစနစ်တွင် အပြန်အလှန် အသုံးပြုနိုင် စွမ်းမရှိခြင်းသည် ရထားဖြင့် နိုင်ငံတကာကုန်စည်ပို့ဆောင်မှုများ၏ အချိန်နှင့်ကုန်ကျစရိတ်ကို တိုးမြှင့် စေသည်။ အထူး စိုးရိမ်ရသည့်အချက်မှာ လက်ရှိစနစ်၏ ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ ရှင်သန်နိုင်စွမ်း မရှိခြင်း ဖြစ်သည်။ ဖော်ပြထားသည့်အတိုင်း စီးပွားရေးဆိုင်ရာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နိုင်မှုအလားအလာအနည်းငယ်သာရှိသော ဈေးနှုန်းကြီးမြင့်သည့် နယ်ပယ်များတွင် သံလမ်းသစ်များခင်းရန် အာရုံစိုက်ခြင်းသည် ဘဏ္ဍာအခွန် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးသို့ ဦးတည်စေမည့် ပိုမိုအရေးကြီးသော ကွန်ရက်များအား ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းအတွက် ရံပုံငွေများအား အကန့်အသတ်ဖြစ်စေသည်။ ပိုမို ထိရောက်သော ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဆိုင်ရာ ဆုံးဖြတ်ချက်များသို့ ဦးတည်စေသည့် ကုန်ကျစရိတ်များနှင့် ဘဏ္ဍာအခွန် အလား အလာများအား လုံလောက်စွာ ထိန်းညှိစေနိုင်သော စီးပွားရေးအရ အာရုံစိုက်သည့် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ စီမံခန့်ခွဲခြင်း စနစ်တစ်ခု မရှိခြင်း သည် ၎င်းကို ရှုပ်ထွေးမှုဖြစ်စေသည်။

---

**မလုံလောက်သော ကုန်းလမ်းကွန်ရက်များသည် ဆက်သွယ်နိုင်မှုအား အကန့်အသတ်ဖြစ်စေသည်။**

---

အဓိက ကုန်းလမ်းကွန်ရက်သည် သမိုင်းအရ နိုင်ငံ၏ မြောက်ပိုင်းနှင့် တောင်ပိုင်းအား ဆက်သွယ်ရန် တည်ဆောက် ထားခဲ့သည်။ မည်သို့ပင်ဆိုစေကာမူ မြန်မာနိုင်ငံ၏ အမျိုးသားလမ်းကွန်ရက်စီမံချက်တွင် ဖော်ပြထားသည့်အတိုင်း အဓိက ကွန်ရက်များအား ပိုမိုကြီးမားသော အသုံးပြုနိုင်စွမ်းအား ပေးနိုင်ရန် တိုးချဲ့ခဲ့သည်။ သို့သော် အဆင့်နိမ့် ဒေသဆိုင်ရာ လမ်းကြောများသည် ကျယ်ပြန့်မှုနည်းပြီး မကြာခင် ဆိုးဝါးသော အခြေအနေတွင်တည်ရှိနေသည်။ လမ်း ကွန်ရက်များ၏ ပိုမိုထိရောက်သောဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးနှင့်စီမံခန့်ခွဲခြင်းများသည် အစိုးရမှစီမံခန့်ခွဲသောရှုပ်ထွေးသည့် မူဘောင်များကြောင့် အဟန့်အတား ဖြစ်ခဲ့ရသည်။ အမှန်ပင်၊ အမျိုးမျိုးသော အေဂျင်စီများတွင် ထပ်နေသော တာဝန်ဝတ္တရားများရှိပြီး ပဟိုထိန်းချုပ်မှုနှင့် စီမံကိန်းရေးဆွဲခြင်း မရှိခြင်းကြောင့် ထိရောက်မှုအချို့မရှိခြင်းသို့ ဦးတည် စေခဲ့သည်။ ထို့အပြင် တစ်စိတ်တစ်ပိုင်းဖြစ်နေသော အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ အုပ်ချုပ်မှုများမှ တိကျသေချာမှုမရှိသော တာဝန်ခွဲဝေမှုများကို ဖြစ်ပေါ်စေခဲ့သည်။ ၎င်းအား ဘတ်ဂျက်ဆိုင်ရာ အကန့်အသတ်များဖြင့် ရှုပ်ထွေးစေသည်။ ကွန်ရက်အတွက် ရန်ပုံငွေ၏ အများစုသည် ယေဘုယျအားဖြင့် နိုင်ငံ၏ ပိုမိုဝေးလံသော ဒေသများ၏ ဆက်သွယ် နိုင်မှုအား တိုးတက်စေရန် ရည်ရွယ်သော လမ်းသစ်တည်ဆောက်ခြင်းများအတွက် ကြိုတင်လျာထားသည်။ ၎င်းမှ အဓိကလမ်းကွန်ရက်များအား ပြုပြင် ထိန်းသိမ်းခြင်းအတွက် ရံပုံငွေကို အကန့်အသတ်ဖြစ်စေသည်။ လက်ရှိတွင် အကန့်အသတ်ရှိသော ယာဉ်ကြောပမာဏသည် လက်ရှိပြုပြင် ထိန်းသိမ်းခြင်းအဆင့်မှာ လုံလောက်သည်ဟု ယူဆ သည်။ သို့သော် စီမံကိန်းရေးဆွဲသူများအနေဖြင့် အကုန်ကျ သက်သာသော သရုပ်ခွဲလေ့လာခြင်းသို့ ပြောင်းလဲ အာရုံစိုက်ရမည်ဖြစ်ပြီး ယာဉ်ကြောများတွင် ခန့်မှန်းထားသော တိုးတက်မှုများအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများအား ဦးစား ပေးရန် ၎င်းတို့၏ စွမ်းဆောင်ရည်များကို တိုးမြှင့်ရမည်ဖြစ်သည်။



**ကုန်းတွင်းရေးကြောင်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုတွင် အကန့်အသတ်ရှိသည်။**

ကုန်းတွင်းရေးကြောင်းလုပ်ငန်းများသည် သဘာဝ ကွန်ရက်များအား အသုံးပြုခွင့်ရှိသော်လည်း သိသာ ထင်ရှားသော ဘဏ္ဍာရေးအရင်းအမြစ်များ လိုအပ်သည်။ မြစ်များမှာ အခမဲ့ဖြစ်သော်လည်း ၎င်းတို့အားဆက်လက်ပြီး သွားလာနိုင်ခြင်း သေချာစေရန် အမျိုးမျိုးသောကြိုးပမ်းမှုများလိုအပ်သည်။ ၎င်းတွင် ကျယ်ပြန့်သော သောင်တူးဖော်ခြင်း ၊ လုံလောက်သော ဆက်သွယ်ရေးများနှင့် ရေကြောင်းပြအဆောက်အအုံများ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်း တို့ပါဝင်သည်။ ထိုတာဝန်များသည် MoT ၏ ရေအရင်းမြစ် စီမံခန့်ခွဲရေးဆိုင်ရာဦးစီးဌာနတွင်ရှိပြီး ၎င်းသည် အခြားအေဂျင်စီ အများအပြားမှ တဆင့် လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သည်။ ရာစုနှစ်အစမှ စပြီး ဦးစီးဌာနသည် အဓိက မြစ်ကြောင်းစနစ်ဖြစ်သော ဧရာဝတီမြစ်နှင့် ချင်းတွင်းမြစ်တို့အား သောင်တူးဖော်ခြင်းအတွက် အမေရိကန် ဒေါ်လာ ၅ သန်းခန့် အသုံးပြုခဲ့သည်ဟု ခန့်မှန်းခဲ့သည်။ ထိုအကန့်အသတ်ဖြင့် သုံးစွဲမှုသည် မလုံလောက်ဟု ယူဆပြီး ရလဒ်မှာလမ်းကြောင်းများစွာ၌ ရေနည်းရာသီတွင် မလုံလောက်သော ရေလမ်းကြောင်းများဖြစ်ပေါ်စေပြီး ၎င်းမှ ဘေးအန္တရာယ်များကို ဖန်တီးစေသည်။ Stakeholder များက ငွေကြေး ထောက်ပံ့မှုမရှိခြင်းသည် သောင်တူးဖော် ခြင်းကိရိယာအား ဝယ်ယူခြင်းထက် အစိတ်အပိုင်းအပိုများနှင့် လောင်စာဆီ ဝယ်ယူမှုတို့ကို ပိုမိုသက်ရောက် စေကြောင်း ဖော်ပြခဲ့သည်။

ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် ရေကြောင်းပြခြင်းတို့အပြင် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုမရှိခြင်းသည် ကုန်းတွင်းဆိပ်ကမ်း အဆောက်အအုံပိုင်းများပေါ်တွင်လည်း တိုက်ရိုက်သက်ရောက်မှုရှိခဲ့သည်။ ထိုအဆောက်အအုံများစွာတို့သည် ကုန်တင်ကုန်ချ ဆိပ်ကမ်းသာသာရှိပြီး ယန္တရားဖြင့်ဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် ခေတ်မှီကုန်စာရင်းနှင့် လွှဲပြောင်းမှုဆိုင်ရာ စီမံခန့်ခွဲရေး အဆောက်အအုံများ ကင်းမဲ့နေသည်။ ၎င်းမှ ထိရောက်မှုမရှိသော လုပ်ငန်းများနှင့် လူဖြင့်ကုန်တင်ကုန်ချခြင်းတို့ကို ဖြစ်ပေါ်စေပြီး ကုန်ပစ္စည်းများ ပျက်စီးခြင်း ဖြစ်စဉ်များကို ပိုမိုဦးတည်စေနိုင်သည်။

ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုပိုင်း အကန့်အသတ်ရှိနေခြင်း၏ အဓိကအကြောင်းအရင်းများထဲမှ တစ်ခုမှာ အစိုးရမှ ကုန်ကျစရိတ်အောက် အဆင့်များတွင် အခွန်များသတ်မှတ်စည်းကြပ်မတ်ခြင်း အလေ့အထပင်ဖြစ်သည်။ ၎င်းအခွန်များအား ဈေးကွက်အဆင့်အထိ တိုးမြှင့်ရန် ခွင့်ပြုပါက အုပ်ချုပ်သည်။ အေဂျင်စီများအနေဖြင့် အခြေခံ အဆောက်အအုံများအား ခေတ်မှီအောင်လုပ်ဆောင်နိုင်ပြီး ကုန်တွင်းရေးကြောင်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆိုင်ရာ ကြိုးပမ်းမှု များကို တိုးတက်စေနိုင်မည်။ အခွန်လျှော့ပေးခြင်းအပြင် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍမှ ကြီးမားသော ပါဝင် ဆောင်ရွက်ခြင်းသည် ပိုမိုကောင်းမွန်သော လုပ်ငန်းနှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးဆိုင်ရာ အလေ့အထများကို ဦးတည်စေနိုင်မည်ဖြစ်သည်။

**ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးဖြစ်စေသော စီးပွားရေးဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများသည် ကုန်ကျစရိတ်များနှင့် ဆုံးရှုံးမှုအလားအလာများအား တိုးမြှင့်စေသည်။**

စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများမှ အမျိုးမျိုးသော အခြေခံလုပ်ဆောင်ချက်များအား လုပ်ဆောင်ရန်အတွက် လုပ်ရသည့် လုပ်ငန်းစဉ်များမှာ ရှုပ်ထွေး၊ အကုန်အကျများပြီး အချိန်ကုန်စေသည်။ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းတစ်ခု ထူထောင်ခြင်းကဲ့သို့ သော အခြေခံလုပ်ငန်းစဉ်များတွင် မလိုအပ်သော အချိန်ပမာဏများရှိသည်။ ကမ္ဘာ့ဘဏ်၏ စီးပွားရေး လုပ်ငန်းများ လုပ်ဆောင်ခြင်း အစီအရင်ခံစာတွင် မြန်မာနိုင်ငံသည် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းတစ်ခု စတင်ခြင်းအတွက် ၁၈၉ နိုင်ငံတွင် ၁၈၉ သတ်မှတ်ခံရသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းတစ်ခု စတင်ရန်၊ ယေဘုယျအားဖြင့် စာရွက်စာတမ်း လိုအပ်မှုသည် အရှေ့အာရှနှင့်ပစိဖိတ်ဒေသတွင် ၇ ခု နှင့် OECD နိုင်ငံများတွင် ၅ ခု အထက်နှင့် နှိုင်းယှဉ်လျှင် စာရွက်

စာတမ်း ၁၁ ခုတင်သွင်းရသည်။ ထို့အပြင် လုပ်ငန်းစဉ်ကြာမြင့်မှုသည် ဒေသတွင်းနှင့် OECD အတွက် ၃၇.၈ နှင့် ၁၁.၁ အသီးသီး ရှိပြီး မြန်မာနိုင်ငံတွင် ပျမ်းမျှ ၇၂ ရက်ကြာသည်။ နောက်ဆုံးအနေဖြင့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု ကုန်ကျစရိတ်နှင့် အနည်းဆုံး မတည်ငွေရင်းလိုအပ်မှုတို့မှာ ဒေသတွင်းထက် သိသာစွာ မြင့်မားသည်။ (တစ်ဦးချင်း ဝင်ငွေ၏ ရာခိုင်နှုန်းအနေဖြင့် ကုန်ကျစရိတ်မှာ- မြန်မာနိုင်ငံ ၁၇၆.၇% ၊ ဒေသတွင်း ၁၉.၈% နှင့် OECD ၃.၆% ၊ တစ်ဦးချင်း ဝင်ငွေ၏ ရာခိုင်နှုန်းအနေဖြင့် အနည်းဆုံးငွေရင်းလိုအပ်ချက်မှာ- မြန်မာ ၇၀၁၆% ဒေသတွင်း ၂၉၃.၃% နှင့် OECD ၁၀.၄%) ထိုအဓိကလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု၏ အချိန်နှင့် ကုန်ကျစရိတ်အား လျော့ချရန် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်သည့် ကြိုးပမ်းမှုများအား ပြုလုပ်ရမည်။ ထိုသို့ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအား ပိုမိုထိရောက်စွာ လုပ်ဆောင်နိုင်ပြီး သက်ဝင်လှုပ်ရှားနေသော ဈေးကွက်၏ တောင်းဆိုမှုများကို ပိုမိုကောင်းမွန်စွာ တုံ့ပြန်နိုင်ကာ နိုင်ငံခြား ပြိုင်ဆိုင်မှုများနှင့် ပါတ်သက်ပြီး ၎င်းတို့၏ ပြိုင်ဆိုင်နိုင်စွမ်းကို တိုးမြှင့်စေမည်ဖြစ်သည်။

**စီးပွားရေးလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ ကိစ္စများ(ဝယ်လိုအားဘက်ခြမ်း)**

**ပုံစံ-၄ မြန်မာနိုင်ငံရှိ TFL အားသက်ရောက်နေသော စီးပွားရေးလုပ်ငန်းဆိုင်ရာ ကိစ္စများ**

- ထုတ်လုပ်သည့်နေရာမှ ပို့ဆောင်မည့်နေရာအထိ သယ်ယူပို့ဆောင်မှု နှေးကွေးခြင်းသည် ကုန်ကျစရိတ်များ ဆုံးရှုံးမှုများနှင့် လုပ်ငန်းလည်ပတ်ချိန်စုစုပေါင်းကို တိုးမြှင့်စေသည်။
- မြင့်မားပြီး အတက်အကျလွယ်သော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ ကုန်ကျစရိတ်များသည် ဆုံးရှုံးမှု အလားအလာများကို တိုးမြှင့်စေပြီး အမြတ်အစွန်းရနိုင်စွမ်းကို လျော့နည်းစေသည်။
- ခေတ်မီ ဘဏ္ဍာရေးနည်းလမ်းများအား လုံလောက်စွာ မရရှိနိုင်ခြင်းသည် ကုန်ကျစရိတ်နှင့် ဆုံးရှုံးမှုများကို တိုးမြှင့်စေပြီး ထိရောက်မှုပိုင်း လျော့နည်းကျဆင်းစေသည်။

---

ထုတ်လုပ်သည့်နေရာမှ ပို့ဆောင်မည့်နေရာအထိ သယ်ယူပို့ဆောင်မှု နှေးကွေးခြင်းသည် ကုန်ကျစရိတ်များ ဆုံးရှုံးမှုများနှင့် လုပ်ငန်းလည်ပတ်ချိန်စုစုပေါင်းကို တိုးမြှင့်စေသည်။

