

ບົດທ 6

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນ

## ບົດທີ 6 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

### 6.1 ະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະປະຈຸບັນ

#### 6.1.1 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະເທດ

ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນ ສປປ ລາວ ປະກອບດ້ວຍບັນດາຮູບແບບອົງໃສ່ເສັ້ນທາງລວມມີລົດເມ ແລະລົດຜັງ ແລະບັນດາຮູບແບບການຂົນສົ່ງຢ່ອຍອື່ນໆ, ທາງອາກາດພາຍໃນປະເທດ ແລະເຮືອ ແລະເຮືອຂ້າມຟາກ. ລົດເມ ແລະລົດຜັງມີບົດບາດສຳຄັນໃນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທັງຢູ່ຊົນນະບົດ ແລະຕົວເມືອງ. ສາຍການບິນພາຍໃນແມ່ນຈຳກັດເພື່ອນຳໃຊ້ສຳລັບສາທາລະນະ ຍ້ອນລາຄາແພງ. ຢູ່ ສປປ ລາວ ບໍ່ມີທາງລົດໄຟ ແຕ່ແຜນການຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟຂອງທາງລົດໄຟຂອງໄທ ຈາກຫນອງຄາຍ ຜ່ານ ຂົວມິດຕະພາບ 1 ກຳລັງດຳເນີນການຢູ່. (ເບິ່ງບົດທີ 3: ໂຄງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ). ເຮືອ ແລະເຮືອຂ້າມຟາກ, ສ່ວນຫລາຍ, ໃຊ້ຢູ່ເຂດ ແມ່ນ້ຳຂອງຕອນເໜືອເພື່ອຕິດຕໍ່ ສປປ ລາວ, ຈີນ, ມຽນມາ ແລະໄທ. ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາ, ບໍ່ມີການບໍລິການຂອງເຮືອເນື່ອງຈາກວ່າໃນລະດູແລ້ງລະດັບນ້ຳຂອງແມ່ນ້ຳ ຂອງຕໍ່າຍົກເວັ້ນເຮືອຂ້າມຟາກຊຶ່ງແລ່ນສຳລັບຫນອງຄາຍ, ປະເທດໄທ. ຕາຕະລາງ 6.1-1 ກຳນົດຊະນິດຂອງ ຖ້ຽວ ແລະ ບັນດາຮູບແບບຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

ຕາຕະລາງ 6.1-1 ຖ້ຽວ ແລະ ຮູບແບບຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

ສະນິດຖ້ຽວ		ປາຍທາງ	ຮູບແບບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ				
			ອາກາດ	ລົດໄຟ	ລົດເມ	ຂົນສົ່ງຢ່ອຍ	ເຮືອ
ພາກ	ລະຫວ່າງປະເທດ	ໄທ/ຈີນ/ຫວຽດນາມ	0	ກໍ່ສ້າງ (ໄທ)	ລັດ/ເອກະຊົນ		ເຮືອຂ້າມຟາກ (ປະເທດໄທ)
	ລະຫວ່າງແຂວງ	ເໜືອ/ໃຕ້	0		ລັດ/ເອກະຊົນ		
	ລະຫວ່າງຕົວເມືອງ	ໃຈກາງ			ລັດ/ເອກະຊົນ	ສອງແຖວ	
ຕົວເມືອງ	ຊານເມືອງ	ບັນດາເມືອງ			ລັດ (ໃຫຍ່)	ສອງແຖວ	
	ພາຍໃນຕົວເມືອງ	ເຂດຕົວເມືອງໃຈກາງ			ລັດ (ນ້ອຍ)	ຕຸກຕຸກ	
	ທ້ອງຖິ່ນ	ບັນດາບ້ານ				ຕຸກຕຸກ	
ຊົນນະບົດ	ລະຫວ່າງຕົວເມືອງ	ເມືອງ				ສອງແຖວ	
	ທ້ອງຖິ່ນ	ບ້ານ				ຕຸກຕຸກ	

ຫມາຍເຫດ 0: ທາງລົດໄຟລະຫວ່າງປະເທດກຳລັງກໍ່ສ້າງ 3.5 ກມ ຈາກປະເທດໄທ

### 6.1.2 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງ

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງປະກອບດ້ວຍ ທາງອາກາດ, ທາງລົດໄຟ, ທາງລົດເມ, ການ ຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະເຮືອຂ້າມຟາກ. ສຳລັບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ, ມີສະໜາມບິນສາກົນຢູ່ ພາຍໃນພື້ນ ທີ່ຂອງຕົວເມືອງ. ທາງລົດໄຟໃໝ່ກຳລັງໄດ້ຮັບການຂະຫຍາຍຈາກໂທຫານະຄອນ ຫລວງໂດຍຜ່ານຂົວ ມິດຕະພາບ. ຊ່ວງທຳອິດຂອງການກໍ່ສ້າງມີຄວາມຍາວ 3.5 ກມ ເປັນລາງດ່ຽວ ແລະ ມີສະຖານີຢູ່ທ່າ ນາແລ້ງ. ລບລ ມີຄວາມຕັ້ງໃຈຈະຕໍ່ທາງລົດໄຟໄປທາງເໜືອຫາທວງດນາມ, ໄປທາງໃຕ້ຫາພາກໃຕ້ ຂອງລາວ.

ທາງລົດໄຟດັ່ງກ່າວຈະເປັນເຄິ່ງວົງມົນອ້ອມນະຄອນຫລວງມີເສັ້ນຜ່າໃຈກາງ 15 ກມ. ສຳລັບ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງ ຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງໃນປະຈຸບັນ, ໄດ້ນຳໃຊ້ລົດເມຂົນສົ່ງມວນຊົນ ແລະການຂົນສົ່ງຍ່ອຍອື່ນໆ. ລົດເມຂົນສົ່ງມວນຊົນມີຫລາຍຊະນິດຊຶ່ງຖືກຈັດເປັນປະເພດພາຍໃນຕົວ ເມືອງ, ລະຫວ່າງຕົວເມືອງ ແລະການຂົນສົ່ງສາກົນ. ສຳລັບ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະພາຍໃນຕົວເມືອງ, ບໍລິສັດລົດເມຂອງລັດມີບົດບາດສຳຄັນແຕ່ເມື່ອບໍ່ດົນມານີ້, ບໍລິສັດລົດເມເອກະຊົນເລີ່ມການດຳເນີນ ການໃນບາງສາຍທາງ. ວັກ 6.2 ຈະອະທິບາຍລາຍ ລະອຽດກ່ຽວກັບການດຳເນີນການຂອງ ລົດເມ. ໃນເວລາດຽວກັນ, ການຂົນສົ່ງຍ່ອຍຊ່ວຍການບໍລິການຂອງລົດເມສຳລັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເຊື່ອມ ຕໍ່ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍລົດຕຸກຕຸກ ແລະລົດສອງແຖວ. ລົດຕຸກຕຸກແມ່ນອະນຸຍາດໃຫ້ດຳເນີນການພາຍໃນ ຕົວເມືອງ, ນຳໃຊ້ລົດສອງແຖວສຳລັບການຂົນສົ່ງຊົນນະບົດຂອງຜົນຜະລິດດ້ານກະສິກຳ ແລະບັນດາຜູ້ ໂດຍສານລະຫວ່າງໃຈກາງຂອງຕົວເມືອງ ແລະບັນດາບ້ານຢູ່ຊານເມືອງ. ຢູ່ຕົວເມືອງ, ໄດ້ນຳໃຊ້ລົດ ແທັກຊີ ແລະລົດຕູ້ນ້ອຍຈຳນວນນຶ່ງໂດຍນັກທຸລະກິດ, ຊາວຕ່າງປະເທດ ແລະບັນດານັກທ່ອງທ່ຽວ ສຳ ລັບການຂົນສົ່ງໄລຍະທາງສັ້ນລະຫວ່າງບັນດາໂຮງແຮມ, ສະໜາມບິນ, ສະຖານີລົດໂດຍສານ ແລະຂົວ ມິດຕະພາບ. ເຈົ້າຂອງຂອງການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ ແລະແທັກຊີທັງໝົດໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງເປັນສະມາຄົມ. ວັກ 6.3 ຈະເວົ້າລະອຽດກ່ຽວກັບ ສະມາຄົມຂອງການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ. ຢູ່ເຂດຊົນນະບົດຂອງນະຄອນຫລວງ, ລົດຈັກຮັບຈ້າງໃຫ້ການບໍລິການສຳລັບຜູ້ໂດຍສານ ແລະສິນຄ້າລະຫວ່າງສາຍທາງລົດເມ ແລະບັນດາ ບ້ານ; ມີທ່າເຮືອຂ້າມຟາກສຳລັບຜູ້ໂດຍສານຢູ່ 5 ກມ ທາງໃຕ້ຂອງຂົວມິດຕະພາບສຳລັບຂ້າມໄປ ຫນອງຄາຍປະເທດໄທ, ມີທ່ອງການຂອງພາສີ ແລະຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ກວດຄົນເຂົ້າ-ອອກ ເມືອງຢູ່ນຳ.

### 6.1.3 ຍານພາຫານະຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງ

ບັນດາຍານພາຫານະຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ໄດ້ດຳເນີນການໃນນະຄອນຫລວງໃນປະຈຸບັນໄດ້ສະ ແດງຢູ່ຕາຕະລາງ 6.1-2. ສຳລັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະມີຍານພາຫານະສອງຊະນິດ; ການຂົນ ສົ່ງມວນຊົນ ແລະ ການ ຂົນສົ່ງຍ່ອຍ. ຮູບ 6.1-1 ສະແດງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທາງບົກ ແລະ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 6-1 ສະແດງ ລາຍລະອຽດຂອງ ການຂົນສົ່ງ.

ລົດຂົນສົ່ງມວນຊົນ		ລົດຂົນສົ່ງຍ່ອຍ	
			
ລົດເມທາງໄກ	ລົດເມພາຍໃນຕົວເມືອງ	ສອງແຖວ	ຕຸກຕຸກ

ຮູບ 6.1-1 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງ

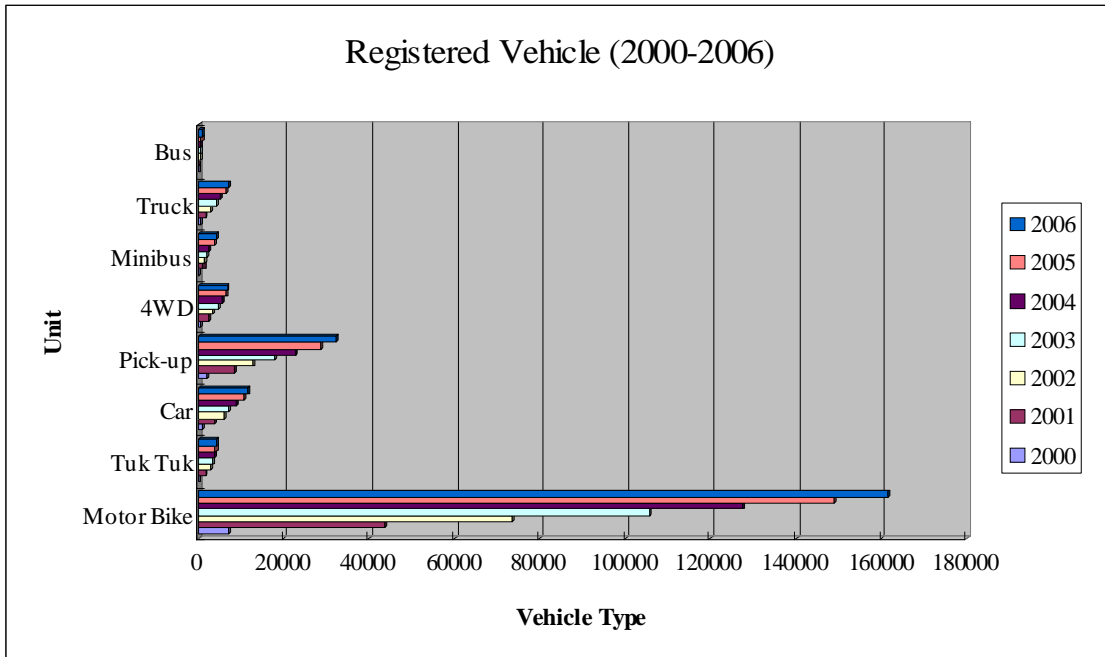
ລົດເມຂົນສົ່ງມວນຊົນແມ່ນດຳເນີນການໂດຍລັດ ແລະບັນດາບໍລິສັດໃຫຍ່ຂອງເອກະຊົນຊຶ່ງຈະໄດ້ ເວົ້າຢູ່ວັກ 6.2. ໃນເວລາດຽວກັນ, ການຂົນສົ່ງຍ່ອຍແມ່ນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ດຳເນີນການແບບບໍ່ເປັນທາງການ ແລະລັກສະນະທົ່ວໄປບໍ່ມີການຈັດຕັ້ງ, ໂດຍນຳໃຊ້ບັນດາຍານພາຫານະຊະນິດນ້ອຍທີ່ເປັນ ຂອງບັນດາບຸກຄົນ. ໃນນະຄອນຫລວງ, ການຂົນສົ່ງຍ່ອຍມີ 3 ຊະນິດ: ລົດສອງ ແຖວ, ລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຈຳໂບ (ເບິ່ງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 6.1). ບັນດາບຸກຄົນ ແລະຄອບຄົວເປັນຜູ້ດຳເນີນການຊຶ່ງປະກອບສ່ວນໃຫ້ແກ່ການສ້າງໂອກາດອັນສຳຄັນຂອງການຈ້າງງານ. ນອກນັ້ນ, ບັນດາລົດແທັກຊີ ແລະລົດຕູ້ນ້ອຍ (ລົດຕູ້ຮັບຈ້າງມີບ່ອນນັ່ງສູງສຸດ 15 ບ່ອນ) ໄດ້ໃຫ້ບໍລິການຈາກສະຖານີທາງປາຍທາງຕາມທີ່ຜູ້ໂດຍສານຕ້ອງການ. ສ່ວນແບ່ງຂອງລົດແທັກຊີມີຈຳນວນຫນ້ອຍ ແລະບໍ່ເປັນຕົ້ນຕໍໃນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ລົດຕຸກຕຸກ ແລະລົດສອງແຖວເປັນທີ່ ຮູ້ຈັກທົ່ວໄປຂອງປະຊາຊົນໃນນະຄອນຫລວງໃນດ້ານຄວາມສະດວກ ແລະລາຄາກໍສົມເຫດສົມ ຜົນ ສຳລັບ ທາງເລືອກຂອງ ຜູ້ໂດຍສານ.

ຕາຕະລາງ 6.1-2 ຍານພາຫານະຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງ

ສະນິດຍານພາຫານະ	ຖັງວ	ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ	ດຳເນີນການ	ລາຄາຕໍ່າສຸດ (ກີບ)	າຍລະອຽດ	
ຍານພາຫານະຂົນສົ່ງມວນຊົນ						
A	ລົດເມໃຫຍ່	ຖັງວທາງໄກ	ແຕ່ລະສະນິດ	ລັດ/ເອກະຊົນ	ຕາມໄລຍະທາງ	ສະນິດລົດເມທລູຫລາ & ລົດເມທຳມະດາ
B	ລົດເມກາງ	ຖັງວກາງ /ຕົວເມືອງ	45 ບ່ອນນັ່ງ	ລັດ/ເອກະຊົນ	2,000	ຊ່ວຍລ້າຈາກຍີ່ປຸ່ນ (JICA)
C	ລົດເມນ້ອຍ	ຖັງວສັ້ນ/ໄປເຮັດວຽກ	25 ບ່ອນນັ່ງ	ລັດ	2,000	ditto
ຍານພາຫານະຂົນສົ່ງຍ່ອຍ						
D	ສອງແຖວ	ຖັງວຕົວເມືອງ	ຜູ້ໂດຍສານ12ຄົນ	ເອກະຊົນ	ຕາມໄລຍະທາງ	ດັດແປງລົດກະບະ (2 ton)
E	3 ລໍ້ (ຕຸກຕຸກ)	ຖັງວຕົວເມືອງ (ທ້ອງຖິ່ນ)	ຜູ້ໂດຍສານ 8ຄົນ	ເອກະຊົນ	5,000	ສ່ວນຫລາຍເຮັດໃນໄທ
F	3 ລໍ້ (ຈຳໂບ)	ຖັງວຕົວເມືອງ (ທ້ອງຖິ່ນ)	ຜູ້ໂດຍສານ4-5ຄົນ	ເອກະຊົນ	5,000	ດັດແປງລົດຈັກ
G	ແທັກຊີ (ຕູ້ນ້ອຍ)	ຖັງວສັ້ນ/ຕົວເມືອງ	ຜູ້ໂດຍສານ4-5ຄົນ (ສູງສຸດ 15)	ເອກະຊົນ	27,000 ( ບໍ່ກຳນົດ)	“ຕູ້ນ້ອຍ” ສະຖານີຢູ່ຂົວມິດຕະພາບ
H	ລົດຈັກ	ຂົນນະບົດ	ຜູ້ໂດຍສານ 12ຄົນ	ເອກະຊົນ	NA	ແລ່ນທົດລອງ
I	ເຮືອນ້ອຍ	ປະເທດໄທ(ຫນອງຄາຍ)	ຜູ້ໂດຍສານ 20ຄົນ	ເອກະຊົນ	NA	ຢູ່ບ້ານ

6.1.4 ຈຳນວນຍານພາຫານຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງ

ຮູບ 6.1-2 ສະແດງຈຳນວນຍານພາຫານທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນແຕ່ 2000 ຫາ 2006



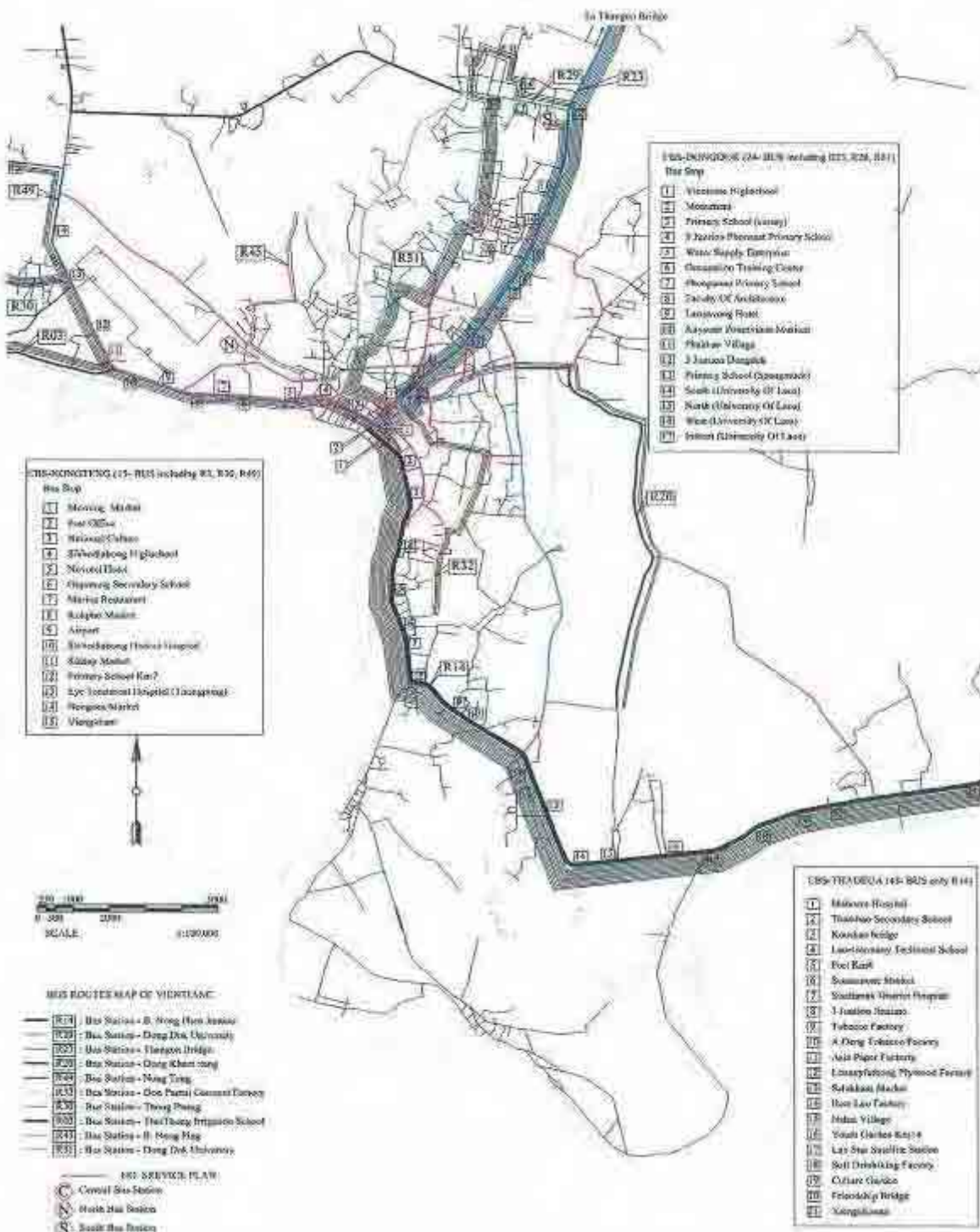
ຮູບ 6.1-2 ຈຳນວນຍານພາຫານທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນແຕ່ 2000 ຫາ 2006

ຈຳນວນຍານພາຫານທັງໝົດໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 11,292 ຄັນເປັນ 228,847 ຄັນ, ປະມານ 20 ເທື່ອ. ສຳລັບຍານພາຫານຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ຈຳນວນລົດເມ ແລະລົດເມນ້ອຍໄດ້ ເພີ່ມ ຂຶ້ນຈາກ 74 ຄັນ ເປັນ 741 ຄັນ (10 ເທື່ອ) ແລະ ຈາກ 95 ຄັນ ເປັນ 4,349 ຄັນ (46 ເທື່ອ) ຕາມລຳດັບ ແລະ ລົດຕຸກຕຸກ ຈາກ 186 ຄັນ ເປັນ 4,273 ຄັນ (23 ເທື່ອ).

6.1.5 ການຄຸ້ມຄອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງ

ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນຂຶ້ນກັບ ພະແນກ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ຂອງນະຄອນຫລວງ (ພ/ນຄຂປກ) ຊຶ່ງຄວບຄຸມຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທັງໝົດ, ບັນດາ ບໍລິສັດລົດເມຂອງລັດ ແລະຂອງເອກະຊົນ ແລະຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຢ່ອຍ ທັງໝົດໂດຍຜ່ານແຕ່ລະ ສະມາຄົມໃນດ້ານການເພີ່ມຈຳນວນຂອງຍານພາຫານ, ລາຄາ, ການກຳນົດສາຍທາງ, ທິບທວນນະໂຍ ບາຍດ້ານການຂົນສົ່ງດ້ວຍການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກເອກະຊົນ ແລະອື່ນໆ. ນັບແຕ່ ກະຊວງຄົມມະນາ ຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະກໍ່ສ້າງ (ຄຂປກ) ຫ້າມນຳເຂົ້າລົດຕຸກຕຸກຈາກປະເທດໄທຍ້ອນການ ເກີດອຸປະຕິເຫດຫລາຍ, ສຽງດັງຂອງຈັກ ແລະການອອກແບບບໍ່ເຂົ້າກັບການສົ່ງເສີມການ ປະດັບປະດາ ຂອງຕົວເມືອງ, ຈຳນວນລົດຕຸກຕຸກທີ່ໄດ້ດຳເນີນການໄດ້ຫລຸດລົງ. ການຈັດຕັ້ງ ແລະບັນດາບັນຫາຂອງ ພ/ນຄຂປກຈະໄດ້ເວົ້າໃນບົດຕ່າງຫາກ.

## 6.2 ການບໍ່ການຂອງ ດເມຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງ



ສາຍທາງລົດເມ ແລະ ບ່ອນຈອດລົດເມທີ່ສຳຄັນໃນນະຄອນຫລວງ.

(ສະຖານີກາງຂອງ ລົດເມ)

ຮູບ 6.2-1 ສາຍທາງລົດເມ ແລະ ບ່ອນຈອດລົດເມທີ່ສຳຄັນໃນນະຄອນຫລວງ

**6.2.1 ການດຳເນີນການຂອງ ລົດເມຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນ.**

ໃນນະຄອນຫລວງ, ລົດເມມີບົດບາດສຳຄັນສຳລັບການບໍລິການການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ການດຳເນີນການຂອງລົດເມໄດ້ດຳເນີນໄປຢ່າງເປັນລະບົບປະກອບດ້ວຍຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ, ບັນດາສາຍທາງ ແລະບັນດາບ່ອນຢຸດລົດ, ບັນດາສະຖານີ ແລະການຄຸ້ມຄອງ. ຜູ້ດຳເນີນການມີສອງປະເພດລັດ ແລະ ເອກະຊົນ; ບໍລິສັດລົດເມລັດນະຄອນຫລວງ (VSBC) ແລະບໍລິສັດລົດເມທົ່ວປາກຊີ. ບໍລິສັດຂອງເອກະຊົນຫາກໍໄດ້ດຳເນີນການບໍລິການໃໝ່ນັບແຕ່ເດືອນຕຸລາ 2007.

**6.2.2 ບັນດາສາຍທາງບໍລິການຂອງ ລົດເມໃນນະຄອນຫລວງ**

ໂຄງສ້າງຂອງ ສາຍທາງລົດເມພ້ອມດ້ວຍບັນດາຖັງຂອງ VSBC ສະແດງຢູ່ຮູບ 6.2-1. ຢູ່ນະຄອນຫລວງ ມີສາຍ ທາງລົດເມ 3 ສາຍຫລັກ; CBS ຫາມະຫາວິທະຍາໄລຂອງ ລາວ(ເຫນືອ)ຕາມທາງຫລວງແຫ່ງ ຊາດເລກທີ 13 ໃຕ້, CBS ຫາ ຂົວມິດຕະພາບ(ຕາເວັນອອກ) ແລະ CBS ຫາສະໜາມບິນສາກົນ (ຕາເວັນຕົກ). ຕາຕະລາງເວລາສະແດງຢູ່ ຕາຕະລາງ 6.2-1. ການສຳຫລວດຂັ້ນຕົ້ນກ່ຽວກັບການບໍລິ ການໃນສາຍທາງໄດ້ສະແດງຢູ່ຜັກ 6.4. ຕາຕະລາງທັງໝົດສຳລັບສາຍທາງລົດເມທີ່CBS ໄດ້ສະແດງ ຢູ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 6.2

ຕາຕະລາງ 6.2-1 ສາຍທາງຂອງ ລົດເມຕົວເມືອງ ແລະ ຕາຕະລາງເວລາທີ່ສະຖານີກາງຂອງ ລົດເມ(VSBC)

ປາຍທາງ	ຈຳນວນ ລົດເມ	ເວລາສຳລັບເສັ້ນທາງ								ລາຄາ (ກີບ)	ສະນິ ດລົດ
		01	02	03	04	05	06	07	08		
ເສັ້ນທາງ 29 ດົງໂດກ (ມະຫາວິທະຍາໄລ)	1	6:30	8:00	9:30	11:00	12:30	14:00	15:30	17:00	2,000	45 ຕັ້ງ
	2	7:00	8:30*	10:00	11:30	13:00	14:30	16:00	17:30		
	3	7:30	9:00	10:30	12:00	13:30	15:00	16:30	18:00		
ເສັ້ນທາງ 49 ຫນອງແຕ່ງ	1	6:15	8:15	10:15	12:30	15:30	-			3,000	28 ຕັ້ງ
	2	6:50	8:50	10:50	13:30*	16:30					
	3	7:25	9:30	11:30	14:30	17:30					
ເສັ້ນທາງ 14 ທ່າເຕືອ (ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ)	1	5:35	8:05	10:35	13:05	16:05				4,000	25 ຕັ້ງ
	2	5:50	8:20	10:50	13:20	16:25					
	3	6:05	8:35*	11:05	13:35	16:45					
	4	6:20	8:50	11:20	13:50	17:05					
	5	6:35	9:05	11:35	14:05	17:30					
	6	6:50	9:20	11:50	14:25						
	7	7:05	9:35	12:05	14:45						
	8	7:20	9:50	12:20	15:05						
	9	7:35	10:05	12:35	15:25						
	10	7:50	10:20	12:50	14:45						

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ບໍລິສັດລົດເມນະຄອນຫລວງ ໂທ 021-216507

\*ລົດທີ່ມີການສຳຫລວດສຳລັບການແລ່ນລົດ

ໃນນະຄອນຫລວງ, ມີສະຖານີລົດໂດຍສານ 3 ແຫ່ງ, ສະຖານີກາງຂອງລົດໂດຍສານ (CBS), ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍເໜືອ (NBS) ແລະສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້ (SBS), ບັນດາສະຖານີດັ່ງກ່າວ, CBS ເປັນສະຖານີດຽວສໍາລັບການບໍລິການລົດໂດຍສານໃນຕົວເມືອງທີ່ເປັນຂອງ VSBC. ມັນເປັນປະຕູເຂົ້າອອກຂອງການບໍລິການລົດໂດຍສານລະຫວ່າງປະເທດສໍາລັບປະເທດໄທອີກດ້ວຍ. NBS ແລະ SBS ໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງ ແລະດໍາເນີນການໂດຍບໍລິສັດເອກະຊົນ ແລະ ບໍ່ໄດ້ນໍາໃຊ້ສໍາລັບການຂົນສົ່ງ ຂອງຕົວເມືອງ ແລະໄດ້ຖືກນໍາໃຊ້ສໍາລັບການບໍລິການການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງເມືອງ ແລະລະຫວ່າງປະເທດ. ການບໍລິການລົດໂດຍສານຂອງຕົວເມືອງແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງ ພ/ນ ຄຂປກ ປະຈໍານະຄອນຫລວງດັ່ງທີ່ໄດ້ອະທິບາຍຢູ່ວັກ 6.1.5. ໄດ້ກໍານົດ ແລະຕິດຕັ້ງບ່ອນຢຸດລົດເມຢູ່ເສັ້ນທາງສາຍຫລັກ; ບ່ອນຈຸດລົດຈໍານວນໜ້ອຍທີ່ມີທີ່ກໍາບັງ ແລະມີມ້ານັ່ງ, ແຕ່ສ່ວນຫລາຍມີແຕ່ປ້າຍຈຸດລົດ. ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ລົດເມຈຸດໃຫ້ຂຶ້ນລົງເພີ່ມຕາມຄວາມຕ້ອງການ.

### 6.2.3 ບໍລິສັດລົດເມລັດນະຄອນຫລວງ.

#### (1) ປະຫວັດຄວາມເປັນມາຂອງ ບໍລິສັດ

ບໍລິສັດລົດເມລັດນະຄອນຫລວງ (VSBC) ແມ່ນວິສາຫະກິດຂອງ ລັດ 100% ຊຶ່ງມີບັນດາບົດບາດ ແລະຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການໃຫ້ການບໍລິການສັງຄົມໃນດ້ານການຂົນສົ່ງຂອງຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງ ແລະໃນບາງແຂວງ. VSBC ເປັນວິສາຫະກິດເອກະລາດແຕ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ການດູແລຂອງ ພ/ນ ຄຂປກ ຂອງນະຄອນຫລວງ ແລະ ເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງ.

ໃນປີ 1991, ບໍລິສັດຂົນສົ່ງໂດຍສານໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງໃຫ້ເປັນວິສາຫະກິດຂອງລັດຢ່າງຖືກຕ້ອງຕາມກົດຫມາຍຢູ່ພາຍໃຕ້ພະແນກເສດຖະກິດ ແລະແຜນການ (ຊື່ເກົ່າ) ຂອງນະຄອນຫລວງ ແລະ ພ/ນ ຄຂປກ ຕາມດໍາລັດຂອງຫ້ອງວ່າການສໍານັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີສະບັບເລກທີ 91/ທສນຍ ລົງວັນທີ 5 ທັນວາ 1991. ເມື່ອວັນ ທີ 7 ສິງຫາ 2002, ສະພາບໍລິຫານຂອງ ບໍລິສັດໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຕາມດໍາລັດ ຂອງ ເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງ ສະບັບເລກທີ 1457/ນວ. ເມື່ອວັນທີ 29 ສິງຫາ 2002. ໄດ້ຈັດກອງປະຊຸມສະພາບໍລິຫານຂຶ້ນ ແລະບໍລິສັດໄດ້ປ່ຽນຊື່ຈາກບໍລິສັດຂົນສົ່ງໂດຍສານມາເປັນບໍລິສັດລົດເມລັດນະຄອນຫລວງ (VSBC). VSBC ຈ່າຍຄ່າເຊົ່າຂັບສົມບັດຄົງທີ່ໃຫ້ແກ່ລັດຖະບານ ແລະຮັກສາຄ່າການດໍາເນີນການໄວ້ສໍາລັບການຂະຫຍາຍກິດຈະການ ໃນອານາຄົດ.

#### (2) ຈໍານວນລົດເມ.

ໃນປີ 1989/90, VSBC ໄດ້ຮັບການບໍລິຈາກງວດທໍາອິດຈາກລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນ (ລບຍ) ພາຍໃຕ້ໂຄງການສໍາລັບການປັບປຸງການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງ, ມູນຄ່າທັງໝົດ 1,070,000,000



ເຢັນ(ເທົ່າກັບ 10 ລ້ານໂດລາ), ປະກອບມີລົດເມ 50 ຄັນ(ລົດເມໃຫຍ່ 32 ຄັນ ແລະ ລົດເມກາງ 18 ຄັນ) ແລະ ການກໍ່ສ້າງ ສະຖານີກາງຂອງ ລົດເມ ແລະ ອູ່ສ້ອມແປງ.

ໂດຍເຫັນຄວາມສໍາຄັນຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການພິຈາລະນາການປ່ຽນລົດໃຫມ່, ໃນປີ 199/2000, VSBC ກໍ່ໄດ້ຮັບການບໍລິຈາກງວດທິສອງຈາກ ລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນຕື່ມອີກສໍາລັບລົດເມ 56 ຄັນ ແລະ ເຄື່ອງອາໄຫລ່ ດ້ວຍການຊ່ວຍເຫລືອລ້າຍຢູ່ໃນໂຄງການ, ມູນຄ່າທັງໝົດ 269,749,478 ເຢັນ (ເທົ່າກັບ 2.5 ລ້ານໂດລາ) ສໍາລັບລົດເມໃຫຍ່ 26 ຄັນ(ສະນິດ 45 ບ່ອນນັ່ງ: Hino) ແລະ ລົດເມກາງ 30 ຄັນ(ສະນິດ 25 ບ່ອນນັ່ງ: Nissan). ນອກນັ້ນ, VSBE ໄດ້ຈ່າຍເງິນຈໍານວນ 2,606,800,902 ກີບ ຈາກການສະສົມເພື່ອຊື້ລົດເມເພີ່ມອີກ 28 ຄັນ. ໂດຍທົ່ວໄປ, ລົດເມໃຫຍ່ແລ່ນຢູ່ຊານເມືອງ ແລະ ລົດເມນ້ອຍແລ່ນຢູ່ໃນເມືອງ. ຕາ ຕະລາງ6.2-2 ສະແດງຈໍານວນລົດເມຂອງ VSBC ທີ່ມີໃນປະຈຸບັນ.

ຕາຕະລາງ6.2-2 ຈໍານວນລົດເມຂອງ VSBC ທີ່ມີໃນປະຈຸບັນ.

ລ/ດ	ຍີ່ຫໍ້	ຕັ້ງນັ່ງ	ຈໍານວນ	ປີ	ທຶນ	ຫມາຍເຫດ
1	HINO	55	23	1988	ຊ່ວຍເຫລືອລ້າຍ	ລບລ
2	MITSUBISHI	28	18	1988	ຊ່ວຍເຫລືອລ້າຍ	ລບລ
3	HYUNDAI	45	26	2000	ຊ່ວຍເຫລືອລ້າຍ	ລບລ
4	NISSAN	25	30	2000	ຊ່ວຍເຫລືອລ້າຍ	ລບລ
5	HYUNDAI	45	5	1995-2005	ຂີ້	ບລສ
6	MITSUBISHI	28	11	1995-2005	ຂີ້	ບລສ
7	MITSUBISHI	45	1	1995-2005	ຂີ້	ບລສ
8	MITSUBISHI	12	2	1995-2005	ຂີ້	ບລສ
9	TOYOTA	30	2	1995-2005	ຂີ້	ບລສ
	<b>ລວມ</b>		<b>118</b>			

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ບໍລິສັດລົດເມລັດນະຄອນຫລວງ

### (3) ການຈັດຕັ້ງຂອງ VSBE

VSBC ມີ ພະນັກງານທັງໝົດ 304 ຄົນ, ຍິງ 16 ຄົນ ( ມິຖຸນາ 2006), ພະນັກງານສັນຍາຈ້າງ 20 ຄົນ. ມີຄະ ນະອໍານວຍການ 3 ຄົນ ແລະ ສີ່ (4) ຂະແໜງການ : ບັນຊີ, ບໍລິຫານ-ບຸກຄະລາກອນ, ວາງແຜນ ແລະ ການ ຂົນສົ່ງ, ເຕັກນິກ ແລະ ສ້ອມແປງ.

### (4) ລາຄາ ແລະ ຖ້ຽວແລ່ນລົດ

ບັນດາລາຄາ ແລະ ຖ້ຽວແລ່ນລົດຂອງ VSBC ມີໃນຕາຕະລາງ 6.2-3

ຕາຕະລາງ 6.2-3 ການບໍລິການຂອງ ລົດເມຕົວເມືອງຂອງ VSBC ຢູ່ສະຖານີກາງ

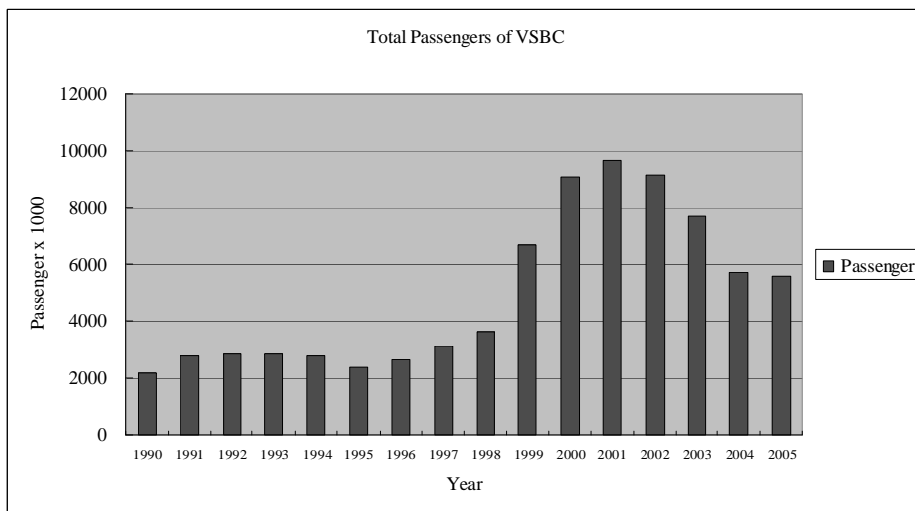
ສາຍທາງ	ຈຸດປາຍທາງ	ຈຳນວນລົດ	ຈ/ນຖ້ຽວ	ລາຄາ(ກີບ)	ສະນິດລົດ
49	ຫນອງແຕ່ງ	3	14	3,000	28 ບ່ອນນັ່ງ
14	ທ່າເດືອ	10	45	4,000	25 ບ່ອນນັ່ງ
29	ດົງໂດກ	3	24	2,000	45 ບ່ອນນັ່ງ
33	ຫນອງທາ	3	18	2,000	ບໍ່ໄດ້ແລ່ນ
31	ໂພນຕ້ອງ	6	38	2,000	28 ບ່ອນນັ່ງ
40	ຫນອງໄຮ	1	6	3,000	ບໍ່ໄດ້ແລ່ນ
23	ທ່າງ່ອນ	6	30	4,000	25 ບ່ອນນັ່ງ
20	ດົງຄຳຊ້າງ	2	12	3,000	28 ບ່ອນນັ່ງ
49	ຫນອງແຕ່ງ	3	15	3,000	28 ບ່ອນນັ່ງ
48	ສີເກີດ	2	12	3,000	ບໍ່ໄດ້ແລ່ນ
32	ດອນປ່າໃຫມ່	3	28	2,000	28 ບ່ອນນັ່ງ
30	ທົ່ງປິ່ງ	4	23	3,000	28 ບ່ອນນັ່ງ
03	ຕາດທອງ	4	23	3,000	28 ບ່ອນນັ່ງ
45	ຫນອງປິ່ງ	1	8	2,000	28 ບ່ອນນັ່ງ

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຫ້ອງການວາງແຜນ CBS ຂອງ VSBC

ຫມາຍເຫດ: ຄາດຄະເນຂີດຄວາມສາມາດໃນການບໍລິການຜູ້ໂດຍສານໄດ້ 36,210ຄົນ  
(ຈ/ນລົດxຈ/ນຖ້ຽວxຈ/ນບ່ອນນັ່ງ)

(5) ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ.

ຮູບ 6.2-2 ສະແດງຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານແຕ່ລະປີ ແຕ່ 1990 ຫາ 2005



ຮູບ 6.2-2 ຜູ້ໂດຍສານຂອງ ບໍລິສັດລົດເມລັດນະຄອນຫລວງ

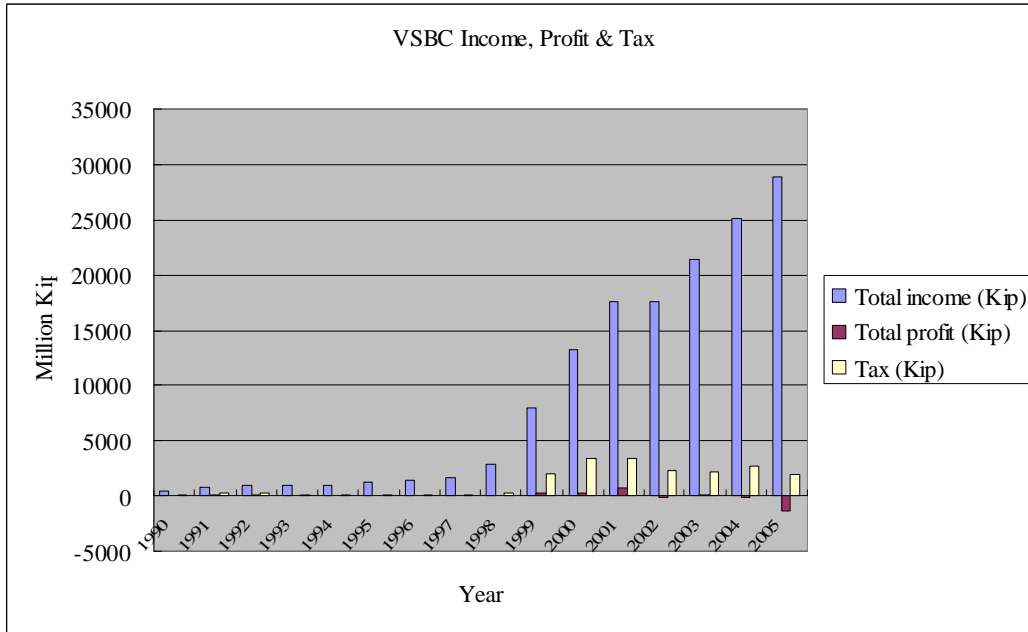
(6) ຖານະການເງິນ

ຕາຕະລາງ 6.2-4 ສະແດງຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ບັນຊີການເງິນຂອງ VSBC ແຕ່ 1990 ຫາ 2005. ແຕ່ 1990 ຫາ 2001, ດັ່ງໄດ້ສະແດງຢ່າງຈະແຈ້ງຢູ່ຮູບ 6.2-3, VSBC ມີສາມາດໃຫ້ການບໍລິການ ແລະ ມີຜົນກຳ ໄລຈົນເຖິງ 2001, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນ 2002, VSBC ເລີ່ມຂາດທຶນຈຳນວນ 114,423,593 ກີບ. ໃນ 2002, VSBC ໄດ້ຍ້າຍລົດໂດຍສານລະຫວ່າງແຂວງທັງຫມົດໄປຍັງສະຖານີລົດໂດຍສານ ສາຍເໜືອຕາມດຳລັດຂອງເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງສະບັບເລກທີ 2173/ນວ ລົງວັນທີ 24 ທັນວາ 2002 ແລະ ແຈ້ງການຂອງຫົວໜ້າພະແນກ ຄຂປກຂອງນະຄອນຫລວງສະບັບເລກທີ 2624/ຄຂປກ ລົງວັນທີ 27 ທັນວາ 2002.

ຕາຕະລາງ 6.2-4 ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ບັນຊີການເງິນ

ປີ	ຜູ້ໂດຍສານ	ລາຍຮັບທັງຫມົດ(ກີບ)	ກຳໄລທັງຫມົດ(ກີບ)	ອາກອນ(ກີບ)
1990	2,182,640	440,498,685	7,178,065	132,816,708
1991	2,745,751	784,478,785	138,328,641	268,389,343
1992	2,836,855	900,541,403	94,235,203	272,923,769
1993	2,853,741	915,204,343	35,522,325	161,912,719
1994	2,745,457	1,004,909,546	20,676,790	133,746,925
1995	2,402,459	1,191,669,006	30,958,601	164,395,717
1996	2,658,269	1,409,121,041	42,412,046	189,218,551
1997	3,103,175	1,659,931,240	5,520,947	183,693,847
1998	3,611,895	2,869,439,475	40,016,131	222,834,569
1999	6,676,783	8,082,727,558	348,738,658	2,039,706,248
2000	9,073,961	13,303,455,877	332,358,971	3,427,564,043
2001	9,647,054	17,589,986,263	716,744,254	3,398,714,222
2002	9,146,850	17,668,806,279	-144,213,593	2,311,535,505
2003	7,716,152	21,469,777,231	188,760,640	2,244,719,030
2004	5,706,703	25,166,615,279	-120,595,515	2,756,294,006
2005	5,560,903	28,893,079,240	-1,319,473,024	1,915,996,169
ລວມ	78,668,648	143,350,241,251	2,001,451,272	19,824,460,916

ອັນນີ້ເກີດຈາກການຫລຸດລົງຂອງ ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານຢູ່ CBS. ເພື່ອແກ້ໄຂສະພາບແວດລ້ອມທາງລົບ ຂອງທຸລະກິດ, VSBC ໄດ້ເພີ່ມຄ່າຂົນສົ່ງຂຶ້ນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ກຳໄລກຳຍັງສູນເສັຍຢູ່ຍ້ອນເງິນເຟີ້ ແລະ ການຫລຸດ ຄ່າເງິນຂອງ ອັດຕາແລກປ່ຽນ.



ຮູບ 6.2-3 ລາຍໄດ້ ແລະ ກຳໄລທັງໝົດຂອງ VSBC

6.2.4 ສະຖານີກາງຂອງ ລົດເມ

(1) ສະຖານທີ່, ຜັງລວມ ແລະ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກສະ ຖານີກາງຂອງລົດເມ (CBS)

ເປັນສະຖານີບໍລິການລົດເມຂອງ ຕົວເມືອງ ແຫ່ງດຽວໃນນະຄອນຫລວງ ແລະ ຕັ້ງຢູ່ໃຈກາງ ຂອງ ຕົວເມືອງ ແລະ ຕິດກັບຕະລາດເຂົ້າ, ຊຶ່ງເປັນຕະລາດທີ່ໃຫຍ່ ແລະ ແອອັດທີ່ສຸດໃນນະ ຄອນຫລວງ. CBS ເອີ້ນອີກຊື່ນຶ່ງວ່າ” ສະຖານີລົດເມຕະ ລາດເຂົ້າ”. ຮູບ 6.2-4 ສະແດງທິວທັດຂອງ CBS ແລະ ຮູບ 6.2-5 ທິວທັດຈາກປະຕູທາງເຂົ້າ. ຄືດັ່ງໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນວັກ 6.2-3 ຂ້າງເທິງ, CBS ໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງ ດ້ວຍການຊ່ວຍເຫລືອລ້າຂອງ ຍີ່ປຸ່ນໃນປີ 1989. ປະຈຸບັນ, CBS ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ຢ່າງເຕັມຄວາມສາມາດ ທັງດ້ານຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຈຳນວນລົດ. ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທັງໝົດຕ້ອງໄດ້ມີການປັບ ປຸງຄືນໃໝ່.



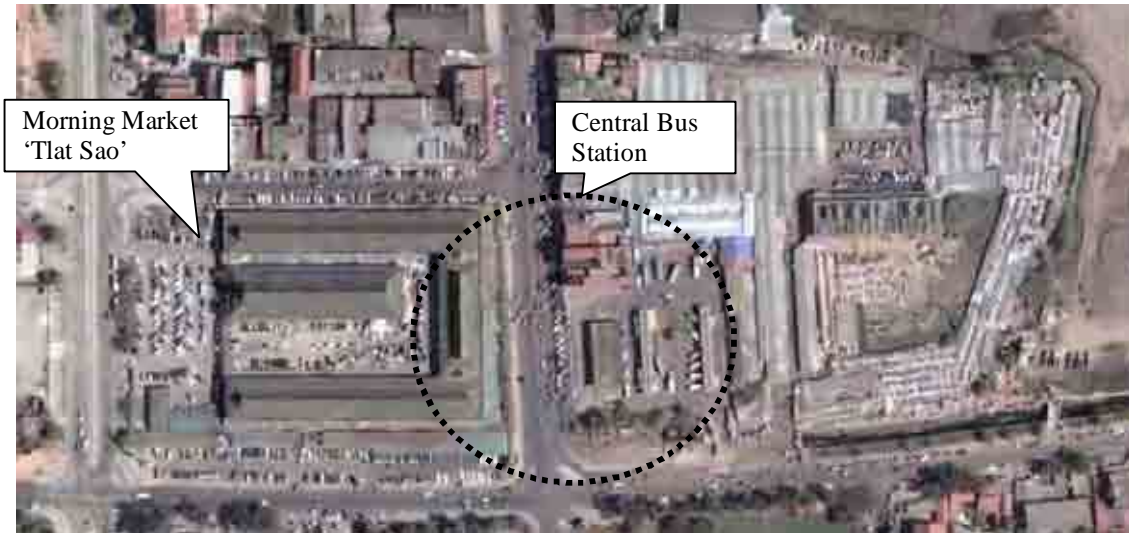
ຮູບ6.2-4 ສະຖານີກາງຂອງ ລົດໂດຍສານ



ຮູບ 6.2-5 ທິວທັດຈາກປະຕູທາງເຂົ້າ

3 ອັດຕາແລກປ່ຽນມີການປ່ຽນແປງຈາກ 218.15ກີບ/ບາດ ແລະ 9,555ກີບ/ໂດລາໃນຕົ້ນ 2002 ມາເປັນ 241.75ກີບ/ບາດ ແລະ 10,720ກີບ/ໂດລາໃນທ້າຍ 2002

ຮູບ 6.2-6 ສະແດງສະຖານທີ່ ແລະ ຮູບ 6.2-7 ສຳລັບຜັງລວມມີເນື້ອທີ່ປະມານ 10,000ມ2, ຊຶ່ງແບ່ງອອກເປັນ ພື້ນທີ່ສຳລັບຫ້ອງການ, ພື້ນທີ່ຮ້ານອາຫານ, ສະຖານທີ່ຈອດລົດທົ່ວໄປ ແລະ ສະຖານທີ່ ສຳລັບຈອດລົດເມ. ມີ 3 ຊ່ອງສຳລັບການຂຶ້ນ/ລົງຂອງ ຜູ້ໂດຍສານ. ເບິ່ງຮູບ 6.2-8 ແລະ 9.



ຮູບ 6.2-6 ສະຖານທີ່ຂອງ ສະຖານີກາງ



ຮູບ 6.2-7 ຜັງລວມຂອງ ສະຖານີກາງ



ຮູບ 6.2-8 ຊານສະລາ

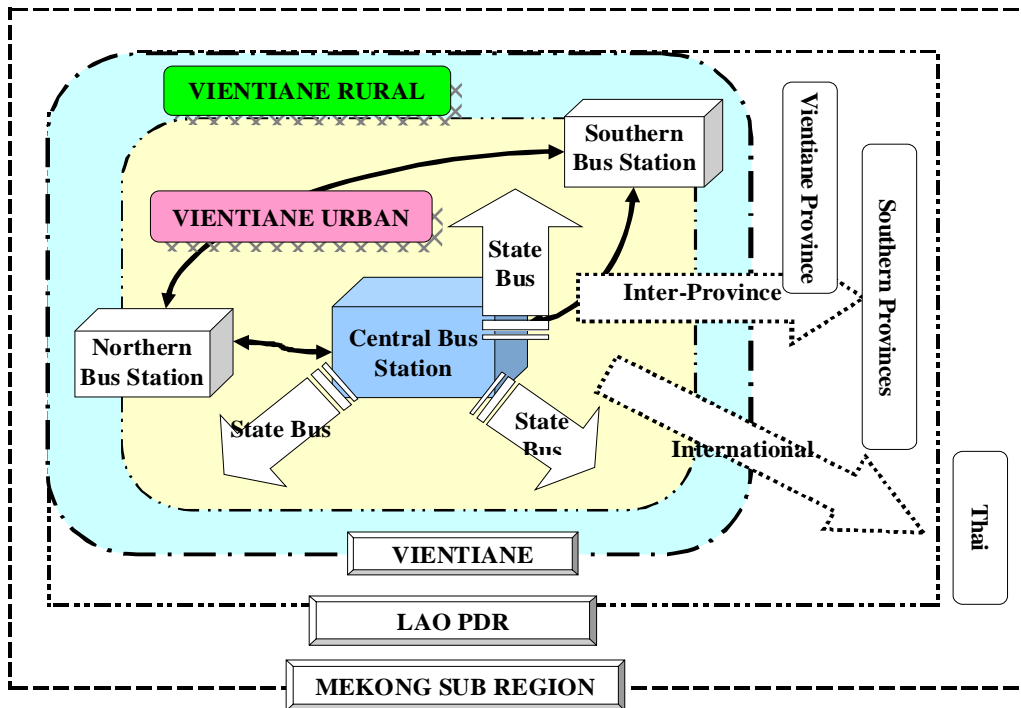


ຮູບ 6.2-9 ຮ້ານຂາຍຍ່ອຍໃນ CBS

(2) ການການດຳເນີນການຂອງ ລົດເມຢູ່ CBS

CBS ໃຫ້ການບໍລິການລົດເມ 3 ປະເພດ; ພາຍໃນເມືອງ(ຕົວເມືອງ), ລະຫວ່າງເມືອງ ແລະລະຫວ່າງປະເທດ. ການດຳເນີນການຂອງລົດພາຍໃນຕົວເມືອງແມ່ນການບໍລິການຕົ້ນຕໍຂຶ້ນກວມຕາໜ່າງ ຂອງທາງສາຍຫລັກໃນເຂດຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງ.

ການບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງໄກແມ່ນໄດ້ຈຳກັດຈາກ CBS ຫາ ບັນດາຕົວເມືອງທີ່ຢູ່ຕາມທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ໃຕ້ ໃນແຂວງວຽງຈັນ, ສ່ວນການບໍລິການລະຫວ່າງປະເທດແມ່ນລະຫວ່າງໄທຜ່ານ ຂົວມິດຕະພາບລາວ-ໄທໂດຍ VSBC ແລະ ບໍລິສັດເອກະຊົນລວມທັງຜູ້ດຳ ເນີນການຂົນສົ່ງຂອງ ໄທ. ຮູບ 6.2-10 ສະແດງການດຳເນີນການຢູ່ທີ່ CBS. ລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບການດຳ ເນີນການຢູ່ CBS ແມ່ນຢູ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 6.2.4



ຮູບ 6.2-10 ການດຳເນີນການຂອງ CBS

(3) ເຈົ້າຂອງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ CBS

ສະຖານີກາງຂອງ ລົດເມເປັນກຳມະສິດຂອງ ແລະ ດຳເນີນການ

ໂດຍບໍລິສັດລົດເມລັດນະຄອນຫລວງຜ່ານຫ້ອງການປະຕິບັດ ການຢູ່ CBS ດັ່ງສະແດງໃນຮູບ 6.2 -11. ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງ

ແລະ ບໍລິຫານການດຳເນີນການປະຈຳວັນຂອງ ລົດເມ. ຫ້ອງການ ໃຫ້ການບໍລິການແຜນທີ່ເສັ້ນທາງບໍລິການຂອງ

ລົດເມພ້ອມດ້ວຍ ຕາຕະລາງເວລາຢູ່ບ່ອນຂາຍປີ້ ແລະ ກະດານຕາຕະລາງເວລາຢູ່ ຊ່ອງຈອດລົດເມດັ່ງສະແດງຢູ່ຮູບ 6.2-12 ແລະ 13 ຕາມລຳດັບ.

ຕ້ອງໄດ້ເພີ່ມ ຫລື ປ່ຽນແຜນທີ່ເສັ້ນທາງບໍລິການສຳລັບຄວາມສະ ດວກຂອງ ຜູ້ນຳໃຊ້ລົດເມ.



ຮູບ 6.2-11 ຫ້ອງການປະຕິບັດການ



ຮູບ 6.2-12 ເສັ້ນທາງລົດເມ ແລະ ຕາຕະລາງເວລາ.



ຮູບ 6.2-13

ຊ່ອງຈອດລົດເມແລະກະດານຕາຕະລາງ

6.2.5 ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້ ແລະ ສາກົນ.

(1) ສະຖານທີ່, ຜັງລວມ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ

ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້ ແລະ ສາກົນ(SBS) ຕັ້ງຢູ່ທາງ ຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ໃຕ້ ໃກ້ກັບແຍກທາງ 13 ໃຕ້ ແລະ ທາງດົງໂດກ. SBS ໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງເມື່ອ 1994 ແລະ ໄດ້ຮັບ ການປັບປຸງໃນ 2004 ໂດຍບໍລິສັດເອກະຊົນ, ບໍລິສັດສະຖານີ ລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້ພາຍໃຕ້ສັນຍາສຳປະທານກັບລັດຖະ ບານ. ເນື້ອທີ່ປະມານ 25,000ມ2.



ຮູບ 6.2-14 ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້

ເປັນປະຕູເຂົ້າອອກສຳລັບບັນ ດາແຂວງພາກໃຕ້ ແລະ ວຽງຈັນ. ຮູບ 6.2-14 ສະແດງທາງເຂົ້າຂອງ SBS

ໃນອາຄານໃຫຍ່, ມີຫ້ອງດຳເນີນການ, ບ່ອນຂາຍປີ້, ຮ້ານຄ້າ ແລະ ຮ້ານອາຫານ ແລະ ອື່ນໆ. ອາຄານ ແລະ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທັງຫມົດແມ່ນໃຫມ່. ຢູ່ຕໍ່ໜ້າອາຄານໃຫຍ່, ມີສະຖານທີ່ສຳລັບ ຈອດລົດ ສອງແຖວ ແລະ ລົດຕຸກຕຸກ. ຮູບ 6.2-15 ແລະ 16 ສະແດງບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກສຳລັບການບໍລິ ການດັ່ງກ່າວຂ້າງເທິງ.

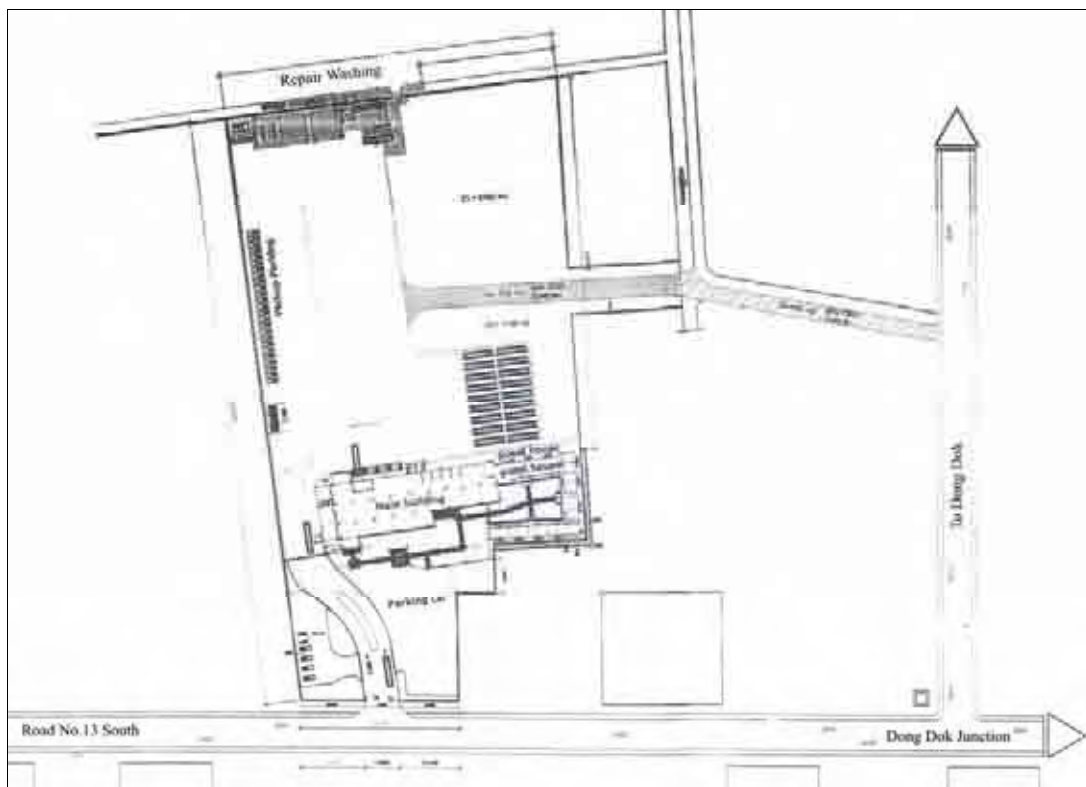


ຮູບ 6.2-15 ອາຄານໃຫຍ່



ຮູບ 6.2-16 ບ່ອນຂາຍປີ້

ຮູບ 6.2-17 ສະແດງຜັງລວມຂອງ SBS. SBS ມີອາຄານໃຫຍ່, ບ້ານພັກ, ສະຖານທີ່ຈອດລົດເມ, ລົດກະບະ(ສອງແຖວ) ແລະ ລົດຕຸກຕຸກ.



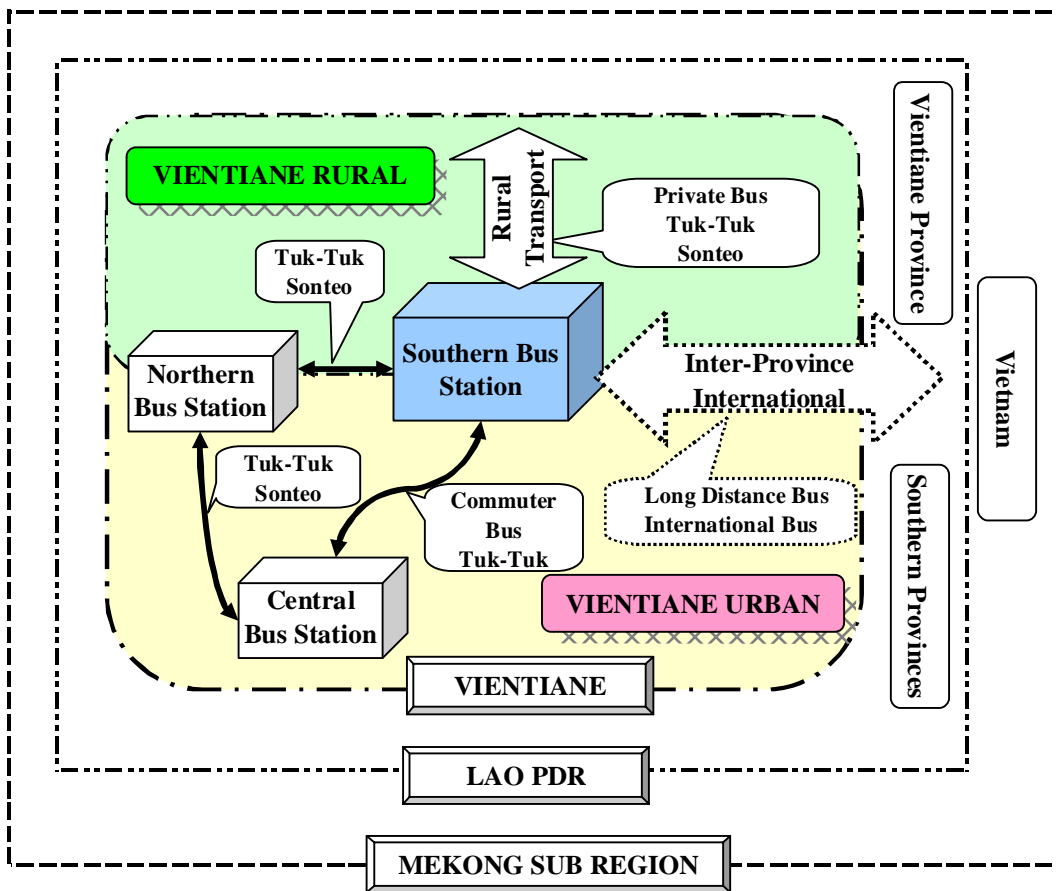
ຮູບ 6.2-17 ຜັງລວມຂອງ ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້



(2) ການດຳເນີນຂອງ ລົດໂດຍສານຢູ່ SBS

SBS ແມ່ນນຳໃຊ້ສຳລັບການບໍລິການການຂົນສົ່ງໄປຍັງບັນດາແຂວງພາກໃຕ້ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ ຕົວ ເມືອງໃຫຍ່ຂອງ ຫວຽດນາມໂດຍບັນດາບໍລິສັດຂອງ ລັດ ແລະ ຂອງ ເອກະຊົນ. ດັ່ງສະແດງຢູ່ຮູບ 6.2-18, ການບໍລິການລົດໂດຍສານມີ 3 ປະເພດ; ລົດໂດຍສານເຂດນອກ(ເຂດຊົນນະບົດໃນວຽງຈັນ), ລົດໂດຍສານ ຕ່າງແຂວງ(ສ່ວນຫລາຍບັນດາແຂວງພາກໃຕ້ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ) ແລະ ລົດໂດຍສານລະຫວ່າງປະເທດ (ຫວຽດ ນາມ). ການແບ່ງເຂດສຳລັບການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ ແລະ ຊົນນະບົດໂດຍນຳໃຊ້ SBS ສາມາດຫລຸດ ຜ່ອນຄວາມແອອັດຢູ່ສະຖານີກາງ ແລະ ບັນຫາການຈະລາຈອນບໍລິເວນຕະລາດເຊົ້າໄດ້.

ບັນດາຜູ້ໂດຍສານທີ່ຕ້ອງການເດີນທາງໄປຊົນນະບົດຂອງ ນະຄອນຫລວງ ແລະ ແຂວງວຽງຈັນຈະນຳໃຊ້ ລົດ ຕຸກຕຸກ ຫລື ສອງແຖວສຳລັບທາງໄລຍະສັ້ນ ແລະ VSBC ແລະ ລົດໂດຍສານຂອງ ບໍລິສັດເອກະຊົນສຳລັບ ທາງໄລຍະໄກ. ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບ CBS ແລະ ສະຖານີໂດຍສານສາຍເໜືອ, ເຂົາເຈົ້ານຳໃຊ້ ລົດເມຂອງ VSBC, ສອງແຖວ ຫລື ລົດຕຸກຕຸກ. ບໍ່ມີການບໍລິການເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ຂົວມິດຕະພາບ ແລະ SBS .



ຮູບ 6.2-18 ການດຳເນີນການຂອງ ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້

6.2.6 ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍເໜືອ

(1) ສະຖານທີ່, ຜັງລວມ ແລະ ສິ່ງອຳນວນຄວາມສະດວກ ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍເໜືອ(NBS), ຫລື ເອີ້ນອີກຊື່ນຶ່ງວ່າສະຖານີ ເຕ2, ຕັ້ງຢູ່ຖະໜົນອາຊຽນ, ມີເນື້ອທີ່ ປະມານ18,000 ມ2. NBS ເປັນກຳມະສິດ ແລະດຳເນີນການໂດຍບໍລິສັດເອກະຊົນ; ບໍລິສັດຈິດປະສົງ ພາຍ ໄຕ້ສັນຍາສຳປະທານກັບລັດຖະບານ. ບໍລິສັດຈິດປະສົງມີ ລົດໂດຍສານ ແລະ ອູ່ສ້ອມແປງ ລົດ. NBS ເປັນ ປະຕູເຂົ້າອອກຂອງ ບັນດາແຂວງພາກເໜືອ ແລະ ຈົນສຳລັບນະຄອນຫລວງ. ຮູບ 6.2-19 ແລະ 20 ສະແດງ ປະຕູເຂົ້າ ແລະ ສະຖານທີ່ຂອງ NBS ຕາມລຳດັບ.



ຮູບ 6.2-19 ປະຕູທາງເຂົ້າ



ຮູບ 6.2-20 ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍເໜືອ

ໃນພື້ນທີ່ຂອງ NBS ມີອາຄານສະຖານີຂອງ ລົດໂດຍສານພ້ອມດ້ວຍພື້ນທີ່ລໍຖ້າຂອງ ຜູ້ໂດຍສານ, ບັນດາ ບ່ອນຂາຍປີ້, ໂຮງແຮມ ແລະ ພື້ນທີ່ສຳລັບຈອດລົດໂດຍສານ. ຍັງມີສະຖານີສຳລັບຈອດລົດສອງແຖວ ແລະ ລົດຕຸກຕຸກອີກ. ຮູບ 6.2-21 ຫາ 22 ສະແດງ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ NBS .



ຮູບ 6.2-21 ພື້ນທີ່ຈອດລົດໂດຍສານ

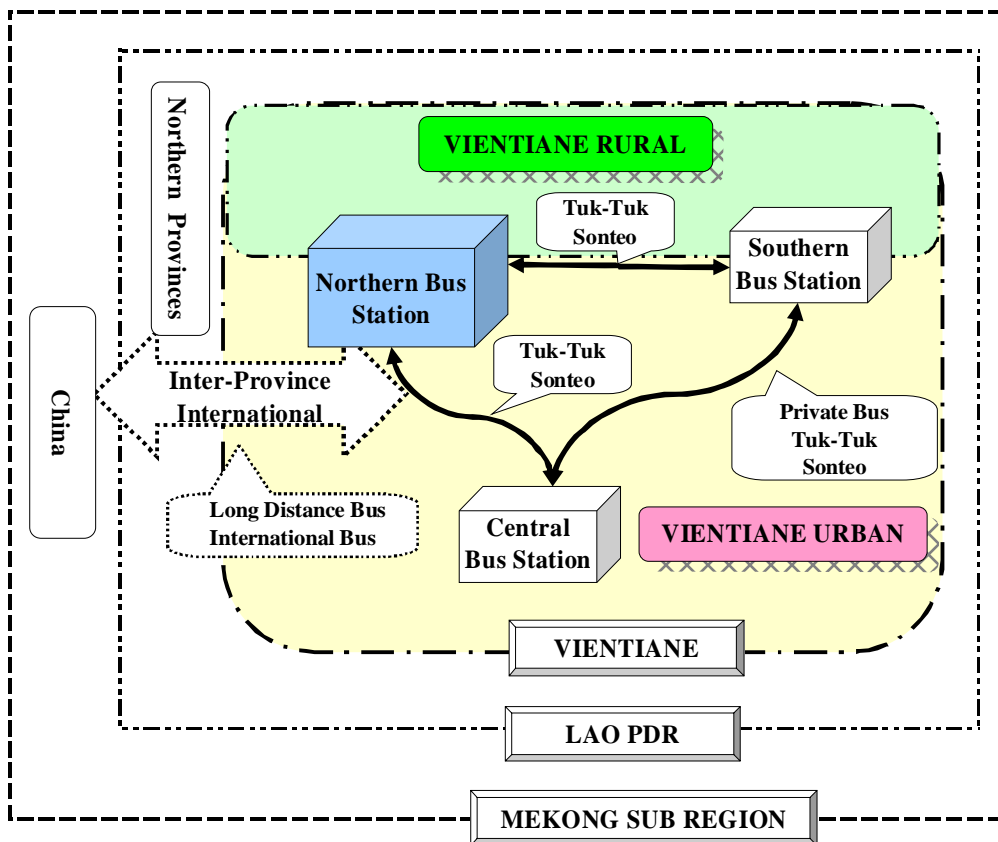


ຮູບ 6.2-22 ພື້ນທີ່ລໍຖ້າ

(2) ການດຳເນີນການຢູ່ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍເໜືອ

NBS ເປັນປະຕູເຂົ້າອອກສຳລັບການຂົນສົ່ງຂອງ ບັນດາແຂວງພາກເໜືອທານະຄອນຫລວງ ແລະ ນຳໃຊ້ ໂດຍບໍລິສັດພາຍໃນຂອງ ລັດ, ຂອງ ເອກະຊົນທັງໝົດ ແລະ ບໍລິສັດລົດໂດຍສານຂອງ ຈີນ ສຳລັບການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດຂອງ ກຸ່ມມິງໃນຈີນ. ການບໍລິການລະຫວ່າງແຂວງມີລົດປະມານ 38 ຫາ 41 ຄັນ ຕໍ່ມື້ ແລະ ການບໍລິການລະຫວ່າງປະເທດມີລົດ 2 ຄັນຕໍ່ມື້, ທຸກວັນພະຫັດ ແລະ ວັນອາທິດ.

ຮູບ 6.2-23 ສະແດງ ການດຳເນີນການຂອງ ລົດໂດຍສານຢູ່ NBS. ຜູ້ໂດຍສານທີ່ນຳໃຊ້ສະຖານີດັ່ງກ່າວປະມານ 150 ຫາ 300 ຄົນຕໍ່ມື້ໂດຍສະເລ່ຍ.



ຮູບ 6.2-23 ການດຳເນີນການຂອງ ລົດໂດຍສານຢູ່ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍເໜືອ

### 6.3 ອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ

#### 6.3.1 ສະມາຄົມການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ

ໃນນະຄອນຫລວງ ມີ 3 ສະມາຄົມການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ. ຕາຕະລາງ 6.3-1 ສະແດງຮູບແບບຂອງບັນດາສະມາຄົມການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ. ມີການແບ່ງເຂດການບໍລິການກັນລະຫວ່າງບັນດາຮູບແບບຂອງການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ. ລົດ ຕຸກຕຸກ ແລະ ຈຳໂບນຳໃຊ້ສຳລັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນພື້ນທີ່ຂອງຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ (ຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ) ສ່ວນລົດສອງແຖວນຳໃຊ້ສຳລັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຊົນນະບົດ ຂອງ ນະຄອນຫລວງ (ຊົນນະບົດຂອງ ນະຄອນຫລວງ).

ຕາຕະລາງ 6.3-1 ຮູບແບບຂອງ ສະມາຄົມການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ

ສະມາຄົມ	ຈຳນວນຈົດທະບຽນ	ເງື່ອນໄຂຂອງ ສະມາຄົມ		
		ຈຳນວນທີ່ແລ່ນ	ເງື່ອນໄຂ(ກີບ/ເດືອນ.ຫົວຫນ່ວຍ)	ປະກັນໄພ
ຕຸກຕຸກ/ຈຳໂບ	2,090	1,887	ອາກອນ:77,000 ກີບ/ເດືອນ ຄ່າສະມາຊິກ:70,000ກີບ/ປີ	177,000ກີບ/ປີ
ສອງແຖວ	262	262	ອາກອນ:220,000 ກີບ/ເດືອນ ຄ່າສະມາຊິກ:120,000ກີບ/ປີ	388,000ກີບ/ປີ
ແທັກຊີ	132	132	ອາກອນ:83,000 ກີບ/ເດືອນ ຄ່າສະມາຊິກ:180,000ກີບ/ປ	263,000ກີບ/ປີ

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ສະມາຄົມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

#### 6.3.2 ສະມາຄົມລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຈຳໂບຂອງ ນະຄອນຫລວງ

##### (1) ສະມາຊິກກະພາບ

ຕາຕະລາງ 6.3-2 ສະແດງຈຳນວນສະມາຊິກໃນ 2003 ຫາປະຈຸບັນ

ຕາຕະລາງ 6.3-2 ສະຖິຕິສະມາຊິກກະພາບຂອງ ສະມາຄົມແຕ່ 2003-2007

ປີ	ຈຳໂບ	ຕຸກຕຸກ	ລວມ
2003	1,125	1,106	2,231
2004	1,035	982	2,017
2005	1,175	955	2,130
2006	1,120	970	2,090
1-5/2007	1,125	220	1,345

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ສະມາຄົມລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຈຳໂບຂອງ ນະຄອນຫລວງ, 14 ພຶດສະພາ 2007

ແຕ່ 2003 ຫາ 2006, ຈຳນວນສະມາຊິກຂອງ ລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຈຳໂບທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນສະມາຄົມມີ 2,100 ຄົນໂດຍສະເລັຍ. ຈຳນວນລົດທີ່ເປ່ເພ ແລະ ຍຸດເຊົາເປັນສະມາຊິກມີ 450 ຄົນ. ລົດຕິດປ້າຍເຫລືອງມີ 350ຄັນ ປ້າຍທຸລະກິດສ່ວນບຸກຄົນມີ 45 ຄັນ. ມີສະມາຊິກຈຳນວນນຶ່ງຍ້າຍໄປຍັງແຂວງອື່ນ.

(2) ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການດຳເນີນການ

ສະມາຄົມລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຈຳໂບມີ ປະທານ, ຮອງປະທານ, ພະນັກງານທ້ອງຖານ 8 ຄົນເປັນຍິງ 01 ຄົນ.

(3) ການດຳເນີນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບັນດາຜຽນ(ຄົວ)ລົດ

ສະມາຄົມມີລະບຽບບັນດາຜຽນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການກຳນົດສະຖານີ (ເບິ່ງຮູບ 6.3-1). ໄດ້ກຳນົດບັນດາ ຜຽນ ແລະ ບັນດາສະຖານີຕົ້ນຕໍໃຫ້ແກ່ບັນດາສະມາຊິກຈຳນວນຫລວງ ຫລາຍ; ສະຖານີມະຫາວິທະຍາໄລ ແພດສາດ, ສະຖານີຂົວມິດຕະພາບລາວ-ໄທ, ສະຖານີຕະລາດເຊົ້າ ແລະ ສະຖານີກາງຂອງ ລົດເມ ແລະ ສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍໃຕ້. ເພື່ອຄຸ້ມຄອງ, ຮູບ 6.3-1 ຄົວລົດຕຸກຕຸກຢູ່ສະຖານີກາງ



ສະມາຄົມແຕ່ງຕັ້ງພະນັກງານເພື່ອເຮັດວຽກຕິດຕາມລາຄາ, ເສັ້ນ ທາງ ແລະ ບ່ອນຈອດລົດ. ສະມາຊິກທຸກຄົນມີສະຕິກເກີຢູ່ຫລັງຄາບອກ ເສັ້ນທາງ, ຄົວເພື່ອງ່າຍແກ່ການກວດ ກາ. ປີຜ່ານມາ, ສະມາຄົມໄດ້ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ສະມາຊິກນຳລົດໄປກວດກາດ້ານເຕັກນິກ, ສະມາຊິກຄົນໃດ ບໍ່ປະຕິ ບັດຕາມຈະບໍ່ອອກອະນຸຍາດປະຈຳປີໃຫ້. ໃນ 2004-2005, ໄດ້ຊຸກຍູ້ບັນດາສະມາຊິກໃຫ້ເຂົ້າຮ່ວມການສອບ ເສັງການຂັບຂີ່ປະເພດA1, 12 ເທື່ອຕໍ່ປີ. ມີສະມາຊິກທັງໝົດ 720 ຄົນເຂົ້າຮ່ວມ ແລະ ເສັງຜ່ານ 695 ຄົນ.

ໃນ 2006, ພະນັກງານຕິດຕາມໄດ້ດຳເນີນການກວດກາສະຖານີ ແລະ ຄົວ 975 ຄົງ, ໄດ້ຕັກເຕືອນ ແລະ ດຳ ເນີນມາດຕະການທາງວິໄນຜູ້ຂັບຂີ່ຈຳນວນ 512 ຄົນ ( ລົດບໍ່ຜ່ານການກວດກາດ້ານເຕັກນິກ, ລົດບໍ່ມີປ້າຍທະ ບຽນ, ລົດຕິດປ້າຍເຫລືອງ, ອະນຸຍາດຫມົດກຳນົດ, ເອກະສານປອມ ແລະ ອື່ນໆ)

ການຈັດຄົວແມ່ນເພື່ອກຳນົດສະຖານີໃນ 5 ເຂດໃນບັນດາເມືອງຂອງ ຕົວເມືອງໃຫ້ແກ່ລົດຕຸກຕຸກແຕ່ລະຄັນ, ດັ່ງສະແດງໃນຕາຕະລາງ 6.3-3 ແລະ 6. ມີພະນັກງານ 14 ຄົນຮັບຜິດຊອບສຳລັບການຄຸ້ມຄອງຄົວ ແລະ ມີ ພະນັກງານ 220 ຄົນປະຈຳການຢູ່ບັນດາຄົວທັງໝົດເພື່ອກວດກາ. ແຕ່ ມັງກອນ 2005, ສະມາ ຄົມໄດ້ສ້າງ ຕັ້ງທິມງານຮັບຜິດຊອບການຄຸ້ມຄອງລະບຽບການຊົ່ງປະອບດ້ວຍພະນັກງານຂອງ ສະມາຄົມ 3 ຄົນ ແລະ ຕຳ ຫລວດຈະລາຈອນ 02 ຄົນ. ທິມງານປະສານ ແລະ ຕິດຕາມການດຳເນີນການຂອງ ລົດ ຕຸກຕຸກຢູ່ແຕ່ລະຄົວ (ສະຖານີລໍຖ້າ) ແລະ ໃຫ້ຄຳຕັກເຕືອນ ແລະ ຝຶກອົບຮົມຜູ້ລະເມີດລະບຽບການ.

ຕາຕະລາງ 6.3-3 ການຈັດຄົວໃນຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ

ເຂດ	ພື້ນທີ່ການບໍລິການ	ຄົວ	ສະມາຊິກ
ເຂດ 1	ສີສັດຕະນາກ-ຫາດຊາຍຟອງ	22 ຄົວ	791 ຄົນ
ເຂດ 2	ໄຊເສຖາ	13 ຄົວ	240 ຄົນ
ເຂດ 3	ຈັນທະບູລີ	28 ຄົວ	343 ຄົນ
ເຂດ 4	ສີໂຄດຕະບອງ	16 ຄົວ	326 ຄົນ
ເຂດ 5	ໄຊທາມີ	7 ຄົວ	187 ຄົນ
	ລວມ	86 ຄົວ	1887 ຄົນ

**6.3.3 ສະມາຄົມລົດສອງແຖວຂອງ ນະຄອນຫລວງ.**

ລົດສອງແຖວຮັບໃຊ້ສໍາລັບການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ-ຊານເມືອງ ຫລື ການຂົນສົ່ງໃນຊົນນະບົດ. ຜູ້ດໍາເນີນການ ຄວນເປັນສະມາຊິກຂອງ ສະມາຄົມລົດສອງແຖວ. ລົດສອງແຖວໄດ້ຖືກຈັດທະບຽນດ້ວຍເສັ້ນທາງດໍາເນີນການ ແລະ ສາຖານີທີ່ກຳນົດ. ມີສະມາຄົມລົດສອງແຖວຂອງ ນະຄອນຫລວງ ແລະ ຂອງ ເມືອງ; ທັງໝົດເຂົາເຈົ້າ ໄດ້ມີການຮ່ວມມືກັນດ້ວຍສັນຍາຊຶ່ງອະນຸຍາດໃຫ້ສະມາຊິກຂອງ ລົດສອງແຖວດໍາເນີນການຢູ່ສະຖານີອື່ນຂອງ ສະມາຄົມໃສ່ຜູ້ໂດຍສານກັບຄືນທາສະຖານີຂອງ ຕົນ, ເມື່ອເຂົາເຈົ້າຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານນອກເຂດທີ່ກຳນົດ. ບັນ ດາເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍມີ; ເສັ້ນທາງປາກຂັນ: ລົດ 28 ຄັນ/ມື້, ເສັ້ນທາງບ້ານເກີນ(ເມືອງທຸລະຄົມ ແຂວງ ວຽງຈັນ): ລົດ 150 ຄັນ/ມື້. ນອກນັ້ນ, ສະຖານີສີໂຄດຊຶ່ງຕັ້ງຢູ່ທາງ13 ເໜືອມີເສັ້ນທາງທ່າລາດ(ເມືອງແກ້ວອຸດົມ ແຂວງ ວຽງຈັນ): ລົດ150-180 ຄັນ/ມື້; ແລະ ເສັ້ນກາສີມີລົດທຸກໆ 20 ນາທີປະມານ 50 ຄັນ/ມື້(ເບິ່ງຮູບ 6.3-2) ໃນ 2007, ມີລົດສອງແຖວ 262ໄດ້ຈັດທະບຽນໃນນະຄອນຫລວງ. ຫນ້າທີ່ຕົ້ນຕໍຂອງ ສະມາຄົມແມ່ນເຕົ້າໂຮມ ລົດສອງແຖວທີ່ເອກະລາດທຸກຄັນເຂົ້າເປັນກຸ່ມສໍາລັບການດໍາເນີນທຸລະກິດ. ສໍາລັບການເຂົ້າ ເປັນສະມາຊິກ ຂອງ ສະມາຄົມ, ຜູ້ດໍາເນີນການຕ້ອງໄດ້ຍື່ນໃບຄໍາຮ້ອງພ້ອມດ້ວຍເອກະສານສໍາຄັນເປັນຕົ້ນ ບັດປະຈຳຕົວ, ເລກທີຂອງ ເຮືອນ, ທະບຽນລົດ, ໃບກວດກາເຕັກນິກລົດ, ໃບປະກັນໄພ, ຈ່າຍຄ່າສະມາຊິກ 120,000 ກີບຕໍ່ປີ. ລະບຽບຂອງ ສະມາຄົມໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ລະບຽບການອື່ນທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ. ບັນດາລົດຂົນສົ່ງນ້ອຍກໍຖືກຈັດເປັນປະເພດລົດສອງແຖວ ແລະ ເພີ່ມຈຳນວນການຂຶ້ນທະບຽນ. ບໍ່ມີລາຄາມາດຖານສໍາລັບນໍາໃຊ້ກັບການດໍາເນີນການຂອງ ລົດສອງແຖວແຕ່ລະຄັນ; ເຂົາເຈົ້າຄິດໄລ່ລາຄາ ໂດຍອີງໃສ່ລາຄາຂອງ ລົດໂດຍສານລັດເປັນຫລັກ. ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກສໍາລັບກະຊວງຄຸ້ມຄອງ ທີ່ຈະຄວບຄຸມ ຄ່າຂົນສົ່ງຍ້ອນວ່າການຄວບຄຸມລາຄານໍ້າມັນຂຶ້ນກັບກະຊວງອື່ນຄື ກະຊວງ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການ ຄ້າ. ນອກນັ້ນ, ລາຄານໍ້າຂຶ້ນກໍເປັນບັນຫາໃນການກຳນົດລາຄາ. ລາຍຮັບຂອງ ສະມາຊິກໄດ້ໜ້ອຍ ແລະ ການດໍາເນີນການບໍ່ມີກຳໄລເປັນປະຈຳ. ຜູ້ດໍາເນີນການສ່ວນຫລາຍ ຖືວ່າອາຊີບນີ້ບໍ່ແມ່ນອາຊີບຫລັກ

ແລະ ມັນແມ່ນທຸລະກິດເວລາຫວ່າງຊຶ່ງໄດ້ດຳເນີນການຫຼັງຈາກສຳເລັດ ການເຮັດນາ, ການຄ້າ ຕ່ຳໄປ.

ການຄາດຄະເນລາຍຮັບຂອງ ສະມາຊິກແມ່ນ

ຫ້ອງການອາກອນເປັນຜູ້ກຳນົດ. ກໍລະນີຕົວຢ່າງນຶ່ງ,

ແຜນລາຍຮັບຂອງ

ສະມາຊິກຜູ້ນຶ່ງທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັບຫ້ອງການອາກອນປະມານ

44,700,000 ກີບຕໍ່ປີ, ຜູ້ກ່ຽວຕ້ອງໄດ້ຈ່າຍອາກອນເຖິງ

2,700,000 ກີບຕໍ່ປີ(230,000 ກີບ/ເດືອນ).

ເມື່ອເສັຍອາກອນແລ້ວ, ລາຍຮັບຂອງ

ລາວເກືອບເທົ່າກັບລາຍຈ່າຍຂອງ ການດຳເນີນການ.



ຮູບ 6.3-2 ສະຖານີລົດສອງແຖວສີ່ໄຄ

ລົດສອງແຖວມີເສັ້ນທາງທີ່ກຳນົດຢູ່ບັນດາສະຖານີທີ່ກຳນົດ: ມີ 4 ເສັ້ນທາງໃນສະຖານທີ່ຕ່າງໆ ໃນນະຄອນ ຫລວງ:(1) ສະຖານີສີ່ໄຄເຊື່ອມຕໍ່ຫາຊົນນະບົດພາກເໜືອຂອງ ນະຄອນຫລວງ, (2) ສະຖານີດົງໂດກເຊື່ອມ ຕໍ່ຫາພາກໃຕ້, (3) ສະຖານີທາດຫລວງເຊື່ອມຕໍ່ຫາບາງບ້ານອ້ອມຊານເມືອງ, (4) ສະຖານີຕະລາດເຊົ້າຫາ ປາຍທາງຊົນນະບົດຂອງ ນະຄອນຫລວງອີງຕາມຄວາມຕ້ອງການ. ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 6.3.3 ສະແດງເສັ້ນ ທາງດຳເນີນການຂອງ ລົດສອງແຖວໃນຊົນນະບົດຂອງ ນະຄອນຫລວງ.

### 6.3.4 ສະມາຄົມຂອງ ລົດແທັກຊີ

ສະມາຄົມຂອງ ລົດແທັກຊີເປັນສະມາຄົມນ້ອຍ. ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນລົດແທັກຊີຢູ່ຫ້ອງການຂົນສົ່ງ ພ/ນຄຂປກ ໂດຍ ຜ່ານສະມາຄົມຂອງ ຕີນ; ໃນ 2006 ມີລົດ 114 ຄັນ ແລະ 2007 ມີ 98 ຄັນເທົ່ານັ້ນທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ(ລົດເກົ່າ ບາງຄັນບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ນຳໃຊ້ເປັນລົດແທັກຊີ) ຄ່າສະມາຊິກແມ່ນ 15,000 ກີບ/ເດືອນ ແລະ ຄ່າອາ ກອນ 83,000 ກີບ/ເດືອນ. ບັນດາສະຖານີຕົ້ນຕໍແມ່ນຢູ່ ຕະລາດເຊົ້າ, ສະຫນາມບິນສາກົນວັດໄຕ ແລະ ຂົວ ມິດຕະພາບລາວ-ໄທ. ລາຄາໂດຍສານຂຶ້ນກັບໄລຍະທາງ. ຕົວຢ່າງ, ຕະລາດເຊົ້າຫາຂົວມິດຕະພາບ, ຄາລາ 60,000 ຫາ 90,000 ກີບ. ໂຮງແຮມໃຫຍ່ບາງແຫ່ງກໍໃຫ້ການບໍລິການ ລົດແທັກຊີ.(ຄ່າຍຄືກັບກັບລົດຮັບສົ່ງຜູ້ ໂດຍສານ ຫລື ລົດແທັກຊີສະເພາະ)

ນອກນັ້ນ, ລົດຜູ້ນ້ອຍ(9-12 ບ່ອນນຶ່ງ) ຈຳນວນ 126 ຄັນໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນສຳລັບການບໍລິການຂອງ ທຸລະກິດ ການຂົນສົ່ງດ້ວຍການເຊົ່າ/ເຫມົາ. ມີສະມາຄົມ ຢູ່ຂົວມິດຕະພາບ. ລົດຜູ້ນ້ອຍສ່ວນຫລາຍດຳເນີນການຢູ່ສະ ຖານີຂົວມິດຕະພາບ. ຢູ່ສະຫນາມບິນສາກົນວັດໄຕມີລົດຜູ້ນ້ອຍພຽງ 20 ຄັນເທົ່ານັ້ນທີ່ໃຫ້ການບໍລິການ, ຢູ່ຕະລາດເຊົ້າບໍ່ມີລົດຜູ້ນ້ອຍໃຫ້ການບໍລິການເລີຍ.

## 6.4 ເສັ້ນທາງຂອງລົດໂດຍສານ ແລະ ການສຳຫລວດການດຳເນີນການ

### 6.4.1 ການສຳຫລວດບັນເສັ້ນທາງ ແລະ ວິທີການ

ໃນວັນທີ 27 ແລະ 28 ມິຖຸນາ 2007, ການສຳຫລວດເສັ້ນທາງໂດຍຂີ່ລົດໂດຍສານຂອງ ບໍລິສັດລົດເມ ນະ ຄອນຫລວງໂດຍການຮ່ວມມືຂອງ ຫ້ອງການຂະແໜງວາງແຜນການຂົນສົ່ງຂອງ ສະຖານີກາງ ເພື່ອເກັບກຳຂໍ້ ມູນພື້ນຖານລວມມີເວລາອອກ ແລະ ເວລາມາເຖິງ, ບ່ອນຢຸດລົດເມ ແລະ ທີ່ຕັ້ງດ້ວຍ GPS, ຈຳນວນຜູ້ໂດຍ ສານ ແລະ ບັນດາປະເພດ (ຊາຍ, ຍິງ, ນັກສຶກສາ: ຊາຍ, ຍິງ, ເດັກ). ໄດ້ຄັດເລືອກເອົາ ສາມ ເສັ້ນທາງ ເພື່ອການສຳຫລວດຍ້ອນວ່າບັນດາເສັ້ນທາງເຫຼົ່ານີ້ມີຖັງບໍລິການຫລາຍທີ່ສຸດ ແລະ ໄດ້ສະເໜີໃຫ້ເຂົ້າຄັດ ເລືອກເປັນບັນດາແລວສຳລັບລະບົບການຂົນສົ່ງມວນຊົນ(BRT). ບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ຄັດເລືອກ ແລະ ບັນດາ ລົດໂດຍສານຕົວຢ່າງໄດ້ຖືກສັງລວມໃນຕາຕະລາງ 6.4-1.

ຕາຕະລາງ 6.4-1 ເສັ້ນທາງຂອງ ການສຳຫລວດ ແລະ ລົດໂດຍສານຕົວຢ່າງ

ເສັ້ນທາງສຳຫລວດ (ລາຄາ)	ປາຍທາງ	ລົດເມຕົວຢ່າງ (ເວລາທີ່ CBS)	ວັນ ເວລາ ສຳຫລວດ
ເລກ. 29: ດົງໂດກ (2,000 ກີບ)	ມະຫາວິທະຍາໄລຂອງ ລາວ	45 ຕັ້ງ ມືກະເປົາລົດເມ (8:00am)	27 ມິຖຸນາ 2007 ອອກ: 8:18 ມາເຖິງ: 8:50
	CBS	ditto	ອອກ: 8:50 ມາເຖິງ: 9:25
ເລກ.49: ຫນອງແຕ່ງ (2,000 ກີບ)	ຜ່ານສະຫນາມບັນສາກິນຫາ ບ້ານວຽງຄຳ	28 ຕັ້ງ (13:30pm)	27 ມິຖຸນາ 2007 ອອກ:13:25 ມາເຖິງ:14:20
	CBS	ditto	ອອກ: 14:20 ມາເຖິງ: 15:00
ເລກ.14: ຫ່າເຕືອ (4,000 ກີບ)	ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບຫາ ບ້ານຊຽງຄວນ	25 ຕັ້ງ (8:35am)	28 ມິຖຸນາ 2007 ອອກ: 8:35 ມາເຖິງ: 9:35
	CBS	ditto	ອອກ: 9:40 ມາເຖິງ: 10:40

### 6.4.2 ຂໍ້ມູນຂອງ ການສຳຫລວດ

#### (1) ເສັ້ນທາງທີ 29

ຕົວຢ່າງລົດໂດຍສານ 45 ບ່ອນນັ່ງດັ່ງສະແດງໃນຮູບ 6.4-1. ເສັ້ນທາງທີ 29 ເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງ ສະຖານີກາງ ແລະ ມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດດັ່ງສະແດງໃນຮູບ 6.4-2. ເສັ້ນທາງໄປຕາມທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ໃຕ້, ມີ 4 ຊ່ອງຈະລາຈອນດ້ວຍສະພາບໜ້າທາງດີ. ແຕ່ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ບ່ອນຢຸດລົດບໍ່ດີ; ສ່ວນຫລາຍບໍ່ມີປ່ອນກຳບັງ ແລະ



ຮູບ 6.4-1 ເສັ້ນທາງທີ 49 ຕົວຢ່າງລົດເມຢູ່ສະຖານີກາງ



ບໍ່ມີຊ່ອງສຳລັບລົດເມຍົກເວັ້ນບ່ອນຢຸດລົດໃກ້ກັບສະຖານີລົດໂດຍສານສາຍ ໃຕ້ມີທີ່ກຳບັງ ແລະ ຕັ້ງມ້ານັ່ງລໍຖ້າ ດັ່ງສະແດງໃນຮູບ 6.4-3.



ຮູບ 6.4-2 ບໍລິເວນມະຫາວິທະຍາໄລ



ຮູບ 6.4-3 ເສັ້ນທາງທີ 49 ບ່ອນຈອດລົດເມຢູ່SBS

ລົດໂດຍສານ ແລະ ປະເພດໄດ້ສັງລວມໃນຕາຕະລາງ 6.4-2. ສຳລັບການເດີນທາງໄປມະຫາວິທະຍາໄລ, ເຖິງແມ່ນວ່າໃນເວລາສຳຫລວດ<sup>1</sup> ຖືກກັບໄລຍະພັກຮຽນລະ ດູ້ຮ້ອນ, ຜູ້ໂດຍສານສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນນັກສຶກສາ ຂອງ ມະຫາວິທະຍາໄລ.

ການຄ້າທ້ອງຖິ່ນກໍໄດ້ນຳໃຊ້ລົດເມຄືກັນ, ຜູ້ຍິງສ່ວນຫລາຍ ນຳສິນຄ້າມາແຕ່ຕະ ລາດເຂົ້າ.(ເບິ່ງຮູບ 6.4-4 ຫາ 6)



ຮູບ 6.4-4 ການນຳໃຊ້ສຳລັບ ສິນຄ້າ

ຕາຕະລາງ 6.4-2 ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ປະເພດໃນເສັ້ນທາງທີ 49: ດົງໂດກ

ຜູ້ໂດຍສານ (ບ່ອນຢຸດລົດ17*)	ຊາຍ	ຍິງ	ນັກສຶກສາ (ຊາຍ)	ນັກສຶກສາ (ຍິງ)	ເດັກ	ລວມ
1.ຈາກ CBD(16*)	4	5	5	10	-	24
2. ຫາ CBD(27*)	11	13	6	8	-	38
ລວມ	15	18	11	18	-	62
ສ່ວນແບ່ງ	24.2%	29.0%	17.7%	29.0%	0%	100%

ຫມາຍເຫດ. \* ຈຳນວນແມ່ນບ່ອນຢຸດລົດທີ່ກຳນົດ. \*\* ບ່ອນຢຸດລົດຕາມຕ້ອງການ



ຮູບ 6.4-5 ເສັ້ນທາງທີ29 ຜູ້ໂດຍສານຢູ່ສະຖານີກາງ

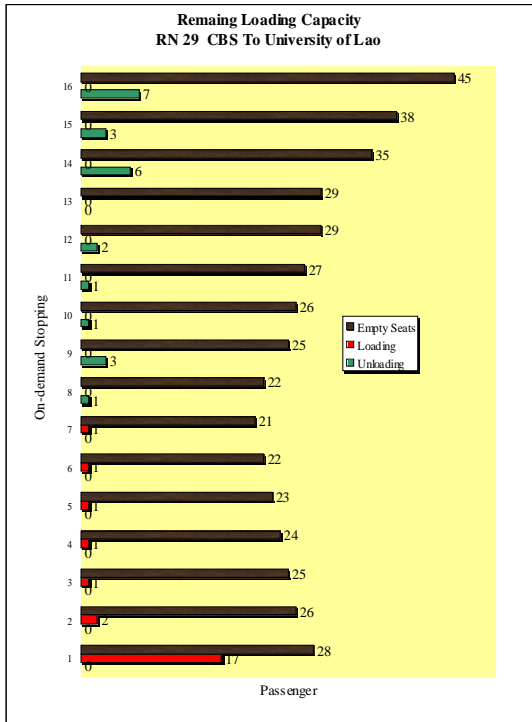


ຮູບ 6.4-6 ເສັ້ນທາງທີ29 ຕັ້ງຫວ່າງຈາກມ/ຊ

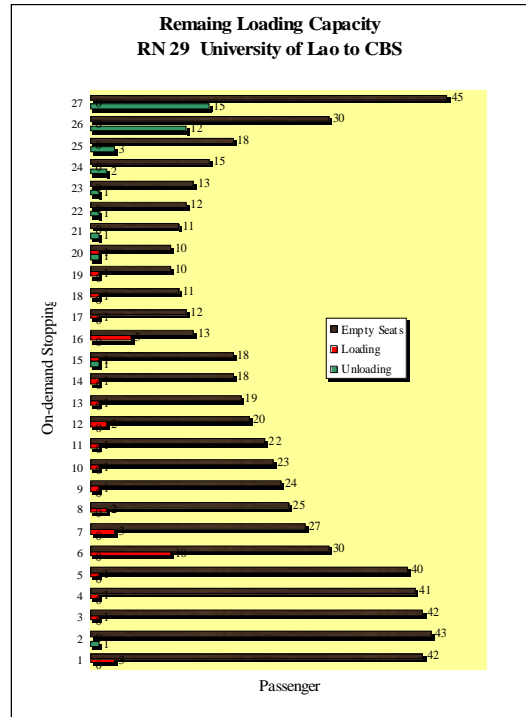
<sup>1</sup> ຫາກຈະຕ້ອງປັບຜົນຂອງ ການສຳຫລວດຕາມບັດໃຈຂອງ ລະດູການ, ຈຳນວນນັກສຶກສາ ແລະ ສ່ວນແບ່ງຄວນ ມີການເພີ່ມຂຶ້ນ

ລະບົບການຂຶ້ນ ແລະ ການລົງ

ຮູບ 6.4-7 ແລະ -8 ສະແດງບັນດາລະບົບການຂຶ້ນ ແລະ ການລົງຕາມເສັ້ນທາງ. ຈາກ CBS ມີບ່ອນຢຸດລົດ 16 ແຫ່ງ ແລະ ຫາ CBD ມີ 27 ແຫ່ງ, ທັງສອງລວມມີ ບັນດາບ່ອນຈອດຕາມຕ້ອງການ ແລະ ຕາມກຳນົດຈຳ ນວນນຶ່ງ. ການນຳໃຊ້ຂອງ ຜູ້ໂດຍສານມີປະມານ 50% ແລະ ໃນຫລາຍເສັ້ນທາງ, ມີຕັ້ງວ່າງຫລາຍໃນໄລຍະ ການສຳຫລວດ.



