

ພາກທີ 4 ທົດສະນະ ແລະກອບວຽກໃນອະນາຄົດ

ສະຖານະການດ້ານ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແລະຢູ່ ສປປ ລາວ ແມ່ນໄດ້ປ່ຽນແປງຢ່າງຮ້ອນແຮງ ບົນພື້ນຖານການເປັນຕະຫຼາດລວມສູນ ພ້ອມດຽວກັນກັບ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແລະຢູ່ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງຈະມີຜົນສະທ້ອນຢ່າງກວ້າງຂວາງ ຕໍ່ກັບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນອະນາຄົດ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແລະຢູ່ ສປປ ລາວ. ພາກດັ່ງກ່າວ ແມ່ນທຳອິດແນໃສ່ການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດໃນອະນາຄົດ ຂອງອະນຸພາກພື້ນ, ຄວາມຄືບໜ້າ, ແນວທາງຂອງສັນຍາຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ແລະການພັດທະນາເສດຖະກິດ ຂອງ ສປປ ລາວ, ແລະຜັນຂະຫຍາຍ ກອບວຽກເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ.

4.1 ການເຊື່ອມໂຍງຂອງ ເສດຖະກິດ ໃນ GMS

4.1.1 ອຸດສາຫະກຳ ລະຫວ່າງປະເທດ ແລະການຍ້າຍທີ່ຕັ້ງຂອງ ວະສາຫະກິດ

(1) ການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດ ແລະອຸດສາຫະກຳລະຫວ່າງປະເທດ

ຢູ່ໃນທົດສະດີ ດັ້ງເດີມ ຂອງການຄ້າສາກົນ, ຜົນປະໂຫຍດ ຂອງການຄ້າສາກົນ ແມ່ນມາຈາກຊ່ອງຫວ່າງຂອງ ແຕ່ລະປະເທດ. ຢູ່ໃນວິທີການຂອງ Ricardo model, ແມ່ນຊ່ອງຫວ່າງ ເຕັກໂນໂລຊີການຜະລິດຂອງ ສອງປະເທດ, ແລະໃນວິທີການ HeckscherOhlin model, ຊຶ່ງແມ່ນ ຊ່ອງຫວ່າງຂອງ ການຈັດສັນຊັບພະຍາກອນ ໃນສອງປະເທດ. ທົດສະດີການຄ້າສາກົນເຫຼົ່ານີ້ ໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນສາມາດອະທິບາຍໄດ້ບາງສ່ວນຂອງການຄ້າສາກົນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ທົດສະດີ ບໍ່ສາມາດອະທິບາຍການຜະລິດ ແລະຕາຫນ່າງຈໍລະຈອນທີ່ສັບສົນ ຊຶ່ງໄດ້ພັດທະນາຢູ່ໃນ ທົດສະວັດຜ່ານມາ. ເພື່ອອະທິບາຍກ່ຽວກັບການຄ້າສາກົນເຊັ່ນ: ການຜະລິດ ແລະຕາຫນ່າງຈໍລະຈອນແຈກຢາຍ, ທົດສະດີການວິໄຈໃໝ່ ກໍໄດ້ຖືກພັດທະນາຂຶ້ນ.

ສິ່ງທຳອິດ ແມ່ນທົດສະດີຂອງການແບ່ງເປັນສິ້ນສ່ວນຍ່ອຍ. ຢູ່ໃນທົດສະດີ ດັ້ງເດີມຂອງການຄ້າສາກົນ, ຂໍ້ໄດ້ປຽບໃນການສົມທຽບໃນຂັ້ນອຸດສາຫະກຳ ຫຼື ຂັ້ນຜະລິດຕະພັນສຸດທ້າຍ ໄດ້ຖືກເນັ້ນໜັກ

ແຕ່ຜະລິດຕະພັນສຸດທ້າຍ ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວ ແມ່ນການລວບລວມຈາກຫຼາຍໆສ່ວນ. ສິນຄ້າບາງຢ່າງ ແມ່ນການໃຊ້ແຮງງານຢ່າງໜັກ ແລະທີ່ຍັງເຫຼືອ ແມ່ນສິນຄ້າທີ່ໃຊ້ທຶນຜະລິດຢ່າງໜັກ. ໃນຜ່ານມາ, ມັນເປັນເລື່ອງປົກກະຕິທີ່ ອົງປະກອບຂອງ ຜະລິດຕະພັນສຸດທ້າຍ ໄດ້ຜະລິດຢູ່ໃນປະເທດໃດປະເທດໜຶ່ງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ອົງຕາມສະພາບການຂອງໂລກ ສິນສ່ວນປະກອບ ສ່ວນໃຫຍ່ຂອງຜະລິດຕະພັນສຸດທ້າຍໄດ້ຜະລິດຂຶ້ນໃນບາງປະເທດ. ໂດຍສະເພາະ, ປະກົດການດັ່ງກ່າວ ແມ່ນສັງເກດເຫັນໄດ້ໃນເສດຖະກິດຂອງອາຊຽນ, ຍີ່ປຸ່ນ, ເກົາຫຼີໃຕ້ ແລະຈີນ. ຢູ່ໃນເງື່ອນໄຂດັ່ງກ່າວ, ທີ່ຕັ້ງຂອງການຜະລິດສິນສ່ວນປະກອບ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດໂດຍລັກສະນະພິເສດດ້ານເຕັກນິກຂອງ ແຕ່ລະອົງປະກອບ (ກ້ອນການຜະລິດ production block). ຕົວຢ່າງ ການຜະລິດສິນສ່ວນປະກອບທີ່ໃຊ້ທຶນໃນການຜະລິດ ຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ອາດຈະຕັ້ງຢູ່ໃນເສດຖະກິດທີ່ມີຄວາມກ້າວໜ້າ ຊຶ່ງມີຄ່າແຮງງານສູງ, ແລະໃຊ້ທຶນການຜະລິດຢ່າງຫຼວງຫຼາຍນີ້ ອາດຈະຕັ້ງຢູ່ໃນເສດຖະກິດທີ່ກຳລັງພັດທະນາ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ທີ່ຕັ້ງການຜະລິດສິນສ່ວນປະກອບ ແມ່ນບໍ່ໄດ້ຖືກກຳນົດ ໂດຍຂໍ້ໄດ້ປຽບຈາກແບບສົມທຽບຂອງກ້ອນ ການຜະລິດ. ລາຄາການເຊື່ອມຕໍ່ບໍລິການ ຊຶ່ງເຊື່ອມຕໍ່ກ້ອນການຜະລິດ ແລະປະກອບດ້ວຍລາຄາຂົນສົ່ງ, ລາຄາສື່ສານຄົມມະນາຄົມ ແລະອື່ນໆ ທີ່ສຳຄັນ ທີ່ດຳເນີນວຽກງານການຜະລິດສິນສ່ວນປະກອບ.

ວຽກງານທີ່ 2 ແມ່ນທິດສະດີການເກາະກ່ຽວກັນ (agglomeration theory). ອຸດສະຫະກຳປະເພດດຽວກັນ ຫຼື ການຜະລິດສິນສ່ວນປະກອບ ແມ່ນເພີ່ມພູນຂຶ້ນຢູ່ໃນສະຖານທີ່ດຽວ, ການຜະລິດຫຼາຍຂຶ້ນລາຄາກໍຖືກລົງ. ອຸດສະຫະກຳລົດຍົນ ຢູ່ໃນຊາຍຝັ່ງທະເລ ທາງຕາເວັນອອກ ແມ່ນຕົວຢ່າງຂຶ້ນອຸດສະຫະກຳ, ແລະການເພີ່ມພູນຂຶ້ນຂອງ ວິສະຫະກິດຂະໜາດນ້ອຍ ແລະຂະໜາດກາງ ສຳລັບແບບພິມ ແລະເຄື່ອງກົງ ທີ່ສັງເກດເຫັນໄດ້ຢູ່ໃນເມືອງ ໂອຕະ ຂອງນະຄອນໂຕກຽວ ແມ່ນຕົວຢ່າງອື່ນໆ ໃນຂັ້ນການຜະລິດພາກສ່ວນ.

ວຽກງານທີ່ 3 ແມ່ນທິດສະນະທີ່ແຕກຕ່າງຂອງບໍລິສັດ ທີ່ມີການວິໄຈດ້ານເສດຖະກິດແບບພື້ນຖານ. ບໍລິສັດ ແມ່ນອົງການເສດຖະກິດໜຶ່ງ ທີ່ໄດ້ຖືກວິໄຈ ດ້ານເສດຖະກິດ ລວມທັງຄົວເຮືອນ ແລະລັດຖະບານ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ທິດສະນະດ້ານການວິໄຈຕໍ່ກັບບໍລິສັດໄດ້ງ່າຍຂຶ້ນ. ໃນຄວາມເປັນຈິງແລ້ວ, ແຕ່ລະບໍລິສັດ ມີທິດສະນະທີ່ບໍ່ຄືກັນ. ແຕ່ລະບໍລິສັດ ໄດ້ແບ່ງການດຳເນີນການຜະລິດ ມາເປັນກ້ອນການຜະລິດ ແລະໄດ້ຕັດສິນວ່າ ກ້ອນໃດທີ່ຈະຕ້ອງຜະລິດ ດ້ວຍຕົວເອງ ແລະກ້ອນໃດທີ່ບໍ່ນອນຢູ່ໃນການຜະລິດ ຊຶ່ງລວມທັງການກຳນົດສະຖານທີ່ການຜະລິດ. ຄວາມຊຳນິຊຳນານສາກົນ ແລະທີ່ຕັ້ງຜະລິດຕະພັນ ໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນໄດ້ມີການແປ ສຳລັບທິດສະດີໃໝ່.

(2) ການເພີ່ມຂຶ້ນທາງດ້ານອຸດສະຫະກຳ ຢູ່ໄທ ແລະຊ່ອງຫວ່າງຄ່າແຮງງານ ລະຫວ່າງ ລາວ ແລະໄທ

ຢູ່ປະເທດໄທ, ອຸດສະຫະກຳ ໄດ້ເລີ່ມຂຶ້ນໃນໄລຍະ ປີ 1960 ແລະ ໄດ້ເລີ່ງການຂະຫຍາຍຕົວຕັ້ງແຕ່ໄລຍະ ປີ 1980. ໄທ ໄດ້ປະສົບປະການ ການຂະຫຍາຍຕົວ ຫຼາຍກວ່າ 9% ໃນລະຫວ່າງ ປີ 1985 ແລະປີ 1995. ພາຍຫຼັງ ວິກິດການ ດ້ານການເງິນຂອງອາຊີ, ກໍ່ໄດ້ວາງຄາດໝາຍເພື່ອສົ່ງເສີມ

ອຸດສະຫະກຳສຳຄັນເປັນຕົ້ນ: ລົດຍົນ, ການປຸງແຕ່ງອາຫານ, ແຟຊັ້ນ, ການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ຊອບແວ. ຢູ່ໃນ ອຸດສະຫະກຳເຫຼົ່ານີ້, ອຸດສະຫະກຳລົດຍົນ ແລະ ອຸດສະຫະກຳອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໄດ້ມີການພັດທະນາຫຼາຍຂຶ້ນໃນໄລຍະຜ່ານມາ. ບໍລິສັດຈາກຍີ່ປຸ່ນໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນ ການລົງທຶນ ຢູ່ໃນໄທ ໃນໄລຍະປີ 1960 ແລະ ຈຳນວນບໍລິສັດຈາກຍີ່ປຸ່ນ ທີ່ໄດ້ດຳເນີນທຸລະກິດຮ່ວມກັນ ໃນປະຈຸບັນກໍ່ມີຫຼາຍກວ່າ 7,000 ບໍລິສັດ. ການຜະລິດສິນຄ້າຂັ້ນສຸດທ້າຍ ແລະ ການຂະຫຍາຍກິດຈະການທຸລະກິດ ໂດຍສະຫະບໍລິສັດ ກໍ່ຍັງໄດ້ສົ່ງເສີມການຂະຫຍາຍຕົວ ກິດຈະການທຸລະກິດ ໂດຍບໍລິສັດທີ່ສະໜອງສິນສ່ວນປະກອບ, ແລະ ການເຜີຍແຜ່ກິນໄກເພີ່ມຂຶ້ນ ຊຶ່ງປະກອບສ່ວນເພື່ອພັດທະນາອຸດສະຫະກຳ ສິນສ່ວນປະກອບທີ່ມີລະດັບສູງ ແລະ ຝີມີແຮງງານ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຄ່າແຮງງານຢູ່ໃນໄທ, ໂດຍສະເພາະຢູ່ບາງກອກ ແລະ ຝັ່ງຕາເວັນອອກ ແລະ ຈັງຫວັດຊຽງໃໝ່ ຊຶ່ງເປັນສະຖານທີ່ບໍລິສັດທຳການຜະລິດຫຼາຍໆແຫ່ງ ໄດ້ຕັ້ງຖິ່ນຖານຢູ່ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນເນື່ອງຈາກການພັດທະນາດ້ານເສດຖະກິດທີ່ຕໍ່ເນື່ອງ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ຊີ້ແຈງຢູ່ໃນ ຕາຕະລາງ 4.1.1 ຄວາມແຕກຕ່າງຂອງຄ່າແຮງງານຂັ້ນຕ່ຳ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ບາງກອກ ແມ່ນປະມານ 2.4 ເທົ່າ, ແລະ ຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ເມືອງຕ່າງໆ ທາງພາກຕາເວັນອອກສຽງເໜືອຂອງໄທ ແມ່ນສອງເທົ່າ. ນີ້ແມ່ນໂອກາດ ຂອງ ສປປ ລາວ ທີ່ຈະເຊື່ອເຊີນ ການສ້າງຕັ້ງ ທຸລະກິດໃໝ່ ຈາກໄທ.

ຕາຕະລາງ 4.1.1 ຄ່າແຮງງານຂັ້ນຕ່ຳ ຢູ່ໃນ ລາວ ແລະ ໄທ

ສະຖານທີ່	ມູນຄ່າເປັນເງິນທ້ອງຖິ່ນ	ມູນຄ່າ ເປັນໂດລາ	ໝາຍເຫດ
ສປປ ລາວ	569,000ກີບ/ເດືອນ	66.9/ເດືອນ	ເປັນຜົນຈາກເດືອນ ພິດສະພາ 2009 348,000 ຂອງຄ່າແຮງງານຕ່ຳສຸດ +221,000 ສຳຮອງລົງມາ
ບາງກອກ	206 ບາດ/ມື້	158.3/ເດືອນ	ມີຜົນນຳໃຊ້ ຈາກເດືອນມັງກອນ 2010
ຊຽງໃໝ່	171 ບາດ/ມື້	131.4/ເດືອນ	ມີຜົນນຳໃຊ້ ຈາກເດືອນມັງກອນ 2010
ອຸດອນທານີ, ໜອງຄາຍ	159 ບາດ/ມື້	122.2/ເດືອນ	ມີຜົນນຳໃຊ້ ຈາກເດືອນມັງກອນ 2010

ຂໍ້ສັງເກດ: USD1=THB33.84=LAK8506.61

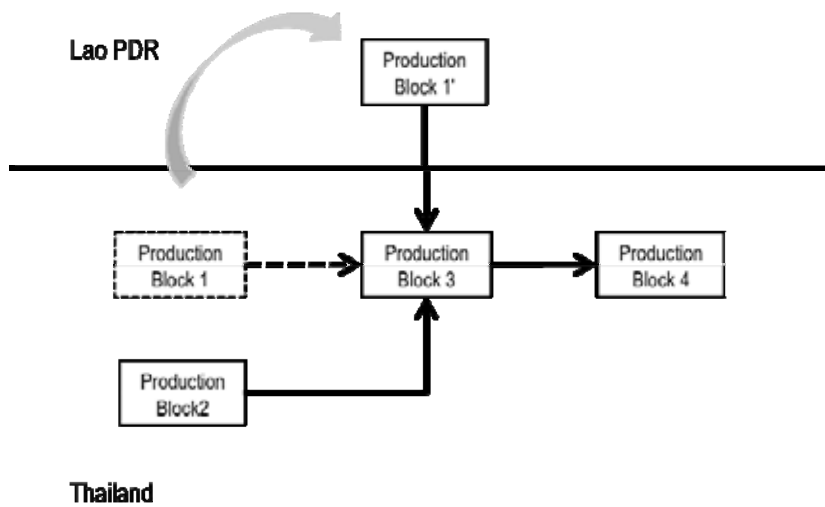
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນຈາກ ກະຊວງ ແຮງງານ (ໄທ) ແລະ ກະຊວງແຮງງານ ແລະ ສະຫວັດດີການສັງຄົມ (ສປປ ລາວ)

(3) ທ່າແຮງຂອງຄວາມຊຳນິຊຳນານສາກົນ ລະຫວ່າງ ລາວ ແລະ ໄທ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວ ຢູ່ໃນຂໍ້ (1) ການຜະລິດ ສິນຄ້າອຸດສະຫະກຳ ເຊັ່ນ: ເຄື່ອງຈັກໄຟຟ້າ, ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ ແລະ ຍານພາຫະນະ ປະກອບດ້ວຍການລວບລວມ ອົງປະກອບ ການນຳໃຊ້ທຶນຢ່າງມະຫາສານ ແລະ ອົງປະກອບການໃຊ້ແຮງງານຢ່າງໜັກ. ສປປ ລາວ ມີໂອກາດທີ່ຈະນຳໃຊ້ທີ່ຕັ້ງ ຢ່າງເຕັມເມັດເຕັມໜ່ວຍ ແລະ ຊ່ອງຫວ່າງຂອງ ຄ່າແຮງງານ ກັບໄທ.

ຮູບທີ່ຮູບ 4.1.1 ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງ ຕົວຢ່າງ ຂອງຄວາມຊຳນິຊຳນານສາກົນ ລະຫວ່າງ ສປປ

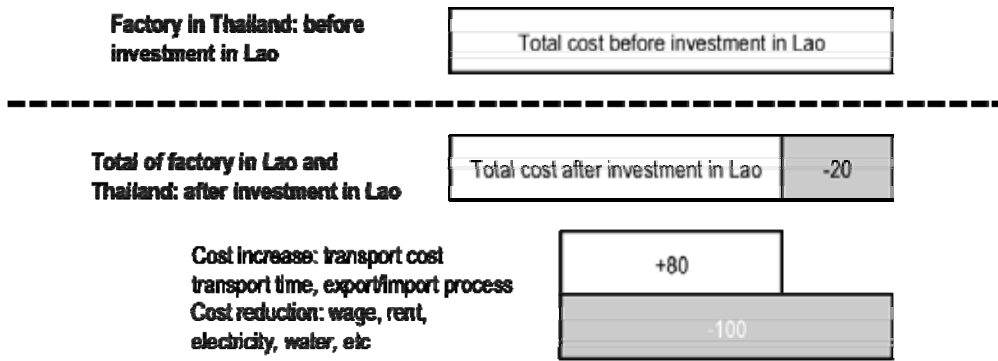
ລາວ ແລະໄທ. ຜະລິດຕະພັນສຸດທ້າຍ (ຕົວຢ່າງ ການຜະລິດ A) ປະກອບດ້ວຍ ກ້ອນການຜະລິດ 4 ຮູບ ການ. ການສ້າງທຸລະກິດ “ກ້ອນການຜະລິດທີ 1,” ຊຶ່ງແມ່ນອົງປະກອບຂອງການໃຊ້ແຮງງານໜັກ ທີ່ໄດ ເລີ່ມມາຈາກໄທ ໄປຫາ ສປປ ລາວ (ກ້ອນການຜະລິດທີ 1). ວັດສະດຸ ສໍາລັບກ້ອນການຜະລິດທີ 1 ແມ່ນໄດ້ນໍາເຂົ້າຈາກ ໄທ ໄປຫາ ສປປ ລາວ. ຜະລິດຕະພັນລະດັບກາງຂອງກ້ອນການຜະລິດທີ 1 ແມ່ນ ໄດ້ສົ່ງອອກໄປໄທ, ແລະ ໄດ້ຖືກນໍາໃຊ້ສໍາລັບ ການເຂົ້າສູ່ກ້ອນການຜະລິດທີ 3. ສຸດທ້າຍ, ຜະລິດຕະພັນ ສຸດທ້າຍ ແມ່ນປະກອບຕິດຕັ້ງໃນກ້ອນການຜະລິດທີ 4, ແລະຖືກນໍາອອກສູ່ຕະຫຼາດໄທ ຫຼື ສົ່ງອອກຕ່າງ ປະເທດ. ໃນຮູບການນີ້, ອົງປະກອບຂອງການຜະລິດ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ (ກ້ອນການຜະລິດທີ 1) ແມ່ນ ໄດ້ມີສ່ວນຮ່ວມຢ່າງສົມບູນ ໃນຂັ້ນຕອນການຜະລິດ ຂອງລະບົບຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງ ຂອງໄທ.



ຂໍ້ມູນ: ຂ່າວສານພື້ນຖານ ທາງດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ສປປ ລາວ, ດຣ. ໂມໂຕໂຍຊິ ຊູຊູກິ, JETRO 2008, ໜ້າ119-121

ຮູບ 4.1.1 ຕົວຢ່າງຄວາມຊ່ຽວຊານສາກົນ ລະຫວ່າງ ລາວ ແລະ ໄທ

ມັນເປັນສິ່ງຈໍາເປັນທີ່ຈະໃຫ້ໄດ້ຄົບຕາມເງື່ອນໄຂ ທີ່ສະແດງຢູ່ໃນ ຮູບຮູບ 4.1.2 ເພື່ອເຊື່ອເຊີນ ການ ສ້າງຕັ້ງທຸລະກິດໃໝ່ ຈາກໄທ ຊຶ່ງຄາດໝາຍໄວ້ວ່າ ຈະສາມາດຫຼຸດຜ່ອນລາຄາ ແຮງງານ, ຄ່າເຊົ່າດິນ, ຄ່າໄຟຟ້າ, ຄ່ານໍ້າປະປາ ແລະອື່ນໆ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຄ່າອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ຄ່າຂົນສົ່ງ, ຄ່າອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກັບການຂົນສົ່ງ (ເວລາການຂົນສົ່ງ ແລະຂັ້ນຕອນສົ່ງອອກ ແລະນໍາເຂົ້າ) ຈະຖືກກໍານົດໃຫ້ມີຢູ່ໃນມູນຄ່າ ການຜະລິດ. ຜົນທີ່ຈະໄດ້ຮັບແມ່ນ ບໍລິສັດຂອງໄທ ທີ່ລົງທຶນຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຖ້າວ່າ ການຫຼຸດຜ່ອນລາຄາ ຫາກລິ້ນລາຄາທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ. ໃນກໍລະນີຂອງຮູບ ຮູບ 4.1.2, ການຫຼຸດຜ່ອນລາຄາ (100) ລິ້ນການເພີ່ມຂຶ້ນ ລາຄາ (80), ແລະ (20) ຂອງການຫຼຸດຜ່ອນລາຄາສຸດທິ ແມ່ນໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ. ເຮົາສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ, ລາຄາການຜະລິດ ພາຍຫຼັງການລົງທຶນຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຕໍ່າກວ່າລາຄາກ້ອນການລົງທຶນ. ເພາະສະນັ້ນ, ມັນຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີການລົງທຶນ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ.



ຂໍ້ມູນ: ຂ່າວສານພື້ນຖານ ທາງດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ສປປ ລາວ, ດຣ. ໂມໂຕໂຍຊິ ຊູຊຸກ, JETRO 2008, ໜ້າ128

ຮູບ 4.1.2 ເງື່ອນໄຂທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອສ້າງທຸລະກິດໃໝ່ ຢູ່ໃນ ສປປລາວ

ເພື່ອເຮັດໃຫ້ ລາຄາສຸດທິຫຼຸດລົງ, ມັນເປັນສິ່ງຈຳເປັນທີ່ຕ້ອງໄດ້ຫຼຸດລາຄາຂົນສົ່ງ ແລະລາຄາອື່ນທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກ ການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ການຫຼຸດຜ່ອນລາຄາ. ໃນເນື້ອຫາດັ່ງກ່າວ, ການປັບປຸງວຽກງານພະລາທິການ ແມ່ນ ປັດໃຈທີ່ສຳຄັນ ໃນການດຶງດູດທຶນຮອນຈາກຕ່າງປະເທດ.

(4) ອຸດສະຫະກຳທີ່ຄາດຫວັງ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ

ຜ່ານການສັງເກດ ສະຖານະການຂອງອຸດສະຫະກຳ ຢູ່ໄທແລ້ວ, ອຸດສະຫະກຳ ດັ່ງລຸ່ມນີ້ ມີທ່າແຮງທີ່ຈະຕັ້ງຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ.

ອຸດສະຫະກຳທີ່ໜຶ່ງ ແມ່ນກ່ຽວກັບສິນສ່ວນປະກອບຂອງເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ/ເຄື່ອງກົນຈັກໄຟຟ້າ ແລະສິນສ່ວນປະກອບໄຟຟ້າຂອງຍານພາຫະນະ. ຄວາມຊ່ຽວຊານສາກົນ ໄດ້ເວົ້າຢູ່ໃນ (3) ອາດເກີດຂຶ້ນຢູ່ໃນອຸດສະຫະກຳເຫຼົ່ານີ້. ຜ່ານການພິຈາລະນາ ໄລຍະທາງ ລະຫວ່າງ ບາງກອກ¹ ແລະວຽງຈັນ ແລະຊຽງໃໝ່² ແລະວຽງຈັນ, ການຜະລິດສິນສ່ວນປະກອບໄຟຟ້າ ເຫັນວ່າມີທ່າແຮງ ເນື່ອງຈາກມີນ້ຳໜັກ ເບົາ ແລະສາມາດຂົນສົ່ງດ້ວຍລາຄາຕໍ່າ. ບໍລິສັດຈາກຍີ່ປຸ່ນຈຳນວນໜຶ່ງທີ່ລົງທຶນຢູ່ໃນວຽງຈັນ. ບໍລິສັດ ເຫຼົ່ານີ້ໄດ້ດຳເນີນການຜະລິດສິນສ່ວນປະກອບ ສຳລັບໂທລະສັດມືຖື, ສາຍໄຟສຳລັບຍານພາຫະນະ ແລະສິນສ່ວນປະກອບຂອງກ້ອງຖ່າຍຮູບດິຈິຕອນ.

ອຸດສະຫະກຳທີ່ສອງ ແມ່ນອຸດສະຫະກຳຕັດຫຍິບ. ໃນນັ້ນ, ມີໂຮງງານຕັດຫຍິບ 54 ແຫ່ງທີ່ສົ່ງອອກສິນຄ້າຂັ້ນສຸດທ້າຍ ອອກສູ່ຕ່າງປະເທດ. ແລະອຸດສະຫະກຳຕັດຫຍິບ ເປັນອັນດັບທີ 3 ໃຫ່ຍສຸດ ສຳລັບສິນຄ້າສົ່ງອອກຂອງ ສປປ ລາວ ໃນຊຸມປີຜ່ານມາ. ແນວໂນ້ມຂອງລະບົບການພັດທະນາຫາບັນດາປະເທດສະຫະພາບເອີຣົບ ແມ່ນຂໍ້ໄດ້ປຽບອັນໜຶ່ງສຳລັບອຸດສະຫະກຳຕັດຫຍິບຂອງ ສປປ ລາວ. ອຸດສະຫະກຳຕັດຫຍິບ ຖືວ່າເປັນອຸດສະຫະກຳ ຕົ້ນຕໍຂອງໄທ ແຕ່ວ່າ ອຸດສະຫະກຳດັ່ງກ່າວ

¹ ບໍລິສັດຜະລິດລົດຍົນເກືອບທັງໝົດ ຕັ້ງຢູ່ອ້ອມບາງກອກ ແລະ ຝັ່ງຕາເວັນອອກ.
² ລຳພູນ ມີທີ່ຕັ້ງ ຢູ່ໃກ້ ຊຽງໃໝ່ ຊຶ່ງມີ ອຸປະກອນໄຟຟ້າ ແລະ ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າຕ່າງໆ ຈຳນວນຫຼາຍ.

ແມ່ນກຳລັງຕົກຕໍ່ຍ້ອນຄ່າແຮງງານທີ່ສູງຂຶ້ນ. ນັບຕັ້ງແຕ່ກຳລັງແຮງງານຂອງ ສປປ ລາວ ຍັງບໍ່ທັນຫຼາຍ ເທົ່າບັນດາຄູ່ແຂ່ງ. ສະນັ້ນ, ອຸດສະຫະກຳຕັດຫຍິບ ທີ່ມີການເພີ່ມມູນຄ່າສູງ ອາດຈະຖືກປ່ຽນໂອນໄດ້.

ອຸດສະຫະກຳທີ່ສາມ ແມ່ນການຜະລິດເຫຼັກ ແລະວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ. ອຸດສະຫະກຳເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນນຳໃຊ້ ຊັບພະຍາກອນຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ. ສຳລັບການຜະລິດເຫຼັກ, ທອງແດງທີ່ບໍ່ແຮ່ເຊໂປນ ແລະພູເບ້ຍ, ແຮ່ອາລູມິນຽມ ຢູ່ອ້ອມພູພຽງບໍລະເວນ ແລະໄຟຟ້າກໍ່ຈະໄດ້ຖືກນຳໃຊ້. ສຳລັບ ວັດສະດຸ ກໍ່ສ້າງ, ຫີນກາວ, ຈິບຊຳ ແລະທາດໂປຕັດຊຽມ ກໍ່ມີສະໜອງໄວ້.

4.1.2 ຄວາມຄືບໜ້າຂອງ ການຈັດຊື້ພາຍໃນ ຢູ່ໃນ GMS

ທີມງານສຶກສາ ໄດ້ສ້າງຕາຕະລາງການຄ້າ “Trade Matrix” ໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນຂອງ ‘ComTrade’ ທີ່ດັດແກ້ໂດຍສະຫະປະຊາຊາດ ຊຶ່ງມີເປົ້າໝາຍໃນການວິໄຈການພົວພັນດ້ານການຄ້າ ລະຫວ່າງ ບັນດາ ປະເທດທີ່ຢູ່ອະນຸພາກພື້ນ.

ສຳລັບຄູ່ດ້ານການຄ້າ ທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດ ຢູ່ໃນ ຕາຕະລາງການຄ້າ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແມ່ນຄູ່ລະຫວ່າງ “ໄທ-ຈີນ” ຢູ່ໃນປີ 2008, ຊຶ່ງມີມູນຄ່າ 36,044 ລ້ານ US\$, ຊຶ່ງແມ່ນ 28 ເທົ່າ ຂອງມູນຄ່າ ການຄ້າ ທັງໝົດ ຢູ່ໃນ ສປປລາວ 1,287 ລ້ານ US\$. ມູນຄ່າການຄ້າ ລະຫວ່າງ ຈີນ ແລະໄທ ໃນປີ 2001 ແມ່ນ 6 ເທົ່າ ຂອງມູນຄ່າການຄ້າທັງໝົດ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ.

ຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຈີນ ສ່ວນຫຼວງຫຼາຍແລ້ວ ແມ່ນນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງທາງ ທະເລ. ອີງຕາມການປັບປຸງພື້ນຖານໂຄງລ່າງດ້ານການຂົນສົ່ງ/ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນບັນດາປະເທດ ອະນຸພາກພື້ນ ແລະການຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ, ຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ຈີນ ແລະ ໄທ ແມ່ນມີທ່າແຮງ ທີ່ຈະປ່ຽນຈາກການຂົນສົ່ງທາງທະເລ ມາເປັນການຂົນສົ່ງທາງບົກ ໂດຍຜ່ານ ສປປ ລາວ ຖ້າຫາກວ່າມີການພິຈາລະນາ ການປັບປຸງຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງທາງບົກໃນອະນາຄົດ. ບັນດາບໍລິສັດ ທີ່ດຳເນີນວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ມີໂອກາດທີ່ຈະຂະຫຍາຍ ກິດຈະການທຸລະກິດ ແລະເພີ່ມທຸລະກິດການຂາຍ, ຕົວຢ່າງ: ການຕິດຕາມການຂົນສົ່ງ, ການຄ່ຽນຖ່າຍ ສິນຄ້າ, ລະບົບສາງ, ທຸລະກິດນາຍໜ້າດ້ານການຄ້າ ແລະອື່ນໆ ຖ້າວ່າການຄ້າ ແລະວິທີການດ້ານ ການຄ້າ ລະຫວ່າງ ຈີນ ແລະໄທ ອາດປ່ຽນຈາກການຂົນສົ່ງທາງທະເລ ມາເປັນການຂົນສົ່ງທາງບົກ ອີງຕາມການປັບປຸງການຂົນສົ່ງ ທາງບົກ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ.

ຕາຕະລາງ 4.1.2 ຕາຕະລາງການຄ້າ ຢູ່ໃນ ອະນຸພາກພື້ນ (2001)

ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານໂດລາ/ປີ

2001	ໄທ	ຫວຽດນາມ	ກຳປູເຈຍ	ພະມ້າ	ສປປ ລາວ	ຈີນ	ອະນຸພາກພື້ນ	ອື່ນໆ	ລວມ
ໄທ		798	467	354	288	2,863	4,770	60,149	64,919
ຫວຽດນາມ	327		146	5	46	1,417	1,942	13,087	15,029
ກຳປູເຈຍ	21	23		0	1	17	61	1,439	1,500
ພະມ້າ	806	4	0		0	497	1,307	1,074	2,382
ສປປ ລາວ	89	68	0	0		7	165	155	320
ຈີນ	3,716	1,606	152	311	27		5,811	260,287	266,098
ອະນຸພາກພື້ນ	4,958	2,499	765	671	361	4,802			
ອື່ນໆ	56,963	13,719	1,329	2,206	301	238,751			313,270
ລວມ	61,921	16,218	2,094	2,877	662	243,553		336,192	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຈາກການຄິດໄລ່ ຂອງທີມງານສຶກສາໂຄງການ ຈາກ JICA ອີງຕາມ ຂໍ້ມູນ ຂອງ UN ComTrade

ຕາຕະລາງ 4.1.3 ຕາຕະລາງ ການຄ້າ ຢູ່ໃນ ອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ (2008)

ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານໂດລາ/ ປີ

2008	ໄທ	ຫວຽດນາມ	ກຳປູເຈຍ	ພະມ້າ	ສປປ ລາວ	ຈີນ	ອະນຸພາກພື້ນ	ອື່ນໆ	ລວມ
ໄທ		4,962	2,014	1,318	1,230	15,998	25,521	150,387	175,908
ຫວຽດນາມ	1,442		1,532	33	114	4,850	7,970	45,727	53,697
ກຳປູເຈຍ	90	214		0	0	39	343	3,947	4,290
ພະມ້າ	3,377	76	0		0	648	4,100	2,850	6,950
ສປປ ລາວ	493	111	0	0		15	619	224	828
ຈີນ	20,046	15,974	1,096	1,978	131		39,224	1,391,469	1,430,693
ອະນຸພາກພື້ນ	25,447	21,336	4,642	3,328	1,475	21,550			
ອື່ນໆ	153,166	51,293	1,868	971	459	1,111,013			1,318,769
ລວມ	178,613	72,628	6,510	4,299	1,803	1,132,562		1,594,603	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຈາກການຄິດໄລ່ ຂອງທີມງານສຶກສາໂຄງການ ຈາກ JICA ອີງຕາມ ຂໍ້ມູນ ຂອງ UN ComTrade

ຕາຕະລາງດັ່ງລຸ່ມນີ້ ສະແດງເຖິງ ການປ່ຽນແປງ ຂອງອັດຕາການຄ້າພາຍໃນຂົງເຂດ ຢູ່ໃນບັນດາ ປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ລະຫວ່າງ ປີ 2001 ແລະ ປີ 2008. ອີງຕາມ ອັດຕາການຄ້າພາຍໃນຂົງເຂດ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ລະຫວ່າງ ປີ 2001 ແລະ ປີ 2008, ການລວບລວມ ທາງດ້ານເສດຖະກິດ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໄດ້ຖືກປັບປຸງ.