---

ကုန်းလမ်းနှင့် မီးရထားလမ်းတို့မှ အထူးသဖြင့် ဝေးလံသောဒေသများတွင် မလုံလောက်သော လွှမ်းခြုံမှုကို ပေးပြီး ဒေသဆိုင်ရာ ထုတ်လုပ်သူများမှ ကုန်သိုလှောင်ရုံများနှင့် ဖြန့်ဖြူးရေးစင်တာများသို့ ဆက်သွယ်သည့် လမ်းကြောင်းများမှာ အကန့်အသတ်ရှိသည်။ အမှန်ပင် အဆင့်နိမ့် ကုန်းလမ်းကွန်ရက်များတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အကန့်အသတ် ရှိခြင်းကြောင့် ဝေးလံသော လူထုကို အဓိကကွန်ရက်များနှင့် အခြေခံဝန်ဆောင်မှုများမှ ဖြတ်တောက်ထားခြင်းရှိနေသည်။ ထို့အပြင် တည်ရှိနေသော လမ်းများမှာ ဆိုးဝါးသောအခြေအနေတွင်ရှိပြီး ပြည့်ကြပ်နေကာ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အချိန်များနှင့် ကုန်ကျစရိတ်များအား တိုးမြှင့်စေသည်။ ပိုမိုကြာသည့် အချိန်ဖြင့် ဆက်စပ်နေသည့် အပိုဆောင်း ကုန်ကျစရိတ်များအပြင် ရှည်လျားသော သွားလာရေးအချိန်များမှ ကုန်ပစ္စည်းများ ပျက်စီးသွားနိုင်သည့် အလားအလာများ တိုးမြှင့်လာသည် သို့မဟုတ် ၎င်းတို့၏ နောက်ဆုံးပို့ဆောင်မည့် နေရာသို့ သွားနေချိန်တွင် ပြောင်းလဲနေသော ဈေးကွက် အခြေအနေတို့ကြောင့် နစ်နာမှုရှိနိုင်သည်။

မြင့်မားပြီး အတက်အကျလွယ်သော သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ ကုန်ကျစရိတ်များသည် ဆုံးရှုံးမှုအလားအလာများကို တိုးမြှင့်စေပြီး အမြတ်အစွန်းရနိုင်စွမ်းကို လျော့နည်းစေသည်။

သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်စပ်နေသော မြင့်မားသည့် ကုန်ကျစရိတ်များသည် အမျိုးမျိုးသော အရင်းအမြစ် များမှ ဖြစ်သည်။ ပထမဦးဆုံးမှာ လောင်စာဆီသည် ကမ္ဘာ့ဈေးကွက်တွင် အတက်အကျလွယ်သော ဈေးနှုန်းများ အပေါ် မူတည်နေပြီး ကုန်းလမ်းသွားလာရေးအတွက် လောင်စာဆီသုံးစွဲမှုလိုအပ်ချက်သည် မြင့်မားသည့် အဆင့်တွင် ရှိသည်။ မကြာခင် ပြင်ဆင်ရန် လိုအပ်သော ကုန်တင်ယာဉ်များအပေါ်မှီခိုအားထားရရာ ယာဉ်များအတွက် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေး ကုန်ကျစရိတ်နှင့် အပိုပစ္စည်းများ၏ ဆက်စပ်ကုန်ကျစရိတ်မှာလည်း မြင့်မားသည်။ ထို့အပြင် ယာဉ်မောင်းများအတွက် လုပ်အားကုန်ကျစရိတ်မှာလည်း သိသာစွာမြင့်တက်နေသည်။ အထက်တွင် ဆွေးနွေးခဲ့သည့် နှေးကွေးသော ခရီးသွားလာအချိန်များမှ သိသာစွာ ကြီးမားသော ကုန်ကျစရိတ် အမျိုးမျိုးသို့ ဦးတည်နိုင်သည်။ နောက်အခြေခံ ကုန်ကျစရိတ် တစ်ခုမှာ သိုလှောင်မှု အပိုကြေးဖြစ်သည်။ ထိုအခန့်အားများကို Free on Board ၏ Cost and Freight ပို့ဆောင်မှုနှင့်ယှဉ်လျှင် သာလွန်ကောင်းမွန်မှုကြောင့် ကုန်တင်ပို့သူများထံသို့ တောင်းခံသည်။ ကုန်တင်ပို့ သူများ၏ ပို့ဆောင်မည့်နေရာ သတ်မှတ်ချက်ကန့်သတ်ထားခြင်းနှင့် ယာဉ်ရပ်နားစခန်းကိုင်တွယ်ခြင်း ကုန်ကျစရိတ်များ မှ မမျှော်မှန်းထားသော ကုန်ကျစရိတ်များ ဖြစ်ပေါ်နိုင်သည်။ နောက်ဆုံးအနေဖြင့် သဘောတူညီထားသော ကုန်ကျ စရိတ်များအား ကောင်းမွန်စွာမှတ်တမ်းပြုစုထားမှုမရှိခြင်းဖြစ်နိုင်ပြီး ယင်းအခြေအနေသည် တင်ပို့သူများအတွက် ခုံသမာဓိဖြင့် ဆုံးဖြတ်ခြင်းမှ တဆင့် မမျှော်လင့်ထားသော ကုန်ကျစရိတ်များကို ပြန်ရရန်ခက်ခဲစေသည်။

ခေတ်မီ ဘဏ္ဍာရေးနည်းလမ်းများအား လုံလောက်စွာ မရရှိနိုင်ခြင်းသည် ကုန်ကျစရိတ်နှင့် ဆုံးရှုံးမှုများကို တိုးမြှင့်စေပြီး ထိရောက်မှုပိုင်း လျော့နည်းကျဆင်းစေသည်။

ဈေးကွက်သည် ကုန်သွယ်ရေးအား ပံ့ပိုးရန် ချေးငွေပေးခြင်း ဆိုင်ရာ ပံ့ပိုးမှုများအပြင် ကုန်တင်ပို့ခြင်းဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းများအတွက် လုံလောက်သော ဘဏ္ဍာရေးအစီအမံများ ကင်းမဲ့နေရာ မြန်မာနိုင်ငံရှိ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများသည် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ ကုန်သွယ်မှုနည်းလမ်းများကို အရေအတွက် အကန့်အသတ်ဖြင့်သာ အသုံးပြုနိုင်ခွင့်ရှိသည်။ ထုတ်ကုန်လုပ်ငန်းများ၏ အကြမ်းဖျင်း ၉၀% တွင် Telegraph Transfer များကို အသုံးပြုပြီး letters of credit အား အသုံးပြုနိုင်သော်လည်း ၎င်းတို့မှာ ရှည်လျားရှုပ်ထွေးနေသည်။ ထို့အပြင် လက်ရှိ FDI ဥပဒေသည် နိုင်ငံခြား ကုမ္ပဏီများအား မြန်မာနိုင်ငံတွင် ကုန်သွယ်ရန်ခွင့်မပြုပါ။ ရလဒ်မှာ ဒေသဆိုင်ရာ ငွေစာရင်း အချင်းချင်း လွှဲပြောင်းမှုမှာ အသုံးမပြုနိုင်ဘဲ ကုန်တင်ပို့သူများမှ ပိုမိုကုန်ကျပြီး အချိန်ကုန်သော ပြည်ပလွှဲပြောင်းမှုများကို အသုံးပြုရသည်။ ကိစ္စအား ပိုမိုရှုပ်ထွေးစေသည်မှာ ကုန်တင်ပို့သူတစ်ဦးသည် ဗဟိုဘဏ်မှ သီးခြားခွင့်ပြုချက် မရရှိလျှင် ဒေါ်လာဖြင့် Outbound Bank Transfer များအားခွင့်မပြုပါ။ ထိုကိစ္စရပ်များအတွက် အကောက်ခွန်မှ ကုန်ပစ္စည်းများ၏ ရှင်းလင်း ရေးအား ခွင့်မပြုမီ ငွေကြေးများ၏ သက်သေအား လိုအပ်သည့်အချက်မှာလည်း ရှုပ်ထွေးမှုဖြစ်စေသည်။

လုံလောက်သော အာမခံလုပ်ငန်းစနစ်များ မရှိခြင်းကြောင့် ကုန်သွယ်မှုဆောင်ရွက်ရာတွင် ဆုံးရှုံးမှု အလား အလာများ တိုးမြှင့်စေသည်။ ဈေးကွက်မှ ကုန်တင်ယာဉ်များနှင့် ကုန်စည်များအတွက် Service Liability အာမခံနှင့် Limited Liability အာမခံများ မပေးပါ။ တစ်ခုတည်းသော ရနိုင်သည့်အကာအကွယ်မှာ စံနှုန်းမီကုန်သွယ်ရေး သတ်မှတ်ချက်များဖြင့် လွှမ်းခြုံထားပြီး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကုန်ကျစရိတ်၏ (၁၀) ဆ ကို သတ်မှတ်ထားသည်။

နောက်ဆုံးအနေဖြင့် အကောက်ခွန်ဌာနမှ ကုန်ပေးချေမှုအတွက် ကြိုတင်ပေးဆောင်မှုများကို လိုအပ်သော်လည်း ကုန်တင်သွင်းမှုဆိုင်ရာ ငွေကြေးအထောက်အပံ့မှာ အကန့်အသတ်ရှိနေသည်။ ထိုသို့ပေးဆောင်ရမှုများက စီးပွားရေး လုပ်ငန်းများအား ပြောင်းလဲနေသော ဈေးကွက်၏ အခြေအနေကို တုံ့ပြန်ရာတွင် လိုက်လျောညီထွေ ဖြစ်စေရန် စွမ်းဆောင်မှုပိုင်း လျော့နည်းစေပြီး၊ ဝယ်ယူ၏ တောင်းဆိုမှုများကို အချိန်မှီ ဖြည့်ဆည်းပေးရန် ၎င်းတို့၏ စွမ်းဆောင် ချက်များကို အဟန့်အတားဖြစ်စေသည်။



# ကုန်ပို့မည်သည့်နေရာသို့သွားလိုပါသနည်း

## မျှော်မှန်းချက်

မြန်မာနိုင်ငံသည် ၎င်း၏ TFL ဝန်ဆောင်မှုများအား လုပ်ဆောင်ခြင်းတွင် တိုးတက်မှုများရှိခဲ့သော်လည်း ဤမဟာ ဗျူဟာအောက်တွင် သုံးသပ်လေ့လာချက်မှ ပြိုင်ဆိုင်နိုင်သော ကုန်တင်ပို့မှုဆိုင်ရာ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအား လုံလောက်စွာ ပံ့ပိုးနိုင်သော လုပ်ဆောင်ခြင်း အဆင့်တစ်ခုသို့ ရောက်ရန် လိုသေးသည်ဟု ညွှန်ပြနေသည်။ ကုန်ပစ္စည်းများအား ပိုမိုထိရောက်စွာ ရွေ့လျားမှုမှ ကုန်ကျစရိတ်များနှင့် မသေချာမှုများကို တိုက်ရိုက် လျော့ချစေနိုင်ပြီး တစ်ချိန်တည်းတွင် နိုင်ငံခြား ကုန်သွယ်မှု မိတ်ဖက်နိုင်ငံများဖြင့် ပိုမိုစိတ်ချရပြီး တည်ငြိမ်သော ဆက်ဆံရေးအား ဆောက်တည် နိုင်မည်ဖြစ်သည်။ ရလဒ်အနေဖြင့် ပြည်တွင်း စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအတွက် ပိုမိုမြင့်မားသော အမြတ်အစွန်း ရနိုင်စွမ်း နှင့် ပိုမိုတောင်းဆိုသော ဝယ်ယူသူ အသစ်များသို့ ကုန်တင်ပို့မှု တိုးချဲ့ခြင်းအား လှုံ့ဆော်ပေး သည့်ပါတ်ဝန်းကျင် တစ်ခု ဖြစ်လာမည်ဖြစ်သည်။ အထက်ပါအချက်များနှင့်အညီ TFL လုပ်ဆောင်ချက်အတွက် အောက်ပါမျှော်မှန်းချက်အား ဖော်ထုတ်ခဲ့သည်-

“ မြန်မာနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးတိုးတက်မှု၊ ယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်းနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုတို့အတွက် အဆင့်မြင့် ထိရောက်သော၊ စုစည်းညီညွတ်၍ ကြိုတင်မှန်းဆနိုင်သော၊ ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ကုန်သွယ်မှု လွယ်ကူချောမွေ့စေရေးစနစ်”

အောက်ပါ ဦးစားပေးလုပ်ငန်းများသည် အားကောင်းသော TFL စနစ်တစ်ခုအတွက် မြန်မာနိုင်ငံ၏ မျှော်မှန်းချက်များအား အောင်မြင်ရေးကို စွမ်းဆောင်စေမည့် အဓိက အစိတ်အပိုင်းများ ပါဝင်သည်-

- ၁။ ICT စနစ်များအား မိတ်ဆက်ပေးခြင်းနှင့် ထိရောက်စွာ အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းဖြင့် ထိရောက်မှုနှင့် ယုံကြည်စိတ်ချနိုင်စွမ်းတို့ကို တိုးတက်စေပြီး၊ တစ်ချိန်တည်းတွင် ၎င်းတို့၏ အသုံးပြုမှုအတွက် စွမ်းရည်များ တည်ဆောက်ခြင်း
- ၂။ စည်းမျဉ်းများနှင့် နည်းဥပဒေများ၏ ပွင့်လင်းမြင်သာမှုနှင့် ခန့်မှန်းနိုင်စွမ်းတို့ကို သေချာစေခြင်းနှင့် ကုန်သွယ်ရေးဆက်စပ်သတင်းအချက်အလက်များအား အသုံးပြုခွင့်ကို လွယ်ကူအဆင်ပြေစေခြင်းတို့ဖြင့် ယုံကြည်မှုကို တည်ဆောက်ခြင်း။
- ၃။ လမ်းများ၊ မီးရထားလမ်းများ၊ တံတားများ၊ ဆိပ်ကမ်းများ၊ Intermodal Terminal များ၊ ကုန်းတွင်းဆိပ်ကမ်းများ၊ ကုန်းတွင်း ကုန်သေတ္တာစခန်းများနှင့် အခမဲ့ဇုန်များကဲ့သို့သော ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာ အခြေခံအဆောက်အအုံများ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအား အရှိန်မြှင့်စေခြင်းဖြင့် ထိရောက်မှုအား အဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်း
- ၄။ လုပ်ဆောင်မှုများအား ထိရောက်စွာနှင့် တာသမတ်တည်း ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်နိုင်ရန် အများပြည်သူနှင့် ပုဂ္ဂလိက ကဏ္ဍဆောင်ရွက်သူများ၏ စွမ်းဆောင်ရည်များကို အားကောင်းစေခြင်း
- ၅။ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သည့် ဝန်ဆောင်မှုများ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအား တိုးမြှင့်စေခြင်းဖြင့် ထိရောက်မှုအား တိုးတက်စေခြင်း
- ၆။ ဒေသဆိုင်ရာ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေး ကြိုးပမ်းမှုများတွင် ပါဝင်ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ကုန်သွယ်ရေးစီးဆင်းမှု၏ အဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းကို ပံ့ပိုးခြင်း။
- ၇။ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး စနစ်များ၏ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရေးကို အဆင်ပြေချောမွေ့စေရန် လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများ အကြား ဆွေးနွေးမှုကို သေချာစေခြင်း



## မည်သို့ရောက်ရှိနိုင်မည်နည်း

မြန်မာနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး၊ ယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်းနှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အဆင့်မြင့်၊ ထိရောက်၊ စုစည်းဆောင်ရွက်ပြီး ကြိုတင်ခန့်မှန်းနိုင်သော ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်းစနစ် ကို ရရှိရန် မဟာဗျူဟာ၏ မျှော်မှန်းချက်သည် ကဏ္ဍစုံအထောက်အကူပြုမဟာဗျူဟာတွင် ဖော်ပြထားသော ရည်မှန်းချက် များနှင့် တူညီစွာပင် အဟန့်အတားများအား တုံ့ပြန်ထားသည်။ အောက်ပါအပိုင်းတွင် မဟာဗျူဟာ အကောင်အထည် ဖော်ခြင်းအား လမ်းညွှန်မည့် မူဘောင်အား ရှင်းပြထားသည်။ မည်သည့်လုပ်ငန်းတို့ကို မည်သူမှ လုပ်ဆောင်ရန် လိုအပ် သည်တို့ကို ဖော်ပြထားသော အသေးစိတ်လုပ်ဆောင်ချက် အစီအမံအား ဤအပိုင်း၏ အဆုံးတွင် တင်ပြထားသည်။

### မဟာဗျူဟာမြောက်ဦးတည်ချက်များ

ကဏ္ဍစုံအတွက် အလုံးစုံမျှော်မှန်းချက်အား အောင်မြင်ရန် အောက်ဖော်ပြပါ မဟာဗျူဟာမြောက် ဦးတည်ချက် ၄ ခု အား ဖော်ထုတ်ထားသည်-

