Poverty and Livelihood: A Study of the Socioeconomic Situations of the Bus Conductors on No. 3 Buses

ဆင်းရဲမွဲတေမှုနှင့် အသက်မွေးဝမ်းကျောင်း ရန်ကုန်မြို့ရှိအမှတ် (၃) မော်တော်ယာဉ်လိုင်းအတွင်းမှ စပယ်ယာများ၏ လူမှုဘဝအခြေအနေ လေ့လာချက်

ရဲဟိန်းအောင်

Urbanization of Yangon has accelerated after 1988 and the process created an increase in the demand of public transport in the city. As a result, the number of bus routes has increased to 336 and that in turn created the need to employ large numbers of bus conductors (called as *sa-pe ya* ("spare") in Burmese). Bus conductors in Yangon play a crucial role in the daily lives of commuters in Yangon. This paper intends of explore the daily lives of bus conductors, their livelihoods, their social and educational backgrounds and social issues and problems they encouter in their day-to-day relations with their customers, using research methods such as direct observation, interviews and in-depth interviews with a special focus on No. 3 buses.

နိဒါန်း

ရန်ကုန်မြို့သည် ၁၉၈၈ ခုနှစ်နောက်ပိုင်းတွင် မြို့သစ်အများအပြားကို ချဲ့ထွင်းဖော်ဆောင်လာခဲ့သည်။ ထို့ကြောင့် လှိုင်သာယာ၊ ဒဂုံမြို့သစ် (တောင်၊ မြောက်၊ အရှေ့၊ ဆိပ်ကမ်း) ရွှေပြည်သာ၊ ဝါးတစ်ရာ စသည့် ဖြင့် မြို့သစ်များပေါ်ထွက်လာခဲ့သည်။ ထို့မြို့သစ်နေရာများနှင့် ဆင်ခြေ ဖုံးဒေသများသို့ ကျေးလက်ဒေသမှ အများအပြား အခြေစိုက် ဝင်ရောက် နေထိုင်လာကြသည်။ ထို့ပြင် ရန်ကုန်မြို့၏ နေ့စဉ်နေထိုင်မှု စရိတ် အတွက် အခက်အခဲရှိလာသူ အများအပြားလည်း ထိုမြို့သစ်များသို့ ပြောင်းရွှေ့သွားကြသည်။

မြို့ပြဧရိယာ ကျယ်ဝန်းလာသည့်နှင့်အတူ ရန်ကုန်မြို့တွင် နေထိုင်ကြ သူများအနေဖြင့်အလုပ်သွားအလုပ်ပြန်၊ ရုံးတက်ရုံးဆင်းနှင့်ကျောင်းသွား ကျောင်းပြန်တို့တွင် မော်တော်ယာဉ်လိုင်းကားများနှင့် မြို့ပတ်ရထားတို့ ကိုသာ အဓိကထား၍ အသုံးပြုကြရသည်။ နိုင်းယှဉ်မှုများအရ ရန်ကုန် မြို့၏ မြို့နယ်အနှံ့အား ယှက်ထိုးဆက်သွယ်ထားသော လမ်းမများပေါ် တွင် ပြေးဆွဲလျှက်ရှိသော မော်တော်ယာဉ် လိုင်းကားများကို ပိုမိုအသုံး ပြုကြောင်း သိရသည်။

ပြည်သူလူထု၏နေ့စဉ်သုံးစွဲမှုမြင့်မားလာသည့် အတွက်ကြောင့် ရန်ကုန်မြို့တွင် ပြေးဆွဲလျှက်ရှိသော မော်တော်ယာဉ် လိုင်းများ၏ အရေအတွက်မှာလည်း တိုးတက်များပြားလာခဲ့သည်။ ယခုအချိန်တွင် ရန်ကုန်မြို့၌ နေ့စဉ်ပြေးဆွဲလျှက်ရှိသော မော်တော်ယာဉ်လိုင်ပေါင်း ၃၃ဖလိုင်းခန့်ရှိပါသည်။ ထိုမော်တော်ယာဉ်လိုင်းများတွင် စုစုပေါင်း ကားစီးရေ ၆၅၂၂စီးရှိပြီး ရန်ကုန်တိုင်းအတွင်း၌ တစ်နေ့လျှင် ပျမ်းမျှ ခရီးသည် ၂.၂သန်းခန့်ကို သယ်ယူပို့ဆောင်းပေးလျှက်ရှိသည်။[၁] တိုး

[၁] ၂၀၁၄ခုနှစ် ဇွန်လအတွင်း မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်ပေါင်းစုံ ထိန်းသိမ်းရေးကြီးကြပ်မှု ဗဟိုကော်မတီ (ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး)မှ ကောက်ယူထားသည့် အချက်အလက်များမှ

တက်လာသောယာဉ်လိုင်းအရေအတွက်နှင့်အတူ ထိုယာဉ်လိုင်းတွင် အလုပ်လုပ်ကိုင်ကြသော ယာဉ်လုပ်သား အရေအတွက်မှာလည်း တိုးတက် များပြား လာခဲ့သည်။ ယာဉ်လုပ်သားများတွင် အဓိကအားဖြင့် ယာဉ်လိုင်း အတွင်းရှိ မော်တော်ယာဉ်များအား မောင်းနှင် ပြေးဆွဲရာ တွင်ပါဝင်သည့် ယာဉ်မောင်း (ဒရိုင်ဘာ)(မောင်း)များနှင့် ခရီးသည်များ ထံမှ ယာဉ်စီးခ အခကြေးငွေကောက်ခံသူ စပယ်ယာ (လက်မှတ်ရောင်း/ ယာဉ်နောက်လိုက်) (ရောင်း)တို့ ပါဝင်သည်။

ယခုလေ့လာမှုသည် ထိုသို့ယာဉ်လိုင်းများတိုးချဲ့မှုကြောင်း တိုးပွား လာသည့် စပယ်ယာများ၏ နေ့စဉ် လူမှုဘဝ အကြောင်းအရာများကို နားလည်သိရှိလိုခြင်းကြောင့်ဖြစ်သည်။ စပယ်ယာများသည် ယာဉ်လိုင်း အလိုက်နေ့စဉ် လူဦးရေ ရာဂဏာန်းမှ ထောင်ဂဏာန်ကျော်နှင့် ဆက်ဆံ နေရခြင်း၊ ကျေးလက်ဒေသမှ ပြောင်းရွှေ့ဝင်ရောက်လာသူ အများစု ဝင် ရောက်လုပ်ကိုင်ကြသော အလုပ်အကိုင် တစ်ခုဖြစ်နေခြင်းသည်လည်း လေ့လာရသည့် အကြောင်းအရင်းများပင် ဖြစ်ပါသည်။ ထို့ပြင် ရန်ကုန် တိုင်းအတွင်း ဖြစ်ပွားခဲ့သောမော်တော်ယာဉ် မတော်တဆမှု ဖြစ်စဉ်များ တွင် လိုင်းကား (ခရီးသည်တင် မော်တော်ယာဉ်များ) များကြောင့် ဖြစ် ပွားသော မတော်တဆမှုများမှာ ရာခိုင်နှုန်းအတော်များများ ပါဝင်လျက် ရှိကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။[၂]

ထိုသို့ စပယ်ယာတို့၏ နေ့စဉ် လူမှုဘဝကို လေ့လာရာ၌ ၎င်းတို့၏ ဝင်ငွေခွဲရရှိပုံကို သိရှိနားလည်ရန် လိုအပ်ပြီး၊ တစ်နေ့တာ အလုပ်ချိန်၊

ရရှိသည့်။

[၂] ၂၀၁၀ခုနှစ်တွင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး၌ မော်တော်ယာဉ်မတော်တဆမှု ဖြစ်စဉ် ၁၆၇၈မှုဖြစ်ပွားခဲ့ကြောင်းကို ပထမအကြိမ် အမျိုးသားလွတ်တော် ဒုတိယအကြိမ် ပုံမှန်အစည်းအဝေး ၂၉.၉.၂၀၁၁ခုနှစ်တွင် အမျိုးသားလွတ်တော်ကိုယ်စားလှယ် ဦးဝင်းနောင်၏ မေးမြန်းချက်အား ဗိုလ်မှူးချုပ်ကျော်ဇံမြင့် (ပြည်ထဲရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး)၏ ဖြေကြားချက်မှ သိရှိရပါသည်။

ပညာအရည်အချင်းနှင့် လုပ်ငန်ခွင် အခြေအနေတို့သည် ၎င်းတို့နေ့စဉ် ရင်ဆိုင်ကြေရသော လုပ်ငန်းခွင်အတွင်းမှ ပြဿနာများ၊ ခရီးသည်များနှင့် ဖြစ်ပွားသော ပြဿနာများနှင့် လူမှုရေးဆိုင်ရာပြဿနာများနှင့် မည်ကဲ့သို့ ဆက်စပ်လျက်ရှိကြောင်းကို လေ့လာသုံးသပ် တင်ပြသွားမည်ဖြစ်ပါသည်။

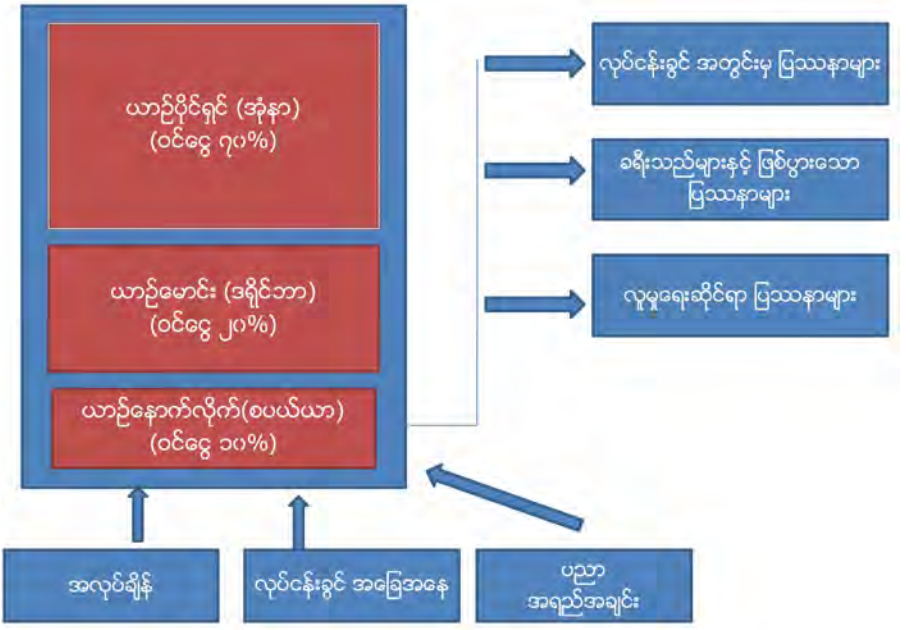


Figure 1: စပယ်ယာတို့၏ နေ့စဉ်လူမှုရေးဘဝအခြေအနေ

ယခုလေ့လာမှုကို ပြုလုပ်ရာတွင် ရန်ကုန် တစ်မြို့လုံးရှိ မော်တော်ယာဉ်လိုင်းများစွာထဲမှ ယာဉ်လိုင်းတစ်ခုဖြစ်သော မ.ထ.သ (မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းပေါင်းစုံ ထိန်းသိန်းရေး) ၏ အမှတ် (၃) မော်တော်ယာဉ်လိုင်းအတွင်းရှိ စပယ်ယာများကိုသာ အဓိကထားလေ့လာသွားမည်ဖြစ်ပါသည်။ ဤယာဉ်လိုင်းအား ရွေးချယ်လေ့လာရခြင်းမှာ ရန်ကုန်မြို့

အမှတ်(၃) အစိမ်းရောင် မော်တော်ယာဉ်လိုင်း၏ ဓရီးလမ်းကြောင်းပြမြေပုံ

အမှတ်(၃) အဝါရောင် မော်တော်ယာဉ်လိုင်း၏ ဓရီးလမ်းကြောင်းပြမြေပုံ

Figure 2: Bus route maps for No. 3 Green and Yellow lines

Figure 3 ၂၀၁၃ခုနှစ်တွင် စတင်ပြေးဆွဲခဲ့သော အမှတ် ၃ *minibus*

အတွင်း ပြေးဆွဲလျက်ရှိသော အခြားယာဉ်လိုင်းများနှင့် နှိုင်းယှဉ်ပါက ခရီးစဉ်တိုတောင်းခြင်းကြောင့် စပယ်ယာတို့၏ အပြုအမူနှင့် နေစဉ် ဘဝကို လေ့လာစောင့်ကြည့်ရာတွင် နိုင်နင်းစွာ ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဟု ယူဆခြင်းကြောင့်ဖြစ်သည်။

အမှတ် (၃) ယာဉ်လိုင်းအတွင်းရှိ စပယ်ယာများနှင့် ပတ်သက်၍ လေ့လာမှုများကို ၂၀၁၉ ခုနှစ် ဇွန်လမှ နိုဝင်ဘာလအထိ ပြုလုပ်ခဲ့ပြီး ၂၀၁၄ခုနှစ်တွင် ဇူလိုင်လတွင် ထက်မံ လေ့လာမှုများကို ပြုခဲ့ပါသည်။ ယခုစာတမ်းကိုတင်ပြရာတွင် ထိုလေ့လာမှုရလာဒ်များကို အခြေခံ၍ ယနေ့လက်ရှိ အခြေအနေများနှင့် ယှဉ်တွဲလေ့လာသွားမည်ဖြစ်ပါသည်။ လေ့လာမှုကိုပြုလုပ်ရာတွင် အဓိကလေ့လာသည့် လူ့အဖွဲ့အစည်းဖြစ်သော

အမှတ်(၃) အဖြူရောင် မော်တော်ယာဉ်လိုင်း၏ ခရီးလမ်းကြောင်းပြမြေပုံ

အမှတ်(၃) အစိမ်းရောင် minibus မော်တော်ယာဉ်လိုင်း၏ ခရီးလမ်းကြောင်းပြမြေပုံ

Figure 4: Bus route maps for No. 3 White line and No. 3 Green Minibus line

စပယ်ယာများအား လေ့လာ စောင်ကြည့်ခြင်း (direct observation)၊ လေ့လာမှုပြုလုပ်သည် နှစ်ကြိမ်အတွင်း၌ ယာဉ်လိုင်းအတွင်း စပယ်ယာဦးရေ (၉၀) ခန့်အား အင်တာဗျူးခြင်း (face-to-face interview)၊ အသေးစိတ်နှင့် တိကျစွာမေးမြန်းလေ့လာခြင်း (in-depth interview) ပုံစံတို့ကို အသုံးပြုထားပါသည်။

