

အခန်း(၁)
အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ
၂၀၁၈ခုနှစ်၊ နှစ်ချုပ်အစီရင်ခံစာ

နိဒါန်း

၁။ အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ (National Road Safety Council - NRSC) (ဤမှစ၍ နောင်စာပိုဒ်များ တွင် ‘NRSC’ ဟု ရည်ညွှန်းသုံးနှုန်းပါမည်)သည် ကဏ္ဍအရပ်ရပ်တွင် တာဝန်ထမ်းရွက်နေကြသည့် သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများ၊ အစိုးရအဖွဲ့အစည်းများနှင့် ပုဂ္ဂလိကအဖွဲ့အစည်းတို့အား နိုင်ငံတော်ဒုတိယသမ္မတ(၂)က ဥက္ကဋ္ဌအဖြစ် အကြီးအမှူးပြု၍ ပေးအပ်ထားသည့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းတာဝန်(၆)ရပ်ကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည့် အဖွဲ့အစည်းတစ်ရပ်ဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၁၈ခုနှစ် နှစ်ချုပ်အစီရင်ခံစာသည် NRSC ၏ ပထမဦးဆုံးထွက်ရှိသည့် နှစ်ချုပ်အစီရင်ခံစာဖြစ်ပြီး ချမှတ်ထားသည့် ရည်မှန်းချက်များပြည့်မီအောင် လုပ်ငန်းတာဝန်(၆)ရပ်အား အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်မှုများနှင့်စပ်လျဉ်း၍ ဖော်ပြအစီရင်ခံသွားမည်ဖြစ်ပါသည်။

ရည်ရွယ်ချက်

၂။ ဝန်ကြီးဌာန၊ အစိုးရဌာနနှင့် အဖွဲ့အစည်းအသီးသီးတို့သည် မိမိတို့အား ပေးအပ်ထားသော ပင်မလုပ်ငန်းတာဝန်များအပြင် NRSC ၏ ဦးဆောင်မှုအောက်တွင် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းတာဝန်များကို ပူးပေါင်းလက်တွဲ ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ခြင်းများ ဖော်ပြအစီရင်ခံသွားရန်၊ ဤအစီရင်ခံစာပါ ယာဉ်တိုက်ခိုက်မှုဆိုင်ရာ ကိန်းဂဏန်းအချက်အလက်များကို ဝန်ကြီးဌာန၊ အစိုးရဌာနနှင့် အဖွဲ့အစည်းတို့က လိုအပ်သလို သိရှိအသုံးပြုနိုင်ရန်နှင့် NRSC ၏ ဆပ်ကော်မတီအသီးသီး၊ နေပြည်တော်/ တိုင်းဒေသကြီး/ ပြည်နယ် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ အသီးသီးတို့၏ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ပိုမိုတိုးတက်ကောင်းမွန်ရေးကြိုးပမ်းမှုများ (Performance)ကို ထင်ဟပ်ဖော်ပြရန်ရည်ရွယ်၍ ပြုစုတင်ပြခြင်းဖြစ်ပါသည်။

ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာပြဿနာတစ်ရပ်

၃။ ကမ္ဘာ့ပထမဦးဆုံး ယာဉ်မတော်တဆမှုဖြစ်စဉ်¹/သည် ၁၈၉၆ခုနှစ်၌ ဗြိတိန်နိုင်ငံတွင် ဖြစ်ပွားခဲ့ပြီး ဤယာဉ်တိုက်ခိုက်မှုဖြစ်စဉ်ကြောင့် လူ(၁)ဦးသေဆုံးခဲ့ပါသည်။ ထိုသို့ ပထမဆုံးယာဉ်မတော်တဆမှုဖြစ်စေခဲ့သည့်ယာဉ်မှာ တစ်နာရီလျှင်(၄)မိုင်နှုန်းဖြင့် မောင်းနှင်နေသောယာဉ်ဖြစ်ပြီး အဆိုပါယာဉ်၏ တည်ဆောက်တပ်ဆင်မှုနည်းပညာအရ အများဆုံးအမြန်နှုန်း(Maximum Speed) တစ်နာရီလျှင် (၈)မိုင်နှုန်းဖြင့်သာ မောင်းနှင်အသုံးပြုနိုင်သည့် ယာဉ်အမျိုးအစားဖြစ်ပါသည်။ အဆိုပါပထမဆုံး

¹ / www.ohiohistorycentral.org, World’s First Automobile Accident
NRSC ၏ ၂၀၁၈ခုနှစ် နှစ်ချုပ်အစီရင်ခံစာ D:\KA THA\Annual Report\Annual Report DG Four.docx

ယာဉ်မတော်တဆမှုဖြစ်ပွားခဲ့သည့် ၁၈၉၆ခုနှစ်သည် (၁၉)ရာစုနှောင်းပိုင်းကာလဖြစ်ပြီး ယခုမျက်မှောက်ခေတ်ကာလ (၂၁)ရာစုကဲ့သို့ မော်တော်ယာဉ် တည်ဆောက်၊ တပ်ဆင်ခြင်းဆိုင်ရာနည်းပညာနှင့် အသုံးချနည်းပညာတို့ ဖွံ့ဖြိုးမြင့်မားခြင်း မရှိသေးကြောင်း လေ့လာတွေ့ရှိရပါသည်။

၄။ ထို့ပြင် မော်တော်ဆိုင်ကယ်နှင့် ပစ်ကပ်ယာဉ်စီးရေမပါ ကမ္ဘာတစ်ဝန်း မှတ်ပုံတင်ထားသည့် မော်တော်ယာဉ်စီးရေကို လေ့လာကြည့်ပါကလည်း ၁၉၆၀ခုနှစ်၌ (၁၂၆.၈)သန်း၊ ၁၉၈၀ခုနှစ်၌ (၄၁၀.၉)သန်း၊ ၂၀၀၀ ပြည့်နှစ်၌ (၇၅၁.၈)သန်းနှင့် ၂၀၁၆ခုနှစ်၌ (၁၃၂၂.၃)သန်းရှိကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။^{2/} သို့ဖြစ်၍ ယနေ့မျက်မှောက်ခေတ်ကမ္ဘာသည် မော်တော်ယာဉ်စီးရေ တိုးတက်များပြားလာခြင်း၊ ၁၈၉၆ခုနှစ်ကနှင့်မတူ မော်တော်ယာဉ်တည်ဆောက်၊ တပ်ဆင်မှုနည်းပညာ တစ်ရှိန်ထိုး တိုးတက်မြင့်မားလာခြင်း၊ မြို့ပြလူနေမှုစနစ်နှင့် မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးမှုဖြစ်ပေါ်လာခြင်းတို့နှင့် ရင်ဆိုင်လာခဲ့ရပါသည်။