- (၁) လုပ်ငန်းကျွမ်းကျင်မှုများတိုးတက်လာစေခြင်းနှင့်အလေ့အကျင့်ကောင်းများရရှိစေခြင်းဖြင့် ကုန်သွယ်မှု လွယ်ကူ ချောမွေ့စေခြင်း နှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ၏အရည်အသွေးကိုမြှင့်တင်ရန် ဦးတည်ချက် အား ခေတ်မှီအာမခံ ထုတ်ကုန်များ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို အဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်း၊ အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများတွင် လူသားအရင်းအမြစ် ကျွမ်းကျင်မှုများအား အားကောင်းစေခြင်း၊ ကုန်စည်ပို့ဆောင်သူများနှင့် အကောက်ခွန် လုပ်ငန်း ဝန်ဆောင်မှု ပေးသူများ၏ စွမ်းဆောင်ရည်များအား အဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် ကုန်စည်နှင့် ထောက်ပံ့ ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းများ၏ စွမ်းဆောင်ရည်အား အားကောင်းစေခြင်းဖြင့် ပြီးမြောက်စေမည်။
- (၂) ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာနှင့် အခြားသောအခြေခံအဆောက်အအုံများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကိုအားပေးခြင်းဖြင့် ကုန်သွယ်မှု လွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်း နှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာစွမ်းဆောင်ရည်ကိုမြှင့်တင်ရန် ဦးတည်ချက်အား e-government စနစ် များမိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်ခြင်း၊ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန်ယက်များအဆင့်မြှင့်တင်ခြင်းနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးအခြေခံအဆောက်အအုံများခေတ်မီအဆင့်မြင့်စေရန်ဆောင်ရွက်ခြင်းတို့ဖြင့် ရရှိအောင်မြင် နိုင်စေမည်ဖြစ်သည်။
- (၃) ပိုမိုထိရောက်သောကုန်သွယ်မှုပတ်ဝန်းကျင်ကောင်းတစ်ခုဖြစ်လာစေရန် အုပ်ချုပ်မှုပိုင်းနှင့် ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲမှု ဆိုင်ရာမူဘောင်များအားပြင်ဆင်ရန် ဦးတည်ချက်အား လေကြောင်းနှင့် ရေကြောင်းဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများအား ဖြည့်စွက်တင်ပြခြင်း၊ ကုန်းတွင်းရေကြောင်း ရထားနှင့် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေများအား ခေတ်မှီစေခြင်း၊ အကောက်ခွန်ဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများအားပြင်ဆင်ခြင်း၊ ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာ နည်းဥပဒေ

များအား ဖြည့်စွက်တင်ပြခြင်း၊ TFL ကိစ္စရပ်များအပေါ် အများပြည်သူနှင့် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍကို အားကောင်း စေခြင်းဖြင့် ပြီးမြောက်စေမည်။

(၄) ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့ရေးနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာလိုအပ်ချက်များအား ပြည့်မီရန် ကုန်တင် ပို့သူများတွင်လုံလောက်သောအသိပညာနှင့်စွမ်းရည်များရှိနေစေရန် အတွက် Public-Private Partnership (PPP) မှ တဆင့် TFL သတ်မှတ်ချက်များ ဖြန့်ဝေရရှိစေခြင်းနှင့် တစ်နေရာတည်းတွင် တစ်စုတစ်စုတည်းစုပေါင်း ရရှိနိုင်သည့် ဝက်ဘ်ပေါ်တယ် (one-stop shop information web portal) တစ်ခုအား ဖန်တီးခြင်းဖြင့် ပြီးမြောက်အောင်မြင်စေမည်ဖြစ်သည်။

ထိုမဟာဗျူဟာမြောက် ဦးတည်ချက်များကို TFL လုပ်ဆောင်ရာတွင် ရင်ဆိုင်နေရသော များပြားသော အခက်အခဲများအား ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရန်အတွက် သီးခြားလုပ်ဆောင်ချက် တစ်စုံစီပေါ်တွင် ချမှတ် တည်ဆောက်ထား သည်။ နှစ်ဦးနှစ်ဖက်အပြန်အလှန်သီးခြားလွတ်လပ်စွာ ပံ့ပိုးသော လုပ်ဆောင်မှုများသည် လိုအပ်နေသော နယ်ပယ် များကို ထောက်ပံ့ပေးနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ ထိုအားနည်းချက်များပူးပေါင်းအဖြေရှာမှုသည် လက်တွေ့ကျသော နယ်ပယ် များအကြား တန်ဖိုးမြှင့်တင်ဆောင်ရွက်မှုအတွက် အခြေခံအုတ်မြစ်ဖြစ်ပေမည်။ ၎င်းသည် မဟာဗျူဟာမြောက် ဦးတည်ချက်များကို ပြီးမြောက်စေပြီး နောက်ဆုံးတွင် ကဏ္ဍစုံ မျှော်မှန်းချက်ကို ဦးတည်စေမည်။

မဟာဗျူဟာမြောက် ဦးတည်ချက် တစ်ခုစီသည် လုပ်ငန်းပိုင်းဆိုင်ရာ ဦးတည်ချက် အမျိုးအစား တစ်ခုစီ ပေါ်တွင် မူတည်သည်။ ထိုလုပ်ငန်းပိုင်းဆိုင်ရာ ဦးတည်ချက်များမှာ မဟာဗျူဟာမြောက် ဦးတည်ချက်များပြည့်မီရန် ရရှိရမည့် ကြားကာလ အောင်မြင်မှုများဖြစ်သည်။ အခြေခံအကျဆုံးအဆင့်တွင် လုပ်ငန်းပိုင်းဆိုင်ရာ ဦးတည်ချက်များအား အမျိုးမျိုးသော ခိုင်မာသည့် လုပ်ဆောင်မှုများအား အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းမှ တဆင့် ပြီးမြောက်စေပြီး ၎င်းတို့ တစ်ခုစီသည် ဆီလျော်သော လုပ်ငန်းပိုင်းဆိုင်ရာ ဦးတည်ချက်၏ ဆောင်ရွက်နိုင်မှုအတွင်း တိကျသော ဦးစားပေး နယ်ပယ်တစ်ခုအား ပံ့ပိုးရန် ဆောင်ရွက်သည်။ အသေးစိတ်ဆောင်ရွက်ရမည့်အစီအစဉ် တစ်ခုစီသည် စီမံကိန်းတစ်ခု အဖြစ်သို့ ပြောင်းလဲသွားပေမည်။ အဆုံးတွင် လက်ရှိဆောင်ရွက်နေသောအစီအစဉ်များ သို့မဟုတ် PoA တွင် ပါဝင်သည့် အလားအလာရှိသောပံ့ပိုးမှုအပိုင်းအား အလှူရှင်များမှ ၎င်းတို့၏ ကျွမ်းကျင်မှုနှင့် ကိုက်ညီသော နယ်ပယ် များအား ရွေးချယ်နိုင်ရန် ပေးထားပြီး ထိုသို့ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ဆောင်ရွက်မည့်အစီအစဉ်များမှ အမှန် လက်တွေ့ ကြိုးပမ်းမှုများသို့ ပြောင်းလဲမှုကို အဆင်ပြေရောက်ရှိစေမည်ဖြစ်သည်။

**အကောင်အထည်ဖော်ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှု၏ အရေးပါမှု**

ပူးပေါင်းဝင်ရောက်ဆောင်ရွက်ခြင်းတွင်တွေ့ရတတ်သည့် ရှုပ်ထွေးသော သဘောသဘာဝနှင့်အတူ ကျယ်ပြန့်သော လုပ်ဆောင်မှုများတွင် အရင်းအမြစ်များအား ထိရောက်စွာ ညွှန်ကြားပြီး မိုက်ခရိုနှင့် မက်ခရို အဆင့်နှစ်ခုစလုံးတွင်

ရလဒ်များအား စောင့်ကြည့်လေ့လာသော အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းသည် လိုအပ်ပါသည်။ ထိုအတွက် မြန်မာ ကုန်သွယ်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကော်မတီကို NES အတွက် အားထုတ်ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ခြင်း၊ ပူးပေါင်းညှိနှိုင်း ဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းတို့တွင် PPP အပိုင်းအား အဆင်ပြေချောမွေ့စေရန် တည်ထောင်ထား သည်။ အထူးသဖြင့် MTDC ကို Stakeholder များ၏ ကျယ်ပြန့်သော အတိုင်းအတာအရ အရင်းအမြစ်များနှင့် အားထုတ်မှုများအား ဖြန့်ဝေရာတွင် အကောင်းဆုံးလုပ်ဆောင်နိုင်ရန်အတွက် လုပ်ငန်းအစီအစဉ်များအား အကောင် အထည်ဖော် ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရန် တာဝန်အပ်နှင်းထားသည်။ NES ၏ အစိတ်အပိုင်း တစ်ခုအနေဖြင့် TFL မဟာဗျူဟာအား အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းသည် MTDC ၏ လုပ်ငန်းတာဝန်တစ်ရပ်ဖြစ်ပါသည်။

ထိုကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်မှုများတွင် အလှူရှင်၊ ပုဂ္ဂလိကနှင့် အစိုးရ ကဏ္ဍ အဖွဲ့အစည်းများအနေနှင့် လုပ်ငန်းများ နှစ်ခါထပ်ပြုလုပ်ခြင်းအား ရှောင်ရှားရန်နှင့် အမြင့်ဆုံးသက်ရောက် အာမခံပေးနိုင်ရန် NES ဦးစားပေးမှု အမျိုးမျိုးသို့ ရည်ညွှန်းပြဆိုခြင်းများ ပါဝင်မည်ဖြစ်သည်။ တာဝန်ဝတ္တရားများတွင် လုပ်ဆောင်မှုများ၊ လုပ်ဆောင်မှုရလဒ်များနှင့် အကျိုးဆက်များအား စောင့်ကြည့်ခြင်းပါဝင်ပြီး တစ်ချိန်တည်းတွင် မဟာဗျူဟာမြောက်ဦးတည်ချက်များအား ပြီးမြောက် စေမည့် မူဝါဒများ အကြံပြုခြင်း တို့လည်းပါဝင်မည်။ အလုံးစုံတိုးတက်မှုမြင်ချက်ဖြင့် MTDC သည် ရံပုံငွေများအား စီမံခန့်ခွဲရန်နှင့် အလှူရှင်များနှင့် Stakeholder များသို့ ပုံမှန်အစီအရင်ခံရန်အတွက် အကောင်းဆုံး ဆောင်ရွက်မည် ဖြစ်မည်။ ထို့အပြင် MTDC သည် မဟာဗျူဟာတွင် ပြင်ဆင်ခြင်းနှင့် ဖြည့်စွက်ခြင်းများအား အကြံပြုရာတွင် အဓိကအခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်ခြင်းဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ ပြောင်းလဲနေသော လိုအပ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီဆီလျော်မည် ဖြစ်သည်။

**အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းဆိုင်ရာ မိတ်ဖက်အဖွဲ့အစည်းများ- ဦးဆောင်ခြင်းနှင့် ပံ့ပိုးကူညီမည့်အဖွဲ့ အစည်းများ**

TFL မဟာဗျူဟာအား အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းတွင် MoC ၊ MoT နှင့် MoRT တို့သည် ဦးဆောင်အခန်းကဏ္ဍမှ ပါဝင်မည်ဖြစ်သည်။ MoC သည် အဆင်ပြေချောမွေ့စေခြင်းနှင့် ဆီလျော်သော အခြားလုပ်ဆောင်ချက်များ အပါ အဝင် ကုန်သွယ်ရေးမူဝါဒအား သတ်မှတ်ခြင်း၊ ကုန်သွယ်ရေးအား ကြပ်မတ်ခြင်း၊ ကုန်သွယ်ရေးအား မြှင့်တင်ခြင်း နှင့် သတင်းအချက်အလက်များအား ပျံ့နှံ့စေခြင်းတို့တွင် တာဝန်ယူထားသည်။ ၎င်းသည် ကုန်သွယ်ရေးမှတ်ပုံ တင်ခြင်း၊ သွင်းကုန်ပို့ကုန်လိုင်စင်ထုတ်ပေးခြင်း၊ Rules of Origin၊ ကုန်ပစ္စည်းများအား စစ်ဆေးခြင်းနှင့် စမ်းသပ် ခြင်း တို့နှင့် နိုင်ငံခြားကျော် သယ်ဆောင်ခြင်းဆိုင်ရာ အခွင့်အရေးများအား စီမံခန့်ခွဲသည်။ ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူ ချောမွေ့စေခြင်း၏ လုပ်ဆောင်ချက်နှင့် ဆီလျော်ကျယ်ပြန့်သောလုပ်ဆောင်မှုများတွင် ၎င်း၏ ပါဝင်ပတ်သက်မှုသည် ဤမဟာဗျူဟာ အောက်တွင် အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းအား ညွှန်ကြားခြင်းနှင့် စောင့်ကြည့်ခြင်းတို့အတွက် စွမ်းဆောင်နိုင်စွမ်းရှိသူ ဖြစ်သည်။

MoT သည် ဘက်ပေါင်းစုံ လေကြောင်းနှင့် ရေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးတို့ကို ကြပ်မတ်သည်။ ၎င်း၏ ဝန်ဆောင်မှုများတွင် ကုန်သိုလှောင်ခြင်း၊ ကုန်စည်ပို့ဆောင်ခြင်း၊ ရေကြောင်းနှင့် လေကြောင်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ဝန်ဆောင်မှုများနှင့် ကုန်းတွင်းရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးတို့ပါဝင်သည်။ MoRT သည် ရထားနှင့် ကုန်းလမ်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးတို့အား ကြပ်မတ်ပြီး စီးပွားဖြစ် ယာဉ်များအား ကြပ်မတ်ခြင်းနှင့် လိုင်စင် ထုတ်ပေးခြင်းတို့အား ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရန် တာဝန်ရှိသည်။ ထိုအဖွဲ့အစည်းနှစ်ခုကို အသေးစိတ်ဆောင်ရွက်မည့် အစီအစဉ်(POA)တွင် ပါဝင်သည့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းအစီအစဉ်များကို ထိရောက်စွာ အကောင် အထည် ဖော်ခြင်းနှင့်စောင့်ကြည့်လေ့လာခြင်းတို့အားညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရန်အတူတကွ ကောင်းစွာပါဝင် ထည့်သွင်း ထားပါသည်။

ထို ဝန်ကြီးဌာန ၃ ခုအပြင် TSI အပိုင်းတွင် ဖော်ထုတ်ခဲ့သော အခြားအဖွဲ့အစည်းအချို့သည် ကဏ္ဍစုံ လုပ်ဆောင် မှုများအား အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းတွင် အနည်းဆုံးအခန်းကဏ္ဍအချို့မှ ပါဝင်မည်ဖြစ်သည်။ POA တွင် ဖော်ပြထား သည့်အတိုင်း ထိုပံ့ပိုးအဖွဲ့အစည်းများသည် အကြံပေးလုပ်ဆောင်ချက်များ ဆောင်ရွက်နိုင်ပြီး အခြားအဖွဲ့ အစည်းများ မှာ ၎င်းတို့၏ ကျွမ်းကျင်မှုနယ်ပယ်တွင်ကျရောက်သော မဟာဗျူဟာ၏ တိကျသည့် အစိတ်အပိုင်းများအား အကောင် အထည်ဖော်ခြင်းတွင် ဦးဆောင်ကဏ္ဍကို ယူမည်ဖြစ်သည်။ ပို့ကုန်ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်မှုပိုင်းကိုပံ့ပိုးရန် တာဝန်ရှိသော အဖွဲ့အစည်းတစ်ခုစီအား မဟာဗျူဟာ၏ POA တွင်ရှင်းလင်းစွာဖော်ပြထားသည်။

## ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်

### အမျိုးသားပို့ကုန်မဟာဗျူဟာ

ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေရေးနှင့်ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍမဟာဗျူဟာ  
(၂၀၁၅-၂၀၁၉)

### အသေးစိတ်လုပ်ငန်းစီမံချက်

အောက်ပါလုပ်ငန်းစီမံချက်သည် မဟာဗျူဟာ၏မျှော်မှန်းချက်ကို ရရှိအောင်မြင်ရန် နောင်၅နှစ်တာကာလ အတွင်းဆောင်ရွက်မည့်လုပ်ငန်းစဉ်များအားလုံးကို အသေးစိတ်ဖော်ပြထားပါသည်။ လုပ်ငန်းစီမံချက်ကို စာတမ်းတွင်ဖော်ပြထားသည့် အခက်အခဲများနှင့်အခွင့်အလမ်းများကိုဖြေရှင်းနိုင်မည့် မဟာဗျူဟာမြောက်ပြီး လက်တွေ့ကျသောဦးတည်ချက်များဖြင့် ရေးဆွဲချမှတ်ထားပါသည်။ လုပ်ငန်းစီမံချက်သည် ကုန်သွယ်မှု လွယ်ကူချောမွေ့စေရေးနှင့်ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍမဟာဗျူဟာကို ထိရောက်စွာ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ရှင်းလင်းတိကျပြီး အသေးစိတ် ဆောင်ရွက်ရမည့်လုပ်ငန်းရပ်များကို ပံ့ပိုးထားပါသည်။