မော်တော်ယာဉ်လိုင်း၏ သမိုင်းအကျဉ်း

ယာဉ်လိုင်းအမှတ် (၁) မှ အမှတ် (၂၀)အထိ သည် စတင်ထူထောင်ချိန်တွင် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေး ကော်ပရေးရှင်း (က ပ ရ)၏ လက်အောက်တွင်ရှိခဲ့ပြီး မ ထ သမ္မ စီမံအုပ်ချုပ်ပေးရခြင်းဖြစ်သည်။ ၎င်းတို့အထဲမှ အမှတ် (၃) ယာဉ်လိုင်းသည် ဟိုင်းလတ် (Toyota Hilux) ကား အမျိုးအစားများဖြင့် ဖွဲ့စည်းထားသော ယာဉ်လိုင်းဖြစ်ပါသည်။ ယာဉ်လိုင်းကို ၁၉၉၀ ခုနှစ်ခန့်က စတင် ဖွဲ့စည်းခဲ့သည်ဟု ယူဆ ရသည်။ ယာဉ်လိုင်း စတင် ထူထောင်စဉ်က ပါဝင်ခဲ့သော ယာဉ်ပိုင်ရှင်များ၏ အဆိုအရ စတင် ထူထောင်စဉ်တွင် ကားအစီရေ ဆယ့်ငါးစီးခန့်ရှိပြီး၊ ဂိတ်ရင်း (မော်တော်ယာဉ်လိုင်း ခရီးစဉ်စတင်သည့်နေရာ)မှာ ကြည့်မြင်တိုင်မြို့နယ် စလင်းအားကစားကွင်းအရှေ့မှဖြစ်ပြီး၊ မြေနီကုန်း၊ ရွှေတိဂုံဘုရားတို့ကိုဖြတ်၍ လသာမြို့နယ်တွင် ဂိတ်ဆုံး (မော်တော်ယာဉ်လိုင်း ခရီးစဉ်အဆုံး) ပါသည်။[၃]

ထိုမော်တော်ယာဉ်လိုင်းအား ၁၉၉၃ခုနှစ်တွင် ဂိတ်ရင်းအား အလုံမြို့နယ် ဗဟိုအမျိုးသမီးဆေးရုံ အနီးရှိ ဗဟိုအမျိုးသမီးဆေးရုံကားမှတ်တိုင်သို့ ပြောင်းရွှေ့ခဲ့ပြီး ခရီးစဉ်နှင့် ဂိတ်ဆုံးမှာ ယခင်အတိုင်းပင်ဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၀၉ခုနှစ် လေ့လာမှု စတင်ပြုလုပ်ချိန်၌ အမှတ် (၃)ယာဉ်လိုင်းတွင် လိုင်းခွဲ (၃)ခု ဖြင့်ပြေးဆွဲလျက်ရှိသည်။ ယာဉ်လိုင်း၏ နံပါတ်ပါရှိသော

[၃] ယာဉ်လိုင်းအတွင်းရှိ ဝါရင့် စပယ်ယာများထံမှ သိရှိရသော အချက်ဖြစ်ပြီး ခန့်မှန်းဖော်ပြချက်သာဖြစ်သည်။

အမှတ် (၃) အဖြူရောင် minibus မော်တော်ယာဉ်လိုင်း၏ ခရီးလမ်းကြောင်းပြမြေပုံ

Figure 5: Bus route map for No. 3 White minibus line

အမှတ်တံဆိတ်တွင် အသုံးပြုသော အရောင်ကိုလိုက်၍ အစိမ်းရောင်လိုင်း၊ အဝါရောင်လိုင်းနှင့် အဖြူရောင်လိုင်းဟူ၍ ခွဲခြားထားပါသည်။

မော်တော်ယာဉ်လိုင်းများ၏ ခရီစဉ်သတ်မှတ်ချက်များမှာ အစိမ်းရောင် ယာဉ်လိုင်း၏ ဂိတ်ရင်းမှာ အလုံမြို့နယ် ဗဟိုအမျိုးသမီးဆေးရုံမှတ်တိုင်မှ စတင်၍ မြေနီကုန်း၊ ရွှေတိဂုံဘုရားကိုဖြတ်၍ မင်္ဂလာတောင်ညွန့်မြို့နယ် အမဲစျေး မှတ်တိုင်တွင် ဂိတ်ဆုံးပါသည်။ (Figure 2) အဝါရောင် ယာဉ်လိုင်းမှာ ကမာရွတ် မြို့နယ် အိုဝမ်း ကားမှတ်တိုင်မှ စ၍ ကြည့်မြင်တိုင်ညစျေး၊ မြေနီကုန်း၊ ရွှေတိဂုံဘုရားကို ဖြတ်၍ ဒဂုံ မြို့နယ် ဆောက်လုပ်ရေး မှတ်တိုင်တွင် ဂိတ်ဆုံးပါသည်။ (Figure 2) အဖြူရောင်ယာဉ်လိုင်းသည် အလုံမြို့နယ် ဗဟိုအမျိုးသမီးဆေးရုံမှတ်တိုင်မှ စ၍ လှည်းတန်း၊ ကျောက်ကုန်းကိုဖြတ်၍ မြောက်ဥက္ကလာမြို့နယ် ဘေလီတံတားတွင် ဂိတ်ဆုံးပါသည်။ (Figure 4) ဤ ယာဉ်လိုင်း ၁ခု ချင်းစီအား နေ့စဉ် အသုံးပြုနေသော ခရီးသည်း အရည်အတွက်မှာ အစိမ်းရောင်ယာဉ်လိုင်းတွင် ၁၈၃၆၀ဦး၊ အဝါရောင်ယာဉ်လိုင်းတွင် ၂၄၁၂၀ဦးနှင့် အဖြူရောင်ယဉ်လိုင်းတွင် ၈၁၆၀ ဦး တို့ဖြစ်သည်။[၄]

ယခုဤ စာတမ်းကိုရေးသားချိန်၌ အမှတ် ၃ ယာဉ်လိုင်းသည် ယခင်ဟိုင်လတ်ကားလေးများနေရာတွင် ၂၀၁၃ခုနှစ်မှစတင်ကာ မီနီဘက်စ် (minibus) ကားများဖြင့် အစားထိုးပြေးဆွဲနေပြီးဖြစ်သည်။ ယာဉ်လိုင်းခွဲမှာလည်း ယခင်လိုင်ခွဲ၃ခုအစား အစိမ်းရောင်နှင့် အဖြူရောင် လိုင်းခွဲ (၂)ခုသာ သတ်မှတ်ပြေးဆွဲနေပြီးဖြစ်သည်။ ယခင်ခရီးစဉ်လမ်းကြောင်းမှ ဂိတ်ဆုံးနေရာများသာပြောင်းလည်းခဲ့သည်။ အစိမ်းရောင်ယာဉ်လိုင်း (Figure 4) ၏ ဂိတ်ဆုံးမှာ လသာမြို့နယ် လသာမှတ်တိုင်သို့လည်းကောင်း၊ အဖြူရောင်ယာဉ်လိုင်းသည် တောင်ဥက္ကလာမြို့နယ် တောင်

[၄] ချစ်စံဝင်း။(၂၀၁၁)။ ရန်ကုန်ခရီးသွားသမိုင်းထဲက မထသ၊ ပန်းမျိုးတရာစာပေ၊ ရန်ကုန်။

ဥက္ကလာဘုရား မှတ်တိုင်သို့လည်းကောင်း ခရီးစဉ်ပြောင်းလည်း ထားသည်။

စပယ်ယာဆိုသည်မှာ

မြန်မာနိုင်ငံ၏ ကုန်းလမ်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးတွင် ကိုလိုနီခေတ်တွင် မော်တော်ယာဉ်လိုင်းများ၊ ထရောလီလိုင်းများနှင့် မီးရထားကို အသုံးပြုခဲ့ကြသည်။ ၁၉၁၃ခုနှစ်တွင် ရန်ကုန်လျှက်စစ်ဓာတ်အားပေး ကုမ္ပဏီမှ မြို့တွင်းနှင့် ဆင်ခြေဖုံးဒေသများသို့ မော်တော်ယာဉ်ပြေးဆွဲမှု စတင်ခဲ့ခြင်းကြောင့် ထိုအချိန်ကပင် ယာဉ်လုပ်သားများ၏ အလုပ်အကိုင်များ စတင်ပေါ်ပေါက်လာသည်ဟု ခန့်မှန်းရသည်။[၅] ထိုစဉ်က စပယ်ယာများ၏ လုပ်ငန်းတာဝန်နှင့် ပတ်သက်၍ ရှာဖွေလေ့လာသော်လည်း ခိုင်မာသည့် အထောက်အထားတွေ့ရခြင်းမရှိပေ။

Spare ဟူသော ဝေါဟာရသည် ၂၀၁၁ ခုနှစ်တွင် မြန်မာစာ အဖွဲ့မှ ထုတ်ဝေသည့် အင်္ဂလိပ်–မြန်မာအဘိဓာန်အရ (n) အရန်၊ အပို (ပစ္စည်း၊ ဘီး စသည်)ဟူ၍ ဖော်ပြထားသည်ကို တွေ့ရှိရသည်။ မော်တော်ယာဉ်လိုင်းများတွင် ဤကဲ့သို့ ဝန်ဆောင်မှု လုပ်ကိုင်သူကို ယခု အခါတွင် စပယ်ယာ (spare) ဟူ၍ အင်္ဂလိပ်အသံထွက်ဖြင့် အသံလှယ်၍ ခေါ်ဆိုကြောင်း ယူဆမိသည်။ အကြောင်းအရင်းမှာ ယာဉ်၏ အနောက်ပိုင်းတွင်ယာဉ်မောင်းမဟုတ်သောသီခြားတစ်ယောက်ဖြစ်ခြင်းနှင့် ယာဉ်နှင့် ပတ်သက်သော အခြားကိစ္စရပ်များတွင်ပါ ကူညီလုပ်ကိုင် ပေးနိုင်ခြင်းတို့ကြောင့် ဖြစ်နိုင်သည်။ ခိုင်မာသည့် အထောက်အထားနှင့် သဘောထား အမြင် ရရှိခဲ့ခြင်းမရှိပါ။ ဤ စပယ်ယာများကို ခေတ်အလိုက်အခြားသောအားဖြင့် လက်မှတ်ရောင်း၊ လက်မှတ်စစ်၊ ယာဉ်နောက်လိုက်၊ ယာဉ်အကူ၊ စသည့်ဖြင့် ခေါ်ဝေါ်ကြသည်။ ၁၉၈၈ ခုနှစ် မတိုင်မီက

[၅] မြတ်မွန်၊ မောင်၊ (ဆူလေ) (၂၀၀၉)။

လက်မှတ် စနစ်ကို ကျင့်သုံးသော်လည်း နောက်ပိုင်းတွင် ဖြတ်သိမ်းခဲ့သည်။

စပယ်ယာဦးရေမှာလည်းတိုးပွားလာခဲ့သည်။ ထိုစဉ်က စပယ်ယာများသည် ယခုကဲ့သို့ ခရီးသည်များထံမှ ကားခကောက်ခံရသည် မဟုတ်ပဲ။ စီးနင်းမည့် ခရီးစဉ် အလိုက် လက်မှတ်ဖြင့်ရောင်းရသောစနစ်ဖြစ်သည်။ ထိုစဉ်က လက်မှတ်ရောင်းဟုလည်း ခေါ်ဆိုခဲ့ကြသည်။ မြန်မာ့ဆိုရှယ်လစ် လမ်းစဉ် ပါတီ လက်ထက်တွင် အဆိုပါစပယ်ယာ/လက်မှတ်ရောင်းအလုပ်ကိုအမျိုးသမီးများ ပါဝင်ရောက်လုပ်ကိုင်ခဲ့ကြသည်ဟုတွေ့ဆုံမေးမြန်းခဲ့သော သက်ကြီး စပယ်ယာများထံမှ သိရှိရသည်။

၁၉၈၉ခုနှစ်နောက်ပိုင်းတွင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ နိုင်ငံရေးပြောင်းလဲမှုများဖြစ်ပွားခဲ့ပြီး ပြောင်းလဲလာသော စီးပွားရေးအခြေအနေများအရ ဧရာဝတီမြစ်ဝ ကျွန်ပေါ်ဒေသနှင့် အထက်မြန်မာ နိုင်ငံမှ လူအများအပြား ရန်ကုန်မြို့သို့ပြောင်းရွှေ့ဝင်ရောက်လာခဲ့ကြသည်။ ထို့ကြောင့် ကျယ်ပြန့်လာသော မြို့ကွက်အခြေအနေနှင့် တိုးပွားလာသော လူဦးရေအပေါ် မူတည်၍ ရန်ကုန်မြို့ရှိ မော်တော်ယဉ်လိုင်းအရေအတွက်မှာလည်း တိုးတက်လာခဲ့သည်။

ထို့ကြောင့်ယခုအခါတွင် ခရီးသည်တင်ယာဉ်လိုင်းပေါင်း ၃၃ဖ လိုင်းခန့် ရှိလာပြီး မော်တော်ယာဉ် လုပ်သား ဦးရေမှာ ယာဉ်မောင်း ၅၈၈ယောက်ခန့်နှင့် စပယ်ယာဦးရေ ၇၇၄၂ဦးခန့် ရှိသည်ဟု ခန့်ရှိသည်ဟု မ၊ ထ၊ သ မှ သိရှိရသည်။၅ သို့သော် တရားဝင် လိုင်စင်ကိုင်ဆောင်ထားခြင်းမရှိသော ယာဉ်မောင်းနှင့်ယာဉ်နောက်လိုက်များလည်း ရှိသည်။ ယခုလေ့လာဖော်ပြမည့် စပယ်ယာများမှာ အမှတ် ၃လိုင်း၏ လိုင်းခွဲများမှဖြစ်ပြီး လေ့လာမှုစတင်ပြုစဉ်က စုစုပေါင်း လူဦးရေ ၇၀ ခန့် ရှိပြီး၊ ၂၀၁၄ခုနှစ်တွင်မူ ကားအစီအရေအတွက်ပြောင်းလည်းမှုနှင့်

