Ministry of Industry

ပြည်ထောင်စုသမ္မတမြန်မာနိုင်ငံတော်အစိုးရ

The Government of the Republic of the Union of Myanmar

မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းဆိုင်ရာမူဝါဒ

Automotive Policy

၂၀၁၉ ခုနှစ်၊ မေလ

May , 2019

စက်မှုဝန်ကြီးဌာန

Ministry of Industry

မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းဆိုင်ရာမူဝါဒ

Automotive Policy

၂၀၁၉ ခုနှစ်

Contents

Sr. No	Particular	Page
Chapter (1)	Introduction…………………………………………………...….	1–3
	Vision ………………………………………………………………...	4
	Objectives ………………………………………………………......	4–5
Chapter (2)	Basic principles …..…………………………………………….....	6–7
Chapter (3)	Roadmap for the development of automotive industries…	8
	Expectation in Short-term for 5 years	8–10
	Expectation in Medium-term for 5 years …………………...	11–13
	Expectation in Long-term for 5 years …………………...	13–16
Chapter (4)	Designation of priority areas ………………………………….	17
Chapter (5)	Sectorial implementation plan ………………………..........…	18–24
Chapter (6)	Policy recommendation ………………………………….......…	25–27
Chapter (7)	Conclusion ………………………………………...……….…...	28

မာတိကာ

စဉ်	အကြောင်းအရာ	စာမျက်နှာ
အခန်း (၁)	နိဒါန်း	၁-၃
	မျှော်မှန်းချက်	၄
	ရည်ရွယ်ချက်	၄-၅
အခန်း (၂)	အခြေခံမူများ	၆-၇
အခန်း (၃)	မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းများဖွံ့ဖြိုးရေးလမ်းပြမြေပုံ	၈
	ကာလတို (၅) နှစ် မျှော်မှန်းချက်	၈-၁၀
	ကာလလတ် (၅) နှစ် မျှော်မှန်းချက်	၁၁-၁၃
	ကာလရှည် (၅) နှစ် မျှော်မှန်းချက်	၁၃-၁၆
အခန်း (၄)	ဦးစားပေးကဏ္ဍများသတ်မှတ်ခြင်း	၁၇
အခန်း (၅)	ကဏ္ဍအလိုက်အကောင်အထည်ဖော်ရမည့်လုပ်ငန်းစဉ်များ	၁၈-၂၄
အခန်း (၆)	မူဝါဒဆိုင်ရာအကြံပြုချက်များ	၂၅-၂၇
အခန်း(၇)	နိဂုံး	၂၈

Abbreviation Words

BBC	–	Brand–to–Brand Complementation
CBU	–	Complete Built–up Unit
CKD	–	Complete Knocked Down
CoA	–	Certificate of Approval
DKD	–	Dismantled Knocked Down
Homologation System	–	The system of Homologation by which a certain type of vehicle (both for locally manufactured or imported) is scrutinized that it is compatible with Road Safety and Traffic–Lane System in Myanmar
SKD	–	Semi Knocked Down
SOP	–	Standard Operating Procedure
UIO	–	Unit in Operation

အတိုကောက်စာလုံးများ

BBC – Brand–to–Brand Complementation
သက်ဆိုင်ရာ အမှတ်တံဆိပ်အလိုက် ထုတ်ကုန်များကိုပေါင်းစပ်ရန် တပ်ဆင် ထုတ်လုပ်ခြင်း

CBU – Complete Built–up Unit
အန္တရာယ်ကင်းစွာမောင်းနှင်နိုင်သော အခြေအနေအထိ မော်တော်ယာဉ် အစိတ်အပိုင်းများ ပြည့်စုံစွာတပ်ဆင်ထုတ်လုပ်ထားသော နိုင်ငံတကာ အသိအမှတ်ပြု အမှတ်တံဆိပ်ဖြင့် အသင့်မောင်းနှင်နိုင်သော မော်တော်ယာဉ် တစ်မျိုးမျိုး

CKD – Complete Knocked Down
အသေးစိတ်ပြည့်စုံသော အစိတ်အပိုင်းများဖြင့် မော်တော်ယာဉ် တပ်ဆင် ထုတ်လုပ်ခြင်း

CoA – Certificate of Approval
အတည်ပြုလက်မှတ်

DKD – Dismantled Knocked Down
မော်တော်ယာဉ် စီ–ဘီ–ယူ တစ်စီး၏ အစိတ်အပိုင်း အတွဲကြီးများ အလိုက် ဖြုတ်ရန်လွယ်ကူသော အပိုင်းများကို ပင်ရင်းနိုင်ငံ၌ဖြစ်စေ၊ တတိယကြားခံ နိုင်ငံ၌ဖြစ်စေ အပိုင်းအလိုက် ဖြုတ်ယူတင်သွင်း၍ ပြန်လည်တပ်ဆင်ခြင်း

ဟိုမိုလိုဂေးရှင်းစနစ် – Homologation System
မော်တော်ယာဉ် အမျိုးအစားတစ်ခုသည် ပြည်တွင်း၌ ထုတ်လုပ်သည် ဖြစ်စေ၊ ပြည်ပမှတင်သွင်းလာသည်ဖြစ်စေ မြန်မာနိုင်ငံရှိ လမ်းများ တွင် အသုံးပြုရန် လိုအပ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီမှု ရှိ / မရှိ စိစစ် ဆုံးဖြတ်ပြီး အသိအမှတ်ပြု သတ်မှတ်သည့် ဟိုမိုလိုဂေးရှင်းစနစ်

SKD – Semi Knocked Down
မော်တော်ယာဉ်အစိတ်အပိုင်း သတ်မှတ်အုပ်စုများအလိုက် တင်သွင်းပြီး တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်ခြင်း

SOP – Standard Operating Procedure
စံသတ်မှတ်ထားသည့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှုနည်းစဉ်

UIO – Unit in Operation
မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှု

Automotive Policy

Chapter (1)

Introduction

1. Myanmar has achieved an average economic growth rate of about 7.46 % for 5 years from 2012 to 2016, and the IMF[1] forecasts Myanmar to achieve economic growth rate of 7.5 % in 2017. The demand of vehicles for socio–economics growth will increase at a rate with the increase in economic development. Automakers estimate that the number of vehicles used in Myanmar will exceed two (2) millions in 2020.

2. The number of vehicles used in Myanmar has been remarkably increasing due to the liberalization of automobile importation after 2012. The registered number of vehicles increased up to 712,000 units in 2015 whereas the numbers of vehicles were accounted as 365,000 units in 2011. As for the statistics up to 2016 January, the numbers of registered vehicles were reached to 721,324 units of approximately 15 units per 1,000 people even though the ratio of population and usage of vehicles was 14 units per 1,000 people in 2015. Among them 476,447 units were registered at Yangon Region reaching up of more than 66 % of vehicle usage and the occurrence of high density as well as the most congested region. Huge demand of vehicles can be found out since the ratio of registered vehicles was 3.14 % in the rest Regions and States. Although the number of vehicles used in Myanmar has been increasing, new car sales are only one in every 175 units of car sales in the market which ratio is 0.005 %.

[1] IMF – International Monetary Fund

မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းဆိုင်ရာမူဝါဒ

အခန်း(၁)

နိဒါန်း

၁။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှုန်းသည် ၂၀၁၂ ခုနှစ်မှ ၂၀၁၆ ခုနှစ်အထိ (၅) နှစ်တာကာလအတွင်း ပျှမ်းမျှ (၇.၄၆ %) တိုးတက်ခဲ့ပြီး၊ ၂၀၁၇ ခုနှစ်တွင်လည်း (၇.၅ %) ရှိမည်ဟု အပြည်ပြည်ဆိုင်ရာ ငွေကြေးရန်ပုံငွေအဖွဲ့ (IMF[1]) က ခန့်မှန်းထားပါသည်။ စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုနှင့်အတူ စီးပွားရေး၊ လူမှုရေးကဏ္ဍများအတွက် မော်တော်ယာဉ် လိုအပ်ချက်သည်လည်း အချိုးကျ တိုးတက်များပြား လာမည်ဖြစ်ပါသည်။ ၂၀၂၀ ခုနှစ်၌ မြန်မာနိုင်ငံတွင် မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှုသည် အစီးရေ (၂) သန်း ကျော်ခန့် ရှိလာမည်ဟု မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သူများက ခန့်မှန်း ထားပါသည်။

၂။ ၂၀၁၂ ခုနှစ် နောက်ပိုင်းတွင် မြန်မာနိုင်ငံ၏ မော်တော်ယာဉ်တင်သွင်းမှု မူဝါဒများ ဖြေလျှော့ပေးခဲ့မှုကြောင့် မော်တော်ယာဉ်အသုံးပြုမှု ပမာဏသည် သိသိသာသာ တိုးမြင့် လာခဲ့ပါသည်။ မှတ်ပုံတင်ထားသည့် မော်တော်ယာဉ်အရေအတွက်မှာ ၂၀၁၁ ခုနှစ်တွင် (၃၆၅,၀၀၀) စီးခန့် ရှိရာမှ ၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင် (၇၁၂,၀၀၀) စီးခန့် အထိ တိုးတက်လာခဲ့ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏လူဦးရေနှင့် မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှုအချိုးသည် ၂၀၁၅ ခုနှစ်တွင် လူတစ်ထောင်လျှင် (၁၄) စီးနှုန်းသာ ရှိခဲ့ရာမှ ၂၀၁၆ ခုနှစ် ဇန်နဝါရီလအထိ မှတ်ပုံတင်ထားသည့် မော်တော်ယာဉ် အရေအတွက်မှာ (၇၂၁,၃၂၄) စီး ရှိသည့်အထိ ရောက်ရှိခဲ့ရာ လူတစ်ထောင်လျှင် (၁၅) စီး နှုန်းသို့ တိုးတက်ခဲ့ပါသည်။ ယင်းတို့အနက် (၄၇၆,၄၄၇) စီး သည် ရန်ကုန်တိုင်းဒေသကြီးတွင် မှတ်ပုံတင်ထားရာ တစ်နိုင်ငံလုံးရှိ မော်တော်ယာဉ် အသုံးပြုမှု၏ (၆၆ %) ကျော်ခန့် ရှိနေ သောကြောင့် ရန်ကုန်မြို့တွင်း မော်တော်ယာဉ်သိပ်သည်းမှု အများဆုံးဖြစ်ပြီး ယာဉ်ကြော ကျပ်တည်းမှုများလည်း ဖြစ်ပေါ်လျက်ရှိပါသည်။ ကျန်ပြည်နယ်များနှင့် တိုင်းဒေသကြီးများတွင် မော်တော်ယာဉ် မှတ်ပုံတင်ထားမှုမှာ ပျမ်းမျှအားဖြင့် (၃.၁၄ %) ခန့်သာ ရှိသဖြင့် မော်တော်ယာဉ် လိုအပ်ချက်များစွာ ရှိနေကြောင်း တွေ့ရှိနိုင်ပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် မော်တော်ယာဉ် သုံးစွဲမှုပမာဏ များပြားလာသော်လည်း မော်တော်ယာဉ် ဈေးကွက်တွင် ရောင်းချလျက်ရှိသည့် မော်တော်ယာဉ် (၁၇၅) စီး တွင် အသစ် (၁) စီး သာပါဝင်နေသဖြင့် မော်တော်ယာဉ် အသစ်ရောင်းချမှုမှာ (၀.၀၀၅ %) သာ ရှိနေပါသေးသည်။

---

[1] IMF – International Monetary Fund

3. Appropriate control measures are required for business expansions since the assembling's and productions of internationally renowned and branded automobiles are introduced as the new investments with the increase in demand of the State. The other related businesses such as machinery and parts manufacturing, supply of raw materials, after sales service, parts distribution, insurance and finance businesses will develop as the emergence of domestic automobile manufacturing and assembling business. And, many employment opportunities will be created by growth and development of Auto-related Businesses.

4. Myanmar has many great potentials of entering into Global Market and connecting with Regional Supply Chain since Myanmar is situated at the region of rapid development (South East Asian Region) in World's Economy. Automotive Manufacturing by means of Assembling is one of the cooperative tasks of connecting with Multi National Enterprises (MNEs[2]), Local Manufacturers and Micro, Small and Medium Enterprises (MSMEs[3]), and upgrading of the quality of products incorporation with internationally renowned brand in order to enter into the Global Supply Chain with sustainable manner. Emergence of the Business-enabling Environments for the development of Myanmar's Economy along with the setting up of attractive Policies and expansion of related business should be conducted since the development of Auto-related Business can be regarded as the Multi-sectorial Development.

5. So, controlling and implementing with sustainable Automotive Policy is required as a main pillar for the systematic development of vehicles and parts importation, domestic assembling, productions, sales and maintenances.

---

[2] MNEs – Multi National Enterprises

[3] MSMEs – Micro, Small and Medium Enterprises

၃။ နိုင်ငံတော်၏ မော်တော်ယာဉ်လိုအပ်ချက် မြင့်မားလာခြင်းနှင့်အတူ နိုင်ငံတကာ အမှတ်တံဆိပ် မော်တော်ယာဉ်တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများသည် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု အသစ်များ အဖြစ် ဝင်ရောက်လုပ်ကိုင်လျက်ရှိကြရာ ထပ်မံ၍လည်း ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ တိုးချဲ့ထုတ်လုပ်ရန် အတွက် သင့်လျော်သော မူဝါဒတို့ဖြင့် ထိန်းချုပ်ပေးရန် လိုအပ်ပါသည်။ ပြည်တွင်း၌ မော်တော်ယာဉ်တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်မှု လုပ်ငန်းများ ဖြစ်ထွန်းလာခြင်းဖြင့် အခြားဆက်စပ် လုပ်ငန်းများဖြစ်သော စက်အစိတ်အပိုင်းများ ထုတ်လုပ်သည့်လုပ်ငန်းများ၊ ကုန်ကြမ်း ထောက်ပံ့ပေးသည့် လုပ်ငန်းများ၊ ထုတ်လုပ်ပြီးနောက် ဝန်ဆောင်မှုပေးသည့် လုပ်ငန်းများ၊ အစိတ်အပိုင်း ရောင်းချသည့် လုပ်ငန်းများ၊ အာမခံနှင့် ငွေရေးကြေးရေးလုပ်ငန်းများ စသည်တို့သည်လည်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။ မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်မှု လုပ်ငန်းများနှင့် ဆက်စပ်လုပ်ငန်းများ တိုးတက်ထွန်းကားလာခြင်းအားဖြင့် အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများစွာသည်လည်း ပေါ်ထွက်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။

၄။ မြန်မာနိုင်ငံသည် ကမ္ဘာ့စီးပွားရေးတွင် လျင်မြန်စွာဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်နေသည့် အရှေ့တောင် အာရှဒေသတွင် တည်ရှိနေသည့်အတွက် ကမ္ဘာ့ဈေးကွက်သို့ အလွယ်တကူ ဝင်ရောက်၍ ဒေသတွင်း ထုတ်လုပ်မှုကွန်ယက်များနှင့် ချိတ်ဆက်နိုင်မည့် အလားအလာကောင်းများ ရှိနေပါသည်။ မော်တော်ယာဉ် တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်မှု လုပ်ငန်းများသည် နိုင်ငံစုံစီးပွားရေး လုပ်ငန်းများ (MNEs[2])၊ ပြည်တွင်းထုတ်လုပ်သူများနှင့် အသေးစား ၊ အငယ်စားနှင့်အလတ်စား စီးပွားရေးလုပ်ငန်းများ (MSMEs[3]) တို့ ချိတ်ဆက်ပူးပေါင်း ဆောင်ရွက်ရသည့် ထုတ်လုပ်မှု လုပ်ငန်းရပ်ဖြစ်ပြီး၊ နိုင်ငံတကာ အသိအမှတ်ပြု အမှတ်တံဆိပ်များနှင့်အတူ ပြည်တွင်း ထုတ်ကုန်များကို အရည်အသွေးမြှင့်တင်၍ ကမ္ဘာ့ထုတ်လုပ်မှု ကွန်ယက်သို့ ဝင်ရောက် ယှဉ်ပြိုင်နိုင်အောင် ဆောင်ကျဉ်းပေးနိုင်သည့် လုပ်ငန်းတစ်ရပ်ဖြစ်ပါသည်။ မော်တော်ယာဉ် ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများ၏ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ခြင်းသည် ကဏ္ဍစုံ ဖွံ့ဖြိုးခြင်းဖြစ်၍ မြန်မာနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးတိုးတက်မှုအတွက် အခြေခံကောင်းများ ပေါ်ထွန်းလာစေပြီး ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများကို ဆွဲဆောင်နိုင်မည့် မူဝါဒများချမှတ်၍ ဆက်စပ်စီးပွားရေး လုပ်ငန်းများကို တိုးချဲ့ဆောင်ရွက် သွားရမည် ဖြစ်ပါသည်။

၅။ ထို့ကြောင့် မော်တော်ယာဉ်နှင့် မော်တော်ယာဉ်အစိတ်အပိုင်းများ တင်သွင်းခြင်း၊ ပြည်တွင်း၌ တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်ခြင်း၊ ရောင်းချဖြန့်ဖြူးခြင်း၊ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းစသည့် လုပ်ငန်းများ စနစ်တကျ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးနှင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ စီးပွားရေးဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်စေမည့် မဏ္ဍိုင်ကြီးတစ်ရပ်အဖြစ် ပေါ်ထွန်းလာစေရေးတို့အတွက် ရေရှည်တည်တံ့မည့် မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းဆိုင်ရာမူဝါဒဖြင့် ထိန်းချုပ်အကောင်အထည်ဖော်သွားရမည်ဖြစ်ပါသည်။

---

[2] MNEs – Multi National Enterprises

[3] MSMEs – Micro, Small and Medium Enterprises

6. The National Automotive Policy Taskforce was established in April 2015 in which relevant Ministries, Myanmar Investment Commission (MIC), Myanmar Engineering Society (MES), UMFCCI[4] and its affiliated industrial associations and representatives, foreign automobile dealers and automobile experts from organizations related to automobile were involved, and the National Automotive Policy Recommendation was drafted. This recommendation showed not only current situation of automobile sector in Myanmar but also the Roadmap for the promotion of automotive industries.