အမျိုးသားပို့ကုန် မဟာဗျူဟာ(NES)၊ ကုန်သွယ်မှု လွယ်ကူချောမွေ့ရေးနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ မဟာဗျူဟာ ဦးတည်ချက်များ၊ လုပ်ငန်းဆိုင်ရာဦးတည်ချက်များနှင့် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်မည့် လုပ်ငန်းများ

မဟာဗျူဟာဦးတည်ချက် - ၁ လုပ်ငန်းကျွမ်းကျင်မှုများတိုးတက်လာစေခြင်းနှင့် အလေ့အကျင့်ကောင်းများရရှိစေခြင်းဖြင့် ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်းနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းများ၏ အရည်အသွေးကို မြှင့်တင်ရန်။

လုပ်ငန်းပိုင်းဆိုင်ရာဦးတည်ချက်	ဦးစားပေး	အကျိုးခံစားခွင့်ရှိသူများ	ဦးတည်သော အတိုင်းအတာ	ဦးဆောင်အကောင်အထည်ဖော်မည့် ဌာန/အဖွဲ့အစည်း	အထောက်အကူပေးမည့် ဌာန/အဖွဲ့အစည်း	လက်ရှိစီမံကိန်းများနှင့်ရရှိလာနိုင်ချေရှိလျှင် အထောက်အပံ့များ	ခန့်မှန်းကုန်ကျစရိတ် (အမေရိကန်ဒေါ်လာ)
၁.၁ ကုန်စည်တင်ပို့သူများ၏ လိုအပ်ချက်များကို ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်သည့် ခေတ်မီ အာမခံချက်ရှိသော ထုတ်ကုန်များ၊ ကုန်များဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေး ဆောင်ရွက်ရန်။	၁=မြင့် ၂=လတ် ၃=နိမ့်	ဘဏ်များ၊ အာမခံကုမ္ပဏီများ	-သင်တန်းအစီအစဉ်များ ဆောင်ရွက်သွားရန်။ -တစ်နှစ်လျှင်ဝန်ဆောင်မှုပေးသူများ၏ ၁၀% ကို လေ့ကျင့်ပေးသွားရန်။ -ဦးဆောင်ဝန်ဆောင်မှုပေးသူများမှလုပ်ငန်းသစ်များကို မိတ်ဆက်ပေးရန်။	စီမံ/ဘဏ္ဍာဝန်ကြီးဌာန (ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန)	MIFFA		၅၀၀,၀၀၀
၁.၁.၂ ကုန်စည်ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေး လုပ်ကိုင်သူများအား အာမခံချက်ရှိသော ထုတ်ကုန်များ အကြောင်းကို ပိုမိုသိရှိစေရန်နှင့် ၎င်းတို့၏ ထုတ်လုပ်မှုလမ်းကြောင်းတွင် အဆိုပါ ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများအား စတင်လုပ်ဆောင်နိုင်ရန်အတွက် ကူညီပေးသွားရန်။	၁	ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်သူများ။	-လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုများကို သိရှိနားလည်မှု တိုးမြှင့်လာစေရန်။ -ဦးဆောင်သူများမှ လုပ်ငန်းသစ်များကို မိတ်ဆက်ပေးရန်။	စီမံ/ဘဏ္ဍာဝန်ကြီးဌာန (ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန)	MIFFA		၅၀၀,၀၀၀

	၁.၁.၃ ကုန်စည်ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်သူများနှင့်ဆွေးနွေးကြားဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်သူများအချင်းချင်း ဆက်သွယ်လုပ်ကိုင်၍ ကုန်စည် တင်ပို့သူများအား ပူးတွဲဖြေရှင်း ဆောင်ရွက်မှုများပေး ရန်။	၁	ဖောက်သည်များ နှင့် ဝန်ဆောင်မှု လုပ်ငန်းလုပ် ကိုင်သူများ	-ပူးတွဲသင်တန်းများ နှင့် လုပ်ငန်းအကြောင်း သိရှိ နားလည်မှုတိုးမြှင့်စေရေး စီစဉ်ဆောင် ရွက်သွားရန်။ -ပေါင်းစပ်ရလဒ် များကို တိုးမြှင့်ဆောင်ရွက်သွား ရန်။	MIFFA	၃၀၀,၀၀၀
၁.၂ TFLတွင်ပါဝင် သည့် အစိုးရ အဖွဲ့ အစည်းများ မှလူ့ စွမ်းအား အရင်း များ၏ အမြစ် များ၏ ကျွမ်းကျင်မှုကို တိုးမြှင့်လာစေရန်။	၁.၂.၁ ICT နည်းပညာကျွမ်းကျင်မှု တိုးမြှင့်ရန် အတွက် အကောက်ခွန်နှင့် ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့ စေရေးလုပ်ဆောင်နေသည့် အစိုးရဌာနများမှ ဝန်ထမ်း များအား အခြေခံ ရုံးသုံးကွန်ပျူတာ သင်တန်းများ ဖွင့်လှစ်ပေးသွားရန်။အကောက်ခွန်နှင့် အချို့သော ဝန်ကြီးဌာနများအတွက် ကွန်ပျူတာကျွမ်းကျင်စေရန် အတွက်နည်းပညာအထောက်အပံ့(TA)လိုအပ်သည်။	၁	သက်ဆိုင်ရာ ဝန်ကြီးဌာနများ နှင့်အစိုးရအဖွဲ့ အစည်းများ	-ကနဦးအခြေခံသင်တန်း များ ဖွင့်လှစ်ပေးသွားရန်။ -အသစ်စတင်သုံးမည့် ICT ကိရိယာများနှင့် နည်းပညာများအတွက် သက်ဆိုင်သည့်ဝန်ထမ်း များအားလေ့ကျင့်ပေးရန်။ ICT သင်တန်းများ ဖွင့် လှစ်ရန်အတွက် ဘတ်ဂျက် ရရှိစေရန်။ -ICT နည်းပညာ ကျွမ်း ကျင်မှုတိုးတက် စေရန်နှင့် ဆက်လက်ထိန်းသိမ်း သွားရန်။	UMFCCI၊ ကဏ္ဍအလိုက် အသင်းအဖွဲ့များ	၃၀၀,၀၀၀
၁.၃ ကုန်စည် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင် ရေး လုပ်ငန်းရှင် များနှင့် အကောက် ခွန်ရှင်းလင်းရေး	၁.၃.၁ နည်းလမ်းမျိုးစုံအပါအဝင် ကုန်စည်ထောက်ပံ့ ပို့ဆောင်ရေး၊ တရားဝင်စာရွက်စာတမ်းများ၊ ကုန်စည် လွှဲပြောင်းခြင်းအာမခံလုပ်ငန်းနှင့် သယ်ယူပို့ဆောင် ရေးစီမံခန့်ခွဲမှုဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များတွင်ကုန်စည် သယ် ယူပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းရှင်များနှင့် အကောက်ခွန် ရှင်းလင်းရေး	၁	ကုန်စည် ထောက် ပံ့ပို့ဆောင်ရေးလုပ် ငန်းရှင်များနှင့် အကောက်ခွန် ရှင်း လင်းရေးလုပ်	-အသက်မွေးဝမ်း ကျောင်းသင်တန်းများကို ဖွင့်လှစ်၍ဆက်လက် ထိန်းသိမ်းသွား ရန်၊ -ပုံမှန်သင်တန်း ဖြင့်စစ်	MIFFA / UMFCCI	၅၀၀,၀၀၀

လုပ်ဆောင်သူများ ၏စွမ်းဆောင် ရည်ကိုဖြင့်တင် ပေးရန်။	ရှင်းလင်းရေးလုပ်ဆောင်သူများ၏ စွမ်းရည်ကို ပိုမို ခိုင်မာလာစေရန် အတွက်အခကြေးငွေဖြင့် အသက် မွေးဝမ်းကျောင်းသင်တန်းများ ဖွင့်လှစ်သည့် အစီအစဉ် ကိုဆောင်ရွက်သွားရန်။	၂	ဆောင်သူများ	ကုန်စည်ထောက်ပံ့ ပို့ဆောင်ရေး လုပ် ငန်းရှင်များနှင့် အကောက်ခွန်ရှင်း လင်းရေးလုပ် ဆောင်သူများ	-ပုံမှန်သင်တန်း ဖြင့်စစ် ဆေးရန်။ -ကုန်စည်သယ်ယူပို့ ဆောင်ရေးနှင့်ကောက်ခွန် ရှင်းလင်းရေးဝန်ထမ်း များ၏စွမ်းရည်ဖြင့် တင်ထိန်းသိမ်းသွားရန်။	MIFFA	UMFCCI	JICA/ UNESCAP/ AOT	၁၀၀,၀၀၀
၁.၄ ကုန်စည် သယ်ယူပို့ဆောင် ရေးနှင့်ပို့ဆောင် ရေး လုပ်ငန်းများ ၏စွမ်းဆောင် ရည်ကိုဖြင့် တင်ပေးရန်။	၁.၄.၁ ထုတ်လုပ်ရောင်းဝယ်မှု ဖြစ်စဉ်တလျှောက်ဖြစ် ပေါ်မှုအစီအစဉ်များ၊ စာရင်းပေးစာရင်းစီမံခန့်ခွဲမှု၊ ထုတ် လုပ်မှုလုပ်ငန်းစဉ်နှင့် အထူးဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ နှင့်သယ်ယူပို့ဆောင် ထောက်ပံ့ရေး လုပ်ငန်းအမျိုးမျိုး တို့တွင် သယ်ယူပို့ဆောင် ရေးလုပ်ငန်းကုမ္ပဏီများ၏ စွမ်းဆောင်နိုင်မှု ပိုမိုခိုင်မာလာစေရေး အစီအစဉ် တစ်ရပ်ကိုအကောင် အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွား ရန်။	၁	သယ်ယူပို့ဆောင် ရေးလုပ်ငန်းအမျိုး မျိုးလုပ်ကိုင်သူ များ၊သယ်ယူပို့ ဆောင်ရေးနှင့် ထုတ်လုပ်မှုဖြစ် စဉ်ရှိလုပ်ကိုင်သူ များ၊	-အသက်မွေးဝမ်းကျောင်း သင်တန်း များ ကိုဖွင့်လှစ် ၍ဆက် လက်ထိန်းသိမ်း သွားရန်၊ -ပုံမှန်သင်တန်းများ ဖြင့်စစ်ဆေးသွားရန်။ -သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး နှင့်အကောက်ခွန်ရှင်း လင်းရေးဝန်ထမ်းများ၏ စွမ်းရည်ဖြင့်တင် ထိန်း သိမ်းသွားရန်။	ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန/ ရထားပို့ ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန	MPA/IWT/Mo CoN/ MIFFA/ MMMDA/ MCBA	UNESCAP/ JICA	၁,၀၀၀,၀၀၀	
၁.၄.၂ နိုင်ငံတကာအထိ ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်ခြင်း မရှိခဲ့ သည့် တိုင် နိုင်ငံတစ်ဝန်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်နိုင်သည့် ကြီးမား၍ စုစည်းညီညွတ်သည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကုမ္ပဏီများ ဖြစ်ပေါ်လာစေရေး	၁.၄.၂ နိုင်ငံတကာအထိ ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်ခြင်း မရှိခဲ့ သည့် တိုင် နိုင်ငံတစ်ဝန်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်နိုင်သည့် ကြီးမား၍ စုစည်းညီညွတ်သည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး ကုမ္ပဏီများ ဖြစ်ပေါ်လာစေရေး	၁	သယ်ယူပို့ဆောင် ရေးလုပ်ငန်းရှင် များ၊	ဥပဒေမူဘောင်နှင့် အစိုးရ၏လုံလောက် သောအားပေးမှုရှိစေရန်။	ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန/ ရထားပို့ ဆောင်ရေး	MIFFA		၂၀၀,၀၀၀	

	<p>ကွန်းအားပေးဆောင်ရွက် သွားရန်။</p> <p>၁.၄.၃ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကုမ္ပဏီများအား စုပေါင်း အအေးခန်းစီမံခန့်ခွဲမှုစနစ်တင်အသုံးပြုလုပ်ဆောင်ပေးရန်</p>	<p>၁</p>	<p>ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များ</p>	<p>-အသက်မွေးဝမ်းကျောင်းသင်တန်းများကို ဖွင့်လှစ်၍ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းသွားရန်</p> <p>-ပုံမှန်သင်တန်းများပေး၍စစ်ဆေးသွားရန်။</p>	<p>အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်သွားရန်။</p>	<p>၁.၄.၄ မြေပြင်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအဖွဲ့များ၏ အရည်အသွေးကိုတိုးမြှင့်ရန်အတွက် အစီအစဉ်တစ်ရပ်ကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားရန်။</p>	<p>၁</p>	<p>သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းရှင်များ</p>	<p>-အရည်အသွေးစီမံခန့်ခွဲမှုအစီအစဉ်ကို ဆောင်ရွက်သွားရန်။</p> <p>-၁နှစ်လျှင်ကုမ္ပဏီများ၏ ၁၀% ကို အသိအမှတ်ပြုလက်မှတ်ရစေရန်။</p>	<p>ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန/ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>၁,၀၀၀,၀၀၀</p>
	<p>၁.၄.၅ အသိပညာပေးမှုများ ထိုးမြှင့်ခြင်းနှင့် သင်တန်းများ ပေးခြင်းဖြင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကုမ္ပဏီများ ခေတ်မီ၍ ICT ကိရိယာများ အသုံးပြုတတ်လာစေရန်။</p>	<p>၁</p>	<p>လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်သူများအားလုံး</p>	<p>-ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများအတွက်စာရွက်စာတမ်းမလိုသော လုပ်ဆောင်မှုအစီအစဉ် တရားဝင်လွှဲပြောင်းလက်ခံခြင်းများစတင်ဆောင်ရွက်ရန်</p> <p>- ၂ နှစ်အတွင်းအနံ့ဆိုးကုမ္ပဏီကြီး ၁၀ခုမှကုမ္ပဏီကြီးအောင်ရွက်ရန်။</p>	<p>၁.၄.၅ အသိပညာပေးမှုများ ထိုးမြှင့်ခြင်းနှင့် သင်တန်းများ ပေးခြင်းဖြင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးကုမ္ပဏီများ ခေတ်မီ၍ ICT ကိရိယာများ အသုံးပြုတတ်လာစေရန်။</p>	<p>၁</p>	<p>ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>မြန်မာ့ဆက်သွယ်ရေး၊ သတင်းအချက်အလက်နှင့် နည်းပညာဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>၂,၀၀၀,၀၀၀</p>			
<p>၁.၅ လယ်သမားများ၊ ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းစဉ်တစ်လျှောက်လုပ်ကိုင်သူများနှင့် ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များ</p>	<p>၁.၅.၁ ကုန်သွယ်မှုတွင် ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များ၏ စွမ်းဆောင်ရည်ကိုမြှင့်တင်ရန်အတွက် ပုံမှန်အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများ ကျင်းပပေးသွားရန်၊ အဆိုပါအလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများကို အဓိက မြို့ကြီးများတွင် ကျင်းပပြီး အောက်ပါနယ်ပယ်မှ ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များ၏ အသိပညာနှင့် စွမ်းဆောင်ရည်ကို မြှင့်တင်ပေးသွားရန်-</p>	<p>၁</p>	<p>ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များ၊ ကုန်သည်များ</p>	<p>-ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များအတွက်အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲ တစ်ခုကျင်းပရန်။</p> <p>-လေ့ကျင့်သင်တန်း ပြီး၍ အသိအမှတ်ပြု လက်မှတ်ရရှိပြီးသည့် ကုန်သည်</p>	<p>၁.၅.၁ ကုန်သွယ်မှုတွင် ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များ၏ စွမ်းဆောင်ရည်ကိုမြှင့်တင်ရန်အတွက် ပုံမှန်အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများ ကျင်းပပေးသွားရန်၊ အဆိုပါအလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများကို အဓိက မြို့ကြီးများတွင် ကျင်းပပြီး အောက်ပါနယ်ပယ်မှ ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များ၏ အသိပညာနှင့် စွမ်းဆောင်ရည်ကို မြှင့်တင်ပေးသွားရန်-</p>	<p>၁</p>	<p>စီးပွား/ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာန၊ ကုန်သွယ်မှုသင်တန်းကျောင်း</p>	<p>ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့်အကောင်အထည်ဖော်ရေးလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုအဖွဲ့အစည်းများ၊</p>	<p>၂,၀၀၀,၀၀၀</p>			