လိုင်းပုံစံပြောင်းလဲမှုကြောင့် စပယ်ယာဦးရေ ၄၀ကျော်ခန့်သာရှိတော့သည်။ ၎င်းတို့အထဲတွင် ၂၀၀၉ ခုနှစ်တွင် လုပ်ကိုင်နေသူများမှ ကျန်ရှိနေခဲ့သူ ၂၇ယောက်ခန့်ရှိပြီး အသစ် ဝင်ရောက်လာသူ ၁၃ဦးခန့်ရှိပါသည်။ အဆိုပါ စပယ်ယာများ၏ နေ့စဉ်တာဝန် ဝတ္တရားများကို သက်ဆိုင်ရာကဏ္ဍ အလိုက်ဖော်ပြသွားမည်ဖြစ်သည်။

စပယ်ယာတစ်ယောက်ဖြစ်လာခြင်း

၂၀၀၉ခုနှစ်တွင် ပြုလုပ်ခဲ့သော တွေ့ဆုံမေးမြန်းမှုများနှင့် ၂၀၁၄ခုနှစ်တွင်ပြုလုပ်ခဲ့သောတွေ့ဆုံမေးမြန်းမှုများအရ စပယ်ယာအလုပ်ကို ရွေးချယ်လုပ်ကိုင်ရခြင်း၏ အဓိကအကြောင်းပြချက်မှာ လုပ်ငန်းခွင်အတွင်းဝင်ရောက်ရန် လွယ်ကူခြင်းကြောင့်ဖြစ်ကြောင်းသိရှိရသည်။ အခြားအမြင်တစ်ရပ်မှာ အခြားလုပ်ငန်းများထက် ဝင်ငွေပိုမိုရရှိသည်ဟု ယုံကြည်သောကြောင့်ဖြစ်သည်။ စပယ်ယာတစ်ရောက်၏ ဝင်ငွေရရှိပုံနှင့် ပတ်သက်၍ သက်ဆိုင်ရာ ကဏ္ဍတွင် ဆွေးနွေးမည်ဖြစ်ပါသည်။

စပယ်ယာတစ်ယောက်ဖြစ်လာရန်အတွက် အဓိကအခြေခံလိုအပ်ချက်မှာ ခန္ဓာကိုယ် ကြံခိုင်မှုပင်ဖြစ်သည်။ အခြားလိုအပ်ချက်များကို ကန့်သတ်ထားခြင်းမရှိသောကြောင့် လုပ်ငန်းခွင်အတွင်း ဝင်ရောက်ရန် လွယ်ကူသည်ဟု ထင်မြင်ယူဆခြင်းဖြစ်သည်။ စပယ်ယာလုပ်လိုသူတစ်ဦးသည် နီးစပ်ရာမိတ်ဆွေ ယာဉ်လုပ်သားများ၊ အုံနာ (ယာဉ်ပိုင်ရှင်) များမှတဆင့် မော်ယာဉ်လိုင်းအတွင်းရှိ စပယ်ယာများထံမှ အခြေခံအချက်များကို သင်ယူကြရသည်။

ထိုသင်ယူမှုများသည်လည်းတိကျသော အချိန်ကန့်သတ်ချက်မရှိပဲ အနည်းဆုံး ငါးရက်မှ ဆယ်ရက်အထိသာ ကြာမြင့်တက်သည်။ အဓိကသင်ကြားရသည့် အချက်များမှ မိမိမော်တော်ယာဉ်ဘေးကင်စွာဖြင့် မှတ်တိုင်များသို့ ဝင်နိုင်ထွက်နိုင်ရန် ယာဉ်မောင်းအားကူညီရုံ၊ မိမိဝင်

ရောက်လုပ်ကိုင်မည့် ခရီးစဉ်အတွင်းရှိ ကာမှတ်တိုင်များ၏ အမည်များနှင့် ယာဉ်စီးခ သတ်မှတ်ပုံများ၊ ဝင်ငွေခွဲဝေမှု ပုံစံများနှင့် သတ်မှတ် ဝင်ငွေရရှိရန် ယှဉ်ပြိုင်ရပုံများပင်ဖြစ်သည်။ ထိုသို့သင်ကြားနေစဉ်အတွင်း အောက်မြန်မာနိုင်ငံ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေး ညွှန်ကြားရေးမှူဦးစီဌာန (က၊ ည၊ န)တွင် စပယ်ယ လိုင်စင်ရရှိရန် လျှောက်လွှာတင်၍ လိုင်စင်စာမေးပွဲကို ဝင်ရောက်ဖြေဆိုရပါသည် (Figure 6)။ လိုင်စင်အောင်မြင်ပြီးနောက် မိမိဝင်ရောက်လုပ်ကိုင်မည့်

သက်ဆိုင်ရာ လိုင်းအတွင်းရှိ ယာဉ်ပိုင်ရှင်ထံမှ ထောက်ခံချက် ရယူ၍ မ၊ ထ၊ သတွင် လိုက်ခွင့် (မော်တော်ယာဉ်လိုက်ခွင့်လိုင်စင်)ကို ပြုလုပ်ရပါသည် (Figure 6) (စပယ်ယာများအား လိုင်စင်ထုတ်ပေးခြင်းနှင့် သက်ဆိုင်သော ဥပဒေများနှင့် လိုင်စင်ရပ်သိမ်းခြင်းဆိုင်ရာ ဥပဒေများကို နောက်ဆက်တွဲ ၁နှင့် ၂တို့တွင်ဖော်ပြထားပါသည်)။ ထိုသို့ပြုလုပ်ရာတွင် အမှတ (၃)လိုင်းမှ စပယ်ယာများအတွက် လိုင်စင်ကြေးနှင့် စပယ်ယာယူနီဖောင်း ၂စုံအတွက် ၂၀၀၀၀ကျပ် ဝန်းကျင်ခန့်ပေးသွင်းရပါသည်။ ဝတ်စုံတစ်စုံမှာ ၅၆၀၀ကျပ် ခန့်ဖြစ်သည်။

ထိုသို့ က၊ ည၊ န လိုင်စင်နှင့် သက်ဆိုင်ရာယာဉ်လိုင်း၏ လိုက်ခွင့်ရရှိထားပါက ထိုယာဉ်လိုင်းတွင်အလုပ်လုပ်ကိုင်နိုင်သော စပယ်ယာတစ်ဦးဖြစ်ပြီဖြစ်ပါသည်။ သို့သော် က၊ ည၊ န နှင့် မ၊ ထ၊ သတို့မှ သတ်မှတ်ထားသော စည်းကမ်းများကို လိုက်နာခြင်းမရှိပါက လအကန့်အသတ်ဖြင့် လိုင်စင်ရပ်နားခြင်းနှင့် လိုင်စင်ပိတ်သိမ်းခြင်းတို့ဖြင့် အရေးယူနိုင်ပါသည်။ (စည်းကမ်းချက်များကို နောက်ဆက်တွဲ (၃) တွင်ဖော်ပြထားပါသည်)။ ထို့ပြင်ယာဉ်ပိုင်ရှင်များမှလည်း ၎င်းတို့၏ထောက်ခံချက်များကို ရုပ်သိမ်းခြင်းဖြင့်လည်း ယာဉ်လိုက်ခွင့်ကို ဖျက်သိမ်းနိုင်ပါသည်။

စပယ်ယာတစ်ဦး၏ နေ့စဉ်လုပ်ငန်းတာဝန်များ

ရန်ကုန်မြို့ရှိမော်တော်ယာဉ်လိုင်းများစတင်ပြေးဆွဲချိန်မှာ အစောဆုံး ၅နာရီခွဲခန့်တွင်ဖြစ်သည်။ ထို့ထက်စောသော အချိန်၌ ပြေးဆွဲနေသော မော်တော်ယာဉ်များမှာ ဈေးကြို၊ ဈေးပို့ ကားများသာဖြစ်သည်။ အခြားယာဉ်လိုင်များကဲ့သို့ပင် အမှတ် ၃ ယာဉ်လိုင်းမှ စပယ်ယာများသည် မနက် ၅နာရီခွဲခန့်တွင် စတင်ပြေးဆွဲရမည့် မော်တော်ယာဉ်လိုင်းအတွက် ဂိတ်အစတည်ရှိရာ နေရာသို့ အနောက်ကျဆုံး ၅နာရီတွင် အရောက်လာရသည်။ ထိုအချိန်မှ စတင်၍ စပယ်ယာတစ်ဦးသည် လုပ်ငန်းခွင် စတင်ဝင်ရောက်ရပါသည်။

အုံနာထံမှ ထုတ်ယူလာသော မော်တော်ယာဉ်ကို တနေ့တာ ကြံ့ခိုင်မှုအတွက် အသေးစားစစ်ဆေးမှုများကို စတင်ပြုလုပ်ရပါသည်။ ဆီ၊ ရေ၊ လေ၊ ဝိုင်ဟု အကြမ်းဖြင်း ခေါ်ဆိုနိုင်သော မောင်းနှင်းပြေဆွဲမည့် ယာဉ်၏ တစ်နေ့တာ လောင်စာလိုအပ်ချက်ရှိမရှိ ထပ်မံစစ်ဆေးခြင်း (ဆီ)၊ ယာဉ်၏ အင်ဂျင်ခန်း အအေးပေးစနစ်အတွက်လိုအပ်သောရေ (ရေ)၊ ယာဉ်၏ တာယာများအတွင်း ရှိရမည့် လေပေါင်ချိန်ပမာဏ (လေ)နှင့် အင်ဂျင်၊ ဘရိတ်နှင့် အခြားလိုအပ်သောနေရာများအတွက် အင်ဂျင်ဝိုင်နှင့် စက်ဆီအမျိုးမျိုးတို့ကို စစ်ဆေးခြင်း၊ ဖြည့်တင်းခြင်း ဖြစ်ပါသည်။ ထိုသို့ဖြည့်တင်းပြီးနောက်တွင် ယာဉ်ပိုင်ရှင်အများစု၏ သက်ဆိုင်ရာ ယုံကြည်မှုအလိုက် တနေ့တာ အန္တရာယ်ကင်းစေရန်နှင့် အခြားသော ထိခိုက်ပျက်စီးမှုများ မဖြစ်စေရန် စပယ်ပန်း၊ ရွှေပန်း၊ ငွေပန်းများ ဝယ်ယူချိတ်ဆွဲခြင်း၊ အမွှေးတိုင်ထွန်းညှိခြင်းတို့ကိုလည်း ပြုလုပ်ရပါသည်။ ထိုသို့လုပ်ဆောင်ပြီးပါက မိမိယာဉ်အလှည့်ကျစနစ်ဖြင့် စတင်ထွက်ခွာကြပါတော့သည်။

ယာဉ်ထွက်ခွာချိန်မှ စတင်၍ စပယ်ယာတစ်ဦး၏ တာဝန်များမှာ မိမိ ပြေးဆွဲမည့် ခရီးစဉ်အတွက် ခရီးသည် ခေါ်ယူခြင်း၊ ခရီးသည်များ

အားနေရာချပေးခြင်း၊ ယာဉ်စီးခကောက်ခံခြင်း၊ မှတ်တိုင်များတွင် မိမိ မော်တော်ယာဉ်ဝင်ရောက်စဉ်တွင် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းစေရန် ဒရိုင်ဘာ အား ကူညီပေးခြင်း၊ မိမိလိုက်ပါသည့် မော်တော်ယာဉ် ဝင်ငွေ ပိုမိုရရှိနိုင် စေရန်အတွက် အခြားယာဉ်နှင့် အပြိုင်မောင်းနှင်ရန် တွန်းအား ပေး ခြင်း၊ မိမိ ဂိတ်ရင်းသို့ ရောက်သော အချိန်၌ ဂိတ်မှ တာဝန်ရှိသူ အချိန်မှူး (မ.ထ.သမှ ခန့်အပ်ထားသော ယာဉ်အလှည့်ကျ ထွက်ရှိနိုင်ရန် စီစဉ်ရသူ)ထံ နောက်တကြိမ် မော်တော်ယာဉ် ပြန်လည် ထွက်ရှိရန် အတွက် အကြောင်းကြားစာရင်းသွင်းခြင်းနှင့် ယာဉ်လိုင်းပြေးဆွဲရာမှ ရရှိလာသော ယာဉ်စီးခငွေများကို စာရင်းမှတ် သိမ်းဆည်ရခြင်းတို့ဖြစ်ပါသည်။

မော်တော်ယာဉ်တစ်စီးသည်ဂိတ်ရင်းမှစတင်ထွက်ခွာချိန်ဂိတ်ဆုံးသို့ ရောက်ရှိသည်ကို တစ်ခြမ်းဟုခေါ်ပါသည်။ ထိုဂိတ်ဆုံးမှ မူလဂိတ်ရင်သို့ ပြန်လည်ရောက်ရှိလျှင်တခြမ်းဟုခေါ်ပြီးထိုနှစ်ခြမ်းပေါင်းကိုတစ်ခေါက် ဟု သတ်မှတ်သည်။ ထိုကဲ့သို့အခေါက်အရေအတွက် တစ်နေ့ကို အနည်းဆုံး ရှစ်ကြိမ်မှ အများဆုံ ဆယ့်နှစ်ကြိမ်အထိပြေးဆွဲကြပါသည်။ ညနေပိုင်း အချိန်သို့ ရောက်၍ နောက်ဆုံးအခေါက်ပြေးဆွဲပြီးချိန်သည် ခုနှစ် နာရီ နှင့် ရှစ်နာရီခန့်ရှိနေပြီဖြစ်ပါသည်။ ထိုအချိန်၌ဂိတ်ရင်းသို့ပြန်ရောက်ပြီး နောက်အချိန်မှူးထံ အကြောင်းကြားရခြင်း၊ ကြီးကြပ်ရေးမှူး(မ.ထ.သ မှ ယာဉ်လိုင်း စီမံအုပ်ချုပ်ရန် ခန့်အပ်ထားသူ၊ ဂိတ်မှူးဟုလည်း ခေါ်) ထံသို့ ယာဉ်လိုင်း ဆွဲခအတွက် မ.ထ.သသို့ ပေးအပ်ရမည့် ဂိတ်ကြေး (လိုင်းဆွဲခ) ကိုပေးရခြင်း၊ တစ်နေကုန် ရရှိလာသော ငွေကြေးများကို စုစည်း စာရင်းလုပ်၍ အုံနာထံတွင်အပ်နှံခြင်း၊ မိမိ ရရှိမည့် လုပ်ခကို ထုတ်ယူခြင်း၊ ယာဉ်ကိုဆေးကြောသန့်စင်ပေးရခြင်းနှင့် နောက်တနေ့ ယာဉ်လိုင်းပြေးဆွဲရန်အတွက် လောင်စာ ဖြည့်တင်ရခြင်းတို့ဖြစ်သည်။ ထိုကိစ္စများအားလုံး ပြုလုပ်ပြီးချိန်တွင် စပယ်ယာတစ်ဦး၏ တစ်နေ့တာ