7. Ministry of Industry formulated this Automotive Policy based on above mentioned National Automotive Policy Recommendation and other reports after several coordination meetings with relevant Ministries and related organizations in cooperation with MES, regarding to consideration on actual condition in progress.

8. Importation of vehicles, assembling and production shall be conducted for the acceleration of Unit in Operation (UIO) in Myanmar. Not only the improvements on Safety, Fulfillment of Infrastructure and Human Resource Development (HRD) in Auto–related Business, but also the least impact on environment need to be emphasized with the increase in ratio of vehicle usage.

9. Therefore, Auto–related Industries in Myanmar should aim to meet with three principles of "least impacts on Environment, Energy Efficient, Safe and Secure".

[4] UMFCCI – Union of Myanmar Federation of Chambers of Commerce and Industry

၆။ ၂၀၁၅ ခုနှစ်၊ ဧပြီလတွင် အမျိုးသားမော်တော်ယာဉ် မူဝါဒရေးဆွဲရေးအဖွဲ့ကို ဆက်စပ်ဝန်ကြီးဌာနများ၊ မြန်မာနိုင်ငံရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကော်မရှင်၊ မြန်မာနိုင်ငံအင်ဂျင်နီယာအသင်း၊ မြန်မာနိုင်ငံကုန်သည်များနှင့် စက်မှုလက်မှုလုပ်ငန်းရှင်များအသင်းချုပ် (UMFCCI[4]) နှင့် ညီနောင်အသင်းများ၊ မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာ အသင်းအဖွဲ့များမှ ကိုယ်စားလှယ်များ၊ ပြည်ပမော်တော်ယာဉ် အရောင်းကိုယ်စားလှယ်များ၊ မော်တော်ယာဉ် ကျွမ်းကျင်ပညာရှင်များဖြင့် ဖွဲ့စည်း၍ အမျိုးသားမော်တော်ယာဉ် မူဝါဒဆိုင်ရာ အကြံပြုချက်များ အစီရင်ခံစာကို ပြုစုခဲ့ကြပါသည်။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ မော်တော်ယာဉ်ကဏ္ဍဆိုင်ရာ အခြေအနေအရပ်ရပ်ကို ထင်ဟပ်ပေါ်လွင်စေသည့် အဆိုပါ အစီရင်ခံစာတွင် မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆိုင်ရာ လမ်းပြမြေပုံကိုပါ ထည့်သွင်းဖော်ပြခဲ့ပါသည်။

၇။ အဆိုပါအမျိုးသား မော်တော်ယာဉ်မူဝါဒဆိုင်ရာ အကြံပြုချက်များ အစီရင်ခံစာကို အခြေခံ၍ လက်ရှိဖြစ်ပေါ်တိုးတက်နေသည့် အခြေအနေများကို မူတည်လျက် မြန်မာနိုင်ငံအင်ဂျင်နီယာအသင်း၏ ပူးပေါင်းကူညီမှုဖြင့် ဆက်စပ်ဝန်ကြီးဌာနများ၊ သက်ဆိုင်ရာအဖွဲ့အစည်းများနှင့် ညှိနှိုင်းအစည်းအဝေးများပြုလုပ်ပြီး စက်မှုဝန်ကြီးဌာနသည် မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းဆိုင်ရာ မူဝါဒကို ရေးဆွဲခဲ့ခြင်းဖြစ်ပါသည်။

၈။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှု (Unit in Operation – UIO) မြင့်မားလာရေးအတွက် မော်တော်ယာဉ် တင်သွင်းခြင်း၊ တပ်ဆင် ထုတ်လုပ်ခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်သွားရမည်ဖြစ်ရာ မော်တော်ယာဉ်အသုံးပြုမှု မြင့်မားလာခြင်းနှင့်အတူ ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်းရေး၊ လိုအပ်သည့် အခြေခံအဆောက်အအုံများ ဖြည့်ဆည်းရေး၊ မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းများဆိုင်ရာ လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ် ဖွံ့ဖြိုးရေးတို့ကို ဆောင်ရွက်ရန် လိုသကဲ့သို့ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ဆိုင်ရာ ထိခိုက်မှုများကိုလည်းအနည်းဆုံးဖြစ်စေရန် အထူးအလေးထား ဆောင်ရွက်သွားရမည် ဖြစ်ပါသည်။

၉။ ထို့ကြောင့် မြန်မာနိုင်ငံ၏ မော်တော်ယာဉ် ထုတ်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများသည် "သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ကို ထိခိုက်မှုအနည်းဆုံးဖြစ်စေခြင်း၊ စွမ်းအင်ခြိုးခြံချွေတာသော စက်မှုလုပ်ငန်းများ ဖြစ်စေခြင်းနှင့် ဘေးအန္တရာယ်ကင်းရှင်း၍ လုံခြုံစိတ်ချမှုရစေခြင်း" စသည့် စံထားထိုက်သည့် အချက် (၃) ချက်နှင့် ပြည့်စုံစွာ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေးကို ဦးတည် ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။

[4] UMFCCI – Union of Myanmar Federation of Chambers of Commerce and Industry

4 Automotive Policy

Vision

10. The purpose of the Automotive Policy is to increase the usage of vehicles with affordable prices in each and every sector and to be higher UIO. In this policy, Vehicle Penetration Ratio in the designated period of time and the expected UIO are as follows:

Step	Target Period	Vehicle Penetration Ratio	UIO (unit)	Brand-new Car Sales / year (unit)
(a)	Short-term (initial stage 5 years)	4 %	2,000,000	200,000
(b)	Medium-term (second stage 5 years)	8 %	4,000,000	400,000
(c)	Long-term (third stage 5 years)	20 %	10,000,000	1,200,000

Objectives

11. This Automotive Policy is formulated based on the following objectives;

(a) To emerge a sustainable Automotive Policy.

(b) To support the nation's transportation and economy through the development of Auto-related Industries.

(c) To develop Auto-related Industries such as Production, Distribution, Sales and Services as well as the Maintenance-related Technologies.

မျှော်မှန်းချက်

၁၀။ နိုင်ငံသားများ၏လူမှုစီးပွားဘဝနယ်ပယ်အသီးသီးတွင် မော်တော်ယာဉ်များကို ဈေးနှုန်းသက်သာစွာဖြင့် ပိုမိုအသုံးပြုလာနိုင်၍ မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှု (UIO) မြင့်မားလာစေရေးသည် မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းဆိုင်ရာမူဝါဒ၏ မျှော်မှန်းချက်ဖြစ်ပါသည်။ ဤမူဝါဒတွင် ကာလအပိုင်းအခြားအလိုက် မော်တော်ယာဉ်ပိုင်ဆိုင်သည့် လူဦးရေရာခိုင်နှုန်း နှင့် မော်တော်ယာဉ်အသုံးပြုနိုင်မှု အခြေအနေကို အောက်ပါအတိုင်း မျှော်မှန်းထားပါသည်-

စဉ်	မျှော်မှန်းကာလ	ကားပိုင်ဆိုင်မှု ရာခိုင်နှုန်း	UIO (စီးရေ)	ကားသစ်တစ်နှစ် ရောင်းချရမှု (စီးရေ)
(က)	ကာလတို (ပထမ ၅ နှစ်)	၄ %	၂,၀၀၀,၀၀၀	၂၀၀,၀၀၀
(ခ)	ကာလလတ် (ဒုတိယ ၅ နှစ်)	၈ %	၄,၀၀၀,၀၀၀	၄၀၀,၀၀၀
(ဂ)	ကာလရှည် (တတိယ ၅ နှစ်)	၂၀ %	၁၀,၀၀၀,၀၀၀	၁,၂၀၀,၀၀၀

ရည်ရွယ်ချက်

၁၁။ မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းဆိုင်ရာမူဝါဒကို အောက်ဖော်ပြပါရည်ရွယ်ချက် (၆) ရပ်အပေါ် အခြေခံ၍ အကောင်အထည်ဖော် ရေးဆွဲထားပါသည် -

(က) ရေရှည်တည်တံ့ခိုင်မြဲသည့် မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းဆိုင်ရာ မူဝါဒတစ်ရပ် ပေါ်ပေါက်လာစေရန်၊

(ခ) မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာ ဆက်စပ်လုပ်ငန်းများဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုမှ နိုင်ငံတော်၏ သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးနှင့် စီးပွားရေး ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှုကို အထောက်အကူပြုပေးနိုင်ရန်၊

(ဂ) မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာ ထုတ်လုပ်ဖြန့်ဖြူးရောင်းချခြင်း၊ ဝန်ဆောင်မှုပေးခြင်းလုပ်ငန်းများ တိုးတက်ထွန်းကားလာစေရန်နှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းဆိုင်ရာ နည်းပညာရပ်များ တိုးတက်လာစေရန်၊

(d) To define and promulgate standards for quality assurance, Safe and Secure and least impact on environment.

(e) To earn more job opportunities and attract foreign investments effectively.

(f) To establish Automotive Industry by connecting and entering into Global Market and Production Network.

(ဃ) မော်တော်ယာဉ်အရည်အသွေးပြည့်မီမှု၊ ဘေးကင်းလုံခြုံမှုရှိစေရေးနှင့် သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်မှုကို အနည်းဆုံး ဖြစ်စေရေးအတွက် စံချိန်စံညွှန်းများ သတ်မှတ် ပြဋ္ဌာန်းပေးရန်၊

(င) အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများ ပိုမိုရရှိလာစေရန်နှင့် ပြည်ပရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို ထိရောက်စွာ ဆွဲဆောင်နိုင်စေရန်၊

(စ) ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများမှတစ်ဆင့် နိုင်ငံတကာဈေးကွက်နှင့် ထုတ်လုပ်မှုကွန်ယက်သို့ ချိတ်ဆက်ဝင်ရောက်ပြီး မော်တော်ယာဉ်စက်မှုကဏ္ဍ ထူထောင်ရန်။

Chapter (2)

Basic Principles

12. Development of Auto-related Sectors shall be conducted with the following Basic Principles:

(a) Applying of control measures on production and usage of "Left Hand Drive" (LHD) vehicles for road safety which is relevant to Traffic-lane System of "Driving to the Right" and restriction of imports within the period of time.

(b) Initial encouragement of Semi Knocked Down (SKD) System with defined taxation scheme for assembling and production aiming to meet with international standards.

(c) Encouragements on Auto-related Parts Manufacturing Industries and becoming to be a parts producing and supplying country for the Long-term.

(d) Encouragements on cooperation between local and / or international partners in Auto-related Business for getting technologies and market shares.

(e) Setting up of necessary policies and handling of control measures for the development of Automotive Assembling's with Parts Production in accord with the market conditions.

(f) Encouragements on development of Auto-related Research Activities and establishment of Automotive Standards and Institutes.

(g) Systematic implementation of Homologation System for the certification of Compatibility of Road Safety and Traffic-lane System and Ownership Validation System shall be implemented for the tasks of vehicle inspection and registration.

အခန်း (၂)
အခြေခံမူများ

၁၂။ မြန်မာနိုင်ငံ၏ မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာကဏ္ဍများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အောက်ဖော်ပြပါ အခြေခံမူများဖြင့် ဆောင်ရွက်သွားမည်ဖြစ်ပါသည် -

(က) ယာဉ်အန္တရာယ်ကင်းရှင်းရန်အတွက် "လက်ယာကပ်မောင်း" ယာဉ်ကြောစနစ်နှင့်ကိုက်ညီသည့် " ဘယ်မောင်း " မော်တော်ယာဉ်များကိုသာ ထုတ်လုပ်သုံးစွဲနိုင်ရေးအတွက် အချိန်အပိုင်းအခြားအလိုက် ကန့်သတ် တင်သွင်းခြင်းတို့ဖြင့် ထိန်းချုပ်ဆောင်ရွက်မည်။

(ခ) မော်တော်ယာဉ် တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်ရာတွင် ကနဦး၌ မော်တော်ယာဉ်အစိတ်အပိုင်း သတ်မှတ်အုပ်စုများ တင်သွင်းပြီး တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်သည့် (Semi Knocked Down – SKD) စနစ်ဖြင့် သတ်မှတ် အခွန်စည်းကြပ်၍ နိုင်ငံတကာခံချိန်မီ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေး အားပေး ဆောင်ရွက်မည်။

(ဂ) မော်တော်ယာဉ်အစိတ်အပိုင်းများ ထုတ်လုပ်သည့်လုပ်ငန်းများကို အားပေးရန်နှင့် ရေရှည်တွင် ဈေးကွက်နှင့်အညီ ထုတ်လုပ်ဖြန့်ဖြူး ရောင်းချသည့်နိုင်ငံဖြစ်လာစေရေး အားပေးဆောင်ရွက်မည်။

(ဃ) မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းများ၌ ပြည်တွင်း / ပြည်ပ ဈေးကွက်ရရှိရေး၊ နည်းပညာ ရရှိရေးအတွက် ပြည်တွင်း / ပြည်ပလုပ်ငန်းများ ပူးပေါင်း၍ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ပြုနိုင်ရေး အားပေးဆောင်ရွက်မည်။

(င)မော်တော်ယာဉ် တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်ရေး လုပ်ငန်းများနှင့်အတူ အစိတ်အပိုင်းထုတ်လုပ်ရေးလုပ်ငန်းများကိုပါ ဈေးကွက်နှင့်အညီ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန် နိုင်ငံတော်မှ လိုအပ်သော မူဝါဒများ ချမှတ်ထိန်းညှိခြင်း ဆောင်ရွက်မည်။

(စ) မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများတွင် သုတေသနလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရေးနှင့် မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာစံနှုန်းများနှင့် ပညာရပ်ဆိုင်ရာကျွမ်းကျင်သူအဖွဲ့ (Automotive Standards and Institutes) များ ဖော်ထုတ်ရေးကို အားပေး ဆောင်ရွက်မည်။

(ဆ) မော်တော်ယာဉ်စစ်ဆေးခြင်းနှင့် မှတ်ပုံတင်ခြင်းလုပ်ငန်းတို့တွင် မြန်မာနိုင်ငံရှိလမ်းများ၌ အသုံးပြုရန်လိုအပ်သော အချက်များနှင့် ကိုက်ညီမှုရှိကြောင်း အသိအမှတ်ပြု သတ်မှတ်သည့် ဟိုမိုလိုဂေးရှင်း (Homologation) စနစ်နှင့် ပိုင်ဆိုင်မှု အမှန်ဖြစ်ကြောင်း အတည်ပြုခြင်း (Ownership Validation) စနစ်များကို စနစ်တကျ အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်မည်။

(h) Supportive measures and implementation on the occurrence of systematic vehicle sales, maintenance services and auto-related training centers.

(i) Expansion of vehicle insurance and financial services, and equitable development of UIO between States and Regions.

(j) Coordinative implementation on assessment of necessary infrastructures for the development of Public Transportation Sector.

(ဈ) စနစ်ကျသည့် မော်တော်ယာဉ်ရောင်းဝယ်ရေး၊ ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းရေးလုပ်ငန်းများ နှင့်သင်တန်းကျောင်းများ ဖြစ်ထွန်းလာစေရေးအတွက် ပံ့ပိုးအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မည်။

(ဉ) မော်တော်ယာဉ်အာမခံလုပ်ငန်း၊ ငွေကြေးလုပ်ငန်းများ တွင်ကျယ်စေရေး နှင့် တိုင်းဒေသကြီး၊ ပြည်နယ်များတွင် မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှု (UIO) မျှတစွာဖြင့် တိုးတက်လာစေရေး ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်မည်။

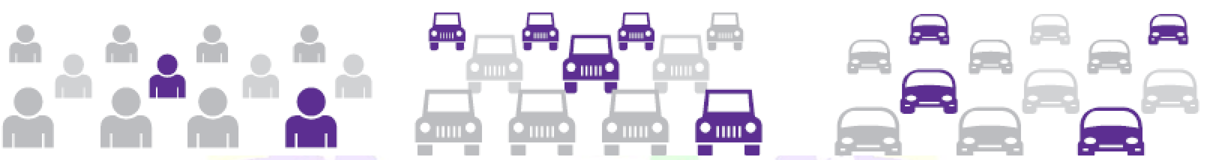
(ည) အများပြည်သူသယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက်လိုအပ်သော အခြေခံအဆောက်အအုံများကို ညှိနှိုင်းအကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မည်။

Chapter (3)

Roadmap for the development of Automotive Industries

13. The purpose of the Automotive Policy is to increase the usage of vehicles with affordable prices in each and every sector and to be higher UIO. The expectations of the increase of the Vehicle Penetration Ratio, UIO and the fulfillment of the increasing demand of vehicles are expressed in the Roadmap with the designated time interval.

Expectation in Short-term for 5 years



Vehicle Penetration Ratio	Unit in Operation (UIO)	New Car Sales Volume
4 %	2,000,000	200,000
	Population of Myanmar × 4%	Units / year

Expected Goals

(a) Initial start-up and operation of Vehicle Assembling and Production Factories with Semi Knocked Down system (SKD) are enforced. Reassembling of Dismantled Knocked Down (DKD) [dismantling of module parts from a Complete Built-up Unit (CBU) vehicle in its country of origin or in other third country, and reassembling in Myanmar by imports of those module parts] is not absolutely allowed.

(b) Step-by-step reduction and eradication of Used-car imports with designated time interval.

