

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ  
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ແຜນແມ່ບົດ  
ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ  
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ  
ສະຫຼຸບ ສັງລວມ

ມັງກອນ, 2011

ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (JICA)

ສູນພັດທະນາສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (IDCJ)  
ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ນິປອນໂກຍ (Nippon Koei)

EID

JR

11-019

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ  
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ແຜນແມ່ບົດ  
ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ  
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ  
ສະຫຼຸບ ສັງລວມ

ມັງກອນ, 2011

ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (JICA)

---

ສູນພັດທະນາສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (IDCJ)  
ບໍລິສັດທິປິກສາ ນິປອນໂກຍ (Nippon Koei)

## ຄຳນຳ

ສປປ ລາວ ຕັ້ງຢູ່ໃຈກາງຂອງ ອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (Greater Mekong Subregion “GMS”). ດ້ວຍທີ່ຕັ້ງຢູ່ດທະສາດດັ່ງກ່າວ, ສປປ ລາວ ຈຶ່ງໄດ້ວາງນະໂຍບາຍເພື່ອຫັນປະເທດ ຈາກ ປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ໃຫ້ກາຍເປັນປະເທດເຊື່ອມຕໍ່ ຫລື ບໍລິການຜ່ານດ້ານຄົມມະ ນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ເພື່ອເຊື່ອມໂຍງການຂົນສົ່ງ, ການຄ້າ ແລະເສດຖະກິດ ກັບພາກພື້ນ ແລະສາກົນ. ນີ້ແມ່ນກາລະໂອກາດອັນດີ ເພື່ອສ້າງປະເທດໃຫ້ກາຍເປັນສູນກາງການບໍລິການ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະພາກພື້ນອາຊຽນ (ASEAN) ເພື່ອປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການພັດ ທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະໃຫ້ທຸລະພື້ນອອກຈາກປະເທດດ້ອຍພັດທະນາເທື່ອລະກ້າວ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສປປ ລາວ ຍັງພະເຊີນໜ້າກັບ ອຸປະສັກ ແລະສິ່ງທ້າທາຍຫລາຍຢ່າງ ກ່ຽວກັບການພັດທະນາລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນລະບົບ ທີ່ບໍ່ມີປະສິດທິຜົນ. ການບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ມີໃນປັດຈຸບັນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ເຫັນວ່າຍັງມີລະດັບທີ່ຕໍ່າກວ່າມາດ ຕະຖານສາກົນ ໃນດ້ານປະສິດທິຜົນ, ຄວາມເຊື່ອຖື ແລະລາຄາ ເນື່ອງຈາກໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ທີ່ຈຳ ເປັນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການພັດທະນາຢ່າງພຽງພໍ ລວມທັງອຸດສາຫະກຳພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພາຍໃນ ປະເທດ ຍັງອ່ອນນ້ອຍ.

ດ້ວຍເຫດນີ້, ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (JICA) ຈຶ່ງໃຫ້ການຊ່ວຍເຫລືອ ເພື່ອສຶກສາ ແລະສ້າງແຜນແມ່ບົດລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ ສປປ ລາວ. ໂຄງການສຶກສານີ້ ໄດ້ເລີ່ມແຕ່ ເດືອນ ມີນາ 2009 ຮອດ ເດືອນ ພະຈິກ 2010 ຈຶ່ງສຳເລັດ.

ຄະນະສຶກສາໂຄງການໄດ້ປຶກສາຫາລື ກັບພາກສ່ວນຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຂອງລັດຖະບານລາວ ແລະຍັງໄດ້ທຳການສຳຫລວດເກັບກຳຂໍ້ມູນຢູ່ສູນກາງ ແລະທ້ອງຖິ່ນ ໃນພື້ນທີ່ສຶກສາໂຄງການ. ພາຍ ຫລັງໄດ້ຂໍ້ມູນຄົບຖ້ວນແລ້ວ, ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ຈຶ່ງກັບຄືນປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ເພື່ອກະກຽມບົດລາຍ ງານສະບັບສຸດທ້າຍນີ້ຈົນສຳເລັດເປັນຢ່າງດີ.

ຂ້າພະເຈົ້າ ຫວັງຢ່າງຍິ່ງວ່າ ບົດລາຍງານສະບັບນີ້ ຈະຖືກນຳໃຊ້ ແລະສາມາດປະກອບສ່ວນ ເຂົ້າໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໃຫ້ ສປປ ລາວ. ນອກຈາກນີ້, ຍັງເປັນການເພີ່ມທະວີ ຄວາມຮັກແພງ, ມິດຕະພາບ ແລະການຮ່ວມມື ລະຫວ່າງ 2 ປະເທດ ສປປ ລາວ ແລະຍີ່ປຸ່ນ. ສຸດທ້າຍ ຂ້າພະເຈົ້າ ຂໍສະແດງ ຄວາມຮູ້ບຸນຄຸນ ມາຍັງໝົດທຸກທ່ານ ແລະອົງການຈັດຕັ້ງ ທີ່ໃຫ້ ການຮ່ວມມື ກັບຄະນະສຶກສາໂຄງການ ແລະປະກອບສ່ວນເຮັດໃຫ້ບົດລາຍງານສະບັບນີ້ ສຳເລັດ ຢ່າງສົມບູນ.

ມັງກອນ 2011

ກິໂຍຟູມິ ໂກນິຊິ (Kiyofumi KONISHI)  
ຫົວໜ້າກົມເສດຖະກິດໂຄງລ່າງພື້ນຖານ  
ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (JICA)



ແຜນທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ການສຶກສາ

ແຜນແມ່ບົດ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ  
 ບົດລາຍງານ ສຸດທ້າຍ  
 ສະຫຼຸບ ສັງລວມ  
 ສາລະບານ

ແຜນຜັງ ພື້ນທີ່ສຶກສາ

ສາລະບານ.....	i
ຕາຕະລາງ ແລະ ຮູບ .....	iv
ຄຳໜັ້ຍ໌ .....	vi

**ພາກ 1: ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ**

1. ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ປະຈຸບັນ ໃນ ສປປ ລາວ .....	1
1.1 ສ ປປ ລາວ ໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (GMS).....	1
1.2 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ.....	3
1.3 ຕະຫຼາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ທຸລະກິດ.....	5
1.4 ບັນຫາ ໃນປະຈຸບັນ.....	6
2. ມຸມມອງ ໃນອະນາຄົດ .....	7
2.1 ມຸມມອງ ໃນອະນາຄົດ ກ່ຽວກັບ ການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ .....	7
2.2 ມຸມມອງ ໃນອະນາຄົດ ກ່ຽວກັບ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ .....	7
2.3 ໂຄງຮ່າງ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ.....	10
2.4 ຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການ .....	10
3. ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ .....	12
3.1 ເປົ້າໝາຍ ການພັດທະນາ.....	12
3.2 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ.....	12
3.3 ຈຸດມັ້ງໝາຍ ການພັດທະນາ .....	16
3.4 ຍຸດທະສາດ 1: ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ.....	18
3.5 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ 2: ກະຕຸ້ນ ທຸລະກິດ .....	19
3.6 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ 3: ຂະຫຍາຍ ຕະຫຼາດ.....	21
3.7 ທາງເລືອກ ການພັດທະນາ .....	22
3.8 ບັນດາ ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ຕ່າງໆ.....	25
4. ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພູມິພາກ.....	28

4.1	ພາບລວມ ນະໂຍບາຍ ການພັດທະນາ .....	28
4.2	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ .....	28
5.	ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການປະເມີນເບື້ອງຕົ້ນ .....	33
5.1	ຂັ້ນຕອນ ການພັດທະນາ .....	33
5.2	ມູນຄ່າໂຄງການ .....	34
5.3	ການຈັດວາງ ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ .....	34
5.4	ການຕັ້ງຄູດ ການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ .....	37
5.5	ຜົນກະທົບ ດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ .....	38

**ພາກ 2: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ສຳລັບໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ**

6.	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ .....	45
6.1	ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ .....	45
6.2	ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ .....	47
6.3	ສັງລວມຜົນໄດ້ຮັບ ຂອງການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ .....	47
7.	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ .....	55
7.1	ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ .....	55
7.2	ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ .....	57
7.3	ສັງລວມຜົນໄດ້ຮັບ ຂອງການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ .....	57
8.	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ .....	64
8.1	ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ໃນແຂວງຈຳປາສັກ .....	64
8.2	ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງຈຳປາສັກ .....	66
8.3	ສັງລວມຜົນໄດ້ຮັບ ຂອງການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ .....	66

## ຕາຕະລາງ ແລະ ຮູບ

ຕາຕະລາງ 1.1	ເສັ້ນທາງ ເຊື່ອມຕໍ່ ບັນດາເມືອງໃຫ່ຍ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ .....	2
ຕາຕະລາງ 1.2	ສະພາບເສດຖະກິດ ໃນ ອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ ໃນປີ 2007 .....	2
ຕາຕະລາງ 1.3	ບໍລິມາດການຄ້າ ຂອງບັນດາປະເທດໃນຂົງເຂດ GMS.....	3
ຕາຕະລາງ 1.4	ບໍລິມາດການຄ້າ ຂອງບັນດາປະເທດ ໃນຂົງເຂດ GMS ທີ່ຜ່ານ ສປປ ລາວ .....	4
ຕາຕະລາງ 1.5	ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ .....	4
ຕາຕະລາງ 2.1	ໂຄງສ້າງ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ .....	10
ຕາຕະລາງ 3.1	ຈຳນວນເປົ້າໝາຍການພັດທະນາ (ສິນຄ້າອຸດສະຫະກຳ ທີ່ຂົນສົ່ງເວລາ ຂັບລົດ ກັບຄືນ).....	17
ຕາຕະລາງ 3.2	ຈຳນວນເປົ້າໝາຍ .....	18
ຕາຕະລາງ 3.3	ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ຂອງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ .....	25
ຕາຕະລາງ 4.1	ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ.....	29
ຕາຕະລາງ 4.2	ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ໜ້າທີ່ .....	30
ຕາຕະລາງ 4.3	ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ໜ້າທີ່ .....	31
ຕາຕະລາງ 5.1	ມູນຄ່າ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ .....	34
ຕາຕະລາງ 5.2	ໜ້າວຽກຂອງພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	36
ຕາຕະລາງ 5.3	ງົບປະມານຂອງກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ຍທຂ) ແລະ ສັດສ່ວນ ຕັ້ງປະມານແຫ່ງຊາດ (ຫົວໜ່ວຍ: ພັນລ້ານກີບ).....	43
ຕາຕະລາງ 6.1	ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າແຕ່ລະວັນ ໃນ VIP (ຫົວໜ່ວຍ: ໂຕນ/ມື້).....	49
ຕາຕະລາງ 6.2	ສັງລວມເນື້ອທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການສຳລັບ VLP .....	51
ຕາຕະລາງ 7.1	ບໍລິມາດສິນຄ້າ ໃນປີ 2015 ແລະ 2025.....	59
ຕາຕະລາງ 7.2	ສັງລວມເນື້ອທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການສຳລັບ SLP .....	60
ຕາຕະລາງ 8.1	ບໍລິມາດສິນຄ້າໃນປີ 2015 ແລະ 2025.....	68
ຕາຕະລາງ 8.2	ສັງລວມເນື້ອທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການສຳລັບ CLP .....	69
ຮູບ 1.1	ໄລຍະທາງ ແລະ ເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການເດີນທາງ ລະຫວ່າງ ບັນດາເມືອງສຳຄັນ ໃນອະນຸພາກພື້ນ.....	1
ຮູບ 1.2	ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າຕາມປະເພດ ຢູ່ດ່ານຊາຍແດນ (ໂຕນ) ໃນປີ 2007/08 .....	5
ຮູບ 1.3	ວົງວຽນຂອງບັນຫາ ຂອງພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງລາວ.....	6
ຮູບ 2.1	ສົມມຸດຖານຂອງ ສະພາບການໃນອະນາຄົດ ກ່ຽວກັບພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນລາວ .....	8
ຮູບ 2.2	Assumptions of Future Situation regarding Logistics in Lao PDR .....	9
ຮູບ 2.3	ບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນຂົງເຂດ GMS ແລະ ສປປ ລາວ .....	10
ຮູບ 2.4	ຕົ້ນທາງ ແລະ ປາຍທາງ (OD) ຂອງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ .....	11
ຮູບ 3.1	ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ.....	14

ຮູບ 3.2	ການຊຸກດັນໃຫ້ ຫລຸດພື້ນອອກຈາກ “ວົງວຽນຂອງບັນຫາ” ໄປສູ່ “ວົງວຽນທີ່ດີຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ ດ້ວຍຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ .....	15
ຮູບ 3.3	ບໍລິມາດການຄ້າ ໃນຂົງເຂດ GMS (ສິນຄ້າອຸດສະຫະກຳ, 00 ໂຕນ/ປີ) ປີ 2009 ແລະ 2025 .....	16
ຮູບ 3.4	ທາງເລືອກການພັດທະນາ .....	24
ຮູບ 4.1	ທີ່ຕັ້ງຂອງບັນດາເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ .....	32
ຮູບ 5.1	ພາບລວມຂັ້ນຕອນການພັດທະນາ .....	33
ຮູບ 5.2	ຄະນະກຳມະການຢ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ .....	35
ຮູບ 5.3	ຜົນກະທົບທາງກົງ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ .....	39
ຮູບ 5.4	ຜົນກະທົບທາງອ້ອມ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ.....	41
ຮູບ 6.1	ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.....	45
ຮູບ 6.2	ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.....	45
ຮູບ 6.3	ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ .....	46
ຮູບ 6.4	ຄາດຄະເນ ການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	46
ຮູບ 6.5	ທາງເລືອກ ສຳລັບພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ .....	48
ຮູບ 6.6	ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ .....	50
ຮູບ 6.7	ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ .....	52
ຮູບ 6.8	ເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ .....	53
ຮູບ 6.9	ພາບລວມ ຂອງໂຄງສ້າງການຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ VLP .....	54
ຮູບ 7.1	ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ .....	55
ຮູບ 7.2	ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ .....	55
ຮູບ 7.3	ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.....	56
ຮູບ 7.4	ຄາດຄະເນ ການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	56
ຮູບ 7.5	ບັນດາພື້ນທີ່ທາງເລືອກ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.....	58
ຮູບ 7.6	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (ພື້ນທີ່ B).....	58
ຮູບ 7.7	ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.....	60
ຮູບ 7.8	ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.....	61
ຮູບ 7.9	ເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ .....	62
ຮູບ 7.10	ພາບລວມ ຂອງໂຄງສ້າງການຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ SLP .....	63
ຮູບ 8.1	ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຈຳປາສັກ.....	64
ຮູບ 8.2	ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຈຳປາສັກ.....	64
ຮູບ 8.3	ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຈຳປາສັກ.....	65
ຮູບ 8.4	ຄາດຄະເນ ການແຈກຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.....	65
ຮູບ 8.5	ບັນດາພື້ນທີ່ທາງເລືອກ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງຈຳປາສັກ .....	66
ຮູບ 8.6	ທີ່ຕັ້ງ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນປາກເຊ (ພື້ນທີ່ C) .....	67



ຮູບ 8.7	ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ .....	68
ຮູບ 8.8	ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ .....	70
ຮູບ 8.9	ເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ .....	71
ຮູບ 8.10	ພາບລວມ ຂອງໂຄງຮ່າງການຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ CLP .....	72

ຄຳຫຍໍ້

ຄຳຫຍໍ້	ຄວາມໝາຍ
AFTA	ຂີ້ຕົກລົງ ການຄ້າເສລີ ອາຊຽນ
ASEAN	ສະມາຄົມ ບັນດາປະເທດ ອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້
ASW	ບໍລິການປະຕູດຽວ ຂອງບັນດາປະເທດ ອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້
CBTA	ຂີ້ຕົກລົງ ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ
CCA	ພື້ນທີ່ຄວບຄຸມຮ່ວມກັນ
CIQ	ພາສີ, ກວດຄົນເຂົ້າເມືອງ ແລະ ການຮັບປະກັນ
CLMV	ກຳປູເຈັຍ, ສປປ ລາວ, ມຽນມາ ແລະ ວຽດນາມ
CLP	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ
CLPMC	ບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ
CY	ເດີນວາງຕູ້ສິນຄ້າ
DOT	ກົມ ຂົນສົ່ງ
EIRR	ອັດຕາຜົນຕອບແທນການລົງທຶນ ດ້ານເສດຖະກິດ
FIRR	ອັດຕາຜົນຕອບແທນການລົງທຶນ ດ້ານການເງິນ
GMS	ຂົງເຂດ ພູມິພາກ ແມ່ນ້ຳຂອງ
JICA	ອົງການຮ່ວມມືສາກົນ ຍີ່ປຸ່ນ
LIFFA	ສະມາຄົມ ຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ສາກົນ - ຂອງລາວ
MPWT	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
NLS	ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ
NR	ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ
NSW	ບໍລິການປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ
OD	ຕົ້ນທາງ ແລະ ປາຍທາງ
PPP	ການຮ່ວມມືກັນ ລະຫວ່າງລັດ ແລະ ເອກະຊົນ
SEZ	ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ
SLP	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ
SLPMC	ບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ
USD	ໂດລາ ອາເມລິກາ
VIP	ເຂດອຸດສະຫະກຳ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ
VLP	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ
VLP-MC	ບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ
VOC	ມູນຄ່າດຳເນີນງານ ຂອງພາຫະນະ

ພາກທີ 1: ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ

# 1. ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ

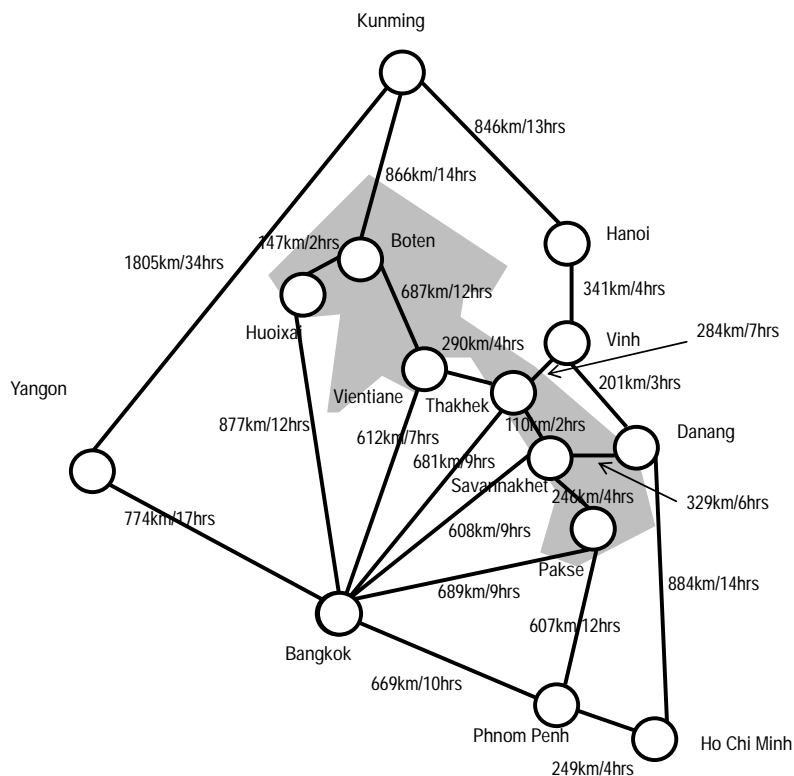
## 1.1 ສປປ ລາວ ໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (GMS)

### (1) ທີ່ຕັ້ງຂອງ ປປ ລາວ ໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (GMS)

ສປປ ລາວ ຕັ້ງຢູ່ໃຈກາງຂອງ ອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະມີຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ເປັນສູນກາງຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ທາງ ບົກ ໃຫ້ແກ່ພາກພື້ນ. ບັນດາເສັ້ນທາງ ເຊື່ອມຕໍ່ ໃນ ສປປ ລາວ ໄດ້ຖືກຄ່ອຍໆ ພັດທະນາ ແລະປັບປຸງ ແລະປັດຈຸບັນ ສປປ ລາວ ສາມາດຕອບສະໜອງທາງ ເລືອກສຳລັບແລວຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ສາກົນເຊັ່ນ: ຜ່ານຫວຽດຊາຍ ແລະຜ່ານ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ລະຫວ່າງ ບາງ ກອກ ແລະຄຸນໝິງ ແລະຜ່ານສະຫວັນ ນະເຂດ ແລະທ່າແຂກ ລະຫວ່າງ ບາງ ກອກ ແລະຮ່າໂນ້ຍ.

ນອກຈາກນີ້, ສປປ ລາວ ຍັງມີທ່າແຮງ ອີກເຊັ່ນ: ເປັນພາຄີຂອງ ສັນຍາຂົນສົ່ງ ຂ້າມແດນ ອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ ຫລື (GMS CBTA) ແລະມີສັນຍາຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ ກັບທຸກປະເທດເພື່ອບ້ານ ຍົກເວັ້ນມຽນມາ

ຊຶ່ງສາມາດປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການເຊື່ອມໂຍງຕະຫລາດໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງຖ້າລະບົບການ ຂົນສົ່ງ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ຫາກໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນສູງຂຶ້ນກ່ວາເກົ່າ..



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

ຮູບ 1.1 ໄລຍະທາງ ແລະ ເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການເດີນທາງ ລະຫວ່າງ ບັນດາເມືອງສຳຄັນ ໃນອະນຸພາກພື້ນ

ຕາຕະລາງ 1.1 ເສັ້ນທາງ ເຊື່ອມຕໍ່ ບັນດາເມືອງໃຫ່ຍ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ

ສາຍທາງ	ເສັ້ນທາງສັນທິສຸດ ເສັ້ນທາງ ແລະ ໄລຍະທາງ	ເສັ້ນທາງ ທາງເລືອກ ເສັ້ນທາງ ແລະ ໄລຍະທາງ
ບາງກອກ-ຮ່າໂນ້ຍ	ທາງເລກ 12 (ບາງກອກ-ທ່າແຂກ-ວິງ-ຮ່າໂນ້ຍ) 1,306 Km	ທາງເລກ 9 (ບາງກອກ-ສະຫວັນນະເຂດ-ວິງ-ຮ່າໂນ້ຍ) 1,479 Km
ບາງກອກ-ຄຸນໝິງ	ທາງເລກ 3 (ບາງກອກ-ຫ້ວຍຊາຍ-ບໍ່ເຕັນ-ຄຸນໝິງ) 1,890 Km	ທາງເລກ 13 (ບາງກອກ-ວຽງຈັນ-ບໍ່ເຕັນ-ຄຸນໝິງ) 2,165 Km

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາ JICA

**(2) ປະຊາກອນ, ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ແລະ ການຄ້າໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ**

ຕາຕະລາງ 1.2 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຂໍ້ມູນຂອງ ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ. ປະມານ 310 ລ້ານ ຄົນ ອາໄສ ຢູ່ໃນພາກພື້ນ. ຈຳນວນປະຊາກອນໄດ້ຈັດລຽງຈາກ 6 ລ້ານຄົນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ຮອດ 90 ລ້ານຄົນ ໃນມົນທົນ ຢູນນານ/ກວາງຊີ ຂອງ ສປ ຈີນ. ສຳລັບເສດຖະກິດ ແມ່ນຖືກ ຈັດລຽງຈາກ GDP ຂອງ ສປປ ລາວ ຢູ່ລະດັບ 3.4 ຕື້ ໂດລາ ສະຫະລັດ, ໄທ ຫລາຍກ່ວາ ສປປ ລາວ 60 ເທົ່າຄື 206.3 ຕື້ ໂດລາ ສະຫະລັດ. ສຳລັບລາຍຮັບຕໍ່ຫົວຄົນແມ່ນ ເລີ່ມຈາກ 500 ໂດລາ ສະຫະລັດ ຫລືໜ້ອຍກ່ວາ ຢູ່ ກຳປູເຈຍ, ສປປ ລາວ ແລະ ມຽນມາ ຈົນຮອດ 3,000 ໂດລາ ສະຫະລັດ ຢູ່ໄທ.

ບັນດາປະເທດ ແລະ ເຂດແຄວ້ນ ໃນ ອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ ແມ່ນແຕກຕ່າງກັນທາງດ້ານຄວາມໜາແໜ້ນຂອງ ປະຊາກອນ ແລະ ເນື້ອທີ່ດິນ. ເນື້ອທີ່ດິນແມ່ນເລີ່ມແຕ່ 180 ລ້ານ km<sup>2</sup> ຢູ່ກຳປູເຈຍ ຮອດ 650 ລ້ານ km<sup>2</sup> ໃນມຽນມາ. ສ່ວນຄວາມໜາແໜ້ນຂອງ ປະຊາກອນແມ່ນ ຈາກ 25 ຄົນ ຕໍ່ km<sup>2</sup> ຮອດ 270 ຄົນ ຕໍ່ km<sup>2</sup> ໃນຫວຽດນາມ.

ຕາຕະລາງ 1.2 ສະພາບເສດຖະກິດ ໃນ ອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ ໃນປີ 2007

ປະເທດ	ປະຊາກອນ (ລ້ານ)	GDP (ຕື້ USD)	ລາຍຮັບ/ຄົນ (USD)	ເນື້ອທີ່ດິນ (ລ້ານ km <sup>2</sup> )	ຄວາມໜາແໜ້ນ (ຕໍ່ km <sup>2</sup> )	ປະຊາກອນ ຊົນນະບົດ (% ທັງໝົດ)
ກຳປູເຈຍ	14.2	7.3	490	176.5	80.4	79.7
ສປປ ລາວ	5.8	3.4	500	230.8	25.0	79.0
ມຽນມາ	48.4	N/A	281	657.6	73.6	68.7
ໄທ	63.4	206.3	3,050	510.9	124.2	67.4
ຫວຽດນາມ	84.1	61	700	310.1	271.3	73.1
ຢູນນານ/ກວາງຊີ	92.3	75.4	702	630.8	150.4	N/A
ທັງໝົດ/ສະເລັຍ	308.2		1,105	2,516.6	122.5	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ (2008) ຕົວຊີ້ວັດຕົ້ນຕໍ

ໃນບັນດາປະເທດໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ, ປະເທດໄທ ແມ່ນີ້ບົດບາດສຳຄັນກ່ວາໝູ່ ໃນກິດຈະກຳເສດຖະກິດ. ປະເທດໄທ ມີ GDP ແລະ GNI ຕໍ່ຫົວຄົນ ຫລາຍກ່ວາໝູ່ຄື: 206 ລ້ານ ໂດລາ

ສະຫະລັດ ແລະ 3,050 ລ້ານ ໂດລາສະຫະລັດ ຕາມລຳດັບ ຊຶ່ງຫລາຍກວ່າ 4 ເທົ່າ ຂອງ ມົນທົນ ຢູນນານ ຂອງ ສປ ຈີນ ທີ່ມີເສດຖະກິດ ໃຫຍ່ເປັນອັນດັບ 2 ໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈະເກີດວິກິດການທາງດ້ານການເງິນໃນປີ 2008 ແຕ່ ປະເທດໄທ ຍັງສາມາດສົ່ງອອກສິນຄ້າ ເປັນ ອັນ ດັບໜຶ່ງ ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ.

## 1.2 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ

### (1) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (Greater Mekong Subregion “GMS”)

ຕາຕະລາງ 1.3 ສະແດງບໍລິມາດສິນຄ້າ ຂອງບັນດາປະເທດ ໃນຂົງເຂດ GMS. ອີງຕາມຕາຕະລາງ ພົບວ່າ ບໍ່ມີຄູ່ການຄ້າທີ່ສົມດູນກັນ ອີງຕາມບໍລິມາດການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ນອກຈາກການຄ້າ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຈີນ. ສປປ ລາວ ມີການນຳເຂົ້າ ຫລາຍກວ່າສົ່ງອອກ ກັບທຸກປະເທດ. ບໍລິມາດ ການຄ້າ ທີ່ຫລາຍສຸດແມ່ນ ສົ່ງອອກ ຈາກໄທ ໄປ ຈີນ ຊຶ່ງມີມູນຄ່າປະມານ 14,634 ລ້ານໂດລາ ແລະ ນຳເຂົ້າ ຈາກຈີນ ມາ ໄທ ຊຶ່ງມີມູນຄ່າ ປະມານ 11,979 ລ້ານໂດລາ.

ຕາຕະລາງ 1.4 ແລະ 1.5 ສະແດງມູນຄ່າການຄ້າຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ແລະບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ຕາມລຳດັບ. ຖ້າສົມທຽບ ບໍລິມາດການຄ້າທັງໝົດໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (GMS) (ຕາຕະລາງ 1.3) ເຫັນວ່າສິນ ຄ້າຜ່ານແດນ ຈາກ/ໄປ ຈີນ ແລະຫວຽດນາມ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ແມ່ນຍັງຢູ່ໃນລະດັບທີ່ ໜ້ອຍຫລາຍ. ດ້ວຍເຫດນີ້ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງ ຂາດຄວາມດຸ່ນດ່ຽງ ແລະພາໃຫ້ມີການຂົນ ສົ່ງພຽງຂາດງຽວ (ບໍ່ມີຂາກັບ). ຍົກຕົວຢ່າງ ສິນຄ້າຂາເຂົ້າຈາກ ໄທ ມາ ສປປ ລາວ ແມ່ນ 1091 ພັນໂຕນ, ແຕ່ສິນຄ້າສົ່ງອອກຈາກ ສປປ ລາວ ໄປ ໄທ ມີພຽງ 477 ພັນໂຕນ. ການຂົນສົ່ງສິນ ຄ້າຜ່ານແດນ ຈາກ ໄທ ໄປ ຫວຽດນາມ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ແມ່ນ 185 ພັນໂຕນ, ແຕ່ຈາກ ຫວຽດນາມ ໄປ ໄທ ມີພຽງ 15 ພັນໂຕນ.

ຕາຕະລາງ 1.3 ບໍລິມາດການຄ້າ ຂອງບັນດາປະເທດໃນຂົງເຂດ GMS

ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານໂດລາ

	ໄທ	ວຽດນາມ	ກຳປູເຈັຍ	ລາວ	ຈີນ
ໄທ		3,803	1,356	1,312	14,834
ວຽດນາມ	1,034		991	104	3,357
ກຳປູເຈັຍ	45	184		0	46
ລາວ	432	189	1		77
ຈີນ	11,979	11,906	881	177	

ຫມາຍເຫດ: ມູນຄ່າສົ່ງອອກ ຈາກແຕ່ລະປະເທດ ຖືກຮັບຮອງ ໃຫ້ເປັນມູນຄ່າການຄ້າ ເພື່ອຫລີກ ລ້ຽງ ຜົນກະທົບຂອງຄວາມແຕກຕ່າງ ໃນພາສີນຳເຂົ້າ.

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທິດທາງການຄ້າ, IMF, 2007

ຕາຕະລາງ 1.4 ບໍລິມາດການຄ້າ ຂອງບັນດາປະເທດ ໃນຂົງເຂດ GSM ທີ່ຜ່ານ ສປປ ລາວ

ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານໂດລາ

	ໄທ	ວຽດນາມ	ກຳປູເຈຍ	ລາວ	ຈີນ
ໄທ		185		1,091	1
ວຽດນາມ	15			81	
ກຳປູເຈຍ	0				
ລາວ	477	99			15
ຈີນ	3			118	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຖານຂໍ້ມູນ C2000, ກະຊວງ ການເງິນ, ສປປ ລາວ, ຕຸລາ 2007 – ກັນຍາ 2008

ຕາຕະລາງ 1.5 ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ

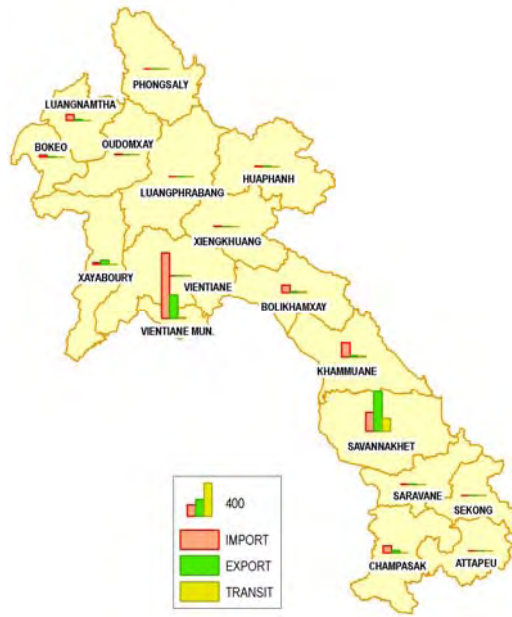
ຫົວໜ່ວຍ: 1000 ໂຕນ/ປີ

	ໄທ	ຫວຽດນາມ	ກຳປູເຈຍ	ສປປ ລາວ	ຈີນ
ໄທ		83.9		1,527.6	2.2
ຫວຽດນາມ	33.5			163.4	
ກຳປູເຈຍ					
ສປປ ລາວ	691.6	250.5			15.6
ຈີນ	3.1			131.6	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : ຖານຂໍ້ມູນພາສີ C2000 (ຕຸລາ 2007 ຫາ ກັນຍາ 2008), ກະຊວງການເງິນ, ສປປ ລາວ

(2) ລັກສະນະພິເສດ ຂອງການສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າ ຂອງ ສປປ ລາວ

ເມື່ອເບິ່ງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ໃນປະຈຸບັນ, ເຫັນວ່າ ຂົວມິດຕະພາບ ໃນນະຄອນຫລວງ ວຽງຈັນ ແມ່ນຈຸດຂ້າມແດນທີ່ສິນຄ້າຜ່ານຫລາຍທີ່ສຸດ, ຊຶ່ງ 48% ຂອງການນຳເຂົ້າທັງໝົດ ແມ່ນຜ່ານຈຸດດັ່ງກ່າວ, ຕາມດ້ວຍແຂວງຄຳມ່ວນ (17%), ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (13%), ແຂວງຈຳປາສັກ (9%) ແລະ ແຂວງບໍລິຄຳໄຊ (4%). ສິ່ງນີ້ມີຄວາມຫມາຍວ່າ ສປປ ລາວ ນຳເຂົ້າ ສິນຄ້າ ຊົມໃຊ້ ແລະ ວັດສະດຸ ອຸດສະຫະກຳ ທັງໝົດ ຈາກ/ຜ່ານ ປະເທດໄທ. ສະຖິຕິໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ 80% ຂອງສິນ ຄ້ານຳເຂົ້າແມ່ນເຮັດຈາກປະເທດໄທ. ສິນຄ້ານຳເຂົ້າລາວ ສ່ວນໃຫຍ່ລວມມີ ນ້ຳມັນ (26%), ແຮ່ທາດ (21%), ວັດສະດຸ ອຸດສະຫະກຳ (15%), ແລະ ສິນຄ້າ ອຸດສະຫະກຳ (12%) ແລະ ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ທົ່ວໄປ. ໃນແຕ່ລະຈຸດຜ່ານແດນ ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ແມ່ນບໍ່ມີ ຄວາມແຕກ ຕ່າງກັນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະກຽມໂດຍ ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA ໂດຍອີງໃສ່ລະບົບພາສີ C2000

ຮູບ 1.2 ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າຕາມປະເພດ ຢູ່ດ່ານຊາຍແດນ (ໂຕນ) ໃນປີ 2007/08

ໃນປີ 2007/2008, ສປປ ລາວ ໄດ້ສົ່ງອອກສິນຄ້າ 1,430 ລ້ານໂຕນ (900 ລ້ານໂຕລາ) ຜ່ານຈຸດຜ່ານແດນ ທີ່ສຳຄັນ ເຫລົ່ານີ້: ແຂວງ ບໍ່ແກ້ວ (30%), ແຂວງຄຳມ່ວນ (17%), ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (15%) ແລະ ນະຄອນຫລວງ ວຽງຈັນ (14%). ສິນຄ້າສົ່ງອອກຈາກ ສປປ ລາວ ສ່ວນ ໃຫຍ່ແມ່ນ ແຮ່ທາດ (29%), ນ້ຳມັນ (28%), ຜົນຜະຫລິດ ເຂົ້າ ແລະ ສາລີ (19%) ແລະ ໄມ້ ແລະ ເພີນິເຈີທີ່ເຮັດ ດ້ວຍໄມ້ (15%). ຂໍ້ມູນຂອງ C2000 ຄວນພິຈາລະນາຢ່າງ ລະອຽດຖີ່ຖ້ວນ ເພາະວ່າ ບາງຕົວເລກແມ່ນບໍ່ມີຄວາມໝັ້ນ ເຊື່ອຖື. ຕົວຢ່າງ, ນ້ຳມັນ ຊຶ່ງແມ່ນລາຍການສິນຄ້າສ່ວນ ໃຫຍ່ທີ່ນຳເຂົ້າ ສປປ ລາວ ແມ່ນຖືກສົ່ງອອກຈາກ ແຂວງ ບໍ່ແກ້ວ.