ຮູບ 6.4-7 ເສັ້ນທາງທີ 29 ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຕັ້ງຫວ່າງຈາກສະຖານີກາງ



ຮູບ 6.4-8 ເສັ້ນທາງທີ 29 ຕັ້ງຫວ່າງໄປຍັງສະຖານີກາງ

(2) ເສັ້ນທາງທີ 49

ລົດໂດຍສານຕົວຢ່າງມີ 28 ບ່ອນນຶ່ງ ດັ່ງສະແດງໃນຮູບ 6.4-9. ເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງສະຖານີກາງ ແລະ ບ້ານວຽງຄຳໂດຍຜ່ານສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕຕາມທາງ ຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ເໜືອ ຊຶ່ງເປັນເສັ້ນທາງ 4 ຊ່ອງທາງ.

ຢູ່ແຍກຫນອງແຕ່ງເສັ້ນທາງໂງ່ໄປທາງຕາເວັນຕົກໄປທາງບ້ານວຽງຄຳຕາມທາງ ທ້ອງຖິ່ນ ຊຶ່ງເປັນ ທາງແຄບມີ 2 ຊ່ອງທາງ ຢູ່ຢ່າງ 2 ຊັ້ນຢູ່ໃນສະພາບບໍ່ດີ ແລະ ຕໍ່ດ້ວຍທາງດິນທີ່ຫາ ກໍໄດ້ຮັບການປັບປຸງສຳລັບ ປະຊາຊົນທີ່ໄດ້ຍ້າຍອອກຈາກການປັບປຸງຕະລາດເຊົ້າ. ຕາມເສັ້ນທາງບໍ່ມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ



ຮູບ 6.4-9 ເສັ້ນທາງທີ 49: ລົດເມຕົວຢ່າງ ການຢຸດລົດ ແລະ

ຊ່ອງຢຸດລົດສະເພາະ. ຜູ້ໂດຍສານນຳໃຊ້ຮ້ານຄ້າໃກ້ກັບຈຸດຢຸດລົດ ຮູບ 6.4-10 ແລະ 11 ສະແດງບ່ອນຢຸດລົດ ແລະ ບ່ອນຢຸດລົດສຸດທ້າຍທີ່ບ້ານວຽງຄຳ. ຕາຕະລາງ 6.4-3 ສະແດງຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ປະເພດຜູ້ໂດຍສານໃນລົດຕົວຢ່າງ.

ຕາຕະລາງ 6.4-3 ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ປະເພດຕາມເສັ້ນທາງທີ 49: ຫນອງແຕ່ງ

ຜູ້ໂດຍສານ(15ບ່ອນຢຸດ*)	ຊາຍ	ຍິງ	ນັກຮຽນ(ຊ)	ນັກຮຽນ(ຍ)	ເດັກ	ໝົມ
1.ຈາກ CBD(16**)	13	22	0	0	3	38
2. ຫາ CBD(23**)	8	15	0	0	2	25
ລວມ	21	37	0	0	5	63
ສ່ວນແບ່ງ	33.3%	60.6%	0%	0%	3.0%	100%

ຫມາຍເຫດ: \*ຈຳນວນບ່ອນຢຸດລົດທີ່ກຳນົດ \*\*ການຢຸດຕາມຄວາມຕ້ອງການ



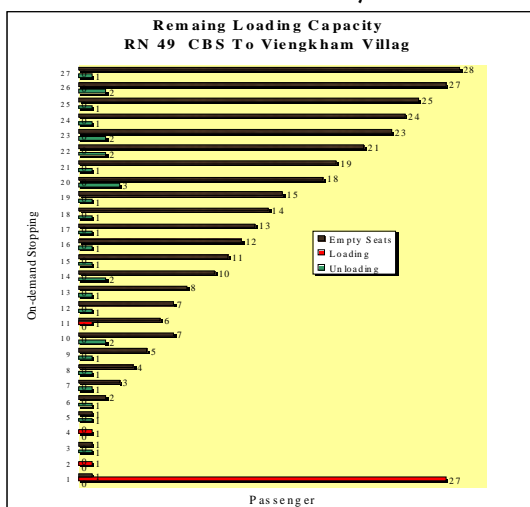
ຮູບ 6.4-10 ເສັ້ນທາງທີ 49 ບ່ອນຢຸດຕາມຄວາມຕ້ອງການ



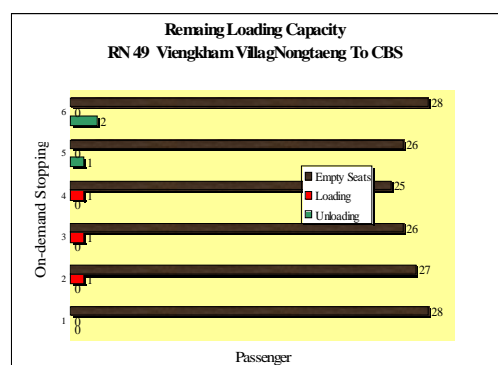
ຮູບ 6.4-11 ເສັ້ນທາງທີ 49 ບ່ອນຢຸດສຸດສາຍທາງ

ລະບົບການຂຶ້ນ ແລະ ການລົງ

ຮູບ 6.4-12 ແລະ 13 ສະແດງລະບົບການຂຶ້ນ ແລະ ການລົງດ້ວຍການຢຸດຕາມຄວາມຕ້ອງການ. ຈາກສະຖານີກາງ, ລົດຕົວຢ່າງແມ່ນເຕັມຈົນເຖິງຕະລາດຫນອງຫນຶ່ງວ. ແຕ່ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານບໍ່ເພີ່ມຈົນເຖິງຈຸດປາຍທາງ. ເຂົ້າໄປຍັງສະຖານີກາງ, ສະພາບຕັ້ງຫວ່າງເກືອບມີເຖິງຈຸດປາຍທາງ.



ຮູບ 6.4-12 ເສັ້ນທາງທີ 49 ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຕັ້ງຫວ່າງຈາກສະຖານີກາງ



ຮູບ 6.4-13 ເສັ້ນທາງທີ 49 ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຕັ້ງຫວ່າງເຂົ້າມາຍັງສະຖານີກາງ

(3) ເສັ້ນທາງທີ 14.

ຮູບ 6.4-13 ສະແດງລົດໂດຍສານຕົວຢ່າງມີ 25 ບ່ອນນັ່ງ. ເສັ້ນທາງທີ 14 ແລ່ນຈາກສະຖານີກາງຜ່ານ ສະຖານີຂອງ ຂົວມິດຕະພາບ ຫາ ບ້ານຊຽງຄວນຕາມທາງເລກ 1. ເສັ້ນທາງມີ 4 ຊ່ອງທາງເຖິງຂົວມິດຕະພາບ. ແຕ່ຫລັງຈາກຂົວມິດຕະພາບ, ເສັ້ນທາງແຄບເຂົ້າມີແຕ່ 2 ຊ່ອງທາງ ບູຢາງສອງຊັ້ນແຕ່ສະພາບບໍ່ດີ. ຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງເສັ້ນທາງຄືນໃໝ່. ມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງການຢຸດລົດພ້ອມຊ່ອງຢຸດລົດແມ່ຢູ່ຕາມຊ່ວງທາງເລກ 1 ເທົ່ານັ້ນຊຶ່ງໄດ້ຮັບການປັບປຸງໂດຍການຊ່ວຍເຫລືອລ້າຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ.



ຮູບ 6.4-14 ເສັ້ນທາງທີ 14: ລົດໂດຍສານຕົວຢ່າງ

ຢູ່ຊ່ວງທາງອື່ນບໍ່ມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງການຢຸດລົດ. ຜູ້ໂດຍສານໄດ້ໃຊ້ຮ້ານຄ້າສຳລັບລໍຖ້າລົດເມ. ຜູ້ໂດຍສານໄດ້ນຳໃຊ້ລົດຈັກຊິນນະບົດຮັບຈ້າງເພື່ອມາຫາລົດເມຕົວເມືອງ. ຮູບ 6.4-15 ແລະ -16 ສະແດງ ຜູ້ໂດຍສານຢູ່ສະຖານີກາງ ແລະ ຢູ່ຂົວ ມິດຕະພາບຕາມລຳດັບ. ຕາຕະລາງ 6.4-4 ສະແດງຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ປະເພດໃນລົດໂດຍສານ ຕົວຢ່າງຕາມເສັ້ນທາງທີ 49.

ຕາຕະລາງ 6.4-4 ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ປະເພດຕາມເສັ້ນທາງທີ 14: ທ່າເດື່ອ

ຜູ້ໂດຍສານ(ບ່ອນຢຸດ21*)	ຊາຍ	ຍິງ	ນັກຮຽນ(ຊ)	ນັກຮຽນ(ຍ)	ເດັກ	ລວມ
1.ຈາກ CBD (27**)	9	19	0	1	1	30
2.ໄປ CBD (5**)	2	1	0	0	0	3
ລວມ	11	20	0	1	1	33
ສ່ວນແບ່ງ	33.3%	58.7%	0.0%	0.0%	7.9%	100%

ຫມາຍເຫດ. \* ຈຳນວນແມ່ນບ່ອນຢຸດທີ່ກຳນົດ \*\* ບ່ອນຢຸດຕາມຄວາມຕ້ອງການ



ຮູບ 6.4-15 ເສັ້ນທາງທີ 14: ຜູ້ໂດຍສານອັງອໍ່ຢູ່ສະຖານີກາງ

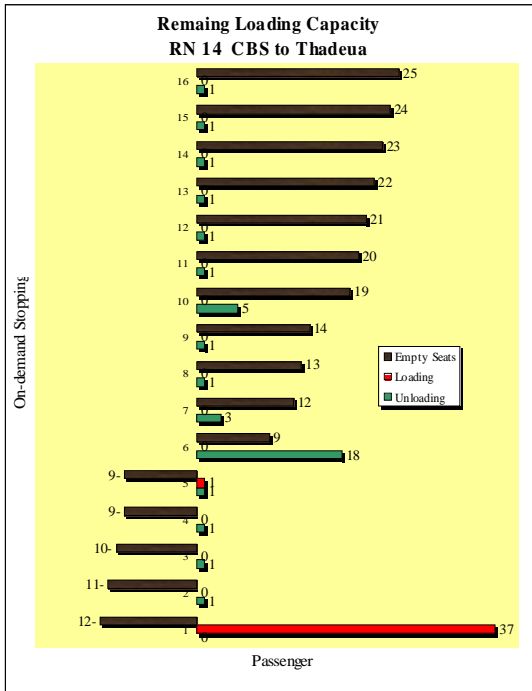


ຮູບ 6.4-16 ເສັ້ນທາງທີ14: ຜູ້ໂດຍສານຢູ່ສະຖານີຂົວມິດຕະພາບ

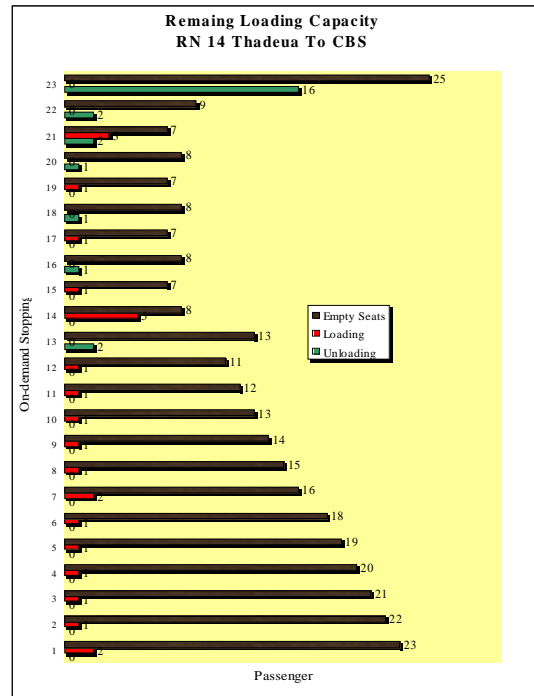
ລະບົບການຂຶ້ນ ແລະ ການລົງ

ຮູບ 6.4-17 ແລະ -18 ສະແດງລະບົບການຂຶ້ນ ແລະ ການລົງດ້ວຍບ່ອນຢຸດຕາມຄວາມຕ້ອງການ.

ແຕ່ສະຖານີກາງ, ມີ 16 ບ່ອນຢຸດ ແລະ ໄປຫາສະຖານີກາງ ມີ 23 ບ່ອນຢຸດ. ແຕ່ສະຖານີກາງ, ລົດເມໃສ່ຜູ້ໂດຍສານ ຫລາຍມີເຖິງ 37 ຄົນ ຕໍ່ 28 ບ່ອນນຶ່ງ ແລະ ສືບຕໍ່ຈົນເຖິງສະຖານີຂົວມິດຕະພາບ



ຮູບ 6.4-17 ເສັ້ນທາງທີ 14 ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຕັ້ງຫວ່າງຈາກສະຖານີກາງ



ຮູບ 6.4-18 ເສັ້ນທາງທີ 14 ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຕັ້ງຫວ່າງໄປຫາສະຖານີກາງ

### 6.4.3 ການສັງລວມຂອງ ການສຳຫລວດ

ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດສັງລວມໄດ້ດັ່ງນີ້ :

- ເສັ້ນທາງທີ 29 ສ່ວນຫລາຍຮັບໃຊ້ການເດີນທາງຂອງ ນັກສຶກສາຂອງ ມະຫາວິທະຍາໄລ. ສະພາບ ຂອງ ເສັ້ນທາງມີຄວາມສາມາດສຳລັບການປັບປຸງການແລ່ນລົດເມ. ການສຳຫລວດຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ ແລະ ລະດູການຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນການອີກເພື່ອການວາງແຜນການໃນອານາຄົດ.
- ເສັ້ນທາງລົດເມເປັນເສັ້ນທາງຂອງ ການບໍລິການຊົນນະບົດສຳລັບຊານເມືອງ. ເສັ້ນທາງຜ່ານສະ ຫນາມບິນສາກົນອີກ, ແຕ່ຜູ້ໂດຍສານຈຳນວນໜ້ອຍນຳໃຊ້ການບໍລິການ. ປະຈຸບັນ, ຜູ້ໂດຍສານ ສຳລັບສະຫນາມບິນນຳໃຊ້ລົດແທັກຊີ ຫລື ລົດເມສະເພາະ. ສະພາບຂອງ ເສັ້ນທາງ ແລະ ຄວາມ ກວ້າງ ຄວາມສາມາດສຳລັບການປັບປຸງການແລ່ນລົດເມຕາມທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ເຫນືອ.
- ເສັ້ນທາງທີ 49 ຮັບໃຊ້ການເດີນທາງສຳລັບຜູ້ໂດຍສານລະຫວ່າງປະເທດທີ່ຊາຍແດນໄທ ແລະ ສຳລັບ ບັນດາເຂດອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຊານເມືອງ. ສະພາບຂອງ ເສັ້ນທາງໄປຫາຂົວມິດຕະພາບມີຄວາມສາ ມາດສຳລັບການປັບປຸງການແລ່ນລົດເມ.

## 6.5 ບຸນດາບຸນຫາ ແຮງ ກຳສະນະຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງ ຕົວເມັືອງ ໃນນະຄອນຫລວງ.

### 6.5.1 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງ ຕົວເມັືອງໃນນະຄອນຫລວງ

(1) ການບໍລິການຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໃນບັນດາວັກຂ້າງເທິງ, ໃນຕົວເມັືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ, ການບໍລິການການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນຍັງຈຳກັດຜູ້ດຳເນີນການຢູ່: ບໍລິສັດລົດເມລັດນະຄອນຫລວງ ແລະ ບັນດາສະມາຄົມການ ຂົນສົ່ງຢ່ອຍ, ລົດຕຸກຕຸກ, ລົດແທັກຊີ ແລະ ລົດສອງແຖວ. ໃນນີ້, ລົດສອງແຖວຖືກນຳໃຊ້ສຳລັບການຂົນສົ່ງ ຂອງ ຊົນນະບົດ ແລະ ຖືກຈັດອອກຈາກການບໍລິການຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງ ຕົວເມັືອງ. ຂີດ ຄວາມສາມາດຂອງ ການສະໜອງປະຈຳວັນສູງສຸດຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ບັນດາສ່ວນແບ່ງ ໄດ້ຄິດໄລ່ໃນຕາຕະລາງ 6.5-1 ແລະ ຮູບ 6.5-1 ຕາມລຳດັບ.

ຕາຕະລາງ 6.5-1 ຄວາມສາມາດສະໜອງຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແຕ່ລະວັນຂອງ ແຕ່ລະຮູບແບບ

ຮູບແບບ	ຈ/ນລົດ	ຖ້ຽວ/ມື້	ຜູ້ໂດຍສານ/ຄົນ	ຂີດຄວາມສາມາດສະໜອງ	ສະນິດຖ້ຽວ
ລົດເມລັດ	51	296	28-45	36,210	ໄລຍະໄກ/ກາງ
ລົດຕຸກຕຸກ	1887	25	8	377,400	ໃກ້(ຕາມຕ້ອງການ)
ລົດແທັກຊີ/ຜູ້ນຳຢ່ອຍ	262	8	12	6,288	ກາງ(ຕາມຕ້ອງການ)
ລົດສອງແຖວ	132	2	5	5,280	ໄກ(ຕາມຕ້ອງການ)

ຫມາຍເຫດ: ຈຳນວນຖ້ຽວແມ່ນຄາດຄະເນອີງໃສ່ການສຳຫລວດ ແລະ ການສຳພາດ

ໃນປະຈຸບັນ, ການຂົນສົ່ງມວນຊົນໂດຍບໍລິສັດລົດເມລັດມີຂີດສາມາດສະໜອງໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານໄດ້ 36,210 ຄົນແຕ່ລະມື້, ສ່ວນແບ່ງມີແຕ່ 9% ເທົ່ານັ້ນ.

ພ້ອມດຽວກັນ, ການຂົນສົ່ງຢ່ອຍຂອງ ລົດຕຸກຕຸກສຳລັບ

ການ ຂົນສົ່ງເຊື່ອມຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະມີ ຂີດຄວາມສາມາດສະໜອງໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານ

377,400 ຄົນ (89%)ແຕ່ລະມື້

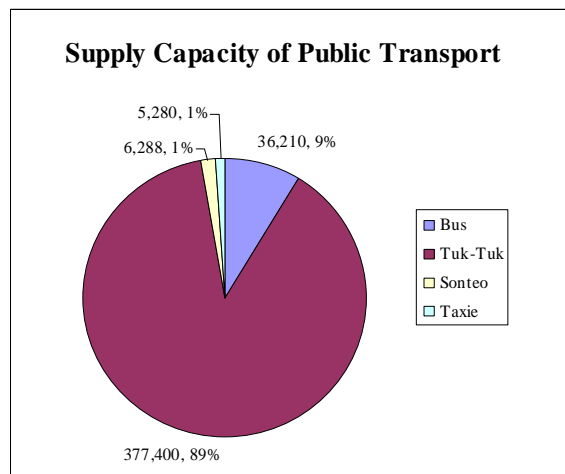
ຊຶ່ງບໍລິການຖ້ຽວໄລຍະໃກ້ ປະມານ 5 ກມ ຫລື ໃຊ້ເວລາປະມານ10 ນາທີ. ລົດແທັກຊີ ແລະ

ລົດຜູ້ນຳຢ່ອຍແມ່ນໄດ້ນຳໃຊ້ສຳລັບການນຳໃຊ້ສະເພາ ະຂອງ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ

ລົດສອງແຖວມີສ່ວນແບ່ງຫນ້ອຍ, ພຽງ1% ເທົ່ານັ້ນ.

ໃນນະຄອນຫລວງ,

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນບໍ່ພຽງພໍກັບຄວາມ ຕ້ອງການໃນອານາຄົດຊຶ່ງຈະໄດ້ສຶກສາໃນບົດທີ 15.



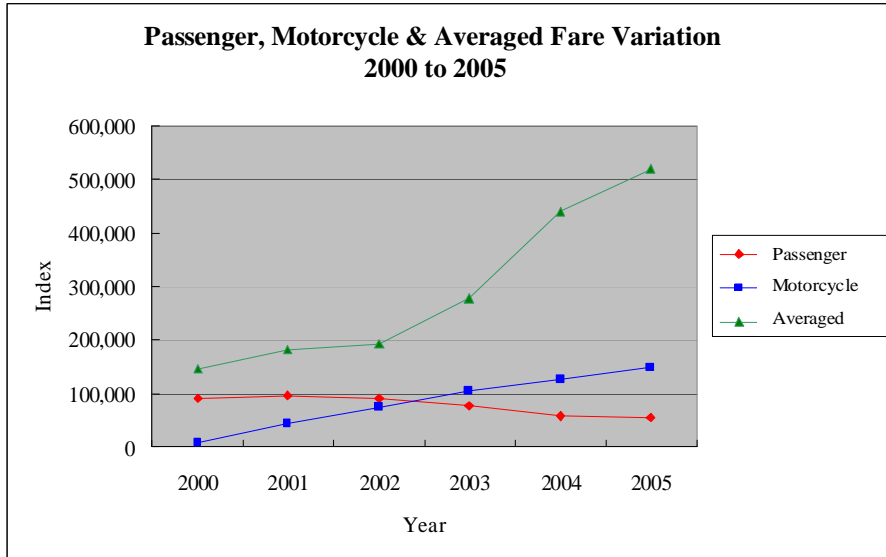
ຮູບ 6.5-1 ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຍານພາຫານະຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ຂີດຄວາມສາມາດສະໜອງຂອງ

## 6.5.2 ການດຳເນີນການຂອງ ລົດເມ

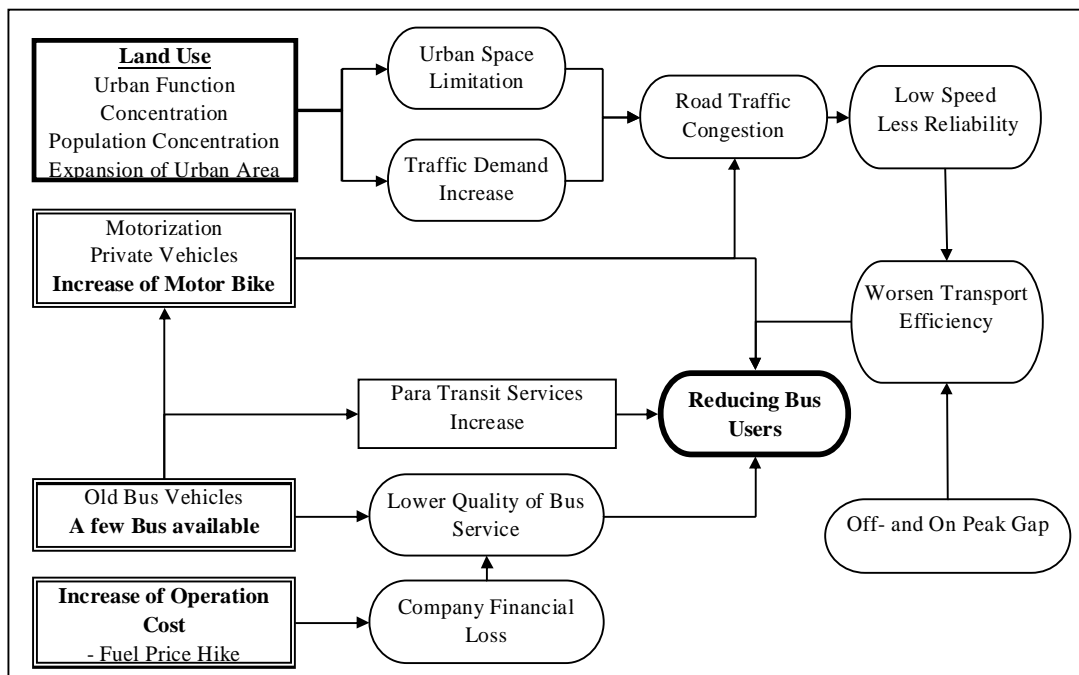
(1) ການດຳເນີນການຂອງ ລົດເມ ແລະ ບັນດາບັນຫາຂອງ ການບໍລິການ

ດັ່ງສະແດງໃນຮູບ 6.5-2, ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານໄດ້ຫຼຸດລົງດ້ວຍການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ຈຳນວນລົດຈັກ ແລະ ຄ່າລົດເມ



ຮູບ 6.5-2 ຜູ້ໂດຍສານຂອງ VSBC, ລົດຈັກ ແລະ ຄ່າໂດຍສະເລັຍ

ບັນດາບັນຫາຂອງ ການບໍລິການລົດເມໃນປະຈຸບັນແມ່ນໄດ້ວິເຄາະດ້ວຍຕົ້ນໄມ້ບັນຫາໃນຮູບ 6.5-3.



ຮູບ 6.5-3 ຕົ້ນໄມ້ບັນດາບັນຫາຂອງ ການຂົນສົ່ງຂອງ ລົດເມ.

ບັນຫາຕົ້ນຕໍແມ່ນ **ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ** ບັນດາຜູ້ນຳໃຊ້ລົດເມ ແລະ ສາເຫດຕົ້ນຕໍໂດຍກົງແມ່ນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ຈຳນວນລົດຈັກ, ຈຳນວນລົດເມມີຫນ້ອຍ ແລະ ຄ່າດຳເນີນການເພີ່ມຂຶ້ນຍ້ອນລາຄານຳມັນເພີ່ມຂຶ້ນສູງ. ນອກ ນັ້ນ, ການຂະຫຍາຍເຂດຂອງ ຕົວເມືອງ ແລະ ເຂດການບໍລິການຂອງ ລົດເມ ແລະ ການເຕົ້າໂຮມຫນ້າທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງໃນ CBD ຍ້ອນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ປະຊາກອນ ກໍເປັນບັນດາສາຍເຫດຕົ້ນຕໍຕື່ມ ຊຶ່ງມີຜົນໃນການຈຳ ກັດພື້ນທີ່ ແລະ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຈະລາຈອນ, ການແອອັດຂອງ ການຈະລາຈອນ ກໍຕາມມາ. ມັນອາດກະທົບຕໍ່ຄວາມໄວຂ້າ ແລະ ຄວາມເຊື່ອຫມັ້ນຂອງ ການດຳເນີນການຂອງ ລົດເມຢ່າງ ຮ້າຍແຮງ ແລະ ຕາມດ້ວຍປະສິດທິພາບຂອງ ການຂົນສົ່ງຊົ່ວຮ້າຍລົງ. ຊ່ອງຫວ່າງລະຫວ່າງຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ ແລະ ຊົ່ວໂມງຫາມະດາເປັນຜົນກະທົບໃຫຍ່. ການດຳເນີນການຂອງ ລົດເມຈະຕົກສູ່ລະດັບຕ່ຳຂອງ ການບໍລິ ການ ແລະ ຜູ້ນຳໃຊ້ລົດເມກໍບໍ່ຢາກນຳໃຊ້ນຳໃຊ້ລົດເມອີກ.

(2) ຄ່າໂດຍສານ ແລະ ລາຍຮັບ

VSBC ດຳເນີນການແລ່ນລົດດ້ວຍການຕົກລົງກັບຜູ້ຂັບຂີ່ແບບມອບເຫມົາແທນທີ່ຈະຂາຍປີ ຄືກັນກັບປະເທດ ອື່ນ. ຜູ້ຂັບຂີ່ຈະມອບຈຳນວນຕາຍຕົວຂອງ ເງິນທີ່ເກັບໄດ້ໃຫ້ແກ່ບໍລິສັດຕາມທີ່ໄດ້ສັນຍາໄວ້. ລະບົບນີ້ມີຂໍ້ດີ ຄື ການເພີ່ມຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານຕາມແນວຄິດ ຊຶ່ງຫມາຍວ່າຜູ້ຂັບຂີ່ສາມາດໄດ້ຮັບເງິນເດືອນເພີ່ມອີງໃສ່ຈຳນວນ ຂອງ ຜູ້ໂດຍສານທີ່ເພີ່ມຈາກຈຳນວນ ທີ່ໄດ້ສັນຍາໄວ້. ພ້ອມດຽວກັນ, ອັນນີ້ອາດມີຜົນກະທົບຕໍ່ ການເກັບລາຍ ຮັບຊຶ່ງ ຫມາຍວ່າລາຍຮັບທັງຫມົດບໍ່ເຂົ້າບໍລິສັດໂດຍກົງຕາມຈຳນວນເຕັມ. ລົດເມບັນທຸກຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ຫລາຍກວ່າມາດຖານ; ບາງຄັ້ງບັນທຸກຜູ້ໂດຍສານຫລາຍກວ່າເຖິງ 10% ໃນກໍລະນີລົດ 25 ບ່ອນນັ່ງ.

ເວລາອອກ ແລະ ເວລາມາເຖິງບໍ່ຖືກກັບຕາຕະລາງປານໃດ. ມີແຕ່ຕາຕະລາງເວລາອອກຢູ່ CBD ແຕ່ບໍ່ມີຕາ ຕະລາງເວລາຢູ່ແຕ່ລະບ່ອນຢຸດລົດຕາມເສັ້ນທາງ. ນອກນັ້ນ, ຢູ່ສະຖານີປາຍທາງກໍບໍ່ມີຕາຕະລາງເວລາ. ຜູ້ຂັບຂີ່ດຳເນີນການຮັບ/ສົ່ງຜູ້ໂດຍສານດ້ວຍການຢຸດຕາມຈຸດທີ່ກຳນົດ ແລະ ຢຸດຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງ ຜູ້ໂດຍສານ.

VSBC ບໍ່ມີສິດໃນການກຳນົດຄ່າໂດຍສານຂອງ ລົດເມ ແລະ ສະເໜີຂໍປ່ຽນແປງລາຄານຳ ກົມຂົນສົ່ງ ກະ ຊວງ ຄຂປກ ແລະ ຫ້ອງວ່າການສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ເພື່ອທົບທວນ ແລະ ອະນຸມັດ. ບາງຄັ້ງ, ຄ່າຂົນ ສົ່ງຖືກຮັກສາໃຫ້ຕ່ຳກວ່າຄ່າດຳເນີນການໂດຍພິຈາລະນາເຖິງຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ຄວາມສາມາດຂອງ ສັງຄົມ.



VSBC ລາຍງານວ່າບັນດາການບໍລິການຂອງ ລົດເມລະຫວ່າງຕົວເມືອງໃນບໍ່ມີຜົນກຳໄລ, ສ່ວນ ລະຫວ່າງຕົວ ເມືອງນອກ, ລະຫວ່າງແຂວງ ແລະ ລະຫວ່າງປະເທດໄດ້ກຳໄລ, ຊຶ່ງບໍລິສັດໄດ້ທົດແທນການສູນເສັງໃນ ການບໍລິການການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ.

### 6.5.3 ການດຳເນີນການຂອງ ການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ.

(1) ສະມາຄົມລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຈຳໂບ.

ມີແຕ່ລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຈຳໂບເທົ່ານັ້ນທີ່ໃຫ້ການບໍລິການການຂົນສົ່ງຍ່ອຍຂອງ ຕົວເມືອງ. ບັນດາຜູ້ດຳເນີນ ການໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງເປັນສະມາຄົມລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຈຳໂບ. ຕາມປົກກະຕິ, ສະມາຄົມຈັດກອງປະຊຸມ ເພື່ອແກ້ ໄຂບັນດາບັນຫາທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນການດຳເນີນການແຕ່ລະວັນລວມທັງການຈັດຄົວ (ການຈັດສະຖານີ). ສະມາຄົມ ເຮັດໜ້າທີ່ສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບຽບ ແລະ ກົດໝາຍຢ່າງຖືກຕ້ອງ, ການປະສານງານກັບ ພ/ນ ຄຸຂປກ, ອພບ, ຕຳຫລວດຈະລາຈອນ ແລະ ຫ້ອງການຂົນສົ່ງຂອງ ບັນດາເມືອງ ແລະ ຕິດຕາມບັນດາພື້ນທີ່ຮັບ ຜິດຊອບຈາກບັນດາຫົວໜ້າເຂດ.

(2) ບັນຫາຂອງ ການດຳເນີນການຂອງ ການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ

ບັນດາບັນຫາທີ່ມີ ແລະ ວິທີແກ້ໄຂທີ່ສະມາຄົມໄດ້ກຳນົດສັງລວມໄດ້ດັ່ງນີ້ :

- ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນໃຈກາງຂອງ ຕົວເມືອງເພີ່ມຂຶ້ນ ຕ້ອງການບ່ອນຈອດລົດສ່ວນຕົວ ຫລາຍ ຂຶ້ນຊຶ່ງຈຳກັດບ່ອນຈອດສຳລັບລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຈຳໂບ.
- ສະມາຊິກບາງຄົນບໍ່ປະຕິບັດຕາມລະບຽບຂອງ ສະມາຄົມ, ຕົວຢ່າງ ການຈອດບໍ່ເປັນລະບຽບ, ເກັບເງິນ ເກີນລາຄາ ແລະ ຍາດຜູ້ໂດຍສານ.
- ບັນດາຍານພາຫານະຂອງ ເອກະຊົນ(ບ້າຍເຫລືອງ)ໃຫ້ບໍລິການການຂົນສົ່ງຢ່າງຜິດກົດໝາຍ ແລະ ສ້າງ ຄວາມຂັດແຍ່ງກັບຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສະມາຊິກຂອງ ສະມາຄົມ
- ຍານພາຫານະບາງຄັນມີສະພາບບໍ່ດີ, ບໍ່ມີໃບຢັ້ງຢືນການກວດກາເຕັກນິກທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍສະມາຄົມກາງ
- ສະມາຊິກບາງຄົນບໍ່ຈ່າຍຄ່າອາກອນ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກສະມາຄົມ
- ບໍ່ເຂົ້າຈອດຄົວທີ່ກຳນົດ, ແລ່ນຊອກຫາຜູ້ໂດຍສານ, ຈອດບໍ່ເປັນລະບຽບເຮັດໃຫ້ການຈະລາຈອນເກີດ ການແອອັດ
- ນອກນັ້ນ, ຜູ້ໂດຍສານພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການລັດລົດຕຸກຕຸກຍ້ອນວ່າເຂົາເຈົ້າບໍ່ສາມາດເລືອກ ລາຄາ, ສາຍທາງ ແລະ ຄວາມໄວ້ວາງໃຈ.

(3) ວິທີການແກ້ໄຂໂດຍ ສະມາຄົມ

ເພື່ອແກ້ໄຂບັນດາບັນຫາຂອງ ການດຳເນີນການ, ສະມາຄົມໄດ້ກະກຽມແຜນການຄຸ້ມຄອງປະຈຳປີ 2007/ 2008 ແລະ ໄດ້ນຳສະເໜີຕໍ່ພ/ນ ຄຂປກ. ບັນດາຈຸດປະສົງໄດ້ສັງລວມດັ່ງລຸ່ມນີ້<sup>2</sup>:

- ສືບຕໍ່ການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ສະມາຊິກທົ່ວທຸກຄົນເພື່ອໃຫ້ການບໍລິການຢ່າງຖືກຕ້ອງ
- ສົ່ງເສີມບັນດາສະມາຊິກໃຫ້ມີໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່, ກວດກາຍານພາຫານນະ, ນຸ່ງຖືເປັນລະບຽບ, ປ້າຍຊື່, ກະດານລາຄາ, ຕ່າງໄປ
- ແຈ້ງປ້າຍຊື່, ຕາຕະລາງລາຄາ, ຈຸດຕົ້ນທາງ-ປາຍທາງຢ່າງຈະແຈ້ງໃສ່ລົດແຕ່ລະຄັນ
- ບັງຄັບໃຫ້ບັນດາຍານພາຫານນະປ້າຍເຫຼືອງເຂົ້າສະມາຄົມເພື່ອໃຫ້ເປັນຍານພາຫານນະບໍລິການຜູ້ໂດຍ ສານຢ່າງຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ
- ສືບຕໍ່ໃຫ້ພະນັກງານຕິດຕາມດຳເນີນການກວດກາ ແລະ ກວດກາຢ່າງເປັນປົກກະຕິຢູ່ແຕ່ລະຄົວ
- ສະເໜີໃຫ້ພ/ນ ຄຂປກ ປະສານງານກັບການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງດຳເນີນການກັບບັນດາຍານພາຫານນະປ້າຍເຫຼືອງ

---

<sup>2</sup> ພ/ນ ຄຂປກ ນວ, ຫ້ອງການຂົນສົ່ງທາງບົກ-ທາງນ້ຳ, ສະມາຄົມລົດຕຸກຕຸກ&ລົດຈຳໂບ, ບົດລາຍງານກ່ຽວກັບການບໍລິການຂອງ ລົດຕຸກຕຸກ&ລົດຈຳໂບ, 2006-2007, 14 ພຶດສະພາ 2007 ໂດຍປະທານຂອງ ສະມາຄົມ

ບົດທ 7

ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ ແລະ  
ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ

# ບົດທີ 7 ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ

## 7.1 ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ

ຈຸດປະສົງຕົ້ນຕໍຂອງ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນແມ່ນເພື່ອໃຫ້ການຈະລາຈອນສາມາດເຄື່ອນໄຫວຕາມບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ມີຢ່າງປອດໄພ, ໄວ ແລະ ສະດວກ.

ໂດຍການນຳໃຊ້ບັນດາລະບຽບຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ບັນດາມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມກໍຄືການມີບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ປະກອບດ້ວຍ ການຄຸ້ມ ຄອງ ແລະ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຄວາມປອດໄພທີ່ດີ, ການຈະລາຈອນສາມາດໄຫລໄປຢ່າງໂລ່ງລຽນໃນລັກສະນະເປັນລະບຽບ. ພາຍໃຕ້ສະພາບການດັ່ງກ່າວ, ຂີດຄວາມສາມາດຂອງບັນດາເສັ້ນທາງ, ໂດຍທົ່ວໄປ, ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ, ດັ່ງນັ້ນ, ບໍລິມາດຈຳນວນຫລາຍຂອງການຈະລາຈອນສາມາດໄຫລຜ່ານເສັ້ນທາງ. ຄວາມເປັນລະບຽບກໍສົ່ງເສີມຄວາມປອດໄພຂອງການຈະລາຈອນຕາມເສັ້ນທາງສູງຄືກັນ.

ສະພາບຂອງ

ການຈະລາຈອນປະຈຸບັນໃນນະຄອນຫລວງເປັນສະພາບນຶ່ງທີ່ປະເຊີນຫນ້າກັບບາງການແອອັດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນເວລາຊ່ວງໂມງເລັ່ງດ່ວນຂອງ ຕອນເຊົ້າ ແລະ ຕອນຄ່ຳ. ການແອອັດຂອງການຈະລາຈອນຂະຫນາດໃຫຍ່ປະຈຳວັນຢູ່ທັງບັນດາເຂດຂອງ ຕົວເມືອງ ແລະ ຊານເມືອງຍັງບໍ່ທັນເກີດຂຶ້ນ. ຢ່າງໃດກໍ ຕາມ, ມີສັນຍານບົ່ງບອກວ່າການແອອັດໃຫຍ່ຂອງການຈະລາຈອນຈະເກີດຂຶ້ນໃນບໍ່ຊ້າຍ້ອນຄວາມຕ້ອງການ ຂອງການຈະລາຈອນເພີ່ມຂຶ້ນໃນຕົວເມືອງໃນອານາຄົດອັນໃກ້ນີ້.

ບັນດາລະບຽບ ແລະ ມາດຕະການຄວບຄຸມຕົ້ນຕໍທີ່ນະຄອນຫລວງໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລວມມີ ການຄວບຄຸມ ການຈະລາຈອນທົດທາງດຽວ, ຄວບຄຸມການຈອດລົດ, ຄວບຄຸມໄຟສັນຍານການຈະລາຈອນ, ຄວບຄຸມການ ເຄື່ອນໄຫວຂອງຍານພາຫນນະຫນັກກໍຄືດ້ວຍການນຳໃຊ້ບັນດາປ້າຍສັນຍານການຈະລາຈອນຕ່າງໆ ແລະ ບັນດາເຄື່ອງຫມາຍທາງ.

(1) ການຄວບຄຸມກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນທິດທາງດຽວ

- ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການຂອງ ການຄວບຄຸມກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນທິດທາງດຽວ ໃນນະ ຄອນຫລວງ
- ບັນດາຊ່ວງທາງທີ່ມີການຄວບຄຸມກະແສຂອງ ຈະລາຈອນທິດທາງດຽວໄດ້ແກ່ ຖະໜົນສາມແສນໄທ (ທາງເລກ 1 ໃນນະຄອນຫລວງ, ໃນທິດທາງ ເຫນືອ-ຕາເວັນຕົກ) ແລະ ຖະໜົນເສຖາທິລາດ(ໃນທິດທາງ ໃຕ້-ຕາເວັນອອກຊຶ່ງກຳລັງມີການປັບປຸງ), ເປັນຄູ່ຂອງ ຊ່ວງເສັ້ນທາງຂອງ ການຈະລາຈອນທິດທາງດຽວ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ການຈະລາຈອນມາ ຈາກບັນດາເສັ້ນທາງຕັດເຂົ້າຫາບັນດາຊ່ວງເສັ້ນທາງຂອງ ການຈະລາ ຈອນທິດທາງດຽວເຫລົ່ານີ້ຖືກຫ້າມລ້ຽວຊ້າຍ ຫລື ລ້ຽວຂວາ.
- ດ້ວຍລະບຽບຂອງ ການຈະລາຈອນທິດທາງດຽວນີ້, ບັນດາແຍກຂອງ ບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ວາງລະບຽບກັບບັນ ດາເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ມີການປະຕິບັດການຈະລາຈອນງ່າຍຂຶ້ນປາດສະຈາກການເຄື່ອນໄຫວທີ່ສ ວນທາງກັນ. ກະແສຂຶ້ນ ແລະ ກະແສລົງຂອງ ການຈະລາຈອນຕາມຄູ່ຂອງ ເສັ້ນທາງຂອງ ການຈະລາຈອນທິດທາງດຽວ ໄດ້ຮັບການປະຕິບັດຢ່າງເທົ່າທຽມກັນ. ບັນດາແຍກທີ່ມີບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນລ້ຽວຊ້າຍ ຫລື ລ້ຽວ ຂວາສູງຖືກຄວບຄຸມຄ່ອນຂ້າງມີປະສິດທິພາບ. ໄດ້ເພີ່ມບັນດາຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ບັນດາແຍກເຫລົ່ານີ້ ຂຶ້ນ ແລະ ໄດ້ບັນລຸຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນໃນລະດັບສູງ.
- ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບົບກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນທິດທາງດຽວຕາມຕາມ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງລະບົບເຄືອ ຂ່າຍຕື່ມອີກໃນພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງເກົ່າຊັ້ນໃນ. ດ້ວຍການນຳໃຊ້ພື້ນທີ່ຂອງ ເສັ້ນທາງຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ຫລາຍ, ໃນພື້ນທີ່ນີ້, ສາມາດຈອດລົດຕາມແຄມທາງໄດ້. ດັ່ງນັ້ນ, ລະບຽບນີ້ສາມາດເພີ່ມຂີດຄວາມສາ ມາດຂອງ ຕາມ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງໃນການບໍລິການຂອງ ການຈະລາຈອນ, ຊຶ່ງໃນທາງກັບໄດ້ປັບປຸງລະດັບ ຂອງ ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ.
- ໃນບັນດາພື້ນທີ່ຂອງ ຊານເມືອງ, ບໍ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບົບການຈະລາຈອນທິດທາງດຽວ. ບົກເວັ້ນກໍລະ ນີພິເສດ, ໃນປະຈຸບັນ, ຄິດວ່າບໍ່ທັນມີຄວາມຈຳເປັນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບຽບດັ່ງກ່າວໃນບັນດາພື້ນ ທີ່ເຫລົ່ານີ້.

(2) ການຫ້າມລ້ຽວຊ້າຍ ຫລື ລ້ຽວຂວາ.

ບໍ່ມີການຫ້າມລ້ຽວຊ້າຍ ຫລື ລ້ຽວຂວາໂດຍສະເພາະຢູ່ບັນດາແຍກໃນຕົວເມືອງເອກຂອງ ນະຄອນຫລວງ, ຍົກ ເວັ້ນບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ຕັດກັບບັນດາຊ່ວງເສັ້ນທາງຂອງ ການຈະລາຈອນທິດທາງດຽວທີ່ໄດ້ລະບຸຂ້າງເທິງ. ຢູ່ ບັນດາແຍກດັ່ງກ່າວ, ໄດ້ມີການຫ້າ ມລ້ຽວຊ້າຍ

ຫລື ລ້ຽວຂວາ, ຂຶ້ນກັບທິດທາງຂອງ ກະແສຂອງ ການຈະລາ  
ຈອນຕາມບັນດາຊ່ວງເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ວາງລະບຽບ.

(3) ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນຂອງ ທາງແຍກ

ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນຂອງ ທາງແຍກມີ 3 ວິທີ ທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຕົວເມືອງເອກຂອງ  
ນະຄອນ ຫລວງເຊັ່ນ: i) ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທີ່ມີສັນຍານ, ii)  
ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທີ່ບໍ່ມີສັນຍານ ແລະ iii) ບັນດາວົງວຽນ.

1) ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທີ່ມີສັນຍານ

ປະຈຸບັນ, ອຸປະກອນການສັນຍານຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ໄດ້ຕິດຕັ້ງຢູ່ບັນດາທາງແຍກຂອງ  
ການຈະລາຈອນ ໃນຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງມາຈາກ 3 ແຫ່ງທີ່ແຕກຕ່າງກັນ.

ນຶ່ງໃນນັ້ນແມ່ນບັນດາສັນຍານທີ່ຖືກຕິດ

ຕັ້ງໂດຍການຊ່ວຍເຫລືອຈາກລັດຖະບານຝຣັ່ງ(ຕິດຕັ້ງໂດຍບໍລິສັດໄທໂກຂອງ ໄທ).

ສ່ວນທີ່ເຫລືອເປັນບັນດາ ສັນຍານທີ່ເຮັດຢູ່ຈີນ ຫລື ອຸປະກອນທີ່ເຮັດຢູ່ຫວຽດນາມ.

ທີ່ຕັ້ງຂອງ ສັນຍານປະຈຸບັນລວມມີບັນດາສັນຍານຂອງ ຝຣັ່ງ, ຈີນ ແລະ

ຫວຽດນາມໄດ້ສະແດງຢູ່ຮູບ 7.1-1

ສັນຍານຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ລະບົບ CCTV ທີ່ໄດ້ຕິດຕັ້ງໂດຍການຊ່ວຍເຫລືອຂອງ  
ລັດຖະບານຝຣັ່ງ

- ໄດ້ນຳໃຊ້ລະບົບ(ATC)ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນຂອງ  
ພື້ນທີ່ຢູ່ນະຄອນຫລວງໂດຍການຊ່ວຍເຫລືອ ຈາກລັດຖະບານຝຣັ່ງ. ບໍລິສັດໄທໂກຂອງ  
ໄທເປັນຜູ້ດຳເນີນການຕິດຕິດອຸປະກອນທັງຫມົດຂອງ ລະບົບ.
- ລະບົບ ATC ນີ້ ຄວບຄຸມ ແລະ ໃຫ້ສັນຍານແກ່ ບັນດາທາງແຍກໃຫຍ່ທັງຫມົດ 26  
ແຫ່ງໃນຕົວເມືອງ. ນອກນັ້ນ,  
ໄດ້ຕິດຕັ້ງກ້ອງຖ່າຍກວດການຈະລາຈອນຢູ່ບັນດາທາງແຍກໃຫຍ່ອີກ 5 ແຫ່ງດັ່ງສະແດງໃນ  
ຮູບ 7.1-2. ບັນດາສັນຍານ ແລະ ກ້ອງຖ່າຍຮູບ CCTV ທັງຫມົດ  
ໄດ້ຖືກຄວບຄຸມຢ່າງລວມສູນຈາກສູນ ກາງການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນໃນອາຄານຂອງ  
ອພບ ໃນຕົວເມືອງ.
- ອພບເປັນຜູ້ຄວບຄຸມທັງຫມົດທັງລະບົບການສັນຍານ ແລະ CCTV. ປະຈຸບັນ,  
ສູນການຄຸ້ມຄອງການຈະ ລາຈອນນີ້ມີກຳລັງແຮງງານ 10 ຄົນ. ເຂົາເຈົ້າມາຈາກ ອພບ 6 ຄົນ,  
ຈາກຕຳຫລວດຈະລາຈອນ 3 ຄົນ ແລະ 1  
ຄົນຈາກບໍລິສັດໄທໂກທີ່ປະຈຳຢູ່ບ່ອນນີ້ເພື່ອຄຸ້ມຄອງທັງສອງລະບົບ.

- ລະບົບຄວບຄຸມການສັນຍານເປັນລະບົບ SCAT ຂອງ ອົດສະຕາລີນຳໃຊ້ສຳລັບການຄວບຄຸມສັນຍານ ຂອງ ການຈະລາຈອນ. ລະບົບນີ້ໃຊ້ຂໍ້ມູນຂອງ ການຈະລາຈອນຕົວຈິງເຊື່ອມຕໍ່ທີ່ໄດ້ຈາກບັນດາເຄື່ອງກວດ ຈັບຍານພາຫານະທີ່ໄດ້ຕິດຕັ້ງຢູ່ລຸ່ມໜ້າທາງ. ໂດຍນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວ, ລະບົບຄິດໄລ່ໂດຍຢ່າງອັດຕະໂນມັດ ແລະ ນຳໃຊ້ບັນດາປັດໃຈຂອງ ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນຕ່າງໆ(ຮອບວຽນຂອງ ສັນຍານ, ການ ແຍກ ແລະ ການຮັກສາ) ຢູ່ແຕ່ລະທາງແຍກ.
- ນອກຈາກ ຊຸດສັນຍານໄຟທຳມະດາ 3 ດອກແລ້ວ ຍັງໄດ້ຕິດຕັ້ງສັນຍານລູກສອນສີຂຽວລ້ຽວຊ້າຍຢູ່ທາງ ແຍກຕື່ມອີກ. ປະຈຸບັນ, ສັນຍານສ່ວນຫລາຍໄດ້ດຳເນີນການຫລາຍກວ່າ 2 ຂັ້ນຕອນ. ນອກນັ້ນ, ໄດ້ສະ ຫນອງບັນດາສັນຍານຂອງ ຄົນຢ່າງໂດຍນຳໃຊ້ປຸ່ມກົດຕື່ມອີກ. ການກວດຈັບຄວາມຕ້ອງການຂ້າມທາງ ຂອງ ຄົນຢ່າງແມ່ນດ້ວຍບັນດາປຸ່ມກົດເຫລົ່ານີ້.
- ປະຈຸບັນ, ບັນດາປັດໃຈຂອງ ການສັນຍານທີ່ນຳໃຊ້ໂດຍສູນການຄວບຄຸມແມ່ນແທດເຫມາະກັບຄວາມ ຕ້ອງການຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ບັນດາທາງແຍກ, ດັ່ງນັ້ນ, ສາມາດປະຕິບັດການຄວບຄຸມການຈະລາ ຈອນທີ່ເຫມາະສົມໄດ້. ດ້ວຍການກວດສອບບັນດາປັດໃຈຂອງ ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທີ່ຜ່ານມາ ຈາກບັນດາເຄື່ອງຕິດຕາມການສັນຍານ, ເຫັນໄດ້, ບັນດາຮອບວຽນຂອງ ສັນຍານແມ່ນມີການປ່ຽນແປງ ເປັນປະຈຳເພື່ອຕອບສະນອງຕາມບັນດາການປ່ຽນແປງຂອງ ຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ ແຕ່ລະສະຖານທີ່. ດັ່ງນັ້ນ, ບັນດາຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ປ່ຽນແປງໄດ້ຮັບການຕອບສະ ຫນອງຈາກລະບົບເປັນຢ່າງດີ.
- ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ດ້ວຍການຄາດຄະເນການແອອັດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນອານາຄົດອັນໃກ້ນີ້, ມີຄວາມຈຳ ເປັນຕ້ອງໄດ້ທົບທວນຢ່າງຮອບຄອບຄວາມສາມາດໃນ ການຕອບສະຫນອງກັບບັນດາບັນຫາການແອອັດ ດັ່ງກ່າວໃນອານາຄົດ ຂອງ ລະບົບການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທີ່ມີນີ້. ໂດຍສະເພາະ, ຄວາມສາມາດ ແລະ ລະດັບຂອງ ຄວາມ ແມ່ນຍຳໂດຍບັນດາເຄື່ອງກວດຈັບຍານພາຫານະໃນການກວດກາບັນດາລົດຈັກ ຈຳນວນຫລວງຫລາຍໃນໄລຍະການແອອັດຂອງ ການຈະລາຈອນນັ້ນຕ້ອງໄດ້ສຶກສາຢ່າງຮອບຄອບ.
- ຈາກການສັງເກດການ, ຫລັງຈາກໄດ້ກົດປຸ່ມແລ້ວ, ບັນດາຄົນຢ່າງຕ້ອງໄດ້ລໍຖ້າດົນກ່ອນບັນດາສັນຍານຈະ ປ່ຽນເປັນສີຂຽວ. ນອກນັ້ນ,

ບໍ່ມີການບອກໃຫ້ຄົນຢ່າງຮູ້ວ່າດົນປານໃດບັນດາໄຟສັນຍານຈະປ່ຽນເປັນສີ ຊຽວ.  
ຍ້ອນບັນດາຂໍ້ເສຍເຫລົ່ານີ້,  
ຈຶ່ງພົບເຫັນຄົນຢ່າງຫລາຍຄົນບໍ່ນັບຖືໄຟສັນຍານການຈະລາຈອນເວລາ ຂ້າມທາງ.

- ການສັງເກດບັນດາຂອງ ສະພາບກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ 5 ທາງແຍກທີ່ມີການຕິດຕັ້ງກ້ອງຖ່າຍສາ ມາດເຫັນໄດ້ຕະລອດເວລາຈາກລະບົບ CCTV ໂດຍຜ່ານບັນດາຫນ້າຈໍຕິດຕາມຢູ່ສູນຄວບຄຸມ. ຢ່າງໃດ ກໍຕາມ, ບັນດາເຄື່ອງປະກອບຂອງ ການຄວບຄຸມກ້ອງຖ່າຍຢູ່ສູນຄວບຄຸມຍັງໃຊ້ບໍ່ທັນໄດ້ດີ ແລະ ຕ້ອງໄດ້ ປັບປຸງ ຕື່ມອີກ. ນອກນັ້ນ, ຍ້ອນສະນິດຂອງ ວິທີຂອງ ຕິດຕໍ່ທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້, ບັນຫາເຊັ່ນ ການເປ່ເພຂອງ ຈໍຕິດ ຕາມທີ່ ສະແດງການຂະຫຍາຍພາບຂອງ ກ້ອງຖ່າຍເກີດຂຶ້ນເປັນປະຈຳ.
- ໄດ້ປັບປຸງຮູບຮ່າງພາຍນອກຂອງ ທາງແຍກການຈະລາຈອນພ້ອມກັນກັບການຕິດຕັ້ງອຸປະກອນຂອງ ບັນດາສັນຍານການຈະລາຈອນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສັງເກດເຫັນວ່າທາງແຍກຫລາຍບ່ອນຄວນປັບປຸງຕື່ມອີກ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ດີກວ່າເກົ່າ.
- ອພບໄດ້ກຽມແຜນການຂອງ ການຂະຫຍາຍລະບົບ ATC ຂອງ ຕົນເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍແລ້ວສຳລັບຕິດຕັ້ງ ອຸປະກອນສັນຍານ ແລະ ກ້ອງຖ່າຍ CCTV ຢູ່ບັນດາທາງແຍກອື່ນອີກໃນອານາຄົດ. ໄດ້ອອກແບບບັນດາ ສັນຍານ ແລະ ກ້ອງຖ່າຍດັ່ງກ່າວໃຫ້ເຊື່ອມຕໍ່ກັບສູນຄວບຄຸມ.
- ໃນອານາຄົດ, ເມື່ອເລີ່ມມີການແອອັດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳວັນ, ມັນມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ ຂະຫຍາຍບັນດາຊ່ວງຂອງ ທາງແຍກຫລາຍແຫ່ງໃຫ້ກວ້າງ ແລະ ສ້າງບັນດາຊ່ວງທາງລ້ຽວຊ້າຍໂດຍສະເພາະ. ບັນດາມາດຕະການດັ່ງກ່າວມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ເພື່ອເພີ່ມຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການດຳເນີນການ ຂອງ ການຈະລາຈອນຂອງ ບັນດາທາງແຍກຕື່ມອີກ .

ບັນດາສັນຍານຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ເຮັດຢູ່ ຈີນ ແລະ ຫວຽດນາມ.

- ໄດ້ນຳໃຊ້ບັນດາສັນຍານຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ເຮັດຢູ່ຈີນ ແລະ ຫວຽດນາມສະເພາະຢູ່ບັນດາທາງແຍກ ຂອງ ການຄວບຄຸມສັນຍານການຈະລາຈອນດ້ວຍຕົວມັນເອງ.



- ຍ້ອນການແຕກຕ່າງຂອງ ບັນດາມາດຖານໃນການວາງການຕິດຕັ້ງອຸປະກອນສັນຍານຢູ່ບັນດາທາງແຍກ, ບັນດາຜູ້ນຳໃຊ້ເກີດຄວາມສັບສົນ..
- ບັນດາສັນຍານດັ່ງກ່າວໄດ້ສ້າງບັນຫາອັນໃຫຍ່ຫລວງໃນການສ້ອມແປງໃຫ້ແກ່ອຳນາດການປົກຄອງຂອງ ຕົວເມືອງ. ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການຈັດຊື້ບັນດາເຄື່ອງອາໄຫລ່ຂອງ ບັນດາອຸປະກອນທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ເຫລົ່ານີ້. ນອກນັ້ນ, ບັນດາຄູ່ມືກ່ຽວກັບການສ້ອມແປງ ແລະ ການປ່ຽນຖ່າຍເຄື່ອງອາໄຫລສຳລັບບັນດາອຸປະກອນດັ່ງກ່າວແມ່ນເປັນພາສາຂອງ ປະເທດຜູ້ຜະລິດ, ຊຶ່ງມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກທີ່ຈະເຂົ້າໃຈ.
- ບໍ່ສາມາດຄວບຄຸມບັນດາອຸປະກອນດັ່ງກ່າວຈາກສູນຄວບຄຸມ ATC. ໃນອານາຄົດ, ຖ້າມີຄວາມຈຳເປັນ ຕ້ອງການຄວບຄຸມບັນດາອຸປະກອນດັ່ງກ່າວຈາກສູນຄວບຄຸມ, ອຸປະກອນເຫລົ່ານີ້ຕ້ອງໄດ້ປ່ຽນອອກຫມົດ.

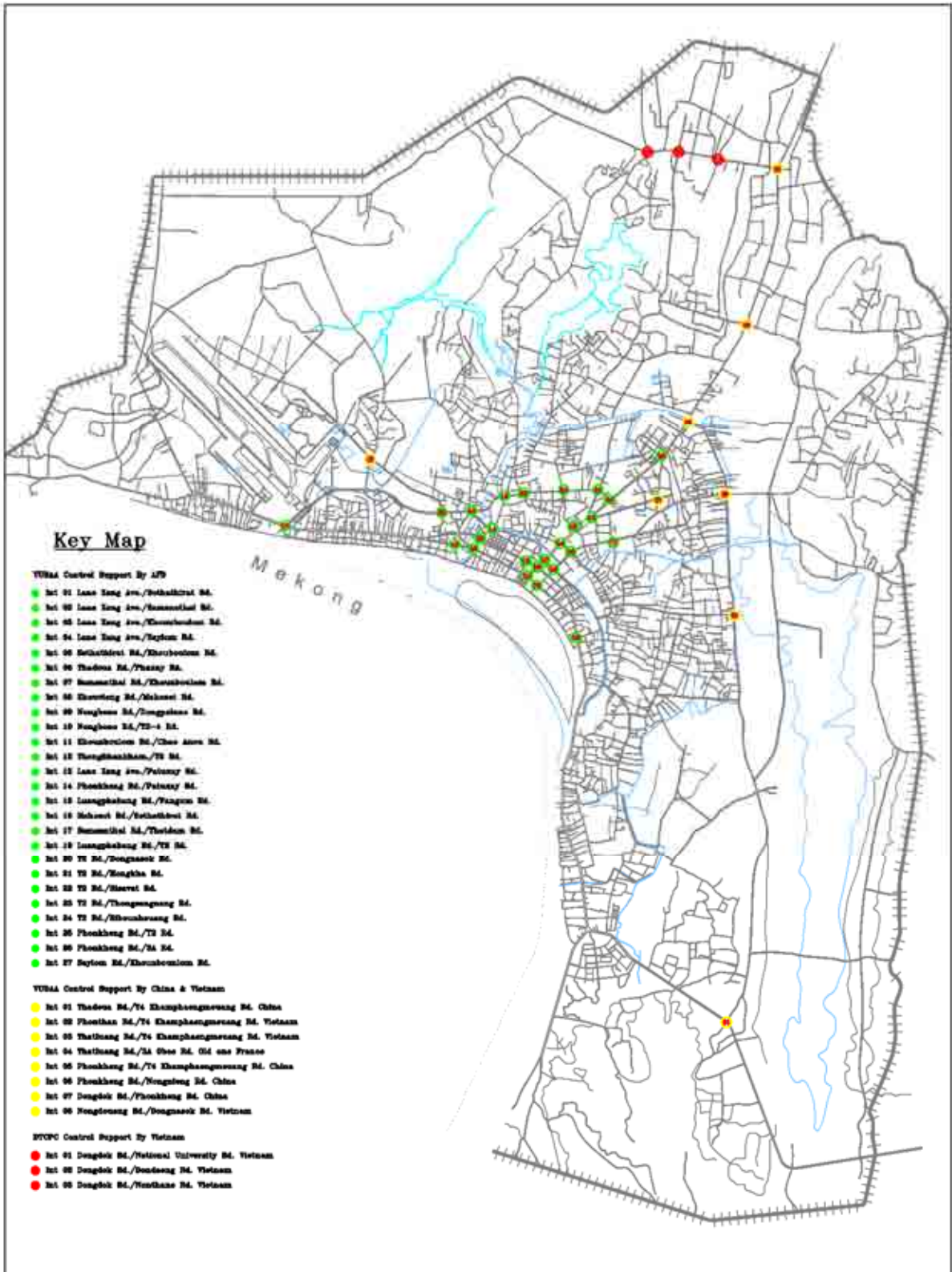
2). ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທີ່ບໍ່ມີສັນຍານ

ບັນດາມາດຕະການຂອງ

ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ຢູ່ບັນດາທາງແຍກທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ພ້ອມດຽວກັນກັບການປັບປຸງບັນດາເສັ້ນທາງໃນໄລຍະຜ່ານມານັ້ນແມ່ນມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນຢ່າງ ສັ້ນເຊິ່ງກັບບັນດາທາງແຍກທີ່ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການປັບປຸງ.

ບັນດາທາງແຍກທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ.

- ໄດ້ຕິດຕັ້ງດອນສັນກາງທາງ ແລະ ດອນບັງຄັບແລວທາງຢູ່ບັນດາທາງແຍກທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງພ້ອມ ດຽວ ກັນກັບ ການປັບປຸງບັນດາເສັ້ນທາງໃນໄລຍະຜ່ານມາ. ນອກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ແຕ້ມເຄື່ອງຫມາຍທາງ, ດອນຂັ້ນ ກາງທາງ ແລະ ຊ່ອງທາງຢ່າງຈະແຈ້ງເພື່ອຄຸມຄອງບັນດາກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນ.
- ໂດຍທົ່ວໄປ, ຊ່ວງທາງເຂົ້າຂອງ ບັນດາເສັ້ນທາງນ້ອຍຢູ່ບັນດາທາງແຍກທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງສ່ວນຫລາຍ ບໍ່ມີເຄື່ອງຫມາຍສຳລັບດອນກາງທາງ, ບັນດາເສັ້ນຢຸດ ແລະ ບ່ອນຄົນຢ່າງຂ້າມທາງ. ບັນດາບ້າຍຢຸດ ກໍມີຫນ້ອຍຫລາຍ.
- ເປັນທີ່ສັງເກດວ່າບັນດາທາງແຍກເຫລົ່ານີ້ສາມາດເຮັດໃຫ້ລະດັບຂອງ ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາ ຈອນດີຂຶ້ນກວ່າເກົ່າໄດ້ຖ້າຫາກມີການປັບປຸງຕື່ມອີກເລັກນ້ອຍ.



ຮູບ 7.1-1 ສະຖານທີ່ຂອງ ສັນຍານການຈະລາຈອນທີ່ມີ

ບັນດາທາງແຍກທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ.

- ໃນພື້ນທີ່ຮອບນອກຂອງ ຕົວເມືອງ, ຍັງມີບາງທາງແຍກໃຫຍ່ທີ່ຍັງບໍ່ທັນມີການຕິດຕັ້ງການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນ. ຈາກການວິເຄາະຂໍ້ມູນຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນໄລຍະຜ່ານມານັ້ນ, ຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງບັນດາທາງແຍກດັ່ງກ່າວຢ່າງຮີບດ່ວນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຍັງມີທາງແຍກຫລາຍແຫ່ງທີ່ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບ ການປັບປຸງ ໂດຍບໍ່ທັນມີບັນດາມາດຕະການຂອງ ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນ, ມັນມີຄວາມຈຳເປັນ ແລະ ສອດຄ່ອງກວ່າໃນການປັບປຸງບັນດາທາງແຍກນັ້ນຕາມບຸລິມະສິດຂອງ ຂະໜາດຂອງ ອຸປະຕິເຫດ ຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ແຕ່ລະທາງແຍກ.
- ໂດຍສະເພາະ, ບັນດາເຄື່ອງໝາຍທາງກໍຄືດອນກາງທາງ ແລະ ດອນຊ່ອງທາງສຳລັບຄວບຄຸມລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກແມ່ນບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ສຳຄັນ, ແຕ່ບໍ່ໄດ້ຮັບການຕິດຕັ້ງ. ນອກນັ້ນ, ບ້າຍຈະ ລາຈອນທີ່ໃຫ້ຄຳແນະນຳການໃຫ້ສິດຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ມາຈາກເສັ້ນທາງອື່ນເກືອບບໍ່ມີເລີຍ.

3) ບັນດາວົງວຽນ.

- ມີຫລາຍວົງວຽນຢູ່ພາຍໃນພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ. ບັນດາວົງວຽນເຫລົ່ານີ້ມີຂະໜາດ ແຕ່ໃຫຍ່ຫລາຍຫນ້ອຍ. ຕົວຢ່າງວົງວຽນຂະໜາດໃຫຍ່ແມ່ນວົງວຽນປະຕູໄຊ(ດ້ວຍໄຟສັນຍານ ສອງ ແຫ່ງ) ແລະ ວົງວຽນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ກັບບ້ານເກີນ.
- ໂດຍທົ່ວໄປ, ບັນດາວົງວຽນຂະໜາດໃຫຍ່ນັ້ນ ກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນແມ່ນລົງລຽນດີ. ຢ່າງໃດກໍ ຕາມ, ບັນດາວົງວຽນຂະໜາດກາງ ແລະ ຂະໜາດນ້ອຍບໍ່ຄ່ອຍດີປານໃດຖ້າການຄຸ້ມຄອງການຈະລາ ຈອນ ແລະ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຄວາມປອດໄພບໍ່ພຽງພໍ. ນອກນັ້ນ, ໃນທັດສະນະຂອງ ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ, ມີວົງວຽນຫລາຍແຫ່ງທີ່ຄວນຈັດໃຫ້ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນທາງແຍກຜ່ານທີ່ດີ ຍ້ອນມີຂະໜາດນ້ອຍ.

(4) ການຈອດລົດແຄມທາງ.

- ບັນດາຊ່ວງທາງທີ່ມີການຄວບຄຸມການຈອດລົດແຄມທາງຈະມີບັນດາບ້າຍຄວບຄຸມການຈອດ ລົດ ຫລື ແຕ້ມເຄື່ອງໝາຍ(ບັນດາເສັ້ນຂາດເປັນສີ)ຢູ່ຕາມແຄມທາງ. (ແດງກຳນົດຫ້າມຈອດ, ເຫລືອງກຳນົດໃຫ້ລໍ ຖ້າໄດ້ແຕ່ຫ້າມຈອດສ່ວນດຳກຳນົດຊ່ວງທີ່ຈອດໄດ້).
- ໄດ້ຕິດຕັ້ງບັນດາບ້າຍຄວບຄຸມການຈອດລົດໃຫມ່ຕາມບັນດາຊ່ວງທາງທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃນ ໄລຍະຜ່ານມາ. ເຖິງແມ່ນວ່າບັນດາບ້າຍເຫລົ່ານີ້ຈະເຂົ້າໃຈໄດ້ງ່າຍ,

ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ກໍຍັງມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກທີ່ຈະເຂົ້າໃຈ ບັນດາຊ່ວງທາງທີ່ອະນຸຍາດໃຫ້ຈອດລົດໄດ້ ຍ້ອນທີ່ຕັ້ງບໍ່ເໝາະສົມ. ອັນນີ້ອາດເກີດການຂັດແຂ່ງ ແລະ ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການບັງຄັບໃຊ້.

- ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ມີຄວາມສັບສົນເປັນປະຈຳກ່ຽວກັບບັນດາຊ່ວງທາງທີ່ໄຊ້ສີແຕ້ມແຄມທາງສຳລັບ ການຄວບ

ຄຸມການຈອດລົດ. ອັນນີ້ແມ່ນຍ້ອນຄວາມຈິງທີ່ວ່າບາງຊ່ວງຂອງ ເສັ້ນທາງບໍ່ໄດ້ມີການແຕ້ມສີໃດໆທັງໝົດ

ແຕ່ບາງຊ່ວງຊ້ຳພັດມີ. ຄວາມບໍ່ຄືກັນດັ່ງກ່າວເກີດຄວາມສັບສົນຫລາຍ. ໃນທຳນອງດຽວກັນ, ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່

ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການເຂົ້າໃຈບັນດາຊ່ວງທາງທີ່ມີປ້າຍຄວບຄຸມການຈອດລົດຍ້ອນການຕິດຕັ້ງ ບັນດາປ້າຍເຫລົ່ານັ້ນບໍ່ຄືກັນ.

- ເຖິງແມ່ນວ່າຕຳຫລວດຈະລາຈອນຈະບັງຄັບໃຊ້ການຈອດລົດແຄມທາງກໍຕາມ, ແຕ່ສັງເກດເຫັນວ່າການ ລະເມີດຢູ່ ຕົວເມືອງຍັງແຜ່ຫລາຍຢູ່. ຕ້ອງໄດ້ເຂັ້ມງວດ ແລະ ເພີ່ມການບັງຄັບໃຊ້ກ່ຽວກັບການຈອດລົດ ຢ່າງຜິດກົດໝາຍຕາມແຄມທາງຕື່ມ.
- ໃນການຕົກລົງການຄວບຄຸມການຈອດລົດຂອງ ບັນດາຊ່ວງທາງ, ມັນມີຄວາມສຳຄັນຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາ ບັນດາຄວາມເຫັນຂອງ ຜູ້ຢູ່ອາໄສ ຫລື ບັນດາເຈົ້າຂອງ ບັນດາຮ້ານຄ້າຄຳຄືຈາກຄຳເຫັນຂອງ ວິສະວະກອນ ຂອງ ການຈະລາຈອນ ເຊັ່ນບັນດາອັນຕະລາຍທີ່ເປັນໄປໄດ້ ແລະ ບັນດາຜົນກະທົບຂອງ ບັນດາຍານພາ ຫານະທີ່ຈອດກັບກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນ.
- ດັ່ງນັ້ນ, ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ສ້າງມາດຖານທີ່ຍອມຮັບໄດ້ກ່ຽວກັບການຈອດລົດໃນຕົວເມືອງ. ສະພາບ ປະຈຸບັນນີ້, ໃນບາງພື້ນທີ່, ການຈອດລົດຕາມບາງຊ່ວງທາງແມ່ນອະນຸຍາດແຕ່ຕາມຄວາມເປັນຈິງນັ້ນແມ່ນ ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຄວບຄຸມການຈອດລົດ, ແຕ່ກົງກັນຂ້າມ, ການຈອດລົດຕາມບາງຊ່ວງທາງແມ່ນ ຖືກຫ້າມແຕ່ພື້ນທີ່ນັ້ນບໍ່ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງຄວບຄຸມການຈອດລົດ. ຕົວຢ່າງອື່ນໆຂອງ ບັນດາມາດຕະ ການຂອງ ການຄວບຄຸມການຈອດລົດທີ່ບໍ່ດີແມ່ນການອະນຸຍາດໃຫ້ຈອດລົດໃກ້ໆກັບບ່ອນຄົນຂ້າມທາງ.

(5) ການຄວບຄຸມການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ຍານພາຫານະຫນັກຕາມບັນດາເສັ້ນທາງຂອງ ຕົວເມືອງ.

1) ບັນດາປ້າຍການຈະລາຈອນ

ໂດຍພື້ນຖານ, ປ້າຍການຈະລາຈອນມີ 3 ສະນິດ: ປ້າຍຄວບຄຸມການຈະລາຈອນ,

ປ້າຍເຕືອນການຈະລາຈອນ ແລະ ປ້າຍຊີ້ບອກການຈະລາຈອນ..

- ບັນດາປ້າຍຄວບຄຸມການຈະລາຈອນແມ່ນບັນດາປ້າຍທີ່ຊີ້ບອກບັນດາລະບຽບ ຫລື ມາດຕະການ ຂອງ ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນ.(ຕົວຢ່າງ ປ້າຍຫ້າມລົງວຊ້າຍ-ຂວາ).

ຖ້າບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ບໍ່ປະຕິບັດ

ຕາມບັນດາປ້າຍດັ່ງກ່າວອາດພົບບັນດາສະພາບອັນຕະລາຍຕ່າງໆ. ດ້ວຍເຫດຜົນນີ້, ກ່ານບັງຄັບໃຊ້ ບັນດາປ້າຍຄວບຄຸມການຈະລາຈອນດັ່ງກ່າວຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນ..

ໃນຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ, ບັນດາປ້າຍດັ່ງກ່າວຍັງບໍ່ພຽງພໍ.

ໃນບັນດາສະຖານທີ່ທີ່ໄດ້ຕິດຕັ້ງປ້າຍດັ່ງກ່າວ, ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ຍັງບໍ່ທັນ ຮັບຮູ້ ແລະ ເຂົ້າໃຈຢ່າງ່າຍດາຍ, ເຫດຜົນຢ່າງຍ້ອນສະຖານທີ່ຕິດຕັ້ງບໍ່ເໝາະສົມ ແລະ ຂາດການປົກປັກຮັກສາ.

ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ສຳຫລວດສະຖານທີ່ຕິດຕັ້ງຢ່າງເໝາະສົມສຳລັບການຕິດຕັ້ງ ບັນດາປ້າຍດັ່ງກ່າວ ແລະ

ຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນການປົກປັກຮັກສາບັນດາປ້າຍດັ່ງກ່າວເປັນແຕ່ລະ ໄລຍະ.

- ບັນດາປ້າຍຊີ້ບອກ ແລະ ປ້າຍເຕືອນເກືອບວ່າບໍ່ມີເລີຍ.
- ປາສະຈາກບັນດາປ້າຍການຈະລາຈອນດັ່ງກ່າວ, ຜູ້ຢູ່ອາໄສຂອງ ນະຄອນຫລວງທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ບັນດາ ເສັ້ນທາງເຫລົ່ານີ້ເປັນປະຈຳວັນອາດບໍ່ຮູ້ສຶກເຖິງຄວາມບໍ່ສະດວກ ຫລື ອັນຕະລາຍທີ່ຈະເປັນໄປໄດ້, ແຕ່ສຳລັບບັນດາຜູ້ຄົນທາງນອກເຊັ່ນ ບັນດາຜູ້ມາຢ້ຽມຢາມ ຫລື ບັນດານັກທ່ອງທ່ຽວ, ເຂົາເຈົ້າຈະພົບ ຄວາມສັບສົນຢ່າງໃຫຍ່ຫລວງ ແລະ ອາດເກີດອຸປະຕິເຫດຂອງ ດານຈະລາຈອນ.
- ເພື່ອເຮັດໃຫ້ນະຄອນຫລວງສາມາດພັດທະນາເປັນເມືອງດຶງດູດການທ່ອງທ່ຽວໃນອານາຄົດ, ດັ່ງນັ້ນ ມັນມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໃຫ້ຂໍ້ມູນຂອງ ເສັ້ນທາງໃຫ້ແກ່ບັນດາຜູ້ນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງຢ່າງພຽງພໍ.

2). ບັນດາການຫມາຍເສັ້ນທາງ.

ການຕິດຕັ້ງເຄື່ອງຫມາຍເສັ້ນທາງທີ່ຖືກຕ້ອງຈະມີຜົນຕໍ່ການແນະນຳການຈະລາຈອນໃຫ້ເຄື່ອນໄຫວຢ່າງເປັນລະບຽບ, ດ້ວຍເຫດນີ້, ຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ເສັ້ນທາງກໍຈະເພີ່ມຂຶ້ນ, ສ່ວນບັນດາອັນຕະລາຍກໍຈະຫລຸດລົງ.

- ສຳລັບເຫດຜົນຂ້າງເທິງ, ມັນມີຄວາມຈຳເປັນຫລາຍທີ່ສຸດຕ້ອງເຮັດໃຫ້ບັນດາເຄື່ອງຫມາຍກາງ(ກາງ ທາງ) ແລະ

ຊ່ອງທາງເປັນທີ່ເຂົ້າໃຈຢ່າງງ່າຍດາຍ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ, ໄດ້ພົບວ່າຫລາຍຊ່ວງຂອງ ເສັ້ນທາງບໍ່ມີເຄື່ອງຫມາຍກາງທາງທີ່ຈະແຈ້ງ.

ໃນບາງຊ່ວງຂອງ ເສັ້ນທາງ ອື່ນບໍ່ມີບັນດາເຄື່ອງຫມາຍກາງທາງເລີຍ.

ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ວ່າບັນດາຊ່ວງຂອງ ເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ

ອາດໄດ້ແຕ້ມເຄື່ອງຫມາຍກາງທາງມາກ່ອນແລ້ວແຕ່ຍ້ອນການປົກປັກຮັກສາບໍ່ດີ,

ບັນດາເຄື່ອງຫມາຍ ດັ່ງກ່າວຈຶ່ງຖືກລຶບໄປ ແລະ ບໍ່ມີໃຫ້ເຫັນອີກ.

ສະພາບດຽວກັນສໍາລັບເຄື່ອງຫມາຍຊ່ວງທາງ, ທີ່ບໍ່ຈະ ແຈ້ງ ແລະ ຖືກລຶບໄປ.

- ຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງເຄື່ອງຫມາຍກາງທາງ ແລະ ຊ່ວງທາງແມ່ນຄວາມຍາວຂອງ ບັນດາເສັ້ນຂົດ (ເຄື່ອງຫມາຍກາງທາງແມ່ນຍາວ 3 ມ,

ສ່ວນເຄື່ອງຫມາຍຊ່ວງທາງແມ່ນຍາວ 1 ມ)ກ ຢ່າງໃດກໍຕາມ,

ເຄື່ອງຫມາຍສ່ວນຫລາຍຢູ່ໃນຕົວເມືອງແມ່ນຍາກທີ່ຈະຮູ້ໄດ້. ໂດຍປົກກະຕິ,

ເຄື່ອງຫມາຍກາງທາງກໍ ສາມາດແຕ້ມສີແຕກຕ່າງໄດ້(ເຊັ່ນ ສີເຫລືອງ) ຫລື

ດ້ວຍຄວາມກວ້າງທີ່ກວ້າງກວ່າເພື່ອໃຫ້ບັນດາຜູ້ ຂັບຂີ່ສາມາດຮູ້ໄດ້ຢ່າງງ່າຍດາຍ.

(ດັ່ງນັ້ນ, ມີຄວາມຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ທົບທວນຄືນບັນດາມາດຖານ ຂອງ

ເຄື່ອງຫມາຍດັ່ງກ່າວທີ່ຕົວເມືອງໄດ້ນໍາ ໃຊ້ ຫລື

ອາດປ່ຽນແປງໄປສູ່ບັນດາມາດຖານທີ່ດີກວ່າ).

- ຢູ່ບັນດາທາງແຍກທີ່ໃຫຍ່, ມັນມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ຕ້ອງສ້າງດອນບັງຄັບແລວທາງເພື່ອສາມາດແຍກ ແລະ ບັງຄັບກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ໃຫ້ໄປທິດທາງທີ່ເໝາະສົມ, ດັ່ງນັ້ນ, ລະດັບ ຂອງ ຄວາມປອດໄພກໍເພີ່ມຂຶ້ນ.

ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ສາມາດສ້າງບັນດາດອນດັ່ງກ່າວໄດ້ຍ້ອນຄວາມຫຍຸ້ງ ຍາກຂອງ ພື້ນທີ່,

ຍັງມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການໃຫ້ຄໍາແນະນໍາແກ່ການຈະລາຈອນດ້ວຍການນໍາໃຊ້

ເຄື່ອງຫມາຍຂອງ ເສັ້ນທາງ. ເຖິງແມ່ນວ່າ,

ໃນນະຄອນຫລວງຈະມີການນໍາໃຊ້ບັນດາເຄື່ອງຫມາຍສະ

ນິດນີ້ຢ່າງກວ້າງຂວາງກໍຕາມ,

ຍັງພົບເຫັນບາງທາງແຍກທີ່ຍັງບໍ່ທັນມີບັນດາເຄື່ອງຫມາຍດັ່ງກ່າວ

ນັ້ນເລີຍ.

ສາມາດຕິດຕັ້ງບັນດາເຄື່ອງຫມາຍດັ່ງກ່າວຢ່າງໄວດ້ວຍລາຄາຕໍ່າໂດຍນໍາໃຊ້ເຄື່ອງຈັກແຕ້ມ

ອັດຕະໂນມັດ. ຕົວຢ່າງ, ຖ້າມີການແຕ້ມເຄື່ອງຫມາຍເສັ້ນທາງທີ່ແຈ້ງຢູ່ບັນດາວົງວຽນ,

ບັນດາກະແສ

ຂອງ ການຈະລາຈອນຈະສາມາດເຄື່ອນໄຫວຢ່າງມີລະບຽບຫລາຍຂຶ້ນ.

- ດັ່ງທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນຜ່ານມາ, ການຄວບຄຸມການຈອດລົດຢູ່ນະຄອນຫລວງ, ບາງບ່ອນມີການແຕ້ມສີ ຕາມແຄມເສັ້ນທາງ. ກ່ອນຈະແຕ້ມເຄື່ອງຫມາຍດັ່ງກ່າວ,

ມັນມີຄວາມສໍາຄັນຕ້ອງໄດ້ຄິດຢ່າງຮອບ ກອບກ່ຽວກັບບັນດາຊ່ວງຂອງ ເສັ້ນທາງທີ່ຕ້ອງການບັນດາເຄື່ອງໝາຍດັ່ງກ່າວ.

- ການແຕ້ມບັນດາເຄື່ອງໝາຍໃສ່ບັນດາແຄມທາງອາດກະທົບຕໍ່ຄວາມສວຍງາມຂອງ ທິດທັດຕົວ ເມືອງ, ໂດຍສະເພາະໃນບັນດາພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງໃນເກົ່າ. ສາມາດຫລຸດຜ່ອນຜົນກະທົບນີ້ໄດ້ ຖ້າຫາກແຕ້ມບັນດາເຄື່ອງໝາຍໃສ່ແຕ່ໜ້າທາງເທົ່ານັ້ນ. ບໍ່ມີຄວາມຈໍາເປັນຕ້ອງແຕ້ມບັນດາເຄື່ອງໝາຍໃສ່ບັນດາຂອບທາງ.

(7) ບັນດາມາດຖານສໍາລັບບັນດາອຸປະກອນຂອງ ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນແບບດຽວກັນ.

- ສ.ປ.ປ.ລາວໄດ້ສ້າງຊຸດຂອງ ບັນດາມາດຖານຂອງ ການອອກແບບເສັ້ນທາງເພື່ອແນະນຳໃນການກໍ່ ສ້າງທຸກເສັ້ນທາງໃນປະເທດ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຄືດັ່ງໄດ້ລະບຸໃນເບື້ອງຕົ້ນ, ມາເຖິງປະຈຸບັນ, ຍັງບໍ່ທັນ ມີມາດຖານທີ່ເໝາະສົມສໍາລັບການຕິດຕັ້ງ ຫລື ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການຄວບຄຸມການ ຈະລາຈອນເທື່ອ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ການຕິດຕັ້ງບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເຫລົ່ານີ້ຈຶ່ງບໍ່ເປັນແບບ ດຽວກັນ ສໍາລັບເຫດຜົນນີ້, ຄວາມສັບສົນຈຶ່ງເກີດຂຶ້ນກັບບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ເປັນປະຈຳ. ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ມີ ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການຕັດສິນໃຈບັນດາຄວາມໝາຍຂອງ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເຫລົ່າ ນີ້ໃນສ່ຽວວິນາທີ່ເຂົາເຈົ້າຂັບລົດຕາມບັນດາເສັ້ນທາງ. ອັນນີ້ມີຄວາມຈິງ, ສະເພາະບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ ທີ່ ຂັບລົດເຂົ້າພື້ນທີ່ທີ່ບໍ່ມີບັນດາເຄື່ອງໝາຍ ຫລື ບັນດາປ້າຍຈະລາຈອນອັນໃດໜຶ່ງ. ເຂົາເຈົ້າສາມາດ ກາຍເປັນຄົນຂາດການແນະນຳໃນທັນໃດ ແລະ ມັນເປັນອັນຕະລາຍຢ່າງໃຫຍ່ຫລວງ.
- ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ຕ້ອງການຄວາມເປັນອັນດຽວກັນລວມີ ບັນ ດາສັນຍານການຈະລາຈອນ, ບັນດາປ້າຍຈະລາຈອນ, ບັນດາເຄື່ອງໝາຍເສັ້ນທາງ, ບັນດາປ້າຍຈອດ ລົດ ແລະ ເຄື່ອງໝາຍ, ບັນດາປ້າຍເສັ້ນທາງ, ບັນດາປ້າຍເຂດຄວບຄຸມຄວາມໄວໃກ້ກັບບັນດາ ໂຮງ ຮຽນ ແລະ ອື່ນໆ.

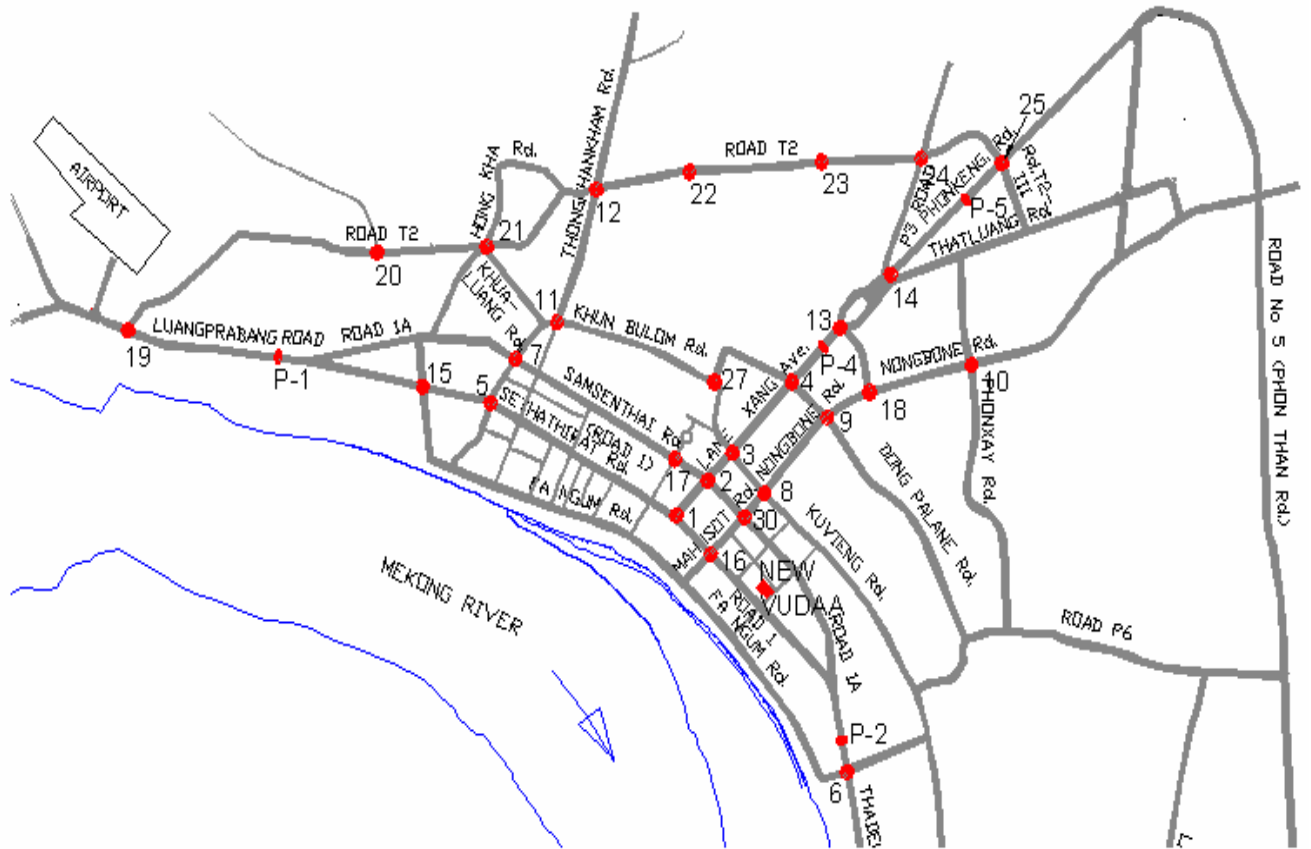
(8) ບັນດາໂຄງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໂດຍກົງກັບການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ.

ໂດຍການຊ່ວຍເຫລືອຂອງ ອົງການເພື່ອການພັດທະນາຂອງ ຝຣັ່ງ, ອພບ ໄດ້ດຳເນີນການສຶກສາເພື່ອສ້າງ "ແຜນແມ່ບົດຂອງ ຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ" ສໍາລັບໃຈກາງຂອງ ຕົວເມືອງໃນຂອງ ນະຄອນຫລວງໃນມີ ຖຸນາ 2004. ໃນບົດລາຍງາຍຂອງ

ການສຶກສາ, ໄດ້ສະເໜີບັນດາແຜນງານສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນ ໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວດັ່ງນີ້ :

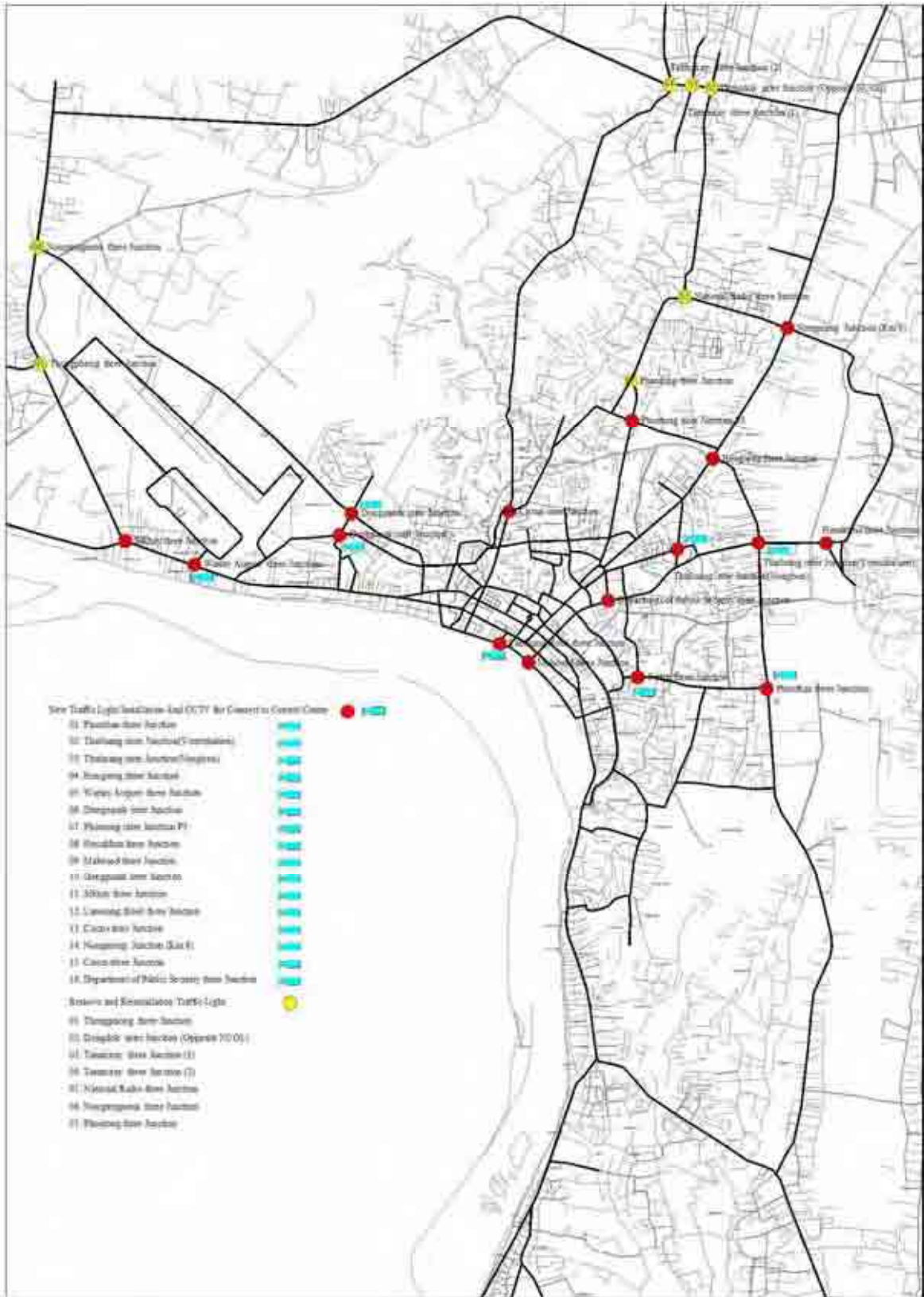
- ການພັດທະນາໃຈກາງຂອງ ຕົວເມືອງ.
  - ເຮັດໃຫ້ກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນໃນຕ່າງໆຂອງ ເສັ້ນທາງດີຂຶ້ນ
  - ການສົ່ງເສີມການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການຄ້າ
  - ພື້ນຟູມໍລະດົກທີ່ໄດ້ກຳນົດພາຍໃນໃຈກາງຂອງ ຕົວເມືອງໃນ
  - ການພັດທະນາແຄມຝັ່ງຂອງ ແມ່ນໍ້າຂອງ
- ຕ່າງໆເສັ້ນທາງຂອງ ຕົວເມືອງ
  - ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບົບການຄຸ້ມຄອງຂອງ ເສັ້ນທາງ
  - ນຳໃຊ້ແຜນກະແສຂອງ  
ການຈະລາຈອນເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການຈະລາຈອນຜ່ານໃນໃຈກາງຂອງ  
ຕົວເມືອງ.
- ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
  - ສູ້ຂົນສົ່ງສໍາລັບຄວາມດຸ່ງດຽງລະຫວ່າງຮູບແບບຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ  
ການຂົນສົ່ງ  
ສ່ວນຕົວ.
- ການຈອດລົດ
  - ວາງລະບຽບ ແລະ ຕິດຕາມການສະໜອງ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການຂອງ  
ຈອດລົດໃນພື້ນທີ່ໃຈກາງ  
ຂອງ ຕົວເມືອງ
- ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ
  - ສ້າງລະບຽບສໍາລັບຄວບຄຸມການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນໄລຍະເວລາເລັ່ງດ່ວນ
- ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ
  - ແຜນວິສະວະກອນການຈະລາຈອນຂອງ ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ
  - ໂຄສະນາຄວາມຮູ້ຂອງ ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ
  - ແຜນບັງຄັບໃຊ້ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ





ຮູບ 7.1-2 ບັນດາທາງແຍກທີ່ມີສັນຍານທີ່ຄວບຄຸມໂດຍສູນການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ

- |                           |                           |                         |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------|
| ແຍກ 1 ລ້ານຊ້າງ-ເສດຖາທິລາດ | ແຍກ 11 ເຈົ້າອານຸ-ຊຸນບູລົມ | ແຍກ 21 T2-ຮ່ອງຄ້າ       |
| ແຍກ 2 ລ້ານຊ້າງ-ສາມແສນໄທ   | ແຍກ 12 ທົ່ງຂັນຄຳ-T2       | ແຍກ 22 T2-ສີສະຫວາດ      |
| ແຍກ 3 ລ້ານຊ້າງ-ຊຸນບູລົມ   | ແຍກ 13 ລ້ານຊ້າງ-ປະຕູໄຊ    | ແຍກ 23 T2-ທົ່ງສ້າງນາງ   |
| ແຍກ 4 ລ້ານຊ້າງ-ສາຍລົມ     | ແຍກ 14 ທາດຫລວງ-ປະຕູໄຊ     | ແຍກ 24 T2-P3 ສີບຸນເຮືອງ |
| ແຍກ 5 ເສດຖາທິລາດ-ຊຸນບູລົມ | ແຍກ 15 ຫລວງພະບາງ-ໜ້າງຸ່ມ  | ແຍກ 25 T2-ໂພນເຄັງ       |
| ແຍກ 6 ທ່າເດື່ອ-ພະໄຊ       | ແຍກ 16 ມະໂຫສິດ-ເສດຖາທິລາດ | ແຍກ 27 ຊຸນບູລົມ-ສາຍລົມ  |
| ແຍກ 7 ສາມແສນໄທ-ຊຸນບູລົມ   | ແຍກ 17 ສາມແສນໄທ-ທາດດຳ     |                         |
| ແຍກ 8 ຫນອງບອນ-ຄູວຽງ       | ແຍກ 19 ຫລວງພະບາງ- T2      | ແຍກ 30 ມະໂຫສິດ-ສາມແສນໄທ |
| ແຍກ 9 ຫນອງບອນ-ດົງປ່າລານ   | ແຍກ 20 T2-ດົງນາໂຊກ        |                         |
| ແຍກ 10 ຫນອງບອນ-ໂພນໄຊ      |                           |                         |



ຮູບ 7.1-3 ແຜນການຂະຫຍາຍການຕິດຕັ້ງບັນດາສັນຍານການຈະລາຈອນ ແລະ ກ້ອງຖ່າຍCCTV ຕື່ມ

## 7.2 ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ.

ບົດນີ້ຈະພິຈາລະນາບັນດາບັນຫາ ແລະ ປະເດັນຕ່າງໆກ່ຽວກັບເຕັກໂນໂລຊີກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຂອງ ການ ຈະລາຈອນ, ການໃຫ້ການສຶກສາຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ຂອງ ການຈະລາຈອນ ໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ມີໃນປະຈຸບັນ. ການພິຈາລະນານີ້ແມ່ນແນ່ໃສ່ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນບັນດາອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນນະຄອນຫລວງ ໃນລັກສະນະທີ່ມີປະສິດທິຜົນ.

### 7.2.1 ບັນດາອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ

ກະຊວງ ຄຂປກ

ກຳລັງຢູ່ໃນຂະບວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນແຫ່ງ ຊາດ. ກະຊວງກຳລັງຢູ່ໃນຂະບວນການດຳເນີນ"ການເກັບກຳ ແລະ ການວິເຄາະຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ"ຊຶ່ງເປັນໂຄງການຍ່ອຍຂອງ ແຜນດຳເນີນງານໃຫຍ່. ຄວາມພະຍາຍາມນີ້ ພະຍາຍາມທ້ອນໂຮມ ແລະ ວິເຄາະຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນນະຄອນຫລວງຢ່າງລະອຽດ ແລະ ຊັດເຈນ. ພາກນີ້ນຳໃຊ້ ຂໍ້ ມູນສ່ວນນຶ່ງຂອງ ຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ ພຶດສະພາ 2006 ຫາ ເມສາ 2007 ທີ່ໂຄງການ ຍ່ອຍນີ້ໄດ້ທ້ອນໂຮມມາ.

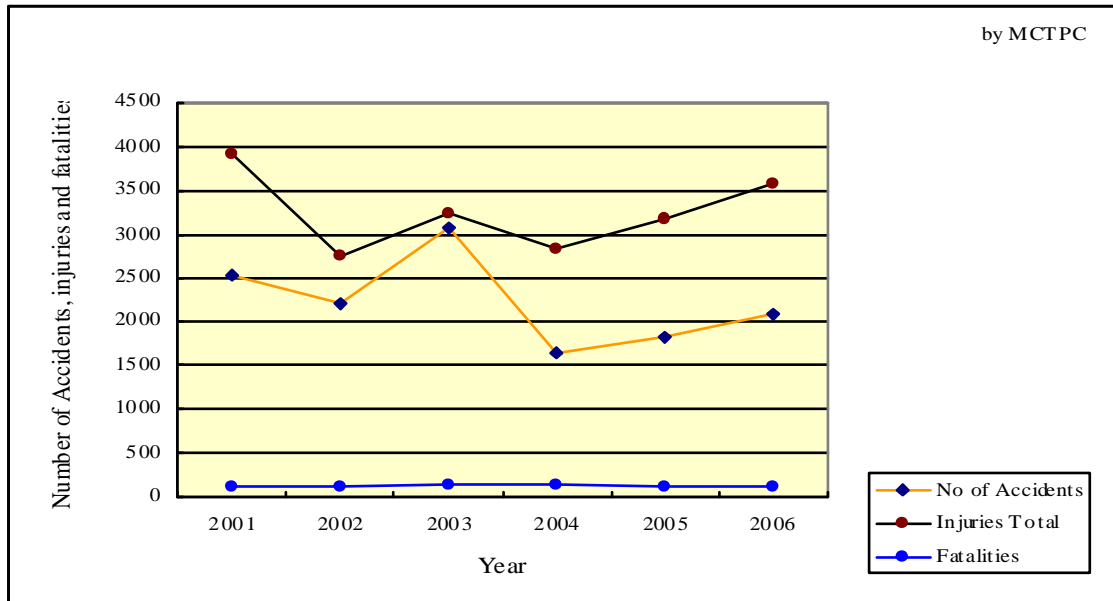
(1) ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ອັດຕາການບາດເຈັບ

ການສັງເກດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ສາມາດໄດ້ມາຈາກຮູບ 7.2-1 ແລະ ຕາຕະລາງ 7.2-1. ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດທີ່ໄດ້ລາຍ ງານກ່ອນ 2004 ຄ່ອນຂ້າງສູງ, ມີອຸປະຕິເຫດ 3,080 ຄັ້ງສຳລັບ 2003. ຈຳນວນນີ້ໄດ້ຫຼຸດລົງຢ່າງໄວເປັນ 1,643 ຄັ້ງໃນ 2004. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຫລັງ 2004, ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງອີກ, ເຖິງ 2,091 ຄັ້ງໃນ 2006.

ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນຜູ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບຍ້ອນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳປີແມ່ນຄ້າຍຄືກັນ ກັບຈຳນວນອຸປະຕິເຫດທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງ. ໃນ 2003, ຈຳນວນຜູ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບແມ່ນສູງແຕ່ໃນ 2004ໄດ້ ຫລຸດລົງ. ຈຳນວນນີ້ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນອີກຫລັງ 2004 ແລະ ໃນ 2006 ຈຳນວນຜູ້ໄດ້ຮັບບາດເຈັບມີເຖິງ 3,572 ຄົນ.

ຜູ້ເສຍຊີວິດຈາກອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນກໍເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 2003 ເປັນ 140 ຄົນໃນ 2004. ຢ່າງໃດກໍ ຕາມ, ຈຳນວນນີ້ຫລຸດລົງເລັກຫນ້ອຍໃນ 2005 ແລະ 2006 ຊຶ່ງມີ 119 ຄົນເທົ່ານັ້ນ.