လုပ်ငန်းများ အပြီးသတ်ပြီဖြစ်၍ အစောဆုံး ညဇနာရီနှင့် ဇနာရီခွဲခန့် ရှိနေမည်ဖြစ်ပါသည်။ ထို့ကြောင့်စပယ်ယာတစ်ယောက်၏ အလုပ်ချိန်သည် နံနက် ၅နာရီမှစ၍ ညနေဇနာရီခွဲတွင် အဆုံးသတ်ပြီး တစ်ရက် အလုပ်ချိန် စုစုပေါင်း ၁၆နာရီခန့်ရှိပါသည်။

စပယ်ယာအများစုသည် အတန်းပညာတက်မြောက်မှုနိမ့်ပါးကြသော်လည်း ၎င်းတို့တွင် အလုပ်ခွင်၌ အာရုံစိုက်နိုင်မှုနှင့် မော်တော်ယာဉ်လိုင်းအတွင်း ခရီးစဉ်ပြေးဆွဲမှုဆိုင်ရာ အချက်အလက်များကို အသေးစိတ် အာရုံစိုက်နိုင်မှုများရှိသည်ကို လေ့လာမှုများအရ တွေ့ရှိရပါသည်။ စပယ်ယာတို့ ပညာရေး အခြေအနေနှင့် ပတ်သက်၍လည်း အောက်တွင် ဆက်လက်ဖော်ပြထားပါသည်။

ဝင်ငွေရရှိပုံနှင့် မော်တော်ယာဉ်လိုင်းအတွင်း ဝင်ငွေခွဲဝေပုံ

စပယ်ယာ တစ်ဦး၏ ဝင်ငွေ (လုပ်ခ) ရရှိမှုကို လေ့လာနိုင်ရန် အတွက် မော်တော်ယာဉ်လိုင်းအတွင် ဝင်ငွေခွဲဝေသည့် ပုံစံများကို သိရှိရန်လိုအပ်သည်။ ရန်ကုန်မြို့တွင် ပြေးဆွဲလျက် ရှိသော မော်တော်ယာဉ်လိုင်းများတွင် အဓိကကျင့်သုံးသော စနစ်မှာ ၃မျိုးရှိကြောင်း သိရသည်။ ၎င်းတို့မှာ အင်္ဂပုံစနစ်၊ ရာခိုင်နှုန်းစနစ်နှင့် ကျန်ရှင်းစနစ်တို့ဖြစ်သည်။

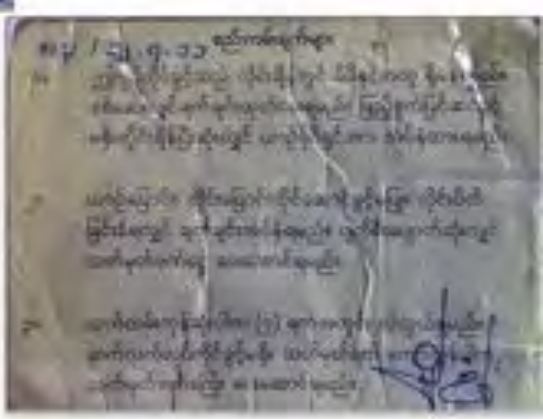
အင်္ဂပုံစနစ်သည် မော်တော်ယာဉ်ပိုင်ရှင်မှ သတ်မှတ်ထားသော နှုန်းထားဖြင့် လုပ်ကိုင်လိုသော စပယ်ယာ (သို့) ဒရိုင်ဘာအား အင်္ဂပုံချထားပေးထားသော စနစ်ဖြစ်သည်။ ဤစနစ်တွင်ယာဉ်လိုင်းအလိုက် သက်မှတ်ထားသော နှုန်းထားများမတူညီကြပေ။ ထို့ပြင်မော်တော်ယာဉ်ကြီခိုင်မှုသည်လည်း ၎င်းရမ်းမှု နှုန်းထားများကို သတ်မှတ်ရာတွင် အရေးပါသော အချက်တစ်ချက်ဖြစ်သည်။ စတင်လေ့လာမှုပြုခဲ့သော ၂၀၁၉ခုနှစ်တွင် ဟိုင်းလတ်အမျိုးအစား မော်တော်ယာဉ်တစ်စီးအတွက် တစ်ရက်ပျမ်းမျှဝင်ငွေရရှိမှုသည် ကျပ်ငါးသောင်းနှင့် ခြောက်သောင်း

ဝန်းကျင်ခန့်ဖြစ်ပြီး၊ ငှားရမ်းခနှုန်းထားမှာ တစ်ရက်အတွက် ကျပ်နှစ်သောင်းနှင့် သုံးသောင်ဝန်ကျင်ခန့်ရှိပြီး တစ်လခြင်းရှင်းရသည့် စနစ်ဖြစ်သည်။ ဤစနစ်ဖြင့် လုပ်ကိုင်ရာတွင် စပယ်ယာများထက် ဒရိုင်ဘာများက ပိုမိုငှားရမ်းလုပ်ကိုင်ကြကြောင်းသိရသည်။ နေ့စဉ်ရရှိသော ဝင်ငွေအတွင်းမှ အသေးစား ပြင်စင်စရိတ် ၊ လောင်စာဖိုး၊ ဂိတ်ကြေးနှင့် စပယ်ယာ(သို့) ဒရိုင်ဘာ၏ လုပ်အားခကို ငှားရမ်းပြေးဆွဲသူမှ ကြခံရသည်။

ရရှင်းစနစ်မှာ တစ်နေ့တာ မော်တော်ယာဉ်ပြေးဆွဲရာမှ ရရှိလာသော ဝင်ငွေမှ ရာခိုင်နှုန်းအလိုက် ယာဉ်လုပ်သားများဖြစ်သော စပယ်ယာနှင့် ဒရိုင်ဘာတို့၏ လုပ်အားခများကို ပေးခြေခြင်းဖြစ်သည်။ ကျန်ရှင်းစနစ်မှာမူ ၎င်းမော်တော်ယာဉ်၏ တစ်နေ့တာ ကုန်ကြစရိတ်အား ရရှိသော ဝင်ငွေမှ ထုတ်နှုတ်ပြီး ကျန်ရှိသော ငွေအပေါ်၌ ရာခိုင်နှုန်းအလိုက် လုပ်အားခရရှိခြင်းပင်ဖြစ်သည်။ မည်သည့်စနစ်ကို ကျင့်သုံးသည်ဖြစ်စေ စပယ်ယာတစ်ဦး၏ လုပ်အားခသတ်မှတ်ချက်မှာ ၁၀ရာခိုင်နှုန်းခန့်ဖြစ်ပြီး အသုံးပြုသော စနစ်ပေါ်တွင်မူတည်၍ ဝင်ငွေရရှိမှုကွဲပြားကြောင်း လေ့လာသိရှိရပါသည်။

အမှတ် ၃ ယာဉ်လိုင်းတွင် စပယ်ယာများမှ အငှားစနစ်ဖြင့် လုပ်ကိုင်သူ မရှိကြောင်း သိရှိရသည်။ ၂၀၀၉ခုနှစ်တွင် ယာဉ်လိုင်းအတွင်း စုစုပေါင်း ဟိုင်းလတ်မော်တော်ယာဉ်စီးရေ အစီး ၆၀ခန့်ရှိသော်လည်း ကားငါးစီးခန့်သာ အငှားစနစ်ဖြင့် လုပ်ကိုင်နေကြောင်း သိရှိရသည်။ ၂၀၁၄ခုနှစ်တွင်မူ ယာဉ်လိုင်းအတွင်း မီနီဘက်စ် ၂၈စီးခန့်ရှိပြီး အငှားစနစ်ဖြင့် လုပ်ဆောင်သော ကားတစ်စီးမှ မရှိပေ။ အမှတ် ၃ ယာဉ်လိုင်းအတွင်း အဓိက အသုံးပြုသော ပုံစံမှ ၂၀၀၉ခုနှစ် မတိုင်မီက ကျန်ရှင်းစနစ်ဖြစ်ပြီး၊ နောက်ပိုင်းတွင် ရရှင်းစနစ်ကို ပြောင်းလဲ အသုံးပြုခဲ့သော်လည်း ယခုအခါ ကျန်ရှင်းနစ်ကို ပြန်လည်အသုံးပြုနေကြပြီးဖြစ်သည်။

Figure 6: Conductors licenses



ဤစနစ်များကို ကျင့်သုံးရာတွင် မ ထ သစသည်ဖြင့် အုပ်ချုပ်မှု အဖွဲ့များမှ သတ်မှတ်ပေးထားခြင်းမဟုတ်ပဲ လိုင်းအတွင်းရှိ ယာဉ်ပိုင်ရှင်များမှ ဖြစ်ပေါ်နေသော လောင်စာဈေးကွက်အခြေအနေနှင့် နှိုင်းယှဉ်ကာ အသုံးပြုခြင်းဖြစ်သည်။

ဤယာဉ်လိုင်းအတွင်းရှိ စပယ်ယာတို့၏ ဝင်ငွေကို လေ့လာရာ၌ ၂၀၁၉ခုနှစ်တွင် တစ်နေ့လျှင် အခေါက်ရေ ၁၀ခေါက်မှ ၁၂ခေါက်အထိ ပြေးဆွဲရသော ယာဉ်များအတွက် တစ်စီးပျမ်းမျှဝင်ငွေမှာ ကျပ်ခြောက်သောင်း ဝန်ကျင်ဖြစ်ပြီး စပယ်ယာတစ်ဦး၏ ဝင်ငွေမှာ ကျပ် ၆ထောင် ဝန်ကျင်းဖြစ်သည်။ ယခုအချိန်တွင် မီနီဘက်စ်တစ်စီသည် တစ်နေ့လျှင် အခေါက်ရေ အများဆုံး ၈ခေါက်အထိပြေးဆွဲကြပြီး၊ ကား၏အရွယ်အစားပိုမိုကြီးမာလာသောကြောင့် ခရီးသည်အရေအတွက် ပိုမိုများပြားစွာတင်ဆောင်နိုင်ခြင်းနှင့် ကားအစီးရေလျှော့နည်းလာခြင်းတို့ကြောင့် တစ်စီး၏ တစ်နေ့ဝင်ငွေမှာ ကျယ်တစ်သိန်းဝန်ကျင်အထိဖြစ်လာခဲ့သော်လည်း ကျန်ရှင်းစနစ်ကိုကျင့်သုံးသောကြောင့် လောင်စာဆီအတွက်ကုန်ကြစရိတ်နှင့် အခြားစရိတ်များနှုတ်ပြီးနောက်ကျန်ငွေမှာကျပ်ခြောက်သောင်း ဝန်ကျင်သာဖြစ်ပြီး စပယ်ယာတစ်ဦး၏ ဝင်ငွေမှာ ကျပ်၆၀၀၀ ဝန်းကျင်ဖြင့်သာ ၅နှစ်အတွင်း တည်မြဲနေကြောင်း တွေ့ရှိရသည်။ မိမိ၏ လိုင်းဆွဲနေစဉ်အချိန်အတွင်း ပျက်ခြင်း၊ ထိခိုက်မိခြင်းနှင့် တာယာပေါက်ခြင်း စသည်တို့ဖြစ်၍ လိုင်းမထွက်နိုင်ခြင်း၊ အခေါက်ရေလျှော့နည်းခြင်းတို့ဖြစ်ပါက ဝင်ငွေလျော့နည်းခြင်း၊ ထိုနေ့အတွက် ဝင်ငွေ မရရှိခြင်းတို့ဖြင့်လည်း ရင်ဆိုင်ရသည်။

စပယ်ယာအလုပ်မှာ အလုပ်ချိန်ကြာရှည်ခြင်း၊ နေပူမိုးရွာ မရှောင်လုပ်ကိုင်ရခြင်းတို့ကြောင့် တစ်ပတ်လျှင် ငါးရက်ခန့်သာ အများဆုံးလုပ်နိုင်ကြောင်း သိရသည်။ ထို့ကြောင့် အလုပ်လုပ်ရက် အများဆုံး ၂၂ရက်ရှိပြီး တစ်ရက်ပျမ်းမျှ ဝင်ငွေဖြင့်တွက်ချက်ကြည့်ပါက တလျှင် တစ်

သိန်းသုံးသောင်းနှစ်ထောင်ခန့်သာ အများဆုံးရနိုင်ကြောင်း သိရသည်။ ထိုပြင့်တစ်ရက်တစ်ဦးခြင်းဝင်ငွေအနေဖြင့် ကျပ်ဖထောင်မှာ အခြားသော လုပ်ငန်းများဖြင့် နှိုင်းယှဉ်သော များသည်ဟု ယူဆနိုင်သော်လည်း ရှည်းလျားသော အလုပ်ချိန်နှင့် တွက်ဆကြည့်ပါက တစ်နာရီအတွက် ၃၇၅ကျပ်သာရရှိကြောင်း သိရှိရသည်။