<p>၏လုပ်ငန်းပိုင်းနှင့် ပို့ကုန်ကျွမ်းကျင်မှု သင် တန်းများပေး ရန်။</p>	<p>(၁) ကုန်သွယ်မှုနှင့်သက်ဆိုင်သောစာရွက်စာတမ်းများ၊                  (၂) အကောက်ခွန်လုပ်ထုံး လုပ်နည်းများ၊                  (၃) အခွန်စည်းကြပ်မှုစနစ်များ၊                  (၄) သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းအမျိုးအစားများ၊                  (၅) အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာစည်းမျဉ်းသဘောတူညီမှုများ၊                  (၆) စာချုပ်များနှင့် ညှိနှိုင်းဆွေးနွေးခြင်း၊                  (၇) အာမခံနှင့် ငွေကြေးဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများ၊                  (၈) ပင်ရင်းဒေသဆိုင်ရာစည်းမျဉ်းများ (ROO)                  (၉) ဒေသတွင်းနှင့်အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ စည်းမျဉ်းများ၊                  (၁၀) လိုင်စင်လိုအပ်ချက်များနှင့်လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ၊                  (၁၁) အသိအမှတ်ပြုလက်မှတ်လိုအပ်မှုများနှင့် လုပ်ထုံး လုပ်နည်းများ၊                  (၁၂) HS ကုတ်များ၊                  (၁၃) အန္တရာယ်ရှိသော ကုန်စည်များစသည်ဖြင့် နယ် ပယ်များ ပါဝင်ပါသည်။</p>			<p>များ နှင့်ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင် အရေးအတွက်တိုးမြှင့်လာ စေရန်။                  -ကုန်သွယ်မှုတွင်ပို့ ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များ၏ ကျွမ်းကျင်မှုနှင့်စွမ်း ဆောင်ရည်တဖြည်းဖြည်း တိုးတက်လာစေရန်။</p>	<p>MIMMDA MBA</p>		
--	--	--	--	--	-----------------------	--	--



မဟာဗျူဟာဦးတည်ချက်-၂ ရုပ်ပိုင်းဆိုင်ရာနှင့်အခြားသောအခြေခံအဆောက်အအုံများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးကို အားပေးခြင်းဖြင့် ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့စေခြင်းနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာ								
စွမ်းဆောင်ရည်ကို မြှင့်တင်ရန်။								
လုပ်ငန်းပိုင်းဆိုင်ရာဦးတည်ချက်	ဆောင်ရွက်မည့်လုပ်ငန်းစဉ်များ	ဦးစားပေးခြင်း	အကျိုးခံစားခွင့်ရှိသူများ	ဦးတည်သောအတိုင်းအတာ	ဦးဆောင်အကောင်အထည်ဖော်မည့်ဌာန/အဖွဲ့အစည်း	အထောက်အကူပေးမည့်ဌာန/အဖွဲ့အစည်း	လက်ရှိစီမံကိန်းများနှင့် ရှိလာနိုင်ချေရှိသည့်အထောက်အပံ့များ	ခန့်မှန်းကုန်ကျစရိတ် (အမေရိကန်ဒေါ်လာ)
၂.၁ e-government စနစ်ကို စတင်ကျင့်သုံးရန်။	၂.၁.၁ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့် စာရွက်စာတမ်းများပြင်ဆင်ဆောင်ရွက်ခြင်းများ အကြိမ်ကြိမ်ဖြစ်နေခြင်းအား ဖယ်ရှားနိုင်ရန်အတွက် ဝန်ကြီးဌာန၏ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများနှင့် လိုအပ်ချက်များကို စုစည်းသုံးသပ်၍ ပြန်လည်ပြင်ဆင်ရန်။	၁=မြင့် ၂=လတ် ၃=နိမ့်	လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး	- ပြီးပြည့်စုံအောင်ပြန်လည်သုံးသပ်သွားရန်။ -အကြိမ်ကြိမ်လုပ်ဆောင်နေခြင်းများအားဖယ်ရှားရန်။ -အသစ်ပြန်ရေးဆွဲထားသည့် လုပ်ထုံး လုပ်နည်းများကို စတင်သုံးရန်။	စီမံ/ဘဏ္ဍာဝန်ကြီးဌာန (ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန)	အကောက်ခွန်ရုံး	Nippon all cargo consolidation system (NACCS)	၁၀၀.၀၀၀



<p>၂.၂.၂ ညအချိန်ရေကြောင်းထိန်းသိမ်းရေးစနစ်ကို စတင်လုပ်ဆောင်ခြင်းဖြင့် လုံခြုံစိတ်ချ၍ ထိရောက်စွာ အသုံးပြုနိုင်မည့် ပြည်တွင်းရေကြောင်း ပို့ဆောင်ရေး ကွန်ယက်ကို တိုးတက်လုပ် ဆောင်ရန်။</p>	<p>၂</p>	<p>သင်္ဘောပိုင်ရှင်များ၊ ရေကြောင်းခရီးသွားလာသူများ</p>	<p>-ညအချိန် ရေ ကြောင်းထိန်းသိမ်းရေးစနစ်အသုံးပြုရန်၊ -လုံခြုံ စိတ်ချထိရောက်စွာ အသုံးပြု နိုင်ရေးကို တိုးမြှင့် လုပ်ဆောင်ရန်။</p>	<p>ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>၀၀,၀၀၀,၀၀၀</p>
<p>၂.၂.၃ ကုန်စည်သယ်ယူမှုပမာဏ တိုးမြှင့်လာမှုအတွက် နေရာ စီစဉ်ဆောင်ရွက်ပေးနိုင်ရန် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ လေဆိပ်များ၏ လုပ်ငန်း စွမ်းဆောင်နိုင်မှုကို တိုးချဲ့ရန်၊</p>	<p>၂</p>	<p>ဖောက်သည်များ၊ ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူများ၊</p>	<p>-အဓိက အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာလေဆိပ်များ တွင်ကုန်သွယ်မှုတင်ဂိတ်များ တည် ဆောက်ရန်(သို့) တိုးချဲ့ဆောက်လုပ်ရန်၊ -ဂုဏ်အတွင်းလိုအပ်ချက်များဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရန်ကုန်တင်ကုန်ချစွမ်းဆောင် နိုင်မှုကိုတိုးမြှင့်ပေးရန်။</p>	<p>ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဦးစီးဌာန (DCA)</p>	<p>m/a</p>
<p>၂.၂.၄ အဆင့်မီလေကြောင်းလုံခြုံရေး ဆောင်ရွက်ချက်များနှင့် ပေါက်ကွဲစေတတ်သောပစ္စည်းများအားရှာဖွေနိုင်သည့် လုံခြုံရေးကိရိယာများအား လေဆိပ်များတွင် စတင်အသုံးပြုရန်နှင့် အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ဆက်သွယ်ရေးထိန်းချုပ်မှု ယူနစ်ကို ဖော်ဆောင်သွားရန်။</p>	<p>၁</p>	<p>လေဆိပ်ဝန်ထမ်းများ၊ အသုံးပြုသူများ</p>	<p>- ၂နှစ်အတွင်း အဆင့်မီလေကြောင်းလုံခြုံရေး ဆောင်ရွက်ချက်များ နှင့် ပေါက်ကွဲ ပစ္စည်းရှာဖွေနိုင်သည့်စက်ကိရိယာ များအားလေဆိပ် များတွင် စတင်သုံး ရန်၊ -လေဆိပ်လုံခြုံရေး တိုးမြှင့်ရန်၊</p>	<p>ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဦးစီးဌာန၊ ဆက်သွယ်ရေး ဘဏ်အချက်အလက်နှင့် ဖွဲ့စည်းပုံ ဝန်ကြီးဌာန၊ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဦးစီးဌာန၊ လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဦးစီးဌာန၊ ပညာဝန်ကြီးဌာန၊ ချက်အလက်နှင့် နည်းပညာ ဝန်ကြီးဌာန၊</p>	<p>m/a</p>

	<p>၂.၂.၅ အမျိုးသားရထားပို့ဆောင်ရေးကွန်ယက် ရောက်ရှိနိုင်မှုကို တိုးချဲ့သွားရန်နှင့် ကွန်ယက်အား သင့်တော်သော ထိန်းသိမ်းမှုများ ပြုလုပ်သွားရန်။</p>	<p>အသုံးပြုသူများ</p>	<p>-ရထားလမ်းများ လည်ပြင်ဆင်ရေး နှင့် တိုးတက်စေ ရေးအတွက် ပင်မစီမံချက်ကို အတည် ပြုထုတ်ပြန် သွားရန်။</p> <p>-၂နှစ်အတွင်း အဓိက ကူးသန်းရောင်းဝယ်ရေး ချိတ်ဆက်နိုင်သည့် နေရာ ၃ ခု တွင် ပြန်လည်ပြင် ဆင်ရေး စီမံချက်များကို စတင်ဆောင်ရွက်သွားရန်</p>	<p>ရထားပို့ဆောင် ရေးဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>ဆောက်လုပ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊</p>	<p>၁,၀၀၀,၀၀၀</p>
	<p>၂.၂.၆ မြန်မာနိုင်ငံရထားလမ်းများကို ဒေသတွင်း ကွန်ယက် များနှင့် ပေါင်းစည်းနိုင်ရေးနည်းလမ်းများ နှင့်နယ်စပ်ဖြတ် ကျော်သွားလာရာတွင် ရထားဖြင့် လွယ်ကူစွာ သွားလာနိုင်ရေးအတွက် စုံစမ်းစစ်ဆေး သွားရန်နှင့်ဖြစ်နိုင် မည်ဆိုလျှင် အကောင်အထည် ဖော်ဆောင်ရွက်သွားရန်။</p>	<p>ဒေသတွင်းနိုင်ငံ များ</p>	<p>-ဖြစ်နိုင်ချေလေ့လာ ဆန်း စစ်ခြင်း၊ပြုလုပ် သွားရန် နှင့် လေ့လာ တွေ့ရှိချက် များကို ထုတ်ဝေသွားရန်၊</p> <p>-သဘောထားအကြံပြု ချက်များစစ်ဆေး အတည် ပြုရန်</p> <p>-အကောင်အထည် ဖော် နေသည့် စီမံ ကိန်းများကို ပြီးစီးလုပ်ဆောင်သွားရန်။</p>	<p>ရထားပို့ဆောင် ရေးဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>ဆောက်လုပ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊</p>	<p>၅၀၀,၀၀၀</p>
<p>၂.၃ ထောက်ပံ့ ပို့ဆောင်ရေး အခြေခံအဆောက် အအုံကို အဆင့် မြှင့်တင်ရန်။</p>	<p>၂.၃.၁ အဓိကသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး စင်္ကြန်တစ်လျှောက် နှင့် အရေးကြီးခရီးလမ်းဆုံမြို့(ရန်ကုန်) များတွင် ထရပ် ကားဂိတ်ဝင်းများကို တည်ဆောက်သွားခြင်းဖြင့် ထိရောက်သောသယ်ယူ ပို့ဆောင်နိုင်ရေး တိုးချဲ့ ဆောင်ရွက်သွားရန်။</p>	<p>သယ်ယူပို့ဆောင် ရေးလုပ်ငန်းရှင် များ</p>	<p>၃ နှစ်အတွင်း လိုအပ် ချက်များကို ပြည့်ဆည်း ပေးရန်အတွက် ယာဉ်ရပ် နား စခန်းများကို တိုးချဲ့ တည်ဆောက် ရန်။</p>	<p>ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ ရထားပို့ဆောင် ရေးဝန်ကြီးဌာန၊</p>	<p>ဆောက်လုပ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊</p>	<p>၀</p>
	<p>၂.၃.၂ ဆိပ်ကမ်းများ၊ လေဆိပ်များ၊ စက်မှုဇုန်များ နှင့်အထူး စီးပွားရေးဒေသများ (အထူးသဖြင့် မန္တလေး။</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ် ဆောင်သူများ</p>	<p>တစ်နှစ်လျှင် အနည်းဆုံး သို့လျှောက်ရုံ အသစ်တစ်</p>	<p>ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန/ MIFFA/</p>	<p>အကောက်ခွန်/ MIFFA/ ပို့ဆောင်ရေး</p>	<p>၅,၀၀၀,၀၀၀</p>

<p>မူဆယ်နှင့်မြဝတီဒေသများ) အနီးပါတ်ဝန်းကျင်ရှိ သင့်တော်သော နေရာများတွင် သို့လှောင်ရုံများကိုတိုးချဲ့ တည်ဆောက်အသုံးပြု သွားရန်၊ ရေပေါ်သို့လှောင်ရုံများ တည်ဆောက်ရေး စမ်းသပ်စိမ်းကိန်းကို လုပ်ဆောင်သွားရန်၊ သို့လှောင်ရုံများ အားလုံးတွင် ခေတမီသတင်း အချက်အလက်နှင့် ဆက်သွယ်ရေး နည်းပညာများ အလက်ထရောနစ် အချက်အလက်များ ဖလှယ်ခြင်းနှင့် စာရင်း ဇယားများကို တိကျစွာစိမ်းခန့်ခွဲနိုင်မှုများ ရှိစေ ရန်။</p>	<p>၂-၃-၃ ကုန်သွယ်ရေးများ ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုကို လျော့ချရန်နှင့် ကုန်တင်ကုန်ချခြင်းကို ထိရောက်စွာ ဆောင်ရွက်နိုင်စွမ်းရှိစေရန် ICT စနစ်နှင့် စက်ဖြင့် ကုန်တင်ကုန်ချစနစ်များ ပါဝင်သည့် ဆိပ်ခံတံတားများနှင့် ကုန်သွယ်ရေးများကို သဘောတရားမှ တစ်စင်းသို့ ရွှေ့ပြောင်းနိုင်ရန်အတွက်ဖြစ်ကမ်း နဖူးတွင် ကုန်သွယ်ရေး တင်ဆိပ်ခံပျဉ်များကို ပြည်တွင်းရေ ကြောင်းသွားလာသည့်ဖြစ်ကြောင်းတစ်လျှောက်ရှိ သဘော ဆိပ်များတွင် တည်ဆောက်ရန်အတွက် စီမံချက်တစ်ရပ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်သွားရန်။</p>	<p>၀</p>	<p>အားလုံး</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများ အားလုံး</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများ အားလုံး</p>	<p>လုံးတည်ဆောက်သွားရန်၊ -ဆိပ်ခံတံတားများနှင့် ကုန်သွယ်ရေးများကို သဘော တစ်စင်းမှ တစ်စင်းသို့ ရွှေ့ပြောင်းရန် အတွက်ဖြစ်ကမ်းနဖူးတွင် ကုန် သေတ္တာတင်ဆိပ်ပျဉ်များရှိသည့် သဘောဆိပ်များကို ခေတမီအောင် ဆောင်ရွက်သွားရန် (သို့) တည်ဆောက်သွားရန်၊ -ကုန်သွယ်ရေးများ ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုကို လျော့ချရန်</p>	<p>UMFCCI ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်းအာဏာပိုင်</p>	<p>ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး</p>	<p>n/a</p>
<p>မူဆယ်နှင့်မြဝတီဒေသများ) အနီးပါတ်ဝန်းကျင်ရှိ သင့်တော်သော နေရာများတွင် သို့လှောင်ရုံများကိုတိုးချဲ့ တည်ဆောက်အသုံးပြု သွားရန်၊ ရေပေါ်သို့လှောင်ရုံများ တည်ဆောက်ရေး စမ်းသပ်စိမ်းကိန်းကို လုပ်ဆောင်သွားရန်၊ သို့လှောင်ရုံများ အားလုံးတွင် ခေတမီသတင်း အချက်အလက်နှင့် ဆက်သွယ်ရေး နည်းပညာများ အလက်ထရောနစ် အချက်အလက်များ ဖလှယ်ခြင်းနှင့် စာရင်း ဇယားများကို တိကျစွာစိမ်းခန့်ခွဲနိုင်မှုများ ရှိစေ ရန်။</p>	<p>၂-၃-၄ ကုန်သွယ်ရေးများ ပျက်စီးဆုံးရှုံးမှုကို လျော့ချရန်နှင့် အကျိုးရှိစွာအသုံးပြုနိုင်ရန်အတွက် ဘူတာရုံများ၏ စွမ်းဆောင်နိုင်မှုတိုးမြှင့်ခြင်း၊ ICT စနစ်နှင့် စက်ဖြင့် ကုန်တင်ကုန်ချ ပြုလုပ်ခြင်းများ စတင်လုပ်ဆောင်ခြင်း စသည်ဖြင့် ရထားပို့ ဆောင်ရေးကွန်ယက်တွင်</p>	<p>၀</p>	<p>အားလုံး</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများ အားလုံး</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်ရေးကွန်ယက်ရှိဘူတာရုံများ၏ စွမ်းဆောင်နိုင်မှုတိုးမြှင့်လုပ်ဆောင် ရန်၊ -ကုန်သွယ်ရေးများ</p>	<p>ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ MIFFA</p>	<p>ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ MIFFA</p>	<p>n/a</p>	