ດັ່ງນັ້ນ, ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ບາດເຈັບ ແລະ ເສຍຊີວິດຕໍ່ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນ 2006 ມີ 1.8 ຄົນ.



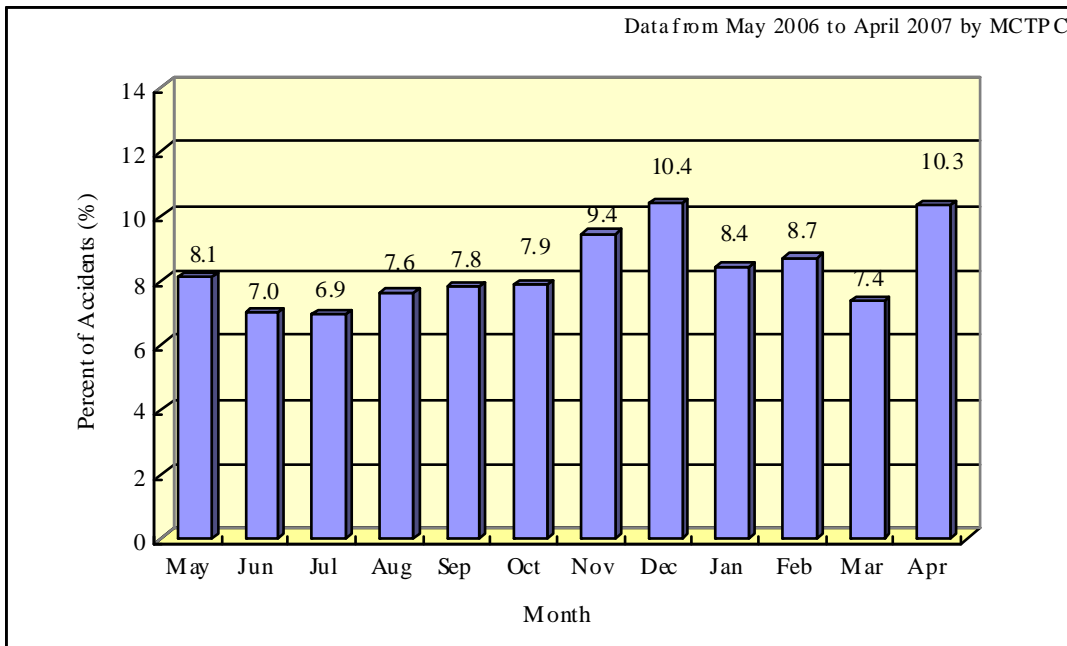
ຮູບ 7.2-1 ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດປະຈຳປີ, ຜູ້ບາດເຈັບ ແລະ ຜູ້ເສຍຊີວິດ

ຕາຕະລາງ 7.2-1 ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດປະຈຳປີ, ຜູ້ບາດເຈັບ ແລະ ຜູ້ເສຍຊີວິດ

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
ຈ/ນອຸປະຕິເຫດ	2540	2205	3080	1643	1838	2091
ເຈັບເລັກຫນ້ອຍ	2963	1846	1901	1513	1579	2065
ເຈັບສົມຄວນ	873	847	1100	1123	1397	1268
ເຈັບສາຫັດ	77	52	227	191	203	239
ລວມ	3913	2745	3228	2827	3179	3572
ເສຍຊີວິດ	112	126	147	140	119	119

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ກະຊວງ ຄຸ້ມຄອງ.

(2) ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳເດືອນ ຮູບ 7.2-2 ແລະ ຕາຕະລາງ 7.2-2 ສະແດງ ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການ ຈະລາຈອນ ປະຈຳເດືອນດ້ວຍສ່ວນແບ່ງເປັນເປີເຊັນໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນສຳລັບພຶດສະພາ 2006 ຫາ ເມສາ 2007. ຈາກຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວ, ມັນເປັນທີ່ແຈ້ງແລ້ວວ່າ ເດືອນ ພະຈິກ, ທັນວາ ແລະ ເມສາ ເປັນ ເດືອນທີ່ມີອັດຕາອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນສູງ. ເຫດການດັ່ງກ່າວເກີດຂຶ້ນຖືກ ກັບການສະຫລອງ ບຸນ ໃຫຍ່ຈາກທ້າຍເດືອນພະຈິກ ຫາ ຕົ້ນເດືອນທັນວາ ແລະ ໃນເດືອນເມສາຂອງ ທຸກປີ. ໃນກົງກັນຂ້າມ, ບັນດາ ເດືອນທີ່ມີອັດຕາອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນຕໍ່າແມ່ນ ເດືອນ ມິຖຸນາ, ກໍລະກົດ ແລະ ມີນາ.



ຮູບ 7.2-2 ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳເດືອນ

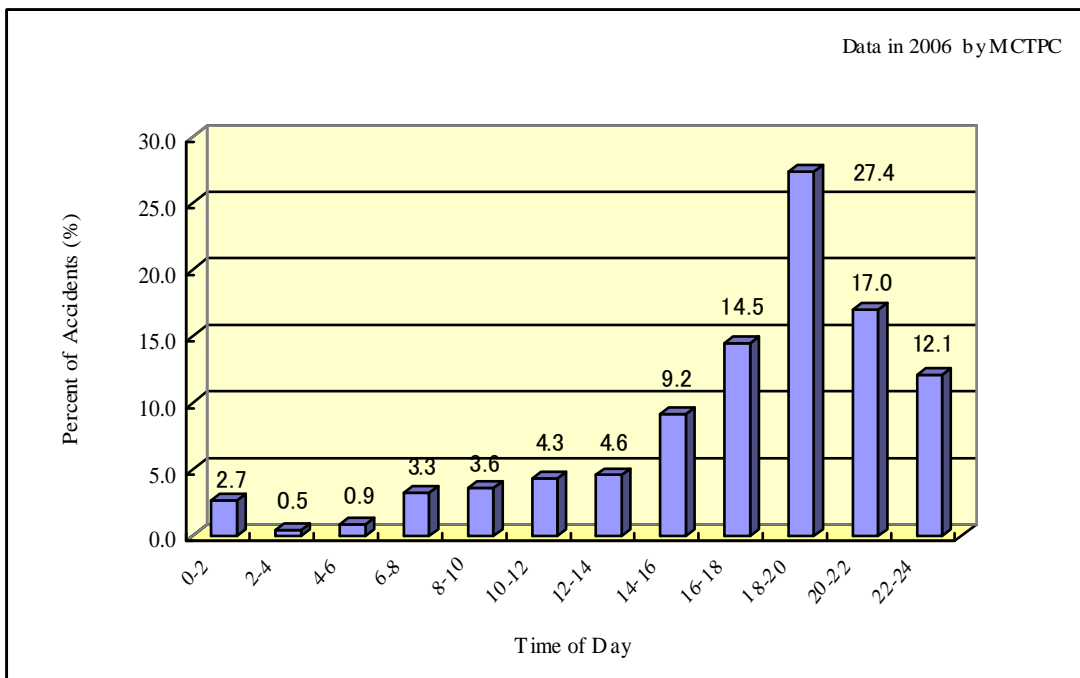
ຕາຕະລາງ 7.2-2 ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນແຕ່ພຶດສະພາ 2006 ຫາ

ເມສາ 2007

ປີ	2006								2007				ລວມ
	05	06	07	08	09	10	11	12	01	02	03	04	
ເດືອນ													
ຈ/ນ.ອຸປະຕິເຫດ	165	142	141	155	159	160	192	212	171	177	150	210	2034
ອັດຕາສ່ວນ	8.1	7.0	6.9	7.6	7.8	7.9	9.4	10.4	8.4	8.7	7.4	10.3	100.0

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະຊວງ ຄຊປກ.

(3) ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳຊົ່ວໂມງ.  
 ຮູບ 7.2-3 ແລະ ຕາຕະລາງ 7.2-3 ສະແດງການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ  
 ການຈະລາຈອນປະຈຳຊົ່ວໂມງໃນ 2006 ແລະ ສ່ວນແບ່ງເປັນເບີເຊັນສຳລັບໄລຍະ 12 ເດືອນຂອງ  
 ໄລຍະດຽວກັນ. ຈາກຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວ, ສາມາດໃຫ້ຂໍ້ສັງເກດໄດ້ດັ່ງນີ້.  
 ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນມີແນວໂນ້ມເກີດຂຶ້ນຫລາຍໃນໄລຍະເວລາ 10 ຊົ່ວໂມງ ແຕ່ບ່າຍ  
 2:00 ໂມງ ຫາ 12 ໂມງທຸ່ງຄືນ. ຕາມຕົວເລກ, ສຳລັບໄລຍະ 12 ເດືອນ, ອຸປະຕິເຫດທັງໝົດມີ  
 1,773 ຄັ້ງ ເທົ່າກັບ 84.8% ຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນທັງໝົດ.  
 ໂດຍສະເພາະ, ໄລຍະເວລາ 2 ຊົ່ວໂມງ ແຕ່ 6 ໂມງແລງ ຫາ 8 ໂມງແລງ, ມີອັດຕາສ່ວນຂອງ  
 ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນສູງທີ່ສຸດຢູ່ 27.4% ຫລື 573 ຄັ້ງ.  
 ບັນດາສາຍເຫດທີ່ເປັນໄປໄດ້ສຳລັບວົງຈອນຂອງ ການເກີດອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ  
 ອາດແມ່ນ ທັດສະນະວິໄສ(ການແນມເຫັນ)ບໍ່ດີໃນໄລຍະເວລານີ້ ເມື່ອຄວາມມືດເກີດຂຶ້ນ ຫລື  
 ເມື່ອການດື່ມສຸລາຫລາຍ ເປັນເປັນປະເພນີໃນປະເທດນີ້.



ຮູບ 7.2-3 ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳຊົ່ວໂມງ

ຕາຕະລາງ 7.2-3 ການປ່ຽນແປງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳຊົ່ວໂມງ

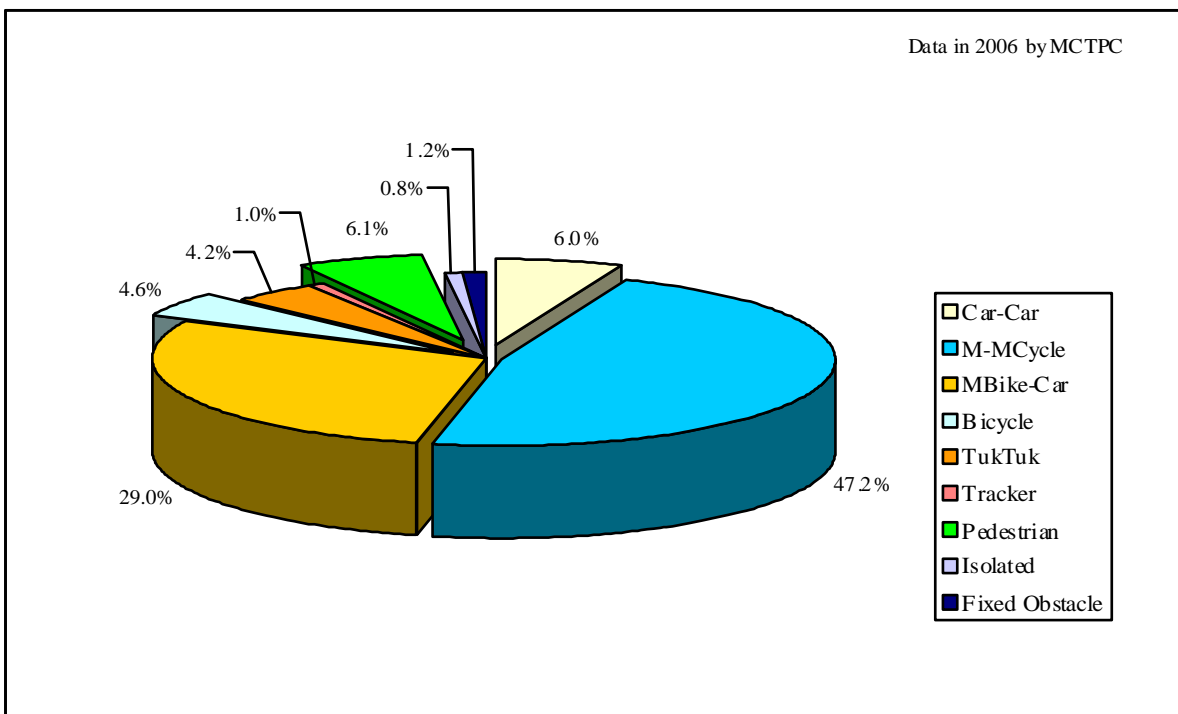
ເວລາ	0-2	2-4	4-6	6-8	8-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24	ລວມ
ຈ/ນອຸປະຕິເຫດ	56	110	19	68	75	90	96	192	303	573	356	253	2091
%	2.7	0.5	0.9	3.3	3.6	4.3	4.6	9.2	14.5	27.4	17.0	12.1	100

(4) ຍານພາຫານະທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບອຸປະຕິເຫດ ແລະ ການສະກັດກັ້ນອື່ນໆ ຮູບ 7.2-4, ຮູບ 7.2-5 ແລະ ຕາຕະລາງ 7.2-4 ສະແດງບັນດາສະນິດຂອງ ຍານພາຫານະທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນ 2006. ຈາກຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວ, ສາມາດໃຫ້ຂໍ້ສັງເກດໄດ້ດັ່ງນີ້ :

ລົດຈັກເປັນສະນິດຍານພາຫານະທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນຫລາຍທີ່ສຸດ, ກວມ 47.2% ຫລື 1,858 ຄັ້ງຂອງ ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດທັງໝົດ 2,081 ຄັ້ງ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ຍານພາຫານະ 4 ລໍ້ ທີ່ກ່ຽວ ຂ້ອງ ມີ 39.3% ຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນທັງໝົດ ຫລື 818 ຄັ້ງ(218 ຄັ້ງ+600 ຄັ້ງ ລະຫວ່າງ ລົດຈັກ ແລະ ຍານພາຫານະ 4 ລໍ້).

ອຸປະຕິເຫດລະຫວ່າງລົດຈັກດ້ຍກັນແມ່ນຫລາຍ, ມີ 982 ຄັ້ງ ຫລື 47.2% ຂອງ ຈຳນວນທັງໝົດ. ອຸປະຕິ ເຫດປະເພດຖ້ວມາແມ່ນລະຫວ່າງລົດ 4 ລໍ້ ແລະ ລົດຈັກ ມີ 604 ຄັ້ງ ຫລື 29.0% ຂອງ ຈຳນວນທັງໝົດ. ອຸປະຕິເຫດລະຫວ່າງ 4 ລໍ້ດ້ຍກັນມີ 125 ຄັ້ງ ຫລື 6.0% ຂອງ ຈຳນວນທັງໝົດ.

ຈຳນວນອຸປະຕິເຫດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄົນຢ່າງ ແລະ ລົດຖີບມີ 126 ຄັ້ງ(6.1%) ແລະ 96 ຄັ້ງ(4.6%)ຕາມ ລຳ ດັບ. ສອງ ສະນິດດັ່ງກ່າວກ່ຽວຂ້ອງກັບລົດຈັກແມ່ນສູງ.



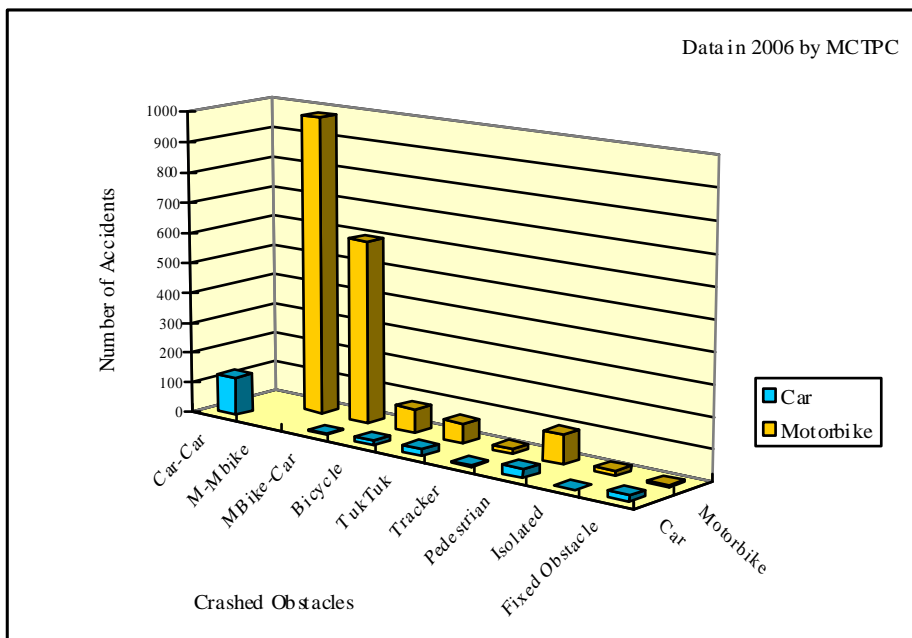
ຮູບ 7.2-4 ສ່ວນແບ່ງເປັນເປີເຊັນຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນຂອງ ແຕ່ລະສະນິດຍານພາຫານະ ແລະ ບັນດາອຸປະສັກ.

ຕາຕະລາງ 7.2-4 ຈຳນວນຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນຂອງ ແຕ່ລະສະນິດຍານພາຫານະ ແລະ

ບັນດາອຸປະສັກ

	ລົດເກັ່ງ	ລົດຈັກ	ລົດຕຸກຕຸກ	ລວມ	%
ລົດເກັ່ງ-ລົດເກັ່ງ	125			125	6.0%
ລົດຈັກ-ລົດຈັກ		982		982	47.2%
ລົດຈັກ-ລົດເກັ່ງ	4	600		604	29.0%
ລົດຖີບ	16	78	2	96	4.6%
ລົດຕຸກຕຸກ	22	64	1	87	4.2%
ລົດໂຖນາ	4	16		20	1.0%
ຄົນຍ່າງ	28	96	2	126	6.1%
ອື່ນໆ	0	16		16	0.8%
ອຸປະສັກຄົງທີ່	19	6		25	1.2%
ລວມ	218	1858	5	2081	100
%	10.5	89.3	0.2	100.0	

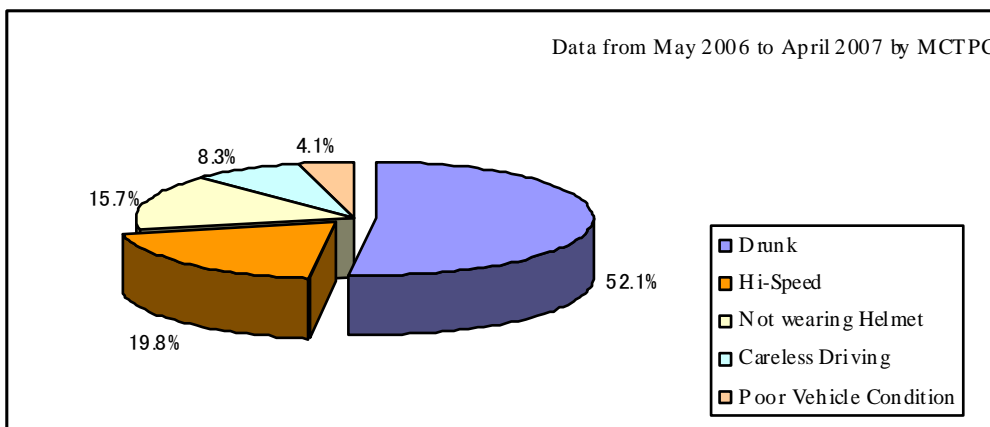
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ກະຊວງ ຄຸ້ມຄອງ



ຮູບ 7.2-5 ຈຳນວນຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນຂອງ ແຕ່ລະສະນິດຍານພາຫານະ



(5) ບັນດາສາເຫດຕົ້ນຕໍຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການເສັຍຊີວິດ ຮູບ 7.2-6 ແລະ ຕາຕະລາງ 7.2-5 ສະແດງບັນດາສາຍເຫດຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ສ່ວນແບ່ງເປັນເປີເຊັນຂອງ ຈຳນວນຜູ້ເສັຍຊີວິດ. ດັ່ງສະແດງໃນຮູບ, ຈາກຜູ້ເສັຍຊີວິດຍ້ອນອຸປະຕິເຫດຈຳນວນ 121 ຄົນພາຍໃນໄລຍະເວລາ 1 ປີ ລະຫວ່າງ ພຶດສະພາ 2006 ຫາ ເມສາ 2007, ຫລາຍກວ່າເຄິ່ງໜຶ່ງ (52.1%) ແມ່ນຍ້ອນການຂັບຂີ່ພາຍໃຕ້ອິດທິພົນຂອງ ເຫລົ້າ. ຕົວເລກນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າຄວາມອັນຕະລາຍມີສູງ ຖ້າດຶມເຫລົ້າ ແລະ ຂັບຂີ່. ສາຍເຫດຖັດໄປຂອງ ອຸປະຕິເຫດແມ່ນ ການຂັບຂີ່ໄວ. ປະມານ 19 ຄົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບບັນດາອຸປະຕິເຫດຂອງ ລົດຈັກ, ຊີວິດຂອງ ພວກເຂົາຈະປອດໄພ ຖ້າພວກເຂົາ ຫາກໃສ່ຫມວກກັນກະທົບ.



ຮູບ 7.2-6 ບັນດາສ່ວນເປັນເປີເຊັນຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ແຕ່ລະສາຍເຫດ.

ຕາຕະລາງ 7.2-5 ບັນດາສ່ວນເປັນເປີເຊັນຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ແຕ່ລະສາຍເຫດ.

ແຕ່ພຶດສະພາ 2006 ຫາ ເມສາ 2007

ສາຍເຫດຂອງ ການເສັຍຊີວິດ	ຈຳນວນຜູ້ເສັຍຊີວິດ	%
ເມົາ	63	52.1
ຄວາມໄວສູງ	24	19.8
ບໍ່ໃສ່ຫມວກກັນກະທົບ	19	15.7
ຂັບຂີ່ປະຫມາດ	10	8.3
ສະພາບຍານພາຫານະບໍ່ດີ	5	4.1
ລວມ	121	100.0

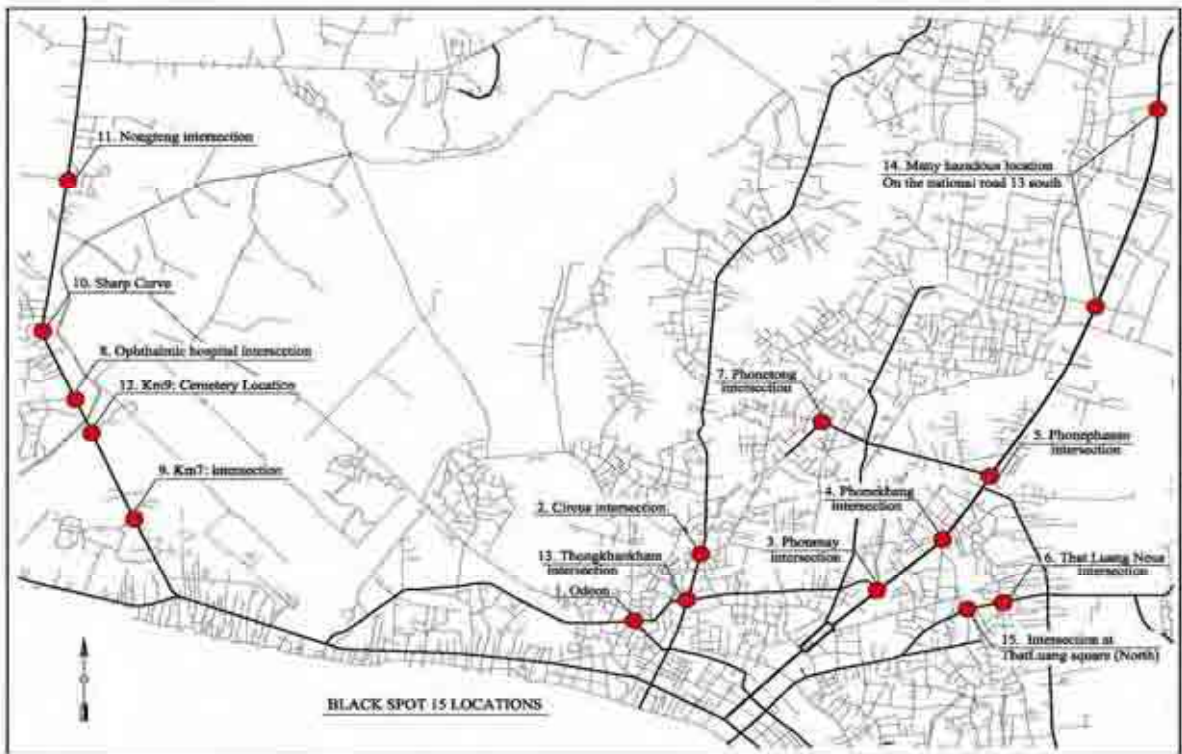
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ກະຊວງ ຄຸ້ມຄອງ

(6) ບັນດາຈຸດອັນຕະລາຍຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ  
 ປະຈຸບັນ, ບັນດາຈຸດອັນຕະລາຍຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ  
 ການຈະລາຈອນໃນນະຄອນຫລວງກຳລັງໄດ້ຮັບການວິ  
 ເຄາະຢູ່. ຂໍ້ມູນໃຫມ່ນີ້ຈະໄດ້ແຈ້ງໃຫ້ຮູ້ໃນໄວໆນີ້. ຂໍ້ມູນທີ່ນຳໃຊ້ໃນພາກນີ້ໄດ້ມາຈາກໂຄງການ  
 “ ຫລຸດຜ່ອນອຸ ປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນນະຄອນຫລວງໂດຍ VVAAN”, 2005  
 ຮູບ 7.2-7 ສະແດງ 15 ຈຸດອັນຕະລາຍຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ.  
 ບັນດາຈຸດເຫລົ່ານີ້ມີດັ່ງນີ້ :

ອັດຕາຂອງ ຜູ້ບາດເຈັບ ແລະ ຜູ້ເສຍຊີວິດຢູ່ບັນດາຈຸດອັນຕະລາຍດັ່ງກ່າວແມ່ນສູງຢ່າງຫນ້າຕົກໃຈ.  
 ບັນດາ ຈຸດອັນຕະລາຍເຫລົ່ານີ້ສ່ວນຫລາຍແມ່ນທາງແຍກ, ມີ 2 ຫລື 3  
 ບ່ອນເທົ່ານັ້ນທີ່ຢູ່ຕາມຊ່ວງຂອງ ເສັ້ນທາງ. ຈາກການວິເຄາະນີ້, ເຫັນແຈ້ງແລ້ວວ່າ  
 ທາງແຍກແມ່ນບ່ອນທີ່ອັນຕະລາຍຫລາຍໃນການກໍ່ໃຫ້ເກີດອຸປະຕິເຫດ  
 ຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ການປັບປຸງບັນດາຈຸດເຫລົ່ານັ້ນແມ່ນມີຄວາມຕ້ອງການດ່ວນ.

- |  |                                    |
|--|------------------------------------|
| 1) ແຍກ ໂອດຽນ<br>(ທາງເຕ 2 ແລະ ຖະຫນົນ 3 ເສັ້ນ)                               | ອຸປະຕິເຫດ 168 ຄັ້ງ/ປີ              |
| 2) ແຍກ ກາຍະສິນ<br>(ທາງເປ2 ແລະ ທາງໂພນຕ້ອງ)                                  | ອຸປະຕິເຫດ 3-4 ຄັ້ງ/ອາທິດ           |
| 3) ແຍກ ໂພນໄຊ<br>(ທາງເຕ2 ແລະ ທາງໂພນເຄັງ)                                    | ອຸປະຕິເຫດ 28 ຄັ້ງ/7 ເດືອນ ຂອງ 2004 |
| 4) ແຍກ ໂພນເຄັງ<br>(ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ໃຕ້ ແລະ ຖະຫນົນອື່ນ 2 ເສັ້ນ)        | ເສັຍຊີວິດ 3 ຄົນ/2004               |
| 5) ແຍກ ໂພນພະເນົາ<br>( ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ໃຕ້ ແລະ ທາງໄປຫາ ໂຮງຫມໍມິດຕະພາບ) | ອຸປະຕິເຫດ 3-5 ຄັ້ງ/ອາທິດ           |
| 6) ແຍກ ທາດຫລວງເຫນືອ<br>( ທາງທາດຫລວງ ແລະ ທາງໂພນທັນ)                         | ອຸປະຕິເຫດ 2-3 ຄັ້ງ/ອາທິດ           |
| 7) ແຍກ ໂພນຕ້ອງ<br>(ທາງໂພນຕ້ອງ ແລະ ທາງໂຮງຫມໍມິດຕະພາບ)                       | ອຸປະຕິເຫດ 2 ຄັ້ງ/ອາທິດ             |
| 8) ແຍກ ໂຮງຫມໍປົວຕາ<br>(ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ເຫນືອ ແລະ ທົ່ງປົ່ງ)            | ເສັຍຊີວິດ 2 ຄົນ/2003               |
| 9) ແຍກ ກມ 7 ຢູ່ສະຖານີນໍ້າມັນ<br>( ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ເຫນືອ ແລະ ທາງຊອຍ)   | ເສັຍຊີວິດ 2-3 ຄົນ/2003             |
| 10) ໂຄ້ງອັນຕະລາຍຕະລາດຫນອງຫນຽວ<br>( ຕາມທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ເຫນືອ)          | ເສັຍຊີວິດ 4 ຄົນ/2003               |

- 11) ແຍກ ຫນອງແຕ່ງ  
(ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ເໜືອ)(ສະພາບຄ້າຍຄືກັນກັບແຍກໂຮງຫມໍ່ປົວຕາ)
- 12) ກມ 9 ປ່າສັກສິດ ເສັຍຊີວິດ 3 ຄົນ/2003
- 13) ແຍກ ທົ່ງຂັນຄຳ ອຸປະຕິເຫດ 27 ຄັ້ງ/7 ເດືອນ/2004  
( ແຍກຂອງ ທາງເຕ 2 ແລະ ທາງ ເປ 2)
- 14) ຫລາຍຈຸດຕາມທາງ 13 ໃຕ້ ເສັຍຊີວິດຫລາຍກວ່າ 10 ຄົນ ແລະ  
(ແຕ່ ກມ 3 ຫາ ກມ 12) ບາດເຈັບຫລາຍຄົນ/2003
- 15) ບັນດາແຍກ ຢູ່ຄຸ້ມທາດຫລວງ (ເໜືອ)  
( ແຍກ 2 ແຫ່ງ ແລະ ວົງວຽນ 1 ແຫ່ງ)



ຮູບ 7.2-7 ບັນດາຈຸດອັນຕະລາຍຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນນະຄອນຫລວງ

7.2.2 ການຂັບຂີ່ປອດໄພ ແລະ ການໃຫ້ການສຶກສາຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ

(1) ບັນດາອຸປະກອນຂອງ ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນ ແລະ ການຂັບຂີ່ປອດໄພ

1) ການຈະລາຈອນທີ່ປະສົມກັນ

- ໃນການສັງເກດບັນດາກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນຕາມເສັ້ນທາງໃນນະຄອນຫລວງ, ໂດຍພື້ນຖານ, ບັນດາກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນມີລັກສະນະບໍ່ລົງລຽນ ແລະ ບໍ່ປອດໄພ.

ບັນຫາສະເພາະແມ່ນ ບັນດາຄວາມແຕກຕ່າງກັນຫລາຍລະຫວ່າງ ຄວາມໄວທີ່ໃຊ້, ບັນດາຂະນາດ ແລະ ບັນດາຮູບແບບ ຂອງ ເຄື່ອງຈັກລະຫວ່າງ ບັນດາລົດຫນັກ, ລົດເມ, ລົດໂດຍສານ, ລົດຈັກ, ລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຖີບ. ນອກນັ້ນ, ຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງ, ມີການປະສົມກັນຢູ່ຕະລອດຂອງ ການຈະລາຈອນດ້ວຍເຄື່ອງຈັກ ແລະ ບັນດາຄົນຢ່າງ.

- ຍ້ອນການປະສົມກັນຂອງ ບັນດາສະນິດຂອງ ຍານພາຫານະຢ່າງເສລີ, ບັນດາ ຍານພາຫານະອື່ນໆ

ໃນເຂດຕົວເມືອງຖືກບັງຄັບໃຫ້ແລ່ນດ້ວຍຄວາມໄວໃກ້ກັບຄວາມໄວຂອງ ລົດຕຸກຕຸກ ຫລື ລົດຖີບ. ອັນນີ້ ເຮັດໃຫ້ຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ເສັ້ນທາງຫລຸດລົງຢ່າງຫລວງຫລາຍ.

ໄລຍະຫວ່າງດ້ານຫນ້າ ລະຫວ່າງຍານພາຫານະແມ່ນໃກ້ກັນຫລາຍ ແລະ

ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ປ່ຽນຊ່ອງທາງແລ່ນລົດເປັນປະຈຳ. ກະແສຂອງ

ການຈະລາຈອນແບບບໍ່ເປັນລະບຽບ ແລະ ຕາມໃຈນີ້ ເພີ່ມລະດັບຂອງ ຄວາມອັນຕະລາຍ ສຳລັບບັນດາຜູ້ນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງ.

- ທາງກົງກັນຂ້າມ,

ບັນດາຍານພາຫານະຕາມເສັ້ນທາງສາຍຫລັກຢູ່ເຂດນອກໄດ້ແລ່ນດ້ວຍຄວາມໄວສູງ, ເຖິງແມ່ນຈະມີ ລົດຫນັກຫລາຍຢູ່ຕາມບັນດາເສັ້ນທາງເຫລົ່ານີ້ກໍຕາມ. .

ອັນນີ້ເຮັດໃຫ້ມີຊ່ອງຫວ່າງໃນ ການໃຊ້ຄວາມ ໄວລະຫວ່າງບັນດາສະນິດຂອງ

ຍານພາຫານະສະນິດ ແລະ ເປັນການສົ່ງເສີມການປ່ຽນຊ່ອງທາງ ແລ່ນລົດເປັນປະຈຳ ແລະ ການແຊງ, ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງເກີດບັນດາສະພາບທີ່ເປັນອັນຕະລາຍ.

## 2) ການແຍກຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ບັນດາເຄື່ອງຫມາຍເສັ້ນທາງ

- ເຄື່ອງຫມາຍກາງເສັ້ນທາງແມ່ນເພື່ອແຍກ 2 ທິດທາງຂອງ

ການຈະລາຈອນທີ່ແລ່ນຕາມເສັ້ນທາງໃນ ທິດທາງກົງກັນຂ້າມອອກຈາກກັນ.

ເຄື່ອງຫມາຍດັ່ງກ່າວຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງສຳຄັນແມ່ນແນມເຫັນໄດ້ຍາກ ແລະ ເສັ້ນທາງຫລາຍຊ່ວງກໍບໍ່ມີບັນດາເຄື່ອງຫມາຍສຳຄັນດັ່ງກ່າວ.

- ເຖິງແມ່ນວ່າຕາມບັນດາຊ່ວງທາງຈະມີເຄື່ອງຫມາຍຂອງ ເສັ້ນທາງຢ່າງຈະແຈ້ງກໍຕາມ, ການຈະລາ ຈອນຍັງແລ່ນຕາມລຳພັງໃຈຢູ່. ສ່ວນຫລາຍ, ການຈະລາຈອນຕາມບັນດາ ຊ່ວງທາງທີ່ບໍ່ມີເຄື່ອງຫມາຍ ແມ່ນສັບສົນຫລາຍ.

- ຕາມບັນດາຊ່ວງທາງທີ່ບໍ່ມີບັນດາເຄື່ອງຫມາຍ,

ບັນດາຍານພາຫານະທີ່ຕັ້ງໃຈລ້ຽວຊ້າຍຢູ່ທາງແຍກຕໍ່

ຫນ້າຈະແຊງບັນດາຍານພາຫານະທີ່ຢູ່ທາງຫນ້າໂດຍການລຳເຂົ້າຂ້າງເສັ້ນທາງອື່ນທີ່ໃຊ້ສຳ ລັບການ ຈະລາຈອນໃນທິດກົງກັນຂ້າມ. ການປະພຶດຂອງ ການຂັບຂີ່ທີ່ເປັນອັນຕະລາຍນີ້,

ສ່ວນຫລາຍແມ່ນ ບັນດາລົດຈັກ. ການປະພຶດນີ້ບໍ່ພຽງແຕ່ເປັນອັນຕະລາຍເທົ່ານັ້ນ

ແຕ່ຫາກມີຜົນກະທົບທາງລົບຕໍ່ກະແສ ຂອງ

ການຈະລາຈອນໃນທິດທາງກົງກັນຂ້າມອີກດ້ວຍ.

- ເຖິງແມ່ນວ່າບັນດາເຄື່ອງຫມາຍຊ່ອງທາງຂອງ ການຈະລາຈອນຈະມີຢູ່ຕາມບັນດາຊ່ອງຂອງ ເສັ້ນທາງ ທີ່ມີຫລາຍຊ່ອງທາງກໍຕາມ, ຜູ້ຂັບຂີ່ສ່ວນຫລາຍ, ບໍ່ວ່າຈະເປັນຍານພາຫານະສະນິດໃດກໍຕາມ, ຍັງຂາດ ຄວາມຮູ້ວ່າຕົນເອງຕ້ອງເດີນທາງຢູ່ພາຍໃນບັນດາເຄື່ອງຫມາຍເຫລົ່ານີ້ ເພື່ອໃຫ້ການຈະລາຈອນທັງ ຫມົດສາມາດເຄື່ອນໄຫວໃນລັກສະນະມີຄວາມລົ່ງລ່ຽນ, ປອດໄພ ແລະ ວ່ອງໄວ.
  - ພາຍໃຕ້ບັນດາສະພາບດັ່ງກ່າວ, ມັນມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ແຍກບັນດາຍານພາຫານະທີ່ມີຄວາມໄວ ແຕກຕ່າງກັນຫລາຍຢູ່ໃນບັນດາຊ່ອງທາງທີ່ແຍກກັນກໍຄືເພື່ອຕິດຕາ ແລະ ຍັງຄັບໃຫ້ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ໃຫ້ ເດີນທາງຢູ່ພາຍໃນບັນດາຊ່ອງທາງຂອງ ການຈະລາຈອນ ເພື່ອຫລີກເວັ້ນການປະພຶດຕາມໃຈມັກຂອງ ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່(ຊ່ອງທາງເບື້ອງໃນຮັກສາໄວສຳລັບລົດ 4 ລໍ້ ແລະ ຊ່ອງທາງເບື້ອງນອກສຳລັບລົດ 2 ລໍ້).
  - ດັ່ງນັ້ນ, ມັນມີຄວາມສຳຄັນທີ່ຕ້ອງໄດ້ໃຫ້ການສຶກສາແກ່ຜູ້ຂັບຂີ່ທຸກຄົນ, ເຂົາເຈົ້າຮູ້ຄວາມສຳຄັນກ່ຽວ ກັບການຂັບຂີ່ໃຫ້ຢູ່ພາຍໃນຊ່ອງທາງຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ຂັບຂີ່ຕາມຊ່ອງທາງທີ່ຖືກຕ້ອງໄວ ເທົ່າໃດເຂົາເຈົ້າຈະໄດ້ຮັບຜົນໄວເທົ່ານັ້ນຈາກກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ລົ່ງລ່ຽນ, ມີອັນຕະລາຍ ຫນ້ອຍ ແລະ ມີສະພາບການຂັບຂີ່ຕາມບັນດາເສັ້ນທາງໃນຕົວເມືອງທີ່ງ່າຍດາຍ.
  - ໃນນະຄອນຫລວງ, ຊ່ອງທາງເບື້ອງນອກຕາມບັນດາຊ່ອງຂອງ ຫລາຍເສັ້ນແມ່ນນຳໃຊ້ສຳລັບການ ຈອດລົດຂ້າງແຄມທາງ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການເດີນທາງຢ່າງ ຕໍ່ເນື່ອງຕາມຊ່ອງທາງເບື້ອງນອກ. ດັ່ງນັ້ນ, ບັນດາຊ່ອງທາງຫລາຍບ່ອນບໍ່ມີບ່ອນສຳລັບບັນດາຍານ ພາຫານະປ່ຽນຊ່ອງທາງ ຫລື ປ່ຽນຄວາມໄວ.
  - ໄດ້ພົບເຫັນບັນດາເຄື່ອງຫມາຍກາງທາງ ແລະ ຊ່ອງທາງ ມີຄວາມກວ້າງ, ຄວາມຍາວ ແລະ ໄລຍະ ຫ່າງແຕກຕ່າງກັນ ເຮັດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ.
- 3) ການປະພຶດຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ບັນດາທາງແຍກທີ່ມີສັນຍານ
- ອີງຕາມການສັງເກດການຢູ່ບັນດາທາງແຍກທີ່ມີສັນຍານທີ່ຄວບຄຸມໂດຍສູນຄຸ້ມຄອງການ ຈະລາຈອນ ນັ້ນ, ແຖວຍາວ(ຄົວ) ແລະ ການຊັກຊ້າເປັນສິ່ງທີ່ບໍ່ປົກກະຕິ . ປະຈຸບັນ, ໄດ້ຈັດການຄວາມຕ້ອງການ ຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ບັນດາແຍກດັ່ງກ່າວຢ່າງມີປະສິດທິພາບດ້ວຍການປັບຮອບວຽນຂອງ

ສັນຍານ ໃຫ້ເຂົ້າກັບສະພາບຂອງ ການຈະລາຈອນ. ໂດຍທົ່ວໄປ, ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ໄດ້ນັບຖືບັນດາສັນຍານດັ່ງ ກ່າວ, ຢຸດເມື່ອໄຟແດງ ແລະ ການລະເມີດໄຟສັນຍານມີຫນ້ອຍຫລາຍ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບັນດາຄົນ ຢ່າງບໍ່ຫົວຊານໍາໄຟສັນຍານ.

- ບາງໂອກາດ, ເມື່ອບັນດາແຍກເກີດການແອອັດ, ເຖິງແມ່ນວ່າໄຟສັນຍານຈະປ່ຽນເປັນສີແດງກໍຕາມ, ບັນດາຍານພາຫານະກໍຍັງພະຍາຍາມເຂົ້າຫາທາງແຍກຢູ່. ບັນດາຍານພາຫານະທີ່ຢູ່ທິດທາງຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ຜ່ານຈະພະຍາຍາມລົງວຽວຜ່ານບັນດາລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກທີ່ຕິດການແອອັດຢູ່ ພາຍໃນບັນດາທາງແຍກ. ການປະພຶດດັ່ງກ່າວຈະກໍໃຫ້ເກີດການແກ່ຍາວຂອງ ໄລຍະຂອງ ການແອອັດເທົ່ານັ້ນ. ເມື່ອໄຟສັນຍານໄດ້ປ່ຽນເປັນສີໃຫມ່ກໍຕາມ, ກໍບໍ່ສາມາດເຮັດ ບັນດາຍານພາຫານະທີ່ຢູ່ ພາຍໃນບັນດາທາງແຍກນັ້ນອອກຫມົດເພື່ອໃຫ້ການຈະລາຈອນທີ່ຕັດນັ້ນໄປໄດ້.
- ຢູ່ບັນດາທາງແຍກທີ່ບໍ່ມີດອນກາງທາງ, ບັນດາລົດຈັກທີ່ລໍຖ້າໄຟຂຽວ, ສ່ວນຫລາຍ, ຂ້າມເຄື່ອງຫມາຍ ກາງທາງ ແລະ ຢຸດຢູ່ທິດທາງກົງກັນຂ້າມ. ການປະພຶດດັ່ງກ່າວມີຜົນກະທົບຢ່າງແຮງຕໍ່ ການລົງລ່ຽນ ຂອງ ກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ທາງແຍກ.
- ຢູ່ນະຄອນຫລວງ, ເສັ້ນຢຸດຢູ່ທາງແຍກຫລາຍແຫ່ງແມ່ນຢູ່ໄກຈາກທາງແຍກ. ອັນນີ້ເຮັດໃຫ້ພື້ນທີ່ຂອງ ທາງແຍກກວ້າງອອກ ເຮັດໃຫ້ມີພື້ນທີ່ຫວ່າງສໍາລັບບັນດາຍານພາຫານະ(ລົດ ໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກ)ເຄື່ອນ ເຂົ້າໃກ້ທາງແຍກ. ສະພາບດັ່ງກ່າວສົ່ງເສີມໃຫ້ການເຄື່ອນໄຫວລະຫວ່າງບັນດາຍານພາຫານະມີ ຄວາມສົບສິນ ແລະ ກໍໃຫ້ເກີດສະພາບອັນຕະລາຍກໍຄືການກະທົບຢ່າງແຮງຕໍ່ການລົງລ່ຽນຂອງ ກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນ.
- ບໍ່ມີມາດຖານແບບດຽວກັນໃນການການຕັ້ງບັນດາໄຟສັນຍານການຈະລາຈອນ. ໄດ້ຕິດຕັ້ງບັນດາສັນ ຍານຢູ່ບັນດາທາງແຍກຢູ່ສະຖານທີ່ທີ່ຂຶ້ນກັບປະເທດທີ່ໄດ້ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫລືອບັນດາສັນຍ ານດັ່ງກ່າວ. ລະຫວ່າງບັນດາປະເທດທີ່ໃຫ້ການຊ່ວຍທີ່ແຕກຕ່າງກັນ, ສະຖານທີ່ຂອງ ການຕິດຕັ້ງອຸປະກອນສັນ ຍານຢູ່ບັນດາທາງແຍກແມ່ນແຕກຕ່າງກັນ. ອັນນີ້ກໍໃຫ້ເກີດຄວາມສົບສິນຢ່າງກວ້າງຂວາງກັບບັນດາ ຜູ້ຂັບຂີ່. ເມື່ອຜູ້ຂັບຂີ່ເຂົ້າຫາທາງແຍກທີ່ມີສັນຍານ, ລາວຄິດ ຫລື

ຄາດຄະເນວ່າຈະເຫັນບັນດາໄຟສັນ ຍານຕັ້ງຢູ່ສະຖານທີ່ທີ່ລາວເຄີຍໄດ້ເຫັນຜ່ານມາ, ເມື່ອບັນດາໄຟສັນຍານທີ່ຄາດວ່າຈະເຫັນນັ້ນໄດ້ຕັ້ງ ຢູ່ສະຖານທີ່ຕ່າງກັນເຮັດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ຫລົງທາງ ແລະ ສັບສົນ. ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ, ບັນດາອຸປະ

ກອນຂອງ ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນຕ້ອງຕິດຕັ້ງຢູ່ແບບດຽວກັນ ແລະ ສະຖານທີ່ກໍຕ້ອງ ເໝາະສົມ.

4) ການປະພຶດຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ບັນດາທາງແຍກທີ່ບໍ່ມີສັນຍານ

- ຢູ່ບັນດາທາງແຍກທີ່ບໍ່ມີສັນຍານ, ການຈະລາຈອນຂອງ ທຸກຊ່ວງທາງທີ່ເຂົ້າຫາຈະເຂົ້າທາງແຍກຕາມ ຕ້ອງການ.

ໃນທັນໃດທີ່ເຂົາເຈົ້າພົບຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ຈະມີການຕໍາກັນແບບໜ້າຕໍ່ໜ້າ, ເຂົາເຈົ້າຈະ ຫລຸດຄວາມໄວລົງ ແລະ ຢຸດ, ບ່ອຍໃຫ້ຍານພາຫານະຄັນອື່ນຜ່ານໄປກ່ອນ.

ບໍ່ທັນມີແນວຄວາມຄິດ ເຖິງຄວາມຕ້ອງການທີ່ຈະຈຳແນກລະຫວ່າງບູລິມະສິດ ແລະ ບັນດາກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ ໜ້ອຍກວ່າ.

ບັນດາເສັ້ນທາງກວ້າງທີ່ມີບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນຫລາຍກວ່າເໝືອນວ່າຈະຖື ບູລິມະສິດເໝືອນກວ່າເສັ້ນທາງອື່ນໆ.

- ຢູ່ທາງແຍກທີ່ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນສູງ, ຍານພາຫານະຢູ່ທາງໃຫຍ່ບໍ່ລໍຖ້າເພື່ອປະຊ່ອງຫວ່າງ ໃຫ້ຜູ້ອື່ນຕັດໜ້າ ຫລື ລ້ຽວຊ້າຍ, ມີແຕ່ເຂົ້າທາງແຍກເພື່ອໃຫ້ຕົນເອງສາມາດຜ່ານໄປ ຫລື ລ້ຽວ.

- ປາດສະຈາກການປະພຶດທີ່ດີ, ຍານພາຫານະຫລາຍຄັນຈະພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການຂ້າມທາງ ແຍກ.

ໃນທຳນອງດຽວກັນ,

ການຈະລາຈອນທີ່ຈະລ້ຽວກໍພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການລ້ຽວຢູ່ທາງແຍກ ດັ່ງກ່າວ. ການປະພຶດທີ່ສັບສົນ ແລະ

ອັນຕະລາຍດັ່ງກ່າວບໍ່ໄດ້ເກີດຂຶ້ນຢູ່ພາຍໃນພື້ນທີ່ສະເພາະ ຫລື

ທີ່ໃດໜຶ່ງພາຍໃນທາງແຍກເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ເກີດຂຶ້ນທຸກທີ່ພາຍໃນ ຫລື

ອ້ອມທາງແຍກດັ່ງກ່າວ. ອັນນີ້

ເປັນອັນຕະລາຍຢ່າງຮ້າຍແຮງກັບບັນດາຜູ້ນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງທຸກຄົນ.

5) ການຂ້າມທາງຂອງ ຄົນຢ່າງ

- ມີບ່ອນຂ້າມທາງຫລາຍແຫ່ງຢູ່ຕາມບາງຊ່ວງຂອງ ເສັ້ນທາງພາຍໃນບັນດາພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງ. ຢ່າງ ໃດກໍຕາມ, ປະຈຸບັນ,

ຄົນຢ່າງຈຳນວນໜ້ອຍນຳໃຊ້ບັນດາບ່ອນຂ້າມທາງເຫລົ່ານີ້ ແລະ ໄດ້ເຫັນເຂົາ  
ເຈົ້າຂ້າມບັນດາຊ່ວງຂອງ ເສັ້ນທາງທຸກບ່ອນຕາມຕ້ອງການເປັນປະຈຳ.

- ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ບໍ່ມີຄວາມລະມັດລະວັງ ຫລື  
ມີຄວາມລະມັດລະວັງໜ້ອຍຕໍ່ການຂ້າມທາງຂອງ ຄົນຢ່າງ ເຫລົ່ານີ້.
- ປະຈຸບັນ, ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຄົນຢ່າງຂ້າມທາງຢູ່ເຂດຕົວເມືອງ ແລະ  
ເຂດຊານ ເມືອງຍັງບໍ່ພຽງພໍ. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ຜູ້ຂ້າມທາງ ແລະ ຜູ້ຂັບຂີ່ຍັງບໍ່ທັນສຳນຶກ  
ແລະ ຮູ້ເຖິງຄວາມຈຳເປັນ ແລະ ການນຳໃຊ້ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ  
ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ສຳຄັນນີ້.

6) ບັນດາທາງຢ່າງ.

- ເຖິງແມ່ນວ່າໄດ້ກໍ່ສ້າງບັນດາທາງຢ່າງຕາມບັນດາຊ່ວງທາງທີ່ຫາກໍ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງເມື່ອບໍ່  
ດົນມານີ້, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຕາມບັນດາຊ່ວງຂອງ ເສັ້ນທາງອື່ນ,  
ໂດຍສະເພາະບັນດາເສັ້ນທາງນ້ອຍຍັງບໍ່ທັນ ມີທາງຢ່າງ.
- ບາງຄັ້ງ, ບັນດາທາງຢ່າງຖືກນຳໃຊ້ສຳລັບການຈອດລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກ(ໃນບາງເຂດ,  
ການຈອດ ລົດດັ່ງກ່າວຜິດລະບຽບແຕ່ເມືອງໄດ້ໃຫ້ອະນຸຍາດພິເສດສຳລັບການຈອດລົດ).  
ບາງຄັ້ງ, ບັນດາທາງ ຢ່າງຖືກຢຶດໂດຍຮ້ານອາຫານເຄື່ອນທີ່ ແລະ  
ບັນດາຄົນຂາຍເຄື່ອງຢ່ອຍ. ຄົນຢ່າງບໍ່ໄດ້ນຳໃຊ້ທາງຢ່າງ ດ້ວຍຄວາມປອດໄພ ແລະ  
ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ເພາະວ່າທາງຢ່າງເຫລົ່ານີ້ມີລະດັບ ແລະ ຄວາມສູງແຕກຕ່າງ ກັນ. ບາງຄັ້ງ,  
ບັນດາຄົນຢ່າງຖືກບັງຄັບໃຫ້ຢ່າງຕາມເສັ້ນທາງ.
- ໄດ້ພົບເຫັນທົ່ວໄປບັນດາຊຸມລະບາຍນ້ຳບໍ່ມີຝາອັດ  
ແລະ ຊຸມໃຫຍ່ເລິກຢູ່ຕາມບັນດາທາງຢ່າງ. ອັນນີ້  
ເປັນອັນຕະລາຍຢ່າງໃຫຍ່ຫລວງຕໍ່ຄົນຢ່າງ ໂດຍສະເພາະໃນຍາມກາງຄືນ ແລະ  
ເວລາຝົນຕົກແຮງ ຍ້ອນວ່າບັນດາຄົນຢ່າງທີ່ບໍ່ເລື້ອງເຄີຍ ແລະ ບໍ່ເຫັນຊຸມເຫລົ່ານີ້.

7) ໄຟເຍືອງຖະຫນົນ.

- ໂດຍທົ່ວໄປ, ບັນດາຖະຫນົນໃນນະຄອນຫລວງມີໄຟບໍ່ແຈ້ງດີ,  
ຍົກເວັ້ນໄຟທີ່ປະກອບຕາມບັນດາເສັ້ນ ທາງສາຍຫລັກ ແລະ ບັນດາທາງແຍກທີ່ສຳຄັນ.  
ແມ້ແຕ່ພາຍໃນເມືອງໃຈກາງຂອງ ທຸລະກິດ ແສງສະຫວ່າງຂອງ ຖະຫນົນ  
ຍິ່ງໄດ້ຈາກການໄຕ້ໄຟຂອງ ບັນດາຮ້ານຄ້າ, ບັນດາຖະຫນົນຍິ່ງປະກົດວ່າມີດ  
ກວ່າທີ່ຄວນເປັນ.
- ໃນບັນດາຊານເມືອງ, ແສງສະຫວ່າງຂອງ ຖະຫນົນມີໜ້ອຍ ແລະ  
ອັນນີ້ຄ່ອນຂ້າງເປັນອັນຕະລາຍ ສຳລັບບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບ.



8) ໄລຍະຝັນຕົກ ແລະ ສະພາບຂອງ ນໍ້າຖ້ວມ.

- ເມື່ອຝັນກໍາລັງຕົກ, ຢູ່ຕາມບັນດາເສັ້ນທາງ, ການຈະລາຈອນຂອງ ລົດຈັກ ແລະ ລົດຖີບມີທ່າອ່ຽງຫລຸດລົງ, ແຕ່ມີຜູ້ຂັບຂີ່ບາງຄົນກ້າຜ່າຝັນ ແລະ ປຸກ ຫລື ນໍາໃຊ້ບາງແບບຂອງ ການກັນຝັນ ລວມທັງກັ່ງຄັນ ຮົ່ມໃນເວລາຂັບຂີ່ຕາມເສັ້ນທາງ ໂດຍບໍ່ຄໍານຶງເຖິງອັນຕະລາຍທີ່ຕົນກໍາລັງປະເຊີນຢູ່.
- ຫລັງຈາກຝັນຕົກຫນັກ, ບັນດາຊ່ວງຂອງ ເສັ້ນທາງຫລາຍບ່ອນຖືກນໍາມາຝັນຖ້ວມເປັນປະຈໍາ. ດ້ວຍ ເຫດນີ້, ການແອອັດຂອງ ການຈະລາຈອນຈຶ່ງໄດ້ເກີດຂຶ້ນຢູ່ບັນດາສະຖານທີ່ດັ່ງກ່າວ.

9) ການນໍາໃຊ້ຍານພາຫານະທີ່ສະພາບບໍ່ດີ

- ມີລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກ ຫລາຍຄັນທີ່ເກົ່າແກ່ຫລາຍ, ຂາດອຸປະກອນ ແລະ ສະພາບບໍ່ດີ ຍັງແລ່ນ ຕາມບັນດາຖະໜົນຂອງ ນະຄອນຫລວງ. ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ເຫລົ່ານັ້ນຈະຮູ້ ຫລື ບໍ່ຮູ້ບັນດາຂໍ້ບົກພ່ອງດັ່ງ ກ່າວຂອງ ຍານພາຫານະຂອງ ຕົນກໍຕາມ, ເຂົາເຈົ້າຍັງສືບຕໍ່ນໍາໃຊ້ມັນຕາມເສັ້ນທາງຢູ່. ບັນດາຂໍ້ບົກ ພ່ອງສ່ວນຫລາຍລວມມີ ລະບົບຫ້າມລໍ້ຫລົມ ຫລື ໃຊ້ການບໍ່ໄດ້, ບັນດາຍາງມີສະພາບຫ່ຽນ ຫລື ບໍ່ດີ, ລະບົບຂອງ ໄຟບໍ່ພຽງພໍ ຫລື ບໍ່ມີ(ໄຟຕາຫນ້າ, ຕາຫລັງ, ໄຟສັນຍານລ້ຽວ, ຕັ້ງໄຟຕາຫນ້າສູງ) ກໍຄື ກະຈົກສ່ອງຂ້າງ.
- ລະບົບຫ້າມລໍ້ຫລົດຕຸກຕຸກນໍາໃຊ້ບໍ່ມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງລະບົບໂຄງສ້າງຂອງ ຍານ ພາຫານະທັງໝົດນໍາອີກ.
- ລົດຖີບສ່ວນຫລາຍບໍ່ມີໄຟຕາຫນ້າ ແລະ ສິ່ງສະທ້ອນແສງຂອງ ດ້ານຫລັງ ເຮັດໃຫ້ຜູ້ນໍາໃຊ້ມີ ຄວາມ ສ່ຽງສູງໃນເວລາກາງຄືນ.
- ການກວດກາຍານພາຫານະໃນເວລາຂຶ້ນທະບຽນ ຫລື ການກວດກາຍານພາຫານະເປັນປະຈໍາຍັງບໍ່ ທັນໄດ້ດໍາ ເນີນຢ່າງສະມໍ່ສະເມີ. ຕ້ອງໄດ້ກວດກາ ແລະ ປັບປຸງຄືນໃໝ່ລະບົບກວດກາຍານພາ ຫານະທີ່ມີ.
- ນອກນັ້ນ, ຕ້ອງໄດ້ດໍາ ເນີນການບັງຄັບໃຊ້ຢ່າງເຂັ້ມງວດກ່ຽວກັບຍານພາຫານະທີ່ມີຂໍ້ບົກພ່ອງ ແລະ ສະພາບບໍ່ດີເຫລົ່ານີ້ຕໍ່ມອີກ.

10) ຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ

- ຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນແມ່ນຈໍາເປັນຢ່າງຍິ່ງສໍາລັບການກໍານົດບັນດາມາດຕະການແກ້ ໄຂຄວາມປອດຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ການຕັດສິນໃຈຢ່າງມີປະສິດທິພາບກ່ຽວກັບບັນດາສະ

ຖານທີ່ຕາມເສັ້ນທາງທີ່ຕ້ອງການໃຫ້ມີການປັບປຸງດ່ວນ.

ນັ້ນໃນບັນດາບັນຫາຕົ້ນຕໍທີ່ການຄຸ້ມຄອງການ ຈະລາຈອນໃນ ລາວ ແລະ ໃນນະຄອນຫລວງກຳລັງປະເຊີນຢູ່ແມ່ນການຂາດຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ພຽງພໍ ແລະ ຄົບຖ້ວນ.

- ປະຈຸບັນ, ກະຊວງ ຄຂປກກຳລັງດຳເນີນໂຄງການຂອງ “ແຜນດຳເນີນງານຄວາມປອດໄພຕາມຖະໜົນ ແຫ່ງຊາດ”. ໃນແຜນການນີ້, ໂຄງການຍ່ອຍກ່ຽວກັບການເກັບກຳ ແລະ ການວິເຄາະຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດ ຂອງ ການຈະລາຈອນກຳລັງຖືກດຳເນີນການຢູ່. ຄາດວ່າຈະມີຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດທີ່ລະອຽດ ແລະ ຊັດເຈນໃນໄວ້ນີ້.
- ຄວນນຳໃຊ້ລະບົບການກຳນົດສະຖານທີ່ລວມ(GPS) ເພື່ອວັດແທກສະຖານທີ່ອຸປະຕິເຫດ ແລະ ຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງ ຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ.

11) ການຂາດບັນດາວິສະວະກອນການຈະລາຈອນທີ່ມີຄຸນວຸດທິ

- ບັນດາປະເດັນ ແລະ ບັນຫາຕ່າງໆຂອງ ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນໄດ້ເວົ້າຢູ່ໃນພາກຂ້າງເທິງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເຖິງວ່າຈະມີງົບປະມານພຽງພໍສຳລັບແກ້ໄຂ ແລະ ປັບປຸງບັນດາບັນຫາເຫລົ່ານີ້ ກໍ ຕາມ, ຍັງຕ້ອງມີບຸກຄະລາກອນເຕັກນິກທີ່ມີຄຸນວຸດທິ ແລະ ການປະສານງານທີ່ດີກັບທຸກໜ່ວຍງານ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເພື່ອດຳເນີນການ ແລະ ດູແລການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການແກ້ໄຂຕ່າງໆ. ຈຳນວນບຸກຄະລາກອນທີ່ມີຄຸນວຸດທິດັ່ງກ່າວຂອງ ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນທີ່ມີອາດບໍ່ພຽງພໍສຳລັບຈັດ ຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາແຜນການ ແລະ ມາດຕະການທັງໝົດໄດ້.
- ປະຈຸບັນ ມີຊ່ຽວຊານຕ່າງປະເທດຫລາຍຄົນທີ່ຖືກວ່າຈ້າງຢູ່ລາວເພື່ອຊ່ວຍໃຫ້ຄວາມຊຳນິຊຳນານແກ່ ລັດຖະບານ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສຳລັບມາດຕະການໄລຍະຍາວ, ມັນມີຄວາມສຳຄັນຕ້ອງໄດ້ເລີ່ມການ ຝຶກອົບຮົມ ແລະ ໃຫ້ການສຶກສາແກ່ຄົນທ້ອງຖິ່ນໃຫ້ກາຍເປັນວິສະວະກອນຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທີ່ ມີຄຸນວຸດທິ, ເປັນພະນັກງານບັງຄັບໃຊ້ລະບົບການຈະລາຈອນ ແລະ ນັກວິເຄາະການຈະລາຈອນ.

(2) ການໃຫ້ການສຶກສາຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ

- ການໃຫ້ການສຶກສາຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນເປັນພາກສຳຄັນອັນນຶ່ງຂອງ ການຄຸ້ມຄອງ ການຈະລາຈອນໃນການຫລຸດຜ່ອນບັນດາອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ,

ການສູນເສັຍຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນຂອງ ມະນຸດ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຈາກບັນດາບັນຫາຂອງ  
ການຈະລາຈອນ ແລະ

ການປະພຶດຂອງ ຜູ້ຂັບຂີ່ໃນນະຄອນຫລວງນັ້ນມັນເປັນທີ່ຈະແຈ້ງແລ້ວວ່າ,  
ການໃຫ້ການສຶກສາດ້ານການຈະລາຈອນ ດັ່ງກ່າວແກ່  
ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ທັງຫລາຍຍັງບໍ່ທັນພຽງພໍ.

- ຜູ້ຂັບຂີ່ທຸກຄົນ, ໂດຍສະເພາະບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ  
ລົດຕຸກຕຸກຂາດຄວາມຮູ້ພື້ນຖານທີ່ຈຳເປັນ ກ່ຽວກັບການຂັບຂີ່ປອດໄພກໍຄືລະບຽບ ຫລື  
ກົດຈະລາຈອນ. ໃນທຳນອງດຽວກັນ, ຄົນຢ່າງກໍຂາດ ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຂອງ  
ການຈະລາຈອນຄືກັນ.
- ໂດຍຮັບຮູ້ບັນຫາອັນໃຫຍ່ຫລວງນີ້, ກະຊວງ ຄຊປກ ແລະ ຕລຈ,  
ຊຶ່ງເປັນອົງການທີ່ຮັບຜິດຊອບຕົ້ນຕໍ  
ກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນງານຕ່າງໆກ່ຽວກັບການໃຫ້ການສຶກສາຄວາມປອດໄພຂອງ  
ການຈະລາ ຈອນໂດຍຜ່ານການຮ່ວມມືກັບພາກເອກະຊົນ ແລະ  
ບັນດາອົງການທີ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດຖະບານ.
- ຢ່າງໃດກໍຕາມຢູ່ ລາວ, ບັນດາອຸປະກອນສຳລັບການຮຽນ,  
ການສອນກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນຍັງບໍ່ທັນຕຽມພ້ອມ. ຕົວຢ່າງ,  
ປຶ້ມກ່ຽວກັບກັບບັນດາຂໍ້ກຳນົດ, ລະບຽບຂອງ ການຈະ  
ລາຈອນຍັງບໍ່ທັນເໝາະທີ່ຈະໃຫ້ສັງຄົມ ແລະ ເດັກນັກຮຽນນຳໃຊ້.

1) ການໃຫ້ການສຶກສາແກ່ຜູ້ຂັບຂີ່

- ການໃຫ້ການສຶກສາແກ່ຜູ້ຂັບຂີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໂດຍກົງກັບລະບົບການອອກອະນຸຍາດ ໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່.  
ເມື່ອຈະ ອອກອະນຸຍາດການຂັບຂີ່ໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່,  
ມັນມີຄວາມສຳຄັນເປັນຢ່າງຍິ່ງທີ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕ້ອງໄດ້ກວດສອບ ຜູ້ສະມັກຢ່າງລະອຽດເຖິງຄ  
ວາມສຳນານ ໃນການຂັບຂີ່ທີ່ປອດໄພ, ຄວາມຮູ້ທີ່ກ່ຽວກັບ ຄວາມປອດໄພ ຂອງ  
ການຈະລາຈອນ, ຂໍ້ກຳນົດ, ກົດລະບຽບຂອງ ການຈະລາຈອນ. ຜູ້ສະມັກ  
ທີ່ໄດ້ຜ່ານຫມົດທຸກ ເງື່ອນໄຂເທົ່ານັ້ນຈຶ່ງອອກອະນຸຍາດການຂັບຂີ່ໃຫ້.
- ໃນນະຄອນຄອນ ມີໂຮງຮຽນສອນຂັບລົດຂອງ ລັດພຽງແຫ່ງດຽວ, ສ່ວນຂອງ ເອກະຊົນມີ  
10 ແຫ່ງຢູ່ ໃນຕົວເມືອງ. ຜູ້ສະມັກຕ້ອງໄດ້ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມ/ການຮຽນເປັນເວລາ 2  
ເດືອນ ສຳລັບສະເໜີຂໍ ສອບເສັງເອົາໃບຂັບຂີ່ລົດ 4 ລໍ້, ສ່ວນລົດໂດຍສານ ແລະ  
ໃບຂັບຂີ່ອາຊີບອື່ນຕ້ອງໄດ້ຜ່ານການຝຶກອົບ ຮົມ/ການຮຽນເປັນເວລາ 03 ເດືອນ.  
ສຳລັບໃບຂັບຂີ່ອາຊີບເຫລົ່ານີ້, ຜູ້ສະມັກຕ້ອງໄດ້ຜ່ານການຂຶ້ນ ຫ້ອງກ່ຽວກັບລົດ ແລະ  
ການທຳງານຂອງ

ເຄື່ອງຈັກນໍາອີກ. ຜ່ານບັນດາບົດຮຽນດັ່ງກ່າວ, ຜູ້ສະມັກທີ່ ຜ່ານການສອບເສັງຈຶ່ງສາມາດໄດ້ໃບຂັບຂີ່ຂອງ ຕົນ.

- ທາງກົງກັນຂ້າມ ແລະ ອີງຕາມກົດໝາຍ, ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ລົດຕຸກຕຸກບໍ່ຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ຜ່ານ ໂຮງຮຽນສອນຂັບລົດ. ເຂົາເຈົ້າສາມາດສະເໜີຂໍສອບເສັງເອົາໃບຂັບຂີ່ໂດຍກົງ. ຍ້ອນສະພາບດັ່ງ ກ່າວ, ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ເຫຼົ່ານີ້ໄດ້ຮັບໃບຂັບຂີ່ໂດຍບໍ່ມີໂອກາດໄດ້ຮຽນຮູ້ການຂັບຂີ່ທີ່ປອດໄພ ແລະ ມີຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບຂໍ້ກຳນົດ, ກົດລະບຽບຂອງ ການຈະລາຈອນ.
- ປະຈຸບັນ, ການສອບເສັງການຂັບຂີ່ປະກອບດ້ວຍ ສອງ ພາກ. ພາກນຶ່ງແມ່ນການສອບສຳພາດປາກ ເປົ່າ ແລະ ອີກພາກນຶ່ງແມ່ນການສອບເສັງຄວາມຊຳນານໃນການຂັບຂີ່. ການສຳພາດເພື່ອກວດສອບ ຢ່າງລະອຽດຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນຂອງ ຜູ້ສະມັກ ແມ່ນຮູບແບບທີ່ບໍ່ ເໝາະສົມ . ໃນ 2006, ອັດຕາການເສັງໄດ້ຂອງ ຜູ້ສະມັກສອບເສັງສຳລັບຍານພາຫານະທຸກສະນິດ ແມ່ນ 74%. ອັນນີ້, ມັນເປັນອັດຕາທີ່ສູງຫລາຍ ແລະ ເປັນທີ່ຍອມຮັບວ່າການໄດ້ໃບຂັບຂີ່ໃນນະຄອນຫລວງແມ່ນຂ້ອນຂ້າງງ່າຍ. ດ້ວຍເຫດຜົນນີ້, ກະຊວງ ຄຂປກ ກຳລັງກະກຽມ ແລະ ພິຈາລະນາບັນດາ ຄຳຖາມສຳລັບການສອບເສັງດ້ວຍການຂຽນ. ນອກນັ້ນ, ໄດ້ມີການສະເໜີດັດແກ້ກົດໝາຍໃຫ້ຜູ້ສະມັກສອບເສັງໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ລົດຈັກທຸກຄົນຕ້ອງໄດ້ຜ່ານ ຄວາມຊຳນານໃນການຂັບຂີ່ ແລະ ການ ຮຽນຮູ້ຄວາມປອດໄພຕາມໂຮງຮຽນສອນຂັບຂີ່ທີ່ໄດ້ກຳນົດ.
- ພາຍໃຕ້ລະບົບປະຈຸບັນ, ບັນດາຜູ້ຜ່າຜົນປະຈຳໃດນຶ່ງ ຫລື ບັນດາບຸກຄົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບອຸປະຕິເຫດ, ເມື່ອຂໍປຸງໃບຂັບຂີ່ຂອງ ເຂົາເຈົ້າ, ບໍ່ຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ຄວາມຊຳນານໃນການຂັບຂີ່ຕື່ມອີກ.

2) ການໃຫ້ການສຶກສາຄວາມປອດໄພສຳລັບບັນດານັກຮຽນ

- ປະຈຸບັນ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງ ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບໄດ້ໃຫ້ການຝຶກອົບຮົມຄວາມປອດໄພ ຂອງ ການຈະລາຈອນແກ່ບັນດານັກຮຽນຢູ່ບັນດາໂຮງຮຽນ ປະຖົມ, ມັດທະຍົມ ແລະ ອຸດົມ. ນອກນັ້ນ, ອີງ ການສາກົນເພື່ອຄົ້ນພິການ(HI) ກໍໄດ້ລົງຢັ້ງມຢາມບັນດາໂຮງຮຽນນຳອີກ ເພື່ອໃຫ້ການສຶກສາດ້ານ ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນແກ່ບັນດານັກຮຽນໂດຍຜ່ານແຜນການຍັ້ງມຢາມໂຮງຮຽນຂອງ ຕົນ,. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການໃຫ້ການສຶກສາດັ່ງກ່າວຍັງຂ້ອນຂ້າງບໍ່ສະມຳສະເໝີ ແລະ

ບໍ່ພຽງພໍເພື່ອ ໃຫ້ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຂອງ  
ການຈະລາຈອນທີ່ຊັດເຈນແກ່ບັນດານັກຮຽນ.

- ປະຈຸບັນ, ຍັງບໍ່ທັນມີຫົວຂໍ້ໃນຫຼັກສູດການສິດສອນຂອງ  
ໂຮງຮຽນໃດສໍາລັບໃຫ້ການສຶກສາຄວາມ ປອດໄພຂອງ  
ການຈະລາຈອນຢ່າງສະມໍ່ສະເໝີແກ່ບັນດານັກຮຽນ. ສະພາບດັ່ງກ່າວມີຄວາມຕ້ອງ  
ການໃຫ້ປ່ຽນແປງດ່ວນທີ່ສຸດສໍາລັບໂຮງຮຽນມັດທະຍົມ ແລະ  
ອຸດົມຍ້ອນວ່າ ໃນບັນດາໂຮງຮຽນເຫຼົ່ານີ້ ມີນັກຮຽນຫລາຍຄົນທີ່ເປັນຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ.
- ນອກນັ້ນ, ຢູ່ໂຮງຮຽນ  
ຍັງບໍ່ທັນມີອຸປະກອນການສິດສອນທີ່ເໝາະສົມກັບແຕ່ລະກຸ່ມອາຍຸຂອງ  
ນັກຮຽນໃນໂຮງຮຽນ.
- ບາງເທື່ອ, ຄວາມຕ້ອງການໃນການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ການບຳລຸງຄູ ແລະ  
ອາຈານສອນສໍາລັບການສິດ  
ສອນອາດມີຄວາມສໍາຄັນເທົ່າກັນກັບການໃຫ້ການສຶກສາຄວາມປອດໄພຂອງ  
ການຈະລາຈອນແກ່ບັນ ດານັກຮຽນໂດຍກົງ.

3) ການໃຫ້ການສຶກສາຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນສໍາລັບສັງຄົມທົ່ວໄປ.

- ແຕ່ 2004 ເປັນຕົ້ນມາ, ໄດ້ດຳເນີນການປຸກລະດົມກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຂອງ  
ການຈະລາຈອນ ຫລາຍຄັ້ງ  
ແນໃສ່ເພື່ອໃຫ້ການສຶກສາ ແກ່ສັງຄົມກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ. HI  
ໄດ້ໃຫ້ການຮ່ວມມືຢ່າງໃຫຍ່ຫລວງໃນການດຳເນີນການປຸກລະດົມດັ່ງກ່າວ,  
ເປົ້າຫມາຍສະເພາະບັນ ດາຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ຊວນເຊື່ອໃຫ້ເຂົ້າໃຈເຖິງຜົນໄດ້ຂອງ  
ການໃສ່ຫມວກກັນກະທົບ.
- ໄດ້ດຳເນີນການວາງສະແດງເພື່ອໃຫ້ຂ່າວສານກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຂອງ  
ການຈະລາຈອນແກ່ສັງ ຄົມ. ໄລຍະການວາງສະແດງດັ່ງກ່າວ, ໄດ້ນຳເອົາຮູບພາບ ແລະ  
ສະຖິຕິຂອງອຸປະຕິເຫດມາວາງສະ ແດງເພື່ອໃຫ້ການສຶກສາແກ່ສັງຄົມ.
- ຕຳຫລວດຈະລາຈອນຈາກກອງຕຳຫລວດຈະລາຈອນນະ ຄອນຫລວງໄດ້ລົງໄປຍັງບັນດາໂ  
ຮງຮຽນ, ບ້ານ, ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ແລະ ໂຮງງານ ເພື່ອໃຫ້ການສຶກສາຄວາມປອດໄພຂອງ  
ການຈະລາຈອນ.
- ຢ່າງໃດກໍຕາມ,  
ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫລວດຈະລາຈອນບໍ່ໄດ້ຕຽມອຸປະກອນທີ່ເໝາະສົມສໍາລັບການໃຫ້  
ການສຶກສາດັ່ງກ່າວ.

- 4) ການໃຫ້ການສຶກສາສຳລັບບັນດາເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫລວດຈະລາຈອນ.
- ໃນອານາຄົດ, ຄາດວ່າບັນດາການແອອັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນຈະເພີ່ມຂຶ້ນ, ນຶ່ງໃນ ບັນດາປະເດັນທີ່ສຳຄັນແມ່ນການໃຫ້ການສຶກສາສຳລັບບັນດາເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫລວດຈະລາ ຈອນຂອງ ກອງຕຳຫລວດຈະລາຈອນນະຄອນຫລວງ.
  - ບັນດາເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫລວດຈະລາຈອນຕ້ອງມີຄວາມຮູ້ ກ່ຽວກັບຂໍ້ກຳນົດ, ກົດລະບຽບຂອງ ການຈະລາຈອນ, ບົດບັນຍັດກ່ຽວກັບການຈະລາຈອນຢ່າງຄົບຖ້ວນ ກໍຄືຕ້ອງຜ່ານການຝຶກອົບຮົມສຳລັບການດຳເນີນການການບັງຄັບໃຊ້ການຈະລາຈອນ, ການແນະນຳ ການຈະລາຈອນ ແລະ ຄຳສັ່ງຕ່າງໆ ໂດຍອີງໃສ່ບັນດາຫຼັກການວິສະວະກອນຂອງ ການຈະລາຈອນ.
  - ປະຈຸບັນ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ຈາກ ກຕຈ ກຳລັງດຳເນີນການສິດສອນນັ້ນໃຫ້ແກ່ບັນດາເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫລວດ ຂອງ ກອງຕຳຫລວດຈະລາຈອນນະຄອນຫລວງເພື່ອເຮັດໜ້າທີ່ຢູ່ສະໜາມ.
  - ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ອີງໃສ່ການສັງເກດຂອງ ບັນດາສະພາບປະຈຸບັນ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫລວດຈະລາຈອນໃນ ເວລານີ້ຍັງບໍ່ທັນມີຄວາມສາມາດພຽງພໍໃນການຮອງຮັບບັນດາບັນຫາ ແລະ ປະເດັນຕ່າງໆຂອງ ການ ຈະລາຈອນ. ໃນອານາຄົດ, ດ້ວຍການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ອຸ ປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນກໍເຊັ່ນດຽວກັນ, ດັ່ງນັ້ນ, ກຳລັງຂອງ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫລວດຈະລາ ຈອນໃນປະຈຸບັນຕ້ອງໄດ້ຮັບການຍົກລະດັບຢ່າງຮີບດ່ວນ.

(3) ການບັງຄັບໃຊ້ ການຈະລາຈອນ.

1) ກົມຕຳຫລວດຈະລາຈອນ

- ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ແມ່ນໜ້າທີ່ຂອງ ກົມຕຳຫລວດຈະລາຈອນ, ກະ ຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ. ກຕຈ ມີ 5 ພະແນກ ແລະ 2 ກອງ. ກົມມີກຳລັງພົນທັງໝົດ 86 ຄົນ. ນອກນັ້ນ, ການລາດຕະເວນສະຖານທີ່ ແລະ ວຽກງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແມ່ນເຈົ້າໜ້າທີ່ ຕຳຫລວດຈະລາ ຈອນທີ່ປະຈຳຢູ່ 7 ເມືອງພາຍໃນ ຈາກກອງຕຳຫລວດຈະລາຈອນນະຄອນຫລວງເປັນຜູ້ດຳເນີນການ. ອີງການນີ້ມີກຳລັງພົນ 225 ຄົນ( 7 ເມືອງແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ກຕຈ ກໍຄື ປກສ ນະຄອນຫລວງ).

ກ. ພະແນກ ບໍລິຫານ

ຮັບຜິດຊອບວຽກງານບໍລິຫານທັງໝົດຂອງ ກຕຈ

ຂ. ພະແນກ ໂຄສະນາ

ວາງແຜນການ, ສິ່ງເສີມ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການບຸກລະດົມຕ່າງໆ, ໃຫ້ການສຶກສາ ແລະ ສະເໜີ

ບັນດາປະເດັມ ແລະ ບັນຫາຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ.

ຄ. ພະແນກຄວບຄຸມການຈະລາຈອນ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້.

ໃຫ້ຄໍາແນະນໍາເພື່ອເຮັດໃຫ້ກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນມີຄວາມລົ່ງລ່ຽນ, ເພີ່ມຄວາມປອດໄພ ແລະ

ໃຫ້ຄໍາສັ່ງແກ່ບັນດາຜູ້ລະເມີດ. ດໍາເນີນການບັງຄັບໃຊ້ ແລະ ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນນໍາອີກ.

ງ. ພະແນກ ສືບສວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ

ໃຫ້ຄໍາແນະນໍາການຈະລາຈອນຢູ່ບັນດາສະຖານທີ່ອຸປະຕິເຫດ ແລະ ກະກຽມບົດລາຍງານຂອງ

ການສືບສວນອຸປະຕິເຫດ.

ຈ. ພະແນກ ບັງຄັບໃຊ້ໃບຂັບຂີ່ ແລະ ຍານພາຫານະທີ່ບໍ່ກວດກາເຕັກນິກ

ກວດກາໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ ແລະ ໃບຢັ້ງຢືນການກວດກາເຕັກນິກຂອງ ຍານພາຫານະຢູ່ສະຫນາມ

( ຍານພາຫານະທີ່ໄດ້ຜ່ານການກວດກາຈະໄດ້ຮັບການຕິດກາພິເສດໃສ່ປ້າຍທະບຽນ)

i) ກອງກຽດຕິຍົດ

ໃຫ້ການປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບທີ່ຈໍາເປັນເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພສໍາລັບແຂກພາຍໃນ ແລະ

ສາກົນທີ່ສໍາຄັນກໍຄື ການອໍານວນຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ແຂກຕາມເສັ້ນທາງ

ii) ກອງຄຸ້ມຄອງປ້າຍທະບຽນ

ກະກຽມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງປ້າຍທະບຽນຂອງ ຍານພາຫານະທັງຫມົດ.

2) ບັນດາກິດຈະການຕົ້ນຕໍຂອງ ກົມຕໍາຫລວດຈະລາຈອນ

- ແຕ່ລະປີ, ພະນັກງານຈາກພະແນກ ໂຄສະນາຈະຂຶ້ນທ້ອງສິດສອນ ແລະ ສອນຢູ່ສະຫນາມໃຫ້ເຈົ້າ ຫນ້າທີ່ຕໍາຫລວດຈະລາຈອນໃນແຕ່ລະເມືອງຂອງ ທັງຫມົດ 7 ເມືອງ. ນອກນັ້ນ, ພະແນກນີ້ຈະຂຶ້ນ ແຜນ ແລະ ດໍາເນີນບັນດາການໂຄສະນາຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ, ການສໍາມະນາ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມຮ່ວມກັບກະຊວງ ຄຊປກ ແລະ ອົງການອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
- ເຈົ້າຫນ້າທີ່ຕໍາຫລວດຈະລາຈອນຈາກແຕ່ລະເມືອງຈະລົງພົບປະກັບບັນດາຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ, ບ້ານ, ໂຮງຮຽນ ແລະ ບໍລິສັດເອກະຊົນຕ່າງໆ ເພື່ອໃຫ້ການສຶກສາຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ.

ໃນນະຄອນຫລວງ, ເປົ້າໝາຍຕົ້ນຕໍຂອງ ການບັງຄັບໃຊ້ແມ່ນບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ເມົາ ແລະ ບັນດາຜູ້ຂັບ

ຂີ່ທີ່ບໍ່ປະຕິບັດຕາມເຄື່ອງໝາຍແນະນຳຢູ່ບັນດາທາງແຍກ.

ຕົ້ນຕໍແມ່ນການແນະນຳໃຫ້ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່

ທີ່ບໍ່ຢຸດຢູ່ບ່ອນຄົນຢ່າງຂ້າມເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີຄົນກຳລັງຢ່າງຂ້າມທາງກໍຕາມ.

ບັນດາເປົ້າໝາຍອື່ນ ຂອງ

ການແນະນຳແມ່ນບັນດາຄົນຢ່າງຂ້າມທາງທີ່ບໍ່ນຳໃຊ້ບ່ອນຂ້າມທາງທີ່ກຳນົດ.

- ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫລວດ

ຈາກພະແນກຕຳຫລວດຈະລາຈອນນະຄອນຫລວງ ເປັນຜູ້ດຳ

ເນີນການສືບສວນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ,

ອົງການທີ່ລາຍງານອາດແຕກ ຕ່າງກັນຂຶ້ນຢູ່ກັບຂະໜາດ ແລະ ຄວາມສາຫັດຂອງ

ອຸປະຕິເຫດ. ຕົວຢ່າງ, ຖ້າຄົນຕ່າງປະເທດຫາກ ເກີດ ຫລື ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງກັບ ອຸປະຕິເຫດ,

ແມ່ນກົມຕຳຫລວດຈະລາຈອນ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ ແລະ ດຳເນີນການ.

### 3) ອຸປະກອນຂອງ ການບັງຄັບໃຊ້

- ປະຈຸບັນ, ອຸປະກອນທີ່ ພຕຈນວ ນຳໃຊ້ສຳລັບການບັງຄັບໃຊ້ລວມມີ ເຄື່ອງແທກຄວາມໄວດ້ວຍເລເຊີ 01 ເຄື່ອງ, ເຄື່ອງກວດທາດເຫລົ້າ 01 ເຄື່ອງ.

ອຸປະກອນເຫລົ່ານີ້ໄດ້ຮັບການຈັດຊື້ ແລະ ມອບໃຫ້ໂດຍ

ໂຄງການບູລະນະທາງຫລວງ(RMP)ຊຶ່ງໃຫ້ທຶນໂດຍທະນາຄານໂລກ.

ອຸປະກອນດັ່ງກ່າວອີກ 3 ເຄື່ອງ ຂອງ

ແຕ່ລະສະນິດໄດ້ຮັບຈາກພະແນກຕຳຫລວດຈະລາຈອນຂອງ ແຂວງອື່ນ.

- ບັນດາເຄື່ອງດັ່ງກ່າວໄດ້ນຳໃຊ້ສຳລັບການບັງຄັບໃຊ້ປະມານເດືອນລະຄັ້ງ, ຕົ້ນຕໍແນໃສ່ເປົ້າໝາຍບັນ ດາຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ເມົາ ແລະ ທີ່ແລ່ນລົດໄວເກີນກຳນົດ,

ໂດຍສະເພາະບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ລົດບັນທຸກ. ຢ່າງໃດກໍ ຕາມ, ໄລຍະມີງານບຸນ,

ການບັງຄັບໃຊ້ດັ່ງກ່າວແມ່ນໄດ້ປະຕິບັດກັບລົດທຸກສະນິດ.

### 4) ການລົງໂທດສຳລັບບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ຜິດກົດໝາຍ

- ບັນດາຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ລະບຽບຂອງ

ການຈະລາຈອນໄດ້ໃຫ້ອຳນາດແກ່ຕຳຫລວດຈະລາຈອນໃນນະ

ຄອນຫລວງເພື່ອລົງໂທດບັນດາຜູ້ລະເມີດການຈະລາຈອນໃນຮູບແບບຂອງ ການປັບໃຫມ.

ເຈົ້າໜ້າທີ່ ຕຳຫລວດຈະລາຈອນຈະອອກໃບປັບໃຫມແກ່ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ກະທຳຜິດ

ແລະໃນເວລາດຽວກັນເຈົ້າໜ້າທີ່ ຕຳຫລວດຈະກັກໃບຂັບຂີ່ຂອງ ຜູ້ກ່ຽວ. ສຳເນົາຂອງ

ໃບປັບໃຫມ ແລະ ໃບຂັບຂີ່ຈະຖືກສົ່ງໄປຍັງກອງ



ບັນຊາການຕໍາຫລວດຈະລາຈອນ. ຜູ້ຂັບຂີ່ຕ້ອງຈ່າຍຄ່າ  
 ປັບໃຫມຢູ່ກອງບັນຊາການຕໍາຫລວດຈະລາຈອນ ແລະ  
 ຫລັງຈາກນັ້ນໃບຂັບຂີ່ຈະຖືກສົ່ງຄືນໃຫ້ຜູ້ກ່ຽວ

- 70% ຂອງ ລາຍຮັບທີ່ເກັບໄດ້ຈາກການປັບໃຫມຈະຖືກສົ່ງໄປຍັງພະແນກງົບປະມານກາງ, ສ່ວນທີ່ຍັງເຫລືອ 30% ຈະຍັງຢູ່ກັບກົມຕໍາຫລວດຈະລາຈອນ.

### 7.2.3 ສະພາບ/ຄວາມຄືບໜ້າຂອງ ແຜນດໍາເນີນງານຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ.

(1) ແຜນດໍາເນີນງານຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນຕາມທາງຫລວງລະດັບຊາດ.

- ກະຊວງ ຄຸຂປກ ໄດ້ສ້າງແຜນດໍາເນີນງານລະດັບຊາດທີ່ບັນຈຸບັນດາຍຸດທະສາດຕ່າງໆ ແນໃສ່ເພື່ອປັບ ປຸງຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນຕາມທາງຫລວງໃນລາວ. ນາຍົກລັດຖະມົນຕີໄດ້ອະນຸມັດແຜນ ດໍາເນີນຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນຕາມທາງຫລວງໃນເດືອນ ທັນວາ 2004 ແລະ ສໍາລັບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນັ້ນກໍໄດ້ຖືກຮັບຮອງຈາກສະພາແຫ່ງຊາດຕື່ມອີກ.
- ພາຍຫລັງການອະນຸມັດແຜນດໍາເນີນງານ, ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມປອດໄພທາງຖະ ຫນົນ(NRSC)ກໍໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໃນເດືອນມີນາ 2005. ພາຍໃຕ້ຄະນະກຳມະການນີ້, ກະຊວງ ຄຸຂປກໄດ້ຮັບໜ້າທີ່ເປັນອົງການຕົ້ນຕໍໃນການປະສານງານ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ປະຈຸບັນ, ກະຊວງກຳ ລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຕ່າງໆທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນດໍາເນີນງານ.
- ໄລຍະການກະກຽມແຜນດໍາເນີນງານກໍຄືໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ລັດຖະບານໄດ້ຂໍການຊ່ວຍ ເຫລືອ ແລະ ການຮ່ວມມືຕ່າງໆຈາກບັນດາອົງການຊ່ວຍເຫລືອສາກົນ ແລະ ພາຍໃນເປັນຕົ້ນ ADB; ກໍຄືການສະໜັບສະໜູນຈາກບັນດາອົງການທີ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດຖະບານ ແລະ ພາກເອກະຊົນ. ປະຈຸບັນ, ຫລາຍອົງການທີ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບລັດຖະບານ ແລະ ພາກເອກະຊົນໄດ້ເປັນສະມາຊິກຂອງ NRSC ແລະ ເຂົາເຈົ້າໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມໃນກິດຈະການຕ່າງໆຢ່າງແຂງແຮງ.
- ແຜນດໍາເນີນງານນີ້ປະກອບດ້ວຍ 15 ໂຄງການກວມເກືອບຫມົດທຸກຂະແໜງວິຊາໃນດ້ານຄວາມ ປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນຕາມທາງຫລວງ. ແຕ່ລະໂຄງການໄດ້ສະເໜີບັນດາມາດຕະການສໍາ ລັບໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ. ໃນແຜນງານນີ້ໄດ້ສັງລວມບັນດາມາດຕະການ ຫລື ກິດຈະການທັງຫມົດຫລາຍກວ່າ 170

ລາຍການ(ສຳລັບລາຍລະອຽດເພີ່ມຕື່ມ, ອີງໃສ່ບົດລາຍງານ ກ່ຽວກັບແຜນຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫລວງ ໂດຍ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ເມສາ 2005).

- 1). ການປະສານງານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ
  - 2). ລະບົບເກັບກຳຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດທາງຖະໜົນ
  - 3). ແຫລ່ງທຶນສຳລັບວຽກງານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ
  - 4). ການວາງແຜນການ ແລະ ການອອກແບບຖະໜົນທີ່ມີຄວາມປອດໄພ
  - 5). ການແກ້ໄຂຈຸດອັນຕະລາຍຕາມເສັ້ນທາງ
  - 6). ການໃຫ້ການສຶກສາແກ່ ເຍົາວະຊົນ ແລະ ຊາວໜຸ່ມກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ
  - 7). ການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ການສອບເສັງຜູ້ຂັບຂີ່.
  - 8). ການໂຄສະນາ-ເຜີຍແຜ່ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ.
  - 9). ສະພາບເຕັກນິກຂອງ ຍານພາຫະນະ ແລະ ມາດຕະຖານຂອງ ຄວາມປອດໄພ.
  - 10). ນິຕິກຳຂອງ ການຈະລາຈອນ.
  - 11). ຕຳຫລວດຈະລາຈອນ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ ກົດໝາຍ.
  - 12). ການຊ່ວຍເຫລືອສຸກເສີນແກ່ຜູ້ປະສົບເຄາະຮ້າຍຈາກອຸປະຕິເຫດທາງຖະໜົນ.
  - 13). ການຄົ້ນຄວ້າອຸປະຕິເຫດທາງຖະໜົນ.
  - 14). ການກຳນົດມູນຄ່າການເສຍຫາຍຈາກອຸປະຕິເຫດທາງຖະໜົນ
  - 15). ການຮວ່ມມື
- ຕາຕະລາງ 7.2-6 ສະແດງ, ເຖິງພິດສະພາ 2007, ບັນດາມາດຕະການຂອງ ແຕ່ລະໂຄງການທີ່ກຳ ລັງດຳເນີນການ , ອີງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົ້ນຕໍ ແລະ ບັນດາອົງການສະໜັບສະໜູນອື່ນໆ.

(2) ແຜນດຳເນີນງານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນລະດັບຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງ.

- ອພບກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການສຳລັບການຫລຸດຜ່ອນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນ ນະ ຄອນຫລວງໂດຍອີງໃສ່ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍຈາກ “ໂຄງການສຳລັບການຫລຸດຜ່ອນອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ” ການສຶກສາໂຄງການໃນເດືອນພະຈິກ 2004.
- ອີງຕາມບົດລາຍງານ, ນະຄອນຫລວງໄດ້ສ້າງຕັ້ງ “ຄະນະກຳມະການຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາ ຈອນຂອງ ນະຄອນຫລວງ” ເພື່ອຊີ້ນຳການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.
- ແຜນດຳເນີນງານສຳລັບນະຄອນຫລວງໄດ້ຖືກແບ່ງອອກເປັນ 3 ໄລຍະ, ໄລຍະທີ 1 ມີ 8 ໂຄງ ການ, ສ່ວນໄລຍະທີ 2 ແລະ ທີ 3 ມີ 12 ໂຄງການ.
- 8 ໂຄງການຂອງ ໄລຍະທີ 1 ມີດັ່ງນີ້ :
  - 1). ຫລຸດຜ່ອນການນຳເຂົ້າລົດຈັກເປັນບາງສ່ວນ
  - 2). ປະຕິບັດກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຈະລາຈອນຢ່າງເຂັ້ມງວດ ແລະ ຕໍ່ເນື່ອງ

- 3). ບັບປຸງຕຳຫລວດຈະລາຈອນຂອງ ນະຄອນຫລວງ
- 4). ຕິດຕັ້ງສັນຍານການຈະລາຈອນ, ເຄື່ອງຫມາຍທາງ ແລະ ບັນດາໄຟຟ້າເຍືອງທາງໃຫມ່
- 5). ການໂຄສະນະ
- 6). ສິດສອນໃນບັນດາໂຮງຮຽນ
- 7). ງົບປະມານ
- 8). ການປະເມີນຜົນ ( ການຕີລາຄາ )

• 12 ໂຄງການຂອງ ໄລຍະທີ 2 ແລະ ທີ 3 ມີດັ່ງນີ້ :

- 1). ຂ່າວສານ, ການສຶກສາ ແລະ ການໃຫ້ຄວາມຮູ້
- 2). ບັນດາບັ້ມຄູ່ມື
- 3). ບັນດາບ້າຍການຈະລາຈອນ ແລະ ແສງສະຫວ່າງ
- 4). ການບັບປຸງຕຳຫລວດຈະລາຈອນ
- 5). ທຶນຂອງ ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ
- 6). ການສ້າງຂັດຄວາມສາມາດ
- 7). ການບັບປຸງຫນ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງຍານພາຫານະ ແລະ ການຂັບຂີ່
- 8). ການປ້ອງກັນ ລົດຖີບ ແລະ ຄົນຢ່າງ
- 9). ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
- 10). ການແຈກຢາຍສິນຄ້າຂອງ ຕົວເມືອງ
- 11). ຕະລາດ ແລະ ການຈອດລົດ
- 12). ການບັບປຸງໂຄງສ້າງພື້ນຖານ

(3) ໂຄງການ ລະບົບການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫານະ ແລະ ການຂັບຂີ່ (VRDLS)

- ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທົດລອງ ສຳລັບລະບົບການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫານະ ແລະ ການຂັບຂີ່ກຳລັງໄດ້ ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢູ່ ລາວ ເປັນໂຄງການຂອງ ການບໍລິການທີ່ປຶກສາ.
- ກົມຂົນສົ່ງ ແລະ ກະຊວງ ຄຊປກ ເປັນອົງການຕົ້ນຕໍຈາກ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສ.ປ.ປ. ລາວ, ສຳລັບໂຄງ ການນີ້ ຊຶ່ງເປັນໂຄງການສືບຕໍ່ຂອງ ແຜນງານບູລະນະຮັກສາທາງຫລວງ ໄລຍະ II (RMP II), ໂດຍ ການສະໜອງທຶນຈາກ ທະນາຄານໂລກ.
- ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາຕ່າງປະເທດທີ່ໄດ້ໃຫ້ການບໍລິການທີ່ປຶກສາແມ່ນ ບໍລິສັດ VicRoad International ຈາກ ອົດສະຕາລີ.
- ໂຄງການສະເພາະນີ້ແນໃສ່ ເພື່ອຍົກລະດັບວິທີການຂອງ ການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫານະ ແລະ ການ ຂັບຂີ່ ໃນ ລາວ.  
ເປົ້າຫມາຍສຸດທ້າຍແມ່ນເພື່ອຍົກລະດັບການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນຕາມທາງ

ຫລວງຂອງ ປະເທດ. ດ້ວຍວິທີການທີ່ໄດ້ຮັບການຍົກລະດັບນີ້, ສາມາດຄຸ້ມມູນຂໍ້ມູນທີ່ຊັດເຈນສາມາດ ໄດ້ຢ່າງງ່າຍ, ພ້ອມດຽວກັນລະດັບການບໍລິການແກ່ຜູ້ຊົມໃຊ້ກໍຖືກຍົກລະດັບເຊັ່ນດຽວກັນ. ຂໍ້ມູນທີ່ຈຳ ເປັນສຳລັບການສ້າງບັນດາກິດຈະການຂອງ ການບັງຄັບໃຊ້, ການວາງແຜນການຂອງ ການຈະລາ ຈອນ ແລະ ແຜນຂອງ ການຂົນສົ່ງຈະມີພ້ອມ. ທ້າຍສຸດ, ລາຍຮັບຂອງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ກໍຈະເພີ່ມຂຶ້ນອີກ.

- ແນວຄິດພື້ນຖານສຳລັບໂຄງການນີ້ ((VRDLS) ແມ່ນ :
  - i) ສ້າງຖານຂໍ້ມູນແຫ່ງຊາດກ່ຽວກັບການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫານນະ ແລະ ການຂັບຂີ່ທັງຫມົດ, ຖືກ ຄຸ້ມຄອງຢ່າງລວມສູນຢູ່ ກົມຂົນສົ່ງ ແລະ ກະຊວງ ຄຊປກ ໂດຍນຳ ໃຊ້ບັນດາຄອມປິວເຕີ.
  - ii) ຍົກລະດັບບັນດາວິທີການຂອງ ໃບອະນຸຍາດການຂັບຂີ່ ແລະ ການກວດກາຂອງ ຍານພາຫານນະ.
- ການບໍລິການຂອງ ທີ່ປຶກສາໃນປະຈຸບັນແມ່ນສຳລັບສະໜາມທົດລອງນຶ່ງ(ທີ່ງົ່ງ) ໃນນະຄອນຫລວງ. ໃນທັນໃດທີ່ໂຄງການທົດລອງນີ້ໄດ້ສຳເລັດລົງ, ລະບົບ ຫລື ວິທີການຈະ ໄດ້ຖືກຂະຫຍາຍໃຫ້ຄວບຄຸມ ຫມົດທົ່ວປະເທດ.
- ໂຄງການສຶກສາຂອງ ການທົດລອງປະຈຸບັນ ຄາດວ່າຈະສຳເລັດໃນເດືອນ ພະຈິກ 2007
- ມູນຄ່າເບື້ອງຕົ້ນຂອງ ໂຄງການທົດລອງນີ້ ຄາດວ່າປະມານ 182,472 ໂດລາ, ດ້ວຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍປະຈຳ ປີປະມານ 60,710 ໂດລາ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລັດຖະບານຍັງບໍ່ທັນມີງົບປະມານສະເພາະສຳລັບການ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢູ່ລະດັບຊາດ.

ຕາຕະລາງ 7.2-6 ສະພາບຂອງ  
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານຄວາມປອດໄພທາງຖະຫນົນ.