ຕາຕະລາງ 4.1.4 ອັດຕາການຄ້າພາຍໃນບັນດາອະນຸພາກພື້ນ

	Rate of EX (to GMSs)		ແຕກໂຕນ (08-01)	Rate of IM (from GMSs)		ແຕກໂຕນ (08-01)
	2001	2008		2001	2008	
ໄທ	7.3%	14.5%	7.2%	8.0%	14.2%	6.2%
ຫວຽດນາມ	12.9%	14.8%	1.9%	15.4%	29.4%	14.0%
ກຳປູເຈຍ	4.1%	8.0%	3.9%	36.5%	71.3%	34.8%
ພະມ້າ	54.9%	59.0%	4.1%	23.3%	77.4%	54.1%
ສປປ ລາວ	51.5%	73.0%	21.4%	54.6%	74.5%	20.0%
ຈີນ	2.2%	2.7%	0.6%	2.0%	1.9%	-0.1%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ ສະແດງເຖິງການຈັດຊື້ ອີງໃສ່ 'ຕາຕະລາງການຄ້າ'. ຊຶ່ງສົມທຽບ ລະຫວ່າງ ອັດຕາການຈັດຊື້ຂອງການຄ້າ ພາຍໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃນປີ 2001 ແລະ ໃນປີ 2008, ບັນດາ ປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ຍົກເວັ້ນ ຈີນ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນອັດຕາການຈັດຊື້ ໃນປີ 2008 ຈາກຂອງປີ 2001. ອັດຕາ ການຈັດຊື້ສູງສຸດ ພາຍໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃນປີ 2008 ແມ່ນ ສປປ ລາວ, ຊຶ່ງເປັນປະເທດ ທີ່ບໍ່ມີທາງອອກ ສູ່ທະເລ ແລະ ອັນດັບຕໍ່ຈາກ ສປປ ລາວ ແມ່ນ ພະມ້າ, ກຳປູເຈຍ ແລະຫວຽດນາມ. ຈີນເປັນປະເທດ ທີ່ມີອັດຕາການຊື້ທີ່ຕໍ່າທີ່ສຸດ ຢູ່ໃນການຄ້າຂອງພາຍໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃນປີ 2008, ອັນດັບປະເທດທີ່ຕໍ່ ຈາກຈີນ ແມ່ນໄທ. ກົງກັນຂ້າມ, ໄທ ກຳລັງມີການເພີ່ມຂຶ້ນ ທາງດ້ານອັດຕາການຄ້າຂອງ ພາຍໃນອະນຸ ພາກພື້ນ ຈາກລະດັບ 8.0% ໃນປີ 2001 ຫາລະດັບ 14.2% ໃນປີ 2008.

ຕາຕະລາງ 4.1.5 ອັດຕາການຈັດຊື້ (ນຳເຂົ້າ) ຈາກປະເທດຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃນປີ 2001

2001	ໄທ	ຫວຽດນາມ	ກຳປູເຈຍ	ພະມ້າ	ສປປ ລາວ	ຈີນ
ໄທ		4.9%	22.3%	12.3%	43.5%	1.2%
ຫວຽດນາມ	0.5%		7.0%	0.2%	6.9%	0.6%
ກຳປູເຈຍ	0.0%	0.1%		0.0%	0.1%	0.0%
ພະມ້າ	1.3%	0.0%	0.0%		0.0%	0.2%
ສປປ ລາວ	0.1%	0.4%	0.0%	0.0%		0.0%
ຈີນ	6.0%	9.9%	7.2%	10.8%	4.0%	
ອະນຸພາກພື້ນ	8.0%	15.4%	36.5%	23.3%	54.6%	2.0%
ອື່ນໆ	92.0%	84.6%	63.5%	76.7%	45.4%	98.0%
ລວມ	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຕາຕະລາງ 4.1.6 ອັດຕາການຈັດຊື້ (ນຳເຂົ້າ) ຈາກ ປະເທດຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃນປີ 2008

2008	ໄທ	ຫວຽດນາມ	ກຳປູເຈຍ	ພະມ້າ	ສປປ ລາວ	ຈີນ
ໄທ		6.8%	30.9%	30.6%	68.2%	1.4%
ຫວຽດນາມ	0.8%		23.5%	0.8%	6.3%	0.4%
ກຳປູເຈຍ	0.1%	0.3%		0.0%	0.0%	0.0%
ພະມ້າ	1.9%	0.1%	0.0%		0.0%	0.1%
ສປປ ລາວ	0.3%	0.2%	0.0%	0.0%		0.0%
ຈີນ	11.2%	22.0%	16.8%	46.0%	7.3%	
ອະນຸພາກພື້ນ	14.2%	29.4%	71.3%	77.4%	81.8%	1.9%
ອື່ນໆ	85.8%	70.6%	28.7%	22.6%	25.5%	98.1%
ລວມ	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາໂຄງການ ຈາກ JICA

ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ ສະແດງເຖິງ ອັດຕາການຂົນສົ່ງໂດຍອີງໃສ່ 'Trade Matrix'. ຊຶ່ງສົມທຽບ ລະຫວ່າງ ອັດຕາຄ່າຂົນສົ່ງ ຂອງການຄ້າ ພາຍໃນອະນຸພາກພື້ນໃນປີ 2001 ແລະ ໃນປີ 2008, ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນທັງໝົດ ໄດ້ເພີ່ມອັດຕາການຂົນສົ່ງ ໃນປີ 2008 ນອກຈາກ ໃນປີ 2001. ອັດຕາຄ່າຂົນສົ່ງສູງສຸດ ຂອງພາຍໃນອະນຸພາກພື້ນໃນປີ 2008 ແມ່ນປະເທດພະມ້າ, ແລະອັນດັບຕໍ່ຈາກ ພະມ້າ ແມ່ນ ສປປ ລາວ, ແລະຫວຽດນາມ ຕາມລຳດັບ. ປະເທດກຳປູເຈຍ ຍັງຖືວ່າ ຢູ່ໃນຂັ້ນຕໍ່າ ສຳລັບອັດຕາການຊື້ຈາກບັນດາປະເທດ. ເນື່ອງຈາກ ສິນຄ້າສົ່ງອອກ ທີ່ຜະລິດຢູ່ກຳປູເຈຍ ມີຂີ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານພາສີນຳເຂົ້າ ຢູ່ປະເທດທີ່ພັດທະນາແລ້ວ ຕົວຢ່າງ ບັນດາປະເທດສະຫະພາບ ເອີຣົບ, ສະຫະລັດອະເມລິກາ, ຊຶ່ງແມ່ນຄ່າພາສີ ທີ່ໄດ້ຮັບສິດທິພິເສດ. ຈີນ ມີອັດຕາການຂົນສົ່ງ ທີ່ຕໍ່າທີ່ ສຸດຂອງ ການຄ້າພາຍໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃນປີ 2008, ອັນດັບທີ່ມີອັດຕາ ຄ່າຂົນສົ່ງຕໍ່າທີ່ສຸດ ຮອງ ຈາກ ຈີນ ກໍ່ແມ່ນ ກຳປູເຈຍ.

ຕາຕະລາງ 4.1.7 ອັດຕາການຂົນສົ່ງ (ສົ່ງອອກ) ໄປສູ່ ປະເທດຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃນປີ 2001

2001	ໄທ	ຫວຽດນາມ	ກຳປູເຈຍ	ພະມ້າ	ສປປ ລາວ	ຈີນ	ອະນຸພາກພື້ນ	ອື່ນໆ	ລວມ
ໄທ		1.2%	0.7%	0.5%	0.4%	4.4%	7.3%	92.7%	100.0%
ຫວຽດນາມ	2.2%		1.0%	0.0%	0.3%	9.4%	12.9%	87.1%	100.0%
ກຳປູເຈຍ	1.4%	1.5%		0.0%	0.1%	1.1%	4.1%	95.9%	100.0%
ພະມ້າ	33.8%	0.2%	0.0%		0.0%	20.9%	54.9%	45.1%	100.0%
ສປປ ລາວ	27.9%	21.3%	0.0%	0.0%		2.3%	51.5%	48.5%	100.0%
ຈີນ	1.4%	0.6%	0.1%	0.1%	0.0%		2.2%	97.8%	100.0%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຕາຕະລາງ 4.1.8 ອັດຕາການຂົນສົ່ງ (ສົ່ງອອກ) ໄປສູ່ ປະເທດຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃນປີ 2008

2008	ໄທ	ຫວຽດນາມ	ກຳປູເຈຍ	ພະມ້າ	ສປປ ລາວ	ຈີນ	ອະນຸພາກພື້ນ	ອື່ນໆ	ລວມ
ໄທ	0.0%	2.8%	1.1%	0.7%	0.7%	9.1%	14.5%	85.5%	100.0%
ຫວຽດນາມ	2.7%	0.0%	2.9%	0.1%	0.2%	9.0%	14.8%	85.2%	100.0%
ກຳປູເຈຍ	2.1%	5.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.9%	8.0%	92.0%	100.0%
ພະມ້າ	48.6%	1.1%	0.0%	0.0%	0.0%	9.3%	59.0%	41.0%	100.0%
ສປປ ລາວ	59.6%	13.4%	0.0%	0.0%	0.0%	1.8%	74.8%	27.0%	100.0%
ຈີນ	1.4%	1.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	2.7%	97.3%	100.0%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

4.2 ແຜນການເຊື່ອມໂຍງພາກພື້ນຂອງ GMS ແລະ ASEAN

ເພື່ອສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງ ແລະການຄ້າ ຢູ່ໃນຂົງເຂດອາຊຽນ ແລະອະນຸພາກພື້ນ, ແມ່ນໄດ້ມີການຕົກລົງຮ່ວມກັນ ສອງຝ່າຍ ແລະຫຼາຍຝ່າຍ ທີ່ດຳເນີນການ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນດ້ານພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງຂົງເຂດ. ບັນດາໂຄງການເຫຼົ່ານີ້ ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອກຳນົດສະຖານະພາບທາງດ້ານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ ແລະສະດວກຂຶ້ນ ໃນຢູ່ຂົງເຂດ.

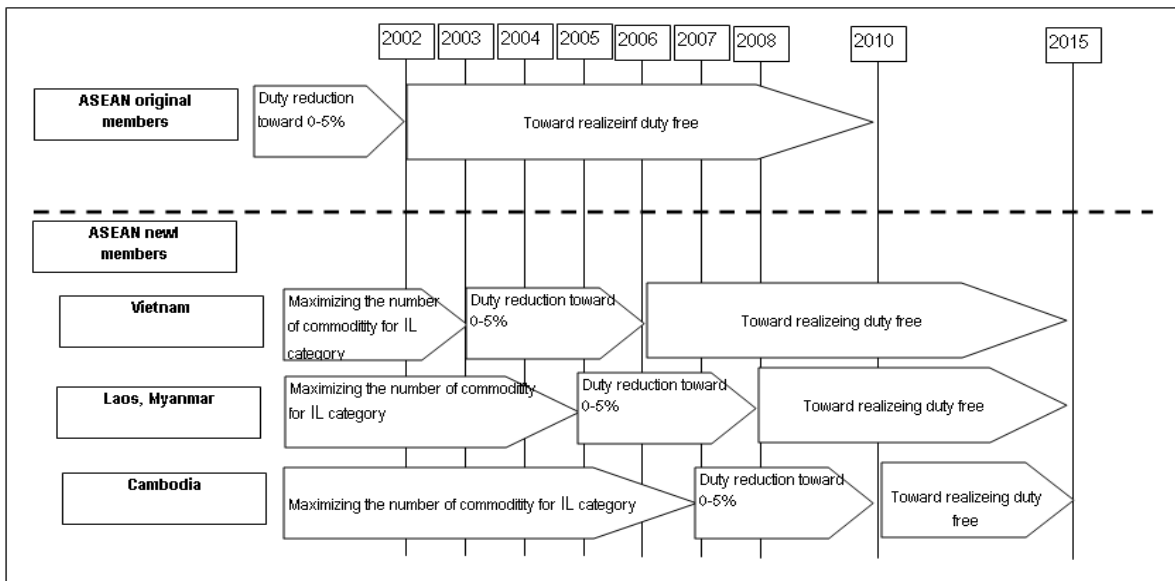
4.2.1 ເຂດການຄ້າເສລີອາຊຽນ (AFTA) ແລະ ອັດຕາພາສີອາກອນພິເສດທີ່ເທົ່າກັນ (CEPT)

ທ່າແຮງທີ່ໃຫຍ່ຫຼວງ ໃນການເຕົ້າໂຮມ ແລະ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ຈະກຳເນີດໄດ້ ກໍຕໍ່ເມື່ອມີການສ້າງຕັ້ງ ເຂດການຄ້າເສລີ ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດອາຊຽນ. ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍດັ່ງກ່າວ, ເຂດການຄ້າເສລີອາຊຽນ (AFTA) ໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ໃນປີ 1992. ຈຸດປະສົງຂອງ AFTA ແມ່ນເພື່ອພັດທະນາ ການເຊື່ອມໂຍງ ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ. ເພື່ອນຳໃຊ້ວິທີການປະຕິບັດເພື່ອໃຫ້ ເຂດການຄ້າເສລີ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ, ອາຊຽນ ໄດ້ຮັບເອົາ ໂຄງການອັດຕາພາສີອາກອນພິເສດທີ່ເທົ່າກັນ Common Effective Preferential Tariff (CEPT), ຊຶ່ງເປັນການ ກະກຽມການຮ່ວມມື ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ. ຊຶ່ງພື້ນຖານ ຂອງ CEPT ແມ່ນເພື່ອຫຼຸດອັດຕາພາສີອາກອນໃຫ້ແກ່ສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າພາຍໃນຂົງເຂດ ແລະ ຍົກເລີກອຸປະສັກຍົກເວັ້ນພາສີ ສຳລັບໄລຍະ 10 ປີ. CEPT ແມ່ນມີເປົ້າໝາຍແນໃສ່ສິນຄ້າການຜະລິດທັງໝົດ ລວມທັງສິນຄ້າຕົ້ນຕໍ ແລະສິນຄ້າກະສິກຳທີ່ປຸງແຕ່ງແລ້ວ. ໄລຍະ ແລະກຳນົດເວລາ ສຳລັບໂຄງການຫຼຸດຜ່ອນພາສີອາກອນ ແມ່ນສະຫຼຸບ ໄດ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ອາກອນນຳເຂົ້າ ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດສະມາຊິກເບື້ອງຕົ້ນ³ ຂອງອາຊຽນຈະຫຼຸດລົງ ລະຫວ່າງ 0–5% ຈົນເຖິງ ປີ 2002 ບົນພື້ນຖານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແບບຄົບຊຸດ. ສຳລັບ ບັນດາ

ປະເທດສະມາຊິກໃໝ່ຂອງອາຊຽນ, ຫວຽດນາມ ຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແບບຄົບຊຸດ ໃນປີ 2006, ສປປ ລາວ ແລະພະມ້າ ໃນປີ 2008 ແລະ ກຳປູເຈຍ ໃນປີ 2010.

- ພ້ອມດຽວກັນກັບແຜນການຫຼຸດຜ່ອນພາສີອາກອນ, ບັນດາປະເທດສະມາຊິກ ຈະພະຍາຍາມ ກຳຈັດບັນດາຂໍ້ ຈຳກັດທາງດ້ານປະລິມານຕ່າງໆ (ຕົວຢ່າງ: ໂຄຕາ ແລະ ການອະນຸຍາດນຳເຂົ້າ) ແລະ ອຸປະສັກການຍົກເວັ້ນ ພາສີອື່ນໆ ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ.
- ບັນດາປະເທດສະມາຊິກເບື້ອງຕົ້ນ 6 ປະເທດ ຈະສຳເລັດ ແຜນການ ປອດພາສີ ໃນປີ 2015. ອີກ 4 ປະເທດ ໃໝ່ ຈະສຳເລັດ ແຜນການ ໃນປີ 2018.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ນຳສະເໜີໂດຍ METI

ຮູບ 4.2.1 ຕາຕະລາງລວມ ຂອງ CEPT

ພາຍໃຕ້ແຜນການ CEPT, ປະເພດສິນຄ້າ ໄດ້ຖືກແຍກອອກເປັນ 4 ປະເພດຄື: ກ) ສິນຄ້າ IL (ບັນຊີລວມທັງໝົດ = Inclusive List) ຂ) ສິນຄ້າ TEL³ (ບັນຊີຍົກເວັ້ນຊົ່ວຄາວ = Temporary Exception List), ຄ) ສິນຄ້າ GML⁴ (ບັນຊີຍົກເວັ້ນທົ່ວໄປ = General Exception List) ແລະ ງ) ສິນຄ້າ SL (ບັນຊີລະອຽດ = Sensitive List) ແລະ ສິນຄ້າ HSL⁵ (ບັນຊີທີ່ມີຄວາມລະອຽດສູງ = High Sensitive List).

ສິນຄ້າປະເພດ ຂ), ຄ) ແລະ ງ) ແມ່ນຍົກເວັ້ນ ຈາກໂຄງການຫຼຸດຜ່ອນພາສີອາກອນ. ຈົນເຖິງປະຈຸບັນ, ບັນດາປະເທດສະມາຊິກ ໄດ້ພະຍາຍາມ ຜັນປ່ຽນ ສິນຄ້າ TEL/TE ສິນຄ້າ ເປັນສິນຄ້າ

³ ຜະລິດຕະພັນທີ່ລະອຽດ ຕໍ່ກັບການຍົກເວັ້ນຊົ່ວຄາວ ຈາກ ໂຄງການຫຼຸດຜ່ອນພາສີ, ເປົ້າໝາຍສຸດທ້າຍ ແມ່ນຫັນປ່ຽນມາເປັນ IL

⁴ ສິນຄ້າທີ່ຢູ່ໃນຂໍ້ບັງຄັບ ສຳລັບສາທາລະນະ ແລະຄວາມສະຫງົບ ລະດັບຊາດ, ການປ້ອງກັນ ຊັບພະຍາກອນມະນຸດ

⁵ ວັດຖຸດິບຂອງກະສິກຳ ແລະ ຜະລິດຕະພັນກະສິກຳທີ່ບໍ່ທັນປຸງແຕ່ງ

IL. ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບກໍ່ຄື ສິນຄ້າສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນຖືກຈັດເປັນປະເພດສິນຄ້າ IL.

ຕາຕະລາງ 4.2.1 ໄດ້ສະຫຼຸດ ຄວາມຄືບໜ້າຂອງ CEPT ເຖິງກາງປີ 2007. ຕາຕະລາງດັ່ງກ່າວ ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ບັນດາປະເທດສະມາຊິກເບື້ອງຕົ້ນ ໄດ້ປະສົບຜົນສໍາເລັດ ໃນການປ່ຽນສິນຄ້າ ເກືອບ ທັງໝົດ ມາເປັນ ສິນຄ້າ IL ແລະ ກໍານົດ ພາສີອາກອນ ຕໍ່າກວ່າ 5%. ນອກຈາກນັ້ນ, ຫຼາຍກວ່າ 50% ຂອງສິນຄ້າ IL ແມ່ນກໍານົດ ພາສີອາກອນ 0% ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດ ສະມາຊິກອາຊຽນ. ຄ້າຍຄືກັນນີ້, ບັນດາປະເທດສະມາຊິກໃໝ່ຂອງອາຊຽນ, ຍົກເວັ້ນ ກໍາປູເຈຍ, ໄດ້ປະສົບຜົນສໍາເລັດໃນ ການເພີ່ມ ຈໍານວນຂອງສິນຄ້າ IL ແລະ ເກີນ 80% ຂອງສິນຄ້າ ໄດ້ແບ່ງເປັນ 0–5% ສິນຄ້າພາສີອາ ກອນ. ແຜນການຂອງ CEPT ໄດ້ມີຄວາມຄືບໜ້າຢ່າງວ່ອງໄວ ຫຼາຍກວ່າ ທີ່ຄາດຫວັງໄວ້ໃນ ການຕົກ ລົງເບື້ອງຕົ້ນ.

ຕາຕະລາງ 4.2.1 ຄວາມຄືບໜ້າ ຂອງ CEPT

	Total item number	IL category							TEL category	GEL category	SU/HSL category
		Duty rate 0-5%		Duty 0%		Duty rate over 5%	Other				
		Share for IL cargo	Share for IL cargo	Share for IL cargo	Share for IL cargo						
Brunei	10,702	10,598	9,924	93.6%	8,444	79.7%	674	15	0	104	0
Indonesia	8,732	8,619	8,619	100.0%	5,730	66.5%	0	0	0	96	17
Malaysia	12,593	12,504	12,439	99.5%	9,785	78.3%	65	31	0	89	0
Philippines	11,490	11,444	11,369	99.3%	8,149	71.2%	75	0	0	27	19
Singapore	10,705	10,705	10,705	100.0%	10,705	100.0%	0	0	0	0	0
Thailand	8,301	8,301	8,288	99.8%	4,513	54.4%	13	0	0	0	0
Total of ASEAN original 6	62,523	62,171	61,344	98.7%	47,326	76.1%	827	46	0	316	36
Cambodia	10,689	10,464	5,301	50.7%	603	5.8%	5,153	0	2,447	181	54
Laos	10,690	10,389	9,960	95.9%	629	6.1%	429	0	0	98	203
Myanmar	10,689	10,611	9,325	87.9%	365	3.4%	1,286	0	77	51	27
Vietnam	10,689	10,523	10,285	97.7%	5,478	52.1%	238	0	0	166	0
Total of new asean 4 6	42,767	41,977	34,871	83.1%	7,075	16.9%	7,106	0	2,524	496	320
ASEAN10	105,280	104,148	96,215	92.4%	54,401	52.2%	7,933	46	2,524	812	366

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JETRO Web Page (http://www.jetro.go.jp/world/asia/asean/data/asean_afta_aico01_0904.pdf)

4.2.2 ບັນດາສັນຍາຂອງ ພາກພື້ນ

ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມເພິ່ງພໍໃຈກັບ ຜົນປະໂຫຍດ ທີ່ໄດ້ຮັບຈາກແຜນງານ CEPT, ຊຶ່ງມັນສໍາຄັນທີ່ຈະ ຕ້ອງເຮັດໃຫ້ການອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງຂົງເຂດ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ. ໃນເບື້ອງຕົ້ນ, ຈຸດລວມຂອງການອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງຂົງເຂດ ແມ່ນການຂົນສົ່ງທາງທະເລຊຶ່ງເປັນ ຮູບແບບການຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍ. ໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນໄດ້ເລັ່ງໃສ່ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ທາງບົກ.

ໃນຂະນະທີ່ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ມີທ່າແຮງໃນການຫຼຸດຜ່ອນເວລາຂົນສົ່ງ, ຜົນກະທົບຂອງ ການຫຼຸດຜ່ອນລາຄາ ແມ່ນມີຂົດຈໍາກັດ. ການແຂ່ງຂັນທາງດ້ານລາຄາ ແມ່ນສິ່ງສໍາຄັນເພື່ອຊຸກຍູ້ສິ່ງເສີມ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ເມື່ອເບິ່ງຄືນສະພາບຂອງຂົງເຂດອາຊຽນ, ການອໍານວຍຄວາມ ສະດວກຂອງ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະມາເລເຊຍ ຊຶ່ງໄດ້ມີການຕົກລົງໃນເບື້ອງຕົ້ນ ໃນປີ 1989 ແລະ

ໃນປະຈຸບັນກໍ່ໄດ້ປະຕິບັດເຕັມຮູບແບບ. ການປ່ຽນຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ຈາກການຂົນສົ່ງທາງທະເລມາ ເປັນການຂົນສົ່ງທາງບົກ ໄດ້ຫຼຸດຜ່ອນລາຄາຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງວ່າໃນປະຈຸບັນ ກໍ່ໄດ້ກາຍເປັນລາຄາແຂ່ງຂັນໃນ ການບໍລິການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງການປ່ຽນແປງດັ່ງກ່າວ ສາມາດນຳມາໃຊ້ໃນຂົງເຂດອະນຸພາກພື້ນ ແລະອາຊຽນ.

ຕາຕະລາງ 4.2.2 ຜົນກະທົບຂອງການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ

	Land tranport			Sea transportation		
	Distance	Lead time	Cost (US\$)	Lead time	Cost (US\$)	Remard
Bangkok -Kuala Lumpur	1460	3 days	2,000	7-10 days	1400 -1800	40'
Guangzhou-Hanoi	1,200	2-3 days	3,000	4-6 days	1,500	40'
Bangkok -Hanoi	1,555	3-4 days	4,000	10-15 days	2,000	40'
Bangkok -HCM	900	2 days	1,400	2-3 days	600	40'
Kunming -Bangkok	1,860	4-5 days	-	8-14 days	-	tractor-semi trailer

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ບາງກອກ/ກົວລາລຳເປີ : ການຄິດໄລ່ຂອງທີມສຶກສາ; ອື່ນໆ: ການນຳສະເໜີ ຂອງ JICA 'ການພັດທະນາ ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງ ທາງບົກ ສຳລັບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໄລຍະຍາວ ຜ່ານແດນ'

(1) ສັນຍາ ASEAN

ປາກົດວ່າ ການຫຼຸດຜ່ອນພາສີອາກອນ ກໍ່ໄດ້ຈຸດສະນວນຂຶ້ນ, ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ການຄ້າຂົງເຂດ ເພີ່ມຂຶ້ນ. ເພື່ອໃຫ້ທ່າແຮງດັ່ງກ່າວ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ, ການອຳນວຍຄວາມສະດວກການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຈຶ່ງກາຍເປັນຈຸດສູນລວມຂອງບັນຫາ. ບັນດາປະເທດສະມາຊິດອາຊຽນ ໄດ້ສ້າງຄວາມພະຍາຍາມ ເພື່ອປະຕິບັດ ການຕົກລົງໃນ ສາມຫົວຂໍ້ຄື:

- ການຕົກລົງໃນກອບອາຊຽນ ກ່ຽວກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ສິນຄ້າຜ່ານແດນ
- ການຕົກລົງໃນກອບອາຊຽນ ກ່ຽວກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ປະເທດ
- ການຕົກລົງໃນກອບອາຊຽນ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ

ການຕົກລົງ ກ່ຽວກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ໄດ້ລົງນາມໃນປີ 1998. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ອະນຸສັນຍາ ທັງ 3 ສະບັບ ຂອງ ທັງໝົດ 9 ສະບັບ ຍັງລໍຖ້າການລົງນາມ (ຂໍ້ມູນໃນທ້າຍປີ 2007). ການຕົກລົງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນແນໃສ່ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການຂົນສົ່ງຜ່ານ ແດນ. ການຕົກລົງໃນກອບວຽກຂອງອາຊຽນ ກ່ຽວກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງ ປະເທດ ເຖິງປະຈຸບັນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ລົງນາມ, ແລະແນໃສ່ການຂົນສົ່ງໃນກອບວຽກຂອງການຕົກລົງສອງ ຝ່າຍ. ການຕົກລົງໃນກອບອາຊຽນ ກ່ຽວກັບ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໄດ້ເຊັນສັນຍາ ໃນປີ 2005. ການຕົກລົງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນແນໃສ່ເພື່ອສ້າງກອບວຽກດ້ານກົດໝາຍພາກທຸລະກິດ ສຳລັບຜູ້ດຳເນີນ

ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ. ດັ່ງທີ່ເຫັນໄດ້ໃນຄວາມຄືບໜ້າ, ການຕົກລົງໃນກອບອາຊຽນ ແລະການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດຍັງຊັກຊ້າ ເນື່ອງຈາກວ່າມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ໃນການເປັນເອກະພາບ ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດ ໃນອາຊຽນທັງໝົດ.

(2) ສັນຍາ GMS

ເມື່ອສົມທຽບກັບ ສະຫະພາບເອີຣົບ, ອາຊຽນແມ່ນມີຫຼາກຫຼາຍຮູບການຫຼາຍກວ່າ; ໂຄງສ້າງດ້ານ ການເມືອງ, ລະດັບເສດຖະກິດ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ສາດສະນາ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ຊຶ່ງມັນກາຍເປັນ ການບັງຄັບໃນການບັນລຸ ການເຕົ້າໂຮມຂົງເຂດ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ກຳປູເຈຍ, ລາວ, ພະມ້າ, ແລະ ຫວຽດນາມ (CLMV). ເພາະສະນັ້ນ, ADB ຈຶ່ງໄດ້ຊຸກຍູ້ ບັນດາປະເທດ CLMV, ໂດຍກຳນົດ ໂຄງການພັດທະນາອະນຸພາກພື້ນ ລວມທັງ ໄທ ແລະແຂວງຢູນນານຂອງຈີນ. ຜົນໄດ້ຮັບກໍຄືການ ຕົກລົງຂອງອະນຸພາກພື້ນ ສຳລັບການອຳນວຍຄວາມ ສະດວກ ຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານຜ່ານແດນໄດ້ມີຜົນສັກສິດ ໃນປີ 2003 ແລະອະນຸສັນຍາ ແລະເອກະສານແບບທ້າຍ ທັງໝົດ ແມ່ນໄດ້ຕົກລົງ ໃນເດືອນມີນາ 2007. ຄວາມຄືບໜ້າຂອງການຕົກລົງອະນຸພາກພື້ນ ແມ່ນກ້າວໜ້າໄປ ໂກກ່ອນອາຊຽນ. ເນື່ອງຈາກວ່າ ການຕົກລົງຂົນສົ່ງຜ່ານແດນອະນຸພາກພື້ນ ໄດ້ດຳເນີນການຕາມ ແນວຄວາມຄິດຂອງການຕົກລົງໃນກອບອາຊຽນຊຶ່ງເນື້ອໃນຂອງການຕົກລົງທັງສອງ ແມ່ນສອດຄ່ອງ ແລະພົວພັນກັນ.

ແນວຄວາມຄິດຂອງ ສັນຍາອະນຸພາກພື້ນ ສາມາດສະຫຼຸບໄດ້ດັ່ງນີ້:

- ກຳນົດເສັ້ນທາງ ແລະຈຸດຜ່ານຊາຍແດນ;
- ກຳນົດ ແຜນການອຳນວຍຄວາມສະດວກການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ສຳລັບການຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ ແລະ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.
- ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການຜ່ານແດນ ໂດຍຫຼີກຫຼ່ຽງ ການກວດກາດ້ານຮູບຮ່າງ, ຜູ້ທີ່ໄປກັບລົດ, ຄ່າມັດຈຳພາສີອາກອນ, ຄ່າຜ່ານແດນ ແລະການກັກກັນພືດ-ສັດ ຢູ່ດ່ານ.
- ເຮັດໃຫ້ການຜ່ານແດນຍານພາຫະນະ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ໂດຍ ກ)ການຂັ້ນທະບຽນຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງ ແລະຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງ, ຂ)ການຮັບຮອງຂອງທັງສອງຝ່າຍຂອງບໍລິສັດ ແລະຍານພາຫະນະທີ່ ໄດ້ຂັ້ນທະບຽນ ລະຫວ່າງພາຄີຄູ່ສັນຍາ, ຄ)ການຮັບຮອງລະບົບໂກຕາຂັ້ນຕົ້ນ ສຳລັບຍານພາຫະ ນະຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.
- ສ້າງລະບົບຄຳປະກັນບຸກຄົນທີ່ສາມ ແລະລະບົບອົງກອນຄຳປະກັນ ເພື່ອສ້າງຄວາມໝັ້ນຄົງ ໃຫ້ການຂົນສົ່ງຜ່ານ ແດນໃຫ້ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ.

ໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ຂັ້ນຕອນໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ແມ່ນຍັງບໍ່ຈະແຈ້ງ ແລະໄດ້ຮຽກຮ້ອງສະ ເພາະໃນການມີ ຄວາມສ່ຽງສູງຕໍ່ກັບການຊັກຊ້າ ແລະຄວາມບໍ່ແນ່ນອນ. CBTA ໄດ້ຖືກນຳສະເໜີເພື່ອ

ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມອັນຕະລາຍເຫຼົ່ານັ້ນ. ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍດັ່ງກ່າວ, ການປະຕິບັດທີ່ຈຳເປັນ ແມ່ນຖືກອະທິບາຍຢູ່ໃນອະນຸສັນຍາ ແລະເອກະສານແບບທ້າຍ ຂອງ CBTA, ລວມທັງການອອກລະບຽບປະເພດພານພາຫະນະ, ແບບຟອມການແຈ້ງພາສີ, ແບບເອກະສານຕ່າງໆ, ກົດລະບຽບການຈະລາຈອນ ແລະ ໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່.

ລັກສະນະພິເສດຢ່າງໜຶ່ງຂອງ CBTA ແມ່ນ “ລະບົບການກວດກາຈຸດດຽວ / ປະຕູດຽວ” (SSI/SSW). ລະບົບນີ້ ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອປະຕິບັດ ຂັ້ນຕອນຂອງ CIQ (ພາສີ (Custom), ກວດກາຄົນເຂົ້າອອກເມືອງ (Immigration) ແລະ ກັກກັນພິດສັດ (Quarantine) ຢູ່ທີ່ຈຸດດຽວ ແລະກວດຄັ້ງດຽວ. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ມີຂັ້ນຕອນຂອງ CIQ ສະເພາະໃຜມັນຢູ່ທີ່ດ່ານຊາຍແດນຂອງແຕ່ລະປະເທດ ບໍ່ພຽງແຕ່ສະເພາະສຳລັບສິນຄ້າສິ່ງອອກ ແຕ່ຍັງມີສຳລັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າ (ລວມທັງໝົດ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການກວດກາ 6 ຄັ້ງ). ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ກັບຂັ້ນຕອນທີ່ສັບສົນນີ້, ການກໍ່ສ້າງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຢູ່ທີ່ດ່ານຊາຍແດນ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ ແລະ ADB ກໍ່ໄດ້ໃຫ້ຄວາມສຳຄັນ ໃນການສ້າງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກເຫຼົ່ານີ້. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ CBTA ແມ່ນມີຄວາມຊັກຊ້າ ແມ້ແຕ່ສຳລັບໂຄງການທົດລອງ. ຜ່ານການສັງເກດທີ່ດ່ານຊາຍແດນ ແດນສະຫວັນ/ລາວບາວ, ໄລຍະທຳອິດຂອງການ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ລະບົບກວດກາຈຸດດຽວ ໃນເບື້ອງຕົ້ນໄດ້ມີແຜນໃຫ້ສຳເລັດບໍ່ກາຍປີ 2006, ແຕ່ທີ່ຈິງແລ້ວແມ່ນມີພຽງແຕ່ ເຂດຄວບຄຸມທົ່ວໄປ CCA (Common Control Area) ທີ່ໄດ້ຖືກສ້າງ ແລະສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ ກໍ່ຍັງບໍ່ທັນຖືກສ້າງເທື່ອ.