၅။ ထိုသို့ မော်တော်ယာဉ်တည်ဆောက်မှုနည်းပညာနှင့် မြို့ပြတိုးတက်မှုဖြစ်စဉ်များနှင့်အတူ မြို့ပြပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ၌ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု၊ ယာဉ်တိုက်မှုကြောင့် သေဆုံး၊ ဒဏ်ရာရမှု၊ ယာဉ်မှစွန့်ထုတ်သည့် CFC ဓါတ်ငွေ့များနှင့် စက်သုံးလောင်စာဆီ ထုတ်ယူသုံးစွဲခြင်းကြောင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ယုတ်လျော့ပြောင်းလဲ ပျက်စီးလာမှုနှင့် သွားလာပို့ဆောင်မှုလိုအင် (Travel Demand)အား စီမံခန့်ခွဲသည့်စနစ်အား ထိခိုက်လာမှုစသည့် အဆိုးသက်ရောက်မှုနောက်ဆက်တွဲများ (Externalities) ကို ကမ္ဘာနှင့်အဝန်း တွေ့ကြုံခဲ့ရပြီး အဆိုပါသက်ရောက်မှုများကို ဖွံ့ဖြိုးပြီးနိုင်ငံများနည်းတူ ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများပါ တွေ့ကြုံခံစားလာရပါသည်။

၆။ အဆိုပါ အဆိုးသက်ရောက်မှုနောက်ဆက်တွဲများအနက် ယာဉ်တိုက်မှုကြောင့် သေဆုံး၊ ဒဏ်ရာရမှုများကိုကြည့်ပါက ၂၀၁၀ခုနှစ်၌ ကမ္ဘာလူသားပေါင်း(၁.၂၄)သန်း၊ ၂၀၁၅ခုနှစ်၌ (၁.၂၅)သန်းနှင့် ၂၀၁၈ ခုနှစ်၌ (၁.၃၅)သန်း သေဆုံးခဲ့ရကြောင်း ကမ္ဘာ့ကျန်းမာရေးအဖွဲ့မှ နှစ်အလိုက်ထုတ်ပြန်သော Global Status Reports on Road Safety ^{3/}များ၌ ဖော်ပြထားသဖြင့် ယာဉ်မတော်တဆမှုကြောင့် (၂၅) စက္ကန့်တိုင်းတွင် လူ(၁)ဦးနှုန်း သေဆုံးနေရပြီး သေဆုံးကြရသည့် ယာဉ်တိုက်မှု၏ သားကောင်များမှာ အသက်အိုအိမ်ဆုံးရှုံးမှု၊ မိသားစုဝင်များ၏ လူမှုစီးပွားဘဝထိခိုက်မှုများ ခံစားကြရပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ ယာဉ်မတော်တဆမှုကြောင့် ဆုံးရှုံးနစ်နာနေမှုသည် မိသားစုအသိုက်အဝန်း၊ လူမှုစီးပွားဘဝလုံခြုံမှုပေးရန် ဆောင်ရွက်ကြရသည့် အစိုးရအဖွဲ့အစည်းနှင့် လူသားအားလုံးအတွက် စိန်ခေါ်မှုတစ်ရပ်သဖွယ် ဖြစ်လာခဲ့ပါသည်။

၇။ ၂၀၀၀ပြည့်နှစ်များအတွင်း ကမ္ဘာအဝန်း ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးအတွက် စိုးရိမ်ရေမှတ်ရောက်ခဲ့ပြီး ကုစားအဖြေထုတ်နိုင်ရေးအတွက် ၂၀၀၉ခုနှစ်၊ နိုဝင်ဘာလ၌ ရုရှားနိုင်ငံ၊ မော်စကိုမြို့တွင် ပထမအကြိမ် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ ဝန်ကြီးအဆင့်

^{2/} wardsauto.com, analysis, world vehicle population

^{3/} https:// www.who.int, Global Status Reports on road Safety

ညီလာခံ (First Global Ministerial Conference on Road Safety) ^{4/}ကို ခေါ်ယူကျင်းပ ခဲ့ပါသည်။ အဆိုပါ ဝန်ကြီးအဆင့်ညီလာခံသို့ ကမ္ဘာ့နိုင်ငံများမှ ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာ ဝန်ကြီးများ ပါဝင်တက်ရောက်ခဲ့ကြပါသည်။ ညီလာခံ၌ ယာဉ်မတော်တဆမှုအန္တရာယ်သည် စီးပွား ရေးကဏ္ဍ၊ လူမှုရေးကဏ္ဍနှင့် ကျန်းမာရေးကဏ္ဍများအပေါ် ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးဖြစ်စေသည့်အတွက် ကမ္ဘာလုံး ဆိုင်ရာပြဿနာ (Global Issue)တစ်ရပ်အနေဖြင့် ရှုမြင်သုံးသပ်ခဲ့ကြပြီး အဆိုပါ ဝန်ကြီးအဆင့် ညီလာခံက ‘Decade of Action for Road Safety’ သတ်မှတ်ပေးရန် ကမ္ဘာ့ကုလသမဂ္ဂ အထွေထွေညီလာခံသို့ တစ်ညီတစ်ညွတ်တည်း အရေးဆိုတင်ပြခဲ့ကြပါသည်။ သို့ဖြစ်၍ ၂၀၁၀ခုနှစ်၊ မတ်လ၌ ကုလသမဂ္ဂ အထွေထွေညီလာခံက ၂၀၁၁-၂၀၂၀ခုနှစ်အား ‘UN Decade of Action for Road Safety’ အဖြစ် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကိစ္စများ အလေးပြုဆောင်ရွက် သွားရေး ဆယ်စုနှစ်အဖြစ် သတ်မှတ်ထုတ်ပြန်ပေးခဲ့ပါသည်။

နိုင်ငံတွင်းယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးလုပ်ငန်းဆောင်ရွက်ရန် အဖွဲ့အစည်း ဖွဲ့စည်းမှု

၈။ မြန်မာနိုင်ငံသည် ကမ္ဘာ့နိုင်ငံများအကြား ဖွံ့ဖြိုးဆဲနိုင်ငံများစာရင်း၌ ပါဝင်နေသေးသော်လည်း နိုင်ငံတွင်ဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိသော ပြည်တွင်းအသားတင်ထုတ်ကုန်တန်ဖိုး (GDP)ကို လေ့လာပါက ၂၀၁၀ခုနှစ်၌ အမေရိကန်ဒေါ်လာ (၈.၉၀၅)ဘီလီယံရှိရာမှ ၂၀၁၇ခုနှစ်တွင် (၆၉.၃၂)ဘီလီယံထိ တိုး တက်လာကြောင်း တွေ့ရှိရပါသည်။^{5/} နိုင်ငံအတွင်း ၂၀၁၁ခုနှစ်နောက်ပိုင်း မော်တော်ယာဉ်တင်သွင်းခွင့် ဆိုင်ရာမူဝါဒများ ဖြေလျော့ပြောင်းလဲခြင်းကြောင့် ကာလတိုအတွင်း ယာဉ်စီးရေတိုးတက်များပြား လာခြင်း၊ ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှု များပြားလာခြင်းနှင့် ယာဉ်တိုက်မှုကြောင့် သေဆုံး၊ ဒဏ်ရာရရှုန်း မြင့်မားလာခြင်းစသည့် အဆိုးသက်ရောက်မှု နောက်ဆက်တွဲများကို အခြားနိုင်ငံများနည်းတူ တွေ့ကြုံ ခံစားလာရပါသည်။