ເຖິງ ພຶດສະພາ 2007

	ບັນດາກິດຈະການ	ສະຖານະພາບ	ອີງການເປັນແກນນຳ	ອີງການປະສານ ງານ
1	ການປະສານງານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພ			
	S1 ນາຍົກລັດຖະມົນຕີອະນຸມັດແຜນຍຸດທະສາດຄວາມປອດໄພ	12/2004	ຄຊປກ	ຄຊປກ
	S2 ຮ່າງແຜນດຳເນີນງານເຜີຍແຜ່ໃນວັນອະນາໄມໂລກ	ສຳເລັດ	ກສທ,ອອລ,HI	ກສທ, ຄຊປກ
	S3 ຊອກຫາຫົນເບື້ອງຕົ້ນເພື່ອເລີ່ມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານ	ສືບຕໍ່	ຄຊປກ	
	S4 ລັດຖະມົນຕີກະຊວງຄຊປກ ອະນຸມັດແຜນດຳເນີນງານ	09/2004		ຄຊປກ
	S5 ສະພາແຫ່ງຊາດ/ນາຍົກ ອະນຸມັດແຜນດຳເນີນງານ	12/2004	ຄຊປກ	ສນຍ
	S6 ສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດ/ເບີດກອງປະຊຸມຄັ້ງແລກ	03/2005		
	S7 ຕົກລົງຕາຕະລາງຂອງ ກອງປະຊຸມ	03/2005		
	S8 ສ້າງຕັ້ງກອງເລຂາຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດ	03/2005	ປກສ,ກສທ,ກສສ	ຄຊປກ
	M1 ດຳເນີນໂຄງການຕົວແບບດ້ານຄວາມປອດໄພໃນນະຄອນຫລວງ	03/2006	ພຄຊປກ,ອພບ	ພຄຊປກ

	ບັນດາກິດຈະການ	ສະຖານະພາບ	ອົງການເປັນແຮມນຳ	ອົງການປະສານງານ	
2	ລະບົບຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດທາງຖະຫນົນ				
	S1	ແບບຟອມອຸປະຕິເຫດເທື່ອລຸດກວ່າເກົ່າ	ສຳເລັດ	ກຕຈ	ກຂສ
	S2	ການສຶກສາແບບຟອມຕົວແບບການເກັບກຳຂໍ້ມູນ	ສຳເລັດ	ກຕຈ	ກຕຈ
	S3	ຝຶກອົບຮົມການເກັບກຳ, ການຮັກສາ ແລະ ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນ	ສຳເລັດ	ກຕຈ	ກຕຈ
	S4	ກວດກາຄືນໂປຣແກມທີ່ມີ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການດ້ານອຸປະກອນ	ສຳເລັດ	ກຕຈ	ກຕຈ
	S5	HI ສືບຕໍ່ການສຳຫລວດກັບບັນດາໂຮງໝໍ	ສຳເລັດ	HI, ThD	HI
	S6	URI & HI ຮ່ວມກັນກຳນົດລະດັບການບໍ່ໄດ້ລາຍງານ	ສຳເລັດ	URI, HI	URI
	S7	ກວດກາຄືນ ແລະ ນຳໃຊ້ແບບຟອມທີ່ດັດແກ້ໃນທົ່ວປະເທດ	ສຳເລັດ	ກຕຈ	ກຕຈ
M4	ພິມບົດລາຍງານອຸປະຕິເຫດປະຈຳປີ(ຄັ້ງທີ2) ແລະ ຈັດສົ່ງໃຫ້ກວ້າງຂວາງຕື່ມ	ສືບຕໍ່	ຄຂປກ, HI, ຕຈ, ໂຮງໝໍ & URI	ຄຂປກ	
3	ທຶນຄວາມປອດໄພທາງຖະຫນົນ				
	S1	ຖ້າເປັນໄປໄດ້, ແຕ່ລະໂຄງການຊ່ວຍເຫລືອການພັດທະນາຄວນມີສ່ວນປະກອບຂອງ ຄວາມປອດໄພທາງຖະຫນົນ	ສືບຕໍ່	ກຂສ	ກຂສ
	S2	ຊອກຫາຜູ້ສະໜັບສະໜູນທຶນເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານ	ສືບຕໍ່	ຄຂປກ, ກສທ, ກສສ	
	S3	ຊອກ 10% ຈາກກອງທຶນທາງເພື່ອກິດຈະການຄວາມປອດໄພ	ສືບຕໍ່	ຄຂປກ	
	S4	ຮ່າງນິຕິກຳສຳລັບການເກັບຄ່າຕ່າງໆ	ສືບຕໍ່	ກຂສ	
	S5	ປະກັນໄພແບບບັງຄັບບຸກຄົນທີ່ສາມສຳລັບຍານພາຫນາມ	ສືບຕໍ່	ຄຂປກ, ປກສ	ຄຂປກ
	S6	ມີໂຄງການຄວາມປອດໄພຂອງ ADB	ສືບຕໍ່	ຄຂປກ	
	M1	ລັດຖະບານອະນຸມັດການເກັບຄ່າຕ່າງໆ	ສືບຕໍ່	ຄຂປກ	ຄຂປກ
	M2	ມີທຶນພຽງພໍສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຄວາມປອດໄພ	ສືບຕໍ່		
M3	ມີໂຄງການຍ່ອຍຂອງ ຄວາມປອດໄພໃນທຸກໂຄງການຊ່ວຍເຫລືອ	ສືບຕໍ່	ຄຂປກ		
4	ການວາງແຜນທີ່ປອດໄພ ແລະ ການອອກແບບເສັ້ນທາງ				
	S1	ກະຊວງ ຄຂປກ & ຊີດາ ປຶກສາກັນກ່ຽວກັບທາງເລກ 8 ລວມທັງການສ້າງມາດຖານ ແລະ ຄູ່ມື	ສືບຕໍ່	ກຂສ	ກຂທ
M1	ສ້າງຕັ້ງທຶນກວດສອບຄວາມປອດໄພໃນກະຊວງຄຂປກ ເພື່ອກວດສອບ ການອອກແບບ ແລະ ການກຳສ້າງເສັ້ນທາງ	ສືບຕໍ່	ກຂທ, ກຂສ, LTEC	ກຂສ	
5	ການປັບປຸງບັນດາຈຸດອັນຕະລາຍ				
	S1	ສ້າງຕັ້ງທຶນງານແຫ່ງຊາດເພື່ອກວດກສອບຈຸດອັນຕະລາຍ	ສືບຕໍ່	ກຂສ, ກຕຈ, ກຂທ, LTEC,	ກຂທ
	S2	ປະສານງານກັບຜູ້ໃຫ້ທຶນ(ພາຍໃນແລະຕ່າງປະເທດ)ກ່ຽວກັບການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ໂຄງການຕົວແບບ	ສືບຕໍ່	ກຂທ	ກຂທ, ກຂສ
S4	ວິໄຈຂໍ້ມູນ, ອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບແກ້ໄຂຈຸດອັນຕະລາຍຈຳນວນ 10 ຈຸດ ແລະ ສຳເລັດການສຶກສາຢູ່ 5 ເສັ້ນທາງ	ສືບຕໍ່		ກຂທ, ກຂສ	
6	ການໃຫ້ການສຶກສາຄວາມປອດໄພແກ່ເດັກ ແລະ ເຍົາວະຊົນ				
	S1	ສ້າງຕັ້ງທຶນກວດກາຄືນເພື່ອສະໜອງອຸປະກອນການສຶກສາແກ່ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າຂອງ ກສສ	ສືບຕໍ່	HI, ກຕຈ, ຄຂປກ	ກສສ-SSERI
S5	HI ລົງຢູ່ມຢາມໂຮງຮຽນມັດທະຍົມ/ອຸດົມ 15 ແຫ່ງ	ສຳເລັດ	ກຕຈ	HI	
7	ການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ການສອບເສັງຜູ້ຂັບຂີ່				
	M3	ທົບທວນຄືນການຝຶກອົບຮົມການປະຖົມພະຍາບານແກ່ຜູ້ຂັບຂີ່	ສືບຕໍ່	LRC, ໂຮງໝໍ	ກຂສ

	ບັນດາກິດຈະການ	ສະຖານະພາບ	ອົງການເປັນແຮມນຳ	ອົງການປະສານງານ	
8	ການໂຄສະນາຄວາມປອດໄພທາງຖະຫນົນ				
	S1	ລາຍການວິທະຍຸລໂທລະພາບ ແລະ ການສຳພາດຜູ້ຂັບຂີ່	ສືບຕໍ່	ຕຈ	ຕຈ
	S2	ຮ່ວມກິດຈະການໃນວັນອະນາໄມໂລກ 2004(ລວມທັງການຖະແຫລງຂ່າວ,ການແຈກຢາຍແຜນດຳເນີນງານ)(ຮ່າງສູດທ້າຍ)	ສຳເລັດ	HI, WHO, ເອກະຊົນ	ຄຂປກ
	S3	ຮ້ານວາງສະແດງຂ່າວສານຄວາມປອດໄພ 2ຮ້ານ	ສຳເລັດ	HI, ເອກະຊົນ	ຄຂປກ
	S4	ການແຂ່ງຂັນ:ຄຳຂວັນ, ຮ້ອງເພັງ, ແຕ້ມຮູບ	ບາງສ່ວນ	ຕຈ	ກຖວ
	S5	ໂຄສະນາກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ, ການປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດໂດຍການນຳໃຊ້ສີ່ຕ່າງໆ	ສືບຕໍ່	HI, ຕຈ	ຄຂປກ
	S6	ໂຄສະນາທາງວິທະຍຸກັບຊາວໜຸ່ມ ແລະ ເພື່ອຊາວໜຸ່ມ	ສືບຕໍ່	ຄຂປກ	HI
	M2	ສືບຕໍ່ການໂຄສະນາຄວາມປອດໄພ: ແຜນປ້າຍ, ແຜນພິບ	ສືບຕໍ່	HI, ເອກະຊົນ, ຕຈ	ຄຂປກ
	M4	ສືບຕໍ່ຮ້ານວາງສະແດງຂ່າວສານ	ສືບຕໍ່	HI, NGOs	ຄຂປກ
M5	ສ້າງຕັ້ງທີມງານຄວາມປອດໄພເຄື່ອນທີ່	ສືບຕໍ່	ກຕຈ	ກຕຈ, ຄຂປກ	
9	ມາດຖານຄວາມປອດໄພ ແລະ ເຕັກນິກຍານພາຫານະ				
	S1	ຫ້າມການດັດແປງຍານພາຫານະທີ່ບໍ່ປອດໄພ (ເພີ່ມເພົາ, ຕໍ່ຄານຊີ) ໂດຍຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢູ່ສູນກວດກາເຕັກນິກ ແລະ ຕຳຫລວດ	ສືບຕໍ່	ພຄຂປກ& ຕຈ	ກຕຈ
	S2	ທົບທວນຄືນນິຕິກຳກ່ຽວກັບລົດຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໄດ້ມາດຖານ, ຢ່າງ ເກົາ, ຄວນ ແລະ ສູງດັ່ງຂອງ ລົດ	ສືບຕໍ່	ກຕຈ	ພຄຂປກ
	S3	ບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບກ່ຽວກັບຊົນສ່ວນທີ່ບໍ່ໄດ້ມາດຖານ ແລະ ການນຳໃຊ້ຊົນສ່ວນມີສອງ	ສືບຕໍ່	ກອກ	ກຂສ
	M3	ຝຶກອົບຮົມເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫລວດໃນການກວດກາເຕັກນິກ(VI)	ບາງສ່ວນ	ກຕຈ	ກຂສ
M4	ອະນຸຍາດສູນບໍລິການລົດທີ່ມີຄຸນນະພາບໃຫ້ກວດກາເຕັກນິກ VI	ສືບຕໍ່	ພຄຂປກ& ຕຈ	ກຂສ	
10	ນິຕິກຳຂອງ ການຈະລາຈອນ				
	S1	ອະນຸມັດລະບຽບອັດຕາປັບໃຫມ່ໃຫມ່ ແລະ ສ້າງວິທີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	ສືບຕໍ່	ຄຂປກ	ຫສນຍ
	S2	ຮ່າງ ລະບຽບໃຫມ່ກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ	ສືບຕໍ່		ກຂສ
	S3	ຮ່າງລະບຽບໃຫມ່ກ່ຽວກັບຜູ້ຂັບຂີ່ອາຊີບ	ສືບຕໍ່	ຄຂປກ	
	S4	ອະນຸມັດລະບຽບກ່ຽວກັບເມົາແລ້ວຂັບຂີ່ລົດ	ສືບຕໍ່	ກຕຈ, ກຂສ	ຄຂປກ
	S5	ທົບທວນຄືນການຝຶກອົບຮົມລົດຈັດ ແລະ ລະບຽບກ່ຽວກັບການອອກອະນຸຍາດ	ສືບຕໍ່		ຄຂປກ
	M1	ຮ່າງລະບຽບກ່ຽວກັບສາຍນິລະໄພ/ອຸປະກອນ	ສືບຕໍ່	ກຕຈ	ຄຂປກ
	M2	ອະນຸມັດລະບຽບກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ	ສືບຕໍ່	ກຕຈ	ຄຂປກ
M3	ທົບທວນຄືນລະບຽບກ່ຽວກັບອາຍຸ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບສຳລັບການກະທຳຜິດຂອງ ການຈະລາຈອນ	ສືບຕໍ່	ກຕຈ	ຄຂປກ	
	M5	ທົບທວນຄືນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ຄວາມປອດໄພການ ຈຈ	ສືບຕໍ່	ທຸກຄົນ	ຄຂປກ
	M6	ທົບທວນຄືນລະບຽບກ່ຽວກັບການປະກັນໄພ	ສືບຕໍ່	ກກງ	ຄຂປກ
11	ຕຳຫລວດຈະລາຈອນ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ				
	S1	ອະນຸມັດອັດຕາປັບໃຫມ່ໃຫມ່ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນທັນໃດ	ສືບຕໍ່	ປກສ	ຄຂປກ
	S2	ສືບຕໍ່ສຸມໃສ່ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກໃຫ້ໃສ່ໝວກກັນກະທົບ ໃຫ້ໄດ້ 40% ໃນນະຄອນຫລວງ ແລະ 20%ໃນຕົວເມືອງອື່ນດັບສອງ	ສືບຕໍ່	ປກສ	ຄຂປກ
S3	ສຳເລັດການຝຶກອົບຮົມການນຳໃຊ້ອຸປະກອນຄວາມປອດໄພ (ຄວາມໄວ, ທາດເຫລົ້າ)	ສຳເລັດ ບາງສ່ວນ	ຄຂປກ	ປກສ	
M1	ປະເມີນຜົນສຳເລັດໄລຍະສັ້ນກ່ຽວກັບໝວກກັນກະທົບ	ສຳເລັດ	ກຕຈ, URI, HI	ກຂສ	
	M2	ນຳໃຊ້ການໃຫ້ການສຶກສາຕື່ມແກ່ຜູ້ລະເມີດເປັນປະຈຳ/ອັນຕະລາຍ	ສືບຕໍ່	ກຍທ, ກຕຈ	ກຕຈ
	M3	ກຳນົດເປົ້າໝາຍໃຫມ່ຂອງ ການໃສ່ໝວກກັນກະທົບສຳລັບນະຄອນຫລວງ, ຕົວເມືອງອື່ນດັບສອງ ແລະ ທົ່ວປະເທດ	ສືບຕໍ່	ພຄຂປກ, ກຕຈ	ກຂສ, ກຕຈ

	ບັນດາກິດຈະການ	ສະຖານະພາບ	ອົງການເປັນແຮງນຳ	ອົງການປະສານງານ
12	ການຊ່ວຍເຫລືອສູງເສີນແກ່ຜູ້ເຄາະຮ້າຍຈາກ ອຸປະຕິເຫດ			
	S2 ຄວາມຮູ້, ທັດສະນະຄະຕິ ແລະ ການປະຕິບັດກ່ຽວກັບການປະຖິມພະຍາບານ: ວັນອະນາໄມໂລກ(RS)	ສືບຕໍ່	ກສທ, ອກລ, ກຂສ, ໂຮງຫມໍ	ກສທ
	S4 ນຳໃຊ້ຫລັກສູດການປະຖິມພະຍາບານທີ່ໄດ້ປັບປຸງ, ປຶ້ມຄູ່ມື, ແຜນພັບ ແລະ ຈັດໃສ່ການຝຶກອົບຮົມການປະຖິມພະຍາບານຂອງກາແດງລາວ	ສຳເລັດ	ກສທ, ອກລ, ໂຮງຫມໍ	ອກລ
	M1 ຝຶກຄູ່ມືກ່ຽວກັບການປະຖິມພະຍາບານ(ພ/ງ ການແພດ)	ສຳເລັດ ບາງສ່ວນ	ກສທ, ອກລ, ໂຮງຫມໍ	ອກລ
	M2 ຝຶກປະຖິມພະຍາບານແກ່ກຸ່ມເປົ້າໝາຍ: ຕຳຫລວດຈະລາຈອນ ແລະ ມອດໄຟ, ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຕຸກຕຸກ, ຄູສອນ	ສຳເລັດ ບາງສ່ວນ	ອກລ, ກສທ, ກສສ, ກຕຈ	ກສທ
	M3 ຄວາມຮູ້, ທັດສະນະຄະຕິແລະການປະຕິບັດກ່ຽວກັບການປະຖິມພະຍາບານ: ວັນອະນາໄມໂລກ, ງານບຸນ ແລະ ເຫດການຕ່າງໆ	ສືບຕໍ່	ກຂສ, ກສສ	ກຂສ
13	ການຄົ້ນຄວ້າຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ			
	S2 ກະກຽມ ແລະ ປຶກສາຫາລືການປະເມີນຜົນແຜນງານຈຸດອັນຕະລາຍໃນນະຄອນຫລວງລວມທັງການເກັບກຳຂໍ້ມູນກ່ອນຈາກຕຳຫລວດ	ສືບຕໍ່	ກຂສ, ພຄຂປກ	ກຕຈ, ກຂສ
	S3 ປຶກສາຫາລືກັບອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກ່ຽວກັບການສ້າງຕັ້ງລະບົບການຕິດຕາມແລະປະເມີນຜົນສຳລັບແຜນດຳເນີນງານນີ້	ສືບຕໍ່	URI	ກຂສ
	S4 ເລີ່ມການສຶກສາ2ຢ່າງຢູ່ໂຮງຫມໍ: ບາດເຈ້ຍທົ່ວ ແລະ ເຫລົ້າ	ສຳເລັດ ບາງສ່ວນ	HI	ໂຮງຫມໍ
	M1 ຕິດຕາມ&ປະເມີນຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຄວາມປອດໄພໃນນະຄອນຫລວງ	ສືບຕໍ່	ພຄຂປກ, ກສສ, ກຕຈ, ໂຮງຫມໍ,	ກຂສ
	M2 ຂະຫຍາຍໄປສູ່ບັນດາຕົວເມືອງອັນດັບສອງ	ສືບຕໍ່	ກຕຈ, ໂຮງຫມໍ	ກຂສ
	M3 ແຜນງານຄົ້ນຄວ້າປົກກະຕິປະຈຳປີກວມ 5 ກຸ່ມເປົ້າໝາຍ	ສືບຕໍ່	ກຂສ, ກຕຈ, ໂຮງຫມໍ	URI
	M4 ເພີ່ມການພົວພັນກັບປະເທດອາຊຽນໃກ້ຄຽງ ແລະ ຄົ້ນຄວ້າຮ່ວມກັນ	ສືບຕໍ່	ກຂສ	URI
14	ຄຳຂອງ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ			
	S1 ສຳມະໝາກ່ຽວກັບການສ້າງຫລັກການຂອງ ການຄາດຄະເນຄຳຂອງ ອຸປະຕິເຫດທາງຖະໜົນ	ສຳເລັດ	ກຕຈ, URI, ໂຮງຫມໍ, ພຄຂປກ	ກຂສ
	S2 ສຳຫລວດກ່ຽວກັບສ່ວນປະກອບຂອງ ຄຳ	ສຳເລັດ	ກຕຈ, URI, ໂຮງຫມໍ, ພຄຂປກ	ກຂສ
S3 ການຄາດຄະເນຄຳຂອງ ອຸປະຕິເຫດໃນ 2004	ສຳເລັດ	ກຕຈ, URI, ໂຮງຫມໍ, ພຄຂປກ	URI	
15	ການຮ່ວມມື			
	S1 ເອກະຊົນ ແລະ NGOs ເຂົ້າເປັນສະມາຊິກຂອງ ຄະນະກຳມະການຄວາມປອດໄພແຫ່ງຊາດ	ສຳເລັດ	ຄຂປກ, HI ພາກເອກະຊົນ.	ຄຂປກ
	S5 ບັນດາກິດຈະການຮ່ວມສຳລັບ ວັນອະນາໄມໂລກ	ແຕ່ລະປີ	ທຸກຄົນ	ກຂສ
	S6 ບັນດາກິດຈະການບຸນທາດຫລວງກ່ຽວກັບຫລາຍພາກສ່ວນ ແລະ ກິດຈະການໄຫມ່	ແຕ່ລະປີ	ທຸກຄົນ	HI, ຄຂປກ
	M1 ເພີ່ມການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງ ເອກະຊົນ ແລະ NGOs ໃຫ້ໄດ້ຢ່າງໜ້ອຍ 15 ອົງການ	ສືບຕໍ່	ຄຂປກ, HI	ຄຂປກ
	M2 ເອກະຊົນ ແລະ NGOs ໄດ້ເຂົ້າເປັນສະມາຊິກຂອງ ຄະນະຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພຂອງ ນະຄອນຫລວງ ແລະ ຕົວເມືອງອັນດັບສອງ	ສືບຕໍ່	ພຄຂປກ, ອພບ	ພຄຂປກ

S: ແຜນການໄລຍະສັ້ນ

M: ແຜນການໄລຍະກາງ

ບົດທ 8

ການພິຈາລະນາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ



## ບົດທີ 8 ການພິຈາລະນາດ້ານ ສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ

### 8.1 ນິຕິບັນຍັດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ

#### 8.1.1 ບັນດາກົດໝາຍດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

ເມື່ອບໍ່ດົນມານີ້,

ລັດຖະບານລາວໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນລວບລວມລະບົບນິຕິບັນຍັດກ່ຽວກັບຂະແໜງສິ່ງແວດລ້ອມ. ອີງໃສ່ແຜນດຳເນີນດ້ານງານສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ສະພາແຫ່ງຊາດໄດ້ຮັບຮອງເອົາເມື່ອ 1994, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປ້ອງ ກັນສິ່ງແວດລ້ອມ (EPL) ໄດ້ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ເມື່ອ 1999 ດ້ວຍການສະໜັບສະໜູນຂອງອົງການສະ ຫະປະຊາ ຊາດເພື່ອການພັດທະນາ (UNDP), ອົງການພັດທະນາສາກົນຂອງສະວີເດັນ (SIDA) ແລະ ອົງການສຳລັບການ ຮ່ວມມື ເພື່ອການພັດທະນາຂອງ ປະເທດນໍເວ (NORAD). ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີ ກົດໝາຍ, ລະບຽບການ ແລະ ບົດແນະ ນຳຕ່າງໆ ຫລາຍສະບັບດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ທີ່ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການປ້ອງກັນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ :

- 1). ລະບຽບກ່ຽວກັບການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ 2001
- 2). ດຳລັດວ່າດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປ້ອງກັນສິ່ງແວດລ້ອມ 2001
- 3). ດຳລັດວ່າດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍວ່າດ້ວຍນ້ຳ ແລະ ແຫລ່ງນ້ຳ 2001
- 4). ດຳລັດຂອງ ນາຍົກລັດຖະມົນຕີວ່າດ້ວຍ ອພບ 2000
- 5). ດຳລັດຂອງ ປະທານປະເທດວ່າດ້ວຍການວາງແຜນການຂອງ ຕົວເມືອງ 1999
- 6). ດຳລັດວ່າດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ 1999
- 7). ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປ້ອງກັນສິ່ງແວດລ້ອມ 1999
- 8). ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍບໍ່ແຮ່ 1997
- 9). ດຳລັດຂອງ ນາຍົກລັດຖະມົນຕີວ່າດ້ວຍ ອພບຕ 1997
- 10). ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ 1997
- 11). ຂໍ້ກຳນົດກ່ຽວກັບການລະບາຍນ້ຳເສຍຂອງ ໂຮງງານ 1994
- 12). ດຳລັດຂອງ ນາຍົກລັດຖະມົນຕີວ່າດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການນຳໃຊ້ປ່າໄມ້ ແລະ ທີ່ດິນປ່າໄມ້ 1993
- 13). ດຳລັດວ່າດ້ວຍການຫ້າມທຸລະກິດຕັດໄມ້ 1991
- 14). ດຳລັດວ່າດ້ວຍການຮັບຮອງແຜນງານປ່າໄມ້ເຂດຮ້ອນ 1991
- 15). ດຳລັດວ່າດ້ວຍສັດປ່າ, ການປະມົງ, ການລ່າສັດ ແລະ ການຫາປາ 1989

(1) ການສຳຫລວດສິ່ງແວດລ້ອມໃນເບື້ອງຕົ້ນ (IEE)

ລະບຽບກ່ຽວກັບການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ 2002 ລະບຸວ່າຫ້າມດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ ຫລື ກິດຈະ ການດ້ານກາຍະພາບອື່ນໆຢູ່ສະໜາມຈົນກວ່າອົງການວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ

ສິ່ງແວດລ້ອມ(STEA) ໄດ້ອອກໃບຢັ້ງຢືນການປະຕິບັດຕາມສິ່ງແວດລ້ອມ(ECC)ຂອງ ໂຄງການ. ກ່ອນຈະໄດ້ຮັບ ECC, ຕ້ອງໄດ້ຜ່ານຂັ້ນ

ຕອນການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມພົວພັນກັບ 4 ພາກສ່ວນ: ເຈົ້າຂອງ ໂຄງການ, STEA, ອົງການຮັບຜິດຊອບການພັດທະນາ ໂຄງການ ( DPRA), ບັນດາກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ສັງຄົມທົ່ວໄປ. ສໍາລັບທຸກໂຄງການພັດທະນາຢູ່ ສ.ປ.ປ.ລາວ ຕ້ອງໄດ້ສ້າງຕັ້ງ DPRA ແລະ ປະກອບດ້ວຍຜູ້ຕ່າງ ຫນ້າຂອງ ບັນດາກະຊວງ ແລະ ອົງການຂອງ ລັດຖະບານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ .

ກ່ອນ STEA ຈະດໍາເນີນການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມນັ້ນ, ຂັ້ນຕອນທີ 1

ຕ້ອງໄດ້ສະເໜີບົດອະທິບາຍໂຄງການຕໍ່

DPRA ເພື່ອກັນກອງໂຄງການເຖິງຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ອາດຈະມີ. ຂັ້ນຕອນທີ 2,

ໂດຍອີງຕາມຜົນ ຂອງ ຂັ້ນຕອນທີ 1, DPRA

ຈະຕັດສິນວ່າຈະສືບຕໍ່ດໍາເນີນການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມຕື່ມອີກ ຫລື ບໍ່. ຖ້າເຫັນວ່າໂຄງການ

ບໍ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ, STEA ຈະອອກ ECC ມີ ຫລື ບໍ່ມີເງື່ອນໄຂ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ,

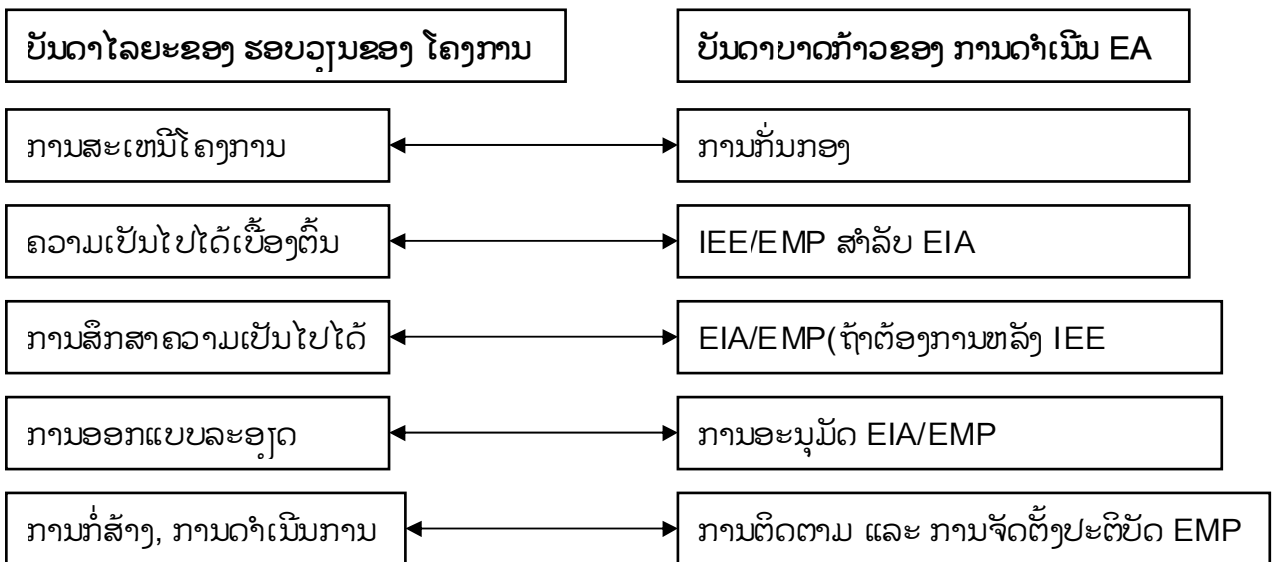
ຖ້າເຫັນວ່າໂຄງການ ຈະມີຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ,

ຕ້ອງໄດ້ສືບຕໍ່ດໍາເນີນການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມໃນເບື້ອງ ຕົ້ນ(IEE) ພາຍໃຕ້ການ ດູແລຂອງ STEA.

ເຈົ້າຂອງໂຄງການຕ້ອງໄດ້ກະກຽມບົດລາຍງານ IEE ຫລື ແຕ່ງຕັ້ງ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາເພື່ອດໍາເນີນ ການ.

ໂດຍທົ່ວໄປ, ບັນດາຂັ້ນຕອນຂອງ ຮອບວຽນຂອງ ໂຄງການທີ່ພົວພັນກັບແຕ່ລະບາດກ້າວຂອງ

ການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມຂອງ STEA ແມ່ນຕາມສະແດງຢູ່ຮູບ 8.1-1



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ລະບຽບກ່ຽວກັບການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, 2002

ຮູບ 8.1-1 ບັນດາໄລຍະຂອງ ຮອບວຽນຂອງ ໂຄງການທີ່ພົວພັນກັບແຕ່ລະບາດກ້າວຂອງ ການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມໂດຍ STEA

ບັນດາສາລະບານທົ່ວໄປ ແລະ ຮູບແບບຂອງ ບົດລາຍງານ IEE ສໍາລັບບັນດາໂຄງການພັດທະນາໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແມ່ນສະແດງຢູ່ຕາຕະລາງ 8.1-1

ຕາຕະລາງ 8.1-1 ສາລະບານທົ່ວໄປ ແລະ ຮູບແບບຂອງ ບົດລາຍງານ IEE ສໍາລັບບັນດາໂຄງການ ພັດທະນາໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

<p><b>ບົດທີ 1. ຄຳນຳ</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ຊື່ ແລະ ທີ່ຢູ່ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ</li><li>- ຊື່, ທີ່ຢູ່ ແລະ ສາຂາຂອງ ຜູ້ຂຽນບົດລາຍງານ</li><li>- ຈຸດປະສົງຂອງ ບົດລາຍງານ</li><li>- ບັນດາຈຸດປະສົງຂອງ ໂຄງການ</li></ul> <p><b>ບົດທີ 2. ການອະທິບາຍໂຄງການ</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ສະນິດ, ຂະໜາດ ແລະ ທີ່ຕັ້ງຂອງ ໂຄງການ</li><li>- ບັນດາກິດຈະການຂອງ ໂຄງການ ແລະ ຂັ້ນຕອນ/ຕາຕະລາງເວລາ<ul style="list-style-type: none"><li>• ໄລຍະການກໍ່ສ້າງ</li><li>• ໄລຍະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ</li><li>• ໄລຍະການປິດໂຄງການ</li></ul></li><li>- ຈຳນວນ ແລະ ຄຸນນະພາບຂອງ ວັດຖຸດິບທີ່ຈະນຳ ໃຊ້</li><li>- ຈຳນວນ ແລະ ຄຸນນະພາບຂອງ ຜົນຜະລິດເສຍທີ່ອອກຈາກໂຄງການ</li><li>- ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ</li></ul> <p><b>ບົດທີ 3 ການອະທິບາຍສິ່ງແວດລ້ອມຂອງ ພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການ ( ຂໍ້ມູນພື້ນຖານ )</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ດ້ານກາຍະພາບ</li><li>- ດ້ານຊີວະວິທະຍາ</li><li>- ດ້ານເສຖະກິດ</li><li>- ດ້ານສັງຄົມ</li></ul> <p><b>ບົດທີ 4 ບັນດາຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- ຜົນກະທົບໄລຍະການກໍ່ສ້າງຂອງ ໂຄງການ<ul style="list-style-type: none"><li>• ດ້ານກາຍະພາບ(ອາກາດ, ນ້ຳ, ດິນ)</li><li>• ດ້ານຊີວະວິທະຍາ(ຝູງສັດ, ບຸບຜາຊາດ)</li><li>• ດ້ານເສຖະກິດ</li><li>• ດ້ານສັງຄົມ</li></ul></li></ul>
--

- ບັນດາຜົນກະທົບໄລຍະການດຳເນີນໂຄງການ

- ດ້ານກາຍະພາບ(ອາກາດ, ນ້ຳ, ດິນ)
- ດ້ານຊີວະວິທະຍາ (ຜູງສັດ, ບຸຜາຊາດ)
- ດ້ານເສຖະກິດ
- ດ້ານສັງຄົມ.

- ບັນດາຜົນກະທົບໄລຍະການອັດໂຄງການ

- ດ້ານກາຍະພາບ(ອາກາດ, ນ້ຳ, ດິນ)
- ດ້ານຊີວະວິທະຍາ (ຜູງສັດ, ບຸຜາຊາດ)
- ດ້ານເສຖະກິດ
- ດ້ານສັງຄົມ.

### ບົດທີ 5: ແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ຫລື ຮ່າງ TOR ສຳລັບ EIA

ຖ້າໂຄງການຫາກບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງດຳເນີນ EIA , EMP ຕ້ອງປະກອບດ້ວຍ:

- ບັນດາມາດຕະການປ້ອງກັນ ຫລື ຫລຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ
- ບັນດາມາດຕະການທົດແທນ (ຖ້າມີ)
- ສະຖາບັນຮັບຜິດຊອບ, ຕາຕະລາງເວລາ ແລະ ງົບປະມານສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ EMP
- ແຜນງານຕິດຕາມສິ່ງແວດລ້ອມ

ໃນກໍລະນີທີ່ໂຄງການຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນ EIA, ຮ່າງ TOR ສຳລັບ EIA ຕ້ອງປະກອບດ້ວຍ :

- ພື້ນທີ່ ທີ່ຄາດວ່າ ຈະມີບັນດາຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ
- ວິທີດຳເນີນ EIA
- ບັນດາກິດຈະການຂອງ ບຸກຄົນ ຫລື ຂອງ ການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໄລຍະ IEE

### ບົດທີ 6: ການອະທິບາຍ ບັນດາກິດຈະການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສັງຄົມ ໄລຍະ IEE

### ບົດທີ 7: ການສະຫລຸບ ແລະ ບັນດາຂໍ້ແນະນຳ

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ລະບຽບກ່ຽວກັບການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, 2002

(2) ການຕີລາຄາຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ(EIA)

ຖ້າໂຄງການຫາກບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນ EIA,

ແຜນຄຸ້ມຄອງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ(EMP)ຕ້ອງໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ ບົດລາຍ ງານ IEE . ກົງກັນຂ້າມ,

ຖ້າຫາກໂຄງການຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນ EIA ໃນໄລຍະການດຳເນີນ IEE, ບົດລາຍ ງານ IEE ຕ້ອງມີ TOR

ສຳລັບກຳນົດຂອບເຂດຂອງ EIA ໃນເວລາຕໍ່ມາ. ຫຼັງຈາກ STEA, DPR, ອົງກຽວ ຂ້ອງຂອງ ລັດຖະບານ ແລະ ມະຫາຊົນໄດ້ກວດກາ IEE ແລ້ວ, STEA ຈະກຳນົດວ່າຈະອອກໃບຢັ້ງຢືນ ຫຼື ຈະ ຕ້ອງການ EIA. STEA ເປັນຜູ້ຮັບຜິດ ຊອບກວດກາຄືນ ແລະ ອອກອະນຸຍາດບັນດາບົດລາຍງານ EIA ໂດຍ ການສົມທົບກັບບັນດາອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ລັດ ຖະບານ ແລະ ມະຫາຊົນ ແລະ ຫຼັງຈາກນັ້ນກໍອອກໃບຢັ້ງຢືນ ECC. ບັນດາ ບາດກ້າວຂອງ IEE/EIA ແລະ ກຳນົດເວລາ ໄປສູ່ການອະນຸຍາດຂັ້ນສູດທ້າຍສຳລັບໂຄງການ ພັດທະນາແມ່ນ ສະແດງໃນຮູບ 8.1-2. ບັນດາສາລະບານທົ່ວໄປ ແລະ ຮູບແບບຂອງ ບົດລາຍງານ EIA ສຳລັບ ໂຄງການພັດທະນາໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນສະແດງຢູ່ຕາຕະລາງ 8.1-2.

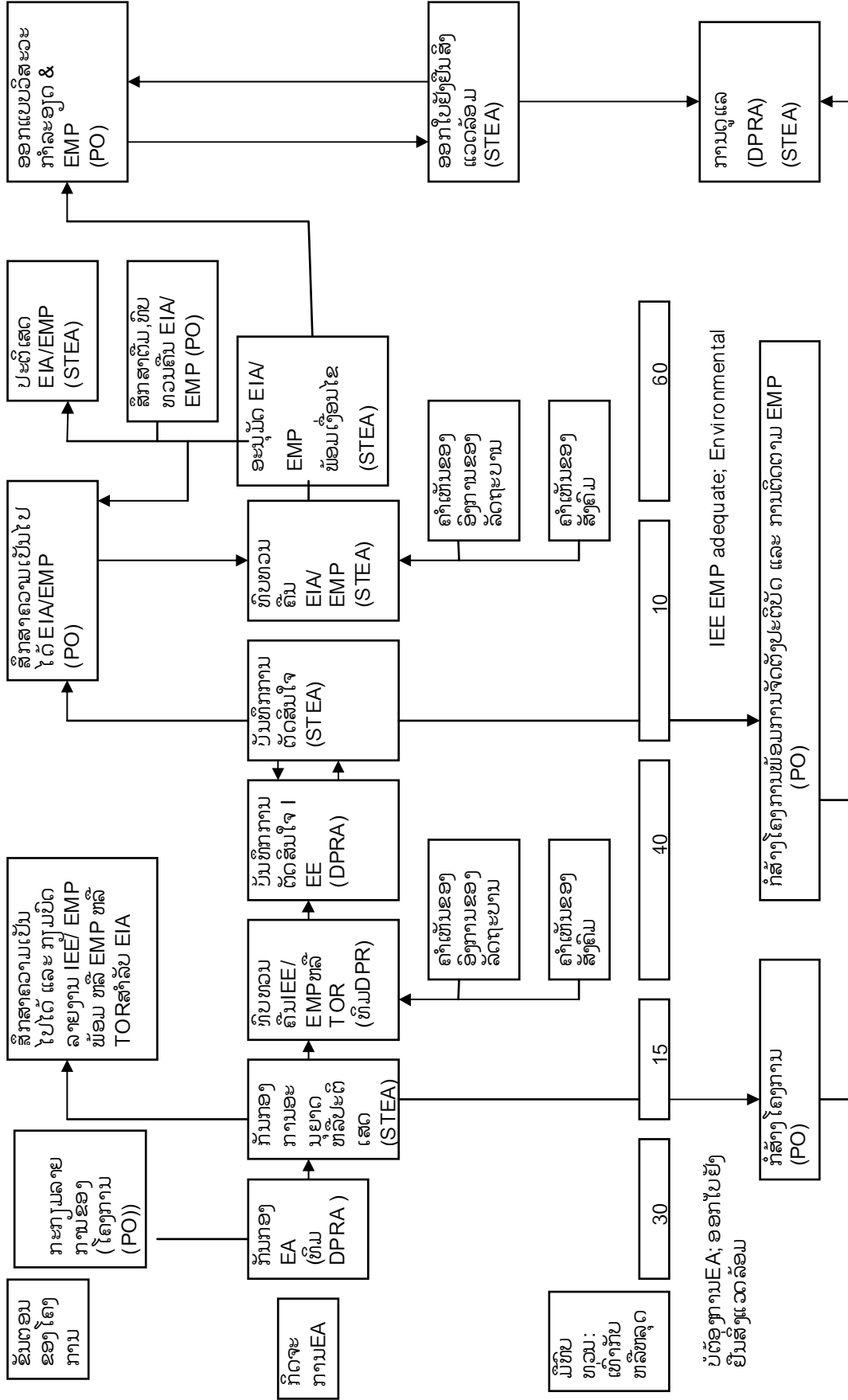
(3) ບັນດາກະຊວງຂະແໜງການ

ນອກຈາກ STEA ແລ້ວ, ກົມຂົວທາງ ກະຊວງ ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ກົມໄຟຟ້າ ກະຊວງ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຫັດຖະກຳ ກໍມີລະບຽບ ກ່ຽວກັບ EIA ຂອງ ໃຜລາວ, ກົມຂົວທາງໄດ້ມີລະບຽບກ່ຽວກັບການຕີລາຄາຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ຂອງ ໂຄງການທາງ ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວສະບັບເລກທີ 2926/ຄຸ້ມຄອງ ລົງວັນທີ 29 ກໍລະກົດ 2003 ແລະ ກົມໄຟຟ້າກໍ ມີລະບຽບກ່ຽວກັບການຕີລາຄາຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບໂຄງການໄຟຟ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ສະບັບເລກທີ 447/ກອຫ ລົງວັນທີ 20 ພະຈິກ 2001. ສ່ວນກະຊວງ ແລະ ອົງການອື່ນໆບໍ່ທັນມີລະບຽບການກ່ຽວກັບ EIA. ສຳລັບໂຄງການທາງ, “ກະຊວງ ຄຸ້ມຄອງ ໄດ້ແບ່ງໂຄງການອອກເປັນ 2 ປະເພດອີງຕາມບົດແນະນຳດ້ານສິ່ງແວດ ລ້ອມສຳ ລັບໂຄງການທາງຂອງ ກະຊວງ ຄຸ້ມຄອງ (ເມສາ 1999)”.

- ປະເພດ 1: ບັນດາໂຄງການທີ່ຈະບໍ່ມີຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ອັນນີ້ໄດ້ແກ່ໂຄງການສ້ອມແປງທາງເປັນປົກກະຕິ, ສ້ອມແປງທາງເປັນໄລຍະ ຫຼື ການປັບປຸງທາງຂະ ຫນາດນ້ອຍຢູ່ໃນຄວາມກວ້າງຂອງ ທາງທີ່ໄດ້ສ້າງມາກ່ອນແລ້ວ\* ໂດຍບໍ່ໄດ້ມີການປ່ຽນແປງຊັ້ນ ຫຼື ປະເພດຂອງ ທາງ ແລະ ບໍ່ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ທີ່ມີຄວາມສ່ຽງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ.
- ຄວາມກວ້າງຂອງ ທາງທີ່ໄດ້ສ້າງມາກ່ອນແລ້ວ ລວມມີ ທາງສຳລັບລົດແລ່ນ, ບັນດາໄຫລ່ທາງ, ຂອບ ທາງ, ບັນດາຮ່ອງລະບາຍນ້ຳຂ້າງທາງ, ບັນດາໂຄງສ້າງ, ອື່ນໆ.
- ປະເພດ 2: ໂຄງການທີ່ມີບັນດາຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຮ້າຍແຮງ. ອັນນີ້ແມ່ນໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ປັບປຸງ, ຍົກລະດັບອື່ນໆທັງຫມົດຕາມແລວທາງເດີມ ຫຼື ປ່ຽນແລວທາງໃຫມ່, ກໍ່ສ້າງທາງໃຫມ່/ກໍ່ສ້າງທາງຄືນໃຫມ່ທີ່ຕ້ອງໄດ້ປ່ຽນແລວທາງໃຫມ່. ທຸກໂຄງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ການຍົກ ລະດັບ/ການກໍ່ສ້າງນອກທາງປະຈຸບັນ, ໂດຍສະເພາະ,

ທຸກເສັ້ນທາງທີ່ຢູ່ໃນ ຫລື ກະທົບ ພື້ນທີ່ທີ່ມີຄວາມ ສ່ຽງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ເປັນຕົ້ນ  
ທີ່ຢູ່ອາໄສທີ່ມີຄົນຢູ່ຢ່າງໜາແໜ້ນ, ເຂດສຳຄັນດ້ານນິເວດວິທະຍາ ຕ່າງໄປ.

ສຳລັບໂຄງການທີ່ກົມຂົວທາງ ກະຊວງ ຄຸ້ມຄອງ ເປັນເຈົ້າຂອງ, ພະແນກ ສັງຄົມ ແລະ  
ສິ່ງແວດລ້ອມ (SED) ຈະ ເປັນ DPRA. ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ກົມຂົວທາງເມື່ອ 2002, ພະແນກສັງຄົມ  
ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມເປັນຜູ້ຮັບຜິດ ຊອບກະກຽມການພະຍາກອນຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ,  
ແຜນການຄຸ້ມຄອງສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບ ບັນດາໂຄງ ການກໍ່ສ້າງທາງ, ວິເຄາະ ແລະ  
ມີຄວາມເຫັນກ່ຽວກັບການຕີລາຄາຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ກວດກາ  
ຄວາມຖືກຕ້ອງເພື່ອນຳສະເໜີຂຶ້ນເທິງພິຈາລະນາ. ໂດຍພິຈາລະນາຄຳເຫັນຈາກ ພະແນກສັງຄົມ ແລະ  
ສິ່ງແວດລ້ອມ, STEA ເປັນຜູ້ຕັດສິນສຸດທ້າຍໃນການອອກໃບຢັ້ງຢືນ ECC.



ຂໍ້ມູນ: ລະບຽບກຽບກັບການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໃນ 2002  
 ຮູບ 8.1-2 ບັນດາຂັ້ນຕອນຂອງ IEE/EIA ແລະ ຂອບເຂດເວລາໄປສູ່ການອະນຸຍາດສຸດທ້າຍສໍາລັບໂຄງການພັດທະນາ

ຕາຕະລາງ 8.1-2 ບັນດາສາລະບານທົ່ວໄປ ແລະ ຮູບແບບຂອງ ບົດລາຍງານ  
IEE ສໍາລັບບັນດາໂຄງການ ການພັດທະນາໃນ ລາວ

**ບົດທີ 1. ສັງລວມໂດຍຫຍໍ້**

**ບົດທີ 2. ຄຳນຳ**

- ຊື່ ແລະ ທີ່ຢູ່ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ DPR
- ຊື່, ທີ່ຢູ່ ແລະ ສາຂາຂອງ ຜູ້ຂຽນບົດລາຍງານ
- ຈຸດປະສົງຂອງ ບົດລາຍງານ
- ຂອບການຈັດຕັ້ງລວມທັງ ກົດໝາຍ, ລະບຽບການ ແລະ ສິນທິສັນຍາສາກົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໂຄງການ

**ບົດທີ 3. ການອະທິບາຍສະພາບແວດລ້ອມ ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການ ( ຂໍ້ມູນພື້ນຖານ)**

- ດ້ານກາຍະພາບ
- ດ້ານຊີວະວິທະຍາ
- ດ້ານເສຖະກິດ
- ດ້ານສັງຄົມ

**ບົດທີ 4 ການກຳນົດ ແລະ ການຕີລາຄາທາງເລືອກ ເພື່ອສຳເລັດ(ບັນດາ)ເປົ້າໝາຍຂອງ ໂຄງການ**

**ບົດທີ 5 ຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ສຳຄັນທັງທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ**

**ພ້ອມທັງບັນດາຜົນກະທົບທີ່ຕາມມາ**

**ຂອງແຕ່ລະທາງເລືອກ**

- ຜົນກະທົບໄລຍະການກໍ່ສ້າງຂອງ ໂຄງການ(ລວມທັງການກະກຽມ)
- ຜົນກະທົບໄລຍະດຳເນີນໂຄງການ
- ຜົນກະທົບໄລຍະການປິດໂຄງການ
- ການປະຕິບັດຕາມ ກົດໝາຍ, ລະບຽບການ, ສິນທິສັນຍາສາກົນ ແລະ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ຫລື ແຜນການຄຸ້ມຄອງແຫ່ງນ້ຳໃນພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການ

**ບົດທີ 6. ສັງລວມກ່ຽວກັບບັນດາກິດຈະການຂອງ ການປະຕິບັດໂຄງການໄລຍະການກະກຽມບົດລາຍງານ**

**EIA**

**ບົດທີ 7. ການກຳນົດທາງເລືອກ ແລະ ເຫດຜົນສຳລັບການຄັດເລືອກທາງເລືອກ**

**ບົດທີ 8. ການອະທິບາຍທາງເລືອກລະອຽດ**

- ແຜນວຽກລວມທັງໄລຍະເວລາສຳລັບໂຄງການ
- ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການດຳເນີນການຂອງ ໂຄງການ
- ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ
- ຜົນໄດ້ດ້ານເສຖະກິດ ກັບ ການເສີຍຫາຍດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ
- ດ້ານສັງຄົມ, ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ, ຄວາມສ່ຽງດ້ານສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມສະຫງົບຂອງ ປະຊາຊົນ



**ບົດທີ 9. ແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມເພື່ອປ້ອງກັນ ແລະ**

**ຫລຸດຜ່ອນບັນດາຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ**

- ບັນດາມາດຕະການປ້ອງກັນ ຫລື ຫລຸດຜ່ອນສຳລັບບັນດາຜົນກະທົບ ດ້ານກາຍະພາບ, ດ້ານຊີວະວິທະຍາ,

ດ້ານເສຖະກິດ ແລະ ດ້ານສັງຄົມ.

- ບັນດາມາດຕະການຊົດເຊີຍ(ຖ້າມີ)

- ແຜນງານຕິດຕາມດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ

- ການຝຶກອົບຮົມສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ EMP

- ການຈັດຕັ້ງທີ່ຮັບຜິດຊອບ, ກຳນົດເວລາ ແລະ

ງົບປະມານສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງ

ແວດລ້ອມ EMP

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ລະບຽບກ່ຽວກັບການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, 2002

**8.1.2 ການຊົດເຊີຍ ແລະ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃຫມ່ໃນບັນດາໂຄງການພັດທະນາໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ**

(1) ການຄອບຄອງທີ່ດິນໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

ອີງຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ(1997), ທີ່ດິນເປັນຂອງ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສ.ປ.ປ.ລາວ(ລບລ). ດັ່ງນັ້ນ, ໃນກໍ ລະນີທີ່ມີຄວາມຕ້ອງການທີ່ດິນ, ການຊົດເຊີຍຂອງ

ລັດຖະບານບໍ່ແມ່ນສຳລັບກຳມະສິດທີ່ດິນແຕ່ສຳລັບການ ເສຍສິດການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ປະຊາຊົນມີເອກະສານການຈົດທະບຽນທີ່ດິນຊຶ່ງນຳນິດສິດຕາມກົດ ຫມາຍໃຫ້ນຳໃຊ້ທີ່ດິນຕອນໃດນຶ່ງ

ພ້ອມດ້ວຍພັນທະໃນການເສຍພາສີທີ່ດິນ. ຊື່ຂອງ ຜູ້ນຳໃຊ້ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ

ໃບທະບຽນທີ່ດິນພ້ອມດ້ວຍແຜນວາດງ່າຍໆຂອງ ທີ່ຕັ້ງ. ເປັນທີ່ສັງເກດເຫັນວ່າ,

ປະຊາຊົນບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ໃບ ທະບຽນທີ່ດິນເປັນຫລັກຊັບເພື່ອຢືນຢັນຈາກທະນາຄານ,

ເມື່ອຫາມມີການຊື້ຂາຍໃບທະບຽນທີ່ດິນ, ດັ່ງນັ້ນ, ການ ຊື້ຂາຍແມ່ນຜິດກົດ ຫມາຍ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ,

ໃນຕົວຈິງ, ມີການຊື້ຂາຍໃບທະບຽນທີ່ດິນກັນຢູ່. ສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ,

ການຫາມການຊື້ຂາຍທີ່ດິນຢ່າງເສລີນັ້ນເປັນນຶ່ງໃນບັນດາຂໍ້ຈຳກັດສຳລັບການພັດທະນາເສຖະກິດຂອງ ປະເທດ. ໂດຍຕອບສະໜອງຕາມທີ່ໄດ້ກ່າວມານີ້, ໂຄງການອອກໃບຕາດິນຂອງ

ລາວຊຶ່ງໄດ້ຮັບທຶນຈາກທະນາຄານໂລກ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ທຶນອື່ນໆກຳລັງຈົດທະບຽນ ແລະ ອອກໃບຕາດິນ ເພື່ອໃຫ້ປະຊາຊົນສາມາດຊື້ຂາຍທີ່ດິນຕາມກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ.

ອັນນີ້ຈະສົ່ງເສີມການພັດທະນາເສຖະກິດຂອງ ປະ ເທດຍ້ອນວ່າປະຊາຊົນສາມາດຈະຢືນຢັນຈາກ ທະນາຄານໂດຍນຳໃຊ້ທີ່ດິນເປັນຫລັກຊັບ.

(2) ການຊົດເຊີຍ ແລະ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃໝ່ໃນບັນດາໂຄງການພັດທະນາ

ບັນດາວິທີການຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃໝ່ ແລະ ການຕ້ອງການທີ່ດິນແມ່ນກຳນົດຢູ່ໃນ :

- ບັນດາເນື້ອໃນຂອງ ດຳລັດ 192 ກ່ຽວກັບການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃໝ່ ແລະ ການຊົດເຊີຍອອກເມື່ອວັນທີ 7 ກໍລະກົດ 2005

- ບັນດາລະບຽບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກ່ຽວກັບການຊົດເຊີຍ ແລະ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃໝ່ອອກໂດຍ STEA ແລະ ນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດເລກທີ 561 ຄະນະກຳມະການແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ(CPI)ກ່ຽວກັບຄວາມຍືນຍົງ

ດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມຂອງ ຂະໜອງໄຟຟ້ານໍ້າຕົກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ອອກເມື່ອວັນທີ 7 ມິຖຸນາ 2005.

ໄດ້ສ້າງບັນດາຄຳແນະນຳດ້ານເຕັກນິກກ່ຽວກັບການຊົດເຊີຍ ແລະ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃໝ່ໃນບັນດາໂຄງການພັດທະນາຕາມບັນດາຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ລະບຽບການດັ່ງກ່າວເມື່ອເດືອນ ພະຈິກ 2005 ໂດຍ STEA

ການວາງແຜນການຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃໝ່ ແລະ ບັນດາກິດຈະການຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເປັນພາກສ່ວນ ນຶ່ງທີ່ຕັດແຍກອອກບໍ່ໄດ້ຂອງ ໂຄງການພັດທະນາ ແລະ ດຳເນີນການຄຸງຄູ່ກັບການວາງແຜນການຂອງ ໂຄງການ ແລະ ບັນດາກິດຈະການຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຮອບວຽນຂອງ ການດຳເນີນການຂອງ ໂຄງການ. ຕົວແບບ ຂອງ ບັນດາຂັ້ນຕອນຂອງ ການດຳເນີນການຂອງ ໂຄງການ ແລະ ບັນດາກິດຈະການ/ຜົນຜະລິດຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນ ຖານໃໝ່ ໄດ້ສະແດງຢູ່ຮູບ 8.1-3 ແລະ ສັງລວມໄດ້ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

ກ. ການຕີລາຄາດ້ານສັງຄົມໃນເບື້ອງຕົ້ນ.

ຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນການຕີລາຄາດ້ານສັງຄົມໃນເບື້ອງຕົ້ນ(ISA)ກ່ຽວຂ້ອງກັບການກຳນົດບັນດາປະເດັນ ແລະ ຜົນກະທົບດ້ານສັງຄົມທີ່ເປັນໄປໄດ້ ແລະ ບັນດາຜູ້ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ສຳຄັນໃນໄລຍະຂັ້ນຕອນຂອງ ການກຳນົດໂຄງການ. ການ

ດໍາເນີນການກວມເອົາການກັນກອງຂ່າວສານທີ່ມີສຳລັບການຕີລາຄາບັນດາສະນິດ, ຂະໜາດ, ລະດັບຂອງ ບັນ ດາຜົນກະທົບອີກດ້ວຍ(ລວມທັງບັນດາຜົນກະທົບຂອງ ຄວາມຕ້ອງການທີ່ດິນ) ແລະ ເພື່ອກຳນົດຄວາມຕ້ອງການ ຂອງ ເອກະສານຕ່າງໆທີ່ອາດມີຄວາມຈຳເປັນສຳລັບການດຳເນີນໂຄງການ.

ອີງຕາມຜົນໄດ້ຮັບຈາກການດຳເນີນ ການກັນກອງ, ຕ້ອງຕັດສິນກ່ຽວກັບລະດັບຂອງ ບັນດາການສຳຫລວດ ແລະ ບັນດາ ສະນິດຂອງ ຂ່າວສານທີ່ຕ້ອງ ການສຳລັບບັນດາເອກະສານຕ່າງໆ ແລະ ຕ້ອງກະກຽມບັນດາ TOR ທີ່ຈຳເປັນສຳລັບບັນດາການສຶກສາຄັ້ງຕໍ່ໄປ.

ຂ. ການຕີລາຄາດ້ານສັງຄົມ

ອີງຕາມບັນດາຄຳແນະນຳຈາກການດຳເນີນການກັນກອງ ແລະ ບ່ອນທີ່ໂຄງການອາດມີຜົນກະທົບທ້າງອ້ອມດ້ານສັງຄົມຕໍ່ປະຊາຊົນພາຍໃນໂຄງການ ຫລື ພື້ນທີ່ທີ່ຕິດກັບໂຄງການ, ການສຶກສາການຕີລາຄາລະອຽດດ້ານສັງຄົມອາດ ມີຄວາມຈຳເປັນ. ການສຶກສາການຕີລາຄາດ້ານສັງຄົມ(SA)ຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນໃນໄລຍະຂັ້ນຕອນຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເບື້ອງຕົ້ນຂອງ ການກະກຽມໂຄງການ.

ການດຳເນີນບັນດາການສືບສວນລະອຽດສຳລັບບັນດາການສຶກສາ SA ລວມມີການກຳນົດບັນດາສະນິດ ແລະ ຂະໜາດຂອງ ບັນດາຜົນກະທົບດ້ານສັງຄົມ, ການວິເຄາະຂອງ ບັນດາຜູ້ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ການວິເຄາະດ້ານການຈັດຕັ້ງ. ບັນດາການສຶກສາຊ່ວຍໃນການສ້າງບັນດາມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນ ທີ່ເໝາະສົມ ແລະ ບັນດາເຄື່ອງມືຈຳເປັນເພື່ອກຳນົດບັນດາປະເດັນດ້ານສັງຄົມ ໃນໂຄງການ.

ໂດຍທົ່ວໄປ, ການຕີ ລາຄາດ້ານສັງຄົມກວມເອົາບັນດາປະເດັນດ້ານສັງຄົມ ໃນລະດັບມະຫາພາກ ແລະ ການກຳນົດຂອບເຂດສຳລັບ ການສືບສວນທີ່ລະອຽດຕື່ມອີກ ແລະ ສຳລັບການວາງແຜນການ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການ ຫຼຸດຜ່ອນຂອງ ບັນດາປະເດັນສະເພາະ.

ຄ. ຄວາມຕ້ອງການທີ່ດິນ ແລະ ບົດລາຍງານການຊົດເຊີຍ/ບັນດາແຜນຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃຫມ່. ຄວາມຕ້ອງການທີ່ດິນ ແລະ ບັນດາບົດລາຍງານຂອງ ການຊົດເຊີຍ(LACRs) ຫລື ບັນດາແຜນຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນ ຖານໃຫມ່(RPs), ຖືກສ້າງໃນໄລຍະຂັ້ນຕອນຂອງ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ (FS)ຂອງ ການກະກຽມໂຄງ ການ, ຕາມແຕ່ລະກໍລະນີ.

ເອກະສານເຫລົ່ານີ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນໂດຍອີງໃສ່ບັນດາການສຳຫລວດພາກສະໜາມຊຶ່ງ ກວມສຳມະໂນຂອງ ປະຊາຊົນທີ່ຖືກກະທົບ ແລະ ບັນຊີລະອຽດຂອງ ບັນດາຊັບສິນທີ່ຖືກກະທົບພາຍໃນຂອບເຂດ ຂອງ ໂຄງການ. ໃນຂັ້ນຕອນ (FS) ນັ້ນ, ຖ້າບໍ່ມີຂໍ້ມູນພຽງພໍກ່ຽວກັບບັນດາຂອບເຂດ, ຍັງມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງສ້າງ ເອກະສານເຫລົ່ານີ້ຂຶ້ນເປັນສ່ວນນຶ່ງຂອງ ການກະກຽມໂຄງການ ແລະ ການຕັດສິນກ່ຽວກັບການຈັດສັນແຫລ່ງທີ່ນັ້ນ.

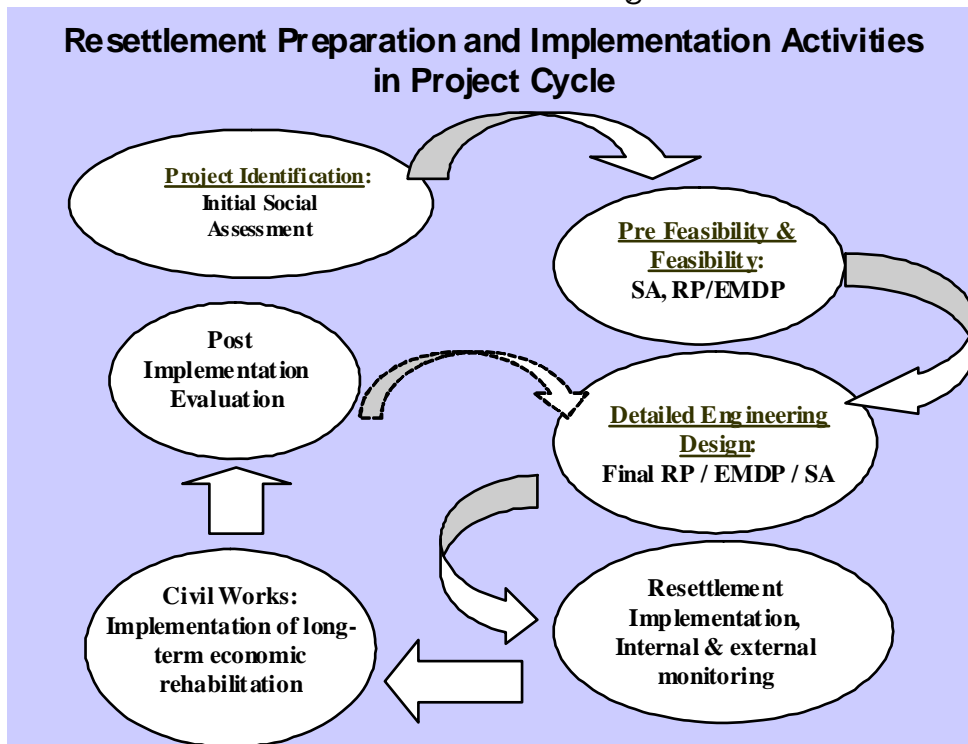
ຕາມປົກກະຕິ, ລະຫວ່າງ FS ແລະ ການອອກແບບລະອຽດນັ້ນ, ການປ່ຽນແປງໜັກການຂອງ ການອອກແບບ ແມ່ນມີໜ້ອຍທີ່ສຸດ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ,

ບັນດາການປ່ຽນແປງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການວາງແຜນການຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນ ຖານໃຫມ່ອາດມີຄວາມຈຳເປັນໃນກໍລະນີຂອງ ການປ່ຽນແປງຕົ້ນຕໍໃດນຶ່ງໃນບັນດາປັດໃຈຂອງ ການອອກແບບ ກະທົບຕໍ່ບັນດາຂອບເຂດຂອງ ໂຄງການ ແລະ ຂໍ້ມູນທີ່ຢູ່ໃນເອກະສານເຫລົ່ານີ້ຕ້ອງໄດ້ຮັບການປັບປຸງຕື່ມຫລັງ ຈາກການສຳເລັດການອອກແບບລະອຽດ ຫລື ໃນໄລຍະຂັ້ນຕອນຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ໃນກໍລະນີ ບັນດາ ການປ່ຽນແປງໃນບັນດາປັດໃຈຂອງ ການອອກແບບຫາກມີໜ້ອຍ, ບັນດາ ການປ່ຽນແປງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການຕັ້ງ

ຖິ່ນຖານໃໝ່ຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາກິດຈະການຂອງການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃໝ່ໂດຍ ບໍ່ ຕ້ອງທົບທວນຄືນບັນດາບົດລາຍງານເຫລົ່ານີ້.

ງ. ບັນດາແຜນພັດທະນາຊຸມເຜົ່າສ່ວນນ້ອຍ( EMDPs)

ໃນກໍລະນີທີ່ ISA ລະບຸບັນດາຜົນກະທົບຕົ້ນຕໍກຸ່ມເຜົ່າຊຸມສ່ວນນ້ອຍຈຳນວນນຶ່ງ ແລະ ໄດ້ຖືກຍືນຍັນໃນໄລຍະ ຂອງ ບັນດາການສຶກສາ SA, ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງສ້າງ EMDP ສະເພາະ, ຈະຕ້ອງໄດ້ກະກຽມບັນດາການສຳ ຫລວດ ແລະ ການສືບສວນທີ່ຈຳເປັນໃນໄລຍະການເຮັດ FS ຂອງການກະກຽມໂຄງການ. ຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນບັນດາ ກິດຈະການຂອງ ການກະກຽມ EMDP ໄປຄຽງຄູ່ກັບບັນດາກິດຈະການຂອງ ການວາງແຜນການຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນ ຖານໃໝ່ ແລະ ຕ້ອງກະກຽມ EMDPs ເປັນພາກສ່ວນນຶ່ງທີ່ຕັດແຍກອອກບໍ່ໄດ້ຂອງ ການກະກຽມໂຄງການ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ບັນດາຄຳແນະນຳດ້ານເຕັກນິກກ່ຽວກັບການຊົດເຊີຍ ແລະ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃໝ່ໃນບັນດາໂຄງການພັດທະນາ, STEA, 2005

ຮູບ 8.1-3 ຮອບວຽນຂອງ ການດຳເນີນການຂອງ ໂຄງການ ແລະ ບັນດາກິດຈະການຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃໝ່

ບັນດາກິດຈະການສະເພາະຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃໝ່ ແລະ

ບັນດາຜົນຜະລິດທີ່ຕ້ອງການຢູ່ບັນດາຂັ້ນຕອນຂອງ ຮອບວຽນຂອງ ການດຳເນີນການຂອງ ໂຄງການ ໄດ້ສະແດງຢູ່ ຕາຕະລາງ 8.1-3

ຕາຕະລາງ 8.1-3 ການດຳເນີນການຂອງ ໂຄງການ ແລະ ຜົນຜະລິດຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃໝ່

ລ/ດ	ຂັ້ນຕອນໃນໂຄງການຕົວແບບ	ກິດຈະການຂອງ ການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ/ຜົນໄດ້ຮັບ
1	ການກຳນົດໂຄງການ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການຕີລາຄາດ້ານສັງຄົມໃນເບື້ອງຕົ້ນ</li> <li>ກະກຽມTORສຳລັບແຜນຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ(RP)/EMDP/SA ຖ້າຈຳເປັນ</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ເບື້ອງຕົ້ນ</li> <li>- ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ດຳເນີນການສຳຫລວດພາກສະໜາມ(ລາຍການ,ສະພາບເສຖະກິດ-ສັງຄົມ)</li> <li>ກະກຽມ RP/EMDP/SA ຖ້າຈຳເປັນ</li> </ul>
3	ການອະນຸມັດໂຄງການ	<ul style="list-style-type: none"> <li>RP ແລະ ເອກະສານອື່ນໆກັບຮອງໂດຍອົງການສາຍວິຊາການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ STEA)</li> </ul>
4	ການອອກແບບລະອຽດດ້ານວິຊາ ການ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການດັດແກ້(ບົດສຸດທ້າຍ)ຂອງ RP ແລະ ເອກະສານອື່ນໆຈາກການອອກແບບລະອຽດຕາມຂອບເຂດສະເພາະຂອງ ໂຄງການ</li> </ul>
5	ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການຈັດແຈງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສຳລັບ RP/EMDP/SA</li> <li>ການດູແລ ແລະ ການຕິດຕາມ</li> </ul>

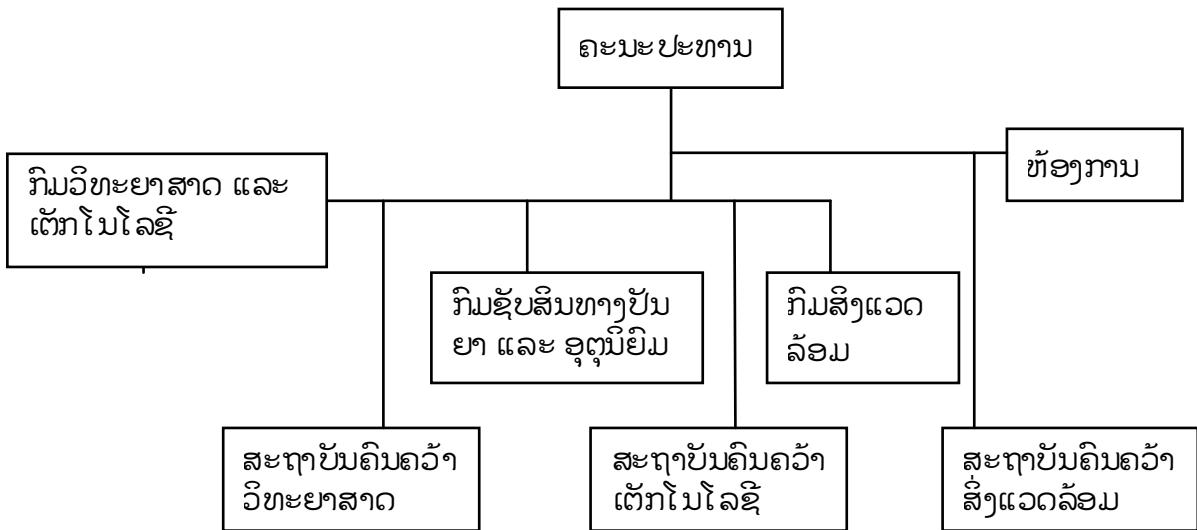
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ບັນດາຄຳແນະນຳດ້ານເຕັກນິກກ່ຽວກັບການຊົດເຊີຍ ແລະ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃໝ່ໃນບັນດາໂຄງ ການພັດທະນາ, STEA, 2005

## 8.2 ລະບົບຂອງ ການຄຸ້ມຄອງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ

### 8.2.1 ການຈັດຕັ້ງ

(1) ອົງການວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ( STEA)

ຜູ້ມີອຳນາດສຳຄັນສຳລັບສິ່ງແວດລ້ອມແມ່ນ ອົງການວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ( STEA). STEA ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຕາມດຳລັດຂອງ ນາຍົກລັດຖະມົນຕີສະບັບເລກທີ 68, ພຶດສະພາ 1999. ການປະຕິຮູບ STEA ມາເປັນໂຄງສ້າງປະຈຸບັນນີ້ແມ່ນສະແດງຢູ່ຮູບ 8.2-1. ຫນ້າທີ່ຫຼັກແມ່ນ ເພື່ອຊ່ວຍລັດຖະບານໃນການ ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ການບໍລິການກ່ຽວກັບວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມໃນລະດັບມະຫາພາກ. ຜົນ ສຳເລັດອັນສຳຄັນໃນໄລຍະ 10 ປີຜ່ານມາແມ່ນການສ້າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປ້ອງກັນສິ່ງແວດລ້ອມ, 1999. ອັນນີ້ຈະເປັນນິຕິກຳຕົ້ນຕໍເພື່ອປະຕິຮູບສິ່ງແວດລ້ອມໃຫ້ມີຊີວິດ ແລະ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງບັນດາຊັບພະຍາກອນທຳມະ ຊາດສຳລັບຜົນປະໂຫຍດຂອງ ປະຊາຊົນລາວສຳລັບຍຸກຫນ້າ. ມີ ພະນັກງານທັງໝົດ 143 ຄົນ ໃນນີ້ 19 ຄົນໃນ ລະດັບເຫນືອມະຫາວິທະຍາໄລຈາກຕ່າງປະເທດ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ບົດລາຍງານປະຈຳປີຂອງ ອົງການວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບປີ 2002

ຮູບ 8.2-1 ແຜນທີ່ການຈັດຕັ້ງຂອງ STEA

STEA ຈັດຕັ້ງຫ້ອງການ STE ຢູ່ 16 ແຂວງ ພາຍໃຕ້ການດູແລຂອງ ເຈົ້າແຂວງແຕ່ລະແຂວງ. ຫ້ອງການສິ່ງແວດລ້ອມຂອງ STEA ເປັນອົງການດູແລການປົກຄອງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ.

ບັນດາບົດບາດສຳຄັນຂອງ ຫ້ອງການສິ່ງແວດລ້ອມແມ່ນ (1) ຮ່າງບົດບັນຍັດກ່ຽວກັບສິ່ງແວດລ້ອມ, (2) ຮ່າງ ບັນດາລະບຽບການດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ, (3)

ສະໜັບສະໜູນບັນດາແຂວງໃນການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ສິ່ງແວດລ້ອມ, (4) ດຳເນີນບັນດາການດັດປັບລະຫວ່າງອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ; (5) ເຮັດໃຫ້ສົນທິສັນຍາສາກົນມີຜົນບັງຄັບໃຊ້; (6) ດຳເນີນບັນດາການດັດປັບ ແລະ ດຳເນີນບັນດາໂຄງການຮ່ວມກັບບັນດາອົງການຕ່າງປະເທດ.

ທ້ອງຖານສິ່ງແວດລ້ອມຮັບຜິດຊອບບັນດາກົດໝາຍສຳຄັນວ່າດ້ວຍສິ່ງແວດລ້ອມຄື (1) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການ ປ້ອງກັນສິ່ງແວດລ້ອມ(EPL), (2) ບັນດາລະບຽບການກ່ຽວກັບ EPL; (3) ບັນດາລະບຽບການຂອງ ລັດຖະມົນຕີ STEA ກ່ຽວກັບສິ່ງແວດລ້ອມ.

ຕາຕະລາງ 8.2-1 ສະແດງ ການສັງລວມການຂຶ້ນທະບຽນ EIA ໃນລາວ. ໄດ້ດຳເນີນບັນດາEIA ສຳລັບບາງໂຄງ ການຂອງ ໄຟຟ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ IEEs, ສຳລັບທຸກໂຄງການຂອງ ທາງຫລວງແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນ ຕາ ຕະລາງ.

ຕາຕະລາງ 8.2-1 ການສັງລວມການຂຶ້ນທະບຽນ EIA ໃນລາວ.

ລ/ດ	ຊື່ໂຄງການ	ສະນິດໂຄງການ	ສະນິດຂອງ EA	ວັນທີ	ເລກທີ ເອກະສານ
1	ໄຟຟ້າຂະໜາດນ້ອຍນ້ຳຍື່ນ	ໄຟຟ້າ	IEE	1-1-05	2327/STEA.PMO
2	ໂຮງງານເພີ້ນເຈົ້າງານນ້ຳຍື່ນ	ອຸດສາຫະກຳ(ກາງ)	IEE	4-1-05	023/ STEA.PMO
3	ໄຟຟ້ານ້ຳຕົກນ້ຳເທັນ 2	ໄຟຟ້າ	EIA	28-1-05	0236/ STEA.PMO
4	ຄຳ	ບໍ່ແຮ່	IEE	10-2-05	0339/ STEA.PMO
5	ສາຍສົ່ງ(ບ້ານນາ-ອັດຕະປື)	ໄຟຟ້າ	IEE	12-2-05	0340/ STEA.PMO
6	ແຮ່ສັງກສີ ແລະ ຄຳ	ບໍ່ແຮ່	IEE	12-3-05	0092/ STEA.PMO
7	ປັບປຸງທາງເລກ 1	ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ	IEE	17-3-05	0595/ STEA.PMO
8	ພັດທະນາທາງເຂື່ອມ R3	ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ	IEE	25-3-05	0990/ STEA.PMO
9	ເຈີຍລະ ໂນແກ້ວ(ບັງຫວນາ)	ບໍ່ແຮ່	IEE	19-8-05	1705/ STEA.PMO
10	ໄຟຟ້ານ້ຳຕົກນ້ຳເທັນ 1	ໄຟຟ້າ	IEE	16-9-05	1967/ STEA.PMO
11	ໄຟຟ້ານ້ຳຕົກນ້ຳເທັນ 1	ໄຟຟ້າ	EIA	16-9-05	1967/ STEA.PMO
12	ການກໍ່ສ້າງໂຮງງານແຮ່ໂຍທັນ (ອາຄານທີ 2)	ອຸດສາຫະກຳ(ກາງ)	IEE	5-10-05	2114/ STEA.PMO
13	ບໍ່ແຮ່	ບໍ່ແຮ່	IEE	13-10-05	2187/ STEA.PMO
14	ປັບປຸງການບໍລິການສາທາລະ ນະສຸກ	ສາທາລະນະສຸກ ແລະ ການບຳບັດ	IEE	13-10-05	2176/ STEA.PMO
15	ການພັດທະນາ 7 ຕົວ ເມືອງນ້ອຍ	ການກໍ່ສ້າງ	IEE	24-10-05	2233/ STEA.PMO
16	ເຈີຍລະ ໂນແກ້ວ (ສີບັນເຮືອ-ໂສກລິມ)	ບໍ່ແຮ່	IEE	17-11-05	2471/ STEA.PMO
17	ການປັບປຸງ ຫລວງພະບາງ -ຕາດກວາງຊີ	ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ	IEE	17-11-05	2472/ STEA.PMO
18	ບໍລິສັດອຸດສາຫະກຳຊີມັງ	ອຸດສາຫະກຳ(ກາງ)	EIA	7-12-05	2621/ STEA.PMO
19	ຊົນລະປະທານຂະໜາດນ້ອຍ ພາກເໜືອ(ຫລວງພະບາງ, ໄຊຍະບູລີ,ແຂວງວຽງຈັນ	ຊົນລະປະທານ	IEE	23-12-05	2611/ STEA.PMO
20	ທາງເມືອງສຳພັນ	ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ	IEE	29-12-05	2734/ STEA.PMO
21	ການປັບປຸງທາງເຂົ້າຖ້ຳກອງລໍ	ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ	IEE	16-1-06	095/ STEA.PMO
22	ການປັບປຸງສະໜາມບິນຫລວງ ນ້ຳທາ	ການກໍ່ສ້າງ	IEE	13-3-06	507/ STEA.PMO
23	ຊົນລະປະທານຂະໜາດນ້ອຍ ພາກເໜືອ(ຊຽງຂວາງ, ຫົວພັນ, ຫລວງພະບາງ, ໄຊຍະບູລີ,ແຂວງວຽງຈັນ	ຊົນລະປະທານ	IEE	3-4-06	0730/ STEA.PMO
24	ຖ່ານຫີນ(ບ/ສເພັສປາຊີຟິກ)	ບໍ່ແຮ່	IEE	13-4-06	801/ STEA.PMO

ລ/ດ	ຊື່ໂຄງການ	ສະນິດໂຄງການ	ສະນິດຂອງ EA	ວັນທີ	ເລກທີ ເອກະສານ
25	ເຫລັກ(ບ/ສເພີ່ມສປາຊີຟິກ)	ບໍ່ແຮ່	IEE	13-4-06	801/ STEA.PMO
26	ເຫລັກ(ວຽງໄຊ-ເມືອງຊຳເຫນືອແຂວງ ຫົວພັນ)	ບໍ່ແຮ່	IEE	2-8-06	1698/ STEA.PMO
27	ການກໍ່ສ້າງທາງ ກມ18-ພູຄຳ (ADB9)	ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ	IEE	19-10-06	2446/ STEA.PMO
28	ແຮ່ສິງກະສີ	ບໍ່ແຮ່	IEE	30-4-07	973/ STEA.PMO

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ການທ້ອນໂຮມ” ການສັງລວມການຂຶ້ນທະບຽນ EIA ໃນ ລາວ, 2007”

(2) ພະແນກສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ(SED)

ພະແນກສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ(SED)ແມ່ນພະແນກນຶ່ງຢູ່ໃນກົມຂົວທາງ, ກະຊວງ ຄຂປກ ແລະ ຊ່ວຍຫົວ ຫນ້າກົມ ໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການບໍລິຫານຂອງ ກົມຂົວທາງ. ພະແນກ SED ມີຫນ້າທີ່ດັ່ງນີ້

(1) ສຶກສາ ແລະ ປັບປຸງບັນດາຮ່າງລະບຽບ ແລະ

ຄຳແນະນຳສຳລັບຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບທາງ ແລະ ບັນດາ ກິດຈະການທາງນ້ຳ,

(2) ສ້າງແຜນລະອຽດກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, (3) ພົວພັນກັບທຸກ

ພະແນກພາຍໃນກົມຂົວທາງ ແລະ ບັນດາຫົວຫນ້າໂຄງການ, (4) ຍົກລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ

ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບ ສິ່ງແວດລ້ອມ, (5) ສຶກສາ ແລະ ສິ່ງເສີມບັນດາແນວຄວາມຄິດ ແລະ

ຄວາມກ້າວຫນ້າດ້ານເຕັກໂນໂລຊີເຂົ້າໃນ ວຽກງານຂອງ ພະແນກ, (6) ຝຶກອົບຮົມ, ຍົກລະດັບ,

ສ້າງຂີດຄວາມສາມາດ ແລະ ສິ່ງເສີມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍຕ່າງໆ.

SED ປະກອບດ້ວຍ 2 ຫນ່ວຍງານ, “ຫນ່ວຍງານຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມຂົວທາງ” ແລະ

“ຫນ່ວຍງານຕີລາ ຄາສິ່ງແວດລ້ອມທາງນ້ຳ” ຫນ້າທີ່ຂອງ ແຕ່ລະຫນ່ວຍງານສະແດງຢູ່ ຕາຕະລາງ 8.2-2

ຕາຕະລາງ 8.2-2 ບັນດາຫນ້າທີ່ຂອງ ຫນ່ວຍງານຂອງ SED

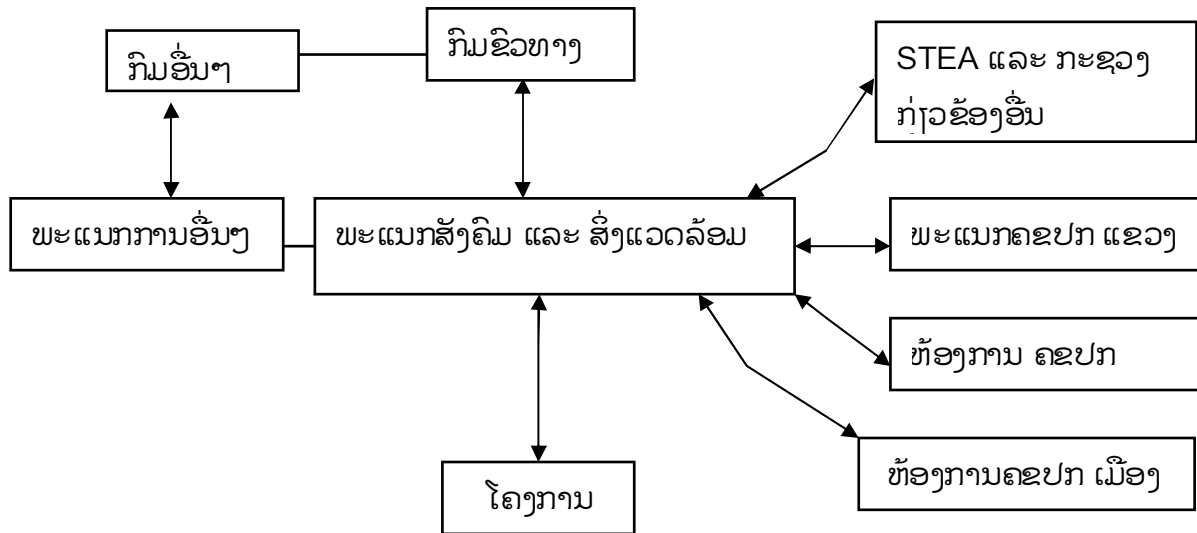
ຫນ່ວຍງານຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມຂົວທາງ	ຫນ່ວຍງານຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມທາງນ້ຳ
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ສຶກສາ ແລະ ປັບປຸງຮ່າງລະບຽບ ແລະ ຄຸ້ມຄອງກັບ ການຫລຸດຜ່ອນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.</li> <li>- ສ້າງແຜນຄຸ້ມຄອງສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບ ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງ.</li> <li>- ປະສານກັບພະແນກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ພະນັກງານ, ຫົວ ຫນ້າໂຄງການ ແລະ ຊ່ຽວຊານເພື່ອເກັບກຳ ແລະ ສັງ ລວມຂໍ້ມູນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຢູ່ສະໜາມ ແລະ ຄາດ ຄະເນຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ແຜນການ ຄຸ້ມຄອງສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບໂຄງການກໍ່ ສ້າງທາງ ແລະ ຍັງເປັນສູນຂ່າວສານດ້ານສິ່ງແວດ ລ້ອມຂອງ ທາງສຳລັບຂະແໜງຂົວທາງ.</li> <li>- ວິໄຈ ແລະ ມີຄຳເຫັນຕໍ່ການຕີລາຄາຜົນກະທົບດ້ານ ສິ່ງແວດລ້ອມ(EIA) ແລະ ກວດກາຄວາມຖືກຕ້ອງ ເພື່ອສະເໜີຂໍ້ເທິງພິຈາລະນາ.</li> <li>- ສຶກສາ ແລະ ສ້າງຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ສຳລັບພະນັກງານຂອງ ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງຢູ່ສະ ໜາມ ແລະ ຊຸມຊົນ.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ສຶກສາ ແລະ ປັບປຸງຮ່າງລະບຽບ ແລະ ຄຸ້ມຄອງກັບ ການຫລຸດຜ່ອນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.</li> <li>- ສ້າງແຜນຄຸ້ມຄອງສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບ ກິດຈະການກໍ່ສ້າງທາງນ້ຳ.</li> <li>- ປະສານກັບພະແນກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ພະນັກງານ, ຫົວ ຫນ້າໂຄງການ ແລະ ຊ່ຽວຊານເພື່ອເກັບກຳ ແລະ ສັງ ລວມຂໍ້ມູນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຢູ່ສະໜາມ ແລະ ຄາດ ຄະເນຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ແຜນການ ຄຸ້ມຄອງສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບໂຄງການກໍ່ ສ້າງທາງ ແລະ ຍັງເປັນສູນຂ່າວສານດ້ານສິ່ງແວດ ລ້ອມທາງນ້ຳສຳລັບຂະແໜງກໍ່ສ້າງທາງນ້ຳ.</li> <li>- ວິໄຈ ແລະ ມີຄຳເຫັນຕໍ່ການຕີລາຄາຜົນກະທົບດ້ານ ສິ່ງແວດລ້ອມ(EIA) ແລະ ກວດກາຄວາມຖືກຕ້ອງ ເພື່ອສະເໜີຂໍ້ເທິງພິຈາລະນາ.</li> <li>- ສຶກສາ ແລະ ສ້າງຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ສຳລັບພະນັກງານຂອງ ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງຢູ່ສະ ໜາມ ແລະ ຊຸມຊົນ.</li> </ul>



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ລະບຽບຂອງ ຫົວໜ້າກົມຂົວທາງກ່ຽວກັບການສ້າງຕັ້ງ ແລະ ການປະຕິບັດຫນ້າທີ່ຂອງ ພະແນກ ສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, 2002.

ຮູບ 8.2-2 ສະແດງ ສາຍພົວພັນຂອງ SED, ມີຫົວໜ້າ 01 ຄົນ ແລະ ພະນັກງານ 7 ຄົນ, ເຖິງ ມິຖຸນາ 2007.

### ສາຍພົວພັນຂອງ SED



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: SED/DOR, 2007

ຮູບ 8.2-2 ສາຍພົວພັນຂອງ SED

(3) ອົງການພັດທະນາ ແລະ ບໍລິຫານຕົວເມືອງນະຄອນຫລວງ(ອພບ) ການຕິດຕາມດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມພາຍໃນພື້ນທີ່ຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງແມ່ນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ອພບ. ພາຍໃຕ້ກົດໝາຍ, ອພບ ຕ້ອງສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານຕິດຕາມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ໂດຍການຮ່ວມມືກັບ STEA. ໜ້າທີ່ຂອງ ໜ່ວຍງານນີ້ມີ : (1) ສ້າງ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາແຜນການສໍາລັບການປ້ອງກັນສິ່ງ ແວດລ້ອມຂອງ ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ; (2) ຕິດຕາມ ແລະ ຄວບຄຸມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດານິຕິ ກຳທີ່ກ່ຽວກັບສິ່ງແວດລ້ອມ; (3) ດຳເນີນການຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ກຳນົດບັນດາວິທີການສໍາລັບການປ້ອງກັນ ແລະ ການ ພື້ນຜູ້ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ (4) ເກັບກຳ, ວິເຄາະ ແລະ ແຈ້ງຂ່າວກ່ຽວກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ບັນດາບັນຫາທີ່ກ່ຽວ ຂ້ອງ. ໜ່ວຍງານສໍາລັບຮັບຜິດຊອບບັນດາກິດຈະການນີ້ຂອງ ອພບ ແມ່ນພະແນກອະນາໄມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ຊຶ່ງມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບສໍາລັບເກັບ ແລະ ຖິ້ມຂີ້ເຫຍື້ອ, ດູດວິດ ແລະ ອະນາໄມຖະໜົນນຳອີກ.

## 8.2.2 ບັນດາມາດຖານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ

ນຶ່ງຂອງ ບັນດາເນື້ອໃນສຳຄັນຂອງ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປ້ອງກັນສິ່ງແວດລ້ອມ(EPL)ລະບຸວ່າທຸກອົງການຈັດ

ຕັ້ງມີພັນທະຄວບຄຸມມົນລະພິດຕາມບັນດາມາດຖານຄຸນນະພາບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ. ໃນບົດທີ 23 ຂອງ

EPL ;

- ຫນ່ວຍງານຕິດຕາມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມຢູ່ທຸກລະດັບຕ້ອງອອກບັນດາລະບຽບ ແລະ ກຳນົດມາດຖານ ຄຸນນະພາບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບການປ້ອງກັນສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ການຄວບຄຸມມົນລະພິດໂດຍການຮ່ວມ ມືກັບຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕາມບັນດາພາລະບົດບາດ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ຕົນ.

- ເຖິງແມ່ນວ່າມາດຖານຄຸນນະພາບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ(ຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດ, ຄວນ, ມົນລະພິດຂອງ ດິນ)ນັ້ນ STEA ຕ້ອງໄດ້ອອກແຕ່ ມີນາ 2003, ແຕ່ເຖິງ ພິດສະພາ 2007

ກໍຍັງບໍ່ທັນໄດ້ອອກເທື່ອກໍຕາມ, ບັນດາບຸກ ຄົນ ແລະ

ບັນດາອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ຮັບຜິດຊອບທຸກປະເພດຂອງ ບັນດາກິດຈະການຕ້ອງປ້ອງກັນ ແລະ ຄວບຄຸມ ນ້ຳ, ດິນ, ອາກາດ, ຂີ້ເຫຍື້ອ, ເຄມີ, ກະມັນຕະພາບລັງສີ, ການສັ່ນສະເທືອນ, ສຽງ, ແສງ, ສີ ແລະ ກິນຢ່າງເຄັ່ງຄັດ.

ມາດຖານຄຸນນະພາບນ້ຳດື່ມນຳໃຊ້ກັບແຫລ່ງນ້ຳທຳມະຊາດໄດ້ຖືກປະກາດໃຊ້ໂດຍກະຊວງສາທາລະນະ ສຸກຕາມ

ດຳລັດເລກທີ 953 ຂອງ 2003, ຊຶ່ງກະຊວງໄດ້ກຳນົດບັນດາປັດໃຈການຕິດຕາມຄຸນນະພາບຂອງ ນ້ຳຕາມຄວາມ ຮັບຜິດຊອບລວມຂອງ ກະຊວງ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງ ນ້ຳປະປາຊົນນະບົດ.

ບັນດາປັດໃຈທີ່ໄດ້ກຳນົດ ແລະ ມາດຖານສູງສຸດຂອງ ເບົ້າໝາຍດັ່ງໄດ້ສະແດງຢູ່ຕາຕະລາງ 8.2-3 ກຳນົດໂດຍ ກົມອະນາໄມ ແລະ ປ້ອງກັນພະຍາດ, ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ.

ຕາຕະລາງ 8.2-3 ມາດຖານແຫ່ງຊາດດ້ານນ້ຳດື່ມສຳລັບນ້ຳປະປາຊົນນະບົດ

ປັດໃຈ	ຫົວຫນ່ວຍ	ເບົ້າໝາຍທີ່ແນະນຳ
ຄວາມເປັນກົດເປັນດ່າງ pH	-	6.5-8.5
ຄວາມຂຸ່ນ	NTU	<10
ລົດຊາດ ແລະ ກິນ	-	ຍອມຮັບໄດ້
ແມ່ເຫລັກ	US/cm	1,000
ທາດເຫລັກ	ມລ/ລ	<1
ມັງການ	ມລ/ລ	<0.5
ສານໜູ	ມລ/ລ	<0.05
ຟລູອໍໄຣ	ມລ/ລ	<1.5
ໄນເຕຣດ	ມລ/ລ	40
ຈຸລິນຊີຈາກອາຈົມ	#/100ມລ	0
ຄວາມກ້າມລວມ	ມລ/ລ	<500
ເຜື້ອຄລໍລິນ	ມລ/ລ	0.2

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ, 2003

ຄວາມຮັບຜິດຊອບສຳລັບວາງລະບຽບນ້ຳປະປາຂອງ ຕົວເມືອງໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ອົງການນ້ຳປະປາ (WASA) ພາຍໃນກະຊວງ ຄຸຂປກ. ເປັນສ່ວນນຶ່ງຂອງ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ, WASA ໄດ້ຮ່າງນິຕິກຳກ່ຽວກັບບັນດາ ມາດຖານຄຸນນະພາບຂອງ ນ້ຳຊຶ່ງກວມເອົາບັນດາປັດໃຈດ້ານ ບັກເຕເຣີຍ, ດ້ານເຄມີ ແລະ ດ້ານເຄມີກາຍະພາບ.

### 8.3 ບັນດາລັກສະນະດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມໃນນະຄອນຫລວງ

#### 8.3.1 ບັນດາເຂດທີ່ປ້ອງກັນ

ນັບແຕ່ 1993 ເປັນຕົ້ນມາ, ລັດຖະບານແຫ່ງ

ສ.ປ.ປ.ລາວໄດ້ກຳນົດພື້ນທີ່ອານຸລັກຊີວະນາໆພັນແຫ່ງຊາດ (NBCAs) 20 ແຫ່ງ ກວມປະມານ 13% ຂອງ ເນື້ອທີ່ຂອງ ປະເທດ. ອັດຕາສ່ວນດັ່ງກ່າວຫລາຍກວ່າອັດຕາ ສ່ວນຂອງ ປ່າໄມ້ທີ່ຕ້ອງໄດ້ກຳນົດໃຫ້ເປັນພື້ນທີ່ຂອງ ການອານຸລັກຕ່າງໆທີ່ສະຫະພາບສາກົນເພື່ອອານຸລັກ ທຳມະຊາດ ແລະ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ(IUCN)ໄດ້ແນະນຳ. ນອກນັ້ນ, ສ.ປ.ປ.ລາວໄດ້ມີພື້ນທີ່ປ້ອງກັນຈຳ ນວນນຶ່ງຢູ່ລະດັບແຂວງ ແລະ ລະດັບເມືອງ. ບູລິມະສິດຂອງ ນະໂຍບາຍ NBCA ແມ່ນເພື່ອເຮັດໃຫ້ການອານຸລັກ NBCAs ຕິດພັນກັບການປ້ອງສະພາບການເປັນຢູ່, ການຫລຸດຜ່ອນການປູກຝັງເລື້ອນລອຍ, ທີ່ຢູ່ຫມັ້ນຄົງຂອງ ປະຊາຊົນ ແລະ ການຫລຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກພາຍໃນ ແລະ ອອ້ມ NBCAs .

ຢູ່ໃນ ແລະ ອ້ອມກຳແພງນະຄອນວຽງຈັນມີ NBCAs ລະດັບຊາດ 2 ແຫ່ງ ແລະ ພື້ນທີ່ປ່າໄມ້ປ້ອງກັນຂອງ ລະດັບ ເທດສະບານ 4 ແຫ່ງ. ນອກຈາກພື້ນທີ່ປ້ອງກັນເຫລົ່ານີ້ຍັງມີ ປ່າອານຸລັກຂອງ ລະດັບເມືອງຈຳນວນນຶ່ງທີ່ຢູ່ໃນ ແລະ ອ້ອມເທດສະບານ. ບັນດາພື້ນທີ່ປ້ອງກັນຂອງ ລະດັບຊາດ ແລະ ຂອງ ລະດັບເທດສະບານແມ່ນສະແດງຢູ່ ຕາຕະ ລາງ 8.3-1.

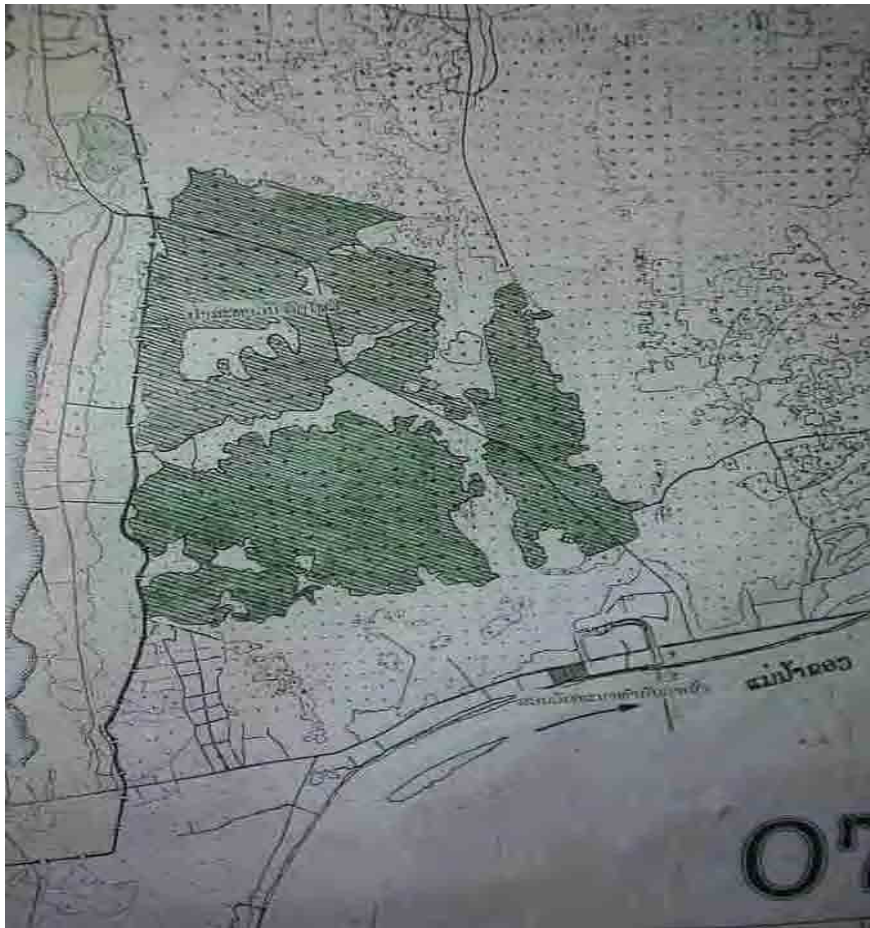
ຕາຕະລາງ 8.3-1 ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນຢູ່ໃນ ແລະ ອ້ອມເທດສະບານ

ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນ	ສະນິດ	ເນື້ອທີ່(ຮຕ)	ສະຖານທີ່
1) ພູເຂົາຄວາຍ	NBCA	200,000	ກຳແພງນະຄອນ, ແຂວງວຽງຈັນ, ແຂວງບໍລິຄຳໄຊ
2) ພູພະນັງ	NBCA	70,000	ກຳແພງນະຄອນ, ແຂວງວຽງຈັນ
3) ຫ້ວຍຢາງ	MPA	70,808	ເມືອງໄຊທານີ, ກຳແພງນະຄອນ
4) ດົງບ້ານໄຊ	MPA	1,025	ເມືອງໄຊທານີ, ກຳແພງນະຄອນ
5) ດົງໂພສີ	MPA	1,793	ໄຊສະຖານ, ເມືອງຫາດຊາຍຟອງ, ກຳແພງນະຄອນ
6) ປ່າແປກບ້ານດອນສ້າງໄພ	MPA	1,045	ເມືອງໃຫມ່ປາກງື່ມ, ກຳແພງນະຄອນ

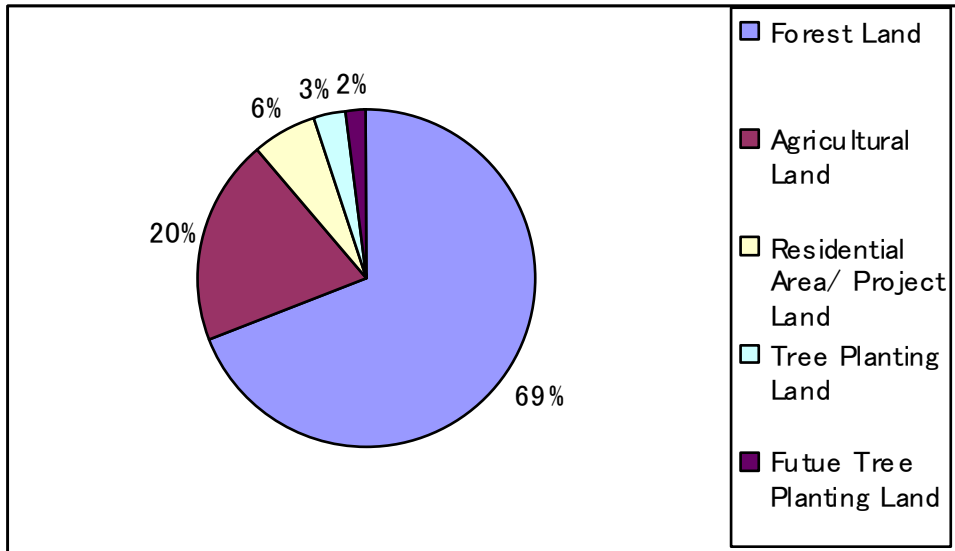
MPA: ເຂດປ້ອງກັນຂອງ ເທສະບານ

ປ່າອານຸລັກດົງໂພສີ ກວມ 2 ເມືອງ; ເນື້ອທີ່ 934 ຮຕ ຢູ່ເມືອງໄຊເສດຖາ ແລະ ເນື້ອທີ່ 859 ຮຕ ຢູ່ເມືອງຫາດຊາຍຟອງ(ຮູບ 8.3-1). ແຕ່ເດີມ, ປ່າສະຫງວນແຫ່ງນີ້ແມ່ນຖືກອະນຸລັກເປັນສວນສາທາລະນະແຫ່ງຊາດໜອງແຫ້ວ ໂດຍກົມປ່າໄມ້ແຕ່ 1941. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ສວນແຫ່ງນີ້ໄດ້ຖືກໂອນໃຫ້ເທສະບານວຽງຈັນ, ໃນ 1985ໄດ້ປ່ຽນຊື່ມາເປັນຊື່ໃນປະຈຸບັນ. ອີງຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍປ່າໄມ້(1996), ປ່າໄມ້ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວຖືກຈັດເປັນ 5 ປະເພດ:

1) ປ່າປ້ອງກັນ; 2) ປ່າສະຫງວນ; (3) ປ່າການຜະລິດ; 4) ປ່າຟື້ນຟູ ແລະ 5) ປ່າເຊື່ອມໂຊມ. ໃນນັ້ນ, ປ່າດົງໂພສີ ຕົກຖືກສະນິດປ່າສະຫງວນ, ຈຸດປະສົງແມ່ນເພື່ອຮັກສາສາຍພັນຂອງ ພິກສາ ແລະ ສັດ, ທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງປະ ເສີດອື່ນໆ. ທີ່ດິນສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນປົກຄຸມດ້ວຍປ່າໄມ້ປະສົມຊຶ່ງກວມ 71%ຂອງ ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ. ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ ສຳຄັນຂອງ ປ່າສະຫງວນດົງໂພສີແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 8.3-2.