ນອກຈາກນີ້, ຕາມທີ່ໄດ້ຕົກລົງຢູ່ໃນ CBTA, ການຄ້າປະກັນບຸກຄົນທີ່ສາມ ຄວນມີໃຫ້ກັບ ອົງກອນຄ້າປະກັນ ແລະສິນຄ້າ. ແຕ່ໃນຕົວຈິງ ແມ່ນມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນ. ບັນຫາທີ່ສຳຄັນຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ ແມ່ນບໍ່ຮູ້ວ່າບັນດານັກທຸລະກິດ ຈະສາມາດເຫັນຜົນກຳໄລຈາກການດຳເນີນທຸລະກິດ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ຕໍ່ກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ກໍ່ໄດ້ມີການພິຈາລະນາວ່າ ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແມ່ນບໍ່ສາມາດບັນລຸຜົນສຳເລັດໄດ້ຢ່າງເຕັມເມັດເຕັມໜ່ວຍ ເນື່ອງຈາກວ່າ ຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດສ່ວນໃຫ່ຍຄື:

- ການຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ຢູ່ດ່ານຊາຍແດນ ຍັງຈຳເປັນຮຽກຮ້ອງຕ້ອງໃຫ້ມີ ແລະລາຄາກໍ່ສູງ.
- ຂັ້ນຕອນພາສີ ຍັງບໍ່ທັນມີການປັບປຸງ ຢູ່ຕາມດ່ານຊາຍແດນ ເນື່ອງຈາກວ່າ ການກວດກາຈຸດດຽວ ຍັງບໍ່ທັນສາມາດປະຕິບັດໄດ້ເຕັມຮູບແບບ.
- ລາຄາຂົນສົ່ງສູງ ເນື່ອງຈາກລົດຂົນສົ່ງຕີເປົ່າ ໃນເວລາກັບ.

(3) ສັນຍາ 3 ຝ່າຍ

ໃນກອບການຕົກລົງສາມຝ່າຍ, ອົງຕາມ CBTA, ໄດ້ກຳນົດ ສາຍທາງ ແລະ ຈຸດຜ່ານແດນ ສຳລັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ບົດບັນທຶກຊ່ວຍຈຳ ຂອງການຕົກລົງສາມຝ່າຍ ສຳລັບ ແລວທາງເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ – ຕົກ (EWEC), ແດນສະຫວັນ – ລາວບາວ ແລະສະຫວັນນະເຂດ – ມຸກດາຫານ, ໄດ້ລົງ

ນາມໃນວັນທີ 11 ມິຖຸນາ 2009. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມັນເປັນໄປບໍ່ໄດ້ທີ່ຈະຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ນະຄອນ ຫຼວງຮ່າໂນ້ຍ (ຫວຽດນາມ) ແລະບາງກອກ (ໄທ) ເນື່ອງຈາກວ່າສາຍທາງ ສຳລັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ແມ່ນອະນຸຍາດໃຫ້ພຽງແຕ່ ລະຫວ່າງ ຂອນແກ່ນ (ໄທ) ແລະດານັງ (ຫວຽດນາມ) ອີງຕາມອະນຸສັນ ຍາຂອງ CBTA. ຖ້າວ່າ ຜູ້ຂົນສົ່ງນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງອື່ນທີ່ບໍ່ຢູ່ໃນການ ກຳນົດໃນອະນຸສັນຍາຂອງ GMS ແລະການຕົກລົງໃນກອບອາຊຽນ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຄວນຈະພິຈາລະນາ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ ພາຍໃຕ້ ແຜນງານຂອງການຕົກລົງ 2 ຝ່າຍ.

(4) ສັນຍາ 2 ຝ່າຍ

ກ່ອນຈະມີການຕົກລົງອາຊຽນ ແລະອະນຸພາກພື້ນ, ການຕົກລົງຕົວຈິງ ໃນກອບສອງຝ່າຍຂອງ CBTA ໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາຍໃຕ້ການແຜນງານການຕົກລົງສອງຝ່າຍ. ການຕົກລົງສອງຝ່າຍເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ມີການດັດແກ້ເລື້ອຍໆ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ມີຄວາມສະດວກຫຼາຍຂຶ້ນ.

ສປປ ລາວ ໄດ້ເຊັນການຕົກລົງສອງຝ່າຍຮ່ວມກັບບັນດາ 4 ປະເທດເພື່ອນບ້ານ. ຫົວຂໍ້ພື້ນ ຖານຂອງການຕົກລົງສອງຝ່າຍ ແຕ່ລະຄູ່ກໍລະນີ ແມ່ນສະຫຼຸບໄດ້ດັ່ງນີ້:

- ຍົກເວັ້ນປະເທດກຳປູເຈຍ, ຈຳນວນໂກຕາຂອງຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ແມ່ນຖືກລົບລ້າງ, ສາມາດເຂົ້າປະເທດ ໂດຍບໍ່ມີຈຳນວນຈຳກັດ ຈາກ/ໄປສູ່ ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ.
- ຍານພາຫະນະສຳລັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຄວນຈະຂຶ້ນທະບຽນ ແລະປຶ້ມອະນຸຍາດຜ່ານແດນຂອງ ລົດບັນທຸກ ຄວນຈະອອກອະນຸຍາດ ເພື່ອເປັນການຢັ້ງຢືນຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ.
- ສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຄວນຖືກຂົນສົ່ງ ຕາມເສັ້ນທາງ ແລະຈຸດກວດກາຕາມຊາຍແດນ ທີ່ໄດ້ ກຳນົດໄວ້. ຕົວຢ່າງ ສປປ ລາວ ໄດ້ເປີດພຽງແຕ່ ເສັ້ນທາງເລກ 13, 16, 16A, 18B, 9, ແລະ 12 ສຳລັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ຄ້າຍຄືກັນນັ້ນ, ໄທອະນຸຍາດພຽງແຕ່ບາງກອກ, ແຫຼມສະບັງ ແລະມາຕະປັດ (Mataput) ເປັນປະຕູທາງອອກສາກົນ, ສຳລັບ ສປປ ລາວ ແລະຫວຽດນາມ ອະນຸຍາດ ແຕ່ສະເພາະ ທ່າເຮືອ ດານັງ ແລະວັງອ່ານ (Vung Anh).
- ມີພຽງແຕ່ເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍ ແລະເສັ້ນທາງຕົ້ນທາງ-ປາຍທາງ ຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະຜູ້ຂົນສົ່ງ ບໍ່ໄດ້ຖືກຈຳກັດ ກັບການຍົກເວັ້ນບາງຢ່າງ. ດັ່ງນັ້ນ, ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຈຶ່ງໄດ້ມີການກຳນົດ ຈຸດກວດກາ ຕາມຊາຍແດນ.

ຈຸດທີ່ໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງນີ້, ບໍ່ລວມທັງການຂຶ້ນທະບຽນ ຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ, ແມ່ນ ແຕກຕ່າງຈາກການຕົກລົງ ຂອງອະນຸພາກພື້ນ ແລະອາຊຽນ. ຖ້າວ່າ ສປປ ລາວ ຈະນຳໃຊ້ຂໍ້ໄດ້ປຽບເຫຼົ່ານີ້, ຈະປະກົດວ່າ ລົດບັນທຸກຂອງລາວ ຈະມີທ່າແຮງເຕັມ ໃນການສະໜອງການບໍລິການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຈາກ ມຸມມອງທາງດ້ານພູມສາດຂອງປະເທດ (ເປັນທາງຜ່ານທີ່ສະດວກສະບາຍ ໄປຫາ ປະເທດອື່ນໆ).

ໃນຕົວຈິງ, ການຂົນສົ່ງໂດຍກົງ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຫວຽດນາມ ແມ່ນໄດ້ອະນຸຍາດ ຕາມແລວທາງ ເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ພາຍໃຕ້ CBTA. ກຸ່ມແຈທີ່ເຮັດໃຫ້ປະສິບຜົນສຳເລັດ ໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຫວຽດນາມ ແມ່ນວິທີ ເຕົ້າໂຮມການຕົກລົງສອງຝ່າຍ ຂອງ ສປປ ລາວ ແລະໄທ, ລາວ ແລະຫວຽດນາມ. ຮ່າໂນ້ຍ/ດົງຮາ ບໍ່ຢູ່ໃນເສັ້ນທາງ ທີ່ກຳນົດຢູ່ໃນອະນຸສັນຍາຂອງ CBTA. ພາຍໃຕ້ໂຄງການຂອງອະນຸພາກພື້ນ, ອາຊຽນ ຫຼື ການຕົກລົງສາມຝ່າຍ, ລົດບັນທຸກໄທ ແລະຫວຽດນາມ ແມ່ນບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ ຜ່ານຈຸດທີ່ກຳນົດ ຕາມທີ່ໄດ້ເວົ້າໃນອະນຸສັນຍາ. ການຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ລົດບັນທຸກໄທ ແລະຫວຽດນາມ ແມ່ນມີຄວາມ ຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ຫຼືເວົ້າອີກຢ່າງໜຶ່ງວ່າ ການຕົກລົງ ສອງຝ່າຍ ສາມາດໃຫ້ລົດບັນທຸກຂອງລາວ ເຊື່ອມຕໍ່ ລະຫວ່າງ ນະຄອນຫຼວງຂອງໄທ ແລະຫວຽດນາມ. ປະຈຸບັນ, ຍັງບໍ່ທັນມີການ ບໍລິການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນດັ່ງກ່າວ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ. ການນຳໃຊ້ໃຫ້ມີ ປະສິດທິຜົນຂອງການຕົກລົງສອງຝ່າຍ ແມ່ນມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ ທີ່ຈະສົ່ງເສີມ ການບໍລິການແບບໃໝ່ນີ້.

4.2.3 ເທັກໂນໂລຊີການສື່ສານ ແລະຂໍ້ມູນຂ່າວສານ

ເທັກໂນໂລຊີການສື່ສານ ແລະຂໍ້ມູນຂ່າວສານ (ICT) ແມ່ນຈຳເປັນ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸການອຳນວຍ ຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ໂດຍສະເພາະ, ການອຳນວຍຄວາມ ສະດວກ, ຂັ້ນຕອນພາສີ ຄວນຈັດ ເປັນບູລິມະສິດທີ່ສູງສຸດ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ລະບົບພາສີທີ່ທັນສະໄໝ (e-Custom) ແມ່ນເປັນການ ປະຕິບັດວຽກງານອັນໜຶ່ງ ທີ່ໄດ້ປະຕິບັດຢູ່ໃນ ບັນດາປະເທດອາຊຽນ. ເຖິງວ່າ ເປົ້າໝາຍສຸດທ້າຍຂອງ e-Customs ແມ່ນການເຮັດໃຫ້ລະບົບການ ກວດກາ ໂດຍບໍ່ມີເອກະສານ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ, ການແຈ້ງເອກະສານ ຍັງຮຽກຮ້ອງ ຕ້ອງການສຳລັບ ການແຈ້ງພາສີ ຢູ່ໃນບັນດາປະເທດອາຊຽນ ຫຼາຍໆປະເທດ. ເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເຫັນວ່າ ຫຼຸດລົງ ເມື່ອການບໍລິການການສື່ສານຂໍ້ມູນການແຈ້ງພາສີ ມີສະໜອງໄວ້ໃຫ້. ຂັ້ນຕອນຂອງ E-Customs ສາມາດສະໜອງຜົນປະໂຫຍດ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ຫຼຸດຜ່ອນເວລາທັງໝົດ;
- ຫຼຸດຜ່ອນລາຄາຂົນສົ່ງ;
- ມີຄວາມໂປ່ງໃສຂຶ້ນ;
- ປ້ອງກັນບັນຫາສິນບິນ ແລະເງິນກ້ອງໂຕະ.

(1) ລະບົບຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະເຕັກໂນໂລຊີ (ICT) ຢູ່ໃນວຽກພາສີ

ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະເຕັກໂນໂລຊີ ຂອງພາສີຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຍັງຫຼ້າຫຼັງ ເມື່ອທຽບໃສ່ບັນດາ ປະເທດອາຊຽນອື່ນໆ. ຂັ້ນຕອນພາສີ ແມ່ນຍັງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີເອກະສານ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບການກວດກາ

ຕົວຈິງ ທີ່ຈຸດກວດກາທີ່ດ່ານຊາຍແດນ. ພາສີຂອງລາວ ໄດ້ນຳສະເໜີ ລະບົບ C2000, ຊຶ່ງລວມມີ ລະບົບການແຈ້ງພາສີ (declaration system), ລະບົບບັນຊີ ແລະການເຕົ້າໂຮມພາສີອາກອນ. ໃນຄະນະທີ່ ລະບົບ C2000 ມີທ່າທິພົນທານ ແຕ່ກໍ່ຍັງມີໜ້າທີ່ຈຳກັດ ແລະປະຈຸບັນ ໄດ້ອອກແບບເພື່ອ ຮອງຮັບ ສຳລັບລະບົບທີ່ໃຊ້ມີ ແລະໜ້າທີ່ຂອງການລາຍງານຍັງໄດ້ປະຕິບັດຢູ່.

ກົມພາສີຂອງ ສປປ ລາວ ໄດ້ວາງແຜນປ່ຽນແທນ ລະບົບ C2000 ແລະດັດແກ້ລະບົບ ASYCUDA. ລະບົບ ASYCUDA ແມ່ນໄດ້ອອກແບບ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການກວດກາແຈ້ງ ພາສີ ຜ່ານລະບົບຄອບພົວເຕີ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ຂັ້ນຕອນພາສີງ່າຍຂຶ້ນ ແລະຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງການບໍລິຫານ ກໍ່ຫຼຸດລົງ. ລະບົບ ASYCUDA ຍັງມີເປົ້າໝາຍ ເພື່ອເພີ່ມລາຍຮັບພາສີ ຊຶ່ງເປັນການປະກອບສ່ວນ ຕົ້ນຕໍ ຂອງງົບປະມານແຫ່ງຊາດຢູ່ໃນຫຼາຍປະເທດ, ໂດຍການຮັບປະກັນ ສິນຄ້າທັງໝົດ ໄດ້ຖືກແຈ້ງ ແລະພາສີອາກອນຖືກເກັບກຳ. ນອກຈາກນັ້ນ, ລະບົບນີ້ ຈະຊ່ວຍໃຫ້ບັນລຸຜົນສຳເລັດທາງດ້ານການຄ້າ ໃຫ້ມີຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະເຊື່ອຖືໄດ້.

ການບົວລະບັດຮັກສາ ແລະ ການປັບປຸງ ຂໍ້ມູນຄຸນນະພາບ ແມ່ນບັນຫາທີ່ສຳຄັນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ ຄາດໝາຍ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ນັ້ນ ປະສິບຜົນສຳເລັດ. ລະບົບ ASYCUDA ໃນເບື້ອງຕົ້ນແມ່ນ ໄດ້ຖືກ ພັດທະນາເພື່ອປັບປຸງ ການປະຕິບັດງານ ຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ. ລະບົບດັ່ງກ່າວ ຍັງເປັນລະບົບທີ່ບໍ່ ສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບອື່ນໄດ້ ຢູ່ໃນ ກົມພາສີ ເນື່ອງຈາກວ່າ ພາສີ ຍັງບໍ່ທັນມີ ຈຸດມຸ່ງໝາຍ ທີ່ຈະໃຫ້ ເກີດມີການພົວພັນ ທີ່ເຊື່ອຖືໄດ້ ລະຫວ່າງ ຜູ້ແຈ້ງພາສີ (ຜູ້ນຳເຂົ້າ, ຜູ້ສົ່ງອອກ ຫຼື ນາຍໜ້າຊົບປິງ).

ການມີຈັດຫາໄວ້ໃຫ້ ແລະມາດຕະຖານຂອງລະບົບ ຄວນຈະນຳມາພິຈາລະນາ ເມື່ອນຳສະເໜີ ລະບົບ ASYCUDA. ລະບົບດັ່ງກ່າວ ຄວນຈະມີໄວ້ເພື່ອສະໜອງ ແລະຂໍ້ມູນຄວນຖືກສົ່ງໃຫ້ກັບຜູ້ສົ່ງ ອອກ, ຜູ້ນຳເຂົ້າ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ນາຍໜ້າຊົບປິງ. ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນ, ຜູ້ແຈ້ງພາສີ ຕ້ອງແລ່ນວຽກດ້ວຍຕົນເອງ ທີ່ຫ້ອງການພາສີ ເພື່ອແຈ້ງຂໍ້ມູນຕ່າງໆທີ່ຈຳເປັນ ສຳລັບການແຈ້ງພາສີ. ເວັ້ນເສຍແຕ່ ຂັ້ນຕອນພາສີ ໃນການກຳນົດມາດຕະຖານ ແລະການສ້າງຄວາມງ່າຍດາຍ ຈະປະສິບຜົນສຳເລັດ, ວຽກເອກະສານ ຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນພາສີ ຍັງຄົງມີຢູ່ເກົ່າ. ຂັ້ນຕອນພາສີ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຍັງພົບຂໍ້ບົກຜ່ອງດັ່ງລຸ່ມນີ້⁶:

- ຂັ້ນຕອນ ແມ່ນແຕກຕ່າງກັນໄປ ອີງຕາມ ສິນຄ້າ ແລະບໍ່ໄດ້ຖືກປະຕິບັດໃຫ້ສະດວກຂຶ້ນ;
- ການເຮັດວຽກຍັງບໍ່ເປັນມາດຕະຖານ ແລະແຕກຕ່າງກັນຂຶ້ນກັບຈຸດກວດກາພາສີຢູ່ແຕ່ລະບ່ອນ;
- ເອກະສານ ຫຼາຍໆຢ່າງ ຍັງມີຄວາມຕ້ອງການ.

(2) ລະບົບກວດກາປະຕູດຽວຂອງອາຊຽນ (ASW) ແລະລະບົບກວດກາປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ (NSW)

ນອກຈາກລະບົບໄອທີ (IT) ຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນພາສີແລ້ວ, ລະບົບກວດກາຈຸດດຽວແຫ່ງຊາດ (National Singlestop Window) ແມ່ນເປົ້າໝາຍໜຶ່ງເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ

⁶ ໃຫ້ເບິ່ງລາຍລະອຽດຢູ່ ບົດທີ 2.4.1

ຊຶ່ງຈະປະກອບສ່ວນ ໃນການໃຫ້ຂໍ້ມູນຂ່າວສານທີ່ຈຳເປັນທັງໝົດ ສຳລັບການແຈ້ງພາສີ ລະຫວ່າງ ບັນດາຂະແໜງການຕ່າງໆດ້ວຍກັນ. ຕໍ່ໄປ, ລະບົບ NSW ຈະຖືກສ້າງຂຶ້ນເພື່ອກຳນົດລະບົບການ ກວດກາປະຕູດຽວອາຊຽນ ASW (ASEAN Single Window). ລະບົບ ASW ໄດ້ຖືກກຳນົດ ໃຫ້ສຳເລັດ ໃນປີ 2012. ແຕ່ວ່າຈົນເຖິງປະຈຸບັນ, ກໍຍັງບໍ່ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຢ່າງເປັນ ຮູບປະທຳ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ ການປະຕິບັດລະບົບ NSW ແລະລະບົບ ASW ປະສິບຜົນສຳເລັດຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ. ລະບົບ NSW ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອເຮັດໃຫ້ການບໍລິການປະຕູດຽວ ສຳລັບການແຈ້ງພາສີປະກົດຜົນເປັນຈິງ, ເຮັດໃຫ້ມີ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ ທີ່ຈະສົ່ງເອກະສານຂໍ້ມູນຊຸດດຽວ ໄປຫາ ບັນດາຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເຊັ່ນ ກະຊວງການເງິນ. ຜູ້ແຈ້ງພາສີ ບໍ່ຈຳເປັນຈະຕ້ອງ ໄປຫາເຈົ້າໜ້າທີ່ແຕ່ລະບ່ອນເພື່ອແຈ້ງ ແລະຂໍອະນຸມັດ ສຳລັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະສົ່ງອອກທຸກຄັ້ງ.

ບັນດາປະເທດອາຊຽນ ໄດ້ກຳນົດ ລະບົບ ASW, ສ້າງຕາຫນ່າງ ໄອທິຢູ່ໃນບັນດາປະເທດ ສະມາຊິກ. ອີງຕາມ ການແນະນຳຂອງ Bali Concord II, ລະບົບ ASW ຈະປະສິບຜົນສຳເລັດ ໂດຍ:

- ຮັບເອົາວິທີການ ນຳໃຊ້ລະບົບກວດກາຈຸດດຽວ
- ມີຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ໂດຍນຳໃຊ້ລະບົບທີ່ທັນສະໄໝ
- ບັບປຸງ ແລະເຮັດໃຫ້ຂັ້ນຕອນພາສີມີຄວາມສະດວກງ່າຍຂຶ້ນ

ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸຜົນສຳເລັດ ໃນລະບົບ ASW, ການຕົກລົງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນໄດ້ເຊັນສັນຍາ ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດສະມາຊິກ ແລະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກໍໄດ້ປະຕິບັດໄປຕາມລຳດັບ:

- ໃນປີ 2004, ອົງການປະຕິບັດງານສາກົນ ໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນເພື່ອອອກແບບ ລະບົບ ASW ເພື່ອ ສົ່ງເສີມມາດຕະຖານຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ຂໍ້ມູນ, ຂອບເຂດຂ່າວສານ ແລະລະບົບ ເອກະສານ.
- ໃນປີ 2005, AEM ໄດ້ລົງນາມ ໃນການຕົກລົງ ເພື່ອສ້າງລະບົບ ASW.
- ໃນປີ 2009, ໄດ້ເຊັນບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ ເພື່ອກຳນົດກອບວຽກກົດໝາຍ.
- ໂຄງການທົດລອງ ແມ່ນປະຈຸບັນກຳລັງຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນບັນດາປະເທດ ສະມາຊິກນຳກັນ.

ລະບົບ ASW ຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເຕັມຮູບແບບຢູ່ປະເທດ ອິນໂດເນເຊຍ, ມາເລເຊຍ, ຟິລິບິນ ແລະໄທ ໃນປີ 2009⁷, ແລະກຳປູເຈຍ, ສປປ ລາວ, ພະມ້າ ແລະຫວຽດນາມ ໃນປີ 2012.

⁷ ໄດ້ມີການລາຍງານວ່າ ສິງກະໂປ ແລະອິນໂດເນເຊຍ ໄດ້ປະສິບຜົນສຳເລັດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເດືອນກຸມພາ2009

4.3 ທ່າແຮງການພັດທະນາ ຂອງ ສປປ ລາວ

4.3.1 ການເຕີບໂຕຂອງປະຊາກອນ

ຕາຕະລາງ 4.3.1 ສະແດງເຖິງຈຳນວນພົນລະເມືອງ ແລະອັດຕາການເຕີບໂຕສະເລ່ຍຕໍ່ປີ. ຈຳນວນ ພົນລະເມືອງ ຢູ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນເປັນສອງເທົ່າ ຈາກ 2.9 ລ້ານຄົນ ມາເປັນ 5.6 ລ້ານຄົນ ຈາກປີ 1976 ຫາ ປີ 2005, ຊຶ່ງມີອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງພົນລະເມືອງທີ່ສູງທີ່ສຸດ ໃນບັນດາປະເທດ ທີ່ຢູ່ທະວີບອາຊີ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ອັດຕາການເຕີບໂຕ ແມ່ນມີການຫຼຸດລົງເທື່ອລະກ້າວຈາກ 2.5% ໃນປີ 1976-85 ຫາ 2.0% ໃນປີ 1995-2005. ອີງຕາມປຶ້ມສະຖິຕິ ປີ 2008, ຈຳນວນພົນລະເມືອງ ແມ່ນປະມານ 6 ລ້ານຄົນ ໃນປີ 2008.

ຕາຕະລາງ 4.3.1 ຈຳນວນພົນລະເມືອງ ແລະອັດຕາການເຕີບໂຕສະເລ່ຍຕໍ່ປີ

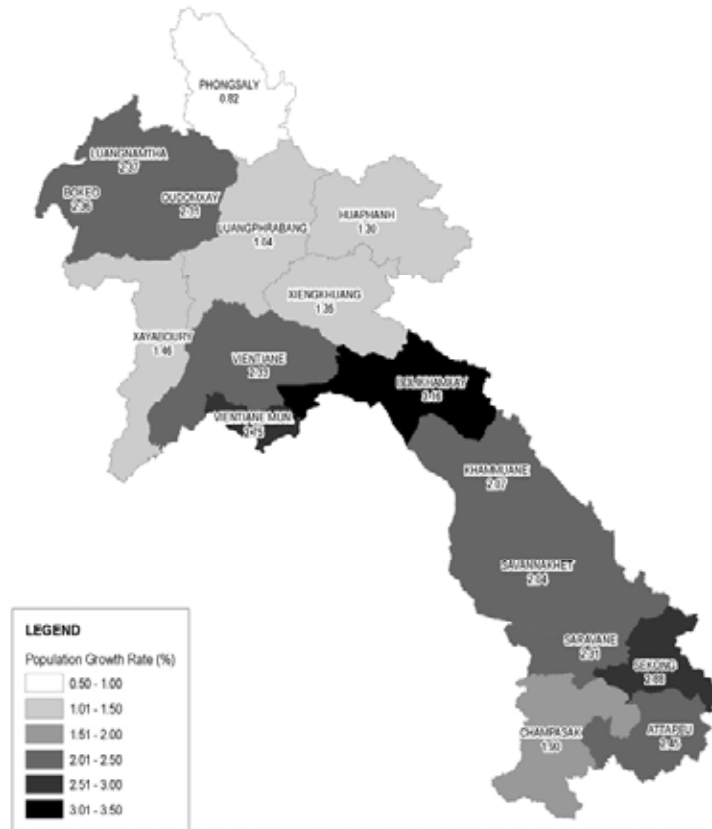
(ຫົວໜ່ວຍ: 000 ຄົນ)

ປີ	1976	1985	1995	2005
ປະຊາກອນທັງໝົດ	2,886	3,618	4,605	5,622
ອັດຕາການເຕີບໂຕ ສະເລ່ຍໃນປີ (%)	-	2.5	2.4	2.0

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ປຶ້ມສະຖິຕິ ປີ 1975–2005, 2007, DoS

ຮູບ 4.3.1 ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງພົນລະເມືອງຕໍ່ປີ ໃນແຂວງ ລະຫວ່າງ 1995 ແລະ 2005 ຊຶ່ງໄດ້ມີການສັງເກດຕາມລັກສະນະດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ໃນບັນດາແຂວງທາງພາກເໜືອ, ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ (2.4%), ແຂວງບໍ່ແກ້ວ (2.4%) ແລະແຂວງອຸດົມໄຊ (2.3%) ແມ່ນມີອັດຕາການເຕີບໂຕຕໍ່ປີ ສູງຂຶ້ນຫຼາຍກວ່າ ອັດຕາສະເລ່ຍທົ່ວປະເທດ (2.0%). ອັດຕາການເຕີບໂຕ ຢູ່ແຂວງອື່ນໆ ແມ່ນສັງເກດເຫັນວ່າ ມີສະຖິຕິທີ່ຕໍ່າກວ່າ.
- ໃນບັນດາແຂວງທາງພາກກາງ ແລະພາກໃຕ້, ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງປະຊາກອນຕໍ່ປີ ແມ່ນສູງກວ່າຄ່າສະເລ່ຍ ທົ່ວປະເທດ ຍົນເວັ້ນແຂວງຈຳປາສັກ (1.9%). ໂດຍສະເພາະ, ແຂວງບໍລິຄຳໄຊ (3.1%), ແຂວງເຊກອງ (2.7%) ແລະນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (2.8%) ໄດ້ມີປະສິບການກັບການເຕີບໂຕໄວຂອງພົນລະເມືອງ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຈຳນວນປະຊາກອນ ປີ 1995 ແລະ ປີ 2005

ຮູບ 4.3.1 ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງພົນລະເມືອງ ແຕ່ລະແຂວງ 1995 – 2005

4.3.2 ການກາຍເປັນຕົວເມືອງ

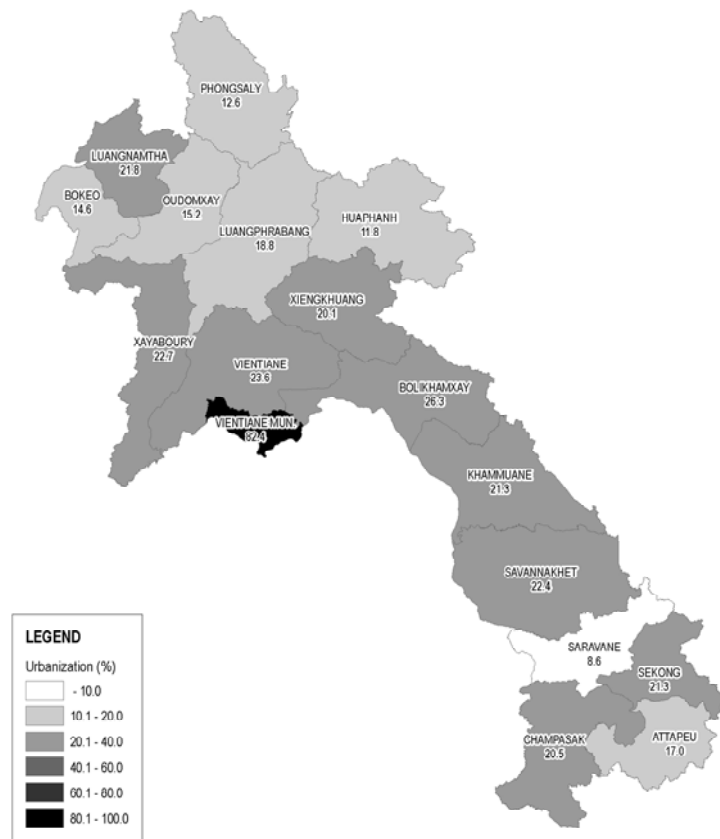
ບົດລາຍງານ ການສຳຫຼວດພົນລະເມືອງ ປີ 2005 ໄດ້ນຳສະເໜີນິຍາມຄຳວ່າ “ຕົວເມືອງ”, “ເຂດຊົນນະບົດ ທີ່ມີເສັ້ນທາງໄປຮອດ” ແລະ “ເຂດຊົນນະບົດທີ່ບໍ່ມີເສັ້ນທາງໄປຮອດ” ເພື່ອຈຳແນກຂັ້ນບ້ານ. ບ້ານທີ່ຢູ່ໃນຕົວເມືອງ ມີລັກສະນະດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ບ້ານ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ໃນເຂດບ້ານຂອງເມືອງ ແລະແຂວງ, ເຂດການປົກຄອງ, ແລະມີປະຊາກອນຫຼາຍກ່ວາ 600 ຄົນ ຫຼື ຫຼາຍກ່ວາ 100 ຄົວເຮືອນ.
- ມີເສັ້ນທາງສຳລັບຍານພາຫະນະ ສາມາດເຂົ້າສູ່ ໝູ່ບ້ານໄດ້.
- ຄົວເຮືອນສ່ວນໃຫ່ຍໃນໝູ່ບ້ານ ໃຫ້ມີໄຟຟ້າໃຊ້.
- ມີນ້ຳປະປາ ໄວ້ບໍລິການໃຫ້ຄົວເຮືອນສ່ວນຫຼາຍ.
- ມີຕະຫຼາດຢູ່ໃນໝູ່ບ້ານ.

ປະຊາກອນຂອງບ້ານທີ່ຢູ່ໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນ 1,523 ພັນຄົນ, ໂດຍມີ 27% ຂອງປະຊາກອນທັງໝົດ ໃນປີ 2005. ຮູບ 4.3.2 ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ເປີເຊັນຂອງປະຊາກອນຢູ່ໃນຕົວເມືອງຕໍ່ກັບ

ປະຊາກອນທັງໝົດໃນແຂວງ (ອີງໃສ່ “ອັດຕາສ່ວນຂອງຕົວເມືອງ”). ເປີເຊັນຂອງແຂວງວຽງຈັນ ແມ່ນ 82%, ຕາມໂດຍແຂວງບໍລິຄຳໄຊ (26%), ແຂວງວຽງຈັນ (24%), ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (22%), ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ (22%), ແຂວງຄຳມ່ວນ (21%), ແລະແຂວງເຊກອງ (21%).

ອັດຕາສ່ວນຕົວເມືອງຢູ່ແຂວງ ສະແດງໃຫ້ເຫັນຕົວເມືອງ ແມ່ນມີແຕ່ຢູ່ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ຕົວເມືອງຂອງບັນດາເມືອງອື່ນ ຍັງຫຼ້າຫຼັງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ພະແນກພົນລະເມືອງຂອງສະຫະປະຊາຊາດໄດ້ວິໄຈວ່າ ອັດຕາສ່ວນຕົວເມືອງຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 47 ເປີເຊັນ ໃນປີ 2025 ເນື່ອງຈາກການພັດທະນາເສດຖະກິດແບບຮີບດ່ວນ ແລະການເຄື່ອນໄຫວຂອງພົນລະເມືອງ ຈາກຂົງເຂດຊົນນະບົດ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ການສຳຫຼວດພົນລະເມືອງ ປີ 1995 ແລະ ປີ 2005

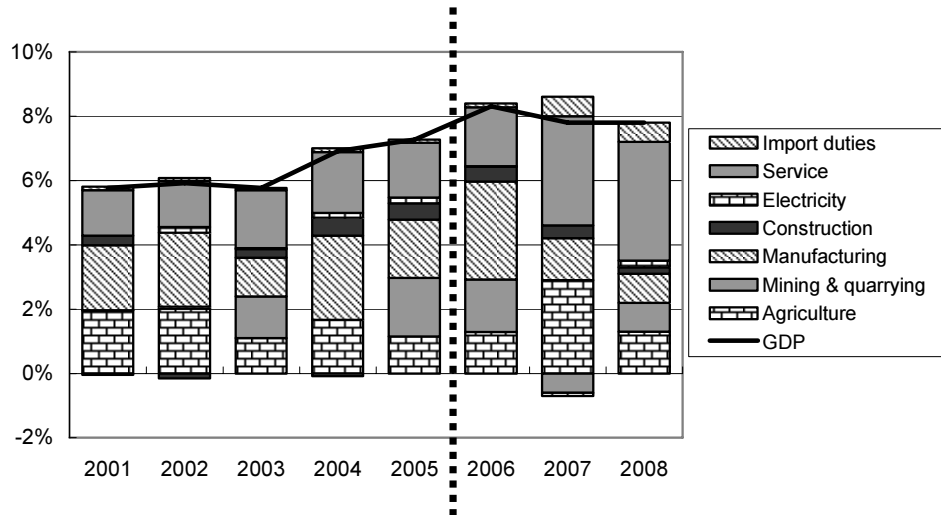
ຮູບ 4.3.2 ອັດຕາສ່ວນຂອງຕົວເມືອງ ໃນປີ 2005

4.3.3 ດ້ານເສດຖະກິດ

(1) ການເຕີບໂຕຂອງ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ (GDP)

ຮູບ 4.3.3 ສະແດງເຖິງອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ແລະການປະກອບສ່ວນຂອງອຸດສະຫະກຳ ຕໍ່ກັບການເຕີບໂຕຂອງ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ. ຂໍ້ມູນລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນກ່ອນ ແລະຫຼັງຈາກປີ 2006 ບໍ່ທັນສອດຄ່ອງ ເນື່ອງຈາກ ກົມສະຖິຕິ ກະຊວງ

ແຜນການ ແລະການລົງທຶນ ໄດ້ປຸງວິທີການຄິດໄລ່ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ. ເສັ້ນສະແດງລຸ່ມນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ອຸດສະຫະກຳການຜະລິດ ແລະຄຸດຄົ້ນຫີນ, ບໍ່ແຮ່ ເປັນສ່ວນປະກອບຕົ້ນຕໍຂອງການເຕີບໂຕທີ່ວ່ອງໄວ ໃນຊຸມປີຜ່ານມາຈົນຮອດ ປີ 2006. ນອກຈາກ 8.3% ຂອງການ ເຕີບໂຕຂອງລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ, ມູນຄ່າລວມຂອງການຜະລິດ ແລະການຄຸດຄົ້ນຫີນ ແລະບໍ່ແຮ່ກວມເອົາ 4.6% ພາຍໃນປີດັ່ງກ່າວ. ຫຼັງຈາກປີ 2007, ຂະແໜງການບໍລິການ ກໍ່ໄດ້ກາຍເປັນຂະແໜງທີ່ປະກອບສ່ວນຕົ້ນຕໍ ໃນການເຕີບໂຕຂອງ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ.

