

Business Debate on TV	
Thursday:	19:15 new 22:30
Saturday:	8:15 15:15 18:15
Tuesday:	10:15 21:00 <small>night repeat</small>



“ဒီဗွီဘီ စီးပွားရေးဒီဘိတ်” အချေအတင် ဆွေးနွေးပွဲ အစီအစဉ်ကို ဒီဗွီဘီ သတင်းဌာနက စနေနေ့တိုင်း ရိုက်ကူးပြီး ဒီဗွီဘီရုပ်သံလိုင်းမှာ အထက်ပါ အစီအစဉ်အတိုင်း ထုတ်လွှင့် တင်ဆက်ပါတယ်။

ဒီတပတ် ဆွေးနွေးပွဲအတွက် မေးခွန်းကတော့
 “မူဝါဒ မတည်ငြိမ်မှုတွေက ကားဈေးကွက်ကို ထိခိုက်စေသလား?”
 ဖြစ်ပါတယ်။

အမှတ် - ၄၅၄၊ ဂုလွာ၊
ကုန်သည်လမ်းနှင့် ဗိုလ်ကလေးဈေးလမ်းထောင့်၊
ဗိုလ်တထောင်မြို့နယ်၊ ရန်ကုန်။

မှတ်ချက်ပေးလိုတာ၊ အကြံပေးလိုတာ၊ မေးမြန်းလိုတာရှိပါက ရုံးချိန်အတွင်း
 ဖုန်းနံပါတ် **+၉၅၉၄၅၉၀၆၅၉၄၀** နဲ့ debate@dvb.no
 ကိုဆက်သွယ်မေးမြန်းနိုင်ပါတယ်။

မူဝါဒ မတည်ငြိမ်မှုတွေက ကားဈေးကွက်ကို ထိခိုက်စေသလား

ပြီးခဲ့တဲ့ ၂၀၁၇ ခုနှစ် အောက်တိုဘာလ ၁၆ ရက်နေ့က မော်တော်ယာဉ်တင်သွင်းခြင်းနဲ့ သက်ဆိုင်တဲ့ လုပ်ငန်းများ ကြီးကြပ်ရေးကော်မတီက ၂၀၁၈ ခုနှစ်အတွက် ပြည်ပက မော်တော်ယာဉ်တင်သွင်းရာမှာ ခုနှစ်သတ်မှတ်ချက်နဲ့ ပတ်သက်တဲ့ အမိန့်ကြေငြာစာကို ပြည်ထောင်စု အစိုးရအဖွဲ့ရဲ့ သဘောတူညီချက်နဲ့ ထုတ်ပြန်လိုက်ပါတယ်။

ဒီအမိန့်ကြေငြာစာထဲမှာ ယဉ်အိုယဉ်ဟောင်း အစီအစဉ်၊ လူပုဂ္ဂိုလ် တစ်ဦးချင်းအစီအစဉ်၊ ပုံမှန်လိုင်စင်နဲ့ မော်တော်ယာဉ် လျှောက်ထားမှု၊ အစိုးရဌာနတွေရဲ့ မော်တော်ယာဉ်လျှောက်ထားမှုစတဲ့ ခေါင်းစဉ်တွေ ပါဝင်ပြီး အဲဒီ ခေါင်းစဉ်အောက်မှာ အကျုံးဝင်နေတဲ့ မော်တော်ယာဉ် တင်သွင်းမှု အားလုံး ဘယ်မောင်းတွေ ဖြစ်ရမယ် ဆိုတဲ့ ကန့်သတ်ချက်တွေလည်း ပါဝင်နေပါတယ်။ ဒီလို ကန့်သတ်ချက်တွေ ထုတ်ပြန်ပြီးတဲ့နောက် ကားဈေးကွက်ထဲမှာ လှုပ်လှုပ်ရှားရှား ဖြစ်သွားခဲ့ပါတယ်။