ໃນປີ 2007/08, ບໍລິມາດສິນຄ້າຜ່ານແດນ ທີ່ຜ່ານ ສປປ ລາວ ໃນ 2 ຈຸດຜ່ານແດນຕົ້ນຕໍ ມີເຖິງ 122 ລ້ານໂຕນ ໂດຍຜ່ານ ແຂວງ ສະຫວັນນະເຂດ (71%) ແລະ ແຂວງບໍລິຄຳໄຊ (16%). ສິນຄ້າຜ່ານແດນຕົ້ນຕໍ ທີ່ຜ່ານ ສປປ ລາວ ແມ່ນ ພືດຜັກ ແລະ ຜົນຜະຫລິດຈາກພືດລົ້ມລູກ (35%), ສິນຄ້າອຸດສະຫະກຳ (22%) ແລະ ນ້ຳຕານ (16%).

### 1.3 ຕະຫລາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ທຸລະກິດ

ຕະຫລາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ມີຈຳກັດຫລາຍ ເນື່ອງຈາກວ່າ ຂະໜາດຂອງເສດຖະກິດ ແລະ ປະຊາກອນ ແມ່ນຈຳກັດ. ດັ່ງນັ້ນ, ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຍັງບໍ່ແມ່ນອຸດສະຫະກຳຕົ້ນຕໍ ຊຶ່ງກວມ ພຽງແຕ່ 8% ຂອງກິດຈະກຳ ດ້ານເສດຖະກິດ ໃນ ສປປ ລາວ. ຕະຫລາດຕົ້ນຕໍ ແມ່ນ ຕະຫລາດສາກົນ ລວມມີ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າ, ແລະ ຕະຫລາດພາຍໃນ. ລາວ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ມີປະມານ 60 ບໍລິສັດ, ຊຶ່ງສ່ວນນຶ່ງ ມີເຈົ້າຂອງເປັນຄົນຂັບລົດເອງ. ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂະໜາດໃຫຍ່ ທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນຕະຫລາດສາກົນ ແລະ ຕະຫລາດພາຍໃນ ແມ່ນມີໜ້ອຍ (ແຕ່ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ຂະໜາດໃຫຍ່ດັ່ງກ່າວ ກໍຍັງມີຂະໜາດນ້ອຍ ເມື່ອສົມທຽບກັບບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງຕ່າງປະເທດ).



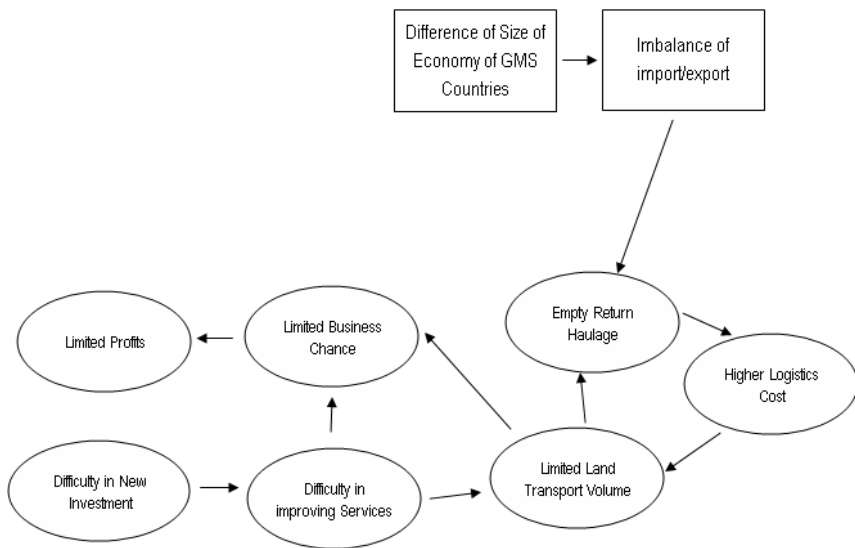
ໃນຂະນະດຽວກັນ, ບໍລິສັດຂະໜາດນ້ອຍອື່ນໆ ແລະ ທີ່ມີເຈົ້າຂອງຂັບລົດເອງ ແມ່ນມີສ່ວນຮ່ວມ ໃນຕະຫລາດພາຍໃນ. ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ໃນລາວ, ເວົ້າໂດຍລວມແລ້ວ ທັງທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ນ້ອຍ ແມ່ນມີຄວາມອ່ອນແອທາງດ້ານການເງິນ, ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ໃນການລົງທຶນຊື້ລົດບັນທຸກ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ

### 1.4 ບັນຫາ ໃນປະຈຸບັນ

ຈາກການຮວມຕົວຂອງຕະຫລາດ ໃນອະນາຄົດ ແລະ ການຮ່ວມມືກັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ ພ້ອມທັງ ສິ່ງເສີມການພັດທະນາອຸດສະຫະກຳຂອງລາວ, ສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນນຶ່ງໃນ ເງື່ອນໄຂທີ່ເຮັດໃຫ້ ການພັດທະນາມີການຍຸດຊະງັກຂອງ ສປປ ລາວ, ໂດຍສະເພາະ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ມີມູນຄ່າສູງ ແລະ ປະສິດທິພາບຕ່ຳ. ບັນຫາຕົ້ນຕໍທີ່ພົບເຫັນແມ່ນ:

- ການຕີລົດເປົ່າກັບຄືນ
- ມູນຄ່າການຂົນສົ່ງສູງກວ່າ
- ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງຈຳກັດ
- ໂອກາດທາງດ້ານທຸລະກິດ ໃນຕະຫລາດຂະໜາດນ້ອຍ ມີຈຳກັດ
- ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຂອງການລົງທຶນ ເນື່ອງຈາກຄວາມອ່ອນແອດ້ານການເງິນ ຂອງບໍລິສັດຂົນສົ່ງ

ບັນຫາ ແມ່ນພົວພັນຊຶ່ງກັນແລະກັນ, ແລະ ນຳໄປສູ່ຮູບແບບຂອງ “ວົງວຽນຂອງບັນຫາ” ຂອງ ພະລາທິ- ການຂົນສົ່ງ. ຄວາມບໍ່ເທົ່າທຽມກັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງບັນດາປະເທດໃນຂົງເຂດ GMS ເປັນສາເຫດໃຫ້ເກີດມີການຕີລົດເປົ່າກັບຄືນ, ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ມູນຄ່າ ພະລາທິການຂົນສົ່ງເພີ່ມຂຶ້ນ. ນີ້ແມ່ນ ນຶ່ງຂອງຂໍ້ຈຳກັດ ໃນການເພີ່ມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທາງບົກ. ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທາງບົກທີ່ຈຳກັດ ອາດສົ່ງຜົນກະທົບໃນສອງດ້ານ ຊຶ່ງດ້ານນຶ່ງຄື ການຕີລົດເປົ່າກັບຄືນ ແລະ ອີກດ້ານນຶ່ງແມ່ນຈຳກັດ ໂອກາດທາງທຸລະກິດ ຂອງບໍລິສັດເອກະຊົນ. ແລະ ອາດມີຂໍ້ຈຳກັດ ຕໍ່ການຂະຫຍາຍຕົວ ໃນການ ແຂ່ງຂັນຂອງຕະຫລາດ ໂດຍສະເພາະ ໃນວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 1.3 ວົງວຽນຂອງບັນຫາ ຂອງພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງລາວ

## 2. ມູມມອງ ໃນອະນາຄົດ

### 2.1 ມູມມອງ ໃນອະນາຄົດ ກ່ຽວກັບ ການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

ຫຼັງຈາກເຂົ້າສູ່ ລັດຕະວັດທີ 21, ການຂະຫຍາຍໂຕທາງເສດຖະກິດ ຂອງລາວມີຄວາມຫມັ້ນທ່ຽງ ແລະ ເມື່ອເບິ່ງຈາກທ່າແຮງທາງດ້ານ ປະຊາກອນ, ການເປັນຕົວເມືອງ, ການພັດທະນາອຸດສະຫະກຳ, ການພັດທະນາກະສິກຳ ແລະ ການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນແຜ່ທາດ ແມ່ນມີເງື່ອນໄຂທີ່ເອື້ອອຳນວຍໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງຊາດ. ຮູບ 2.1 ໄດ້ສັງລວມໂຄງຮ່າງການພັດທະນາ ແລະ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການນຳໃຊ້ຊັບພະຍາກອນ ໃນອະນາຄົດ, ຊຶ່ງຈຸດສຳຄັນມີດັ່ງນີ້:

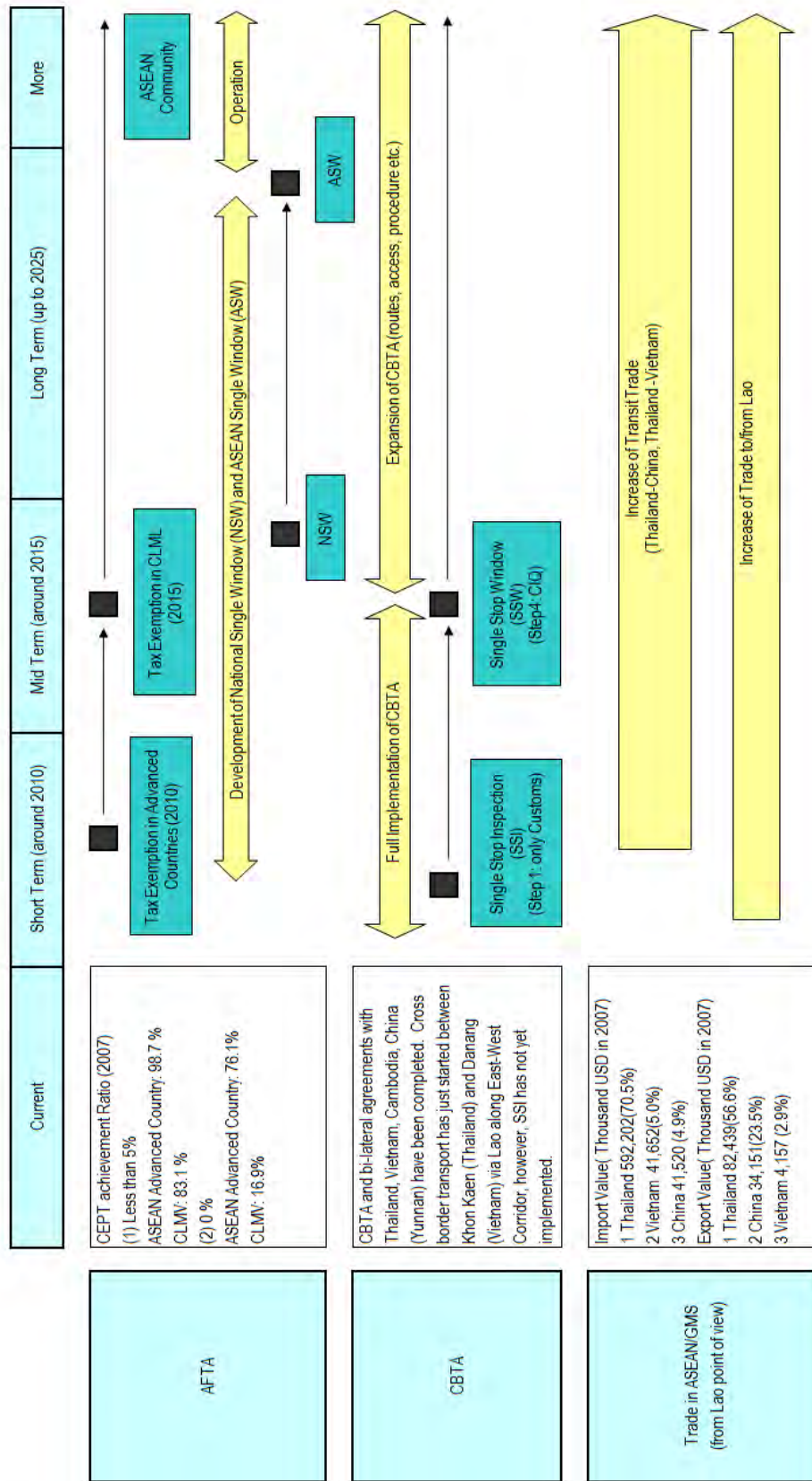
- ປະຊາກອນຈະສືບຕໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນ. ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ ຈະເປັນບ່ອນຮອງຮັບການເຄື່ອນຍ້າຍ ປະຊາກອນ ຈາກຊົນນະບົດ, ຊຶ່ງຈະສົ່ງຜົນໃຫ້ປະຊາກອນໃນຕົວເມືອງເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງວ່ອງໄວ, ໂດຍສະເພາະ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ປາກເຊ.
- ຜົນຜະຫລິດກະສິກຳ ຈະມີຢ່າງຫລາກຫລາຍໃນພື້ນທີ່ພູເຂົາ ໃນ ສປປ ລາວ. ໂດຍສະເພາະ, ຜະຫລິດຕະພັນເພື່ອການຄ້າ ເຊັ່ນ ກາເຟ, ພືດຜັກ, ຫມາກໄມ້, ສະຫມຸນໄພ ກໍຈະເພີ່ມຂຶ້ນ.
- ຊັບພະຍາກອນບໍ່ແຮ່ ຈະຖືກຂຸດຄົ້ນຫລາຍຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກການລົງທຶນເພີ່ມຂຶ້ນ.
- ການຫັນເປັນອຸດສະຫະກຳ ຈະສືບຕໍ່ດຳເນີນໄປ ໂດຍອີງໃສ່ເຂດອຸດສະຫະກຳ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ອາດມີຫລວງນໍ້າທາດ້ວຍ.

### 2.2 ມູມມອງໃນອະນາຄົດ ກ່ຽວກັບ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ການຮວມຕົວຂອງຕະຫລາດຢ່າງຫມັ້ນທ່ຽງ ໃນຂົງເຂດ GMS ແລະ ASEAN ຈະເຮັດໃຫ້ເກີດການເຄື່ອນຍ້າຍຢ່າງເປັນອິດສະລະ ຂອງປະຊາກອນ, ສິນຄ້າ ແລະ ເງິນທຶນ ໂດຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ AFTA, CBTA ແລະ ASW ແລະ ອື່ນໆ. ແນວໂນ້ມນີ້ ຈະສືບຕໍ່ໄປເລື້ອຍໆ ດ້ວຍໄມ້ຫລາວັດແທກດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

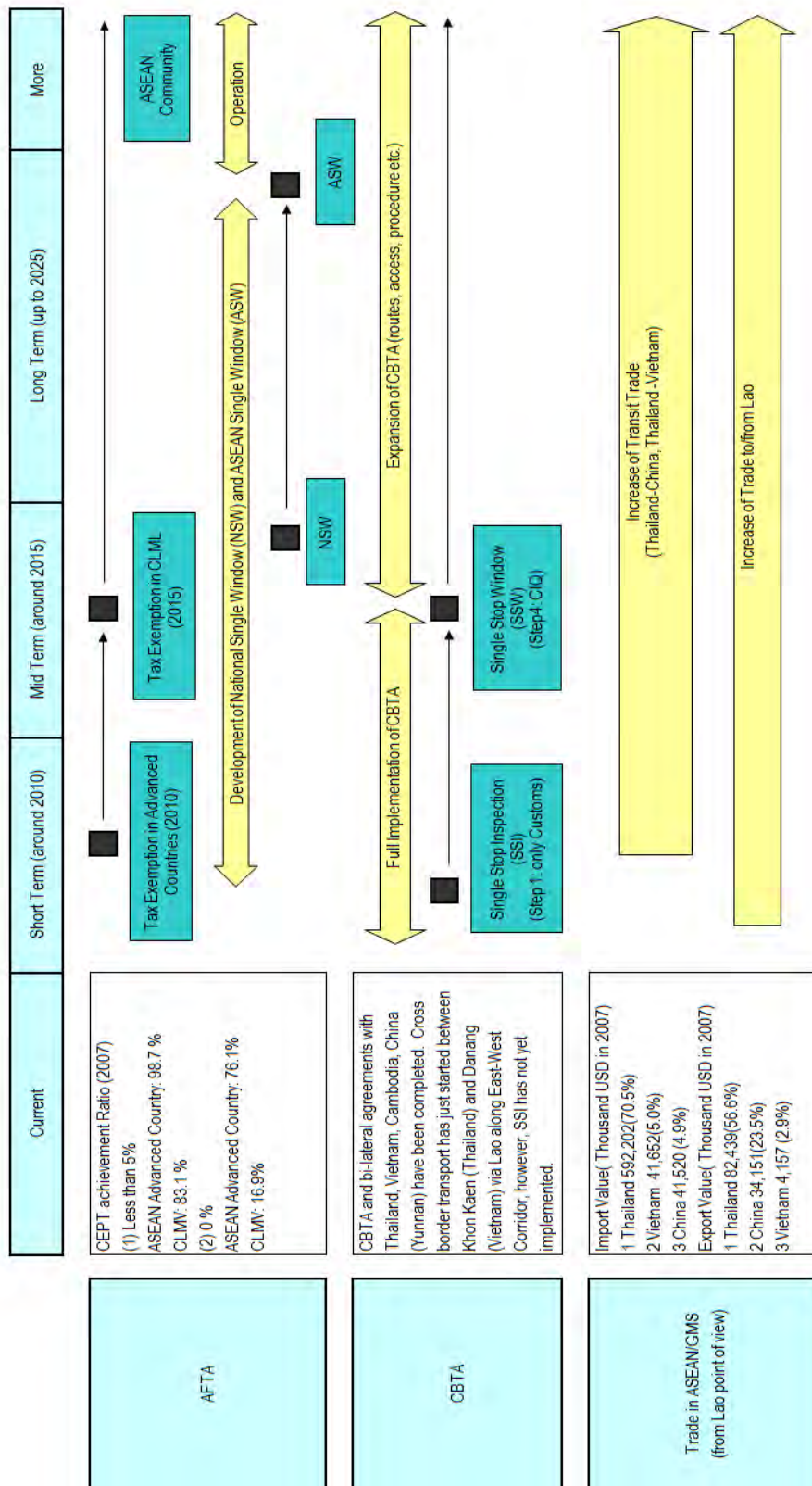
- ໂດຍອີງໃສ່ ຂໍ້ໄດ້ປຽບດ້ານແຮງງານ ແລະ ການຮ່ວມມືກັນຂອງຕະຫລາດໃນຂົງເຂດ GMS ຈະເຮັດໃຫ້ ບໍລິມາດການຄ້າ ໃນຂົງເຂດ GMS ຈະຄ່ອຍໆເພີ່ມຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກການຮ່ວມມືດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງພູມິພາກ.
- ການຍົກເວັ້ນພາສີ ຂອງ AFTA ຈະສຳເລັດໃນປີ 2015 ແລະ ຈະສືບຕໍ່ພະຍາຍາມເຮັດໃຫ້ມີການຮວມຕົວດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ຕະຫລາດຫລາຍຂຶ້ນ.
- ການພັດທະນາ ບໍລິການປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ (NSW) ກຳລັງດຳເນີນໄປຢ່າງກວ້າງຂວາງ ແລະ ບໍລິການປະຕູດຽວຂອງ ASEAN (ASW) ຈະສຳເລັດໃນປີ 2025.
- ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ CBTA ຈະສຳເລັດໃນອະນາຄົດອັນໄກ້ນີ້ ແລະ ຈະຫລຸດຜ່ອນການຄວບຄຸມໃນຫລາຍດ້ານ ໂດຍສະເພາະ ຫລຸດຜ່ອນການຄວບຄຸມ ລົດຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ.

ສຳລັບ ສປປ ລາວ, ການຄ້າກັບປະເທດໄທ ຈະສືບຕໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນ. ໃນໄລຍະສັ້ນ ເມື່ອເສັ້ນທາງໄດ້ຮັບການປັບປຸງ, ການຄ້າກັບຈີນ ແລະ ວຽດນາມ ກໍຈະຂະຫຍາຍຕົວ ໂດຍສະເພາະພາກເໜືອຂອງປະເທດ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 2.1 ສົມມຸດຖານຂອງ ສະພາບການໃນອະນາຄົດ ກ່ຽວກັບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

ຮູບ 2.2 ຄາດຄະດນສະພາບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນອານາຄົດ ຢູ່ ສປປ ລາວ

## 2.3 ໂຄງຮ່າງ ດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

ອີງຕາມຄວາມເຂົ້າໃຈ ກ່ຽວກັບມຸມມອງໃນອະນາຄົດ, ໂຄງຮ່າງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຄວນຖືກພິຈາລະນາ ດັ່ງທີ່ສະແດງໄວ້ໃນ ຕາຕະລາງ 2.1.

ຕາຕະລາງ 2.1 ໂຄງຮ່າງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

	ປະຈຸບັນ	2015	2025
ປະຊາກອນ (ລ້ານຄົນ)	6.0 (2005)	6.7	7.9
ສັດສ່ວນ ປະຊາກອນ ໃນຕົວເມືອງ (%)	27% (2005)	35%	40%
GDP (ພັນລ້ານກີບ)	43,125 (2008)	69,236	139,409

ຫມາຍເຫດ: ອັດຕາການຂະຫຍາຍໂຕຂອງເສດຖະກິດແມ່ນ 1.6 %/ປີ, 3.3%/ປີ ແລະ 3.6%/ປີ ໃນລະຫວ່າງປີ 2009-2010, 2011-2020, 2021-2025 ຕາມລຳດັບ

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

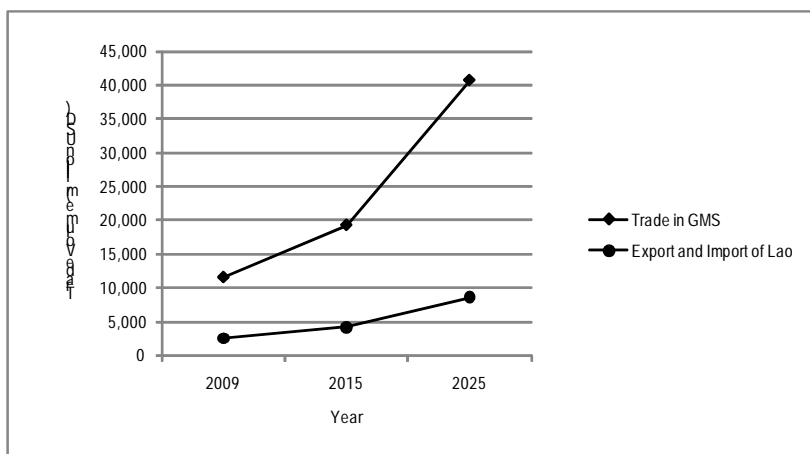
## 2.4 ຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການ

ໃນຄວາມຫມາຍດ້ານການເງິນ, ບໍລິມາດການຄ້າ ໃນຂົງເຂດ GMS ຖືກຄາດຄະເນວ່າຈະເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງວ່ອງໄວ ໃນລະດັບ 8.9% ຕໍ່ປີ (2009-2015) ແລະ 7.7% ຕໍ່ປີ (2015-2025) ແລະ ຈະຂຶ້ນຮອດ 40 ພັນລ້ານໂດລາ ໃນປີ 2025.

ບໍລິມາດການສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າ ຈາກ/ມາ ສປປ ລາວ ຖືກຄາດຄະເນວ່າ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນໃນລະດັບຕໍ່າສົມຄູ່ກັນກັບ ການຄ້າໃນຂົງເຂດ GMS ແລະ ບໍລິມາດຈະເພີ່ມຂຶ້ນ 3 ເທົ່າໃນປີ 2025.

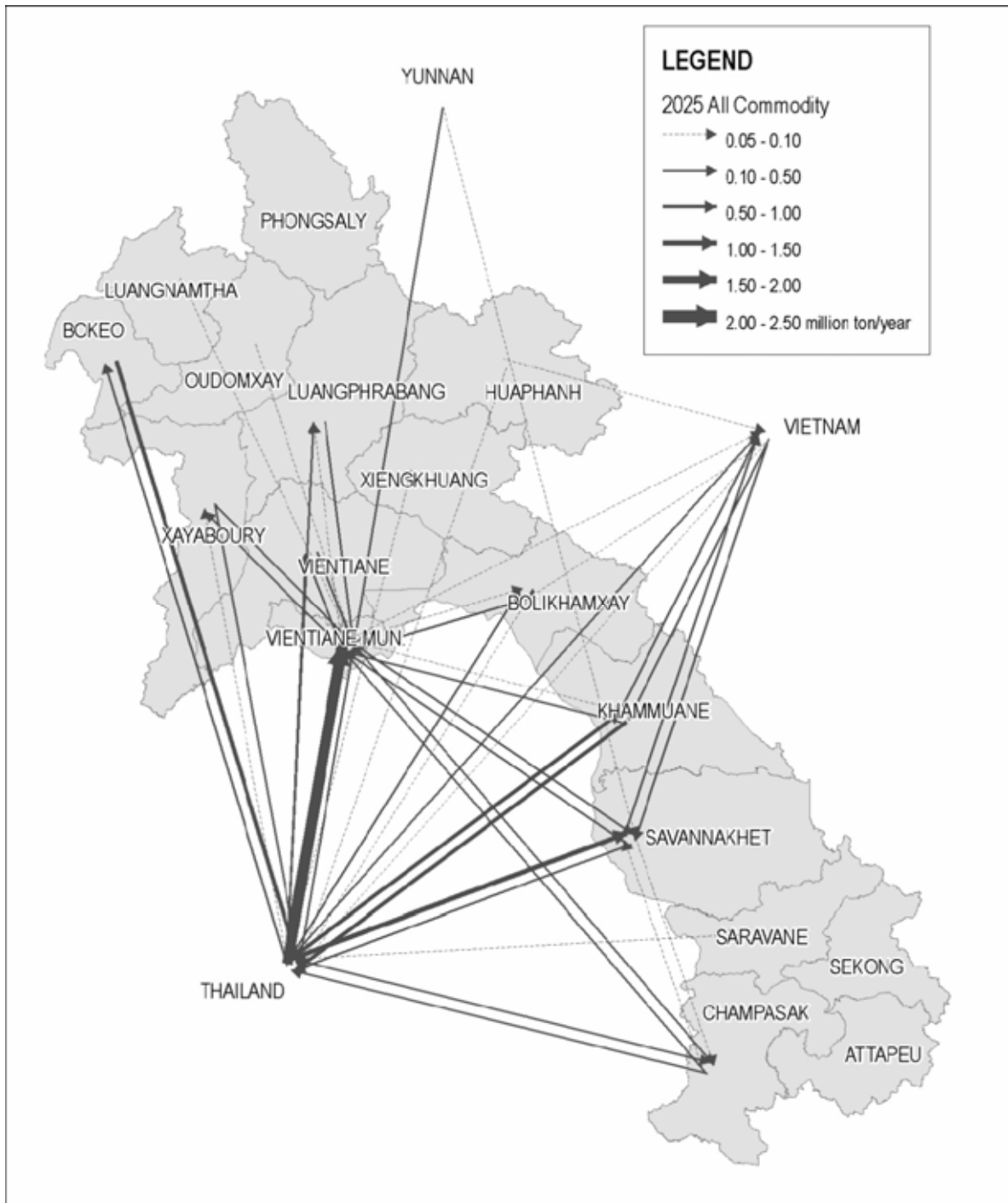
ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເພີ່ມຂຶ້ນໂດຍຫຍາບໆແລ້ວ ປະມານ 3 ເທົ່າ ໃນລະຫວ່າງປີ 2009/2025.

ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ທີ່ໃຫຍ່ສຸດຄາດວ່າຈະມາຈາກ ການນຳເຂົ້າ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ວຽງຈັນ (3 ລ້ານໂຕນ/ປີ), ຕາມດ້ວຍ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ, ແລະ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ປາກເຊ. ບໍລິມາດ ການແຈກຢາຍພາຍໃນ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງສະມ່ຳສະເໝີ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 2.3 ບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນຂົງເຂດ GMS ແລະ ສປປ ລາວ



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 2.4 ຕົ້ນທາງ ແລະ ປາຍທາງ (OD) ຂອງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ

### 3. ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

#### 3.1 ເປົ້າໝາຍ ການພັດທະນາ

ສະພາບປະຈຸບັນຂອງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ຈະມີການປ່ຽນແປງຢ່າງເປັນຮູບພະທຳ ເນື່ອງຈາກ ສຳເລັດການປັບປຸງເສັ້ນທາງສາຍສຳຄັນຂອງ ສາຍທາງເສດຖະກິດ ອິນໂດຈີນ, ການຄ້າຂອງ ໂລກ ແລະ ການຂົນສົ່ງ, ການຮ່ວມມືດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງພູມິພາກ ແລະ ການຮວມຕົວ ໃນຂົງເຂດ GMS / ASEAN, ແລະ ທ່າແຮງການພັດທະນາ ໃນອະນາຄົດຂອງ ສປປ ລາວ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງສາມາດ ເວົ້າໄດ້ວ່າ ການປ່ຽນແປງ ທັງພາຍໃນ ແລະ ພາຍນອກ ຈະສົ່ງຜົນໃນທາງດີ ໃຫ້ແກ່ ສປປ ລາວ ເພື່ອຜັນຂະຫຍາຍຕົນເອງ ຈາກ “ປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ເປັນ ປະເທດບໍລິການທາງຜ່ານ”. ຄຽງຄູ່ກັບເງື່ອນໄຂທີ່ເອື້ອອຳນວຍນີ້, ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສາມາດສ້າງໃຫ້ເປັນສູນກາງ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງຂອງພູມິພາກ (ໃນຄວາມໝາຍຂອງ ກະແສສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ) ຕາມນະໂຍບາຍຂອງຊາດ ທີ່ຕ້ອງການຜັນຂະຫຍາຍຕົນເອງ ຈາກ “ປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ເປັນ ປະເທດບໍລິການທາງຜ່ານ”. ສະນັ້ນ, ວິໄສທັດ ຂອງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສາມາດກຳນົດໄດ້ດັ່ງນີ້:

ສປປ ລາວ ຈະເປັນສູນກາງບໍລິການ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນຂົງເຂດ GMS

ໃນດ້ານນຶ່ງ, ໂດຍອີງຕາມການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງບົກ, ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສາມາດເປັນນຶ່ງໃນຂະແໜງເສດຖະກິດຂອງ ສປປ ລາວ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສາມາດ ເປັນຂະແໜງການ ສະໜັບສະໜູນໃຫ້ແກ່ກິດຈະກຳດ້ານເສດຖະກິດອື່ນໆ ເຊັ່ນ ອຸດສະຫະກຳ, ກະສິກຳ ແລະ ການຄ້າ ໂດຍປັບປຸງການເຂົ້າເຖິງຕະຫລາດ ແລະ ເຄືອຂ່າຍການຜະຫລິດ ໃນຂົງເຂດ GMS ດ້ວຍລາຄາຕ່ຳ.

#### 3.2 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ

##### (1) ຍຸດທະສາດລວມ

ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈະຕ້ອງສ້າງ ມາດຕະການ ເພື່ອລົບລ້າງ “ວົງຈອນບັນຫາ” ຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງ ສປປ ລາວ. ສຳລັບເປົ້າໝາຍນີ້, ຈະຕ້ອງໄດ້ຄຳນຶງເຖິງສິ່ງເຫລົ່ານີ້:

- ບໍລິມາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໂດຍສະເພາະ ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຈະຕ້ອງເພີ່ມຂຶ້ນ ຕາມການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການຄ້າ ໃນຂົງເຂດ GMS. ບັນຫາ ຂອງການຕີລົດເປົ່າກັບຄືນ ທີ່ມີ ສາເຫດມາຈາກ ຄວາມບໍ່ດຸ່ນດ່ຽງກັນຂອງບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ ສາມາດເຮັດໃຫ້ຫລຸດລົງໄດ້ ໂດຍການຮວມພະລາທິການຂົນສົ່ງບາງຈຳນວນເຂົ້າດ້ວຍກັນ.
- ເຖິງແມ່ນວ່າ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ມີຂອບເຂດຈຳກັດ (ຕາມຄວາມໝາຍ ຂອງ ຂະໜາດຂອງຕະຫລາດ). ທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ບໍ່ຄວນມີ ເປົ້າໝາຍ ຢູ່ແຕ່ສະເພາະພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນປະເທດເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງຕ້ອງຂະຫຍາຍໄປສູ່ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງຂົງເຂດ GMS ດ້ວຍ. ດ້ານນຶ່ງ, ສປປ ລາວ ຄວນມີບົດບາດເປັນຜູ້ນຳ ເພື່ອຊຸກດັນໃຫ້ມີການ ເປີດຕະຫລາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນຂົງເຂດ GMS ໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ. ແລະ

ອີກດ້ານນຶ່ງ, ສປປ ລາວ ຈະຕ້ອງເປີດຕະຫລາດຂອງຕົນເອງ ຢູ່ໃນບັນດາປະເທດອື່ນໆ ໃນຂົງເຂດ GMS ທັງຫມົດ.

- ສປປ ລາວ ຈະຕ້ອງໄດ້ສ້າງການບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ປະເທດມີ ໂອກາດເຮັດບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຕາມນະໂຍບາຍທີ່ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ. ນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວ ຈະແມ່ນ ການແຂ່ງຂັນກັບຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມຈາກຫລາຍພາກສ່ວນ. ສປປ ລາວ ມີຂໍ້ໄດ້ປຸງບັດດ້ານທີ່ຕັ້ງ ໃນຂົງເຂດ GMS ແລະ ມີຂໍ້ຕົກລົງຜ່ານແດນ ໃນຂົງເຂດ GMS. ນອກນີ້, ຍັງມີຄ່າແຮງງານຖືກ ແລະ ລາຄາທີ່ດິນຕໍ່າ. ໂດຍນຳໃຊ້ຂໍ້ໄດ້ປຸງນີ້, ມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ ສປປ ລາວ ຈະຕ້ອງໄດ້ກະຕຸ້ນ ອຸດສະຫະກຳພະລາທິການຂົນສົ່ງ ລວມທັງ ບໍລິສັດພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ.

ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ມີເປົ້າຫມາຍໃນການສ້າງໂອກາດດ້ານທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ຊຶ່ງມີເປົ້າຫມາຍຢູ່ທີ່ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງຕະຫລາດ GMS ໂດຍເຕົ້າໂຮມ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງບົກຜ່ານ ສປປ ລາວໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ ແລະ ດ້ວຍການກະຕຸ້ນ ທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ. ໂດຍອີງໃສ່ເປົ້າຫມາຍນີ້, ການເຂົ້າແຊກແຊງຂອງ ພາກລັດ ຄວນຄຳນຶງເຖິງ ການຊຸກດັນໃຫ້ ຫລຸດພື້ນອອກຈາກ “ວົງວຽນຂອງບັນຫາ” ໄປສູ່ “ວົງວຽນ ທີ່ດີຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ” ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸວິໄສທັດ ການພັດທະນາ.