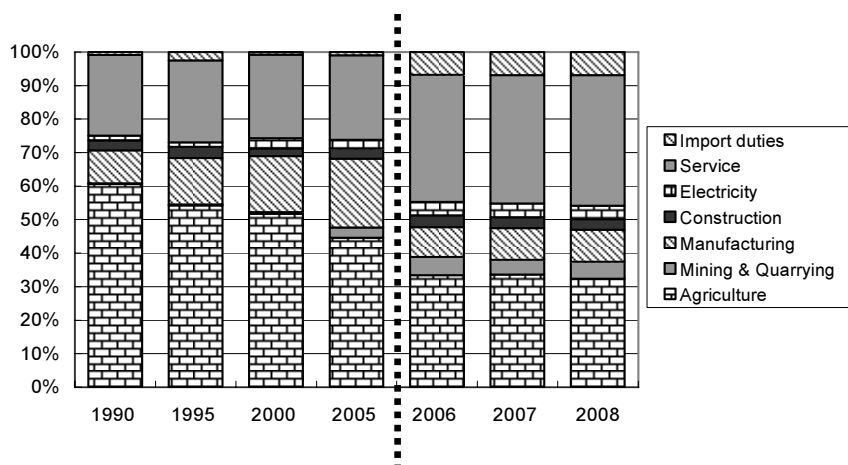


ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ປຶ້ມສະຖິຕິ 19752005, 2007, DoS

ຮູບ 4.3.3 ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ແລະການປະກອບສ່ວນຂອງອຸດສະຫະກຳ

ຮູບ 4.3.4 ສະແດງເຖິງສ່ວນປະກອບຂອງອຸດສະຫະກຳ ຈາກປີ 1990 ຫາ ປີ 2008. ເຊັ່ນດຽວກັນກັບອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ໂດຍຂະແໜງອຸດສະຫະກຳ, ອັດຕາສ່ວນອຸດສະຫະກຳ ໄດ້ມີການປ່ຽນແປງຄວາມຕໍ່ເນື່ອງ ນັບຕັ້ງແຕ່ປີ 2006 ເນື່ອງຈາກວິທີການຄິດໄລ່ຮູບແບບໃໝ່. ເປີເຊັນຂອງຂະແໜງການຕົ້ນຕໍທີ່ໄດ້ບັນທຶກ ແມ່ນໃນລະດັບ 60% ໃນປີ 1990, ແຕ່ວ່າໄດ້ຫຼຸດລົງເທື່ອລະກ້າວ ແລະຢູ່ໃນລະດັບ 32% ໃນປີ 2007. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ການຜະລິດ ແລະຄຸດຄົ້ນຫີນ, ແລະບໍ່ແຮ່, ວຽກງານໄຟຟ້າ ແມ່ນໄດ້ເພີ່ມອັດຕາສ່ວນຂຶ້ນ ໃນໄລຍະເວລາດຽວກັນ.

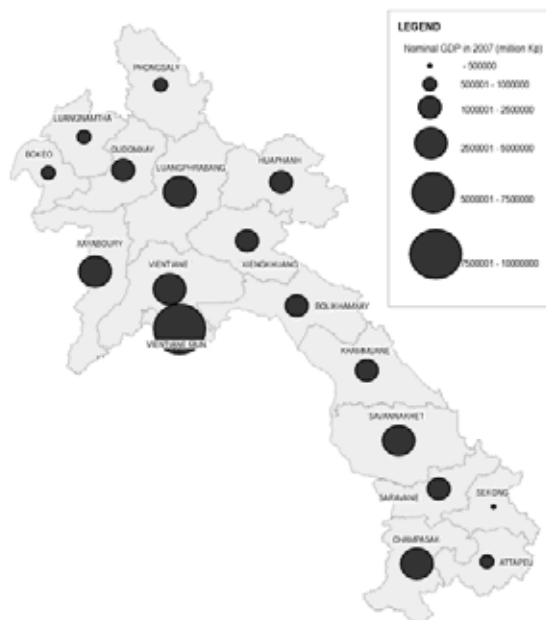
ອັດຕາສ່ວນຂອງ ອຸດສະຫະກຳທີ່ 3 ໄດ້ມີທ່າເພີ່ມຂຶ້ນເທື່ອລະກ້າວ ຈາກລະດັບ 37.9% ໃນປີ 2006 ຫາ 39.0% ໃນປີ 2009, ແລະອັດຕາສ່ວນຂອງອຸດສະຫະກຳການຜະລິດ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 8.9% ໃນປີ 2006 ມາເປັນ 9.6% ໃນປີ 2008. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ແນວໂນ້ມສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າຂະແໜງການ ຕົ້ນຕໍ ໄດ້ຫຼຸດອັດຕາສ່ວນລົງ ແລະຂະແໜງການທີ່ 2 ແລະ ທີ່ 3 ໄດ້ເພີ່ມອັດຕາສ່ວນຂຶ້ນ ແລະບໍ່ໄດ້ມີການ ປ່ຽນແປງ ຜ່ານໄລຍະການສຳຫຼວດ ຈາກ 1990 ຫາ ປີ 2008.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ປຶ້ມສະຖິຕິ ປີ 1975 – 2005, 2007, DoS

ຮູບ 4.3.4 ການປ່ຽນແປງໂຄງປະກອບຂອງອຸດສາຫະກຳ

ຮູບ 4.3.5 ສະແດງ ອັດຕາສ່ວນ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນຂອງແຂວງໃນປີ 2007. ເນື່ອງຈາກວ່າ ຂໍ້ມູນທາງການ ກ່ຽວກັບ ສິນຄ້າຂົງເຂດພາຍໃນປະເທດທັງໝົດ ບໍ່ມີສະໜອງໄວ້ໃຫ້, ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA ໄດ້ປະເມີນຕາມຂໍ້ມູນລາຍຮັບແຕ່ລະຄົວເຮືອນຈາກແຕ່ລະແຂວງ ຊຶ່ງໄດ້ສຳຫຼວດຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຕາມການສຳຫຼວດການບໍລິໂພກ ແລະການໃຊ້ຈ່າຍ ປີ 2002–03 (LECS 3) ແລະຈຳນວນພູລະກິດ ແຕ່ລະແຂວງຢູ່ໃນການ ສຳຫຼວດເສດຖະກິດ ຄັ້ງທຳອິດ ໃນປີ 2006.



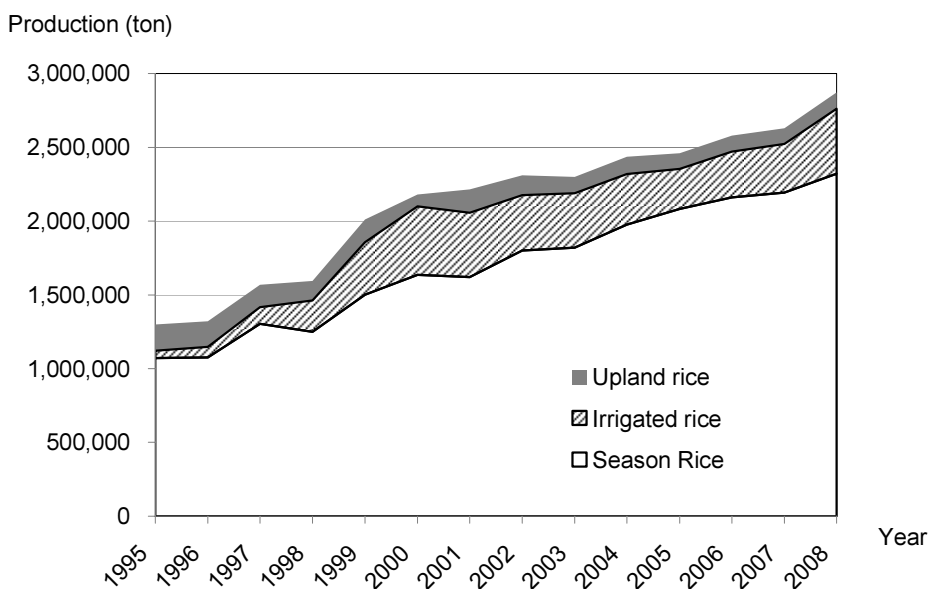
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ໄດ້ຄິດໄລ່ ຈາກ ປຶ້ມສະຖິຕິ ປີ 2007, ການສຳຫຼວດ ການໃຊ້ຈ່າຍ ແລະການບໍລິໂພກ ໃນລາວ 2002–03 (LECS 3) ແລະການສຳຫຼວດດ້ານເສດຖະກິດ ໃນປີ 2006.

ຮູບ 4.3.5 ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນຂົງເຂດ GRDP ຕໍ່ແຂວງ ໃນປີ 2007 (ຄາດຄະເນ)

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ກວມເອົາ 23% ຂອງຈຳນວນ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນທັງໝົດ, ແລະຕໍ່ມາ ແມ່ນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (12%), ແຂວງຈຳປາສັກ (10%) ແລະແຂວງວຽງຈັນ. ໃນດ້ານ ກົງກັນຂ້າມ, ອັດຕາ ສ່ວນຂອງແຂວງເຊກອງແມ່ນ (1%), ແຂວງອັດຕະປື (2%) ແລະບັນດາແຂວງອື່ນໆ ທາງພາກເໜືອ (ແຂວງຜົ້ງສາລີ, ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ, ແຂວງອຸດົມໄຊ ແລະແຂວງບໍ່ແກ້ວ) ຊຶ່ງໄດ້ ຄາດຄະເນວ່າ ຢູ່ໃນຂັ້ນຕໍ່າ.

(2) ດ້ານກະສິກຳ

ຮູບ 4.3.6 ສະແດງໃຫ້ເຫັນການເຕີບໂຕການຜະລິດເຂົ້າ. ການຜະລິດເຂົ້າ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 5.9% ຕໍ່ປີ ລະຫວ່າງ ປີ 1995 ແລະປີ 2008. ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວເຂົ້າທີ່ຜະລິດໄດ້ແມ່ນ ເຂົ້ານາປີຊຶ່ງລະດູ ນາປີ ແມ່ນປີລະຄັ້ງ, ແລະການຜະລິດເຂົ້ານາແຊງ ແມ່ນບໍ່ມີການເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍເທົ່າທີ່ຄວນ. ຮູບ 4.3.7 ສະແດງ ໃຫ້ເຫັນ ການຜະລິດເຂົ້າໃນແຕ່ລະແຂວງໃນປີ 2007. ແຂວງສະຫວັນນະເຂດແມ່ນກວມເອົາ 20.9% ຂອງການຜະລິດທັງໝົດ, ແລະນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (12.0%), ແຂວງຈຳປາສັກ (11.5%), ແຂວງວຽງຈັນ (8.8%) ແລະແຂວງສາລະວັນ (8.7%). ເປັນທີ່ເວົ້າກັນວ່າ ສປປ ລາວ ສາມາດປະ ສົບຜົນສຳເລັດພຽງພໍເຂົ້າສຳລັບກຸ່ມກິນ ແຕ່ວ່າຜົນຜະລິດເຂົ້າຍັງບໍ່ທັນເພີ່ມຂຶ້ນ ຢູ່ບັນດາແຂວງທີ່ຢູ່ຕາມ ພູດອຍ. ເນື່ອງຈາກວ່າທາງພາກເໜືອ ເປັນຊ່ອງທາງທີ່ຍັງບໍ່ທັນພັດທະນາ, ບັນດາແຂວງທາງ ພາກເໜືອ ຈຶ່ງມີບັນຫາການຂາດແຄນເຂົ້າ; ກົງກັນຂ້າມ, ແຂວງທາງພາກກາງ ແລະພາກໃຕ້ ແມ່ນມີພຽງພໍ.



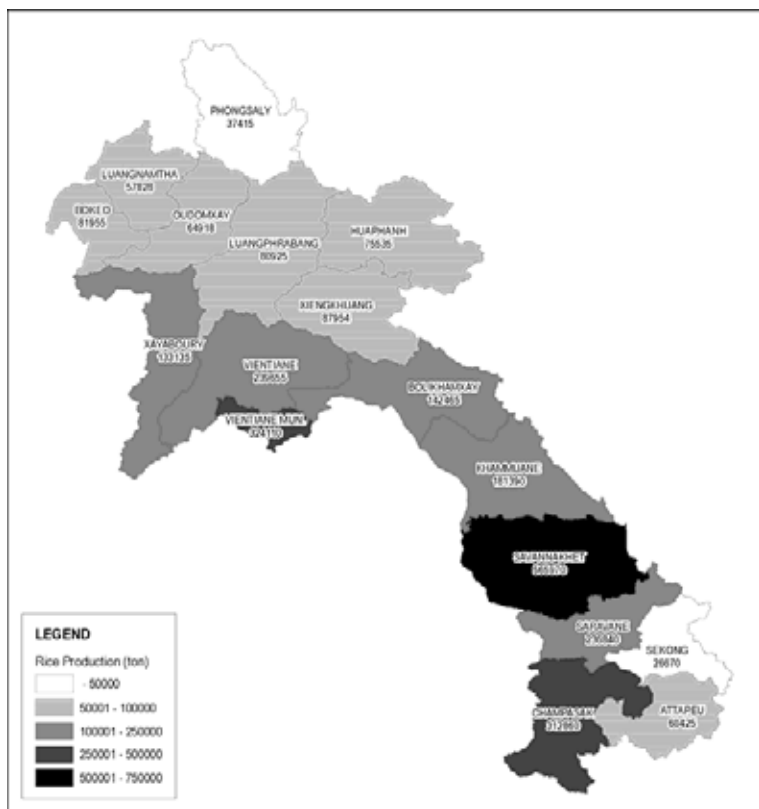
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ປຶ້ມສະຖິຕິ ຈາກຫຼາຍໆສະບັບ

ຮູບ 4.3.6 ບໍລິມາດການຜະລິດເຂົ້າ ຕັ້ງແຕ່ປີ 1995

ອີງຕາມການພັດທະນາເສດຖະກິດ, ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ຕໍ່ຊີ້ນ, ພືດຜັກ ແລະ ໝາກໄມ້ ແມ່ນມີການເພີ່ມຂຶ້ນ. ບໍລິມາດຈາກຜົນຜະລິດພືດຜັກ ແລະຖົ່ວ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 56,000 ໂຕນ ໃນປີ

1995 ມາເປັນ 734,000 ໂຕນ ໃນປີ 2007. ແຂວງຈໍາປາສັກ (18%), ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (15.5%), ແຂວງວຽງຈັນ (15.4%), ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ (9.5%) ແລະແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (9.1%) ໄດ້ກວມເອົາ ເປີເຊັນສູງ ຂອງຜົນຜະລິດພືດຜັກ ຊຶ່ງໝາຍຄວາມວ່າພືດຜັກ ແມ່ນປູກຢູ່ໃນເຂດຕົວເມືອງ. ໃນກໍລະນີຂອງແຂວງຈໍາປາສັກ, ພືດຜັກ ໄດ້ຖືກຂົນສົ່ງ ໄປນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະບັນດາເມືອງຢູ່ ທາງພາກເໜືອ ຂອງໄທ ພາຍໃຕ້ສັນຍາການຮັບຈ້າງປູກ.

ຜົນຜະລິດທີ່ເປັນສິນຄ້າຕົ້ນຕໍອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ຢາງພາລາ, ເຈ້ຍ, ອ້ອຍ, ກາເຟ ແລະອື່ນໆ. ການປູກ ກາເຟ ຊຶ່ງລົງທຶນໂດຍບໍລິສັດຈາກຈີນ ແມ່ນສັງເກດໄດ້ທີ່ ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ ແລະແຂວງບໍ່ແກ້ວ. ສວນປູກ ຕົ້ນໄມ້ເພື່ອຜະລິດເຈ້ຍ ຊຶ່ງລົງທຶນໂດຍ ບໍລິສັດຈາກຍີ່ປຸ່ນ, ອິນເດຍ ແລະຫວຽດນາມ ຢູ່ແຂວງຄຳມ່ວນ ແລະບັນດາແຂວງອື່ນໆ ທາງພາກໃຕ້ຂອງ ສປປ ລາວ. ສວນປູກອ້ອຍ ຢູ່ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ເພື່ອ ສະຫນອງວັດຖຸ ໃຫ້ແກ່ໂຮງງານນໍ້າຕານທັງ 2 ແຫ່ງ ແລະບໍລິມາດຜົນຜະລິດທີ່ໄດ້ຮັບແມ່ນ 750,000 ໂຕນ ໃນປີ 2008. ເປີເຊັນອັດຕາສ່ວນ ຂອງການຜະລິດອ້ອຍ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ເຖິງ 81% ໃນປີດຽວກັນ. ສຳລັບກາເຟ, ຜົນຜະລິດທັງໝົດ ແມ່ນ 31,000 ໂຕນ ໃນປີ 2008, ແລະ 75% ຂອງຜົນຜະລິດທັງໝົດ ແມ່ນມາຈາກ ແຂວງຈໍາປາສັກ.



ສັງເກດ: ຈຳນວນຂອງເຂົ້ານາປີ, ເຂົ້ານາແຊງ ແລະ ເຂົ້າໄຮ່

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ປຶ້ມສະຖິຕິ ປີ 2007

ຮູບ 4.3.7 ບໍລິມາດການຜະລິດເຂົ້າ ໃນແຕ່ລະແຂວງ ໃນປີ 2007

(3) ດ້ານການຜະລິດ

ການຜະລິດທີ່ເພີ່ມມູນຄ່າ ໄດ້ເຕີບໂຕຢູ່ໃນລະດັບ 10.4% ຕໍ່ປີ ໃນໄລຍະ ປີ 2000 ແລະ ປີ 2006, ຊຶ່ງໄດ້ ກວມເອົາ 9.6% ຂອງລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ໃນປີ 2008. ເຖິງແມ່ນວ່າ ລາຍລະອຽດຂອງການຜະລິດ ທີ່ເພີ່ມມູນຄ່າ ຍັງບໍ່ທັນມີ, “ການຜະລິດເຄື່ອງນຸ່ງຂອງຖື; ເຄື່ອງແຕ່ງກາຍ ແລະເຄື່ອງນຸ່ງຂົນສັດຍ້ອມສີ” (ISIC 18), “ການຜະລິດໄມ້ ແລະສິນຄ້າທີ່ເຮັດດ້ວຍໄມ້ ແລະເສດໄມ້, ຍົກເວັ້ນ ເຄື່ອງເຟີນີເຈີ; ການຜະລິດເຊືອກຟາງ ແລະວັດຖຸເຮັດເຊືອກມັດ” (ISIC 20) ແລະ “ການຜະລິດເຄື່ອງເຟີນີເຈີ; ການຜະລິດ n.e.c.” (ISIC 36) ແມ່ນເປັນສິ່ງສໍາຄັນ ອີງຕາມ ມູນຄ່າສິນຄ້າສິ່ງອອກ ແລະຈໍານວນວິສະຫະກິດ.

ຮູບ 4.3.8 ສະແດງ ຈຸດທີ່ຕັ້ງຂອງວິສາຫະກິດທຸລະກິດ ທີ່ຈັດຢູ່ໃນ ລະດັບ 1 (ຈໍານວນລູກຈ້າງ ຫຼາຍກວ່າ 200 ຄົນ) ແລະລະດັບ 2 (ຈໍານວນລູກຈ້າງ ແມ່ນ 201 ຫາ 499 ຄົນ) ແບ່ງເປັນແຕ່ລະແຂວງ. ຢູ່ໃນວິສາຫະກິດ ຈໍານວນ 1,263 ແຫ່ງ, ໃນນັ້ນ 668 ແຫ່ງ ແມ່ນມີທີ່ຕັ້ງຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (53%), ຕໍ່ມາແມ່ນແຂວງໄຊຍະບູລີ, ແຂວງຄໍາມ່ວນ, ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແລະແຂວງຈໍາປາສັກ. ເຖິງຢ່າງໃດ ກໍ່ຕາມ, ເປີເຊັນອັດຕາສ່ວນຂອງ ບັນດາແຂວງເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນປະມານ 5%.

ວິສາຫະກິດທຸລະກິດສ່ວນໃຫຍ່ ທີ່ຢູ່ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນ ທຸລະກິດຕັດຫຍິບ, ໄມ້ ແລະສິນຄ້າ ທີ່ເຮັດດ້ວຍໄມ້ ແຕ່ວ່າໂຮງງານທີ່ໃຊ້ກໍາລັງແຮງງານຫຼາຍ ແມ່ນກໍາລັງເລີ່ມເປີດດໍາເນີນການ. ຢູ່ໃນບັນດາໂຮງງານ ເຫຼົ່ານີ້, ວຽກທີ່ຕ້ອງໃຊ້ກໍາລັງແຮງງານຫຼາຍ ແມ່ນວຽກປະກອບຍານພາຫະນະ, ອຸປະກອນໄຟຟ້າ ແລະອື່ນໆ ທີ່ໄດ້ປ່ຽນ ໂອນຈາກໂຮງງານແມ່ ຈາກປະເທດໄທ ຊຶ່ງຄາດຄະເນວ່າ ໂຮງງານເຫຼົ່ານັ້ນ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນຕາມມາໂດຍ ທຸລະກິດດ້ານອຸດສະຫະກໍາ ຕັດຫຍິບ, ໄມ້ ແລະສິນຄ້າທີ່ເຮັດ ດ້ວຍໄມ້.



ສັງເກດ: ສັງລວມ ບໍລິສັດທີ່ຈັດຢູ່ໃນລະດັບ 1 (ຈຳນວນພະນັກງານ ເກີນ 200 ຄົນ) ແລະລະດັບ 2 (ຈຳນວນພະນັກງານ ຈາກ 51 ຫາ 200 ຄົນ)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນ ຈາກ ກະຊວງ ອຸດສະຫະກຳ ແລະການຄ້າ

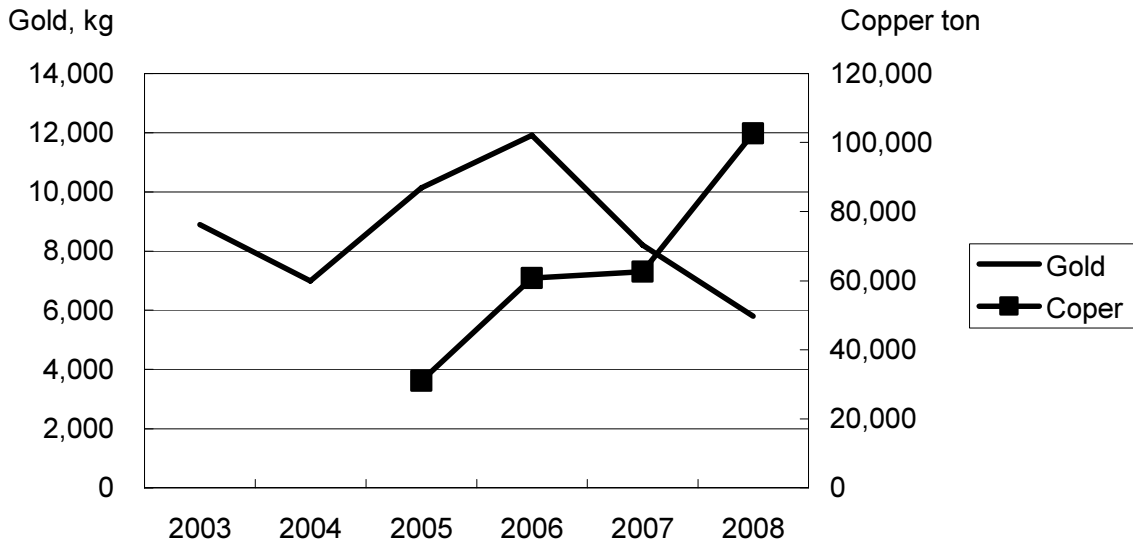
ຮູບ 4.3.8 ທີ່ຕັ້ງຂອງ ວິສາຫະກິດ ທຸລະກິດ ລະດັບ 1 ແລະ ລະດັບ 2

(4) ຊັບພະຍາກອນ ບໍ່ແຮ່

ບໍ່ຄຳ ແລະ ບໍ່ທອງ ທີ່ເຊໂປນ ແລະພູເບ້ຍ ໄດ້ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດ ໃນຊຸມປີຜ່ານປີນີ້. ການຜະລິດຄຳ ໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນ ໃນປີ 2003 ແລະທອງ ໃນປີ 2005 ຕາມລຳດັບ. ຮູບ 4.3.9 ສະແດງເຖິງ ບໍລິມາດການຜະລິດຄຳ ແລະທອງ ຈາກປີ 2003. ການຜະລິດຄຳ ໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນ ມີການບັນທຶກ ຢູ່ໃນປຶ້ມສະຖິຕິ ປີ 2003, ຊຶ່ງໄດ້ບັນທຶກ ລະຫວ່າງ 6 ຫາ 12 ໂຕນ ຕໍ່ປີ. ເນື່ອງຈາກ ຈຳນວນປະລິມານຄາດຄະເນ ຂອງຄຳ 46.7 ໂຕນ ຢູ່ບໍ່ເຊໂປນ ແລະ 31.1 ໂຕນ ຢູ່ບໍ່ພູເບ້ຍ, ບໍ່ເຫຼົ່ານີ້ ຈະສາມາດສືບຕໍ່ຜະລິດຄຳ ໃນບໍລິມາດດຽວກັນ ໄດ້ຕື່ມອີກ 10 ປີ.

ການຜະລິດທອງ ທີ່ບໍ່ເຊໂປນ ໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນໃນປີ 2005, ແລະຈຳນວນການຜະລິດ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ

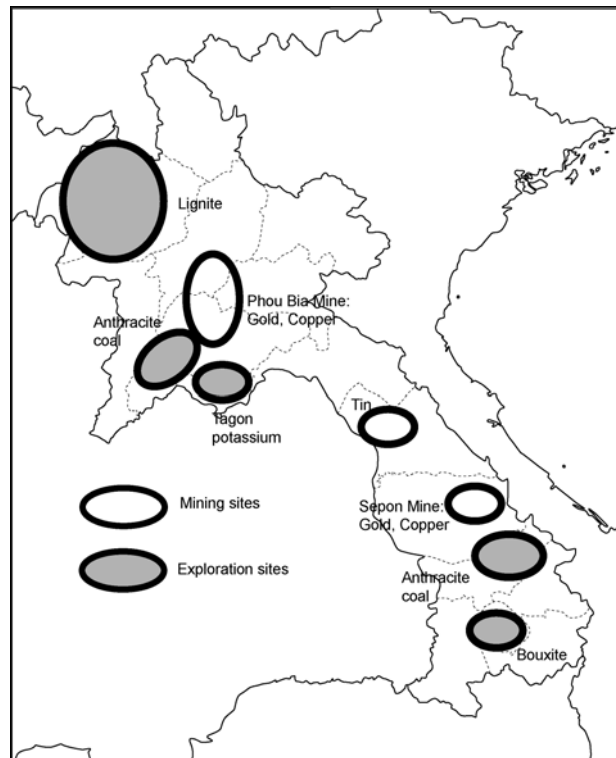
ສອງເທົ່າ ໃນປີ 2008 ເນື່ອງຈາກ ການເລີ່ມດຳເນີນການຂຸດຄົ້ນ ທີ່ບໍ່ພູເບ້ຍ. ເຊັ່ນດຽວກັນ ກັບຄຳ, ການຜະລິດທອງ ຢູ່ທັງສອງບໍ່ ໄດ້ປະກອບສ່ວນ ເຂົ້າໃນການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ ຢ່າງວ່ອງໄວ ໃນຊຸມປີຜ່ານມາ. ເນື່ອງຈາກ ຈຳນວນທອງ ທີ່ຂຸດຄົ້ນ ແມ່ນ 1.7 ລ້ານໂຕນ ຢູ່ບໍ່ເຊໂປນ ຊຶ່ງຈະສືບຕໍ່ຜະ ລິດ ໃນບໍລິມາດດຽວກັນ ໄດ້ຕື່ມອີກ 30 ປີ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ປຶ້ມສະຖິຕິ ຫຼາຍໆສະບັບ, DoS

ຮູບ 4.3.9 ການຜະລິດ ຄຳ ແລະທອງ

ນອກຈາກ ຊັບພະຍາກອນເຊັ່ນ ຄຳ, ທອງ, ແຮ່ທາດ ແລະອະແຮ່ທາດ ທີ່ມີຢ່າງຫຼວງຫຼາຍຢູ່ໃນ ດິນແດນຂອງ ສປປ ລາວ ຕາມທີ່ສະແດງໃນ ຮູບ 4.3.10. ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ໃຫ້ ສຳປະທານ ສຳລັບການສຳຫຼວດ, ສຳຫຼວດ ແລະຂຸດຄົ້ນ ໃຫ້ແກ່ບໍລິສັດເອກະຊົນ ຈຳນວນ 130 ບໍລິສັດ ເຖິງ ເດືອນກັນຍາ ປີ 2009. ການພັດທະນາ ແລະການຂະຫຍາຍ ບໍ່ແຮ່ເຫຼົ່ານີ້ ຈະຊ່ວຍໃນຄວາມ ຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ທາງດ້ານວຽກງານພະລາຫິການ ໃນອະນາຄົດ ຫຼາຍຂຶ້ນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນການສຳປະທານ ຂອງ ກົມທໍລະນີວິທະຍາ, ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່; ການລົງທຶນທາງດ້ານສະພາບແວດລ້ອມ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ປີ 2007, Japan Oil, Gas and Minerals National Corporation; Study on Reserve and Development of Coal in Lao PDR, New Energy and Industrial Technology Development Organization

ຮູບ 4.3.10 ແຜນທີ່ບໍ່ແຮ່ຕົ້ນຕໍ

(5) ການສ້າງ ພະລັງງານໄຟຟ້າ

ຕາຕະລາງ 4.3.2 ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ຕາຕະລາງບັນຊີໂຮງຈັກໂຮງງານໄຟຟ້າ ທີ່ກຳລັງຢູ່ໃນການດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຢູ່ໃນແຜນ. ເປີເຊັນອັດຕາສ່ວນ ຂອງຂະແໜງໄຟຟ້າ ຕໍ່ກັບ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນທັງໝົດ ກວມເອົາ 4% ໃນປີ 2008; ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ອັດຕາສ່ວນ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເທື່ອລະກ້າວໃນອີກ 5 ປີ ຂ້າງໜ້າ. ອັດຕາສ່ວນ ຂອງມູນຄ່າເພີ່ມຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ຈາກການກໍ່ສ້າງໂຮງງານໄຟຟ້າແມ່ນ 12% ແລະ ມູນຄ່າເພີ່ມຂຶ້ນທີ່ໄດ້ຈາກໂຮງງານໄຟຟ້າຕາມແຜນການ ແມ່ນ 36% ຂອງລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ໃນປີ 2008 ຕາມລຳດັບ. ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນໂຄງການນໍ້າເທີນ 2 (ກຳລັງໄຟຟ້າ 1088 MW) ຊຶ່ງຈະເລີ່ມຕົ້ນການດຳເນີນງານ ໃນເດືອນ ທັນວາ 2009 ແລະ ໂຮງງານໄຟຟ້າຖ່ານຫີນ (ກຳລັງໄຟຟ້າ 1800 MW) ຊຶ່ງຄາດວ່າຈະເລີ່ມຕົ້ນດຳເນີນງານ ໃນປີ 2015 ແລະ ຈະສ້າງຜົນກະທົບອັນໃຫຍ່ຫຼວງ ຕໍ່ກັບລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ. ໂດຍສະເລ່ຍແລ້ວ, ຂະແໜງການໄຟຟ້າຈະກວມເອົາປະມານ 2% ຂອງອັດຕາການເຕີບໂຕ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນຕໍ່ປີ ຈົນເຖິງປີ 2020.

ໂຄງການໄຟຟ້ານໍ້າຕົກເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ຖືກກໍ່ສ້າງໂດຍການຮ່ວມທຶນ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ຊຶ່ງອັດຕາສ່ວນ ການຖືຫຸ້ນຝ່າຍລາວ ແມ່ນມີພຽງແຕ່ 20 ຫາ 30%. ໝາຍຄວາມວ່າ 70 ຫາ

80% ຂອງມູນຄ່າເພີ່ມຈະຖືກແບ່ງອອກເປັນສ່ວນແບ່ງຂອງຜູ້ຖືຫຸ້ນອື່ນໆ. ຜົນທີ່ຈະໄດ້ຮັບກໍ່ຄືຈະມີຊ່ອງວ່າງ ລະຫວ່າງ ລາຍຮັບທົ່ວປະເທດທັງໝົດ ແລະລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນສູງຂຶ້ນ. ໃນຄະນະດຽວກັນ ອາດຈະເກີດຂຶ້ນກັບອຸດສະຫະກຳ ບໍ່ແຮ່.