စပယ်ယာများ ဝင်ငွေရရှိမှုနှင့် ပတ်သက်၍ မော်တော်ယာဉ်လိုင်း လောကအတွင် နောက်ပြောင်ပြောဆိုသော စကားများလည်းရှိပြီး "စပယ်ယာလူရိုး အစိတ်ခိုး"နှင့် "အုံနာဂျုင့်ထောက်၊ဒရိုင်ဘာဗိုက်မှောက်၊ စပယ်ယာ တိုက်ဆောက်" စသည်တို့ဖြစ်သည်။ စပယ်ယာများသည် ရရှိသော ဝင်ငွေများအပေါ်မှ ခိုးဝှက်တက်သည့် သဘောရှိသည်ဟု ဆိုလိုခြင်းဖြစ်သည်။ သို့သော်လည်း တကယ့် လက်တွေ့အခြေအနေတွင် မော်တော်ယာဉ်လိုင်းအတွင်းရှိသော သူများအားလုံးမှာ ယာဉ်လိုင်းကြောင်းတခု၏ ဝင်ငွေကို လွယ်ကူစွာတွက်ချက်နိုင်သော အခြေအနေတွင် လွယ်ကူသော အခြေအနေမဟုတ်ပေ၊ ထို့ပြင် ယခုအခါ၌ အုံနာများ၏ လူယုံများမှာ မော်တော်ကားပေါ်တွင် ပါရှိကြပြီး လူတင်လူချစာရင်ကို ကောက်ယူလေ့ရှိကြပြီဖြစ်သည်။ ထို့ပြင်နှစ်ရှည်လများ စပယ်ယာလုပ်လာသူများနှင့် မေးမြန်မှုများအရနှင့် လေ့လာတွေ့ရှိချက်များအရ ဆင်းရဲမွဲတေမှုမှ လွတ်မြောက်သော အခြေအနေသို့ ရောက်ရှိသွားသော အရေအတွက်မှာ အလွန်နည်းပါသည်ကို သိရှိရသည်။ အများစုမှာ တခြားအလုပ်သို့ပြောင်းရွှေ့သွားခြင်းနှင့် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိမှုကြောင့် အလုပ်မှအနားယူလိုက်ရသူများကိုသာ တွေ့ရှိခဲ့ပြီး၊ စပယ်ယာဘဝမှ အုံနာဖြစ်လာသူ အမှတ် ၃ ယာဉ်လိုင်းတွင် တစ်ဦးမှ မရှိကြောင်း သိရှိရသည်။

စပယ်ယာများ၏ ကျန်မာရေးစောင့်ရှောက်မှုနှင့် ထိခိုက်ဒဏ်ရာရရှိမှုတို့အတွက် မ ထ သနှင့် သက်ဆိုင်ရာ ယာဉ်လိုင်းများတွင် အာမခံထားရှိမှုနှင့် တိကျသော အစီအစဉ်မူဝါဒများ မရှိကြောင်းတွေ့ရှိရသည်။

အလုပ်သမားဝန်ကြီးဌာနမှ လူမှုဖူလုံးရေးအတွက် အဖွဲ့ဝင်နိုင်ပြီး လစဉ် ဝင်ငွေ ကောက်ခံသည့် အစီအစဉ် ရှိသော်လည်း အစဉ်အမြဲ ဆောင်ရွက် နေခြင်း မဟုတ်ပဲ တခါတရံမှသာ ဖြစ်သည်။ စပယ်ယာ အများစုမှာ လူမှုဖူလုံရေးသို့ အဖွဲ့ဝင်ထားခြင်းမရှိပဲ အချို့မှာ ထိုသို့ အဖွဲ့ဝင်နိုင် ကြောင်းကို သိရှိမှုပင်မရှိပေ။

စပယ်ယာတို့၏ လူမှုဘဝ

အမှတ်(၃)ယာဉ်လိုင်းအတွင်းရှိစပယ်ယာများ၏ လူမှုရေးဆိုင်ရာ အခြေ အနေများကို သိရှိနိုင်ရန် ၂၀၀၉ခုနှစ်နှင့် ဆက်လက်၍ ၂၀၁၄ခုနှစ်တို့ တွင် လေ့လာမှုများ ပြုလုပ်ခဲ့ရာတွင် စပယ်ယာလုပ်ငန်းကို ဝင်ရောက် လုပ်ကိုင် သူများတွင် ရန်ကုန်မြို့တွင် အခြေချ နေထိုင် သူဦးရေမှာ ၃၀ ရာခိုင်နှုန်းခန့်ရှိပြီး အခြာဒေသများမှ ပြောင်းရွှေ့ဝင်ရောက်လာသူဦးရေ မှာ ၇၀ ရာခိုင်နှုန်းခန့်ရှိကြောင်း သိရှိရသည်။ နယ်မှ ဝင်ရောက်လာသူများ အနေဖြင့် ဤလုပ်ငန်းကို ပိုမိုရွေးချယ်ရခြင်းအကြောင်းမှ အထက်တွင် ဖော်ပြသကဲ့သို့လုပ်ငန်းခွင်ဝင်ရောက်ရန်လွယ်ကူခြင်းဖြစ်သည်။ ထို့ပြင် အခြားသော အရင်းအနှီးမလိုပဲ ရန်ကုန်မြို့တွင် ဝင်ရောက်လုပ်ကိုင်နိုင်သော အခြားသော အလုပ်များဖြစ်သည်။ စာပွဲထိုး၊ ကုန်စည်အတင်အချနှင့် အခြားကျပန်းလုပ်ငန်းများနှင့် နှိုင်းယှဉ်ပါက ဝင်ငွေပိုမိုရရှိသည်ဟု ထင်မြင်မှုကြောင့်ဖြစ်သည်။

ဤလိုင်းအတွင်းရှိ စပယ်ယာများ၏ ပညာတက်ရောက်မှုနှုန်းကို နှစ်ကြိမ်လေ့လာစစ်တမ်းကောက်ယူမှုအရ စုစုပေါင်း ၉၀ယောက်တွင် အခြေခံပညာအထက်တန်းအဆင့်ကို တက်ရောက်ခဲ့ဖူးသူ ၂၀ရာခိုင်နှုန်း ရှိပြီး၊ တက္ကသိုလ် တက်ရောက်ဖူးသူ ၃.၇ ရာခိုင်နှုန်း (၃ဦး) ရှိကာ၊ ၆၀ ရာခိုင်နှုန်းကျော်မှာ အလယ်တန်းနှင့် မူလတန်းတို့တွင်သာတက်ရောက် ဖူးသူများဖြစ်သည်ကိုတွေ့ရသည်။ ကျန် ၁၅ရာခိုင်နှုန်းကျော်မှာ အစိုးရ ကျောင်း တက်ရောက်ဖူးခြင်းမရှိပေ။

စပယ်ယာများ၏ ထက်ဝက်ကျော်ခန့်မှာ အိမ်ထောင်ရှိကြပြီး၊ သားသမီးများ၏ ပညာရေးအတွက်နှင့်မိသာစုစရိတ်အတွက် ထိုအိမ်ထောင်ရှိ သူများထဲမှ ၄၀ ရာခိုင်နှုန်းသော သူများ၏ အိမ်ထောင်ဖက်များမှ အလုပ်လုပ်ကိုင်ရပြီးဝင်ငွေထပ်မံရှာဖွေရသည်။ သားသမီးများ၏ ပညာရေးတွင်လည်း အိမ်ထောင်ရှိသူမိသားစုများထဲမှ တက္ကသိုလ်အဆင့်ထိ ရောက်အောင် ကျောင်းထားနိုင်ခဲ့သူ မရှိသေးပေ။ ထို့ပြင် ကိုယ်ပိုင် အိမ်ဖြင့် နေထိုင်နိုင်သူ ၅ဦးခန့်သာ တွေ့ရှိရသည်။ မိသားစုရှိသော သူများက အိမ်ငှားနေခြင်းဖြင့်လည်ကောင်း နယ်မှပြောင်းရွှေ့လာသူများနှင့် လူလွတ်များမှာမူ ဘုန်းကြီးကျောင်းတွင်နေထိုင်ခြင်း၊ အဆောင်များတွင် နေထိုင်ခြင်းနှင့် အုံနာ၏ အိမ်တွင် လည်ကောင်း၊ မိမိ အလုပ် လုပ်ရာ မော်တော်ယာဉ်တွင် လည်ကောင်းနေထိုင်ကြသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။

သို့သော် စပယ်ယာများ၊ ဒရိုင်ဘာများနှင့် အုံနာများအပါအဝင် ယာဉ်လုပ်သားများ စုစည်း၍ နှစ်စဉ် ရဟန်းခံ ရှင်ပြုပေးခြင်း၊ ဝါတွင်းကာလ လပြည့်နေများတွင် ဘုရာဖူးများကို အခမဲ့ပို့ဆောင်ပေခြင်း အစရှိသော ဘာသာရေးဆိုင်ရာ အလှူအတန်းများနှင့် သင်္ကြန်အတွင်း စတုဒီသာ ကျွေးမွေးခြင်းကဲ့သို့သော လူမှုရေးဆိုင်ရာအလှူအတန်းများ ကိုလည်း ဆောင်ရွက်ကြပါသည်။ ထိုပြင့် စပယ်ယာများနှင့် ဒရိုင်ဘာများတွင် ရှိသော အခြား အထောက်အကူပြု ဆောင်ရွက်ချက် တစ်ရပ်မှာ ဘော်ဒါကြေးပေးခြင် ဟုခေါ်သော နာမကျန်းသော အလုပ် မရှိသော ဘဝတူ ယာဉ်လုပ်သားအား စုပေါင်းထောက်ပံ့ခြင်းဖြစ်သည်။ ထိုသို့ ထောက်ပံ့ရာတွင် မိမိကိုယ်ပိုင်ငွေထဲမှ ၂၀၀ကျပ် ၅၀၀ကျပ်အစရှိသဖြင့် ပေးကမ်းထောက်ပံ့ခြင်းဖြင့် ထိုသူ၏ တနေ့တာ အိမ်စရိတ်ကိုဖြည့်တင်းပေးကြသည်။ သို့သော် ထို ပိုက်ဆံထဲမှ အရက် သောက်ခြင်း၊ လောင်းကစားခြင်းများပြုလုပ်သည်ဆိုပါက ထိုသို့ထောက်ပံ့ခြင်းမပြုတော့ပေ။

စပယ်ယာများ၏ အနာဂတ် ဘဝရည်မှန်းချက်များအား မေးမြန်းရာ အသက်အရွယ် ကြီးရင့်သူများမှာ အလုပ်ချိန်ရှည်ကြာသော ဤအလုပ်မှ ပြောင်းရွှေ့လိုသော်လည်းတခြားအလုပ်များသို့ဝင်ရောက်ရန်ခက်ခဲခြင်း၊ လိုအပ်သော ပညာရပ်ဆိုင်ရာနှင့် အရင်းအနှီး မရှိခြင်းကြောင့် ပြောင်းရွှေ့ရန် ခက်ခဲကြောင်း သိရှိရသည်။ လူငယ်အချို့မှာ ဤယာဉ်လိုင်း၌ပင် ဒရိုင်ဘာ ဖြစ်လာခြင်း၊ အခြား ယာဉ်လိုင်းများသို့ ပြောင်းရွှေ့၍ လုပ်ကိုင်ခြင်း၊ အင်္ဂပယဉ်မောင်း ဘဝသို့ ကူးပြောင်း သွားခြင်းတို့ ဖြစ်ပြီး အများစုမှာမူ ဤ အလုပ်မှ စွန့်ခွာလိုကြပြီး ခိုင်မာသော ရည်မှန်ချက် ထားရှိရန် ခက်ခဲသော အခြေအနေ ဖြစ်သည်ကို သိရှိရသည်။

လုပ်ငန်းခွင်အတွင်းမှ ဖြဿနာများ

စပယ်ယာတစ်ဦး၏ နေ့စဉ်ကြုံတွေ့နေရသော ပြဿနာများမှာ ၎င်းတို့၏ အဓိကဝင်ငွေရှာဖွေရာ နည်းလမ်းတစ်ခုဖြစ်သော မော်တော်ယာဉ်၏ ကြွံခိုင်မှုဆိုင်ရာ ပြဿနာ၊ နေ့စဉ်ဆက်ဆံကြုံတွေ့နေရသော ခရီးသည်များနှင့် ဖြစ်ပွားသော ပြဿနာများနှင့် ယာဉ်စည်းကမ်းဆိုင်ရာ ပြဿနာတို့ပင်ဖြစ်သည်။

ဤမော်တော်ယာဉ်လိုင်းမှ ရရှိသော ဝင်ငွေများကိုခွဲဝေရာတွင် ရာခိုင်နှုန်းအားဖြင့် အများဆုံးရရှိသော မော်တော်ယာဉ်ပိုင်ရှင် တစ်ဦးချင်းစီအပေါ်တွင်မူတည်လျှက် မော်တော်ယာဉ်ကြွံခိုင်ရေးနှင့် ပတ်သက်၍ ကွဲပြား ခြားနားကြသည်။ လေ့လာမှု အတွင်း သိရှိခဲ့ရသော အချက်အလက်များအရ ဤယာဉ်လိုင်းအတွင်း မော်တော်ယာဉ်ပြုပြင် ထိန်းသိမ်းမှု၌ စနစ်ကျသော အခြေအနေတစ်ရပ်မရှိကြောင်း တွေ့ရှိရသည်။ က ည နှ မှ ထုတ်ပြန်ထားသော သက်ဆိုင်ရာလိုင်းအတွင်းရှိ မော်တော်ယာဉ် တစ်စီး၏ ကြွံခိုင်ရေး ဆိုင်ရာ စံနှုန်းများမှာ ယာဉ်ပိုင်ရှင်၊ ယာဉ်စည်းကမ်းထိန်းသိမ်းသူအရာရှိ (ယာဉ်ထိန်းရဲ)နှင့် မော်တော်ယာဉ်လိုင်းအတွင်းရှိ ကြီးကြပ်သူများ (သက်ဆိုင်ရာယာဉ်လိုင်းအလိုက် မ.ထ.သမှ