	<p>ကူတာရီများ ခေတ်မီစေမည့် အစီအစဉ်တစ်ရပ်ကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်သွားရန်။</p>	၁	<p>ကုန်သွယ်မှုပို့ဆောင်သူများ၊ သင်္ဘောဖြင့်မဟုတ်ဘဲပုံမှန်ကုန်သွယ်မှုပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူများ၊ သင်္ဘောဖြင့်ပုံမှန်သွယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူများ။</p>	<p>ပျက်စီးမှုနှုန်းကို လျော့ချရန်၊</p> <p>-ပင်လယ်ရေကြောင်းသွားသင်္ဘောများဆိုက်ကပ်သည့်ဆိပ်ကမ်းများ၏စွမ်းဆောင်နိုင်မှုကို တိုးချဲ့သွားရန်၊</p> <p>-ကုန်တင်ကုန်ချ ပြုလုပ်ခြင်းကိုသတ်မှတ်ချိန် အတွင်းပြီးစီးအောင်လုပ်ရန်။</p>	ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန	MPA/ IWT/ MIFFA	အစိုးရ-ပုဂ္ဂလိကပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်း	n/a
	<p>၂.၃.၅ အချိန်၊ ကုန်ကျစရိတ်နှင့် ဆိပ်ကမ်းတွင် နေရာကျပ်တည်းခြင်းတို့ကို လျော့ချရန်အတွက် မီးရထားလမ်းကား လမ်းနှင့် ပင်လယ်ဆိပ်ကမ်းကွန်ယက်များနှင့်တိုက်ရိုက် ဆက်သွယ်မှုရှိသည့် ကုန်းတွင်းဆိပ်ကမ်းတစ်ခု တည်ဆောက် သွားရန်၊ တချိန်တည်းတွင်ကုန်များရွှေ့ပြောင်းခြင်း၊ နေရာချထားခြင်း၊ မြန်ဖြူးခြင်း၊ လုပ်ငန်းကွင်းဆက် တစ်လျှောက် စီမံခန့်ခွဲခြင်းနှင့် သို့လျှောက်ခြင်းတို့အတွက် နိုင်ငံအဆင့် လုပ်ဆောင်နိုင်မှုများကို တိုးမြှင့်သွားရန်။</p>	၁	<p>သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းတွင် ဝင်ရောက် ပံ့ပိုးဆောင်ရွက်နေသူများ</p>	<p>-ကုန်းတွင်း ဆိပ်ကမ်းစီမံကိန်း ၃ ခု ကို စတင်လုပ်ဆောင်ရန်၊</p> <p>-သစ်လျှင်ကုန်းတွင်းဆိပ်ကမ်းတစ်ခုနှင့် တည်ဆောက်သွား ရန်။</p>	ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန	အကောက်ခွန်ရုံး / MIFFA/ IWT	UNESCAP	n/a
<p>၂.၄ အအေးခန်း သို့လျှောက်ရုံစနစ် စွမ်းဆောင်နိုင်မှုကို တိုးမြှင့်ရန်။</p>	<p>၂.၄.၁ လေဆိပ်၊ နယ်စပ်ကုန်သွယ်ရေးဇုန် (မြဝတီ၊ မူဆယ်) များ၌သို့လျှောက်ရုံများနှင့်ထုတ်ပို့သို့လျှောက်ရုံများ တည်ဆောက် သွားရန်။</p>	၂	<p>ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များ၊ သွင်းကုန် လုပ်ငန်းရှင်များ။</p>	<p>မြဝတီနှင့်မူဆယ်မြို့များ၌ သို့လျှောက်ရုံ များနှင့်ထုတ်ပို့ သို့လျှောက်ရုံ အသစ်များတည် ဆောက်</p>	CDCs	UMFCCI၊ တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရများ၊ စက်မှုဇုန်ကော်မ		n/a

			ကုန်သည်များ၊ ကုန်စည်သယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေးလုပ် ငန်းရှင် များ၊	သွားရန်၊ -တောင်းခံစာကို MIFFA သို့ တင်ပြ သွားရန်၊ -ဥပဒေစည်းမျဉ်းမူ ဘောင်ကို ကိုက်ညီအောင် ပြုပြင်သွားရန်၊	MIFFA	စီးပွား/ကူး သန်းဝန်ကြီးဌာ န၊ ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန၊ ကဏ္ဍအလိုက် အသင်းအဖွဲ့များ	တီ များ၊	၅၀,၀၀၀	
	၁	၂-၄-၂ လတ်ဆတ်သောကုန်များနှင့် ပတ်သုံးလွယ်သော အစား အစာများ ( ကုန်ခြောက်များ မဟုတ်)များကို ဆိပ်ကမ်းများတွင် x-ray scanner ဖြင့် စစ်ဆေး ခြင်းကို ဦးစားပေးလုပ်ဆောင် ခြင်းဖြင့် စောင့်ဆိုင်းချိန် ကို လျော့ ချသွားရန်၊	ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင် များ၊ သွင်းကုန် လုပ်ငန်း ရှင်များ၊ ကုန်သည်များ၊ ကုန်စည်သယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေးလုပ် ငန်းရှင်များ၊ ကုန် သေတ္တာလုပ်ငန်း လုပ်ကိုင်သူများ၊	-ပထမနှစ်တွင်ဆိပ်ကမ်း သို့ရောက်ရှိလာသည့် ကုန် စည်များ၏ ၅၀%ကို ဦးစားပေးလုပ်ဆောင် သွားရန်၊ -ဒုတိယနှစ်တွင် ၁၀၀% ပြည့်လုပ်ဆောင် သွားရန်၊ -စောင့်ဆိုင်းချိန်ကို ၅၀% လျော့ချသွားရန်၊	ဘဏ္ဍာရေး ဝန်ကြီးဌာန- အကောက်ခွန် ဌာန	ဆိပ်ကမ်း အာဏာပိုင်	n/a		
	၂	၂-၄-၄ ပတ်သုံးလွယ်သော ကုန်စည်များကို တင်ပို့ တင်သွင်းခြင်းပြုရာတွင် ပိုမိုကောင်းမွန်စွာ ဆောင်ရွက် နိုင်ရန်အတွက် အဓိကမြို့ကြီးများတွင် ပြည်သူပိုင် အဆေးခန်းသို့လှောင်ရုံများ ဆောက်လုပ်ပေးသွားရန်၊	ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင် များ၊ သွင်းကုန် လုပ်ငန်း ရှင်များ၊	-၅နှစ်အတွင်းအဓိက မြို့ကြီးများအားလုံး တွင် အဆေးခန်း သို့လှောင်ရုံများ	UMFCCI (ပုဂ္ဂလိကလုပ် ငန်းရှင်များ)	တိုင်းဒေသကြီး အစိုးရများ၊	JICA	n/a	

					<p>ကုန်သည်များ၊ ကုန်စည်သယ်ယူ ပို့ဆောင်ရေးလုပ် ငန်းရှင်များ၊ ကုန်သေတ္တာလုပ် ငန်းလုပ်ကိုင်သူ များ၊</p>	<p>တည်ဆောက်ရန်၊</p>	

မဟာဗျူဟာဦးတည်ချက် - ၃ ပိုမိုထိရောက်သော ကုန်သွယ်မှုပတ်ဝန်းကျင်ကောင်းတစ်ခု ဖြစ်လာစေရန် အုပ်ချုပ်မှုပိုင်းနှင့် ကြီးကြပ်ကွပ်ကဲမှုဆိုင်ရာ မူဘောင်များအား ပြင်ဆင်ရန်။

လုပ်ငန်းပိုင်းဆိုင်ရာဦးတည်ချက်	ဦးစားပေး	အကျိုးခံစားခွင့်ရှိသူများ	ဦးတည်သော အတိုင်းအတာ	ဦးဆောင်အကောင်အထည်ဖော်မည့် ဌာန/အဖွဲ့အစည်း	အထောက်အကူပေးမည့် ဌာန/အဖွဲ့အစည်း	လက်ရှိရှိမိကိန်းများနှင့် ရရှိလာနိုင်ချေရှိသည့် အထောက်အပံ့များ	ခန့်မှန်းကုန်ကျစရိတ် (အမေရိကန်ဒေါ်လာ)
၃.၁ နိုင်ငံတကာ စံချိန်စံညွှန်းများနှင့် ကိုက်ညီစေရန် အတွက်လေကြောင်းနှင့် ရေကြောင်းဥပဒေ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို ပြင်ဆင်သွားရန်။	၁-မြင့် ၂-လတ် ၃-နိမ့်	ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းသီးသန့်လုပ်ကိုင်သူများ၊ MTO၊ ကုန်သည်များ။	-WG 1 ကိုတည်ထောင်ရန်၊ လေကြောင်းနှင့် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့် ရှိမည့်သုံးသပ်မှုများကို ပိုမိုခိုင်မာလာစေရန်နှင့် ပွင့်လင်းမြင်သာမှုရှိ စေရန်။	ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန/MPA/ DCA/ MIFFA/ MMDA/ MCBA	ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန		၂၀၀,၀၀၀
၃.၂ လုပ်ငန်းလွယ်ကူချောမွေ့စေရေးအတွက် လုပ်ဆောင်မှုများတွင် လေကြောင်းနှင့် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့် ရှိမည့်သုံးသပ်မှုများနှင့် ပတ်သက်၍ မိမိနိုင်ငံနှင့် နိုင်ငံတကာစံသတ်မှတ်မှုများအကြား ကွာဟနေမှုများကို လုပ်ငန်းအဖွဲ့က လေ့လာဆန်းစစ် ဆောင်ရွက်သွားရန်။	၂	ရေကြောင်းနှင့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူများ၊ ကုန်သည်များ	-လေ့လာဆန်းစစ်မှုကို လုပ်ဆောင်သွားရန်နှင့် လူအများသိရှိအောင် ထုတ်ပြန်သွားရန်၊ လေကြောင်းနှင့် ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများနှင့် ရှိမည့်သုံးသပ်မှုများကို ပိုမိုခိုင်မာလာစေရန်နှင့် ပွင့်လင်းမြင်	ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန/ MIFFA/ MMDA/ MCBA	ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန		၂၀၀,၀၀၀

	<p>၃.၁.၃ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ရေကြောင်းအဖွဲ့က လက်ခံကျင့်သုံးနေမှုများနှင့် ကိုက်ညီသည့် ပင်လယ် ရေကြောင်းဥပဒေအသစ်ကိုလုပ်ငန်းအဖွဲ့၏ သဘောထားမှတ်ချက် ပေါ်တွင် အခြေခံ၍ ရေးဆွဲ သွားရန်။</p>	<p>၀</p>	<p>ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူများ၊ ကုန်သည်များ</p>	<p>-ASEAN နှင့် IMO တို့၏ စံညွှန်းများနှင့် ကိုက်ညီသည့်ပင်လယ်ရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဥပဒေအသစ်ကိုပြဋ္ဌာန်းသွားရန်။</p>	<p>ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>မြန်မာ့ဆိပ်ကမ်း အာဏာပိုင်</p>	<p>၃၀၀,၀၀၀</p>
	<p>၃.၁.၄ အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာကြောင်းပို့ဆောင်ရေးအဖွဲ့၏ ထောက်ခံမှုနှင့် နိုင်ငံတကာ အသိုက်အဝန်းတွင် လက်ခံကျင့်သုံး နေမှုများနှင့် ကိုက်ညီသည့် လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး ဥပဒေအသစ်ကို လုပ်ငန်းအဖွဲ့၏ သဘောထားမှတ်ချက် ပေါ်တွင် အခြေခံ၍ ရေးဆွဲအတည်ပြုသွားရန်။</p>	<p>၀</p>	<p>လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူများ၊ ကုန်သည်များ</p>	<p>-ASEAN နှင့် ICAO တို့၏ စံညွှန်းများနှင့် ကိုက်ညီသည့်လေရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဥပဒေအသစ်ကိုပြဋ္ဌာန်းသွားရန်။</p>	<p>ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>လေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဦးစီးဌာန</p>	<p>၃၀၀,၀၀၀</p>
<p>၃.၂ ပြည်တွင်း ရေကြောင်း၊ မီးရထားနှင့် ကားလမ်း သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ၏ အရည်အသွေးတိုးတက်စေရန်အတွက် ဥပဒေစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများအား ပြင်ဆင်သွား ရန်။</p>	<p>၃.၂.၁ ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဥပဒေတွင် လိုအပ်ချက်များကိုဖော်ထုတ်ဆောင်ရွက်ရန် အတွက် လုပ်ငန်းအဖွဲ့ (၃.၁.၁ တွင်ကြည့်ရန်) က လေ့လာဆန်းစစ်မှုတစ်ခုလုပ်ဆောင်သွားရန် ။</p>	<p>၀</p>	<p>သင်္ဘောလုပ်ငန်း လုပ်ဆောင်သူများ၊ ကုန်သည်များ</p>	<p>- လေ့လာဆန်းစစ်မှု လုပ်ဆောင်သွားရန် နှင့် လူအများသိရှိအောင်ထုတ်ပြန်သွားရန်။</p>	<p>ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဦးစီးဌာန</p>	<p>ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး</p>	<p>၁၀၀,၀၀</p>
	<p>၃.၂.၂ ဒေသတွင်းကုန်ယက်များနှင့် နိုင်ငံ၏ ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဆက်သွယ်မှုလွယ်ကူစေရန်အတွက်ပြီးပြည့်စုံသောဥပဒေ စည်းမျဉ်းစည်းကမ်း မူဘောင်တစ်ရပ်ဖြစ်ပေါ်လာစေရန်</p>	<p>၀</p>	<p>သင်္ဘောလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်သူများ၊ ကုန်သည်များ</p>	<p>ဥပဒေမူကြမ်းရေးဆွဲ၍ ပြဋ္ဌာန်းသွားရန်။</p>	<p>ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန (ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး)</p>	<p>ပြည်တွင်းရေကြောင်းပို့ဆောင်ရေး</p>	<p>၂၀၀,၀၀၀</p>



အတွက် ဥပဒေတစ်ရပ်ကို ရေးဆွဲ ပြဋ္ဌာန်းသွားရန်၊	၂	သဘောလုပ်ငန်း ဆောင်ရွက်သူများ၊ ကုန်သည်များ၊	-ဥပဒေများကို ပိုမိုထိရောက်စေရန်အတွက် ပြင်ဆင်သွားရန်၊	ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန (ပြည်တွင်းရေးကြောင်းပို့ဆောင်ရေးဦးစီးဌာန)	၁၀၀,၀၀၀	၂၅,၀၀၀
၃.၂.၃ ပြည်တွင်း ရေကြောင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူများ၊ ရေယာဉ်အသစ်များ ဝယ်ယူရာတွင်လိုအပ်သော စာရွက် စာတမ်းများ လျော့ချနိုင်ရန်နှင့်လုပ်ထုံးလုပ်နည်း စက်မှုကြံ့ခိုင်ရေးနှင့် ဖွံ့ဖြိုးရေးကော်မရှင်များကိုလွယ်ကူစေရန်အတွက် သက်ဆိုင်သော ဥပဒေစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းများကို ပြင်ဆင် သွားရန်၊	၁	သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူများအား လုံးကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းလုပ်ကိုင်သူများ၊ ကုန်သည်များ၊	-အဆင့်မီ ကုန်စည် စာရင်း ဇယားပြုစုခြင်းစနစ်ကို စတင် လုပ်ဆောင်ရန်၊ -Multimodal Law ကို လျော်ညီအောင် ပြင်ဆင် သွားရန်၊	MPA/ DCA/ MIFFA/ ထရပ်ကား အသင်း/ အဝေးပြေး ထရပ်ကား အသင်း/ MMMDA/ MBCA	၂,၀၀၀,၀၀၀	JICA ၏အ ထောက်အပံ့ဖြင့် ဆိပ်ကမ်းတွင် EDI စနစ်ကို ဆောင်ရွက်ခြင်း
၃.၃ အကောက် ခွန် လုပ်ထုံး လုပ်နည်းများကို ပို၍ ထိရောက် စေရန် နှင့် ပွင့်လင်းမြင်သာမှု ရှိစေရန် အတွက်ပြင်ဆင် သွား ရန်	၁	သွင်းကုန်လုပ်ငန်းရှင်များ၊ ကုန်ပစ္စည်းထုတ်လုပ်သူများ၊	၃.၃.၁ ဝင်ငွေခွန်ပေါ်ကြိုတင်ပေးသွင်းရန် လိုအပ်နေခြင်းကို ပယ်ဖျက်သွားရန်၊	စီမံ/ဘဏ္ဍာဝန်ကြီးဌာန (ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီးဌာန)	NACCS	အကောက်ခွန်ရုံး