ညာမောင်းလား၊ ဘယ်မောင်းလား

ဒီမှာတင် ထုတ်ပြန်လိုက်တဲ့ မူဝါဒနဲ့ ပတ်သက်ပြီး အမျိုးမျိုး ဝေဖန်မှုတွေလည်း ရှိနေပါတယ်။ မြန်မာနိုင်ငံရဲ့ လမ်းကြောင်း သတ်မှတ်ချက်တွေအရ ညာမောင်းစနစ်နဲ့ ကားတွေက အန္တရာယ်များတယ် လို့ မြင်တဲ့ သူတွေက ဒီမူဝါဒနဲ့ ပတ်သက်ပြီး ထောက်ခံကြတာရှိပါတယ်။ ထောက်ခံသူတွေကတော့ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းမှု (road safety) ကိုပါထည့်သွင်း စဉ်းစားမယ်ဆိုရင် ဘယ်မောင်းပဲ ဖြစ်သင့်တယ်ဆိုတဲ့ အမြင်နဲ့ ထောက်ခံကြတာ ဖြစ်ပါတယ်။

ဒါပေမယ့်လည်း အခြားတစ်ဖက်မှာတော့ ဒီလိုပြောင်းလဲလိုက်တဲ့ မူဝါဒဟာ အသေး စားနဲ့ အလတ်စား ကုမ္ပဏီတွေကိုတိုက်ရိုက်ထိခိုက်နက်နာစေတယ်ဆိုတယ်လို့မြင်ကြပါတယ်။ တကယ်တော့ မြန်မာနိုင်ငံဈေးကွက်ထဲ ဝင်ရောက်လာတဲ့ တစ်ပတ်ရစ် ကားအများစုဟာ ဂျပန်က တင်သွင်း လာတဲ့ ညာမောင်းကားတွေဖြစ် နေပါတယ်။ ဥပမာ ၂၀၁၆ ခုနှစ် အတောအတွင်း ဂျပန်ကနေ တစ်ပတ်ရစ် ကားအစီးရေတစ်သိန်း နှစ်သောင်း (၁၂၀,၀၀၀) လောက် မြန်မာနိုင်ငံကို တင်သွင်းခဲ့တယ်လို့ သိရပါတယ်။ ၂၀၁၇ ခုနှစ်မှာလည်း ကားဟောင်း တင်သွင်းမှုက အားကောင်း နေတုန်းပါပဲ။ ဒါကြောင့် အခုလို မူဝါဒပြောင်းလဲမှုတွေက ကားဈေးကွက်ကိုတော့ လှုပ်ရှားသွားစေတာ အမှန်ပါပဲ။

မြန်မာနိုင်ငံမှာ တစ်ပတ်ရစ် ကားဟောင်းတွေ တင်ပို့ခွင့်နဲ့ ပတ် သက်ပြီး ဖြေလျှော့ပေးလိုက်တဲ့ ၂၀၁၂ ကစလို့ ကားတင်သွင်းမှုက တဖြည်းဖြည်း မြင့်တက်လာခဲ့တယ် ဆိုရင်မားမှာ မဟုတ်ပါဘူး။ ၂၀၁၄ နဲ့ ၂၀၁၅ ခုနှစ် တွေမှာ မြန်မာနိုင်ငံဟာ ဂျပန်ရဲ့ ကားဟောင်း တင်ပို့မှု အများဆုံးနိုင်ငံ ဖြစ်ခဲ့ပါတယ်။ ၂၀၁၅-၁၆ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်ကုန်ထိ စာရင်းတွေအရ မြန်မာနိုင်ငံမှာ မှတ်ပုံတင်ထားတဲ့ ခရီးသည်သုံး မော်တော်ယာဉ် (ကုန်တင် ကားတွေ မပါဝင်) စီးရေ ၅၄၀,၀၀၀ နီးပါးမှာ ၉၀ ရာခိုင်နှုန်း လောက်ဟာ ဂျပန်မှာ တပ်ဆင် တည်ဆောက်ထားတဲ့ တစ်ပတ် ရစ်ကားဟောင်းတွေ ဖြစ်ပါတယ်။ ၂၀၁၇ ခုနှစ်မှာလည်း ဇန်နဝါရီကနေ အောက်တို ဘာလထိ စာရင်း တွေအရဆိုရင်လည်း ဂျပန်ဟာ ဒုတိယ နေရာက ရပ်တည်နေဆဲဖြစ်ပါတယ်။ ညာမောင်း တစ်ပတ်ရစ် ကားတွေကို တင်သွင်းခွင့် ကန့်သတ်ပိတ်ပင်လိုက်ခြင်းဟာ ဂျပန် ဘက်က ကားဟောင်းတင်သွင်း သူတွေ ကိုလည်း မလွဲမသွေ ထိခိုက်စေမှာဖြစ်တယ်လို့ သုံးသပ်ကြပါတယ်။ ကားလောက သားအများစုကတော့ အခုမူဝါဒသစ်ရဲ့ အကျိုးဆက်ကြောင့် ကားဈေးတွေဟာ လူတန်းစား လက်လှမ်းမမီ နိုင်အောင် မြင့်တက်လာလိမ့်မယ်လို့ ဝေဖန်ကြပါတယ်။