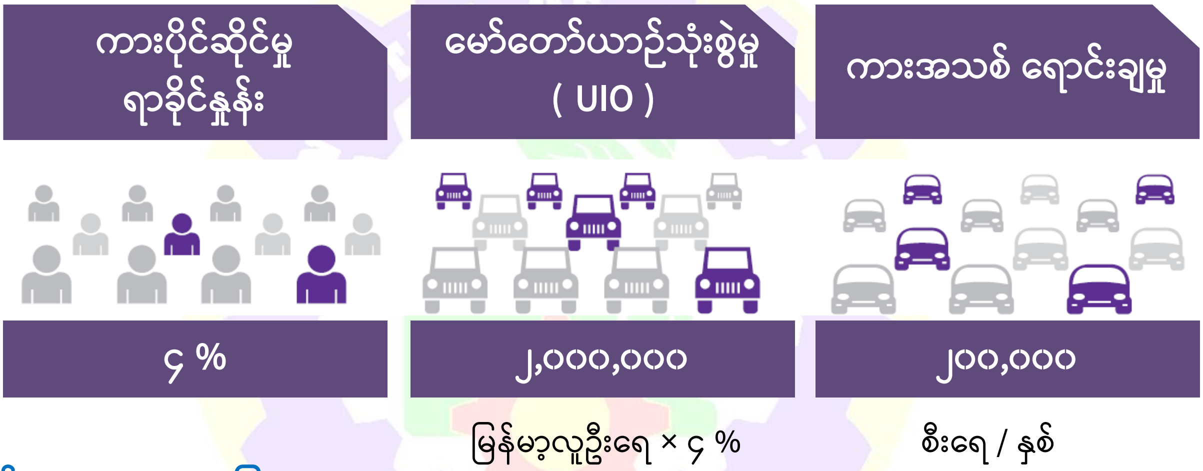
(c) Expansion of new car market.

(d) Equitable growth of UIO in accordance with the increase of population.

အခန်း (၃)
မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးရေးလမ်းပြမြေပုံ

၁၃။ နိုင်ငံသားများ၏လူမှုစီးပွားဘဝနယ်ပယ်အသီးသီးတွင် မော်တော်ယာဉ်များကို ဈေးနှုန်းသက်သာစွာဖြင့် ပိုမိုအသုံးပြုလာနိုင်၍ မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှု (UIO) မြင့်မားလာ စေရေးသည် မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းဆိုင်ရာမူဝါဒ၏ မျှော်မှန်းချက် ဖြစ်ပါသည်။ မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးရေးလမ်းပြမြေပုံတွင် မော်တော်ယာဉ်ပိုင်ဆိုင်မှု ရာခိုင်နှုန်း တိုးတက်လာရေး၊ မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှု (UIO) မြင့်မားလာရေးနှင့် တိုးတက်လာသည့် မော်တော်ယာဉ် လိုအပ်ချက်ကို ဖြည့်ဆည်းပေးနိုင်ရေးအတွက် မျှော်မှန်းချက်များကို ကာလ အပိုင်းအခြားနှင့် ဖော်ပြထားပါသည်။

ကာလတို (၅) နှစ် မျှော်မှန်းချက်



မျှော်မှန်းထားသောအခြေအနေ

(က) မော်တော်ယာဉ်အစိတ်အပိုင်း သတ်မှတ်အုပ်စုများ တင်သွင်းပြီး တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်ခြင်း SKD စနစ်ဖြင့် မော်တော်ယာဉ် တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်သည့် စက်ရုံများ စတင်လည်ပတ်နိုင်ရေး၊ မော်တော်ယာဉ် (Complete Built-up Unit – CBU) တစ်စီး၏ အစိတ်အပိုင်းအတွဲကြီးများ အားလုံးကို ပင်ရင်းနိုင်ငံ၌ ဖြစ်စေ၊ တတိယ ကြားခံနိုင်ငံ၌ ဖြစ်စေ အပိုင်းအလိုက် ဖြုတ်ယူတင်သွင်း၍ ပြန်လည် တပ်ဆင်သော စနစ် (Dismantled Knocked Down – DKD) ဖြင့် တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းများ လုံးဝ ခွင့်မပြုရန်၊

(ခ) ကားဟောင်း တင်သွင်းမှု တစ်ဆင့်ပြီး တစ်ဆင့် အချိန်ကာလ အပိုင်းအခြား သတ်မှတ်၍ လျှော့ချ ပပျောက်ရန်၊

(ဂ) ကားသစ်ဈေးကွက် ကျယ်ပြန့်လာစေရန်၊

(ဃ) လူဦးရေနှင့်အညီ မော်တော်ယာဉ် သုံးစွဲမှု (UIO) ဟန်ချက်ညီမျှစွာ မြင့်မား လာစေရန်။

The situations in each business

(1)	Vehicle Sales	Used-cars dominate the market.
	New Car Sales	Preparations for the extended use of new cars shall be focused.
	Used-car Sales	Gradual lessening of used-car imports shall be procured.

(2)	Vehicle Production	It shall be mainly produced with SKD system due to the limitation of new cars' market.
	Type of Factories	Factories using SKD system are in operation initially. Control measures on initial 100 units of vehicles shall be done with the Certificate of Approval (CoA).
	Localized Component Parts Ratio (LCR)	Even though there is not enough Cost Effectiveness, Labor-intensive, Low-tech component parts shall be manufactured with their respective standards.
	Expected market	Domestic market in the preliminary stage, but to export in accordance with the market demand.

(3)	Parts Production	Only a few parts can be produced because of the small volume of new car market.
	Main Products (Localized Component Parts)	Labor-intensive parts with high quality for Local and Foreign Market.
	Number of Factories	A few factories could be operated in accordance with the market demand.
	Expected market	Domestic automobile factories shall expand their products to the export markets as their Brand-to-Brand Complementation (BBC) Scheme.

(4)	Services	In their preparation stage to grow.

လုပ်ငန်းတစ်ခုချင်းအလိုက်အခြေအနေ

(၁)	မော်တော်ယာဉ်ရောင်းချရမှု	ဈေးကွက်တွင် ကားဟောင်းများလွှမ်းမိုးနေဦးမည်။
	ကားသစ်ရောင်းချရမှု	ကားသစ်အသုံးပြုမှုတိုးတက်လာရန်ပြင်ဆင်မည်။
	ကားဟောင်းရောင်းချရမှု	ပြည်ပမှတင်သွင်းလာသည့်ကားဟောင်းများတဖြည်းဖြည်းလျော့ချမည်။

(၂)	မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်ခြင်း	ကားသစ်ဈေးကွက် ကျဉ်းမြောင်းသေး၍ SKD စနစ် ဖြင့် အဓိက ထုတ်လုပ်နေမည်။
	စက်ရုံအမျိုးအစား	SKD စနစ်ဖြင့်တပ်ဆင်သည့်စက်ရုံများ စတင်လည်ပတ်နေမည်။ အတည်ပြုလက်မှတ် (Certificate of Approval – CoA) ဖြင့် ကနဦးအစီး (၁၀၀) ကို ထိန်းချုပ်မည်။
	ပြည်တွင်းထုတ်ပစ္စည်းအသုံးပြုမှု အချိုးအစား	ကုန်ကျစရိတ်နှင့် အကျိုးရှိ ထိရောက်မှုအခြေအနေ မရှိသော်လည်း နည်းပညာ နိမ့်ပါးပြီး လုပ်သားအခြေပြု ထုတ်လုပ်ရသည့် အစိတ်အပိုင်းများအား သက်ဆိုင်ရာ စံချိန်စံညွှန်းများနှင့်အညီ ထုတ်လုပ်မည်။
	မျှော်မှန်းထားသော ဈေးကွက်	ပြည်တွင်းဈေးကွက်ကိုသာ ဦးတည်မည်ဖြစ်ပြီး ဈေးကွက်ပေါ်မူတည်၍ ပြည်ပသို့တင်ပို့မည်။

(၃)	အစိတ်အပိုင်းများထုတ်လုပ်ခြင်း	ကားသစ်ဈေးကွက် ကျဉ်းမြောင်းသေး၍ အနည်းငယ်သာ ထုတ်လုပ်နိုင်မည်
	အဓိကထုတ်ကုန်ပစ္စည်း (ပြည်တွင်းထုတ်အစိတ်အပိုင်း)	ပြည်တွင်း / ပြည်ပ ဈေးကွက်ဝင် လုပ်သားအခြေပြု အရည်အသွေးမြင့် အစိတ်အပိုင်းများ ထုတ်လုပ်မည်။
	စက်ရုံအရေအတွက်	ဈေးကွက် အခြေအနေအရ စက်ရုံအနည်းငယ်သာ လည်ပတ် နိုင်မည်။
	မျှော်မှန်းထားသော ဈေးကွက်	သက်ဆိုင်ရာ အမှတ်တံဆိပ်အလိုက် ထုတ်ကုန်များကို ပေါင်းစပ်၍ တပ်ဆင် ထုတ်လုပ်သည့် (Brand-to-Brand Complementation – BBC) စနစ်ဖြင့် တပ်ဆင် ထုတ်လုပ်နိုင်သော ပြည်တွင်း ကားစက်ရုံများ ပြည်ပဈေးကွက်သို့ ဖြန့်ကျက်စပြုမည်။

(၄)	ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ	ဖွံ့ဖြိုးလာရန် အရှိန်ယူဆဲ ကာလဖြစ်သည်။

Items to be taken in connection with the policy

14. The following opportunities shall be provided in order to make more attractiveness to the Auto-makers in Myanmar who have callow life in business due to their no longer business life as well as this period is an appropriate time to support then;

(a) To allow foreign investments as Joint Venture (JV) or 100% Foreign Direct Investment (FDI) in the area of Automotive and Parts Manufacturing's in accord with the market demand.

(b) To allow in terms of Long-term Leasing of require land with reasonable price or Public-Private-Partnership (PPP) with appropriate business plan for Automotive and Parts Manufacturing Industries.

(c) To regulate Tax Structure in order to assist survival of Automotive and Parts Manufacturing Industries and strengthen their market competitiveness.

(d) Tax difference between locally manufactured and imported parts shall be significantly large enough in order to encourage and promote domestic manufacturer.

မူဝါဒဆိုင်ရာ ဆောင်ရွက်ပေးရမည့် အချက်များ

၁၄။ ကာလတိုကာလသည် မြန်မာနိုင်ငံ မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်မည့် လုပ်ငန်းများအတွက် သက်တမ်း နုနယ်သေးသည်ဖြစ်ရာ စတင်ဖွံ့ဖြိုးရန် အားပေးရမည့် ကာလဖြစ်သဖြင့် မော်တော်ယာဉ် ထုတ်လုပ်သူများကို ပိုမိုဆွဲဆောင်နိုင်ရန်အလို့ငှာ အောက်ပါအခွင့်အလမ်းများကို ဖော်ဆောင်ပေးရမည် ဖြစ်ပါသည်–

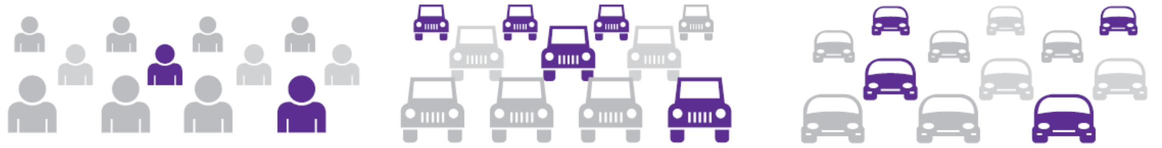
(က) နိုင်ငံခြားတိုက်ရိုက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို ဖက်စပ်လုပ်ငန်းအဖြစ်သော်လည်းကောင်း၊ (၁၀၀ %) ပြည်ပရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုအဖြစ်သော်လည်းကောင်း၊ မော်တော်ယာဉ်တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်ခြင်းနှင့် အစိတ်အပိုင်းများထုတ်လုပ်ခြင်း လုပ်ငန်းများတွင် ဈေးကွက်လိုအပ်ချက်အရ ဝင်ရောက်လုပ်ကိုင်ခွင့်ပြုရန်၊

(ခ) မော်တော်ယာဉ် တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်ခြင်းနှင့် အစိတ်အပိုင်းထုတ်လုပ်ခြင်း လုပ်ငန်းများအတွက် လိုအပ်သောမြေနေရာကို သင့်လျော်သောဈေးနှုန်းဖြင့် နှစ်ရှည်ငှားရမ်းခြင်း သို့မဟုတ် သင့်လျော်သော လုပ်ငန်းအစီအမံဖြင့် အစိုးရနှင့် ပုဂ္ဂလိက ပူးပေါင်းဆောင်ရွက်ခြင်း လုပ်ကိုင်ခွင့်ပြုရန်၊

(ဂ) ဈေးကွက်တွင် ယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်းရှိစေရန်နှင့် ပြည်တွင်းမော်တော်ယာဉ် ထုတ်လုပ်သည့်လုပ်ငန်းများ ရှင်သန်ခွင့် ရရှိရန်အတွက် မော်တော်ယာဉ် တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်သူနှင့် ယာဉ်အစိတ်အပိုင်း ထုတ်လုပ်သူများအတွက် သင့်လျော်သည့် အခွန်သတ်မှတ်ရန်၊

(ဃ) ပြည်တွင်းထုတ်လုပ်သူများကို အားပေး မြှင့်တင်နိုင်ရေးအတွက် ပြည်ပမှ တင်သွင်းလာသည့် မော်တော်ယာဉ်အစိတ်အပိုင်းပစ္စည်းများနှင့် ပြည်တွင်းတွင် ထုတ်လုပ်သော မော်တော်ယာဉ် အစိတ်အပိုင်းပစ္စည်းများ အကြား အခွန်နှုန်းထား သိသာစွာ ကွာခြားထားရန်။

Expectation in Medium-term for 5 years



Vehicle Penetration Ratio	Unit in Operation (UIO)	New Car Sales Volume
8 %	4,000,000	400,000
	Population of Myanmar × 8%	Units/Year

Expected Goals

(a) To achieve Complete Knocked Down (CKD) manufacturing when the Economy of Scale match with the market.

(b) To promote Parts Manufacturing Industries in conjunction with the Automotive Institutes.

(c) To develop Module Parts manufacturing under BBC Scheme.

(d) To manufacture Special Purpose Vehicles (SPVs) in accordance with the market.

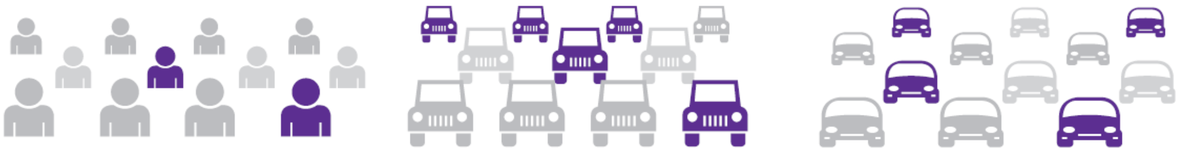
(e) To develop Automotive Industries and Services, Green Technology, Alternative Fuels and Electric Vehicles (EVs).

The situations in each business

(1)	Vehicle Sales	Prominent of New Car Market escalates the CKD Production parallel to SKD Production.
	New Car Sales	Increasing demand on New Car.
	Used-car Sales	Used-car market is expected to shrink and importation of Used-cars shall be gradually terminated.

ကာလလတ် (၅) နှစ် မျှော်မှန်းချက်

ကားပိုင်ဆိုင်မှု ရာခိုင်နှုန်း	မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှု (UIO)	ကားအသစ် ရောင်းချမှု



၈ %	၄,၀၀၀,၀၀၀	၄၀၀,၀၀၀
	မြန်မာ့လူဦးရေ x ၈ %	စီးရေ / နှစ်

မျှော်မှန်းထားသောအခြေအနေ

(က) စီးပွားဖြစ် ဈေးကွက်ဝင်သည့် အသေးစိတ်ပြည့်စုံသော အစိတ်အပိုင်းများဖြင့် မော်တော်ယာဉ် တပ်ဆင် ထုတ်လုပ်ခြင်း (Complete Knocked Down – CKD) စနစ်အား ဖန်တီးအောင်မြင်ရန်နှင့် စတင်ဖွံ့ဖြိုးလာစေရန်၊

(ခ) မော်တော်ယာဉ် ပညာရပ်ဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်သူအဖွဲ့များနှင့် ချိတ်ဆက်၍ အစိတ်အပိုင်း ထုတ်လုပ်သည့် စက်ရုံများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန်၊

(ဂ) BBC စနစ်အရ မော်တော်ယာဉ်အစိတ်အပိုင်းကြီးများအုပ်စု (Module Parts) အလိုက် ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းများ စတင်ဖွံ့ဖြိုးလာစေရန်၊

(ဃ) ဈေးကွက်အရ အထူးလုပ်ငန်းသုံးယာဉ်များ ထုတ်လုပ်ရန်၊

(င) မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းများနှင့် ပြုပြင်သည့်လုပ်ငန်းများ၊ အစားထိုးလောင်စာ အသုံးပြုယာဉ်များ၊ လျှပ်စစ်ကားများဖွံ့ဖြိုးလာစေရန်။

လုပ်ငန်းတစ်ခုချင်းအလိုက်အခြေအနေ

(၁)	မော်တော်ယာဉ်ရောင်းချရမှု	SKD စနစ် ထုတ်လုပ်ခြင်းနှင့်အပြိုင် CKD စနစ်ဖြင့် ထုတ်လုပ်ရသည့် ကားသစ်ရောင်းချရမှု မြင့်တက်လာမည်။
	ကားသစ်ရောင်းချရမှု	ကားသစ်အသုံးပြုမှု တိုးတက်မြင့်မားလာမည်။
	ကားဟောင်းရောင်းချရမှု	ပြည်တွင်းကားဟောင်းဈေးကွက်ကျုံ့ပြီး ကားဟောင်းတင်သွင်းခြင်းလည်း တဖြည်းဖြည်း ချုပ်ငြိမ်းမည်။

(2)	Vehicle Manufacturing	It shall be mainly procured with SKD system production because of small volume production and to avoid large investment.
	Type of Factories	Mostly are factories facilitated with SKD production lines.
	Localized Component Parts Ratio (LCR)	LCR shall not be fixed, however Cost Effectiveness and market demand could attract for localization.
	Expected market	Primarily for domestic market, and it shall expand in accordance with the market expansion.