	၃.၃.၂ တင်သွင်းသော ကုန်ပစ္စည်းများအတွက် ကြိုတင်ငွေ ပေး ချေရန် လိုအပ်နေခြင်းကို ပယ်ဖျက် သွားရန်၊	၁	သွင်းကုန်လုပ်ငန်း ရှင်များ၊ ကုန်ပစ္စည်းထုတ် လုပ်သူများ၊	-သွင်းကုန် ပစ္စည်းများ အတွက် ကြိုတင်ငွေပေး ချေရန်လိုအပ် နေခြင်းကို ဖယ်ရှားရန်နှင့် ဥပဒေကို ကိုက်ညီအောင်ပြင်ဆင် သွားရန်၊	စီမံ/ဘဏ္ဍာ ဝန်ကြီးဌာန (ဘဏ္ဍာရေး ဝန်ကြီး ဌာန)	အကောက်ခွန် ရုံး	NACCS	၂၅,၀၀၀
၃.၃.၃ သွင်းကုန်/ ပို့ကုန်လိုင်စင်လျှောက်ထားရာတွင် စာရွက် စာတမ်းလိုအပ်ချက်များအား ပြန်လည်သုံး သပ်၍ လျော့ချ သွားရန်၊	၁	လိုင်စင်လျှောက် ထားသူများ	-ASEAN ပျမ်းမျှ အဆင့် နှင့်အညီစာရွက်စာတမ်းလို အပ်ချက် များကို လျော့ချ ရန်၊	စီမံ/ဘဏ္ဍာ ဝန်ကြီးဌာန (ဘဏ္ဍာရေး ဝန်ကြီး ဌာန)	အကောက်ခွန် ရုံး	NACCS	၁၀၀,၀၀၀	
၃.၃.၄ e-government စနစ်အသုံးပြု၍ မလို အပ်သောကိစ္စရပ်များကို လျော့ချခြင်းနှင့် ဆက်စပ် နေသောအဖွဲ့အစည်း များကြား သတင်းအချက် အလက်များမျှဝေခြင်းကို လျှင်မြန် ထိရောက်စွာ ဆောင်ရွက်ခြင်းဖြင့် ရုံးလုပ်ငန်းများကို ကောင်းမွန် ထိရောက်စွာနှင့်စီမံ အုပ်ချုပ်မှုလုပ်ငန်းများကို ရှင်း လင်းလွယ်ကူစွာ ဆောင်ရွက် နိုင်ရန်	၁	လုပ်ငန်းလုပ် ဆောင်သူများ အားလုံး	-အွန်လိုင်း e-government စနစ်ကို တည်ထောင်လုပ်ကိုင် သွားရန်၊ -ငင်းစနစ်မှတစ်ဆင့် ကုန် သွယ်မှုဆိုင်ရာ လုပ်ငန်း လုပ်ဆောင်မှု ရာခိုင်နှုန်းကို တိုးမြှင့်လုပ်ဆောင်သွားရန်	ဥပမာ- စီးပွား/ ကူးသန်းဝန်ကြီး ဌာန	ဥပမာ- UMFCCI		၃၀၀,၀၀၀	
၃.၃.၅ risk assessment နှင့် management များကို အခြေခံ၍ ခေတ်မီအကောက်ခွန်ရှင်းလင်း ရေးစီမံခန့်ခွဲမှု စနစ်တစ်ခုကို ဖော်ဆောင်သွားရန်နှင့် ဆက်စပ်နေသော ဝန်ကြီးဌာနများနှင့် အစိုးရဌာန များ၌ ထိရောက်သော risk management စနစ် တစ်ခုကို စတင် လုပ်ဆောင်သွားရန်၊	၁	သွင်းကုန်လုပ်ငန်း ရှင်များ၊ ပို့ကုန်လုပ် ငန်းရှင်များ၊	-အကောက်ခွန်ရှင်း လင်းရေးစနစ်ကို သုံးစွဲရန်၊ - နှစ်အတွင်း ASEANအဆင့် နှင့်ကိုက် ညီအောင်အကောက်ခွန် ရှင်းလင်းရေးလုပ် ဆောင် ချိန်ကို လျော့ချသွားရန်၊	အကောက်ခွန် ဦးစီးဌာန (ဘဏ္ဍာရေး ဝန်ကြီးဌာန)	စီးပွား/ကူး သန်းဝန် ကြီးဌာန၊ UMFCCI	UNESCAP, JICA နှင့် EU အထောက် အပံ့	၅,၀၀၀,၀၀၀	

<p>၃.၄ ခေတ်မီ ငွေလေး ချောဖျော့အတွက် လွယ်ကူချောမွေ့စေရန်အတွက် ဘဏ္ဍာရေးစည်းမျဉ်းများကိုပြင်ဆင်သွားရန်၊</p>	<p>၃.၄.၁ နိုင်ငံခြားကုမ္ပဏီများ ဘဏ်ငွေစာရင်းဖွင့်ခွင့် ရရှိရန် အတွက် FDI စည်းမျဉ်းများကို ပြင်ဆင်သွားရန်၊ ဤနည်းဖြင့်လုပ်ငန်း များအား ပြည်တွင်း ငွေစာရင်း လွှဲပြောင်းလုပ် ဆောင်ခွင့်ကို ခွင့်ပြုပေးရန်၊</p>	<p>J</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး</p>	<p>- FDI စည်းမျဉ်းများကို ပြင်ဆင်ရန် - ပြည်တွင်းငွေ လွှဲပြောင်းမှုများ တိုးတက်လာစေ ရန်၊</p>	<p>မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီး ဖြန့်ဖြူးမှု ကော်မရှင်၊ မြန်မာ နိုင်ငံတော် ဗဟိုဘဏ်</p>	<p>ဆက်စပ်အဖွဲ့အစည်းများအားလုံး</p>		<p>၁၀၀,၀၀၀</p>
	<p>၃.၄.၂ ဗဟိုဘဏ်၏ ခွင့်ပြုချက်မလိုဘဲ ပြည်ပသို့ အမေရိကန် ဒေါ်လာ လွှဲပြောင်းခွင့်ရရှိရန်အတွက် ကန့်သတ်ချက်များကို ဖယ်ရှားပေးရန်၊</p>	<p>၁</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး</p>	<p>- နိုင်ငံခြားသို့ အမေရိကန် ဒေါ်လာ လွှဲပြောင်းခြင်းအပေါ် ကန့်သတ်ထားခြင်းများအား ဖယ်ရှားပေးရန်၊</p>	<p>မြန်မာနိုင်ငံ တော် ဗဟိုဘဏ်</p>	<p>စီမံ/ဘဏ္ဍာဝန်ကြီးဌာန (ယခင်ဘဏ္ဍာ/အခွန်ဝန်ကြီး ဌာန)</p>		<p>၁၀၀,၀၀၀</p>
	<p>၃.၄.၃ နိုင်ငံတကာသုံး credit card ဖြင့် ငွေလေးချေ ရရှိနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်ရန်၊</p>	<p>၁</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး</p>	<p>- နိုင်ငံတကာသုံး credit card ဖြင့် ငွေလေးချေ နိုင်ရန်၊</p>	<p>စီမံ/ဘဏ္ဍာဝန်ကြီးဌာန (ဘဏ္ဍာရေးဝန်ကြီး ဌာန)</p>	<p>ဘဏ်များ အစိုးရ ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်း</p>		<p>၁၀၀,၀၀၀</p>
<p>၃.၅ TFL အတွက် အစိုးရ နှင့် ပုဂ္ဂလိက ကဏ္ဍ ဆွေးနွေးပွဲများ တိုးမြှင့် ဆောင်ရွက် သွားရန်၊</p>	<p>၃.၅.၁ TFL အတွက် အစိုးရနှင့် ပုဂ္ဂလိက (၅၀/၅၀) ပါဝင်သော နည်းပညာရှင်အဖွဲ့ ဖွဲ့စည်း၍ ရေကို ရေရှည် စီမံကိန်းအကောင် အထည်ဖော်ရန် ပုံမှန်တွေ့ဆုံဆွေးနွေးပြီး စနစ်တကျဖွဲ့စည်းထားရှိရန်</p>	<p>၁</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး</p>	<p>- TFL အတွက် နည်းပညာရှင်အဖွဲ့ တရားဝင် ဖွဲ့စည်းသွားရန်၊</p>	<p>စီးပွား/ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာန/ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန/ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>ဆက်စပ်အဖွဲ့အစည်းများအားလုံး</p>		<p>၅၀,၀၀၀</p>
	<p>၃.၅.၂ TFL ကိစ္စရပ်များ တိုးတက်စေရန်အတွက် အစိုးရနှင့် ပုဂ္ဂလိကအဖွဲ့ဝင်များပါဝင်သော နည်းပညာရှင်အဖွဲ့ကရေလတ်မှ ရေရှည်အထိ အစီအစဉ်များကို သဘောတူဆောင် ရွက်ကြရန်၊</p>	<p>၁</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး</p>	<p>ရေလတ်မှ ရေ ရှည်အထိ အစီအစဉ်များကို ရေးဆွဲဆောင်ရွက် သွားရန်၊</p>	<p>စီးပွား/ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာန/ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန/ ရေဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>ဆက်စပ်အဖွဲ့အစည်းများအားလုံး</p>		<p>၅၀,၀၀၀</p>

	<p>၃.၅.၃ TFL နည်းပညာရှင်အဖွဲ့၏ ပုံမှန်အစည်းအဝေးများကို ကျင်းပသွားရန်-</p> <p>-TFL လုပ်ငန်း အစီအစဉ်များကို အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းကို ခြေရာခံစောင့်ကြည့်ရန်( ၁ နှစ် ၂ ကြိမ် အစည်းအဝေး ပြုလုပ်ရန်) နှင့်</p> <p>- အစိုးရနှင့် ပုဂ္ဂလိက ကဏ္ဍများ ပူးပေါင်းဆောင်ရွက် အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် ဖြေရှင်းနိုင်သော ကိစ္စရပ် များအား ချက်ချင်း ဖြေရှင်းလုပ်ဆောင်သွားရန်၊</p>	<p>၁</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး</p>	<p>လုပ်ငန်းအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မှုကို စောင့်ကြည့်စိစစ်သွားရန်၊</p>	<p>စီးပွား/ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာန/ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန/ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>ဆက်စပ်အဖွဲ့အစည်းများအားလုံး</p>	<p>၃၀၀,၀၀၀</p>
<p>၃.၅.၄ TFL ကိုတိုးမြှင့်လုပ်ဆောင်ရန်အတွက် နှစ်စဉ် TFL လုပ်ငန်းအစီအစဉ်များကို ဖွံ့ဖြိုးမှုမိတ်ဘက်/ အလှူရှင်များ သို့မဟုတ် ပူးတွဲလုပ်ဆောင်မှုများကို တိုးမြှင့်သွားရန်၊</p>	<p>၁</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး</p>	<p>ဖွံ့ဖြိုးမှုမိတ်ဘက်/ အလှူရှင်များနှင့် အနည်းဆုံး နှစ်စဉ် တိုင်ပင် ဆွေးနွေးခြင်း၊</p>	<p>စီးပွား/ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာန/ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန/ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>ဆက်စပ်အဖွဲ့အစည်းများအားလုံး</p>	<p>၁၀၀,၀၀၀</p>	
<p>၃.၅.၅ နယ်စပ်အာဏာပိုင်များနှင့် ပုဂ္ဂလိက ကဏ္ဍအဖွဲ့အစည်းများအကြား ပေါ်ပေါက်လာသည့် ပြဿနာများကို ၎င်းတို့၏ စည်းမျဉ်း၊ စည်းကမ်းများနှင့် ပေးဆပ်မှုတန်ဖိုးများအရ ဖြေရှင်း ဆောင်ရွက်သွားနိုင်ရန်အတွက် သတင်းအချက်အလက်များ၊ အတွေ့အကြုံများနှင့်ဗဟုသုတများကိုဖလှယ်ခြင်းဖြင့်</p>	<p>၁</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး</p>	<p>-အဖွဲ့လိုက် ဆွေးနွေး ခြင်းနှင့် ညှိနှိုင်းမှုများကို လုပ်ဆောင်သွားရန်နှင့် အစည်းအဝေးများကို ပုံမှန်ကျင်းပ သွားရန်၊</p>	<p>စီးပွား/ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာန/ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန/ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>ဆက်စပ်အဖွဲ့အစည်းများအားလုံး</p>	<p>၂၀၀,၀၀၀</p>	

		အားလုံး ဝန်ကြီးဌာန	စီးပွား/ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာန/ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန/ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန	-သီးခြားလုပ်ငန်း သို့မဟုတ်ဆွေးနွေးညှိနှိုင်းရေးအဖွဲ့များဖွဲ့စည်းသွားရန်နှင့် အစည်းအဝေးများ ကျင်းပသွားရန်၊	အဖွဲ့	လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး	၀	ညှိနှိုင်းပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်မှုကို တိုးမြှင့်သွားရန်နှင့် အဆိုပါ ပုံမှန်သတင်းအချက်အလက်များကို အပတ်စဉ် သတင်းစာ များ၊ အင်တာနက်စာ မျက်နှာများနှင့် အီးမေးလ်များမှတစ်ဆင့် ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များသို့ ဖြန့်ဝေ သွားရန်၊	၃.၅.၆ လိုင်စင်၊ ပင်ရင်းဒေသလက်မှတ်၊ စံချိန်စံညွှန်းလက်မှတ်စသည်ဖြင့်ရရှိရန်အတွက် အစိုးရနှင့်ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍများ အကြား ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်သွားရန်နှင့် မလိုအပ်သောကုန်ကျစရိတ်များ နှင့် အချိန်ကြာကြာမှုများကို လျော့ချရန်နှင့် လုပ်ငန်းစဉ်များကိုအရှိန်မြှင့်တင်ရန် အတွက်အဆိုပါလုပ်ငန်းစဉ်များ (အီလက်ထရော နှစ်စနစ်ဖြင့် စာရွက်စာတမ်းများဆောင်ရွက်ခြင်းနှင့် လျှောက်လွှာများ တင်သွင်းခြင်း) တို့ကို ရေရှည် ဆက်လက်ဆောင်ရွက် သွားနိုင်ရန်၊
									၂၀၀,၀၀၀



မဟာဗျူဟာဦးတည်ချက်- ၄ ကုန်သွယ်မှုလွယ်ကူချောမွေ့ရေးနှင့် ထောက်ပံ့ပို့ဆောင်ရေးဆိုင်ရာလိုအပ်ချက်များအား ပြည့်မီရန် ကုန်တင်ပို့သူများတွင် လုံလောက်သော အသိပညာနှင့် စွမ်းရည်များ ရှိနေစေရန်။							
လုပ်ငန်းပိုင်းဆိုင်ရာဦးတည်ချက်	လုပ်ငန်းပိုင်းဆိုင်ရာဦးတည်ချက်	ပိုင်းစား ဝေး	အကျိုးခံစားခွင့်ရှိသူများ	ဦးတည်သော အတိုင်းအတာ	ဦးဆောင်အကောင်အထည်ဖော်မည့် ဌာန/အဖွဲ့အစည်း	အထောက်အကူပေးမည့် ဌာန/အဖွဲ့အစည်း	ခန့်မှန်းကုန်ကျစရိတ် (အမေရိကန် ဒေါ်လာ)
၄-၁အစိုးရ- ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်မှုမှတစ်ဆင့် TFL လုပ်ငန်းလိုအပ်ချက်ကို ခွဲဝေဆောင်ရွက်ရာတွင် လွယ်ကူစေရန်။	၄.၁.၁ TFL သတင်းအချက်အလက်များအား ပါဝင်လုပ်ကိုင်သူများအား ပုံမှန်ဖြန့်ဝေသွားနိုင်ရန်အစိုးရနှင့်ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍမှ ပါဝင်ပတ်သက်လုပ်ဆောင်သူများ ပါဝင်ဖွဲ့စည်းထားသည့် လုပ်ငန်းအဖွဲ့ ၂ ကို ဖွဲ့စည်းသွားရန်။ (၃.၅ တွင် ဖော်ပြထားသည့် နည်းပညာ ရှင်အဖွဲ့နှင့် တူညီနိုင်သည်)	၁	လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး	-လုပ်ငန်းအဖွဲ့ ၂ ကို ဖွဲ့စည်းသွားရန်၊ -သတင်းအချက်အလက်များကိုပုံမှန်ဖြန့်ဝေသွားရန်၊	စီးပွား/ ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာန	UMFCCI	၅၀,၀၀၀
	၄.၁.၂ TFL နှင့် သက်ဆိုင်သည့် ဗဟုသုတများကို ထောက်ပံ့ပေးခြင်းကဲ့သို့လုပ်ငန်းအဖွဲ့၏ လုပ်ဆောင်မှုအခန်းကဏ္ဍကို ပြည့်စုံအောင် ပြည့်ဆည်းပေးနိုင်မည့်စွမ်းဆောင်ရည်တည်ဆောက်ရေး (သင်တန်းနည်းပြများအား လေ့ကျင့်သင်တန်း ပေးခြင်း)၊ ဆွေးနွေးပွဲများကို အစဉ်လိုက် ကျင်းပပေးသွားရန်။	၁	လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး	-သင်တန်းနည်းပြများအားလေ့ကျင့်ပေးမည့် အလုပ်ရုံဆွေးနွေးပွဲများကို ကျင်းပပေးသွားရန်။	စီးပွား/ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာန/ MIFFA/ UMFCCI	MMMDA/ MMU/ TVET	၅၀,၀၀၀
	၄.၁.၃ လုပ်ငန်းအဖွဲ့သည် ပါဝင်ပတ်သက်လုပ်ဆောင်သူများနှင့်ပုံမှန် ဆွေးနွေးပွဲများ/ အစည်းအဝေးများကို ကျင်းပသွားမည် ဖြစ်ပြီး မြန်မာနိုင်ငံနှင့် အဓိကကုန်သွယ်ဖက်နိုင်ငံများနှင့် ပတ်သက်သည့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများ၊ အနာဂတ်တွင် ဖြစ်ပေါ်	၁	လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး	- လုပ်ငန်း အဖွဲ့တွင် ပါဝင်သောအဓိကကျသည့် ကုန်သွယ်ဖက် များ	စီးပွား/ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာန	MIFFA	၃၀၀,၀၀၀

