



International
Growth Centre

Developing Yangon's periphery



Tim Dobermann

January 2017

DIRECTED BY



FUNDED BY



ရန်ကုန်ဆင်ခြေဖုံးဒေသများ ဖွံ့ဖြိုးရေး

မာတိကာ

- မြို့ပြဖြစ်ထွန်းမှု- ဖွံ့ဖြိုးရေး၏ အရေးကြီးသော အစိတ်အပိုင်း 1
 - မြို့တော်များက ဖွံ့ဖြိုးရေးကိုမည်သို့ဖန်တီးနိုင်သနည်း 2
 - အဘယ့်ကြောင့် မြို့တော်များသို့ပြောင်းရွှေ့လိုကြသနည်း 2
- မြို့ပြဆင်ခြေဖုံးဒေသဖွံ့ဖြိုးရေး၏ အခန်းကဏ္ဍ 3
- ယနေ့ရန်ကုန်မြို့တော်- လက်ရှိအနေအထားနှင့် စိန်ခေါ်မှုများ 6
 - မြို့ပြကြီးထွားကျယ်ပြန့်မှု 6
 - ကျပ်ညပ်ပိတ်ဆို့မှု 7
 - အိမ်ယာများနှင့် ပျံ့ကျကျူးကျော်ရပ်ကွက်များ 8
 - ကူးစက်ပြန့်ပွားလွယ်မှု 9
- ရန်ကုန်မနက်ဖြန်- မြို့ပြဆင်ခြေဖုံးဒေသများ၏ ဖွံ့ဖြိုးရေးအလားအလာ များ 10
 - မြေယာ 12
 - အခြေခံအဆောက်အအုံများ 13
 - အင်စတီကျူးရှင်းများ 15
- နိဂုံး 16
- ရည်ညွှန်းကိုးကား 17

မြို့ပြဖြစ်ထွန်းမှု- ဖွံ့ဖြိုးရေး၏ အရေးကြီးသော အစိတ်အပိုင်း

သမိုင်းတစ်လျှောက်လုံးတွင် မြို့ပြများသည် ဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် မရှိမဖြစ်အရေးပါသည်။ မြို့ပြဖြစ်ထွန်းမှုမရှိပဲ မည်သည့်တိုင်းပြည်မှ ချမ်းသာကြွယ်ဝမှုလမ်းကြောင်းကို လျှောက်လှမ်းဖူးခြင်းမရှိပေ။ ထိုရေစီးကြောင်းသည် မြန်မာနိုင်ငံတွင်လည်း ဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိပြီး လူများစွာတို့သည် ကျေးလက်ဒေသများကို ကျောခိုင်းကာ ရန်ကုန်နှင့် မန္တလေးတို့ကဲ့သို့သော မြို့များသို့အခွင့်အလမ်းသစ်များအတွက် ပြောင်းရွှေ့လာနေကြသည်။ တစ်နိုင်ငံလုံးအနေနှင့် ကြည့်ပါက လူဦးရေအများစုမှာ ကျေးလက်လူဦးရေများသာဖြစ်လျက်ရှိနေပြီး သုံးဦးလျှင် တစ်ဦးသာ မြို့ပြနေသူများဖြစ်သည်။ အရှိန်အဟုန်မြန်ဆန်သော မြို့ပြဖြစ်ထွန်းမှုကို စီမံခန့်ခွဲရန်ခက်ခဲလေ့ရှိပြီး ဒေသတွင်းအောင်အောင်မြင်မြင်စီမံခန့်ခွဲနိုင်သော မြို့တော်အနည်းငယ်သာရှိသည်။ အရှိန်အဟုန်မြန်သော မြို့ပြဖြစ်ထွန်းမှုများကို အောင်မြင်စွာစီမံခန့်ခွဲနိုင်သော နိုင်ငံများတွင် ဘုံတူညီချက်နှစ်ခုရှိ

သည်။ ပထမအချက်မှာ ထိုနိုင်ငံများသည် (စိုက်ပျိုးရေးကဏ္ဍအပါအဝင်) နိုင်ငံ၏စီးပွားရေးကို အောင်မြင် ဖွံ့ဖြိုးအောင်ဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်းဖြစ်သည်။ ဒုတိယအချက်မှာ ၎င်းတို့တွင် စွမ်းရည်ပြည့်ဝသော အင်စတီကျူး ရှင်းများနှင့် မြို့တော်များ၏ ရေရှည်ပထဝီဖွံ့ဖြိုးမှုအတွက် အသေးစိတ်အစီအစဉ်ချပြင်ဆင်မှုများဖြစ်သည်။ ယခုစာတမ်းငယ်တွင် ဒုတိယအချက်ကို ဦးစားပေးတင်ပြမည်ဖြစ်သည်။ မြို့တော်၏ပတ်လည်တွင်ရှိသော မြို့နယ်များဖွံ့ဖြိုးရေး သို့မဟုတ် ဆင်ခြေဖုံးဖွံ့ဖြိုးရေးသည် မြို့ပြထွန်းကားသော နိုင်ငံတစ်ခုအဖြစ်အ သွင်ပြောင်းရာမှ ရရှိနိုင်သော အသီးအပွင့်များကို ရိတ်သိမ်းနိုင်ရေးအတွက် အလွန်အရေးပါသော အချက်ဖြစ်သည်။

မြို့တော်များက ဖွံ့ဖြိုးရေးကိုမည်သို့ဖန်တီးနိုင်သနည်း

မြို့တော်များကြောင့် လူများနှင့်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ပိုမိုနီးကပ်စွာရှိလာကြပြီး စီးပွားကူးသန်းဖလှယ်ရေး၊ လူမှုဆက်နွယ်ပေါင်းယှက်ရေးနှင့် တီထွင်ဆန်းသစ်မှုများအတွက် မရေမတွက်နိုင်သော အခွင့်အလမ်းသစ် များကို ဖန်တီးပေးသည် (Henderson, 2012)။ မြို့တော်များသည် ကုန်ထုတ်လုပ်နှုန်း လည်းကောင်းမွန် သောကြောင့် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှု၏ ဗဟိုချက်များဖြစ်လေ့ရှိသည်။ ကုန်ထုတ်လုပ်နိုင်စွမ်း တိုးတက်မြင့်မားခြင်းမှာ အကြောင်းနှစ်ရပ်ကြောင့်ဖြစ်သည်။ ပထမအချက်မှာ လူနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ထူထပ်မှုဖြစ်သည်။ ဒုတိယအချက်မှာ မြို့တော်များသည် လူများစွာ အထူးသဖြင့် အရည်အသွေးရှိသူများ စွာကို ဆွဲဆောင်နိုင်သောကြောင့်ဖြစ်သည်။

လူနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ ထူထပ်မှုသည် အလုပ်သမားသစ်များကို ရှာဖွေရာတွင်လည်းကောင်း၊ အလုပ် အကိုင်သစ်များကို ရှာဖွေရာတွင်လည်းကောင်း ပိုမိုလွယ်ကူစေသည်။ ကုန်စည်ဝယ်ယူသူနှင့် ရောင်းချလိုသူ များအတွက်လည်း အလားတူဖြစ်သည်။ ဝယ်ယူသူကလည်း ဝယ်လိုသည့်ပစ္စည်းကို ပိုမိုလျင်မြန်စွာရှာဖွေ တွေ့ရှိနိုင်ပြီး ရောင်းသူတွင်လည်း အလားအလာရှိသော ဖောက်သည်သစ်များစွာကို တွေ့ရှိနိုင်သည်။

လူများနှင့် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများအကြား ကြိမ်ဖန်များစွာကူးလူးဆက်ဆံခြင်းကြောင့် တီထွင်ဆန်းသစ်မှုနှင့် ကျွမ်းကျင်မှုများဖလှယ်ခြင်းတို့အတွက် ရေခဲမြေခဲကောင်းများကို ဖန်တီးပေးသည်။ ကျွမ်းကျင်သော ပညာ သည်များသည် ၎င်းတို့အနီးတဝိုက်ရှိသူများအတွက် အဖွံ့အကူဖြစ်စေသလို ၎င်းတို့လောက်ကျွမ်းကျင်မှုမရှိ သူများနှင့် ထိတွေ့လုပ်ကိုင်ဆောင်ရွက်ရင်းဖြင့် ကျွမ်းကျင်မှုများကိုလည်း လွှဲပြောင်းသင်ကြားပေးနိုင်သည်။ မြို့တော်များရှိ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများသည် ပြင်းထန်သောပြိုင်ဆိုင်မှုများကိုရင်ဆိုင်ရနိုင်သော်လည်း ပြိုင်ဘက်များ အချင်းချင်းအပြန်အလှန်သင်ယူပြီး တီထွင်ဆန်းသစ်မှုများကိုဖြစ်စေသည်။

အဘယ့်ကြောင့် မြို့တော်များသို့ပြောင်းရွှေ့လိုကြသနည်း

မြို့တော်များသည် ကနဦးဖွံ့ဖြိုးစေဆင့်များတွင် နေထိုင်ရန်ခက်ခဲသောဒေသများဖြစ်လေ့ရှိသည်။ အိမ်ရာ နှင့် အညစ်အကြေးစွန့်ပစ်ရေးကဲ့သို့ အခြေခံဝန်ဆောင်မှုအဆောက်အအုံများချို့တဲ့နေပြီး သင့်လျော်သော ဝန်ဆောင်မှုပေးမည့် မြူနီစပယ်အုပ်ချုပ်ရေးအဖွဲ့များ၏ စွမ်းဆောင်ရည်လည်း နိမ့်ပါးနေလေ့ရှိသည်။ အလုပ်အကိုင်များရှိသည်မှန်သော်လည်း အခါခပ်သိမ်း အလုပ်ရရန်မလွယ်ကူပေ။ မြို့ပြများအလျင်အမြန် ပြန့်ကားသွားခြင်းကြောင့် ဆင်းရဲသားရပ်ကွက်များကိုဖြစ်ထွန်းစေပြီး မြို့တော်အတွင်း ဆင်းရဲမွဲတေမှုများ ကြိုကြားကြိုကြားဖြစ်စေနိုင်သည်။ သို့တိုင်အောင် အဘယ့်ကြောင့် မြို့ပြများသို့ပြောင်းရွှေ့နေထိုင်လိုကြသ နည်းဟု အမေးရှိနိုင်ပါသည်။

မြန်မာနိုင်ငံအနေနှင့်မူ တွန်းအားပေးနေသော အချက်များစွာ push factor ရှိနေသည်။ ဆိုင်ကလုန်းနာဂစ် ကဲ့သို့သော သဘာဝဘေးဒဏ်များကြောင့် ကျေးလက်အသက်မွေးဝမ်းကြောင်းလုပ်ငန်းများ ဆိုးဆိုးရွားရွား ထိခိုက်ပျက်စီးသွားပြီး စီးပွားရေးအခွင့်အလမ်းများလည်း မရှိသလောက်ဖြစ်သွားစေသည် (Koh, 2016)။ နာဂစ်အပြင် ပုံမှန်ရာသီဥတုဖောက်ပြန်ပြောင်းလဲမှုများကြောင့်လည်း စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းများကို မတည် မငြိမ်ဖြစ်စေပြီး ဝင်ငွေကိုလည်း ထိခိုက်စေသည်။ အခြားရွေးချယ်စရာများမရှိတော့သောအခါ ကျေးလက် နေလူတို့သည် မြို့ပြများသို့ ရွှေ့ပြောင်းသွားကြမည်ဖြစ်သည်။ ထို့အပြင် လယ်ယာကဏ္ဍ၌ အပြု သဘောဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုများကလည်း လူများကိုမြို့ပြဒေသများသို့ ရွှေ့ပြောင်းသွားစေသော တွန်းအားပေး သည့်အချက်များဖြစ်နေပြန်သည်။ စိုက်ပျိုးရေးနည်းပညာများမြင့်မားလာသောအခါ အထွက်နှုန်းတိုး လာသော်လည်း လုပ်အားလိုအပ်ချက်နည်းပါးသွားသည်။ ထို့ကြောင့် ကျဘမ်းလုပ်သားများ အတွက် ကျေးလက်တွင် အလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများနည်းပါးသွားသည်။ အလုပ်သမားခများ မြင့်တက်လာခြင်း ကြောင့်လည်း လယ်သမားများငှားရမ်းနိုင်စွမ်းရှိသော ရာသီအလိုက်သူရင်းငှား လုပ်သားအရေအတွက်ကို နည်းပါးသွားစေပြီး လယ်ယာကဏ္ဍအလုပ်အကိုင်အခွင့်အလမ်းများကို ထိခိုက် စေသည်။

ယင်းအချက်များအပြင် ဆွဲဆောင်နေသောအခြားအကြောင်းအရာများ pull factors လည်းရှိသေးသည်။ မြို့တော်များရှိ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများသည် လုပ်ခကောင်းစွာပေးနိုင်သောကြောင့် ရွှေ့ပြောင်းအခြေစိုက်သူ များကို အမြဲဆွဲဆောင်နိုင်သည်။ ရာသီကိုမိခိုရသော စိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းနှင့်မတူပဲ မြို့ပြဒေသရှိအလုပ်အ ကိုင်များ (ဥပမာ အသေးစားကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများ) သည် ပုံမှန်ဝင်ငွေအာမခံချက်ကိုပေးနိုင်သည်။ ဖွံ့ဖြိုး ကြီးထွားလာနေသော မြို့ကြီးများသည် ပညာရေးနောက်ခံကောင်းစွာ မရှိသည့် ရွှေ့ပြောင်းအခြေစိုက်သူ များလုပ်ကိုင်လေ့ရှိသော ဆောက်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းစသည့် အလုပ်အကိုင်လို အပ်ချက်များစွာရှိလေ့ရှိသည်။