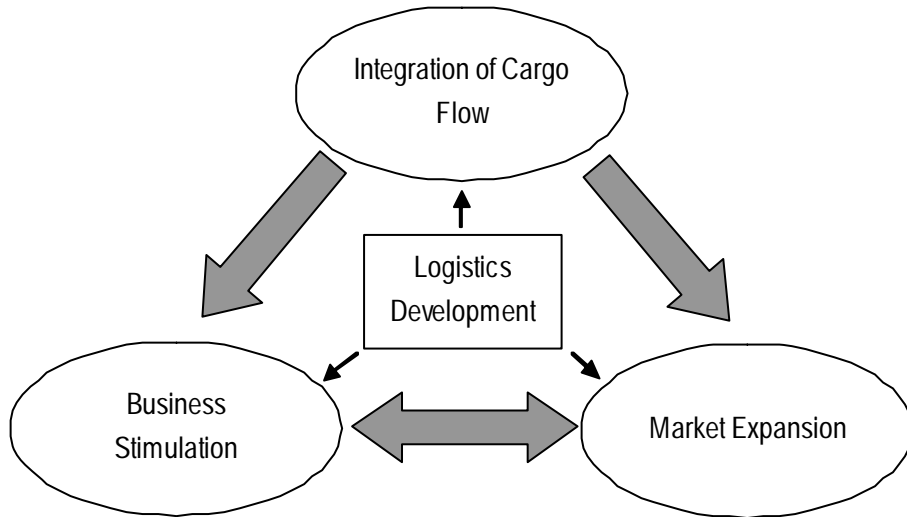
- ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນຕ້ອງເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າເຂົ້າກັນເພື່ອຂົນສົ່ງຜ່ານ ແລວທາງຍຸດທະສາດ ທີ່ກຳນົດໄວ້ ລະຫວ່າງ ຈີນ ແລະໄທ ແລະໄທ ແລະຫວຽດນາມ ເພື່ອໃຫ້ມີບໍລິມາດ ສິນຄ້າເພີ່ມຂຶ້ນ, ຫລືກລັງການຂົນສົ່ງຂາດງວ, ຫລຸດຜ່ອນລາຄາຂົນສົ່ງ ໂດຍການນຳໃຊ້ ທ່າແຮງຂແງ ສປປ ລາວ.ຕະຫລາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຄວນໄດ້ຮັບການຂະຫຍາຍ ບໍ່ສະເພາະແຕ່ຕະຫລາດພາຍໃນ (ນຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານ ສປປ ລາວ) ແຕ່ຍັງຕ້ອງຂະຫຍາຍໄປສູ່ຕະຫລາດ GMS ດ້ວຍ.
- ເປົ້າຫມາຍ ການສົ່ງເສີມທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນຂະຫຍາຍຕະຫລາດຂອງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ເປັນສູນກາງບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ.

ສະນັ້ນ, ຍຸດທະສາດຕໍ່ໄປນີ້ ຈຶ່ງໄດ້ຖືກກຳນົດຂຶ້ນ:

ຍຸດທະສາດ 1: ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ
ຍຸດທະສາດ 2: ກະຕຸ້ນທຸລະກິດ
ຍຸດທະສາດ 3: ຂະຫຍາຍຕະຫລາດ

ການເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ຈະເຮັດໃຫ້ບັນຫາການຕິລົດເປົ່າກັບຄືນຫລຸດລົງ. ຊຶ່ງອາດເຮັດໃຫ້ມູນຄ່າ ພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລຸດລົງດ້ວຍ. ແລະ ບໍລິມາດສິນຄ້າຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ເມື່ອມູນຄ່າພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລຸດລົງ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງຄາດຫວັງວ່າຈະສ້າງໃຫ້ ສປປ ລາວ ມີທ່າແຮງຫລາຍຂຶ້ນ ໂດຍນຳໃຊ້ສາຍທາງ ຂົນສົ່ງທາງບົກສາກົນ ທີ່ຜ່ານ ສປປ ລາວ. ສິ່ງນີ້ອາດສ້າງໂອກາດທາງທຸລະກິດຫລາຍຂຶ້ນ ແລະ ເຮັດໃຫ້ເກີດການແຂ່ງຂັນ ໃນຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໂດຍຂະຫຍາຍຄວາມສາມາດເຂົ້າເຖິງ ຕະຫລາດ ດ້ວຍການກະຕຸ້ນ ຂອງທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ.

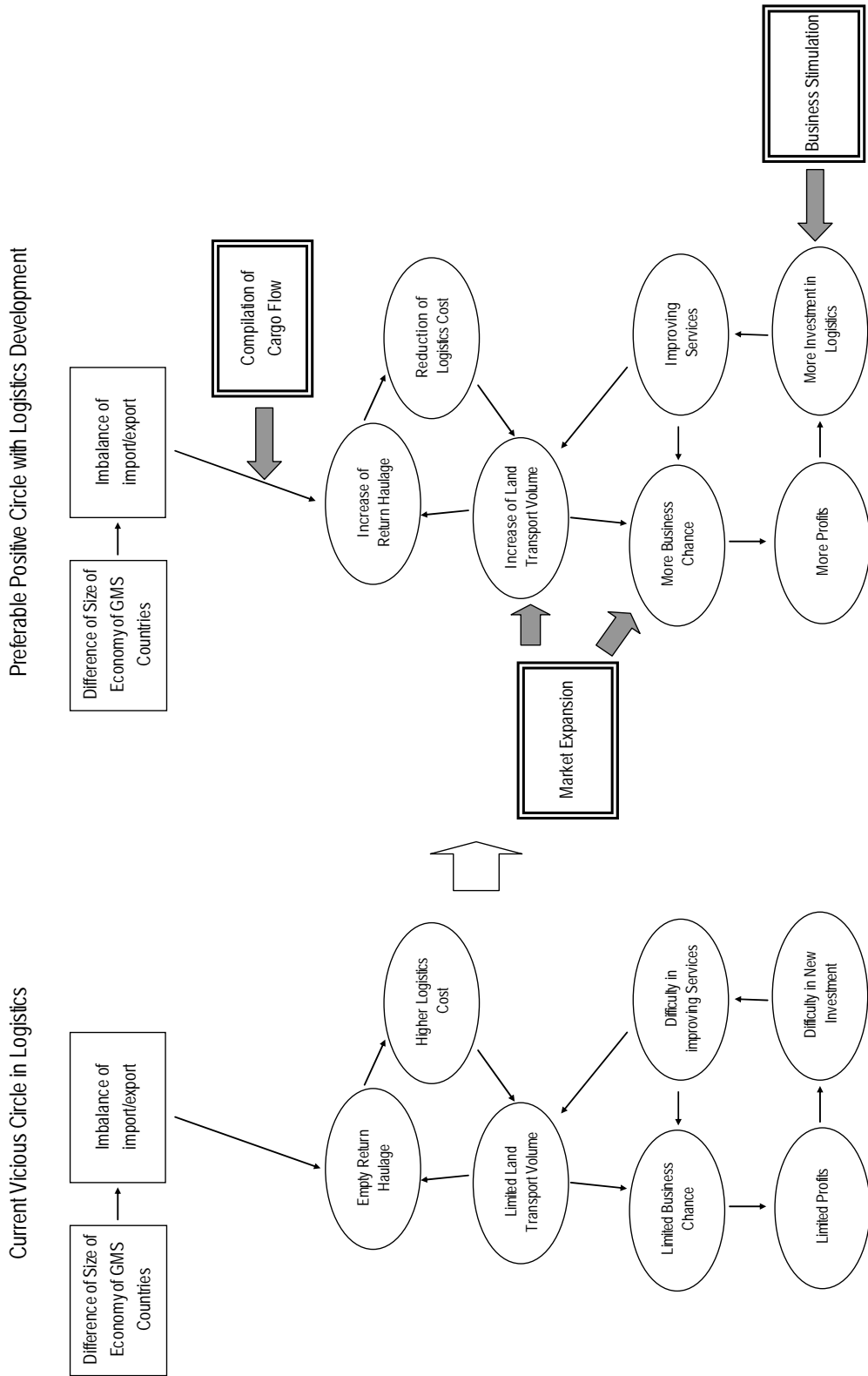




ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 3.1 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ

ຮູບ 3.2 ໄດ້ສະແດງ ຂັ້ນຕອນທີ່ຄາດຫວັງເພື່ອຊຸກດັນໃຫ້ ທຸລຸດພື້ນອອກຈາກ “ວົງວຽນຂອງບັນຫາ” ໄປສູ່ “ວົງວຽນທີ່ດີຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ” ໂດຍການຍອມຮັບເອົາ ມາດຕະການແຊກແຊງຂອງພາກລັດ ຕາມຍຸດທະສາດ ຂ້າງເທິງ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 3.2 ການຊຸກດັນໃຫ້ ຫລຸດພົ້ນອອກຈາກ “ວົງວຽນຂອງບັນຫາ” ໄປສູ່ “ວົງວຽນທີ່ດີຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ” ດ້ວຍ ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ

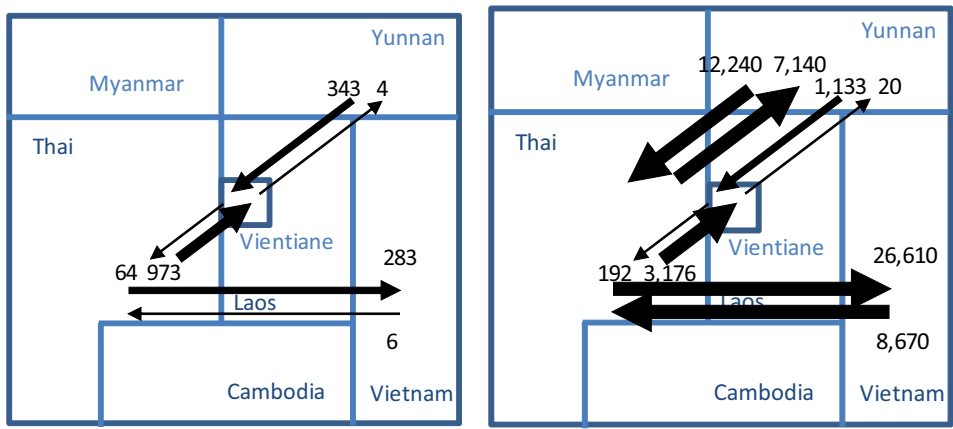
### 3.3 ຈຸດມຸ້ງຫມາຍ ຂອງການພັດທະນາ

ເພື່ອຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ ຂັ້ນຕອນຂອງຍຸດທະສາດ ທີ່ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ, ຈຳນວນຂອງເປົ້າຫມາຍການພັດທະນາ ຄວນຖືກແນະນຳໃຫ້ຮູ້ ແລະ ນຳໃຊ້ຮ່ວມກັນ ໂດຍຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມທັງຫມົດ ໃນສປປ ລາວ. ດັ່ງທີ່ສະເໜີໄວ້ຂ້າງເທິງ, ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ສາມາດປະສົບຜົນສຳເລັດໄດ້ ໂດຍການສ້າງ 3 ຍຸດທະສາດຕົ້ນຕໍ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: (i) ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ, (ii) ກະຕຸ້ນທຸລະກິດ, ແລະ (iii) ຂະຫຍາຍຕະຫລາດ. ຜົນທີ່ຕາມມາຈາກການສ້າງຍຸດທະສາດເຫຼົ່ານີ້ ລວມມີເພີ່ມການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເວລາຂັບລົດກັບຄືນ, ມູນຄ່າພະລາທິການຂົນສົ່ງທຸລຸດລົງ, ເພີ່ມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ (ຈາກທັດສະນະຂອງພາກລັດ). ໃນເວລາດຽວກັນ, ໂອກາດດ້ານທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງທີ່ຫລາຍຂຶ້ນ, ການປັບປຸງການບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ, ແລະ ຜົນປະໂຫຍດທີ່ຫລາຍຂຶ້ນ ແມ່ນຜົນທີ່ຕາມມາຈາກຍຸດທະສາດການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນທ້ອງຖິ່ນ (ພາກເອກະຊົນ). ການສົນທະນາຕໍ່ໄປນີ້ ຈະສະເໜີຈຳນວນເປົ້າຫມາຍຂອງການພັດທະນາ ຂອງ 3 ຜົນໄດ້ຮັບເບື້ອງຕົ້ນ, ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ: ເພີ່ມການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເວລາຂັບລົດກັບຄືນ, ມູນຄ່າພະລາທິການຂົນສົ່ງທຸລຸດລົງ, ເພີ່ມບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງ.

#### (1) ເພີ່ມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ

ການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຢູ່ໃນການສຶກສານີ້, ທ່າແຮງຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນໄດ້ຖືກກຳນົດ ແລະ ເຮັດການວິເຄາະ. ສິນຄ້າຜ່ານແດນລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຈີນ ແລະ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ຖືກຄາດຄະເນວ່າຈະເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫລວງຫລາຍ ເນື່ອງຈາກທ່າແຮງການພັດທະນາອຸດສະຫະກຳ ຂອງປະເທດເຫຼົ່ານັ້ນ ແລະ ການປ່ຽນຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ຈາກການຂົນສົ່ງທາງທະເລມາເປັນ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ.

ຕົວເລກເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນນຶ່ງໃນຈຳນວນເປົ້າຫມາຍການພັດທະນາ ເພື່ອປະເມີນການດຳເນີນງານຂອງຍຸດທະສາດທີ່ໄດ້ສະເໜີ. ເມື່ອບໍລິມາດການຂົນສົ່ງຕົວຈິງ ລະຫວ່າງປະເທດເຫຼົ່ານັ້ນ ຫາກບໍ່ໄດ້ຕາມທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ວິທີການ ແລະ ມາດຕະການຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ລວມມີ ການພັດທະນາໂຄງລ່າງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຄ້າ ຄວນໄດ້ຮັບການພັດທະນາເພື່ອສົ່ງເສີມການຄ້າຜ່ານແດນ ຂອງ ສປປ ລາວ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 3.3 ບໍລິມາດການຄ້າ ໃນຂົງເຂດ GMS (ສິນຄ້າອຸດສະຫະກຳ, 00 ໂຕນ/ປີ) ປີ 2009 ແລະ 2025

**(3) ເພີ່ມການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເວລາຂັບລົດກັບຄືນ**

ເມື່ອການຄ້າ ໃນຂົງເຂດ GMS ເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ສູນກາງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງພູມິພາກ ໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໃນ ສປປ ລາວ, ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງຄາດວ່າ ການຕີລົດເປົ່າກັບຄືນຈະຫລຸດລົງຢ່າງຊັດເຈນ. ສົມມຸດວ່າ ບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ຖືກຂົນສົ່ງໃນເວລາຂັບລົດກັບຄືນ ເທົ່າກັບ ເຄິ່ງນຶ່ງຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນຈາກ ໄທ ໄປ ຢູນານ, ດັ່ງນັ້ນ, ເປີເຊັນຂອງສິນຄ້າທີ່ຖືກຂົນສົ່ງກັບຄືນຈາກ ຢູນານ ໄປ ໄທ ຄາດວ່າ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເຖິງ 30% ໃນປີ 2025. ເຊັ່ນດຽວກັນ, ເຄິ່ງນຶ່ງຂອງລົດບັນທຸກ ທີ່ຂົນສົນຄ້າຜ່ານແດນຈາກ ວຽດນາມ ໄປ ໄທ ກໍມີສິນຄ້າຂົນສົນຄືນ, ຊຶ່ງເປີເຊັນຂອງສິນຄ້າທີ່ຂົນສົນຄືນຈາກ ໄທ ໄປ ວຽດນາມ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເຖິງ 16% ໃນປີ 2025. ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຕົວເລກຂ້າງລຸ່ມນີ້, ແນວໂນ້ມທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ ສາມາດນຳໃຊ້ ໄດ້ກັບການສົ່ງອອກ/ນຳເຂົ້າ/ສິນຄ້າພາຍໃນ ຂອງ ສປປ ລາວ ດ້ວຍ. ຕົວຢ່າງ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ຈາກ ຢູນານ ມາ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ເວລາກັບຄືນກໍມີສິນຄ້າຂົນສົ່ງຈາກ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໄປພາກ ເຫນືອຂອງລາວ. ດັ່ງນັ້ນ, ເປີເຊັນສິນຄ້າຂົນສົນຄືນ ຕາມທີ່ກ່າວມານັ້ນ ຈຶ່ງແມ່ນນຶ່ງໃນເປົ້າຫມາຍ ການພັດທະນາ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ.

ຕາຕະລາງ 3.1 ເປົ້າຫມາຍການພັດທະນາ (ສິນຄ້າອຸດສະຫະກຳ ທີ່ຂົນສົ່ງເວລາຂັບລົດກັບຄືນ)

ລາຍການ	% ຂອງສິນຄ້າ ອຸດສະຫະກຳ ທີ່ຂົນສົ່ງ ເວລາຂັບລົດກັບຄືນ ໃນປະຈຸບັນ	% ຂອງສິນຄ້າ ອຸດສະຫະກຳ ທີ່ຂົນສົ່ງ ເວລາຂັບລົດກັບຄືນ ໃນປີ 2025
ສິນຄ້າຜ່ານແດນ:		
ຈາກ ໄທ ໄປ ຈີນ ຜ່ານ ລາວ	ຫນ້ອຍສຸດ	50%
ຈາກ ຈີນ ໄປ ໄທ ຜ່ານ ລາວ	ຫນ້ອຍສຸດ	30%
ຈາກ ໄທ ໄປ ວຽດນາມ ຜ່ານ ລາວ	ຫນ້ອຍສຸດ	16%
ຈາກ ວຽດນາມ ໄປ ໄທ ຜ່ານ ລາວ	ຫນ້ອຍສຸດ	50%

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

**(4) ມູນຄ່າການຂົນສົ່ງຫລຸດລົງ**

ສົມມຸດວ່າ ບໍລິມາດການຄ້າ ຂອງບັນດາປະເທດໃນຂົງເຂດ GMS ເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເວລາຂັບລົດກັບຄືນເພີ່ມຂຶ້ນ (ແລະ ມູນຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າເວລາຂັບລົດກັບຄືນ ຫລຸດລົງເຖິງ 70% ຂອງ ມູນຄ່າຂົນສົ່ງ ໃນຂາໄປ), ມູນຄ່າຂົນສົ່ງ ຢູ່ພາຍໃນ ແລະ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ຄາດວ່າຈະຫລຸດລົງ 10% ຈາກ 1.9 ໂດລາ/ກິໂລແມັດ (ປະຈຸບັນ) ເຖິງ 1.7 ໂດລາ/ກິໂລແມັດ (ປີ 2025). ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ມູນຄ່າຂົນສົ່ງ ສາມາດຫລຸດລົງໄດ້ ບໍ່ພຽງແຕ່ຈາກການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເວລາຂັບລົດກັບຄືນພຽງຢ່າງດຽວ ແຕ່ຍັງມາຈາກຫລາຍປັດໃຈ, ລວມມີ ຂະຫນາດຂອງທຸລະກິດການຄ້າ ແລະ ການແຂ່ງຂັນໃນຕະຫລາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂາໄປໃນ ສປປ ລາວ ຖືວ່າເປັນ ປັດໃຈໃນການກຳນົດ ມູນຄ່າການຂົນສົ່ງ ແລະ 10% ມູນຄ່າຂົນສົ່ງທີ່ຫລຸດລົງ ແມ່ນຖືກຕັ້ງເປັນ ເປົ້າຫມາຍ ສຳລັບການພັດທະນາ ຂອງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ.

ຕາຕະລາງ 3.2 ຈຳນວນເປົ້າຫມາຍ

ລາຍການ	ປະຈຸບັນ	ປີ 2025
ຫົວຫນ່ວຍ ມູນຄ່າການຂົນສົ່ງ	1.9 ໂດລາ/ກິໂລແມັດ	1.7 ໂດລາ/ກິໂລແມັດ (ຫລຸດລົງ10%)

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

3.4 ຍຸດທະສາດ 1: ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ

(5) ພາບລວມ

ຍຸດທະສາດນີ້ ມີເປົ້າຫມາຍໃນການເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າສຳລັບຂົນສົ່ງທາງບົກ ໃນເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສາຍສຳຄັນ ເພື່ອເປັນການຫລຸດຜ່ອນຄວາມບໍ່ສົມດູນຂອງບໍລິມາດຂົນສົ່ງ ທັງຂາໄປ ແລະ ຂາກັບ ໂດຍແນະນຳ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ລະບົບເຊື່ອມຕໍ່ ທັງສິນຄ້າຜ່ານແດນສາກົນ ແລະ ສິນຄ້າພາຍໃນ. ເພື່ອເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເຫນືອ ໃນທິດເຫນືອ-ໄຕ້ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກ 9 ໃນທິດອອກ-ຕົກ ໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ, ດັ່ງນັ້ນ ສປປ ລາວ ຈະຕ້ອງໄດ້ມີນະໂຍບາຍກະຕຸ້ນ ພິເສດໃຫ້ແກ່ຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເພື່ອໃຫ້ເຂົາເຈົ້າເລືອກເອົາເສັ້ນທາງຂອງ ສປປ ລາວເປັນ ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າສາກົນຂອງເຂົາເຈົ້າ. ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຕາມຈຸດປະສົງນີ້, ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ລະບົບເຊື່ອມຕໍ່ ຄວນໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ເພື່ອຮວບຮວມສິນຄ້າ ສົ່ງໄປຫາ ແລະ ເອົາມາຈາກ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ ດ້ວຍການປັບປຸງເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ ໃຫ້ສາມາດໃຊ້ລົດຂົນສົ່ງທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່ກວ່າ.

ເປົ້າຫມາຍສິນຄ້າ ຈະບໍ່ຈຳກັດຢູ່ພຽງແຕ່ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແຕ່ຍັງພິຈາລະນາເຖິງສິນຄ້າ ສົ່ງອອກ/ນຳເຂົ້າ ແລະ ສິນຄ້າແຈກຢາຍພາຍໃນປະເທດ. ດ້ານນຶ່ງ ເພື່ອດູ່ນຸ່ງສິນຄ້າ ເຂົ້າ ແລະ ອອກ ແລະ ອີກດ້ານນຶ່ງ ແມ່ນສ້າງໃຫ້ຈຳນວນສິນຄ້າມີຂະໜາດໃຫຍ່ໂຕຂຶ້ນຕື່ມ.

ສະນັ້ນ, ຍຸດທະສາດນີ້ ຄວນຈະລົງລາຍລະອຽດ ໃນ 3 ຫນ້າວຽກດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ພັດທະນາ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ
- ປັບປຸງ ເສັ້ນທາງພະລາທິການຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍ
- ປັບປຸງ ປະສິດທິພາບການຂົນສົ່ງ

ດ້ວຍຍຸດທະສາດເຫລົ່ານີ້, ເວລາເດີນທາງ ຕາມເສັ້ນທາງພະລາທິການຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍ ໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍສະເພາະ ເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເຫນືອ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກ 9 ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ເພື່ອໃຫ້ ໄລຍະເວລາເດີນທາງສັ້ນເຂົ້າ. ໃນເວລາດຽວກັນ, ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງຄວນໄດ້ຮັບ ການພັດ ທະນາ ເພື່ອສ້າງຈຸດເຕົ້າໂຮມໃຫ້ມີສິນຄ້າຫລາຍຂຶ້ນ ລວມທັງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ ສົ່ງອອກ ແລະ ການແຈກຢາຍພາຍໃນປະເທດ. ສະພາບເສັ້ນທາງທີ່ດີຂຶ້ນ ແລະ ບໍລິມາດສິນຄ້າ ທີ່ຫລາຍຂຶ້ນ ໃນສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈະເຮັດໃຫ້ບໍລິມາດສິນຄ້າຕາມເສັ້ນທາງເພີ່ມຂຶ້ນ. ໂດຍຫລຸດຜ່ອນ ການ ຕິລົດເປົ້າກັບຄືນ ແລະ ຫລຸດຜ່ອນມູນຄ່າດຳເນີນງານຂອງພາຫະນະ ຈະສົ່ງຜົນໃຫ້ມູນຄ່າ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ຕາມເສັ້ນທາງຫລຸດລົງ. ການຫລຸດລາຄາຂົນສົ່ງ ຄາດວ່າຈະປະກອບສ່ວນ ໃນທາງບວກເພື່ອ ເພີ່ມຈຳນວນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ.

## (6) ຫນ້າວຽກຕ່າງໆ

- 1) ການພັດທະນາ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ
  - ໂຄງການ ພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ (P111)
  - ໂຄງການ ພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງພາກພື້ນພູມິພາກ (P112)
  - ໂຄງການ ພັດທະນາ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງສະເພາະ (P113)
- 2) ການປັບປຸງ ເສັ້ນທາງພະລາທິການຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍ
  - ໂຄງການ ປັບປຸງເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສາກົນ (P121)
  - ໂຄງການ ປັບປຸງການຂົນສົ່ງພູມິພາກ (P122)
- 3) ການປັບປຸງ ປະສິທິພາບການຂົນສົ່ງ
  - ແຜນງານ ການນຳໃຊ້ລົດບັນທຸກຂະໜາດໃຫຍ່ (P131)
  - ແຜນງານ ສົ່ງເສີມການຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ (P132)
  - ໂຄງການ ປັບປຸງສິນຄ້າໃຫ້ທັນສະໄຫມ (P133)

### 3.5 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ 2: ກະຕຸ້ນທຸລະກິດ

#### (1) ພາບລວມ

ຍຸດທະສາດນີ້ ມີເປົ້າໝາຍໃນການກະຕຸ້ນທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ເພື່ອບໍລິການ ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທາງບົກທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ບໍລິການ ການຂະຫຍາຍຕະຫລາດ ໃນຂົງເຂດ GMS. ເພາະສະນັ້ນ, ບັນຫາສຳຄັນທີ່ກ່ຽວເນື່ອງກັບພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງລາວ ແມ່ນເຮັດແນວໃດຈະສາມາດ ສະໜອງການບໍລິການ ພະລາທິການຂົນສົ່ງໃຫ້ພຽງພໍ. ໂດຍອີງໃສ່ຈຸດນີ້, ຈຶ່ງມີຄວາມສຳຄັນ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັກສາຫລັກການພື້ນຖານທີ່ວ່າ ຕະຫລາດຄວນຈະມີອິດສະລະ ຫລາຍທີ່ສຸດ ເທົ່າທີ່ຈະເປັນໄປໄດ້ ໂດຍປາດສະຈາກ ການເຂົ້າແຊກແຊງຂອງພາກລັດ. ຊຶ່ງໝາຍຄວາມວ່າ ຈະຕ້ອງ ສ້າງເງື່ອນໄຂເອື້ອອຳນວຍໃຫ້ມີການແຂ່ງຂັນ ແລະ ມີຄວາມເປັນອິດສະລະ ໃນທຸລະກິດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ໃນສປປ ລາວ. ການແຂ່ງຂັນ ຂອງຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນສປປ ລາວ ຄວນຈະເປີດກວ້າງ ໃຫ້ຜູ້ສະໜອງພະລາທິການຂົນສົ່ງທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ, ດັ່ງນັ້ນ, ລັດຖະບານລາວ ຈຶ່ງຖືກຮຽກຮ້ອງໃຫ້ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມມີອິດສະລະ ໃນພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງສປປ ລາວ. ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຕາມຈຸດປະສົງນີ້, ການສົ່ງເສີມ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງຕ່າງປະເທດ ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນ, ດ້ານນຶ່ງ ແມ່ນເພື່ອຍົກລະດັບຄຸນນະພາບການບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນສປປ ລາວ, ອີກດ້ານນຶ່ງ, ຈາກນະໂຍບາຍພັດທະນາອຸດສະຫະກຳ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ ສ້າງຂີດຄວາມສາມາດ ຂອງຜູ້ສະໜອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງທ້ອງຖິ່ນ.

- ພິຈາລະນາເຖິງຄວາມສາມາດ ຜູ້ສະໜອງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ມີໃນປະຈຸບັນ, ເຫັນວ່າ ຜູ້ສະໜອງພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງຕ່າງປະເທດ ຄວນໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມ ໃນຕະຫລາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ, ທັງນີ້ກໍເພື່ອສ້າງການບໍລິການ ທີ່ມີຄຸນນະພາບ ແລະ ເພື່ອ

ຍົກລະດັບຄວາມສາມາດ ຂອງຜູ້ສະໜອງພະລາທິການຂອງທ້ອງຖິ່ນ ໂດຍຜ່ານ ການເຮັດວຽກ ຮ່ວມກັນ ແລະ ການປະສານງານກັນ.

- ນະໂຍບາຍພັດທະນາອຸດສະຫະກຳ ໄດ້ຖືເປັນປະເດັນສຳຄັນ ໃນການປັບປຸງການແຂ່ງຂັນຂອງ ຜູ້ສະໜອງພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງທ້ອງຖິ່ນ ກ່ຽວກັບລະດັບການບໍລິການ, ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິການທຸລະກິດ.

ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ, ໃນໄລຍະສັ້ນ, ມີເປົ້າໝາຍຢູ່ທີ່ ສິນຄ້າ ເຂົ້າມາ ແລະ ອອກໄປຈາກ ສປປ ລາວ, ແລະ ໃນໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ ຈະຄ່ອຍໆຂະຫຍາຍໄປສູ່ເປົ້າໝາຍ ການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ໃນຂົງເຂດ GMS ຫລື ລະຫວ່າງປະເທດທີ່ສາມ. ການຍູ້ເລັ່ງການລົງທຶນຂອງ ຕ່າງປະເທດ ໃນວຽກງານພາລະທິການຂົນສົ່ງ ພ້ອມກັນກັບການຊ່ວຍເຫລືອ ທຸລະກິດທາງດ້ານ ພາລະທິການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ເພື່ອແຂ່ງຂັນກັບຕ່າງປະເທດ ຫລື ເຮັດວຽກຮ່ວມກັນ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ຄວນໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາ ໃນເວລາດຽວກັນ. ສະນັ້ນ, ຍຸດທະສາດນີ້ ຄວນຈະລົງລາຍລະອຽດ ໃນ 3 ຫນ້າວຽກຕໍ່ໄປນີ້:

- ດຶງດູດ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງຕ່າງປະເທດ
- ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພາຍໃນປະເທດ
- ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ ການບໍລິຫານພະລາທິການຂົນສົ່ງ
- ສະໜັບສະໜູນ ທຸລະກິດ

## (2) ຫນ້າວຽກຕ່າງໆ

- 1) ດຶງດູດ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງຕ່າງປະເທດ
  - ແຜນງານ ການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ ແລະ ສົ່ງເສີມການເຮັດວຽກຮ່ວມກັນ (P211)
  - ແຜນງານ ຜ່ອນຄາຍການຄວບຄຸມ ໃນທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ (P212)
- 2) ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ
  - ແຜນງານ ສັງລວມບໍລິສັດນຳຫນ້າດ້ານພະລາທິການຂົນສົ່ງ (P221)
  - ແຜນງານ ການສ້າງທຸລະກິດໃໝ່ (P222)
  - ແຜນງານ ການສ້າງທຸລະກິດທີ່ສົມຄູ່ກັນ ແລະ ບໍລິການຂໍ້ມູນຂ່າວສານ (P223)
  - ແຜນງານ ພັດທະນາ ສະມາຄົມຮັບປະກັນສິນຄ້າ (P224)
  - ແຜນງານ ພັດທະນາ ການຮັບຜິດຊອບສິນຄ້າ (P225)
  - ແຜນງານ ພັດທະນາຂີດຄວາມສາມາດ (P226)
- 3) ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ການບໍລິຫານ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ
  - ແຜນງານ ສ້າງຕັ້ງທ້ອງຖານຮັບຜິດຊອບ ວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ (P241)
  - ແຜນງານ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ LIFFA (P242)

### 3.6 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ 3: ຂະຫຍາຍຕະຫລາດ

#### (1) ພາບລວມ

ການເຂົ້າເຖິງຕະຫລາດ ແມ່ນສ່ວນສຳຄັນຕົ້ນຕໍ ໃນການສ້າງໂອກາດທາງທຸລະກິດ ແລະ ນຳໄປສູ່ “ການແຂ່ງຂັນ” ເພື່ອໃຫ້ສາມາດສະໜອງການບໍລິການທີ່ດີ ໃຫ້ແກ່ລູກຄ້າ. ຄວາມມີອິດສະລະໃນການເຂົ້າເຖິງຕະຫລາດ ສາມາດສົ່ງເສີມຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດໃຫ້ປະສິບຜິນສຳເລັດ.

ຍຸດທະສາດນີ້ ມີເປົ້າຫມາຍໃນການ ຂະຫຍາຍຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເພື່ອໃຫ້ບໍລິການ ທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ. ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ມີເປົ້າຫມາຍຫລັກ ໃນການຮອງຮັບ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ເພື່ອໃຫ້ເປັນຕະຫລາດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີຂໍ້ຈຳກັດທາງດ້ານຂະໜາດ, ເນື່ອງຈາກຈຳນວນປະຊາກອນ ແລະ ເສດຖະກິດມີຂະໜາດນ້ອຍ. ຈາກສະພາບຂອງ ບໍລິມາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ປະຈຸບັນ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ບໍລິມາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ແຕ່ກໍບໍ່ໄດ້ຫວັງວ່າຈະສາມາດເຮັດໃຫ້ ຕະຫລາດປະສິບຜິນສຳເລັດໄດ້ໃນອະນາຄົດ ເມື່ອ ສົມທຽບກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ. ຄຽງຄູ່ກັບຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ, ຍັງມີ ຕະຫລາດຂະໜາດໃຫຍ່ ທີ່ຢູ່ຂ້າງຄຽງ ສປປ ລາວ ແລະ ຕະຫລາດ ຂອງຊືງເຂດ GMS. ສປປ ລາວ ແມ່ນປະເທດອັນດັບນຶ່ງ ຊຶ່ງເປັນຜູ້ນຳໜ້າໃນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ຂອງບັນດາປະເທດໃນ ຊືງເຂດ GMS ດ້ວຍ ສັນຍາຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ (CBTA) ແລະ ຂໍ້ຕົກລົງຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ ກັບບັນດາປະເທດ ອ້ອມຂ້າງ ນອກຈາກປະເທດ ມຽນມາ.

ໂດຍນຳໃຊ້ຂໍ້ໄດ້ປຽບ ໃນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ, ສປປ ລາວ ຄວນມີນະໂຍບາຍພື້ນຖານ 2 ຢ່າງ: ນຶ່ງ, ແມ່ນເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ມີຄວາມຄ່ອງຕົວຫລາຍຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ ແລະ ສອງ, ແມ່ນເຮັດໃຫ້ ຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ມີຄວາມເປັນອິດສະລະ ເພື່ອໃຫ້ກາຍເປັນຕະຫລາດດຽວຂອງຊືງເຂດ GMS. ສປປ ລາວ ຄວນສືບຕໍ່ເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ມີອິດສະລະຫລາຍຂຶ້ນ ໂດຍມີເປົ້າຫມາຍ ຢູ່ທີ່ທຸກຕົວເມືອງ ຂອງຊືງເຂດ GMS. ໃນເວລາດຽວກັນ, ສປປ ລາວ ຄວນເປີດຕະຫລາດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງຂອງຕົນ ໃຫ້ເປັນຕະຫລາດຂອງ ຊືງເຂດ GMS. ສະນັ້ນ, ຍຸດທະສາດນີ້ ຄວນຈະລົງລາຍລະອຽດ ໃນ 3 ຫນ້າວຽກຕໍ່ໄປນີ້:

- ສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ CBTA
- ປັບປຸງ ຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນໃຫ້ດີຂຶ້ນ
- ຄວາມເປັນອິດສະລະຂອງຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

#### (2) ບັນດາຫນ້າວຽກ

- 1) ສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ CBTA
  - ແຜນງານ ຕິດຕາມກວດກາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ CBTA (P311)
  - ໂຄງການ ພັດທະນາພື້ນທີ່ຄວບຄຸມຮ່ວມກັນ (P312)
  - ແຜນງານ ມາດຕະຖານຈຸດກວດກາຜ່ານແດນ (P313)



- ແຜນງານ ສົ່ງເສີມລະບົບແລກປ່ຽນຫົວລາກ (P314)
- 2) ປັບປຸງ ຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ໃຫ້ດີຂຶ້ນ
  - ໂຄງການ ພັດທະນາຈຸດຜ່ານແດນ (P321)
  - ແຜນງານ ອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພາສີ (P322)
  - ແຜນງານ ບໍລິການປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ (P323)
- 3) ຄວາມເປັນອິດສະລະ ໃນຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ
  - ແຜນງານ ຜ່ອນຄາຍການຄວບຄຸມ ຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງພາຍໃນ (P331)
  - ຜ່ອນຄາຍການຄວບຄຸມ Cabotage ໃນຂົງເຂດ GMS (P332)

### 3.7 ທາງເລືອກການພັດທະນາ

ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຄວນເລີ່ມຕົ້ນຄວາມພະຍາຍາມ ເພື່ອເພີ່ມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ ທາງບົກຜ່ານ ສປປ ລາວ ໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ. ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຕາມຈຸດປະສົງນີ້, ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງສ້າງການ ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເຫນືອ ແລະ ທາງເລກ 9. ມີຄວາມຈຳເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ສ້າງ ໂຄງລ່າງ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງ ເພື່ອໃຫ້ສິນຄ້າ ແລະ/ຫລື ຜູ້ຂົນສົ່ງ ເລືອກເສັ້ນທາງຂອງ ສປປ ລາວ. ດ້ວຍຈຸດພິເສດທາງກາຍຍະພາກ, ຄວນພັດທະນາ ສູນກາງພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ແລະ ລະບົບເຊື່ອມຕໍ່. ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ການປັບປຸງຂັ້ນຕອນຜ່ານແດນໃຫ້ງ່າຍຂຶ້ນ ຄວນຖືເປັນບຸລິມະສິດສູງສຸດ ທີ່ຈະຕ້ອງ ໄດ້ນຳໄປປະຕິບັດ. ມີຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ໃຫ້ປະຕິບັດນະໂນບາຍທີ່ເໝາະສົມ ກັບຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ໃນທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ລວມທັງ ຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມພາຍໃນ ແລະ ຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຕ່າງປະເທດ ເພື່ອເລັ່ງຢູ່ ໃຫ້ຜູ້ບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ ມີຄວາມຫມັ້ນຄົງ .