ကြီးကြပ်ရေးမှူးများ) ကြားတွင် အချင်းချင်းနားလည်မှု အရသာ ဆောင်ရွက်နေကြောင်းသိရှိရသည်။ ဤအခြေအနေတွင် ဒရိုင်ဘာနှင့် စပယ်ယာများမှာ သက်ဆိုင်ရာ မော်တော်ယာဉ်အတွက် အုံနာများအား အကြံပေး ပြောဆိုခြင်းထက် ပို၍ ဆောင်ရွက်ခွင့်မရှိပေ။ ခွင်းချက် အနေဖြင့် အုံနားမှ ယုံကြည်စွာလွှဲအပ်ထားသော ဒရိုင်ဘာနှင့် စပယ်ယာ အချို့ရှိသော်လည်း ၎င်းတို့၏ဆောင်ရွက်နိုင်မှု အနေအထားမှာ အကန့် အသတ်များနှင့်သာ ဖြစ်ကြောင်း သိရှိရသည်။ မော်တော်ယာဉ်ကြိုခိုင်မှု အခြေအနေ မပြည့်စုံမှုကြောင့် နေ့စဉ်လိုင်းမဆွဲနိုင်ခြင်း၊ လိုင်းဆွဲနေစဉ် ယာဉ် ချို့ယွင်းခြင်းကြောင့် လိုင်းအခေါက်အရေအတွက် မပြည့်ပါက ယာဉ်လုပ်သားများ၏ နေ့စဉ်စီးပွားရေးအပေါ် ထိခိုက်မှုများ ရှိကြောင်း သိရှိရပါသည်။ ထိုအပြင် အရေးအကြီးဆုံး ကိစ္စတစ်ရပ်အနေဖြင့် ယာဉ်ချို့ယွင်းမှုကြောင့် ဖြစ်ပွားသော မတော်တဆ မှုများသည် ယာဉ် လုပ်သားများသာမက ယာဉ်ပေါ်ရှိခရီးသည်များကို အသက်အန္တရာယ် ထိခိုက်နိုင်ခြင်းပင်ဖြစ်ပါသည်။

ရန်ကုန်မြို့အတွင်း နေ့စဉ်ဖြစ်ပွားနေသော ယာဉ်မတော်တဆမှုများ တွင် ခရီးသည်တင် မော်တော်ယာဉ်များကြောင့် ဖြစ်ပွားသော ယာဉ် မတော်တဆမှုများမှာ ရာခိုင်နှုန်း တစ်ခုအနေဖြင့် ရှိနေသည်။ ယာဉ် တိုက်မှု ဖြစ်စဉ်များတွင် အဓိက တာဝန်ရှိသူများ ယာဉ်မောင်းဖြစ်သော်လည်း မ ထ သမှ ပြဋ္ဌာန်းထားသော ဥပဒေများအရ စပယ်ယာများတွင်လည်း တာဝန်ရှိကြောင်း သိရှိရသည်။ (နောက်ဆက်တွဲ ၃)။

ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးတွင်ဖြစ်ပွားသော မော်တော်ယာဉ် မတော် တဆမှုဖြစ်စဉ်များအတွင်းမှ လအလိုက်နှင့် နှစ်အလိုက် တိကျစွာတင်ပြ နိုင်ရန် ယာဉ်ထိန်းရဲတပ်ဖွဲ့မှူးရုံး ထံမှတောင်းခံခဲ့သော်လည်း အချက် အလက်များမှာ အချိန်မီရရှိနိုင်ခဲ့ခြင်းမရှိပေ။

ဒုတိယပြဿနာမှာ ခရီးသည်များနှင့် ဖြစ်ပွားလေ့ရှိသော ပြဿနာများပင်ဖြစ်သည်၊ ဤပြဿနာ၏ အရင်းအမြစ်မှာ စပယ်ယာတို့၏ လူမှုဘဝအခြေအနေ၊ ခရီးသည်များ၏ လိုအပ်ချက်များနှင့် ယာဉ်စည်းကမ်းနှင့် ယာဉ်လိုင်းဆိုင်ရာ စည်းကမ်းများ အားနည်းချက်ကြောင့်ဖြစ်ကြောင်း လေ့လာမှုများအရ သိရှိရသည်။ ဤအပိုင်းကို ဖော်ပြရာတွင် စပယ်ယာများ၏ လူမှု ဘဝအခြေအနေနှင့် ပတ်သက်၍ အထက်တွင် တင်ပြခဲ့ပြီး ဖြစ်ပါသည်။ ကျန်အချက်များအနက်မှ တစ်ချက်ဖြစ်သော ခရီးသည်များဘက်မှ လိုအပ်ချက်နှင့်ပတ်သက်၍ ခွဲခြားလေ့လာရာတွင် မော်တော်ယာဉ်ပေါ်၌ နေရာယူစီးနင်းခြင်းနှင့် ပတ်သက်၍ ဖြစ်ပွားသော ပြဿနာများနှင့် ယာဉ်စီးခ ကောက်ခံခြင်းနှင့် ပတ်သက်သော ပြဿနာတို့ပင်ဖြစ်ပါသည်။ ထိုသို့ ခရီးသည်များနှင့် ပြဿနာများဖြစ်ပေါ်လာပါက စပယ်ယာများဖက်မှ တုံ့ပြန်မှုများနှင့် ပတ်သက်၍လည်း အဆင်မပြေမှုများဖြစ်ပေါ်ရခြင်းဖြစ်သည်။

ခရီးသည်များသည် မော်တော်ယာဉ်ပေါ်တွင် နေရာယူ စီးနင်းရာ၌ ဝင်ပေါက်၌ ပိတ်၍ စီးနင်းခြင်းနှင့် အတွင်းဘက်တွင် နေရာလွတ်များ ရှိပါက အတွင်းသို့ ပြောင်းရွှေ့စီနင်းရန် ဝန်လေးသောကြောင့် ဖြစ်သည်။ ဥပမာအားဖြင့်ဖော်ပြရလျှင် အမှတ်(၃)ယာဉ်လိုင်းအတွင်းရှိ မော်တော်ယာဉ်များမှာ ဟိုင်းလတ်ကားအမျိုးအစားဖြစ်ပြီး ဘေးနှစ်ဖက်တွင် လူ(၆)ယောက်ခန့်ထိုင်စီးနိုင်သောခုံတန်း၂ခုပါရှိပြီး၊ အလယ်လမ်းကြောင်းတွင် ထိုင်ခုံ အသေးစားဖြင့် လူလေးဦး(သို့)ငါးဦးအထိထိုင်စီးနိုင်သည်။ ရုံးတက် ရုံးဆင်းနှင့် ခရီးသွားလာမှု များပြားသော အချိန်များတွင် စပယ်ယာများမှာ ခရီးအဝေးသို့ သွားရမည့် ခရီးသည်များ အား အတွင်းဘက်သို့ ဝင်ရောက်စီးနင်းရန် ပြောကြားသော်လည်း ခရီးသည်များမှာ ပိုမိုလွယ်ကူစွာဝင်ထွက်နိုင်သည့် မော်တော်ယာဉ်၏ အဝင်အဝကို ပိတ်,၍ စီနင်းခြင်းတို့ကြောင့်ဖြစ်သည်။ ခရီးသည်များဘက်မှလည်းထိုသို့ စီးနင်

ရသည် အကြောင်းပြချက်များလည်းရှိပါသည်။ အဓိကအကြောင်းမှာ ခရီးစဉ်အတွင်း မော်တော်ယာဉ်များပြိုင်ဆိုင်မောင်းနှင်၍ ဝင်ငွေရှာဖွေရာတွင် မှတ်တိုင်များ၌ခရီးသည်များအား အတက်အဆင်း အလျှင်အမြန် ဆောင်ရွက်ခိုင်းသောကြောင့်အတွင်း၌ ဝင်မစီးလိုခြင်းဖြစ်သည်။

ယာဉ်စီးခ ကောက်ခံရာတွင် ဖြစ်ပွားသော ပြဿနာများမှာ ငွေအကြွေ ပြန်အမ်းမှုနှင့် အဓိက သက်ဆိုင်လျက်ရှိသည်။ စပယ်ယာများမှ လည်း ပြန်အမ်းငွေကို တိတိကျကျ ပြန်လည်း ပေးအပ်ခြင်း မပြုမှုများရှိသလို ၂၀၀၉ခုနှစ်နှင့် ၂၀၁၀ခုနှစ် ဝန်းကျင်ရှိ မြန်မာနိုင်ငံ၏ ငွေစက္ကူဆိုင်ရာအခြေအနေမှာလည်းလွန်စွာနိမ့်ကျလျက်ရှိသည်။ ထိုကာလတွင် ငွေစက္ကူများအတွင်း၌ အကြွေရှားပါခြင်းနှင့် လွန်စွာ ဟောင်းနွမ်းခြင်းတို့ကိုအကြောင်းပြု၍ မကြာခဏာပြဿနာဖြစ်ပွားကြခြင်းဖြစ်သည်။

ထိုသို့ ဖြစ်ပွား ပါက စပယ်ယာများသည်လည်း ပြဿနာကို ရင်ဆိုင် ဖြေရှင်းတွင် ကြမ်းတမ်းစွာပြောဆိုမှုကြောင့် လူအများ၏ ငြိုငြင်မှုကိုခံရသည့် အနေအထားသို့ ပိုမိုရောက်ရှိလာခဲ့သည်။ ယာဉ်စီးခ ဆိုင်ရာပြဿနာကို ဖြေရှင်း နိုင်ရန်အတွက် ၂၀၁၁-၂၀၁၂ ခုနှစ်များတွင် iPay card စနစ်ခေါ် ကတ်ဖြင့် ယာဉ်စီခ ပေးခြေးခြင်း စနစ် ကို အချို့သော ယာဉ်လိုင်းများတွင် စမ်းသပ် အသုံး ပြုခဲ့သော်လည်း အောင်မြင်မှု ရှိခြင်း မရှိခဲ့ကြောင်း လေ့လာ စောင့်ကြည်မှုများအရ သိရသည်။

ဤပြဿနာ၏ အရင်းအမြစ်မှာ ယာဉ်လိုင်းများ၌ စည်းကမ်းလိုက်နာမှု အားနည်းခြင်းကြောင့်သာဖြစ်ပြီး စည်းကမ်း ထိန်းသိမ်းသူများမှာ စပယ်ယာများနှင့် လာဘ်ပေးလာဘ်ယူမှုများရှိနေပြီး ကြပ်မတ်ရန် ပျက်ကွက်မှုများ ရှိနေသည်ကို တွေ့ရသည်။ ဒုတိယ ပြဿနာမှာ ယာဉ်စီးခ ကောက်ခံခြင်းဆိုင်ရာ ပြဿနာဖြစ်ပြီး ငွေအကြွေ ပြန် မအမ်းခြင်းနှင့် ယာဉ်စီးခ ပိုမိုတောင်ခံခြင်းကြောင့်ဖြစ်၍ ဤပြဿနာ၏ ရင်းမြစ်မှာလည်း စည်ကမ်းပိုင်းဆိုင်ရာ အားနည်းချက်များကြောင့်သာ ဖြစ်သည်။

အထက်ပါ ပြဿနာများကို ဖြေရှင်းနိုင်မှုရှိစေရန် သက်ဆိုင်ရာ အစိုးရဌာနအလိုက် တိုင်တန်းနိုင်သော်လည် ပြဿနာများမှာ လျှော့သွားခြင်းမရှိကြောင်း သိရှိရသည်။

တတိယပြဿနာဖြစ်သော သက်ဆိုင်ရာ ယာဉ်လိုင်းအလိုက် စည်းကမ်းများနှင့် ယာဉ်စည်းကမ်းဆိုင်ရာ ပြဿနာများ ဖြစ်ပြီး ဤအပိုင်းတွင်လည်အားနည်းချက်များရှိကြောင်းသိရှိရသည်။ ယနေ့လက်ရှိ ကျင့်သုံးနေသော မော်တော်ယာဉ် လုပ်သားများနှင့် ပတ်သက်သော ဥပဒေများမှာ ၁၉၆၄ခုနှစ် မော်တော်ယာဉ် အက်ဥပဒေနှင့် ၁၉၈၉ မော်တော်ယာဉ်နည်းဥပဒေများပေါ်တွင် အခြေခံ ရေးဆွဲထားခြင်း ဖြစ်ပြီး၊ ယနေ့ခေတ်ကာလနှင့် လျော်ညီသော စည်းကမ်းများကို ပြုပြင်ရေး ဆွဲရန် လိုအပ်လျက်ရှိသည်။ (နောက်ဆက်တွဲ ၁၊ ၂၊ ၃ကြည့်ရန်)။[6] လိုအပ်သော စည်းကမ်းများ ထုတ်ပြန်မှုအပိုင်းနှင့် ထုတ်ပြန်ထားသော စည်းကမ်းများကို မလိုက်နာပါက အရေးယူမှု အပိုင်းတို့တွင်လည်း လိုအပ်ချက်များရှိနေပြီး ပညာပေးမှုများလည်း နည်းပါးလျက်ရှိသေးသည်။ ဤအချက်များမှာ အဓိက လေ့လာလိုသော ဘာသာရပ်ပိုင်းဆိုင်ရာနှင့် ကိုက်ညီမှု မရှိခြင်းကြောင့် အသေးစိတ်အချက်များကို ချန်လှပ်ထားခဲ့ပါသည်။

လုပ်ငန်းခွင် အတွင်းမှ လူမှုရေးဆိုင်ရာ ပြဿနာများ

အမှတ် (၃) ယာဉ်လိုင်း အတွင်းရှိ စပယ်ယာများသည် အခြားသော မော်တော်ယာဉ်လိုင်းများအတွင်းရှိ စပယ်ယာများကဲ့သို့ ပင် ၎င်းတို့၏ လူမှုရေးဆိုင်ရာ ပြဿနာများဖြင့် ကြုံတွေ့နေရလျက်ရှိပါသည်။ ထို ပြဿနာရပ်များကို လေ့လာရာတွင်၎င်းတို့၏ တစ်နေတာအချိန်အများ

[6] ဥပဒေသုတေသီတစ်ဦး (၂၀၁၃)။

စုမှာ လုပ်ငန်းခွင်အတွင်းနှင့် လုပ်ငန်းပတ်ဝင်းကျင်၌သာ ကုန်လွန်ကြရပါသည်။ စပယ်ယာတစ်ဦး၏ နေ့စဉ်လုပ်ငန်းများနှင့် ပတ်သက်၍ အထက်တွင် တင်ပြခဲ့ပြီးဖြစ်ပါသည်။ ဆက်စပ်ကိစ္စတစ်ရပ်ဖြစ်သော လုပ်ငန်းခွင် အခြေအနေအားလေ့လာခဲ့ရာတွင် အခြေအနေမှာ ဆိုးရွားလှကြောင်းကို လေ့လာတွေ့ရှိခဲ့ပါသည်။