ຕາຕະລາງ 4.3.2 ການຜະລິດກະແສໄຟຟ້າ ແລະການປະກອບສ່ວນຕໍ່ກັບການເຕີບໂຕຂອງຈີດີພີ ໃນອະນາຄົດ

	ປີເລີ່ມການດຳເນີນງານ	ຈຳນວນໂຮງງານໄຟຟ້າ (ຫົວໜ່ວຍ)	ກຳລັງການຜະລິດ (MW)	ການຜະລິດກະແສໄຟຟ້າ ຕໍ່ປີ (GWh)	ຄາດຄະເນການເພີ່ມມູນຄ່າເພີ່ມ (ມູນຄ່າລ້ານກີບ ໃນປີ 2002)	ສດສ່ວນ ຕໍ່ກັບຈີດີພີ ຕົວຈິງ ໃນປີ 2008 (%)
ຂັ້ນຕອນການດຳເນີນງານ		10	669	3,677		
ຂັ້ນຕອນການກໍ່ສ້າງ	ລວມ	8	2,529	11,060	3,141,268	12
	2009	3	1,164	6,259	1,777,685	7
	2010	2	350	645	183,193	1
	2011	2	735	2,616	742,998	3
	2012	1	280	1,540	437,392	2
ຂັ້ນຕອນການວາງແຜນ	ລວມ	14	6,277	34,524	9,805,387	36
	2012	3	144	792	224,944	1
	2013	3	440	2,420	687,330	3
	2014	2	545	2,998	851,352	3
	2015	3	2,468	13,574	3,855,296	14
	2016	2	1,420	7,810	2,218,201	8
	ຈະຖືກກຳນົດ	1	1,260	6,930	1,968,263	7
ການສຶກສາ	ຈະຖືກກຳນົດ	45	12,216	67,189	-	-

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນຈາກ ເວັບໄຊ Powering Progress (<http://www.poweringprogress.org/>)

4.3.4 ການລົງທຶນ ແລະການຄ້າ

(1) ການລົງທຶນພາຍໃນ

ຕາຕະລາງ 4.3.3 ສະແດງ ອັດຕາສ່ວນການລົງທຶນ ຕໍ່ກັບ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ຈາກສຶກປັງປປະມານ 2004–05 ຫາ 2008–09. ໃນຂະນະດຽວກັນ, ການລົງທຶນທັງໝົດ ໄດ້ກວມເອົາ 30 ຫາ 35% ຂອງ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ. ສ່ວນໂຄງການລົງທຶນໂດຍພາກລັດ (Public Investment Project) ອາດຈະຫຼຸດລົງ ຈາກລະດັບ 11% ຫາ ປະມານ 7%. ກົງກັນຂ້າມ, ເປີເຊັນການລົງທຶນຂອງພາກເອກະຊົນ ປະກອບດ້ວຍການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ແລະການລົງທຶນຂອງ ພາກເອກະຊົນພາຍໃນ ມີການເພີ່ມຂຶ້ນ.

ຕາຕະລາງ 4.3.3 ອັດຕາສ່ວນຂອງການລົງທຶນ ຕໍ່ຈີດີພີ

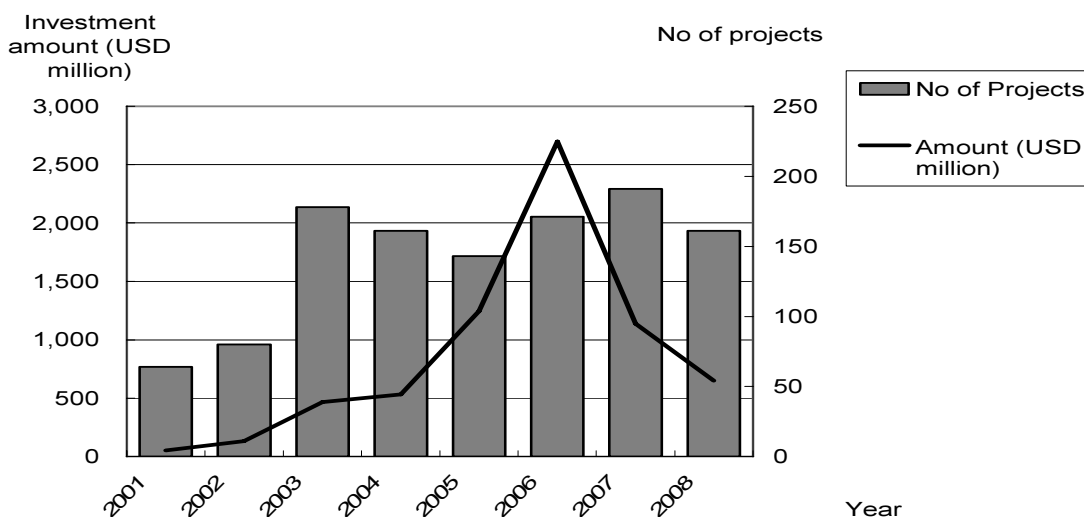
(ຫົວໜ່ວຍ: ເປີເຊັນ)

ສິກປີ	2004-05	2005-06	2006-07	2007-08 (ແຜນການ)	2008-09 (ແຜນການ)
ການລົງທຶນທັງໝົດ	29.5	32.8	35.8	32.0	32.0
ໂຄງການລົງທຶນຂອງພາກລັດ	11.4	11.5	6.9	8.0	6.6
ການລົງທຶນຂອງພາກເອກະຊົນ (ການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ແລະການລົງທຶນຂອງພາກເອກະຊົນ)	15.1	21.4	28.9	24.0	25.4

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ ສັງຄົມ ປີ 2007-08 ແລະ ປີ 2008-09, ກະຊວງ ແຜນການ ແລະການລົງທຶນ

(2) ການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ

ຮູບ 4.3.11 ສະແດງ ຈຳນວນ ແລະມູນຄ່າ ຂອງການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ Foreign Direct Investment (FDI) ຈາກ ປີ 2001 ຫາ ປີ 2008. ການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ໄດ້ຮີບດ່ວນ ຕັ້ງແຕ່ປີ 2003 ໃນດ້ານຈຳນວນ, ມູນຄ່າ ແລະມູນຄ່າການລົງທຶນ ທີ່ໄດ້ບັນທຶກ ຫຼາຍກວ່າ 1 ຕື້ ໂດລາສະຫະລັດ ຈາກປີ 2005 ຫາ ປີ 2007 ເນື່ອງຈາກ ການລົງທຶນມະຫາສານ ໃນຂະບ໌ທາງໄຟຟ້າ. ໃນປີ 2008 ມູນຄ່າການລົງທຶນ ໄດ້ຫຼຸດລົງມາເປັນ 650 ລ້ານໂດລາ ແຕ່ວ່າຈຳນວນໂຄງການການລົງທຶນ ໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນສູງ (161 ໂຄງການ ໃນປີ 2008).



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນຈາກກົມສົ່ງເສີມການລົງທຶນ, ກະຊວງແຜນການ ແລະການລົງທຶນ

ຮູບ 4.3.11 ຈຳນວນ ແລະມູນຄ່າຂອງການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ

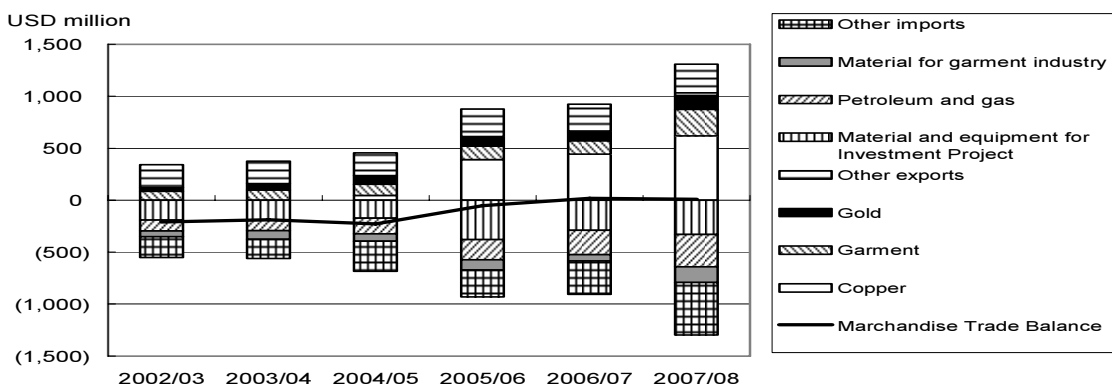
ຜ່ານການສັງເກດ ຈາກມູນຄ່າ ຂອງ ການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ຈາກປີ 2001 ຫາ ປີ 2008, ຂະແໜງໄຟຟ້າ ໄດ້ກວມເອົາ 47% ຂອງມູນຄ່າທັງໝົດ ຕໍ່ມາແມ່ນຂະແໜງ

ກະສິກຳ (14%), ຂະແໜງບໍ່ແຮ່ (11%), ແລະ ຂະແໜງການຜະລິດ (9%). ໃນດ້ານ ຈຳນວນໂຄງການຂອງການລົງທຶນ ໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ໃນໄລຍະດຽວກັນ, ການຜະລິດ ແມ່ນໄດ້ກວມເອົາ 19%, ຕາມດ້ວຍກະສິກຳ (17%), ບໍລິການ (16%) ແລະບໍ່ແຮ່ (14%). ອັດຕາສ່ວນເປີເຊັນຂອງໄຟຟ້າ ແມ່ນມີພຽງແຕ່ 4 ເປີເຊັນ. ອີງໃສ່ ມູນຄ່າການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງ ຕ່າງປະເທດ ຕາມແຕ່ລະປະເທດຄື ໄທ ກວມເອົາ 28% ຂອງການ ລົງທຶນທັງໝົດ, ຈີນ (23%) ຕໍ່ມາແມ່ນຫວຽດນາມ (14%). ທັງສາມປະເທດ ທີ່ກ່າວມານີ້ ແມ່ນກວມເອົາ ສອງສ່ວນສາມຂອງການ ລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດທັງໝົດ. ໃນດ້ານຈຳນວນໂຄງການລົງທຶນຂອງການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງ ຕ່າງປະເທດ, ຈີນ ກວມເອົາ 44% ຂອງໂຄງການທັງໝົດ, ໄທ (31%) ແລະ ຫວຽດນາມ (25%).

ກະຊວງອຸດສະຫະກຳ ແລະການຄ້າ ໄດ້ລວບລວມ ຈຸດປາຍທາງຂອງໂຄງການລົງທຶນຂອງ ການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ຢູ່ໃນ ຂະແໜງການທີສອງ (ISIC 15 ຫາ 40) ຈົນເຖິງປີ 2008. ໃນຈຳນວນ ໂຄງການລົງທຶນຂອງການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ 246 ໂຄງການ, ໃນນັ້ນ 135 ໂຄງການ ແມ່ນໄດ້ລົງທຶນ ຢູ່ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ຕາມດ້ວຍ ແຂວງຫົວພັນ (14), ແຂວງຈຳປາສັກ (14), ແຂວງວຽງຈັນ (13) ແລະ ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ (13).

(3) ການຜະລິດເປັນສິນຄ້າ

ຮູບ 4.3.12 ສະແດງເຖິງ ການປ່ຽນແປງ ຂອງການຜະລິດເປັນສິນຄ້າ ໃນຊຸມປີຜ່ານມາ. ບໍລິມາດດ້ານການຄ້າ ສຳລັບນຳເຂົ້າ, ສິ່ງອອກ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ 3.8 ເທົ່າ ແລະ 2.3 ເທົ່າ ຕາມລຳດັບ ໃນ 6 ປີ ຜ່ານມາ. ສປປ ລາວ ໄດ້ມີການຂາດຕະຫຼາດ ຈົນເຖິງສິກປີ 2005/06 ແຕ່ວ່າໄດ້ຍົກຍອດມາຕັ້ງ ແຕ່ປີ 2006/07 ເນື່ອງຈາກ ການເຕີບໂຕ ຢ່າງວ່ອງໄວ ຂອງການສິ່ງອອກທອງ. ໃນດ້ານການນຳເຂົ້າ, ບໍລິມາດຂອງນ້ຳມັນ ແລະແກັສມີການເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ກໍ່ໄດ້ມີຫຼາກຫຼາຍຮູບແບບໃນຊຸມ ປີຜ່ານມາ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນຈາກ ກະຊວງ ອຸດສະຫະກຳ ແລະການຄ້າ

ຮູບ 4.3.12 ສິນຄ້າອອກສູ່ຕະຫຼາດ ແລະ ສິນຄ້າຕົ້ນຕໍ

ຕາຕະລາງ 4.3.4 ສະແດງ ການປ່ຽນແປງ ບໍລິມາດການຄ້າ ກັບຄູ່ຮ່ວມທຸລະກິດການຄ້າຕົ້ນຕໍ.

ສຳລັບການສົ່ງອອກ ແມ່ນ 67% ຂອງການສົ່ງອອກທັງໝົດ ກວມເອົາ ໂດຍ ໄທ, ຫວຽດນາມ, ອິດສະຕາລີ ແລະສະຫະພາບເອີຣົບ ໃນສົກປີ 2007/08. ສິນຄ້າສົ່ງອອກ ສ່ວນໃຫຍ່ ສຳລັບ ໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ຈີນ ແມ່ນ ທອງ, ໄຟຟ້າ, ສິນຄ້າກະສິກຳ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ເຮັດດ້ວຍໄມ້. ສປປ ລາວ ຍັງ ໄດ້ສົ່ງອອກ ຄຳ ໃຫ້ແກ່ ອິດສະຕາລີ ແລະ ສິນຄ້າເຄື່ອງນຸ່ງຫົ່ມ ໄປຍັງ ສະຫະພາບເອີຣົບ ຕາມລຳດັບ.

ຕາຕະລາງ 4.3.4 ບໍລິມາດການຄ້າ ກັບ ຄູ່ດ້ານການຄ້າທີ່ສຳຄັນ

(ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານໂດລາ)

ສົ່ງອອກ	2006/07		2007/08	
ໄທ	284	31%	383	29%
ຫວຽດນາມ	112	12%	148	11%
ອິດສະຕາລີ	86	9%	134	10%
ສະຫະພາບ ເອີຣົບ	154	17%	354	27%
ນຳເຂົ້າ	2006/07		2007/08	
ໄທ	602	66%	984	76%
ຫວຽດນາມ	134	15%	109	8%
ຈີນ	86	9%	96	7%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນຈາກ ກະຊວງ ອຸດສະຫະກຳ ແລະການຄ້າ

ໃນດ້ານການນຳເຂົ້າ, 76% ຂອງ ບໍລິມາດທັງໝົດ ແມ່ນມາຈາກ ໄທ ແລະ 15% ຂອງ ບໍລິມາດທັງໝົດ ແມ່ນມາຈາກ ຫວຽດນາມ ແລະ ຈີນ ຕາມລຳດັບ. ສປປ ລາວ ນຳເຂົ້າ ສິນຄ້າ ຫຼາຍໆຊະນິດ ນັບຈາກວັດສະດຸ ສຳລັບວຽກອຸດສະຫະກຳ ຈົນຮອດສິນຄ້າຮັບໃຊ້ປະຈຳວັນຈາກ ປະເທດເຫຼົ່ານີ້.

4.4 ທັດສະນະລວມຂອງ ການພັດທະນາ ສປປ ລາວ ແລະ GMS

4.4.1 ການພັດທະນາເສດຖະກິດ

ຂໍ້ທີ 3.2 ຂອງບົດທີ 3 ໄດ້ວິໄຈເຖິງທ່າແຮງການພັດທະນາ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຈາກ ຈຸດມຸມມອງການ ພັດທະນາ ດ້ານພົນລະເມືອງ, ຄວາມຈະເລີນຮຸ່ງເຮືອງຂອງຕົວເມືອງ, ການພັດທະນາ ດ້ານອຸດສະຫະກຳ, ກະສິກຳ ແລະຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ. ຮູບຮູບ 4.4.1 ສະຫຼຸບກອບວຽກການ ພັດທະນາ ແລະຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການນຳໃຊ້ ທ່າແຮງທາງດ້ານຊັບພະຍາກອນ ໃນອະນາຄົດ ເພື່ອໃຫ້ເປັນ ວິໄສທັດໃນດ້ານການພັດທະນາ ຊຶ່ງມີຫຼັກການຕົ້ນຕໍ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

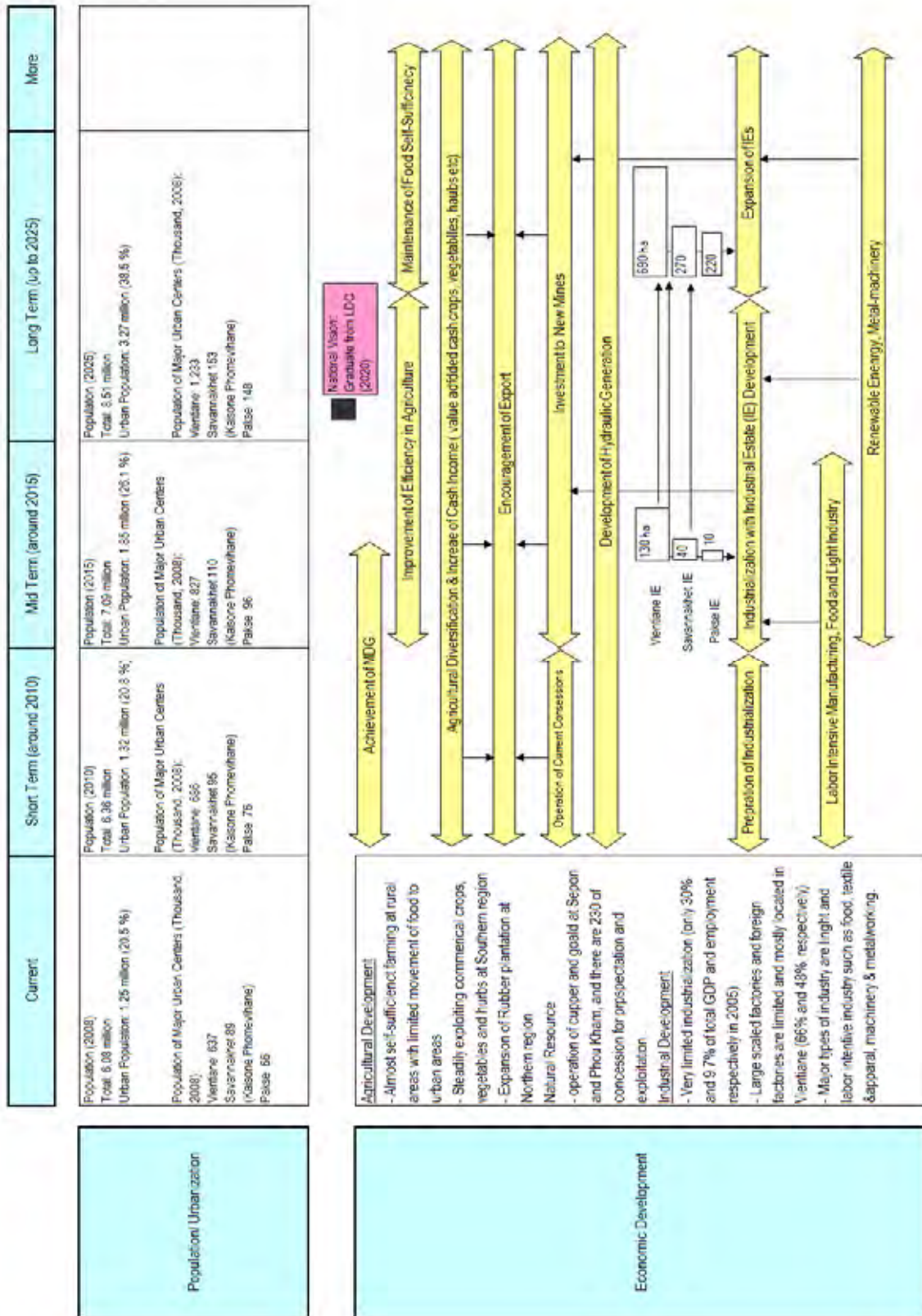
- ຈຳນວນພົນລະເມືອງ ຍັງຈະສືບຕໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນ. ເຂດຕົວເມືອງ ຈະໄດ້ຮັບການເຂົ້າມາຈາກເຂດ ຊົນນະບົດ ຊຶ່ງສົ່ງຜົນໃຫ້ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງພົນລະເມືອງ ໃນຕົວເມືອງຂະຫຍາຍຕົວໄວ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະປາກເຊ.
- ສິນຄ້າກະສິກຳ ຈະມີຫຼາຍຮູບແບບ ໃນເຂດພູສູງ ໃນ ສປປ ລາວ. ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນຜົນຜະລິດ ດ້ານກະສິກຳ ທາງການຄ້າ ເຊັ່ນ: ກາເຟ, ພືດຜັກ, ໝາກໄມ້ ແລະ ສະໝຸນໄພ ກໍ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ.
- ຊັບພະຍາກອນບໍ່ແຮ່ ຈະຖືກຂຸດຄົ້ນຫຼາຍຂຶ້ນ ອີງຕາມ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການລົງທຶນ.
- ອຸດສະຫະກຳ ຈະດຳເນີນການ ອີງໃສ່ເຂດອຸດສະຫະກຳ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ແຂວງສະຫວັນ ນະເຂດ ແລະອາດແມ່ນແຂວງຫຼວງນໍ້າທາຕື່ມອີກ.

4.4.2 ກອບວຽກ ກ່ຽວກັບການຄ້າ ແລະພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ GMS ແລະ ASEAN

ຂໍ້ທີ 3.1 ຂອງບົດທີ 3 ໄດ້ວິໄຈເຖິງ ກອບວຽກຂອງຂົງເຂດ ໃນດ້ານພະລາທິການ, ຂົນສົ່ງ ແລະ ການຄ້າ ຢູ່ໃນອານຸພາກພື້ນ ແລະອາຊຽນ. ຮູບຮູບ 4.4.2 ໄດ້ສະຫຼຸບ ບັນຫາດັ່ງກ່າວ ເປັນສົມມຸດຖານ ຊຶ່ງຈຸດບັນຫາຕົ້ນຕໍ ໄດ້ສະແດງ ໃຫ້ເຫັນດັ່ງລຸ່ມນີ້:

(1) CEPT ພາຍໃຕ້ ການຄ້າເສລີອາຊຽນ (AFTA)

ການຕົກລົງ ດ້ານການຄ້າເສລີ ອາຊຽນ (AFTA) ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ ໃນປີ 1992 ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນ ພາສີສິນຄ້າສ່ວນໃຫຍ່ ໃຫ້ຫຼຸດລົງ 5% ພາຍໃນ 15 ປີ ຈາກປີ 1993. Common Effective Preferential Tariff (CEPT) ແມ່ນກຸນແຈ ໃຫ້ AFTA ປະກົດຜົນເປັນຈິງ. ບັນດາປະເທດອາຊຽນ ທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍຢ່າງສະໝໍ່າສະເໝີ ແລະ ປະຈຸບັນ ມີ 6 ປະເທດ ໄດ້ມີຄວາມ ກ້າວໜ້າ (ສິງກະໂປ, ໄທ, ອິນໂດເນເຊຍ, ຟິລິບປິນ ແລະ ບູໄນ) ໄດ້ເຖິງ 76.1% ຂອງສິນຄ້າເປົ້າໝາຍ ກາຍເປັນ 0% ຂອງພາສີ ແລະ 98.7% ຂອງສິນຄ້າເປົ້າໝາຍ ກາຍເປັນ 5% ຂອງ ພາສີ ໃນປີ 2007, ໃນຂະນະ ບັນດາປະເທດ CLMV (ກຳປູເຈຍ, ສປປ ລາວ, ພະມັງນ ແລະ ຫວຽດນາມ) ໄດ້ເຖິງ 16.9% ຂອງສິນຄ້າເປົ້າໝາຍ ກາຍເປັນ 0% ຂອງພາສີ ແລະ 83.1% ຂອງສິນຄ້າເປົ້າໝາຍ ກາຍເປັນ 5% ຂອງພາສີ ໃນປີດຽວກັນ. ສະນັ້ນ, ຈິ່ງໝັ້ນໃຈໄດ້ວ່າ ສິນຄ້າເປົ້າໝາຍທັງໝົດ ທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ວຽກ CEPT ສຳເລັດມາເປັນ 0% ຂອງພາສີ ໃນປີ 2015.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 4.4.1 ການສົມມຸດຖານສະພາບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງ ສປປ ລາວ ໃນອະນາຄົດ

ການທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ແຜນງານ CEPT ປະກົດຜົນເປັນຈິງນັ້ນ ແມ່ນຈະຕ້ອງຊຸກຍູ້ຂະແໜງການ ສາກົນ ທາງດ້ານແຮງງານຢ່າງເຂັ້ມແຂງ ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ. ການຜະລິດ ຈະຖືກ ຕິດຕາມ “ນະໂຍບາຍການສຸມໃສ່ ແລະການຄັດເລືອກ” ເພື່ອຈັດຕັ້ງຄືນ ແລະການຈັດທີ່ຕັ້ງ ຄືນໃໝ່ຂອງ ໂຮງຈັກໂຮງງານ. ໃນວຽກງານດັ່ງກ່າວ, ວຽກງານພະລາທິການ ແມ່ນເປັນບັນຫາໜຶ່ງເພື່ອ ແກ້ໄຂໃຫ້ ວຽກງານ “ການຈັດຕັ້ງ ແລະການເຄື່ອນຍ້າຍ ໂຮງຈັກໂຮງງານ ພາຍໃຕ້ພະແນກແຮງງານສາກົນ” ດັ່ງກ່າວ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ. ວຽກງານພະລາທິການ ຢູ່ໃນ ອະນຸພາກພື້ນ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ ມີການຊຸກຍູ້ ໃນວິໄສທັດ ຈາກການສະໜອງ ລະບົບພະລາທິການ ທີ່ໝັ້ນຄົງ, ທ່ຽງຕົງ ແລະລາຄາຕໍ່າ.

(2) ລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ (NSW) ແລະ ລະບົບປະຕູດຽວອາຊຽນ (ASW)

ອາຊຽນ ໄດ້ຕົກລົງ ນຳສະເໜີ ລະບົບປະຕູດຽວອາຊຽນ ASEAN Single Window (ASW) ໃນປີ 2005 ໂດຍ “ການຕົກລົງ ເພື່ອສ້າງຕັ້ງ ແລະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ລະບົບປະຕູດຽວອາຊຽນ”. ລະບົບ ປະຕູດຽວອາຊຽນ ແມ່ນລະບົບ ເພື່ອສ້າງຄວາມສາມາດ ໃຫ້ແກ່ວຽກງານເຫຼົ່ານີ້ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ 1) ການສົ່ງຂໍ້ມູນ ແລະຂ່າວສານຄັ້ງດຽວ, 2) ການດຳເນີນການໃຫ້ຕົງກັນຄັ້ງດຽວ ຂອງ ຂໍ້ມູນ ແລະຂ່າວສານ, ແລະ 3) ການຕັດສິນຄັ້ງດຽວ ສຳລັບ ການແຈ້ງ ແລະ ປ່ອຍດ້ານພາສີ. ແຕ່ລະປະເທດ ສະມາຊິກ ຖືກຮຽກຮ້ອງໃຫ້ ສ້າງຕັ້ງ ລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ (NSW), ຊຶ່ງໃຫ້ມີ ການບໍລິການດ້ານພາສີ ຢູ່ຈຸດດຽວ ຢູ່ໃນແຕ່ລະປະເທດສະມາຊິກ ແລະສາມາດເປັນລະບົບຂົວຕໍ່ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ ລະບົບປະຕູດຽວ ແຫ່ງຊາດ ຢູ່ໃນບັນດາປະເທດອາຊຽນ. ລະບົບປະຕູດຽວອາຊຽນ ຈະປະກົດຜົນເປັນຈິງ ຫຼັງຈາກ ສຳເລັດ ລະບົບປະຕູດຽວອາຊຽນ ຢູ່ໃນບັນດາປະເທດສະມາຊິກ.

ປັດຈຸບັນ, ບາງປະເທດທີ່ມີຄວາມກ້າວໜ້າ ເຊັ່ນ: ສິງກະໂປ ແລະ ມາເລເຊຍ ແມ່ນໄດ້ສຳເລັດ ການພັດທະນາ ລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ, ແຕ່ວ່າ ສປປ ລາວ ແລະກຳປູເຈຍ ຫາກໍ່ເລີ່ມສ້າງຕັ້ງ ຄະນະກຳມະການແຫ່ງຊາດ ເພື່ອ ບຶກສາຫາລື ກ່ຽວກັບ ລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ ເຖິງແມ່ນວ່າ ເປົ້າໝາຍບໍ່ສູງຊືນ ໃນການສະເໜີ ລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ ແມ່ນໃນປີ 2015. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງມີ ການໂຕ້ຖຽງເຖິງວິທີ ການປະສານງານ ກ່ຽວກັບລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ. ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA ໄດ້ປະເມີນວ່າ ລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ ແລະລະບົບປະຕູດຽວ ອາຊຽນ ຈະຖືກນຳສະເໜີ ໃນໄລຍະ ຍາວ ຫຼື ຫຼາຍກວ່ານັ້ນ.

(3) ການຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ (CBTA)

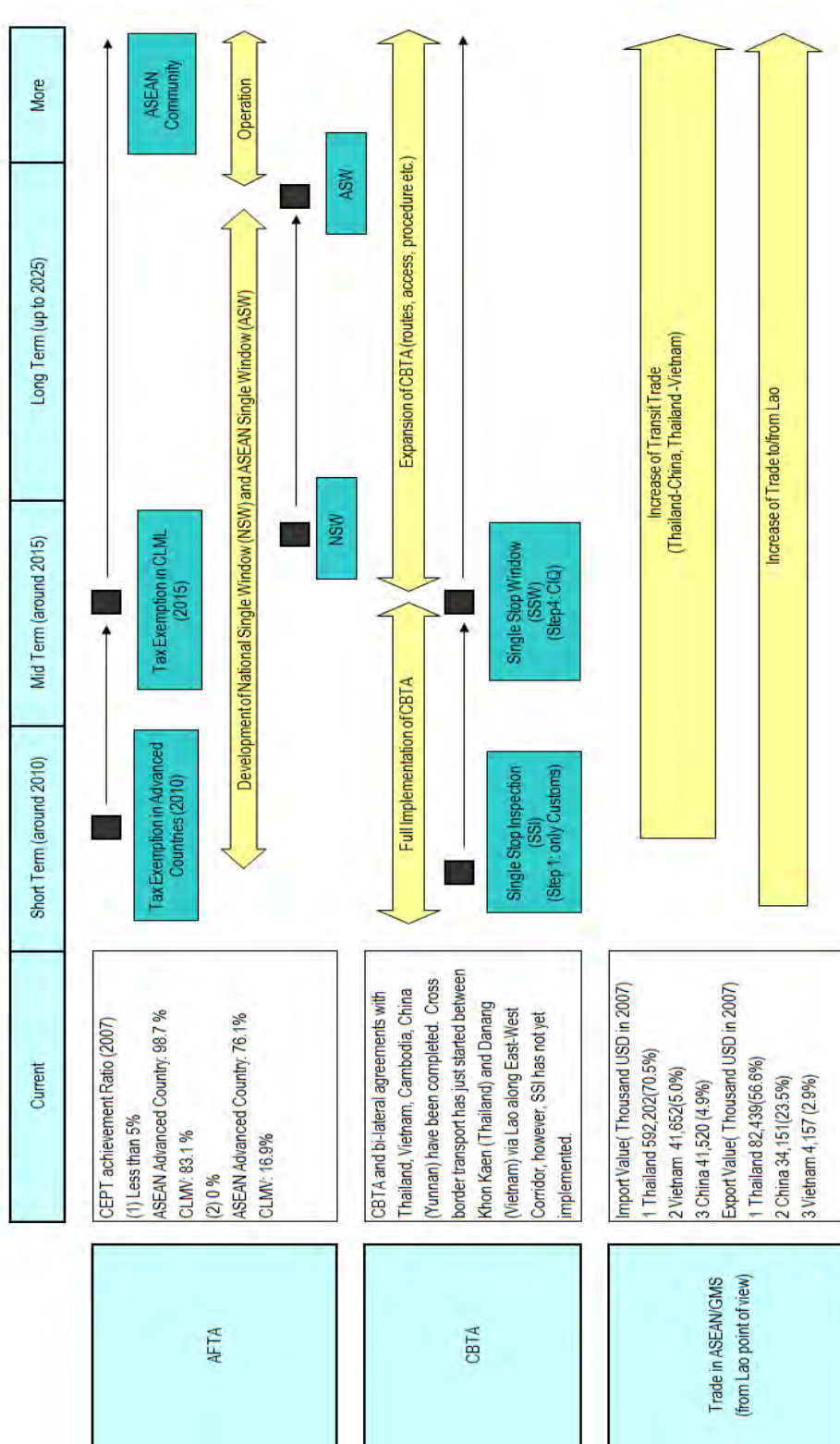
ການຕົກລົງຂອງ CBTA ໄດ້ເຊັນສັນຍາ ໂດຍບັນດາປະເທດອານຸພາກພື້ນ, ແຕ່ວ່າການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ ບາງສ່ວນ ໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນ ໃນ 3 ປະເທດຄື: ລາວ, ຫວຽດນາມ ແລະ ໄທ ໃນປີ 2009 ໂດຍປາສະຈາກ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການບໍລິການ ກວດກາຈຸດດຽວ ທີ່ຈຳເປັນ. ບັນດາປະເທດ ອານຸພາກພື້ນ ໄດ້ມີຄວາມຕັ້ງໜ້າ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ CBTA ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ. ດັ່ງນັ້ນ,

ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ໄດ້ກວດກາວ່າ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ CBTA ເຕັມຮູບແບບ ຈະສຳເລັດ ໃນໄລຍະກາງ ປະມານປີ 2015. ພາຍຫຼັງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເຕັມຮູບແບບຂອງ CBTA, ບັນດາ ປະເທດອານຸພາກພື້ນ ອາດຈະສືບຕໍ່ເລັ່ງການຂົນສົ່ງເສລີ ຢູ່ໃນອານຸພາກພື້ນ. ພາຍໃຕ້ທິດທາງຂອງ ການຂົນສົ່ງແບບບໍ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ອາດຈະມີເປົ້າໝາຍ ເພື່ອລົບລ້າງ ລະບົບ ໂກຕາລິດບັນທຸກ ຢູ່ໃນການເລີ່ມຕົ້ນຂອງໄລຍະຍາວ ແລະກໍ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ໃນທ້າຍຂອງໄລຍະຍາວ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ.

(4) ບໍລິມາດການຄ້າ ຢູ່ໃນ ອິນດູຈີນ

ບໍລິມາດການຄ້າ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ເທື່ອລະກ້າວ ອີງຕາມການສຸກງອມ ໃນດ້ານການເຕົ້າໂຮມ ແລະການຮ່ວມມືເສດຖະກິດຂົງເຂດ ບົນພື້ນຖານຄວາມກ້າວໜ້າຂອງຂະແໜງ ການແຮງງານ ແລະອັດຕາສ່ວນຂອງ ຕະຫຼາດ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ.