မြို့တော်ကြီးများမှ မည်သည့်အခွင့်အလမ်းများရရှိနိုင်သည်ဟူသော လူတို့၏ထင်မြင်ယူဆချက်များက လည်း ရွှေ့ပြောင်းနေထိုင်သူများဝင်ရောက်အခြေချမှုပုံစံကို လွှမ်းမိုးမှုရှိသည်။ ရန်ကုန်နှင့် မန္တလေး ကဲ့သို့သောမြို့တော်ကြီးများသည် လုပ်ငန်းများစွာပေါင်းစုံစည်းသော ဗဟိုချက်များဖြစ်သဖြင့် အလုပ်အကိုင်နှင့် ဝင်ငွေကောင်းရရှိနိုင်မည့် နေရာများဖြစ်သည်။ သို့ရာတွင် အခြေချနေထိုင်ပြီးသည်နှင့် မြို့ပြဘဝ၏ အရှိတရားများမှာ အလျင်အမြန်ပြောင်းလဲသွားသည်။ စီမံကိန်းရေးဆွဲမှုညံ့ဖျင်းခြင်းနှင့် အစိုးရ စွမ်းဆောင်ရည်နိမ့်ကျခြင်းကြောင့် မရှိမဖြစ်အခြေခံဝန်ဆောင်မှုအများအပြားနှင့် အခြေခံအဆောက်အအုံ များ ကောင်းစွာရှိမနေပေ (Dobermann, 2016)။ သင့်လျော်သော နေရာထိုင်ခင်းမှာလည်း လက်လှမ်း မမီသော နေရာတွင်ရှိနေမည်။ ပေါများသော အလုပ်အကိုင်များဆိုသည်မှာလည်း မကြာမီ ထင်ယောင်မှားမှု အဖြစ်ပြောင်းသွားတတ်သည်။ အလုပ်များရှိသည်မှန်သော်လည်း ဝေးလွန်းခြင်း၊ အလွယ်တကူ ရှာဖွေနိုင်မှုမရှိခြင်းများဖြစ်ရသည်။ ယင်းတို့မှာ မြန်မာနိုင်ငံ မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် နောက်ခံ နမူနာများ ဖြစ်သည်။ နိုင်ငံမှာ အခွင့်အလမ်းများပေါကြွယ်ဝသည်နှင့်အမျှ မှန်ကန်စွာကိုင်တွယ်ဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်း မရှိပါက ဘေးအန္တရာယ်များကလည်း ပြွမ်းတီးလျက်ရှိသည်။

မြို့ပြဆင်ခြေဖုံးဒေသဖွံ့ဖြိုးရေး၏ အခန်းကဏ္ဍ

စီးပွားရေးပညာရှင်များက လူနေသိပ်သည်းသော မြို့တော်ကြီးများသည် သတင်းအချက်အလက် စုံလင်ကြွယ်ဝသော ဝန်းကျင်ကိုဖန်တီးပေးခြင်း၊ ကုန်ထုတ်လုပ်နိုင်စွမ်း၊ တီထွင်ဖန်တီးမှုနှင့် အထွေထွေ

စီးပွားဆောင်တာများကို ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေကြောင်း ရှေးမွန်မဆွကတည်းက အသိအမှတ်ပြုထား ကြပြီး ဖြစ်သည် (Henderson, 2012)။ သို့သော် ထိုဖွံ့ဖြိုးမှုများနှင့်အတူ မြေနှင့် အလုပ် သမားခများဈေးကြီးခြင်း များဖြစ်ပေါ်သည်။ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းအားလုံးမှာလည်း လူနေထူထပ်သောဝန်းကျင်ကြောင့် အကျိုး အမြတ်တန်းတူဖြစ်ထွန်းကြခြင်းမရှိပေ (Baum-Snow, Henderson, Turner, Zhang, & Brandt, 2016)။ ဖွံ့ဖြိုးပြီး မြို့တော်ကြီးများသည် စီးပွားရေးနှင့် ဘဏ္ဍာရေး ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများကို အဓိကထားပြီး အသေးစားလုပ်ငန်းငယ်များပေါ်ထွက်လာစေရေး အတွက် သားဖောက်စခန်းနယ်ဆောင်ရွက်ပေးကြသည်။ ဖွံ့ဖြိုးပြီး မြို့တော်ကြီးများတွင် ကုန်ထုတ်လုပ်ရေး နှင့် စက်မှုလုပ်ငန်းများမှာ ဆင်ခြေဖုံးဒေသများ သို့မဟုတ် ဆက်စပ်မြို့ငယ်များတွင် ရှိတတ်ကြသည်။ ဖွံ့ဖြိုးဆဲ မြို့တော်များတွင်မူ ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများမှာ မြို့တော်ဗဟိုချက်နှင့် အနီးအနားတွင်ပင် ရှိတတ်ကြသည်။ ယင်းသည် စက်မှုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု၏ အစောပိုင်းကာလများတွင်သာရှိနေသေးသော နိုင်ငံများတွင်တွေ့ရတတ်သည့် အခြေအနေပင်ဖြစ်သည်။ ထိုနိုင်ငံများ ပိုမိုရင့်ကျက်ဖွံ့ဖြိုးလာသည်နှင့်အမျှ မြို့တော်ဗဟိုဒေသများသည် ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများ အခြေစိုက်ရန်မတတ်နိုင်လောက်အောင် ဈေးကြီးသော နေရာများဖြစ်လာပြီး ကုမ္ပဏီများအနေနှင့် မြေ ယာနှင့် လုပ်အားခဈေးချိုနေသေးသော ဆင်ခြေဖုံးဒေသများသို့ လုပ်ငန်းများပြောင်းရွှေ့ရလေ့ရှိသည်။

ထိုအချက်ကြောင့်ပင် မြို့တော်ကြီးများ၏ ဘေးပတ်လည်ရှိ ဆင်ခြေဖုံးမြို့နယ်များသည် ဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် အလွန်အရေးပါသော နေရာများဖြစ်လာခြင်းဖြစ်သည်။ ထိုနေရာများသည် အနာဂတ်မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးမှုအတွက် အလာအလာကောင်းသောနယ်မြေသစ်များဖြစ်သလို အသစ်ဝင်ရောက်လာသူများစတင်အခြေချရာနေရာ များလည်းဖြစ်လေ့ရှိသည်။ သို့ရာတွင် မြို့ပြသိပ်သည်းမှုနှင့် ပြန့်ကားထွက်မှုအကြားဟန်ချက်ကို ထိန်းသိမ်း ရန်လည်း အလွန်အရေးကြီးသည်။ ပြန့်ကားထွက်မှုလွန်သွားပါကလည်း ယင်းအတွက်ကြီးမားစွာပြန်လည် ပေးဆပ်ရလေ့ရှိသည်။ စက်ရုံများကို မြို့ပြဆင်ခြေဖုံးဒေသများသို့ပြောင်းရွှေ့ခြင်းနှင့် ကျေးလက်စက်မှုကုန် ထုတ်လုပ်ငန်းများဖွံ့ဖြိုးရေးတို့ကို အောင်မြင်အောင်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် ယင်းဆင်ခြေဖုံးဒေသများကို နိုင်ငံ၏ ကျန်စီးပွားရေးရပ်ဝန်းတစ်ခုလုံးနှင့် ချိတ်ဆက်ပေးနိုင်မည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်များက အလွန်အရေးပါသည်။ ထိုသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်များရှိပါက မြို့ပြဆင်ခြေဖုံးဒေသများသည် စက်ရုံများလည်ပတ်လုပ်ကိုင်ရန်ဆွဲဆောင်မှုရှိသောနေရာများဖြစ်လာပြီး ထိုစက်ရုံများသည် စရိတ်သက်သာ မှုကိုထိရောက်စွာ အသုံးပြုကာ ရွှေ့ပြောင်းအခြေချသူများအတွက် အဖိုးတန်အလုပ်အကိုင်များ ဖန်တီးပေးနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ တရုတ်ပြည်မှအတွေ့အကြုံများအရ မြို့တော်ကိုအပြင်ဘက်မှဝန်းရံဖောက် လုပ်သော မြို့ပတ်လမ်းမကြီးများသည် မြို့တွင်းကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများကို ဆင်ခြေဖုံးဒေသများ သို့အောင် မြင်စွာရွှေ့ပြောင်းရာတွင် အလွန်အရေးပါသည် (Baum-Snow, Brandt, Henderson, Turner, & Zhang, 2016)။ အမြန်လမ်းမကြီးများနှင့် ရထားလမ်းကွန်ရက်များစသော ကြီးမားသည့် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန် ရက်များသည် သမိုင်းတစ်လျှောက်တွင်လည်း မြို့တော်များအတွင်းမှ ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများကို မြို့ပြဒေ သများသို့ ခွဲဖြန့်ထုတ်ရာတွင် အလွန်အရေးပါခဲ့သည်။ ရန်ကုန်မြို့ကို ဝန်းပတ်နေသောဒေသများသည် စိုက် ပျိုးရေးကိုအခြေခံသော စီးပွားရေးများဖွံ့ဖြိုးစေရန်နှင့် စိုက်ပျိုးရေးထွက်ကုန်များ၏တန်ဖိုးကို အမြင့်ဆုံးမြှင့် တင်သော တန်ဖိုးကွင်းဆက်လုပ်ငန်းစဉ်များဆောင်ရွက်ရန်အတွက် အလားအလာအလွန်ကောင်းမွန်သည်။ ထို့အပြင် မြို့တော်၏ဆင်ခြေဖုံးဒေသများကို ဖွံ့ဖြိုးအောင်ဆောင်ရွက်ခြင်းသည် ရွှေ့ပြောင်းအခြေစိုက်သူ များကို ထိုဒေသများသို့ဆွဲဆောင်နိုင်ပြီး မြို့တော်တွင်းလူနေထူထပ်သိပ်သည်းမှုဖိအားကို လျော့ချနိုင်မည် ဖြစ်သည်။

ဆင်ခြေဖုံးဒေသများ၏ ဆွဲဆောင်မှု (အရေးပါမှု) မှာလည်း အချိန်ကာလနှင့်အတူ ရွှေ့လျားပြောင်းလဲလေ့ရှိသည်။ ရန်ကုန်ကဲ့သို့ ဖွံ့ဖြိုးဆဲမြို့တော်များတွင် ဆွဲဆောင်မှုမှာ မြေပေါများခြင်းနှင့် ထူထပ်သိပ်သည်းမှု ကို လျော့ချနိုင်ခြင်းဖြစ်နိုင်သည်။ မြို့တော်ကြီးများ ပိုမိုကြွယ်ဝချမ်းသာလာသည်နှင့်အမျှ ဆင်ခြေဖုံးဒေသများသည် ပိုမိုသန့်ရှင်းဆိတ်ငြိမ်ခြင်း၊ ရာဇဝတ်မှုထူပြောမှုမရှိခြင်းစသည့် နောက်ထပ်ဆွဲဆောင်မှု လက္ခဏာများ ပြည့်ဝလာမည်ဖြစ်သည်။

ဆင်ခြေဖုံးဒေသသစ်များပေါ်ထွန်းလာခြင်းသည် မြို့ပြဖြစ်ထွန်းမှု၏ သဘာဝလက္ခဏာတစ်ခုဖြစ်သော်လည်း မြို့တော်ဗဟိုရပ်ဝန်းဒေသ၏ပတ်လည်တွင် ဆင်ခြေဖုံးမြို့သစ်များ အထိန်းအကွပ်မရှိပြန့်ကားလာခြင်း ကိုမူရှောင်ကြဉ်သင့်သည်။ ထူထပ်သိပ်သည်းမှုနှင့် အလျားလိုက်ပြန့် ကားထွက်မှုအကြားဟန်ချက်ကို ရှာဖွေရသည်မှာ ခက်ခဲသော်လည်း မြို့ပြစီမံကိန်းရေးဆွဲသူများ၏ မလုပ်မဖြစ်အလုပ်တစ်ခုဖြစ်သည်။ ကြိုတင်ပြင်ဆင်မှုမရှိပဲ ပြန့်ကားထွက်ခြင်းသည် လူနေကျပ်တည်းမှု၊ ညစ်ညမ်းမှုများကိုဖြစ်စေပြီး အစိုးရဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်သော စွမ်းရည်ကိုလည်း ထိခိုက်စေသည်။ မြို့ပြပြန့်ကား ထွက်မှုနည်းပါးက မြို့လည်တွင် ကျပ်ညပ်ပိတ်သိပ်နေမည်ဖြစ်ပြီး အလွန်အကျွံပြန့်ကားထွက်ပါကလည်း မြို့တော်တစ်ခုမှ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးမှုအတွက် ဆောင်ကြဉ်ပေးနိုင်သော အကျိုးကျေးဇူးများကို ဆုံးရှုံးရမည်ဖြစ် သည်။ ဥပမာ အလျားလိုက်အလွန်အကျွံပြန့်ကျဲထွက်နေသော မြို့တော်တစ်ခုတွင် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစရိတ်များ အလွန်အကျွံမြင့်တက်နေမည်ဖြစ်ပြီး ဝန်ဆောင်မှုနှင့် အလုပ်အကိုင်လက်လှမ်းမီမှုကိုပါ ထိခိုက်စေ နိုင်သည်။ လူများနှင့်စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ မကြာခဏထိတွေ့ဆက်ဆံဖလှယ်ခြင်းကြောင့် ရနိုင်သည့်အကျိုးကျေးဇူး များလည်း လျော့ပါးသွားမည်ဖြစ်သည် (Bertaud, 2004; Harari, 2014)။