ໃນຊ່ວງປີເລີ່ມຕົ້ນ ຂອງໄລຍະສິ້ນ, ມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ສ້າງ ການທ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ວຽງຈັນ. ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແມ່ນສູນກາງການອຳນວຍ ຄວາມ ສະດວກດີນີ້ ໃນການເບິ່ງແຍງສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ກັບ ປະເທດໄທ ແລະ ສິນຄ້າພາຍໃນ. ສິນຄ້າທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍເລີ່ມຕົ້ນ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແມ່ນ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າຈາກປະເທດໄທ, ໂດຍສະເພາະ ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ຈາກປະເທດໄທ. ການສະສົມ ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ອາດສ້າງທ່າແຮງ ໃຫ້ມີການປຸງແຕ່ງ ສິນຄ້າ ກ່ອນການແຈກຢາຍ. ເບື້ອງຕົ້ນ, ການປຸງແຕ່ງ ຄວນເປັນແບບງ່າຍດາຍ ແລະ ຮັກສາຮູບແບບ ເດີມ, ຊຶ່ງມີເປົ້າໝາຍຢູ່ທີ່ສິນຄ້າແຈກຢາຍຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ, ໂດຍໃຫ້ແທດເໝາະກັບຄວາມຈິງ ແລະ ຍອມຮັບໄດ້ ເພື່ອໃຫ້ມີການສະສົມສິນຄ້າຫລາຍຂຶ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ຢູ່ໃນເຂດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.

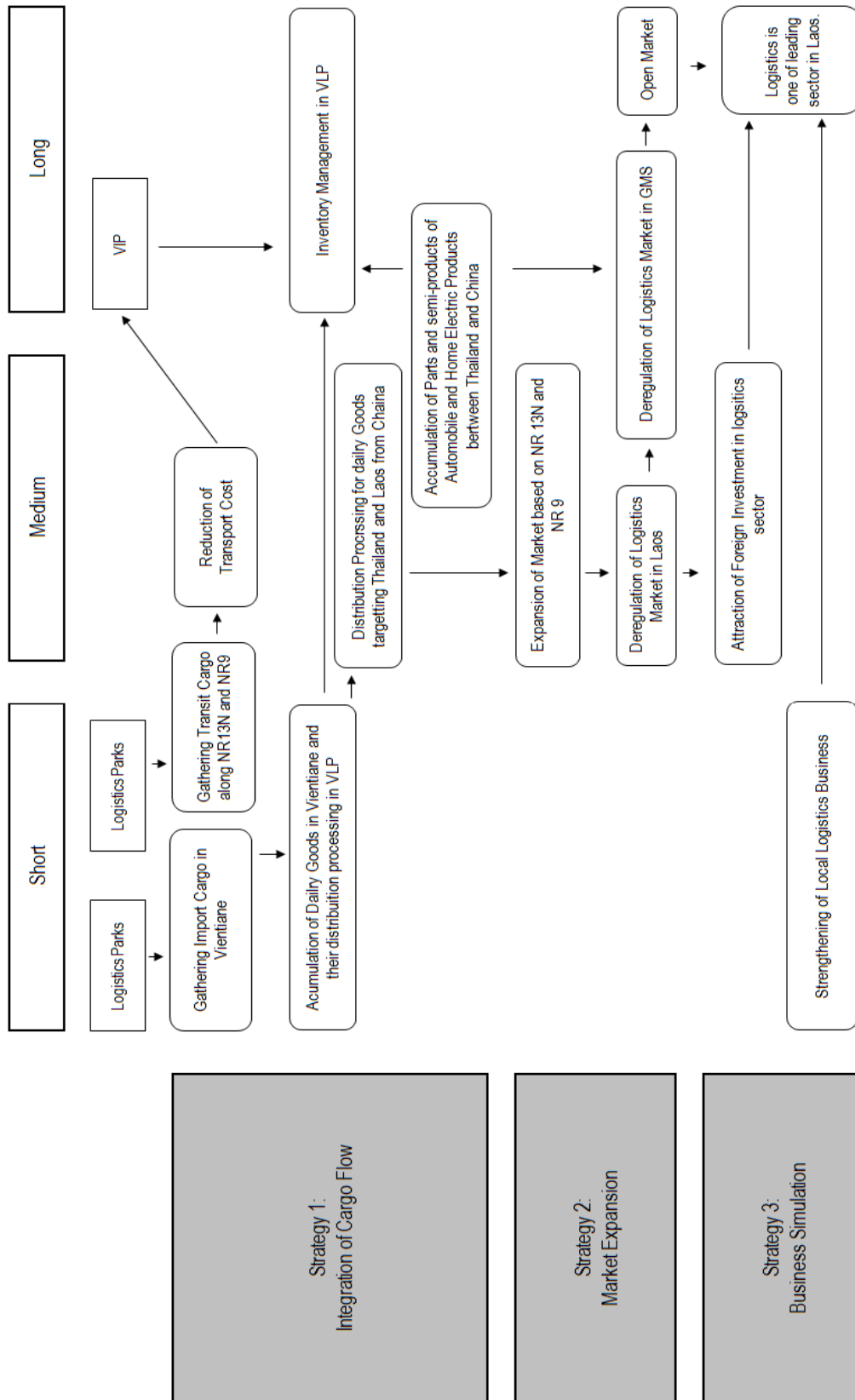
ໃນຊ່ວງຕໍ່ມາ ຂອງໄລຍະສິ້ນ, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ ຈະມີບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງ ເລກທີ 13 ເຫນືອ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກ 9 ຄ່ອຍໆເພີ່ມຂຶ້ນ ຕາມລຳດັບ. ບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ ຈະປະກອບສ່ວນເຮັດໃຫ້ ລາຄາການຂົນສົ່ງຫລຸດລົງ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ການສະສົມ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຈາກ ຈີນ ແລະ ວຽດນາມ ຈະສ້າງທ່າແຮງໃຫ້ມີການປຸງແຕ່ງສິນຄ້າ ກ່ອນແຈກຢາຍ ໄປທີ່ປະເທດໄທ ເພາະລາວມີຄ່າແຮງທີ່ຖືກກວ່າ. ໃນໄລຍະກາງ, ຊຶ່ງສ້າງທີ່ສ້າງຂຶ້ນ ແລະ ການສະສົມ

ສິນຄ້າ ຈະດຶງດູດໃຫ້ມີການປຸງແຕ່ງສິນຄ້າຫລາຍຂຶ້ນ ຢູ່ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງ ວຽງຈັນ. ຜົນໄດ້ຮັບແມ່ນມູນຄ່າພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລຸດລົງ ແລະ ການສະສົມສິນຄ້າຕາມເສັ້ນທາງ ເລກທີ 13 ເໜືອ ຫລາຍຂຶ້ນ. ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບການປຸງແຕ່ງສິນຄ້າ ທີ່ມີຫລາຍຂຶ້ນຢູ່ໃນ ເຂດພະລາທິ ການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈະສ້າງທ່າແຮງໃຫມ່ ເພື່ອດຶງດູດໃຫ້ມີ ສາຍເກັບມ້ຽນຂຶ້ນສ່ວນ ແລະ ຜະຫລິດຕະພັນເຄື່ອງສຳເລັດຮູບ ຂອງລົດຍົນ ແລະ ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າໃນເຮືອນ ລະຫວ່າງໄທ ແລະ ຈີນ. ສິ່ງນີ້ຈະເປັນທ່າແຮງໃຫ້ແກ່ການຈະເລີນເຕີບໂຕ ຂອງສາຍເກັບມ້ຽນສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ຮ່ວມກັບໂຮງງານ ໃນເຂດອຸດສະຫະກຳ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ຊຶ່ງຈະກາຍເປັນ ສູນຄຸ້ມຄອງ ການຂົນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ເຊື່ອມຕໍ່ ໄທ ແລະ ຈີນ.

ໃນໄລຍະສັ້ນ, ສປປ ລາວ ຄວນເນັ້ນໜັກໃສ່ ການຍູ້ເລັ່ງໃຫ້ມີອິດສະລະ ທາງການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂ້າມແດນ ໃນຂົງເຂດ GMS. ສິ່ງເຫລົ່ານີ້ ຈະສາມາດປະສົບຜົນສຳເລັດໄດ້ ໂດຍລິເລີ່ມສ້າງບັນຍາກາດ ທີ່ເອື້ອອຳນວຍ ໃຫ້ແກ່ການຄ້າ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນຂົງເຂດ GMS. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ສປປ ລາວ ຄວນສືບຕໍ່ ຈັດວາງໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ ຂອງຂະແໜງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງຄືນໃຫມ່ ໂດຍເຊື່ອເຊີນ ບໍລິສັດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງຕ່າງປະເທດ ທີ່ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ເຂົ້າຮ່ວມ. ສປປ ລາວ ຍັງຈະຕ້ອງໄດ້ສືບຕໍ່ ປັບປຸງຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ໃຫ້ເໝາະສົມກັບ ລົດບັນທຸກຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ລົດພ່ວງ ຊຶ່ງສາມາດ ຂົນສົນຄ້າຕໍ່ຖ້ຽວໄດ້ຫລາຍຂຶ້ນ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນລາຄາຂົນສົ່ງສິນຄ້າລົງ.

ໃນໄລຍະຍາວ, ບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຈະພົວພັນກັບທຸລະກິດ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງສາກົນ ໃນຂົງເຂດ GMS ທັງທີ່ຢູ່ພາຍໃນ ແລະ ພາຍນອກ ສປປ ລາວ ໃນເງື່ອນໄຂທີ່ ການຂົນສົ່ງ ຂ້າມແດນ ແລະ ການຄ້າ ມີຄວາມເປັນອິດສະລະ. ສປປ ລາວ ຍັງຕ້ອງປະກອບສ່ວນ ສົ່ງເສີມພາລະ ບົດບາດຂອງຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເພື່ອສ້າງໃຫ້ມີກຳລັງແຮງ ໃນການເຕົ້າ ໂຮມສິນຄ້າ ທີ່ຂົນສົ່ງທາງບົກຜ່ານ ສປປ ລາວ.

ທາງເລືອກການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ອີງໃສ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ ຊຶ່ງກ່າວມາຂ້າງເທິງ ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 3.4.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 3.4 ທາງເລືອກການພັດທະນາ

### 3.8 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ

ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໄດ້ຖືກໃຈ້ແຍກ ໂດຍອີງໃສ່ ໜ້າວຽກທີ່ສະເໜີຢູ່ພາຍໃຕ້ຍຸດທະສາດ ຈົນເຖິງຫມວດຜ່ານມາ, ຊຶ່ງສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງ 3.3.

**ຕາຕະລາງ 3.3 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ຂອງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ**

ລ/ດ	ຍຸດທະສາດ	ໜ້າວຽກ	ໂຄງການ/ ແຜນງານ	ລະຫັດ	ຈຸດປະສົງ	ຂອບເຂດ	ຕາຕະລາງເວລາ		
							S	M	L
1	ເຕົ້າໂຮມ ສິນຄ້າ	ພັດທະນາ ສູນກາງ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ	ໂຄງການ ພັດທະນາ ເຂດ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງສາກົນ	P 111	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອພັດທະນາ ສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກ ເຊື່ອມຕໍ່ ສາກົນ ໃນ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ຕາມສາຍທາງ ເສດຖະກິດ ຂອງເສັ້ນທາງ ເລກທີ 13 ເໜືອ ແລະ ເສັ້ນທາງ ເລກ 9</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ກໍ່ສ້າງ ເຂດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ຫລວງນ້ຳທາ</li> <li>ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ດຳເນີນງານ ເຂດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພາຍໃຕ້ຮູບແບບ PPP</li> </ul>	✓		
2			ໂຄງການ ພັດທະນາ ເຂດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພູມິພາກ (P112)	P 112	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອປັບປຸງ ລະບົບ ແຈກຢາຍ ຂອງ ພູມິພາກ ໃນສປປ ລາວ ໂດຍການພັດທະນາ ສູນກາງພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ພູມິພາກ ແລະ ເພື່ອເພີ່ມບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງຕາມ ສາຍທາງຍຸດທະສາດ ຂອງ ເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ແລະ ເສັ້ນທາງ ເລກ 9</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ກໍ່ສ້າງ ເຂດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພູມິພາກ ທີ່ ຫ້ວຍຊາຍ, ເມືອງໄຊ, ຫລວງພະບາງ, ທ່າແຂກ, ແລະ ຈຳປາສັກ</li> <li>ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ດຳເນີນງານ ເຂດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພາຍໃຕ້ຮູບແບບ PPP</li> </ul>		✓	
3			ໂຄງການ ພັດທະນາ ສູນກາງ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ສະເພາະ	P 113	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອພັດທະນາ ສູນກາງ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ສຳລັບ ຜະຫລິດຕະພັນສະເພາະ ເພື່ອສົ່ງເສີມ ການສົ່ງອອກ ຂອງ ຜະຫ ລິດຕະພັນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທ້ອງຖິ່ນ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ກໍ່ສ້າງ ເຂດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະເພາະ ທີ່ ຫ້ວຍຊາຍ ແລະ ຈຳປາສັກ</li> <li>ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ດຳເນີນງານ ເຂດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພາຍໃຕ້ຮູບແບບ PPP</li> </ul>		✓	
4		ປັບປຸງ ເສັ້ນທາງ ພະລາທິ ການຂົນສົ່ງ ສາຍສຳຄັນ	ໂຄງການ ປັບປຸງ ເສັ້ນທາງ ຂົນສົ່ງ ສາກົນ	P 121	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອປັບປຸງ ເສັ້ນທາງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສາກົນ ໃຫ້ເປັນ ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງທາງບົກ ສາຍສຳຄັນ ໃນຂົງເຂດ ໂດຍຜ່ານ ສປປ ລາວ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ປັບປຸງເສັ້ນທາງ ເພື່ອຮອງຮັບ ລົດບັນ ທຸກ ຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ລົດພວງ</li> <li>ປັບປຸງເສັ້ນທາງ ສຳລັບການຂັບຂີ່ ໃນຍາມກາງຄືນ</li> </ul>	✓	✓	
5		ປັບປຸງ ເສັ້ນທາງ ພະລາທິ ການຂົນສົ່ງ ສາຍສຳຄັນ	ໂຄງການ ປັບປຸງ ການຂົນສົ່ງ ພູມິພາກ	P 122	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອສ້າງ ເສັ້ນທາງ - ຂົນສົ່ງ ສາກົນຢ່ອຍ ໃຫ້ເພີ່ມຂຶ້ນ ໂດຍ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດ ອ້ອມຂ້າງ ເພື່ອເພີ່ມ ສິນຄ້າໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ ຕາມເສັ້ນທາງ ເລກທີ 13 ເໜືອ ແລະ ເສັ້ນທາງ ເລກ 9</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ປັບປຸງເສັ້ນທາງ ເພື່ອຮອງຮັບ ລົດບັນ ທຸກ ຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ລົດພວງ</li> <li>ປັບປຸງເສັ້ນທາງ ສຳລັບການຂັບຂີ່ ໃນຍາມກາງຄືນ</li> </ul>		✓	✓
6		ປັບປຸງ ປະສິດທິ ພາບ ການຂົນສົ່ງ	ແຜນງານ ນຳໃຊ້ລົດບັນທຸກ ຂະໜາດໃຫຍ່	P 131	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອຊ່ວຍບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ເອກະຊົນ ໃຫ້ປ່ຽນໄປໃຊ້ ພາຫະນະທີ່ມີຄວາມສາມາດໃ ຫຍ່ຂຶ້ນເພື່ອຫລຸດ ຜ່ອນ ມູນຄ່າຂົນສົ່ງ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສະໜັບສະໜູນ ດ້ານການເງິນ ແລະ ໃຫ້ການສົ່ງເສີມ</li> <li>ຊ່ວຍເຫລືອ ການຮ່ວມມື ສອງຝ່າຍ ຂອງທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ</li> </ul>		✓	
7		ປັບປຸງ ປະສິດທິ ພາບ ການຂົນສົ່ງ	ແຜນງານ ສົ່ງເສີມ ການຫຸ້ມຫໍ່	P 132	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອເພີ່ມຄວາມໄວ ການຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ ທີ່ຂົນສົ່ງ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ ມູນຄ່າຂົນສົ່ງ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຊ່ວຍເຫລືອ ໃນມາດຕະຖານ ແລະ ຄວາມໄວວາງໃຈ ທາງທຸລ</li> </ul>		✓	

ແຜນແມ່ບົດ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ  
ບົດລາຍງານ ສຸດທ້າຍ

ລ/ດ	ຍຸດທະສາດ	ໜ້າວຽກ	ໂຄງການ/ ແຜນງານ	ລະຫັດ	ຈຸດປະສົງ	ຂອບເຂດ	ຕາຕະລາງເວລາ		
							S	M	L
					ໂດຍຜ່ານ ການປັບປຸງປັດໃຈ ການບັນທຸກ	ະກິດ ຂອງ ທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ • ສະໜັບສະໜູນ ດ້ານການເງິນ ແລະ ໃຫ້ການສົ່ງເສີມ • ຊ່ວຍເຫລືອ ການຮ່ວມມື ສອງຝ່າຍ ຂອງທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ			
8			ໂຄງການປັບປຸງ ສິນຄ້າໃຫ້ທັນສະ ໄຫມ	P 133	• ເພື່ອສົ່ງເສີມການໃຊ້ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ທາງລົດໄຟ	• ກໍ່ສ້າງ ເຂດ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ທີ່ນະຄອນຫລວງ ວຽງຈັນ	✓	✓	
9	ກະຕຸ້ນ ທຸລະກິດ	ດຶງດູດ ທຸລະກິດ ພະລາທິ ການ ຂົນສົ່ ງ ຂອງ ຕ່າງປະເທ ດ	ແຜນງານ ການສົ່ງເສີມ ການລົງທຶນ ຂອ ງຕ່າງປະເທດ ແລະ ການເຮັດວຽກ ຮ່ວມກັນ	P 211	• ເພື່ອສົ່ງເສີມ ການລົງທຶນ ໂດຍກົງຂອງ ຕ່າງປະເທດ ໃນຂະແໜງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ	• ນະໂຍບາຍ ການສົ່ງເສີມ		✓	✓
10			ແຜນງານ ຜ່ອນຄາຍ ການຄວບຄຸມ ທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົ ນສົ່ງ	P 212	• ເພື່ອກະຕຸ້ນ ຕະຫລາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໂດຍຜ່ອນຄາຍ ການຄວບຄຸມ ທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ	• ຜ່ອນຄາຍການຄວບຄຸມ		✓	
11	ກະຕຸ້ນ ທຸລະກິດ	ສ້າງຄວາມ ເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ ທຸລະກິດ ພະລາທິ ການ ຂົນສົ່ ງ ພາຍໃນ ປະເທດ	ແຜນງານ ສ້າງລວມບໍລິສັດ ນຳໜ້າດ້ານ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ	P 221	• ເພື່ອການເຕີບໃຫຍ່ຂອງບໍລິສັດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ໃຫ້ມີຄວາມ ສາມາດພຽງພໍ ໃນການແຂ່ງຂັນ ກັບ ບໍລິສັດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງ ຕ່າງປະເທດ	• ທົບທວນ ຄຸນນະຈຸດຂອງ ບໍລິສັດ ໂດຍອີງໃສ່ ຂະໜາດ ແລະ ປະເພດ ທຸລະກິດ • ຈັດລະດັບ ບໍລິສັດ		✓	✓
12			ແຜນງານ ການປົ່ມເພາະ ທຸລະກິດໃຫມ່	P 222	• ເພື່ອສ້າງ ພະລາທິການ -ຂົນສົ່ງ ທີ່ກ່ຽວກັບ ທຸລະກິດ ທີ່ເຂດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ	• ກໍ່ສ້າງ ເຂດ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ • ກຳນົດ ຮູບແບບຂອງ ການປົ່ມເພາະທຸລະກິດ ໃນເຂດພະລາທິການ ຂົ ນສົ່ງ	✓	✓	
13			ແຜນງານ ປັບປຸງ ການບໍລິການ ແລະ ທຸລະກິດ ທີ່ສົມຄູ່ກັນ	P 223	• ເພື່ອຊ່ວຍທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໂດຍສະໜອງຂໍ້ມູນ ຂ່າວສ ານທີ່ຕ້ອງການ ຂອງທຸລະກິ ດ, ໃຊ້ເຄືອຂ່າຍຂໍ້ມູນ ຂ່າວສ ານຮ່ວມກັນ, ທັງຢູ່ໃນ ແລະ ອ້ອມຂ້າງ ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ	• ສ້າງໜ່ວຍງານ ຊ່ວຍເຫລືອທຸລະກິດ ໃນ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ • ພັດທະນາ ການບໍລິການ ທີ່ສົມຄູ່ກັນ ແລະ ການບໍລິການ ຂໍ້ມູ ນຂ່າວສານ		✓	
14			ແຜນງານ ພັດທະນາ ສະມາຄົມ ຮັບປະກັນສິນຄ້ າ	P 224	• ເພື່ອຊ່ວຍ LIFFA ສ້າງຮູບແບບ ການຮັບປະກັນ ສິນຄ້າ	• ແນະນຳ LIFFA ກ່ຽວກັບ ການສ້າງ ສະມາຄົມ ຮັບປະກັນສິນຄ້າ • ສະໜັບສະໜູນ ໃຫ້ມີຄວາມໄວ້ວາງໃຈ		✓	
15			ແຜນງານ ພັດທະນາ ຄວາມຮັບຜິດ ຊອບຕໍ່ສິນຄ້າ	P 225	• ເພື່ອພັດທະນາ ຮູບແບບ ການປະກັນໄພສິນຄ້າ ໃນ ສປປ ລາວ	• ອອກແບບ ລະບົບ ປະກັນໄພ • ສະໜັບສະໜູນ ດ້ານການເງິນ (ເງິນທຶນ ທຸລີ ຮັບປະກັນ ແລະ ອື່ນໆ)		✓	
16			ແຜນງານ ພັດທະນາ ຂີດຄວາມ ສາມາດ	P 226	• ເພື່ອປະຕິບັດ ແຜນງານ ພັດທະນາ ຂີດຄວາມ ສາມາດ ໃຫ້ແກ່ ພະນັກງານຂອງ ທຸລະກິດພະລາທິການ ຂົນສົ່	• ພັດທະນາ ແຜນງານ ການຝຶກອົບຮົມ • ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	✓	✓	

ລ/ດ	ຍຸດທະສາດ	ໜ້າວຽກ	ໂຄງການ/ ແຜນງານ	ລະຫັດ	ຈຸດປະສົງ	ຂອບເຂດ	ຕາຕະລາງເວລາ		
							S	M	L
					ງ ເອກະຊົນ ແລະ ພະນັກງານທ້ອງຖິ່ນ				
17	ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ການບໍລິຫານພະລາທິການຂົນສົ່ງ		ແຜນງານ ສ້າງຕັ້ງ ຫ້ອງການຮັບຜິດຊອບວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ	P 241	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອເຕົ້າໂຮມ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ການບໍລິຫານພະລາທິການຂົນສົ່ງເພື່ອປັບປຸງ ຂີດຄວາມສາມາດໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ວາງແຜນ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສ້າງຕັ້ງ ຫ້ອງການພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ</li> <li>ສ້າງຕັ້ງ ອົງການພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເອກະຊົນ</li> </ul>	✓		
18			ແຜນງານ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ LIFFA	P 242	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອຊ່ວຍ LIFFA ໃນການສ້າງບົດບາດໃຫ້ເຂັ້ມແຂງ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ກຳນົດບົດບາດ ທີ່ຈຳເປັນ</li> <li>ຊ່ວຍສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ດ້ານການເງິນ</li> </ul>	✓		
19	ສ້າງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ CBTA		ແຜນງານກວດກາຕິດຕາມ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງ CBTA	P 311	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການປະຕິບັດຂໍ້ຕົກລົງ CBTA ໂດຍເຮັດການຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຕິດຕາມກວດກາ</li> <li>ທົບທວນໄມ້ຫລາວັດແທກ</li> <li>ປະເມີນຜົນ</li> </ul>	✓		
20			ໂຄງການພັດທະນາພື້ນທີ່ຄວບຄຸມຮ່ວມກັນ	P312	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອພັດທະນາ CCAs ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ ການກວດກາຢູ່ຈຸດຜ່ານແດນ ເຊັ່ນ CIQ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ກໍ່ສ້າງ CCAs</li> <li>ມາດຕະຖານການປະຕິບັດງານ</li> </ul>	✓		
21			ແຜນງານ ສ້າງມາດຕະຖານຈຸດຜ່ານແດນ	P 313	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອກຳນົດມາດຕະຖານການປະຕິບັດງານໃນຈຸດຜ່ານແດນເພື່ອໃຫ້ເກີດຄວາມໝັ້ນໃຈ ຕໍ່ການຂົນສົ່ງ ທາງບົກໃນຂົງເຂດ MS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ມາດຕະຖານຂອງການປະຕິບັດງານ</li> <li>ມາດຕະຖານຂອງເອກະສານ</li> <li>ມາດຕະຖານຂອງຂັ້ນຕອນ</li> </ul>	✓		
22			ແຜນງານສົ່ງເສີມລະບົບແລກປ່ຽນຫົວລາກ	P 314	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອສົ່ງເສີມ ລະບົບປ່ຽນຫົວລາກ ສຳລັບການຂຽນຖ່າຍ ເພື່ອປັບປຸງປະສິດທິພາບ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ</li> <li>ຜ່ອນຄາຍ ການຄວບຄຸມຫົວລາກ</li> </ul>		✓	
23	ຂະຫຍາຍຕະຫລາດ	ປັບປຸງການຜ່ານແດນໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ	ໂຄງການພັດທະນາຈຸດຜ່ານແດນ	P 321	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອເພີ່ມຈຸດຜ່ານແດນ ຂຶ້ນຕື່ມ ແລະ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງ ທາງບົກຫລາຍຂຶ້ນ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ປັບປຸງ ຈຸດຜ່ານແດນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຈຸດຜ່ານແດນ ສາກົນ</li> </ul>	✓		
24			Customs Facilitation Program	P 322	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອສົ່ງເສີມ ການຄ້າຕ່າງປະເທດ ໂດຍປັບປຸງຂັ້ນຕອນ ແລະ ເອກະສານ ໃຫ້ງ່າຍຂຶ້ນ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສົ່ງເສີມ ຜູ້ຄ້າຂາຍທີ່ດີ</li> <li>ເຮັດໃຫ້ຂັ້ນຕອນທາງພາສີ ມີຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ງ່າຍດາຍ</li> </ul>	✓	✓	
25			ແຜນງານບໍລິການປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ	P 323	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອໃຊ້ຂໍ້ມູນທີ່ຈຳເປັນ ສຳລັບການຂ້າມແດນ ຮ່ວມກັນທີ່ເປັນ ມາດຕະຖານ ແລະ ຮວມໄວ້ຢູ່ໃນ ເຕັກໂນໂລຊີ IT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ພັດທະນາ NSW ກັບ IT</li> <li>ພັດທະນາ ລະບົບ ຂົວລະຫວ່າງ ປະເທດ ໃນ NSW, ASEAN ແລະ ASW</li> </ul>		✓	
26	ມີຄວາມຍືດຍຸ່ນ ໃນຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ		ຜ່ອນຄາຍການຄວບຄຸມຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງພາຍໃນ	P 331	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອກະຕຸ້ນ ຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຜ່ອນຄາຍການຄວບຄຸມ ທຸລະກິດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຜ່ອນຄາຍການຄວບຄຸມ</li> </ul>			✓
27			ຜ່ອນຄາຍການຄວບຄຸມ Cabotage	P 332	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອຂະຫຍາຍຕະຫລາດເສລີໃຫ້ເຂົ້າເຖິງຂົງເຂດ GMS ໂດຍການລົບລ້າງ ກົດລະບຽບ Cabotage ໃນຂົງເຂດ GMS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຜ່ອນຄາຍການຄວບຄຸມ cabotage</li> </ul>			✓

ໝາຍເຫດ: “S” ແມ່ນໄລຍະສັ້ນ, “M” ແມ່ນໄລຍະກາງ, ແລະ “L” ແມ່ນໄລຍະຍາວ

## 4. ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພູມິພາກ

### 4.1 ນະໂຍບາຍ ການພັດທະນາລວມ

ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ໄດ້ພິສູດໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມສໍາຄັນຂອງ ສູນກາງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງສາມາດຫຼຸດຜ່ອນມູນຄ່າ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ທີ່ຜ່ານ ສປປ ລາວ ໂດຍການເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ຕາມສາຍທາງສໍາຄັນຂອງເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກ 9 ໃນ ສປປ ລາວ. ຫມາຍຄວາມວ່າ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ລະບົບເຊື່ອມຕໍ່ຂອງຕາຫນ່ວງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຄວນຖືກສ້າງຂຶ້ນຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ຮ່ວມກັບປະເທດໄກ້ຄຽງ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ລະບົບ ການຂຶ້ນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ໃນປະເທດມີປະສິດທິຜົນ. ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນສິ່ງອໍານວຍ ຄວາມສະດວກທີ່ຈໍາເປັນໃນການສ້າງລະບົບ. ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ໄດ້ກໍານົດ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ສໍາລັບການຂົນສົ່ງທາງບົກ ໃນຂົງເຂດ GMS (ໂດຍສະເພາະ ເຊື່ອມຕໍ່ ໄທ ກັບ ວຽດນາມ ແລະ ຢູນານ).
- ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ສໍາລັບເພີ່ມສິນຄ້າພາຍໃນ ແລະ ສິນຄ້າອື່ນໆ ຕາມ ສາຍທາງສໍາຄັນ. ນອກນີ້ ຍັງປະກອບສ່ວນ ໃນການປັບປຸງການຄ້າ ແລະ ການບໍລິການ, ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດ ໃນຕົວເມືອງພູມິພາກ ໂດຍການກະຈາຍສິນຄ້າ ໄປສູ່ພື້ນທີ່ທ່າໄກຢ່າງທົ່ວເຖິງ.

ອີກດ້ານນຶ່ງ, ຄຽງຄູ່ກັບການພັດທະນາ ຕາຫນ່ວງຂົນສົ່ງ, ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ແລະ ລະບົບເຊື່ອມຕໍ່ ຄວນໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ໃນແຕ່ລະພູມິພາກ ໂດຍ ກໍານົດເປັນເຂດສະເພາະ ເຊັ່ນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ.

### 4.2 ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

#### (1) ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ

ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ແມ່ນຂອດການຂົນສົ່ງ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະ ການຂົນສົ່ງສາກົນ ດ້ວຍໃຫ້ບໍລິການສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ເປັນສ່ວນໃຫຍ່. ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ຄວນຕັ້ງຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກ 9 ເພື່ອເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ທີ່ເປັນສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ. ແຜນງານ ປະກອບດ້ວຍ ໂຄງການຕ່າງໆດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ໂຄງການ ພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ
- ໂຄງການ ພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ
- ໂຄງການ ພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງນໍ້າທາ

ຕາຕະລາງ 4.1 ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ

ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ	ເສັ້ນ ທາງ ສາຍ ຫລັກ	ຄາດຄະເນ ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ (ໂຕນ/ປີ) ໃນປີ 2025	ບົດບາດ ແລະ ຫນ້າທີ່
ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ະຄອນ ຫລວງວຽງຈັນ	ທາງ ເລກທີ 13 ເໜືອ, ເລກທີ 13 ໄຕ້	ນຳເຂົ້າ: 2,384,000 ສົ່ງອອກ: 281,000 ພາຍໃນ: 2,817,000 ຜ່ານແດນ:	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ໄທ ສຳລັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ</li> <li>ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ລວມທັງສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນການຕິລົດເປົ່າກັບຄືນ</li> <li>ຂຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ</li> <li>ຂຶ້ນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ເກັບຮັກສາ ສຳລັບພື້ນທີ່ລຽບຕາມນ້ຳຂອງ ລວມທັງດ້ານປະເທດໄທ</li> </ul>
ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ ສະຫວັນ ນະເຂດ	ທາງ ເລກ 9, ເລກທີ 13 ໄຕ້	ນຳເຂົ້າ: 1,186,000 ສົ່ງອອກ: 736,000 ພາຍໃນ: 845,000 ຜ່ານແດນ:	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ຈີນ ສຳລັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ</li> <li>ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ລວມທັງສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ເພື່ອແຂ່ງຂັນກັບເສັ້ນທາງ ເລກ 3 ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນການຕິລົດເປົ່າກັບຄືນ</li> <li>ຂຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ</li> <li>ຂຶ້ນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ເກັບຮັກສາ ສຳລັບພື້ນທີ່ລຽບຕາມນ້ຳຂອງ ລວມທັງດ້ານປະເທດໄທ</li> </ul>
ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ ຫລວງ ນ້ຳທາ	ທາງ ເລກທີ 13 ເໜືອ, ເລກ 3	ນຳເຂົ້າ: 77,000 ສົ່ງອອກ: 33,000 ພາຍໃນ: 217,000 ຜ່ານແດນ:	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ຈີນ ສຳລັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ</li> <li>ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ລວມທັງສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ</li> <li>ຂຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ</li> </ul>

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

(2) ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພູມິພາກ

ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພູມິພາກ ແມ່ນຂອດການຂົນສົ່ງ ທີ່ເຮັດຫນ້າທີ່ຫລັກໃນການຂຽນຖ່າຍ ສິນຄ້າພາຍໃນ ລະຫວ່າງລົດບັນທຸກ ແລະ ພື້ນທີ່ຂົນສົ່ງ. ເສັ້ນທາງພາຍໃນ ໂດຍສະເພາະ ຕາມເສັ້ນທາງ ເລກທີ 13 ເໜືອ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກ 9 ຖືກໃຊ້ເປັນທັງ ເສັ້ນທາງສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນສາກົນ ແລະ ເສັ້ນທາງສຳລັບລົດບັນທຸກສິນຄ້າພາຍໃນ. ດັ່ງນັ້ນ, ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ຈະຊ່ວຍໃຫ້ ມີການເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າຕາມເສັ້ນທາງຫລາຍຂຶ້ນ ໂດຍບວກສິນຄ້າພາຍໃນເຂົ້າກັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ. ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ທີ່ປະກອບດ້ວຍ ບັນຊີລາຍການສິນຄ້າພື້ນຖານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກໃນການຂຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ໄດ້ຖືກຄາດຫວັງວ່າ ຈະເປັນບ່ອນສະໜອງການບໍລິການ



ໃຫ້ແກ່ພູມິພາກ. ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ຈະກາຍເປັນ ກຸນແຈສຳຄັນໃນການສະໜອງ ສິນຄ້າຢ່າງຫມັ້ນຄົງ. ແຜນງານປະກອບດ້ວຍ ບັນດາໂຄງການດັ່ງຕໍ່ ໄປນີ້:

- ໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງພະບາງ
- ໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທ່າແຂກ
- ໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ
- ໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ (ຈະດຳເນີນງານ ຫລັງຈາກປີ 2025)
- ໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫ້ວຍຊາຍ (ຈະດຳເນີນງານ ຫລັງຈາກປີ 2025)

ຕາຕະລາງ 4.2 ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ຫນ້າທີ່

ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ	ເສັ້ນທາງ ສາຍຫລັກ	ຄາດຄະເນ ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ (ໂຕນ/ປີ) ໃນປີ 2025	ບົດບາດ ແລະ ຫນ້າທີ່
ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ຫລວງພະບາງ	ທາງເລກທີ 13 ເຫນືອ	ນຳເຂົ້າ: 77,000 ສົ່ງອອກ: 33,000 ພາຍໃນ: 217,000 ຜ່ານແດນ:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອສົ່ງໄປຫາ ແລະ ເອົາມາຈາກ ບັນດາແຂວງ ອ້ອມຂ້າງ</li> <li>• ສະໜັບສະໜູນ ການເຕົ້າໂຮມ ສິນຄ້າ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ ການຕິລົດເປົ່າກັບຄືນ</li> <li>• ຂຸ່ນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ</li> </ul>
ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ທ່າແຂກ	ທາງເລກທີ 13 ໄຕ້, ທາງເລກທີ 12	ນຳເຂົ້າ: 77,000 ສົ່ງອອກ: 33,000 ພາຍໃນ: 217,000 ຜ່ານແດນ:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ໄທ ສຳລັບສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານ ແດນ ລະຫວ່າງໄທ ແລະ ວຽດນາມ</li> <li>• ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອສົ່ງໄປຫາ ແລະ ເອົາມາຈາກ ບັນດາແຂວງ ອ້ອມຂ້າງ</li> <li>• ຂຶ້ນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ເກັບຮັກສາ ສຳລັບພື້ນທີ່ ລຽບຕາມນ້ຳຂອງ ລວມທັງດ້ານ ປະເທດໄທ</li> <li>• ຂຸ່ນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ</li> </ul>
ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ	ທາງເລກທີ 13 ໄຕ້, ທາງເລກທີ 16, ທາງເລກທີ 14	ນຳເຂົ້າ: 77,000 ສົ່ງອອກ: 33,000 ພາຍໃນ: 217,000 ຜ່ານແດນ:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ໄທ ສຳລັບສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ</li> <li>• ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອສົ່ງໄປຫາ ແລະ ເອົາມາຈາກ ບັນດາແຂວງ ອ້ອມຂ້າງ</li> <li>• ຂຶ້ນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ເກັບຮັກສາ ສຳລັບພື້ນທີ່ ລຽບຕາມນ້ຳຂອງ ລວມທັງດ້ານ ປະເທດໄທ</li> <li>• ຂຸ່ນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ</li> </ul>

ຫມາຍເຫດ: ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ ແລະ ຫ້ວຍຊາຍ ຈະສຶກສາລາຍລະອຽດຫລັງຈາກປີ 2025.