၉။ သို့ဖြစ်၍ ပြည်သူတို့၏ အသက်နှင့် လူမှုစီးပွားဘဝဆုံးရှုံးမှုများ၊ ဒဏ်ရာရမှုများ၊ မြန်မာနိုင်ငံ အတွင်း ယာဉ်ကြောင့်ဖြစ်ပေါ်သော သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှုများနှင့် ယာဉ်ကြောပိတ်ဆို့မှုများ လျော့နည်းကျဆင်းလာစေရန်နှင့် မြန်မာနိုင်ငံ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးလုပ်ငန်း စီမံချက် (၂၀၁၄-၂၀၂၀)ကို အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်ရည်ရွယ်၍ နိုင်ငံတော်သမ္မတရုံး ၏ (၃၁.၅.၂၀၁၆)ရက်နေ့၊ အမိန့်ကြော်ငြာစာအမှတ်၊ (၂၇/၂၀၁၆)ဖြင့် ဒုတိယသမ္မတ(၂)၊ ဦးဟင်နရီဗန်ထီးယူ ဥက္ကဋ္ဌအဖြစ် ဦးဆောင်ကာ သက်ဆိုင်ရာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးများ၊ တိုင်းဒေသကြီး/ ပြည်နယ် ဝန်ကြီးချုပ်များပါဝင်သော NRSC အား ဖွဲ့စည်းပေးခဲ့ပါသည်။ ဆက်လက်၍ စီမံခန့်ခွဲရေးဆပ်ကော်မတီ၊ ပညာပေးရေးနှင့် စစ်ဆေးရေးယူရေးဆပ်ကော်မတီ၊ သုတေသနပြုရေးနှင့် ကျန်းမာရေးဆပ်ကော်မတီ၊ ဘဏ္ဍာရေးဆပ်ကော်မတီစသည့် ဆပ်ကော်မတီ(၄)ရပ်နှင့် Task Force (လုပ်ငန်းကော်မတီ)တို့အား ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးလုပ်ငန်းများကို စီမံခန့်ခွဲဆောင်ရွက်နိုင်ရေး ဖွဲ့စည်း ခဲ့ပါသည်။

^{4/} United Nations Road Safety Collaboration, First Global Ministerial Conference on Road Safety

^{5/} World Bank

၁၀။ ဤသို့ ဒုတိယသမ္မတ(၂)ဦးစီးသည် နိုင်ငံတော်အဆင့်ကောင်စီ၊ ဝန်ကြီးချုပ်များဦးစီးသည့် တိုင်းဒေသကြီး/ ပြည်နယ်အဆင့်ကောင်စီများဖြင့် ဖွဲ့စည်းထားရှိခြင်းသည် နိုင်ငံသားတို့၏ သက်ရှည် ကျန်းမာ လူနေမှုဘဝသာမက စီးပွားရေး၊ လူမှုရေးဘဝ၌ပါ ဝန်ထုပ်သဖွယ်ဖြစ်နေသည့် ယာဉ်မတော် တဆမှုအန္တရာယ်ကို အဆင့်အလိုက်၊ ဒေသအလိုက်၊ ဌာန/ အဖွဲ့အစည်းအလိုက် အားလုံးပါဝင်လုပ်ကိုင် စေသည့် နည်းလမ်း(All Inclusive Approach)နှင့် Safe System Approach အောက်ရှိ မဏ္ဍိုင် (၅)ရပ်မှ စနစ်တကျစီမံခန့်ခွဲသည့်နည်းလမ်း (Safety Management)ဖြင့် ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး လုပ်ငန်းများလုပ်ဆောင်ရန် ဖွဲ့စည်းခဲ့ခြင်းဖြစ်ပါသည်။

အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီ၏ လုပ်ငန်းတာဝန် (၆) ရပ်နှင့် ဖွဲ့စည်းမှု အဆင့်အလိုက် ဆောင်ရွက်မှုတာဝန်များ

၁၁။ နိုင်ငံအတွင်း ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန် ဖွဲ့စည်းခဲ့သည့် NRSC သည် အောက်ပါလုပ်ငန်းတာဝန်(၆)ရပ်ကို ဆောင်ရွက်စီမံလျက်ရှိပါသည်-

- (က) ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်မှု အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များ ဆောင်ရွက်ရန်၊
- (ခ) ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးလုပ်ငန်းစီမံချက် (၂၀၁၄-၂၀၂၀)တွင် ပါရှိသည့် လုပ်ငန်းစဉ်များကို ထိရောက်အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေး အတွက် ပါဝင်ဆောင်ရွက်ရမည့် ဌာန/ အဖွဲ့အစည်းများ၏ တာဝန်ရှိမှုများကို ဖော်ထုတ် သတ်မှတ်ပေးရန်၊
- (ဂ) ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးလုပ်ငန်းများ ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်၊ လုံ လောက်သော ငွေကြေးရန်ပုံငွေနှင့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ်များ ရရှိစေရေး ဆောင်ရွက် ပေးရန်နှင့် ငွေကြေးသုံးစွဲမှုများကို စောင့်ကြည့်ထိန်းသိမ်းကြပ်မတ်သွားရန်၊
- (ဃ) ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးလုပ်ငန်းများ၊ စီမံကိန်းများ အကောင် အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ခြင်း၏ ဖြစ်ပေါ်တိုးတက်မှုအခြေအနေနှင့် တွေ့ကြုံရသည့် အခက်အခဲများအား အစီရင်ခံတင်ပြရန်၊
- (င) အများပြည်သူ ကျန်းမာရေးမြှင့်တင်မှုကဏ္ဍအတွက်လည်းကောင်း၊ နိုင်ငံတော်၏ စီးပွား ရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကဏ္ဍအတွက်လည်းကောင်း၊ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကြောင့် အဟန့်အတားဖြစ်စေနိုင်ကြောင်း ပြည်သူတစ်ရပ်လုံးမှ သိရှိခံယူရေး၊ လေးစား လိုက်နာစေရေး ဆောင်ရွက်သွားရန်၊
- (စ) ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးလုပ်ငန်းများကို ပြည်တွင်း/ ပြည်ပ စေတနာရှင် အဖွဲ့အစည်းများနှင့် လုပ်ငန်းရှင်များ၏ လှူဒါန်းငွေဖြင့် ရန်ပုံငွေတစ်ရပ် ထူထောင်ဆောင်ရွက်သွားရန်။