ကြိုတင်ပြင်ဆင်ထားခြင်း၊ ဖြေရှင်းခြင်းမရှိပါက ထိုပြဿနာရပ်များသည် တဖြည်းဖြည်းကြီးထွားလာကာ ဖြေရှင်းရခက်သည့် ပြဿနာများဖြစ်လာပေမည်။ မြို့တော်တစ်ခု၏ပုံစံသည် တစ်ခါတည်ဆောက်ပြီး ပါကပြန်လည်ပြုပြင်ရန်မလွယ်တော့သောကြောင့်ဖြစ်သည်။ အခြေကျပြီးသား မြို့ပြဒေသတစ်ခုတွင် ကားလမ်းကြောင်းပြောင်းလဲခြင်းနှင့် အခြေခံအဆောက်အအုံသစ်များဆောက်လုပ်ခြင်း စသည်တို့မှာ ခက်ခဲလေ့ရှိသည်။ သင်ခန်းစာအနေနှင့် ဆင်ခြေဖုံးဒေသများဖွံ့ဖြိုးရေးကို စီမံရာတွင် အဓိက လမ်းမကြီးများနှင့် ဒုတိယလမ်းမကြီးများ၊ ရေ၊ မီးဝန်ဆောင်မှုကွန်ရက်များနှင့် အခြားအခြေခံအဆောက်အအုံများကို ကောင်းစွာ ကြိုတင်စီမံနေရာချထားသင့်သည် (Venables, 2015)။ အလားတူပင် မြို့ပြဒေသန္တရအစိုးရများ လှုပ်ရှားလည်ပတ်ရသည့် ဝန်းကျင်ဖြစ်သော အစိုးရအဖွဲ့အစည်းအချင်းချင်း (နိုင်ငံရေး၊ အုပ်ချုပ်ရေးနှင့် ဘဏ္ဍာရေး) ၏ အင်စတီကျူးရှင်းချိတ်ဆက်ဆောင်ရွက်မှုကလည်း အရေးပါသည်။ လက်ရှိ တွင် လှည်းကူးကဲ့သို့သော ဆင်ခြေဖုံးမြို့နယ်များသည် ရန်ကုန်မြို့တော်စည်ပင်နယ်နိမိတ်ပြင်ပတွင် ရောက်ရှိနေသော်လည်း အနာဂတ်တွင် မြို့တော်နယ်နိမိတ် အတွင်းသို့ ပေါင်းထည့်နိုင်ရန် အလားအလာ ရှိသည်။ ထို့ကြောင့် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရ၊ ရန်ကုန်မြို့တော်စည်ပင်သာယာရေး ကော်မတီ၊ မြို့နယ်စည်ပင်သာယာရေးအဖွဲ့များစသည့် အစိုးရအဖွဲ့အစည်းအဆင့်ဆင့်တို့ကြားတွင် တိကျရှင်းလင်းသော တာဝန်ခွဲဝေမှုနှင့် ချမှတ်ထားသော စီမံကိန်းကို အားလုံးတန်းတူနားလည်ခြင်းတို့မှာ အဆိုပါဆင်ခြေဖုံး ဒေသများစီမံခန့်ခွဲရေးအတွက် မရှိမဖြစ်လိုအပ်သည်။

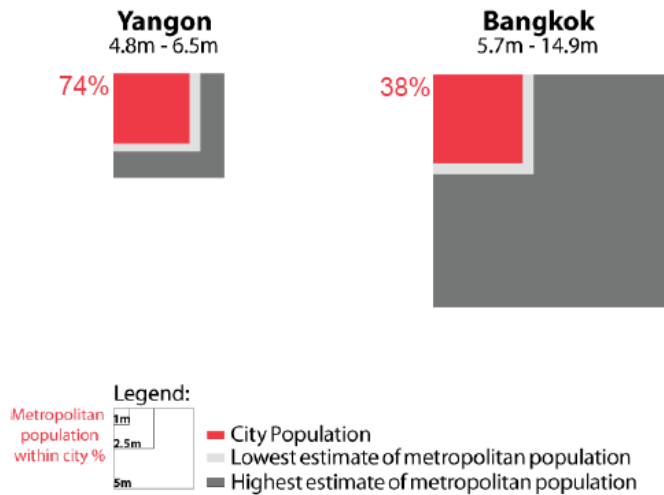
မြို့တော်များသည် အချိန်ကာလနှင့်အမျှ ကြီးထွားကျယ်ပြန့်လာနေကြရာ အနာဂတ်မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးမှုမှန်းဆချက် များကို ရေရှည်လိုအပ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီရန်နှင့် အနာဂတ်ဖွံ့ဖြိုးရေးလုပ်ငန်းများအတွက် နေရာများကို

ကာကွယ်ပေးထားရန်အတွက် အမြဲသုံးသပ်ပြင်ဆင်နေရန်လိုအပ်သည်။ ထို့သို့ပြင်ဆင်ဆောင်ရွက်ထားပါက မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးမှု၏ အရှုပ်အထွေးများကို လျော့ချနိုင်ပြီး လိုလားဖွယ်မရှိသော မြို့ပြပထဝီအနေအထားများကို အလွယ်တကူပြန်လည်ပြင်ဆင်၍မရပဲ ပိတ်မိနေခြင်းကိုလည်း ရှောင်လျားနိုင်မည်ဖြစ်ကာ ဝန်ဆောင်မှု များပေးရာတွင်လည်း အထောက်အကူဖြစ်စေနိုင်သည် (World Bank, 2013)။

ယနေ့ရန်ကုန်မြို့တော်- လက်ရှိအနေအထားနှင့် စိန်ခေါ်မှုများ

ရန်ကုန်တွင် အထိန်းအကွပ်မရှိမြို့ပြကြီးထွားလာခြင်းအန္တရာယ်ရှိနေပြီး လက်ရှိရှိပင် အတိုင်းအတာတစ်ခု အထိကြိုတွေ့ခံစားနေရပြီဖြစ်သည်။ မြို့ပြဆင်းရဲမွဲတေမှုနှုန်းမှာ ၃၄.၆% ရှိမည်ဟုခန့်မှန်းကြပြီး လူနေမှု စရိတ်မြင့်မားခြင်းနှင့် တည်ငြိမ်ကောင်းမွန်သော အလုပ်အကိုင်ရရှိရန်ခက်ခဲခြင်းတို့ကို ထင်ဟပ်နေခြင်းဖြစ် သည် (World Bank, 2014)။ မြို့ပြတိုးချဲ့မှုကို အကန့်အသတ်ဖြင့်သာဆောင်ရွက်နိုင်ခဲ့သောကြောင့် မြို့တော်မှာ လူဦးရေထူထပ်သိပ်သည်းလျက်ရှိသည်။ လူတိုင်းလက်လှမ်းမီနိုင်သော အိမ်ယာများ မရှိသလောက်ဖြစ်နေခြင်းနှင့် မကြာသေးမီကကြိုတွေ့ခဲ့ရသော ဆင်းရဲသားကျူးကျော်ဧရိယာများ အလျင်အမြန်တိုးပွားလာခြင်းတို့မှာ အချင်းချင်းဆက်စပ်နေဖွယ်ရှိသည်။ မကြာသေးမီနှစ်များအတွင်းက နိုင်ငံခြားမှကားတင်သွင်းမှုကို တိုးမြှင့်လိုက်သဖြင့် စုစုပေါင်းကားအရေအတွက်တိုးပွားလာပြီး လမ်းပိတ်ဆို့မှု များမှာ ရန်ကုန်တွင် နေ့တစ်နေ့ကြိုတွေ့နေရသော ဒုက္ခများဖြစ်လာခဲ့သည်။ ယင်းတို့မှာ 'သိပ်သည်းမှု၏ နတ် ဆိုး' သို့မဟုတ် အထိန်းအကွပ်မဲ့သော မြို့ပြတိုးချဲ့မှု၏ အန္တရာယ်များပင်ဖြစ်သည်။

မြို့ပြကြီးထွားကျယ်ပြန့်မှု



ပုံ- ၁။ မြို့တော်နှင့် မြို့တော်ရပ်ဝန်းဒေသလူဦးရေခန့်မှန်းချက်

ရန်ကုန်၏မြို့ပြတည်ဆောက်မှုဧရိယာသည် လူဦးရေတိုးနှုန်းနှင့်အတူ လိုက်ပါတိုးတက်နိုင်ခြင်းမရှိပါ။ ရန်ကုန်မှာ ဘန်ကောက်တို့မှာ လူဦးရေချင်းမတိမ်းမယိမ်းရှိကြသော်လည်း ဧရိယာအရွယ်အစားမှာမူ များစွာ သေးငယ်သည် (LSE Cities, 2016)။ ပုံ- ၁ တွင် ဘန်ကောက်မြို့၏ ဧရာမအရွယ်အစား ကြီးမားသော မြို့ပြရပ်ဝန်းလူဦးရေကို ရန်ကုန်နှင့် နှိုင်းယှဉ်ဖော်ပြထားသည်။ ဘန်ကောက်မည်မျှပြန့်ကား ကြီးမားသည်ကို အလွယ်တကူမြင်နိုင်သည်။ ၂၀၀၀ နှင့် ၂၀၁၀ ကာလများတွင် ရန်ကုန်မြို့ပြဧရိယာသည် ပျမ်းမျှ တစ်နှစ်လျှင် ၀.၅% ဖြင့်တိုးတက်ပြန့်ကားရာ ဒေသတွင်း၌အနိမ့်ဆုံးနှုန်းပင်ဖြစ်သည် (World Bank, 2015)။

ယင်းမှာ အပြုသဘောရော အနှုတ်သဘောပါဆောင်သည်။ ရန်ကုန်၏သိပ်သည်းမှုကို နိုင်ငံတကာ မြို့ပြစီမံကိန်းရေးဆွဲသူအများစုက အလွန်ထူးခြားသော အခွင့်အလမ်းတစ်ခုအဖြစ်ရှုမြင်ကြသည်။ အကယ်၍ ထိုသို့ထူထပ်သိပ်သည်းမှုကို စီမံခန့်ခွဲနိုင်မည့် အင်စတီကျူးရှင်းများအဆင်သင့်ရှိနေလျှင် ယင်းသည် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများနှင့် တီထွင်ဖန်တီးမှုများတိုးပွားရေးအတွက် အလွန်အကျိုးကျေးဇူးများစေမည်ဖြစ် သည်။ သိပ်သည်းမှုကြောင့် ဝန်ဆောင်မှုများနှင့် သတင်းအချက်အလက်များကို လူများစွာအားတပြိုင်နက် တည်းပေးအပ်ရာတွင် လွယ်ကူစေသည်။ ထို့အပြင် သိပ်သည်းသောမြို့တော်များသည် သဘာဝပတ်ဝန်း ကျင်အပေါ်သက်ရောက်မှုလည်းနည်းပါးတတ်သည်။ သို့သော် သိပ်သည်းမှုကိုကောင်းစွာကိုင်တွယ်နိုင်ခြင်း မရှိပါက ဆိုးကျိုးသက်ရောက်မှုများဖြစ်သော ကျပ်ညပ်ပိတ်ဆို့မှုများနှင့် ကူးစက်ပြန့်ပွားမှုများကို ဖြစ်စေနိုင် သည်။ အောက်တွင် အသေးစိတ်ဆွေးနွေးထားပါသည်။

ကျပ်ညပ်ပိတ်ဆို့မှု

ရန်ကုန်မြို့၏ အခြေခံအဆောက်အအုံများသည် တိုးပွားလာသောကားအရေအတွက်နှင့် လိုက်လျော ညီထွေအောင်ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာခြင်းမရှိပါ။ ဖွံ့ဖြိုးနေသော နိုင်ငံတစ်ခုတွင် ကိုယ်ပိုင်ယာဉ် အသုံးပြုမှုမှာ တနေ့တခြားလူကြိုက်များလာပြီး ကိုယ်ပိုင်ယာဉ်ဝယ်လိုအားမြင့်မားလာခြင်းမှာ အလွယ်တကူနား လည်နိုင်သောကိစ္စဖြစ်သည်။ သို့ရာတွင် အများပြည်သူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်နှင့် နှိုင်းယှဉ်ပါက ကိုယ်ပိုင်မော်တော်ကားများသည် နေရာများစွာယူသည်¹။ မကြာသေးမီက ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်နေသော ဘီအာရ်တီစနစ် (အမြန်ဘတ်စ်ကားစနစ်) မှာ လမ်းကြောင်းမှန်အားထုတ်မှုဖြစ်သည်။ သို့ရာတွင် အမှန်တကယ်ပြောင်းလဲမှုများဖြစ်ပေါ်လာစေရန်အတွက် ယင်းတို့ကို မှန်မှန်ကန်ကန်အကောင်အ ထည်ဖော်ပြီး တိုးချဲ့နိုင်ရန်လိုသည်။ ရန်ကုန်မြို့ပြသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး မဟာစီမံကိန်းကြီး Yangon Urban Transport Master Plan (YUTRA) ၏ခန့်မှန်းမှုအရ ၂၀၃၅ အရောက်တွင် တစ်နေ့တာသွားလာသည့် စုစုပေါင်းမြို့တွင်းခရီးစဉ်အရေအတွက်မှာ နှစ်ဆတိုးတက်လာမည်ဖြစ်သည် (JICA, 2014)။ အိမ်ထောင်စုကားပိုင်ဆိုင်မှုနှုန်းထားမှာလည်း ၂၀၂၅ တွင်နှစ်ဆတက်လာပြီး အိမ်ထောင်စု စုစုပေါင်း၏ ၂၃.၂% မှာ မော်တော်ကားများပိုင်ဆိုင်လာကြမည်ဖြစ်သည်။ YUTRA ၏ရေတိုအကြံပြုချက်မှာ ရန်ကုန်အမြန်ဘတ်စ်ကားစနစ်ကို အကြီးအကျယ်တိုးချဲ့ပြီး အများပြည်သူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအခန်းကဏ္ဍ ၆၀% ခန့်ရှိနေခြင်းကို ဆက်လက်ထိန်းသိမ်းထားရန်ဖြစ်သည်။ လက်ရှိအချိန်အထိ ရန်ကုန်စည်ပင်သာ ယာရေးနယ်နိမိတ်အတွင်းရှိ မြို့နယ်အများစုတွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ်များကန့်သတ် ပိတ်ပင်ထားခြင်းကို ဖယ်ရှားရန် အစီအစဉ်မရှိသေးပါ²။

