

ແຜນແມ່ບົດ  
ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ  
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ  
ເຫລັ້ມ 1: ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ

ມັງກອນ, 2011

ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (JICA)

ສູນພັດທະນາສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (IDCJ)  
ບໍລິສັດທິກສາ ນິປອນໂກຍ (Nippon Koei)

EID

JR

11-019

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (Ministry of Public Works and Transport)  
ສາທາລະນະລັດ ຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ (ສປປ ລາວ)

ແຜນແມ່ບົດ  
ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ  
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ  
ເຫລັ້ມ 1: ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ

ມັງກອນ, 2011

ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (JICA)

ສູນພັດທະນາສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (IDCJ)  
ບໍລິສັດທິກສາ 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 ແລະໃຫ້ທຸລະພື້ນຜິວອອກຈາກປະເທດດ້ອຍພັດທະນາເທື່ອລະກ້າວ.

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 ໃນສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

ເຫລັ້ມ 1: ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ

ສາລະບານ

ແຜນທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ການສຶກສາ

ຕາຕະລາງສາລະບານ.....	i
ບັນຊີຕາຕະລາງ.....	ix
ບັນຊີຮູບ .....	xiv
ຄຳຫຍໍ້ .....	xxi

**ບົດທີ 1 ບົດນຳ ..... 1-1**

1.1 ຈຸດປະສົງ ແລະຄວາມເປັນມາຂອງ ການສຶກສາ.....	1-1
1.1.1 ຄວາມຄືບໜ້າຂອງ ການຮ່ວມມືດ້ານເສດຖະກິດ ໃນພາກພື້ນ ASEAN ແລະ GMS .....	1-1
1.1.2 ການສຳເລັດຕາໜ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງໃນ GMS.....	1-1
1.1.3 ການສົ່ງເສີມຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການພັດທະນາ.....	1-2
1.1.4 ເຫດຜົນຂອງ ການສຶກສາ .....	1-3
1.1.5 ຈຸດປະສົງຂອງ ການສຶກສາ.....	1-3
1.1.6 ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ.....	1-4
1.1.7 ໄລຍະເວລາຂອງ ການສຶກສາ .....	1-4
1.2 ຄວາມຄືບໜ້າຂອງ ການສຶກສາ .....	1-5
1.2.1 ບົດລາຍງານເບື້ອງຕົ້ນ ແລະ ກອງປະຊຸມຄະນະຊີ້ນຳໂຄງການ.....	1-5
1.2.2 ບົດລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າ ແລະ ກອງປະຊຸມຄະນະຊີ້ນຳໂຄງການ.....	1-6
1.2.3 ຄວາມຄືບໜ້າຂອງ ບັນດາກິດຈະກຳຕົ້ນຕໍ .....	1-6

**ບົດທີ 2 ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ .....2-1**

2.1 ການເຄື່ອນຍ້າຍຂອງ ສິນຄ້າ .....	2-1
2.1.1 ທີ່ຕັ້ງດ້ານພູມສາດຂອງ ສປປ ລາວ ໃນ GMS .....	2-1

2.1.2	ລະດັບການບໍລິການຂອງ ການຂົນສົ່ງໃນ GMS.....	2-3
2.1.3	ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕາມຮູບແບບ.....	2-8
2.1.4	ການຄ້າ ແລະແລວຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.....	2-11
2.2	ຕາໜ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງ ແລະໂຄງລ່າງຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	2-18
2.2.1	ຕາໜ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງໃນ GMS .....	2-18
2.2.2	ຕາໜ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ .....	2-27
2.2.3	ພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ .....	2-41
2.3	ພິທີການຂ້າມແດນສໍາລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	2-42
2.3.1	ພິທີການຂອງ ພາສີ.....	2-42
2.3.2	ຍານພາຫານະ.....	2-52
2.4	ການບໍລິການ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	2-54
2.4.1	ການບໍລິການຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	2-54
2.4.2	ການຕີລາຄາລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ຕາມດັດສະນີຂອງ ຜົນການ ປະຕິບັດຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	2-64
2.5	ອຸດສາຫະກຳພະລາທິການຂົນສົ່ງ .....	2-67
2.5.1	ບັນດາຜູ້ຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍໃນ ສປປ ລາວ .....	2-67
2.5.2	ປະເພດຂອງ ບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	2-72
2.5.3	ໃບອະນຸຍາດທຸລະກິດຂອງ ການຂົນສົ່ງ.....	2-76
2.5.4	ສັນຍາຫລາຍຝ່າຍກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ (ສັນຍາຂົນສົ່ງຂ້າມແດນຂອງ GMS) .....	2-77
2.6	ການປະເມີນລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ປະຈຸບັນ ໃນ ສປປ ລາວ .....	2-80
2.6.1	ບັນດາບັນຫາໃນປະຈຸບັນ .....	2-80
2.6.2	ການພົວພັນກັນລະຫວ່າງບັນດາບັນຫາໃນປະຈຸບັນ.....	2-82
<b>ບົດທີ 3</b>	<b>ການທົບທວນຄືນບັນດານະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ .....</b>	<b>3-1</b>
3.1	ການທົບທວນຄືນບັນດາແຜນການຂອງ ການພັດທະນາໃນອານາຄົດ .....	3-1
3.1.1	ແຜນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ (2006-2010) .....	3-2
3.1.2	ແຜນການຂອງ ຂະແໜງຂົນສົ່ງ .....	3-10

3.2	ການທົບທວນຄືນນະໂຍບາຍພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ.....	3-18
3.2.1	ໄທ.....	3-18
3.2.2	ຫວຽດນາມ.....	3-26
3.2.3	ແຂວງຍຸນນານ.....	3-30
<b>ບົດທີ 4</b>	<b>ທັດສະນະ ແລະກອບວຽກໃນອະນາຄົດ .....</b>	<b>4-1</b>
4.1	ການເຊື່ອມໂຍງຂອງ ເສດຖະກິດໃນ GMS.....	4-1
4.1.1	ອຸດສາຫະກຳ ລະຫວ່າງປະເທດ ແລະການຍ້າຍທີ່ຕັ້ງຂອງ ບັນດາວິສາຫະກິດ .....	4-1
4.1.2	ຄວາມຄືບໜ້າຂອງ ການຈັດຊື້ພາຍໃນຢູ່ພາຍໃນ GMS.....	4-6
4.2	ແຜນການເຊື່ອມໂຍງພາກພື້ນຂອງ GMS ແລະ ASEAN .....	4-10
4.2.1	AFTA ແລະ CEPT .....	4-10
4.2.2	ບັນດາສັນຍາຂອງ ພາກພື້ນ.....	4-12
4.2.3	ເຕັກໂນໂລຊີສື່ສານ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ.....	4-17
4.3	ທ່າແຮງການພັດທະນາຂອງ ສປປ ລາວ.....	4-20
4.3.1	ການເຕີບໂຕຂອງ ປະຊາກອນ .....	4-20
4.3.2	ການກາຍເປັນຕົວເມືອງ .....	4-21
4.3.3	ດ້ານເສດຖະກິດ.....	4-22
4.3.4	ການລົງທຶນ ແລະການຄ້າ.....	4-31
4.4	ທັດສະນະລວມຂອງ ການພັດທະນາຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ GMS.....	4-34
4.4.1	ການພັດທະນາເສດຖະກິດ .....	4-34
4.4.2	ກອບວຽກກ່ຽວກັບການຄ້າ ແລະ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ GMS ແລະ ASEAN .....	4-35
4.5	ກອບດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ.....	4-40
4.5.1	ກອບດ້ານປະຊາກອນ.....	4-40
4.5.2	ກອບດ້ານເສດຖະກິດ .....	4-44
4.6	ການວິເຄາະ SWOT .....	4-51
4.6.1	ຈຸດແຂງ.....	4-52
4.6.2	ໂອກາດ.....	4-53

4.6.3	ຈຸດອ່ອນ .....	4-55
4.6.4	ສິ່ງທ້າທາຍ .....	4-56
4.6.5	ຜົນຂອງ ການວິເຄາະ SWOT .....	4-56
<b>ບົດທີ 5</b>	<b>ການວິເຄາະຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.....</b>	<b>5-1</b>
5.1	ສະຫຼຸບຜົນຂອງ ການສຳຫລວດຈະລາຈອນ .....	5-1
5.1.1	ໂຄງຮ່າງຂອງ ການສຳຫລວດການຈະລາຈອນ .....	5-1
5.1.2	ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດການນັບລົດ.....	5-3
5.1.3	ການເຫັນຖິງປະຈຳເດືອນຂອງ ບໍລິມາດຂອງ ຍານພາຫານະ .....	5-10
5.1.4	ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດແບບສຳພາດຕາມແຄມທາງ.....	5-14
5.1.5	ຂໍ້ມູນຂອງ ພາສີ .....	5-20
5.2	ວິທີການຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	5-28
5.3	ຜົນຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	5-30
5.3.1	ຕາໜ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງໃນອານາຄົດ .....	5-30
5.3.2	ການຄາດຄະເນລົດບັນທຸກ .....	5-32
5.4	ທ່າແຮງຂອງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຢູ່ພາຍໃນ GMS.....	5-36
5.4.1	ວິທີການຂອງ ການຄາດຄະເນທ່າແຮງຂອງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	5-36
5.4.2	ຜົນສັງລວມຂອງ ການຄາດຄະເນທ່າແຮງຂອງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	5-37
<b>ບົດທີ 6</b>	<b>ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ.....</b>	<b>6-1</b>
6.1	ຜົນປະໂຫຍດທີ່ໄດ້ຄາດໄວ້ ແລະ ບັນດາບັນຫາໃນ ການພັດທະນາ .....	6-1
6.1.1	ນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດ ແລະວິໄສທັດຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ .....	6-1
6.1.2	ບັນດາບັນຫາຂອງ ການພັດທະນາ.....	6-5
6.2	ຄາດຫມາຍສູ້ຊີນ ແລະ ຍຸດທະສາດ .....	6-10
6.2.1	ຍຸດທະສາດລວມ .....	6-10
6.2.2	ຄາດຫມາຍສູ້ຊີນຂອງ ການພັດທະນາ .....	6-15
6.3	ຮູບແບບຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.....	6-19



6.4	ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ 1: ການເຊື່ອມໂຍງຂອງ ການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ.....	6-22
6.4.1	ແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານ .....	6-22
6.4.2	ການພັດທະນາເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	6-25
6.4.3	ການປັບປຸງບັນດາເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ.....	6-30
6.4.4	ການປັບປຸງປະສິດທິພາບຂອງ ການຂົນສົ່ງ .....	6-33
6.5	ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ 2: ການກະຕຸ້ນພາກທຸລະກິດ.....	6-35
6.5.1	ແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານ .....	6-35
6.5.2	ການດຶງດູດທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງ ຕ່າງປະເທດ.....	6-37
6.5.3	ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງພາຍໃນ .....	6-38
6.5.4	ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງ ການບໍລິຫານພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	6-42
6.6	ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ 3: ການຂະຫຍາຍຕະຫຼາດ.....	6-44
6.6.1	ແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານ- .....	6-44
6.6.2	ການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ CBTA .....	6-46
6.6.3	ການປັບປຸງພິທີການຂ້າມແດນໃຫ້ດີຂຶ້ນ.....	6-48
6.6.4	ການເປີດເສລີໃນຕະຫຼາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ .....	6-50
6.7	ບັນດາແຜນງານ ແລະ ໂຄງການ.....	6-52
<b>ບົດທີ 7</b>	<b>ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງ ພາກ.....</b>	<b>7-1</b>
7.1	ຍຸດທະສາດລວມໃນບັນດາຕົວເມືອງຫຼັກຂອງ ພາກ .....	7-1
7.1.1	ລະບົບສູນກາງຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	7-1
7.1.2	ບັນດາຕົວເມືອງຫຼັກຂອງ ພາກ.....	7-2
7.2	ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ .....	7-4
7.2.1	ເສດຖະກິດໃນປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນການພັດທະນາໃນອານາຄົດ.....	7-4
7.2.2	ພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນວຽງຈັນ.....	7-10
7.2.3	ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	7-14
7.2.4	ຍຸດທະສາດຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	7-16
7.2.5	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ .....	7-17

7.3	ຫລວງນ້ຳທາ.....	7-24
7.3.1	ເສດຖະກິດໃນປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນການພັດທະນາໃນອານາຄົດ.....	7-24
7.3.2	ພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນຫລວງນ້ຳທາ.....	7-26
7.3.3	ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	7-30
7.3.4	ຍຸດທະສາດຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	7-30
7.3.5	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງນ້ຳທາ.....	7-31
7.4	ເມືອງໄຊ .....	7-36
7.4.1	ເສດຖະກິດໃນປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນການພັດທະນາໃນອານາຄົດ.....	7-36
7.4.2	ພະລາທິການໃນອຸດົມໄຊ .....	7-39
7.4.3	ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ.....	7-41
7.4.4	ຍຸດທະສາດຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	7-43
7.4.5	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ .....	7-44
7.5	ຫ້ວຍຊາຍ.....	7-47
7.5.1	ເສດຖະກິດໃນປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນການພັດທະນາໃນອານາຄົດ.....	7-47
7.5.2	ພະລາທິການໃນບໍ່ແກ້ວ.....	7-49
7.5.3	ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	7-51
7.5.4	ຍຸດທະສາດຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	7-53
7.5.5	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫ້ວຍຊາຍ.....	7-54
7.6	ຫລວງພະບາງ.....	7-56
7.6.1	ເສດຖະກິດໃນປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນການພັດທະນາໃນອານາຄົດ.....	7-56
7.6.2	ພະລາທິການໃນຫລວງພະບາງ .....	7-59
7.6.3	ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	7-61
7.6.4	ຍຸດທະສາດຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	7-63
7.6.5	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງພະບາງ.....	7-63
7.7	ທ່າແຂກ .....	7-68
7.7.1	ເສດຖະກິດໃນປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນການພັດທະນາໃນອານາຄົດ.....	7-68
7.7.2	ພະລາທິການໃນຄຳມ່ວນ .....	7-70
7.7.3	ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	7-72

7.7.4	ຍຸດທະສາດຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	7-74
7.7.5	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທ່າແຂກ .....	7-75
7.8	ສະຫວັນນະເຂດ.....	7-80
7.8.1	ເສດຖະກິດໃນປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນການພັດທະນາໃນອານາຄົດ.....	7-80
7.8.2	ພະລາທິການໃນສະຫວັນນະເຂດ .....	7-83
7.8.3	ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	7-85
7.8.4	ຍຸດທະສາດຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	7-87
7.8.5	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ.....	7-88
7.9	ປາກເຊ .....	7-94
7.9.1	ເສດຖະກິດໃນປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນການພັດທະນາໃນອານາຄົດ.....	7-94
7.9.2	ພະລາທິການໃນປາກເຊ.....	7-97
7.9.3	ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ .....	7-99
7.9.4	ຍຸດທະສາດຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	7-101
7.9.5	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ.....	7-102
<b>ບົດທີ 8</b>	<b>ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເບື້ອງຕົ້ນ .....</b>	<b>8-1</b>
8.1	ຕາຕະລາງເວລາສຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ .....	8-1
8.1.1	ຂັ້ນຕອນລວມ.....	8-1
8.1.2	ຕາຕະລາງເວລາຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ .....	8-3
8.1.3	ບັນດາແຜນງານ ແລະ ໂຄງການບູລິມະສິດ .....	8-5
8.2	ມູນຄ່າຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ.....	8-5
8.3	ການກະກຽມການຈັດຕັ້ງ ແລະ ສະຖາບັນ.....	8-6
8.3.1	ການຈັດຕັ້ງທີ່ຮັບຜິດຊອບ.....	8-6
8.3.2	ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງ LIFFA.....	8-12
8.3.3	ການຈັດຕັ້ງຂອງ ບັນດາເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ.....	8-14
8.4	ການດຶງດູດການລົງທຶນຂອງ ຕ່າງປະເທດ .....	8-14
8.4.1	ຄວາມໂປ່ງໃສໃນຕະລາດ .....	8-14

8.4.2	ຄວາມຢືດຢູ່ນຂອງ ທຸລະກິດ .....	8-15
8.4.3	ການກະຕຸ້ນ ແລະສົ່ງເສີມ .....	8-15
<b>ບົດທີ 9</b>	<b>ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ.....</b>	<b>9-1</b>
9.1	ຜົນກະທົບດ້ານເສດຖະກິດຕໍ່ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ .....	9-1
9.1.1	ຜົນກະທົບທາງກົງ ແລະ ຜົນກະທົບທາງອ້ອມ .....	9-1
9.1.2	ຜົນທາງກົງ .....	9-1
9.1.3	ຜົນທາງອ້ອມ.....	9-4
9.2	ການວິເຄາະ EIRR.....	9-6
9.2.1	ການສົມມຸດພັນຖານ .....	9-6
9.2.2	ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ .....	9-6
9.2.3	ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດ .....	9-8
9.2.4	ການຄິດໄລ່ EIRR.....	9-9
9.3	ຄວາມສາມາດດ້ານການເງິນ.....	9-12
9.3.1	ງົບປະມານຂອງ ລັດຖະບານສຳລັບຂະແໜງຂົນສົ່ງ.....	9-12
9.3.2	ຂີດຄວາມສາມາດດ້ານການເພື່ອດຳເນີນຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ .....	9-15
<b>ບົດທີ 10</b>	<b>ສະຫຼຸບ ແລະ ຂໍ້ສະເໜີ.....</b>	<b>10-1</b>
10.1	ຂໍ້ສະຫຼຸບ .....	10-1
10.2	ຂໍ້ສະເໜີ .....	10-3
10.2.1	ກ້າວສູ່ຜົນສຳເລັດຂອງ ຍຸດທະສາດ .....	10-3
10.2.2	ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາໂຄງການຂອງ ເຂດພະລາທິການ.....	10-4

## ບັນຊີຕາຕະລາງ

ຕາຕະລາງ 1.2.1	ການສຳຫລວດ ພາກສະໜາມ .....	1-7
ຕາຕະລາງ 1.2.2	ການສຳຫລວດ ໃນບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ.....	1-7
ຕາຕະລາງ 1.2.3	ການສຳຫລວດ ຕົ້ນທາງ-ປາຍທາງ ຂອງ ສິນຄ້າ.....	1-8
ຕາຕະລາງ 2.1.1	ບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບບັນດາຕົວເມືອງໃຫຍ່ໃນ GMS ຜ່ານ ສ.ປ.ປ.ລາວ.....	2-2
ຕາຕະລາງ 2.1.2	ສະພາບດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນ GMS ໃນ 2007 .....	2-6
ຕາຕະລາງ 2.1.3	ປະຊາກອນ, GDP ແລະ ການຄ້າໃນ GMS ໃນ 2006 .....	2-7
ຕາຕະລາງ 2.1.4	ບໍລິມາດຂອງສິນຄ້າຕາມຮູບແບບການຂົນສົ່ງທົ່ວGMS (ລ້ານໂຕນ.ກມ) ໃນ2004.....	2-9
ຕາຕະລາງ 2.2.1	ຕາມ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການບໍລິການໃນທົ່ວ GMS .....	2-21
ຕາຕະລາງ 2.2.2	ການຕີລາຄາກ່ຽວກັບຕາມ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການບໍລິການໃນທົ່ວGMS.....	2-25
ຕາຕະລາງ 2.2.3	ເຂດຂອງ ເວລາ ແລະ ປະຊາກອນທີ່ຄອບຄຸມ(ຈາກບາງກອກ).....	2-27
ຕາຕະລາງ 2.2.4	ເຂດຂອງ ເວລາ ແລະ ປະຊາກອນທີ່ຄອບຄຸມ(ຈາກຮາໂນ້ຍ) .....	2-27
ຕາຕະລາງ 2.2.5	ເຂດຂອງ ເວລາ ແລະ ປະຊາກອນທີ່ຄອບຄຸມ(ຈາກວຽງຈັນ) .....	2-27
ຕາຕະລາງ 2.2.6	ຄວາມຍາວຂອງ ເສັ້ນທາງຕາມປະເພດຂອງ ການູຕາມການຈັດປະເພດຂອງ ທາງທລວງ(ຫົວໜ່ວຍ: ກມ).....	2-28
ຕາຕະລາງ 2.2.7	ຄວາມຍາວຂອງ ເສັ້ນທາງຕາມປະເພດຂອງ ການູຕາມແຂວງ(ຫົວໜ່ວຍກມ) .....	2-28
ຕາຕະລາງ 2.2.8	ບັນດາຂັ້ນທີ່ໄດ້ຂຶ້ນແຜນໃນແຜນການຫ້າປີເທື່ອທີ 6 .....	2-35
ຕາຕະລາງ 2.2.9	ເຂດຂອງ ເວລາ ແລະ ປະຊາກອນທີ່ຄອບຄຸມ(ຈາກວຽງຈັນ) .....	2-38
ຕາຕະລາງ 2.2.10	ເຂດຂອງ ເວລາ ແລະ ປະຊາກອນທີ່ຄອບຄຸມ(ຈາກສະຫວັນນະເຂດ) .....	2-38
ຕາຕະລາງ 2.2.11	ເຂດຂອງ ເວລາ ແລະ ປະຊາກອນທີ່ຄອບຄຸມ(ຈາກປາກເຊ .....	2-38
ຕາຕະລາງ 2.3.1	ວິທີການພາສີໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ .....	2-43
ຕາຕະລາງ 2.3.2	ວິທີການພາສີຂອງ ການສົ່ງອອກໃນບັນດາປະເທດອາຊີ.....	2-46
ຕາຕະລາງ 2.3.3	ວິທີການພາສີຂອງ ການນຳເຂົ້າໃນບັນດາປະເທດອາຊີ .....	2-49
ຕາຕະລາງ 2.3.4	ບັນດາລະບຽບສຳລັບການຂຶ້ນທະບຽນຂອງ ຍານພາຫນະ .....	2-52
ຕາຕະລາງ 2.4.1	ປະເພດຂອງ ການບໍລິການພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວໃນປະຈຸບັນ .....	2-55
ຕາຕະລາງ 2.4.2	ສະນິດຂອງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຜະລິດຕາມປະເພດ.....	2-56
ຕາຕະລາງ 2.4.3	ເງື່ອນໄຂປະຈຸບັນຂອງ ການບໍລິການພະລາທິການ (ປະເພດ 1) .....	2-57
ຕາຕະລາງ 2.4.4	ເງື່ອນໄຂປະຈຸບັນຂອງ ການບໍລິການພະລາທິການ (ປະເພດ 2) .....	2-59
ຕາຕະລາງ 2.4.5	ເງື່ອນໄຂປະຈຸບັນຂອງ ການບໍລິການພະລາທິການ (ປະເພດ 3) .....	2-60

ຕາຕະລາງ 2.4.6	ເງື່ອນໄຂປະຈຸບັນຂອງ ການບໍລິການພະລາທິການ (ປະເພດ 4) .....	2-61
ຕາຕະລາງ 2.4.7	ເງື່ອນໄຂປະຈຸບັນຂອງ ການບໍລິການພະລາທິການ (ປະເພດ 5) .....	2-62
ຕາຕະລາງ 2.4.8	ເງື່ອນໄຂປະຈຸບັນຂອງ ການບໍລິການພະລາທິການ (ປະເພດ 6) .....	2-63
ຕາຕະລາງ 2.4.9	ການສົມທຽບ LPI ລະຫວ່າງບັນດາປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ແລະ ບັນດາປະເທດທີ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ .....	2-65
ຕາຕະລາງ 2.4.10	ຜົນການປະຕິບັດຂອງ LPI ລະຫວ່າງບັນດາປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ .....	2-65
ຕາຕະລາງ 2.4.11	LPI ແລະ ເງື່ອນໄຂດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໃນບັນດາປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ..	2-65
ຕາຕະລາງ 2.4.12	LPI ໃນບັນດາປະເທດ GMS .....	2-67
ຕາຕະລາງ 2.5.1	ໃບອະນຸຍາດທີ່ຕ້ອງການສຳລັບທຸລະກິດພະລາທິການ .....	2-68
ຕາຕະລາງ 2.5.2	ບັນດາບໍລິສັດພະລາທິການທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.....	2-69
ຕາຕະລາງ 2.5.3	ລະບຽບສຳລັບການດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນໃນ CBTA .....	2-72
ຕາຕະລາງ 2.5.4	ລະບຽບສຳລັບໃບອະນຸຍາດຂອງ ທຸລະກິດຂົນສົ່ງ.....	2-76
ຕາຕະລາງ 2.5.5	ບັນດາຂໍ້ຕົກລົງ & ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງ ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ .....	2-78
ຕາຕະລາງ 4.1.1	ເງິນເດືອນຕໍ່ສຸດໃນລາວ ແລະ ໄທ .....	4-3
ຕາຕະລາງ 4.1.2	ຕາຕະລາງການຄ້າໃນ GMS (2001) .....	4-7
ຕາຕະລາງ 4.1.3	ຕາຕະລາງການຄ້າໃນ GMS (2008) .....	4-7
ຕາຕະລາງ 4.1.4	ອັດຕາການຄ້າພາຍໃນ GMS .....	4-8
ຕາຕະລາງ 4.1.5	ອັດຕາການຈັດຊື້(ນຳເຂົ້າ) ຈາກບັນດາປະເທດ GMS ໃນ 2001.....	4-8
ຕາຕະລາງ 4.1.6	ອັດຕາການຈັດຊື້(ນຳເຂົ້າ)ຈາກບັນດາປະເທດ GMS ໃນ 2008.....	4-9
ຕາຕະລາງ 4.1.7	ອັດຕາການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ(ສິ່ງອອກ)ໄປຫາ GMSs ໃນ 2001 .....	4-9
ຕາຕະລາງ 4.1.8	ອັດຕາການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ(ສິ່ງອອກ)ໄປຫາ GMSs ໃນ 2008 .....	4-10
ຕາຕະລາງ 4.2.1	ຄວາມຄືບໜ້າຂອງ CEPT.....	4-12
ຕາຕະລາງ 4.2.2	ຜົນຂອງ ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ.....	4-13
ຕາຕະລາງ 4.3.1	ປະຊາກອນ ແລະ ອັດຕາການເຕີບໂຕປະຈຳປີໃນປີສຳຫລວດປະຊາກອນ .....	4-20
ຕາຕະລາງ 4.3.2	ການຜະລິດໄຟຟ້າໃນອານາຄົດແລະການປະກອບສ່ວນໃສ່ການເຕີບໂຕຂອງGDP .....	4-31
ຕາຕະລາງ 4.3.3	ສັດສ່ວນຂອງ ການລົງທຶນຕໍ່ GDP .....	4-32
ຕາຕະລາງ 4.3.4	ບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າກັບບັນດາຄູ່ການຄ້າຕົ້ນຕໍ .....	4-34
ຕາຕະລາງ 4.5.1	ການຄາດຄະເນປະຊາກອນຈົນເຖິງ 2030 .....	4-40
ຕາຕະລາງ 4.5.2	ປະຊາກອນຂອງ ຕົວເມືອງ ແລະ ປະຊາກອນຂອງ ຊົນນະບົດ .....	4-42

ຕາຕະລາງ 4.5.3	ທີ່ດິນປູກຝັງຕໍ່ປະຊາກອນຊົນນະບົດໃນ 2004 .....	4-43
ຕາຕະລາງ 4.5.4	ປະຊາກອນຕາມແຂວງເຖິງ 2025 .....	4-43
ຕາຕະລາງ 4.5.5	ສາມແບບການເຕີບໂຕຂອງ GDP ຈົນເຖິງ 2030.....	4-45
ຕາຕະລາງ 4.5.6	ການຄາດຄະເນການເຕີບໂຕຂອງ GDP ໂດຍທະນາຄານໂລກ .....	4-46
ຕາຕະລາງ 4.5.7	ການຄາດຄະເນການເຕີບໂຕຂອງ GDP ໃນອານາຄົດຈົນເຖິງ 2013 (ເຖິງກໍລະກົດ 2008).....	4-46
ຕາຕະລາງ 4.5.8	ຈຳນວນຂອງ ການລົງທຶນ ແລະ ສ່ວນແບ່ງໃນ GDP .....	4-48
ຕາຕະລາງ 4.5.9	ການປ່ຽນແປງຂອງ ສ່ວນປະກອບດ້ານອຸດສາຫະກຳ .....	4-49
ຕາຕະລາງ 4.5.10	ບັນດາອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ອຸດສາຫະກຳ .....	4-50
ຕາຕະລາງ 4.5.11	ການປ່ຽນແປງຂອງ GRDP ແລະ GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນ .....	4-51
ຕາຕະລາງ 4.6.1	ສັງລວມການວິເຄາະຂອງ SWOT.....	4-52
ຕາຕະລາງ 5.1.1	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ສະໜາມການສຳຫລວດ ແລະ ຕາຕະລາງ .....	5-2
ຕາຕະລາງ 5.1.2	ບໍລິມາດແຕ່ລະວັນຂອງ ລົດບັນທຸກໃນວັນທຳມະດາ ແລະ ວັນພັກ .....	5-9
ຕາຕະລາງ 5.1.3	ການຈັດປະເພດຂອງ ຍານພາຫນນະຕາມຕາຕະລາງຂອງ ລາຄາເຖິງກໍລະກົດ 2008 .....	5-10
ຕາຕະລາງ 5.1.4	ການເຫນັງຕຶງແຕ່ລະເດືອນຂອງ ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ປັດໃຈຂອງ ການປັບສຳລັບ AADT ໃນ 2008 .....	5-14
ຕາຕະລາງ 5.1.5	ອັດຕາສ່ວນຕົວຢ່າງຕາມທີ່ຕັ້ງຂອງ ການສຳຫລວດ .....	5-15
ຕາຕະລາງ 5.1.6	ສັດສ່ວນຂອງ ລົດບັນທຸກທີ່ເປົ່າ .....	5-17
ຕາຕະລາງ 5.1.7	ສັດສ່ວນຂອງ ການບັນທຸກຕາມສະນິດຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ລົດບັນທຸກ.....	5-18
ຕາຕະລາງ 5.1.8	ບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າທີ່ກຸ່ວກັບ ສ.ປ.ປ.ລາວ .....	5-21
ຕາຕະລາງ 5.1.9	ການຄ້າໃນ GMS ທີ່ກຸ່ວກັບ ສ.ປ.ປ.ລາວ .....	5-21
ຕາຕະລາງ 5.1.10	ບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າຕາມພາສີໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.....	5-26
ຕາຕະລາງ 5.1.11	ມູນຄ່າຂອງ ການນຳເຂົ້າຕາມພາສີໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ .....	5-27
ຕາຕະລາງ 5.1.12	ຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການທຸກທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນເປັນນ້ຳໜັກ (ໂຕນ).....	5-28
ຕາຕະລາງ 5.3.1	ສະນິດຂອງ ຍານພາຫນນະໃນຕາຕະລາງຂອງ OD ສຳລັບການກຳນົດການຈະລາຈອນ .....	5-32
ຕາຕະລາງ 5.3.2	ດັດສະນີຂອງ ການຕີລາຄາ .....	5-35
ຕາຕະລາງ 5.4.1	ຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ບໍລິມາດສິນຄ້າຜ່ານແດນລະຫວ່າງໄທ, ພາກເໜືອຫວຽດນາມ ແລະ ຍຸນນານໃນ 2025 .....	5-37
ຕາຕະລາງ 6.1.1	ຜົນປະໂຫຍດຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການ.....	6-4
ຕາຕະລາງ 6.2.1	ບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າລະຫວ່າງບັນດາປະເທດ GMS .....	6-11

ຕາຕະລາງ 6.2.2	ບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າລະຫວ່າງບັນດາປະເທດ GMS ຜ່ານ ສ.ປ.ປ.ລາວ.....	6-11
ຕາຕະລາງ 6.2.3	ບັນດາເປົ້າໝາຍຕົວເລກຂອງ ການພັດທະນາ(ບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າທັດຖະກຳ).....	6-16
ຕາຕະລາງ 6.2.4	ບັນດາເປົ້າໝາຍຕົວເລກຂອງ ການພັດທະນາ(ສ່ວນແບ່ງຂອງ ລາງທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຢູ່ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ) .....	6-17
ຕາຕະລາງ 6.2.5	ບັນດາເປົ້າໝາຍຕົວເລກຂອງ ການພັດທະນາ(ຖັງວັກຂອງ ສິນຄ້າທັດຖະກຳ) .....	6-18
ຕາຕະລາງ 6.2.6	ເປົ້າໝາຍຕົວເລກ .....	6-19
ຕາຕະລາງ 6.4.1	ໄລຍະທາງ ແລະ ເວລາຂອງ ບັນດາແລວເໜືອ-ໃຕ້ ແລະ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກໃນ GMS ..	6-23
ຕາຕະລາງ 6.4.2	ສູນກາງພະລາທິການລະຫວ່າງປະເທດ .....	6-26
ຕາຕະລາງ 6.4.3	ບັນດາສູນກາງ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງ ສູນກາງ.....	6-28
ຕາຕະລາງ 6.4.4	ບັນດາສູນກາງ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງ ສູນກາງ .....	6-29
ຕາຕະລາງ 6.7.1	ບັນດາແຜນງານ ແລະ ໂຄງການຂອງ ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ.....	6-52
ຕາຕະລາງ 7.2.1	ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າແຕ່ລະວັນໃນເຂດອຸດສາຫະກຳວຽງຈັນ .....	7-20
ຕາຕະລາງ 7.2.2	ສັງລວມພື້ນທີ່ທີ່ຕ້ອງການທັງໝົດສຳລັບ VLP .....	7-21
ຕາຕະລາງ 7.2.3	ມູນຄ່າໂຄງການຂອງ VLP .....	7-22
ຕາຕະລາງ 7.3.1	ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີໃນ 2025.....	7-33
ຕາຕະລາງ 7.3.2	ສັງລວມພື້ນທີ່ທີ່ຕ້ອງການທັງໝົດສຳລັບ LNLP .....	7-35
ຕາຕະລາງ 7.3.3	ສັງລວມມູນຄ່າໂຄງການຂອງ LNLP .....	7-35
ຕາຕະລາງ 7.4.1	ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີໃນ 2025.....	7-46
ຕາຕະລາງ 7.5.1	ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີໃນ 2025 .....	7-56
ຕາຕະລາງ 7.6.1	ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີໃນ 2025 .....	7-65
ຕາຕະລາງ 7.6.2	ສັງລວມພື້ນທີ່ທີ່ຕ້ອງການທັງໝົດສຳລັບ LPLP .....	7-66
ຕາຕະລາງ 7.6.3	ສັງລວມມູນຄ່າໂຄງການຂອງ LNLP .....	7-67
ຕາຕະລາງ 7.7.1	ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີໃນ 2025 .....	7-77
ຕາຕະລາງ 7.7.2	ສັງລວມພື້ນທີ່ທີ່ຕ້ອງການທັງໝົດສຳລັບ TLP .....	7-78
ຕາຕະລາງ 7.7.3	ສັງລວມມູນຄ່າໂຄງການຂອງ LNLP .....	7-79
ຕາຕະລາງ 7.8.1	ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີໃນ 2015 ແລະ 2025 .....	7-91
ຕາຕະລາງ 7.8.2	ສັງລວມພື້ນທີ່ທີ່ຕ້ອງການທັງໝົດສຳລັບ SLP .....	7-92
ຕາຕະລາງ 7.8.3	ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ SLP .....	7-93
ຕາຕະລາງ 7.9.1	ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີໃນ 2015 ແລະ 2025 .....	7-104



ຕາຕະລາງ 7.9.2	ສັງລວມພື້ນທີ່ທີ່ຕ້ອງການທັງໝົດສຳລັບ CLP .....	7-105
ຕາຕະລາງ 7.9.3	ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ CLP .....	7-106
ຕາຕະລາງ 8.2.1	ມູນຄ່າຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ .....	8-6
ຕາຕະລາງ 8.3.1	ບົດບາດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂັ້ນກະຊວງໃນການພັດທະນາ ໂຄງລ່າງ/ການບໍລິການ ພະລາທິການ .....	8-9
ຕາຕະລາງ 8.3.2	ພາລະກິດຂອງ ພະແນກພະລາທິການ .....	8-12
ຕາຕະລາງ 8.3.3	ກຳມະການຂອງ LIFFA.....	8-13
ຕາຕະລາງ 9.2.1	ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດປະຈຳປີຂອງ ບັນດາສູນກາງພະລາທິການໃນ 2025, 2035 ແລະ 2045 .....	9-7
ຕາຕະລາງ 9.2.2	ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ການປັບປຸງປະສິດທິພາບຂອງ ການຂົນສົ່ງ ໃນ 2025 .....	9-7
ຕາຕະລາງ 9.2.3	ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ໂຄງການປັບປຸງບັນດາເສັ້ນທາງ ລະຫວ່າງປະເທດ ..	9-8
ຕາຕະລາງ 9.2.4	ການຄິດໄລ່ EIRR.....	9-10
ຕາຕະລາງ 9.3.1	ງົບປະມານຂັ້ນກະຊວງຂອງ MPWT ແລະ ສັດສ່ວນໃນງົບປະມານແຫ່ງຊາດ (ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານກີບ).....	9-12
ຕາຕະລາງ 9.3.2	ລາຍຈ່າຍຂອງ MPWT ຕາມກະຊວງຫຼັກໄລຍະ 2001-2005 (ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານກີບ) .....	9-12
ຕາຕະລາງ 9.3.3	ລາຍໄດ້ສຳລັບກອງທຶນບູລະນະຮັກສາທາງຫລວງ.....	9-14
ຕາຕະລາງ 9.3.4	ງົບປະມານສຳລັບການບູລະນະຮັກສາທາງຫລວງ.....	9-14

## ບັນຊີຮູບ

ຮູບ 1.1.1	ຕາຕະລາງລວມຂອງ ການສຶກສາ .....	1-5
ຮູບ 2.1.1	ໄລຍະທາງ ແລະ ເວລາຂອງ ການເດີນທາງລະຫວ່າງບັນດາຕົວເມືອງຫຼັກໃນ GMS .....	2-2
ຮູບ 2.1.2	ການສົ່ງອອກຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວ GMS ໄລຍະ 1990-2007 .....	2-4
ຮູບ 2.1.3	ທິດທາງຂອງ ການຄ້າທົ່ວ GMS (ສົ່ງອອກ) .....	2-4
ຮູບ 2.1.4	ການນຳເຂົ້າຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວ GMS ໄລຍະ 1990-2007 .....	2-5
ຮູບ 2.1.5	ທິດທາງຂອງ ການຄ້າທົ່ວ GMS (ນຳເຂົ້າ) .....	2-5
ຮູບ 2.1.6	GDP ຕາມຂະແໜງການໃນ GMS ໃນ 2007 .....	2-7
ຮູບ 2.1.7	ປະຊາກອນ, GDP ແລະ ການຄ້າໃນ GMS (ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານ USD) ໃນ 2006 .....	2-8
ຮູບ 2.1.8	ການຈະລາຈອນສິນຄ້າຕາມຮູບແບບຂອງ ການຂົນສົ່ງທົ່ວ GMS ໃນ 2004 .....	2-9
ຮູບ 2.1.9	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຮູບແບບໃນການຈະລາຈອນສິນຄ້າທົ່ວ GMS ໃນ 2004 .....	2-10
ຮູບ 2.1.10	ການຈະລາຈອນສິນຄ້າຕາມຮູບແບບຂອງ ການຂົນສົ່ງໄລຍະ 2000-2007 .....	2-11
ຮູບ 2.1.11	ການນຳເຂົ້າຂອງ ສິນຄ້າຕາມຈຸດຂ້າມແດນ(ນ້ຳໜັກເປັນໂຕນ) ໃນ 2007/08 .....	2-12
ຮູບ 2.1.12	ການນຳເຂົ້າຂອງ ສິນຄ້າຕາມຈຸດຂ້າມແດນ(ມູນຄ່າ) ໃນ 2007/08 .....	2-13
ຮູບ 2.1.13	ການສົ່ງອອກຂອງ ສິນຄ້າຕາມຈຸດຂ້າມແດນ(ນ້ຳໜັກເປັນໂຕນ) ໃນ 2007/08 .....	2-14
ຮູບ 2.1.14	ການສົ່ງອອກຂອງ ສິນຄ້າຕາມຈຸດຂ້າມແດນ(ມູນຄ່າ) ໃນ 2007/08 .....	2-15
ຮູບ 2.1.15	ການສົ່ງອອກຂອງ ສິນຄ້າຕາມຈຸດຂ້າມແດນ(ນ້ຳໜັກເປັນໂຕນ) ໃນ 2007/08 .....	2-16
ຮູບ 2.1.16	ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນ(ຫົວໜ່ວຍ: PCU/6 ຊມ) ໃນ 2008 .....	2-17
ຮູບ 2.1.17	ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນ(ຫົວໜ່ວຍ: ລິດບັນທຸກ/6 ຊມ) ໃນ 2008 .....	2-18
ຮູບ 2.2.1	ບັນດາແລວການຂົນສົ່ງຂອງ GMS .....	2-20
ຮູບ 2.2.2	ຕາມ່າງຂອງ ທາງຫລວງຕາມພູມິປະເທດໃນ GMS .....	2-23
ຮູບ 2.2.3	ຕາມ່າງຂອງ ທາງຫລວງຕາມສະພາບຂອງ ທາງຫລວງໃນ GMS .....	2-24
ຮູບ 2.2.4	ບັນດາເຂດຕາມເວລາຂອງ ການເດີນທາງ(ເທິງຊ້າຍ: ຈາກບາງກອກ, ເທິງຂວາ: ຮາໂນ້ຍ ແລະ ລຸ່ມ: ວຽງຈັນ) .....	2-26
ຮູບ 2.2.5	ຕາມ່າງຂອງ ທາງຫລວງຕາມສະນິດຂອງ ການປູ .....	2-30
ຮູບ 2.2.6	ຕາມ່າງຂອງ ທາງຫລວງຕາມສະພາບຂອງ ທາງຫລວງ .....	2-31
ຮູບ 2.2.7	ນ້ຳໜັກບັນທຸກສູງສຸດຂອງ ເຟົາຂອງ ຂົວ .....	2-32
ຮູບ 2.2.8	ບັນດາເຂດຕາມເວລາຂອງ ການເດີນທາງ(ເທິງຊ້າຍ: ຈາກວຽງຈັນ, ເທິງຂວາ: ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ລຸ່ມ:	

	ປາກເຊ) .....	2-37
ຮູບ 2.2.9	ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳເດືອນຕາມສະນິດຂອງ ຍານພາຫານະ .....	2-39
ຮູບ 2.3.1	ພາສີນາເຕີຍ (ຫ້ອງການຕົ້ນຕໍສ່ວນນຶ່ງສຳລັບບັນດາຈຸດກວດກາບໍ່ເຕັມ) .....	2-44
ຮູບ 2.3.2	ບັນດາວິທີການຂອງ ການສົ່ງອອກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.....	2-45
ຮູບ 2.3.3	ບັນດາວິທີການຂອງ ການນຳເຂົ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ .....	2-47
ຮູບ 2.6.1	ການປະເມີນບັນດາບັນຫາກ່ຽວກັບລະບົບພະລາທິການໃນລາວໃນປະຈຸບັນ .....	2-83
ຮູບ 3.2.1	ຕາມ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງໃນອິນດູຈີນ .....	3-24
ຮູບ 3.2.2	ຕາມ່າງຂອງ ທາງຫລວງສາຍຫລັກໃນຍຸນນານ .....	3-33
ຮູບ 4.1.1	ຕົວຢ່າງຂອງ ການຊຳນິຊຳນານລະຫວ່າງລາວ ແລະ ໄທ .....	4-4
ຮູບ 4.1.2	ເງື່ອນໄຂທີ່ຈຳເປັນເພື່ອສ້າງຕັ້ງທຸລະກິດໃໝ່ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ .....	4-5
ຮູບ 4.2.1	ຕາຕະລາງລວມຂອງ CEPT .....	4-11
ຮູບ 4.3.1	ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ປະຊາກອນຕາມແຂວງ 1995-2005.....	4-21
ຮູບ 4.3.2	ອັດຕາສ່ວນຂອງ ການເປັນຕົວເມືອງໃນ 2005 .....	4-22
ຮູບ 4.3.3	ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ GDP ແລະ ການປະກອບສ່ວນຂອງ ອຸດສາຫະກຳ .....	4-23
ຮູບ 4.3.4	ການປ່ຽນແປງສ່ວນປະກອບດ້ານອຸດສາຫະກຳ.....	4-24
ຮູບ 4.3.5	GRDP ຕາມແຂວງໃນ 2007 (ຕາມຕົວເລກ) .....	4-24
ຮູບ 4.3.6	ບໍລິມາດຂອງ ການຜະລິດເຂົ້ານັບແຕ່ 1995 .....	4-25
ຮູບ 4.3.7	ບໍລິມາດຂອງ ການຜະລິດເຂົ້າຕາມແຂວງໃນ 2007 .....	4-26
ຮູບ 4.3.8	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ບັນດາທຸລະກິດໃນລະດັບ 1 ແລະ ລະດັບ 2 .....	4-28
ຮູບ 4.3.9	ການຜະລິດຄຳ ແລະ ທອງແດງ.....	4-29
ຮູບ 4.3.10	ສະຖານທີ່ຕົ້ນຕໍຂອງ ບໍ່ແຮ່ .....	4-30
ຮູບ 4.3.11	ຈຳນວນ ແລະ ມູນຄ່າຂອງ FDI .....	4-32
ຮູບ 4.3.12	ການຄ້າດ້ານສິນຄ້າ ແລະ ບັນດາລາຍການຕົ້ນຕໍ.....	4-33
ຮູບ 4.4.1	ການສົມມຸດສະພາບດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໃນອານາຄົດ.....	4-36
ຮູບ 4.4.2	ການສົມມຸດສະພາບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວໃນອານາຄົດ .....	4-39
ຮູບ 4.5.1	ສາມແບບຂອງ ການຄາດຄະເນປະຊາກອນ .....	4-41
ຮູບ 4.5.2	ການປ່ຽນແປງຂອງ GDP ຕໍ່ຫົວຄົນໃນສາມແບບ .....	4-47

ຮູບ 5.1.1	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ສະຖານທີ່ສຳຫລວດ.....	5-3
ຮູບ 5.1.2	ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດນັບຍານພາຫານະ .....	5-4
ຮູບ 5.1.3	ສ່ວນປະກອບຂອງ ຍານພາຫານະຕາມສະຖານທີ່ຂອງ ການສຳຫລວດ .....	5-5
ຮູບ 5.1.4	ການເຫັນດີຕົງແຕ່ລະຊົ່ວໂມງ(ສະເລັຍສາມວັນທຳມະດາ) .....	5-6
ຮູບ 5.1.4	ການເຫັນດີຕົງແຕ່ລະຊົ່ວໂມງ(ສະເລັຍສາມວັນທຳມະດາ) ຕໍ່ .....	5-7
ຮູບ 5.1.5	ການເຫັນດີຕົງແຕ່ລະຊົ່ວໂມງ(ສະເລັຍວັນເສົາ ແລະ ວັນອາທິດ).....	5-8
ຮູບ 5.1.6	ສະຖານທີ່ຂອງ ບ່ອນເກັບເງິນ.....	5-11
ຮູບ 5.1.7	ການເຫັນດີຕົງຂອງ ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນຕາມປະເພດຂອງ ຍານ ພາຫານະໃນ 2008 .....	5-12
ຮູບ 5.1.8	ອັດຕາສ່ວນຂອງ ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນສະເລັຍແຕ່ລະເດືອນໃນພຶດສະພາຕາມ ບ່ອນເກັບເງິນ 10 ແຫ່ງໃນປະຈຸບັນ .....	5-13
ຮູບ 5.1.9	ການເຫັນດີຕົງແຕ່ລະເດືອນຕາມປະເພດຂອງ ຍານພາຫານະໃນ 2008 .....	5-13
ຮູບ 5.1.10	OD ຂອງ ລົດບັນທຸກທີ່ອີງໃສ່ການສຳພາດຕາມແຄມທາງ (ຍານພາຫານະ/ສາມມ້ືທຳມະດາ) ...	5-16
ຮູບ 5.1.11	ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກຕາມການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ(ພາຍໃນ).....	5-19
ຮູບ 5.1.12	ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກຕາມການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ(ລະຫວ່າງປະເທດ).....	5-19
ຮູບ 5.1.13	ສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ຕາມສິນຄ້າ(ຍານພາຫານະ/ສາມມ້ືທຳມະດາ) .....	5-20
ຮູບ 5.1.14	ການແຈ້ງທີ່ອີງໃສ່ບໍລິມາດນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ .....	5-20
ຮູບ 5.1.15	ສ່ວນປະກອບຂອງ ສິນຄ້າຂອງ ການນຳເຂົ້າມາຍັງ ສ.ປ.ປ.ລາວຈາກບັນດາປະເທດGMS .....	5-22
ຮູບ 5.1.16	ສ່ວນປະກອບຂອງ ສິນຄ້າສົ່ງອອກຈາກ ສ.ປ.ປ.ລາວໄປຍັງບັນດາປະເທດ GMS.....	5-22
ຮູບ 5.1.17	ສ່ວນປະກອບຂອງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນຜ່ານ ສ.ປ.ປ.ລາວຈາກບັນດາປະເທດ GMS .....	5-23
ຮູບ 5.1.18	ບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າຕາມແຂວງໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ .....	5-24
ຮູບ 5.1.19	ການນຳເຂົ້າຕາມສິນຄ້າ ແລະ ແຂວງ (ພາສີ).....	5-25
ຮູບ 5.1.20	ການສົ່ງອອກຕາມສິນຄ້າ ແລະ ແຂວງ (ພາສີ) .....	5-25
ຮູບ 5.2.1	ກະແສຂອງ ຫນ້າວຽກສຳລັບຕົວແບບ ແລະ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ.....	5-29
ຮູບ 5.3.1	ຕາມ່າງຂອງ ທາງຫລວງໃນອານາຄົດໃນ 2015 .....	5-30
ຮູບ 5.3.2	ຕາມ່າງຂອງ ທາງຫລວງໃນອານາຄົດໃນ 2025 .....	5-31
ຮູບ 5.3.3	ເວລາຂອງ ການເດີນທາງຈາກນະຄອນຫລວງວຽງຈັນໄປຫາສູນກາງຂອງ ແຂວງ.....	5-31
ຮູບ 5.3.4	ຜົນຂອງ ການກຳນົດລົດບັນທຸກໃນ 2009 .....	5-33
ຮູບ 5.3.5	ຜົນຂອງ ການກຳນົດລົດບັນທຸກໃນ 2025 .....	5-34
ຮູບ 5.3.6	ການກຳນົດລົດບັນທຸກຂອງ ບໍລິມາດຂອງ 2025 ຕໍ່ຕາມ່າງຂອງ 2009 .....	5-35

ຮູບ 6.1.1	ບົດບາດຂອງ ພະລາທິການ ໃນຂະບວນການຂອງ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ.....	6-3
ຮູບ 6.1.2	ກະແສຂອງ ຜົນປະໂຫຍດທີ່ຄົງທີ່ຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການ.....	6-5
ຮູບ 6.1.3	ການກຳນົດບັນດາບັນຫາຂອງ ການພັດທະນາກຸ່ວກັບການພັດທະນາພະລາທິການ.....	6-7
ຮູບ 6.2.1	ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ.....	6-13
ຮູບ 6.2.2	ການປ່ຽນຈາກວົງຈອນທີ່ບໍ່ດີໄປສູ່ວົງຈອນທີ່ດີດ້ວຍການພັດທະນາຍຸດທະສາດ.....	6-14
ຮູບ 6.2.3	ບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າໃນ GMS (ສິນຄ້າທັດຖະກຳ, 00 ໂຕນ/ປີ)ໃນ 2009 ແລະ 2025.....	6-16
ຮູບ 6.2.4	ບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າໄປຫາ/ມາຈາກວຽງຈັນ(ສິນຄ້າທັດຖະກຳ,00 ໂຕນ/ປີ)ໃນ 2025.....	6-18
ຮູບ 6.3.1	ແບບຂອງ ການພັດທະນາ.....	6-21
ຮູບ 6.4.1	ໄລຍະທາງຂອງ ບັນດາແລວເໜືອ-ໃຕ້ ແລະ ຕາເວັນອອ-ຕາເວັນຕົກໃນ GMS.....	6-23
ຮູບ 6.4.2	ໂຄງສ້າງຂອງ ຍຸດທະສາດ 1.....	6-24
ຮູບ 6.4.3	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການ.....	6-30
ຮູບ 6.4.4	ເສັ້ນທາງພະລາທິການທີ່ຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງພາຍໃຕ້ຍຸດທະສາດ.....	6-32
ຮູບ 6.6.1	ໂຄງຮ່າງຂອງຍຸດທະສາດ ທີ 1.....	6-45
ຮູບ 7.1.1	ແນວຄິດຂອງ ໂຄງສ້າງລວມ.....	7-4
ຮູບ 7.2.1	ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ໂຄງສ້າງຕົວເມືອງຂອງ ວຽງຈັນ.....	7-6
ຮູບ 7.2.2	ຕາມ່າງ ແລະ ແນວຄິດຂອງ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນການວາງຜັງຕົວເມືອງຂອງ ວຽງຈັນ.....	7-9
ຮູບ 7.2.3	ບໍລິມາດຂອງ ການກຳເນີດສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນ.....	7-11
ຮູບ 7.2.4	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ສິນຄ້າພາຍໃນໃສ່ການຜະລິດ(ຊ້າຍ) ແລະ ການດຶງດູດ(ຂວາ).....	7-12
ຮູບ 7.2.5	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ການສົ່ງອອກໄປໄທໃສ່ການຜະລິດ(ຊ້າຍ) ແລະ ການນຳເຂົ້າຈາກໄທໃສ່ການດຶງດູດ(ຂວາ) .....	7-12
ຮູບ 7.2.6	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ການສົ່ງອອກໄປຫວຽດນາມໃສ່ການຜະລິດ(ຊ້າຍ) ແລະ ການນຳເຂົ້າຈາກຫວຽດນາມໃສ່ການດຶງດູດ(ຂວາ).....	7-13
ຮູບ 7.2.7	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ການສົ່ງອອກໄປ PRC ໃສ່ການຜະລິດ(ຊ້າຍ) ແລະ ການນຳເຂົ້າຈາກ PRC ໃສ່ການດຶງດູດ(ຂວາ).....	7-13
ຮູບ 7.2.8	ສ່ວນແບ່ງຂອງສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃກ້ເນີດຂອງ ພາຍໃນ.....	7-14
ຮູບ 7.2.9	ການກຳເນີດສິນຄ້າໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	7-14
ຮູບ 7.2.10	ສ່ວນປະກອບຂອງ ສິນຄ້າໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	7-15
ຮູບ 7.2.11	ປະເພດຂອງ ສິນຄ້າໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	7-15
ຮູບ 7.2.12	ການກະແຈກສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	7-16
ຮູບ 7.2.13	ທາງເລືອກສຳຮອງສຳລັບການພັດທະນາເຂດພະລາທິການວຽງຈັນ.....	7-18

ຮູບ 7.2.14	ແຜນຜັງຂອງ VLP.....	7-21
ຮູບ 7.2.15	ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິລັດ.....	7-23
ຮູບ 7.3.1	ບໍລິມາດຂອງ ການກຳເນີດສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນ.....	7-27
ຮູບ 7.3.2	ສ່ວນແບ່ງຂອງສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກຫລວງນ້ຳທາໃນການກຳເນີດພາຍໃນ.....	7-28
ຮູບ 7.3.3	ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າໃນຫລວງນ້ຳທາໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-28
ຮູບ 7.3.4	ສ່ວນປະກອບຂອງ ສິນຄ້າໃນຫລວງນ້ຳທາໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-29
ຮູບ 7.3.5	ປະເພດຂອງ ສິນຄ້າໃນຫລວງນ້ຳທາໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-29
ຮູບ 7.3.6	ການກະຈາຍສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-30
ຮູບ 7.3.7	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການໃນຫລວງນ້ຳທາ.....	7-32
ຮູບ 7.3.8	ແຜນຜັງຂອງ LNLP.....	7-34
ຮູບ 7.4.1	ບໍລິມາດຂອງ ການກຳເນີດສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນ.....	7-40
ຮູບ 7.4.2	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກອຸດົມໄຊໃນການກຳເນີດພາຍໃນ.....	7-41
ຮູບ 7.4.3	ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າໃນອຸດົມໄຊໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-41
ຮູບ 7.4.4	ສ່ວນປະກອບຂອງ ສິນຄ້າໃນອຸດົມໄຊໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-42
ຮູບ 7.4.5	ປະເພດຂອງ ສິນຄ້າໃນອຸດົມໄຊໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-42
ຮູບ 7.4.6	ການກະຈາຍສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-43
ຮູບ 7.4.7	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການໃນເມືອງໄຊ.....	7-45
ຮູບ 7.5.1	ບໍລິມາດຂອງ ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນ.....	7-50
ຮູບ 7.5.2	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກບໍ່ແກ້ວໃນການກຳເນີດພາຍໃນ.....	7-51
ຮູບ 7.5.3	ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າໃນບໍ່ແກ້ວໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-51
ຮູບ 7.5.4	ສ່ວນປະກອບຂອງ ສິນຄ້າໃນບໍ່ແກ້ວໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-52
ຮູບ 7.5.5	ປະເພດຂອງ ສິນຄ້າໃນບໍ່ແກ້ວໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-52
ຮູບ 7.5.6	ການກະຈາຍສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-53
ຮູບ 7.5.7	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການໃນຫ້ວຍຊາຍ.....	7-55
ຮູບ 7.6.1	ບໍລິມາດຂອງ ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນ.....	7-60
ຮູບ 7.6.2	ສ່ວນແບ່ງຂອງສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກຫລວງພະບາງໃນການກຳເນີດພາຍໃນ.....	7-60
ຮູບ 7.6.3	ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າໃນຫລວງພະບາງໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-61
ຮູບ 7.6.4	ສ່ວນປະກອບຂອງ ສິນຄ້າໃນຫລວງພະບາງໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-61
ຮູບ 7.6.5	ປະເພດຂອງ ສິນຄ້າໃນຫລວງພະບາງໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-62
ຮູບ 7.6.6	ການກະຈາຍສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດທະເນ.....	7-62

ຮູບ 7.6.7	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການໃນຫລວງພະບາງ.....	7-64
ຮູບ 7.6.8	ແຜນຜັງຂອງ LPLP .....	7-66
ຮູບ 7.7.1	ບໍລິມາດຂອງ ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນ .....	7-71
ຮູບ 7.7.2	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກຄຳມ່ວນໃນການກຳເນີດພາຍໃນ.....	7-72
ຮູບ 7.7.3	ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າໃນທ່າແຂກໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	7-72
ຮູບ 7.7.4	ສ່ວນປະກອບຂອງ ສິນຄ້າໃນທ່າແຂກໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	7-73
ຮູບ 7.7.5	ປະເພດຂອງ ສິນຄ້າໃນທ່າແຂກໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ .....	7-73
ຮູບ 7.7.6	ການກະຈາຍສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	7-74
ຮູບ 7.7.7	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການໃນທ່າແຂກ.....	7-76
ຮູບ 7.7.8	ແຜນຜັງຂອງ TLP .....	7-78
ຮູບ 7.8.1	ບໍລິມາດຂອງ ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນ .....	7-84
ຮູບ 7.8.2	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກສະຫວັນນະເຂດ ໃນການກຳເນີດພາຍໃນ.....	7-85
ຮູບ 7.8.3	ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າໃນສະຫວັນນະເຂດໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ .....	7-85
ຮູບ 7.8.4	ສ່ວນປະກອບຂອງ ສິນຄ້າໃນສະຫວັນນະເຂດໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	7-86
ຮູບ 7.8.5	ປະເພດຂອງ ສິນຄ້າໃນສະຫວັນນະເຂດໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	7-86
ຮູບ 7.8.6	ການກະຈາຍສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	7-87
ຮູບ 7.8.7	ທາງເລືອກສຳຮອງຂອງ ເຂດພະລາທິການໃນສະຫວັນນະເຂດ .....	7-89
ຮູບ 7.8.8	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການໃນສະຫວັນນະເຂດ(ສະຖານທີ B) .....	7-89
ຮູບ 7.8.9	ແຜນຜັງຂອງ SLP .....	7-92
ຮູບ 7.8.10	ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ .....	7-94
ຮູບ 7.9.1	ບໍລິມາດຂອງ ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນ .....	7-98
ຮູບ 7.9.2	ສ່ວນແບ່ງຂອງ ສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກຈຳປາສັກໃນການກຳເນີດພາຍໃນ .....	7-99
ຮູບ 7.9.3	ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າໃນຈຳປາສັກໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ .....	7-99
ຮູບ 7.9.4	ສ່ວນປະກອບຂອງ ສິນຄ້າໃນຈຳປາສັກໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ .....	7-100
ຮູບ 7.9.5	ປະເພດຂອງ ສິນຄ້າໃນຈຳປາສັກໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	7-100
ຮູບ 7.9.6	ການກະຈາຍສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	7-101
ຮູບ 7.9.7	ທີ່ຕັ້ງສຳຮອງຂອງ ເຂດພະລາທິການໃນຈຳປາສັກ .....	7-103
ຮູບ 7.9.8	ແຜນຜັງຂອງ CLP .....	7-103
ຮູບ 7.9.9	ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ .....	7-105
ຮູບ 7.9.10	ເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.....	7-107

ຮູບ 8.1.1	ຂັ້ນຕອນລວມຂອງ ການພັດທະນາ.....	8-3
ຮູບ 8.1.2	ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ(ເບື້ອງຕົ້ນ) .....	8-4
ຮູບ 8.3.1	ໂຄງສ້າງຂອງ ການຈັດຕັ້ງ (ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ) .....	8-8
ຮູບ 8.3.2	ອະນຸກຳມະການພະລາທິການ .....	8-10
ຮູບ 8.3.3	ພະແນກພະລາທິການ (ຮ່າງ) ໃນ DOT .....	8-12
ຮູບ 9.1.1	ຜົນທາງກົງຂອງ ຄຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ .....	9-3
ຮູບ 9.1.2	ຜົນທາງອ້ອມຂອງ ຄຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ .....	9-5



ບັນຊີຕົວອັກສອນຫຍໍ້

ຕົວອັກສອນຫຍໍ້	ຊື່
AADT	ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນສະເລັຍປະຈຳປີ
ADB	ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ
AEM	ບັນດາລັດຖະມົນຕີເສດຖະກິດ ASEAN
AFTA	ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຄ້າເສລີ ຂອງ ASEAN
AH	ທາງຫລວງອາຊີ
AIA	ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການລົງທຶນຂອງ ASEAN
ASEAN	ສະມາຄົມຂອງ ບັນດາປະຊາຊາດອາຊີຕາເວັນອອກສູງໃຕ້
ASW	ປະຕູດຽວຂອງ ASEAN
CBTA	ສັນຍາວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ
CCA	ຈຸດກວດກາຮ່ວມກັນ
CEPT	ລາຄາພິເສດທີ່ມີຜົນຮ່ວມກັນ
CIQ	ພາສີ, ກວດກາຄົນເຂົ້າ-ອອກເມືອງ ແລະ ກັກກັນພືດ
CLMV	ກຳປູເຈັຍ, ສປປ ລາວ, ມຽນມາ ແລະ ຫວຽດນາມ
CLP	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ
CO2	ຖ່ານໄດອັອກໄຊ
CST	ສະພາວິທະຍາສາດ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ
CY	ລານຕູ້ສິນຄ້າ
DBST	ປູຢາງສອງຊັ້ນ
DCA	ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ, MPWT
DHUP	ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ, MPWT
DIC	ກົມອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
DOI	ກົມກວດກາ, MPWT
DOP	ກົມຈັດຕັ້ງ ແລະ ພະນັກງານ, MPWT
DOR	ກົມຂົວທາງ, MPWT
DOT	ກົມຂົນສົ່ງ
DOW	ກົມໂຍທາທິການທາງນ້ຳ, MPWT
DPC	ກົມແຜນການ ແລະ ການຮ່ວມມື, MPWT
DWT	ນ້ຳໜັກບັນທຸກຂອງເຮືອ
EDI	ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນທາງເອເລັກໂຕຣນິກ

ຕົວອັກສອນຫຍໍ້	ຄຳ
EIA	ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ
EIRR	ອັດຕາການໄດ້ຄືນຂອງ ເສດຖະກິດພາຍໃນ
EU	ສະຫະພາບເອີລົບ
EWEC	ແລວເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ
EXIM	ສິ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າ
FAO	ອົງການອາຫານ ແລະ ການກະເສດ
FDI	ການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງ ຕ່າງປະເທດ
FEU	ຫົວໜ່ວຍທຽບເທົ່າສີ່ສິບຟຸດ
FIRR	ອັດຕາການໄດ້ຄືນຂອງ ການເງິນພາຍໃນ
GATT	ຂໍ້ຕົກລົງທົ່ວໄປກ່ຽວກັບລາຄາ ແລະ ການຄ້າ
GDP	ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ
GML	ບັນຊີກວດເວັ້ນທົ່ວໄປ
GMS	ອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ
GNI	ລາຍໄດ້ລວມແຫ່ງຊາດ
GRDP	ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນຂອງ ພາກ
GSP	ສິດທິພິເສດ
HSL	ບັນຊີອ່ອນໄຫວສູງ
HXLP	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫ້ວຍຊາຍ
ICD	ສາງຜູ້ສິນຄ້າຂອງ ພາສີ
ICT	ເຕັກໂນໂລຊີຂ່າວສານ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ
IEE	ການຕີລາຄາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ
IETA	ອົງການເຂດອຸດສາຫະກຳຂອງ ໄທ
IL	ບັນຊີລວມ
IMF	ກອງທຶນການເງິນລະຫວ່າງປະເທດ
IRR	ອັດຕາຂອງ ການໄດ້ຄືນພາຍໃນ
JETRO	ອົງການສົ່ງເສີມການຄ້າຕ່າງປະເທດ ຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ
JICA	ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ
JIT	ຖືກເວລາ
LAA	ອົງການສະໜາມບິນຂອງ ລາວ
LAK	ກີບຂອງ ລາວ
LCL	ຫນ້ອຍກວ່າການບັນຈຸຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າ

ຕົວອັກສອນຫຍໍ້	ຊື່
LDC	ບັນດາປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ
LECS	ການສຳຫລວດການບໍລິໂພກ & ການໃຊ້ຈ່າຍຂອງ ລາວ
LIFFA	ສະມາຄົມຜູ້ຈັດສິ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດຂອງ ລາວ
LNLP	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງນ້ຳທາ
LNLS	ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດຂອງ ລາວ
LPI	ດັດສະນີຜົນການປະຕິບັດຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ
LPLP	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງພະບາງ
MDG	ບັນດາເປົ້າໝາຍຂອງ ການພັດທະນາແຫ່ງສະຫະສະວັດ
MOF	ກະຊວງການເງິນ
MOIC	ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
MPI	ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ
MPWT	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
MXLP	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ
NGPES	ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດກ່ຽວກັບການເຕີບໂຕ ແລະ ການລົບລ້າງຄວາມທຸກຍາກ
NIC	ປະເທດອຸດສາຫະກຳໃໝ່
NLS	ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ
NR	ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ
NRAL	ອົງການທາງລົດໄຟແຫ່ງຊາດ ຂອງ ສ.ປ ລາວ
NSEC	ແລວເສດຖະກິດເຫນືອ-ໃຕ້
NSEDP	ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ
NSW	ການບໍລິການປະຕູດຽວ
O&M	ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ
OD	ຕົ້ນທາງ ແລະ ປ່າຍທາງ
ODA	ການຊ່ວຍເຫລືອການພັດທະນາທີ່ເປັນທາງການ
OTP	ສຳນັກ ນະໂຍບາຍການຈະລາຈອນ ແລະ ການວາງແຜນ, ໄທ
PCU	ຫົວໜ່ວຍຂອງ ລົດຜູ້ໂດຍສານ
PMO	ສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ
PRC	ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນຈີນ
PTA	ສະມາຄົມລົດບັນທຸກຂອງ ແຂວງ
PTI	ສະຖາບັນໂຍທາ ແລະ ຂົນສົ່ງ
RAP	ແຜນດຳເນີນງານຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄືນ

ຕົວອັກສອນຫຍໍ້	ຄຳ
RMF	ກອງທຶນບູລະນະຮັກສາທາງຫລວງ
RMP	ແຜນງານບູລະນະຮັກສາທາງຫລວງ
SC	ກຳມະການປະສານງານ
SCF	ປັດໄຈມາດຕະຖານຂອງ ການປ່ຽນ
SEA	ອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້
SEC	ແລວເສດຖະກິດໃຕ້
SEZ	ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ
SIDA	ອົງການຮ່ວມມືພັດທະນາລະຫວ່າງປະເທດຂອງ ສະວິເດັນ
SL	ບັນຊີອ່ອນໄຫວ
SLP	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ
SLRTE	ລັດວິສາຫະກິດຂົນສົ່ງທາງບົກ, ທາງນໍ້າ
SME	ທຸລະກິດຂະໜາດກາງ ແລະ ຂະໜາດນ້ອຍ
SRT	ທາງລົດໄຟລັດຂອງ ໄທ
STEA	ອົງການວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ
SWOT	ຄວາມແຂງ, ຄວາມອ່ອນ, ໂອກາດ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍ
TEL	ບັນຊີກເວີນຊິວຄາວ
TEU	ຫົວໜ່ວຍທຽບເທົ່າຊາວຟຸດ
TFR	ອັດຕາຂອງ ການຈະເລີນພັນລວມ
TLP	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທ່າແຂກ
TSS	ຍຸດທະສາດຂອງ ຂະແໜງຂົນສົ່ງ
TSSS	ການສຶກສາຍຸດທະສາດຂອງ ຂະແໜງຂົນສົ່ງ
UN	ສະຫະປະຊາຊາດ
USD	ໂດລາສະຫະລັດ
VLP	ເຂດພະລາທິການວຽງຈັນ
VOC	ມູນຄ່າດຳເນີນການຂອງ ຍານພາຫານ
WB	ທະນາຄານໂລກ
WTO	ອົງການການຄ້າໂລກ

---

## ບົດທີ 1: ບົດນຳ

---

### 1.1 ຈຸດປະສົງ ແລະ ຄວາມເປັນມາຂອງ ການສຶກສາ

#### 1.1.1 ຄວາມຄືບໜ້າຂອງ ການຮ່ວມມືດ້ານເສດຖະກິດ ໃນພາກພື້ນ ASEAN ແລະ GMS

ສປປ ລາວ ເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ທີ່ອ້ອມດ້ວຍທ້າປະເທດໃກ້ຄຽງ: ໄທ, ຫວຽດນາມ, ກຳປູເຈັຍ, ມຽນມາ ແລະຈີນ (ຢູນນານ). ຄຸນລັກສະນະຂອງ “ປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນ ຕິດກັບທະເລ” ນີ້ ໄດ້ມີບັນດາຂໍ້ຈຳກັດຢ່າງຫລວງຫລາຍໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດໃນ ສປປ ລາວ ເປັນເວລາດົນນານ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນປັດຈຸບັນ, ມີບັນດາການປ່ຽນແປງທີ່ເອື້ອອຳນວຍໃນການຄ້າ ແລະພະລາທິການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງປະເທດ, ຊຶ່ງອາດປະກອບສ່ວນອັນໃຫຍ່ຫລວງ ເຂົ້າໃນການອຳນວຍ ຄວາມສະດວກແກ່ການເຄື່ອນຍ້າຍຂອງ ຄົນ ແລະສິນຄ້າ ແລະສົ່ງເສີມການລົງທຶນຢູ່ພາຍໃນ ASEAN ແລະ GMS (ອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ). ໜຶ່ງໃນບັນດາການປ່ຽນແປງ ແມ່ນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ ວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ (CBTA) ພາຍໃຕ້ GMS ແລະສັນຍາສອງຝ່າຍວ່າ ດ້ວຍການອຳນວຍ ຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ຊຶ່ງອາດສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ ສປປ ລາວ ກັບບັນ ດາຕະຫລາດຂອງ ASEAN/GMS ແລະບັນດາທ່າເຮືອລະຫວ່າງປະເທດໃນອິນດູຈີນທີ່ມີປະສິດທິ ພາບ ແລະເຊື່ອຖືໄດ້ຫລາຍຂຶ້ນ. ອັນອື່ນແມ່ນຄວາມຄືບໜ້າຂອງ ສັນຍາການຄ້າເສລີຂອງ ASEAN (AFTA) ຊຶ່ງ ໃນດ້ານຫລັກການຈະຍົກເລີກພາສີອາກອນຢູ່ພາຍໃນບັນດາປະເທດ ASEAN. ອັນນີ້ຈະ ປະກອບສ່ວນໃຫ້ແກ່ບັນດາການປ່ຽນແປງໃນການຄ້າໄປ/ຈາກ/ຜ່ານ ສປປ ລາວ ດ້ວຍການສົ່ງເສີມການ ເຄື່ອນ ຍ້າຍ ຂອງ ຄົນ ແລະສິນຄ້າ ແລະການລົງທຶນເຂົ້າສູ່ພາກພື້ນ ASEAN ໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ.

#### 1.1.2 ການສຳເລັດຕາໜ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງໃນ GMS

ຫລັງຈາກການສ້າງຕັ້ງ GMS ໃນ 1992, ບັນດາເສັ້ນທາງລະຫວ່າງປະເທດຕົ້ນຕໍໃນ GMS ໄດ້ຮັບການ ພັດທະນາຢ່າງແຂງແຮງ ດ້ວຍການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານການເງິນໂດຍ ADB ແລະລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນ ເປັນ ສ່ວນໃຫຍ່. ໂດຍສະເພາະ, ສາມແລວເສດຖະກິດເຊັ່ນ: ແລວຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ, ແລວເໜືອ-ໃຕ້ ແລະແລວໃຕ້ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາທີ່ໃຫ້ບູລິມະສິດສູງສຸດສຳລັບການເຊື່ອມໂຍງຂອງ ເສດຖະກິດຂອງ

ພາກພື້ນດ້ວຍການສົ່ງເສີມດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.