၁၂။ NRSC ၏ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးလုပ်ငန်းများ ထိရောက် အောင်မြင်စွာ အကောင်အထည်ဖော်နိုင်ရေးအတွက် ဖွဲ့စည်းထားရှိသည့် လုပ်ငန်းကော်မတီ (Task Force) အား လုပ်ငန်းတာဝန်(၈)ရပ်၊ စီမံခန့်ခွဲရေးဆပ်ကော်မတီအား လုပ်ငန်းတာဝန်(၁၁)ရပ်၊ ပညာပေးရေးနှင့် စစ်ဆေးရေးယူရေးဆပ်ကော်မတီအား လုပ်ငန်းတာဝန်(၁၃)ရပ်၊ သုတေသနပြုရေးနှင့် ကျန်းမာရေးဆပ်ကော်မတီအား လုပ်ငန်းတာဝန်(၁၈)ရပ်၊ ဘဏ္ဍာရေးဆပ်ကော်မတီအား လုပ်ငန်းတာဝန်(၄)ရပ် အစရှိသဖြင့် ဖွဲ့စည်းမှုအဆင့်တိုင်းတွင် တာဝန်အသီးသီးခွဲဝေ အပ်နှင်းထားပြီးဖြစ်ပါသည်။

၁၃။ နေပြည်တော်/ တိုင်းဒေသကြီး/ ပြည်နယ်ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီများအနေဖြင့် NRSC က ဆုံးဖြတ်ချမှတ်ပေးသော ရေတို/ ရေရှည် လုပ်ငန်းအစီအမံများနှင့် လုပ်ငန်းမူဝါဒတို့အား ဆက်လက်အကောင်အထည်ဖော်သွားရန် တာဝန်ရှိပြီး လုပ်ငန်းအကောင်အထည်ဖော်မှု (၄) လပတ် အစီရင်ခံစာများ ပြုစုတင်ပြစေခြင်းဖြင့် ကြီးကြပ်ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။

၂၀၁၈ခုနှစ်အတွင်း အမျိုးသား ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီက ချမှတ်ခဲ့သည့် ရေတို၊ ရေရှည်အစီအမံများနှင့် လုပ်ငန်းမူဝါဒများ

၁၄။ အစီရင်ခံသည့် ၂၀၁၈ခုနှစ်ကာလအတွင်း နိုင်ငံအဝန်း ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်း၍ ပိုမိုဘေးကင်းလုံခြုံစေရေးအတွက် NRSC သည် မိမိ၏ရည်မှန်းချက်နှင့် လုပ်ငန်းတာဝန်မူဘောင်အတွင်းမှ အောက်ဖော်ပြပါ ရေတို၊ ရေရှည်အစီအမံများနှင့် လုပ်ငန်းမူဝါဒများအား ဖွဲ့စည်းမှုအဆင့်ဆင့်အလိုက် ကြိုးပမ်းလုပ်ဆောင်နိုင်ရန် ချမှတ်ပေးခဲ့ပါသည်-

- (က) မြန်မာနိုင်ငံ ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးလုပ်ငန်းစီမံချက်(၂၀၁၄-၂၀၂၀)အား ဆက်လက်အကောင်အထည်ဖော်ရန်၊
- (ခ) Suu Foundation High Level Panel ၏ အကြံပြုချက်(၄၃)ချက်အား ကြိုးပမ်းအကောင်အထည်ဖော်ရန်၊
- (ဂ) ဥပဒေပြုခြင်းများ ဆောင်ရွက်သွားရန်၊
- (ဃ) အချိန်တိုအတွင်း ထိရောက်မြန်ဆန်စွာ အကောင်အထည်ဖော်ရေး Quick Win လုပ်ငန်းအစီအမံ(၅)ရပ်အား အရှိန်အဟုန်မြှင့်ဆောင်ရွက်ရန်၊
- (င) ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး ဘဏ္ဍာရန်ပုံငွေထူထောင်နိုင်ရေး ကြိုးပမ်းရန်၊
- (စ) မော်တော်ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်ရောင်ပြန် စတစ်ကာကပ်ခြင်းနှင့် အသက်လုံခြုံမှုပေးသော မော်တော်ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ် စံချိန်စံညွှန်းဆိုင်ရာ မူဝါဒလုပ်ငန်းစဉ် အကောင်အထည်ဖော်သွားရန်၊

- (ဆ) ယာဉ်မောင်းသင်တန်းကျောင်းများ စနစ်တကျစိစစ်ကြပ်မတ် ထိန်းသိမ်းမှုများ ဆောင်ရွက်သွားရန်၊
- (ဇ) ယာဉ်စည်းကမ်း၊ လမ်းစည်းကမ်းထိန်းသိမ်းခြင်းနှင့် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်အသိပညာပေးလုပ်ငန်းအား အရှိန်အဟုန်မြှင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ရန်၊
- (ဈ) အစိုးရမဟုတ်သော ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပအဖွဲ့အစည်းများနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ရန်။

၁၅။ NRSC က ကြီးမှူး၍ ပြည်ထဲရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပြန်ကြားရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပို့ဆောင်ရေးနှင့် ဆက်သွယ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ပညာရေးဝန်ကြီးဌာန၊ ကျန်းမာရေးနှင့်အားကစားဝန်ကြီးဌာန၊ ဆောက်လုပ်ရေးဝန်ကြီးဌာန၊ NRSC ၏ ဆပ်ကော်မတီ(၄)ရပ်၊ နေပြည်တော်/ တိုင်းဒေသကြီး/ ပြည်နယ် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီများ၊ နေပြည်တော်၊ ရန်ကုန်/ မန္တလေးမြို့တော် စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီများ၊ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၊ မြန်မာနိုင်ငံရဲတပ်ဖွဲ့ (ယာဉ်ထိန်းရဲတပ်ဖွဲ့နှင့် အမြန်လမ်းရဲတပ်ဖွဲ့)၊ မြန်မာ့အသံနှင့်ရုပ်မြင်သံကြားနှင့် မြန်မာနိုင်ငံအင်ဂျင်နီယာအသင်းတို့ ပူးပေါင်းပါဝင်မှုဖြင့် အထက်ဖော်ပြပါ မူဝါဒလုပ်ငန်းအစီအမံ(၉)ရပ်အား အစီရင်ခံသည့် ၂၀၁၈ ခုနှစ်ကာလအတွင်း တွန်းအားပေး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။ ဆောင်ရွက်တိုးတက်မှုအခြေအနေများအား တိုင်းဒေသကြီး/ ပြည်နယ် ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီများနှင့် အစိုးရဌာနအလိုက် ဆောင်ရွက်ချက်၊ ဆပ်ကော်မတီများအလိုက်ဆောင်ရွက်ချက်၊ ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၏ ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ချက်အစရှိသဖြင့် အစီရင်ခံအပ်ပါသည်။

အခန်း(၂)

ဆပ်ကော်မတီများ၏ ဆောင်ရွက်ချက်များ

စီမံခန့်ခွဲရေးဆပ်ကော်မတီ

၁။ စီမံခန့်ခွဲရေးဆပ်ကော်မတီအနေဖြင့် အစီရင်ခံသည့် ၂၀၁၈ခုနှစ်ကာလအတွင်း စီမံခန့်ခွဲမှု ဆိုင်ရာများ၊ ဥပဒေပြုခြင်းများ၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ် ရောင်ပြန်စတစ်ကာကပ်ခြင်းနှင့် အသက် လုံခြုံမှုပေးသော မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ် စံချိန်စံညွှန်းဆိုင်ရာ မူဝါဒလုပ်ငန်းစဉ် အကောင် အထည်ဖော်ခြင်းများနှင့် အစိုးရမဟုတ်သော ပြည်တွင်းပြည်ပအဖွဲ့အစည်းများ၊ ကျွမ်းကျင်ပညာရှင် များနှင့် ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်ခြင်းများကို ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။