“အခုက ကားဈေးကွက်ထဲမှာဈေးတွေ တော်တော်တက်ကုန်တယ်။ ဥပမာ ဟွန်တာဇစ် ၁၆၀ လောက် ကားကအခုဆို ၂၀၀ လာပေးနေပြီ။ အသစ်ကတော့ပေးသွင်းပါတယ်။ ဒါပေမယ့်ဂရိတ်က နိမ့်တယ်။ ဖြစ်နေတာတွေက လူတွေက ဂျပန် domestic ကားတွေကိုကြိုက်ကြတယ်။ခံနိုင်ရည်ရှိတယ်။ ဖြစ်နေတာက ဆူဇူကီ (Suzuki) တို့၊ Ford တို့ကျတော့လည်း ကမ္ဘာပေါ်မှာ ဘယ်လောက်နာမည်ကြီးကြီး

မြန်မာက မကြိုက်ကြဘူး။ ဂျပန်မှာက သူတို့ ပြည်တွင်းက ဂျပန်ပြည်သူပြည် သားတွေသုံးဖို့ ထုတ်ထား တွေက အရည်အသွေးအရမ်းကောင်းတယ်။ Export quality လို့ပြောတာနဲ့အရည်အသွေးက ကျသွား တယ်။ အဲဒါကတော့ တစ်ပတ်ရစ်ကားကို ကြိုက်ရတဲ့ အကြောင်း ရင်းပါပဲ။” လို့ ကားလုပ်ငန်းရှင်တစ်ဦးက ပြောပြပါတယ်။ လက်ရှိအချိန်မှာတော့ consignment နဲ့ သွင်းတဲ့ သူတွေကအတွက် အချိန် မီသေးလို့ သွင်းလို့ရနေသေးတယ်ဆိုပေမယ့် ဆန့်ကျင်အကျိုးသက်ရောက်မှု အနေနဲ့ ဒေါ်လာဈေးတွေတက်လာ ပါတယ်။

ပေါ်လစီ အသစ်လား၊ အဟောင်းလား

အမှန်တော့ ပြီးခဲ့တဲ့ သမ္မတ ဦးသိန်းစိန် အစိုးရ လက်ထက် ၂၀၁၃ ခုနှစ်ကစပြီး ညာမောင်း တစ်ပတ်ရစ်ကားတွေ တင်သွင်းမှုကို ထိန်းချုပ်လာခဲ့ပါတယ်လို့သိရပါတယ်။ ၂၀၁၅ ဒီဇင်ဘာမှာလည်း လက်ရှိ မူဝါဒနဲ့ ဆင်တူတဲ့ ကြေညာချက်မျိုး ထွက်ပေါ်ခဲ့တဲ့အကြောင်း၊ ဒါပေမဲ့ အဲဒီတုန်းက တစ်ပတ်ရစ် ကားတင်သွင်းတဲ့ လုပ်ငန်းတွေက ပြင်းပြင်းထန်ထန် ဆန့်ကျင် ကန့်ကွက်တာကြောင့် အဲဒီ သတ်မှတ် ချက်ကို ပြန်ပယ်ဖျက်ခဲ့ရကြောင်း ကားပွဲစားအချို့ကပြောပြကြပါတယ်။