ກ່ຽວກັບການພັດທະນາເສັ້ນທາງໃນ ສປປ ລາວ ນັ້ນ, ສປປ ລາວ ກໍໄດ້ພັດທະນາບັນດາເສັ້ນທາງລະຫວ່າງປະເທດ ແລະເສັ້ນທາງພາຍໃນຕົ້ນຕໍຢ່າງຕັ້ງໜ້າເຊັ່ນ: NR13 (ຊຶ່ງຖືກກຳນົດໃຫ້ເປັນເສັ້ນທາງອາຊີ ເລກ 12 (AH12)), NR1 (AH13), NR3 ແລະ NR8 (ທັງສອງໃນ AH15) ແລະ NR9 (AH16). ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງນີ້ຍົກລະດັບການເຂົ້າເຖິງບັນດາຕະຫລາດຕ່າງປະເທດ ແລະບັນດາທ່າເຮືອລະຫວ່າງປະເທດຢ່າງແຂງແຮງ. ດັ່ງນັ້ນ, ສປປ ລາວ ໄດ້ພັດທະນາຂີດຄວາມສາມາດດ້ານທີ່ຕັ້ງຂອງຕົນ ຈາກ “ປະເທດບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ” ໄປສູ່ “ປະເທດເຊື່ອມຕໍ່” ພາຍໃຕ້ການເປີດເສລີຂອງການເຄື່ອນຍ້າຍຂອງ ສິນຄ້າ, ຄົນ ແລະ ການລົງທຶນຢູ່ພາຍໃນ GMS.

### 1.1.3 ການສົ່ງເສີມຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການພັດທະນາ

ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນ ສປປ ລາວ ໄດ້ປ່ຽນແປງເທື່ອລະໜ້ອຍຈາກເສດຖະກິດພື້ນຖານກະສິກຳ ໄປສູ່ເສດຖະກິດອຸດສາຫະກຳ ແລະຕົວເມືອງ. ໂດຍສະເພາະ, ບັນດາຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການພັດທະນາດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ຄິດວ່າຈະເປັນ ໜ່ວຍໜຶ່ງຂອງ ການພັດທະນາເສດຖະກິດໃນ ສປປ ລາວ, ຊຶ່ງອາດກະທົບຕໍ່ວິທີການຂອງ ການພັດທະນາລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ.

#### (1) ຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳ

ໄດ້ສົ່ງເສີມຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳດ້ວຍຄ່າຂອງ ການຜະລິດທີ່ຕໍ່າຫລາຍ ຖ້າລິມທຽບໃສ່ກັບຂອງ ໄທ ແລະຫວຽດນາມ. ຍ້ອນຄ່າຂອງ ການຜະລິດໃນໄທ ແລະ ຫວຽດນາມມີການເພີ່ມຂຶ້ນຊຶ່ງມີຂີດຄວາມສາມາດທີ່ສູງທີ່ຈະກຳເນີດການຜະລິດແຮງງານຢ່າງແຂງແຮງໃນການຜະລິດ ໃນບັນດາປະເທດຂອງ ຄ່າແຮງງານຕໍ່າກວ່າເຊັ່ນ ສປປ ລາວ ແລະ ກຳປູເຈັຍ.

#### (2) ຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳ ແລະ ກະສິກຳ

ໃນປະຈຸບັນໄດ້ຄົ້ນພົບຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ບັນດາຊັບພະຍາກອນບໍ່ແຮ່ໃນ ສປປ ລາວ ເຊັ່ນ: ຄຳ, ທອງແດງ, ບອກໄຊ ແລະຍົບຊຳ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ກໍໄດ້ພັດທະນາຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ຜະລິດຕະພັນ ກະສິກຳທີ່ມີມູນຄ່າສູງກວ່າເຊັ່ນ: ຜັກສົດ ແລະບັນດາຜະລິດຕະພັນປຸງແຕ່ງກະສິກຳດ້ວຍການນຳໃຊ້ວິທີການຂອງ “ໜຶ່ງບ້ານ (ເມືອງ) ໜຶ່ງຜະລິດຕະພັນ”. ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ເຊື່ອຖື ແລະແຂ່ງຂັນເປັນໜຶ່ງຂອງ ບັນດາບັນຫາຂໍ້ກະແຈໃນການນຳໃຊ້ຂີດຄວາມສາມາດດ້ານອຸດສາຫະກຳ ແລະບໍ່ແຮ່ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ.

#### (3) ຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ

ປະຈຸບັນ ສປປ ລາວ ກຳລັງປະເຊີນກັບການເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວຂອງ ປະຊາກອນດ້ວຍອັດຕາຂອງ ການ

ເພີ່ມຂຶ້ນທີ່ສູງກວ່າ 2%. ມັນປະກອບສ່ວນໃຫ້ແກ່ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ ປະຊາກອນຂອງ ຕົວເມືອງ, ຊຶ່ງ ກວມ 27% ຂອງ ປະຊາກອນທັງໝົດຂອງ ປະເທດ. ການຫັນເປັນຕົວເມືອງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ຈະເພີ່ມເສດ ຖະກິດຕົວເມືອງ ແລະ ປ່ຽນແປງວິຖີຊີວິດໃນປະຊາກອນຂອງ ຕົວເມືອງ.

#### 1.1.4 ເຫດຜົນຂອງ ການສຶກສາ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງ, ສະພາບທີ່ຢູ່ອ້ອມພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງ ສປປ ລາວ ໄດ້ມີການປ່ຽນແປງຢ່າງ ຫນັກຫນ່ວງ ຍ້ອນໂລກາພິວັດໃນການຄ້າ ແລະການຂົນສົ່ງ ແລະການເຊື່ອມໂຍງຂອງ ເສດຖະກິດຂອງ ພາກພື້ນຢູ່ ໃນພາກພື້ນ GMS/ASEAN. ນອກນັ້ນ, ບັນດາຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການພັດທະນາ ໃນຕໍ່ ຫນ້າກຳເນີດບັນດາໂອກາດຂອງ ທຸລະກິດຕ່າງໆໃນ ສປປ ລາວ. ດັ່ງນັ້ນ, ສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າບັນດາການ ປ່ຽນແປງທີ່ເອື້ອອຳນວຍທັງພາຍໃນ ແລະພາຍນອກປະກອບສ່ວນໃຫ້ແກ່ການຫັນ ສປປ ລາວ ຈາກ “ປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ” ໄປສູ່ “ປະເທດເຊື່ອມຕໍ່”. ດ້ວຍເຫດນີ້, ສປປ ລາວ ນຳໃຊ້ໂອ ກາດອັນສູງນີ້ເພື່ອສົ່ງເສີມທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ. ໂດຍການຄຳນຶງເຖິງສະພາບ ດັ່ງກ່າວ, ລັດຖະບານ ລາວ ອ້າແຂນຮັບການພັດທະນາ “ປະເທດເຊື່ອມຕໍ່” ເປັນນະໂຍບາຍຕົ້ນຕໍພ້ອມລື ລ້າງຈາກປະເທດ ດ້ອຍພັດທະນາໃນແຜນການ 5 ປີ ເທື່ອທີຫົກ.

ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຍັງມີຫລາຍຂໍ້ຈຳກັດໃນພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ, ໂດຍສະເພາະລະບົບພະ ລາທິການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ທັນພຽງພໍ. ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ໃນປະຈຸບັນແມ່ນຕໍ່າກວ່າລະ ດັບທີ່ຮັບໄດ້ໃນດ້ານປະສິດທິພາບ, ຄວາມເຊື່ອຖື ແລະລາຄາ ຍ້ອນບັນດາອຸດສາຫະກຳພະລາທິການ

ຂົນສົ່ງພາຍໃນທີ່ອ່ອນນ້ອຍ. ລະບົບພະລາທິການທີ່ບໍ່ທັນພຽງພໍນີ້ຈະເປັນຂໍ້ຈຳກັດໃນຕໍ່ຫນ້າເພື່ອບັນລຸ ການພັດທະນາໃນ ສປປ ລາວ.

ດ້ວຍເຫດນີ້, ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດຕ້ອງໄດ້ກຳນົດຍຸດທະສາດຂອງ ການພັດທະນາ ແລະບັນດາການດຳເນີນການຂອງ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ. ອີກອັນນຶ່ງ, ເຂດ ພະລາ ທິການຂົນສົ່ງໃນ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະສະຫວັນນະເຂດ ຈະເປັນບັນດາໂຄງການຂໍ້ກະແຈຂອງ ພັດທະນາສິ່ງອຳນວຍຄວາມ ສະດວກຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເພື່ອບັນລຸຍຸດທະສາດພະລາທິ ການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ.

#### 1.1.5 ຈຸດປະສົງຂອງ ການສຶກສາ

ບັນດາຈຸດປະສົງລວມຂອງ ການສຶກສາແມ່ນເພື່ອຍົກລະດັບລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພາຍໃນ ແລະ ລະຫວ່າງປະເທດໃນ ສປປ ລາວ. ດັ່ງນັ້ນ, ບັນດາຈຸດສຸມຕົ້ນຕໍຂອງ ການສຶກສາສະເພາະນີ້ແມ່ນ:

- ເພື່ອກະກຽມຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ, ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍແຜນການຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ, ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ, ບັນດາໂຄງການ ແລະແຜນງານໃນບັນດາຕົວເມືອງຫຼັກໂດຍຜ່ານການ ວິເຄາະຢ່າງລະມັດລະວັງກ່ຽວກັບ ບັນດາຕາໜ່າງຂອງ ການຂົນສົ່ງ, ຄວາມຕ້ອງການຂອງ ພະລາທິການ, ວິທິການ ແລະບັນດາຂອບ ນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການຄ້າ ແລະຂ້າມແດນ ແລະການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງ ພາກ.
- ເພື່ອດຳເນີນການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະສະຫວັນນະເຂດ ຊຶ່ງກາຍເປັນສູນກາງຂອງ ບັນດາກິດຈະກຳ ແລະ ຕາໜ່າງພະລາທິການຂົນສົ່ງ.
- ເພື່ອສົ່ງເສີມຂັດຄວາມສາມາດຂອງ ການພັດທະນາຂອງ ບຸກຄົນໃນອຸດສາຫະກຳພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ

### 1.1.6 ພື້ນທີ່ຂອງ ການສຶກສາ

ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດວາງເປົ້າຫມາຍໃຫ້ກວມທົ່ວປະເທດ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ພິເສດຈະສຸມໃສ່ບັນດາຕົວເມືອງຫຼັກເຊັ່ນ: ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ, ປາກເຊ (ຈຳປາສັກ), ທ່າແຂກ (ຄຳມ່ວນ), ຫລວງພະບາງ, ບໍ່ແກ້ວ, ຫລວງນໍ້າທາ ແລະເມືອງໄຊ (ອຸດົມໄຊ) ຊຶ່ງອາດກາຍ ເປັນບັນດາສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ. ຂະນະດຽວກັນ, ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນັ້ນສຸມໃສ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ປາກເຊ.

### 1.1.7 ໄລຍະເວລາຂອງ ການສຶກສາ

ການສຶກສາຈະໃຊ້ເວລາ 22 ເດືອນຈຶ່ງຈະສຳເລັດ; ເລີ່ມ ເດືອນ ມີນາ 2009 ແລະຈະສິ້ນສຸດ ເດືອນທັນວາ 2010. ການສຶກສາປະກອບດ້ວຍຜົນໄດ້ຮັບຕົ້ນຕໍສອງຢ່າງ: ການສ້າງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ (ພາລະກິດ 1) ແລະການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງ ບັນດາເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະສະຫວັນນະເຂດ (ພາລະກິດ 2). ພາລະກິດ 1 ຈະໃຊ້ເວລາ 10 ເດືອນຈາກການເລີ່ມຕົ້ນຂອງ ການສຶກສາ, ສ່ວນພາລະກິດ 2 ຈະເລີ່ມແຕ່ກັນຍາ 2010 ແລະໃຊ້ເວລາ 14 ເດືອນຈຶ່ງຈະສຳເລັດ. ໄດ້ສະແດງຕາຕະລາງລວມຂອງ ການສຶກສາໃນຮູບ 1.1.1.



Year	2009												2010											
Month	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
Phase 0: Preparatory work in Japan																								
Phase 1: Planning of national logistics strategy																								
Phase 2: F/S on logistics park																								
Phase 3: Study completion work in Japan																								
Deliverables	▲										▲											▲	▲	
	IC/R										P/R											DF/R	F/R	

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

### ຮູບ 1.1.1 ຕາຕະລາງລວມຂອງ ການສຶກສາ

## 1.2 ຄວາມຄືບໜ້າຂອງ ການສຶກສາ

### 1.2.1 ບົດລາຍງານເບື້ອງຕົ້ນ ແລະ ກອງປະຊຸມກຳມະການປະສານງານ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (MPWT) ມອບໝາຍໃຫ້ “ຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ” ເປັນຜູ້ດູແລການສຶກສານີ້ສະເພາະແທນທີ່ຈະສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການໃໝ່ເພື່ອມອບໝາຍອຳນາດທີ່ສູງກວ່າກ່ອນກອງປະຊຸມຄະນະກຳມະການຊື່ນຳໂຄງການ, ຄະນະສຶກສາໂຄງການໄດ້ແຈກຢາຍບົດລາຍງານເບື້ອງຕົ້ນໃຫ້ແກ່ບັນດາຄະນະກຳມະການໃນຕົ້ນ ເດືອນ ເມສາ 2009 ແລະກອງປະຊຸມຄະນະຊື່ນຳໂຄງການ ໄດ້ເປີດຂຶ້ນໃນວັນທີ 21 ເມສາ 2009, ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນສຳລັບການປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບບົດລາຍງານເບື້ອງຕົ້ນ. ຄະນະຊື່ນຳໂຄງການໄດ້ຮັບຮອງເອົາບົດລາຍງານເບື້ອງຕົ້ນດ້ວຍບັນດາຄຳເຫັນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ຄວນໄດ້ລວມເອົາເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນຈຳປາສັກເປັນເປົ້າໝາຍຂອງ ການສຶກສາຄວາມເປັນ ໄປໄດ້ຍ້ອນຈຳປາສັກມີຄວາມສຳຄັນຫລາຍຍ້ອນການເປີດຊາຍແດນລະຫວ່າງປະເທດ ກັບກຳປູເຈັຍ ແລະການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ບໍລິມາດສິ່ງອອກໂດຍຜ່ານຈຳປາສັກ.
- ຄວນເລື່ອນການສຳມະນາໃນໄທ ແລະຫວຽດນາມຈົນກວ່າ ລັດຖະບານລາວ ຈະຕັດສິນໃຈ ແລະວັນເວລານັ້ນຄາດວ່າຈະເປັນໄລຍະທ້າຍຂອງ ການສຶກສາ.
- ໃນໄລຍະຂອງ ການສຶກສາຄວນໄດ້ພິຈາລະນາເຖິງການສຳມະນາທາງວິຊາການ ແລະການຝຶກອົບຮົມສຳລັບຂັດຄວາມສາມາດຂອງ ການພັດທະນາຂອງ ບັນດາພະນັກງານຂອງ ລັດຖະບານກໍຄືບັນດານັກສຶກສາໃນພະລາທິການຂົນສົ່ງ.

### 1.2.2 ບົດລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າ ແລະ ກອງປະຊຸມກຳມະການປະສານງານ

ຄະນະສຶກສາໂຄງການໄດ້ສົ່ງບົດລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າໃນຕົ້ນເດືອນ ກັນຍາ 2009, ແລະກອງປະຊຸມຄະນະຊີ້ນຳໂຄງການ ຄັ້ງທີ 2 ໄດ້ຈັດຂຶ້ນໃນວັນທີ 7 ກັນຍາ. ຄະນະຊີ້ນຳໂຄງການໄດ້ຮັບຮອງບົດລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າພ້ອມດ້ວຍບັນດາຄຳເຫັນດັ່ງນີ້:

- ໄດ້ແນະນຳວ່າການສຶກສາບໍ່ຄວນກວມແຕ່ການຂົນສົ່ງທາງບົກເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຄວນມີການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະທາງນໍ້າຕໍ່ມອີກ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ເປັນບັນຫາຕົ້ນຕໍສຳລັບ ສປປ ລາວ ທີ່ເປັນປະເທດເຊື່ອມຕໍ່ ແລະເປັນບູລິມະສິດສູງສຸດ ສຳລັບການສຶກສານີ້. ຄະນະສຶກສາໂຄງການຈະເລີ່ມການວິເຄາະກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະທາງນໍ້າ ແລະກະກຽມບັນດາຍຸດທະສາດໃນບົດລາຍງານລະຫວ່າງກາງຊຶ່ງຈະໄດ້ກະກຽມໃນ ເດືອນ ທັນວາ.
- ກ່ຽວກັບບັນດາຍຸດທະສາດຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນເຈັດຕົວເມືອງຫລັກນັ້ນ, ຄະນະຊີ້ນຳໂຄງການເນັ້ນວ່າຫລວງນໍ້າທາ ຄວນປ່ຽນເປັນອຸດົມໄຊ ຍ້ອນວ່າ ອຸດົມໄຊ ເປັນທາງແຍກຂອງ ບັນດາຕາໜ່າງເສັ້ນທາງຫລັກໃນພາກເໜືອ ແລະຕິດກັບປະເທດໄທ, ຈີນ ແລະຫວຽດນາມ. ຄະນະສຶກສາ ຕອບວ່າຈະສະເໜີຄຳເຫັນໄປຫາສຳນັກງານ ໃຫຍ່ຂອງ JICA.
- ດັ່ງໄດ້ຊີ້ອອກໃນກອງປະຊຸມຂອງ ຄະນະຊີ້ນຳທີ່ຜ່ານມາ, ການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດຂອງ ພະນັກງານຂອງ ລັດມີຄວາມສຳຄັນເທົ່າກັນກັບການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດໃນພາກເອກະຊົນໃນດ້ານການກຳນົດການຈັດຕັ້ງກ່ຽວກັບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນປະເທດໃຫ້ຄ້າຍຄືກັນ. ໃນດ້ານນີ້, ຄະນະຊີ້ນຳໄດ້ຮ້ອງຂໍໃຫ້ຄະນະສຶກສາຂອງ JICA ກະກຽມແຜນດຳເນີນງານກ່ຽວກັບແຜນງານຂອງ ການຝຶກອົບຮົມໃນດ້ານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສຳລັບບັນດາພະນັກງານຂອງ ລັດ.
- ຄະນະຊີ້ນຳ ໄດ້ແນະນຳວ່າ ຄະນະສຶກສາ ຄວນພິຈາລະນາບໍ່ສະເພາະແຕ່ແລວເສດຖະກິດທີ່ ADB ໄດ້ອະນຸຍາດເທົ່ານັ້ນແຕ່ຄວນມີແລວເສດຖະກິດທີ່ມີຄວາມສຳຄັນສຳລັບ ສປປ ລາວ ອີກຕື່ມເຊັ່ນ: ການເຊື່ອມຕໍ່ແຕ່ສາລະວັນ ແລະ ອັດຕະປືທາກຳປູເຈັຍ ແລະຫວຽດນາມ.

### 1.2.3 ຄວາມຄືບໜ້າຂອງ ບັນດາກິດຈະກຳຕົ້ນຕໍ

#### (1) ການເກັບກຳ ແລະ ການວິເຄາະຂໍ້ມູນ

##### 1) ການສຳຫລວດແບບສຳພາດໃນຍີ່ປຸ່ນ

ກ່ອນເລີ່ມຕົ້ນການສຶກສາຕົວຈິງໃນ ສປປ ລາວ ນັ້ນ, ຄະນະສຶກສາໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດແບບສຳ

ພາດ ກັບບັນດາບໍລິສັດເອກະຊົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນທີ່ດຳເນີນທຸລະກິດໃນ ສປປ ລາວ.

## 2) ການຄົ້ນຄວ້າກັບທີ່ໃນບັນດາຕົວເມືອງຂອງ ພາກ

ຄະນະສຶກສາໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດຕົວຈິງເພື່ອຄົ້ນຄວ້າສະພາບປະຈຸບັນຂອງ ບັນດາຕົວເມືອງ ເບົ້າຫມາຍ ກໍຄືປົກສາຫາລືກ່ຽວກັບບັນດາບັນຫາປະຈຸບັນ ແລະທັດສະນະໃນອານາຄົດກັບບັນດາຜູ້ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ທ້ອງຖິ່ນ. ຕາຕະລາງ 1.2.1 ສະແດງລາຍລະອຽດຂອງ ການສຳຫລວດຕົວຈິງ ເຖິງ ເດືອນ ກໍລະກົດ 2009.

ຕາຕະລາງ 1.2.1 ການສຳຫລວດຕົວຈິງ

ສະຖານທີ່ສຳຫລວດ	ແຂວງ	ວັນທີ	ໜ້າວຽກຕົ້ນຕໍ
ພາກໃຕ້ ສຳຫລວດ 1	ຄຳມ່ວນ, ສະຫວັນນະເຂດ, ຈຳປາສັກ	48 April, 2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສຳພາດລັດຖະບານທ້ອງຖິ່ນ</li> <li>ສຳຫລວດສະໜາມ</li> </ul>
ພາກເໜືອ ສຳຫລວດ 1	ຫລວງພະບາງ, ຫລວງນ້ຳທາ, ບໍ່ແກ້ວ	4 7 May, 2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສຳພາດລັດຖະບານທ້ອງຖິ່ນ</li> <li>ສຳຫລວດສະໜາມ</li> </ul>
ພາກໃຕ້ ສຳຫລວດ 2	NR8 ແລະ NR12	1617 May, 2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສຳຫລວດສະໜາມ</li> </ul>
ພາກໃຕ້ ສຳຫລວດ 3	ຄຳມ່ວນ, ສະຫວັນນະເຂດ, ຈຳປາສັກ	2427 May, 2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສຳພາດພາກທຸລະກິດ</li> </ul>
ພາກເໜືອ ສຳຫລວດ 2	ຫລວງພະບາງ, ຫລວງນ້ຳທາ, ບໍ່ແກ້ວ	1618 July, 2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສຳພາດລັດຖະບານທ້ອງຖິ່ນ</li> </ul>

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

## 3) ການສຳຫລວດໃນບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ

ຄະນະສຶກສາໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດຕົວຈິງໃນບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງເພື່ອຄົ້ນຄວ້ານະໂຍບາຍພື້ນ ຖານ ແລະບັນດາສະພາບປະຈຸບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນໃນ GMS. ຄະນະສຶກສາໄດ້ ໄປຢ້ຽມຢາມສາມາປະເທດລວມມີປະເທດໄທ, ກຳປູເຈັຍ ແລະຈີນ. ຕາຕະລາງ 1.2.2 ສະແດງລາຍ ລະອຽດຂອງ ການສຳຫລວດໃນບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງເຖິງເດືອນ ກໍລະກົດ 2009.

ຕາຕະລາງ 1.2.2 ການສຳຫລວດໃນປະເທດໃກ້ຄຽງ

ປະເທດ ສຳຫລວດ	ສະຖານທີ່	ວັນທີ	ໜ້າວຽກຕົ້ນຕໍ
ໄທ	ເຂດພະລາຫິການຂົນສົ່ງ ລາດກະບັງ, ທ່າເຮືອແຫລມສະບັງ, ບາງກອກ	11-15 May, 2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສຳຫລວດ ແລະສຳພາດ ຢູ່ ຂດພະລາຫິ ການຂົນສົ່ງລາດກະບັງ ແລະທ່າເຮືອແຫລມສະບັງ,</li> <li>ສຳຫລວດ ແລະສຳພາດ ເຂດອຸດສາຫະກຳ ອຳມະຕະ</li> <li>ສຳພາດ OTP ແລະ IETA</li> </ul>

ປະເທດ ສຳຫລວດ	ສະຖານທີ່	ວັນທີ	ໜ້າວຽກຕົ້ນຕໍ
			<ul style="list-style-type: none"> <li>ສຳພາດບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງ</li> </ul>
ຈີນ	ຄຸນໝິງ	5 -8 June, 2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຮ່ວມປະຊຸມ ADB Cross Border Meeting</li> <li>ສຳພາດຕາງໜ້າລັດຖະບານ ແຕ່ລະອົງການ</li> </ul>
ກຳປູເຈຍ	ພະນົມເປັນ	23- 25 June, 2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສຳຫລວດສະໜາມ</li> <li>ສຳພາດກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ແລະ ກົມພາສີ, ອົງການທ່າເຮືອ</li> </ul>

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

## (2) ການສຳຫລວດດ້ານພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ໃນໄລຍະຂອງ ການສຶກສາ, ຄະນະສຶກສາດຳເນີນການສຳຫລວດຂອງ ສອງສັນຍາຍ່ອຍ. ໃນໄລຍະຕົ້ນ, ໄດ້ດຳເນີນໜຶ່ງຂອງ ບັນດາການສຳຫລວດທີ່ເອີ້ນວ່າການສຳຫລວດດ້ານພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ການສຳຫລວດດ້ານພະລາທິການຂົນສົ່ງປະກອບດ້ວຍ 1) ການສຳຫລວດສິນຄ້າ OD (ຕົ້ນທາງ-ປາຍທາງ) ແລະ 2) ການສຳຫລວດການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າ.

### 1) ການສຳຫລວດ ຕົ້ນທາງ-ປາຍທາງ ຂອງສິນຄ້າ (OD)

ການສຳຫລວດສິນຄ້າ OD ແນໃສ່ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຂໍ້ມູນ OD ທີ່ຫລ້າສຸດເພື່ອປັບປຸງຕາຕະລາງສິນຄ້າ OD ໃນປະຈຸບັນຂອງ ລາວ ທີ່ໄດ້ພັດທະນາຂຶ້ນໂດຍ ADB ແລະໂຄງການຂອງ ການສຶກສາຂ້າມແດນຂອງ JICA. ໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດດ້ວຍການເຮັດສັນຍາຍ່ອຍກັບບໍລິສັດທີ່ປຶກສາຂອງ ລາວ ລະຫວ່າງ 12 ແລະ 31 ພຶດສະພາ 2009, ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 1.2.3.

ຕາຕະລາງ 1.2.3 ການສຳຫລວດ ຕົ້ນທາງ-ປາຍທາງ ຂອງ ສິນຄ້າ

ລາຍການ	ວັນທີ	ລາຍລະອຽດ
ອົງການ JICA ອະນຸມັດ	8 May, 2009	
ກະກຽມສຳຫລວດ	9,11 May, 2009	
ສຳຫລວດ	12 31 May, 2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>8 ຈຸດ</li> <li>24 ຊົ່ວໂມງ ຢູ່ 2 ຈຸດ, 18 ຊົ່ວໂມງ ຢູ່ 3 ຈຸດ ແລະ 3 ຈຸດ ຂອງ ດ່ານ ຊາຍແດນ</li> <li>ອັດຕາສ່ວນຂອງຕົວຢ່າງ: 50% ຂອງລົດບັນທຸກໃຫຍ່</li> <li>ສຳຫລວດ: ນັບປະລິມານການສັນຈອນ, ສຳພາດ (OD, cargo volume, package type ,etc.)</li> </ul>

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

### 2) ການສຳຫລວດການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າ

ໄດ້ກຳນົດການສຳຫລວດການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າເພື່ອໃຫ້ໄດ້ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າ ແລະການຈະລາຈອນຂອງ ຍານພາຫານທີ່ກຳເນີດຈາກບັນດາໂຮງງານ ແລະສາງສິນຄ້າ. ໃນໄລຍະຂອງ ການສຶກ

ສາ, ໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດນັບການຈະລາຈອນ ແລະ ການສຳຫລວດສິນຄ້າ OD ແບບສຳພາດຢູ່ 13 ໂຮງງານ, ໂຮງງານຫັດຖະກຳເປັນສ່ວນໃຫຍ່, ແລະ ສາງສິນຄ້າທ່ານາແລ້ງ. ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າຈະສະໜອງສ່ວນປະກອບທີ່ສຳຄັນເພື່ອຄາດຄະເນບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ການຈະລາຈອນທີ່ກຳເນີດຈາກບັນດາເຂດພະລາທິການ.

### (3) ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການ

ປະຈຸບັນ, ກຳລັງຄົ້ນຄວ້າການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຢູ່. ໄດ້ສັງລວມວິທີການຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າດັ່ງລຸ່ມນີ້.

#### 1) ການຄາດຄະເນ OD ຂອງ ສິນຄ້າ

ຈະໄດ້ຄົ້ນຄວ້າບັນດາພາລະກິດຕໍ່ໄປນີ້ເພື່ອຄາດຄະເນ OD ຂອງ ສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນ.

- ຄາດຄະເນຕາຕະລາງ OD ຂອງ ສິນຄ້າ
- ຄາດຄະເນບັດໃຈການປ່ຽນມູນຄ່າ/ນ້ຳໜັກ ແລະ ຕາຕະລາງ OD ຂອງ ສິນຄ້າສະເລ້ຍແຕ່ລະວັນ
- ບັບປຸງຖານຂໍ້ມູນຂອງ ການສຶກສາຍຸດທະສາດຂອງ ຂະແໜງຂົນສົ່ງຂອງ ADB's GMS
- ຄາດຄະເນຕາຕະລາງ OD ຂອງ ສິນຄ້າໃນ GMS

#### 2) ຂອບດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

ຂອບດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໄດ້ຮັບການພັດທະນາຮ່ວມກັນໂດຍຄະນະສຶກສາການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳຂອງ JICA ແລະ ຄະນະສຶກສາ ການພັດທະນາຕົວເມືອງຫລັກຂອງ ພາກຂອງ JICA ເພື່ອມີທັດສະນະ ແລະ ສັງລວມບັນດາສະພາບດ້ານເສດຖະກິດສັງຄົມຂອງ ສປປ ລາວ ໃນອານາຄົດອັນດຽວກັນ. ໄດ້ກະກຽມກ່ຽວກັບຂອບດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ປະຊາກອນຕົວ ເມືອງ ແລະ ຊົນນະບົດຕາມແຂວງ ແລະ ຕາມເມືອງ ແລະ ຜະລິດຕະພາບລວມພາຍໃນຂອງ ພາກ.

#### 3) ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນອານາຄົດ

ໃນໄລຍະຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນອານາຄົດນັ້ນ, ໄດ້ສ້າງຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າສືບຕໍ່ກ້າວທຳມະດາໂດຍນຳໃຊ້ຜົນຂອງ ການສຳຫລວດ OD ຂອງ ສິນຄ້າ: ຕົວແບບຂອງ ການກຳເນີດສິນຄ້າ, ຕົວແບບຂອງ ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ, ຕົວແບບຂອງ ການແບ່ງ ແລະ ການກຳນົດການຈະລາຈອນ. ຕົວແບບນີ້ຈະທົດສອບບັນດາແບບຂອງ ການພັດທະນາ ແລະ ບັນດາທາງເລືອກຂອງ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາສິນຄ້າ ແລະ ຍັງຢືນຄວາມ

ເປັນໄປໄດ້ຂອງ ການແກ້ໄຂທີ່ດີທີ່ສຸດສຳລັບການພັດທະນາສິນຄ້າໃນ ສປປ ລາວ ໃນອານາຄົດ.

#### (4) ການສ້າງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ

##### 1) ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ

ຄະນະສຶກສາໄດ້ຮ່າງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດໂດຍອີງໃສ່ບັນດາການວິເຄາະ ດ້ານຄຸນນະພາບຂອງ ບັນດາການສຳຫລວດ ແລະບັນດາການວິເຄາະດ້ານປະລິມານລວມທັງການ ຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ. ກ່ອນອື່ນ, ຄະນະສຶກສາໄດ້ຮ່າງບັນດາວິໄສທັດ ແລະເປົ້າໝາຍທີ່ກຳນົດຂອງ ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດໂດຍພິຈາລະນາເຖິງແຜນການພັດທະນາຂອງຊາດ ແລະແຜນການພັດທະນາຂອງ ກະຊວງ. ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍ ແລະວິໄສທັດຂອງ ການພັດທະນານັ້ນ ຈຶ່ງໄດ້ກະກຽມຍຸດທະສາດ ແລະ ການດຳເນີນການຂອງ ພະລາທິການແຫ່ງຊາດ ຕາມບັນດາຜົນຂອງ ການວິເຄາະຂອງ SWOT ກໍຄືແຜນການພັດທະນາດ້ານໂຄງລ່າງຂອງ ພື້ນທີ່. ຮ່າງຍຸດທະ ສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດສ່ວນໃຫຍ່ປະກອບດ້ວຍບັນດາຂັ້ນຕອນຂອງ ການ ວາງແຜນ ດັ່ງນີ້:

- ເປົ້າໝາຍ ແລະວິໄສທັດ
- ການວິເຄາະຂອງ SWOT
- ຍຸດທະສາດ
- ໂຄງການພັດທະນາດ້ານກາຍະພາບ
- ແຜນດຳເນີນງານ

##### 2) ຍຸດທະສາດພະລາທິການໃນລັດດາຕົວເມືອງຫລັກ

ຈະໄດ້ສ້າງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງ ພາກຕາມຕົວເມືອງເປົ້າໝາຍເຊັ່ນ: ເມືອງໄຊ (ອຸດົມໄຊ), ຫລວງນ້ຳທາ, ຫ້ວຍຊາຍ, ຫລວງພະບາງ, ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ທ່າແຂກ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະປາກເຊໂດຍອີງໃສ່ໂຄງລ່າງຂອງ ພື້ນທີ່, ຊຶ່ງກຳນົດບັນດາບົດບາດ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ບັນດາຕົວເມືອງ ຫລັກຂອງ ພາກໃນລະບົບພະລາທິການແຫ່ງຊາດ. ຮ່າງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນບັນດາຕົວເມືອງຫລັກຂອງ ພາກສ່ວນໃຫຍ່ປະກອບດ້ວຍບັນດາຂັ້ນຕອນຂອງ ການ ວາງແຜນດັ່ງນີ້:

- ຕຳແໜ່ງຂອງ ບັນດາຕົວເມືອງຫລັກຂອງ ພາກຢູ່ໃນຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ
- ຍຸດທະສາດ
- ໂຄງການພັດທະນາດ້ານກາຍະພາບ

## ພາກທີ 2 ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ

### 2.1 ການເຄື່ອນຍ້າຍຂອງ ສິນຄ້າ

#### 2.1.1 ທີ່ຕັ້ງພູມສາດຂອງ ສປປ ລາວ ໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ GMS

ອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (Greater Mekong Subregion) ຫຼື GMS ປະກອບມີ 6 ປະເທດຄື: ກຳປູເຈຍ, ຈີນ (ແຂວງຢູນນານ ແລະແຂວງ Gwangxi-Chiwan), ມຽນມ້າ, ໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ສປປ ລາວ. ໃນບັນດາປະເທດເຫຼົ່ານີ້, ສປປ ລາວ ແມ່ນມີທີ່ຕັ້ງພູມສາດ ຢູ່ໃຈກາງຂອງບັນດາປະເທດ ອະນຸພາກພື້ນ ທີ່ມີຖະໜົນທິນທາງເຊື່ອມຕໍ່ໄປສູ່ບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ ໃນອະນຸພາກພື້ນ.

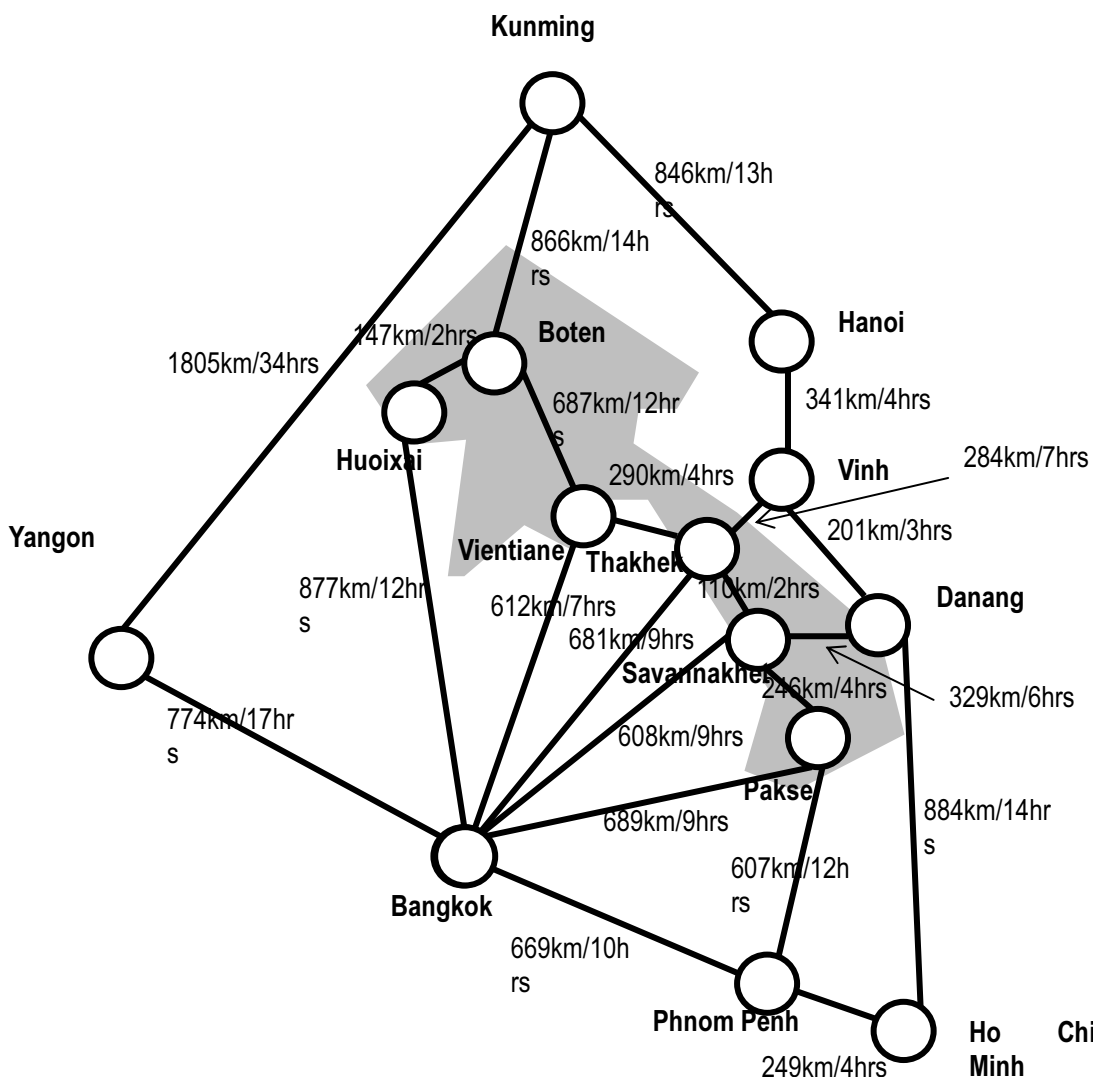
ຕົວເລກລຸ່ມນີ້ ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງ ໄລຍະທາງ ແລະເວລາຂອງການເດີນທາງ ລະຫວ່າງ ບັນດາ ເມືອງສຳຄັນ ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ມັນຍັງເປັນທີ່ສັງເກດວ່າ ເວລາຂອງການເດີນທາງ ໃນຕົວເລກລຸ່ມນີ້ ສະແດງເຖິງຕົວເລກໃນປະຈຸບັນ (2009) ແລະໄດ້ກຳນົດ ໂດຍສະພາບເສັ້ນທາງ ແລະເງື່ອນ ໄຂພູມສາດ ແລະການຖືກຜົນກະທົບທີ່ໜ້ອຍໂດຍບໍລິມາດການຈະລາຈອນໃນປະຈຸບັນ. ການຄົ້ນພົບຈາກໄລຍະທາງ ແລະເວລາຂອງການເດີນທາງ ສາມາດສະຫຼຸບດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ສປປ ລາວ ສະໜອງ ແລວທາງສາກົນທີ່ເປັນທາງເລືອກ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ ບາງກອກ ແລະຄຸນໝິງ ຕົວຢ່າງ ຜ່ານຫ້ວຍຊາຍ ແລະວຽງຈັນ. ໃນອະນາຄົດອັນໃກ້ ເມື່ອຂົວຂ້າມແມ່ນ້ຳຂອງ ແຫ່ງທີ 3 ທີ່ທ່າແຂກ ໄດ້ຖືກກໍ່ສ້າງສຳເລັດ, ມັນກໍ່ຈະເປັນແລວທາງ ທາງເລືອກອີກເສັ້ນໜຶ່ງ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ ບາງກອກ ແລະຮ່າໂນ້ຍ ຜ່ານສະຫວັນນະເຂດ ແລະຜ່ານທ່າແຂກ.
- ເນື່ອງຈາກ ສະພາບທາງດ້ານພູມສາດ ສ່ວນຫຼາຍເປັນເຂດພູດອຍ ແລະສະພາບຫນ້າທາງ ທີ່ບໍ່ດີ, ການບໍລິການດ້ານການຂົນສົ່ງຕາມເສັ້ນທາງ ໃນ ສປປ ລາວ ຈຶ່ງບໍ່ມີປະສິດທິພາບ ເມື່ອທຽບກັບປະເທດອື່ນໆ ເຊັ່ນ ໄທ ແລະຫວຽດນາມ.

ຕາຕະລາງ 2.1.1 ເສັ້ນທາງ ເຊື່ອມຕໍ່ ບັນດາເມືອງໃຫ່ຍ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ

ສາຍທາງ	ເສັ້ນທາງສັ້ນທີ່ສຸດ 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



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

ຮູບ 2.1.1 ໄລຍະທາງ ແລະ ເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການເດີນທາງ ລະຫວ່າງ ບັນດາເມືອງສຳຄັນ ໃນອະນຸພາກພື້ນ

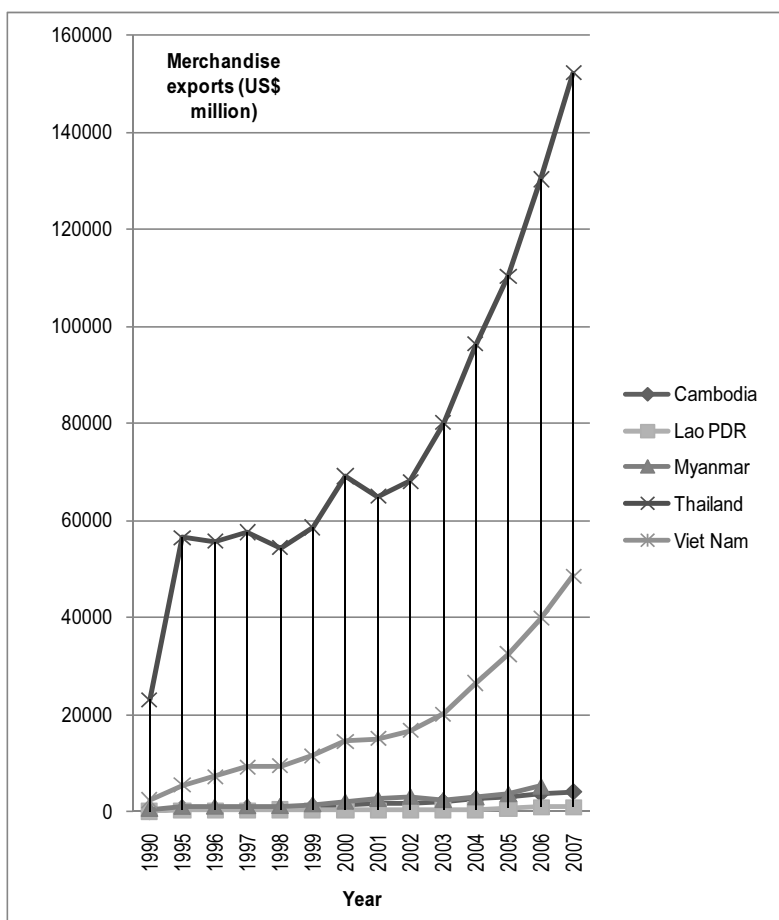


## 2.1.2 ລະດັບຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງ ໃນອະນຸພາກພື້ນ

### (1) ແນວໂນ້ມທາງດ້ານການຄ້າ ໃນອະນຸພາກພື້ນ

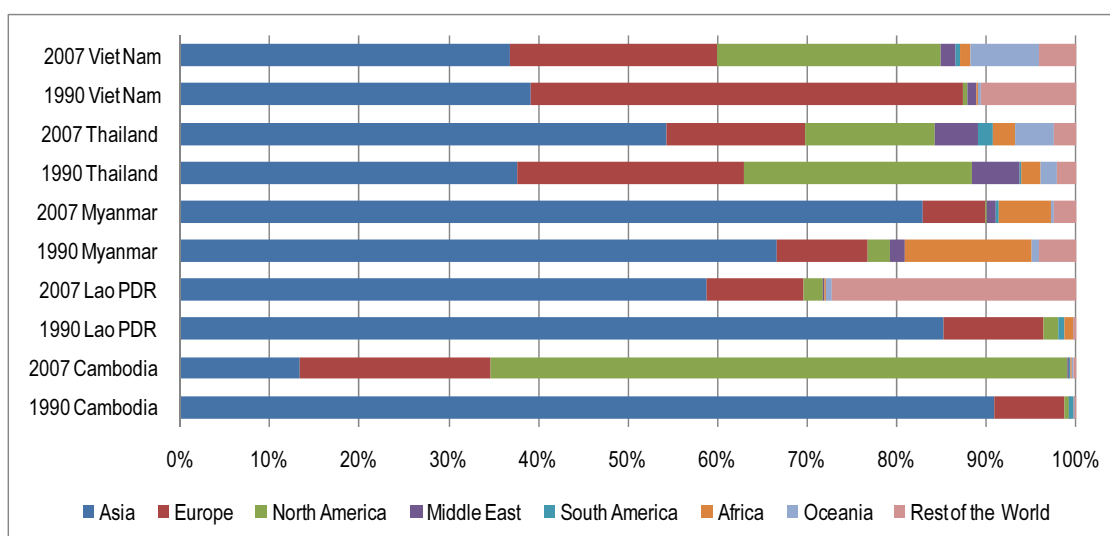
ການຄ້າໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ໄດ້ຂະຫຍາຍຕົວ ຢ່າງເຫັນໄດ້ຊັດເຈນ ໃນໄລຍະທົດສະວັດຜ່ານມາ ສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນການຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງວ່ອງໄວ ໃນດ້ານການສົ່ງອອກສິນຄ້າການຜະລິດ. ຈາກ ປີ 1995 ຫາປີ 2007, ອັດຕາການເຕີບໂຕ ຂອງການສົນຄ້າສົ່ງອອກ (merchandized exports) ແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບ 9% ຕໍ່ປີ. ເມື່ອເບິ່ງການຄ້າໃນແຕ່ລະປະເທດ, ໄທ ແມ່ນປະເທດທີ່ສົ່ງອອກ / ນຳເຂົ້າ ທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດ ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ, ຍົກເວັ້ນຈີນ, ແລະ ກວມເອົາ 72% ຂອງສິນຄ້າສົ່ງອອກ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແລະ 71% ຂອງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ໃນຊຶ່ງເຂດ. ຫວຽດນາມ ແມ່ນ ຂອງປະເທດທີ່ສົ່ງອອກ / ນຳເຂົ້າ ທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດ ອັນດັບທີ 2 ຮອງຈາກໄທ, ຊຶ່ງກວມເອົາ 22% ຂອງການສົ່ງອອກ ແລະ 24% ຂອງການນຳເຂົ້າ. ເມື່ອສົມທຽບກັບສອງປະເທດນີ້, ການຄ້າຢູ່ໃນປະເທດອື່ນໆ ລວມທັງ ສປປ ລາວ, ພະມ້າ ແລະກຳປູເຈຍ ແມ່ນຍັງໜ້ອຍຫຼາຍ ຊຶ່ງກວມເອົາ 6% ຂອງການສົ່ງອອກ ແລະ 5% ຂອງການນຳເຂົ້າ.

ເຖິງແມ່ນວ່າ ທິດທາງຂອງການຄ້າແມ່ນມີການປ່ຽນແປງໃນອະນຸພາກພື້ນ, ອັດຕາສ່ວນຂອງການຄ້າ ໃນບັນດາອະນຸພາກພື້ນ ແລະ ບັນດາປະເທດອື່ນໆ ໃນອາຊຽນ ແມ່ນ ສູງກວ່າທົ່ວໄປ ຍົກເວັ້ນການສົ່ງອອກ ໃນກຳປູເຈຍ. ຕົວຢ່າງ, 59% ຂອງການສົ່ງອອກຂອງລາວ ແລະ 92% ຂອງການນຳເຂົ້າຂອງລາວ ແມ່ນໄປສູ່/ມາຈາກ ບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ ໃນອາຊຽນ ໃນປີ 2007. ສຳລັບ ຕົວຢ່າງການຄ້າຂອງກຳປູເຈຍ, ມີພຽງແຕ່ 13% ຂອງການສົ່ງອອກ ແມ່ນໄປສູ່ ບັນດາປະເທດໃນອາຊຽນ ແລະ 64% ແມ່ນສົ່ງອອກ ໄປສູ່ ອາເມລິກາເໜືອ ໃນປີ 2007.



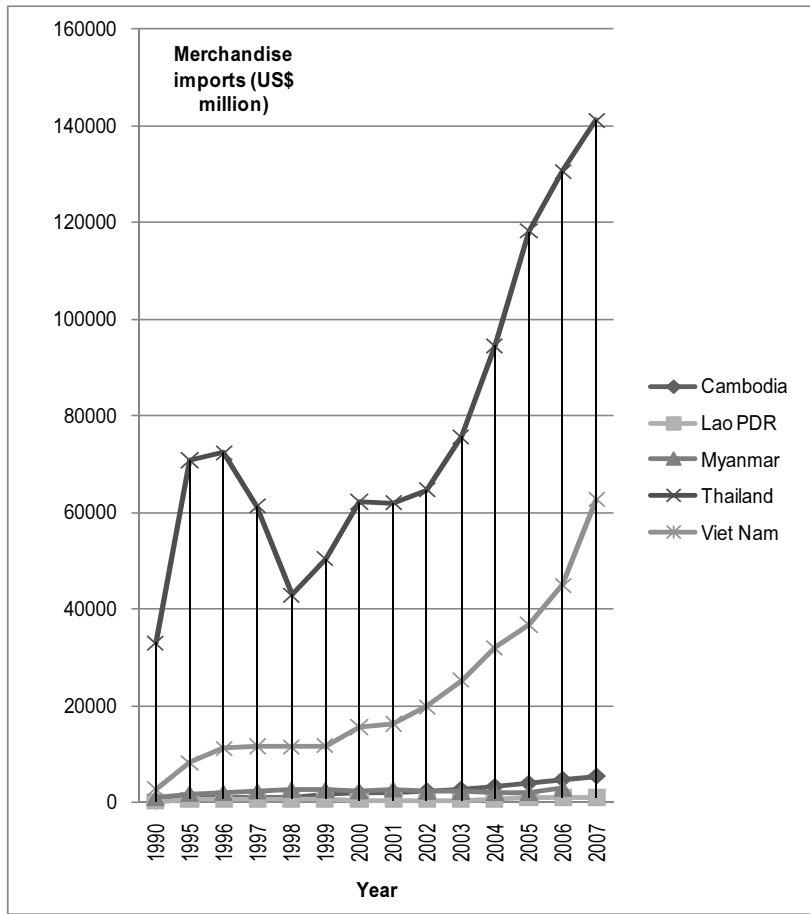
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຕົວບົ່ງຊີ້ຕົ້ນຕໍ 2008 ຂອງ ADB (2008)

### ຮູບ 2.1.2 ການສົ່ງອອກສິນຄ້າ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ລະຫວ່າງ1990-2007



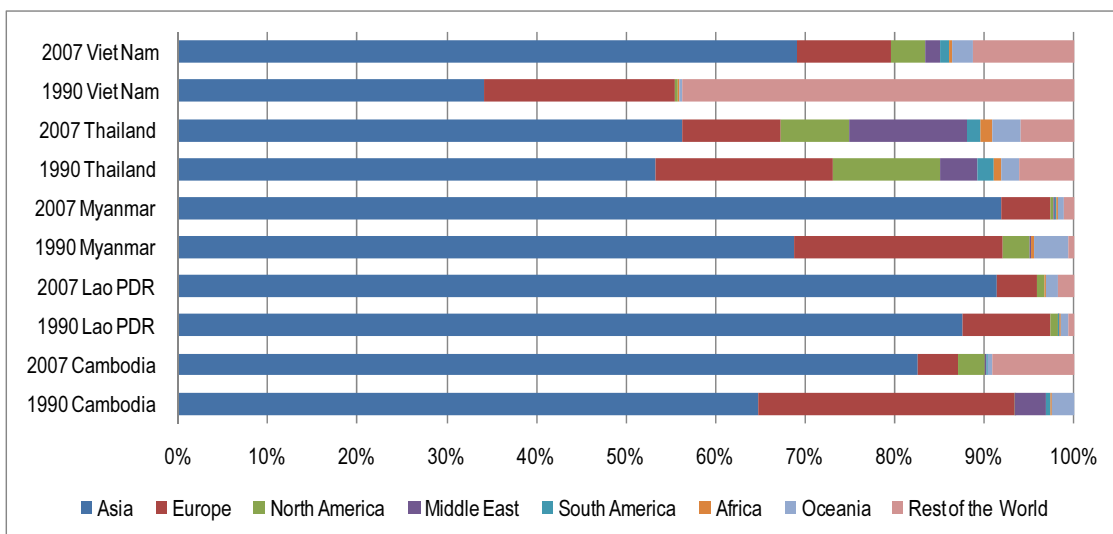
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຕົວບົ່ງຊີ້ຕົ້ນຕໍ 2008 ຂອງ ADB (2008)

### ຮູບ 2.1.3 ທິດທາງດ້ານການຄ້າ ໃນອະນຸພາກພື້ນ (ສົ່ງອອກ)



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຕົວບົ່ງຊີ້ຕົ້ນຕໍ 2008 ຂອງ ADB (2008)

ຮູບ 2.1.4 ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ (Merchandise Imports) ທີ່ອະນຸພາກພື້ນ ລະຫວ່າງປີ 1990-2007



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຕົວບົ່ງຊີ້ຕົ້ນຕໍ 2008 ຂອງ ADB (2008)

ຮູບ 2.1.5 ທິດທາງທາງດ້ານການຄ້າທີ່ອະນຸພາກພື້ນ (ນຳເຂົ້າ)

**(2) ພົນລະເມືອງ, GDP ແລະກ້ານຄ້າ ໃນອະນຸພາກພື້ນ**

ການປົກສາຫາລື ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ແມ່ນກຳນົດ ລັກສະນະເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງອະນຸພາກພື້ນ ໃນຄວາມຫຼາກຫຼາຍ ໃນດ້ານຂະໜາດ ທົ່ວບັນດາປະເທດ ແລະຂົງເຂດ. ຕາຕະລາງ 2.1.1 ສະແດງ ການສະຫຼຸບຂໍ້ມູນ ສຳລັບອະນຸພາກພື້ນ. ປະຊາກອນ ເກືອບ 310 ລ້ານຄົນ ທີ່ດຳລົງຊີວິດໃນຂົງເຂດ. ປະຊາກອນ ໃນຂອບເຂດ ລຸ່ມ 6 ລ້ານຄົນ ໃນ ສປປ ລາວ ຮອດສູງກວ່າ 90 ລ້ານຄົນ ໃນ ເຂດຢູນນານ/ກວາງຊີ ຂອງ ສປ ຈີນ. ຄ້າຍຄືກັນນັ້ນ, ເສດຖະກິດ ໃນຂອບເຂດ ທີ່ກວ້າງຂວາງທາງ ດ້ານຂະໜາດ ພ້ອມກັບ ມູນຄ່າ GDP ຂອງ ສປປ ລາວ ໃນລະດັບ 3.4 ຕື້ ໂດລາ ໃນຄະນະທີ່ GDP ຂອງໄທ ແມ່ນ ປະມານ 60 ເທົ່າຕົວ, ຊຶ່ງມູນຄ່າແມ່ນຫຼາຍກວ່າ 206.3 ຕື້ ໂດລາ. ລາຍຮັບທົ່ວ ປະເທດລວມ Gross National Income (GNI)/GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ ໃນຂອບເຂດ ຈາກ 500ໂດລາ ຫຼື ຕໍ່າກວ່າ ໃນກຳປູເຈຍ, ສປປ ລາວ, ແລະພະມ້າ ຈົນຮອດ 3,000ໂດລາ ໃນໄທ.

ບັນດາປະເທດ ແລະຂົງເຂດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ກໍ່ຍັງມີຄວາມຫຼາກຫຼາຍ ໃນດ້ານຄວາມຫນາ ແຫນ້ນຂອງ ພົນລະເມືອງ ແລະ ເຂດທີ່ດິນ. ເຂດທີ່ດິນ ແມ່ນມີຂອບເຂດ ຈາກ 180 ລ້ານ km<sup>2</sup> ໃນກໍລະນີຂອງກຳປູເຈຍ ຈົນຮອດ 650 ລ້ານ km<sup>2</sup> ສຳລັບພະມ້າ. ຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງພົນລະເມືອງ ແມ່ນຈາກ 25 ຄົນ ຕໍ່ km<sup>2</sup> ໃນ ສປປ ລາວ ຈົນຮອດ 270 ຄົນ ຕໍ່ km<sup>2</sup> ໃນຫວຽດນາມ.

**ຕາຕະລາງ 2.1.2 ສະພາບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃນປີ 2007**

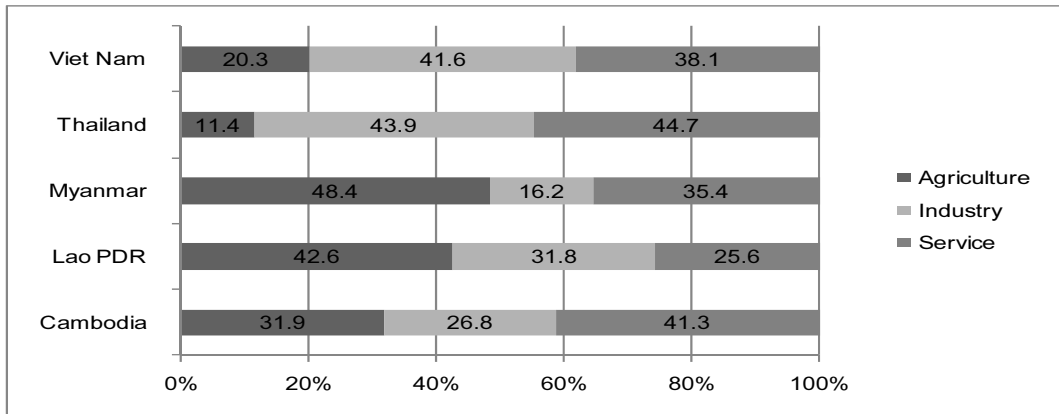
ປະເທດ	ພົນລະເມືອງ (ລ້ານ)	GDP (ຕື້ໂດລາ)	GNI ຕໍ່ຫົວຄົນ (ໂດລາ)	ເຂດທີ່ດິນ (ລ້ານ km <sup>2</sup> )	ຄວາມຫນາແຫນ້ນ ຂອງພົນລະເມືອງ (ຕໍ່ km <sup>2</sup> )	ພົນລະເມືອງ ໃນຊົນນະບົດ (% ລວມ)
ກຳປູເຈຍ	14.2	7.3	490	176.5	80.4	79.7
ສປປ ລາວ	5.8	3.4	500	230.8	25.0	79.0
ພະມ້າ	48.4	N/A	281	657.6	73.6	68.7
ໄທ	63.4	206.3	3,050	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
ລວມ/ສະເລ່ຍ	308.2		1,105	2,516.6	122.5	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຕົວບົ່ງຊີ້ຕົ້ນຕໍ 2008 ຂອງ ADB (2008)

ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ພົນລະເມືອງ ແລະເສດຖະກິດ, ໂຄງລ່າງອຸດສະຫະກຳ ສະແດງລັກສະນະທີ່ ແຕກຕ່າງກັນໃນ ບັນດາປະເທດ ແລະຂົງເຂດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ໄທ ແລະຫວຽດນາມ ແມ່ນປະເທດ ອຸດສະຫະກຳ ຊຶ່ງການຜະລິດຂອງຂະແໜງການອຸດສະຫະກຳ ກວມເອົາລື່ນ 40% ຂອງຈຳນວນຂະ ແໜງການທັງໝົດ. ຂະແໜງການບໍລິການໄດ້ຖືກພັດທະນາຂຶ້ນໃນ ໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະກຳປູເຈຍ ຊຶ່ງກວມເອົາ ປະມານ 40% ຂອງການຜະ ລິດຂອງແຕ່ລະປະເທດ. ເສດຖະກິດໃນພະມ້າ ແລະ ສປປ

ລາວ ແມ່ນສ່ວນໃຫ່ຍແລ້ວ ຈະອີງໃສ່ຜະລິດ ຕະພັນກະສິກໍາ ຊຶ່ງກວມເອົາ ລິ້ນ 40% ຂອງເສດຖະກິດ.

ການຄ້າພາຍນອກ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແມ່ນມີຄວາມຫຼາກຫຼາຍຢ່າງກວ້າງຂວາງທາງດ້ານຂະໜາດ. ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນນໍາກັນ, ໄທ ແມ່ນຜູ້ນໍາດ້ານການຄ້າ ທາງດ້ານຈໍານວນສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ ອັດຕາສ່ວນ ຂອງ GDP. ການສົ່ງອອກຂອງໄທ ແມ່ນໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ ສູງ ໃນທົດສະວັດທີ່ຜ່ານມາ ແລະ ເຖິງ 130 ຕື້ໂດລາ ໃນປີ 2006. ເຖິງແມ່ນວ່າ ວິກິດການດ້ານການເງິນໃນໂລກ ຊຶ່ງເກີດຂຶ້ນ ໃນປີ 2008, ອາດສົ່ງຜົນກະທົບຢ່າງໜັກໜ່ວງ ຕໍ່ກັບອຸດສະຫະກຳສົ່ງອອກຂອງໄທ ແຕ່ກໍຍັງ ຖືວ່າ ໄທຍັງເປັນຜູ້ນໍາໃນການສົ່ງອອກ ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ອຸດສະຫະກຳສົ່ງອອກ ໃນພະມ້າ ແລະ ສປປ ລາວ ຍັງມີຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ບໍ່ໄດ້ພັດທະນາ ເທົ່າທີ່ຄວນເມື່ອພິຈາລະນາ ທາງດ້ານຂະໜາດຂອງພົນລະເມືອງ ແລະເສດຖະກິດ. ຍົກຕົວຢ່າງ, ອຸດສະຫະກຳສົ່ງອອກ ໃນ ສປປ ລາວ ພຽງແຕ່ປະກອບສ່ວນໃນລະດັບ 8% ຂອງເສດຖະກິດ ແຕ່ວ່າ ໄທ ຢູ່ໃນລະດັບ 27% ຂອງເສດຖະກິດ.



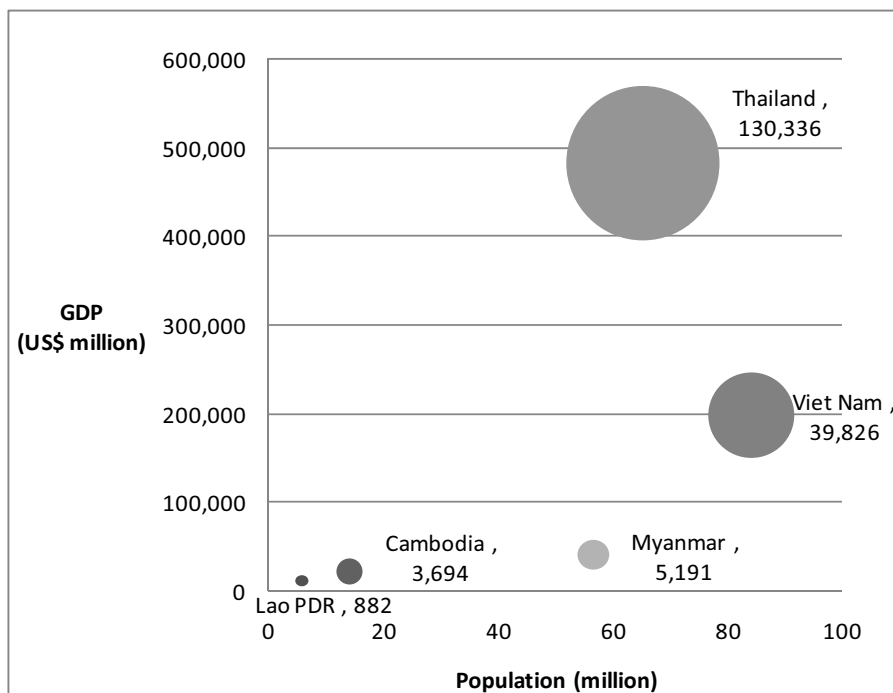
Note: Figures shown above is in 2007 except Myanmar (2004) and Lao PDR (2006)  
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຕົວບົ່ງຊີ້ຕົ້ນຕໍ 2008 ຂອງ ADB (2008)

### ຮູບ 2.1.6 GDP ແຕ່ລະຂະແໜງການ ໃນອະນຸພາກພື້ນ 2007

#### ຕາຕະລາງ 2.1.3 ພົນລະເມືອງ, GDP ແລະການຄ້າ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃນປີ 2006

ປະເທດ	ພົນລະເມືອງ (ລ້ານ)	GDP (ລ້ານໂດລາ)	ສິນຄ້າສົ່ງອອກ (ລ້ານໂດລາ)	ອັດຕາສ່ວນຂອງການສົ່ງອອກໃນ GDP
ກຳປູເຈຍ	14.1	23,013	3,694	16%
ສປປ ລາວ	5.7	11,677	882	8%
ພະມ້າ	56.5	40,747	5,191	13%
ໄທ	65.2	482,936	130,336	27%
ຫວຽດນາມ	84.1	198,854	39,826	20%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຕົວບົ່ງຊີ້ຕົ້ນຕໍ 2008 ຂອງ ADB (2008)



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຕົວຢ່າງຊື້ຕົ້ນຕໍ 2008 ຂອງ ADB (2008)

ຮູບ 2.1.7 ພົນລະເມືອງ, GDP ແລະການຄ້າ ໃນອະນຸພາກພື້ນ (ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານໂດລາ) ປີ 2006

### 2.1.3 ຮູບແບບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (Freight by Mode)

#### (1) ອັດຕາສ່ວນຂອງຮູບແບບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ທົ່ວອະນຸພາກພື້ນ

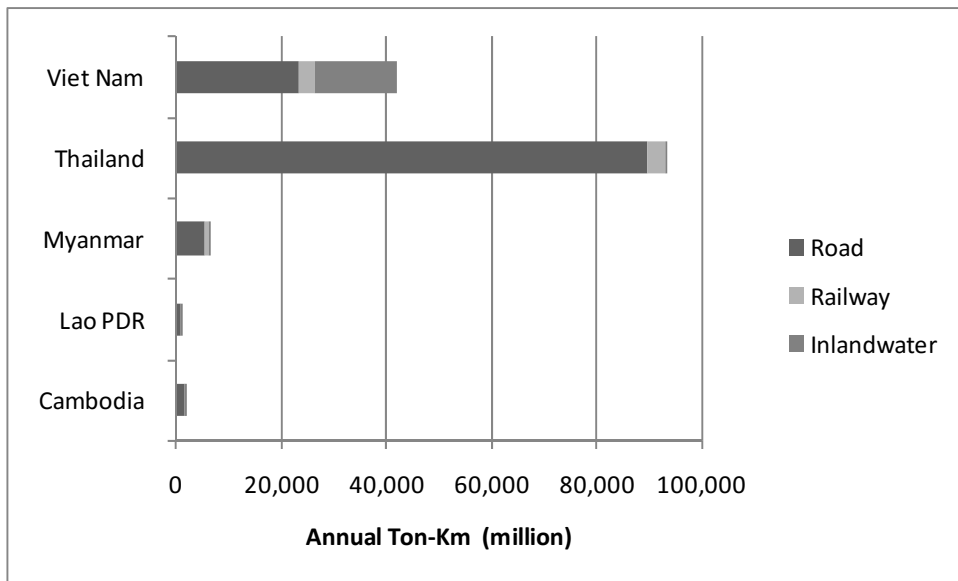
ADB (2006) ໄດ້ສ້າງເອກະສານ ເປັນຢ່າງດີ ກ່ຽວກັບລັກສະນະ ການຈະລາຈອນສິນຄ້າ ທົ່ວບັນດາປະເທດ ອະນຸພາກພື້ນ ແລະສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງ ການຂົນສົ່ງທາງລົດ ເປັນສ່ວນໃຫຍ່ ໃນດ້ານບໍລິມາດ ການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ໂດຍຮູບແບບການຂົນສົ່ງ. ຈໍານວນການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ໃນປີ 2004 ແມ່ນຄາດຄະເນໄດ້ 145 ຕື້ ໂຕນກິໂລແມັດ ໄດ້ສ້າງຈາກບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ຍົກເວັ້ນ ຈີນ. ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ບໍລິມາດທາງດ້ານການຄ້າ ທີ່ໄດ້ສົນທະນາ ດັ່ງຂ້າງເທິງ, ບໍລິມາດສິນຄ້າ ໃນ ໄທ ແມ່ນກວ້າງຂວາງ ຫຼາຍກວ່າ ບັນດາປະເທດອື່ນໆ ແລະ ຢູ່ໃນລະດັບ 93 ຕື້ ໂຕນກິໂລແມັດ ໃນປີ 2004. ເມື່ອເບິ່ງ ບໍລິມາດສິນຄ້າ ຕາມຮູບແບບຂອງການຂົນສົ່ງແລ້ວ, ການຂົນສົ່ງທາງລົດ ແມ່ນໂດດເດັ່ນ ຊຶ່ງກວມເອົາເຖິງ 83% ຂອງບໍລິມາດ ສິນຄ້າທັງໝົດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ຕໍ່ຈາກການຂົນສົ່ງທາງລົດ ກໍ່ແມ່ນການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວ ແມ່ນຕາມແມ່ນໍ້າຂອງ ກວມເອົາ 12% ຂອງບໍລິມາດສິນຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ມີພຽງແຕ່ 5% ຂອງການຈະລາຈອນ ໃນອະນຸພາກພື້ນ.

**ຕາຕະລາງ 2.1.4 ບໍລິມາດສິນຄ້າ ຕາມຮູບແບບຂອງການຂົນສົ່ງ ທົ່ວອະນຸພາກພື້ນ (ລ້ານ ໂຕນກມ) ປີ 2004**

ປະເທດ	ທາງລົດໂອໂຕ	ທາງລົດໄຟ	ທາງນໍ້າ	ລວມ
ກຳປູເຈຍ	1,539	208	164	1,911
ສປປ ລາວ	897	0	471	1,368
ພະມ້າ	5,352	789	582	6,723
ໄທ	89,436	3,581	52	93,069
ຫວຽດນາມ	23,504	3,032	15,623	42,159
ລວມ	120,728	7,610	16,892	145,230
ອັດຕາສ່ວນ	83%	5%	12%	100%

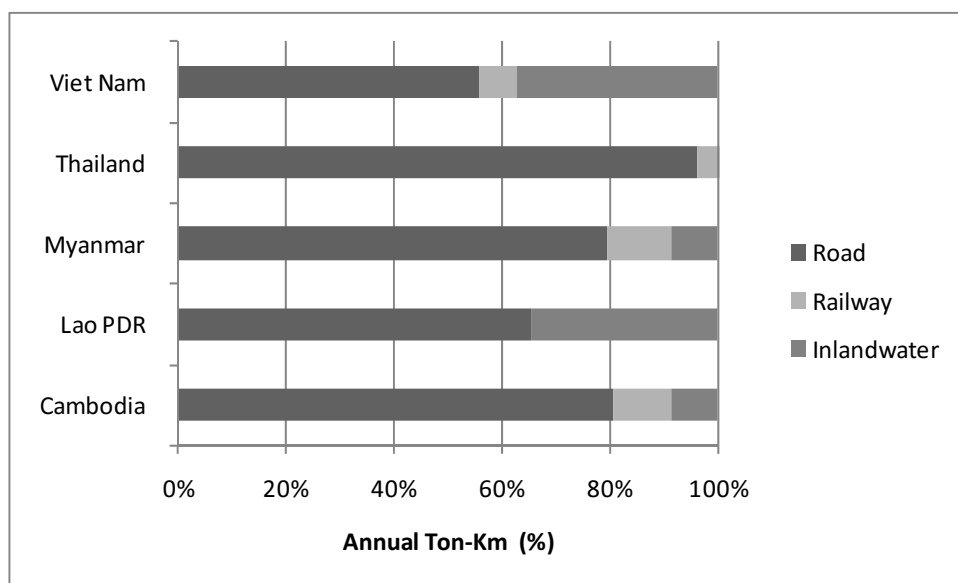
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ADB (2006) ການສຶກສາຍຸດທະສາດ ຂະແໜງການຂົນສົ່ງອະນຸພາກພື້ນ

ການຮັບຮອງເອົາ ການຂົນສົ່ງທາງລົດ ແມ່ນຮູບແບບການຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍ ສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ອັດຕາ ສ່ວນຂອງການຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ທາງລົດໂອໂຕ, ທາງລົດໄຟ, ແລະທາງນໍ້າ ແມ່ນມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນເລັກນ້ອຍ ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ. ໃນໄທ, ກຳປູເຈຍ ແລະພະມ້າ, ແມ່ນນຳໃຊ້ ລົດບັນທຸກໃນການການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ ເປັນສ່ວນໃຫຍ່ ຊຶ່ງກວມເອົາລິ້ນ 80% ຂອງການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ໃນປີ 2004. ໃນເບື້ອງກົງກັນຂ້າມ, ອັດຕາສ່ວນຂອງ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໂອໂຕ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະຫວຽດນາມ ແມ່ນຕໍ່າກວ່າ ປະເທດອື່ນໆເຫຼົ່ານັ້ນ ແລະຈຳນວນທີ່ ສຳຄັນ ຂອງການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ແມ່ນລິ້ນ 30% ຂອງການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ADB (2006) ການສຶກສາຍຸດທະສາດ ຂະແໜງການຂົນສົ່ງອະນຸພາກພື້ນ

**ຮູບ 2.1.8 ການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ຕາມຮູບແບບຂອງການຂົນສົ່ງ ທົ່ວອະນຸພາກພື້ນ ປີ 2004**



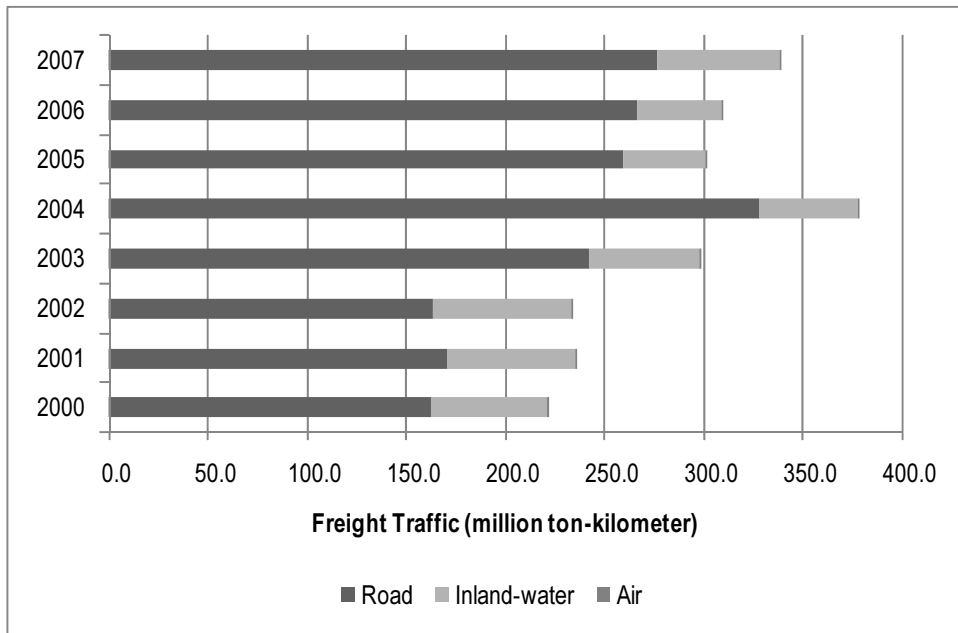
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ADB (2006) ການສຶກສາຍຸດທະສາດ ຂະແໜງການຂົນສົ່ງອະນຸພາກພື້ນ

ຮູບ 2.1.9 ອັດຕາສ່ວນຂອງຮູບແບບຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ທົ່ວອະນຸພາກພື້ນ ປີ 2004

## (2) ອັດຕາສ່ວນຂອງຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ໃນລາວ (Modal Share in Lao)

ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແມ່ນມີການເຕີບໂຕ ແລະຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍລວມ ແມ່ນຮອດ 338 ລ້ານ ໂຕນກິໂລແມັດ ໃນປີ 2007. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແມ່ນອີງໃສ່ ການຂົນສົ່ງທາງລົດ ເປັນສ່ວນໃຫຍ່ ຊຶ່ງເປັນຮູບແບບການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດໄປມາໄດ້ສະດວກ ແລະມີຄວາມຄ່ອງຕົວ ໃນການພັດທະນາຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ. ໃນລະຫວ່າງປີ 2000 ແລະ ປີ 2006 ອັດຕາສ່ວນ ຂອງເສັ້ນທາງ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ ຈາກ 73% ມາເປັນ 86%. ການຍອມຮັບເອົາຂໍ້ມູນທາງດ້ານສະຖິຕິ ທີ່ບໍ່ມີຄວາມເຊື່ອຖື, ອັດຕາສ່ວນຂອງທາງລົດ ໄດ້ຫຼຸດລົງ ໃນລະດັບ 82% ໃນປີ 2007. ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ແມ່ນຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ທາງເລືອກໜຶ່ງຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແຕ່ວ່າ ອັດຕາສ່ວນໄດ້ຫຼຸດລົງ ຈາກ 27% ມາເປັນ 14% ໃນຊ່ວງໄລຍະດຽວກັນ ແລະໄດ້ກະໂດດມາເປັນ 18% ໃນປີ 2007. ຂະແໜງການບິນ, ຊຶ່ງເຮັດໜ້າທີ່ສໍາຄັນ ໃນການຂົນສົ່ງພັດສະດຸຂະໜາດ ນ້ອຍ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ມີມູນຄ່າ ກໍ່ຍັງເຫຼືອ ໃນລະດັບ 0.1-0.3% ຂອງຄວາມຕ້ອງການ.





ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ປັ້ນສະຖິຕິ ປີ 2008

ຮູບ 2.1.10 ການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ຕາມຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ 2000-2007

### 2.1.4 ການຄ້າ ແລະແລວຂອງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

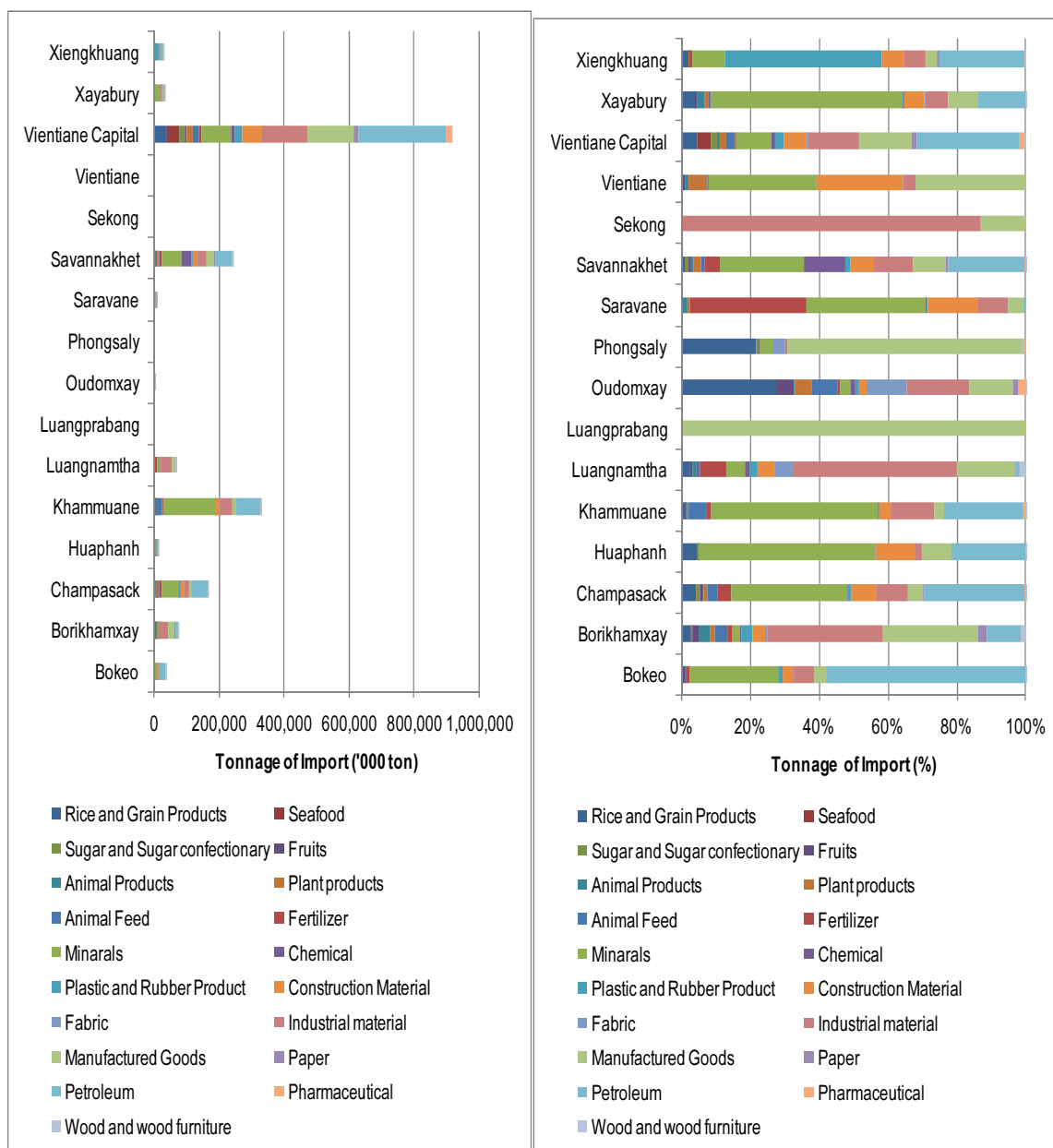
#### (1) ການຄ້າ ຕາມດ່ານຊາຍແດນ (Trade across Cross Border Point)

ການປົກສາຫາລືລຸ່ມນີ້ ໄດ້ເປີດເຜີຍ ການຄ້າຕາມຈຸດຜ່ານແດນ, ການວິໄຈໂດຍໃຊ້ C2000, ທີ່ໄດ້ມາຈາກ ກົມພາສີ. ສປປ ລາວ ໄດ້ນຳເຂົ້າ 1,918 ລ້ານໂຕນ (1,498 ລ້ານໂຕລາ) ສິນຄ້າ ໃນປີ 2007/08. ຂົວມິດຕະພາບ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນດ່ານຜ່ານແດນທີ່ມີວຽກຫຼາຍ ຊຶ່ງກວມເອົາ 48% ຂອງການນຳເຂົ້າ, ຈາກນັ້ນແມ່ນ ຄຳມ່ວນ (17%), ສະຫວັນນະເຂດ (13%), ຈຳປາສັກ (9%) ແລະບໍລິຄຳໄຊ (4%) ໃນດ້ານບໍລິມາດຄິດໄລ່ເປັນໂຕນ ແລະສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ສປປ ລາວ ນຳເຂົ້າສິນຄ້າພໍລິໂພກ ແລະວັດສະດຸອຸດສະຫະກຳ ເປັນສ່ວນໃຫຍ່ ຈາກ/ຜ່ານ ໄທ. ຊຶ່ງວ່າ ມີສະຖິຕິທີ່ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ໃນລະດັບ 80% ຂອງການນຳເຂົ້າ ທີ່ຜະລິດຈາກ ໄທ. ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ສ່ວນໃຫຍ່ໄປຫາ ສປປ ລາວ ລວມມີ ນ້ຳມັນ (26%), ແຮ່ທາດ (21%), ວັດສະດຸອຸດສະຫະກຳ (15%), ແລະສິນຄ້າການຜະລິດ (12%) ແລະສິນຄ້າອື່ນໆ, ຊຶ່ງວ່າບໍ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ໃນດ່ານຜ່ານແດນອື່ນໆ.

ສປປ ລາວ ໄດ້ສົ່ງອອກ 1,430 ລ້ານໂຕນ (900ລ້ານໂຕລາ) ຜ່ານດ່ານຜ່ານແດນຕົ້ນຕໍ: ບໍ່ແກ້ວ (30%), ຄຳມ່ວນ (17%), ສະຫວັນນະເຂດ (15%) ແລະນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (14%) ໃນປີ 2007/08. ສິນຄ້າສ່ວນໃຫຍ່ທີ່ສົ່ງອອກ ຈາກ ສປປ ລາວ ແມ່ນ ແຮ່ທາດ (29%), ນ້ຳມັນ (28%), ຜະລິດຕະພັນເຂົ້າ ແລະປະເທດເມັດ (19%) ແລະໄມ້ ແລະ ເຄື່ອງເພີນີເຈີ້ ທີ່ເຮັດດ້ວຍໄມ້ (15%). ຂໍ້ມູນຈາກ

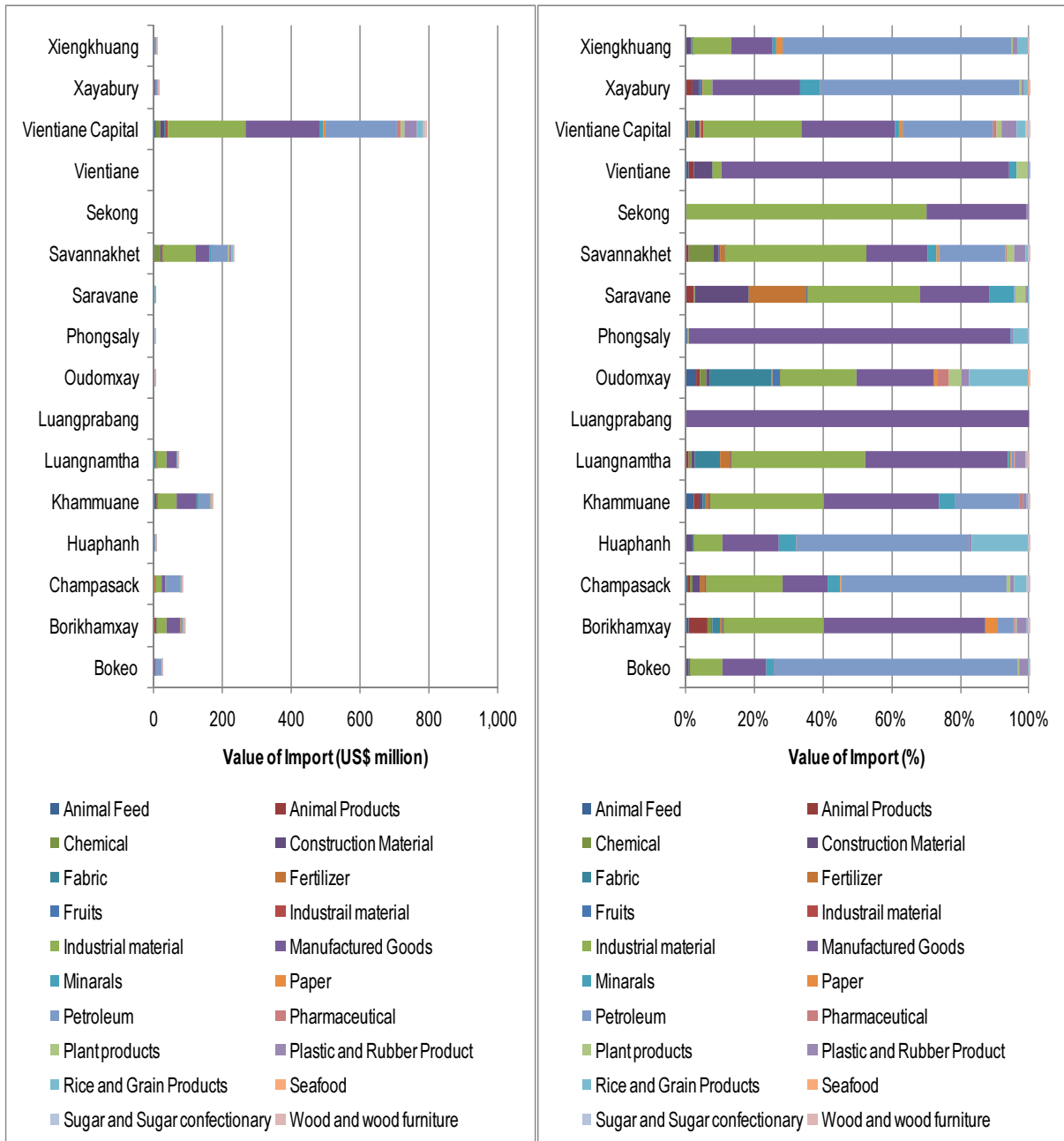
C2000 ຄວນນຳມາທົບທວນຢ່າງລະມັດລະວັງ ເພາະວ່າ ຕົວເລກ ສ່ວນໃຫ່ຍແລ້ວ ແມ່ນເຊື່ອຖືບໍ່ໄດ້. ຕົວຢ່າງ: ນັ້ນໝາຍ ຊຶ່ງນັບວ່າເປັນ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າຕົ້ນຕໍ ຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນໄດ້ສົ່ງອອກຈາກແຂວງ ບໍ່ແກ້ວ.

ບໍລິມາດຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ໄດ້ຮອດ 122 ລ້ານໂຕນ ຜ່ານ 2 ດ່ານຊາຍແດນ ຕົ້ນຕໍ ຄື: ສະຫວັນນະເຂດ (71%) ແລະ ບໍລິຄໍາໄຊ (16%) ໃນປີ 2007/08. ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ສ່ວນໃຫ່ຍ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ແມ່ນ ຜະລິດຕະພັນພືດຜັກ ແລະ ຜົນລະປູກ (35%), ສິນຄ້າການຜະລິດ (22%) ແລະນໍ້າຕານ (16%).



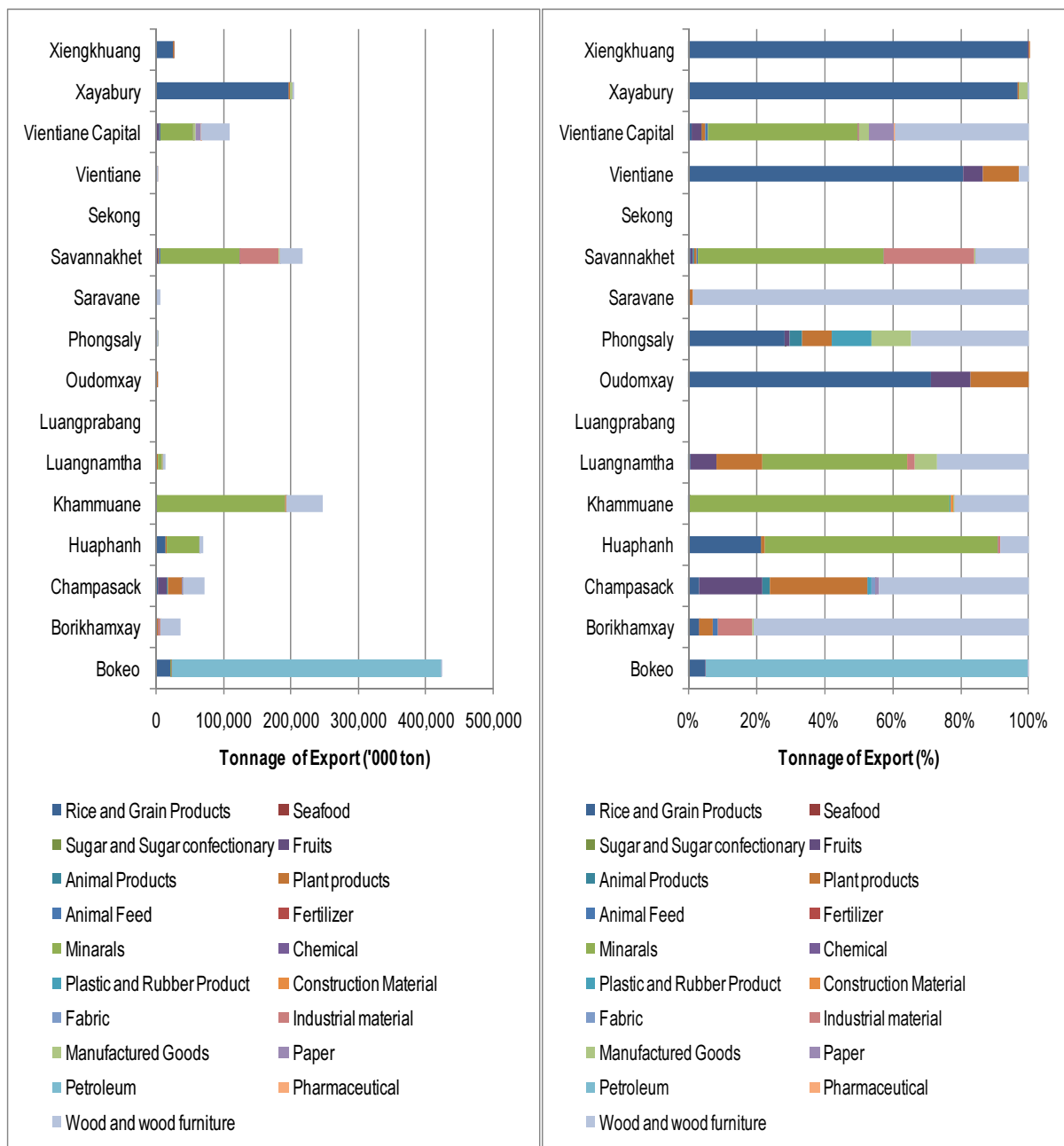
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະກຽມໂດຍ ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ອີງຕາມ ຂໍ້ມູນ C2000

ຮູບ 2.1.11 ປະເພດສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ຕາມດ່ານຊາຍແດນ (ໂຕນ) ປີ 2007/08



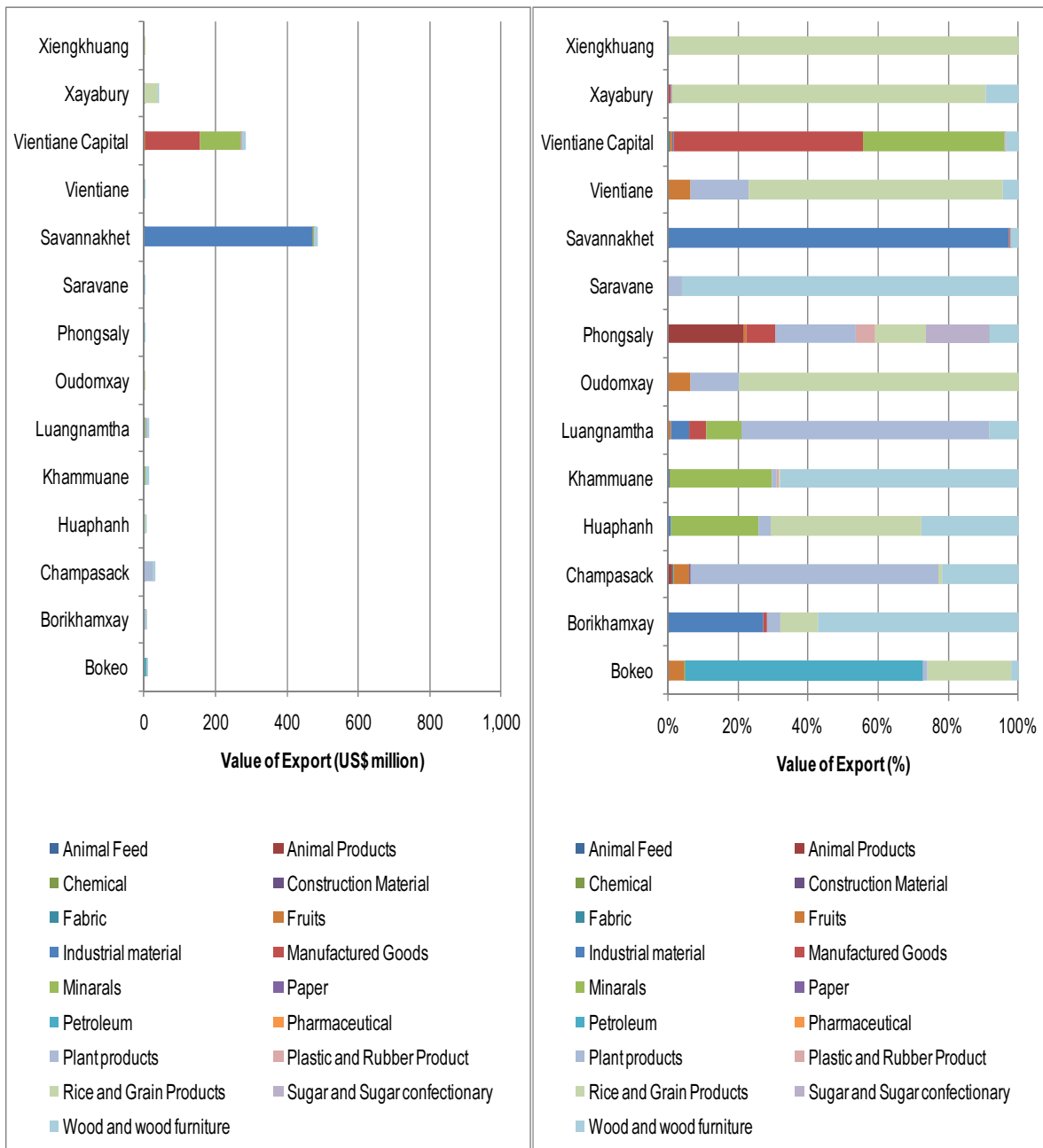
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະກຽມໂດຍ ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ອີງຕາມ ຂໍ້ມູນ C2000

ຮູບ 2.1.12 ປະເພດສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ຕາມດ່ານຊາຍແດນ (ມູນຄ່າ) ປີ 2007/08



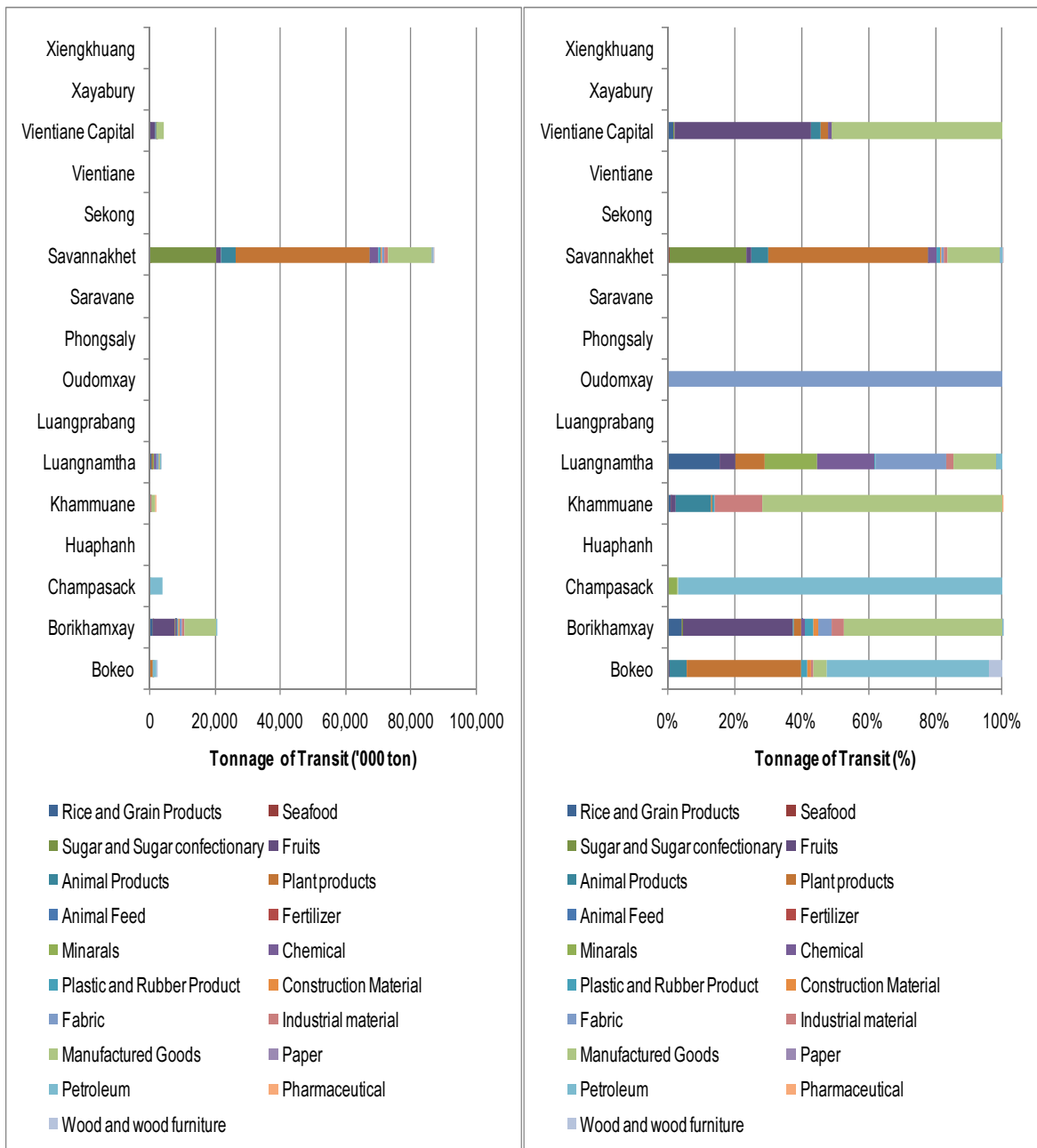
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະກຽມໂດຍ ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ອີງຕາມ ຂໍ້ມູນ C2000

ຮູບ 2.1.13 ປະເພດສິນຄ້າສົ່ງອອກ ຕາມດ່ານຊາຍແດນ (ໂຕນ) ປີ 2007/08



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະກຽມໂດຍ ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ອີງຕາມ ຂໍ້ມູນ C2000

ຮູບ 2.1.14 ປະເພດສິນຄ້າສົ່ງອອກ ຕາມດ່ານຊາຍແດນ (ມູນຄ່າ) ປີ 2007/08



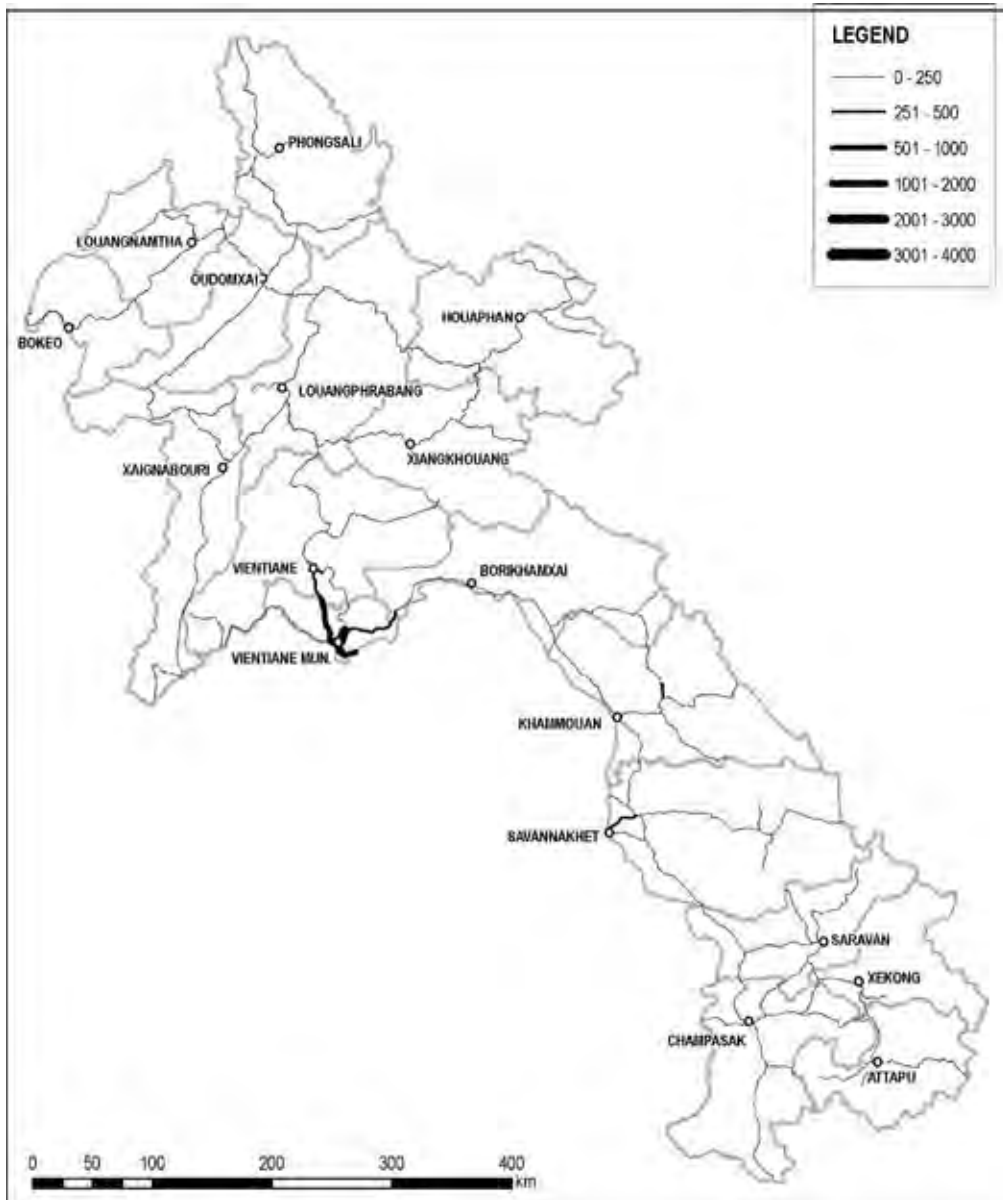
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະກຽມໂດຍ ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ອີງຕາມ ຂໍ້ມູນ C2000

ຮູບ 2.1.15 ປະເພດສິນຄ້າສົ່ງອອກ ຕາມດ່ານຊາຍແດນ (ໂຕນ) ປີ 2007/08

(2) ແລວທາງສົນຄ້າ (Freight Corridor)

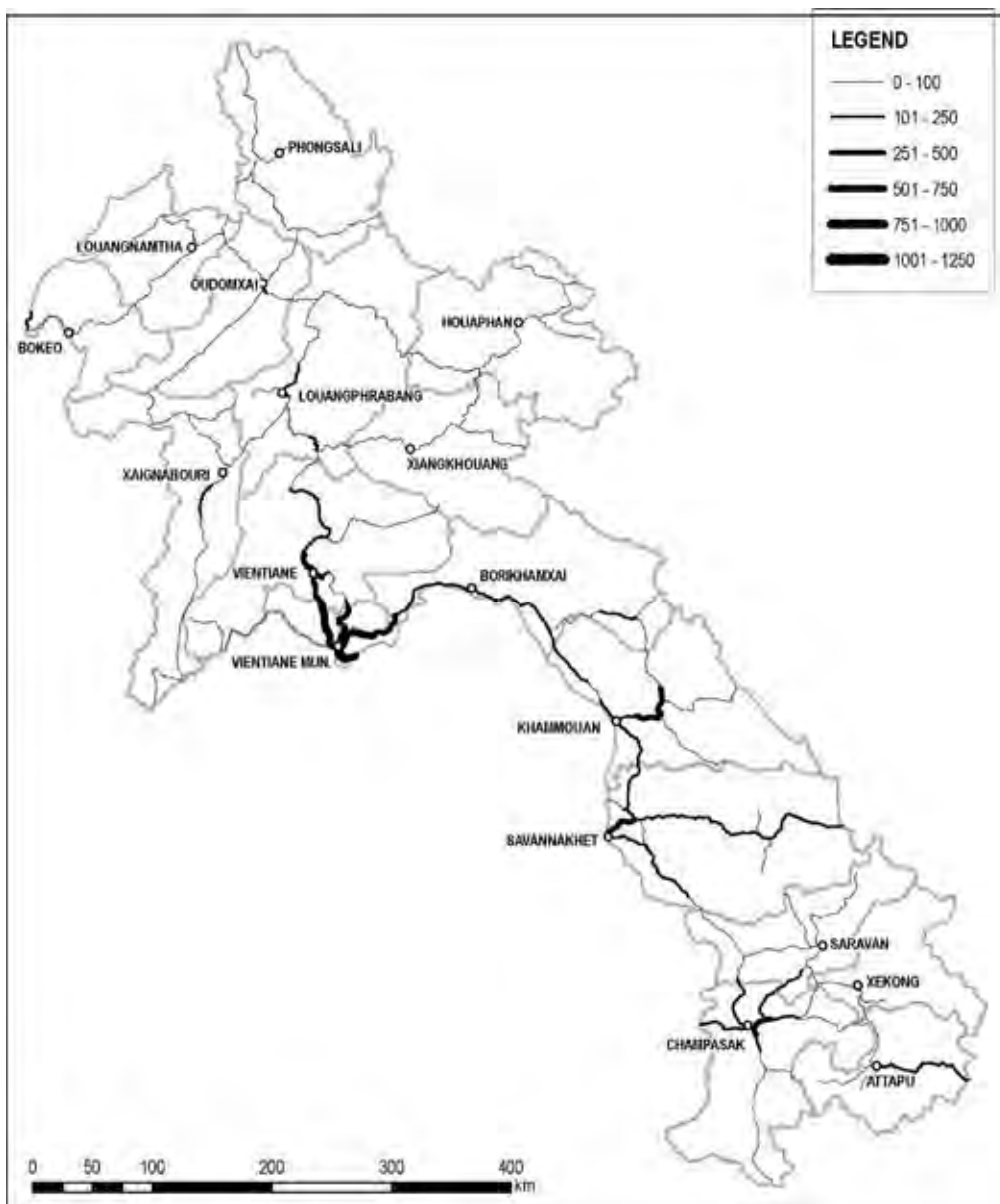
ດັ່ງທີ່ເຫັນໃນຂ້າງເທິງ, ຕາມດ່ານຊາຍແດນ ຕົ້ນຕໍ ທົ່ວ ສປປ ລາວ ລວມທັງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ, ຄຳມ່ວນ, ຈຳປາສັກ ແລະ ບໍລິຄຳໄຊ ແມ່ນໄດ້ເປີດ ດ່ານຊາຍແດນສາກົນ ກັບ ໄທ ແລະຫວຽດນາມ. ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະຈຳປາສັກ ແມ່ນມີ ດ່ານຊາຍແດນສາກົນ ຮ່ວມກັບ ໄທ ເທົ່ານັ້ນ. ການຈະລາຈອນ ໄປຫາ/ຈາກ ດ່ານຊາຍແດນ ອາດເພີ່ມບໍລິມາດການຈໍລະຈອນ

ຕາມແລວທາງຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ. ຕົວເລກລຸ່ມນີ້ ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ພື້ນຖານການຈະລາຈອນ ໃນ 6 ຊົ່ວໂມງ ໃນລົດໂດຍສານ (Passenger Car Unit “PCU”), ແລະ ຈຳນວນການຈະລາຈອນ ທີ່ ກວ້າງຂວາງ ແມ່ນສັງເກດໄດ້ທີ່ ທາງເລກ 13 ອ້ອມຂ້າງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ທາງເລກ 9 ຢູ່ສະຫວັນນະເຂດ. ຕົວເລກອີກອັນໜຶ່ງຍັງສະແດງ ຈຳນວນ ລົດບັນທຸກ ທີ່ສັງເກດໄດ້ ໃນ 6 ຊົ່ວໂມງ ແລະ ສະແດງໃຫ້ເຫັນຈຳນວນ ລົດບັນທຸກຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຈຳນວນຫຼາຍ ຕາມທາງເລກ 13, 8, ແລະ 9. ເສັ້ນທາງແຫ່ງຊາດ ເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນພິຈາລະນາ ເປັນເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຜ່ານ ສປປ ລາວ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະກຽມໂດຍ ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ອີງຕາມ ຂໍ້ມູນ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງທາງ

ຮູບ 2.1.16 ບໍລິມາດການຈະລາຈອນ (ຫົວໜ່ວຍ: PCU/6ຊົ່ວໂມງ) ປີ 2008



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະກຽມໂດຍ ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ອີງຕາມ ຂໍ້ມູນ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງທາງ

ຮູບ 2.1.17 ບໍລິມາດການຈະລາຈອນ (ຫົວໜ່ວຍ: Truck/6hours) ໃນປີ 2008

## 2.2 ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ ແລະພື້ນຖານໂຄງລ່າງພະລາທິການ

### 2.2.1 ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ ໃນ GMS

#### (1) ແລວທາງການຂົນສົ່ງ

ແຜນງານແລວທາງເສດຖະກິດ ຂົງເຂດອະນຸພາກພື້ນ ແມ່ນຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເພື່ອຊຸກຍູ້ການພັດທະນາຂົງເຂດ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ແລະພຽງພໍ ຜ່ານການກຳນົດແລວທາງ ສຳລັບການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ສຳຄັນ. ແລວທາງເສດຖະກິດນີ້ ແມ່ນເພື່ອການພັດທະນາອະນຸຂົງເຂດ ຊຶ່ງໄດ້ຖືກ



ຮອງຮັບໃຫ້ເປັນຍຸດທະສາດພື້ນຖານ ເພື່ອເລັ່ງໃນການຮ່ວມມືໃນອະນຸພາກພື້ນ ແລະຊ່ວຍທ່າແຮງ ຂອງ ຂົງເຂດ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ. ແລວທາງທັງ 3 ເສັ້ນ ແມ່ນໄດ້ຖືກກຳນົດ ໃນແຜນງານທົດລອງ ພາຍໃຕ້ ວິທີການນີ້: ແລວທາງເສດຖະກິດ ເໜືອ-ໃຕ້ (NSEC), ແລວທາງເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ (EWEC), ແລະແລວທາງເສດຖະກິດ ພາກໃຕ້ (SEC). ໃນປີ 2007, ລັດຖະມົນຕີ ຂອງບັນດາປະເທດໃນອະນຸພາກພື້ນ ໄດ້ຕົກລົງ ເພື່ອຂະຫຍາຍ ແຜນງານ ໃຫ້ມີ ແລວທາງເສດຖະກິດທັງໝົດ ຈຳນວນ 9 ແລວທາງ. ໃນນັ້ນ ມີ 4 ແລວທາງເສດຖະກິດ ທີ່ຜ່ານ ສປປ ລາວ: ແລວເສດຖະກິດເໜືອ-ໃຕ້ (ສ່ວນໜຶ່ງ ແມ່ນເສັ້ນທາງເລກ 3 ໃນ ສປປ ລາວ), ແລວທາງເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ (NR9), ແລວທາງເສດຖະກິດ ພາກກາງ (NR13), ແລະແລວທາງເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກສູງເໜືອ.



ຮູບ 2.2.1 ແລວທາງການຂົນສົ່ງ ຂອງອະນຸພາກພື້ນ

(2) ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ ແລະການບໍລິການ ໃນອະນຸພາກພື້ນ

ສະພາບຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ ແລະມາດຕະຖານ ໃນເສັ້ນທາງສ່ວນໃຫ່ຍ ຂອງອະນຸພາກພື້ນ ແມ່ນຍັງບໍ່ພຽງພໍ ກັບຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ໃນການຂະຫຍາຍຕົວ ຢ່າງວອງໄວ ສຳລັບສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກ ແລະການບໍລິການຂົນສົ່ງ. ປະເທດທີ່ມີການພັດທະນາຊ້າ ໃນດ້ານຕາຫນ່າງ ແລະການ

ບໍລິການຂົນສົ່ງ ໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ ສປປ ລາວ. ຕົວຢ່າງ, ມີພຽງແຕ່ ອັດຕາສ່ວນເລັກນ້ອຍຂອງ ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ໃນ ສປປ ລາວ ທີ່ປູຫນ້າທາງ ແລະຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ແລະການບໍລິການລົດໄຟ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຍັງມີຫນ້ອຍ ແລະບໍ່ສາມາດສະໜອງໃຫ້ແກ່ ປະເທດອື່ນໆໄດ້. ໃນບັນດາປະເທດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ, ໄທ ເປັນປະເທດທີ່ມີຄວາມກ້າວຫນ້າ ໃນດ້ານການບໍລິການ ແລະຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ. ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງເກືອບທັງໝົດໃນໄທ ແມ່ນເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ຮັບການປູຫນ້າທາງ ແລະຄວາມຫນາແໜ້ນ ຂອງເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ປູແລ້ວ ແມ່ນ ສູງກວ່າບັນດາປະເທດອື່ນໆ ຫຼາຍ. ການລົດໄຟ ແລະການບິນ ກໍ່ຍັງມີການພັດທະນາ ດີກວ່າ ໃນດ້ານ ຂະໜາດຂອງການຂົນສົ່ງ.

ໃນດ້ານລະດັບການບໍລິການ ຂອງການຂົນສົ່ງ ພາກພື້ນດິນ, ໜຶ່ງໃນປັດໄຈທີ່ກຳນົດການ ບໍລິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນພູມມິປະເທດ. ຮູບ 2.2.2 ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ພູມມິປະເທດ ໃນບັນດາປະເທດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແລະເຫັນວ່າ ໄທ ເປັນພຽງປະເທດດຽວ ທີ່ມີ ຂໍ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານ ພູມມິປະເທດ ຊຶ່ງ 57% ຂອງຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ແມ່ນມີທີ່ຕັ້ງ ຢູ່ເຂດພື້ນທີ່ຮາບພຽງ. ບັນດາປະເທດໃນອະນຸພາກພື້ນອື່ນໆ ແມ່ນມີຂໍ້ເສຍປຽບ ໃນດ້ານດັ່ງກ່າວ ແລະລົ້ນ 60% ຂອງຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ແມ່ນເຂດພູດອຍ ແລະເຂດເນີນພູ. ບັນຫາອື່ນ ສຳລັບການບໍລິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນ ສະພາບເສັ້ນທາງ. ຮູບ 2.2.3 ໄດ້ຊີ້ແຈງ ສະພາບເສັ້ນທາງ ໃນ 3 ປະເທດ: ປານກາງ, ດີ ແລະ ບໍ່ດີ. ລັດຖະບານໄທ ໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມສ້າງ ດົນນານມາແລ້ວ ເພື່ອປັບປຸງ ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງທັງໝົດ ໃນໄທ ຊຶ່ງ ປະຈຸບັນ ສາມາດປະເມີນໄດ້ ໃນຂັ້ນປານກາງ ຫຼື ດີ. ກົງກັນຂ້າມ, ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ກຳປູເຈຍ ຍັງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ພິຈາລະນາ ຈຳນວນຂອງການລົງທຶນ ເນື່ອງຈາກວ່າ ເກືອບ 60% ຂອງຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ໃນປະເທດເຫຼົ່ານັ້ນ ຍັງມີສະພາບທີ່ບໍ່ດີ.

ຕາຕະລາງ 2.2.1 ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ ແລະການບໍລິການ ໃນອະນຸພາກພື້ນ

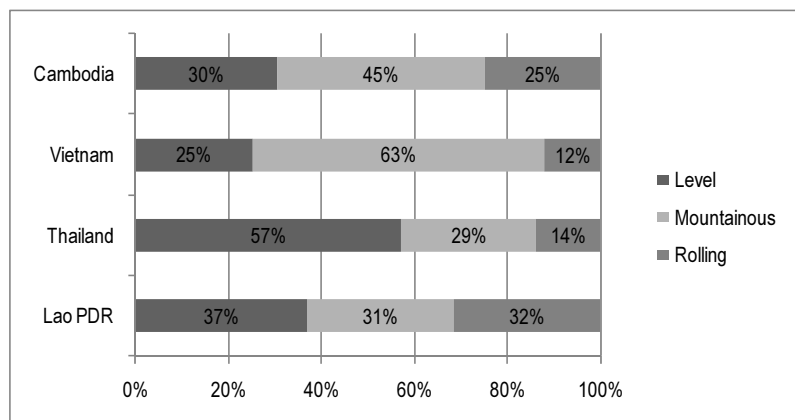
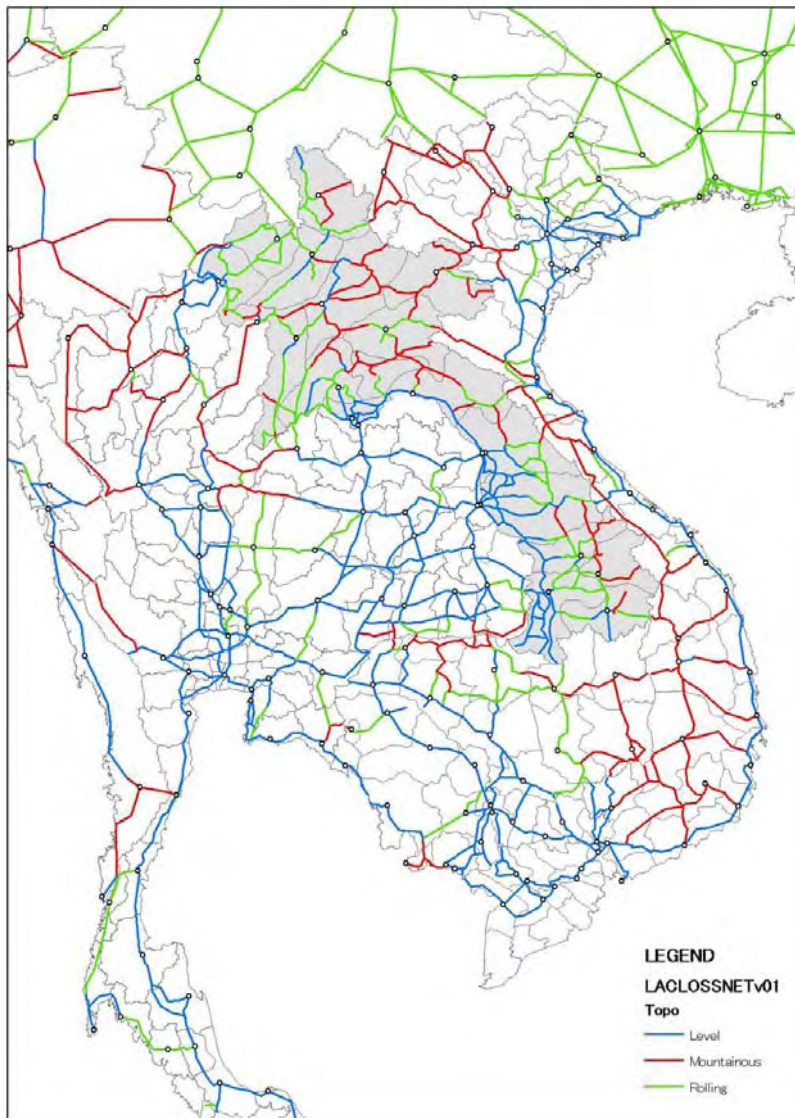
	ກຳປູເຈຍ	ສປປ ລາວ	ພະມ້າ	ໄທ	ຫວຽດນາມ
ເຂດຫນ້າດິນ km <sup>2</sup>	181,040	236,800	676,580	513,120	331,690
ເຂດທີ່ດິນ km <sup>2</sup>	176,520	230,800	657,740	511,770	325,360
ພົນລະເມືອງ	13,404,000	5,659,800	49,362,000	62,014,000	81,314,000
<b>ເສັ້ນທາງ</b>					
ຄວາມຍາວທັງໝົດ km	12,323	32,620	30,000	57,403	215,628
% ປູຫນ້າທາງສຳເລັດ	16%	14%	n/a	99%	n/a
ປູຫນ້າທາງສຳເລັດ (km)	1,996	4,590	n/a	56,542	n/a
ບໍ່ທັນປູຫນ້າທາງ (km)	10,327	28,030	n/a	861	n/a
ຄວາມຫນາແໜ້ນຕາຫນ່າງ: km ຕໍ່ km <sup>2</sup>	0.07	0.141	0.046	0.112	0.663
ຄວາມຫນາແໜ້ນຕາຫນ່າງທີ່ປູແລ້ວ: km ຕໍ່ km <sup>2</sup>	0.011	0.02	n/a	0.11	n/a

ບົດລາຍງານສູດທ້າຍ

	ກຳປູເຈຍ	ສປປ ລາວ	ພະມ້າ	ໄທ	ຫວຽດນາມ
<b>ທາງລົດໄຟ</b>					
ຄວາມຍາວທັງໝົດ km	602	3	3,955	4,071	2,600
ການຕິດຕັ້ງໄຟຟ້າ km					
ລາຍມາດຕະຖານ km					178
ລາຍແຄບ km	602		3,955	4,071	2,169
ລາຍຄູ່ km					253
ຕາແຫນ່ງຄວາມໜາແໜ້ນ: km ຕໍ່ km <sup>2</sup>	0.003	0	0.006	0.008	0.008
<b>ທາງນໍ້າ</b>					
ຄວາມຍາວທັງໝົດ km	2,400	4,600	12,800	4,000	17,702
ຕາແຫນ່ງຄວາມໜາແໜ້ນ: km ຕໍ່ km <sup>2</sup>	0.014	0.02	0.019	0.008	0.054
<b>ສະໜາມບິນ</b>					
ຈຳນວນທັງໝົດ	20	44	78	109	24
ຈຳນວນທາງແລ່ນທີ່ປູຫນ້າທາງແລ້ວ	6	9	19	65	23

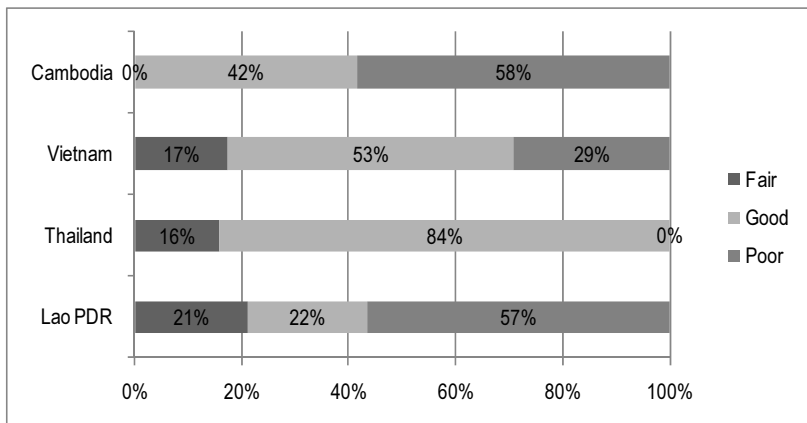
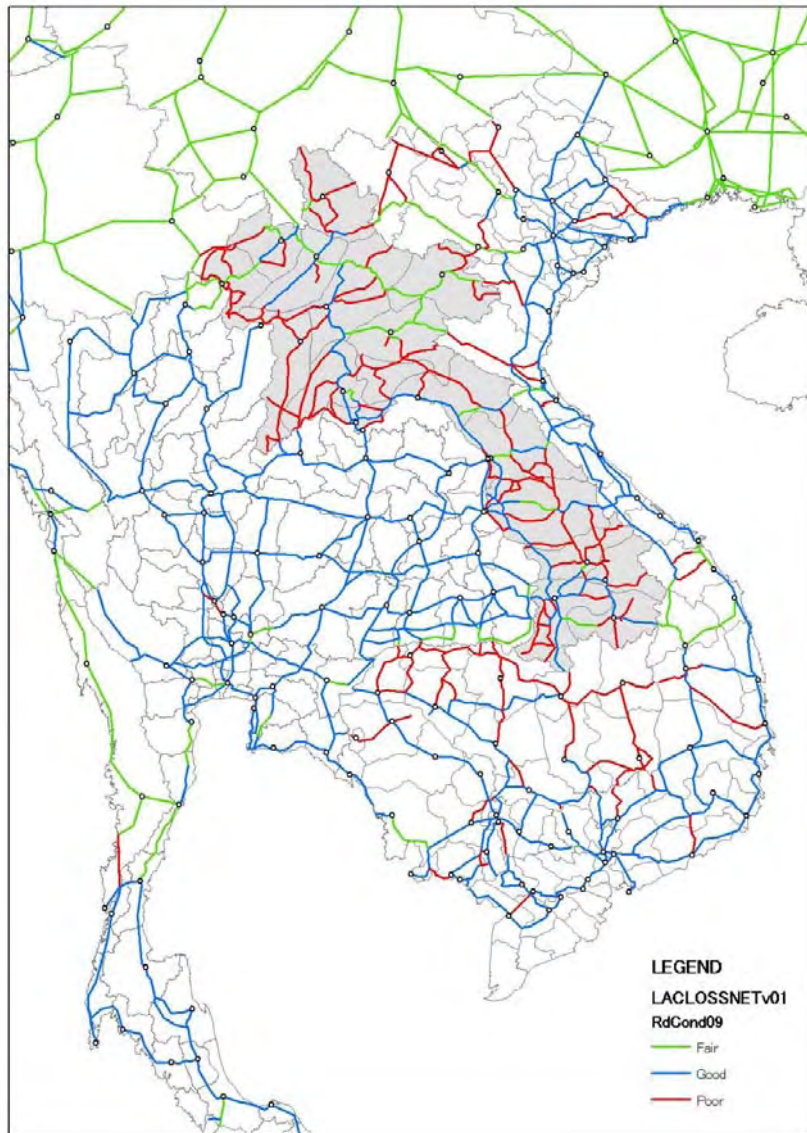
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ADB (2006) ການສຶກສາຍຸດທະສາດຂະແໜງການຂົນສົ່ງອະນຸພາກພື້ນ

Banomyong (2007) ໄດ້ສົມທຽບ ແລະປະເມີນ ຕາຫນ່າງ ແລະການບໍລິການ ການຂົນສົ່ງ ໃນປະຈຸບັນ ໃນ ອະນຸພາກພື້ນ. ໃນບັນດາ 6 ປະເທດ ແລະຂົງເຂດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ, ຍົກເວັ້ນກຳປູເຈຍ, ມີພຽງແຕ່ ເສັ້ນທາງໃນໄທ ແລະທາງລົດໄຟ ໃນໄທ ແລະຢູນນານ/ກວາງຊີ ທີ່ ຖືກປະເມີນໃນ ສະພາບທີ່ດີ. ແຕ່ກົງກັນຂ້າມ, ສະໜາມບິນ ໃນສປປ ລາວ ແລະພະມ້າ, ເສັ້ນທາງລົດ ແລະທ່າເຮືອ ໃນພະມ້າ ແມ່ນຖືກປະເມີນຢູ່ໃນສະພາບທີ່ບໍ່ດີ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

### ຮູບ 2.2.2 ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ຕາມພູມິປະເທດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

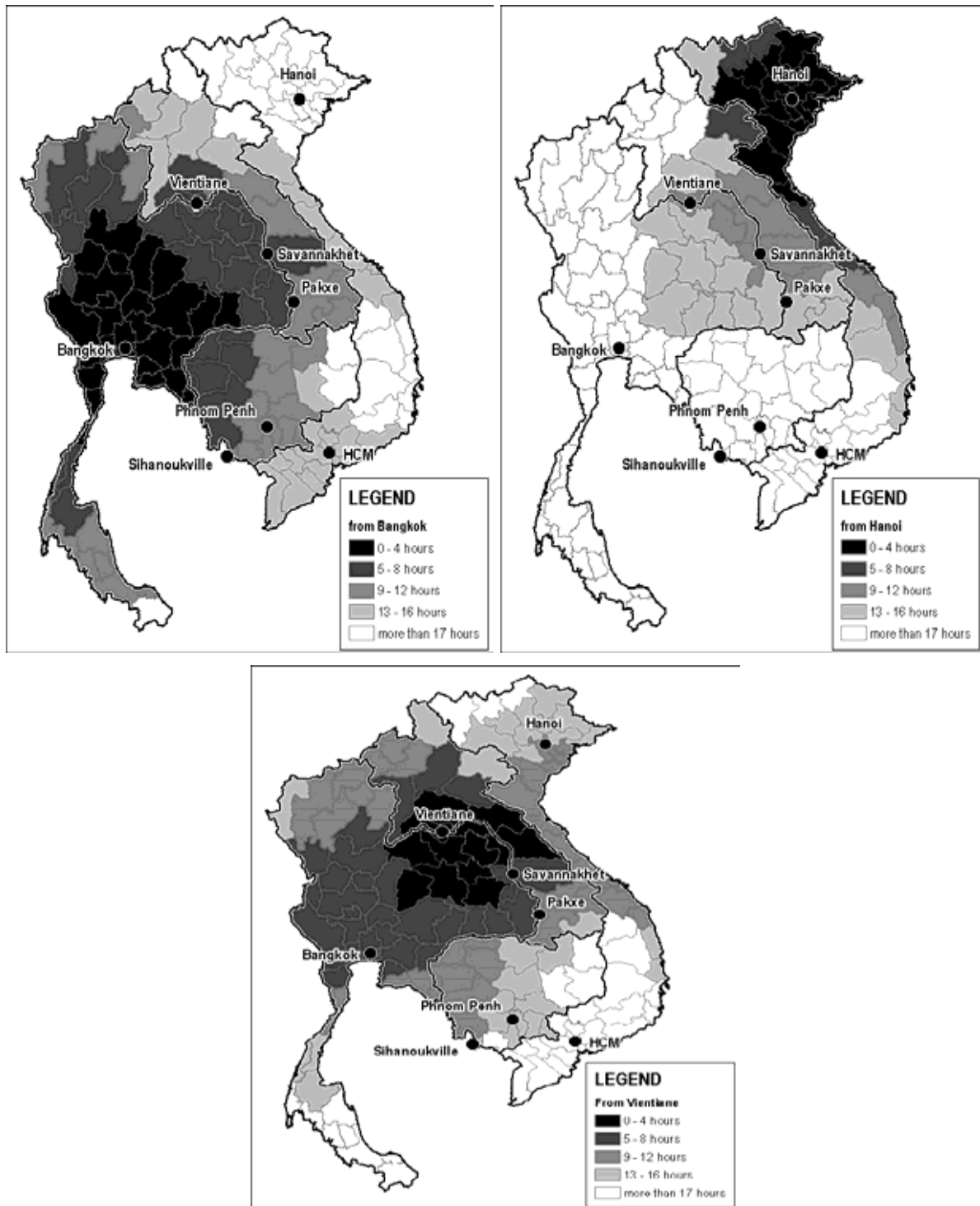
### ຮູບ 2.2.3 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ອີງຕາມສະພາບເສັ້ນທາງ ໃນອະນຸພາກພື້ນ

**ຕາຕະລາງ 2.2.2 ການປະເມີນຜົນ ກ່ຽວກັບຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ ແລະການບໍລິການ ໃນອະນຸພາກພື້ນ**

ປະເທດ	ເສັ້ນທາງ	ທ່າເຮືອ	ທາງນໍ້າ	ສະໜາມບິນ	ທາງລົດໄຟ
ສປປ ລາວ	ປານກາງ/ບໍ່ດີ	ບໍ່ມີ	ປານກາງ/ບໍ່ດີ	ບໍ່ດີ	ບໍ່ມີ
ພະມ້າ	ບໍ່ດີ	ບໍ່ດີ	ປານກາງ	ບໍ່ດີ	ປານກາງ
ໄທ	ດີ	ປານກາງ	ປານກາງ	ດີ /ປານກາງ	ດີ
ຫວຽດນາມ	ປານກາງ/ບໍ່ດີ	ປານກາງ	ປານກາງ	ປານກາງ	ປານກາງ
ຢູນນານ (ສປ ຈີນ)	ປານກາງ/ດີ	ປານກາງ	ປານກາງ	ດີ/ປານກາງ	ດີ
ກວາງຊີ (ສປ ຈີນ)	ປານກາງ/ດີ	ປານກາງ	ປານກາງ	ດີ/ປານກາງ	ດີ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Banomyong (2007) ການສຶກສາການພັດທະນາ ແລວທາງເສດຖະກິດ ເໜືອ-ໃຕ້

ຮູບພາບ ແລະຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ ສະແດງໃຫ້ເຫັນຂັ້ນຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໂດຍເສັ້ນທາງລົດ ໂອໂຕ ຈາກບັນດາເມືອງໃຫ່ຍ ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ເຂດເວລາ ຕາມເວລາຂອງການເດີນທາງ ແມ່ນໄດ້ ຄິດໄລ່ ໂດຍການຄາດຄະເນວ່າ ສິນຄ້າໄດ້ຖືກຂົນສົ່ງ ໂດຍຄວາມໄວອອກແບບສູງສຸດ (ປາສະຈາກ ຄວາມຊັກຊ້າ ຈາກການຕິດຂັດຂອງການຈະລາຈອນ ແລະການແຈ້ງພາສີ). ຕົວຢ່າງ: ໃນການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ ຈາກບາງກອກ, ໃນຂົງເຂດອະນຸພາກພື້ນ ສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນປົກຄຸມ ຢູ່ພາຍໃນ ໄລຍະທາງ 16 ຊົ່ວໂມງ, ຍົກເວັ້ນ ພາກເໜືອ ແລະພາກໃຕ້ຂອງຫວຽດນາມ. 74% ຂອງພົນລະເມືອງ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແມ່ນປົກຄຸມຢູ່ ພາຍໃນ ໄລຍະທາງ 16 ຊົ່ວໂມງ ຂອງການເດີນທາງ ຈາກບາງກອກ. ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ທີ່ມີປະສິດທິພາບໃນໄທ ແມ່ນປະກອບສ່ວນ ຕໍ່ກັບວຽກງານດັ່ງກ່າວ ແລະ ຢູ່ໃນເຂດເກືອບທັງໝົດໃນໄທ ແລະບັນດາເມືອງສຳຄັນອື່ນໆ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ເຊັ່ນ: ວຽງຈັນ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ພາຍໃນໄລຍະທາງ 8 ຊົ່ວໂມງ ຂອງການເດີນທາງ ຈາກບາງກອກ. ກົງກັນຂ້າມ, ລະດັບຂອງການບໍລິການ ໃນການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ ຈາກຮ່າໂນ້ຍ ແມ່ນເຫັນວ່າ ຕໍ່າກວ່າ ຈາກບາງກອກ. ມີພຽງແຕ່ 46% ຂອງພົນລະເມືອງ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ທີ່ປົກຄຸມ ຢູ່ພາຍໃນ ໄລຍະທາງ 16 ຊົ່ວໂມງ ຂອງການເດີນທາງ ຈາກຮ່າໂນ້ຍ ແລະ ສ່ວນໃຫ່ຍ ຢູ່ໃນຂົງເຂດ ໃນໄທ ລວມທັງ ບາງກອກ ແລະ ຂົງເຂດທັງໝົດ ໃນກຳປູເຈຍ ແມ່ນ ບໍ່ນອນ ຢູ່ໃນ ໄລຍະທາງ 16 ຊົ່ວໂມງ ຂອງການເດີນທາງ ຈາກຮ່າໂນ້ຍ. ເນື່ອງຈາກວ່າ ທີ່ຕັ້ງພູມສັນຖານ, ລະດັບຂອງການບໍລິການ ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຈາກຮ່າໂນ້ຍ ແມ່ນອີງໃສ່ ທາງດ້ານຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ໃນບັນດາປະເທດອື່ນໆ ຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ. ວຽງຈັນ, ໃນທິດສະດີ, ແມ່ນສາມາດຮັບຜົນປະໂຫຍດ ທາງດ້ານ ພູມສັນຖານ ຊຶ່ງວ່າ ບັນດາເມືອງໃຫ່ຍ ໃນຂົງເຂດອະນຸພາກພື້ນ ຕັ້ງຢູ່ພາຍໃນ16 ຊົ່ວໂມງ ຂອງການ ເດີນທາງ. ເຊັ່ນບາງກອກ ແລະທັງໝົດຂົງເຂດອະນຸພາກພື້ນ, ຍົກເວັ້ນ ພາກໃຕ້ຂອງ ຫວຽດນາມ ແລະ ພາກຕາເວັນອອກຂອງກຳປູເຈຍ ແລະພາກໃຕ້ຂອງໄທ, ແມ່ນກວມເອົາ ຢູ່ພາຍໃນ 16 ຊົ່ວໂມງ ຂອງ ການເດີນທາງຈາກວຽງຈັນ, ຊຶ່ງກວມເອົາປະມານ 71% ຂອງພົນລະເມືອງ ໃນອະນຸ ພາກພື້ນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 2.2.4 ເຂດຕາມເວລາເດີນທາງ  
(ດ້ານເທິງຊ້າຍ: ຈາກບາງກອກ, ດ້ານເທິງຂວາ: ຮ່າໂນ້ຍ ແລະ ດ້ານລຸ່ມ: ວຽງຈັນ)



**ຕາຕະລາງ 2.2.3 ເຂດເວລາ ແລະ ພົນລະເມືອງທີ່ຖືກກວມເອົາ (ຈາກບາງກອກ)**

ເຂດເວລາ (ຊົ່ວໂມງ)	ພົນລະເມືອງທີ່ຖືກກວມເອົາ (000)	ອັດຕາສ່ວນ
04	32,834	20%
58	25,949	35%
912	21,199	48%
1316	43,391	74%
17	44,084	100%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

**ຕາຕະລາງ 2.2.4 ເຂດເວລາ ແລະ ພົນລະເມືອງທີ່ຖືກກວມເອົາ (ຈາກຮ່າໂນ້ຍ)**

ເຂດເວລາ (ຊົ່ວໂມງ)	ພົນລະເມືອງທີ່ຖືກກວມເອົາ (000)	ອັດຕາສ່ວນ
04	36,603	22%
58	5,016	25%
912	10,391	31%
1316	24,352	46%
17	91,094	100%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

**ຕາຕະລາງ 2.2.5 ເຂດເວລາ ແລະ ພົນລະເມືອງທີ່ຖືກກວມເອົາ (ຈາກ ວຽງຈັນ)**

ເຂດເວລາ (ຊົ່ວໂມງ)	ພົນລະເມືອງທີ່ຖືກກວມເອົາ (000)	ອັດຕາສ່ວນ
04	13,651	8%
58	36,555	30%
912	42,581	55%
1316	26,616	71%
17	48,054	100%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

**2.2.2 ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ**

**(1) ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ**

**1) ສະພາບການປູຫນ້າທາງ (Pavement Condition)**

ໃນ ສປປ ລາວ, ການຂົນສົ່ງທາງລົດ ແມ່ນກວມເອົາອັດຕາສ່ວນ ສ່ວນໃຫຍ່ຂອງການຂົນສົ່ງຜູ້ ໂດຍສານ ແລະສິນຄ້າ. ລະບົບການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຂະຫນາດໃຫຍ່ ແມ່ນບໍ່ທັນກຳເນີດ ນອກຈາກ

ໄລຍະທາງ 3.5km ທີ່ທ່ານາແລ້ງ ຜ່ານ ຂົວມິດຕະພາບ ຈາກ ຫນອງຄາຍ ໃນປະເທດໄທ. ມີຂົວ 3 ແຫ່ງ ທີ່ຜ່ານຂ້າມນ້ຳຂອງ, ຂົວມິດຕະພາບ ລາວ-ໄທ, ຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງ ແຫ່ງທີ 2 ແລະຂົວຂ້າມ ເຂດປາກເຊ ເຊັ່ນ ຈຳປາສັກ ໄດ້ຖືກຂັ້ນ ໂດຍແມ່ນ້ຳ ແລະມີຫຼາຍໆເຂດ ທີ່ຢູ່ເຂດທຸລະກິດດານ ແລະບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ ຍ້ອນຖືກນ້ຳຖ້ວມ ໃນລະດູຝົນ. 80% ຂອງເຂດໃນປະເທດ ແມ່ນເຂດ ພູດອຍ ແລະພູພຽງ ແຕ່ວ່າບໍ່ມີອຸໂມງໃຕ້ດິນ.

ການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງທັງໝົດ ຢູ່ໃນປະເທດ ແມ່ນມີເຖິງ 37,769.76 km ສຳລັບປີ 2008. ເສັ້ນທາງ ແມ່ນໄດ້ຈັດເປັນ 6 ປະເພດ: (i) ທາງຫຼວງລະດັບຊາດ, (ii) ທາງລະດັບແຂວງ, (iii) ທາງລະດັບເມືອງ, (iv) ທາງຕົວເມືອງ, (v) ທາງຊົນນະບົດ, ແລະ (vi) ທາງພິເສດ ອີງຕາມ ການຈັດແບ່ງການຄຸ້ມຄອງເສັ້ນທາງຕາມ ກົດໝາຍທາງ. ຄວາມຍາວຂອງຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ໂດຍປະເພດຂອງການປູທາງ ສຳລັບ ການຈັດປະເພດການຄຸ້ມຄອງເສັ້ນທາງ ສຳລັບປີ 2008 ແມ່ນ ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 2.2.6.