လက်ရှိမြို့ပြသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကွန်ရက်များကို ချဲ့ထွင်ရမည့်အပြင် အစိုးရအနေနှင့်တရားမဝင်ယာဉ်ရပ် နားမှုများနှင့် လမ်းမြေကို အခြားရည်ရွယ်ချက်ဖြင့် အသုံးပြုနေမှုများကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရန်လိုသည်။ သီး သီးသန့်သန့်ကားပါကင်များအလွန်ရှားပါးသောကြောင့် ယာဉ်မောင်းများမှာ လမ်းဘေးတွင်ပင်ရပ်နားကြရ

¹ ရန်ကုန်၏ အဓိကမြို့နယ်များတွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ်စီးခြင်းကို တားမြစ်ထားသည်။
² လမ်းပိတ်ဆို့မှုမြင့်မားသော အခြေအနေတွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ်ကိုခွင့်ပြုခြင်းကြောင့် မည်သို့အကျိုးဖြစ်မည်ကို တိတိကျကျမသိရှိပါ။ တစ်ဖက် တွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ်သည် လမ်းနေရာယူမှုနှင့် ဓာတ်ငွေ့စွန့်မှုလည်းနည်းပါးသည်။ သို့သော် အခြားတစ်ဖက်တွင် မော်တော်ဆိုင်ကယ် ပြောင်း စီးရန်ဆုံးဖြတ်မည့်သူများမှာ (နဂိုကိုယ်ပိုင်ကားစီးသူများမဟုတ်ပဲ) အများပြည်သူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်ကိုသုံးခဲ့သူများသာ ဖြစ်လေ့ရှိသဖြင့် လမ်းပိတ်ဆို့မှုကို ပိုမိုဖြစ်ပေါ်စေနိုင်သည်။

ရာ အချို့သောတွက်ချက်မှုများအရ ယင်းအချက်ကြောင့် မြို့လည်စီးပွားရေးဒေသတွင် ကားသွားလာမှုနှုန်းကို တစ်နာရီလျှင် ပျမ်းမျှ ၆-၇ ကီလိုမီတာခန့် လျော့ကျစေသည်ဟု သိရသည် (JICA, 2014)။

လူနေသိပ်သည်းမှုကြောင့် လမ်းကျပ်ပိတ်ဆို့မှုဖြစ်သည်ဟု ဆိုလေ့ရှိသော်လည်း အမြဲတမ်းမမှန်ပေ။ ယာဉ်ကျောပိတ်ဆို့မှု လျော့ချရန်ရည်ရွယ်ပြီး မြို့ပြ ပြန့်ကားခြင်း သို့မဟုတ် မြို့သစ်များချဲ့ထွင်ခြင်းမှာလည်း ဆန့်ကျင်ဘက်ရလဒ်ကိုဖြစ်ပေါ်စေသည်။ အကြောင်းမှာ မြို့သစ်များကြောင့် ကိုယ်ပိုင်ကားဝယ်စီးခြင်းမှာ ပိုမိုအလုပ်ဖြစ်သည်ဟု ထင်မြင်လာကြခြင်းကြောင့်ဖြစ်သည်။ အဓိကအချက်မှာ လမ်းသစ်များ တိုးချဲ့ဖောက်လုပ်ခြင်းနှင့် လက်ရှိအများပြည်သူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်များကို ပံ့ပိုးကူညီခြင်းနှစ်ခုကို ဟန်ချက်ညီညီဆောင်ရွက်ရန်ဖြစ်သည်။

အိမ်ယာများနှင့် ပျံ့ကျကျူးကျော်ရပ်ကွက်များ

ကျူးကျော်လူဦးရေကို စနစ်တကျကောက်ယူထားသော ကိန်းဂဏန်းအချက်အလက်များရှားပါးသော်လည်း အချို့သော မှန်းဆချက်များအရ ပျံ့ကျကျူးကျော်ရပ်ကွက်များတွင် ရန်ကုန်လူဦးရေ၏ ၁၀-၁၅ % ခန့်နေထိုင်ကြကြောင်းသိရသည်။ အကြောင်းတစ်ခုမှာ ကျေးလက်ဒေသများမှ မြို့ပြသို့ရွှေ့ပြောင်း အခြေချခြင်းကြောင့်ဖြစ်ပြီး ရန်ကုန်၏ ပျံ့ကျရပ်ကွက်အများအပြားမှာ ဆင်ဖြေဖုံးမြို့နယ်များနှင့် မြို့စွန်ဒေသများတွင်ရှိတတ်သည်။ ဒုတိယအချက်မှာလက်လှမ်းမီနိုင်သော အဖိုးအခဖြင့် အိမ်ယာများ လုံလောက်အောင်ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်မှုမရှိခြင်းကြောင့်ဖြစ်သည်။ လူနေမှုစရိတ်တိုးမြှင့်ခြင်းက ထိုပြဿနာကို ပိုဆိုးသွားစေသည်။ အိမ်ခြံမြေဈေးနှုန်းများမြင့်တက်နေမှုကြောင့် အလုပ်သမားများသည် ဈေးသက်သောသော မြို့အစွန်အဖျားဒေသများသို့ ပြောင်းရွှေ့နေထိုင်ကြရသည်။ အကယ်၍ မြို့တွင်းသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးစနစ်များအားကောင်းပါက မထောင်းတာလှပဲ အချိန်ကုန်ငွေကုန်သက်သာစွာဖြင့် အလုပ်သမားများကို လိုရာသို့ရောက်အောင်ပို့ဆောင်ပေးနိုင်သည်။ ထိုသို့မဟုတ်ပါက မြို့စွန်တွင်နေထိုင်ပြီး အလုပ်ဆင်းရေးမှာ ခက်ခဲသောကိစ္စတစ်ခုဖြစ်လာပြီး အချို့က အလုပ်နှင့်နီးသောနေရာတွင် စံချိန်စံညွှန်းနိမ့်ကျသောအိမ်များ သို့မဟုတ် ပျံ့ကျကျူးကျော်ရပ်ကွက်များတွင်နေထိုင်ရန် ရွေးချယ်လာကြသည်။

ရန်ကုန်မြို့၏ အိမ်ယာအကျပ်အတည်းမှာ တစ်စိတ်တစ်ပိုင်းအားဖြင့် သတ်သတ်မှတ်မှတ် အိမ်ခြံမြေဈေးကွက်မရှိသောကြောင့်လည်းဖြစ်သည် (UN-Habitat, 2016)။ ရန်ကုန်ဖွံ့ဖြိုးလာပြီး ပိုမိုလူနေသိပ်သည်းလာသည်နှင့်အမျှ အိုးအိမ်နှင့် မြေယာဈေးနှုန်းများမြင့်မားလာခြင်းမှာ သဘာဝကျသည်။ ဈေးကြီးခြင်း၏ ဆိုးကျိုးများကိုရှောင်လျားနိုင်ရန် မြေယာကိုအထိရောက်ဆုံးအသုံးချနိုင်ဖို့လိုသည်။ ရန်ကုန်မြို့လယ်အနီးတဝိုက်ရှိ အငှားဈေးနှုန်းမြင့်မားသောဒေသများတွင် လူဦးရေလည်းထူထပ်သည်။ မြေဈေးနှုန်းမှာ မြို့လယ်မှ ဝေးကွာမှုပေါ်မူတည်ပြီး တဖြည်းဖြည်းနိမ့်ကျသွားသည်။ သို့ရာတွင် ရန်ကုန်မြို့၏ ကျယ်ပြန့်သော အမွေအနှစ်များ အဆောက်အအုံများကြောင့် အထက်ပါအတိုင်း အတိအကျဖြစ်ပွားခြင်းမရှိပါ။ သမိုင်းဝင်အဆောက်အအုံများကို ထိန်းသိမ်းခြင်းနှင့် အသုံးချခြင်းတို့သည် စီးပွားရေးကိုအထောက်အကူပြုပြီး လူနေမှုကိုပါမြင့်မားစေသည်။ သို့ရာတွင် ရန်ကုန်၌ နေအိမ်အဆောက်အအုံအဟောင်းများစွာကို ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းအလျင်းမရှိပဲ ပစ်ထားရာ မြို့လယ်စီးပွားရေးရပ်ကွက်အနီးအနားရှိ အဖိုးအတန်ဆုံးမြေယာများဖြစ်သော်လည်း လတ်တလောတန်ဖိုးတစ်စုံတရာပေးနိုင်ခြင်းမရှိပဲ ရှိနေသည်။ မြေယာအသုံးချမှု ညံ့ဖျင်းခြင်းကြောင့် မြေယာရှားပါးမှုကိုဖြစ်စေပြီး အိမ်ခြံမြေဈေးနှုန်းများမြင့်တက်နေခြင်းလည်းဖြစ်သည်။

အချုပ်ဆိုရသော် အိမ်ယာစိန်ခေါ်မှုများကို ဖြေရှင်းနိုင်ရေးအတွက်ဆိုလျှင် ပျံ့ကျရပ်ကွက်များအဆင့်မြှင့်တင်ရေးကြိုးပမ်းနေရုံသာသက်သက်ဖြင့်မပြီးပေ။ အစိုးရအနေနှင့် ဈေးနှုန်းမျှတသော အိမ်ယာများရောင်းချငှားရမ်းပေးနိုင်ရေး၊ ဝင်ငွေအလယ်အလတ်နှင့် ဝင်ငွေနိမ့်သော မိသားစုများအတွက် ရွေးချယ်စရာများ ဖန်တီးပေးနိုင်ရေးနှင့် ထိရောက်သော မြေယာငှားရမ်းမှုနှင့် ပိုင်ဆိုင်မှု ဆိုင်ရာ မှတ်တမ်းစနစ်များ ထားရှိနိုင်ရေးစသည်တို့ကို အဓိကထားပြီး ကြိုးပမ်းဆောင်ရွက်ရမည် (World Bank, 2013)။