လေ့လာသုံးသပ်သူ အချို့ကတော့ လက်ရှိ NLD အစိုးရလက်ထက်မှာ ဒီလို ပေါ်လစီပြောင်း လဲလိုက်တာဟာ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအပြင် အခြားအကြောင်းတရားတွေလည်း ရှိနိုင်သေးတဲ့ အကြောင်း၊ ဥပမာ ပြည်တွင်း မှာ ရှိတဲ့ကားနဲ့ ဆက်စပ်လုပ်ငန်း (Assembly) တွေ၊ ကားထုတ်လုပ်မှု နဲ့ ပတ်သက်တဲ့ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုတွေတက်လာအောင် လုပ်ဆောင်ခြင်းဖြစ်တယ်လို့ သုံးသပ်ကြပါတယ်။ ဒါကြောင့် တနည်းအားဖြင့် မြန်မာနိုင်ငံအတွင်း အခြေစိုက်ပြီး ကားထုတ်လုပ်မယ့် ကုမ္ပဏီကြီးတွေ အတွက်ပိုကောင်း သွားစေပါလိမ့် မယ်လို့သုံးသပ်ကြတာလည်း တွေ့ရပါ တယ်။

ဘာအတွက်လဲ

ဒီမူဝါဒတွေနဲ့ ပတ်သက်ပြီး အမျိုးမျိုးဝေဖန်နေချိန်မှာ စီးပွားရေးပညာရှင်တွေရဲ့ အမြင်ကတော့ အဲဒီဝေဖန်မှုတွေနဲ့ နည်းနည်းကွဲလွဲနေပါတယ်။ သူတို့အမြင်ကတော့ အစိုးရဟာ နှစ်စဉ်လိုအပ်နေတဲ့ ကုန်သွယ်ရေး လိုငွေကို လျော့ချချင်ပုံရတဲ့ အကြောင်း၊ လက်ရှိ ၂၀၁၇- ၁၈ ဘဏ္ဍာရေးနှစ်မှာတောင် မြောက်လကျော် ကာလအတွင်း ကုန်သွယ်မှုလိုငွေ ဒေါ်လာနှစ်ဘီလျံ လောက်ရှိ တဲ့အကြောင်းထောက် ပြကြပါတယ်။

ဥပမာ လက်ရှိဘဏ္ဍာနှစ် ကုန်သွယ်မှု ပမာဏ ဒေါ်လာ ၁၆ ဘီလျံကျော်မှာ ပိုကုန်တန်ဖိုး ဒေါ်လာ ၇၂၂ သန်းသာရှိပြီး သွင်းကုန်တန်ဖိုး ဒေါ်လာ ၉၂၇၂ သန်း ပါဝင်နေတာတွေရပါတယ်။ ဒါကြောင့် ကုန်သွယ်မှု လိုငွေ ဒေါ်လာ ၂၀၄၀ သန်း ဖြစ်ပေါ်နေပါတယ်။

ဒီလို သွင်းကုန် လိုငွေတွေ ဆက်တိုက်ပြနေတာ အင်အယ်ဒီအစိုးရ လက်ထက်ကျမှ ဖြစ်တာ တော့မဟုတ်ပါဘူး။ ပြီးခဲ့တဲ့ သမ္မတ ဦးသိန်းစိန်လက်ထက် ၂၀၁၂ လောက်ကစပြီး ဆက်တိုက်ပြခဲ့တာပါ။ တစ်ချို့နှစ်တွေဆိုရင် ၅ ဘီလျံလောက် အထိ ပြနေတဲ့အတွက် ငွေကြေးဖောင်းပွမှုတွေလည်းဖြစ်နေပါ တယ်။ အစိုးရအနေနဲ့ ငွေကြေး ဖောင်းပွမှုကိုလျော့ ချမယ်ဆိုရင် ပထမဆုံး အနေနဲ့ လုပ်ဆောင်ရမှာတော့ ကုန်သွယ်မှု လိုငွေလျော့ချရေးပဲလို့ စီးပွားရေးပညာရှင်တွေကထောက်ပြနေကြနေကြပေမယ့် လက်ရှိ ကားဈေးကွက်ထဲမှာ ကားဈေးတွေ မြင့်တက် လာတာကြောင့် ဆန့်ကျင်အကျိုးသက်ရောက်မှု ဒဏ်ကို ခံစားရမယ့် အနေအထား တစ်ရပ်လည်းရှိနေပါတယ်။