ຕາຕະລາງ 2.2.6 ຄວາມຍາວເສັ້ນທາງ ໂດຍປະເພດການປູທາງ ໂດຍການຈັດປະເພດເສັ້ນທາງ (ຫົວໜ່ວຍ: km)

ປະເພດທາງ	ຄວາມຍາວ	ປະເພດຂອງການປູທາງ				
		ເບຕິງ	ອັສຟານ	DBST	ແຮ່	ດິນ
ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ	7200.25	2.89	430.02	3530.56	2457.14	779.64
ທາງລະດັບແຂວງ	7255.24			470.97	3774.54	3009.73
ທາງລະດັບເມືອງ	4914.33	1.09		110.73	2529.40	2273.11
ທາງຕົວເມືອງ	1870.04	28.76	51.11	448.45	886.87	454.85
ທາງຊົນນະບົດ	15,754.30			77.66	3255.16	12421.48
ທາງພິເສດ	775.60	1.00		95.69	290.89	388.02
ລວມ	37,769.76	33.74	481.13	4734.06	13194.00	19326.83
ອັດຕາສ່ວນ ໂດຍປະມານ	100%	0.001%	1.3%	13%	35%	50%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ບົດສະຫຼຸບສະຖິຕິທາງ, ກົມຂົວທາງ, ກະຊວງ ຍທຂ (2008), ສະຫຼຸບໂດຍທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຕາຕະລາງ 2.2.7 ຄວາມຍາວເສັ້ນທາງຕາມປະເພດຂອງການປູທາງ ໃນແຕ່ລະແຂວງ (ຫົວໜ່ວຍ: km)

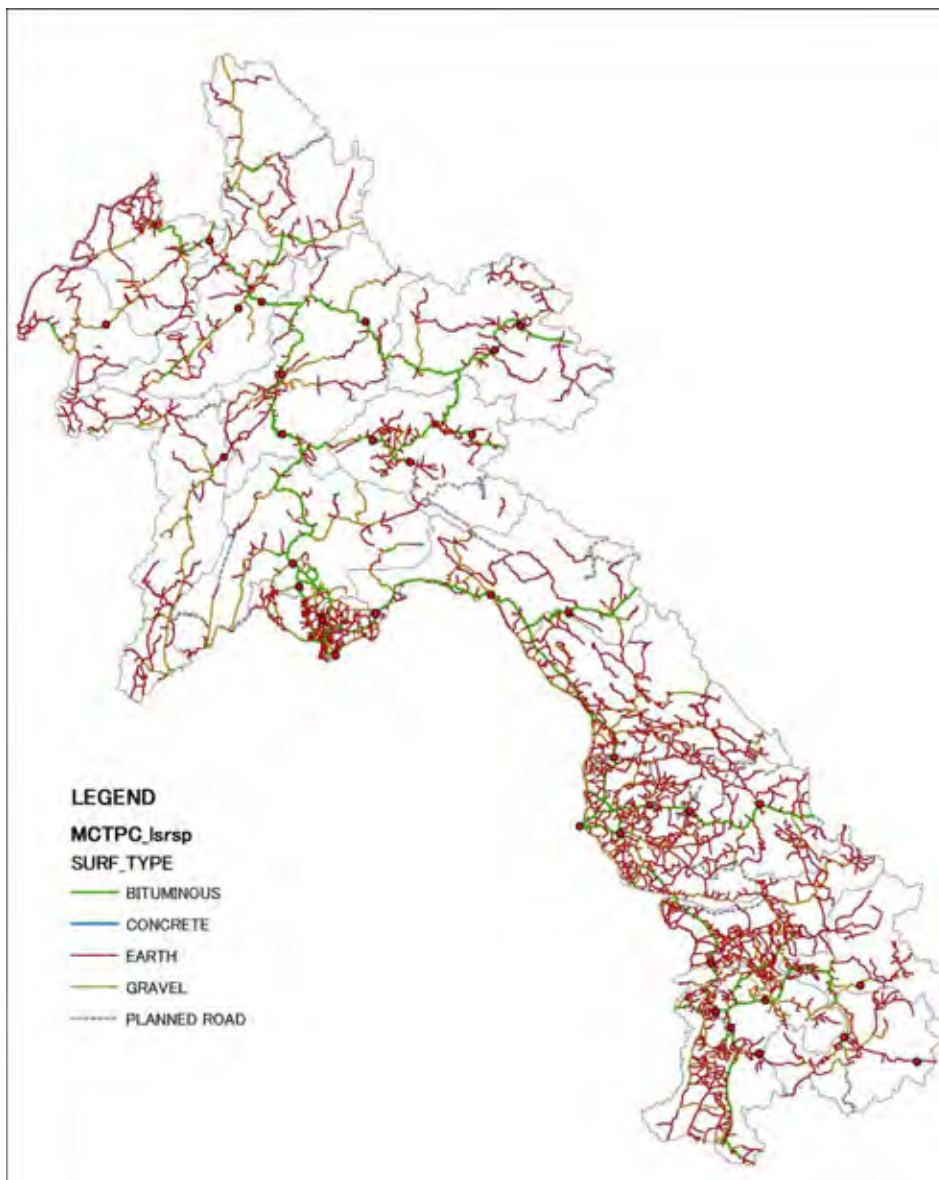
ແຂວງ	ຄວາມຍາວ	ປະເພດຂອງການປູທາງ				
		ເບຕິງ	ອັສຟານ	DBST	ແຮ່	ດິນ
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	1968.30	10.5	67.40	366.50	1199	324.90
ຜົ້ງສາລີ	1363.40			134.50	526.80	702.10
ຫຼວງນ້ຳທາ	1500.91		156.72	85.57	432.24	826.38
ອຸດົມໄຊ	1699.55			320.06	795.31	584.18
ບໍ່ແກ້ວ	1056.16			71.24	350.19	634.73

ແຂວງ	ຄວາມຍາວ	ປະເພດຂອງການປູທາງ				
		ເບຕົງ	ອັສຟານ	DBST	ແຮ່	ດິນ
ຫຼວງພະບາງ	2498.87	1.12	15.01	491.02	825.67	1166.05
ໄຊຍະບູລີ	2406.09			50.77	686.77	1868.55
ຫົວພັນ	2248.90			452.40	679.80	1116.70
ຊຽງຂວາງ	2216.60			363.00	653.92	1199.68
ວຽງຈັນ	3196.75			570.45	1502.01	1124.29
ບໍລິຄຳໄຊ	1822.77			339.66	738.59	744.52
ຄຳມ່ວນ	3138.30			223.09	947.92	1967.29
ສະຫວັນນະເຂດ	5394.90	9.66	242.00	427.71	1525.43	3190.10
ສາລະວັນ	2143.61			164.34	842.94	1336.33
ຈຳປາສັກ	3149.12	12.46		515.83	1168.68	1452.15
ເຊກອງ	845.14			79.45	170.90	594.79
ອັດຕະປື	1120.39			78.47	347.83	694.09
ລວມ	37,769.76	33.74	481.13	4734.06	13194.00	19326.83

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ບົດສະຫຼຸບສະຖິຕິທາງ, ກົມຂົວທາງ, ກະຊວງ ຍທຂ (2008), ສະຫຼຸບໂດຍທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຕາຕະລາງ, ປະມານ 85% ຂອງຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ແມ່ນບໍ່ທັນປູຫນ້າທາງ, ຫຼືວ່າ ເປັນທາງ ຫີນແຮ່ ຫຼື ທາງດິນ. ເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ໄດ້ປູ ສ່ວນໃຫຍ່ ແລ້ວ ບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ ໃນລະດູຝົນ, ຊຶ່ງມີຜົນກະທົບ ຕໍ່ຜູ້ຢູ່ອາໄສ. ມີຫຼາຍໆເຂດ ຂອງເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ປູຫນ້າທາງແລ້ວ ແມ່ນໄດ້ລາຍງານວ່າ ບໍ່ສາມາດຜ່ານໄປມາ ໄດ້ຍ້ອນຖືກນ້ຳຖ້ວມ ໃນລະດູຝົນ.

ນອກເໜືອຈາກນັ້ນ, ປະມານ 90% ຂອງເສັ້ນທາງທີ່ປູແລ້ວ ແມ່ນປູຢາງສອງຊັ້ນ (Double Bituminous Surface Treatment “DBST”). ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ແມ່ນໃຊ້ເພື່ອການປ້ອງກັນ ການປູຫນ້າທາງອັດສຟານ ເຊັ່ນ ການເຊື່ອມຄຸນນະພາບ ຫຼື ຮອຍແຕກ ທີ່ເກີດຈາກ ແສງແດດ ຫຼື ການເຊາະຂອງນ້ຳ. ປະມານ 55% ຂອງເສັ້ນທາງລະດັບຊາດ ຊຶ່ງມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 7,200km, ທີ່ໄດ້ປູແລ້ວ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີຫຼາຍກວ່າ 89% ຂອງເສັ້ນທາງລະດັບຊາດທີ່ໄດ້ປູຫນ້າທາງແລ້ວ ໂດຍໃຊ້ DBST. ເສັ້ນທາງລະດັບຊາດທີ່ໄດ້ປູຫນ້າທາງດ້ວຍ DBST ແມ່ນເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍ ສຳລັບ ຕາຫນ່າງພະລາທິການ ແລະການເປ່ເພ ເຊັ່ນ: ການຊຸດຕົວ, ຊຸມ ແລະການເຈື່ອນ ທີ່ເກີດຂຶ້ນໂດຍ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງບໍລິມາດການຈະລາຈອນ ແລະການບັນທຸກຫນັກເກີນກຳນົດ ໃນສະຖານທີ່ ຈຳນວນໜຶ່ງ. ໃນຄະນະທີ່ ມູນຄ່າເບື້ອງຕົ້ນທີ່ຕ່ຳ ຂອງ ການປູຫນ້າທາງ ດ້ວຍ DBST, ວຽກສ້ອມແປງ ກາຍເປັນ ວຽກຂະໜາດໃຫຍ່ ຂອງ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ ສະພາບເສັ້ນທາງເປ່ເພ ແລະ ເຮັດໃຫ້ ອາຍຸການໃຊ້ງານ ຂອງເສັ້ນທາງທີ່ປູດ້ວຍ DBST ສັ້ນລົງ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະກຽມໂດຍ ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ອີງຕາມ ບັນຊີທາງ ຂອງກະຊວງ ຍທຂ

### ຮູບ 2.2.5 ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ຕາມປະເພດຂອງການປູທາງ

#### 2) ສະພາບເສັ້ນທາງ

ຮູບຕໍ່ໄປນີ້ ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ສະພາບເສັ້ນທາງ ທີ່ຈັດເປັນ 4 ປະເພດ: ບໍ່ດີ, ອ່ອນ, ປານກາງ ແລະດີ. ເມື່ອເບິ່ງ ແລວທາງ ເໜືອ-ໃຕ້ ໃນ ສປປ ລາວ ແລ້ວ, ຊ່ວງທາງ ສ່ວນໃຫ່ຍ ຂອງທາງເລກ 13, ຍົກເວັ້ນ ຊ່ວງທາງ ລະຫວ່າງ ວຽງຈັນ ແລະຫຼວງພະບາງ ປະເມີນໄດ້ວ່າ ມີສະພາບທີ່ດີ. ແຕ່ກົງ ກັນຂ້າມ, ຊ່ວງທາງສ່ວນໃຫ່ຍຂອງແລວ ທາງຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ລວມທັງ ທາງເລກ 9 ແລະ 12, ແມ່ນຖືກປະເມີນ ໃນສະພາບທີ່ບໍ່ດີ ໂດຍສ່ວນໃຫ່ຍ ເນື່ອງຈາກວ່າ ມີພູມສັນຖານເປັນພູດອຍ.



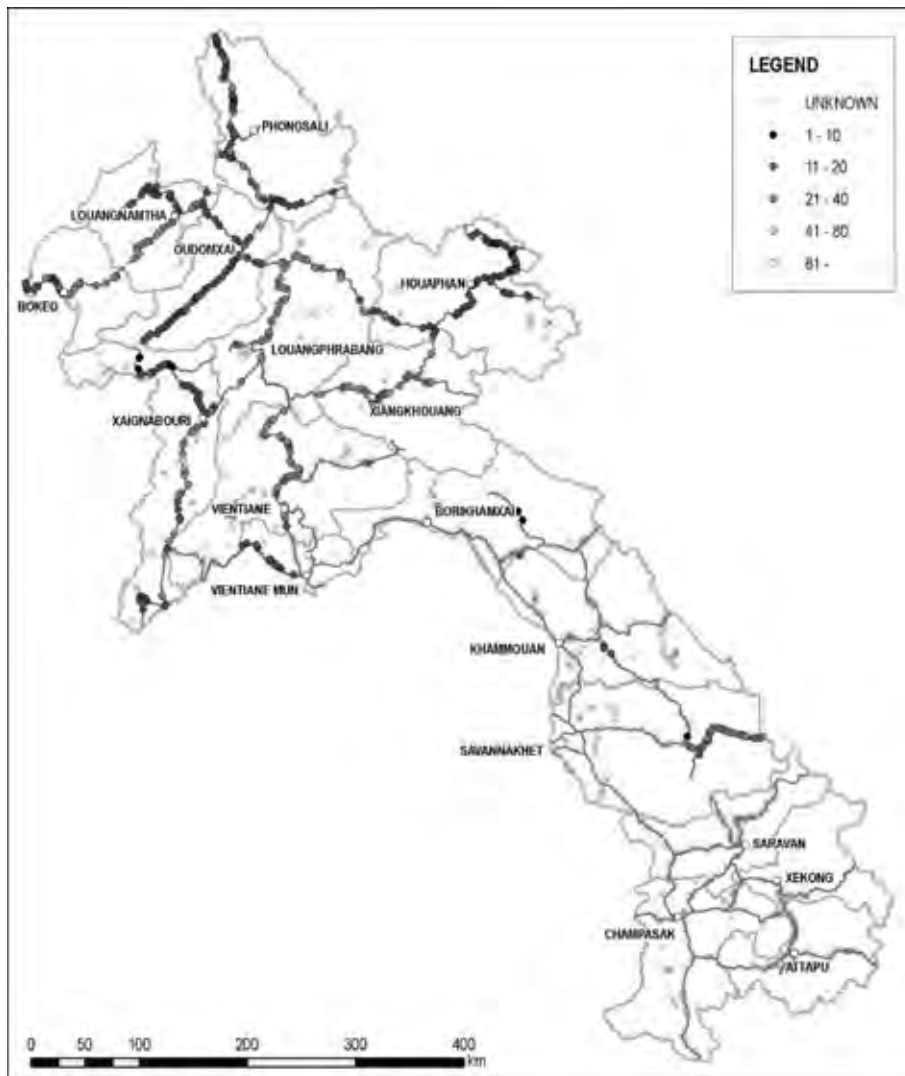
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະກຽມໂດຍ ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ອີງຕາມ ບັນຊີທາງ ຂອງກະຊວງ ຍທຂ

### ຮູບ 2.2.6 ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງຕາມສະພາບເສັ້ນທາງ

#### 3) ນ້ຳໜັກບັນທຸກສູງສຸດ (Maximum Axle Load)

ການປູຫນ້າທາງ ໃນຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງຫຼວງ (trunk road network) ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນ ອອກແບບສຳລັບ ນ້ຳໜັກບັນທຸກ ບໍ່ເກີນ 9.1 ໂຕນ ຕໍ່ເພົາ, ອີງຕາມ ຄູ່ມືການອອກແບບເສັ້ນທາງທີ່ ກະກຽມ ໃນປີ 1996. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການປູຫນ້າທາງ ຂອງຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງຫຼວງ ໃນຂົງເຂດ ອະນຸພາກພື້ນລວມທັງ ໄທ ແລະຫວຽດນາມ ແມ່ນໄດ້ອອກແບບໃຫ້ມີນ້ຳໜັກບັນທຸກສູງກວ່າ ຊຶ່ງ ຈຳກັດຢູ່ໂຕນຕໍ່ເພົາ. ບັນຫານີ້ເປັນເຫດໃຫ້ເກີດການເຊື່ອມຄຸນນະພາບຂອງເສັ້ນທາງ ໃນ ສປປ ລາວ. ຕົວຢ່າງ, ຊ່ວງທາງສ່ວນໃຫ່ຍ ຂອງທາງເລກ 9, ປະກອບດ້ວຍ ແລວທາງເສດຖະກິດ ໃຕ້-ຕາເວັນຕົກ

ແລະອະນຸຍາດໃຫ້ສິນຄ້າ/ລົດຂົນສົ່ງສາກົນ ສາມາດຜ່ານໄປມາໄດ້, ແມ່ນໄດ້ຖືກເປ່ເພຢ່າງຫນັກ ຫນ່ວງ ເນື່ອງຈາກລົດທີ່ບັນທຸກຫນັກເກີນກຳນົດຈາກ ໄທ ແລະຫວຽດນາມ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະກຽມໂດຍ ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ອີງຕາມ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງທາງ

### ຮູບ 2.2.7 ນໍ້າຫນັກບັນທຸກສູງສຸດຂອງຂົວ

#### (2) ບັນດາເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍ ໃນ ສປປ ລາວ

##### 1) ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ເລກ 1

ເປັນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ມີຄວາມຍາວ 1800km ທີ່ຜ່ານ ສປປ ລາວ ທາງທິດເໜືອ ແລະໃຕ້ ແລະໄດ້ຈັດປະເພດຈາກ A ຫາ J ສຳລັບທຸກໆ ຈຸດແຍກຂອງເສັ້ນທາງແຫ່ງຊາດຕົ້ນຕໍ. ສະ ພາບຂອງ ເສັ້ນທາງ ໂດຍລວມແລ້ວ ແມ່ນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ໃນຈຸດເສັ້ນທາງທັງໝົດນີ້ ແລະມີ ຫຼາຍໆຊ່ວງທາງ ທີ່ບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ ໃນທຸກໆລະດູ.

**2) ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ເລກ 13**

ເປັນເສັ້ນທາງ ທີ່ສຳຄັນ ທີ່ແລ່ນ ຈາກ ທິດເໜືອ ຫາ ໃຕ້ ຂອງ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງມີຄວາມຍາວ 1,543 km. ທາງດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຖືກຈັດ ເປັນ ທາງ 13ເໜືອ ແລະທາງ 13ໃຕ້ ທີ່ຕິດຈອດກັບວຽງຈັນ, ແລະທັງເປັນທາງຫຼວງ ອາຊຽນ ເລກ 11 ແລະ 12 ຕາມລຳດັບ. ທາງສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນໄດ້ປູແລ້ວໂດຍ DBST ແລະ ໂດຍສະເພາະ ເສັ້ນທາງຢູ່ຂົງເຂດພູດອຍທາງພາກເໜືອ ຊຶ່ງຖືກທຳລາຍຢ່າງໜັກໜ່ວງ ດ້ວຍລົດທີ່ບັນທຸກນ້ຳໜັກເກີນ.

**3) ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ 13 ເໜືອ**

ແມ່ນເສັ້ນທາງ ຈາກ ວຽງຈັນ ໄປຫາ ບໍ່ເຕັນ, ຊາຍແດນຈີນ, ຜ່ານ ຫຼວງພະບາງ ແລະ ອຸດົມໄຊ. ເສັ້ນທາງ ຈາກ ວຽງຈັນ ໄປທາງທິດເໜືອ ປະມານ 70km ແມ່ນຢູ່ໃນເຂດທົ່ງພຽງ ແລະ ໃນພາກເໜືອ ແມ່ນເຂດພູດອຍ. ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນເສັ້ນທາງພາກເໜືອ ຈາກອຸດົມໄຊ, ສະພາບເສັ້ນທາງ ແມ່ນ ມີຫຼາຍລະດັບ, ເປັນທາງໂຄ້ງ ແລະແຄບ ຊຶ່ງລົດບັນທຸກຂະໜາດໃຫ່ຍ ບໍ່ສາມາດແລ່ນສວນ ກັນໄດ້ ໃນຫຼາຍຈຸດຕາມເສັ້ນທາງ.

**4) ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ 13 ໃຕ້**

ແມ່ນເສັ້ນທາງ ຈາກ ວຽງຈັນ ໄປ ຫາ ຊາຍແດນກຳປູເຈຍ ໄປທາງໃຕ້. ເສັ້ນທາງສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນຢູ່ໃນທົ່ງພຽງ ແລະເປັນເສັ້ນທາງຊື່ ຫຼາຍກວ່າ ເສັ້ນທາງ 13ເໜືອ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີຫຼາຍຈຸດຕາມເສັ້ນທາງ ທີ່ຖືກນ້ຳຖ້ວມ ໃນລະດູຝົນ. ການປ່ຽນຂົວຫຼາຍແຫ່ງ ມາເປັນຂົວເບຕົງເສີມເຫຼັກ ແມ່ນກຳລັງມີການກໍ່ສ້າງ ຢູ່ທາງພາກໃຕ້.

**5) ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ 3**

ແມ່ນເສັ້ນທາງຈາກ ຫຼວງນ້ຳທາ ໄປຫາ ຫ້ວຍຊາຍ, ຊາຍແດນໄທ ມີຄວາມຍາວ 250km ແລະ ແບ່ງອອກເປັນ 3 ຊ່ວງ ຊຶ່ງສ້າງໂດຍຈີນ, ADB ແລະ ໄທ ຕາມລຳດັບ ແລະ ເປີດນຳໃຊ້ ໃນເດືອນກຸມພາ 2008. ທາງເລກ 3 ແມ່ນຄາດວ່າ ຈະມີໜ້າທີ່ ເປັນ ແລວທາງການຄ້າສຳຄັນ ໃນຂົງເຂດພາກເໜືອ ເຊື່ອມຕໍ່ບໍ່ແກ້ວ, ຊາຍແດນໄທ ແລະ ບໍ່ເຕັນ, ຊາຍແດນ ຈີນ ຜ່ານ ລາວ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນຊ່ວງຂອງເສັ້ນທາງຂອງໄທ, ສະພາບເສັ້ນທາງ ແມ່ນຖືກເປ່ເພຢ່າງຮ້າຍແຮງ ມີຊຸມໜ້າທາງ ແລະຂອບທາງເຈື່ອນ ພຽງແຕ່ໄລຍະ 2 ປີຫຼັງຈາກ ການກໍ່ສ້າງສຳເລັດເປັນຜົນໃຫ້ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ບໍ່ຄ່ອງຕົວ.

**6) ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ 8**

ແມ່ນເສັ້ນທາງ ຈາກຈຸດແຍກ ຂອງທາງເລກ 13ໃຕ້ ປະມານ 250km ໄປທາງໃຕ້ຈາກວຽງຈັນ ແລະ ໄປຮອດຊາຍແດນ ຫວຽດນາມ ຊຶ່ງມີຄວາມຍາວ 260km. ເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ ເຊື່ອມຕໍ່ ວຽງຈັນ ແລະເຂດພາກເໜືອຂອງຫວຽດນາມ ພ້ອມກັບ ໄລຍະທາງທີ່ສັ້ນທີ່ສຸດ ແລະໄດ້ນຳໃຊ້ດິນນານ

ມາແລ້ວ ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ໄລຍະທາງ ລະຫວ່າງ ບາງກອກ ແລະ ຮ່າໂນ້ຍ ຜ່ານ ທາງເລກ 8; ບາງກອກ-ວຽງຈັນ-ທາງເລກ 13 ໃຕ້-ທາງເລກ 8-ວິງ ໃນຫວຽດນາມ ໄປຫາ ຮ່າໂນ້ຍ ມີຄວາມຍາວ ປະມານ 150km ຊຶ່ງສັ້ນກວ່າທາງເລກ 9 ຊຶ່ງເປັນ ແລວທາງເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ຂອງອະນຸພາກພື້ນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສະພາບເສັ້ນທາງ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ແມ່ນຈະເປັນໂຄ້ງ ອັນຕະລາຍ ມີຫຼາຍລະດັບ ແລະແຄບ ຢູ່ເຂດພູດອຍ ຕະຫຼອດເສັ້ນທາງ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈຳນວນຊຸມ ແລະການຊຸດຕົວຂອງທາງ ຈະມີໜ້ອຍ ເມື່ອສົມທຽບກັບທາງເລກ 3.

### 7) ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ 12

ແມ່ນເສັ້ນທາງ ຈາກ ທ່າແຂກ ໄປຫາ ຊາຍແດນຫວຽດນາມ ມີຄວາມຍາວ ປະມານ 150km. ສະພາບເສັ້ນທາງ ຢູ່ຊ່ວງທາງສ່ວນໃຫ່ຍ ໂດຍລວມແລ້ວ ແມ່ນຂ້ອນຂ້າງດີ ມີຄວາມກວ້າງ ແລະມີ ຄວາມພຽງ ທີ່ພຽງພໍ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຊ່ວງທາງ ທີ່ຢູ່ເຂດພູດອຍ ໃກ້ກັບຫວຽດນາມ ປະມານ 20% ຂອງຊ່ວງທາງທັງໝົດ ແມ່ນແຄບ ແລະມີໂຄ້ງທີ່ອັນຕະລາຍ ມີຫຼາຍລະດັບທາງ ຊຶ່ງມີຜົນ ກະທົບຕໍ່ ລົດຂົນສົ່ງທີ່ມີຂະໜາດໃຫ່ຍ ແລະມີຫີນ ແລະດິນເຈື່ອນ ຕາມທາງໃນຊ່ວງທາງ ດັ່ງກ່າວ.

ການກໍ່ສ້າງ ຂົວສາກົນ ເຊື່ອມຕໍ່ ທ່າແຂກ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະນະຄອນພະນົມ ໃນໄທ ແມ່ນກຳລັງ ຢູ່ພາຍໃຕ້ການພິຈາລະນາ. ເມື່ອການເຊື່ອມຕໍ່ສຳເລັດແລ້ວ, ໄລຍະທາງ ລະຫວ່າງ ບາງກອກ ແລະຮ່າໂນ້ຍ ຈະປະມານ 1,300km ແລະກາຍເປັນໄລຍະທາງທີ່ສັ້ນທີ່ສຸດ, ຜ່ານ ບາງກອກ – ນະຄອນພະນົມ/ທ່າແຂກ – ທາງເລກ 12 – ທາງເລກ 1 ໃນຫວຽດນາມ ໄປຫາ ຮ່າໂນ້ຍ.

### 8) ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ 9

ແມ່ນເສັ້ນທາງ ຈາກສະຫວັນນະເຂດ ໄປຫາ ຊາຍແດນຫວຽດນາມ ມີຄວາມຍາວເກືອບ 300km, ໄດ້ຖືກກຳ ນົດໃຫ້ເປັນ ແລວທາງເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ. ຢູ່ໃນແຜນ ຍຸດທະສາດ ຂອງການບູລະນະຮັກສາ ແລະປັບປຸງເສັ້ນທາງ ປີ 2000 – 2015 ທີ່ກຳນົດ ໂດຍ ລັດຖະບານລາວ, ການປັບປຸງເສັ້ນທາງເລກ 9 ແມ່ນຖືກພິຈາລະນາ ໃຫ້ເປັນບູລິມະສິດທີ່ໜຶ່ງ ອີງຕາມ ແຜນຍຸດທະສາດນີ້, ການປັບປຸງຄວາມຊື່ ແລະປູຢາງຫນ້າທາງ ທັງໝົດ ໃນເສັ້ນທາງ ແມ່ນນຳໃຊ້ ເງິນກູ້ຢືມ ADB ແລະການຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ ຈາກລັດຖະບານ ຍີ່ປຸ່ນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເນື່ອງຈາກ ບໍລິມາດການຈະລາຈອນທີ່ຫຼາຍ ແລະການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງລົດບັນທຸກ ທີ່ບັນທຸກນ້ຳໜັກເກີນ ຈຶ່ງເຮັດ ໃຫ້ບາງຈຸດຂອງເສັ້ນທາງ ຖືກເປ່ເພ.

### (3) ຂົວຕ່າງໆ ໃນ ລາວ ແລະ ຂົວຂ້າມແມ່ນ້ຳຂອງ

ມີຂົວ 1,113 ແຫ່ງ ຕາມເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ລວມມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 36,936m ອີງຕາມ ສະຖິຕິຂົວ ຢູ່ເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ປີ 2003, ແລະ ເກືອບ 70% ຂອງຂົວ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ເຂດພາກໃຕ້. ມີຂົວ 3 ແຫ່ງ ທີ່ຂ້າມ ແມ່ນ້ຳຂອງ ຕາມປີ 2008, ແລະຂົວ ອີກ 7 ແຫ່ງ ແມ່ນມີຢູ່ໃນ ແຜນການກໍ່ສ້າງ ທາງ ແລະ ຂົວ 5 ປີ ຄັ້ງທີ VI (2006-2010).



**1) ຂົບມິດຕະພາບ ລາວ-ໄທ**

ແມ່ນຂົວສາກົນ ຊຶ່ງເຊື່ອມຕໍ່ ພະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ຫນອງຄາຍ ຂອງ ໄທ ແລະ ຍັງໃຊ້ເປັນທາງລົດໄຟ. ຂົວດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍ ລັດຖະບານອົດສະຕາລີ ປະມານ 30 ໂຕລາ ແລະ ໄດ້ເປີດນຳໃຊ້ ໃນປີ 1994 ຊຶ່ງມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 1170m, ກວ້າງ 3.5m ສຳລັບ ຊ່ອງທາງຂອງລົດ, ກວ້າງ 1.5m ສຳລັບ ທາງຢ່າງດ້ານຂ້າງ ແລະ ທາງລົດໄຟ ຊ່ອງດຽວ ໃນກາງຂົວ. ເສັ້ນທາງຂຶ້ນ ແລະທາງລ່ອງ ເບື້ອງລາວ ແມ່ນ ການຈະລາຈອນກຳຊ້າຍມື ໃນໄທ ແລະ ກຳຊວາມື ໃນ ລາວ. ທາງລົດໄຟ ແມ່ນເປີດດຳເນີນການ ເຂົ້າມາຮອດ ທ່ານນາແລ້ງ ໃນ ສປປ ລາວ 3.5km ຈາກຊາຍແດຍ.

**2) ຂົວມິດຕະພາບ ລາວ-ໄທ ແຫ່ງທີ່ 2**

ມັນແມ່ນຂົວສາກົນ ແຫ່ງທີ່ 2 ຊຶ່ງເຊື່ອມຕໍ່ ມຸກດາຫານ ຂອງໄທ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ ຂອງ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍເງິນກູ້ຢືມ ຈາກລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນ ໃນປີ 2006. ຂົວດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຖືກ ສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍມີຄວາມຍາວ 2,050m ລວມທັງ 1,600m ຢູ່ເທິງຫນ້ານ້ຳ ແລະ 450m ຂົວຍື່ນເຂົ້າ ຫາດິນແດນ ທັງເບື້ອງລາວ ແລະໄທ. ຂົວດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຄາດຫວັງ ເພື່ອເຮັດຫນ້າທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ ແລວທາງ ເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ເພື່ອມຕໍ່ ຫວຽດນາມ, ລາວ ແລະໄທ ແລະປະກອບສ່ວນ ເຂົ້າໃນການພັດທະນາຂົງເຂດ ໂດຍຜ່ານ ການແລກປ່ຽນຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ແລະວັດຖຸ ລວມທັງ ເສັ້ນທາງເລກ 9.

**3) ຂົວປາກເຊ**

ເປັນຂົວ ແຫ່ງທີ່ 2 ທີ່ ສ້າງຂຶ້ນເພື່ອຂ້າມນ້ຳຂອງໃນລາວ ຊຶ່ງຂ້າມນ້ຳຂອງໃນເມືອງ ປາກເຊ. ຂົວ ດັ່ງກ່າວ ມີຄວາມຍາວ 1,380m ມີ 2 ຊ່ອງທາງຈະລາຈອນ ສຳລັບ ລົດ ແລະທາງຢ່າງ ທັງ 2 ຂ້າງ.

ແຜນການ 5 ປີ ຄັ້ງທີ່ VI ຂອງການກໍ່ສ້າງຂົວ ແລະເສັ້ນທາງ (2006-2010) ທີ່ກຳນົດໂດຍ ກະຊວງ ຍທຂ ໄດ້ມີການວາງແຜນກໍ່ສ້າງ ບັນດາຂົວສຳຄັນ ທີ່ສະແດງ ໃນຕາຕະລາງ 2.2.8 ລຸ່ມນີ້.

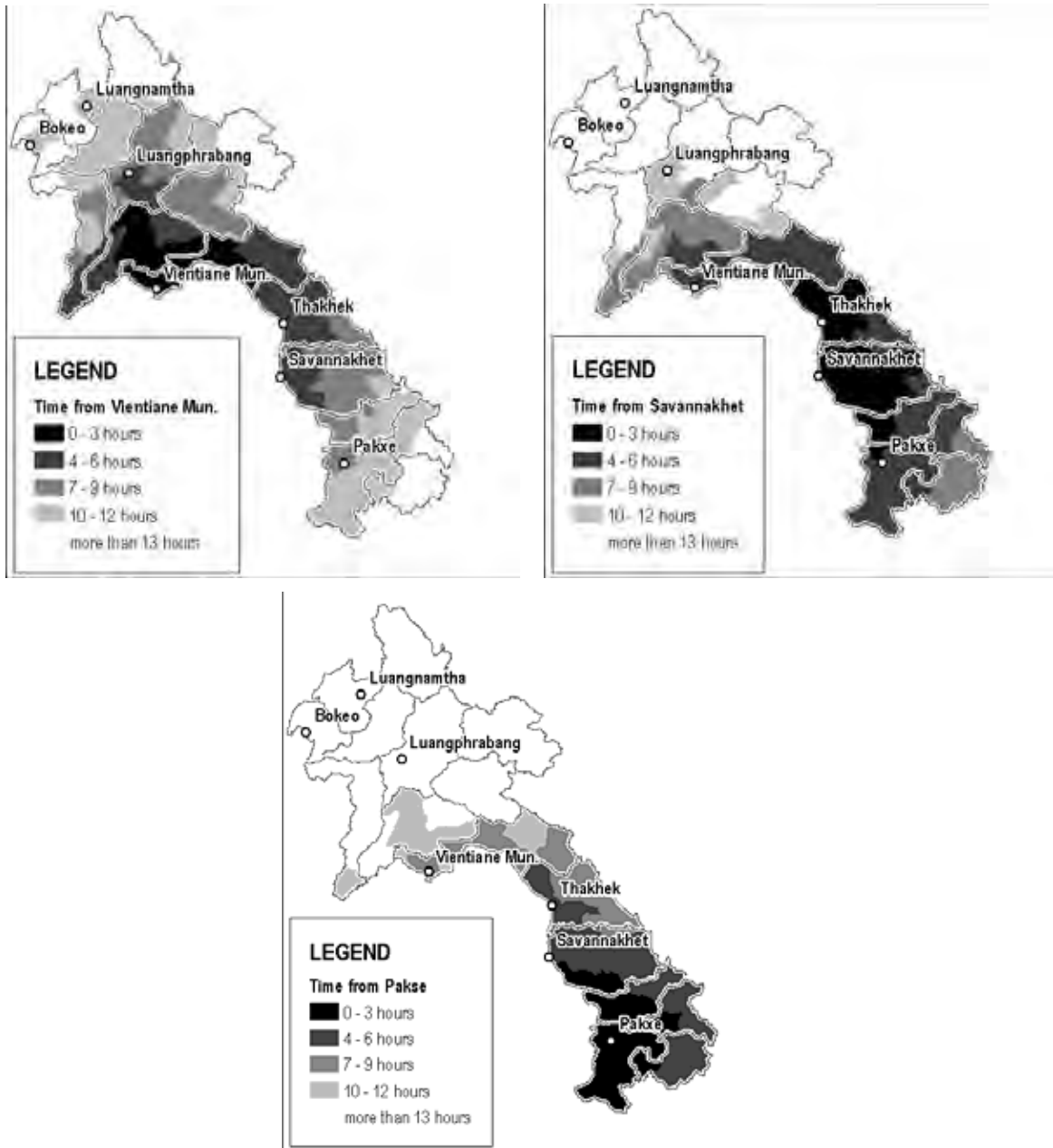
**ຕາຕະລາງ 2.2.8 ການກໍ່ສ້າງຂົວຕາມແຜນການ 5 ປີ ຄັ້ງທີ່ VI**

ແຂວງ	ຊື່ຂົວ
ບໍ່ແກ້ວ	ຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງ ຫ້ວຍຊາຍ – ຊຽງຂອງ
ຈຳປາສັກ	ຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງ ບ້ານຫາດ – ບ້ານນາ
ຫຼວງພະບາງ	ຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງ
ຫຼວງນ້ຳທາ	ຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງ ລາວ – ພະມ້າ
ໄຊຍະບູລີ	ຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງ ທ່າເດື່ອ – ປາກຄອນ
ວຽງຈັນ	ຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງ ປາກລາຍ – ກິກເກົາດູ
ຄຳມ່ວນ	ຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງ ຄຳມ່ວນ – ນະຄອນພະນົມ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ແຜນການ 5 ປີ ຄັ້ງທີ່ IV ຂອງການກໍ່ສ້າງຂົວທາງ, ກະຊວງ ຍທຂ (2008)

**(4) ລະດັບຂອງການບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດ (Level of Road Transport Service)**

ຮູບພາບ ແລະຕາຕະລາງ ລຸ່ມນີ້ ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງ ລະດັບ ການບໍລິການ ໃນການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ ທາງລົດ ຈາກບັນດາເມືອງສຳຄັນ ໃນ ສປປ ລາວ. ດັ່ງທີ່ກ່າວໃນຂ້າງເທິງ, ເຂດເວລາ (time zone) ຕາມເວລາເດີນທາງ ແມ່ນຄິດໄລ່ໄດ້ໂດຍການສົມມຸດຖານວ່າ ສິນຄ້າໄດ້ຖືກຂົນສົ່ງ ໂດຍຄວາມໄວ ສູງສຸດ (ປາສະຈາກຄວາມຊັກຊ້າ ຈາກການຕິດຂັດຂອງການຈະລາຈອນ ແລະການແຈ້ງພາສີ). ຕົວຢ່າງ: ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກວຽງຈັນ, ຂົງເຂດສ່ວນໃຫ່ຍ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນປົກຄຸມ ພາຍໃນ 12 ຊົ່ວໂມງ ໄລຍະການເດີນທາງ ຍົກເວັ້ນ ພາກເໜືອ ແລະພາກໃຕ້ ຂອງລາວ. 86% ຂອງພົນລະເມືອງ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນປົກຄຸມ ພາຍໃນ ໄລຍະເວລາ ເດີນທາງ ຈາກວຽງຈັນ. ແຕ່ກົງກັນຂ້າມ, ເຂດການບໍລິການ ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຈາກ ສະຫວັນນະເຂດ ແລະປາກເຊ ແມ່ນສັ້ນກວ່າຈາກວຽງຈັນ. ປະມານ 60% ຂອງພົນລະເມືອງໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນປົກຄຸມ ພາຍໃນ 12 ຊົ່ວໂມງ ຂອງເວລາການເດີນທາງ ຈາກສະຫວັນນະເຂດ ແລະປາກເຊ ແລະອີກຂົງເຂດອື່ນໆ ໃນພາກເໜືອຂອງລາວ ແມ່ນລື່ນ 12 ຊົ່ວໂມງ ຂອງການເດີນທາງ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 2.2.8 ເຂດຕາມເວລາເດີນທາງ (ດ້ານເທິງຊ້າຍ: ຈາກວຽງຈັນ, ດ້ານເທິງຂວາ: ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ດ້ານລຸ່ມ: ປາກເຊ)

**ຕາຕະລາງ 2.2.9 ເຂດເວລາ ແລະພົນລະເມືອງ ທີ່ຖືກກວມເອົາ (ຈາກວຽງຈັນ)**

ເຂດເວລາ (ຊົ່ວໂມງ)	ພົນລະເມືອງ ທີ່ຖືກກວມ ('000)	ອັດຕາສ່ວນ
03	1,005,549	18%
46	1,261,044	42%
79	1,228,368	64%
1012	1,168,910	86%
13	779,564	100%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

**ຕາຕະລາງ 2.2.10 ເຂດເວລາ ແລະພົນລະເມືອງ ທີ່ຖືກກວມເອົາ (ຈາກສະຫວັນນະເຂດ)**

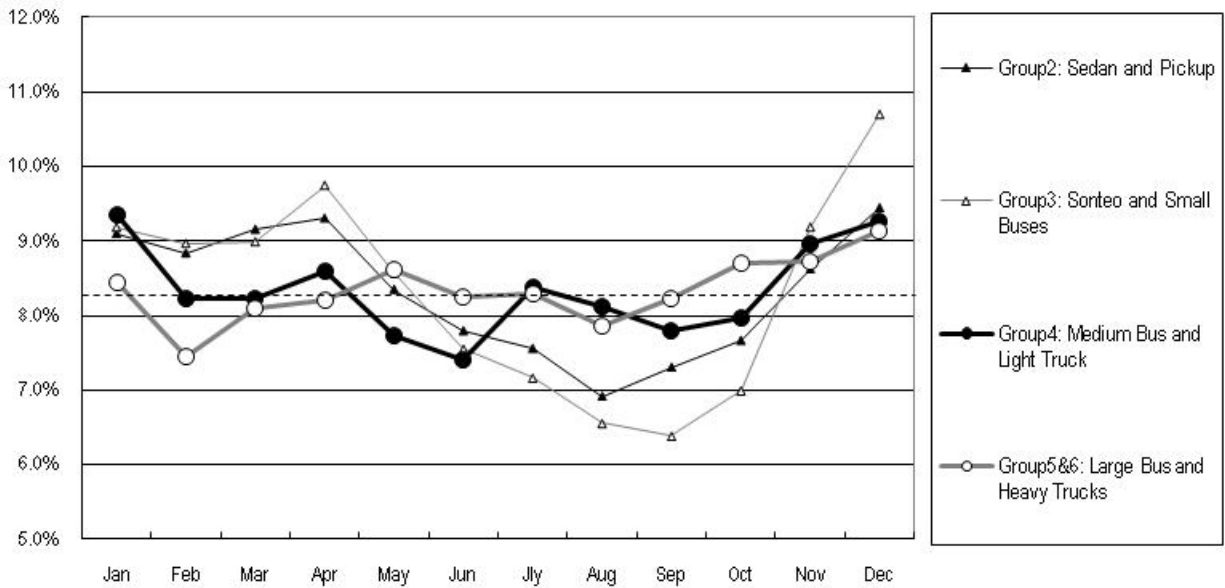
ເຂດເວລາ (ຊົ່ວໂມງ)	ພົນລະເມືອງ ທີ່ຖືກກວມ ('000)	ອັດຕາສ່ວນ
03	1,252,792	23%
46	1,683,305	54%
79	486,192	63%
1012	236,426	67%
13	1,784,720	100%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

**ຕາຕະລາງ 2.2.11 ເຂດເວລາ ແລະພົນລະເມືອງ ທີ່ຖືກກວມເອົາ (ຈາກປາກເຊ)**

ເຂດເວລາ (ຊົ່ວໂມງ)	ພົນລະເມືອງ ທີ່ຖືກກວມ ('000)	ອັດຕາສ່ວນ
03	912,067	17%
46	1,052,949	36%
79	778,342	50%
1012	517,352	60%
13	2,182,725	100%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະກຽມໂດຍ ທີມສຶກສາ ຈາກ JICA ອີງຕາມ ຂໍ້ມູນການເກັບຄ່າຂົວທາງ

ຮູບ 2.2.9 ບໍລິມາດການຈະລາຈອນ ປະຈຳເດືອນ ຕາມປະເພດຍານພາຫະນະ

(5) ຕາຫນ່າງທາງລົດໄຟ

ການບໍລິການດ້ານລົດໄຟ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີຈຳກັດ ແລະບໍ່ມີສະໜອງໃຫ້ກັບ ປະເທດອື່ນໆ. ມີໄລຍະທາງພຽງແຕ່ 3km ລະຫວ່າງ ຂົວມິດຕະພາບ ແລະທ່ານາແລ້ງ ແມ່ນເປີດໃຊ້ບໍລິການແລ້ວ ແລະເຊື່ອມຕໍ່ກັບໜອງຄາຍ ປະເທດໄທ 2 ຖ້ຽວຕໍ່ມື້. ໂຄງການຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ ແມ່ນກຳລັງ ຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນການເຈລະຈາ ກັບລັດຖະບານໄທ, ຊຶ່ງເປັນຜູ້ໃຫ້ແຫຼ່ງທຶນ ສຳລັບພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ທາງລົດໄຟ ແລະທາງລົດໄຟ ຈະຖືກຂະຫຍາຍ ຕື່ມອີກ 9km ຈົນຮອດ ດ້ານຕາເວັນອອກຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ອີງຕາມການສຳພາດ ອີງການທາງລົດໄຟ, ລັດຖະບານລາວ ໄດ້ອະນຸມັດ ແຜນແມ່ບົດການສ້າງທາງລົດໄຟ ເປົ້າໝາຍ ຮອດປີ 2020. ໂຄງການບູລິມະສິດ ຢູ່ໃນແຜນແມ່ບົດ ລວມມີ ສາຍທາງທາງພາກເໜືອ ເຊື່ອມຕໍ່ ວຽງຈັນ ແລະຢູນນານ, ຈີນ ແລະ ສາຍທາງພາກໃຕ້ ເຊື່ອມຕໍ່ ວຽງຈັນ ກັບປາກເຊ ຂະໜານກັບທາງເລກ 13. ການສ້າງທາງລົດໄຟໃນລາວ ແມ່ນພິຈາລະນາ ເປັນທາງເລືອກ ໃນລະບົບເສັ້ນທາງ ໂດຍສະເພາະ ໃນແລວທາງ ເໜືອ-ໃຕ້, ແລະເຂດທີ່ມີການກຳນົດ, ຊຶ່ງບ່ອນທີ່ມີການຈະລາຈອນທາງລົດໄຟ ທີ່ມີຈຳກັດ ສາມາດສ້າງຂຶ້ນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຄວາມຄືບ ໜ້າຂອງ ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນປະກົດຂຶ້ນໄດ້ ເນື່ອງຈາກການກໍ່ສ້າງ ມີມູນຄ່າສູງ ແລະ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນພາລະຂອງລັດຖະບານລາວ.

**(6) ການບິນ (Aviation)**

ລັດຖະບານລາວ, ໂດຍຜ່ານອົງການການບິນລາວ (Lao Airport Authority “LAA”), ໄດ້ດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງໂດຍກົງ ໃນສະໜາມບິນຕົ້ນຕໍ ໃນ ວຽງຈັນ, ຫຼວງພະບາງ, ປາກເຊ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະຫຼວງນ້ຳທາ. ສະໜາມບິນນ້ອຍ ອື່ນໆ ແມ່ນ ຢູ່ພາຍໃຕ້ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ລັດຖະບານຂັ້ນແຂວງ, ຊຶ່ງຊຸກຍູ້ຈາກລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ ເພື່ອໃຫ້ພຽງພໍກັບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ. ສະໜາມບິນໃນວຽງຈັນ ແລະຫຼວງພະບາງ ໄດ້ດຳເນີນການຈະລາຈອນສາກົນ ແລະ ສະໜອງການບໍລິການພາສີ, ກວດກາຄົນເຂົ້າອອກເມືອງ ແລະກັກກັນພຶດສັດ ແບບພື້ນຖານ. ມັນເປັນທີ່ຄາດຫວັງວ່າ ປາກເຊ ຈະກາຍເປັນ ສະໜາມບິນຂົງເຂດ ໃນອະນາຄົດອັນໃກ້ ໂດຍການສະໜອງ ການບໍລິການທີ່ຄ້າຍຄືກັນ. ສະໜາມບິນ ທີ່ສຳຄັນ ແຫ່ງທີ່ 4 ແມ່ນ ສະຫວັນນະເຂດ. ສະໜາມບິນ ທີ່ 4 ແຫ່ງ ແມ່ນໄດ້ຖືກຍົກລະດັບຂຶ້ນ ໃນວ່າງຜ່ານມານີ້. ສະໜາມບິນຂະໜາດນ້ອຍ ມີ 10 ແຫ່ງ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ພາຍໃນເມືອງຫຼວງຂອງແຂວງ ແລະ ມີສະໜາມບິນ ອີກ 19 ແຫ່ງ ທີ່ຍັງບໍ່ໄດ້ປູທາງແລ້ວ.

ການບໍລິການສາກົນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ແມ່ນດຳເນີນການໂດຍ ການບິນລາວ, ການບິນໄທ, ການບິນຫວຽດນາມ, ແລະ ການບິນຈີນ (ຢູນນານ). ການບໍລິການພາຍໃນ ທັງໝົດແມ່ນດຳເນີນການໂດຍການບິນລາວ.

**(7) ການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳ (Inland Water Transport)**

ແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ສາຂາຕ່າງໆ, ນ້ຳອູ ແລະ ນ້ຳເຊກອງ, ໄຫຼຜ່ານປະເທດ ຫຼາຍກວ່າ 2,000 km. ແຕ່ວ່າ ໃນລະດັບນ້ຳທີ່ຕົກໄວ ແລະຕ່ຳ ໃນລະຫວ່າງ ລະດູແລ້ງ ຈະຫຼຸດຜ່ອນ ຄວາມຍາວທີ່ສາມາດແລ່ນເຮືອໄດ້ ສຳລັບການຂົນສົ່ງ ທາງນ້ຳ ໄດ້ພຽງແຕ່ 1,300 km. ໃນເບື້ອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທ່າເຮືອ ຈຳນວນ 21 ແຫ່ງ. ຍົກເວັ້ນ ທ່າເຮືອ ແມ່ນ້ຳ (ເກົ້າລ້ຽວ) ຊຶ່ງດຳເນີນການໂດຍພາກເອກະຊົນ, ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທັງໝົດ ແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ.

ສຳລັບຈຸດປະສົງຂອງການເດີນເຮືອ, ແມ່ນ້ຳຂອງ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນ ຖືກແບ່ງອອກເປັນ 7 ຊ່ວງ. 2 ຊ່ວງທຳອິດ, ຊາຍແດນ ຈີນ – ຫ້ວຍຊາຍ – ຫຼວງພະບາງ, ແມ່ນມີຊ່ວງຂະໜາດນ້ອຍທີ່ໄຫຼໄວ ຊຶ່ງເປັນອຸປະສັກ ໃນການເດີນເຮືອ ໃນລະດູແລ້ງ. ຊ່ວງນ້ຳ ລະຫວ່າງ ຫຼວງພະບາງ ແລະວຽງຈັນ ແມ່ນສາມາດເດີນເຮືອໄດ້ ຕະຫຼອດປີ ແຕ່ວ່າມີການໄຫຼໄວ ໃນບ່າງຊ່ວງຂອງແມ່ນ້ຳ ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີລະດັບນ້ຳທີ່ສູງ. ຊ່ວງແມ່ນ້ຳ ທີ່ສາມາດເດີນເຮືອ ໄດ້ດີທີ່ສຸດ ແມ່ນຈາກ ວຽງຈັນ – ທ່າແຂກ – ສະຫວັນນະເຂດ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈະມີຫຼາຍຊ່ວງທີ່ໄຫຼໄວ ແລະເປັນອັນຕະລາຍ. ອຸປະສັກຕົ້ນຕໍ ຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ແມ່ນ ການໄຫຼຄອມມາລາດ (Khemarat rapids) ລະຫວ່າງ ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ປາກເຊ, ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ບົດແມ່ນ້ຳ ໃນລະດູແລ້ງ ແລະ ໄດ້ຈຳກັດການເດີນເຮືອໃນລະດູຝົນ ຢ່າງຫນັກຫນ່ວງ. ໃນປາກເຊ – ການເດີນເຮືອ ໃນຊ່ວງນ້ຳຂອງດອນເດດ ແມ່ນສາມາດເດີນເຮືອ ໄດ້ງ່າຍຂຶ້ນ ແຕ່ຮອດພຽງ

ແຕ່ຊາຍແດນກຳປູເຈຍເທົ່ານັ້ນ ຊຶ່ງເປັນບ່ອນນຳຕົກຄອນພະເພັງ ຊຶ່ງເປັນອຸປະສັກ ທີ່ບໍ່ສາມາດຜ່ານໄປມາໄດ້. ມີທາງລົດໄຟ 5km ທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ໃນໄລຍະການເປັນຫົວເມືອງຂຶ້ນຢູ່ດອນຄົງ ເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ຈຸດສູງສຸດ ແລະ ຕໍ່ສູດຂອງນ້ຳຕົກ.

ເຮືອບັນທຸກສິນຄ້າ ຂະໜາດ 400 DWT ສາມາດດຳເນີນການ ໃນຮອບປີ ໃນຊ່ວງແມ່ນ້ຳທາງພາກເໜືອ ຂອງແມ່ນ້ຳຂອງ, ໃນຄະນະ ການດຳເນີນການ ຢູ່ຈຸດອື່ນໆ ແມ່ນມີຈຳກັດ ເຮືອບັນທຸກພຽງແຕ່ 200 DWT ຫຼື ໜ້ອຍກວ່າ. ໃນລະດູແລ້ງ, ແມ່ນ້ຳສ່ວນໃຫ່ຍແລ້ວ ແມ່ນສາມາດເດີນເຮືອໄດ້ພຽງແຕ່ ເຮືອຂະໜາດນ້ອຍ, ພື້ນທີ່ຕົ້ນ ແລະເຮືອຂົນສົ່ງໂດຍສານ ທີ່ມີຄືນ້ອຍ ເທົ່ານັ້ນ. ເຮືອບັນທຸກສິນຄ້າຂະໜາດ 300 DWT ຫຼື ມີຄວາມບັນຈຸ ທີ່ໃຫຍ່ກວ່າ ທີ່ຂົນສົ່ງ ຜະລິດຕະພັນ ອຸດສະຫະກຳ ແລະກະສິກຳ ເປັນສ່ວນໃຫ່ຍ. ບັນດາສິນຄ້າຕົ້ນຕໍ ທີ່ຂົນສົ່ງແມ່ນ ຊາຍ, ຫີນແຮ່, ຜະລິດ ຕະພັນໄມ້, ອາຫານປະເພດເຂົ້າ, ຜະລິດຕະພັນເຫຼັກ, ແລະໄມ້ທ່ອນ. ການຈະລາຈອນສ່ວນໃຫ່ຍແລ້ວ ເກີດຂຶ້ນຢູ່ພາຍໃນ ແຕ່ວ່າການຈະລາຈອນລະຫວ່າງປະເທດ ແມ່ນເປັນສິ່ງສຳຄັນ ຢູ່ຊ່ວງດ້ານເທິງ ລະຫວ່າງ ຈີນ, ສປປ ລາວ, ພະມ້າ ແລະໄທ.

ພະແນກການຂອງພື້ນຖານໂຄງລ່າງທາງນ້ຳ ທີ່ຂຶ້ນກັບ ກົມທາງນ້ຳ ຂອງກະຊວງ ຍທຂ ແມ່ນມີຄວາມຮັບຜິດຊອບ ລວມມີ ການກວດກາຂະໜາດຂອງແມ່ນ້ຳ, ການວັດແທກໄພນ້ຳຖ້ວມ, ການປ້ອງກັນ ຕາຝັ່ງກັນເຈື່ອນ ແລະບຳລຸງຮັກສາທ່າເຮືອ ແລະເຄື່ອງຊ່ວຍໃນການເດີນເຮືອ. ການຂົນສົ່ງທາງເຮືອແມ່ນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍ ກົດລະບຽບການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ນອກຈາກ ການກວດກາເຮືອປະຈຳປີແລ້ວ ກໍ່ບໍ່ມີລະບຽບ ຫຼືຂໍ້ກຳນົດ ວ່າດ້ວຍຄວາມປອດໄພ ທີ່ເປັນມາດຕະຖານສາກົນ.

**2.2.3 ພື້ນຖານໂຄງລ່າງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ**

ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ສຳເລັດຜົນ, ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕາມຊາຍແດນ ກໍ່ເປັນບົດບາດສຳຄັນ. ອີງຕາມການຕົກລົງ ໃນອະນຸພາກພື້ນ, ລົດລາດຂອງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຕາມຊາຍແດນ ແມ່ນໄດ້ຖືກກຳນົດ ເພື່ອສະໜອງການບໍລິການດັ່ງນີ້:

- ສຳລັບຂັ້ນຕອນພາສີ: ການກວດກາ ຈຸດດຽວ/ປະຕູດຽວ (ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 4)
- ສຳລັບຍານພາຫະນະ: ການບໍລິການ ສ້ອມແປງ/ບຳລຸງຮັກສາ, ສະຖານີນ້ຳມັນ ແລະເຂດຈອດລົດ (ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 12).
- ສຳລັບສິນຄ້າ: ການບັນທຸກ/ການຂົນສົ່ງ, ຄຸ້ນຖ່າຍ, ການກວດກາສິນຄ້າ, ສາງຕູ້ຄອນເທັນເນີ ແລະສາງພາສີ (ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 12).
- ການບໍລິການຕ່າງໆ: ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ດ້ານຄົມມະນາຄົມ ແລະໂທລະຄົມມະນາຄົມ, ທະນາຄານ, ນະໂຍບາຍ, ຊຶ່ງຊ້ຽນນ້ຳໜັກ, ເຄື່ອງຈັກກວດກາ Xray, ເຄື່ອງອ່ານປ້າຍທະບຽນ ອັດຕະໂນມັດ (ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 12).

ນອກຈາກ ຂໍ້ກຳນົດ ຂ້າງເທິງນີ້, ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພາສີ ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແມ່ນໃຈກາງຄວາມອາດສາມາດ.

ອີງຕາມບົດລາຍງານ ຂອງທະນາຄານໂລກ<sup>1</sup>, ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ ຄວນບັນທຸກຂຶ້ນລົງ ທີ່ສາຍຄວບຄຸມຂອງພາສີ ຢູ່ທີ່ຈຸດກວດກາທີ່ດ່ານຊາຍແດນ <sup>2</sup> ທີ່ໄດ້ສຳຫຼວດ ໃນບັນດາ 6 ດ່ານຊາຍແດນ <sup>3</sup> . ອີງຕາມທະນາຄານໂລກ, ຍັງບໍ່ມີຂໍ້ມູນ ກ່ຽວກັບດ່ານຊາຍແດນ ທີ່ຍັງເຫຼືອຢູ່ ຊຶ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ຂັ້ນຕອນມາດຕະຖານ ແລະທົ່ວໄປ ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນການແຈ້ງພາສີ ແມ່ນບໍ່ປະກົດໃຫ້ເຫັນ ໃນ ສປປ ລາວ. ຖ້າວ່າ ສາຍພາສີ ບໍ່ຖືກສ້າງຂຶ້ນ, ຂັ້ນຕອນພາສີ ກໍ່ຈະປະຕິບັດ ໃນຮູບແບບ ການຂົນສົນຄ້າ ຂັ້ນລົດ ແທນທີ່ຈະຍົກສິນຄ້າລົງ. ເມື່ອພິຈາລະນາ ດ່ານຊາຍແດນ ໃນ ສປປ ລາວ, ຈຸດກວດກາພາສີ ແບບເດີນເປີດ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ການຄຸ້ນຄ່າ ແມ່ນເຫັນໄດ້ທົ່ວໄປ ເຖິງແມ່ນວ່າ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານຖືກສ້າງຂຶ້ນ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ສຳເລັດຜົນ, ຈຶ່ງຕ້ອງມີການກວດກາດ້ານພາສີ ໂດຍປາສະຈາກ ການຍົກສິນຄ້າ ລົງ.

## 2.3 ພິທີການຜ່ານແດນ ສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

### 2.3.1 ພິທີການພາສີ

#### (1) ສັງລວມ

ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຂອງຂັ້ນຕອນພາສີ ແມ່ນບັນຫາສຳຄັນ ສຳລັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ສປປ ລາວ ມີດ່ານຊາຍແດນ ຢູ່ 13 ດ່ານ ຊຶ່ງເປັນບ່ອນ ສຳລັບຂັ້ນຕອນ ການນຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະຜ່ານແດນ. ຜົນສຳເລັດ ໃນປະຈຸບັນ ຂອງການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນການຜ່ານແດນແມ່ນສະຫຼຸບ ໄດ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກ ແມ່ນໄດ້ຖືກອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແລ້ວ.
- ຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ແມ່ນໄດ້ຖືກອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແລ້ວ ຕາມດ່ານຊາຍແດນທີ່ສຳຄັນ.
- ການແຈ້ງຜ່ານພາສີນຳເຂົ້າ ແມ່ນມີແລ້ວຕາມ ຊາຍແດນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຂອງການແຈ້ງຜ່ານພາສີນຳເຂົ້າ ຍັງບໍ່ທັນປະສົບຜົນສຳເລັດຄົບຖ້ວນ ເທື່ອ

<sup>1</sup> ໂຄງການ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ດ້ານການຄ້າ ແລະ ພາສີ, ສປປ ລາວ: ການບໍລິການທີ່ປຶກສາ ສຳລັບການການວາງແຜນການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ໃນ ສປປ ລາວ' ມີນາ 2008

<sup>2</sup> ທ່ານາແລ້ງ, ລະບົບຄ້າຍຄືກັນ ໄດ້ຮັບຮອງທີ່ ວັງເຕົາ ແລະ ຫ້ວຍຊາຍ

<sup>3</sup> ນາເຕີຍ, ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ, ເມືອງໄກສອນພິມວິຫານ ທີ່ຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງສາກົນ ແຫ່ງທີ່ 2 ແລະ ແດນສະຫວັນ-ລາວບາວ ທີ່ສະຫວັນນະເຂດ.



ໃນຄະນະທີ່ ເວລາທັງໝົດ ຂັ້ນຕອນພາສີນຳເຂົ້າ ໄດ້ຫຼຸດລົງ, ຂັ້ນຕອນ ແລະການເຈລະຈາ ພາຍຫຼັງ ສຳລັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນມີເທື່ອ.

ຕາຕະລາງ 2.3.1 ສະຫຼຸບ ເວລາ ແລະມູນຄ່າ ສະເລ່ຍ ສຳລັບຂັ້ນຕອນພາສີ ໃນການສົ່ງອອກ ແລະການນຳເຂົ້າ ສິນຄ້າ ທົ່ວໄປ ໄປຫາ / ຈາກ ວຽງຈັນ ຜ່ານ ຂົວມິດຕະພາບ. ມັນສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ເວລາຈຳນວນໃດນຶ່ງ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງ ສຳລັບການກະກຽມເອກະສານ ສຳລັບຂັ້ນຕອນການນຳເຂົ້າ ທົ່ວໄປ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກ ຮຽກຮ້ອງຈຳນວນເວລາທີ່ໜ້ອຍ ແລະ ກໍ່ໄດ້ອຳນວຍ ຄວາມສະດວກ ແລ້ວ.

ຕາຕະລາງ 2.3.1 ຂັ້ນຕອນພາສີໃນ ສປ ປລາວ

ຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກ	ເວລາ	ມູນຄ່າ ( \$ )
ການກະກຽມເອກະສານ	1 ມື້	50.00
ການແຈ້ງພາສີ ແລະ ຄວບຄຸມດ້ານເຕັກນິກ	ເຄິ່ງມື້	100.00
ການຂົນຍົກທີ່ທ່າເຮືອ ແລະ ສະຖານີ		
ການຂົນສົ່ງ ແລະ ຂົນຍົກ ຢູ່ພາຍໃນ	2 ຊົ່ວໂມງ	150.00
ຂັ້ນຕອນການນຳເຂົ້າ	ເວລາ	ມູນຄ່າ ( \$ )
ການກະກຽມເອກະສານ	1. ດ້ວຍຂັ້ນຕອນ ຊົ່ວຄາວ ( 1 ມື້ )	100.00
	2. ດ້ວຍຂັ້ນຕອນ ປົກກະຕິ ( 20-30 ມື້ )	80.00
ການແຈ້ງພາສີ ແລະ ຄວບຄຸມດ້ານເຕັກນິກ	1 ຊົ່ວໂມງ	50.00
ການຂົນຍົກທີ່ທ່າເຮືອ ແລະ ສະຖານີ	24 ຊົ່ວໂມງ	80.00
ການຂົນສົ່ງ ແລະ ຂົນຍົກ ຢູ່ພາຍໃນ	2 ຊົ່ວໂມງ	150.00

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ADB Country Assessment Report (Lao PDR)' RETA 6450: Enhancing Transport and Trade facilitation in the GMS Development of national and regional Logistics Plans

ບັນຫາອື່ນ ທີ່ສາມາດເຫັນໄດ້ ຢູ່ໃນຊົ່ວໂມງການເຮັດວຽກຂອງພາສີ. ອີງຕາມກອງປະຊຸມ ອະນຸພາກພື້ນ ທີ່ຈັດຂຶ້ນໃນເດືອນມິຖຸນາ 2009 ທີ່ຄຸນໝິງ, ໄດ້ມີການຟ້ອງຮ້ອງ ກ່ຽວກັບ ຊົ່ວໂມງການເຮັດວຽກຂອງພາສີ ໄດ້ຖືກຍົກຂຶ້ນ ໂດຍບັນດານັກທຸລະກິດ ຊຶ່ງໄດ້ເວົ້າວ່າ:

- ພັກວຽກໄວ
- ພັກກິນອາຫານທ່ຽງ ດົນເກີນໄປ
- ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ໃນການຮັບອະນຸຍາດ ສຳລັບການດຳເນີນວຽກ ນອກເວລາ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ເຮັດວຽກ ໃນວັນພັກລາດສະການ.

ບັນດາຜູ້ດຳເນີນວຽກພາລາທິການ ຈຳນວນຫຼາຍ ພິຈາລະນາ ຊົ່ວໂມງການເຮັດວຽກ ວ່າສິ້ນຫຼາຍ ໃນຕົວຈິງ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ກັບອົງການປົກຄອງ ໄດ້ຖືກປັບປຸງແລ້ວ ແຕ່ບັນຫາ ພື້ນຖານ ແລະບັນຫາທີ່ສຳຄັນກໍ່ບໍ່ໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂເທື່ອ.

ເຖິງແມ່ນວ່າ ຢູ່ຈຸດກວດກາພາສີ ຕົ້ນຕໍ, ມັນກໍ່ເປັນໄປໄດ້ ທີ່ຈະຄິດໄລ່ ເວລາທີ່ສິນເປືອງ ສຳລັບ ຂັ້ນຕອນທີ່ເປັນມາດຕະຖານ. ເມື່ອພິຈາລະນາ ຂັ້ນຕອນພາສີ ໃນປະຈຸບັນ ໃນ ສປປ ລາວ, ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພາສີ ແລະຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ແມ່ນຍັງຂາດເຂີນ ເພາະສະນັ້ນ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ຫຍຸ້ງຍາກ ໃນການຄິດໄລ່ ເວລາການຜ່ານແດນ.

ຕົວຢ່າງ ເມື່ອນຳເຂົ້າ ວັດຖຸຊະນິດໃໝ່ ທີ່ຫ້ອງການພາສີທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ຍັງບໍ່ທັນຄຸ້ນເຄີຍ, ຂັ້ນຕອນ ພາສີ ອາດຈະໃຊ້ເວລາ ໃນການພິຈາລະນາ ກວດກາວັດຖຸຊະນິດໃໝ່ດັ່ງກ່າວ ທີ່ດ່ານຊາຍແດນ. ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນ ບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ການເຈລະຈາເບື້ອງຕົ້ນ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ ມີມາດຕະການ ທີ່ມີປະສິດທິຜົນ ທີ່ດີທີ່ສຸດ.



Not enough facility (customs office)



Small facility and open-yard check points in front of customs office

### ຮູບ 2.3.1 ດ່ານພາສີນາເຕີຍ (ຫ້ອງການໃຫ່ຍສຳລັບຈຸດກວດກາບໍ່ເຕັ້ນ)

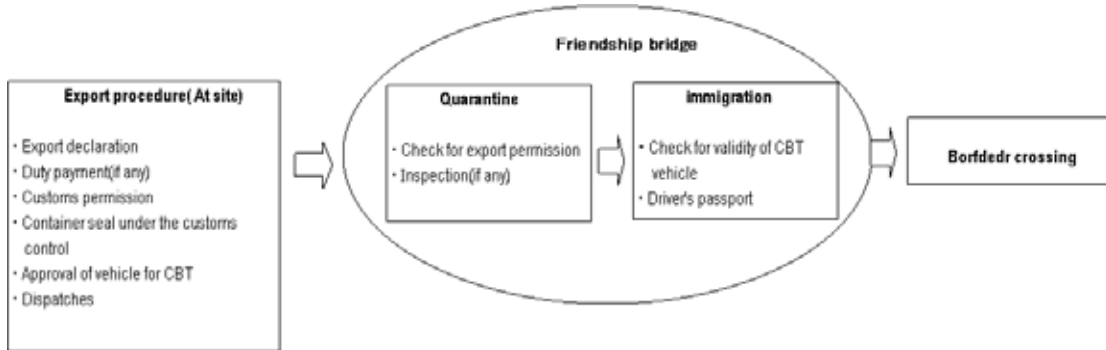
#### (2) ຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກ

ໃນຜ່ານມາ, ຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກ ໄດ້ມີການປັບປຸງ ສ່ວນໃດສ່ວນໜຶ່ງ ແລະຜູ້ສົ່ງອອກ ແລະຜູ້ລົງທຶນສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນເພິ່ງພໍໃຈ ກັບສະພາບຕົວຈິງ ໃນປະຈຸບັນ ໃນ ສປປ ລາວ. ຂັ້ນຕອນທີ່ບໍ່ ຈຳເປັນໄດ້ຖືກກຳຈັດ ໂດຍສະເພາະ ສຳລັບ ຕັດຫຍິບ, ເຄື່ອງຫຼິ້ນ ແລະເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ. ຂັ້ນຕອນ ການສົ່ງອອກ ໄດ້ຖືກແບ່ງ 2 ຂັ້ນຕອນ: ຂັ້ນຕອນພາສີສົ່ງອອກ ຢູ່ດ່ານ ແລະການກວດກາຄົນເຂົ້າ-ອອກ ເມືອງ ແລະການກັກກັນພົດ-ສັດ ທີ່ດ່ານຊາຍແດນ.

ຮູບ 2.3.2 ສະແດງເຖິງຂັ້ນຕອນຂອງການສົ່ງອອກ ໃນ ສປປ ລາວ. ຂັ້ນຕອນໃນການສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ ປະຕິບັດ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການແຈ້ງ ການສົ່ງອອກ (Export declaration)
- ໃບອະນຸຍາດຂອງພາສີ (Customs permit)

- ຖ້າວ່າ ມີການຮົ່ວຊົມ, ຕ້ອງມີການຄວບຄຸມ ສິນຄ້າ ແລະ ບົດພາສະນະບັນຈຸ ສິນຄ້າ ພາຍໃຕ້ ການຄວບຄຸມຂອງພາສີ
- ເຄື່ອນຍ້າຍ ສິນຄ້າ ໄປຊາຍແດນ, ແລະປະຕິບັດການກວດກາ ການກັກກັນພືດ-ສັດ, ແລະ ການກວດຄົນເຂົ້າ-ອອກ ເມືອງ
- ສິນຄ້າທີ່ຜ່ານການແຈ້ງແລ້ວ ສາມາດຜ່ານແດນໄດ້



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : World Bank 'Lao PDR customs and trade facilitation project: consultancy service for import and export process mapping in Lao PDR' March.2008

### ຮູບ 2.3.2 ຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກ ໃນ ສປປ ລາວ

ຕາຕະລາງ 2.3.2 ສົມທຽບ ຂັ້ນຕອນ ການສົ່ງອອກ ໃນບັນດາ ປະເທດ ອະນຸພາກພື້ນ ແລະ ສິງກະໂປ. ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ບັນດາປະເທດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ, ການບໍລິການ ລົດຂົນສົ່ງສໍາລັບໂຮງຈັກ ໂຮງງານ ແມ່ນມີສະໜອງ ໃນ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນ ລາຄາ ແລະພາລະ ຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ. ດັ່ງທີ່ຊີ້ ແຈງໃນຕາຕະລາງ, ເວລາທີ່ໝົດ ສໍາລັບ ຂັ້ນຕອນສົ່ງອອກ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນບໍ່ຢູ່ໃນລະດັບທີ່ ຕໍ່າກວ່າ ປະເທດອື່ນໆ. ຂັ້ນຕອນ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຍັງໃຊ້ມີຢູ່ ໃນຄະນະທີ່ ບັນດາປະເທດ ອື່ນໆ ໃນ ອາຊຽນ ຫຼື ອະນຸພາກພື້ນ ແມ່ນຕິດຕັ້ງລະບົບ EDI ແລ້ວ.

ຕາຕະລາງ 2.3.2 ຂັ້ນຕອນພາສີສົ່ງອອກ ໃນອາຊຽນ

	Lao	Thailand	Vietnam	China	Cambodia	Singapore
Factory vanning	○	○	○	○	○(For promotion cargo)	○
Place of cargo location for export procedures	At sight	At sight Designated area	At sight	At sight	port CY	At sight
Double check between port and factory located customs	○(Slight)	○	○(a litter bit heavy)	○(a litter bit heavy)	○(a litter bit heavy)	○(Slight)
Declaration method	manual	EDI	partially EDI	EDI	manual	Manual
Paperless	×	○	×	×	×	○
Bank attestation	Needed	No	NO	No	No	No
Data transmission for border	impossible	Possible	Impossible	Possible	Impossible	Possible
Prior declaration	impossible	possible but not practical	possible but not practical	impossible	impossible	possible
average time for customs procedure	Within a day	1-2 days (10minutes-3hours for EDI portion)	1-3 days	1-2 day	2 day(for export promotion goods)	10 minutes
necessary document	Declaration -Invoice -packing list -Bank attestation -Export Application Letter to Customs Dept. -Input/output Inventory of imported raw material using in the production process -Loading Inspection Report  (in case of raw material for Textile, Footwear and Toys, and Electronic parts)	-Declaration -Invoice -packing list -Declaration for foreign currency control -License(if any) -Materials for explaining cargo details(Catalogue,etc)	-Declaration -Invoice -packing list -P/O -Power fro attorney -Consumption list(for export oriented exporters using tax exempted materials) -License(if any) -Materials for explaining cargo details(Catalogue,etc)	Declaration Invoice packing list P/O(contract) Power of attorney Certificate of product quality	-Declaration -Invoice -packing list -Authorized letter -License(if any)	Declaration Invoice packing list
Customs working Time	Week day daytime	Week day daytime	Week day daytime (Extension is difficult)	Week day daytime	Week day daytime	24/365

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ສປປ ລາວ ມີ ຂໍ້ເສຍປຽບ 2 ຂໍ້ ທາງດ້ານ ຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກ.

1) ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການຍັ້ງຍືນ ຈາກທະນາຄານ

ສປປ ລາວ ໄດ້ ຮັບເອົາ ແຜນງານການຍັ້ງຍືນຈາກທະນາຄານ (bank attestation scheme) ສໍາລັບ ສິນຄ້າທີ່ສໍາຄັນ ລວມທັງ ວັດຖຸດິບ, ແຜ່ນແພ (ວັດສະດຸ), ເຄື່ອງເກັບ (ວັດສະດຸ) ແລະ ສິນສ່ວນໄຟຟ້າ. ສປປ ລາວ ສົ່ງເສີມ ໃນການສົ່ງອອກ ສິນຄ້າເຫຼົ່ານີ້. ໃບປະກາດ ທີ່ອະນຸມັດ ໂດຍທະນາຄານ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ໂດຍການພິສູດ ທັງໝົດຂອງການ ການດໍາເນີນການ ຈ່າຍ ຜ່ານທະນາຄານ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ການປະຕິບັດໃນຕົວຈິງ ທີ່ຄ້າຍຄືກັນ ສໍາລັບ ສິນຄ້າ ທີ່ມີຈໍາກັດ ແມ່ນສັງເກດເຫັນໄດ້ ໃນຫຼາຍໆປະເທດໃນອາຊຽນ, ການຍັ້ງຍືນ ຈາກທະນາຄານແມ່ນຮຽກຮ້ອງ ສໍາລັບ ສິນຄ້າຫຼາຍໆ ຊະນິດ ໃນ ສປປ ລາວ.

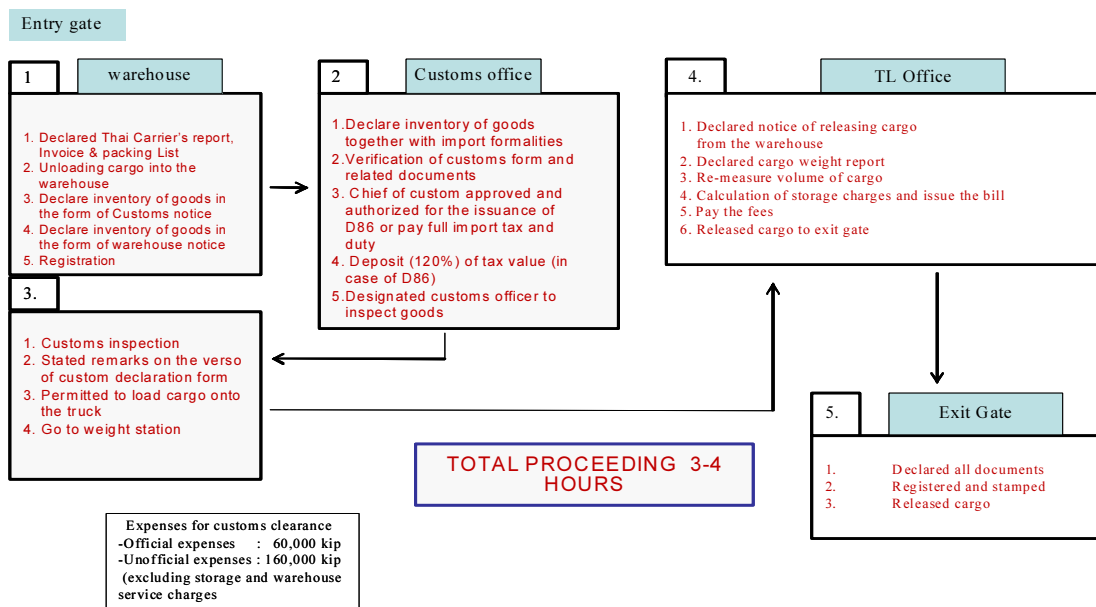
2) ເອກະສານ ຍັງບໍ່ທັນເປັນມາດຕະຖານ

ເອກະສານທີ່ຮຽກຮ້ອງ ສໍາລັບຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກ ແມ່ນປ່ຽນແປງຕາມປະເພດສິນຄ້າ ຊຶ່ງເປັນຜົນເຮັດໃຫ້ ການເຮັດວຽກມີຄວາມສັບສົນ ສໍາລັບຜູ້ສົ່ງອອກ. ຂັ້ນຕອນພາສີ ສໍາລັບສິນຄ້າ ສົ່ງອອກແມ່ນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ມາດຕະຖານ. ບາງເອກະສານແມ່ນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີຂໍ້ມູນລະອຽດ ລວມທັງຂໍ້ ມູນບົດລັບ ໂດຍຜູ້ສົ່ງອອກ. ການກະກຽມ ຂໍ້ມູນ ແລະເອກະສານ ເຫຼົ່ານີ້ ກາຍເປັນຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ໃຫ້ແກ່ ບັນດາຜູ້ແລ່ນເອກະສານ.