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ໂຄງການ ພັດທະນາສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະເພາະ (P113)

ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພູມິພາກແຕ່ລະແຫ່ງ ອາດມີທ່າແຮງສະເພາະຂອງຕົນເອງ. ອີງຕາມ ການເຕີບໂຕດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ປະຊາກອນ ທັງ ສປປ ລາວ ແລະ ໄທ, ໂດຍສະເພາະ ພື້ນທີ່ຕາມຊາຍແດນ, ບໍລິມາດການແຈກຢາຍສິນຄ້າ ອາດຄ່ອຍໆເພີ່ມຂຶ້ນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງຕ້ອງການ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ມີມູນຄ່າຕໍ່າ ແລະ ລະບົບທີ່ມີຄວາມໝັ້ນຄົງຂຶ້ນຕື່ມ ເພື່ອໃຫ້ບໍລິການພື້ນທີ່ ຕາມຊາຍແດນ. ການທີ່ ສປປ ລາວ ມີຄ່າແຮງງານຕໍ່າ, ມູນຄ່າທີ່ດິນ ແລະ ມູນຄ່າກໍ່ສ້າງກໍ່ຕໍ່າ ພາຍໃຕ້ຄວາມຕ້ອງການ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ຈະເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ມີທ່າແຮງໃນການ ດຶງດູດເອົາ ການຂົນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການເກັບຮັກສາສິນຄ້າ ມາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນລາວໄດ້ ເພື່ອໃຫ້ບໍລິການ ໃນພື້ນທີ່ລຽບຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ. ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສຳລັບ ຜະຫລິດຕະພັນສະເພາະ ຈະຖືກຮວມເຂົ້າໃນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ແລະ ພູມິພາກ ໂດຍເປັນ ສ່ວນນຶ່ງຂອງໜ້າທີ່ຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວ. 3 ໂຄງການຕໍ່ໄປນີ້ໄດ້ຖືກກຳນົດຂຶ້ນ:

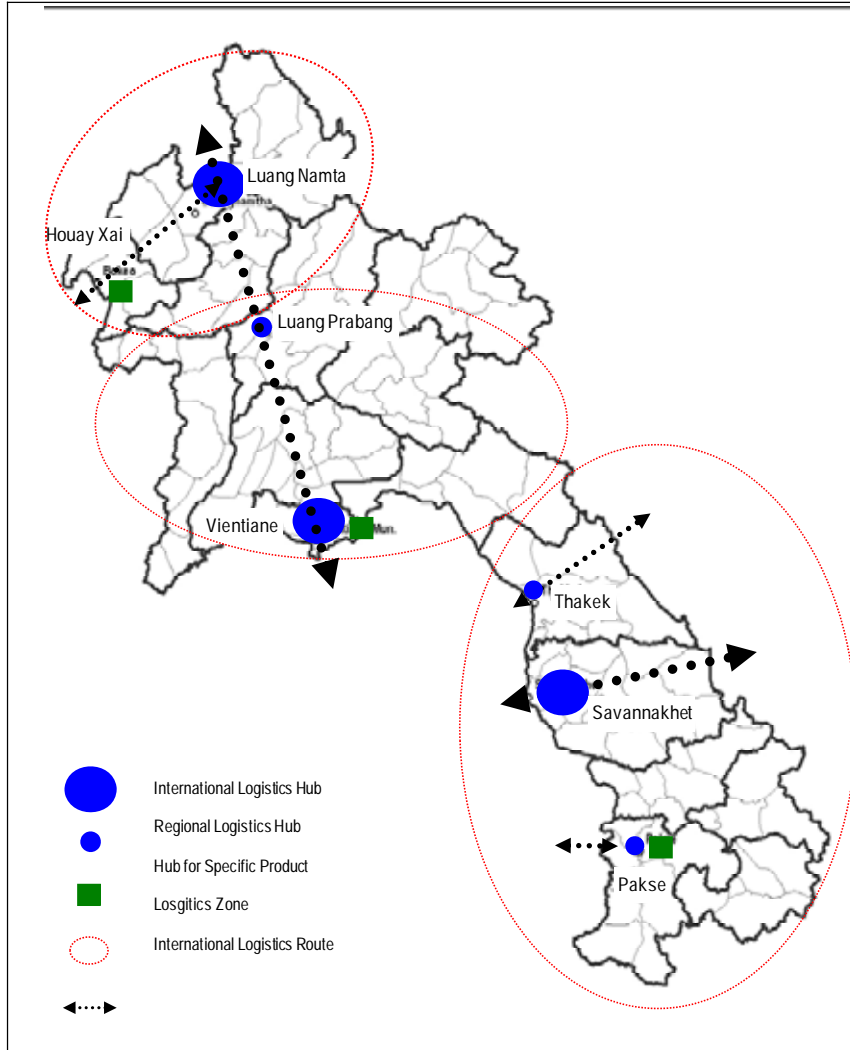
- ສະຖານີ ເກັບຮັກສາ ແລະ ແຈກຈ່າຍ ພະລັງງານ ທີ່ຫ້ວຍຊາຍ
- ສາງເກັບນ້ຳມັນ ທີ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ
- ຫ້ອງເຢັນສຳລັບຜົນຜະຫລິດກະສິກຳ ທີ່ປາກເຊ

ຕາຕະລາງ 4.3 ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ໜ້າທີ່

ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ	ເສັ້ນທາງ ສາຍຫລັກ	ສິນຄ້າສະເພາະ	ບົດບາດ ແລະ ໜ້າທີ່
ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ຫ້ວຍຊາຍ	ທາງ ເລກ 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ນ້ຳມັນ (ຈາກ ໄທ ໄປ ຈີນ)</li> <li>• ພືດຜັກ ແລະ ດອກໄມ້ (ຈາກຈີນ ໄປ ໄທ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ເກັບຮັກສາ</li> <li>• ເກັບຮັກສາ ໃນຫ້ອງເຢັນ</li> <li>• ຂຸ່ນຖ່າຍ</li> </ul>
ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ນະຄອນ ຫລວງວຽງຈັນ	ທາງ ເລກ 9, ທາງ ເລກ 13 ໄຕ້	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ນ້ຳມັນ (ຈາກ ໄທ ມາ ລາວ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ເກັບຮັກສາ</li> <li>• ຂຸ່ນຖ່າຍ</li> </ul>
ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ	ທາງເລກ 13ເໜືອ, ທາງ ເລກ 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ກາເຟ (ຈາກ ລາວ ໄປ ໄທ)</li> <li>• ພືດຜັກ ແລະ ຫມາກໄມ້ (ຈາກ ລາວ ໄປ ໄທ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ເກັບຮັກສາ</li> <li>• ເກັບຮັກສາ ໃນຫ້ອງເຢັນ</li> <li>• ຂຸ່ນຖ່າຍ</li> </ul>

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ກຳນົດຢູ່ຂ້າງເທິງນັ້ນ ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 4.1



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 4.1 ທີ່ຕັ້ງຂອງບັນດາເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

## 5. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການປະເມີນ

### 5.1 ຂັ້ນຕອນ ການພັດທະນາ

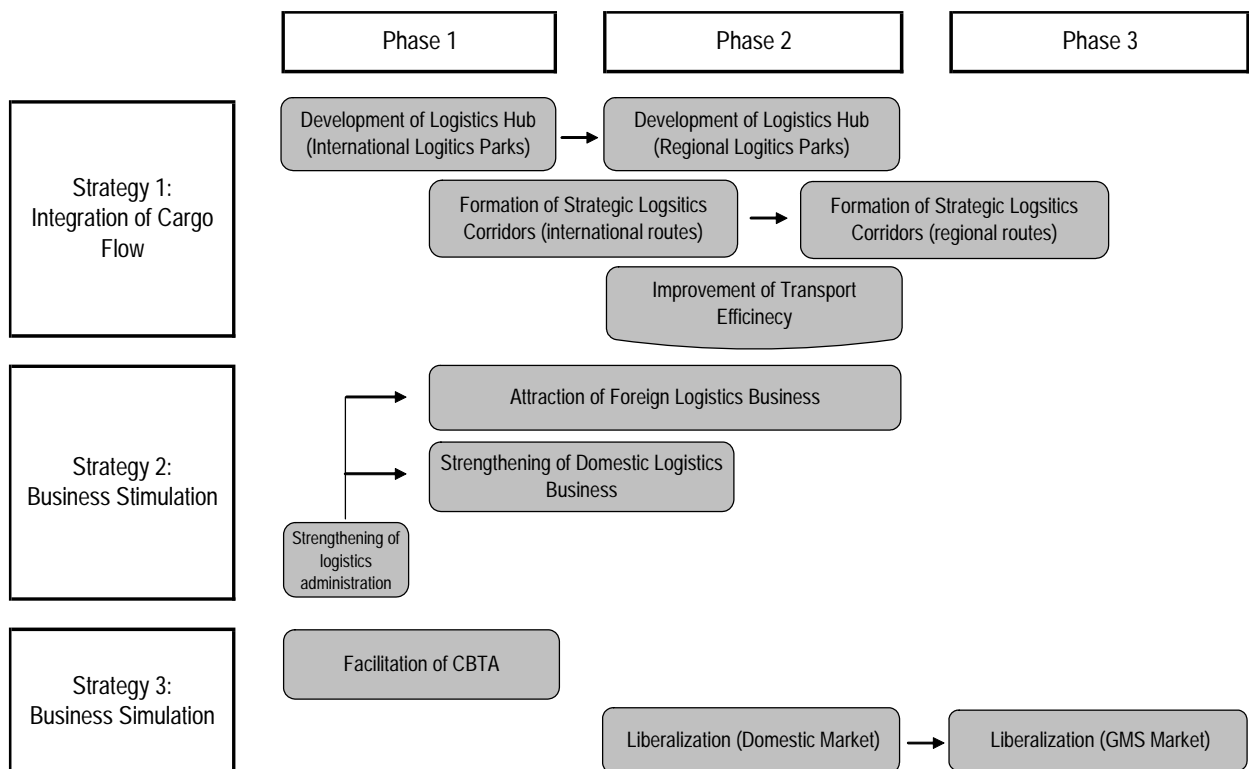
ມີ 27 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໄດ້ຖືກສະເໜີຢູ່ໃນຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 3 ຂັ້ນຕອນ ເພື່ອສະທ້ອນເຖິງແນວຄິດຂອງທາງເລືອກການພັດທະນາ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ຂັ້ນຕອນທີ 1: ສ້າງສາຍທາງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ກະກຽມໃຫ້ມີການແຂ່ງຂັນ ແລະ ມີຄວາມອິດສະລະ

ຂັ້ນຕອນທີ 2: ປະຕິຮູບ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນສປປ ລາວ ໂດຍອີງໃສ່ ສາຍທາງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ຂັ້ນຕອນທີ 3: ຂະຫຍາຍການບໍລິການ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ຄວບຄຸມທັງໝົດຂອງຂົງເຂດ GMS ໂດຍອີງໃສ່ ສປປ ລາວ.

ຮູບ 5.1 ໄດ້ສະແດງເຖິງ ທາງເລືອກການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ອີງໃສ່ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 5.1 ຂັ້ນຕອນການພັດທະນາ ໂດຍລວມ

## 5.2 ມູນຄ່າຂອງໂຄງການ

ມູນຄ່າ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ມີທັງຫມົດປະມານ 145.5 ລ້ານໂດລາ. ມູນຄ່າດັ່ງກ່າວນີ້ ກວມເອົາພຽງແຕ່ມູນຄ່າການລົງທຶນ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ມູນຄ່າທີ່ຈຳເປັນໃນການໃຊ້ຈ່າຍທົ່ວໄປ ເພື່ອການດຳເນີນງານຂອງຍຸດທະສາດແມ່ນບໍ່ໄດ້ລວມຢູ່ໃນນີ້.

ໃນຈຳນວນມູນຄ່າທັງຫມົດ, ປະມານ 46.5 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການສຳລັບ ໄລຍະສັ້ນ ແລະ 59 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການສຳລັບ ໄລຍະກາງ ແລະ 40 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການສຳລັບ ໄລຍະຍາວ. ໂດຍອີງໃສ່ ຍຸດທະສາດ, ປະມານ 136 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການສຳລັບຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໃນຍຸດທະສາດທີ 1, 4.5 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການສຳລັບຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໃນຍຸດທະສາດທີ 2 ແລະ 5 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການສຳລັບຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໃນຍຸດທະສາດທີ 3.

ຕາຕະລາງ 5.1 ສັງລວມລາຍຈ່າຍ ການລົງທຶນທີ່ຈຳເປັນ ຂອງຍຸດທະສາດ (ມູນຄ່າຄາດຄະເນ).

ຕາຕະລາງ 5.1 ມູນຄ່າ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

ຍຸດທະສາດ	ໄລຍະສັ້ນ (2010-2015)	ໄລຍະກາງ (2015-2020)	ໄລຍະຍາວ (2020-2025)	ລວມ
ຍຸດທະສາດ 1: ເຕົ້າໂຮມ ສິນຄ້າ	42.5	53.5	40.0	136
ຍຸດທະສາດ 2: ກະຕຸ້ນ ທຸລະກິດ	0	4.5	0.0	4.5
ຍຸດທະສາດ 3: ຂະຫຍາຍ ຕະຫລາດ	4.0	1.0	0.0	5.0
ລວມ	46.5	59.0	40.0	145.5

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

## 5.3 ການຈັດວາງ ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ

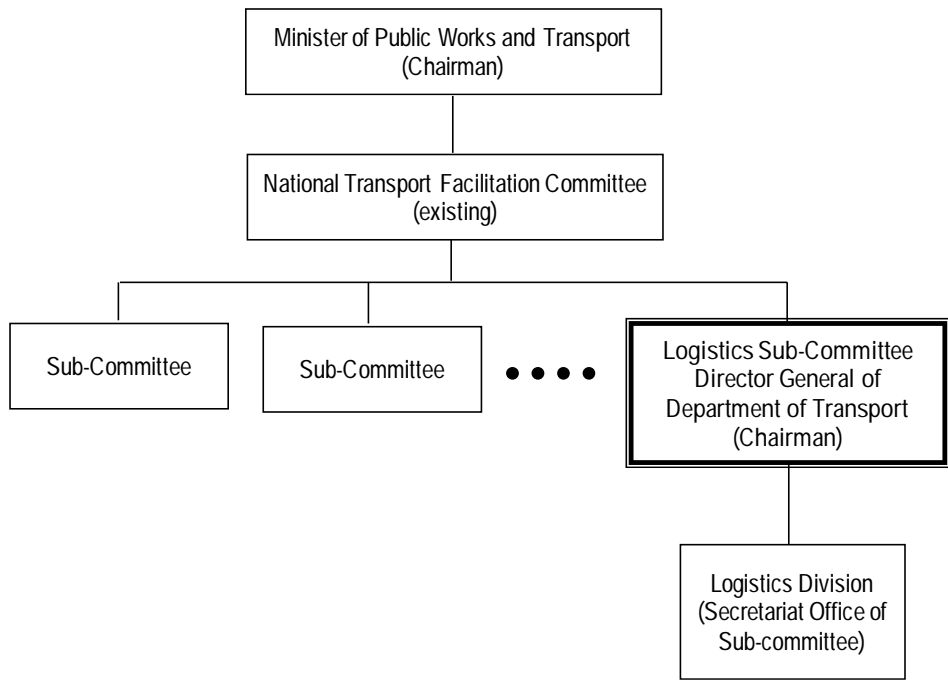
### (1) ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງອົງການຈັດຕັ້ງ

ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ທີ່ສະເໜີນັ້ນ ປະກອບດ້ວຍ ຫລາຍໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ຊຶ່ງເກີນກວ່າ ອຳນາດໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບຂອງ ອົງການຈັດຕັ້ງກ່ຽວຂ້ອງໃດນຶ່ງ. ການປະສານງານທີ່ດີ ລະຫວ່າງອົງການຈັດຕັ້ງກ່ຽວຂ້ອງ ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນເປັນຢ່າງຍິ່ງ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ແຜນງານທີ່ສະເໜີ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຂໍສະເໜີແນະ ໃຫ້ສ້າງຕັ້ງ ຄະນະກຳມະການ ຍ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ແລະ ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນກົມ ຂົນສົ່ງ ເພື່ອໃຫ້ເປັນ ຫ້ອງການກອງເລຂາ ຂອງຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ.

#### 1) ຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

ຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ໄດ້ຖືກສະເໜີ ໃຫ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນພາຍໄຕ້ ຄະນະກຳມະການ ອຳນວຍຄວາມສະດວກການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ໃນປະຈຸບັນ (ຄະນະກຳມະການ) ເພື່ອໃຫ້ເປັນຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ທີ່ເຮັດວຽກພະລາທິການຂົນສົ່ງຢ່າງເຕັມເວລາ. ຄະນະກຳມະ

ການຍ່ອຍ ຈະປົກສາຫາລືໃນຫົວຂໍ້ທີ່ຮ້ອງຂໍຈາກ ຄະນະກຳມະການ ແລະ ລາຍງານຜົນໄດ້ຮັບຄືນໃຫ້ແກ່ຄະນະກຳມະການດ້ວຍ. ຄະນະກຳມະການ ຈະຕ້ອງລາຍງານຜົນໄດ້ຮັບໃຫ້ແກ່ລັດຖະມົນຕີກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນທັນທີ ເພື່ອໃຫ້ທ່ານໄດ້ນຳໄປສັ່ງການເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ຄວນປົກສາຫາລື ນະໂຍບາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງ ສປປ ລາວ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 5.2 ຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

2) ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຄວນສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ໃນກົມ ຂົນສົ່ງ ເພື່ອເຮັດບົດບາດ ເປັນຫ້ອງການກອງເລຂາ ໃຫ້ແກ່ຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ ແລະ ເຮັດບົດບາດໃນການປະສານງານ ການບໍລິຫານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ກັບອົງການຈັດຕັ້ງກ່ຽວຂ້ອງຕ່າງໆ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ຫນ້າວຽກຕົ້ນຕໍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ກອງເລຂາ ຂອງຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ
- ພັດທະນາ ນະໂຍບາຍ ແລະ ວາງແຜນ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ
- ວາງແຜນໂຄງການ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ ພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ເພື່ອເຮັດບັນດາຫນ້າວຽກທີ່ ພົວພັນກັບກິດຈະກຳຂ້າງເທິງນັ້ນ, ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຄວນມີຢ່າງນ້ອຍ 3 ຂະແໜງ ເຊັ່ນ: 1) ຂະແໜງ ນະໂຍບາຍ ແລະ ວາງແຜນ, 2) ຂະແໜງ ໂຄງການ ແລະ 3) ຂະແໜງ ບໍລິຫານ ຕາມທີ່ສະແດງໄວ້ໃນຕາຕະລາງ 5.2

**ຕາຕະລາງ 5.2 ຫນ້າວຽກຂອງພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ**

ຂະແໜງ	ຫນ້າວຽກ
ຂະແໜງ ນະໂຍບາຍ ແລະ ວາງແຜນ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ກອງເລຂາ ຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ</li> <li>ປະສານງານ ກັບອົງການຈັດຕັ້ງກ່ຽວຂ້ອງ ດ້ານພະລາທິການ -ຂົນສົ່ງ ອື່ນໆ</li> <li>ສ້າງນະໂຍບາຍ, ວາງແຜນແມ່ບົດ, ວາງແຜນຍຸດທະສາດ ໃນການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ</li> <li>ພົວພັນຕ່າງປະເທດ ໃນວຽກງານ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ CBTA, ຂໍ້ຕົກລົງສອງຝ່າຍ ແລະ ອື່ນໆ.</li> </ul>
ຂະແໜງ ໂຄງການ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ວາງແຜນໂຄງການ ເຊັ່ນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ</li> <li>ບໍລິຫານງານ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ</li> <li>ໃຫ້ຄຳແນະນຳ ຜູ້ກໍ່ສ້າງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ</li> </ul>
ຂະແໜງ ບໍລິຫານ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ປະເມີນຜົນກະທົບ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ຈັດຫາທີ່ດິນ</li> <li>ວາງແຜນດ້ານການເງິນ</li> <li>ປະມູນ</li> <li>ດ້ານບຸກຂະລາກອນ, ບັນຊີ ແລະ ບໍລິຫານພະແນກ</li> </ul>

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

**(2) ຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງ LIFFA**

ສະມາຄົມ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງເອກະຊົນ ຈະເພີ່ມຄວາມສຳຄັນຫລາຍຂຶ້ນ ໃນຫລາຍບົດບາດ ເຊັ່ນ ຮັບຜິດຊອບດ້ານປະກັນໄພຂັບສົນ, ຮັບປະກັນສິນຄ້າ, ຊ່ວຍເຫລືອດ້ານການເງິນ, ຝຶກອົບຮົມພະນັກງານ ແລະ ບໍລິຫານຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ທັງນີ້ກໍເພື່ອຂະຫຍາຍທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ແລະ GMS. ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ມີທ່າແຮງທີ່ສຸດ ໄດ້ຖືກສະເໜີໃຫ້ເປັນ ສະມາຄົມ ຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ສາກົນ ຂອງລາວ (Lao International Freight Forwarders Association (LIFFA)), ຊຶ່ງແມ່ນສະມາຄົມ ຜູ້ຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າຂອງເອກະຊົນທີ່ມີຢູ່ປະຈຸບັນ ໃນ ສປປ ລາວ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, LIFFA ມີຄວາມອ່ອນແອຫລາຍ ດ້ານການເງິນ ເພາະມີສະມາຊິກຢ່າງຈຳກັດ, ຖ້າຫາກບໍ່ມີຫ້ອງການກອງເລຂາແລ້ວ LIFFA ກໍຈະມີ ການເຄື່ອນໄຫວຢູ່ໃນວົງຈຳກັດ. ເມື່ອເປັນດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງມີຂໍ້ແນະນຳຢ່າງຈິງຈັງ ໃຫ້ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ LIFFA ເພື່ອໃຫ້ສາມາດເຮັດພາລະບົບບາດ ໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ.

**(3) ອົງການຈັດຕັ້ງ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ**

ໃນກົມ ຂົນສົ່ງ, ໄດ້ສະເໜີໃຫ້ສ້າງຕັ້ງ “ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ” ຫລື ສະເພາະໄປກວ່ານັ້ນ ຂະແໜງ ໂຄງການ ຂອງພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຄວນເປັນຜູ້ເບິ່ງແຍງດູແລ ໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເພື່ອຮັບຜິດຊອບໃນການສ້າງກິດຈະກຳຂອງໂຄງການ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.

## 5.4 ການດຶງດູດ ການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ

### (1) ຄວາມໂປ່ງໃສ ໃນຕະຫລາດ

ຕະຫລາດທີ່ໂປ່ງໃສ ແມ່ນສໍາຄັນທີ່ສຸດ ສໍາລັບການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ. ບໍ່ສະເພາະແຕ່ທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງມີຄວາມສໍາຄັນກັບທຸລະກິດ ປະເພດອື່ນໆອີກດ້ວຍ. ບັນຫາທີ່ກ່ຽວກັບ ຕະຫລາດທີ່ໂປ່ງໃສ ແມ່ນຍັງຄົງມີຢູ່ ກັບປະເພດຂອງ “ເຂດສີເທົາ” (Grey Zone) ໃນກົດລະບຽບ, ຊຶ່ງບໍ່ສາມາດພັນລະນາໄດ້ຢ່າງຈະແຈ້ງ ໄວ້ໃນກົດລະບຽບ ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງເກີດມີຊ່ອງຫວ່າງ ໃນການຕີຄວາມ ຫມາຍກົດລະບຽບ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ໂດຍພະນັກງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ເຂດສີເທົານີ້ໄດ້ເຮັດໃຫ້ເກີດ ຄວາມບໍ່ ແນ່ນອນ ແລະຄວາມສ່ຽງໃນທຸລະກິດ, ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ການວາງແຜນທຸລະກິດ ໃນອະນາຄົດຂອງບໍລິສັດ ບໍ່ມີ ຄວາມແນ່ນອນ. ເປັນທີ່ຈະແຈ້ງວ່າ ບໍລິສັດເອກະຊົນ ມີຄວາມພໍໃຈທີ່ຈະເຫັນມາດຖານຂອງ ຄວາມ ໂປ່ງ ໃສ ຢູ່ໃນລະບຽບການ. ເພື່ອສາມາດບັນລຸໄດ້, ຈຶ່ງມີຄວາມຈໍາເປັນຈະຕ້ອງໃຊ້ຄວາມ ພະຍາຍາມ ຢ່າງສູງ ເພື່ອຈໍາກັດຊ່ອງຫວ່າງ ຂອງອໍານາດສ່ວນບຸກຄົນ ທີ່ຢູ່ໃນກົດລະບຽບລົງໃຫ້ຫລາຍເທົ່າທີ່ເປັນໄປ ໄດ້.

ຖົງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເພື່ອໃຫ້ສໍາເລັດ ການຜັນຂະຫຍາຍລະບຽບການ ຫລື ການຕີຄວາມຫມາຍມາດຖານ ຢ່າງລະອຽດ ແລະ ຄູ່ມື ໃນກົດລະບຽບ ຈະຕ້ອງໃຊ້ເວລາດົນນານສົມຄວນ. ສະນັ້ນ, “ຄໍາແນະນໍາ ການແກ້ບັນຫາ” (Trouble Shooting Office) ສໍາລັບນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ແມ່ນວິທີການທີ່ໄດ້ ທົດລອງແລ້ວ ຊຶ່ງຖືກນໍາໃຊ້ ໂດຍ ເຂດອຸດສະຫະກຳ/ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນປະເທດອາຊີ.

### (2) ຄວາມຍືດຍຸ່ນຂອງທຸລະກິດ

ເວົ້າລວມແລ້ວ ທຸລະກິດເອກະຊົນ ແມ່ນຕ້ອງການໃຫ້ທຸລະກິດຂອງເຂົາເຈົ້າ ປ່ຽນແປງໄປຕາມສະພາບ ເງື່ອນໄຂຂອງທຸລະກິດເອງ ເຊັ່ນ ຄວາມຕ້ອງການຂອງຕະຫລາດ, ຜູ້ແຂ່ງຂັນ ແລະ ບັນຍາກາດ ຂອງ ທຸລະກິດ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈໍາເປັນຢ່າງສູງ ສໍາລັບທຸລະກິດເອກະຊົນ ທີ່ຈະຕ້ອງສ້າງໃຫ້ມີຄວາມ ຍືດຍຸ່ນ ທັງຜະຫລິດຕະພັນ ແລະ ຕະຫລາດ. ນັ້ນແມ່ນຄວາມຕ້ອງການອັນໃຫຍ່ຫລວງ ຂອງທຸລະກິດ ເອກະຊົນ ທີ່ຈະໃຫ້ມີການປ່ຽນແປງທຸລະກິດຂອງເຂົາເຈົ້າ ແມ່ນຈະອີງໃສ່ ການປ່ຽນແປງ ຂອງທ່າແຮງ ແລະ ຄວາມສ່ຽງດ້ານທຸລະກິດ. ເວົ້າສະເພາະ, ຄວາມຍືດຍຸ່ນຕ່າງໆ ຄວນມີ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ເຊັ່ນວ່າ ການປ່ຽນແປງລູກຄ້າ, ການປ່ຽນແປງ ການນໍາໃຊ້ໂຮງງານຂອງເຂົາ ເຈົ້າ ຫລື ການເປັນເຈົ້າຂອງ ທີ່ດິນ.

### (3) ການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມ

ລະບົບການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມ ແມ່ນເຄື່ອງມືທີ່ມີຄວາມນິຍົມຫລາຍ ເພື່ອເຂົ້າເຊີນການລົງທຶນ. ໃນປະຈຸບັນ, ສປປ ລາວ ໄດ້ນໍາໃຊ້ເຄື່ອງມືດັ່ງກ່າວຫລາຍຢ່າງ ໃຫ້ແກ່ການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ. ສປປ ລາວ ມີອຸດສະຫະກຳທີ່ຍັງຫລ້າຫລັງ ເມື່ອທຽບໃສ່ ປະເທດໄທ ແລະ ວຽດນາມ, ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງຈໍາເປັນຈະຕ້ອງ ສ້າງໃຫ້ມີລະບົບການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມທີ່ດີກວ່າ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດແຂ່ງຂັນກັບ ປະເທດເຫລົ່ານັ້ນໄດ້ ເພື່ອດຶງດູດການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ. ຍັງມີຄວາມຈະເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ ເອົາໃຈໃສ່ ໃນການແຂ່ງຂັນກັບບັນດາປະເທດ ທີ່ຫລາຫລັງດ້ານອຸດສະຫະກຳເຊັ່ນ ກຳປູເຈັຍ, ມຽນມາ, ບັງກລາເດດ ແລະ ສີລັງກາ. ໃນລະບົບການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມ, ການຫລຸດພາສີ ແມ່ນເຄື່ອງມືດີນຳ,



ແຕ່ກໍຍັງມີ ການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມ ອື່ນໆອີກທີ່ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້. ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ຄວນພິຈາລະນາ ການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມຫລາຍຮູບແບບ ຈາກຫລາຍມູມມອງ ຊຶ່ງຈະສາມາດ ສ້າງສະພາບເອື້ອອຳນວຍໃຫ້ແກ່ທຸລະກິດ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດແຂ່ງຂັນກັບບັນດາປະເທດເຫລົ່ານັ້ນໄດ້.

## 5.5 ຜົນກະທົບ ດ້ານເສດຖະກິດຕໍ່ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

### (1) ຜົນກະທົບທາງກົງ ແລະ ຜົນກະທົບທາງອ້ອມ

ຜົນກະທົບດ້ານເສດຖະກິດ ທີ່ເກີດຈາກຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ແບ່ງອອກເປັນ 2 ສ່ວນ ຄື ຜົນກະທົບທາງກົງ ແລະ ຜົນກະທົບທາງອ້ອມ. ຜົນກະທົບທາງກົງ ແມ່ນເກີດຂຶ້ນໂດຍກົງຈາກ 3 ຍຸດທະສາດ: “ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ”, “ກະຕຸ້ນທຸລະກິດ”, ແລະ “ຂະຫຍາຍຕະຫລາດ” ແລະ ຜົນກະທົບ ທາງກົງ ຈະເຮັດໃຫ້ມູນຄ່າການຂົນສົ່ງຫລຸດລົງ.

ຜົນກະທົບທາງອ້ອມ ມີສາເຫດມາຈາກລາຄາການຂົນສົ່ງຫລຸດລົງ. ຊຶ່ງຈະກະທົບຕໍ່ທັງ ດ້ານອຸປະສິງ ແລະ ດ້ານອຸປະທານ ຂອງເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ, ແລະ ສຸດທ້າຍກໍຈະປະກອບສ່ວນຕໍ່ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ GDP.

#### 1) ຜົນກະທົບທາງກົງ

ຮູບ 5.3 ສະແດງເຖິງຜົນກະທົບທາງກົງ ຂອງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ. ການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ 3 ຍຸດທະສາດ ຊຶ່ງລວມມີ 27 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໄດ້ສ້າງຜົນກະທົບ 6 ຢ່າງດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

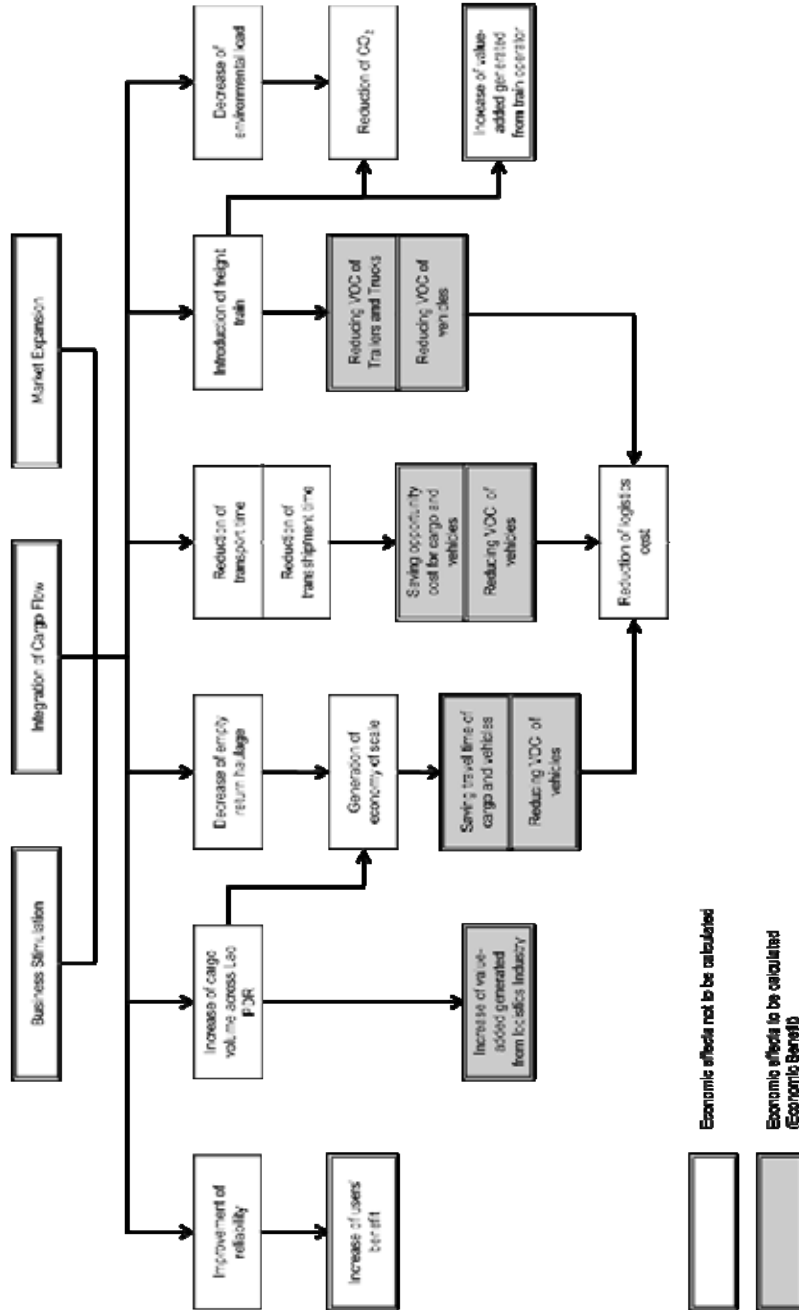
- ບໍລິມາດສິນຄ້າຜ່ານ ສປປ ລາວ ເພີ່ມຂຶ້ນ,
- ການຕີລົດເປົ່າກັບຄືນຫລຸດລົງ,
- ຫລຸດຜ່ອນເວລາຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ແລະ ພູມິພາກ ແລະ ຫລຸດຜ່ອນເວລາຂົນສົ່ງຖ່າຍສິນຄ້າ ທີ່ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ, ແລະ
- ແນະນຳ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍລົດໄຟ ທີ່ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.