ສຳລັບເບື້ອງ ສປປ ລາວ, ການຄ້າກັບ ໄທ ຈະສືບຕໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະການຄ້າ ກັບ ຈີນ ແລະຫວຽດ ນາມ ຈະຂະຫຍາຍຕົວໃນໄລຍະສັ້ນ ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນຢູ່ທາງພາກເໜືອຂອງລາວ ອີງໃສ່ໂຄງການ ການປັບປຸງເສັ້ນທາງ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 4.4.2 ການສົມມຸດຖານ ຂອງເຫດການໃນອະນາຄົດ ກ່ຽວກັບວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ

4.5 ກອບດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

4.5.1 ກອບດ້ານປະຊາກອນ

(1) ປະຊາກອນໃນອະນາຄົດ ຮອດປີ 2025

ໄດ້ມີການຄາດຄະເນ ປະຊາກອນໃນອະນາຄົດ 2 ແບບ ໃນ ສປປ ລາວ. ແບບທຳອິດ ແມ່ນ ໄດ້ກະກຽມໂດຍຄະນະນຳ ຂອງສະຖິຕິຄົວເຮືອນ ແລະພົນລະເມືອງ (ຊຶ່ງເອີ້ນວ່າ “ຄະນະນຳ”), ແລະ ແບບທີ່ 2 ໄດ້ກະກຽມໂດຍ ພະແນກພົນລະເມືອງ ຂອງສະຫະປະຊາຊາດ (ເອີ້ນວ່າ “ພະແນກພົນລະເມືອງ”).

ຄະນະນຳ ໄດ້ກະກຽມແບບຈຳລອງ ສອງແບບຄື: ແບບທຳມະດາ ທີ່ມີຂອບເຂດສະແດງໃນຕາຕະລາງຂ້າງເທິງ ແລະແບບຄຸນຄ່າທີ່ຄົງທີ່ ຊຶ່ງວ່າພື້ນຖານຂອບເຂດ ສືບຕໍ່ຄົງທີ່ຫຼັງຈາກປີ 2006. ການຄາດຄະເນອື່ນໆ ທີ່ໄດ້ກະກຽມ ໂດຍພະແນກພົນລະເມືອງ ແມ່ນສ່ວນໜຶ່ງຂອງ “ວິໄສທັດຂອງປະຊາກອນໂລກ: ສະບັບປັບປຸງ 2008”, ຊຶ່ງ ໄດ້ປະກາດ ຢູ່ເວັບໄຊ (<http://www.un.org/esa/population/unpop.htm>). ການຄາດຄະເນນີ້ປະກອບດ້ວຍແບບຈຳລອງ 4 ແບບ: ການປ່ຽນແປງຂັ້ນຕ່ຳ, ການປ່ຽນແປງກາງ, ການປ່ຽນແປງຂັ້ນສູງ ແລະການປ່ຽນແປງທີ່ສົມບູນແບບຄົງທີ່.

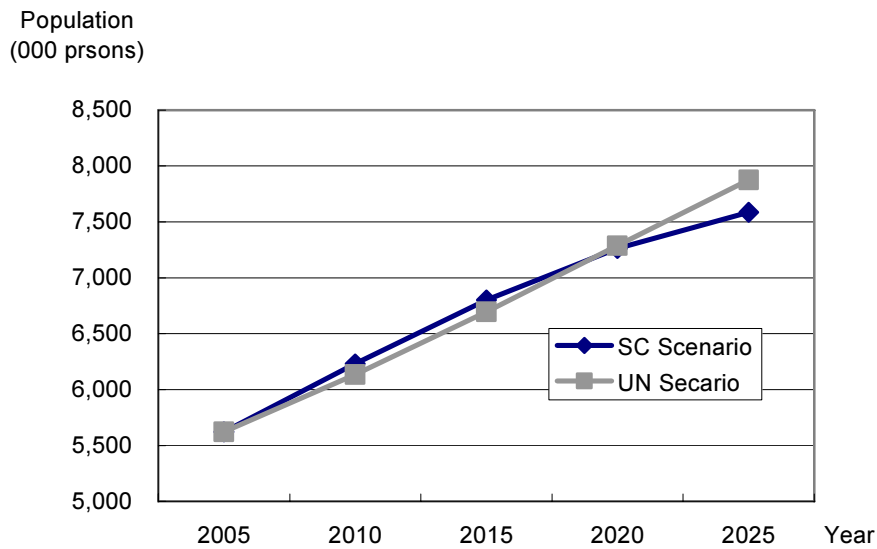
ການຄາດຄະເນຂອງ ຄະນະນຳ ໄດ້ປົກຄຸມເອົາ ພຽງແຕ່ຮອດປີ 2020; ເພາະສະນັ້ນ, ຈຶ່ງຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງຂະຫຍາຍ ການຄາດຄະເນ ຈົນຮອດປີ 2025 ພາຍໃຕ້ ຫຼັກຖານທີ່ຖືກຕ້ອງ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ຈຳນວນພົນລະເມືອງ ໃນປີຜ່ານມາ ແມ່ນຍັງບໍ່ຖືກຕ້ອງ ກັບຈຳນວນພົນລະເມືອງຕົວຈິງ ຢູ່ໃນການ ຄາດຄະເນຂອງ ພະແນກພົນລະເມືອງ. ມັນຈຶ່ງຈຳເປັນ ທີ່ຕ້ອງມີການຄິດໄລ່ ການຄາດຄະເນພົນລະເມືອງຄືນອີກ ໂດຍການນຳໃຊ້ ຂໍ້ມູນ ພົນລະເມືອງ ໃນປີ 2005 ແລະ ຂອບເຂດອັນເດີມ

ຕາຕະລາງ ຕາຕະລາງ 4.5.1 ແລະ ຮູບຮູບ 4.5.1 ສະແດງ ການຄາດຄະເນພົນລະເມືອງ ທີ່ໄດ້ມີການຄິດໄລ່ຄືນໂດຍ ຄະນະສຶກສາ JICA, ທີ່ມີແບບຈຳລອງ 2 ແບບ: ແບບຈຳລອງທຳມະດາຂອງຄະນະນຳ (ແບບຈຳລອງ SC) ແລະແບບຈຳລອງ ການປ່ຽນແປງຂັ້ນກາງ ຂອງ ພະແນກພົນລະເມືອງຂອງ ສະຫະປະຊາຊາດ (UN Scenario).

ຕາຕະລາງ 4.5.1 ການຄາດຄະເນ ພົນລະເມືອງ ຮອດປີ 2030

	ແບບຈຳລອງ	2005	2010	2015	2020	2025
ພົນລະເມືອງ (000 ຄົນ)	ແບບຈຳລອງ SC	5,622	6,231	6,802	7,262	7,586
	ແບບຈຳລອງ UN	5,622	6,133	6,696	7,286	7,874
ອັດຕາການເຕີບໂຕສະເລ່ຍຕໍ່ປີຂອງພົນລະເມືອງ (%)	ແບບຈຳລອງ SC		2.1	1.8	1.3	0.9
	ແບບຈຳລອງ UN		1.8	1.8	1.7	1.6

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 4.5.1 ແບບຈຳລອງ ການຄາດຄະເນພົນລະເມືອງ 3 ແບບ

ຢູ່ໃນແບບຈຳລອງຂອງ UN, TFR ຈະຫຼຸດລົງໃນລະດັບ 0.8, ຈາກ ລະດັບ 3.5 ໃນປີ 2005 ຫາລະດັບ 2.7 ໃນປີ 2020–25. ອັດຕາການເຕີບໂຕ ຍັງຈະຫຼຸດລົງ ຈາກ 1.8 ຫາ 1.6 ເປີເຊັນ, ແລະ ປະຊາກອນ ຈະຮອດ 7.8 ລ້ານຄົນ ໃນປີ 2025. ຢູ່ໃນ ແບບຈຳລອງ SC, ອັດຕາການເຕີບໂຕ ຍັງຈະຫຼຸດລົງ ຈາກ 2.1% ໃນປີ 2010 ຫາ 0.9% ໃນປີ 2030 ເນື່ອງຈາກການຫຼຸດລົງຢ່າງວ່ອງໄວ ຂອງ TFR, ຊຶ່ງຈະເປັນ 2.1 ໃນປີ 2020. ຈຳນວນພົນລະເມືອງທີ່ຄິດໄລ່ໄວ້ ແມ່ນ ຫຼາຍກວ່າ ແບບຈຳລອງຂອງ UN ຈົນຮອດປີ 2020 ແຕ່ວ່າ ຈະຫຼຸດລົງຫຼັງຈາກນັ້ນ. ປະຊາກອນ ໃນປີ 2025 ແມ່ນ 7.6 ລ້ານຄົນ ຢູ່ໃນ ແບບຈຳລອງດັ່ງກ່າວ.

ຢູ່ໃນແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕ ຂອງປະຊາກອນ ທັງ 2 ແບບ, ທີມສຶກສາ ຈາກ JICA ໄດ້ເລືອກເອົາແບບ ແລລຈຳລອງ SC ເປັນແບບທີ່ ໝາະສົມທີ່ສຸດ. ໂດຍການພິຈາລະນາຂັ້ນຕອນຂອງ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ຂອງ ສປປ ລາວ ໃນປີ 2025, ໂດຍການສົມມຸດຕິຖານ ຂອງແບບຈຳລອງ SC ວ່າ TFR ໄດ້ຫຼຸດລົງ ມາເປັນ 2.1 ໃນປີ 2020 ເຫັນວ່າ ເປັນການສົມມຸດຕິຖານ ກ່ອນກຳນົດ ແລະ ຢຸດຕິອັດຕາສ່ວນ ການເຕີບໂຕ ພາຍຫຼັງປີ 2020 ເຫັນວ່າໜັກໜ່ວງ. ແຕ່ກົງກັນຂ້າມ, ບາດກ້າວຂອງ ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງພົນລະເມືອງຫຼຸດລົງ ແລະ ການເຕີບໂຕຂອງພົນລະເມືອງ ສັງເກດໄດ້ ໃນຮູບຮູບ 4.5.1 ຂອງ ແບບຈຳລອງຂອງ UN ເບິ່ງເປັນທຳມະຊາດ ແລະ ຖືວ່າເປັນຜົນຮັບ ທີ່ໝາະສົມ.

(2) ປະຊາກອນໃນຕົວເມືອງ

ເພື່ອແຈກຢາຍ ປະຊາກອນຢູ່ຕາມບັນດາແຂວງໃຫ້ສົມເຫດສົມຜົນ ໃນອະນາຄົດ, ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ໄດ້ນຳໃຊ້ ວິທີການດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ບາດກ້າວທຳອິດ, ຈຳນວນພົນລະເມືອງທັງໝົດ ແບ່ງອອກເປັນ ປະຊາກອນໃນຕົວເມືອງ ແລະປະຊາກອນ ຢູ່ຊົນນະບົດ;
- ບາດກ້າວທີ່ສອງ, ໄດ້ຄິດໄລ່ ປະຊາກອນໃນຕົວເມືອງ ຮອດປີ 2025; ແລະ
- ບາດກ້າວທີ່ສາມ, ປະຊາກອນໃນຕົວເມືອງ ແລະປະຊາກອນຢູ່ຊົນນະບົດ ໄດ້ແບ່ງອອກມາເປັນ ລະດັບແຂວງ.

ທີມສຶກສາຈາກ JICA ໄດ້ຄິດໄລ່ ອັດຕາສ່ວນໃນຕົວເມືອງຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ມາເປັນ 40% ຂອງ ຈຳນວນທັງໝົດ ໃນປີ 2025. ອີງຕາມ ສະຖິຕິຂອງ FAO, ເນື້ອທີ່ດິນປູກຝັງ ຕໍ່ຫົວຄົນ ຢູ່ຊົນນະບົດ ແມ່ນ 0.19 ເປີເຊັນ, ຊຶ່ງຕໍ່ກວ່າ ໄທ, ກຳປູເຈຍ ແລະພະມ້າ (ຕາຕະລາງ ຕາຕະລາງ 4.5.3) ເນື່ອງຈາກຄວາມກົດດັນ ທາງດ້ານປະຊາກອນ, ການເຄື່ອນຍ້າຍຂອງ ປະຊາກອນຈາກຊົນນະບົດ ສູ່ເຂດຕົວເມືອງ ຍັງຈະສືບຕໍ່. ນອກຈາກນີ້, ຍັງຈຳເປັນທີ່ຕ້ອງເພີ່ມກຳລັງແຮງງານ ສຳລັບການເຮັດວຽກ ໃນຂະແໜງການທີ່ສອງເພື່ອ ເຮັດໃຫ້ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ ປະ ສົບຜົນສຳເລັດ ຊຶ່ງໄດ້ວິໄຈຢູ່ໃນພາກທີ 5.3.2. ແລະບ້ານ ໃນຊົນນະບົດ ຈະປ່ຽນເປັນບ້ານ ໃນຕົວເມືອງ ຫຼາຍຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະການ ສະໜອງການບໍລິການ ດ້ານພື້ນຖານໂຄງ ລ່າງ ແລະສັງຄົມ. ການຄິດໄລ່ດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຄ້າຍຄືກັບການ ຄາດຄະເນຂອງ “ການຄາດຄະເນບັນດາ ຕົວເມືອງໃນໂລກ (World Urbanization Prospects) ທີ່ໄດ້ກ່າວຢູ່ໃນພາກ 3.2.2, ຊຶ່ງໄດ້ເວົ້າວ່າ ເປີເຊັນຂອງປະຊາກອນ ໃນຕົວເມືອງຈະເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 27% ໃນປີ 2008 ຫາ 49% ໃນປີ 2025.

ຕາຕະລາງ 4.5.2 ປະຊາກອນໃນຕົວເມືອງ ແລະປະຊາກອນໃນຊົນນະບົດ

(ຫົວໜ່ວຍ: 000 ຄົນ)

ປີ	ປະຊາກອນທັງໝົດ	ປະຊາກອນໃນ ຕົວເມືອງ	ປະຊາກອນໃນ ຊົນນະບົດ
1995	4,575	782	3,793
2005	5,622	1,523	4,092
2015	6,696	2,204	4,491
2025	7,874	3,149	4,724

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ການສຳຫຼວດປະຊາກອນ ປີ 1995 ແລະ ປີ 2005; ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຕາຕະລາງ 4.5.3 ເນື້ອທີ່ດິນປູກຝັງ ຕໍ່ຫົວຄົນ ໃນປີ 2004

	ເນື້ອທີ່ດິນປູກຝັງຕໍ່ຫົວຄົນ ໃນປີ (ເຮັກຕາ)
ສປປ ລາວ	0.19
ໄທ	0.37
ຫວຽດນາມ	0.10
ກຳປູເຈຍ	0.32
ພະມ້າ	0.28

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ບົດຖະແຫຼງການ ອາຫານ ແລະກະສິກຳ, ອົງການຈັດຕັ້ງ
ອາຫານ ແລະກະສິກຳ ຂອງ ສະຫະປະຊາຊາດ

(3) ການເຕີບໂຕຂອງປະຊາກອນໃນແຂວງ

ຕາຕະລາງຕາຕະລາງ 4.5.4 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຈຳນວນ ປະຊາກອນຕໍ່ແຂວງ ຈົນຮອດປີ 2025. ການຄາດຄະເນ ແມ່ນຄິດໄລ່ໂດຍການແຍກອອກເປັນປະຊາກອນໃນຕົວເມືອງ ແລະປະຊາກອນໃນຊົນນະບົດ ເປັນລະດັບແຂວງ ຕາມລຳດັບ.

ຢູ່ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ປະຊາກອນ ຈະມີຈຳນວນ 1.2 ລ້ານຄົນ ໃນປີ 2025 ຊຶ່ງເພີ່ມຂຶ້ນ 1.8 ເທົ່າ ໃນໄລຍະ 20 ປີ, ແລະ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (1.1 ລ້ານຄົນ), ແຂວງຈຳປາສັກ (0.9 ລ້ານຄົນ) ແຂວງວຽງຈັນ (0.6 ລ້ານຄົນ) ກໍ່ຈະຕິດຕາມ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ປະຊາກອນໃນອະນາຄົດ ຈະເລັ່ງເຂົ້າມາຢູ່ເຂດທົ່ງພຽງ ຢູ່ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ຕາມແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະຕາມທາງເລກ 13 ເໜືອ. ກົງກັນຂ້າມ, ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ປະຊາກອນ ຈະມີຈຳກັດຢູ່ມຕາມແຂວງພູດອຍ.

ຕາຕະລາງ 4.5.4 ປະຊາກອນແຕ່ລະແຂວງ ຈົນຮອດປີ 2025

ແຂວງ	1995	2005	2015	2025
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	524	692	927	1,244
ຜົ້ງສາລີ	153	166	202	220
ຫຼວງນ້ຳທາ	115	145	201	268
ອຸດົມໄຊ	210	265	291	331
ບໍ່ແກ້ວ	114	145	157	205
ຫຼວງພະບາງ	365	407	470	504
ຫົວພັນ	245	281	314	315
ໄຊຍະບູລີ	292	339	380	441
ຊຽງຂວາງ	210	241	291	331

ແຂວງ	1995	2005	2015	2025
ວຽງຈັນ	331	417	492	567
ບໍລິຄຳໄຊ	164	225	268	315
ຄຳມ່ວນ	272	337	380	441
ສະຫວັນນະເຂດ	672	826	983	1,134
ສາລະວັນ	256	324	358	394
ເຊກອງ	64	85	112	126
ຈຳປາສັກ	501	607	760	913
ອັດຕະປື	87	112	112	126
ລວມ	4,575	5,615	6,696	7,874

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຈາກ JICA

4.5.2 ກອບດ້ານເສດຖະກິດ

(1) ການພັດທະນາ 3 ຮູບແບບ

ເພື່ອສ້າງການຄາດຄະເນ ການເຕີບໂຕຂອງ ຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ, ທີມສຶກສາຈາກ JICA ໄດ້ກະກຽມ ແບບຈຳລອງ ການພັດທະນາ ຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ທັງ 3 ແບບ ດັ່ງນີ້: (i) ແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕລະດັບສູງ, (ii) ແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕລະດັບກາງ ແລະ (iii) ແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕລະດັບຕໍ່າ ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຕາຕະລາງ ຕາຕະລາງ 4.5.5. ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງແຕ່ລະແບບ ຈຳລອງປຸງໃນລະຫວ່າງ ປີ 2009–10, ປີ 2011–2020 ແລະ ປີ 2021–2025. ເນື່ອງຈາກບັນຫາ ວິກິດການທາງດ້ານເສດຖະກິດໂລກ ຕັ້ງແຕ່ເດືອນຕຸລາ 2008, ໄດ້ຖືກຄາດຄະເນວ່າ ການເຕີບໂຕ ຂອງ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ຂອງໂລກ ຈະຖືກຈຳກັດ ໃນປີ 2009 ແລະ ປີ 2010. ຫຼັງຈາກ ປີ 2011, ບັນດາປະເທດສ່ວນໃຫ່ຍ ລວມທັງ ສປປ ລາວ ໄດ້ຄາດຫວັງວ່າ ຈະກັບຄືນມາສູ່ ການເຕີບໂຕທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ ຄືເກົ່າ.

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ຈະລົ້ນເຫຼືອຕາມ ການສຸກງອມຂອງວຽກງານທາງເສດຖະກິດ. ສະນັ້ນ, ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ໃນປີ 2021–25 ຈະມີ ລັກສະນະ ປານກາງ ຫຼາຍກວ່າ ປີ 2011–2020.

ຕາຕະລາງ 4.5.5 ການຈຳລອງການເຕີບໂຕຂອງ ຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນຈົນຮອດປີ 2030

(ຫົວໜ່ວຍ: ເປີເຊັນ)

ການຈຳລອງ	2009	2010	2011~20	2021~25
ການຈຳລອງການເຕີບໂຕ ແບບສູງ	5.5	6.0	9.0	8.5
ການຈຳລອງການເຕີບໂຕ ແບບປານກາງ	5.5	6.0	7.5	7.0
ການຈຳລອງການເຕີບໂຕ ແບບຕ່ຳ	5.5	6.0	6.0	5.5

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຈາກ JICA

ໃນການຈຳລອງການເຕີບໂຕແບບສູງ, ອັດຕາ ການເຕີບໂຕຂອງ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ຈະເລັ່ງໃຫ້ຮອດ 9.0% ໃນປີ 2011–20 ແລະ ປ່ຽນ ມາເປັນ 8.5% ໃນປີ 2021–25. ຢູ່ໃນ ແຜນພັດທະນາ 5 ປີ ຜ່ານມາ, ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ຍົກ ອັດຕາການເຕີບໂຕຕາມ ຄາດໝາຍສູ້ຊົນ ຈາກ 7 % ໃນແຜນການ 5 ປີ ຄັ້ງທີ V (2001–2005) ມາເປັນ 7.5% ໃນແຜນການ 5 ປີ ຄັ້ງທີ VI (2006–2010). ດັ່ງທີ່ໄດ້ພັນລະນາ ຢູ່ໃນຂໍ້ 3.2.3, ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ຢູ່ໃນລະດັບ 8.3% ໃນປີ 2006 ແລະ 7.9% ໃນປີ 2007 ແລະ ປີ 2008 ແລະ ໄດ້ປັນລຸເປົ້າໝາຍຂອງລັດຖະບານ. ເພາະສະນັ້ນ, ລັດຖະບານ ຈຶ່ງໄດ້ ວາງເປົ້າໝາຍສູ້ຊົນ ທີ່ສູງກວ່າເກົ່າ ສຳລັບແຜນພັດທະນາ 5 ປີ ຂ້າງໜ້າ (2011–2015). ຢູ່ໃນແບບຈຳລອງນີ້, ໂຄງການ ໄຟຟ້າຊຶ່ງ ຈະປະຕິບັດຕາມແຜນການ ແລະການຊຸດຄົ້ນບໍ່ຄຳ ແລະບໍ່ທອງ ຂະໜາດໃຫຍ່ ແຫ່ງໃຫມ່ ຢູ່ ເຊໂປນ ແລະພູເບ້ຍ ຈະຊ່ວຍເລັ່ງໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດໄດ້.

ຢູ່ໃນແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕລະດັບກາງ, ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ຈະຢູ່ໃນລະດັບ 7.5 % ໃນປີ 2011–15, ແລະ ຫຼຸດລົງ ມາເປັນ 7.0 % ໃນປີ 2021–25. ຢູ່ໃນແບບຈຳລອງນີ້, ບາງໂຄງການໄຟຟ້າ ຊຶ່ງກຳລັງຢູ່ໃນຂັ້ນວາງແຜນ ຈະບໍ່ຖືກປະຕິບັດ ແລະບໍ່ແຮ່ຂະໜາດໃຫຍ່ແຫ່ງໃຫມ່ ທີ່ສະແດງໃນຮູບ 2.3.10 ຈະບໍ່ຖືກສ້າງ. ໃນດ້ານການສ້າງອຸດສະຫະກຳອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ກະສິກຳ, ອຸດສະຫະກຳ ການຜະລິດ ແລະບໍລິການ. ແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕລະດັບກາງ ແມ່ນມີການປະຕິບັດ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕລະດັບສູງ.

ອັດຕາການເຕີບໂຕຢູ່ໃນແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕລະດັບກາງ ບໍ່ຄົງທີ່ ກັບການຄາດຄະເນ ລວມຍອດຜະລິດ ຕະພັນພາຍໃນ ໂດຍຜູ້ໃຫ້ທຶນ. ຕາຕະລາງຕາຕະລາງ 4.5.6 ສະແດງ ການຄາດຄະເນ ການເຕີບໂຕ ຂອງຈີດີພີ ຈາກ ປີ 2008 ຫາປີ 2013 ໂດຍທ້ອງຖານທະນາຄານໂລກ ທີ່ນະຄອນຫຼວງ ວຽງຈັນ. ອັດຕາສ່ວນການເຕີບໂຕຂອງ ລວມຍອດຜະລິດ ຕະພັນພາຍໃນ ແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບ 5.0% ແລະ 6.5% ໃນປີ 2009 ແລະ ປີ 2010. ຍັງເປັນທີ່ຄາດຄະເນວ່າ ຈະເລັ່ງຂຶ້ນຢູ່ໃນລະດັບຫຼາຍກວ່າ 7% ຫຼັງຈາກປີ 2011. ວຽກງານບໍລິການ (ປະມານ 4%), ວຽກງານໄຟຟ້າ (23%) ແມ່ນຄາດວ່າຈະນຳພາ ໃນການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ.

ຕາຕະລາງ 4.5.6 ການຄາດຄະເນ ການເຕີບໂຕຂອງ ຈີດີພີ ໂດຍທະນາຄານໂລກ

(ຫົວໜ່ວຍ: ເປີເຊັນ)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ອັດຕາການເຕີບໂຕ ຈີດີພີ	7.0	5.0	6.5	7.2	7.4	7.6

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Lao PDR Economic Monitor June 2009, World Bank Vientiane Office

ອົງການກອງທຶນສາກົນ (IMF) ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາກທີ IV ການໃຫ້ຄຳປຶກສາ, ແລະໄດ້ລາຍງານຜົນ ໃນເດືອນຕຸລາ 2008. ຈີດີພີ ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຢູ່ໃນນີ້ ແມ່ນທ່າແຮງຂອງການພັດທະນາເສດຖະກິດ ໃນກໍລະນີ ຖ້າຫາກວ່າ ວິກິດການການເງິນໂລກ ບໍ່ໄດ້ເກີດຂຶ້ນ. ພາຍໃຕ້ການສົມມຸດຖານ, 78% ຂອງການເຕີບໂຕຂອງ ຈີດີພີ ໄດ້ຄາດຫວັງ ຈົນຮອດປີ 2013. ນອນຢູ່ໃນ 78% ຂອງການເຕີບໂຕຂອງຈີດີພີ, ການປະກອບສ່ວນຂອງ ໂຄງການຊັບພະຍາກອນ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍການດຳເນີນການຂະຫຍາຍການຜະລິດ ແລະໂຮງງານຜະລິດໄຟຟ້າ ຢູ່ສະຖານທີ່ ແຫ່ງໃໝ່ຄາດວ່າ ຈະເປັນ 12% ໃນໄລຍະດັ່ງກ່າວ.

ຕາຕະລາງ 4.5.7 ການຄາດຄະເນ ການເຕີບໂຕຂອງ ຈີດີພີ ໃນອະນາຄົດ ຮອດປີ 2013

(ສະຫຼຸບຮອດ ເດືອນກໍລະກົດ 2008)

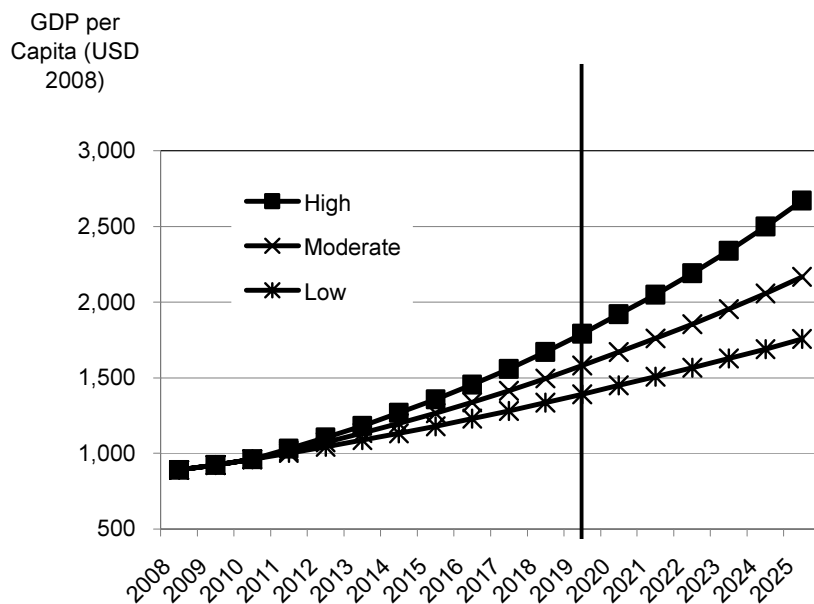
(ຫົວໜ່ວຍ: ເປີເຊັນ)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ GDR	7.5	7.5	7.5	8.0	8.0	7.1
ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ຈີດີພີ ຍົກເວັ້ນ ໂຄງການຊັບພະຍາກອນ	4.6	5.5	5.8	5.9	6.1	6.1

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: 2008 ບົດທີ IV ລາຍງານການໃຫ້ຄຳປຶກສາ, International Monetary Fund

ຢູ່ໃນແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕລະດັບຕໍ່າ, ອັດຕາການເຕີບໂຕ ຂອງຈີດີພີ ແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບ 6.0 % ໃນປີ 2011–20, ແລະ ໄດ້ຊ້າລົງ ມາເປັນ 5.5% ໃນປີ 2021–2025. ອັດຕາການເຕີບໂຕ ຂອງແບບຈຳລອງນີ້ ແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບຕໍ່າທີ່ສຸດ ໃນການປະຕິບັດດ້ານເສດຖະກິດ ພາຍຫຼັງປີ 1990, ແລະ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເພື່ອຕິດຕາມ ແບບຈຳລອງນີ້ ແມ່ນບໍ່ສູງ; ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມັນອາດເກີດຂຶ້ນໃນກໍລະນີ ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ບໍ່ຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດການປ່ຽນແປງເພື່ອດຶງດູດ ການລົງທຶນ ໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ແລະກະຕຸ້ນ ກິດຈະກຳທາງເສດຖະກິດ, ຫຼື ຈຳກັດການລົງທຶນ ໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ເນື່ອງຈາກການບໍ່ຂະຫຍາຍຕົວທີ່ຍາວນານ ແລະເລິກເຊິ່ງຂອງ ເສດຖະກິດ.

ເຖິງແມ່ນວ່າ ສປປ ລາວ ຈະຕິດຕາມ ແບບຈຳລອງໃນລະດັບຕໍ່ານີ້, ມັນກໍ່ສາມາດບັນລຸເປົ້າໝາຍ ສູງຂຶ້ນ ຂອງວິໄສທັດທົ່ວປະເທດ ປີ 2020 ເພື່ອໃຫ້ຫຼຸດຜົນອອກຈາກ ການເປັນປະເທດທີ່ດ້ອຍພັດທະນາ ໃນດ້ານລາຍຮັບຕໍ່ຄົນ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງ ຢູ່ໃນ ຮູບຮູບ 4.5.2, ຈີດີພີຕໍ່ຫົວຄົນ ຢູ່ໃນແບບຈຳລອງລະດັບຕໍ່າ ຈະກ້າວເຖິງ 1,450 ໂດລາ ໃນປີ 2020. ມູນຄ່າຂອງ ແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕລະດັບສູງ ແລະແບບ ຈຳລອງການເຕີບໂຕລະດັບກາງ ແມ່ນ 1,920 ແລະ 1,671 ໂດລາ ຕາມລຳດັບ. ເພື່ອໃຫ້ຫຼຸດຜົນ ອອກຈາກ ປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ, GNI ຕໍ່ຄົນ ຈະຕ້ອງເພີ່ມຂຶ້ນ ຢູ່ໃນລະດັບ 900 ໂດລາ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 4.5.2 ການປ່ຽນແປງຂອງລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ ຕໍ່ຄົນ ຢູ່ໃນແບບຈຳລອງ 3 ແບບ

(2) ການເລືອກແບບຈຳລອງທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ

ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA ໄດ້ຄັດເລືອກ ແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕລະດັບກາງ ຈາກການ ປະຕິບັດທີ່ຜ່ານມາ, ການຄາດຄະເນການເຕີບໂຕຂອງຈີດີພີ ທີ່ຄົງທີ່ໂດຍຜູ້ໃຫ້ທຶນ ແລະມູນຄ່າ ການລົງທຶນທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອໃຫ້ຄາດໝາຍ ສູງຂຶ້ນການເຕີບໂຕຂອງ ຈີດີພີ ປະສົບຜົນສຳເລັດ.

ຕາຕະລາງ 4.5.8 ມູນຄ່າການລົງທຶນ ແລະເປີເຊັນອັດຕາສ່ວນ ໃນຈີດີພີ

	ມູນຄ່າການລົງທຶນ (ຕື້ ໃນປີ 2008)			ເປີເຊັນໃນ ຈີດີພີ (%)		
	ສູງ	ກາງ	ຕ່ຳ	ສູງ	ກາງ	ຕ່ຳ
2009	11,263	11,263	11,263	23	23	23
2015	30,058	23,372	17,429	38	32	25
2020	46,248	33,553	23,324	38	32	25
2025	65,678	43,923	27,943	36	29	23

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຈາກ JICA

ຕາຕະລາງ 4.5.8 ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງ ມູນຄ່າການລົງທຶນ ແລະ ເປີເຊັນ ອັດຕາສ່ວນຂອງການລົງທຶນຢູ່ໃນ ຈີດີພີ ຢູ່ໃນແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕແຕ່ລະແບບ. ມູນຄ່າການລົງທຶນທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ຈາກ ຫຼັກການ ອັດຕາເພີ່ມຂຶ້ນອັດຕາສ່ວນ ທຶນແມ່ນ 4.2, ມູນຄ່າຄືກັນກັບ ແຜນການ 5 ປີ ຄັ້ງທີ VI (2006–2010). ເປີເຊັນອັດຕາສ່ວນຂອງການລົງທຶນ ຈະຢູ່ໃນລະດັບ 36–38% ສຳລັບ ແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕລະດັບສູງ, 29–32% ສຳລັບແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕ ລະດັບກາງ ແລະ 23–25% ສຳລັບແບບຈຳລອງການເຕີບໂຕລະດັບຕ່ຳ. ໃນແຜນການ 5 ປີ ຄັ້ງທີ VI, ເປີເຊັນ ອັດຕາສ່ວນສະເລ່ຍຂອງການລົງທຶນ ແມ່ນຢູ່ໃນ 32%, ແລະມູນຄ່າການລົງທຶນ ທີ່ຄາດຄະເນແມ່ນ 16,189 ພັນລ້ານກີບ ໃນສົກປີ 2008–09. ໃນສົກປີ 2008–09, 14% ຂອງການລົງທຶນທັງໝົດ ແມ່ນຄາດຄະເນໄດ້ຈາກທຶນຂອງຕ່າງ ປະເທດ (ທຶນຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ ແລະທຶນກູ້ຢືມ), ແລະ 33% ແມ່ນຄາດຄະເນໄດ້ຈາກ ການລົງທຶນໂດຍ ກິງຂອງຕ່າງປະເທດ. ມັນເປັນໄປບໍ່ໄດ້ ທີ່ຈະຮັກສາເປີເຊັນຢູ່ລະດັບສູງ ໃນສະຖານະການດັ່ງກ່າວ ທີ່ມີ ມູນຄ່າການ ລົງທຶນ ເພີ່ມຂຶ້ນ 34 ເທົ່າ ໃນອະນາຄົດ.

ຢູ່ໃນແບບຈຳລອງທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ, ອຸດສະຫະກຳແຕ່ລະປະເທດ ຈະມີການປະຕິບັດດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ດ້ານກະສິກຳ: ການຜະລິດພືດພັນທັນຍາຫານ ເຊັ່ນ ເຂົ້າ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ເພື່ອ ເຮັດໃຫ້ພຽງພໍກຸ້ມກິນ. ການຜະລິດ ພືດເປັນສິນຄ້າ ເຊັ່ນ ພືດຜັກ, ໝາກໄມ້ ແລະຜົນຜະລິດຕ່າງໆ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ທົ່ວປະເທດ.
- ດ້ານການຜະລິດ: ອຸດສະຫະກຳຕັດຫຍິບ, ໄມ້ ແລະຜະລິດຕະພັນຈາກໄມ້ ຈະແຜ່ກວ້າງອອກ ໄປສູ່ ບັນດາຕົວເມືອງໃຫ່ຍ ເຊັ່ນ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແລະແຂວງປາກເຊ, ແລະບັນດາເມືອງ ອື່ນໆ. ຢູ່ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ບັນດາໂຮງຈັກໂຮງງານແຫ່ງໃຫມ່ ທີ່ທຳການຜະລິດ ສິນສ່ວນ ເຄື່ອງປະກອບລົດ ແລະເຄື່ອງອຸປະກອນເອເລັກໂຕຣນິກ ກໍ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ.