မော်တော်ယာဉ်လိုင်းများ၏ လုပ်ငန်းခွင်နေရာမှာ အဓိကအားဖြင့် သက်ဆိုင်ရာ ယာဉ်လိုင်းများ၏ ဂိတ်ရင်းနှင့် ဂိတ်ဆုံးမှတ်တိုင်များဖြစ်ပါသည်။ အမှတ် (၃) ယာဉ်လိုင်း၏ လိုင်းခွဲများ၏ ဂိတ်ရင်း ဂိတ်ဆုံးနေရာများ၌ လုပ်ငန်းခွင် အခြေအနေမှာ အလွန်ဆိုးရွားလှကြောင့် လေ့လာမှုများအရ သိရှိရပါသည်။ အဆိုးဆုံး အချက်မှာ မော်တော်ယာဉ်လုပ်သားများအတွက် အညစ်အကြေးစွန့်ရန် သီးသန့်နေရာများမရှိပဲ၊ ဂိတ်ပတ်ဝန်းကျင်ရှိနေရာများ၊ လွှက်ရည်ဆိုင်များနှင့် တာယာဆိုင်များအစရှိသည်တို့ကိုသာ အားထားအသုံးပြုကြရပါသည်။ မိမိမော်တော်ယာဉ်လိုင်းထွက်ရန် စောင့်ဆိုင်းနေရစဉ်အတွင်း၌အနားယူရန် သီးသန့်နေရာမရှိပဲ အဆင်ပြေသလို သစ်ပင်ရိပ်များနှင့် မော်တော်ကားများပေါ်တွင်သာ နေထိုင်ရကြောင်းသိရှိရပါသည်။ ထိုသို့ အခြေအနေမှာ အမှတ် (၃) ယာဉ်လိုင်းတွင်သာမက အခြားသော ယာဉ်လိုင်းအများတွင်လည်း ထပ်တူနီးပါးဖြစ်ကြောင့် လေ့လာမှုများအရ သိရှိရသည်။

နေ့စဉ်အလုပ်ချိန်ကြာရှည်ခြင်းသည်လည်း ပြဿနာတစ်ရပ်ဖြစ်ပြီး စပယ်ယာအများစုမှာ မိသားစုနှင့် အတူနေရချိန်နည်းပါးလှကြောင်းသိရှိရပါသည်။ အခြေခံလူတန်းစားများဖြစ်ခြင်းနှင့် ရန်ကုန်မြို့ဆင်ခြေဖုံးဒေသများတွင် နေထိုင်ကြရသူအများစုဖြစ်ခြင်းကြောင့် လုပ်ငန်းခွင်မှ အိမ်ပြန်ရောက်ချိန်သည် ယေဘုယျအားဖြင့် ညဘက်နာရီကျော် ၁၁နာရီခန့်ဖြစ်ပြီး၊ နံနက် ၅နာရီအမှီ လုပ်ငန်းခွင် ဝင်ရန်အတွက် နံနက် ၄နာရီဝန်းကျင်တွင် အိမ်မှ စတင်ထွက်ခွာရပါသည်။ ထိုကဲ့သော အခြေအနေ

များတွင် စပယ်ယာတို့၏ လူမှုဘဝ အတွင်းသို့ ဝင်ရောက်လာသည် ပြဿနာ နှစ်ရပ်မှာ အရက်သောက်ခြင်းဖြစ်သည်။ ထိုအချက်များနှင့် ပတ်သက်၍ဆန်းစစ်ကြည့်ရာတွင် အဓိကအချက်မှာအခြားသောအခြေခံ လုပ်သားများကဲ့သို့ပင် နေပူ၊ မိုးရွာထဲတွင် အလုပ်ချိန် ကြာရှည်စွာ လုပ်ကိုင်ရခြင်းတို့ကြောင့် အပင်ပန်းဒဏ်ခံနိုင်ရန်ဟူသောအကြောင်းပြချက်ဖြင့် အရက်သောက်ခြင်းမှာ ဓလေ့စရိုက်တစ်ခု အဖြစ်သို့ရောက်ရှိလာပါသည်။

ယာဉ်လုပ်သားများသည် အလုပ်ခွင်အတွင် အရက် အလွန်အကျွံသောက်သုံးခြင်းကြောင့် ယာဉ်စည်းကမ်း ချိုးဖောက်မှုများနှင့် ယာဉ်တိုက်မှုများ ဖြစ်ပေါ်လာပါသည်။ ပြင်းထန်သော ယာဉ်တိုက်မှု ဖြစ်စဉ်များကြောင့် ထောင်ဒဏ်ကျခံရခြင်းနှင့် အသက်သေဆုံးသည် အထိပင် ဖြစ်ပေါ်ခဲ့ပါသည်။ နောက်ဆက်တွဲပြဿနာရပ်များအနေဖြင့် ယာဉ်လုပ်သားများ၏ စာရိတ္တပိုင်းဆိုင်ရာ နိမ့်ကျမှုများဖြစ်ပေါ်လာပြီး ယာဉ်စည်းကမ်းဥပဒေများပေါ်တွင် မထီမဲ့မြင်ပြုခြင်း၊ နှစ်လုံးထီ၊ ချဲထီနှင့် ဘောလုံးပွဲ လောင်းကစားမှုများ ပြုလုပ်ခြင်းနှင့် ယာဉ်လိုင်းဆွဲရာမှ ရရှိလာသော ဝင်ငွေများ အပေါ်တွင် အနည်းအကျဉ်း ခိုးယူခြင်းတို့ အထိဖြစ်ပွားလာရပါတော့သည်။

နိဂုံးနှင့် သုံးသပ်ချက်

ဤလေ့လာမှုဌ အဓိက လေ့လာခဲ့သော အမှတ် (၃) စပယ်ယာများ၏ လုပ်ငန်းခွင်ဆိုင်ရာ အခြေအနေများနှင့်လူမှုဘဝဆိုင်ရာအခြေအနေများကို တင်ပြခဲ့ပါသည်။ ထိုအချက်များအပေါ်တွင် သုံးသပ်ချက်များအရ စပယ်ယာများ၏ အလုပ်ချိန်ရှည်ကြာလွန်းခြင်း၊ လုပ်ငန်းခွင်သာယာမှုမရှိခြင်း၊ တစ်ဦးခြင်း ဝင်ငွေအပေါ် လအလိုက် တွက်ချက်ကြည့်ပါက လစာ ၁၃၂၀၀၀ကျပ်သာရရှိပြီး (အမေရိကန်ဒေါ်လာ ၁၄၀)ခန့်သာရှိပြီး ဝင်ငွေ နိမ့်ကျလွန်းခြင်း၊ ပညာတက်မြောက်မှုနှုန်း နိမ့်ကျခြင်းတို့သည်

၎င်းတို့၏ လူမှုဘဝ အခြေအနေများကို ပြဋ္ဌာန်လျှက် ရှိကြောင်း သိရပါသည်။ ထိုအပြင် ယာဉ်လုပ်သားများအတွက် လူမှုဖူလုံရေးနှင့် ပတ်သက်သော ဆောင်ရွက်ချက်များမှာလည်း လွန်စွာ အားနည်းလျက်ရှိသည်ကို တွေ့ရှိရပါသည်။ ထိုအချက်များကြောင့်ခရီးသည်များနှင့် နေ့စဉ်ပြဿနာရင်ဆိုင်ရခြင်း၊ ယာဉ်စည်းကမ်းဥပဒေများကို ဖောက်ဖျက်လာခြင်း၊ အရက်သေစာအလွန်အကျွံ သောက်သုံးခြင်းတို့ကြောင့် ယာဉ်မတော်တဆမှုများ ဖြစ်ပေါ်ခြင်းတို့ဖြင့်ရင်ဆိုင်လာရပါသည်။ ထိုအချက်များကို ကျော်လွှားနိုင်ရန်နှင့် ၎င်းတို့၏ ဘဝကို မြှင့်တင်နိုင်ရန်အတွက် တည်ငြိမ်သော လခရရှိနိုင်ရန်၊ လုပ်ငန်းခွင်အတွင်း ယာဉ်စည်းကမ်းနှင့်သက်ဆိုင်သော မွမ်းမံသင်တန်းများ ပိုမိုဖွင့်လှစ်ပေးနိုင်ရန်နှင့် သန့်ရှင်း၍ပိုမိုသက်သောင့်သက်သာရှိသောလုပ်ငန်းခွင်ဖြစ်လာစေရန်မည်သို့မည်ပုံဆောင်ရွက်ရမည်ကို သိရှိနိုင်ရန်အတွက်ယာဉ်လုပ်သားများ၏လူမှုဘဝအခြေအနေကို ပိုမိုသိရှိနိုင်ရန်လိုအပ်ပြီး ကျယ်ပြန့်သောသုတေသနလုပ်ငန်များကို ဆက်လက်ဆောင်ရွက်သင့်ပါသည်။

နောက်ဆက်တွဲ (၁)

၁၉၈၉ခုနှစ် မော်တော်ယာဉ် နည်းဥပဒေများ
ပြည်ထောင်စု မြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရ
ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန
အမိန့်ကြော်ငြာစာအမှတ် ၁/၈၉
မော်တော်ယာဉ်နည်းဥပဒေများ
၁၃၅၁ခုနှစ်၊ နတ်တော်လဆန်း ၂ရက်
၁၉၈၉ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ ၂၉ရက်

အခန်း (၄)
မော်တော်ယာဉ်မောင်းသူများ၊ အခြားစက်တပ်ယာဉ်မောင်းသူများနှင့် လတ်မှတ်ရောင်း/ စပယ်ယာများအား လိုင်စင်ထုတ်ပေးခြင်း

၆၃။ လက်မှတ်ရောင်း သို့မဟုတ် စပယ်ယာလိုင်စင် ရယူလိုသူသည် အသက် ၁၈နှစ်ပြည့်ပြီးသော ပြည်ထောင်စု မြန်မာနိုင်ငံသား သို့မဟုတ် ဧည့်နိုင်ငံသားပြုခွင့်ရသူဖြစ်ရမည်။ သတ်မှတ်ထားသော ကျန်းမာရေး အဆင့်အတန်းနှင့် ညီညွတ်ရမည့်အပြင် ဗဟိုမှတ်ပုံတင်အဖွဲ့က သတ်မှတ်သည့် စစ်ဆေးမှုများကိုပါ အောင်မြင်ရမည်။

၆၄။ ခရီးသည်တင် အငှား ဘက်စ်ကားနှင့် လိုက်ပါသော လက်မှတ်ရောင်းသော်လည်းကောင်း၊ အငှား ကုန်တင်ယာဉ်နှင့် လိုက်ပါလာသော စပယ်ယာသည်လည်းကောင်း တာဝန်ထမ်းဆောင်နေချိန်တွင် ၎င်း၏ အရည်အချင်းပျက်ယွင်းစေသော အောက်ပါအချက်များကို ရှောင်ကျဉ်ရမည်။ -

(က) သေရည်သေရက်သောက်စားခြင်း၊ မူးယစ်ထုံထိုင်းစေသည့် ဆေးဝါးများသုံးစွဲခြင်း၊

(ခ) ရိုင်းပျစွာ ဆက်ဆံခြင်း၊ ဆဲရေးတိုင်းထွာခြင်း၊ စော်ကားခြင်း

(ဂ) အခြားအငှား ဘတ်စ်ကားတွင် ခရီးသည်တင်ခြင်း သို့မဟုတ် အခြားကုန်တင်ယာဉ်တွင် ကုန်စည်တင်ခြင်းကို တားမြစ်ခြင်း သို့မဟုတ် တားမြစ်ရန် ကြိုးစားခြင်း၊

(ဃ) ဘတ်စ်ကားစီးခရီးသည်များ သို့မဟုတ် အခြားခရီးသည်များ အနှောင့်အယှက်ဖြစ်စေရန် စိတ်ငြိုငြင်စေရန် ပြုမူခြင်း၊

(င) သတ်မှတ်ထားသော ယာဉ်စီခ သို့မဟုတ် ကုန်တင်ခထက် ငွေပိုမိုတောင်း

ခံခြင်း၊ ယာဉ်စီးခအတွက် လက်မှတ်ပေးရန် ပျက်ကွက်ခြင်း၊

(စ) ခရီးသည်တင်ယာဉ်တွင် ယာဉ်၏ ဘေးတွင်သော်လည်းကောင်း၊ နောက်ကွယ်တွင်သော်လည်းကောင်း ခရီးသည်များ တွဲလောင်းခိုစီးမှုကို မတားမြစ်ခြင်း၊

(ဆ) ယာဉ်ပေါ်မှပစ္စည်းများ အောက်သို့ မကျစေရန်လည်းကောင်း၊ ယာဉ်ပေါ်ရှိ အရာဝတ္ထုများ အပြင်သို့ စွန်းထွက်ခြင်း မရှိစေရန်လည်းကောင်း ကြိုတင်ဆောင်ရွက်မှု မရှိခြင်း၊

(ဇ) မိမိလိုက်ပါသည့်ယာဉ်တွင် ခရီးသည်များ ကျန်ခဲ့သော ပစ္စည်းများကို တွေ့ရှိလျှင် ပြည်သူ့ရဲစခန်း သို့မဟုတ် သက်ဆိုင်ရာသို့ လွှဲအပ်ရန် ပျက်ကွက်ခြင်း၊

(ဈ) ကူးစက်တတ်သော ရောဂါသည်မှအပ ဖျားနာနေသူ သို့မဟုတ် ထိခိုက် ဒဏ်ရာရရှိသူအား မော်တော်ယာဉ်တွင် ခရီးသည်အဖြစ် လက်ခံရန် ငြင်းဆိုခြင်း၊

(ည) ဝတ်စားဆင်ယင်မှု မပြည့်စုံခြင်း၊ မသန့်ရှင်းခြင်း၊ မသေသပ်ခြင်း။

၆၅။ "ဇ"ယာဉ်မောင်းလိုင်စင်ရရှိထားသူသည် လိုအပ်လျှင် လက်မှတ်ရောင်း သို့မဟုတ် စပယ်ယာတာဝန်ကိုလည်း ထမ်းဆောင်နိုင်သည်။