၂။ **စီမံခန့်ခွဲမှုဆိုင်ရာများ။** စီမံခန့်ခွဲရေးဆပ်ကော်မတီတွင် ပို့ဆောင်ရေးနှင့်ဆက်သွယ်ရေး ဝန်ကြီးဌာန ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးက ဥက္ကဋ္ဌအဖြစ် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပြီး သက်ဆိုင်ရာဌာနပေါင်း (၁၁) ဌာနနှင့် တိုင်းဒေသကြီး/ ပြည်နယ်အစိုးရအဖွဲ့မှ ဝန်ကြီးချုပ်များ ပါဝင်ဖွဲ့စည်းထားပါသည်။ အတွင်း ရေးမှူးအဖြစ် ကုန်းလမ်းပို့ဆောင်ရေးညွှန်ကြားမှုဦးစီးဌာန၊ ညွှန်ကြားရေးမှူးချုပ်က ဆောင်ရွက် လျက်ရှိပါသည်။ စီမံခန့်ခွဲရေးဆပ်ကော်မတီအနေဖြင့် လုပ်ငန်းတာဝန်(၁၁) ရပ်ကို တာဝန်ယူဆောင်ရွက် လျက်ရှိပါသည်။

၃။ အစီရင်ခံသည့် ၂၀၁၈ခုနှစ်ကာလအတွင်း ၂၀၁၆-၂၀၁၇ ခုနှစ် အမျိုးသားယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး အကောင်အထည်ဖော်ပြီးစီးမှု အခြေအနေ သုံးသပ်ချက်စာတမ်းကို ရေးသားပြုစုခဲ့ပြီး စာတမ်းပါ သုံးသပ်ချက်နှင့် ဆက်လက်ဆောင်ရွက်ရန်အချက်များကို ၂၀၁၈ခုနှစ်၊ ဇွန်လ (၂၉) ရက်က ကျင်းပခဲ့သည့် စတုတ္ထအကြိမ် NRSC အစည်းအဝေး၌ ဖြန့်ဝေခြင်း၊ ရှင်းလင်း တင်ပြခြင်းများ ဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။

၄။ စီမံခန့်ခွဲရေးဆပ်ကော်မတီအနေဖြင့် သက်ဆိုင်ရာဆပ်ကော်မတီများနှင့် တိုင်းဒေသကြီး/ ပြည်နယ်ယာဉ်အန္တရာယ်၊ လမ်းအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးကောင်စီများအား လိပ်မူ၍ လုပ်ငန်းအကောင် အထည်ဖော်မှုဆိုင်ရာ အကြောင်းကြားစာပေါင်း (၄၃) စောင် ထုတ်ပြန်၍ ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ခဲ့ပါသည်။

၅။ **ဥပဒေပြုခြင်းများ။** ပညာရှင်များ၏ လေ့လာတွေ့ရှိချက်များအရ လူ၊ လမ်း၊ ယာဉ်နှင့် ရာသီဥတုတွင် ယာဉ်မတော်တဆမှု ဖြစ်နိုင်ခြေများစေသောအချက်များ (Accident Risk Factors) ရှိရာ အဆိုပါအချက်တို့ကို ထိန်းသိမ်းကွပ်ကဲနိုင်ပါက အချို့သော ယာဉ်မတော်တဆမှုများကို မဖြစ် ပွားမီ ကြိုတင်တားဆီးနိုင်ပြီး ဖြစ်ပွားပါကလည်း သေဆုံးမှုနှုန်းနှင့် ဒဏ်ရာရမှုနှုန်းကို လျော့ချနိုင် မည်ဖြစ်ပါသည်။ ထိုသို့ ကြိုတင်ကာကွယ်တားဆီးနိုင်ရန်နှင့် ထိခိုက်မှုအန္တရာယ် လျော့ပါးစေရန် အတွက် ယာဉ်စည်းကမ်း/ လမ်းစည်းကမ်း ဆိုင်ရာဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေပြုခြင်းနှင့် ဥပဒေအာဏာ သက်ရောက်မှု ခိုင်မာရေးအတွက် စစ်ဆေးရေးယူခြင်းတို့သည် လွန်စွာအရေးကြီးပါသည်။

၆။ နိုင်ငံအတွင်း၌ ယာဉ်မတော်တဆမှု ဖြစ်နိုင်ခြေများစေသောအချက်များ (Risk Factors)နှင့် ပတ်သက်၍ ဥပဒေ/ နည်းဥပဒေပြုခြင်းနှင့် စံနှုန်းသတ်မှတ်ခြင်း ဆောင်ရွက်ထားမှုမှာ အောက်ပါအတိုင်း ဖြစ်ပါသည်-

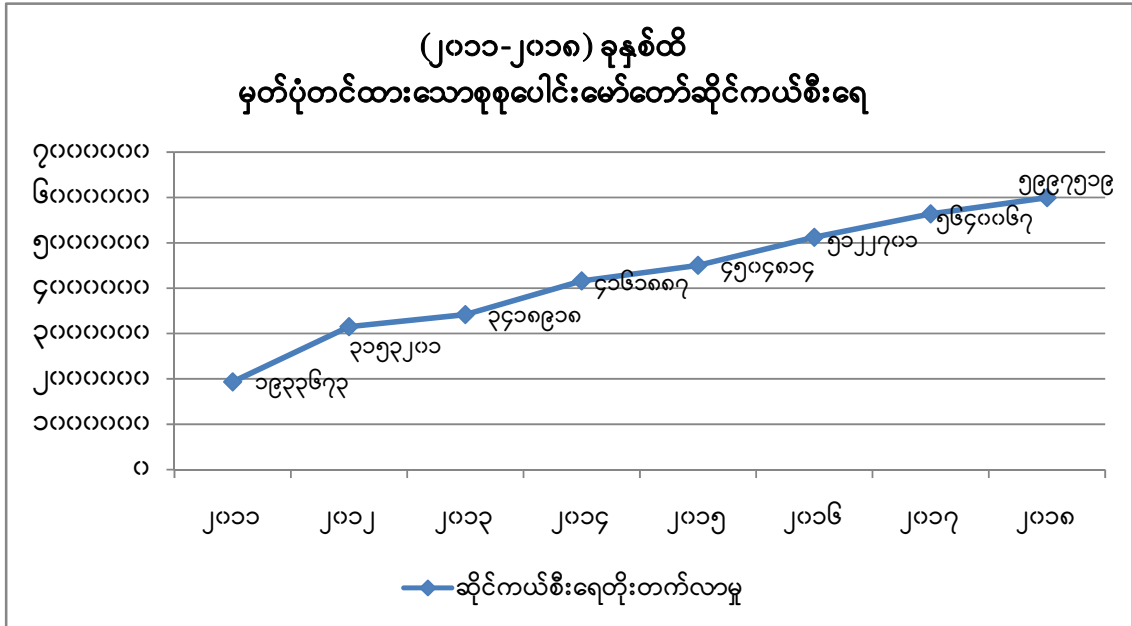
ဇယား(၁)၊ ယာဉ်တိုက်မှုအန္တရာယ်အဖြစ်များစေသော Risk Factors များအပေါ် ဥပဒေ၊ နည်းဥပဒေ ဆောင်ရွက်ပြီးစီးမှုနှင့် ဆောင်ရွက်ဆဲအခြေအနေ