- ດ້ານບໍ່ແຮ່: ບໍ່ແຮ່ຕົ້ນຕໍເຊັ່ນ ບໍ່ເຊໂປນ ແລະ ບໍ່ພູເບ້ຍ ຈະຂະຫຍາຍກຳລັງການຜະລິດ ແລະ ບໍ່ແຮ່ແຫ່ງໃຫ່ມ ເຊັ່ນ ບໍ່ຖ່ານຫີນ ແລະ ບໍ່ໂປຕັດຊຽມ ກໍ່ຈະຖືກດຳເນີນການຂຸດຄົ້ນ.
- ດ້ານໄຟຟ້າ: ການກໍ່ສ້າງໂຮງຈັກໂຮງງານຜະລິດກະແສໄຟຟ້າ ຄາດວ່າຈະສຳເລັດຕາມກຳນົດ. ໂຮງຈັກໂຮງງານ ຜະລິດກະແສໄຟຟ້າ ຈຳນວນໜຶ່ງ ຈະມີການດຳເນີນການ ແລະ ອີກຈຳນວນ ອື່ນໆຈະຖືກຍົກເລີກ.
- ດ້ານການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນ: ການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ຢ່າງຄ່ອງຕົວ ໂດຍມີການຂະຫຍາຍຕົວທີ່ສົມດູນ ດ້ານອຸດສະຫະກຳບໍ່ແຮ່, ໄຟຟ້າ, ການປູກຝັງ ແລະ ການຜະລິດ. ດ້ານການຜະລິດເປັນສິນຄ້າກໍ່ຈະສົມດູນ ເນື່ອງຈາກການຂະຫຍາຍຕົວຄົງທີ່ຂອງ ການສົ່ງອອກ ລວມທັງການສົ່ງອອກກະແສໄຟຟ້າ, ການຜະລິດສິນຄ້າ ແລະ ບໍ່ແຮ່, ແລະ ການນຳ ເຂົ້າສິນຄ້າຫຼາຍຊະນິດ.

(3) ສ່ວນປະກອບດ້ານອຸດສະຫະກຳ ແລະ ອັດຕາການເຕີບໂຕ ຂອງບັນດາຂະແໜງການ

ເປີເຊັນອັດຕາສ່ວນ ຂອງຂະແໜງການເສດຖະກິດແມ່ນ 32% ສຳລັບຂະແໜງກະສິກຳ, 28% ສຳລັບ ຂະແໜງອຸດສະຫະກຳ ແລະ 40% ສຳລັບ ຂະແໜງບໍລິການ ໃນປີ 2008. ອີງຕາມການ ຮີບເລັ່ງ ຂອງການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ, ດ້ານກະສິກຳ ຈະສູນເສຍອັດຕາສ່ວນດັ່ງກ່າວ; ແຕ່ໃນ ກົງກັນຂ້າມ, ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ບໍລິການ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນຂອງອັດຕາສ່ວນໂດຍທົ່ວໄປ. ປະສິບປະການຂອງ ບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ ສະແດງໃຫ້ເຫັນທິດທາງຄືກັນ. ທິມງານສຶກສາຈາກ JICA ໄດ້ຕັ້ງເປີເຊັນ ອັດຕາສ່ວນຂອງຂະແໜງການຈະປ່ຽນ ມາເປັນ 20%, 41% ແລະ 39% ໃນປີ 2020, ແລະ 20.0%, 35.0 ແລະ 45.0% ໃນປີ 2025, ໂດຍການສັງເກດເບິ່ງອັດຕາການ ເຕີບໂຕຂອງ ອຸດສະຫະກຳ ແຕ່ລະປະເທດ ແລະ ການປະຕິບັດງານຂອງບັນດາປະເທດ ອ້ອມຂ້າງ. (ຕາຕະລາງຕາຕະລາງ 4.5.9).

ຕາຕະລາງ 4.5.9 ການປ່ຽນແປງ ຂອງ ອົງປະກອບອຸດສະຫະກຳ

(ຫົວໜ່ວຍ: ເປີເຊັນ)

	ຈີດີພີ ຕາມປັດໃຈ ລາຄາ (ພັນລ້ານກີບ)	ອັດຕາການ ເຕີບໂຕຂອງ ຈີດີພີ	ກະສິກຳ	ອຸດສະຫະກຳ	ບໍລິການ
2008	43,125	7.8	32	28	40
2015	69,236	7.5	24	34	39
2020	99,397	7.5	20	41	39
2025	139,409	7.0	17	45	38

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ປຶ້ມສະຖິຕິ ປີ 2008; ທິມສຶກສາຈາກ JICA

ຕາຕະລາງ 4.5.10 ສະແດງ ອັດຕາການເຕີບໂຕປະຈຳປີຂອງກະສິກຳ, ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ບໍລິການ. ອັດຕາການເຕີບໂຕ ຂອງກະສິກຳ ຈະປ່ຽນແປງ ຈາກລະດັບ 1.6% ໃນປີ 2009–10, ລະດັບ 3.3% ໃນປີ 2011–20, ແລະລະດັບ 3.6% ໃນປີ 2021–25. ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງຂະແໜງການທຶສອງ ຢູ່ໃນລະດັບ 9.0% ໃນປີ 2009–10, ລະດັບ 10.8% ໃນປີ 2011–20 ແລະລະດັບ 9.6% ໃນປີ 2021–2025. ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງຂະແໜງການທຶສາມ ໃນລະດັບ 5.5% ໃນປີ 2009–10, ລະດັບ 7.3% ໃນປີ 2011–20 ແລະລະດັບ 6.4% ໃນປີ 2021–35.

ຕາຕະລາງ 4.5.10 ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງອຸດສະຫະກຳ

(ຫົວໜ່ວຍ: ເປີເຊັນ)

	ກະສິກຳ	ອຸດສະຫະກຳ	ບໍລິການ
2009–10	1.6	9.0	5.5
2011–20	3.3	10.8	7.3
2021–25	3.6	9.6	6.4

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທຶນສຶກສາຈາກ JICA

(4) ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນຂົງເຂດ ຂອງແຂວງ

ຂໍ້ມູນທາງການ ຂອງຂົງເຂດ ຫຼື ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນຂົງເຂດ ຂອງແຂວງ provincial Gross Regional Domestic Products (GRDP) ຍັງບໍ່ທັນກະກຽມ ໃນ ສປປ ລາວ. ສະນັ້ນ, ຄະນະສຶກສາ JICA ໄດ້ຄິດໄລ່ GRDP ຂອງແຂວງ ໂດຍການນຳໃຊ້ “ບົດສຳຫຼວດ ຄົວເຮືອນ ໃນການບໍລິໂພກ ແລະການໃຊ້ຈ່າຍ ຕົວຊີ້ວັດທາງເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມ ໃນ ສປປ ລາວ ປີ 20002/03” The Household Lao PDR Social and Economic Indicators Lao Expenditure and Consumption Survey (ເອີ້ນຫຍໍ້ວ່າ “LECS 3”) ແລະ “ບົດລາຍງານການສຳຫຼວດ ພົນລະເມືອງ, 2006”.

ຕາຕະລາງ 4.5.11 ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນຂົງເຂດຂອງ ແຂວງ (GRDP) ໃນປີ 2008, 2015 ແລະ ປີ 2025. ຂໍ້ມູນໃນປີ 2008 ທີ່ຄິດໄລ່ຈາກ ວິທີການທີ່ໄດ້ ກ່າວໃນຂ້າງເທິງ. ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ກວມເອົາ 23% ຂອງຈີດີພີ, ແລະ ຕາມດ້ວຍ ແຂວງສະຫວັນ ນະເຂດ (12%) ແລະ ແຂວງຈຳປາສັກ (10%). ຂໍ້ມູນ ໃນປີ 2015 ແລະ 2025 ໄດ້ວາງໄວ້ຈາກ ທ່າແຮງການພັດທະນາໃນອະນາຄົດ, ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ ພົນລະເມືອງ ແລະ ອື່ນໆອີກ.

ແຖວທີ່ 5 ຫາ 7 ຂອງຕາຕະລາງ 4.5.11 ສະແດງ ໃຫ້ເຫັນ ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນຂົງເຂດຂອງແຂວງ (GRDP) ຕໍ່ຫົວຄົນ ຊຶ່ງວັດແທກໂດຍ ມູນຄ່າເງິນໂດລາ ໃນປີ 2008. ຈີດີພີຕໍ່ຄົນ ສຳລັບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຈະລື່ນ 2,000ໂດລາ ໃນປີ 2015 ແລະ 3,500ໂດລາ ໃນປີ 2025. ຈີດີພີຕໍ່ຄົນ ສຳລັບແຂວງວຽງຈັນ, ແຂວງໄຊຍະບູລີ, ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ, ແຂວງຈຳປາສັກ ຈະລື່ນຈີດ

ພິຕິຄົນ ຂອງທົ່ວປະເທດ (2,168ໂຕລາ) ໃນປີ 2025. ແຕ່ກົງກັນຂ້າມ, ຈິດີພິຕິຄົນ ຂອງແຂວງສາລະວັນ, ແຂວງຊຽງຂວາງ ແລະ ແຂວງຫົວພັນ ຈະສືບຕໍ່ຢູ່ໃນ ລະດັບຕໍ່າ.

ຕາຕະລາງ 4.5.11 ການປ່ຽນແປງຂອງ GRDP ແລະ GRDP ຕໍ່ຄົນ

ແຂວງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	GRDP (ຕື້ກີບ ໃນປີ 2008)			GRDP ຕໍ່ຄົນ (ໂຕລາ ໃນປີ 2008)		
	2008	2015	2025	2008	2015	2025
ສປປ ລາວ	46,215	74,196	149,397	891	1,266	2,168
ຜົ້ງສາລີ	896	1,484	2,988	579	841	1,549
ຫຼວງນໍ້າທາ	1,118	2,226	5,976	789	1,266	1,913
ອຸດົມໄຊ	1,533	2,226	4,482	642	875	1,549
ບໍ່ແກ້ວ	972	1,484	2,988	747	1,081	1,668
ຫຼວງພະບາງ	3,448	5,194	8,964	925	1,264	2,032
ຫົວພັນ	1,703	2,226	2,988	669	811	1,084
ໄຊຍະບູລີ	3,054	5,194	10,458	994	1,563	2,710
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	10,574	17,807	37,349	1,585	2,194	3,568
ຊຽງຂວາງ	1,653	2,226	2,988	739	875	1,032
ວຽງຈັນ	3,961	6,678	14,940	1,030	1,552	3,011
ບໍລິຄຳໄຊ	1,851	2,968	5,976	888	1,266	2,168
ຄຳມ່ວນ	2,407	3,710	7,470	786	1,116	1,936
ສະຫວັນນະເຂດ	5,499	8,904	16,434	720	1,035	1,656
ສາລະວັນ	1,607	1,484	2,988	549	709	1,301
ເຊກອງ	450	742	1,494	552	758	1,355
ຈຳປາສັກ	4,736	8,904	19,422	828	1,227	2,243
ອັດຕະປື	736	742	1,494	751	758	1,355

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຈາກ JICA

4.6 ການວິໄຈ SWOT

SWOT (ຄວາມເຂັ້ມແຂງ: Strength, ການອ່ອນແອ: Weakness, ໂອກາດ: Opportunity ແລະ ຄວາມ ອັນຕະລາຍ: Threat) ຂອງພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ຈະຕ້ອງຖືກທົບທວນ ຈາກຈຸດມຸມມອງເບົ້າໝາຍ ການພັດ ທະນາຂອງ “ການຫັນປ່ຽນເປັນປະເທດທາງຜ່ານໃຫ້ປະກົດຜົນ ເປັນຈິງ”. ຕາຕະລາງ 4.6.1 ສະແດງ ການສະຫຼຸບຂອງ ການວິໄຈ SWOT.

ຕາຕະລາງ 4.6.1 ສະຫຼຸບການວິໄຈ SWOT

<p>ຈຸດແຂງ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ທີ່ຕັ້ງຂອງ ສປປ ລາວ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ (ເປັນໃຈກາງຂອງອະນຸພາກພື້ນ) • ຢູ່ໃນຕຳບ່າຍທີ່ກ້າວໜ້າ ໃນການຕົກລົງ CBTA ກັບບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ 	<p>ໂອກາດ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ການເຕົ້າໂຮມດ້ານເສດຖະກິດ ໃຫ້ເລິກເຊິ່ງ • ການຂະຫຍາຍ ຕະຫຼາດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ/ອາຊຽນ • ການປັບການຈັດຕັ້ງຄືນໃໝ່ ຂອງລະບົບການຜະລິດ ໃນອາຊຽນ ໂດຍວິສະຫະກິດຈາກຫຼາກຫຼາຍປະເທດ (ຄວາມຄົບຖ້ວນຂອງການຄ້າອຸດສະຫະກຳພາຍໃນ) • ການພັດທະນາ ເພື່ອເພີ່ມມູນຄ່າໃຫ້ສູງ ດ້ານກະສິກຳ ແລະ ອຸດສະຫະກຳ ໃນ ສປປ ລາວ
<p>ຈຸດອ່ອນ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ພົນລະເມືອງ ແລະ ຕະຫຼາດພາຍ ທີ່ມີຂະໜາດນ້ອຍ • ຄວາມແຕກໂຕນຂອງການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ຂະໜາດຂອງເສດຖະກິດ ເມື່ອທຽບໃສ່ບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ 	<p>ສິ່ງທ້າທາຍ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານເສດຖະກິດ ທີ່ມີຈຳກັດ ຈາກການ ເຕົ້າໂຮມເສດຖະກິດ ຂອງອະນຸພາກພື້ນ/ອາຊຽນ (ຜ່ານ ສປປ ລາວ)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຈາກ JICA

4.6.1 ຈຸດແຂງ

ຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງຢູ່ລາວ ມາຈາກ ຂໍ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານພູມສາດ ໂດຍສ່ວນໃຫ່ຍ ແລະຄວາມພະຍາຍາມໃນອາດີດ ກ່ຽວກັບ CBTA ແລະການພັດທະນາ ພື້ນຖານ ໂຄງລ່າງ ຊຶ່ງຄາດວ່າຈະຂະຫຍາຍ ພື້ນຖານທີ່ດີ ເພື່ອຊຸກຍູ້ ພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນລາວ.

(1) ທີ່ຕັ້ງ ຂອງ ສປປ ລາວ ຢູ່ໃນ ອະນຸພາກພື້ນ (ໃຈກາງຂອງອານຸພາກພື້ນ)

ສປປ ລາວ ຜະເຊີນໜ້າ ກັບ 5 ປະເທດເພື່ອນບ້ານ ແລະ ເຊື່ອມໂຍງ ບັນດາປະເທດເຫຼົ່ານັ້ນ ດ້ວຍຖະໜົນຫົນທາງ. ເນື່ອງຈາກວ່າ ລາວ ຕັ້ງຢູ່ຈຸດໃຈກາງ ຂອງອິນດູຈີນ ຫຼື ອະນຸພາກພື້ນ (GMS), ເສັ້ນທາງສ່ວນໃຫ່ຍ ເຊື່ອມຕໍ່ ເສັ້ນທາງທີ່ສັ້ນທີ່ສຸດ ເຊື່ອມຕໍ່ ບັນດາປະເທດອະນຸແມ່ນຳຂອງ ຜ່ານ ສປປ ລາວ. ມັນເປັນການບໍລິຈາກແບບດັ້ງເດີມ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ເພື່ອນຳໃຊ້ບົດບາດທີ່ສຳຄັນ ໃນດ້ານ ພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ໃນອະນຸພາກພື້ນ.

(2) ຕຳແໜ່ງທີ່ຄົບຖ້ວນ ຢູ່ໃນ ການຕົກລົງ CBTA ກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ

ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ/ອາຊຽນ ໄດ້ພະຍາຍາມຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ເພື່ອສ້າງຕັ້ງກອບວຽກການ ຮ່ວມມືດ້ານ ເສດຖະກິດຂົງເຂດ ເພື່ອລົບລ້າງອຸປະສັກ ໃນບັນດາປະເທດເຫຼົ່ານັ້ນ. CEPT ພາຍໃຕ້

AFTA ຈະຍົກເລີກ ອຸປະສັກດ້ານພາສີ ໃນບັນດາປະເທດອາຊຽນ, ການຕົກລົງການລົງທຶນອາຊຽນ (ASEAN Investment Agreement) AIA ຈະລົບລ້າງອຸປະສັກ ດ້ານການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ ໃນອາຊຽນ ໃນຄະນະທີ່ CBTA ແມ່ນພະຍາຍາມເພື່ອເຮັດໃຫ້ອຸປະສັກທາງຕົງຂອງ ການຂົນສົ່ງຜ່ານ ແດນໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ. ກອບວຽກຂົງເຂດເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ປະກອບສ່ວນເພື່ອເຕົ້າໂຮມຕະຫຼາດ ອະນຸພາກພື້ນ/ອາຊຽນ ແລະສ້າງຄວາມໝັ້ນໃຈໃຫ້ຜູ້ຊົມໃຊ້ ສາມາດເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດ ໄດ້ງ່າຍຂຶ້ນ ຢູ່ບັນດາ ປະເທດສະມາຊິກອື່ນໆ. ສປປ ລາວ ເປັນພຽງແຕ່ປະເທດດຽວ ທີ່ມີການຕົກລົງ CBTA ຮ່ວມກັບບັນດາ ປະເທດເພື່ອນບ້ານທັງໝົດ ແລະມີຕໍາແໜ່ງທີ່ກ້າວໜ້າ ຢູ່ໃນຂົງເຂດອິນດູຈີນ. ສະຖານະການ ດັ່ງກ່າວ ຈະຊ່ວຍບໍລິສັດດຳເນີນ ທຸລະກິດດ້ານ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຜ່ານຂົງເຂດດັ່ງກ່າວ.

4.6.2 ໂອກາດ

ຂົງເຂດ ອະນຸພາກພື້ນ/ອິນດູຈີນ ອາດເບິ່ງຄືວ່າ ເປັນຂົງເຂດທີ່ສືບຕໍ່ໃຫ້ຄວາມຫວັງຢູ່ໃນໂລກ ໂດຍສະເພາະ ການຂະຫຍາຍຕົວດ້ານເສດຖະກິດ ແລະການເຕີບໂຕຂອງຕະຫຼາດ ແລະການພັດທະນາ ຕົວເມືອງ ລວມທັງການເຂົ້າຫາການເຕົ້າໂຮມເສດຖະກິດຢ່າງເລິກເຊິ່ງ. ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນເລັ່ງໃນການຜະລິດ ການເພີ່ມມູນຄ່າ ຜະລິດຕະພັນດ້ານກະສິກຳ ແລະອຸດສະຫະກຳ. ການປ່ຽນແປງເຫຼົ່ານີ້ ອາດແມ່ນ “ໂອກາດ” ຂອງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນ ລາວ.

(1) ການເຂົ້າເຖິງການເຕົ້າໂຮມເສດຖະກິດ ຢ່າງເລິກເຊິ່ງ

ປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ ມີຈຸດໝູ່ໝາຍ ທີ່ຈະເຕົ້າໂຮມເສດຖະກິດ ໃຫ້ເສດຖະກິດ ຈົນຮອດປີ 2015. ບັນດາປະເທດ ສະມາຊິກ ເບື້ອງຕົ້ນ 6 ປະເທດ ໄດ້ປະສົບຜົນສຳເລັດ ເປັນທີ່ຮຽນຮ້ອຍແລ້ວ ໃນການວາງເປົ້າໝາຍພາສີ ຢູ່ໃນ CEPT ຈົນຮອດປີ 2002, ແລະ ອີກ 4 ປະເທດສະມາຊິກ (ສປປ ລາວ, ກຳປູເຈຍ, ຫວຽດນາມ ແລະພະມ້າ) ແມ່ນກຳລັງຈະນຳສະເໜີ ເປົ້າໝາຍສູ້ຊົນ ຮອດປີ 2010. ເປົ້າໝາຍສູ້ຊົນສຸດທ້າຍ ຂອງ AFTA ແມ່ນການລົບລ້າງ ພາສີອາກອນ. ບັນດາປະເທດສະມາຊິກ ເບື້ອງຕົ້ນ ກຳລັງຈະລົບລ້າງ ພາສີອາກອນ ໃຫ້ສຳເລັດ ຮອດປີ 2010, ແລະ ອີກ 4 ປະເທດສະມາຊິກ ກຳລັງຈະລົບລ້າງ ພາສີອາກອນ ໃຫ້ສຳເລັດ ຮອດປີ 2015 ຕາມລຳດັບ.

ປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ ຍັງແນໃສ່ ເພື່ອສ້າງຕັ້ງ ຊຸມຊົນອາຊຽນ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ຊຸມຊົນ ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບອາຊຽນ, ຊຸມຊົນເສດຖະກິດອາຊຽນ ແລະຊຸມຊົນວັດທະນະທຳ ແລະສັງຄົມ ອາຊຽນ ຈົນຮອດປີ 2015. ກິດຈະກຳເຫຼົ່ານີ້ ຈະເລັ່ງໃຫ້ມີການແລກປ່ຽນສິນຄ້າ ແລະບຸກຄະລາກອນ ໃນຂົງເຂດນີ້ ຢ່າງຫ້າວຫັນ.

(2) ການຂະຫຍາຍຕະຫຼາດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ/ອາຊຽນ

ອາຊຽນ ແລະອະນຸພາກພື້ນ ແມ່ນໜຶ່ງໃນຂົງເຂດທີ່ຮັບປະກັນໄດ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ ຊຶ່ງຈະສືບຕໍ່ການຂະ ຫຍາຍຕົວດ້ານເສດຖະກິດໃນອະນາຄົດ. ຈຳນວນພົນລະເມືອງກໍ່ຄາດວ່າຈະສືບຕໍ່ຂະຫຍາຍ ຕົວແຕ່

ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ ຈະຄ່ອຍໆຫຼຸດລົງ. ການຂະຫຍາຍຕົວ ທາງດ້ານເສດຖະກິດ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ພົນລະເມືອງ ຈະມີຜົນກະທົບໃນແງ່ບວກ ເພື່ອເພີ່ມທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການບໍລິໂພກ. ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບ ກໍ່ຄື, ບໍລິມາດພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນຂົງເຂດ ຄາດວ່າຈະເພີ່ມຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຄວາມຄືບໜ້າ ຂອງການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ມີການຜະລິດໃນລະດັບສູງ ແລະພະລາທິການ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນລາຄາ ແຕ່ຍັງຮັກສາລະດັບການບໍລິການ ແລະຄຸນນະພາບເດີມ. ກ່ຽວກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ພະລາທິການ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີເຕັກໂນໂລຊີທີ່ສາມາດດຶງດູດໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ເຊັ່ນ Just – in – time (JIT), ການຄຸ້ມຄອງ ການສະໜອງແບບຕ່ອງໂສ້ (supply chain management) ແລະການຄຸ້ມຄອງລາຍການສິນຄ້າ ສຳລັບອະນຸພາກພື້ນ ຫຼື ສປປ ລາວ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ນີ້ແມ່ນ ໂອກາດ ສຳລັບ ຂະແໜງພະລາທິການຂົນສົ່ງເພື່ອຂະຫຍາຍທຸລະກິດ.

ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ ຈະມີຜົນກະທົບຕໍ່ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະຊາກອນໃນຕົວເມືອງ ຊຶ່ງຈະດູດຊົມໃຫ້ມີການຈ້າງງານຫຼາຍຂຶ້ນ ໃນຂະແໜງການອື່ນໆທີ່ບໍ່ແມ່ນກະສິກຳ. ກອບວຽກຂອງເສດ ຖະກິດ-ສັງຄົມ ໝາຍຄວາມວ່າແມ່ນປະຊາກອນໃນຕົວເມືອງໃນລາວ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນໃນລະດັບ 47% ຂອງ ຈຳນວນພົນລະເມືອງທັງໝົດ ໃນປີ 2025 ຈາກ 27% ໃນປີ 2008. ການເຕີບໂຕຂອງປະຊາກອນ ໃນຕົວເມືອງຈະຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ມີການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງສິນຄ້າ ໂດຍສະເພາະ ສິນຄ້າບໍລິໂພກ ແລະຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ມີການບໍລິການທີ່ສູງຂຶ້ນ. ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີເຕັກໂນໂລຊີ ທີ່ສາມາດດຶງດູດໄດ້ ຫຼາຍຂຶ້ນດັ່ງທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ ຊຶ່ງມັນຍັງເປັນໂອກາດສຳລັບຂະແໜງການ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ.

(3) ການປັບການຈັດຕັ້ງຄືນໃໝ່ ຂອງລະບົບການຜະລິດ ໃນອາຊຽນ ໂດຍວິສະຫະກິດຈາກຫຼາກຫຼາຍປະເທດ (ຄວາມຄືບໜ້າຂອງການຄ້າອຸດສະຫະກຳພາຍໃນ)

ໃນບັນດາປະເທດອາຊຽນ, AFTA ແລະ CEPT ຈະສົ່ງເສີມ ການຄ້າດ້ານອຸດສະຫະກຳພາຍໃນ ຢູ່ໃນລະບົບ ການຜະລິດ. “ນະໂຍບາຍການຄັດເລືອກ ແລະການລວບລວມກຳລັງ (Selection and Concentration Policy)” ເພື່ອຈັດຕັ້ງຄືນ ແລະຈັດສັນຄືນ ໂຮງຈັກໂຮງງານ ຊຶ່ງແມ່ນຍຸດທະສາດ ທີ່ມີ ຄວາມນິຍົມຊົມຊອບໃນປະຈຸບັນ ສຳລັບການຜະລິດຢູ່ໃນລະດັບໂລກ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນລາຄາ ການຜະລິດ. ຕໍ່ກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ສປປ ລາວ ມີທ່າທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ຕໍ່ກັບທ່າແຮງ ທີ່ຕັ້ງອຸດສະຫະກຳ ໂດຍຂຶ້ນກັບ ທີ່ດິນ ແລະ ຄ່າແຮງງານທີ່ມີລາຄາຕ່ຳ ແລະຂໍ້ໄດ້ປຽບ ໃນດ້ານຈຸດທີ່ຕັ້ງ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ສຳລັບຈຸດປະສົງ ດັ່ງກ່າວ, ຂະແໜງການພະລາທິການ ຈະເປັນປັດໄຈທີ່ສຳຄັນ ທີ່ຈະນຳໄປສູ່ຜົນສຳເລັດ ໂດຍການ ສະໜອງລະບົບພະລາທິການທີ່ໝັ້ນຄົງ, ຕົງເວລາ ແລະແຂ່ງຂັນທາງດ້ານລາຄາ. ນອກຈາກນັ້ນ, ກໍ່ຍັງ ເປັນໂອກາດອັນຍິ່ງໃຫ່ຍ ສຳລັບທຸລະກິດພະລາທິການ ທີ່ຈະຂະຫຍາຍບໍລິມາດ ແລະການບໍລິການ ຫຼາຍຮູບແບບ.

(4) ການພັດທະນາ ເພື່ອເພີ່ມມູນຄ່າ ກະສິກຳ ແລະອຸດສະຫະກຳ ໃນ ສປປ ລາວ ໃຫ້ສູງຂຶ້ນ

ການປ່ຽນແປງ ຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ ແມ່ນນະໂຍບາຍການພັດທະນາດ້ານກະສິກຳ ທີ່ສຳຄັນ

ອັນໜຶ່ງ ຢູ່ໃນ ລາວ ເພື່ອເພີ່ມລາຍຮັບຂອງປະຊາຊົນ. ເພື່ອສະທ້ອນເຖິງນະໂຍບາຍ, ການປູກຝັງພືດ ເສດຖະກິດ ກໍ່ຄືກັນກັບ ພືດທີ່ເປັນຕົ້ນໄມ້ ເຊັ່ນ ພືດຜັກ, ຫມາກໄມ້ ແລະ ສະຫມຸນໄພ ກໍ່ໄດ້ມີ ການເພີ່ມຂຶ້ນ ເທື່ອລະກ້າວ ທາງດ້ານບໍລິມາດການຜະລິດ ເຂດການຜະລິດກະສິກໍາ ໂດຍສະເພາະ ໃນຂົງເຂດທາງພາກໃຕ້. ມີການເຄື່ອນໄຫວເບື້ອງຕົ້ນ ເພື່ອນໍາສະເໜີ ລະບົບສັນຍາຮັບຈ້າງເຮັດຟາມ ທີ່ລົງທຶນໂດຍບໍລິສັດຈາກ ໄທ ພາຍໃຕ້ແຜນງານ CEPT ແລະ AIA, ຊຶ່ງມີເປົ້າໝາຍສໍາລັບ ຕະຫຼາດ ຢູ່ໄທ. ຜະລິດຕະພັນກະສິກໍາສໍາລັບສິ່ງອອກເຫຼົ້ານີ້ ຈະຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການຂົນສົ່ງທີ່ມີປະສິດທິພາບ ພ້ອມກັບສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ທີ່ພຽງພໍ ແລະຈະກາຍເປັນໂອກາດທາງດ້ານທຸລະກິດ ອັນໜຶ່ງ ສໍາລັບ ຂະແໜງການພະລາທິການ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ.

ປະກົດການທີ່ຄືກັນ ທີ່ສັງເກດເຫັນໄດ້ ໃນການຜະລິດ. ເນື່ອງຈາກ ຄ່າແຮງງານ ແລະ ທີ່ດິນທີ່ຖືກ ແລະ GSP, ການລົງທຶນໂດຍກົງຈາກຕ່າງປະເທດ ໃນອຸດສະຫະກໍາການຜະລິດ ແມ່ນຍັງສັງເກດ ເຫັນໄດ້ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ. ເງື່ອນໄຂ ດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຍັງຊຸກຍູ້ ຄວາມຕ້ອງການຕໍ່ກັບວຽກງານພະລາທິການ ຢູ່ໃນ ລາວ.

4.6.3 ຈຸດອ່ອນ

ຈຸດອ່ອນ ຂອງລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງຢູ່ໃນລາວ ແມ່ນສາເຫດ ຈາກບັນຫາໂຄງສ້າງປະກອບ ດ້ວຍບັນຫາ ກ່ຽວກັບພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ຕະຫຼາດ, ອຸດສະຫະກໍາດ້ານພະລາທິການ ແລະການບໍລິຫານ. ບັນຫາຕໍ່ໄປນີ້ ສາມາດກໍານົດເປັນຄວາມອ່ອນແອ:

(1) ພົນລະເມືອງ ແລະ ຕະຫຼາດພາຍໃນ ທີ່ມີຂະໜາດນ້ອຍ

ສປປ ລາວ ຍັງຈັດຢູ່ໃນບັນດາປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ ໃນຂະແໜງການຜະລິດ ແລະການບໍລິ ການ ເນື່ອງຈາກມີພົນລະເມືອງຈໍານວນໜ້ອຍ. ເພາະສະນັ້ນ, ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຕໍ່ກັບການຂົນ ສົ່ງພາຍໃນ ແມ່ນເຖິງປະຈຸບັນ ຍັງມີຂີດຈໍາກັດ. ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂະ ໜາດນ້ອຍ ມີຜົນກະທົບໃນທາງລົບ ທາງດ້ານລາຄາຂົນສົ່ງ ເຮັດໃຫ້ຄ່າຂົນສົ່ງມີລາຄາສູງ ເນື່ອງຈາກ ລົດທີ່ຂົນສົ່ງສິນຄ້າກັບຄືນຈາກ ສປປ ລາວ ບໍ່ມີສິນຄ້າ ແລະອົກປະການໜຶ່ງແມ່ນອຸດສະຫະກໍາດ້ານພະ ລາທິການຂົນສົ່ງ ຍັງມີຂະໜາດນ້ອຍ.

(2) ຄວາມແຕກໂຕນຂອງການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ຂະໜາດຂອງເສດຖະກິດ ເມື່ອທຽບໃສ່ບັນດາ ປະເທດເພື່ອນບ້ານ

ບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ ສປປ ລາວ, ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນ ຈີນ, ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ມີເສດຖະ ກິດທີ່ຂະໜາດໃຫ່ຍ ແລະກ້າວໜ້າ. ອຸດສະຫະກໍາພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນບັນດາປະເທດເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນໄດ້ພັດທະນາຫຼາຍກວ່າ ສປປ ລາວ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບອຸດສະຫະກໍາອື່ນໆ. ໃນສະຖານະການດັ່ງ ກ່າວ, ເຫັນວ່າມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ ທີ່ທຸລະກິດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ອາດບໍ່ສາມາດແຂ່ງຂັນກັບ

ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງ ຕ່າງປະເທດ ແລະຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ອາດຈະຖືກຍຶດຄອງ ໂດຍບັນດາທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງ ຕ່າງປະເທດ.

4.6.4 ສິ່ງທ້າທາຍ

ເຖິງແມ່ນວ່າ ຂົງເຂດອະນຸພາກພື້ນ / ອິນດູຈີນ ມີທ່າແຮງຫຼາຍໆດ້ານ ເພື່ອກະຕຸກຊຸກຍູ້ຂະແໜງ ພະລາທິການ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີອຸປະສັກຫຼາຍໆຢ່າງ ເພື່ອນຳໃຊ້ ຄວາມເຂັ້ມແຂງ ແລະໂອກາດ ຊຶ່ງມັນອາດເປັນ ຂໍ້ຄົງຄ້າງໃຫ້ແກ່ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນລາວ.

(1) ຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານເສດຖະກິດ ທີ່ມີຈຳກັດ ຈາກການ

ເຕົ້າໂຮມເສດຖະກິດ ຂອງອະນຸພາກພື້ນ/ອາຊຽນ (ຜ່ານ ສປປ ລາວ)

ການຮ່ວມມືດ້ານເສດຖະກິດ ແລະການເຕົ້າໂຮມຕະຫຼາດ ຈະສ້າງຜົນປະໂຫຍດ ຢູ່ໃນອະນຸ ພາກພື້ນທັງໝົດ ໂດຍການປັບປຸງ ການນຳໃຊ້ຊັບພະຍາກອນທີ່ເໝາະສົມ ທີ່ສຸດຜ່ານການຄ້າເສລີ ແລະ ການຂົນສົ່ງເສລີ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ຊຶ່ງຜົນສຳເລັດ ແມ່ນອີງໃສ່ພື້ນຖານສາຍພົວພັນ “ຊະນະ-ຊະນະ” ໃນບັນດາປະເທດສະມາຊິກ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ. ຖ້າວ່າຜົນປະໂຫຍດທີ່ບໍ່ສົມດຸນ ໃນບັນດາປະເທດ ສະມາຊິກ ຫຼື ຖ້າວ່າມີບາງປະເທດ ຮູ້ສຶກວ່າ “ສູນເສຍ” ຈາກການຮ່ວມມືດ້ານເສດຖະກິດ, ມັນອາດຈະ ເປັນອັນຕະລາຍ ຕໍ່ກັບການເຄື່ອນໄຫວການຮ່ວມມືດ້ານເສດຖະກິດ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ສຳລັບວຽກງານ ດັ່ງກ່າວ, ມັນຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງສ້າງຜົນປະໂຫຍດທີ່ພຽງພໍຂອງການ ຮ່ວມມືດ້ານເສດຖະກິດ ຢູ່ໃນອະນຸ ພາກພື້ນ.