	<p>နိုင်သည့်အခြေအနေများနှင့်ပြဿနာများကိုဆွေးနွေးသွားရန်။</p>	၁	လုပ်ငန်းလုပ်ဆောင်သူများအားလုံး	-သင်တန်းများအား ပုံမှန်ကျင်းပ သွားရန်၊	မီးပွား/ကူးသန်းဝန်ကြီးဌာန	MIFFA/ UMFCCI	ကုန်သွယ်မှုသင်တန်းကျောင်း/ MIFFA	၅၀၀.၀၀၀
	<p>၄.၁.၄ လုပ်ငန်းအဖွဲ့သည် မြန်မာနိုင်ငံနှင့် အဓိကကုန်သွယ်ဖက် နိုင်ငံများတွင် လုပ်ငန်းတွင် ပါဝင်လုပ်ဆောင် နေသူများမှ တွေ့ကြုံ နေရသည့် TFL ကိစ္စရပ်များကို ပြင်ဆင်ဆောင်ရွက်ရေး ကူညီပေးရန်အတွက် ပုံမှန် သင်တန်းဆွေးနွေးပွဲများကျင်းပပေးသွားရန် နှင့် သင်တန်း များတွင် ပို့ကုန်လုပ်ငန်းရှင်များ၏ ဗဟုသုတနှင့် စွမ်းဆောင်ရည်အတွက် အောက်ပါ နယ်ပယ်များတွင် တိုးတက် အောင် ဆောင်ရွက်ပေးရန်-                  -ကုန်သွယ်မှု စာရွက်စာတမ်းများ                  -အကောက်ခွန်လုပ်ငန်းစဉ်များ                  -အခွန်ကောက်ခံခြင်းစနစ်များ                  -သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးပုံစံအမျိုးအမျိုး</p> <p>- နိုင်ငံတကာဥပဒေစည်းမျဉ်းစည်းကမ်းသဘောတူညီချက်များ                  -ပဋိညာဉ်စာချုပ်များနှင့် စေ့စပ်ညှိနှိုင်းဆွေးနွေး ခြင်းအာမခံနှင့် ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများ                  -ပြည်တွင်းနှင့် နိုင်ငံတကာ ဥပဒေစည်းမျဉ်းစည်းကမ်း များ                  -လိုင်စင်ရရှိရန်နှင့် လုပ်ငန်းအစီအစဉ်များ                  -အသိအမှတ်ပြုလက်မှတ်ရရှိရန်နှင့်</p>							

	<p>လုပ်ငန်းအစီအစဉ် များ</p> <p>- အန္တရာယ်ရှိသောကုန်စည်များစသည်ဖြင့်</p> <p>၄.၁.၅ လုပ်ငန်းအဖွဲ့က နိုင်ငံတကာ TFL ပြပွဲများ တွင်ပါဝင်ပြသနိုင်ရေး စည်းရုံးဆောင်ရွက် သွားရန်။</p>	<p>၁</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ် ဆောင်သူများ အားလုံး</p>	<p>နိုင်ငံတကာ အစည်း အဝေးနှင့် ညီလာခံ များတွင် ပါ ဝင်တက် ရောက်နိုင် ရေးတိုးမြှင့်လုပ် ဆောင် သွားရန်၊</p>	<p>TFL ဝန်ကြီးဌာန/ စီးပွား/ကူးသန်း ဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>MIFFA/ UMFCFI/ MECB</p>	<p>TTI/ MIFFA/ MCBA</p>	<p>၅၀၀,၀၀၀</p>
<p>၄.၂ TFL လုပ်ငန်း ပတ်ဝန်းကျင် အတွက် နောက် ဆုံး ရသတင်း များ နှင့် ပွင့်လင်း မြင် သာမှု ရှိ သော သတင်း များ ပါဝင် သည့် ကဏ္ဍ စုံ အင်တာ နက် စာ မျက်နှာ တစ်ခုလုပ် ဆောင်ရန်။</p>	<p>၄.၂.၁ အင်တာနက်စာမျက်နှာ(web portal) ကို စီးပွား/ကူး သန်းဝန်ကြီး ဌာနနှင့် လုပ်ငန်းအဖွဲ့ ၂ တို့ပူးပေါင်း ဆောင် ရွက်၍ ထိန်းသိမ်းသွားရန်။ (၄.၁.၁ တွင်ကြည့်ရန်)</p>	<p>၁</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ် ဆောင်သူများ အားလုံး</p>	<p>-အင်တာနက် စာမျက်နှာဖွင့်လှစ်၍ ပုံမှန် သတင်း အသစ်များ တင် သွားရန်၊</p>	<p>စီးပွား/ကူးသန်း ဝန်ကြီးဌာန/ ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန/ ရထားပို့ဆောင် ရေးဝန်ကြီးဌာန/ ဘဏ္ဍာရေး ဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>UMFCFI/ MIFFA/ MPA/ DMA</p>		<p>၂၀၀,၀၀၀</p>
	<p>၄.၂.၂ အင်တာနက်စာမျက်နှာအပြင် ဝန်ကြီး ဌာနသည် သတင်း ဖြန့်ဖြူးပေးသည့် အင်တာနက် စာမျက်နှာဖန်တီး ရာတွင် သတင်း များကို စုဆောင်းခြင်း၊ စိစစ်ခြင်းနှင့် အရေးကြီးသော ဆက်စပ် သတင်းများကို စုဆောင်းခြင်း အတွက် စိတ်ချရသော စနစ်တစ်ခု ကို ဆောင်ရွက်သွားရန်</p>	<p>၁</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ် ဆောင်သူများ အားလုံး</p>	<p>- e-government စနစ် ကို အကောင် အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရန်နှင့်အသုံးပြု သွားရန်၊</p>	<p>စီးပွား/ကူးသန်း ဝန်ကြီးဌာန/ ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန/ ရထားပို့ဆောင် ရေးဝန်ကြီးဌာန/ ဘဏ္ဍာရေး ဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>UMFCFI/ MIFFA/ MPA/ DMA</p>		<p>၁၀၀,၀၀၀</p>
	<p>၄.၂.၃ မြန်မာနိုင်ငံနှင့် အရေးကြီးကုန်သွယ်ဖက် နိုင်ငံများ၏ ပို့ကုန်သတင်းများ( အကောက်ခွန်၊ TFL၊ ငွေကြေး၊ ကုန်သွယ်မှုပဒေစာစသည်ဖြင့်)</p>	<p>၃</p>	<p>လုပ်ငန်းလုပ် ဆောင်သူများ အားလုံး</p>	<p>-ကုန်သည်များ ကျယ်ပြန့်စွာအသုံး ပြုနိုင်ရန်အတွက်</p>	<p>စီးပွား/ကူးသန်း ဝန်ကြီးဌာန/ ပို့ဆောင်ရေး ဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>UMFCFI/ MIFFA/ MPA/</p>		<p>၅၀၀,၀၀၀</p>

	<p>နှင့်ဆက်စပ်နေသည့် သတင်းများ၊ ကိန်းဂဏန်းများ၊ သတင်းအချက်အလက်များကို ပံ့ပိုး ပေးနိုင်သည့် အင်တာနက်စာမျက်နှာတစ်ခုကို တည်ဆောက်၊ ပြင်ဆင်၊ ထိန်း သိမ်း သွားရန်။ ဤအင်တာနက် စာမျက်နှာ တွင် ပါဝင်သည့် သတင်းအချက်အလက် များသည် e-government ပြတင်းတစ်ပေါက်တည်း စနစ်နှင့် ပေါင်းစပ်မှုရှိရန်နှင့် ဝက်ဘ်ဆိုက်တွင် အောက်ပါ ကဏ္ဍများ ပါဝင်ရန်-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- အထွေထွေနှင့် သီးခြားကုန်စည်များအတွက် အကောက်ခွန်နှင့်လိုင်စင်ဆိုင်ရာ လုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ ၊</li> <li>- ဈေးကွက်လိုအပ်ချက်နှင့် ဈေးကွက်ဝင်ရောက်နိုင်မှု အခြေအနေ၊</li> <li>- အထွေထွေနှင့် သီးခြားကုန်စည်များအတွက် အသိအမှတ် ပြုလက်မှတ်ရရှိရေး လုပ်ငန်းစဉ် များနှင့် လိုအပ်ချက်များ၊</li> <li>- အန္တရာယ်ရှိသော ကုန်စည်များနှင့် ကန့်သတ် ချက်များ၊</li> <li>-ဆိပ်ကမ်းများ၊ သိုလှောင်ရုံများ၊ ကုန်စည်များနှင့် သယ်ယူပို့ ဆောင်ရေးလုပ်ငန်းများ၊</li> <li>- စီးပွားရေးတွေ့ဆုံဆွေးနွေးပွဲများ၊</li> </ul>		<p>အနာဂတ် ပြတင်းတစ်ပေါက်စီမံကိန်း နှင့်ဆက်စပ်နေသည့် ကုန်သွယ်မှု သတင်းအချက် အလက်အင်တာနက် စာမျက်နှာကိုတည် ထောင်အသုံးပြုသွားရန်။</p>	<p>ဝန်ကြီးဌာန/ ရထားပို့ဆောင် ရေးဝန်ကြီးဌာန/ ဘဏ္ဍာရေး ဝန်ကြီးဌာန</p>	<p>DMA/ MMMDA/ MBCA/ MCTA/ IWA</p>	
--	--	--	---	---	--	--

မှတ်ချက်။ ပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ရထားပို့ဆောင်ရေးဝန်ကြီးဌာနနှင့် ဆက်သွယ်ရေးသတင်းအချက်အလက်နှင့်နည်းပညာဝန်ကြီးဌာနတို့ကို ယခုအခါ ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန အောက်တွင် ပေါင်းစည်းဖွဲ့စည်းထားပါသည်။

## စာစုများစာရင်း

- ADB (2014). Greater Mekong subregion – Multisector: development of economic corridors. Available from [www.adb.org/countries/gms/sector-activities/multisector](http://www.adb.org/countries/gms/sector-activities/multisector).
- ADB (2013). Greater Mekong subregion. Available from [www.adb.org/countries/gms/main](http://www.adb.org/countries/gms/main).
- ADB (2012). *Myanmar in Transition: Opportunities and Challenges*.
- ADB (2013). *Trade Facilitation Support for ASEAN Economic Community Blueprint Implementation (Myanmar): Project Data Sheet*.
- ADB (2012). *Myanmar: Transport Sector Initial Assessment*. Manila: ADB.
- ADB (2009). *Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific*. Manila: ADB.
- Anukoonwattaka, W. & Mikic, M. (2012). Myanmar: opening up to its trade and foreign direct investment potential. UNESCAP Trade and Investment Division, Staff Working Paper 01/12. Bangkok: UNESCAP.
- Banomyong R. (2007). *Logistics Development Study of the GMS North-South Economic Corridor*. Manila: ADB
- Brunner, H.-P. (2013). What is economic corridor development and what can it achieve in Asia's subregions? ADB Regional Economic Integration Working Paper No. 117. Manila: ADB.
- Duval, Y. (2011). Trade facilitation in regional trade agreements: recent trends in Asia and the Pacific. UNESCAP Trade and Investment Division, Staff Working Paper 02/11. Bangkok: UNESCAP.
- Earth Rights International (2013). Shwe gas campaign. Available from [www.earthrights.org/campaigns/shwe-gas-campaign](http://www.earthrights.org/campaigns/shwe-gas-campaign).
- Eleven Myanmar (2013). Activists criticise lack of transparency on China railway project, 18 July. Available from [www.elevenmyanmar.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2801:activists-criticise-lack-of-transparency-on-china-railway-project&catid=44:national&Itemid=384](http://www.elevenmyanmar.com/index.php?option=com_content&view=article&id=2801:activists-criticise-lack-of-transparency-on-china-railway-project&catid=44:national&Itemid=384).
- Embassy of the Republic of Myanmar, Singapore (2013). Myanmar export/import rules and regulations. Available from [www.myanmarembassy.sg/commercial/myanmar-trade-rules/](http://www.myanmarembassy.sg/commercial/myanmar-trade-rules/).
- FAO (2009). *An Analysis of the Myanmar Edible Oil Crops Sub-Sector*.
- Global Post (2013). Myanmar revises plan for developing Dawei SEZ. *Xinhua News Agency*, 2 December. Available from [www.globalpost.com/dispatch/news/xinhua-news-agency/131202/myanmar-revises-plan-developing-dawei-sez](http://www.globalpost.com/dispatch/news/xinhua-news-agency/131202/myanmar-revises-plan-developing-dawei-sez).
- ITC (2013). *Study on Development of Trade Facilitation, Logistics and Infrastructure*. Internal ITC NES background report.
- Ksoll, C., Myint, A.K. & Lwin, T.G. (2013). *Business Process Analysis: Export of Rice and Mango, and Import of Palm Oil in Myanmar*. SATNET Asia.
- Kyauk Phyu Special Economic Zone (n.d.). Website. Available from <http://kpsez.org>.
- McKinsey Global Institute (2013). *Myanmar's Moment: Unique Opportunities, Major Challenges*.
- Myo, O. (2005). Myanmar's experience on implementation of the trade facilitation measures. Paper presented for Roundtable Meeting on the World Trade Organization Trade Facilitation Negotiations. Geneva, 19–23 September.



OECD (2013). *Multi-dimensional Review of Myanmar, Volume 1. Initial Assessment*. OECD Development Pathways, OECD Publishing.

Republic of the Union of Myanmar Ministry of Hotels and Tourism (2013). *Myanmar: Tourism Master Plan 2013–2020, Final Draft Report*.

Republic of the Union of Myanmar Ministry of Transport (2013). Services: our services. Available from [www.mot.gov.mm/mpa/our\\_services.html](http://www.mot.gov.mm/mpa/our_services.html).

Republic of the Union of Myanmar Ministry of Transport (2013). Services: functions of IWT. Available from [www.mot.gov.mm/iwt/services.html](http://www.mot.gov.mm/iwt/services.html).

SATNET Asia (2012). About Us. Available from [www.satnetasia.org/About\\_us.html](http://www.satnetasia.org/About_us.html).

SATNET (2013). Overview of the SATNET Project and Introduction to Business Process Analysis (BPA) as a Tool for Trade Facilitation. PowerPoint presentation given at the InterContinental Hotel, Phnom Penh, Cambodia, 19 April 2013.

Stone, S. & Strutt, A. (2009). Transport infrastructure and trade facilitation in the Greater Mekong Subregion. ADBI Working Paper No. 130. Tokyo: Asian Development Bank Institute. Available from [www.adbi.org/files/2009.01.20.wp130.transport.infrastructure.trade.facilitation.mekong.pdf](http://www.adbi.org/files/2009.01.20.wp130.transport.infrastructure.trade.facilitation.mekong.pdf).

Thura Swiss (August 2013). *Myanmar's Beans and Pulses Trade: Risks and Prospects*.

Union of Myanmar State Peace and Development Council (2011). *The Myanmar Special Economic Zone Law: The State Peace and Development Council Law No. 8/2011*.

United Nations Economic Commission for Europe (2012). Trade facilitation implementation guide: the buy-ship-pay model. Available from <http://tfig.unece.org/contents/buy-ship-pay-model.htm>.

World Bank Data Bank (2012). Available from <http://datatabank.worldbank.org/data/home.aspx>.

World Bank (2013). *Doing Business 2014*.

World Trade Organization (n.d.). Trade facilitation. Available from [http://gtad.wto.org/trta\\_subcategory.aspx?cat=33121](http://gtad.wto.org/trta_subcategory.aspx?cat=33121). Accessed 29 May 2013.

Yen Snaing (2013). NGO raises concerns with Japan over Dawei SEZ involvement. *The Irrawaddy*, December 12. Available from <http://www.irrawaddy.org/business/ngo-raises-concerns-japan-dawei-sez-involvement.html>.



## Myanmar Ministry of Commerce

**Postal address:** Office No.3, Zeya Htani Road  
Nay Pyi Taw

**Phone:** +95 67 408495 / +95 67 408266

**Fax:** +95 67 408256

**E-mail:** nesmyanmar@gmail.com



## International Trade Centre

**Street address:** 54-56, rue de Montbrillant  
1202 Geneva, Switzerland

**Postal address:** Palais des Nations  
1211 Geneva 10, Switzerland

**Telephone:** +41-22 730 0111

**Fax:** +41-22 733 4439

**E-mail:** itcreg@intracen.org

**Internet:** www.intracen.org



Federal Ministry  
for Economic Cooperation  
and Development

**giz** Deutsche Gesellschaft  
für Internationale  
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH