

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນ ລາວ  
ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ

ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (ໄຈກາ)

ການສຶກສາແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ສ. ປ. ປ. ລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

ເນື້ອໃນຫລັກ

ກັນຍາ 2008

ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ກາຕາຮີຣາ & ວິສະວະກອນ ສາກົນ

## ຄຳນຳ

ເພື່ອຕອບສະໜອງກັບຄວາມຮຽກຮ້ອງຈາກລັດຖະບານຂອງປະເທດສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ, ລັດຖະບານຂອງປະເທດຍີ່ປຸ່ນໄດ້ຕັດສິນໃຈປະຕິບັດ “ການສຳຫຼວດແຜນພັດທະນາການຄົມມະນາຄົມແບບຮອບດ້ານຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ” ໂດຍການສຳຫຼວດຂອງອົງການຮ່ວມມືສາກົນຍີ່ປຸ່ນ (ໄຈກາ).

ໄຈກາໄດ້ສົ່ງທີມງານສຳຫຼວດເຊິ່ງນຳທີມໂດຍທ່ານທັດຊິຍຸກິ ຊະກຸລາອິ ແລະ ບໍລິສັດອັນຈິເນຍອິນເຕີເນຊັນນໍ ລະຫວ່າງເດືອນເມສາ 2007 ຫາ ເດືອນສິງຫາ 2008.

ທີມງານສຳຫຼວດໄດ້ປຶກສາຫາລືກັບພະນັກງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງລັດຖະບານລາວ ແລະ ໄດ້ດຳເນີນການລົງສຳຫຼວດພາກພື້ນໃນເຂດແຜນການ. ພາຍຫລັງກັບມາສູ່ຍີ່ປຸ່ນ, ທີມງານກໍໄດ້ສືບຕໍ່ສຶກສາຄົ້ນຄວ້າແລະກະກຽມບົດລາຍງານສະບັບສົມບູນນີ້.

ຂ້າພະເຈົ້າຫວັງວ່າບົດລາຍງານນີ້ຈະເປັນປະໂຫຍດໃນການສົ່ງເສີມການດຳເນີນແຜນພັດທະນານີ້ ແລະ ເສີມສ້າງສາຍສຳພັນມິດຕະພາບລະຫວ່າງສອງປະເທດພວກເຮົາໃຫ້ເຂັ້ມແຂງຍິ່ງຂຶ້ນ.

ທ້າຍສຸດນີ້, ຂ້າພະເຈົ້າຂໍສະແດງຄວາມຂອບໃຈຢ່າງເລິກຊຶ້ງຕໍ່ກັບພະນັກງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງຝ່າຍລັດຖະບານລາວທີ່ໄດ້ໃຫ້ຄວາມຮ່ວມມືຢ່າງໃກ້ຊິດໃນການປະຕິບັດການສຳຫຼວດຄັ້ງນີ້.

ເດືອນກັນຍາ, 2008

ເອຈິ ຮະຊິໂມໂຕ,

ຮອງປະທານ ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຍີ່ປຸ່ນ

ທ່ານ ເອຈິ ຮະຊິໂມໂຕ,  
ຮອງປະທານ  
ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຍີ່ປຸ່ນ

ເດືອນກັນຍາ, 2008

ຮຽນ ທ່ານ,

### ໃບສົ່ງມອບ

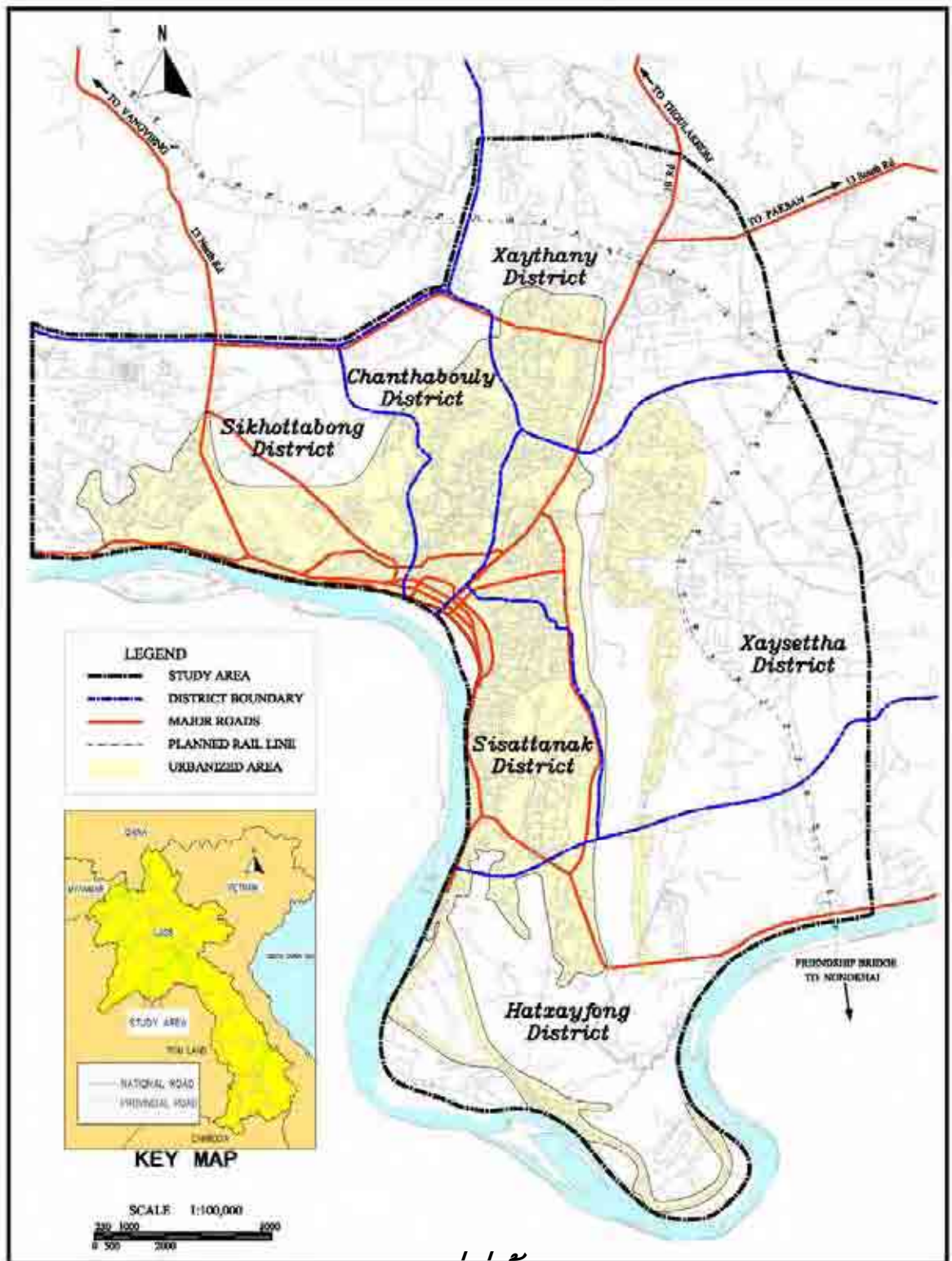
ພວກຂ້າພະເຈົ້າມີຄວາມປະຕິຮູ້ທີ່ຈະສົ່ງບົດລາຍງານສະບັບສົມບູນຂອງ “ການສໍາຫຼວດແຜນພັດທະນາການຄົມມະນາຄົມແບບຮອບດ້ານຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ”. ບົດລາຍງານໄດ້ຮຽບຮຽງເອົາຜົນການສໍາຫຼວດເຊິ່ງລວມທັງຄໍາປຶກສາແລະແນະນໍາຂອງພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຂອງລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນ ແລະ ອົງການຂອງພວກທ່ານ, ພ້ອມດຽວກັນກັບ ຄໍາຄິດເຫັນຈາກກະຊວງໂຍທາທິການແລະຂົນສົ່ງ, ສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ.

ບົດລາຍງານໄດ້ວິເຄາະບັນດາເງື່ອນໄຂແລະຄວາມຕ້ອງການຂອງການຄົມມະນາຄົມຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນທັງໃນປະຈຸບັນແລະອະນາຄົດ. ບົດນີ້ໄດ້ກວມເອົາຫົວຂໍ້ຕ່າງໆຂອງການຄົມມະນາຄົມແບບຮອບດ້ານ ລວມທັງ ທຶນທາງ, ການຂົນສົ່ງມວນຊົນ, ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ, ຄວາມປອດໄພຂອງການສັນຈອນ, ອົງການຈັດຕັ້ງ, ການເງິນ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ. ບົດລາຍງານໄດ້ສະເໜີ 'ແຜນການຕະຫນ່າງທຶນທາງແບບສົມບູນ' ແລະ 'ແຜນການນິຍົມໃຊ້ລົດເມ' ເປັນແຜນການທີ່ດີສຸດສໍາລັບແຜນພັດທະນາການຄົມມະນາຄົມໃນຕົວເມືອງແບບຮອບດ້ານທີ່ມີເປົ້າໝາຍສໍາເລັດໃນປີ 2025. ພ້ອມນັ້ນ, ບົດລາຍງານຍັງໄດ້ສະເໜີ 50 ໂຄງການທຶນທາງ, 5 ໂຄງການຂົວ ແລະ 7 ໂຄງການປັບປຸງເສັ້ນທາງຕັດກັນ ທີ່ມີແຜນຈະປະຕິບັດໃນໄລຍະສັ້ນ: 2009-2013, ໄລຍະກາງ: 2014-2018, ແລະ ໄລຍະຍາວ: 2019-2025.

ພວກຂ້າພະເຈົ້າຂໍຖືໂອກາດນີ້ສະແດງຄວາມຂອບໃຈຢ່າງແທ້ຈິງຕໍ່ກັບອົງການຂອງພວກທ່ານ, ກະຊວງການຕ່າງປະເທດ ແລະ ກະຊວງທີ່ດິນ, ໂຄງລ່າງ, ຄົມມະນາຄົມ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ. ພ້ອມນັ້ນ ພວກຂ້າພະເຈົ້າກໍຂໍສະແດງຄວາມຂອບໃຈຢ່າງເລິກເຊິ່ງຕໍ່ກັບກະຊວງໂຍທາທິການແລະຂົນສົ່ງ, ພ້ອມດຽວກັນກັບພວກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຕ່າງໆຂອງສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ ທີ່ໄດ້ໃຫ້ຄວາມຮ່ວມມືແລະຊ່ວຍເຫຼືອຢ່າງໃກ້ຊິດແກ່ພວກຂ້າພະເຈົ້າຕະຫຼອດໄລຍະຂອງການສໍາຫຼວດ. ພວກຂ້າພະເຈົ້າຫວັງຢ່າງຍິ່ງວ່າບົດລາຍງານສະບັບນີ້ຈະເປັນປະໂຫຍດກັບການສ້າງສາພັດທະນາປະທາດສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ.

ດ້ວຍຄວາມຮັກແພງ,

ທັດຊິຍຸກິ ຊະກຸລາອິ  
ຫົວໜ້າທຶນງານ,  
ການສໍາຫຼວດແຜນພັດທະນາການຄົມມະນາຄົມ  
ແບບຮອບດ້ານຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສປປ ລາວ



ແຜນທີ່ທາງ

# ການສຶກສາແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

## ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

### ສາລະບານ

ຄຳນຳ

ໃບສົ່ງມອບ  
ແຜນທີ່ທີ່ຕັ້ງ  
ບັນດາຕົວຫຍໍ້

#### ພາກທີ I ຄຳແນະນຳ

	ຫນ້າ
ບົດທີ 1 ການສຶກສາ .....	1-1
1.1 ຄວາມເປັນມາ .....	1-1
1.2 ຈຸດປະສົງຂອງ ການສຶກສາ.....	1-3
1.3 ການຈັດຕັ້ງການສຶກສາ .....	1-3
1.4 ຂອບເຂດຂອງ ການສຶກສາ.....	1-5

#### ພາກທີ II ສະພາບປະຈຸບັນ

ບົດທີ 2 ໂຄງຮ່າງຂອງ ພື້ນທີ່ການສຶກສາ.....	2-1
2.1 ໂຄງຮ່າງດ້ານກາຍະພາບ .....	2-1
2.1.1 ອຸຕຸນິຍົມວິທະຍາ .....	2-1
2.1.2 ພູມສາດ .....	2-2
2.1.3 ທີ່ລະນິວິທະຍາ.....	2-2
2.1.4 ອຸທິກກະສາດ.....	2-2
2.2 ສະພາບເສຖະກິດ-ສັງຄົມ .....	2-4
2.2.1 ການສຶກສາດ້ານປະຊາກອນ .....	2-4
2.2.2 ເສຖະກິດ.....	2-11
2.2.3 ສະພາບສັງຄົມ .....	2-14
2.2.4 ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ .....	2-18
2.2.5 ລາຄາທີ່ດິນ .....	2-23

#### ບົດທີ 3 ແຜນການພັດທະນາ, ການສຶກສາ ແລະ ໂຄງການ .....

3.1 ແຜນການພັດທະນາ .....	3-1
3.1.1 ແຜນພັດທະນາເສຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ (2006 - 2010) .....	3-1
3.1.2 ແຜນພັດທະນາຂະແໜງຂົນສົ່ງ.....	3-9
3.1.3 ແຜນພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ເຂດແຄວ້ນ.....	3-11
3.1.4 ແຜນພັດທະນາເສຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ເທື່ອທີ 6 (2006- 2010) ຂອງ ນະຄອນຫລວງ .....	3-12

3.1.5	ແຜນພັດທະນາການຂົນສົ່ງ ປີ 2010 ແລະ ວິໄສທັດໃນປີ 2020 ໃນນະຄອນຫລວງ .....	3-23
3.1.6	ແຜນພັດທະນາຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ .....	3-24
3.2	ການສຶກສາກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງໃນປະຈຸບັນ ....	3-25
3.2.1	ແຜນພັດທະນາແຫ່ງຊາດ.....	3-25
3.2.2	ການວາງແຜນຕົວເມືອງ ແລະ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ .....	3-25
3.2.3	ຕາມ່າງເສັ້ນທາງ.....	3-26
3.2.4	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	3-26
3.2.5	ການຂົນສົ່ງ ແລະ ສົ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ .....	3-27
3.2.6	ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ນິຕິກຳ .....	3-27
3.3	ບັນດາໂຄງການຕົ້ນຕໍສຳລັບການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງ .....	3-28
3.3.1	ບັນດາໂຄງການທີ່ກຳລັງດຳເນີນການ.....	3-28
3.3.2	ບັນດາໂຄງການຢູ່ໃນແຜນການ .....	3-29
<b>ບົດທີ 4 ຕາມ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນ.....</b>		<b>4-1</b>
4.1	ການຈັດປະເພດຂອງ ທາງຫລວງ.....	4-1
4.1.1	ການຈັດປະເພດເສັ້ນທາງຕາມການຄຸ້ມຄອງ.....	4-1
4.1.2	ການຈັດປະເພດທາງຕາມໜ້າທ.....	4-4
4.2	ສະພາບເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນ .....	4-6
4.2.1	ການສຳຫລວດການຂົນບັນຊີເສັ້ນທາງ .....	4-6
4.2.2	ຮູບຕັດຂວາງ, ສະນິດຂອງ ໜ້າທາງ ແລະ ສະພາບ .....	4-6
4.3	ສະພາບຂົວ .....	4-11
4.4	ສະພາບການລະບາຍນ້ຳ.....	4-15
<b>ບົດທີ 5 ການສຳຫລວດ ແລະ ການວິເຄາະການຈະລາຈອນ.....</b>		<b>5-1</b>
5.1	ວິທີການ .....	5-1
5.1.1	ການແບ່ງເຂດ .....	5-3
5.2	ການສຳຫລວດຖ້ຽວຄົນ.....	5-6
5.2.1	ວິທີການ .....	5-6
5.2.2	ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ .....	5-6
5.2.3	ບັນດາລັກສະນະຂອງຖ້ຽວຄົນ.....	5-7
5.3	ການສຳຫລວດວົງນອກ .....	5-9
5.3.1	ວິທີການ .....	5-9
5.3.2	ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ.....	5-10
5.4	ການສຳຫລວດວົງໃນ .....	5-11
5.4.1	ວິທີການ .....	5-11
5.4.2	ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ.....	5-11
5.5	ການສຳຫລວດນັບການຈະລາຈອນ .....	5-12
5.5.1	ວິທີການ .....	5-12
5.5.2	ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ.....	5-12

5.6	ການສຳຫລວດການສຳພາດຜູ້ນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	5-14
5.6.1	ວິທີການ .....	5-14
5.6.2	ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ .....	5-14
5.7	ການສຳຫລວດຄວາມໄວຂອງ ການເດີນທາງ .....	5-17
5.7.1	ວິທີການ .....	5-17
5.7.2	ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ .....	5-17
5.8	ການສຳຫລວດສະພາບຂອງການຈອດລົດ .....	5-18
5.8.1	ວິທີການ .....	5-18
5.8.2	ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ .....	5-19
5.9	ການສຳຫລວດຂອງ ການເຄື່ອນຍ້າຍເຄື່ອງຂອງ .....	5-23
5.9.1	ວິທີການ .....	5-23
5.9.2	ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ .....	5-23
5.10	ການສຳຫລວດຄວາມຕ້ອງການທີ່ກຳນົດ (SPS) .....	5-24
5.10.1	ວິທີການ .....	5-24
5.10.2	ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ .....	5-25
5.11	ຈຳນວນຍານພາຫານະທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ .....	5-27
5.12	ຖານຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການຈະລາຈອນຂອງ ຕົວເມືອງ .....	5-28

**ບົດທີ 6 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....** 6-1

6.1	ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະປະຈຸບັນ .....	6-1
6.1.1	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະເທດ .....	6-1
6.1.2	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງ.....	6-2
6.1.3	ຍານພາຫານະຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງ.....	6-2
6.1.4	ຈຳນວນຍານພາຫານະຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງ.....	6-4
6.1.5	ການຄຸ້ມຄອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງ .....	6-4
6.2	ການບໍລິການຂອງ ລົດເມຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງ.....	6-5
6.2.1	ການດຳເນີນການຂອງ ລົດເມຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນ.....	6-6
6.2.2	ບັນດາສາຍທາງບໍລິການຂອງ ລົດເມໃນນະຄອນຫລວງ .....	6-6
6.2.3	ບໍລິສັດລົດເມລັດນະຄອນຫລວງ. ....	6-7
6.2.4	ສະຖານີກາງຂອງ ລົດເມ .....	6-11
6.2.5	ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້ ແລະ ສາກົນ. ....	6-14
6.2.6	ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍເໜືອ .....	6-17
6.3	ອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ .....	6-19
6.3.1	ສະມາຄົມການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ .....	6-19
6.3.2	ສະມາຄົມລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຈຳໂບຂອງ ນະຄອນຫລວງ.....	6-19
6.3.3	ສະມາຄົມລົດສອງແຖວຂອງ ນະຄອນຫລວງ.....	6-21
6.3.4	ສະມາຄົມຂອງ ລົດແທ້ກຊີ .....	6-22
6.4	ເສັ້ນທາງຂອງ ລົດໂດຍສານ ແລະ ການສຳຫລວດການດຳເນີນການ .....	6-23
6.4.1	ການສຳຫລວດບັນເສັ້ນທາງ ແລະ ວິທີການ.....	6-23

6.4.2	ຂໍ້ມູນຂອງ ການສຳຫລວດ .....	6-23
6.4.3	ການສັງລວມຂອງ ການສຳຫລວດ .....	6-28
6.5	ບັນດາບັນຫາ ແລະ ລັກສະນະຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງ ຕົວເມືອງ ໃນນະຄອນຫລວງ.....	6-29
6.5.1	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງ ຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງ .....	6-29
6.5.2	ການດຳເນີນການຂອງ ລົດເມ .....	6-30
6.5.3	ການດຳເນີນການຂອງ ການຂົນສົ່ງຢ່ອຍ.....	6-32
<b>ບົດທີ 7</b>	<b>ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ .....</b>	<b>7-1</b>
7.1	ການຄຸ້ມຄອງ ການຈະລາຈອນ .....	7-1
7.2	ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ .....	7-16
7.2.1	ບັນດາອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ .....	7-16
7.2.2	ການຂັບຂີ່ປອດໄພ ແລະ ການສຶກສາຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ .....	7-24
7.2.3	ສະພາບ/ຄວາມຄືບໜ້າຂອງ ແຜນດຳເນີນງານຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ .....	7-38
<b>ບົດທີ 8</b>	<b>ການພິຈາລະນາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ .....</b>	<b>8-1</b>
8.1	ນິຕິກຳດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ .....	8-1
8.1.1	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍສິ່ງແວດລ້ອມໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ .....	8-1
8.1.2	ການທົດແທນ ແລະ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃນໂຄງການພັດທະນາ ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ .....	8-9
8.2	ລະບົບການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ .....	8-14
8.2.1	ການຈັດຕັ້ງ.....	8-14
8.2.2	ບັນດາມາດຖານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ .....	8-18
8.3	ລັກສະນະຂອງ ສິ່ງແວດລ້ອມໃນນະຄອນຫລວງ .....	8-19
8.3.1	ບັນດາເຂດທີ່ປ້ອງກັນ.....	8-19
8.3.2	ສະພາບສິ່ງແວດລ້ອມດ້ານທຳມະຊາດ .....	8-22
8.3.3	ສະພາບສິ່ງແວດລ້ອມດ້ານສັງຄົມ .....	8-25
8.3.4	ບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງກ່ຽວກັບການພັດທະນາຕົວເມືອງ .....	8-32
<b>ບົດທີ 9</b>	<b>ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ນິຕິກຳ .....</b>	<b>9-1</b>
9.1	ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ.....	9-1
9.1.1	ການສັງເກດລວມ .....	9-1
9.1.2	ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ນະໂຍບາຍຂອງ ການຂົນສົ່ງ .....	9-1
9.1.3	ການພັດທະນາຕົວເມືອງໃນລະດັບຊາດ .....	9-5
9.1.4	ການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ .....	9-7
9.2	ນິຕິກຳ .....	9-12
9.2.1	ການຂົນສົ່ງທາງບົກ .....	9-12
9.2.2	ການພັດທະນາຕົວເມືອງ/ການຄຸ້ມຄອງທົດນ .....	9-16



ບົດທີ 10	ສະພາບດ້ານການເງິນ.....	10-1
10.1	ລະບົບງົບປະມານ .....	10-1
10.1.1	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍງົບປະມານ .....	10-1
10.1.2	ການສ້າງງົບປະມານ.....	10-1
10.1.3	ແຜນການລົງທຶນປະຈຳປີຂອງ ລັດ .....	10-2
10.1.4	ບົດບາດຂອງ ລັດຖະບານກາງໃນການເງິນທ້ອງຖິ່ນ.....	10-3
10.1.5	ການປະຕິບັດງົບປະມານ .....	10-4
10.1.6	ການຈັດສັນການເງິນສຳລັບການພັດທະນາຕົວເມືອງ. ....	10-5
10.2	ທຶນ ແລະ ແຫຼ່ງທຶນສຳລັບການພັດທະນາ.....	10-7
10.2.1	ເປົ້າໝາຍ ເສຖະກິດມະຫາພາກ .....	10-7
10.2.2	ແຜນການລົງທຶນຂອງ ລັດ .....	10-7
10.2.3	ການແບ່ງທຶນສຳລັບຂະແໜງຂົນສົ່ງ ແລະ ນະຄອນຫລວງ .....	10-7
10.2.4	ການແບ່ງແຫຼ່ງທຶນສຳລັບການລົງທຶນຂອງ ລັດ .....	10-8
10.3	ທຶນທີ່ມີ .....	10-9
10.3.1	ງົບປະມານຂອງ ກະຊວງ ຄຸຊປກ ແລະ ຄຸຊປກນະຄອນຫລວງ 5ປີຜ່ານມາ.....	10-9
10.3.2	ທຶນທີ່ມີສຳລັບຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫລວງ.....	10-11
ບົດທີ 11	ປະເດັນ/ບັນຫາຂອງ ການຂົນສົ່ງ .....	11-1
11.1	ຕາມ່າງ ແລະ ສະພາບຂອງ ເສັ້ນທາງ.....	11-1
11.2	ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ ແລະ ການຈອດລົດ .....	11-3
11.3	ສະພາບການຈະລາຈອນ.....	11-4
11.4	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	11-4
11.5	ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ .....	11-9
11.6	ບັນຫາສິ່ງແວດລ້ອມ .....	11-9
11.7	ບັນຫານິຕິບັນຍັດ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ.....	11-11
11.8	ສະພາບຂອງ ການເງິນ .....	11-12
ພາກທີ III	ແບບຂອງ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ການພະຍາກອນຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຂົນສົ່ງ	
ບົດທີ 12	ບັນດາຄາດໝາຍດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມໃນອານາຄົດສຳລັບລາວ ແລະ ນະຄອນຫລວງ .....	12-1
12.1	ບັນດາຄາດໝາຍໃນອານາຄົດສຳລັບລາວ .....	12-1
12.1.1	ປະຊາກອນ .....	12-1
12.1.2	GDP .....	12-4
12.1.3	ການຈ້າງງານ .....	12-11
12.2	ບັນດາຄາດໝາຍໃນອານາຄົດສຳລັບນະຄອນຫລວງ .....	12-13
12.2.1	ປະຊາກອນ .....	12-13
12.2.2	ຜະລິດຕະພັນພາຍໃນລວມ(GRDP) .....	12-14
12.2.3	ການຈ້າງງານ .....	12-20

ບົດທີ 13 ບັດແບບຂອງ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ.....	13-1
13.1 ຄວາມຕ້ອງການທີ່ດິນຂອງ ຕົວເມືອງໃນອານາຄົດ .....	13-1
13.1.1 ທີ່ດິນທີ່ຢູ່ອາໄສ.....	13-1
13.1.2 ທີ່ດິນດ້ານການຄ້າ/ການບໍລິການ .....	13-2
13.1.3 ທີ່ດິນອຸດສາຫະກຳ .....	13-3
13.2 ບັນດາແບບຂອງ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ .....	13-4
13.2.1 ການສ້າງແບບຂອງ ການພັດທະນາ.....	13-4
13.2.2 ແບບບໍ່ຄວບຄຸມ .....	13-5
13.2.3 ແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນ(Finger Pattern).....	13-7
13.2.4 ແບບການພັດທະນາຕ່າງໆຂອງ ແລວ .....	13-9
13.3 ສັງລວມບັນດາແບບຂອງ ການພັດທະນາ.....	13-11
13.4 ວິໄສທັດຂອງ ນະຄອນຫລວງໃນອານາຄົດ .....	13-12

**ບົດທີ 14 ໂຄງຮ່າງດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມໃນອານາຄົດແຕ່ລະເຂດ .....** 14-1

14.1 ວິທີການ .....	14-1
14.2 ແບບບໍ່ຄວບຄຸມ .....	14-1
14.3 ແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນ .....	14-2
14.4 ແບບການພັດທະນາຕ່າງໆຂອງ ແລວ.....	14-3
14.5 າຍໄດ້ຂອງ ຄົວເຮືອນ ແລະ ກຳມະສິດຂອງ ຍານພາຫນນະ.....	14-8
14.5.1 ລາຍໄດ້ຂອງ ຄອບຄົວ .....	14-8
14.5.2 ອັດຕາການຖືກຳມະສິດຂອງ ລົດເກັ່ງ.....	14-8
14.5.3 ອັດຕາການຖືກຳມະສິດລົດຈັກຂອງ ຄົວເຮືອນ .....	14-9
14.5.4 ພະຍາກອນອັດຕາຂອງ ການຖືກຳມະສິດລົດເກັ່ງ ແລະ ລົດຈັກຂອງ ຄົວເຮືອນໃນອານາຄົດ .....	14-9

**ພາກທີ IV ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ**

**ບົດທີ 15 ການພະຍາກອນຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຂົນສົ່ງ .....** 15-1

15.1 ວິທີການ .....	15-1
15.2 ການພະຍາກອນການກຳເນີດຖ້ຽວ.....	15-5
15.2.1 ຕົວແບບຂອງ ອັດຕາຖ້ຽວຕໍ່ຄົນ.....	15-5
15.2.2 ໂຄງຮ່າງໃນອານາຄົດ .....	15-5
15.2.3 ການກຳເນີດຖ້ຽວທັງໝົດໃນອານາຄົດ .....	15-6
15.3 ການພະຍາກອນການກຳເນີດ ແລະ ການດຶງດູດຂອງ ຖ້ຽວ .....	15-7
15.3.1 ຕົວແບບຂອງ ການກຳເນີດ ແລະ ການດຶງດູດຖ້ຽວ .....	15-7
15.3.2 ການພິສູດບັນດາຕົວແບບຂອງ ການກຳເນີດ ແລະ ການດຶງດູດຂອງ ຖ້ຽວ... ..	15-8
15.3.3 ໂຄງຮ່າງເຂດໃນອານາຄົດ .....	15-9
15.3.4 ການກຳເນີດ ແລະ ການດຶງດູດຂອງ ຖ້ຽວໃນອານາຄົດ.....	15-10

15.4	ການພະຍາກອນການກະຈາຍຂອງ ຖ້ຽວ .....	15-11
15.4.1	ການສ້າງຕົວແບບການກະຈາຍຂອງ ຖ້ຽວ .....	15-11
15.4.2	ການພິສູດບັນດາຕົວແບບຂອງ ການກະຈາຍຂອງ ຖ້ຽວ .....	15-13
15.4.3	ການກະຈາຍຂອງ ຖ້ຽວໃນອານາຄົດ .....	15-15
15.5	ການແຍກຕົວແບບຂອງ ການພະຍາກອນ .....	15-16
15.5.1	ລະບົບການແບ່ງລະດັບຂອງ ການແຍກຮູບແບບ .....	15-16
15.5.2	ຕົວແບບຂອງ ການແຍກການຍ່າງ .....	15-17
15.5.3	ຕົວແບບຂອງ ການແຍກລົດຈັກ .....	15-17
15.5.4	ຕົວແບບຂອງ ການແຍກລົດເກັງ-ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	15-18
15.5.5	ການພິສູດຕົວແບບຂອງ ການແຍກຮູບແບບ .....	15-21
15.5.6	ການແຍກຂອງ ຮູບແບບໃນອານາຄົດ .....	15-23
15.6	ຄວາມຕ້ອງການຂອງ ເຂດນອກ .....	15-26
15.7	ການກຳນົດການຈະລາຈອນ .....	15-27
15.7.1	ຕົວແບບຂອງ ການກຳນົດຍານພາຫານນະ .....	15-27
15.7.2	ຕົວແບບຂອງ ການກຳນົດການຂົນສົ່ງ(ຮູບແບບສາທາລະນະ) .....	15-31
15.8	ການປະເມີນເຄືອຂ່າຍຂອງ ການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນ .....	15-32

**ບົດທີ 16 ຍຸດທະສາດການພັດທະນາການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ .....** 16-1

16.1	ບັນດາບັນຫາການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນ .....	16-1
16.1.1	ສະພາບຂອງ ນະຄອນຫລວງໃນປະຈຸບັນ .....	16-1
16.1.2	ໂສມຫນ້າຂອງ ນະຄອນຫລວງ .....	16-2
16.1.3	ຕາມ່າງ ແລະ ສະພາບຂອງ ເສັ້ນທາງ .....	16-3
16.1.4	ສະພາບຂອງ ການຈະລາຈອນ .....	16-5
16.1.5	ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ ແລະ ຄວາມປອດໄພ .....	16-7
16.1.6	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	16-9
16.2	ນະໂຍບາຍການວາງແຜນການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ .....	16-11
16.2.1	ນະໂຍບາຍການວາງແຜນ .....	16-11
16.2.2	ຍຸດທະສາດຂອງ ການພັດທະນາ .....	16-13
16.3	ບັນດາເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດຂອງ ແຜນການຂົນສົ່ງ .....	16-15
16.3.1	ນະໂຍບາຍອັນສຳຄັນ .....	16-15
16.3.2	ການສ້າງຍຸດທະສາດ .....	16-16
16.4	ບັນດາຕົວເລືອກຂອງ ແຜນແມ່ບົດຂອງ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການປະເມີນຜົນ .....	16-18
16.4.1	ວິທີການປ້ອງກັນບັນຫາຂອງ ການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ .....	16-18
16.4.2	ບັນດາມາດຕະການເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ .....	16-20
16.5	ການສ້າງບັນດາຕົວເລືອກຂອງ ແຜນແມ່ບົດ .....	16-28
16.5.1	ນະໂຍບາຍການພັດທະນາການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ .....	16-28
16.5.2	ບັນດາແບບຂອງ ການພັດທະນາຕາມ່າງເສັ້ນທາງ .....	16-37
16.5.3	ການກຳນົດບັນດາທາງເລືອກຂອງ ແຜນແມ່ບົດ .....	16-44
16.6	ການຕີລາຄາບັນດາທາງເລືອກຂອງ ແຜນແມ່ບົດ .....	16-48
16.6.1	ວິທີການຕີລາຄາ .....	16-48
16.6.2	ການຕີລາຄາສົມທຽບຂອງ ບັນດາທາງເລືອກຂອງ ລະບົບການຂົນສົ່ງ .....	16-50

ບົດທີ 17	ແຜນການພັດທະນາເສັ້ນທາງ .....	17-1
17.1	ແນວຄວາມຄິດຂອງ ການວາງແຜນ .....	17-1
17.2	ຕາມ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	17-3
17.2.1	ການສ້າງຕາມ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງ .....	17-3
17.2.2	ສ່ວນປະກອບຮູບຕັດຂວາງ .....	17-7
17.3	ບັນດາໂຄງການຂອງ ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	17-12
17.3.1	ໂຄງການຂອງ ເສັ້ນທາງ .....	17-12
17.3.2	ໂຄງການຂອງ ຂົວ .....	17-16
17.3.3	ໂຄງການຂອງ ທາງແຍກ .....	17-17
17.4	ແຜນການເປັນບາດກ້າວ .....	17-20
17.4.1	ການຄາດຄະເນມູນຄ່າເບື້ອງຕົ້ນ .....	17-20
17.4.2	ຫຼັກການຂອງ ການຈັດບູລິມະສິດ .....	17-24
17.4.3	ແຜນການເປັນບາດກ້າວ .....	17-27
17.5	ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ທາງວົງແຫວນໃນທີ່ບໍ່ທັນມີ .....	17-33
17.5.1	ບົດນຳ .....	17-33
17.5.2	ການເລືອກທາງວັກມີເປັນກໍລະນີສຶກສາ .....	17-33
17.5.3	ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ .....	17-34
17.5.4	ແຜນການກໍ່ສ້າງ .....	17-45
17.5.5	ການຄາດຄະເນມູນຄ່າ .....	17-46
17.5.6	ການຕີລາຄາດ້ານເສຖະກິດ .....	17-48
17.5.7	EIA ເບື້ອງຕົ້ນ .....	17-52

ບົດທີ 18	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	18-1
18.1	ແນວຄວາມຄິດຂອງ ການວາງແຜນການ .....	18-1
18.1.1	ການປັບປຸງສາທາລະນະປະໂພກ ແລະ ການເຂົ້າເຖິງສຳລັບປະຊາຊົນທຸກຄົນ .....	18-1
18.1.2	ການສົ່ງເສີມນະໂຍບາຍຂອງ ການຂົນສົ່ງທີ່ມີສິ່ງແວດລ້ອມຍືນຍົງ .....	18-2
18.1.3	ແນວຄວາມຄິດຂອງ ການວາງແຜນການ ແລະ ນະໂຍບາຍ .....	18-3
18.1.4	ການປັບປຸງລະດັບຂອງ ການບໍລິການ .....	18-4
18.1.5	ກະແສຂອງ ການວາງແຜນການ .....	18-5
18.1.6	ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ໄດ້ສະເໜີ ແລະ ຮູບແບບໃໝ່ .....	18-7
18.1.7	ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	18-10
18.2	ແຜນການພັດທະນາການຂົນສົ່ງຂອງ ລົດເມ .....	18-11
18.2.1	ບັນດາປັດໃຈຂອງ ການວາງແຜນການການບໍລິການຂອງ ລົດເມ .....	18-11
18.2.2	ວິທີການຂອງ ການວາງແຜນການ .....	18-12
18.2.3	ການຄາດຄະເນການແຈກຍາຍຄວາມຕ້ອງການຂອງ ລົດເມ .....	18-13
18.2.4	ການສ້າງເຄືອຂ່າຍຂອງ ລົດເມທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	18-14
18.2.5	ຈຳນວນລົດເມທີ່ຕ້ອງການ .....	18-20
18.2.6	ໂຄງການປັບປຸງລະບົບຂອງ ລົດເມ .....	18-26

18.3	ແຜນງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.....	18-28
18.3.1	ບັນດາຈຸດປະສົງໄລຍະສັ້ນ ແລະ ໄລຍະຍາວ ແລະ ຫຼັກການບູລິມະສິດ .....	18-28
18.3.2	ແຜນງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ .....	18-30
18.3.3	ບັນດາຜົນປະໂຫຍດຂອງ ການປັບປຸງລະບົບຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	18-31
18.4	ການສຶກສາການບໍລິການລົດເມສະເພາະຂອງ ມະຫາວິທະຍາໄລ .....	18-33
18.4.1	ຄວາມເປັນມາ.....	18-33
18.4.2	ບັນດາຈຸດປະສົງຂອງ ໂຄງການ.....	18-34
18.5	ແຜນການພັດທະນາການຂົນສົ່ງຢ່ອຍ .....	18-34
18.6	ແຜນການພັດທະນາການຂົນສົ່ງຂອງ ລົດໄຟ .....	18-36
18.7	ແຜນການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	18-38
18.8	ການຂົນສົ່ງທີ່ມີຄວາມຍືນຍົງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ.....	18-40

**ບົດທີ 19 ແຜນການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ..... 19-1**

19.1	ແນວຄວາມຄິດຂອງ ການວາງແຜນ.....	19-1
19.1.1	ບັນດາບັນຫາການຈະລາຈອນໃນປະຈຸບັນ .....	19-1
19.1.2	ຈຸດປະສົງຂອງ ແຜນການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ .....	19-2
19.1.3	ບັນດາມາດຕະການສຳຫລັບແຜນການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ .....	19-2
19.2	ວິສະວະກຳ ແລະ ເຕັກນິກຂອງ ການຈະລາຈອນ .....	19-4
19.2.1	ບັນດາການປັບປຸງຊ່ວງຂອງ ເສັ້ນທາງ.....	19-4
19.2.2	ການປັບປຸງທາງແຍກ ແລະ ຄວບຄຸມການຈະລາຈອນ .....	19-8
19.2.3	ການຄວບຄຸມສັນຍານຈະລາຈອນ.....	19-11
19.2.4	ບັນດາລະບົບຂອງ ການຈອດລົດ.....	19-11
19.2.5	ບັນດາຄູ່ມືການນຳໃຊ້ອຸປະກອນຄວບຄຸມ ການຈະລາຈອນແບບເອກະພາບ .....	19-12
19.2.6	ການຂາດບັນດາຜູ້ຊ່ວງການຊຸມນຸມຄຸ້ມຄອງຈະລາຈອນ.....	19-13
19.2.7	ການສ້າງລະບົບການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດການຈະລາຈອນ.....	19-13
19.3	ການໃຫ້ການສຶກສາຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ.....	19-15
19.4	ການບັງຄັບໃຊ້ການຈະລາຈອນ .....	19-18
19.5	ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຂົນສົ່ງ .....	19-20
19.5.1	ແນວຄວາມຄິດຂອງການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຂົນສົ່ງ .....	19-20
19.5.2	ບັນດາມາດຕະການທີ່ເປັນໄປໄດ້ທີ່ຈະນຳໃຊ້ໃນຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ.....	19-21
19.6	ບັນດາໂຄງການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	19-23
19.6.1	ການເລືອກເຟັ້ນບັນດາປະເດັ່ນເປົ້າໝາຍ.....	19-23
19.6.2	ໂຄງການປັບປຸງຊ່ວງຂອງ ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ.....	19-26
19.6.3	ການສ້າງບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການຄຸ້ມຄອງການ ຈະລາຈອນຢູ່ເຂດທີ່ເກີດອຸປະຕິເຫດການຈະລາຈອນຫລາຍ.....	19-36

ບົດທີ 20 ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.....	20-1
20.1 ຂອບຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.....	20-1
20.2 ຕາຕະລາງເວລາຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ .....	20-1
20.3 ຄວາມຕ້ອງການມູນຄ່າ.....	20-4
20.3.1 ໂຄງການພັດທະນາຕ່າງໆຂອງ ເສັ້ນທາງ .....	20-4
20.3.2 ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	20-5
20.4 ແຜນການດ້ານການເງິນ.....	20-7
20.4.1 ແຜນການດ້ານການເງິນຂອງ ການພັດທະນາຕ່າງໆຂອງ ເສັ້ນທາງ..	20-7
20.4.2 ແຜນດ້ານການເງິນຂອງ ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	20-9
ບົດທີ 21 ການຕີລາຄາແຜນການ/ໂຄງການ .....	21-1
21.1 ການຕີລາຄາດ້ານເສຖະກິດ .....	21-1
21.1.1 ມູນຄ່າ ເວລາ ການເດີນທາງ (TTC).....	21-1
21.1.2 ມູນຄ່າ ການດຳເນີນການ ຍານພາຫານະ (VOC).....	21-2
21.1.3 ການຕີລາຄາດ້ານເສຖະກິດຂອງ ບັນດາໂຄງການສະເພາະ.....	21-5
ບົດທີ 22 ການຄົ້ນຄວ້າສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ (IEE) .....	22-1
22.1 ຈຸດປະສົງລວມຂອງ ການສຶກສາ IEE .....	22-1
22.1.1 ຂອບເຂດຂອງ ການສຶກສາ .....	22-1
22.1.2 ສະນິດຂອງ ໂຄງການ .....	22-2
22.2 ການວາງຂອບຂອງ ການສຶກສາສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ .....	22-2
22.2.1 ການປັບປຸງບັນດາທາງແຍກ .....	22-3
22.2.2 ການຂະຫຍາຍບັນດາເສັ້ນທາງ.....	22-3
22.2.3 ການກໍ່ສ້າງບັນດາເສັ້ນທາງ.....	22-4
22.2.4 ການປ່ຽນບັນດາຂົວ .....	22-4
22.2.5 ການກໍ່ສ້າງບັນດາສະຖານີຂອງ ລົດເມ .....	22-4
22.3 ບັນດາຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຂອງ ແຜນແມ່ບົດ ແລະ ບັນດາມາດຕະການ ຫຼຸດຜ່ອນທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ .....	22-10
22.3.1 ການປັບປຸງບັນດາທາງແຍກ .....	22-10
22.3.2 ການຂະຫຍາຍບັນດາເສັ້ນທາງ.....	22-11
22.3.3 ການກໍ່ສ້າງບັນດາເສັ້ນທາງ.....	22-13
22.3.4 ການປ່ຽນບັນດາຂົວ .....	22-15
22.3.5 ການກໍ່ສ້າງບັນດາສະຖານີຂອງ ລົດເມ .....	22-16
22.3.6 ບັນດາທາງເລືອກ.....	22-17
22.4 ຄວາມຕ້ອງການດ້ານການຈັດຕັ້ງ, ແຜນງານຕິດຕາມ ແລະ ມູນຄ່າ .....	22-20
22.4.1 ຄວາມຕ້ອງການດ້ານການຈັດຕັ້ງ .....	22-20
22.4.2 ການຕິດຕາມສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ແຜນການຄຸ້ມຄອງ.....	22-21
22.4.3 ມູນຄ່າດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ມູນຄ່າການຕິດຕາມ .....	22-22
22.4.4 TOR ສໍາລັບ EIA.....	22-22

22.5	ການປຶກສາສາທາລະນະ ແລະ ການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ .....	22-26
22.5.1	ຈຸດປະສົງ ແລະ ວິທີການ .....	22-26
22.5.2	ສິ່ງລວມຜົນຂອງ ການປຶກສາສາທາລະນະກັບອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ບັນດາຊາວບ້ານ .....	22-27
22.6	ສິ່ງທີ່ຄົ້ນພົບ(ຄຳວິນິໄສ) .....	22-32
22.7	ການສະຫຼຸບ .....	22-33

**ບົດທີ 23 ການພິຈາລະນາກ່ຽວກັບລະບົບຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ ..... 23-1**

23.1	ບັນດາບັນຫາໃນລະບົບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ບັນດາມາດຕະການ .....	23-1
23.1.1	ຄວາມຈຳເປັນ ໃນການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ລະ ບົບນິຕິກຳກຳຄືການບັງຄັບໃຊ້ເພື່ອຮັບປະກັນເຂດ ສະໜອງໃນອານາຄົດ.....	23-1
23.1.2	ການປັດປ່າຍຄວາມຮັບຜິດຊອບສຳລັບການກຳນົດນະໂຍບາຍ ແລະ ການວາງແຜນການການຂົນສົ່ງສາ ທາລະນະີ .....	23-3
23.1.3	ຄະນະກຳມະການປະສານງານກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ.....	23-3
23.2	ບັນດາບັນຫາໃນບັນດາອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ບັນດາມາດຕະການ .....	23-5
23.2.1	ການພັດທະນາຕ່າງໆເສັ້ນທາງ .....	23-5
23.2.2	ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	23-5

**ພາກທີ V ການສຶກສາຂັ້ນຕົ້ນ**

**ບົດທີ 24 ການເລືອກເຟັ້ນບັນດາໂຄງການສຳລັບການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ເບື້ອງຕົ້ນ ..... 24-1**

24.1	ຄຳນຳ.....	24-1
24.2	ການເລືອກເຟັ້ນບັນດາໂຄງການສຳລັບການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ເບື້ອງຕົ້ນ ..	24-1

**ບົດທີ 25 ການບໍລິການລົດເມສະເພາະລະຫວ່າງສະຖານີກາງລົດເມ ແລະ ດົງໂດກ. .... 25-1**

25.1	ຄຳນຳ.....	25-1
25.1.1	ຄວາມເປັນມາ.....	25-1
25.1.2	ຈຸດປະສົງ.....	25-4
25.2	ການນຳໃຊ້ລົດເມ ແລະ ການສຳຫຼວດຜູ້ນຳໃຊ້ .....	25-5
25.2.1	ການສຳຫຼວດເບື້ອງຕົ້ນ ແລະ ການສຳຫຼວດຄວາມເປັນໄປໄດ້ເບື້ອງຕົ້ນ. .....	25-5
25.2.2	ບັນດາຜົນສຳຫຼວດກ່ຽວກັບນັກສຶກສາທຽວໂຮງຮຽນ ແລະ ການວິເຄາະຄວາມຕ້ອງການ. ....	25-5
25.2.3	ການນຳໃຊ້ລົດເມໃນປະຈຸບັນ. ....	25-9
25.3	ແຜນການແລ່ນລົດເມສະເພາະ.....	25-15
25.3.1	ການແລ່ນລົດເມ. ....	25-15
25.3.2	ການປັບປຸງລະດັບການບໍລິການ .....	25-16
25.4	ບັນດາເສັ້ນທາງລົດເມສະເພາະທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	25-18
25.4.1	ການເລືອກເຟັ້ນບັນດາເສັ້ນທາງການບໍລິການລົດເມສະເພາະ.....	25-18

25.4.2	ການປັບປຸງບັນດາເສັ້ນທາງການບໍລິການລົດເມສະເພາະ. ....	25-18
25.5	ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ສະຖານີທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	25-27
25.5.1	ສະຖານີລົດເມມະຫາວິທະຍາໄລ .....	25-27
25.5.2	ສະຖານີລົດເມພື້ນທີ່ CBD .....	25-28
25.5.3	ບັນດາບ່ອນຢຸດລົດເມ .....	25-29
25.6	ສ່ວນປະກອບຂອງ ໂຄງການ .....	25-30
25.6.1	ສ່ວນປະກອບຂອງ ໂຄງການ .....	25-30
25.6.2	ຄາດຄະເນມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ .....	25-30
25.7	ບັນດາລາຄາ ແລະ ນະໂຍບາຍລາຄາ .....	25-31
25.7.1	ລະບົບລາຄາ .....	25-31
25.8	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ ແລະ ເສຖະກິດ.....	25-35
25.8.1	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ.....	25-35
25.8.2	ສະພາບດ້ານການເງິນຂອງ ບໍລິສັດລົດເມລັດນະຄອນຫລວງ. ....	25-37
25.8.3	ລະດັບລາຄາສຳລັບການບໍລິການລົດເມສະເພາະ. ....	25-38
25.8.4	ການວິເຄາະດ້ານເສຖະກິດ.....	25-39
25.9	EIA ເບື້ອງຕົ້ນ .....	25-42
25.9.1	ບັນດາຜົນຂອງ ການຫລຸດຜ່ອນ CO2 .....	25-42
25.9.2	ການສຳຫລວດຂໍ້ມູນອ້າງອີງ. ....	25-43
25.9.3	ບັນດາທາງເລືອກຂອງ ໂຄງການ. ....	25-45
25.9.4	Scoping for PreEIA .....	25-45
25.9.5	ບັນດາຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຂອງ F/S ເບື້ອງຕົ້ນ ແລະ ບັນດາມາດຕະການຫລຸດຜ່ອນ ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	25-47
25.9.6	ແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ.....	25-48
25.9.7	ການສະຫລຸບ ແລະ ບັນດາການແນະນຳ .....	25-51

**ພາກທີ VI ການສະຫລຸບ ແລະ ການສະເໜີ**

ບົດທີ 26	ການສະຫລຸບ ແລະ ການແນະນຳ .....	26-1
26.1	ການສະຫລຸບ .....	26-1
26.1.1	ແຜນແມ່ບົດຂອງ ການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ .....	26-1
26.1.2	ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ເບື້ອງຕົ້ນການບໍລິການລົດ ເມສະເພາະລະຫວ່າງສະຖານີກາງລົດ ເມ ແລະດົງໂດກ.....	26-5
26.2	ຄຳແນະນຳ .....	26-6



ບັນຊີບັນດາຕາຕະລາງ

ໜ້າ

ຕາຕະລາງ 1.4-1	ແຜນຜັງການດຳເນີນການສຶກສາ.....	1-7
ຕາຕະລາງ 2.1-1	ລະດັບນ້ຳ ແລະ ການໄຫລຂອງ ນ້ຳຂອງໃນນະຄອນຫລວງ (1960-2001) .....	2-3
ຕາຕະລາງ 2.2-1	ການປ່ຽນແປງຂອງ ປະຊາກອນ ໃນ ສ.ປ.ປ ລາວ, ນະຄອນຫລວງ ແລະ ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາແຕ່ 1995 ຫາ 2005.....	2-5
ຕາຕະລາງ 2.2-2	ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ປະຊາກອນໂດຍທຳມະຊາດແລະການຍ້າຍຖິ່ນຕົວຈິງ, 1995-2005 .....	2-6
ຕາຕະລາງ 2.2-3	ອັດຕາການຈະເລີນພັນທັງໝົດ ແລະ ອັດຕາການຕາຍແຕ່ລະແຂວງ; 2005 .....	2-7
ຕາຕະລາງ 2.2-4	ການຍ້ານຖິ່ນລະຫວ່າງບັນດາແຂວງລະຫວ່າງການສຳຫລວດ, 1995-2005.....	2-8
ຕາຕະລາງ 2.2-5	ເນື້ອທີ່ ແລະ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ປະຊາກອນແຕ່ລະເຂດ ໃນພື້ນທີ່ການສຶກສາ , 1995-2005 ..	2-10
ຕາຕະລາງ 2.2-6	GDP ໂດຍຕົ້ນກຳເນີດອຸດສາຫະກຳໃນລາຄາປະຈຸບັນ(ລ້ານກີບ).....	2-12
ຕາຕະລາງ 2.2-7	ສ່ວນແບ່ງຂອງ GDP ໂດຍຕົ້ນກຳເນີດອຸດສາຫະກຳໃນລາຄາປະຈຸບັນ (%).....	2-12
ຕາຕະລາງ 2.2-8	ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ມູນຄ່າເພີ່ມລວມຍອດ, 1995-2005 .....	2-13
ຕາຕະລາງ 2.2-9	ຂໍ້ມູນສົມທຽບຂອງ LDCs ໃນອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້ .....	2-15
ຕາຕະລາງ 2.2-10	ການສົມທຽບຂອງ ນະຄອນຫລວງກັບ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ການບໍລິໂພກ ແລະ ຄວາມທຸກຍາກ .....	2-17
ຕາຕະລາງ 2.2-11	ພື້ນທີ່ໂດຍປະເພດຂອງ ການນຳໃຊ້ເຂດ (ຮຕ) .....	2-22
ຕາຕະລາງ 2.2-12	ລາຄາທີ່ດິນໃນບັນດາເມືອງຂອງ ຕົວເມືອງ (2,000,000 ກີບ/m <sup>2</sup> ແລະ ສູງກວ່າ) .....	2-24
ຕາຕະລາງ 2.2-13	ລາຄາທີ່ດິນໃນບັນດາເມືອງຂອງ ຊານເມືອງ(50,000 ກີບ/m <sup>2</sup> ແລະ ສູງກວ່າ).....	2-25
ຕາຕະລາງ 3.1-1	ການວາງແຜນເສຖະກິດມະຫາພາກ (2004/05-2009/10) .....	3-5
ຕາຕະລາງ 3.1-2	ບັນດາເບົ້າຫມາຍແຜນທີ 6 ແລະ ບັນດາເບົ້າຫມາຍແຜນທີ 5 ແລະ ບັນດາຜົນສຳເລັດ .....	3-6
ຕາຕະລາງ 3.1-3	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ການລົງທຶນຂອງ ແຜນທີ 6 .....	3-8
ຕາຕະລາງ 3.1-4	ການຈັດແບ່ງແຫລ່ງທຶນແຕ່ລະຂະແໜງການຂອງ ແຜນທີ 6 .....	3-9
ຕາຕະລາງ 3.1-5	GRDP ໃນນະຄອນຫລວງໃນ 2005 .....	3-12
ຕາຕະລາງ 3.1-6	ການພັດທະນາໂຄງລ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງ (2001 ຫາ 2005) .....	3-13
ຕາຕະລາງ 3.1-7	ສັງລວມການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫລວງ.....	3-14
ຕາຕະລາງ 3.1.-8	ຂໍ້ມູນສະຖິຕິກ່ຽວກັບການບໍລິການການຂົນສົ່ງ: 1996-2000 ແລະ 2001-2005 ໃນນະຄອນຫລວງ.....	3-15
ຕາຕະລາງ 3.1.-9	ລາຍຮັບ & ລາຍຈ່າຍຂອງ ນະຄອນຫລວງ (1996 - 2000 ແລະ 2001 - 2005).....	3-16
ຕາຕະລາງ 3.1.-10	ການລົງທຶນຂອງ ລັດຂອງ ນະຄອນຫລວງ (1996 - 2000 ແລະ 2001 - 2005).....	3-18
ຕາຕະລາງ 3.1-11	ການຈັດຫາການເງິນຂອງ ນະຄອນຫລວງ (2001 - 2005).....	3-19
ຕາຕະລາງ 3.1.-12	ເບົ້າຫມາຍເສຖະກິດຂອງ ຂະແໜງການ .....	3-20
ຕາຕະລາງ 3.1-13	ເບົ້າຫມາຍປະຊາກອນ ແລະ ໂຄງສ້າງກຳລັງແຮງງານ .....	3-20
ຕາຕະລາງ 3.3-1	ສັງລວມການຊ່ວຍເຫລືອລ້າ, ການໃຫ້ທຶນ ແລະ ກູ້ຢືມຂອງ ນະຄອນຫລວງ ໃນ 2004-2005 .....	3-28
ຕາຕະລາງ 3.3-2	ໂຄງການທີ່ຂຶ້ນແຜນສຳລັບການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງ.....	3-29
ຕາຕະລາງ 3.3-3	ອົງປະກອບຂອງ ໂຄງການໃນໄລຍະສັ້ນ .....	3-33
ຕາຕະລາງ 4.1-1	ການຈັດປະເພດການຄຸ້ມຄອງ & ສະນິດຂອງ ໜ້າທາງໃນນະຄອນຫລວງ (9 ເມືອງ) .....	4-1

ຕາຕະລາງ 4.1-2	ການຈັດປະເພດເສັ້ນທາງໃນພື້ນທີ່ການສຶກສາ (5 ເມືອງ).....	4-2
ຕາຕະລາງ 4.3-1	ໂຄງສ້າງກ່ຽວກັບຮ່ອງນ້ຳຕົ້ນຕໍ .....	4-11
ຕາຕະລາງ 4.3-2	ບັນດາຂົວຢູ່ເສັ້ນທາງສາຍຫລັກ.....	4-14
ຕາຕະລາງ 5.1-1	ບັນດາສາລະບານຂອງ ການສຳຫລວດ .....	5-1
ຕາຕະລາງ 5.1-2	ລະບົບການແບ່ງເຂດຂອງ ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ.....	5-4
ຕາຕະລາງ 5.1-3	ລະບົບການແບ່ງເຂດນອກພື້ນທີ່ສຶກສາ .....	5-5
ຕາຕະລາງ 5.2-1	ຈຳນວນຄົວເຮືອນທີ່ຖືກສຳພາດ .....	5-6
ຕາຕະລາງ 5.2-2	ຈຳນວນຖ້ຽວຄົນທັງໝົດ.....	5-7
ຕາຕະລາງ 5.3-1	ການນຳໃຊ້ສະເລັຍ .....	5-10
ຕາຕະລາງ 5.6-1	ບັນດາຜູ້ຕອບ.....	5-14
ຕາຕະລາງ 5.7-1	ຄວາມໄວສະເລັຍຂອງ ການເດີນທາງ .....	5-17
ຕາຕະລາງ 5.8-1	ສະຖານທີ່ຈອດລົດໃນໃຈກາງຕົວເມືອງ .....	5-22
ຕາຕະລາງ 5.8-2	ຄວາມສາມາດດ້ານສະຖານທີ່ຈອດລົດໃນໃຈກາງຕົວເມືອງໃນເວລາເລັ່ງດ່ວນ .....	5-22
ຕາຕະລາງ 5.8-3	ສະຖານທີ່ຈອດລົດທີ່ໄດ້ສະເໜີສຳລັບ 2010.....	5-22
ຕາຕະລາງ 5.11-1	ການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫານນະ 1980-2006, ນະຄອນຫລວງ.....	5-27
ຕາຕະລາງ 6.1-1	ຖ້ຽວ ແລະ ຮູບແບບຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ .....	6-1
ຕາຕະລາງ 6.1-2	ຍານພາຫານນະຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງ .....	6-3
ຕາຕະລາງ 6.2-1	ສາຍທາງຂອງ ລົດເມຕົວເມືອງ ແລະ ຕາຕະລາງເວລາທີ່ສະຖານີກາງຂອງ ລົດເມ(VSBC) ...	6-6
ຕາຕະລາງ 6.2-2	ຈຳນວນລົດເມຂອງ VSBC ທີ່ມີໃນປະຈຸບັນ.....	6-8
ຕາຕະລາງ 6.2-3	ການບໍລິການຂອງ ລົດເມຕົວເມືອງຂອງ VSBC ຢູ່ສະຖານີກາງ.....	6-9
ຕາຕະລາງ 6.2-4	ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ບັນຊີການເງິນ .....	6-10
ຕາຕະລາງ 6.3-1	ຮູບແບບຂອງ ສະມາຄົມການຂົນສົ່ງຢ່ອຍ .....	6-19
ຕາຕະລາງ 6.3-2	ສະຖິຕິສະມາຄົມກະພາບຂອງ ສະມາຄົມແຕ່ 2003-2007 .....	6-19
ຕາຕະລາງ 6.3-3	ການຈັດຄົວໃນຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ .....	6-21
ຕາຕະລາງ 6.4-1	ເສັ້ນທາງຂອງ ການສຳຫລວດ ແລະ ລົດໂດຍສານຕົວຢ່າງ .....	6-23
ຕາຕະລາງ 6.4-2	ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ປະເພດໃນເສັ້ນທາງທີ 49: ດົງໂດກ .....	6-24
ຕາຕະລາງ 6.4-3	ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ປະເພດຕາມເສັ້ນທາງທີ 49: ຫນອງແຕ່ງ .....	6-26
ຕາຕະລາງ 6.4-4	ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ປະເພດຕາມເສັ້ນທາງທີ 14: ທ່າເດື່ອ .....	6-27
ຕາຕະລາງ 6.5-1	ຄວາມສາມາດສະໜອງຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແຕ່ລະວັນຂອງ ແຕ່ລະຮູບແບບ .....	6-29
ຕາຕະລາງ 7.2-1	ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດປະຈຳປີ, ຜູ້ບາດເຈັບ ແລະ ຜູ້ເສຍຊີວິດ.....	7-17
ຕາຕະລາງ 7.2-2	ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນແຕ່ພຶດສະພາ 2006 ຫາ .....	7-18
ຕາຕະລາງ 7.2-3	ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳຊົ່ວໂມງ.....	7-19
ຕາຕະລາງ 7.2-4	ຈຳນວນຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນຂອງ ແຕ່ລະສະນິດຍານພາຫານນະ ແລະ .....	7-21
ຕາຕະລາງ 7.2-5	ບັນດາສ່ວນເປັນເປົ້າເຊັ່ນຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ແຕ່ລະສາຍເທດ.....	7-22
ຕາຕະລາງ 7.2-6	ສະພາບຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ .....	7-41
ຕາຕະລາງ 8.1-1	ສາລະບານທົ່ວໄປ ແລະ ແບບຟອມຂອງ ບົດລາຍງານ IEE ສຳລັບ .....	8-3
ຕາຕະລາງ 8.1-2	ສາລະບານທົ່ວໄປ ແລະ ແບບຟອມຂອງ ບົດລາຍງານ EIA ສຳລັບໂຄງການພັດທະນາ ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ .....	8-8
ຕາຕະລາງ 8.1-3	ຂະບວນການຂອງ ໂຄງການ ແລະ ຜົນໄດ້ຮັບຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານ .....	8-13
ຕາຕະລາງ 8.2-1	ສັງລວມການຂຶ້ນທະບຽນ EIA ໃນລາວ .....	8-15

ຕາຕະລາງ 8.2-2	ບັນດາໜ້າທີ່ຂອງ ໜ່ວຍງານ SED.....	8-16
ຕາຕະລາງ 8.2-3	ເງື່ອນໄຂຂອງ ນໍາຕົ້ມແຫ່ງຊາດສໍາລັບນໍ້າປະປາຊີນນະບົດ .....	8-18
ຕາຕະລາງ 8.3-1	ພື້ນທີ່ປົກປັກຮັກສາໃນ ແລະ ອ້ອມກໍາແພງນະຄອນ .....	8-19
ຕາຕະລາງ 8.3-2	ປະຊາກອນແຕ່ລະເພດທັງໝົດ ແລະ ຈໍານວນບ້ານ ແລະ ຄົວເຮືອນ.....	8-26
ຕາຕະລາງ 8.3-3	ການສໍາເລັດການສຶກສາແຕ່ລະແຂວງ (ພາກ) ສໍາລັບປະຊາກອນອາຍຸແຕ່ 6 ປີ ຂຶ້ນໄປໃນ 2005 .....	8-28
ຕາຕະລາງ 8.3-4	ອັດຕາການຮູ້ໜັງສືແຕ່ລະແຂວງ (ພາກ) ສໍາລັບປະຊາກອນອາຍຸແຕ່ 15 ປີ ຂຶ້ນໄປໃນ 2005 .....	8-28
ຕາຕະລາງ 8.3-5	ຈໍານວນຂອງ ກໍລະນີໃນນະຄອນຫລວງ ແລະ ທົ່ວປະເທດໃນ 2005 .....	8-30
ຕາຕະລາງ 8.3-6	ການປົກສາຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມກ່ຽວກັບບຶງທາດຫລວງ .....	8-33
ຕາຕະລາງ 9.1-1	ບັນດາພະແນກໃນກົມຂົນສົ່ງ .....	9-3
ຕາຕະລາງ 9.1-2	ບັນດາພະແນກເຄຫາຜັງເມືອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຂະແໜງຕົວເມືອງ .....	9-6
ຕາຕະລາງ 9.1-3	ການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ .....	9-7
ຕາຕະລາງ 9.1-4	ການກໍານົດເຂດການປົກຄອງລະຫວ່າງນະຄອນຫລວງ ແລະ ອພບ.....	9-9
ຕາຕະລາງ 10.2-1	ການແບ່ງທຶນສໍາລັບການຂົນສົ່ງ ແລະ ນະຄອນຫລວງໃນບຶງປະມານ 2006/7 .....	10-8
ຕາຕະລາງ 10.3-1	ການໃຊ້ຈ່າຍຂອງ ແຕ່ລະກົມຂອງ ກະຊວງ ຄຂປກໃນ 5 ປີ ຜ່ານມາ (ລ້ານກີບ) .....	10-10
ຕາຕະລາງ 10.3-2	ການໃຊ້ຈ່າຍຂອງ ພະແນກ ຄຂປກ ນະຄອນຫລວງ(ລ້ານກີບ) .....	10-10
ຕາຕະລາງ 10.3-3	ການລົງທຶນຂອງ ລົດໃສ່ການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ (2005) .....	10-11
ຕາຕະລາງ 10.3-4	ການແບ່ງບັນຈຸປະມານສໍາລັບ 2006-2007 .....	10-12
ຕາຕະລາງ 12.1-1	ການພະຍາກອນປະຊາກອນຂອງ ລາວ, 2005-2025, ສໍາລັບແຕ່ລະ 5 ປີ .....	12-3
ຕາຕະລາງ 12.1-2	ປະຊາກອນຂອງ ລາວໃນອານາຄົດສໍາລັບບັນດາປີເປົ້າໝາຍຂອງ ໄລຍະການວາງແຜນ ...	12-3
ຕາຕະລາງ 12.1-3	ພະຍາກອນ GDP ແຕ່ລະຂະແໜງ ແລະ GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ, 2005-2025, ສໍາລັບແຕ່ລະ 5 ປີ .....	12-10
ຕາຕະລາງ 12.1-4	GDPແຕ່ລະຂະແໜງ ແລະ GDPຕໍ່ຫົວຄົນໃນອານາຄົດສໍາລັບບັນດາປີເປົ້າໝາຍ ຂອງໄລຍະການວາງແຜນ.....	12-11
ຕາຕະລາງ 12.1-5	ພະຍາກອນການຈ້າງງານຂອງ ລາວ, 2005-2025, ສໍາລັບແຕ່ລະ 5 ປີ .....	12-12
ຕາຕະລາງ 12.1-6	ການຈ້າງງານຂອງ ລາວໃນອານາຄົດ ສໍາລັບບັນດາປີເປົ້າໝາຍຂອງ ໄລຍະການວາງແຜນ	12-13
ຕາຕະລາງ 12.2-1	ພະຍາກອນປະຊາກອນຂອງ ນະຄອນຫລວງ, 2005-2025, ສໍາລັບແຕ່ລະ 5 ປີ .....	12-14
ຕາຕະລາງ 12.2-2	ປະຊາກອນຂອງ ນະຄອນຫລວງໃນອານາຄົດສໍາລັບປີເປົ້າໝາຍຂອງ ໄລຍະການວາງແຜນ	12-14
ຕາຕະລາງ 12.2-3	ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ຂະແໜງການ, 2010-2025 (%) .....	12-18
ຕາຕະລາງ 12.2-4	ພະຍາກອນ GRDP ແຕ່ລະຂະແໜງ ແລະ GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນ, 2005-2025, ສໍາລັບແຕ່ລະ 5 ປີ .....	12-19
ຕາຕະລາງ 12.2-5	GRDPແຕ່ລະຂະແໜງໃນອານາຄົດ ແລະ GRDPຕໍ່ຫົວຄົນສໍາລັບບັນດາປີເປົ້າໝາຍ ຂອງ ໄລຍະການວາງແຜນ.....	12-19
ຕາຕະລາງ 12.2-6	ພະຍາກອນການຈ້າງງານຂອງ ນະຄອນຫລວງ, 2005-2025, ສໍາລັບແຕ່ລະ 5 ປີ.....	12-20
ຕາຕະລາງ 12.2-7	ການຈ້າງງານຂອງ ນະຄອນຫລວງໃນອານາຄົດສໍາລັບປີເປົ້າໝາຍຂອງ ໄລຍະການວາງແຜນ.....	12-21
ຕາຕະລາງ 14.2-1	ບັນດາຕົວຊີ້ບອກດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມສໍາລັບລະບົບບໍ່ຄວບຄຸມ .....	14-4
ຕາຕະລາງ 14.3-1	ບັນດາຕົວຊີ້ບອກດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມ ໃນອານາຄົດສໍາລັບລະບົບບໍ່ຄວບຄຸມ .....	14-5
ຕາຕະລາງ 14.4-1	ບັນດາຕົວຊີ້ບອກດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມສໍາລັບລະບົບການພັດທະນາຕ່າງແບບ	

	ເປັນແລວ .....	14-6
ຕາຕະລາງ 14.5-1	ລົດເກັ່ງຄອບຄົວໃນອານາຄົດ ແລະ ອັດຕາການຖືກຳມະສິດລົດຈັກໃນພື້ນທີ່ສຶກສາ .....	14-10
ຕາຕະລາງ 15.1-1	ປະເພດຈຸດປະສົງຂອງ ຖ້ຽວໃນການພະຍາກອນຄວາມຕ້ອງການ .....	15-4
ຕາຕະລາງ 15.1-2	ປະເພດຮູບແບບຂອງ ການເດີນທາງໃນການພະຍາກອນຄວາມຕ້ອງການ.....	15-4
ຕາຕະລາງ 15.2-1	ຕາຕະລາງການຈັດປະເພດຂອງ ຖ້ຽວ .....	15-5
ຕາຕະລາງ 15.2-2	ໂຄງຮ່າງໃນອານາຄົດ .....	15-5
ຕາຕະລາງ 15.2-3	ການກຳເນີດຖ້ຽວທັງໝົດໃນອານາຄົດຕາມແຕ່ລະຈຸດປະສົງຂອງ ຖ້ຽວ .....	15-6
ຕາຕະລາງ 15.3-1	ບັນດາປັດໃຈຕົວແບບຂອງ ການກຳເນີດ ແລະ ການດຶງດູດຖ້ຽວ .....	15-7
ຕາຕະລາງ 15.4-1	ບັນດາປັດໃຈຕົວແບບຂອງ ການແຈກຢາຍຖ້ຽວລະຫວ່າງເຂດ .....	15-12
ຕາຕະລາງ 15.4-2	ອັດຕາຖ້ຽວພາຍໃນເຂດ .....	15-13
ຕາຕະລາງ 15.5-1	ບັນດາປັດໃຈຕົວແບບຂອງ ຕົວແບບການແຍກການຍ່າງ .....	15-17
ຕາຕະລາງ 15.5-2	ບັນດາປັດໃຈຕົວແບບຂອງ ຕົວແບບການແຍກລົດຈັກ .....	15-18
ຕາຕະລາງ 15.5-3	ການສົມມຸດຂອງ ການຈຳລອງເວລາຂອງ ການເດີນທາງ.....	15-19
ຕາຕະລາງ 15.5-4	ການສົມມຸດຂອງ ການຈຳລອງຄ່າຂອງການເດີນທາງ .....	15-19
ຕາຕະລາງ 15.5-5	ບັນດາປັດໃຈຕົວແບບຂອງ ການແຍກລົດເມ ລົດເກັ່ງ .....	15-20
ຕາຕະລາງ 15.5-6	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຮູບແບບໃນອານາຄົດໃນກໍລະນີ ບໍ່ເຮັດຫຍັງ.....	15-23
ຕາຕະລາງ 15.5-7	ການກຳເນີດຖ້ຽວຂອງ ແຕ່ລະຮູບແບບ .....	15-25
ຕາຕະລາງ 15.6-1	ປັດໃຈຂອງ ການເຕີບໂຕສຳລັບຄວາມຕ້ອງການຂອງ ເຂດນອກ .....	15-26
ຕາຕະລາງ 15.7-1	ອັດຕາການເຕັມ ແລະ ຫົວໜ່ວຍຂອງ ລົດເກັ່ງ .....	15-29
ຕາຕະລາງ 15.7-2	ຄວາມໄວຂອງ ການເຄື່ອນທີ່ເສລີ ແລະ ຄວາມສາມາດຂອງ ແຕ່ລະສະນິດເສັ້ນທາງ.....	15-30
ຕາຕະລາງ 15.8-1	ຜົນຂອງ ການປະເມີນຜົນຂອງ ລົດ ໃນກໍລະນີ ບໍ່ເຮັດຫຍັງ.....	15-32
ຕາຕະລາງ 16.4-1	ບັນດາອົງປະກອບຂອງ ມາດຕະການສຳລັບບັນດາທາງເລືອກຂອງ ແຜນແມ່ບົດ .....	16-24
ຕາຕະລາງ 16.4-2	ບັນດາມາດຕະການເພື່ອປັບປຸງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ ..	16-25
ຕາຕະລາງ 16.5-1	ການສົມທຽບແບບຂອງ ຕາມທາງເສັ້ນທາງ .....	16-42
ຕາຕະລາງ 16.5-2	ການສົມທຽບບຸກຄົນແບບທີ່ສະເໜີ .....	16-42
ຕາຕະລາງ 16.5-3	ຫົວໜ່ວຍລາຄາແຕ່ລະສະນິດຍານພາຫານ .....	16-43
ຕາຕະລາງ 16.5-4	ມູນຄ່າດ້ານການເງິນ ແລະ ເສຖະກິດ .....	16-43
ຕາຕະລາງ 16.5-5	ຜົນຂອງ ການວິເຄາະດ້ານເສຖະກິດ .....	16-43
ຕາຕະລາງ 16.5-6	ສາຍພົວພັນລະຫວ່າງບັນດາທາງເລືອກ ແລະ ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງ.....	16-47
ຕາຕະລາງ 16.6-1	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຮູບແບບຄົນຖ້ຽວທີ່ໄດ້ສົມມຸດ ( ຫົວໜ່ວຍ: ສ່ວນຮ້ອຍ).....	16-48
ຕາຕະລາງ 16.6-2	ສັງລວມການສົມທຽບບັນດາປັດໃຈຂອງ ການຈະລາຈອນສຳລັບພື້ນທີ່ສຶກສາໃນປີ 2025....	16-50
ຕາຕະລາງ 16.6-3	ມູນຄ່າດ້ານການເງິນ ແລະ ເສຖະກິດຂອງ ໂຄງການ.....	16-51
ຕາຕະລາງ 16.6-4	ການຕີລາຄາບັນດາປັດໃຈດ້ານເສຖະກິດ .....	16-51
ຕາຕະລາງ 16.6-5	.....	16-52
ຕາຕະລາງ 16.6-6	ການຕີລາຄາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມໃນ 2025 (ຫົວໜ່ວຍ: ກກ/ປີ).....	16-52
ຕາຕະລາງ 16.6-7	ການຕີລາຄາບັນດາແບບທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	16-53
ຕາຕະລາງ 17.3-1	ບັນດາໂຄງການເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	17-13
ຕາຕະລາງ 17.3-2	ບັນດາໂຄງການຂອງ ຂົວທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	17-16
ຕາຕະລາງ 17.3-3	ບັນດາໂຄງການຂອງ ທາງແຍກທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	17-18
ຕາຕະລາງ 17.4-1	ຫົວໜ່ວຍລາຄາຂອງ ແຕ່ລະໜ້າວຽກ (US\$) .....	17-20

ຕາຕະລາງ 17.4-2	ລາຄາການກໍ່ສ້າງຕໍ່ກິໂລແມັດບາວ (US\$).....	17-21
ຕາຕະລາງ 17.4-3	ລາຄາຄາດຄະເນຂອງ ໂຄງການຂອງ ເສັ້ນທາງ.....	17-22
ຕາຕະລາງ 17.4-4	ມູນຄ່າຄາດຄະເນຂອງ ໂຄງການຂອງ ຂົວ.....	17-23
ຕາຕະລາງ 17.4-5	ຫຼັກການສຳລັບການຈັດບູລິມະສິດຂອງ ໂຄງການ .....	17-25
ຕາຕະລາງ 17.4-6	ຜົນຂອງ ການຕີລາຄາບັນດາໂຄງການຂອງ ທາງ .....	17-26
ຕາຕະລາງ 17.4-7	ບັນດາໂຄງການທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນໄລຍະສັ້ນ .....	17-28
ຕາຕະລາງ 17.4-8	ບັນດາໂຄງການທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ .....	17-29
ຕາຕະລາງ 17.5-1	ຫຼັກການສຳລັບການເລືອກເຟັ້ນເສັ້ນທາງ .....	17-35
ຕາຕະລາງ 17.5-2	ການເລືອກເຟັ້ນເສັ້ນທາງສຳຮອງສຳລັບຈຸດເລີ່ມຕົ້ນທາງໂຄງການຢູ່ຖະໜົນດົງປ່າແຫລບ ..	17-37
ຕາຕະລາງ 17.5-3	ບັນດາທາງເລືອກຮູບທາງຕັດ 3 ທາງສຳລັບການກໍ່ສ້າງເບື້ອງຕົ້ນ. ....	17-38
ຕາຕະລາງ 17.5-4	ບັນດາຂະໜາດຮູບທາງຕັດຂອງ ຂົວ. ....	17-40
ຕາຕະລາງ 17.5-5	ລະບົບລະບາຍນ້ຳ .....	17-43
ຕາຕະລາງ 17.5-6	ຕ ທາງແຍກຕົ້ນຕໍ .....	17-43
ຕາຕະລາງ 17.5-7	ຕາຕະລາງການກໍ່ສ້າງ.....	17-45
ຕາຕະລາງ 17.5-8	ຕາຕະລາງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ .....	17-45
ຕາຕະລາງ 17.5-9	ມູນຄ່າການກໍ່ສ້າງທາງວົງແວໜໃນ.....	17-47
ຕາຕະລາງ 17.5-10	ເງື່ອນໄຂການຕີລາຄາດ້ານເສຖະກິດ .....	17-48
ຕາຕະລາງ 17.5-11	ການຄາດຄະເນການຈະລາຈອນໃນອານາຄົດ .....	17-49
ຕາຕະລາງ 17.5-12	ການວິເຄາະກະແສເງິນສົດ.....	17-51
ຕາຕະລາງ 17.5-13	ດັດສະນີດ້ານເສຖະກິດ .....	17-51
ຕາຕະລາງ 17.5-14	ຜົນຂອງ ການວິເຄາະການເໜັງຕີງ.....	17-52
ຕາຕະລາງ 17.5-15	ການສຳຫລວດຂໍ້ມູນອ້າງອີງສຳລັບການສຶກສາ EIA ເບື້ອງຕົ້ນ.....	17-53
ຕາຕະລາງ 17.5-16	ການສຳຫລວດຄຸນນະພາບອາກາດຕາມເສັ້ນທາງໃຫມ່.....	17-53
ຕາຕະລາງ 17.5-17	ການສຳຫລວດລະດັບຂອງ ສຽງຕາມເສັ້ນທາງໃຫມ່ .....	17-54
ຕາຕະລາງ 17.5-18	ຄຸນນະພາບນ້ຳ .....	17-55
ຕາຕະລາງ 17.5-19	ລັກສະນະຂອງ ໂຄງການສຳລັບທາງເລືອກ 1, 2 ແລະ ບໍ່ເຮັດຫຍັງ .....	17-56
ຕາຕະລາງ 17.5-20 (1)	ຄວາມເຂັ້ມຂອງ NO2.....	17-57
ຕາຕະລາງ 17.5-20 (2)	ຄວາມເຂັ້ມຂອງ PM10 .....	17-57
ຕາຕະລາງ 17.5-20 (3)	ຄວາມເຂັ້ມຂອງ CO .....	17-57
ຕາຕະລາງ 17.5-20 (4)	ລະດັບສຽງ.....	17-57
ຕາຕະລາງ 17.5-21	ການກຳນົດຂອບເຂດຂອງ ການພິຈາລະນາດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ .....	17-59
ຕາຕະລາງ 17.5-22	ສາລະບານທົ່ວໄປຂອງ ບົດລາຍງານ EIA ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ .....	17-65
ຕາຕະລາງ 18.1-1	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຮູບແບບໃນ 2007 .....	18-1
ຕາຕະລາງ 18.1-2	ກ ການປັບປຸງລະດັບຂອງ ການບໍລິການ .....	18-4
ຕາຕະລາງ 18.1-3	ເປົ້າໝາຍຂອງ ສ່ວນແບ່ງຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ(ຫົວໜ່ວຍ: ຖ້ຽວ) .....	18-6
ຕາຕະລາງ 18.1-4	ບັນດາຮູບແບບໃຫມ່ຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	18-9
ຕາຕະລາງ 18.2-1	ບັນດາຂໍ້ຕົ້ນ(A) ແລະ ບັນດາຂໍ້ເສັຍ(D)ຂອງ ລະບົບດາຕານ່າງຂອງ ທາງເລືອກ. ....	18-15
ຕາຕະລາງ 18.2-2	ການສ້າງເຂດຂອງ ລົດເມທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	18-16
ຕາຕະລາງ 18.2-3	ລັນດາປະເພດຂອງ ລົດເມ ແລະ ເສັ້ນທາງ.....	18-16
ຕາຕະລາງ 18.2-4	ຊ່ວງ ແລະ ເສັ້ນທາງຂອງ ລົດເມ.....	18-19

ຕາຕະລາງ 18.2-5	ການບັນຈຸຂອງ ຮູບຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	18-20
ຕາຕະລາງ 18.2-6	ຕາມ່າງຂອງ ລົດເມ ແລະ ຈຳນວນລົດເມທີ່ຕ້ອງການ(2013) .....	18-22
ຕາຕະລາງ 18.2-7	ຕາມ່າງຂອງ ລົດເມ ແລະ ຈຳນວນລົດເມທີ່ຕ້ອງການ (2018) .....	18-23
ຕາຕະລາງ 18.2-8	ຕາມ່າງຂອງ ລົດເມ ແລະ ຈຳນວນລົດເມທີ່ຕ້ອງການ (2025) .....	18-24
ຕາຕະລາງ 18.2-9	ການສັງລວມຈຳນວນລົດເມທີ່ຕ້ອງການ ແລະ ມູນຄ່າ(2013-2025) .....	18-25
ຕາຕະລາງ 18.2-10	ບັນດາສ່ວນປະກອບຂອງ ໂຄງການຂອງ BRT.....	18-27
ຕາຕະລາງ 18.3-1	ແຜນງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນການຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	18-30
ຕາຕະລາງ 18.3-2	ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການຕາມໄລຍະ .....	18-31
ຕາຕະລາງ 18.3-3	ຄວາມຕ້ອງການຂອງ ເປົ້າໝາຍ ແລະ ການສະໜອງ .....	18-31
ຕາຕະລາງ 18.3-4	ການປັບປຸງລະດັບຂອງ ບັນດາການບໍລິການ(LOS).....	18-32
ຕາຕະລາງ 18.5-1	ສະພາບປະຈຸບັນ ແລະ ບັນດາປະເດັນການປັບປຸງຂອງ ການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ.....	18-34
ຕາຕະລາງ 18.7-1	ສະພາບປະຈຸບັນ ແລະ ບັນດາປະເດັນຂອງ ການປັບປຸງຜູ້ດຳເນີນການລົດເມ .....	18-38
ຕາຕະລາງ 18.7-2	ການແຂ່ງຂັນຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງ ຕົວເມືອງ.....	18-39
ຕາຕະລາງ 18.8-1	ບັນດາປະເດັນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	18-41
ຕາຕະລາງ 19.6-1	ການວາງແຜນຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ - (ພິຈາລະນາຂໍ້ແນະນຳ).....	19-25
ຕາຕະລາງ 19.6-2 (1)	ທີ່ຕັ້ງຂອງຈຸດດຳຂອງການຈະລາຈອນ ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງ.....	19-38
ຕາຕະລາງ 19.6-2 (2)	ທີ່ຕັ້ງຂອງຈຸດດຳຂອງການຈະລາຈອນທີ່ໄດ້ປັບປຸງແລ້ວ ຫລື ອອກແບບສຳເລັດ.....	19-38
ຕາຕະລາງ 19.6-3	ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດການຈະລາຈອນໃນ 2006 ແລະ ລັກສະນະພິເສດຢູ່ສະຖານທີ່ເປົ້າໝາຍການ ສຶກສາ 7 ແຫ່ງ.....	19-40
ຕາຕະລາງ 19.6-4	ບັນດາປະເດັນຕົ້ນຕໍ ແລະ ບັນດາມາດຕະການແກ້ໄຂທີ່ສະເໜີສຳລັບບັນດາສະຖານທີ່ເປົ້າໝາຍ.....	19-41
ຕາຕະລາງ 19.6-5	ມູນຄ່າຄາດຄະເນຂອງ ບັນດາມາດຕະການປັບປຸງສຳລັບ 7 ທາງແຍກເປົ້າໝາຍ.....	19-45
ຕາຕະລາງ 19.6-6	ອຸປະຕິເຫດຈະລາຈອນທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ແລະ ການຄາດຄະເນການຫລຸດຜ່ອນອຸປະຕິເຫດ ..	19-46
ຕາຕະລາງ 20.2-1	ຕາຕະລາງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ .....	20-3
ຕາຕະລາງ 20.3-1	ມູນຄ່າການພັດທະນາຕາມ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງ.....	20-4
ຕາຕະລາງ 20.3-2	ມູນຄ່າຂອງ ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.....	20-5
ຕາຕະລາງ 20.3-3 (1)	ການໃຊ້ຈ່າຍປະຈຳປີສຳລັບການກໍ່ສ້າງ/ການປັບປຸງບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (1).....	20-6
ຕາຕະລາງ 20.3-3 (2)	ການໃຊ້ຈ່າຍປະຈຳປີສຳລັບການກໍ່ສ້າງ/ການປັບປຸງບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (2).....	20-7
ຕາຕະລາງ 21.1-1	ບັນດາຕົວເລກດ້ານເສຖະກິດ .....	21-1
ຕາຕະລາງ 21.1-2	ການເຕັມ ແລະ TTC ສຳລັບບັນດາສະນິດຂອງ ຍານພາຫານະ .....	21-2
ຕາຕະລາງ 21.1-3	ລາຄາຂອງ ຍານພາຫານະ .....	21-3
ຕາຕະລາງ 21.1-4	ລາຄານຳມັນເຊື້ອໄຟ, ຫລໍ່ລິ້ນ ແລະ ຢາງ .....	21-3
ຕາຕະລາງ 21.1-5	ອັດຕາຫົວໜ່ວຍ.....	21-3
ຕາຕະລາງ 21.1-6	VOC ທີ່ອີງໃສ່ໄລຍະທາງ.....	21-4
ຕາຕະລາງ 21.1-7	VOC ທີ່ອີງໃສ່ ເວລາ .....	21-5
ຕາຕະລາງ 21.1-8	ມູນຄ່າດ້ານການເງິນ ແລະ ເສຖະກິດຂອງ ບັນດາແບບ.....	21-5
ຕາຕະລາງ 21.1-9	Results of Economic Analysis .....	21-5
ຕາຕະລາງ 21.1-10	ບັນດາຜົນໄດ້ຮັບຂອງ ການວິເຄາະການເໜັງຕີງແບບທີ 1 .....	21-6

ຕາຕະລາງ 21.1-11	ບັນດາຜົນໄດ້ຮັບຂອງ ການວິເຄາະການເຫນັງຕຶງແບບທີ 2 .....	21-6
ຕາຕະລາງ 21.1-12	ບັນດາຜົນໄດ້ຮັບຂອງ ການວິເຄາະການເຫນັງຕຶງແບບທີ 3 .....	21-7
ຕາຕະລາງ 21.1-13	ມູນຄ່າດ້ານເສຖະກິດ ແລະ ການເງິນຂອງ ໂຄງການ .....	21-7
ຕາຕະລາງ 21.1-14	ບັນດາຜົນໄດ້ຮັບຂອງ ການວິເຄາະດ້ານເສຖະກິດ .....	21-8
ຕາຕະລາງ 21.1-15	ບັນດາຜົນໄດ້ຮັບຂອງ ການວິເຄາະການເຫນັງຕຶງສຳລັບທາງເລືອກທີ 2 .....	21-8
ຕາຕະລາງ 21.1-16	ບັນດາຜົນໄດ້ຮັບຂອງ ການວິເຄາະການເຫນັງຕຶງສຳລັບທາງເລືອກທີ 3 .....	21-9
ຕາຕະລາງ 21.1-17	ບັນດາຜົນໄດ້ຮັບຂອງ ການວິເຄາະການເຫນັງຕຶງສຳລັບທາງເລືອກທີ 4 .....	21-9
ຕາຕະລາງ 22.2-1 (1)	ການກຳນົດຂອບຂອງ ການພິຈາລະນາດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (1/5) .....	22-5
ຕາຕະລາງ 22.2-1 (2)	ການກຳນົດຂອບຂອງ ການພິຈາລະນາດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (2/5) .....	22-6
ຕາຕະລາງ 22.2-1 (3)	ການກຳນົດຂອບຂອງ ການພິຈາລະນາດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (3/5) .....	22-7
ຕາຕະລາງ 22.2-1 (4)	ການກຳນົດຂອບຂອງ ການພິຈາລະນາດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (4/5) .....	22-8
ຕາຕະລາງ 22.2-1 (5)	ການກຳນົດຂອບຂອງ ການພິຈາລະນາດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (5/5) .....	22-9
ຕາຕະລາງ 22.3-1	ການຕີລາຄາສົມທຽບບັນດາທາງເລືອກຂອງ ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະສຳລັບລັກສະນະດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ .....	22-19
ຕາຕະລາງ 22.4-1	ສະນິດການສຳຫລວດ ແລະ ຂໍ້ມູນພື້ນຖານທີ່ຕ້ອງການໄລຍະການສຶກສາ EIA ຕໍ່ .....	22-25
ຕາຕະລາງ 22.5-1	ລາຍລະອຽດຂອງ ຄຳຕອບຂອງ ຜູ້ຢູ່ອາໄສທ້ອງຖິ່ນກ່ຽວກັບການປັບປຸງການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງ .....	22-31
ຕາຕະລາງ 25.2-1	ຜູນທ້ອງຮຽນຂອງ ມະຫາວິທະຍາໄລ ແລະ ບັນດາຊຶ່ງໂມງຮຽນ .....	25-5
ຕາຕະລາງ 25.2-2	ສະຖານທີ່ຕົ້ນກຳເນີດນັກສຶກສາ ໃນປະຈຸບັນ (ຫົວໜ່ວຍ: ຄົນ) .....	25-6
ຕາຕະລາງ 25.2-3	ບັນດາຮູບແບບການຈະລາຈອນໃນປະຈຸບັນ (ຫົວໜ່ວຍ: ຄົນ) .....	25-6
ຕາຕະລາງ 25.2-4	ສ່ວນແບ່ງຮູບແບບການຈະລາຈອນຂອງ ນັກສຶກສາໃນປະຈຸບັນ .....	25-7
ຕາຕະລາງ 25.2-5	ຈຳນວນນັກສຶກສາທີ່ໄດ້ຂຶ້ນແຜນໃນແຕ່ລະຮູບແບບ (ຫົວໜ່ວຍ: ຄົນ) .....	25-7
ຕາຕະລາງ 25.2-6	ອັດຕາສ່ວນແບ່ງຮູບແບບຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ໄດ້ຂຶ້ນແຜນໃນແຕ່ລະຮູບແບບ .....	25-7
ຕາຕະລາງ 25.2-7	ຮູບແບບການຈະລາຈອນຂອງ ນັກສຶກສາເປົ້າໝາຍ .....	25-8
ຕາຕະລາງ 25.2-8	ສ່ວນແບ່ງຮູບແບບໃນປະຈຸບັນລະຫວ່າງລົດເມ&ລົດຈັກແຕ່ລະທ້ອງຮຽນ .....	25-8
ຕາຕະລາງ 25.2-9	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຮູບແບບທີ່ໄດ້ຂຶ້ນແຜນລະຫວ່າງລົດເມ&ລົດຈັກແຕ່ລະທ້ອງຮຽນ .....	25-9
ຕາຕະລາງ 25.2-10	ຈຳນວນເພີ່ມຂອງ ຖັງວລົດເມສະເພາະ .....	25-9
ຕາຕະລາງ 25.2-11	ເວລາເດີນທາງໂດຍສະເລັຍ: CBS ຫາ NUOL ແລະ ຖັງວຮອບ(ເສັ້ນທາງຕາເວັນອອກ)....	25-11
ຕາຕະລາງ 25.2-12	ເວລາເດີນທາງໂດຍສະເລັຍ: CBS ຫາ NUOL ແລະ ຖັງວຮອບ(ເສັ້ນທາງໃຈກາງ).....	25-12
ຕາຕະລາງ 25.2-13	ຖັງວແລ່ນລົດ ແລະ ເວລາລໍຖ້າ: ເສັ້ນທາງຕາເວັນອອກ .....	25-13
ຕາຕະລາງ 25.2-14	ຖັງວແລ່ນລົດ ແລະ ເວລາລໍຖ້າ: ເສັ້ນທາງໃຈກາງ .....	25-13
ຕາຕະລາງ 25.3-1	ການແລ່ນລົດເມໃນປະຈຸບັນ .....	25-15
ຕາຕະລາງ 25.3-2	ແຜນການແລ່ນລົດເມ .....	25-15
ຕາຕະລາງ 25.3-3	ຈຳນວນລົດເມທີ່ຕ້ອງການ ແລະ ອັດຕາການເຕັມ .....	25-16
ຕາຕະລາງ 25.3-4	ຄວາມເຊື່ອຖືຂອງ ການບໍລິການລົດເມຕາມເສັ້ນທາງຕາເວັນອອກ .....	25-16
ຕາຕະລາງ 25.3-5	ຄວາມເຊື່ອຖືຂອງ ການບໍລິການລົດເມຕາມເສັ້ນທາງໃຈກາງ .....	25-16
ຕາຕະລາງ 25.3-6	LOS ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ການປັບປຸງ LOS .....	25-17
ຕາຕະລາງ 25.4-1	ເສັ້ນທາງລົດເມສະເພາະທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	25-18
ຕາຕະລາງ 25.5-1	ເວລາຍ່າງໄປຫາຈຸດຢຸດລົດເມທີ່ຍອມຮັບໄດ້ .....	25-29
ຕາຕະລາງ 25.5-2	ເວລາລໍຖ້າຢູ່ຈຸດຢຸດລົດເມທີ່ຍອມຮັບໄດ້ .....	25-29

ຕາຕະລາງ 25.6-1	ສ່ວນປະກອບຂອງ ໂຄງການ.....	25-30
ຕາຕະລາງ 25.6-2	ຄາດຄະເນມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ.....	25-30
ຕາຕະລາງ 25.7-1	VSBC ແລະ VOC.....	25-31
ຕາຕະລາງ 25.7-2	ຄວາມຍືນຍົງທີ່ຈະຈ່າຍສໍາລັບການບໍລິການຂອງ ລົດເມ.....	25-32
ຕາຕະລາງ 25.7-3	ບັນດາລະບົບລາຄາ ແລະ ການບໍລິການລົດເມຂອງ ນະຄອນຫລວງ.....	25-33
ຕາຕະລາງ 25.7-4	ສະນິດລາຄາ.....	25-33
ຕາຕະລາງ 25.7-5	ສະນິດຕົ້ນຕໍຂອງ ການອະນຸຍາດລາຄາ.....	25-34
ຕາຕະລາງ 25.8-1	ບັນດາສ່ວນປະກອບຂອງ ມູນຄ່າດ້ານການເງິນ.....	25-35
ຕາຕະລາງ 25.8-2	VOC ດ້ານການເງິນທີ່ຂຶ້ນກັບໄລຍະທາງ.....	25-35
ຕາຕະລາງ 25.8-3	VOC ດ້ານການເງິນທີ່ຂຶ້ນກັບໄລຍະທາງ.....	25-36
ຕາຕະລາງ 25.8-4	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ.....	25-36
ຕາຕະລາງ 25.8-5	ດັດສະນີດ້ານການເງິນ.....	25-37
ຕາຕະລາງ 25.8-6	ບັນດາຜົນໄດ້ຮັບຂອງ ການວິເຄາະການກະທົບໄວ.....	25-37
ຕາຕະລາງ 25.8-7	ສະພາບດ້ານການເງິນຂອງ VSBC.....	25-38
ຕາຕະລາງ 25.8-8	ອັດຕາການຫລຸດຜ່ອນລາຄາ ແລະ FIRR.....	25-39
ຕາຕະລາງ 25.8-9	ຫລັກຖານສໍາລັບການຕີລາຄາດ້ານເສຖະກິດ.....	25-39
ຕາຕະລາງ 25.8-10	ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສຖະກິດ.....	25-40
ຕາຕະລາງ 25.8-11	ປັດໃຈທີ່ໄດ້ພິຈາລະນາໃນການຕີລາຄາດ້ານເສຖະກິດ.....	25-40
ຕາຕະລາງ 25.8-12	Economic Evaluation.....	25-41
ຕາຕະລາງ 25.8-13	ດັດສະນີດ້ານເສຖະກິດ.....	25-41
ຕາຕະລາງ 25.8-14	ບັນດາຜົນຂອງ ການວິເຄາະການກະທົບໄວ.....	25-41
ຕາຕະລາງ 25.9-1	ອັດຕາການປ່ອຍ CO2 ຂອງ ແຕ່ລະຮູບແບບ.....	25-42
ຕາຕະລາງ 25.9-2	ການຫລຸດຜ່ອນການປ່ອຍ CO2.....	25-42
ຕາຕະລາງ 25.9-3	ຂໍ້ມູນອ້າງອີງສໍາລັບການສຶກສາ EIA ເບື້ອງຕົ້ນ.....	25-43
ຕາຕະລາງ 25.9-4 (1)	ການສໍາຫລວດຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດຕາມເສັ້ນທາງສໍາລັບການບໍລິການລົດເມສະເພາະ.....	25-44
ຕາຕະລາງ 25.9-4 (2)	ການສໍາຫລວດຄຸນນະພາບອາກາດໃນຄຸ້ມການຄ້າ ແລະ ທີ່ຢູ່ອາໄສ.....	25-44
ຕາຕະລາງ 25.9-4 (3)	ການສໍາຫລວດລະດັບສຽງຕາມເສັ້ນທາງການບໍລິການລົດເມສະເພາະ.....	25-44
ຕາຕະລາງ 25.9-4 (4)	ການສໍາຫລວດລະດັບຂອງ ສຽງໃນຄຸ້ມການຄ້າ ແລະ ທີ່ຢູ່ອາໄສ.....	25-44
ຕາຕະລາງ 25.9-5	project description of alternatives 1 and donothing.....	25-45
ຕາຕະລາງ 25.9-6	Scoping of the Environment and Social Considerations.....	25-46
ຕາຕະລາງ 25.9-7	ບັນດາສາລະບານທີ່ໄປຂອງ ບົດລາຍງານ IEE ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.....	25-50



## ບັນຊີບັນດາຮູບ

	<i>ຫນ້າ</i>
ຮູບ 1.3-1	ແຜນໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ..... 1-4
ຮູບ 2.1-1	ອຸຕຸນິຍົມວິທະຍາໃນ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ..... 2-1
ຮູບ 2.1-2	ພື້ນທີ່ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນທີ່ຄາດວ່າຖືກນໍ້າຖ້ວມຈາກພະຍຸຝົນໃນ 10 ປ..... 2-4
ຮູບ 2.2-1	ແຜນຜັງການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນ..... 2-19
ຮູບ 2.2-2	ການແບ່ງເຂດການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນ ..... 2-21
ຮູບ 3.3-1	ແຜນທີ່ເສັ້ນທາງລົດໄຟໃນນະຄອນຫລວງ..... 3-30
ຮູບ 4.1-1	ການຈັດປະເພດເສັ້ນທາງຕາການຄຸ້ມຄອງໃນພື້ນທີ່ສຶກສາ..... 4-3
ຮູບ 4.1-2	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ແຕ່ລະປະເພດເສັ້ນທາງ ..... 4-4
ຮູບ 4.1-3	ການສະເໜີການຈັດປະເພດເສັ້ນທາງຕາມບົດບາດ..... 4-5
ຮູບ 4.2-1	ດ້ານຕັດຂອງ ຖະໜົນລ້ານຊ້າງ..... 4-6
ຮູບ 4.2-2	ດ້ານຕັດຕົວຢ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງສາຍຫລັກ..... 4-7
ຮູບ 4.2-3	ດ້ານຕັດຕົວຢ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່..... 4-7
ຮູບ 4.2-4	ຈໍານວນຊ່ອງຂອງ ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສໍາຫລວດ..... 4-8
ຮູບ 4.2-5	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ສະນິດຫນ້າທາງ..... 4-9
ຮູບ 4.2-6	ສະນິດຫນ້າທາງຂອງ ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສໍາຫລວດ ..... 4-10
ຮູບ 4.3-1	ສະຖານທີ່ຂອງ ບັນດາຂົວ ແລະ ທໍ່ລອດທາງ ..... 4-12
ຮູບ 4.4-1	ພື້ນທີ່ນໍ້າຖ້ວມຂອງ ການສຶກສາທີ່ຜ່ານມາ..... 4-16
ຮູບ 5.1-1	ສະຖານທີ່ສໍາຫລວດການຈະລາຈອນ ..... 5-2
ຮູບ 5.1-2	ລະບົບການແບ່ງເຂດຂອງ ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ..... 5-3
ຮູບ 5.2-1	ຈໍານວນຖ້ຽວຄົນທັງໝົດ..... 5-7
ຮູບ 5.2-2	ຈໍານວນຖ້ຽວຄົນທັງໝົດ..... 5-7
ຮູບ 5.2-3	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຮູບແບບ..... 5-8
ຮູບ 5.2-4	ການແຈກຢາຍຖ້ຽວເດີນທາງທັງໝົດ ..... 5-8
ຮູບ 5.3-1	ບັນດາລັກສະນະຂອງ ການຈະລາຈອນເຂົ້າ/ອອກພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ ..... 5-10
ຮູບ 5.4-1	ບໍລິມາດຂອງການຈະລາຈອນ 15 ນາທ (ມູນຄ່າທີ່ໄດ້ຮັບຂອງບັນດາສະຖານີວົງ ໃນທັງໝົດ) 5-11
ຮູບ 5.4-2	ສ່ວນປະກອບຂອງ ສະນິດລົດ (ບັນດາສະຖານີວົງໃນທັງໝົດ)..... 5-11
ຮູບ 5.5-1	ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈໍາວັນ ລວມທັງລົດຈັກ ..... 5-13
ຮູບ 5.6-1 (1)	ການປະເມີນຜົນການບໍລິການຂອງ ລົດເມໃນປະຈຸບັນ ..... 5-15
ຮູບ 5.6-1 (2)	ການປະເມີນຜົນການບໍລິການຂອງ ລົດເມໃນປະຈຸບັນ ..... 5-16
ຮູບ 5.8-1	ສະພາບຂອງ ການຈອດລົດຕາມເສັ້ນທາງໃນຕອນເຊົ້າ..... 5-20
ຮູບ 5.8-2	ສະພາບຂອງ ການຈອດລົດຕາມເສັ້ນທາງໃນຕອນບ່າຍ..... 5-21
ຮູບ 5.8-3	ພື້ນທີ່ຂອງ ການສໍາຫລວດການຈອດລົດໃນແຜນແມ່ບົດຂອງ ການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫລວງ..... 5-22
ຮູບ 5.9-1	ການກະຈາຍບັນດາປະເພດຂອງ ບໍລິສັດ ..... 5-23
ຮູບ 5.9-2	ການກະຈາຍເວລາຂອງ ຖ້ຽວ ..... 5-24
ຮູບ 5.10-1	ຜົນຂອງ SPS (ຄໍາຕອບຂອງ ຜູ້ນໍາໃຊ້ລົດເກັງ)..... 5-25

ຮູບ 5.10-2	ຜົນຂອງ SPS ( ຄຳຕອບຂອງ ຜູ້ນຳໃຊ້ລົດຈັກ ).....	5-26
ຮູບ 5.11-1	ແນວໂນ້ມຂອງ ການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫານະໃນນະຄອນຫລວງ. ....	5-27
ຮູບ 6.1-1	ການຂຶ້ນສິ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງ.....	6-3
ຮູບ 6.1-2	ຈຳນວນຍານພາຫານະທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນແຕ່ 2000 ຫາ 2006 .....	6-4
ຮູບ 6.2-1	ສາຍທາງລົດເມ ແລະ ບ່ອນຈອດລົດເມທີ່ສຳຄັນໃນນະຄອນຫລວງ .....	6-5
ຮູບ 6.2-2	ຜູ້ໂດຍສານຂອງ ບໍລິສັດລົດເມລັດນະຄອນຫລວງ .....	6-9
ຮູບ 6.2-3	ລາຍໄດ້ ແລະ ກຳໄລທັງໝົດຂອງ VSBC .....	6-11
ຮູບ 6.2-4	ສະຖານີກາງຂອງ ລົດໂດຍສານ .....	6-11
ຮູບ 6.2-5	ທິດທັດຈາກປະຕູທາງເຂົ້າ .....	6-11
ຮູບ 6.2-6	ສະຖານທີ່ຂອງ ສະຖານີກາງ .....	6-12
ຮູບ 6.2-7	ຜັງລວມຂອງ ສະຖານີກາງ.....	6-12
ຮູບ 6.2-8	ຊານສະລາ.....	6-13
ຮູບ 6.2-9	ຮ້ານຂາຍຍ່ອຍໃນ CBS .....	6-13
ຮູບ 6.2-10	ການດຳເນີນການຂອງ CBS.....	6-13
ຮູບ 6.2-11	ຫ້ອງການປະຕິບັດການ.....	6-14
ຮູບ 6.2-12	ເສັ້ນທາງລົດເມ ແລະ ຕາຕະລາງເວລາ. ....	6-14
ຮູບ 6.2-13	ຊ່ອງຈອດລົດເມແລະກະດານຕາຕະລາງ.....	6-14
ຮູບ 6.2-14	ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້ .....	6-14
ຮູບ 6.2-15	ອາຄານໃຫຍ່.....	6-15
ຮູບ 6.2-16	ບ່ອນຂາບປີ້.....	6-15
ຮູບ 6.2-17	ຜັງລວມຂອງ ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້.....	6-15
ຮູບ 6.2-18	ການດຳເນີນການຂອງ ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້ .....	6-16
ຮູບ 6.2-19	ປະຕູທາງເຂົ້າ.....	6-17
ຮູບ 6.2-20	ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍເໜືອ .....	6-17
ຮູບ 6.2-21	ພື້ນທີ່ຈອດລົດໂດຍສານ.....	6-18
ຮູບ 6.2-22	ພື້ນທີ່ລໍຖ້າ .....	6-18
ຮູບ 6.2-23	ການດຳເນີນການຂອງ ລົດໂດຍສານຢູ່ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍເໜືອ.....	6-18
ຮູບ 6.3-1	ຄົວລົດຕຸກຕຸກຢູ່ສະຖານີກາງ .....	6-20
ຮູບ 6.3-2	ສະຖານີລົດສອງແຖວສີໄຄ .....	6-22
ຮູບ 6.4-1	ເສັ້ນທາງທີ 49 ຕົວຢ່າງລົດເມຢູ່ສະຖານີກາງ .....	6-23
ຮູບ 6.4-2	ບໍລິເວນມະຫາວິທະຍາໄລ .....	6-24
ຮູບ 6.4-3	ເສັ້ນທາງທີ 49ບ່ອນຈອດລົດເມຢູ່SBS .....	6-24
ຮູບ 6.4-4	ການນຳໃຊ້ສຳລັບ ສິນຄ້າ .....	6-24
ຮູບ 6.4-5	ເສັ້ນທາງທີ 29 ຜູ້ໂດຍສານຢູ່ສະຖານີກາງ .....	6-24
ຮູບ 6.4-6	ເສັ້ນທາງທີ 29 ຕັ້ງຫວ່າງຈາກມ/ຊ .....	6-24
ຮູບ 6.4-7	ເສັ້ນທາງທີ 29 ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຕັ້ງຫວ່າງຈາກສະຖານີກາງ.....	6-25
ຮູບ 6.4-8	ເສັ້ນທາງທີ 29 ຕັ້ງຫວ່າງໄປຍັງສະຖານີກາງ .....	6-25
ຮູບ 6.4-9	ເສັ້ນທາງທີ 49: ລົດເມຕົວຢ່າງ .....	6-25
ຮູບ 6.4-10	ເສັ້ນທາງທີ 49 ບ່ອນຢຸດຕາມຄວາມຕ້ອງການ .....	6-26
ຮູບ 6.4-11	ເສັ້ນທາງທີ 49 ບ່ອນຢຸດສຸດສາຍທາງ.....	6-26

ຮູບ 6.4-12	ເສັ້ນທາງທີ 49 ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຕັ້ງຫວ່າງຈາກສະຖານີກາງ.....	6-26
ຮູບ 6.4-13	ເສັ້ນທາງທີ 49 ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຕັ້ງຫວ່າງເຂົ້າມາຍັງສະຖານີກາງ .....	6-26
ຮູບ 6.4-14	ເສັ້ນທາງທີ 14: ລົດໂດຍສານຕົວຢ່າງ.....	6-27
ຮູບ 6.4-15	ເສັ້ນທາງທີ 14: ຜູ້ໂດຍສ ອັງອໍຢູ່ສະຖານີກາງ .....	6-27
ຮູບ 6.4-16	ເສັ້ນທາງທີ 14: ຜູ້ໂດຍສານຢູ່ ສະຖານີຂົວມິດຕະພາບ .....	6-27
ຮູບ 6.4-17	ເສັ້ນທາງທີ 14 ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຕັ້ງຫວ່າງຈາກສະຖານີກາງ.....	6-28
ຮູບ 6.4-18	ເສັ້ນທາງທີ 14 ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຕັ້ງຫວ່າງໄປຫາສະຖານີກາງ.....	6-28
ຮູບ 6.5-1	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຍານພາຫານຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.....	6-29
ຮູບ 6.5-2	ຜູ້ໂດຍສານຂອງ VSBC, ລົດຈັກ ແລະ ຄ່າໂດຍສະເລ່ຍ .....	6-30
ຮູບ 6.5-3	ຕົ້ນໄມ້ບັນດາບັນຫາຂອງ ການຂົນສົ່ງຂອງ ລົດເມ.....	6-30
ຮູບ 7.1-1	ການປ່ຽນແປງຈຳນວນອຸປະຕິເຫດ, ການບາດເຈັບ, ການເສັຍຊີວິດປະຈຳປີ .....	7-7
ຮູບ 7.1-2	ການປ່ຽນແປງຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳເດືອນ .....	7-14
ຮູບ 7.1-3	ການປ່ຽນແປງຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳຊົ່ວໂມງ.....	7-15
ຮູບ 7.2-1	ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດປະຈຳປີ, ຜູ້ບາດເຈັບ ແລະ ຜູ້ເສັຍຊີວິດ.....	7-17
ຮູບ 7.2-2	ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳເດືອນ .....	7-18
ຮູບ 7.2-3	ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳຊົ່ວໂມງ.....	7-19
ຮູບ 7.2-4	ສ່ວນແບ່ງເປັນເປີເຊັນຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນຂອງ ແຕ່ລະສະນິດຍານພາຫານະ .....	7-20
ຮູບ 7.2-5	ຈຳນວນຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນຂອງ ແຕ່ລະສະນິດຍານພາຫານະ .....	7-21
ຮູບ 7.2-6	ບັນດາສ່ວນເປັນເປີເຊັນຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ແຕ່ລະສາຍເທດ.....	7-22
ຮູບ 7.2-7	ບັນດາຈຸດອັນຕະລາຍຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນນະຄອນຫລວງ.....	7-24
ຮູບ 8.1-1	ຂັ້ນຕອນຂອງ ວົງຈອນຂອງ ໂຄງການທີ່ກ່ຽວກັບແຕ່ລະບາດກ້າວຂອງ ການປະເມີນຜົນດ້ານ ສິ່ງແວດລ້ອມໂດຍ STEA.....	8-2
ຮູບ 8.1-2	ບັນດາບາດກ້າວຂອງ IEE/ EIA ແລະ ຂອບເຂດຂອງ ເວລາໄປສູ່ການອະນຸຍາດສຸດທ້າຍ ສຳລັບໂຄງການພັດທະນາ.....	8-7
ຮູບ 8.1-3	ວົງຈອນຂອງ ການດຳເນີນໂຄງການ ແລະ ບັນດາກິດຈະການຂອງ ການຍ້າຍຖິ່ນຖານ .....	8-12
ຮູບ 8.2-1	ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງ STEA.....	8-14
ຮູບ 8.2-2	ສາຍພົວພັນຂອງ SED.....	8-17
ຮູບ 8.3-1	ປ່າສະຫງວນດົງໂພສີ .....	8-20
ຮູບ 8.3-2	ການດຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ປ່າສະຫງວນດົງໂພສີ .....	8-21
ຮູບ 8.3-3	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ທາດຫລວງໃນນະຄອນຫລວງ.....	8-22
ຮູບ 8.3-4	ລະບົບການຄຸ້ມຄອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ .....	8-25
ຮູບ 8.3-5	ອັດຕາການຫວ່າງງານໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ .....	8-27
ຮູບ 8.3-6	ຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວເຂົ້າ ແຕ່1990 ຫາ 2006 (ຫົວຫນ່ວນ: ພັນຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວເຂົ້າ)	8-31
ຮູບ 8.3-7	ເຈົ້າຂອງທີ່ດິນຂອງ ປ່າສະຫງວນດົງໂພສີ (ຫົວຫນ່ວຍ: ຮຕ) .....	8-32
ຮູບ 9.1-1	ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ.....	9-2
ຮູບ 9.1-2	ການຈັດຕັ້ງຂອງ ພະແນກ ຄຂປກ ແລະ ຫ້ອງການ ຄຂປກໃນນະຄອນຫລວງ.....	9-11
ຮູບ 13.2-1	ໂສມຫນ້າຂອງ ລະບົບບໍ່ຄວບຄຸມ .....	13-6
ຮູບ 13.2-2	ແນວຄວາມຄິດຂອງ ລະບົບຄວບຄຸມບາງສ່ວນ .....	13-8
ຮູບ 13.2-3	ແນວຄວາມຄິດຂອງ ລະບົບການພັດທະນາຕ່າງແບບເປັນແລວ .....	13-10

ຮູບ 14.4-1	ປະຊາກອນໃນປີ 2007 ແລະ 2025 .....	14-7
ຮູບ 14.5-1	ອັດຕາສ່ວນການເປັນເຈົ້າຂອງລົດແຕ່ລະລາຍຮັບຂອງ ຄົວເຮືອນ .....	14-8
ຮູບ 14.5-2	ຕົວແບບຂອງ ອັດຕາການເປັນເຈົ້າຂອງລົດຂອງ ຄົວເຮືອນ .....	14-9
ຮູບ 14.5-3	ອັດຕາສ່ວນການເປັນເຈົ້າຂອງລົດຈັກແຕ່ລະລາຍຮັບຂອງ ຄົວເຮືອນ .....	14-10
ຮູບ 15.1-1	ການພະຍາກອນຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການເໜັງຕີງຂອງ ການຂົນສົ່ງ .....	15-2
ຮູບ 15.3-1	ການພິສູດຕົວແບບຂອງ ການດຶງດູດ ແລະ ການກຳເນີດຖ້ຽວ .....	15-8
ຮູບ 15.3-2	ໂຄງຮ່າງການແບ່ງເຂດໃນ 2007 ແລະ 2025 .....	15-9
ຮູບ 15.3-3	ການກຳເນີດຖ້ຽວໃນ 2007 ແລະ 2025 .....	15-10
ຮູບ 15.4-1	ການພິສູດຂອງ ບັນດາຕົວແບບຂອງ ການແຈກຍາຍຖ້ຽວ .....	15-14
ຮູບ 15.4-2	ຄວາມຕ້ອງການສາຍທາງຂອງ ບັນດາຖ້ຽວທັງໝົດໃນ 2007 ແລະ 2025 .....	15-15
ຮູບ 15.5-1	ໂຄງສ້າງຂອງ ຕົວແບບການແຍກຮູບແບບ .....	15-16
ຮູບ 15.5-2	ການພິສູດ ຕົວແບບການແຍກຮູບແບບ (ບ້ານ ແລະ ເຮັດວຽກ) .....	15-21
ຮູບ 15.5-3	ການພິສູດ ຕົວແບບການແຍກຮູບແບບ (ໂຮງຮຽນ ແລະ ອື່ນໆ) .....	15-22
ຮູບ 15.5-4	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຮູບແບບໃນອານາຄົດ .....	15-23
ຮູບ 15.5-5	Modal Share by Zone (Generation Base) in 2007 and 2025 .....	15-24
ຮູບ 15.7-1	ວິທີການກຳນົດການຈະລາຈອນ .....	15-28
ຮູບ 15.7-2	ສາຍພົວພັນ ຄວາມໄວ – ການເໜັງຕີງ .....	15-29
ຮູບ 15.7-3	ການສົມທຽບລະຫວ່າງການຈະລາຈອນທີ່ໄດ້ສັງເກດ ແລະ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນ 2007 .....	15-30
ຮູບ 15.7-4	ການສົມທຽບລະຫວ່າງການຈະລາຈອນທີ່ໄດ້ສັງເກດ ແລະ ທີ່ໄດ້ກຳນົດຢູ່ແຕ່ລະຈຸດ .....	15-31
ຮູບ 15.8-1	ຜົນຂອງ ການກຳນົດການຈະລາຈອນໃນກໍລະນີປະຈຸບັນ (2007) .....	15-34
ຮູບ 15.8-2	ຜົນຂອງ ການກຳນົດການຈະລາຈອນໃນກໍລະນີປໍ່ເຮັດຫຍັງ 2013 .....	15-34
ຮູບ 15.8-3	ຜົນຂອງ ການກຳນົດການຈະລາຈອນໃນກໍລະນີປໍ່ເຮັດຫຍັງ 2018 .....	15-35
ຮູບ 15.8-4	ຜົນຂອງ ການກຳນົດການຈະລາຈອນໃນກໍລະນີປໍ່ເຮັດຫຍັງ 2025 .....	15-35
ຮູບ 16.1-1	ບັນດາແລວຂອງ GMS .....	16-1
ຮູບ 16.3-1	ນະໂຍບາຍຫຼັກຂອງ ການສ້າງແຜນການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ .....	16-15
ຮູບ 16.4-1	ຄວາມໝາຍຂອງ ວິທີການປ້ອງກັນ (ຕໍ່) .....	16-18
ຮູບ 16.4-2	ນະໂຍບາຍພື້ນຖານສຳລັບບັນຫາຂອງ ການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ .....	16-19
ຮູບ 16.4-3	ນະໂຍບາຍພື້ນຖານສຳລັບບັນຫາການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ .....	16-23
ຮູບ 16.5-1	Basic Concept of Urban Transport on Public Transport .....	16-30
ຮູບ 16.5-2	ຕົວຢ່າງຂອງ ຕາມ່າງເສັ້ນທາງທີ່ຈຳກັດການ .....	16-31
ຮູບ 16.5-3	ການພັດທະນາພື້ນຖານເສັ້ນທາງ ລະບົບ .....	16-31
ຮູບ 16.5-4	Application of Road Functional Highway to the Present Road Network .....	16-33
ຮູບ 16.5-5	ທາງສາຍຫຼັກທີ່ສຳຄັນພ້ອມດ້ວຍທາງລຽບແຄມ .....	16-36
ຮູບ 16.5-6	ສະແດງຕາມ່າງເສັ້ນທາງຂອງ ແບບທີ 2 .....	16-38
ຮູບ 16.5-7	ຕາມ່າງເສັ້ນທາງທີ່ຄົບຖ້ວນພ້ອມດ້ວຍຄວາມກວ້າງຂອງ ເສັ້ນທາງທີ່ຕ້ອງການ .....	16-39
ຮູບ 16.5-8	ວິທີການສຳລັບສ້າງແບບທີ 3 .....	16-40
ຮູບ 16.5-9	Traffic Assignment and V/C Ratio on Roads in Year 2025 .....	16-41
ຮູບ 16.6-1	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຮູບແບບໃນບັນດາປະເທດເອເຊັຍ .....	16-49
ຮູບ 17.2-1	ວິທີການກຳນົດຕາມ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	17-3
ຮູບ 17.2-2	ຕາມ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	17-6

ຮູບ 17.2-3	ຮູບຕັດຂວາງຂອງ ທາງສາຍຫລັກຕົ້ນຕໍ .....	17-8
ຮູບ 17.2-4	ຕົວຢ່າງຮູບຕັດຂວາງພ້ອມດ້ວຍລະບົບຂົນສົ່ງມວນຊົນ .....	17-9
ຮູບ 17.2-5	ຮູບຕັດຂວາງມາດຖານຂອງ ທາງສາຍຫລັກ .....	17-10
ຮູບ 17.2-6	ຕັດທາງຂວາງມາດຖານຂອງ ທາງເຊື່ອມຕໍ່ .....	17-11
ຮູບ 17.3-1	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ໂຄງການທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	17-15
ຮູບ 17.3-2	ສະຖານທີ່ຂອງ ບັນດາໂຄງການຂອງ ທາງແຍກ.....	17-18
ຮູບ 17.3-3	ທາງແຍກທາງ 13 ໃຕ້, ຖະໜົນກຳແພງເມືອງ & ທາງໂພນພະເນົາ.....	17-19
ຮູບ 17.4-1	ໄລຍະຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.....	17-31
ຮູບ 17.5-1	ວິທີການສ້າງຕາມຖານທີ່ໄດ້ສະເໜີ .....	17-36
ຮູບ 17.5-2	ຮູບທາງຕັດສຳລັບການກໍ່ສ້າງສຸດທ້າຍ .....	17-39
ຮູບ 17.5-3	ການຮອງຮັບລະບົບການຂົນສົ່ງມວນຊົນ .....	17-39
ຮູບ 17.5-4	ແຜນຜັງທົ່ວໄປຂອງ ຂົວຮ່ອງວັດໄຕ .....	17-41
ຮູບ 17.5-5	ສະນິດທາງແຍກ .....	17-44
ຮູບ 17.5-6	ຮ່ອງນ້ຳທີ່ມີໃນພື້ນທີ່ສຶກສາ.....	17-54
ຮູບ 17.5-7	ວິທີການຂອງ EIA (ແບບທຳມະດາ) .....	17-64
ຮູບ 18.1-2	ກະແສຂອງ ການວາງແຜນການຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.....	18-5
ຮູບ 18.1-3	ການພັດທະນາລະບົບຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍບັນດາຮູບແບບໃຫມ່.....	18-7
ຮູບ 18.1-4	ລະບົບຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ໄດ້ສະເໜີ.....	18-10
ຮູບ 18.2-1	ກະແສຂອງ ການວາງແຜນການຂອງ ລົດເມ ແລະ ຮູບແບບໃຫມ່ຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ .....	18-12
ຮູບ 18.2-2	ບໍລິມາດການຈະລາຈອນຂອງ ລົດເມ, 2025.....	18-13
ຮູບ 18.2-3	ການກຳນົດລົດເມໃສ່ເຕັມຕາມຖານ .....	18-13
ຮູບ 18.2-4	ແນວຄວາມຄິດທາງເລືອກຂອງ ຕາມຖານລົດເມ. ....	18-14
ຮູບ 18.2-5	ເຂດຂອງ ລົດເມທີ່ໄດ້ສະເໜີ.....	18-15
ຮູບ 18.2-6	ບັນດາຊ່ວງ ແລະ ບັນດາເສັ້ນທາງຂອງ ລົດເມທີ່ໄດ້ສະເໜີ.....	18-18
ຮູບ 18.2-7 (1)	E1 CBD ຫາ ມ/ຊ.....	18-26
ຮູບ 18.2-7 (2)	CBD ຂົວມິດຕະພາບ .....	18-26
ຮູບ 18.2-8	ລະບົບຂອງ BRT (ໃຈກາງ).....	18-28
ຮູບ 18.2-9	ທາງລົດເມທີ່ກຳນົດ (ໃຈກາງ).....	18-28
ຮູບ 19.2-1	ຕົວຢ່າງ 1 ດອນກາງທາງຍົກລະດັບ .....	19-7
ຮູບ 19.2-2	ຕົວຢ່າງ 2 ດອນກາງທາງຍົກລະດັບ .....	19-7
ຮູບ 19.2-1	ການອອກແບບພື້ນຖານຂອງ ຊ່ອງທາງລ້ຽວຂ້າຍສະເພາະຢູ່ທາງແຍກ.....	19-10
ຮູບ 19.2-2	ຮູບຮ່າງລັກສະນະຂອງ ລະບົບຄຸ້ມຄອງຖານຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດການຈະລາຈອນ .....	19-14
ຮູບ 19.5-1	ຕົວຢ່າງຜົນໄດ້ຮັບໂດຍການເລື່ອນຊົ່ວໂມງເຮັດການ .....	19-22
ຮູບ 19.6-1 (1)	ຫມາຍ ໂຕຫນັງສື "ຢຸດ" .....	19-29
ຮູບ 19.6-1 (2)	ຫມາຍໂຕຫນັງສື "ຂັບຊ້າຊ້າ" .....	19-29
ຮູບ 19.6-1 (3)	ເຄື່ອງຫມາຍ"ຊ່ອງທາງລົດຈັກ" .....	19-29
ຮູບ 19.6-1 (4)	ເຄື່ອງຫມາຍ"ຊ່ອງທາງລົດຖີບ" .....	19-29
ຮູບ 19.6-2	ມາດຖານການອອກແບບບັນດາເຄື່ອງຫມາຍຫນ້າທາງຕາມທາງຍາວ .....	19-29
ຮູບ 19.6-3 (1)	ບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ຈະຕິດຕັ້ງເຄື່ອງຫມາຍຫນ້າທາງໃນຕົວເມືອງນະຄອນຫລວງ .....	19-31

ຮູບ 19.6-3 (2)	ບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ຈະຕິດຕັ້ງເຄື່ອງໝາຍໜ້າທາງໃນຕົວເມືອງນະຄອນຫລວງ .....	19-32
ຮູບ 19.6-4	ບັນດາສະຖານທີ່ຈຸດດຳອຸປະຕິເຫດການຈະລາຈອນ ແລະ ສະຖານທີ່ສຶກສາທີ່ໄດ້ເລືອກເຟັ້ນໃນຕົວເມືອງນະຄອນຫລວງ .....	19-39
ຮູບ 19.6-5 (1)	ບັນດາສະພາບປະຈຸບັນຂອງ ເບີ 3: ແຍກໂພນຕ້ອງ.....	19-44
ຮູບ 19.6-5 (2)	ບັນດາມາດຕະການປັບປຸງທີ່ໄດ້ແນະນຳ ເບີ 3: ແຍກໂພນຕ້ອງ .....	19-44
ຮູບ 20.3-1	ການໃຊ້ຈ່າຍປະຈຳປີສຳລັບບັນດາໂຄງການທາງ.....	20-4
ຮູບ 20.3-2	ການໃຊ້ຈ່າຍປະຈຳປີສຳລັບການຈັດຊື້ລົດເມ .....	20-5
ຮູບ 20.4-1	ການປຸງແປງຂອງ ຊ່ອງວ່າງດ້ານການເງິນສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາໂຄງການທາງ ...	20-8
ຮູບ 20.4-2	ການປັບປຸງຜົນປະໂຫຍດຍ້ອນການເພີ່ມຈຳນວນລົດເມ.....	20-11
ຮູບ 23.1-1	ການຮັບປະກັນ ROW ໃນອານາຄົດດ້ວຍການຫ້າກໍ່ສ້າງອາຄານໃໝ່ໃນ ROW ທີ່ໄດ້ກຳນົດ.	23-2
ຮູບ 23.1-2	ບັນດາເຮືອນ/ອາຄານຕາມ ROW ໃໝ່ ແລະ ເກົ່າ.....	23-3
ຮູບ 24.2-1	ແຜນທີ່ສະຖານທີ່ຂອງ ເສັ້ນທາງລົດເມສະເພາະສຳລັບການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ເບື້ອງຕົ້ນ	24-3
ຮູບ 25.1-1	ແຜນທີ່ສະຖານທີ່: ລົດເມສະເພາະລະຫວ່າງ CBS ແລະ ດົງໂດກ.....	25-3
ຮູບ 25.2-1	Student Population by Class.....	25-6
ຮູບ 25.2-2	Student Original by Class .....	25-6
ຮູບ 25.2-3	Traffic Modes for Commuting .....	25-8
ຮູບ 25.2-4	Traffic Mode Plan .....	25-8
ຮູບ 25.2-5	Present Traffic Mode Shares .....	25-9
ຮູບ 25.2-6	Planned Traffic Mode Shares .....	25-9
ຮູບ 25.2-7	Passengers from CBS to NUOL .....	25-10
ຮູບ 25.2-8	Passengers from CBS to NUOL .....	25-10
ຮູບ 25.2-9	Congestion at the peak hour.....	25-10
ຮູບ 25.2-10	Passenger Maneuver at Peak Hour (East).....	25-11
ຮູບ 25.2-11	Bus travel time & speed for round trip (East Route) .....	25-12
ຮູບ 25.2-12	Bus travel time & speed for round trip (Central route) .....	25-12
ຮູບ 25.2-13	Bus Travel Speed.....	25-13
ຮູບ 25.2-14	Student onoff points along BUS.....	25-14
ຮູບ 25.4-1	Road Conditions: Route 3 West (KM6+850) RW=10m.....	25-18
ຮູບ 25.4-2	Road Conditions: Route 1 East (KM0+600) RW=30m.....	25-19
ຮູບ 25.4-3	Intersection Location at NUOL.....	25-19
ຮູບ 25.4-4	ບໍລິມາດການຈະລາຈອນທິດທາງດຽວຢູ່ທາງແຍກT4/12.....	25-20
ຮູບ 25.4-5	ບໍລິມາດການຈະລາຈອນທິດທາງດຽວຢູ່ທາງແຍກT3/11 .....	25-21
ຮູບ 25.4-6 (1)	Present University Road Condition: (KM 0+150) RW=20m (To M/C Parking).	25-22
ຮູບ 25.4-6 (2)	Present University Road Condition: (KM 0+450) RW=9~12m .....	25-22
ຮູບ 25.4-6 (3)	Present University Road Condition: (KM1+550) RW >20m (New Bus Terminal) .....	25-22
ຮູບ 25.4-7	Bus Circulation Plan in University Zone .....	25-23
ຮູບ 25.4-8 (1)	ການປັບປຸງທາງແຍກ (T4-I2) ເຂົ້າຫາເສັ້ນທາງມະຫາວິທະຍາໄລ.....	25-24
ຮູບ 25.4-8 (2)	ການປັບປຸງທາງແຍກ (T3-I1) ປະຕູເຂົ້າມະຫາວິທະຍາໄລ ແລະ ເສັ້ນທາງໃຈກາງ.....	25-25
ຮູບ 25.4-8 (3)	ການປັບປຸງທາງແຍກ (I3) ອອກຈາກສະຖານີລົດເມໃໝ່ .....	25-26

ຮູບ 25.5-1	ສະຖານທີ່ທີ່ໄດ້ເລືອກສຳລັບສະຖານີລົດເມໃໝ່ .....	25-27
ຮູບ 25.5-2	University Bus Terminal Plan.....	25-27
ຮູບ 25.5-3	Langxan Road Traffic.....	25-28
ຮູບ 25.5-4	ແຜນແລ່ນລົດເມວຽນຂອງ CBD.....	25-28
ຮູບ 25.5-5	Bus Stop at University Gate .....	25-29
ຮູບ 25.5-6	Bus Stop Sign at University Road.....	25-29
ຮູບ 25.7-1	Acceptable Bus Fare.....	25-32
ຮູບ 25.8-1	Fare Reduction Rate and FIRR .....	25-38

## ບັນດາຕົວຫຍໍ້

AC	ອາດສະຟານ ຄອນກຣີດ
ADB	ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ
AFD	ອົງການພັດທະນາຂອງ ຝຣັ່ງ
ATC	ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທາງອາກາດ
BOOT	ກໍ່ສ້າງ, ເປົ້າເຈົ້າຂອງ, ດຳເນີນການ ແລະ ມອບໂອນ
BOT	ກໍ່ສ້າງ, ດຳເນີນການ ແລະ ມອບໂອນ
BRT	ການຂົນສົ່ງມວນຊົນທີ່ໄວ
BST	ປູຢາງ
CBS	ສະຖານີກາງຂອງ ລົດເມ
CCTV	ໂທລະພາບວົງຈອນປິດ
CDR	ອັດຕາການຕາຍແບບບໍ່ໄດ້ວິເຄາະ
CPC	ຄະນະກຳມະການແຜນການ ແລະ ການຮ່ວມມື
DANIDA	ອົງການການພັດທະນາສາກົນ ເດັນມາກ
DCTPC	ພະແນກ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ນະຄອນຫລວງ
DHUP	ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ
DOE	ພະແນກ ສຶກສາ ນະຄອນຫລວງ
DOT	ກົມ ຂົນສົ່ງ
DOV	ກົມການບິນ
DPACS	ພະແນກ ຄຸ້ມຄອງລັດ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ
DPR	ອົງການຮັບຜິດຊອບການພັດທະນາໂຄງການ
DRB	ກົມ ຂົວທາງ
DTP	ກົມ ໂທລະຄົມມະນາຄົມ ແລະ ໄປສະນີ
ECC	ໃບຢັ້ງຢືນການປະຕິບັດຕາມສິ່ງແວດລ້ອມ
EIA	ການຕີລາຄາຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ
EIRR	ອັດຕາການກຸ້ມທຶນດ້ານເສດຖະກິດ
EMDPs	ແຜນການພັດທະນາຂົນສົ່ງສ່ວນໜ້ອຍ
EMP	ແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ
EPL	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປ້ອງກັນສິ່ງແວດລ້ອມ
EST	ການຂົນສົ່ງທີ່ມີສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍືນຍົງ
EU	ສະຫະພາບ ເອີລົບ
FIRR	ອັດຕາການກຸ້ມທຶນດ້ານການເງິນ
FS	ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້
GDP	ຜົນຜະລິດລວມຍອດພາຍໃນ
GEF	ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມລວມ



GMS	ອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ
GOJ	ລັດຖະບານ ແຫ່ງປະເທດຍີ່ປຸ່ນ
GOL	ລັດຖະບານແຫ່ງສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
GNI	ລາຍໄດ້ລວມແຫ່ງຊາດ
GPS	ລະບົບບອກຈຸດທີ່ຕັ້ງ
GRDP	ຜົນຜະລິດລວມຍອດຂອງ ເຂດ
GVA	ມູນຄ່າເພີ່ມລວມ
ICOR	ຕົ້ນທຶນເພີ່ມ – ການປັນສ່ວນຜົນໄດ້ຮັບ
IEE	ການກວດສອບສິ່ງແວດລ້ອມຂັ້ນຕົ້ນ
IMF	ກອງທຶນການເງິນລະຫວ່າງປະເທດ
ISA	ການຕີລາຄາດ້ານສັງຄົມຈັບຕົ້ນ
IUCN	ສະຫະພັນສາກົນເພື່ອປົກປັກຮັກສາທຳມະຊາດ ແລະ ຊັບພະຍາກອນ ທຳມະຊາດ
JBIC	ທະນາຄານຍີ່ປຸ່ນສຳລັບການຮ່ວມມືສາກົນ
JFPR	ກອງທຶນຍີ່ປຸ່ນສຳລັບການຫລຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ
JICA	ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ
LACRs	ບົດລາຍງານການໄດ້ມາຂອງ ທີ່ດິນ ແລະ ການທົດແທນ
LAL	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ
Lao PDR	ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
LDCs	ບັນດາປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ
LECS	ການສຳຫລວດການໃຊ້ຈ່າຍຂອງ ລາວ
MCTPC	ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ
MDG	ບັນດາເປົ້າໝາຍຂອງ ການພັດທະນາສະຫະສະວັດ
MIH	ກະຊວງ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຫັດຖະກຳ
MOFA	ກະຊວງການຕ່າງປະເທດ
MOH	ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ
MOS	ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ
MRT	ການຂົນສົ່ງມວນຊົນ
NBCA	ພື້ນທີ່ປົກປັກຮັກສາຊີວະນາໆພັນແຫ່ງຊາດ
NBS	ສະຖານີລິດໂດຍສານສາຍເໜືອ
NEDA	ອົງການພັດທະນາ ແລະ ເສຖະກິດແຫ່ງຊາດ
NGO	ອົງການທີ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດຖະບານ
NMT	ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ມີເຄື່ອງຈັດ
NORAC	ອົງການເພື່ອການຮ່ວມມືການພັດທະນາປະເທດນອກແວ
NRSC	ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຖະຫນົນ
NSC	ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ

NSEDP	ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ
OD	ຕົ້ນທາງ ແລະ ປາຍທາງ
ODA	ການຊ່ວຍເຫລືອການພັດທະນາ
O&M	ການດຳເນີນການ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ
PIP	ແຜນການລົງທຶນຂອງ ລັດ
PMO	ຫ້ອງວ່າການສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ
PPA	ການຕີລາຄາຄວາມທຸກຍາກແບບມີສ່ວນຮ່ວມ
PPP	ການມີສ່ວນຮ່ວມລັດ ເອກະຊົນ
RA	ອົງການທາງລົດໄຟ
RMP	ແຜນງານການຄຸ້ມຄອງເສັ້ນທາງ
ROW	ເຂດປອດໄພ
RP	ແຜນການຕັ້ງຖິ່ນຖານ
SA	ການຕີລາຄາດ້ານສັງຄົມ
SBS	ສະຖານີໂດຍສານສາຍໃຕ້
SED	ພະແນກສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ
SIDA	ອົງການພັດທະນາສາກົນປະເທດຊູແອດ
SRT	ການທາງລົດໄຟແຫ່ງປະເທດໄທ
STEA	ອົງການວິທະຍາສາດ ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ
TDM	ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຂົນສົ່ງ
TFR	ອັດຕາການຈະເລີນພັນທັງໝົດ
TOR	ເງື່ອນໄຂ
TPD	ກົມຕຳຫລວດຈາລະຈອນ
UDAA	ອົງການພັດທະນາ ແລະ ບໍລິຫານຕົວເມືອງ
UN	ສະຫະປະຊາຊາດ
UNCRD	ສູນກາງການພັດທະນາພາກພື້ນຂອງ ອົງການສະຫະປະຊາຊາດ
UNCTAD	ກອງປະຊຸມສະຫະປະຊາຊາດກ່ຽວກັບການຄ້າ ແລະ ການພັດທະນາ
UNDP	ອົງການສະຫະປະຊາຊາດເພື່ອການພັດທະນາ
URI	ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າຜັງເມືອງ
VUDAA	ອົງການພັດທະນາ ແລະ ບໍລິຫານຕົວເມືອງ ນະຄອນຫລວງ
VUISP	ໂຄງການໂຄງລ່າງ ແລະ ການບໍລິຫານຕົວເມືອງ ນະຄອນຫລວງ
VWU	ສະຫະພັນແມ່ຍິງ ນະຄອນຫລວງ
WASA	ອົງການນໍ້າປະປາ
WWF	ກອງທຶນສາກົນເພື່ອທຳມະຊາດ

ພາກທີ I

ຄຳແນະນຳ

ບົດທ 1

ການສຶກສາ

# ບົດທີ 1. ການສຶກສາ

## 1.1. ຄວາມເປັນມາ

ນັບແຕ່ຊຸມປີ 1990 ເປັນຕົ້ນມາ, ຈຳນວນພາຫະນະຢູ່ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນເປັນຈຳນວນຫລວງຫລາຍ ນີ້ກໍ່ຍ້ອນເສດຖະກິດມີການຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງໄວ. ໂດຍສະເພາະ, ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຊຶ່ງມີປະຊາກອນປະມານ 693,000 ຄົນ, ການຂຶ້ນທະບຽນ ຂອງຍານພາຫະນະໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫລວງຫລາຍ ຈາກປະມານ 80,000 ຄັນໃນປີ 1990 ມາເປັນປະມານ 220,000 ຄັນໃນປີ 2004. ທ່າວຮຽງດັ່ງກ່າວຄາດວ່າຈະສືບຕໍ່ໃນອານາຄົດ. ການຈະລາຈອນໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ສ່ວນຫລາຍແມ່ນປະເພດຍານພາຫະນະ ສອງລໍ້ ຊຶ່ງມີປະມານ 65%. ນອກນັ້ນ, ເມື່ອບໍ່ດົນມານີ້ ຍານພາຫະນະ ສີ່ລໍ້ ກໍ່ໄດ້ມີເພີ່ມຂຶ້ນເຊັ່ນດຽວກັນ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ການຈະລາຈອນຢູ່ ຕາມເສັ້ນທາງສາຍຫລັກຈຶ່ງມີຍານພາຫະນະຫລາຍຊະນິດແລ່ນປະສົມກັນ.

ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ອັດຕາການເກີດອຸປະຕິເຫດ ຂອງການຈະລາຈອນ ແລະ ອັດຕາການເສຍຊີວິດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຍັງສູງຖ້າທຽບໃສ່ຕົວເມືອງອື່ນໆ ຍ້ອນວ່າ ໂຄງລ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງບໍ່ໄດ້ຮັບການພັດທະນາ, ລະບົບການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນບໍ່ທັນດີ ແລະສັງຄົມຍັງບໍ່ທັນເຂົ້າໃຈຄວາມປອດໄພ ຂອງການຈະລາຈອນ.

ອີງຕາມສະພາບການດັ່ງກ່າວ, ລັດຖະບານແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ (ລປລ) ຈຶ່ງໄດ້ຂໍການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານເຕັກນິກ ຈາກລັດຖະບານແຫ່ງປະເທດຍີ່ປຸ່ນ (ລປຍ) ເພື່ອດຳເນີນການສຶກສາແຜນແມ່ບົດຄວາມປອດໄພ ຂອງການຈະລາຈອນແບບຄົບຊຸດໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ຕອບສະຫນອງຕາມການຮ້ອງຂໍດັ່ງກ່າວ, ລປຍ ໄດ້ຕົກລົງໃຫ້ດຳເນີນການສຶກສາ ແລະມອບຫມາຍໃຫ້ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (ໄຈກາ), ອົງການລັດຮັບຜິດຊອບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນການຮ່ວມມືດ້ານເຕັກນິກຂອງ ລປຍ ເປັນຜູ້ດຳເນີນການ. ໃນເດືອນ ພະຈິກ 2004, ໄຈກາ ໄດ້ສົ່ງທົມກະກຽມການສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນມາຍັງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ເພື່ອ ປຶກສາຂອບເຂດຂອງ ການສຶກສາດັ່ງກ່າວ.

ໃນການກະກຽມການສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນນັ້ນ, ລປລ ແລະທົມກະກຽມສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນຂອງ ໄຈກາ ໄດ້ພົບປະກັນຫລາຍຄັ້ງ ແລະໄດ້ຕົກລົງວ່າ: ຫົວຂໍ້ ຂອງການສຶກສາຈະໄດ້ດັດແປງຈາກ ການວາງແຜນຄວາມປອດໄພ ຂອງການຈະລາຈອນ ມາເປັນການວາງແຜນການພັດທະນາການຄົມມະນາຄົມໃນຕົວເມືອງ ຊຶ່ງໃສ່ຊື່ວ່າ “ການສຶກສາແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ” (ການສຶກສາ). ຍ້ອນວ່າຄວາມປອດໄພ ຂອງການຈະລາຈອນບໍ່ສາມາດຈະຮັບປະກັນໄດ້ ໂດຍບໍ່ມີມາດຕະການແບບຄົບຊຸດ ອີງຕາມແຜນຍຸດທະສາດ ຂອງການພັດທະນາການຂົນສົ່ງ ຂອງຕົວເມືອງ ແລະຄວນໄດ້ພິຈາລະນາຄວາມປອດໄພ ຂອງການຈະລາຈອນໂດຍອີງໃສ່ແຜນການພັດທະນາການຂົນສົ່ງ ຂອງຕົວເມືອງ.

ໃນເດືອນ ກຸມພາ 2005, ກະຊວງ ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ໄຈກາ ໄດ້ຕົກລົງ ຂອບເຂດໜ້າວຽກຂອງ ການສຶກສານຳກັນ.

ຈາກການສຶກສາການກະກຽມຄັ້ງທຳອິດນັ້ນ ເຫັນໄດ້ວ່າ ມີຫລາຍແຜນການ ແລະ ໂຄງການທີ່ກະທົບໃສ່ ສະພາບ ຂອງການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ຕົວຢ່າງ “ແຜນປະຕິບັດງານແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມ ປອດໄພທາງຖະໜົນ 2005-2010” ກຳລັງໄດ້ຮັບການປະຕິບັດພາຍໃຕ້ການຮ່ວມມືຈາກ ທະນາຄານ ພັດທະນາອາຊີ. ແຜນນີ້ກວມເອົາການພັດທະນາລະບົບການເກັບກຳ ແລະ ການວິໄຈຂໍ້ມູນອຸປະຕິ ເຫດ ຂອງການຈະລາຈອນ, ກິດຈະການກ່ຽວກັບການໃຫ້ການສຶກສາການຈະລາຈອນ ແລະ ການຍົກສະ ມັດຕະພາບລະບົບການຈັດຕັ້ງ ລວມທັງການຊ່ວຍເຫລືອໃນການພັດທະນາບັນດາຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ລະ ບຽບການ. ນອກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ປັບປຸງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຈະລາຈອນບາງຢ່າງ, ສ່ວນ ໃຫຍ່ແມ່ນຜ່ານການຊ່ວຍເຫລືອ ຂອງຜູ້ໃຫ້ທຶນ ເປັນຕົ້ນການປັບປຸງທາງເລກ 1 ຂອງ ນະຄອນຫລວງວຽງ ຈັນ ໂດຍປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ແລະ ການຕິດຕັ້ງໄຟຈະລາຈອນຕາມແຍກທີ່ສຳຄັນ ໂດຍ ປະເທດຝຣັ່ງ.

ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ແຜນການພັດທະນາການຂົນສົ່ງ ຂອງຕົວເມືອງສຳລັບນະຄອນຫລວງວຽງຈັນບໍ່ທັນໄດ້ ສ້າງຂຶ້ນ. ສຳລັບແຜນພັດທະນາຕົວເມືອງນັ້ນ, ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ “ແຜນແມ່ບົດການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແຕ່ປີ 2000-2010” ຊຶ່ງກຳກັງຈະໝົດອາຍຸໃນ ປີ 2010 ນີ້ ແລະ ຄາດວ່າຈະໄດ້ປັບປຸງຄືນໃໝ່.

ໃນຄວາມເປັນມາດັ່ງກ່າວຂ້າງເທິງ, ກ່ອນເລີ່ມການສຶກສາ, ໃນເດືອນ ທັນວາ 2006, ໄຈກາ ໄດ້ສົ່ງທຶນ ງານສຶກສາກະກຽມຄັ້ງທີ 2 ມາຍັງ ສ.ປ.ປ ລາວ ເພື່ອສຶກສາສະພາບການຈະລາຈອນ ແລະ ການຂົນ ສົ່ງ ຂອງຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນອີກ. ທຶນງານໄດ້ປະຊຸມກັບພະນັກງານ ຂອງກະຊວງ ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຫລາຍຄັ້ງ, ສອງຝ່າຍໄດ້ຕົກລົງທົບທວນຂອບເຂດ ຂອງໜ້າວຽກ.

ອີງຕາມການຕົກລົງທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນບົດບັນທຶກ ຂອງກອງປະຊຸມຂ້າງເທິງ, ການສຶກສານີ້ຈະໄດ້ກຳນົດ ບັນດາຈຸດທີ່ຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ຂອງຕົວເມືອງທັງທາງດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ດ້ານໂຄງບົນຕ່າງໆ, ສະເໜີແຜນທີ່ເຫມາະສົມສຳລັບການປັບປຸງ ແລະ ສ້າງແຜນແມ່ບົດສຳລັບ ການຂົນສົ່ງແບບຄົບຊຸດ ສຳລັບນະຄອນຫລວງໂດຍກຳນົດເອົາປີ 2025 ເປັນປີເປົ້າໝາຍ, ເປັນໂຄງປະ ກອບໜຶ່ງ ຂອງການວາງແຜນຕົວເມືອງ.

ການສຶກສາກວມ 5 ຕົວເມືອງສຳຄັນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ : (1) ຈັນທະບູລີ, (2) ຫາດຊາຍຟອງ, (3) ສີໂຄດຕະບອງ, (4) ສີສັດຕະນາກ ແລະ (5) ໄຊເສດຖາ. ໃນອານາຄົດ, ພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງ ອາດສາມາດຂະຫຍາຍ ອອກກາຍ 5 ຕົວເມືອງດັ່ງກ່າວເຊັ່ນ ການສ້າງຕົວເມືອງຕາມທາງຫລວງແຫ່ງຊາດສາຍຫລັກ ແລະ ຕົວເມືອງໃໝ່ທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້. ໃນກໍລະນີດັ່ງກ່າວ, ພື້ນທີ່ຂ້າງຄຽງກັບ 5 ຕົວເມືອງກໍຈະໄດ້ລວມເຂົ້າ ເປັນພື້ນທີ່ ຂອງການສຶກສານີ້.

## 1.2. ຈຸດປະສົງຂອງ ການສຶກສາ

ຈຸດປະສົງ ຂອງການສຶກສາ ແມ່ນ :

- ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂອງ ການຂົນສົ່ງຂອງຕົວເມືອງແບບຄົບຊຸດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ,
- ກະກຽມແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຂອງແຜນແມ່ບົດ,
- ດຳເນີນການສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນຄວາມເປັນໄປໄດ້ ແລະ
- ດຳເນີນການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດໃຫ້ພະນັກງານຄູ່ຮ່ວມງານໃນເວລາດຳເນີນການສຶກສາ.

## 1.3. ການຈັດຕັ້ງ ຂອງການສຶກສາ

ທິມງານສຶກສາທີ່ ໄຈກາ ໄດ້ຈັດຕັ້ງຂຶ້ນໂດຍການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງ ກະຊວງ ຄຂປກ ແລະອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອື່ນໆເປັນຜູ້ດຳເນີນການສຶກສາ.

ຄະນະຮັບຊີ້ນຳໂຄງການ ທີ່ລັດຖະບານໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ການສຶກສາໄດ້ດຳເນີນໄປ ຢ່າງໂລ່ງລຽນ ແລະເພື່ອຄຸ້ມຄອງ ແລະທົບທວນຄວາມຄືບໜ້າ ຂອງການສຶກສາຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ບັນດາທ່ານດັ່ງນີ້ :

1.ທ່ານ ບຸນຈັນ ສິນທະວົງ, ຮອງເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງ	ປະທານ
2.ທ່ານ ບົວເພັດ ໄຊຍະສານ, ຮອງຫົວໜ້າກົມຂົນສົ່ງ ກະຊວງ ຄຂປກ	ກຳມະການ
3.ທ່ານ ບໍ່ທອງ ໂງ່ນພະຈັນ, ຮອງຫົວໜ້າກົມຂົວທາງ ກະຊວງ ຄຂປກ	ກຳມະການ
4.ທ່ານ ແທ່ນຄຳ ທອງບິນ, ຮອງຫົວໜ້າກົມເຄຫາ ແລະຜັງເມືອງ ກະຊວງ ຄຂປກ	ກຳມະການ
5.ທ່ານ ເກດແກ້ວ ສີຫາລາດ, ຮອງປະທານ ອພບ	ກຳມະການ
6.ທ່ານ ແກ້ວພິລາວັນ ອາໄພລາດ, ຫົວໜ້າສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າຜັງເມືອງ	ກຳມະການ
7.ທ່ານ ສິມນິກ ຈັນດາລາ, ຫົວໜ້າພະແນກ ຈະລາຈອນ ກະຊວງ ປກສ	ກຳມະການ
8.ທ່ານ ຄຳແພງ ໄຊຊຸລິ, ຮອງຫົວໜ້າພະແນກ ຄຂປກ ນະຄອນຫລວງ	ກຳມະການ

ລັດຖະບານໄດ້ສ້າງຕັ້ງທິມຄູ່ຮ່ວມງານ ເພື່ອຮ່ວມງານກັບທິມງານສຶກສາ ໃນການດຳເນີນການສຶກສາ. ທິມຄູ່ຮ່ວມງານປະກອບດ້ວຍ ກົມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຂອງກະຊວງ ຄຂປກ ແລະຂອງອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອື່ນໆ.

1.ດຣ. ບຸນຕາ ອ່ອນນາວົງ, ກົມຂົນສົ່ງ	ຜູ້ປະສານງານໂຄງການ
2.ທ່ານ ວິໄລພັນ ໄຊຍະວົງ, ກົມຂົນສົ່ງ	ຜູ້ຊ່ວຍຜູ້ປະສານງານໂຄງການ
3.ທ່ານ ຄຳຜາຍ ສຸວັດດີ, ພະແນກ ຄຂປກ	ຜູ້ຊ່ວຍຜູ້ປະສານງານໂຄງການ

4.ທ່ານ ວິລະຈິດ ດວງຈັນ, ກົມເຄຫາຜັງເມືອງ

ກຳມະການ

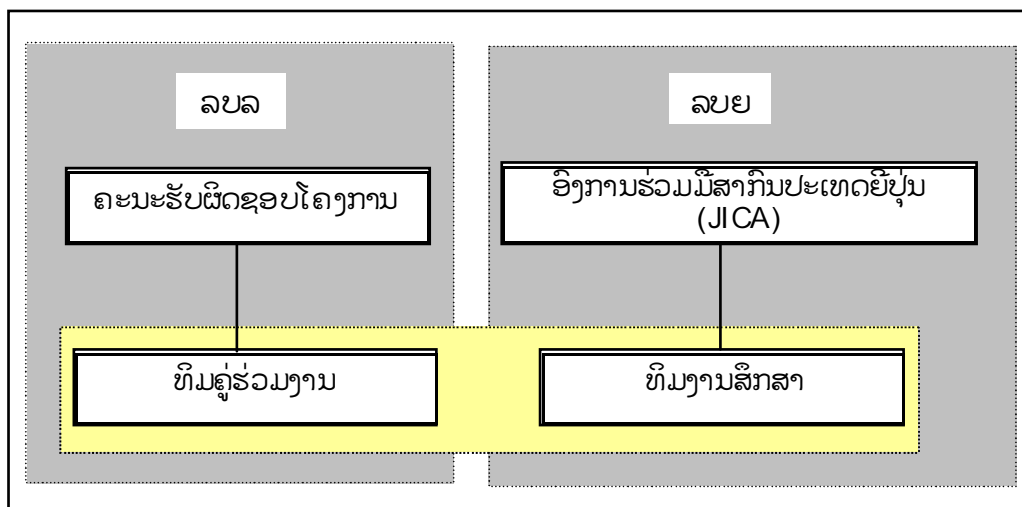
5. ທ່ານ ຄຳເພັດ ພິງຮາດສະສີ, ອພບ

ກຳມະການ

ທີມງານສຶກສາຂອງ ໄຈກາ ປະກອບດ້ວຍບັນດາຜູ້ຊ່ຽວຊານດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| 1. ທ່ານ ກຸນິຣິໂກະ ຊາວາໂນ  | ຫົວໜ້າທີມງານ/ອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ລະບົບ<br>(ແຕ່ເດືອນ ເມສາ ຫາ ວັນທີ 10 ກໍລະກົດ 2007) |
| 1. ທ່ານ ຕັດສຸຍຸກິ ຊາກູຣາຍ | ຫົວໜ້າທີມງານ/ອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ລະບົບ<br>(ແຕ່ວັນທີ 11 ກໍລະກົດ 2007)               |
| 2. ທ່ານ ອິວາເນະ ມິສຸໂນະ   | ການພັດທະນາຕົວເມືອງ/ແຜນນຳໃຊ້ທີ່ດິນ   |
| 3. ດຣ. ຊິງໂກະ ໂກເຊ        | ຮອງຫົວໜ້າທີມງານ/ແຜນການຄົມມະນາຄົມ/ແຜນອຸປະກອນ<br>ການຄົມມະນາຄົມ                            |
| 4. ທ່ານ ໄກອິຈິ ມູຣາກາມິ   | ແຜນພັດທະນາ ຖະໜົນ  |
| 5. ທ່ານ ໂຕຊິໂນຣິ ໂຕຕາ     | ຮອງຫົວໜ້າທີມງານ/ແຜນຂົນສົ່ງມວນຊົນ  |
| 6. ທ່ານ ຣິຢູຈິ ອູເອະໂນະ   | ສຳຫລວດການຈະລາຈອນ/ຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂອງ<br>ການຂົນສົ່ງ                                    |
| 7. ທ່ານ ຢາຊູໂອະ ນາເບຊິມາ  | ແຜນຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ  |
| 8. ທ່ານ ຮິໂຣໂອະ ຕາເກດະ    | ວິໄຈເສຖະກິດ ແລະ ການເງິນ   |
| 9. ທ່ານ ຢູຈິ ຮາຕາເກຢາມາ   | ຄົ້ນຄວ້າ ສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ   |

ການຈັດຕັ້ງຂອງ ການສຶກສາແມ່ນໄດ້ສະແດງໃນຮູບ 1.3- 1



ຮູບ 1.3-1 ແຜນໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ



## 1.4. ຂອບຂອງ ການສຶກສາ

ການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ວຽກທັງໝົດຂອງ ການສຶກສາແມ່ນໄດ້ສະແດງຢ່າງເປັນລະບົບໃນຕາຕະລາງ 1.4-1 ຊຶ່ງແບ່ງເປັນຂັ້ນຕອນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

- ຂັ້ນຕອນທີ 1 ຂອງ ການສຶກສາຢູ່ຍີ່ປຸ່ນ : 0.2 ເດືອນ (ເມສາ 2007)
- ຂັ້ນຕອນທີ 1 ຂອງ ການສຶກສາຢູ່ ສ.ປ.ປ.ລາວ : 7.3 ເດືອນ (ເມສາ 2007 ຫາ ພະຈິກ 2007)
- ຂັ້ນຕອນທີ 2 ຂອງ ການສຶກສາຢູ່ຍີ່ປຸ່ນ : 0.5 ເດືອນ (ທັນວາ 2007)
- ຂັ້ນຕອນທີ 2 ຂອງ ການສຶກສາຢູ່ ສ.ປ.ປ.ລາວ : 3.0 ເດືອນ (ທັນວາ 2007 ຫາ ມີນາ 2008 )
- ຂັ້ນຕອນທີ 3 ຂອງ ການສຶກສາຢູ່ ສ.ປ.ປ.ລາວ : 1.5 ເດືອນ (ພຶດສະພາ 2008 ຫາ ມິຖຸນາ 2008 )
- ຂັ້ນຕອນທີ 3 ຂອງ ການສຶກສາຢູ່ຍີ່ປຸ່ນ : 0.2 ເດືອນ (ກໍລະກົດ 2008)

ບັນດາໜ້າວຽກໃນແຕ່ລະຂັ້ນຕອນມີດັ່ງນີ້ :

- **ຂັ້ນຕອນທີ 1 ຂອງ ການສຶກສາຢູ່ຍີ່ປຸ່ນ**
  - (1) ກຽມການສຶກສາຢູ່ຍີ່ປຸ່ນ
- **ຂັ້ນຕອນທີ 1 ຂອງ ການສຶກສາຢູ່ ສ.ປ.ປ.ລາວ**
  - (2) ສະເໜີ ແລະ ປຶກສາຫາລືບົດລາຍງານເບື້ອງຕົ້ນ
  - (3) ສ້າງຕັ້ງການຈັດຕັ້ງສໍາລັບການສຶກສາ
  - (4) ວິໄຈສະພາບການຂົນສົ່ງ ໃນປະຈຸບັນ ແລ ກໍານົດເນື້ອໃນ ແລະບັນດາບັນຫາ ຂອງການຂົນສົ່ງ
  - (5) ປຶກສາຫາລື, ກະກຽມ ແລະສະເໜີບົດລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າຂອງ ການສຶກສາ
  - (6) ສ້າງທາງເລືອກໃນການພັດທະນາຕົວເມືອງ
  - (7) ຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຂົນສົ່ງ
- **ຂັ້ນຕອນທີ 2 ຂອງ ການສຶກສາຢູ່ຍີ່ປຸ່ນ**
  - (8) ກະກຽມບົດລາຍງານຊົ່ວຄາວ
- **ຂັ້ນຕອນທີ 2 ຂອງ ການສຶກສາຢູ່ ສ.ປ.ປ.ລາວ**
  - (9) ສະເໜີ ແລະ ປຶກສາຫາລື ບົດລາຍງານຊົ່ວຄາວ
  - (10) ສ້າງແຜນແມ່ບົດ ການຄົ້ນຄວ້າຄົ້ນຄ້ວາໃນຕົວເມືອງ
  - (11) ສ້າງແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະແຜນດໍາເນີນງານໄລຍະສັ້ນ
- **ຂັ້ນຕອນທີ 3 ຂອງ ການສຶກສາຢູ່ ສ.ປ.ປ.ລາວ**
  - (12) ສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນຄວາມເປັນໄປໄດ້ ໂຄງການທີ່ໄດ້ຄັດເລືອກໄວ້
  - (13) ບົດແນະນໍາ ແລະບົດສະຫລຸບ
  - (14) ກະກຽມ, ສະເໜີ ແລະປຶກສາຫາລື ຮ່າງບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

- ຂັ້ນຕອນທີ 3 ຂອງ ການສຶກສາຢູ່ຍີ່ປຸ່ນ  
(15)ກະກຽມ ແລະ ສະເໜີ ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ.

ໃນເວລາດຳເນີນການສຶກສາ, ກອງປະຊຸມວິຊາການ ແລະ ການສຳມະນາໄດ້ຈັດຂຶ້ນດັ່ງນີ້:

- ກອງປະຊຸມຄະນະຊີ້ນຳໂຄງການຄັ້ງທີ 1 : 02 ພຶດສະພາ 2007
- ກອງປະຊຸມຄະນະຊີ້ນຳໂຄງການຄັ້ງທີ 2 : 10 ພຶດສະພາ 2007
- ກອງປະຊຸມຄະນະຊີ້ນຳໂຄງການຄັ້ງທີ 3 : 16 ພຶດສະພາ 2007
- ກອງປະຊຸມຄະນະຊີ້ນຳໂຄງການຄັ້ງທີ 4 : 10 ສິງຫາ 2007
- ກອງປະຊຸມຄະນະຊີ້ນຳໂຄງການຄັ້ງທີ 5 : 15 ມັງກອນ 2008
- ກອງປະຊຸມຄະນະຊີ້ນຳໂຄງການຄັ້ງທີ 6 : 13 ມີນາ 2008
  
- ກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືຄັ້ງທີ 1 : 15 ສິງຫາ 2007
- ກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືຄັ້ງທີ 2 : 16 ສິງຫາ 2008
  
- ພິທີມອບຮັບແຜນແມ່ບົດ : 23 ກໍລະກົດ 2008

ຕາຕະລາງ 1.4-1 ແຜນຜັງການວຸ່ມເນີນການສຶກສາ

Year	2007												2008					
	Apr.	May	Jun.	Jul.	Aug.	Sep.	Oct.	Nov.	Dec.	Jan.	Feb.	Mar.	Apr.	May	Jun.	Jul.		
Study Stage	First Stage Study in Lao PDR												Third Stage Study in Lao PDR					
Report	Pre-Study in Japan ▲ IC/R												Study in Japan ▲ DF/R			Study in Japan ▲ F/R		
STUDY ITEMS AND PROCEDURES	(1) (2) (3)	Presentation & Discussion of Inception Report																
	(4)	Analysis of Current Transport Conditions and Identification of Transport Problems and Issues a) Review of transport related laws, policies, plans and projects b) Traffic surveys including road inventory survey c) Preparation of database on urban traffic d) Analysis of urban transport e) Analysis of financial conditions																
	(5)	Presentation & Discussion of Progress Report																
	(6)	Formulation of Urban Development Scenario a) Analysis of urban development problems and issues b) Establishment of urban development visions and policies c) Formulation of urban development scenario																
	(7)	Transport Demand Forecast a) Establishment of Socio-economic framework b) Transport model building and transport demand forecast																
	(8)	Preparation of Interim Report																
	(9)	Presentation & Discussion of Interim Report																
	(10)	Formulation of Urban Transport Master Plan a) Establishment of urban transport development strategies b) Formulation of urban transport master plan																
	(11)	Formulation of Implementation Plan and Short-term Action Plan a) Selection of priority program/projects b) Formulation of implementation plan c) Evaluation of implementation plan d) Formulation of short-term action plan e) Recommendations on organization and system for implementation																
	(12)	Pre-feasibility Study of Selected Project																
	(13)	Preparation of Final Report																
	(14) (15)	Conclusion & Recommendations																
	(16)	Presentation & Discussion of Draft Final Report																
																		Seminar
																		Third Workshop
																		Second Workshop
																	First Workshop	

ພາກທີ II

ສະພາບປະຈຸບັນ

ບົດທ 2

ໂຄງຮ່າງຂອງ ພື້ນທີ່ການສຶກສາ

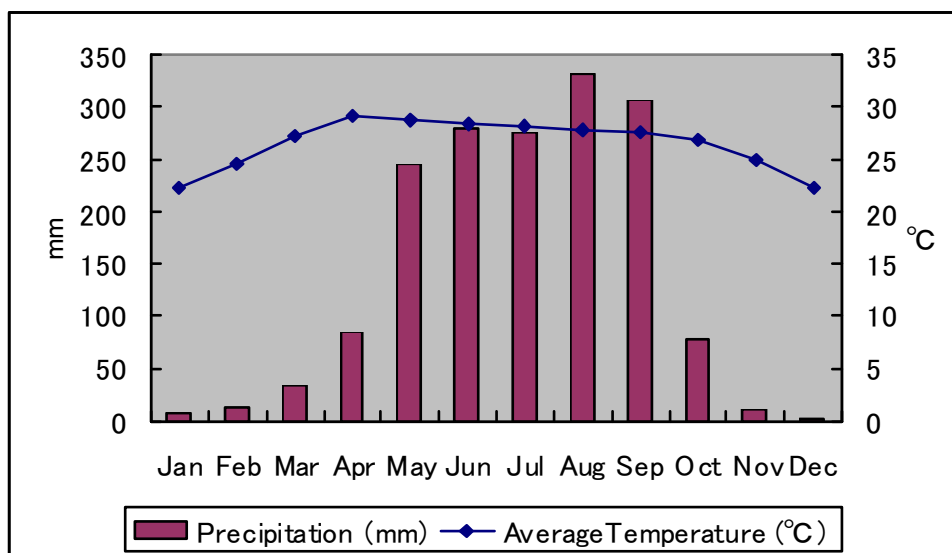
## ບົດທີ 2 ໂຄງສ້າງຂອງ ພື້ນທີ່ການສຶກສາ

### 2.1. ໂຄງສ້າງດ້ານກາຍະພາບ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ (ສ.ປ.ປ ລາວ ຫລື ລາວ) ເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດທະເລ ມີຊາຍແດນທາງເໜືອຕິດກັບ ຈີນ ແລະມຽນມາ, ທາງຕາເວັນອອກຕິດກັບ ຫວຽດນາມ, ທາງໃຕ້ຕິດກັບກຳປູເຈັຍ ແລະ ທາງຕາເວັນຕົກຕິດກັບໄທ. ເມືອງເອກຂອງ ສ.ປ.ປ ລາວ ແມ່ນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຕັ້ງຢູ່ທີ່ພຽງຕິດກັບທິດຕາເວັນອອກ ຂອງນ້ຳຂອງຊຶ່ງເປັນສູນກາງດ້ານເສດຖະກິດຂອງລາວ. ເນື້ອທີ່ທັງໝົດຂອງ ປະເທດມີ 236,800 ກມ2.

#### 2.1.1. ອຸຕຸນິຍົມວິທະຍາ

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນຕັ້ງຢູ່ທີ່ທິດຕາເວັນຕົກສ່ຽງໃຕ້ຂອງປະເທດ. ອາກາດ ຂອງຕົວເມືອງໄດ້ຖືກຈັດໃຫ້ຢູ່ໃນປະເພດມໍລະສຸມເຂດຮ້ອນ ມີສອງ ລະດູ, ລະດູແລ້ງ ແລະລະດູຝົນ. ໃນລະດູແລ້ງ, ປົກກະຕິແຕ່ເດືອນພະຈິກ ຫາ ມີນາ, ອຸນຫະພູມສະເລັ່ຍແມ່ນ 24.2 ອົງສາເຊ ແລະຝົນຕົກບາງໂອກາດ. ໃນລະດູຝົນ, ປົກກະຕິແຕ່ເດືອນ ເມສາ ຫາ ຕຸລາ, ອຸນຫະພູມສະເລັ່ຍ ແມ່ນ 28.0 ອົງສາເຊ ແລະແຕ່ລະປີຝົນຫລາຍກວ່າ 90% ແມ່ນຕົກໃນລະດູນີ້. ຝົນແຕ່ລະປີສະເລັ່ຍ ແມ່ນ 1,670 ມມ (ຮູບ 2.1-1)



ຂໍ້ມູນຈາກ ກົມອຸຕຸນິຍົມວິທະຍາ ແລະອຸທິກກະສາດ ກະຊວງ ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້, 2006

ຮູບ 2.1-1 ອຸຕຸນິຍົມວິທະຍາໃນ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

### 2.1.2. ພູມີປະເທດ

ເນື້ອທີ່ດິນທັງໝົດຂອງ ສ.ປ.ປ ລາວ ມີ 236,800 ກມ2 ໃນນີ້ 80% ເປັນ ພູເຂົາ ແລະ 20% ເປັນທີ່ພຽງຢູ່ລຽບຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະແມ່ນ້ຳສາຂາ. ເນື້ອທີ່ປູກຝັງມີ 9,860 ກມ2 ຫລື 4% ຂອງ ເນື້ອທີ່ດິນທັງໝົດ. ອັດຕາສ່ວນຂອງທົ່ງນາປູກເຂົ້າມີ 75% ຂອງເນື້ອທີ່ປູກຝັງທັງໝົດ. ພື້ນທີ່ພາກ ເໜືອຂອງປະເທດເປັນພູເຂົາ ຊຶ່ງມີຄວາມສູງສະເລັຍແຕ່ 1,000 ມ ຫາ 1,500 ມ ຈາກລະດັບນ້ຳທະເລ ແລະພື້ນທີ່ພູເຂົາຢູ່ພາກກາງ ແລະພາກໃຕ້ມີຄວາມສູງສະເລັຍແຕ່ 600 ມ ຫາ 1,000 ມ ຈາກລະດັບ ນ້ຳທະເລ.

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນຕັ້ງຢູ່ທີ່ພຽງດິນຊາຍ ລຽບຕາມຝັ່ງຊ້າຍ ຂອງແມ່ນ້ຳຂອງ ຕາເວັນອອກຫາ ຕາເວັນຕົກ. ພື້ນທີ່ປົກຄອງ ຂອງນະຄອນຫລວງມີປະມານ 3,920 ກມ2 ແລະ ຄວາມສູງຂອງ ຫນ້າດິນແຕ່ 160 ມ ຫາ 170 ມ ຈາກລະດັບນ້ຳທະເລ. ພື້ນທີ່ກຳນົດສຳລັບຕົວເມືອງ ຢູ່ລຽບຕາມຝັ່ງ ຊ້າຍ ຂອງແມ່ນ້ຳຂອງ, ມີເນື້ອທີ່ 210 ກມ2. ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນເປັນພື້ນ ທີ່ຕົວເມືອງເກົ່າ, ມີປະຊາກອນຫນາຫນັ້ນ ແລະຕັ້ງຢູ່ລະຫວ່າງແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະດິນຫນອງ, ດິນບຶງ.

### 2.1.3. ທໍລະນີວິທະຍາ

ລັກສະນະດ້ານທໍລະນີວິທະຍາ ຂອງພື້ນທີ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນເປັນດິນປົ່ງໃຫມ່, ດິນຊາຍເປັນຊັ້ນ ແລະຕະກອນຊາຍສະໄຫມດຶກດຳບັນ (Mesozoic Cretaceous). ຕະກອນຊາຍສ່ວນຫລາຍເປັນ ດິນດາກທີ່ບໍ່ເກາະຕົວກັນຊຶ່ງເກີດມາຈາກການເກີດນ້ຳຖ້ວມຂອງແມ່ນ້ຳຂອງ. ພື້ນທີ່ຂອງຕົວເມືອງເປັນ ຕົກຕະກອນດິນ; ແຕ່ພື້ນທີ່ທີ່ ໄກອອກໄປຈາກແມ່ນ້ຳເປັນດິນແດງ.

### 2.1.4 ອຸທິກວິທະຍາ

ເນື້ອທີ່ດິນຂອງປະເທດປະມານ 80% ແມ່ນນອນຢູ່ໃນອ່າງແມ່ນ້ຳຂອງ. ສ່ວນທີ່ເຫລືອ 20% ລະບາຍ ນ້ຳຜ່ານປະເທດຫວຽດນາມ ລົງຫາທະເລຈີນໃຕ້. ນອກຈາກແມ່ນ້ຳສາຂາທີ່ສຳຄັນຂອງແມ່ນ້ຳຂອງແລ້ວ, ຍັງມີແມ່ນ້ຳນ້ອຍອີກເປັນ ຮ້ອຍໆແມ່ນ້ຳ, ແມ່ນ້ຳເຫລົ່ານີ້, ສ່ວນຫລາຍແມ່ນໄຫລແຮງໃນຍາມລະດູຝົນ ແລະໄຫລຄ່ອຍ ຫລື ບໍ່ໄຫລເລີຍໃນຍາມລະດູແລ້ງ. ຕາຕະລາງ 2.1-1 ສະແດງລະດັບນ້ຳ ແລະ ອັດຕາການໄຫລຂອງນ້ຳຂອງຢູ່ນະ ຄອນຫລວງວຽງຈັນ (1960 - 2001).

ຕາຕະລາງ 2.1-1 ລະດັບນ້ຳ ແລະ ອັດຕາການໄຫລຂອງນ້ຳຂອງໃນນະຄອນຫລວງ ( 1960-2001 )

	ລະດັບນ້ຳ	ອັດຕາການໄຫລ
ສູງສຸດຂອງ ປີ	6.67 ມ - 12.71 ມ ( ສະເລັຍ 10.68 ມ )	7,500ມ3/ວິນາທີ-22,900ມ3/ວິນາທີ ( ສະເລັຍ 16,000 ມ3/ວິນາທີ )
ຕ່ຳສຸດຂອງ ປີ	0.28 ມ - 0.93 ມ ( ສະເລັຍ 0.43 ມ )	598ມ3/ວິນາທີ - 1,220ມ3/ວິນາທີ ( ສະເລັຍ 1,000ມ3/ວິນາທີ )

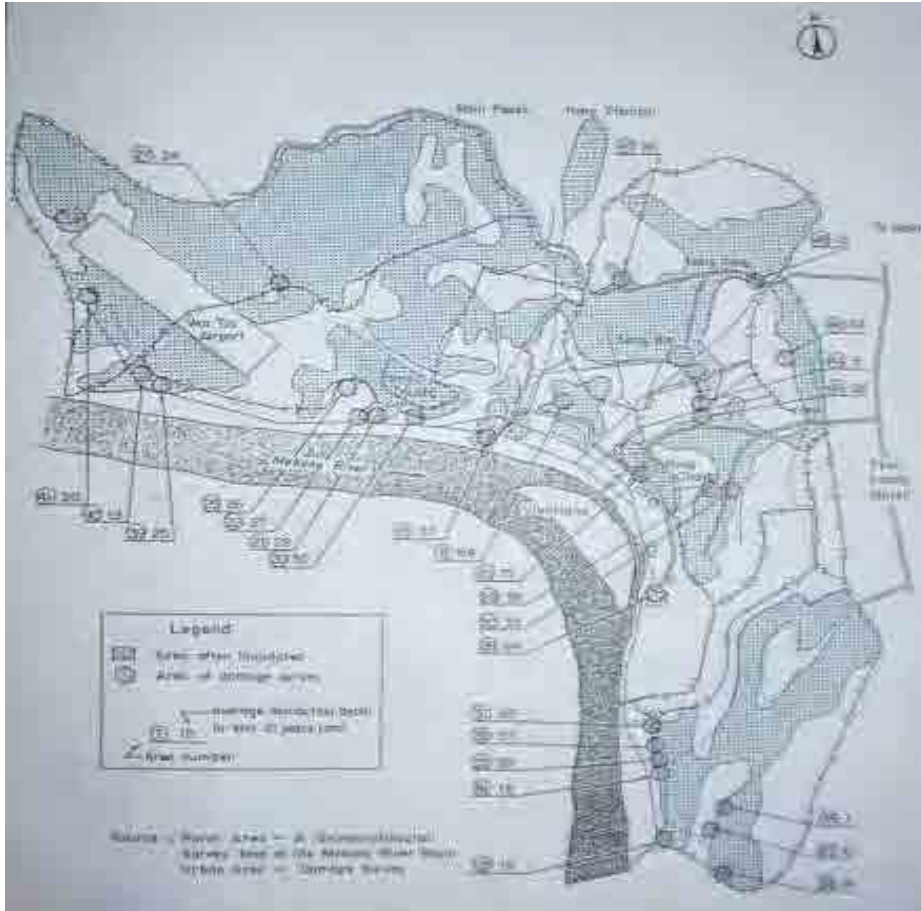
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ການສຶກສາການປ້ອງກັນຕາຝັ່ງແມ່ນ້ຳຂອງອ້ອມຂ້າງນະຄອນຫລວງ, ໄຈກາ, 2004

ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ ຕັ້ງຢູ່ລະຫວ່າງ ແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະດິນຫນອງ ແລະບຶງ. ນ້ຳເສັຍຈາກແຕ່ລະຄອບຄົວໃນນະຄອນຫລວງ ໄຫລສູ່ຄອງນ້ຳເປີດຕາມແຄມທາງ ແລະສູ່ບຶງທຳມະຊາດໃນ ແລະອ້ອມຕົວເມືອງ. ນະຄອນຫລວງ (ເປັນເມືອງໃຫຍ່ທີ່ສຸດ) ປະກອບດ້ວຍ ຫນອງນ້ຳທີ່ບໍ່ແຫ້ງ ແລະ ຫນອງນ້ຳຕາມລະດູການ, ທົ່ງນ້ຳຖ້ວມ, ບຶງເກືອບ 1,500 ກມ2. ພື້ນທີ່ຫນອງ, ບຶງ ຕອບສະຫນອງສິນຄ້າເສດຖະກິດທີ່ມີຄຸນຄ່າ ແລະການບໍລິການ ລວມທັງຜົນຜະລິດດ້ານການປະມົງ, ການເຮັດນາ ແລະກິດຈະກຳຕາມທຳມະຊາດອື່ນໆ ແລະຫລຸດຜ່ອນການເກີດນ້ຳຖ້ວມ, ການສະຫນອງ ແລະ ການບຳບັດຄຸນະພາບນ້ຳ ແລະການບຳບັດນ້ຳເສັຍຈາກຕົວເມືອງ, ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ກະສິກຳ .

ໂຄງການຄຸ້ມຄອງນ້ຳເສັຍບຶງທາດຫລວງ ໄດ້ສ້າງລະບົບຫນອງພັກນ້ຳທີ່ບຶງທາດຫລວງ ໄດ້ອອກແບບໃຫ້ຮັບໃຊ້ປະຊາກອນປະມານ 44,950 ຄົນ ໃນປີ 2005 ດ້ວຍ BOD5 ອັດຕາການໄຫລ 45/g/capita/ມື້ ໂດຍສົມມຸດວ່າ 50% ຂອງ ນ້ຳເສັຍຈະມາເຖິງບໍ່ບຳບັດ.

ອີງຕາມການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບການປັບປຸງລະບົບລະບາຍນ້ຳ ໃນນະຄອນຫລວງ (ມີນາ 1999, ໄຈກາ ); ພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາ ຖືກນ້ຳຖ້ວມຢູ່ເລື້ອຍໆ. ພະຍຸທີ່ຝົນຕົກຫນັກໃນຮອບ 10 ປີ ເກີດຂຶ້ນເມື່ອ ວັນທີ 14 ພຶດສະພາ 1998 ດ້ວຍປະລະມານນ້ຳຝົນຕົກ 162 ມມ. ພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາ ຖືກນ້ຳຖ້ວມຢ່າງຫນັກ. ອີງຕາມການສຳຫລວດຜົນຂອງນ້ຳຖ້ວມໂດຍທົມງານສຶກສານັ້ນພົບວ່າຄວາມເລິກສະເລັຍຂອງນ້ຳຢູ່ພື້ນທີ່ ການສຶກສາປະມານ 60 ຊມ. ພື້ນທີ່ນ້ຳຖ້ວມທີ່ເກີດຈາກພະຍຸຝົນໃນຮອບ 10 ປີ ແມ່ນໄດ້ຖືກຄາດຄະເນໂດຍຈາກແຜນທີ່ສຳຫລວດດ້ານພູມສາດຂອງອ່າງແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະການສຳຫລວດພື້ນທີ່ຕົວຈິງໃນເວລາດຳເນີນການສຶກສາ. ພື້ນທີ່ນ້ຳຖ້ວມໃນຮອບ 10 ປີ ມີປະມານ 2,288 ຮຕ ດັ່ງສະແດງໃນ ຮູບ 2.1-2





ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ : ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບການປັບປຸງລະບົບລະບາຍນ້ຳໃນນະຄອນຫລວງ  
(ມີນາ 1999, ໄຈກາ)

ຮູບ 2.1-2 ພື້ນທີ່ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນທີ່ຄາດວ່າຖືກນ້ຳຖ້ວມຈາກພະຍຸຝົນໃນ 10 ປີ

## 2.2 ສະພາບດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມ

### 2.2.1 ການສຶກສາດ້ານປະຊາກອນ

#### (1) ປະຊາກອນທັງໝົດ

ລັດຖະບານລາວໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດປະຊາກອນມາແລ້ວ 3 ຄັ້ງ 1985, 1995 ແລະ 2005. ໃນ ສ.ປ. ປ.ລາວ, ໃນນະຄອນຫລວງ ແລະໃນພື້ນທີ່ການສຶກສາ, ປະຊາກອນມີການປ່ຽນແປງແຕ່ 1995 ຫາ 2005, ດັ່ງສະແດງຢູ່ ຕາຕະລາງ 2.2-1 ປະຊາກອນຂອງປະເທດໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 4,575,000 ຄົນໃນປີ 1995 ເປັນ 5,622,000 ຄົນໃນປີ 2005 ໃນອັດຕາສະເລັຍ 2.08% ຕໍ່ ປີ. ປະຊາກອນຂອງ ນະຄອນຫລວງໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 524,000 ຄົນ ເປັນ 692,000 ຄົນ ໃນອັດຕາສະເລັຍ 2.81% ໂດຍລະຫວ່າງສຳຫລວດຂອງ 10 ປີ.

ພາຍໃນນະຄອນຫລວງ, ປະຊາກອນໃນພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາມີ 422,426 ຄົນ ໃນປີ 2005 ຊຶ່ງກວມ 60% ຂອງປະຊາກອນທັງໝົດຂອງນະຄອນຫລວງ. ອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະຊາກອນໃນຮອບ 10 ປີ ແມ່ນ 2.46% ຕໍ່ປີໂດຍສະເລັຍ, ຫລຸດອັດຕາສະເລັຍຂອງ ຫມົດນະຄອນຫລວງ 0.35%. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ເຂດນອກແມ່ນ 3.40% ຊຶ່ງ ຫມາຍຄວາມວ່າ, ເມື່ອບໍ່ດົນມານີ້, ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະຊາກອນໃນນະຄອນຫລວງແມ່ນເກີດຂຶ້ນຢູ່ນອກພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາ.

ຕາຕະລາງ 2.2-1 ການປ່ຽນແປງຂອງ ປະຊາກອນ ໃນ ສ.ປ.ປ ລາວ, ນະຄອນຫລວງ ແລະ ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາແຕ່ 1995 ຫາ 2005.

ຫົວໜ່ວຍການຄຸ້ມຄອງ	ປະຊາກອນ		ອັດຕາສ່ວນການເຕີບໂຕ ແຕ່ລະປີໂດຍສະເລັຍ
	1995	2005	
ສ.ປ.ປ.ລາວ	4,574,849	5,621,982	2.08
ນະຄອນຫລວງ	524,107	691,721	2.81
ພື້ນທີ່ສຶກສາ	331,401	422,426	2.46
ເຂດນອກ	192,706	269,295	3.40

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ ສສຊ

(2). ການເພີ່ມຂຶ້ນໂດຍທຳມະຊາດ ແລະ ການອົບພະຍົບ

ຍ້ອນບໍ່ມີການອົບພະຍົບເຂົ້າ ແລະ ອອກປະເທດຢ່າງຫລວງຫລາຍ, ການເພີ່ມຂຶ້ນຈາກການສຳຫລວດແມ່ນ ຕົວເລກອັນດຽວກັນກັບການເພີ່ມຂຶ້ນໂດຍທຳມະຊາດ ຫລື ການແຕກຕ່າງລະຫວ່າງການເກີດ ແລະ ການຕາຍໃນໄລຍະດຽວກັນ. ອີງຕາມສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ, ຈຳນວນການເກີດ ແລະ ການຕາຍໃນ 10 ປີຜ່ານມາ ຄາດວ່າມີ 1,775,000 ຄົນ ແລະ 590,000 ຄົນຕາມລຳດັບ. ໃນໄລຍະດຽວກັນ, ຄວາມແຕກຕ່າງ 1,185,000 ຄົນ ສາມາດຖືເປັນການເພີ່ມຂຶ້ນໂດຍທຳມະຊາດໃນອັດຕາສະເລັຍ 2.3% ຕໍ່ປີ. ການເພີ່ມຂຶ້ນໂດຍທຳມະຊາດຈຳນວນ 1,185,000 ຄົນ ນັ້ນຫລາຍກວ່າການແຕກຕ່າງຂອງ ການສຳຫລວດ 138,000 ຄົນ ຊຶ່ງມີ 1,047,000 ຄົນ. ການແຕກຕ່າງລະຫວ່າງ 2 ຕົວເລກນີ້ (1,047,000-1,185,000= -138,000) ອາດເປັນຈຳນວນຄົນອົບພະຍົບຕົວຈິງຈາກ ລາວ ໃນໄລຍະ 10 ປີ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 2.2-2)

ຕາຕະລາງ 2.2-2 ການເພີ່ມຂຶ້ນໂດຍທຳມະຊາດຂອງປະຊາກອນ ແລະການອົບພະຍົບຕົວຈິງຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ, 1995-2005

ປີ ສຳຫລວດ	ປະຊາກອນ ທີ່ໄດ້ສຳຫລວດ	ການເພີ່ມຂຶ້ນລະຫວ່າງ ການສຳຫລວດ		ຈຳນວນເກີດ, ຕາຍ ແລະການ ເພີ່ມຂຶ້ນ ໂດຍທຳມະຊາດ ລະຫວ່າງ ການສຳຫລວດ ທີ່ຄາດຄະເນ			ຈຳນວນອົບພະຍົບ ທີ່ໄດ້ຄຳຄະເນ
		ຈຳນວນຕົວຈິງ ('000)	ອັດຕາສ່ວນເພີ່ມຂຶ້ນແຕ່ລະປີ (%)	ເກີດ ('000)	ຕາຍ ('000)	ເພີ່ມຂຶ້ນໂດຍທຳມະຊາດ ('000)	
1985	3,584,000						
1995	4,575,000	991	2.47				
2005	5,622,000	1,047	2.08	1,775	590	1,185	138

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສສຊ

ຖ້າວ່າປະຊາຊົນກັບຄືນປະເທດຖືວ່າເປັນການອົບພະຍົບຈາກພາຍນອກ. ໃນການສຳຫລວດປີ 2005 ຄືກັນກັບການສຳຫລວດເມື່ອປີ 1995, ປະຊາກອນປະມານ 7,000 ຄົນ ໄດ້ໄປອາໄສຢູ່ຕ່າງປະເທດ. ລະຫວ່າງດຳເນີນການສຳຫລວດ, ປະຊາກອນສ່ວນຫລາຍ (ປະມານ 75%) ແມ່ນປະຊາຊົນລາວທີ່ໄດ້ກັບມາແຕ່ຕ່າງປະເທດ. ຊາວຫວຽດນາມກໍແມ່ນກຸ່ມໃຫຍ່ໜຶ່ງ (ປະມານ 16%). ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ພົນລະເມືອງທີ່ໜີອອກຈາກປະເທດແມ່ນບໍ່ໄດ້ຈົດຈຳນວນໄວ້. ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດໄດ້ໄດ້ຄາດຄະເນ ການອົບພະຍົບຕົວຈິງຈາກພາຍນອກລະຫວ່າງ ການສຳຫລວດໂດຍໃຊ້ການສຳຫລວດປີ 1995 ແລະປີ 2005 ກໍຄືການຄາດຄະເນການຈະເລີນພັນ ແລະການຕາຍ ໃນປະຈຸບັນ. ລະຫວ່າງໄລຍະການສຳຫລວດ, ຕົວເລກຄາດຄະເນການອົບພະຍົບຕົວຈິງມີປະມານ 15,000 ຄົນຕໍ່ປີ. ການອົບພະຍົບຕົວຈິງສຳ ເພດຍິງ ແລະ ເພດຊາຍມີເທົ່າກັນ ປະມານ 7,500 ຄົນ ຕໍ່ປີ.

ຕາຕະລາງ 2.2-3 ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ອັດຕາທີ່ຄາດຄະເນຂອງການຈະເລີນພັນທັງຫມົດ (TFR) ແລະ ການຕາຍ (CDR) ຂອງແຕ່ລະແຂວງສຳລັບປີ 2005. TFR ຫມາຍເຖິງການເກີດທີ່ຜູ້ຍິງໃນໄວຈະເລີນພັນ, ອາຍຸ 15-49 ປີ, ໄດ້ໃຫ້ກຳເນີດເດັກ. ອັດຕາສະເລັຍແຫ່ງຊາດ ແມ່ນປະມານ 4.5 ສຳລັບປີ 2005. ແຕ່ບັນດາແຂວງມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນຫລາຍ. ນະຄອນຫລວງມີອັດຕາໃກ້ກັບລະດັບການຈະເລີນພັນ (ໂດຍທົ່ວໄປອັດຕາການຈະເລີນພັນແມ່ນ 2.1). ສ່ວນແຂວງຫົວພັນ ແລະເຂດພິເສດໄຊສົມບູນມີອັດຕາການຈະເລີນພັນ 6.4.

ອັດຕາການຕາຍສະເລັຍ, ຈຳນວນຄົນຕາຍຕໍ່ປະຊາກອນ 1,000 ຄົນ, ຂອງ ປະເທດແມ່ນປະມານ 9.8. ສຳລັບອັດຕາການຕາຍແຕ່ລະແຂວງນັ້ນ, ຕໍ່ກວ່າຫມູ່ແມ່ນນະຄອນຫລວງມີ 6.2 ແລະສູງກວ່າຫມູ່ແມ່ນແຂວງອຸດົມໄຊມີ 14.9. ສັງເກດຕາມຂໍ້ມູນຂ້າງເທິງນັ້ນ, ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນມີອັດຕາການເກີດຕໍ່າ ແລະ ອັດຕາການຕາຍກໍຕໍ່າກວ່າຫມູ່.

ຕາຕະລາງ 2.2-3 ອັດຕາການຈະເລີນພັນ ແລະ ອັດຕາການຕາຍແຕ່ລະແຂວງ ປີ 2005

ແຂວງ	ອັດຕາຈະເລີນພັນ	ອັດຕາການຕາຍ
ນະຄອນຫລວງ	2.3	6.2
ຜົ້ງສາລີ	5.1	12.6
ຫລວງນໍ້າທາ	4.8	13.3
ອຸດົມໄຊ	5.8	14.9
ບໍ່ແກ້ວ	4.7	11.2
ຫລວງພະບາງ	5.3	11.3
ຫົວພັນ	6.4	10.1
ໄຊຍະບູລີ	4.2	7.8
ຊຽງຂວາງ	5.9	10.0
ແຂວງ ວຽງຈັນ	4.4	7.7
ບໍລິຄຳໄຊ	5.2	9.2
ຄຳມ່ວນ	5.0	11.0
ສະຫວັນນະເຂດ	4.4	9.4
ສາລະວັນ	5.5	11.0
ເຊກອງ	5.9	14.4
ຈຳປາສັກ	4.2	9.0
ອັດຕະປື	5.2	14.4
ເຂດພິເສດໄຊສົມບູນ	6.4	9.9
<b>ສ.ປ.ປ.ລາວ</b>	<b>4.5</b>	<b>9.8</b>

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ : ສສຊ

ການຍ້າຍຖິ່ນລະຫວ່າງແຂວງໄລຍະ 1995-2005 ໄດ້ສະແດງຢູ່ຕາຕະລາງ 2.2-4. ອີງຕາມຕາຕະລາງ, ນະຄອນຫລວງແມ່ນໄດ້ຮັບການຍ້າຍຖິ່ນຖານເຂົ້າມາຢ່າງຖ້ວມທີ່ນ. ມີການບັນທຶກການຍ້າຍຖິ່ນຂອງ ແຂວງບໍລິຄຳໄຊ, ແຂວງ ວຽງຈັນ, ຫລວງນໍ້າທາ, ບໍ່ແກ້ວ, ເຊກອງ ແລະ ເຂດພິເສດໄຊສົມບູນ. ບັນດາ ແຂວງສ່ວນ ຫລາຍມີການຍ້າຍຖິ່ນອອກ. ລະຫວ່າງການສຳຫລວດປະຊາກອນ 2 ຄັ້ງ, ມີປະຊາກອນ 72,800 ຄົນຍ້າຍເຂົ້າ ມາຍັງນະຄອນຫລວງ, ປະມານ 54% ມາຈາກບັນດາແຂວງພາກເໜືອ, 29% ຈາກ ພາກກາງ ແລະ 17% ຈາກ ພາກໃຕ້. ມີປະຊາກອນ 14,500 ຄົນຍ້າຍອອກຈາກນະຄອນຫລວງ, ສ່ວນຫລາຍໄປຍັງພາກກາງ ແລະ ພາກໃຕ້ຂອງ ປະເທດ.

ຕາຕະລາງ 2.2-4 ການຍ້າຍຖິ່ນ ລະຫວ່າງແຂວງ ລະຫວ່າງການສໍາຫລວດ, 1995-2005.

ແຂວງ	ຍ້າຍອອກ	ຍ້າຍເຂົ້າ	ຈໍານວນເດືອນຍ້າຍຕົວຈິງ
ນະຄອນຫລວງ	14,511	72,789	58,278
ຜົ້ງສາລີ	11,655	715	-10,940
ຫລວງນໍ້າທາ	3,444	6,347	2,903
ອຸດົມໄຊ	7,584	6,812	-772
ບໍ່ແກ້ວ	2,856	5,512	2,656
ຫລວງພະບາງ	26,584	9,228	-17,356
ຫົວພັນ	19,602	1,635	-17,356
ໄຊຍະບູລີ	9,566	5,127	-4,439
ຊຽງຂວາງ	20,040	3,898	-16,142
ແຂວງ ວຽງຈັນ	19,837	25,550	5,713
ບໍລິຄໍາໄຊ	6,762	12,771	6,009
ຄໍາມ່ວນ	5,837	5,052	-785
ສະຫວັນນະເຂດ	9,469	5,548	-3,920
ສາລະວັນ	4,441	4,322	-119
ເຊກອງ	1,425	2,783	1,358
ຈໍາປາສັກ	11,773	7,423	-4,351
ອັດຕະປື	2,031	1,230	-801
ເຂດພິເສດໄຊສົມບູນ	4,034	4,709	675
<b>ສ.ປ.ປ.ລາວ</b>	<b>181,451</b>	<b>181,451</b>	

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ : ສສຊ.

(3) ປະຊາກອນໃນພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາ ແຕ່ລະເຂດການຈະລາຈອນ

ພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາກວມພື້ນທີ່ຂອງເມືອງ ຈັນທະບູລີ ແລະ ສີສັດຕະນາກ ແລະເຂດດ້ານໃນຂອງເມືອງສີໂຄດຕະບອງ, ໄຊເສດຖາ, ຫາດຊາຍຟອງ ແລະໄຊທານີ ທັງຫມົດ. ເມືອງແບ່ງອອກເປັນຫມູ່ບ້ານ. ພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາມີ 234 ຫມູ່ບ້ານ, ລວມທັງບ້ານໃໝ່ 01 ບ້ານທີ່ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນລະຫວ່າງການສໍາຫລວດ 1995-2005. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງຂະໜາດ, ເຂດແດນບ້ານ/ເມືອງລວມທັງການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນ ແລະ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ, ພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາຈຶ່ງໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 36 ເຂດການຈະລາຈອນ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າເຂດ).

ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາມີ 38,190 ຮຕ, ກວມ 9.7% ຂອງ ພື້ນທີ່ຂອງ ນະຄອນຫລວງ (392,000 ຮຕ). ຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງ ປະຊາກອນໃນພື້ນທີ່ການສຶກສາແມ່ນ 11.1 ຄົນ/ຮຕ ໃນປີ 2005. ບັນດາເຂດທີ່ປະຊາກອນຫນາແຫນ້ນ ມີ ເຂດ 202 (ສີໂຄດຕະບອງ 2) 113.9 ຄົນ/ຮຕ, ເຂດ 102 (ຈັນທະບູລີ 2) 89.2 ຄົນ/ຮຕ, ເຂດ 101 (ຈັນທະບູລີ 1) 74.4 ຄົນ/ຮຕ, ເຂດ 201 (ສີໂຄດຕະບອງ 1) 64.0 ຄົນ/ຮຕ, ເຂດ 303 ( ໄຊເສດຖາ 3 ) 62.7 ຄົນ/ຮຕ, ເຂດ 103 ( ຈັນທະບູລີ 3 ) 61.4 ຄົນ/ຮຕ ແລະ ເຂດ 401 (ສີສັດຕະນາກ 1) 60.8 ຄົນ/ຮຕ. ປະຊາກອນຂອງບັນດາເຂດດັ່ງກ່າວໄດ້ຫລຸດລົງ, ຖ້າເພີ່ມຂຶ້ນກໍມີບໍລິມາດຫນ້ອຍທີ່ສຸດ. ບັນດາເຂດດັ່ງກ່າວຕັ້ງຢູ່ໃຈກາງຂອງ ນະຄອນຫລວງເປັນສູນກາງຂອງຕົວເມືອງເກົ່າ.

ເຂດ 403 (ສີສັດຕະນາກ 3) ມີຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງ ປະຊາກອນຕໍ່າ, ແຕ່ປະຊາກອນໄດ້ຫລຸດລົງຢ່າງຫລວງຫລາຍຈາກ 8,051 ຄົນ ໃນປີ 1995 ຍັງເຫລືອ 4,657 ຄົນ ໃນປີ 2005 ເຮັດໃຫ້ຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງປະຊາກອນມີແຕ່ 25 ຄົນ/ຮຕ.

ຕາຕະລາງ 2.2-5 ພື້ນທີ່ ແລະ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ປະຊາກອນໃນແຕ່ລະເຂດຂອງ ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ 1995-2005

ລ/ດ	ເຂດການຈະລາຈອນ		ເນື້ອທີ່ (ຮຕ)	ປະຊາກອນ		ອັດຕາການ ເຕບໂຕ (%)	ຄວາມໜາ ແໜ້ນ (ຄົນ/ຮຕ)
	ເລກກົດ	ຊື່		1995	2005		
1	101	ຈັນທະບູລີ 1	96.7	7,779	7,190	0.78	74.4
2	102	ຈັນທະບູລີ 2	125.5	12,610	11,189	1.19	89.2
3	103	ຈັນທະບູລີ 3	143.0	9,160	8,776	0.43	61.4
4	104	ຈັນທະບູລີ 4	242.4	11,100	11,409	0.27	47.1
5	105	ຈັນທະບູລີ 5	278.1	7,355	10,384	3.51	37.3
6	106	ຈັນທະບູລີ 6	353.0	5,765	8,460	3.91	24.0
7	107	ຈັນທະບູລີ 7	1,608.6	5,086	11,450	8.45	7.1
8	201	ສີໂຄດຕະບອງ 1	134.3	10,289	8,600	1.78	64.0
9	202	ສີໂຄດຕະບອງ 2	101.9	11,101	11,604	0.44	113.9
10	203	ສີໂຄດຕະບອງ 3	668.8	7,122	9,264	2.66	13.9
11	204	ສີໂຄດຕະບອງ 4	742.6	12,004	13,535	1.21	18.2
12	205	ສີໂຄດຕະບອງ 5	2,389.8	4,275	6,575	4.40	2.8
13	206	ສີໂຄດຕະບອງ 6	471.3	7,375	12,194	5.16	25.9
14	207	ສີໂຄດຕະບອງ 7	658.5	7,671	13,232	5.60	20.1
15	208	ສີໂຄດຕະບອງ 8	1,871.6	12,203	22,199	6.17	11.9
16	301	ໄຊເສດຖາ 1	310.0	17,318	18,182	0.49	58.7
17	302	ໄຊເສດຖາ 2	294.9	11,881	12,789	0.74	43.4
28	303	ໄຊເສດຖາ 3	83.9	4,509	5,262	1.56	62.7
19	304	ໄຊເສດຖາ 4	943.2	8,929	11,948	2.96	12.7
20	305	ໄຊເສດຖາ 5	3,041.2	12,798	19,444	4.27	6.4
21	306	ໄຊເສດຖາ 6	5,390.8	14,554	21,860	4.15	4.1
22	401	ສີສັດຕະນາກ 1	118.9	7,274	7,230	0.06	60.8
23	402	ສີສັດຕະນາກ 2	102.4	2,422	2,584	0.65	25.2
24	403	ສີສັດຕະນາກ 3	185.2	8,051	4,657	5.33	25.1
25	404	ສີສັດຕະນາກ 4	226.3	9,521	11,117	1.56	49.1
26	405	ສີສັດຕະນາກ 5	192.7	6,894	10,295	4.09	53.4
27	406	ສີສັດຕະນາກ 6	496.0	9,683	13,138	3.10	26.5
28	407	ສີສັດຕະນາກ 7	514.1	10,406	12,119	1.54	23.6
29	408	ສີສັດຕະນາກ 8	1,052.6	3,927	7,546	6.75	7.2
30	501	ຫາດຊາຍຟອງ 1	2,149.8	11,229	12,854	1.36	6.0
31	502	ຫາດຊາຍຟອງ 2	2,792.1	14,553	15,197	0.43	5.4
32	503	ຫາດຊາຍຟອງ 3	1,284.9	15,493	20,125	2.65	15.7
33	504	ຫາດຊາຍຟອງ 4	3,208.1	4,902	6,030	2.09	1.9
34	601	ໄຊທານີ 1	860.1	11,184	18,997	5.44	22.1
35	602	ໄຊທານີ 2	2,808.9	12,585	19,781	4.63	7.0
36	603	ໄຊທານີ 3	2,248.0	2,393	5,210	8.09	2.3
<b>ເນື້ອທີ່ສຶກສາທັງໝົດ</b>			<b>38,190.2</b>	<b>331,401</b>	<b>422,426</b>	<b>2.46</b>	<b>11.1</b>

## 2.2.2. ເສດຖະກິດ

### (1) ການເຕີບໂຕຂອງ GDP ໃນ 10 ປີຜ່ານມາ

ຕາຕະລາງ 2.2-6 ສະແດງ GDP ແຕ່ລະດົນກຳເນີດຂອງ ອຸດສາຫະກຳໃນລາຄາປະຈຸບັນ ແລະ GDP ຕໍ່ຫົວຄົນເປັນໂດລາສະຫະລັດ ແຕ່ 1995 ຫາ 2005. GDP ຕໍ່ຫົວຄົນຂອງ ແຕ່ລະປີ ແຕ່ 2000 ຫາ 2004 ແມ່ນຜົນຂອງການຄາດຄະເນຂອງທິມງານສຶກສາໂດຍນຳໃຊ້ຈຳນວນປະຊາກອນກາງປີ ອີງໃສ່ການສຳຫລວດ ປີ 1995 ແລະປີ 2005. ສຳລັບປີ 2005, GDP ຄາດຄະເນໂດຍສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດປະມານ 30.6 ຕື້ ກີບ ແລະ GDP ຕໍ່ ຫົວຄົນ ແມ່ນ 511 ໂດລາສະຫະລັດ. ໂຄງສ້າງດ້ານອຸດສາຫະກຳຂອງ GDP ມາຈາກ ກະສິກຳ 44.4%, ອຸດສາຫະກຳ 29.2% ແລະການບໍລິການ 25.5% (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 2.2-7). ເສດຖະກິດຂອງ ສ.ປ. ປ ລາວ ໄດ້ເຕີບໂຕຢ່າງໃຫຍ່ຫລວງ ແລະ ຕໍ່ເນື່ອງ. ໄລຍະປີທີ່ອາຊີເກີດວິກິດ, ເງິນເຟີ້ຢູ່ ສ.ປ.ປ ລາວໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫລວງຫລາຍ. ຕົວຊີ້ບອກລາຄາຜູ້ບໍລິໂພກສະເລັຍປະຈຳປີ (CPI, ທັນວາ 1995=100) 130.6 ໃນປີ 1997, ເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 248.2 ໃນປີ 1998 (ອັດຕາເງິນເຟີ້ 90.1%) ແລະ ເປັນ 566.9 ໃນປີ 1999 (ອັດຕາເງິນເຟີ້ 128.4%). GDP ຕໍ່ ຫົວຄົນຫລຸດລົງຈາກ 379 ໂດລາ ໃນປີ 1995 ເປັນ 341 ໂດລາ ໃນປີ 2000 ຍ້ອນອັດຕາແລກປ່ຽນລະຫວ່າງ ເງິນກີບ ແລະເງິນໂດລາຫລຸດລົງ. ເຖິງວ່າມີວິກິດການດັ່ງກ່າວ, ປະເທດຍັງບັນລຸການ ເຕີບໂຕເຖິງ 4% ໃນປີ 1998 ແລະ 7.3% ໃນປີ 1999 (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 2.2-8).

ດັ່ງໄດ້ສະແດງຢູ່ຕາຕະລາງ 2.2-8, ໄລຍະ 10 ປີ ແຕ່ 1995 ຫາ 2005, ອັດຕາການເຕີບໂຕດ້ານເສດຖະກິດແມ່ນ 6.2% ໂດຍສະເລັຍ. ອັດຕາການເຕີບໂຕສຳລັບເຄິ່ງທຳອິດ (1995-2000) ແມ່ນ 6.2% ແລະ ສຳລັບ ເຄິ່ງທີ 2 ແມ່ນ 6.3% . ອັນນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ, ໃນໄລຍະ 10 ປີຜ່ານມາ, ເສດຖະກິດຂອງ ສ.ປ.ປ ລາວ ໄດ້ບັນລຸການເຕີບໂຕທີ່ສູງ, ຫມັ້ນທ່ຽງ ແລະ ຕໍ່ເນື່ອງໃນອັດຕາ 6.2% ຕໍ່ປີໂດຍສະເລັຍ.



ຕາຕະລາງ 2.2-6 GDP ແຕ່ລະຕົ້ນກຳເນີດດ້ານອຸດສາຫະກຳໃນລາຄາປະຈຸບັນ(ລ້ານກີບ)

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005e
<b>ກະສິກຳ</b>	<b>767,565.4</b>	<b>7,127,371.5</b>	<b>7,974,628.9</b>	<b>9,173,516.9</b>	<b>10,828,834.0</b>	<b>12,377,758.8</b>	<b>13,593,364.1</b>
ທັນຍາຫານ,	365,492.1	4,232,556.8	4,750,181.8	5,438,938.5	6,279,520.7	7,216,385.5	7,928,850.4
ສັດລ້າງ & ປະມາ	302,776.1	2,468,219.7	2,727,134.7	3,156,295.6	3,824,109.9	4,350,089.1	4,747,131.7
ປ່າໄມ້	99,297.2	426,594.9	497,312.4	578,282.8	725,203.3	811,284.2	917,382.0
<b>ອຸດສາຫະກຳ</b>	<b>265,331.2</b>	<b>3,105,552.8</b>	<b>3,687,385.2</b>	<b>4,491,819.1</b>	<b>5,782,549.3</b>	<b>7,189,992.5</b>	<b>8,937,072.3</b>
ບແຮ & ບຸກ	2,911.2	67,032.9	73,149.7	89,113.9	378,237.8	396,740.3	941,226.4
ການຜະລິດ	196,661.2	2,305,847.7	2,786,837.5	3,483,139.5	4,276,549.9	5,372,876.0	6,279,497.4
ການກໍ່ສ້າງ	46,847.2	309,341.1	376,984.5	389,779.0	508,363.2	700,037.2	895,608.1
ໄຟຟ້າ, ແກວ, ນໍ້າ	18,911.6	423,331.1	450,413.5	529,786.7	619,398.4	720,339.1	821,750.3
<b>ການບໍລິການ</b>	<b>362,219.7</b>	<b>3,329,789.3</b>	<b>3,898,930.1</b>	<b>4,553,566.7</b>	<b>5,688,824.9</b>	<b>6,785,099.0</b>	<b>7,800,206.6</b>
ຂົນສົ່ງ, ເບສະນີ & ຄົມມະນາຄົມ	73,807.5	794,023.5	829,723.7	1,114,963.7	1,408,138.8	1,703,279.9	1,912,611.0
ຂາຍຍົກ & ຂາຍຍ່ອຍ	116,798.2	1,283,970.1	1,506,869.1	1,791,973.5	2,291,722.2	2,763,900.2	3,179,847.8
ທະນາຄານ	20,335.4	105,170.0	127,836.1	75,979.0	100,051.3	83,971.8	109,925.0
ຊັບສົມ & ທຳຢູ່ອາໄສ	48,031.7	406,230.1	448,938.0	509,083.9	602,680.7	682,469.8	749,674.0
ການປັກຄູອາລດ	68,000.0	392,690.0	517,136.5	643,262.8	822,118.8	957,228.1	1,082,575.1
ສະຖາບັນປະໂຫຍດ	11,934.8	12,212.6	11,038.7	12,270.1	13,558.6	14,555.6	15,478.1
ໂຮງແຮມ & ຮ້ານອາຫານ	21,048.3	309,027.3	329,287.8	374,123.3	410,499.2	528,336.4	690,773.2
ການບໍລິການອື່ນໆ	2,263.9	26,465.6	28,100.3	31,910.5	40,055.4	51,357.1	59,322.4
<b>ອາກອນນໍ້າເຂົ້າ</b>	<b>35,244.3</b>	<b>106,771.8</b>	<b>140,865.0</b>	<b>182,075.4</b>	<b>211,207.5</b>	<b>237,281.0</b>	<b>269,239.1</b>
<b>GDP ລາຄາຕະຫຼາດປະຈຸບັນ</b>	<b>1,430,360.7</b>	<b>13,669,485.4</b>	<b>15,701,809.2</b>	<b>18,400,978.1</b>	<b>22,511,415.7</b>	<b>26,590,131.3</b>	<b>30,599,882.2</b>
<b>GDP ຕົ້ນ(US)</b>	<b>379</b>	<b>341</b>	<b>340</b>	<b>344</b>	<b>392</b>	<b>450</b>	<b>511</b>

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສສຊ ແລະ ທິມງານສຶກສາ

ຕາຕະລາງ 2.2-7 ສ່ວນແບ່ງຂອງ GDP ຂອງ ແຕ່ລະຕົ້ນກຳເນີດໃນລາຄາປະຈຸບັນ(%)

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
<b>ກະສິກຳ</b>	<b>53.7</b>	<b>52.1</b>	<b>50.8</b>	<b>49.9</b>	<b>48.1</b>	<b>46.6</b>	<b>44.4</b>
ທັນຍາຫານ	25.6	31.0	30.3	29.6	27.9	27.1	25.9
ລ້າງສັດ & ປະມາ	21.2	18.1	17.4	17.2	17.0	16.4	15.5
ປ່າໄມ້	6.9	3.1	3.2	3.1	3.2	3.1	3.0
<b>ອຸດສາຫະກຳ</b>	<b>18.5</b>	<b>22.7</b>	<b>23.5</b>	<b>24.4</b>	<b>25.7</b>	<b>27.0</b>	<b>29.2</b>
ບແຮ & ບຸກ	0.2	0.5	0.5	0.5	1.7	1.5	3.1
ການຜະລິດ	13.7	16.9	17.7	18.9	19.0	20.2	20.5
ການກໍ່ສ້າງ	3.3	2.3	2.4	2.1	2.3	2.6	2.9
ໄຟຟ້າ, ແກວ, ນໍ້າ	1.3	3.1	2.9	2.9	2.6	2.7	2.7
<b>ການບໍລິການ</b>	<b>25.3</b>	<b>24.4</b>	<b>24.8</b>	<b>24.7</b>	<b>25.3</b>	<b>25.5</b>	<b>25.5</b>
ຄຸນຄ່າ	5.2	5.8	5.3	6.1	6.3	6.4	6.3
ຂາຍຍົກ & ຂາຍຍ່ອຍ	8.2	9.4	9.6	9.7	10.2	10.4	10.4
ທະນາຄານ	1.4	0.8	0.8	0.4	0.4	0.3	0.4
ຊັບສົມ & ທຳຢູ່ອາໄສ	3.4	3.0	2.9	2.8	2.7	2.6	2.4
ການປັກຄູອາລດ	4.8	2.9	3.3	3.5	3.7	3.6	3.5
ອາກອນບຮັບປະໂຫຍດ	0.8	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
ໂຮງແຮມ, ຮ້ານອາຫານ	1.5	2.3	2.1	2.0	1.6	2.0	2.3
ການບໍລິການອື່ນໆ	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
<b>ອາກອນນໍ້າເຂົ້າ</b>	<b>2.5</b>	<b>0.8</b>	<b>0.9</b>	<b>1.0</b>	<b>0.9</b>	<b>0.9</b>	<b>0.9</b>
<b>GDP ລາຄາຕະຫຼາດປະຈຸບັນ</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສສຊ

ຕາຕະລາງ 2.2-8 ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ມູນຄ່າເພີ່ມໂດຍລວມ, 1995-2005.

	1995/96	1996/97	1997/98	1998/99	1999/00	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	1995/00	2000/05	1995/05
<b>ກະສິກໍາ</b>	2.8	7.0	3.1	8.2	4.9	3.8	4.0	2.2	3.5	2.5	5.2	3.2	4.2
ທຳມະຊາດ	2.9	14.0	6.4	13.5	13.2	4.1	3.5	-0.04	4.0	2.5	9.9	2.8	6.3
ລ້ຽງສັດ & ການປະມັງ	2.8	2.4	2.5	2.3	2.3	2.5	4.6	4.9	3.0	1.8	2.5	3.4	2.9
ປ່າໄມ້	2.0	-4.9	-9.8	2.3	-33.6	8.1	5.1	8.6	1.3	5.7	-9.9	5.7	-2.4
<b>ອຸດສາຫະກຳ</b>	17.3	8.1	9.2	8.0	8.5	10.1	10.1	11.5	12.5	16.0	10.2	12.0	11.1
ບໍລິເວນ & ບໍ່ທັນ	61.2	28.6	13.8	33.5	1.3	1.2	10.1	267.5	-5.1	121.6	26.5	53.7	39.4
ການຜະລິດ	18.1	9.3	9.6	7.1	7.2	12.1	13.0	6.3	13.7	9.1	10.2	10.8	10.5
ການກຸສົນ	12.3	5.0	-14.1	-0.6	-9.2	13.0	-6.5	12.9	24.6	19.4	-1.8	12.2	5.0
ໄຟຟ້າ, ແກ້ວ & ນໍ້າ	15.0	-1.9	62.7	21.6	39.0	-1.3	6.3	1.2	5.3	6.4	25.4	3.5	13.9
<b>ການບໍລິການ</b>	8.5	7.5	5.5	6.7	4.9	5.7	5.7	7.2	7.5	6.7	6.6	6.6	6.6
ຄະນະກຳມະການ	10.1	10.3	6.5	5.8	9.0	8.6	8.4	9.3	9.5	4.8	8.3	8.1	8.2
ຂາຍຍົກ & ການຄ້າຍອຍ	11.2	10.8	9.8	7.2	5.0	8.9	7.5	10.7	9.2	7.3	8.8	8.7	8.7
ການທຸກຊຸມຊົນ	-2.7	9.0	2.0	3.0	-35.7	12.7	-46.3	14.0	-24.0	22.2	-6.4	-8.6	-7.5
ຊຸບສິນ & ທີ່ຢູ່ອາໄສ	6.2	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	2.5	3.2	2.5	2.8
ການບຸກຄອງລັດ	0.4	1.1	4.2	6.7	7.1	1.6	15.0	3.4	1.0	1.0	3.9	4.3	4.1
ສະຖາບັນບໍລິໂພນປະໂຫຍດ	7.9	-1.2	-20.3	-4.8	7.5	-12.5	4.2	7.0	7.4	3.3	-2.8	1.6	-0.6
ໂຮງແຮມ & ສູນອາໄສ	21.3	9.6	8.0	21.6	16.5	-1.2	2.7	-5.0	16.5	22.2	15.3	6.5	10.8
ການບໍລິການອື່ນໆ	11.8	3.2	2.0	19.6	27.5	-1.5	2.6	8.7	16.1	7.1	13.0	4.6	8.7
<b>ອາກອນນໍາເຂົ້າ</b>	2.9	-10.5	-45.2	-38.8	20.5	15.8	12.6	8.9	14.5	11.1	-18.0	12.7	-3.9
<b>GDP</b>	6.9	6.9	4.0	7.3	5.8	5.8	5.9	5.8	6.9	7.3	6.2	6.3	6.2

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສສຊ

(2) ຜົນຜະລິດລວມຍອດພາຍໃນຂອງ ນະຄອນຫລວງ (GRDP)

ບໍ່ມີຂໍ້ມູນຂອງ GRDP ໃນແຂວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ໃນບົດລາຍງານຂອງ “ການສຳຫລວດເສັ້ນອ້າງອິງຂອງ ວິສາຫະກິດ“ ໄດ້ສະເໜີ GRDP ຂອງນະຄອນຫລວງໃນປີ 2004. ອີງຕາມບົດລາຍງານ, GRDP ຂອງ ນະຄອນຫລວງແມ່ນ 708.4 ລ້ານໂດລາ, ໃນນີ້ 20.9% ມາຈາກຂະແໜງກະສິກຳ, 52.9% ມາ ຈາກຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ, 22.1% ມາ ຈາກຂະແໜງບໍລິການ. ການເຕີບໂຕຂອງ GDP ແມ່ນ 10.8%, ປະມານ 1.8% ສູງກວ່າປີຜ່ານມາ. ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງຍອດມູນຄ່າເພີ່ມ (GVA) ແມ່ນ 5.1% ສຳລັບຂະແໜງກະສິກຳ, 10.6% ສຳລັບຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ ແລະ 25% ສຳລັບຂະແໜງ ບໍລິການ. ລັກສະນະຂອງການເຕີບໂຕຂອງຍອດມູນຄ່າເພີ່ມຂອງ ນະຄອນຫລວງແມ່ນມາຈາກການເຕີບ ໂຕທີ່ສູງຂອງຂະແໜງບໍລິການຄື 25% ທຽບໃສ່ຂອງ ປະເທດແມ່ນ 7.5% ໂດຍສະເລ່ຍ .

2.2.3 ສະພາບຂອງ ສັງຄົມ

(1) ປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ

ສ.ປ.ປ ລາວແມ່ນນຶ່ງໃນບັນດາປະເທດດ້ອຍພັດທະນາທີ່ມີຢູ່ໃນບັນຊີ ກອງປະຊຸມດ້ານການຄ້າ ແລະ ການພັດທະນາຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ (UNCTAD), ສະຫະປະຊາຊາດໄດ້ກຳນົດວ່າ ປະເທດດ້ອຍພັດທະນາແມ່ນ ປະເທດປະເທດທີ່ມີຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກຫລາຍໃນການດຳເນີນການພັດທະນາ ປະເທດ ແລະປະເຊີນໜ້າກັບຄວາມສ່ຽງຂອງ ຄວາມປະລາໄຊທີ່ຈະອອກຈາກຄວາມທຸກຍາກຫລາຍ ກວ່າປະເທດອື່ນ.

ກອງປະຊຸມກ່ຽວກັບປະເທດດ້ອຍພັດທະນາໄດ້ຈັດຂຶ້ນ 3 ຄັ້ງແລ້ວໃນປີ 1981, 1990 ແລະ 2001 ພາຍໃຕ້ການນຳພາຂອງ UNCTAD. ກອງປະຊຸມຄັ້ງທີ 3 (ບຣູກແຊນ, ພຶດສະພາ 2001) ໄດ້ຕົກລົງກ່ຽວ ກັບແຜນດຳເນີນງານສຳລັບປະເທດດ້ອຍພັດທະນາໃນ 10 ປີ 2001-2010. ບັນຊີປະເທດດ້ອຍພັດ ທະນາຈະໄດ້ທົບທວນຄືນແຕ່ລະໄລຍະ (ທຸກ 3 ປີ) ໂດຍອີງໃສ່ຫຼັກການທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້. ການທົບທວນ ບັນຊີໃນປີ 2003, ອົງການ ສປຊ ໄດ້ກຳນົດ 3 ຫຼັກການດັ່ງນີ້:

- ລາຍໄດ້ຕ່ຳ, ໂດຍຖືເອົາການສະເລ່ຍລາຍໄດ້ລວມຍອດ GNI ຂອງ 3 ປີຕໍ່ຫົວຄົນ ( ຫລຸດ 750 ໂດລາສຳ ລັບກໍລະນີການຕື່ມເຂົ້າ ໃນບັນຊີ, ສູງກວ່າ 900 ໂດລາສຳລັບກໍລະນີການອອກຈາກບັນຊີ ).
- ຊັບສິນດ້ານຊັບພະກອນມະນຸດຕ່ຳ, ວັດແທກໂດຍຜ່ານຕົວຊີ້ບອກຊັບສິນດ້ານຊັບພະກອນມະນຸດ ແລະ
- ຄວາມສ່ຽງດ້ານເສດຖະກິດ, ວັດແທກໂດຍຕົວຊີ້ບອກຂອງ ຄວາມສ່ຽງດ້ານເສດຖະກິດ

ຫລັງຈາກການທົບທວນໃນປີ 2006, ປະຈຸບັນ, 3 ປະເທດໃນອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້ແມ່ນຍັງຢູ່ໃນ ບັນຊີ (ກຳປູເຈັຍ, ສ.ປ.ປ ລາວ ແລະມຽນມາ). ຕາຕະລາງ 2.2-9 ສະແດງຂໍ້ມູນສະຖິຕິຂອງ ປະເທດເຫລົ່ານັ້ນ.

ຕາຕະລາງ 2.2-9 ຂໍ້ມູນສົມທຽບຂອງ ປະເທດດ້ອຍພັດທະນາໃນອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້

	ຫົວໜ່ວຍ	ປີ	ສ.ປ.ປ.ລາວ	ກຳປູເຈັຍ	ມຽນມາ
GNI ຕໍ່ຫົວຄົນ	ໂດລາ US	2004	390	320	-
ເກນອາຍຸຍືນ ຊາຍ/ຍິງ	ປີ	2003	58/60	50/59	56/63
ອັດຕາຕາຍຕໍ່ກວ່າ 5 ປີ	ຕໍ່ຄົນເກີດ 1000 ຄົນ	2003	91	140	107
ປະຊາກອນທີ່ຂາດສານອາຫານ	%	00-02	22	33	6
ປະຊາກອນທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ນໍ້າດື່ມສະອາດ ຕົວເມືອງ/ຊົນນະບົດ	%	2002	66/38	58/29	95/74
ປະຊາກອນທີ່ມີໄຟຟ້າໃຊ້	%	2000	18	10	5
ໜີ້ສິນພາຍນອກ	ລ້ານໂດລາ	2003	2,846.2	3,139.2	7,318.4
ສົມທຽບໃສ່ % ຂອງ GNI	%		136.6	77.3	-
ອັດຕາສ່ວນການບໍລິການດ້ານໜີ້ສິນ	%		9.2	1.0	4.3

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ : UNCTAD

ສົມທຽບໃສ່ຫລັກການຂອງລາຍຮັບ 750 ໂດລາສະຫະລັດ ຕໍ່ຫົວຄົນ, ບັນດາປະເທດດັ່ງກ່າວແມ່ນ ຢູ່ໃນລະດັບຕ່ຳຫລາຍ. ສຳລັບແຫລ່ງນໍ້າດື່ມທີ່ໄດ້ປັບປຸງສຳລັບຕົວເມືອງ ແລະຊຸມຊົນຊົນນະບົດ, ມຽນມາຊົມໃຊ້ເງື່ອນໄຂທີ່ດີກວ່າ ສ.ປ.ປ ລາວ ແລະກຳປູເຈັຍ. ປະຊາກອນທີ່ຂາດທາດອາຫານມີພຽງ 6% ຂອງປະຊາກອນທັງໝົດ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ອັດຕາສ່ວນຮ້ອຍຂອງ ປະຊາກອນທີ່ນຳໃຊ້ໄຟຟ້າແມ່ນ ຕ່ຳຫລາຍທັງຢູ່ກຳປູເຈັຍ ແລະຢູ່ ສ.ປ.ປ ລາວ.

(2) ຄວາມທຸກຍາກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

ສະພາບຂອງ ສັງຄົມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມທຸກຍາກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ມີຫລາຍດ້ານ. ມັນເປັນບັນຫານອກ ເໜືອຈາກລາຍໄດ້ບໍ່ພຽງພໍ. ມັນກວມເອົາການຂາດການເຂົ້າເຖິງ ການບໍລິການດ້ານເສດຖະກິດທີ່ຈຳ ເປັນ ແລະດ້ານສັງຄົມຂັ້ນພື້ນຖານ ແລະທາງເລືອກຂອງຊີວິດ, ລວມທັງໂອກາດທີ່ຈະເຂົ້າຮ່ວມຂບວນ ການດ້ານການເມືອງ, ເສດຖະກິດ ແລະສັງຄົມ. ນອກນັ້ນ, ແຕ່ລະກຸ່ມເປັນຕົ້ນຊາຍ ແລະ ຍິງ, ຜູ້ທີ່ອາໄສຢູ່ຊົນນະບົດ ແລະຕົວເມືອງ, ເຜົ່າ ແລະກຸ່ມວັດທະນະທຳ ລ້ວນແຕ່ມີຄວາມທຸກຍາກແຕກ ຕ່າງກັນ. ການບໍ່ເທົ່າທຽມກັນໃນການຄອບຄອງທີ່ດິນ, ການກະຈາຍລາຍໄດ້ ແລະຄວາມຮັ່ງມີ,

ການເຂົ້າເຖິງການບໍລິການ ແລະສິນຄ້າ ດ້ານ ເສຖະກິດ-ສັງຄົມ ລວມທັງການຮັບຈ້າງເຮັດວຽກ, ການເຂົ້າຮ່ວມຂະບວນການດ້ານການເມືອງ ແລະເສດຖະກິດ ແລະທາງເລືອກຂອງຊີວິດອື່ນໆປະກອບ ເປັນຄວາມທຸກຍາກ.

ຂໍ້ມູນດ້ານປະລິມານກ່ຽວກັບແນວໂນ້ມຂອງ ການໃຊ້ຈ່າຍ, ການບໍລິໂພກ ຫລື ລາຍໄດ້ຂອງ ຄວາມທຸກ ຍາກ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ: ລາຍໄດ້ຂອງຄວາມທຸກຍາກ) ໃນສ.ປ.ປ ລາວໄດ້ຖືກສັງລວມໂດຍຜ່ານ ການສຳຫລວດຂອງການບໍລິໂພກ ແລະການໃຊ້ຈ່າຍຂອງລາວ ຊຶ່ງໄດ້ດຳເນີນການໃນປີ 1992/93, 1997/98 ແລະ 2002/03. ທ່າອ່ຽງລາຍໄດ້ຂອງຄວາມທຸກຍາກໄດ້ຫລຸດລົງຈາກ 46.0%ໃນ 1992/93, 39.1% ໃນ 1997/98 ມາເປັນ 33.5% ໃນ 2002/03. ທ່າອ່ຽງຂອງການຫລຸດລົງນີ້ ເຮັດໃຫ້ປະເທດມີຄວາມສາມາດບັນລຸເປົ້າໝາຍແຫ່ງສະສະວັດໃນການຫລຸດຜ່ອນອັດຕາສ່ວນຂອງປະ ຊາກອນທີ່ຢູ່ໃຕ້ເສັ້ນຄວາມທຸກຍາກ ລົງເຄິ່ງນຶ່ງ ໃນ 2015 (ຖ້າສົມທຽບໃສ່ຕົວເລກ 1990).

ມີຫລາຍວິທີການຂອງການວິໄຈ ແລະ ການວັດແທກຄວາມທຸກຍາກ, ນຶ່ງໃນມາດຕະການດ້ານປະລິມານ ແມ່ນ ໄດ້ພັດທະນາວິທີການກຳນົດເສັ້ນຄວາມທຸກຍາກດ້ວຍຄວາມພະຍາຍາມຮ່ວມກັນລະຫວ່າງ ສສຊ, ຊີດາ, ເອດີ ບີ ແລະ ທະນາຄານໂລກ. LECS I (1992/93), LECS II (1997-98) ແລະ LECS III (2002/03) ໄດ້ໃຫ້ຂໍ້ມູນສຳລັບການວິໄຈ. ມີ ສອງ ເສັ້ນຄວາມທຸກຍາກ: (1) ເສັ້ນຄວາມທຸກຍາກດ້ານ ອາຫານຊຶ່ງກຳນົດເປັນການຂາດຄວາມປອດໄພດ້ານອາຫານ ແລະ(2) ເສັ້ນຄວາມທຸກຍາກລວມປະ ກອບດ້ວຍການຂາດອາຫານ ແລະສິ່ງຈຳເປັນນອກຈາກອາຫານ. ຕົວຊີ້ບອກຂອງການນັບຫົວຄົນສະ ແດງເຖິງອັດຕາສ່ວນຮ້ອຍຂອງປະຊາກອນທີ່ບໍລິໂພກອາຫານ ແລະສິ່ງຈຳເປັນນອກຈາກອາຫານຕໍ່ ກວ່າເສັ້ນຄວາມທຸກຍາກ. ສຳລັບ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໃນ 1997/98, ເສັ້ນຄວາມທຸກຍາກໂດຍລວມແມ່ນ 15,218 ກີບ/ຄົນ/ເດືອນ. ເສັ້ນຄວາມທຸກຍາກຂອງປະຊາຊົນ ໃນຕົວເມືອງ ແລະຊົນນະບົດແມ່ນ 19,270 ກີບ ແລະ 14,407 ກີບຕາມລຳດັບ.

### (3) ຄວາມທຸກຍາກໃນນະຄອນຫລວງ

ນະຄອນຫລວງແມ່ນຮຶ້ງມີຫລາຍກວ່າການສະເລັຍຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ດັ່ງສະແດງ ຢູ່ຕາຕະລາງ 2.2-10, ການບໍລິໂພກຕົວຈິງຕໍ່ຫົວຄົນຂອງນະຄອນຫລວງແມ່ນ 59,577 ກີບໃນ1997/98 ຊຶ່ງລິ້ນການສະ ເລັຍຂອງຊາດ 1.8 ເທື່ອ. ອັດຕາສ່ວນຂອງປະຊາຊົນທຸກມີ 12.2%, ນຶ່ງສ່ວນສາມຂອງ ຫມົດທັງປະເທດ (38.6%). ອີງຕາມຕາຕະລາງຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງຜູ້ຮຶ້ງ ແລະ ຜູ້ທຸກກຳລັງກວ້າງອອກ

ຕາຕະລາງ 2.2-10 ສົມທຽບ ຄວາມທຸກ ແລະ ການບໍລິໂພກຂອງ ນະຄອນຫລວງ ແລະ ຂອງ ຊາດ.

	ນະຄອນຫລວງ (A)	ຫມົດທັງປະເທດ (B)	ອັດຕາສ່ວນຂອງ ຄະຄອນຫລວງ (A/B)
ການບໍລິໂພກຕົວຈິງ/ຫົວຄົນ (ກີບ)			
1992/93	34,676	24,595	1.41
1997/98	59,577	32,848	1.81
ອັດຕາສ່ວນຮ້ອຍຂອງ ຜູ້ທຸກ			
1992/93	24.4	45.0	0.54
1997/98	12.2	38.6	0.32

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຍຸດທະສາດ ດ້ານການເຕີບໂຕ ແລະ ການລົບລ້າງຄວາມທຸກຍາກ ແຫ່ງຊາດ(NGPES),?

ການສຶກສາຂອງ ສສຊ/ເອດີບີ ກ່ຽວກັບ ຄວາມທຸກຍາກ ຢູ່ລະດັບຄົວເຮືອນ, ບ້ານ ແລະ ເມືອງ ໄດ້ກຳນົດ ຫລັກການດັ່ງນີ້:

ລະດັບຄົວເຮືອນ : ບັນດາຄົວເຮືອນທີ່ຖືວ່າທຸກຍາກ ແມ່ນ ຄົວເຮືອນທີ່ມີລາຍໄດ້ຕໍ່ກວ່າ 85,000 ກີບ (ຕົວເມືອງ 100,000 ກີບ, ຊົນນະບົດ 82,000 ກີບ) ຕໍ່ຄົນຕໍ່ເດືອນໃນລາຄາປີ 2001. ເງິນຈຳນວນນີ້ສາມາດຊື້ເຂົ້າສານໄດ້ 16 ກລ ຕໍ່ຄົນຕໍ່ເດືອນ, ຈຳນວນເຫລືອບໍ່ສາມາດຈ່າຍຄ່າສິ່ງຈຳເປັນອື່ນໆໄດ້ເປັນຕົ້ນເຄື່ອງນຸ່ງ, ທີ່ຢູ່ອາໄສ, ການຮຽນ ແລະ ຄ່າຢາປົວພະຍາດ.

ລະດັບບ້ານ : ບ້ານທີ່ຖືວ່າເປັນບ້ານທຸກຍາກແມ່ນ :

- ບ້ານທີ່ມີຈຳນວນຄົວເຮືອນທຸກຍາກແຕ່ 51% ຂຶ້ນໄປ
- ບ້ານທີ່ບໍ່ມີໂຮງຮຽນ ຫລື ບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໂຮງຮຽນຂອງ ບ້ານທີ່ຢູ່ໃກ້ຄຽງ
- ບ້ານທີ່ບໍ່ມີສຸກສາລາ, ແພດພື້ນເມືອງ ຫລື ບ້ານທີ່ໃຊ້ເວລາເດີນທາງ ຍາວນານຈຶ່ງເຖິງໂຮງໝໍ
- ບ້ານທີ່ປາດສະຈາກການສະໜອງນໍ້າສະອາດ
- ບ້ານທີ່ບໍ່ມີເສັ້ນທາງເຂົ້າຫາ (ຢ່າງຫນ້ອຍແລວທາງທີ່ລີ້/ກວງນສາມາດນຳໃຊ້ໃນລະດູແລ້ງໄດ້)

ລະດັບເມືອງ : ເມືອງທຸກຍາກແມ່ນ :

- ເມືອງທີ່ມີຈຳນວນບ້ານທຸກຍາກຫລາຍກວ່າ 51%
- ເມືອງທີ່ມີຈຳນວນບ້ານຫລາຍກວ່າ 40% ບໍ່ມີໂຮງຮຽນຢູ່ບ້ານ ຫລື ບ່ອນໃກ້ຄຽງ
- ເມືອງທີ່ມີຈຳນວນບ້ານຫລາຍກວ່າ 40% ບໍ່ມີສຸກສາລາ ຫລື ຮ້ານຂາຍຢາ
- ເມືອງທີ່ມີຈຳນວນບ້ານຫລາຍກວ່າ 60% ບໍ່ມີທາງເຂົ້າບ້ານ
- ເມືອງທີ່ມີຈຳນວນບ້ານຫລາຍກວ່າ 40% ບໍ່ມີນໍ້າສະອາດ

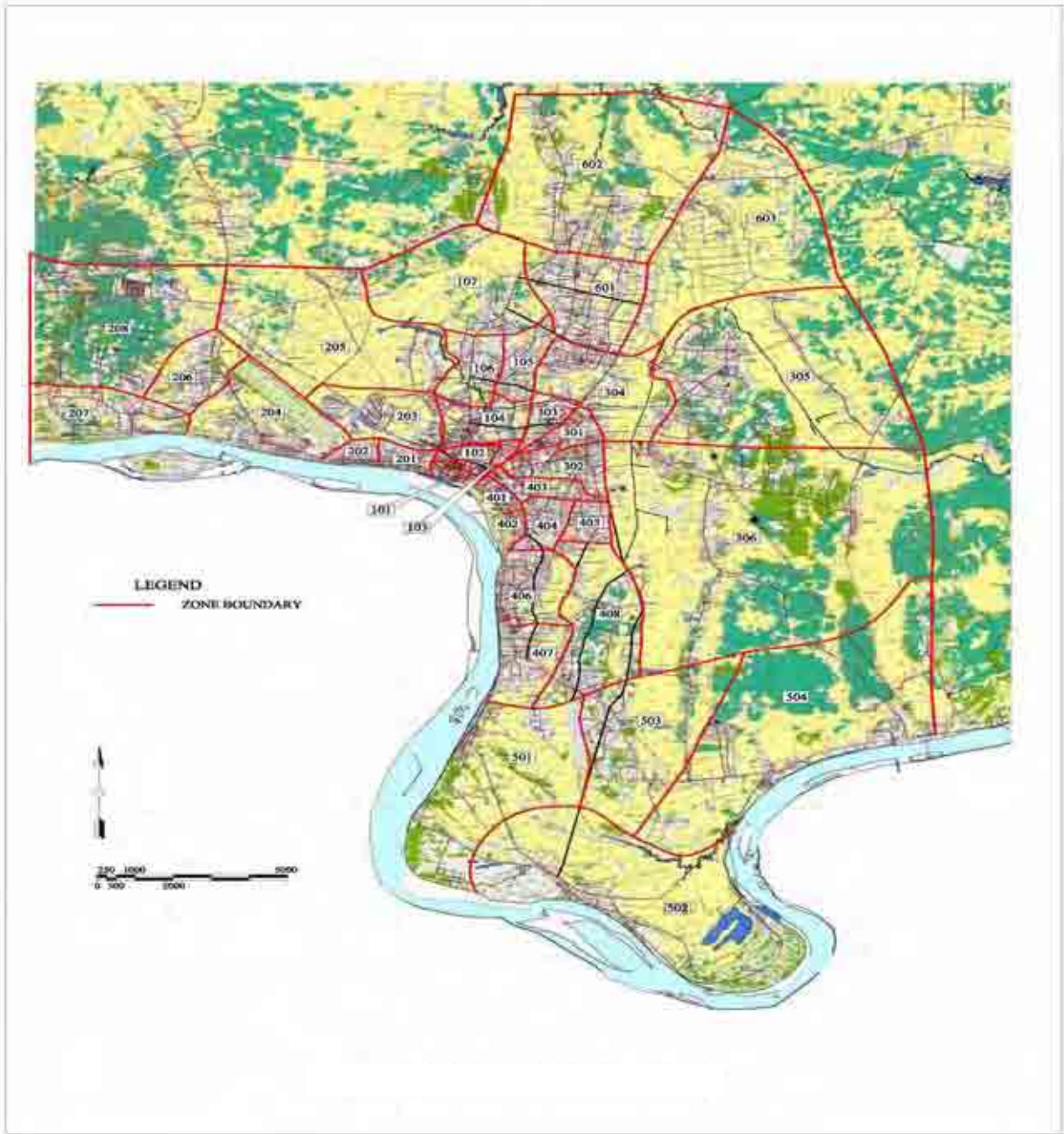
ອີງໃສ່ພື້ນຖານຂອງ ຫຼັກການດັ່ງກ່າວ, ທົ່ວປະເທດມີ 160,592 ຄົວເຮືອນ, 4,126 ບ້ານ ແລະ 72 ເມືອງ ທີ່ຖືກຈັດວ່າ ທຸກຍາກ.

ໃນນະຄອນຫລວງ, ມີແຕ່ເມືອງ ສັງທອງເທົ່ານັ້ນທີ່ຈັດວ່າທຸກຍາກ. ໃນເມືອງ ສັງທອງ, ມີທັງຫມົດ 4,317 ຄົວ ເຮືອນ ໃນນີ້ 191 ຄົວເຮືອນ (4.4%)ແມ່ນທຸກຍາກ 179 ຄົວເຮືອນຂາດເຂົ້າກິນ, 55 ຄົວເຮືອນ ບໍ່ມີເຮືອນຢູ່ ແລະ 15 ຄົວເຮືອນບໍ່ມີຄວາມສາມາດຈ່າຍຄ່າໂຮງຮຽນໃຫ້ລູກ. ສຳລັບລະດັບບ້ານ, ທົ່ວເມືອງມີ 37 ບ້ານ, ໃນນີ້ 27 ບ້ານ (73%) ແມ່ນທຸກຍາກ, ບ້ານທັງຫມົດບໍ່ມີການສະໜອງ ນ້ຳສະອາດ. ເມືອງສັງທອງບໍ່ນອນ ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ.

ຕາມທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງ, ນະຄອນຫລວງ ແລະພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາແມ່ນພື້ນທີ່ຮັ່ງມີຂອງ ສ.ປ.ປ ລາວ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ນະຄອນຫລວງຍັງມີບັນຫາດ້ານຕົວເມືອງທຸກຍາກ. ການຕິລາຄາການມີສ່ວນ ຮ່ວມດ້ານຄວາມທຸກຍາກທີ່ດຳເນີນໂດຍ ອພບ ພົບບັນດາກຸ່ມສ່ຽງ ແລະ ບຸກຄົນຊຶ່ງມີເງື່ອນໄຂປະກອບ ເຂົ້າ ແລະ ກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມທຸກຍາກຂອງເຂົາເຈົ້າ.

## 2.2.4 ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ

ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນ ໂດຍສັງເຂບ ແມ່ນສະແດງໃນຕາຕະລາງ 2.2-1. ແຜນທີ່ນີ້ໄດ້ມາຈາກການ ຖ່າຍພາບທາງອາກາດໃນປີ 1998 ແລະ ຂໍ້ມູນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໄດ້ຮັບການທົບທວນຄືນໃນ 2006. ອີງຕາມ ຮູບ, ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງແມ່ນຈຳກັດຢູ່ໃນໃຈກາງຂອງ ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ ແລະ ພື້ນທີ່ກະສິກຳ ແລະ ຫນອງ ບຶງແມ່ນໄດ້ຖືກຂະຫຍາຍອອກສູ່ເຂດຊານເມືອງ.



ຮູບ 2.2-1 ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນໂດຍສັງເຂບ.



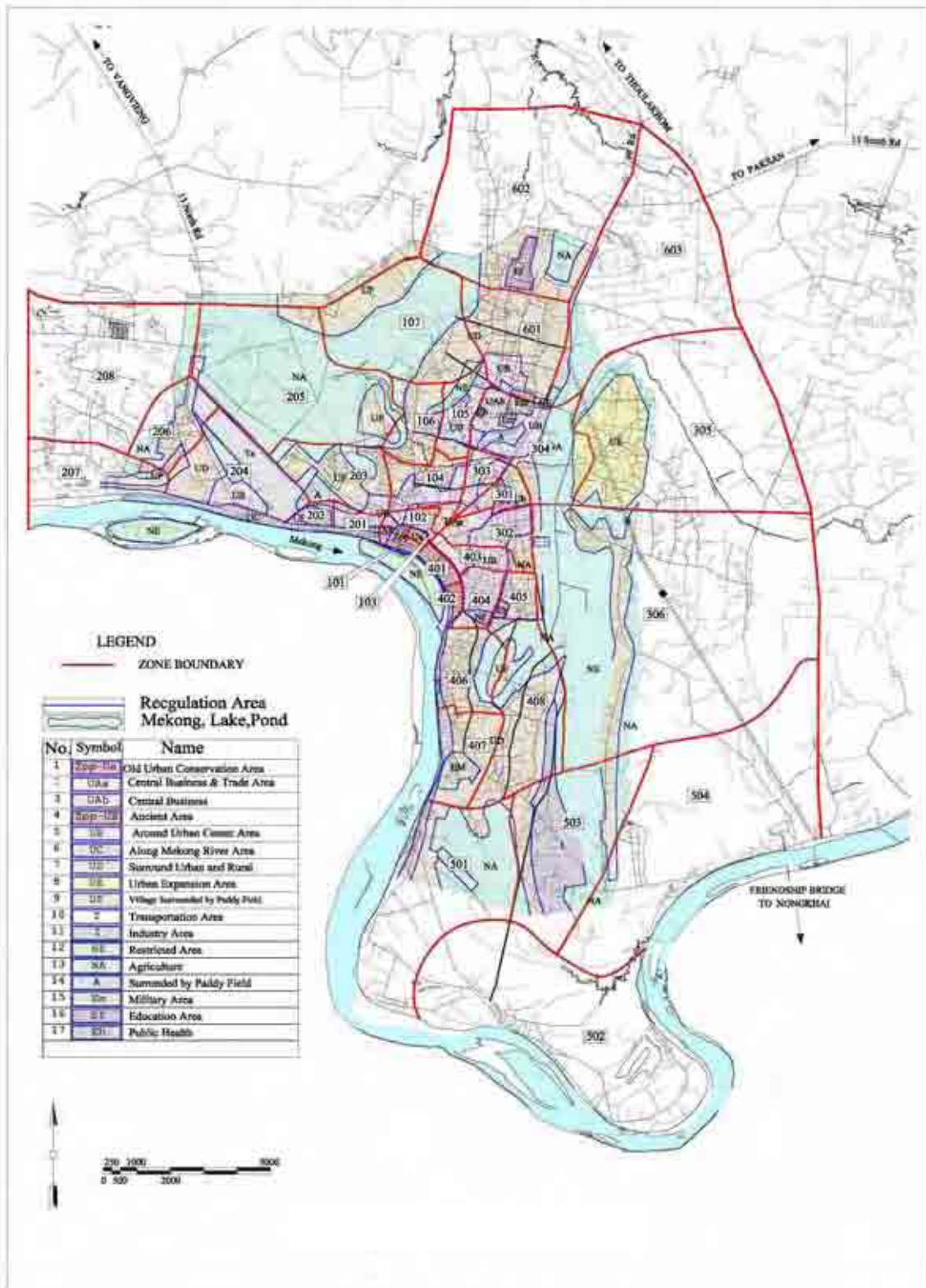
(1) ການແບ່ງເຂດການນຳໃຊ້ໃນປະຈຸບັນ

ອົງການບໍລິຫານ ແລະພັດທະນາຕົວເມືອງນະຄອນຫລວງ (ອພບ) ໄດ້ກະກຽມແຜນທີ່ຂອງການແບ່ງເຂດຂອງລະບຽບການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຊຶ່ງປີເປົ້າໝາຍແມ່ນ 2010. ໃນແຜນທີ່ນີ້, ການແບ່ງເຂດຂອງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 17 ປະເພດ. ບັນດາປະເພດເຫລົ່ານີ້ສະແດງເຖິງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນ. ປະເພດທີ່ ດິນຂອງ ຕົວເມືອງທີ່ຄວບໄດ້ຄຸ້ມ ໄດ້ຖືກຈັດເປັນ 14 ເຂດນຳໃຊ້ :

- ເຂດຮັກສາມໍລະດົກຕົວເມືອງເກົ່າ ( ZPP- Ua )
- ເຂດຮັກສາມໍລະດົກ ດ້ານປະຫວັດສາດ ( ZPP- Ub )
- ເຂດສຸນການການຄ້າ ແລະ ການປົກຄອງ ( UAa )
- ເຂດສຸນກາງໃໝ່ ( UAb )
- ເຂດສຸນກາງອ້ອມຕົວເມືອງ ( UB )
- ເຂດແຄມແມ່ນໍ້າຂອງ ( UC )
- ເຂດອ້ອມຕົວເມືອງ ( UD )
- ເຂດຂະຫຍາຍຕົວເມືອງ ( UE )
- ເຂດທົ່ງນາຂອງ ບ້ານ ( UF )
- ເຂດ ອຸດສາຫະກຳ ( I )
- ເຂດການຂົນສົ່ງ ( T )
- ເຂດການບໍລິການ ( E )
- ເຂດທົ່ງນາປູກເຂົ້າ ( NA )
- ເຂດສະຫງວນ ( NE )

ການອະທິບາຍລະອຽດຂອງ ແຕ່ລະຫົວຂໍ້ແມ່ນຢູ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2-1.

ຮູບ 2.2-2 ສະແດງແຜນທີ່ຂອງ ການແບ່ງເຂດການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນ ຊຶ່ງກວມ 20,950 ຮຕ ປະມານ 55% ຂອງ ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາທັງໝົດ 38,190.2 ຮຕ. ເວົ້າອີກຢ່າງນຶ່ງ, 45% ຂອງພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກ ສາຍັງບໍ່ທັນໄດ້ກຳນົດເຂດການນຳໃຊ້. ຕາຕະລາງ 2.2-11 ສະແດງຜົນຂອງການຄິດໄລ່ ພື້ນທີ່ໂດຍປະເພດ ການແບ່ງເຂດການນຳໃຊ້ຕໍ່ແຕ່ລະເຂດ. ໃນເຂດຊານເມືອງ, ພື້ນທີ່ສ່ວນໃຫຍ່ຍັງບໍ່ທັນຖືກກຳນົດ, ໂດຍສະເພາະ ເຂດ 208 ແລະ 502 ແມ່ນບໍ່ໄດ້ກຳນົດເລີຍ.



ຮູບ 2.2-2 ເຂດການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນ

ຕາຕະລາງ 2.2-11 ເນື້ອທີ່ແຕ່ລະປະເພດນໍ້າໃຊ້ (ສຕ)

ເຂດ	Zpp Ua	UAa	UAb	Zpp Ub	UB	UC	UD	UE	UF	T	I	NE	NA	A	Em	Ef	Eh	ລວມ	ບໍລິສະ ບຽນ	ລວມທັງໝົດ
101	642	8.9	-	-	-	23.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96.7	-	96.7
102	269	67.3	31.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	125.5	-	125.5
103	-	51.2	-	-	-	91.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	143.0	-	143.0
104	-	-	-	-	-	71.7	170.7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	242.4	-	242.4
105	-	-	40.5	-	-	131.5	47.4	-	-	-	-	58.6	-	-	-	-	-	278.1	-	278.1
106	-	-	-	-	-	8.6	246.3	-	18.6	-	-	61.6	17.8	-	-	-	-	353.0	-	353.0
107	-	-	-	-	-	-	221.4	-	439.5	-	-	13.0	934.6	-	-	-	-	1,608.6	-	1,608.6
201	-	6.4	-	-	-	74.6	43.7	-	-	-	-	32.8	-	9.6	-	-	-	134.3	-	134.3
202	-	-	-	-	-	21.4	36.7	-	-	-	-	-	-	11.1	-	-	-	101.9	-	101.9
203	-	-	-	-	-	47.3	84.7	-	346.4	14.8	-	-	147.2	28.4	-	-	-	668.8	-	668.8
204	-	-	-	-	-	-	196.6	-	27.1	338.9	-	-	87.8	-	-	-	-	742.6	-	742.6
205	-	-	-	-	-	-	19.1	-	271.4	3.9	-	-	2,095.4	-	-	-	-	2,389.8	-	2,389.8
206	-	-	-	-	-	-	172.9	-	32.3	32.4	-	-	233.6	-	-	-	-	471.3	-	471.3
207	-	-	-	-	-	-	39.5	-	91.6	-	-	-	-	-	-	-	-	131.2	527.3	658.5
208	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,871.6	1,871.6
301	-	146.7	-	-	-	56.8	56.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	310.0	-	310.0
302	-	45.1	-	-	-	168.9	-	-	-	-	-	-	81.0	-	-	-	-	294.9	-	294.9
303	-	-	-	-	-	77.6	6.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	83.9	-	83.9
304	-	-	100.9	-	-	140.0	66.6	97.2	-	-	-	29.3	388.6	29.8	84.2	-	6.8	943.2	-	943.2
305	-	-	-	-	-	-	-	758.8	-	-	-	-	279.0	-	-	-	-	1,037.8	2,003.4	3,041.2
306	-	-	-	-	-	-	79.4	-	-	-	-	613.6	1,193.7	-	-	-	-	1,886.7	3,504.1	5,390.8
401	44.8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	74.1	-	-	-	-	-	118.9	-	118.9
402	44.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58.3	-	-	-	-	-	102.4	-	102.4
403	-	73.5	-	-	-	89.4	-	-	-	-	-	-	22.3	-	-	-	-	185.2	-	185.2
404	-	-	-	-	-	162.5	29.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	226.3	-	226.3
405	-	-	-	-	-	-	309.0	-	-	-	-	-	162.5	-	-	-	30.2	192.7	-	192.7
406	-	-	-	-	-	28.0	29.0	-	58.2	-	-	-	100.9	-	-	-	-	496.0	-	496.0
407	-	-	-	-	-	74.8	299.0	-	-	-	-	-	-	-	140.3	-	-	514.1	-	514.1
408	-	-	-	-	-	-	572.4	-	98.1	-	29.8	-	352.2	-	-	-	-	1,052.6	-	1,052.6
501	-	-	-	-	-	81.0	172.7	-	66.1	-	-	-	1,830	-	-	-	-	2,149.8	-	2,149.8
502	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,792.1	2,792.1
503	-	-	-	-	-	-	183.2	-	163.2	-	190.2	446.6	301.7	-	-	-	-	1,284.9	-	1,284.9
504	-	-	-	-	-	-	-	-	33.4	-	-	-	61.1	-	-	-	-	94.5	3,113.5	3,208.1
601	-	-	10.3	-	-	121.1	641.9	-	-	-	-	5.3	60.9	-	20.5	-	-	860.1	-	860.1
602	-	-	-	-	-	-	909.4	-	-	-	-	-	162.4	-	-	-	-	1,200.4	1,608.5	2,808.9
603	-	-	-	-	-	-	72.4	-	-	-	-	1.38	342.2	-	-	-	-	428.4	1,819.7	2,248.0
Total	180	399	183	50	1,263	380	4,597	856	1,646	390	220	1,407	8,855	79	245	163	37	20,950	17,240.2	38,190.2

ສຳລັບແຕ່ລະປະເພດ, ບັນດາຫົວຂໍ້ຂອງລະບຽບລວມມີ: ກ) ບັນດາກິດຈະການທີ່ທ້າມ ແລະ ອະນຸຍາດ, ຂ) ເງື່ອນຂອງທີ່ດິນສຳລັບການກໍ່ສ້າງອາຄານ ແລະ ຄ) ຄວາມຫນາແຫນ້ນທີ່ກຳນົດ.

ບັນດາຫົວຂໍ້ຂອງລະບຽບສຳລັບເຂດປ້ອງກັນຕົວເມືອງເກົ່າ (ZPP-Ua), ເຂດທີ່ໄດ້ຄວບຄຸມຢ່າງເຄັ່ງຄັດ ທີ່ສຸດໄດ້ຖືກສັງລວມໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2-2. ເປັນທີ່ສັງເກດວ່າ, ໄດ້ກຳນົດ ສະຖານທີ່ສຳລັບຈອດ ລົດຂອງທ້ອງຖານ, ທະນາຄານ ແລະ ຮ້ານອາຫານໄວ້.

## 2.2.5 ລາຄາທີ່ດິນ

ເມື່ອວັນທີ 23 ກຸມພາ 2007, ກົມທີ່ດິນໄດ້ກຳນົດລາຄາທີ່ດິນຂອງ 125 ຈຸດ, ໃນນີ້ 94 ຈຸດແມ່ນຢູ່ບັນດາ ເມືອງຂອງເທດສະບານ ແລະ 31 ຈຸດຢູ່ບັນດາເມືອງຂອງ ຊານເມືອງ. ບັນດາເມືອງຂອງ ເທດສະບານມີ ຈັນທະບູລີ, ສີໂຄດຕະບອງ, ໄຊເສດຖາ ແລະ ສີສັດຕະນາກ. ບັນດາເມືອງຂອງຊານເມືອງມີ ຫາດຊາຍຟອງ, ໄຊທານີ ແລະ ນາຊາຍທອງ. ຈຸດຕີລະຄານຶ່ງປະກອບດ້ວຍດິນຫລາຍຕອນ. ດັ່ງນັ້ນ, ລາຄາທີ່ດິນຂອງຈຸດຕີລາຄາ, ໂດຍທົ່ວໄປ, ລວມທັງລາຄາທີ່ດິນຢູ່ແຄມທາງສາຍຫລັກ, ລາຄາທີ່ດິນຢູ່ ແຄມທາງສາຍສຳຮອງ, ລາຄາທີ່ດິນຢູ່ແຄມທາງສາຍເຊື່ອມຕໍ່ ແລະ ລາຄາທີ່ດິນຢູ່ແຄມທາງດິນ.

ລາຄາທີ່ດິນໃນວັນທີ 11 ສິງຫາ 2003, ກໍໄດ້ຕີລາຄາທີ່ດິນສຳລັບບັນດາເມືອງຂອງ ເທດສະບານຕາຕະ ລາງ 2.2-11 ສະແດງ ຈຸດຕີລາຄາໃນບັນດາເມືອງຂອງ ເທດສະບານຈຳນວນ 32 ຈຸດ ດ້ວຍລາຄາແຕ່ 2,000,000 ກີບ/ມ<sup>2</sup> ຂຶ້ນໄປ, ໂດຍສົມທຽບ 2007 ແລະ 2003. ລາຄາສູງສຸດແມ່ນ 3,500,000 ກີບ/ມ<sup>2</sup> ສຳ ລັບຕອນດິນຢູ່ແຄມທາງສາຍຫລັກ C5 ໃນເມືອງ ຈັນທະບູລີ. ລາຄາສູງສຸດທີ 2 ແມ່ນ 2,700,000 ກີບ/ມ<sup>2</sup> ສຳ ລັບທັງຫມົດ 7 ຈຸດໃນເມືອງຈັນທະບູລີ.

ລາຄາທີ່ດິນເຫລົ່ານີ້ແມ່ນເພື່ອກຳນົດອາກອນທີ່ດິນ ແລະ ການທົດແທນມູນຄ່າສຳລັບການເວນຄືນ. ອັດຕາ ສ່ວນສະເລ່ຍຂອງ ລາຄາ 2007 ກັບ ລາຄາ 2003 ແມ່ນ 2.66. ຫມາຍຄວາມວ່າ, ລາຄາທີ່ດິນ ເພີ່ມຂຶ້ນປະ ມານ 2.7 ເທື່ອໃນໄລຍະ 3.5 ປີ. ລາຄາຕະລາດສຳລັບການຊື້ຂາຍທີ່ດິນແມ່ນສູງປະມານ 2-3 ເທື່ອຂອງ ລາຄາທາງການ.

ຕາມຕາຕະລາງ 2.2-13, ລາຄາສູງສຸດຢູ່ບັນດາເມືອງຂອງ ຊານເມືອງຂອງ G1 ແມ່ນ 600,000 ກີບ/ມ<sup>2</sup> ໃນເມືອງຫາດຊາຍຟອງ. ສູງສຸດທີ 2 ແລະ ທີ 3 ແມ່ນ 500,000 ກີບ/ມ<sup>2</sup> ຂອງ E1, ແລະ 400,000 ກີບ/ມ<sup>2</sup> ຂອງ E3. ຖ້າສົມທຽບໃສ່ບັນດາເມືອງຂອງເທດສະບານ, ລາຄາທີ່ດິນໃນບັນດາຕົວ ເມືອງຂອງຊານເມືອງຍັງຕ່ຳຫລາຍຢູ່. ລາຄາຕ່ຳເຫລົ່ານີ້ໄດ້ດຶງດູດການພັດທະນາຕົວເມືອງໄປສູ່ບັນດາ ເມືອງຂອງຊານ ເມືອງ

ຕາຕະລາງ 2.2-12 ລາຄາທີ່ດິນໃນບັນດາຕົວເມືອງຂອງ ເທດສະບານ (ແຕ່2,000,000 ກີບ/ມ2ຂຶ້ນໄປ)

Valuation Point	District	2007				2003	Ratio of 2007 to 2003
		Main Road	Secondary Road	Feeder Road	Earth Road	Main/Sec-ondary Road	
C5	Chanthabouli	3,500,000	3,000,000			1,733,400	2.02
C1	Chanthabouli	2,700,000	2,000,000	700,000	500,000	1,412,400	1.91
C2	Chanthabouli	2,700,000	2,000,000	700,000	500,000	1,412,400	1.91
C3	Chanthabouli	2,700,000	2,000,000	700,000	500,000	1,412,400	1.91
C4	Chanthabouli	2,700,000	2,000,000	700,000	500,000	1,412,400	1.91
C7	Chanthabouli	2,700,000	1,000,000	500,000	200,000	1,091,400	2.47
C10	Chanthabouli	2,700,000	800,000	200,000	100,000	706,200	3.82
C16	Chanthabouli	2,700,000	1,500,000	500,000	200,000	1,412,400	1.91
A2	Sisathanak	2,520,000	800,000	640,000	266,000	898,800	2.80
A3	Sisathanak		2,520,000	560,000	266,000	898,800	2.80
A3-1	Sisathanak	2,520,000	2,520,000	1,890,000		898,800	2.80
A4	Sisathanak	2,520,000	800,000	400,000	133,000	898,800	2.80
B24	Saysettha		2,520,000	400,000	180,000	609,900	4.13
C15	Chanthabouli		2,500,000	1,320,000		802,500	3.12
C17	Chanthabouli		2,500,000	2,500,000		1,091,400	2.29
D12	Sikhothabong	2,500,000	700,000	300,000	200,000	1,123,500	2.23
B6	Saysettha	2,200,000	800,000	250,000	150,000	898,800	2.45
B7	Saysettha	2,200,000	1,800,000	1,500,000		898,800	2.45
A10	Sisathanak	2,000,000	800,000	400,000	133,000	802,500	2.49
A11	Sisathanak	2,000,000	800,000	400,000	133,000	1,027,200	1.95
A13	Sisathanak	2,000,000	650,000	320,000	133,000	609,900	3.28
A14	Sisathanak	2,000,000	430,000	160,000	130,000	513,600	3.89
A16	Sisathanak	2,000,000	430,000	160,000	44,000	428,000	4.67
A17	Sisathanak	2,000,000	430,000	160,000	44,000	342,400	5.84
A18	Sisathanak	2,000,000	430,000	160,000	44,000	342,400	5.84
B1	Saysettha	2,000,000	1,200,000	400,000	150,000	706,200	2.83
B2	Saysettha	2,000,000	1,200,000	400,000	150,000	706,200	2.83
B3	Saysettha	2,000,000	500,000	250,000	150,000	513,600	3.89
B4	Saysettha	2,000,000	1,200,000	200,000	80,000	513,600	3.89
B5	Saysettha	2,000,000	800,000	250,000	150,000	513,600	3.89
B13	Saysettha	2,000,000	800,000	250,000	150,000		
D13	Sikhothabong	2,000,000	1,200,000	300,000	100,000		
Average		2,363,333				887,743	2.66

Note: the average does not include B13 and D13

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມທີ່ດິນ

ຕາຕະລາງ 2.2-13 ລາຄາທີ່ດິນໃນບັນດາຕົວເມືອງຂອງ ຊານເມືອງ (ແຕ່50,000 ກີບ/ມ<sup>2</sup> ຂຶ້ນໄປ)

Valuation Point	District	(kip/m <sup>2</sup> )			
		Main Road	Secondary Road	Feeder Road	Earth Road
G1	Hathsayfong	600,000	350,000	60,000	10,000
E1	Xaythny	500,000	250,000	80,000	20,000
E3	Xaythny	400,000		30,000	10,000
G2	Hathsayfong	350,000	200,000	20,000	10,000
G7	Hathsayfong	250,000	25,000	15,000	5,000
G3	Hathsayfong		200,000	60,000	10,000
F1	Naxaythong	170,000	25,000	10,000	2,000
G8	Hathsayfong	170,000		20,000	5,000
E4	Xaythny	150,000	15,000	10,000	6,000
E2	Xaythny		150,000	20,000	7,000
E11	Xaythny	100,000	40,000	10,000	5,000
G4	Hathsayfong		100,000	20,000	7,000
F3	Naxaythong	90,000	25,000	7,000	500
E5	Xaythny	70,000		10,000	6,000
G%	Hathsayfong		60,000	20,000	7,000
E6	Xaythny	50,000	10,000	7,000	3,000
E1 2	Xaythny	50,000		10,000	1,500
F4	Naxaythong	50,000	12,000	3,000	700

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມທີ່ດິນ

## ບົດທ 3

ແຜນການພັດທະນາ, ການສຶກສາ ແລະ ໂຄງການ

### ບົດທີ 3. ແຜນການພັດທະນາ, ການສຶກສາ ແລະ ໂຄງການ

#### 3.1 ແຜນການພັດທະນາ

##### 3.1.1 ແຜນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ (2006-2010)

###### (1) ບົດທົ່ວໄປ

ແຜນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດປະຈຸບັນ (2006-2010) ແມ່ນແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ເທື່ອທີ 6 (ແຜນ) ຕໍ່ຈາກແຜນເທື່ອທີ 5 ຊຶ່ງກວມໄລຍະ 2001-2005. ແຜນເທື່ອທີ 6 ໄດ້ຕີລາຄາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນເທື່ອທີ 5 ແລະ ກຳນົດຍຸດທະສາດລວມໃນການພັດທະນາສຳລັບ 2006-2010. ການຕີລາຄາ ແຜນເທື່ອທີ 5 ປະກອບມີ ບັນຜົນສຳເລັດ, ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້ຈາກການຈັດ ຕັ້ງປະຕິບັດ. ແຜນພັດທະນາເທື່ອທີ 6 ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນໂດຍອີງໃສ່ (1) ຍຸດທະສາດໄລຍະ ຍາວສຳລັບການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມເຖິງປີ 2020; (2) ຍຸດທະສາດໃນການຫັນເປັນອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຫັນສະໄຫມ; (3) ການຕີບໂຕ ແລະ ການລົບລ້າງຄວາມທຸກຍາກແຫ່ງຊາດ; (4) ຂະແໜງການຕ່າງໆ, ຂົງເຂດຈຸດສຸມ ແລະ ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນການຂອງຂະແໜງການຍ່ອຍ; (5) ການວິໄຈເງື່ອນໄຂສາກົນ ແລະ ພາຍໃນຂອງການພັດທະນາຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

###### (2) ຍຸດທະສາດລວມຂອງ ການພັດທະນາ

ສຳລັບຍຸດທະສາດລວມຂອງການພັດທະນານັ້ນ, ກອງປະຊຸມໃຫຍ່ຄັ້ງທີ 7 ຂອງພັກໄດ້ກຳນົດຍຸດທະສາດ 10 ປີ ຂອງການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ (2001-2010) (ຍຸດທະສາດ) ຂອງປະເທດ ຊຶ່ງລວມມີການປັບປຸງ ແລະ ການກໍ່ສ້າງໂຄງລ່າງດ້ານເສດຖະກິດເພື່ອຮັບປະກັນການເຕີມໂຕດ້ານເສດຖະກິດທີ່ໄວ ແລະ ຍືນຍົງໂດຍເລັ່ງໃສ່ການຜະລິດດ້ານກະສິກຳ, ການລົບລ້າງໄຟຟ້າ ແລະ ການຖາງປ່າ. ການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດຂອງຊາດແມ່ນຕ້ອງໄດ້ພັດທະນາເປັນແຕ່ລະບາດກ້າວທັງທາງດ້ານປະລິມານ ແລະ ຄຸນະພາບ ເພື່ອຮອງຮັບຄວາມຕ້ອງຕົວຈິງ ແລະ ເຮັດໃຫ້ປະເທດເປັນສູນກາງຂອງພາກພື້ນສຳລັບການແລກປ່ຽນສິນຄ້າ ແລະ ການບໍລິການ. ຍຸດທະສາດສິ່ງເສີມໃຫ້ການຫັນເປັນອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຫັນສະໄຫມຕາມທິດສັງຄົມນິຍົມດ້ວຍການພັດທະນາໂຄງລ່າງເພື່ອກຽມໃຫ້ປະເທດຫຼຸດພື້ນອອກຈາກຖານະປະເທດດ້ອຍພັດທະນາໃນປີ 2020 ແລະ ບັນລຸຄວາມຢູ່ດີກິນດີສຳລັບປະຊາຊົນລາວ. ບັນດາຈຸດປະສົງທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນຍຸດທະສາດສະໜັບສະໜູນການບັນລຸຂອງເປົ້າໝາຍການພັດທະນາແຫ່ງສະຫະສະວັດ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນ



ງານບຸກແຊນ ຂອງ ບັນດາປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ (2001-2010) ແຜນເທື່ອ ທີ 6 ກວມໄລຍະ 5 ປີ 2006-2010 ມີບົດບາດສຳຄັນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດານະໂຍບາຍຂອງ ການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະທິດນຳທີ່ກອງປະ ຊຸມໃຫຍ່ຄັ້ງທີ 7 ຂອງ ພັກວາງອອກ. ມັນເປັນເຄື່ອງມື ສຳລັບອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເຄື່ອງທີ 2 ຂອງ ຍຸດທະສາດຂອງການພັດ ທະນາເສດຖະ ກິດ-ສັງຄົມ (2001-2010) ທີ່ກອງປະຊຸມໃຫຍ່ໄດ້ຮັບຮອງ. ດັ່ງນັ້ນ, ແຜນເທື່ອທີ 6 ຈະ ເຮັດໃຫ້ທິດນຳ ແລະໜ້າ ທີ່ທີ່ຈະໄດ້ດຳເນີນໃນໄລຍະ 5 ປີ ຕໍ່ໜ້າ 2006- 2010 ເປັນຮູບປະທຳ ແລະເປັນຈິງ ແລະເປົ້າໝາຍລວມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນຍຸດທະສາດ 10 ປີ (2001-2010) ຈະຕ້ອງ ສຳເລັດ.

(3) ບັນດາທິດນຳຂອງ ການພັດທະນາ

ບັນດາທິດນຳຂອງ ການພັດທະນາທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນແຜນທີ 6 ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ບັນລຸຜົນດູສູງສຸດ ແລະ ເຮັດໃຫ້ມີ ການປ່ຽນແປງຕາມທິດດັ່ງນີ້ :

- (i) ຫັນຈາກການດ້ອຍພັດທະນາໄປສູ່ນະໂຍບາຍການພັດທະນາທີ່ໄວ ແລະ ຫມັ້ນທ່ຽງ, ຜະລິດ ສິນຄ້າໃຫ້ມີມູນຄ່າເພີ່ມສູງ ເປັນແຕ່ລະບາດກ້າວ ທັງທາງດ້ານປະລິມານ ແລະຄຸນນະພາບ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງ ຕະຫລາດພາຍໃນ ແລະ ເພີ່ມການສົ່ງອອກ;
- (ii) ເພີ່ມຄວາມສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນ ແລະນຳໃຊ້ຄວາມໄດ້ປຽບ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດພັນທະ ດ້ານເສດຖະກິດຕໍ່ສາກົນໃນຂອບຂອງອາຊຽນ, ສອງຝ່າຍອື່ນໆ ແລະຫລາຍຝ່າຍ ລວມທັງອົງ ການ ການຄ້າໂລກຢ່າງມີປະສິດທິພາບ
- (iii) ປັບປຸງ ການພົວພັນລະຫວ່າງ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ການພັດທະນາສັງຄົມ ແລະ ວິກັດຂັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະສິ່ງແວດລ້ອມ. ບັນດາບັນຫາຂອງສັງຄົມຕ້ອງໄດ້ ຮັບການແກ້ໄຂເປັນອັນດັບນຶ່ງ, ຕ້ອງເອົາໃຈໃສ່ບັນດາບັນຫາເຊັ່ນ: ການຫລຸດຜ່ອນຄວາມ ທຸກຍາກ, ການຫວ່າງງານ, ຄວາມຊົ່ວຮ້າຍຂອງສັງຄົມ ແລະຮັກສາສະພາບການເມືອງ, ສັງຄົມໃຫ້ຫມັ້ນທ່ຽງ;
- (iv) ເລັ່ງການກໍ່ສ້າງເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແບບຄົບຊຸດຕາມທິດສັງຄົມນິຍົມເພື່ອສ້າງພື້ນຖານສຳລັບ ການອຸດສາຫະກຳ ແລະຄວາມທັນສະໄຫມ.

(4) ບັນດາເປົ້າໝາຍລວມຂອງແຜນ.

ກອງປະຊຸມ ໃຫຍ່ຄັ້ງທີ 7 ຂອງ ພັກ ໄດ້ກຳນົດເປົ້າໝາຍລວມຂອງ ຍຸດທະສາດຂອງ ການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໄລຍະ 10 ປີ 2001-2010 ດັ່ງນີ້ :

“ ບັບປຸງ ແລະ ສ້າງພື້ນຖານດ້ານເສຖະກິດໃຫ້ກ້າວໜ້າຢ່າງແຂງແຮງ, ຫນັກແຫນ້ນ, ໂດຍສະເພາະ ພັດທະນາຢ່າງແຂງແຮງ ຂະແໜງກະສິກໍາ, ລົບລ້າງຢ່າງສິ້ນເຊີງ ການຖາງປ່າເຮັດໄຮ່ບູກເຂົ້າ; ສໍາເລັດບັນດາໜ້າວຽກໃນການແກ້ໄຂບັນຫາຄວາມທຸກຍາກຂອງປະຊາຊົນ; ສ້າງພື້ນຖານສໍາລັບ ອຸດສາຫະກໍາ; ກະກຽມຊັບພະຍາກອນມະນຸດທາງດ້ານປະລິມານ ແລະຄຸນນະພາບເພື່ອກຽມພ້ອມສໍາ ລັບການພັດທະນາອຸດສາຫະກໍາ ແລະຫັນໄປສູ່ອຸດສາຫະກໍາເທື່ອລະກ້າວ; ພັດທະນາປະເທດເຮົາ ໃຫ້ກາຍເປັນຈຸດສູນກາງສໍາລັບການຜ່ານຂອງ ພາກພື້ນໃນອານາຄົດ “

ບັນດາເປົ້າໝາຍລວມຂອງແຜນເທື່ອທີ 6 ແມ່ນຮັກສາບັນດາທັດສະນະ ແລະ ຄາດຫມາຍທັງໝົດ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນຍຸດທະສາດ 10 ປີ (2001-2010) ໄວ້. ດັ່ງນັ້ນ, ບັນດາເປົ້າໝາຍສໍາລັບແຜນ ເທື່ອທີ 6 ມີດັ່ງນີ້ :

“ເລັ່ງການເຕີມໂຕຂອງເສຖະກິດ ແລະບັບປຸງຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນ, ບັບປຸງຄືນໂຄງສ້າງ ດ້ານເສຖະກິດ ແລະການມີເຮັດວຽກໃນການກໍ່ສ້າງເສຖະກິດຕະຫລາດ ໂດຍອີງໃສ່ຄວາມຮັ່ງມີດ້ານ ຊັບພະຍາກອນຂອງປະເທດ ແລະການເຊື່ອມຍິງກັບສາກົນ. ນອກນັ້ນ, ກໍ່ສ້າງເສຖະກິດຕະຫລາດ ຕາມທິດສັງຄົມນິຍົມ.

ສືບຕໍ່ເສີມຂະຫຍາຍການຮ່ວມມືດ້ານເສຖະກິດກັບຕ່າງປະເທດໃຫ້ມີປະສິດທິ ຜົນ. ກໍ່ສ້າງໃຫ້ບັນລຸການປ່ຽນແປງດ້ານການຝຶກອົບຮົມ ແລະການສຶກສາທາງດ້ານປະລິມານ ແລະ ຄຸນນະພາບ; ນຳໃຊ້ຄວາມກ້າວໜ້າທາງດ້ານວິທະຍາສາດ ແລະເຕັກໂນໂລຊີ, ຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະຖືຊັບພະຍາກອນມະນຸດ, ວິທະຍາສາດ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ ເປັນເຄື່ອງມືສໍາລັບການພັດທະນາ. ພັດທະນາພັດທະນາສັງຄົມ ແລະວັດທະນາທຳໃຫ້ສົມຄູ່ກັບການເຕີບໂຕຂອງເສຖະກິດ. ສືບຕໍ່ຫຼຸດ ຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ, ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ແລະລົບລ້າງຄວາມຊົ່ວຮ້າຍຂອງສັງຄົມ. ສືບຕໍ່ເຮັດໃຫ້

ໂຄງລ່າງດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມມີຄວາມເຂັ້ມແຂງເພື່ອເປັນພື້ນຖານສໍາລັບການພັດທະນາໃນແຜນ ເທື່ອທີ 6 ແລະແຜນ 5 ປີ ຕໍ່ໜ້າ (ແຜນທີ 7). ຮັກສາຄວາມໝັ້ນທົ່ງດ້ານການເມືອງ ແລະ ຄວາມສະຫງົບຂອງສັງຄົມ, ບົກບັກຮັກສາອະທິປະໄຕ, ຜົນແຜ່ນດິນອັນຄົບຖ້ວນ ແລະ ຄວາມສະ ຫງົຂອງ ຊາດ “

(5) ບັນດາໜ້າວຽກ ແລະຄຳແນະນຳ

ບັນດາໜ້າວຽກ ແລະ ຄຳແນະນຳ ມີດັ່ງນີ້ :

- (i) ເພີ່ມການເຕີບໂຕດ້ານເສຖະກິດ ໂດຍສະເລັຍ ແຕ່ 7.5-8% ຕໍ່ປີ.

- (ii) ຮັບປະກັນການດຸນດ່ຽງໃນການພັດທະນາເສຖະກິດໄປຄຽງຄູ່ກັບການພັດທະນາສັງຄົມ ແລະ ການຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ
- (iii) ສົ່ງເສີມການພັດທະນາເສຖະກິດໃນຂະແໜງການຕ່າງໆດ້ວຍການເອົາໃຈໃສ່ເສຖະກິດ ຂອ ງລັດໃຫ້ເປັນຂະແໜງນຳໜ້າ
- (iv) ພັດທະນາ ແລະ ສົ່ງເສີມວິສາຫະກິດຂະໜາດກາງ ແລະ ຂະໜາດນ້ອຍໃຫ້ຂະຫຍາຍຕົວໄວ
- (v) ຮັບປະກັນການບູລະນະຮັກສາໂຄງລ່າງທີ່ມີ ແລະ ສ້າງໂຄງລ່າງເພີ່ມຕື່ມ
- (vi) ສືບຕໍ່ຂະຫຍາຍບັນດາໂອກາດດ້ານເສຖະກິດ ແລະ ຍົກລະດັບການພົວພັນເສຖະກິດກັບ ພາຍນອກ
- (vii) ສືບຕໍ່ປັບປຸງ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ຂະແໜງການຄ້າ ແລະ ການເງິນ ດ້ວຍການ ເພີ່ມຄວາມສາມາດຂອງອົງການຄຸ້ມຄອງການເງິນແຫ່ງຊາດ
- (viii) ສືບຕໍ່ຄວາມກ້າວໜ້າກ່ຽວກັບການປ່ຽນແປງໃຫມ່ເພື່ອສ້າງບັນດາວິທີການພັດທະນາແບບຄົ ບຊຸດໃນຂົງເຂດສຶກສາ ແລະ ການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດ
- (ix) ຊຸກຍູ້ ບັນດາກິດຈະການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງລັດ ດ້ວຍບາດກ້າວທີ່ໜັກແໜ້ນ
- (x) ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ຂົງເຂດປ້ອງກັນຊາດ, ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ, ບັນດາລັກສະນະ ດ້ານການເມືອງ ແລະ ສັງຄົມ ແລະ ເປີດກວ້າງການພົວພັນກັບຕ່າງປະເທດ.

(6) ບັນດາໜ້າທີ່ ແລະ ເປົ້າໝາຍຂອງແຜນການ

ການວາງແຜນຂອງ ເສຖະກິດມະຫາພາກ (2004 ຫາ 2010) ແລະ ເປົ້າໝາຍຂອງ ແຜນເທື່ອທີ 6 ລວມທັງ ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຜົນສຳເລັດຂອງ ແຜນເທື່ອທີ 5 ໄດ້ສັງລວມໃນຕາຕະລາງ 3.1-1 ແລະ ຕາຕະລາງ 3.1-2 ຕາມລຳດັບ.

ຕາຕະລາງ 3.1-1 ການວາງແຜນດ້ານເສດຖະກິດມະຫາພາກ (2004/05-2009/10)

ຕົວຊີ້ບອກ	ໜ່ວຍ	2004/5	2005/6	2006/7	2007/8	2008/9	09/10
1 ປະຊາກອນທັງໝົດ	1,000	5,610	5,722	5,833	5,944	6,056	6,168
ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ປະຊາກອນ	%	2.0	2.0	1.9	1.9	1.9	1.9
2 GDP ລາຄາປະຈຸບັນ (ກີບ)	ຕື້.	28,682	33,109	37,916	45,410	53,746	59,936
GDP at USD	ລ້ານ.	2,753	3,184	3,612	4,054	4,556	5,097
3 ອັດຕາການເຕີບໂຕທັງໝົດຂອງ GDP	%	7.2	7.5	7.2	7.5	7.8	8.2
ກະສິກໍາ	%	3.5	3.0	3.3	3.3	3.3	3.3
ອຸດສາຫະກຳ	%	13.0	15.7	12.7	13.0	13.3	14.0
ການບໍລິການ	%	8.0	6.2	7.5	7.6	7.6	7.6
4 ສ່ວນແບ່ງຂອງ GDPຂອງ ຂະແໜງການ	%	100	100	100	100	100	100
ກະສິກໍາ	%	45.4	43.5	41.3	39.6	37.8	36.0
ອຸດສາຫະກຳ	%	28.2	30.5	31.4	33.0	34.6	36.4
ການບໍລິການ	%	26.4	26.0	27.3	27.4	27.6	27.6
5 GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ (ກີບ)	ລ້ານ.	5.11	5.79	6.50	7.64	8.88	9.72
GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ (USD)	USD	491	556	619	682	752	823
ການລົງທຶນທັງໝົດ (PIP+PI)	ຕື້.	8,457	10,284	12,000	14,387	16,847	20,422
ແຜນການລົງທຶນຂອງ ລັດ	ຕື້.	2,750	3,649	3,353	4,121	5,251	7,216
ການລົງທຶນຂອງ ເອກະຊົນ	ຕື້.	5,070	6,635	8,647	10,266	11,596	13,206

ຕາຕະລາງ 3.1-2 ເປົ້າໝາຍຂອງ ແຜນທີ່ 6 ແລະ ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຜົນສໍາເລັດຂອງ ແຜນທີ່ 5

ລ/ດ	ລາຍການ	ແຜນທີ່ 6 (20062010)	ແຜນທີ່ 5 (20012005)
		ເປົ້າໝາຍ	ຜົນສໍາເລັດ
<b>ເປົ້າໝາຍຂອງ ສູນກິດ</b>			
1	ການເຕີບໂຕຂອງ GDP	7.58.0%	77.5%
2	ຂະແໜງກະສິກໍາ & ປ່າໄມ້	33.4%	45.0%
3	ຂະແໜງອຸດສາຫະກໍາ	1314%	1011%
4	ຂະແໜງບໍລິການ	7.58%	89%
<b>ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຂະແໜງການໃນ GDP (2005)</b>			
5	ຂະແໜງກະສິກໍາ & ປ່າໄມ້	36.0%	47.0%
6	ຂະແໜງອຸດສາຫະກໍາ	36.4%	28.2%
7	ຂະແໜງບໍລິການ	27.6%	26.4%
8	ການເຕີບໂຕຂອງ ການລົງທຶນ	18.1%	8.6%
9	ການເຕີບໂຕຂອງ ການພັດທະນາ	8.8%	4.9%
10	ການຂາດນຸ່ມການຜ່າເປັນ % ຂອງ GDP	5%	6%
11	ອັດຕາເລກປຸງ	66.5%	>10%
12	ອັດຕາເລກປຸງ		ຄັງຫີ
13	ອັດຕາເລກປຸງ		ຄັງຫີ
14	ອັດຕາເລກປຸງ		ຄັງຫີ
15	ອັດຕາເລກປຸງ		ຄັງຫີ
16	ອັດຕາເລກປຸງ		ຄັງຫີ
17	ອັດຕາເລກປຸງ		ຄັງຫີ
18	ອັດຕາເລກປຸງ		ຄັງຫີ
19	ອັດຕາເລກປຸງ		ຄັງຫີ
20	ອັດຕາເລກປຸງ		ຄັງຫີ
21	ອັດຕາເລກປຸງ		ຄັງຫີ
22	ອັດຕາເລກປຸງ		ຄັງຫີ
23	ອັດຕາເລກປຸງ		ຄັງຫີ

ລ/ດ	ລາຍການ	ແຜນທີ່ 6 (20062010)	ແຜນທີ່ 5 (20012005)
		ເບິ່ງໜ້າຕາ	ເບິ່ງໜ້າຕາ
			ຕົ້ນສຳເລັດ
ເບິ່ງໜ້າຕາການພັດທະນາສະຫະສະວັດ			
24	ອັດຕາການຈະເລີນພັນທຸກໆປີ	3.9 in 2010	4.5 in 2005
25	ສັດສ່ວນຂອງ ຄອບຄົວທຸກຄົນ (2005)	>15% ຂອງ ຄອບຄົວທຸກຄົນ	150,050 (202.5%) (28.7% ຂອງ ທັງໝົດ)
26	ການຂາດທາດອາຫານຂອງ ເດັກອາຍຸຕໍ່າກວ່າ 5 ປີ (2005)	>30%	30%
27	ຜົນເຂົ້າໂຮງຮຽນປະຖົມສູງແຕ່ 6-10 (2005)	90.6%	86%
28	ຜົນເຂົ້າໂຮງຮຽນມັດທະຍົມຕົ້ນ		52%
29	ຜົນເຂົ້າໂຮງຮຽນມັດທະຍົມປາຍ (2005)		24%
30	ຜົນເຂົ້າສູງສຳຊຸມສູງ ແລະ ມະຫາວິທະຍາໄລ (2005)		410 per 100,000
31	ການຮູ້ໜັງສືຂອງ ປະຊາກອນອາຍຸ 15 ຫາ 40 ປີ (2005)		85%
32	ອາຍຸຍຸດສະໄລຍ (2005)	63.5 years	61 years
33	ການເສຍຊີວິດຂອງ ເດັກອາຍຸຕໍ່າກວ່າ 1 ປີ (2005)	55 per 1000	60
34	ການຕາຍຂອງ ເດັກຕໍ່າກວ່າ 5 ປີ (2005)	75 per 1000	98
35	ການຕາຍຂອງ ແມ່	300 per 100,000	350
37	ນັກໂຊນາສະອາດ	70% ຂອງ ຊຸມຊົນຂອງ ຊົນນະບົດ	
38	ປາໄມກວມ	ຫລາຍກວ່າ 50%	

(7) ບັນດາໜ້າທີ່ ແລະ ການດຸນດ່ຽງຂອງການລົງທຶນ

ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ແກ່ການເຕີບໂຕຂອງເສດຖະກິດ 7.5-8%, ຄວາມຕ້ອງການໃນການລົງທຶນທັງ ຫມົດແມ່ນ 73.9 ພັນຕື້ກີບ (ອັດຕາສ່ວນຜົນຮັບ-ການລົງທຶນເພີ່ມ ICOR ເທົ່າກັບ 4.2) ເພື່ອສະ ຫນັບສະຫນູນໃຫ້ແຜນ ເທື່ອທີ 6. ເທົ່າກັບ 32% ຂອງ GDP ແລະ ການລົງທຶນຈະເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 19.3% ຕໍ່ປີ. ແຫລ່ງຂອງ ການລົງ ທຶນຈະມາຈາກງົບປະມານຂອງ ລັດຖະບານ ປະມານ 23.1 ພັນຕື້ ກີບ ຫລື 31.25% ຂອງການລົງທຶນຂອງສັງຄົມ ແລະເທົ່າກັບ 10.0% ຂອງ GDP. ການລົງທຶນ ຈາກພາກເອກະຊົນ, ທັງພາຍໃນ ແລະ ພາຍນອກຈະກວມ ສ່ວນທີ່ເຫລືອ 50.8 ພັນຕື້ ກີບ ຄິດເປັນ 68.75% ຂອງ ການລົງທຶນທັງຫມົດ ຫລື ປະມານ 22.0% ຂອງ GDP. ໃນ 5 ປີຂ້າງໜ້າ, ຄາດວ່າ ODA ຈະມີປະມານ 357 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດຕໍ່ປີໂດຍສະເລັຍ; FDI ຈະມີປະ ມານ 600 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດໃນແຕ່ລະປີ. ການນຳໃຊ້ເງິນປະຫຍັດພາຍໃນຄາດວ່າຈະເຖິງ 51.3% ແລະ ທຶນສ່ວນເຫລືອ 48.7% ຈະໄດ້ຮັບການລົງທຶນໂດຍກົງຈາກປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ. ມາດຕະການພິເສດ ດ້ານການ ເງິນຂອງ ລັດຖະບານຈະມີດັ່ງນີ້ :

- (i) ຂາຍບາງຊັບສິນ (ໂຄງການ) ຫລື ຫັນກຳມະສິດບາງວິສາຫະກິດຂອງ ລັດ
- (ii) ນຳໃຊ້ການລົງທຶນຂອງເອກະຊົນໃນຮູບແບບສ້າງ, ຖືກຳມະສິດ, ດຳເນີນການ ແລະມອບ ໂອນ (BOOT) ແລະຮູບແບບສ້າງ, ດຳເນີນການ ແລະມອບໂອນ (BOT) ກໍຄືຮູບແບບ ອື່ນໆ.
- (iii) ອອກພັນທະບັດຂອງລັດຖະບານສຳລັບລົງທຶນໃນໂຄງການຂະຫນາດໃຫຍ່ໃນວິທີການທີ່ມີ ປະສິດທິຜົນ
- (iv) ຮັບການຊ່ວຍເຫລືອ ແລະ ກູ້ຢືມໄລຍະຍາວດອກເບ້ຍຕ່ຳ ຈາກສາກົນ ແລະ
- (v) ຕັ້ງໜ້າຫັນສິນຊັບ ແລະ ທີ່ດິນເປັນທຶນຢ່າງຕັ້ງໜ້າ.

ຕາຕະລາງ 3.1-3 ສະແດງສ່ວນແບ່ງຂອງ ການລົງທຶນຂອງ ລັດ ແລະເອກະຊົນໃນແຜນເທື່ອທີ 6

ຕາຕະລາງ 3.1-3 ສ່ວນແບ່ງຂອງ ການລົງທຶນຂອງ ລັດ ແລະ ຂອງ ເອກະຊົນຂອງ ແຜນເທື່ອທີ 6.

ລາຍການ	ຈຳນວນ (ລ້ານກີບ: BK)	ສ່ວນແບ່ງລັດ/ ເອກະຊົນ	ຝັນ % ຂອງ GDP		
			ສະເລັຍ 5ປີ	2005	2010
ການລົງທຶນທັງຫມົດ	BK 73,900	100%	32.0%	29.0%	34.3%
ການລົງທຶນຂອງ ລັດ		31.25%	10.0%		
ງົບປະມານຂອງ ລັດຖະບານ	BK 23,100				
(ລວມສ່ວນແບ່ງຂອງ ODA )	USD 1,785 ລ້ານ				
ການລົງທຶນຂອງ ເອກະຊົນ	BK 50,800	68.75%	22.0%		
(ລວມສ່ວນແບ່ງຂອງ FDI )	USD 3,000 ລ້ານ				

1 ໂດລາສະຫະລັດ = 10,532 ກີບ

ຂໍ້ມູນ: ແຜນເທື່ອທີ 6 (ຕຸລາ 2006) ຄະນະກຳມະການແຜນການ ແລະການລົງທຶນ, ນະຄອນຫລວງ, ຫນ້າ 64

(8) ການລົງທຶນແຕ່ລະຂະແໜງການ

ຕາຕະລາງ 3.1-4 ສະແດງການແບ່ງທຶນຂອງ ແຕ່ລະຂະແໜງການໃນແຜນເທື່ອທີ 6

ຕາຕະລາງ 3.1-4 ການແບ່ງທຶນຂອງ ແຕ່ລະຂະແໜງການໃນແຜນເທື່ອທີ 6

ລາຍການ	ການລົງທຶນ(ລ້ານກີບ)	%
ລວມທັງຫມົດ	73,900	100
ກະສິກຳ	11,800	16
ອຸດສາຫະກຳ	31,000	42
ບໍລິການ	31,060	42
-ຂົນສົ່ງ, ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ	(19,200)	(26.0)
-ການສຶກສາ ແລະ ພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດ	(2,590)	(3.5)
-ສາທາລະນະສຸກ	(2,220)	(3.0)
-ວັດທະນະທຳ, ຖະແຫລງຂ່າວ ແລະ ກີລາ	(1,110)	(1.5)
-ວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ	(1,480)	(2.0)
ຂະແໜງອື່ນໆ	(4,430)	(6.0)

3.1.2 ແຜນການພັດທະນາຂະແໜງຂົນສົ່ງ

ໃນແຜນເທື່ອທີ 6, ແຜນການພັດທະນາຂອງຂະແໜງການໄດ້ລະບຸແຜນການພັດທະນາຂະແໜງ ຂົນສົ່ງດັ່ງນີ້ :

- (1) ບັນດາເປົ້າໝາຍຂອງ ການພັດທະນາໂຄງລ່າງ ແລະ ຍຸດທະສາດລວມ

ເປົ້າໝາຍ

ເປົ້າໝາຍໄລຍະຍາວແມ່ນປະກອບໂຄງລ່າງທີ່ຈຳເປັນເພື່ອສະນັບສະໜູນການເປັນປະເທດທີ່ທັນສະໄໝ, ຊຶ່ງປະຊາຊົນໃນທຸກພາກຂອງປະເທດສາມາດຕິດຕໍ່ພົວພັນກັນໄດ້ຢ່າງສະດວກ ແລະເຂົ້າຮ່ວມ ບັນດາກິດຈະການຂອງການພັດທະນາໃນປະເທດ ແລະກະຕຸກຊຸກຍູ້ກັບປະຊາຊົນ ແລະຕະຫລາດ ນອກປະເທດ.



ຍຸດທະສາດລວມ

ບັນດາຈຸດປະສົງຕົ້ນຕໍຂອງ ການພັດທະນາໂຄງລ່າງໃນແຜນເກືອບທີ 6 (2006-2010)ແມ່ນສືບຕໍ່ບູລະນະຮັກສາ, ປັບປຸງ ແລະພັດທະນາໂຄງລ່າງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໂດຍສຸມໃສ່ຂົງເຂດການຂົນສົ່ງທາງບົກ, ສາກົນ, ທາງນໍ້າ ແລະ ທາງອາກາດ, ການໂທລະຄົມມະນາຄົມ, ໂຮງຮຽນ ແລະ ສູນສຸຂະພາບ, ສ້າງເງື່ອນໄຂເອື້ອອຳນວຍສໍາລັບການພັດທະນາ. ຮັບປະກັນຄວາມຕ້ອງການຂັ້ນພື້ນຖານຂອງ ການພັດທະນາໂຄງລ່າງຂອງຕົວເມືອງ, ເອົາໃຈໃສ່ ການບໍາບັດນໍ້າເສ້ຍ ແລະສຸຂະອະນາໄມດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເພື່ອປັບປຸງ ແລະປ້ອງກັນສິ່ງແວດລ້ອມ, ໃນການບໍລິການການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ການປ້ອງກັນຊາດ ແລະປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ. ໂຄງລ່າງໃຫມ່ກໍຈະໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງໃນບາງພື້ນທີ່ ແລະບາງ ກິດຈະການເພື່ອລົບລ້າງຄວາມອິດທົວ (ຂາດແຄນເຂົ້າ) ແລະຄວາມທຸກຍາກ, ໂດຍເລັ່ງໃສ່ການປົກປັກຮັກສາໂຄງລ່າງທີ່ມີເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະ ດວກໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາເສດຖະ ກິດ-ສັງຄົມ.

(2) ຍຸດທະສາດສໍາລັບຂະແໜງຍ່ອຍຂອງ ການຂົນສົ່ງ

ສັງລວມຍຸດທະສາດສໍາລັບຂະແໜງຍ່ອຍຂອງ ການຂົນສົ່ງມີດັ່ງນີ້ :

ການຂົນສົ່ງທາງບົກ.

- ເຊື່ອມຕໍ່ ສ.ປ.ປ.ລາວ ກັບ ປະເທດອື່ນໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນໍ້າຂອງ ໂດຍສະເພາະກັບໄທ ແລະ ກຳປູເຈັຍ
- ຍົກສະມັດຕະພາບທາງຫລວງ ແລະ ຂົວລະຫວ່າງນະຄອນຫລວງ ແລະ ບັນດາຕົວເມືອງອື່ນໆ
- ພັດທະນາເສັ້ນທາງສາຍຫລັກ ແລະເສັ້ນທາງເຊື່ອມໃສ່ສູນກາງດ້ານເສດຖະກິດ, ເຂດທ່າໄກ ແລະເສັ້ນທາງສໍາລັບການປ້ອງກັນຊາດ, ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ
- ເພີ່ມເສັ້ນທາງປູຢາງ
- ສ້າງເສັ້ນທາງເຂົ້າຫາບັນດາບ້ານທີ່ບໍ່ມີເສັ້ນທາງເຂົ້າເຖິງໃນປະຈຸບັນ
- ຮັບປະກັນການໄປມາໄດ້ທັງລະດູແລ້ງ ແລະ ລະດູຝົນ
- ສືບຕໍ່ຄວາມພະຍາຍາມເພີ່ມທິນພາຍໃນສໍາລັບການບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ

ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

- ຍົກລະດັບບັນດາສະໜາມບິນທີ່ສໍາຄັນ
- ໂດຍສະເພາະ, ສະໜາມບິນທີ່ປາກເຊ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະຫລວງພະບາງ ຕ້ອງຍົກລະດັບໃຫ້ເປັນສະໜາມບິນຂອງອະນຸພາກພື້ນເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດລະຫວ່າງ ສ.ປ.ປ ລາວ ແລະ ບັນດາປະເທດອື່ນໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນໍ້າຂອງ.
- ຍົກລະດັບສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕໃນນະຄອນຫລວງ
- ຍົກລະດັບການຝຶກອົບຮົມພະນັກງານຂອງ ການບິນລາວ

ທາງນໍ້າພາຍໃນປະເທດ

- ສຶກສາລະບົບການຂົນສົ່ງສາກົນທາງນໍ້າຕາມລໍາແມ່ນໍ້າຂອງ

ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

- ກໍ່ສ້າງ/ສໍາເລັດຊ່ວງທາງລົດໄຟປະມານ 3.5 ກມ ລະຫວ່າງຂົວມິດຕະພາບ ແລະ ທ່ານາແລ້ງ
- ກໍ່ສ້າງຊ່ວງທາງລົດໄຟຄວາມຍາວ 14 ກມ ລະຫວ່າງຂົວມິດຕະພາບ ແລະ ບ້ານຄໍາສະຫວາດ

ການພັດທະນາຕົວເມືອງ

- ພັດທະນາກອງທຶນທີ່ດິນໂດຍຜ່ານແບບຕ່າງໆຂອງ ແຫລ່ງທຶນ

ເປົ້າໝາຍ

ບັນດາເປົ້າໝາຍກ່ຽວກັບຂະແໜງຍ່ອຍດ້ານການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ ມີດັ່ງນີ້ :

- ກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງໃຫ້ໄດ້ຄວາມຍາວທັງໝົດ 2,300-2,400 ກມ ປະກອບດ້ວຍທາງປູອາດສະຟານ 1,500-1,600 ກມ, ທາງປູຢາງ 750-800 ກມ. ນອກນັ້ນ, ທຸກເສັ້ນທາງລະຫວ່າງນະຄອນຫລວງ ແລະບັນດາແຂວງຕ້ອງປູດ້ວຍອາດສະຟານ.
- ກໍ່ສ້າງທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເພື່ອເຊື່ອມບັນດາແຂວງ ແລະນະຄອນຫລວງ ແລະເຊື່ອມທາງຫລວງແຫ່ງຊາດກັບບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ.
- ປັບປຸງການບໍລິການຢູ່ສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕ ເພື່ອຮອງຮັບຜູ້ໂດຍສານ 1-1.5 ລ້ານຄົນ/ປີ
- ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າໃຫ້ມີຜົນສໍາເລັດໄລຍະແຜນເທື່ອທີ 6 (2006-2010)
- ພັດທະນາ ແລະ ກໍ່ສ້າງລະບົບທາງລົດໄຟ ແລະ
- ພັດທະນາບັນດາໂຄງລ່າງດ້ານກິລາ

**3.1.3 ແຜນການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ເຂດແຄ້ວນ**

(1) ການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະເຂດແຄ້ວນ

ໃນແຜນເທື່ອທີ 6 ໄດ້ລະບຸແຜນການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ເຂດແຄ້ວນດັ່ງນີ້ :

“ຈັດສັນ ແລະພັດທະນາ 4 ຕົວເມືອງຕົ້ນຕໍໃຫ້ເປັນສູນກາງຂອງການພັດທະນາເສຖະກິດ-ສິ່ງຄົມ ຂອງເຂດແຄ້ວນຄື : ນໍ້າທາ (ຫລວງນໍ້າທາ) ໃນເຂດພາກເໜືອ, ເມືອງເອກຂອງນະຄອນຫລວງ, ຄົນທະບູລີ (ສະຫວັນນະເຂດ) ໃນເຂດພາກກາງ ແລະປາກເຊ (ຈໍາປາສັກ) ໃນເຂດພາກໃຕ້, ຊຶ່ງ ຈະມີບົດບາດນໍາໜ້າສໍາລັບການຂະຫຍາຍເສຖະກິດ ແລະຢູ່ໃນແຖວໜ້າສໍາລັບການອຸດສາຫະກໍາ ແລະການທັນສະໄຫມ.

ຊຸກຍູ້ການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳ ແລະການບໍລິການໃຫ້ແກ່ບັນດາຕົວ ເມືອງ, ນອກຈາກບົດບາດເປັນສູນກາງສຳລັບກິດຈະການການເມືອງ, ເສຖະກິດ, ວິທະຍາສາດ- ສັງຄົມ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ ແລ້ວ ຄວນມີບົດບາດໃນການຮັບປະກັນ ການປະສານງານພາຍໃນ ແລະ ລະຫວ່າງເຂດແຄວ້ນຕື່ມອີກ.”

### 3.1.4 ແຜນພັດທະນາເສຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ເທື່ອທີ 6 (2006-2010) ຂອງ ນະຄອນຫລວງ 1

ທ້ອງຖານເຈົ້າຂອງນະຄອນຫລວງໄດ້ກຽມແຜນພັດທະນາເສຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ເທື່ອທີ 6 ສຳລັບນະຄອນຫລວງ (ແຜນ) ຕາມແຜນເທື່ອທີ 6 ຂອງ ຊາດ. ໃນພາກທີ 1 ແຜນໄດ້ເວົ້າເຖິງການຕີລາຄາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນພັດ ທະນາເສຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີເທື່ອທີ 5 (2001-2005) ແລະ ໃນພາກທີ 2, ແຜນພັດທະນາເສຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ເທື່ອທີ 6.

#### ພາກທີ 1. ການຕີລາຄາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນພັດທະນາເສຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ເທື່ອທີ 5 (2001-2005)

##### (1) ເສຖະກິດຂອງ ນະຄອນຫລວງ

ໃນ 5 ປີຜ່ານມາ, ເສຖະກິດຂອງ ນະຄອນຫລວງໄດ້ສືບຕໍ່ຂະຫຍາຍຕົວດ້ວຍຈັ່ງຫວະດີດ້ວຍລາຍໄດ້ ລວມຍອດ GRDP ທັງຫມົດ ມີ 6.405 ຕື້ ກີບໃນປີ 2005, ຊຶ່ງເພີ່ມຂຶ້ນ 9.79% ຖ້າທຽບໃສ່ແຜນ 5 ປີເທື່ອທີ 4 (1996-2000).

ຕາຕະລາງ 3.1-5 GRDP ໃນນະຄອນຫລວງ ປີ 2005

ຂະແໜງການ	ລ້ານ ກີບ	ສ່ວນແບ່ງຂອງ GRDP	ອັດຕາສ່ວນເພີ່ມຂຶ້ນ
ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້	1,409	22%	7.4%
ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ກໍ່ສ້າງ	3,203	50%	10.8%
ການບໍລິການ	1,537	24%	12.5%
ອາກອນນຳເຂົ້າ	256	4%	9.5%
ລວມທັງຫມົດ	6,405	100%	9.8%

ຫມາຍໝາດ. ຈຳນວນແມ່ນໄດ້ຄາດຄະເນເປັນແຕ່ລະສ່ວນແບ່ງຂອງ GRDP

ລາຍໄດ້ສະເລັຍຕໍ່ຫົວຄົນຂອງ ແຜນເທື່ອທີ 5 (2001-2005) ແມ່ນ 953.72 ໂດລາ/ຫົວຄົນ/ປີ ຊຶ່ງລົ້ນລາຍໄດ້ຂອງແຜນເທື່ອທີ 4 (1996-2000) 107.72 ໂດລາ ແລະໃນ 2003/04 ລາຍໄດ້ຕໍ່ ຫົວຄົນຂຶ້ນເຖິງ 1,075 ໂດລາ ຊຶ່ງສູງ ກວ່າເບີ້ຫມາຍ 75 ໂດລາ.

(2) ການພັດທະນາໂຄງລ່າງ

ໃນຊຸມປີຜ່ານມາ, ນະຄອນຫລວງໄດ້ປັບປຸງ, ຍົກລະດັບ ແລະກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຈະລາຈອນດີຂຶ້ນໂດຍໄດ້ສຸມໃສ່ການກໍ່ສ້າງ, ການບູລະນະເສັ້ນທາງທີ່ບູຢ່າງມາກ່ອນແລ້ວ, ທາງດິນ ແລະເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ໃນບັນດາເມືອງ, ເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງເມືອງ ແລະເຂດຊົນນະບົດ, ທາງ ວົງແຫວນໃນ ແລະນອກ. ປະຈຸບັນ, ທົ່ວນະ ຄອນຫລວງມີທາງບູຢ່າງ 422.50 ກມ, ເພີ່ມຂຶ້ນ 76.85 ກມ ຫລື 22.3% ທຽບໃສ່ແຜນເທື່ອທີ 5. ບັນດາຂົວກໍ່ໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງ ແລະສ້ອມແປງ: ຂົວບຶງ ທາດຫລວງ ແລະຂົວເບເລຫລາຍແຫ່ງໃນເມືອງໄຊເສຖາ, ເມືອງໃຫມ່ປາກງື່ມ ແລະເມືອງສັງທອງ. ການປ້ອງກັນຕາຝັ່ງກໍ່ໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງເພື່ອປ້ອງກັນການເຊາະເຈື່ອນໃນ 6 ບ່ອນ: ພັນຫມັ້ນ, ຫາດ ດອກແກ້ວ, ຄອຍເລງມັນ, ເມືອງວາ, ຫນອງແຫ້ວ ແລະວັງໂພ.

ຕາຕະລາງ 3.1-6 ການພັດທະນາໂຄງລ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງ (2001 ຫາ 2005)

ລາຍການ	ຫົວໜ່ວຍ	1996 2000	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ 5 ປີ					Average
			2000/1	2001/2	2002/3	2003/4	2004/5	
<b>ຄວາມຍາວຂອງ ເສັ້ນທາງ:</b>	ກມ	<b>1,409.77</b>	<b>2,069.34</b>	<b>2,069.34</b>	<b>2,079.08</b>	<b>1,975.20</b>	<b>1,994.80</b>	<b>2,037.55</b>
ທາງຄອນກັດ	ກມ					10.50	10.50	10.50
ທາງອາດສະຟານ	ກມ	345.56	388.99	388.99	389.63	407.50	422.50	399.52
ທາງບູຫີນ	ກມ	915.56	1,213.24	1,213.24	1,193.39	1,180.20	1,198.50	1,199.71
ທາງທຳມະດາ	ກມ	148.56	494.11	494.11	496.06	377.00	363.30	444.92
ປະເພດດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງ								
ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ	ກມ	243.60	243.60	243.60	243.60	247.60	247.60	245.20
ທາງນະຄອນຫລວງ	ກມ	270.00	399.68	399.68	399.68	234.70	226.70	332.09
ທາງເທດສະບານ	ກມ		328.74	328.74	329.98	563.70	540.70	418.37
ທາງຫລວງເມືອງ	ກມ	896.17	516.31	516.31	497.81	438.10	411.50	476.01
ທາງຊົນນະບົດ	ກມ		560.90	560.90	560.90	432.50	509.20	524.88
<b>ຄວາມຍາວຂອງ ຂົວ:</b>	ມ	<b>1,415.00</b>	<b>1,855.27</b>	<b>1,855.27</b>	<b>1,853.77</b>	<b>1,908.85</b>	<b>2,013.47</b>	<b>1,897.33</b>
ຂົວຄອນກັດ	ມ	167.40	167.40	167.40	167.40	213.30	213.30	185.76
ຂົວເບເລ	ມ	761.60	1,206.87	1,260.87	1,206.87	1,216.05	1,255.67	1,229.27
ຂົວປະສົມ	ມ	254.00	254.00	254.00	254.00	254.00	254.00	254.00
ຂົວເຫລັກ	ມ	206.00	212.00	212.00	220.00	220.00	220.00	216.80
ຂົວໄມ້	ມ	24.00	15.00	15.00	5.50	5.50	70.50	22.3
<b>ການລະບາຍນໍ້າ</b>	ມ	<b>15,250.00</b>	<b>196.00</b>	<b>188.00</b>	<b>6,000.00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1,276.8</b>
<b>ການປ້ອງກັນຕາຝັ່ງ</b>	ມ	<b>217.00</b>	<b>200.00</b>	<b>363.00</b>	<b>298.00</b>	<b>0</b>	<b>667.00</b>	<b>305.6</b>

(3) ການຂົນສົ່ງຂອງ ນະຄອນຫລວງ

ຕາຕະລາງ 3.1-7 ສະແດງການສັງລວມການຂົນສົ່ງຂອງ ນະຄອນຫລວງ ແລະ ຕາຕະລາງ 3.1-8 ສຳລັບຂໍ້ມູນ ສະຖິຕິກ່ຽວກັບການບໍລິການຂອງ ການຂົນສົ່ງ 1996-2000 ແລະ 2001-2005 ໃນນະ ຄອນຫລວງ.

ຕາຕະລາງ 3.1-7 ສັງລວມການຂົນສົ່ງຂອງ ນະຄອນຫລວງ

ປະເພດ	ທາງບົກ	ທາງນໍ້າ	ລວມ
ສິນຄ້າ ( ໂຕນ )	1,159,443	25,629	1,185,072
ຜູ້ໂດຍສານ (ຄົນ)	71,793,988	109,761	71,903,749
ສິນຄ້າ(ໂຕນ.ກມ)	65,675,875	445,370	66,121,245
ຜູ້ໂດຍສານ(ຄົນ.ກມ)	2,187,207,600	2,931,608	2,190,139,208

ຕາຕະລາງ 3.1-8 ຂໍ້ມູນສະຖິຕິກ່ຽວກັບການບໍລິການຂອງ ການຂົນສົ່ງ: 1996-2000 ແລະ 2001-2005 ໃນນະຄອນຫລວງ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ 5 ປີ

ລ/ດ	ລາຍການ	1996 2000	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ 5 ປີ												ສະເລ່ຍ K=J/D		
			ຫົວໜ່ວຍ	2000/1	2001/2	2002/3	2003/4	2004/5	ລວມ								
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J								
I	<u>ຍານບາຫານະທັງໝົດ</u>	<u>ຫົວໜ່ວຍ</u>	<u>16,939</u>	<u>3,495</u>	<u>3,228</u>	<u>3,080</u>	<u>3,212</u>	<u>1,724</u>	<u>31,678</u>								<u>187.01</u>
1	<u>ຂົນສົ່ງທາງບົກ</u>	<u>ຫົວໜ່ວຍ</u>	<u>16,644</u>	<u>3,461</u>	<u>3,201</u>	<u>3,062</u>	<u>3,195</u>	<u>1,712</u>	<u>31,275</u>								<u>187.91</u>
	ຜູ້ໂດຍສານ	ຫົວໜ່ວຍ	12,360	2,886	2,406	2,354	2,553	1,392	23,951								193.78
	ຂົນສົ່ງ	ຫົວໜ່ວຍ	4,284	575	795	708	642	320	7,324								170.96
2	<u>ຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ</u>	<u>ຫົວໜ່ວຍ</u>	<u>295</u>	<u>34</u>	<u>27</u>	<u>18</u>	<u>17</u>	<u>12</u>	<u>403</u>								<u>136.61</u>
	ຜູ້ໂດຍສານ	ຫົວໜ່ວຍ	254	27	23	16	15	10	345								135.83
	ຂົນສົ່ງ	ຫົວໜ່ວຍ	41	7	4	2	2	2	58								141.46
II	<u>ຂົນສົ່ງສັນຕັ້ງ</u>	<u>ໂຕນ</u>	<u>833,708</u>	<u>206,023</u>	<u>229,444</u>	<u>236,276</u>	<u>247,984</u>	<u>265,345</u>	<u>1,185,072</u>								<u>142.14</u>
	ຂົນສົ່ງທາງບົກ	ໂຕນ	814,699	201,686	224,367	231,098	242,653	259,639	1,159,443								142.32
	ຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ	ໂຕນ	19,009	4,337	5,077	5,178	5,331	5,706	25,629								134.83
III	<u>ຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ</u>	<u>ຄົນ</u>	<u>46,735,349</u>	<u>11,658,782</u>	<u>13,870,394</u>	<u>14,286,293</u>	<u>15,427,683</u>	<u>16,660,597</u>	<u>71,903,749</u>								<u>153.85</u>
	ຂົນສົ່ງທາງບົກ	ຄົນ	46,601,792	11,635,674	13,849,263	14,264,740	15,405,918	16,638,393	71,793,988								154.06
	ຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ	ຄົນ	133,557	23,108	21,131	21,553	21,765	22,204	109,761								82.18
IV	<u>ການຈໍລະຈອນສົນຕັ້ງ</u>	<u>ໂຕນxກມ</u>	<u>97,054,317</u>	<u>14,394,718</u>	<u>12,119,143</u>	<u>12,481,835</u>	<u>13,104,130</u>	<u>14,021,419</u>	<u>66,121,245</u>								<u>68.13</u>
	ຂົນສົ່ງທາງບົກ	ໂຕນxກມ	92,092,002	14,319,001	12,031,020	12,391,950	13,011,548	13,922,356	65,675,875								71.32
	ຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ	ໂຕນxກມ	4,962,315	75,717	88,123	89,885	92,582	99,063	445,370								8.98
V	<u>ການຈໍລະຈອນຜູ້ໂດຍສານ</u>	<u>ຄົນxກມ</u>	<u>3,789,206,466</u>	<u>603,487,601</u>	<u>365,301,629</u>	<u>376,254,801</u>	<u>406,313,218</u>	<u>438,781,959</u>	<u>2,190,139,208</u>								<u>57.8</u>
	ຂົນສົ່ງທາງບົກ	ຄົນxກມ	3,786,037,336	602,965,990	364,713,967	375,655,386	405,707,815	438,164,442	2,187,207,600								57.77
	ຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ	ຄົນxກມ	3,169,130	521,611	587,662	599,415	605,403	617,517	2,931,608								92.51

ຂໍ້ມູນ: ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ເທື່ອທີ 6 ຂອງ ນະຄອນຫລວງການ

(4) ການບໍລິຫານ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ

ນະຄອນຫລວງພະຍາຍາມພັດທະນາບັນດາຕົວເມືອງໂດຍສະເພາະກໍ່ສ້າງບັນດາເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່, ປັບປຸງ ແລະກໍ່ສ້າງຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ, ສວນສາທາລະນະ, ອະນາໄມ ແລະປະດັບປະດາຕົວເມືອງ, ດ້ວຍເຫດນີ້, ເສັ້ນທາງ 17 ເສັ້ນ ມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 15,217ມ, ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ 3 ເສັ້ນມີຄວາມຍາວ 1,973ມຈຶ່ງໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ແລະ ກໍ່ສ້າງ.

ນະຄອນຫລວງໄດ້ຍົກຍ້າຍຊຸມຊົນແອອັດຢູ່ຫນອງຈັນໄປຢູ່ຫນອງແຕ່ງທັງໝົດ 650 ຄອບຄົວ ແລະ ໄດ້ໄກ່ເກ້ຍກັບບັນດາຄອບຄົວທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງ ແລະຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ 28 ກໍລະນີໂດຍໄດ້ທົດແທນໃຫ້ 18 ກໍລະນີເປັນມູນຄ່າທັງໝົດ 103.60 ລ້ານກີບ. ນະຄອນຫລວງສຸມໃສ່ການບໍລິການ, ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເປັນປົກກະຕິວຽກງານໂຍທາທິການ: ຕັດຫຍ້າແຄມທາງ ແລະໃນສວນ, ອະນາໄມຫນ້າທາງ, ຕາບທາງສາຍຫລັກໄດ້ 10.90 ລ້ານມ2, ດູດຝຸ່ນ, ເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ດູດນ້ຳເສັຍໄດ້ 1,758,034 ມ3 ແລະ ປູກຕົ້ນໄມ້ ແລະ ດອກໄມ້ປະດັບໄດ້ 32,595 ຕົ້ນ.

ການບໍລິການຂອງການຂົນສົ່ງໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ແລະຂະຫຍາຍຕົວດີຂຶ້ນ: ການກໍ່ສ້າງສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍເໜືອ ແລະສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້, ການກໍ່ສ້າງສະຖານີຊັ້ນນ້ຳຫນັກລົດບັນທຸກພ້ອມອຸປະກອນຢູ່ 4 ຈຸດ ເປັນ ຕົ້ນ ບ້ານແຈ້ງສະຫວ່າງ, ບ້ານຫນອງດາ, ບ້ານໂຄກສີວິໄລ ແລະ ບ້ານດົງໂພສີ. ເພື່ອບູລະນະຮັກສາ, ອະນາໄມ ແລະພັດທະນາຕົວເມືອງ, ນະຄອນຫລວງໄດ້ບູລະນະຮັກສາ ແລະກໍ່ສ້າງຄືນໃໝ່ພື້ນທີ່ສາທາລະນະຊຽວ, ສວນສາທາລະນະຢູ່ແຍກສີເມືອງ, ອ່າງເກັບນ້ຳ, ເຈົ້າຟ້າງຸ່ມ, ດອນຫນູນ, ປະຕູໄຊ, ທາດຫລວງ, ການປູກຕົ້ນໄມ້ ແລະດອກໄມ້ຕາມແຄມທາງສາຍຫລັກ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ນະຄອນຫລວງມີໃບຫນ້າໃໝ່, ສະ ອາດ ແລະ ສວຍງາມດັ່ງທີ່ໄດ້ເຫັນ.

(5) ງົບປະມານ ແລະ ການເງິນ.

ຕາຕະລາງ 3.1-9 ສະແດງລາຍຮັບ ແລະ ລາຍຈ່າຍຂອງ ນະຄອນຫລວງ ໃນ 1996-2000 ແລະ 2001-2005.

ຕາຕະລາງ 3.1-9 ລາຍຮັບ ແລະ ລາຍຈ່າຍຂອງ ນະຄອນຫລວງ(1996-2000 ແລະ 2001-2005)

ລາຍການ	1996 2000	ປະຕິບັດ 5 ປີ					
		2000/1	2001/2	2002/3	2003/4	2004/5	ລວມ
<b>ລາຍໄດ້ທັງໝົດ</b>	<b>625.85</b>	<b>399.06</b>	<b>409.05</b>	<b>502.46</b>	<b>667.29</b>	<b>861.93</b>	<b>2784.16</b>
ລາຍຮັບຈາກອາກອນ	348.70	243.99	147.41	175.20	178.01	256.60	947.61
ລາຍຮັບຈາກພາສີ	242.28	127.42	240.35	304.93	455.94	574.20	1,702.86
ລາຍຮັບຈາກການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ເຮືອນ	8.05	3.88	4.02	5.14	6.80	7.13	26.97
ລາຍຮັບຈາກຊັບສິນຂອງ ລັດ	26.82	23.77	17.27	17.19	26.54	24	106.72

ລາຍການ	1996	ປະຕິບັດ 5 ປີ					
	2000	2000/1	2001/2	2002/3	2003/4	2004/5	ລວມ
<b>ລາຍຈ່າຍທັງໝົດ</b>	<b>165.99</b>	<b>152.70</b>	<b>274.53</b>	<b>267.51</b>	<b>270.23</b>	<b>114.25</b>	<b>1,224.49</b>
ເງິນເດືອນ, ເງິນນະໂຍບາຍ	41.74	17.99	97.77	110.49	117.40	70.72	540.86
ລາຍຈ່າຍບໍລິຫານ	12.42	7.25	18.58	15.39	30.51	13.07	98.49
ລາຍຈ່າຍສຳລັບສິ່ງເສີມ	26.26	8.72	27.06	27.31	40.36	7.56	115.5
ເງິນແຮ, ຈ່າຍສຸກເສີນ ແລະ ອື່ນໆ		8.45	1.00	8.90	0.90	0.90	20.15
ຈ່າຍສຳລັບການລົງທຶນຂອງ ລັດ	85.57	110.29	130.12	105.42	81.06	22.00	449.49

(6) ການລົງທຶນ ແລະ ການຮ່ວມມື

ໃນ 5 ປີຜ່ານມາ, ນະຄອນຫລວງໄດ້ອະນຸມັດທຶນສຳລັບການພັດທະນາເສຖະກິດ-ສັງຄົມໃນ 1,590 ໂຄງການມີມູນຄ່າ 977.00 ຕື້ກີບ; ທຶນພາຍໃນ 442.03 ຕື້ກີບ ແລະ ທຶນຕ່າງປະເທດ 534.97 ຕື້ກີບ, ເພີ່ມຂຶ້ນ 4.5 ເທື່ອ ຖ້າທຽບໃສ່ແຜນ 5 ປີເທື່ອທີ 4 (217.00 ຕື້ກີບ). ຕົວເລກດັ່ງກ່າວນີ້ກວມ 67% ຂອງ ເປົ້າໝາຍຂອງ ແຜນການ. ລັດຖະບານກາງ ໄດ້ລົງ ທຶນໃນ 11 ໂຄງການ ມູນຄ່າ 645 ລ້ານກີບ ແລະເພີ່ມອີກ 90 ໂຄງການມູນຄ່າ 21 ຕື້ກີບ ໂດຍນຳໃຊ້ກອງທຶນບູລະນະ ຮັກສາທາງຫລວງ, ປັບປຸງສວນສາທາລະນະ ແລະ ຕາຂ່າຍໄຟຟ້າ ແລະ ສັງຄົມສົງເຄາະ.

(7) ການລົງທຶນຂອງ ລັດ

ຕາຕະລາງ 3.1-10 ສະແດງການລົງທຶນຂອງ ລັດທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດໃນ 1996-2000 ແລະ 2001- 2005. ຕາຕະລາງ 3.1-11 ສະແດງ ການເງິນ ພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດຂອງ ນະຄອນຫລວງ (2001-2005).



ຕາຕະລາງ 3.1-10 ການລົງທຶນຂອງ ລັດ(1996-2000 ແລະ 2001-2005 )

ປະເພດທຶນ	ທ/ນ	1996 2000	ປະຕິບັດ 5 ປີ					ລວມ
			2000/1	2001/2	2002/3	2003/4	2004/5	
<b>ລວມ</b>	ລ້ານກີບ	<b>200,872.90</b>	<b>157,839</b>	<b>159,585</b>	<b>151,680</b>	<b>232,444</b>	<b>310,484</b>	<b>1,012,033</b>
ພາຍໃນ	ລ້ານກີບ	90,838.40	110,534	130,000	110,000	69,500	22,000	442,034
ຕ່າງປະເທດ	ລ້ານກີບ	110,034.50	47,305	29,585.46	41,680.39	162,944.30	288,484.47	569,999
<b>1. ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້</b>								
ຈຳນວນໂຄງການ	No.	276	115	185	151	94	2	547
ພາຍໃນ	ລ້ານກີບ	50,084.08	83,825.00	55,968.33	68,984.50	26,506.85	525	235,809
ຕ່າງປະເທດ	ລ້ານກີບ	0	2,543.00	1,069.14	4,900	4,910	8,234.03	21,656
<b>2. ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຫັດຖະກຳ</b>								
ຈຳນວນໂຄງການ	No.	32	14	18	12	24	0	68
ພາຍໃນ	ລ້ານກີບ	3,852.02	2,709.66	3,200	1,405.00	3,492.89	0	10,807
ຕ່າງປະເທດ	ລ້ານກີບ	152.46	0	0	0	0	0	0
<b>3. ອພບ</b>								
ຈຳນວນໂຄງການ	No.	87	21	69	11	28	23	152
ພາຍໃນ	ລ້ານກີບ	4,831.67	6,308.00	11,028.74	6,901.70	10,989	18,924.34	54,151
ຕ່າງປະເທດ	ລ້ານກີບ	34,212.36	5,857.11	13,426.60	20,506.71	138,509.30	214,169.33	395,469
<b>4. ພ/ນ ຄຂປກ</b>								
ຈຳນວນໂຄງການ	No.	424	32	178	35	66	8	319
ພາຍໃນ	ລ້ານກີບ	17,798.70	3,529.15	20,202.15	13,716.35	10,908.23	520	48,875
ຕ່າງປະເທດ	ລ້ານກີບ	20,241.18	4,000.00	13,789.72	7,609.72	12,625	56,473.80	97,837
<b>5. ການຄ້າ</b>								
ຈຳນວນໂຄງການ	No.	0	0	7	2	4	0	13
ພາຍໃນ	ລ້ານກີບ	0	0	770	234.53	600	0	1,604
ຕ່າງປະເທດ	ລ້ານກີບ	0	0	0	0	0	0	0
<b>6. ສຶກສາ ແລະ ກິລາ</b>								
ຈຳນວນໂຄງການ	No.	67	24	40	31	36	5	136
ພາຍໃນ	ລ້ານກີບ	5,678.73	2,896.26	8,814	6,094.62	5,248.75	1,045.66	24,099
ຕ່າງປະເທດ	ລ້ານກີບ	3,918.50	514.89	1,100	8,197.96	1,900	3,057.31	12,872.06
<b>7. ສາທາລະນະສຸກ</b>								
ຈຳນວນໂຄງການ	No.	25	8	18	11	13	1	51
ພາຍໃນ	ລ້ານກີບ	2,069.50	550	1,442	984	737	285	3,998
ຕ່າງປະເທດ	ລ້ານກີບ	51,510.00	30,690.0	0	0	0	1,000	31,690
<b>8. ຖະແຫລງຂ່າວ/ວັດທະນະທຳ</b>								
ຈຳນວນໂຄງການ	No.	17	1	9	4	10	0	24
ພາຍໃນ	ລ້ານກີບ	513.08	100	1,369	1,028	630	0	3,127
ຕ່າງປະເທດ	ລ້ານກີບ	0	0	0	0	0	0	0
<b>9. ແຮງງານ</b>								
ຈຳນວນໂຄງການ	No.	20	1	10	6	5	0	22
ພາຍໃນ	ລ້ານກີບ	829.08	158	1,491	847	480	0	2,976
ຕ່າງປະເທດ	ລ້ານກີບ	0	0	0	0	0	0	0
<b>10. ຂະແໜງການອື່ນ</b>								
ຈຳນວນໂຄງການ	No.	75	36	114	46	96	4	296
ພາຍໃນ	ລ້ານກີບ	5,352.00	10,457.93	27,083.78	9,804.30	9,907.28	700	57,953.29
ຕ່າງປະເທດ	ລ້ານກີບ	0	3,700	200	466.00	5,000	5,550	14,446.13

ຕາຕະລາງ 3.1-11 ການຈັດວາງດ້ານການເງິນຂອງ ນະຄອນຫລວງ ( 2001-2005).

ຫົວໜ່ວຍລ້ານໂດລາສະຫະລັດ

ລາຍການ	1996	ປະຕິບັດ 5 ປີ					ລວມ	%
	2000	2000/1	2001/2	2002/3	2003/4	2004/5		
ກູ້ຢືມ ແລະ ຊ່ວຍເຫລືອລ້າ	39.66	3.06	34.57	104.14	4.74	7.39	153.90	8.2%
ຊ່ວຍເຫລືອລ້າ	15.52	1.22	8.55	37.19	2.31	1.61	50.88	2.7%
ກູ້ຢືມ	24.14	1.84	26.02	66.95	2.43	5.78	103.02	5.5%
ການລົງທຶນພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ	549.13	210.8	1,185.93	111.64	112.17	104.89	1,725.43	91.8%
ທຶນຕ່າງປະເທດ	1,150.58	207.8	894.74	91.57	102.64	99.4	1,396.18	74.3%
ທຶນເອກະຊົນພາຍໃນ		3.06	291.19	20.07	9.44	5.49	329.25	17.5%
ລວມ	588.79	213.86	1,220.50	215.78	116.91	112.28	1,879.33	100.0%

**ພາກທີ 2: ແຜນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງ ນະຄອນຫລວງສຳລັບແຜນ 5 ປີເທື່ອທີ 6 (2006-2010).**

(1) ບົດທົ່ວໄປ

ອີງຕາມມະຕິຂອງ ກອງປະຊຸມ ໃຫຍ່ຄັ້ງທີ 8 ຂອງ ພັກ ແລະ ມະຕິຂອງ ກອງປະຊຸມ ໃຫຍ່ຄັ້ງທີ 4 ຂອງ ອົງຄະນະພັກ ນະຄອນຫລວງ ແລະ ແຜນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ເທື່ອທີ 6 ຂອງ ປະເທດ (2006-2010) ນະຄອນ ຫລວງໄດ້ກຽມແຜນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ເທື່ອທີ 6 ຂອງ ຕົນ ດ້ວຍວິໄສທັດ 2020 ຂອງ ນະຄອນ ຫລວງ, ບັນດາຈຸດປະສົງ, ເປົ້າໝາຍລວມ ແລະ ເປົ້າໝາຍໃນແຕ່ລະດ້ານເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງບັນດາຂະແໜງ ການ ແລະ ຂອງ ບັນດາເມືອງ.

(2) ບັນດາຈຸດປະສົງ ແລະ ເປົ້າໝາຍສຳລັບ 2006-2010

ບັນດາຈຸດປະສົງ ແລະ ເປົ້າໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການສຶກສາ ມີດັ່ງນີ້ :

ບັນດາຈຸດປະສົງລວມ.

1. ກໍ່ສ້າງນະຄອນຫລວງໃຫ້ກາຍເປັນສູນກາງດ້ານ ການເມືອງ, ເສດຖະກິດ ແລະ ວັດທະນະທຳຂອງ ປະເທດ ແລະ ເປັນເມືອງສຳລັບທຸລະກິດ ແລະ ການບໍລິການ
2. ຮັບປະກັນສະເຖີຍລະພາບດ້ານການເມືອງ ແລະ ຄວາມສະຫງົບແຫ່ງຊາດ, ເພີ່ມ ແລະ ຍົກລະດັບການພັດທະນາຂອງນະຄອນຫລວງຢ່າງຄົບຊຸດໂດຍຖືເອົາການພັດທະນາເສດຖະກິດເປັນໃຈ ກາງ;

3. ສືບຕໍ່ສົ່ງເສີມເສຖະກິດຫລາຍພາກສ່ວນໃຫ້ຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງແຂງແຮງຕາມເປົ້າໝາຍເພື່ອກ້າວສູ່ສັງຄົມນິຍົມ ສຸມໃສ່ການພັດທະນາເສຖະກິດໄປຄຽງຄູ່ກັບການພັດທະນາສັງຄົມ ແລະ ການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ, ການ ພັດທະນາດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມ ຢ່າງຍືນຍົງ ;
4. ປ່ຽນແປງໂຄງສ້າງຂອງເສຖະກິດໄປໃນທາງທີ່ກ້າວໜ້າດ້ວຍການສົ່ງເສີມການຜະລິດອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການບໍລິການຢ່າງແຂງແຮງ, ເອົາໃຈໃສ່ການຜະລິດກະສິກຳແບບທັນສະໄຫມໂດຍນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີໃໝ່.

ບັນດາເປົ້າໝາຍລວມ

ບັນດາເປົ້າໝາຍລວມໃນ 5 ປີ ແມ່ນ ຂະຫຍາຍເສຖະກິດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງໃນອັດຕາບໍ່ຕໍ່າກວ່າ 9% ຕໍ່ປີ, ລາຍໄດ້ສະເລັຍຕໍ່ຫົວຄົນບໍ່ຕໍ່າກວ່າ 1,300 ໂດລາ/ຄົນ/ປີ, ລາຍໄດ້ລວມຍອດເຂດແຄວ້ນ (GRDP) ໃຫ້ໄດ້ 11,130 ຕື້ກີບ.

ຕາຕະລາງ 3.1-12 ເປົ້າໝາຍດ້ານເສຖະກິດຂອງ ຂະແໜງການ.

ຂະແໜງການ	ຈຳນວນ (ຕື້ກີບ)	ສ່ວນແບ່ງຂອງ GRDP	ອັດຕາເພີ່ມຂຶ້ນ
ກະສິກຳ-ປ່າໄມ້	1,892.10	17%	7.79%
ກໍ່ສ້າງ/ອຸດສາຫະກຳ	6,143.76	55.2%	12.51%
ການບໍລິການ	3,094.14	27.8%	11.28%

(3) ປະຊາກອນ ແລະ ກຳລັງແຮງງານ

ນະຄອນຫລວງຕັ້ງຢູ່ພາກກາງຂອງປະເທດມີພື້ນທີ່ທັງໝົດ 3,920 ກມ<sup>2</sup>, ກວມ 1.7%. ປະຊາກອນມີ 695,473 ຄົນ, ຜູ້ຍິງ 51%, ມີ 9 ເມືອງ ແລະ 499 ບ້ານ. ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງ ປະຊາກອນ 177 ຄົນ/ກມ<sup>2</sup>.

ຕາຕະລາງ 3.1-13 ເປົ້າໝາຍດ້ານປະຊາກອນ ແລະ ໂຄງສ້າງຂອງ ກຳລັງແຮງງານ.

ລາຍການ	ປະຊາກອນ	ສ່ວນແບ່ງ
ລວມທັງໝົດໃນ 2010	838,000	100%
ປະຊາກອນເກນອາຍຸແຕ່ 15 ຫາ 60 ປີ	493,765	59%
ແຮງງານຕົວຈິງ	434,513	87.99%
ແຮງງານທີ່ອອກແຮງງານ (2%)	425,819	86.23%
ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຂະແໜງການ		
ກະສິກຳ-ປ່າໄມ້	234,203	55%
ກໍ່ສ້າງ/ອຸດສາຫະກຳ	85,160	20%
ການບໍລິການ	106,456	25%

(4) ແຜນການພັດທະນາການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ

ບັນດາໂຄງການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ໄດ້ຮັບການສະເໜີເພື່ອພະຍາຍາມດັດປັບການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຢ່າງຄົບຖ້ວນສຳລັບແຜນການພັດທະນາການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ.

1. ການເກັບກຳຂໍ້ມູນເພື່ອເປັນພື້ນຖານໃຫ້ແກ່ການວາງແຜນ ແລະການພັດທະນາການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ
2. ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການກວດກາການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນ 9 ເມືອງ
3. ສຳຫລວດກ່ຽວກັບການກຳນົດເຂດແດນໃນ ຫນອງ ແລະ ບຶງ
4. ການດັດປັບການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ, ການຈັດປະເພດທີ່ດິນແຕ່ລະສະນິດ ສຳລັບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການນຳໃຊ້
5. ການດັດປັບທີ່ດິນສຳລັບທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ການຜະລິດ
6. ສຳຫລວດ-ອອກແບບສຳລັບແຜນພັດທະນາຢູ່ລະດັບບ້ານ.

(5) ການຄົມມະນາຄົມ, ຂົນສົ່ງ, ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ ແລະການຄຸ້ມຄອງ ແລະການພັດທະນາຕົວເມືອງ

ບັນດາຈຸດປະສົງຂອງ ການພັດທະນາ

ບັນດາຈຸດປະສົງຂອງການພັດທະນາແມ່ນຂຶ້ນແຜນເພື່ອກໍ່ສ້າງນະຄອນຫລວງໃຫ້ຂຽວ ແລະສວຍງາມ, ມີໂຄງລ່າງພື້ນຖານທີ່ສະດວກ, ມີລະບົບທັນສະໄໝໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະບໍລິຫານຕົວ ເມືອງ, ສ້າງຊາວນະຄອນຫລວງໃຫ້ຮູ້ການປ້ອງກັນສຸຂະອະນາໄມ ແລະເຄົາລົບລະບຽບການຈະລາຈອນແບບສະຫມັກໃຈ.

ບັນດາເປົ້າໝາຍສຳລັບບັນດາໂຄງການຈຸດສຸມ

ເພື່ອບັນລຸບັນດາຈຸດປະສົງຂອງ ການພັດທະນາ, ຈຶ່ງສະເໜີບັນດາໂຄງການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

1. ຄວາມຮັບຮູ້ຂອງ ຊຸມຊົນກ່ຽວກັບການພັດທະນາ ແລະ ການປ້ອງກັນຕົວເມືອງ
2. ການນຳໃຊ້ລະບຽບຂອງ ຈະລາຈອນສຳລັບສິດສອນໃນໂຮງຮຽນປະຖົມ ແລະ ມັດທະຍົມ
3. ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ T2 ແລະ P ໃນທ້າງຫມົດ 18 ເສັ້ນທາງມີຄວາມຍາວທ້າງຫມົດ 64.5 ກມ
4. ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງເລກ 1 ແຕ່ສີໄຄ ຫາ ທ່າເຕື້ອ
5. ສ້ອມແປງເສັ້ນທາງ 7 ຈຸດໃນຕົວເມືອງ ມີຄວາມຍາວ 237 ກມ
6. ປູອາດສະຟານສອງຂ້າງຂອງ ເສັ້ນທາງວົງແວນນອກຕົວເມືອງ ມີຄວາມຍາວ 30 ກມ
7. ການພັດທະນາ ແລະ ການປ້ອງກັນຕາຝັ່ງນ້ຳຂອງ
8. ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ມີຄວາມຍາວ 3.5 ກມ
9. ການປັບປຸງການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ

10. ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງແຕ່ດົງໂພສີ ຫາ ກມ 21 (ທາງ 13 ໃຕ້ )
11. ການກໍ່ສ້າງສະຖານີລົດຂົນສົ່ງຢູ່ເມືອງ ນາຊາຍທອງ ຫລື ເມືອງ ໄຊທານີ
12. ການກໍ່ສ້າງສະຖານທີ່ຈອດລົດສາທາລະນະຢູ່ຕົວເມືອງ
13. ຍົກລະດັບເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ໃນຕົວເມືອງ
14. ການກໍ່ສ້າງຮ່ອງລະບາຍນ້ຳໃນຕົວເມືອງ (ຮ່ອງແຊງ) ໂດຍການກໍ່ສ້າງຂົວຂ້າມຮ່ອງແຊງ
15. ການປັບປຸງ ແລະການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງຊົນນະບົດເປັນຕົ້ນ ເສັ້ນທາງແຕ່ບ້ານກວຍ-ບ້ານໂສ-ວັງມ້າ ໃນເມືອງສັງທອງ, ເສັ້ນທາງລຽບຕາມແຄມນ້ຳຮຸ່ງມຫາບ້ານດວງບຸດດີ, ສຳຫລວດ, ອອກແບບ ແລະກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງຈາກບ້ານຈຳປາ-ຕາດມູນ-ຫ້ວຍເດື່ອ
16. ການກໍ່ສ້າງສວນສາທາລະນະໃນວັດທາດຫລວງ (ໂຮງຫມໍ່ເສຖາທິລາດເກົ່າ), ສວນສາທາລະນະໃນ ກມ6, ເຂດຫນອງທາ, ສວນສາທາລະນະອອ້ມທາດຫລວງ, ສວນສາທາລະນະຮ່ອງທອງ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບການກໍ່ສ້າງຕະຫລາດກາງຄືນ, ສວນສາທາລະນະຫນອງຈັນ ແລະເຂດຂະຫຍາຍຕົວເມືອງໃຫມ່
17. ການປັບປຸງ ບ້າຍ ແລະ ໄຟສັນຍານການຈະລາຈອນຕາມເສັ້ນທາງ
18. ການຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອ, ສຸຂະອະນາໄມ ແລະ ການປະດັບປະດາຕົວເມືອງ
19. ການກໍ່ສ້າງອ່າງເກັບນ້ຳຢູ່ດົງຫມາກຄາຍດ້ວຍບໍລິມາດ 20,000 ມ<sup>3</sup>/ມື້
20. ການກໍ່ສ້າງສວນສາທາລະນະຄົບຊຸດຢູ່ຫນອງທາ
21. ການຂະຫຍາຍອ່າງເກັບຢູ່ເກົ້າລ້ຽວໃຫ້ໄດ້ບໍລິມາດ 40,000 ມ<sup>3</sup>
22. ການຂະຫຍາຍທີ່ສົ່ງນ້ຳ ມີຄວາມຍາວ 150 ກມໂດຍທົນຊ່ວຍເຫລືອລ້າຂອງ AFD
23. ການຂະຫຍາຍອ່າງເກັບນ້ຳຢູ່ຈີນາຍໂມ້ໃຫ້ໄດ້ບໍລິມາດ 8,000 ມ<sup>3</sup>
24. ການປູກຕົ້ນໄມ້ຕາມແຄມທາງ 13 ເຫນືອ-ໃຕ້ ແລະ ທາງເລກ 10

(6) ງົບປະມານ ແລະ ການເງິນ

ຄາດວ່າການຊອກຫາລາຍຮັບເຂົ້າງົບປະມານສຳລັບນະຄອນຫລວງໃນແຕ່ລະປີຈະມີປະມານ 16-18% ຂອງ GDP ຫລື ປະມານ 1,780 ຕື້ ຫາ 2,003 ຕື້ ກີບ ຫລື ລາຍຮັບ ເພີ່ມຂຶ້ນແຕ່ 25-30% ຕໍ່ປີ, ໃນນັ້ນນະຄອນຫລວງຕ້ອງ ເກັບ ໄດ້ປະມານ 9-10% ຂອງ GDP ແລະ ສູນກາງຈະໄດ້ປະມານ 7-8% ຂອງ GDP ແລະທຶນສຳຮອງພາຍໃນນະຄອນຫລວງໃນລະດັບພື້ນຖານ. ນະຄອນຫລວງຈະພະຍາຍາມຄຸ້ມຄອງລາຍຈ່າຍຢ່າງເຄັ່ງຄັດ, ຈະບໍ່ສ້າງຫນີ້ສິນຢ່າງແນ່ນອນ ແລະປະຕິບັດຢ່າງເຄັ່ງຄັດກົດຫມາຍວ່າດ້ວຍງົບປະມານ.

(7) ການນຳໃຊ້ທຶນຂອງ ຕ່າງປະເທດ ແລະ ການຮ່ວມມື

ການນຳໃຊ້ທຶນຈາກຕ່າງປະເທດ.

- ນຳໃຊ້ທຶນກູ້ຢືມ ແລະຊ່ວຍເຫລືອລ້າຈາກບັນດາປະເທດເພື່ອມິດ : ພະຍາຍາມນຳໃຊ້ທຶນຊ່ວຍເຫລືອລ້າ ແລະທຶນກູ້ຢືມດອກເບ້ຍຕໍ່າ (ODA) ໃຫ້ໄດ້ປະມານ 40% ຂອງ ທຶນຊ່ວຍເຫລືອລ້າ ແລະກູ້ຢືມຂອງ ຫມົດປະເທດ.

- ນຳໃຊ້ການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງ ຕ່າງປະເທດ (FDI) ບໍ່ຕໍ່າກວ່າ 80% ຂອງມູນຄ່າການລົງທຶນຂອງ ຕ່າງປະເທດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

### 3.1.5 ແຜນການພັດທະນາການຂົນສົ່ງໃນປີ 2010 ແລະ ວິໄສທັດໃນປີ 2020 ໃນນະຄອນຫລວງ.

ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງທາງບົກ-ທາງນໍ້າ ໄດ້ສ້າງແຜນການພັດທະນາການຂົນສົ່ງໃນປີ 2010 ແລະ ວິໄສທັດ ໃນປີ 2020 ໃນວັນທີ 25 ມິຖຸນາ 2004. ບັນດາໂຄງການຕົ້ນຕໍໄດ້ສັງລວມດັ່ງລຸ່ມນີ້ :  
(ແຜນເປັນພາສາລາວ)

1. ໂຄງການພັດທະນາການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ ລວມທັງການບໍລິການລົດໂດຍສານສາທາລະນະ ແລະ ການປັບ ປຸງສະຖານີລົດໂດຍສານ.
2. ໂຄງການບໍລິການດ້ວຍລົດໂດຍສານໄຟຟ້າ  
ໄດ້ສະເໜີສາມເສັ້ນທາງມີຄວາມຍາວທັງຫມົດ 46 ກມ
  - ຕະລາດເຊົ້າ ແລະ ຂົວມິດຕະພາບ : 23 ກມ
  - ຕະລາດເຊົ້າ ແລະ ທາງແຍກດອນຫນູນ : 12 ກມ
  - ຕະລາດເຊົ້າ ແລະ ເຂດຫນອງແຕ່ງ : 11 ກມ
3. ການກໍ່ສ້າງສະຖານີລົດໂດຍສານລະຫວ່າງແຂວງ ແລະ ຕ່າງປະເທດໃນເຂດຊານເມືອງ
  - 1) ການກໍ່ສ້າງສະຖານີລົດໂດຍສານໃຫມ່
    - ເມືອງ ສີໂຄດຕະບອງ
    - ເມືອງ ໄຊທານີ
  - 2) ໂຄງການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ໄດ້ມາດຖານສາກົນ
4. ໂຄງການສະຖານີລົດຂົນສົ່ງລະຫວ່າງແຂວງ ແລະ ສາກົນ
  - 1) ການກໍ່ສ້າງສະຖານີລົດຂົນສົ່ງໃຫມ່
    - ເມືອງ ໄຊທານີ
    - ເມືອງ ຫາດຊາຍຟອງ
    - ເມືອງ ນາຊາຍທອງ
  - 2) ໂຄງການປັບປຸງ&ສ້າງມາດຖານລົດຂົນສົ່ງ
5. ໂຄງການກໍ່ສ້າງສະຖານທີ່ຈອດລົດສາທາລະນະຂອງ ຕົວເມືອງ

6. ໂຄງການກໍ່ສ້າງສະຖານີຊັງນ້ຳຫນັກລົດຂົນສົ່ງ

- ບ້ານຫນອງດາ: RN 11 ກມ5+400, ສີໂຄດຕະບອງ
- ບ້ານແຈ້ງສະຫວ່າງ ຈຸດ : RN 13 ເຫນືອ, ກມ30, ນາຊາຍທອງ
- ບ້ານໂຄກສີວິໄລ ຈຸດ : RN 13 ໃຕ້, ກມ 21, ໄຊທານີ
- ຈຸດບ້ານດົງໂພສີ ຈຸດ : RN 1, ກມ24, ຫາດຊາຍຟອງ

3.1.6 ແຜນການພັດທະນາຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ

ລັດຖະບານກຳລັງສຶກສາແຜນການພັດທະນາຢ່າງເປັນທາງການຂອງ  
ລາຍລະອຽດຈະ ໄດ້ນຳສະເໜີ ໃນບົດທີ 13.

ນະຄອນຫລວງ.

### 3.2. ການສຶກສາກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ ໃນນະຄອນຫລວງໃນປະຈຸບັນ.

ການສຶກສາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງຂອງຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງໄດ້ຖືກສັງລວມຕາມບັນດາສ່ວນປະກອບຂອງການສຶກສາ. ເນື້ອໃນລະອຽດກ່ຽວກັບການສຶກສາຈະໄດ້ຖືກທົບທວນຄືນໃນບົດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

#### 3.2.1 ແຜນການພັດທະນາແຫ່ງຊາດ

ໂຄງການ/ຫົວຂໍ້ຂອງ ການສຶກສາ	ອົງການປະຕິບັດ	ແຫລ່ງທຶນ	ຂອບເຂດໂຄງການ	ປີສຶກສາ	ຫມາຍເຫດ
N1(1) ການບໍລິການ ແລະໂຄງລ່າງຕົວເມືອງນະຄອນຫລວງ, TA 3333-LAO, ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ, ຄວາມທຸກຍາກໃນນະຄອນຫລວງ, ການປະເມີນຄວາມທຸກຍາກ	ຄຂປກ/ອພບ	ADB	ການສຶກສາກ່ຽວກັບການກະກຽມແຜນງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບການກະກຽມດ້ານການເງິນ	1/2001	ເງື່ອນໄຂດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ
N2. ແຜນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ, 2006-2010	ຄະນະກຳມະການແຜນການ ແລະ ການ ລົງທຶນ	ລັດຖະບານ	ແຜນການ 5 ປີ	2005	ແຜນການແຫ່ງຊາດ
N3 ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນງານຂອງ ປະເທດ	ADB	ADB	ຍຸດທະສາດການຊ່ວຍເຫລືອຂອງ ADB ແລະ ແຜນງານ	2006	ແຜນການແຫ່ງຊາດ

#### 3.2.2 ການວາງແຜນຕົວເມືອງ ແລະ ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ

ໂຄງການ/ຫົວຂໍ້ຂອງ ການສຶກສາ	ອົງການປະຕິບັດ	ແຫລ່ງທຶນ	ຂອບເຂດໂຄງການ	ປີສຶກສາ	ຫມາຍ ເຫດ
L1 ນະຄອນຫລວງ, ໂຄງການຕົວເມືອງ, ໂຄງການເທດສະບານ, ການຄຸ້ມຄອງຕົວເມືອງ	ນາງ ບຣິ ອັນ, ຊີ	ສ/ບຕົວເມືອງ ຂອງຝຣັ່ງ	ການສຶກສາກ່ຽວກັບການພັດທະນາຕົວເມືອງວຽງຈັນ (ມີແຕ່ພາສາຝຣັ່ງ)	29 ກັນຍາ 2000	ການພັດ ທະນາຕົວ ເມືອງ
L2 ການບໍລິການ ແລະໂຄງລ່າງຕົວເມືອງ ນະຄອນຫລວງ, TA 3333-LAO, ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ, (ເຫລັ້ມຕົ້ນ)	ອພບ		ການສຶກສາກ່ຽວກັບການກະກຽມແຜນງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບການກະກຽມດ້ານການເງິນ	ມັງກອນ 2001	ການນໍາ ໃຊ້ທີ່ດິນ
L3 ການບໍລິການ ແລະໂຄງລ່າງ ຕົວເມືອງນະຄອນຫລວງ, TA 3333-LAO, ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ, ເອກະສານຄັດຕິດ	ອພບ	ADB	ການສຶກສາກ່ຽວກັບການກະກຽມແຜນງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບການກະກຽມດ້ານການເງິນ	ມັງກອນ 2001	ການນໍາ ໃຊ້ທີ່ດິນ
L3 ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ການສະໜອງນໍ້າສໍາລັບເຂດໃຈກາງ	ກົມເຄຫາຜັງເມືອງ, ຄຂປກ	ADB	ຍຸດທະສາດຂະແໜງຜັງເມືອງແລະແຜນການລົງທຶນ, ເຫລັ້ມ 2, ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ	ມິນາ 2005	ເງື່ອນໄຂສໍາລັບການພັດທະນາຕົວເມືອງ



### 3.2.3 ຕາມ່າງເສັ້ນທາງ

ໂຄງການ/ຫົວຂໍ້ຂອງ ການສຶກສາ	ອົງການປະຕິບັດ	ແຫລ່ງທຶນ	ຂອບເຂດໂຄງການ	ປີສຶກສາ	ຫມາຍເຫດ
L2 ການບໍລິການ ແລະ ໂຄງລ່າງຕົວເມືອງນະຄອນຫລວງ, TA3333-LAO, ບົດລາຍງານ ສຸດທ້າຍ, ການຂຶ້ນບັນຊີເສັ້ນທາງ ແລະ ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າ	ອພບ	ADB	ການສຶກສາກ່ຽວກັບການກະກຽມແຜນງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສໍາລັບການກະກຽມດ້ານການເງິນ	ມັງກອນ 2001	ເສັ້ນທາງຂົນນະບົດ
R2 ໂຄງການກ່ຽວກັບການບໍລິການ ແລະ ໂຄງລ່າງຕົວເມືອງນະຄອນຫລວງ,	ອພບ PCI BCEOM BDPA	ADB	ເງິນກູ້ ADB No.1034 (SF) ແລະ ເງິນຊ່ວຍເຫລືອ ລ້າຂອງ AFD, ບົດລາຍງານປະຈຳໄຕມາດNo.20	ຕຸລາ ຫາ ທັນວາ 2006	ເສັ້ນທາງ

### 3.2.4 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ໂຄງການ/ຫົວຂໍ້ຂອງ ການສຶກສາ	ອົງການປະຕິບັດ	ແຫລ່ງທຶນ	ຂອບເຂດໂຄງການ	ປີສຶກສາ	ຫມາຍເຫດ
PT1 ແຜນແມ່ບົດຂອງ ການ ບົນພົນລະເຮືອນ 2003 ຫາ 2013 ( ຮ່າງ )	ຄຂປກ	ADB	ແຜນສະໜາມບົນໃໝ່	2003	ຂົນສົ່ງ
PT2 ໂຄງການAsia UrbsLaos 001 ການຄຸ້ມຄອງດ້ານການພັດທະນານະຄອນຫລວງ	ນະຄອນຫລວງ	ອີຢູ, ປາຣີ, ບຣຸກແຊນ			
PT3 ແຜນການພັດທະນາ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ວິໄສທັດປີ 2020 ຂອງນະຄອນຫລວງ	ພ/ນຄຂປກ, ຫ້ອງການນະຄອນຫລວງ	ລັດຖະບານ	ບົດສະເນີແຜນການຂົນສົ່ງ( ຕົ້ນສະບັບພາສາລາວ)	25 ມິຖຸນາ 2004	ແຜນການຂົນສົ່ງ
PT4 ແຜນຍຸດທະສາດກ່ຽວກັບການ ຍ້າຍຕົວເມືອງ ຂອງນະຄອນຫລວງ, ລາຍງານສຸດທ້າຍ	ອພບ BCOM	ອີຢູ	ແຜນແມ່ບົດກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໃຈກາງ	ມິຖຸນາ 2005	ແຜນການຂົນສົ່ງ
PT5 ຂອບເຂດວຽກງານດ້ານລະບຽບການ ແລະ ການຈັດ ຕັ້ງສໍາລັບການຂົນສົ່ງໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.ການສັງລວມ ແລະ ການວິເຄາະ ການຂົນສົ່ງທາງບົກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ	ADB Dr.Alan,R	ADB		ທັນວາ 2005	
PT6 ການແນະນຳກ່ຽວກັບການຍົກລະດັບດ້ານຄວາມສາມາດຂອງກຳລັງການຂົນສົ່ງ	UNES CAP	ສປຊ	ການສຶກສາກ່ຽວກັບອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງ	11-19 ມັງກອນ 2006	ຂົນສົ່ງ
PT7 ແນວຄິດລິເລີ່ມກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງໃນນະຄອນຫລວງ	ຄຂປກ	ລັດຖະບານ	ແຜນງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ສໍາລັບທຶນຈາກ GEF WB	10 ພຶດສະພາ 2006	ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ BRTS NMT, TDM
15 ການສຶກສາກ່ຽວກັບການເຊື່ອມຢັງຂອງ ສູນ ແຈກຢາຍ ຢູ່ສະວັນນະເຂດ ແລະ ນະຄອນຫລວງ	JETRO	JETRO	ການສຶກສາດ້ານພະລາທິການ	ມິນາ 2007	ຂົນສົ່ງ

### 3.2.5 ການຂົນສົ່ງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ

ໂຄງການ/ຫົວຂໍ້ຂອງ ການສຶກສາ	ອົງການປະຕິບັດ	ແຫຼ່ງທຶນ	ຂອບເຂດໂຄງການ	ປີ ສຶກສາ	ຫມາຍເຫດ
TF1 ການສຶກສາກ່ຽວກັບການເຊື່ອມຢືງຂອງ ສູນແຈກຢາຍ ຢູ່ສະວັນນະເຂດ ແລະ ນະຄອນຫລວງ, ການສຶກສາກ່ຽວກັບການຫຸ້ມສ່ວນດ້ານເສຖະກິດໃນບັນດາປະເທດກຳລັງພັດທະນາໃນປີປະມານ 2006	ກະຊວງເສຖະກິດ ການຄ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກຳ	JETRO	ສູນພະລາທິການ/ ການກໍ່ສ້າງສະຖານີລົດຂົນສົ່ງ	ມີນາ 2007	ສະຖານີລົດຂົນສົ່ງ
TF2 ໂຄງການທາງລົດໄຟແຕ່ໜອງຄາຍ ຫາ ນະຄອນຫລວງ	ຄຂປກ/ອົງການລົດໄຟລາວ	KRTC	ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ 12.25 ກມ ແລະ 3 ສະຖານີ (ບ້ານທ່ານາ ແລ້ງ, ສົມສະງ່າ, ນະຄອນຫລວງ)	ກໍລະກົດ 2001	3.5 ກມ ທຳອິດທຶນຂອງ NEDA ປະເທດໄທ 30% ໃຫ້ລ້າ 70% ກູ້ຢືມ

ຫມາຍເຫດ.

KRTC: ການຮ່ວມມືດ້ານເຕັກນິກທາງລົດໄຟເກົາຫລີ,

NEDA : ອົງການການຮ່ວມມືການພັດທະນາ ເສຖະກິດກັບບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ, ປະເທດໄທ.

### 3.2.6 ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ນິຕິກຳ.

ໂຄງການ/ຫົວຂໍ້ຂອງ ການສຶກສາ	ອົງການປະຕິບັດ	ແຫຼ່ງທຶນ	ຂອບເຂດໂຄງການ	ປີ ສຶກສາ	ຫມາຍເຫດ
IL1 ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສ.ປ.ປ.ລາວ	ສນຍ	ສປຊ, SDC	ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງ ລັດຖະບານ, ກົດຫມາຍ ການປົກຄອງ	2000	ນິຕິກຳ
IL2 ການກໍ່ສ້າງຂົນສົ່ງສາມາດຂອງ ການຈັດຕັ້ງ RMP2, 2005-2006		ລັດຖະບານ	ແຜນງານຝຶກອົບຮົມ	2004	ນິຕິກຳ
IL3 ໂຄງການພັດທະນາຕົວ ເມືອງ ແລະ ການສະໜອງນ້ຳໃຫ້ເຂດໃຈກາງ	ກົມເຄຫາຜັງ ເມືອງ, ຄຂປກ	ADB	ຍຸດທະສາຂະແໜງຜັງ ເມືອງ ແລະ ແຜນການລົງທຶນ, ເຫລັ້ມ 2, ບົດ າຍງານສູດທ້າຍ	ມັງກອນ 2001	ນິຕິກຳດ້ານ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ
PT5 ຂອບເຂດວຽກງານດ້ານ ລະບຽບການ ແລະ ການຈັດຕັ້ງສຳລັບການຂົນສົ່ງໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.	ADB Dr.Alan,R	ADB	ການສັງລວມ ແລະ ການວິເຄາະການຂົນສົ່ງ າງປົກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ	ທັນວາ 2005	ນິຕິກຳ

### 3.3. ບັນດາໂຄງການຕົ້ນຕໍສໍາລັບການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງ.

#### 3.3.1. ບັນດາໂຄງການທີ່ກໍາລັງດໍາເນີນການ

ບັນດາໂຄງການທີ່ກໍາລັງດໍາເນີນການ ໄດ້ສັງລວມໃນຕາຕະລາງ 3.3.1.

ຕາຕະລາງ 3.3-1 ສັງລວມເງິນກູ້ຢືມ, ເງິນທຶນ, ເງິນຊ່ວຍເຫລືອລ້າ ສໍາລັບນະຄອນຫລວງ ໃນ 2004-2005

ລ/ດ	ຊື່ໂຄງການ	ອົງການ	ແຫລ່ງທຶນ	ລາຄາເບື້ອງຕົ້ນ	
				ຊ່ວຍເຫລືອລ້າ	ກູ້ຢືມ
01	ໂຄງການສ້ອມແປງທາງເລກ 13 ເຫນືອ	ພ/ນຄຂປກ	WB		20,000
02	ໂຄງການສ້ອມແປງທາງເລກ 10		WB		260,000
03	ໂຄງການສ້ອມແປງທາງເລກ 11 ເຫນືອ		WB		350,000
04	ການຕິດຕັ້ງໄຟເຍືອງທາງ ແລະ ເສັ້ນຊ່ອງທາງທາງເລກ 13 ເຫນືອ ແລະ 13 ໃຕ້		WB		230,000
05	ການສ້ອມແປງທາງຫລວງອ້ອມຕົວເມືອງ ແລະ ທາງຊົນນະບົດ		SIDA	134,000	
06	ການລະບາຍນໍ້າເສັຍ & ຮູລະບາຍນໍ້າ(ທົ່ງຂັນຄໍາ, ດົງປ່າລານ ແລະ ບ້ານຫນອງຈັນ)		DANIDA	549,392	
07	ໂຄງການປ້ອງກັນຕາຝັ່ງ(ເກົ້າລ້ຽວ-ຖິ່ນແທ່ນ)		Belgium	30,000	
08	ກໍ່ສ້າງຫ້ອງການ ຄຂປກ ເມືອງ ( 9 ຕົວເມືອງ )		WB		108,000
09	ສ້ອມແປງຂົວຕາມທາງເລກ 11		WB		17,000
10	ສ້ອມແປງຂົວທາງຫລວງແຫ່ງຊາດທາງຫລວງແຂວງ		WB		174,491
11	ສ້ອມແປງທາງ(ຄໍາສະວາດ-ດົງຄໍາຊ້າງ)		WB		350,000
12	ສ້ອມແປງຂົວທາງຊຸມຊົນຂອງ ແຂວງ		WB		150,000
			<b>ລວມ</b>	<b>713,392</b>	<b>2,459,491</b>
01	ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງ ແລະ ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າ	ອພຍ	ADB		1,049,201.43
02	ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງ ແລະ ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າເຂດຊຸມຊົນ		ADB		17,114.84
			<b>ລວມ</b>		<b>1,066,316.27</b>
01	ໂຄງການຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອ	ກສວ	JFPR	53,778	
			<b>ລວມ</b>	<b>53,778</b>	
01	ການສົ່ງເສີມ ຫລື ການຄຸ້ມຄອງໄຟຈະລາຈອນ ແລະ ຄວາມປອດໄພຕາມຖະໜົນ	VWU	FRANCE	263,935.66	
02	ໂຄງລ່າງຕົວເມືອງນະຄອນຫລວງ ແລະ ການບໍລິການ		ADB		2,927,159.68
03	ໂຄງການຂອງ AFD		FRANCE	828,289.45	
04	ໂຄງການປັບປຸງຂີ້ເຫຍື້ອຊຸມຊົນ		JFPR	550,188.89	
			<b>ລວມ:</b>	<b>1,642,414.00</b>	<b>2,927,159.68</b>

ໝາຍເຫດ: VWU: ສະຫະພັນແມ່ຍິງນະຄອນຫລວງ

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຫ້ອງການພົວພັນຕ່າງປະເທດ, ນະຄອນຫລວງ

### 3.3.2 ບັນດາໂຄງການຢູ່ໃນແຜນການ

ໂຄງການໃຫຍ່ຢູ່ໃນແຜນການຊຶ່ງໄດ້ຮັບທຶນແລ້ວໄດ້ຖືກສັງລວມຢູ່ ຕາຕະລາງ 3.3-2

ຕາຕະລາງ 3.3-2 ໂຄງການຢູ່ໃນແຜນການສຳລັບການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງຢູ່ນະຄອນຫລວງ

ໂຄງການ	ມູນຄ່າ	ແຫລ່ງທຶນ	ປີເລີ່ມ
1. ໂຄງການຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ: ຂົວມິດຕະພາບ-ສະຖານີທ່ານາແລ້ງ (ປະມານ 3.5 ກມ)	197 ລ້ານບາດ	ໄທ	ສິງຫາ 2007
2. ການຂົນສົ່ງແບບສິ່ງແວດລ້ອມມີຄວາມຍືນຍົງ (ການສຶກສາດ້ານນະໂຍບາຍ)	55,000 ໂດລາ	UNCRD	ມິຖຸນາ-ທັນວາ 2007
3. ຄວາມຄິດລິເລີ່ມກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງໃນນະຄອນຫລວງ	25.6 ລ້ານໂດລາ	GEF	ບໍ່ມີ
4. ການພັດທະນາເມືອງໃຫມ່	ບໍ່ມີ	ຈີນ (ເອກະຊົນ)	ສິງຫາ 2007
5. ການບໍລິການລົດໂດຍສານໃນນະຄອນຫລວງ	ບໍ່ມີ	ຈີນ (ເອກະຊົນ)	ກໍລະກົດ 2007

ລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບບັນດາໂຄງການໃຫຍ່ໄດ້ຖືກສັງລວມດັ່ງລຸ່ມນີ້.

ໂຄງການສຳລັບການພັດທະນາເມືອງໃຫມ່

ແລະ

ການບໍລິການລົດໂດຍສານໃນນະຄອນຫລວງກຳລັງຢູ່ໃນຂັ້ນເຈລະຈາ.

#### 1. ໂຄງການຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ: ຂົວມິດຕະພາບ-ສະຖານີທ່ານາແລ້ງ.

**ຈຸດປະສົງ :** ໂຄງການໄດ້ຮັບການສົ່ງເສີມດ້ວຍການເລີ່ມການກໍ່ສ້າງຂົວມິດຕະພາບ (1.2 ກມ) ຂ້າມນ້ຳຂອງ ເມື່ອປີ 1991. ໃນຂະນະທີ່ຂົວຂ້າມແຕ່ໄທມາຍັງ ສ.ປ.ປ.ລາວກຳລັງໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ເສັ້ນທາງ ບົກ, ຄວາມຈຳເປັນ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ທາງລົດໄຟໄດ້ປະກົດຂຶ້ນ. ການອອກແບບຂົວໄດ້ຮັບການດັດແກ້ເພື່ອຮອງຮັບ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟດ້ວຍ ລາງດູ່ງວແລ່ນຕາມໃຈກາງຂອງ ຫນ້າຂົວ. ເສັ້ນທາງໄດ້ຖືກອອກແບບເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ສາຍທາງຂອງ ອຟທ ແຕ່ ບາງກອກ- ຫນອງຄາຍ ຫາ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ນະຄອນຫລວງຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ອຟທ ໄດ້ຂຶ້ນແຜນກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟແຕ່ຫນອງຄາຍຫາກາງຂົວມິດຕະພາບ ແລະ ບັບປຸງສະຖານີຫນອງຄາຍໂດຍປະກອບສິ່ງ ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫມ່ສຳລັບສິນຄ້າ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານໃນເວລາດຽວກັນ. ອຟທ ໄດ້ສຳເລັດທາງລົດໄຟ ບາງກອກ- ຫນອງຄາຍໃນປີ 1999 ແຕ່ລັດຖະບານແຫ່ງສ.ປ.ປ.ລາວໄດ້ໂຈະທາງລົດໄຟ ຫນອງຄາຍ-ຂົວມິດຕະພາບຍ້ອນຄວາມ

ຫຍຸ້ງຍາກດ້ານເສຖະກິດ.

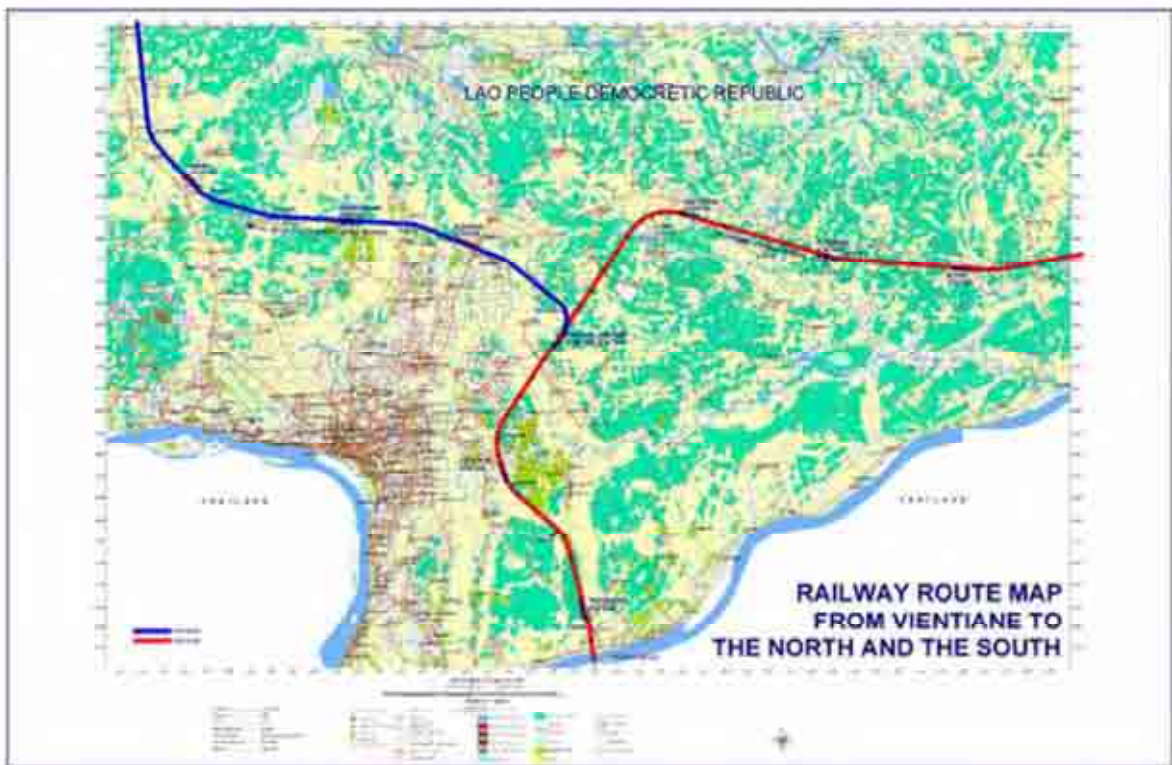
ລບລ

ໄດ້ດຳເນີນການສຶກສາ

ຄວາມເປັນໄປໄດ້ສຳລັບເສັ້ນທາງລົດໄຟແຕ່ໜອງຄາຍຫາ ຂົວ ມິດຕະພາບໃນປີ 1995 ແລະ ໄດ້ສຳເລັດການອອກແບບເສັ້ນທາງລົດໄຟແຕ່ຂົວມິດຕະພາບ ຫາ ບ້ານທ່ານາແລ້ງ.

ແນວຄວາມຄິດຂອງ ໂຄງການ: ການສຶກສາໂຄງການໄດ້ດຳເນີນໃນ 2002 ສຳລັບຄວາມຍາວທັງໝົດ 12.45 ກມ. ການ ກໍ່ສ້າງໄລຍະທຳອິດຄວາມຍາວ 3.5 ກມ ໄດ້ເລີ່ມດ້ວຍການຈັບຈອງທີ່ດິນ ແລະ ການຖິ້ມກິນລວມທັງການກໍ່ສ້າງທີ່ລະ ບາຍນ້ຳໃນ 2007. NEDA ປະເທດໄທໄດ້ໃຫ້ທຶນ 197 ລ້ານບາດ ໃນນີ້ 30% ເປັນການຊ່ວຍເຫລືອລ້າ ແລະ 70% ເປັນ ເງິນກູ້ຢືມ. ການຂະຫຍາຍສ່ວນທີ່ເຫລືອ 9 ກມ ກຳລັງດຳເນີນການສຶກສາໂດຍອົງການພັດທະນາຂອງ ຝຣັ່ງ (AFD).

ແຜນທັງໝົດຂອງ ຕາຕ່າງທາງລົດໄຟແມ່ນສະແດງຢູ່ ຮູບ 3.3-1. ໃນນະຄອນຫລວງຈະມີ 6 ສະຖານີ ສຳລັບ ສາຍໃຕ້ ໄປຫາທ່າແຂກ ແລະ ຊາຍແດນຫວຽດນາມ ແລະ 3 ສະຖານີສຳລັບສາຍເໜືອໄປ ຫລວງພະບາງ ແລະ ຊາຍແດນຈີນ. ສະຖານີທີ່ສຳຄັນທີ່ສຸດແມ່ນສະຖານີນະຄອນຫລວງ.



ຮູບ 3.3-1 ແຜນທີ່ເສັ້ນທາງລົດໄຟຂອງ ນະຄອນຫລວງ.

2. ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດດ້ານການຂົນສົ່ງແບບສິ່ງແວດລ້ອມມີຄວາມຍືນຍົງ ແລະການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດສຳລັບພາກບັນດາຜູ້ກ່ຽວຂ້ອງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

**ບັນດາຈຸດປະສົງ:** ຈຸດປະສົງລວມຂອງໂຄງການນີ້ແມ່ນ ເພື່ອເຊື່ອມຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງແບບສິ່ງແວດລ້ອມມີຄວາມຍືນຍົງເຂົ້າໃນຂະບວນການວາງແຜນລວມໂດຍຜ່ານການກຳນົດບັນດາບັນຫາ, ສິ່ງທ້າທາຍຂອງຍຸດທະສາດ ແລະບັນດາມາດຕະການທີ່ຕ້ອງການໃນບັນດາປະເທດໃນອາຊີ ໂດຍການຮ່ວມມືກັບກະຊວງສິ່ງແວດລ້ອມ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ, ກະຊວງ/ອົງການວິຊາການອື່ນໆ, ອົງການພາຍໃນ/ສາກົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສະຖາບັນແຫ່ງຂໍ້ມູນ ແລະອົງການ ທີ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດຖະບານ. ເພື່ອເປັນການປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນຜົນສຳເລັດຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນການໂຈຮັນແນດສະເບີກ (JOPI), ບັນດາຈຸດປະສົງລະອຽດລວມມີ :

- ກ). ສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງແບບສິ່ງແວດລ້ອມມີຄວາມຍືນຍົງ (EST) ຜ່ານບັນດາກິດຈະການຕ່າງໆ ເປັນຕົ້ນກະຕຸກຊຸກຍູ້ແຜນການໃນລະດັບຊາດ/ທ້ອງຖິ່ນເພື່ອສົ່ງເສີມບັນດາເຄື່ອງມື ແລະ ມາດຕະການຕ່າງໆ ຂອງ ນະໂຍບາຍ
- ຂ) ສ້າງເຄື່ອນຍ້າຍການຈະຈາຍຖານຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບ EST ໃນລະດັບຊາດ ແລະຂົງເຂດເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານຂ່າວສານຂອງ ບັນດາປະເທດກຳລັງພັດທະນາໃນຂົງເຂດ.
- ຄ) ສ້າງແຜນຍຸດທະສາດພ້ອມແຜນດຳເນີນງານກ່ຽວກັບ EST ສຳລັບບາງປະເທດໂດຍການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຢູ່ລະດັບຊາດ ແລະ ກຳນົດແຜນດຳເນີນງານ/ມາດຕະການໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ
- ງ) ເພີ່ມຄວາມຮັບຮູ້ ແລະຄວາມສາມາດຢູ່ລະດັບທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ລະດັບຂົງເຂດກ່ຽວກັບລັກສະນະຕ່າງໆ ຂອງການຂົນສົ່ງແບບສິ່ງແວດລ້ອມມີຄວາມຍືນຍົງ (ການກວດກາ ແລະ ການຄວບຄຸມຄວນຂອງ ຍານພາຫານນະ ແລະການບົວລະບັດຮັກສາ (I/M), ນໍ້າມັນສະອາດ, ຄຸນນະພາບອາກາດ, ການວາງແຜນ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການຂອງການຂົນສົ່ງ (TDM), ການຂົນສົ່ງແບບ ບໍ່ມີເຄື່ອງຈັກ ( NMT), ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະການບູລະນະຮັກສາ, ການຄຸ້ມຄອງ ສຽງດັງຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ການຍົກລະດັບພື້ນຖານຄວາມຮູ້, ການສຶກສາ, ສາທາລະນະສຸກ ແລະ ການຮັບຮູ້ໂດຍຜ່ານການຝຶກອົບຮົບ, ການປຶກສາຫາລື ແລະ ກອງປະຊຸມ ແລະ
- ຈ) ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຮ່ວມມື/ການມີສ່ວນຮ່ວມລະຫວ່າງບັນດາປະເທດກ່ຽວກັບການແລກປ່ຽນຂ່າວສານ, ການປະຕິບັດທີ່ໄດ້ຮັບຜົນດີ, ນິຕິກຳກ່ຽວກັບນະໂຍບາຍ, ເຄື່ອງມື, ເຕັກໂນໂລຊີກ່ຽວກັບລັກສະນະຕ່າງໆຂອງ EST ໂດຍຜ່ານກອງປະຊຸມ EST ຂອງ ພາກພື້ນ.

**ບັນດາຜົນຮັບຂອງ ໂຄງການ:** ຄາດວ່າໂຄງການຈະມີຜົນກະທົບ/ຜົນຮັບດັ່ງນີ້ :

- ກ). ສິ່ງເສີມຄວາມຮັບຮູ້ ແລະຄວາມສາມາດຢູ່ລະດັບທ້ອງຖິ່ນ ແລະລະດັບຊາດກ່ຽວກັບລັກສະນະຕ່າງໆຂອງການຂົນສົ່ງແບບສິ່ງແວດລ້ອມມີຄວາມຍືນຍົງ;
- ຂ) ຍົກລະດັບການປະສານງານ ແລະການຮ່ວມມືລະຫວ່າງບັນດາອົງການທີ່ສໍາຄັນຂອງຊາດ/ທ້ອງຖິ່ນ ເປັນຕົ້ນພາກເອກະຊົນ, ພາກທຸລະກິດ, ກຸ່ມອຸດສາຫະກຳ, NGOs, ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າ, ອົງການຂອງລັດຖະບານ, ທີ່ດໍາເນີນການກັບລັກສະນະຕ່າງໆຂອງການຂົນສົ່ງແບບສິ່ງແວດລ້ອມມີຄວາມຍືນຍົງ ແລະ
- ຄ) ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດພ້ອມດ້ວຍແຜນດໍາເນີນງານດ້ານ EST ສໍາລັບບາງປະເທດທີ່ຫມົດທຸກພາກສ່ວນທີ່ສໍາຄັນຢູ່ລະດັບຊາດໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມ ແລະກໍານົດບັນດາເປົ້າຫມາຍ/ພັນທະ/ກິດຈະການ/ມາດຕະການໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະໄລຍະຍາວ ແລະ
- ງ) ສ້າງຖານຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບລັກສະນະຕ່າງໆຂອງ EST

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ : ແຕ່ທັນວາ 2006 ຫາ ມັງກອນ 2008

**3. ຄວາມຄິດລິເລີ່ມກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງຂອງ ນະຄອນຫລວງແບບຍືນຍົງ.**

**ບັນດາຈຸດປະສົງ:** ແນວຄິດລິເລີ່ມຈະຫລຸດຜ່ອນການກະຈາຍເຮືອນກະຈົກອາຍແກດທີ່ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫລວງໂດຍຜ່ານການປ່ຽນຮູບແບບຂອງການຂົນສົ່ງໄປສູ່ທາງເລືອກຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະການຂົນສົ່ງບໍ່ມີ ເຄື່ອງຈັກ. ການຫລຸດຜ່ອນຂອງ ອາຍເສັຍຄາດວ່າຈະມີປະມານ 1.05 ລ້ານໂຕນຂອງ CO2 ໃນໄລຍະ 20 ປີ.

**ບັນດາອົງປະກອບຂອງໂຄງການ:** ໂຄງການຈະກວມ 3 ພື້ນຖານຂອງບັນດາພື້ນຖານສໍາລັບພູດການເຊື່ອມຢຶງຂອງບັນດາມາດຕະການຂອງການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ; (1) ການມອບສິ່ງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ, ສິ່ງເສີມທາງເລືອກທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ, ແລະ (3) ບັນດາສິ່ງຈູງໃຈເພື່ອຢຸດການນໍາໃຊ້ຍານພາຫານທີ່ແລ່ນດ້ວຍເຄື່ອງຈັກຂອງເອກະຊົນ.

ແນວຄິດນີ້ສະນັບສະຫນູນຜົນກະທົບ ຂອງລັດຖະບານ ແລະນະຄອນຫລວງເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: 1. ລະບົບການຂົນສົ່ງມວນຊົນ (BRT) ຢ່າງ ເຕັມຮູບແບບ, 2. ແລວສະເພາະ ແລະເຂດສະເພາະຄົນຢ່າງ, 3. ຕານ່າງ ເສັ້ນທາງຂອງ ລົດຖີບ, 4. ທິດລອງນໍາໃຊ້ລົດຖີບໂດຍສານ (pedicabs) ແລະ 5. ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຂົນສົ່ງ (TDM) ແລະບັນດາມາດຕະການຂອງການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນເພື່ອເຮັດເອກະຊົນຫລຸດຜ່ອນການນໍາໃຊ້ຍານພາຫານຂອງຕົນ.

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ: ໂຄງການໄດ້ຖືກແບ່ງອອກເປັນ 3 ໄລຍະ; ໄລຍະສັ້ນ ( 1-4 ປີ ), ໄລຍະກາງ (5-9 ປີ) ແລະໄລຍະຍາວ (10 ປີ ຂຶ້ນໄປ). ບັນດາໜ້າວຽກດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ຈະໄດ້ຮັບການປະຕິບັດໃນໄລຍະສັ້ນ.

ຕາຕະລາງ 3.3-3 ອົງປະກອບຂອງ ໂຄງການໄລຍະສັ້ນ

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	ຄົນຍ່າງ	ລົດຖີບ	TDM
ແຜນການ BRT	ແຜນການຄົນຍ່າງ	ແຜນການທາງລົດຖີບ	ແຜນການຈ ໃນໄລຍະສັ້ນ, ຳກັດລົດ
ໄລຍະທີ 1 ກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງ	- ແຄມນ້ຳຂອງ -ເມືອງເກົ່າ China Town	ທົດລອງນຳໃຊ້ລົດຖີບເຊື່ອມ ຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	ໂຄງການຕົວແບບດ້ານ TDM



ບົດທ 4

ຕາມ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນ

## ບົດທີ 4. ຕາໜ່າງທາງຫລວງໃນປະຈຸບັນ.

### 4.1 ການຈັດປະເພດຂອງ ທາງຫລວງ.

#### 4.1.1 ການຈັດປະເພດທາງຫລວງຕາມການຄຸ້ມຄອງ

ອີງຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫລວງຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ທາງຫລວງໃນ ປະເທດໄດ້ຖືກຈັດອອກ ເປັນ 6 ປະ ເພດ. ປະເພດສູງສຸດແມ່ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ຕາມດ້ວຍ 5 ປະເພດຄື ທາງຫລວງ ແຂວງ, ທາງຫລວງເມືອງ, ທາງເທດສະບານ, ທາງຊົນນະບົດ ແລະທາງສະເພາະ. ໂດຍທົ່ວໄປ, ກະຊວງ ຍທຂ ຄຸ້ມຄອງແຕ່ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ແລະພະແນກ ຍທຂ ຂອງແຕ່ລະແຂວງມີ ຄວາມຮັບຜິດຊອບກ່ຽວກັບທາງຫລວງແຂວງ, ເມືອງ, ເທດສະບານ ແລະ ຊົນນະບົດ. ຢູ່ໃຈກາງຂອງ ເຂດຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫລວງ, ທາງເທດສະບານ ແລະທາງຊົນນະບົດສ່ວນຫລາຍແມ່ນ ອພບ ເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງ ສ່ວນທີ່ເຫລືອແມ່ນ ພະແນກ ຍທຂ. ບັນດາທາງ ທີ່ຖືກຈັດເປັນທາງສະເພາະນັ້ນ, ໂດຍພື້ນຖານ ບໍ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງເຂົາເຈົ້າ, ທາງເຫລົ່ານີ້ແມ່ນ ຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມ ຄອງຂອງທະຫານ, ຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ, ບໍລິສັດເອກະຊົນ ແລະອື່ນໆ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ທາງແຕ່ ລະເສັ້ນ ໄດ້ມີເລກລະຫັດສະ ເພາະເອີ້ນວ່າ ລະຫັດເສັ້ນທາງ ແລະກະຊວງ ຍທຂ ຜູ້ດຽວເປັນຜູ້ເກັບກຳຂໍ້ມູນ ຂອງທາງຫລວງທີ່ກໍ່ສ້າງໃຫມ່ແຕ່ລະປີ. ການຈັດປະເພດທາງຫລວງຢູ່ນະຄອນຫລວງແມ່ນຖືກສັງ ລວມໃນຕາ ຕະລາງ 4.1-1

ຕາຕະລາງ 4.1-1 ການຈັດປະເພດຕາມການຄຸ້ມຄອງ ແລະຊະນິດໜ້າທາງໃນນະຄອນຫລວງ (9 ຕົວເມືອງ)

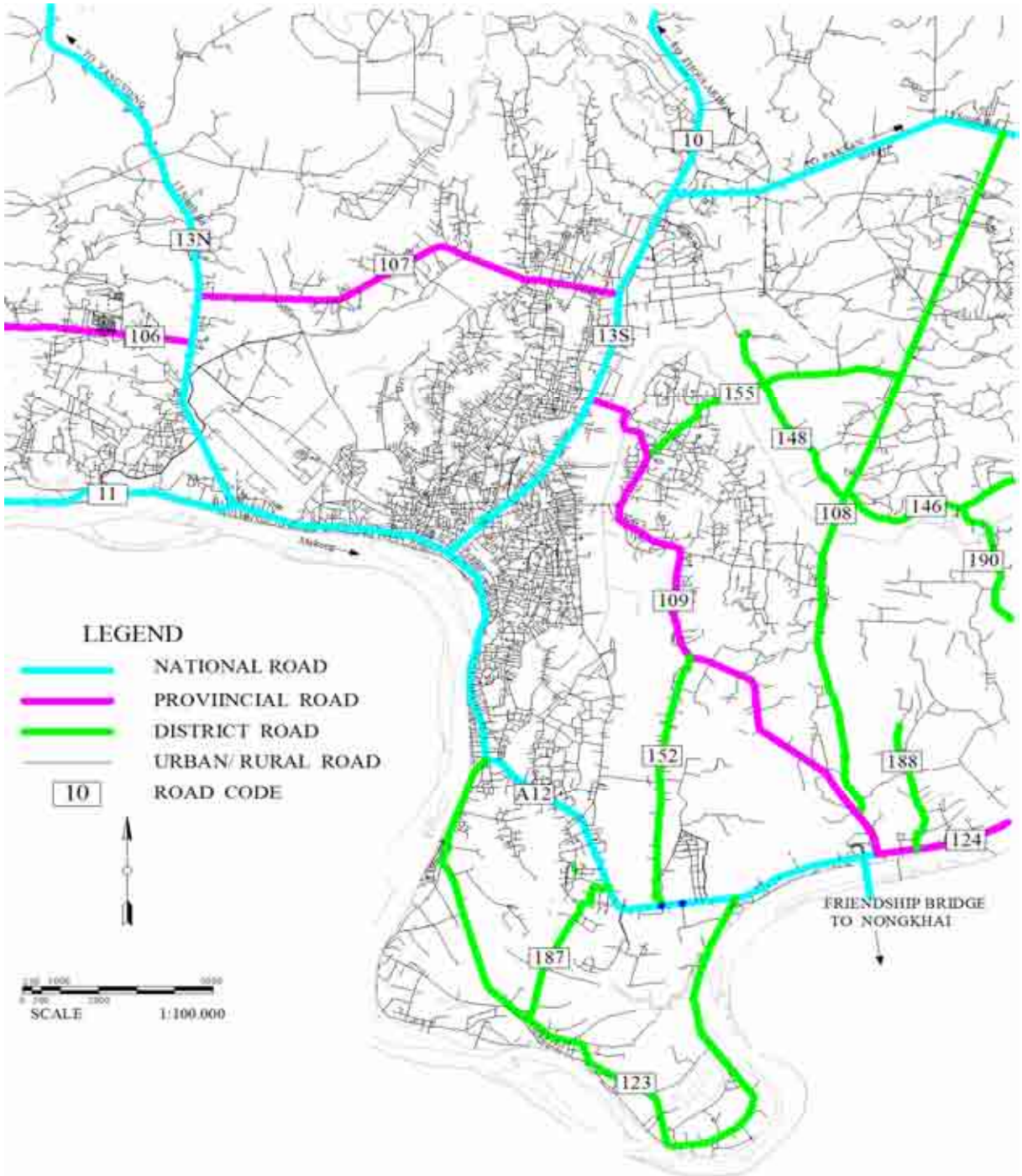
ປະເພດ		ຊີມັງ	ອາດສະຟານ	ປູຢາງ	ຫີນ	ດິນ	ລວມ
ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ	ກມ	1.80	31.30	137.10	62.50	15.00	245.70
ທາງຫລວງແຂວງ	ກມ			47.60	95.20	3.60	146.40
ທາງຫລວງເມືອງ	ກມ			34.70	353.60	27.20	415.50
ທາງເທດສະບານ	ກມ	7.70	36.00	138.80	213.80	109.40	505.70
ທາງຊົນນະບົດ	ກມ			5.60	330.80	160.30	496.70
ທາງສະເພາະ	ກມ	1.00		2.90	40.60	9.50	54.00
ລວມທັງໝົດ		10.50	67.30	366.70	1,095.50	325.00	1,866.00

ຕາຕະລາງ 4.1-2 ສະແດງຄວາມຍາວຂອງ ທາງຫລວງ, ການຈັດປະເພດຕາມການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຊະນິດໜ້າທາງໃນພື້ນທີ່ການສຶກສາ ( 5 ຕົວເມືອງ )

ຕາຕະລາງ 4.1-2 ການຈັດປະເພດທາງຫລວງໃນພື້ນທີ່ການສຶກສາ ( 5 ຕົວເມືອງ )

ປະເພດ		ຊີມັງ	ອາດສະຟານ	ບູຢາງ	ຫີນ	ດິນ	ລວມ	ສ່ວນແບ່ງ
ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ	ກມ	1.8	25.3	17.5	18.5		63.1	8.0
ທາງຫລວງແຂວງ	ກມ			24.3	43.3		67.6	8.5
ທາງຫລວງເມືອງ	ກມ			25.4	52.3	10.8	88.5	11.2
ທາງເທດສະບານ	ກມ	7.7	36.1	134.8	174.2	70.1	422.9	53.4
ທາງຊົນນະບົດ	ກມ			3.4	86.6	59.0	149.0	18.8
ທາງສະເພາະ	ກມ	0.5		0.2	0.6		1.3	0.1
ລວມທັງໝົດ		10.0	61.4	205.6	375.5	139.9	792.4	100%

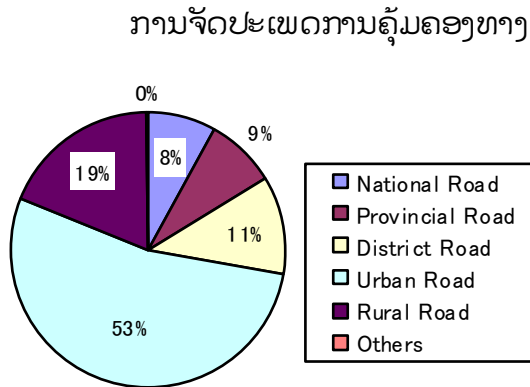
ຮູບ 4.1-1 ສະແດງບັນດາທີ່ຕັ້ງພູມສາດຂອງ ທາງຫລວງຕາມປະເພດການຄຸ້ມຄອງ



ຮູບ 4.1-1 ການຈັດປະເພດທາງຫລວງໃນພື້ນທີ່ການສຶກສາ

ສ່ວນແບ່ງຂອງຄວາມຍາວຂອງ ແຕ່ລະປະເພດທາງຫລວງຢູ່ໃນພື້ນທີ່ການສຶກສາໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 4.1-2. ເປັນທີ່ຈະແຈ້ງແລ້ວວ່າຕາມາງຂອງ ທາງຫລວງສ່ວນໃຫຍ່ຢູ່ໃນ 5 ເມັດດັ່ງກ່າວແມ່ນທາງໃນຕົວເມືອງ. ຄວາມຈິງ, ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ, ທາງຫລວງແຂວງ, ທາງຫລວງເມືອງຂອງ ພື້ນທີ່ການສຶກສາຮອງຮັບການຈະລາຈອນສໍາລັບທິດທາງກະຈາຍຈາກໃຈກາງຂອງຕົວເມືອງ ແລະການຈະລາຈອນຂຶ້ນໃນຂອງພື້ນທີ່ຕົວເມືອງໄດ້ນໍາໃຊ້ທາງເທດສະບານ. ພື້ນທີ່ຊານເມືອງ, າງສ່ວນຫລາຍລວມ

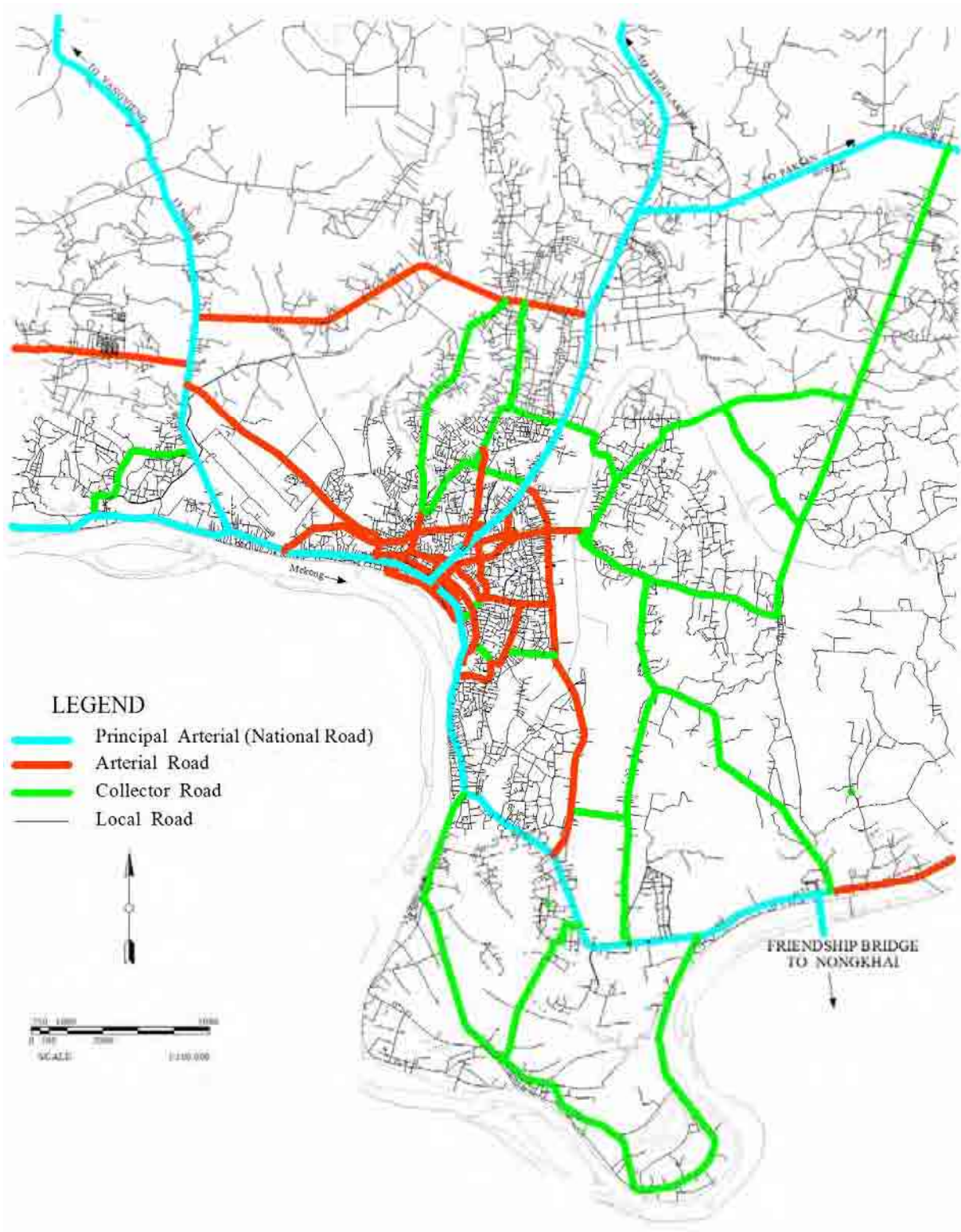
ທັງເຂົ້າ/ອອກບ້ານ, ທາງລະຫວ່າງບ້ານ, ທາງກະສິກຳ ແລະ ທາງຊຸມຊົນໄດ້ຖືກຈັດເປັນປະເພດທາງ ຊຸມນະບົດ.



ຮູບ 4.1-2 ສ່ວນແບ່ງຂອງ ທາງແຕ່ລະປະເພດ

#### 4.1.2 ການຈັດປະເພດທາງຕາມໜ້າທີ່

ຈາກທັດສະນະຂອງ ການແບ່ງຂັ້ນຕາມໜ້າທີ່ນັ້ນ, ຕາໜ່າງຂອງທາງຫລວງຕ້ອງການການດຸນດ່ຽງ ການຈັດປະເພດຕາມໜ້າທີ່ຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາຍັງບໍ່ທັນໄດ້ປະຕິບັດ ຢ່າງເປັນທາງການ. ອພບ ກຳລັງພິຈາລະນາຈັດປະເພດທາງທີ່ຢູ່ໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ຕົນເປັນ ທາງສາຍຫລັກ, ທາງເຊື່ອມຕໍ່ແຕ່ກໍຍັງບໍ່ທັນສຳເລັດ. ຮູບ 4.1-3 ສະແດງການຈັດປະເພດຕາມໜ້າ ທີ່ຂອງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາ. ໃນການຈັດປະເພດນີ້, ທາງຫລວງແຂວງ, ທາງ ພື້ນຖານທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນຮ່າງການຈັດປະເພດທາງຂອງ ອພບ ແລະ ທາງຫລາຍຊ່ອງໃນປະຈຸບັນໄດ້ ຖືກຈັດເປັນປະເພດທາງສາຍລັກ (ສາຍເລືອດ). ທາງຫລວງເມືອງ ແລະທາງເຊື່ອມໄດ້ຖືກຈັດເປັນ ທາງເຊື່ອມຕໍ່.



ຮູບ 4.1-3 ທາງທີ່ສະເໜີໃຫ້ຈັດປະເພດທາງຕາມຫນ້າທີ່

## 4.2 ສະພາບຂອງ ເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນ

### 4.2.1 ການສຳຫລວດ ຂຶ້ນບັນຊີເສັ້ນທາງ

ທິມງານການສຶກສາໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດຂຶ້ນບັນຊີຕ່າງໆຂອງ ເສັ້ນທາງໃນພື້ນທີ່ການສຶກສາ. ບັນດາຈຸດປະ ສົງຕົ້ນຕໍຂອງ ການສຳຫລວດຂຶ້ນບັນຊີມີດັ່ງນີ້:

- (1) ເພື່ອເກັບກຳຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບເງື່ອນໄຂຕົວຈິງຂອງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນ ເພື່ອນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການວິເຄາະ/ຄາດ ຄະເນການຈະລາຈອນ;
- (2) ເພື່ອຕີລາຄາເງື່ອນຂອງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນທີ່ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາ ແລະກຳນົດບັນດາບັນຫາ.

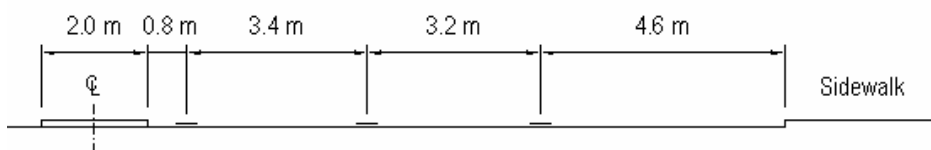
ຜົນຂອງການສຳຫລວດຂຶ້ນບັນຊີເສັ້ນທາງມີຢູ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍທີ 4 ການສຳຫລວດແມ່ນໄດ້ດຳເນີນໃນທາງສາຍຫລັກ (ສາຍເລືອດ) ແລະທາງເຊື່ອມຕໍ່ທີ່ໄດ້ຖືກຈັດປະເພດໄວ້ໃນພາກ ທີ່ແລ້ວເທົ່ານັ້ນໂດຍອີງໃສ່ບັນດາຈຸດປະສົງຂອງການສຳຫລວດ ແລະໄລຍະເວລາສັ້ນ. ການສຳຫລວດຕົວຈິງແມ່ນໄດ້ດຳເນີນໃນເດືອນມິຖຸນາ 2007. ຖະຫນົນຫລວງພະບາງ ແລະຖະຫນົນທ່າເດືອນບໍ່ໄດ້ຢູ່ໃນບັນຊີການສຳຫລວດເພາະວ່າບັນດາຖະຫນົນດັ່ງກ່າວແມ່ນໄດ້ຖືກປັບປຸງແລ້ວ.

### 4.2.2 ຮູບຕັດຂວາງ, ສະນິດຂອງ ຫນ້າທາງ ແລະ ສະພາບ

- (1) ຮູບຕັດຂວາງ

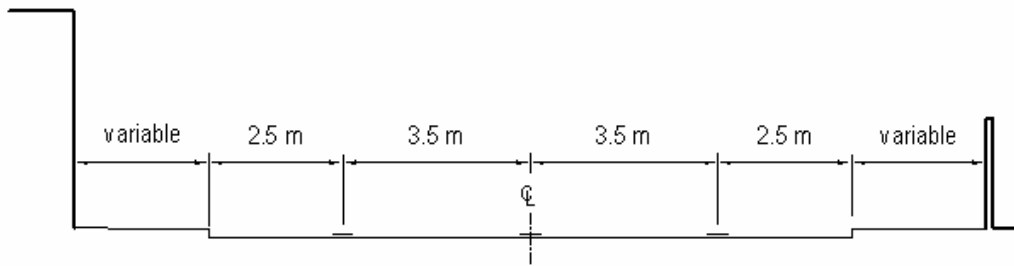
#### ທາງສາຍສຳຄັນ ແລະ ທາງສາຍຫລັກ (ສາຍເລືອດ)

ຖະຫນົນລ້ານຊ້າງເປັນເອກະລັກຂອງ ນະຄອນຫລວງ ແລະ ຂອງ ປະເທດ. ອີງປະກອບຂອງ ຮູບຕັດຂວາງແມ່ນແຕກຕ່າງຈາກທາງສາຍຫລັກອື່ນໆດ້ວຍຄູແບ່ງກາງທາງກວ້າງ, ມີ 3 ຊ່ອງທາງໃນແຕ່ລະ ທິດທາງ ແລະ ຊ່ອງທາງຂວາສຸດກວ້າງຊຶ່ງສ່ວນຫລາຍໃຊ້ເປັນບ່ອນຈອດລົດຊົ່ວຄາວ. ຮູບຕັດຂວາງຂອງ ຖະຫນົນລ້ານຊ້າງ ແມ່ນສະແດງຢູ່ ຮູບ 4.2-1



ຮູບ 4.2-1 ຮູບຕັດຂອງ ຖະຫນົນລ້ານຊ້າງ

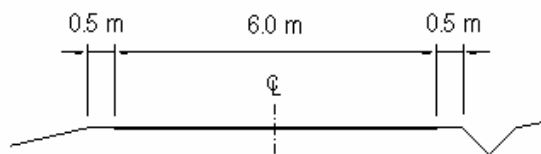
ໃນພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາ, ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ, ທາງສາຍຫຼັກມີຫລາຍຊ່ອງທາງໃນແຕ່ລະທິດທາງ. ຢູ່ບາງຊ່ວງ, ທາງຈະມີທາງຊ່ອງແຄບເຂົ້າສຳລັບການຈະລາຈອນທີ່ມີຄວາມໄວຕ່ຳ ແລະລົດຈັກ. ໃນກໍລະນີອື່ນໆ, ຊ່ອງທາງຈອດລົດ ແລະບ່ອນຈອດລົດໂດຍສານປະຈຳທາງຈະຢູ່ນອກຊ່ອງທາງ. ສີຫມາຍທາງຕາມພື້ນທາງບູຢາງ, ສ່ວນຫລາຍແມ່ນຖືກລຶບ, ບໍ່ມີ ຫລື ບໍ່ສາມາດເບິ່ງເຫັນ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຢູ່ໃນບາງຊ່ວງທາງ, ຄວາມກວ້າງຂອງແຕ່ລະຊ່ອງທາງບໍ່ຊັດເຈນ. ໂດຍພື້ນຖານ, ຢູ່ໃນເຂດຕົວເມືອງ, ມີທາງຢ່າງຢູ່ແຄມທາງແຕ່ຄວາມກວ້າງບໍ່ເທົ່າກັນຍ້ອນທີ່ດິນທີ່ມີຈຳກັດ ແລະ ໄດ້ດັດປັບໄປຕາມເງື່ອນໄຂຂອງເສັ້ນທາງ. ຢູ່ໃນເຂດຊານເມືອງ, ຊ່ອງທາງໄດ້ກຳນົດໃຫ້ມີຊ່ອງທາງດຽວສຳລັບແຕ່ລະທິດທາງ. ຮູບຕັດຂວາງທີ່ວ່າຂອງທາງສາຍຫຼັກແມ່ນ ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 4.2-2



ຮູບ 4.2-2 ຮູບຕັດທີ່ວ່າໄປຂອງ ທາງສາຍຫຼັກ

ທາງເຊື່ອມຕໍ່

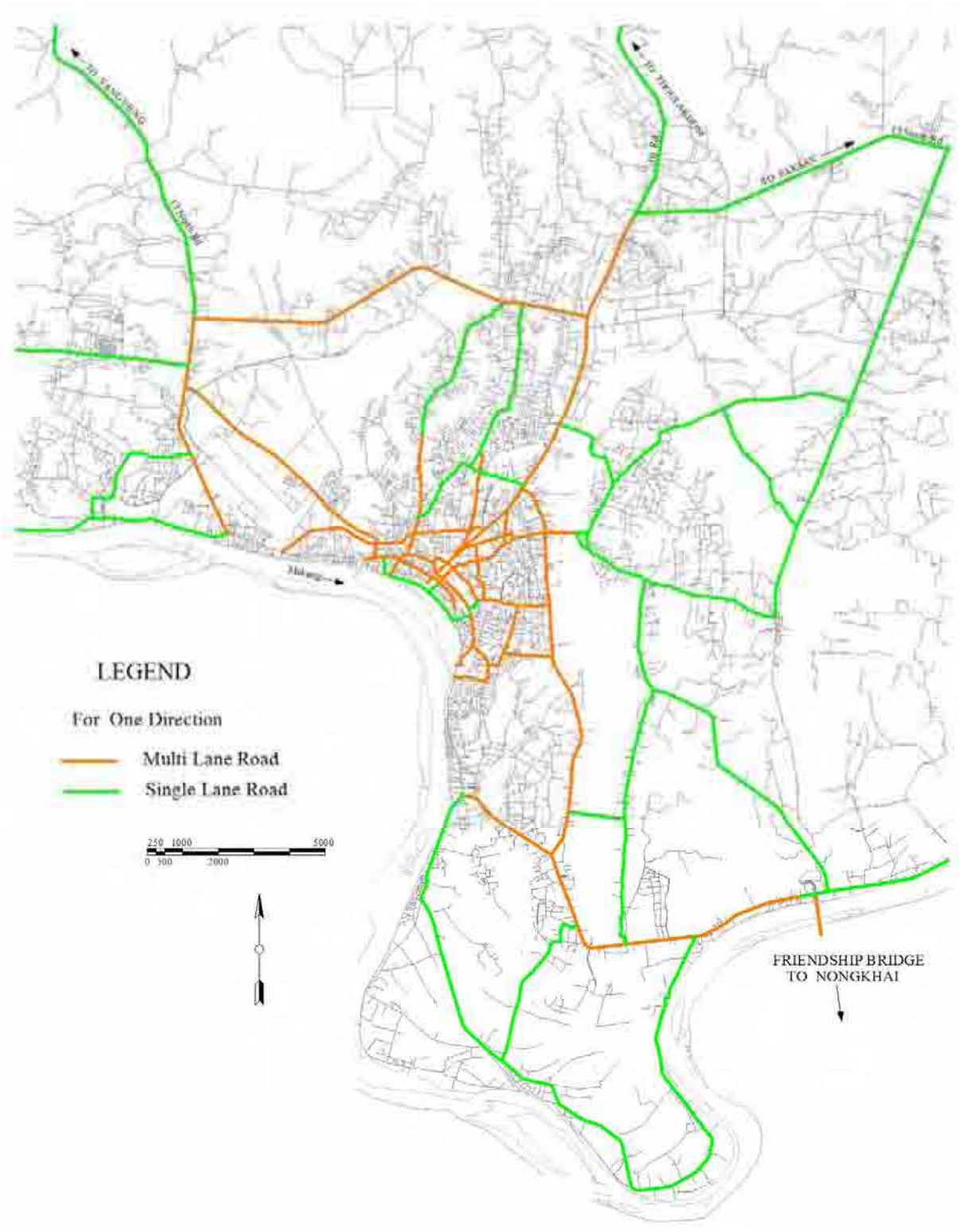
ໂດຍພື້ນຖານ, ທຸກຊ່ວງຂອງ ທາງເຊື່ອມຕໍ່ປະກອບມີຊ່ອງທາງດຽວສຳລັບແຕ່ລະທິດທາງ. ໂດຍປົກກະຕິ, ທາງຢ່າງ ຍົກລະດັບຢູ່ແຄມທາງແມ່ນບໍ່ມີ, ບ່າທາງໄດ້ຖືກໃຊ້ໃຫ້ເປັນທາງສຳລັບຄົນຢ່າງ. ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳແຄມທາງໄດ້ຖືກກຳນົດໄວ້ເພື່ອລະບາຍນ້ຳອອກຈາກໜ້າທາງ. ຮູບຕັດຂວາງທີ່ວ່າໄປແມ່ນສະແດງຢູ່ ຮູບ 4.2-3



ຮູບ 4.2-3 ຮູບຕັດຂວາງທີ່ວ່າໄປຂອງ ທາງເຊື່ອມຕໍ່

ຮູບ 4.2-4 ສະແດງຈຳນວນຊ່ອງທາງຂອງ ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສຳຫລວດ.





ຮູບ 4.2-4 ຈຳນວນຊ່ອງທາງຂອງ ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສຳຫລວດ

(2) ຊະນິດຂອງ ຫນ້າທາງ ແລະ ສະພາບ

ທາງສາຍສຳຄັນ ແລະທາງສາຍຫລັກ

ໃນນະຄອນຫລວງ,  
 ຫນ້າທາງປູດ້ວຍຢາງແມ່ນປະເພດຫນ້າທາງທີ່ມີທີ່  
 ວໄປແມ້ແຕ່ທາງຫລວງແຫ່ງ ຊາດ.  
 ຢູ່ໃນເຂດຊານເມືອງ,  
 ຫນ້າທາງປູດ້ວຍຫີນແມ່ນມີທີ່ວໄປ.ທາງສາຍຫລັກ  
 ຫລາຍເສັ້ນຢູ່ໃນຕົວ ເມືອງ ຫລື  
 ຢູ່ພາຍໃຕ້ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ອພບ  
 ແມ່ນໄດ້ຮັບການຍົກລະດັບ. ທາງເຫລົ່ານີ້ແມ່ນ  
 ປູດ້ວຍອາດສະຟານ.



Collapsed Shoulder & Raveled Edge

ການປູດ້ວຍຊີມັງແມ່ນເຫັນຢູ່ຖະ ຫນົນລ້ານຊ້າງ, ຖະຫນົນລາວ-ໄທ ແລະຖະຫນົນໂສກ ປ່າຫລວງ.

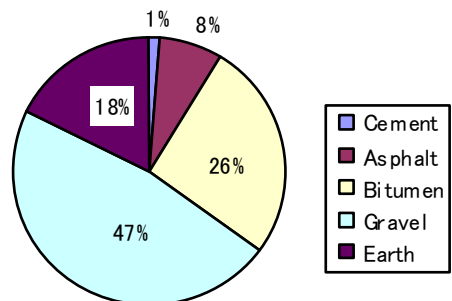
ສະພາບຂອງ ທາງສາຍຫລັກທີ່ໄດ້ຮັບການຍົກລະດັບ ໃຫມ່ສ່ວນຫລາຍແມ່ນຍັງດີຢູ່.  
 ທາງກົງກັນຂ້າມ, ສະ ພາບຫນ້າທາງຢູ່ເຂດຊານເມືອງແມ່ນບໍ່ດີ. ຊຸມ, ຫລຸບ ໂນນ ແລະ  
 ຫນ້າທາງບໍ່ຮາບພຽງແມ່ນຍັງເຫັນຢູ່ໃນ ຫລາຍຊ່ວງທາງ. ຕົວຢ່າງອັນນຶ່ງແມ່ນທາງທ່າເດື່ອຊ່ວງ  
 ໃກ້ກັບຂົວມິດຕະພາບຊຶ່ງລົດຕ້ອງຖືກບັງຄັບໃຫ້ແລ່ນ ຊ້າລົງ ແລະໄປຊ້າຍໄປຂວາ  
 (ຊິກແຊັກ) ຍ້ອນຫນ້າທາງ ເຊື່ອມຄຸນນະພາບຢ່າງຫນັກຫນ່ວງ.

ທາງເຊື່ອມຕໍ່

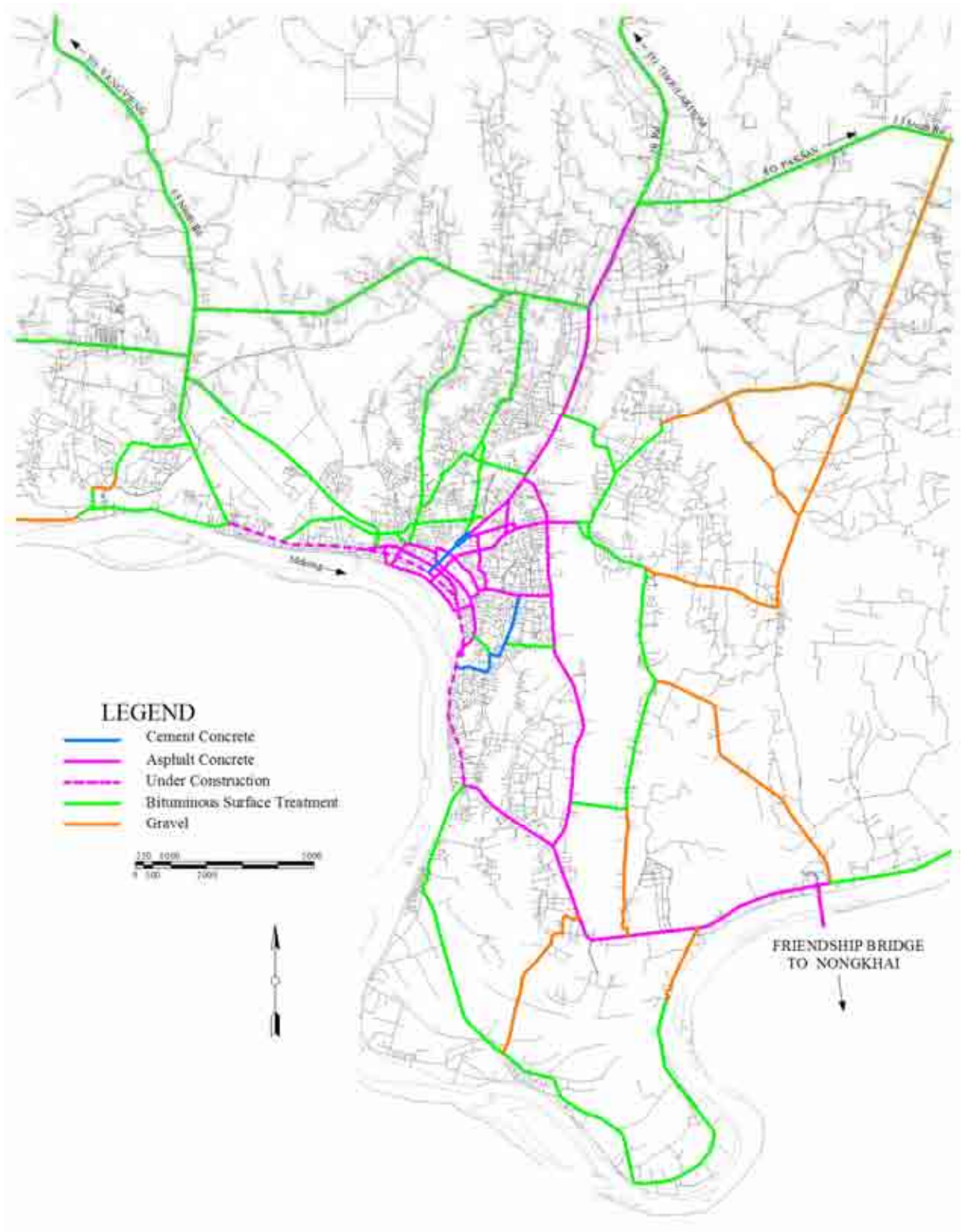
ທາງເຊື່ອມຕໍ່ສ່ວນຫລາຍແມ່ນປູດ້ວຍຢາງ. ທາງແຕ່ລະຊ່ວງມີສະພາບແຕກຕ່າງກັນດ້ວຍຄຸນນະພາບ  
 ແລະໄລຍະຂອງການສ້ອມແປງ. ຢູ່ໃນເຂດຊານເມືອງ, ຊ່ວງທາງທີ່ປູດ້ວຍຫີນກໍຍັງມີຢູ່ ແລະ  
 ເປັນກໍລະນີປົກກະຕິ. ຫລັງຈາກຝົນຕົກ,

ບວກນ້ຳຝົນຫລາຍບວກໄດ້ປະກົດຢູ່ຫນ້າທາງທີ່ບໍ່ຮາບພຽງ ຂອງທາງທີ່ປູດ້ວຍຫີນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ,  
 ທາງເຊື່ອມຕໍ່ທຸກເສັ້ນຍັງໃຫ້ບໍລິການແກ່ການຈະລາຈອນ

ຢ່າງຍືນຍົງຕະລອດທັງປີແມ້ແຕ່ທາງປູຫີນຍົກ  
 ເວັ້ນກໍລະນີໄພິບັດ. ຮູບ 4.2-6 ສະແດງສະນິດຂອງ  
 ຫນ້າທາງໃນພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາ. ຮູບ 4.2-5  
 ສະແດງສ່ວນແບ່ງຂອງຊະນິດຂອງຫນ້າທາງໃນພື້ນ  
 ທີ່ຂອງການສຶກສາ. ປະເພດຫນ້າທາງ



ຮູບ 4.2-5 ສ່ວນແບ່ງຂອງ ສະນິດຫນ້າທາງ



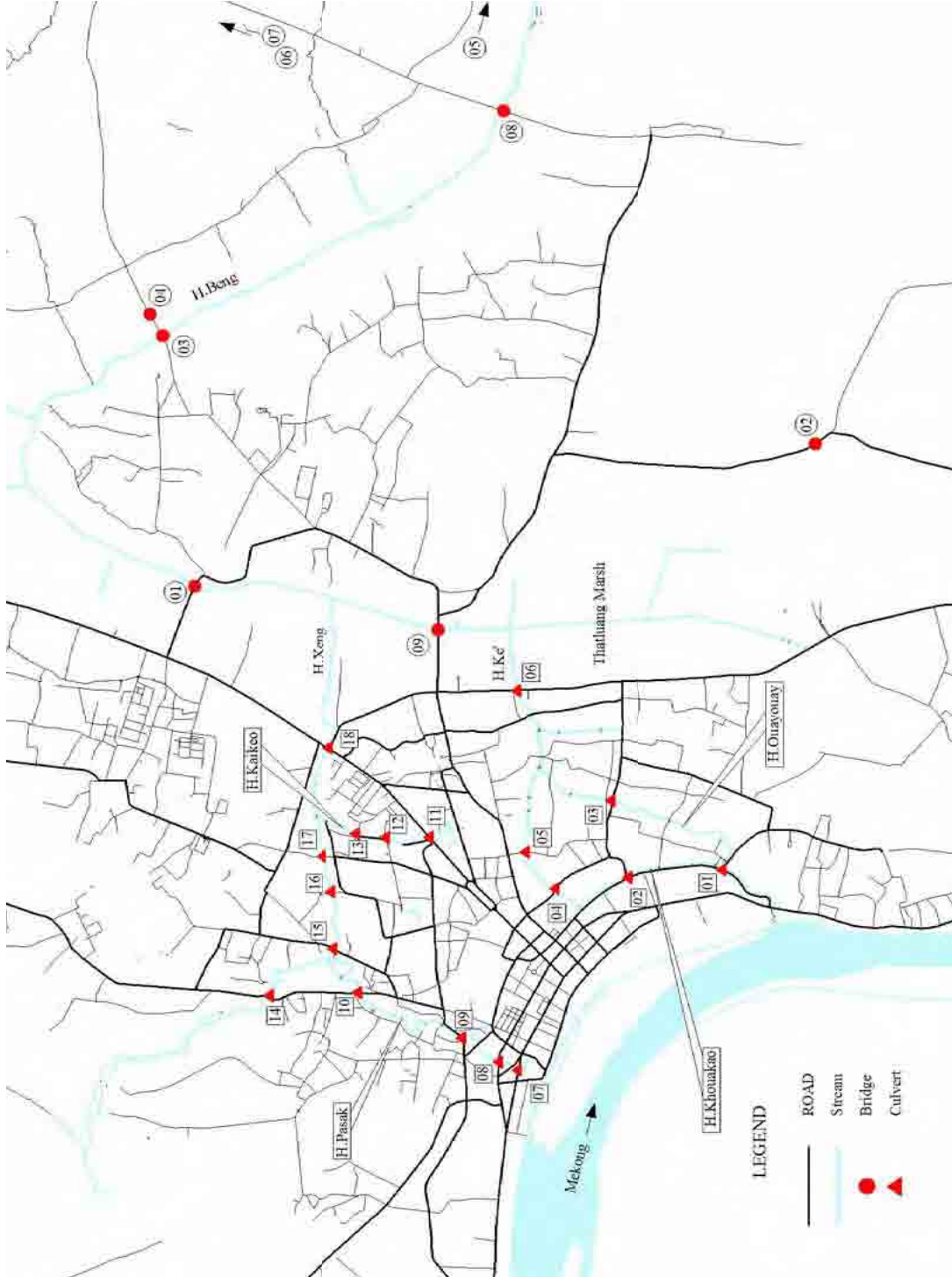
ຮູບ 4.2-6 ສະນິດຂອງ ຫນ້າທາງຂອງ ເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ສໍາຫລວດ.

### 4.3 ສະພາບຂອງຂົວ

ໃນພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາບໍ່ມີແມ່ນ້ຳໃຫຍ່. ແຕ່ມີບຶງ, ຫນອງ, ແມ່ນ້ຳນ້ອຍ ແລະຄອງກະຈາຍທົ່ວໄປຕາມທົ່ງນາ. ສາຍນ້ຳໃຫຍ່ຕົ້ນຕໍແມ່ນຮ່ອງລະບາຍນ້ຳທີ່ຢູ່ໃຈກາງຂອງຕົວເມືອງເພື່ອລະບາຍນ້ຳຝົນ. ລະບົບຮ່ອງລະບາຍນ້ຳຢູ່ໃນເຂດຕົວເມືອງປະກອບດ້ວຍລະບົບຮ່ອງແກ ແລະຮ່ອງແຊງ. ສອງລະບົບດັ່ງກ່າວມີຫລາຍຮ່ອງສາຂາເປັນຕົ້ນສາຍນ້ຳໃຫຍ່ຂອງຮ່ອງຂົວຂາວ, ຮ່ອງໄກ່ແກ້ວ, ນ້ຳປ່າສັກ ແລະຮ່ອງອ່ວຍລ່ວຍ. ໃນເຂດຕົວເມືອງ, ບັນດາເສັ້ນທາງໄດ້ຜ່ານສາຍນ້ຳໃຫຍ່ເຫລົ່ານັ້ນດ້ວຍລະບົບທີ່ລະບາຍນ້ຳເຮັດດ້ວຍຊີມັງ. ລາຍລະອຽດຂອງໂຄງສ້າງສຳລັບຜ່ານສາຍນ້ຳໃຫຍ່ແມ່ນສະແດງຢູ່ຕາຕະລາງ 4.3-1 ແລະສະຖານທີ່ ແມ່ນສະແດງຢູ່ຮູບ 4.3-1.

ຕາຕະລາງ 4.3-1 ໂຄງສ້າງຕາມສາຍນ້ຳໃຫຍ່.

ລ/ດ	ເສັ້ນທາງຜ່ານ	ບາວ (ມ)	ສະນິດໂຄງສ້າງ	ກວ້າງ (ມ)	ສະພາບ
ຮ່ອງຂົວຂາວ					
01	ຖະຫນົນໂສກປ່າຫລວງ	7.9	RC Box culvert 32.5mx2.0m	11.5	ດີ
02	ຖະຫນົນດົງປ່າລານ	7.0	RC Box culvert 32.5mx2.0m	21.0	ດີ
ຮ່ອງອ່ວຍຫລວຍ					
03	ຖະຫນົນດົງປາຍນາ.	7.7	RC Box culvert 41.5mx1.4m	21.5	ດີ
ຮ່ອງແກ					
04	ຖະຫນົນດົງປ່າລານ.	23.5	RC Box culvert 53.0mx2.3m	24.0	ດີ
05	ຖະຫນົນໂພນໄຊ	23.5	RC Box culvert 63.5mx3.5m	15.0	ດີ
06	ຖະຫນົນກຳແພງເມືອງ	22.5	RC Box culvert 73.0mx2.4m	20.0	ດີ
ນ້ຳປ່າສັກ					
07	ຖະຫນົນຫລວງພະບາງ.	1.3	RC Box culvert 11.3mx0.8m	28.0	ດີ
08	ຖະຫນົນສາມແສນໄທ	3.3	RC Box culvert 21.0mx1.0m	18.0	ດີ
09	ຖະຫນົນອາຊຽນ	9.5	RC Box culvert 31.7mx2.1m	23.5	ດີ
10	ຖະຫນົນດົງປ່າແຫລບ.	9.6	RC Box culvert 33.0mx2.0m	17.0	ດີ
ຮ່ອງໄກ່ແກ້ວ					
11	ຖະຫນົນໄກສອນພົມວິຫານ	8.1	RC Box culvert 32.4mx1.9m	30.5	ດີ
12	ຖະຫນົນສີບຸນເຮືອງ	7.5	RC Box culvert 32.5mx2.2m	7.0	ດີ
13	ຖະຫນົນສ້າງທໍ່.	9.4	RC Box culvert 33.1mx2.3m	12.0	ດີ
ຮ່ອງແຊງ					
14	ຖະຫນົນດົງປ່າແຫລບ	12.9	RC Box culvert 34.1mx3.0m	13.0	ດີ
15	ຖະຫນົນສະຫວ່າງ	11.6	RC Box culvert 33.5mx3.5m	15.0	ດີ
16	ຮ່ອງໄກ່ແກ້ວ	15.0	RC Box culvert 43.5mx3.6m	10.0	ດີ
17	ຖະຫນົນໃຫມ່ຮ່ອງໄກ່ແກ້ວ	15.0	RC Box culvert 43.5mx3.7m	18.5	ດີ
18	ຖະຫນົນໄກສອນພົມວິຫານ.	14.3	RC Box culvert 43.0mx3.7m	35.0	ດີ



ຮູບ 4.3-1 ສະຖານທີ່ຂອງ ບັນດາຂົວ ແລະ ທໍລອດທາງ

ສາຍນໍ້າໃຫຍ່ທີ່ສຸດໃນພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາແມ່ນຮ່ອງແບ່ງໄຫລແຕ່ບຶງທາດຫລວງລົງຫານໍ້າຫມາກຮຽວ. ໃນພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາມີຂົວ 6 ແຫ່ງຢູ່ຕາມສາຍນໍ້າຂອງຮ່ອງແບ່ງ. ລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບຂົວເຫລົ່ານີ້ ແລະຂົວອື່ນໆຢູ່ຕາມທາງສາຍຫລັກຜ່ານສາຍນໍ້າອື່ນໆແມ່ນສະແດງຢູ່ຕາຕະລາງ 4.3-2. ສະຖານທີ່ຂອງ ບັນດາຂົວແມ່ນ ສະແດງ ຢູ່ຮູບ 4.3-1 ໃນຫນ້າຜ່ານມາ.

ດັ່ງທີ່ເຫັນໃນຕາຕະລາງ, ບັນດາຂົວສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນແຄບ (ກວ້າງ 4ມ) ຊະນິດເບເລດ ແມ້ແຕ່ຂົວ ສໍາລັບທາງສອງຊ່ອງທາງ. ບັນດາຂົວເຫລົ່ານີ້ມີຫນ້າຂົວເປັນໄມ້ຢູ່ເທິງຂອບເຫລັກທີ່ຢືນຢັນໃສ່ຂາງ ເຫລັກ, ເຫລັກເຫລົ່ານີ້, ໂດຍທົ່ວໄປແມ່ນເກີດຫມັ້ງ. ຫມາຍຄວາມວ່າໂຄງສ້າງຂອງ ຂົວເຫລົ່ານີ້ບໍ່ສາ ມາດຮັບນໍ້າຫນັກຂອງລົດບັນທຸກໄດ້. ດັ່ງນັ້ນ, ຢ່າງຫນ້ອຍ ເຫລັກຢູ່ຫນ້າຂົວຕ້ອງໄດ້ຮັບການປ່ຽນໃຫມ່ ຢ່າງຮີບດ່ວນເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ການຈະລາຈອນຜ່ານຂົວມີຄວາມປອດໄພ.



ຊະນິດຂົວເບເລທົ່ວໄປ

ຕາຕະລາງ 4.3-2 ບັນດາຂົວຜູ້ຕາມທາງສາຍຫລັກ

ປຸງສູນ	ໄຮມ	ໄຮມ	ໄຮມ	ຊ່ວງຂອງ ທາງ	(ກ) ມູນເຊື້ອ	(ກ) ຕອກ	(ກ) ເງິນ	ໄຮມ	ສະນິດ	ທາຍເຫດ
1	3	2	0109	ກມ 6 ແຍກຫນອງຫນຸ່ງ ດົງ	0.92	30.30	4.00	1	ເບເລພິນໄມ້	ແຜ່ນໄມ້ຄູ່
2	3	2	0109	ກມ 6 ແຍກຫນອງຫນຸ່ງ ດົງ	10.20	12.30	4.00	1	ເບເລພິນໄມ້	ວາງໃສ່ເບີງທໍ່ຄົມເວີດແຕກ
3	3	3	0155	ແຍກສະຫນາມມ້າ. ແຍກບ້ານໃຫມ່	3.28	22.00	2.90	3	ຂາງເຫລັກ & ພິນໄມ້	ຊຸດໂຊມຢາງຫນັກ
4	3	3	0155	ແຍກສະຫນາມມ້າ. ແຍກບ້ານໃຫມ່	3.58	18.30	4.00	1	ເບເລພິນໄມ້	
5	3	3	0190	ຂ້າງຄູ່-ຫນອງແປນ	6.45	33.30	4.00	3	ເບເລພິນໄມ້	ແຜ່ນໄມ້ຄູ່
6	6	3	0146	ແຍກ 13 ໃຕ້-ຫົວຊຽງ-ສ້າງຫວດ	1.70	18.30	4.00	1	ເບເລພິນໄມ້	
7	6	3	0146	ແຍກ 13 ໃຕ້-ຫົວຊຽງ-ສ້າງຫວດ	2.75	18.30	4.00	1	ເບເລພິນໄມ້	
8	3	3	0108	ທາງ 13 ໃຕ້ ກມ 21-ບ້ານໂຄກສະອາດ	12.25	24.30	4.00	1	ເບເລພິນໄມ້	
9	3	4	0112	ຖະໜົນທາດຫລວງ	4.60	26.00	15.00	1	ຂາງ 8 ແທ່ງຄອນກິດພິນຄອນກິດ	ກໍ່ສ້າງໃຫມ່

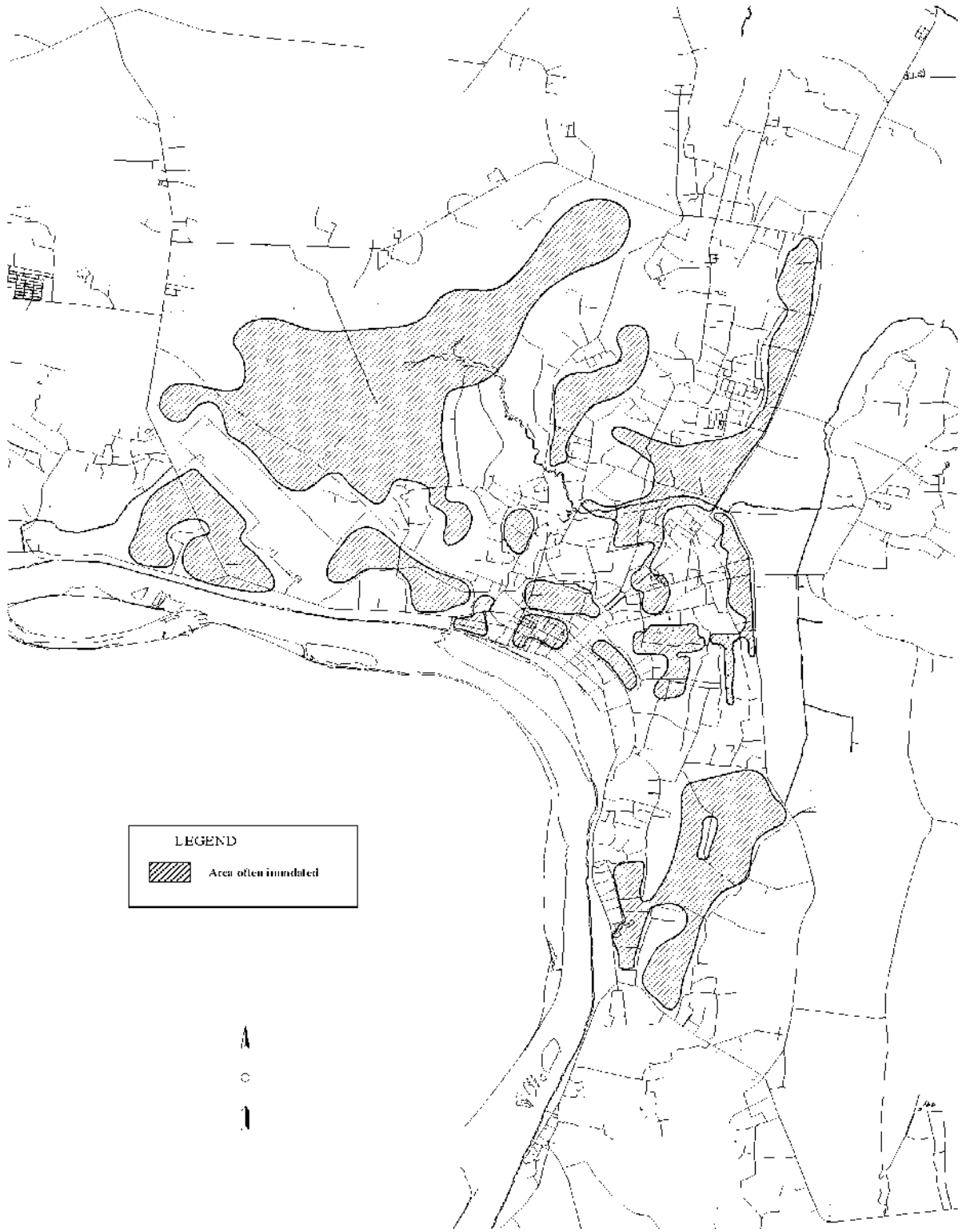
#### 4.4 ສະພາບຂອງຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ

ລະບົບຂອງຮ່ອງລະບາຍນ້ຳທີ່ມີ ທີ່ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາປະກອບດ້ວຍລະບົບຮ່ອງແຊງ ແລະລະບົບຮ່ອງແກ. ລະບົບຮ່ອງແຊງລະບາຍນ້ຳທາງພາກເໜືອຂອງ ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ; ຫນອງທາງໃຫຍ່, ນ້ຳປາສັກ ແລະຮ່ອງໄກ່ແກ້ວ ລະບົບຮ່ອງແກລະບາຍນ້ຳທາງພາກກາງຂອງພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາປະກອບມີຮ່ອງສາຂາເຊັ່ນຮ່ອງທອງ, ຮ່ອງຂົວຂາວ ຜ່ານຫນອງຈັນ ແລະຮ່ອງອ່ວຍລ່ວຍ. ບັນດາແລວຕົ້ນຕໍຂອງສອງລະບົບຕໍ່ໃສ່ບຶງທາດຫລວງໄຫລລົງສູ່ຫວຍຫມາກຮຽວ. ບັນດາຮ່ອງລະບາຍນ້ຳນ້ອຍໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງຢູ່ໃນເຂດຕົວເມືອງ ເພື່ອສົ່ງນ້ຳໄປຍັງແລວຕົ້ນຕໍ.

ຢູ່ນະຄອນຫລວງ, ປະລິມານນ້ຳຝົນແຕ່ລະປີປະມານ 1,600 ມມ ໂດຍສະເລັຍ, ໃນນີ້ປະມານ 80% ແມ່ນຕົກລະຫລ່າງ ພຶດສະພາ ຫາ ກັນຍາ. ໄລຍະລະດູຝົນ, ລົມພະຍຸໄດ້ນຳຝົນມາດ້ວຍປະລິມານສູງ. ໂດຍທົ່ວໄປ, ປະລິມານນ້ຳຝົນສູງສຸດ ປະຈຳປີມີແຕ່ 70 ມມ ຫາ 140 ມມ ຕໍ່ມື້. ພື້ນທີ່ຮາບ ແລະພື້ນທີ່ລຸ່ມຂອງນະຄອນຫລວງ ທີ່ຢູ່ໃກ້ກັບແມ່ນ້ຳຂອງ ມີບັນ ຫາດ້ານການລະບາຍນ້ຳຝົນເປັນປະຈຳ. ຍ້ອນຂີດຄວາມສາມາດບໍ່ພຽງພໍ ແລະການບູລິນະສັອມແປງລະບົບລະບາຍນ້ຳໃນປະຈຸບັນບໍ່ດີ, ພື້ນທີ່ ຂອງການສຶກສາຈຶ່ງໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກນ້ຳຖ້ວມເປັນປະຈຳ. ນ້ຳຖ້ວມກໍ່ເກີດການເສັຍຫາຍແກ່ເສັ້ນ ທາງ ແລະມີຜົນກະທົບຕໍ່ການຂົນສົ່ງທາງບົກ.

ອີງຕາມການສຶກສາຂອງໄຈກາ (ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບການປັບປຸງລະບົບລະບາຍນ້ຳຢູ່ນະຄອນຫລວງ, ມີນາ 1990). ນ້ຳຖ້ວມຢູ່ເຂດຕົວເມືອງເກີດຂຶ້ນ ຫລາຍກວ່າ 5 ຄັ້ງຕໍ່ປີ. ຄວາມເລິກຂອງນ້ຳຢູ່ໃນຫລາຍຈຸດ ມີແຕ່ 0.2 ມ ຫາ 0.5 ມ. ໂດຍປົກກະຕິ, ນ້ຳຖ້ວມຈະບໍ່ໃຊ້ເວລາດົນເກີນກວ່າເຄິ່ງມື້. ພື້ນທີ່ທີ່ ຖືກນ້ຳຖ້ວມເປັນປະຈຳ ທີ່ກຳນົດໂດຍ ການສຶກສາຂອງ ໄຈກາແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 4.4-1..





ໄດ້ດັດແກ້ໃນການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບການປັບປຸງລະບົບລະບາຍນ້ຳໃນນະຄອນຫລວງ  
 (ມີນາ 1999) ອີງຕາມເສັ້ນຂອບ ແລະ ອີງໃສ່ການສັງເກດກັບທີ່

ຮູບ 4.4-1 ພື້ນທີ່ນ້ຳຖ້ວມທີ່ກຳນົດໃນການສຶກສາທີ່ຜ່ານມາ

ບົດທ 5

**ການສຳຫລວດການຈະລາຈອນ ແລະ ການວິເຄາະ**

## ບົດທີ 5      ການສຳຫລວດ ແລະ ການວິເຄາະການຈະລາຈອນ

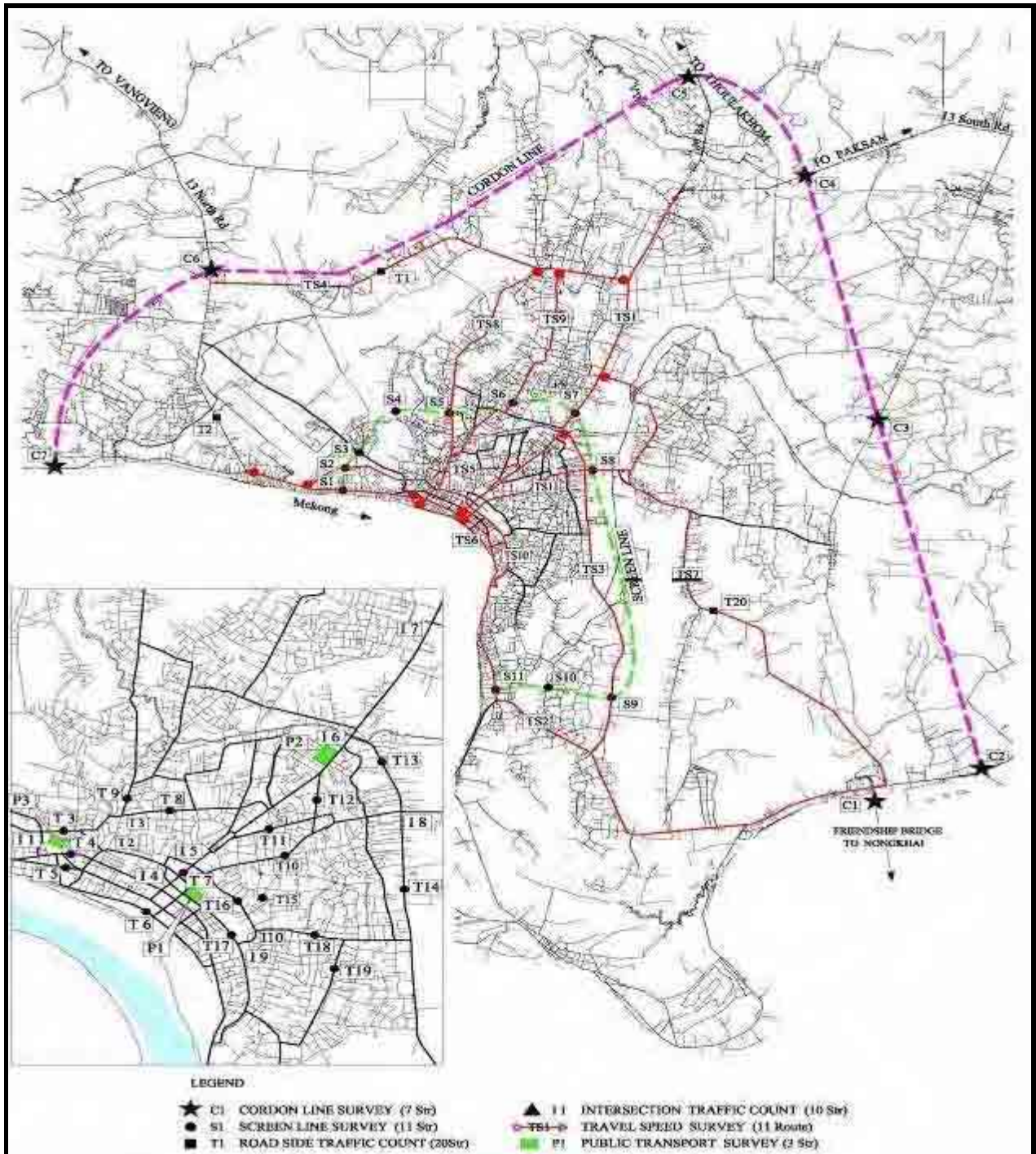
### 5.1      ວິທີການ

ເພື່ອສຶກສາແບບຂອງ ການຈະລາຈອນໃນປະຈຸບັນ ແລະ ບັນຫາທີ່ມີ ແລະ ເພື່ອຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງ ການຂອງການຈະລາຈອນໃນອານາຄົດສຳລັບສ້າງແຜນການຂົນສົ່ງຂອງຕົວເມືອງໃນອານາຄົດ. ໄດ້ດຳ ເນີນການສ ຫລວດການຈະລາຈອນໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (ຕາຕະລາງ 5.1-1)

ຕາຕະລາງ 5.1-1   ບັນດາສາລະບານຂອງ ການສຳຫລວດ

ຫົວຂໍ້ການສຳຫລວດ	ຈຸດປະສົງ	ວິທີສຳຫລວດ	ຜົນໄດ້ຮັບຫລັກ
ການສຳຫລວດຖັງເດີນທາງຄົນ	ເພື່ອຮູ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການເດີນທາງຂອງ ຜູ້ທີ່ອາໄສຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສຳພາດສະມາຊິກຄອບຄົນ</li> <li>ການສອບຖາມປະມານ 4,000 ຄົນ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ລັກສະນະການເດີນທາງ ຂອງ ຜູ້ຢູ່ອາໄສ</li> <li>ການກຳເນີດການເດີນທາງ ແລະ ການດຶງດູດ</li> <li>ການເລືອກຮູບແບບ ຕາຕະລາງຈຸດຕົ້ນ/ປາຍທາງ</li> </ul>
ການສຳຫລວດວົງນອກ	ເພື່ອໄດ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການເດີນທາງຂ້າມເຂດແດນຂອງພື້ນທີ່ ຂອງ ການສຶກສາເພື່ອຈຸດປະສົງ ດັດແກ້ຜົນໄດ້ຮັບຈາກການສຳຫລວດຖັງເດີນທາງຄົນ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສຳພາດຕາມຂ້າງທາງພາຍໃນ 12 ຊົ່ວໂມງ ຢູ່ 7 ຈຸດຢູ່ເຂດດນຂອງ ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ</li> <li>ການສຳຫລວດນັບການຈະລາຈອນພາຍໃນ 16 ຊົ່ວໂມງ ຕຕາມມບັນດາຈຸດທີ່ກ່າວຂ້າງເທິງ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຕາຕະລາງຈຸດຕົ້ນ/ປາຍທາງລະຫວ່າງເຂດໃນ ແລະ ເຂດນອກ</li> <li>ການຄອບຄອງຍານພາຫານນະ</li> <li>ບໍລິມາດ ແລະ ສະນິດ ເຄື່ອງ</li> </ul>
ການສຳຫລວດວົງໃນ	ເພື່ອໄດ້ຂໍ້ມູນສຳລັບການແບ່ງລະດັບຕາຕະລາງຈຸດຕົ້ນ/ປາຍທາງ ທີ່ໄດ້ຈາກການສຳຫລວດຖັງເດີນທາງຄົນ	ການສຳຫລວດນັບການຈະລາຈອນໃນ 11 ຈຸດ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ບໍລິມາດການຈະລາຈອນຂອງ ແຕ່ລະສະນິດລົດ</li> <li>ການຄອບຄອງຍານພາຫານນະ</li> </ul>
ການສຳຫລວດນັບການຈະລາຈອນ	ເພື່ອໄດ້ຂໍ້ມູນສຳລັບແຍກບໍລິມາດການຈະລາຈອນໂດຍອີງໃສ່ການສຳຫລວດຖັງເດີນທາງຄົນ	ການສຳຫລວດນັບການຈະລາຈອນພາຍໃນ 16 ຊົ່ວໂມງຢູ່ 20 ຊ່ວງທາງ ແລະ 10 ທາງແຍກ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ບໍລິມາດການຈະລາຈອນ ແຕ່ລະສະນິດລົດ</li> <li>ການລ້ຽວຢູ່ຈຸດທາງແຍກ</li> </ul>
ການສຳຫລວດຜູ້ນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	ເພື່ອໄດ້ການປະພຶດຂອງ ຜູ້ໂດຍສານຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	ສອບຖາມຜູ້ໂດຍສານຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະປະມານ 500 ຄົນ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການປະພຶດຂອງ ຜູ້ໂດຍສານ ຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ</li> <li>ບັນຫາ ແລະ ສະພາບການປ່ຽນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ</li> </ul>
ການສຳຫລວດຄວາມໄວຂອງ ການເດີນທາງ	ເພື່ອໄດ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຄວາມໄວຂອງ ການເດີນທາງ ແລະ ຄໍາກວດຂອງ ທາງ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ວິທີການເຄື່ອນຂອງ ລົດ</li> <li>11 ສາຍທາງຂອງ ທາງຫລັກ</li> <li>ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນ ເຊົ້າ, ທ່ຽງ ແລະ ກາງຄືນ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຄວາມໄວ ແລະ ເວລາຂອງ ການເດີນທາງ</li> <li>ບັນດາຈຸດຄໍາກວດ</li> </ul>
ການສຳຫລວດສະພາບຂອງ ສຖານທີ່ຈອດລົດ	ເພື່ອຮູ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບສະພາບຂອງ ສຖານທີ່ຈອດລົດ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການສຳຫລວດຂຶ້ນບັນຊີສະຖານທີ່ຈອດລົດ</li> <li>ສອບຖາມຜູ້ນຳໃຊ້ສະຖານທີ່ຈອດລົດປະມານ 200 ຄົນ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ບັນຫາ ແລະ ສະພາບຂອງ ສະຖານທີ່ຈອດລົດ</li> <li>ລັກສະນະຂອງ ຜູ້ນຳໃຊ້ສະຖານທີ່ຈອດລົດ</li> </ul>
ການສຳຫລວດການເຄື່ອນຍ້າຍເຄື່ອງຂອງ	ເພື່ອຮູ້ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການເຄື່ອນຍ້າຍເຄື່ອງຂອງ ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ	ສອບຖາມບໍລິສັດຂົນສົ່ງໃຫຍ່ປະມານ 30 ບໍລິສັດ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການເຄື່ອນຍ້າຍເຄື່ອງຂອງ</li> <li>ລັກສະນະຂອງ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ</li> </ul>
ການສຳຫລວດຄວາມເຫັນ	ເພື່ອໄດ້ຄວາມຮັບຮູ້ຂອງ ຜູ້ນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງປະເພດຕ່າງໆ ເມື່ອນະໂຍບາຍດ້ານການຂົນສົ່ງມີການປ່ຽນແປງຕົວຢ່າງ ແຜນການຫລຸດຜ່ອນຍານພາຫານນະ	ສອບຖາມຜູ້ນຳໃຊ້ລົດເກັ່ງ, ລົດຖີບ ແລະ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ(ທັງຫມົດປະມານ 2,000 ຕົວຢ່າງ)	ຄວາມຮັບຮູ້ຂອງ ຜູ້ນຳໃຊ້ກ່ຽວກັບການປ່ຽນແປງນະໂຍບາຍດ້ານການຂົນສົ່ງ.

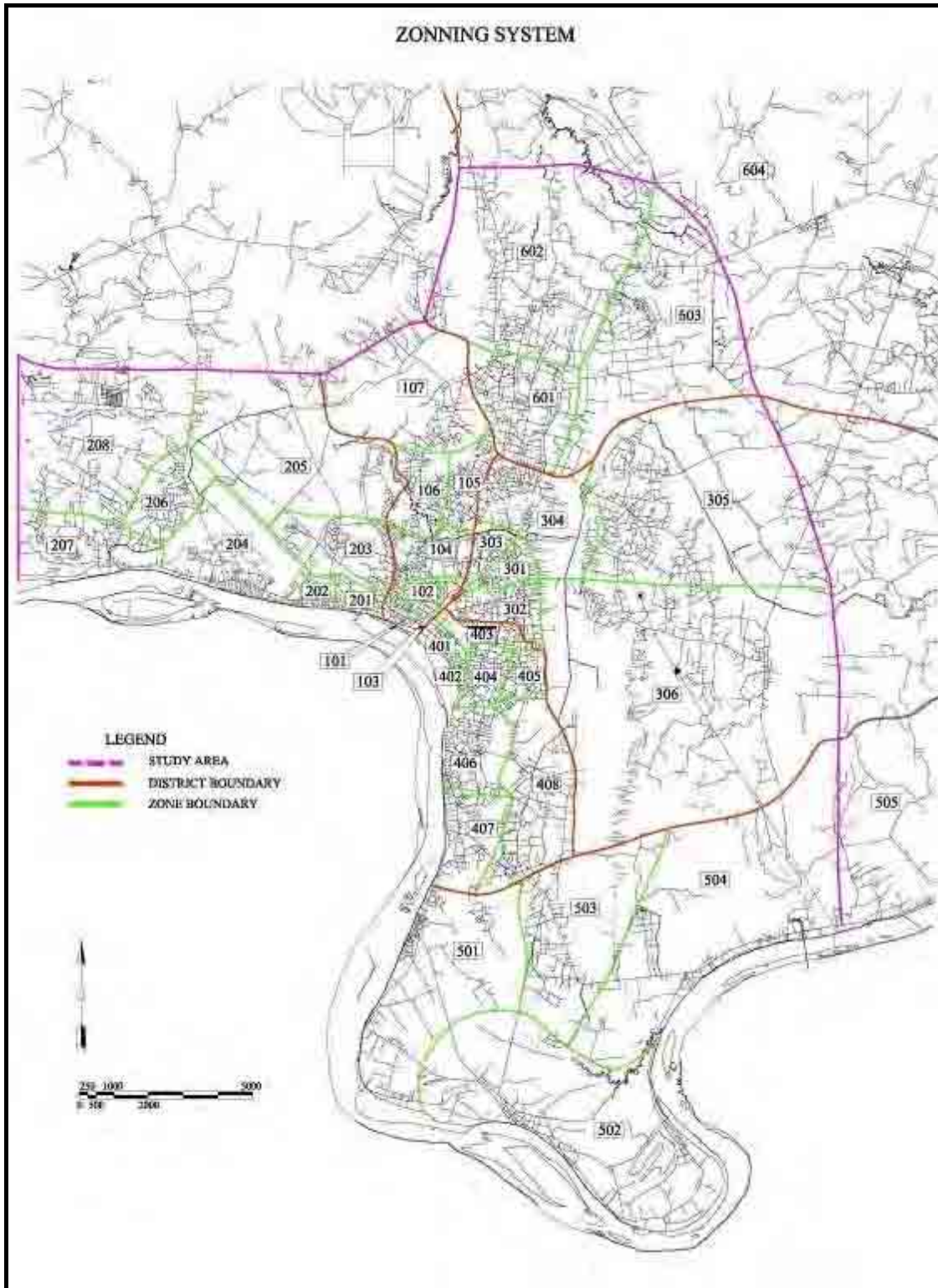
ບັນດາຈຸດປະສົງຕົ້ນຕໍຂອງການສຳຫລວດແມ່ນເພື່ອເກັບກຳຂໍ້ມູນທີ່ຈຳເປັນເພື່ອໃຫ້ເຂົ້າໃຈສະພາບຂອງການຈະລາຈອນໃນປະຈຸບັນ ແລະກຳນົດບັນດາໜ້າວຽກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະປັດໃຈຂອງການວາງແຜນການ.ສະຖານທີ່ສຳຫລວດການຈະລາຈອນສະແດງຢູ່ຮູບ 5.1-1. ການສຳຫລວດການຈະລາຈອນທັງໝົດແມ່ນໄດ້ດຳເນີນໃນເດືອນ ພຶດສະພາ 2007, ກ່ອນລະດູການພັກໂຮງຮຽນຈະເລີ່ມ ຕົ້ນ.



ຮູບ 5.1-1 ສະຖານທີ່ສຳຫລວດການຈະລາຈອນ

### 5.1.1 ການແບ່ງເຂດ

ລະບົບການແບ່ງເຂດສະແດງຢູ່ ຮູບ 5.1-2, ຕາຕະລາງ 5.1-2 ແລະ ຕາຕະລາງ 5.1-3.



ຮູບ 5.1-2 ລະບົບການແບ່ງເຂດຂອງ ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ

ຕາຕະລາງ 5.1-2 ລະບົບການແບ່ງເຂດຂອງ ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ

Small Zoning System				Midium Zoning System		Large Zone	
No.	Zone Code	Name	Village Name	Zone Code	Name	Zone Code	Name
1	101	Chanthabouli 1	Mea say, Hy sauk, Ar nou, si hom, Xieng nhuen, Varth chan	M1	Chanthabouli (Urban)	L1	Chanthabouli
2	102	Chanthabouli 2	Si sa kate, Say lom, Thong khan kham tay, Sisavardkang, Khoua luang nuea, Thong toum, Khoua luang tay, Thong khan				
3	103	Chanthabouli 3	Harthb sa dee tay, Si sa vard nuea, Harth sa dee nuea, Si sa vard tay, Sea dam duan, Sea bounhueang				
4	104	Chanthabouli 4	Hong seng, Hong kay koe, Hong ka tay, hong ka nuea, Sa vang, Dong mieng, Thong sang nang	M2	Chanthabouli (Suburban)		
5	105	Chanthabouli 5	Dong par lap, Phoun sa vang, Phoun tong sa varth				
6	106	Chanthabouli 6	Nong the tay, Don deng, Phoun tong chom ma nea				
7	107	Chanthabouli 7	Bor na ngoua, Nong ping, Nongntha nuea, Houai hong				
8	201	Sikhothabong 1	Khoontathong, Sithannuea, Khountatha, Nongdouang, Nongdouangthong, Nakhm, Nongdouangnuea	M3	Sikhothabong (Urban)	L2	Sikhothabong
9	202	Sikhothabong 2	Meuangvatha, Vattaythong, Vattaynhaythong, Vattaynoytha, Nongphanay, Vattaynoythong, Meuangvathong, Oobmoung, A Kath				
10	203	Sikhothabong 3	Nongsanokham, Dongnasoknuea, Phakthang, Dongnasoktay				
11	204	Sikhothabong 4	Sisomsuen, Phosi, Sikhaythongtay, Sibounheuangthong, Sibounheuangtha, Sikhaytha, Nhapha, Sikaythongnuea, Viengsavanh, Nahare	M4	Sikhothabong (Sub urban 1)		
12	205	Sikhothabong 5	Dongkalao, Luckhin, Dongnathong, Nongbeuktay, Nongmbeuknuea, Sumket				
13	206	Sikhothabong 6	Nonsavang, Nalao, Nongmienw, Thongphong	M5	Sikhothabong (Sub urban 2)		
14	207	Sikhothabong 7	Nongda, Kaoliew, Thathong, Dankham, Nonkilaek, Nonkeo				
15	208	Sikhothabong 8	Champha, Phinhsavathay, Phonsavadnuea, Nongtangtay, Phonhsomboun, Phonhkham, Nongbouathongtai, Nongtangnuea, Viengkam, Nongbouathongnuea, Chansavang				
16	301	Saysettha 1	Fay, Phonsaat, Thatlouangnuea, Thatlouangkang, Phonxay, Nongbone, Viengchalern, Thatlouangtai	M6	Saysettha (Urban)	L3	Saysettha
17	302	Saysettha 2	Sisangvone, Phonthantai, Phonethannuea, Naxay, Saphangmor, Hongkare				
18	303	Saysettha 3	Nongsangthor, Phonkheng	M7	Saysettha (Sub urban 1)		
19	304	Saysettha 4	Chommanytai, Chommanykang, Chommanyneua, Phonphanao				
20	305	Saysettha 5	Nabian, Nonsavanh, Phonthong, Xamkhae, Xoknoy, Vangxab, Nonsagnar, Nongnieng, Xoknoy, Hongsuphab, Amone, Sengsavang				
21	306	Saysettha 6	Dunggnai, Dungkang, Kha ngoy, Somsangar, Meuangnoy, Nonvay, Houakhoua, Xiengda, Nonkhormuea, Nonsavang, Khamsavath, Xokkham	M8	Saysettha (Sub urban 2)		
22	401	Sisatthanak 1	Phiavath, Kaognod, Phaxai, Thatkhao, Phapho, Simeuang	M9	Sisatthanak (Urban)	L4	Sisatthanak
23	402	Sisatthanak 2	Beungkhagnongnuea, Beungkhagnongtai				
24	403	Sisatthanak 3	Nongchane, Dongpalantha, Dongpalanthong, Phonsi nouan				
25	404	Sisatthanak 4	Phonsavantai, Saphanthongkang, Phonsavanneua, Sokpalouang, Saphanthongnuea, Saphanthongtai				
26	405	Sisatthanak 5	Phonpapaatha, Thongphanthong, Phonpapaathong				
27	406	Sisatthanak 6	Vatsob, Phoxay, Phanmanh, Donepamai, Thongkang, Vatnak, Thaphalanxay	M10	Sisatthanak (Suburban)		
28	407	Sisatthanak 7	Koknine, Phonsavang, Xaysathanh, Chomcheng, Souanmone, Sangveui, Haysok, Chompethnuea, Chompethtai				
29	408	Sisatthanak 8	Donenokkhum, Donekoy, Dongsavad				
30	501	Hathsayfong 1	Donkhasai, Natham, Somhong, Hadonekeo, Bor o, Kangphanhang, Kang, Phao, Kanghang, Houaha, Hadkansa, Donekerd, Phaphang, Savang, Phosi, Saiphongtay, Saiphongnuea, Thakhaek, Chiemphang, Chormthong, Phongern, Hormtay, Kokxai, Tinpeer, Sitantay	M11	Hathsayfong	L5	Hathsayfong
31	502	Hathsayfong 2	Somvongtay, Salakhamnuea, Somvangnuea, Nongvang, Hadsaikhao, Nahay, Dongkhamsang, Somsanook, Nonghay				
32	503	Hathsayfong 3	Nahay, Dongphosi, Nongheo	M12	Hathsayfong		
33	504	Hathsayfong 4					
34	601	Xaythny 1	Sang khou, Tan mee say, Sivilay, Phar khao, Kham hong	M13	Xaythny	L6	Xaythny
35	602	Xaythny 2	Houai dan mueang, Nonng vieng kham, Say, Na taum, Don teaw, Sa phang meuk, Dam sang, Don noun, Dong dauk				
36	603	Xaythny 3	Na kha, Dong sang hin, Say sa vang				
				M14	Xaythny		

ຕາຕະລາງ 5.1-3 ລະບົບການແບ່ງເຂດນອກພື້ນທີ່ສຶກສາ

ລະບົບການແບ່ງເຂດໃນນະຄອນຫລວງ

(ພື້ນທີ່ການສຶກສາ, No.1-36, ນອກພື້ນທີ່ການສຶກສາ No.37-45).

ລະບົບການແບ່ງເຂດນ້ອຍ				ລະບົບການແບ່ງເຂດກາງ		ເຂດໃຫຍ່	
ລ/ທ	ກິດເຂດ	ຊື່	ຊື່ບ້ານ	ກິດເຂດ	ຊື່	ກິດເຂດ	ຊື່
37	209	ສີໂຄດຕະບອງ 9		M15	ສີໂຄດຕະບອງ	L7	ສີໂຄດຕະບອງ
38	307	ໄຊເສດຖາ 7		M16	ໄຊເສດຖາ	L8	ໄຊເສດຖາ
39	505	ຫາດຊາຍຟອງ 5		M17	ຫາດຊາຍຟອງ	L9	ຫາດຊາຍຟອງ
40	506	ຫາດຊາຍຟອງ 6	ຂົວມິດຕະພາບ				
41	604	ໄຊທານີ 4		M18	ໄຊທານີ	L10	ໄຊທານີ
42	605	ໄຊທານີ 5					
43	701	ສັງທອງ		M19	ສັງທອງ	L11	ສັງທອງ
44	801	ນາຊາຍທອງ		M20	ນາຊາຍທອງ	L12	ນາຊາຍທອງ
45	901	ໃຫມ່ປາກງື່ມ		M21	ໃຫມ່ປາກງື່ມ	L13	ໃຫມ່ປາກງື່ມ

ລະບົບການແບ່ງເຂດໃນນະຄອນຫລວງ (No.46-52)

ລະບົບການແບ່ງເຂດນ້ອຍ				ລະບົບການແບ່ງເຂດກາງ		ເຂດໃຫຍ່	
ລ/ທ	ກິດເຂດ	ຊື່	ຊື່ບ້ານ	ກິດເຂດ	ຊື່	ກິດເຂດ	ຊື່
46	1001	ພາກໃຕ້ຂອງ ລາວ	ຄຳມ່ວນ, ສະຫວັນນະເຂດ, ສາລະວັນ, ເຊກອງ, ອັດຕະປື, ຈຳປາສັກ	M22		L14	ລາວ
47	1002	ພາກກາງຂອງ ລາວ	ວຽງຈັນ	M23			
48	1003	ພາກເໜືອຂອງ ລາວ	ຫລວງພະບາງ, ຜົງສາລີ, ຫລວງນ້ຳທາ, ບໍ່ແກ້ວ, ອຸດົມໄຊ, ໄຊຍະບູລີ	M24			
49	1004	ພາກຕາເວັນອອກຂອງ ລາວ	ຫົວພັນ, ຊຽງຂວາງ	M25			
50	2001			M26		L15	ປະເທດໄທ
51	3001			M27		L16	ຫວຽດນາມ
52	4001			M28		L17	ປະເທດອື່ນໆ

## 5.2 ການສໍາຫລວດຖ້ຽວຄົນ

### 5.2.1 ວິທີການ

ການສໍາຫລວດແມ່ນມີຈຸດປະສົງສໍາພາດທັງຫມົດ 4,000 ຄົວເຮືອນໃນພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ, ກວມ ອັດຕາສ່ວນປະມານ 6% ຂອງຈໍານວນຄົວເຮືອນຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາຊຶ່ງມີປະມານ 76,000 ຄົວ ເຮືອນໃນປີ 2005.

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການສໍາຫລວດແມ່ນລົງຢັ້ງຢາມແຕ່ລະຄົວເຮືອນ ແລະການຖາມແມ່ນຖາມສະມາ ຊິກຜູ້ໃຫຍ່ຂອງຄອບຄົວທີ່ມີຄວາມສາມາດຕອບຄໍາຖາມໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ. ການລົງຢັ້ງຢາມ ແລະການ ຖາມຕອບແມ່ນໄດ້ດໍາເນີນໃນວັນເຮັດວຽກ: ວັນຈັນ ຫາ ວັນສຸກ ບໍ່ລວມວັນພັກ. ສະມາຊິກຂອງຄົວ ເຮືອນທີ່ມີອາຍຸ ແຕ່ 6 ປີ ຂຶ້ນໄປແມ່ນຖືກສໍາພາດ.

### 5.2.2 ຜົນຂອງ ການສໍາຫລວດ

ອັດຕາສ່ວນຂອງຕົວແບບແມ່ນປະມານ 6.99% ຊຶ່ງສູງກວ່າທີ່ໄດ້ຄາດຫມາຍຄື 6% ແລະຖືວ່າສູງ ສົມຄວນເພື່ອໃຫ້ໄດ້ລະດັບຊັດເຈນທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ. ຈໍານວນທັງຫມົດຂອງ ຕົວຢ່າງທີ່ໄດ້ເກັບສະແດງຢູ່ ຕາຕະລາງ 5.2-1. ໄດ້ຄາດຄະເນບັນດາປັດໃຈຂອງການຂະຫຍາຍຕົວໂດຍອີງໃສ່ຖ້ຽວຕໍ່ປະຊາກອນ (ອາຍຸແຕ່ 6 ປີຂຶ້ນໄປ) ຂອງແຕ່ລະການແບ່ງເຂດເພື່ອສ້າງຕາຕະລາງ ຕົ້ນທາງປາຍທາງສໍາລັບການ ເດີນທາງຂອງ ປະຊາຊົນຕໍ່ເປົ້າຫມາຍ ແລະຕໍ່ຮູບແບບການຂົນສົ່ງ.

ຕາຕະລາງ 5.2-1 ຈໍານວນຄົວເຮືອນທີ່ຖືກສໍາພາດ

ລ/ດ	ເມືອງ	POP6 & ສູງກວ່າໃນ 2007	HH ໃນ 2007	ຜູ້ນສໍາເລັດ			ຂະໜາດHH
				ຕົວຢ່າງຂອງ HH	ອັດຕາຕົວຢ່າງ	ຕົວຢ່າງຂອງ POP	
1	ຈັນທະບູລີ	60,633	12,880	1,024	7.95%	4,879	4.76
2	ຫາດຊາຍຟອງ	88,482	20,627	1,232	5.97%	6,351	5.16
6	ສີໂຄດຕະບອງ	80,850	17,049	1,180	6.92%	5,840	4.95
4	ສີສັດຕະນາກ	60,609	11,790	901	7.64%	4,232	4.70
5	ໄຊເສດຖາ	47,886	10,229	796	7.78%	3,429	4.31
6	ໄຊທານີ	41,522	8,895	565	6.36%	2,887	5.11
ລວມ		379,982	81,470	5,698	6.99%	27,618	4.85



### 5.2.3 ບັນດາລັກສະນະຂອງຖ້ຽວຄົນ

#### (1) ຈຳນວນຖ້ຽວທັງໝົດ

ຈຳນວນຖ້ຽວຄົນທັງໝົດຕໍ່ມື້ມີ 957,633 ຖ້ຽວ ແລະ ຖ້ຽວພາຍໃນເຂດຂອງ ການສຶກ ສາມີ 936,119 ຖ້ຽວ. ຖ້ຽວເຂດໃນທາເຂດນອກມີ 9,575 ຖ້ຽວ ແລະ ຖ້ຽວເຂດນອກທາເຂດໃນມີ 10,310 ຖ້ຽວ.

ຕາຕະລາງ 5.2-2 ຈຳນວນຖ້ຽວຄົນທັງໝົດ

ຫົວໜ່ວຍ: ຖ້ຽວຄົນຕໍ່ມື້

		ທາ		
		ພື້ນທີ່ສຶກສາ	ນອກພື້ນທີ່ສຶກສາ	ລວມ
ຈາກ	ພື້ນທີ່ສຶກສາ	936,119	9,575	945,694
	ນອກພື້ນທີ່ສຶກສາ	10,310	1,629	11,939
	ລວມ	946,429	11,204	957,633

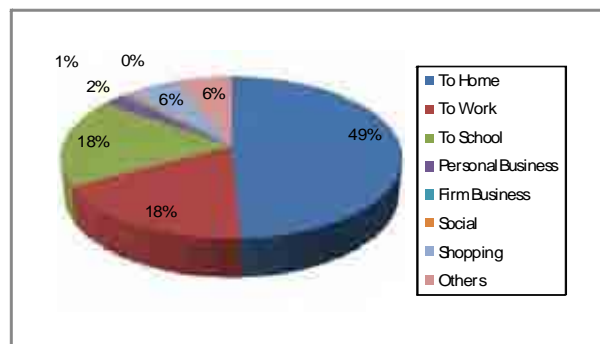


ຫົວໜ່ວຍ: ພັນຖ້ຽວຄົນຕໍ່ມື້

ຮູບ 5.2-1 ຈຳນວນຖ້ຽວຄົນທັງໝົດ

#### (2) ຈຸດປະສົງຂອງ ຖ້ຽວ

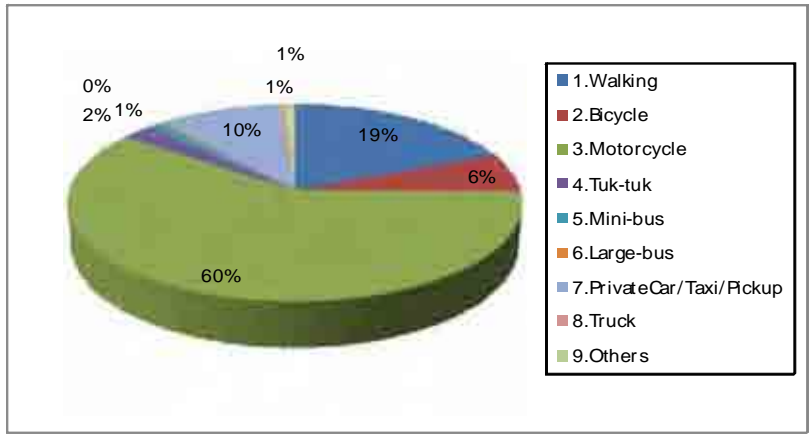
ອົງປະກອບຂອງ ຖ້ຽວແຕ່ລະຈຸດປະສົງສະແດງຢູ່ ຮູບ 5.2-2 ໃນນີ້ ຖ້ຽວກັບບ້ານ (ບ້ານ) ມີສ່ວນແບ່ງ 49%, ຖ້ຽວໄປວຽກ(ວຽກ)ມີສ່ວນແບ່ງ 18%, ຖ້ຽວໄປໂຮງຮຽນ (ໂຮງຮຽນ)ມີສ່ວນແບ່ງ 18%.



ຮູບ 5.2-2 ຈຳນວນຖ້ຽວຄົນທັງໝົດ

(3) ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຮູບແບບການເດີນທາງ

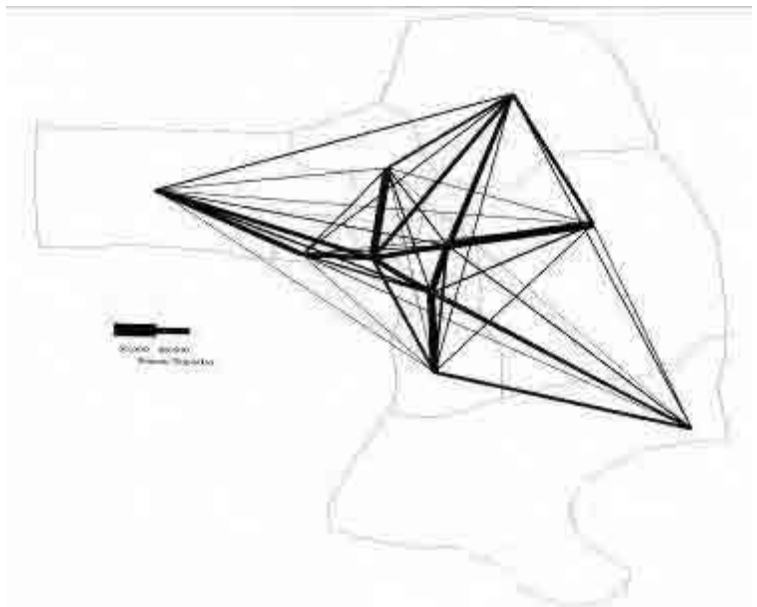
ອົງປະກອບຂອງຖ້ຽວແຕ່ລະຮູບແບບຂອງການເດີນທາງສະແດງຢູ່ຮູບ 5.2-3. ຖ້ຽວດ້ວຍລົດຈັກ ມີສ່ວນແບ່ງສູງສຸດຄື 60%, ໃນຄະນະທີ່ຖ້ຽວດ້ວຍການຢ່າງມີ 19%, ຖ້ຽວດ້ວຍ ລົດສ່ວນຕົວມີ (ລົດເກັ່ງ, ກະບະ ແລະ ແທັກຊີ) ມີ 10%. ລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດເມຊຶ່ງແມ່ນລົດຂົນສົ່ງສາທາລະນະມີປະມານ 2% ແລະ 1% ຂອງ ຖ້ຽວທັງໝົດຕາມລຳດັບ.



ຮູບ 5.2-3 ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຮູບແບບ

(4) ການກະຈາຍຂອງຖ້ຽວການເດີນທາງ

ຮູບ 5.2-4 ສະແດງ ລະບົບຖ້ຽວທັງໝົດແຕ່ລະສາຍ. ເປັນທີ່ສັງເກດເຫັນວ່າ ຖ້ຽວບໍ່ໄດ້ສຸມເຂົ້າໃສ່ພື້ນທີ່ໃຈກາງ.



ຮູບ 5.2-4 ການແຈກຢາຍຖ້ຽວເດີນທາງທັງໝົດ

### 5.3 ການສຳຫລວດວົງນອກ

#### 5.3.1 ວິທີການ

ຈຸດປະສົງຂອງການສຳຫລວດນີ້ແມ່ນເພື່ອເກັບກຳຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບບໍລິມາດການເຂົ້າການອອກຂອງການຈະລາຈອນກໍຄືເພື່ອສ້າງຕາຕະລາງຈຸດຕົ້ນທາງປາຍທາງຂອງການເດີນທາງຂອງລົດ ແລະຂອງປະຊາ ຊົນລະຫວ່າງພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາ ແລະເຂດອື່ນ. ການສຳຫລວດເພື່ອນັບປະເພດລົດ ແລະເພື່ອສຳພາດຕາມແຄມທາງຈຸດຕົ້ນທາງປາຍທາງໄດ້ດຳເນີນຢູ່ 7 ຈຸດຢູ່ຕາມທາງສາຍຫລັກທີ່ໃຊ້ເພື່ອເຂົ້າອອກພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາ. ການສຳຫລວດໄດ້ດຳເນີນໃນມື້ເຮັດວຽກປົກກະຕິໃນເດືອນ ພຶດສະພາ 2007. ມີສອງໜ້າວຽກຫລັກດັ່ງນີ້ :

ການນັບປະເພດລົດໄດ້ດຳເນີນຢູ່ທັງສອງທິດທາງຂອງການຈະລາຈອນເປັນເວລາ 16 ຊົ່ວໂມງ ແຕ່ 06:00 ຫາ 22:00 ໃນມື້ເຮັດວຽກ ຈຳນວນແຕ່ລະສະນິດລົດແມ່ນໄດ້ນັບດ້ວຍມື້ ແລະບັນທຶກທຸກໆໄລຍະທ່າງ 15 ນາທີ. ການຈັດປະເພດລົດມີດັ່ງນີ້ :

- ລົດຖີບ                      - ລົດຈັກ                      - ລົດຕຸກຕຸກ
- ລົດເກັງ/ແທັກຊີ        - ລົດກະບະ                - ລົດເມ
- ລົດຂົນສົ່ງເບົາ (2 ເພົາ)                      - ລົດບັນທຸກໜັກ (ຫລາຍກວ່າສອງເພົາ)
- ລົດລາກ                    - ລົດອື່ນໆ

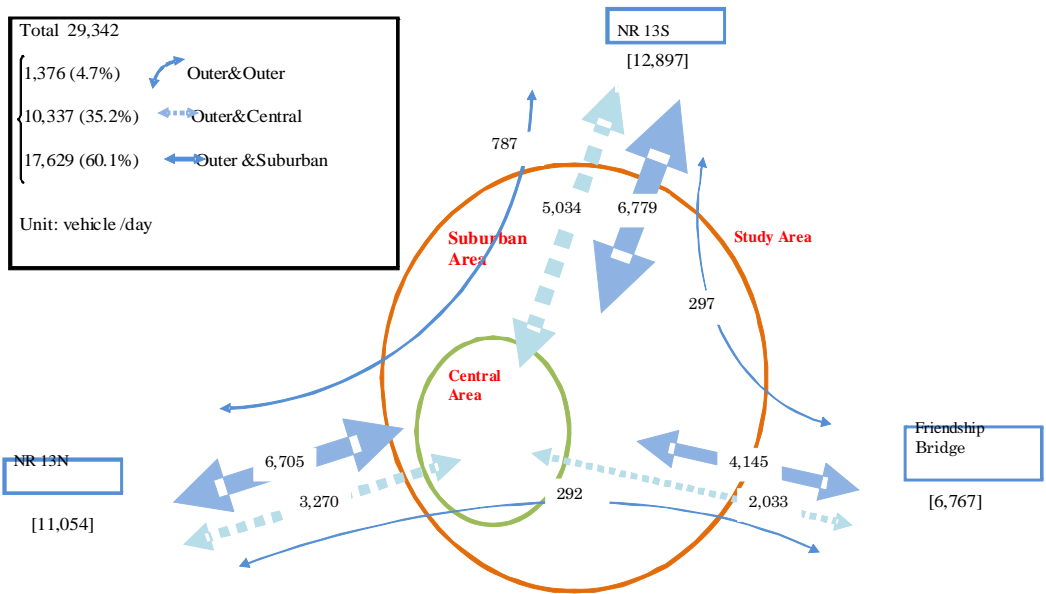
ການສຳພາດຈຸດຕົ້ນທາງປາຍທາງຢູ່ແຄມທາງໄດ້ດຳເນີນເປັນເວລາ 12 ຊົ່ວໂມງ ແຕ່ 07:00 ຫາ 18:00 ໂມງ ພ້ອມກັນກັບການສຳຫລວດທີ່ລະບຸຢູ່ຂ້າງເທິງ. ການຈະລາຈອນບໍ່ຕໍ່າກວ່າ 10% ໄດ້ຈອດ ແລະໄດ້ສຳພາດ ຜູ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານຂອງ ລົດເມ ແລະ ເກັບໄດ້ຂໍ້ມູນດັ່ງນີ້ :

- ການສຳພາດຜູ້ຂັບຂີ່ກ່ຽວກັບຈຸດຕົ້ນທາງປາຍທາງ
- ຈຸດປະສົງຂອງ ຖ້ຽວເດີນທາງ                      - ຈຸດຕົ້ນທາງປາຍທາງ
  - ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ                                      - ອັດຕາບັນຈຸ
  - ເຄື່ອງທີ່ຂົນສົ່ງ, ນ້ຳໜັກ ແລະ/ຫລື ບໍລິມາດ

- ການສຳພາດຜູ້ໂດຍສານກ່ຽວກັບຈຸດຕົ້ນທາງປາຍທາງ
- ຈຸດປະສົງຂອງ ຖ້ຽວເດີນທາງ                      - ຈຸດຕົ້ນທາງປາຍທາງ

### 5.3.2 ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ

ການແຍກແຕ່ລະຈຸດສຳຫລວດສະແດງຢູ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 5. ຮູບ 5.3-1 ສັງລວມຂໍ້ມູນທີ່ເກັບກຳໄດ້ແຕ່ລະທິດທາງຕາມແຜນທີ່ທີ່ໄດ້ສະແດງ. ບໍລິມາດຂອງການຈະລາຈອນສູງສຸດຢູ່ທິດເໜືອບັນທຶກໄດ້ປະມານ 12,600 ຄັນສຳລັບທັງສອງທິດທາງ ຕາຕະລາງ 5.3-1 ສະແດງການນຳໃຊ້ລົດແຕ່ລະຊະນິດໂດຍສະເລັຍ



ຮູບ 5.3-1 ບັນດາລັກສະນະຂອງ ການຈະລາຈອນເຂົ້າ/ອອກພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ

ຕາຕະລາງ 5.3-1 ການນຳໃຊ້ສະເລັຍ

ລົດຈັກ	1.3
ລົກຕຸກຕຸກ, ສອງແຖວ	4.0
ລົດຜູ້ນ້ອຍ	8.1
ລົດຜູ້ໃຫຍ່	28.3
ລົດກະບະ	2.7
ລົດແທັກຊີ	2.4
ລົດເກັ່ງ	2.1
ລົດບັນທຸກເບົາ	2.5
ລົດບັນທຸກຫນັກ	1.6
ລົດລາກ	1.7

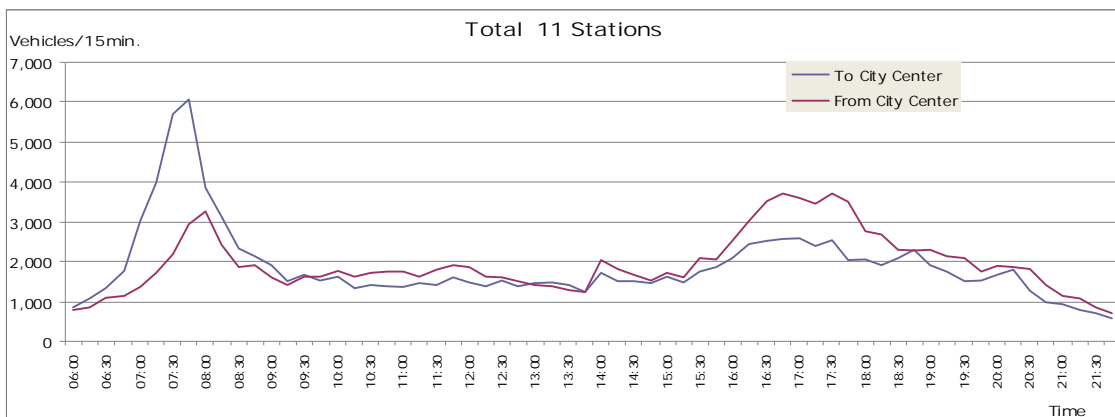
## 5.4 ການສຳຫລວດວົງໃນ

### 5.4.1 ວິທີການ

ເພື່ອເກັບກຳບໍລິມາດຂອງການຈະລາຈອນເຂົ້າ/ອອກພື້ນທີ່ຂອງຕົວເມືອງ, ໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດວົງໃນຢູ່ 11 ສະຖານີ. ໄດ້ດຳເນີນການນັບຍານພາຫານະຢູ່ທັງສອງທິດທາງເປັນເວລາ 16 ຊົ່ວໂມງ ແຕ່ 06:00 ຫາ 22:00 ໃນວັນເຮັດວຽກ. ໄດ້ນັບດ້ວຍມື ແລະໄດ້ແຍກຊະນິດຂອງແຕ່ລະຍານພາຫານະທີ່ໄດ້ຜ່ານເສັ້ນວົງໃນຕື່ມອີກ ແລະໄດ້ບັນທຶກທັງສອງທິດທາງແຕ່ລະໄລຍະ 15 ນາທີ. ການຈັດປະເພດຍານພາຫານະແມ່ນເຮັດຄື ກັນກັບການສຳຫລວດວົງນອກ

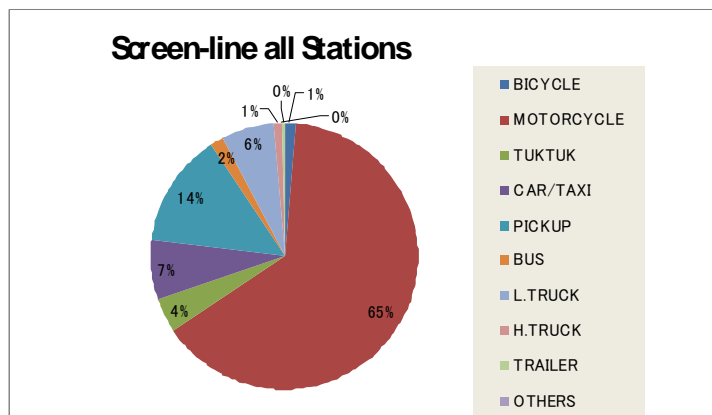
### 5.4.2 ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ

ຮູບ 5.4-1 ສະແດງມູນຄ່າທີ່ໄດ້ຮັບຂອງ ບັນດາສະຖານີທັງໝົດ. ຕົວເລກສະແດງວ່າ, ໃນຕອນເຊົ້າແມ່ນສູງຫລາຍໃນທິດທາງທີ່ມາຈາກເຂດຊານເມືອງເຂົ້າຫາໃຈກາງຂອງຕົວເມືອງສ່ວນໃນທິດທາງກັບຄືນຫາເຂດຊົນ ນະບົດມີ 2 ໄລຍະທີ່ສູງ ໃນຕອນເຊົ້າ ແລະ ຕອນຄ່ຳ



ຮູບ 5.4-1 ບໍລິມາດຂອງການຈະລາຈອນ 15 ນາທ (ມູນຄ່າທີ່ໄດ້ຮັບຂອງບັນດາສະຖານີວົງ ໃນທັງໝົດ)

ຮູບ 5.4-2 ສະແດງສ່ວນປະກອບຂອງ ສະນິດຍານພາຫານະຂອງ ບັນດາສະຖານີວົງໃນ



ຮູບ 5.4-2 ສ່ວນປະກອບຂອງ ສະນິດລົດ (ບັນດາສະຖານີວົງໃນທັງໝົດ)

## 5.5 ການສຳຫລວດນັບການຈະລາຈອນ

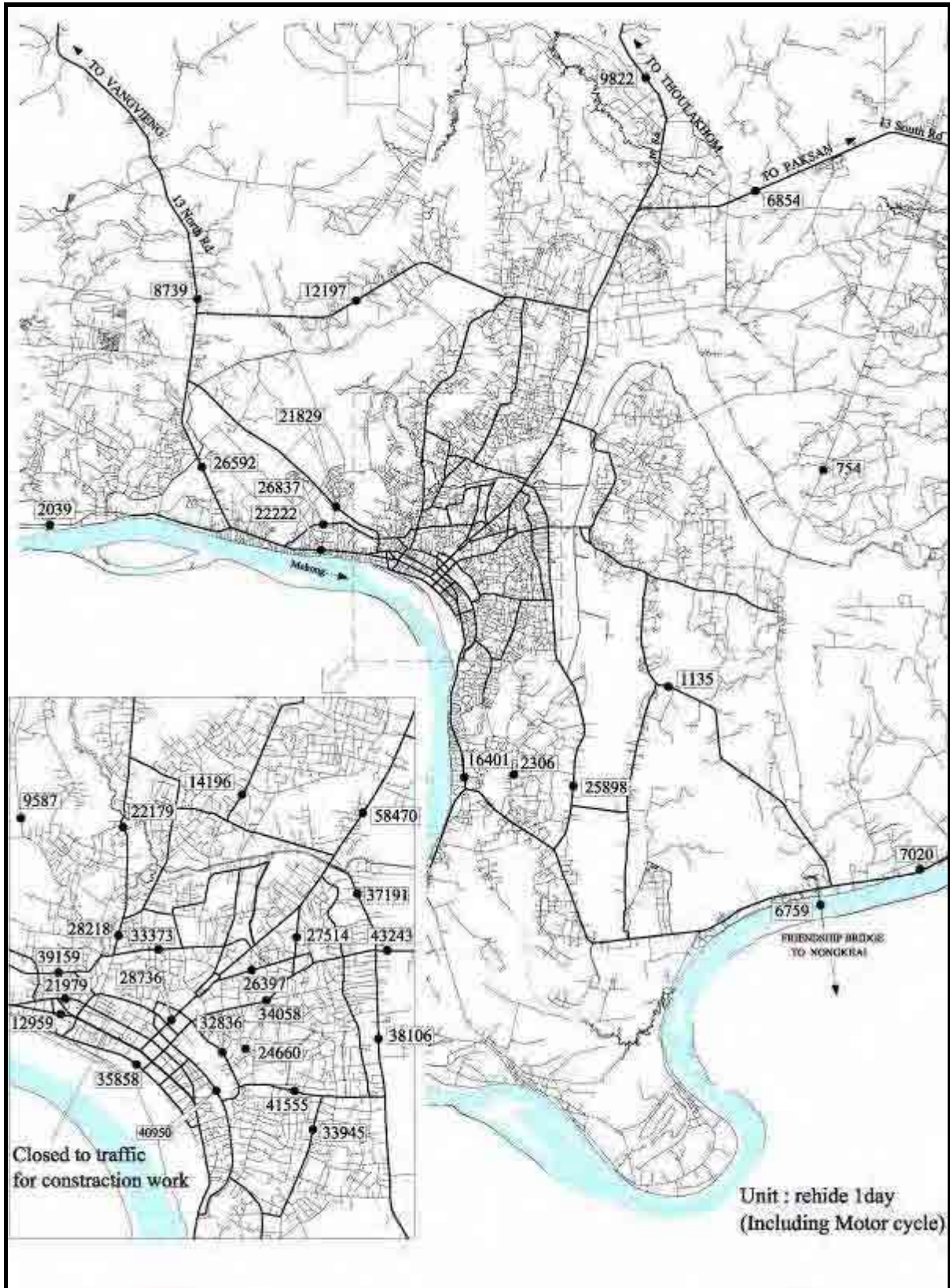
### 5.5.1 ວິທີການ

ໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດນັບການຈະລາຈອນສຳລັບ 20 ຊ່ວງທາງທີ່ຢູ່ພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຂໍ້ມູນເພື່ອປັບບໍລິມາດຂອງການຈະລາຈອນທີ່ໄດ້ຈາກການສຳຫລວດຖົງວຄົນ. ໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດນັບການຈະລາຈອນຢູ່ທາງແຍກ ຫລື ວົງວຽນຈຳນວນ 10 ຈຸດເພື່ອກຳນົດສະພາບຂອງການຈະລາຈອນໃນປະຈຸບັນ. ບໍລິມາດຂອງການຈະລາຈອນໄດ້ບັນທຶກດ້ວຍມືໄລຍະເວລາທ່າງກັນ 15 ນາທີ ໂດຍແຍກແຕ່ລະທິດທາງລ້ຽວ ແລະແຕ່ລະສະນິດລົດພາຍໃນເວລາ 16 ຊົ່ວໂມງ ແຕ່ 06:00 ຫາ 22:00 ໂມງໃນມື້ເຮັດວຽກ.

### 5.5.2 ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ

ທາງສາຍຫລັກໃນເຂດຕົວເມືອງສະແດງບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນສູງຖ້າສົມທຽບໃສ່ທາງສາຍຫລັກອື່ນໆຢູ່ເຂດຊານເມືອງ. ບໍລິມາດຂອງການຈະລາຈອນສູງສຸດແມ່ນໄດ້ນັບຢູ່ຕໍ່ຫນ້າວັດໂພນພະເນົາ ຕາມຖະຫນົນໄກສອນ, ມີລົດ 58,470 ຄັນ/ມື້ສຳລັບທັງສອງທິດທາງ ລວມທັງລົດຈັກທາງສາຍຫລັກ ອື່ນໆ ທີ່ມີບໍລິມາດສູງມີດັ່ງນີ້ :

ເສັ້ນທາງ	ບໍລິມາດປະຈຳວັນ ( ຄັນ/ມື້ )	
	(ລວມລົດຈັກ)	(ບໍ່ລວມລົດຈັກ)
ຖະຫນົນໄກສອນ	58,470	26,835
ຖະຫນົນຫນອງບອນ	43,243	9,487
ຖະຫນົນດົງປາຍນາ	41,555	16,435
ຖະຫນົນກາລ່ຽງ	40,950	13,137
ຖະຫນົນອາຊຽນ	39,159	16,992
ຖະຫນົນກຳແພງເມືອງ	38,106	13,751
ຖະຫນົນກຳແພງເມືອງ	37,191	12,392
ຖະຫນົນຟ້າງຸ່ມ	35,858	12,523
ຖະຫນົນສີສັງວອນ	34,058	12,432
ຖະຫນົນລາວ-ໄທ	33,945	8,688
ຖະຫນົນອາຊຽນ	33,373	13,673
ຖະຫນົນດົງປະລານ	32,836	12,271



ຮູບ 5.5-1 ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳວັນ ລວມທັງລົດຈັກ

## 5.6 ການສໍາຫລວດການສໍາພາດຜູ້ນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

### 5.6.1 ວິທີການ

ໄດ້ດໍາເນີນການສໍາຫລວດການສໍາພາດຜູ້ໂດຍສານຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເພື່ອເກັບກໍາບັນດາລັກສະນະ ແລະຄວາມຄິດເຫັນຂອງ ຜູ້ນໍາໃຊ້ລົດເມຄັ້ງນີ້ :

- ຈຸດປະສົງຂອງ ຖ້ຽວ
- ຕົ້ນທາງປາຍທາງຂອງ ຖ້ຽວ
- ຄວາມເຫັນກ່ຽວກັບການບໍລິການຂອງລົດເມ
- ຄວາມເຫັນກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຂອງການຈະລາຈອນ

ໄດ້ດໍາເນີນການສໍາຫລວດ 3 ສະຖານີ (ສະຖານີລົດເມຕະລາດເຊົ້າ, ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍເໜືອ ແລະ ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້). ໄດ້ສໍາພາດຜູ້ໂດຍສານປະມານ 500 ຄົນໃນເວລາທີ່ລໍຖ້າລົດ ຫລື ໃນເວລາທີ່ ລົງຈາກລົດໂດຍສານ.

### 5.6.2 ຜົນຂອງ ການສໍາຫລວດ

(1) ບັນດາລັກສະນະຂອງ ຜູ້ນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ຕາຕະລາງ 5.6-1 ສະແດງບັນດາຜູ້ຕອບແຕ່ລະສະຖານທີ່. ຈໍານວນທັງໝົດແມ່ນ 559 ຕົວຢ່າງ

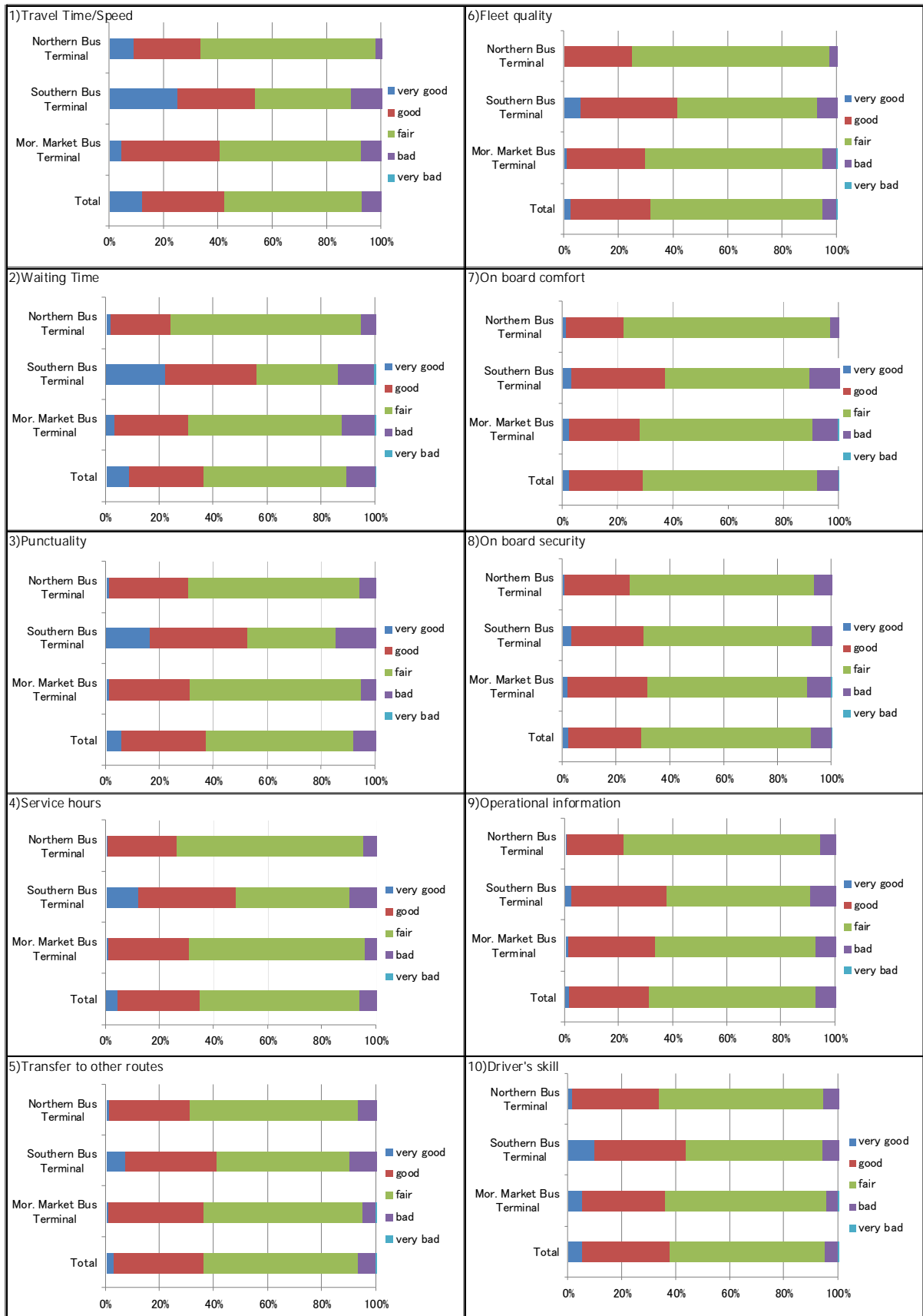
ຕາຕະລາງ 5.6-1 ບັນດາຜູ້ຕອບ

ຈຸດຂອງ ການສໍາຫລວດ	ຈໍານວນຜູ້ຕອບ
1. ຕະລາດເຊົ້າ	226
2. ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້	168
3. ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍເໜືອ	165
ລວມ	559

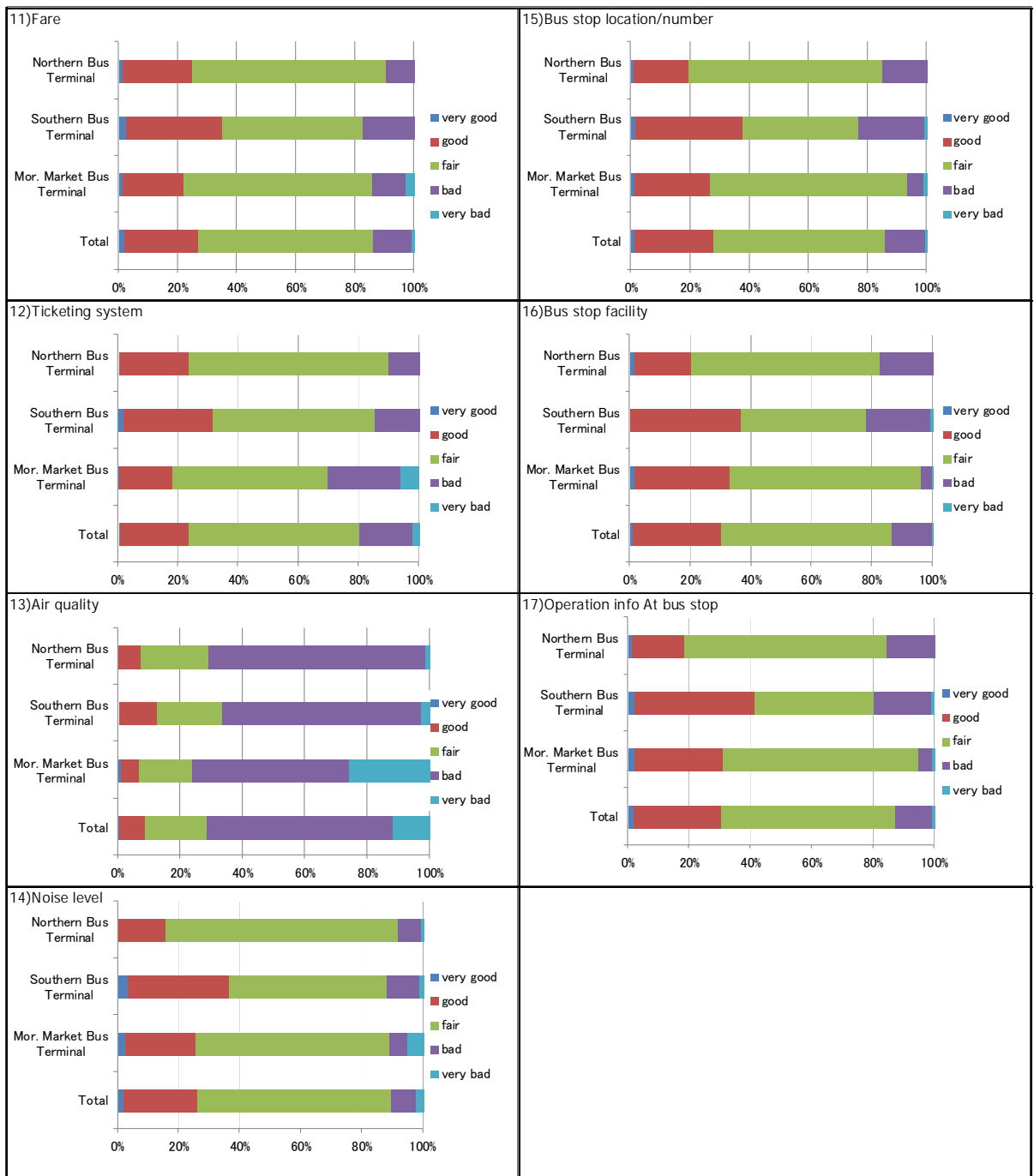
(2) ຄວາມເຫັນກ່ຽວກັບການບໍລິການຂອງ ລົດເມ

ຮູບ 5.6-1 ສະແດງການຕີລາຄາການບໍລິການຂອງ ລົດເມໃນປະຈຸບັນ. ຜູ້ຕອບທຸກຄົນ ຊົມເຊີຍການບໍລິການຂອງລົດເມໃນປະຈຸບັນຍົກເວັ້ນຄຸນນະພາບຂອງອາກາດ. ເຂົາເຈົ້າບໍ່ມັກອາກາດທີ່ເຕັມໄປດ້ວຍຝຸ່ນ ແລະຄວັນຂອງທີ່ລົດທີ່ເຂົ້າທາງບ່ອງຢັ້ງເປີດ.





ຮູບ 5.6-1 (1) ການປະເມີນຜົນການບໍລິການຂອງ ລົດເມໃນປະຈຸບັນ



ຮູບ 5.6-1 (2) ການປະເມີນຜົນການບໍລິການຂອງລົດເມໃນປະຈຸບັນ

## 5.7 ການສຳຫລວດຄວາມໄວຂອງ ການເດີນທາງ

### 5.7.1 ວິທີການ

ໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດຢູ່ 11 ເສັ້ນທາງໂດຍນຳໃຊ້ວິທີການໃຫ້ລົດຄ່ອຍໄຫລໄປ. ພາຍໃຕ້ລະບົບນີ້, ບັນດາຈຸດກວດທີ່ໄດ້ເລືອກໄວ້ແລ້ວທີ່ຢູ່ພາຍໃນບັນດາເສັ້ນທາງ (ສ່ວນຫລາຍແມ່ນທາງແຍກ ແລະ ວົງວຽນ) ຊຶ່ງມີໄລຍະທ່າງກັນປະມານ 100 ມ. ໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດໂດຍນຳໃຊ້ລົດສຳຫລວດທາງແລ່ນດ້ວຍຄວາມໄວສະເລັຍຂອງກະແສການຈະລາຈອນ. ການສຳຫລວດປະກອບດ້ວຍການແລ່ນ 3 ຄັ້ງໃນແຕ່ລະທິດທາງຂອງການຈະລາຈອນ. ກ່ອນດຳເນີນການສຳຫລວດ, ໄດ້ເລືອກຫລາຍຈຸດຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ໄດ້ຢືນຢັນຢູ່ສະຖານທີ່ຕົວຈິງ ແລະ ຢູ່ແຜນທີ່. ຄູ່ຂອງຜູ້ນັບທີ່ຢູ່ແຕ່ລະຈຸດສຳຫລວດອ່ານເວລາຜ່ານຈຸດບັນດາຈຸດ ແລະ ເວລາຢຸດ ແລະ ປະເມີນສາເຫດຂອງການຢຸດ ແລະ ບັນທຶກຂໍ້ມູນລົງແບບຟອມຂອງ ການສຳຫລວດ.

### 5.7.2 ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ

ຄວາມໄວສະເລັຍຂອງການເດີນທາງໃນແຕ່ລະເສັ້ນທາງສະແດງຢູ່ ຕາຕະລາງ 5.7-1 ຄວາມໄວສະເລັຍ ຂອງ ການເດີນທາງໃນເວລາເລັ່ງດ່ວນຕອນກາງຄືນຕໍ່ກວ່າຂອງ ເວລາເລັ່ງດ່ວນຕອນເຊົ້າໂດຍສະເພາະ, ບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ມີຄວາມໄວສະເລັຍຕໍ່ມີຄື :

- ທາງເລກ 5 ຖະຫນົນອາຊຽນ (ຖະຫນົນເຕ2)
- ທາງເລກ 10 ຖະຫນົນຂຸນບູລິມ ແລະ ຖະຫນົນຄູວຽງ
- ທາງເລກ 11 ຖະຫນົນມະໂຫສິດ ແລະ ຖະຫນົນໜອງບອນ

ຕາຕະລາງ 5.7-1 ຄວາມໄວສະເລັຍຂອງ ການເດີນທາງ

ລ/ດ	ຊື່ເສັ້ນທາງ	ຊ່ວງ(ເລີ່ມຕົ້ນ-ສິ້ນສຸດ)	ວັນທີ	ຄວາມໄວສະເລັຍ(ກມ/ມ)		
				ເຊົ້າ	ທ່ຽງ	ຄໍ່າ
1	ຖະຫນົນລ້ານຊ້າງ, ຖະຫນົນໄກສອນ	ທໍ່ຄຳ ດອນຫນູນ	2007/5/9	37.7	37.1	33.4
		ດອນຫນູນ ທໍ່ຄຳ		24.7	36.1	29.0
2	ທາງເລກ 1	ແຍກສີ່ໄຄ ທ່ານາແລ້ງ	2007/5/10	27.9	30.6	27.6
		ທ່ານາແລ້ງ ແຍກສີ່ໄຄ		30.7	31.5	31.0
3	ຖະຫນົນ T4 N	ຂົວຮ່ອງແຂງ ແຍກ ກມ 10	2007/5/15	43.6	42.1	33.5
		ແຍກ ກມ 10 ຂົວຮ່ອງແຂງ		38.6	26.5	32.3
4	ຖະຫນົນດົງໂດກ-ສີເກີດ	ແຍກດົງໂດກ ແຍກສີ່ເກີດ	2007/5/16	44.7	41.6	43.2
		ແຍກສີ່ເກີດ ແຍກດົງໂດກ		41.1	46.4	39.3
5	ຖະຫນົນອາຊຽນ (T2Rd)	ແຍກບ້ານອາກາດ ແຍກບ້ານໂພນສະອາດ	2007/5/17	21.5	22.4	17.7
		ແຍກບ້ານໂພນສະອາດ ແຍກບ້ານອາກາດ		22.9	24.3	18.7
6	ຖະຫນົນຟ້າງຸ່ມ	ແຍກສີ່ຫອມ ວົງວຽນຄູວຽງ	2007/5/22	26.2	21.8	17.3
		ວົງວຽນຄູວຽງ ແຍກສີ່ຫອມ		27.1	21.8	20.2
7	ຖະຫນົນໜອງໜຽງ-ດົງໂພສີ	ແຍກໜອງໜຽງ ແຍກດົງໂພສີ	2007/5/23	35.2	38.6	37.8
		ແຍກດົງໂພສີ ແຍກໜອງໜຽງ		31.8	38.4	37.2
8	ທາງສະຫວ່າງ-ດົງໂດກ	ແຍກສະຫວ່າງ ມະຫາວິທະຍາໄລດົງໂດກ	2007/5/24	24.6	29.1	28.5
		ມະຫາວິທະຍາໄລດົງໂດກ ແຍກສະຫວ່າງ		32.5	31.1	28.9
9	ທາງຕາມມີໄຊ-ອານຸ	ແຍກ ຕາມມີໄຊ ແຍກ ອານຸ	2007/5/29	30.2	35.0	31.3
		ແຍກ ອານຸ ແຍກຕາມມີໄຊ		29.3	31.6	28.6

10	ຖະໜົນນຸນບູລິມ-ຖະໜົນ ຄູວຽງ	ແຍກປາກປາສັກ	ແຍກ ກມ3(ທາງເລກ1)	2007/5/3 0	24.9	17.6	18.7
		ແຍກ ກມ3(ທາງເລກ1)	ແຍກປາກປາສັກ		25.8	16.4	15.1
11	ຖະໜົນນະໂຫລິດ,ຖະໜົນ ຫນອງບອນ	ໂຮງຫມໍ່ມະໂຫລິດ	ແຍກໂນນສະຫວ່າງ	2007/5/3 1	27.1	17.3	19.0
		ແຍກໂນສະຫວ່າງ	ໂຮງຫມໍ່ມະໂຫລິດ		23.5	19.5	18.4
	ຄວາມໄວສະເລ່ຍ				29.8	28.5	26.0

## 5.8 ການສໍາຫລວດສະພາບຂອງການຈອດລົດ

### 5.8.1 ວິທີການ

ການສໍາຫລວດນີ້ໄດ້ກວມເອົາການສໍາຫລວດດ້ວຍການຂຶ້ນບັນຊີ, ການສໍາຫລວດດ້ວຍການສັງເກດການ ແລະ ການສໍາຫລວດດ້ວຍການສໍາພາດໃນພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ.

#### (1) ການສໍາຫລວດດ້ວຍການຂຶ້ນບັນຊີ

ໄດ້ສ້າງແຜນທີ່ເພື່ອຊີ້ບອກສະພາບຂອງສະຖານທີ່ຈອດລົດຕາມເສັ້ນທາງໂດຍອີງໃສ່ແຜນທີ່ຂອງເສັ້ນທາງທີ່ມີໃນປະຈຸບັນໄດ້ດໍາເນີນການວັດແທກຄວາມກວ້າງຂອງຖະໜົນ ແລະ ການສໍາຫລວດບັນດາປ້າຍ ແລະ ເຄື່ອງໝາຍ ພ້ອມກັນເພື່ອຂີດຄວາມສາມາດທີ່ມີ.

#### (2) ການສໍາຫລວດການຈອດລົດດ້ວຍການສັງເກດການ

##### ກ) ການສໍາຫລວດການຈອດລົດດ້ວຍການສັງເກດການທົ່ວໄປ

ໄດ້ກວດນັບບັນດາຍານພາຫານທີ່ຈອດລະຫວ່າງບັນດາທາງແຍກຢູ່ແຕ່ລະຟາກຂອງຖະໜົນເພື່ອເກັບກໍາສະພາບຂອງການຈອດລົດຢູ່ຕາມຖະໜົນໃນບັນດາທາງສາຍຫລັກທັງໝົດຂອງເຂດຕົວເມືອງ. ໄດ້ດໍາເນີນການສໍາຫລວດນີ້ໃນຕອນເຊົ້າ ແລະ ຕອນບ່າຍຂອງວັນເຮັດການໂດຍການບັນທຶກພາບເຄື່ອນໄຫວທີ່ຖ່າຍຈາກລົດ.

##### ຂ) ການສໍາຫລວດລະອຽດການຈອດລົດດ້ວຍການສັງເກດການ

ເພື່ອເກັບກໍາສະພາບລະອຽດຂອງການຈອດລົດ, ບັນດາຜູ້ສັງເກດການໄດ້ເລາະ ແລະ ໄດ້ບັນທຶກປ້າຍທະບຽນຂອງ ບັນດາລົດທີ່ຈອດ, ສະນິດຂອງ ລົດ ຢູ່ບາງຊ່ວງ ຫລື ເຂດຂອງ ການຈອດລົດ ຄືດັ່ງນີ້ :

1. ຖະໜົນຫນອງບອນ (ຖະໜົນຄູວຽງ-ຖະໜົນສາຍລົມ)
2. ຖະໜົນສາມແສນໄທ (ຖະໜົນປາງຄໍາ-ຖະໜົນທົ່ງຂັນຄໍາ)
3. ສະຖານທີ່ຈອດລົດຢູ່ຖະໜົນຫັດສະດີ ( ຫລັງຕະລາດເຊົ້າ)
4. ສະຖານທີ່ຈອດລົດຢູ່ຕໍ່ຫນ້າໂຮງແຮມລ້ານຊ້າງ

#### (3) ການສໍາຫລວດດ້ວຍການສໍາພາດ

ໄດ້ເກັບກໍາຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຈຸດປະສົງຂອງຖັງວ, ໄລຍະເວລາຍ່າງ, ເວລາມາເຖິງ, ໄລຍະເວລາຄາດວ່າຈະຈອດລົດ ແລະ ລາຄາໂດຍຜ່ານການສໍາຫລວດດ້ວຍການສໍາພາດຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ໄດ້ຈອດລົດຢູ່ຈຸດດຽວກັນກັບ

ຈຸດສຳ ຫລວດການຈອດລົດດ້ວຍການສັ່ງເກດການ. ຜູ້ທີ່ຖືກສຳພາດມີປະມານ 200 ຄົນ. ບັນດາຫົວຂໍ້ ແລະເຂດຂອງ ການສຳຫລວດໄດ້ສັງລວມໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້

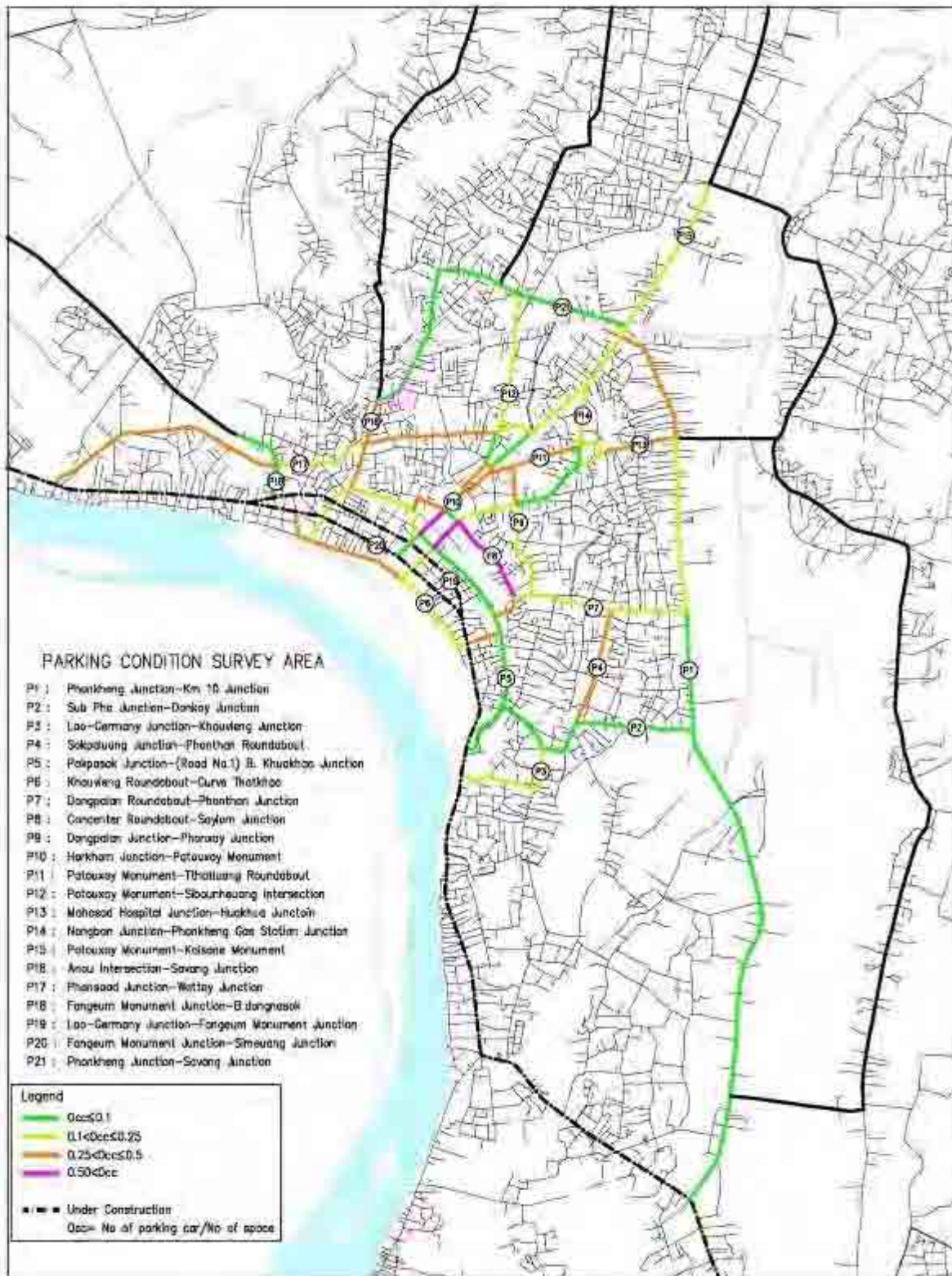
	ເຂດຕົວເມືອງ (ຈອດຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງ)	ຊ່ວງ ຫລື ບ່ອນຈອດລົດ (ຈອດຢູ່ຕາມ/ນອກເສັ້ນທາງ)
ການສຳຫລວດດ້ວຍການຂຶ້ນບັນຊີ	○	○
ການສຳຫລວດດ້ວຍການສັ່ງເກດການ		
ກ) ການສັ່ງເກດລວມ	○	-
ຂ) ການສັ່ງເກດລະອຽດ	-	○
ການສຳຫລວດດ້ວຍການສຳພາດ	-	○

### 5.8.2 ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ

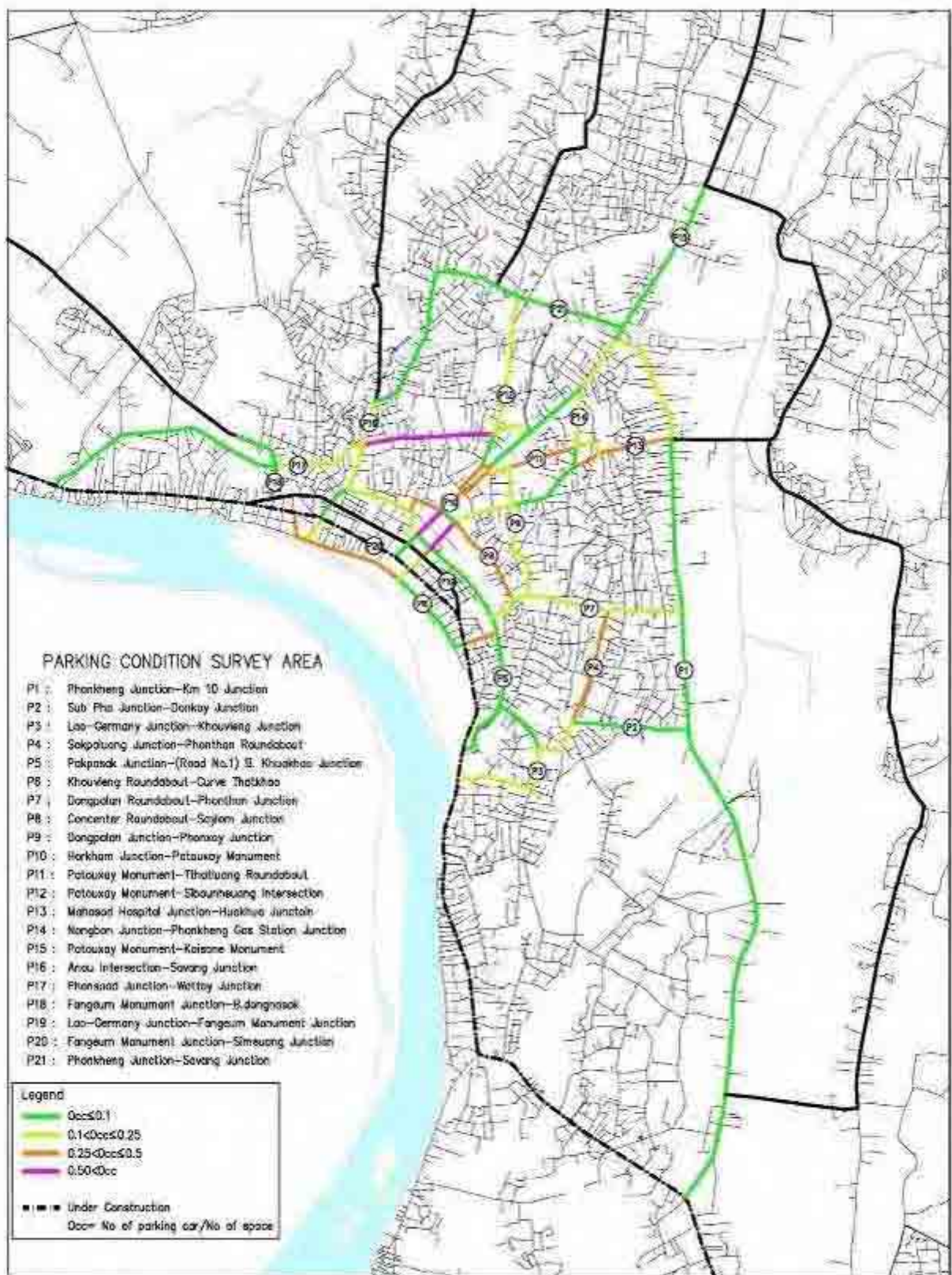
(1) ສະພາບການຈອດລົດຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງ

ອີງໃສ່ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ, ຮູບ 5.8-1 ແລະ ຮູບ 5.8-2 ສະແດງອັດຕາການນຳໃຊ້ຂອງ ສະຖານທີ່ ຈອດລົດຕາມເສັ້ນທາງຢູ່ທາງສາຍຫລັກໃນພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງ.

- ອັດຕາການນຳໃຊ້ສູງຢູ່ບໍລິເວນພື້ນທີ່ຂອງ ຕະລາດເຊົ້າ
- ການນຳໃຊ້ສະຖານທີ່ຈອດລົດຕາມເສັ້ນທາງໃນຕອນເຊົ້າ (09:00-11:00) ສູງກວ່າໃນຕອນ ບ່າຍ (14:00-16:00)
- ການນຳໃຊ້ສູງຢູ່ເສັ້ນທາງດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :
  - ຖະໜົນລ້ານຊ້າງ
  - ຖະໜົນມະໂຫສິດ-ຫນອງບອນ
  - ຖະໜົນອາຊຽນ (ເຕ2)



ຮູບ 5.8-1 ສະພາບຂອງ ການຈອດລົດຕາມເສັ້ນທາງໃນຕອນເຊົ້າ



ຮູບ 5.8-2 ສະພາບຂອງ ການຈອດລົດຕາມເສັ້ນທາງໃນຕອນບ່າຍ

(2) ສະພາບຂອງ ການຈອດລົດຢູ່ໃຈກາງຂອງ ຕົວເມືອງ

ໃນປີ 2004, ໃນແຜນແມ່ບົດຂອງການຂົນສົ່ງຂອງຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫລວງທີ່ໄດ້ຮັບທຶນຈາກອົງການພັດທະນາຂອງຝຣັ່ງ (AFD), ໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດການກວດນັບລົດຈອດ ແລະການຂຶ້ນບັນຊີການຈອດລົດຢູ່ໃຈກາງຂອງຕົວເມືອງ. ພື້ນທີ່ຂອງການສຳຫລວດນີ້ສະແດງຢູ່ ຮູບ 5.8-3. ການສັງລວມຜົນຂອງການສຳຫລວດສະແດງຢູ່ ຕາຕະລາງ 5.8-1 ແລະຕາຕະລາງ 5.8-2. ຜົນຂອງການສຳຫລວດຊື່ວ່າ 53% ຂອງຈຳນວນທັງໝົດຍັງຫວ່າງຢູ່.



ຮູບ 5.8-3 ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຳຫລວດການຈອດລົດໃນແຜນແມ່ບົດຂອງ ການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫລວງ.

ຕາຕະລາງ 5.8-1 ສະຖານທີ່ຈອດລົດໃນໃຈກາງຕົວເມືອງ

ສະຖານທີ່ຈອດລົດຕາມເສັ້ນທາງ	ສະຖານທີ່ຈອດລົດນອກເສັ້ນທາງ	ລວມ
4,434	1,297	5,731
77.4%	22.6%	100%

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ແຜນແມ່ບົດຂອງ ການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ, BCOM

ຕາຕະລາງ 5.8-2 ຄວາມສາມາດດ້ານສະຖານທີ່ຈອດລົດໃນໃຈກາງຕົວເມືອງໃນເວລາເລັ່ງດ່ວນ

ຂີດຄວາມສາມາດ (ບ່ອນ)	ຄວາມຕ້ອງການ	ຂີດຄວາມສາມາດ	
		ເວລາເລັ່ງດ່ວນ	ບ່ອນ %
5,731	2,665	3,066	53%

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ແຜນແມ່ບົດດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ, BCOM

ການສຶກສານີ້ໄດ້ສະເໜີໃຫ້ຫຼຸດຂີດຄວາມສາມາດຂອງການຈອດລົດລົງໃນ 2010 ດ້ວຍການລົບລ້າງສະຖານທີ່ຈອດລົດຕາມແຄມຖະໜົນສາມແສນໄທ ແລະເສຖາທິລາດ ແລະຫ້າມການຈອດລົດຕາມຖະໜົນຊຸນບູລີມ ແລະຄູວຽງ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 5.8-3). ອີງຕາມຜົນຂອງການສຳຫລວດນີ້, ປະຈຸບັນ, ສະຖານທີ່ ຈອດລົດຢູ່ໃຈກາງຂອງ ຕົວເມືອງ ແມ່ນພຽງພໍແລ້ວ.

ຕາຕະລາງ 5.8-3 ສະຖານທີ່ຈອດລົດທີ່ໄດ້ສະເໜີສຳລັບ 2010

ສະຖານທີ່ຈອດລົດຕາມເສັ້ນທາງ	ສະຖານທີ່ຈອດລົດນອກເສັ້ນທາງ	ລວມ
3,049	1,297	4,346
70.2%	29.8%	100%

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ແຜນແມ່ບົດດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ, BCOM



## 5.9 ການສຳຫລວດຂອງ ການເຄື່ອນຍ້າຍເຄື່ອງຂອງ

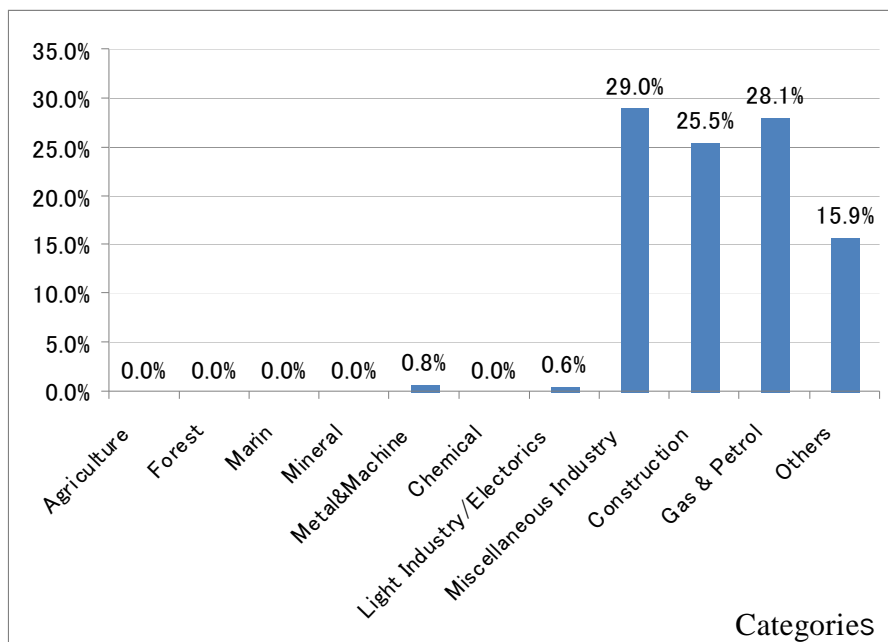
### 5.9.1 ວິທີການ

ໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດຂອງການເຄື່ອນຍ້າຍເຄື່ອງຂອງເພື່ອເກັບກຳຂໍ້ມູນ ແລະຂ່າວສານທີ່ຈຳເປັນສຳລັບຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຕົວຈິງຂອງສິນຄ້າທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບຂະແໜງທາງໃນພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາ. ໄດ້ຄັດເລືອກເອົາ 30 ບໍລິສັດ/ອົງການຕົ້ນຕໍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ. ໄດ້ດຳເນີນການສຳ ຫລວດດ້ວຍການສົ່ງຄຳຖາມພ້ອມດ້ວຍຈົດໝາຍສະເໜີໃຫ້ລ່ວງໜ້າ ແລະສຳພາດຫົວໜ້າບໍລິສັດ. ໄດ້ເກັບບັນດາຄຳຖາມທີ່ໄດ້ສົ່ງໄປນັ້ນຄືນໃນເວລາທີ່ມີການສຳພາດ. ບັນດາຫົວຂໍ້ຂອງຄຳຖາມລວມມີ ດັ່ງນີ້: ບັນດາລັກສະນະຂອງ ບໍລິສັດ (ປະເພດ, ຈຳນວນພະນັກງານ, ຈຳນວນລົດຂົນສົ່ງ) ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຖ້ຽວ (ວັດຖຸທີ່ຂົນສົ່ງ ແລະ ບໍລິມາດ, ຕົ້ນທາງ, ປາຍທາງ)

### 5.9.2 ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ

#### (1) ບັນດາປະເພດຂອງ ບໍລິສັດ

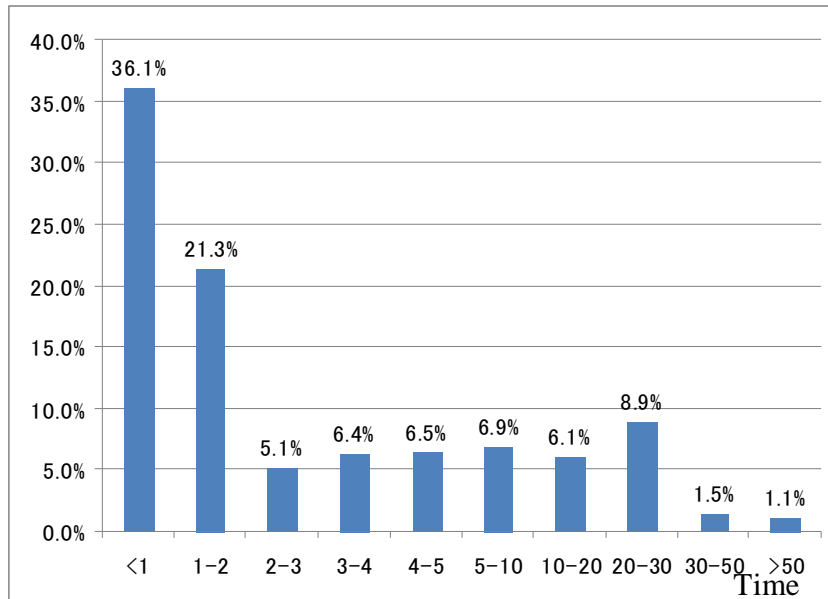
ຮູບ 5.9-1 ສະແດງການກະຈາຍບັນດາປະເພດຂອງ ບໍລິສັດໂດຍອີງຕາມຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ. ບັນດາປະ ເພດຕົ້ນ ແມ່ນ ອຸດສາຫະກຳທົ່ວໄປ, ແກດ&ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ.



ຮູບ 5.9-1 ການກະຈາຍບັນດາປະເພດຂອງ ບໍລິສັດ

#### (2) ເວລາຂອງ ຖ້ຽວ

ເວລາຂອງ ຖ້ຽວສະແດງຢູ່ຮູບ 5.9-2. ເວລາສະເລ່ຍຂອງ ຖ້ຽວແມ່ນປະມານ 5.77 ຊົ່ວໂມງ. 54% ຂອງ ບັນດາຖ້ຽວທັງໝົດແມ່ນຕໍ່າກວ່າ 2 ຊົ່ວໂມງ.



ຮູບ 5.9-2 ການກະຈາຍເວລາຂອງ ຖ້ຽວ

## 5.10 ການສໍາຫລວດຄວາມຕ້ອງການທີ່ກຳນົດ (SPS)

### 5.10.1 ວິທີການ

SPS ແມ່ນການສໍາຫລວດເພື່ອຮູ້ແຈ້ງການຕອບຮັບຂອງກິດຈະການທາງເລືອກຂອງປະຊາຊົນ ເມື່ອບາງສະພາບຈະມີການປ່ຽນແປງໃນອານາຄົດ. ໂດຍທົ່ວໄປ, ໄດ້ນຳໃຊ້ SPS ເພື່ອວິເຄາະບັນດາການປ່ຽນແປງຂອງກິດຈະການທາງເລືອກຂອງບຸກຄົນ, ໃນກໍລະນີສະພາບມີການປ່ຽນແປງຢ່າງຮຸນແຮງໃນອານາຄົດ. ຕົວຢ່າງ, ຖ້າມີການນຳໃຊ້ຮູບແບບໃໝ່ຂອງການຂົນສົ່ງ, ມັນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຈະວິເຄາະວ່າມີຈັກເງື່ອນໄຂທີ່ຈະໄດ້ປ່ຽນແປງ ຫລື ໄດ້ຮັບການດຶງດູດສູ່ຮູບແບບໃໝ່ຂອງ ການຂົນສົ່ງ. ໃນກໍລະນີນີ້, ຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນການສໍາຫລວດຄວາມຄິດເຫັນເພື່ອໃຫ້ໄດ້ແນວໂນ້ມຂອງ ປະຊາຊົນທີ່ຈະໃຊ້ຮູບແບບໃໝ່ ໂດຍການຊື້ໃຫ້ເຫັນລະດັບຂອງການບໍລິການ ແລະ ລາຄາ. ອີງໃສ່ປະເພດຂອງ ການສໍາຫລວດນີ້ (SPS) ວຽກຂອງຕົວແບບສາມາດແກ້ບັນຫາໄດ້. ວິທີນີ້ສາມາດນຳໃຊ້ເພື່ອຄາດຄະເນການປ່ຽນແປງທາງເລືອກຂອງປະຊາຊົນໄດ້ຄືກັນ, ເມື່ອການປ່ຽນແປງຢ່າງຮຸນແຮງເກີດຂຶ້ນ, ຕົວຢ່າງ, ລາຄາຂອງການຂົນສົ່ງ, ຄວາມໄວຂອງການເດີນທາງ ແລະ ອື່ນໆ. ອີງໃສ່ການປຶກສາຫາລືຂ້າງເທິງ, ທີ່ມາງານການສຶກສາໄດ້ດຳເນີນ SPS ດ້ວຍການສຳພາດຕົວແບບຜູ້ຢູ່ອາໄສຂອງນະຄອນຫລວງ. ໄດ້ກຳນົດບັນດາຈຸດປະສົງຂອງການສໍາຫລວດດັ່ງນີ້ :

ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຄວາມຕັ້ງໃຈຂອງປະຊາຊົນທີ່ຈະນຳໃຊ້ບັນດາຮູບແບບຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຖ້າການບໍລິການທາງໄດ້ຮັບການປັບປຸງຢ່າງແຂງແຮງ. ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຄວາມຕັ້ງໃຈຂອງປະຊາຊົນເພື່ອປ່ຽນຈາກລົດສ່ວນຕົວໄປສູ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເພື່ອສະໜອງບັນດາມາດຕະການຂອງການປັບປຸງການທັນ

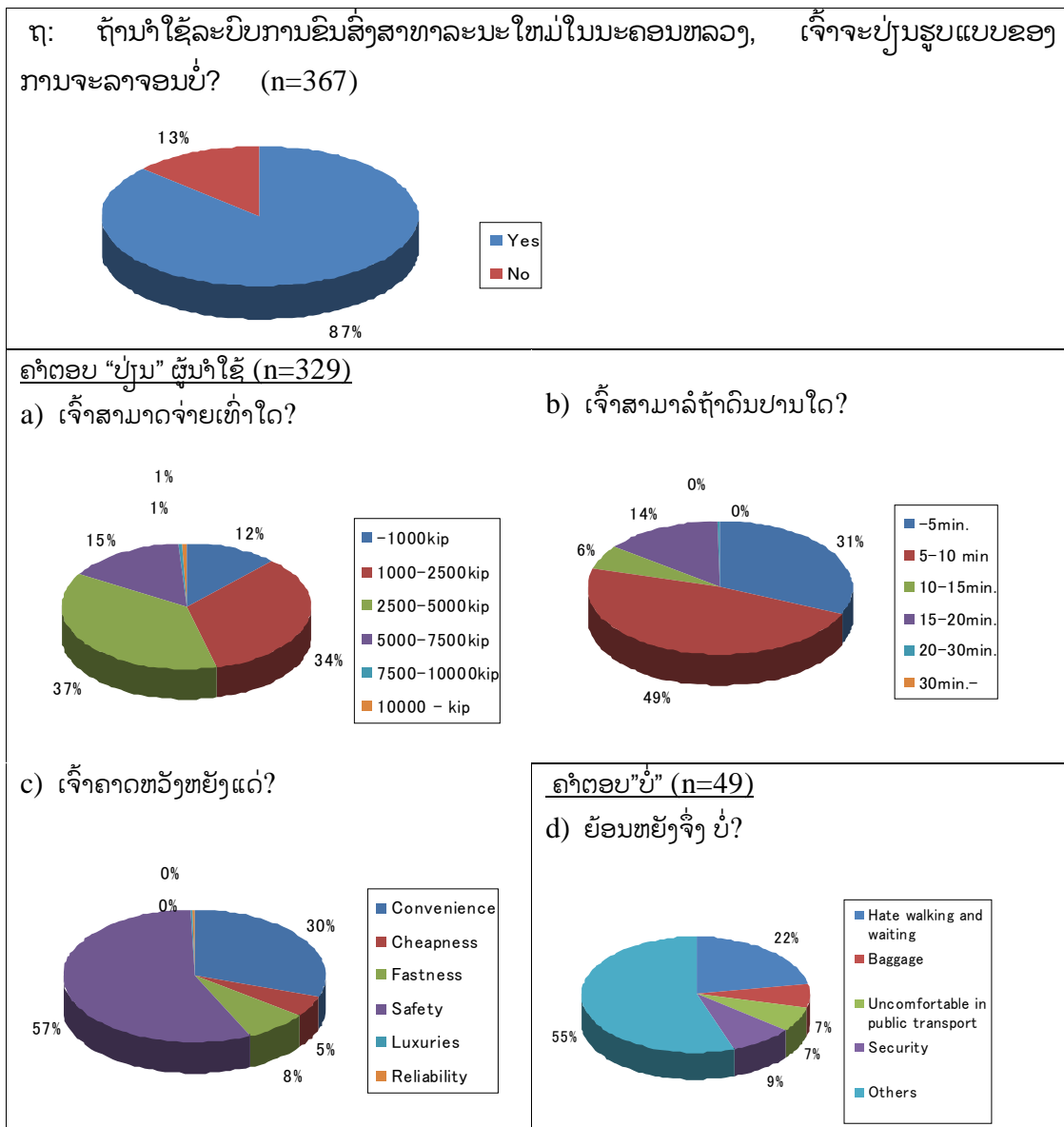
ໄປສູ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຮູບແບບຕ່າງໆ ແລະເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຄວາມຄິດເຫັນຂອງປະຊາຊົນກ່ຽວກັບ ການ ຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນ.

ໄດ້ສຳພາດປະຊາຊົນ 20,000 ຄົນທີ່ກ່ຽວກັບການສຳຫລວດຖ្យວຄົນ ຄືກັນກັບການສຳຫລວດຖ្យວຄົນ .

### 5.10.2 ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ

(1) ການປ່ຽນຮູບແບບທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງ ບັນດາຜູ້ນຳໃຊ້ລົດເກັງ

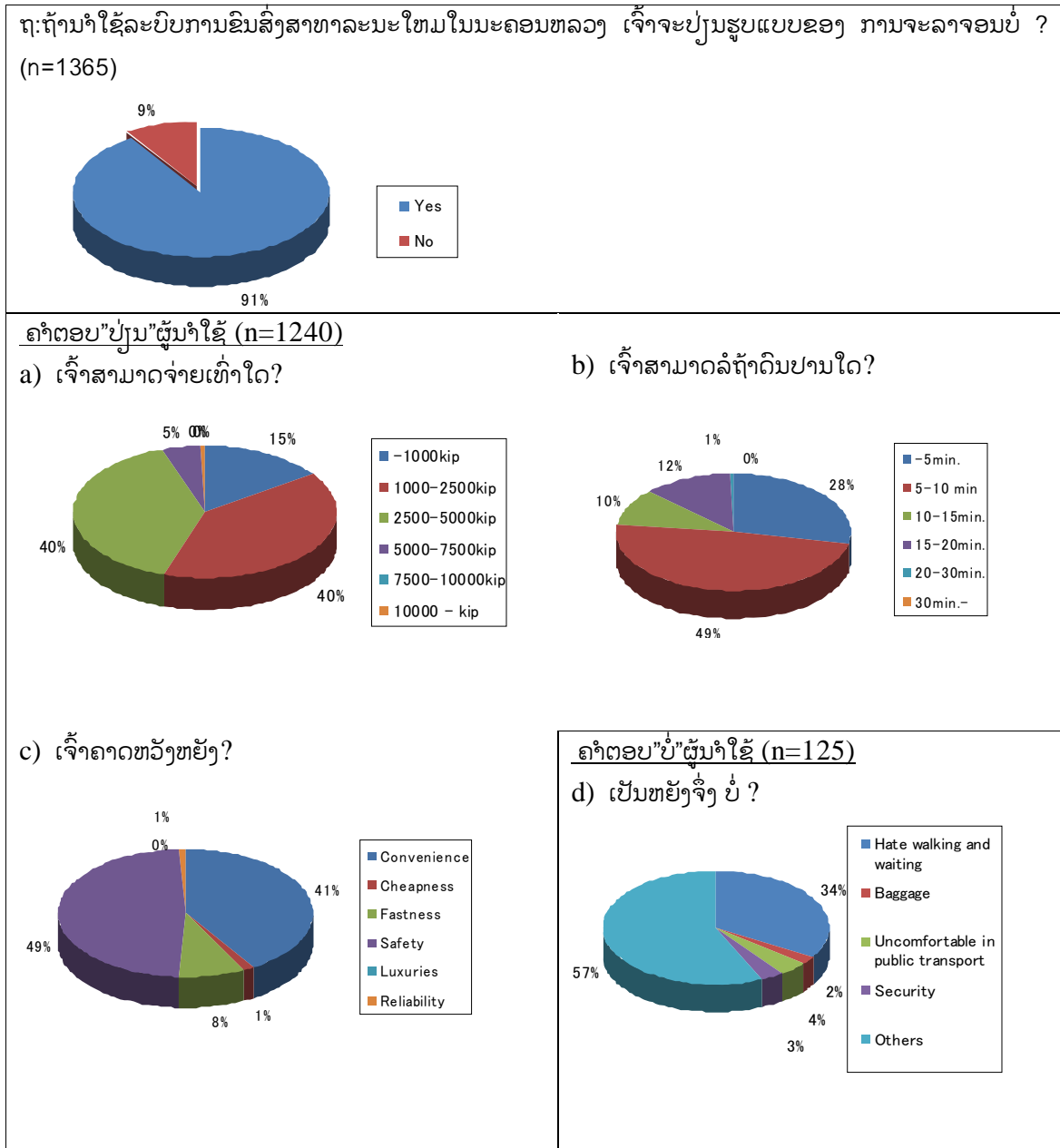
ຮູບ 5.10-1 ສະແດງການຕອບຮັບຂອງບັນດາຜູ້ນຳໃຊ້ລົດເກັງ “ຖ້າມີການນຳໃຊ້ລະບົບຂອງການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະໃຫມ່ໃນນະຄອນຫລວງ, ເຈົ້າຈະປ່ຽນຮູບແບບຂອງການຈະລາຈອນບໍ່?” ຫລາຍຄົນຕອບວ່າ ຈະ ປ່ຽນຖ້າເວລາລໍຖ້າ ແລະ ລາຄາຫາກເຫມາະສົມ.



ຮູບ 5.10-1 ຜົນຂອງ SPS (ຄຳຕອບຂອງ ຜູ້ນຳໃຊ້ລົດເກັງ)

(2) ການປ່ຽນຮູບແບບທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງ ຜູ້ນຳໃຊ້ລົດຈັກ

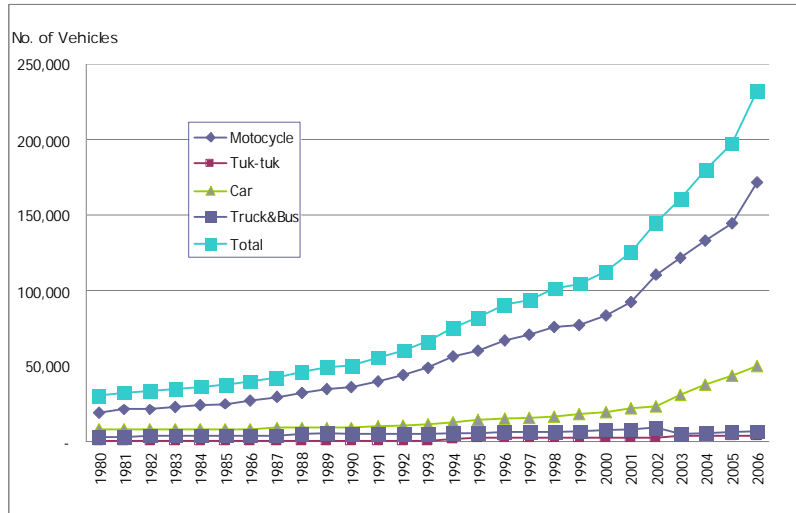
ຮູບ 5.10-2 ສະແດງການຕອບຮັບຂອງຜູ້ນຳໃຊ້ລົດຈັກ “ຖ້າມີການນຳໃຊ້ລະບົບການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະໃຫມ່ໃນນະຄອນຫລວງ, ເຈົ້າຈະປ່ຽນຮູບແບບຂອງ ການຈະລາຈອນຈອນບໍ່?” ຄຳຕອບແມ່ນຄືກັນກັບຂອງ ຜູ້ນຳໃຊ້ລົດເກັ່ງ.



ຮູບ 5.10-2 ຜົນຂອງ SPS ( ຄຳຕອບຂອງ ຜູ້ນຳໃຊ້ລົດຈັກ )

## 5.11 ຈຳນວນຍານພາຫານະທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ

ແນວໂນ້ມຂອງຈຳນວນຍານພາຫານະທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນສະແດງຢູ່ຮູບ 5.11-1. ແຕ່ 2001, ຈຳນວນລົດຈັກທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວວາຍ້ອນການນຳເຂົ້າລົດຈັກລາຄາຖືກຈາກຈີນ. ແຕ່ 2002, ຈຳນວນລົດເກັ່ງທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 15-34% ຕໍ່ປີ. ໃນປີ 2006, ຈຳນວນຍານພາຫານະທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ ແມ່ນກາຍ 200,000 ຄັນ.



ຮູບ 5.11-1 ແນວໂນ້ມຂອງ ການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫານະໃນນະຄອນຫລວງ.

ຕາຕະລາງ 5.11-1 ການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫານະ 1980-2006, ນະຄອນຫລວງ

ປີ	ປະເພດຍານພາຫານະ								ລວມ
	ຍານພາຫານະ		ລົດເບົາ			ລົດຂົນສົ່ງ			
	ລົດຈັກ	ຕຸກຕຸກ	ເກັ່ງ	ກະບະ	ຕູ້ນ້ອຍ	ຈີບ	ລົດໜັກ & ລົດລາກ	ໂດຍສານ	
1980	18,789	497	4,067	3,107	230	484	2,240	850	30,264
1981	20,709	499	4,089	3,122	232	488	2,419	856	32,414
1982	21,385	502	4,117	3,140	235	495	2,531	863	33,268
1983	22,815	506	4,147	3,159	238	501	2,647	871	34,884
1984	23,819	510	4,240	3,223	245	516	2,712	880	36,145
1985	25,149	516	4,296	3,266	249	525	2,827	890	37,718
1986	26,889	522	4,361	3,314	256	536	2,956	902	39,736
1987	29,141	529	4,456	3,378	263	549	3,143	916	42,375
1988	32,169	536	4,493	3,406	267	556	3,372	931	45,730
1989	34,345	545	4,576	3,462	274	569	4,403	947	49,121
1990	35,764	556	4,778	3,604	280	599	3,680	965	50,226
1991	39,976	584	5,114	3,893	295	643	3,729	966	55,200
1992	44,326	616	5,303	4,194	328	705	3,807	968	60,247
1993	48,543	1,110	5,528	4,642	429	821	3,841	973	65,887
1994	55,966	1,666	5,852	5,089	522	983	4,029	980	75,087
1995	59,888	2,196	6,316	5,965	625	1,230	4,546	999	81,765
1996	67,125	2,331	6,437	6,350	701	1,369	4,791	987	90,091
1997	70,369	2,365	6,610	6,628	767	1,387	4,967	1,059	94,152
1998	76,000	2,377	6,800	7,255	885	1,638	5,209	1,067	101,231
1999	77,338	2,377	7,072	7,821	1,068	1,966	5,586	1,100	104,328
2000	83,468	2,445	7,385	8,687	1,400	2,102	6,210	1,130	112,827
2001	92,475	2,480	7,744	10,204	1,661	2,327	6,966	1,168	125,025
2002	110,111	2,480	7,907	11,088	1,711	2,460	7,699	1,234	144,690
2003	121,576	3,543	7,185	16,802	2,229	4,749	4,018	515	160,617
2004	133,042	3,660	8,459	20,846	2,752	5,360	4,762	580	179,461
2005	144,507	3,695	9,437	24,353	3,507	5,923	5,405	665	197,492
2006	171,501	3,675	10,284	28,482	4,308	6,506	6,419	691	231,866

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ກະຊວງ ຍຫຂ, ກົມຂົນສົ່ງ, 1980-2006

## 5.12 ຖານຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການຈະລາຈອນຂອງ ຕົວເມືອງ

### (1) ທົ່ວໄປ

ຖານຂໍ້ມູນທີ່ເຊື່ອຖືໄດ້ເປັນສິ່ງປະກອບທີ່ຈຳເປັນແກ່ການວາງແຜນການຂົນສົ່ງຂອງຕົວເມືອງ, ໂດຍສະເພາະໃນພື້ນທີ່ຂອງຕົວເມືອງທີ່ການຈະລາຈອນມີຄວາມສັບສົນ ແລະມີຜົນກະທົບຕໍ່ກັນລະຫວ່າງຮູບແບບຕ່າງໆ. ປາສະຈາກຖານຂໍ້ມູນທີ່ເໝາະສົມ ແລະເຄື່ອງຂອງການວິເຄາະ, ຊຶ່ງສາມາດຮອງຮັບຂໍ້ມູນຂະໜາດໃຫຍ່ ຕ່າງໆ ການວາງແຜນການຈະລາຈອນສາມາດເຮັດໄດ້ຢ່າງວິທະຍາສາດ.

ການສຶກສາຕັ້ງໃຈທີ່ຈະສ້າງຖານຂໍ້ມູນທີ່ເໝາະດ້ວຍລະບົບການຄຸ້ມຄອງເປັນຂອງຕົນເອງ. ເພື່ອໃຫ້ລາວໄດ້ນຳໃຊ້ຖານຂໍ້ມູນຢ່າງມີປະສິດທິພາບກໍຄືການຄຸ້ມຄອງຢ່າງຖືກຕ້ອງໃນຫລາຍປີຕໍ່ໜ້ານັ້ນ ຈຶ່ງໄດ້ພິຈາລະນາດັ່ງນີ້ :

ບັນດາຫົວຂໍ້ ແລະ ຂະໜາດຂອງຂໍ້ມູນຄວນຕອບສະໜອງຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງ ບັນດາອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຫລື ການວາງແຜນການຕົວຈິງການເຂົ້າຫາ ແລະການນຳໃຊ້ຖານຂໍ້ມູນຄວນງ່າຍດາຍ, ດ້ວຍໂຄງສ້າງທີ່ງ່າຍ ແລະແຈ້ງ, ການແກ້ໄຂ ແລະການຊອກຫາຂໍ້ມູນແບບງ່າຍດາຍ, ການເຂົ້າຫາໂດຍຜ່ານຄອມພິວເຕີໂດຍກົງກຳລັງກະກຽມຖານຂໍ້ມູນນີ້ໂດຍນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນຂອງການສຳຫລວດການຈະລາຈອນ

### (2) ປະເພດຂໍ້ມູນດ້ວຍຮູບທີ່ສື່ສານກັນໄດ້

ຂໍ້ມູນສ່ວນໃຫຍ່ສາມາດແຕ້ມໃສ່ແຜນທີ່ໃນແບບພື້ນທີ່, ເສັ້ນ ຫລື ຈຸດ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຂໍ້ມູນຖືກຈັດປະເພດຕາມຮູບຮ່າງຂອງຮູບ. ຈາກຄວາມເຫັນນີ້, ຂໍ້ມູນໄດ້ຖືກຈັດຕາມ 5 ປະເພດດັ່ງນີ້:

- ກ) ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບພື້ນທີ່
- ຂ) ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບເສັ້ນ
- ງ) ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຈຸດ
- ຈ) ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຈຸດຕົ້ນທາງຈຸດປາຍທາງ
- ສ) ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ດ້ານອື່ນໆທີ່ບໍ່ເປັນກຣາບ

### (3) ໂປຣແກຣມຂອງ ລະບົບຖານຂໍ້ມູນ

ໄດ້ລວມລວມແຕ່ລະແຟມຂໍ້ມູນເປັນຖານຂໍ້ມູນແບບຕົວເລກ (ເອີ້ນແບບງ່າຍວ່າຖານຂໍ້ມູນ) ຫລື ເປັນຂໍ້ມູນ ແບບຊຽນ (ກຣາບພິກ) ເພື່ອນຳຂໍ້ມູນເຂົ້າຮູບແບບ ຫລື ຜົນຮັບ, ຂໍ້ແນະນຳໃຫ້ນຳໃຊ້ຜະລິດຕະພັນສຳເລັດຮູບແລ້ວຄືກວ່າພັດທະນາຂະບວນການຂອງຂໍ້ມູນໃຫມ່ (data processing). ໂປຣແກຣມທີ່ເປັນທີ່ຮູ້ຈັກດີ 2 ສະນິດຊຶ່ງສາມາດນຳມາ ໃຊ້ຄື “ dBase series” ເປັນການນຳໃຊ້ຂອງຖານຂໍ້ມູນ ແລະ Arc-view ເປັນການນຳໃຊ້ຂອງການຊຽນ. ສຳລັບການວາງແຜນການດ້ານການຂົນສົ່ງ,

ຄິດຈະນຳໃຊ້ໂປຣແກຣມ JICA-STRADA. ຈະໄດ້ອອກແບບ ທຸກແຜນຂອງ ຂໍ້ມູນໃຫ້ເຂົ້າກັບການນຳ  
ໃຊ້ໂປຣແກຣມດັ່ງກ່າວ.