စဉ်	ယာဉ်မတော်တဆမှု ဖြစ်စေသောအချက်များ (Risk Factors)	ဥပဒေ/နည်းဥပဒေ ပြုမှုအခြေအနေ	လိုက်နာရန်အချက်	မှတ်ချက်
၁။	မော်တော်ယာဉ်အမြန်နှုန်း	ပြဋ္ဌာန်းပြီး	<ul style="list-style-type: none"> - မြို့တွင်း၌ တစ်နာရီလျှင် (၄၈ ကီလိုမီတာ) (၁၉၈၉မော်တော်ယာဉ်နည်းဥပဒေများ) - မြို့ချင်းဆက်လမ်းတွင် တစ်နာရီလျှင် (၈၀ ကီလိုမီတာ) (၁၉၈၉မော်တော်ယာဉ်နည်းဥပဒေများ) - ပေါက်ကွဲစေတတ်သော ပစ္စည်းများ သယ်ဆောင်သော ယာဉ်များ မြို့တွင်း၌ တစ်နာရီလျှင်(၃၂ ကီလိုမီတာ)နှင့် မြို့ပြင်၌ တစ်နာရီလျှင် (၅၆ကီလိုမီတာ)(၁၉၈၉မော်တော်ယာဉ်နည်းဥပဒေများ) - မည်သည့်ယာဉ်မျှ သတ်မှတ်အမြန်နှုန်းထက် ပိုမောင်းခြင်း/ လျှော့မောင်းခြင်းမပြုရ။ (၁၉၈၉ မော်တော်ယာဉ်နည်းဥပဒေများ) - မော်တော်ယာဉ်ကို သတ်မှတ်ထားသည့် အမြန်နှုန်းထက်ပို၍ မောင်းနှင်ခြင်း သို့မဟုတ် သတ်မှတ်ထားသည့် အမြန်နှုန်းအောက် လျှော့၍ မောင်းနှင်ခြင်းမပြုရ။ (၂၀၁၅ မော်တော်ယာဉ်ဥပဒေ ပုဒ်မ ၄၉(က)) 	- ဒေသအာဏာပိုင်များ အနေဖြင့်လိုအပ်ပါက မိမိတို့ဒေသတွင်းရှိ လမ်းများ၏ ခံနိုင်ဝန်နှင့်အညီ အမြန်နှုန်း သတ်မှတ်ချက်ကိုသတ်မှတ်ထုတ်ပြန်နိုင်သည်။
၂။	မူးယစ်မောင်းနှင်ခြင်း (Drink Driving)	ပြဋ္ဌာန်းပြီး	- လိုင်စင်ထုတ်ပေးသည့် အရာရှိသည် မော်တော်ယာဉ်မောင်းနှင်ရေးနှင့်စပ်လျဉ်း၍ အရက်သေစာအလွန်အကြူး အမြဲတစေ မူးယစ်သောက်စားလေ့ရှိသူဟု ယုံကြည်ရန် အကြောင်းရှိလျှင် လိုင်စင်ထုတ်ပေးရန် ငြင်းဆိုခြင်း၊ ခေတ္တ	

			<p>ရုပ်စဲခြင်း၊ ဖျက်သိမ်းခြင်း၊ ရုပ်သိမ်းခြင်း သို့မဟုတ် လိုင်စင်ကို အမြဲတမ်း ရုပ်သိမ်းခြင်းပြုနိုင်သည်။ (၂၀၁၅ မော်တော်ယာဉ် ဥပဒေပုဒ်မ ၂၂ (က))</p> <ul style="list-style-type: none"> - အများပြည်သူဆိုင်ရာနေရာတွင် မူးယစ်ဆေးဝါး သို့မဟုတ် စိတ်ကို ပြောင်းလဲစေသော ဆေးဝါးများ သုံးစွဲ၍သော်လည်းကောင်း၊ အရက်သေစာ မူးယစ်သောက်စား၍သော်လည်းကောင်း မော်တော်ယာဉ်ကို မောင်းနှင်ခြင်းမပြုရပါ။ (၂၀၁၅ မော်တော်ယာဉ်ဥပဒေပုဒ်မ ၄၉ (ဂ)) 	
၃။	မော်တော်ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်	ပြဋ္ဌာန်းပြီး	<ul style="list-style-type: none"> - ၁၉၈၉ မော်တော်ယာဉ်နည်းဥပဒေ ၁၇၃ တွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးသူများ လိုက်နာရန် အချက်ပေါင်း(၇) ချက် ပြဋ္ဌာန်းပြီး။ - ဦးထုပ်မေးသိုင်းကြိုးကို သေချာစွာတပ်၍ ဆောင်းရန် အချက်အပါအဝင်ဖြစ်။ 	- မော်တော်ဆိုင်ကယ် အရောင်းပြခန်းများသည်မော်တော်ဆိုင်ကယ်တစ်စီး ရောင်းချတိုင်း အရည်အသွေးအဆင့်မီသည့် ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်(၂)လုံး တစ်ပါတည်းအခမဲ့ပေးရန် ထုတ်ပြန်ထားပြီး ဖြစ်ပါသည်။
၄။	ထိုင်ခုံခါးပတ်	ပြဋ္ဌာန်းပြီး	- သတ်မှတ်ထားသည့် မော်တော်ယာဉ်ကို မောင်းနှင်စဉ် ယာဉ်မောင်းနှင့် လိုက်ပါစီးနင်းသူများသည် အသက်ကယ် ထိုင်ခုံခါးပတ်ကို မတပ်ဆင်ဘဲ မောင်းနှင်ခွင့်မပြုပါ။ (၂၀၁၅ မော်တော်ယာဉ် ဥပဒေ၊ ပုဒ်မ ၅၄(င))	
၅။	ကလေးထိုင်ခုံခါးပတ်	အတည်ပြုမပြဋ္ဌာန်းရသေး	- ၂၀၁၅ မော်တော်ယာဉ် ဥပဒေကို ပြန်လည် ပြင်ဆင်ရေးဆွဲ ထားသည့် ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် မော်တော်ယာဉ်စီမံခန့်ခွဲမှုဥပဒေ၌ မူကြမ်းပြုစုထည့်သွင်းထား ပြီးဖြစ်ပါသည်။	