(3) ຂັ້ນຕອນການນໍາເຂົ້າ

ໃນການສຶກສາແບບສັງເກດການ ໂດຍທະນາຄານໂລກ ທີ່ໄດ້ສໍາຫຼວດ ຂັ້ນຕອນການນໍາເຂົ້າ ຢູ່ 6 ດ່ານຊາຍແດນ ຄື: ທ່ານາແລ້ງ ແລະຂົວມິດຕະພາບ ທົ່ວຽງຈັນ, ວັງເຕົ້າ ທີ່ແຂວງຈໍາປາສັກ, ຫ້ວຍຊານ ທີ່ແຂວງບໍ່ແກ້ວ, ນາເຕີຍ ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ, ເມືອງໄກສອນພົມວິຫານ ທີ່ຂົວຂ້າວນໍ້າຂອງ ແຫ່ງທີ່ 2 ແລະ ດ່ານແດນສະຫວັນ - ລາວບາວ ທີ່ສະຫວັນນະເຂດ.

ຮູບ 2.3.3 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຂັ້ນຕອນ ພເສີນນໍາເຂົ້າ ທີ່ທ່ານາແລ້ງ. ຂັ້ນຕອນທີ່ຄ້າຍຄືກັນ ແມ່ນ ໄດ້ປະຕິບັດທີ່ວັງເຕົ້າ ແລະຫ້ວຍຊາຍ. ດັ່ງທີ່ເຫັນໃນຮູບດັ່ງກ່າວ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຄວນມີການຂົນສົ່ງ ທີ່ສາຍ ທີ່ຄວບຄຸມໂດຍພາສີ ຊຶ່ງແມ່ນຂັ້ນຕອນທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ. ບັນດາເອກະສານ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີຫຼາກຫຼາຍ ແລະ ຂັ້ນຕອນ ກໍຍັງບໍ່ທັນເປັນມາດຕະຖານ ໃນບັນດາດ່ານຊາຍແດນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: World Bank 'Lao PDR customs and trade facilitation project: consultancy service for import and export process mapping in Lao PDR' March.2008

ຮູບ 2.3.3 ຂັ້ນຕອນການນໍາເຂົ້າ ໃນ ສປປ ລາວ

ການສຶກສາ ໄດ້ ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງຂໍ້ເສຍປຽບ ໃນດ້ານ ຂັ້ນຕອນການນໍາເຂົ້າ: 1) ຂັ້ນຕອນພາສີ

ແມ່ນຍັງມີການໃຊ້ເຈ້ຍ ແລະ ເອກະສານ ຢູ່. 2) ການກວດກາດ້ານພາຍນອກ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ ໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ກ່ອນປ່ອຍສິນຄ້າໄປ. 3) ເວລາທັງໝົດ ແມ່ນບໍ່ດົນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເມື່ອພິຈາລະນາກ່ຽວກັບຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ແລະເວລາ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ກະກຽມເອກະສານເພື່ອ ປ່ອຍສິນຄ້າ ໃນເວລາອັນສັ້ນ. ກ່ອນການເຈລະຈາ ຫຼື ການກະກຽມ ທີ່ບໍ່ສາມາດຄາດຄະເນ ລ່ວງໜ້າໄດ້ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນເວລາທີ່ໃຊ້ ໃນການແຈ້ງພາສີ. ຄວາມໂປ່ງໃສ ກໍ່ຄວນຖືກສົ່ງເສີມ ຢູ່ໃນຂັ້ນ ຕອນພາສີ ໃນ ສປປ ລາວ.

ຕາຕະລາງ 2.3.3 ສະຫຼຸບ ຂັ້ນຕອນພາສີ ນຳເຂົ້າ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແລະສົງກະໂປ. ເຊັ່ນດຽວ ກັນກັບ ບັນດາປະເທດ ໃນຂົງເຂດອາຊຽນ, ສປປ ລາວ ໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸ ມາດຕະຖານສາກົນ, ຊຶ່ງຮັບຮອງເອົາ ລະບົບ ລະຫັດ HS ແລະ ລະບົບ ການກວດກາພາສີ ດ້ວຍຕົນເອງ (self-assessed taxation system). ຊຶ່ງມັນສະແດງໃຫ້ເຫັນການຄິດໄລ່ ແລະການຈັດປະເພດ ອາກອນ ແມ່ນເປັນເອກະລາດ ກ່ຽວກັບການແຈ້ງພາສີທີ່ໄດ້ສົ່ງໂດຍ ຜູ້ສົ່ງອອກ/ຜູ້ນຳເຂົ້າ ເຊັ່ນດຽວ ກັນກັບ ນາຍໜ້າພາສີ. ເວລາທັງໝົດ ສຳລັບຂັ້ນຕອນການນຳເຂົ້າ ແມ່ນໃຊ້ເວລາບໍ່ດົນ ເມື່ອສົມທຽບ ກັບບັນດາປະເທດອື່ນໆ ໃນຄະນະທີ່ ບັນດາປະເທດອື່ນໆ ໄດ້ຮັບຮອງເອົາ ລະບົບ EDI ຊຶ່ງສະແດງໃຫ້ ເຫັນວ່າ ລະບົບພາສີ ທີ່ບໍ່ຕ້ອງໃຊ້ເອກະສານ ບໍ່ຊ່ວຍໃຫ້ຫຼຸດຜ່ອນເວລາທັງໝົດ.

ມີຫຼາຍເອກະສານ ທີ່ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີ ສຳລັບຂັ້ນຕອນນຳເຂົ້າ ໃນ ສປປ ລາວ. ຊຶ່ງມັນເຮັດໃຫ້ການ ດຳເນີນວຽກຂອງຜູ້ນຳເຂົ້າ ມີຄວາມສັບສົນ ແລະມາດຕະຖານກໍ່ຍັງ ບໍ່ພຽງພໍ. ເອກະສານຈຳນວນໜຶ່ງ ກໍ່ຍັງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີຂໍ້ມູນລະອຽດ. ການກະກຽມຂໍ້ມູນ ແລະເອກະສານ ເຫຼົ່ານີ້ ກາຍເປັນຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ໃຫ້ແກ່ ບັນດາຜູ້ແລ່ນເອກະສານ ແລະບາງຂໍ້ມູນ ກໍ່ຍັງບົດລັບ.

ໃນຂົງເຂດອາຊຽນ, ລະບົບພາສີ ທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ ແມ່ນມີສະໜອງ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ, ລະບົບນີ້ ອະນຸຍາດໃຫ້ ຜູ້ນຳເຂົ້າ ແລະຜູ້ສົ່ງອອກ ຂຶ້ນທະບຽນ ພາສີທ້ອງຖິ່ນ ຕາມບ່ອນທີ່ພາສີສັງກັດຢູ່ ແລະຂຶ້ນທະບຽນພາສີ ເພື່ອຮັບຮອງເອົາບູລິມະສິດ ໃນຂັ້ນຕອນການນຳເຂົ້າ ແລະສົ່ງອອກ. ສປປ ລາວ ຍັງບໍ່ທັນຮັບຮອງເອົາ ລະບົບຂຶ້ນທະບຽນເທື່ອ. ຫ້ອງການພາສີຢູ່ດ່ານ ໃນ ສປປ ລາວ ປະກອບດ້ວຍ 2 ປະເພດ: ປະເພດທີ 1 ແມ່ນ ຫ້ອງການ ພາສີຊາຍແດນ (exact frontier offices) ແລະ ຫ້ອງການທີ 2 ແມ່ນ ຫ້ອງການທີ່ຕັ້ງຢູ່ດ່ານໃນ ຂອງຊາຍແດນ (inland from the frontier). ຫ້ອງການທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນ (inland offices) ແມ່ນຫ້ອງການພາສີ ຕົ້ນຕໍ ເພື່ອຕິດຕາມ ແລະປະເມີນ ຂັ້ນຕອນພາສີ ນຳເຂົ້າ / ສົ່ງອອກ. ຖ້າວ່າ ຂັ້ນຕອນທີ່ດ່ານກວດກາຕາມຊາຍແດນ ບໍ່ສາມາດອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ໄດ້, ຂັ້ນ ຕອນພາສີຈະມີຄວາມສັບສົນ ເພາະວ່າຂັ້ນຕອນໄດ້ທັບຊ້ອນກັນ ລະຫວ່າງ ທັງສອງຈຸດກວດກາ ຕາມຊາຍແດນ.

ບັນຫາອື່ນໆ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນສິນຄ້າ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການຂົນສົ່ງ ທີ່ສາຍພາສີ ຫຼື ສາຍ ຄວບຄຸມຂອງພາສີ. ການປະຕິບັດທີ່ຄ້າຍຄືແບບນີ້ ແມ່ນບໍ່ສາມາດເຫັນໄດ້ ໃນບັນດາປະເທດອື່ນໆ ໃນອາຊຽນ. ຂໍ້ຮຽກຮ້ອງດັ່ງກ່າວ ໃນ ສປປ ລາວ ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນດ້ານລາຄາ ແລະເວລາທີ່ບໍ່ໄດ້

ເຮັດວຽກໂດຍລູກຄ້າ. ລະບົບຊ່ອງໄຟຊຽວ (green chancel system) ໄດ້ຖືກນຳມາສະເໜີ ໃນບັນດາ ປະເທດໃນອາຊຽນ ລວມທັງ ສປປ ລາວ ເພື່ອແນໃສ່ ການສະໜອງ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກການ ກວດກາດ້ານພາສີ ສຳລັບການແຈ້ງພາສີທີ່ມີ ຖືກຕາມເງື່ອນໄຂ. ໃນການແຈ້ງພາສີ ດັ່ງກ່າວ ສາມາດ ເປັນຜົນປະໂຫຍດ ໃນການຍົກເວັ້ນ ການກວດກາພາຍນອກ (physical check). ໃນ ສປປ ລາວ, ມີບາງ ບໍລິສັດ ແມ່ນຖືກຍົກເວັ້ນຈາກການຂົນສົນຄ້າລົງ ທີ່ສາງພາສີ.

### ຕາຕະລາງ 2.3.3 ຂັ້ນຕອນພາສີນຳເຂົ້າ ໃນບັນດາປະເທດອາຊຽນ

	Lao	Thailand	Vietnam	China	Cambodia	Singapore
The main office for judging import/export procedures	Border customs	Border customs	Registered customs	Registered customs	Border customs	Port
EDI	x	○	○	○	○	○
Document submission	○	×(paperless is promoting)	x	×(paperless is promoting)	x	○
Physical check	○	○(exemption is promoting)	○	○(exemption is promoting)	○	x
Obligation for cargo unloading	○	x	x	x	x	x
Import code system	HS	HS	Hs	HS	Hs	Hs
Duty calculation value	transaction value	CIF	CIF ( depends on customs value)	CIF	pre-shipment inspection value	CIF
Data transmission for border customs	impossible	possible	Impossible	possible	impossible	possible
Prior declaration	impossible	impossible	possible but not practical	impossible	impossible	possible
Average time for clearance	within a day	1-2 days (10minutes-3hours for EDI portion)	1-5 days	2 days	7 day (for export promotion goods)	10 minutes
Required document	-Declaration -Invoice -packing list -Application for importation of goods -Approval from ministries -P/O -Technical and registration permit -B/L  (in the case of machinery, electrical equipment and transport equipment)	-Declaration -Invoice -packing list -Declaration for foreign currency control -Customs card(certification of qualified declarant) -B/L -Materials for explaining cargo details	-Declaration -Invoice -packing list -P/O -Power of attorney -Investment license -License(if any) -B/L	Declaration -Invoice -packing list -P/O(contract) -Power of attorney -Certificate of product quality -B/L	-Declaration -Invoice -packing list -Pre shipment inspection result -B/L	Declaration -Invoice -packing list -B/L
Green line system	○	○	○	○	x	x
Duty payment	Before permission	Before permission	After release payment is available	Before permission	Before declaration	before permission

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

#### (4) ການຜ່ານແດນ (Transit)

ໃນເບື້ອງຕົ້ນ, ຂັ້ນຕອນຜ່ານແດນ ແມ່ນສັບສົນ ແລະ ໃຊ້ເວລາພິສິມຄວນ. ເນື່ອງຈາກວ່າ:

- ຂັ້ນຕອນຜ່ານແດນ ຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ມີການອະນຸມັດ ການຜ່ານແດນ ທີ່ຫ້ອງການໃຫ່ຍທີ່ວຽງຈັນ ກ່ອນການຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ບໍ່ກຳນົດປ່ອນທີ່ຜ່ານແດນ ປະຕິບັດຂຶ້ນ.
- ເອກະສານຕົ້ນສະບັບ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ມີ ແລະ ສົ່ງໄປໃຫ້ ສາຂາ ທີ່ຊາຍແດນ.

ເມື່ອພິຈາລະນາ ກ່ຽວກັບ EWEC, ເວລາການຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ຮ່າໂນ້ຍ ແລະ ບາງກອກ ແມ່ນໄດ້ຫຼຸດລົງ ຮອດ 3 ມື້. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເວລາທີ່ໃກ້ຄຽງກັນ ຫຼື ດົນກວ່າ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ມີ ການອະນຸຍາດການຜ່ານແດນ. ຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ໄດ້ມີການປັບປຸງ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ຍົກຕົວ ຢ່າງໃນຫ້ອງການໃຫ່ຍ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນໄດ້ປ່ຽນປ່ອນອອກອະນຸຍາດ ມາຢູ່ ຫ້ອງການ ຫ້ອງຖິ່ນ. ການດຳເນີນວິທີການດັ່ງກ່າວ ຊ່ວຍໃຫ້ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນ ເວລາທັງໝົດ ໄດ້ເຖິງ 20-30 ນາທີ ເພື່ອໄດ້ການອະນຸຍາດການຜ່ານແດນ. ໃນປະຈຸບັນ, ວິທີການດັ່ງກ່າວ ກໍໄດ້ປະຕິບັດ ຕາມທາງ R3 ຊຶ່ງຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ແມ່ນໃຫ້ຫ້ອງຖິ່ນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ທີ່ດ່ານຊາຍແດນ.

ເຊັ່ນດຽວກັບ ຂັ້ນຕອນການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ, ຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ແມ່ນບໍ່ໄດ້ມາດ ຕະຖານ ຕາມດ່ານຊາຍແດນ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຈຶ່ງເປັນການຫຍຸ້ງຍາກ ທີ່ຈະຄິດໄລ່ ຂັ້ນຕອນ ແລະ ເວລາທັງໝົດ ທີ່ຈຳເປັນ. ບັນຫາສ່ວນໃຫ່ຍເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນເນື່ອງມາຈາກວ່າ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ບຸກຄະລາກອນ ຍັງຂາດເຂີນ ຢູ່ຕາມດ່ານຊາຍແດນ.

**(5) ບັນຫາອື່ນໆ**

**1) ການອະນຸຍາດການນຳເຂົ້າ (Import Licensing)**

ຜູ້ກໍ່ຕັ້ງ GATT (WTO) ທີ່ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນຈຳກັດ ສຳລັບ ບັນດາປະເທດສະມາຊິກ, ໃນການຈ້າງ ລະບົບ ການອະນຸຍາດນຳເຂົ້າ ເພື່ອເພີ່ມຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ການຄາດຄະເນຄວາມອາດສາມາດ. ຕົວຢ່າງ: ບັນດາຂໍ້ຈຳກັດເຫຼົ່ານີ້ ຮຽກຮ້ອງ ບັນດາປະເທດສະມາຊິກ ໃນການສະໜອງ ຂໍ້ມູນໃຫ້ພຽງພໍ ສຳລັບ ນັກການຄ້າ ແລະ ມັນຍັງສຕ້ອງສະໜອງ ຄຳແນະນຳ ກ່ຽວກັບລະບົບການອະນຸຍາດນຳເຂົ້າ ອີກດ້ວຍ.

ສປປ ລາວ (ກະຊວງການຄ້າ ເດີມ) ໄດ້ລຶບລ້າງ ການອະນຸຍາດ ສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ໃນປີ 1994. ບັນດາບໍລິສັດ ຕໍ່ມາ ກໍໄດ້ ສະເໜີ ຂໍສິ່ງ ແຜນການນຳເຂົ້າ ເປັນໄລຍະ ຊຶ່ງໄດ້ ປະກາດ ແລະ ອະນຸມັດ ບົນພື້ນຖານ ເປັນຖ້ຽວ ແລະ ທ່າເຮືອນຳເຂົ້າ ແລະ/ຫຼື ສາງພາສີ. ບໍລິມາດດ້ານການຄ້າ ແມ່ນໄດ້ຖືກຈຳກັດຢ່າງລະມັດລະວັງ ໂດຍ ກະຊວງການຄ້າ. ເພາະສະນັ້ນ, ບັນດາບໍລິສັດ ຈຶ່ງຕ້ອງຊື້ ການອະນຸມັດ ຂອງແຜນການບໍລິສັດ.

GATT ໄດ້ນິຍາມ ການອະນຸຍາດນຳເຂົ້າ ວ່າ “ຂັ້ນຕອນການບໍລິຫານ ທີ່ນຳໃຊ້ສຳລັບ ການດຳເນີນງານ ຂອງ ຫຼັກການການອະນຸຍາດນຳເຂົ້າ ທີ່ຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ມີການສົ່ງ ເອກະສານສະໜັກ ຫຼື ເອກະສານອື່ນໆ (ນອກຈາກ ທີ່ຮຽກຮ້ອງຈາກ ວຽກພາສີ) ໃຫ້ແກ່ ຂະແໜງການບໍລິຫານ



ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເປັນ ເງື່ອນໄຂ ເບື້ອງຕົ້ນ ໃນການນຳເຂົ້າ ເຂົ້າໃນ ຂົງເຂດພາສີ ຂອງສະມາຊິກການນຳເຂົ້າ.” ເປັນທີ່ເຫັນໄດ້ຢ່າງຈະແຈ້ງວ່າ ແຜນຕາມໄລຍະ ທີ່ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີ ໃນສະຖາບັນ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນ ບໍ່ຕົງກັບ GATT.

ແຜນງານ ການຍົກເວັ້ນພາສີ ແມ່ນບັນຫາສຳຄັນ ໃນດ້ານການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການຜ່ານແດນ. ເພື່ອຮັບເອົາ ການຍັ້ງຢືນ ການຍົກເວັ້ນພາສີ ແມ່ນຍັງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການກະກຽມ ທີ່ສັບສົນ ຈາກ ພາກລັດ ແລະ ໃຊ້ເວລາດົນ. ອຳນາດພາກລັດ ແລະ ການຄວບຄຸມ ຂອງພາກລັດ ທີ່ບໍ່ຄ່ອງຕົວ ຍັງເປັນຂໍ້ຄົງຄ້າງ ໃນການອຳນວຍຄວາມສະດວກການຜ່ານແດນ.

**2) ການເຈລະຈາລ່ວງຫນ້າ (Prior Negotiation)**

ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ມາຍັງ ການອະນຸຍາດ ຈາກພາສີ ໃນເວລາອັນສັ້ນ, ນາຍຫນ້າພາສີ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ອີງໃສ່ການເຈລະຈາ ກັບພາສີ ເພື່ອຫຼີກຫຼ່ຽງ ຄວາມສັບສົນ ເມື່ອຂັ້ນຕອນການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ຕົວຈິງ ຖືກປະຕິບັດ. ການເຈລະຈາລ່ວງຫນ້າ ໃນກໍລະນີນີ້ ແມ່ນສາມາດຄາດຄະເນໄດ້. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການບໍລິການແບບນີ້ ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວ ກໍຍັງບໍ່ທັນມີ ໃນ ສປປ ລາວ ເນື່ອງຈາກ ຂັ້ນຕອນພາສີ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ ມາດຕະຖານ. ໂດຍສະເພາະ, ພາສີທ້ອງຖິ່ນ ມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະ ດຳເນີນການກັບ ບາງສິນຄ້າທີ່ ຈຳກັດ ຈາກຜູ້ໃຊ້ສ່ວນໃຫຍ່. ໃນກໍລະນີດັ່ງກ່າວ, ໃນສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ທີ່ໃຫ່ມ ຕໍ່ກັບ ພາສີທ້ອງຖິ່ນ, ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ໃຊ້ເວລາ ໃນການພິຈາລະນາ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ ໃບອະນຸຍາດຮັບຮອງການແຈ້ງພາສີ. ເພື່ອຫຼີກຫຼ່ຽງ ບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ການເຈລະຈາລ່ວງຫນ້າ ກັບເຈົ້າຫນ້າທີ່ພາສີ ແມ່ນສຳຄັນທີ່ສຸດ.

**3) ການແຈ້ງພາສີ ທີ່ມີມາດຖານຕ່ຳ (Low Qualified Declaration)**

ບັນຫາອີກອັນໜຶ່ງ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບ ຂັ້ນຕອນພາສີ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນ ການແຈ້ງພາສີ ທີ່ມີມາດຖານຕ່ຳ. ຄວາມອາດສາມາດ ຂອງນາຍຫນ້າພາສີ ແລະ ຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນ ພຽງພໍ ຊຶ່ງເປັນຜົນເຮັດໃຫ້ ການກະກຽມດ້ານເອກະສານບໍ່ເໝາະສົມ ສຳລັບຂັ້ນຕອນພາສີ. ບັນຫານີ້ເຮັດໃຫ້ ສູນເສຍເວລາ ໂດຍການກວດກາ ຢ່າງເຄັ່ງຄັດ ຂອງເຈົ້າຫນ້າທີ່ພາສີ ແລະ ມັນຍັງເຮັດໃຫ້ ຂາດຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ ໃນບັນດາ ຜູ້ນຳເຂົ້າ / ສົ່ງອອກ ແລະ ພາສີ.

ເພື່ອປັບປຸງຄຸນນະພາບ ໃນການແຈ້ງພາສີ ໃຫ້ປະສິບຜົນສຳເລັດ, ຈຶ່ງໄດ້ແນະນຳເພື່ອ ພັດທະນາ ລະບົບນາຍຫນ້າພາສີ (customs broker system). ຊຶ່ງມັນເປັນໃນປະຕິບັດທີ່ນິຍົມ ໃນທົ່ວໂລກ. ນາຍຫນ້າພາສີ ທີ່ໄດ້ອະນຸມັດ ສາມາດຮັບປະກັນ ຄຸນນະພາບຂອງການແຈ້ງພາສີ. ການພັດທະນາ ລະບົບພາສີດ່ານ ສາມາດໃຫ້ຜົນປະໂຫຍດ ທັງພາສີ ແລະ ຜູ້ຊົມໃຊ້ ດັ່ງນີ້:

- ພາສີສາມາດ ຫຼຸດຜ່ອນ ເວລາໃນການກວດກາວຽກ
- ຜູ້ສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າ ສາມາດຮັບຜົນປະໂຫຍດ ຈາກການແຈ້ງ ທີ່ໄວ ແລະ ງ່າຍຂຶ້ນ

ນອກຈາກນີ້, ລະບົບການກວດກາ ສຳລັບ ການປະຕິບັດວຽກ ຂອງນາຍໜ້າພາສີ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ ເພື່ອຮັກສາຄຸນນະພາບຂອງການແຈ້ງພາສີ. ຊຶ່ງສາມາດສົ່ງເສີມ ລະບົບຊ່ອງໄຟຊຽວ ສຳລັບ ນາຍໜ້າພາສີ ທີ່ໄດ້ມາດຖານ ຄືກັນກັບ ຜູ້ສົ່ງອອກ / ນຳເຂົ້າ.

ເຖິງແມ່ນວ່າ ມາດຕາ 20 ຂອງກົດໝາຍພາສີ ເວົ້າເຖິງ ເງື່ອນໄຂ ຂອງນາຍໜ້າພາສີ (ຕົວແທນ), ການປະຕິບັດ ຢ່າງເດັດຂາດ ກໍ່ຍັງບໍ່ທັນປະຕິບັດ ເທື່ອ ໃນ ສປປ ລາວ.

**2.3.2 ຍານພາຫະນະ**

**(1) ອຳນາດການປົກຄອງ (Institution)**

ສປປ ລາວ ແມ່ນມີທີ່ຕັ້ງ ຢູ່ໃນຕຳແໜ່ງຍຸດທະສາດ, ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ບັນດາ 5 ປະເທດ ເພື່ອນບ້ານ: ກຳປູເຈຍ, ໄທ, ພະມ້າ, ຈີນ ແລະ ຫວຽດນາມ. ສປປ ລາວ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມ ຢ່າງຫ້າວຫັນ ໃນການ ເຊັນລົງນາມການຕົກລົງ ສອງຝ່າຍ, ອະນຸພາກພື້ນ ແລະ ອາຊຽນ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບກໍ່ຄື ລົດຈາກຕ່າງປະເທດ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດໂດຍສານ ແມ່ນຖືກອະນຸຍາດ ໃຫ້ເຂົ້າ ມາໃນດິນແດນ ຂອງ ສປປ ລາວ ໃນຄະນະທີ່ ລົດຂອງລາວ ກໍ່ສາມາດເຂົ້າໄປໃນດິນແດນຂອງປະເທດເພື່ອນບ້ານ ໄດ້ເຊັ່ນດຽວກັນ. ໂດຍສະເພາະ ການຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ ແມ່ນໄດ້ມີການປ່ອຍເສລີ ເພື່ອໃຫ້ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວ ສາມາດຂົນສົນຄ້າ ໄປໄດ້ເກືອບໝົດທຸກສະຖານທີ່ ໃນບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ພາຍໃຕ້ກອບການຕົກລົງສອງຝ່າຍ<sup>4</sup>. ປະຈຸບັນ, ການຂົນສົ່ງສາມຝ່າຍ ລະຫວ່າງ ໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ສປປ ລາວ ແມ່ນເປີດໃຊ້ບໍລິການໄດ້ແລ້ວ ພາຍໃຕ້ ການຕົກລົງສາມຝ່າຍ. ລົດບັນທຸກຂອງລາວ ແມ່ນມີຂໍ້ໄດ້ປຽບ ໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.

**ຕາຕະລາງ 2.3.4 ຂໍ້ກຳນົດ ສຳລັບ ການຂົນສົ່ງຍານພາຫະນະ**

ຍານພາຫະນະ	ເຄື່ອງຈັກ
ຍີ່ຫໍ້/ເຄື່ອງໝາຍການຄ້າ	ຍີ່ຫໍ້ (ຖ້າແຕກຕ່າງ ຈາກລຸ້ນ)
ລະຫັດລຸ້ນ	ຈຳນວນລູກສູບ
ປີຜະລິດ	ຄວາມແຮງ
ເລກຖັງ	ແຮງມ້າ
ນ້ຳໜັກລົດເປົ່າ	
ນ້ຳໜັກທັງໝົດ	
(ປະກັນໄພບຸກຄົນທີ່ 3)	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ການຕົກລົງ ອະນຸພາກພື້ນ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2

<sup>4</sup> ລາຍລະອຽດ ພາກທີ 3.1.1.

ເພື່ອເຮັດທຸລະກິດການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ, ຜູ້ຂົນສົ່ງຝ່າຍລາວ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫະນະຂອງເຂົາເຈົ້າ ໃນ ສປປ ລາວ ພາຍໃຕ້ ການຕົກລົງ ຂອງ CGM, ອາຊຽນ ແລະ ການຕົກລົງສອງຝ່າຍ. ແນວຄວາມຄິດ ຂອງ 3 ການຕົກລົງ ເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນເປັນເຊັ່ນດຽວກັນ. ພາຫະນະທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ ແມ່ນອະນຸມັດ ໂດຍບັນດາປະເທດຄູ່ພາຄີ ກ່ຽວກັບພື້ນຖານການຮັບຮອງ ທັງສອງຝ່າຍ. ຕາຕະລາງ 2.3.4 ສະແດງ ຂໍ້ກຳນົດ ສຳລັບການຂຶ້ນທະບຽນ ຍານພາຫະນະທີ່ກຳນົດໃນການຕົກລົງອະນຸພາກພື້ນ.

**1) ການຮັບຮອງເອົາ ການນຳໃຊ້ລົດຂຶ້ນທະບຽນ ພາຍໃນ**

ລົດບັນທຸກທີ່ຂຶ້ນທະບຽນ ແມ່ນມີຢູ່ ເພື່ອໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງພາຍໃນ, ຊຶ່ງບໍ່ຈຳເປັນ ສຳລັບການນຳໃຊ້ອອກຈາກ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ການຄຸ້ມຄອງແບບຄ່ອງຕົວ ແມ່ນໃຫ້ຜົນປະໂຫຍດແກ່ຜູ້ດຳເນີນການລົດບັນທຸກ ຊຶ່ງເປັນຜົນດີ ໃນການຈັດລົດໝູນວຽນ. ໃນຕົວຈິງແລ້ວ, ມັນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ທີ່ຈະລົງທຶນ ຊັບພະຍາກອນທີ່ມີຈຳກັດ ໃນດ້ານການຂົນສົ່ງສາກົນ ເນື່ອງຈາກວ່າ ທຸລະກິດການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຍັງມີຈຳນວນໜ້ອຍ ສຳລັບ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດລົດບັນທຸກ.

**2) ການຮັບຮອງເອົາ ການເຕົ້າໂຮມ ລົດລາກດ່ຽວ (single tractor) ມາເປັນ ລົດພວງ (plural trailers)**

ຜູ້ຂົນສົ່ງ ມີຄວາມສົນໃຈ ເຖິງວິທີເພື່ອປັບປຸງ ອັດຕາການຈັດລົດໝູນວຽນ ເພື່ອສ້າງກຳໄລຈາກທຸລະກິດຂົນສົ່ງ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ປະສິບຜົນສຳເລັດ, ກົດລະບຽບ ລາວ ອະນຸຍາດ ການລວບລວມລົດພວງ ລົດລາກ. ຖ້າວ່າການຮວບໂຮມ ແມ່ນກຳນົດ ພຽງແຕ່ ລະຫວ່າງ ລົດພວງດ່ຽວ ແລະ ລົດລາກ ດ່ຽວ (single tractor and single trailer), ຄວາມຄ່ອງຕົວ ໃນການຂົນສົ່ງ ແມ່ນຖືກຈຳກັດ, ຊຶ່ງຜົນໄດ້ຮັບ ແມ່ນອັດຕາ ການຈັດລົດໝູນວຽນ ກໍ່ຈະຕ່ຳລົງ. ເພື່ອຫຼີກຫຼ່ຽງບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ສປປ ລາວ ໄດ້ອະນຸຍາດ ການເຕົ້າໂຮມ ລົດພວງດ່ຽວ ແລະ ລົດລາກຫຼາຍຫ່ອນ (single tractor and plural trailers). ດັ່ງຜົນທີ່ໄດ້ຮັບກໍ່ຄື ລົດພວງ ສາມາດດຳເນີນງານໃນຄວາມຖີ່ ລະດັບສູງ.

**3) ການຮັບຮອງເອົາ ການເຕົ້າໂຮມ ລົດບັນທຸກລາວ ກັບລົດພວງຕ່າງປະເທດ**

ສປປ ລາວ ອະນຸຍາດ ລົດລາກ ເພື່ອລາກຫາງລາກຂອງຕ່າງປະເທດ. ການປະຕິບັດດັ່ງກ່າວ ປັບປຸງຄວາມຖີ່ຂອງການນຳໃຊ້ ອຸປະກອນເຄື່ອງມື. ອີງຕາມການຕົກລົງການຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ, ໄທ ອະນຸຍາດ ລົດບັນທຸກຂອງລາວ ເພື່ອແກ່ຫາງລາກຂອງໄທ. ເພາະສະນັ້ນ, ລົດບັນທຸກລາວ ສາມາດຈັດການໝູນວຽນ ຂອງອຸປະກອນ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ. ອີງຕາມການຕົກລົງການຂົນສົ່ງສາມຝ່າຍ, ມັນກໍ່ຍັງບໍ່ແນ່ນອນ ວ່າລົດລາກຂອງປະເທດເຈົ້າພາບ ຈະສາມາດລາກຫາງລາກ ຂອງປະເທດຄູ່ສັນຍາ.

## (2) ອຸປະສັກຂອງການດຳເນີນທຸລະກິດ

ເຖິງວ່າມີການປັບປຸງ ກອບວຽກສະຖາບັນການປົກຄອງ, ຜູ້ຂົນສົ່ງຂອງລາວ ກໍ່ຍັງບໍ່ທ້າວທັນ ໃນການເຂົ້າຮ່ວມ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ການດຳເນີນການຄຸ້ມຄອງ ໄດ້ສະໜອງ ໂດຍ ຜູ້ສະໜອງຝ່າຍລາວ, ການຂົນສົ່ງຕົວຈິງ ກໍ່ຍັງແມ່ນນຳໃຊ້ລົດບັນທຸກຂອງຕ່າງປະເທດ, ເຫດຜົນດັ່ງກ່າວ ແມ່ນສາມາດສະຫຼຸບໄດ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

### 1) ຈຳນວນສິນຄ້າຂາກັບມີໜ້ອຍ

ໃນດ້ານ ການຄິດໄລ່ຄ່າຂົນສົ່ງ, ລົດບັນທຸກຂອງລາວ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ແມ່ນບໍ່ສາມາດ ແຂ່ງຂັນກັບ ລົດບັນທຸກໄທໄດ້ ຍ້ອນວ່າ ລົດລາວບໍ່ມີສິນຄ້າຂາກັບ.

### 2) ຈຳນວນລົດບັນທຸກມີໜ້ອຍ

ຈຳນວນລົດບັນທຸກທີ່ຂຶ້ນທະບຽນ ແມ່ນຍັງໜ້ອຍ ໃນ ສປປ ລາວ ເພາະສະນັ້ນ ລົດທີ່ນຳໃຊ້ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນສຳລັບທຸລະກິດການຂົນສົ່ງຢູ່ພາຍໃນປະເທດ ແລະບໍ່ມີລົດພິສຳລັບ ການຂົນສົ່ງຜ່ານ ແດນ.

### 3) ຄຸນນະພາບຕໍ່າກວ່າ

ລົດບັນທຸກຂອງລາວ ມີສະພາບທີ່ເກົ່າ ແລະຈຳນວນລົດທີ່ທັນສະໄຫມ ກໍ່ມີໜ້ອຍ. ເນື່ອງຈາກ ຄຸນນະພາບ ຂອງລົດບັນທຸກຕໍ່າກວ່າ ບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ມັນຈຶ່ງຫຍຸ້ງຍາກ ທີ່ຈະສະໜອງ ການບໍລິການຄຸນນະພາບ ໃຫ້ແກ່ລູກຄ້າ.

### 4) ຊັບພະຍາກອນມີໜ້ອຍ

ຕ້ອງມີການພິຈາລະນາ ຈຳນວນຂອງການລົງທຶນ ເພື່ອປ່ຽນແທນອຸປະກອນ. ເຖິງຢ່າງໃດ ກໍ່ຕາມ, ຊັບພະຍາກອນ ສຳລັບການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຍັງມີໜ້ອຍ. ນອກຈາກ ນັ້ນ, ແຜນງານການກູ້ຢືມ ແລະການຊຸກຍູ້ຖິມຂົນ ໃນ ສປປ ລາວ ຍັງບໍ່ສາມາດດຶງດູດ ນັກລົງທຶນ ເພື່ອປັບປຸງ ອຸປະກອນຂອງເຂົາເຈົ້າ. ໃນຄະນະທີ່ ຜູ້ສະໜອງພະລາທິການ ຫຼາຍໆແຫ່ງ ພິຈາລະນາ ການລົງທຶນໃສ່ອຸປະກອນ ເປັນບູລິມະສິດ, ຄວາມຈິງແມ່ນ ພວກເຂົາບໍ່ສາມາດລົງທຶນພຽງພໍໂດຍ ປາສະຈາກ ການຊຸກຍູ້ດ້ານການເງິນ ຈາກລັດຖະບານ.

## 2.4 ການບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ

### 2.4.1 ການບໍລິການພະລາທິການ

ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້, ການບໍລິການພະລາທິການ ໃນປະຈຸບັນ ໃນ ສປປ ລາວ ສາມາດຈັດປະເພດ ຢູ່ໃນ 6 ຮູບແບບ ທາງດ້ານຕົ້ນທາງ ປາຍທາງ ຂອງສິນຄ້າ: ຮູບແບບ (ປະເພດ 1) ອອກ-ເຂົ້າ-ອອກ, (2) ອອກ-ເຂົ້າ-ເຂົ້າ, (3) ເຂົ້າ-ເຂົ້າ-ອອກ, (4) ເຂົ້າ-ເຂົ້າ-ເຂົ້າ, (5) ອອກ-ເຂົ້າ, (6)

ອອກ-ອອກ. ປະເພດ 1 ຫາ 4 ລວມມີ ຂັ້ນຕອນການຜະລິດ ໃນ ສປປ ລາວ, ໃນຄະນະທີ່ ປະເພດ 5 ແລະ 6 ບໍ່ລວມທັງ ຂັ້ນຕອນການຜະລິດ ໃນ ສປປ ລາວ. ປະເພດ 5 ສະແດງເຖິງ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ, ແລະ ປະເພດສິນຄ້າ ບໍລິໂພກ ທີ່ບໍ່ທົນທານ (ຕົວຢ່າງ: ຜະລິດຕະພັນ ອາຫານ, ສິນຄ້າທີ່ສະດວກ) ແລະ ສິນຄ້າບໍລິໂພກ ທີ່ທົນທານ (ຍານພາຫະນະ, ສິນຄ້າໄຟຟ້າໃຊ້ໃນເຮືອນ). ປະເພດ 6 ສະແດງເຖິງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ທີ່ຂົນສົ່ງຜ່ານ ສປປ ລາວ.

**ຕາຕະລາງ 2.4.1 ປະເພດຂອງການບໍລິການພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ໃນ ປະຈຸບັນ**

ຕົ້ນທາງ (ວັດຖຸດິບ ຫຼື ສິນຄ້າ)	ການບໍລິການພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ	ປາຍທາງ (ສິນຄ້າ)
ປະເພດ 1: ຮູບແບບ ອອກ-(ເຂົ້າ)-*ອອກ		
ຕ່າງປະເທດ (ວັດຖຸດິບ)	ການຂົນສົ່ງນຳເຂົ້າ & ເອກະສານ ການຄຸ້ມຄອງ (ຍົກຂຶ້ນ & ຍົກລົງ) ການຜະລິດ ສາງ ການຂົນສົ່ງອອກ & ເອກະສານ	ຕ່າງປະເທດ (ການຜະລິດ)
ປະເພດ 2: ຮູບແບບ ອອກ-(ເຂົ້າ)-ເຂົ້າ		
ຕ່າງປະເທດ (ວັດຖຸດິບ)	ການຂົນສົ່ງນຳເຂົ້າ & ເອກະສານ ການຄຸ້ມຄອງ (ຍົກຂຶ້ນ & ຍົກລົງ) ການຜະລິດ* ສາງ ການຂົນສົ່ງອອກ	ພາຍໃນ (ການຜະລິດ)
ປະເພດ 3: ຮູບແບບ ເຂົ້າ -(ເຂົ້າ)-ອອກ		
ພາຍໃນ (ວັດຖຸດິບ)	ການຂົນສົ່ງນຳເຂົ້າ ການຜະລິດ ສາງ ການຄຸ້ມຄອງ (ຍົກຂຶ້ນ & ຍົກລົງ) ການຂົນສົ່ງອອກ & ເອກະສານ	ຕ່າງປະເທດ (ການຜະລິດ)
ປະເພດ 4: ຮູບແບບ ເຂົ້າ-(ເຂົ້າ)-ເຂົ້າ		
ພາຍໃນ (ວັດຖຸດິບ)	ການຂົນສົ່ງນຳເຂົ້າ ການຜະລິດ ສາງ* ການຂົນສົ່ງອອກ	ພາຍໃນ (ການຜະລິດ)
Category 5: ຮູບແບບ ອອກ-ເຂົ້າ (ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ)		
ຕ່າງປະເທດ (ສິນຄ້າ)	ການຂົນສົ່ງນຳເຂົ້າ & ເອກະສານ ການຄຸ້ມຄອງ (ຍົກຂຶ້ນ & ຍົກລົງ) ສາງ* ການຂົນສົ່ງອອກ	ພາຍໃນ (ການຜະລິດ)

ຕົ້ນທາງ (ວັດຖຸດິບ ຫຼື ສິນຄ້າ)	ການບໍລິການພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ	ປາຍທາງ (ສິນຄ້າ)
Category6: ອອກ-ອອກ (ສິນຄ້າຜ່ານແດນ)		
ຕ່າງປະເທດ (ສິນຄ້າ)	ການຂົນສົ່ງຄ່າຍ & ເອກະສານ ການຄ່າຍ (ຍົກຂຶ້ນ & ຍົກລົງ)	ຕ່າງປະເທດ (ການຜະລິດ)

Note: \*1: (ໃນ) ມາຍເຖິງ ການຜະລິດ ພາຍໃນ ສປປ ລາວ.

\*2: ໃນກໍລະນີ ການຂົນສົ່ງການຜະລິດຢູ່ພາຍໃນ, ແມ່ນມີ 2 ຮູບແບບພະລາທິການ: ຮູບແບບທີ 1 ແມ່ນ ເພື່ອຂົນສົ່ງໂດຍກົງ  
ໄປຫາລູກຄ້າ ຕົວຢ່າງ ຜູ້ຂາຍ, ຮ້ານຄ້າຍົກ, ຍ່ອຍ ແລະ ສ່ວນບຸກຄົນ. ຮູບແບບທີ 2 ແມ່ນຂົນສົ່ງ ໄປຫາລູກຄ້າ ຜ່ານ  
ສູນກາງຕະຫຼາດ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ຕົວເມືອງ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ການສົນທະນາລຸ່ມນີ້ ໄດ້ເປີດເຜີຍລັກສະນະຂອງອຸດສະຫະກຳ ແລະຂັ້ນຕອນທີ່ຈຳເປັນ ໃນພະລາ  
ທິການ ຕາມແຕ່ລະປະເພດ.

**(1) ປະເພດ 1 ຫາ 4**

ຕາຕະລາງ ລຸ່ມນີ້ ສະແດງ ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ການຜະລິດ ທີ່ສະແດງເຖິງ ປະເພດ 1 ຫາ 4  
ຕາມປະເພດຂອງ ການເງິນ (capital). ຂັ້ນຕອນພະລາທິການ ໄດ້ແບ່ງເປັນ 7 ອົງປະກອບ: 1)  
ກະກຽມເອກະສານນຳເຂົ້າ, 2) ການຄ່າຍນຳເຂົ້າ, 3) ການຂົນສົ່ງວັດຖຸດິບເຂົ້າ, 4)  
ສາງສຳລັບວັດຖຸດິບ, 5) ເອກະສານສົ່ງອອກ, 6) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອອກ 7) ການເກັບຮັກສາສິນຄ້າ.

**ຕາຕະລາງ 2.4.2 ປະເພດຂອງອຸດສະຫະກຳ ແລະ ການຜະລິດ**

	ອອກ -(ເຂົ້າ)-ອອກ	ອອກ -(ເຂົ້າ)-ເຂົ້າ	ເຂົ້າ-(ເຂົ້າ)-ອອກ	ເຂົ້າ- (ເຂົ້າ)-ເຂົ້າ	ຊື່ໂຮງງານຕົ້ນຕໍ
Foreign Capital Industry					
ການບໍລິໂພກ ສິນຄ້າ	ເຄື່ອງນຸ່ງ ເກີບ	ລົດຈັກ	ນ້ຳຕານ		ຢາມາກິ ຊູຊູກິ
ການລົງທຶນ ສິນຄ້າ	ສິນສ່ວນ ເຄື່ອງຈັກ				ໂຕກງວຸດອຍ ຢາຊາກິ
ອຸດສະຫະກຳທີ່ລົງທຶນໂດຍຍີ່ປຸ່ນ					
ການບໍລິໂພກ ສິນຄ້າ		ເບຍ ຢາສູບ ລົດ	ເຄື່ອງນຸ່ງ		ເບຍລາວ ຢາສູບລາວ ຮອນດາ
ການລົງທຶນ ສິນຄ້າ			ບໍ່ແຮ່		ບໍລິສັດ ເຊໂປນ
ອຸດສະຫະກຳລົງທຶນໂດຍທ້ອງຖິ່ນ					
ການບໍລິໂພກ ສິນຄ້າ		ເຄື່ອງຕົ້ມ	ເຄື່ອງນຸ່ງ ເຄື່ອງຫັດຖະກຳ ແພໄຫມ	ພືດຜັກ ກາເຟ	ນ້ຳຫວານລາວ ກາເຟດາວ

	ອອກ -(ເຂົ້າ)-ອອກ	ອອກ -(ເຂົ້າ)-ເຂົ້າ	ເຂົ້າ-(ເຂົ້າ)-ອອກ	ເຂົ້າ- (ເຂົ້າ)-ເຂົ້າ	ຊື່ໂຮງງານຕົ້ນຕໍ
ການລົງທຶນ ສິນຄ້າ			ໄມ້ ຖ່ານຫີນ ບໍ່ແຮ່	ຊີມັງ ໄມ້	ຖ່ານຫີນຂາວ
ທີ່ຕັ້ງບໍລິສັດ	ໃກ້ຊາຍແດນ	ໃກ້ຊາຍແດນ ໃນຕົວເມືອງ	ຈຸດຕົ້ນທາງຂົນສົ່ງຖິ່ນ	ໃນຕົວເມືອງ	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

**ປະເພດ 1 (ອອກ-ເຂົ້າ-ອອກ)**

ໂຮງຈັກ ໂຮງງານ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນ ມາຈາກຕ່າງປະເທດ ຕົວຢ່າງ: ໂຮງງານ ຢາມາກິ, ໂຮງງານ ມິໂດຣີ, ໂຮງງານ Tokyo Coil, ໂຮງງານ Sante. ໃນຫຼາຍໆກໍລະນີ, ໂຮງງານແມ່ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ໄທ ແລະ ຫ້ອງການໃຫຍ່ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ ປະເທດທີ່ພັດທະນາແລ້ວ. ໂຮງງານເຫຼົ່ານີ້ ມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະ ເຮັດການຜະລິດ ຢ່າງຫນັກ ຕົວຢ່າງ ຕັດຫຍິບ ແລະ ສິ້ນສ່ວນເຄື່ອງຈັກ. ເພາະສະນັ້ນ, ໂຮງງານສ່ວນໃຫຍ່ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃກ້ ຊາຍແດນສາກົນ ທີ່ເຂດມີປະຊາກອນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ. ໃນວຽງຈັນ, ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂະຫນາດໃຫຍ່ຈຳນວນ ໜຶ່ງ ເຊັ່ນ LFF, SMT, ທີ່ຂົນສົ່ງ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ຈາກສາງທ່ານາແລ້ງ ໄປຫາ ໂຮງງານ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ຄຸ້ມຄອງທຸລະກິດນາຍຫນ້າ ສໂລ້ບການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ. ໂຮງຈັກ ໂຮງງານ ເຫຼົ່ານີ້ ມີແນວໂນ້ມ ທີ່ຈະນຳໃຊ້ ບັນດາບໍລິສັດ ພະລາທິການຂອງຕ່າງປະເທດ ສຳລັບ ການຂົນສົ່ງສາກົນ ແລະ ທຸລະກິດ ນາຍຫນ້າ. ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ຕົ້ນຕໍ (LFF, SMT etc) ພາຍໃຕ້ LIFFA ແລະ ສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງ ຢູ່ແຂວງ ແມ່ນມີສັນຍາຈ້າງ ສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພາຍໃນປະເທດ ເມື່ອມີການຜ່ານແດນ ທີ່ສາງທ່ານາແລ້ງ.

**ຕາຕະລາງ 2.4.3 ສະພາບການບໍລິການພະລາທິການ ໃນປະຈຸບັນ (ປະເພດ 1)**

	ສະພາບຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ ປະຈຸບັນ
1) ຂັ້ນຕອນເອກະສານນຳເຂົ້າ	ສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນບໍລິສັດທີ່ລົງທຶນໂດຍຕ່າງປະເທດ
2) ການຄຸ້ມຄອງຖ່ານນຳເຂົ້າ	ໃນກໍລະນີ VTR, 70% ຂອງສິນຄ້ານຳເຂົ້າແມ່ນສິນຄ້າຜ່ານ ແດນທີ່ ສາງທ່ານາແລ້ງ, ແລະອີກ 30% ແມ່ນຂົນສົ່ງໂດຍກົງ ໄປຫາ ໂຮງງານ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍບໍ່ມີການຜ່ານແດນ.
3) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເຂົ້າ	ສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນບໍລິສັດທີ່ລົງທຶນໂດຍຕ່າງປະເທດ
4) ການເກັບຮັກສາ ວັດຖຸດິບ	ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວ ແມ່ນເກັບໄວ້ ໃນສາງຂອງຕົນເອງ; ຕະຫຼາດນີ້ ແມ່ນມີ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ສູງ ໃນການປະຕິບັດ ໂດຍບໍລິສັດພະລາ ທິການ ໃນອະນາຄົດອັນໃກ້.
5) ຂັ້ນຕອນເອກະສານສົ່ງອອກ	ສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນບໍລິສັດທີ່ລົງທຶນໂດຍຕ່າງປະເທດ
6) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອອກ	ສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນບໍລິສັດທີ່ລົງທຶນໂດຍຕ່າງປະເທດ
7) ການເກັບຮັກສາສິນຄ້າ	ປະຈຸບັນ ໂຮງງານສ່ວນໃຫຍ່ ມີສາງຂອງຕົນເອງສຳລັບເກັບ ມັງນສິນຄ້າ, ນອກຈາກນີ້ ກໍ່ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງເກັບມັງນສິນຄ້າ ເພາະວ່າ ສິນຄ້າ ໄດ້ຖືກຂົນສົ່ງໃນເວລາໂດຍໄວ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ໃນດ້ານພະລາທິການ, ບັນຫາ ປະຈຸບັນ ສໍາລັບ ບໍລິສັດທີ່ຕ່າງປະເທດ ເປັນເຈົ້າຂອງ ແມ່ນຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ. ໂຮງຈັກ ໂຮງງານ ສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ໃກ້ຊາຍແດນ ແລະ ກໍ່ໄດ້ຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ ໄປຫາໂຮງງານ ແມ່ ໃນປະເທດເພື່ອນບ້ານ ໂດຍປົກກະຕິ. ປະຈຸບັນ, ຕະຫຼາດພະລາທິການ ໃນປະເທດ (1) ແມ່ນມີຈຳກັດ ແລະນ້ອຍ ສໍາລັບບໍລິສັດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ.

**ປະເພດ 2 (ອອກ-ເຂົ້າ-ເຂົ້າ)**

ບັນດາໂຮງງານ ເຫຼົ່ານີ້ ສ່ວນຫຼາຍແລ້ວ ແມ່ນປະເພດ ບໍລິສັດ ທີ່ຜູກຂາດພຽງຜູ້ດຽວ ແລະ ດໍາເນີນການພຽງຜູ້ດຽວ ເຊັ່ນ: ນໍ້າມັນເຊວ, ຮອນດາ, ຢາມາຮາ (ເປັນຂອງຕ່າງປະເທດ), ເບຍລາວ, ຢາສູບລາວ, ນໍ້າຫວານລາວ, ໂຄລາວ (ຮ່ວມທຶນ), ກາເຟດາວ (ເປັນຂອງພາຍໃນ) ແລະ ລັດວິສະຫະກິດເຊື້ອໄຟ ລາວ (ເປັນຂອງລັດ). ໂຮງງານ ເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນຕັ້ງ ຢູ່ໃນເຂດທີ່ມີປະຊາກອນຫຼາຍ ເຫມາະສໍາລັບ ໄປມາສະດວກ ໃນການເຂົ້າໄປສູ່ຕະຫຼາດ ແລະໃກ້ຊາຍແດນ ເພື່ອນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ. ໂດຍສ່ວນໃຫຍ່ ໂຮງຈັກ ໂຮງງານ ຈະມີລົດບັນທຸກ ແລະຄົນຂັບລົດ. ໂຮງຈັກ ໂຮງງານ ສ່ວນໃຫຍ່ ຈະມີລົດບັນທຸກ, ສາງ ແລະມີການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ຊຶ່ງຄຸ້ມຄອງດ້ວຍຕົນເອງ. ເນື່ອງຈາກ ການເຕີບ ໂຕຂອງເສດຖະກິດ ໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ຕະຫຼາດບໍລິໂພກພາຍໃນ ແມ່ນຄາດວ່າຈະມີການຂະຫຍາຍຕົວ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຄວາມຕ້ອງການສໍາລັບ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະລະບົບສາງ ແມ່ນຄາດວ່າຈະມີ ການຂະຫຍາຍຕົວ ເຊັ່ນດຽວກັນ. ນອກນັ້ນ, ໜ້າທີ່ ຂອງພະລາທິການ ແມ່ນຄາດຫວັງວ່າ ຈະຈ້າງຕໍ່ ໃນອະນາຄົດ ເພາະວ່າ ອຸດສະຫະກໍາການຜະລິດ ມີແນວໂນ້ມ ທີ່ຈະເລັ່ງໃສ່ ການຜະລິດ ເພື່ອເພີ່ມ ປະສິດທິພາບການຜະລິດ.

ໃນດ້ານພະລາທິການ, ບັນຫາ ສໍາລັບໂຮງງານເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນໃຫຍ່ຫຼວງ ໃນປະຈຸບັນ ລວມທັງ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງດ້ານຖະໜົນທຶນທາງ, ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ, ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ດ້ານພະລາ ທິການ, ສະຖາບັນການຈັດຕັ້ງ, ແລະບັນດາທຸລະກິດພະລາທິການ. ສິນຄ້ານໍາເຂົ້າສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນຂົນສົ່ງ ໂດຍກົງ ໄປຫາໂຮງງານເຫຼົ່ານີ້ ໂດຍປາສະຈາກ ການຜ່ານສາງທ່ານາແລ້ງ; ດ້ວຍເຫດນີ້ ຂັ້ນຕອນທີ່ ຊາຍແດນ ຈຶ່ງບໍ່ແມ່ນບັນຫາໃຫຍ່ສໍາລັບເຂົາເຈົ້າ.

ບັນດາບໍລິສັດທີ່ດໍາເນີນການຜະລິດ ຈໍານວນໜຶ່ງ ຈະຕ້ອງຖືເອົາເອກະສານ ຈາກ ກະຊວງການເງິນ ລວມທັງ ໃບຢັ້ງຢືນ ແລະ ໃບຢັ້ງຢືນດ້ານພາສີ ເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າການຜະລິດ ໄປຫາ ແຂວງຕ່າງໆ ຊຶ່ງຈະໃຊ້ເວລາ ປະມານ 2 ອາທິດ ເພື່ອຮັບເອົາ ເອກະສານເຫຼົ່ານີ້, ສະນັ້ນ ພວກເຂົາ ຕ້ອງການ ທີ່ຈະເກັບຮັກສາ ສິນຄ້າດັ່ງກ່າວ ໄວ້ໃນສາງ ຊຶ່ງຈະເພີ່ມຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການເກັບຮັກສາ (inventory costs). ບັນຫາອື່ນ ແມ່ນກ່ຽວພັນກັບ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະການເກັບຮັກສາ ທີ່ບັນດາບໍລິສັດພະລາທິການ ພາຍໃນ ຍັງບໍ່ທັນໃຫ້ຄວາມເຊື່ອໝັ້ນໄດ້.



**ຕາຕະລາງ 2.4.4 ສະພາບການບໍລິການພະລາທິການ ໃນປະຈຸບັນ (ປະເພດ 2)**

	ສະພາບປະຈຸບັນຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ
1) ຂັ້ນຕອນເອກະສານນຳເຂົ້າ	ມີຫຼາຍປະເພດຮູບແບບ ທາງດ້ານຕະຫຼາດຂັ້ນຕອນ ເອກະສານນຳເຂົ້າ ຊຶ່ງດຳເນີນການດ້ວຍເຂົາເອງ ແລະ ຖືກມອບໝາຍ ບໍ່ພຽງແຕ່ ບໍລິສັດພາຍໃນ ແຕ່ຍັງ ແມ່ນບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ ອີກດ້ວຍ.
2) ການຄຸ້ມຄອງຖ່າຍນຳເຂົ້າ	ສິນຄ້ານຳເຂົ້າສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນຂົນສົ່ງ ໄປຫາ ໂຮງງານ ໂດຍກົງ. ຖ້າວ່າຕ້ອງການຜ່ານສາງທ່ານາແລ້ງ, ສິນຄ້າກໍ່ ຈະຖືກຄຸ້ມຄອງຖ່າຍ ຈາກລົດບັນທຸກຂອງຕ່າງປະເທດ ມາສູ່ ລົດຂອງພາຍໃນ.
3) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເຂົ້າ	ສິນຄ້ານຳເຂົ້າສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນສິນຄ້າທີ່ຖືກຜູກມັດ ເພື່ອຂົນ ສົ່ງໄປຫາ ບໍລິສັດໂດຍກົງ; ມີຈຳນວນໜຶ່ງທີ່ຕ້ອງຄຸ້ມຄອງຖ່າຍ ທີ່ຊາຍແດນ. ໃນກໍລະນີ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ການຂົນສົ່ງ ພາຍໃນສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນມອບໝາຍໃຫ້ບໍລິສັດພະລາທິການ ພາຍໃນ.
4) ການເກັບຮັກສາ ວຸດຖຸດິບ	ສ່ວນໃຫ່ຍແມ່ນເກັບໄວ້ທີ່ສາງຂອງຕົນເອງ; ຕະຫຼາດນີ້ມີ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ສູງ ໃນການປະຕິບັດ ໂດຍບໍລິສັດພະລາ ທິການ ໃນອະນາຄົດອັນໃກ້.
5) ຂັ້ນຕອນເອກະສານລົງອອກ	—
6) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອອກ	ບໍລິສັດສ່ວນໃຫ່ຍ ໃນປະເພດ 2 ແມ່ນ ບໍລິສັດທີ່ເຮັດການຜະລິດ ເຊັ່ນ: ຮອນດາ, ໂຄລາວ, ເບຍລາວ, ແລະ ນ້ຳຫວານລາວ ເປັນຕົ້ນ. ມີຫຼາຍບໍລິສັດ ທີ່ມີລົດບັນທຸກ ແລະ ຄົນຂັບລົດ. ຖ້າວ່າ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ເພີ່ມຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກຄວາມຕ້ອງການຂອງຕະຫຼາດ ແລະ ຈຳນວນລົດ ອາດຈະບໍ່ພຽງພໍ, ບໍລິສັດ ອາດຈະຈ້າງຈາກພາກສ່ວນ ທາງນອກຕື່ມ.
7) ການເກັບຮັກສາສິນຄ້າ	ສ່ວນໃຫ່ຍແມ່ນເກັບໄວ້ ໃນສາງຕົນເອງ; ຕະຫຼາດນີ້ ແມ່ນມີ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ສູງ ໃນການປະຕິບັດ ໂດຍບໍລິສັດພະລາ ທິການ ໃນອະນາຄົດອັນໃກ້.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ບໍລິສັດ ແລະສະມາຄົມ ພະລາທິການ, ລວມທັງ ເຈົ້າຂອງລົດຂັບເອງ ບໍ່ມີຄວາມອາດສາມາດ ທາງດ້ານການເງິນ ເພື່ອປັບປຸງລົດ, ສາງ, ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ ດ້ານພະລາທິການ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຄຸນນະພາບຂອງຜູ້ຂັບລົດ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນ ຍັງຕ່ຳ ເມື່ອສົມທຽບກັບ ຜູ້ຂັບລົດ ບັນທຸກ ຂອງປະເທດເພື່ອນບ້ານ. ບໍລິສັດພະລາທິການພາຍໃນ ປະເຊີນໜ້າ ໃນການສູນເສຍ ຕະຫຼາດ ພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ.

ໂຮງງານເຫຼົ່ານີ້ ມີສະຖານີ/ສາງ ຂອງຕົນເອງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ໂຮງງານເຫຼົ່ານີ້ ກໍ່ບໍ່ມີຊັບພະຍາກອນດ້ານພະລາທິການພຽງພໍ ແລະດ້ວຍເຫດນີ້ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຶ່ງເປັນທ່າແຮງໜຶ່ງ ເພື່ອດຶງເອົາ ວັດຖຸດິບ ແລະ ຜົນຜະລິດ ຂອງໂຮງງານດັ່ງກ່າວ.

**ປະເພດ 3 (ເຂົ້າ-ເຂົ້າ-ອອກ)**

ໂຮງງານ ທີ່ຢູ່ໃນປະເພດນີ້ ສ່ວນໃຫ່ຍແມ່ນປະກອບດ້ວຍ ບໍ່ແຮ່ (ຕົວຢ່າງ ທອງ, ເຫຼັກ, ຈິບຊຳ), ການຜະລິດໄມ້ສຳເລັດຮູບ ແລະ ກະສິກຳ (ຕົວຢ່າງ: ເຂົ້າ, ໝາກກາເຟ, ພືດຜັກ). ໂຮງງານເຫຼົ່ານີ້

ຕັ້ງຢູ່ໃກ້ ແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນ ແລະ ການຜະລິດ ຕົວຈິງ ຊຶ່ງມີການລົງທຶນ ຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ແລະ ຕ້ອງການມີເຄື່ອງກົນຈັກໜັກ ໃນການຜະລິດ. ແຕ່ຍົກເວັ້ນ ສຳລັບ ບໍ່ແຮ່. ຜົນຜະລິດຂອງເຂົາ ຈະຖືກຂົນສົ່ງ ໂດຍລົດຂອງບໍລິສັດເອງ. ການຂົນສົ່ງສາກົນ ໃນການສົ່ງອອກ ຜົນຜະລິດ ແມ່ນຈະໃຫ້ບໍລິສັດພະລາທິການພາຍໃນ ດຳເນີນການ. ຕົວຢ່າງ PTA ຫຼື ບໍລິສັດ ຂົນສົ່ງຂອງ ສ່ວນບຸກຄົນ ພາຍໃຕ້ LIFFA ທົ່ວໆຈັນ.

ໃນກໍລະນີສ່ວນຫຼາຍ, ສິນຄ້າຂອງເຂົາ ແມ່ນຖືກສົ່ງອອກ ໄປຫາແຂວງ ທີ່ໃກ້ທີ່ສຸດ ຂອງປະເທດ ເພື່ອນບ້ານ. ຜູ້ຊັບລົດບັນທຸກ ພາຍໃນສ່ວນໃຫ່ຍ ຈະບໍ່ຂົນສົ່ງ ໄປຫາ ທ່າເຮືອການຄ້າໃຫ່ຍ (ທ່າເຮືອ ແຫຼມສະບັງ, ທັນລອງ, ໂຮຈິມິນ) ແລະ ສາງ ICD (ລາດກະບັງ). ໂຮງງານສ່ວນໃຫ່ຍ ຕັ້ງຢູ່ໃກ້ ແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນ ແລະ ການຜະລິດ ຕົວຈິງ, ໂດຍສະເພາະ ໂຮງງານບໍ່ແຮ່. ວັດຖຸດິບສຳລັບ ການປຸງແຕ່ງອາຫານ (ໝາກກາເຟ, ນ້ຳຕານ, ເຂົ້າ ແລະອື່ນໆ) ກໍແມ່ນຖືກຂົນສົ່ງ ໂດຍຜູ້ຮັບຈ້າງປູກ ແລະ ຊາວນາ ຜູ້ທີ່ຂົນສົ່ງ ຈາກຟາມ ໄປຫາໂຮງງານ.

ບັນຫາຕົ້ນຕໍ ສຳລັບ ໂຮງງານເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນການຂົນສົ່ງສາກົນ ໂດຍຜູ້ຊັບລົດຂອງພາຍໃນ ໃນການສົ່ງອອກ ສິນຄ້າຂອງເຂົາ. ມັນເປັນເລື່ອງປົກກະຕິ ທີ່ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ທີ່ຈະຂົນສົ່ງ ຈາກ ໂຮງງານໂດຍກົງ ໄປຫາ ທ່າເຮືອການຄ້າຕົ້ນຕໍ ໃນປະເທດເພື່ອນບ້ານ ເນື່ອງຈາກ ຜູ້ຊັບລົດພາຍໃນບໍ່ມີ ຄວາມສາມາດ ແລະ ຄວາມໄວ້ເນື້ອເຊື່ອໃຈພຽງພໍ.

**ຕາຕະລາງ 2.4.5 ສະພາບການບໍລິການພະລາທິການ ໃນປະຈຸບັນ (ປະເພດທີ 3)**

	ສະພາບປະຈຸບັນຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ
1) ຂັ້ນຕອນເອກະສານນຳເຂົ້າ	—
2) ການຄຸ້ມຄອງ ນຳເຂົ້າ	—
3) ການຂົນສົ່ງຜະລິດຕະພັນ ເຂົ້າມາ	ບໍ່ເສຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃນການຂົນສົ່ງວັດຖຸດິບ ໄປຫາໂຮງງານ ເພາະວ່າ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ໂຮງງານ ຕັ້ງຢູ່ ໃຫ້ກັບຈຸດຕົ້ນທາງຂອງທ້ອງຖິ່ນ. ຊຶ່ງມັນຈະຖືກຂົນສົ່ງ ໂດຍ ຜູ້ຮັບຈ້າງປູກ (contract farmer) ເຊັ່ນ (ສິນຄ້າໄມ້ ແລະ ກະສິກຳ ເປັນຕົ້ນ) ສຳລັບຜູ້ທີ່ຈ່າຍ ຄ່າຂົນສົ່ງຄືກັນ.
4) ການເກັບຮັກສາ ວັດຖຸດິບ	ສ່ວນໃຫ່ຍແມ່ນເກັບໄວ້ທີ່ສາງຕີນເອງ; ຕະຫຼາດນີ້ ແມ່ນມີ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ສູງ ໃນການປະຕິບັດ ໂດຍບໍລິສັດພະລາ ທິການ ໃນອະນາຄົດອັນໃກ້.
5) ຂັ້ນຕອນເອກະສານສົ່ງອອກ	ຂຶ້ນກັບ ການຂົນສົ່ງສາກົນ, ຖ້າວ່າ ການຂົນສົ່ງສາກົນ (ສິນຄ້າຂາອອກ) ດຳເນີນການດ້ວຍລົດຕົນເອງ, ຂັ້ນຕອນ ການສົ່ງອອກ ກໍ່ດຳເນີນດ້ວຍບໍລິສັດນັ້ນເອງ. ຖ້າວ່າ ການຂົນສົ່ງສາກົນ ((ສິນຄ້າຂາອອກ) ດຳເນີນການດ້ວຍ ບໍລິສັດພະລາທິການອື່ນ, ຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກ ກໍ່ດຳເນີນດ້ວຍບໍລິສັດອື່ນ.

	ສະພາບປະຈຸບັນຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ
6) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອອກ	ໃນກໍລະນີ ຂົນສົ່ງໂດຍລົດຕົນເອງ, ຈຸດໝາຍປາຍທາງຂອງ ການຂົນສົ່ງສາກົນ ໄປຫາເບື້ອງໄທ ແມ່ນຮອດແຕ່ແຂວງ ໃນໄທ. ໃນຄະນະດຽວກັນ, ຈຸດໝາຍປາຍທາງຂອງ ການຂົນສົ່ງສາກົນ ໄປຫາຫວຽດນາມ ແມ່ນບໍ່ພຽງແຕ່ຮອດ ແຂວງ ແຕ່ຍັງໄປຮອດທ່າເຮືອ: (ທ່າເຮືອ ຫົມລ່ອງ, ບິງ, ຮິວ, ດານັງ ແລະອື່ນໆ).
7) ການເກັບຮັກສາສິນຄ້າ	ໂຮງງານສ່ວນໃຫ່ຍ ຍົກເວັ້ນ ບໍລິສັດຂຸດຄົ້ນບໍ່ແຮ່ ມີສາງ ຕົນເອງ, ຄວາມຈິງແລ້ວ ແມ່ນບໍ່ຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງມີສາງ ຢູ່ຫຼາຍແຫ່ງ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

#### ປະເພດທີ 4 (ເຂົ້າ-ເຂົ້າ-ເຂົ້າ)

ສິນຄ້າຂອງປະເພດນີ້ ແມ່ນສິນຄ້າສະດວກຊື້ (ເຊັ່ນ: ສິນຄ້າກະສິກຳ, ອາຫານ, ກາເຟສຳເລັດຮູບ, ຖ່ານສຳລັບໃຊ້ໃນຄົວເຮືອນ) ນອກນັ້ນ, ຍັງມີວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ມີລາຄາ ເຊັ່ນ ໄມ້, ຊີມັງ. ສິນຄ້າສະດວກຊື້ ເຫຼົ່ານີ້ ບົກກະຕິແລ້ວ ແມ່ນສິນຄ້າທີ່ມີຄຸນນະພາບຕ່ຳ ແລະບໍ່ສາມາດ ສະໜອງໃຫ້ແກ່ຕະຫຼາດສາກົນໄດ້. ໂຮງງານສ່ວນໃຫ່ຍ ທີ່ຜະລິດສິນຄ້າເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ໃກ້ກັບ ແຫຼ່ງ ແລະ ຈຸດຕົ້ນທາງຂອງຊັບພະຍາກອນ.

ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ຂອງສິນຄ້າທີ່ມີລາຄາ (ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ) ຖືກດຳເນີນການ ໂດຍລົດ ບັນທຸກຂອງຕົນເອງ ຫຼື ຂະແໜງການພະລາທິການຂອງບໍລິສັດນັ້ນ. ບາງຄັ້ງ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແມ່ນໄດ້ຈ້າງຕໍ່ຜູ້ຂັບລົດ ສ່ວນບຸກຄົນຂອງທ້ອງຖິ່ນ ພາຍໃຕ້ ສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງແຂວງ (Provincial Truck Association “PTA”).

#### ຕາຕະລາງ 2.4.6 ສະພາບການບໍລິການພະລາທິການ ໃນປະຈຸບັນ (ປະເພດ 4)

	ສະພາບປະຈຸບັນຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ
1) ຂັ້ນຕອນເອກະສານນຳເຂົ້າ	
2) ການຄຸ້ມຄອງ ນຳເຂົ້າ	
3) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເຂົ້າ	ບໍ່ເສຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃນການຂົນສົ່ງວັດຖຸດິບ ໄປຫາໂຮງງານ ເພາະວ່າ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ໂຮງງານ ຕັ້ງຢູ່ ໃຫ້ກັບຈຸດຕົ້ນທາງຂອງທ້ອງຖິ່ນ. ຊຶ່ງມັນຈະຖືກຂົນສົ່ງ ໂດຍ ຜູ້ຮັບຈ້າງບຸກ (contract farmer) ເຊັ່ນ (ສິນຄ້າໄມ້ ແລະ ກະສິກຳ ເປັນຕົ້ນ) ສຳລັບຜູ້ທີ່ຈ່າຍ ຄ່າຂົນສົ່ງຄືກັນ.
4) ການເກັບຮັກສາ ວັດຖຸດິບ	ສ່ວນໃຫ່ຍແລ້ວ ແມ່ນເກັບໄວ້ໃນສາງຕົນເອງ
5) ຂັ້ນຕອນເອກະສານສົ່ງອອກ	
6) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອອກ	ສິນຄ້າບໍລິໂພກ ຖືກຂົນສົ່ງ ໄປຫາຕະຫຼາດ ພາຍໃນຕົ້ນຕໍ ໂດຍຜູ້ຂັບລົດ ຫຼື ຜູ້ຂັບລົດທ້ອງຖິ່ນ ໃນຄະນະທີ່ ສິນຄ້າ ປະເພດ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ຖືກຂົນສົ່ງ ເຈົ້າຂອງລົດຂັບເອງ ເປັນສ່ວນໃຫ່ຍ. ບາງຄັ້ງ ກໍ່ຖືກຂົນສົ່ງ ໂດຍຜູ້ຂົນສົ່ງຂອງ ທ້ອງຖິ່ນ ຊຶ່ງເປັນຜູ້ຮັບຊ່ວງຕໍ່.

	ສະພາບປະຈຸບັນຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ
	ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າບໍລິໂພກ ລະຫວ່າງແຂວງ ແມ່ນຂົນສົ່ງ ໂດລິດບັສ ເປັນສ່ວນໃຫຍ່ ໃນຄະນະທີ່ ການຂົນສົ່ງໃນເທດສະບານແຂວງ ແມ່ນຂົນສົ່ງໂດຍ ລົດບັນທຸກທີ່ຂຶ້ນທະບຽນ ສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງແຂວງ/ເມືອງ ເປັນສ່ວນໃຫຍ່.
7) ການເກັບຮັກສາສິນຄ້າ	ສິນຄ້າບໍລິໂພກ ຫຼາຍຊະນິດ ຍົກເວັ້ນ ສິນຄ້າສຳລັບສິ່ງອອກ ແມ່ນຂົນສົ່ງ ໄປຫາສູນກາງຕະຫຼາດ ໃນຕົວເມືອງ ໂດຍບໍ່ມີ ການເກັບໄວ້ໃນສາງ; ດ້ວຍເຫດນີ້ ໂຮງງານ ສ່ວນໃຫຍ່ ຈຶ່ງບໍ່ມີສາງ. ໃນຄະນະດຽວກັນ ສິນຄ້າປະເພດ ວັດສະດຸ ກໍ່ສ້າງ ຈຶ່ງໄດ້ເກັບໄວ້ສາງກ່ອນ ຂົນສົ່ງໄປສະໜາມກໍ່ສ້າງ; ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ສາງສຳລັບວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ກໍ່ບໍ່ຖືກ ນຳໃຊ້ເພື່ອເກັບມຸ້ງ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

**(2) ປະເພດທີ 5 ແລະ 6**

ຂັ້ນຕອນພະລາທິການ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 9 ອົງປະກອບ ຄື: 1) ກະກຽມເອກະສານນຳເຂົ້າ, 2) ການຄ່ຽນຖ່າຍນຳເຂົ້າ, 3) ການຂົນສົ່ງວັດຖຸດິບເຂົ້າ, 4) ການເກັບຮັກສາວັດຖຸດິບ, 5) ເອກະສານສົ່ງອອກ, 6) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອອກ, 7) ການເກັບຮັກສາສິນຄ້າ, 8) ການກະກຽມເອກະສານຜ່ານແດນ ແລະ 9) ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.

**ປະເພດທີ 5 (ອອກ-ເຂົ້າ)**

ປະເພດນີ້ ແມ່ນສະແດງເຖິງ ພະລາທິການສິນຄ້ານຳເຂົ້າ, ຕົວຢ່າງ ເຄື່ອງເອເລັກໂຕຼນິກ ສຳລັບໃຊ້ໃນບ້ານ, ຍານພາຫະນະ, ເຄື່ອງບໍລິໂພກປະຈຳວັນ. ສິນຄ້ານຳເຂົ້າເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນຖືກເກັບຮັກສາ ໄວ້ໃນສາງຂອງຜູ້ນຳເຂົ້າ ຫຼື ໄວ້ໃນຕະຫຼາດ ໃນຕົວເມືອງ. ສິນຄ້າສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນຖືກຂົນສົ່ງໂດຍກົງ ຈາກ ປະເທດເພື່ອນບ້ານ ໄປຫາ ຮ້ານຄ້າຂາຍຍ່ອຍ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນເຂດຕົວເມືອງ.

ສິນຄ້າປະເພດນີ້ ແມ່ນຖືກຂົນສົ່ງ ໄປຫາສາງໜ້າມັນ ທີ່ຕັ້ງໃກ້ກັບຊາຍແດນ ແລະ ແຈກຢາຍ ໄປສູ່ ບ້ານນັ້ນທົ່ວປະເທດ.

**ຕາຕະລາງ 2.4.7 ສະພາບການບໍລິການພະລາທິການ ໃນປະຈຸບັນ (ປະເພດທີ 5)**

	ສະພາບປະຈຸບັນຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ
1) ຂັ້ນຕອນເອກະສານນຳເຂົ້າ	ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນດຳເນີນການໂດຍບໍລິສັດເອງ
2) ການຄ່ຽນຖ່າຍ ນຳເຂົ້າ	ສິນຄ້ານຳເຂົ້າສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນຄ່ຽນຖ່າຍຢູ່ທີ່ຊາຍແດນ
3) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເຂົ້າ	ສິນຄ້ານຳເຂົ້າສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນ ຂົນສົ່ງໂດຍລົດຂອງບໍລິສັດຕ່າງ ປະເທດ ຈາກປະເທດເພື່ອນບ້ານ ໄປຫາຊາຍແດນ ແລະ ຈາກນັ້ນ ກໍ່ຄ່ຽນຖ່າຍ ແລະຂົນສົ່ງ ໂດຍຜູ້ຂັບລົດ ທ້ອງຖິ່ນ ຈາກ ຊາຍແດນ.
4) ການເກັບຮັກສາ ວັດຖຸດິບ	—
5) ຂັ້ນຕອນເອກະສານສົ່ງອອກ	—

	ສະພາບປະຈຸບັນຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ
6) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອອກ	ການຂົນສົ່ງທາງລົດບັສ ມີບົດບາດສຳຄັນ ສຳລັບການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງແຂວງ ສຳລັບສິນຄ້າສະດວກຊື້ ແລະ ລົດຕຸກໆ, ສອງແຖວ ແລະ ລົດກະບະສ່ວນບຸກຄົນ ມີບົດບາດສຳຄັນ ໃນການຂົນສົ່ງ ໃນຕົວເມືອງຂອງແຂວງ.
7) ການເກັບຮັກສາສິນຄ້າ	ສິນຄ້ານຳເຂົ້າສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນເກັບໄວ້ ໃນສາງຕີນເອງ ຫຼື ສູນກາງຕະຫຼາດ.
8) ຂັ້ນຕອນເອກະສານຜ່ານແດນ	—
9) ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ (Transit Transport)	—

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

**ປະເພດ 6 (ອອກ-ອອກ)**

ບໍລິມາດສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຈາກ ໄທ ໄປຫາ ຫວຽດນາມ ສັງເກດເຫັນໄດ້ວ່າ ມີຫຼາຍກວ່າ ຈາກຫວຽດນາມ ໄປຫາ ໄທ ຊຶ່ງມັນສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມບໍ່ສົມດຸນ ທາງດ້ານການຄ້າ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ແລະ ດ້ວຍເຫດນີ້ ລົດບັນທຸກສ່ວນໃຫຍ່ ຈາກຫວຽດນາມ ໄປຫາ ໄທ ແມ່ນ ລົດເປົ່າ.

ຍ້ອນຄວາມຄືບໜ້າ ຂອງການປະສົມປະສານດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການຜ່ານແດນ, ຕົວຢ່າງ AFTA, CBTA, FDI, ບໍລິມາດດ້ານການຄ້າ ໃນບັນດາປະເທດ ອາຊຽນ ແລະ ອະນຸພາກພື້ນ ຄວນຈະເພີ່ມຂຶ້ນ. FDI ຈາກຈີນ ແລະ ຫວຽດນາມ ໄປຫາ ປະເທດ ອະນຸພາກພື້ນ ຄາດວ່າຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ເພາະສະນັ້ນ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຈາກ ອະນຸພາກພື້ນ ໄປຫາ ຈີນ ແລະ ຫວຽດນາມ ກໍ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ.

ເນື່ອງຈາກ ການຂະຫຍາຍຕົວ ຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ໃນຂົງເຂດອະນຸພາກພື້ນ, ຄວາມຕ້ອງການໃນການ ຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຄາດວ່າ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ເຊັ່ນດຽວກັນ. ດ້ວຍເຫດນີ້ ບັນດາບໍລິສັດ ພະລາທິການ ພາຍໃນ ໃນ ສປປ ລາວ ມີໂອກາດຫຼາຍ ທີ່ຈະສ້າງທຸລະກິດ ການຄ່ຽນຖ່າຍ.

**ຕາຕະລາງ 2.4.8 ສະພາບການບໍລິການພະລາທິການ ໃນປະຈຸບັນ (ປະເພດທີ 6)**

	ສະພາບປະຈຸບັນຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ
1) ຂັ້ນຕອນເອກະສານນຳເຂົ້າ	—
2) ການຄ່ຽນຖ່າຍ ນຳເຂົ້າ	ການຕ້ອງການ ໃນການຄ່ຽນຖ່າຍ ທີ່ຊາຍແດນເບື້ອງໄທ ແມ່ນມີທີ່ບວກ, ໃນຄະນະທີ່ ການຕ້ອງການ ທີ່ຊາຍແດນເບື້ອງຫວຽດນາມ ແມ່ນມີທ່າລົບ.
3) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເຂົ້າ	—
4) ການເກັບຮັກສາ ວັດຖຸດິບ	—
5) ຂັ້ນຕອນເອກະສານສົ່ງອອກ	—
6) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອອກ	—

	ສະພາບປະຈຸບັນຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ
7) ການເກັບຮັກສາສິນຄ້າ	—
8) ຂັ້ນຕອນເອກະສານຜ່ານແດນ	ການຂົນສົ່ງຄ່າຍ່ອຍສ່ວນໃຫຍ່ຜ່ານ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງດຳເນີນການໂດຍ ບໍລິສັດພະລາທິການຕ່າງປະເທດ
9) ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ	ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ສ່ວນໃຫຍ່ຜ່ານ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງດຳເນີນການໂດຍ ບໍລິສັດພະລາທິການຕ່າງປະເທດ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

## 2.4.2 ການປະເມີນຜົນລະບົບພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍ ດັດສະນີ ການດຳເນີນງານດ້ານ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ (Logistics Performance Index)

### (1) ການວິໄຈ ລະຫວ່າງ LPI ແລະ ການດຳເນີນງານ ທາງດ້ານເສດຖະກິດ

ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ ສະແດງ ຜົນຮັບ ຂອງ ດັດສະນີການດຳເນີນງານດ້ານພະລາທິການ (Logistics Performance Index) ທີ່ວິໄຈ ລະຫວ່າງ ປະເທດ ທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ແລະ ປະເທດທີ່ຕິດກັບທະເລ. ຈຳນວນຂອງປະເທດ ທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ແມ່ນ 33 ປະເທດ ໃນຈະນວນ 155 ປະເທດ ທັງໝົດໃນໂລກ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ທີມງານສຶກສາ ໄດ້ຍົກເວັ້ນ 3 ປະເທດ: ມົງເຕນິໂກ, ກູຍບາ, ແລະ ໂຊມາເລຍ ເພາະວ່າ ບໍ່ມີຂໍ້ມູນຕາມທີ່ຕ້ອງການ ໃນການວິໄຈສົມທຽບ ລະຫວ່າງ LPI ແລະ ຂໍ້ມູນເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ. ເພາະສະນັ້ນ, ຈຳນວນປະເທດທີ່ມີຂໍ້ມູນ ແມ່ນ 152 ປະເທດ; ຈຳນວນຂອງປະເທດ ທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ແມ່ນ 33 ປະເທດ ແລະ ຈຳນວນ ປະເທດທີ່ຕິດກັບທະເລ ແມ່ນ 119 ປະເທດ. ປະເທດ ທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ທີ່ມີ ອັນດັບ ຂອງ LPI ສູງ ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວ ແມ່ນປະເທດ ສະຫະພາບເອີຣົບ ເຊັ່ນ: ລຸກຊຳບວກ, ສະວິດສະແລນ, ໂອຕະລິດ, ສາທາລະນະລັດ ເຊັກ, ແລະ ສາທາລະນະລັດ ສະໂລວັກ ແລະ ອື່ນໆ. ອັນດັບ LPI ຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນ 21 ໃນຈຳນວນ 33 ປະເທດ ທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ; ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ອັນດັບ LPI ຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນ 118 ໃນຈຳນວນ 152 ປະເທດທົ່ວໂລກ. ໃນການສ້າງການສົມທຽບ GDP/ຫົວຄົນ ລະຫວ່າງ ປະເທດ ທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ແລະ ປະເທດທີ່ຕິດກັບທະເລ, ຄ່າສະເລ່ຍ GDP/ຫົວຄົນ ຂອງປະເທດ ທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ແມ່ນສູງກວ່າ ປະເທດທີ່ຕິດກັບທະເລ. ນອກຈາກນີ້, ແນວໂນ້ມ ຂອງ LPI ແມ່ນຄືກັນກັບ ແນວໂນ້ມຂອງ GDP/ຫົວຄົນ.

**ຕາຕະລາງ 2.4.9 ກາສົມທຽບ LPI ລະຫວ່າງ ປະເທດ ທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ແລະ ປະເທດທີ່ຕິດກັບທະເລ**

		ປະເທດ ທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ	ປະເທດທີ່ຕິດກັບທະເລ
ຈຳນວນປະເທດ		33	119
ຄ່າສະເລ່ຍ LPI	ຄະແນນ	2.681	2.941
	ອັນດັບ	95.5	71.5
ຄ່າສະເລ່ຍ GDP/ຫົວຄົນ (USD)		10,862	15,359

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA based on World Bank report of LPI

ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ ສະແດງ ຜົນຮັບ ຂອງການວິໄຈ ການພົວພັນ ລະຫວ່າງ LPI ແລະ GDP/ຫົວຄົນ ຄືກັນກັບ ດັດຊະນີທາງດ້ານເສດຖະກິດ. ຜົນຮັບ ຂອງປັດໄຈ ການພົວພັນ ລະຫວ່າງ LPI ແລະ GDP/ຫົວຄົນ ຂອງປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ແມ່ນສູງກວ່າ ປະເທດທີ່ຕິດກັບທະເລ. ຜົນຮັບ ຂອງ ປັດໄຈການພົວພັນຂ້າງເທິງ ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ມີການເຊື່ອມຕໍ່ຢ່າງສູງ ລະຫວ່າງ ການດຳເນີນການ ດ້ານພະລາທິການ ແລະກິດຈະກຳທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກ ສູ່ທະເລ ແມ່ນສູງກວ່າ ປະເທດທີ່ຕິດກັບທະເລ ໃນດ້ານທ່າທິແບບພິເສດ ຊຶ່ງເປັນສິ່ງສຳຄັນທີ່ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຄວນປັບປຸງ ຄວາມສາມາດເຂົ້າສູ່ ຕະຫຼາດ ແລະທ່າເຮືອສາກົນ ທີ່ຕັ້ງໃນປະເທດເພື່ອນບ້ານ ໂດຍຜ່ານ ການສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ການປັບປຸງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ດ່ານຊາຍແດນ. ເພາະສະນັ້ນ, ທ່າແຮງຂອງການພັດທະນາອຸດສະຫະກຳ ແລະ ທີ່ຕັ້ງຂອງບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ ແມ່ນຈະສາມາດ ເຫັນໄດ້ຊັດເຈນຂຶ້ນ.

**ຕາຕະລາງ 2.4.10 ການດຳເນີນງານ ຂອງ LPI ໃນບັນດາ ປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ**

	ດັດຊະນີ ການພົວພັນ	ຈຳນວນຕົວຢ່າງ
ຕົວຢ່າງທັງໝົດ	0.770	151
ຕົວຢ່າງຂອງ ປະເທດ ທີ່ບໍ່ມີທາງ ອອກສູ່ທະເລ	0.868	32
ຕົວຢ່າງຂອງປະເທດທີ່ຕິດກັບທະເລ	0.743	119

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

**ຕາຕະລາງ 2.4.11 LPI ແລະ ສະພາບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໃນ ບັນດາປະເທດ ທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ**

ປະເທດ	LPI		ພົນລະເມືອງ	GDP	GDP/ຫົວຄົນ
	ອັນດັບ	ຄະແນນ	ລ້ານ	ຕື້ \$	USD
1 ລຸກຊຳເບີກ	5	3.98	0.499	39.295	78,747
2 ສະວິດສະແລນ	6	3.97	7.332	320.762	43,748
3 ໂອຕະລິດ	19	3.76	8.317	328.916	39,547

ປະເທດ	LPI		ພົນລະເມືອງ ລ້ານ	GDP ຕື້ \$	GDP/ຫົວຄົນ USD
	ອັນດັບ	ຄະແນນ			
4 ສາທາລະນະລັດ ເຊັກ	26	3.51	10.428	261.62	25,088
5 ສາທາລະນະລັດ ສະໂລວັກ	38	3.24	5.417	121.783	22,482
6 ຮິງກາລີ	52	2.99	10.02	187.244	18,687
7 ສະໂລວາເນຍ	57	2.87	2.018	58.704	29,090
8 ຄາຊັດສຖານ	62	2.83	15.584	183.296	11,762
9 ອູກັນດາ	66	2.82	34.39	42.946	1,249
10 ອຸສເບັກກິດສຖານ	68	2.79	28.067	84.53	3,012
11 ມາຊີໂດເນຍ, FYR	73	2.77	2.067	19.31	9,342
12 ປາຣາກວຍ	76	2.75	6.402	30.132	4,707
13 ບອສເນຍ ແລະ ເຮີຊໂກວິເນຍ	87	2.66	4.016	30.603	7,620
14 ສາທາລະນະລັດ ເກີກິສ	91	2.62	5.444	12.502	2,296
15 ໂຕໂກ	96	2.60	6.965	5.822	836
16 ຢູເຄນ	102	2.57	45.252	307.07	6,786
17 ໂມນໂດວາ	104	2.57	3.55	10.002	2,817
18 ອາມິເນຍ	111	2.52	3.299	16.499	5,001
19 ໂບລີເວຍ	112	2.51	10.426	47.754	4,580
20 ຊາດ	115	2.49	10.223	17.739	1,735
21 ສປປ ລາວ	118	2.46	6.497	15.132	2,329
22 ເອທິໂອເປຍ	123	2.41	83.188	84.281	1,013
23 ບູຖານ	128	2.38	0.671	4.112	6,128
24 ທາຈິກິສຖານ	131	2.35	6.536	14.15	2,165
25 ບອສວານາ	134	2.32	1.824	25.568	14,018
26 ຊາມເບຍ	138	2.28	12.2	19.711	1,616
27 ມາລີ	139	2.27	13.981	16.923	1,210
28 ມິງໂກລີ	141	2.25	2.734	10.049	3,676
29 ອາຟການິສຖານ	143	2.24	29.662	27.706	934
30 ເບີກິນາ ຟາໂຊ	145	2.23	14.696	19.782	1,346
31 ຊູດານ	146	2.21	40.134	99.538	2,480
32 ເນປານ	147	2.20	28.185	35.327	1,253
33 ຣາວັນດາ	151	2.04	9.998	11.427	1,143

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: 1: LPI sourced from 'Connecting to Compete 2010', Trade Logistics in the Global Economy, World Bank  
 ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: 2: Estimated Population and GDP sourced on IMF website



**(2) ສະພາບ LPI ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ໃນປະຈຸບັນ**

ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ ສະແດງ ບັນຊີອັນດັບ ຂອງການດຳເນີນງານດ້ານພະລາທິການ ແລະ GDP/ຫົວຄົນ ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ຈີນ ເປັນປະເທດທີ່ມີ ຄ່າ LPI ທີ່ສູງທີ່ສຸດ; ອັນດັບຮອງຈາກ ຈີນ ແມ່ນ ໄທ ໃນບັນດາ ປະເທດອະນຸພາກພື້ນ; ແລະ ພະມ້າ ແທ່ນມີຄ່າ LPI ທີ່ຕໍ່າທີ່ສຸດ; ອັນດັບຕໍ່ຈາກ ພະມ້າຂຶ້ນໄປ ແມ່ນ ກຳປູເຈຍ ແລະ ສປປ ລາວ. ແນວໂນ້ມ ຂອງ GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ ເປັນການດຳເນີນ ການດ້ານເສດຖະກິດ ແມ່ນຄືກັນກັບ ຄ່າຂອງ LPI.

**ຕາຕະລາງ 2.4.12 LPI ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ**

ປະເທດ	ດັດຊະນີການດຳເນີນງານດ້ານພະລາທິການ (Logistics Performance Index)		GDP/ຫົວຄົນ
	ອັນດັບ	ຄະແນນ	
ໄທ	35	3.29	8,339
ຫວຽດນາມ	53	2.96	3,099
ກຳປູເຈຍ	129	2.37	2,095
ພະມ້າ	133	2.33	1,254
ສປປ ລາວ	118	2.46	2,329
ຈີນ	27	3.49	7,210

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: 1: ຂໍ້ມູນ LPI ຈາກ ‘Connecting to Compete 2010’, Trade Logistics in the Global Economy, World Bank

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: 2: ຄາດຄະເນຈຳນວນພົນລະເມືອງ ແລະ ຂໍ້ມູນ GDP ໃນເວັບໄຊຂອງ IMF

**2.5 ອຸດສະຫະກຳພະລາທິການ**

**2.5.1 ບັນດາຜູ້ຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍ ໃນ ສປປ ລາວ**

ດັ່ງທີ່ສະແດງ ໃນ ບັນຊີ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຂອງ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ກະຊວງ ຍທຂ), ມີບໍລິສັດພະລາທິການ ຈຳນວນ 54 ບໍລິສັດ ໃນທົ່ວປະເທດ ແລະ 20 ບໍລິສັດ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ກົງກັນຂ້າມ, ສະມາຄົມລົດບັນທຸກ ຂອງແຂວງ (ລົດບັນທຸກສິນຄ້າ), ສະມາຄົມລົດບັນທຸກ ຂອງເມືອງ (ລົດບັນທຸກສິນຄ້າ) ສາມາດເຫັນໄດ້ ໃນແຂວງຕ່າງໆ.

ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ ສະແດງເຖິງ ການອະນຸຍາດ ທີ່ຈຳເປັນໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ. ການອະນຸຍາດດ້ານການຄ້າ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີພຽງແຕ່ ສຳລັບ ທຸລະກິດການຄ້າ ສາກົນ. ດັ່ງໃນ ກອບວຽກຂອງພະລາທິການຂົນສົ່ງ, ສປປ ລາວ ໄດ້ຮັບຮອງ ລະບົບການຂັ້ນທະບຽນ ແລະບໍ່ແມ່ນລະບົບການໃຫ້ອະນຸຍາດ ຊຶ່ງມັນສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າການສະໜອງ ແລະຄວາມຕ້ອງ ການຂອງວຽກງານພະລາທິການ ແມ່ນຖືກຄວບຄຸມ ຢ່າງເປັນສູນກາງ ແລະການອອກອະນຸຍາດທຸລະ ກິດດ້ານພະລາທິການ ແມ່ນສະໜອງເມື່ອຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການໃຫ້ບັນລຸຜົນ.

ອີງຕາມ ຫຸ້ນສ່ວນພາຍໃນ/ຕ່າງປະເທດ ຕໍ່ກັບ ບໍລິສັດພະລາທິການ, ກິດລະບຽບນີ້ ແມ່ນບໍ່ມີໃນ

ຕົວຈິງ (ເຖິງແມ່ນວ່າ ກະຊວງ ຍທຂ ແມ່ນເພື່ອຮັບຮອງ ກົດລະບຽບໃໝ່ ເພື່ອຈຳກັດຫຸ້ນສ່ວນຂອງ ບໍລິສັດ ຕ່າງປະເທດ ຢູ່ໃນລະດັບ 49%). ເນື່ອງຈາກເຫດຜົນດັ່ງກ່າວ ເຖິງແມ່ນວ່າ ບໍລິສັດຂອງຕ່າງປະເທດ ທີ່ລົງທຶນ 100% ສາມາດດຳເນີນທຸລະກິດ ພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ.

**ຕາຕະລາງ 2.5.1 ການອະນຸຍາດ ທີ່ຕ້ອງການ ສຳລັບ ທຸລະກິດພະລາທິການ**

	ປະເພດຂອງການອະນຸຍາດ	ຂອບເຂດ	ໝາຍເຫດ
1	ໃບອະນຸຍາດ ການຈົດສິດທິບັດ (Patent License)	ກະຊວງ ການເງິນ	ທົ່ວໄປ
2	ໃບອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດ (Business License)	ກະຊວງ ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ	ທົ່ວໄປ
3	ໃບອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດ ຂົນສົ່ງ (Transport Business License)	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	ສຳລັບ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ເທົ່ານັ້ນ
4	ໃບອະນຸຍາດການຄ້າ (Trade License)	ກະຊວງ ການເງິນ	ໃນກໍລະນີ ທຸລະກິດການຄ້າ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Interview Survey by JICA Study Team

ຈາກຕົ້ນປີ 1990, ລັດຖະບານລາວ ໄດ້ໃຫ້ສິດທິພິເສດ ໃຫ້ແກ່ລັດວິສະຫະກິດ ແລະ ບໍລິສັດ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ກໍ່ເປັນລັດວິສະຫະກິດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບໍລິສັດທີ່ໄດ້ຮັບສິດທິພິເສດ ໃນ ສປປ ລາວ ສ່ວນຫຼາຍ ແມ່ນ ບໍລິສັດເອກະຊົນ ທີ່ມີເຈົ້າຂອງພຽງຜູ້ດຽວ ເພາະວ່າ ຕະຫຼາດຫຸ້ນ ກໍ່ຍັງບໍ່ທັນມີ (ຕະຫຼາດຫຸ້ນ ໃນ ສປປ ລາວ ຈະເປີດດຳເນີນການ ເລີ່ມຈາກປີ 2010).

ບໍລິສັດພະລາທິການ ໃນວຽງຈັນ ສ່ວນຫຼາຍ ແມ່ນບໍລິສັດ ຂົນສົ່ງ ຂອງເອກະຊົນ ແລະ ພວກເຂົາ ກໍ່ສ້າງຕັ້ງ ສະມາຄົມ ຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ລະຫວ່າງປະເທດ (Lao International Freight Forwarder Association) ຊຶ່ງເອີ້ນວ່າ LIFFA. ແຕ່ກົງກັນຂ້າມ, ໃນແຂວງອື່ນໆ ບໍລິສັດພະລາທິການ ແມ່ນດຳເນີນການ ໂດຍເຈົ້າຂອງບໍລິສັດຂັບລົດເອງ ແລະພວກເຂົາ ກໍ່ຢູ່ໃນ ສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າແຂວງ (Provincial Truck (or Transport) Association) ຫຼື ສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າເມືອງ (District Truck (or Transport) Association). ນອກຈາກ ສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າແຂວງ ແລະສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າເມືອງ, ໂຮງງານຊີ້ມັງ ແລະໂຮງງານປຸງແຕ່ງໄມ້ສຳເລັດຮູບ ຕົ້ນຕໍ ແມ່ນມີ ບໍລິສັດ ລົດບັນທຸກ ທີ່ຮັບເໝົາ ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃຫ້ສະເພາະ. ສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າແຂວງ ແລະເມືອງ ແມ່ນມີບົດບາດສຳຄັນ ໃນວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນທ້ອງຖິ່ນ. ໃນ ວຽງຈັນ, ສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າແຂວງ ໄດ້ຫາຍສາບສູນ ແລະ ບັນດາບໍລິສັດເອກະຊົນ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນ LIFFA.

ບັນດາເຈົ້າຂອງລົດບັນທຸກຂັບເອງ ຫຼາຍໆຄົນ ໄດ້ດຳເນີນທຸລະກິດ ໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍບໍ່ມີ

ໃບອະນຸຍາດ ທີ່ຖືກຕ້ອງ ທີ່ຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໂດຍ ກະຊວງ ຍທຂ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຈຳນວນ ເຈົ້າຂອງລົດບັນທຸກຂັບເອງ ກໍ່ບໍ່ຈະແຈ້ງ.

ລົດບັສ ໃນ ສປປ ລາວ ກໍ່ແມ່ນອີກພາກສ່ວນໜຶ່ງ ທີ່ຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ ລະຫວ່າງເມືອງ ໂດຍສະເພາະ ສິນຄ້າບໍລິໂພກ ປະຈຳວັນ. ນອກເໜືອໄປກວ່ານັ້ນ, ລົດຕຸກໆ, ລົດສອງແຖວ, ລົດກະບະສ່ວນບຸກຄົນ, ແລະ ລົດຈັກ ກໍ່ຖືກນຳໃຊ້ ໃນການຂົນສົ່ງ ໃນລະຫວ່າງເມືອງ ໃນເຂດນອກເມືອງ.

**ຕາຕະລາງ 2.5.2 ບັນດາບໍລິສັດພະລາທິການ ທີ່ຂຶ້ນທະບຽນ ໃນ ສປປ ລາວ**

ຊື່ບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງ	ຂອບເຂດທຸລະກິດ	ຈ/ນ ລົດ
<b>ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ</b>		
1 Societe Mixte de Transport Co., ltd	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	20
2 Lao Freight Forwarder	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	5
3 Sooksavath Goods Transport Co., ltd	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	9
4 Bounlum Goods Transport Service Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	24
5 No.1 Goods Transport Service Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	31
6 Chansy Goods Transport Service Co.	ຂົນສົ່ງສາກົນ	4
7 Vienxayniyom Goods Transport Service Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	4
8 Kharungrod Transportation Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	3
9 Lanexang International Transport &Freight Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	3
10 Machinery Transport Service Co.,ltd	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	12
11 Keoudom Transport Service Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	10
12 Khankham Fuel Transportation Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	5
13 Sen Oudom Transport Company	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	10
14 Asian Goods Transport Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	6
15 Daoneua Transport Service Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	8
16 Daviseko Transport Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	11
17 Deuansavan Transport Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	5
18 No.4 Fuel Transport Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	23
19 Lao State Fuel Transport Enterprise	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	37
20 No.4Land River Transport Enterprise	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	37
SubTotal No. of Truck		267
<b>ແຂວງຜົ້ງສາລີ</b>		
1 Passenger Cargo Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	63
<b>ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ</b>		
1 Borten Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	63
<b>ແຂວງອຸດົມໄຊ</b>		
1 Oudomxay PassengerGoods Transport	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	85

ແຜນແມ່ບົດ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

ບົດລາຍງານສູດທ້າຍ

ຊື່ບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງ	ຂອບເຂດທຸລະກິດ	ຈ/ນ ລົດ
Association		
ແຂວງບໍ່ແກ້ວ		
1 Petaloun PassengerGoods Transport Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	12
ແຂວງຫຼວງພະບາງ		
1 Xiangthong Goods Transport Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	23
2 Provincial Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	221
SubTotal No. of Truck		244
ແຂວງໄຊຍະບູລີ		
1 Goods Transport (Private Company)	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	325
ແຂວງຫົວພັນ		
1 Cross border Transport Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	15
2 Provincial Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	96
3 Viengthong District Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	23
4 Samtay District Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	79
SubTotal No of Truck		213
ແຂວງຊຽງຂວາງ		
1 Lorduangkham Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	53
2 Sisommay Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	15
3 Sen Oudom Transport Company.,ltd(Branch)	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	5
SubTotal No of Truck		73
ແຂວງວຽງຈັນ		
1 Kham District PassengerGoods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	69
2 Saysomboun Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	35
SubTotal No of Truck		104
ແຂວງບໍລິຄຳໄຊ		
1 Paksan District Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	45
2 Borlikhamsay Goods Transport Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	10
3 Khamkerd PassengerGoods Transport Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	120
4 Khamkerd Goods Transport Co.(Branch)	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	16
SubTotal No of Truck		191
ແຂວງຄຳມ່ວນ		
1 Mahasay PassengerGoods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	33
2 Ngommalath PassengerGoods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	24

ຊື່ບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງ	ຂອບເຂດທຸລະກິດ	ຈ/ນ ລົດ
3 Hinboun Dist PassengerGoods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	73
SubTotal No of Truck		130
<b>ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ</b>		
1 Goods Transport Association	Domestic & Cross border Transport	330
2 Savan Goods Cross border Transport Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	18
SubTotal No of Truck		348
<b>ແຂວງຈຳປາສັກ</b>		
1 Dafi Co	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	19
2 Provincial Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	40
3 Transport Development Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	49
4 Phonthong Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	39
5 Saymungkhun Transport Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	40
6 Khampavong Co.	ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຜ່ານແດນ	24
SubTotal No of Truck		211
<b>ແຂວງສາລະວັນ</b>		
1 Khong Dist PassengerGoods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	202
<b>ແຂວງເຊກອງ</b>		
1 Provincial Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	29
2 Thateng District Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	19
SubTotal No of Truck		48
<b>ແຂວງອັດຕະປື</b>		
1 Provincial Goods Transport Association	ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ	37
<b>ລວມຈຳນວນລົດທັງໝົດ</b>		<b>2,616</b>

Note: Based on the interview in May 2009, the number of registered trucks in some companies is different.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງ ຍທຂ (ເຖິງເດືອນ ສິງຫາ 2008)

ເມື່ອພິຈາລະນາ ທຸລະກິດການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ທີ່ລົງທຶນໂດຍຝ່າຍລາວ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນມີ. ໃນການຕົກລົງ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດ ໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຕ້ອງມີຊັບພະຍາກອນດ້ານການເງິນ ພຽງພໍ ແລະມີຄວາມອາດສາມາດ ໃນການຄຸ້ມຄອງ. ຂໍ້ກຳນົດ ສຳລັບຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຜ່ານແດນ ແມ່ນມີລາຍ ລະອຽດ ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2 ຂອງ CBTA. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລາຍລະອຽດຂໍ້ກຳນົດ ແມ່ນກຳນົດ ຕາມປະເທດ ເຈົ້າພາບ.

ຄວາມສາມາດ ຂອງຜູ້ສະໜອງການບໍລິການ ສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນອີງໃສ່ ຄວາມອາດສາມາດ ຂອງ

ແຕ່ລະບໍລິສັດ. ໃນຕົວຈິງແລ້ວ, ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດລົດຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີຂະໜາດນ້ອຍ, ບໍ່ມີລິດທີ່ເໝາະສົມ, ແລະ ບໍ່ມີຄວາມສາມາດ ທີ່ຈະລົງທຶນໄດ້. ສ່ວນໃຫ່ຍແລ້ວ ພວກເຂົາ ດຳເນີນງານ ຢູ່ໃນຕະຫຼາດທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ບໍ່ມີຄວາມ ໃຜ່ຜັນ ທີ່ຈະເລີ່ມທຸລະກິດການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.

### ຕາຕະລາງ 2.5.3 ຂໍ້ກຳນົດ ສຳລັບຜູ້ຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຢູ່ໃນ CBTA

ລາຍການ	ຂໍ້ກຳນົດ
ດ້ານກົດໝາຍ	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍວິສະຫະກິດ (Corporation law), ກົດໝາຍການເງິນ (fiscal law), ກົດໝາຍພາສີ (tax law), ກົດໝາຍແຮງງານ (labor law), ສັນຍາ
ການຄຸ້ມຄອງການດຳເນີນງານ	ການກຳນົດລາຄາ (Price setting), ການຄິດໄລ່ລາຄາ (cost calculation), ການເບີກຈ່າຍ ແລະ ການເງິນ (payment and finance), ປະກັນໄພ (insurance), ການເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ (cargo collection), ການຄຸ້ມຄອງ ດຳເນີນການ (operation management), ການຕະຫຼາດ (marketing)
ທິດທາງດ້ານເຕັກນິກ	ຂະໜາດຍານພາຫະນະ (Vehicle size), ນ້ຳໜັກ (weight), ການບຳລຸງຮັກສາ (maintenance), ການຄັດເລືອກຍານພາຫະນະ (selection of vehicles), ການຂົນສົນຄ້າຂຶ້ນ-ລົງ (loading and unloading), ການພິຈາລະນາທາງດ້ານສະພາບແວດລ້ອມ (environmental considerations)
ຄວາມປອດໄພທາງຖະນົນ	ມາດຕະການ ເພື່ອປ້ອງກັນການເກີດອຸປະຕິເຫດ (Measures to prevent traffic accidents) ແລະອື່ນໆ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Annex2 in CBTA

### 2.5.2 ປະເພດຂອງບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ອີງຕາມການສຳພາດ, ລັກສະນະຂອງ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດພະລາທິການ ຕົ້ນຕໍ ໃນ ສປປ ລາວ ສະຫຼຸບໄດ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

#### (1) ບໍລິສັດທີ່ລົງທຶນໂດຍພາຍໃນ (Lao capital logistics company)

ບັນດາທຸລະກິດພະລາທິການ ໃນວຽງຈັນ ປະກອບດ້ວຍ ບໍລິສັດພະລາທິການທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງ ໂດຍເອກະຊົນພາຍໃນ ທີ່ຂຶ້ນທະບຽນ ໂດຍ LIFFA, ບໍລິສັດພະລາທິການ ຫຼື ມີບາງພາກສ່ວນ ທີ່ດຳເນີນງານ ໂດຍ ບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ ຕົ້ນຕໍ ແລະ ບໍລິສັດຮ່ວມທຶນ ຕົວຢ່າງ: ໂຄລາວ, ເບຍລາວ, ນ້ຳຫວານລາວ, ແລະບໍລິສັດລົດບັນທຸກ ຂະໜາດນ້ອຍ ແລະຂະໜາດກາງ. ຫ້ອງການໃຫ່ຍ ຂອງ ບໍລິສັດສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ວຽງຈັນ, ແລະບໍລິສັດຈຳນວນໜຶ່ງ ເຊັ່ນ: ບໍລິສັດ Lao Freight Forwarder, SMT ມີຫ້ອງການສາຂາ ຢູ່ຕາມບັນດາເມືອງໃຫ່ຍ ຕົວຢ່າງ ຢູ່ທ່າແຂກ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ປາກເຊ.

ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ຂະໜາດໃຫ່ຍຈຳນວນໜຶ່ງ ເຊັ່ນ: ບໍລິສັດ Lao Freight Forwarder, SMT, ໄດ້ຈ້າງຄົນຂັບລົດ ແລະມີລົດບັນທຸກເປັນກຳມະສິດ, ມີສາງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເຊັ່ນ: ມີເຄື່ອງຍົກ, ຊັ້ນຢອງສິນຄ້າ ແລະອື່ນໆ. ອີງຕາມ ແຜນງານທຸລະກິດ ພະລາທິການ ຂອງສິນຄ້າພາຍໃນ ສ່ວນໃຫ່ຍ, ບັນດາບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ຕົ້ນຕໍ ແມ່ນໄດ້ມອບໝາຍໃຫ້

ເຈົ້າຂອງທີ່ຂັບລົດເອງ ຫຼື ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂະໜາດນ້ອຍ ແລະຂະໜາດກາງ. ຂອດເຂດທຸລະກິດຂອງ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍ ແມ່ນທຸລະກິດນາຍຫນ້າ ຕົວຢ່າງ ການສ້າງເອກະສານດ້ານການຄ້າ ແລະ ຂຶ້ນຕອນ ການດຳເນີນການດ້ານການຄ້າ.

ຕະຫຼາດທຸລະກິດຂອງບໍລິສັດ ຂົນສົ່ງ ຕົ້ນຕໍ ສ່ວນໃຫຍ່ຈະປົກຄຸມ ຢູ່ບັນດາເມືອງໃຫຍ່ ລວມມີ ວຽງຈັນ, ທ່າແຂກ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ປາກເຊ ຕາມທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ເລກ 13. ນອກຈາກນີ້, ສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງໂດຍບໍລິສັດເຫຼົ່ານີ້ ບໍ່ພຽງແຕ່ ສຳລັບ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແຕ່ຍັງແມ່ນການຂົນສົ່ງສາກົນ. ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງສາກົນ ແມ່ນສັງເກດໄດ້ ໃນແຂວງຂອງປະເທດເພື່ອນບ້ານ ເຊັ່ນ ຫນອງຄາຍ ໃນ ປະເທດໄທ. ໜ້ອຍທີ່ສຸດ ທີ່ພາກສ່ວນໃດໜຶ່ງຂອງການ ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສາກົນ ແມ່ນປະຕິບັດ ຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງ ໄປຫາທ່າເຮືອການຄ້າຕ່າງປະເທດ ຄື: ຮາຍຟອງ, ບິນ ພູ ຫຼື ດານັງ ໃນຫວຽດນາມ. ໃນຊຸມປີຜ່ານມາ, ບໍລິສັດພະລາທິການຂອງຈີນ ໄດ້ຂະຫຍາຍ ຕະຫຼາດທຸລະກິດ ໃນເຂດ ພາກເໜືອ ເຊັ່ນຢູ່ ຫຼວງພະບາງ, ອຸດົມໄຊ, ແລະ ບໍ່ແກ້ວ.

**(2) ບໍລິສັດທີ່ລົງທຶນໂດຍຕ່າງປະເທດ (Foreign capital logistics company)**

ລັດຖະບານລາວ ໄດ້ຮັບເອົາ ບໍລິສັດພະລາທິການຕ່າງປະເທດ ໃນຂັ້ນຂອງການລົງທຶນ 100% ເພື່ອດຳເນີນທຸລະກິດ ພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບໍລິສັດພະລາທິການ ຕ່າງປະເທດ ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນຕັ້ງ ຢູ່ໃນປະເທດເພື່ອນບ້ານ (ໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ຈີນ). ເນື່ອງຈາກ ໃນປະຈຸບັນ ຕະຫຼາດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຍັງນ້ອຍໂພດ ສຳລັບ ບໍລິສັດພະລາທິການ ຕ່າງປະເທດ. ລູກຄ້າສ່ວນໃຫຍ່ ຂອງບໍລິສັດພະລາທິການຕ່າງປະເທດ ແມ່ນບັນດາບໍລິສັດທີ່ດຳເນີນ ການຜະລິດ ຂອງຕ່າງປະເທດ.

SDV ແມ່ນບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ລະດັບໂລກ ຊຶ່ງລົງທຶນໂດຍນັກລົງທຶນຈາກປະເທດຝະລັ່ງ. ຫ້ອງການ ໃຫຍ່ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ນະຄອນປາຣີ. SDV ໄດ້ລົງທຶນ ເພື່ອສ້າງຕັ້ງ ບໍລິສັດ ໃນວຽງຈັນ ໜຶ່ງທົດລະວັດ ທີ່ຜ່ານມາ. ລູກຄ້າຕົ້ນຕໍ ແມ່ນບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ ໂດຍສະເພາະແມ່ນບໍລິສັດຊຸດຄົ້ນ ບໍ່ແຮ່. ຂອບ ເຂດຂອງທຸລະກິດ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຂົນສົ່ງ ເຄື່ອງກົນຈັກໜັກ ສຳລັບອຸດສະຫະກຳບໍ່ແຮ່ຈາກ ປະເທດເພື່ອນບ້ານ ມາສູ່ ສະໜາມບໍ່ແຮ່ຂອງໂຄງການ. ບໍລິສັດ ໄດ້ຮັບມອບໝາຍ ໃຫ້ຂົນສົ່ງ ເຄື່ອງກົນ ຈັກໜັກ ໃຫ້ກັບບໍລິສັດ ໄທ ຍ້ອນວ່າ ບໍລິສັດ SDV ບໍ່ມີລົດບັນທຸກ ໃນ ສປປ ລາວ.

ການລົງທຶນ ໂດຍກົງ ຂອງຕ່າງປະເທດ ແລະ ການຄ້າສາກົນ ໃນ ສປປ ລາວ ອາດເພີ່ມຂຶ້ນ ພ້ອມກັບຄວາມຄືບໜ້າ ຂອງການຄ້າຊາຍແດນ ແລະ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງ. ບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ ຄາດວ່າ ຈະລົງທຶນ ແລະ ຂະຫຍາຍ ທຸລະກິດຂອງເຂົາເຈົ້າ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ກາຍເປັນ ຜູ້ແຂ່ງຂັນ ທີ່ເຂັ້ມແຂງ ຕໍ່ກັບ ບໍລິສັດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ພາຍໃນ.

**(3) ລັດວິສະຫະກິດ ພະລາທິການ (State Owned Logistics Companies)**

ກຸ່ມນີ້ ປະກອບດ້ວຍ ບໍລິສັດ ທີ່ຄຸ້ມຄອງໂດຍພາກລັດ ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວມີທີ່ຕັ້ງຢູ່ວຽງຈັນ. ລັດວິສະ

ຫະກິດຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ (State Land River Transport Enterprise) ແມ່ນການລົງທຶນ ໂດຍລັດ 100% ຊຶ່ງຂອບເຂດຂອງທຸລະກິດ ແມ່ນຈັດສົ່ງເອກະສານ, ສິນຄ້າຂອງລັດ ພາຍໃນປະເທດ (ອຸປະກອນ ການສຶກສາ, ຜະລິດຕະພັນການຢາ, ເຄື່ອງໃຊ້ການຢາ ແລະອື່ນໆ). ໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ບໍລິສັດ ໄດ້ປັບປຸງການດຳເນີນງານ ສຳລັບເຈົ້າຂອງສິນຄ້າເອກະຊົນ.

ບໍລິສັດ ມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ດ້ານພະລາທິການ ຊຶ່ງລວມມີ ລົດບັນທຸກ 40 ຄັນ ສະໜອງໂດຍ SAGAWA, ມີສາງຕ່າງໆ, ສະຖານີ ແລະ ຄົນຂັບລົດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ດ້ານພະລາທິການ ແມ່ນຢູ່ໃນສະພາບ ທີ່ບໍ່ດີ. ບໍລິສັດ ແມ່ນໄດ້ຮັບການ ຊຸກຍູ້ ໂດຍລັດ ເມື່ອບໍລິສັດຂາດທຶນ.

ລັດວິສະຫະກິດ ນຳ້ມັນເຊື້ອໄຟລາວ ແມ່ນໜຶ່ງໃນຈຳນວນລັດວະສະຫະກິດ ແລະເປັນບໍລິສັດຂົນ ສົ່ງນຳ້ມັນເຊື້ອໄຟ ທີ່ລັດເປັນເຈົ້າຂອງ, ຊຶ່ງເຄີຍເປັນຂະແໜງການຂົນສົ່ງຂອງ ລັດວິສະຫະກິດ ນຳ້ມັນ ເຊື້ອໄຟ. ຂອບເຂດທຸລະກິດ ແມ່ນຂົນສົ່ງນຳ້ມັນ ຢູ່ພາຍໃນປະເທດ.

**(4) ສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງແຂວງ (Province Truck Association)**

ສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງແຂວງ (PTA) ແມ່ນສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ໃນເກືອບທຸກແຂວງ ໃນຊຸມປີ 1970. PTA ແມ່ນສະຫະພັນໜຶ່ງ ທີ່ສ້າງຂຶ້ນໂດຍບັນດາຜູ້ຂັບລົດຂົນສົ່ງຊຶ່ງແມ່ນບັນດາ ວິສະຫະກິດຂະ ຫນາດນ້ອຍ ແລະຂະຫນາດກາງ.

PTA ໄດ້ຮັບການສົ່ງວຽກຈາກ ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຢູ່ພາຍໃນປະເທດ ແລະ ມອບໝາຍ ໃຫ້ຜູ້ຂັບລົດ ທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ ອີງຕາມ ຄວາມຮຽກຮ້ອງ ຂອງເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ຕົວຢ່າງ ປະເພດຂອງສິນຄ້າ, ເງື່ອນໄຂຂອງການຂົນສົ່ງ, ຈຸໝາຍປາຍທາງ.

ລູກຄ້າ ຕົ້ນຕໍ ຂອງ PTA ແມ່ນ ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າຢູ່ພາຍໃນ ແລະຂອບເຂດທຸລະກິດ ແມ່ນຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າສິ່ງອອກ ແລະນຳ້ເຂົ້າ ແລະທຸລະກິດນາຍຫນ້າ ການສົ່ງອອກ ແລະນຳ້ເຂົ້າ. PTA ມີບົດບາດ ສຳຄັນ ໃນຕະຫຼາດພະລາທິການໃນແຂວງ ຍົກເວັ້ນ ຢູ່ວຽງຈັນ.

PTA ປະເມີນ ບັນດາຄົນຂັບລົດ ແຕ່ລະຄົນ ແລະບໍລິສັດລົດຂົນສົ່ງ ຂະຫນາດນ້ອຍ ແລະຂະ ຫນາດກາງ ເມື່ອເວລາເຂົ້າຮ່ວມໃນ PTA. ຂໍ້ກຳນົດໃນການເຂົ້າຮ່ວມໃນ PTA ຕ້ອງມີ ໃບອະນຸຍາດ ລົດບັນທຸກ, ປະເພດລົດ, ອາຍຸຂອງລົດ ແລະ ປະສົບການຂອງຜູ້ຂັບລົດ.

ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ມີສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງ ຈຳນວນ 5 ສະມາຄົມ ທີ່ກຳເນີດ ໃນ 3 ປີ ຜ່ານມາ, ແຕ່ວ່າ ໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນເຫຼືອພຽງແຕ່ 3 ສະມາຄົມ. ນອກຈາກ PTA ແລ້ວ, LIFFA ປະກອບດ້ວຍ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງສ່ວນບຸກຄົນຕົ້ນຕໍ ແມ່ນ ບໍລິສັດ Lao Freight Forwarder (ຊຶ່ງເຄີຍເປັນ ລັດວິສະຫະກິດ) ແລະ SMT, ທີ່ສ້າງຕັ້ງ ໃນຊຸມປີ 1990.

ຢູ່ແຂວງຈຳປາສັກ, ສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງຂອງເມືອງ ກໍຍັງດຳເນີນງານ ຮ່ວມກັບ PTA,



ຊຶ່ງຮ່ວມວຽກ ໃນຕະຫຼາດພະລາທິການ ຢູ່ໃນແຂວງ. ລົດສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນຂຶ້ນທະບຽນ ໂດຍ PTA ໃນແຂວງຈຳປາສັກ ຊຶ່ງເປັນລົດເກົ່າ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຕາມເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງສາກົນ ໂດຍສະເພາະ ສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງເຂົ້າຕັ້ງຄອນເທນເນີ ເນື່ອງຈາກວ່າ ຜູ້ຂັບລົດສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນບໍ່ລິສັດລົດຂົນສົ່ງຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ຂະໜາດກາງ ແລະ ກໍບໍ່ມີການລົງທຶນທີ່ພຽງພໍ ເພື່ອປ່ຽນແທນ ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພວງຕັ້ງຄອນເທນເນີ.

**(5) ສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງເມືອງ (District Trucking Association)**

ຢູ່ໃນບາງແຂວງ ເຊັ່ນ: ຫຼວງພະບາງ, ວຽງຈັນ, ບໍລິຄຳໄຊ ແລະ ຈຳປາສັກ, ສະມາຄົມລົດຂົນສົ່ງເມືອງ (DTA) ຍັງດຳເນີນງານ ຮ່ວມກັບ PTA. DTA ຢູ່ແຂວງຈຳປາສັກ ແມ່ນບໍ່ມີ ໃບອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍ ກະຊວງ ຍທຂ (ອົງຕາມການສຳພາດ ຢູ່ປາກເຊ). ລູກຄ້າ ຕົ້ນຕໍ ຂອງ DTA ແມ່ນເຈົ້າຂອງສິນຄ້າພາຍໃນ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ PTA, ແລະຂອບເຂດທຸລະກິດ ແມ່ນ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຢູ່ໃນພາຍຕົວເມືອງ ແລະ ນອກຕົວເມືອງຂອງແຂວງ ແຕ່ມີຈຳນວນໜ້ອຍ. ລົດຂົນສົ່ງຂອງ DTA ສ່ວນໃຫ່ຍແມ່ນລົດປະເພດກະບະ ແລະສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງ ສ່ວນໃຫ່ຍແມ່ນ ສິນຄ້າສະດວກຊື້ ຕົວຢ່າງ ຖ່ານຟິນ, ພືດຜັກ ແລະ ນ້ຳດື່ມ.

**(6) ເຈົ້າຂອງລົດຂັບເອງ (Owner Drivers)**

ເຈົ້າຂອງລົດຂັບເອງ ແມ່ນແບ່ງອອກເປັນ ສອງປະເພດ: ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ ເຂົ້າໃນ PTA ແລະ/ຫຼື DTA. ຜູ້ຂັບລົດທີ່ບໍ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ ແມ່ນຍັງມີໃຫ້ເຫັນ ແລະ ໄດ້ດຳເນີນງານ ຢູ່ທົ່ວທຸກມຸມ ໃນປະເທດ ສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຜູ້ຂັບລົດທີ່ບໍ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ ທີ່ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ຮັບຄຳສັ່ງຈາກ LIFFA, ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ ແລະ ໂຮງງານ ທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້.

**(7) ບໍລິສັດລົດຂົນສົ່ງໂດຍສານ**

ບໍລິສັດ ລົດຂົນສົ່ງໂດຍສານ ທັງໝົດ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນ ແມ່ນບໍລິສັດຂອງລັດ ຍົກເວັ້ນ ບໍລິສັດທີ່ຢູ່ວຽງຈັນ ຊຶ່ງຂຶ້ນກັບ ສະມາຄົມຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານແຂວງ. ລົດບັສ ເປັນຜູ້ດຳເນີນການທີ່ສຳຄັນ ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າບໍລິໂພກ. ເສັ້ນທາງຂອງລົດບັສ ແມ່ນກວມເອົາເມືອງດ້ານໃນຂອງແຂວງ, ໃນຕົວເມືອງ ຂອງແຂວງ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ເສັ້ນທາງສາກົນ. ການຂົນສົ່ງຮອດບ້ານ ແລະ ການຂົນສົ່ງໄປສະນີ ແມ່ນດຳເນີນການໂດຍລົດບັສ. ແມ່ນຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂະໜາດນ້ອຍ, ຄ່າຂົນສົ່ງຂອງລົດໂດຍສານ ແມ່ນຖືກກວ່າຄ່າຂົນສົ່ງຂອງລົດບັນທຸກ.

**(8) ລົດຕຸກງ ແລະ ລົດສອງແຖວ**

ລົດຕຸກງ ແລະ ລົດສອງແຖວ ແມ່ນຮູບແບບຂອງການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ ພາຍໃຕ້ ສະມາຄົມ. ໃນດ້ານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ການຂົນສົ່ງ ແມ່ນປະຕິບັດ ທັງຂົນສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າບໍລິໂພກ ຈາກຕະຫຼາດໃຈກາງເມືອງ ໄປຫາ

ຮ້ານຄ້າຍ່ອຍ ແລະ ຕາມບ້ານ.

### 2.5.3 ໃບອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງ

ກະຊວງ ຍທຂ ໄດ້ອອກກົດລະບຽບ ເລກທີ 1413/ຍທຂ, ລົງວັນທີ 22 ມິຖຸນາ 1996, ວ່າດ້ວຍ 'ກົດລະບຽບ ກ່ຽວກັບການສ້າງຕັ້ງ ທຸລະກິດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໂດຍລັດວິສາຫະກິດ, ຮ່ວມທຶນ, ເອກະຊົນ ແລະ ວິສາຫະກິດສ່ວນບຸກຄົນ. ເພື່ອດຳເນີນທຸລະກິດ ຈຶ່ງຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງມີ ໃບອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດ. ໃບອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງ ແມ່ນອອກໃຫ້ໂດຍ ກະຊວງ ຍທຂ ຫຼື ພະແນກ ຍທຂ. ອີງຕາມກົດລະບຽບ, ຄຳແນະນຳ ທີ່ຊັດເຈນ ໃນການຂໍໃບ ອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງ ແມ່ນກະກຽມໂດຍ ກົມຂົນສົ່ງ ໃນ ເດືອນກຸມພາ 2008 ແລະ ກໍໄດ້ລໍຖ້າ ເພື່ອໃຫ້ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ ໃນປະຈຸບັນ. ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ ສະຫຼຸບຂໍ້ກຳນົດ ຊຶ່ງຈະຕ້ອງມີ ເພື່ອການອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງ ໃນຮ່າງຄຳແນະນຳນີ້.

### ຕາຕະລາງ 2.5.4 ຂໍ້ກຳນົດ ສຳລັບ ການຂໍອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງ

ປະເພດທຸລະກິດ	ພາຍໃນ/ສາກົນ	ຂໍ້ກຳນົດ
ລົດບັນທຸກ	ຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ຜູ້ຈັດການຕ້ອງຈົບ ປະລິນຍາຕີ ແລະ ມີປະສົບການຢ່າງໜ້ອຍ 5 ປີ.</li> <li>- ພະນັກງານວິຊາການ ປະກອບດ້ວຍ 20% ຂອງພະນັກງານທັງໝົດ ແລະຕ້ອງບໍ່ແມ່ນຄົນຕ່າງປະເທດ.</li> <li>- ການລົງທຶນຂອງບໍລິສັດ ຕ້ອງຫຼາຍກວ່າ 1.5 ຕື້ ກີບ.</li> <li>- ບໍລິສັດ ຄວນມີລົດຢ່າງຕໍ່າ 30 ຄັນ (ຖ້າວ່າເປັນບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ, ຕ້ອງມີລົດໃຫມ່ 100% ແລະ ຖ້າເປັນບໍລິສັດຂອງລາວ ຕ້ອງມີລົດໃຫມ່ 80%)</li> <li>- ຕົວແທນ ຕ້ອງຖືສັນຊາດລາວ.</li> <li>- ຫຸ້ນສ່ວນຕ່າງປະເທດ ສາມາດມີໄດ້ເຖິງ 100%.</li> </ul>
	ຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າສາກົນ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ຜູ້ຈັດການຕ້ອງຈົບ ປະລິນຍາຕີ ແລະ ມີປະສົບການຢ່າງໜ້ອຍ 5 ປີ.</li> <li>- ພະນັກງານວິຊາການ ປະກອບດ້ວຍ 20% ຂອງພະນັກງານທັງໝົດ ແລະຕ້ອງບໍ່ແມ່ນຄົນຕ່າງປະເທດ.</li> <li>- ການລົງທຶນຂອງບໍລິສັດ ຕ້ອງຫຼາຍກວ່າ 3 ຕື້ ກີບ.</li> <li>- ບໍລິສັດ ຄວນມີລົດໃຫມ່ ຢ່າງຕໍ່າ 30 ຄັນ.</li> <li>- ຕົວແທນ ຕ້ອງຖືສັນຊາດລາວ.</li> <li>- ຫຸ້ນສ່ວນຕ່າງປະເທດ ບໍ່ໃຫ້ເກີນ 50%.</li> </ul>
ການຂົນສົ່ງ	ຜູ້ຂົນສົ່ງພາຍໃນ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ຜູ້ຈັດການຕ້ອງຈົບ ປະລິນຍາຕີ ແລະ ມີປະສົບການຢ່າງໜ້ອຍ 5 ປີ.</li> <li>- ພະນັກງານວິຊາການ ປະກອບດ້ວຍ 20% ຂອງພະນັກງານທັງໝົດ ແລະຕ້ອງບໍ່ແມ່ນຄົນຕ່າງປະເທດ.</li> <li>- ການລົງທຶນຂອງບໍລິສັດ ຕ້ອງຫຼາຍກວ່າ 3 ຕື້ ກີບ.</li> <li>- ບໍລິສັດ ຄວນມີລົດຢ່າງຕໍ່າ 30 ຄັນ (ຖ້າວ່າເປັນບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ, ຕ້ອງມີລົດໃຫມ່ 100% ແລະ ຖ້າເປັນບໍລິສັດຂອງລາວ ຕ້ອງມີລົດໃຫມ່ 80%)</li> </ul>

ປະເພດທຸລະກິດ	ພາຍໃນ/ ສາກົນ	ຂໍ້ກຳນົດ
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ຕົວແທນ ຕ້ອງຖືສັນຊາດລາວ.</li> <li>- ຫຸ້ນສ່ວນຕ່າງປະເທດ ບໍ່ໃຫ້ເກີນ 50%.</li> </ul>
	ຜູ້ຂົນສົ່ງສາກົນ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ຜູ້ຈັດການຕ້ອງຈົບ ປະລິນຍາຕີ ແລະ ມີປະສົບການຢ່າງໜ້ອຍ 5 ປີ.</li> <li>- ພະນັກງານວິຊາການ ປະກອບດ້ວຍ 20% ພະນັກງານທັງໝົດ ແລະຕ້ອງບໍ່ແມ່ນຄົນຕ່າງປະເທດ.</li> <li>- ການລົງທຶນຂອງບໍລິສັດ ຕ້ອງຫຼາຍກວ່າ 3 ຕື້ ກີບ.</li> <li>- ບໍລິສັດ ຄວນມີລິດໃຫມ່ ຢ່າງຕໍ່າ 30 ຄັນ.</li> <li>- ຕົວແທນ ຕ້ອງຖືສັນຊາດລາວ.</li> <li>- ຫຸ້ນສ່ວນຕ່າງປະເທດ ບໍ່ໃຫ້ເກີນ 50%.</li> </ul>
ສາງ		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ຜູ້ຈັດການຕ້ອງຈົບ ປະລິນຍາຕີ ແລະ ມີປະສົບການຢ່າງໜ້ອຍ 5 ປີ.</li> <li>- ພະນັກງານວິຊາການ ປະກອບດ້ວຍ 20% ພະນັກງານທັງໝົດ ແລະຕ້ອງບໍ່ແມ່ນຄົນຕ່າງປະເທດ.</li> <li>- ການລົງທຶນຂອງບໍລິສັດ ຕ້ອງຫຼາຍກວ່າ 1.5 ຕື້ ກີບ. ໃນກໍລະນີ ເປົ້າບໍລິສັດພາຍໃນ ຫຼື 3 ຕື້ ກີບ (ບໍລິສັດຫຸ້ນສ່ວນຂອງຕ່າງປະເທດ).</li> <li>- ບໍລິສັດຕ້ອງມີລິດໃຫມ່ ຢ່າງໜ້ອຍ 30 ຄັນ.</li> <li>- ຕົວແທນ ຕ້ອງຖືສັນຊາດລາວ.</li> <li>- ຫຸ້ນສ່ວນຕ່າງປະເທດ ບໍ່ໃຫ້ເກີນ 50%.</li> </ul>

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Prepared by ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA based on Lao (2008)

#### 2.5.4 ການຕົກລົງຫຼາຍຝ່າຍ ໃນການຂົນສົ່ງສາກົນ (ການຕົກລົງ ຜ່ານແດນ ຂອງ GMS)

ພາຍໃຕ້ ການລິເລີ່ມ ໂດຍ ADB, ການຕົກລົງ ວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ (CBTA) ປະຈຸບັນ ແມ່ນກຳລັງປະຕິບັດ ລະຫວ່າງ ແລະ ໃນບັນດາ ອະນຸພາກພື້ນ<sup>5</sup> ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະຄົນ ຜ່ານແດນ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນຂັ້ນລິເລີ່ມຂອງ CBTA ແມ່ນເບື້ອງຕົ້ນ ໄດ້ຕົກລົງກັນ ໃນບັນດາອະນຸພາກພື້ນ ໃນປີ 2003 ແລະ ໄດ້ກຳນົດ ດ່ານຜ່ານແດນ 7 ດ່ານ ໃນໂຄງການບູລິມະສິດ ເພື່ອຮີບດ່ວນໃນວຽກງານການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ໃນສ່ວນນຶ່ງຂອງ CBTA, ການຕົກລົງ ໃນການຂົນສົ່ງທາງບົກສອງຝ່າຍ ໄດ້ເຊັນສັນຍາ ລະຫວ່າງ ສອງ ຫຼື ຫຼາຍປະເທດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຊຶ່ງໄດ້ກຳນົດ ໂກຕາ ຂອງລິດທີ່ຈະແລ່ນແລກປ່ຽນກັນ ລະຫວ່າງແຕ່ລະປະເທດ.

ໃນກໍລະນີຂອງ ສປປ ລາວ, ລັດຖະບານ ລາວ ໄດ້ເຊັນສັນຍາ ການຕົກລົງວ່າດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ ຮ່ວມກັບ ຫວຽດນາມ, ຈີນ, ໄທ ແລະກຳປູເຈຍ ແລະກໍຍັງໄດ້ເຊັນ ການຕົກລົງ ວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຫຼາຍຝ່າຍ ຮ່ວມກັບ ຫວຽດນາມ ແລະໄທ, ຈີນ ແລະໄທ. (ເບິ່ງລາຍລະອຽດ ໃນຕາຕະລາງ 2.5.5) ການບົກສາຫາລື ກ່ຽວກັບ CBTA ແມ່ນມີລາຍລະອຽດ ໃນພາກທີ 3.1.

<sup>5</sup> The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Vietnam

ຕາຕະລາງ 2.5.5 ການຕົກລົງ & ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ຂອງການຂົນສົ່ງສາກົນ

ຊື່ການຕົກລົງ/ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ	ຄູ່ສັນຍາ	ວັນທີ	ຄວາມຄືບໜ້າ
ການຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງລົດລະຫວ່າງ ລາວ ແລະ ຫວຽດນາມ	ລາວ-ຫວຽດນາມ	24 ກຸມພາ 1996	
ອະນຸສັນຍາ	ລາວ-ຫວຽດນາມ	18 ກໍລະກົດ 2001	ກຳລັງປະຕິບັດ
ການຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງລົດລະຫວ່າງ ລາວ ແລະ ຈີນ	ລາວ-ຈີນ	12 ມີນາ 1993	
ອະນຸສັນຍາ	ລາວ-ຈີນ	11 ກັນຍາ 1994	ກຳລັງປະຕິບັດ
ການຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງລົດລະຫວ່າງ ລາວ ແລະ ໄທ	ລາວ-ໄທ	03 ພຶດສະພາ 1999	
ອະນຸສັນຍາ	ລາວ-ໄທ	17 ສິງຫາ 2001	ກຳລັງປະຕິບັດ
ການຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງລົດລະຫວ່າງ ລາວ ແລະ ກຳປູເຈຍ	ລາວ-ກຳປູເຈຍ	21 ຕຸລາ 1999	
ອະນຸສັນຍາ	ລາວ-ກຳປູເຈຍ		ກຳລັງປະຕິບັດ
ການຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງລົດລະຫວ່າງ ລາວ, ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ	ລາວ-ໄທ-ຫວຽດນາມ		
ອະນຸສັນຍາ	ລາວ-ໄທ-ຫວຽດນາມ		ກຳລັງປະຕິບັດ
ການຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງລົດລະຫວ່າງ ລາວ, ໄທ ແລະ ຈີນ	ລາວ-ໄທ-ຈີນ		
ອະນຸສັນຍາ	ລາວ-ໄທ-ຈີນ		
ການຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳກ່ຽວກັບແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ແມ່ນ້ຳລານຈຽງ	ລາວ-ຈີນ, ພະມ້າ-ໄທ	20 ເມສາ 2000	
5 ກົດລະບຽບ ໃນການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳ & ຄຳແນະນຳ ສຳລັບການປັບປຸງຊ່ອງທາງການເດີນເຮືອ	ລາວ-ຈີນ, ພະມ້າ-ໄທ	15 ມີນາ 2001	ກຳລັງປະຕິບັດ
ການຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງ ຜ່ານແດນ ຂອງອະນຸພາກພື້ນ	ລາວ-ຫວຽດນາມ-ຈີນ – ພະມ້າ-ກຳປູເຈຍ- ໄທ	26 ພະຈິກ 1999	
ອະນຸສັນຍາແລະ 12 ເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍ	ລາວ-ຫວຽດນາມ-ຈີນ – ພະມ້າ-ກຳປູເຈຍ- ໄທ		ລາວ & ຫວຽດນາມ ໄດ້ປະຕິບັດ ແລ້ວ
7 ອະນຸສັນຍາຂອງການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນອາຊຽນ : - ວັດຖຸອັນຕະລາຍ - ປະເພດ ແລະ ຄຸນນະພາບຂອງຍານພາຫະນະ	10 ປະເທດອາຊຽນ	10 ກັນຍາ 1998	ບໍ່ທັນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ຊື່ການຕົກລົງ/ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ	ຄູ່ສັນຍາ	ວັນທີ	ຄວາມຄົບໜ້າ
- ສະພາບເຕັກນິກຂອງຍານພາຫະນະ - ໂຄງການພັດທະນາ ທາງຫຼວງອາຊຽນ - ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ - ການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ - ການຮັບຮອງການກວດກາ ໂດຍຄູ່ສັນຍາ			

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະກຽມໂດຍ ທີມສຶກສາຈາກ JICA ອີງຕາມ ADB (2004)

### (1) ສິດທິຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງສາກົນ ພາຍໃຕ້ CBTA

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 9 ຂອງ CBTA ເວົ້າເຖິງ ເງື່ອນໄຂ ຢ່າງຈະແຈ້ງວ່າ ຜູ້ຂົນສົ່ງ ສາກົນ ຈະຕ້ອງໃຫ້ບັນລຸຜົນສຳເລັດ. ຕົວຢ່າງ ມີຫຼາຍກວ່າ ເຄິ່ງໜຶ່ງ ຂອງທຶນວິສາຫະກິດ ທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຕ້ອງແມ່ນຂອງຄົນໃນຊາດ ຂອງປະເທດເຈົ້າພາບ (ມາດຕາ 3). ຜູ້ຂົນສົ່ງສາກົນ ຕ້ອງພິສູດໃຫ້ເຫັນເຖິງ ຄວາມອາດສາມາດ ທາງດ້ານວິຊາການ ລວມທັງ ສິ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງດ້ານລະບຽບກົດໝາຍ ຕໍ່ກັບທຸລະກິດຂົນສົ່ງທາງບົກ (ຕົວຢ່າງ ສັນຍາ, ກົດໝາຍບໍລິສັດ, ກົດໝາຍບັນຊີ, ກົດໝາຍແຮງງານ) ການຄຸ້ມຄອງການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ (ຕົວຢ່າງ ການຄິດໄລ່ ມູນຄ່າ ແລະ ລາຄາ, ວິທີການຈ່າຍ ແລະ ດ້ານການເງິນ, ປະກັນໄພ), ດ້ານວິຊາການ (ຕົວຢ່າງ ຂະໜາດ ແລະ ນ້ຳໜັກຂອງຍານພາຫະນະ, ການບຳລຸງຮັກສາຍານພາຫະນະ, ແລະ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ).

### (2) ຈຸດໝາຍປາຍທາງຂອງແລວທາງ, ເສັ້ນທາງ ແລະ ຈຸດເຂົ້າ-ອອກ

ອະນຸສັນຍາ (Protocol) 1 ກຳນົດ ແລວທາງ/ເສັ້ນທາງ ແລະ ຈຸດຜ່ານແດນ ຕາມທີ່ໄດ້ຕົກລົງ ໃນບັນດາອະນຸພາກພື້ນ. ນອກຈາກນີ້, ບັນດາປະເທດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ມີສິດທີ່ຈະເປີດ ຈຸດຜ່ານແດນ ແລະ ເສັ້ນທາງເພີ່ມເຕີມ ຜ່ານ ບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ ລະຫວ່າງ ເຂົາເຈົ້າເອງ. (ມາດຕາ 2).

### (3) ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ສຳລັບ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ

ອະນຸສັນຍາທີ 2 ໄດ້ເວົ້າຢ່າງຈະແຈ້ງເຖິງສະພາບ ເມື່ອອະນຸພາກພື້ນ ກຳນົດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ການຜ່ານແດນ ສຳລັບການຂົນສົ່ງຜ່ານ. ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຮັບຮອງໄດ້ (Permissible charges). ປະເທດເຈົ້າພາບ ສາມາດຮຽກເກັບທີ່ຄ່າຈ່າຍ ໃນການຜ່ານແດນດັ່ງນີ້: (ມາດຕາ 6).

- ຄ່າຂົວທາງ: ເກັບໂດຍກົງ ຈາກການໃຊ້ທາງ, ຂົວ, ອຸໂມງ ແລະ ເຮືອບັກ;
- ຄ່ານ້ຳໜັກເກີນ, ທີ່ຮັບຮອງ ພາຍໃຕ້ກົດໝາຍແຫ່ງຊາດ ແລະ/ຫຼື ກົດລະບຽບ ຂອງປະເທດ ເຈົ້າພາບ;
- ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍບໍລິຫານ;

- ຄ່າການນຳໃຊ້ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຫຼື ການບໍລິການ;
- ພາສີ ນຳມັນທີ່ຊື້ ໃນປະເທດເຈົ້າພາບ; ແລະ
- ຄ່າບຳລຸງຮັກສາທາງ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ປະເທດທີ່ດ້ວຍພັດທະນາ ສາມາດມີສິດໃນການຕັ້ງລາຄາ ຂອງການເກັບຄ່າ ພາສີອາກອນ ແລະຄ່າອື່ນໆ ຕໍ່ກັບຍານພາຫະນະ ທີ່ໃຊ້ຢູ່ດິນແດນຂອງເຂົາເຈົ້າ ເມື່ອດຳເນີນການຂົນສົ່ງຢູ່ ພາຍໃນປະເທດດັ່ງກ່າວ (ມາດຕາ 2).

## 2.6 ການປະເມີນລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ປະຈຸບັນ ໃນ ສປປ ລາວ

### 2.6.1 ບັນຫາ ໃນປະຈຸບັນ

ຈາກທັດສະນະຂອງເປົ້າໝາຍການພັດທະນາ, ມັນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ ມີການປະເມີນລະບົບພະລາທິການ ປະຈຸບັນ ໃນ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງໄດ້ກ່າວ ໃນພາກທີ 2 ນີ້. ຫຼືເວົ້າໄດ້ວ່າ ມັນມີຄວາມຈຳເປັນ ທີ່ຕ້ອງເຂົ້າສູ່ ລະບົບພະລາທິການ ທີ່ມີໃນປະຈຸບັນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ເປົ້າໝາຍການ ພັດທະນາ ປະສິບຜົນສຳເລັດ. ເປົ້າໝາຍການພັດທະນາ ປະກອບດ້ວຍ 3 ກຸນແຈສຳຄັນ: “ປະສິດທິພາບຂອງພະລາທິການຂົນສົ່ງ” “Efficiency of logistics”, “ການນຳໃຊ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານ ພູມມີປະເທດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ” “Utilization of geographical advantages in GMS” ແລະ “ການປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດໃຫ້ຍືນຍົງ” “Contribution to sustainable economic growth”. ຈາກທັດສະນະ ທັງ 3 ຂໍ້ດັ່ງກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້, ພະລາທິການຂອງລາວ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນພຽງພໍ ໃນປະສິດທິພາບ ຂອງລະບົບພະລາທິການ ແລະ ບໍ່ພຽງພໍ ໃນດ້ານລາຄາ ແລະ ຄວາມຄ່ອງຕົວ ເພື່ອປະກອບສ່ວນ ເຂົ້າໃນກິດຈະກຳທາງດ້ານເສດຖະກິດ.

ຄວາມຂາດເຂີນດັ່ງກ່າວ ຂອງລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນລາວ ແມ່ນເປັນສາເຫດມາຈາກ ບັນຫາຂອງພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ໃນປະຈຸບັນ, ຕະຫຼາດ ອຸດສະຫະກຳພະລາທິການ, ພະລາທິການ ແລະ ການບໍລິຫານຊາຍແດນ ຊຶ່ງບັນຫາຕົ້ນຕໍ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ບໍ່ໂປ່ງໃສ ແລະ ບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານ
- ທາງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງທາງ ບໍ່ພຽງພໍ
- ຕະຫຼາດພະລາທິການມີຂະໜາດນ້ອຍ
- ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການຂົນສົ່ງບໍ່ພຽງພໍ
- ສິນຄ້າຂາກັບ ບໍ່ພຽງພໍ
- ບໍລິສັດທີ່ດຳເນີນທຸລະກິດພະລາທິການ ມີຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ປານກາງ

- ຄວາມອາດສາມາດ ຂອງການບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ ບໍ່ພຽງພໍ

**(1) ຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ບໍ່ໂປ່ງໃສ ແລະ ບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານ**

ຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ໂດຍສະເພາະ ການແຈ້ງພາສີ ຍແມ່ນັ້ງມີຊ່ອງຫວ່າງສໍາລັບການປັບປຸງ. ການແຈ້ງພາສີ ໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບທີ່ບໍ່ໂປ່ງໃສ ແລະ ບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານ. ມີຫຼາຍໆບໍລິສັດ ໄດ້ຊີ້ແຈງວ່າ ຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ໃນລາວ ແມ່ນບໍ່ສາມາດເຊື່ອໃຈໄດ້ພຽງພໍ ເນື່ອງຈາກວ່າ ຂັ້ນຕອນການແຈ້ງພາສີ ຕົວຈິງ ບາງຄັ້ງ ກໍບໍ່ປະຕິບັດຕາມ ກົດລະບຽບ ແລະ ບາງຄັ້ງກໍ ແຕກຕ່າງກັນ ຊຶ່ງຂຶ້ນກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ ຜູ້ປະຈຳການ.