ຜົນກະທົບເຫລົ່ານີ້ ໄດ້ເຮັດໃຫ້ເກີດການ “ປະຢັດມູນຄ່າເສັຍໂອກາດຂອງສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະ”, “ຫລຸດຜ່ອນມູນຄ່າດຳເນີນການ (VOC) ຂອງພາຫະນະ” ແລະ “ເພີ່ມຄຸນຄ່າສິນຄ້າ ທີ່ໄດ້ຈາກ ອຸດສະຫະກຳ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ.” ຜົນກະທົບເຫລົ່ານີ້ ຖືວ່າເປັນຜົນປະໂຫຍດທາງເສດຖະກິດ ແລະ ໄດ້ ຮວມຢູ່ໃນການຄິດໄລ່ຄ່າ EIRR. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ ຍັງໄດ້ເຮັດໃຫ້ເກີດຜົນກະທົບ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ປັບປຸງ ຄວາມເຊື່ອຫມັ້ນ ໃນພະລາທິການຂົນສົ່ງ, ເນື່ອງຈາກ ຫນ້າທີ່ການເຮັດວຽກຂອງ ສູນກາງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃຫ້ດີຂຶ້ນ;
- ຫລຸດຜ່ອນ ສະພາບແວດລ້ອມການບັນທຸກ.

ການປັບປຸງຄວາມເຊື່ອຫມັ້ນ ໃນພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນປັດໃຈສຳຄັນຂອງ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເກືອບບໍ່ມີທາງເປັນໄປໄດ້ ທີ່ຈະວັດແທກທາງຜົນປະໂຫຍດ ຂອງຜູ້ ນຳໃຊ້ ການບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ.

ການປະຢັດເວລາເດີນທາງ ຂອງສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະ, ແລະ ການຫຼຸດຜ່ອນມູນຄ່າດຳເນີນການ (VOC) ຂອງພາຫະນະ, ໃນທ້າຍທີ່ສຸດແລ້ວກໍຈະນຳມາຊຶ້ງການຫຼຸດລົງຂອງມູນຄ່າ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງຈະແມ່ນນຶ່ງໃນປັດໃຈ ທີ່ເລັ່ງການພັດທະນາເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດໃຫ້ໄວຂຶ້ນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 5.3 ຜົນກະທົບທາງກົງ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ

2) ຜົນກະທົບທາງອ້ອມ

ຮູບ 5.4 ສະແດງເຖິງຜົນກະທົບທາງອ້ອມ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ. ຜົນກະທົບ ສາມາດຈັດອອກເປັນ 3 ປະເພດ: ຜົນກະທົບ ຂອງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ຊຶ່ງສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ ມີຜົນກະທົບ ຕໍ່ຝ່າຍທີ່ຕ້ອງການ; ຜົນກະທົບ ຂອງສິນຄ້າເຄິ່ງສຳເລັດຮູບ ຊຶ່ງສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຝ່າຍທີ່ ສະຫນອງ; ແລະ ຜົນກະທົບ ຂອງອຸດສະຫະກຳພະລາທິການຂົນສົ່ງ.

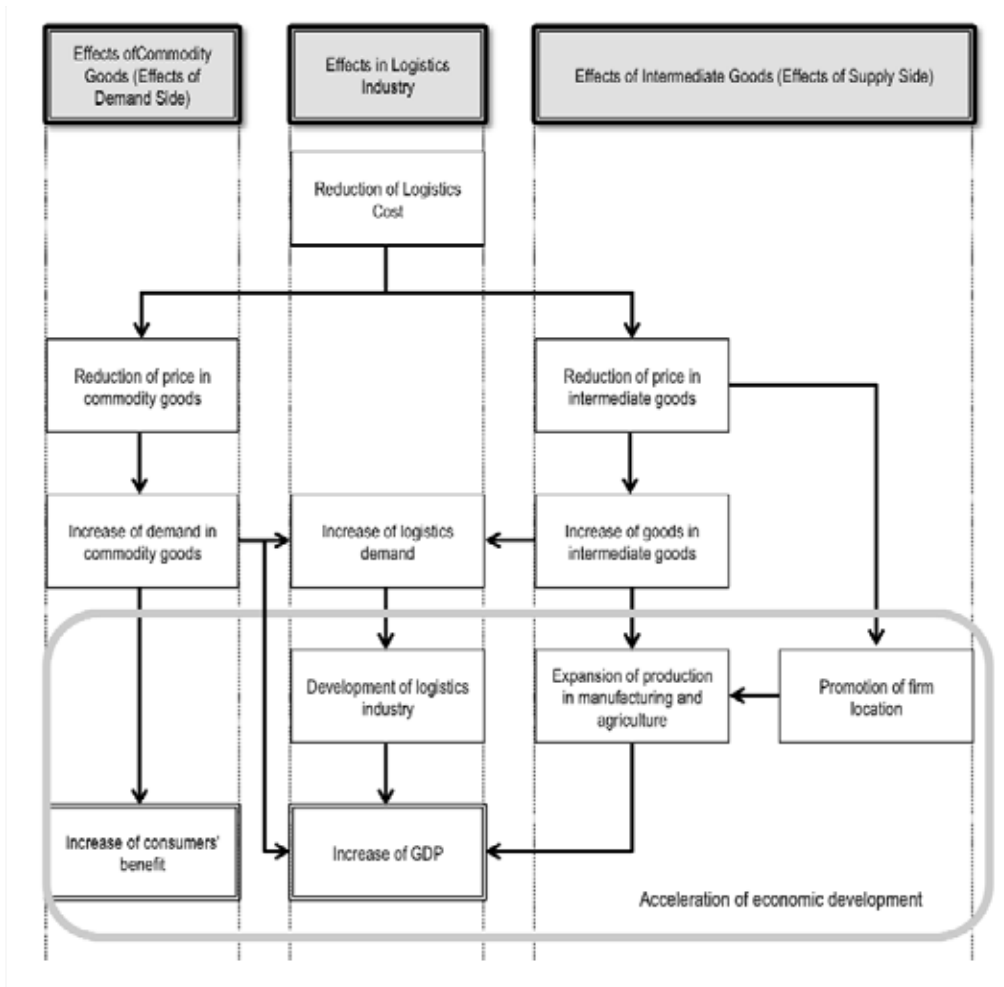
ການຫລຸດລົງຂອງມູນຄ່າພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນຜົນທີ່ມາຈາກຜົນກະທົບທາງກົງ, ແລະ ແມ່ນຈຸດ ເລີ່ມຕົ້ນຂອງຜົນກະທົບທາງອ້ອມ. ການຫລຸດລົງຂອງມູນຄ່າພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນຳມາຊຶ່ງການຫລຸດລົງ ຂອງລາຄາສິນຄ້າຊົມໃຊ້. ການປ່ຽນແປງຂອງລາຄາສິນຄ້າ ແມ່ນຂຶ້ນກັບຄວາມຕ້ອງການຂອງສິນຄ້າ ນັ້ນ. ຕົວຢ່າງ, ຖ້າລາຄາບໍ່ມີການປ່ຽນແປງຫລາຍ ຄວາມຕ້ອງການອາຫານຈະມີຫນ້ອຍ ແຕ່ຖ້າລາຄາ ສິນຄ້າຫລຸດລົງຫລາຍ ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າກໍເພີ່ມຂຶ້ນ. ຜູ້ຊົມໃຊ້ ມີຄວາມພໍໃຈກັບລາຄາສິນຄ້າ ທີ່ຖືກລົງ, ຈຳນວນສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຮັບຫລາຍຂຶ້ນ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຂອງເຂົາເຈົ້າກໍຈະເພີ່ມຂຶ້ນ<sup>1</sup>.

ກຸ່ມທີ 2 ຂອງຜົນກະທົບທາງອ້ອມ ແມ່ນມາຈາກການຫລຸດລົງ ຂອງມູນຄ່າພະລາທິການຂົນສົ່ງດ້ວຍ. ມູນຄ່າພະລາທິການຂົນສົ່ງທີ່ຖືກລົງ ໄດ້ເຮັດໃຫ້ລາຄາຂອງສິນຄ້າເຄິ່ງສຳເລັດຮູບຖືກລົງ, ຊຶ່ງແມ່ນສ່ວນ ນຶ່ງຂອງ ມູນຄ່າສິນຄ້າສຳເລັດຮູບ ເຊັ່ນ ພາຫະນະ, ເຄື່ອງຈັກໄຟຟ້າ, ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ ແລະ ບຸ້ຍ. ເຊັ່ນດຽວກັບ ສິນຄ້າຊົມໃຊ້, ຄວາມຕ້ອງການຂອງສິນຄ້າເຄິ່ງສຳເລັດຮູບກໍເພີ່ມຂຶ້ນ, ແລະ ຈະເຮັດ ໃຫ້ຜົນຜະຫລິດກະສິກຳ ແລະ ອຸດສະຫະກຳ ຂະຫຍາຍຕົວ. ການຫລຸດລົງຂອງລາຄາ ສິນຄ້າ ເຄິ່ງສຳເລັດຮູບ ຍັງເປັນການປັບປຸງ ບັນຍາກາດການລົງທຶນ, ແລະ ສົ່ງເສີມການລົງທຶນ ໂດຍກົງຂອງ ຕ່າງປະເທດ ໃນ ສປປ ລາວ. ການຂະຫຍາຍຖານການລົງທຶນທີ່ມີຢູ່ ໃນພາກອຸດສະຫະກຳ ແລະ ກະສິກຳ ແລະ ການສ້າງຕັ້ງທຸລະກິດໃໝ່ໆ ໂດຍການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ຈະເພີ່ມຈຳນວນ ຜົນຜະຫລິດ ຂອງສິນຄ້າອຸດສະຫະກຳ ແລະ ສິນຄ້າກະສິກຳ.

ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ແລະ ສິນຄ້າເຄິ່ງສຳເລັດຮູບ ທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ຈະສ້າງຜົນກະທົບຕໍ່ ອຸດສະຫະກຳພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ເມື່ອອຸດສະຫະກຳ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ຈະສົ່ງ ຜົນໃຫ້ ບໍລິສັດທີ່ເຮັດບໍລິການຂົນສົ່ງເພີ່ມຂຶ້ນ ທັງຈຳນວນ ແລະ ຂະຫນາດ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສາມາດ ເວົ້າໄດ້ວ່າ ອຸດສະຫະກຳ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໄດ້ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ປະຊາຊົນດ້ວຍ.

ສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ ແຕ່ລະກຸ່ມ ໄດ້ເຮັດໃຫ້ຜົນປະໂຫຍດຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້ເພີ່ມຂຶ້ນ, ຜະຫລິດຕະພັນ ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ກະສິກຳ ໄດ້ຮັບການຂະຫຍາຍ ແລະ ພັດທະນາ. ການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ ຂອງ ອຸດສະຫະກຳ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໄດ້ປະກອບສ່ວນຕໍ່ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ GDP. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ໄດ້ຊ່ວຍເລັ່ງການພັດທະນາເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດໃຫ້ໄວຂຶ້ນ.

<sup>1</sup> ສະພາບນີ້ ເອີ້ນວ່າ “ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ມູນຄ່າສ່ວນເກີນຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້” ຄຳສັບທາງເສດຖະກິດ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 5.4 ຜົນກະທົບທາງອ້ອມ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ

(2) ການວິເຄາະ ອັດຕາຜົນຕອບແທນການລົງທຶນ ດ້ານເສດຖະກິດ (EIRR)

1) ຂໍ້ສົມມຸດພື້ນຖານ

ອັດຕາຜົນຕອບແທນການລົງທຶນ ດ້ານເສດຖະກິດ (EIRR) ຂອງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ ໄດ້ຖືກຄິດໄລ່ ແລະ ປະເມີນຜົນ ຢູ່ໃນພາກນີ້. ໃນເບື້ອງຕົ້ນ, ຂໍ້ສົມມຸດພື້ນຖານ ຕໍ່ໄປນີ້ແມ່ນ ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້:

- ວິທີການວິເຄາະ ດ້ານເສດຖະກິດ: ໃນການວິເຄາະນີ້, ມູນຄ່າການລົງທຶນ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດ ດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງ 27 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານທີ່ຢູ່ໃນ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ ແມ່ນນຳມາຮວມເຂົ້າກັນ ແລະ ເຮັດການວິເຄາະເປັນໂຄງການດຽວ.
- ກໍລະນີທີ່ມີໂຄງການ ແລະ ກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີໂຄງການ: ກໍລະນີທີ່ມີໂຄງການ ໃນການວິເຄາະນີ້ ແມ່ນວິເຄາະທັງໝົດ 27 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ, ແລະ ກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີໂຄງການ ແມ່ນ ບໍ່ໄດ້ວິເຄາະ ທັງໝົດ 27 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ.

- ເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ: ການພັດທະນາ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ບັບປຸງ ເສັ້ນທາງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ແລະ ພູມິພາກ ໃຊ້ເວລາອອກແບບ 2 ປີ ແລະ ເວລາ ກໍ່ສ້າງ 3 ປີ. ໄລຍະເວລາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແມ່ນເຖິງປີ 2045, ຫລື 35 ປີ ຈາກມີເລີ່ມຕົ້ນ ປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ.
- ອາຍຸຂອງໂຄງການ: ອາຍຸຂອງວຽກງານກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ສູນກາງພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ແລະ ເສັ້ນທາງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງໂຄງການ ຖືກຕັ້ງໄວ້ທີ່ 30 ປີ.

## 2) ອັດຕາຜົນຕອບແທນການລົງທຶນ ດ້ານເສດຖະກິດ (EIRR)

ຜົນປະໂຫຍດສຸດທິ ແລະ ອັດຕາຜົນຕອບແທນການລົງທຶນ ທາງເສດຖະກິດ ຂອງຍຸດທະສາດ. ຕົວເລກຂອງມູນຄ່າເສັຍໂອກາດການລົງທຶນ ຖືກຕັ້ງໄວ້ທີ່ 12%. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ອັດຕາຜົນຕອບແທນ ການລົງທຶນ ທາງເສດຖະກິດ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ ບໍ່ໄດ້ຮວມເອົາ ການປັບປຸງເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງສາກົນ ແລະ ພູມິພາກເຂົ້ານໍາ (65 ລ້ານໂດລາ) ເທົ່າກັບ 14,1%.

ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບມີຄວາມໝາຍວ່າ ບັນດາໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ຊຶ່ງພົວພັນໂດຍກົງກັບການສົ່ງເສີມ ແລະ ບັບປຸງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເມື່ອເບິ່ງຈາກທັດສະນະ ການພັດທະນາເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການປັບປຸງເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງ (ຕາຫນ່າງ ເສັ້ນທາງ, ໂດຍສະເພາະ ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງພູມິພາກ) ແມ່ນບໍ່ສົມເຫດສົມຜົນ ຖ້າເບິ່ງພຽງແຕ່ ຜົນປະໂຫຍດຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ເພື່ອໃຫ້ສາມາດອະທິບາຍເຖິງ ຄວາມສົມເຫດສົມຜົນ ດ້ານ ເສດຖະກິດຂອງໂຄງການ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈໍາເປັນຈະຕ້ອງພິຈາລະນາເຖິງ ຜົນປະໂຫຍດທີ່ໄດ້ຮັບໃນດ້ານ ອື່ນໆອີກ ເຊັ່ນ ຜູ້ນໍາໃຊ້ລົດໃຫຍ່, ຜູ້ນໍາໃຊ້ລົດຈັກ ແລະ ຜູ້ນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະ.

ເມື່ອເບິ່ງຈາກທັດສະນະ ທາງດ້ານເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ, ໂດຍຮວມເອົາຜົນປະໂຫຍດຂອງຜູ້ນໍາໃຊ້ ອື່ນໆ ເຂົ້າໃນໂຄງການປັບປຸງເສັ້ນທາງພູມິພາກ, ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບຈາກ ການວິເຄາະອັດຕາຜົນຕອບແທນ ການລົງທຶນ ດ້ານເສດຖະກິດ (EIRR) ແມ່ນ 11%. ນີ້ແມ່ນເຫດຜົນທີ່ວ່າ ເປັນຫຍັງຍຸດທະສາດຈຶ່ງ ຄວນຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

## (3) ຄວາມສາມາດ ທາງການເງິນ

ມູນຄ່າການລົງທຶນ ໃນສປປ ລາວ ແມ່ນຮ່ວງງົບປະມານການໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຫລາຍທີ່ສຸດ ຊຶ່ງມີເກືອບ 50% ຂອງ ງົບປະມານ ແຫ່ງຊາດທັງໝົດ. ຕາຕະລາງ 5.3 ໄດ້ສັງລວມງົບປະມານທັງໝົດຂອງ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ສະແດງເຖິງສັດສ່ວນຂອງງົບປະມານແຫ່ງຊາດປະຈໍາປີ ໃນລະຫວ່າງປີ 2000 ຫາ 2005. ໃນນີ້ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ເກືອບເຄິ່ງນຶ່ງຂອງງົບປະມານແຫ່ງຊາດ ໄດ້ຖືກໃຊ້ຈ່າຍເຂົ້າໃນການພັດທະນາ ໂຄງລ່າງ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ການພັດທະນາໂຄງລ່າງ ມີຄວາມໝາຍຄວາມສໍາຄັນຢູ່ ສປປ ລາວ.

**ຕາຕະລາງ 5.3 ງົບປະມານຂອງກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ຍທຂ) ແລະ ສັດສ່ວນຕໍ່ງົບປະມານແຫ່ງຊາດ (ຫົວໜ່ວຍ: ພັນລ້ານກີບ)**

	00-01	01-02	02-03	03-04	04-05
ງົບປະມານຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ (ລວມທັງ ທຶນຊ່ວຍເຫລືອ)	702	305	537.5	759	938.7
ສັດສ່ວນຕໍ່ງົບປະມານແຫ່ງຊາດ	37.6%	30.3%	37.7%	43.7%	47.6%

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: Motoyoshi Suzuki (2008), ອຸດສະຫະກຳພື້ນຖານ ໃນສປປ ລາວ, ພາກທີ 2, ຫມວດທີ 3

ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງ ໃນຕາຕະລາງ ຕາຕະລາງ 5.3, ງົບປະມານສຳລັບການລົງທຶນ ຂອງກະຊວງ ຍທຂ ມີປະມານ 938.3 ລ້ານກີບ (110.3 ລ້ານໂດລາ). ລາຍຈ່າຍປະຈຳປີ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ ຈາກປີທີ 1 ຫາ ປີທີ 5 ແມ່ນ 8.5 ລ້ານໂດລາ, ຈາກປີທີ 6 ຫາ ປີທີ 10 ແມ່ນ 10.7 ລ້ານໂດລາ ແລະ 7.3 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນ ຈາກປີທີ 11 ຫາ ປີທີ 15. ລາຍຈ່າຍດັ່ງກ່າວເທົ່າກັບ 7.7% (ປີທີ 1-5), 9.7% (ປີທີ 6-10) ແລະ 6.6% (ປີທີ 11-15). ນີ້ແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບປົກກະຕິ ຂອງງົບປະມານຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ, ແລະ ການໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານການເງິນຈາກຜູ້ໃຫ້ທຶນ ແມ່ນເກີດຂຶ້ນກ່ອນ ການວິເຄາະນີ້.

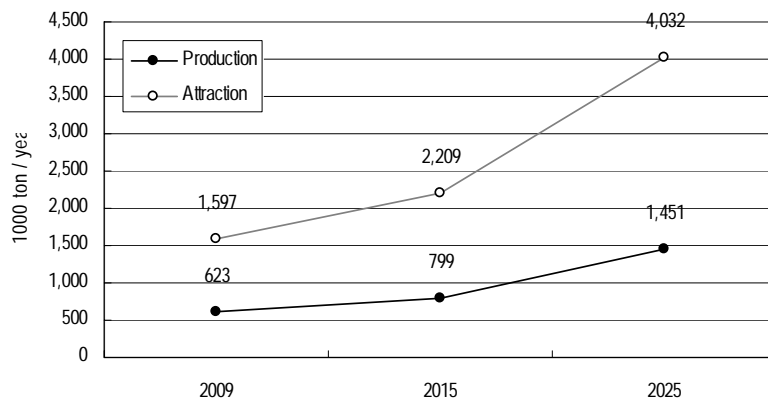
ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ, ບໍລິສັດເອກະຊົນ ຈະຮັບພາລະມູນຄ່າການດຳເນີນງານ ແລະ ການບູລະນະຮັກສາ ທັງຫມົດ, ແລະ ລັດຖະບານປະກອບສ່ວນພຽງແຕ່ ການບໍລິການ CIQ ຂອງເຂດ/ສູນກາງ ພະລາທິ ການຂົນສົ່ງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລັດຖະບານຈະຕ້ອງຕຽມງົບປະມານສຳລັບບູລະນະຮັກສາ ເສັ້ນທາງ ຂົນສົ່ງພູມິພາກ. ມູນຄ່າດັ່ງກ່າວແມ່ນ 1.2 ລ້ານໂດລາຕໍ່ປີ ຊຶ່ງເທົ່າກັບ 5.2% ຂອງມູນຄ່າ ບູລະນະ ຮັກສາເສັ້ນທາງ ໃນປີ 2008 (22.9 ລ້ານໂດລາ). ຈຳນວນດັ່ງກ່າວນີ້ ກໍບໍ່ແມ່ນຈຳນວນຫນ້ອຍ ສຳລັບງົບປະມານການບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ ໃນປະຈຸບັນ, ແລະ ກໍແມ່ນຄວາມຈຳເປັນເພື່ອເພີ່ມ ຄວາມສາມາດດ້ານການເງິນ ໃນຂະແໜງການນີ້.

ພາກທີ 2: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ສຳລັບ  
ໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

## 6. ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

### 6.1 ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

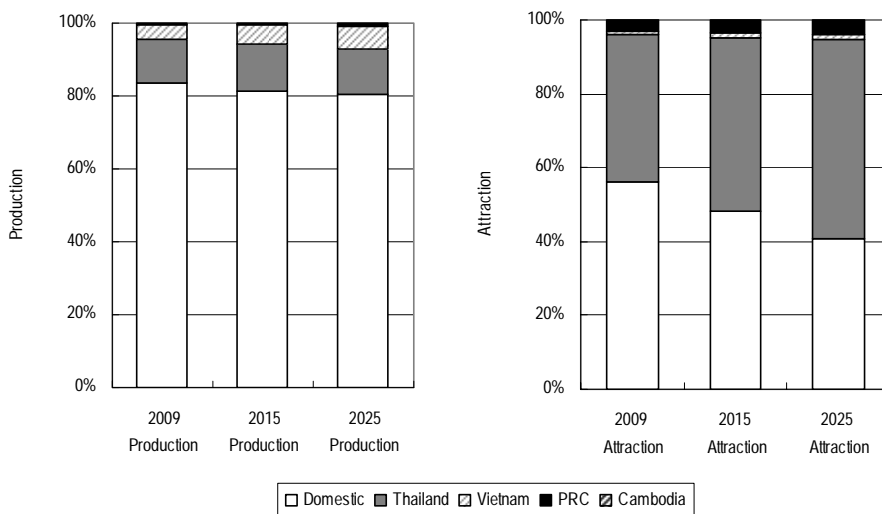
ບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ໃນອະນາຄົດ ທີ່ພົວພັນກັບ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຄາດວ່າຈະມີ 1.5 ລ້ານໂຕນຕໍ່ປີ ໃນປີ 2009, ແລະ 4.0 ລ້ານໂຕນຕໍ່ປີ ໃນປີ 2025.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

#### ຮູບ 6.1 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

ຮູບ 6.2 ສະແດງໂຄງປະກອບ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ແບ່ງຕາມ ປະເທດ. ສ່ວນແບ່ງ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ຈາກປະເທດໄທ, ຊຶ່ງຄາດວ່າ ການນຳເຂົ້າ ຈາກປະເທດໄທຈະເພີ່ມຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ.

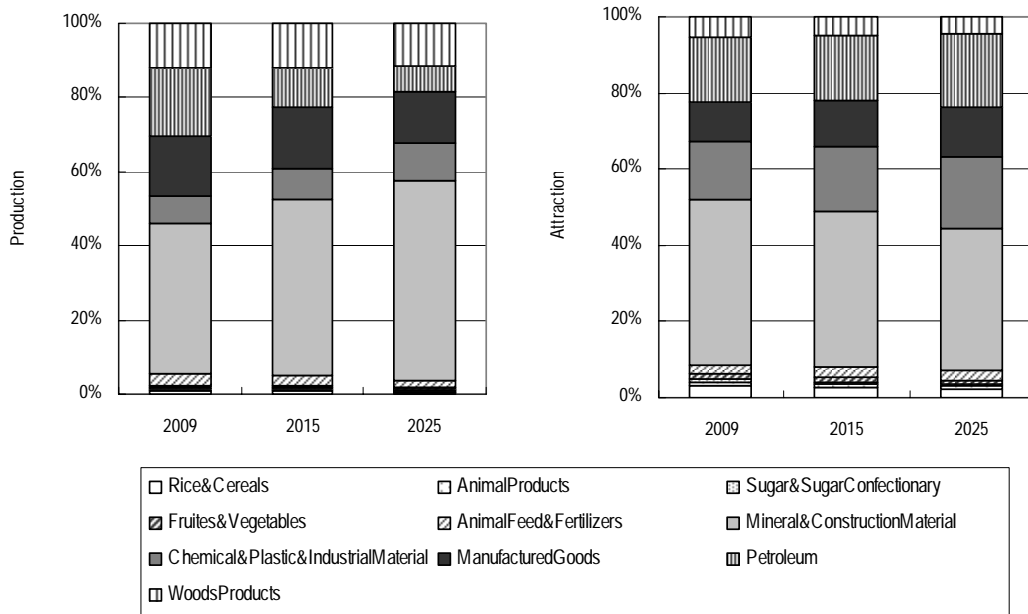


ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

#### ຮູບ 6.2 ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ



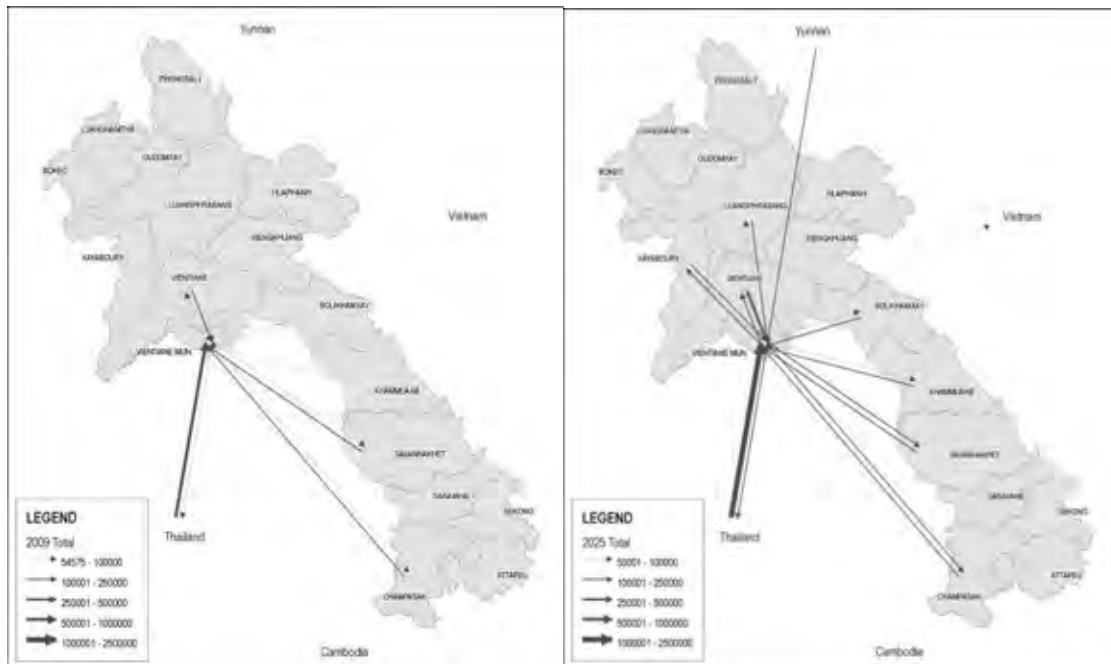
ຮູບ 6.3 ສະແດງການຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບສິນຄ້າຊົມໃຊ້ໃນອະນາຄົດ ແບ່ງຕາມ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ການຂົນສົ່ງ ແຮ່ທາດ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ແມ່ນມີຫລາຍ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 6.3 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

ຮູບ 6.4 ສະແດງການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ຂອງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ທັງຫມົດ ທີ່ພົວພັນກັບນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 6.4 ຄາດຄະເນ ການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

## 6.2 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈະຕ້ອງເຮັດໜ້າທີ່ ຄືກັນກັບສູນກາງການຂົນສົ່ງຖ່າຍສິນຄ້າ ແລະ ການປຸງແຕ່ງ ກ່ອນແຈກຢາຍ. ບັນດາກິດຈະກຳຕ່າງໆ ຈະຕ້ອງຮວມຢູ່ໃນຈຸດດຽວ ເພື່ອໃຫ້ມີ ປະສິດທິຜົນທີ່ສູງກວ່າ ແລະ ສະດວກສະບາຍໃນການດຳເນີນງານ ແລະ ມີການກະຕຸ້ນທາງພາສີ ໂດຍກຳນົດໃຫ້ເປັນເຂດ ເສດຖະກິດພິເສດ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ສ້າງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສາກົນ (ລາຍລະອຽດຢູ່ໃນ ກົດຈະກຳ P111 ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ). ເຂດພະລາ ທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຍັງແມ່ນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເຊື່ອມຕໍ່ກັບສາກົນ ຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນສປປ ລາວ. ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນຍັງຖືກຄາດຫວັງວ່າ ຈະໄດ້ຮັບການ ພັດທະນາໃຫ້ເປັນ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະເພາະຕື່ມອີກ ທັງນີ້ກໍເພື່ອເຮັດໜ້າທີ່ຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສາກົນ ທີ່ຈະຕ້ອງຮັບໃຊ້ ສິນຄ້າສະເພາະ (ລາຍລະອຽດຢູ່ໃນ ກົດຈະກຳ P113). ສິນຄ້າສະເພາະເຫຼົ່ານີ້ ລວມມີ ນ້ຳມັນ, ຊຶ່ງສ່ວນໃຫຍ່ນຳມາຈາກປະເທດໄທ ເພື່ອແຈກຢາຍໄປຍັງ ພາກກາງ ແລະ ພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ.

## 6.3 ສັງລວມຜົນໄດ້ຮັບ ຂອງການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ວຽງຈັນ

### (1) ທີ່ຕັ້ງ

4 ທີ່ຕັ້ງຕໍ່ໄປນີ້ ໄດ້ຮັບການກຳນົດ ເພື່ອນຳມາຄັດເລືອກຈຸດທີ່ຕັ້ງໂຄງການ.

- ທາງເລືອກ A: ດ້ານຕາເວັນຕົກສ່ຽງໄຕ້ ຂອງສະຖານີທ່ານາແລ້ງ
- ທາງເລືອກ B: ອ້ອມຮອບ ສະຖານີທ່ານາແລ້ງ
- ທາງເລືອກ C: ສະຖານີວຽງຈັນ
- ທາງເລືອກ D: ພາຍໃນເຂດອຸດສະຫະກຳທີ່ວາງແຜນໄວ້

ໂດຍຜ່ານການທົດສອບ ແລະ ສະເໜີທາງອອກທີ່ດີເລີດ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ 4 ທີ່ຕັ້ງໄດ້ຖືກສະເໜີເພື່ອ ພັດທະນາເປັນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໂດຍພິຈາລະນາ ຫລາຍປັດໃຈທາງ ວິສະວະກຳ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ເຊັ່ນ: ສະພາບພູມສັນຖານ, ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ, ການເຂົ້າເຖິງ ຕາຫນ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງ, ສອດຄ່ອງກັບ ແຜນພັດທະນາ, ຍືດຢູ່ໄດ້ກັບ ການພັດທະນາໃນອະນາຄົດ, ສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ ແລະ ມູນຄ່າການລົງທຶນ. ທາງເລືອກ B ຖືກຄັດເລືອກວ່າແມ່ນ ທາງອອກທີ່ດີທີ່ສຸດ ໃນຈຳນວນ 5 ທາງເລືອກທີ່ສະເໜີ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 6.5 ທາງເລືອກ ສຳລັບພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

(2) ຫນ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການ

ຜ່ານການຄາດຄະເນຢ່າງຮອບດ້ານ ກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພົບວ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈະເປັນບ່ອນຮອງຮັບໃນການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກສິນຄ້າຈາກປະເທດ ໄທ. ເນື່ອງຈາກ ມີຂໍ້ໄດ້ ປຽບທາງດ້ານພູມສັນຖານ, ດັ່ງນັ້ນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງ ວຽງຈັນຈຶ່ງຖືກຄາດຫວັງວ່າຈະກາຍເປັນ ສູນກາງຂຽນຖ່າຍ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ຢູນານ ແລະ ປະເທດ ໄທ ໃນອະນາຄົດ. ໂດຍມີຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງຫລັກ ເຊື່ອມຕໍ່ເຖິງວຽງຈັນ ດັ່ງນັ້ນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈຶ່ງຖືກຄາດຫວັງໃຫ້ເຮັດຫນ້າທີ່ເປັນສູນກາງ ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ ໄປສູ່ພາກເໜືອ ແລະ ພາກກາງຂອງ ສປປ ລາວ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ໃນຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ (ໃຫ້ເບິ່ງໃນພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານສະບັບນີ້) ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຄາດວ່າຈະເຮັດຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດໄທ ເພື່ອນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ.
- ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ທີ່ຢູ່ລຽບຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13ເໜືອ ລວມມີ ສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ, ທັງນີ້ກໍເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ ການຕີລົດເປົ່າກັບຄືນ.
- ຂຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ

- ຂຶ້ນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການເກັບຮັກສາ ໃນພື້ນທີ່ລຽບຕາມແຄມແມ່ນໍ້າຂອງ ລວມທັງ ດ້ານປະເທດໄທດ້ວຍ.
- ປຸງແຕ່ງສິນຄ້າກ່ອນແຈກຢາຍ. ໄລຍະສັ້ນ, ສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າຈາກປະເທດໄທ. ໄລຍະສັ້ນ/ ກາງ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນຈາກ ປະເທດຈີນ ຫາ ປະເທດໄທ. ໃນໄລຍະກາງ/ຍາວ ເປັນສູນ ຂຶ້ນບັນຊີ ລາຍການ ສິນຄ້າເຄິ່ງສຳເລັດຮູບ.