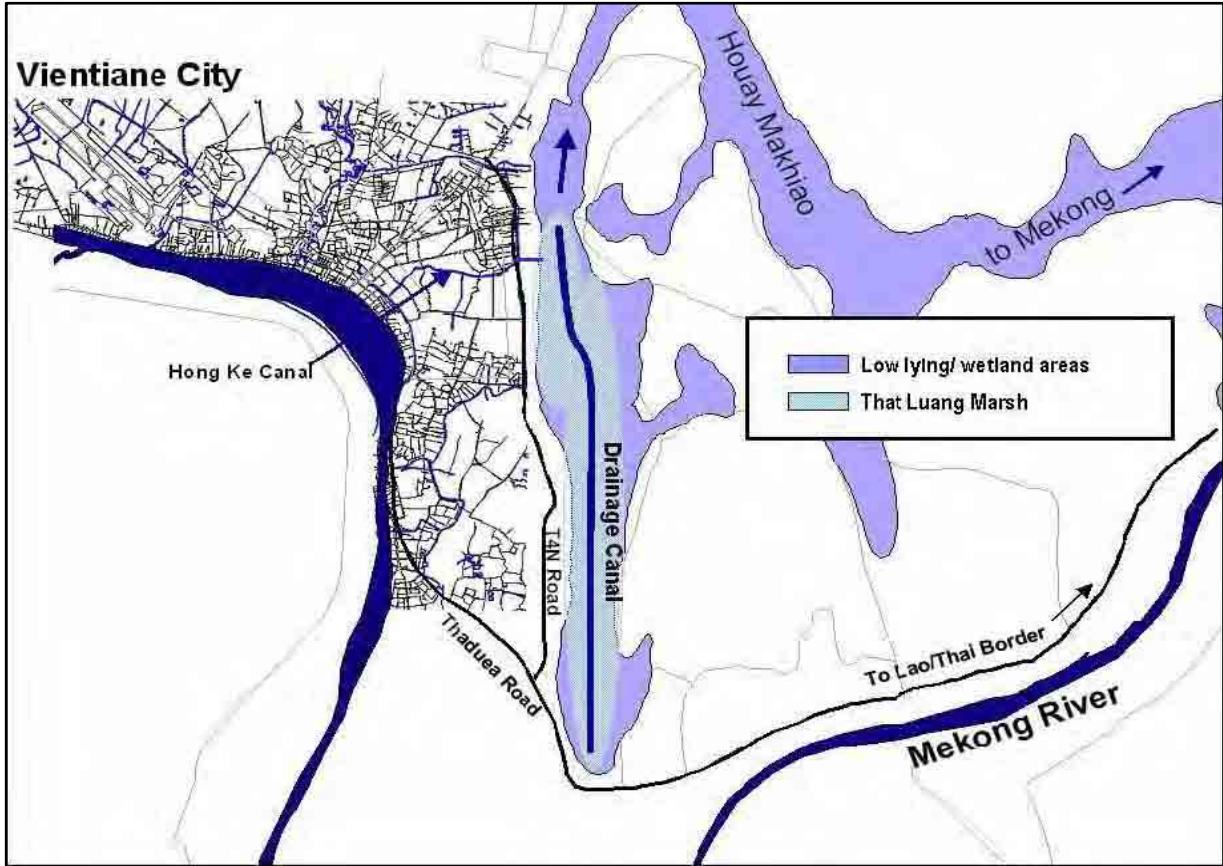


ຮູບ 8.3-1 ປ່າສະຫງວນດົງໂພສີ



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ພະແນກກະສິກໍາ ແລະ ປ່າໄມ້ ນະຄອນຫລວງ, 2005  
 ຮູບ 8.3-2 ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ສໍາຄັນຂອງ ປ່າສະຫງວນດົງໂພສີ

ສະຫະພາບເອີລົບ(EU)ໂດຍຜ່ານກອງທຶນAsia Pro Eco ຂອງ ຕີນຈະສະນັບສະຫນູນກອງທຶນໂລກສໍາລັບທໍາ ມະຊາດ(WWF) ເພື່ອປັບປຸງການຄຸ້ມຄອງດິນທາມ ແລະ ຮັກສາສິນຄ້າລະບົບນິເວດວິທະຍາ ແລະ ການບໍລິການ ໃນບຶງທາດຫລວງ, ສ.ປ.ປ.ລາວໂດຍຜ່ານໂຄງການຮ່ວມມືກັບ WWFຂອງ ເຍັຍລະມັນ, WWF ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ກອງທຶນດິນທາມ ແລະ ນົກປ່າ ແລະ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສ.ປ.ປ.ລາວ(8.3.3). ບຶງທາດຫລວງເປັນພື້ນທີ່ດິນທາມທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດທີ່ເຫລືອຢູ່ໃນນະຄອນຫລວງ, ກວມ 20 ກມ2 ແລະ ໃຫ້ບັນດາ ແຫລ່ງນໍ້າແກ່ຫລາຍກວ່າ 3,000 ຄົວເຮືອນ, ກໍຄືບັນດາການບໍລິການລະບົບນິເວດວິທະຍາທີ່ມີຄ່າແກ່ນະຄອນ ຫລວງ, ລວມທັງການກັ່ນກອງນໍ້າເສັຍ ແລະ ການປ້ອງກັນນໍ້າຖ້ວມ. ໄດ້ຕີລາຄາບຶງທາດຫລວດປະມານ 5 ລ້ານ ໂດລາຕໍ່ປີສໍາລັບການນໍາໃຊ້ທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ, ໃນນີ້, ຊຸມຊົນມີລາຍໄດ້ສູງເຖິງ 514ໂດລາ/ປີຕໍ່ແຕ່ລະ ຄົວເຮືອນ. ໂຄງການນໍ້າ- ການບໍາບັດນໍ້າເສັຍໂດຍຜ່ານການຟື້ນຟູດິນທາມທີ່ມີປະສິດທິຜົນຂອງ ບຶງທາດຫລວງ- ຈະໃຫ້ການ ແນະນໍາກ່ຽວກັບ ຈະເຮັດວິທີໃດຈຶ່ງຈະເຮັດໃຫ້ບັນດາຫນ້າທີ່ຂອງ ລະບົບນິເວດວິທະຍາຂອງ ບຶງທາດຫລວງສາ ມາດນໍາຜົນປະໂຫຍດສູງສຸດມາໃຫ້ ປະຊາຊົນ ແລະ ສັດປ່າ. ໂຄງການຈະກວດສອບປະເດັນຂອງ ການຄຸ້ມຄອງນໍ້າເສັຍພາຍໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ເພື່ອສ້າງລະ ບົບບໍາບັດດິນທາມທີ່ໄດ້ກໍ່ສ້າງພາຍໃນບຶງທາດຫລວງ, ເພື່ອບໍາບັດນໍ້າເສັຍຈາກທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ຈາກ ອຸດສາຫະ ກໍາໂດຍຮັກສາຫນ້າທີ່ສໍາຄັນຂອງ ການຍັບຢັ້ງນໍ້າຖ້ວມ ແລະ ການສະນັບສະຫນູນແຫລ່ງອາຫານ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ບັນດາການສຶກສາສະເພາະໃນການຕີລາຄາຄາດິນທາມ #10, ກໍລະກົດ 2004, IUCN  
 ຮູບ 8.3-3 ສະຖານທີ່ຂອງ ທາດຫລວງໃນນະຄອນຫລວງ

**8.3.2 ສະພາບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມທຳມະຊາດ**

(1) ຄຸນນະພາບສິ່ງແວດລ້ອມ

ກ. ມົນລະພິດຂອງ ອາກາດ

ການນຳໃຊ້ພະລັງງານຢູ່ໃນປະເທດເກີດຈາກການບໍລິໂພກບັນດາເຊື້ອດັ່ງເດີມຂອງ ຄອບຄົວ, ສ່ວນຫລາຍແມ່ນໄມ້ ແລະ ຖ່ານ. ໃນ 2001, ປະມານ 82% ຂອງ ປະຊາກອນນຳໃຊ້ ບັນດາເຊື້ອໄຟແຂງ/ສິ່ງມີຊີວິດສຳລັບຄົວກິນ ແລະ ຝັງ. ຕາມການຄາດຄະເນນັ້ນ, ຍານພາຫານປະມານ 70% ຍັງນຳໃຊ້ນຳ້ມັນກາຊວນ ແລະ 30% ນຳໃຊ້ນຳ້ມັນ ແອັດຊັງບໍ່ມີສານຂີ້ກົວ. ໂດຍທົ່ວໄປ, ຄຸນນະພາບອາກາດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນດີຫລາຍ. ອີງຕາມ "ບົດສະເໜີ ກ່ຽວກັບການອະນາໄມດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ, ອີງການອະນາໄມໂລກ, 2005", ຜົນຂອງ ການສຶກສາຄຸນນະພາບ ຂອງ ອາກາດອ້ອມນະຄອນຫລວງແຕ່ ມີນາ ຫາ ເມສາ 2004 ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າລະດັບຂອງ ວັດຖຸອະນຸພາກແມ່ນສູງ ຫລາຍໃນໄລຍະຂອງ ການສຶກສາ ແລະ ຫລາຍວັນມີລະດັບ PM10 ກາຍມາດຖານ 24 ຊົ່ວໂມງຂອງ ສາກິນ. ລະດັບກຳມະຖັນ ແລະ

ໄນໂຕຣເຈັນໄດອອກໄຊ ແມ່ນຕ່ຳຫລາຍ. ອ້ອມພື້ນທີ່ຂອງ ນະຄອນຫລວງ, ໃນເວລາວັດ  
ແທກພົບວ່າຄວາມໄວຂອງ ລົມຕ່ຳ, ຊຶ່ງບອກວ່າການລະບາຍອາກາດບໍ່ໄດ້ດີ. ດັ່ງນັ້ນ,  
ມີນະພິດແມ່ນຈຶ່ງຢູ່ໃນພື້ນທີ່ ທີ່ເກີດມີນະພິດ, ເຊັ່ນ ຕາມບັນດາແຄມທາງ  
ຊຶ່ງປະຊາຊົນຫລາຍຄົນໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ.

ຂ. ມີນະພິດຂອງ ນ້ຳ

ອີງຕາມ ກະຊວງ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຫັດຖະກຳ, ມີອຸດສາຫະກຳປະມານ 112 ແຫ່ງທີ່ກຳເນີດນ້ຳເສ້ຍ.  
ອຸດສາຫະ ກຳເຫລົ່ານີ້, ສ່ວນຫລາຍບໍ່ມີອຸປະກອນບຳບັດນ້ຳເສ້ຍ ແລະ  
ປ່ອຍສິ່ງເສດເຫຼືອລົງແມ່ນ້ຳໂດຍກົງ.

ຄ. ຂີ້ເຫຍື້ອ

ໃນນະຄອນຫລວງໃນປີ 2001, ໄດ້ກຳເນີດຂີ້ເຫຍື້ອປະມານ 91,250 ໂຕນ. ໃນນະຄອນຫລວງ,  
ການກຳເນີດຂີ້ເຫຍື້ອສະເລ່ຍປະມານ 0.75 ກລ/ຄົນ/ວັນຊຶ່ງແຕ່ລະວັນມີປະມານ 250 ໂຕນ.  
ໂດຍທົ່ວໄປ, ຂີ້ເຫຍື້ອປະກອບດ້ວຍ ອິນຊີວັດຖຸ 30%, ປະລາດສະຕິກ 30%, ເຈ້ຍ 15% ແລະ ແກ້ວ,  
ກະປອງ ແລະ ໂລຫະອື່ນໆ 25%. ປະມານ 50% ຂອງ ຂີ້ເຫຍື້ອທັງໝົດສາມາດນຳມາໃຊ້ອີກໄດ້.  
ບາງຄັ້ງ, ຂີ້ເຫຍື້ອອັນຕະລາຍ ແລະ ເປັນພິດຈະປະປົນມານຳບັນດາຂີ້ເຫຍື້ອຂອງ ເທດສະບານ ແລະ  
ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງແຍກອອກ.

ປະຈຸບັນບໍ່ມີຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບບໍລິມາດຂອງ ຂີ້ເຫຍື້ອອັນຕະລາຍທີ່ກຳເນີດຈາກບັນດາອຸດສາຫະກຳ. ໃນ  
1996, ຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ກຳເນີດຈາກບັນດາໂຮງຫມໍ ແລະ ສູນອະນາໄມໃນນະຄອນຫລວງມີປະມານ 183  
ໂຕນຂອງ ຂີ້ເຫຍື້ອດ້ານຮັກສາສຸຂະພາບຕໍ່ວັນ. ໃນເດືອນ ກໍລະກົດ 2004, ທ່ານ ລັດຖະມົນຕີວ່າການ  
ກະຊວງ ສາທາລະນະ

ສຸກໄດ້ອອກລະບຽບກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອຈາກການຮັກສາສຸຂະພາບ.

(2). ຝູງສັດ ແລະ ພິກສາຊາດ

ພື້ນທີ່ປ່າທຳມະຊາດຢູ່ໃນ ແລະ ອ້ອມບັນດາພື້ນທີ່ຮັກສາຊີວະນາໆພັນແຫ່ງຊາດ(NBCAs) ຍັງດີຢູ່.  
ສອງ ພື້ນທີ່ NBCAs, ພູພະນັງ ແລະ ພູເຂົາຄວາຍຍັງລວມຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ເທດສະບານຂອງ  
ນະຄອນຫລວງ ແລະ ແຂວງວຽງ ຈັນ . ອີງຕາມເວັບໄຊຂອງ ອົງການທ່ອງທ່ຽວແຫ່ງຊາດລາວ:

ພູພະນັງ:

ທີ່ຕັ້ງ : ນະຄອນຫລວງ, 1,525 ກມ2  
ບັນດາກິດຈະການທ່ອງທ່ຽວນິເວດວິທະຍາທີ່ມີ: ບໍ່ທັນມີ  
ສາຍພັນຕົ້ນຕໍ ທະນີ, ກະຮອກ, ຊ້າງ  
ທີ່ຢູ່ອາໄສ ປ່າເສື່ອມໂຊມເປັນສ່ວນຫລາຍ,  
ປ່າເຄິ່ງດົງດິບຈຳນວນນຶ່ງ  
ຄວາມສູງ 200-698 ມ.  
ທາງເຂົ້າ ທາງເຂົ້າງ່າຍຈາກ ທາງ 13 ໃກ້ນະຄອນຫລວງ

ພູເຂົາຄວາມ :

ທີ່ຕັ້ງ

ແຂວງວຽງຈັນ, 2,000 ກມ2

ບັນດາກິດຈະການທ່ອງທ່ຽວນິເວດວິທະຍາທີ່ມີ:

ການສັງເກດຊ້າງ, ການເດີນປ່າ, ການພາຍເຮືອ, ການພັກເຊົານຳປະຊາຊົນ, ການເບິ່ງນົກ

ສາຍພັນຕົ້ນຕໍ

ທະນີແກ້ມຂາວ, ຊ້າງ ແລະ ນົກຍຸງຂຽວ

ທີ່ຢູ່ອາໄສ

ປ່າແຫ້ງຂຽວ ແລະ ໄມ້ຫລິ້ນໃບ, ທົ່ງຫຍ້າ.

ອ່າງນ້ຳເລິກກວມ

ເນື້ອທີ່ 1,280 ຣຕ ຢູ່ລະດັບຄວາມສູງຂອງ ລະດູຝົນ.

ທາງເຂົ້າ

ທາງເຂົ້າງ່າຍ ຫາສ່ວນເຂດຕາເວັນຕົກຂອງ

ເຂດປ້ອງກັນ 65

ກມຈາກ ນະຄອນຫລວງຕາມທາງເລກ 10

ຫາບ້ານນາແພງ

ທີ່ ກມ 54. ເພື່ອເຂົ້າຫານສ່ວນເຂດຕາເວັນອອກ,

ລວມທັງ

ບ້ານນາ ແລະ ບ້ານຫາດໄຄ້ຕ້ອງໄປຕາມທາງ 13 ໃຕ້ ປະມານ 1.5 ຊົ່ວໂມງ.

ບັນດາປ່າທີ່ພົບໃນແມ່ນ້ຳຂອງໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວມີເຖິງ 200 ສາຍພັນ, ຊຶ່ງສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນ ປາປາກ, ປາຕອງ, ປາເພັຍ ແລະ ອື່ນໆ. ມີປາຫລາຍກວ່າ 127

ສາຍພັນທີ່ພົບໃນແມ່ນ້ຳຂອງໃນບໍລິເວນນະຄອນຫລວງ, ໃນນີ້ ມີ 7 ສາຍພັນທີ່ຫາຍາກ ແລະ ອັນຕະລາຍ ຕາມລາຍງານຂອງ ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ສັດຕະວະແພດ.

ສ.ປ.ປ.ລາວຮັ່ງມີໄປດ້ວຍຝູງສັດ ແລະ ພຶກສາຊາດຂອງ ເຂດຮ້ອນທີ່ຫລາກຫລາຍ, ບັນດາຝູງສັດ ແລະ ພຶກສາ ຊາດໃນພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ ແລະ ເຄິ່ງຕົວເມືອງທີ່ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການແມ່ນຝູງສັດ ແລະ ພຶກສາຊາດທົ່ວໄປ ທີ່ຢູ່ໃນສິ່ງແວດລ້ອມຂອງ ຕົວເມືອງ.

ພຶກສາທີ່ໂດດເດັ່ນກວ່າຫມູ່ແມ່ນໄມ້ພັນເມືອງເນື້ອແຂງເກີດຂຶ້ນຕາມສາຍ ທາງໃຫຍ່. ເປັນຫນ້າເສົ້າໃຈ, ມີຈຳນວນຫນ້ອຍເທົ່ານັ້ນທີ່ຍັງເຫລືອ. ຕົ້ນໄມ້ອື່ນໆສ່ວນຫລາຍແມ່ນຕົ້ນໄມ້ປະດັບ ແລະ

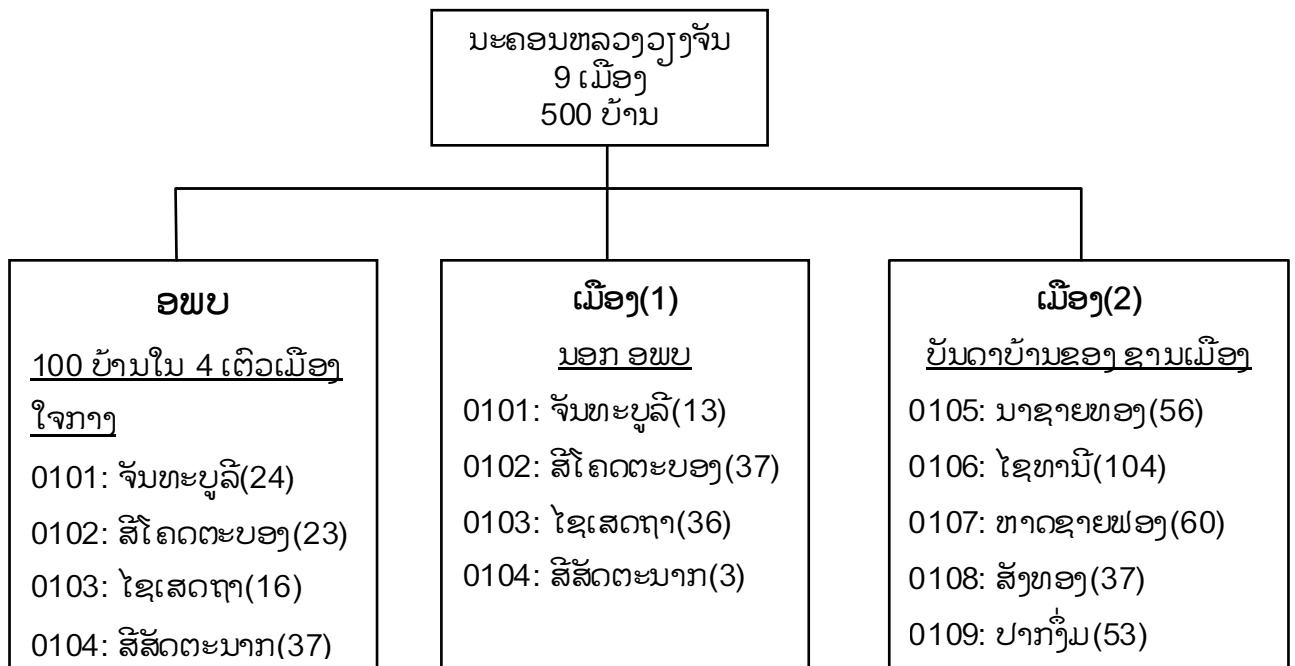
ໃຫ້ຮົ່ມຊຶ່ງປູກຕາມແຄມທາງ ແລະ ໃນສວນ. ມີການປູປຸງໃນຕົວເມືອ- ທົ່ງນາທີ່ມີຊົນລະປະທານ ແລະ ບໍ່ມີຊົນລະປະທານ. ຝູງສັດໃນພື້ນຂອງ ທີ່ຕົວເມືອງສ່ວນຫລາຍແມ່ນສັດຂຽວເອື້ອງເຊັ່ນ ແກະ, ແບ້, ສັດພັນບ້ານ ເຊັ່ນ ໄກ່, ຫມາ ແລະ ເປັດ ແລະ ສັດນ້ອຍເລືອຄານ- ກັບແກ້ ແລະ ຈິໂກະ. ມີທົ່ວໄປແມ່ນ ສັດລ້ຽງ, ສັດແຫ້ນ, ແມວປ່ອຍ ແລະ ແມງໄມ້ຊຶ່ງທົ່ວໄປຕອມຂີ້ເຫຍື້ອໃນສິ່ງແວດລ້ອມຂອງ ຕົວເມືອງ.



### 8.3.3 ສະພາບສິ່ງແວດລ້ອມດ້ານສັງຄົມ

#### (1) ການປົກຄອງ

ການປົກຄອງຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວປະກອບດ້ວຍ 01 ເມືອງເອກ (ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ), 16 ແຂວງ ແລະ 01 ເຂດພິເສດ(ເຂດພິເສດໄຊສົມບູນ). ປະເທດໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 4 ເຂດປົກຄອງ, ເຂດນະຄອນຫລວງ, ເຂດພາກ ເໜືອ, ເຂດພາກກາງ ແລະ ເຂດພາກໃຕ້. ເຂດນະຄອນຫລວງປະກອບດ້ວຍ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ແຂວງ ວຽງຈັນ ແລະ ເຈດພິເສດໄຊສົມບູນ. ຮູບ 8.3-4 ສະແດງລະບົບການປົກຄອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ລວບລວມໂດຍທຳມະດາສຶກສາ

ຮູບ 8.3-4 ລະບົບການປົກຄອງຂອງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

#### (2) ປະຊາກອນ

ອີງຕາມການສຳຫລວດປະຊາກອນໃນ 2005, ສ.ປ.ປ.ລາວມີປະຊາກອນທັງໝົດ 5.61 ລ້ານຄົນ. ປະຊາກອນ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກການສຳຫລວດໃນ 1995 ຈຳນວນ 1.04 ລ້ານຄົນ. ໃນໄລຍະ 10 ປີລະຫວ່າງການສຳຫລວດນີ້, ອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນໂດຍສະເລ່ຍ ແມ່ນ 2.1% ຕໍ່ປີ. ໃນການສຳຫລວດປີ 2005, ປະຊາກອນໃນນະຄອນຫລວງ ມີ 695,000 ຄົນ ຫລື 12.4% ຂອງ ປະຊາກອນ ຂອງ ປະເທດ. ລະຫວ່າງ 2 ການສຳຫລວດ, ອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນແມ່ນ 2.9% ຕໍ່ປີ ໂດຍສະເລ່ຍ. ຄວາມໜາແໜ້ນ ຂອງ ປະຊາກອນຂອງ ນະຄອນຫລວງແມ່ນ 177ຄົນ/ກມ2, ສູງກວ່າຂອງ ປະ ເທດຊຶ່ງແມ່ນ 24ຄົນ/ກມ2. ນະຄອນ ຫລວງໄດ້ພັດທະນາເປັນຕົວເມືອງຢ່າງໜັກໜ່ວງ.

ໃນການສຳຫລວດປີ 2005, ຈຳນວນຄົວເຮືອນໃນນະຄອນຫລວງມີ 126,000 ຄົວເຮືອນ. ຫລັງຈາກນັ້ນກໍໄດ້ຄິດ ໄລ່ຂະໜາດຂອງ ຄອບຄົວໂດຍສະເລ່ຍແມ່ນ 5.6 ຄົນຕໍ່ຄົວເຮືອນ. ໃນບັນດາ 9 ເມືອງ, ເມືອງຈັນທະບູລີ ແລະ ສີສັດຕະນາກມີຂະໜາດຄອບຄົວທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດ 6.0 ຄົນຕໍ່ຄົວເຮືອນ. ກົງກັນຂ້າມ, ເມືອງຫາດຊາຍຟອງມີຂະໜາດ ຄອບຄົວທີ່ນ້ອຍທີ່ສຸດ 4.9 ຄົນຕໍ່ຄົວເຮືອນ ( ຕາຕະລາງ 8.3-2 )

ຕາຕະລາງ 8.3-2 ປະຊາກອນທັງໝົດຕາມເພດ, ຈຳນວນບ້ານ ແລະ ຄົວເຮືອນ ໃນນະຄອນຫລວງຕາມການສຳຫລວດປີ 2005

ລ/ດ	ຊື່ເມືອງ	ປະຊາກອນ (ຄົນ)			ຈຳນວນ ບ້ານ	ຈຳນວນ ຄົວເຮືອນ	ຂະໜາດຄົວເຮືອນ ໂດຍສະເລ່ຍ
		ຍິງ	ຊາຍ	ລວມ			
01	ຈັນທະບູລີ	38,433	35,162	73,595	37	12,246	6.0
02	ສີໂຄດຕະບອງ	49,696	51,042	100,738	60	17,959	5.6
03	ໄຊເສດຖາ	48,242	48,347	96,589	52	17,785	5.4
04	ສີສັດຕະນາກ	36,113	32,082	68,195	40	11,322	6.0
05	ນາຊາຍທອງ	29,150	29,401	58,551	56	10,899	5.4
06	ໄຊທານີ	73,687	75,820	149,507	104	26,820	5.6
07	ຫາດຊາຍຟອງ	39,542	38,843	78,385	60	15,859	4.9
08	ສັງທອງ	12,057	12,630	24,687	37	4,947	5.0
09	ປາກງື່ມ	22,274	22,952	45,226	53	8,348	5.4
	ລວມ	349,194	346,279	695,473	499	126,185	5.5

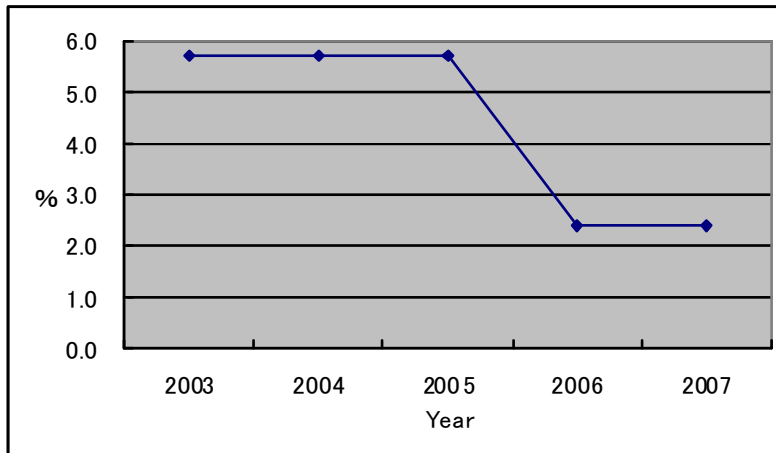
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ການສຳຫລວດປະຊາກອນ ແລະ ທີ່ຢູ່ອາໄສ 2005, ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.

(3) ກຳລັງແຮງງານ

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສ.ປ.ປ.ລາວເລີ່ມກະຈາຍອຳນາດການຄວບຄຸມ ແລະ ສົ່ງເສີມທຸລະກິດເອກະຊົນໃນ 1986. ຜົນໄດ້ຮັບ, ເລີ່ມແຕ່ພື້ນຖານຕໍ່ສູດຈົນສາມາດບັນລຸການເຕີບໂຕສະເລ່ຍ 6%ຕໍ່ປີ ໃນ1986-2006 ຍົກເວັ້ນໄລຍະເສຖະກິດຕົກຕໍ່ເລີ່ມແຕ່ 1997 ຍ້ອນວິກິດດ້ານການເງິນຂອງ ອາຊີ. ການປູກຝັງເພື່ອລ້ຽງຊີບ, ເຂົ້າເປັນສ່ວນ ໃຫຍ່, ກວມປະມານເຄິ່ງນຶ່ງຂອງ ຜະລິດຕະພັນລວມພາຍໃນ(GDP) ແລະ ໃຫ້ການຈ້າງງານ 80% ຂອງ ການຈ້າງ ງານທັງໝົດໃນປີ 2005. ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການບໍລິການໄດ້ຈ້າງງານສ່ວນທີ່ເຫລືອ 20% .ເສຖະກິດຈະສືບຕໍ່ ໄດ້ຜົນປະໂຫຍດຈາກການຊ່ວຍເຫລືອໂດຍກອງທຶນສາກົນ(IMF) ແລະ ແຫລ່ງທຶນສາກົນອື່ນ ແລະ ຈາກການລົງ ທຶນໃຫມ່ຂອງ ຕ່າງປະເທດໃນໄຟຟ້ານໍ້າຕົກ ແລະ ບໍ່ແຮ່. ການກໍ່ສ້າງກໍຈະ ເປັນກຳລັງແຮງອີກອັນນຶ່ງທີ່ຂັບເຄື່ອນເສ ຖະກິດ, ໂດຍສະເພາະບັນດາໂຄງການຂອງ ເຂື່ອນໄຟຟ້ານໍ້າຕົກ ແລະ ທາງຫລວງແມ່ນ້ຳແຮງ. ນັບແຕ່ 2004,

ການປ່ຽນແປງນະໂຍບາຍຫລາຍຢ່າງອາດຊ່ວຍກະຕຸ້ນການເຕີບໂຕ.

ອັດຕາການຫວ່າງງານແມ່ນຫລຸດລົງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງດັ່ງສະແດງໃນຮູບ 8.3-5



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ປຶ້ມຄວາມຈິງໂລກຂອງ CIA, 2005

ຮູບ 8.3-5 ອັດຕາການຫວ່າງງານໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

(4) ສະພາບຂອງ ຄວາມທຸກຍາກ

ສະພາບຂອງ ຄວາມທຸກຍາກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວໄດ້ຖືກນຳສະເໜີໃນ 1992/93 ຊຶ່ງມີປະມານ 46% ຂອງ ປະຊາກອນຂອງ ປະເທດ, ອີງຕາມ "ຄວາມທຸກຍາກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ຊຸມປີ 1990" ນານາກ ກາກວາມີ ແລະ ຜູ້ອື່ນ, 2002, ສຸນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ(NSC)". ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໄດ້ປັບປຸງສະພາບຂອງ ຄວາມທຸກຍາກໃຫ້ຫລຸດລົງ ຍັງ ເຫລືອ 39% ໃນ 1997/98.

ໄດ້ຄິດໄລ່ອັດຕາຂອງ ການຫລຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກປະຈຳປີຢູ່ 3.3% . ຍ້ອນວ່າ GDP ໄດ້ເຕີບໂຕຢູ່ 4.6% ຕໍ່ປີ ໂດຍສະເລ່ຍໃນໄລຍະດຽວກັນ, ສະພາບຂອງ ຄວາມທຸກຍາກໄດ້ຖືກປັບປຸງໃນຈັງຫວະທີ່ດີ. ສະພາບຂອງ ຄວາມທຸກຍາກໃນຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງແມ່ນຕໍ່າສຸດຂອງ 18 ແຂວງໃນປະເທດ. ສະພາບ ຄວາມທຸກຍາກໃນ 1992/93 ແມ່ນ 34% ແລະ ໄດ້ຮັບການປັບປຸງຍັງເຫລືອ 14% ໃນ 1997/98. ດັ່ງນັ້ນ, ໄດ້ຄິດໄລ່ອັດຕາຂອງ ການຫລຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກຢູ່ 18.2% ຕໍ່ປີ.

ເປັນທີ່ເຫັນແຈ້ງແລ້ວວ່າ, ສະພາບຂອງ ຄວາມທຸກຍາກ ໃນຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງໄດ້ຮັບການປັບປຸງຢູ່ໃນອັດຕາທີ່ສູງ.

(5) ການໃຫ້ການສຶກສາ ແລະ ການຮູ້ໜັງສື

ໃນ 2005, ຈາກປະຊາກອນທັງໝົດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ທີ່ມີອາຍຸແຕ່ 6 ປີຂຶ້ນໄປ, ມີ 26% ບໍ່ໄດ້ຮັບການສຶກສາ, ຫລຸດລົງຈາກ 43% ໃນປີ 1995. ປະມານ 16% ໄດ້ຈົບຊັ້ນປະຖົມ, 6% ໄດ້ຈົບມັດທະຍົມຕົ້ນ ແລະ 5% ໄດ້ ຈົບມັດທະຍົມປາຍຕາມລຳດັບ. ອີງຕາມຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການຈົບຂອງ ໂຮງຮຽນແຕ່ລະແຂວງ, ລະຫວ່າງ 1995 ແລະ 2005, ໃນນະຄອນຫລວງບໍ່ມີການປ່ຽນແປງ.

ຢູ່ບັນດາແຂວງອື່ນ, ອັດຕາການຈົບຂອງ ໂຮງຮຽນແມ່ນສູງ ແລະ ໂດຍສະເພາະ ແຂວງໄຊຍະບູລີຄິດວ່າໄດ້ມີຜົນສຳເລັດ.( ຕາຕະລາງ 8.3-3 )

ຕາຕະລາງ 8.3-3 ການຈົບການສຶກສາຂອງ ແຂວງ(ສ່ວນນຶ່ງ)ໃນປີ 2005, ສຳລັບປະຊາຊົນອາຍຸແຕ່ 6 ປີຂຶ້ນໄປ

ແຂວງ	ປະຊາກອນ	ການສຶກສາ ຂັ້ນພື້ນຖານ			ມັດທະຍົມ ຕົ້ນ		ມັດທະຍົມ ປາຍ	
		ປະຖົມ			ຈົບ	ບໍ່ຈົບ	ຈົບ	ບໍ່ຈົບ
		ບໍ່ມີ	ຈົບ	ບໍ່ຈົບ				
ນະຄອນຫລວງ	626,952	8.9	15.4	20.1	10.3	10.2	15.1	5.3
ໄຊຍະບູລີ	293,120	18.1	30.5	26.9	7.2	7.2	2.9	2.8
ສະວັນນະເຂດ	700,687	30.6	13.8	33.0	5.5	7.1	4.5	2.5
ທົ່ວປະເທດ	4,760,493	26.4	15.5	30.8	6.1	7.6	5.1	3.1

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຜົນຈາກການສຳຫລວດປະຊາກອນ ແລະ ທີ່ຢູ່ອາໄສປີ 2005, ຄະນະກຳມະການສຳຫລວດປະຊາກອນ ແລະ ທີ່ຢູ່ອາໄສ, 2006

ໃນ 2005, ອັດຕາຂອງ ການຮູ້ຫນັງສືແມ່ນ 73%, ສ່ວນ1995 ແມ່ນ 60%.

ເພດຊາຍຮູ້ຫນັງສືຫລາຍກວ່າເພດຍິງ, 83% ສົມທຽບໃສ່ 63%, ແຕ່ຄວາມແຕກຕ່າງມີຫລາຍໃນປີ 1995 ເມື່ອອັດຕາຂອງ ເພດຊາຍ ແລະ ຂອງ ເພດຍິງ ມີ 74% ແລະ 48% ຕາມລຳດັບ.

ອັດຕາການຮູ້ຫນັງສືສູງສຸດແມ່ນຢູ່ນະຄອນຫລວງ(92%) ແລະ ຕຳສຸດຢູ່ ຜຶ້ງສາ ລີ (43%)(ຕາຕະລາງ 8.3-4)

ຕາຕະລາງ 8.3-4 ອັດຕາການຮູ້ຫນັງສືແຕ່ລະແຂວງ (ພາກ) ສຳລັບປະຊາກອນອາຍຸແຕ່ 15 ປີຂຶ້ນໄປໃນ 2005

ແຂວງ	ຍິງ			ຊາຍ			ລວມ		
	ຮູ້ຫນັງສື	ປະຊາກອນ	ອັດຕາ	ຮູ້ຫນັງສື	ປະຊາກອນ	ອັດຕາ	ຮູ້ຫນັງສື	ປະຊາກອນ	ອັດຕາ
ນະຄອນຫລວງ	223,731	254,067	88.1	238,160	249,894	95.3	461,891	503,961	91.7
ຜຶ້ງສາລີ	16,418	48,925	33.6	25,301	47,791	52.9	41,719	96,716	43.1
ສະວັນນະເຂດ	151,260	255,691	59.2	189,599	241,555	78.5	340,859	497,246	68.5
ທົ່ວປະເທດ	1,091,698	1,726,633	63.2	1,383,598	1,678,070	82.5	2,475,296	3,404,703	72.7

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຜົນຈາກການສຳຫລວດປະຊາກອນ ແລະ ທີ່ຢູ່ອາໄສປີ 2005, ຄະນະກຳມະການສຳຫລວດປະຊາກອນ ແລະ ທີ່ຢູ່ອາໄສ, 2006

(6) ບັນດາກຸ່ມຂອງ ຊົນເຜົ່າສ່ວນໜ້ອຍ ແລະ ສາດສະໜາ 69% ຂອງ ປະຊາຊົນແມ່ນເຜົ່າລາວ, ປະຊາກອນທີ່ສຳຄັນຂອງ ພື້ນລຸ່ມ ແລະ ກຸ່ມທີ່ນຳໜ້າໃນດ້ານການເມືອງ ແລະ ວັດທະນະທຳ.

ລາວເປັນກຸ່ມພາສາໄຕຊຶ່ງເລີ່ມຍ້າຍຖິ່ນຖານຈາກຈີນລົງທາງໃຕ້ໃນ 1000 ປີທຳອິດ AD. ອີກ 8% ເປັນບັນດາກຸ່ມພື້ນລຸ່ມອື່ນລວມກັບປະຊາຊົນລາວເປັນລາວລຸ່ມ. ປະຊາຊົນພູເຂົາ ແລະ ບັນດາວັດທະນະທຳ ສ່ວນໜ້ອຍຂອງ ລາວ ເຊັ່ນ ມັງ(ແມ້ວ), ຍ້າວ(ມຽນ), ໄຕຕຳ, ດາວ, ສານ, ແລະ ປະຊາຊົນທີ່ປາກພາສາພະມ້າ-ຕີ ເບດຈຳ ນວນນຶ່ງຕັ້ງຖິ່ນຖານຢູ່ເຂດທ່າໄກຂອງ ລາວໄດ້ຫລາຍໆປີ. ບັນດາຊົນເຜົ່າພູດອຍທີ່ມີລະດັບດ້ານເຜົ່າ, ວັດ ທະນະທຳ ແລະ ພາສາປົນກັນໄດ້ພົບຫລາຍໃນພາກເໜືອຂອງ ລາວຂຶ້ນລວມທັງ ລື້ວ, ຂະມຸ ຂຶ້ນເປັນຄົນພື້ນເມືອງ ຂອງ ລາວ. ປະຈຸບັນ, ຄົນລື້ວແມ່ນຖືວ່າເປັນອັນຕະລາຍ. ໂດຍລວມ, ເອີ້ນວ່າລາວສູງ, ລາວຢູ່ພື້ນທີ່ສູງ. ບັນດາເຜົ່າ ມອນ-ຂະແມເອີ້ນວ່າລາວເທິງ ຫລື ຄົນລາວຢູ່ກາງເນີນພູແມ່ນມີຫລາຍ ຢູ່ພູພາກກາງ ແລະ ພາກໃຕ້. ຍັງມີບັນດາ ເຜົ່າສ່ວນໜ້ອຍຂອງ ຫວຽດນາມ ແລະ ຈີນຈຳນວນນຶ່ງ, ໂດຍສະເພາະໃນບັນດາຕົວເມືອງ, ແຕ່ສ່ວນຫລາຍ ໄດ້ ອອກຈາກປະເທດໃນ ສອງ ກະແສພອງ, ຫລັງຈາກເອກະລາດໃນທ້າຍປີ 1940 ແລະ ອີກເທື່ອນຶ່ງຫລັງ 1975.

ສາດສະໜາທີ່ແຜ່ຫລາຍແມ່ນສາດສະໜາພຸດເທວະດາ, ຄຸ່ງຄູ່ກັບການຖືເຜົ່າຊາວພູດອຍໄດ້ນຳໃຊ້ຊຶ່ງຄົງຕົວຢູ່ ນຳກັນຢ່າງສັນຕິດ້ວຍການນັບຖືວິນຍານ. ນອກນັ້ນ, ສາດສະໜາກຣິດກໍມີຈຳນວນໜ້ອຍ, ສ່ວນຫລາຍ ແມ່ນຈຳ ກັດຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ນະຄອນຫລວງ, ມຸດສະລິມ, ສ່ວນຫລາຍແມ່ນຈຳກັດຢູ່ເຂດຊາຍແດນພະມ້າ. ວຽກງ່ວກັບ ການເຜີຍແຜ່ສາດສະໜາກຣິດແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ລະບຽບຂອງ ລັດ.

(7) ບັນດາສະພາບດ້ານສາທາລະນະສຸກ ແລະ ການແພດ ມີ ໂຮງໝໍຂອງ ລັດ 5 ແຫ່ງຄື: ມະໂຫສິດ, ໄຊເສຖາ, ບັນດາໂຮງໝໍ150, 103 ແລະ 109 ແລະ ຄລິນິກຫລາຍ ແຫ່ງ. ບັນດາການບໍລິການແມ່ນສຳລັບປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຕ່າງແຂວງ. ມີປະຊາຊົນໃນນະ ຄອນຫລວງຈຳ ນວນນຶ່ງປະສົງໄປໂຮງໝໍ ໃນປະເທດໄທໂດຍນຳໃຊ້ທາງເລກ 1 ຫາຂົວມິດຕະພາບ.

ຕາຕະລາງ 8.3-5 ສະແດງຈຳນວນຂອງ ບັນດາກໍລະນີໃນນະຄອນຫລວງ ແລະ ທົ່ວປະເທດ ໃນ 2005. ໃນນະ ຄອນຫລວງ, ບໍ່ມີຄົນເຈັບເສຍຊີວິດຍ້ອນບັນດາພະຍາດດັ່ງກ່າວ, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນ 2005, ທົ່ວປະເທດບັນດາ ຄົນເຈັບທີ່ເສຍຊີວິດຍ້ອນບັນດາພະຍາດດັ່ງກ່າວຕໍ່ກວ່າ 0.2%. ໃນນະຄອນຫລວງ, ຈຳນວນຂອງ ຄົນເຈັບຈາກ ພະຍາດໄຂ້ຍຸງແມ່ນລະດັບທີ 3, ຂອງ ຈຳນວນສູງສຸດໃນປະເທດ.

ຕາຕະລາງ 8.3-5 ຈຳນວນຂອງ ບັນດາກໍລະນີໃນນະຄອນຫລວງ ແລະ ຫົວປະເທດໃນ 2005

ພະຍາດ	ນະຄອນຫລວງ	ຫົວປະເທດ
ໄຂ້ຍຸງ	102	20,384
ເສັຍຊີວິດຍ້ອນໄຂ້ຍຸງ	0	24
ຖອກທ້ອງ	2,210	8,765
ເສັຍຊີວິດຍ້ອນຖອກທ້ອງ	0	6
ໄຂ້ເລືອດອອກ	627	4,314
ເສັຍຊີວິດຍ້ອນໄຂ້ເລືອດອອກ	0	10
ໄຂ້ທໍລະພິດ	0	634
ເສັຍຊີວິດຍ້ອນໄຂ້ທໍລະພິດ	0	0

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ, 2005

ການແຜ່ເຊື້ອ HIV ໃນລາວຄິດວ່າຕໍ່າ. ຜູ້ໃຫຍ່ປະມານ 1,700 ຄົນຄິດວ່າມີຊີວິດຢູ່ກັບ HIV/AIDS; ໃນປີ 2003, ມີ ຜູ້ຕິດເຊື້ອຕື່ມອີກ 170 ຄົນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ອັນນີ້ບໍ່ໝາຍວ່າມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່າ. ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ການປ່ຽນແປງ ດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມເກີດຂຶ້ນໄວ, ລວມທັງການທ່ອງທ່ຽວສາກົນ, ຊຶ່ງນຳໄປສູ່ການປະພຶດທາງເພດສຳພັນ, ອາດ ເຮັດໃຫ້ຄົນລາວຈຳນວນນຶ່ງເພີ່ມຄວາມສ່ຽງໃນການຕິດເຊື້ອ HIV. ແຜນດຳເນີນງານແຫ່ງຊາດດ້ານ HIV/AIDS ແລະ ພະຍາດທາງເພດສຳພັນສຳລັບໄລຍະ 2002-2005 ເລັ່ງໃສ່ການປ້ອງກັນ ແລະ ການແກ້ໄຂຢ່າງແຂງແຮງ. ໃນທ້າຍ 2003, ລາວໄດ້ຊອກເງິນ 11 ລ້ານ ໂດລາຈາກກອງທຶນສາກົນເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານຂອງ ຕົນ.

(8) ການທ່ອງທ່ຽວ.

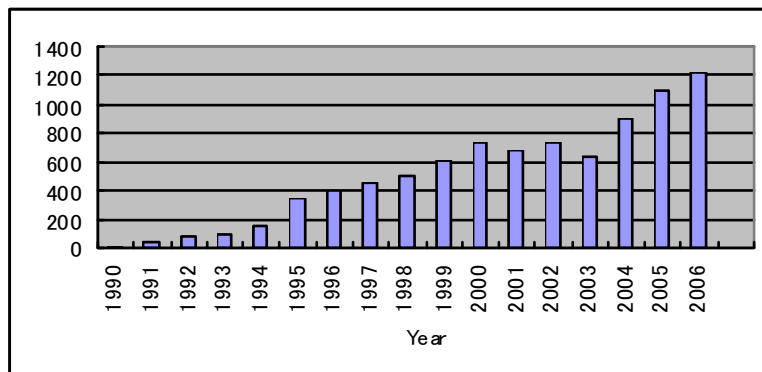
ບັນດານະໂຍບາຍດ້ານການທ່ອງທ່ຽວຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນ:

- ລັດ ແລະ ສັງຄົມ ສົ່ງເສີມ, ພັດທະນາ ແລະ ຂະຫຍາຍວັດທະນະທຳ, ປະຫວັດສາດ ແລະ ບັນດາກິດຈະການ ຂອງ ການທ່ອງທ່ຽວທຳມະຊາດ. ຫ້າມທຸກການທ່ອງທ່ຽວທີ່ເຮັດໃຫ້ຮີດຄອງປະເພນີອັນດີຂອງ ຊາດເສື່ອມເສັຍ ແລະ ການລະເມີດລະບຽບ ແລະ ກົດໝາຍຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ.
- ສ້າງ ສ.ປ.ປ.ລາວໃຫ້ມີແຫລ່ງທ່ອງທ່ຽວໃຫມ່ສຳລັບດຶງດູດຊາວຕ່າງປະເທດ, ເພື່ອພັດທະນາອຸດສາຫະກຳ ການທ່ອງທ່ຽວສຳລັບການສົ່ງອອກ ແລະ ສ້າງລາຍຮັບເພີ່ມໃຫ້ປະເທດຊາດ.
- ການທ່ອງທ່ຽວແມ່ນສ່ວນປະກອບນຶ່ງທີ່ສຳຄັນສຳລັບການເປີດປະເທດ ແລະ ແຫລ່ງລາຍຮັບທີ່ມີທ່າແຮງຂອງ ປະເທດ.

- ການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການບໍລິການແມ່ນນຶ່ງໃນ 8 ແຜນງານບໍລິມະສິດດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງ ຊາດ.

ຍຸດທະສາດການທ່ອງທ່ຽວແຫ່ງຊາດສຳລັບ ສ.ປ.ປ.ລາວ 2005 ຫາ 2015 ກຳນົດ ແລະ ສະເໜີບັນດາໜ້າວຽກ ເພື່ອກຳນົດບັນດານະໂຍບາຍ ແລະ ບັນດາບັນຫາຂອງ ຊາດທີ່ມີຜົນຕໍ່ການພັດທະນາການທ່ອງທ່ຽວໃນ ສ.ປ.ປ. ລາວ. ບັນດາບັນຫາພາຍໃນ, ເຊັ່ນ ການພັດທະນາຮີສອດໃໝ່ ຫລື ແນວຄິດຂອງ ການທ່ອງທ່ຽວຫມູ່ບ້ານ, ຄວນ ໄດ້ຮັບການກຳນົດພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນ ແຕ່ຕ້ອງເປັນໄປຕາມບັນດາຈຸດປະສົງຂອງ ການວາງແຜນການແຫ່ງຊາດ.

ຮູບ 8.3-6 ສະແດງຈຳນວນຂອງ ນັກທ່ອງທ່ຽວເຂົ້າມາລາວແຕ່ 1999 ຫາ 2006. ຈຳນວນຂອງ ນັກທ່ອງທ່ຽວເຂົ້າ ມາລາວເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງແຕ່ 1999 ຫາ 2000 ດ້ວຍອັດຕາການເຕີບໂຕໂດຍສະເລັຍ 39%. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຈຳນວນໄດ້ຫລຸດລົງເລັກນ້ອຍຈາກ 737 ພັນໃນ 2000 ມາເປັນ 674 ພັນໃນ 2001 ແລະ ຫລຸດລົງຈາກ 736 ພັນ ໃນ 2002 ມາເປັນ 636 ພັນໃນ 2003. ປັດໃຈຕົ້ນຕໍໃນການຫລຸດລົງແມ່ນການໂຈມຕີຂອງ ຜູ້ກໍ່ການຮ້າຍໃນສະ ຫະລັດອະເມລິການເມື່ອ 11 ກັນຍາ 2001 ແລະ ການລະບາດຂອງ ໂລກ SARS ໃນ ອາຊີໃນໄຕມາດທີ 1 ຂອງ 2003. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການທ່ອງທ່ຽວໄດ້ຟື້ນຕົວອີກໃນ 2004 ແລະ 2005 , ມີນັກທ່ອງທ່ຽວເຂົ້າມາລາວ ເຖິງ 895 ພັນ ແລະ 1,095 ພັນ (ເພີ່ມຂຶ້ນ 22%), ມີລາຍໄດ້ທັງຫມົດຫລາຍກວ່າ 118 ລ້ານ ໂດລາ ແລະ 146 ລ້ານໂດລາຕາມລຳດັບ. ນອກນັ້ນ, ຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວເຂົ້າມາລາວສືບຕໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນໃນ 2006 ຊຶ່ງມີນັກທ່ອງ ທ່ຽວ ເຂົ້າມາ 1,215 ພັນຄົນ ແລະ ມີລາຍໄດ້ທັງຫມົດ 173 ລ້ານໂດລາ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ບົດລາຍງານກ່ຽວກັບສະຖິຕິການທ່ອງທ່ຽວໃນ ລາວປີ 2006. ອົງການທ່ອງທ່ຽວແຫ່ງຊາດ.

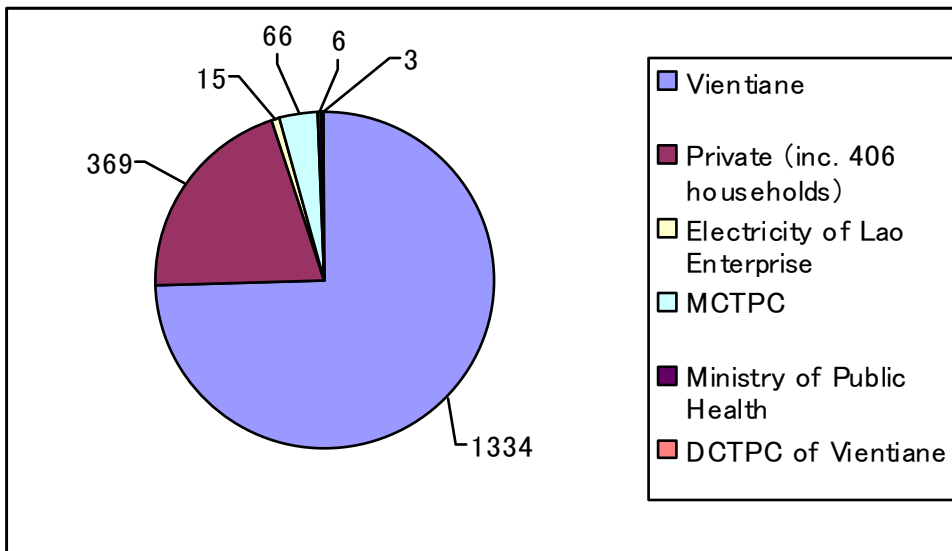
ຮູບ 8.3-6 ຈຳນວນຂອງ ນັກທ່ອງທ່ຽວເຂົ້າມາລາວແຕ່ 1999 ຫາ 2006 (ຫົວໜ່ວຍ: ພັນ)

56% ຂອງ ຜູ້ເຂົ້າມາແມ່ນຈາກໄທ, ຕາມດ້ວຍຈາກຫວຽດນາມ(ຕໍ່ກວ່າ 16%). ຄົນໄທ ແລະ ຄົນຫວຽດນາມ ຫລາຍຄົນແມ່ນເຂົ້າມາໄລຍະສັ້ນໂດຍນຳໃຊ້ບັດຜ່ານແດນຊຶ່ງອະນຸຍາດໃຫ້ເຂົ້າຫາສະເພາະບັນດາແຂວ

ງໃກ້ຄຽງ. ບໍ່ມີປະເທດອື່ນໃດທີ່ມີສ່ວນແບ່ງກາຍ 5% ຂອງ ນັກທ່ອງທ່ຽວທັງໝົດທີ່ເຂົ້າມາລາວ. ອັດຕາການເຊົ່າ ຫ້ອງຂອງ ໂຮງແຮມແມ່ນສູງຫລາຍ, 66% ຢູ່ນະຄອນຫລວງ ແລະ 72% ຢູ່ຫລວງພະບາງ ແຕ່ຕໍ່າກວ່າ 30% ຢູ່ຫົວພັນ ແລະ ຜົ້ງສາລີ.

### 8.3.4 ບັນດາຂໍ້ຄົງຄ້າງຖ່ວງກັບການພັດທະນາຕົວເມືອງ

ສຳລັບປ່າສະຫງວນດົງໂພສີທີ່ໄດ້ລະບຸຢູ່ພາກ 8.3.1, ພື້ນທີ່ສ່ວນຫລາຍແມ່ນເປັນຂອງ ນະຄອນຫລວງ ແລະ ສ່ວນ ທີ່ເຫລືອເປັນຂອງ ເອກະຊົນ ແລະ ອົງການຂອງ ລັດຫລາຍອົງການ. ກຳມະສິດທີ່ດິນຂອງ ປ່າສະຫງວນດົງໂພສີ ແມ່ນສະແດງຢູ່ຮູບ 8.3-7



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ພະແນກກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ນະຄອນຫລວງ, 2005  
ຮູບ 8.3-7 ກຳມະສິດທີ່ດິນຂອງ ປ່າສະຫງວນດົງໂພສີ (ຫົວຫນ່ວຍ : ຮຕ)

ໃນກໍລະນີຕ້ອງການທີ່ດິນຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຖ່ວງກັບການພັດທະນາທີ່ດິນໃນປ່າສະຫງວນຈາກບັນດາເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

#### (2) ບຶງທາດຫລວງ

ສຳລັບບຶງທາດຫລວງທີ່ລະບຸໄວ້ໃນພາກ 8.3.1, ສະຫະພາບເອີລົບ(EU)ຈະສະບັບສະໜູນ WWF ໂດຍຜ່ານ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ເພື່ອປັບປຸງການຄຸ້ມຄອງດິນທາມໃນທາດຫລວງ, ພື້ນທີ່ດິນທາມທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດທີ່ ຍັງເຫລືອໃນນະຄອນຫລວງ, ກວມ 20 ກມ2 ແລະ ສະໜອງແຫລ່ງນ້ຳໃຫ້ຫລາຍກວ່າ 3,000 ຄົວເຮືອນ.

ບັນດາບັນຫາຂອງ ການຄຸກຄາມທີ່ກ່ຽວກັບການພັດທະນາທີ່ບໍ່ໄດ້ຄວບຄຸມ ແລະ ມົນລະພິດໃນ ແລະ ອ້ອມ ບຶງທາດຫລວງໄດ້ຖືກຍົກຂຶ້ນ ໂດຍບັນດາຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມຢູ່ໃນກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືຂອງ



ບັນດາຜູ້ທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມ ທີ່ໄດ້ຈັດຂຶ້ນ, ເປັນພາກສ່ວນນຶ່ງຂອງ ການພັດທະນາແຜນງານຂອງ ພັນທະມິດດິນທາມ(ຕາຕະລາງ 8.3-6) ໃນເດືອນ ກັນຍາ 2006 ( ຕາຕະລາງ 8.3-6 ).

ຕາຕະລາງ 8.3-6 ການປຶກສາຫາລືຂອງ ບັນດາຜູ້ທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມກ່ຽວກັບບຶງທາດຫລວງ

ສະຖານທີ່	ກຳແພງນະຄອນ
ວັນທີ	20 ກັນຍາ 2006
ປະທານ	ຮອງເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງ
ຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມທີ່ສຳຄັນ	ບັນດາອົງການຈັດຕັ້ງຂອງ ລັດ, ຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ບັນດາອຸດສາຫະກຳ
ບັນດາຜູ້ຕາງໜ້າ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ຫ້ອງການກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ ແຂວງ</li> <li>- ພະແນກລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ</li> <li>- ອພບ</li> <li>- ຄຂປກ ແຂວງ</li> <li>- ຫ້ອງການຂົນສົ່ງ, ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ແຂວງ</li> <li>- ການວາງແຜນຕົວເມືອງວຽງຈັນ(VCP)</li> <li>- ຫ້ອງການວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ(STEO)</li> <li>- WWF</li> </ul>
ຈຸດປະສົງ	ເພື່ອຍົກລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈໃຫ້ແກ່ຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ແລະ ຜູ້ກຳນົດນະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວ ຂ້ອງກັບການວາງແຜນ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ ເຖິງຄວາມສຳຄັນຂອງ ບຶງທາດຫລວງ.
ໝາຍເຫດ	<p>ແຜນງານຂອງ ພັນທະມິດດິນທາງ;</p> <p>ຮ່ວມກັບ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- WWF</li> <li>- ສຸນພັນປາໂລກ</li> <li>- ສະຖາບັນແຫ່ງຊັບພະຍາກອນຊາຍຝັ່ງ(CORIN)</li> <li>- ສະຖາບັນເຕັກໂນໂລຊີແຫ່ງອາຊີ (AIT)</li> </ul> <p>ສະນັບສະໜູນໂດຍ :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ອົງການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳດ້ານວັດທະນະທຳ( CIDA)</li> </ul> <p>ໃຫ້ທຶນໂດຍ:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ອົງການຮ່ວມມືເພື່ອການພັດທະນາສາກົນປະເທດສະວີເດັນ( SIDA)</li> </ul>

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ການລວບລວມ “ການສະນັບສະໜູນແກ່ບຶງທາດຫລວງ, WWF, 2006.

ບົດທ 9

ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ນິຕິກຳ

## ບົດທີ 9 ໂຄງຮ່າງດ້ານການຈັດຕັ້ງ ແລະ ນິຕິກຳ

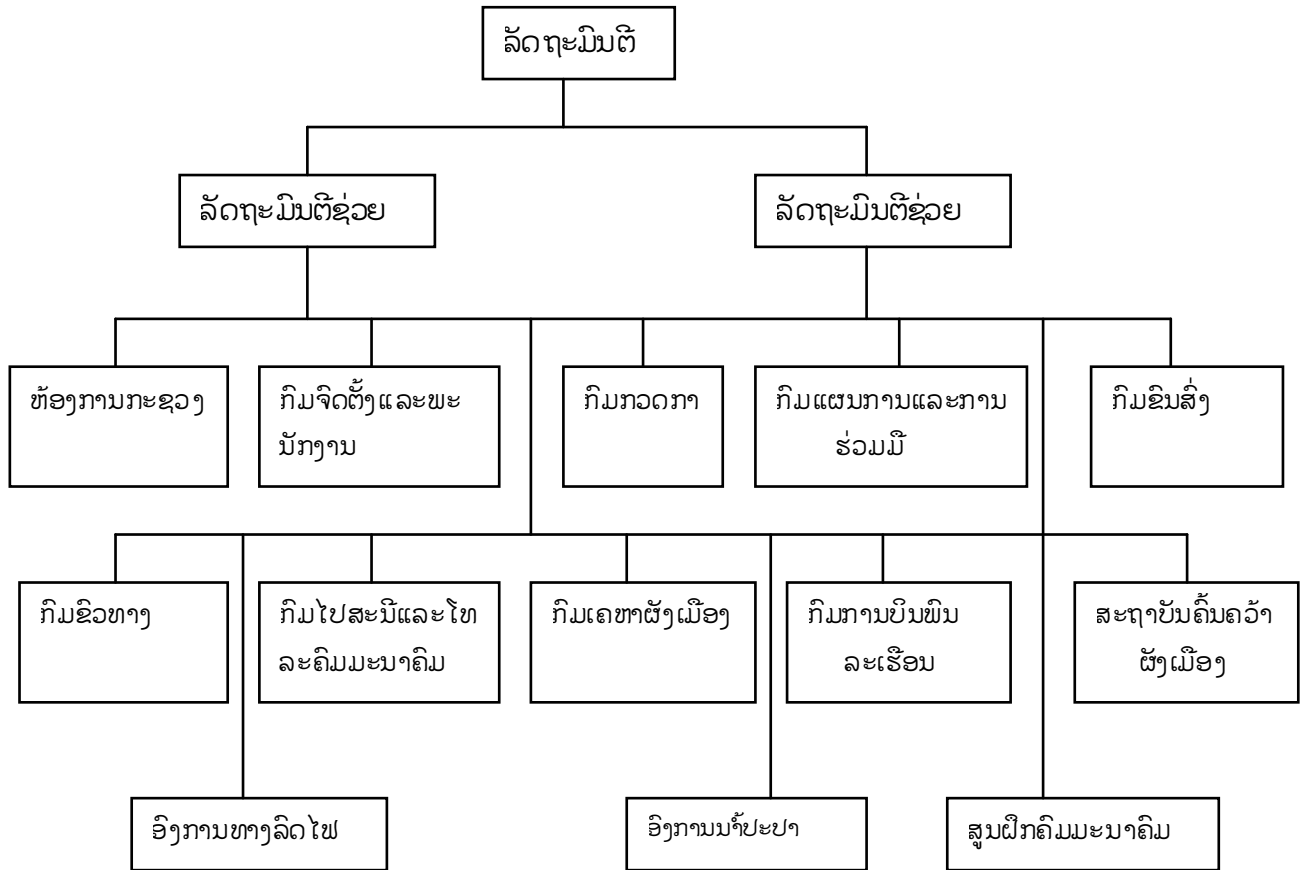
### 9.1 ໂຄງຮ່າງດ້ານການຈັດຕັ້ງ.

#### 9.1.1. ການສັງເກດລວມ

ສຳລັບການຈັດວາງດ້ານການຈັດຕັ້ງນັ້ນ, ການວາງແຜນການຂົນສົ່ງຂອງຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງສາມາດເບິ່ງ ໄດ້ຈາກ 2 ມຸມ; ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງ/ຕົວເມືອງ ແລະ ການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ. ກະຊວງ ຄຂປກ ເປັນຜູ້ດຳເນີນ ບັນດາບັນຫາທີ່ກ່ຽວກັບການພັດທະນາການຂົນສົ່ງ ແລະ ຕົວເມືອງຊຶ່ງເປັນກະຊວງຂະແໜງການຂອງ ລັດຖະບານ ກາງ. ກົງກັນຂ້າມ, ບັນຫາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນເຊັ່ນ ການປົກຄອງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຕົວເມືອງ ແມ່ນດຳເນີນການໂດຍທ້ອງຖານຂອງ ເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງຊຶ່ງຢູ່ພາຍໃຕ້ສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ(PMO). ເຖິງວ່າທ້ອງຖານຂອງ ເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງຈະຂຶ້ນກັບ ສນຍ ກໍຕາມ, ພະແນກຂະແໜງການພາຍໃຕ້ເຈົ້າຄອງ ແມ່ນພາຍໃຕ້ການດູແລຂອງ ກະຊວງຂະແໜງການຂອງ ລັດຖະບານກາງ. ຕົວຢ່າງ ພະແນກຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປ ສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ( ພ ຄຂປກ), ໃນຄວາມຮູ້ສຶກແມ່ນສາຂານຶ່ງຂອງ ກະຊວງ ຄຂປກ ທີ່ຢູ່ໃນທ້ອງຖານຂອງ ເຈົ້າ ຄອງນະຄອນຫລວງ. ດັ່ງນັ້ນ, ນະໂຍບາຍຂອງ ລັດຖະບານກາງແມ່ນຖືກສົ່ງໃຫ້ລະດັບຂອງ ລັດຖະບານທ້ອງຖິ່ນ ໄດ້ເປັນຢ່າງດີ.

#### 9.1.2 ການປົກຄອງ ແລະ ນະໂຍບາຍຂອງ ການຂົນສົ່ງ

(1) ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ  
ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ (ຄຂປກ)  
ແມ່ນອົງການຄຸ້ມຄອງລັດລະດັບສູນກາງສຳລັບ ຂະ ແໜງຂົນສົ່ງ ແລະ ຂະແໜງຕົວເມືອງ. ຄຂປກ ປະກອບດ້ວຍ 8 ກົມ, 2 ຄະນະກຳມະການ ແລະ 01 ສະຖາບັນ  
1) ກົມຂົນສົ່ງ, (2) ກົມຂົວທາງ. (3) ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ, (4) ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ, (5) ກົມໄປສະນີ ແລະ ໂທລະຄົມມະນາຄົມ, (6) ກົມແຜນການ ແລະ ການຮ່ວມມື, (7) ກົມກວດກາ ແລະ (8) ກົມຈັດຕັ້ງ ແລະ ພະ ນັກງານ; ອົງການສຳລັບ (1) ທາງລົດໄຟ, (2) ນໍ້າປະປາ ແລະ (3) ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າຜັງເມືອງ. ຮູບ 9.1-1 ສະແດງ ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງ ຄຂປກ



ຮູບ 9.1-1 ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ

ກົມຂົນສົ່ງມີ 7 ພະແນກ: 1) ພັດທະນາການຂົນສົ່ງ, 2) ຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພການຈະລາຈອນ, 3) ຄຸ້ມຄອງຍານ ພາຫານະ ແລະ ກົນຈັກ, 4) ຄວບຄຸມການຂົນສົ່ງ, 5) ຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ, 6) ແຜນການ ແລະ ງົບປະມານ ແລະ 7) ບໍລິຫານ ແລະ ພະນັກງານ. ຕາຕະລາງ 9.1-1 ສະແດງຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ແຕ່ລະພະແນກໃນ ກົມຂົນສົ່ງ.

ຕາຕະລາງ 9.1-1 ບັນດາພະແນກໃນ ກົມຂົນສົ່ງ.

ລ/ດ	ພະແນກ	ໜ້າທີ່/ຄວາມຮັບຜິດຊອບ
1	ກົມຂົນສົ່ງ(ກຂສ)	
1.1	ພັດທະນາການຂົນສົ່ງ ພະນັກງານ: 4 ຄົນ	ລະບຽບ ການ ຫລື ສົ່ງເສີມອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງ; ກຳນົດລາຄາ ແລະ ສາຍທາງສຳລັບບໍລິການຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ການຂົນສົ່ງວັດ ຖູ້ອັນຕະລາຍ, ອອກອະນຸຍາດທຸລະ ກິດການຂົນສົ່ງ ແລະ ເອກະສານ.
1.2	ຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພການຈະລາຈອນ ພະນັກງານ: 4 ຄົນ	ຄວບຄຸມລະບຽບການຂັບຂີ່ ແລະ ດູແລອະນຸຍາດຂັບຂີ່, ແຜນງານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນນະຄອນຫລວງ ແລະ ບັນດາແຂວງ
1.3	ຄຸ້ມຄອງຍານພາຫານະ ແລະ ກົນຈັກ ພະນັກງານ : 4 ຄົນ	ມາດຖານການກວດກາເຕັກນິກຍານພາຫານະ ແລະ ມາດ ຖານການສ້ອມແປງຍານພາຫານະ. ອອກອະນຸຍາດນຳເຂົ້າ ຍານພາຫານະ ແລະ ດູແລການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫານະ.
1.4	ຄວບຄຸມການຂົນສົ່ງ ພະນັກງານ: 3 ຄົນ	ຄວບຄຸມການບັນທຸກເກີນຂອງ ຍານພາຫານະ. ສ້າງຕັ້ງໃນ ເດືອນ ມັງກອນ 2001. ຄຸ້ມຄອງສະຖານີຊັ່ງນຳໜັກ ແລະ ຝຶກອົບຮົມພະນັກງານຂອງ ແຂວງ.
1.5	ຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ພະນັກງານ: 4 ຄົນ	ດູແລ ການກວດກາ ແລະ ການອອກອະນຸຍາດເຮືອຂອງ ແຂວງ; ກຳນົດສາຍທາງ ແລະ ລາຄາ ແລະ ຄ່ານຳໃຊ້ທ່າເຮືອ
1.6	ແຜນການ ແລະ ງົບປະມານ ພະນັກງານ: 5 ຄົນ	ກະກຽມງົບປະມານ, ຈ່າຍຄ່າວຽກງານ ແລະ ໃຊ້ຈ່າຍອື່ນໆ, ສັງລວມສະຖິຕິ.
1.7	ບໍລິຫານ ແລະ ພະນັກງານ ພະນັກງານ: 7 ຄົນ	ຮັບຜິດຊອບການບໍລິຫານຂອງ ກົມຂົນສົ່ງ

(2) ຄະນະກຳມະການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

ຄະນະກຳມະການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດຖືກອະນຸຍາດໂດຍກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກທີ່ຮັບຮອງໂດຍສະພາ ແຫ່ງຊາດ(ເລກທີ039-97/ສພຊ, 12 ເມສາ 1997).

ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ພາຍໃນ, ຂ້າມແດນ ແລະ ຜ່ານແດນ,

ລັດຖະບານອາດສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດໂດຍການສະ ເໜີຂອງ ຄຂປກ. ສິດ ແລະ ຫນ້າທີ່ແມ່ນ: 1) ຄົ້ນຄວ້າແຜນຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນພັດທະນາການຂົນສົ່ງ,

2) ຄົ້ນຄວ້າມາດຖານເຕັກນິກຂອງ ຍານພາຫານຂົນສົ່ງ, 3) ຄົ້ນຄວ້າຄວາມປອດໄພຂອງ ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ, 4) ໃຫ້ຄຳປຶກສາແກ່ຜູ້ດຳເນີນການບັນຫາກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຄົ້ນຄວ້າການ ກຳນົດສາຍທາງຂົນສົ່ງ ແລະ ລາຄາແຕ່ລະໄລຍະ.

ຖ້າມີຄວາມຈຳເປັນ, ຄະນະກຳມະການຂົນສົ່ງອາດຖືກສ້າງຕັ້ງ ຂຶ້ນໃນລະດັບແຂວງ, ນະຄອນ ຫລື ເຂດພິເສດຊຶ່ງມີຫນ້າທີ່ດັ່ງນີ້: 1) ໃຫ້ຄຳປຶກສາກ່ຽວກັບການດຳເນີນການ ດ້ານການຂົນສົ່ງ, 2)

ກຳນົດສາຍທາງຂົນສົ່ງ ແລະ ລາຄາບິນພົ້ນຖານການກຳນົດຂອງ ກະຊວງ ຄຂປກ ແລະ 3) ສົ່ງເສີມການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ ແລະ ກົດໝາຍກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງ.

ມີແຕ່ຄະນະກຳມະການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ (ກຂຊ)ເທົ່ານັ້ນທີ່ໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໂດຍດຳລັດຂອງ ນາຍົກລັດຖະມົນຕີສະບັບເລກທີ 03/ນຍ ລົງວັນທີ 28 ມັງກອນ 2002. ສະມາຊິກຂອງ ກສຊ ປະກອບດ້ວຍ: ລັດຖະມົນຕີ/ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງ ຄຂປກ ເປັນ ປະທານ, ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການກະຊວງການຄ້າເປັນຮອງປະທານຜູ້ທີ 1, ຫົວໜ້າຫ້ອງການກະຊວງ ຄຂປກ ເປັນຮອງປະ ທານຜູ້ທີ 2, ຫົວໜ້າກົມຂົນສົ່ງກະຊວງ ຄຂປກ ເປັນສະມາຊິກ ແລະ ເປັນຫົວໜ້າກອງເລຂາ ກສຊ ແລະ ສະມາ ຊິກອີກ 9 ຄົນທີ່ຕ່າງໜ້າ ໃຫ້ແຕ່ລະອົງການ ລວມທັງອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ.

(3) ກະຊວງການຄ້າ

ສິ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຫລາຍກັບການບໍລິການການຂົນສົ່ງແມ່ນການອອກອະນຸຍາດການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດໂດຍກົມ

ການຄ້າ. ເພື່ອດຳເນີນງານລະຫວ່າງປະເທດ, ວິທີການມີ : 1)

ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດການດຳເນີນທຸລະກິດລະຫວ່າງ ປະເທດຈາກກົມການຄ້າ; 2)

ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດການດຳເນີນທຸລະກິດການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດຈາກກົມຂົນສົ່ງ ແລະ 3)

ໄດ້ຮັບໃບຢັ້ງຢືນອາກອນຈາກກະຊວງການເງິນ.

(4) ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ(ພາຍໃນ)<sup>1</sup> (ກປສ) ແລະ ຕຳຫລວດຈະລາຈອນ

ການບັງຄັບໃຊ້ການຈະລາຈອນແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ກົມຕຳຫລວດຈະລາຈອນຂອງ ກປສ. ໃນບັນດາພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງ, ການບັງຄັບໃຊ້ຕົວຈິງແມ່ນດຳເນີນການ ໂດຍຕຳຫລວດຈະລາຈອນທີ່ຂຶ້ນກັບນະຄອນຫລວງ.

<sup>1</sup> ແຕ່ກ່ອນເອີ້ນວ່າກະຊວງພາຍໃນ ແລະ ໃນ 2004 ປ່ຽນຊື່ເປັນກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ

### 9.1.3 ການພັດທະນາຕົວເມືອງ<sup>2</sup>ໃນລະດັບຊາດ

(1) ສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ

ບັນດາກະຊວງ ແລະ

ອົງການຈັດຕັ້ງຂັ້ນສູນກາງດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບສຳລັບການພັດທະນາຕົວເມືອງ:

(i) ສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ, (ii) ທະບວງການປົກຄອງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງລັດຖະກອນ, (iii) ອົງການວິທະ ຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, (iv) ກົມແຜນທີ່ແຫ່ງຊາດ ແລະ (v) ກົມແຜນການ ແລະ ການພັດທະ ນາການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ.

(2) ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ ກະຊວງ ຄຊປກ

ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ(ກຄຜ)ມີບົດບາດສຳຄັນໃນຂະແໜງຂອງ ຕົວເມືອງ ແລະ

ມີພັນທະໃນການສຶກສາ, ພັດທະນາ, ວາງແຜນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງບັນດາບັນຫາທີ່ກ່ຽວກັບ (i)

ການກໍ່ສ້າງເຄຫາ, (ii) ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, (iii) ການ ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ (iv)

ການຄຸ້ມຄອງນ້ຳເສັຍ ແລະ ນ້ຳປະປາ. ນອກນັ້ນ, ກຄຜ ຍັງຮັບ ຜິດຊອບສຳລັບ (i)

ການພັດທະນາບັນດາແຜນຍຸດທະສາດ ແລະ ນະໂຍບາຍ, (ii) ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການປະສານ

ງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, (iii) ການລະດົມທຶນພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດເພື່ອປັບປຸງ

ແລະ ຂະຫຍາຍໂຄງ ລ່າງ ແລະ ການບໍລິ ການ, (iv) ການພັດທະນາມາດຖານເຕັກນິກ ແລະ

ການສົ່ງເສີມເຕັກໂນໂລຊີໃໝ່ທີ່ເໝາະສົມ (v) ການຕິດຕາມໂຄງການ, (vi)

ຄວບຄຸມການວາງຜັງຂອງ ຕົວເມືອງ, (vii) ການພັດທະນາແຜນການຝຶກອົບຮົມ ແລະ (viii)

ການຍົກລະດັບຄວາມສາມາດສຳລັບການຄຸ້ມຄອງການບໍລິການຕົວເມືອງ. ກຄຜ ມີ 6 ພະແນກ: (i) ບໍລິ

ຫານ ແລະ ບຸກຄະລາກອນ, (ii) ແຜນການງົບປະມານ ແລະ ການເງິນ, (iii) ການເຄຫາ, (iv)

ວາງຜັງຕົວເມືອງ ແລະ ນ້ຳປະປາ. ຕາຕະລາງ 9.1-2 ສະແດງ 3 ພະແນກຂອງ ກຄຜ

ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຫລາຍກັບດ້ານເຕັກນິກຂອງ ຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.

<sup>2</sup> ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ”ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ນ້ຳປະປາເຂດພາກກາງ ແລະ ພາກເໜືອ, ແຜນການລົງທຶນ ແລະ ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດຂະແໜງຕົວເມືອງ, ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ, ເຫລັ້ມ 2: ບົດລາຍງານໃຫຍ່” ມີນາ 2005.

ຕາຕະລາງ 9.1-2 ບັນດາພະແນກຂອງ ກຄຜ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຂະແໜງຕົວເມືອງ.

ລ/ດ	ພະແນກ	ໜ້າທີ່/ຄວາມຮັບຜິດຊອບ
1	ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ(ກຄຜ)	ພະນັກງານຖາວອນ 43 ຄົນ ແລະ ສັນຍາຈ້າງ 20 ຄົນ ເຮັດວຽກເຊິ່ງການຄ້າ
1.1	ພະແນກວາງຜັງຕົວເມືອງ(ພວມ) ພະນັກງານ: 4 ຄົນ	ນິຕິກຳ ແລະ ນະໂຍບາຍການວາງຜັງຕົວເມືອງ, ຕິດຕາມການສ້າງແຜນແມ່ບົດ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ແຜນຖືກຕ້ອງຕາມ ນະໂຍບາຍທີ່ລັດຖະບານໄດ້ຕົກລົງ ແລະ ບູລິມະສິດຂອງ ການລົງທຶນ
1.2	ພະແນກພັດທະນາຕົວເມືອງ ພະນັກງານ: 4 ຄົນ	ຕິດຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດຕົວເມືອງ; ລົງສະໜາມ ແລະ ກວດກາເບື້ອງຕົ້ນ
1.3	ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າຜັງເມືອງ (ສຄຜ)(ດຳລັດເລກທີ1727/ຄຂປກ, ພຶດສະພາ 2000)	ຊ່ວຍລັດຖະມົນຕີກ່ຽວກັບການວາງແຜນຕົວເມືອງ. ສ້າງ ແລະ ກວດກາຄົ້ນມາດຖານ ແລະ ແຜນພັດທະນາ ແລະ ຕິດຕາມການນຳໃຊ້; ຝຶກອົບຮົມໃຫ້ພະນັກງານ ກະຊວງ ແລະ ພະແນກ ຄຂປກ; ດຳເນີນການ ແລະ ສົ່ງເສີມການພັດທະນາ ການ ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ການນຳໃຊ້ວິທີການ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ກ້າວໜ້າ ຂອງ ຂະແໜງຕົວເມືອງ.
1.3 (1)	ພະແນກບໍລິຫານ ແລະ ບຸກຄະລາກອນ	ບໍລິຫານ, ສະໜອງ, ຄຸ້ມຄອງບຸກຄະລາກອນ, ຄຸ້ມຄອງການເງິນ ແລະ ອຸປະກອນ
1.3 (2)	ພະແນກຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ປະເມີນຜົນ	ເອກະສານໂຄງການ, ສະຖິຕິ, ຄົ້ນຄວ້າ, ມາດຖານເຕັກນິກ, ຕິດຕາມ, ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນກະທົບ
1.3 (3)	ພະແນກຮ່ວມມື ແລະ ຂ່າວສານ	ກະຈາຍຂ່າວລວມທັງຜັງຕົວເມືອງ, ມາດຖານເຕັກນິກ, ກິດຈະການຂອງເຕັກໂນໂລຊີ
1.3 (4)	ພະແນກຜັງເມືອງ	ສຶກສາຜັງເມືອງທຸກລະດັບຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຜັງເມືອງ
1.3 (5)	ພະແນກວິສະວະກຳຕົວເມືອງ	ແຜນທີ່, ເກັບກຳຂໍ້ມູນ ແລະ ວັດສະດຸ, ປົກປັກຮັກສາຂໍ້ມູນຂອງ ສຄຜ ແລະ ແຜນ ແລະ ການບໍລິການຊົນນະບົດ.

(3) ກະຊວງການເງິນ

ກະຊວງການເງິນ(ກງ)

ຕົວແທນຂອງ ກະຊວງການເງິນຢູ່ລະດັບແຂວງແມ່ນພະແນກງານເງິນ(ພກງ). ພກງ ຈັດງົບປະມານຂອງ ບັນດາ ຫ້ອງການຂອງ ແຂວງ ແລະ

ຊ່ວຍແຂວງ ໃນການນຳສະເໜີງົບປະມານໃຫ້ລະດັບຊາດເພື່ອອະນຸມັດ., ກງ ເກັບ

ອາກອນທີ່ດິນໂດຍຜ່ານຫ້ອງການຂະແໜງການຂອງ

ຕົນຢູ່ຂັ້ນເມືອງຊຶ່ງຕ້ອງສົ່ງຈຳນວນເງິນທັງໝົດໃຫ້ຂັ້ນສູນ ກາງ.

ກົມທີ່ດິນ(ກທດ) ແມ່ນກົມນຶ່ງຂອງ ກະຊວງການເງິນ

ປະຕິບັດໂຄງການອອກໃບຕາດິນ(ຄອບ)ຢູ່ຂັ້ນແຂວງ ໂດຍ ການຊ່ວຍເຫລືອຂອງ ທະນາຄານໂລກ ແລະ ອິດສະເອດ.



### 9.1.4 ລັດຖະບານທ້ອງຖິ່ນ

#### (1) ການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ

ອີງຕາມລັດຖະທຳມະນູ ແລະ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ, ການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນປະກອບດ້ວຍ 3 ລະດັບ; ແຂວງ, ເມືອງ ແລະ ບ້ານ.

ຢູ່ພາຍໃຕ້ທ້ອງຖິ່ນການສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ(ຫສນຍ)ຂອງ ລັດຖະບານ ກາງ, ທ້ອງການຂອງ ເຈົ້າແຂວງ(ຫກຈຂ) ຫລື ທ້ອງການຂອງ ເຈົ້າຄອງນະຄອນ(ຫກຈຄ), ທ້ອງການຂອງ ເຈົ້າເມືອງ ແລະ ທ້ອງການຂອງ ນາຍບ້ານມີຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການປົກຄອງຕາມໜ້າທີ່ຂອງ ໃຜລາວ<sup>3</sup>

ຕາຕະລາງ 9.1-3 ການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ

ຂັ້ນ	ຕຳແໜ່ງ	ຫົວໜ້າ*	ທ້ອງການ
ຂັ້ນແຂວງ-ນະຄອນ	ແຂວງ	ເຈົ້າແຂວງ	ທ້ອງການເຈົ້າແຂວງ
	ນະຄອນ(ວຽງຈັນ)	ເຈົ້າຄອງ	ທ້ອງການເຈົ້າຄອງ
	ເຂດພິເສດ	ຫົວໜ້າ	ທ້ອງການຫົວໜ້າ
ຂັ້ນເມືອງ	ເມືອງ	ເຈົ້າເມືອງ	ທ້ອງການເຈົ້າເມືອງ
	ເທດສະບານ	ຫົວໜ້າ	ທ້ອງການຫົວໜ້າ
ຂັ້ນບ້ານ	ບ້ານ	ນາຍບ້ານ	ທ້ອງການນາຍບ້ານ

ໝາຍເຫດ. \*ລັດຖະທຳມະນູນໃຊ້ຄຳວ່າ ຜູ້ປົກຄອງສຳລັບຕຳແໜ່ງຫົວໜ້າທ້ອງຖິ່ນ. ແຕ່

ລັດຖະທຳມະນູນ ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວຂຽນເປັນພາສາລາວ ແລະ ບໍ່ມີການແປເປັນພາສາອັງກິດຢ່າງເປັນທາງການ

#### (2) ການປົກຄອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ

ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາກວມພາກສ່ວນຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ. ໂຄງຮ່າງການປົກຄອງຂອງ ພື້ນທີ່ການ ສຶກສາແມ່ນນະຄອນ(ນະຄອນຫລວງ), ເມືອງ (ເມືອງ) ແລະ ບ້ານ(ບ້ານ).

ຄວາມໝາຍຄຳວ່ານະຄອນຫລວງ ໃນພາສາລາວແມ່ນນະຄອນໃຫຍ່ທີ່ສຸດ, ເມືອງເອກ.

ນະຄອນມີຂັ້ນການປົກຄອງຄືກັນກັບຂັ້ນແຂວງ. ໃນລາວ ບໍ່ມີນະຄອນຍົກເວັ້ນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.

#### (3) ປະວັດຊື່ຂອງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

ວຽງຈັນຖືກເອີ້ນວ່າ ກຳແພງນະຄອນ(ນະຄອນຂອງ ກຳແພງ)ໃນພາສາລາວຈົນເຖິງ 2004.

ໃນສັດຕະວັດທີ 12, ພື້ນທີ່ຂອງ ນະຄອນຖືກອ້ອມຮອບດ້ວຍກຳແພງໄມ້ໄຜ່ 5 ດ້ານ ແລະ

<sup>3</sup> ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ (ມີນາ 2005), " ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງ&ນ້ຳປະປາເຂດພາກເໜືອ ແລະ ເຂດພາກກາງ, ຍຸດທະສາດ ແລະ ການລົງທຶນຂະແໜງຕົວເມືອງແຫ່ງຊາດ, ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ ເຫລັ້ມ 2: ບົດລາຍງານໃຫຍ່" ໜ້າ2.36

ເມືອງເອກໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນຢູ່ຂ້າງໃນຂອງ ບັນດາກຳແພງ. ຖານຂອງກຳແພງທີ່ສອງຖືກພົບຢູ່ຕາມທາງເລກ 1( ທາງທ່າເດື່ອ) ໃນລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງທາງ ເສັ້ນນີ້ ແລະ ໂບລານວັຖຸອື່ນໆໄດ້ຄົ້ນພົບຢູ່ 9 ກມທາງໃຕ້ຂອງ ທາງເລກ 1.

(4) ຊື່ຂອງ ວຽງຈັນໃນພາສາອັງກິດ

ໄດ້ມີການສຶກສາທີ່ແຕກຕ່າງກັນສຳລັບວຽງຈັນນີ້ຊຶ່ງນຳໃຊ້ການແປຄຳວ່າ” ວຽງຈັນ” ເປັນພາສາອັງກິດຂອງ ຕົນເອງ ເຊັ່ນ “ກຳແພງນະຄອນວຽງຈັນ<sup>4</sup>” ຫລື “ເທດສະບານວຽງຈັນ”. ຊື່ຂອງ ເມືອງເອກຖືກປ່ຽນຢ່າງເປັນທາງການເປັນ “ນະຄອນຫລວງ”(ນະຄອນໃຫຍ່ທີ່ສຸດໂດຍລັດຖະທຳມະນູນເມື່ອ 6 ພຶດສະພາ 2003 ແລະ ການແປເປັນພາສາອັງກິດຢ່າງເປັນທາງການແມ່ນ “ວຽງຈັນ, ເມືອງເອກຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ” ຕາມຈົດໝາຍແນະນຳຂອງ ກະຊວງການຕ່າງ ປະເທດເມື່ອວັນທີ 7 ກໍລະກົດ 2004. ນອກຈາກຄຳເວົ້າຂ້າງເທິງນັ້ນ, ສັບພາສາອັງກິດວ່າ “ວຽງຈັນ”ຖືກອະນຸຍາດ ໃຫ້ນຳໃຊ້. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຄຳວ່າ “ນະຄອນວຽງຈັນ” , “ ເທດສະບານ”, “ວຽງຈັນເມືອງເອກ”, ນະຄອນຫລວງວຽງ ຈັນ<sup>5</sup> ຍັງຖືກນຳໃຊ້ໂດຍບໍ່ໄດ້ຄຳນຶງເຖິງຄຳແນະນຳຂອງ ຕປທ.

(5) ການສ້າງຕັ້ງ ອພບ

ໃນຂະນະທີ່ອຳນາດຊຸມຄອງໃນເຂດນະຄອນຫລວງ ແລະ ການແບ່ງເຂດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນບໍ່ໄດ້ມີການປ່ຽນ ແປງ, ອົງການພັດທະນາ ແລະ ບໍລິຫານຕົວເມືອງວຽງຈັນໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງເພື່ອເປັນອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສຳລັບ ໂຄງການການບໍລິການ ແລະ ໂຄງລ່າງຂອງ ຕົວເມືອງວຽງຈັນ(VUISP)ທີ່ໃຫ້ທຶນໂດຍ ADB. ໂຄງການມີ ຈຸດປະສົງ ເພື່ອປັບປຸງໂຄງລ່າງ(ທາງ ແລະ ການລະບາຍນ້ຳ) ແລະ ການຈັດຕັ້ງການປົກຄອງສຳລັບພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ. ຍ້ອນວ່າໂຄງການມີຈຸດປະສົງເພື່ອປັບປຸງໂຄງລ່າງຂອງ ຕົວເມືອງ, ກະຊວງ ຄຂປກ ເຮັດ ບົດບາດຜູ້ ກຳນົດນະໂຍບາຍ ແລະ ອພບ ຖືກມອບໝາຍໃຫ້ເປັນອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ອພບ ມີພະນັກງານເຕັກນິກທີ່ມາ ຈາກພະແນກ ຄຂປກ ແຂວງຂອງ ກະຊວງ ຄຂປກ. ດັ່ງນັ້ນ, ອພບ ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນທ້ອງການທ້ອງຖິ່ນຂອງ ກະຊວງ ຄຂປກ. ດັ່ງສະແດງໃນຕາຕະລາງ 9.1-4 , ພື້ນທີ່ໂຄງການຂອງ ອພບ ມີ 100 ບ້ານຂອງ 4 ເມືອງໃນພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫລວງຕາມດຳລັດລົງວັນທີ 20 ພຶດສະພາ 2007. ການຄັດເລືອກບັນດາບ້ານຂອງ ໂຄງການບໍ່ໄດ້ອີງ ໃສ່ຂອບເຂດຂອງ ເມືອງ, ດັ່ງນັ້ນ, ບັນດາບ້ານຂອງ

<sup>4</sup> ADB(ກໍລະກົດ 2001)”ບົດລາຍງານ ແລະ ການແນະນຳຂອງ ປະທານຕໍ່ສະພາບໍລິຫານກ່ຽວກັບການສະເໜີເງິນແກ່ ສ.ປ. ປ.ລາວສຳລັບໂຄງການການບໍລິການ ແລະ ໂຄງລ່າງຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ, ADB ຫນ້າ50ໄດ້ນຳໃຊ້ ”ເທສະບານ”  
<sup>5</sup> ADB(4-13 ທັນວາ 2006)”ຮ່າງບົດຊ່ວຍຈຳ, ນະຄອນຫລວງ-ຄະນະທຳງານຂອງ ADB, ເງິນກູ້ 1834-LAO(SF):ໂຄງ ການການບໍລິການ ແລະ ໂຄງລ່າງຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ”ຄະນະທົບທວນເງິນກູ້, ໄດ້ນຳໃຊ້ ”ນະຄອນຫລວງ”

ເມືອງຖືກແບ່ງອອກເປັນ ສອງ ປະເພດ; ບັນດາບ້ານຂອງ ໂຄງ ການ ອພບ ແລະ ບັນດາບ້ານທີ່ບໍ່ແມ່ນໂຄງການຂອງ ອພບ.

ຕາຕະລາງ 9.1-4 ສະແດງຈຳນວນບ້ານທີ່ຈະລວມເຂົ້າໃນ "ເທດສະບານຂອງ ນະຄອນຫລວງ" ຊຶ່ງປະຈຸບັນກຳລັງ ປຶກສາກັນຢູ່.

ຕາຕະລາງ 9.1-4 ການແບ່ງເຂດປົກຄອງລະຫວ່າງນະຄອນຫລວງ ແລະ ອພບ

ເມືອງ	ວຽງຈັນ	ອພບ	ເທດສະບານໃໝ່ຂອງ ນະຄອນຫລວງ
ເມືອງ	ນະຄອນຫລວງ*	ອພບ*	(ແຜນການເທົ່ານັ້ນ**)
0101: ຈັນທະບູລີ	37	24	37
0102: ສີໂຄດຕະບອງ	60	23	50
0103: ໄຊເສດຖາ	52	16	36
0104: ສີສັດຕະນາກ	40	37	40
0105: ນາຊາຍທອງ	56	0	2
0106: ໄຊທານີ	104	0	9
0107: ຫາດຊາຍຟອງ	60	0	18
0108: ສັງທອງ	37	0	0
0109: ປາກງື່ມ	53	0	0
ລວມ	499	100	192

ໝາຍເຫດ.\* ແຫລ່ງຂໍ້ມູນຂອງ ພາສາລາວ: ຄະນະກຳມະການສຳຫລວດປະຊາກອນ,

ຫ້ອງການກອງເລຂາ

(ສຸນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ), ການສຳຫລວດປະຊາກອນ ແລະ ທີ່ຢູ່ອາໄສປີ 2005,

ບົດລາຍງານເບື້ອງ ຕົ້ນ( ຜົນກຽວກັບຂັ້ນເມືອງ ແລະ ແຂວງ), ນະຄອນຫລວງ, ກັນຍາ 2005.

\*\* ຈຳນວນບ້ານທີ່ຈະເຂົ້າໃນເຂດເທດສະບານຂອງ ນະຄອນຫລວງ

ກຳລັງທຳການປຶກສາຫາລື ແລະ ອາດມີການປ່ຽນແປງ.

(7) ແນວຄິດ "ເທດສະບານຂອງ ນະຄອນຫລວງ"

ການສ້າງຕັ້ງ "ເທດສະບານຂອງ ນະຄອນຫລວງ" ກຳລັງມີການປຶກສາຫາລືກັນຢູ່. ຊື່ທາງການ ແລະ ເຂດຮັບຜິດ ຊອບຍັງກຳລັງປຶກສາກັນຢູ່. ການປົກຄອງໃໝ່ "ເທດສະບານ"

ຈະໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໂດຍອີງໃສ່ເຂດໂຄງການຂອງ ອພບ. ໃນທ້າຍ 2007, ແນວຄິດຄັ້ງທຳອິດຂອງ

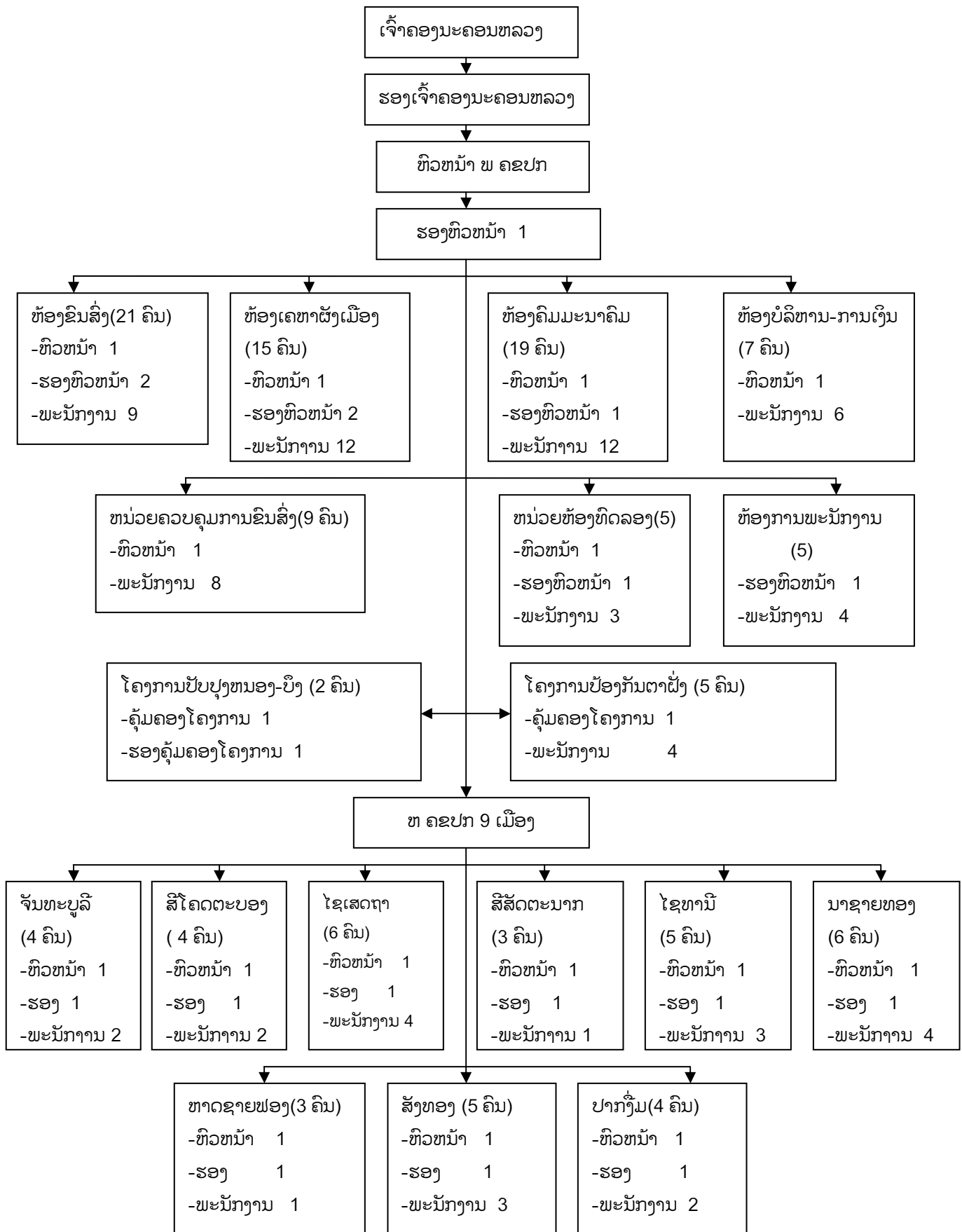
ເທດສະບານອາດຖືກສ່ຽງຂັ້ນ. ມັນມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງຈັດວາງ ກົດ

ໝາຍວ່າດ້ວຍການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ເພື່ອສ້າງຕັ້ງເທດສະບານຂອງ

ນະຄອນຫລວງເພື່ອການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ.  
ມັນຄວນລວມເຖິງການຈັດເຂດແດນຂອງ ບັນດາເມືອງທີ່ຕິດກັບເທດສະບານ ແລະ  
ການແບ່ງເຂດບ້ານຄືນໃໝ່.

(8) ພະແນກ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ( ພ ຄຂປກ)  
ພະແນກ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງເປັນພາກສ່ວນນຶ່ງຂອງ ຫ້ອງການຂອງ  
ເຈົ້າຄອງນະຄອນ ຫລວງ. ບັນດາກິດຈະການ ແລະ ພະນັກງານຂອງ ພ ຄຂປກ  
ແມ່ນໄດ້ຮັບບົດບາດຈາກນະຄອນຫລວງ. ມາດຕາ 8 ຂອງ  
ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກກຳນົດໜ້າທີ່ ແລະ ສິດຂອງ ພ ຄຂປກ ປະຈຳແຂວງ ຫລື  
ນະຄອນ ຫລວງດັ່ງນີ້: i) ສ້າງແຜນແມ່ບົດ ແລະ ຍຸດທະສາດຂອງ ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງທາງບົກ,  
ii). ສຶກສາ ແລະ ແນະ ນຳວິທີການດຳເນີນທຸລະກິດການຂົນສົ່ງພາຍໃນແຂວງ(ວຽງຈັນ),  
iii) ຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫານະພາຍໃນ ແຂວງ(ວຽງ ຈັນ)ຕາມລະບຽບການທີ່ກະຊວງ ຄຂປກໄດ້ກຳນົດ,  
iv) ຄຸ້ມຄອງບັນຊີຍານພາຫານະທີ່ຂຶ້ນທະບຽນ ພາຍໃນແຂວງ (ວຽງຈັນ),  
v) ອອກອະນຸຍາດໃຫ້ແກ່ຍານພາຫານະຂົນສົ່ງທີ່ດຳເນີນການພາຍໃນປະເທດ, vi) ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ກວດ  
ກາການດຳເນີນການຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ, ຜ່ານແດນ ແລະ ຂ້າມແດນ, vii) ກວດກາ  
ເຕັກນິກຍານພາຫານະຂົນ ສົ່ງ, ຄຸ້ມຄອງອຸສອມແປງ ແລະ ສະຖານີກວດກາເຕັກນິກຍານພາຫານະ,  
viii) ກຳນົດ ແລະ ຄຸ້ມຄອງສະຖານີຂົນສົ່ງ ແລະ ix) ມີສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ອື່ນຕາມການມອບໝາຍຂອງ  
ກະຊວງ ຄຂປກ. ຮູບ 9.1-2 ສະແດງການຈັດຕັ້ງຂອງ ພ ຄຂປກ ໃນນະຄອນຫລວງໂດຍມີຫ້ອງການ  
ຄຂປກ ຢູ່ລຸ່ມ.

(9) ຫ້ອງການ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ  
ແຕ່ລະເມືອງມີຫ້ອງການ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ( ຫ ຄຂປກ). ມາດຕາ 37 ຂອງ  
ກົດໝາຍວ່າ ດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກກຳນົດໜ້າທີ່ຂອງ ຫ ຄຂປກ: 1) ຄຸ້ມຄອງຍານພາຫານະຂົນສົ່ງ  
ແລະ ສະຖານທີ່ຈອດລົດ ພາຍໃນເມືອງຂອງ ຕົນຕາມທີ່ ພ ຄຂປກ ແຂວງໄດ້ມອບໝາຍໃຫ້. ຫ ຄຂປກ  
ເປັນອົງການຕົວແທນຂອງ ພ ຄຂປກຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ.



ຮູບ 9.1-2 ການຈັດຕັ້ງຂອງ ພະແນກ ຄຂປກໃນນະຄອນຫລວງ ແລະ ຫ້ອງການຄຂປກ

## 9.2 ນິຕິກຳ

### 9.2.1 ການຂົນສົ່ງທາງບົກ<sup>6</sup>

ນິຕິກຳພື້ນຖານ 3 ສະບັບທີ່ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງທາງບົກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ :

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫລວງ, ກົດ ໝາຍວ່າດ້ວຍການຈະລາຈອນທາງບົກ ແລະ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ. ເນື້ອໃນຂອງ ບັນດາກົດ

ໝາຍເຫລົ່ານີ້ແມ່ນໄດ້ກຳນົດລະອຽດຢູ່ບັນດາບັນດາກົດໝາຍຍ່ອຍ.