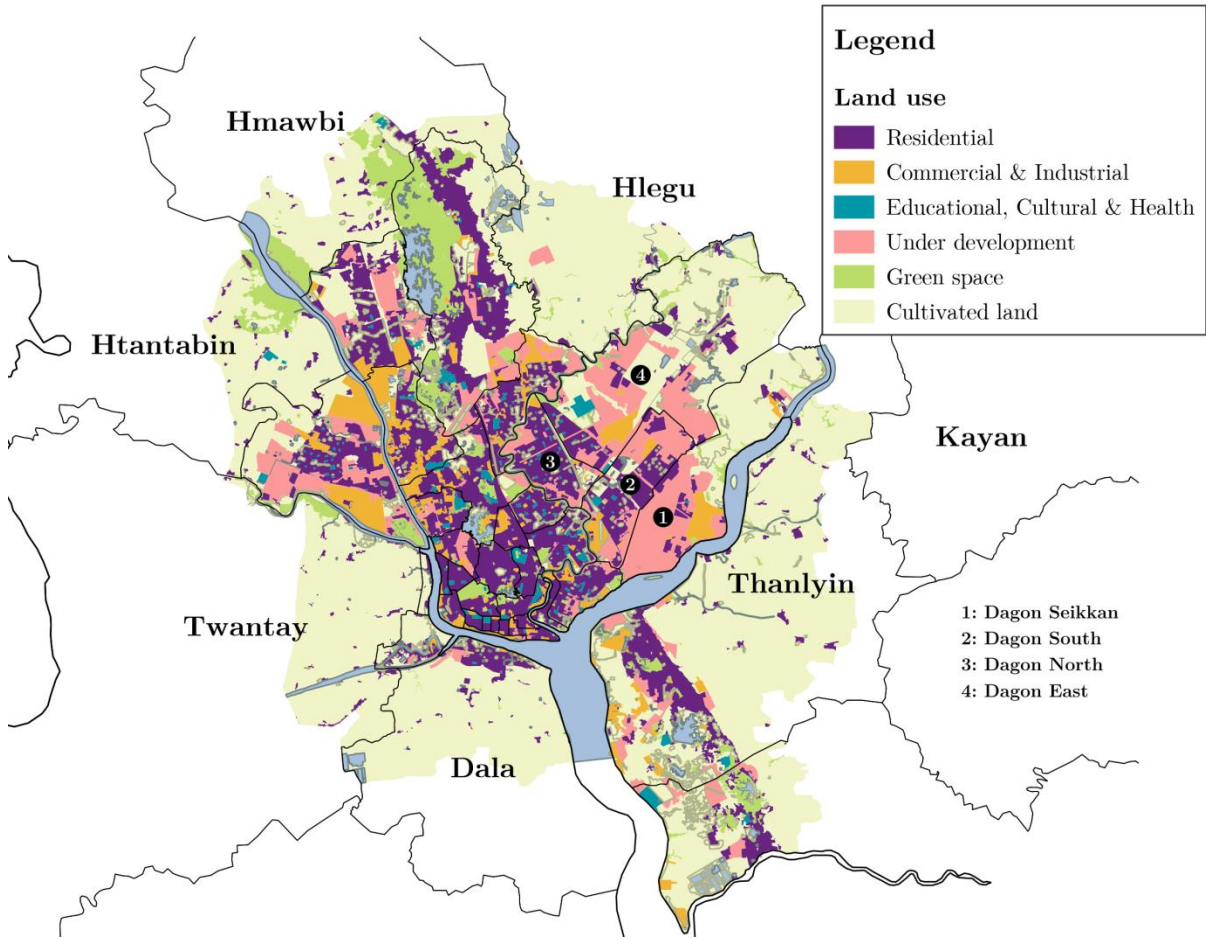
ကူးစက်ပြန့်ပွားလွယ်မှု

ရန်ကုန်မြို့၏ စည်ပင်သာယာရေးနယ်နိမိတ်များကျယ်ပြန့်လာသောအခါ မြို့ပြအာဏာပိုင်များအနေနှင့် ပိုမိုတိုးပွားလာနေသော လူဦးရေအတွက် မြို့ပြဝန်ဆောင်မှုများကို ပေးရန်တာဝန်ရှိလာသည်။ လက်ရှိတွင် ရန်ကုန်မြို့တော်စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီက ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်စွမ်းအားအသတ်ကိုကြိုနေပြီဖြစ်ရာ အနာဂတ်ဖွံ့ဖြိုးမှုများအတွက် စိန်ခေါ်ချက်ပင်ဖြစ်သည်။ စည်ပင်သာယာရေးအဖွဲ့အစည်းများသည် အလျင်အမြန်ဖွံ့ဖြိုးကြီးထွားလာနေသော မြို့ပြဒေသများနှင့် လိုက်လျောညီထွေဖြစ်စေရန်အတွက် ဖွဲ့စည်းပုံနှင့် စီမံကိန်းရေးဆွဲပုံများကို လိုအပ်သလိုပြင်ဆင်ပြောင်းလဲထားရန်လိုအပ်သည် (Venables, 2015)။ စည်ပင်သာယာရေးနယ်နိမိတ်များကို မည်သည့်အချိန်တွင်မည်သို့ချဲ့ထွင်မည်ကို အလွယ်မဆုံးဖြတ်နိုင်ပဲ ဂရုတစိုက်ဆုံးဖြတ်ရခြင်းဖြစ်သည်။ အရေးကြီးသောအချက်မှာ ထိုသို့သောစီမံကိန်းရေးဆွဲမှုများကို ရန်ကုန်မြို့တော်စည်ပင်သာယာရေးကော်မတီ၊ တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရနှင့် အခြားသက်ဆိုင်သောအဖွဲ့အစည်းများ အားလုံးပါဝင်ပြီး ဆောင်ရွက်ရန်ဖြစ်သည်။

ရန်ကုန်၏အဓိက အညစ်အကြေးစွန့်ပစ်ရေးစနစ်မှာ ဗြိတိသျှကိုလိုနီခေတ်က အမွေရခဲ့သော အခြေခံအဆောက်အအုံများဖြစ်ပြီး လွှမ်းခြုံနိုင်မှုမှာလည်း အလွန်နည်းပါးသည်။ ရန်ကုန်တွင် ရေဆိုးများကိုစတင်သန့်စင်သည်မှာ ၂၀၀၅ ခုနှစ်ကမှဖြစ်သည်။ ဝန်ဆောင်မှု ကွန်ရက်များမှာ နေရာတိုင်းသို့ မရောက်နိုင်သောကြောင့် ထိုဒေသများတွင် သန့်ရှင်းရေး အခြေအနေဆိုးရွားပြီး ကျန်းမာရေးကို တိုက်ရိုက်ထိခိုက်စေသည်။ ဝမ်းရောဂါ၊ အစာအိမ်ရောဂါ၊ အသည်း ရောင်အသားဝါ စသည်တို့မှာ သန့်ရှင်းမှုမကောင်းခြင်းကြောင့်ဖြစ်ပွားသော ဘေးထွက်ဆိုးကျိုးများဖြစ်ပြီး မြို့စွန့်ဆင်ခြေဖုံးဒေသများတွင် အတွေ့ရများသည်။

ရန်ပုံငွေချို့တဲ့မှုကြောင့် အစိုးရသည်မရှိမဖြစ်လိုအပ်သော အခြေခံအဆောက်အအုံများကို တိုးတက်မွမ်းမံနိုင်ခြင်းမရှိပေ။ စွမ်းဆောင်မှုညံ့ဖျင်းသော ဝန်ဆောင်မှုကုမ္ပဏီများကြောင့်လည်း အရည်အသွေးကိုထိခိုက်စေသည်။ ဥပမာရန်ကုန်တွင် ရေပေးဝေရေးစနစ်များမှာ ရေယိုစိမ့်ဆုံးရှုံးခြင်းနှင့် တရားမဝင်သွယ်ယူခြင်းများ၏ပမာဏသည် စုစုပေါင်းရေပေးဝေမှု၏ ထက်ဝက်ခန့်ရှိသောကြောင့် ရေပိုက်လိုင်းဝန်ဆောင်မှုသည် တည်ငြိမ်ခြင်းနှင့် ယုံကြည်စိတ်ချရခြင်းမရှိပါ။ ရေပေးဝေမှု၊ သန့်ရှင်းရေးနှင့် အမှိုက်သိမ်းဆည်း ရေးအတွက် ကောက်ခံသောအစိုးရအခများမှာလည်း အလွန်နည်းပါးသည်။ ထို့ကြောင့် အခြေခံအဆောက်အအုံများအဆင့်မြှင့်ရန် အစိုးရရန်ပုံငွေမှာလည်း နည်းပါးသည်။

ရန်ကုန်မနက်ဖြန်- မြို့ပြဆင်ခြေပံ့ဒေသများ၏ ဖွံ့ဖြိုးရေးအလားအလာများ



ပုံ- ၂။ မဟာရန်ကုန် မြေယာအသုံးချမှုပုံစံ (၂၀၁၂)၊ အချက်အလက် YCDC

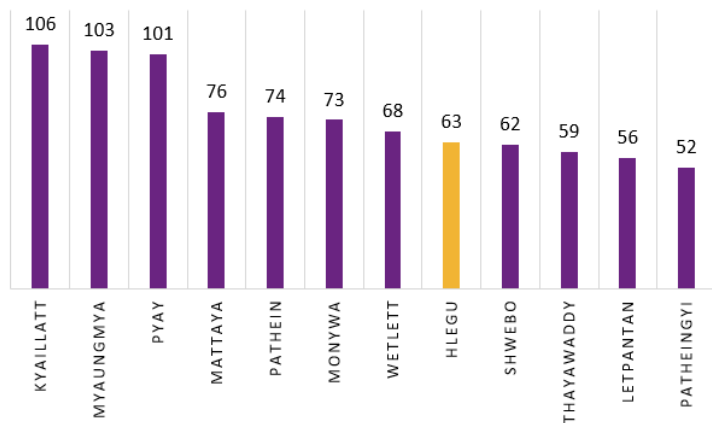
JICA ကပြင်ဆင်ရေးဆွဲသော မဟာရန်ကုန် မဟာဗျူဟာ မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးရေးစီမံကိန်းတွင် အနာဂတ်မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးမှု လမ်းကြောင်းများကို သတ်မှတ်ဖော်ပြပေးထားသည်။ အဓိကမဟာဗျူဟာမှာ ဒဂုံမြို့သစ် တောင်၊ မြောက်၊ အရှေ့၊ ဒဂုံဆိပ်ကမ်းနှင့် လှည်းကူးမြို့နယ်များပါဝင်သော ရန်ကုန်၏ အရှေ့မြောက်ဖက် ကို ဖွံ့ဖြိုးအောင်ဆောင်ရွက်ရန်ဖြစ်သည်။ အချို့သောမြို့နယ်များမှာ ဖွံ့ဖြိုးရေးစီမံကိန်းများရှိပြီးဖြစ်သော်လည်း လှည်းကူးကဲ့သို့မြို့နယ်များမှာ အဓိကအားဖြင့် ကျေးလက်စရိုက်လက္ခဏာများသာရှိသည်။ သို့ရာတွင် လာမည့်ဆယ်စုနှစ်များအတွင်း ထိုနေရာများ၌ မြို့ပြလူဦးရေနှင့် မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးမှုများအကြီးအကျယ်တိုးပွားလာမည်ဖြစ်သည်။ အခြေခံအဆောက်အအုံမှာ ထိုမဟာဗျူဟာ၏ အဓိကနေရာတွင်ရှိပြီး မြို့ပြစက်ဝန်းပတ်လမ်းဖောက်လုပ်ခြင်း၊ အိမ်ယာစီမံချက်အများအပြားဖော်ဆောင်ခြင်း၊ စက်မှုဇုန်အသစ် နှစ်ခု သို့မဟုတ် သုံးခု ဖော်ထုတ်ခြင်း၊ မီးရထားလမ်းနှင့် အမြန်လမ်းမများအဆင့်မြှင့်တင်ခြင်း၊ ရန်ကုန်မြို့လယ်နှင့်ဆက် သွယ်မည့် အများပြည်သူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေး အမြန်လမ်းသုံးခုဖောက်လုပ်ခြင်းစသည်တို့ပါဝင်သည် (JICA, 2014)။ ဆောက်လုပ်ပြီးစီးသွားပါက ထိုအခြေခံအဆောက်အအုံစီမံချက်များသည် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများနှင့်လူများ

ကိုဆွဲဆောင်နိုင်ပြီး စက်မှုလုပ်ငန်းနှင့် ကုန်ထုတ်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများလည်းထွန်းကားလာကာ လူဦးရေလည်းထူထပ်များပြားလာမည်ဖြစ်သည်။

ဘောင်ကွက်- ၁။ လှည်းကူးမြို့နယ်၏ နောက်ခံအချက်အလက်များ

လှည်းကူးမြို့နယ်သည် ရန်ကုန်မြို့၏ အရှေ့မြောက်ဘက် ၄၅ ကီလိုမီတာခန့်တွင်ရှိပြီး ရန်ကုန်နှင့်နီးကပ်ခြင်းကြောင့် မြို့ပြကျယ်ပြန့်ဖွံ့ဖြိုးလာခြင်းမှ အကျိုးကျေးဇူးကြီးစွာရရှိနေသည်။ လှည်းကူးသည် ရန်ကုန်စည်ပင်သာယာရေးနယ်နိမိတ်နှင့်ကပ်လျက်ရှိသော်လည်း သီးခြားစည်ပင်သာယာရေးအဖွဲ့က စီမံခန့်ခွဲသည်။ ၂၀၁၄ သန်းခေါင်စာရင်းအရ လှည်းကူးမြို့နယ်လူဦးရေ၏ ၈၅% ခန့်မှာကျေးလက်လူဦးရေဖြစ်သည် (လူဦးရေစုစုပေါင်း ၂၇၀၇၄၁ ရှိသည်)။ လှည်းကူးမြို့နယ်အတွင်းနေထိုင်သူများတွင် ဧရာဝတီနှင့် ပဲခူးမှ ပြောင်းရွှေ့လာကြသော ရွှေ့ပြောင်းလုပ်သားအများအပြားရှိသည်။

စိုက်ပျိုးရေးသည် အဓိကအလုပ်အကိုင်ဖြစ်ပြီး ဆင်းရဲမှုနှုန်း ၁၆.၂% ရှိသည်။ စိုက်ပျိုးရေးတွင် စပါးက အဓိကဖြစ်ပြီး လှည်းကူး၏အထွက်နှုန်းမှာ ပျမ်းမျှသာဖြစ်သည် (ပုံ- ၃)။



ပုံ- ၃။ မြို့နယ်အလိုက် စပါးအထွက်နှုန်းနှိုင်းယှဉ်ချက် (တစ်ဧကအထွက်/တင်း)

စပါးကိုအဓိကစိုက်ပျိုးကြသော်လည်း ယခုအခါအချို့သောလယ်သမားများမှာ ငါးပုစွန်မွေးမြူရေးနှင့် ဟင်းသီးဟင်းရွက်ကဲ့သို့သော တန်ဖိုးမြင့်ထုတ်ကုန်များကို ပြောင်းလဲလုပ်ကိုင်လာကြသည်။ စက်မှုလုပ်ငန်းအနေနှင့် ဆန်စက်နှင့် ဆီစက်များက အဓိကဖြစ်ပြီး သစ်တောစိုက်ပျိုးရေးလုပ်ငန်းအနည်းငယ်ရှိသည်။ တရားဝင်လိုင်စင်ဖြင့်လည်ပတ်နေသော စက်ရုံကြီးနှစ်ရုံသာလှည်းကူးတွင်ရှိနေပြီး ကျန်စက်ရုံများမှာ တစ်ပိုင်တနိုင်လုပ်ငန်းအသေးစားကလေးများသာဖြစ်သည်။