၆။	မော်တော်ယာဉ်မောင်းနှင်စဉ် လက်ကိုင်ဖုန်းအသုံးပြုခြင်း	အတည်ပြုမပြဋ္ဌာန်းရသေး	- ၂၀၁၅ မော်တော်ယာဉ် ဥပဒေကို ပြန်လည် ပြင်ဆင်ရေးဆွဲထားသည့် ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေးနှင့် မော်တော်ယာဉ်စီမံခန့်ခွဲမှုဥပဒေ၌ မူကြမ်းပြုစုထည့်သွင်းထားပြီးဖြစ်ပါသည်။	
၇။	မူးယစ်စေတတ်သော ဆေးဝါးအသုံးပြု၍ မောင်းနှင်ခြင်း (Drug Driving)	ပြဋ္ဌာန်းပြီး	- ၂၀၁၅ မော်တော်ယာဉ် ဥပဒေ၊ ပုဒ်မ ၄၈ (ဂ) အရ တားမြစ်ထားပြီး ဖြစ်ပါသည်။	
၈။	မော်တော်ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်စံသတ်မှတ်ချက်	ဆောင်ရွက်ဆဲ။	- မော်တော်ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ်စံသတ်မှတ်ချက်အနေဖြင့် ‘UN Regulations 22’ အား တိုက်ရိုက်လက်ခံကျင့်သုံးရန် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိပါသည်။	

၇။ မော်တော်ဆိုင်ကယ်ဦးထုပ် ရောင်ပြန်စတစ်ကာကပ်ခြင်းနှင့် အသက်လုံခြုံမှုပေးသော မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ် စံချိန်စံညွှန်းဆိုင်ရာ မူဝါဒလုပ်ငန်းစဉ် အကောင်အထည်ဖော်ခြင်း။ မော်တော်ဆိုင်ကယ်သည် သွားလာပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်းများတွင် ကုန်ကျစရိတ်သက်သာခြင်း၊ စီးနင်းသူအတွက် သွားလိုရာနေရာသို့ မြန်မြန်နှင့် စိတ်တိုင်းကျ ပို့ဆောင်ပေးနိုင်ခြင်းတို့ကြောင့် သွားလာအသုံးပြုမှုများသော ပို့ဆောင်ရေးနည်းလမ်းတစ်ခုဖြစ်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် ၂၀၁၁ခုနှစ်မှ အစီရင်ခံလျက်ရှိသည့် ၂၀၁၈ ခုနှစ်ကာလအထိ မှတ်ပုံတင်ထားသော စုစုပေါင်းမော်တော်ယာဉ်စီးရေအနက် မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးရေ တိုးတက်လာမှု^၆/ကို အောက်ပါအတိုင်း တွေ့မြင်နိုင်ပါသည်-



ပုံ(၁)၊ ၂၀၁၁-၂၀၁၈ခုနှစ်ထိ မှတ်ပုံတင်ထားသော မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးရေ တိုးတက်လာမှုပြပုံ

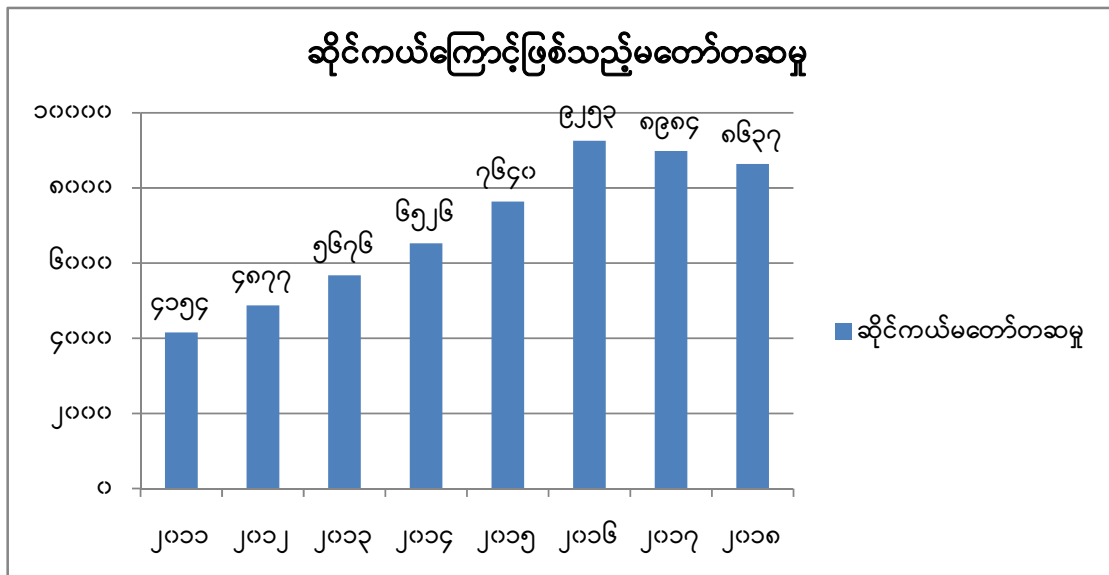
^၆/ Road Transport Administration Department Data

၈။ ၂၀၁၁ခုနှစ်မှ ၂၀၁၈ခုနှစ်ထိ စုစုပေါင်းယာဉ်စီးရေအနက် မော်တော်ဆိုင်ကယ်မှတ်ပုံတင်မှု ရာခိုင်နှုန်းအား အောက်ပါအတိုင်း တွေ့မြင်နိုင်ပါသည်-