(3)	Parts Production	Module parts production is under progress.
	Main Products	Labor-intensive Parts, Low-end Products and Middle Technology Products.
	Number of Factories	Some factories are hoped to exist.
	Expected market	Mainly for Domestic Factories and BBC Scheme in the near future.

(4)	Services	Services are already started individually and Skill Improvement Trainings guided by National Skill Standard Authority (NSSA) shall increase.

Items to be taken in connection with the policy

15. The following measures should be taken in order to expand new car market and to develop Automotive and Parts Manufacturing because of being a transitional time to upgrade from SKD to CKD system in the Medium-term:

(a) To implement the measures on the development of Automobile Manufacturing and Automotive Parts Manufacturing's simultaneously during the Medium-term.

(၂)	မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်ခြင်း	ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ကြီးမြင့်ခြင်းကို ရှောင်ရှားရန်နှင့် ထုတ်လုပ်မှု ပမာဏနည်းခြင်းကြောင့် SKD စနစ်ဖြင့် အဓိက ထုတ်လုပ် လာမည်။
	စက်ရုံအမျိုးအစား	များသောအားဖြင့် SKD စနစ်ဖြင့် တပ်ဆင်သည့် စက်ရုံများ စတင်လည်ပတ်လာမည်။
	ပြည်တွင်းထုတ်ပစ္စည်းအသုံးပြုမှု အချိုးအစား	ကုန်ကျစရိတ်နှင့် အကျိုးရှိထိရောက်မှု အခြေအနေ နှင့် ဈေးကွက်အရ ပြည်တွင်းထုတ် မော်တော်ယာဉ် အစိတ်အပိုင်းများ သုံးစွဲခြင်းတွင် ဆွဲဆောင်မှု ရှိလာမည်။
	မျှော်မှန်းထားသော ဈေးကွက်	ပြည်တွင်းဈေးကွက် ချဲ့ထွင်မှုအရ ကျယ်ပြန့်လာမည်။
(၃)	အစိတ်အပိုင်းများထုတ်လုပ်ခြင်း	မော်တော်ယာဉ် အစိတ်အပိုင်းကြီးများအုပ်စု (Module Parts) များ ထုတ်လုပ်နေမည်။
	အဓိကထုတ်ကုန်ပစ္စည်း	လုပ်သားအခြေပြု ထုတ်လုပ်ရသည့် အစိတ်အပိုင်းများ၊ အဆင့်နိမ့် ထုတ်ကုန်များနှင့် နည်းပညာ အလယ်အလတ် အဆင့် ထုတ်ကုန်များ စတင် ထွက်ရှိလာမည်။
	စက်ရုံအရေအတွက်	စက်ရုံအချို့ ပေါ်ပေါက်လာမည်။
	မျှော်မှန်းထားသော ဈေးကွက်	အဓိကအားဖြင့်ပြည်တွင်းကားစက်ရုံများပေါ်လာမည်။ မဝေးတော့သည့် ကာလတွင် BBC စနစ်ဖြင့် တပ်ဆင် ထုတ်လုပ်နိုင်သော ဈေးကွက်ရလာမည်။
(၄)	ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ	ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ စတင် ဖွံ့ဖြိုးလာမည်။ အမျိုးသား ကျွမ်းကျင်မှု စံသတ်မှတ်ရေးအဖွဲ့၏ လမ်းညွှန်မှုဖြင့် ကျွမ်းကျင်မှု မြှင့်တင်သည့် သင်တန်းကျောင်းများ တိုးလာမည်။

မူဝါဒဆိုင်ရာ ဆောင်ရွက်ပေးရမည့် အချက်များ

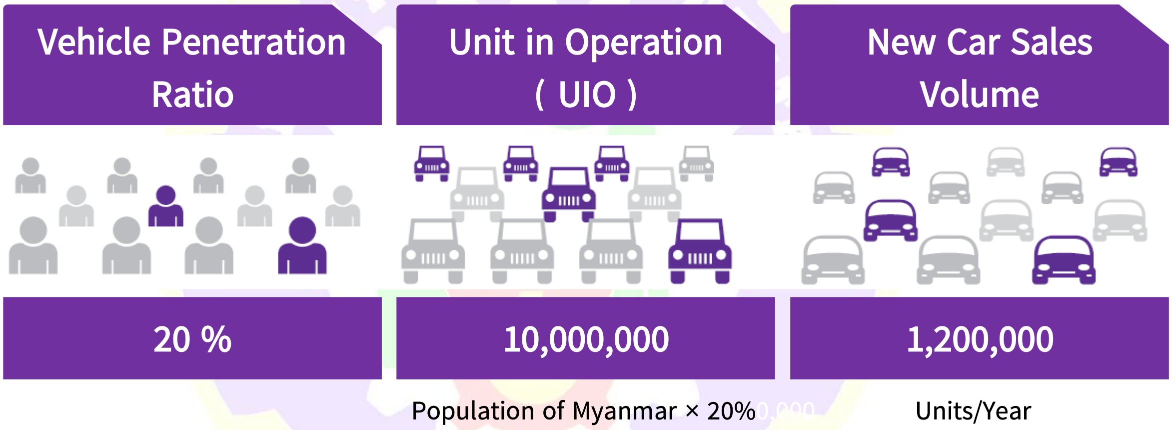
၁၅။ ကာလလတ်ကာလသည် SKD စနစ်ဖြင့် ဆောင်ရွက်နေမှုမှ CKD စနစ်သို့ ကူးပြောင်းရေးကို ရည်မှန်းဆောင်ရွက်သည့် ကာလဖြစ်သဖြင့် ကားသစ်ဈေးကွက် ကျယ်ပြန့်လာစေရန်နှင့် မော်တော်ယာဉ်အစိတ်အပိုင်း ထုတ်လုပ်သည့်လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန်အတွက် အောက်ပါတို့ကို အားပေးဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်ပါသည်-

(က) ကာလလတ်တွင် မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းများနှင့် အစိတ်အပိုင်းများ ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းများကို တစ်ပြိုင်တည်း ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အကောင်အထည်ဖော်ရန်၊

(b) To select and extract feasible Hot Items/Parts for domestic market and expand it for export gradually.

(c) To attract investors by providing incentives in the area of Automobiles and Automotive Parts Manufacturing and to become Myanmar as a Competitive Nation among neighboring countries. (e.g Provision measures such as special privileges for Land-use, fulfillment of Infrastructure and Human Resources-HR).

Expectation in Long-term for 5 years



Expected Goals

(a) To have more development of CKD manufacturing factories.

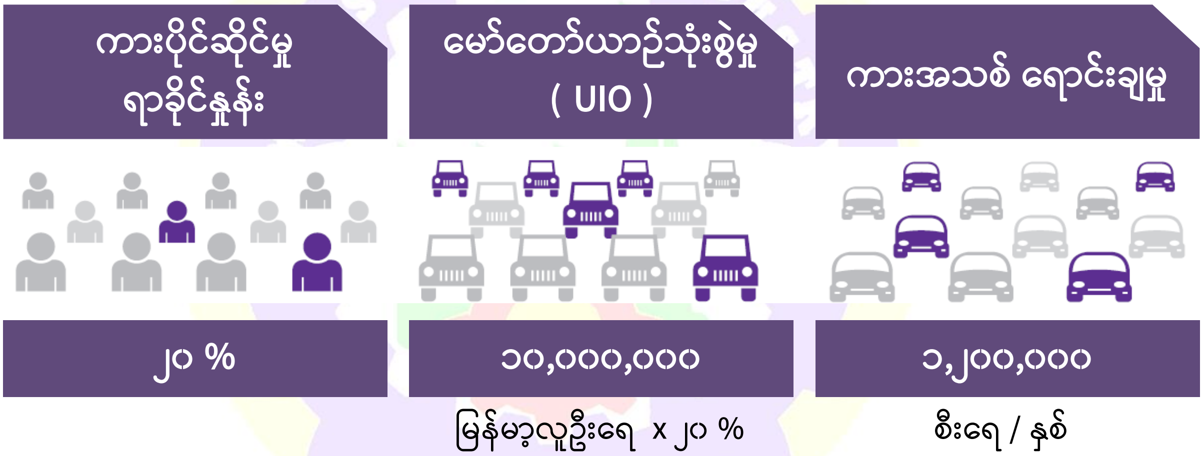
(b) To rapidly develop Module Parts Manufacturing's under strong BBC Scheme.

(c) To export domestically manufactured parts in connection with the expansion of the market as well as the increase in inflows of Foreign Direct Investment (FDI).

(ခ) ပြည်တွင်းဈေးကွက်အတွက် ထုတ်လုပ်မည့် မော်တော်ယာဉ်အစိတ်အပိုင်းများကို ရွေးချယ်ဆုံးဖြတ်ရန်နှင့် ပြည်ပဈေးကွက်သို့လည်း တဖြည်းဖြည်းချဲ့ထွင်ရန်၊

(ဂ) မော်တော်ယာဉ်နှင့် အစိတ်အပိုင်း ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်း နယ်ပယ်များတွင် အကျိုးခံစားခွင့်များပေး၍ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံသူများကို ဆွဲဆောင်နိုင်ရန်၊ မြန်မာနိုင်ငံသည် အိမ်နီးချင်းနိုင်ငံများကြား ယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်းရှိရန်။ (ဥပမာ - မော်တော်ယာဉ် အစိတ်အပိုင်းများ ထုတ်လုပ်ရေးတွင် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံစေရန် ဆွဲဆောင်မှုအားဖြင့် အထူးအခွင့်အရေးများအဖြစ် မြေနေရာပေးခြင်း၊ အခြားအခြေခံအဆောက်အအုံ လိုအပ်ချက်များ ဖြည့်ဆည်းပေးခြင်းနှင့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေခြင်း စသည်တို့ဖြင့် ထောက်ပံ့ရမည်။)

ကာလရှည် (၅) နှစ် မျှော်မှန်းချက်



မျှော်မှန်းထားသောအခြေအနေ

(က) CKD စနစ်ဖြင့် ထုတ်လုပ်နိုင်မည့်စက်ရုံများ ပိုမိုဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရေးအတွက် အားပေးကူညီရန်၊

(ခ) BBC စနစ်အရ မော်တော်ယာဉ် အစိတ်အပိုင်းကြီးများအုပ်စု (Module Parts) အလိုက် တစ်စီးလုံးအပြီး တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းများ အရှိန်အဟုန်ဖြင့် ဖွံ့ဖြိုးလာစေရန်၊

(ဂ) မော်တော်ယာဉ်အသစ် ဈေးကွက် ကျယ်ပြန့်လာမှုအရ နိုင်ငံခြားတိုက်ရိုက်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ တိုးမြှင့် ပူးပေါင်း ပါဝင်လာမှုနှင့်အတူ ပြည်တွင်းမော်တော်ယာဉ် အစိတ်အပိုင်းများကို ပြည်ပနိုင်ငံများသို့ ဆက်သွယ် တင်ပို့ရောင်းချရန်။

The situations in each business

(1)	Vehicle Sales	Dominant of CKD manufacturing, New Car sales and exports initiation.
	New Car Sales	Prominent of increasing demand and usage of New Cars.
	Used-car Sales	Hope to be a very few markets on Used-cars and Used-car importation shall be terminated.

(2)	Vehicle Manufacturing	Mainly, huge inflow of Foreign Direct Investment (FDI) shall replace in technologies and making products, and as a result CKD production system shall promote.
	Type of Factories	Mostly are CKD Lines with testing facilities and Research and Development (R & D) Centers for further investments.
	Localized Component Parts Ratio (LCR)	LCR expands due to the level of Mass Production, Cost Effectiveness and Economy of scale.
	Expected market	Having an equitable utilization between Domestic market and Global Market.

(3)	Parts Production	Module Parts production is increasing at a rate with the escalation of Local and Global demand.
	Main Products	Not only Labour-intensive and Low-end Parts, also Middle Technology Parts.
	Number of Factories	Increased numbers of CKD factories along with Testing and R & D facilities exist.
	Expected market	Increases in Domestic Market and Global Market shares with the strong cooperation of BBC Scheme.

(4)	Services	Systematic Service Centers shall develop due to the cooperation with NSSA and Development Partners (DPs).

လုပ်ငန်းတစ်ခုချင်းအလိုက်အခြေအနေ

(၁)	မော်တော်ယာဉ်ရောင်းချရမှု	CKD စနစ်ဖြင့် ကားထုတ်လုပ်ခြင်း ကြီးမားလာပြီး ကားသစ် ရောင်းချရမှုနှင့် ပြည်ပသို့ တင်ပို့မှု စတင်မည်။
	ကားသစ်ရောင်းချရမှု	ကားသစ်ဈေးကွက် အသုံးပြုမှု ကြီးမား ထင်ရှားလာမည်။
	ကားဟောင်းရောင်းချရမှု	ကားဟောင်းဈေးကွက် အလွန်ကျဉ်းပြီး ကားဟောင်း တင်သွင်းမှု ချုပ်ငြိမ်းမည်။

(၂)	မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်ခြင်း	အဓိကအားဖြင့် နည်းပညာနှင့် ထုတ်လုပ်မှုမှာ နိုင်ငံခြား တိုက်ရိုက်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ကြီးမားလာပြီး ကားသစ် ဈေးကွက် ကြီးမားကျယ်ပြန့်လာ၍ CKD စနစ်ဖြင့် ထုတ်လုပ်မှုများ ဆောင်ရွက်လာမည်။
	စက်ရုံအမျိုးအစား	အများအားဖြင့် CKD စနစ်ဖြင့် တပ်ဆင်သည့်စက်ရုံများ သုတေသနနှင့်ဖွံ့ဖြိုးရေးဌာနများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာမည်။
	ပြည်တွင်းထုတ်ပစ္စည်းအသုံးပြုမှု အချိုးအစား	ပမာဏများစွာထုတ်နိုင်ခြင်း၊ ကုန်ကျစရိတ်နှင့် အကျိုးရှိ ထိရောက်မှုရှိခြင်း၊ စီးပွားရေး တွက်ချေကိုက်ခြင်းတို့ ကြောင့် အသုံးပြုမှု ကျယ်ပြန့်လာမည်။
	မျှော်မှန်းထားသော ဈေးကွက်	ပြည်တွင်းဈေးကွက်နှင့် ကမ္ဘာ့ဈေးကွက်အကြား သုံးစွဲမှု ညီမျှလာမည်။

(၃)	အစိတ်အပိုင်းများထုတ်လုပ်ခြင်း	ပြည်တွင်း၊ ပြည်ပ လိုအပ်ချက်အရ မော်တော်ယာဉ် အစိတ်အပိုင်းကြီးများအုပ်စုလိုက် ထုတ်လုပ်ခြင်း တိုးမြင့် လာမည်။
	အဓိကထုတ်ကုန်ပစ္စည်း	လုပ်သားအခြေပြု ထုတ်ကုန်နှင့် အဆင့်နိမ့် အစိတ်အပိုင်းများ သာမက နည်းပညာ အလယ်အလတ်အဆင့် အစိတ်အပိုင်း များလည်း ထုတ်လုပ်လာမည်။
	စက်ရုံအရေအတွက်	CKD စက်ရုံများနှင့် သုတေသနနှင့် ဖွံ့ဖြိုးရေးစနစ်များ ထွန်းကား လာမည်။
	မျှော်မှန်းထားသော ဈေးကွက်	BBC စနစ်ဖြင့် ပြည်တွင်းဈေးကွက်နှင့် ကမ္ဘာ့ဈေးကွက်၌ ပါဝင်မှု တိုးလာမည်။

(၄)	ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ	အမျိုးသားကျွမ်းကျင်မှု စံသတ်မှတ်ရေးအဖွဲ့နှင့် ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်မှုဆိုင်ရာ မိတ်ဖက်အဖွဲ့တို့ဖြင့် စနစ်ကျသော ပြုပြင် ထိန်းသိမ်းသည့် လုပ်ငန်းများ တိုးတက်ဖွံ့ဖြိုးလာမည်။

Items to be taken in connection with the policy

16. The following Developmental Tasks shall be performed by setting up a practicable Policy as the increase in UIO along with the development of Auto–related Business in Myanmar:

(a) The system of Homologation by which a certain type of vehicle (both for locally manufactured or imported) is scrutinized that it is compatible with Road Safety and Traffic–lane System in Myanmar. Inspection Tools and Apparatus shall be provided for the implementation of Homologation System.

(b) Procurement on Approval for Ownership Validation of Vehicles shall be conducted. Reasonable and practicable price on Registration Fees and Ownership Alteration Fees shall be defined, and the system on ownership alternation shall be systematically controlled as well as operated step by step to be nothing in difference between current owner and registered owner.

(c) Upgrading of Information Technology (IT) System shall be executed in order to perform the tasks of Auto–related Documentation and Registration.

(d) Step–by–step transformation and application to the system on collection of Initial Registration Fees and Renewal Fees shall be reformed with reliable to the up–to–date system aiming to earn State’s Revenue and the increase of UIO.

မူဝါဒဆိုင်ရာ ဆောင်ရွက်ပေးရမည့်အချက်များ

၁၆။ မြန်မာနိုင်ငံတွင် မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာသည်နှင့်အမျှ မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှု (UIO) မြင့်မားလာမည်ဖြစ်သကဲ့သို့ ပြည်တွင်းနှင့် ပြည်ပရောင်းချရမှုများလည်း တိုးမြင့်လာနိုင်မည် ဖြစ်သောကြောင့် ဆက်စပ်နေသည့် အောက်ဖော်ပြပါ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်မှု ဆိုင်ရာကိစ္စရပ်များကိုလည်း မူဝါဒချမှတ် ဆောင်ရွက်ရမည် ဖြစ်ပါသည် -

(က) မော်တော်ယာဉ်အမျိုးအစားတစ်ခုသည် ပြည်တွင်း၌ ထုတ်လုပ်သည်ဖြစ်စေ၊ ပြည်ပမှ တင်သွင်းလာသည်ဖြစ်စေ မြန်မာနိုင်ငံရှိလမ်းများတွင် အသုံးပြုရန် လိုအပ်ချက်များနှင့် ကိုက်ညီမှု ရှိ/မရှိ စိစစ်ဆုံးဖြတ်ပြီး အသိအမှတ်ပြု သတ်မှတ်သည့် ဟိုမိုလိုဂေးရှင်းစနစ်ကို ချမှတ်ကျင့်သုံးနိုင်ရေး ဆောင်ရွက်သွားရမည်။ ဟိုမိုလိုဂေးရှင်းစနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ရန်အတွက် စမ်းသပ်စစ်ဆေးရမည့် စက်ပစ္စည်းကိရိယာများနှင့် ဝန်ဆောင်မှု အထောက်အပံ့များ ပေးရမည်ဖြစ်ပါသည်။

(ခ) မော်တော်ယာဉ်ပိုင်ဆိုင်မှု အမှန်ဖြစ်ကြောင်း အတည်ပြုခြင်း (Ownership Validation) ကို ဆောင်ရွက်ပေးရမည်။ မော်တော်ယာဉ် မှတ်ပုံတင်ကြေးနှင့် အမည်ပြောင်းကြေးတို့ကို သက်သာသော နှုန်းထားသတ်မှတ်၍ ပိုင်ဆိုင်သူနှင့် လက်ဝယ်ရှိသူတို့ ကွဲပြားမှုမရှိစေရေး အမည်ပြောင်းလဲမှုကို စနစ်တကျ ထိန်းချုပ်၍ တစ်ဆင့်ပြီးတစ်ဆင့် ဖော်ဆောင်ယူရပါမည်။

(ဂ) မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာအထောက်အထား အချက်အလက်များနှင့်မှတ်ပုံတင်ခြင်း လုပ်ငန်းများကို သတင်းအချက်အလက် နည်းပညာစနစ်ဖြင့် အဆင့်မြှင့်တင် ဆောင်ရွက်ရမည်။

(ဃ) နိုင်ငံတော်၏ဘဏ္ဍာငွေ ပိုမိုတိုးတက်ရရှိရေးနှင့် မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှု (UIO) တိုးတက်မြင့်မားရေးအတွက် ကနဦး မှတ်ပုံတင်ကြေးနှင့် နှစ်လဲယာဉ် မှတ်ပုံတင်ကြေးများ ကောက်ခံသည့်စနစ်ကို ခေတ်စနစ်နှင့်အညီ လိုက်လျောညီထွေမှုရှိစေရန် တစ်ဆင့်ပြီးတစ်ဆင့် ပြောင်းလဲချမှတ် ဆောင်ရွက်ရမည်။

(e) A allocation of Auto-related incomes/revenues shall be exercised as a priority the area of Road Infrastructure development and Public Transportation improvement. Revenues from Auto-related sectors shall also be used in the areas on analyzing to the source of Traffic Accident and Traffic Congestion and fulfillments to road infrastructures such as Pedestrian Lanes, Traffic Lights, Overpasses (Flyovers) and Bus Lanes.

(f) Procurement System of Certificate of Origin shall be implemented with respect to the Rule of Origin for export of Vehicles from Myanmar.

(င) မော်တော်ယာဉ်နှင့်ပတ်သက်သည့် ယာဉ်လမ်းကြောင်းဆိုင်ရာ အခြေခံ အဆောက်အအုံနှင့် အများပြည်သူသုံး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးစေရန်အတွက် မော်တော်ယာဉ်ကဏ္ဍနှင့် ဆက်စပ်သည့် အခွန်အခများကို ဦးစားပေး ပြန်လည်အသုံးပြုနိုင်ရေး ကျင့်သုံးရမည်။ ယာဉ်မတော်တဆမှုများ၊ ယာဉ်ပိတ်ဆို့မှုများ၏ အကြောင်းအရင်းကို သုံးသပ်စစ်ဆေးခြင်း၊ အခြေခံ အဆောက်အအုံ လိုအပ်ချက်ဖြစ်သော လူသွားစင်္ကြံ်များ၊ မီးပွိုင့်များ၊ ဂုံးကျော်တံတားများနှင့် ဘတ်စ်ကားလမ်းကြောင်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်စေရန် လိုအပ်ချက်များ ဖြည့်ဆည်းခြင်းတို့ကို ကောက်ခံရရှိသော အခွန်ငွေများဖြင့် ဆောင်ရွက်ပေးရမည်။

(စ) မြန်မာနိုင်ငံမှ ထုတ်လုပ်သော မော်တော်ယာဉ်များကို ပြည်ပသို့တင်ပို့ရာတွင် လိုအပ်သည့် ပင်ရင်းဒေသစည်းမျဉ်း (Rule of Origin) အရ ပင်ရင်းဒေသ အသိအမှတ်ပြုမှု အထောက်အထား (Certificate of Origin) ထုတ်ပေးခြင်း စနစ်ကို အကောင်အထည်ဖော်ရမည်။

Chapter (4)

Designation of priority areas

17. The following areas shall be operated as priorities for the development of Auto-related Sectors during the implementation period of Basic Principles and Roadmap:

(a) To describe clear and adaptable definition and included appropriate parts of SKD and CKD that suitable for Myanmar business situation.

(b) To produce Quality and Safety-assured Vehicles and Parts.

(c) To support, as the State-level provisions, the emergence of enabling Environment for Automobiles and Parts Production, Sales and Services.

(d) To provide special incentives and encouragements in advancement of Eco-friendly or Environmentally friendly and Alternative Fuel Vehicles.

(e) To encourage to be sufficient vehicle productions on the use of Public Transport Vehicles, Special Purpose Vehicles (SPVs), Multi Purpose Vehicles (MPVs), Agricultural and Cargo-transport Vehicles, Motorcycle and related Vehicles.

(f) To specify the appropriate and high demand Vehicle Type for Myanmar.

(g) To establish a Supervision Committee for evaluation, reviewing and refinements on relevant tasks of Automotive Policy.

အခန်း (၄)
ဦးစားပေးကဏ္ဍများ သတ်မှတ်ခြင်း

၁၇။ မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာကဏ္ဍများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် ချမှတ်ထားသည့် အခြေခံမူများနှင့် လမ်းပြမြေပုံတို့ကို အကောင်အထည်ဖော်ရာတွင် အောက်ပါတို့ကို ဦးစားပေး ကဏ္ဍများအဖြစ် သတ်မှတ်အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပါသည် -

(က) မြန်မာနိုင်ငံနှင့်ကိုက်ညီသည့် SKD ၊ CKD ၏ အဓိပ္ပာယ်ကို သတ်မှတ်ရန်နှင့် ပါဝင်သင့်သည့် အစိတ်အပိုင်း သတ်မှတ်ချက်များကို ရိုးရှင်းတိကျစွာ သတ်မှတ်ရန်၊

(ခ) အရည်အသွေးပြည့်မီပြီး ဘေးကင်းလုံခြုံသည့် မော်တော်ယာဉ်နှင့် အစိတ်အပိုင်းများ ထုတ်လုပ်ရန်၊

(ဂ) မော်တော်ယာဉ်နှင့် အစိတ်အပိုင်းများ ထုတ်လုပ်မှု၊ ရောင်းချမှုနှင့် ဝန်ဆောင်မှု လုပ်ငန်းများအတွက် သင့်လျော်သည့် စီးပွားရေးဝန်းကျင်ကောင်းများ ဖြစ်ပေါ်လာစေရေး နိုင်ငံတော်အနေဖြင့် ပံ့ပိုးပေးရန်၊

(ဃ) သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှု လျော့နည်းပြီး ဂေဟစနစ်ကို အထောက်အကူပြုသည့် ယာဉ်များနှင့် အစားထိုးလောင်စာသုံးယာဉ်များ တိုးမြှင့်ထုတ်လုပ်ခြင်းကို အားပေးမှုဖြင့် အထူးအခွင့်အရေးပေးရန်၊

(င) အများပြည်သူ ဝန်ဆောင်မှုကဏ္ဍသုံးယာဉ်များ၊ အထူးလုပ်ငန်းသုံးယာဉ်များ၊ ဘက်စုံသုံးယာဉ်များ၊ လယ်ယာနှင့် ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသုံး ယာဉ်များ၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်နှင့် ဆက်စပ်ယာဉ်များကို လုံလောက်စွာ ထုတ်လုပ်သုံးစွဲနိုင်ရေးအတွက် အားပေးမြှင့်တင်ရန်၊

(စ) မြန်မာနိုင်ငံနှင့်ကိုက်ညီပြီး စျေးကွက်လိုအပ်ချက်မြင့်မားသည့် မော်တော်ယာဉ် အမျိုးအစား (Vehicle Type) ကို သတ်မှတ်ရန်၊

(ဆ) မော်တော်ယာဉ်မူဝါဒဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းများကို စိစစ်အကဲဖြတ်ခြင်း ၊ သုံးသပ်ပြင်ဆင်ခြင်း ၊ ထိန်းချုပ်တည့်မတ်ခြင်းတို့အတွက် မော်တော်ယာဉ်မူဝါဒဆိုင်ရာ ကြီးကြပ်ရေးကော်မတီကို ဖွဲ့စည်းဆောင်ရွက်ရန်။

Chapter (5)

Sectorial Implementation Plan

The definition of SKD / CKD and the standard of manufacturing process.

18. (a) To propose a simple and accurate definition of SKD / CKD through the coordination and cooperation between the relevant Ministries, Organizations and Industrial Associations.

(b) To promulgate the definition by the State Level.

(c) To support and supervise domestic assembling and production to be in line with the promulgated definition in this policy, as well as to undertake systematic inspection to the processes.

(d) To transfer from SKD system to CKD system as the development of automotive industries.

(e) Automobiles and Parts Manufacturing Factories shall strictly follow the Standard Operating Procedure (SOP), utilize necessary Machineries & Equipment in order and set up the documents of Quality Assurance in each and every product.

Production of Quality and Safety–assured Vehicles and Parts.

19. (a) Systems of Automotive Manufacturing and each and every steps of Parts Production shall follow designated standards.

(b) Certificate of Approval (CoA) shall be issued for qualitatively approved vehicles after necessary inspections.

(c) Only left hand drive vehicles conforming to the Myanmar's Traffic–lane System shall be imported and manufactured for the domestic use.

(d) Standardization for Auto–component Parts and Systems shall be based on UNECE[5] regulations similar to other ASEAN Member States (AMS).

---

[5] UNECE – United Nations Economic Commission for Europe

အခန်း (၅)

ကဏ္ဍအလိုက် အကောင်အထည်ဖော်ရမည့် လုပ်ငန်းစဉ်များ

SKD ၊ CKD ၏ အဓိပ္ပာယ်သတ်မှတ်ခြင်းနှင့် ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းစဉ်များသတ်မှတ်ခြင်း

၁၈။ (က) သက်ဆိုင်ရာ အစိုးရဌာန / အဖွဲ့အစည်းများနှင့် မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာ လုပ်ငန်း အသင်းအဖွဲ့များ ပူးပေါင်းညှိနှိုင်း၍ ရိုးရှင်းတိကျသည့် SKD ၊ CKD အဓိပ္ပာယ် သတ်မှတ်ချက်များ အဆိုပြုရန်၊

(ခ) အဓိပ္ပာယ်သတ်မှတ်ချက်များကို နိုင်ငံတော်အဆင့်မှ အတည်ပြုထုတ်ပြန်ရန်၊

(ဂ) အတည်ပြု ထုတ်ပြန်ထားသည့် အဓိပ္ပာယ်သတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ ပြည်တွင်း၌ တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်နိုင်ရေးနှင့် စနစ်တကျစစ်ဆေးမှုပြုနိုင်ရေး တို့အတွက် မူဝါဒနှင့် အညီပံ့ပိုးကူညီ ကြပ်မတ်ဆောင်ရွက်ရန်၊

(ဃ) မော်တော်ယာဉ် ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာသည်နှင့်အမျှ ဈေးကွက်နှင့်အညီ SKD စနစ်မှ CKD စနစ်သို့ ပြောင်းလဲ ထုတ်လုပ်ရန်၊

(င) မော်တော်ယာဉ်နှင့် မော်တော်ယာဉ်အစိတ်အပိုင်း ထုတ်လုပ်မည့်စက်ရုံများသည် လုပ်ငန်းစဉ်အဆင့်အလိုက် လိုအပ်မည့်စက်ပစ္စည်းများ အသုံးပြု၍ စံသတ်မှတ် ထားသည့် လုပ်ငန်းဆောင်ရွက်မှု နည်းစဉ်များဖြင့် စစ်ဆေး ထုတ်လုပ်၍ ထုတ်ကုန်တိုင်းအတွက် အရည်အသွေးအတည်ပြုချက် (Quality Assurance) မှတ်တမ်းထားရှိ ဆောင်ရွက်ရန်။

အရည်အသွေးပြည့်မီပြီးဘေးကင်းလုံခြုံသည့် မော်တော်ယာဉ်နှင့်အစိတ်အပိုင်းများထုတ်လုပ်ခြင်း

၁၉။ (က) မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်မှုဆိုင်ရာစနစ်များနှင့် မော်တော်ယာဉ်အစိတ်အပိုင်း ထုတ်လုပ်ခြင်း အဆင့်တိုင်းအတွက် သတ်မှတ်စံချိန်စံညွှန်းများအရ စစ်ဆေး ထုတ်လုပ်ရမည်။

(ခ) လိုအပ်သည့်စစ်ဆေးမှုများ ပြုလုပ်ပြီးပါက အရည်အသွေး ကောင်းမွန်သော မော်တော်ယာဉ်များအား အတည်ပြုလက်မှတ် ထုတ်ပေးရမည်။

(ဂ) ပြည်တွင်း၌အသုံးပြုရန်အတွက်မြန်မာနိုင်ငံ၏ယာဉ်ကြောစနစ်နှင့်ကိုက်ညီသည့် ဘယ်မောင်း မော်တော်ယာဉ်များကိုသာ တင်သွင်း ထုတ်လုပ်ရမည်။

(ဃ) မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများနှင့်စနစ်များ (Component Parts and Systems) ကို စံသတ်မှတ်ရာတွင် အခြားအာဆီယံနိုင်ငံများနည်းတူ ကုလသမဂ္ဂ စီးပွားရေးရာ ကော်မရှင်၏ ဥရောပဆိုင်ရာစည်းမျဉ်း (UNECE[5] Regulation) များကို အခြေခံရမည်။

[5] UNECE – United Nations Economic Commission for Europe

(e) Supervision Committee shall perform providing guidance in setting up of Safety Standards, Type Approval System and Homologation System for each vehicle type and its Component Parts and Systems based on the UNECE regulations as well as the rules in the international agreements.

(f) Auto-makers shall follow the stipulated procedures for Automotive Manufacturing.

Occurrence of Suitable Economic Environment for Automotive Manufacturing, Sales and Services

20. (a) Appropriate Taxation Scheme shall be set up as Protection Measures for the development of domestic manufacturing. Tax and registration fees difference between Locally Assembled or Manufactured by SKD, CKD system and imported CBU shall be significantly large enough in terms of higher rate to imports.

(b) For market competitiveness and the sustainable development of local manufacturers, tax incentive for a certain period that is promulgated in the existing Investment Law and Tax Law shall be offered to the manufactures who are operation especially in the area of Start-up SKD System, Transformation from SKD to CKD System and direct adoption of CKD System.

(c) Tax Structure shall be amended as of necessity for the sustainable development of local manufacturers.

(င) မော်တော်ယာဉ်မူဝါဒဆိုင်ရာ ကြီးကြပ်ရေးကော်မတီသည် မော်တော်ယာဉ် ဆိုင်ရာ ထုတ်ကုန်ပစ္စည်းများအား အမျိုးအစားတစ်ခုချင်းစီအတွက် ကုလသမဂ္ဂ စီးပွားရေးရာကော်မရှင်၏ ဥရောပဆိုင်ရာစည်းမျဉ်းကဲ့သို့ နိုင်ငံတကာမှ ပါဝင် လက်မှတ်ရေးထိုး ထားသော စည်းမျဉ်းများကို အခြေခံလျက် ဘေးအန္တရာယ် ကင်းရှင်းရေးဆိုင်ရာစံသတ်မှတ်ချက် (Safety Standard)၊ ယာဉ်အမျိုးအစား အသိအမှတ်ပြုစနစ် (Type Approval System) နှင့် ဟိုမိုလိုဂေးရှင်းစနစ်များကို သတ်မှတ်ပြဋ္ဌာန်းနိုင်ရေး လုပ်ဆောင်ရမည်။

(စ) မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သူများသည်မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်မှုနှင့်ပတ်သက်၍ ပြဋ္ဌာန်းထားသော သတ်မှတ်ချက်များနှင့်အညီ လိုက်နာဆောင်ရွက်ရမည်။

မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်မှု၊ ရောင်းချမှုနှင့်ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများအတွက် သင့်လျော်သည့် စီးပွားရေး ဝန်းကျင်ကောင်းများ ဖြစ်ပေါ်စေခြင်း

၂၀။ (က) ပြည်တွင်းထုတ်လုပ်မှု တိုးတက်ရေးအတွက် သင့်လျော်သည့် အခွန်စနစ် ချမှတ်၍ အကာအကွယ်ပေးရမည်။ အန္တရာယ်ကင်းစွာ မောင်းနှင်နိုင်သော အခြေအနေအထိ မော်တော်ယာဉ် အစိတ်အပိုင်းများ ပြည့်စုံစွာ တပ်ဆင် ထုတ်လုပ်ထားသော နိုင်ငံတကာအသိအမှတ်ပြုအမှတ်တံဆိပ် မော်တော်ယာဉ် တစ်မျိုးမျိုး (CBU) ကို ပြည်ပမှ တင်သွင်းမှုအတွက် အခွန်အခများနှင့် ယာဉ်မှတ်ပုံတင်ကြေးတို့ကို ပြည်တွင်း၌ SKD စနစ်၊ CKD စနစ်တို့ဖြင့် တင်သွင်းထုတ်လုပ်မှုထက် သိသာစွာ ကြီးမြင့်ထားရမည်။

(ခ) ဈေးကွက်ယှဉ်ပြိုင်နိုင်စွမ်းရှိစေရန်နှင့် ပြည်တွင်းမော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းများ ရှင်သန်ခွင့် ရရှိရန်အတွက် SKD စနစ်ဖြင့် စတင်ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းများကို လည်းကောင်း၊ SKD စနစ်မှ CKD စနစ်သို့ ဈေးကွက် လိုအပ်ချက်အရ ကူးပြောင်းထုတ်လုပ်မှုအတွက်လည်းကောင်း၊ စတင်ထုတ်လုပ် စဉ်ကပင် CKD စနစ်ဖြင့် တိုက်ရိုက်ထုတ်လုပ်သည့်လုပ်ငန်းများကိုလည်းကောင်း အချိန်ကာလ အပိုင်းအခြားဖြင့် အကောက်ခွန်သက်သာခွင့်ကို မြန်မာနိုင်ငံ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုဥပဒေ၊ အကောက်ခွန်နှုန်း ဥပဒေတို့နှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ပေး ရမည်။

(ဂ) ပြည်တွင်း မော်တော်ယာဉ် ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းများ ရှင်သန်ခွင့်ရရှိရေးကို ဦးတည်၍ သင့်လျော်သော အခွန်အခစည်းကြပ်ခြင်းကို ဆောင်ရွက်ရမည်။

(d) Suitable time interval of tax incentive shall be set up for the production of specific vehicle type that is appropriate with Myanmar.