နောက်ဆက်တွဲ (၂)

၁၉၈၉ခုနှစ် မော်တော်ယာဉ် နည်းဥပဒေများ
ပြည်ထောင်စု မြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရ
ပို့ဆောင်ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန
အမိန့်ကြော်ငြာစာအမှတ် ၁/၈၉
မော်တော်ယာဉ်နည်းဥပဒေများ
၁၃၅၁ခုနှစ်၊ နတ်တော်လဆန်း ၂ရက်
အခန်း (၄)
မော်တော်ယာဉ်မောင်းသူများ၊ အခြားစတ်တပ်ယာဉ်မောင်းသူများနှင့်
လက်မှတ်ရောင်း/ စပယ်ယာများအား လိုင်စင်ထုတ်ပေးခြင်း

၇၄။ (က) ဤအခန်းအရ ယာဉ်မောင်းလိုင်စင် ရရှိထားသူ သို့မဟုတ် လက်မှတ်ရောင်း/စပယ်ယာလိုင်စင် ရရှိထားသူသည် အောက်ပါ အရည်အချင်း ပျက်ယွင်းမှုတစ်ခုခုနှင့် ငြိစွန်းနေသည်ဟု ယုံကြည်လျှင် ဗဟိုမှတ်ပုံတင်အဖွဲ့သည် ၎င်း၏ လိုင်စင်ကို လေးနှစ်ကာလ အပိုင်းအခြားအထိ ရုပ်သိမ်းနိုင်သည်။

(၁) ရောဂါ သို့မဟုတ် မသန်စွမ်းမှုတစ်ခုခုကြောင့် မော်တော်ယာဉ်မောင်းရန် မသင့်လျော်သူ၊

(၂) နည်းဥပဒေ (၇၇)ပါ မှတ်တမ်းအရ ပြစ်မှု မကြာခဏ ကျူးလွန်တက်သူ၊

(၃) သေရည်သေရက် အလွန်အကြူး အမြဲတစေ သောက်စားမူးယစ်တတ်သူ သို့မဟုတ် မူယစ်ဆေးဝါး အမြဲသုံးစွဲတတ်သူ၊

(၄) ပြည်သူ့ရဲတပ်ဖွဲ့ အရေးယူပိုင်သော ပြစ်မှုတစ်ခုခုကျူးလွန်ရာတွင် ပါဝင်သည့် မော်တော်ယာဉ်ကို အသုံးပြုလျက်ရှိသူ သို့မဟုတ် အသုံးပြုခဲ့သူ၊

(၅) မော်တော်ယာဉ်ကို အရမ်းကာရော မောင်းနှင်သူ သို့မဟုတ် ဘေးအန္တရာယ် ဖြစ်အောင်မောင်းနှင်သူ၊

(၆) ဥပဒေပုဒ်မ(၃)နှင့် ဥပဒေပုဒ်မ(၁၂)၏ ပြဋ္ဌာန်းချက်များကို ဆန့်ကျင်သူ။

(၇) ဥပဒေအရဖြစ်သော ပြစ်မှုအတွက် တရားရုံးက ယာဉ်မောင်းလိုင်စင် ရုပ်သိမ်းရန် စီရင်ခြင်းခံရသူ၊

(၈) ပြည်သူတစ်ဦးတစ်ယောက်ငှားရမ်းလျှင် လုံလောက်သော အကြောင်းတဆုံတရာ မရှိဘဲ ယာဉ်ငှားရမ်းရန်ငြင်းဆိုသော အငှားယာဉ်မောင်းသူ၊

(၉) နည်းဥပဒေ(၆၄)၏ ပြဋ္ဌာန်းချက်များတစ်ခုခုကို ဆန့်ကျင်ပြုသော လက်မှတ်ရောင်း သို့မဟုတ် စပယ်ယာ။

(ခ) နည်းဥပဒေခွဲ(က)အရ ရုပ်သိမ်းခြင်းခံရသော လိုင်စင်ကို မှတ်ပုံတင်အဖွဲ့က သိမ်းယူထားရမည်။ ၎င်းလိုင်စင်အစား ယာယီခွင့်ပြုလက်မှတ် ထုတ်မပေးရ။

(ဂ) ရုပ်သိမ်းခံရသည့်လိုင်စင်အတွက် ရုပ်သိမ်းခံရသည့် ကာလပြည့်မြောက်လျှင် မှတ်ပုံတင်အဖွဲ့သည် ၎င်းလိုင်စင်ရရှိသူအား သတ်မှတ်ထားသည့် ယာဉ်စစ်ဆေးခြင်း အောင်မြင်မှသာ လိုင်စင်ပြန်ပေးရမည်၊ ဗဟိုမှတ်ပုံတင်အဖွဲ့ကသတ်မှတ်သည့် စစ်ဆေးခကို ပေးဆောင်ရမည်။

နောက်ဆက်တွဲ (၃)

ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းပေါင်းစုံထိန်းသိမ်းရေးကော်မတီမှ ချမှတ်ထားသောပြစ်မှုနှင့် ပြစ်ဒဏ်၁၃စချက်မှ စပယ်ယာ (ရောင်း) များအတွက် ချမှတ်ထားသော အချက်များကို ကောက်နှုတ်ဖော်ပြချက်

စဉ်	ပြစ်မှု အမျိုးအစား	သတ်မှတ်ပြစ်ဒဏ်
၄၄	ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်လျှင် မောင်းပြေးခြင်း	ထုတ်ပယ်
၄၅	ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်ပြီး ယာဉ်မောင်းနှင့် ယာဉ်နောက်လိုက် ထွက်ပြေးခြင်း	"
၄၆	ခရီးသည်အား ကိုယ်ထိလက်ရောက်စော်ကားမှု	"
၄၇	ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်လျှင်သက်ဆိုင်ရာသို့ အကြောင်း မကြားခြင်း	"
၄၈	ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်လျှင် ဒဏ်ရာရသူများအား မကူညီခြင်း	"
၄၉	တရားမဝင်သော လိုင်စင်အား အသုံးပြုခြင်း	"

၅၀	စပယ်ယာအရက်သောက်ခြင်း၊ မူးယစ်ဆေးဝါး သုံးစွဲခြင်း	"
၅၁	မချေမငံ ဆက်ဆံခြင်း	၁လပိတ်၊ဆဲဆို ဝေ့ကားပါက ထုတ်ပယ်ရန်
၅၂	ယာဉ်မောင်း ယာဉ်နောက်လိုက်အချင်းချင်း ခိုက်ရန် ဖြစ်ပွားခြင်း(က)ရိုးရိုးစကားများ ဆဲဆိုခြင်း(ခ)ကိုယ်ထိလက်ရောက် ကျူးလွန်ရန်ဖြစ်ခြင်း၁ လမှ ၃လပိတ်ထုတ်ပယ်၊ ဥပဒေအရ အရေးယူ	
၅၄	ခရီးစဉ် ဆစ်ပိုင်းပြေးဆွဲခြင်း	ဒဏ်ငွေ ၅၀၀၀၀ (သို့) ၃လပိတ်
၅၅	မိမိလိုင်စင်အား အခြားသူ အသုံးပြုခြင်း/ လွှဲပြောင်းပေးခြင်း (ဘော်ဒါတင်ခြင်း)	၃ လပိတ်
၅၆	ခရီးသည်မေ့ကျန်ခဲ့သော် ပစ္စည်းများအား သက်ဆိုင်ရာသို့ မအပ်နှံခြင်း	"
၅၉	သက်ဆိုင်ရာယာဉ်လိုင်း လုပ်ကိုင်ခွင့် အပါ/ပျက်စီး/ ရက်လွန်မှု။	၁ လပိတ်
၆၀	ယာဉ်ထိန်းရဲ ဖမ်းဆီး ချလန်ရက်လွန်	"
၆၂	တာဝန်ရှိသူမှ လိုင်စင်စစ်ဆေးရန် တောင်းသည့်အခါ ထုတ်မပေးခြင်း	"
၆၃	ခရီးသည်များ အနှောင့်အယှက်ဖြစ်ခြင်း စိတ်ငြိုငြင်ခြင်း	"
၆၄	ကုန်ပစ္စည်းတင်ခြင်း (ခရီးသည်တင်)	"
၆၆	တိရိစ္ဆာန်များအား ခရီးသည်နှင့် ရောနှော၍ ယာဉ်ပေါ်တွင်တင်ဆောင်ခြင်း	"
၆၇	ယာဉ်ပေါ်တွင် မီးလောင်ပေါက်ကွဲတတ်သည့် ပစ္စည်းများတင်ဆောင်ခြင်း	"
၆၈	ယာဉ်စီခပိုတောင်းခြင်း	ဒဏ်ငွေ ၃၀၀၀၀ နှင့် ၁လပိတ်
၇၁	ယာဉ်၏ကြမ်းခင်း၊ ဘေးကာ၊ အမိုးများ ဘေးကင်းမှု မရှိခြင်း	ဒဏ်ငွေ၅၀၀၀
၇၂	ယာဉ်၏တံခါး ခိုင်ခန့်မှု လုံခြုံမှုမရှိခြင်း	"
၇၃	ယာဉ်၏လှေကားများနှင့် ခြေနင်းခုံ ခိုင်ခန့်စွာ မတပ်ဆင်ခြင်း	"
၈၂	ခရီးစဉ်မှတ်တမ်း ဝေဘလ်မရှိမှု၊ မေ့ကျန်မှု	ဒဏ်ငွေ ၁၀၀၀၀
၉၄	ယာဉ်ပေါ်တွင် ဆေးလိပ်သောက်ခြင်း၊ ကွမ်းစားခြင်း	"

၉၅	ယာဉ်၏ အမိုးပေါ်တွင် ခရီးသည် စီးနင်းသည်ကို မတားမြစ်ခြင်း	"
၉၆	ယာဉ်မောင်း/စပယ်ယာ မပြည့်စုံ မသန့်မရှင်း ဝတ်ဆင်ခြင်း	"
၉၇	ယာဉ်နောက်လိုက် လိုင်စင်မပါ၊ မရှိ၊ သက်တမ်းလွန်ခြင်း	"
၉၈	ခရီးသည် ဆွဲတင်/ဆွဲချမှု	"
၉၉	ယာဉ်ပေါ်တွင် ညစ်ထေးနံစော်သော ပစ္စည်းများ တင်ဆောင်ခြင်း	"
၁၀၀	ယာဉ်ဘေးတံခါး ဖွင့်မောင်းမှု	"
၁၀၄	အင့်ားယာဉ်၏ ပြင်ပနံဘေးများတွင် ကုန်ပစ္စည်း ချိတ်ဆွဲ တင်ဆောင်ခြင်း	"
၁၀၈	လူပို့တင် ၅ ဦးအထိ	၁ဦးလျှင် ၃၀၀၀
၁၀၉	လူပို့တင် ၆ ဦးနှင့် အထက် ၁၀ဦးအထိ	၁ဦးလျှင် ၅၀၀၀
၁၁၀	လူပို့တင် ၁၀ဦးအထက်	ယာဉ်လိုင်းပြေးဆွဲ ခွင့် ၇ ရက်ပိတ်
၁၁၂	လိုင်စင်ပျက်စီး၍ မိတ္တူလျှောက်ရန် ပျက်ကွက်ခြင်း	ဒဏ်ငွေ ၅၀၀၀
၁၁၃	ယာဉ်ဘေးနောက်တွင် ခရီးသည် စီးနင်းသည်ကို မတား မြစ်ခြင်း	"
၁၁၄	ခွင့်မပြုသော နေရာတွင် ယာဉ်ပေါ် အတတ်အဆင်း မပြုစေရ	"
၁၁၅	စိတ်ပေါ့သွတ်သူအား ယာဉ်ပေါ်တွင် တင်ဆောင်ခြင်း	"
၁၁၆	ယာဉ်မရပ်မီ ခရီးသည်များ မဆင်းစေရ	"
၁၁၇	ယာဉ်ပေါ်တွင် အမှိုက်ပုံးမပါ	"
၁၁၉	ယာဉ်အတွင်းအပြင်တပ်ဆင်ရမည့် စာတမ်းများ မပြည့်စုံခြင်း	"

ကျမ်းကိုးစာရင်း

၂၀၁၀ ခုနှစ်တွင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီး၌ မော်တော်ယာဉ်မတော်တဆမှု ဖြစ်စဉ် ၁၆၇၈မှုဖြစ်ပွားခဲ့ကြောင်းကို ပထမအကြိမ် အမျိုးသားလွှတ်တော် ဒုတိယ အကြိမ် ပုံမှန်အစည်းအဝေး ၂၉.၉.၂၀၁၁ခုနှစ်တွင် အမျိုးသားလွှတ်တော် ကိုယ်စားလှယ် ဦးဝင်းနောင်၏ မေးမြန်းချက်အား ဗိုလ်မှူးချုပ်ကျော်ဇံမြင့် (ပြည်ထဲရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ဒုတိယဝန်ကြီး)၏ ဖြေကြားချက် http://www.omimyanmar.org/omi/question/view/538c0dcbad17d79f088b 4567

မြတ်မွန်၊ မောင် (ဆူလေ)။ ၂၀၀၉။ "ရန်ကုန်မြို့ကြီးရဲ့ သမိုင်းထဲက ခရီးသည်ပို့ဆောင်ရေးယာဉ်များ"။ ရန်ကုန်ခရီးသွားဂျာနယ်၊ အတွဲ ၂၊ အမှတ် ၁၂၊ (ဒီဇင်ဘာလ ၂၀၀၉)၊ စာ ၂၀။

ဥပဒေသုတေသီ။ ၂၀၁၃။ မော်တော်ယာဉ် ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေများနှင့် လမ်းညွှန်များ။ ရန်ကုန်၊ ရှုတိုင်းယာဉ်စာပေ။

ချစ်စံဝင်း။ ၂၀၁၁။ ရန်ကုန်ခရီးသွားသမိုင်းထဲက မထသ၊ ရန်ကုန်၊ ပန်းမျိုးတရာစာပေ။

Plattner, Stuart. (1989). *Marxism: Economic Anthropology*. Stanford, CA: Stanford University Press.

Ritchie, Jane and Jane Lewis. (2003). *Qualitative Research Practice*. London: Sage Publications.