(1) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫລວງ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫລວງເປັນກົດໝາຍພື້ນຖານທີ່ສຸດ. ມາດຕາ 1 ໄດ້ລະບຸດັ່ງນີ້:

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງ ຫລວງກຳນົດບັນດາຫລັກການ, ລະບຽບການ ແລະ

ມາດຕະການທີ່ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງ, ການນຳໃຊ້, ການວາງ ແຜນ, ການສຳຫລວດ, ການອອກແບບ,

ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການປົກປັກຮັກສາທາງຫລວງລວມທັງຄວາມປອດໄພ ແລະ

ການປ້ອງກັນສິ່ງແວດລ້ອມ, ຮັບປະກັນການຈະລາຈອນ ໃນທຸກລະດູການ ລະຫວ່າງແຂວງຕ່າງໆ,

ລະຫວ່າງ ຕົວເມືອງກັບຊົນນະບົດເຂດຫ່າງໄກສອກຫລີກໃຫ້ເມີຄວາມສະດວກ

ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການພັດທະນາເສຖະ ກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ຮັບໃຊ້ວຽກງານປ້ອງກັນຊາດ ແລະ

ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບຂອງ ປະເທດ ແລະ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ທາງ ດ້ານເສຖະກິດຂອງ ຊາດກັບ

ບັນດາປະເທດຂອງ ພາກພື້ນ.”

ກົດໝາຍນີ້ຈັດທາງຫລວງໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ອອກເປັນ 6 ປະເພດ :i) ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ, ii)

ທາງຫລວງແຂວງ, iii) ທາງຫລວງເມືອງ, iv) ທາງເທດສະບານ, v) ທາງຊົນນະບົດ ແລະ vi)

ທາງສະເພາະ. ຄຳນິຍາມຂອງ ທາງຫລວງ 6 ປະເພດນີ້ມີຢູ່ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫລວງ.

ບັນດາຄຳນິຍາມໄດ້ຖືກຜັນຂະຫຍາຍໂດຍ ຄຳແນະນຳສຳລັບ

ການຈັດປະເພດທາງຫລວງຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫລວງ, ພະແນກທາງຊົນນະບົດ, ກົມຂົວທາງ,

ກະຊວງ ຄຂປກ, ພະຈິກ 2001.

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫລວງລະບຸວ່າ ກະຊວງ ຄຂປກ, ພ ຄຂປກ, ຫ ຄຂປກ ແລະ

ບ້ານມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນ ການຕິດຕາມທາງຫລວງ(ມາດຕາ 30). ກະຊວງ ຄຂປກ, ພ ຄຂປກ ແລະ

ຫ ຄຂປກສ້າງບັນດາແຜນຍຸດທະສາດ ກ່ຽວກັບການພັດທະນາຕ່າງໆທາງຫລວງ,

ກຳນົດບັນດາວິທີການ ແລະ ກຳນົດໝາຍ ແລະ ເກັບກຳຂໍ້ມູນສະຖິ

ຕິພາຍໃນຂອບເຂດຮັບຜິດຊອບຂອງ ຕົນ.

ບັນດາອຳນາດການປົກຄອງບ້ານຕິດຕາມທາງຫລວງພາຍໃນບ້ານ ແລະ ລາຍງານໃຫ້ ຫ ຄຂປກ ແລະ

<sup>6</sup> ADB, ດຣ.ອາລັນ ຣ, “ຂອບການຈັດຕັ້ງ ແລະ ລະບຽບການສຳລັບການຂົນສົ່ງທາງບົກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ”, ທັນວາ 2005

ຊຸກຍູ້ປະຊາຊົນໃຫ້ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການກໍ່ສ້າງ, ການປົກປັກຮັກສາ ແລະ ການສ້ອມແປງທາງຫລວງໃນບ້ານຂອງ ຕົນ.

(2) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຈະລາຈອນທາງບົກ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຈະລາຈອນທາງບົກສະບັບເລກທີ 02/ສພຊ

ໄດ້ຖືກຮັບຮອງຈາກສະພາແຫ່ງຊາດເທື່ອວັນທີ 8 ມີນາ 2000, ເວົ້າເຖິງບັນດາໜ້າວຽກບົກຂອງການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການນໍາໃຊ້ທາງ ຫລວງມີຄວາມເປັນລະບຽບ ແລະ ປອດໄພ, ບັນດາມາດຖານທີ່ຜູ້ຂັບຂີ່, ຍານພາຫານທາງບົກ ແລະ ການບັນທຸກ

ຂອງ ຍານພາຫານຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດ . ບັນດາເນື້ອໃນແມ່ນລະອຽດອ່ອນ

ແຕ່ການບັງຄັບໃຊ້ສ່ວນຫລາຍບໍ່ມີປະສິດ ທິພາບ. ຕົວຢ່າງ, ມາດຕາ 13, ລະບຸກ່ຽວກັບການຂັບຂີ່ ແລະ ການບັນທຸກດັ່ງນີ້ :

“ ລົດຈັກອະນຸຍາດໃຫ້ບັນທຸກໄດ້ຜູ້ໃຫຍ່ 2 ຄົນ ແລະ ເດັກ 1 ຄົນທີ່ມີອາຍຸບໍ່ເກີນ 11 ປີ. ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກຕ້ອງໃສ່ ຫມວກກັນກະທົບ. ຫ້າມຜູ້ຂັບຂີ່ໃຊ້ໂທລະສັບໃນເວລາຂັບຂີ່.

ຕໍາຫລວດທາງຫລວງ ແລະ ຕໍາຫລວດຈະລາຈອນ(ມາດຕາ 6)

ມາດຕາ 6 ລະບຸວ່າ ອໍານາດໃນການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນຢູ່ຕາມທາງຫລວງ ແລະ

ທາງຊົນນະບົດແມ່ນຂຶ້ນກັບ ຕໍາຫລວງທາງຫລວງ, ຢູ່ຕາມຕົວເມືອງ ແລະ

ເທດສະບານແມ່ນຂຶ້ນກັບຕໍາຫລວດຈະລາຈອນ. ມາດຕາ 21-23ລະບຸ

ວ່າການຄຸ້ມຄອງຕໍາຫລວດທາງຫລວງ ແລະ ຕໍາຫລວດຈະລາຈອນແມ່ນຂຶ້ນກັບກະຊວງ ຄຸຂປກ ແລະ ກະຊວງປກສ.

ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທາງບົກ(ມາດຕາ 29)

ມາດຕາ 29 ກໍານົດວ່າ

ອໍານາດໃນການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທາງບົກຢູ່ຂັ້ນສູນກາງແມ່ນຂຶ້ນກັບກະຊວງ ຄຸຂປກ ແລະ ກະຊວງ ປກສ. ຢູ່ຂັ້ນທ້ອງຖິ່ນແມ່ນຂຶ້ນກັບ ພະແນກ ຄຸຂປກ.

ສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງ ກະຊວງ ຄຸຂປກ(ມາດຕາ 29)

ໃນການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທາງບົກ, ກະຊວງ ຄຸຂປກ ມີສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ດັ່ງນີ້ :

- ສ້າງແຜນແມ່ບົດ ແລະ

ແຜນຍຸດທະສາດກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທາງບົກ ໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ;

- ວາງລະບຽບການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ, ຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຈະລາຈອນທາງບົກ,

- ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ,ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫລວງ ແລະ  
ກົດລະບຽບການຈະລາຈອນໂດຍສົມທົບກັບກະຊວງ ປກສ;
- ຄຸ້ມຄອງ, ກວດກາ ໃບທະບຽນລົດ, ປ້າຍລົດ ແລະ ໃບຂັບຂີ່ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ;
  - ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ວິໄຈ ສະຖິຕິອຸປະຕິເຫດ ແລະ ບໍລິມາດການສັນຈອນໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ;
  - ຮ່ວມມືກັບສາກົນ ແລະ ຊອກຫາແຫລ່ງທຶນເພື່ອພັດທະນາການຈະລາຈອນທາງບົກ ແລະ
  - ປະຕິບັດສິດ ແລະ ຫນ້າທີ່ອື່ນໆຕາມການມອບໝາຍຂອງ ລັດຖະບານ.

ສິດ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ກະຊວງ ປກສ (ມາດຕາ 30)

ໃນການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທາງບົກ, ກະຊວງ ປກສ ມີສິດ ແລະ ຫນ້າທີ່ດັ່ງນີ້ :

- ຂຶ້ນແຜນງົບປະມານສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຫນ້າທີ່ຂອງ ຕຳຫລວດຈະລາຈອນ ແລະ ຕຳຫລວດທາງຫລວງ
- ປະສານສົມທົບກັບກະຊວງ ຄຊປກ ໃນການແກ້ໄຂບັນຫາຕ່າງໆກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ, ໃນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຈະລາຈອນທາງບົກ, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫລວງ ແລະ ລະບຽບການຈະລາຈອນ;
- ຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບຽບກົດໝາຍທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ;
- ປະຕິບັດສິດ ແລະ ຫນ້າທີ່ອື່ນໆຕາມການມອບໝາຍຂອງ ລັດຖະບານ.

ສິດ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ພະແນກ ຄຊປກ(ມາດຕາ 31)

ໃນການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທາງບົກ, ພະແນກ ຄຊປກ ມີສິດ ແລະ ຫນ້າທີ່ດັ່ງນີ້ :

1. ຜັນຂະຫຍາຍແຜນຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນແມ່ບົດກ່ຽວກັບການພັດທະນາການຈະລາຈອນທາງບົກ ແລະ
2. ຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທາງບົກຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍວຽກຕົ້ນຕໍດັ່ງນີ້ :
  - ຈັດສັນຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍຂອງ ການຈະລາຈອນທາງບົກ
  - ຕິດຕັ້ງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງປ້າຍ, ເຄື່ອງໝາຍການຈະລາຈອນເພື່ອໃຫ້ການຈະລາຈອນມີຄວາມສະດວກ ແລະ ປອດໄພ;
  - ສັງລວມສະຖິຕິອຸປະຕິເຫດ ແລະ ປະລິມານການຈະລາຈອນ;
  - ຈັດຕັ້ງອົບຮົມ ແລະ ສອບເສັງໃບຂັບຂີ່;
  - ກວດກາ ແລະ ອອກໃບເຕັກນິກລົດ;
  - ອອກທະບຽນລົດ, ໃບຂັບຂີ່ ແລະ ປ້າຍລົດຕາມການມອບໝາຍຂອງ ກະຊວງ ຄຊປກ;
  - ສຶກສາອົບຮົມ ໂຄສະນາ ເຜີຍແຜ່ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຈະລາຈອນທາງບົກ, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫລວງ ແລະ ກົດລະບຽບການຈະລາຈອນ;



- ຄົ້ນຄວ້າປະກອບຄຳເຫັນກ່ຽວກັບການຮ່ຽມລະບຽບການຈະລາຈອນ ແລະ ສ້າງສະຖານທີ່ຈອດລົດຕ່າງໆ;
- ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຊີ້ນຳ ໂດຍກົງ ຕຳຫລວດທາງຫລວງ ແລະ ຕຳຫລວດຈະລາຈອນໃນແຂວງ
- ປະຕິບັດສິດ ແລະ ຫນ້າທີ່ອື່ນໆຕາມການມອບຫມາຍຂອງ ລັດຖະບານ.

ສິດ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ຫ້ອງການ ຄຂປກ (ມາດຕາ 32)

ໃນການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທາງບົກ, ຫ້ອງການ ຄຂປກ ມີສິດ ແລະ ຫນ້າທີ່ດັ່ງນີ້ :

- ສຶກສາອົບຮົມ, ໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ ກົດຫມາຍວ່າດ້ວຍການຈະລາຈອນທາງບົກ, ກົດຫມາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ, ກົດຫມາຍວ່າດ້ວຍທາງຫລວງ ແລະ ກົດລະບຽບການຈະລາຈອນ
- ປົກປັກຮັກສາລະບົບປ້າຍສັນຍານ, ເຄື່ອງຫມາຍການຈະລາຈອນ; ແລະ
- ປະຕິບັດຫນ້າທີ່ອື່ນໆຕາມການມອບຫມາຍຂອງ ລັດຖະບານ

(3) ກົດຫມາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ

ກົດຫມາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກສະບັບເລກທີ 03-97/ສພຊ ໄດ້ຖືກຮັບຮອງຈາກ ສະພາແຫ່ງຊາດເມື່ອ ວັນທີ 12 ເມສາ 1997, ຄວບຄຸມການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານພາຍໃນ, ຂ້າມແດນ ແລະ ຜ່ານແດນ. ກົດຫມາຍ ໄດ້ກຳນົດສະນິດຂອງ ການຂົນສົ່ງ(ການຄ້າ ແລະ ສ່ວນຕົວ, ພາຍໃນ ແລະ ຂ້າມແດນ) ແລະ ປະເພດຂອງ ຍານພາຫານະ(ໃຫຍ່ ແລະ ນ້ອຍ, ສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານ). ກົດຫມາຍຍັງກວມລະບຽບກ່ຽວກັບຜູ້ຂັບຂີ່, ອູ່ສ້ອມແປງລົດ, ການກວດກາຍານພາຫານະ, ການປະກັນໄພບຸກຄົນທີ 3, ໃບອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດການຂົນສົ່ງ, ການຂົນສົ່ງສິນ ຄ້າອັນຕະລາຍ, ສັນຍາຂົນສົ່ງ, ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ, ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຫລື ໂດຍສານ, ທຸລະ ກິດລົດໃຫ້ເຊົ່າ, ການປັບໃຫມຜູ້ລະເມີດກົດຫມາຍ.

(4) ການອະນຸຍາດບັນດາທຸລະກິດຂົນສົ່ງ

ອີງຕາມກົດຫມາຍວ່າດ້ວຍທຸລະກິດສະບັບເລກທີ 03/ສພຊ ລົງວັນທີ18 ກໍລະກົດ 1994, ກົດຫມາຍວ່າດ້ວຍພາ ສີສະບັບເລກທີ 04/ສພຊ ລົງວັນທີ 18 ກໍລະກົດ 1994 ແລະ ກົດຫມາຍວ່າດ້ວຍບັນຊີສະບັບເລກທີ 12/ສພຊ ລົງວັນທີ 29 ພະຈິກ 1990ດ ກະຊວງ ຄຂປກ ອອກລະບຽບເລກທີ 1413/ຄຂປກ, 22 ມິຖຸນາ 1996, ຫົວຂໍ້ “ ລະບຽບກ່ຽວກັບການສ້າງຕັ້ງທຸລະກິດຂົນສົ່ງຂອງ ລັດ, ຫຸ້ນສ່ວນ, ເອກະຊົນ ແລະ ເອກະເທດ, ຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ອູ່ສ້ອມແປງ” ສຸນກວດກາເຕັກນິກກຳຢູ່ໃນລະບຽບນີ້ເຫມືອນກັນ. ເພື່ອດຳເນີນທຸລະກິດຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດທຸລະກິດ. ໃບອະນຸຍາດທຸລະກິດຂົນສົ່ງແມ່ນອອກໂດຍ ກະຊວງ ຄຂປກ ຫລື ພະແນກ ຄຂປກຂັ້ນແຂວງ. ກະຊວງ ຄຂປກ

ອອກອະນຸຍາດສຳລັບວິສາຫະກິດຂອງລັດທີ່ຂຶ້ນ ກັບກະຊວງ ຄຊ ປກ, ວິສາຫະກິດຕ່າງປະເທດ ແລະ ວິສາຫະກິດທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ. ພະແນກ ຄຊປກ ອອກອະນຸຍາດ ສຳລັບລັດ, ເອກະຊົນ ແລະ ລວມຫມູ່ທີ່ຂຶ້ນກັບ ພະແນກ ຄຊປກ ແລະ ອູ່ສ້ອມແປງລົດ ຂອງ ບຸກຄົນ(ມາດຕາ 13).

### 9.2.2 ການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນ

(1) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຜັງເມືອງ (ເລກທີ 03/99/ສພຊ, ວັນທີ 3/4/1999)  
ການຜັງເມືອງ ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໄດ້ຖືກກຳນົດຢູ່ໃນ”ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຜັງເມືອງ”(ເລກທີ 03/99/ສພຊ, ວັນທີ 3/4/1999). ອີງຕາມມາດຕາ 2 ຂອງ ກົດໝາຍ, ການຜັງເມືອງແມ່ນການຈັດສັນ ແລະ ການພັດທະນາຕົວ ເມືອງລວມທັງການວາງລະບຽບ ແລະ ມາດຕະການທາງດ້ານບໍລິຫານ, ເຕັກນິກ, ເສຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ໃຫ້ກົມກຽວກັນ, ສົມເຫດສົມຜົນ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບການຂະຫຍາຍຕົວທາງ ດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມໃນແຕ່ລະໄລຍະຂອງ ປະເທດ. ຜັງເມືອງປະກອບດ້ວຍ ແຜນຜັງ, ບົດວິພາກ ແລະ ລະ ບຽບການກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງຕົວເມືອງ.

#### ບັນດາລະດັບຂອງ ການວາງຜັງເມືອງ

ແຕ່ມາດຕາ 6 ຫາ ມາດຕາ 10 ລະບຸການວາງຜັງເມືອງຢູ່ 4 ລະດັບດັ່ງນີ້ :

ການວາງຜັງເມືອງລະດັບຊາດ:

ຢູ່ລະດັບຊາດ, ການວາງຜັງແມ່ນການວາງທິດທາງລວມໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວໃນຂອບເຂດທີ່ວ່າປະເທດກ່ຽວ ກັບການກຳນົດເຂດທີ່ຈະສ້າງ ແລະ ຂະຫຍາຍຕົວເມືອງ, ເຂດຈຸດສຸມດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມ, ເຂດປ່າໄມ້ ແລະ ປ່າ ສະຫງວນ, ເຂດຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ, ເຂດທະຫານ ແລະ ການປ້ອງກັນຊາດ, ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ອື່ນໆ ໂດຍອີງໃສ່ທີ່ຕັ້ງດ້ານພູມສາດ, ຄວາມຫນ້າແຫນ້ນຂອງ ປະຊາກອນ, ຄວາມສາມາດດ້ານຊັບ ພະຍາກອນທຳມະ ຊາດ, ກິດຈະການດ້ານເສຖະກິດ ແລະ ການພົວພັນກັບພາກສ່ວນອື່ນຂອງ ປະເທດ. ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ເປັນຜູ້ຄົນຄວ້າ, ອອກແບບ ແລະ ສະເໜີຜັງຕໍ່ລັດຖະບານເພື່ອພິຈາລະນະ ແລະ ສະພາແຫ່ງ ຊາດເພື່ອຮັບຮອງເອົາ.

ການວາງຜັງເມືອງລະດັບພາກ:

ຢູ່ລະດັບນີ້, ການວາງຜັງແມ່ນການວາງທິດທາງໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວໃນເຂດໃດເຂດນຶ່ງຂອງ ປະເທດ ກ່ຽວກັບການກຳນົດເຂດທີ່ຈະສ້າງ ແລະ ຂະຫຍາຍຕົວເມືອງ ແລະ ອື່ນໆ.

ຖ້າສົມທຽບໃສ່ລະດັບຊາດນັ້ນ, ຜັງລະ ດັບນີ້ມີລາຍລະອຽດຫລາຍກວ່າ.

ການວາງຜັງເມືອງລະດັບແຂວງ :

ຢູ່ລະດັບນີ້, ການວາງຜັງແມ່ນການວາງທິດທາງໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວໃນຂອບເຂດແຂວງໃດແຂວງນຶ່ງຂອງ ປະເທດ ກ່ຽວກັບການກຳນົດເຂດທີ່ຈະສ້າງ

ແລະ ຂະຫຍາຍຕົວເມືອງ ແລະ ອື່ນໆ.

ຖ້າສົມທຽບໃສ່ລະດັບພາກນັ້ນ, ຜັງລະດັບນີ້ມີລາຍລະອຽດຫລາຍກວ່າ.

ການວາງຜັງເມືອງລະດັບຕົວເມືອງ:

ຢູ່ລະດັບນີ້, ການວາງຜັງກວມການກຳນົດທີ່ດິນກ່ຽວກັບການສ້າງ ແລະ ຂະຫຍາຍຕົວເມືອງຊຶ່ງກວມ :  
ເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສ, ເຂດສຳນັກງານອົງການ, ເຂດກະສິກຳ, ເຂດການຄ້າ ແລະ ບໍລິການ,  
ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງຄົມມະນາຄົມ ແລະ ການຂົນສົ່ງ, ເຂດວັດທະນະທຳ ແລະ ກິລາ, ສວນສາທາລະນະ,  
ເຂດທະຫານ ແລະ ການປ້ອງກັນຊາດ, ເຂດສາທາລະນະປະໂຫຍດ ແລະ ສາທາລະນະປະໂຫຍກ ແລະ  
ອື່ນໆ. ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ, ອຳນາດການປົຄອງແຂວງ,  
ກຳແພງນະຄອນ ຫລື ເຂດພິເສດ ແລະ ເມືອງເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສ້າງຜັງເມືອງພາຍໃຕ້ການ  
ຄຸ້ມຄອງຂອງ ຕົນຕາມລຳດັບ ໂດຍປະສານສົມທົບກັບຫ້ອງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ບັນດາລະບຽບໃນການວາງການຜັງເມືອງ

ລັດມີສິດສະຫງວນ ຫລື ໂອນທີ່ດິນເພື່ອຮັບໃຊ້ຜົນປະໂຫຍດລວມ ແລະ ການພັດທະນາ ໃນອານາຄົດ  
ເຊັ່ນ: ເຂດພັດທະນາຊຸມຊົນໃໝ່, ເສັ້ນທາງ, ເຂດອຸດສາຫາກຳ, ເຂດກະສິກຳ, ເຂດປ່າສະຫງວນ,  
ເຂດທ່ອງທ່ຽວ, ເຂດທະຫານ ແລະ ການປ້ອງກັນຊາດ. ການໂອນທີ່ດິນຂອງ ການຈັດຕັ້ງ ຫລື  
ບຸກຄົນທີ່ມີການພັດທະນາແລ້ວ ເພື່ອຮັບໃຊ້ສາທາລະນະປະໂຫຍດນັ້ນ,  
ລັດຕ້ອງທົດແທນຄືນຕາມຄວາມເໝາະສົມ. ໃນຜັງເມືອງ, ທີ່ດິນຖືກແບ່ງອອກເປັນເຂດຕ່າງໆ ເຊັ່ນ:  
ເຂດທີ່ພັກພາອາໄສ, ເຂດສຳນັກງານອົງການ, ເຂດການຄ້າ, ການບໍລິການ, ເຂດສວນສາທາລະນະ,  
ເຂດອານຸລັກມໍລະດົກ, ເຂດວັດທະນະທຳ-ສັງຄົມ, ເຂດທ່ອງທ່ຽວ, ເຂດກະສິກຳ, ເຂດອຸດສາຫະກຳ,  
ເຂດທະຫານ ແລະ ການປ້ອງກັນຊາດ. ການວາງຜັງເມືອງຢູ່ລະດັບເມືອງ,  
ທີ່ດິນໃນຕົວເມືອງແບ່ງອອກດັ່ງນີ້:

ສຳລັບບັນດາຕົວເມືອງທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງ ລັດຖະບານກາງ ຫລື  
ອຳນາດການປົກຄອງແຂວງ :

1) ເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງ  
ເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງ, ສົມທຽບໃສ່ບັນດາເຂດອື່ນ, ແມ່ນເຂດທີ່ທຸກແຫນ້ນດ້ານສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ  
ດ້ານປະຊາກອນ ສູງກວ່າເຂດອື່ນ ແລະ ມີລະບົບສາທາລະນະປະໂຫຍດ ແລະ  
ສາທາລະນະປະໂຫຍກຄົບຖ້ວນ. ເຂດນີ້ຍັງມີສູນການຄ້າ, ການບໍລິການ ແລະ ການດຳເນີນທຸລະກິດຕົ້ມອີກ  
ແລະ ຖືກຫ້າມການການດຳເນີນອຸດສາຫະກຳທຸກປະເພດ ຫລື ສາງຂະໜາດໃຫຍ່.

2) ເຂດອ້ອມໃຈກາງຕົວເມືອງ.  
ເຂດອ້ອມໃຈກາງຕົວເມືອງແມ່ນເຂດທີ່ມີຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງ ສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ  
ດ້ານປະຊາກອນຕໍ່ກວ່າເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງ ແລະ ມີເຂດຂຽວ, ເຂດສາທາລະນະປະໂຫຍດ ແລະ

ສາທາລະນຸປະໂພກ. ເຂດນີ້ຍັງມີທີ່ຕັ້ງດ້ານ ການຄ້າ, ການບໍລິການ ແລະ ການທຸລະກິດ ແລະ ຫ້າມອຸດສາຫະກຳປະເພດ 1 ແລະ 2.

### 3) ເຂດຊານເມືອງ

ເຂດຊານເມືອງແມ່ນທີ່ດິນຢູ່ອ້ອມຮອບເຂດອ້ອມໃຈກາງຕົວເມືອງ, ເປັນເຂດທີ່ມີຄວາມໝາຍແຫນ້ນຂອງ ສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ປະຊາກອນຕໍ່ກວ່າເຂດອ້ອມໃຈກາງຕົວເມືອງ.

ເຂດນີ້ເປັນເຂດສຳລັບກິດຈະການດ້ານກະສິກຳ, ຫັດທະກຳ ແລະ ອຸດສາຫະກຳປະເພດ 2 ແລະ 3 ຊຶ່ງລວມມີເຂດເປົ້າໜ່ວງຫລາຍສົມຄວນ. ເຂດຊານ ເມືອງປະກອບດ້ວຍ ທີ່ດິນສຳລັບການປູກສ້າງທີ່ຢູ່ອາໄສ, ສຳນັກງານອົງການ, ການຄ້າ, ການບໍລິການ, ສະໜາມກິລາ, ສວນສາທາລະນະ ແລະ ເຂດສຳລັບກິດຈະການດ້ານວັດທະນະທຳ-ສັງຄົມ.

### 4) ເຂດຂະຫຍາຍຕົວເມືອງ

ເຂດຂະຫຍາຍຕົວເມືອງແມ່ນເຂດທີ່ດິນຕໍ່ຈາກເຂດຊານເມືອງອອກໄປຂຶ້ນຈັດສັນໄວ້ສຳລັບການຂະຫຍາຍຕົວເມືອງ

ແລະ ບັນດາກິດຈະການດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມຍ້ອນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ປະຊາກອນ.

ເຂດຂະຫຍາຍຕົວເມືອງປະກອບດ້ວຍ ທີ່ດິນສຳລັບປູກສ້າງທີ່ຢູ່ອາໄສ, ສະຖາບັນການສຶກສາ, ສະໜາມບິນ, ການຄ້າ, ການບໍລິການ, ຫັດທະກຳ, ອຸດສາຫະກຳປະເພດ 1, ການຂົນສົ່ງລວມທັງທີ່ດິນສຳລັບກະສິກຳ.

ບັນດາຕົວເມືອງ ຫລື ເທດສະບານທີ່ຂຶ້ນກັບເມືອງ:

### 5) ເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງ

ເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງແມ່ນຄ້າຍຄືກັນກັບເຂດອ້ອມໃຈກາງຕົວເມືອງທີ່ຂຶ້ນກັບສູນກາງ ຫລື ແຂວງ.

ເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງປະກອບດ້ວຍ ທີ່ດິນສຳລັບປູກສ້າງທີ່ຢູ່ອາໄສ, ສຳນັກງານອົງການ, ການຄ້າ, ການບໍລິການ, ຫັດທະກຳ, ກະສິກຳ, ອຸດສາຫະກຳຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ຂະໜາດກາງ ແລະ ຈຸດປະສົງອື່ນໆ.

### 6) ເຂດຂະຫຍາຍຕົວເມືອງ

ເຂດຂະຫຍາຍຕົວເມືອງແມ່ນກວມພື້ນທີ່ດິນສຳລັບການຂະຫຍາຍຕົວເມືອງ ແລະ

ກິດຈະການດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມຍ້ອນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ປະຊາກອນ. ພື້ນທີ່ປະກອບດ້ວຍ

ທີ່ດິນຮັກສາໄວ້ສຳລັບປູກສ້າງທີ່ຢູ່ອາໄສ, ສະຖາບັນ ການສຶກສາ, ສະໜາມບິນ, ການຄ້າ, ການບໍລິການ, ຫັດທະກຳ, ອຸດສາຫະກຳປະເພດ 1 ແລະ ຈຸດປະສົງຂອງ

ການ ຂົນສົ່ງລວມທັງທີ່ດິນທີ່ຮັກສາໄວ້ສຳລັບກະສິກຳ, ປ່າໄມ້, ການພັກຜ່ອນ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ.

ນອກຈາກການຈັດ ເຂດທີ່ດິນແລ້ວ, ຜັງລະອຽດຕ້ອງໄດ້ພິຈະລະນາດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

7) ການພັດທະນາບາງສ່ວນໃນເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງ  
ຈຸດປະສົງຂອງ ການພັດທະນາບາງສ່ວນໃນເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງແມ່ນ  
ເພື່ອປັບປຸງສາທາລະນະປະໂຫຍດ ແລະ ສາທາລະນະປະໂຫຍດທີ່ມີ ແລະ  
ເພື່ອສ້າງເງື່ອນໄຂສຳລັບບັນດາກິດຈະການໃຫມ່ດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ. ຈຳນວນຂອງ  
ໂຄງການພັດທະນາບາງສ່ວນໃນຜັງຂອງ ຕົວເມືອງອາດມີຫລາຍກວ່ານີ້ຂຶ້ນກັບຄວາມຕ້ອງການຕົວຈິງ.

8) ການພື້ນຟູ ຫລື ການປັບປຸງພື້ນທີ່ທີ່ມີສິ່ງປຸກສ້າງເກົ່າແກ່.  
ພື້ນທີ່ໃນຕົວເມືອງທີ່ມີສິ່ງປຸກສ້າງເກົ່າແກ່ບໍ່ແທດເໝາະກັບລະບຽບການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຕ້ອງໄດ້ພື້ນຟູ ຫລື  
ປັບປຸງ ຄືນໃຫມ່

9) ການຈັດສັນຕອນດິນ  
ການຈັດສັນຕອນດິນແມ່ນການຈັດແບ່ງຕອນດິນເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ຕົວເມືອງມີຄວາມສະຫງົບ,  
ຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ, ຄວາມສວຍງາມ, ຄວາມສະດວກ ແລະ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມຜັງເມືອງ.  
ບັນດາມາດຕະການລົງໂທດ.

ມີບັນດາມາດຕະການລົງໂທດສຳລັບບຸກຄົນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງທີ່ລະເມີດບັນດານີ້ອີງຕາມຂອງ  
ກົດໝາຍສະບັບ ນີ້ດັ່ງນີ້ :

- I) ການສຶກສາອົບຮົມພິເສດ
- II) ສຳລັບການລະເມີດເຊັ່ນ: ວາງວັດຖຸກໍ່ສ້າງ, ຖິ້ມຂີ້ເຫຍື້ອ ຫລື  
ຖອກສິ່ງເສດເຫຼືອເຊັ່ນຊາຍນອກສະຖານ ທີ່ກຳນົດໃຫ້,  
ຕໍ່ເຕີມທີ່ກວມເອົາສະຖານທີ່ສາທາລະນະ ຫລື ການລະເມີດອື່ນໆສະຖານເບົາ ຈະຖືກຕັກ  
ເຕືອນ ແລະ ສຶກສາອົບຮົມ ພ້ອມທັງໃຫ້ຢຸດເຊົາ ຫລື  
ຮື້ຖອນການກໍ່ສ້າງຕາມແຕ່ກໍລະນີການກະທຳຜິດ
- III) ມາດຕະການໃຊ້ແທນຄ່າເສັຍຫາຍ.

(2) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ (ເລກທີ 04/ສພຊ, 21/10/2003)  
ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ(ເລກທີ 04/ສພຊ, 21/10/2003) ກຳນົດການຄຸ້ມຄອງ ແລະ  
ກຳມະສິດທີ່ດິນໃນ. ສ.ປ.ປ. ລາວ. ການສັງລວມກົດໝາຍນີ້ແມ່ນສະແດງຢູ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 9.

ມາດຕາ 3 ຂອງ ກົດໝາຍນີ້ລະບຸວ່າ ກຳມະສິດທີ່ດິນແມ່ນຂອງ  
ວົງສາຄະນະຍາດແຫ່ງຊາດຕາມມາດຕາ 17 ຂອງ ລັດຖະທຳມະນູນ.

ກົດໝາຍນີ້ຍັງໄດ້ລະບຸຕື່ມວ່າດັ່ງນີ້ :  
ລັດອະນຸຍາດໃຫ້ປະຊາຊົນລາວເຊົ່າທີ່ດິນນຳລັດໃນໄລຍະບໍ່ເກີນ 30 ປີ.

ດັ່ງນັ້ນ, ລັດຖະບານອາດຢຸດການໃຫ້ເຊົ່າທີ່ດິນເມື່ອຈຳເປັນ; ຕົວຢ່າງ.

ບົດທ 10

ສະພາບດ້ານການເງິນ

## ບົດທີ 10 ສະພາບດ້ານ ການເງິນ

### 10.1 ລະບົບຂອງ ງົບປະມານ

#### 10.1.1 ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍງົບປະມານ

ນິຕິກຳຫຼັກທີ່ກະທົບຕໍ່ທຸກລາຍຮັບ ແລະ ລາຍຈ່າຍຂອງ ລັດແມ່ນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍງົບປະມານ, ສະບັບເລກທີ 05/94/ສພຊ, ວັນທີ 18/7/94. ອີງຕາມກົດໝາຍ, ລັດຖະບານລາວເປັນຜູ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ກວດສອບການຂຶ້ນ ງົບປະມານລວມທັງການເກັບລາຍຮັບ ແລະ ລາຍຈ່າຍຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງໃນທົ່ວປະເທດ. ພາຍໃຕ້ກົດໝາຍ, ຕ້ອງໄດ້ຄວບຄຸມຢ່າງລວມສູນການປະກາດໃຊ້ບັນດາແຜນງານດ້ານການເມືອງ, ນະໂຍບາຍ, ລະບົບການ, ຄຳສັ່ງ, ມະຕິ ແລະ ດຳລັດກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການເງິນ, ງົບປະມານ ແລະ ຄັງເງິນຂອງ ລັດ. ກົດໝາຍກຳນົດໃຫ້ ທຸກແຫ່ງລາຍຮັບ ແລະ ລາຍຈ່າຍຂອງ ລັດຕ້ອງໄດ້ລວມເຂົ້າກັນເປັນແຜນງົບປະມານອັນດຽວ. ອີງຕາມກົດໝາຍ ນີ້, ທຸກອົງການຂອງ ລັດດຳເນີນການການລົງທຶນໃຫ້ຖືກກັບຕົວເລກຈາກງົບປະມານແຫ່ງຊາດທີ່ຖືກອະນຸມັດ.

#### 10.1.2 ການຂຶ້ນງົບປະມານ

ໃນການຂຶ້ນງົບປະມານ, ບົດບາດຂອງ ກະຊວງການເງິນແມ່ນໃຫ້ທຶນເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງົບປະມານ ແລະ ຫຼັງຈາກ ນັ້ນ, ກຳນົດແລກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງົບປະມານ, ສ່ວນຄະນະກຳມະການແຜນການ ແລະ ການຮ່ວມມືຮັບຜິດຊອບງົບປະມານສຳລັບໃຊ້ຈ່າຍເຂົ້າໃນການລົງທຶນຕາມແຜນງານການລົງທຶນຂອງ ລັດ ແລະ ການແບ່ງປັນໃຫ້ແຕ່ລະຂະແໜງການ, ອີງຕາມເພດານລວມຂອງ ລາຍຈ່າຍຂອງ ງົບປະມານ. ເພດານຂອງ ງົບປະມານຂອງ ແຕ່ລະແຂວງ ແມ່ນອີງໃສ່ຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການເກັບລາຍຮັບຂອງ ແຂວງ, ເປັນໄປຕາມນະໂຍບາຍຂອງ ລັດຖະບານທີ່ສົ່ງ ເສີມໃຫ້ບັນດາແຂວງກຸ້ມຕົນເອງດ້ານງົບປະມານ. ປະຈຸບັນ, ຫລາຍແຂວງມີລາຍຮັບທີ່ສາມາດກຸ້ມລາຍຈ່າຍທີ່ການ. ໃນສົກປີ 2001-2002, ງົບປະມານຂອງ ແຂວງ ແລະ ຂອງ ເມືອງ ຖືກແບ່ງລະຫວ່າງ 25% ສຳລັບລາຍຈ່າຍທົ່ວໄປ ແລະ 40 ສຳລັບລາຍຈ່າຍເພື່ອການລົງທຶນ.

ກ່ຽວກັບການຂຶ້ນງົບປະມານຂອງ ທ້ອງຖິ່ນນັ້ນ, ແຕ່ 1997-98, ອຳນາດການປົກຄອງ ແຂວງ ແລະ ເມືອງມີບົດບາດ ສຳຄັນຫລາຍ. ຈຸດປະສົງຂອງ ຂະບວນການຂອງ ການຂຶ້ນງົບປະມານແມ່ນເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ສະພາບຂອງ ການໃຊ້ ຈ່າຍສະທ້ອນບັນດາບູລິມະສິດຂອງ ທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ການຂຶ້ນງົບປະມານເປັນຂະບວນການທີ່ມີລັກສະນະແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມ ຄອງ ແລະ ຈຳເປັນ(ຂ້ອນຂ້າງຈະຈາຍກອອກ) “ ແຕ່ລຸ່ມຂຶ້ນເທິງ” , ໂດຍສະເພາະໃນບັນດາຂະແໜງການດ້ານສັງຄົມ (ສາທາລະນະສຸກ ແລະ ການສຶກສາ).

ການວາງແຜນງົບປະມານແຕ່ລຸ່ມຂຶ້ນເທິງນີ້ແມ່ນໄດ້ດຳເນີນການພາຍໃຕ້  
 ຄຳແນະນຳທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນດຳລັດຂອງ ນາຍົກລັດຖະມົນຕີໃນການເລີ່ມຕົ້ນຂຶ້ນງົບປະມານ.  
 ໄດ້ກຳນົດບັນດາເພດານຂອງ ລາຍຈ່າຍສຳລັບລາຍຈ່າຍທັງໝົດຂອງ ແຂວງ  
 (ບໍ່ໄດ້ແບ່ງເປັນແຕ່ລະຂະແໜງການ) ແລະ ມີສູດຕິດໄລ່ທີ່ກຳນົດຂະໜາດຂອງ  
 ການໂອນຈາກບັນດາແຂວງຮັ່ງມີຫາບັນດາແຂວງທຸກຍາກ ເພື່ອສະເລ່ຍ ເພດານລາຍຮັບ ແລະ  
 ລາຍຈ່າຍຂອງ ແຕ່ລະແຂວງ. ເພດານຂອງ ລາຍຈ່າຍຖືກແບ່ງລະຫວ່າງການລົງທຶນ ແລະ  
 ລາຍຈ່າຍທົ່ວໄປໂດຍອີງໃສ່ລາຍຈ່າຍຂອງ ປີຜ່ານມາ ແລະ ລະບຽບກ່ຽວກັບເງິນເດືອນ,  
 ເຄື່ອງໃຊ້ທ້ອງຖານ, ລາຍຈ່າຍຂອງ ຍານພາຫານ ແລະ ອື່ນໆ. ເມື່ອນຳໃຊ້ກັບແຜນການທີ່ກຳນົດໄວ້,  
 ບັນດາມາດຖານເຫລົ່ານີ້ກຳນົດການ ໃຊ້ຈ່າຍຕົວຈິງທົ່ວໄປຢູ່ຂັ້ນແຂວງ.  
 ໄດ້ແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງທັງການຂັ້ນ ແລະ ການປະຕິບັດງົບປະມານ,  
 ໂດຍສະເພາະສຳລັບບັນດາຂະແໜງການດ້ານສັງຄົມ. ພາຍໃຕ້ຄຳແນະນຳຂອງ ດຳລັດຂອງ  
 ນາຍົກລັດຖະມົນຕີ,  
 ເຈົ້າແຂວງສະເໜີເພດານລາຍຈ່າຍສຳລັບແຕ່ລະ ຂະແໜງການ. ຂະບວນການຄືກັນນີ້ປະຕິບັດຢູ່ລະດັບ  
 ບເມືອງຊຶ່ງເຈົ້າເມືອງຂອງ 141 ເມືອງສະເໜີການແບ່ງລະຫວ່າງ ສຶກສາ, ສາທາລະນະສຸກ, ຂົວທາງ  
 ແລະ ອື່ນໆສຳລັບເມືອງຂອງ ຕົນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຖ້າມີບັນຫາບໍ່ສອດຄ່ອງ, ງົບປະມານຂອງ  
 ເມືອງທີ່ໄດ້ສະເໜີສາມາດພິຈາລະນາຄືນຢູ່ຂັ້ນແຂວງ. ງົບປະມານຂອງ ເມືອງຖືກສັງລວມ  
 ຈາກບັນດາບ້ານ. ນັບແຕ່ 1997, ສະພາແຫ່ງຊາດຮັບຮອງ ທັງງົບປະມານຂອງ ແຂວງ ແລະ ຂອງ ເມືອງ.  
 ນັບແຕ່ທ້າຍ 1991, ຜົນກະທົບດ້ານລົບໄດ້ເກີດຂຶ້ນຈາກການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງໃນໄລຍະ 1986-1991  
 ພາໃຫ້ມີການ ລວມສູນຄືນໃໝ່.  
 ທະນາຄານກາງກາຍເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສຳລັບຄວບຄຸມການພັດທະນາດ້ານການເງິນ. ປະຈຸບັນ,  
 ທຸກລາຍຮັບ ແລະ ລາຍຈ່າຍຖືກລວມສູນໃນງົບປະມານ ແລະ ຄັງເງິນແຫ່ງຊາດ ແລະ  
 ການປະຕິຮູບງົບປະມານໄດ້ ຖອນສິດທີ່ໃຫ້ອຳນາດການປົກຄອງແຂວງຕ້ອງຫາທຶນຂອງ ຕົນ

**10.1.3 ແຜນງານລົງທຶນປະຈຳປີຂອງ ລັດ**

ການຂຶ້ນງົບປະມານຍັງກວມເອົາການອະນຸມັດງົບປະມານລາຍຈ່າຍສຳລັບການລົງທຶນ, ແຜນງານລົງທຶນ  
 1 ປີ ຂອງ ລັດ: PIP ໂດຍລັດຖະບານ. ການສ້າງ PIP ແມ່ນແຕ່ລຸ່ມຂຶ້ນເທິງຄືກັນ ແລະ  
 ເລີ່ມຕົ້ນແຕ່ການກຳນົດບັນດາໂຄງ ການຢູ່ຂັ້ນເມືອງ. ໄດ້ວິເຄາະ(ໂດຍສະເພາະດ້ານຄວາມເປັນຈິງ ແລະ  
 ຄວາມເໝາະ ສົມ) ແລະ ຄິດໄລ່ມູນຄ່າບັນ  
 ດາໂຄງການເຫລົ່ານີ້ຢູ່ຂັ້ນແຂວງບົນພື້ນຖານບັນດາແຜນການພັດທະນາ ແລະ ເພດານຂອງ ຕົນ,  
 ກ່ອນຈະນຳສົ່ງ ຫາ ຄະນະກຳມະການແຜນການ ແລະ ການຮ່ວມມືໃນເດືອນມິຖຸນາ ຫລື ຕົ້ນກໍລະກົດ.  
 ກະຊວງການເງິນຈະບໍ່ໃຫ້ທຶນ ແກ່ ໂຄງການ, ຖ້າໂຄງການຫາກບໍ່ຢູ່ໃນແຜນການລົງທຶນຂອງ ລັດ.  
 ບາງຄັ້ງມີບັນຫາເກີດຂຶ້ນເມື່ອການໃຊ້ຈ່າຍຕົວຈິງບໍ່ ເປັນໄປຕາມແຜນການທີ່ໄດ້ອະນຸມັດ.



ການແບ່ງປັນງົບປະມານປະຈຳປີຂຶ້ນຢູ່ກັບຄວາມສາມາດຂອງ  
ລັດຖະບານກາງໃນການທ້ອນໂຮມບັນດາລາຍຮັບ ຂອງ ແຂວງຈາກພາສີອາກອນ ແລະ  
ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງເປັນໄປຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງ ແຜນງານ. ໄດ້ນຳໃຊ້ອຳນາດ  
ດັ່ງກ່າວເພື່ອເຮັດໃຫ້ໜ່ວຍງານທີ່ຕັ້ງຂຶ້ນໃໝ່ຂອງ  
ອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຮ້າງລາຍຮັບໂດຍຜ່ານຄ່າບໍລິການ ຂອງ ຜູ້ຊົມໃຊ້ ແລະ  
ພາສີທີ່ດິນເພື່ອເຮັດໃຫ້ການບໍລິການຂອງ ຕົວເມືອງມີຄວາມຍືນຍົງ ແລະ ສ້າງຂີດຄວາມສາ  
ມາດຢ່າງຕັ້ງໜ້າ ໃນການລົງທຶນ. ຜ່ານການເຮັດທົດລອງມາຫລາຍປີ,  
ຄາດວ່າບັນດາການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນເຫລົ່າ ນີ້ຈະຖືກໂອນເປັນການປົກຄອງເທດສະບານ,  
ສາມາດເຮັດໄດ້ໂດຍຜ່ານການດັດແກ້ລັດຖະທຳມະນູນ.

#### 10.1.4 ບົດບາດຂອງ ລັດຖະບານກາງໃນການເງິນທ້ອງຖິ່ນ

ກົມງົບປະມານຢູ່ກະຊວງການເງິນກຳນົດເພດານສຳລັບການໃຊ້ຈ່າຍການລົງທຶນຊຶ່ງກຳນົດທຶນທີ່ມີສຳລັບ  
ການ

ຈ່າຍຂອງ ຄູ່ຮ່ວມລົງທຶນ ແລະ ດັ່ງນັ້ນ, ຂອບເຂດຂັ້ນສູງທົ່ວໄປຂຶ້ນກັບທຶນຂອງ ຜູ້ໃຫ້ໃຫ້ທຶນ.  
ເພດານນີ້ໄດ້ອີງໃສ່ ການຕີລາຄາການດູນດ່ຽງຂອງ ລາຍຈ່າຍ ແລະ  
ການລົງທຶນປະຈຸບັນໂດຍພິຈາລະນາຕາມຂອບຂອງ ລາຍຈ່າຍໄລ ຍະກາງ.  
ມັນສະແດງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງ ບັນດາໂຄງການທີ່ກຳລັງດຳເນີນການ ແລະ  
ການຕີລາຄາທົ່ວໄປຂອງ ຂະແໜງການ ແລະ ບັນດາຄວາມຕ້ອງການຂອງ ແຂວງ.  
ທຶນຂອງ ບັນດາຂອງ ບັນດາໂຄງການຂອງ ການລົງທຶນປະກອບດ້ວຍ 2 ກິດຈະການຕົ້ນຕໍ.  
ແຂວງສະເໜີລາຍຈ່າຍ ການລົງທຶນສຳລັບແຕ່ລະຂະແໜງການ(ເຊັ່ນ ສາທາລະນະສຸກ ແລະ  
ການສຶກສາ) ລວມທັງການແບ່ງປັນການລົງ ທຶນຫາບັນດາເມືອງ ຂອງ ແຂວງ,  
ຫາຄະນະກຳມະການແຜນການ ແລະ ການຮ່ວມມື(ຄຜຮ) ແລະ ກົມແຜນການ ຂອງ  
ກະຊວງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.  
ຫລັງຈາກນັ້ນ, ກະຊວງຂະແໜງການສັງລວມການສະເໜີລົງທຶນຂອງ ບັນດາແຂວງ ແລະ  
ການສະເໜີຂຶ້ນສູນ ກາງເຂົ້າເປັນແຜນລວມຂອງ ຂະແໜງການສະເໜີຫາ ຄຜຮ. ພ້ອມດຽວກັນ,  
ບັນດາແຂວງສົ່ງການຂົງປະມານ ສຳລັບຫມົດທຸກແຜນງານຂອງ ແຂວງ ແລະ  
ເຈົ້າແຂວງສົ່ງແຜນລວມຂອງ ແຂວງຫາ ຄຜຮ. ບາງໂຄງການຂອງ ການ  
ລົງທຶນໄດ້ຮັບງົບປະມານແຫ່ງຊາດນອກເໜືອຈາກງົບປະມານຂອງ ແຂວງ(ຕົວຢ່າງ  
ການສ້າງໂຮງຮຽນປະຖົມແມ່ນ ໄດ້ ຮັບຈາກງົບປະມານຂອງ ກະຊວງສຶກສາ)  
ແຕ່ຄະນະກຳມະການປະມູນ ແລະ ຈັດຊື້ສຳລັບແຜນງານລົງທຶນແຫ່ງ  
ຊາດສະນິດນີ້ແມ່ນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ເຈົ້າແຂວງ.

10.1.5 ການປະຕິບັດງົບປະມານ

ການປະຕິບັດງົບປະມານແມ່ນຖືກກະຈາຍຫລາຍກວ່າການຂຶ້ນງົບປະມານ, ໂດຍສະເພາະໃນບັນດາຂະແໜງສັງຄົມ. ໃນກໍລະນີການສຶກສາ, ຕົວຢ່າງ, ພະແນກສຶກສາແຂວງຮັບຜິດຊອບມັດທະຍົມຕອນປາຍ ແລະ ການສຶກສາ ດ້ານເຕັກນິກ, ຫ້ອງການສຶກສາເມືອງຮັບຜິດຊອບມັດທະຍົມຕົ້ນ ແລະ ບ້ານຮັບຜິດຊອບການສຶກສາຂັ້ນປະຖົມ. ເຈົ້າເມືອງມີສິດນຳໃຊ້ທຶນຈຳນວນນຶ່ງຈາກເຈົ້າແຂວງ. ທຶນທີ່ໄດ້ຮັບທັງຫມົດຖືກແບ່ງປັນໃຫ້ ສຶກສາ, ສາທາລະນະ ສຸກ, ທາງຊົນນະບົດ ແລະ ອື່ນໆອີງຕາມແຜນທີ່ຖືກຮັບຮອງ.

ກົງກັນຂ້າມບ້ານບໍ່ໄດ້ຮັບທຶນແຕ່ແຍກໃຫ້ບົນ ພື້ນຖານ ຂອງ ຈຸດປະສົງສະເພາະ. ອັນນີ້ຫມາຍຄວາມວ່າບ້ານໄດ້ຮັບເງິນຈາກເມືອງສຳລັບຈຸດປະສົງສະເພາະ(ເງິນເດືອນ ຂອງ ຄູ, ຊີ້ນ້ຳ ແລະ ອື່ນໆ)

ແຜນເງິນສົດແຕ່ລະໄຕມາດຮັບປະກັນບໍ່ໃຫ້ລາຍຈ່າຍເກີນລາຍຮັບໄລຍະການດຳເນີນຂອງ ບົງປະມານ. ບັນດາກະ ຊວງຂະແໜງການ ແລະ

ບັນດາແຂວງຕ້ອງສົ່ງແຜນງົບປະມານແຕ່ລະໄຕມາດ ໃຫ້ກະຊວງການເງິນ, ອີງຕາມສາລະ ບານລາຍຈ່າຍຂອງ ງົບປະມານ. ອັນນີ້, ເຮັດໃຫ້ຄັງເງິນແຫ່ງຊາດສາມາດກວດກາທຸກ ການສະເໜີຂໍຈ່າຍໃສ່ກັບ ການແບ່ງປັນງົບປະມານ.

ກະຊວງການເງິນສັງລວມທຸກຮ່າງແຜນເງິນສົດທີ່ໄດ້ຮັບ. ດຸນດ່ຽງ ໃສ່ກັບການແບ່ງປັນງົບປະມານ ແລະ ແຫລ່ງທຶນທີ່ ມີ, ຖ້າລາຍຈ່າຍບໍ່ສາມາດກວມໄດ້ກໍຕັດສິນໃຈເລື່ອນໄປຈ່າຍໃນໄຕມາດຕໍ່ໄປ.

ໄດ້ປັບປຸງຄວາມໂປ່ງໃສຂອງ

ງົບປະມານຢູ່ຂັ້ນສູນກາງດ້ວຍການລົງທຶນຂອງ ຜູ້ໃຫ້ທຶນເຂົ້າໃນງົບປະມານແຫ່ງຊາດ ໂດຍຜ່ານການໃຊ້ຈ່າຍຂອງ ຄູ່ຮ່ວມງານ, ດ້ວຍຈັດພິມ ແລະ ແບບິດລາຍງານລະອຽດຂອງ ງົບປະມານ ແລະ ການ ທົດລອງການນຳໃຊ້ລະບົບບັນຊີໃຫມ່ເພື່ອເຮັດໃຫ້ລາຍຈ່າຍ ແລະ ຂໍ້ຜູກພັນເຂົ້າກັບງົບປະມານ. ລະບົບນີ້ຈະສາມາດ ຕິດຕາມການດຸນດ່ຽງຂອງ ເງິນສົດ ແລະ ບັນດາກະຊວງເຂົ້າຫາຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວກັບຂະແໜງການຂອງ ຕົນຢູ່ ແຂວງໄດ້.

ຢູ່ຂັ້ນແຂວງກໍໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມປັບປຸງລະບົບລະຫັດຂອງ

ການຈັດປະເພດວຽກເພື່ອປັບປຸງການຕິດຕາມການ

ຈ່າຍງົບປະມານຕົວຈິງ(ຕາມຂະແໜງການ/ປະເພດຂອງ ລາຍຈ່າຍ ແລະ ອື່ນໆ) ແລະ

ໃຫ້ຂໍ້ມູນງົບປະມານທີ່ຊັດ ເຈນ. ຍ້ອນມີລະບົບການຈັດປະເພດບັນຊີລະບົບດຽວສຳລັບຫມົດທັງປະເທດ ແລະ ໄດ້ແບ່ງງົບປະມານເປັນກ້ອນ ໃຫຍ່, ງົບປະມານຂະແໜງການຂອງ ແຂວງ ແລະ ຂອງ ເມືອງ, ຕົວຢ່າງ, ບໍ່ອະນຸຍາດສຳລັບລາຍງານການໃຊ້ຈ່າຍ

ງົບປະມານຕາມບົດແນະນຳແຫ່ງຊາດ(ບັນດາບູລິມະສິດຂອງ ການພັດທະນາແຫ່ງຊາດ)

ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ບັນດາກະຊວງ ຂະແໜງການມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການຕິດຕາມຄວາມຄືບໜ້າ.

ຄວາມໂປ່ງໃສຂອງ ແຂວງ ແລະ ຂອງ ເມືອງຈະ

ໄດ້ຮັບການປັບປຸງເພື່ອລະບົບບັນຊີທີ່ເຫມາະສົມໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ ແລະ ຄຸ້ມຄອງຢ່າງຖືກຕ້ອງຢູ່ຂັ້ນເມືອງ.

10.1.6 ການຈັດສັນການເງິນສຳລັບການພັດທະນາຕົວເມືອງ.

ໃນບັນດາສູນຂອງ ກາງຕົວເມືອງ, ການວາງແຜນ ແລະ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການຖືກແຍກອອກຈາກລັກສະ ນະດ້ານການເງິນ. ສ່ວນບັນດາພະແນກຂອງ ກະຊວງຂະແໜງການຢູ່ແຂວງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການບໍລິການ ແລະ ໂຄງລ່າງຂອງ ຕົວເມືອງ, ກະຊວງການເງິນເປັນຜູ້ເກັບລາຍຮັບ ແລະ ໂອນການແບ່ງງົບປະມານໂດຍບໍ່ຄຳນຶງ ເຖິງຄວາມຕ້ອງການໃນການພັດທະນາຍຸດທະສາດໃດໆຂອງ ຕົວເມືອງ.

ການແບ່ງງົບປະມານແມ່ນສະເພາະແຕ່ ລະບົບ, ສຳລັບການວາງແຜນການ ແລະ ແຜນງານຫລາຍປີມີໜ້ອຍ.

ສິ່ງທີ່ຂັດຕໍ່ຂອງ ການພັດທະນາສາທາລະນະປະໂພກ ແລະ ການໃຫ້ການບໍລິການຂອງ ຕົວເມືອງແມ່ນຈຳນວນເງິນ ໃນປະຈຸບັນບໍ່ພຽງພໍສຳລັບຂະແໜງຕົວເມືອງ.

ລັດຖະບານກາງໃຫ້ງົບປະມານຕາມແບບເກົ່າສຳລັບທັງການພັດທະນາ ແລະ ທັງການບໍລິຫານ/ການຄຸ້ມຄອງບັນດາຊັບສິມບັດດ້ານໂຄງລ່າງພາຍໃນຂອງ ປະເທດ.

ຍ້ອນລັດຖະບານກາງມີຂີດຄວາມສາມາດຈຳກັດໃນການສ້າງລາຍຮັບ ແລະ

ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນງົບປະມານ ສຳລັບການບໍລິຫານ/ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ

ການພັດທະນາຕົວເມືອງໃນທົ່ວປະເທດ, ມັນມີຄວາມສຳຄັນຕ້ອງໄດ້ ລະ

ດົມທົນຢູ່ຂັ້ນທ້ອງຖິ່ນເປັນຮູບແບບນຶ່ງຂອງ ການລົງທຶນ.

ພາຍໃຕ້ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງ ໃນນະຄອນຫລວງ ແລະ ຕົວເມືອງອັນດັບສອງທີ່ ADB

ໄດ້ຊ່ວຍເຫລືອ, ໄດ້ມີການລະດົມທົນຂອງ ທ້ອງຖິ່ນໂດຍຜ່ານການປະຕິບັດ

ຄ່າຊົມໃຊ້ການບໍລິການສຳລັບຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ການບໍລິການການຄຸ້ມຄອງການຮົ່ວໄຫລ.

ມູນຄ່າຕົວຈິງສຳລັບການບໍລິຫານ/ການຄຸ້ມຄອງສາທາລະນະປະໂຫຍດເຊັ່ນ ສົ້ນທາງ,

ການລະບາຍນ້ຳ ແລະ ການປ້ອງກັນນ້ຳຖ້ວມແມ່ນລັດ ຖະບານສະໜອງງົບປະມານໃຫ້ ແລະ

ພາສີທີ່ດິນໃນກໍລະນີຂອງ ນະຄອນຫລວງ. ອັນນີ້, ມັນເປັນການແກ້ບັນຫາ

ໄລຍະສັ້ນຈົນກວ່າຂອບສຳລັບການດຸນດ່ຽງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງອ້ອມໂດຍຜ່ານ ການນຳໃຊ້ພາສີ ຊັບສິມບັດ

ແລະ ພາສີ ທີ່ດິນ ແລະ ການເກັບເພີ່ມຄ່າການນຳໃຊ້ຍານພາຫານຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້. ທະນາຄານໂລກ

ແລະ ອົດສະແອດ ກຳ

ລັງຊ່ວຍເຫລືອລັດຖະບານເພື່ອໃຫ້ຂອບດັ່ງກ່າວມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ໂດຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການອອກ

ໃບຕາດິນ ໃນພື້ນທີ່ທົດລອງໃນນະຄອນຫລວງ ແລະ ບັນດາເມືອງອັນດັບສອງທີ່ສຳຄັນ.

ແຫລ່ງເງິນທີ່ຖືກຈັດແບ່ງໃຫ້ການບໍລິການເຫລົ່ານີ້ມີຈຳກັດ, ລວມທັງການຂາດບັນດາກິນໄກຂອງ

ການດຸນດ່ຽງຄ່າໃຊ້ ຈ່າຍ ແລະ ລະດັບຄວາມຊຳນານຂອງ ການຄຸ້ມຄອງຕໍາໄດ້ເຮັດໃຫ້ລະດັບຂອງ

ການບໍລິການຕໍາ, ບໍ່ມີຄຸນນະພາບ ແລະ ໂຄງລ່າງບໍ່ພຽງພໍ.

ນອກນັ້ນ, ບັນຫາການກະຈາຍດ້ານການເງິນໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນກໍກຳລັງດຳເນີນການຢູ່.

ການຄວບຄຸມງົບປະມານຂອງ ສູນ ກາງແຂງແຮງ, ແຕ່ການມອບອຳນາດຂອງ

ການຄວບຄຸມງົບປະມານເປັນວິທີການທີ່ນຳຊັກຊ້າ. ADB ໄດ້ ຊຸກຍູ້ລັດຖະ

ບານຢ່າງແຂງແຮງເພື່ອເລັ່ງຂະບວນການນີ້ໃຫ້ໄວຂຶ້ນຍ້ອນວ່າມັນສອດຄອງກັບສັນຍາກູ້ເງິນໃນບັນດາ  
ໂຄງການສຳລັບຕົວເມືອງອັນດັບສອງ ແລະ ຕົວເມືອງນ້ອຍ. ເພື່ອແກ້ບັນຫານີ້, ໃນເດືອນຕຸລາ 2002,  
ລັດຖະ ມົນຕີວ່າການກະ

ຊວງການເງິນໄດ້ອອກລະບຽບມອບອຳນາດໃຫ້ເຈົ້າແຂວງອະນຸຍາດໃຫ້ອົງການພັດທະນາ ແລະ  
ບໍລິຫານຕົວເມືອງ (ອພບຕ)ເກັບລາຍຮັບຈາກການບໍລິການຂອງ ຕົວເມືອງ.

ຫລັກການແນະນຳສຳລັບການສ້າງແຫລ່ງທຶນຂອງ ທ້ອງຖິ່ນລວມມີ (i)

ການດຸນດຽງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງດ້ວຍການປະ ຕິບັດຄ່າການນຳໃຊ້ການບໍລິການ ແລະ (ii)

ການປະຕິບັດບັນດາກິນໄກການດຸນດຽງທາງອ້ອມສຳລັບການສ້ອມແປງ ໂຄງລ່າງເຊັ່ນ

ການເກັບພາສີທີ່ດິນ ຫລື ຊັບສິນ. ອັນນີ້ຈະຕ້ອງໄດ້ນຳໃຊ້ ແລະ ຍອມຮັບການປ່ຽນແປງໃນບັນຊີດ້ານ

ການເງິນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງງົບປະມານຢູ່ລະດັບຊາດ ແລະ ລະດັບທ້ອງຖິ່ນ ແລະ

ຈະລວມເອົາບັນດາມາດຕະການ ເຊັ່ນ

ການຂຶ້ນງົບປະມານຫລາຍປີເພື່ອມີຄວາມສາມາດ ໃຫ້ທຶນແກ່ບັນດາແຜນງານພັດທະນາ.

ບັນດາການປ່ຽນແປງ

ເຫລົ່ານີ້ຈະຕ້ອງດຳເນີນຢ່າງເປັນຂັ້ນຕອນດ້ວຍການພັດທະນາການລະດົມແຫລ່ງທຶນຕາມບັນດາກິນໄກ

ຕະລາດສຳລັບອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ, ການເພີ່ມຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການຈັດຕັ້ງ ແລະ

ການເພີ່ມຄວາມຊຳນານ ຂອງ ບຸກຄະລາກອນ..

## 10.2 ທຶນ ແລະ ແຫລ່ງທຶນສຳລັບການພັດທະນາ<sup>1</sup>

### 10.2.1 ເປົ້າໝາຍຂອງ ເສຖະກິດມະຫາພາກ

ແຜນການພັດທະນາເສຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດສະບັບໃໝ່ (NSEDP) ໃນ 2007-2008 ຍັງຢູ່ພາຍໃຕ້ການກວດຄືນຂອງ ສະພາແຫ່ງຊາດ. ສະບັບສຸດທ້າຍຂອງ NSEDP ໃນ 2006-2007 ໄດ້ຖືກຮັບຮອງຈາກສະພາແຫ່ງຊາດ ເມື່ອວັນທີ 3 ກໍລະກົດ 2006. ການສັງລວມທຶນ ແລະ ແຫລ່ງທຶນສຳລັບການພັດທະນາໃນນະຄອນຫລວງໂດຍອີງຕາມສະບັບຫລັກສູດແມ່ນມີດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້. ເພື່ອບັນລຸບັນດາເປົ້າໝາຍຂອງ ການພັດທະນາ, NSEDP ໃນ 2006-2007 ກຳນົດເປົ້າໝາຍເສຖະກິດມະຫາພາກຂອງ GDP ໃຫ້ໄດ້ 37,926 ຕື້ກີບ ຫລື ເພີ່ມຂຶ້ນ 7.5% ຖ້າທຽບໃສ່ປີຜ່ານມາ.

### 10.2.2 ແຜນການລົງທຶນຂອງ ລັດ

ຈາກການສະເໜີເບື້ອງຕົ້ນຂອງ ທຸກແຂວງ ແລະ ທຸກຂະແໜງການໃນ 2006/7, ການລົງທຶນ ຂອງ ລັດທີ່ຕ້ອງ ການມີປະມານ 5,551.8 ຕື້ກີບ; ທຶນພາຍໃນ 2,205.9 ຕື້ກີບ, ທຶນຕ່າງປະເທດ 3,345.9 ຕື້ກີບ. ຫລັງຈາກໄດ້ ກວດກາຄືນຕາມບູລິມະສິດໂດຍອີງໃສ່ນະໂຍບາຍ ແລະ ບັນດາຄຳແນະນຳ, ຕົວເລກສຸດທ້າຍຂອງ ການລົງທຶນ ຂອງ ລັດເປັນ 3,649.04 ຕື້ກີບ (ຖືກອະນຸມັດ 65.7% ຂອງ ຕົວເລກສະເໜີເບື້ອງຕົ້ນ); ທຶນພາຍໃນ 517 ຕື້ກີບ ແລະ ທຶນຕ່າງປະເທດ 2,836 ຕື້ກີບ. ຕົວເລກນີ້ຄິດເປັນ 23.4% ແລະ 84.8% ຂອງ ຈຳນວນທັງໝົດຕາມລຳດັບ.

### 10.2.3 ການແບ່ງທຶນສຳລັບຂະແໜງຂົນສົ່ງ ແລະ ນະຄອນຫລວງ

ການແບ່ງທຶນສຳລັບຂະແໜງຂົນສົ່ງ ແລະ ນະຄອນຫລວງແມ່ນສັງລວມຢູ່ຕາຕະລາງ 10.2-1 . ການແບ່ງທຶນມີ 2 ປະເພດ; ບັນດາກະຊວງ ສຳລັບຂະແໜງການ ແລະ ບັນດາແຂວງສຳລັບການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ. ຈຳນວນທຶນທັງ ຫມົດ 3,353,000 ລ້ານກີບຖືກແບ່ງໃຫ້ບັນດາກະຊວງຈຳນວນ 2,234,079.24 ລ້ານກີບ ແລະ ໃຫ້ບັນດາແຂວງຈຳນວນ 1,118,920.76 ລ້ານກີບຄິດໄລ່ເປັນ 66.6% ແລະ 33.4% ຕາມລຳດັບ. ໃນສ່ວນແບ່ງຂອງ ບັນດາກະຊວງ ນັ້ນ, ຂົນສົ່ງໄດ້ 1.009,866.00 ລ້ານກີບ ຫລື 45.2% ຊຶ່ງຄິດເປັນ 30.1% ຂອງ ແຜນການລົງທຶນທັງໝົດຂອງ ລັດ, ໃນສ່ວນແບ່ງຂອງ ບັນດາແຂວງນັ້ນ, ນະຄອນຫລວງໄດ້ 210,292.29 ລ້ານກີບ ຫລື 18.8% ຊຶ່ງຄິດເປັນ 6.3% ຂອງ ແຜນການລົງທຶນທັງໝົດຂອງ ລັດ.

<sup>1</sup> ຄະນະກຳມະການແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, ແຜນພັດທະນາເສຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ, 2006-2007, (ຮັບຮອງໂດຍ ມະຕິຂອງ ສະພາແຫ່ງຊາດເລກທີ 10/ສພຊ-VI, ລົງວັນທີ 3 ກໍລະກົດ 2006, ໄລຍະກອງປະຊຸມຂັ້ນຕົ້ນຂອງ ສະພາແຫ່ງ ຊາດສະໄຫມທີ VI), 2006.

ຕາຕະລາງ 10.2-1 ການແບ່ງທຶນສຳລັບຂະແໜງຂົນສົ່ງ ແລະ ນະຄອນຫລວງ ໃນສົກປີ 2006/7

ລາຍການ		ລວມ(ລ້ານກີບ)	ພາຍໃນ (ລ້ານກີບ)		ພາຍນອກ (ລ້ານກີບ)	
ທຶນທັງໝົດ	100%	3,353,000.00	517,000	15.4%	2,836,000.00	84.6%
ບັນດາກະຊວງ	66.6%	2,234,079.24	274,500	12.3%	1,959,579.24	87.7%
ຂົນສົ່ງ(30.1%)	45.2%	1,009,866.00	122,000	12.1%	887,866.00	87.9%
ບັນດາແຂວງ(17ແຂວງ)	33.4%	1,118,920.76	242,500	21.7%	876,420.76	78.3%
ນະຄອນຫລວງ(6.3%)	18.8%	210,292.29	36,500	17.4%	173,792.29	82.6%

#### 10.2.4 ການແບ່ງແຫລ່ງທຶນສຳລັບການລົງທຶນຂອງ ລັດ

ຄືດັ່ງສະແດງຢູ່ຕາຕະລາງຂ້າງເທິງ, ມີ ສອງ ແຫລ່ງທຶນ: ງົບປະມານແຫ່ງຊາດ ແລະ ການຊ່ວຍເຫລືອ ແລະ ການກູ້ ຍືມຈາກຕ່າງປະເທດ. ງົບປະມານແຫ່ງຊາດແມ່ນຖືກຈຳກັດຈາກຄວາມສາມາດຂອງ ລາຍໄດ້ແຫ່ງຊາດ. ໃນ 2006/7 ໄດ້ອະນຸມັດງົບປະມານແຫ່ງຊາດຈຳນວນທັງໝົດ 517 ຕື້ກີບ. ຕົວເລກນີ້ກວມ 15.4% ເທົ່ານັ້ນ. ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ການດຸ່ນດ່ຽງຕ້ອງໄດ້ລະດົມທຶນຈາກການຊ່ວຍເຫລືອ ແລະ ການກູ້ຍືມຈາກຕ່າງປະເທດ. ຕາມແຜນການ ຕ້ອງໄດ້ຈຳນວນ 421.9 ລ້ານ ໂດລາ ຫລື ເທົ່າກັບ 2,836 ຕື້ກີບ; ໃນນີ້ ຈາກການຊ່ວຍເຫລືອລ້າຈຳນວນ 220.0 ລ້ານໂດລາ ແລະ ຈາກການກູ້ຍືມຈາກຕ່າງປະເທດຈຳນວນ 209.1 ລ້ານໂດລາ.

## 10.3 ທຶນທີ່ມີ

### 10.3.1 ງົບປະມານຂອງ ກະຊວງ ຄຊປກ ແລະ ພະແນກ ຄຊປກນະຄອນຫວງໃນ 5 ປີຜ່ານມາ.

ຕາຕະລາງ 10.3-1 ສະແດງລາຍຈ່າຍຂອງ ກະຊວງ ຄຊປກ ແລະ ບັນດາກົມທີ່ສໍາຄັນໃນສົກ 5 ປີຜ່ານມາ

(ແຕ່ 2000-01 ຫາ 2004-05). ລັກສະນະພື້ນເດັ່ນສັງເກດເຫັນດັ່ງນີ້ :

- i) ກົມຂົວທາງຈ່າຍຈໍານວນຫລາຍ(ຫລາຍກວ່າ 80%)ຂອງ ງົບປະມານທັງຫມົດຂອງ ກະຊວງ.
- ii) ງົບປະມານຂອງ ກະຊວງ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງຈາກສົກ 2000-01 ຫາ 2002-03 ແລະ ກະໂດດຂຶ້ນເປັນສອງເທົ່າໃນສົກ 2003-04 ແລະ ໃນສົກ 2004-05 ໄດ້ຫລຸດລົງ ແຕ່ຍັງຫລາຍ ກວ່າສົກ 2002-03.
- iii) ງົບປະມານທັງຫມົດຂອງ ກະຊວງໃນ 5 ປີຜ່ານມາແມ່ນຢູ່ລະຫວ່າງ 300 ຫາ 900 ຕື້ກີບ(ເທົ່າກັບ 30 ຫາ 90 ລ້ານໂດລາ) ຍົກເວັ້ນສົກ 2003-04.

ຕາຕະລາງ 10.3-2 ສະແດງລາຍຈ່າຍຂອງ ພະແນກ ຄຊປກ ນະຄອນຫລວງໃນສົກ 5 ປີຜ່ານມາ(ແຕ່ 2001-02 ຫາ 2005-06). ໄດ້ສັງເກດເຫັນບັນດາລັກສະນະເດັ່ນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- (i) ໃນ 5 ປີ ຜ່ານມາມີການຂຶ້ນລົງຢ່າງຫລວງຫລາຍ, ໂດຍສະເພາະລາຍຈ່າຍໃນປີງົບປະມານ 2004-05 ໄດ້ຫລຸດລົງຢ່າງຫລວງຫລາຍ.
- (ii) ໃນ 5 ປີ ຜ່ານມາ, ໂດຍທົ່ວໄປ, ລາຍຈ່າຍຂອງ ພ ຄຊປກ-ນະຄອນຫລວງໄດ້ຫລຸດລົງ.

ຕາຕະລາງ 10.3-1 ການໃຊ້ຈ່າຍຂອງ ບັນດາກົມໃນ ກະຊວງ ຄຂປກ ໃນ 5 ປີຜ່ານມາ ( ລ້ານກີບ )

ກະຊວງ/ ກົມ	2000-01			2001-02			2002-03			2003-04			2004-05		
	D*	F*	T*	D*	F*	T*	D*	F*	T*	D*	F*	T*	D*	F*	T*
ຫມົດກະ ຊວງ	71,052	254,558	325,610	65,026	507,709	572,735	110,394	474,139	584,574	233,081	910,641	1,143,721	123,369	768,860	892,229
ຂົວທາງ	67,603	201,127	268,730	63,338	397,488	460,826	109,584	368,857	478,440	190,911	827,956	1,018,864	120,557	656,932	777,489
ຂົນສົ່ງ	50	0	50	40	0	40	65	0	65	0	0	0	0	0	0
ເຄຫາ ຜັງເນື້ອງ	261	28,753	29,013	411	64,226	64,637	75	81,057	81,132	65	37,457	37,552	38	9,740	9,778
ການບິນ	1,343	15,477	16,820	579	0	579	277	0	277	39,305	0	39,305	2,043	53,296	55,339
ລົດໄຟ	60	0	60	66	0	66	9	0	9	10	0	10	0	40	40

\*D: ພາຍໃນ F : ຕ່າງປະເທດ T : ລວມ

ຕາຕະລາງ 10.3-2 ການໃຊ້ຈ່າຍຂອງ ພະແນກ ຄຂປກ - ນະຄອນຫລວງ ( ລ້ານກີບ )

	2001-02	2002-03	2003-04	2004-05	2005-06
ຈາກແຫລ່ງທຶນຂອງ ນະຄອນຫລວງ	15,013	8,913	5,878	520	7,829
ຈາກ ກະຊວງ ຄຂປກ	3,647	3,842	2,730	3,269	3,966
ລວມ	18,660	12,755	8,607	3,789	11,795



### 10.3.2 ທຶນທີ່ມີສໍາລັບຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫລວງ

ຕາຕະລາງ 10.3-3 ສະແດງການລົງທຶນຂອງ ລັດສໍາລັບການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນ ຫລວງໃນປີ 2005. ໂຄງການ ອພບໄດ້ຮັບເງິນກູ້ດອກເບ້ຍຕໍ່າຈາກ ADB ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແມ່ນ ກະຊວງ ຄຊປກ, ແຕ່ບໍ່ແມ່ນນະຄອນຫລວງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໂຄງການແມ່ນນອນຢູ່ໃນແຜນການລົງທຶນຂອງ ນະຄອນຫລວງ. ດັ່ງນັ້ນ, ການຄາດຄະເນຈໍານວນເງິນທີ່ຕ້ອງລົງທຶນສໍາລັບຂະແໜງຂົນສົ່ງແມ່ນອີງໃສ່ເພດານ ຂອງ ງົບປະມານແຫ່ງຊາດ ແລະ ການຊ່ວຍເຫລືອຂອງ ຕ່າງປະເທດຊຶ່ງຈະຖືກອະນຸມັດຕາມການເຈລະຈາກັບ ຜູ້ໃຫ້ທຶນ ແກ່ແຕ່ລະໂຄງການ. ການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງ ເອກະຊົນໄດ້ມີການລິເລີ່ມເຂົ້າໃນການບໍລິການລົດເມຂອງ ຕົວເມືອງ, ແຕ່ຍັງບໍ່ທັນຕໍ່ເນື່ອງ.

ຕາຕະລາງ 10.3-3 ການລົງທຶນຂອງ ລັດສໍາລັບການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງ(2005)

ລາຍການ	ພາຍໃນ	ຕ່າງປະເທດ	ລວມ	ການແບ່ງປັນ
<b>ແຜນການລົງທຶນຂອງ ລັດ</b>	<b>22,000</b>	<b>288,484</b>	<b>310,484</b>	<b>ກະຊວງ/ແຂວງ</b>
ອພບ	18,924	214,169	233,093	ກະຊວງ ຄຊປກ
ພະແນກ ຄຊປກ	520	56,474	56,994	ນະຄອນຫລວງ
<b>ການພັດທະນາຕົວເມືອງ</b>	<b>19,444</b>	<b>270,643</b>	<b>290,087</b>	-
ສ່ວນແບ່ງຂອງ ແຜນການ	88.4%	93.8%	93.4%	-

ຕາຕະລາງ 10.3-4 ສະແດງການແບ່ງປັນງົບປະມານສໍາລັບສິກປີ 2006-2007, ຊຶ່ງແມ່ນການແບ່ງປັນງົບປະ ມານຂອງ ລັດຖະບານເທົ່ານັ້ນ ບໍ່ກວມເອົາການຊ່ວຍເຫລືອຈາກຕ່າງປະເທດ, ການຊ່ວຍເຫລືອລ້າ ຫລື ກູ້ຢືມ.

ຕາຕະລາງ 10.3-4 ການແບ່ງປັນງົບປະມານສຳລັບສິກປີ 2006-2007  
 (ການແບ່ງປັນງົບປະມານຂອງ ລັດຖະບານເທົ່ານັ້ນ ບໍ່ກວມເອົາການຊ່ວຍເຫລືອຈາກຕ່າງປະເທດ,  
 ການຊ່ວຍເຫລືອລ້າ ຫລື ກູ້ຢືມ).

ລ/ດ	ສູນກາງ		ລ/ດ	ຫ້ອງຖິ່ນ	
1.	ຂະແໜງ	ລ້ານກີບ	2.	ແຂວງ	ລ້ານກີບ
1.2	ກະຊວງ ຄຊປກ	605,385.90	2.1	ການປົກຄອງນະຄອນຫລວງ	36,500.00
1.3	ກົມຂົນສົ່ງ	31,135.90	2.2	ພະແນກ ຄຊປກ ນະຄອນຫລວງ	10,309.21
1.4	ກົມຂົວທາງ	351,400.00	2.3	ອພບ	10,983.24
1.5	ກົມເຄຫາຜັງເມືອງ	140,150.00		ພະແນກ+ອພບ(2.2+2.3)	21,292.45
1.6	ກົມການບິນ	82,700.00	2.4	ຫ້ອງການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງ	ບໍ່ມີ
1.7	ກົມໄປສະນີແລະ ໂທລະຄົມ	0.00			
1.8	ອົງການທາງລົດໄຟ	0.00			
	ລວມ (93.9%)	1,210,771.80		ລວມ (6.1%)	79,084.90
	ລວມທັງໝົດ		(100%)		1,289,856.7

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ການລົງທຶນຂອງ ລັດໃນແຕ່ລະຂະແໜງການ ແລະ ແຂວງສິກປີ 21006-2007,  
 ຄະນະກຳມະ

ການແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ( ຄລທ ), ນະຄອນຫລວງ, 2006.

ບົດທ 11

ປະເດັນ/ບັນຫາຂອງ ການຂົນສົ່ງ

# ບົດທີ 11 ບັນດາບັນຫາ/ປະເດັນຂອງ ການຂົນສົ່ງ.

## 11.1 ຕາມ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງ ແລະ ສະພາບຂອງ ເສັ້ນທາງ

ອີງຕາມການສັງເກດການຈາກສະພາບຕົວຈິງຂອງ ເສັ້ນທາງ, ຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາບັນດາປະເດັນ ແລະ ບັນຫາດັ່ງຕໍ່ ໄປນີ້ສໍາລັບແຜນການພັດທະນາຂອງ ເສັ້ນທາງ.

### (1) ຕາມ່າງຂອງ

ເສັ້ນທາງໃນນະຄອນຫລວງປະຈຸບັນປະກອບດ້ວຍບັນດາເສັ້ນທາງຊື່ຈາກໃຈກາງຂອງ ຕົວເມືອງເປັນສ່ວນຫລາຍ, ເສັ້ນທາງອ້ອມ(ວົງແຫວນ)ເປັນສ່ວນໜ້ອຍ. ເສັ້ນທາງຊື່ໃສ່ກົດ “P” ແລະ ເສັ້ນທາງ ອ້ອມ ໃສ່ “T”. MCDP ແລະ ສອຜ

ໄດ້ສ້າງແຜນຍົກລະດັບຕາມ່າງເສັ້ນທາງໂດຍການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບັບປຸງ ເສັ້ນທາງ“T”. ແຕ່ T1 ຫາ T7. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງວົງແຫວນນີ້ແມ່ນຈໍາກັດແຕ່ລະ ຫວ່າງທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ແລະ P2 N, ຊຶ່ງກວມພື້ນທີ່ສ່ວນຫລາຍຂອງ ຕົວເມືອງ.

### (2) ທາງວົງແຫວນໃນ ແລະ ທາງວົງແຫວນນອກຈະໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງໂດຍການຂະຫຍາຍທາງT4N ແລະ T7N. ບັນດາທາງເຫລົ່ານີ້ກາຍເປັນທາງອ້ອມພື້ນຖານຊຶ່ງຫ່າງຈາກໃຈກາງຕົວເມືອງ 5 ກມ ແລະ 10 ກມ ຕາມລຳດັບ. ສ່ວນນຶ່ງຂອງ ທາງວົງແຫວນໃນ, ຈາກທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 13 ເຫນືອຫາ ເຄິ່ງ ກາງຂອງ ທາງໜອງດ້ວງແມ່ນໄດ້ຮັບການຍົກລະດັບໂດຍ ເອດີບີ, ສ່ວນທີ່ເຫລືອຕ້ອງໄດ້ກໍ່ສ້າງໃໝ່ ຫລື ຂະຫຍາຍ ທາງທ້ອງຖິ່ນອອກ.

ທາງວົງແຫວນນອກແມ່ນມີແຜນແລ້ວໂດຍນໍາໃຊ້ຫມິດຊ່ວງຂອງ ທາງດົງໂດກ ແລະ ຂະຫຍາຍຕໍ່ຈາກທາງ T7N ຫາ ທາງໃໝ່ຢູ່ທິດໃຕ້.

### (3) ຕາມ່າງເສັ້ນທາງແບບຕາຂ່າຍແມ່ນພົບໃນພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງເທົ່ານັ້ນ, ຊຶ່ງໂຄງການ ອພບ ໄດ້ຍົກລະດັບ ເສັ້ນທາງທ້ອງຖິ່ນດ້ວຍການປູຢາງໃນ 100 ບ້ານ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຕາມ່າງເສັ້ນທາງທ້ອງຖິ່ນທີ່ບໍ່ມີໃນແຜນ ແລະ ເກີດຂຶ້ນເອງ ແລະ ການນໍາໃຊ້ໜ້ອຍຍັງມີຢູ່. ຕ້ອງໄດ້ກວດຄືນບັນດາເສັ້ນທາງເຫລົ່ານີ້ພາຍໃຕ້ ໂຄງລ່າງຊຸມຊົນ ແລະ ການພັດທະນາການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນໂດຍການເຕົ້າໂຮມທີ່ຢູ່ອາໄສເຂົ້າກຸ່ມກັນເພື່ອສະດວກໃນການບໍລິການການຂົນສົ່ງ ແລະ ການຕິດຕັ້ງຕາມ່າງສາທາລະນະປະໂພກຂອງ ຕົວເມືອງ, ເຊັ່ນ ນໍ້າປະປາ ແລະ ໄຟຟ້າ ແລະ ລະບົບລະບາຍນໍ້າ ແລະ ສຸຂະອານາໄມ.

ບັນດາມາດຕະການນີ້ຈະຍົກລະດັບ ມາດຖານຂອງ ການເປັນຢູ່ໃນພື້ນທີ່ທຸກຍາກຂຶ້ນຕື່ມອີກ.

### (4) ບໍ່ໄດ້ວາງແຜນສໍາລັບເສັ້ນທາງທີ່ຈະເຂົ້າຫາສະຖານີລົດໄຟໃໝ່ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງໃໝ່.

ມັນມີຄວາມສໍາຄັນຕ້ອງໄດ້ສ້າງລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະໄປພ້ອມກັນ.

- (5) ໃນການຈັດປະເພດຕາມຖານຂອງ ເສັ້ນທາງຢ່າງເປັນທາງການໃນທົ່ວປະເທດ, ທາງຫລວງຊົນນະບົດ ແລະ ທາງຫລວງແມ່ນຈັດປະເພດການໃຊ້ງານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຢ່າງຈະແຈ້ງ, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ທາງເທດສະ ບານບໍ່ໄດ້ກຳນົດເປັນປະເພດຍ່ອຍເຊັ່ນ ທາງຫລວງຕົວເມືອງ, ທາງຫລັກ, ທາງແຈກຍາຍ ແລະ ທາງເຊື່ອມຕໍ່ ໂດຍຈັດແບ່ງຕາມປະເພດການໃຊ້ງານ, ຕົວຢ່າງ ໃນຄູ່ມືກ່ຽວກັບຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ທາງຫລວງຂອງ ອະ ເມລິກາ.
- ການຈັດປະເພດຍ່ອຍສຳລັບເສັ້ນທາງໃນຕົວເມືອງແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ.
- (6) ນອກນັ້ນ, ການຈັດປະເພດເສັ້ນທາງຕ້ອງໃຫ້ເຂົ້າກັບການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນ ແລະ ການຂົນສົ່ງສາ ທາລະນະ. ບັນດາລົດບັນທຸກຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ຫນ້າກໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ແລ່ນຕາມເສັ້ນທາງຂອງ ຕົວເມືອງ ໃນນະຄອນຫລວງຍົກເວັ້ນຕາມທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ.
- ຕ້ອງໄດ້ທົບທວນຄືນບັນດາມາດຖານຂອງ ການອອກ ແບບເສັ້ນທາງດ້ານເລຂາຄະນິດ ແລະ ພື້ນທາງ.
- (7) ການຍົກລະດັບທາງແຍກເປັນປະເດັນທີ່ຮີບດ່ວນ.
- ທາງແຍກລະຫວ່າງຖະໜົນກຳແພງເມືອງ(T4N) ແລະ ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 13ໃຕ້(ຖະໜົນໄກສອນພົມວິຫານ) ເປັນທາງແຍກຮູບຂໍ້ເກາະກັບທາງນ້ອຍ ຂອງ ຖະໜົນໂພນພະເນົາ(T4N). ປະຈຸບັນມີໄຟຈະລາຈອນສຳລັບຄວບຄຸມການຈະລາຈອນ. ໃນອານາ ຄິດ, ການນຳໃຊ້ທາງແຍກຍົກລະດັບ ແລະ ຄວາມຕ້ອງທີ່ດິນແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ.
- (8) ນອກຈາກທາງແຍກສຳຄັນຂ້າງເທິງນີ້ແລ້ວ,
- ມີທາງແຍກຫລາຍບ່ອນທີ່ຕ້ອງການການຍົກລະດັບຈາກທາງ ແຍກຮູບຕົວ T ແລະ ຮູບຂໍ້ເກາະເປັນທາງສີ່ແຍກທຳມະດາ. ນອກນັ້ນ, ບັນດາທາງແຍກແບບວົງວຽນ ຈະມີ ບັນຫາຂອງ ຂີດຄວາມສາມາດຍ້ອນບັນດາວົງວຽນຂະໜາດນ້ອຍ. ຄວນໄດ້ພິຈາລະນາເຖິງ ການໃສ່ໄຟສັນ ຍານສຳລັບການຈະລາຈອນໃນອານາຄິດ.
- (9) ບັນດາເສັ້ນທາງສາຍຫລັກສ່ວນຫລາຍມີຊ່ອງການຈະລາຈອນເບື້ອງນອກພຽງພໍສຳລັບລົດແລ່ນ ຊ້າເຊັ່ນ: ລົດ ຕຸກ-ຕຸກ ຫລື ລົດຈັກ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຢູ່ໃນຕົວເມືອງ ຫລື ເຂດການຄ້າ, ຍັງພົບເຫັນການຈອດລົດບໍ່ຖືກລະ ບຽບຢູ່ຕາມບັນດາຊ່ອງທາງດັ່ງກ່າວ, ເປັນການກົດຂວາງຄວາມໂລ່ງລຽນຂອງ ການຈະລາຈອນ.
- (10) ການບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ, ໂດຍສະເພາະ,
- ການອະນາໄມການລະບາຍນ້ຳເປັນປະເດັນທີ່ສຳຄັນ. ໃນ ນະຄອນຫລວງ, ລະດູຝົນນັ້ນ, ປະລິມານນ້ຳຝົນຄ່ອນຂ້າງສູງ. ການບູລະນະຮັກສາການລະບາຍນ້ຳ ຫລື ຮ່ອງນ້ຳບໍ່ຕີອາດກໍ່ໃຫ້ເກີດນ້ຳຖ້ວມຕາມເສັ້ນທາງ, ເຮັດໃຫ້ການຈະລາຈອນລຳບາກ ແລະ ກາຍເປັນສາ ເຫດຂອງ ການເກີດອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ.

## 11.2 ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ ແລະ ການຈອດລົດ

ບັນດາບັນຫາກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ ແລະ ການຈອດລົດຈຳແນກໄດ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້.

(1) ຄາດວ່າຈຳນວນຍານພາຫານະ ແລະ ບໍລິມາດຂອງ

ການຈະລາຈອນຈະມີການເພີ່ມຂຶ້ນໄວຊຶ່ງຈະກໍ່ໃຫ້ເກີດ ບັນຫາຮ້າຍແຮງເຊັ່ນ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ການແອອັດ ແລະ ອຸປະຕິເຫດຂອງ ການຈະລາຈອນ. ບັນດາມາດ ຕະການປ້ອງກັນດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນເຊັ່ນ: ບັນດາເຄື່ອງມືຄວາມປອດໄພ, ການໃຫ້ການສຶກ ສາຄວາມປອດໄພ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ.

(2) ຕາມເສັ້ນທາງມີການປະສົມກັນຂອງ ບັນດາຮູບແບບເຊັ່ນ ລົດໂດຍສານ, ລົດບັນທຸກ, ລົດເມ, ລົດຈັກ, ລົດ ຕຸກ-ຕຸກ, ລົດຖີບ ແລະ ຄົນຢ່າງ.

ສະພາບດັ່ງກ່າວຕ້ອງມີການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທີ່ເໝາະສົມລະ ຫວ່າງລົດແລ່ນຊ້າ ແລະ ລົດແລ່ນໄວ. ບັນດາຮູບແບບທີ່ແຕກຕ່າງແມ່ນຈຳແນກຈາກຄວາມໄວໃນການເດີນ ທາງ, ຂະໜາດຂອງ ຍານພາຫານະ ແລະ ຄວາມແຮງຂອງ ເຄື່ອງຈັກ.

ຖ້າບໍ່ມີການຄວບຄຸມການຈະລາ ຈອນ, ການປະພຶດຂອງ ຜູ້ຂັບຂີ່ອາດຂາດຄວາມເປັນລະບຽບ.

(3) ສັນຍານການຈະລາຈອນ, ປ້າຍ ແລະ

ເຄື່ອງໝາຍທາງຕ້ອງມີບັນດາມາດຖານການຕິດຕັ້ງທີ່ເໝາະສົມ. ບັນດາຈຸດທີ່ຕັ້ງບໍ່ຄືກັນ ແລະ ການບໍ່ມີບັນດາປ້າຍ ຫລື ປ້າຍບໍ່ເຫັນຢ່າງຊັດເຈນຍັງມີຢູ່. ບັນດາທິດທາງຂອງ ບັນດາເຄື່ອງມືຂອງ ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນອາດສ້າງຄວາມສັບສົນໃຫ້ແກ່ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່.

(4) ບັນດາປ້າຍຄວບຄຸມການຈອດລົດບໍ່ພຽງພໍ.

ຍັງພົບເຫັນບັນດາຍານພາຫານະຈອດບໍ່ຖືກລະບຽບຢູ່ເຂດການ ຄ້າ ແລະ ບໍລິເວນຕະລາດ. ເຫດຜົນຕົວຈິງຂອງ ການຫ້າມຈອດຕ້ອງໄດ້ແຈ້ງໃຫ້ສາທາລະນະຮັບຮູ້ນຳ.

(5) ການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ແລະ ການວິໄຈອຸປະຕິເຫດຂອງ

ການຈະລາຈອນບໍ່ພຽງພໍສຳລັບການຫລຸດຜ່ອນຈຸດດຳ (ຈຸດອັນຕະລາຍ)ທີ່ອຸປະຕິເຫດການຈະລາຈອນໄດ້ເກີດຂຶ້ນເປັນປະຈຳ.

ມັນມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ວາງ ມາດຕະການເພື່ອປັບປຸງຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ການຍົກລະດັບບັນດາອຸປະກອນຂອງ

ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນລວມທັງການຝຶກອົບຮົມພະນັກງານ.

### 11.3 ສະພາບຂອງ ການຈະລາຈອນ.

ອີງໃສ່ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດການຈະລາຈອນ, ຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາບັນດາປະເດັນ ແລະ ບັນຫາດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- (1) ສ່ວນແບ່ງຂອງ ລົດຈັກແມ່ນສູງສຸດ, 64% ຂອງ ຍານພາຫານະທັງໝົດ, ສູງສຸດທີ 2 ແມ່ນ ລົດກະບະ (14%). ສ່ວນແບ່ງຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເຊັ່ນລົດຕຸກຕຸກ(4%) ແລະ ລົດເມ(2%)ແມ່ນຕໍ່າ.
- (2) ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນໃນທິດທາງເຂົ້າຫາໃຈກາງເມືອງແມ່ນ 7:15-8:15 ຕອນເຊົ້າ ແລະ ສະເພາະລະຫວ່າງ 7:30-8:00 ແມ່ນສູງຫລາຍ. ອັດຕາສ່ວນຂອງ ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນແມ່ນ 15%. ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນໃນທິດທາງ ອອກຈາກໃຈກາງເມືອງແມ່ນ 16:45-17:45 ຕອນຄ່ຳ ແລະ ອັດຕາສ່ວນຂອງ ຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນແມ່ນ 10.8%.
- (3) ອີງໃສ່ການສຳຫລວດຄວາມໄວຂອງ ການເດີນທາງ, ຖະຫນົນອາຊຽນ(ຕ 2), ຖະຫນົນຊຸນບູລິມ, ຖະຫນົນ ຄູວຽງ, ຖະຫນົນມະໂຫສິດ ແລະ ຖະຫນົນຫນອງບອນແມ່ນຕໍ່າກວ່າ 20 ກມ/ຊມໃນຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນຕອນ ຄ່ຳ.  
ຄວາມໄວຊ້າແມ່ນຍ້ອນໄຟສັນຍານການຈະລາຈອນຢູ່ຕາມແຍກຕ່າງໆ, ແຕ່ສ່ວນຫລາຍ ແຍກໄຟສັນ ຍານສາມາດຜ່ານໄດ້ໂດຍໃຊ້ເວລາລໍຖ້າເທື່ອດຽວ. ເວລານີ້, ຍັງບໍ່ທັນມີຄວາມແອອັດທີ່ຮ້າຍແຮງ ແລະ ການ ລໍຖ້າເປັນແຖວຍາວເທື່ອ. ຖ້າບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນມີການເພີ່ມຂຶ້ນ, ຄວາມໄວຂອງ ການເດີນທາງ ຈະຊ້າຫລາຍກວ່າປະຈຸບັນ, ຫລັງຈາກນັ້ນ, ຈະຕ້ອງດຳເນີນການວັດແທກການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ຂີດຄວາມສາ ມາດໃນບັນດາທາງແຍກທີ່ມີສັນຍານ ແລະ ການຮຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນໃນອານາຄົດອັນໃກ້.

### 11.4 ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ບັນດາບັນຫາຫລັກຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນໄດ້ສັງລວມດັ່ງລຸ່ມນີ້ :

- (1) ການຂົນສົ່ງມວນຂົນຂອງ ລົດເມຂອງ ຕົວເມືອງແມ່ນດຳເນີນການໂດຍບໍລິສັດລົດເມລັດພຽງຜູ້ດຽວ. ບໍລິ ສັດມີຈຳນວນລົດເມບໍ່ພຽງພໍ, ດັ່ງນັ້ນ, ມັນບໍ່ສະດວກສຳລັບຜູ້ຊົມໃຊ້. ມັນມີຄວາມສຳຄັນຕ້ອງໄດ້ຕອບສະ ຫນອງຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງ ຜູ້ຊົມໃຊ້ ແລະ ໃຫ້ບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຂອງ ເອກະຊົນເຂົ້າຮ່ວມໃນການ ບໍລິການການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງ ຕົວເມືອງ
- (2) ນະໂຍບາຍຄ່າໂດຍສານຂອງ ລົດເມຕ້ອງຄຳນຶງເຖິງຜົນປະໂຫຍດຂອງ ສາທາລະນະເພື່ອຊົດເຊີຍຄ່າໃຊ້ ຈ່າຍດ້ານສັງຄົມເຊັ່ນ ຄວາມແອອັດຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ການເຊື່ອມໂຊມດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ.

- (3) ທາງລົດເມ ຫລື ຊ່ອງທາງບູລິມະສິດຂອງ  
ລົດເມສຳລັບລະບົບການຂົນສົ່ງມວນຊົນ(BRT)ຕ້ອງໄດ້ເອົາເຂົ້າ  
ກັບການປັບປຸງບັນດາເສັ້ນທາງເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມວ່ອງໄວຂອງ ການຂົນສົ່ງດ້ວຍລົດເມ.
- (4) ຈະຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາການຂົນສົ່ງດ້ວຍລາງ(LRT ຫລື MRT) ສຳລັບການຂົນສົ່ງພາຍໃນເພື່ອ  
ເຊື່ອມຕໍ່ຕົວ ເມືອງໃຫມ່ ແລະ ໂຮງງານທີ່ຢູ່ເຂດນອກຂອງ ຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງ.  
ໃນກໍລະນີນີ້, ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ຫລັກຄວນໄດ້ເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ການກຳນົດລາຍລະອຽດຂອງ ບັນດາບັນຫາ ແລະ ບັນດາຄຳແນະນຳຕ່າງໆແມ່ນມີດັ່ງລຸ່ມນີ້ :

- (1) ການຂົນສົ່ງມວນຊົນຂອງ ຕົວເມືອງດ້ວຍລົດເມ: ບໍລິສັດລົດເມລັດນະຄອນຫລວງ (VSBC)
  - ງົບປະມານບໍ່ພຽງພໍສຳລັບການພື້ນຖານລົດເມເກົ່າເຮັດໃຫ້ຈຳນວນລົດທີ່ໃຊ້ງານໄດ້ຫລຸດລົງຊຶ່ງຕອບສະຫນອງ ຄວາມຕ້ອງການຂອງ ຜູ້ໂດຍສານຫນ້ອຍລົງ; ຈຳນວນສາຍທາງລົດເມມີ 17 ສາຍ ແລະ ຖ້ຽວແລ່ນທັງຫມົດ ມີ 348 ຖ້ຽວ. ເວລາບໍລິການສັ້ນ.
  - ເພື່ອຍົກລະດັບຄຸນນະພາບຂອງ ການບໍລິການດ້ວຍຄວາມເຊື່ອຫມັ້ນ, ຕ້ອງໄດ້ລົງທຶນໂດຍກົງໃຫ້ແກ່ບໍລິສັດ ຫລື ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ເອກະຊົນໂດຍການນຳໃຊ້ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງລັດ ແລະ ເອກະຊົນ.
  - ຄ່າໂດຍສານຂອງ ລົດເມແມ່ນຕ່ຳ ແລະ ກ່ອນຈະຂຶ້ນຄ່າໂດຍສານຕ້ອງໄດ້ຂໍອະນຸຍາດຈາກລັດຖະບານ. ຕ້ອງໄດ້ຄາດຄະເນຄ່າໂດຍສານທີ່ມີກຳໄລເພື່ອໃຫ້ບໍລິສັດສາມາດດຳເນີນການໄດ້ຢ່າງຍາວນານ.
  - ນອກນັ້ນ, ຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາລະບົບຄ່າໂດຍສານເພື່ອຫລຸດຜ່ອນການແບກຫາບຂອງ ຜູ້ທຸກຍາກສຳລັບ ຄວາມສາມາດຂອງ ເຂົາເຈົ້າໃນການຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງ. ຕ້ອງໄດ້ທົບທວນຄືນເງິນອຸດໜູນສຳລັບບັນດາ ຜູ້ຊົມໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ໃນກໍລະນີການນຳໃຊ້ລົດເມໄຟຟ້າ, ລັດຖະບານອາດຄວບຄຸມ ຫລື ຫລຸດ ຜ່ອນຄ່າໄຟຟ້າສຳລັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ນະໂຍບາຍຂອງ ລັດຖະບານສຳລັບການສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນຢ່າງພາວະວິໄສ.

- (2) ການຂົນສົ່ງຍ່ອຍ : 3 ສະມາຄົມຂອງ ລົດ ສອງແຖວ, ຕຸກຕຸກ/ຈຳໂບ ແລະ ລົດແທັກຊີ.
  - ຜູ້ດຳເນີນການຕ້ອງໄດ້ເຂົ້າເປັນສະມາຊິກຂອງ ສະມາຄົມ, ຢູ່ພາຍໃຕ້ທ້ອງການຂົນສົ່ງຂອງ ນະຄອນ ຫລວງ, ສະມາຄົມພະຍາຍາມຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຈັດຕັ້ງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຍ່ອຍເພື່ອຕອບສະຫນອງ ຄວາມຕ້ອງການຂອງ ຜູ້ຊົມໃຊ້ ແລະ ຍົກລະດັບຄຸນນະພາບຂອງ ການບໍລິການ. ມີແຕ່ລົດຕຸກຕຸກເທົ່າ ນັ້ນທີ່ໃຫ້ການບໍລິການເສີມ ແກ່ລະບົບລົດເມຂອງ ຕົວເມືອງ.



ໃນຂະນະດຽວກັນລົດສອງແຖວດຳເນີນ ການຕາມບັນດາສາຍທາງຕົວເມືອງ-ຊົນນະບົດ ແລະ ລົດແທັກຊີປະຈຳຢູ່ສະຖານີນຳໃຊ້ຕາມຄວາມ ຕ້ອງການ.

- ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ປະສານກັບບັນດາຮູບແບບຂອງ ການຂົນສົ່ງມວນຊົນຂອງ ລະບົບລົດເມ. ຕົວຢ່າງ, ລົດສອງແຖວອາດກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງ ຕົວເມືອງເປັນຄືລົດເມນ້ອຍ. ຕ້ອງໄດ້ມີການສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ ລົດຕຸກຕຸກ ຫລື ສອງແຖວສຳລັບການຂົນສົ່ງເຊື່ອມຕໍ່.
- ຕ້ອງໄດ້ຍົກລະດັບຂອງ ການບໍລິການໂດຍການນຳໃຊ້ຍານພາຫານະໃໝ່ ຫລື ບັນດາຍານພາຫານະທີ່ ປອດໄພໂດຍດ້ວຍການກວດກາຍານພາຫານະຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ, ສະຖານີຂົນສົ່ງເປັນຜູ້ຕິດຕາມ .

(3) ນະໂຍບາຍຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

- ການສົ່ງເສີມ ແລະ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ຜູ້ຊົມໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຈະພົວພັນກັບການຄຸ້ມຄອງ ຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຈະລາຈອນຊຶ່ງອາດເຮັດໃຫ້ຫລຸດຜ່ອນການນຳໃຊ້ຍານພາຫານະສ່ວນຕົວ ທີ່ແລ່ນຢູ່ບັນດາພື້ນທີ່ທີ່ກຳນົດ ແລະ ບັນດາລະບຽງຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.
- ການຍົກລະດັບການດຳເນີນການຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນປະຈຸບັນຄວນສະໜອງຄວາມຕ້ອງ ການຂອງ ຜູ້ຊົມໃຊ້ໃນອານາຄົດ. ບັນດາສາຍທາງຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄວນກວມຕາງ່າງ ຂອງ ບັນດາເສັ້ນທາງຫລັກທັງໝົດດ້ວຍການຈັດວາງບັນດາເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່.
- ບໍ່ທັນມີແຜນການສຳລັບການສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງ ຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງສຳລັບ ການນຳໃຊ້ລົດໄຟທີ່ມີໃນແຜນການ . ຕ້ອງມີແຜນການແລກປ່ຽນຮູບແບບ ແລະ ການຂົນສົ່ງຕໍ່ຢູ່ບັນດາ ສະຖານີ ຂອງ ລົດໄຟເພື່ອປະສານການນຳໃຊ້ທາງລົດໄຟໃໝ່.

(4) ລະບົບການຂົນສົ່ງມວນຊົນດ້ວຍລົດເມ ( BRT )

- ຄວນກຳນົດແຜນການການນຳໃຊ້ລະບົບການຂົນສົ່ງມວນຊົນດ້ວຍລົດເມລວມມີການເລືອກ ເສັ້ນທາງ, ການຈັດວາງຊ່ອງທາງ ແລະ ລະບົບການດຳເນີນການດ້ວຍແຜນງານຢ່າງເປັນຂັ້ນຕອນເຊັ່ນ: ບູລິມະ ສິດຂອງ ລົດເມ ແລະ ບັນດາຊ່ອງທາງສະເພາະກ່ອນ.

(5) ການຄວບຄຸມຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຈະລາຈອນ

- ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວຢູ່ຂ້າງເທິງ, ຄວນຄວບຄຸມບັນດາລົດສ່ວນຕົວ ແລະ ລົດຈັກຈາກບັນດາເສັ້ນທາງຂອງ BRT.

(6) ການວາງແຜນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ

- ກຳລັງດຳເນີນການຂະຫຍາຍບັນດາພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງທີ່ມີຄວາມໜາແໜ້ນຕໍ່າ ແລະ ນອກແຜນ ການ. ຕ້ອງໄດ້ວາງນະໂຍບາຍຂອງ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ແຜນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຢ່າງຄົບຊຸດ ຢ່າງຮີບດ່ວນດ້ວຍຄວາມເປັນເອກະພາບກັບທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
- ຍັງບໍ່ທັນມີຍຸດທະສາດ ແລະ ນະໂຍບາຍການນຳໃຊ້ທີ່ດິນສຳລັບການສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ນະຂອງ ຕົວເມືອງ”ໃນໂຄງລ່າງຂອງ ຕົວເມືອງ”. ແຜນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຄວນເລື່ອນເຄື່ອນຍ້າຍ ຄົນ ແລະ ສິນຄ້າ, ບໍ່ແມ່ນລົດ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈະຕ້ອງຄວບຄຸມແຜນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໂດຍເນັ້ນໃສ່ເປັນພິ ເສດການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ຕ້ອງຖືເປັນສຳຄັນການພັດທະນາການຂົນສົ່ງມວນຊົນ.
- ຕ້ອງໄດ້ທົບທວນຄືນການສົ່ງເສີມການເຊື່ອມຢັງກັນທັງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ທັງແຜນການຂອງ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ທັງການພັດທະນາການນຳໃຊ້ແບບປະສົມກັນ, ສະໜັບສະໜູນການພັດທະນາທີ່ປິ່ນ ອ້ອມຂອດການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.
- ແຜນການເຄື່ອນໄຫວ ແລະ ການປະດັບປະດາຂອງ ຕົວເມືອງໃນພື້ນທີ່ໃຈກາງຕ້ອງໄດ້ມີການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະ, ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ (NMT) ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ (TDM).

(7) ໂຄງລ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ

- ຄວນຂຶ້ນແຜນໂຄງລ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງທີ່ເອື້ອອຳນວຍໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະດ້ວຍລະບົບຂອງ ເສັ້ນທາງຕາມການຄຸ້ມຄອງໃຫມ່.
- ໃນບັນດາບ້ານ, ຄວນພິຈາລະນາຕາມຖານະຂອງ ເສັ້ນທາງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ການປັບປຸງຕາມຖານະດ້ວຍການ ນຳໃຊ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບບັນດາການບໍລິການການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເຊື່ອມຕໍ່.

(8) ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ (NMT)

- ຕ້ອງມີການປະສານສົມທົບລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ ແລະ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ຈະຕ້ອງ ພິຈາລະນາໃຫ້ມີສະຖານທີ່ຈອດລົດຖີບຢູ່ຕາມສະຖານີຕົ້ນຕໍຂອງ ລົດເມ.

(9) ຄວາມຍຸຕິທຳຂອງ ສັງຄົມ ແລະ ສັດສ່ວນຂອງ ເພດໄວ

- ຄວນພິຈາລະນາເຖິງຄວາມຕ້ອງການສຳລັບ ແລະ ການປະກອບສ່ວນຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ປອດ ໄພ ແລະ ຍອມຮັບໄດ້ໃນລະບົບຂອງ ການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງເພື່ອການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ ແລະ ການສົ່ງເສີມການພັດທະນາ ຂອງ ສັງຄົມ.
- ຄືດັ່ງໄດ້ລະບຸຢູ່ຂ້າງເທິງ, ຄວນທົບທວນຄືນນະໂຍບາຍຂອງ ການເກັບຄ່າໂດຍສານພິເສດ ແລະ ນະໂຍບາຍ ທົດແທນສຳລັບການເກັບຄ່າ ໂດຍສານ. ນະໂຍບາຍຄວນພິຈາລະນາເງື່ອນໄຂສຳລັບແມ່ຍິງ, ຜູ້ຊົມໃຊ້ສ່ວນ ໃຫຍ່ລວມເຖິງເດັກ, ຜູ້ອາຍຸສູງ ແລະ ຄົນພິການ.

(10) ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ການບູລະນະຮັກສາ

- ຕ້ອງໄດ້ທົບທວນຄືນແຜນຄວາມປອດໄພພິເສດຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຮ່ວມກັບບັນດາຜູ້ທີ່ມີສ່ວນ ຮ່ວມລວມທັງບັນດາຜູ້ດຳເນີນການ ແລະ ຜູ້ຊົມໃຊ້ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນອຸປະຕິເຫດ ຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ກ່ຽວ ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ແຜນດຳເນີນງານແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມ ປອດໄພທາງຖະໜົນມີແລ້ວ, ແຕ່ບໍ່ມີ ແຜນສະເພາະສຳລັບຄວາມປອດໄພຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.
- ຄວນພິຈາລະນະປັບປຸງບັນດາປ້າຍຈອດລົດເມ ແລະ ບ່ອນຄົນຂ້າມທາງ.

(11) ການຍົກສະມັດຕະພາບຂອງ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ການປະເມີນຜົນ

- ແຜນການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມຍືນຍົງຂອງ ສິ່ງແວດລ້ອມ(EST)ກຳລັງໄດ້ຮັບການປັບປຸງຊຶ່ງ ຄາດວ່າຈະສຳເລັດພ້ອມກັນກັບແຜນແມ່ບົດນີ້
- ຄວາມຕ້ອງການເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນມົນລະພິດຂອງ ອາກາດຂອງ ບັນດາຍານພາຫານະຕາມແຄມທາງດ້ວຍ ການສົ່ງເສີມນ້ຳມັນທີ່ສະອາດກວ່າ ແລະ ລະບົບຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ.
- ແຜນນຳໃຊ້ທີ່ດິນຕາມແຄມທາງຄວນລວມເຖິງການປ້ອງກັນສິ່ງແວດລ້ອມດ້ວຍການປູກຕົ້ນໄມ້ ແລະ ເຂດກັນຊົນ
- ຄວນມີການວາງແຜນສຳລັບການຂ້າມຜ່ານໄປສູ່ນ້ຳມັນສະນິດໃຫມ່ດ້ວຍການສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ໄຟຟ້າ ແລະ ນ້ຳມັນທີ່ສະກັດຈາກພືດ.

## 11.5 ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ

ຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາຢ່າງຮອບຄອບຂ້າງບັນດາບັນຫາຂອງ ຄວາມປອດໄພໄປຄຽງຄູ່ກັນກັບການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ການ ຈະລາຈອນ. ຜ່ານການສຳຫລວດຢູ່ສະໜາມຂອງ ການສຶກສາຄັ້ງນີ້, ທິມງານແນະນຳບັນດາບັນຫາສຳຄັນທີ່ ຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາ.

- (1) ຜູ້ຂັບຂີ່ຫລາຍຄົນບໍ່ສົນໃຈເຄື່ອງໝາຍຊ່ອງທາງຊຶ່ງຄວບຄຸມກະແສຂອງ ການຈະລາຈອນຢ່າງປອດໄພ. ລະບຽບການຂັບຂີ່ທີ່ໄປທີ່ກຳນົດໃຫ້ຍານພາຫານະແລ່ນໄວໃຊ້ຊ່ອງທາງດ້ານໃນ ແລະ ຍານພາຫານະແລ່ນ ຊ້າໃຊ້ຊ່ອງທາງດ້ານນອກນັ້ນ, ຫລາຍຄົນຍັງບໍ່ທັນຮູ້ຈັກ.
- (2) ການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ການໃຫ້ການສຶກສາຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນແກ່ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ລົດຈັກ ຍັງບໍ່ທັນພຽງພໍ. ຍັງພົບເຫັນການກະທຳທີ່ເປັນອັນຕະລາຍຫລາຍຢ່າງ. ບັນດາຜູ້ຂັບຂີ່ຄວນມີຄວາມຮູ້ກ່ຽວ ກັບການຂັບຂີ່ປອດໄພ ແລະ ເຕັກນິກຂອງ ການຂັບຂີ່ໃນເວລາສະເໝີຂໍ້ໃບຂັບຂີ່. ຄວນທົບທວນຄືນວິທີ ການສອບເສັງເອົາໃບຂັບຂີ່.
- (3) ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຕໍ່ຜູ້ຂັບຂີ່ທີ່ຖືເບົາບັນດາລະບຽບ ແລະ ກົດໝາຍກ່ຽວກັບການຈະລາຈອນຍັງບໍ່ທັນ ພຽງພໍ. ຖ້າຜູ້ຂັບຂີ່ທຸກຄົນຫາກປະຕິບັດຕາມບັນດາລະບຽບຂອງ ການຈະລາຈອນ, ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນຕາມເສັ້ນທາງ, ຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ເສັ້ນທາງຈະໄດ້ຮັບການປັບປຸງ. ແລະ ຄວາມສາມາດຮັບໄດ້ຂອງ ທາງຈະດີຂຶ້ນຫລາຍ.

## 11.6 ບັນດາບັນຫາສິ່ງແວດລ້ອມ.

ອີງໃສ່ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດສິ່ງແວດລ້ອມ, ຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາບັນດາປະເດັນ ແລະ ບັນຫາດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

- (1) ຕ້ອງມີນະໂຍບາຍປົກປັກຮັກສາປ່າສະຫງວນດົງໂພສີທີ່ຊັດເຈນ. ພື້ນທີ່ສ່ວນໃຫຍ່ເປັນຂອງ ນະຄອນ ຫລວງ ແລະ ສ່ວນທີ່ເຫລືອເປັນຂອງ ພາກເອກະຊົນ ແລະ ຂອງ ຫລາຍອົງການຂອງ ລັດຖະບານ. ທຸກອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຄວນປະຕິບັດຕາມນະໂຍບາຍປົກປັກຮັກສາທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນເວລາອອກອະ ນຸຍາດພັດທະນາທີ່ດິນໃນປ່າສະຫງວນ.
- (2) ຄວນສະຫງວນບຶງທາດຫລວງ, ພື້ນທີ່ທາມທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດທີ່ຍັງເຫລືອໃນນະຄອນຫລວງ, ກວມ 20 ກມ2 ແລະ ສະໜອງແຫລ່ງນ້ຳໃຫ້ແກ່ຫລາຍກວ່າ 3,000 ຄົວເຮືອນ.
- (3) ນຶ່ງໃນບັນດາເນື້ອໃນສຳຄັນຂອງ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປ້ອງກັນສິ່ງແວດລ້ອມໄດ້ກຳນົດວ່າ ທຸກອົງການ ຈັດຕັ້ງມີໜ້າທີ່ຄວບຄຸມມົນລະພິດຕາມບັນດາມາດຖານຄຸນນະພາບສິ່ງແວດລ້ອມ.

ເຖິງແມ່ນວ່າອົງການວິທະຍາສາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມຕ້ອງໄດ້ອອກບັນດາມາດຖານຄຸນນະພາບສິ່ງແວດລ້ອມ(ຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດ, ຄວນລົດ, ມົນລະພິດຂອງ ດິນ) ໃນເດືອນ 3/2003 ກໍຕາມ, ປະຈຸບັນນີ້ກໍຍັງບໍ່ທັນໄດ້ອອກເທື່ອ.

- (4) ແຜນການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດດ້ານຄວາມຍືນຍົງຂອງ ສິ່ງແວດລ້ອມ(EST) ໄດ້ກາຍເປັນນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດ ທີ່ຖືກຮັບຮອງສໍາລັບການພັດທະນາການຂົນສົ່ງ. ນະຄອນຫລວງໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເພື່ອສົ່ງເສີມນະໂຍບາຍ ນີ້ໂດຍການປະສານກັບແຜນການຍຸດທະສາດ EST ແຫ່ງຊາດທີ່ກະຊວງ ຄຂປກ ແລະ ອົງການ UNCRD ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນໃນປີນີ້.
- (5) ບັນດາການປ່ຽນແປງດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມແມ່ນໄດ້ເກີດຂຶ້ນໄວໃນະຄອນຫລວງ, ລວມທັງການທ່ອງທ່ຽວ ລະຫວ່າງປະເທດ, ຊຶ່ງກໍາລັງນໍາໄປສູ່ການປະພຶດທາງເພດຊຶ່ງອາດເຮັດໃຫ້ຄົນລາວຈໍານວນນຶ່ງເພີ່ມຄວາມ ສ່ຽງສໍາລັບການຕິດເຊື້ອ HIV. ນຶ່ງໃນບັນດາແນວຄິດລິເລີ່ມຂອງ EST ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສາທາລະນະສຸກ ເຊັ່ນ HIV/AIDS ແມ່ນຄວນນໍາໃຊ້ ໂທລະທັດ, ວິທູຍະ ແລະ ຫນັງສືພິມສໍາລັບໂຄສະນາໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ ສາທາລະນະ ແລະ ກົນໄກຂອງ ແຈກຢາຍຂ່າວສານກ່ຽວກັບບັນດາຜົນກະທົບຂອງ ສຸຂະພາບທາວໄປ ທີ່ເກີດຈາກ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການຈະລາຈອນ.
- (6) ອົງການໃຫມ່ໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນເມື່ອວັນທີ 23 ກໍລະກົດ 2007<sup>1</sup>, ຢູ່ພາຍໃຕ້ຫ້ອງການຂອງ ສໍານັກງານນາ ຍົກລັດຖະມົນຕີສໍາລັບການຄຸ້ມຄອງນໍ້າ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມໃຫ້ດີກວ່າເກົ່າ. ບັນດາກະຊວງ ແລະ ອົງການ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໄດ້ມອບໜ່ວຍງານ ແລະ ພະນັກງານໃຫ້ອົງການນີ້ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ(WREA), ເປັນສ່ວນ ນຶ່ງຂອງ ຄວາມພະຍາຍາມປັບປຸງການຄຸ້ມຄອງນໍ້າ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ. WREA ກວມ ນຶ່ງ ຫ້ອງການ ແລະ 5 ກົມ, ລວມທັງ ກົມສິ່ງແວດລ້ອມ, ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າແຫ່ລາງນໍ້າ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ກອງເລຂາຄະນະກຳ ມະການແມ່ນໍ້າຂອງແຫ່ງຊາດ, ກົມແຫລ່ງນໍ້າ ແລະ ກົມອຸຕຸນິຍົມ ແລະ ອຸທິກກະສາດ. ໃນນະຄອນຫລວງ, ແຜນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຄວນໄປຕາມທິດຂອງ WREA ໃຫມ່ນີ້.

---

<sup>1</sup> ວຽງຈັນທາຍ, 24 ກໍລະກົດ 2007

## 11.7 ບັນຫານິຕິບັນຍັດ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ.

ບັນດາບັນຫາຂອງ ປະເດັນການຈັດຕັ້ງ ແລະ ນິຕິບັນຍັດແມ່ນໄດ້ສັງລວມດັ່ງລຸ່ມນີ້:  
ການຈັດຕັ້ງ.

- (1) ມີຫລາຍກະຊວງ ແລະ ຫລາຍພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງສໍາລັບການພັດທະນາການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງໃນນະ ຄອນຫລວງ. ສໍາລັບພາກລັດ, ມີ ສອງ ສະນິດຂອງ ໂຄງສ້າງຂອງ ການຈັດຕັ້ງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການຄຸ້ມ ຄອງ. ກະຊວງ ຄຸ້ມຄອງ ສໍາລັບກະຊວງຂະແໜງການ ແລະ ຫ້ອງການຂອງ ເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງ(VMO) ສໍາລັບການຄຸ້ມຄອງຂອງ ຫ້ອງຖິ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ຫ້ອງການຂອງ ນາຍົກລັດຖະມົນຕີ(PMO);
- (2) ຄວນມີການຈັດຕັ້ງການຄຸ້ມຄອງທີ່ເຊື່ອມເຂົ້າກັນສໍາລັບຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງທັງຫມົດຂອງ ຕົວເມືອງ, ອີງ ຕາມນະໂຍບາຍການຄຸ້ມຄອງຕົວເມືອງທັງຫມົດ ໃນນະຄອນຫລວງທີ່ຕ້ອງໄດ້ຂຶ້ນແຜນ, ພາຍໃຕ້ອັນນີ້, ຄວນ ໄດ້ຈັດວາງທຸກການຈັດຕັ້ງຂອງ ຂະແໜງການການຄຸ້ມຄອງ, ບັນດາຫ້ອງການຂອງ ເຈົ້າເມືອງ, ບັນດາຫ້ອງ ການຂອງ ນາຍບ້ານໃຫ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ.
- (3) ຄວນສ້າງຕັ້ງອົງການຮັບຜິດຊອບໂຄງການສະເພາະ, ເຊັ່ນ ອພບ ສໍາລັບການພັດທະນາຂະແໜງການ ແລະ ພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການເທົ່ານັ້ນໂດຍປະສານກັບອົງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງທັງຫມົດຂ້າງເທິງ.
- (4) ບັນດາຄູ່ຮ່ວມຂອງ ເອກະຊົນຕ້ອງໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນຜູ້ສະແດງທີ່ສໍາຄັນສໍາລັບການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ, ເພື່ອຮັບປະກັນການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຄວນສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການຂົນສົ່ງ ຂອງ ນະຄອນຫລວງ(VTC) ພາຍໃຕ້ການຊີ້ນຳຂອງ ຄະນະກຳມະການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ.VTC ຄວນປະ ກອບດ້ວຍບັນດາຕົວແທນຂອງ ທຸກກະຊວງຂະແໜງການ, ບັນດາການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ບັນດາຄູ່ ຮ່ວມຂອງ ເອກະຊົນ.
- (5) ພ ຄຸ້ມຄອງ ຄວນລາຍງານຫາກະຊວງ ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຫ້ອງການຂອງ ເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງ. ແຕ່ເງິນເດືອນ ຂອງ ພະນັກງານ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອື່ນໆຕ້ອງໄດ້ຈາກງົບປະມານຂອງ ນະຄອນຫລວງ. ຄວນກຳນົດຄວາມ ຮັບຜິດຊອບຂອງ ເຂົາເຈົ້າໃຫ້ຈະແຈ້ງ.
- (6) ລັດຖະບານ ແລະ ຫ້ອງການຂອງ ເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງຕ້ອງໄດ້ກວດກາຄືນຂອບເຂດອຳນາດຂອງ ຫ້ອງ ການຂອງເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງ ແລະ ຕັ້ງໃຈສ້າງຊື່ຄວາວອັນທີ່ເອີ້ນວ່າ”ເທດສະບານ ຫລື ນະຄອນວຽງ ຈັນ” ສໍາລັບການປົກຄອງຫມົດພື້ນທີ່ຂອງ ນະຄອນຫລວງ ຫລື “ນະຄອນຫລວງ” ສະເພາະສໍາລັບຕົວເມືອງ ຂອງ ນະຄອນຫລວງຊຶ່ງຕ້ອງລວມເອົາ 198 ບ້ານ ແລະ ຫລາຍກວ່ານັ້ນ. ການສະຫລຸບຄາດວ່າຈະສໍາເລັດ ໃນທ້າຍ 2007.

ນິຕິບັນຍັດ.

- (1) ສຳລັບຂະແໜງຂົນສົ່ງມີກົດໝາຍຫລັກ 3 ສະບັບ, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫລວງ, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການຈະລາຈອນທາງບົກ ແລະ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ.
- (2) ສຳລັບການພັດທະນາຕົວເມືອງ, ມີກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຜັງເມືອງ.
- (3) ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງ, ຄວນມີການປະສານສົມທົບ ກົດໝາຍວ່າດ້ານການ ຂົນສົ່ງ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງນຳກັນ.

**11.8 ສະພາບດ້ານການເງິນ.**

ສະພາບດ້ານການເງິນຂອງ ການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງມີບັນດາບັນຫາດັ່ງນີ້.

- (1) ຕາມທຳນຽມ, ລັດຖະບານກາງໄດ້ໃຫ້ງົບປະມານສຳລັບທັງການພັດທະນາ ແລະ ທັງການດຳເນີນການ/ ການບູລະນະບັນດາຊັບສິນພາຍໃນຂອງ ປະເທດສຳລັບໂຄງລ່າງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສິ່ງຫຍໍ້ທີ່ຕົ້ນຕໍຂອງ ການຈັດທາສາທະລະນຸປະໂພກຂອງ ຕົວເມືອງ ແລະ ການໃຫ້ການບໍລິການຂອງ ຕົວເມືອງ ແມ່ນລະດັບ ຂອງ ການລົງທຶນສຳລັບຂະແໜງຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນບໍ່ພຽງພໍ.
- (2) ທຶນທີ່ມີສຳລັບການຂົນສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫລວງປະກອບດ້ວຍທຶນຂອງ ລັດລວມທັງການຊ່ວຍ ເຫລືອຂອງ ຕ່າງປະເທດ ແລະ ການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງ ເອກະຊົນ. ທຶນພາຍໃນຂອງ ລັດແມ່ນງົບປະມານ ແຫ່ງຊາດລວມທັງແຜນການລົງທຶນຂອງ ລັດຂອງ ແຂວງ ແລະ ຂອງ ກະຊວງຂະແໜງການ. ງົບປະມານ ແຫ່ງຊາດແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ເພດານຂອງ ກະຊວງການເງິນ. ການຄາດຄະເນງົບປະມານແມ່ນອີງ ໃສ່ການຈັດ ແບ່ງໃຫ້ໃນປີຜ່ານມາ.
- (3) ການຊ່ວຍເຫລືອຂອງ ຕ່າງປະເທດແມ່ນແນໃສ່ການລົງທຶນສຳລັບບັນດາໂຄງການສະເພາະຂອງ ຜູ້ໃຫ້ທຶນ. ຈຳນວນທີ່ລົງທຶນ ແລະ ກຳນົດເວລາອາດປ່ຽນແປງຂຶ້ນຢູ່ກັບວິທີຂອງ ການເຈລະຈາ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຳນວນດັ່ງ ກ່າວມີການເໜັງຕີງຫລາຍໃນແຕ່ລະປີ. ສຳລັບແຜນໄລຍະຍາວ, ຄວນເລີ່ມກະກຽມການຊ່ວຍເຫລືອຂອງ ຕ່າງປະເທດໄວ້ໃນຂັ້ນຕອນຂອງ ການກຳນົດໂຄງການ
- (4) ນອກນັ້ນ, ການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນບໍ່ມີສິດເຈລະຈາການຊ່ວຍເຫລືອຂອງ ຕ່າງປະເທດໂດຍກົງ. ເພາະວ່າ ທະ ນາຄານກາງເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສຳລັບຄວບຄຸມການພັດທະນາການເງິນ. ປະຈຸບັນ, ທຸກລາຍຮັບ ແລະ ທຸກ ລາຍຈ່າຍແມ່ນລວມສູນຢູ່ຄັງເງິນ ແລະ ງົບປະມານແຫ່ງຊາດ ແລະ ການປະຕິຮູບງົບປະມານໄດ້ຍົກເລີກ ອຳນາດຂອງ ການປົກຄອງຂອງ ແຂວງທີ່ຕ້ອງຫາທຶນດ້ວຍຕົນເອງ.
- (5) ໃນການຄຸ້ມຄອງຕົວເມືອງ, ການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການໄດ້ຖືກແຍກອອກຈາກວິທີ ການປະຕິບັດປະຈຳປີຂອງ ການເງິນ.

ສ່ວນບັນດາພະແນກຂອງ ກະຊວງຂະແໜງການ ຕ່າງໆມີໜ້າທີ່ ວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຂອງ ໂຄງລ່າງ ແລະ ການບໍລິການຂອງ ຕົວເມືອງ, ກະຊວງການເງິນເປັນຜູ້ເກັບລາຍຮັບ ແລະ ໂອນການຈັດແບ່ງ, ໂດຍບໍ່ຄຳນຶງເຖິງຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການພັດທະນາ ແຜນຍຸດທະສາດໃດໆຂອງ ຕົວເມືອງ.

ການຈັດແບ່ງງົບປະມານແມ່ນສະເພາະແຕ່ລະປີ, ການວາງແຜນ ຫລື ແຜນງານຫລາຍປີມີໜ້ອຍ.

(6) ດັ່ງນັ້ນ,

ແຫລ່ງທຶນທີ່ຖືກຈັດແບ່ງໃຫ້ການບໍລິການເຫລົ່ານີ້ແມ່ນຈຳກັດສົມທົບກັບການຂາດບັນດາກົນໄກ ການທົດແທນມູນຄ່າ ແລະ ຄວາມຊຳນານໃນການຄຸ້ມຄອງຕໍ່ ເຮັດໃຫ້ລະດັບການບໍລິການຕໍ່າ ແລະ ໂຄງ ລ່າງບໍ່ພຽງພໍ ແລະ ຊຸດໂຊມ.

(7) ບັນດາຫລັກຂອງ ການແນະນຳສຳລັບການເກັບລາຍຮັບຂອງ ທ້ອງຖິ່ນຄວນລວມ(I)

ການທົດແທນມູນຄ່າ ໂດຍກົງດ້ວຍການນຳໃຊ້ ການເກັບຄ່າຂອງ ຜູ້ຊົມໃຊ້ການບໍລິການ ແລະ

(ii) ການນຳໃຊ້ບັນດາກົນໄກສຳລັບ ການທົດແທນມູນຄ່າທາງອ້ອມຂອງ

ການບູລະນະໂຄງລ່າງເຊັ່ນ ອາກອນທີ່ດິນ ຫລື ຊັບສິນ. ອັນນີ້ຈະຕ້ອງ ການການນຳໃຊ້ ແລະ

ການຍອມຮັບບັນດາການປ່ຽນແປງໃນບັນຊີການເງິນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງງົບປະມານ

ຢູ່ລະດັບຊາດ ແລະ ລະດັບທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຈະລວມບັນດາມາດຕະການເຊັ່ນ

ງົບປະມານຫລາຍປີເພື່ອສາ ມາດລົງທຶນໃນບັນດາແຜນງານຂອງ ການພັດທະນາ.

ບັນດາການປ່ຽນແປງເຫລົ່ານີ້ຈະຕ້ອງໄດ້ ນຳໃຊ້ເປັນ

ແຕ່ລະບາດກ້າວດ້ວຍການພັດທະນາບັນດາກົນໄກລະດັບທຶນຕາມກົນໄກຕະຫລາດສຳລັບອຳນາ

ດການປົກ ຄອງຂອງ ທ້ອງຖິ່ນ, ການເຕີບໂຕຂອງ ຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການຈັດຕັ້ງ,

ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ບັນດາ ຄວາມຊຳນານຂອງ ພະນັກງານໃນທົດທາງໄລຍະຍາວ.

(8) ການຄາດຄະເນທຶນຂອງ ໂຄງການສຳລັບການສຶກສາຈະເຮັດດັ່ງນີ້

- ຈະນຳໃຊ້ການຈັດແບ່ງທຶນຂອງ ລັດສຳລັບຂະແໜງການ ແລະ ງົບປະມານຂອງ ແຂວງໃນປະຈຸບັນ
- ງົບປະມານທັງໝົດຕ້ອງກວມການຈ່າຍໃຊ້ໜີ້ 30% ຕາມນະໂຍບາຍການເງິນຂອງ ລັດຖະບານ
- ງົບປະມານຂອງ ແຂວງທີ່ມີແມ່ນຄາດຄະເນຕາມສ່ວນແບ່ງຂອງ ນະຄອນຫລວງໃນປະຈຸບັນ. ໃນ ແຜນການ 5 ປີ, ນະຄອນຫລວງອາດໄດ້ຮັບ 15%, ປະມານ 15 ຫາ 16% ຂອງ ງົບປະມານທັງ ໝົດຂອງ ແຂວງ ອາດມີໃຫ້.
- ຈາກງົບປະມານຂອງ ແຂວງໃນປະຈຸບັນ, ນະຄອນຫລວງໄດ້ຮັບປະມານ 30% ສຳລັບການພັດທະ ນາຕົວເມືອງຂອງ ພະແນກ ຄຂປກ



- ໃນ 30% ທີ່ຈັດແບ່ງໃຫ້ ພະແນກ ຄຸປກ, 10% ສຳລັບ ODA ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບທຶນທ້ອງຖິ່ນ, 29% ສຳລັບໂຄງການໃໝ່, 31% ສຳລັບໂຄງການທີ່ກຳລັງປະຕິບັດ ແລະ 30% ສຳລັບຈ່າຍໃຊ້ຫນີ້
- ສ່ວນເຫລືອຂອງ ການລົງທຶນສຳລັບບັນດາໂຄງການຂອງ ແຜນແມ່ບົດຈະໄດ້ມາຈາກການຊ່ວຍ ເຫລືອຂອງ ຕ່າງປະເທດ ແລະ/ຫລື ການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງ ເອກະຊົນ
- ທຶນຕ່າງປະເທດຂອງ ງົບປະມານຂອງ ຂະແໜງການຈະເຫນັງຕີງຂຶ້ນກັບການເງິນຂອງ ຜູ້ໃຫ້ທຶນ. ດັ່ງນັ້ນ, ການຄາດຄະເນທຶນທີ່ມີອາດອີງໃສ່ຄວາມຕ້ອງການ
- ແຜນການທຶນຂອງ ເອກະຊົນຈະຕ້ອງນຳໃຊ້ກັບບັນດາໂຄງການທີ່ມີລາຍຮັບຂອງ ການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະຂອງ ຕົວເມືອງ.

## ພາກທີ III

ແບບຂອງ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ  
ການພະຍາກອນຄວາມຕ້ອງການຂອງ  
ການຂົນສົ່ງ

ບົດທ 12

ບັນດາຄາດຫມາຍດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມໃນອານາຄົ  
ດສຳລັບລາວ ແລະ ນະຄອນຫລວ

# ບົດທີ 12 ບັນດາຄາດຫມາຍດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມໃນອານາຄົດ ສຳລັບປະເທດລາວ ແລະ ນະຄອນຫລວງ.

## 12.1 ບັນດາຄາດຫມາຍໃນອານາຄົດສຳລັບປະເທດລາວ.

ໄດ້ສະເໜີຜົນໄດ້ຮັບສຸດທ້າຍຂອງ ບັນດາຄາດຫມາຍດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມ ໃນອານາຄົດສຳລັບປີ 2013 (ໄລຍະ ສັ້ນ), 2018(ໄລຍະກາງ) ແລະ 2025(ໄລຍະຍາວ). ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການພົວພັນລະຫວ່າງ ການວາງ ແຜນປະຊາກອນຂອງ ສສຊ(NSC) ແລະ ແຜນພັດທະນາເສຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ (2006-2010) (NSDP) ຈະແຈ້ງນັ້ນ, ກ່ອນອື່ນໝົດ, ຕ້ອງໄດ້ກຳນົດບັນດາເປົ້າຫມາຍຂອງ ການວາງແຜນປະຊາກອນ ແລະ ການວາງແຜນ ການ ສຳລັບປີ 2010, 2015, 2020 ແລະ 2025 .

### 12.1.1 ປະຊາກອນ

ສສຊ ໄດ້ມີການວາງແຜນປະຊາກອນໃຫມ່ເຖິງປີ 2020, ໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຈາກການສຳຫລວດປີ 2005. ການ ວາງແຜນແມ່ນສຳລັບວັນທີ 1 ມີນາຂອງ ແຕ່ລະປີແຕ່ 2006 ຫາ 2020 ແລະ ປະກອບດ້ວຍ 2 ກໍລະນີ: ກໍລະນີ 1 ແລະ ກໍລະນີ 2.

ບັນດາການສົມມຸດທິນຳໃຊ້ສຳລັບແຕ່ລະກໍລະນີມີດັ່ງນີ້ :

#### ກໍລະນີ 1

- 1) ອັດຕາການຈະເລີນພັນທັງໝົດ (TFR)ຈະຫລຸດລົງຈາກ 4.5 ໃນ 2005 ຫາ 2.1 ໃນ 2020.
- 2) ຄາດຫມາຍອາຍຸຍືນສຳລັບເພດຊາຍ ແລະ ເພດຍິງຈະເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 59 ແລະ 63 ໃນ 2005 ເປັນ 70 ແລະ 74 ໃນ 2020 ຕາມລຳດັບ.
- 3) ການຕາຍຂອງ ເດັກ ຈະຫລຸດລົງຈາກ 70 ຕໍ່ 1000 ໃນ 2005 ມາເປັນ 34.2 ຕໍ່ 1000 ໃນ 2020.
- 4) ໄດ້ສົມມຸດການຍ້າຍທີ່ຢູ່ຕົວຈິງໃຫ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ -15,000 ຄົນ ມາເປັນ -20,000 ຄົນ ໃນ 2020.

#### ກໍລະນີ 2.

ໄດ້ສົມມຸດການຈະເລີນພັນ, ການຕາຍ ແລະ ການຍ້າຍທີ່ຢູ່ຕົວຈິງໃຫ້ຄົງຕົວຂອງ ລະດັບ 2005.

ຫຍັງການປະຊາກອນຂອງ ສປຊ ໄດ້ເຜີຍແຜ່ “ ຄາດຫມາຍຂອງ ປະຊາກອນໂລກ:

ການທົບທວນຄືນຂອງ 2006”. ໄດ້ວາງແຜນປະຊາກອນໃນອານາຄົດຂອງ

ແຕ່ລະປະເທດຈາກການຄາດຄະເນປະຊາກອນສຳລັບ 1 ກໍລະກິດ 2005. ການວາງແຜນລວມມີ 4

ທາງເລືອກ: ທາງເລືອກລະດັບກາງ, ທາງເລືອກລະດັບສູງ, ທາງເລືອກລະດັບຕໍ່າ ແລະ

ທາງເລືອກການຈະເລີນພັນຄົງທີ່. ສຳລັບ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ປະຊາກອນທີ່ຄາດຄະເນກາງປີມີ 5,664 ພັນຄົນ, ຫລາຍກວ່າການສຳຫລວດປະຊາກອນເລັກນ້ອຍ(1 ມີນາ 2005)ຊຶ່ງມີ 5,622 ພັນຄົນ. ການສົມມຸດສຳລັບທາງ ເລືອກລະດັບກາງ ແລະ ທາງເລືອກການຈະເລີນພັນຄົງທີ່ ມີດັ່ງນີ້ :

ທາງເລືອກລະດັບກາງ

- 1) ໄດ້ສົມມຸດການຈະເລີນພັນໄປຕາມແນວເສັ້ນທີ່ໄດ້ຈາກບັນດາຕົວຢ່າງຂອງ ການຈະເລີນພັນທີ່ຫລຸດລົງທີ່ ຫ້ອງການປະຊາກອນຂອງ ສປຊ ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ ບົນພື້ນຖານຂອງ ປະສົບການທີ່ຜ່ານມາຂອງ ທຸກປະເທດດ້ວຍ ການຈະເລີນພັນທີ່ຫລຸດລົງໄລຍະແຕ່ 1950-2005.
- 2) ໄດ້ວາງແຜນການຕາຍບົນພື້ນຖານຂອງ ບັນດາຕົວຢ່າງຂອງ ການປ່ຽນແປງຂອງ ການມີອາຍຸຍືນ ສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍຫ້ອງການປະຊາກອນຂອງ ສປຊ.
- 3) ໄດ້ກຳນົດແນວເສັ້ນໃນອານາຄົດຂອງ ການຍ້າຍທີ່ຢູ່ລະຫວ່າງປະເທດບົນພື້ນຖານຂອງ ບັນດາການຄາດຄະ ເນຂອງ ການຍ້າຍທີ່ຢູ່ລະຫວ່າງປະເທດໃນຜ່ານມາ

ທາງເລືອກການຈະເລີນພັນຄົງທີ່.

ການຈະເລີນພັນຍັງຮັກສາຄົງທີ່ໃນລະດັບທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນສຳລັບ 2005-2010 ສົມທຽບການວາງແຜນປະຊາກອນຂອງ ສສຊ ແລະ ສປຊ ມີດັ່ງນີ້ :

- 1) ກໍລະນີ 1 ຂອງ ການວາງແຜນຂອງ ສສຊ ສຳລັບວັນທີ 1 ມີນາຂອງ ທຸກ 5 ປີ ລື່ນການວາງແຜນຂອງ ສປຊ ສຳລັບ 1 ກໍລະນີຂອງ ປີດຽວກັນເລັກນ້ອຍ. ການວາງແຜນປະຊາກອນຂອງ ສສຊ ສຳລັບ 2020 ແມ່ນ 7,261.6 ພັນຄົນ, ລື່ນການວາງແຜນຂອງ ສປຊ ປະມານ 40 ພັນຄົນ ຊຶ່ງມີ 7,223 ພັນຄົນ.
- 2) ກໍລະນີ 2 ຂອງ ການວາງແຜນຂອງ ສສຊ ລື່ນການວາງແຜນຂອງ ສປຊ ອີກ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການສົມ ມຸດການຈະເລີນພັນຄົງທີ່ແມ່ນບໍ່ຕົວຈິງ.
- 3) ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ການຈະເລີນພັນກຳລັງຫລຸດລົງ. ແຕ່ການວາງແຜນຂອງ ສປຊ ນັ້ນເຫມືອນວ່າຈະອີງໃສ່ ການສົມມຸດຂອງ ການຫລຸດລົງໄວຫລາຍກວ່າການສົມມຸດທີ່ເປັນໄປໄດ້ທີ່ສ້າງຂຶ້ນໂດຍ ສສຊ.
- 4) ດັ່ງນັ້ນ, ປະຊາກອນທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້ໃນກໍລະນີ 1 ຂອງ ສສຊ ແມ່ນເຫມາະສົມໃຊ້ເປັນພື້ນຖານສຳລັບປະ ຊາກອນຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໃນອານາຄົດ .

ດັ່ງໄດ້ກ່າວມາແລ້ວ, ການວາງແຜນຂອງ ສສຊແມ່ນສຳລັບ 1 ມີນາຂອງ ແຕ່ລະປີ ແລະ ປັບສູດທ້າຍແມ່ນ 2020. ທິມ ສຶກສາໄດ້ຄາດຄະເນປະຊາກອນກາງປີສຳລັບແຕ່ລະ 5 ປີ ຈົນເຖິງ 2020 ບົນພື້ນຖານຂອງ ການວາງແຜນຂອງ ສສຊ. ສຳລັບ 2025, ໄດ້ນຳໃຊ້ວິທີການດຽວກັນນີ້ ເພື່ອຄາດຄະເນປະຊາກອນຕາມເພດ ແລະ 5-ກຸ່ມອາຍຸ ສຳລັບ 2015 ແລະ 2020.

ວິທີການດຽວກັນນຳໃຊ້ກັບອັດຕາການລອດຊີວິດຕາມເພດ ແລະ ກຸ່ມອາຍຸ, ບັນດາອັດຕາການ

ເລີນພັນສະເພາະອາຍຸສຳລັບເພດຍິງ ອາຍຸແຕ່ 15-49 ປີ ແລະ ອັດຕາສ່ວນຂອງ ເພດຂອງ ການກຳເນີດ. ບັນດາປັດ ໃຈທັງໝົດນີ້ໄດ້ຈາກການວາງແຜນປະຊາກອນຕາມປະເພດ ແລະ ກຸ່ມອາຍຸສຳລັບ 2015 ແລະ 2020 ຂອງ ສສຊ.

ຕາຕະລາງ 12.1-1 ສະແດງປະຊາກອນທີ່ໄດ້ວາງແຜນໂດຍທົມສຶກສາ, ສົມທຽບກັບການວາງແຜນຂອງ ສສຊ ແລະ ສປຊ

ຕາຕະລາງ 12.1-1 ປະຊາກອນຂອງ ລາວທີ່ໄດ້ວາງແຜນ, 2005-2025, ສຳລັບແຕ່ລະ 5 ປີ

ປີ	ສສຊ (01/03)		ສປຊ (01/07)		ທົມສຶກສາ (01/07)	
	ກໍລະນີ 1	ກໍລະນີ 2	ທາງເລືອກ ລະດັບກາງ	ການຈະເລີນ ພັນຄົງທີ່	ອີງຕາມກໍລະນີ 1 ສສຊ	
					ປະຊາກອນ	ການເຕີບໂຕ
2005	5,622,000	5,622,000	5,664,000	5,663,400	5,663,400	
2010	6,230,200	6,309,600	6,173,000	6,265,000	6,269,800	2.06%
2015	6,802,000	7,108,900	6,699,000	6,990,000	6,836,900	1.75%
2020	7,261,600	7,991,200	7,223,000	7,812,000	7,289,000	1.29%
2025			7,713,000	8,693,000	7,597,800	0.83%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາ, ສສຊ ແລະ ສປຊ

ສຳລັບບັນດາຈຸດປະສົງການວາງແຜນຂອງ ການສຶກສານີ້, ໄດ້ວາງແຜນປະຊາກອນທັງໝົດຂອງ ສ.ປ.ປ. ລາວ ໃນອານາຄົດ ດັ່ງສະແດງໃນຕາຕະລາງ 12.1-2.

ຕາຕະລາງ 12.1-2 ປະຊາກອນຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວໃນອານາຄົດສຳລັບປີເປົ້າໝາຍຂອງ ການວາງແຜນການ

ໄລຍະການວາງແຜນການ	ປີເປົ້າໝາຍ	ປະຊາກອນ	ອັດຕາການເຕີບໂຕ %
ປະຈຸບັນ	2007	5,909,100	
ໄລຍະສັ້ນ	2013	6,604,200	1.87
ໄລຍະກາງ	2018	7,104,700	1.47
ໄລຍະຍາວ	2025	7,597,800	0.96

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາ.

## 12.1.2GDP

ສສຊຂອງ ຄະນະກຳມະການແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນໄດ້ເຜີຍແຜ່ GDP ປະຈຳປີຕາມຕົ້ນກຳເນີດຂອງ ອຸດສະ ຫະກຳຂອງ ລາຄາຄົງທີ່ປີ 1990 ແລະ ລາຄາປະຈຸບັນ. ບັນດາການຄາດຄະເນຕາຍຕົວເມື່ອບໍ່ດົນມານີ້ແມ່ນສຳລັບ 2005. GDP ທັງຫມົດຂອງ ລາຄາຄົງທີ່ 1990 ແມ່ນ 1,531,634.8 ລ້ານກີບ ແລະ 30,594,085.4 ລ້ານກີບ ຂອງ ລາຄາປະຈຸບັນໃນ 2005. GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ(ສອດຄ່ອງກັບ GDP ຂອງ ລາຄາປະຈຸບັນ) ໄດ້ກຳນົດເປັນ ກີບ ແລະ ໂດ ລາສະຫະລັດ. ໃນການສຶກສາ, ໄດ້ນຳໃຊ້ການຄາດຄະເນຂອງ 2005 ເປັນພື້ນຖານສຳລັບການວາງແຜນ GDP ໃນ ອານາຄົດແຕ່ 2007 ຫາ 2025.

NSDP(2006-2010) ສະແດງບັນດາຕົວຊີ້ບອກຂອງ ເສຖະກິດ-ສັງຄົມທີ່ໄດ້ວາງແຜນປະຈຳປີແຕ່ 2005 ຫາ 2010. ຕາມແຜນການ, GDP ຂອງ ລາຄາຄົງທີ່ປີ 1990 ແມ່ນ 1,509 ຕື້ກີບ ແລະ GDPຂອງ ລາຄາຄົງທີ່ປະ ຈຸບັນແມ່ນ 28,682 ຕື້ກີບຟຢໃນ 2005.

ແຜນການຍັງສະແດງອັດຕາສ່ວນຂອງ ມູນຄ່າເພີ່ມລວມ(GVA)ຂອງ ແຕ່ ລະຂະແຫນງການຈົນເຖິງປີເປົ້າຫມາຍ 2010 . ໄດ້ວາງແຜນ GDP ຂອງ ລາຄາປະຈຸບັນຈົນເຖິງ 2010 ເປັນທັງເງິນ ກີບ ແລະ ເງິນໂດລາສະຫະລັດ. ໃນການສຶກສາ, ໄດ້ນຳໃຊ້ອັດຕາສ່ວນການເຕີບໂຕຂອງ GVA ໃນອານາຄົດຂອງ ແຕ່ລະຂະແຫນງການ ແລະ ອັດຕາສ່ວນການແລກປ່ຽນໃນອານາຄົດລະຫວ່າງ ກີບ ແລະ ໂດລາສະຫະລັດຈົນເຖິງ 2010. ຫລັງຈາກ 2010, ອັດຕາສ່ວນການເຕີບໂຕຂອງ GVA ແມ່ນຄົງທີ່ຢູ່ 4.5% ສຳລັບກະສິກຳ, 10.5% ສຳລັບ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ 8.5% ສຳລັບການບໍລິການ. ບັນດາສາເຫດສຳລັບການສົມມຸດບັນດາອັດຕາສ່ວນການເຕີບໂຕຂອງ ຂະແຫນງການແມ່ນມີດັ່ງນີ້ :

### (1) ຂະແຫນງກະສິກຳ

ໃນແຜນເທື່ອທີ 5 (2001-2005) ເປົ້າຫມາຍຂອງ

ອັດຕາສ່ວນການເຕີບໂຕຂອງ ຂະແຫນງກະສິກຳແມ່ນ 4-5%, ແຕ່ຜົນຕົວຈິງແມ່ນ 3.4%.

ໃນແຜນເທື່ອທີ 6 (2006-2010), ອັດຕາສ່ວນທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ແມ່ນ 2.9% ອີງໃສ່ເປົ້າ ຫມາຍລວມຂອງ GDP ແລະ ສ່ວນແບ່ງຂອງ GVA ຂອງ ຂະແຫນງກະສິກຳ.

ບັນດາສາຍເຫດຂອງ ການເຕີບໂຕຕໍ່າ ຕົ້ນຕໍມາ ຈາກ :

- ການຜະລິດຂະຫນາດນ້ອຍ ແລະ ກຸ້ມຕົນເອງຍັງແພ່ຫລາຍ.
- ການຜະລິດກະສິກຳແມ່ນຍັງສຸມໃສ່ເຂົ້າ.
- ການທັນສະໄຫມຂອງ ລະບົບການປູກຝັງ ແລະ ການພັດທະນາການຕະ ລາດຍັງຕໍ່າ.
- ການຜະລິດອາຫານທັງຫມົດແມ່ນພຽງພໍກັບຄວາມຕ້ອງການພາຍໃນ, ແຕ່ປະມານນຶ່ງສ່ວນສາມຂອງ ບັນດາ ເມືອງນັ້ນ, ການຜະລິດເຂົ້າຍັງບໍ່ທັນຕອບສະຫນອງຄວາມຕ້ອງຂອງ ການບໍລິໂພກຕະ ລອດປີ.

ໃນແຜນເທື່ອທີ 6, ການແນະນຳການພັດທະນາສຳລັບຂະແໜງກະສິກຳໄດ້ລະບຸໄວ້ດັ່ງນີ້ :

- **ທັນຍາຫານ ແລະ ຜັກ:**

ຄວນເພີ່ມບໍລິມາດການຜະລິດທັນຍາຫານໃຫ້ເຖິງລະດັບທີ່ພຽງພໍເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງ ສະບຽງອາຫານ ແລະ ຮັກສາການສຳຮອງຂອງ ສະບຽງອາຫານ. ບໍລິມາດຂອງການຜະລິດທັນຍາ ຫານທັງໝົດໃນ 2010ໃຫ້ໄດ້ເຖິງ 3.8-4 ລ້ານໂຕນ(ລວມທັງການຜະລິດເຂົ້າ 3.2-3.3 ລ້ານໂຕນ), ຜູ້ນຶ່ງໃຫ້ໄດ້ 450-500 ກກ ໂດຍສະເລ່ຍ.

ຄວນພັດທະນາບັນດາພື້ນທີ່ຈຸດສຸມຂອງ ກະສິກຳດ້ວຍຄວາມຊຳນານຂອງ ການປູກຕົ້ນໄມ້, ຜັກ ແລະ ໄມ້ໃຫ້ຫມາກດ້ວຍບັນດາລັກສະນະຂອງ ລາວ.

- **ຕົ້ນໄມ້ອຸດສາຫະກຳ:**

ຄຳແນະນຳລວມແມ່ນສ້າງເຂດປູກຕົ້ນໄມ້ຕ່າງໆສຳລັບຕົ້ນໄມ້ບາງສະນິດເພື່ອຮັບປະກັນປະລິມານໃນການສະໜອງໃຫ້ແກ່ບັນດາໂຮງງານບຸກແຕ່ງພາຍໃນ/ທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ເພື່ອສົ່ງອອກ. ການປູກຕົ້ນໄມ້ເຊັ່ນ ຕົ້ນຢາງ, ກາເຟ, ຊາ, ຝ້າຍ, ຢາສູບ ແລະ ຫມາກມ່ວງທີ່ມະຫນາດສູງຕໍ່ຂະຫຍາຍໃນພື້ນທີ່ທີ່ເໝາະ ສົມສຳລັບພືດເຫລົ່ານີ້.

- **ສັດລ້ຽງ:** ກ່ອນອື່ນໝົດ,

ມັນມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງສະໜອງຈຳນວນຊີ້ນໃຫ້ຕະຫລາດພາຍໃນໃຫ້ພຽງພໍ. ສັດໃຫຍ່ ເຊັ່ນ ແບ້, ຫມູ ແລະ ສັດປີກແມ່ນສຳລັບຕະຫລາດພາຍໃນ. ຈາກນັ້ນ, ຄວນສົ່ງເສີມການສົ່ງອອກຊີ້ນງົວ ແລະ ຊີ້ນ ຄວາຍ.

- **ການຜະລິດປາ:** ຄວນເພີ່ມການຜະລິດສັດນ້ຳທີ່ມີຄາລາດ້ານການຄ້າສູງ, ໂດຍສະເພາະການລ້ຽງປາໃນແມ່ນ້ຳ ຂອງ ແລະ ບັນດາແມ່ນ້ຳສາຂາ. ຄວນປັບປຸງ ແລະ ຂະຫຍາຍອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງປາເພື່ອເພີ່ມ ມູນຄ່າເພີ່ມ ໃນຂະແໜງນີ້.

- **ການປ່າໄມ້:** ຄວນສຳເລັດການຈັດປະເພດສະນິດຕ່າງໆຂອງ ປ່າໄມ້, ລວມທັງການກຳນົດສະນິດຂອງ ກຳມະ ສິດ(ເຊັ່ນຂອງ ລັດ, ລວມຫມູ່, ຊຸມຊົນ ແລະ ຮູບກຳມະສິດອື່ນ). ຄວນຫລຸດຜ່ອນການຂຸດຄົ້ນ(ນຳໃຊ້)ພື້ນທີ່ໃນອ່າງໂຕ່ງນ້ຳດ້ວຍການຈັດຕັ້ງການຄຸ້ມຄອງຂອງ ຫນ່ວຍງານຂອງ ລັດຢ່າງແຂງແຮງ ແລະ ເພີ່ມເນື້ອທີ່ປ່າໄມ້. ຄວນເພີ່ມເນື້ອທີ່ປ່າໄມ້ໃຫ້ໄດ້ຫລາຍກວ່າ 50% ຂອງ ເນື້ອທີ່ດິນທັງໝົດຂອງປະເທດໃນ 2010 ແລະ ໃຫ້ໄດ້ 70% ໃນ 2020.

- **ມາດຕະການຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ:** ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງສ້າງເຂດພັດທະນາ, ເຊັ່ນ ເຂດປູກຕົ້ນໄມ້ ແລະ ເຂດຜະລິດສັດລ້ຽງ(ໄດ້ກຳນົດພື້ນທີ່ຜະລິດເຂົ້າ ແລະ ສາລີໄດ້ແລ້ວ), ດ້ວຍນະໂຍບາຍ ສະໜັບສະໜູນພິເສດຕາມບັນດາການແນະນຳສຳລັບການຜະລິດຂະໜາດໃຫຍ່ໂດຍເລີ່ມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຂັ້ນຕົ້ນໃນພື້ນທີ່ທີ່ ມີເງື່ອນໄຂເໝາະສົມ. ຄວນສືບຕໍ່ການຜະລິດດ້ານກະສິກຳ, ໂດຍສະເພາະໃນ 7 ທົ່ງພຽງລວມທັງວຽງຈັນ, ໂດຍ ສຸມໃສ່ເປັນພິເສດການປູກເຂົ້າ, ສາລີ ແລະ ຜັກເພື່ອສົ່ງອອກ. ຄວນສົ່ງເສີມການປູກ ສະບຽງອາຫານໃນບາງພື້ນ ທີ່ພູເຂົາ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງຂອງ



ການບໍລິໂພກຂອງ ຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ.

ຄວນສົ່ງເສີມການພັດທະນາ ຂອງ ຂົງເຂດດ້ວຍວັດຖຸດິບເພື່ອຊ່ວຍເຫລືອການສະໜອງວັດຖຸດິບທີ່ມີຄຸນນະພາບແກ່ໂຮງງານປຸງແຕ່ງ.

• **ນະໂຍບາຍທີ່ດິນ:**

ຄວນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນການແບ່ງທີ່ດິນໃຫ້ຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນແບບຍາວນານເພື່ອສະໜັບສະໜູນບັນດາກິດຈະການຂອງ ການຜະລິດ ແລະ ເພື່ອຊ່ວຍການພັດທະນາປ່າໄມ້ແບບຍືນຍົງໃນໄລຍະຍາວ.

ຄວນມອບກຳມະສິດທີ່ດິນໃຫ້ປະຊາຊົນເພື່ອນຳໃຊ້ສຳລັບການປູກຝັງ, ເພື່ອດຳເນີນທຸລະກິດ ແລະ ສຳລັບການ ສະໜອງຜົນຜະລິດໃນຂອບຂອງ ສິດທິຂອງ ການຄຸ້ມຄອງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ.

ຖ້າວ່າບັນດາເປົ້າໝາຍເຫລົ່ານີ້ຫາກໄດ້ຮັບຜົນສຳເລັດ, ຫລັງຈາກ 2010

ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງຂະແໜງນີ້ ຈະເປັນ 4.5%, ລະດັບການເຕີບໂຕໃນແຜນການເທື່ອທີ 5.

(2) ຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ

ບັນດາບັນຫາຕົ້ນຕໍຂອງ ການພັດທະນາຂະແໜງອຸດສາຫະກຳໃນປະຈຸບັນມີດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

- ບັນດາມູນຄ່າຂອງ ການຜະລິດໃນຂະແໜງນີ້ຍັງຄ່ອນຂ້າງສູງ.  
ວິສາຫະກິດຈຳນວນໜ້ອຍນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ທັນສະໄໝ ແລະ ສ່ວນຫລາຍແມ່ນວິສາຫະກິດຂອງ ຕ່າງປະເທດ.
- ການລົງທຶນຂອງ ລັດໃນຂະແໜງອຸດສາຫະກຳຍັງຕ່ຳ  
ຍ້ອນສຸມໃສ່ຂະແໜງກຳສິກຳ(ໂດຍສະເພາະຊົນລະປະ ທານ), ໂຄງລ່າງ(ຕົ້ນຕໍ ເສັ້ນທາງ ແລະ ທ່າເຮືອ) ແລະ ການບໍລິການຫລາຍເກີນໄປ. ຂາດສິ່ງສົ່ງເສີມສຳລັບຂະແໜງເສຖະກິດຕ່າງໆເພື່ອລົງທຶນໃສ່ການພັດທະນາດ້ານອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການປະສານງານລະຫວ່າງອົງ ການຂະແໜງການ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນເພື່ອສົ່ງເສີມການພັດທະນາດ້ານອຸດສາຫະກຳຍັງອ່ອນ.
- ຂະແໜງຫັດຖະກຳຢູ່ລະດັບທ້ອງຖິ່ນບໍ່ໄດ້ຮັບການພັດທະນາຢ່າງພຽງພໍ.  
ເຖິງແມ່ນວ່າຈະນຳໃຊ້ເຕັກນິກທີ່ກ້າວ ຫນ້າກໍຕາມ, ການພັດທະນາຍັງຖືກຈຳກັດ.

NSDP (2006- 2010) ອະທິບາຍບັນດາເປົ້າໝາຍຂອງ ແຜນການສຳລັບຂະແໜງຍ່ອຍຕົ້ນຕໍຂອງ ອຸດສາຫະກຳ ຄືດັ່ງນີ້:

- ທິດທາງການພັດທະນາດ້ານອຸດສາຫະກຳໃນຊຸມປີຕໍ່ໜ້າແມ່ນໃຫ້ບູລິມະສິດແກ່ການພັດທະນາໄຟຟ້າ ແລະ ບັນດາອຸດສາຫະກຳທີ່ກ່ຽວກັບການບໍລິໂພກພາຍໃນ ແລະ ການສົ່ງອອກ, ພ້ອມກັນນັ້ນກໍສືບຕໍ່ສົ່ງເສີມບໍ່ແຮ່ ແລະ ພັດທະນາບາງອຸດສາຫະກຳທີ່ຮັບໃຊ້ການພັດທະນາກະສິກຳ ແລະ ເສຖະກິດຊົນນະບົດຢ່າງມີການເລືອກ ເຟັ້ນ( ເຊັ່ນ ຜູ້ນວິທະຍາສາດ, ການຜະລິດກິນຈັກ, ເຄື່ອງເອເລັກໂຕຣນິກ, ເຄື່ອງນຸ່ງຫົ່ມ, ເກີບ ແລະ ການປຸງ ແຕ່ງອາຫານ)

- **ໄຟຟ້າ:** ໃນ 5 ປີຕໍ່ໜ້າ, ພະຍາຍາມໃຫ້ໄດ້ນຳໃຊ້ສະຖານີໄຟຟ້າໃຫມ່ບາງແຫ່ງເພື່ອເພີ່ມການສົ່ງອອກດ້ານໄຟຟ້າ ແລະ ເພື່ອສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການບໍລິໂພກ ແລະ ການຜະລິດພາຍໃນທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.
- **ບໍ່ແຮ່:** ຈະສົ່ງເສີມການລົງທຶນຕື່ມອີກເພື່ອຂຸດຄົ້ນບັນດາແຮ່ທາດເຊັ່ນ ຄຳ, ກົ່ວ ແລະ ທອງແດງ. ການເຕີບໂຕທີ່ ສະເໜີສຳລັບອຸດສາຫະກຳບໍ່ແຮ່ທັງໝົດແມ່ນ 15% ຕໍ່ປີ.
- **ອຸດສາຫະກຳຊີມັງ:** ໃນການຜະລິດຊີມັງ, ພະຍາຍາມໃຫ້ບັນລຸອັດຕາການເຕີບໂຕຫລາຍກວ່າ 20% ຕໍ່ປີ. ເພື່ອ ບັນລຸເປົ້າໝາຍນີ້, ຕ້ອງໄດ້ສືບຕໍ່ເລັ່ງການລົງທຶນໃສ່ບັນດາໂຄງການຊີມັງທີ່ມີໃນປະຈຸບັນ ແລະ ຊອກຫາທຶນ ເພື່ອດຳເນີນບັນດາໂຄງການໃຫມ່.
- **ກົນຈັກ:** ຈຸດເລັ່ງແມ່ນສຸມໃສ່ການຜະລິດບັນດາຜະລິດຕະພັນທີ່ຮັບໃຊ້ດ້ານກະສິກຳ ແລະ ເຂດຊົນນະບົດ. ຈະ ພັດທະນາກົນຈັກທີ່ຮັບໃຊ້ການກໍ່ສ້າງ, ການສ້າງເຮືອ, ແລະ ອຸດສາຫະກຳລົດຍົນ ແລະ ລົດຈັກ. ຈະອອກແບບ ຄົນໃຫມ່ ແລະ ບັບປຸງບັນດາສາຍການຜະລິດໃນອຸດສາຫະກຳຊີມັງ, ເຈ້ຍ, ໄຟຟ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກຳຜຸ່ນເຄມີ ດ້ວຍການປ່ຽນອຸປະກອນທີ່ໄດ້ນຳເຂົ້າເທື່ອລະກ້າວ.
- **ເອເລັກໂຕຣນິກ, ໄອທີ ແລະ ໂທລະຄົມມະນາຄົມ:** ຈະສືບຕໍ່ການພັດທະນາການປະກອບເຄື່ອງເອເລັກໂຕຣນິກ, ເຕັກໂນໂລຊີຂ່າວສານ, ໂປຣແກຣມຮັບໃຊ້ການປົກຄອງ, ການສຶກສາ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມ, ບັນດາການບໍລິການເພື່ອພັດທະນາ e-commerce, ລວມທັງການບໍລິຫານການເງິນ ແລະ ການທະນາຄານ. ຈະສົ່ງເສີມການ ດຶງດູດການລົງທຶນຂອງ ຕ່າງປະເທດເຂົ້າໃນວຽກງານນີ້.
- **ອຸດສາຫະກຳເຄມີ:** ຈະໃຊ້ຄວາມພະນາຍາມເລັ່ງການຜະລິດຜຸ່ນວິທະຍາສາດ. ມີແຜນການເພື່ອພັດທະນາບັນ ດາຜະລິດຕະພັນເຄມີດ້ານອຸດສາຫະກຳເຊັ່ນ ຟິດສະຟາດ, ກົດເກືອດ ແລະ ກົດນິຕຣິກ ສຳລັບອຸດສາຫະກຳຜຸ່ນ ວິທະຍາສາດ ແລະ ສຳລັບການຜະລິດຢາຂ້າສັດຕູພືດ ແລະ ການຜະລິດຢາງ.
- **ອຸດສາຫະກຳແຜ່ນແພ:** ຈະທົດລອງການປ່ຽນແປງພື້ນຖານໃນໂຄງສ້າງຂອງ ບັນດາຜະລິດຕະພັນເຄື່ອງນຸ່ງຫົ່ມ, ເພີ່ມອັດຕາສ່ວນຂອງ ຜະລິດຕະພັນທີ່ມູນຄ່າສູງ, ເພື່ອສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງ ອຸດສາຫະກຳແຟຊັ້ນ ເທື່ອລະກ້າວ, ເພີ່ມມູນຄ່າພາຍໃນໃນການສົ່ງອອກ. ລັດຖະບານຈະຮ່ວມມືກັບວິສາຫະກິດທີ່ມີປະສິບການຂອງ ຫວຽດນາມ ເພື່ອເຂົ້າຮ່ວມໃນບັນດາເຄືອຂ່າຍຂອງ ການແຍກຢາຍຂອງ ໂລກຂອງ ບັນດາກຸ່ມຂ້າມຊາດເທື່ອ ລະກ້າວ.
- **ອຸດສາຫະກຳເກີບ:** ອຸດສາຫະກຳໜັງ ແລະ ເກີບຈະເນັ້ນການລົງທຶນເພື່ອເພີ່ມປະລິມານຂອງ ການຜະລິດ ແລະ ຄຸນນະພາບໂດຍນຳໃຊ້ໂປຣແກຣມເຂົ້າໃນການອອກແບບ ແລະ ການຫຍິບເກີບ. ຈະສືບຕໍ່ພັດທະນາແຫລ່ງຂອງ ໜັງໂດຍການພັດທະນາຜຸງງົວຄວາຍຢ່າງແຂງແຮງ ແລະ ນຳເຂົ້າບັນດາເຕັກໂນໂລຊີຂອງ ການແປຮູບທີ່ ທັນສະໄຫມ.

• **ອຸດສາຫະກຳເຄື່ອງຕົ້ມ:**

ຈະໃຫ້ບູລິມະສິດແກ່ການລົງທຶນໃນການພັດທະນາໂຮງງານເພື່ອຜະລິດນ້ຳຫມາກໄມ້ ແລະ ນ້ຳຕົ້ມທາດແຮ່. ຈະພັດທະນາໂຮງງານເບ້ຍໃໝ່, ຂະຫຍາຍບັນດາໂຮງງານເບ້ຍທີ່ມີເພື່ອ ເພີ່ມການຜະ ລິດໃຫ້ໄວ. ອັດຕາການເຕີບໂຕແຕ່ລະປີໃຫ້ໄດ້ປະມານ 10%.

• **ອຸດສາຫະກຳຢາສູບ:** ໄດ້ວາງແຜນເພື່ອສືບຕໍ່ລົງທຶນໃສ່ການປ່ຽນອຸປະກອນ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີໃໝ່ເພື່ອ ບັບ ບຸກຄຸນນະພາບຂອງ ການຜະລິດ ແລະ ຮັກສາອັດຕາການເຕີບໂຕປະຈຳປີ 3-4%.

ດ້ວຍຄວາມພະຍາຍາມເຫລົ່ານີ້, ແຜນການມີຈຸດມຸ່ງຫມາຍທີ່ຈະບັນລຸອັດຕາການເຕີບໂຕປະຈຳປີທີ່ສູງ 13.4% ໃນຂະແໜງອຸດສາຫະກຳໂດຍລວມ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມັນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກເພື່ອສືບຕໍ່ສຳລັບໄລຍະຍາວຈາກ 2010 ຫາ 2025. ຈາກການພິຈາລະນາອັນນີ້, ໄດ້ນຳໃຊ້ອັດຕາການເຕີບໂຕທີ່ເໝາະສົມແມ່ນ 10.5% ຕໍ່ປີ ແຕ່ 2010 ຫາ 2025.

(3) **ຂະແໜງບໍລິການ**

ບັນດາບັນຫາຂອງ ຂະແໜງບໍລິການໃນປະຈຸບັນແມ່ນສັງລວມໄດ້ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

- ໂຄງລ່າງຂອງ ຂະແໜງບໍລິການຍັງຖືກຈຳກັດ ແລະ ບໍ່ພຽງພໍກັບຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການພັດທະນາເສຖະ ກິດ-ສັງຄົມ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຄຸນນະພາບຂອງ ຫລາຍປະເພດການບໍລິການຍັງຕໍ່າ.
- ການປະ ສານງານລະຫວ່າງບັນດາພະນັກງານຂອງ ລັດ ແລະ ບັນດາຂະແໜງການຢູ່ລະດັບທ້ອງຖິ່ນໃນການ ວາງແຜນການພັດທະນາໂຄງລ່າງ, ການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ອື່ນໆຍັງອ່ອນຫລາຍ, ເຮັດໃຫ້ປະສິດທິພາບຕໍ່າ.

ເພື່ອສະເໜີບັນດາບັນຫາເຫລົ່ານີ້, ແຜນເທື່ອທີ 6

ສະເໜີບັນດາມາດຕະການສຳລັບຂະແໜງຍ່ອຍຕົ້ນຕໍດັ່ງນີ້ :

- ລັດຖະບານຈະສຸມໃສ່ການອຳນວຍຄວາມສະດວກແກ່ການພັດທະນາບັນດາການບໍລິການດ້ວຍການ ເກັບກູ້ທຶນ ໄວ ແລະ ບັນດາການບໍລິການທີ່ມີລາຍຮັບແກ່ງົບປະມານແຫ່ງລັດທີ່ສູງເຊັ່ນ ການບໍລິການດ້ານການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການເງິນ, ການທະນາຄານ, ການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂທລະຄົມມະນາຄົມ. ຈະສືບຕໍ່ສົ່ງເສີມການພັດທະນາດ້ານ ການຄ້າ ແລະ ການບໍລິການຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງຕາມຂີດຄວາມສາມາດດ້ານເສຖະກິດ.
- **ການຄ້າພາຍໃນ ແລະ ການຕະລາດ:** ລັດຖະບານຈະຮັບປະກັນການສຳພັນຂອງ ຄວາມຕ້ອງການ-ການສະ ຫນອງສຳລັບຜະລິດຕະພັນທີ່ຈຳເປັນເຊັ່ນ ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ, ເຫລັກເສັ້ນ, ເຫລັກ, ຊີມັງ ແລະ ຝຸ່ນວິທະຍາສາດ. ຈະສ້າງ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນງານຂອງ ການພັດທະນາລວມ, ໂດຍຖືເອົາລະບົບຂອງ ການຕະລາດເປັນສຳ ຄັນ(ລວມທັງຕະລາດຊາຍແດນ), ຮ້ານສັບພະສິນຄ້າຊາຍແດນ, ຮ້ານຄ້າ, ລະບົບແຈກຢາຍ, ຜູ້ແຈກຢາຍ, ລະ ບົບສາງ, ສະຖານີລົດໂດຍສານ ແລະ ການກິລາ.

- ການບໍລິການດ້ານການເງິນ, ການທະນາຄານ ແລະ ການປະກັນໄພ:**  
 ລັດຖະບານມີພັນທະເພື່ອເພີ່ມທຶນໃຫ້ທະນາຄານການຄ້າຕົ້ນຕໍຂອງ ລັດ 3 ແຫ່ງ(SOCBs).  
 ຈະສຳຫລວດຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການປ່ຽນກຳມະສິດບາງ  
 ສ່ວນ/ຮ່ວມກຳມະສິດນຳກັນກັບທະນາຄານພັດທະນາລາວ.  
 ຈະປ່ຽນຮູບທະນາຄານສິ່ງເສີມກະສິກຳໃຫ້ເປັນສະບັບການເງິນຊົນນະບົດຕາມກົນໄກຕະລາດ ແລະ  
 ກຸ້ມຕົນເອງ. ຈະສິ່ງເສີມທຸລະກິດປະກັນໄພເພື່ອສຶກສາຜະລິດ ຕະພັນໃຫມ່ ແລະ  
 ປ່ຽນຮູບການບໍລິການ, ໂດຍສະເພາະການບໍລິການທີ່ຄຸ້ມຄອງການກະສິກຳ, ການປ່າໄມ້ ແລະ  
 ແຜນງານຂອງ ການປະມົງ.
- ການບໍລິການດ້ານການຂົນສົ່ງ:** ເປົ້າໝາຍທີ່ສຳຄັນແມ່ນເພື່ອຫລຸດຜ່ອນລາຄາຂົນສົ່ງ ຄົນ ແລະ  
 ສິນຄ້າ ພາຍ ໃນປະເທດ ແລະ ຕ່າງປະເທດ. ລັດຖະບານຈະພັດທະນາການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ  
 ແລະ ເປີດເສັ້ນທາງໃຫມ່ໃນ ພື້ນທີ່ຂອງ  
 ຕົວເມືອງເພື່ອດຶງດູດບັນດາຜູ້ໂດຍສານໃຫ້ນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.
- ການບໍລິການດ້ານໂທລະຄົມມະນາຄົມ:** ລັດຖະບານຈະສືບຕໍ່ກະຈາຍການບໍລິການດ້ານໄປສະນີ  
 ແລະ ໂທລະຄົມມະນາຄົມດ້ວຍບັນດາແບບ ແລະ ສະນິດຕ່າງໆ, ຍົກສູງຄຸນນະພາບ ແລະ  
 ຫລຸດຜ່ອນລາຄາເທື່ອລະກ້າວ.
- ການພັດທະນາດ້ານການທ່ອງທ່ຽວ:** ລັດຖະບານຈະຄົ້ນຄວ້າ ແລະ  
 ດັດແກ້ນະໂຍບາຍເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການເຕີບໂຕຂອງຂະແໜງທ່ອງທ່ຽວ,  
 ກະຈາຍແຫລ່ງທຶນ, ໂດຍສະເພາະການລະດົມການລົງທຶນ ຂອງ ເອກະຊົນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ.  
 ສຳຄັນຕ້ອງຮ່ວມມືກັບສົມວນຊົນເພື່ອໂຄສະນາ ແລະ ເຂົ້າເຖິງ ນັກທ່ອງທ່ຽວສະນິດຕ່າງໆ.  
 ລັດຖະບານຈະຈັດຕະລາດນັດສາກົນໂດຍການປະສານສົມທົບກັບບັນດາສາຍການບິນ ແລະ  
 ບັນດາອົງການການຄ້າ, ຖະແຫລ່ງຂ່າວ ແລະ ວັດທະນະທຳ  
 ເພື່ອສົ່ງເສີມບັນດາແຫລ່ງທ່ອງທ່ຽວໃນປະເທດ.  
 ລັດຖະບານຈະສືບຕໍ່ໃຫ້ສຳເລັດແຜນງານລວມກ່ຽວກັບການພັດທະນາການທ່ອງທ່ຽວໃນ 939  
 ແຫ່ງ ໃນນັ້ນ 570 ແຫ່ງແມ່ນແຫລ່ງທ່ອງທ່ຽວດ້ານນິເວດວິທະຍາ, 257  
 ແຫ່ງແມ່ນແຫລ່ງທ່ອງທ່ຽວດ້ານວັດທະນະທຳ ແລະ 112  
 ແຫ່ງແມ່ນແຫລ່ງທ່ອງທ່ຽວດ້ານປະຫວັດສາດ. ນອກນັ້ນ,  
 ກຳລັງດຳເນີນການພັດທະນາແຫລ່ງທ່ອງທ່ຽວທີ່ມີສັກ ກະຍະພາບອີກ 364  
 ແຫ່ງດ້ວຍການດຶງດູດການລົງທຶນ ແລະ ຈະສົ່ງເສີມການພັດທະນາບັນດາແຫລ່ງທ່ອງທ່ຽວ  
 ໃຫມ່ໃນໄລຍະແຜນທີ່ 6. ລັດຖະບານຈະສ້າງຕັ້ງກົມທ່ອງທ່ຽວໃນ  
 ມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດເພື່ອພັດທະນາ ບັນດາພະນັກງານທ່ອງທ່ຽວທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ.
- ການກິລາ:** ລັດຖະບານຈະຊ່ວຍເຫລືອປັບປຸງການສຶກສາດ້ານກິລາ ແລະ  
 ພັດທະນາກິລາອາຊີບທີ່ເໝາະສົມ ກັບສະພາບການ. ຈະສືບຕໍ່ສົ່ງເສີມ ແລະ  
 ເພີ່ມການພັດທະນາການກິລາສຳລັບຄົນໜຸ່ມເພື່ອໃຫ້ມີ ຄວາມຫລາກຫລາຍຂອງ

ກິລາອາຊີບຊຶ່ງສາມາດເຂົ້າແຂ່ງຂັນໃນກິລາພາກພື້ນ(SEA), ໂອແລມປິກ ແລະ ບັນດາກິດຈະກຳ ດ້ານກິລາສາກົນອື່ນໆ.

ເປົ້າໝາຍການເຕີບໂຕຂອງ ແຜນການສຳລັບຂະແໜງບໍລິການໃນໄລຍະ 2006-2010 ແມ່ນ 8.8% ຕໍ່ປີ. ໂດຍພົ ຈາລະນາເຖິງການເຕີບໂຕທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງ ການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ບັນດາກິດຈະການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ການຄ້າ, ລະບົບ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການເງິນ, ໄດ້ສົມມຸດອັດຕາການເຕີບໂຕໄວ້ 8.5% ຫລັງຈາກ 2010.

ຕາຕະລາງ 12.1-3 ສະແດງຜົນໄດ້ຮັບຂອງ GDP ຂອງ ຂະແໜງການ ແລະ GDP ຕໍ່ຫົວຄົນແຕ່ 2005 ຫາ 2025 ສຳລັບທຸກ 5 ປີ. GDP ຕໍ່ຫົວຄົນຈະບັນລຸ 830 ໂດລາສະຫະລັດໃນ 2010 ແລະ ປະມານ 2,400 ໂດລາໃນ 2025. ເພື່ອນຳໃຊ້ການພະຍາກອນສຳລັບຈຸດປະສົງຂອງ ການວາງແຜນການ, ໄດ້ດຳເນີນການດັດແກ້ຕາຕະລາງ 12.1-3 ເພື່ອສະແດງບັນດາຕົວຊີ້ບອກໃນ 2007, 2013, 2018 ແລະ 2025(ເບິ່ງຕາຕະລາງ 12.1-4). ຕາມຕາຕະລາງ 12.1-4, GDP ຕໍ່ຫົວຄົນຈະບັນລຸປະມານ 1,000 ໂດລາສະຫະລັດໃນ 2013 ຊຶ່ງ ຫມາຍເຖິງຄວາມຕ້ອງການຕ່ຳ ສຸດເພື່ອຫລຸດພື້ນອອກຈາກປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ(LDCs)ຕາມມາດຖານຂອງ ສປຊ.

ຕາຕະລາງ 12.1-3 GDP ຂອງ ຂະແໜງການທີ່ໄດ້ວາງແຜນ ແລະ GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ, 2005-2025, ແຕ່ລະ 5 ປີ.

	ຫົວໜ່ວຍ	2005	2010	2015	2020	2025
ປະຊາກອນ	1,000 ຄົນ	5,663	6,270	6,837	7,289	7,598
GDP ຂອງລາຄາປະຈຸບັນ	ຕື້ ກີບ	30,594	61,151	101,520	170,869	291,263
GDP ຂອງ ລາຄາທີ່ 1990	ຕື້ ກີບ	1,532	2,241	3,288	4,891	7,368
ກະສິກຳ	ຕື້ ກີບ	682	787	981	1,222	1,523
ອຸດສາຫະກຳ	ຕື້ ກີບ	449	843	1,389	2,289	3,771
ການບໍລິການ	ຕື້ ກີບ	401	610	917	1,379	2,074
ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ GDP	%		7.90	7.97	8.27	8.54
ກະສິກຳ	%		2.91	4.50	4.50	4.50
ອຸດສາຫະກຳ	%		13.44	10.50	10.50	10.50
ການບໍລິການ	%		8.76	8.50	8.50	8.50
GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ	ລ້ານ ກີບ	5.40	9.75	14.85	23.44	38.33
ອັດຕາການແລກປ່ຽນ	ກີບ/ໂດລາ	10,644	11,752	12,975	14,325	15,816
GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ	ໂດລາ	508	830	1,144	1,636	2,424

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: NSDP ແລະ ທິມສິກສາ.

ຕາຕະລາງ 12.1-4 GDP ໃນອານາຄົດຂອງ ຂະແໜງການ ແລະ GDP  
ຕໍ່ຫົວຄົນສຳລັບບັນດາປີເປົ້າໝາຍຂອງ ໄລຍະການວາງແຜນການ

	ຫົວໜ່ວຍ	ປະຈຸບັນ 2007	ປີເປົ້າໝາຍ / ໄລຍະການ ວາງແຜນ		
			ໄລຍະສິ້ນ 2013	ໄລຍະກາງ 2018	ໄລຍະຍາວ 2025
			ປະຊາກອນ	1,000 ຄົນ	5,905
GDP ຂອງລາຄາປະຈຸບັນ	ຕື້ ກີບ	38,570	82,747	138,526	291,263
GDP ຂອງ ລາຄາທີ່ 1990	ຕື້ ກີບ	1,783	2,815	4,166	7,368
ກະສິກຳ	ຕື້ ກີບ	721	898	1,119	1,523
ອຸດສາຫະກຳ	ຕື້ ກີບ	581	1,138	1,875	3,771
ການບໍລິການ	ຕື້ ກີບ	482	779	1,172	2,074
ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ GDP	%		7.91	8.15	8.54
ກະສິກຳ	%		3.73	4.50	4.50
ອຸດສາຫະກຳ	%		11.86	10.50	10.50
ການບໍລິການ	%		8.35	8.50	8.50
GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ	ລ້ານ ກີບ	6.53	12.53	19.50	38.33
ອັດຕາການແລກປ່ຽນ	ກີບ/ໂດລາ	11,074	12,471	13,769	15,816
GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ	ໂດລາສະຫະລັດ	589	1,005	1,416	2,424

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມສິກສາ.

### 12.1.3 ການຈ້າງງານ

ອີງຕາມ NSDP, ໄດ້ຕິດໄລ່ອັດຕາການຈ້າງງານຕໍ່ປະຊາກອນທັງໝົດໃນ 2005 ແລະ 2010 ເປັນ 48.38% ແລະ 54.57% ຕາມລຳດັບ.

ການເພີ່ມຂຶ້ນນີ້ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນສືບເນື່ອງມາຈາກການປ່ຽນແປງໃນໂຄງສ້າງອາຍຸຂອງ ປະຊາກອນຊຶ່ງສະແດງການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ປະຊາກອນໃນເກນອາຍຸເຮັດວຽກ.

ໄດ້ສະເຫນີໄວ້ໃນແຜນການຕີມອີກບັນດາ ການປ່ຽນແປງໃນສ່ວນແບ່ງຂອງ ຂະແໜງການຂອງ ຄົນເຮັດວຽກແຕ່ 2005 ຫາ 2010; ກະສິກຳແຕ່ 76.6% ຫາ 73.9%; ອຸດສາຫະກຳແຕ່ 7.7% ຫາ 9.3% ແລະ ການບໍລິການແຕ່ 15.6% ຫາ 16.9%. ສາມາດຄິດໄລ່ຜະລິດ ຕະພາບຂອງ ແຮງງານຂອງ ຂະແໜງການໂດຍນຳໃຊ້ GVA ຂອງ ຂະແໜງການໃນລາຄາຄົງທີ່ປີ 1990 ກັບການຈ້າງງານຂອງ ຂະແໜງການ.

ໃນການສຶກສາ, ໄດ້ນຳໃຊ້ບັນດາຂໍ້ສົມມຸດຕິຖານຕໍ່ໄປນີ້ສຳລັບການພະຍາກອນການຈ້າງງານໃນອານາຄົດ:

- ໄດ້ນຳໃຊ້ບັນດາຕົວຊີ້ບອກທີ່ສະແດງຢູ່ໃນ NSDP ເປັນພື້ນຖານສຳລັບການພະຍາກອນເຖິງ 2010.

- ຫຼັງຈາກ 2010 ຫາ 2025, ອັດຕາສ່ວນທີ່ຖືກຈ້າງງານຕໍ່ປະຊາກອນທັງໝົດຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນເສັ້ນຊື່ແຕ່ 54.57% ໃນ 2010 ຫາ 74.14% ໃນ 2025.
- ເພື່ອສືບຕໍ່ອັດຕາການເຕີບໂຕທີ່ສູງ 4.5% ຕໍ່ປີ ໃນຂະແໜງກະສິກໍາ, ຈະຕ້ອງເພີ່ມຜະລິດຕະພາບຂອງ ແຮງງານຂຶ້ນຕື່ມຈຳນວນນຶ່ງ.
- ຄວນດູນດ່ຽງ GVA, ຈຳນວນຄົນທີ່ຖືກຈ້າງງານ ແລະ ຜະລິດຕະພາບຂອງ ແຮງງານຂອງ ຂະແໜງການ ການຈົນເຖິງ 2025.

ຕາຕະລາງ 12.1-5 ສະແດງຜົນຂອງ ການຈ້າງງານໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໄວ້ສຳລັບແຕ່ລະ 5 ປີ.

ຕາຕະລາງ 12.1-5 ການຈ້າງງານຂອງ ລາວທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້, 2005-2025, ສຳລັບແຕ່ລະ 5 ປີ.

	ຫົວໜ່ວຍ	2005	2010	2015	2020	2025
ການຈ້າງງານ	1000 ຄົນ	2,740	3,422	4,154	4,880	5,557
ກະສິກໍາ	1000 ຄົນ	2,100	2,527	2,968	3,256	3,547
ອຸດສາຫະກໍາ	1000 ຄົນ	212	317	428	621	787
ການບໍລິການ	1000 ຄົນ	428	577	758	1,003	1,223
ສ່ວນແບ່ງຖືກຈ້າງງານຂອງ ຂະແໜງການ	%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
ກະສິກໍາ	%	76.64	73.86	71.45	66.73	63.83
ອຸດສາຫະກໍາ	%	7.74	9.27	10.31	12.73	14.16
ການບໍລິການ	%	15.62	16.87	18.23	20.55	22.00
ຖືກຈ້າງງານຕໍ່ປະຊາກອນທັງໝົດ	%	48.38	54.57	60.76	66.95	73.14

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: NSDP ແລະ ທົມສຶກສາ

ດັ່ງໄດ້ສະແດງຢູ່ ຕາຕະລາງ 12.1-5, ຈຳນວນຄົນທີ່ຖືກຈ້າງງານຈະເພີ່ມຂຶ້ນໃນທຸກຂະແໜງການ ແລະ ການຈ້າງ ງານທັງໝົດຈະບັນລຸຫລາຍກວ່າ 5.5 ລ້ານຄົນໃນ 2025(ປະມານ 2 ເທົ່າຂອງ ລະດັບ 2005). ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຂະແໜງການທີ່ຖືກຈ້າງງານໃນກະສິກໍາຈະສືບຕໍ່ຫລຸດລົງ.

ຕາຕະລາງ 12.1-6 ແມ່ນການດັດແກ້ຕາຕະລາງ 12.1-5, ຈຸດປະສົງເພື່ອນຳໃຊ້ການພະຍາກອນສຳລັບການວາງ ແຜນໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ.

ຕາຕະລາງ 12.1-6 ການຈ້າງງານຂອງ ລາວໃນອານາຄົດສຳລັບປີເປົ້າໝາຍຂອງ  
ໄລຍະການວາງແຜນການ.

	ຫົວໜ່ວຍ	ປະຈຸບັນ	ໄລຍະ ການວາງແຜນ /ປີເປົ້າໝາຍ		
			ໄລຍະສົ້ມ	ໄລຍະກາງ	ໄລຍະຍາວ
			2007	2013	2018
ການຈ້າງງານ	1000 ຄົນ	2,995	3,849	4,580	5,557
ກະສິກຳ	1000 ຄົນ	2,263	2,787	3,143	3,547
ອຸດສາຫະກຳ	1000 ຄົນ	249	381	539	787
ການບໍລິການ	1000 ຄົນ	483	681	899	1,223
ສ່ວນແບ່ງຖືກຈ້າງງານຂອງ ຂະແໜງການ	%	100.00	100.00	100.00	100.00
ກະສິກຳ	%	75.56	72.41	68.62	63.83
ອຸດສາຫະກຳ	%	8.32	9.89	11.76	14.16
ບໍລິການ	%	16.12	17.69	19.62	22.00
ຖືກຈ້າງງານຕໍ່ປະຊາກອນທັງໝົດ	%	50.68	58.28	64.47	73.14

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : ທິມສິກສາ

## 12.2 ບັນດາຄາດຫມາຍໃນອານາຄົດສຳລັບນະຄອນຫລວງ.

### 12.2.1 ປະຊາກອນ.

ນະຄອນຫລວງໄດ້ສ້າງແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດສັງຄົມ 5 ປີ ເທື່ອທີ 6(2006-2010)ຂອງ

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

(VSDP) ຕາມແຜນ NSDP. ໃນ VSDP ໄດ້ພະຍາກອນວ່າປະຊາກອນຂອງ

ນະຄອນຫລວງຈະເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 136,000 ຄົນແຕ່ 2005 ຫາ 2010. ອີງໃສ່ການພະຍາກອນນີ້, ໄດ້ຄາດຄະເນວ່າປະຊາກອນກາງປີຈະເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 705,000 ຄົນໃນ 2005 ເປັນ 841,000 ຄົນໃນ 2010. ສົມທຽບໃສ່ປະຊາກອນທັງໝົດຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ສ່ວນ ແບ່ງຂອງ ປະຊາກອນຂອງ ນະຄອນຫລວງຈະເພີ່ມຂຶ້ນແຕ່ 12.4% ໃນ 2005 ຫາ 13.4% ໃນ 2010, ສະແດງການ ເພີ່ມຂຶ້ນ 1% ໃນໄລຍະ 5 ປີ. ໄດ້ສົມມຸດວ່າແນວໂນ້ມນີ້ຈະສືບຕໍ່ຫລັງຈາກ 2010 ຫາ 2025, ບັນລຸສ່ວນແບ່ງ 16.3%.



ຕາຕະລາງ 12.2-1 ການຄາດຄະເນປະຊາກອນຂອງ ນະຄອນຫລວງ, 2005-2025, ສຳລັບແຕ່ລະ 5 ປີ.

ປີ	ປະຊາກອນຂອງ ປະເທດ	ປະຊາກອນຂອງ ນະຄອນຫລວງ ວຽງຈັນ		
		ສ່ວນແບ່ງໃນຊາດ(%)	ປະຊາກອນ	ອັດຕາການເຕີບໂຕປະຈຳປີ(%)
2005	5,336,400	12.4	705,00	
2010	6,269,800	13.4	841,000	3.59
2015	6,836,900	14.4	983,100	3.17
2020	7,289,000	15.3	1,118,400	2.61
2025	7,597,800	16.3	1,239,100	2.07

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: VSDP ແລະ ທິມງານສຶກສາ

ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບໄລຍະຂອງ ການວາງແຜນ, ໄດ້ດັດແກ້ປະຊາກອນໃນອານາຄົດທີ່ສະແດງຢູ່ຕາຕະລາງ 12.2-1 ສຳລັບປີ 2007, 2013, 2018 ແລະ 2025 ( ເບິ່ງຕາຕະລາງ 12.2-2)

ຕາຕະລາງ 12.2-2 ປະຊາກອນຂອງ ນະຄອນຫລວງໃນອານາຄົດສຳລັບປີເປົ້າໝາຍຂອງ ໄລຍະການວາງແຜນ.

ໄລຍະການວາງແຜນ	ປີເປົ້າໝາຍ	ປະຊາກອນ	ອັດຕາການເຕີບໂຕປະຈຳປີ(%)
ປະຈຸບັນ	2007	756,500	
ໄລຍະສັ້ນ	2013	923,600	3.38
ໄລຍະກາງ	2018	1,062,200	2.84
ໄລຍະຍາວ	2025	1,239,100	2.23

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມສຶກສາ

### 12.2.2. ຜະລິດຕະພັນພາຍໃນລວມ. (GRDP)

VSDP ກຳນົດເປົ້າໝາຍການເຕີບໂຕໃນໄລຍະການວາງແຜນ 2005-2010 ດັ່ງນີ້ :

- ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ GRDP ປະຈຳປີຂອງ ຂະແໜງການແມ່ນ 7.79% ສຳລັບກະສິກຳ, 12.51% ສຳລັບ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ 11.28% ສຳລັບການບໍລິການ.
- GRDP ທັງໝົດໃນລາຄາປະຈຸບັນຈະບັນລຸ 11,130 ຕື້ກີບໃນ 2010, ໃນນີ້ຂະແໜງກະສິກຳ 1,892.10 ຕື້ ກີບ, ( 17%), ອຸດສາຫະກຳ 6,143.76 ຕື້ກີບ(55.2%) ແລະ ການບໍລິການ 3,094.14 ຕື້ກີບ(27.8%).

ອີງຕາມ VSDP ,

ຈະບັນລຸການເຕີບໂຕດ້ານເສດຖະກິດທີ່ສູງນີ້ໄດ້ຕ້ອງໃຊ້ບັນດາຄວາມພະຍາຍາມໃນແຕ່ລະຂະແໜງການດັ່ງນີ້:

1) ກະສິກຳ

- **ການຜະລິດເຂົ້າ:** ໃຫ້ໄດ້ 1,904,727 ໂຕນໃນໄລຍະຂອງ ແຜນການ 2005-2010, ແຕ່ລະປີໃຫ້ໄດ້ໂດຍສະ ເລັຍ 380,945 ໂຕນ, ດ້ວຍການຍົກລະດັບການຜະລິດ. ເພື່ອສົ່ງເສີມການປູກເຂົ້າສະໜອງໃຫ້ໂຮງງານເບ້ຍ, ໂຮງງານປະລາດສະຕິກ ແລະ ສຳລັບສິ່ງຂາຍໃຫ້ຍີ່ປຸ່ນ.
- **ການຊົນລະປະທານ:** ຂະຫຍາຍເນື້ອທີ່ປູກເຂົ້ານາແຊງ ແລະ ລົງທຶນໃສ່ການກໍ່ສ້າງອ່າງເກັບນ້ຳຂະໜາດນ້ອຍ ສຳລັບການຜະລິດໃນລະດູແລ້ງ. ຊອກຫາບັນດາວິທີການທີ່ເໝາະສົມສຳລັບປ້ອງກັນເນື້ອທີ່ນ້ຳຖ້ວມເພື່ອປ້ອງ ກັນຊັບສິນຂອງ ລັດ ແລະ ເນື້ອທີ່ການເພາະປູກ.
- **ການປູກຜັກ:** ສຸມໃສ່ການປູກຜັກໃນພື້ນທີ່ທີ່ມີເງື່ອນໄຂເໝາະສົມເຊັ່ນ ເຂດເກົ້າລ້ຽວຕາມລຳນ້ຳຂອງ, ແລະ ເມືອງ ຫາດຊາຍຟອງ, ໄຊທານີ ແລະ ນາຊາຍທອງດວ້າຍການປູກຜັກປອດສານເຄມີ. ການຜະລິດຜັກຄາດຄະ ເນໃຫ້ໄດ້ 392,358 ໂຕນແຕ່ 2005 ຫາ 2010, ແຕ່ລະປີ 78,472 ໂຕນໂດຍສະເລັຍໃນເນື້ອທີ່ 9,530 ຮຕ.
- **ການປູກຜັກອຸດສາຫະກຳໄລຍະສັ້ນ:** ຂະຫຍາຍພືດສະນິດເມັດທີ່ມີທ່າແຮງເຊັ່ນ ສາລີແຂງ, ຢາສູບ, ຕົ້ນອ້ອຍ, ຖົ່ວຂຽວ, ຖົ່ວດິນ, ຖົ່ວອື່ນໆ(ຖົ່ວແດງ, ຖົ່ວດຳ), ມັນຕົ້ນ, ຜັກເປັນຢາໃນເນື້ອທີ່ 9,000 ຮຕ ດ້ວຍຜົນຜະລິດທັງ ຫມົດ 613,674 ໂຕນ. ນອກນັ້ນ, ສຸມໃສ່ການປູກສາລີອ່ອນສຳລັບສະໜອງໃຫ້ໂຮງງານ.
- **ການປູກຕົ້ນໄມ້ກິນຫມາກ:** ພະຍາຍາມປູກຕົ້ນໄມ້ກິນຫມາກເພື່ອທົດແທນການນຳເຂົ້າເຊັ່ນ ຫມາກກວ້າຍ, ຫມາກພ້າວ, ຫມາກມ່ວງ, ຫມາກນາວ, ຫມາກລິນຈີ່ ແລະ ອື່ນໆ. ເນື້ອທີ່ຂອງ ການປູກຜັງຄາດຄະເນເພີ່ມຂຶ້ນ ເປັນ 5,500 ຮຕ ເຖິງ 2010, ດ້ວຍການຜະລິດແຕ່ລະປີບໍ່ຕ່ຳກວ່າ 51,869 ໂຕນໂດຍສະເລັຍ.
- **ການປູກຕົ້ນໄມ້ອຸດສາຫະກຳ:** ສົ່ງເສີມການປູກຕົ້ນໄມ້ອຸດສາຫະກຳສຳລັບການພັດທະນາອາຊີບລ້ຽງມ້ອນເພື່ອ ສະໜອງໄຫມໃຫ້ແກ່ຕະລາດ ແລະ ເພື່ອຍົກລະດັບບັນດາອາຊີບດ້ານສິ່ງທໍ. ປະຈຸບັນ, ຄວາມ ຕ້ອງການໄຫມແມ່ນ 100 ໂຕນຕໍ່ປີ, ໂດຍເລງໃສ່ເມືອງ ສັງທອງ, ໄຊທານີ ແລະ ເມືອງໃຫມ່ປາກຸ້ມ.
- **ການລ້ຽງສັດ:** ເລງໃສ່ບັນດາສະນິດຂອງ ສັດເຊັ່ນ : ຄວາຍ, ສັດກິນຫຍ້າ, ຫມູ, ແບ້ ແລະ ແກະ ແລະ ປາ
- **ປ່າໄມ້:** ຕ້ອງປ້ອງກັນຢ່າງເຂັ້ມງວດ ແລະ ພັດທະນາປ່າທຳມະຊາດທີ່ຍັງເຫລືອ ແລະ ປ່າປ້ອງກັນແຫ ລ່ງນ້ຳ, ພື້ນພູປ່າໄມ້ທີ່ຖືກທຳລາຍ. ສຳເລັດການກວດກາແຫລ່ງຊັບພະຍາກອນປ່າໄມ້ສຳລັບການ

ບ້ອງກັນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງໃນຂັ້ນຕໍ່ໄປ ແລະ ກຳນົດແຜນການສຳລັບການຂະຫຍາຍປ່າໄມ້. ສິ່ງເສີມຊຸມຊົນໃຫ້ລົງທຶນໃນການຜະລິດຕົ້ນໄມ້ນ້ອຍ, ດ້ວຍເນື້ອທີ່ປູກໄມ້ແຕ່ລະປີ 2,000-2,500 ຮຕ.

- **ແຜນພັດທະນາການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ:** ສຳເລັດການດັດແກ້ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນເພື່ອການສ້າງແຜນການພັດທະນາການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ. ບັນດາວຽກມີ : ການເກັບກຳຂໍ້ມູນ, ການກວດກາ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນ 9 ຕົວເມືອງ, ສຳຫລວດການກຳນົດເຂດແດນໃນບຶງ ແລະ ຫນອງ, ການຈັດປະເພດທີ່ດິນສຳລັບການນຳໃຊ້ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ, ການດັດແກ້ທີ່ດິນສຳລັບທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ການຜະລິດ ແລະ ສຳຫລວດອອກແບບແຜນພັດທະນາໃນລະດັບບ້ານ.
- **ການພັດທະນາຊົນນະບົດ ແລະ ການລົບລ້າງຄວາມທຸກຍາກ:** ສືບຕໍ່ແກ້ໄຂບັນຫາຄວາມທຸກຍາກຂອງ ບັນດາຄອບຄົວທີ່ຍັງເຫຼືອ ແລະ ກຳນົດຄວາມທຸກຍາກໃຫມ່ຂອງ ຄອບຄົວໃນບ້ານຕາມຄວາມເປັນຈິງຂອງ ແຕ່ລະເຂດໃນນະຄອນຫລວງ. ສິ່ງເສີມການສ້າງຕັ້ງກອງທຶນລົບລ້າງຄວາມທຸກຍາກ. ສ້າງຕັ້ງກຸ່ມພັດທະນາບ້ານຕາມດຳລັດເລກທີ 09 ຂອງ ກົມການເມືອງ. ສ້າງຕັ້ງຕະລາດຊົນນະບົດ.

2) ອຸດສາຫະກຳ.

- **ບັນດາຈຸດປະສົງຂອງ ການພັດທະນາ:** ສິ່ງເສີມອຸດສາຫະກຳທ່າແຮງເຊັ່ນ ອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງ, ອຸດສາຫະກຳເບົາ ແລະ ຫັດຖະກຳ. ຂະຫຍາຍວິສາຫະກິດຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ຂະໜາດກາງເພື່ອແຂ່ງຂັນໃນຕະລາດສາກົນ. ພັດທະນາເຂດອຸດສາຫະກຳໂຄກສະອາດເພື່ອຮອງຮັບອຸດສາຫະກຳຂະໜາດຕ່າງໆ. ສິ່ງເສີມວິສາຫະກິດທີ່ມີໃຫ້ສືບຕໍ່ການລົງທຶນ, ແນໃສ່ເພື່ອນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີໃຫມ່ເພື່ອເພີ່ມຜົນຜະລິດ ແລະ ຫລຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນເພື່ອສາມາດແຂ່ງຂັນ ແລະ ເປີດບັນດາຕະລາດໃຫມ່.
- **ອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງສຳລັບຜະລິດຕະພັນກະສິກຳປ່າໄມ້:** ຂະຫຍາຍ ແລະ ຍົກລະດັບໂຮງງານໄມ້ທີ່ມີ ແລະ ຍຸດການສ້າງຕັ້ງໃຫມ່ໂຮງງານໄມ້, ໄມ້ອັດ. ຍົກລະດັບໂຮງງານນ້ຳຕານ, ໂຮງງານຢາສູບ, ໂຮງງານປຸງແຕ່ງຂຶ້ນ(ຫມູ, ເປັດ, ໄກ່, ສັດກິນຫຍ້າ, ຄວາຍ) ແລະ ໂຮງງານນ້ຳນົມ, ນ້ຳນົມຖົ່ວເຫຼືອງ, ການປຸງແຕ່ງຜະລິດຕະພັນພືດ, ຫມາກໄມ້ກະບອງ, ການຜະລິດແປ້ງ (ສາລີ, ເຂົ້າ, ຕຸ່່ງໄປ) ແລະ ການຜະລິດນ້ຳມັນພືດ.
- **ອຸດສາຫະກຳຜະລິດວັດສະດຸ:** ຕ້ອງເລືອກເຟັ້ນເງື່ອນໄຂຄວາມສາມາດສະໜອງວັດຖຸດິບ ແລະ ຍົກລະດັບຄຸນນະພາບຜະລິດຕະພັນສຳລັບການບໍລິໂພກພາຍໃນເພື່ອທົດແທນການນຳເຂົ້າ ແລະ ເພື່ອສິ່ງຜະລິດຕະພັນອອກໂດຍສຸມໃສ່ການຜະລິດດິນຈີ່ ແລະ ດິນບອກ.
- **ອຸດສາຫະກຳຊຸດຄົ້ນບໍ່ແຮ່:** ພື້ນຟູ ແລະ ພັດທະນາໂຮງງານບໍ່ແຮ່ທີ່ມີ ແລະ ໂຮງງານຂົບທຶນເພື່ອສະໜອງວັດຖຸດິບແກ່ການກໍ່ສ້າງ. ສິ່ງເສີມການຊຸດຄົ້ນ ແລະ ການປຸງແຕ່ງແຮ່ທາດທີ່ສຳຄັນເຊັ່ນ ເກືອໂປຕາດ ແລະ ອື່ນໆ ໃຫ້ໄດ້ 200,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ເພື່ອສົ່ງອອກໄປຈີນ, ການຊຸດຄົ້ນຖ່ານຫີນ ແລະ ສຳຫລວດການຊຸດຄົ້ນຄຳ ເພື່ອສະໜອງແຜນເປົ້າຫມາຍຂອງ ລັດຖະບານ.
- **ອຸດສາຫະກຳເຄື່ອງນຸ່ງຫົ່ມ:** ຕ້ອງເປັນຜະລິດຕະພັນທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ ແລະ ຕອບສະໜອງ ການສະໜອງ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການຂອງ ລູກຄ້າ, ຫລຸດຜ່ອນການຜະລິດເຄື່ອງນຸ່ງຫົ່ມເພື່ອຮັບໃຊ້ຄົນ

ຕ່າງປະເທດ, ພະຍາ ຍາມຊອກຫາຕະລາດໃຫມ່ດ້ວຍຕົນເອງ, ເພາະວ່າ, ມາເຖິງປະຈຸບັນ, ການສົ່ງ ຜະລິດຕະພັນໄປຍັງ ສະຫະພາບເອີລົບ ແລະ ສະຫະລັດບໍ່ຕ້ອງການວິທີການທີ່ລະອຽດ ແລະ ພະຍາຍາມສ້າງຕັ້ງໂຮງງານເຄື່ອງນຸ່ງຫົ່ມທີ່ຫລາຍກວ່າ 10 ບ່ອນ.