(e) Reasonable liberalizations and encouragements shall be exercised for the development of Auto-related MSMEs, Manufacturing Sectors and for entering into Global Value Chain.

(f) Trainings of skill labours and creation of more job opportunities shall be conducted. HRD Programs such as expansion of Auto-related Industrial Training Centers, trainings for getting Certifications on Maintenance and Maneuvering shall be performed.

(g) Cooperation and Coordination Measures between relevant Ministries and States or Regions shall be performed in order to fulfill the require infrastructure as of necessity.

(h) Recall System shall be done by manufacturers in case of occurring design defects and quality false in their products due to deterioration in the production process.

(i) Development of Auto-related Insurances and Financial Systems shall be performed.

(j) Automotive Institutes and Development Centers shall be established as of necessity.

(ဃ) မြန်မာနိုင်ငံနှင့်ကိုက်ညီသည့် မော်တော်ယာဉ်အမျိုးအစားထုတ်လုပ်မှုအတွက် အခွန် သက်သာခွင့်အား နှစ်ကာလအပိုင်းအခြားဖြင့် သတ်မှတ်ပေးရမည်။

(င) မော်တော်ယာဉ်နှင့်ဆက်စပ်သည့် MSMEs လုပ်ငန်းများ၊ ကုန်ထုတ်လုပ်မှု လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာစေရန်နှင့် ကမ္ဘာလုံးဆိုင်ရာ ထုတ်လုပ်မှု ကွင်းဆက် (Global Value Chain) သို့ ဝင်ရောက် နိုင်ရန်အတွက် ကျိုးကြောင်း ဆီလျော်သည့် ဖြေလျှော့မှုများ၊ အားပေးမှုများ သတ်မှတ် ဆောင်ရွက်ပေးရမည်။

(စ) ကျွမ်းကျင်လုပ်သားများ ပြုစုပျိုးထောင်ပေးခြင်းနှင့် အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများ ပိုမိုဖန်တီးပေးခြင်းတို့ကို ဆောင်ရွက်ရမည်။ မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာ စက်မှု သင်တန်းကျောင်းများ တိုးချဲ့ခြင်း၊ မော်တော်ယာဉ်ထိန်းသိမ်းမှုနှင့် ကိုင်တွယ် မောင်းနှင်မှုဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်မှု အသိအမှတ်ပြုလက်မှတ်များ ရရှိနိုင်ရေး အတွက် လေ့ကျင့်ပျိုးထောင်ခြင်းစသည့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ် ဖွံ့ဖြိုးရေး အစီအစဉ်များ ဆောင်ရွက်ပေးရမည်။

(ဆ) လိုအပ်သော အခြေခံအဆောက်အအုံများ ဖြည့်တင်းရန် သက်ဆိုင်ရာ ပြည်ထောင်စုဝန်ကြီးဌာနများနှင့် တိုင်းဒေသကြီး သို့မဟုတ် ပြည်နယ်အစိုးရ အဖွဲ့များမှ လိုအပ်သလို ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်း ဆောင်ရွက်ပေးရမည်။

(ဇ) ထုတ်လုပ်သည့်နည်းစဉ်နှင့် စက်အစိတ်အပိုင်းအရည်အသွေး လိုအပ်ချက်အရ ချို့ယွင်းမှုများဖြစ်ပေါ်လျှင် မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သူများက တာဝန်ယူ ပြင်ဆင်ပေးရမည်။

(ဈ) မော်တော်ယာဉ်နှင့်သက်ဆိုင်သည့် ချေးငွေနှင့် အာမခံစနစ်များ ဖွံ့ဖြိုးရေး ဆောင်ရွက်ပေးရမည်။

(ည) လိုအပ်ပါက မော်တော်ယာဉ် ပညာရပ်ဆိုင်ရာ ကျွမ်းကျင်သူအဖွဲ့ နှင့် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေး ဗဟိုဌာန (Automotive Institutes and Development Centers) များ တည်ထောင်ဆောင်ရွက်ရမည်။

Reduction on environmental impacts, encouragements on production and usage of Eco Cars and Alternative Fuel-used Cars

21. Significant Tax Relaxations and Reliefs shall be allowed for productions and imports of Fuel-efficient, Eco-friendly or Environmentally friendly Vehicles. The followings shall be done to reduce the Environmental Impacts:

(a) Emission Standards and Fuel Quality shall be set up in accordance with the Region-wide Standards.

(b) Regarding to Emission Standard, notifications shall be declared by relevant Ministries as a minimum of Euro 4 for imported / manufactured Passenger Cars, and Commercial Vehicles, Euro 4 for Motorcycles and Euro 4 for the Fuel Properties of gasoline and diesel.

(c) Special Taxation System and Privileges shall be applied for manufacturing and importation of Fuel-efficient, Eco-friendly or Environmentally friendly Vehicles (e.g Hybrid Cars, Electric Vehicles etc.)

(d) Special Offers and Privileges for manufacturing Electric Vehicles (EVs) shall be provided to international investors.

(e) Necessary infrastructures and supports shall be fulfilled for widely use of Electric Vehicles (EVs).

သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှုလျော့နည်းပြီး ဂေဟစနစ်ကိုအထောက်အကူပြုသည့်ယာဉ်များနှင့်အစားထိုးလောင်စာသုံးယာဉ်များတိုးမြှင့်ထုတ်လုပ်ခြင်းကို အားပေးမှုဖြင့် အထူးအခွင့်အရေးပေးခြင်း

၂၁။ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်နှင့်ကိုက်ညီသောယာဉ်များ၊ အစားထိုးလောင်စာသုံးယာဉ်များကို ဦးစားပေး၍ထုတ်လုပ်မှု၊ တင်သွင်းမှုများအတွက် အခွန်နှုန်းများနှင့်အကျိုးခံစားခွင့်များကို သိသာထင်ရှားစွာရရှိနိုင်စေရန်သတ်မှတ်ပေးရမည်။ သဘာဝပတ်ဝန်းကျင်ထိခိုက်မှုကိုလျှော့ချရန်အတွက် အောက်ပါအတိုင်း ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပါသည် –

(က) နိုင်ငံတော်မှသတ်မှတ်သည့် အခိုးအငွေ့ထုတ်လွှတ်မှုဆိုင်ရာစံသတ်မှတ်ချက် (Emission Standards) နှင့် လောင်စာဆီအရည်အသွေးများကို ဒေသဆိုင်ရာစံနှုန်းများနှင့်အညီ လိုက်လျောညီထွေဖြစ်စေရေး သတ်မှတ်ပေးရမည်။

(ခ) တင်သွင်း၊ ထုတ်လုပ်သည့်လူစီးယာဉ်များနှင့်လုပ်ငန်းသုံးယာဉ်များ၏ Emission Standards သည် ယူရိုအဆင့် ၄ (Euro 4) ၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်များအတွက် ယူရိုအဆင့် ၄ (Euro 4) နှင့် ဓာတ်ဆီ၊ ဒီဇယ်အတွက် လောင်စာဆီဂုဏ်သတ္တိ (Fuel Properties) သည် ယူရိုအဆင့် ၄ (Euro 4) စံနှုန်း အနည်းဆုံး သတ်မှတ်နိုင်ရေး သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများမှ ညွှန်ကြားချက်များ ထုတ်ပြန်ရမည်။

(ဂ) သဘာဝပတ်ဝန်းကျင် ထိခိုက်မှုလျော့နည်းပြီး ဂေဟစနစ်ကို အထောက်အကူပြုသည့်ယာဉ်၊ စွမ်းအင်ပေါင်းစပ် အသုံးပြုသည့်ယာဉ်နှင့် လျှပ်စစ်ကားများ ထုတ်လုပ်ခြင်း၊ တင်သွင်းခြင်းများအတွက် အထူးသက်သာသည့် အခွန်စနစ်နှင့် ခံစားခွင့်တို့ကို ဆောင်ရွက်ပေးရမည်။

(ဃ) လျှပ်စစ်ကားများ ထုတ်လုပ်နိုင်ရေးအတွက် ပြည်ပရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများကို ဦးစားပေး ဖိတ်ခေါ်သွားရမည်။ အထူးခံစားခွင့်ပေးရမည်။

(င) ပြည်တွင်း၌ လျှပ်စစ်ကားများ ကျယ်ကျယ်ပြန့်ပြန့် အသုံးပြုနိုင်ရေးအတွက် လိုအပ်သည့် အခြေခံအဆောက်အအုံနှင့် အထောက်အပံ့များပေးရမည်။

Encouragements for sufficient production and the use of Motorcycles and Vehicles (including SPVs, MPVs) in agricultural sector, public transportation and service sector

22. (a) More Advantageous Conditions and Reliefs shall be set up for manufacturing and importation of vehicles for cargo transportation and public transportation.

(b) Coordination measures shall be performed in receiving Tax incentive for manufacturing and importation of agricultural machineries.

(c) Permission for Local Conversion such as Body Building and Modification (without affecting the quality of Original Equipment Manufacturer – OEM) shall be done for SPVs and MPVs (e.g Ambulance, Fire Fighting Vehicles, Trailers, etc.) according to the approval of Manufacturer's Inspection Certificate (IC), and after that Certificate of Approval (CoA) shall be issued by Authorized Inspection Team. Type Approval Certificate for such vehicles shall be issued by Supervision Committee.

(d) Body-building for Buses on the Imported Bare Chassis Brand New shall be allowed in accord with the Supervision and Permission of OEM, and required exemption and incentive shall be provided to domestic manufacturers in order to improve competitiveness for their products with the imported ones.

(e) Policy and arrangement shall be developed for production and safety of Motorcycles and related Vehicles.

အများပြည်သူဝန်ဆောင်မှုကဏ္ဍသုံးယာဉ်များ၊ အထူးလုပ်ငန်းသုံးယာဉ်များ၊ ဘက်စုံသုံးယာဉ်များ၊ လယ်ယာနှင့်ကုန်စည်သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးကဏ္ဍသုံးယာဉ်များ၊ မော်တော်ဆိုင်ကယ်နှင့် ဆက်စပ်ယာဉ်များကို လုံလောက်စွာ ထုတ်လုပ်သုံးစွဲနိုင်ရေးအတွက် အားပေးမြှင့်တင်ခြင်း

၂၂။ (က) ကုန်စည် သယ်ယူပို့ဆောင်ရေး၊ အများပြည်သူသုံး သယ်ယူပို့ဆောင်ရေးအတွက် အသုံးပြုမည့်ယာဉ်များ တင်သွင်းခြင်း၊ ထုတ်လုပ်ခြင်းအတွက် ပိုမိုဦးစားပေးသည့် သက်သာခွင့်များ ဖန်တီးချမှတ် ပေးရမည်။

(ခ) လယ်ယာကဏ္ဍနှင့်သက်ဆိုင်သည့် စက်/ယာဉ်များတင်သွင်းမှု၊ ထုတ်လုပ်မှုများအတွက် ကောက်ခံသည့် အခွန်အခသက်သာခွင့်ကို လိုအပ်သလို ညှိနှိုင်းခွင့်ပြုပေးရမည်။

(ဂ) အထူးလုပ်ငန်းသုံးယာဉ်များနှင့်ဘက်စုံသုံးယာဉ်များ (ဥပမာ– လူနာတင်ယာဉ်၊ မီးသတ်ယာဉ်နှင့်နောက်တွဲယာဉ်) စသည့် မော်တော်ယာဉ်များကို ပြည်တွင်း၌ အမျိုးအစားပြောင်းလဲခြင်း (Local Conversion)၊ မွမ်းမံခြင်း (Modification) နှင့် ယာဉ်ကိုယ်ထည်တည်ဆောက်ခြင်း (Body Building) လုပ်ငန်းများကို ယာဉ်၏ မူလထုတ် အရည်အသွေးကို ထိခိုက်မှုမရှိစေဘဲ လုပ်ဆောင်ပါက ထုတ်လုပ်သူ၏ စစ်ဆေးပြီးလက်မှတ် (Inspection Certificate – IC) ဖြင့် ခွင့်ပြုပြီး စစ်ဆေးရေးအဖွဲ့မှ အတည်ပြုလက်မှတ် (Certificate of Approval – CoA) ထုတ်ပေးရမည်။ အဆိုပါယာဉ်များအတွက် ယာဉ်အမျိုးအစား အသိအမှတ်ပြုလက်မှတ် (Type Approval Certificate) ကို မော်တော်ယာဉ် မူဝါဒဆိုင်ရာကြီးကြပ်ရေးကော်မတီမှ ထုတ်ပေးရမည်။

(ဃ) စက်ရုံထုတ်ဘောင်အသစ်ပေါ်တွင် အင်ဂျင်၊ ဂီယာနှင့် ဝင်ရိုးတန်းအသစ်များကိုသာ အန္တရာယ်ကင်းစွာမောင်းနှင်နိုင်သော အခြေအနေအထိ တပ်ဆင်ထားသောယာဉ် (Bare Chassis Brand New) များကို တင်သွင်း၍ ဘတ်စ်ကားကိုယ်ထည်များ တည်ဆောက်ထုတ်လုပ်ခြင်းကိုမူလထုတ်လုပ်သူ၏ ကြီးကြပ်ခွင့်ပြုချက်အရ ခွင့်ပြုပေးရန်နှင့် ပြည်ပမှ တင်သွင်းလာသည့် ဘတ်စ်ကားများနှင့် ဈေးကွက်တွင် ယှဉ်ပြိုင်နိုင်ရေးအတွက် လိုအပ်သလို သက်သာခွင့်၊ ခံစားခွင့်များ သတ်မှတ်ပေးရမည်။

(င) မော်တော်ဆိုင်ကယ်နှင့်တွဲဖက်ဆက်စပ်ယာဉ်များ ထုတ်လုပ်မှုနှင့်ဘေးကင်းလုံခြုံမှုအတွက် လိုအပ်သည့်မူဝါဒများနှင့်အတူ အစီအမံများ ချမှတ်ဆောင်ရွက်ရမည်။

Designation of appropriate Vehicle Type with high market demand and suitable for Myanmar

23. A specific vehicle type which is suitable for Myanmar is designated and its production to economy of scale volume shall result production cost reduction, reasonable sale price and higher UIO. Besides, transfer of technology, development in Auto-parts manufacturing, improvement in job creation and National GDP[6] growth can be consequently created.

24. Designation of a specific vehicle type as priority for the Auto-related Industries shall enhance competitiveness among the automotive industries in a good sense, and it is beneficial to consumers. This suitable vehicle type should be selected as follows:

(a) To select the appropriate vehicle type for regional demand in Myanmar.

(b) To promote the production of such a vehicle type by having preferential treatments and provide special incentives.

(c) To invite new technology and investment for enlargement of this Type Approved Vehicles manufacturing in large volume with greater job opportunities.

---

[6] GDP – Gross Domestic Product

မြန်မာနိုင်ငံနှင့်ကိုက်ညီပြီး ဈေးကွက်လိုအပ်ချက်မြင့်မားသည့် မော်တော်ယာဉ်အမျိုးအစား (Vehicle Type) သတ်မှတ်ခြင်း

၂၃။ မြန်မာနိုင်ငံနှင့် သင့်လျော်မည့် မော်တော်ယာဉ် အမျိုးအစားတစ်ခုကို သီးသန့် သတ်မှတ်၍ ပမာဏများများထုတ်လုပ်ရန်၊ စီးပွားဖြစ်တွက်ခြေကိုက်သောပမာဏ (Economy of Scale) ထိ ထုတ်လုပ်ခြင်းသည် ထုတ်လုပ်မှုကုန်ကျစရိတ် လျော့ကျနိုင်၍ မော်တော်ယာဉ်ကို အများတတ်နိုင်သောဈေးဖြင့် ရောင်းချပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှု (UIO) မြင့်မားလာမည် ဖြစ်ပါသည်။ ထို့ပြင် ထုတ်လုပ်မှုနည်းပညာများ လွှဲပြောင်းရရှိနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး မော်တော်ယာဉ် အစိတ်အပိုင်း ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းများလည်း တစ်ပြိုင်နက်တည်း တိုးတက် ဖွံ့ဖြိုးလာခြင်းနှင့်အတူ အလုပ်အကိုင်များ တိုးတက် ဖန်တီးပေးနိုင်မည်ဖြစ်ပြီး ပြည်တွင်း အသားတင်ထုတ်လုပ်မှုတန်ဖိုး (GDP[6]) လည်း တိုးတက်လာမည်။

၂၄။ မော်တော်ယာဉ်အမျိုးအစားတစ်ခုတည်းကိုသတ်မှတ်ဦးစားပေးခြင်းဖြင့် မော်တော်ယာဉ် ထုတ်လုပ်မှုလုပ်ငန်းများတွင် ကောင်းမွန်သော ယှဉ်ပြိုင်မှုများဖြင့် အရည်အသွေး တိုးတက်လာမည်ဖြစ်ပြီး သုံးစွဲသူများအနေဖြင့် ပိုမိုအကျိုးရှိစေမည် ဖြစ်ပါသည်။ မော်တော်ယာဉ် အမျိုးအစား သတ်မှတ်ရန်အတွက် အောက်ပါတို့ကို ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပါသည် –

(က) မြန်မာနိုင်ငံ၏ ဒေသလိုအပ်ချက်နှင့် ကိုက်ညီမည့် မော်တော်ယာဉ်အမျိုးအစား ရွေးချယ်သတ်မှတ်ရန်၊

(ခ) ၎င်းမော်တော်ယာဉ်များ ထုတ်လုပ်ခြင်းကို ဦးစားပေးခြင်းဖြင့် အားပေးမြှင့်တင်ရန် နှင့် ပိုမိုဆွဲဆောင်မှုရှိစေမည့် မက်လုံး (Incentive) များပေးရန်၊

(ဂ) အဆိုပါ မော်တော်ယာဉ် အမျိုးအစားအတွက် ပြည်တွင်းအစိတ်အပိုင်း ထုတ်လုပ်မှုများ တိုးမြင့်လာစေရန်နှင့် အလုပ်အကိုင် အခွင့်အလမ်းများ ပိုမိုတိုးတက်လာစေရန်အတွက် နည်းပညာနှင့် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ဖိတ်ခေါ်ရန်။

[6] GDP – Gross Domestic Product

Establishment of Supervision Committee to evaluate, review and refine on relevant tasks of Automotive Policy

25. Regarding to the measures related to this Automotive Policy, the following guidelines shall be followed to perform scrutinizing on policy vision, reviewing and guidance:

(a) Supervision Committee related to the tasks of Automotive Policy shall be established with the permission of the Cabinet.

(b) The Supervision Committee shall be organized with the representatives from relevant Ministries and Organizations.

(c) Sub–committee shall be organized by the Supervision Committee as of necessity.

(d) Control measures on selling of vehicles with unacceptable price shall be regularized by the Supervision Committee as of necessity.

မူဝါဒဆိုင်ရာစိစစ်အကဲဖြတ်ခြင်း၊ သုံးသပ်ပြင်ဆင်ခြင်း၊ ထိန်းချုပ်တည့်မတ်ရမည့်အဖွဲ့ ဖွဲ့စည်းဆောင်ရွက်ခြင်း

၂၅။ မော်တော်ယာဉ်မူဝါဒဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများနှင့် စပ်လျဉ်း၍မူဝါဒနှင့် သက်ဆိုင်သည်များကို စိစစ်အကဲဖြတ်ခြင်း၊ သုံးသပ်ပြင်ဆင်ခြင်း၊ ထိန်းချုပ်တည့်မတ်ပေးခြင်းတို့ ဆောင်ရွက်နိုင်ရေးအတွက် အောက်ပါအတိုင်း ဆောင်ရွက်ရမည် –

(က) မော်တော်ယာဉ်မူဝါဒဆိုင်ရာ လုပ်ငန်းများနှင့်စပ်လျဉ်း၍ ကြီးကြပ်ရေးကော်မတီတစ်ရပ်အား ပြည်ထောင်စုအစိုးရအဖွဲ့ရုံးသို့ တင်ပြခွင့်ပြုချက်ရယူပြီး ဖွဲ့စည်းဆောင်ရွက်သွားရမည်။

(ခ) မော်တော်ယာဉ်မူဝါဒဆိုင်ရာကြီးကြပ်ရေးကော်မတီကို သက်ဆိုင်ရာဝန်ကြီးဌာနများနှင့် အဖွဲ့အစည်းများမှ ကိုယ်စားလှယ်များဖြင့် ဖွဲ့စည်းဆောင်ရွက်ရမည်။

(ဂ) မော်တော်ယာဉ်မူဝါဒဆိုင်ရာကြီးကြပ်ရေးကော်မတီသည် လုပ်ငန်းလိုအပ်ချက်အရ ဆပ်ကော်မတီများကို ဖွဲ့စည်းဆောင်ရွက်နိုင်သည်။

(ဃ) မော်တော်ယာဉ်မူဝါဒဆိုင်ရာ ကြီးကြပ်ရေးကော်မတီသည် ထုတ်လုပ်သည့်မော်တော်ယာဉ်များအပေါ်တွင် မတရားသဖြင့်ဈေးနှုန်းများ မြှင့်တင် ရောင်းချခြင်း မပြုလုပ်နိုင်စေရန် လိုအပ်သလို ထိန်းချုပ်ကြပ်မတ် ဆောင်ရွက်သွားရမည်။

Chapter (6)

Policy Recommendation

26. National Automotive Policy Recommendation drafted by National Automotive Policy Drafting Task Force reflects the situation in each automotive sector in Myanmar and shows roadmap for promotion of automotive industries and policy recommendation. And, it said that it is necessary for Myanmar to implement four keys criteria in order to attract Automotive Industries.

For attracting automotive manufacturing companies

	Key criteria for attracting automotive manufacturing companies		Directions to meet criteria	Necessary measures
1	Market environment that generates a certain volume of new car sales	Certain volume of new car market	Incentives for new car sales (versus used car)	Incentives for sales of designated new car models Fair taxation on car sales
			Incentives for new car imports (versus used car)	Deregulate FDI in the distributor business Revise the generalized system of preferences (GSP) based custom duty
			Reduce imports of used cars in phases	Gradually narrow down the criteria for imported used car
		Service industry that promotes new car sales	Create environment that facilitates car purchases	Deregulate FDI in the auto-related business
			Create environment that maintains car value	Strengthen the system for car inspections and regular inspections
2	Favourable access by / to parts suppliers		Promote smooth import of auto parts from overseas (inland and sea routes)	Build industrial road and port infrastructure
			Invite auto part factories to Myanmar	Incentives for parts companies to locate in Myanmar
3	Incentives to build assembly plants		Government should clarify which assembly factories it aims to invite	Clarify the target manufacturing type (exclude DKD)
			Reduce investment burden for manufacturers	Incentives for domestic car production
4	System (programs) that enable the government to administer auto policies	Capital to carry out policies	Build system that promotes taxation in Myanmar	Taxation on car ownership
		Management structure that assumes policies will be enacted	Define and designate acceptable vehicle and monitor ownership	Establish vehicle standards Introduce the homologation system Strengthen the car registration system

အခန်း (၆)

မူဝါဒဆိုင်ရာအကြံပြုချက်များ

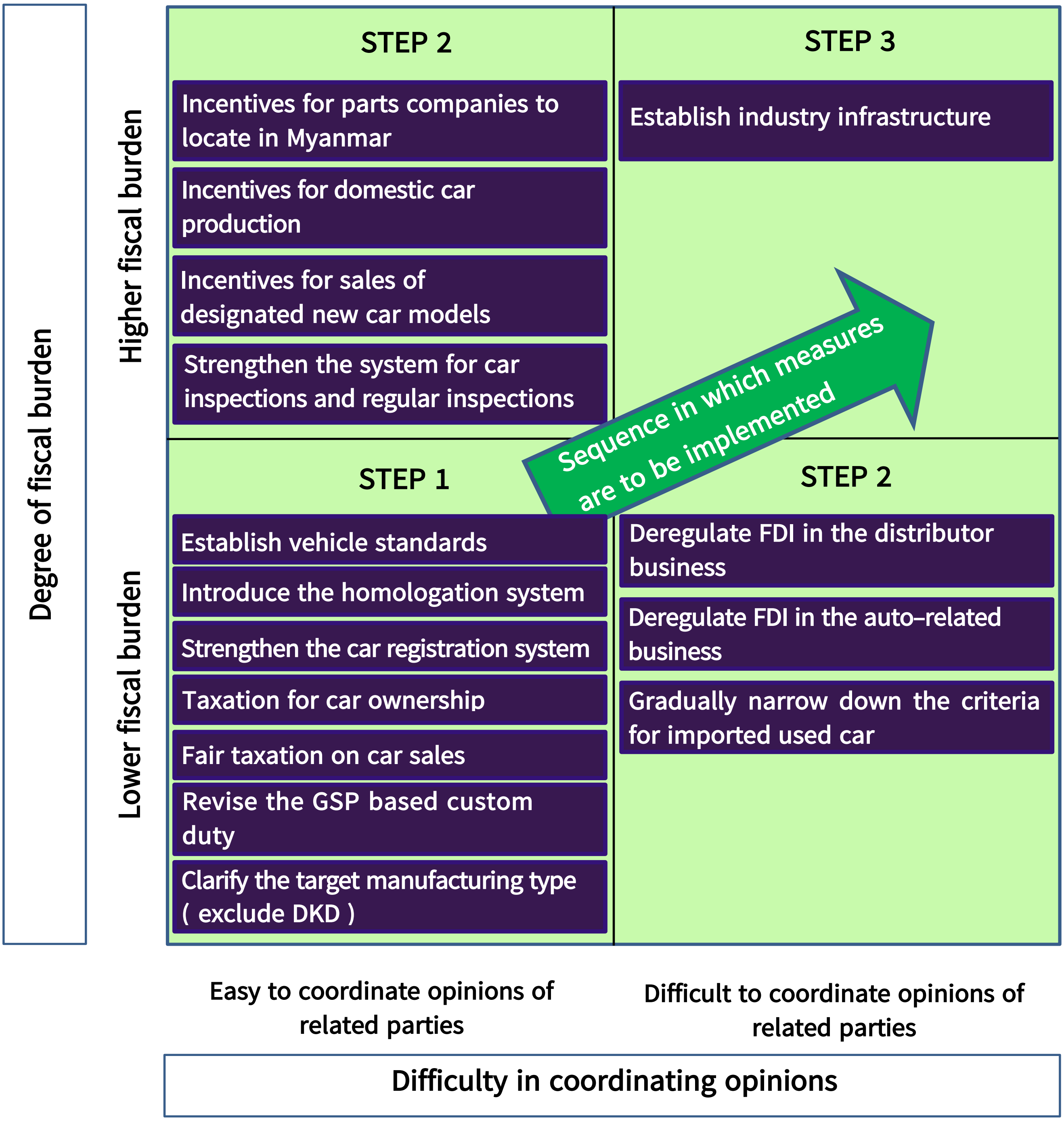
၂၆။ ၂၀၁၅ ခုနှစ် ဧပြီလတွင် အမျိုးသားမော်တော်ယာဉ်မူဝါဒရေးဆွဲရေးအဖွဲ့မှ ပြုစုခဲ့သည့် အမျိုးသားမော်တော်ယာဉ်မူဝါဒဆိုင်ရာ အကြံပြုချက်များ အစီရင်ခံစာသည် မြန်မာနိုင်ငံ၏ မော်တော်ယာဉ်ကဏ္ဍ၏အခြေအနေအရပ်ရပ်ကို ထင်ဟပ်ပေါ်လွင်စေသည့်အပြင် မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးဆိုင်ရာလမ်းပြမြေပုံနှင့် မူဝါဒဆိုင်ရာအကြံပြုချက်များကိုပါ ရေးဆွဲဖော်ပြခဲ့ရာ မြန်မာနိုင်ငံအနေဖြင့် မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သည့်လုပ်ငန်းများကို ဆွဲဆောင်နိုင်ရန် အောက်ပါ အဓိကအချက် (၄) ချက်အား အကောင်အထည်ဖော်ရန် လိုအပ်မည်ဖြစ်ကြောင်း ဖော်ပြထားပါသည် -

မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းများကို ဆွဲဆောင်နိုင်ရန်

	မော်တော်ယာဉ်ထုတ်လုပ်သည့်ကုမ္ပဏီများကို ဆွဲဆောင်ရန် အဓိကစံနှုန်းများ		စံနှုန်းနှင့်ကိုက်ညီရန် လမ်းညွှန်ချက်များ	မဖြစ်မနေလိုအပ်သော လုပ်ဆောင်ချက်များ
၁	ကားသစ်ရောင်းချရမှုကို အတိုင်းအတာတစ်ခုအထိ ဖြစ်ပေါ်စေသော ဈေးကွက်အခြေအနေ	အတိုင်းအတာတစ်ခုအထိ ရောက်လာသော ကားသစ်ဈေးကွက်	ကားသစ်ရောင်းချရမှုအတွက် အကျိုးခံစားခွင့်များ (ကားဟောင်းနှင့်နှိုင်းယှဉ်၍) ကားသစ်တင်သွင်းခွင့်အတွက် အကျိုးခံစားခွင့်များ (ကားဟောင်းနှင့်နှိုင်းယှဉ်၍) အဆင့်လိုက်ကားဟောင်းတင်သွင်းမှုကို လျှော့ချရေး	သတ်မှတ်ထားသော ကားမော်ဒယ်အသစ်များ ရောင်းချရေးအတွက် အကျိုးခံစားခွင့်များ ကားရောင်းချမှုအပေါ်ကောက်ခံသော အခွန်နှုန်း သင့်တင့်မှုရှိခြင်း ကားဖြန့်ဖြူးသည့် လုပ်ငန်းများအတွက် နိုင်ငံခြားတိုက်ရိုက်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကို ဖြေလျှော့ပေးခြင်း အကောက်ခွန်ဆိုင်ရာ ယေဘုယျအခွင့်အရေးပေးမှုစနစ်အခြေပြုသောအကောက်ခွန်နှုန်းကိုပြန်လည်ပြင်ဆင်ခြင်း
		ကားသစ်ရောင်းချမှုကို မြှင့်တင်ပေးမည့် ဝန်ဆောင်မှုလုပ်ငန်းများ	ကားဝယ်ယူရေးကိုအဆင်ပြေစေမည့် ပတ်ဝန်းကျင်ကောင်းဖော်ဆောင်ရေး ကားတန်ဖိုးကို ထိန်းသိမ်းနိုင်မည့် ပတ်ဝန်းကျင်ကောင်း ဖော်ဆောင်ရေး	ကားဟောင်းတင်သွင်းမှုအတွက်ချမှတ်ထားသော စံနှုန်းများတဖြည်းဖြည်းတင်းကျပ်ခြင်း မော်တော်ကားနှင့်ပတ်သက်သည့်လုပ်ငန်းများအတွက် နိုင်ငံခြားတိုက်ရိုက်ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုကိုဖြေလျှော့ပေးခြင်း မော်တော်ယာဉ်စစ်ဆေးခြင်းနှင့်ပုံမှန်စစ်ဆေးမှုဆိုင်ရာစနစ်ကိုအားကောင်းအောင်ပြုလုပ်ခြင်း
၂	ကားအစိတ်အပိုင်း ရောင်းချသူများသို့/မှ အားသာသောလက်လှမ်းမီမှု		မော်တော်ယာဉ်အစိတ်အပိုင်းများ တင်သွင်းမှုကိုချောမွေ့စေရန် မြှင့်တင်ပေးမှုများ (နယ်စပ်/သင်္ဘော) မြန်မာနိုင်ငံသို့ မော်တော်ယာဉ် အစိတ်အပိုင်း ထုတ်လုပ်သည့်စက်ရုံများ ဖိတ်ခေါ်ခြင်း	စက်မှုပတ်လမ်းများနှင့်ဆိပ်ကမ်းဆိုင်ရာအခြေခံအဆောက်အအုံများကိုတည်ဆောက်ပေးခြင်း မော်တော်ယာဉ်အစိတ်အပိုင်း ထုတ်လုပ်သည့် စက်ရုံများ မြန်မာနိုင်ငံသို့ လာရောက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံရန် အကျိုးခံစားခွင့်များပေးခြင်း
၃	မော်တော်ယာဉ်တပ်ဆင်မည့် စက်ရုံများတည်ထောင်နိုင်ရေး အတွက် အကျိုးခံစားခွင့်များ		အစိုးရမှ မည်သို့သော မော်တော်ယာဉ် တပ်ဆင်သည့် စက်ရုံများ ဖိတ်ခေါ်မည်ကို ရှင်းလင်းစွာ ချမှတ်ထားသင့်သည် ထုတ်လုပ်သူများအတွက် ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှု ဝန်ထုပ်ဝန်ပိုးများ လျှော့ချရန်	ရည်ရွယ်ထားသည့်ထုတ်လုပ်မည့်ယာဉ်အမျိုးအစား ရှင်းလင်းစွာချမှတ်ရန် (DKD မပါ) ပြည်တွင်းကားထုတ်လုပ်ရေးအတွက် အကျိုးခံစားခွင့်များ
၄	မော်တော်ယာဉ်ပေါ်လစီကို ထိန်းကျောင်းရန်အစိုးရမှ လုပ်ဆောင်နိုင်မည့်စနစ်	မူဝါဒကိုအကောင်အထည် ဖော်ရန် လိုအပ်သည့် အရင်းအနှီး	မြန်မာနိုင်ငံတွင် အခွန်ရရှိမှုကို မြှင့်တင်နိုင်မည့် စနစ် တည်ထောင်ရန်	ကားပိုင်ဆိုင်မှုအတွက်အခွန်အခများ
		မူဝါဒများအသက်ဝင်လာရေး အတွက် လုပ်ဆောင်ရမည့် စီမံခန့်ခွဲမှုအဖွဲ့ပုံစံ	လက်ခံနိုင်သော မော်တော်ယာဉ် အမျိုးအစားများကို သတ်မှတ် ရွေးချယ်ရန်နှင့် ပိုင်ဆိုင်မှုကိုစောင့်ကြည့် စစ်ဆေးရန်	မော်တော်ယာဉ်စံနှုန်းများချမှတ်ခြင်း ဟိုမိုလိုဂေးရှင်းစနစ်ကိုစတင်မိတ်ဆက်ခြင်း မော်တော်ယာဉ်မှတ်ပုံတင်သည့်စနစ်ကို ပိုမိုအားကောင်းအောင်လုပ်ခြင်း