အသေးစားနှင့်အလတ်စားလုပ်ငန်းများအတွက် အထောက်အပံ့မရှိသလောက်ရှားသည်။ ဒေသခံများအနေနှင့် ပညာရေး၊ ကျန်းမာရေးနှင့် အခြားအသုံးစရိတ်များကိုကျခံနေရသောကြောင့် လုပ်ငန်းထူထောင်နိုင်ရန် ခက်ခဲသည်။

မြို့နယ်အတွင်းရှိအခြေခံအဆောက်အအုံများမှာလည်း အားနည်းသည်။ လှည်းကူးမြို့နယ်အတွင်း သို့ပြည်ထောင်စုအမြန်လမ်းမကြီးဖြတ်သန်းဖောက်လုပ်ထားသည်မှလွဲပြီး လမ်းအနည်းငယ်သာရှိကာ တံတားများလည်း များစွာလိုအပ်နေသည်။ ကျေးရွာအများအပြားမှာ လျှပ်စစ်မီးမရရှိသောကြောင့် ဖွံ့ဖြိုးမှုကိုအဟန့်အတားဖြစ်နေပြီး လျှပ်စစ်မှာ အဓိကရင်းနှီးမြှုပ်နှံရမည့်နေရာ တစ်ခုဖြစ်နေသည်။

ထိုမဟာဗျူဟာ၏ အဓိကသော့ချက်မှာ ရန်ကုန်မြို့လယ်စီးပွားရေးဒေသမှ ကျန်မြို့စွန်ဒေသများသို့ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများကို ခွဲဖြန့်ထုတ်ခြင်းဖြင့် ကျပ်တည်းမှုကို လျော့ချရန်ဖြစ်သည်။ ရန်ကုန်သည် လက်ရှိအချိန်အထိ စီမံကိန်းမဟုတ်သော မြို့ပြချဲ့ထွင်မှုများကိုရှောင်လျားထားနိုင်ပြီး အကျိုးဆက်အနေနှင့် မြို့ပြတိုးချဲ့မှုနှုန်းသည် လူဦးရေတိုးနှုန်းအောက်လျော့နည်းသည်။ ထို့ကြောင့် အစိုးရအနေနှင့် မြို့ပြတိုးချဲ့မှုကြောင့်ဖြစ်လာမည့်စိန်ခေါ်မှုများကို ကြိုတင်စဉ်းစားပြီး စီမံကိန်းတွင်ထည့်သွင်းပြင်ဆင်နိုင်မည့် အလွန်ရှားပါးသော အခွင့်အလမ်းရှိနေသည်။ လှည်းကူးမြို့နယ်မှ ကောက်ခံရရှိသော အသေးစိတ်အချက်အလက်များ (ဘောင်ကွက်- ၁) ကို ဖြစ်ရပ်လေ့လာမှုအဖြစ်သုံးပြီး ရန်ကုန်မြို့ပြဆင်ခြေဖုံးဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးကိုဆောင်ရွက်ရာတွင် ကြိုတင်ပြင်ဆင်စဉ်းစားထားသင့်သော အချက်များကို ဆက်လက်ဆွေးနွေးသွားပါမည်။

မြေယာ

မြို့ပြဆင်ခြေဖုံးဒေသများသည် မြေယာပေါများသောကြောင့် တန်ဖိုးရှိသည်။ သို့ရာတွင် ယင်းအချက်ကြောင့်ပင် မလိုလားအပ်သော မြေဈေးကစားသူများကို ဆွဲဆောင်မိရက်သားဖြစ်တတ်သည်။ ရန်ကုန်ဥပမာတွင် အရှေ့မြောက်ဒေသကို အနာဂတ်မြို့ပြတိုးချဲ့ရေးဖွံ့ဖြိုးသတ်မှတ်လိုက်ခြင်းကြောင့် ထို ဒေသများတွင် မြေဈေးများသိသိသာသာ ထိုးတက်သွားသည်။ ဒေသဆိုင်ရာအာဏာပိုင်များနှင့် တွေ့ဆုံ မေးမြန်းမှုများအရ ထိုသို့ဈေးကစားခြင်းကြောင့် ဖွံ့ဖြိုးရေးစီမံကိန်းများအကောင်အထည်ဖော်ခြင်းနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကိုဆွဲဆောင်ခြင်းတို့တွင် ထိခိုက်စေကြောင်း သိရသည်။ အလားတူလုပ်ရပ်မျိုးကို ရန်ကုန်မြို့ပြတွင် ပြန်ကျတည်ရှိနေသော စက်မှုဇုန်များတွင်လည်းတွေ့ရသည်။ ယင်းတွင်စက်ရုံတည်ဆောက်မည်ဟု ကတိခံကာ မြေယာများကိုဝယ်ယူကြသော်လည်း လက်တွေ့တွင် ဖြစ်မလာပေ။ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံထားပြီး နောက်ပိုင်းဈေးတက်လာမည်ကို မျှော်မှန်းကာ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများက မြေယာများကိုလက်ဝယ်ကိုင်ထားခြင်းသည် အနီးပတ်လည်ရှိ မြေကွက်များကိုလည်း ဈေးတက်သွားစေသည်။ ယင်းသည်ထိုမြေယာများကို ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းအတွက်သုံးမည့် လုပ်ငန်းရှင်များနှင့် လယ်သမားများကို အဝေးသို့မောင်းထုတ်လိုက်ခြင်းပင်ဖြစ်သည်။

မြေဈေးကစားမှုများကို ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းရန်အတွက် ထိရောက်သောနည်းလမ်းတစ်ခုမှာ ပွင့်လင်းမြင်သာသော မြေယာဈေးကွက်ကိုတည်ထောင်ပြီး မြေယာပိုင်ဆိုင်မှုလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများကို တိတိကျကျအကောင်အထည်ဖော်ခြင်းဖြစ်သည်။ ယင်းသည် ထိုဒေသများ ဖွံ့ဖြိုးပြီး ဆောက်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများ ပိုများလာသည်နှင့်အမျှ ရှောင်လွှဲ၍မရပဲ ကြုံတွေ့ရမည့် မြေယာအငြင်းအခုံများကိုဖြေရှင်း ရာတွင်လည်း အထောက်အပံ့ဖြစ်သည်။ အရောင်းအဝယ်အားလုံးကို တရားဝင်စနစ်တစ်ခုအတွင်း လုပ်ဆောင်စေခြင်းအားဖြင့် အစိုးရအနေနှင့်လည်း မြေယာဈေးနှုန်းအဆင့်ဆင့် ပြောင်းလဲလာပုံကို လေ့လာသိရှိနိုင်မည်ဖြစ်သည်။ မြေယာ၏ အမှန်တကယ်တန်ဖိုးကို အလွယ်တကူသိရှိနိုင်ခြင်းသည် ဝယ်ယူနှင့် ရောင်းသူအကြားတွင် ကြောင်းကျိုးညီညွတ်သော ဈေးနှုန်းသတ်မှတ်ချက်များ ပေါ်ထွက်လာစေရန်အထောက်အကူဖြစ်သည်။

နောက်ထပ်စိန်ခေါ်မှုတစ်ခုမှာ မြေယာအသုံးချမှု ထိန်းသိမ်းစီမံရေးပင်ဖြစ်သည်။ လှည်းကူးမြို့နယ်တွင် ငါးပုစွန်မွေးမြူရေးလုပ်ငန်းများမှာ အလားအလာအလွန်ကောင်းသည်။ သို့ရာတွင် ငါးမွေးမြူရေးလုပ်ငန်းကို စိုက်ပျိုးမွေးမြူရေးအတွက် မြေအသုံးချမှုအဖြစ် မသတ်မှတ်ထားသောကြောင့် စပါးစိုက်ရာမှ ငါးပုစွန်မွေးမြူ

ရေးကိုပြောင်းလဲလုပ်ဆောင်လိုလျှင် ပြည်ထောင်စုအဆင့်အစိုးရ၏ ခွင့်ပြုချက်ကိုရရှိရန်လို အပ်သည်။ အလားတူပင် အခြားသော စိုက်ပျိုးရေးမဟုတ်သည့် မြေယာအသုံးချမှုများ (ဥပမာ- စိုက်ပျိုးမြေ ကို အသေးစားကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများအတွက်ပြောင်းလဲခြင်း) တွင်လည်း အလားတူလိုအပ်သည်။ ရန်ကုန် အရှေ့မြောက်ဒေသရှိ မြေအားလုံးနီးပါးလိုလိုမှာ စိုက်ပျိုးမြေများဖြစ်ရာ အခြားမြေယာအသုံးချခွင့်ကိုပြောင်း လဲရန်ခက်ခဲခြင်းသည် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများထူထောင်ခြင်းနှင့် ထိုဒေသသို့ဝင်ရောက်လုပ်ကိုင်ခြင်းများကို အဟန့်အတားဖြစ်စေသည်။ မြို့ပြဆင်ခြေဖုံးဒေသများ၏ အဓိကဆွဲဆောင်မှုမှာ မြို့တော်နှင့်နီးသော်လည်း မြေယာပေါများခြင်းနှင့် လုပ်အားခဈေးချိုခြင်းဖြစ်ရာ မြေယာအသုံးချမှုလုပ်ထုံးလုပ်နည်းများ ခက်ခဲလွန်းနေ ပါက စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများဝင်ရောက်အခြေချကြတော့မည်မဟုတ်ချေ။

နောက်ဆုံးအနေနှင့် လှည်းကူးကဲ့သို့ဆင်ခြေဖုံးမြို့နယ်များသည် စိုက်ပျိုးရေးအခြေခံစီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ နှင့် တန်ဖိုးမြှင့်စိုက်ပျိုးရေးထုတ်ကုန်များအတွက် မြေယာများကိုမည်သို့ အကောင်းဆုံးအသုံးချနိုင်မည်ကို စဉ်းစားသုံးသပ်ထားသင့်သည်။ ကြီးမားသော ရန်ကုန်မြို့ပြဈေးကွက်ကြီးနှင့် ဆိပ်ကမ်းများ၊ လေဆိပ်များနှင့် နီးသောကြောင့် တန်ဖိုးမြှင့်စိုက်ပျိုးရေးထုတ်ကုန်များအတွက် အလားအလာအလွန်ကောင်းသည်။ သို့သော် လယ်သမားများအတွက် မြေယာပိုင်ဆိုင်ခွင့်အာမခံချက်မှာ နည်းပါးရာ ရေရှည်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကို တားဆီး သလိုဖြစ်စေသည်။ ရန်ကုန် အပါအဝင် မြို့ပြဈေးကွက်ကြီးများသို့ မည်သို့ထိုးဖောက်နိုင်သည်ကို အများစုက မသိကြသလို ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဈေးငွေရရှိရန်ခက်ခဲခြင်းကြောင့်လည်း လုပ်ငန်းများကို တိုးချဲ့နိုင်ခြင်းမရှိပေ။ ထို စိန်ခေါ်မှုများကြောင့် အစိုးရအနေနှင့် သတင်းအချက်အလက်များပိုမိုစီးဆင်းစေရန်နှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဈေးငွေ များရရှိစေရေးကို ဦးစားပေးဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ကြောင်း သိသာစေသည်။

အခြေခံအဆောက်အဦများ

ရန်ကုန်မြို့တွင်းသို့ဆက်သွယ်သော လမ်းကြောင်းများကောင်းမွန်ခြင်းသည် ဆင်ခြေဖုံးဒေသများသို့ စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများဝင်ရောက်လာရန်အတွက် အဓိကဆွဲဆောင်မှုတစ်ခုဖြစ်သည်။ ရန်ကုန်မြို့၏ မဟာဗျူ ဟာစီမံကိန်းတွင် ကားလမ်း၊ ရထားလမ်းနှင့် အမြန်လမ်းမများပါဝင်သော အသေးစိတ်အစီအစဉ်များကို ဖော် ပြထားသည်။ ဒေသန္တရအရာရှိများနှင့် တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရတို့အတွက် အဓိကတာဝန်မှာ အဓိက ဆက်သွယ်ရေးလမ်းကြောင်းများနှင့် ချိတ်ဆက်မည့် မြို့နယ်တွင်းလမ်းများနှင့် တံတားများကို နေရာချထား ရေးပင်ဖြစ်သည်။ ယင်းတို့မရှိပါက ဆင်ခြေဖုံးဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးသည် ကျေးလက်သို့ရောက်လာ မည်မဟုတ်ပဲ ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်းများအတွက် အရေးပါသောသွင်းအားစုများရရှိနိုင်မှုသည်လည်း တည်ငြိမ်မှု ရှိမည်မဟုတ်ပေ။ ဥပမာအားဖြင့် လှည်းကူးမြို့နယ်အတွင်း ကတ္တရာ၊ ကွန်ကရစ်ခင်းလမ်းများမရှိခြင်းကြောင့် လမ်းပမ်းဆက်သွယ်ရေးအခက်အခဲများ မိုးတွင်းတွင်ပိုဆိုးလာမည်ဖြစ်ပြီး သီးနှံနှင့် ကုန်စည်စီးဆင်းမှုအပြင် လူအများသွားလာမှုကိုပါ ထိခိုက်စေမည်ဖြစ်သည်။ အရည်အသွေးနိမ့်သော ကျေးလက်လမ်းများသည် လယ်သမားများနှင့် အသေးစားလုပ်ငန်းရှင်များအတွက် ဈေးကွက်ကြီးများသို့ချိတ်ဆက်ပြီး အကျိုးအမြတ် ရရှိနိုင်မှုကို အတားအဆီးဖြစ်စေသည်။