**(2) ທາງ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຂອງທາງ ບໍ່ພຽງພໍ**

ເຖິງແມ່ນວ່າ ເສັ້ນທາງຫຼວງ ແຫ່ງຊາດ ໄດ້ຖືກປັບປຸງແລ້ວ ໃນ ລາວ, ແຕ່ສະພາບເສັ້ນທາງ ກໍຍັງເປັນບັນຫາຢູ່. ບັນຫາໜຶ່ງ ແມ່ນຢູ່ໃນຫຼາຍໆຊ່ອງທາງ ແມ່ນບໍ່ສາມາດຜ່ານໄປມາໄດ້ໃນລະດູຝົນ ຊຶ່ງເປັນອັນຕະລາຍໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງ ປົກກະຕິ ໃນແຕ່ປະຈຸບັນ ແລະ ບັນຫາອື່ນໆ ແມ່ນບັນຫາ ທາງຄົດຂັ້ນ ຊຶ່ງບໍ່ເໝາະສໍາລັບລົດບັນທຸກທີ່ຈະຜ່ານໃນເຂດພູດອຍໄດ້ ໃນ ລາວ. ບັນຫາອີກອັນໜຶ່ງ ກໍແມ່ນ ບໍ່ມີໄຟຕາມເສັ້ນທາງ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ໃນການຂົນສົ່ງ ໃນຍາມກາງຄືນ ໃນລາວ.

**(3) ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການ ບໍ່ພຽງພໍ**

ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນດ້ານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ: ສາງ, ສະຖານີລົດບັນທຸກ ກໍຍັງບໍ່ທັນສະໜອງໄດ້ເທື່ອ ຍົກເວັ້ນ ສໍາລັບ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ICD ຢູ່ວຽງຈັນ ຊຶ່ງມັນເຮັດໃຫ້ມີຜົນກະທົບຕໍ່ໂອກາດທຸລະກິດ ດ້ານພະລາທິການໃນລາວ.

**(4) ສິນຄ້າຂາກັບ ບໍ່ພຽງພໍ**

ໜຶ່ງໃນປັດໄຈທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດ ໃນລາຄາການຂົນສົ່ງທີ່ສູງ ແມ່ນຍ້ອນ ບໍ່ມີສິນຄ້າຂາກັບ ຈາກລາວ ຊຶ່ງເກີດຂຶ້ນຍ້ອນ ຄວາມບໍ່ດຸ່ນດ່ຽງ ລະຫວ່າງ ການສົ່ງອອກ-ນໍາເຂົ້າ ຢູ່ລາວ. ເນື່ອງຈາກ ການສ້າງ ອຸດສະຫະກຳ ທີ່ບໍ່ທັນພຽງພໍ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ຜະລິດຕະພັນດ້ານກະສິກຳ ສໍາລັບສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າ ທີ່ຂົນສົ່ງ ຈາກລາວ ສໍາລັບໄມ້ ແລະຜະລິດຕະພັນຈາກໄມ້ ກໍມີຄວາມຫວັງທີ່ຈໍາກັດ. ອີງຕາມການ ເຕີບໂຕທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະປະຊາກອນຂອງລາວ, ສິນຄ້ານໍາເຂົ້າທີ່ຈໍາເປັນ ກໍມີທ່າເພີ່ມຂຶ້ນ ເລື້ອຍໆ ຊຶ່ງເປັນຜົນເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມບໍ່ດຸ່ນດ່ຽງກັນຫຼາຍຂຶ້ນ ລະຫວ່າງ ການນໍາເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ.

**(5) ຕະຫຼາດພະລາທິການມີຂະໜາດນ້ອຍ**

ລາວ ມີຂະແໜງການຜະລິດ ແລະການບໍລິການ ທີ່ຍັງບໍ່ທັນພັດທະນາ ພ້ອມກັບມີຈໍານວນ ພົນລະເມືອງ ທີ່ຈໍາກັດ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການໃນການຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ ເຖິງປະຈຸບັນ ກໍຍັງມີຈໍາກັດ. ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແມ່ນມີລາຄາຂົນສົ່ງທີ່ຕົກຢູ່ໃນແງ່ລົບ ທີ່ມີລາຄາສູງ ເນື່ອງຈາກວ່າ ບໍ່ມີສິນຄ້າຂາກັບຈາກລາວ ແລະອີກດ້ານໜຶ່ງແມ່ນຍ້ອນ ອຸດສະຫະກຳ

ພະລາທິການ ກໍ່ຍັງນ້ອຍ.

**(6) ບໍລິສັດທີ່ດຳເນີນທຸລະກິດພະລາທິການ ມີຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ປານກາງ**

ເນື່ອງຈາກວ່າ ບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນລາວແມ່ນ ບໍລິສັດທີ່ມີຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ປານກາງ, ບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງສ່ວນໃຫຍ່ ຈຶ່ງບໍ່ສາມາດ ລົງທຶນ ເພື່ອຊອກຫາຕະຫຼາດ ແລະ ການບໍລິຫານແບບໃໝ່, ແລະສຳລັບ ການຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ພະນັກງານຂອງຕົນເອງໄດ້ ຊຶ່ງຜົນຮັບ ກໍ່ຄືການສູນເສຍ ໂອກາດດ້ານທຸລະກິດ ທີ່ມາຈາກການດຳເນີນງານ ຂອງແລວທາງເສດຖະກິດ ອິນໂດຈີນ ກັບ CBTA.

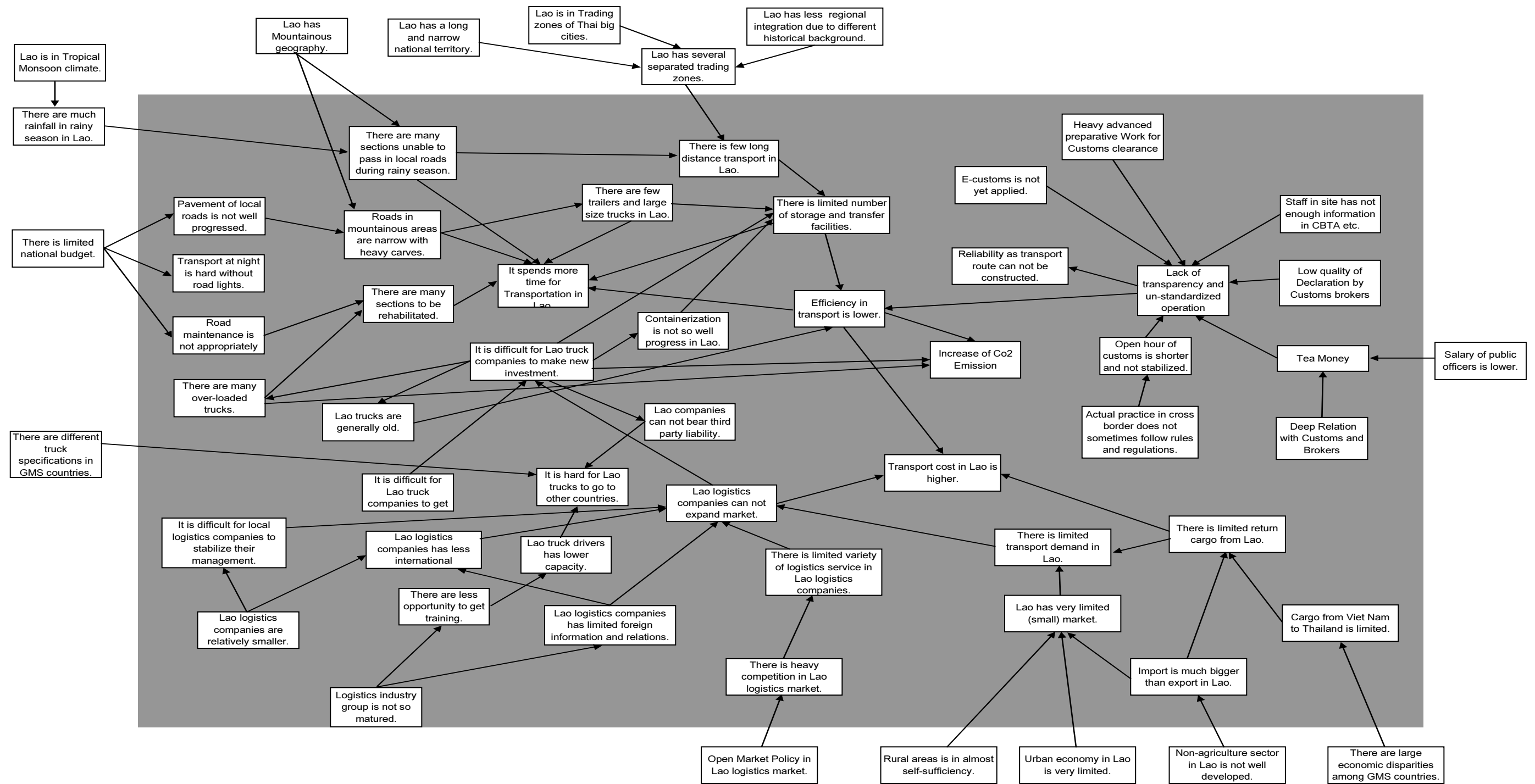
**(7) ຄວາມອາດສາມາດ ຂອງການບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ ບໍ່ພຽງພໍ**

ການບໍລິຫານພະລາທິການ ຍັງບໍ່ມີອັດຕາສ່ວນຮ່ວມ ທີ່ດີ ຕໍ່ກັບຄວາມສຳຄັນ ໃນຂັ້ນສູນກາງ ແລະຂັ້ນທ້ອງຖິ່ນ ຊຶ່ງເປັນຜົນເຮັດໃຫ້ ບາງຄັ້ງ ມີການສື່ສານຜິດພາດ, ປະຕິກິລິຍາທີ່ຊ້າ ແລະ ຂັ້ນຕອນ ທີ່ບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານໃນທ້ອງຖິ່ນ. ມັນສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນທາງລົບ ໃນການຂາດຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ ໃນຂັ້ນ ຕອນການຜ່ານແດນ ໃນ ລາວ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ໂອກາດທາງດ້ານທຸລະກິດ ໃນຂັ້ນທ້ອງຖິ່ນ.

**2.6.2 ສາຍພົວພັນ ລະຫວ່າງ ບັນຫາ ປະຈຸບັນ**

ບັນຫາ ແມ່ນມີສາຍພົວພັນກັບບັນຫາອື່ນ. ບັນຫາແນ່ນອນ ເປັນສາເຫດເຮັດໃຫ້ເກີດ ບັນຫາອື່ນ ດ້ວຍການກຽວພັນໂດຍກົງ/ທາງອ້ອມ. ສາຍພົວພັນ ໃນບັນດາບັນຫາ ປະຈຸບັນ ແມ່ນສະແດງໃນຮູບ 2.6.1.





ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 2.6.1 ການປະເມີນບັນຫາ ດ້ານລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນລາວ ໃນປະຈຸບັນ

## ພາກທີ 3 ການທົບທວນນະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

### 3.1 ການທົບທວນຄືນບັນດາແຜນພັດທະນາໃນອະນາຄົດ

ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ປະຕິບັດ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ສຳລັບ 5 ປີ ໃຫ້ເປັນນະໂຍບາຍພັດທະນາແຫ່ງຊາດ. ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍ ໄລຍະຍາວ ໃນການຫຼຸດພື້ນຜິວອອກ ປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ ໃນປີ 2020 (ເປົ້າໝາຍ 2020) ຊຶ່ງໄດ້ລະບຸ ໃນກອງປະຊຸມໃຫຍ່ ຄັ້ງທີ 6 ໃນປີ 1996, ລັດຖະບານ ໄດ້ຜັນຂະຫຍາຍ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຄັ້ງທີ 5 (2001-2005).

ວິໄສທັດໃນການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ ແມ່ນໄດ້ຕອບສະຫນອງຢູ່ໃນ ຍຸດທະສາດການລົບລ້າງ ຄວາມທຸກຍາກ ແລະ ການຂະຫຍາຍຕົວແຫ່ງຊາດ National Growth and Poverty Eradication Strategy (NGPES). ຊຶ່ງເປັນກອບວຽກທີ່ສຳຄັນ ໃນການຂະຫຍາຍຕົວ ແລະການພັດທະນາແນໃສ່ ປັບປຸງຊີວິດການເປັນຢູ່ ໃນບັນດາ ເມືອງທຸກຍາກ. ໃນນັ້ນ, ມີ 47 ເມືອງທຸກຍາກທີ່ສຸດ ແລະ 2 ເມືອງ ຢູ່ໃນລະດັບທຸກຍາກທີ່ຖືກຈັດເປັນເມືອງບູລິມະສິດ ໃນການແກ້ໄຂ. ໃນເດືອນ ມີນາ 2001, ກອງປະຊຸມໃຫຍ່ ຄັ້ງທີ VII ໄດ້ກຳນົດ ເປົ້າໝາຍ ໃນການຫຼຸດຜ່ອນ ຄວາມທຸກຍາກ ໃນປີ 2005, 2020 ແລະ ປີ 2020 ແມ່ນໄດ້ຍົກເຖິງຄວາມສິວິໄລ ແລະອຸດສະຫະກຳ ເປັນປັດໃຈທີ່ສຳຄັນ ເພື່ອປະສົບຜົນ ສຳເລັດ ຢູ່ໃນ ໂຄງຮ່າງລວມ ຂອງເປົ້າໝາຍ ປີ 2020. ເພື່ອໃຫ້ ຫຼຸດພື້ນຈາກ ອອກຈາກການເປັນ ປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ ມັນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການລົບລ້າງຄວາມທຸກຍາກ ໂດຍວິທີທີ່ຍືນຍົງ. ລັດຖະບານ ໄດ້ພະຍາຍາມໃນການລົບລ້າງຄວາມທຸກຍາກ ແລະສົ່ງເສີມຄວາມສະເໝີພາບ ຂອງປະຊາຊົນບັນດາ ເຜົ່າໃນກອບວຽກການຂະຫຍາຍຕົວ ຂອງເສດຖະກິດ ທີ່ຍືນຍົງ ແລະວ່ອງໄວ.

ອີງຕາມ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ ແຫ່ງຊາດ NEDP ຄັ້ງທີ V, ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ ຜັນຂະຫຍາຍ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ ຄັ້ງທີ VI (NSED, 2006-2010) ໃນປີ 2006 ແລະປະຈຸບັນແມ່ນຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ ຄັ້ງທີ VI ໄດ້ລວບລວມ ແກ່ນສານຂອງ ແຜນພັດທະນາ ແຫ່ງຊາດ ຊຶ່ງໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 2 ພາກ ຄື: ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ ແລະຍຸດທະສາດການລົບລ້າງຄວາມທຸກຍາກ ແລະການຂະຫຍາຍຕົວແຫ່ງຊາດ. ແຜນດັ່ງກ່າວ ສະຫນອງການກຳນົດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນການ

ຄັ້ງທີ່ V ແລະຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ໂດຍລວມ ສຳລັບ 2006 ຫາ 2010 ໃຫ້ເປັນ ແຜນພັດທະນາ ແຫ່ງຊາດ.

**3.1.1 ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ (2006-2010)**

**(1) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາໂດຍລວມ**

ການພັດທະນາ ແຜນການ 5 ປີ ຄັ້ງທີ່ 6 ແມ່ນອີງໃສ່: (i) ຍຸດທະສາດໄລຍະຍາວຂອງການ ພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ເຖິງປີ 2020 ; (ii) ຍຸດທະສາດ ທາງດ້ານອຸດສາຫະກຳ ແລະຄວາມ ສີວິໄລ; (iii) ຍຸດທະສາດ ການລຶບລ້າງຄວາມທຸກຍາກ ແລະ ການຂະຫຍາຍຕົວ ແຫ່ງຊາດ (NGPES); (iv) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຊຶ່ງເຂດ; (v) ບັນດາຂະແໜງການ, ຍຸດທະສາດຂະແໜງການຍ່ອຍ ແລະ ແຜນການ; ແລະ (vi) ການວິໄຈ ສະພາບແວດລ້ອມ ພາຍໃນ ແລະ ສາກົນ ສຳລັບການພັດທະນາ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ<sup>1</sup>.

**(2) ທິດທາງໃນການພັດທະນາ ແລະເປົ້າໝາຍທົ່ວໄປຂອງແຜນການ**

ທິດທາງຢູ່ໃນແຜນການ ຄັ້ງທີ່ VI ຕໍ່ໄປນີ້ (2006-2010) ແມ່ນໄດ້ກຳນົດ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸຄາດໝາຍ ທີ່ສູງສຸດ ແລະ ສ້າງການປ່ຽນແປງທົ່ວໄປ;

- (i) ຫັນປ່ຽນຈາກການພັດທະນາທີ່ຊັກຊ້າ ໃຫ້ເປັນການພັດທະນາແບບໝັ້ນຄົງ ແລະວ່ອງໄວ, ຊຶ່ງໃຫ້ ມີການເພີ່ມມູນຄ່າຜົນຜະລິດຂອງສິນຄ້າສູງຂຶ້ນ ນັບທັງປະລິມານ ແລະຄຸນນະພາບ ເທື່ອລະກ້າວ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍ ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຂອງຕະຫຼາດພາຍໃນ ແລະການເພີ່ມຂຶ້ນເພື່ອ ສົ່ງອອກ;
- (ii) ເພີ່ມການແຂ່ງຂັນ ແລະນຳໃຊ້ໄດ້ປຽບທີ່ສົມທຽບໄດ້ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການເອົາໃຈໃສ່ຂອງ ເສດຖະກິດສາກົນຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ຢູ່ໃນກອບອາຊຽນ, ສົນທິສັນຍາສອງຝ່າຍ ແລະຫຼາຍຝ່າຍ ລວມທັງອົງການການຄ້າໂລກ;
- (iii) ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງການເຊື່ອມໂຍງ ລະຫວ່າງ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະການພັດທະນາ ສັງຄົມ; ແລະປ້ອງກັນ ຊັບພະຍາກອນ ແລະສະພາບແວດລ້ອມ. ການແກ້ໄຂບັນຫາສັງຄົມ ຕ້ອງມາກ່ອນ, ການເອົາໃຈໃສ່ ຕໍ່ກັບບັນຫາ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ, ບັນຫາການວ່າງງານ ແລະບັນຫາໄພສັງຄົມ, ແລະຮັກສາລະບອບການເມືອງ ແລະສັງຄົມ ໃຫ້ມີຄວາມສະເຖຍ ລະພາບ; ແລະ
- (iv) ເພີ່ມທະວີ ການສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໃຫ້ກວ້າງຂວາງ ແລະສັງລວມ ການສ້າງເສດຖະກິດໃຫ້ທັນເປັນຕະຫຼາດ ພ້ອມກັບທິດທາງສັງຄົມນິຍົມ ເພື່ອໃຫ້ເປັນຕົວແບບ ພື້ນຖານ ສຳລັບການສ້າງອຸດສາຫະກຳ ແລະຄວາມສີວິໄລ.

<sup>1</sup> ຄະນະກຳມະການ ແຜນການ ແລະການລົງທຶນ (2006) ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ (2006-2010)

ອີງຕາມ ທິດຊື່ນຳ ທີ່ໄດ້ວາງໄວ້ຂອງຂ້າງເທິງ, ບັນດາວຽກງານ ແລະມະຕິ ຈະຕ້ອງຖືກປະຕິບັດ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- (i) ເພີ່ມການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ ໃຫ້ສະເລ່ຍໄດ້ ໃນລະດັບ 7.5 – 8% ຕໍ່ປີ;
- (ii) ຮັບປະກັນ ຄວາມດຸ່ນດ່ຽງ ໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດ ໃຫ້ຄຽງຄູ່ໄປກັບ ການພັດທະນາສັງຄົມ ແລະປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ;
- (iii) ຊຸກຍູ້ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ຢູ່ທຸກຂະແໜງການ ໂດຍເນັ້ນໜັກ ເສດຖະກິດຂອງພາກລັດ ໃຫ້ເປັນຄືກັນກັບ ຂະແໜງການນຳພາ;
- (iv) ສົ່ງເສີມ ແລະພັດທະນາ ວິສາຫະກິດຂະໜາດກາງ ແລະຂະໜາດນ້ອຍໃຫ້ມີການຂະຫຍາຍຕົວ;
- (v) ຮັບປະກັນການບົວລະບັດຮັກສາພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ມີແລ້ວ ແລະສ້າງສາພັດທະນາພື້ນຖານ ໂຄງລ່າງເພີ່ມຕື່ມ ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນເພື່ອຊຸກຍູ້ວຽກງານ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ;
- (vi) ສືບຕໍ່ເປີດກວ້າງໂອກາດໃຫ້ເສດຖະກິດ ແລະຍົກລະດັບການພົວພັນດ້ານເສດຖະກິດກັບສາກົນ;
- (vii) ສືບຕໍ່ປັບປຸງ ແລະສ້າງສາຂະແໜງການເງິນໃຫ້ເຂັ້ມແຂງ ໂດຍການເພີ່ມຂີດຄວາມອາດສາມາດ ໃຫ້ແກ່ ອົງການຄຸ້ມຄອງການເງິນ ແຫ່ງຊາດ;
- (viii) ສືບຕໍ່ ສ້າງແບບແຜນພັດທະນາ ພ້ອມກັບການປ່ຽນແປງຮູບໂສມໃໝ່ ໃຫ້ມີຄວາມຄືບໜ້າ ຢູ່ໃນຂົງເຂດການສຶກສາ ແລະການກໍ່ສ້າງຄວາມອາດສາມາດ;
- (ix) ເພີ່ມທະວີວຽກງານການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານໃຫ້ເປັນບາດກ້າວໃຫ່ຍ ແລະປັບປຸງປະສິດທິພາບຂອງ ອົງການຈັດຕັ້ງຂອງລັດ;
- (x) ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ ຂົງເຂດວຽກງານປ້ອງກັນຊາດ, ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບດ້ານ ການເມືອງ ແລະສັງຄົມ, ແລະເສີມຂະຫຍາຍ ສາຍພົບພັນກັບຕ່າງປະເທດ.

ເປົ້າໝາຍເຫຼົ່ານີ້ ພ້ອມກັບ ເປົ້າໝາຍການພັດທະນາສະຫະສະວັດ (Millennium Development Goals) ແລະ ເປົ້າໝາຍ ຂອງແຜນງານ Brussels Program of Action ສຳລັບ ບັນດາປະເທດດ້ວຍພັດທະນາ (2001–2010).

**(3) ຍຸດທະສາດ ການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ**

ວິໄສທັດ ແລະຍຸດທະສາດ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນ NGPES, ທີ່ໄດ້ສະເໜີໂຄງຮ່າງຍຸດທະສາດ ໄລຍະກາງ ສຳລັບການຕໍ່ສູ້ຕ້ານຄວາມທຸກຍາກ, ໄດ້ຖືກຮວບໂຮມເຂົ້າໃນແຜນ ຄັ້ງທີ VI ໃຫ້ເປັນ ຍຸດທະສາດ ການລຶບລ້າງຄວາມທຸກຍາກ ເພື່ອການຂະຫຍາຍໂອກາດທາງເສດຖະກິດ;

### ການເຂົ້າເຖິງສະຖານທີ່ຕ່າງໆ

ປະສົບປະການ ໃນໄລຍະ 15 ປີ ຜ່ານມາ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງ ການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງຜົນຜະລິດ ດ້ານກະສິກໍາ ແລະການປັບປຸງການນໍາສິນຄ້າອອກສູ່ຕະຫຼາດ ໂດຍຜ່ານພື້ນຖານໂຄງລ່າງທາງຖະໜົນ ໃນການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກຢູ່ຕາມທົ່ງພຽງ. ບົດຮຽນຜ່ານມາ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າການ ເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການຜະລິດ ຢູ່ໃນວິຊາຊີບສໍາຮອງ ແລະກະສິກໍາ ຢູ່ເຂດຊົນນະບົດ ແລະ ປັບປຸງ ການນໍາສິນຄ້າອອກສູ່ຕະຫຼາດ ແມ່ນເປັນສິ່ງສໍາຄັນ ເພື່ອບັນລຸຄາດໝາຍໃນການຫຼຸດຜ່ອນ ຄວາມທຸກຍາກ ຢູ່ໃນໄລຍະກາງ ຊຶ່ງເປັນບູລິມະສິດຂັ້ນສູງ ທີ່ໄດ້ຮັບຮອງ.

### ຂະແໜງການນອກລະບົບ

ຂະແໜງການນອກລະບົບ ປະກອບດ້ວຍວິສາຫະກິດຂະໜາດນ້ອຍ ແລະຈຸລະພາກ ຊຶ່ງເປັນຜູ້ປະ ກອບການທີ່ສໍາຄັນ ໃນການຂະຫຍາຍຕົວ ຢູ່ໃນ Asian NICs. ອັດຕາສ່ວນໆຫຼາຍຂອງການຈ້າງງານ ແບບສົມບູນ ແລະແບບສັນຍາຈ້າງ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຂຶ້ນກັບຂະແໜງນອກລະບົບ (ສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນດ້ານການບໍລິການ ແລະການຄ້າ) ຢູ່ໃນເຂດຕົວເມືອງ ແລະເຂດຊົນນະບົດ. ການເພີ່ມຂຶ້ນທາງດ້ານ ໂອກາດ ແລະການປັບປຸງການຜະລິດ ຢູ່ໃນຂະແໜງການດັ່ງກ່າວ ແມ່ນເປັນສ່ວນປະກອບທີ່ສໍາຄັນ ໃນການເພີ່ມທະວີຜົນງານດ້ານເສດຖະກິດ ແລະການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ ຂອງ ສປປ ລາວ.

### ພາກເອກະຊົນ

ພາກເອກະຊົນ ລວມທັງຂະແໜງກະສິກໍາປຸງແຕ່ງ/ການຜະລິດ, ຄຸດຄົ້ນບໍ່ແຮ່, ກໍ່ສ້າງ, ທ່ອງທ່ຽວ, ການຄ້າຂາຍຍົກ ແລະຍ່ອຍ, ການຂົນສົ່ງ, ແລະການບໍລິການດ້ານອື່ນໆ ກໍ່ເປັນຂົງເຂດທີ່ສໍາຄັນ. ການລົງທຶນໂດຍເອກະຊົນ ແມ່ນປັດໃຈທີ່ສໍາຄັນທີ່ສຸດ ສໍາລັບຄວາມກ້າວໜ້າດ້ານເຄື່ອງຈັກ ແລະເຕັກ ໂນໂລຊີ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຜະລິດ ມີການຂະຫຍາຍຕົວສູງຂຶ້ນ ຊຶ່ງມັນເປັນພາຫະນະທີ່ສໍາຄັນ ສໍາລັບການ ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ.

### ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ

ການສະໜອງພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ລວມທັງ ຖະໜົນ ແລະຂົວ, ທ່າບັກ/ຂົວຕໍ່, ວຽກງານໄຟຟ້າ, ການ ບໍລິການໄປສະນີ ແລະໂທລະຄົມມະນາຄົມ, ແມ່ນເປັນປັດໃຈສໍາຄັນສໍາລັບການເຄື່ອນໄຫວຂອງຄົນ ແລະສິນຄ້າ, ການຈໍລະຈອນຂໍ້ມູນທີ່ສໍາຄັນ ໃນເວລາທີ່ເໝາະສົມ, ແລະມີພາລະບົດບາດໃນ ການຕະຫຼາດ ທີ່ມີປະສິດທິຜົນ ແລະເປັນລະບຽບ ລວມທັງ ຕະຫຼາດແຮງງານ.

### ນະໂຍບາຍ ທາງດ້ານເສດຖະກິດມະຫາພາກ ແລະການເງິນຂອງລັດ

ລັດຖະບານ ໄດ້ເລີ່ມເອົາໃຈໃສ່ ເພີ່ມເສດຖະກິດມະຫາພາກ ສໍາລັບຄົນທຸກຍາກ ແລະນະໂຍບາຍ ກ່ຽວກັບການໃຊ້ຈ່າຍຕໍ່ກັບພາກລັດ. ງົບປະມານ ສໍາລັບການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ ແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນເພື່ອ ສືບຕໍ່ຊຸກຍູ້ອຸດໜູນໃຫ້ກັບຄົນທຸກ ເພື່ອຊຸກຍູ້ເຂົ້າໃນການສ້າງການຜະລິດ ແລະທຸລະກິດຂອງເຂົາເຈົ້າ.

ຄວາມພະຍາຍາມ ແມ່ນໄດ້ເລັ່ງໃສ່ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງລາຍຮັບຂອງຄົນທຸກ ແລະຫຼຸດຜ່ອນ ຊ່ອງຫວ່າງລະຫວ່າງ ຄົນຮັ່ງ ແລະຄົນທຸກ ເພື່ອສ້າງຄວາມດຸ່ນດ່ຽງໃນສັງຄົມ.

**ການສ້າງສາພັດທະນາຂົງເຂດທຸກຍາກທີ່ສຸດ**

ຍຸດທະສາດການລຶບລ້າງຄວາມທຸກຍາກ ແລະ ການຂະຫຍາຍຕົວ ແຫ່ງຊາດ ໄດ້ກຳນົດ 47 ເມືອງທຸກຍາກທີ່ສຸດ ແລະ 25 ເມືອງທຸກຍາກ. ການກະກຽມໃສ່ແຜນພັດທະນາຂົງເຂດສະເພາະໃນ ບັນດາເມືອງທົດລອງ ສຳລັບ 47 ເມືອງທຸກຍາກທີ່ສຸດ ແມ່ນໄດ້ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະໂຄງການສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນຢູ່ໃນຂົງເຂດ ການພັດທະນາ ຊົນນະບົດ ແລະກະສິກຳ, ການສຶກສາ, ສາທາລະນະສຸກ ແລະການຂົນສົ່ງ/ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ. ການເອົາໃຈໃສ່ແມ່ນເລັ່ງໃສ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງເສດຖະກິດຕາມຊາຍແດນ, ໂດຍອີງໃສ່ການພັດທະນາ ຈຸດກວດກາຕາມຊາຍແດນ, ຕາມເສັ້ນທາງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ຂົງເຂດທີ່ສຳຄັນ ແລະຕາມແລວທາງເສດຖະກິດ.

**(4) ແຜນພັດທະນາຂະແໜງຂົນສົ່ງ**

ແຜນພັດທະນາບັນດາຂະແໜງການຕໍ່ໄປນີ້ ແມ່ນໄດ້ຈັດຕັ້ງສຳລັບການພັດທະນາຂະແໜງຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນ ແຜນການ ທີ່ VI ມີຄື:

**1) ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດລວມ**

ເປົ້າໝາຍໄລຍະຍາວ ແມ່ນເພື່ອຕອບສະໜອງ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອສ້າງຄວາມຍືນຍົງຂອງຊາດ ໃນແບບທີ່ທັນສະໄຫມ ແລະເຮັດໃຫ້ປະຊາຊົນທົ່ວປະເທດ ສາມາດຄົມມະນາຄົມໄປມາໄດ້ສະດວກ ແລະມີສ່ວນຮ່ວມໃນການພັດທະນາສ້າງສາປະເທດຊາດ, ເຮັດວຽກຮ່ວມກັບບຸກຄົນຕ່າງໆທັງພາຍໃນ ແລະຢູ່ຕ່າງປະເທດ.

ເປົ້າໝາຍຕົ້ນຕໍ ສຳລັບການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ໃນໄລຍະແຜນການ ຄັ້ງທີ VI (2006–2010) ແມ່ນເພື່ອສືບຕໍ່ປົກປັກຮັກສາ, ປັບປຸງ, ແລະພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ເສດຖະກິດ–ສັງຄົມ ແນໃສ່ຂະແໜງການ ເຊັ່ນ: ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ, ຕ່າງປະເທດ, ການຂົນສົ່ງ ທາງນໍ້າ ແລະການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ, ໂທລະຄົມມະນາຄົມ, ໂຮງຮຽນ ແລະສູນປົ່ນປົວດ້ານ ສາທາລະນະສຸກ ເພື່ອສ້າງເງື່ອນໄຂສະດວກໃນການພັດທະນາ. ຕອບສະໜອງ ຄວາມຮຽກຮ້ອງ ຕ້ອງການຂັ້ນພື້ນຖານສຳລັບພື້ນຖານໂຄງລ່າງໃນຕົວເມືອງ, ເອົາໃຈໃສ່ ໃນການຮັກສາສະພາບແວດລ້ອມ ແລະການບຳບັດນໍ້າເສຍ ເພື່ອປັບປຸງ ແລະຮັກສາສະພາບແວດລ້ອມ ໃນການບໍລິການການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ–ສັງຄົມ, ການປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະການປ້ອງກັນຊາດ. ພື້ນຖານໂຄງລ່າງໃໝ່ ຈະຖືກສ້າງສາ ຢູ່ບາງຂົງເຂດ ແລະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມຫົວໂຫຍ (ຄວາມຂາດແຄນເຂົ້າ) ແລະຄວາມທຸກຍາກ, ພ້ອມກັບ ການເນັ້ນໜັກການປົກປັກຮັກສາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ–ສັງຄົມ.

## 2) ຍຸດທະສາດຂະແໜງການສຳຮອງ

### ການຂົນສົ່ງທາງບົກ

- ເຊື່ອມຕໍ່ ສປປ ລາວ ກັບບັນດາປະເທດເພື່ອບ້ານໃນຂົງເຂດອະນຸພາກພື້ນ ລວມທັງຖະໜົນ ຫົນທາງ ແລະຂົວຂ້າມແມ່ນ້ຳຂອງຕ່າງໆ ແລະເສັ້ນທາງລະດັບຊາດ ລະຫວ່າງ ນະຄອນຫຼວງ ວຽງຈັນ ໄປສູ່ ບັນດາແຂວງ.
- ເນັ້ນຫນັກການເຊື່ອມຕໍ່ ເສັ້ນທາງ ແລະເສັ້ນທາງຫລວງ ໄປຫາ ສູນກາງເສດຖະກິດ ລວມທັງ ບັນດາເສັ້ນທາງ ທີ່ໄດ້ສ້າງສາພັດທະນາໃນເຂດຊົນນະບົດ.
- ສ້າງສາພັດທະນາ ທາງເບຕົງ, ທາງຢູຢາງ ແລະສ້າງຂົວຕ່າງໆ ຕາມເສັ້ນທາງຫລວງ.
- ສ້າງສາພັດທະນາ ຈຸດກວດກາທາງນ້ຳ ແລະທາງບົກ ລວມທັງການເຊື່ອມຕໍ່ດ້ວຍຂົວໄປຕ່າງປະ ເທດ ແລະຕະຫຼາດສາກົນ.
- ປັບປຸງການເຊື່ອມຕໍ່ຖະໜົນຫົນທາງລະດັບຊາດ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ ສປປ ລາວ ກັບບັນດາ ປະເທດ ເພື່ອນບ້ານ ໃຫ້ເປັນຖະໜົນທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ຊຶ່ງເປັນບູລິມະສິດໃນການສ້າງທາງ ເພື່ອໃຫ້ ເຊື່ອມຕໍ່ໄປຮອດຊາຍແດນ.
- ຈັດສັນການລົງທຶນ ເພື່ອຊ່ວຍເຂດທີ່ບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ກຸ່ມບ້ານ ຢູ່ເຂດ ຊົນນະບົດ ເພື່ອເປີດການແລກປ່ຽນ ດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ການຄ້າຊາຍແດນ ແລະຮັບປະກັນ ການເຂົ້າເຖິງ ໃນໄລຍະ ລະດູແລ້ງ ແລະລະດູຝົນ ໂດຍແນໃສ່ການສ້າງທາງເບຕົງ.
- ຮັບປະກັນ ລະບົບການສື່ສານຢູ່ຕາມຊົນນະບົດໃຫ້ດີ, ປົກປັກຮັກສາ ແລະ ປັບປຸງສະພາບ ຖະໜົນຫົນທາງ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວໃຫ້ຢູ່ໃນລະດັບທີ່ດີ.
- ສືບຕໍ່ ເພີ່ມກອງທຶນພາຍໃນ ໂດຍຜ່ານ ກອງທຶນບົວລະບັດຮັກສາທາງ ສຳລັບການຮັກສາທາງ.
- ລົງເລິກສຶກສາເສັ້ນທາງຕາມຊາຍແດນ ສຳລັບການພັດທະນາເສດຖະກິດ, ການປ້ອງກັນ ຄວາມສະຫງົບ ແລະການປ້ອງກັນຊາດ.

### ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

- ສະໜອງການລົງທຶນ ສຳລັບການຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ ເຈົ້າໜ້າທີ່ ການບິນລາວ.
- ປັບປຸງສະໜາມບິນ ເຊັ່ນ: ສະໜາມບິນປາກເຊ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ຫຼວງພະບາງ ແລະ ສະໜາມບິນພາຍໃນອື່ນໆ ເພື່ອຮັບປະກັນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ.

- ສ້າງສະໜາມບິນໃໝ່ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດຮອງຮັບຜູ້ໂດຍສານ ໃຫ້ໄດ້ເຖິງ 22.25 ລ້ານຄົນຕໍ່ປີ, ພ້ອມກັບ ການໃຫ້ບູລິມະສິດແກ່ສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕເພື່ອຮອງຮັບການບໍລິການ ຜູ້ໂດຍສານໃຫ້ໄດ້ 11.5 ລ້ານ ຄົນຕໍ່ປີ.
- ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການເພີ່ມຈຳນວນເຮືອບິນ ແລະເຄື່ອງອຸປະກອນຂອງເຮືອບິນ, ປັບປຸງຄຸນນະພາບ ການບໍລິການ, ຮັກສາຄວາມປອດໄພ ໃນລະຫວ່າງການເດີນທາງ, ສະໜອງລະບົບຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທາງອາກາດທີ່ທັນສະໄໝ ແລະສ້າງຄວາມອາດສາມາດໃຫ້ແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ພະນັກງານສະໜາມບິນຂອງ ທ້ອງຖິ່ນ.

**ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ພາຍໃນປະເທດ**

- ສືບຕໍ່ລົງທຶນຕໍ່ກັບ ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າພາຍໃນປະເທດ ໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝ, ປັບປຸງທ່າເຮືອ ແລະຄຸນນະພາບຂອງການບໍລິການ ໃຫ້ຕອບສະໜອງໄດ້ກັບມາດຕະຖານອະນຸພາກພື້ນ ແລະສາກົນ.
- ຄົ້ນຄວ້າ ແລະສຶກສາ ລະບົບວຽກງານທາງນໍ້າສາກົນ ຢູ່ແມ່ນໍ້າຂອງ.
- ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ໃນການກໍ່ສ້າງທ່າເຮືອເລິກ, ປ່ຽນແທນອຸປະກອນການຍົກຍ້າ ຄ່ຽນຖ່າຍ.
- ສ້າງຂົວ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ແລະຊຽງມານ (Xiengman), ຫ້ວຍຊາຍ ແລະຊຽງຂອງ (ປະເທດໄທ) ແລະຂົວມິດຕະພາບ ເຊື່ອມຕໍ່ ລາວ ແລະພະມ້າ.

**ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ**

- ສືບຕໍ່ກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ຄວາມຍາວ 14km ຈາກຂົວມິດຕະພາບ ໄປຫາ ບ້ານຄຳສະຫວາດ.
- ສຶກສາ ແລະສຳຫຼວດ ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ຈາກ ທ່າແຂກ ຫາ ກິ້ວມູຢາ Kiew Mou Ya (ຊາຍແດນຫວຽດນາມ) ແລະຊອກແຫຼ່ງທຶນ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.
- ລົງທຶນ ໃນໄລຍະກະກຽມ ແລະຈັດຫາອົງປະກອບເຊັ່ນ: ເຄື່ອງຈັກລົດໄຟ, ທ້ອງໂດຍສານລົດໄຟ ແລະຄົນຂັບ ລົດໄຟ.

**ການພັດທະນາຕົວເມືອງ**

- ສຸມໃສ່ ເມືອງທີ່ຢູ່ຕາມພູດອຍ ໃນການສະໜອງພື້ນຖານໂຄງລ່າງແບບລວມສູນ.
- ພັດທະນາ ກອງທຶນທີ່ດິນ ຈາກຫຼາຍໆຮູບແບບ ຂອງແຫຼ່ງທຶນ ສຳລັບການພັດທະນາ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງຕົວເມືອງ, ມີເປົ້າໝາຍປ່ຽນສັງຄົມລາວ ໃຫ້ເປັນສັງຄົມການລົງທຶນໃນຂົງເຂດການສະໜອງນໍ້າໃຊ້, ການລະບາຍນໍ້າ ແລະທີ່ພັກອາໄສ.



- ເນັ້ນໜັກ ການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງດ້ານການຄ້າ, ການທ່ອງທ່ຽວ ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ດ້ານສາທາລະນະສຸກ ໃຫ້ມີມາດຕະຖານສູງ.

**ໂທລະຄົມມະນາຄົມ**

- ຕິດຕັ້ງສາຍເຄເບິນ ແລະຕາຄ່າຍໂທລະຄົມມະນາຄົມ ຈາກພາກເໜືອ ສູ່ພາກໃຕ້ ແລະ ຈາກພາກຕາເວັນອອກ ສູ່ພາກຕາເວັນຕົກ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບບັນດາປະເທດອື່ນໆໃນອາຊີ.

**(5) ການພັດທະນາຂົງເຂດ**

ຢູ່ໃນແຜນການ ຄັ້ງທີ VI, ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ສຳລັບການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຢູ່ບັນດາແຂວງ ພາກເໜືອ, ພາກກາງ ແລະ ພາກໃຕ້ ແມ່ນໄດ້ວາງຄາດໝາຍດັ່ງລຸ່ມນີ້.

ແຜນການພັດທະນາ 5 ປີ ສຳລັບແຕ່ລະຂົງເຂດ, ເປົ້າໝາຍການຂະຫຍາຍຕົວດ້ານເສດຖະກິດ ແມ່ນໃນລະດັບ 6-6.5% ສຳລັບແຂວງພາກເໜືອ, 8.5-9% ສຳລັບແຂວງພາກກາງ, ແລະ 6.5-7% ສຳລັບແຂວງພາກໃຕ້ ໃຫ້ມີລາຍຮັບສະເລ່ຍ ເພີ່ມຂຶ້ນ 5% ຕໍ່ປີ. ຮອດປີ 2010, ລາຍຮັບຕໍ່ຫົວຄົນ ແມ່ນ 610ໂດລາ ສຳລັບແຂວງພາກເໜືອ, 1,000ໂດລາ ສຳລັບແຂວງພາກກາງ, ແລະ 930-950ໂດລາ ສຳລັບແຂວງພາກໃຕ້. ຄູ່ມືການພັດທະນາລວມ ແລະຍຸດທະສາດຂອງການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ສຳລັບແຕ່ລະຂົງເຂດ ມີດັ່ງລຸ່ມນີ້;

**ເຂດພາກເໜືອ**

**1) ຄູ່ມືການພັດທະນາ**

ເຂດພາກເໜືອ ເປັນເຂດທີ່ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກທີ່ສຸດ ເມື່ອທຽບກັບພາກອື່ນໆ ເນື່ອງຈາກພື້ນຖານໂຄງລ່າງບໍ່ພຽງພໍ, ລະດັບການສຶກສາຍັງຕ່ຳ ແລະມີຂໍ້ຈຳກັດໃນດ້ານການຮັບຮູ້ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຂົງເຂດນີ້ ມີທ່າແຮງທີ່ແນ່ນອນ ໃນດ້ານກະສິກຳ, ປ່າໄມ້, ໄຟຟ້າ, ບໍ່ແຮ່ ແລະການທ່ອງທ່ຽວ ເພາະເປັນເຂດທີ່ພິເສດ ໃນດ້ານຄວາມໃກ້ຊິດຕິດແທດ (ສາຍພົວພັນດ້ານເສດຖະກິດ ກັບ 4 ປະເທດຄື: ຈີນ, ຫວຽດນາມ, ໄທ ແລະພະມ້າ). ເພາະສະນັ້ນ, ເພື່ອສົ່ງເສີມທ່າແຮງຂອງ ແຕ່ລະພາກ ໃນໄລຍະ 5 ປີ (2006-2010), ຈຶ່ງຈຳເປັນ ຕ້ອງເນັ້ນໜັກ ການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ.

**2) ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ**

- ລົງທຶນ ໃນການປັບປຸງ ຖະໜົນຫົນທາງ ແລະທາງຫລວງລະດັບຊາດ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ໄປສູ່ດ່ານສາກົນ, ການຂົນສົ່ງ ທາງນ້ຳ ແລະທ່າເຮືອ, ແລະປັບປຸງ ການບໍລິການຈຸດກວດກາຕາມຊາຍແດນ.

- ບັບປຸງພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂັ້ນຕົ້ນ ຢູ່ບັນດາແຂວງຕົ້ນຕໍ ທາງພາກເໜືອ ເຊັ່ນ: ຫຼວງນ້ຳທາ, ຫຼວງພະບາງ, ໄຊຍະບູລີ, ບໍ່ແກ້ວ ເພື່ອດຸ່ນດ່ຽງ ໃນການພັດທະນາ ລະຫວ່າງ ຕົວເມືອງ ແລະຊົນນະບົດ.
- ພັດທະນາ ແລະກະຕຸກຊຸກຍູ້ວຽກງານດ້ານເສດຖະກິດຕາມເສັ້ນທາງເລກ 3 ເພື່ອສົ່ງເສີມ ການບໍລິການຜ່ານແດນ ກັບແຂວງຢຸນນານ ຂອງ ສປຈີນ ທີ່ຜ່ານທາງເລກ 3.
- ຍົກລະດັບສະໜາມບິນແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ, ສ້ອມແປງສະໜາມບິນແຂວງຫຼວງພະບາງ ເພື່ອຂະຫຍາຍຖັງວບິນ ໄປບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ.
- ລະດົມທຶນ ໃນການກໍ່ສ້າງ ທາງເລກ 4, 13, 4A ແລະ 4B.
- ກໍ່ສ້າງຕາຂ່າຍໄຟຟ້າ ເຊື່ອມຕໍ່ຂົງເຂດຕ່າງໆ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກເສັ້ນທາງທ່ຽວທ່ຽວ ແລະການຄຸດຄົ້ນບໍ່ແຮ່.
- ປະສານສົມທົບ ກັບ ສປ ຈີນ ໃນການສຶກສາ ແລະກໍ່ສ້າງໂຄງການໄຟຟ້າ ຂະໜາດ 640 MW ຢູ່ນ້ຳອູ ແຂວງຜົ້ງສາລີ.

**ເຂດພາກກາງ**

**1) ຄູ່ມືການພັດທະນາ**

ສຳລັບໄລຍະ 5 ປີ ຂ້າງໜ້າ (2006–2010), ເຂດພາກກາງ ຈະມີໜ້າທີ່ເປັນຈຸດໃຈກາງໃນການ ພັດທະນາປະເທດ ສ້າງບໍລິມາດການຜະລິດສິນຄ້າໃຫ້ແກ່ຂະຫຍາຍອອກໄປ. ເພາະສະນັ້ນ, ລັດຖະບານ ໄດ້ພະຍາຍາມ ເຮັດໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍ ການຂະຫຍາຍຕົວດ້ານເສດຖະກິດ ໃຫ້ສຳເລັດ ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນໃນດ້ານອຸດສະຫະກຳປຸງແຕ່ງທີ່ໃຊ້ແຮງງານ ໂດຍແນໃສ່ການເພີ່ມຂຶ້ນ ໃນອັດຕາ ສ່ວນແຮງງານ ນອກຈາກດ້ານກະສິກຳ 40–50% ແລະອັດຕາສ່ວນພາກກາງ ຕໍ່ກັບລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນຂອງປະເທດ ໃຫ້ໄດ້ 49–54% ຈົນຮອດປີ 2010.

**2) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ**

- ໃຫ້ບູລິມະສິດແກ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນການສ້າງຖະຫນົນຫົນທາງ ຢູ່ໃນ ນະຄອນຫຼວງ ແລະເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ ໄປຫາບັນດາແຂວງຕ່າງໆ.
- ສ້ອມແປງທາງ ເລກ 8 ແລະ ເລກ 12 ເພື່ອໄປຫາ ທ່າເຮືອຂອງຫວຽດນາມ ແລະກໍ່ສ້າງ ທາງເລກ 11.

**ເຂດພາກໃຕ້**

**1) ຄຳແນະນຳ ໃນການພັດທະນາ**

ເຂດພາກເໜືອ ມີທີ່ຕັ້ງຢູ່ 2 ເຂດ ຂອງສາມຫຼ່ຽມພັດທະນາ ຄື: ສາມຫຼ່ຽມພັດທະນາ ລາວ- ຫວຽດນາມ-ກຳປູເຈຍ ແລະສາມຫຼ່ຽມພັດທະນາ ລາວ-ໄທ-ກຳປູເຈຍ. ໃນເວລາດຽວກັນ, ກໍຍັງ ມີທີ່ຕັ້ງຢູ່ເສັ້ນທາງເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ (ແລວທາງ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ) ເຊື່ອມຕໍ່ ກວາງຢາ(Kuangnya)-ຈຳປາສັກ-ອຸດອນທານີ-ບາງກອກ. ນອກນັ້ນຍັງມີ ທ່າແຮງ ທາງດ້ານແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດຫຼາຍຊະນິດ ຢູ່ບັນດາແຂວງທາງພາກໃຕ້ ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນມີດິນທີ່ເໝາະສົມແກ່ການປູກຝັງ. ຄວາມຕັ້ງໃຈຕໍ່ກັບການປັບປຸງ ຕົວເມືອງໃຫ່ຍ ໃນຂົງເຂດນີ້ ເພື່ອຫັນປ່ຽນ ໃຫ້ເປັນເມືອງຫຼວງຂອງແຂວງ ເຊັ່ນ: ປາກເຊ ເປັນເມືອງຫຼວງຂອງແຂວງຈຳປາສັກ, ໂດຍມີເປົ້າໝາຍ ເພື່ອໃຫ້ ການຂະຫຍາຍຕົວດ້ານເສດຖະກິດ ປະສົບຜົນສຳເລັດ ອັດຕາສະເລ່ຍ ໃນລະດັບ 6.57% ຕໍ່ປີ ຊຶ່ງປະກອບສ່ວນ 21-23% ຂອງລວມຍອດຜະລິດຕະພັນ ພາຍໃນຂອງປະເທດ.

**2) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ**

- ພັດທະນາເສັ້ນທາງຂອງເມືອງ ແລະເສັ້ນທາງ ໄປຫາ ຫວຽດນາມ ແລະກຳປູເຈຍ ໂດຍ ແນໃສ່ເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ ໄປສູ່ທ່າເຮືອອອກສູ່ທະເລ ໂດຍຜ່ານບັນດາປະເທດເຫຼົ່ານີ້, ປັບປຸງ ເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ແລະເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ໄປຫາແຂວງຕ່າງໆ.
- ປັບປຸງເສັ້ນທາງຂອງແຂວງ, ເມືອງ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ທຸກໆເມືອງ ມີເສັ້ນທາງທີ່ສາມາດ ເຂົ້າສູ່ ສູນກາງຂອງເມືອງ ໄດ້ໃນທຸກໆລະດູ.
- ຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ ເຊື່ອມຕໍ່ຈຸດກວດກາຕ່າງໆ ຕາມຊາຍແດນ ໄປຫາ ຫວຽດນາມ, ກຳປູເຈຍ ແລະໄທ.
- ສ້ອມແປງ ສະໜາມບິນປາກເຊ ຄືນໃໝ່ ເພື່ອໃຫ້ເປັນສະໜາມບິນຂອງຂົງເຂດທາງພາກໃຕ້ ເພື່ອໃຫ້ ສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ໄປສູ່ ວິງກິງ, ສິງກະໂປ, ຫວຽດນາມ ແລະພະມ້າ.
- ລົງທຶນໃນການພັດທະນາ ເມືອງທີ່ສຳຄັນ ເຊັ່ນ: ປາກເຊ (ແຂວງຈຳປາສັກ) ໃຫ້ເປັນຈຸດ ໃຈກາງຂອງເສດຖະກິດ, ເປັນການພັດທະນາ ດ້ານວິທະຍາສາດ ແລະດ້ານເຕັກນິກ.

**3.1.2 ແຜນການຂອງ ຂະແໜງຂົນສົ່ງ**

**(1) ແຜນຍຸດທະສາດ ຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ 2001 – 2020**

ອີງຕາມ ນະໂຍບາຍພື້ນຖານ ທີ່ໄດ້ກຳນົດ ຢູ່ໃນ ແຜນ 5 ປີ ຂອງແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ – ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ ຄັ້ງທີ VI, ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ໄດ້ພັດທະນາແຜນຍຸດທະສາດ ສຳລັບຂະແໜງການຂົນສົ່ງ 2001-2020 ຊຶ່ງໄດ້ທົບທວນຄືນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນການ 2001 – 2005 ແລະໃຫ້ຄຳແນະນຳ ສຳລັບຍຸດທະສາດ ປີ 2006-2010 ແລະ 2010-2020. ຊຶ່ງສະແດງໃຫ້

ເຫັນຫົວຂໍ້ຂອງຄຳແນະນຳໃນຍຸດທະສາດ ແມ່ນກຳລັງຢູ່ພາຍໃຕ້ການກະກຽມ ຂອງກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງລາຍລະອຽດ ຄາດວ່າຈະມີສະໜອງໃຫ້ ໃນປີ 2009. ເພາະສະນັ້ນ, ນະໂຍບາຍສຳລັບ ປີ 2010 ແລະ 2020 ທີ່ໄດ້ກຳນົດ ຢູ່ໃນຍຸດທະສາດ ແມ່ນດັ່ງລຸ່ມນີ້:

**ນະໂຍບາຍ ສຳລັບ ປີ 2010**

- ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ລະບົບການຂົນສົ່ງໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍ ສປປ ລາວ ເປັນທາງຜ່ານຂອງອະນຸພາກພື້ນ ພ້ອມທັງການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງບໍລິມາດຈະລາຈອນ ໃຫ້ສະເລ່ຍໃນລະດັບ 8% ຕໍ່ປີ.
- ເພື່ອໃຫ້ມີ ລົດເມດ່ວນ ຢູ່ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນຕົວເມືອງທຸກໆ 30ນາທີ.
- ເພື່ອຄຸ້ມຄອງ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນໃຫ້ທັນສະໄໝ ແລະຄວບຄຸມ ຈຳນວນການຕາຍຈາກອຸປະຕິເຫດ ບໍ່ເກີນ 7 /10,000 ຄົນ.
- ເພື່ອປັບປຸງການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ.
- ເພື່ອເຮັດໃຫ້ລະບົບການກວດກາ / ການຄຸ້ມຄອງຍານພາຫະນະ ໃຫ້ທັນສະໄໝ.
- ເພື່ອປັບປຸງການຄວບຄຸມລົດບັນທຸກ ແລະຈຳກັດຈຳນວນ ລົດບັນທຸກທີ່ມີນໍ້າໜັກເກີນ ໃຫ້ຢູ່ໃນລະດັບ 15%.

**ນະໂຍບາຍ ສຳລັບ ປີ 2020**

- ເພື່ອປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງ ແລະສົ່ງເສີມການຄ້າ, ການຜະລິດ, ການລົງທຶນ ແລະການທ່ອງທ່ຽວ ພ້ອມກັບ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງບໍລິມາດການຈະລາຈອນ ສະເລ່ຍໃນລະດັບ 7% ຕໍ່ປີ.
- ເພື່ອໃຫ້ມີລົດເມດ່ວນ ຢູ່ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຢູ່ໃນ ຕົວເມືອງທຸກໆ 20 ນາທີ.
- ເພື່ອຄຸ້ມຄອງ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນໃຫ້ທັນສະໄໝ ແລະຈຳກັດຈຳນວນການຕາຍຈາກອຸປະຕິເຫດ ບໍ່ເກີນ 2 /10,000 ຄົນ.
- ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າທັນສະໄໝ.
- ເພື່ອປັບປຸງ ການຄຸ້ມຄອງຍານພາຫະນະ/ລະບົບການກວດກາ.
- ເພື່ອປັບປຸງ ການຄວບຄຸມລົດບັນທຸກ ແລະຈຳກັດຈຳນວນລົດບັນທຸກທີ່ມີນໍ້າໜັກເກີນ ໃຫ້ຢູ່ໃນລະດັບ 10%.

**(2) ແຜນການ 5 ປີ**

ແຜນການດັ່ງກ່າວໄດ້ກະກຽມໂດຍ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ໃນເດືອນພຶດສະພາ 2009.

**(3) ຍຸດທະສາດສຳລັບ ການພັດທະນາຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ສຳລັບໄລຍະປີ 2008–2010 ແລະ ທົດທາງ ສຳລັບໄລຍະປີ 2011–2015**

ໃນປະຈຸບັນ, ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນ ການກະກຽມຍຸດທະສາດ ສຳລັບ ການພັດທະນາຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ສຳລັບ ໄລຍະປີ 2008–2010 ແລະທົດທາງ ສຳລັບປີ 2011–2015. ຄາດໝາຍຕົ້ນຕໍ ທີ່ຢູ່ໃນ ແຜນການ ຄັ້ງທີ VI ໄດ້ຖືກກຳນົດຢ່າງລະອຽດ, ແຜນປະຕິບັດ ງານເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ໃຫ້ທົດທາງ ສຳລັບ ໄລຍະດັ່ງກ່າວຮອດປີ 2015. ຍຸດທະສາດ ລວມມີ ການຈັດບູລິມະສິດ ແລະການຄິດໄລ່ປະເມີນລາຄາ ສຳລັບການພັດທະນາບັນດາຂະແໜງການ ອີງໃສ່ ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ທີ່ໄດ້ສະເໜີໂດຍ ບັນດາແຂວງ, ແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ທີ່ມີໃນ ໄລຍະຂອງແຜນການ, ເງື່ອນໄຂຫຼາຍດ້ານຂອງລັດຖະບານ ແລະຄວາມພຽງພໍ ດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ການລົງທຶນຂອງແຕ່ລະໂຄງການ.

ເນື່ອງຈາກ ບັນດາກົມກອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ລວມທັງ ກົມທາງນໍ້າ, ກົມການບິນ, ແລະອົງການທາງ ລົດໄຟ ກໍາລັງຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນ ການກະກຽມຍຸດທະສາດພັດທະນາຂະແໜງການຕົນເອງ, ບົດດັ່ງກ່າວ ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງ ແຜນການ ພັດທະນາ ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍ ທີ່ຈັດພິມ ໃນເດືອນພຶດສະພາ 2009, ແລະທົດທາງການພັດທະນາຕົ້ນຕໍ ສຳລັບຂະແໜງການທາງລົດໄຟ, ທາງນໍ້າ ແລະ ການບິນ ແມ່ນໄດ້ ຄາດຄະເນໄວ້. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ກໍ່ຄວນສັງເກດວ່າ ແຜນການພັດທະນາ ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ຍັງຕ້ອງມີ ການກວດກາ ໂດຍລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ອີກດ້ວຍ.

**1) ຂະແໜງຂົວທາງ**

**ເປົ້າໝາຍຂອງການເຊື່ອມໂຍງ**

ເປົ້າໝາຍຂະແໜງການ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ດັ່ງນີ້:

- ເພີ່ມພູນການນຳໃຊ້ ທ່າແຮງທີ່ມີຢູ່ຂອງປະເທດ ຊຶ່ງມີທີ່ຕັ້ງເປັນສູນກາງ ຂອງອະນຸພາກພື້ນ ເພື່ອອຳນວຍ ຄວາມສະດວກ ໃນການຂົນສົ່ງ ແລະແລວທາງເສດຖະກິດ.
- ການພັດທະນາ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ເພື່ອເປັນການບໍລິການ ການຂົນສົ່ງຢູ່ພາຍໃນ ແລະ ສາກົນ.
- ການໃຫ້ບູລິມະສິດຂັ້ນສູງ ໃນການ ບົວລະບັດຮັກສາ ເສັ້ນທາງທີ່ມີຢູ່ປະຈຸບັນ ໃນຄະນະດຽວກັນ ກໍ່ເອົາໃຈໃສ່ ໃນການຂະຫຍາຍ ແລະການປັບປຸງ ເສັ້ນທາງ ລວມທັງເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ພາກ ເໜືອ–ພາກໃຕ້ ແລະ ຊາຍແດນ ໄປຫາ ພາກຕາເວັນອອກ.

- ການພັດທະນາ ແລະການສ້າງຄວາມທັນສະໄໝ ຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງ ແລະປັບປຸງ ປະສິດທິພາບ ຂອງ ການບໍລິການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຊຶ່ງແມ່ນ ການປັບປຸງ ການແຂ່ງຂັນ ພາຍໃນປະເທດ.

**ເປົ້າໝາຍສູງສຸດ ສຳລັບການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ**

- ບົວລະບັດຮັກສາຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວຢ່າງຖືກຕ້ອງ.
- ປັບປຸງ ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍ ໃຫ້ໄດ້ມາດຕະຖານ ກັບບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ແລະປັບປຸງ ຈຸດໃດໜຶ່ງຂອງເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ທີ່ມີບໍລິມາດຈະລາຈອນໜາແໜ້ນ.
- ປັບປຸງສະພາບຂອງເສັ້ນທາງ ຂອງແຂວງ, ເມືອງ ແລະເຂດຊົນນະບົດ ໃຫ້ສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ ໄປສູ່ບັນດາເມືອງທຸກຍາກ ແລະກຸ່ມບ້ານໃນເຂດຫ່າງໄກສອກຫຼີກ ໃຫ້ສາມາດເຂົ້າອອກໄດ້ ຕະຫຼອດປີ.

**ຍຸດທະສາດ ຂະແໜງຂົນສົ່ງ ຮອດປີ 2015**

ເພື່ອປະຕິບັດແຜນການ ຄັ້ງທີ VI ສຳລັບການພັດທະນາຂະແໜງການຂົນສົ່ງ, ຍຸດທະສາດຂະ ແໜງການຂົນສົ່ງ ໄດ້ຖືກຜັນຂະຫຍາຍ ຊຶ່ງລາຍລະອຽດມີດັ່ງລຸ່ມນີ້:

**ແຜນການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການບູລະນະຮັກສາ**

ຍຸດທະສາດ ໄດ້ຮ່າງບັນຊີໂຄງການບູລິມະສິດ ສຳລັບການປັບປຸງ ແລະການກໍ່ສ້າງໃໝ່ໃນ ໄລຍະຮອດປີ 2015. ໂຄງການ ແມ່ນໄດ້ບັນຈຸ ແລະຈັດເປັນບູລິມະສິດ ໂດຍອີງໃສ່ເງື່ອນໄຂທີ່ໄດ້ ພັດທະນາໂດຍ ກະຊວງ ແຜນການ ແລະການລົງທຶນ, ຊຶ່ງໄດ້ຈັດປະເພດ ໂດຍກຸ່ມດັ່ງລຸ່ມນີ້. ເຖິງຢ່າງ ໃດກໍ່ຕາມ, ກອງທຶນທີ່ຕ້ອງການ ແມ່ນຍັງໄກຈາກລາຍຮັບທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໄວ້. ໃນປະຈຸບັນ ລັດຖະບານ ກຳລັງດຳເນີນການຂັ້ນຕອນສຸດທ້າຍ ໃນການເລືອກເຟັ້ນໂຄງການ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຮອດປີ 2015, ແລະຄາດວ່າໂຄງການເຫຼົ່ານັ້ນ ຈະຖືກຄັດເລືອກບົນພື້ນຖານບູລິມະສິດ.

1. ເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ ອະນຸພາກພື້ນ ແລະພາກພື້ນ ໄປສູ່ ປະເທດເພື່ອນບ້ານ  
 17 ໂຄງການ ທີ່ໄດ້ຖືກກຳນົດ ຮຽກຮ້ອງທຶນປະມານ 29,695.5 ຕື້ ກີບ. ການຄັດເລືອກຂັ້ນ ສຸດທ້າຍ ຂອງໂຄງການ ເພື່ອປະຕິບັດ ແມ່ນອີງໃສ່ ບົນພື້ນຖານບູລິມະສິດ.
2. ເສັ້ນທາງແຫ່ງຊາດ ສຳລັບການເຊື່ອມໂຍງພາຍໃນປະເທດ  
 15 ໂຄງການ ທີ່ໄດ້ຖືກກຳນົດຮຽກຮ້ອງ ທຶນປະມານ 3,947.4 ຕື້ກີບ. ການຄັດເລືອກຂັ້ນ ສຸດທ້າຍຂອງໂຄງການ ເພື່ອປະຕິບັດ ບົນພື້ນຖານວຽກບູລິມະສິດ.
3. ເສັ້ນທາງຂອງແຂວງ ແລະເມືອງ (ເສັ້ນທາງທ້ອງຖິ່ນ)  
 333 ໂຄງການ ທີ່ໄດ້ຖືກກຳນົດ ຊຶ່ງໃນນັ້ນ 118 ໂຄງການ ແມ່ນສຳລັບ ເສັ້ນທາງແຂວງ ແລະ

215 ໂຄງການ ແມ່ນສຳລັບເສັ້ນທາງເມືອງ, ຮຽກຮ້ອງທຶນປະມານ 6604.6 ຕື້ກີບ. ການໃຫ້ບູລິມະສິດ ຂອງການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ ໂຄງການ ແມ່ນຈະປະຕິບັດ ບົນພື້ນຖານ ແຜນການ 5 ປີ ທີ່ສົ່ງໂດຍ ບັນດາແຂວງ.

**4. ເສັ້ນທາງພິເສດ**

27 ໂຄງການ ທີ່ໄດ້ຖືກກຳນົດ ຮຽກຮ້ອງທຶນປະມານ 3,037.7 ຕື້ກີບ. ເສັ້ນທາງພິເສດແມ່ນ ຢູ່ພາຍໃຕ້ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງຫຼາຍຂະແໜງການທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ລວມມີ ກະຊວງ ປ້ອງກັນຊາດ, ກະຊວງ ກະສິກຳ ແລະປ່າໄມ້, ກະຊວງພະລັງງານ ແລະບໍ່ແຮ່, ແລະອົງການທ່ອງທ່ຽວແຫ່ງຊາດ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແມ່ນ ວຽກງານທີ່ເປັນບູລິມະສິດ ທີ່ຕ້ອງສ້າງຕັ້ງ ຢູ່ໃນ ແຜນການ 5 ປີ ຄັ້ງທີ່ VII.

ກອງທຶນ ທີ່ຕ້ອງການ ທັງໝົດ ສຳລັບ ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງເຄືອຄ່າຍເສັ້ນທາງ ແມ່ນ ມີມູນຄ່າ 16,555 ຕື້ ກີບ, ຊຶ່ງບໍ່ລວມກອງທຶນ ທີ່ໄດ້ຈັດສັນສຳລັບ ໂຄງການທີ່ກຳລັງປະຕິບັດ ແລະ ງົບປະມານທີ່ໄດ້ຈັດສັນແລ້ວ ສຳລັບ ໂຄງການທີ່ຢູ່ໃນແຜນ.

**2) ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ**

- ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ສຳລັບສະໜາມບິນແຫ່ງໃໝ່ ຂອງນະຄອນຫຼວງ ວຽງຈັນ ຄາດໝາຍຮອງຮັບ ຜູ້ໂດຍສານ ໃຫ້ໄດ້ 2.5 ລ້ານ ຄົນຕໍ່ປີ,
- ປັບປຸງປະສິດທິພາບຂອງສະໜາມບິນວັດໄຕ,
- ຍົກລະດັບ ສະໜາມບິນປາກເຊ, ຫຼວງພະບາງ ແລະສະຫວັນນະເຂດ ເພື່ອຕອບສະໜອງ ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ຂອງການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ລະຫວ່າງ ສປປລາວ ແລະບັນດາ ປະເທດໃນອະນຸພາກພື້ນ ແລະໃນອາຊຽນ,
- ສ້າງຄວາມທັນສະໄໝ ໃຫ້ລະບົບຄວບຄຸມການຈະລາຈອນທາງອາກາດ ໃຫ້ທົ່ວເຖິງໃນປະເທດ ແລະສົ່ງເສີມ ການຮ່ວມມື ກັບສະມາຄົມການຂົນສົ່ງທາງອາກາດສາກົນ,
- ກະກຽມຖ້ຽວບິນໂດຍກົງ ໄປ ແລະກັບ ຈາກ ສປປ ລາວ ສຳລັບໄລຍະທາງລະດັບປານກາງ ແລະໄລຍະທາງໄກ,
- ປັບປຸງປະສິດທິພາບ ຂອງການບໍລິການ ແລະເນັ້ນໜັກ ທາງດ້ານຄວາມປອດໄພ.

**3) ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ**

- ປົກປັກຮັກສາ ແລະເພີ່ມການນຳໃຊ້ ທ່າແຮງຂອງທ່າເຮືອທີ່ມີແລ້ວ ຜ່ານການກະຕຸ້ນຊຸກຍູ້ ການນຳໃຊ້ ທ່າເຮືອ ໂດຍການປ່ຽນ ວິທີການຂົນສົ່ງ ຈາກການຂົນສົ່ງດ້ວຍານພາຫະນະອື່ນ ເນື່ອງຈາກຂໍ້ໄດ້ປຽບ ທາງດ້ານລາຄາ ເມື່ອທຽບກັບ ການຂົນສົ່ງໃນຮູບແບບອື່ນ;

- ປະສານສົມທົບ ກັບ ຫວຽດນາມ ໃນການພັດທະນາ ແລະການນຳໃຊ້ ທ່າເຮືອນ້ຳເລິກຢູ່ ຫວຽດນາມ,
- ຊອກຫາແຫຼ່ງທຶນ ໃນການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້, ການອອກແບບ ແລະກໍ່ສ້າງທ່າເຮືອ, ແລະຕາຝັ່ງກັນເຈື່ອນ ຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະສາຂາແມ່ນ້ຳຕ່າງໆ,
- ສ້າງຍຸດທະສາດການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳ ໃຫ້ສຳເລັດ.

#### 4) ທາງລົດໄຟ

- ປ້ອງກັນທາງລົດໄຟ ແລະເພີ່ມຜົນປະໂຫຍດຈາກການນຳໃຊ້ລົດໄຟໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານ ແດນ,
- ຊອກຫາແຫຼ່ງທຶນ ໃນການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້, ການອອກແບບ ແລະກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ເຊື່ອມຕໍ່ໄປສູ່ ອະນຸພາກພື້ນ ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງລົດໄຟ ຈາກສະຖານີ ໃນປະຈຸບັນ ໄປສູ່ຂົງເຂດ ອື່ນໆ ຢູ່ນອກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄປສູ່ ຫວຽດນາມ ແລະຈີນ,
- ສ້າງຍຸດທະສາດການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ໃຫ້ສຳເລັດ.

#### (4) ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ

##### 1) ແຜນງານຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ (2005 – 2010)

ເພື່ອຮັບປະກັນ ຊັບສິນທາງຖະໜົນ ໃຫ້ມີຄວາມຍືນຍົງ, ໄດ້ມີການຈັດຕັ້ງໂຄງການບູລະນະ ຮັກສາທາງ Road Maintenance Program (RMP) ຊຶ່ງນຳໂດຍ ທະນາຄານໂລກ ແລະ ທະນາຄານ ພັດທະນາອາຊີ ແມ່ນຢູ່ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວ ປະກອບດ້ວຍ 2 ໄລຍະ ລວມທັງໝົດ 8 ປີ, ໄລຍະທີ່ 1 ແລະ ໄລຍະທີ່ 2 ເລີ່ມຕົ້ນ ປີ 2001 ຈົນເຖິງ 2009. (ເບິ່ງລາຍລະອຽດໃນບົດທີ 2, ຂໍ້ 2.7) ພາຍໃຕ້ໂຄງການຂອງ ໄລຍະທີ່ 2, ຍຸດທະສາດຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ແຫ່ງຊາດ ແລະແຜນປະຕິບັດງານ ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ໃນປີ 2006 ເພື່ອສ້າງໂຄງການ ສຳລັບ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ແຫ່ງຊາດ ຮອດປີ 2010. ບັນດາໂຄງການລຸ່ມນີ້ ແມ່ນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາຍໃຕ້ ADB-ໂຄງການຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນໃນອາຊຽນ, ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ແຫ່ງຊາດ (2005–2010).