- **ອຸດສາຫະກຳເຄມີ:** ຕ້ອງສຸມໃສ່ຜະລິດຕະພັນທີ່ຕະລາດມີຄວາມຕ້ອງການສູງເຊັ່ນ ຖົງປະລາດສະຕິກ, ຜຸ່ນວິທະ ຍາສາດ, ຜະລິດຕະພັນປະລາດສະຕິກ, ຢາປົວພະຍາດ, ສະບູ ແລະ ການຜະລິດຜຸ່ນ ຊີວະພາບສຳລັບການບໍລິໂພກພາຍໃນ ແລະ ທົດແທນການນຳເຂົ້າໂດຍນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ ກ້າວຫນ້າ ແລະ ອຸປະກອນທີ່ທັນສະໄຫມຊຶ່ງຈະລົງທຶນປະມານ 6.35 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ.
- **ການຜະລິດຫັດຖະກຳ:** ຕ້ອງຍົກລະດັບ ແລະ ຂະຫຍາຍການຜະລິດຫັດຖະກຳດ້ວຍການຍົກລະດັບ ຄຸນນະພາບ ໃຫ້ເປັນຜະລິດຕະພັນສິ່ງອອກໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນເຊັ່ນ ຜະລິດຕະພັນໄມ້, ຜະລິດຕະພັນປັ້ນດິນເຜົາ, ເງິນ ແລະ ຄຳ, ເຄື່ອງທີ່ລະລຶກ ແລະ ຜະລິດຕະພັນບໍລິໂພກດ້ວຍການລົງທຶນໃສ່ການຍົກລະດັບ, ການປົກ ບັກຮັກສາ ແລະ ການກໍ່ສ້າງໂຮງງານກະຈົກ ແລະ ໂຮງງານປັ້ນດິນເຜົາ.
- **ການພັດທະນາເຂດອຸດສາຫະກຳໂຄກສະອາດ:** ສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ດ້ານເຕັກນິກ, ອອກ ແບບການວາງແຜນການຂອງ ເຂດອຸດສາຫະກຳໂດຍສືບຕໍ່ການສຳຫລວດຂັ້ນບັນຊີທີ່ດິນຂອງ ປະຊາຊົນ ແລະ ຂອງ ພາກ ສ່ວນອື່ນທີ່ຢູ່ໃນເຂດອຸດສາຫະກຳໃຫ້ສຳເລັດ ແລະ ສ້າງແຜນການທົດ ແທນທີ່ເຫມາະສົມເພື່ອເລັ່ງການພັດທະ ນາ ແລະ ການລົງທຶນໃນເຂດດັ່ງກ່າວໃຫ້ໄວ.
- **ຕາມ່າງໄຟຟ້າຊົນນະບົດ:** ຕ້ອງພະຍາຍາມຂະຫຍາຍຕາມ່າງໄຟຟ້າໄປເຂດຊົນນະບົດໃຫ້ສຳເລັດ 14 ບ້ານທີ່ບໍ່ທັນໄດ້ໃຊ້ໄຟຟ້າ ແລະ ຂະຫຍາຍໄຟຟ້າໄປຫາເຂດການຜະລິດ ແລະ ສະຖານທີ່ທີ່ດຶງດູດ ນັກທ່ອງທ່ຽວຕື່ມອີກ ເພື່ອຕອບສະໜອງໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາການທ່ອງທ່ຽວ

3). ການບໍລິການ

- **ບັນດາຈຸດປະສົງຂອງ ການພັດທະນາ:** ຍົກລະດັບ ແລະ ດັດປັບບັນດາຕະລາດໃຫມ່ເພື່ອເຮັດ ໃຫ້ທຸກຂະແໜງເສຖະກິດເຂົ້າຮ່ວມບັນດາກິດຈະກຳດ້ານການຄ້າ ຢ່າງແຂງແຮງ. ພັດທະນາການ ສົ່ງອອກໂດຍຜະລິດຜະລິດຕະ ພັນຕົ້ນຕໍສຳລັບສິ່ງອອກ ແລະ ຍົກລະດັບ ແລະ ຂະຫຍາຍຕະລາດ ໃຫມ່. ຍົກລະດັບການຮ່ວມທຸລະກິດເພື່ອຈັດ ຕັ້ງປະຕິບັດການສົ່ງອອກກັບບັນດານິຕິບຸກຄົນພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດເພື່ອຊອກຫາບັນດາຊ່ອງທາງຕະລາດ. ເລືອກເຟັ້ນສິນຄ້ານຳເຂົ້າເພື່ອປົກປ້ອງ ຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ, ສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີໃຫມ່ທີ່ກ້າວຫນ້າ ຂອງ ຫລາຍປະເທດທີ່ສິວິ ໂລສຳລັບເຮັດການຜະລິດ. ປ່ຽນປະເທດຈາກບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດທະເລເປັນປະເທດເຊື່ອມຕໍ່, ໃຫ້ນະ ຄອນຫລວງຈັດຂະແໜງທ່ອງທ່ຽວເປັນນຶ່ງຂອງ ບັນດາຂະແໜງເສຖະກິດປາຍແຫລມ. ການ ທ່ອງທ່ຽວຂອງ ນະຄອນຫລວງຄວນຕິດແຫນ້ນກັບການທ່ອງທ່ຽວຂອງ ປະເທດ ແລະ ເປັນຕ້ອງໄດ້ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບການທ່ອງທ່ຽວຂອງ ພາກພື້ນ ແລະ ກ້າວຂຶ້ນຫາການທ່ອງທ່ຽວໂລກ. ເປີດການທ່ອງທ່ຽວ ທຸກຮູບແບບເຊັ່ນ ການ ທ່ອງທ່ຽວວັດທະນະທຳ, ການທ່ອງທ່ຽວທຳມະຊາດ, ການທ່ອງທ່ຽວສະຖານ ທີ່ບູຮານ, ການພັກຜ່ອນ, ການກິລາ, ການປະຊຸມພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ.

- **ການຄ້າຊາຍແດນ:** ດຳເນີນການກວດກາ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການຄ້າຊາຍແດນ ແລະ ຄວບຄຸມການຄ້າທີ່ຜິດ ກົດຫມາຍຕາມຊາຍແດນ. ສຳຫລວດ-ອອກແບບ ແລະ ກໍ່ສ້າງຕະລາດຊາຍແດນຢູ່ສິ້ນຂົວມິດຕະພາບ. ພັດທະນາວິສາຫະກິດຂາເຂົ້າ-ຂາອອກ, ຊີ້ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ຜະລິດຕະພັນອຸດສາຫະກຳ ແລະ ກະສິກຳ.
- **ການຍົກລະດັບ ແລະ ການກໍ່ສ້າງຕະລາດ:** ຍົກລະດັບ ແລະ ກໍ່ສ້າງສູນການຄ້າຢູ່ບັນດາເມືອງ ແລະ ເຂດຊົນນະບົດ. ບັບປຸງຕະລາດເຂົ້າ, ຕະລາດຫນອງຈີນ, ຕະລາດທົ່ງຂັນຄຳ ແລະ ຕະລາດທາດຫລວງໃຫ້ໄດ້ມາດຖານ ຫລື ເປັນຕະລາດທັນສະໄຫມ. ກໍ່ສ້າງບັນດາສາງແຫ່ງ ແລະ ສາງເຢັນເພື່ອຮັກສາສຸຂະພັນຕະພັນກະສິກຳ.
- **ການພັດທະນາການທ່ອງທ່ຽວ:** ເພີ່ມບັນດານັກທ່ອງທ່ຽວ 5% ຕໍ່ປີແຕ່ 2006 ຫາ 2010 ແລະ ສ້າງລາຍຮັບໃຫ້ໄດ້ 238.11 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ ແລະ ຂະຫຍາຍທ້ອງຟ້າໂບຍະສິນໃຫ້ເພີ່ມຂຶ້ນ 7.6% ຕໍ່ປີ. ຍົກລະດັບພາສາ ຕ່າງປະເທດຂອງ ຜູ້ນຳທ່ຽວໂດຍສະເພາະ ພາສາອັງກິດ, ຝຣັ່ງ, ຈີນ ແລະ ຍີ່ປຸ່ນ. ສ້າງແຜນຍຸດທະສາດດ້ານການທ່ອງທ່ຽວໂດຍເຊື່ອມກັບກຸ່ມການທ່ອງທ່ຽວຂອງ ປະເທດ ຈີນ, ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ. ສົ່ງເສີມການພັດທະນາໂຮງແຮມ, ບ້ານພັກ ແລະ ຮ້ານອາຫານ.

ບັນດາເປົ້າຫມາຍຂອງ VSDP ນີ້ ແມ່ນຖືກສ້າງຂຶ້ນໂດຍທີມງານສຶກສາຈີນເຖິງ 2010. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຫລັງຈາກ 2010 ຄິດວ່າຍາກທີ່ຈະສືບຕໍ່ການເຕີບໂຕດ້ານເສຖະກິດທີ່ສູງດັ່ງກ່າວຂອງ ນະຄອນຫລວງ. ດັ່ງນັ້ນ, ເພື່ອເສຖະກິດຂອງ ນະຄອນຫລວງໃນອານາຄົດ, ຈຶ່ງໄດ້ສົມມຸດອັດຕາການເຕີບໂຕປານກາງຂອງ ຂະແໜງການ. ອັດຕາການເຕີບໂຕແຕ່ລະຂະແໜງການທີ່ໄດ້ສົມມຸດຂຶ້ນສຳລັບໄລຍະແຕ່ 2010 ຫາ 2025 ແມ່ນສະແດງຢູ່ຕາຕະລາງ 12.2-3.

ຕາຕະລາງ 12.2-3 ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ຂະແໜງການ 2010-2025(%)

	2010-15	2015-20	2020-25
ກະສິກຳ	7.50	7.00	6.50
ອຸດສາຫະກຳ	12.50	12.00	11.00
ການບໍລິການ	11.50	11.00	10.50

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ.

ຕາຕະລາງ 12.2-4 ສະແດງຜົນໄດ້ຮັບທີ່ຄາດຄະເນຂອງ GRDP ຂອງ ຂະແໜງການຂອງ ນະຄອນຫລວງ ແລະ GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນແຕ່ 2005 ຫາ 2025, ສຳລັບແຕ່ລະ 5 ປີ. ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຂະແໜງອຸດສາຫະກຳໃນ GRDP ທັງຫມົດແມ່ນຫລາຍກວ່າ 50% ໃນ 2005 ແລະ ຈະກວມຫລາຍກວ່າ 60% ໃນ 2025. GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນຈະເຖິງປະມານ 1,100 ໂດລາສະຫະລັດໃນ 2010 ແລະ ປະມານ 3,800 ໂດລາສະຫະລັດໃນ 2025.

ຕາຕະລາງ 12.2-4 GRDPທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້ ແລະ GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນ, 2005-2025, ແຕ່ລະ 5 ປີ

	ຫົວໜ່ວຍ	2005	2010	2015	2020	2025
ປະຊາກອນ	1000 ຄົນ	705	841	983	1,118	1,239
GRDP ໃນລາຄາປະຈຸບັນ	ຕື້ ກີບ	6,405	11,130	21,546	41,045	75,831
GRDP ໃນລາຄາຄົງທີ່ 1990	ຕື້ ກີບ	321	546	933	1,572	2,566
ກະສິກຳ	ຕື້ ກີບ	71	103	138	208	283
ອຸດສາຫະກຳ	ຕື້ ກີບ	162	292	526	928	1,563
ການບໍລິການ	ຕື້ ກີບ	88	150	259	436	718
ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ GRDP	%	9.79	11.22	11.34	10.98	10.30
ກະສິກຳ	%	7.40	7.79	7.50	7.00	6.50
ອຸດສາຫະກຳ	%	10.82	12.51	12.50	12.00	11.00
ການບໍລິການ	%	12.50	11.28	11.50	11.00	10.50
GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນ	ລ້ານ ກີບ	9.09	13.23	21.92	36.71	61.20
ອັດຕາການແລກປ່ຽນ	ກີບ/ໂດລາ	10,644	11,752	12,975	14,325	15,816
GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນ	ໂດລາ	854	1,126	1,689	2,563	3,780

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: VSDP ແລະ ທີມງານສຶກສາ

ເພື່ອນຳໃຊ້ການພະຍາກອນສຳລັບຈຸດປະສົງຂອງ ການວາງແຜນການ, ໄດ້ດັດແກ້ຕາຕະລາງ 12.2-4 ເພື່ອສະແດງບັນດາຕົວຊີ້ບອກໃນ 2007, 2013, 2018 ແລະ 2025(ເບິ່ງຕາຕະລາງ 12.2-5). ອີງຕາມ ຕາຕະລາງ 12.2-5, GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນຈະເຖິງປະມານ 1,400 ໂດລາໃນ 2013, ປີເປົ້າໝາຍຂອງ ແຜນການໄລຍະສັ້ນ. ໃນ 2018, ປີເປົ້າໝາຍຂອງ ແຜນການໄລຍະກາງ, ປະຊາກອນຂອງ ນະຄອນຫລວງຄາດວ່າຈະເຕີບໂຕກາຍ 1 ລ້ານ ແລະ GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນຈະລື່ນ 2,000 ໂດລາສະຫະລັດ.

ຕາຕະລາງ 12.2-5 GRDP ໃນອານາຄົດຂອງ ຂະແໜງການ ແລະ GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນສຳລັບປີເປົ້າ ຫມາຍຂອງ ໄລຍະຂອງ ການວາງແຜນ.

	ຫົວໜ່ວຍ	ປະຈຸບັນ	ໄລຍະ ການວາງ ແຜນ & ປີເປົ້າ ຫມາຍ		
			ໄລຍະສັ້ນ	ໄລຍະກາງ	ໄລຍະຍາວ
			2007	2013	2018
ປະຊາກອນ	1000 ຄົນ	757	924	1,062	1,239
GRDP ໃນລາຄາປະຈຸບັນ	ຕື້ ກີບ	8,020	16,530	31,695	75,931
GRDP ໃນລາຄາຄົງທີ່ 1990	ຕື້ ກີບ	397	752	1,275	2,566
ກະສິກຳ	ຕື້ ກີບ	82	128	182	283
ອຸດສາຫະກຳ	ຕື້ ກີບ	205	416	739	1,563
ການບໍລິການ	ຕື້ ກີບ	109	208	354	718
ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ GRDP	%		11.26	11.13	10.51
ກະສິກຳ	%		7.64	7.20	6.64
ອຸດສາຫະກຳ	%		12.50	12.20	11.28
ການບໍລິການ	%		11.39	11.20	10.64
GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນ	ລ້ານ ກີບ	10.59	17.90	29.85	61.20
ອັດຕາການແລກປ່ຽນ	ກີບ/ໂດລາ	11,074	12,471	13,769	15,816
GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນ	ໂດລາ	957	1,435	2,168	3,870

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ.

### 12.2.3 ການຈ້າງງານ.

ອີງຕາມ VSDP, ອັດຕາສ່ວນຂອງ ການຈ້າງງານຕໍ່ປະຊາກອນທັງໝົດໃນ 2005 ແລະ 2010 ແມ່ນໄດ້ຄິດໄລ່ໃນ ອັດຕາ 46.95% ແລະ 50.64% ຕາມລຳດັບ. ການເພີ່ມຂຶ້ນນີ້ຕົ້ນຕໍແມ່ນໄດ້ຈາກການປ່ຽນແປງໃນໂຄງສ້າງດ້ານອາຍຸຂອງ ປະຊາກອນ ຊຶ່ງສະແດງການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ປະຊາກອນຂອງ ເກນອາຍຸເຮັດວຽກ. ການປ່ຽນແປງໃນສ່ວນແບ່ງຂອງ ຂະແໜງການຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງແຕ່ 2005 ຫາ 2010 ກໍໄດ້ສະເໜີຢູ່ໃນແຜນເຊັ່ນດຽວກັນ; ກະສິກຳຈາກ 35.2% ເປັນ 25.0%; ອຸດສາຫະກຳຈາກ 16.6% ເປັນ 20.0%; ແລະ ການບໍລິການຈາກ 48.3% ເປັນ 55.0%.

ໃນການສຶກສາ, ໄດ້ນຳໃຊ້ບັນດາການສົມມຸດຕັ້ງຕໍ່ໄປນີ້ສຳລັບການພະຍາກອນການຈ້າງງານໃນອານາຄົດ.

- ໄດ້ນຳໃຊ້ບັນດາຕົວຊີ້ບອກທີ່ສະແດງຢູ່ໃນ VSDP ເປັນພື້ນຖານສຳລັບການພະຍາກອນຈົນເຖິງ 2010.
- ຫວັງ 2010 ຫາ 2025, ອັດຕາຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງຕໍ່ປະຊາກອນທັງໝົດຈະເພີ່ມຂຶ້ນຕາມເສັ້ນຊື່ຈາກ 50.64% ໃນ 2010 ຫາ 61.86% ໃນ 2025.
- ເພື່ອສືບຕໍ່ອັດຕາການເຕີບໂຕທີ່ສູງຫລາຍປະມານ 7% ຕໍ່ປີໃນຂະແໜງກະສິກຳນັ້ນ, ຕ້ອງໄດ້ເພີ່ມສະມັດຕະພາບຂອງ ແຮງງານຂຶ້ນຕື່ມອີກ.
- ຄວນດຸນດຽງ ມູນຄ່າເພີ່ມລວມ GVA ແລະ ຈຳນວນຜູ້ຖືກຈ້າງຈົນເຖິງ 2025.

ຕາຕະລາງ 12.2-6 ສະແດງຜົນຂອງ ການຈ້າງງານໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ພະຍາກອນສຳລັບແຕ່ລະ 5 ປີ.

ຕາຕະລາງ 12.2-6 ການຈ້າງງານຂອງ ນະຄອນຫລວງທີ່ໄດ້ຂຶ້ນແຜນໄວ້, 2005-2025, ສຳລັບແຕ່ລະ 5 ປີ

	ຫົວໜ່ວຍ	2005	2010	2015	2020	2025
ການຈ້າງງານ	1000 ຄົນ	331.0	425.9	534.6	649.8	766.4
ກະສິກຳ	1000 ຄົນ	116.5	106.5	97.9	90.4	83.2
ອຸດສາຫະກຳ	1000 ຄົນ	54.8	85.2	120.5	159.6	198.3
ການບໍລິການ	1000 ຄົນ	159.7	234.2	316.2	399.8	485.0
ສ່ວນແບ່ງຜູ້ຖືກຈ້າງຂອງ ຂະແໜງການ	%	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
ກະສິກຳ	%	35.20	25.00	18.31	13.91	10.85
ອຸດສາຫະກຳ	%	16.56	20.00	22.54	24.56	25.87
ການບໍລິການ	%	48.25	55.00	59.14	61.53	63.27
ຜູ້ຖືກຈ້າງຕໍ່ປະຊາກອນທັງໝົດ	%	46.95	50.64	54.38	58.12	61.86

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: VSDP ແລະ ທິມງານສຶກສາ

ຕາຕະລາງ 12.2-7 ແມ່ນການດັດແປງຕາຕະລາງ 12.2-6, ເພື່ອນຳໃຊ້ການພະຍາກອນສຳລັບ  
ການວາງແຜນການ ໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ.

ຕາຕະລາງ 12.2-7 ການຈ້າງງານໃນອານາຄົດຂອງ ນະຄອນຫລວງ ສຳລັບບັນດາປີເປົ້າໝາຍຂອງ  
ໄລຍະ ການວາງແຜນການ

	ຫົວໜ່ວຍ	ໄລຍະ ການວາງ ແຜນ & ຫມາຍ ປີເປົ້າ			
		ປະຈຸບັນ	ໄລຍະສັ້ນ	ໄລຍະກາງ	ໄລຍະຍາວ
		2007	2013	2018	2025
ການຈ້າງງານ	1000 ຄົນ	366.6	488.4	601.3	766.4
ກະສິກຳ	1000 ຄົນ	113.2	102.5	94.2	83.2
ອຸດສາຫະກຳ	1000 ຄົນ	65.9	105.1	142.8	198.3
ການບໍລິການ	1000 ຄົນ	187.5	280.7	364.2	485.0
ສ່ວນແບ່ງຜູ້ຖືກຈ້າງຂອງ ຂະແໜງການ	%	100.00	100.00	100.00	100.00
ກະສິກຳ	%	30.88	20.99	15.67	10.85
ອຸດສາຫະກຳ	%	17.98	21.52	23.75	25.87
ການບໍລິການ	%	51.15	57.49	60.58	63.27
ຜູ້ຖືກຈ້າງຕໍ່ປະຊາກອນທັງໝົດ	%	48.43	52.88	56.62	61.86

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ບົມງານສຶກສາ.



ບົດທ 13

**ແບບຂອງ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ**

## ບົດທີ 13 ບັນດາແບບຂອງ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ.

### 13.1 ຄວາມຕ້ອງການທີ່ດິນຂອງ ຕົວເມືອງໃນອານາຄົດ.

#### 13.1.1 ທີ່ດິນທີ່ຢູ່ອາໄສ

ໃນນະຄອນຫລວງ, ເຮືອນເກືອບທຸກຫລັງເປັນເຮືອນດຽວມີ ຫລື

ບໍ່ມີພື້ນທີ່ສຳລັບສວນຍົກເວັ້ນອາຄານຂອງ ຕົວ

ເມືອງທີ່ມີບັນດາກິດຈະການດ້ານການຄ້າ/ການບໍລິການຢູ່ຊັ້ນທີນຶ່ງ ແລະ ພື້ນທີ່ທີ່ຢູ່ອາໄສຢູ່ຊັ້ນທີສອງ

ແລະ ທີ່ສາມໃນພື້ນທີ່ໃຈກາງ ຫລື ຕາມເສັ້ນທາງສາຍຫລັກ. ປະຈຸບັນ,

ຍັງບໍ່ທັນເຫັນຕົກສູງຢູ່ໃນຕົວເມືອງ. ສະພາບນີ້ ຈະຍັງສືບຕໍ່ໃນອານາຄົດອັນໃກ້.

ດັ່ງນັ້ນ,

ໄດ້ຄິດໄລ່ຄວາມຕ້ອງການທີ່ດິນສຳລັບທີ່ຢູ່ອາໄສເທົ່າກັບເຮືອນດຽວນຶ່ງຫລັງສຳລັບບັນດາຄອບຄົວປະ

ເພດກາງ ແລະ ປະເພດສູງຕາມການສົມມຸດດັ່ງນີ້ :

#### 1) ເນື້ອທີ່ສຳລັບທີ່ຢູ່ອາໄສປະເພດກາງ

- 30 ຕາແມັດຕໍ່ຄົນ
- 5.25 ຄົນຕໍ່ຄົວເຮືອນ(ຂະໜາດຄົວເຮືອນໂດຍສະເລ່ຍລະຫວ່າງ 2007 ແລະ 2025)
- 2 ຊັ້ນ
- ກວມເນື້ອທີ່ດິນ 50%
- ອັດຕາສ່ວນແປງທີ່ດິນ 100%
- ຄວາມຕ້ອງການທີ່ດິນສຳລັບທີ່ຢູ່ອາໄສຂອງ ຕົວເມືອງສຳລັບນຶ່ງຄົວເຮືອນທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ: 157.5 ຕາແມັດ.

#### 2) ເນື້ອທີ່ສຳລັບທີ່ຢູ່ອາໄສປະເພດສູງ

- 60 ຕາແມັດຕໍ່ຄົນ
- ຂໍ້ສົມມຸດອື່ນໆແມ່ນອັນດຽວກັນກັບປະເພດກາງ
- ຄວາມຕ້ອງການທີ່ດິນສຳລັບທີ່ຢູ່ອາໄສຂອງ ຕົວເມືອງສຳລັບນຶ່ງຄົວເຮືອນທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ: 315 ຕາແມັດ.

#### 3) ເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສທົ່ວໄປ

ສຳລັບເນື້ອທີ່ທີ່ຢູ່ອາໄສທົ່ວໄປຂອງ ຕົວເມືອງ(ປະເພດກາງ ແລະ ສູງປະສົມກັນ), ຂະໜາດຂອງ

ທີ່ດິນໂດຍ ສະເລ່ຍໄດ້ຄາດຄະເນໄວ້ 236.25 ຕາແມັດ ແລະ ພື້ນທີ່ສຳລັບນຶ່ງຄົນເປັນ 45 ຕາແມັດ.

ສົມມຸດວ່າເນື້ອທີ່ ສຳລັບທີ່ຢູ່ອາໄສກວມ 75% ຂອງ ເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສຂອງ ຕົວເມືອງລວມທັງຖະຫນົນ,

ພື້ນທີ່ສຳລັບສວນ ແລະ ສາທາລະນະ, ເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສທີ່ຕ້ອງການຂອງ ນຶ່ງຫົວໜ່ວຍສຳລັບນຶ່ງຄົນເພີ່ມໄດ້ຄິດໄລ່ໄວ້ 60 ຕາແມັດ.

4) ຄວາມຕ້ອງການທີ່ດິນສຳລັບທີ່ຢູ່ອາໄສລະຫວ່າງ 2007 ແລະ 2025.

ອີງຕາມແຜນການຂອງ ປະຊາກອນໃນນະຄອນຫລວງໃນອານາຄົດຂອງ ທິມງານສຶກສາແຕ່ 2007 ຫາ 2025 ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ 482,460 ຄົນ. ໃນນີ້, 85%, 410,000 ຄົນ, ຄາດວ່າຈະຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງ. ອີງຕາມການ ສົມມຸດຕິຖານກ່າວ, ຈະຕ້ອງມີທີ່ດິນເພື່ອພັດທະນາທີ່ຢູ່ອາໄສຂອງ ຕົວເມືອງ(ລວມທັງເສັ້ນທາງ ແລະ ພື້ນທີ່ທີ່ ຈຳເປັນອື່ນໆ) 2,460 ຮຕ ໄລຍະ 18 ປີຂ້າງໜ້າ.

### 13.1.2 ທີ່ດິນດ້ານການຄ້າ/ການບໍລິການ

ບັນດາກິດຈະການດ້ານການຄ້າ/ທຸລະກິດລວມມີສະນິດ ແລະ ຂະໜາດຕ່າງໆຂອງ ການບໍລິການ.

ໃນພື້ນທີ່ ໃຈກາງຂອງ ນະຄອນຫລວງ,

ບັນດາກິດຈະການທີ່ແພ່ຫລາຍແມ່ນບັນດາຮ້ານຄ້າຍ່ອຍຂະໜາດນ້ອຍລວມ ທັງຮ້ານຄ້ານ້ອຍ ແລະ

ຮ້າຍຂາຍເຄື່ອງຫັດຖະກຳ, ຮ້ານອາຫານ ແລະ ໂຮງແຮມ ແລະ ການບໍລິການສຳລັບ ບຸກຄົນເຊັ່ນ

ຮ້ານຊັກຜ້າ, ຮ້ານເສີມຄວາມງາມ. ສາທາລະນະປະໂພກຂະໜາດໃຫຍ່ເຊັ່ນ ບັນດາຕະຫລາດ

ສາທາລະນະ, ໂຮງແຮມ 5 ດາວ, ຫ້ອງການປົກຄອງ, ສະຖານີລົດເມ, ວັດ ແລະ

ໂຮງຮຽນແມ່ນໄດ້ຕັ້ງຢູ່ພື້ນ ທີ່ໃຈກາງເຫມືອນກັນ.

ຄວາມຫລາກຫລາຍດັ່ງກ່າວເຮັດໃຫ້ຫຍຸ້ງຍາກເພື່ອກຳນົດຫົວໜ່ວຍຂອງ ເນື້ອທີ່ດິນ

ຕໍ່ຜູ້ຖືກຳຈັງສຳລັບບັນດາກິດຈະການຂອງ ການບໍລິການ.

1) ການແບ່ງເຂດຂອງ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ພື້ນທີ່ໃຈກາງ ແລະ ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງ

ການຈ້າງງານ ຂອງ ຂະແໜງບໍລິການ.

ອີງຕາມການແບ່ງເຂດຂອງ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນ, ໄດ້ກຳນົດໃຈກາງຂອງ ພື້ນທີ່ໃຈກາງ(ເຂດ

101, 102 ແລະ 401) ດັ່ງນີ້ :

ເຂດ 101(ເນື້ອທີ່ທັງໝົດຂອງ ເຂດ 96.7 ຮຕ): ZPP-Ua(ເຂດຮັກສາມໍລະດົກຂອງ ຕົວເມືອງເກົ່າ),

UAa(ສູນກາງການປົກຄອງ ແລະ ເຂດການຄ້າ) ແລະ UC(ເຂດແຄມນ້ຳຂອງ)

ເຂດ 102(ເນື້ອທີ່ທັງໝົດຂອງ ເຂດ 125.5 ຮຕ): ZPPUa, UAa ແລະ UAb(ເຂດສູນກາງໃຫມ່)

ເຂດ 401(ເນື້ອທີ່ທັງໝົດຂອງ ເຂດ 118.9 ຮຕ): ZPP-Ua ແລະ NE(ເຂດສະຫງວນ)

ຈຳນວນຜູ້ຖືກຳຈັງຂອງ ຂະແໜງບໍລິການທີ່ເຮັດວຽກໃນເຂດ 101,102 ແລະ 401 ມີ 9,452 ຄົນ,

11,807 ຄົນ ແລະ 4,852 ຄົນ ຕາມລຳດັບ. ຍົກເວັ້ນ NE ຂອງ ເຂດ 401, ໄດ້ຄິດໄລ່ຄວາມໜາແໜ້ນ

ຂອງ ການຈ້າງງານຂອງ ຂະແໜງບໍລິການເປັນ 97.7(ຄົນຕໍ່ ຮຕ)ສໍາລັບເຂດ 101, 94.1 ສໍາລັບເຂດ 102 ແລະ 108.3 ສໍາລັບເຂດ 401. ສະເລ່ຍ 97.8 ຄົນຕໍ່ ຮຕ ຫລື 102.3 ຕາແມັດຕໍ່ຄົນ.

## 2) ຄວາມຕ້ອງການທີ່ດິນສໍາລັບການຄ້າ/ທຸລະກິດ

ຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງ ການຈ້າງງານຂອງ ເຂດໃຈກາງແມ່ນຕໍ່າຫລາຍ. ທີ່ດິນຫວ່າງ ແລະ ຄຸ້ມທີ່ຢູ່ອາໄສຍັງຄົງຕົວຢູ່. ອາຄານສູງມີຫນ້ອຍ, ໃນຂະນະດຽວກັນ ວັດ, ເຮືອນຮັບແຂກຂອງ ລັດຖະບານ, ສະຖານີລົດເມ ແລະ ໂຮງຮຽນແມ່ນຕັ້ງຢູ່ແປງທີ່ດິນຂະຫນາດໃຫຍ່. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ໄດ້ຄິດໄລ່ເນື້ອທີ່ຂອງ ທີ່ດິນຕໍ່ຜູ້ຖືກຈ້າງເພີ່ມສໍາລັບບັນດາກິດຈະການຂອງ ການບໍລິການໄວ້ 50 ຕາແມັດຕໍ່ຄົນ(ເກືອບເຄິ່ງນຶ່ງຂອງ ສະພາບປະຈຸບັນ)ພ້ອມດ້ວຍເສັ້ນທາງ ແລະ ພື້ນທີ່ສາທາລະນະ.

ອີງຕາມແຜນການໃນອານາຄົດຂອງ ທິມງານສຶກສາ, ສໍາລັບຂະແໜງບໍລິການ, ຜູ້ຖືກຈ້າງຈະເພີ່ມຂຶ້ນ 297,500 ຄົນແຕ່ 2007 ຫາ 2025. ປະມານ 90% ຂອງ ການເພີ່ມນີ້, 267,750 ຄົນຈະເຮັດວຽກ ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງ. ອີງໃສ່ບັນດາຂໍ້ລິມະຊຶມຂ້າງເທິງນີ້, ຈະຕ້ອງການທີ່ດິນສໍາລັບການບໍລິການຂອງ ຕົວເມືອງ 1,340 ຮຕ ແຕ່ 2007 ຫາ 2025.

### 13.1.3 ທີ່ດິນອຸດສາຫະກຳ.

ຂະແໜງອຸດສາຫະກຳປະກອບດ້ວຍ 4 ຂະແໜງຍ່ອຍ: ບໍ່ແຮ່&ຫີນ, ການຜະລິດ, ໄຟຟ້າ, ກາດ&ນໍ້າປະປາ ແລະ ການກໍ່ສ້າງ. ໃນ 2007, ສ່ວນປະກອບຂອງ ອັດຕາສ່ວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານໃນຂະແໜງອຸດສາຫະກຳແມ່ນ 1.4% ສໍາລັບບໍ່ແຮ່&ຫີນ, 42.0% ສໍາລັບການຜະລິດ, 10.3% ສໍາລັບໄຟຟ້າ, ກາດ&ນໍ້າປະປາ ແລະ 46.3% ສໍາລັບການກໍ່ສ້າງ.

#### 1) ການແບ່ງເຂດຂອງ ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນສໍາລັບພື້ນທີ່ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງ ການຈ້າງງານ.

ປະຈຸບັນ, ເຂດອຸດສາຫະກຳ(1)ໄດ້ຖືກກຳນົດສໍາລັບເຂດ 408 ແລະ ເຂດ 503. ໄດ້ເລືອກເຟັ້ນເອົາເຂດ 503 ສໍາ ລັບເປັນຕົວແບບຂອງ ການສຶກສາເຂດອຸດສາຫະກຳເພາະວ່າຂະຫນາດຂອງ ເຂດອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານໃນຂະແໜງອຸດສາຫະກຳແມ່ນກວ້າງກວ່າທຸກພື້ນທີ່ຂອງ ອພຍ. ເນື້ອທີ່ດິນຂອງ ເຂດອຸດ ສາຫະກຳແມ່ນ 190.2 ຮຕ. ຈຳນວນຜູ້ຖືກຈ້າງງານໃນຂະແໜງອຸດສາຫະກຳທີ່ເຮັດວຽກຢູ່ພື້ນທີ່ມີ 4,929 ຄົນ ໃນ 2007. ຍົກເວັ້ນການຈ້າງງານໃນຂະແໜງຍ່ອຍຂອງ ການກໍ່ສ້າງ, ຈຳນວນຜູ້ຖືກຈ້າງງານທັງໝົດມີ 3,598 ຄົນ. ຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງ ການຈ້າງງານເປັນ 18.9 ຄົນຕໍ່ ຮຕ ຫລື 528.6 ຕາແມັດຕໍ່ຄົນ.

2) ຄວາມຕ້ອງການທີ່ດິນສໍາລັບອຸດສາຫະກຳ

ປະຈຸບັນ, ໄດ້ນຳໃຊ້ເຂດອຸດສາຫະກຳຢ່າງກະແຈກກະຈາຍ. ຖ້າອັດຕາການນຳໃຊ້ເປັນ 40%, ເນື້ອທີ່ຂອງ ທີ່ດິນຕໍ່ຄົນໃນປະຈຸບັນຈະປະມານ 211 ຕາແມັດ. ການຄິດໄລ່ດັ່ງກ່າວຂ້າງເທິງໄດ້ສົມມຸດວ່າບັນດາອຸດສາຫະກຳຂະ ຫນາດນ້ອຍເຊັ່ນ ໂຮງງານເຂົ້າໜົມ, ໂຮງພິມ ແລະ ໂຮງງານຫັດຖະກຳທັງໝົດແມ່ນຕັ້ງຢູ່ໃນເຂດອຸດສາຫະກຳ. ຖ້າຈຳນວນຜູ້ຖືກຈ້າງງານຂອງ ບັນດາກິດຈະການນີ້ກວມ 70% ແລະ ຍົກເວັ້ນການຈ້າງງານໃນເຂດອຸດສາຫະ ກຳ, ເນື້ອທີ່ດິນຕໍ່ຄົນໄດ້ຄິດໄລ່ໄວ້ 301 ຕາແມັດ.

ໂດຍພິຈາລະນາບັນດາຄວາມຈິງນີ້, ຫົວໜ່ວຍຂອງ ເນື້ອທີ່ດິນຕໍ່ການຈ້າງງານເພີ່ມສໍາລັບອຸດສາຫະກຳຂະ ຫນາດກາງ-ຂະຫນາດໃຫຍ່ໄດ້ສົມມຸດໄວ້ 300 ຕາແມັດຕໍ່ຄົນ.

ແຕ່ 2007 ຫາ 2025, ຈຳນວນຜູ້ຖືກຈ້າງງານໃນຂະແໜງອຸດສາຫະກຳຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 132,400 ຄົນ. 50% (66,200 ຄົນ)ຂອງ ການເພີ່ມຂຶ້ນນີ້ແມ່ນສໍາລັບການກໍ່ສ້າງ, 35% (46,300 ຄົນ) ສໍາລັບອຸດສາຫະກຳຂະຫນາດ ກາງ-ຂະຫນາດໃຫຍ່ ແລະ 10% (19,900 ຄົນ)ສໍາລັບອຸດສາຫະກຳຂະຫນາດນ້ອຍ. ອີງໃສ່ການສົມມຸດດັ່ງກ່າວຂ້າງເທິງ, ໄລຍະ 2007-2025, ຄວາມຕ້ອງການທີ່ດິນສໍາລັບອຸດສາຫະກຳຂະຫນາດກາງ-ຂະຫນາດໃຫຍ່ຈະເປັນ 1,390 ຮຕ.

## 13.2. ບັນດາແບບຂອງ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ.

### 13.2.1 ການສ້າງແບບຂອງ ການພັດທະນາ.

ດັ່ງໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ 12.2, ໃນນະຄອນຫລວງ, ແຕ່ 2007 ຫາ 2025, ປະຊາກອນຈະເພີ່ມຂຶ້ນ 482,460 ຄົນ. ນະຄອນຫລວງໄດ້ຖືກແບ່ງອອກເປັນສອງພື້ນທີ່, ພື້ນທີ່ສຶກສາ ແລະ ເຂດນອກ. ໂດຍນຳໃຊ້ແນວໂນ້ມທີ່ຜ່ານມາ, ປະຊາກອນໃນພື້ນທີ່ສຶກສາຈະເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 447,037 ຄົນໃນ 2007 ເປັນ 691,900 ຄົນໃນ 2025 (ເພີ່ມຂຶ້ນ 244,863 ຄົນ). ກົງກັນຂ້າມ, ປະຊາກອນຂອງ ເຂດນອກຈະເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 309,503 ຄົນເປັນ 547,100 ຄົນໃນໄລຍະດຽວກັນ(ເພີ່ມຂຶ້ນ 237,597 ຄົນ). ເຂດ 604(ໄຊທານີ 4)ໃນເຂດນອກຈະກວມ 55% (130,628 ຄົນ) ຂອງ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ປະຊາກອນ 237,597 ຄົນ. ອັນນີ້ຫມາຍຄວາມວ່າການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ປະຊາກອນໃນອານາຄົດຈະເກີດຂຶ້ນຢູ່ເຂດນອກເປັນຕົ້ນຕໍ ໂດຍສະເພາະໃນເຂດ 604.

ຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງ ປະຊາກອນຂອງ ພື້ນທີ່ສຶກສາແມ່ນ 11.7 ຄົນຕໍ່ ຮຕ ໃນ 2007 ແລະ ຈະເປັນ 18.1 ຄົນຕໍ່ ຮຕ ໃນ 2025. ຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງ ປະຊາກອນນີ້ເຫັນວ່າຕໍ່າ ແລະ ບໍ່ມີປະສິດທິພາບສໍາລັບພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ. ສາເຫດຕົ້ນຕໍຂອງ ການກະແຈກກະຈາຍຂອງ ປະຊາກອນແມ່ນລາຄາທີ່ດິນຕໍ່າ

ແລະ ຂາດການຄວບຄຸມການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຢູ່ເຂດນອກ ແລະ ຈະມີຜົນໃນການຂະຫຍາຍພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງຢ່າງບໍ່ເປັນລະບຽບໂດຍບໍ່ມີ ເສັ້ນທາງ, ບໍ່ມີພື້ນທີ່ພື້ນຖານດ້ານສາທາລະນະ ແລະ ສາທາລະນະປະໂພກ.

ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງປະຕິບັດບາງມາດຕະການເພື່ອປ້ອງກັນການບໍ່ເປັນລະບຽບດັ່ງກ່າວອາດມີຂຶ້ນ ແລະ ສຳລັບການສ້າງພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງທີ່ສະດວກ ແລະ ປອດໄພ.

ໂດຍພິຈາລະນາບັນດາຄວາມຈິງນີ້, ໄດ້ສ້າງ ແລະ ສຶກສາບັນດາແບບຂອງ ການພັດທະນາ 3 ແບບດັ່ງນີ້ :

- ແບບບໍ່ຄວບຄຸມ
- ແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນ
- ແບບການພັດທະນາຕ່າງໆຂອງ ແລວ.

### 13.2.2 ແບບບໍ່ຄວບຄຸມ.

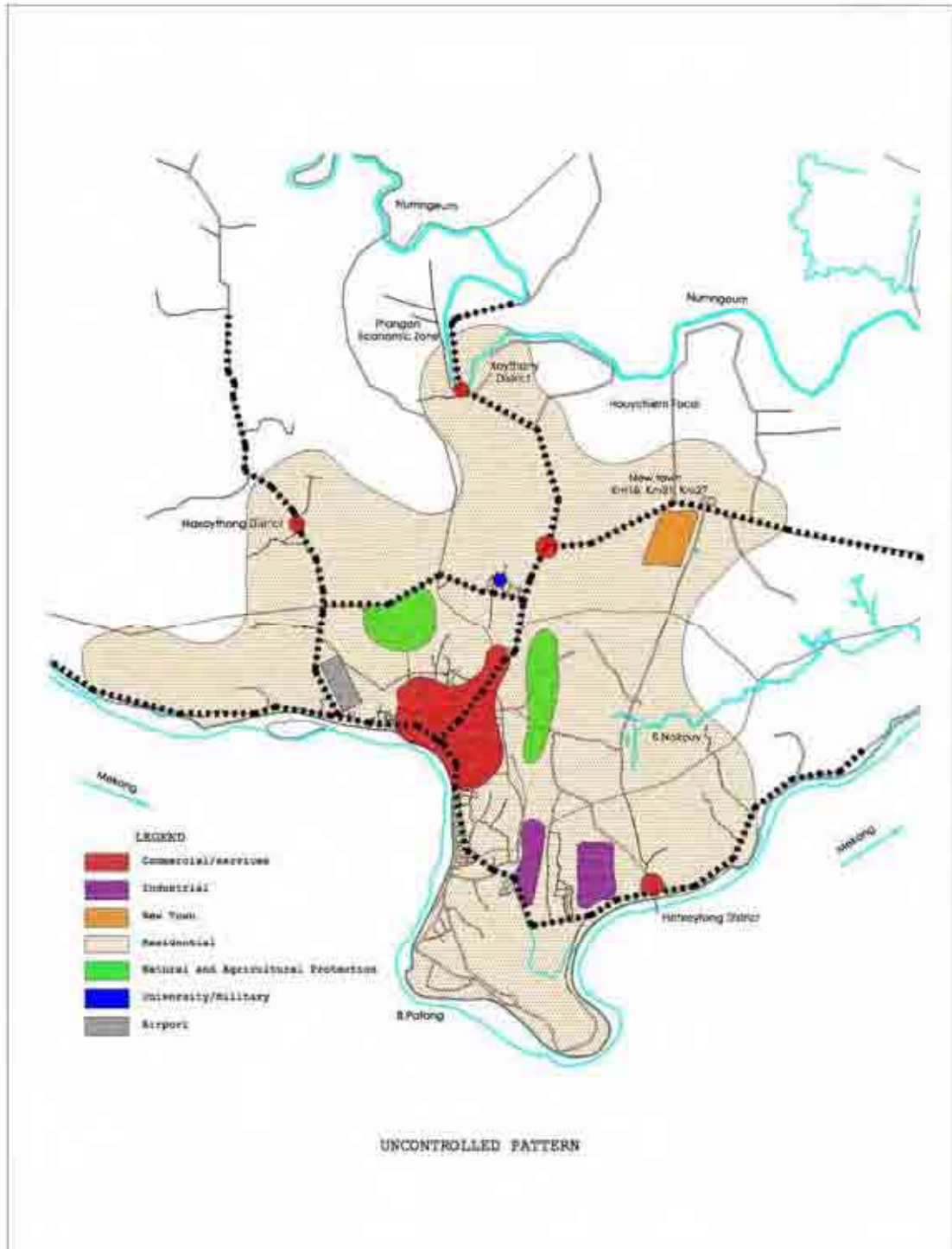
ພື້ນທີ່ຄວບຄຸມການນຳໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ມີທີ່ສ້າງຂຶ້ນໂດຍ ອພບ ກວມ 20,950 ຮຕ, ປະມານ 55% ຂອງ ພື້ນທີ່ສຶກ ສາ 38,190.2 ຮຕ. ພາຍໃນພື້ນທີ່ຂອງ ອພບ, ໄດ້ກຳນົດເຂດການນຳໃຊ້ ແລະ ລະບຽບການນຳໃຊ້ທີ່ດິນເປັນຕົວເລກເຊັ່ນ ເຂດພື້ນດິນ ແລະ ອັດຕາສ່ວນຂອງ ແປງທີ່ດິນສຳລັບແຕ່ລະເຂດນຳໃຊ້. ການພັດທະນາຕົວເມືອງໃນໄລຍະຕໍ່ມານີ້, ໄດ້ດຳເນີນໃນພື້ນທີ່ບໍ່ຄວບຄຸມຂອງ ພື້ນທີ່ສຶກສາ ແລະ ເຂດອ້ອມຂ້າງດ້ານນອກເປັນຕົ້ນຕໍ.

ຍ້ອນຂາດການກຳນົດເຂດແດນລະຫວ່າງເຂດພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ເຂດປ້ອງກັນ(ສຳລັບກະສິກຳ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມທຳມະຊາດ) ບັນດາພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງທີ່ມີຄວາມຫນາແຫນ້ນຕ່າງໆກະແຈກກະຈາຍຈະຂະຫຍາຍໃນອານາຄົດ. ຜູ້ຢູ່ອາໄສໃນພື້ນທີ່ຕົວເມືອງດັ່ງກ່າວຈະພົບຄວາມບໍ່ສະດວກໃນຊີວິດປະຈຳວັນ ແລະ ສ່ຽງຕໍ່ ຄວາມເສັຍຫາຍ.

ຮູບ 13.2-1 ສະແດງຮູບພາບຂອງ ແບບບໍ່ຄວບຄຸມ. ໄດ້ສັງລວມລັກສະນະຂອງ ແບບນີ້ດັ່ງນີ້:

- ຕ່າງໆຂອງ ເສັ້ນທາງສາຍຫລັກບໍ່ດີເມື່ອທຽບໃສ່ພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງທີ່ໄດ້ຂະຫຍາຍ
- ແນວຄິດຂອງ ການພັດທະນາຕົວເມືອງໃຫມ່ປະມານ 1,000 ຮຕ ຕາມເສັ້ນທາງ 13 ສາມາດປະສົບຜົນສຳເລັດ, ແຕ່ການຈະລາຈອນຈະແອອັດຍ້ອນການເປັນເຈົ້າຂອງຂອງ ລົດສູງຂອງບັນດາຜູ້ຢູ່ອາໄສຂອງ ປະເພດລາຍໄດ້ສູງ.
- ການພັດທະນາເຂດອຸດສາຫະກຳໂຄກສະອາດຈະຫຍຸ້ງຍາກຍ້ອນສະຖານທີ່ທີ່ຢູ່ພາຍໃນຈະບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ຍ້ອນຕ່າງໆຂອງ ເສັ້ນທາງບໍ່ພຽງພໍ.

- ບັນດາໃຈກາງຂອງ ເມືອງຂອງ ໄຊທານີ ແລະ ນາຊາຍທອງຈະບໍ່ສາມາດພັດທະນາເປັນສະຖານທີ່ໃຈ ກາງດ້ວຍບັນດາກິດຈະການການຄ້າ-ທຸລະກິດ ແລະ ພື້ນທີ່ສາທາລະນະທີ່ພຽງພໍ ແລະ ສາທາລະນຸປະ ໂພກທີ່ມີຊີວິດຊີວາ.



ຮູບ 13.2-1 ຮູບພາບຂອງ ແບບບໍ່ຄວບຄຸມ

### 13.2.3 ແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນ(Finger Pattern)

ໂຄງລ່າງຂອງ ຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນສາມາດເອີ້ນເປັນແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນທີ່ບໍ່ສົມບູນ. ແບບຂອງ ການພັດ ທະນານີ້ມີຈຸດມຸ່ງຫມາຍເພື່ອສ້າງແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນທີ່ເຂັ້ມແຂງ.

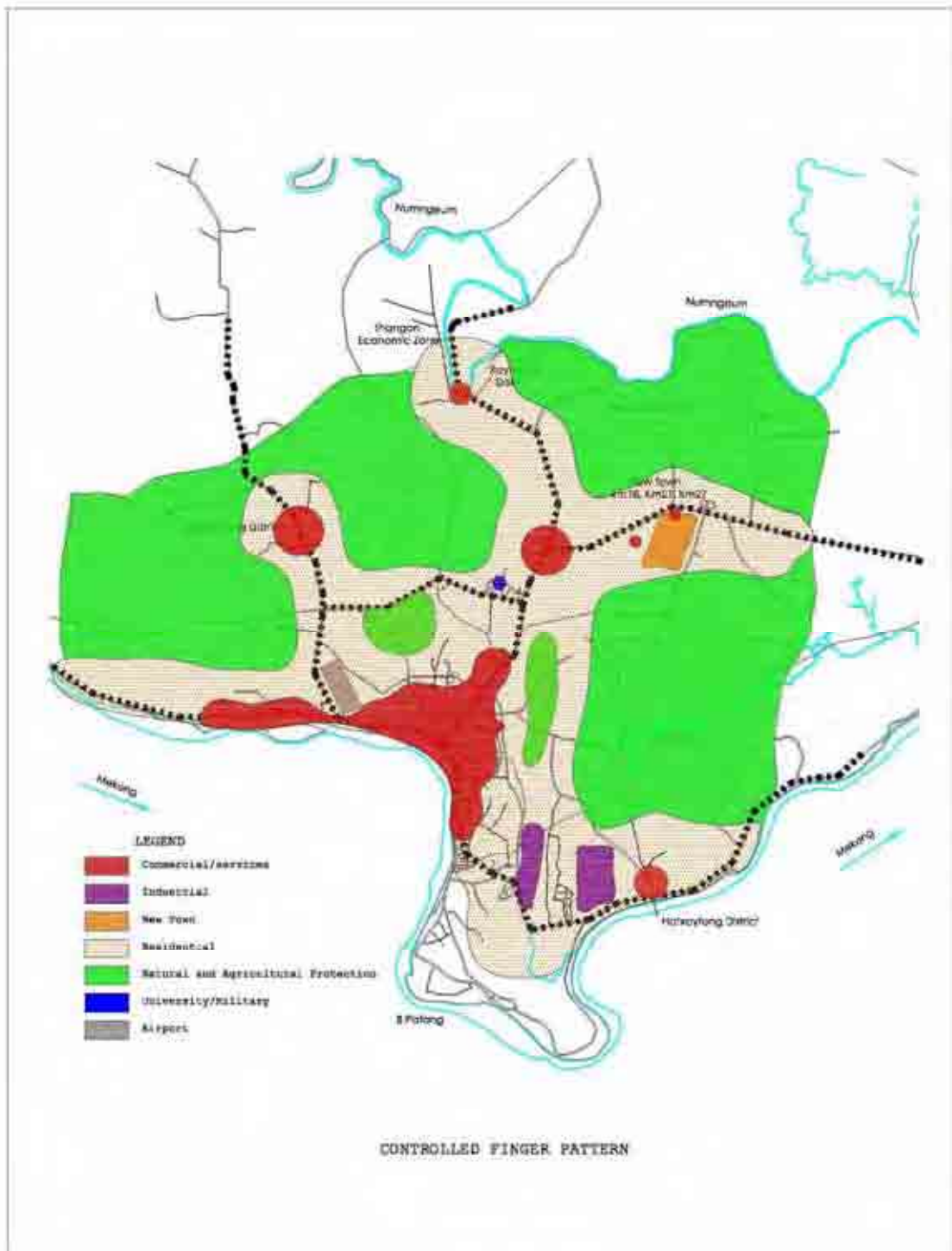
ຄວນຂະຫຍາຍພື້ນທີ່ຄວບຄຸມການນຳໃຊ້ ທີ່ດິນໃຫ້ກວມພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາທັງຫມົດ ແລະ ເຂດນອກໃກ້ຄຽງສ່ວນນີ້. ຈະຕ້ອງສ້າງເຂດຕົວເມືອງຕາມ ເສັ້ນທາງສາຍຫລັກ ແລະ ແຍກອອກຈາກເຂດກະສິກຳ ແລະ ເຂດປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມທຳມະຊາດຢ່າງ ຈະແຈ້ງ .

ຕ້ອງສ້າງແຜນຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງ ພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງ. ເພື່ອບັນລຸຈຸດປະສົງນີ້, ຄວນສຶກສາ ແລະ ທົບທວນຄືນລະບຽບຂອງ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນເປັນຕົວເລກທີ່ມີສຳລັບເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ເຂດການຄ້າ/ການ ບໍລິການ.

ຮູບ 13.2-2 ສະແດງແນວຄວາມຄິດຂອງ ແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນ. ລັກສະນະຂອງ ແບບນີ້ມີດັ່ງນີ້ :

- ຕາມຳນາງຂອງ ເສັ້ນທາງສາຍຫລັກເກືອບຄືກັນກັບຂອງ ແບບບໍ່ຄວບຄຸມ
- ຫ້າມພັດທະນາຕົວເມືອງໃນເຂດແຜນການຢ່າງເຄັ່ງຄັດ ຍົກເວັ້ນການກໍ່ສ້າງເຮືອນຂອງ ຄອບຄົວຊາວນາ ແລະ ອາຄານທີ່ຈຳເປັນສຳລັບບັນດາກິດຈະການຂອງ ການກະສິກຳ.
- ຍົກເລີກການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳໃນໂຄງສະອາດ
- ຈະພັດທະນາບັນດາໃຈກາງຂອງ ເມືອງຕາມບັນດາເສັ້ນທາງສາຍຫລັກໃຫ້ເປັນໃຈກາງດ້ານການ ຄ້າ/ການບໍລິການຂອງ ບັນດາເມືອງ, ໂດຍສະເພາະເມືອງໄຊທານີ ແລະ ເມືອງນາຊາຍທອງ.
- ຄວນຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງສາຍຫລັກທີ່ເປັນແຜນກາງຂອງ ແຕ່ລະສ່ວນ( Finger )ໃຫ້ພຽງພໍສຳລັບການ ຈະລາຈອນຜ່ານທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ນຳໃຊ້ສິ່ງອຳນວນຄວາມສະດວກຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.





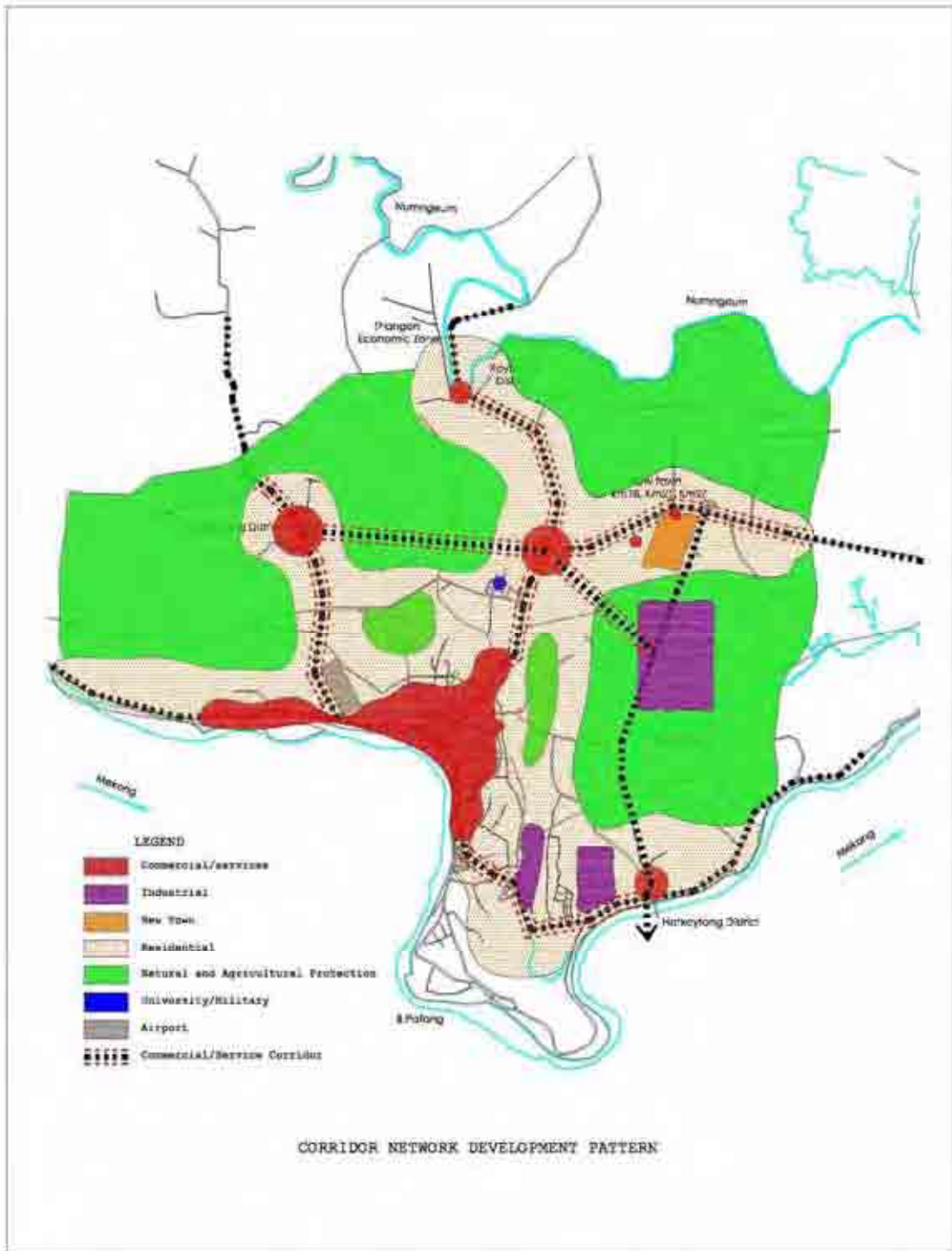
ຮູບ 13.2-2 ແນວຄວາມຄິດຂອງ ແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນ

### 13.2.4 ແບບການພັດທະນາຕ່າງໆຂອງ ແລວ.

ນອກຈາກແບບຄວບຄຸມເປັນບາງສ່ວນແລ້ວ, ແບບນີ້ມີເຈດຕະນາເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ບັນດາໃຈກາງຂອງ ເມືອງ ແລະ ບັນດາໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງຂະໜາດໃຫຍ່ເຂົ້າກັນ ແລະ ເພື່ອສ້າງຕ່າງໆຂອງ ບັນດາແລວ. ຄວນຂະ ຫຍາຍພື້ນທີ່ຄວບຄຸມການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃຫ້ກວມພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາທັງໝົດ ແລະ ສ່ວນອື່ນຂອງ ເຂດນອກ. ຄວນທົບທວນຄືນມາດຖານຕົວເລກສຳລັບເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ເຂດ ການຄ້າ-ການບໍລິການຢູ່ຕາມບັນດາແລວທີ່ຂຶ້ນແຜນການເພື່ອເຮັດໃຫ້ບັນດາແລວເປັນຈິງໄດ້.

ຮູບ 13.2-3 ສະແດງແນວຄວາມຄິດຂອງ ແບບບການພັດທະນາຕ່າງໆຂອງ ແລວ. ລັກສະນະຂອງ ແບບ ນີ້ມີດັ່ງນີ້:

- ຈະຮັບຮອງໂຄງການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳໂຄກສະອາດເປັນມາດຕະການນຶ່ງເພື່ອຮອງຮັບ ບັນດາອຸດສາຫະກຳໃຫມ່ ແລະ ບັນດາອຸດສາຫະກຳທີ່ຍ້າຍມາຈາກບັນດາພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງ ໃນປະຈຸບັນ.
- ສຳລັບການສ້າງບັນດາແລວ, ກໍ່ສ້າງບັນດາເສັ້ນທາງສາຍຫລັກໃຫມ່ ແລະ ປັບປຸງບັນດາ ເສັ້ນທາງທີ່ມີ.
- ຄວນຈັດຕັ້ງຕ່າງໆຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຕາມຕ່າງໆຂອງ ເສັ້ນທາງສາຍຫລັກ
- ສຳລັບການສ້າງຕ່າງໆຂອງ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ຄາດວ່າລົດໄຟຈະເຮັດບົດບາດຂົນສົ່ງຜູ້ ໂດຍ ສານ. ບັນດາສະຖານີລົດໄຟຈະສຳຄັນເພື່ອພັດທະນາບັນດາໃຈກາງຂອງ ທ້ອງຖິ່ນ
- ຄາດວ່າບັນດາໃຈກາງຂອງ ເມືອງໄຊທານີ ແລະ ເມືອງນາຊາຍທອງ ແລະ ຈຸດຂົວ ມິດຕະພາບຈະເຕີບໂຕເປັນບັນດາສູນດ້ານການຄ້າ ແລະ ການບໍລິການໃນອານາຄົດ.



ຮູບ 13.2-3 ແນວຄວາມຄິດຂອງ ແບບການພັດທະນາຕາມຖ່າງຂອງ ແລວ

### 13.3 ສັງລວມບັນດາແບບຂອງ ການພັດທະນາ

ບັນດາລັກສະນະຕົ້ນຕໍຂອງ 3 ແບບຂອງ ການພັດທະນາສາມາດສັງລວມໄດ້ດັ່ງນີ້:

#### ແບບບໍ່ຄວບຄຸມ

- ບໍ່ຄວບຄຸມການພັດທະນາ
- ດັ່ງນັ້ນ, ຈະຕ້ອງປຸງບັນດາເຂດທີ່ປ້ອງກັນຫລາຍເຂດທີ່ມີເປັນເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສ
- ບັນດາເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສຈະກະຈາຍອອກ, ຕ້ອງໄດ້ຂະຫຍາຍຕາມນ່າງສາທາລະນະປະໂຫຍກລວມທັງບັນດາສາຍໄຟຟ້າ, ທໍ່ນໍ້າປະປາ ແລະ ທໍ່ນໍ້າເສັຍ.

#### ແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນ

- ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນບັນດາບັນຫາຂ້າງເທິງຂອງ ການພັດທະນາທີ່ບໍ່ຄວບຄຸມ, ນຳໃຊ້ການພັດທະນາທີ່ຄວບຄຸມ.
- ຕ້ອງໄດ້ຄວບຄຸມການພັດທະນາບັນດາເຂດຄວບຄຸມທີ່ມີຢ່າງເຄັ່ງຄັດເພື່ອຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ຕ້ອງການ
- ເພື່ອປ້ອງການການຂະຫຍາຍພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງຢ່າງບໍ່ຄວບຄຸມ, ຕ້ອງນຳໃຊ້ຄວາມໝາແຫນ້ນຂອງ ປະຊາກອນເປັນມາດຕະການນຶ່ງເພື່ອໂຍະຍານລະບຽບກຽວກັບການສ້າງອາຄານທີ່ສູງ.

#### ແບບການພັດທະນາຕາມນ່າງຂອງ ແລວ

- ນອກຈາກລະບົບຄວບຄຸມບາງສ່ວນແລ້ວ, ຕ້ອງສົ່ງເສີມການພັດທະນາຕາມແລວຂອງການຂົນສົ່ງດ້ວຍ ການປັບປຸງຕາມນ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງ ແລະ ຕາມນ່າງຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຕາມບັນດາເສັ້ນທາງ ສາຍຫລັກ.
- ຜ່ານການພັດທະນາຕາມບັນດາແລວຂອງ ການຂົນສົ່ງເຫລົ່ານີ້, ຈະມີການຈ້າງງານເກີດຂຶ້ນຕາມບັນດາ ແລວຂອງ ເສັ້ນທາງເຫລົ່ານີ້ ຫລຸດຜ່ອນຄວາມແອອັດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງໃນ ປະຈຸບັນ ແລະ ບັນດາພື້ນທີ່ອ້ອມຂ້າງ.

ໂດຍເຫັນໄດ້ບັນດາບັນຫາດັ່ງກ່າວຈຶ່ງເຫັນຄວນໃຫ້ນຳໃຊ້ແບບການພັດທະນາຕາມນ່າງຂອງ ແລວສຳລັບແບບຂອງ ຕົວເມືອງຂອງ ນະຄອນຫລວງໃນອານາຄົດ.

### 13.4 ວິໄສທັດຂອງ ນະຄອນຫລວງໃນອານາຄົດ.

ຜ່ານການປຶກສາຫາລືກັບບັນດາພະນັກງານຊັ້ນສູງຂອງ ນະຄອນຫລາຍຄັ້ງເຫັນໄດ້ວ່າວິໄສທັດຂອງ ນະຄອນ ຫລວງໃນອານາຄົດທີ່ເປັນເອກະພາບກັນລະຫວ່າງພະນັກງານຊັ້ນສູງດ້ວຍກັນແມ່ນ ” ຄວາມສະອາດ (ອາກາດສະອາດ, ນ້ຳສະອາດ ແລະ ເມືອງສະອາດ) ແລະ ຕົວເມືອງທີ່ປອດໄພ.” ວິໄສ ທັດນີ້ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ເປັນພື້ນຖານສຳລັບນະໂຍບາຍຂອງ ການສຶກສານີ້.

ນອກນັ້ນ, ນະຄອນຫລວງຍັງຈະສືບຕໍ່ເປັນສູນກາງດ້ານເສຖະກິດ, ສັງຄົມ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ການ ເມືອງຂອງ ຊາດຢ່າງແນ່ນອນ.

ວິໄສທັດຂອງ ນະຄອນຫລວງໃນອານາຄົດນີ້ໄດ້ຄັດມາຈາກຄຳເຫັນຂອງ ແຜນແມ່ບົດຂອງ ການຂົນ ສົ່ງຂອງ ຕົວເມືອງເພື່ອບັນລຸບັນດາເປົ້າໝາຍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ສະພາບແວດລ້ອມຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ລົງລຽນ ແລະ ປອດໄພ(ຕົວເມືອງທີ່ປອດໄພ ແລະ ຊຸກຍູ້ເສຖະກິດ ແລະ ບັນດາກິດຈະການອື່ນໆ)
- ສະພາບແວດລ້ອມຂອງ ການເປັນຢູ່ດີ(ອາກາດສະອາດໂດຍການຫລຸດຜ່ອນຄວາມແອອັດຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ການຫລຸດຜ່ອນການນຳໃຊ້ຍານພາຫານະສ່ວນບຸກຄົນ)
- ການຂົນສົ່ງທີ່ສະດວກ ແລະ ປອດໄພ(ຊຸກຍູ້ບັນດາກິດຈະການດ້ານສັງຄົມ ແລະ ວັດທະນະທຳ)
- ສາທາລະນຸປະໂຫຍກຂອງ ຕົວເມືອງດີ(ອາກາດດີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມອື່ນດີ)

ບົດທ 14

ໂຄງຮ່າງດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມໃນອານາຄົດແຕ່ລະ  
ຂດ

## ບົດທີ 14 ໂຄງຮ່າງຂອງ ເສຖະກິດ-ສັງຄົມໃນອານາຄົດຂອງ ເຂດ

### 14.1 ວິທີການ

ໃນບົດນີ້, ໄດ້ສະເໜີບັນດາຕົວຊີ້ບອກດ້ານເສຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງ ເຂດການຈະລາຈອນ. ບັນດາຕົວຊີ້ບອກທີ່ໄດ້ເລືອກເຟັ້ນມີ:

- ປະຊາກອນ
- ຈຳນວນຂອງ ບັນດາຜູ້ຖືກຈ້າງງານຂອງ ຂະແໜງການອົງຕາມການຢູ່ອາໄສ (ER)
- ຈຳນວນຂອງ ບັນດາຜູ້ຖືກຈ້າງງານຂອງ ຂະແໜງການອົງຕາມສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ (EW)

ປີພື້ນຖານແມ່ນ 2007 ແລະ ປີເປົ້າໝາຍແມ່ນ 2013, 2018 ແລະ 2025 ສອດຄ່ອງຕາມແຜນການໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວຂອງ ການສຶກສາ. ໄດ້ນຳໃຊ້ປະຊາກອນ ແລະ ບັນດາຜູ້ຖືກຈ້າງງານຂອງ ນະຄອນຫລວງສຳລັບ 2007, 2013, 2018 ແລະ 2025 ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນບົດທີ 12 ເປັນຕົວຕັ້ງທັງໝົດ. ER ທັງໝົດຂອງ ນະຄອນຫລວງຂອງ ເຂດແມ່ນຄືກັນກັບ EW ທັງໝົດຂອງ ເຂດ. ER ຂອງ ເຂດສອດຄ່ອງກັບປະຊາກອນຂອງ ເຂດ, ສ່ວນການແຈກຢາຍຂອງ EW ເກືອບບໍ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການແຈກຢາຍຂອງ ປະຊາກອນ. EW ສຸມໃສ່ບັນດາເຂດຂອງ ພາກກາງຂອງ ນະຄອນຫລວງ. ອັດຕາສ່ວນລະຫວ່າງ EW ແລະ ER ແມ່ນຫລາຍກວ່າ 1 ໃນບັນດາເຂດຂອງ ພາກກາງ ແລະ ຕໍ່ກວ່າ 1 ໃນບັນດາເຂດຂອງ ຊົນນະບົດ.

ໄດ້ສ້າງ 3 ກໍລະນີຂອງ ແຜນການ, ສອດຄ່ອງກັບແບບບໍ່ຄວບຄຸມ, ແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນທີ່ມີໃນແຜນ ແລະ ແບບການພັດທະນາຕາມຖານະຂອງ ແລວ ທີ່ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນບົດທີ 13.

### 14.2 ແບບບໍ່ຄວບຄຸມ.

ໄດ້ອີງໃສ່ແຜນການໃນອານາຄົດກ່ຽວກັບແນວໂນ້ມທີ່ປ່ຽນແປງເມື່ອບໍ່ດົນມານີ້ຂອງ ປະຊາກອນຂອງ ເຂດ. ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 14.2-1, ແຕ່ 2007 ຫາ 2025, ປະຊາກອນໃນພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາຈະເພີ່ມຂຶ້ນ 244,863 ຄົນ, ສ່ວນຢູ່ເຂດນອກຈະເພີ່ມຂຶ້ນ 237,597 ຄົນໃນໄລຍະດຽວກັນ. ແຕ່ 2007 ຫາ 2025, ER ທັງໝົດຂອງ ພື້ນທີ່ການສຶກສາຈະເພີ່ມຂຶ້ນ 211,498 ຄົນ. ບັນດາການປ່ຽນແປງຂອງ ຂະແໜງການຂອງ ER ແມ່ນຫລຸດລົງ 6,249 ຄົນສຳລັບກະສິກຳ, ເພີ່ມຂຶ້ນ 94,364 ຄົນສຳລັບອຸດສາຫະກຳ ແລະ ເພີ່ມຂຶ້ນ 123,383 ຄົນສຳລັບການບໍລິການ. ສຳລັບເຂດນອກ, ບັນດາການປ່ຽນແປງຂອງ ຂະແໜງການ: ກະສິກຳຫລຸດລົງ 23,751 ຄົນ, ອຸດສາຫະກຳເພີ່ມຂຶ້ນ 38,037 ຄົນ ແລະ ການບໍລິການເພີ່ມຂຶ້ນ 174,116 ຄົນ.

ບັນດາການປ່ຽນແປງຂອງ EW ຂອງ ພື້ນທີ່ການສຶກສາ: ຫລຸດລົງ 5,958 ຄົນສຳລັບກະສິກຳ, ເພີ່ມຂຶ້ນ 114,305 ຄົນສຳລັບອຸດສາຫະກຳ ແລະ ເພີ່ມຂຶ້ນ 256,420 ຄົນສຳລັບການບໍລິການ. ຢູ່ເຂດນອກ, ບັນດາການປ່ຽນແປງຂອງ EW: ຫລຸດລົງ 24,042 ຄົນສຳລັບກະສິກຳ, ເພີ່ມຂຶ້ນ 18,095 ຄົນສຳລັບອຸດສາຫະກຳ ແລະ ເພີ່ມຂຶ້ນ 410,080 ຄົນສຳລັບການບໍລິການ.

ບັນດາລັກສະນະຂອງ ແຜນການສັງລວມໄດ້ດັ່ງນີ້:

- ປະຊາກອນຈະກະຈາຍໄປສູ່ເຂດນອກ
- ER ແລະ EW ຂອງ ຂະແໜງກະສິກຳຈະຫລຸດລົງທັງຢູ່ໃນພື້ນທີ່ການສຶກສາ ແລະ ເຂດນອກ.
- ER ຂອງ ຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຂະແໜງການບໍລິການຈະເພີ່ມໄປຕາມການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງ ປະຊາກອນຂອງ ພື້ນທີ່ການສຶກສາ ແລະ ເຂດນອກ.
- ໄດ້ສຸມໃສ່ບັນດາການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ EW ຂອງ ຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຂະແໜງການບໍລິການໃນພື້ນທີ່ການສຶກສາ.

### 14.3 ແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນ.

ຈຸດປະສົງຂອງ ແບບນີ້ແມ່ນເພື່ອຄວບຄຸມປະຊາກອນ ແລະ ການແຈກຢາຍຂອງ ການຈ້າງ ງານໃນອານາຄົດດ້ວຍການຂະຫຍາຍພື້ນທີ່ຂອງ ອພບຕາມລະບຽບຂອງ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃຫ້ກວມພື້ນທີ່ ການສຶກສາທັງໝົດ ແລະ ກວມພື້ນທີ່ອ້ອມຂ້າງທີ່ເປັນຂອງ ເຂດນອກ. ແບບຂອງ ການພັດທະນາ ແມ່ນສ້າງບັນດາແຮມຂອງ ຕົວເມືອງທີ່ມີຄວາມຫນາແຫນ້ນປານກາງຕາມແບບຂອງ ບັນດາ ເສັ້ນທາງສາຍຫລັກທີ່ມີຄືກັນກັບນີ້ວມີ. ສຳລັບການແຈກຢາຍຂອງ ປະຊາກອນໃນອານາຄົດ, ມີຄວາມ ຕັ້ງໃຈເພື່ອແຈກຢາຍປະຊາກອນໃສ່ພື້ນທີ່ສຶກສາຫລາຍກວ່າແນວໂນ້ມທີ່ຈະເປັນ. ຜົນຂອງ ແຜນການ ແມ່ນຖືກສັງລວມ ໃນຕາຕະລາງ 14.3- 1. ບັນດາລັກສະນະຂອງ ແຜນ ການເປັນດັ່ງນີ້:

- ແຕ່ 2007 ຫາ 2025, ປະຊາກອນໃນພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາເພີ່ມຂຶ້ນ 316,143 ຄົນ.
- ໃນໄລຍະດຽວກັນ, ຢູ່ເຂດນອກ, ປະຊາກອນເພີ່ມຂຶ້ນ 166,318 ຄົນ
- ER ແລະ EW ຂອງ ຂະແໜງກະສິກຳແມ່ນຄືກັນກັບແບບບໍ່ຄວບຄຸມ.
- ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ, ERs ຂອງ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການບໍລິການຈະເພີ່ມຂຶ້ນຫລາຍກວ່າ ຂອງ ແບບບໍ່ຄວບຄຸມສອດຄ່ອງກັບການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ປະຊາກອນ, ສ່ວນ ERs ຂອງ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການບໍລິການຢູ່ເຂດນອກຈະເພີ່ມຂຶ້ນໜ້ອຍກວ່າຂອງ ແບບບໍ່ຄວບຄຸມ.
- ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ EWs ຂອງ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການບໍລິການຈະເພີ່ມຂຶ້ນຫລາຍຄື ກັນ ແລະ ເພີ່ມຂຶ້ນໜ້ອຍໃນເຂດນອກ.



#### 14.4 ແບບການພັດທະນາຕ່າງໆຂອງ ແລວ.

ແບບນີ້ມີຕັ້ງໃຈເພື່ອສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນເຖິງການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ຈຳນວນຂອງ ບັນດາຜູ້ຖືກຈ້າງງານຂອງ ຂະແໜງອຸດສາຫະກຳອື່ງຕາມສະຖານທີ່ເຮັດວຽກໃນເຂດອຸດສາຫະກຳໂຄກສະອາດທີ່ໄດ້ຂຶ້ນແຜນໄວ້, ຊຶ່ງຕັ້ງຢູ່ເຂດ 307 ແລະ ເຂດ 604. ບັນດາຕົວຊີ້ບອກອື່ນແມ່ນຄືກັນກັບແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນ. ຍ້ອນເຂດອຸດສາຫະກຳຕັ້ງຢູ່ເຂດນອກ, ໄດ້ປຸງການແຈກຢາຍຈຳນວນຂອງ ບັນດາຜູ້ຖືກຈ້າງງານຈາກແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນດັ່ງນີ້:

- ໃນ 2025, ຢູ່ເຂດນອກ, EW ຂອງ ຂະແໜງອຸດສາຫະກຳຈະມີປະມານ 30,600 ຄົນ ຊຶ່ງຫລາຍກວ່າຂອງ ແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນ 13,000 ຄົນ.
- ຫມາຍຄວາມວ່າຢູ່ເຂດນອກ, ການພັດທະນາເນື້ອທີ່ອຸດສາຫະກຳໃຫມ່ປະມານ 400 ຮຕ
- EW ຂອງ ອຸດສາຫະກຳໃນພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາຈະຫລຸດລົງເທົ່າກັບຈຳນວນເພີ່ມຂຶ້ນໃນເຂດນອກ.

ປະຊາກອນຂອງ 2007 ແລະ 2025 ຂອງ ເຂດແມ່ນສະແດງຢູ່ຮູບ 14.4-1

ຕາຕະລາງ 14.2-1 ບັນດາຕົວຊີ້ບອກດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນອານາຄົດສໍາລັບແບບບໍ່ຄວບຄຸມ

	ເນື້ອທີ່ (ຮຕ)	ປະຊາກອນ	ຄ. ຫນາແຫນ້ນ (ຄ/ຮຕ)	ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ (ອັງຕາມທັງໝົດ)			ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ (ອັງຕາມສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ)			
				ກະສິກໍາ	ອຸດສາຫະກຳ	ການບໍລິການ	ກະສິກໍາ	ອຸດສາຫະກຳ	ການບໍລິການ	ລວມ
ພົນທັກການສັກສາ	38,190.2	447,037	11.7	15,622	49,665	151,502	14,895	60,160	173,378	248,433
ເຂດນອກ		309,503		97,578	16,235	35,998	98,305	5,740	14,122	118,167
ນະຄອນຫລວງ	392,000	756,540	1.93	113,200	65,900	187,500	113,200	65,900	187,500	366,600

	ເນື້ອທີ່ (ຮຕ)	ປະຊາກອນ	ຄ. ຫນາແຫນ້ນ (ຄ/ຮຕ)	ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ (ອັງຕາມທັງໝົດ)			ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ (ອັງຕາມສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ)			
				ກະສິກໍາ	ອຸດສາຫະກຳ	ການບໍລິການ	ກະສິກໍາ	ອຸດສາຫະກຳ	ການບໍລິການ	ລວມ
ພົນທັກການສັກສາ	38,190.2	691,900	18.1	9,373	144,028	274,885	8,937	174,465	429,798	613,200
ເຂດນອກ		547,100		73,827	54,272	210,115	74,263	23,835	55,202	153,300
ນະຄອນຫລວງ	392,000	1,239,000	3.16	83,200	198,300	485,000	83,200	198,300	485,000	766,500

	ເນື້ອທີ່ (ຮຕ)	ປະຊາກອນ	ຄ. ຫນາແຫນ້ນ (ຄ/ຮຕ)	ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ (ອັງຕາມທັງໝົດ)			ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ (ອັງຕາມສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ)			
				ກະສິກໍາ	ອຸດສາຫະກຳ	ການບໍລິການ	ກະສິກໍາ	ອຸດສາຫະກຳ	ການບໍລິການ	ລວມ
ພົນທັກການສັກສາ	0.0	244,863	6.4	6,249	94,364	123,383	5,958	114,305	256,420	364,767
ເຂດນອກ	0.0	237,597	0	23,751	38,037	174,116	24,042	18,095	41,080	35,133
ນະຄອນຫລວງ	0.0	482,460	1.23	30,000	132,400	297,500	30,000	132,400	297,500	399,900

ຕາຕະລາງ 14.3-1 ບັນດາຕົວຊີ້ບອກດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໃນອານາຄົດສໍາລັບແບບຄວບຄຸມບາງສ່ວນ

2007											
	ເນື້ອທີ່ (ຮຕ)	ປະຊາກອນ	ຄ.ໜານແໜ້ນ (ຄ/ຮຕ)	ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ (ອັງຕາມທັງຢູ່ອາໄສ)			ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ (ອັງຕາມສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ)				
				ກະສິກໍາ	ອຸດສາຫະກຳ	ການບໍລິກາ	ລວມ	ກະສິກໍາ	ອຸດສາຫະກຳ	ການບໍລິກາ	ລວມ
ພື້ນທີ່ການສຶກສາ	38,190.2	447,037	11.7	15,622	49,665	151,502	216,778	14,895	60,160	173,378	248,433
ເຂດນອກ		309,503		97,578	16,235	35,998	149,812	98,305	5,740	14,122	118,167
ນະຄອນຫລວງ	392,000	756,540	1.93	113,200	65,900	187,500	366,600	113,200	65,900	187,500	366,600

2025											
	ເນື້ອທີ່ (ຮຕ)	ປະຊາກອນ	ຄ.ໜານແໜ້ນ (ຄ/ຮຕ)	ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ (ອັງຕາມທັງຢູ່ອາໄສ)			ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ (ອັງຕາມສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ)				
				ກະສິກໍາ	ອຸດສາຫະກຳ	ການບໍລິກາ	ລວມ	ກະສິກໍາ	ອຸດສາຫະກຳ	ການບໍລິກາ	ລວມ
ພື້ນທີ່ການສຶກສາ	38,190.2	763,180	20.0	9,373	158,866	304,170	472,409	8,937	180,799	442,870	632,607
ເຂດນອກ		475,821		73,827	39,434	180,830	294,091	74,263	17,501	42,130	133,893
ນະຄອນຫລວງ	392,000	1,239,000	3.16	83,200	198,300	485,000	766,501	83,200	198,300	485,000	766,500

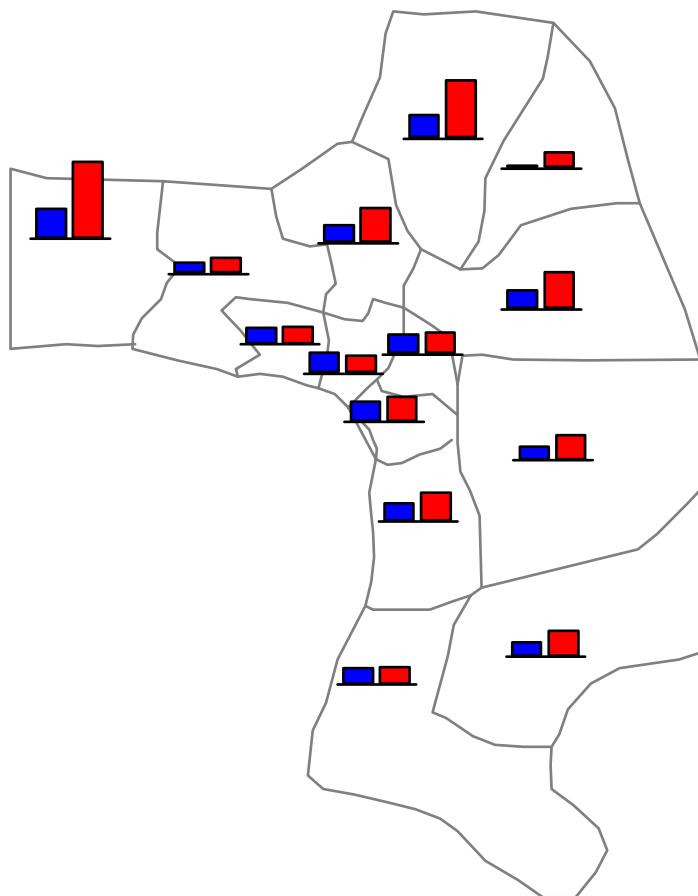
2007-2025											
	ເນື້ອທີ່ (ຮຕ)	ປະຊາກອນ	ຄາໜານແໜ້ນ (ຄ/ຮຕ)	ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ (ອັງຕາມທັງຢູ່ອາໄສ)			ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ (ອັງຕາມສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ)				
				ກະສິກໍາ	ອຸດສາຫະກຳ	ການບໍລິກາ	ລວມ	ກະສິກໍາ	ອຸດສາຫະກຳ	ການບໍລິກາ	ລວມ
ພື້ນທີ່ການສຶກສາ	0.0	316,143	8.3	6,249	109,201	152,668	255,621	5,958	120,639	269,492	384,174
ເຂດນອກ	0.0	166,318	0	23,751	23,199	144,832	144,279	24,042	11,761	28,008	15,726
ນະຄອນຫລວງ	0.0	482,460	1.23	30,000	132,400	297,500	399,901	30,000	132,401	297,500	399,900

ຕາຕະລາງ 14.4-1 ບັນດາຕົວຊີ້ບອກດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໃນອານາຄົດສຳລັບການພັດທະນາຕາມຝັ່ງຂອງ ແລວ

	ເນື້ອທີ່ (ຮຕ)	ປະຊາກອນ	ຄ.ໜາແໜ້ນ (ຄ/ຮຕ)	ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ(ອີງຕາມທັງເອາໄສ)		ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ(ອີງຕາມສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ)					
				ກະສິກຳ	ອຸດສາຫະກຳ	ກະສິກຳ	ອຸດສາຫະກຳ				
ພື້ນທີ່ການສັກສາ	38,190.2	447,037	11.7	15,622	49,665	151,502	216,788	14,895	60,160	173,378	248,433
ເຂດນອກ		309,503		97,578	16,235	35,998	149,812	98,305	5,740	14,122	118,167
ນະຄອນຫລວງ	392,000	756,540	1.93	113,200	65,900	187,500	366,600	113,200	65,900	187,500	366,600

	ເນື້ອທີ່ (ຮຕ)	ປະຊາກອນ	ຄ.ໜາແໜ້ນ (ຄ/ຮຕ)	ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ(ອີງຕາມທັງເອາໄສ)		ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ(ອີງຕາມສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ)					
				ກະສິກຳ	ອຸດສາຫະກຳ	ກະສິກຳ	ອຸດສາຫະກຳ				
ພື້ນທີ່ການສັກສາ	38,190.2	763,180	20.0	9,373	158,866	304,170	472,409	8,937	167,665	442,870	619,472
ເຂດນອກ		475,821		73,827	39,434	180,830	294,091	74,263	30,635	42,130	147,028
ນະຄອນຫລວງ	392,000	1,239,000	3.16	83,200	198,300	485,000	766,501	83,200	198,300	485,000	766,500

	ເນື້ອທີ່ (ຮຕ)	ປະຊາກອນ	ຄ.ໜາແໜ້ນ (ຄ/ຮຕ)	ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ(ອີງຕາມທັງເອາໄສ)		ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ຖືກຈ້າງງານ(ອີງຕາມສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ)					
				ກະສິກຳ	ອຸດສາຫະກຳ	ກະສິກຳ	ອຸດສາຫະກຳ				
ພື້ນທີ່ການສັກສາ	0.0	316,143	8.3	6,249	109,201	152,668	255,621	5,958	107,505	269,492	371,039
ເຂດນອກ	0.0	166,318	0	23,751	23,199	144,832	144,279	24,042	24,895	28,008	28,861
ນະຄອນຫລວງ	0.0	482,460	1.23	30,000	132,400	297,500	399,901	30,000	132,400	297,500	399,900



LEGEND:



District	L Zone	Y 2007	Y2025	Y2025/Y2007
Chanthabouli 1	1	38,111	32,554	0.85
Chanthabouli 2	2	33,221	62,871	1.89
Sikhotabong 1	3	29,823	32,065	1.08
Sikhotabong 2	4	21,049	29,815	1.42
Sikhotabong 3	5	53,224	136,104	2.56
Sayssetha 1	6	36,856	40,696	1.10
Sayssetha 2	7	34,225	67,179	1.96
Sayssetha 3	8	24,037	46,484	1.93
Sisatthanak 1	9	36,468	44,623	1.22
Sisatthanak 2	10	34,837	53,976	1.55
Hathsayfong 1	11	28,617	32,831	1.15
Hathsayfong 2	12	27,721	48,683	1.76
Xaythany 1	13	42,712	106,025	2.48
Xaythany 2	14	6,137	29,273	4.77
Study Area Total		447,038	763,179	1.71

ຮູບ 14.4-1 ປະຊາກອນໃນປີ 2007 ແລະ 2025

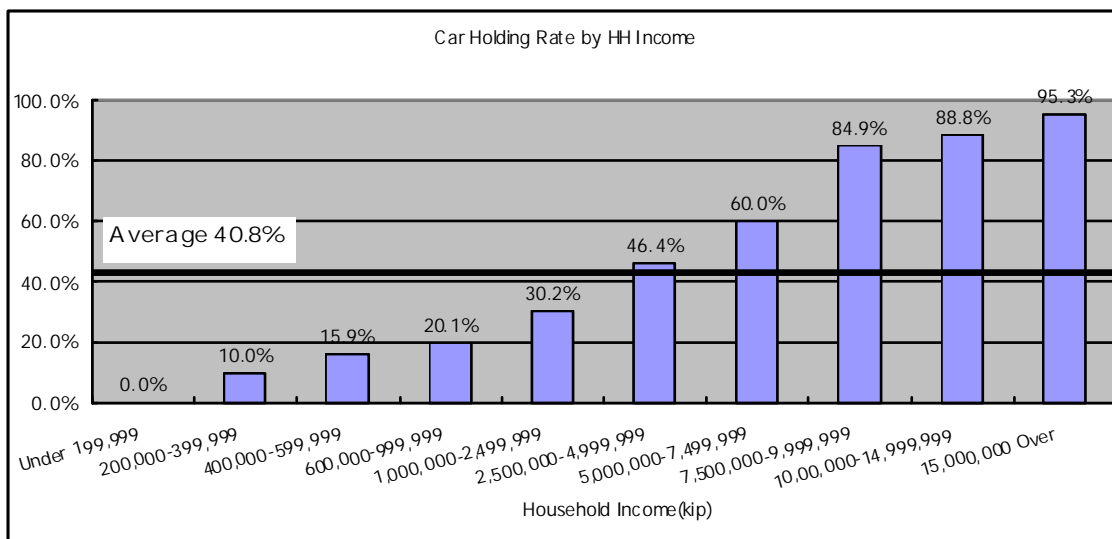
## 14.5 ລາຍໄດ້ຂອງ ຄົວເຮືອນ ແລະ ກຳມະສິດຂອງ ຍານພາຫານນະ

### 14.5.1 ລາຍໄດ້ຂອງ ຄອບຄົວ

ໄດ້ຄາດຄະເນລາຍໄດ້ຂອງ ຄົວເຮືອນໃນນະຄອນຫລວງເປັນ 4.04 ເທື່ອຫລາຍກວ່າຂອງ ລາຍໄດ້ສຳລັບ 2025 ດັ່ງ ສະແດງໃນພາກ 14\*. ຍ້ອນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ລາຍໄດ້ຂອງ ຄົວເຮືອນ, ລົດເກັງ ແລະ ລົດຈັກຈະເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫລວງ ຫລາຍໃນນະຄອນຫລວງ. ເພື່ອພະຍາກອນກຳມະສິດຂອງ ລົດເກັງ ແລະ ລົດຈັກ, ໄດ້ນຳໃຊ້ການວິເຄາະກຳມະສິດຂອງ ລົດເກັງ ແລະ ລົດຈັກດ້ວຍລະດັບຂອງ ລາຍໄດ້ຈາກການສຳຫລວດບັນດາຖ້ຽວຄົນ.

### 14.5.2 ອັດຕາການຖືກຳມະສິດຂອງ ລົດເກັງ

ການຖືກຳມະສິດລົດເກັງຂອງ ຄົວເຮືອນກ່ຽວພັນຢ່າງສູງກັບລາຍໄດ້ຂອງ ຄົວເຮືອນໃນກໍລະນີນີ້. ອີງໃສ່ຂໍ້ມູນຂອງ ການສຳຫລວດຖ້ຽວຄົນ, ອັດຕາສະເລ່ຍຂອງ ການຖືກຳມະສິດລົດເກັງໃນ 2007 ແມ່ນ 40.8%, ສ່ວນລາຍໄດ້ສະເລ່ຍ ຂອງ ຄົວເຮືອນແມ່ນ 3.4 ລ້ານກີບຕໍ່ເດືອນ.



ຮູບ 14.5-1 ອັດຕາຂອງ ການຖືກຳມະສິດລົດເກັງຕາມລາຍໄດ້ຂອງ ຄົວເຮືອນ

ການກ່ຽວພັນລະຫວ່າງການຖືກຳມະສິດລົດເກັ່ງຂອງ ແລະ ລາຍໄດ້ຂອງ ຄົວເຮືອນໄດ້ສະແດງໃນຮູບ 14.5-2

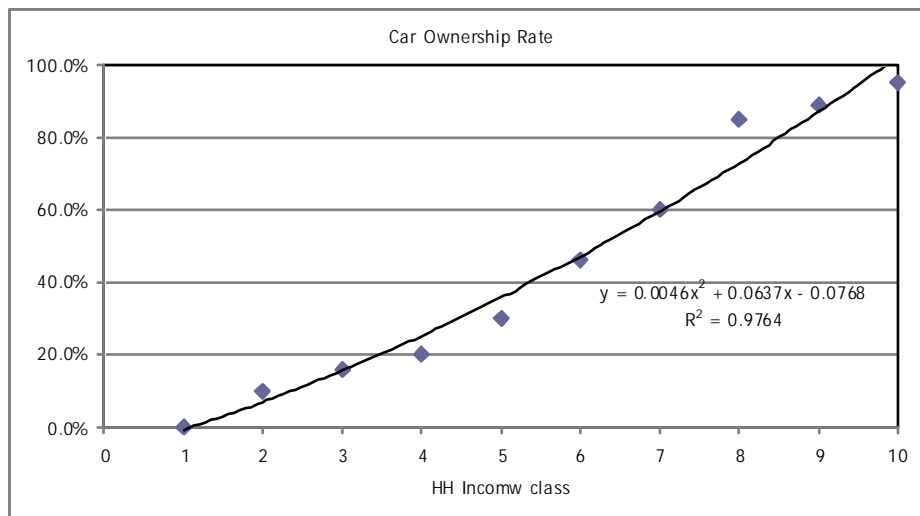
ໄດ້ສະແດງບັນດາຮູບແບບໃນໜ້າທີ່ດັ່ງນີ້ :

ອັດຕາ\_ລົດເກັ່ງ =  $y = 0.0046x^2 + 0.0637x - 0.0768$

ໃນນີ້,

ອັດຕາ\_ລົດເກັ່ງ : ອັດຕາການຖືກຳມະສິດລົດເກັ່ງຂອງ ຄົວເຮືອນ

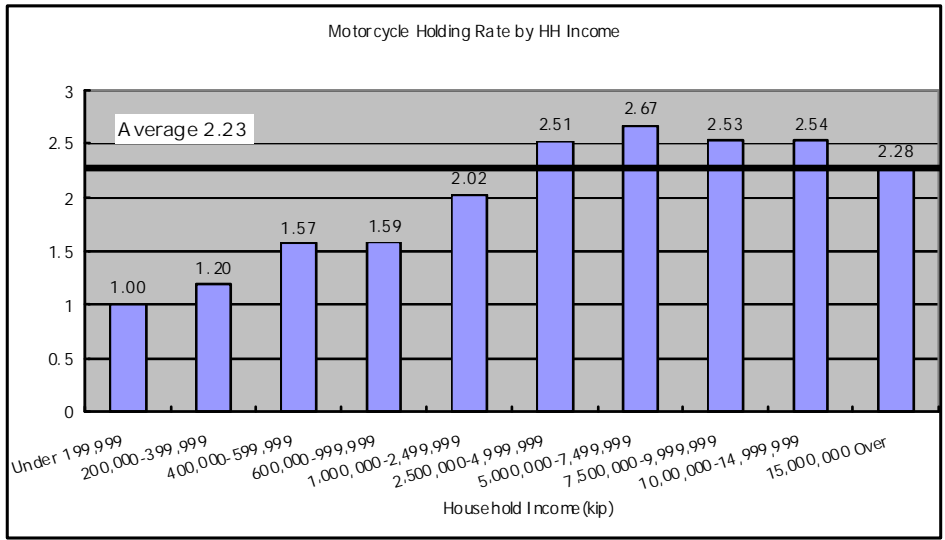
ລາຍໄດ້: ປະເພດລາຍໄດ້ຂອງ ຄົວເຮືອນ



ຮູບ 14.5-2 ແບບຢ່າງຂອງ ອັດຕາການຖືກຳມະສິດລົດເກັ່ງຂອງ ຄົວເຮືອນ

### 14.5.3 ອັດຕາການຖືກຳມະສິດລົດຈັກຂອງ ຄົວເຮືອນ

ໃນປະເພດຂອງ ລາຍໄດ້ຕໍ່ກວ່າ 7.5 ລ້ານກີບຕໍ່ເດືອນ, ການຖືກຳມະສິດລົດຈັກຂອງ ຄົວເຮືອນກໍເພີ່ມຂຶ້ນຄືກັນ, ກ່ຽວ ພັນຢ່າງສູງກັບລາຍໄດ້ຂອງ ຄົວເຮືອນທີ່ສະແດງໃນຮູບ 14.0-3. ໃນປະເພດຂອງ ລາຍໄດ້ຫລາຍກວ່າ 7.5 ລ້ານກີບຕໍ່ ເດືອນ, ການຖືກຳມະສິດລົດຈັກຂອງ ຄົວເຮືອນຫລຸດລົງ. ຄິດວ່າປະເພດຂອງ ລາຍໄດ້ສູງນາ ໃຊ້ລົດເກັ່ງສ່ວນຕົວເປັນ ຕົ້ນຕໍ, ບໍ່ແມ່ນລົດຈັກ. ອີງໃສ່ຂໍ້ມູນຂອງ ການສຳຫລວດຖ្យວຄົນ, ອັດຕາສະເລ່ຍຂອງ ການຖືກຳມະສິດລົດຈັກຂອງ ຄົວເຮືອນໃນ 2007 ແມ່ນ 2.23, ສ່ວນລາຍໄດ້ສະເລ່ຍຂອງ ຄົວເຮືອນແມ່ນ 3.4 ລ້ານກີບຕໍ່ເດືອນ



ຮູບ 14.5-3 ອັດຕາຂອງ ການຖືກຳມະສິດຕາມລາຍໄດ້ຂອງ ຄົວເຮືອນ

14.5.4 ພະຍາກອນອັດຕາຂອງ ການຖືກຳມະສິດລົດເກັ່ງ ແລະ ລົດຈັກຂອງ ຄົວເຮືອນໃນອານາຄົດ.

ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 14.5-1, ພະຍາກອນອັດຕາຂອງ ການຖືກຳມະສິດລົດເກັ່ງໃນອານາຄົດໂດຍນຳໃຊ້ ຫນ້າທີ່ຂ້າງເທິງ ແລະ ລາຍໄດ້ຂອງ ຄົວເຮືອນໃນອານາຄົດຊື່ໃຫ້ເຫັນການເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງຈາກ 40.8% ໃນ 2007 ຫາ 49.4% ໃນ 2013, 61.9% ໃນ 2018 ແລະ 84.0% ໃນ 2025, ປີເປົ້າຫມາຍຂອງ ແຜນແມ່ບົດ. ຄືກັນກັບຂ້າງ ເທິງ, ອັດຕາການຖືກຳມະສິດລົດຈັກຂອງ ຄົວເຮືອນເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 2.23 ໃນ 2007 ຫາ 2.51 ໃນ 2013, 2.45 ໃນ 2018 ແລະ 2.40 ໃນ 2025.

ຕາຕະລາງ 14.5-1 ອັດຕາການຖືກຳມະສິດລົດເກັ່ງ ແລະ ລົດຈັກຂອງ ຄົວເຮືອນໃນພື້ນທີ່ການສຶກສາໃນອານາຄົດ

	2007	2013	2018	2025
GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ(ນະຄອນຫລວງ) (US\$)	957 (1.00)	1,435 (1.50)	2,168 (2.27)	3,870 (4.04)
ຈຳນວນຂອງ ຄົວເຮືອນ	81,470	103,702	123,731	152,245
ປະຊາກອນ 6 ປີ & ສູງກວ່າ	379,982	481,238	569,822	692,204
ອັດຕາການຖືກຳມະສິດລົດເກັ່ງ ຕໍ່ຄົວເຮືອນ	40.8%	49.4%	61.9%	84.0%
ຈຳນວນຂອງ ລົດເກັ່ງສ່ວນຕົວ	33,240 (1.00)	51,228 (1.54)	76,618 (2.30)	127,956 (3.85)
ຈຳນວນຂອງອັດຕາລົດຈັກຕໍ່ຄົວເຮືອນ	2.23	2.51	2.45	2.40
ຈຳນວນຂອງ ລົດຈັກ	181,294 (1.00)	260,693 (1.43)	303,184 (1.67)	365,831 (2.02)