လျှပ်စစ်မီးပုံမှန်မရရှိခြင်းကလည်း မြန်မာနိုင်ငံတွင် စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများမကြီးထွားရခြင်း၏ အကြောင်းရင်း ခံတစ်ခုဖြစ်သည်။ ဆင်ခြေဖုံးဒေသများအတွက်လည်း လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပုံမှန်ရရှိမှသာ ကုန်ထုတ်လုပ်ငန်း များစတင်အခြေစိုက်ရာနေရာတစ်ခုဖြစ်လာနိုင်မည်။ ရန်ကုန်မြို့ဆင်ခြေဖုံးဒေသများတွင် အကောင်အထည် ဖော်မည့်စက်မှုဖွံ့ဖြိုးမှုစီမံကိန်းများမှာလည်း ၎င်းတို့ကို ဓာတ်အားပေးမည့် အခြေခံအဆောက် အဦစီမံကိန်းများနှင့်

အတူပူးပေါင်းပြီး စီမံကိန်းရေးဆွဲသင့်သည်။ လက်ရှိတွင် ရန်ကုန်မြို့အပြင်သို့ထွက် လိုက်သည်နှင့် လျှပ်စစ်ဓာတ်အားကို ရရှိမှုမှာ သိသိသာသာကျဆင်းသွားသည်။ လျှပ်စစ်နှင့် စွမ်းအင်ဝန်ကြီး ဌာနသည် နိုင်ငံတကာအလှူရှင်များ၏ ကူညီပံ့ပိုးမှုဖြင့် အမျိုးသားအဆင့်လျှပ်စစ်ဓာတ်အားပေးရေးစီမံကိန်းကို အကောင်အထည်ဖော်လျက်ရှိပြီး ၂၀၃၀ အရောက်တွင် တစ်နိုင်ငံလုံးလျှပ်စစ်ဓာတ်အားရရှိစေရန် ဆောင်ရွက်လျက်ရှိသည်။ လူများစုမှာ အမျိုးသားမဟာဓာတ်အားလှိုင်းကွန်ရက်ကို ချဲ့ထွင်ခြင်းမှတစ်ဆင့် လျှပ်စစ်ရရှိကြမည်ဖြစ်သည်။ ရန်ကုန်နှင့် နီးကပ်ခြင်းကြောင့် လက်ရှိ အမျိုးသားမဟာဓာတ်အားလှိုင်းကွန်ရက်သည် မြို့ပြဆင်ခြေဖုံးဒေသများနှင့်နီးကပ်သောကြောင့် ကွန်ရက်ချဲ့ထွင်ရေးလုပ်ငန်းများသည် စီမံချက်၏ အစောပိုင်းကာလများ၌ပင်အကောင်အထည်ပေါ်လာနိုင်ပြီး ကုန်ကျစရိတ်လည်း သက်သာနိုင်သည်။ ဖြေရှင်းရမည့် ပြဿနာတစ်ခုမှာ ကနဦးတည်ဆောက်သွယ်တန်းမှုစရိတ်ကြီးခြင်းနှင့် ကျေးရွာများမှ အမျိုးသားဓာတ်အားလှိုင်းကွန်ရက်သို့ချိတ်ဆက်ရေးတွင် ကြုံတွေ့ရသော အဖွဲ့အစည်းဆိုင်ရာ စိန်ခေါ်မှုများပင်ဖြစ်သည် (Dobermann, 2016)။ လျှပ်စစ်သွယ်တန်းရရှိမှုတွင် နှောင့်နှေးကြန့်ကြာမှုများရှိပါက ထိုမြို့နယ်များအတွက် ဖွံ့ဖြိုးရေးစီမံကိန်းများပါ နှောင့်နှေးကြန့်ကြာမည်ဖြစ်သည်။

ရေနှင့် အညစ်အကြေးသန့်စင်ရေးဆိုင်ရာ အခြေခံအဆောက်အအုံများမှာ လက်ရှိအခြေအနေတွင် ရှိမနေပေ။ မြို့ပြဆင်ခြေဖုံးဒေသများအတွက်ဆိုလျှင်ပိုဆိုးသည်။ ရေဆိုးသန့်စင်ရေးစက်များနှင့် အညစ်အကြေးနှင့် ရေဖြန့်ဝေမှုဆိုင်ရာစနစ်များကိုလည်း သက်ဆိုင်ရာဒေသများ၌ မြို့ပြဖွံ့ဖြိုးရေးများမစတင် မီကတည်းက ကြိုတင်စီစဉ်ထားသင့်သည်။ သို့မဟုတ်ပါက ရောဂါဘယကူးစက်ပျံ့နှံ့မှုများကြုံတွေ့ရနိုင်သည်။ ဆင်ခြေဖုံးဒေသများတွင် အဆိုပါအခြေခံအဆောက်အအုံစီမံချက်များအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများရရှိ ရေးမှာ စိန်ခေါ်မှုတစ်ခုဖြစ်သည်။ ရေပေးဝေမှု၊ အညစ်အကြေးသန့်စင်မှုနှင့် အမှိုက်သိမ်းဆည်းမှုအတွက် ကောက်ခံသော အခကြေးငွေများမှာ အလွန်နိမ့်ပါးရာ လုပ်ငန်းလည်ပတ်မှုနှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းမှုများအတွက် ရန်ပုံငွေမလောက်ပဲ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများလည်း ဝင်ရောက်လာရန်အလွန်ခက်ခဲစေသည်။ ထိုဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများမှ ကြုံတွေ့နေရသော ဘဏ္ဍာရေးဆိုင်ရာအခက်အခဲများသည် အစိုးရနှင့် ပုဂ္ဂလိကကဏ္ဍတို့ပူးပေါင်းပြီး ဆင်ခြေဖုံးဒေသများကို ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်မည့် အလားအလာများကို ပေါ်ထွက်လာစေသည်။ ဒေသန္တရအဆင့်တွင် အစိုးရအနေနှင့် ဝင်ငွေမရပဲ ရေပေးဝေနေရမှုများကို လျော့ကျအောင် ဆောင်ရွက်နိုင်သည်။ ရေပေးဝေရေးကဲ့သို့သော ဝန်ဆောင်မှုစနစ်များကို တိုးတက်စေရန် ဆောင်ရွက်နိုင်သည့်နည်းလမ်းတစ်ခုမှာ အုပ်ချုပ်မှုစနစ်ကို ချောမွေ့စေရန်ဆောင်ရွက်ခြင်း (ဥပမာ ကော်ပိုရိတ်အဖြစ်သို့ပြောင်းခြင်း) ဖြစ်သည်။ နောက်ဆုံးအနေနှင့် ပမာဏကြီးမားသော အခြေခံအဆောက်အအုံစီမံချက်များသည် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုပမာဏကြီးမားပြီး အချိန်လည်းကြာမြင့်ရာ ဆင်ခြေဖုံးဒေသများရှိ သန့်ရှင်းရေးလုပ်ငန်းများကို လက်တွေ့အောင်မြင်အောင်ဆောင်ရွက်ဖူးသည့် အတွေ့အကြုံရှိပြီးသော သုံးစွဲသည့်ရေကို ကလိုရင်းခတ်ခြင်းကဲ့သို့သော နည်းလမ်းများဖြင့်လည်း အစားထိုးဆောင်ရွက်နိုင်သည်။ အညစ်အကြေးသန့်စင်ရေးနှင့် ကျန်းမာရေးဆိုင်ရာ ရလဒ်ကောင်းများထွက်ပေါ်မှုတွင် ကလိုရင်းဆေးပြားသည် ကြီးမားသော ရေသန့်စင်ရေးအခြေခံအဆောက်အအုံစီမံကိန်းကြီးများကဲ့သို့ပင် ထိရောက်ကြောင်း သက်သေပြနိုင်ခဲ့ပြီးဖြစ်သည် (Kremer, Miguel, Mullainathan, Null, & Zwane, 2009)။

အင်စတီကျူးရှင်းများ

ရန်ကုန်၏အတွေ့အကြုံများအရ မြို့ပြကြီးထွားမှုများမှာ အင်စတီကျူးရှင်းများက ကိုင်တွယ်ခန့်ခွဲနိုင်သော အရှိန်နှင့် ပမာဏအတိုင်းအတာတို့ထက်များစွာကျော်လွန်နိုင်ကြောင်း တွေ့ရှိရပြီးဖြစ်သည်။ ထို့ကြောင့် အင်စတီကျူးရှင်းဆိုင်ရာ စိန်ခေါ်မှုများကို စောနိုင်သမျှစောအောင် ကိုင်တွယ်ဖြေရှင်းထားခြင်းအားဖြင့် အထိန်းအကွပ်မဲ့ မြို့ပြပြန့်ကားထွက်မှုများကို ရှောင်လျားနိုင်မည်ဖြစ်သည်။

အင်စတီကျူးရှင်းဆိုင်ရာ အဓိကမေးခွန်းတစ်ခုမှာ မြို့နယ်စည်ပင်သာယာရေးအဖွဲ့များသည် ဒေသန္တရအစိုးရများနှင့် ဆက်စပ်မြို့နယ်များမှ အလားတူအာဏာပိုင်အဖွဲ့အစည်းများနှင့် မည်သို့ဆက်သွယ်ဆောင်ရွက်နေကြသနည်းဟူသော အချက်ဖြစ်သည်။ မြို့နယ်စည်ပင်သာယာရေးအဖွဲ့များသည် ရန်ကုန်နှင့် မန္တလေးတို့မှအပ ကျန်မြို့ပြဒေသများ၏ စည်ပင်သာယာအုပ်ချုပ်ရေးကို တာဝန်ယူရန်ဖွဲ့စည်းထားသော ဗဟိုချုပ်ကိုင်မှုနည်းပါးသည့် အဖွဲ့အစည်းများဖြစ်သည်။ ၎င်းတို့တွင် ဘဏ္ဍာရေးအရ ကိုယ်ပိုင်ရပ်တည်နိုင်မှုလည်း မြင့်မားသည်။ စီမံကိန်းရေးဆွဲခြင်းမှာ ၎င်းတို့၏လုပ်ငန်းတာဝန်ထဲတွင်ပါဝင်သော်လည်း ရေရှည်စီမံကိန်းရေးဆွဲနိုင်သည့် စွမ်းဆောင်ရည်မှာ အားနည်းလေ့ရှိသည်။ တစ်နှစ်ထက်ပို၍ ဘတ်ဂျက်ရေးဆွဲခြင်းကို ခွင့်မပြုသောကြောင့် အနာဂတ်ဖွံ့ဖြိုးမှုများအတွက် ကြိုတင်စီမံရန် အလွန်ခက်ခဲသည်။ စည်ပင်သာယာရေးအဖွဲ့များ၊ ဒေသအစိုးရများနှင့် ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနများအကြားဆက်သွယ်မှုပုံစံများမှာလည်း ပုံမှန်မရှိသောကြောင့် ဘက်စုံထောင့်စုံမှ စီမံကိန်းရေးဆွဲရန် မဖြစ်နိုင်သလောက်ဖြစ်သွားစေသည်။ ထိုအဖွဲ့အစည်းများအကြား တာဝန်ခွဲဝေမှုမှာလည်း လက်တွေ့တွင် ရှင်းလင်းပြတ်သားခြင်းမရှိပေ။ ဥပမာအားဖြင့် ရန်ကုန်တိုင်းအတွင်းရှိ အချို့သောကျေးရွာအုပ်စုများသည် ရန်ကုန်စည်ပင်သာယာရေးနယ်နိမိတ်အတွင်းရှိ သည်ဟုသတ်မှတ်ခံရပြီး စည်ပင်ရေးကောက်ပွဲများတွင် ဝင်ရောက်မဲပေးနိုင်သော်လည်းလက်တွေ့တွင် ၎င်းတို့ကို သက်ဆိုင်ရာ မြို့နယ်စည်ပင်သာယာရေးအဖွဲ့မှသာ စီမံခန့်ခွဲနေခြင်းမျိုးဖြစ်သည်။ ရန်ကုန်၏ မြို့ပြဆင်ခြေဖုံးဒေသဖွံ့ဖြိုးရေးအောင်မြင်ရန်အတွက်ဆိုလျှင် အဓိကကျော်ဖြတ်ရမည့် အင်စတီကျူးရှင်းဆိုင်ရာ စိန်ခေါ်မှုမှာ အဆိုပါအဖွဲ့အစည်းများအကြား ထိထိရောက်ရောက် ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်ရေးပင်ဖြစ်သည်။