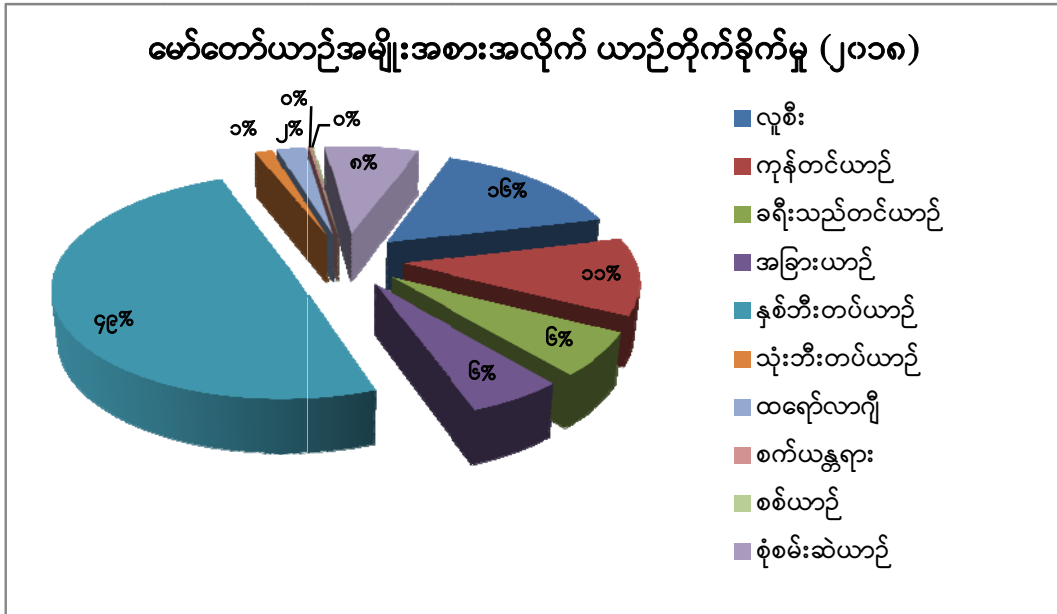
စုစုပေါင်းယာဉ်စီးရေအနက် မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးရေနှင့် ရာခိုင်နှုန်း			
နှစ်	ယာဉ်စီးရေ စုစုပေါင်း	ဆိုင်ကယ် အရေအတွက်	ဆိုင်ကယ်မှတ်ပုံတင် ရာခိုင်နှုန်းများ
၂၀၁၁	၂၃၅၄၂၇၅	၁၉၃၃၆၇၃	၈၂.၁၄%
၂၀၁၂	၃၆၁၄၂၅၆	၃၁၅၃၂၀၁	၈၇.၂၄%
၂၀၁၃	၄၀၁၆၇၅၇	၃၄၁၈၉၁၈	၈၅.၁၃%
၂၀၁၄	၄၉၀၇၅၉၁	၄၁၆၁၈၈၇	၈၄.၈၁%
၂၀၁၅	၅၃၈၅၁၇၅	၄၅၀၄၈၁၄	၈၃.၆၅%
၂၀၁၆	၆၁၂၆၂၈၉	၅၁၂၂၇၀၁	၉၃.၅၄%
၂၀၁၇	၆၇၈၆၉၂၁	၅၆၄၀၀၆၇	၈၃.၁%
၂၀၁၈	၇၂၁၅၄၉၆	၅၉၉၇၅၁၉	၈၃.၁၂%

ဇယား(၂)၊ ၂၀၁၁-၂၀၁၈ခုနှစ်အထိ နိုင်ငံအတွင်း မော်တော်ဆိုင်ကယ်မှတ်ပုံတင်စီးရေနှင့် ရာခိုင်နှုန်း

၉။ မှတ်ပုံတင်ထားသော မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးရေသည် နှစ်စဉ်တိုးပွားလျက်ရှိသကဲ့သို့ မော်တော်ဆိုင်ကယ်ကြောင့် ယာဉ်မတော်တဆမှုများသည်လည်း တိုးတက်များပြားလာလျက်ရှိရာ ယာဉ်မတော်တဆမှုကြောင့် မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးနင်းသူများ သေဆုံး၊ ဒဏ်ရာရမှုနှုန်းလည်း တစ်နှစ်ထက်တစ်နှစ် တိုးတက်များပြားလာလျက်ရှိပါသည်။ သို့ရာတွင် ၂၀၁၇ခုနှစ်နှင့် ၂၀၁၈ခုနှစ်တွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ်ပါဝင်သော ယာဉ်မတော်တဆမှုသည် ကျဆင်းလာသည်ကို အောက်ပါအတိုင်း တွေ့ရှိရပါသည်-



ပုံ(၂)၊ ၂၀၁၁-၂၀၁၈ခုနှစ်ထိ မော်တော်ဆိုင်ကယ်မတော်တဆမှု အရေအတွက်ပြပုံ



ပုံ(၃)။ မော်တော်ယာဉ်အမျိုးအစားအလိုက် ယာဉ်တိုက်ခိုက်မှုတွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ်ပါဝင်မှု ရာခိုင်နှုန်းပြပုံ

၁၀။ မော်တော်ယာဉ်အမျိုးအစားအလိုက် ယာဉ်တိုက်ခိုက်မှုနှုန်းကို လေ့လာကြည့်ပါက ၂၀၁၈ ခုနှစ် အတွင်းဖြစ်ပွားခဲ့သော မော်တော်ဆိုင်ကယ် ယာဉ်မတော်တဆမှုနှုန်းသည် (၄၉%) ရှိပြီး အဆိုပါ ဖြစ်စဉ်များကြောင့် (၂၃၇၆)ဦး သေဆုံးခဲ့ပြီး၊ (၁၂၉၈၅) ဦးဒဏ်ရာရခဲ့ကြောင်း အစီရင်ခံအပ်ပါသည်။ ယာဉ်တိုက်မှုဖြစ်စဉ် ထက်ဝက်ခန့်သည် မော်တော်ဆိုင်ကယ်ကြောင့် ဖြစ်ပွားနေသည်ကို သတိမူအလေး အနက်ထားလျက် ၂၉.၆.၂၀၁၈ရက်၌ ကျင်းပခဲ့သည့် စတုတ္ထအကြိမ် NRSC အစည်းအဝေး၌ အောက်ဖော်ပြပါ မော်တော်ဆိုင်ကယ် ယာဉ်တိုက်ခိုက်မှု၊ သေဆုံး၊ ဒဏ်ရာရမှုလျော့ချရေး လုပ်ငန်း စဉ်(၃)ချက်⁷ကို ဆုံးဖြတ်ချမှတ်ခဲ့ပါသည်-

- (က) မော်တော်ဆိုင်ကယ် မတော်တဆမှုများသည် ညအချိန်မီးမပါ၊ ရောင်ပြန်မပါ၍ ပိုမို ဖြစ်ပွားနေခြင်းဖြစ်သည့်အတွက် ဆိုင်ကယ်အနောက်ပိုင်းနှင့် ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်၏ နောက်၌ ရောင်ပြန် Sticker များ ကပ်ပေးနိုင်ရေးနှင့် လိုက်နာမှုမရှိပါက စစ်ဆေး အရေးယူနိုင်ရေးအတွက် သက်ဆိုင်ရာ နေပြည်တော်/ တိုင်းဒေသကြီး/ ပြည်နယ် အလိုက် အစီအမံများ ချမှတ်ဆောင်ရွက်ရန်၊
- (ခ) အရည်အသွေးပြည့်မီသည့် ဆိုင်ကယ်စီးဦးထုပ်ဆိုင်ရာ National Safety Helmet Standard တစ်ခုပေါ်ထွက်လာရေး သက်ဆိုင်ရာ အစိုးရဌာနများ၊ ပုဂ္ဂလိကအဖွဲ့အစည်း များ၊ ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များနှင့် ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်း ဆောင်ရွက်သွားရန်နှင့် စံသတ်မှတ် ချက်ကို ပြဋ္ဌာန်းရာတွင် မိမိနိုင်ငံနှင့်ကိုက်ညီပြီး လူတိုင်းလက်လှမ်းမီ အသုံးပြုနိုင် သည့် ယုံကြည်စိတ်ချရသော Safety ပိုင်းဆိုင်ရာအချက်များ ထည့်သွင်း စဉ်းစား ဆောင်ရွက်ရန်၊

⁷ <http://www.nrsc.gov.mm/> (၆.၆.၂၀၁၈) နှစ်ပြန်လည်စစ်ဆေးရေး (က)၊ (ခ)၊ (ဂ)