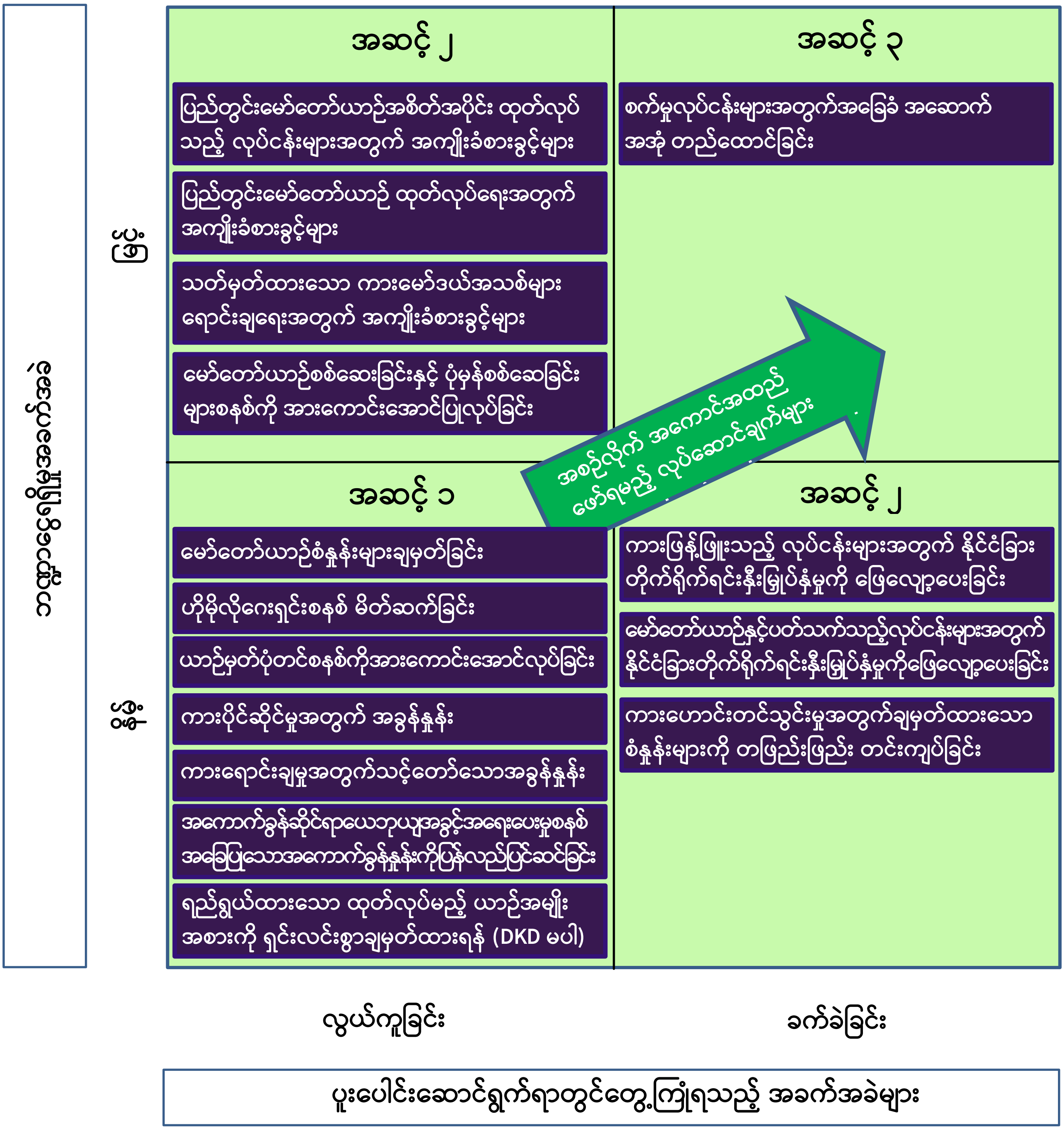
27. The matters to be implemented as priority are as follows;

The matters to be implemented as priority



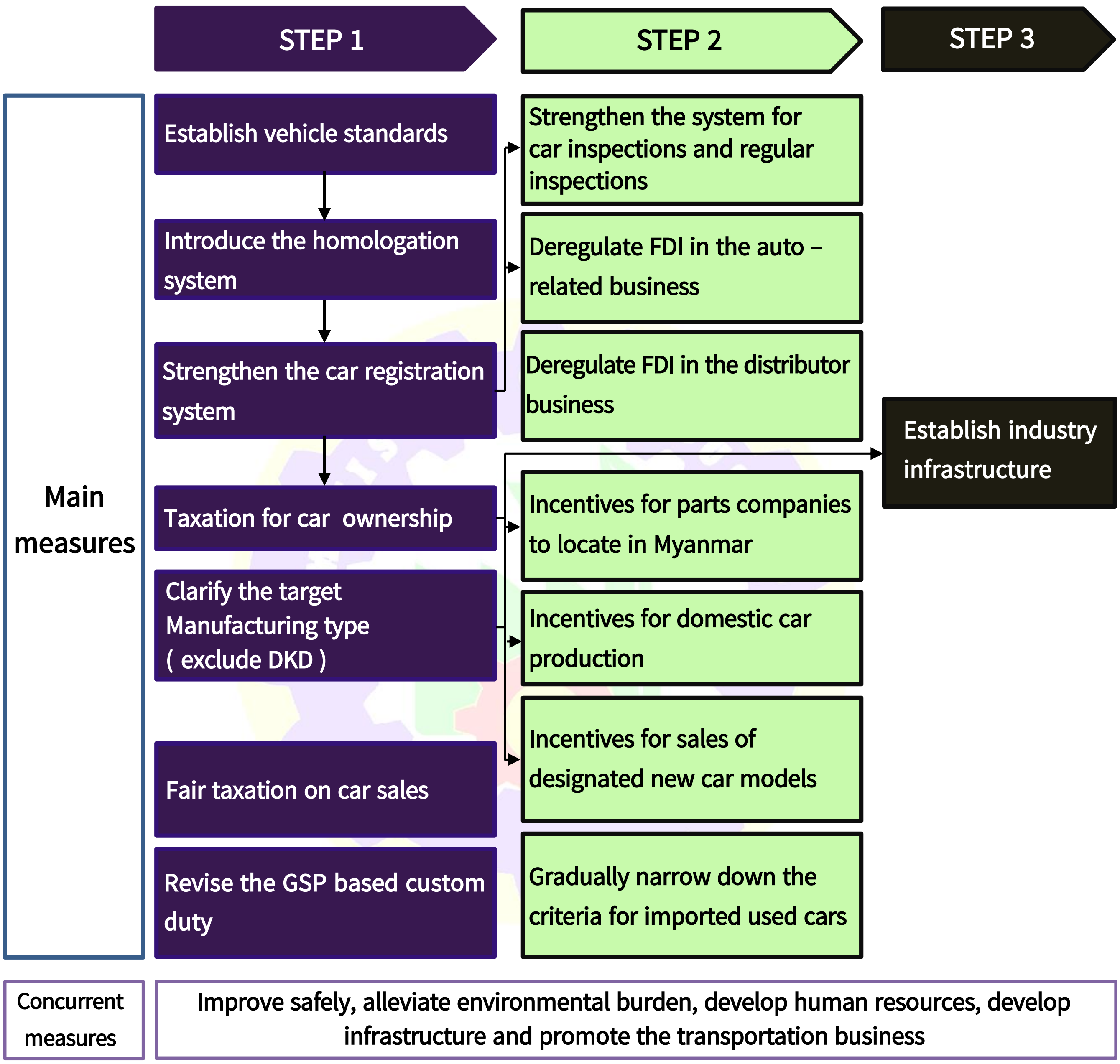
၂၇။ ဆောင်ရွက်ရမည့်အစီအစဉ်များအပေါ် အရေးပါမှုအရ ဦးစားပေးလုပ်ဆောင်ရမည့် အချက်များကိုလည်း အောက်ပါအတိုင်းဖော်ပြထားပါသည် -

အရေးပါမှုအစဉ်လိုက် လုပ်ဆောင်ရမည့် အချက်များ



28. Steps to be implemented for promotion of Auto-related Industries are as follows:

Implementation stage for measures to develop the automotive industry

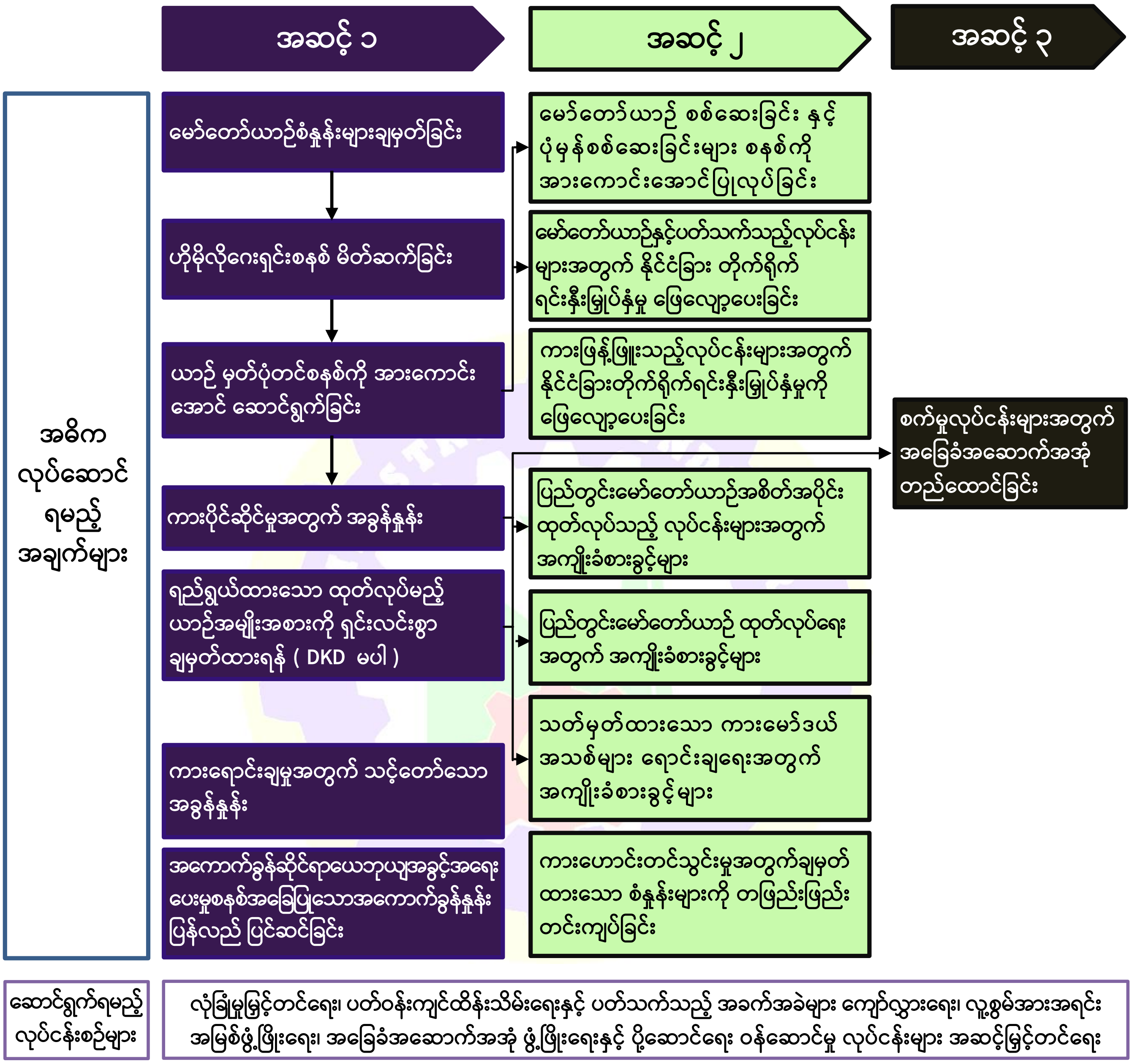


29. In implementation of Automotive Policy, it shall be implemented based on above policy recommendation according to the situation at the time.

30. To promote Auto-related Industries, Vehicle Manufacturing, Assembling, Importation, Sales and Maintenance shall be performed in accordance with the rules and regulations stipulated by relevant Ministries.

၂၈။ မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရေးအတွက် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရမည့် အဆင့်များကိုလည်း အောက်ပါအတိုင်းဖော်ပြထားပါသည်-

မော်တော်ကားလုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးရေးအတွက် လုပ်ဆောင်ရမည့် အဆင့်များ



၂၉။ မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းဆိုင်ရာမူဝါဒအား အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်ရာတွင် ဖော်ပြပါမူဝါဒဆိုင်ရာအကြံပြုချက်များအပေါ်မူတည်၍ အကောင်အထည်ဖော်ဆောင်ရွက်မည့် ကာလ၏ အခြေအနေနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ရမည်ဖြစ်ပါသည်။

၃၀။ မော်တော်ယာဉ်ဆိုင်ရာလုပ်ငန်းများ တိုးတက်ထွန်းကားလာစေရန် ထုတ်လုပ်ခြင်း၊ တပ်ဆင်ခြင်း၊ တင်သွင်းခြင်း၊ ရောင်းချခြင်းနှင့် ပြုပြင်ထိန်းသိမ်းခြင်းတို့နှင့် ပတ်သက်၍ သက်ဆိုင်ရာ တာဝန်ခံဝန်ကြီးဌာနများမှ သတ်မှတ်ထားသည့် ဥပဒေ၊ စည်းမျဉ်း၊ လုပ်ထုံး လုပ်နည်းများနှင့်အညီ ဆောင်ရွက်ရမည်။

Chapter (7)

Conclusion

31. Myanmar is located in the strategic point within the ASEAN regions which has rapid development in the global economy and it has good opportunities to link with the global supply chain. Therefore, automotive sector in Myanmar should comply with the regional standards and quality for market integration and elimination the technical barriers on trade, and to organize Technological Institutes for standardizations and sustainable development in the future.

32. During the implementation of the Automotive Policy, it is necessary to review the tax system, to promote insurance business and finance business and it is also necessary to cooperate and collaborate between the public and private entities as of this policy in order to support the business firms by means of creating the enabling business environment.

33. It is obvious that, the more quality improving in UIO, the more development in Auto-related parts manufacturing industries. Therefore, in order to promote from SKD manufacturing to CKD manufacturing in long run, rule and regulations of this Automotive Policy, action plan and human resource development plan shall be formulated and implemented.

အခန်း (၇)

နိဂုံး

၃၁။ မြန်မာနိုင်ငံသည် ကမ္ဘာ့စီးပွားရေးတွင် အလျင်အမြန် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လျက်ရှိသည့် အာဆီယံ ဒေသတွင်း နိုင်ငံအဖြစ် အချက်အချာကျစွာ တည်ရှိနေပြီး ကမ္ဘာ့ထုတ်လုပ်မှု ကွန်ယက်သို့ ချိတ်ဆက်နိုင်ရန် အလားအလာကောင်းများ ရှိနေပြီဖြစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်ရာ မြန်မာ့မော်တော်ယာဉ်ကဏ္ဍတွင် စျေးကွက်ပေါင်းစည်းရေးနှင့် ကုန်သွယ်မှုဆိုင်ရာနည်းပညာ အတားအဆီးများလျှော့ချနိုင်ရေးအတွက် ဒေသဆိုင်ရာစံနှုန်းများနှင့်အညီလိုက်ပါဆောင်ရွက် ရမည်ဖြစ်ပြီး အနာဂတ်တွင် စဉ်ဆက်မပြတ် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်ရန်နှင့် စံနှုန်းပြည့်ဝသော နည်းပညာဆိုင်ရာ အဖွဲ့အစည်း (Technological Institutes) များ ထူထောင်သွားရမည် ဖြစ်ပါသည်။

၃၂။ မော်တော်ယာဉ်လုပ်ငန်းဆိုင်ရာမူဝါဒအား အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရာတွင် မော်တော်ယာဉ်စက်မှုလုပ်ငန်းများ၌ ရင်းနှီးမြှုပ်နှံမှုများ ပိုမိုစီးဝင်လာစေရေးအတွက် အခွန်အကောက်စနစ်များကို ပြန်လည်သုံးသပ်ရန်၊ ငွေကြေးဆိုင်ရာနှင့် အာမခံလုပ်ငန်းများကို အဆင့်မြှင့်တင်ရန်၊ စီးပွားရေးဝန်းကျင်ကောင်းများဖန်တီး၍ ထောက်ပံ့ပေးနိုင်ရေးအတွက် အစိုးရနှင့် ပုဂ္ဂလိကအဖွဲ့အစည်းများ ပူးပေါင်းပြီး မူဝါဒနှင့်အညီ ပေါင်းစပ်ညှိနှိုင်းဆောင်ရွက် ရမည်ဖြစ်ပါသည်။

၃၃။ မော်တော်ယာဉ် ထုတ်လုပ်မှု၊ တင်သွင်းမှု လုပ်ငန်းများ ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာခြင်း နှင့်အတူ မော်တော်ယာဉ်သုံးစွဲမှု (UIO) မြင့်မားလာပြီး၊ ရေရှည်တွင် မော်တော်ယာဉ် အစိတ်အပိုင်း ထုတ်လုပ်သည့် လုပ်ငန်းများအပါအဝင် ဆက်လက် ဖွံ့ဖြိုးတိုးတက်လာမည် ဖြစ်ပါသည်။ သို့ဖြစ်ပါ၍ ရေရှည်တွင် တင်သွင်း တပ်ဆင်ထုတ်လုပ်သည့် SKD စနစ်မှ ထုတ်လုပ် တပ်ဆင်သည့် CKD စနစ်သို့ အဆင့်ဆင့် တိုးမြှင့် ဆောင်ရွက်သွားနိုင်ရေးအတွက် ဤမူဝါဒနှင့်အညီ လုပ်ထုံးလုပ်နည်း၊ လုပ်ငန်းစဉ်များနှင့် လူ့စွမ်းအားအရင်းအမြစ် ဖွံ့ဖြိုး တိုးတက်ရေး စီမံချက်များကို ဆက်လက်ချမှတ် အကောင်အထည်ဖော် ဆောင်ရွက်ရန် ဖြစ်ပါသည်။