### (3) ບໍລິມາດ ທີ່ສາມາດຮອງຮັບໄດ້

ຢູ່ໃນການສຶກສານີ້, ໄດ້ມີການພັດທະນາຮູບແບບການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແບບ ຄົບຊຸດ ເພື່ອນຳມາປະເມີນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງແຂວງ/ສິນຄ້າຊົມໃຊ້. ໂດຍອີງໃສ່ຄວາມ ຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ, ບໍລິມາດສິນຄ້າ ທີ່ຖືກຄາດຄະເນວ່າ ຈະເຂົ້າມາໃນເຂດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃນປີ 2015 ແລະ 2025 ໄດ້ຖືກສັງລວມໄວ້ ໃນຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມ. ຄວນເຂົ້າໃຈວ່າ ໂຄງການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງລົດໄຟ ທ່ານາແລ້ງ ຫາ ວຽງຈັນ ທີ່ພວມດຳເນີນຢູ່ນີ້ ແມ່ນມີຄວາມຫມາຍຄວາມສຳຄັນຕໍ່ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງ ວຽງຈັນ, ແລະ ຄາດວ່າເຄິ່ງນຶ່ງຂອງສິນຄ້າທີ່ຈະເຂົ້າມາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງ ວຽງຈັນນີ້ ແມ່ນຈະມາທາງລົດໄຟ.

ຕາຕະລາງ 6.1 ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າແຕ່ລະວັນ ໃນເຂດອຸດສະຫະກຳນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ(VIP)  
(ຫົວໜ່ວຍ: ໂຕນ/ມື້)

ຮູບແບບ ການຂົນສົ່ງ	ລົດບັນທຸກ			ລົດໄຟ		
	2009	2015	2025	2009	2015	2025
<b>ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ</b>						
ນຳ້ມັນ	0	0	0	0	92	515
ສິນຄ້າຂະຫນາດໃຫຍ່	250	396	759	0	37	206
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	469	700	1,137	0	68	315
ຕູ້ສິນຄ້າ	99	141	386	0	59	571
<b>ສິນຄ້າສົ່ງອອກ</b>						
ນຳ້ມັນ	0	0	0	0	0	0
ສິນຄ້າຂະຫນາດໃຫຍ່	0	18	81	0	18	89
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	0	3	12	0	3	10
ຕູ້ສິນຄ້າ	0	1	8	0	2	18
<b>ສິນຄ້າ ຂອງເຂດອຸດສະຫະກຳນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (VIP)</b>						
ຕູ້ສິນຄ້າ	0	37	176	0	9	689
ລວມ	818	1,297	2,559	0	288	2,412

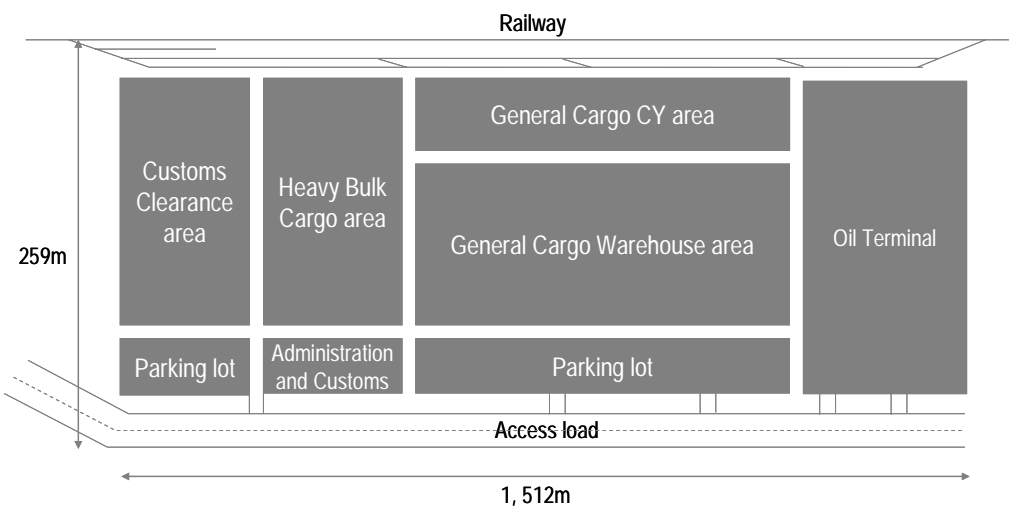
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າແຕ່ລະວັນ ຖືກຄາດຄະເນ ໃນສົມມຸດຖານທີ່ວ່າ ມີເຮັດວຽກ -ຂອງລົດບັນທຸກ 260 ມື້ ແລະ ມີເຮັດວຽກຂອງລົດໄຟ 310 ມື້.

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

(4) ການວາງແຜນ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ

ຫນ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (VLP) ລວມມີ (i) ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດໄທ ໃນການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ, (ii) ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເຫນືອ ລວມມີ ສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ ການຕິລົດເປົ່າກັບຄືນ, (iii) ຂຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ ແລະ (iv) ຂຶ້ນບັນຊີສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການຮັບຝາກສິນຄ້າ ໃນພື້ນທີ່ລຽບຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ລວມທັງ ດ້ານປະເທດໄທ. ເພື່ອຕອບສະໜອງຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການເຫລົ່ານີ້, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈຶ່ງໄດ້ມີການອອກແບບ ຍ່າງເໝາະສົມທັງປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ໂດຍຄຳນຶງເຖິງບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ, ແລະ ແຜນຜັງສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກເຫລົ່ານີ້ ໄດ້ພິຈາລະນາເຖິງ ປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພ ຂອງການເຮັດວຽກ.

ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ທີ່ສະເໜີຢູ່ໃນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ລວມມີ (i) ພື້ນທີ່ກວດກາ ສິນຄ້າຂອງພາສີ, (ii) ພື້ນທີ່ສຳລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່, (iii) ພື້ນທີ່ສຳລັບຜູ້ສິນຄ້າ ທົ່ວໄປ, (iv) ພື້ນທີ່ສາງໃນຮົ່ມສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ, (v) ບ່ອນຈອດພາຫະນະ, (vi) ຫ້ອງການ ບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການພາສີ, (vii) ຫ້ອງການຜູ້ປະຕິບັດງານ, (viii) ຮ້ານສ້ອມແປງ. ເຂດພະລາ ທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈະບໍ່ຄື ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງເມືອງອື່ນໆ ເພາະທີ່ນີ້ມີ ທາງລົດໄຟຢູ່ດ້ານຂ້າງ ແລະ ມີພື້ນທີ່ສຳລັບສາງນ້ຳມັນ. ພື້ນທີ່ທັງຫມົດທີ່ຕ້ອງການ ສຳລັບ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຊຶ່ງລວມທັງພື້ນທີ່ສຳລັບສາງນ້ຳມັນ ມີປະມານ 34.9 ເຮັກ



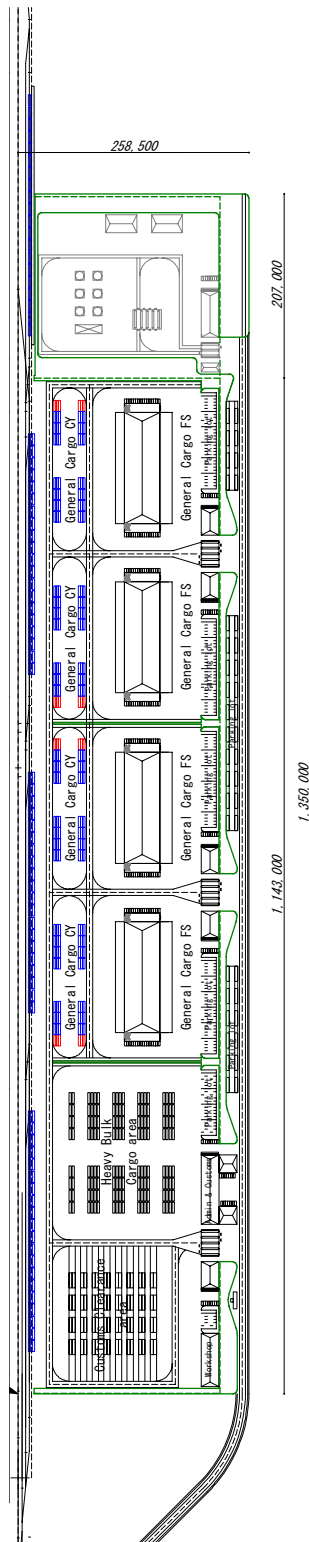
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 6.6 ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

ຕາຕະລາງ 6.2 ສັງລວມເນື້ອທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການສຳລັບ VLP

ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ	ເນື້ອທີ່ (ມ <sup>2</sup> )	ໝາຍເຫດ
ພື້ນທີ່ກວດກາ ສິນຄ້າຂອງ ພາສີ	20,500	
ພື້ນທີ່ສຳລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	32,500	
ພື້ນທີ່ສຳລັບຕູ້ສິນຄ້າ ທົ່ວໄປ	39,900	ພື້ນທີ່ສຳລັບຕູ້ສິນຄ້າ ລວມມີ ຕູ້ສິນຄ້າ, ບ່ອນເກັບຕູ້ສິນຄ້າ, ບ່ອນວາງທີ່ຮອງຮັບ ຕູ້ສິນຄ້າ ແລະ ບ່ອນລ້າງຕູ້ສິນຄ້າ.
ພື້ນທີ່ສາງໃນຮົ່ມສຳລັບ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	76,200	ສາງ ລວມມີ ສາງເກັບສິນຄ້າ ແລະ ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງສາງ.
ບ່ອນຈອດພາຫະນະ	20,900	ພື້ນທີ່ສາມາດໃຊ້ຮ່ວມກັນໄດ້ຂອງ ພາກສ່ວນ ສິນຄ້າ ຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ພາກສ່ວນ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ
ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການພາສີ	5,800	
ຫ້ອງການຜູ້ປະຕິບັດງານ	9,300	
ຮ້ານສ້ອມແປງ	4,000	
ປະຕູທາງອອກ ແລະ ບ່ອນຊັ່ນນໍ້າໜັກ	7,700	
ພື້ນທີ່ເປົ່າວ່າງ (Buffer area)	17,000	
ເສັ້ນທາງ ໃນ VLP	24,500	
ເສັ້ນທາງເຊື່ອມກັບ VLP	10,200	
ທາງລົດໄຟ ດ້ານຂ້າງສະຖານີ	17,100	
ອື່ນໆ	9,100	
ສາງນໍ້າມັນ	53,600	
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ	348,600	
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ ທີ່ບໍ່ມີສາງນໍ້າມັນ	295,000	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມສຶກສາຂອງ JICA



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 6.7 ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

(5) ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 3 ຂັ້ນຕອນດັ່ງນີ້: ຂັ້ນຕອນ ອອກແບບ, ຂັ້ນຕອນ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ຂັ້ນຕອນດຳເນີນງານ. ທັງຫມົດນີ້ຈະໃຊ້ເວລາ 38 ເດືອນຈຶ່ງຈະສາມາດໃຫ້ບໍລິການໄດ້, ຊຶ່ງສະແດງໄວ້ ໃນຮູບ 6.8.

Task	No of Year	1	2	3	4	5	6
Project Preparation							
Consensus building for development of VLP							
Determination of financing plan							
Determination of project owner		█					
Preparation of loan application		█					
EIA and land acquisition							
Compilation of TOR and tender documents for consultant							
Design							
Selection of consultants							
Detailed design and bid documents			█	█	█		
Selection of contractor(s)							
Construction							
					█	█	█
Operation Preparation							
Operation and management plan							
Promotion plan							
Operation guideline							
Selection of VLP-MC and tenants							
Operation							◇

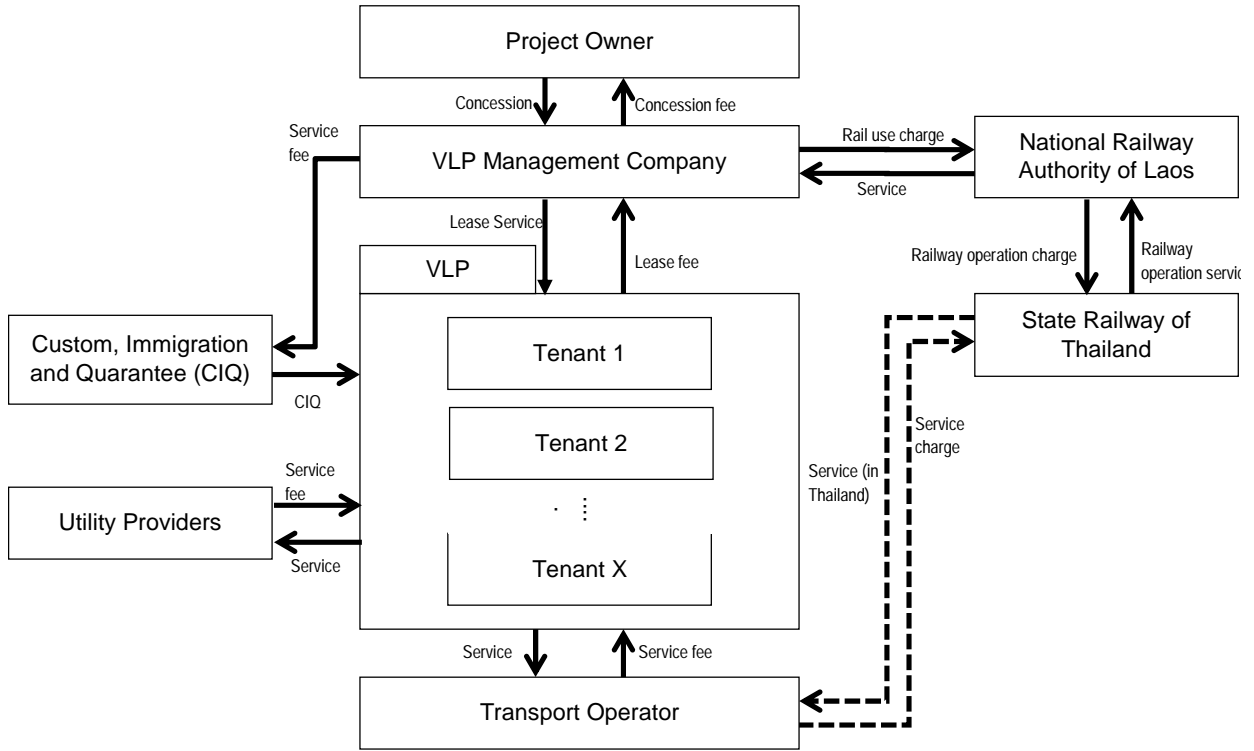
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 6.8 ເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

(6) ແຜນດຳເນີນງານ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ

ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງເອກະຊົນ ແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ຫລີກລ້ຽງບໍ່ໄດ້ ທັງນີ້ກໍເພື່ອເຮັດໃຫ້ ການຄຸ້ມຄອງທີ່ດີ ແລະ ການດຳເນີນງານ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ. ບໍລິສັດ ຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (VLP-MC) ຈະເຊັນສັນຍາກັບເຈົ້າຂອງ ໂຄງການ ເພື່ອບໍລິຫານງານ ແລະ ບູລະນະຮັກສາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃນນາມຕົວແທນເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ພາຍໃຕ້ການຊີ້ນຳຂອງເຈົ້າຂອງໂຄງການ. ການຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ປະກອບດ້ວຍຫລາຍໜ້າວຽກ. ບາງໜ້າວຽກ ຈະບໍລິຫານງານໂດຍ ບໍລິສັດ ຄຸ້ມຄອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ແລະ ບາງໜ້າວຽກ ບໍລິສັດ ຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈະເຊັນສັນຍາ ໃຫ້ກັບຜູ້ບໍລິຫານ ທີ່ເຫັນວ່າເໝາະສົມ. ໃນຄວາມຈິງແລ້ວ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈະບໍລິຫານ ງານໂດຍຜູ້ເຊົ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ຊຶ່ງຈະຖືກຄັດເລືອກໂດຍ ບໍລິສັດ ຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.





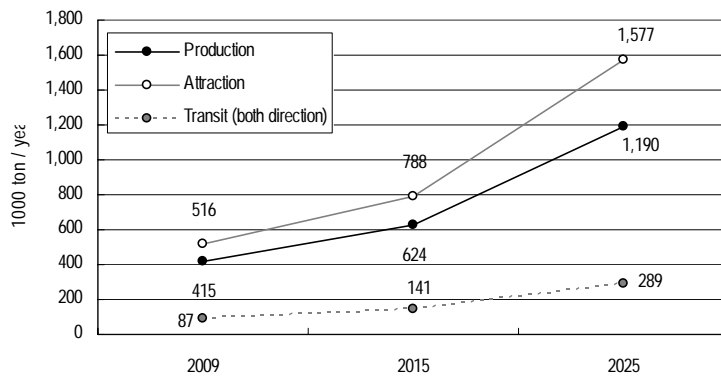
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 6.9 ພາບລວມ ຂອງໂຄງສ້າງການຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

## 7. ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

### 7.1 ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

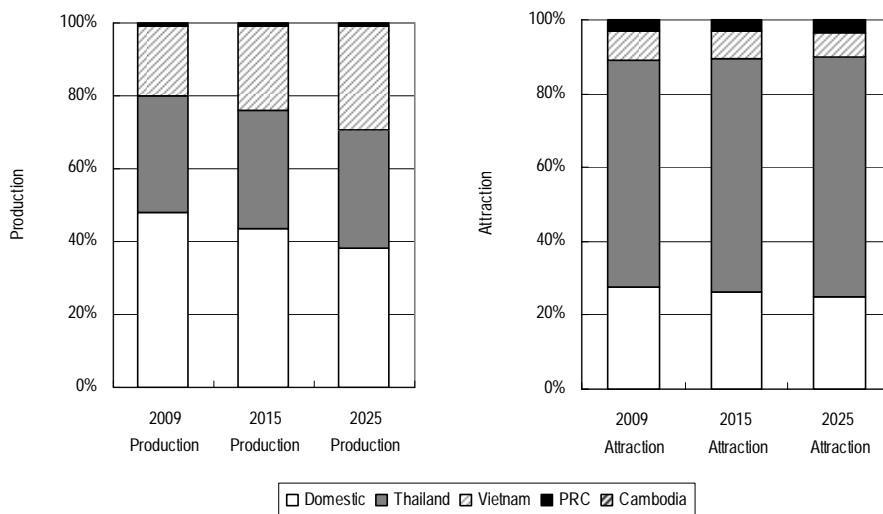
ບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ໃນອະນາຄົດ ທີ່ພົວພັນກັບ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 7.1 ແລະ ຄາດວ່າຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ຈາກ 1,190,000 ໂຕນ/ປີ ໃນປີ 2009 ເປັນ 1,577,000 ໂຕນ/ປີ ໃນປີ 2025. ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ ຄາດວ່າຈະມີ 289,000 ໂຕນຕໍ່ປີ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.1 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

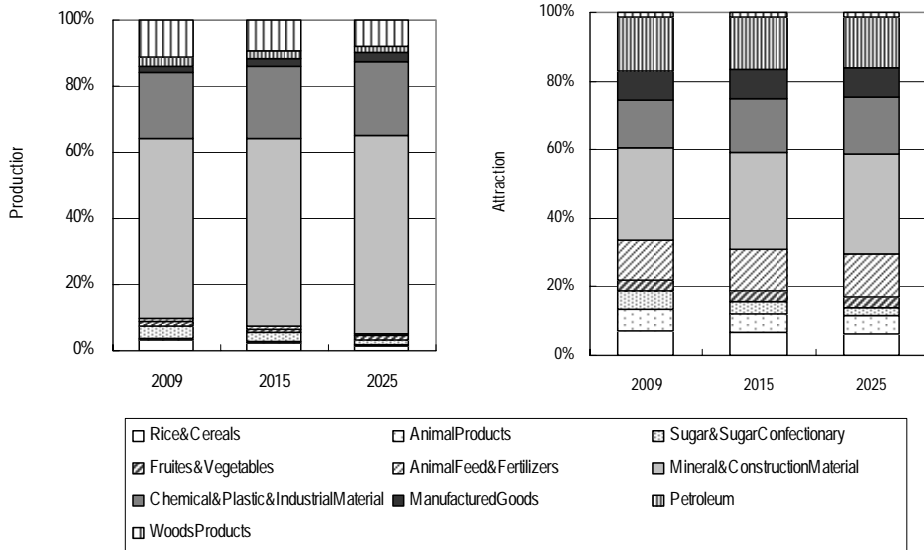
ຮູບ 7.2 ສະແດງໂຄງປະກອບ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ແບ່ງຕາມ ປະເທດ. ສ່ວນແບ່ງ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ຈາກປະເທດໄທ, ຊຶ່ງຄາດວ່າ ການນຳເຂົ້າ ຈາກປະເທດໄທຈະເພີ່ມຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.2 ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

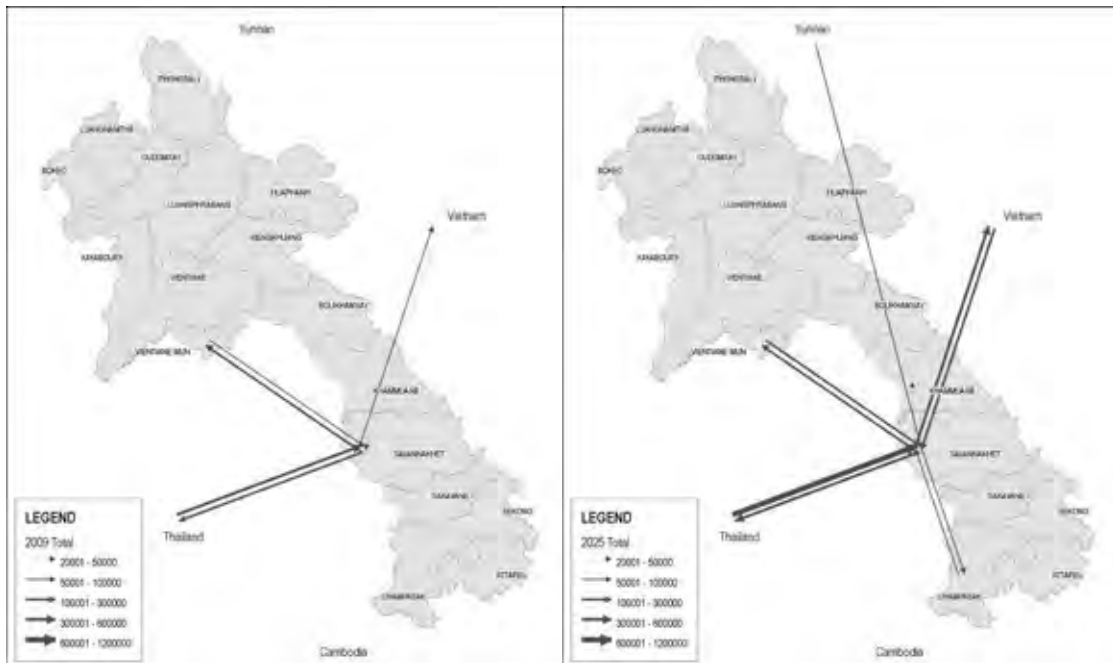
ຮູບ 7.3 ສະແດງການຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບສິນຄ້າຊົມໃຊ້ໃນອະນາຄົດ ແບ່ງຕາມ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ຜະຫລິດຕະພັນ ແຮ່ທາດ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ການນຳເຂົ້າ ວັດສະດຸອຸດສະຫະກຳ ແມ່ນສິນຄ້າຊົມໃຊ້ສ່ວນໃຫຍ່ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.3 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

ຮູບ 7.4 ສະແດງການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ຂອງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ທັງຫມົດ ທີ່ພົວພັນກັບ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.4 ຄາດຄະເນ ການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

## 7.2 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

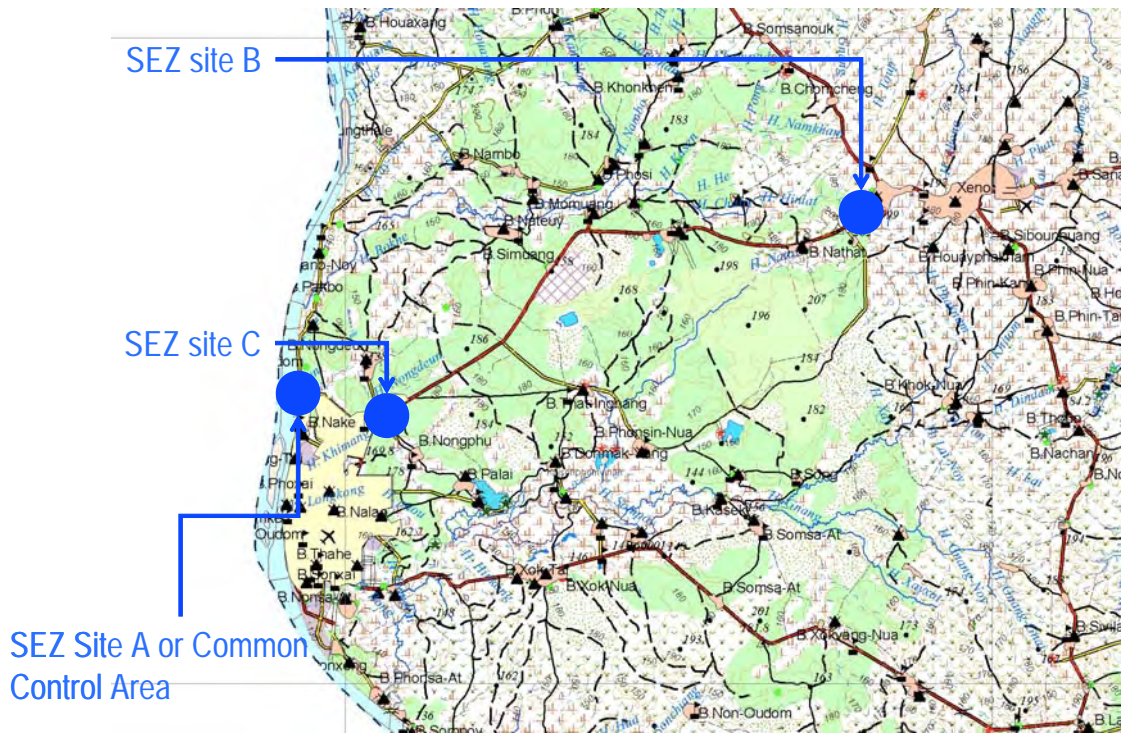
ແຂວງ ສະຫວັນນະເຂດ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງ ໃຫ້ພັດທະນາເປັນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ (ລາຍລະອຽດຢູ່ໃນ ຫນ້າວຽກ P111 ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ) ເພື່ອພັດທະນາ ສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກເຊື່ອມຕໍ່ກັບສາກົນ ໃນພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງສປປ ລາວ. ແຂວງສະຫວັນ ນະເຂດ ແລະ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ ຍັງໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງ ໃຫ້ພັດທະນາເປັນສາຍທາງ ການຂົນສົ່ງ ຂອງພູມິພາກ ແລະ ສາກົນອີກດ້ວຍ (ລາຍລະອຽດຢູ່ໃນ P121 ແລະ P122), ທັງນີ້ກໍເພື່ອເພີ່ມຄວາມໄວ ການເດີນທາງ ຂອງ ພາຫະນະຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ບັບປຸງໂຄງສ້າງເສັ້ນທາງ ເພື່ອໃຫ້ເໝາະສົມກັບ ການບັນທຸກຂອງ ລົດບັນທຸກຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ອຸປະກອນຄວາມປອດໄພ ຕ່າງໆ. ຈະມີປະໂຫຍດຫລາຍ ເມື່ອຮວມເອົາບັນດາຫນ້າທີ່ພະລາທິການຂົນສົ່ງໄວ້ໃນຈຸດດຽວ ເພື່ອໃຫ້ ການປະຕິບັດງານ ມີປະສິດທິຜົນສູງຂຶ້ນ ແລະ ເຊື່ອເຊີນການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າມາຮ່ວມໃນ ໂຄງການ.

## 7.3 ສັງລວມຜົນໄດ້ຮັບ ຂອງການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

### (1) ທີ່ຕັ້ງ

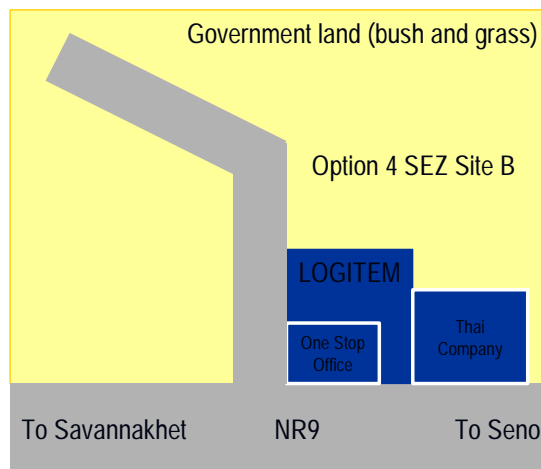
ເພື່ອຄັດເລືອກທີ່ຕັ້ງທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ຈຶ່ງໄດ້ ພິຈາລະນາໃນ 3 ທີ່ຕັ້ງ ເຊັ່ນ ພື້ນທີ່ A, ພື້ນທີ່ B, ແລະ ພື້ນທີ່ C ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 7.5. ຈາກບັນດາ ທາງເລືອກເຫລົ່ານັ້ນ, ພື້ນທີ່ B ຈຶ່ງໄດ້ຖືກຄັດເລືອກ ເພາະວ່າ ມີພື້ນທີ່ເປົ່າຫວ່າງ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ເຂົ້າກັບ ເສັ້ນທາງເລກ 9 ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ 13ໄຕ້ ທັງນີ້ກໍໂດຍຜ່ານການປະຊຸມຂອງຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ຫລາຍຄັ້ງ ທີ່ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.

ລາຍລະອຽດຂອງພື້ນທີ່ B ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 7.6. ພື້ນທີ່ B ແມ່ນຢູ່ຈຸດຕັດກັນຂອງ ທາງເລກ 13 ໄຕ້ ແລະ ທາງເລກ 9 ແລະ ຢູ່ດ້ານຫລັງຂອງ ຫ້ອງການເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ສະຫວັນ-ເຊໂນ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ຂອງບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງ



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.5 ບັນດາພື້ນທີ່ທາງເລືອກ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.6 ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (ພື້ນທີ່ B)

(2) ຫນ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການ

ຜ່ານການຄາດຄະເນຢ່າງຮອບດ້ານ ກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການງານຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພົບວ່າ ເຂດພະລາທິ-  
ການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຈະເປັນບ່ອນຮອງຮັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າສ່ວນໃຫຍ່ຈາກປະເທດໄທ ແລະ  
ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ. ເນື່ອງຈາກມີຂໍ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານພູມສັນຖານ, ເຂດ  
ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຍັງໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງ ໃຫ້ກາຍເປັນສູນຊຸ່ມຖ່າຍ  
ສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ. ດັ່ງທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິ-

ການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ເບິ່ງພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຄາດວ່າຈະເຮັດໜ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດໄທ ເພື່ອນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ
- ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ລວມມີ ສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ເພື່ອແຂ່ງຂັນກັບ ເສັ້ນທາງເລກ 3 ທັງນີ້ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການຕິລົດເປົ່າກັບ.
- ສົ່ງຂຽນ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ
- ຂຶ້ນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການເກັບຮັກສາ ໃນພື້ນທີ່ລຽບຕາມແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ ລວມທັງຝັ່ງໄທ

### (3) ຂົດຄວາມສາມາດ

ຢູ່ໃນການສຶກສານີ້, ໄດ້ມີການພັດທະນາຮູບແບບການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແບບຄົບຊຸດ ເພື່ອນຳມາປະເມີນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງແຂວງ/ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ (ລາຍລະອຽດຢູ່ພາກທີ 5 ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້). ໂດຍອີງໃສ່ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ, ບໍລິມາດ ສິນຄ້າທີ່ຖືກຄາດຄະເນວ່າ ຈະເຂົ້າມາໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ໃນປີ 2015 ແລະ 2025 ໄດ້ຖືກສັງລວມໄວ້ໃນຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມ.

ຕາຕະລາງ 7.1 ບໍລິມາດສິນຄ້າ ໃນປີ 2015 ແລະ 2025

ຫົວໜ່ວຍ: 000 ໂຕມ

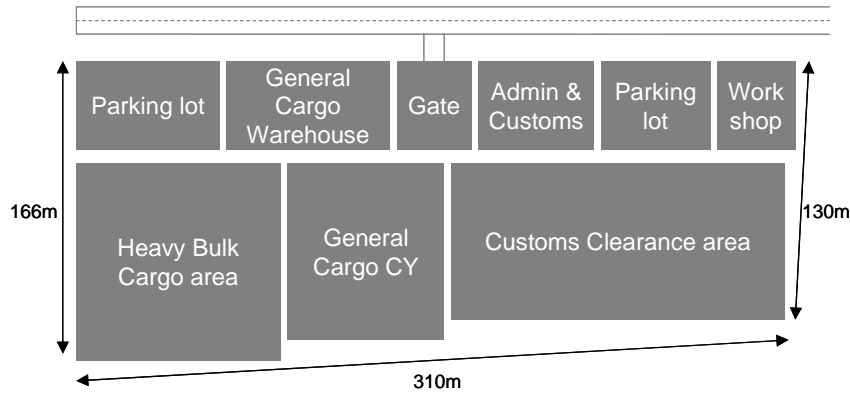
ປະເພດຫຸ້ມຫໍ່	2015	2025
ຜູ້ສິນຄ້າ	20.3	123.1
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	12.2	20.5
ສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	3.4	7.3
ສິນຄ້າປະເພດນ້ຳ	0.0	0.0
ລວມ	35.9	150.9

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

### (4) ການວາງແຜນ ສົ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ

ໜ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ລວມມີ: (i) ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດໄທ ເພື່ອນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ, (ii) ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ລວມມີ ສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ເພື່ອແຂ່ງຂັນກັບ ເສັ້ນທາງເລກ 3 ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການຕິລົດເປົ່າກັບ, (iii) ຂຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ ແລະ (iv) ຂຶ້ນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການເກັບຮັກສາ ໃນພື້ນທີ່ລຽບຕາມ ແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ ລວມທັງຝັ່ງໄທ. ເພື່ອຕອບສະໜອງ ໜ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການເຫຼົ່ານີ້, ຈຶ່ງໄດ້ມີການອອກແບບ ຢ່າງເໝາະສົມທັງປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຕ່າງໆ ໂດຍຄຳນຶງເຖິງ ຈຳນວນສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ, ແລະ ແຜນຜັງສົ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ພິຈາລະນາເຖິງ ປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງການເຮັດວຽກ.

ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ທີ່ສະເໜີຢູ່ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ລວມມີ: (i) ພື້ນທີ່ ກວດກາສິນຄ້າຂອງພາສີ, (ii) ພື້ນທີ່ສຳລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່, (iii) ພື້ນທີ່ສຳລັບ ຜູ້ສິນຄ້າ ທົ່ວໄປ, (iv) ພື້ນທີ່ສາງໃນຮິມສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ, (v) ບ່ອນຈອດພາຫະນະ, (vi) ຫ້ອງການ ບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການພາສີ, (vii) ຫ້ອງການຜູ້ປະຕິບັດງານ, (viii) ຮ້ານສ້ອມແປງ. ເນື້ອທີ່ ຕ້ອງການສຳລັບ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນ 5.1 ເຮັກຕາ.