#### ຄາດໝາຍສູ້ຊົນ

ຄາດໝາຍທີ່ກຳນົດຢູ່ໃນແຜນປະຕິບັດງານ ມີດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ສປປ ລາວ ຈະຫຼຸດພື້ນອອກຈາກ ການເປັນປະເທດດ້ວຍພັດທະນາ ແລະກາຍມາເປັນປະເທດ ທາງຜ່ານ ທີ່ສະໜອງການສັນຈອນທີ່ສະດວກສະບາຍ ແລະປອດໄພ ໃນຂົງເຂດອາຊຽນ,



- ໃນ 5 ປີ ຕໍ່ໜ້າ, ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາການຕາຍ ໂດຍອຸປະຕິເຫດທາງຖະໜົນ ຈາກ 12% ຫາ 6% ຕໍ່ປີ
- ຫຼຸດຜ່ອນຈຳນວນການຕາຍ ຕໍ່ ຍານພາຫະນະ 10,000 ຄັນ:
  - ຮອດປີ 2010 ຕາຍບໍ່ເກີນ 12 ຄົນ
  - ຮອດປີ 2015 ຕາຍບໍ່ເກີນ 7 ຄົນ
  - ຮອດປີ 2020 ຕາຍບໍ່ເກີນ 2 ຄົນ

### ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ

ສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນປະຕິບັດງານ, ຈະຕ້ອງໄດ້ມີການສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການ ແລະ ຫ້ອງການ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ຄະນະກຳມະການຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ (ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ໃນປີ 2006), ປະກອບດ້ວຍ ສະມາຊິກດັ່ງລຸ່ມນີ້: ຮອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ (ເປັນປະທານ), ລັດຖະມົນຕີວ່າການ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ເປັນຮອງ ປະທານ), ລັດຖະມົນຕີວ່າການ ກະຊວງ ປ້ອງກັນ ຄວາມສະຫງົບ (ເປັນຮອງປະທານ), ລັດຖະມົນຕີວ່າການ ກະຊວງ ສາທາລະນະສຸກ (ເປັນ ຄະນະ), ລັດຖະມົນຕີວ່າການ ກະຊວງ ສຶກສາ (ເປັນຄະນະ), ລັດຖະມົນຕີວ່າການ ກະຊວງ ການຄ້າ (ເປັນຄະນະ), ຫົວໜ້າກົມຂົນສົ່ງ (ເປັນເລຂາ)
- ຫ້ອງການກອງເລຂາ ຄະນະກຳມະການ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນແຫ່ງຊາດ ເປັນຫ້ອງການຖາວອນ ຕັ້ງຢູ່ ກົມຂົນສົ່ງ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.
- ຄະນະກຳມະການຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນຂັ້ນແຂວງ, (ສ້າງຕັ້ງປີ 2008), ປະກອບດ້ວຍ ສະມາຊິກ ດັ່ງນີ້: ຮອງເຈົ້າແຂວງ, ຮອງເຈົ້າຄອງ ແລະຮອງເຈົ້າເຂດພິເສດ (ເປັນປະທານ), ຫົວໜ້າພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ (ເປັນຮອງປະທານ ຜູ້ຮັກສາການ), ຫົວໜ້າ ພະແນກ ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບຂັ້ນແຂວງ (ເປັນຮອງປະທານ), ຫົວໜ້າພະແນກ ສຶກສາ (ເປັນຄະນະ), ຫົວໜ້າພະແນກ ສາທາລະນະສຸກ (ເປັນຄະນະ), ຫົວໜ້າພະແນກ ແຜນການ ແລະການລົງທຶນ (ເປັນຄະນະ), ປະທານສະມາຄົມຂົນສົ່ງ (ເປັນຄະນະ), ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ເປັນກອງເລຂາ)

### ອົງປະກອບຂອງແຜນປະຕິບັດງານ

ແຜນປະຕິບັດງານ ມີ 15 ອົງປະກອບ ຊຶ່ງໄດ້ນິຍາມ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການປະສານງານ ແລະການຄຸ້ມຄອງ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ: ປະສານງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ ໂດຍຜ່ານກົດຈະກຳ ການຕອບສະຫນອງໃຫ້ທຸກພາກສ່ວນທີ່

ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນລະດັບຂົງເຂດ ແລະລະດັບຊາດ ໃຫ້ມີ ການຊຸກຍູ້ດ້ານການເງິນ ແລະດ້ານວິຊາ ການຢ່າງພຽງພໍ.

- ລະບົບຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດທາງຖະຫນົນ: ກະກຽມລະບົບການເກັບກຳ ແລະລະບົບການເກັບ ຮັກສາຂໍ້ມູນ ອຸປະຕິເຫດທົ່ວປະເທດໃຫ້ພຽງພໍ ສຳລັບການວິໃຈ ແລະປັບປຸງ.
- ກອງທຶນຄວາມປອດໄພທາງຖະຫນົນ: ຮັກສາລະບົບທີ່ມີປະສິດທິພາບ ສຳລັບກອງທຶນທີ່ ຍືນຍົງ ແລະພຽງພໍ ຕາມຂະໜາດຂອງບັນຫາ.
- ການວາງແຜນຄວາມປອດໄພ ແລະການອອກແບບຖະຫນົນຫົນທາງ: ກະກຽມການວາງແຜນ ການມີສະຕິຕໍ່ ຄວາມປອດໄພໃຫ້ສູງຂຶ້ນ ແລະປັບປຸງການອອກແບບທາງ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຈຳນວນ ແລະການບາດເຈັບ ສາຫັດຂອງອຸປະຕິເຫດ;
- ການປັບປຸງສະຖານທີ່ກຳໃຫ້ເກີດຄວາມອັນຕະລາຍ: ວິໄຈຂໍ້ມູນອຸປະຕິເຫດ, ກວດກາເບິ່ງ ສະຖານທີ່ ແລະປັບປຸງສະຖານທີ່ກຳໃຫ້ເກີດຄວາມອັນຕະລາຍ ຕາມເຄືອຄ່າຍເສັ້ນທາງ;
- ການສຶກສາ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພທາງຖະຫນົນ ໃຫ້ແກ່ ເດັກນ້ອຍ ແລະຊາວໜຸ່ມ: ສຶກສາ ອົບຮົມ ເດັກນ້ອຍ ແລະຊາວໜຸ່ມ ເພື່ອປັບປຸງຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພ ໃຫ້ແກ່ເຂົາເຈົ້າ;
- ການຝຶກອົບຮົມຜູ້ຂັບຂີ່: ສະໜອງການຝຶກອົບຮົມຜູ້ຂັບຂີ່ ເພື່ອປັບປຸງ ທັດສະນະຄະຕິຂອງ ເຂົາເຈົ້າ ໃຫ້ພຽງພໍ;
- ການລົນນະລົງ ກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພທາງຖະຫນົນ ໃຫ້ແກ່ ສະຫາລະນະ: ສະໜອງ ການລົນ ນະລົງໃຫ້ແກ່ສະຫາລະນະ ເພື່ອເພີ່ມເຕີມຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບ ຄວາມປອດໄພທາງຖະຫນົນ;
- ການສ້າງຕັ້ງ ມາດຕະຖານທາງຖະຫນົນ ແລະການກວດກາຍານພາຫະນະ: ປະຕິບັດການ ກວດກາຍານພາຫະນະທີ່ຂຶ້ນທະບຽນ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ແລະກວດກາຍານ ພາຫະນະໃໝ່ ໂດຍການນຳໃຊ້ອຸປະກອນກວດກາທີ່ທັນສະໄໝ ເພື່ອຕອບສະໜອງກັບ ມາດຕະຖານ;
- ນິຕິກຳ: ກະກຽມນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະລະບົບການພິພາກສາ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບເພື່ອ ຫຼຸດຜ່ອນ ທັດສະນະຄະຕິ ໃນການຂັບຂີ່ທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງ ແລະສ້າງຄວາມສາມາດໃຫ້ການບັງຄັບ ໃຊ້ລະບຽບກົດໝາຍ ມີປະສິດທິພາບ;
- ຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ ແລະການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບກົດໝາຍ: ປັບປຸງ ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ ກົດໝາຍ ໂດຍຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ ໂດຍຜ່ານການນຳໃຊ້ອຸປະກອນທີ່ທັນສະໄໝ ແລະ ຍຸດທະວິທີການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບກົດໝາຍ;

- ການຊ່ວຍເຫຼືອ ແບບສຸກເສີນ ສຳລັບຜູ້ເຄາະຮ້າຍໃນອຸປະຕິເຫດ: ກະກຽມຄວາມອາດສາມາດ ທົ່ວປະເທດໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ສຳລັບການບົວລະບັດຮັກສາການປົ່ນປົວສຸກເສີນ ແລະສະ ຫນອງສູນປົ່ນປົວ ແລະໂຮງໝໍໃຫ້ພຽງພໍ.
- ຄົ້ນຄວ້າກ່ຽວກັບຄວາມປອດໄພທາງຖະຫນົນ: ກະກຽມການຄົ້ນຄວ້າ ທີ່ໄດ້ປະສານງານ ແລະ ມີກອງທຶນ ຊຶ່ງສາມາດໃນການຊີ້ແຈງ ສາເຫດຂອງບັນຫາຄວາມປອດໄພ ແລະຊ່ວຍການ ຕັດສິນນະໂຍບາຍ ແລະມາດຕະການທາງດ້ານລະບຽບກົດໝາຍ.
- ມູນຄ່າຄວາມເສຍຫາຍຂອງອຸປະຕິເຫດທາງຖະຫນົນ: ກະກຽມການປະເມີນມູນຄ່າຄວາມ ເສຍຫາຍຂອງອຸປະຕິເຫດ ແລະການຕາຍ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງແນ່ນອນເພື່ອໃຫ້ສາມາດ ເຂົ້າໃຈໄດ້ເຖິງ ການເສຍຫາຍ ທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນໃນ ແຕ່ລະປີ ຕໍ່ເສດຖະກິດຂອງປະເທດ.
- ການຮ່ວມມື: ສ້າງການຮ່ວມມືທີ່ມີປະສິດທິພາບ ລະຫວ່າງ ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢູ່ໃນ ພາກລັດ ແລະພາກເອກະຊົນ ໃນລະດັບພາກພື້ນ ແລະລະດັບປະເທດ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດ ປະຕິບັດຕົວຈິງໃຫ້ໄດ້ດີທີ່ສຸດ ສຳລັບການປັບປຸງຄວາມປອດໄພ.

### 3.2 ການທົບທວນນະໂຍບາຍພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ

#### 3.2.1 ໄທ

##### (1) ມຸມມອງຂອງໄທ ຕໍ່ກັບ ໂຄງສ້າງເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງຂົງເຂດອິນດູຈີນ

ເສດຖະກິດຂອງອາຊຽນ ແມ່ນກຳລັງມີຄວາມສຳຄັນຫຼາຍຂຶ້ນ ຕໍ່ກັບເສດຖະກິດຂອງໂລກ, ຊຶ່ງ ປະຈຸບັນສາມາດ ກວມເອົາ 6% ຂອງການຄ້າທົ່ວໂລກ. ອາຊຽນ ໄດ້ຕັ້ງເປົ້າໝາຍ ເພື່ອສ້າງຕະຫຼາດ ດຽວໃຫ້ສຳເລັດ ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດສະມາຊິກ ພາຍໃນ 2015, ຊຶ່ງແມ່ນ 5 ປີ ໄວກວ່າແຜນເບື້ອງ ຕົ້ນສຳລັບ 6 ປະເທດ: ໄທ, ອິນໂດເນເຊຍ, ມະເລເຊຍ, ຟິລິບປິນ, ສິງກະໂປ ແລະ ບູໄນ. ປະເທດເຫຼົ່ານີ້ ຈະເລີ່ມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານ ການຄ້າເສລີ ຄັ້ງທຳອິດ ໃນຄະນະທີ່ ອີກ 4 ປະເທດສະມາຊິກ: ພະມ້າ, ສປປ ລາວ, ກຳປູເຈຍ ແລະ ສສ ຫວຽດນາມ ຈະເລີ່ມໃນອີກ 4 ປີຂ້າງໜ້າ. ໃນລະຫວ່າງ ການຄ້າອາຊຽນ ແລະການລົງທຶນກັບບັນດາປະເທດທຸ່ນສ່ວນ ເຊັ່ນ: ຈີນ, ເກົາຫຼີໃຕ້ ແລະຍີ່ປຸ່ນ, ປະເທດໄທ ປະຈຸບັນ ແມ່ນກຳລັງ ຮັບຮອງ ຄວາມສຳຄັນ ເພື່ອພັດທະນາ ຄວາມສຳພັນ ກັບ ຈີນ ເພື່ອເພີ່ມໂອກາດ ການພັດທະນາທາງດ້ານຕະຫຼາດ. ກ່ຽວກັບວຽກດັ່ງກ່າວ, ໄທ ກຳລັງເນັ້ນໜັກ ໃນການ ໃຊ້ທ່າແຮງ ແລະໂອກາດດ້ານການຄ້າ ກັບແຂວງຢູນນານ ເພື່ອໃຫ້ກາຍເປັນຄູ່ສັນຍາທີ່ສຳຄັນໃນ ດ້ານການຄ້າ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງເປັນສິ່ງສຳຄັນ ທີ່ຈະສະຫນອງການສະໜັບສະໜູນ ໃຫ້ພຽງພໍ ສຳລັບຕາຫນ່າງ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ໃນອະນາຄົດ. ການຮ່ວມມື ດ້ານເສດຖະກິດ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຈີນ ໃນຂັ້ນອະນຸ ພາກພື້ນ ຈະນຳໄປສູ່ການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງບໍລິມາດການຄ້າ ຢູ່ໃນ ອາຊຽນ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບຢູ່ຕະຫຼາດໂລກ ຊຶ່ງຈະຊ່ວຍໃນການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ເສດຖະກິດຂອງໄທ ແລະການແຂ່ງຂັນ.

ໃນເບື້ອງກົງກັນຂ້າມ, ການເພີ່ມຂຶ້ນ ທາງດ້ານໂອກາດດ້ານການຄ້າ ແລະການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ປະເທດໄທ ແລະບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ໃນການນຳໃຊ້ ແລວທາງເສດຖະກິດ ເໜືອ-ຕາເວັນອອກ, ຕາເວັນ ອອກ-ຕາເວັນຕົກ ແລະພາກໃຕ້ ຊ່ວຍຍົກລະດັບຕຳແໜ່ງຂອງປະເທດໄທ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ຫຼື ໃນຂົງເຂດອິນດູຈີນ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ສປປ ລາວ ແລະພະມ້າ ປະຈຸບັນຍັງມີທ່າແຮງທີ່ຈຳກັດໃນ ການຜະລິດ ແລະສົ່ງອອກສູ່ປະເທດໄທ, ໄທຍັງຮູ້ສຶກວ່າ ການຮ່ວມມືພາຍໃຕ້ອະນຸພາກພື້ນ ອາດຈະ ໃຫ້ຜົນປະໂຫຍດ ຕໍ່ກັບປະເທດໄທ ໂດຍຜ່ານ:

- ການນຳໃຊ້ຊັບພະຍາກອນ ໃນປະເທດເຫຼົ່ານີ້ ໃນການຜະລິດເປັນສິນຄ້າໃຫ້ໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນ, ຊຶ່ງສົ່ງຜົນ ໃນການນຳໃຊ້ ທ່າເຮືອທາງທະເລ ຂອງໄທ ໃນການສົ່ງອອກ.
- ສປປ ລາວ ແລະພະມ້າ ກາຍເປັນຖານການຜະລິດກະສິກຳ ໂດຍໃຊ້ລະບົບກະສິກຳແບບ ສັນຍາຮັບຈ້າງປູກ ຊຶ່ງຜະລິດຕະພັນເບື້ອງຕົ້ນ ຖືກປຸງແຕ່ງໃຫ້ກາຍເປັນສິນຄ້າລະດັບສູງໃນ ການຜະລິດ.

ລະບົບ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໂດຍພື້ນຖານ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ຊັບພະຍາກອນມະນຸດຂອງປະເທດ ໄທ ແມ່ນມີ ທ່າແຮງຢ່າງໃຫ່ຍຫຼວງ ໃນການພັດທະນາໃນອະນາຄົດ. ສະນັ້ນ, ຍຸດທະສາດການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າຂອງໄທ ແມ່ນແນໃສ່ ການນຳໃຊ້ ເຕັກໂນໂລຊີຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ເພື່ອສົ່ງເສີມ ການຄຸ້ມຄອງ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະສາກົນ ໂດຍແນໃສ່ ການຫຼຸດຜ່ອນລາຄາຂົນສົ່ງ ລວມທັງ ການເພີ່ມຄວາມ ສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນ ເພື່ອໃຫ້ໄທສາມາດ ເປັນສູນລວມ ດ້ານການຂົນສົ່ງຢູ່ໃນອິນດູຈີນ. ຄາດໝາຍ ທີ່ສຳຄັນທີ່ສຸດຂອງແຜນການຍຸດທະສາດສຳລັບໄທ ເພື່ອໃຫ້ກາຍເປັນສູນລວມ ດ້ານການຂົນສົ່ງຂອງຂົງ ເຂດອິນດູຈີນ ແມ່ນການສ້າງຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດທີ່ເພີ່ມມູນຄ່າ ສຳລັບປະເທດດັ່ງກ່າວ.

**(2) ຍຸດທະສາດລວມ**

ປະເທດໄທ ມີຈຸດມຸ່ງໝາຍ ເພື່ອໃຫ້ເປັນສູນລວມດ້ານການຂົນສົ່ງ ຂອງຂົງເຂດອິນດູຈີນ ໂດຍການ ປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍດັ່ງນີ້:

- ເພີ່ມບໍລິມາດຂອງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະສົ່ງອອກ ຈາກບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານໃນອິນດູຈີນ ເພື່ອສົ່ງເສີມ ທ່າເຮືອ ແຫຼມສະບັງ ໃຫ້ເປັນ ປະຕູໄປສູ່ໂລກ ໃຫ້ມີຊື່ສຽງ.
- ການສະໜອງ ຮາກຖານພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ຢູ່ໃນຂົງເຂດ ອິນດູຈີນ ສຳລັບ ການປະຫຍັດເວລາ, ປະສິດທິຜົນດ້ານລາຄາ ແລະມີຄວາມ ປອດໄພໃນການຂົນສົ່ງ, ແລະ
- ການປັບປຸງ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພາຍໃນ ແລະຕ່າງປະເທດ ເພື່ອໃຫ້ມີ ປະສິດທິພາບ ແລະຄວາມວ່ອງໄວຫຼາຍຂຶ້ນເພື່ອກະຕຸກຊຸກຍູ້ປະເທດອື່ນໆເພື່ອນຳໃຊ້ລະບົບ ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນຂອງໄທ.

ເພື່ອເຮັດໃຫ້ນະໂຍບາຍຂ້າງເທິງນັ້ນ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ, ໄທ ຈຶ່ງໄດ້ວິເຄາະ 4 ຍຸດທະສາດ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ການຮ່ວມມືດ້ານການລົງທຶນ ແລະເສດຖະກິດຂົງເຂດ
- ຍຸດທະສາດການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ
- ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ
- ການສ້າງລະບຽບກົດໝາຍ ແລະຫຼັກການຂອງການຕົກລົງສາກົນສອງຝ່າຍ

**(3) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ການຮ່ວມມືດ້ານການລົງທຶນ ແລະເສດຖະກິດຂອງພາກພື້ນ**

ເປົ້າໝາຍ ຂອງຍຸດທະສາດການພັດທະນາການຮ່ວມມືການລົງທຶນ ແລະເສດຖະກິດພາກພື້ນ ແມ່ນເພື່ອສ້າງ ຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ ຄວາມອາດສາມາດທາງດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງໄທ ໂດຍຜ່ານ ການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ ຕະຫຼາດຮູບການດຽວ. ໂດຍການນຳໃຊ້ ຂໍ້ໄດ້ປຽບ ການແຂ່ງຂັນພາຍໃນ ປະເທດ ໃນເງື່ອນໄຂ ທີ່ຕັ້ງຍຸດທະສາດ ຢູ່ທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ, ຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວແມ່ນໄດ້ແບ່ງອອກ ເປັນການປະຕິບັດ 3 ວຽກຕົ້ນຕໍ ດັ່ງນີ້:

- ການສ້າງຜົນປະໂຫຍດທັງສອງຝ່າຍ ຢູ່ໃນຂົງເຂດ ໂດຍຜ່ານ ການນຳໃຊ້ ຊັບພະຍາກອນຢ່າງ ຖືກຕ້ອງ ໃນແຕ່ລະປະເທດ;
- ການສ້າງ ການຮ່ວມມື ໃນການຜະລິດ, ການລົງທຶນ ແລະການຄ້າ ພາຍໃນຂົງເຂດ, ຊຶ່ງວ່າ ອຸດສະຫະກຳປຸງແຕ່ງ ລະດັບສູງ ແມ່ນສ່ວນໃຫຍ່ຕັ້ງຢູ່ໄທ; ແລະ
- ການເສີມຂະຫຍາຍ ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ຂອງຂົງເຂດ ສຳລັບການນຳເຂົ້າ ແລະສົ່ງອອກ ຜ່ານທ່າເຮືອ ແຫຼມສະບັງ. ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸຜົນສຳເລັດຂ້າງເທິງ, ບັນຫາລຸ່ມນີ້ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາ ຢ່າງຮອບຄອບ.

**(4) ຍຸດທະສາດການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ**

ຍຸດທະສາດການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ສຳລັບການຊຸກຍູ້ ການຮ່ວມມື ແລະການລົງທຶນດ້ານ ເສດຖະກິດພາກພື້ນ ແມ່ນກົນໄກທີ່ສຳຄັນ ຂອງໄທ ທີ່ຈະກາຍເປັນສູນກາງ ໃນການຂົນສົ່ງຂອງ ອິນໂດຈີນ. ເນື່ອງຈາກການ ເພີ່ມຂຶ້ນຂອງກິດຈະກຳດ້ານເສດຖະກິດ, ຄາດໝາຍຂອງຍຸດທະສາດ ເພື່ອສົ່ງເສີມຄວາມອາດສາມາດຂອງການ ຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ໂດຍການເຊື່ອມໂຍງ ລະຫວ່າງ ແຕ່ລະຂັ້ນຕອນຂອງຕ່ອງໂສ້ການຕອບສະຫນອງ. ຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວ ຄວນຊຸກຍູ້ການເຊື່ອມໂຍງ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ຂອງປະເທດເພື່ອນບ້ານ ຊຶ່ງໄດ້ນຳໄປສູ່ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ມີ ປະສິດທິຜົນ ແລະການເຊື່ອມໂຍງເຂົ້າກັນ ຂອງຕ່ອງໂສ້ ແມ່ນຈຳແນກ ອອກເປັນ 2 ລະດັບ ຄື:

- ການປະສົມປະສານຂ່າວສານເທັກໂນໂລຊີ ເຊື່ອມຕໍ່ ເຫັນວ່າ ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນການ ຕິດຕໍ່ພົວພັນ ແລະການນຳພາວາງແຜນ ເພື່ອໃຫ້ຫຼຸດຜ່ອນ ການຕິດຕໍ່ບຸກຄົນ; ແລະ

- ການລວບລວມເຕົ້າໂຮມເງື່ອນໄຂສະພາບພາຍນອກ ຂອງແຫຼ່ງວັດຖຸດິບ, ໂຮງງານປຸງແຕ່ງ ແລະຫຸ້ມຫໍ່, ທາງອອກ ສູ່ທ່າເຮືອ ແລະຫ້ອງການພາສີ.

(5) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາເຄືອຄ່າຍການຂົນສົ່ງ

1) ການພັດທະນາ ສູນບໍລິການຂົນສົ່ງ

ພາຍໃຕ້ຫົວຂໍ້ “ສູນບໍລິການ ແລະການຂັບເຄື່ອນ”, ປະເທດໄທ ໄດ້ຕ້ອງການໃຫ້ມີ ສູນກາງການ ບໍລິການ ຢູ່ 3 ແຫ່ງ ເພື່ອປົກຄຸມຂົງເຂດທາງພາກເໜືອ, ພາກຕາເວັນອອກສຽງເໜືອ ແລະພາກໃຕ້ ຕາມລຳດັບ ເຊັ່ນ:

- ຈັງຫວັດພິຊະນຸໂລກ ປົກຄຸມ ການຂັບເຄື່ອນ ຢູ່ຈັງຫວັດທາງພາກເໜືອ, ພະມ້າ, ພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ, ແລະທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ.
- ຈັງຫວັດນະຄອນລາຊະສີມາ ປົກຄຸມ ທາງຂົງເຂດ ພາກຕາເວັນອອກສຽງເໜືອ ແລະພາກຕາ ເວັນອອກ ຂອງໄທ, ພາກກາງ ແລະ ພາກໃຕ້ຂອງ ສປປ ລາວ, ກຳປູເຈຍ, ຫວຽດນາມ ແລະ ທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ.
- ຈັງຫວັດສິງຂາ ປົກຄຸມ ທ່າເຮືອທະເລ ທີ່ຕັ້ງ ຢູ່ຂົງເຂດພາກໃຕ້ຂອງໄທ ເຊັ່ນ: ລະນອງ, ສິງຂາ ແລະທ່າເຮືອ ປາກບາຣະ ລວມທັງ ປະເທດມາເລເຊຍ ແລະສິງກະໂປ.

ຈັງຫວັດນະຄອນລາຊະສີມາ ແມ່ນສູນກາງ ທາງພາກຕາເວັນອອກສຽງເໜືອ ຊຶ່ງສະແດງໃຫ້ ເຫັນເຖິງ ຄວາມສຳຄັນຢ່າງໃຫຍ່ຫຼວງ ຕໍ່ກັບ ສປປ ລາວ. ຈັງຫວັດນະຄອນລາຊະສີມາ ແມ່ນຖືກຕັ້ງໃຫ້ ເປັນສູນກາງເຕົ້າໂຮມ ແລະແຈກຢາຍ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ 3 ປະເທດເພື່ອນບ້ານ ເຊັ່ນ: ກຳປູເຈຍ, ລາວ ແລະຫວຽດນາມ. ຈັງຫວັດນະຄອນລາຊະສີມາ ມີໜ້າທີ່ ດັ່ງນີ້:

- ເປັນສູນກາງເຊື່ອມໂຍງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະແລກປ່ຽນ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນຂົງເຂດ ເພື່ອເພີ່ມປະສິດທິພາບ ແລະຫຼຸດຜ່ອນຄ່າຂົນສົ່ງ.
- ເປັນຈຸດໃຈກາງໃນການຄຸ້ມຄອງຖ່າຍສິນຄ້າ ທີ່ຂົນສົ່ງໂດຍລົດບັນທຸກ ແລະລົດໄຟ ໂດຍນຳໃຊ້ ຜູ້ຄອນເທັນເນີ ໃນການຂົນສົ່ງ ໄປສູ່ ທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ.
- ເປັນສູນກາງ ໃນການເຕົ້າໂຮມ ແລະແຈກຢາຍ ສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງດ້ວຍຜູ້ຄອນເທັນເນີ.
- ເປັນສູນກາງ ດ້ານການບໍລິການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະອຳນວຍ ຄວາມສະດວກ ຂັ້ນຕອນການນຳເຂົ້າ ແລະສົ່ງອອກ, ການຄຸ້ມຄອງຖ່າຍສິນຄ້າ ຈາກ/ໄປສູ່ ຜູ້ຄອນ ເທັນເນີ ເພື່ອນຳເຂົ້າ ແລະສົ່ງອອກ ຜ່ານທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ ແລະສະໜາມບິນ ສຸວັນນະພູມ.

ນອກຈາກການເປັນສູນກາງຂອງຂົງເຂດແລ້ວ, ປະເທດໄທ ຍັງມີແຜນທີ່ຈະສ້າງເປັນສູນແຈກ

ຢາຍຊຶ່ງອາດ ຈະເປັນສູນກາງຂອງອະນຸຊົງເຂດຂອງການຂົນສົ່ງຂອງໄທ. ຢູ່ຊົງເຂດທາງພາກເໜືອ ແລະພາກຕາເວັນອອກ ສຽງເໜືອ ຂອງໄທ, ແມ່ນໄດ້ພິຈາລະນາ ສະຖານທີ່ ຢູ່ 2 ຈຸດຄື:

- ຊຽງຂອງ ເປັນຈຸດເພື່ອສະໜອງ ການບໍລິການສົນຄ້າ ທີ່ປຸງແຕ່ງຈາກວັດຖຸດິບ ທີ່ນຳເຂົ້າຈາກຈີນ. ສົນຄ້າສຳເລັດຮູບ ທີ່ໄດ້ປຸງແຕ່ງຈາກວັດຖຸດິບນັ້ນ ແທ່ນໄດ້ສົ່ງອອກໄປ ຈີນ,
- ທ່ານາແລ້ງ (ສປປ ລາວ) ເປັນຈຸດທີ່ກຳລັງມີການກະຕຸກຊຸກຍູ້ ໃຫ້ເປັນຈຸດສູນກາງຂອງ ການຂົນສົ່ງໃນອະນຸຊົງເຂດ ແລະເປັນຈຸດຄ່ຽນຖ່າຍລົດບັນທຸກ ທີ່ຂົນສົ່ງຈາກ ສປປ ລາວ ໄປຫາ ຈີນ. ເຂດດັ່ງກ່າວ ສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ ໄປຫາ ທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ ເພື່ອໃຫ້ເປັນທ່າແຮງໃນ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ໃນແລວທາງເສດຖະກິດ ເໜືອ-ໃຕ້.

ມັນຍັງເປັນທີ່ສັງເກດໄດ້ວ່າ ໄທໄດ້ວາງຈຸດທີ່ຕັ້ງທ່ານາແລ້ງ ເປັນຈຸດສູນກາງອະນຸຊົງເຂດຂອງ ເຂດທາງພາກເໜືອຂອງໄທ.

## 2) ການພັດທະນາຕາໜ່າງຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ

### ການພັດທະນາ ຕາໜ່າງ ພາກເໜືອ-ພາກໃຕ້

ໄທ ອາດໃຫ້ບຸລິມະສິດ ລະດັບສູງ ຕໍ່ກັບຕາໜ່າງ ພາກເໜືອ-ພາກໃຕ້ ຈາກຄວາມ ສຳຄັນຂອງ ການພັດທະນາ ການເຊື່ອມຕໍ່ ກັບ ພາກໃຕ້ຂອງ ສປປ ຈີນ. ໄທ ໄດ້ໃຫ້ ທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ ເປັນປະຕູ ທາງອອກສາກົນ ສຳລັບແຂວງຢູນນານ ເນື່ອງຈາກການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງການຈະລາຈອນ ຢູ່ທ່າເຮືອ ແຫຼມສະບັງ ເປັນຜົນປະໂຫຍດ ໃນການດົງດູດເຮືອຂົນສົ່ງສົນຄ້າຫຼາຍຂຶ້ນ, ສິ່ງຜົນໃນການປະຢັດ ເວລາ ແລະຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃນການຄ່ຽນຖ່າຍສົນຄ້າ. ການປັບປຸງ ດ້ານການແຂ່ງຂັນ ກັບສິງກະໂປ ແລະມາເລເຊຍ ແລະຫຼຸດຜ່ອນຄວາມຈຳເປັນ ໃນການໃຊ້ເຮືອປ້ອນສົນຄ້າ ສຳລັບຂົນສົ່ງສົນຄ້າ ລະຫວ່າງ ສອງປະເທດ ແລະປະເທດໄທ.

ຜົນປະໂຫຍດອື່ນໆ ຈາກການນຳໃຊ້ ທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ ແມ່ນເປັນປະຕູສູ່ ການເຊື່ອມໂຍງ ສປປ ຈີນ ກັບ ຊົງເຂດອື່ນໆ ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມດຸ່ນດ່ຽງ ສຳລັບຕູ້ຄອນເທນເນີ ເຂົ້າ-ອອກ. ເນື່ອງຈາກໄທ ເປັນປະເທດທີ່ສົ່ງອອກ, ບາງຄັ້ງຄາວ ໄທອາດຈະມີຕູ້ຄອນເທນເນີບໍ່ພຽງພໍ. ຖ້າວ່າ ໄທມີຕູ້ຄອນເທນ ເນີ ຂາເຂົ້າຫຼາຍກ່ວາ, ກໍຈະຫຼຸດຜ່ອນ ການນຳເຂົ້າຕູ້ຄອນເທນເນີເປົ່າ ຊຶ່ງຈະເປັນຜົນດີໃນການ ຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ, ແລະເພີ່ມທ່າແຮງຂອງ ທ່າເຮືອ ແຫຼມສະບັງ.

ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸຜົນສຳເລັດ, ໄທ ໄດ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງແຕ່ລະປະເພດຂົນສົ່ງ ຕາມເຄືອຄ່າຍ ແລວທາງ ເໜືອ-ໃຕ້ ຊຶ່ງໄດ້ມີຜົນດັ່ງນີ້:

- ທາງລົດ ແມ່ນທາງເລືອກທຳອິດ ທີ່ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ໂດຍກົງກັບ ຈີນ ໂດຍປາສະຈາກ ການປ່ຽນ ລົດ. ເສັ້ນທາງລົດດັ່ງກ່າວ ສາມາດ ເຊື່ອມຕໍ່ ກັບ ເສັ້ນທາງ 3E ທີ່ ຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງ ທີ່ ຊຽງຂອງ.

- ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ຈາກ ໜອງຄາຍ ຫາ ແກງກອຍ (Kaeng Khoi) ຫາ ທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ ມີທ່າແຮງ ສໍາລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະເຊື່ອມຕໍ່ ກັບພາກໃຕ້ ສປ ຈີນ. ໄທສາມາດຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ ຕາຫນ່າງ ທາງລົດໄຟ (ລາງຄູ່) ເຊື່ອມຕໍ່ ທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ ຫາ ແກງກອຍ (Kaeng Khoi) ຫາ ໜອງຄາຍ ແລະສະໜອງກອງທຶນ ເພື່ອສ້າງຂົວທາງລົດໄຟ ເຊື່ອມໄປສູ່ ສປປ ລາວ ທີ່ທ່ານາແລ້ງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຍັງມີບັນຫາກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງ ຢູ່ໃນອົງການທາງ ລົດໄຟຂອງໄທ.
- ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຈີນ ທີ່ທ່າເຮືອຊຽງແສນ ແມ່ນມີທ່າແຮງໜ້ອຍເນື່ອງ ຈາກເງື່ອນໄຂ ຈຸດທີ່ຕັ້ງຂອງແມ່ນໍ້າຂອງ. ທ່າເຮືອດັ່ງກ່າວບໍ່ສາມາດບໍລິການເຮືອຂະໜາດໃຫ່ຍ ແລະການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ບໍ່ສາມາດຫຼີກຫຼ່ຽງ ການປ່ຽນຍານພາຫະນະ. ເຖິງວ່າ ລັດຖະບານໄທ ມີນະໂຍບາຍ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ທ່າເຮືອ ຊຽງແສນ ທີ່ 2 ກໍ່ຍັງບໍ່ສາມາດໃຫ້ບໍລິການ ເຮືອທີ່ມາຈາກ ຈີນ ພຽງພໍ. ເພາະສະນັ້ນ, ຕາຫນ່າງ ການຂົນສົ່ງຢູ່ແມ່ນໍ້າຂອງ ຈະບໍ່ສໍາຄັນ ຕາມແລວທາງເສດຖະກິດ ພາກເໜືອ-ພາກໃຕ້.

ການພັດທະນາ ຕາຫນ່າງ ພາກຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ

ໄທ ໄດ້ປະເມີນວ່າ ທ່າແຮງຂອງແລວທາງເສດຖະກິດ ພາກຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ແມ່ນຕໍ່າ ກວ່າແລວທາງເສດຖະກິດ ພາກເໜືອ-ພາກໃຕ້ ເນື່ອງຈາກ ຕະຫຼາດເສດຖະກິດຂອງບັນດາປະເທດ ເພື່ອນບ້ານ (ມຽນມ້າ, ລາວ, ກຳປູເຈຍ ແລະຫວຽດນາມ) ຍັງມີໜ້ອຍ. ເພາະສະນັ້ນ, ໄທໄດ້ປະເມີນ ວ່າມູນຄ່າຂອງ ແລວທາງເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ແມ່ນເປັນເສັ້ນທາງ ສໍາລັບ ການເຕົ້າ ໂຮມ ແລະ ແຈກຢາຍວັດຖຸດິບ ຈາກ ບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ໂດຍການໃຊ້ໄທ ເປັນສູນກາງ.

ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ໄທ ໄດ້ວາງຕໍາແໜ່ງ ແລວທາງເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ຈາກມຸມມອງ ອື່ນໆ ວ່າເປັນການເຊື່ອມຕໍ່ ຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຜ່ານແຫຼມອິນດູຈີນ. ເພາະສະນັ້ນ, ໄທ ພິຈາລະນາ ເຄືອຄ່າຍທ່າແຮງ ແມ່ນເສັ້ນທາງ ທ່າເຮືອດາໜັງ-ມຸກດາຫານ-ນະຄອນລາຊະ ສີມາ-ທ່າເຮືອປາກບາຣາ. ໃນໄລຍະຍາວ, ໄທຍັງມີແຜນສົ່ງເສີມ ການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າໂດຍການ ນໍາໃຊ້ຜູ້ຄອນເທນເນີ ຢູ່ອ່າວອັນດາມັນ ແລະພັດທະນາ ທ່າເຮືອປາກບາຣາ, ຊຶ່ງ ອາດມີທ່າແຮງ ເປັນປະຕູເຊື່ອມຕໍ່ ໄປສູ່ ສະຫະພາບເອີຣົບ, ອິນເດຍ ແລະຕາເວັນອອກກາງ.





ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ການສຶກສາຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງຄວາມອາດສາມາດໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ເພື່ອສົ່ງເສີມຍຸດທະສາດຂອງໄທ ໃນການກາຍເປັນສູນກາງຂົນສົ່ງອິນດູຈີນ, ຫ້ອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ວາງແຜນ ນະໂຍບາຍການຈະລາຈອນ, 2007

### ຮູບ 3.2.1 ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ ໃນອິນດູຈີນ

#### (6) ການພັດທະນາ ລະບຽບການ ແລະລະບຽບກົດໝາຍການຕົກລົງສອງຝ່າຍສາກົນ

ປະເທດໄທ ເຫັນວ່າຄວາມຈຳເປັນອັນຮີບດ່ວນ ເພື່ອປະຕິບັດລະບຽບກົດໝາຍ ເພື່ອອຳນວຍ ຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ສິດ ແລະພັນທະ ທີ່ໄດ້ມາຈາກ ການຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ (CBTA) ແລະການຕົກລົງສອງຝ່າຍ ກັບວິໄສທັດ ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມສາມາດປະຕິບັດ ຕາມການຕົກລົງ ຢ່າງເຕັມເມັດເຕັມໜ່ວຍ ລວມທັງ ການແກ້ໄຂ ລະບຽບການປະຈຸບັນ, ການອອກອະນຸຍາດ ລະບຽບ

ການຂັ້ນກະຊວງສະບັບໃໝ່ ແລະສ້າງກົນໄກການບັງຄັບໃຊ້ ກົດໝາຍ ຖ້າວ່າ ຈຳເປັນ ເພື່ອຕອບສະຫນອງຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຈາກການຕົກລົງ.

1) ການປັບປຸງລະບຽບກົດໝາຍ

ພິຈາລະນາ ລາຍລະອຽດທີ່ໄດ້ລະບຸ ໃນສິນທິສັນຍາ ແລະເອກະສານແນບທ້າຍຂອງການຕົກລົງ, ປະເທດໄທ ວາງເປົ້າໝາຍ ເພື່ອປັບປຸງລະບຽບກົດໝາຍ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຈະລາຈອນ, ລະບຽບການ ແລະມາດຕະຖານສຳລັບ ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ;
- ໃບອະນຸຍາດ ຫຼື ເອກະສານ ທີ່ອອກໃຫ້ໂດຍ ຂະແໜງການທີ່ຢູ່ໃນສັນຍາ ອື່ນໆ;
- ຍານພາຫະນະ;
- ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ທີ່ຈຸດກວດກາຕາມຊາຍແດນ;
- ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຈາກສັນຍາການຂົນສົ່ງ;

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຍັງມີບັນຫາທີ່ຕ້ອງໄດ້ສ້າງ ລະບຽບກົດໝາຍສະບັບໃໝ່ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດປະຕິບັດ ວຽກງານການຄວບຄຸມວຽກງານການຂົນສົ່ງ ຜ່ານແດນ ແລະຂ້າມແດນ ທີ່ປະຕິບັດ ຢູ່ບົນດິນແດນໄທ. ບັນຫາທີ່ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີ ລະບຽບກົດໝາຍເພີ່ມເຕີມ ເພື່ອໃຫ້ການບັງຄັບໃຊ້ໃນ ບັນຍັດຂອງອະນຸສັນຍາ ແລະເອກະສານ ແນບທ້າຍມີດັ່ງນີ້:

- ການຍອມຮັບທາງດ້ານ ຂໍ້ກຳນົດ ດ້ານເຕັກນິກ ຂອງຍານພາຫະນະ, ຂະໜາດ ແລະ ນ້ຳໜັກຂອງຍານພາຫະນະ, ນ້ຳໜັກບັນຈຸສູງສຸດ ແລະການປ່ອຍມົນລະພິດ;
- ການຮັບຮອງ ປ້າຍທະບຽນລົດ, ໃບອະນຸຍາດຂັ້ນທະບຽນທີ່ໄດ້ອອກໃຫ້ໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງຄູ່ສັນຍາ;
- ການຮັບຮອງ ໃບອະນຸຍາດກວດກາລົດ ທີ່ໄດ້ອອກໃຫ້ໂດຍ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງຄູ່ສັນຍາ;
- ການຮັບຮອງ ໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ລົດ ທີ່ໄດ້ອອກໃຫ້ໂດຍ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງຄູ່ສັນຍາ;
- ລະບົບພາສີຜ່ານແດນ;
- ລະບົບຄຳປະກັນ ສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ;
- ການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ, ສິນຄ້າຫ້າມ, ສິນຄ້າທີ່ຈຳກັດ ແລະສິນຄ້າທີ່ເນົ່າເບື້ອຍໄວ;
- ການກວດກາຮ່ວມ ເຊັ່ນ ການກວດກາຈຸດດຽວ ແລະການກວດກາປະຕູດຽວ;
- ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຈາກ ສັນຍາການຂົນສົ່ງ, ຕ້ອງມີແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ສະບັບໃໝ່ຂອງສະພາ;

## 2) ການສ້າງຕັ້ງເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ຢູ່ຕາມຊາຍແດນ

ຊາຍແດນສ່ວນໃຫ່ຍ ມີທ່າແຮງໃນການພັດທະນາເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ເມື່ອມັນເປັນປະຕູໄປສູ່ ການຄ້າ ແລະການລົງທຶນ ກັບບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ. ນອກຈາກນັ້ນ, ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນກຽມພ້ອມ ທີ່ຈະເປີດປະເທດ ເພື່ອຂະຫຍາຍການລົງທຶນ ແລະການຄ້າຈາກຕ່າງປະເທດ. ປະເທດໄທ ຍັງຕ້ອງການ ຮັກສາ ທ່າແຮງ ໃນການພັດທະນາ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດຕາມເຂດຊາຍແດນ ເພື່ອສ້າງປະຕູ ແລະທີ່ຕັ້ງສຳລັບ ການຜະລິດ ແລະການຈໍລະຈອນແຈກຢາຍສິນຄ້າ ຊຶ່ງຄວນລົງທຶນໂດຍ ນັກລົງທຶນພາຍໃນ ແລະທ້ອງຖິ່ນ.

## 3) ສົ່ງເສີມການດຳເນີນວຽກຮ່ວມ ຂອງບັນດາຜູ້ປະຕິບັດງານຈາກອະນຸພາກພື້ນ

ໜຶ່ງໃນປັດຕິຍະສາດ ໃນການປ້ອງກັນ ການຮັບຮູ້ ການຕົກລົງສາກົນ ແມ່ນຄວາມຍ້ານກົວຕໍ່ກັບ ບັນດາຜູ້ແຂ່ງຂັນຕ່າງປະເທດ. ຄວາມຈິງແລ້ວ, ຜູ້ດຳເນີນງານທ້ອງຖິ່ນ ໃຫ້ສັນຍາແກ່ລັດຖະບານ ເພື່ອສ້າງຄວາມ ຊັກຊ້າໃຫ້ແກ່ການຕົກລົງ ຫຼື ການປະຕິບັດງານເພື່ອສ້າງກຽດ. ເພື່ອການສ້າງຄວາມ ໝັ້ນໃຈໃຫ້ແກ່ທັງສອງຝ່າຍ ແລະສ້າງສາຍພົວພັນ ຊະນະ-ຊະນະ ຕໍ່ບັນດາປະເທດສະມາຊິກ ຢູ່ອະນຸພາກພື້ນ ໃນການດຳເນີນຂັ້ນຕອນການ ເຈລະຈາໃນອະນາຄົດ ຊຶ່ງໄທ ພິຈາລະນາບັນຫາຕົ້ນຕໍ ແມ່ນວິທີການສົ່ງເສີມ ຂະແໜງການກ່ຽວຂ້ອງ ຢູ່ໃນບັນດາ ຜູ້ປະຕິບັດງານ ຂອງບັນດາປະເທດ ອະນຸພາກພື້ນ. ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ອາດແມ່ນ ການຮ່ວມທຶນ, ບໍລິການຮ່ວມ, ສະຫະສະມາຄົມ ຫຼື ການປຶກສາຫາລືທີ່ຄ້າຍຄື ກັບການຂົນສົ່ງທາງທະເລ, ຫຼື ຍຸດທະສາດທາງດ້ານ ພັນທະມິດ ເຊັ່ນ ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ.

### 3.2.2 ຫວຽດນາມ

ຢູ່ ຫວຽດນາມ, ພະລາທິການ ກໍ່ຄືກັນກັບ ພາກສ່ວນໜຶ່ງຂອງພື້ນຖານໂຄງລ່າງການຂົນສົ່ງ ແລະ ຍັງບໍ່ມີເອກະສານ ນະໂຍບາຍໃດໆ ກ່ຽວກັບພະລາທິການຂົນສົ່ງເຊັ່ນ: ແຜນແມ່ບົດພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ການປຶກສາຫາລື ໄດ້ສັງລວມຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ວຍກງານຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມ ຮອດປີ 2020 ຊຶ່ງໄດ້ກະກຽມ ໃນເດືອນ ກັນຍາ 2007 ມີດັ່ງລຸ່ມນີ້:

#### (1) ເປົ້າໝາຍການພັດທະນາ

ຫວຽດນາມ ຍັງບໍ່ທັນມີເປົ້າໝາຍການພັດທະນາລວມ ໃນຍຸດທະສາດການພັດທະນາວຽກ ງານຂົນສົ່ງ. ຄາດໝາຍຂອງຍຸດທະສາດການພັດທະນາວຽກງານຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມ ຄືກັນກັບ ການສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງຕາມແຜນການ ທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເອກະສານ: ພັດທະນາ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ການຈະລາຈອນ, ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນສຸມໃສ່ ຮັກສາ ແລະປັບປຸງ ວຽກງານໃນປະຈຸບັນ, ແລະສ້າງ ວຽກໃໝ່ ສຳລັບພັດທະນາ ໂຄງສ້າງເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ແລະ ສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ການຈະລາຈອນ ໃຫ້ສຳເລັດ ແລະທັນສະໄໝ ເພື່ອຕອບສະໜອງການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ເປັນ ຕາຫນ່າງຂົນສົ່ງທີ່ມີປະສິດທິຜົນ

ຮອດປີ 2020.

## (2) ການຈຳລອງແບບຂອງການພັດທະນາ

ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ ຂອງ ຈີດີພີ ໃນໄລຍະ ທົດສະວັດ ຜ່ານມາ ແມ່ນ 7.5% ຕໍ່ປີ. ຍຸດທະສາດການ ພັດທະນາການຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມ ໄດ້ຈັດ 2 ແບບຈຳລອງຂອງການຂະຫຍາຍຕົວ ຄື: ແບບຈຳລອງທຳອິດ ແມ່ນອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ ປະຈຳປີ ແມ່ນ 8.5% ໃນລະຫວ່າງ ປີ 2005 ແລະ ປີ 2010 ແລະ 8% ລະຫວ່າງ 2011 ແລະ ປີ 2020 ແລະ ແບບຈຳລອງທີ່ສອງ ແມ່ນ 8.5% ລະຫວ່າງ 2005 ແລະ 2010 ແລະ 10% ລະຫວ່າງ 2011 ແລະ 2020. ແບບຈຳລອງທຳອິດ ໄດ້ຖືກແກ້ໄຂ ໃຫ້ເປັນແບບຈຳລອງຂອງການພັດທະນາ ເພື່ອຄິດໄລ່ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການໃນ ການຂົນສົ່ງໃນອະນາຄົດ.

## (3) ການຂົນສົ່ງທາງບົກ

### 1) ແລວທາງ ເໜືອ-ໃຕ້

- ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ 1A: ເລີ່ມຕົ້ນຈາກ ຮິວງີກວນ Huu Nghi Quan ໄປຫາ ນ້ຳການ Nam Can ໄລຍະທາງ 2,298 km ຈະຕ້ອງຖືກຍົກລະດັບ ແລະສຳເລັດ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານ ລະດັບ III ທາງລຽບ ພ້ອມສອງຊ່ອງທາງ ຮອດປີ 2010.
- ເສັ້ນທາງໂຮຈິມິນ: ເລີ່ມຕົ້ນຈາກ ປັກບໍ້ Pac Bo (ກ່າວບັງ Cao Bang) ຫາ ດັດມູຍ Dat Mui (ກາມາວ Ca Mau) ມີໄລຍະທາງ ທັງໝົດ 3,167 km ຊຶ່ງມີ ເສັ້ນທາງຫຼັກ ໄລຍະທາງ ປະມານ 2,667 km ແລະທາງພາກຕາເວັນຕົກ ຍາວ 500 km ຜ່ານແຂວງ ແລະເມືອງ 30 ແຫ່ງ.

### 2) ຂົງເຂດພາກເໜືອ

- ເສັ້ນທາງ ຢູ່ໃນ ເຂດເສດຖະກິດ ລວມສູນ: ທາງ NHs ຢູ່ໃນ ເຂດເສດຖະກິດ ລວມສູນ ລວມມີ ເສັ້ນທາງ NH5, 10, 18, 38 ແລະ 39 ຊຶ່ງຈະຕ້ອງມີການປັບປຸງ ແລະຍົກລະດັບ ໃຫ້ເປັນ ເສັ້ນທາງມາດຕະຖານ ຂັ້ນ I – III.
- ເສັ້ນທາງຫຼາຍແຍກ Radial roads: ເສັ້ນທາງຫຼາຍແຍກ ຈາກ ຮ່າໂນ້ຍ ຫາ ບັນດາແຂວງທາງ ພາກເໜືອ ລວມມີ ທາງ NH2, 3, 6, 322, 32C, ແລະ 70. ເຖິງປີ 2015, ຈະຕ້ອງສ້າງ ເສັ້ນທາງເຫຼົ່ານີ້ ໃຫ້ເປັນເສັ້ນທາງມາດຕະຖານ ຂັ້ນ III ແລະ ຂັ້ນ IV.
- ເສັ້ນທາງວົງແຫວນ: ເສັ້ນທາງວົງແຫວນລວມມີ NH4 ຈາກ ຕຽນອຽນ Tien Yen (ກວາງນິງ Quang Ninh) ຫາ ປາໂສ Pa So (ລາຍເຈົ້າ Lai Chau), ທາງ NH279 ຈາກ ດົງດັງ Dong Dang (ກວາງນິງ Quang Ninh) ຜ່ານ ຕວນຊາວ Tuan Giao ຫາ ໄຕຕັງ Tay Tang

(ລາຍເຈົ້າ Lai Chau), ແລະ ທາງ NH37 ຈາກ ເຊົາດໍ Sao Do (ຮາຍເຊືອງ Hai Duong) ຫາ ຊົມລົມ Xom Lom (ເຊີນລາ Son La).

### 3) ຂົງເຂດພາກກາງ

- ຮອດປີ 2010, ສໍາເລັດການກໍ່ສ້າງ ເສັ້ນທາງໃໝ່ NH12 ຈາກ ທ່າເຮືອ ວັງອ່ານ ໄປຫາ ຊາຍແດນ ມູຊາ Mu Gia, ເຊື່ອມຕໍ່ NH12 ຂອງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານທາງ ລະດັບ IV ທີ່ມີ ສອງຊ່ອງທາງ.
- ຮອດປີ 2015, ຍົກລະດັບ ເສັ້ນທາງ NH8, 19, 25, 26 ແລະ 27 ໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານ ທາງ ລະດັບ III ແລະ IV.
- ຮອດປີ 2020, ຍົກລະດັບ ເສັ້ນທາງ NH45, 46, 217, 14 ໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານທາງ ລະດັບ IV ທີ່ມີ ສອງຊ່ອງທາງ

### 4) ຂົງເຂດພາກກາງ

- ຮອດປີ 2010, ເສັ້ນທາງຫຼວງ NHs ເຊື່ອມຕໍ່ ຈຸດສູນກາງດ້ານເສດຖະກິດ ຢູ່ໃນເຂດ ເສດຖະກິດ ລວມສູນ ລວມທັງ ເສັ້ນທາງ NH51, 55, 56, 22, 13 ແລະ 20 ຈະຖືກຍົກລະດັບ.

### 5) ຂົງເຂດ ທາງພາກຕາເວັນຕົກສຽງໃຕ້

- ຮອດປີ 2015, ໃຫ້ສໍາເລັດການຍົກລະດັບ ເສັ້ນທາງ NR1 ແລະ NR2 ໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະ ຖານທາງ ລະດັບ III ທີ່ມີ ສອງຊ່ອງທາງ

### 6) ເຄືອຄ່າຍ ເສັ້ນທາງດ່ວນ

- ເສັ້ນທາງດ່ວນ ຈະໄດ້ຖືກຕິດຕັ້ງ ຕາມແລວທາງ ເໜືອ ໃຕ້ ເປັນສ່ວນໃຫ່ຍ ລວມມີ 6 ຫາ 8 ຊ່ອງທາງ.

## (4) ທາງລົດໄຟ

- ເສັ້ນທາງ ຮ່າໂນ້ຍ – ໂຮ່ຈິມິນ (1,726 km): ຍົກລະດັບ ແລະ ປັບໜ້າທາງນໍາໃຊ້ເຕັກນິກ, ແນໃສ່ການກໍ່ສ້າງ ທາງລົດໄຟໃໝ່ ເຊື່ອມຕໍ່ ຮ່າໂນ້ຍ, ໂຮ່ຈິມິນ, ດານັງ, ຍາຈ່າງ Nha Trang, ດຽວຈິກວຍເຍີນ Dieu Tri Quy Nhon
- ເສັ້ນທາງ ຮາວນີ Haoni – ລາວກາຍ Lao Cai ແລະ ຮ່າໂນ້ຍ – ຮາຍຟອງ: ຍົກລະດັບ ເສັ້ນທາງລົດໄຟເກົ່າ 1,000 mm ແລະ ຕິດຕັ້ງໄຟຟ້າ ໃສ່ທາງລົດໄຟເກົ່າ.
- ເສັ້ນທາງ ດົງອ່ານ – ກວນຈຽວ Quan Trieu (55km): ປັບປຸງໃໝ່ ແລະ ຍົກລະດັບ
- ເສັ້ນທາງ ເກັບ Kep – ຈີລິງ Chi Linh (38km): ປັບປຸງໃໝ່ ແລະ ຍົກລະດັບ

- ເກັບ Kep – ລູຊາ Luu Xa (56km): ປົກປັກຮັກສາ ທາງລົດໄຟເກົ່າ
- ທາງລົດໄຟ ເຊື່ອມຕໍ່ ໄປຫາ ລາວ: ຮອດປີ 2020, ທາງລົດໄຟໃໝ່ ວັງອ່ານ Vung Ang – ມູ່ຊາ Mu Gia ເຊື່ອມຕໍ່ ໄປຫາ ທ່າແຂກ (ສປປລາວ) ແລະ ເສັ້ນທາງ ດິອານ Di An – ລິກນິງ Loc Ninh ເຊື່ອມຕໍ່ ໄປຫາທາງລົດໄຟ TransAsia

## (5) ທ່າເຮືອ Seaport

### 1) ຂົງເຂດພາກເໜືອ

- ທ່າເຮືອ ກວາງນິງ Quang Ninh: ສືບຕໍ່ຂະຫຍາຍ ແລະສ້າງຄວາມທັນສະໄໝ ສຳລັບ ທ່າເຮືອ ກາຍລານ Cai Lan ເພື່ອໃຫ້ຮອງຮັບເຮືອສິນຄ້າ ໃນລະດັບ 50,000 DWT ແລະ ໃຫ້ໄດ້ໃນລະດັບ ປະມານ 8 ລ້ານໂຕນ ຕໍ່ປີ ຮອດປີ 2010 ແລະ 10 ລ້ານໂຕນ ຕໍ່ປີ ຮອດປີ 2020.
- ທ່າເຮືອຮາຍຟອງ: ສ້າງກຸ່ມ ທ່າເຮືອ ຮາຍຟອງ ເພື່ອໃຫ້ຮັບຮອງໃຫ້ໄດ້ 50 ລ້ານໂຕນ ຕໍ່ປີ ຮອດປີ 2010 ແລະ 120 ລ້ານໂຕນ ຮອດປີ 2020, ລວມທັງການສ້າງ ທ່າເຮືອໃຫມ່ ລັກຮວງຽນ Lach Huyen.

### 2) ຂົງເຂດພາກກາງ

- ທ່າເຮືອ ເຈິນໄມ Chan May: ເພື່ອຮອງຮັບເຮືອສິນຄ້າ ທີ່ມີບໍລິມາດ 30,000 ຫາ 50,000 DWT ແລະ ເພື່ອໃຫ້ຮອງຮັບ ບໍລິມາດ 6 ຫາ 7 ລ້ານໂຕນ ຕໍ່ປີ ຮອດປີ 2020.
- ທ່າເຮືອດານັງ: ສືບຕໍ່ ການລົງທຶນ ເພື່ອປັບປຸງ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ຂອງທ່າເຮືອ ຕຽນຊາ Tien Sa ເພື່ອຮອງຮັບເຮືອສິນຄ້າ 35,000 DWT ເພື່ອຮອງຮັບ ບໍລິມາດ of 5 ຫາ 7 ລ້ານໂຕນ ຮອດປີ 2010 ແລະ 10 ຫາ 11 ລ້ານໂຕນ ຮອດປີ 2020.
- ທ່າເຮືອ ຊຸງກວດ Dung Quat: ສ້າງກຸ່ມທ່າເຮືອໃຫ່ຍ ຢູ່ ຊຸງກວດ Dung Quat ທີ່ມີບໍລິມາດ 20 ລ້ານໂຕນຕໍ່ປີ ຮອດປີ 2010 ແລະ 45 ຫາ 50 ລ້ານໂຕນ ຮອດປີ 2020.
- ທ່າເຮືອ ກຸຍເຍີນ Quy Nhon: ສຳເລັດສ້າງຈຸດຈອດເຮືອ ທີ່ມີ ບໍລິມາດ 30,000 DWT ເພື່ອຮອງຮັບ ບໍລິມາດ 3 ຫາ 4 ລ້ານໂຕນຮອດປີ 2010 ແລະ 15 ລ້ານໂຕນຮອດປີ 2020.

### 3) ຂົງເຂດພາກໃຕ້

- ກຸ່ມທ່າເຮືອ ໂຮຈິມິນ: ເພື່ອຮອງຮັບເຮືອຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ທີ່ມີບໍລິມາດ 10,000 DWT ຫາ 30,000 DWT ເພື່ອຮອງຮັບບໍລິມາດ 26 ລ້ານໂຕນຕໍ່ປີ ຮອດປີ 2010 ແລະ 35 ລ້ານໂຕນຮອດປີ 2020.

- ກຸ່ມທ່າເຮືອ ບາເລຍ Ba Ria – ວຸງເຕົາ Vung Tau: ເພື່ອຮອງຮັບເຮືອຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ທີ່ມີບໍລິມາດ 50,000 ຫາ 100,000 DWT ເພື່ອຮອງຮັບບໍລິມາດ 20 ລ້ານໂຕນຕໍ່ປີ ຮອດປີ 2010 ແລະ 40 ຫາ 50 ລ້ານໂຕນຕໍ່ປີ ຮອດປີ 2020.
- ກຸ່ມທ່າເຮືອ ດົງນາຍ Dong Nai: ເພື່ອຮອງຮັບເຮືອຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ທີ່ມີບໍລິມາດ 15,000 ຫາ 30,000 DWT ແລະ ເພື່ອຮອງຮັບບໍລິມາດ 12 ລ້ານໂຕນຕໍ່ປີ ຮອດປີ 2010 ແລະ 24 ລ້ານໂຕນຕໍ່ປີ ຮອດປີ 2020.

### 3.2.3 ແຂວງຢູນນານ

#### (1) ແຜນພັດທະນາ

ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ ສັງຄົມ ຂອງ ສປ ຈີນ ແມ່ນໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາຍໃຕ້ແຜນພັດທະນາ ແຫ່ງຊາດ 5 ປີ; ແຜນການຄ້າທີ່ XI ສະບັບປະຈຸບັນວາງເປົ້າໝາຍ 2005—2010 ແລະຍັງບໍ່ທັນມີ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ໄລຍະຍາວຢ່າງເປັນທາງການ ລິ້ນຈາກແຜນການໄລຍະ 5ປີ.

ພາຍໃຕ້ແຜນການ 5 ປີ ຄັ້ງທີ XI, ແຂວງຢູນນານ ໄດ້ວາງແຜນ ການພັດທະນາໃຫ້ມີຄວາມສຳຄັນ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ, ບໍ່ພຽງແຕ່ແນໃສ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແຕ່ ຕ້ອງລວມມີການພັດທະນາດ້ານ ສະພາບແວດລ້ອມ ແລະ ສະຫວັດດີການສັງຄົມ. ເນື່ອງຈາກ ແຂວງຢູນນານ ຕັ້ງຢູ່ແຫຼມ ຂອງ ສປ ຈີນ, ຊຶ່ງໄກຈາກຝັ່ງທະເລ, ມີຫຼາຍຊົນເຜົ່າ ດຳລົງຊີວິດຢູ່ພາຍໃນແຂວງ ແລະສະພາບການ ເສດຖະກິດຂອງ ແຂວງ ຫຼ້າຫຼັງທຽບໃສ່ຄ່າສະເລ່ຍທົ່ວປະເທດ. ແຂວງຢູນນານ, ແມ່ນໃຫ້ມີຄວາມພະຍາຍາມ ເພື່ອສົ່ງເສີມ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ຜ່ານການນຳໃຊ້ ຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ຕາມລຳດັບ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ການພັດທະນາເສດຖະກິດທີ່ຜ່ານມາ ແຂວງຢູນນານ ຍັງຈັດຢູ່ໃນຕຳແໜ່ງ ທີ່ອ່ອນແອ ຕໍ່ກັບ ບັນດາແຂວງອື່ນໆຂອງຈີນ: ຈີດີພີ ຂອງແຂວງແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບ 570 ພັນຕ້ຢວນ, ຊຶ່ງຈັດອັນດັບ ເປັນທີ່ 23 ຂອງບັນດາແຂວງທັງໝົດ ແລະ ຖືວ່າເກືອບເປັນແຂວງທີ່ທຸກທີ່ສຸດ. ເພື່ອແກ້ໄຂຂໍ້ເສຍຫາຍດັ່ງກ່າວ, ການແກ້ໄຂ ຄວາມທຸກຍາກ ແມ່ນບັນຫາທີ່ສຳຄັນ.

ຈາກທິດທາງໃນດ້ານພະລາທິການຂົນສົ່ງ, ແຂວງຢູນນານ ໄດ້ເນັ້ນໜັກວ່າການສົ່ງເສີມການເຊື່ອມຕໍ່ກັບອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ແລະອາຊີໃຕ້ ໂດຍການນຳໃຊ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານພູມສາດຂອງແຂວງ.

ເວົ້າໂດຍຫຍໍ້ແລ້ວ, ຍຸດທະສາດລວມຂອງແຂວງ ແມ່ນສາມາດສະຫຼຸບໄດ້ດັ່ງນີ້:

- ຄວາມສຳເລັດ ຂອງການພັດທະນາເສດຖະກິດ;
- ຄວາມສຳເລັດ ຂອງການພັດທະນາ ແບບເພື່ອນມິດຕໍ່ກັບສະພາບແວດລ້ອມ;
- ຄວາມສະເໝີພາບ ຂອງ ຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ແລະວັດທະນະທຳ ທີ່ສະນິດແໜ້ນ;

- ການສົ່ງເສີມຂອງການເຂົ້າສູ່ອາຊຽນ ແລະອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້.  
ເປົ້າໝາຍທີ່ເປັນຕົວເລກຕົ້ນຕໍ ມີດັ່ງນີ້:

1) ເປົ້າໝາຍສູ່ຊົນດ້ານເສດຖະກິດ

- ຈີດີພີ ໃນປີ 2010 ຈະຂະຫຍາຍຕົວໃນລະດັບ 1.2 ເທົ່າ ຈາກປີ 2000 ຫາ ປີ 2010 ແລະຈີດີພີ ຕໍ່ຫົວຄົນ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ໃນລະດັບ 1.1 ເທົ່າ ໃນໄລຍະເວລາດຽວກັນ.
- ການລົງທຶນປະຈຳປີ ສຳລັບ ຊັບສິນສັງຄົມ ຈະຂະຫຍາຍຕົວເຖິງ 13% ຕໍ່ປີ, ຊຶ່ງມີມູນຄ່າເຖິງ 100 ພັນຕື້ ຢວນ ຕໍ່ປີ ຮອດປີ 2010.
- ການພັດທະນາຂະແໜງການ ອຸດສະຫະກຳ ແລະບໍລິການຈະປະສົບຜົນສຳເລັດ. ອັດຕາສ່ວນຂອງຈີດີພີ ໂດຍຂະແໜງການ ອຸດສະຫະກຳ ແມ່ນ 15:34:32 (ກະສິກຳ : ອຸດສະຫະກຳ : ບໍລິການ).
- ການສ້າງອາຊີບ ກໍ່ຈະປະສົບຜົນສຳເລັດ ໂດຍການຂະຫຍາຍຕົວ ໄດ້ເຖິງຈຳນວນ 1 ລ້ານ ວຽກ ພາຍໃນ 5 ປີ ໃນ ເຂດຕົວເມືອງ ແລະຊົນນະບົດ.
- ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍບໍລິໂພກ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ໂດຍອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວປະຈຳປີ ລົ່ມ 6 % ສຳລັບ ປະຊາຊົນ ຢູ່ຕາມຕົວເມືອງ ແລະຊົນນະບົດ. ນອກຈາກນີ້, ລາຍໄດ້ປະຈຳປີ ຈາກຂະແໜງ ກະສິກຳ ຈະຂະຫຍາຍຕົວເຖິງ 6%.

2) ເປົ້າໝາຍສູ່ຊົນດ້ານສັງຄົມ

- ພົນລະເມືອງ ໃນປີ 2010 ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ເຖິງ 46 ລ້ານຄົນ ແລະອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ ຈະຖືກ ຄວບຄຸມຢູ່ທີ່ 6.08% ຫຼື ຕໍ່າກວ່າ;
- ການຊົມໃຊ້ພະລັງງານ ຈະຫຼຸດລົງ 12% ເມື່ອປຽບທຽບກັບ ແຜນການ 5 ປີ ຄັ້ງທີ່ X;
- ອັດຕາການວ່າງງານ ແມ່ນຕໍ່າກວ່າ 5%;
- ອັດຕາສ່ວນຕົວເມືອງ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 35%;
- ປະຊາກອນ ທີ່ຕໍ່າກວ່າລະດັບເສັ້ນທຸກຍາກ ຈະຫຼຸດລົງເຖິງ 2.5 ລ້ານຄົນ.

(2) ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ແຂວງຢູນນານ ມີແຜນທີ່ຈະເຊື່ອມໂຍງ ອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ ແລະອາຊີໃຕ້ ເພື່ອນຳໃຊ້ຂໍ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານພູມສາດ. ຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈັດຢູ່ໃນບູລິມະສິດລະດັບສູງ ແມ່ນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແລະທາງບົກ ລວມເຖິງ ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ. ການຂົນສົ່ງທາງນີ້ ຍັງຖືວ່າເປັນການຂົນສົ່ງທີ່ຈັດເປັນບູລິມະສິດຕໍ່າກວ່າ.



**1) ທາງລົດໄຟ**

ຕາຫນ່າງທາງລົດໄຟໃນເບື້ອງຕົ້ນ ຈະຂະຫຍາຍການເຊື່ອມຕໍ່ ໄປຫາ ບັນດາແຂວງ ອ້ອມຂ້າງ, ຂົງເຂດພາກກາງ ແລະພາກຕາເວັນອອກ. ຕາຫນ່າງທາງລົດໄຟ ຕາເວັນຕົກສຽງໃຕ້ ຈະໄດ້ ຮັບການຂະຫຍາຍ. ບູລິມະສິດ ແມ່ນເລັ່ງໃສ່ສາຍທາງພາຍໃນປະເທດ 4 ສາຍທາງ, ເຊື່ອມຕໍ່ ຄຸນໝິງ ແລະກວາງເຈົ້າ, ຊຽງດູ (Chengdu), ກຸຍຊູ (Guizhou), ເນຍຈຽງ (Nei Jiang) ລວມທັງ ສາຍທາງລະຫວ່າງປະເທດ 3 ສາຍທາງ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ໄປຫາ ຫວຽດນາມ, ລາວ ແລະ ພະມ້າ.

ເປົ້າໝາຍທີ່ສະແດງເປັນຕົວເລກ ສໍາລັບ ປີ 2010 ມີຄື:

- ຄວາມສາມາດໃນການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ ຕໍ່ປີ: 100 ລ້ານໂຕນ ແລະຜູ້ໂດຍສານ 30 ລ້ານຄົນ
- ອັດຕາສ່ວນຂອງທາງລົດໄຟສາຍຄູ່: 21%
- ອັດຕາສ່ວນຂອງລົດໄຟ ໄຟຟ້າ: 60%

**2) ເສັ້ນທາງ**

ຍຸດທະສາດການພັດທະນາແຫ່ງຊາດ ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອສ້າງການຂົນສົ່ງທາງບົກ ທີ່ມີປະສິດທິ ພາບ, ເທົ່າທຽມກັນ ແລະຍືນຍົງ. ການພັດທະນາເສັ້ນທາງ ຈະບໍ່ຈຳກັດເຄືອຄ່າຍເສັ້ນທາງ ແຕ່ຍັງ ລວມທັງການພັດທະນາ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການພັດທະນາ ສະຖານີຕ່າງໆ (ສະຖານີທີ່ເປັນຈຸດສູນກາງ), ສະຖານີຂົງເຂດ ແລະສະຖານີ ທາງບົກ)
- ການພັດທະນາ ການຈະລາຈອນຜູ້ໂດຍສານ ທີ່ມີຄວາມໄວສູງ
- ການພັດທະນາ ເສັ້ນທາງໃນຕົວເມືອງ ເຊື່ອມຕໍ່ເຂດກະສິກໍາ
- ການພັດທະນາເສັ້ນທາງ ຮອດປີ 2010: ເສັ້ນທາງລະດັບຕີ 8,000km, ທາງດ່ວນ 3,200km ແລະ ທາງໃນຕົວເມືອງ 15,000km.

ແຂວງຢູນນານ ວາງແຜນກໍ່ສ້າງ ແລະຂະຫຍາຍ ສາຍທາງຈະລາຈອນ 3 ສາຍທາງ ເພື່ອເຊື່ອມ ຕໍ່ ລະຫວ່າງ ຈີນ ກັບອາຊີໃຕ້ ແລະອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້. ນີ້ແມ່ນສ່ວນໜຶ່ງ ຂອງການ ປະສົມ ປະສານເສດຖະກິດ ຂອງ ບັນດາ 6 ແຂວງ ທາງພາກຕາເວັນຕົກສຽງໃຕ້ ແລະ ຂົງເຂດ (ເສສວນ Sichuan, ຢູນນານ Yunnan, ກຸຍຊູ Guizhou, ທິເບດ Tibet, ກວາງຊີ Guangxi ແລະ ຈິງຈິງ Chongqing). ສາຍທາງ ທັງ 3 ສາຍ ລວມມີ ສາຍທາງ ຕາເວັນຕົກ ຕາມເສັ້ນທາງຫຼວງ ຢູນນານ – ມຽນມ້າ, ເສັ້ນທາງຫຼວງ ຈີນ–ອິນເດຍ ແລະທາງລົດໄຟ ກວາງຕຸ່ງ–ດາລີ ໄປຫາ ພະມ້າ, ອິນເດຍ ແລະ ບັງກະລາເດດ; ສາຍທາງສູນກາງ ຈາກ ສາຍທາງຂົນສົ່ງ ແມ່ນ້ຳຂອງ, ທາງ ຄຸນໝິງ –ດາລິວ Daluo ແລະສະໜາມບິນສາກົນ ສິບສອງປັນນາ Xishuangbanna, ໄປຫາ ສປປ ລາວ, ມຽນມ້າ,

ໄທ ແລະຕໍ່ໄປຮອດ ສິງກະໂປ; ແລະສາຍທາງຕາເວັນອອກ ໄປຫາ ຫວຽດນາມ, ໂດຍນຳ ໃຊ້ທາງລົດໄຟ ຢູນນານ-ຫວຽດນາມ, ທາງຫຼວງ ຄຸນໝິງ-ເຮກູ Hekou ແລະ ສາຍທາງຂົນສົ່ງ ທາງນໍ້າ.

3) ແມ່ນໍ້າ

ຄວາມຍາວຂອງແມ່ນໍ້າ ທັງໝົດ 8,000 km ຈະຖືກນຳໃຊ້ ໃນການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ. ໃນປະຈຸບັນ, ຕາມ ແມ່ນໍ້າ Jinsha River ແລະ ແມ່ນໍ້າລານຈິງ, ແມ່ນເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ລະຫວ່າງແຂວງ ແມ່ນໄດ້ນຳໃຊ້ ທັງໝົດ ປະມານ 1,500km. ທ່າເຮືອສ່ວນໃຫ່ຍ ລວມມີ ຊີຟູ Shuifu, ຊູຍຈຽງ Suijiang, ຈິງຊິງ Jinghong, ສີມາວ Simao, ແລະ ດາລີ Dali. ໃນເດືອນ ມິຖຸນາ 2001, ສາຍທາງຂົນສົ່ງການຄ້າ ລະຫວ່າງ ຈີນ, ສປປລາວ, ມຽນມ້າ ແລະໄທ ຕາມແມ່ນໍ້າ ລານຈິງ- ແມ່ນໍ້າຂອງ ແມ່ນໄດ້ເປີດຕົວຢ່າງເປັນທາງການ. ທ່າເຮືອ ແມ່ນໍ້າຈິງຮິງ Jinghong ແມ່ນທ່າເຮືອ ສາກົນ. ທ່າເຮືອແມ່ນໍ້າ ຫຼາຍແຫ່ງ ແມ່ນເປີດ ສຳລັບ ການຄ້າສາກົນ ກັບປະເທດເພື່ອນບ້ານ. ແມ່ນໍ້າລານຈິງ ແລະແມ່ນໍ້າຂອງ ແມ່ນແມ່ນໍ້າສາກົນ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ ກັບ 6 ປະເທດ ຢູ່ອາຊີ.



ຮູບ 3.2.2 ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ຂອງມົນທົນຢູນນານ