လက်ရှိအခြေအနေတွင် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရသည် ရန်ကုန်အနီးတဝိုက်ရှိ မြို့နယ်များမှ စည်ပင်သာယာရေးအဖွဲ့များနှင့်လက်တွဲပြီး ၎င်းတို့၏ ဒေသနှင့် စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးစေရန် အတွက် မဟာဗျူဟာများ ချမှတ်နိုင်ရန်အတွက် ကူညီဆောင်ရွက်ပေးနိုင်မည့် အရေးပါသောအနေအထားတွင်ရှိနေသည်။ အနီးကပ်ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မှုရှိခြင်းကြောင့် တိုင်းဒေသကြီးအခြေခံအဆောက်အအုံစီမံချက်များတွင် ဒေသန္တရစီမံချက်များကိုပါ ပေါင်းစပ်နိုင်မည်ဖြစ်သည်။ ထို့အပြင် တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရအနေနှင့် အနာဂတ်မြို့တော်စည်ပင်နယ်နိမိတ်အတွင်း၌ ထိုမြို့နယ်များမည်သို့ပေါင်းစပ်ပါဝင်လာမည်ကို ရှင်းလင်းစွာ ဖော်ပြထားသင့်သည်။ ဥပမာအားဖြင့် အနာဂတ်တွင် လှည်းကူးမြို့နယ်သည် ရန်ကုန်မြို့တော်စည်ပင်/ပင်၏ နယ်ပယ်အတွင်း ရောက်ရှိလာနိုင်သည်ကို ကြိုတင်အသိပေးထားခြင်းမျိုးဖြစ်သည်။ ထိုသို့အသိပေးထားခြင်းကြောင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများနှင့် စက်မှုလုပ်ငန်းများဝင်ရောက်လာစေရန်အားပေးနိုင်သော်လည်း ကျန် တစ်ဖက်တွင်မူ ဒေသခံများအတွက် အခွန်အခများတိုးလာမည့် အလားအလာနှင့် ကိုယ်ပိုင်ဆုံးဖြတ်လုပ်ကိုင်နိုင်မှုလျော့သွားမည့်အခြေအနေတို့ကိုလည်း စိုးရိမ်ပူပန်မှုများရှိလာနိုင်သည်။ ထိုပူပန်မှုများကို ဖြေရှင်းပေးခြင်းသည် ပြောင်းလဲမှုအတွက် လူထု၏ ထင်မြင်ယူဆချက်ကို တိုးတက်လာစေပြီး စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ

အတွက်လည်း ဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် အနာဂတ်အလားအလာများကို ယုံကြည်လာအောင် လှုံ့ဆော်ပေးနိုင်သည်။

ဒုတိယအနေနှင့် စီမံကိန်းရေးဆွဲခြင်း၊ ရန်ပုံငွေသတ်မှတ်ချထားခြင်းနှင့် အကောင်အထည်ဖော်ခြင်းများတွင် အစိုးရအဖွဲ့အစည်းအဆင့်ဆင့်အကြား ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက်နိုင်ခြင်းကြောင့် သင့်လျော်ကောင်းမွန်သော အခြေခံအဆောက်အအုံများကို အချိန်မီဆောက်လုပ်အကောင်အထည်ဖော်မှုများဖြစ်လာမည်။ လက်ရှိတွင် အစိုးရအဖွဲ့အစည်းအဆင့်ဆင့်အကြား ဆက်ဆံရေးများမှာ ရှင်းလင်းမှုမရှိပဲ တာဝန်ခံမှုနှင့် ပတ်သက်ပြီး ရှုပ်ထွေးမှုများနှင့် မလိုအပ်ပဲထပ်နေမှုများကို ကြိုတွေ့ရလေ့ရှိသည်။ ဥပမာအားဖြင့် လှည်းကူးမြို့နယ်အုပ်ချုပ်ရေးတာဝန်ရှိသူများက ဦးစားပေးမွမ်းမံတည်ဆောက်ရန်ရွေးချယ်ထားသော လမ်းမများသည် တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရ၏ လုပ်ပိုင်ခွင့်အတွင်းရောက်ရှိနေသောကြောင့် မြို့နယ်အဆင့်အနေနှင့် လုပ်ငန်းများစတင်အောင် နှိုးဆော်ရာ၌ပင် အခက်အခဲများရှိလာသည်။ အကယ်၍ လမ်းသစ်ဖောက်လုပ်ခြင်းကို တိုင်းဒေသကြီးအစိုးရကသာကိုင်တွယ်မည်ဆိုပါက ဒေသအာဏာပိုင်များအနေနှင့် ဒုတိယအဆင့်လမ်းများဆက်သွယ်ဖောက်လုပ်ခြင်းဖြင့် အကျိုးကျေးဇူးရရှိမည်ဖြစ်သည်။

အစိုးရအဖွဲ့အစည်းအဆင့်ဆင့်အနေနှင့် ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ပြီး ကြိုတင်ပြင်ဆင်နိုင်စေမည့် စီမံချက်ကြီးတစ်ခုမှာ ၂၀၂၂ တွင် အပြီးသတ်မည်ဟု မျှော်မှန်းထားသော ဟံသာဝတီလေဆိပ်ပင်ဖြစ်သည်။ လေဆိပ် နှင့် ရန်ကုန်ကိုဆက်သွယ်မည့် အဓိကလမ်းကြောင်းမှာ လှည်းကူးမြို့မှ ဖြတ်သန်းသွားသည်။ ထို့ကြောင့် လှည်းကူးအနေနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများဝင်ရောက်လာခြင်းနှင့် လူဝင်များလာခြင်းတို့မှ အကျိုးအမြတ်ရနိုင်သည်။ သို့သော်လက်ရှိအချိန်အထိ မြို့နယ်အာဏာပိုင်များမှာ စီမံကိန်းရေးဆွဲခြင်း သို့မဟုတ် ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးများတွင်ပါဝင်မှုမရှိကြပေ။ ဖြစ်နိုင်ချေတစ်ခုမှာ ဝန်ဆောင်မှုအခြေခံစီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးရေးအဖွဲ့အစည်းတည်ဆောက်ပြီး လေဆိပ်ခရီးသည်များနှင့် ဝန်ထမ်းများကို ဝန်ဆောင်မှုပေးရန်ဖြစ်သည်။ ထိုစီမံကိန်းတွင် လမ်းနှင့် လျှပ်စစ်ကဲ့သို့ လက်ရှိ အခြေခံ အဆောက်အအုံဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် ပြင်ပရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို ဆွဲဆောင်နိုင်ရန်အလားအလာရှိနေသည်။ ထိုသို့ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် မြို့နယ်ကိုယ်စားလှယ်များသည် ရန်ကုန်အစိုးရနှင့်အတူ စီမံကိန်းရေးဆွဲသည့် စားပွဲဝိုင်းတွင်ရှိနေသင့်ပြီး ၎င်းတို့၏ ကိုယ်ပိုင်စီမံကိန်းများကို ကောင်းစွာ ထည့်သွင်းစဉ်းစားစေရန် ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်သည်။

နိဂုံး

မြို့ပြဆင်ခြေဖုံးဒေသများသည် မြို့တော်ကြီးတစ်ခုဖွံ့ဖြိုးကြီးထွားလာရေးအတွက်အလွန်အရေးပါသည်။ ကုန်ကျစရိတ်များသက်သာနိုင်ခြင်းကြောင့် ကုန်ထုတ်လုပ်ရေးကုမ္ပဏီများအပေါ် ဆွဲဆောင်နိုင်သည်။ လူတစ်ဦးချင်းစီအတွက်ဆိုလျှင် ထိုဒေသများသည် ရွှေ့ပြောင်းလုပ်သားများပထမဦးဆုံးစတင်အခြေချသည့် နေရာများလည်းဖြစ်သည်။ မကြာသေးမီနှစ်များက ရန်ကုန်သည် လူဦးရေတိုးတက်လာပြီး အလျားလိုက်တိုးချဲ့မှုမရှိသလောက်နည်းပါးခဲ့သည်။ မြို့ပြစီမံကိန်းရေးဆွဲသူများသည် ရန်ကုန်ဗဟိုစီးပွားရေးဒေသကို ဝန်းရံနေသော ဆင်ခြေဖုံးဒေသများကို အနာဂတ်ဖွံ့ဖြိုးရေးဒေသများအဖြစ်ရှုမြင်နေပြီဖြစ်သည်။

အကယ်၍ကောင်းမွန်စွာစီမံဆောင်ရွက်နိုင်ပါက ဆင်ခြေဖုံးဒေသများဖွံ့ဖြိုးရေးသည် မြို့တွင်းတွင် ကြိုတွေ့နေရသော ကျပ်တည်းမှုများကို လျော့ချပေးနိုင်ပြီး မြို့တွင်းနေသူများနှင့် မြို့စွန်များရှိ ဝန်ဆောင်မှုအမျိုးမျိုးပေးသူများအပါအဝင် လူအများအပြားကို အကျိုးဖြစ်ထွန်းစေနိုင်သည်။ ယင်းမှာ ရန်ကုန်၏ ဝန်းရံ

ဆင်ခြေဖုံးဒေသများလက်ဝယ်ရရှိနေသော အခွင့်အလမ်းပင်ဖြစ်သည်။ သို့ရာတွင် ရန်ကုန်အနေနှင့် ဟန်ချက်ကို ဂရုစိုက်ထိန်းသိမ်းဖို့လိုအပ်သည်။ မြို့၏အကျယ်အဝန်းကိုအလျင်အမြန်ချဲ့ထွင်ခြင်းကြောင့် မြို့ပြ ပြန့်ကားမှုများဖြစ်ပြီး မြို့တွင်းသွားလာရေးအတွက် အကုန်အကျများပိုမိုလာနိုင်သည်။ အခြေခံအဆောက် အအုံများလုံလောက်မှုမရှိပါကလည်း အဆိုပါဒေသများ၏ လူနေမှုအဆင့်အတန်းကိုကျစေပြီး စီးပွားရေး လုပ်ဆောင်မှုများကိုပါ အဟန့်အတားဖြစ်စေနိုင်သည်။ အကယ်၍ ကြိုတင်စီမံထားခြင်း မဟုတ်သော တိုးချဲ့မှုများအလုံးအရင်းနှင့်ဖြစ်လာပါက အစိုးရ၏ဝန်ဆောင်မှုပေးနိုင်သော စွမ်းဆောင်ရည်အကန့် အသတ်ကို ကျော်လွန်သွားနိုင်သည်။

ထို့ကြောင့် ရန်ကုန်မြို့၏ဆင်ခြေဖုံးဒေသများဖွံ့ဖြိုးရေးကို အောင်မြင်အောင်ဆောင်ရွက်နိုင်ရန်အတွက် လိုအပ်သော အခြေခံအဆောက်အအုံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို စီမံကိန်းသတ်မှတ်ရန်နှင့် လိုအပ်သော အင်စတီကျူးရှင်းဆိုင်ရာ အပြောင်းအလဲများပြုလုပ်ရန်လိုအပ်ရာ ယင်းတို့ကို အဆင့်ပေါင်းစုံမှ အစိုးရ အဖွဲ့အစည်းများအကြား ထိရောက်စွာပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းခြင်းဖြင့်သာ ဆောင်ရွက်နိုင်မည်ဖြစ်ပါသည်။

ရည်ညွှန်းကိုးကား

Baum-Snow, N. (2014). Urban Transport Expansions, Employment Decentralization, and the Spatial Scope of Agglomeration Economies. *NBER Working Paper*.

Baum-Snow, N., Brandt, L., Henderson, V. J., Turner, M. A., & Zhang, Q. (2016). Roads, Railroads and Decentralization of Chinese Cities. *Review of Economics and Statistics*.

Baum-Snow, N., Henderson, V. J., Turner, M. A., Zhang, Q., & Brandt, L. (2016). Highways, Market Access and Urban Growth in China. *Working Paper*.

Bertaud, A. (2004). The Spatial Organization of Cities: Deliberate Outcome or Unforeseen Consequence? *Working Paper*.

Dobermann, T. (2016). Energy in Myanmar. *IGC Policy Brief*.

Dobermann, T. (2016). Urban Myanmar. *IGC Policy Brief*.

Glaeser, E., & Joshi-Ghani, A. (2013). Rethinking Cities: Toward Shared Prosperity. *World Bank Economic Premise 126*.

Harari, M. (2014). Cities in Bad Shape: Urban Geometry in India. *Working Paper*.

Henderson, V. J. (2012). Cities and Development. *Journal of Regional Science*, 515-540.

JICA. (2014). *A Strategic Urban Development Plan of Greater Yangon*.

JICA. (2014). *Yangon Urban Transport Master Plan*.

Koh, F. (2016). Internal Migration in Yangon. *IGC Issues Note*.

Kremer, M., Miguel, E., Mullainathan, S., Null, C., & Zwane, A. (2009). Social Engineering: Evidence from a Suite of Take-Up Experiments in Kenya. *Harvard University Working Paper*.

LSE Cities. (2016). *Yangon Urban Growth Analytics*.

UN-Habitat. (2016). *Rapid Urban Diagnostic Report Myanmar*.

Venables, T. (2015). Making Cities Work for Development. *IGC Growth Brief*.

World Bank. (2013). *Urbanization Beyond Municipal Boundaries: Nurturing Metropolitan Economies and Connecting Peri-Urban Areas in India*.

World Bank. (2014). *Myanmar Systematic Country Diagnostic*.

World Bank. (2015). *East Asia's Changing Urban Landscape: Measuring a Decade of Spatial Growth*.

DIRECTED BY



FUNDED BY



The International Growth Centre (IGC) aims to promote sustainable growth in developing countries by providing demand-led policy advice based on frontier research.

Find out more about our work on our website
www.theigc.org

For media or communications enquiries, please contact
mail@theigc.org

Subscribe to our newsletter and topic updates
www.theigc.org/newsletter

Follow us on Twitter
[@the_igc](https://twitter.com/the_igc)

Contact us
International Growth Centre,
London School of Economic and Political Science,
Houghton Street,
London WC2A 2AE

IGC

**International
Growth Centre**

DIRECTED BY



FUNDED BY



Designed by soapbox.co.uk