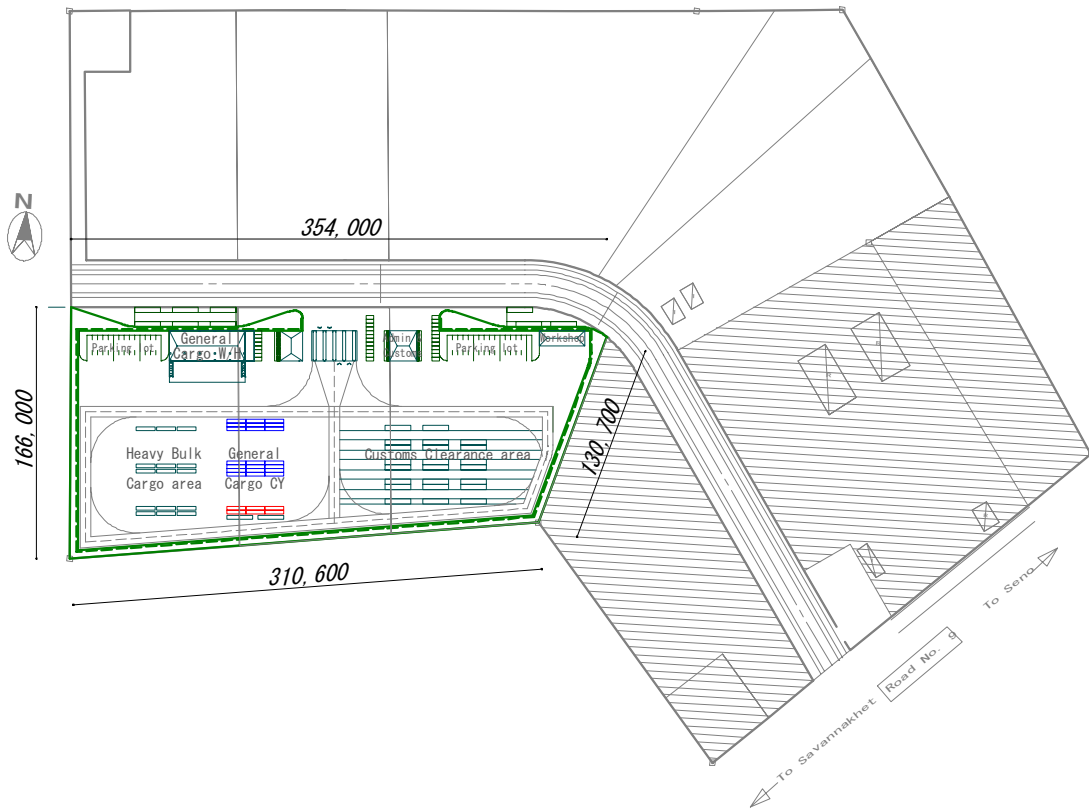
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.7 ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

ຕາຕະລາງ 7.2 ສັງລວມເນື້ອທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ

	ເນື້ອທີ່ (m <sup>2</sup> )	ໝາຍເຫດ
ພື້ນທີ່ກວດກາ ສິນຄ້າຂອງ ພາສີ ຢູ່ກັບລົດ	8,000	
ພື້ນທີ່ສຳລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	6,100	
ພື້ນທີ່ສຳລັບຜູ້ສິນຄ້າ ທົ່ວໄປ	5,500	ພື້ນທີ່ສຳລັບຜູ້ສິນຄ້າ ລວມມີ ຜູ້ສິນຄ້າ, ບ່ອນເກັບຜູ້ສິນຄ້າ, ບ່ອນວາງທີ່ຮອງຮັບ ຜູ້ສິນຄ້າ ແລະ ບ່ອນລ້າງຜູ້ສິນຄ້າ.
ພື້ນທີ່ ໄດ້ຈາກການສຶກສາຄວາມເປັນ ໄປໄດ້ ສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ	2,800	ສາງ ລວມທັງ ສາງເກັບສິນຄ້າ ແລະ ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງສາງ.
ບ່ອນຈອດພາຫະນະ	8,800	ພື້ນທີ່ສາມາດໃຊ້ຮ່ວມກັນໄດ້ຂອງ ພາກສ່ວນ ສິນຄ້າ ຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ພາກສ່ວນ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ
ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການ ພາສີ	3,400	
ຫ້ອງການຜູ້ເຮັດວຽກ ສະໜາມ	1,800	
ຫ້ອງສ້ອມແປງ	1,600	
ປະຕູທາງອອກ ແລະ ບ່ອນຂັງ ນໍ້າໜັກ	2,400	
ພື້ນທີ່ເປົ່າວ່າງ (Buffer area)	4,300	
ຄວາມສາມາດ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ	5,800	
ອື່ນໆ	600	
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ	51,100	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມສຶກສາຂອງ JICA



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.8 ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

### (5) ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 3 ຂັ້ນຕອນດັ່ງນີ້: ຂັ້ນຕອນ ອອກແບບ, ຂັ້ນຕອນ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ຂັ້ນຕອນ ດຳເນີນງານ. ດັ່ງນັ້ນ, ເພື່ອໃຫ້ໂຄງການນີ້ສຳເລັດ ຈະຕ້ອງໃຊ້ເວລາ 27 ເດືອນ ດັ່ງທີ່ສະແດງໄວ້ໃນຮູບ 7.9.



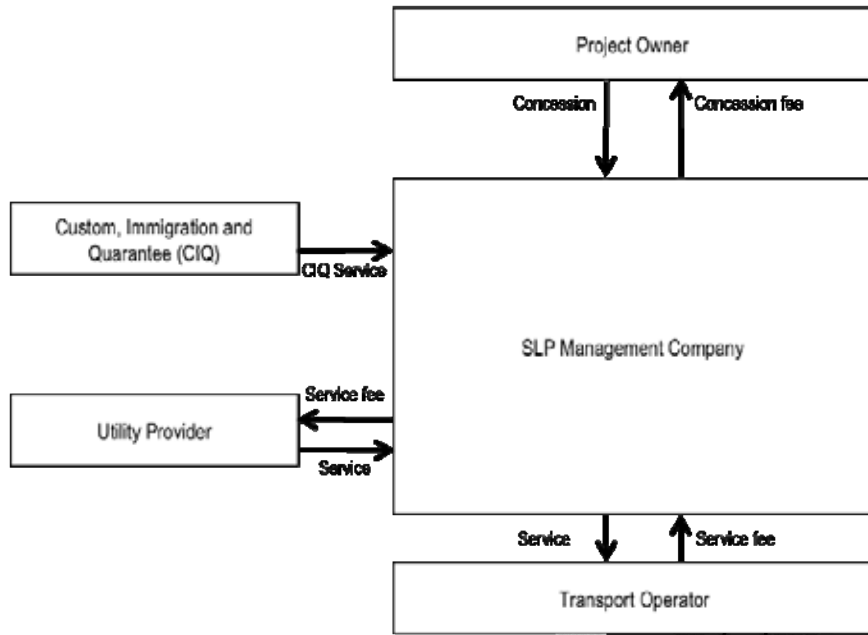
Task	No of Year	1	2	3	4	5
Project Preparation						
Consensus building for development of SLP						
Determination of financing plan						
Determination of project owner		█				
Preparation of loan application		█				
EIA and land acquisition						
Compilation of TOR and tender documents for consultant						
Design						
Selection of consultants			█			
Detailed design and bid documents			█			
Selection of contractor(s)						
Construction						
					█	
Operation Preparation						
Operation and management plan						
Promotion plan						
Operation guideline						
Selection of SLP-MC						
Operation						◇

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.9 ເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

(6) ແຜນດຳເນີນງານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ

ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງເອກະຊົນ ແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ຫລີກລ້ຽງບໍ່ໄດ້ ທັງນີ້ກໍເພື່ອເຮັດໃຫ້ ການຄຸ້ມຄອງທີ່ດີ ແລະ ການດຳເນີນງານ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ. ບໍລິສັດ ຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (SLP-MC) ຈະເຊັນສັນຍາກັບເຈົ້າຂອງ ໂຄງການ ເພື່ອບໍລິຫານງານ ແລະ ບູລະນະຮັກສາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ໃນນາມຕົວແທນເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ພາຍໃຕ້ການຊີ້ນຳຂອງເຈົ້າຂອງໂຄງການ. ການຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ປະກອບດ້ວຍຫລາຍໜ້າວຽກ. ບາງໜ້າວຽກ ຈະບໍລິຫານງານໂດຍ ບໍລິສັດ ຄຸ້ມຄອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ແລະ ບາງໜ້າວຽກ ບໍລິສັດ ຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຈະເຊັນສັນຍາ ໃຫ້ກັບຜູ້ບໍລິການ ທີ່ເໝາະສົມ. ໃນຄວາມຈິງແລ້ວ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈະບໍລິຫານ ງານໂດຍຜູ້ເຊົ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ຊຶ່ງຈະຖືກຄັດເລືອກໂດຍ ບໍລິສັດ ຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.



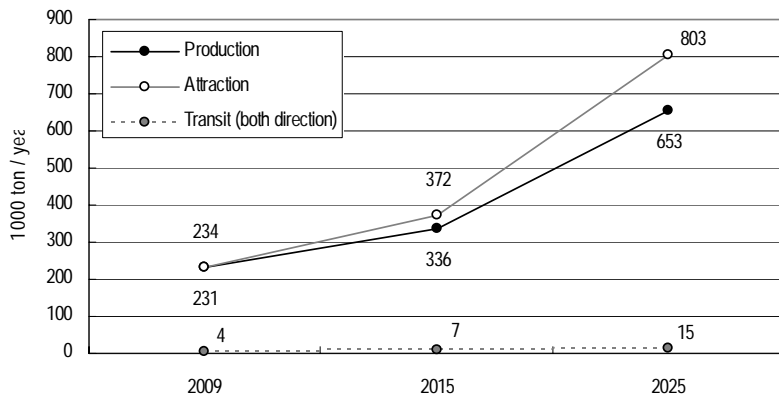
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.10 ພາບລວມ ຂອງໂຄງສ້າງການຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

## 8. ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ

### 8.1 ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ

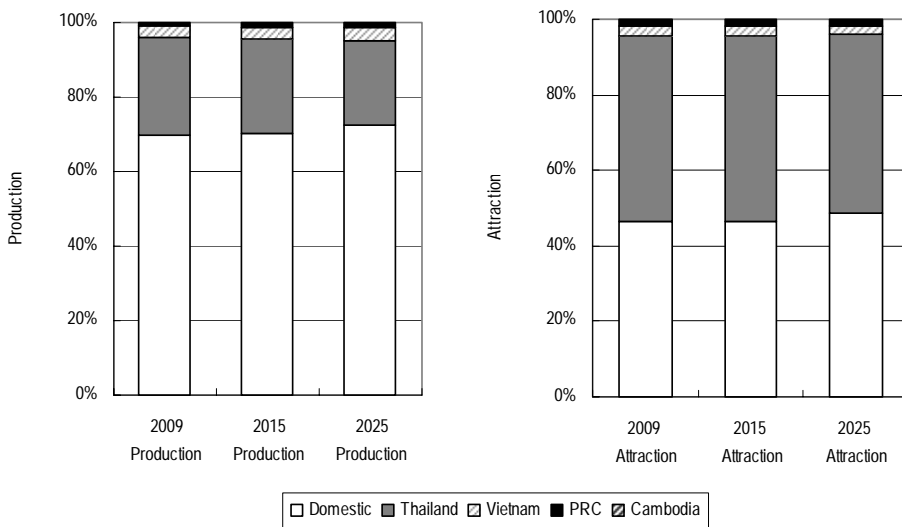
ຮູບ 8.1 ສະແດງ ການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ຂອງ ແຂວງຈໍາປາສັກ. ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ໃນອະນາຄົດ ຄາດວ່າຈະມີ 653,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ແມ່ນ 803,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ໃນປີ 2025.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 8.1 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ

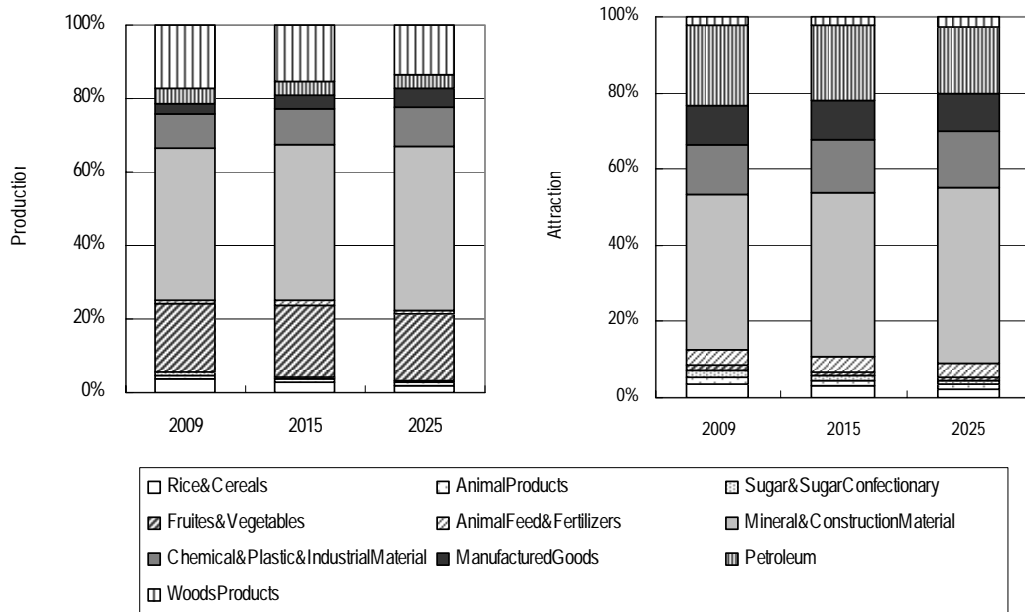
ຮູບ 8.2 ສະແດງໂຄງປະກອບ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ແບ່ງຕາມ ປະເທດ. ສ່ວນແບ່ງ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ໃນປະເທດຍັງຄົງກວມເອົາສ່ວນໃຫຍ່ ຂອງການຂົນສົ່ງ ໃນອະນາຄົດ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 8.2 ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ

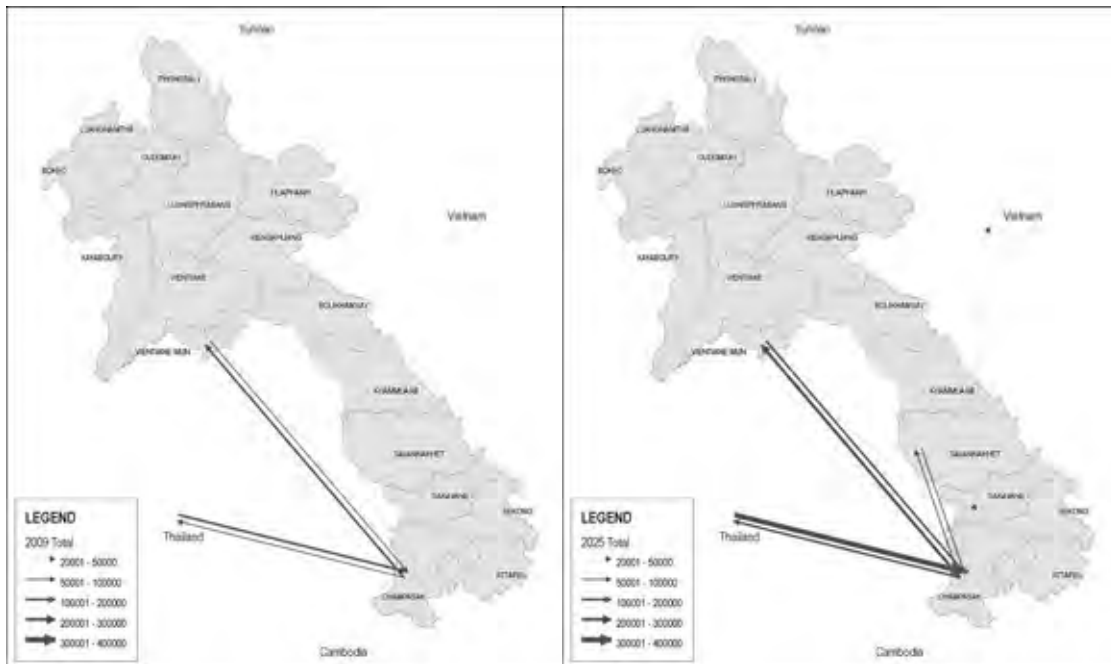
ຮູບ 6.3 ສະແດງການຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບສິນຄ້າຊົມໃຊ້ໃນອະນາຄົດ ແບ່ງຕາມ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ. ການຂົນສົ່ງ ແຮ່ທາດ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ແມ່ນມີຫລາຍໃນແຂວງຈໍາປາສັກ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 8.3 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ

ຮູບ 8.4 ສະແດງການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ຂອງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ທັງຫມົດ ທີ່ພົວພັນກັບ ແຂວງຈໍາປາສັກ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 8.4 ຄາດຄະເນ ການແຈກຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

## 8.2 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ

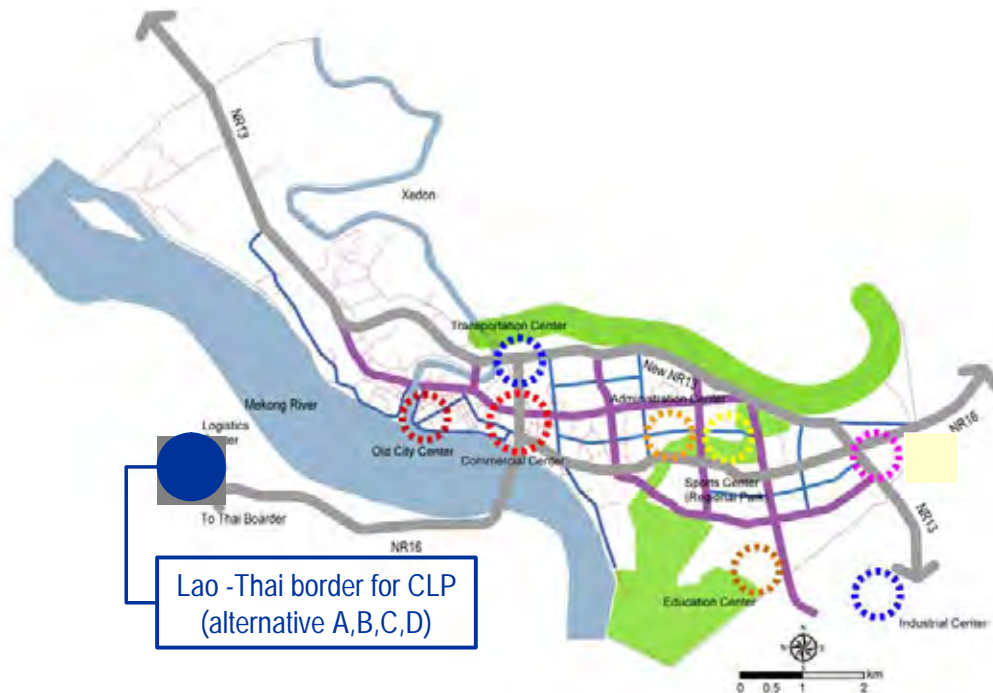
ແຂວງ ຈໍາປາສັກ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງ ໃຫ້ພັດທະນາເປັນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ (ລາຍລະອຽດຢູ່ໃນຫນ້າວຽກ P112 ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ) ເພື່ອປັບປຸງປະສິດທິພາບຂອງ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ໂດຍການຈັດແບ່ງຂັ້ນຄວາມສໍາຄັນຂອງຕາຫນ່າງ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ. ແຂວງຈໍາປາສັກ ແລະ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ ຍັງຖືກຄາດວ່າຈະພັດທະນາເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງ ພູມິພາກ ແລະ ສາກົນດ້ວຍ (ລາຍລະອຽດຢູ່ໃນຫນ້າວຽກ P121 ແລະ P122) ເພື່ອເພີ່ມຄວາມໄວການເດີນທາງ ຂອງພາຫະນະຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ປັບປຸງໂຄງສ້າງເສັ້ນທາງ ເພື່ອໃຫ້ເໝາະສົມກັບ ການບັນທຸກຂອງ ລົດບັນທຸກຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ອຸປະກອນຄວາມປອດໄພຕ່າງໆ.

## 8.3 ສັງລວມຜົນໄດ້ຮັບ ຂອງການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ

### (1) ທີ່ຕັ້ງ

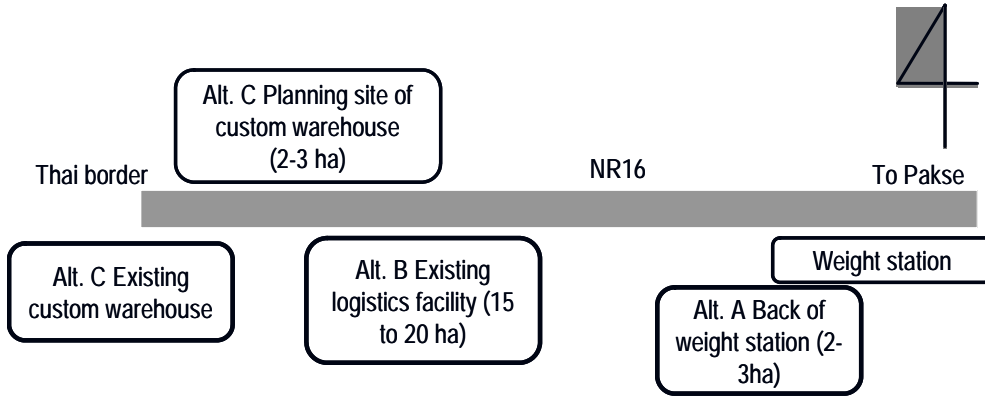
ເພື່ອຄັດເລືອກທີ່ຕັ້ງທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ, ຈຶ່ງໄດ້ພິຈາລະນາໃນ 3 ທີ່ຕັ້ງ ພື້ນທີ່ A, ພື້ນທີ່ B, ພື້ນທີ່ C ແລະ ພື້ນທີ່ D ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 8.5. ຈາກບັນດາ ທາງເລືອກເຫລົ່ານັ້ນ, ພື້ນທີ່ C ຈຶ່ງໄດ້ຖືກຄັດເລືອກ ເພາະວ່າ ມີພື້ນທີ່ເປົ່າຫວ່າງ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ເຂົ້າກັບຊາຍແດນ ແລະ ຫ້ອງການພາສີແຫ່ງໃຫມ່ ທັງນີ້ກໍໂດຍຜ່ານການປະຊຸມຂອງຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ຫລາຍຄັ້ງ ທີ່ປາກເຊ.

ລາຍລະອຽດຂອງພື້ນທີ່ C ແລະ ພື້ນທີ່ອື່ນໆ ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 8.6. ພື້ນທີ່ C ໄດ້ຕັ້ງຢູ່ພື້ນທີ່ຊາຍແດນ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 16, ຢູ່ດ້ານຫລັງຂອງຫ້ອງການພາສີແຫ່ງໃຫມ່.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 8.5 ບັນດາພື້ນທີ່ທາງເລືອກ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 8.6 ທີ່ຕັ້ງ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນປາກເຊ (ພື້ນທີ່ C)

(2) ຫນ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການ

ຜ່ານການຄາດຄະເນຢ່າງຮອບດ້ານ ກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພົບວ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ ຈະເປັນບ່ອນຮອງຮັບສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ສ່ວນໃຫຍ່ຈາກປະເທດ ໄທ. ໂດຍນໍາໃຊ້ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງສາຍຫລັກທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບແຂວງຈໍາປາສັກ, ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງແຂວງຈໍາປາສັກ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງໃຫ້ເຮັດຫນ້າທີ່ເປັນ ສູນກາງແຈກຢາຍສິນຄ້າຂອງ ພາກໃຕ້ ຂອງ ສປປ ລາວ. ດັ່ງທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ເບິ່ງພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ ຄາດວ່າຈະເຮັດຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດໄທ ເພື່ອນໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກສິນຄ້າ
- ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ສົ່ງໄປຫາ ແລະ ເອົາມາຈາກ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ
- ຊ່ຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ
- ປຸງແຕ່ງສິນຄ້າ ທີ່ນໍາເຂົ້າຈາກປະເທດໄທ

(3) ຂີດຄວາມສາມາດ

ຢູ່ໃນການສຶກສານີ້, ໄດ້ມີການພັດທະນາຮູບແບບການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແບບຄົບຊຸດ ເພື່ອນໍາມາປະເມີນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງແຂວງ/ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ (ລາຍລະອຽດຢູ່ພາກ ທີ 5 ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້). ໂດຍອີງໃສ່ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ, ບໍລິມາດສິນຄ້າ ທີ່ຖືກຄາດຄະເນວ່າ ຈະເຂົ້າມາໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈໍາປາສັກ ໃນປີ 2015 ແລະ 2025 ໄດ້ຖືກ ສັງລວມໄວ້ໃນ ຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມ.

ຕາຕະລາງ 8.1 ບໍລິມາດສິນຄ້າໃນປີ 2015 ແລະ 2025

ຫົວໜ່ວຍ: 000 ໂຕນ

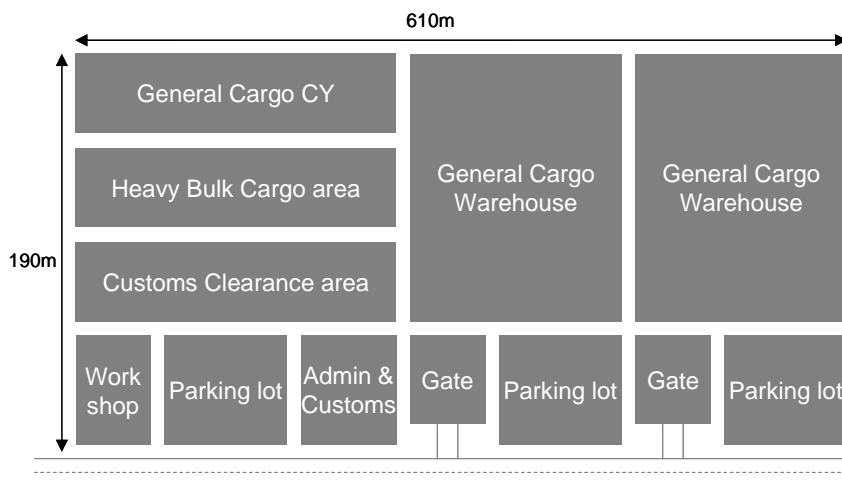
ປະເພດຫຸ້ມຫໍ່	2015	2025
ຜູ້ສິນຄ້າ	16.5	94.4
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	77.6	199.6
ສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	12.3	1.7
ສິນຄ້າປະເພດນ້ຳ	0.0	0.0
ລວມ	106.4	295.8

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

(4) ການວາງແຜນ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ

ໜ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈຳປາສັກ ລວມມີ: (i) ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ປະເທດໄທ ເພື່ອນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກສິນຄ້າ, (ii) ຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອໄປສົ່ງ ແລະ ເອົາມາຈາກບັນດາ ແຂວງອ້ອມຂ້າງ, (iii) ຂຶ້ນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການເກັບຮັກສາ ໃນພື້ນທີ່ ລຽບຕາມ ແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ ລວມທັງຝັ່ງໄທ. (iv) ຂຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ. ເພື່ອຕອບສະໜອງ ໜ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການເຫຼົ່ານີ້, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ ຈຶ່ງໄດ້ມີການອອກແບບ ຢ່າງເໝາະ ສົມທັງປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ໂດຍຄຳນຶງເຖິງ ຈຳນວນສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ, ແລະ ແຜນຜັງສິ່ງອຳນວຍຄວາມ ສະດວກເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ພິຈາລະນາເຖິງ ປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງການເຮັດວຽກ.

ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ທີ່ສະເໜີຢູ່ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈຳປາສັກ ລວມມີ: (i) ພື້ນທີ່ ກວດກາສິນຄ້າຂອງພາສີ, (ii) ພື້ນທີ່ສຳລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່, (iii) ພື້ນທີ່ສຳລັບຜູ້ສິນຄ້າທົ່ວໄປ, (iv) ພື້ນທີ່ສາງໃນຮົ່ມສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ, (v) ບ່ອນຈອດພາຫະນະ, (vi) ຫ້ອງການ ບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການພາສີ, (vii) ຫ້ອງການຜູ້ປະຕິບັດງານ, (viii) ຮ້ານສ້ອມແປງ. ເນື້ອທີ່ໆ ຕ້ອງການສຳລັບ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈຳປາສັກ ແມ່ນ 11.6 ເຮັກຕາ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

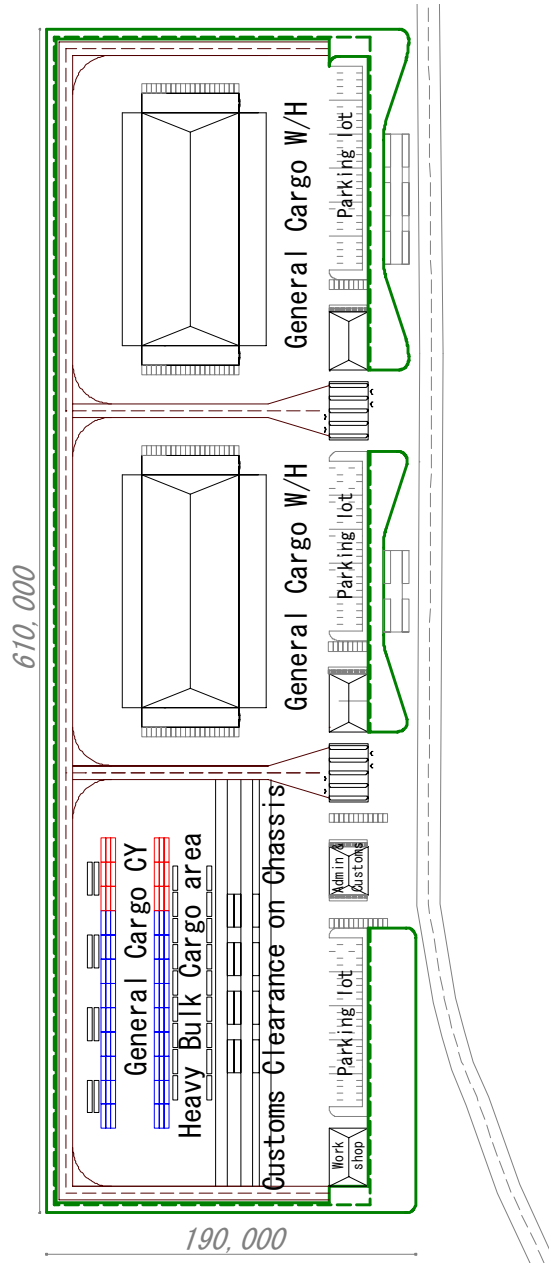
ຮູບ 8.7 ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ

ຕາຕະລາງ 8.2 ສັງລວມເນື້ອທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ

	ເນື້ອທີ່ (ມ <sup>2</sup> )	ຫມາຍເຫດ
ພື້ນທີ່ກວດກາ ສິນຄ້າຂອງ ພາສີ ຢູ່ກັບລົດ	8,600	
ພື້ນທີ່ສໍາລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	5,500	
ພື້ນທີ່ສໍາລັບຜູ້ສິນຄ້າ ທົ່ວໄປ	10,600	ພື້ນທີ່ສໍາລັບຜູ້ສິນຄ້າ ລວມມີ ຜູ້ສິນຄ້າ, ບ່ອນເກັບຜູ້ສິນຄ້າ, ບ່ອນວາງທີ່ຮອງຮັບ ຜູ້ສິນຄ້າ ແລະ ບ່ອນລ້າງຜູ້ສິນຄ້າ.
ພື້ນທີ່ສາງໃນຮົ່ມ ສໍາລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ	42,000	
ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການ ພາສີ	3,800	2 ຊັ້ນ: 1,000 ມ <sup>2</sup> .
ຫ້ອງການຜູ້ປະຕິບັດງານ	5,500	ໂດຍ ຜູ້ປະຕິບັດງານ 2 ຄົນ. ຫ້ອງການຢູ່ໃກ້ ປະຕູທາງອອກ ແລະ ຢູ່ໃກ້ສາງໃນຮົ່ມ.
ຫ້ອງສ້ອມແປງ	1,200	
ປະຕູທາງອອກ ແລະ ບ່ອນຂັງ ນໍ້າໜັກ	4,400	ຜູ້ປະຕິບັດງານ 2 ຄົນ.
ບ່ອນຈອດພາຫະນະ	13,800	ພື້ນທີ່ໃຊ້ຮ່ວມກັນຂອງ ພາກສ່ວນກວດກາ ສິນຄ້າຂອງພາສີ ແລະ ພື້ນທີ່ສາງ. ກວມເອົາ ເນື້ອທີ່ບ່ອນຈອດພາຫະນະ 4800 ມ <sup>2</sup> .
ພື້ນທີ່ເປົ່າວ່າງ (ເຂດກັນຊົນ)	12,700	
ຄວາມສາມາດໃນເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ	7,700	
ອື່ນໆ	100	
ລວມ	115,900	

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມສຶກສາຂອງ JICA





ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 8.8 ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ

(5) ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 3 ຂັ້ນຕອນດັ່ງນີ້: ຂັ້ນຕອນ ອອກແບບ, ຂັ້ນຕອນ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ຂັ້ນຕອນດໍາເນີນງານ. ເພື່ອສໍາເລັດເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈໍາປາສັກ ຈະຕ້ອງ ໃຊ້ເວລາ 30 ເດືອນ ດັ່ງທີ່ສະແດງໄວ້ໃນຮູບ 8.9.

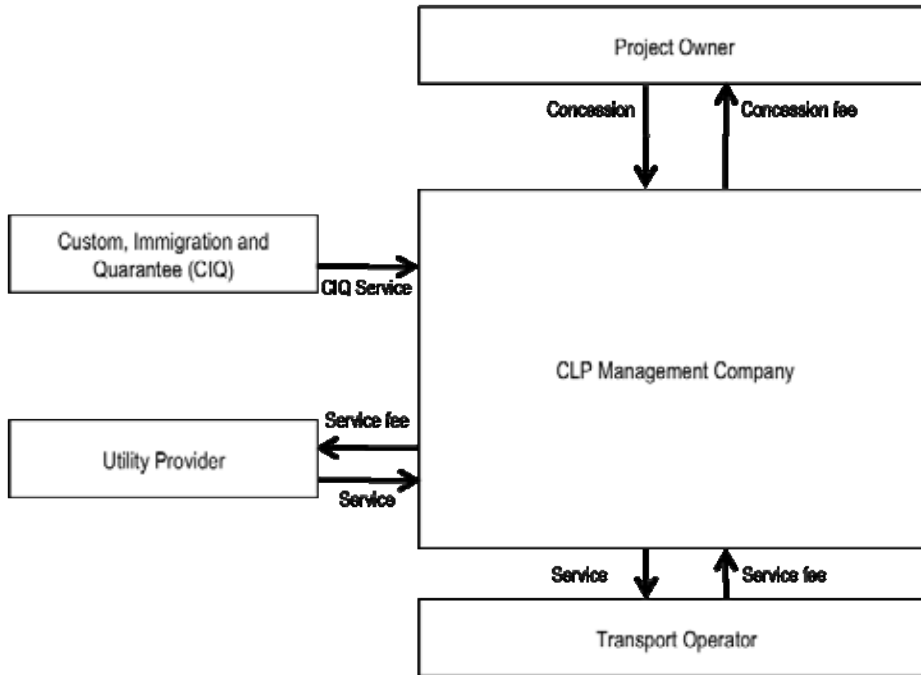
Task	No of Year	1	2	3	4	5
Project Preparation						
Consensus building for development of SLP						
Determination of financing plan						
Determination of project owner						
Preparation of loan application						
EIA and land acquisition						
Compilation of TOR and tender documents for consultant						
Design						
Selection of consultants						
Detailed design and bid documents						
Selection of contractor(s)						
Construction						
Operation Preparation						
Operation and management plan						
Promotion plan						
Operation guideline						
Selection of SLP-MC						
Operation						◇

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 8.9 ເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

(6) ແຜນດຳເນີນງານ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ

ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງເອກະຊົນ ແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ຫລີກລ້ຽງບໍ່ໄດ້ ທັງນີ້ກໍເພື່ອເຮັດໃຫ້ ການຄຸ້ມຄອງທີ່ດີ ແລະ ການດຳເນີນງານ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ. ບໍລິສັດ ຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ (CLP-MC) ຈະເຊັນສັນຍາກັບເຈົ້າຂອງ ໂຄງການ ເພື່ອບໍລິຫານງານ ແລະ ບູລະນະຮັກສາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ ໃນນາມຕົວແທນ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ພາຍໃຕ້ການຊີ້ນຳຂອງເຈົ້າຂອງໂຄງການ. ການຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ ປະກອບດ້ວຍຫລາຍໜ້າວຽກ. ບາງໜ້າວຽກ ຈະບໍລິຫານງານໂດຍ ບໍລິສັດ ຄຸ້ມຄອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ, ແລະ ບາງໜ້າວຽກ ບໍລິສັດ ຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາ ທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ ຈະເຊັນສັນຍາ ໃຫ້ກັບຜູ້ບໍລິຫານ ທີ່ເຫັນວ່າເໝາະສົມ. ໃນຄວາມຈິງ ແລ້ວ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈະບໍລິຫານ ງານໂດຍຜູ້ເຊົ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ, ຊຶ່ງຈະຖືກຄັດເລືອກໂດຍ ບໍລິສັດ ຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ.



ຮູບ 8.10 ພາບລວມ ຂອງໂຄງຮ່າງການຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