4.6.5 ຜົນຂອງການວິໄຈ SWOT

ຜ່ານການວິໄຈ ຕະຫຼາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ, ກໍ່ໄດ້ມີການກຳນົດແນວຄວາມຄິດ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ອີງຕາມທັດສະນະ ທີ່ປະຕິບັດສຳລັບອະນຸພາກພື້ນ ໃຫ້ເປັນຕະຫຼາດດຽວ ແລະຕາຫນ່າງ ການຜະລິດແຫ່ງດຽວ, ຈຶ່ງເປັນສິ່ງສຳຄັນ ທີ່ຈະຕ້ອງພິຈາລະນາພາລະບົດບາດ ຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງອຸດສະຫະກຳ ຂອງ ສປປ ລາວ ແລະມັນຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງວາດພາຍເບິ່ງວ່າ ສປປ ລາວ ແລະ ອຸດສະຫະກຳ ດ້ານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງ ສປປ ລາວ ຈະປະກອບສ່ວນເຂົ້າ ໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງອະນຸພາກພື້ນ ແລະອະນຸພາກພື້ນ ຈະຖືກສ້າງຕັ້ງໃຫ້ເປັນ ສູນກາງເສດຖະກິດໃນໂລກ.
- ເນື່ອງຈາກ ຕະຫຼາດ ຂອງ ສປປ ລາວ ຍັງມີຂະໜາດນ້ອຍ, ມັນຈຶ່ງຈຳເປັນ ທີ່ຈະຕ້ອງຮັບຮອງ ທີ່ວອະນຸພາກພື້ນ ໃຫ້ເປັນຕະຫຼາດທ່າແຮງ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ແລະພິຈາລະນາພັດທະນາ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໂດຍວິສະຫະກິດ ຂອງລາວຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ.

- ກະກຽມກອບວຽກຕໍ່ໄປ ພາຍຫຼັງ AFTA/CEPT ແລະ CBTA ຊຶ່ງຈະດຳເນີນ ການເຄື່ອນໄຫວ ເສລີຂອງ ບຸກຄະລະກອນ, ສິນຄ້າ ແລະ ເງິນທຶນ ໃນອະນຸພາກພື້ນ.
- ການພັດທະນາອຸດສະຫະກຳ ວາງເປົ້າໝາຍ ສຳລັບຕະຫຼາດພາຍໃນຂອງລາວ ແລະບໍ່ຄວນ ຄຳນຶງເຖິງຄວາມໄດ້ປຽບ ຂອງ ສປປ ລາວ ແລະການເຊື່ອມໂຍງການຜະລິດ ກັບບັນດາປະເທດ ເພື່ອນບ້ານ ຊຶ່ງອາດຈະປະເຊີນໜ້າ ກັບຂອບເຂດທີ່ຈຳກັດ.

ພາກທີ 5 ການວິເຄາະຄວາມຕ້ອການຂອງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

5.1 ສະຫຼຸບຜົນຂອງ ການສຳຫຼວດການຈະລາຈອນ

5.1.1 ໂຄງຮ່າງຂອງ ການສຳຫຼວດການຈະລາຈອນ

ສຳລັບການຄາດຄະເນບໍລິມາດການຈໍລະຈອນ ແລະແຈກຢາຍສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ, ການສຳຫຼວດ ໄດ້ຖືກປະຕິບັດຢູ່ 8 ຈຸດ ດັ່ງຮູບ 5.1.1. ການສຳຫຼວດ ປະກອບດ້ວຍ ການສຳຫຼວດນັບຈຳນວນລົດ ແລະ ການສຳພາດ ຄົນຂັບລົດບັນທຸກ ຕາມແຄມທາງ.

ການສຳຫຼວດນັບຈຳນວນລົດ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 15 ປະເພດລົດ ເຊັ່ນ: 1) ລົດຈັກ, 2) ລົດຕຸກກຸງ, ລົດສອງແຖວ, 3) ລົດເກັ່ງ ລວມທັງ ລົດກະບະ, 4) ລົດບັສຂະໜາດກາງ, 5) ລົດບັສຂະໜາດໃຫຍ່, 6) ລົດບັນທຸກເບົາ, 7) ລົດບັນທຸກ 2 ເພົາ, 8) ລົດບັນທຸກ 3 ເພົາ, 9) ລົດບັນທຸກ 4 ເພົາ, 10) ລົດຖອກດິນ, 11) ລົດຕໍ່ພວງ, 12) ລົດບັນທຸກຖັງນໍ້າມັນ, 13) ລົດພວງ, 14) ລົດໂຖນາ ແລະ 15) ລົດບັນທຸກອື່ນໆ ເຊັ່ນ ລົດບັນທຸກຂອງທະຫານ.

ການສຳພາດຕາມແຄມທາງ ແມ່ນການສຳຫຼວດເອົາຕົວຢ່າງ ສຳລັບລົດບັນທຸກເທົ່ານັ້ນ (ລົດປະເພດ 7-13) ຊຶ່ງລວມມີ ສະຖານທີ່ຈຸດເລີ່ມຕົ້ນ ແລະຈຸດປາຍທາງ, ເວລາລົດອອກ ແລະ ເວລາຮອດ, ປະເພດ ແລະການຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ.

ອີງຕາມການສຳພາດ ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ກ່ອນການເລີ່ມການສຳຫຼວດ, ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ລົດທີ່ບັນຈຸ ສິນຄ້າ ແມ່ນບໍ່ສາມາດຜ່ານຈຸດກວດກາພາສີໄດ້. ຜ່ານການສຳຫຼວດ ຢູ່ຈຸດກວດຂອງພາສີ, ເພາະສະນັ້ນ ຈຶ່ງມີ ແຜນການ ແລະປະຕິບັດວຽກພຽງແຕ່ສຳລັບວັນລາດສະການ. ຢູ່ທີ່ຈຸດສຳຫຼວດອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ຕາມຊາຍແດນລະຫວ່າງແຂວງ ຕາມທາງຫຼວງ, ການສຳຫຼວດ ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນໄລຍະ 3 ວັນລາດ ສະການ, ວັນເສົາ ແລະວັນອາທິດ.

ຕາຕະລາງ 5.1.1 ທີ່ຕັ້ງ ແລະ ເວລາ ຂອງການສຳຫຼວດ

ທີ່ຕັ້ງການສຳຫຼວດ	ເວລາ ການສຳຫຼວດ	ວັນ						
		ຈັນ	ອັງຄານ	ພຸດ	ພະຫັດ	ສຸກ	ເສົາ	ອາທິດ
1 ຂົວມິດຕະພາບ	6:00 22:00		12 ພຶດສະພາ	13 ພຶດສະ ພາ	14 ພຶດສະ ພາ			
2 ຫ້ອງການພາສີ ສະຫວັນນະເຂດ	6:00 22:00		26 ພຶດສະພາ	27 ພຶດສະ ພາ	28 ພຶດສະ ພາ			
3 ຫ້ອງການພາສີວັງເຕົ້າ	8:00 16:00		26 ພຶດສະພາ	27 ພຶດສະ ພາ	28 ພຶດສະ ພາ			
4 ທາງເລກ13ໃຕ້: ທີ່ຈຸເກັບເງິນບ້ານໄຮ່	5:00 5:00 (24h)		12 ພຶດສະພາ	13 ພຶດສະ ພາ	14 ພຶດສະ ພາ		16 ພຶດສະ ພາ	17 ພຶດສະ ພາ
5 ທາງເລກ13ໃຕ້: ຈຸດເກັບເງິນເຊບັ້ງໄຟ	6:00 22:00 (16h)		26 ພຶດສະພາ	27 ພຶດສະ ພາ	28 ພຶດສະ ພາ		30 ພຶດສະ ພາ	31 ພຶດສະ ພາ
6 ທາງເລກ13ໃຕ້: ຈຸດເກັບເງິນ ຫ້ວຍສາວ Huaysao	6:00 22:00 (16h)		26 ພຶດສະພາ	27 ພຶດສະ ພາ	28 ພຶດສະ ພາ		30 ພຶດສະ ພາ	31 ພຶດສະ ພາ
7 ທາງເລກ 10: ຈຸດເກັບເງິນທ່າງ່ອນ	6:00 22:00 (16h)		12 ພຶດສະພາ	13 ພຶດສະ ພາ	14 ພຶດສະ ພາ		16 ພຶດສະ ພາ	17 ພຶດສະ ພາ
8 ທາງເລກ13ເໜືອ: ຈຸດເກັບເງິນ ນາບອນ	5:00 5:00 (24h)		12 ພຶດສະພາ	13 ພຶດສະ ພາ	14 ພຶດສະ ພາ		16 ພຶດສະ ພາ	17 ພຶດສະ ພາ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA



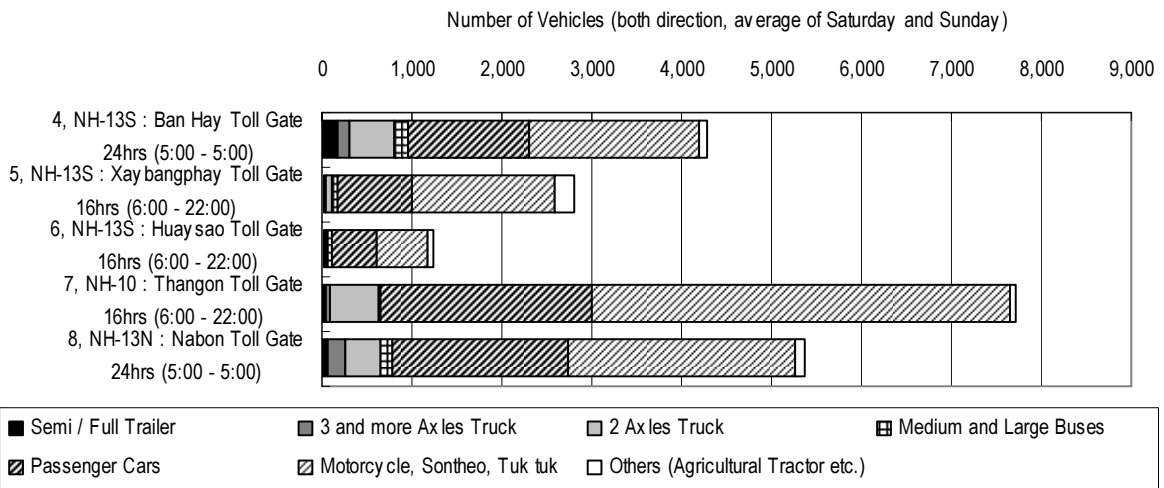
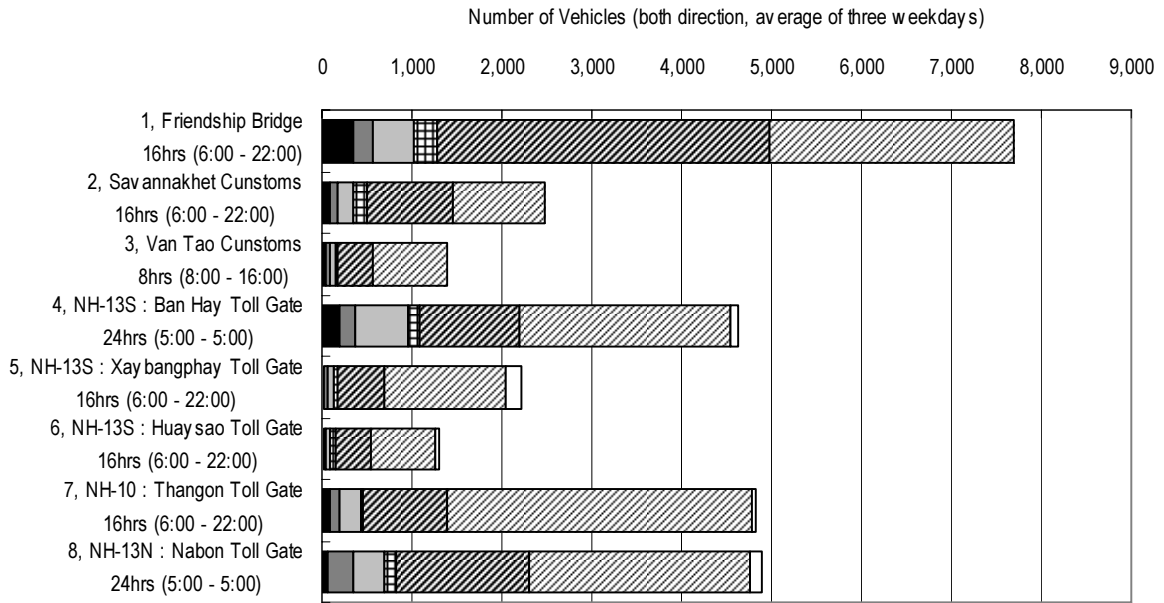
ຮູບ 5.1.1 ທີ່ຕັ້ງຂອງຈຸດສຳຫຼວດ

5.1.2 ຜົນຂອງການສຳຫຼວດການນັບລົດ

ຮູບ 5.1.2 ສະແດງຜົນຂອງການສຳຫຼວດນັບລົດ ສຳລັບວັນລາດຊະການ ແລະວັນພັກການສະເລ່ຍໂດຍ ທີ່ຕັ້ງຈຸດສຳຫຼວດ. ສຳລັບຢູ່ຂົວມິດຕະພາບ, ຈຳນວນຍານພະຫະນະ ທີ່ໄດ້ເກັບກຳຫຼາຍທີ່ສຸດແມ່ນ ລົດຈັກ / ລົດສອງແຖວ / ລົດຕຸກງຸ ຊຶ່ງກວມເອົາ (35%), ແລະ ລົດເກັ່ງ ລວມທັງລົດກະບະ ກວມເອົາ (48%). ຈຳນວນ ລົດບັນທຸກ ແມ່ນມີຫຼາຍກວ່າ 1,000 ຄັນ / ມື້ ຕາມທັງສອງທິດທາງຢູ່ຂົວມິດຕະພາບ ແຕ່ວ່າ ບໍ່ອັດຕາສ່ວນຂອງລົດບັນທຸກ ມີພຽງແຕ່ 13%.

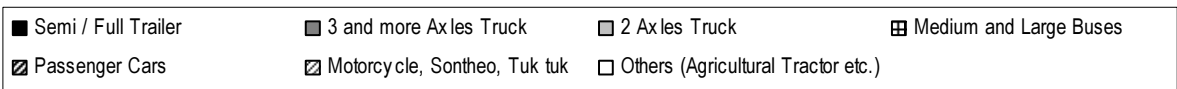
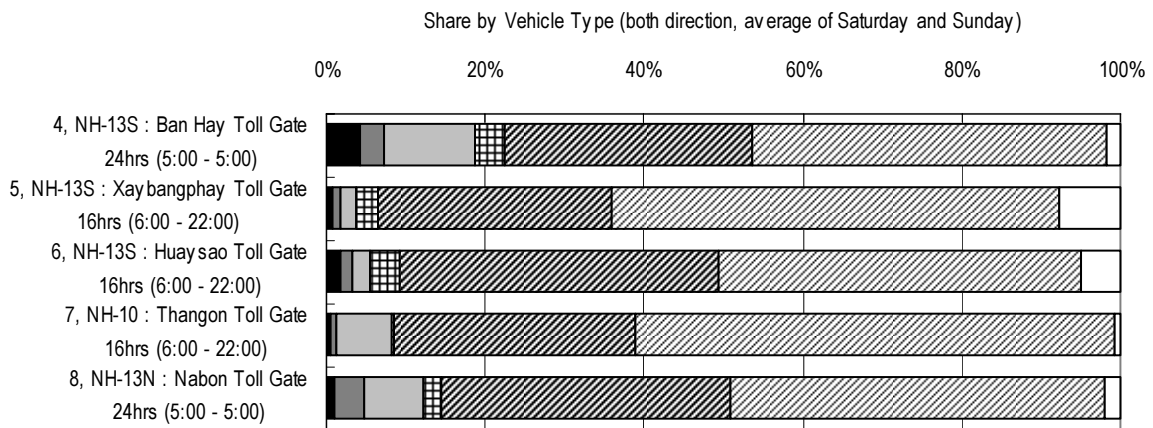
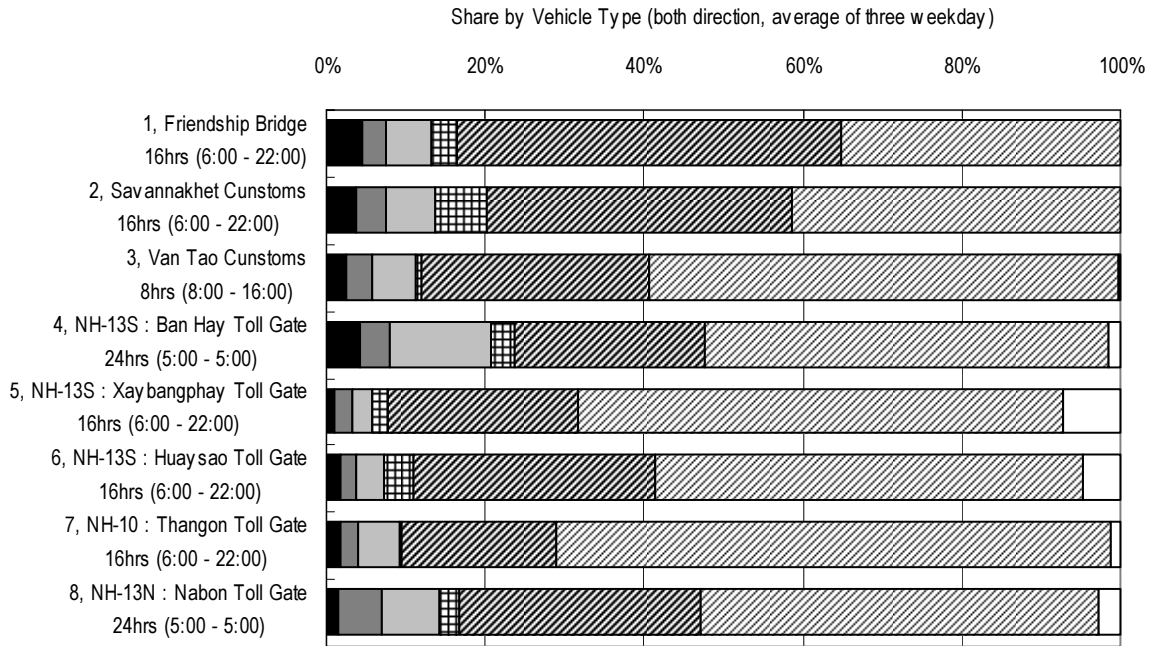
ຈຳນວນລົດບັນທຸກ ຢູ່ຈຸດທີ່ 4 ຈຸດເກັບເງິນບ້ານໄຮ່ ຕາມທາງເລກທີ 13ໃຕ້ ແມ່ນປະມານ 960 ຄັນ / ວັນ ແລະ ກວມເອົາ ປະມານ 20% ຂອງຈຳນວນລົດທັງໝົດ.

ບໍລິມາດຈະລາຈອນ ແລະ ສ່ວນປະກອບຂອງລົດ ໃນວັນພັກ ແມ່ນບໍ່ແຕກຕ່າງປານໃດກັບວັນລາດສະການ ບົກເວັ້ນ ທີ່ຕັ້ງທີ່ 7 ຈຸດເກັບເງິນທີ່ທ່າງ່ອນ ຕາມທາງ ເລກ 10. ທາງເລກ 10 ແມ່ນທາງໄປຫາອ່າງນ້ຳຮຸ້ມ ແລະ ຣີສອດແດນສະຫວັນ; ເພາະສະນັ້ນ, ບໍລິມາດຈະລາຈອນ ໃນວັນພັກການຈຶ່ງຫຼາຍກວ່າວັນລາດສະການ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 5.1.2 ຜົນຂອງການສຳຫຼວດການນັບລົດ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 5.1.3 ສ່ວນປະກອບຂອງລົດ ໂດຍຈຸດທີ່ຕັ້ງຂອງການສຳຫຼວດ

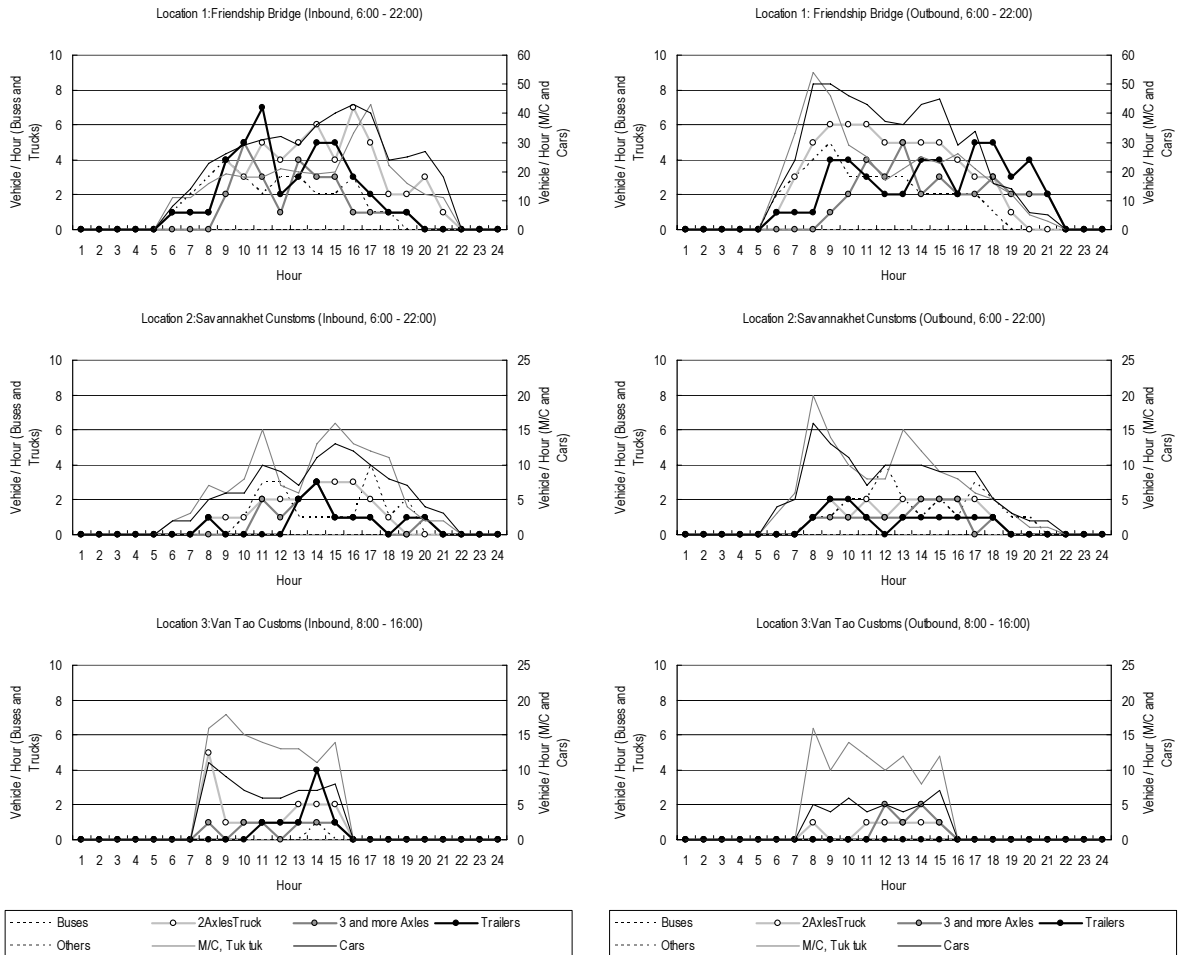
ຮູບ 5.1.4 ແລະ 5.1.5 ສະແດງ ການຂຶ້ນລົງຂອງຊົ່ວໂມງ ໂດຍສະຖານທີ່ ແລະທິດທາງການສຳຫຼວດສະເລ່ຍ ໃນວັນລັດຖະການ ແລະວັນພັກການຕາມລຳດັບ. ຢູ່ທີ່ຊາຍແດນສາກົນເຊັ່ນ: ຂົວມິດຕະພາບ ແລະສະຫວັນນະເຂດ, ການສັນຈອນ ໂດຍລົດຈັກ ຫຼື ລົດໃຫ້ຍ ຈາກສປປ ລາວ ໄປຫາ ໄທ (ຂາອອກ) ສະແດງໃຫ້ເຫັນຊ່ວງ ແມ່ນສູງສຸດ ຕອນເຊົ້າ ເວລາ 8:00 ໂມງ. ກົງກັນຂ້າມ, ການສັນຈອນ ຈາກ ໄທ ມາຫາ ສປປ ລາວ ໃນຕອນແລງ ແມ່ນຫຼາຍທີ່ສຸດ.

ທີ່ຈຸດຂົວມິດຕະພາບ, ລົດບັນທຸກຂະໜາດ 2 ເພົາ ສະແດງທ່າອ່ຽງຄ້າຍຄືກັນ ກັບລົດຈັກ ແລະ

ລົດໃຫ່ຍ, ເນື່ອງຈາກວ່າ ລົດບັນທຸກເບົາ ຂະໜາດ 2 ເພົາ ແມ່ນມີນ້ຳໜັກຕໍ່ກວ່າ 2 ໂຕນ ຊຶ່ງກວມເອົາ 85% ຂອງຈຳນວນ ລົດບັນທຸກ ຂະໜາດ 2 ເພົາ ທີ່ນຳໃຊ້ບໍ່ແມ່ນພຽງແຕ່ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແຕ່ຍັງຂົນສົ່ງໂດຍສານອີກດ້ວຍ. ແຕ່ໃນກົງກັນຂ້າມ, ລົດບັນທຸກຫນັກ ລວມທັງ ລົດບັນທຸກທີ່ມີຂະໜາດຫຼາຍກວ່າ 3 ເພົາ, ລົດພວງ/ລົດລາກ ສະແດງແບບແຜນທີ່ ກົງກັນຂ້າມເຊັ່ນ ການສັນຈອນ ຂາເຂົ້າ (ຈາກໄທ ມາຫາ ສປປ ລາວ) ສູງສຸດໃນຕອນເຊົ້າ ແລະການສັນຈອນຂາອອກ (ຈາກ ສປປ ລາວ ໄປຫາໄທ) ແມ່ນຈຸດສູງສຸດໃນຕອນແລງ.

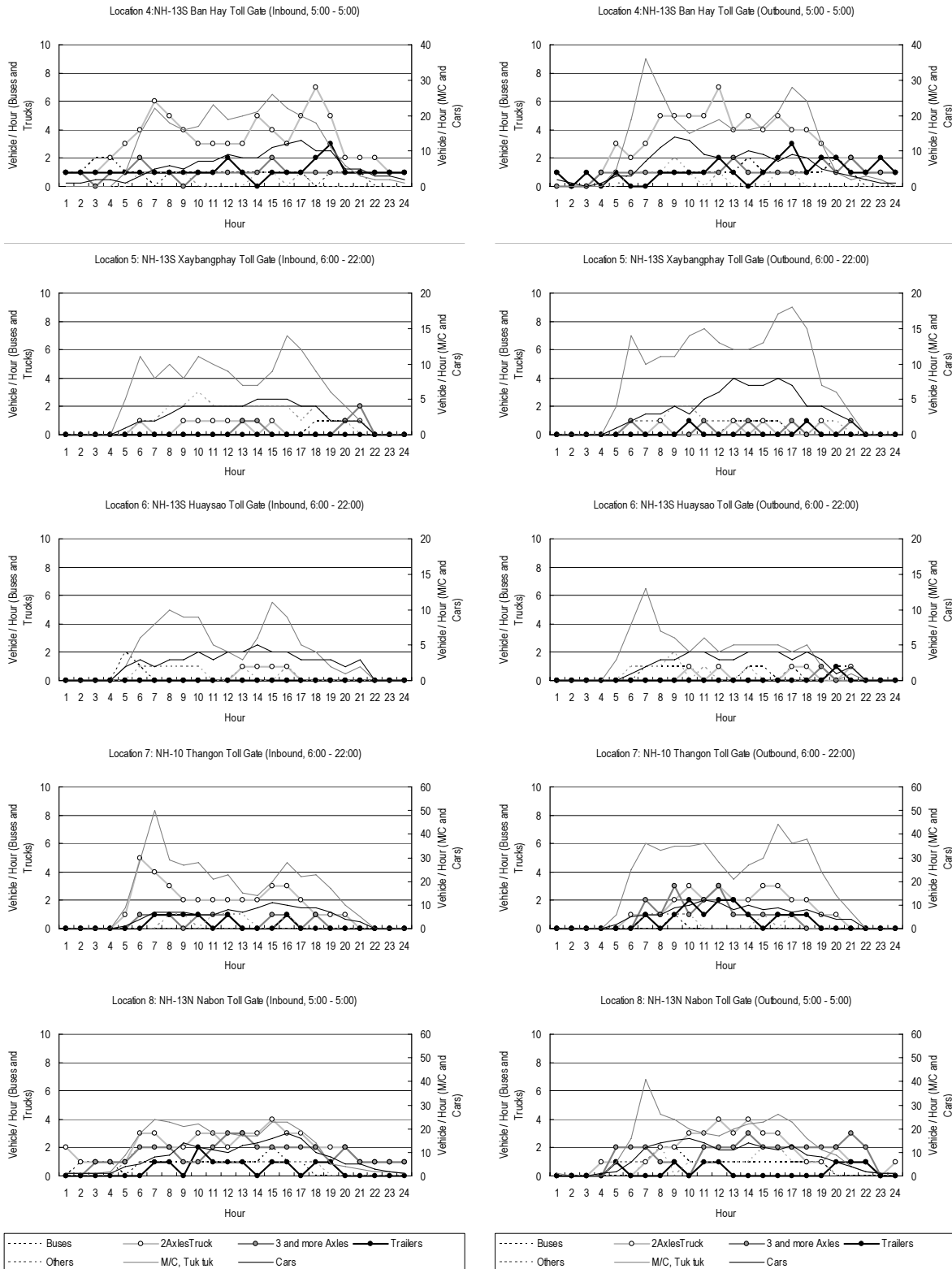
ບັນຫາກ່ຽວກັບບໍລິມາດລົດບັນທຸກທີ່ຈຸດສຳຫຼວດອື່ນແມ່ນບໍ່ມີການປ່ຽນແປງຫລາຍປະຈຳຊົ່ວໂມງ.

ດັ່ງທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ, ທາງເລກ 10 ແມ່ນມີລັກສະນະພິເສດ ຊຶ່ງເປັນ ເສັ້ນທາງສຳລັບເຂົ້າໄປສູ່ສະຖານທີ່ທ່ອງທ່ຽວ. ເພາະສະນັ້ນ, ການສັນຈອນຂາເຂົ້າ ໃນຕອນເຊົ້າແມ່ນສູງສຸດ ແລະ ສູງສຸດຂອງຂາອອກ ແມ່ນຕອນຄ່ຳຂອງວັນພັກການ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຈາກ JICA

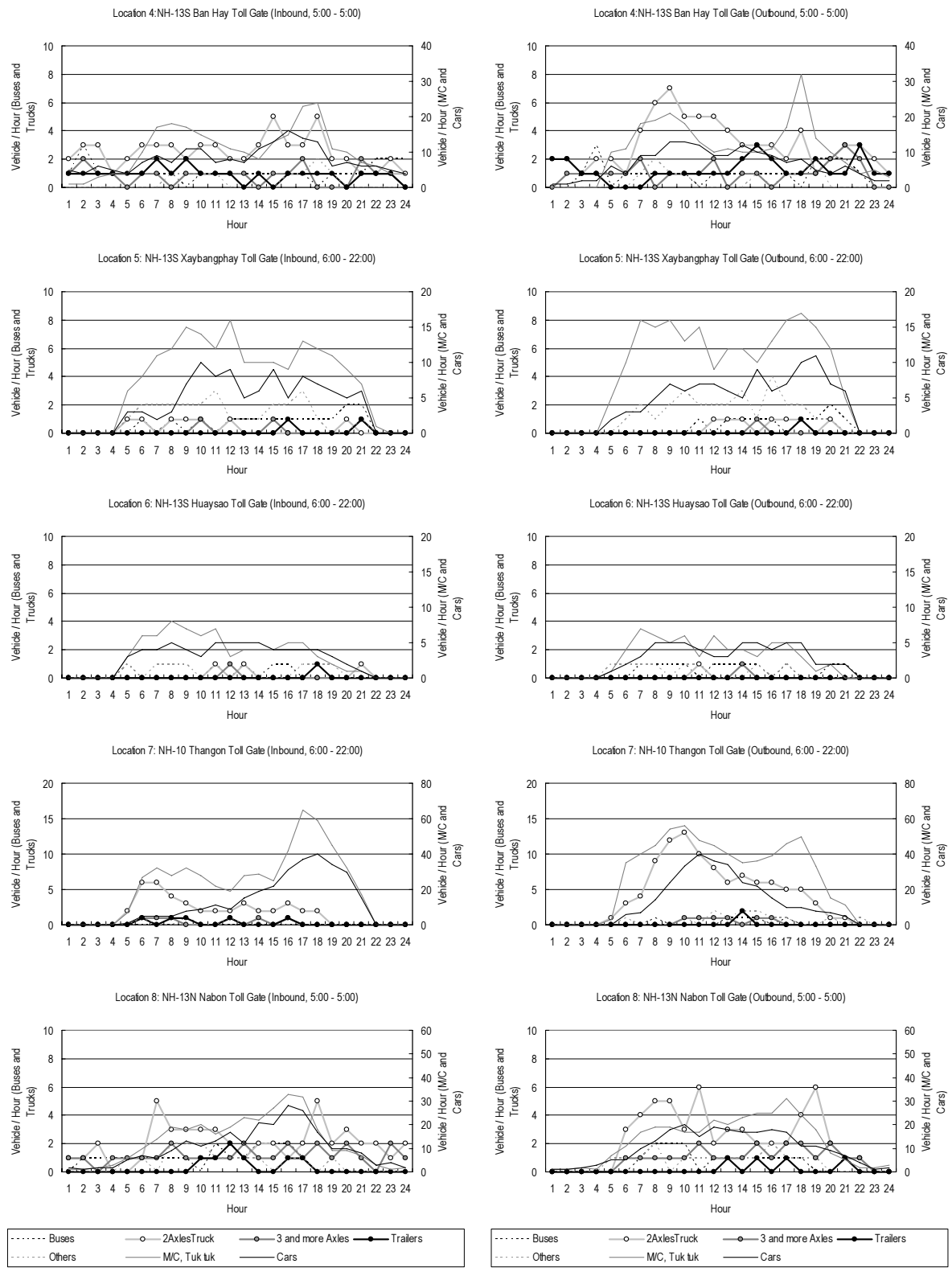
ຮູບ 5.1.4 ຄຳຂຶ້ນລົງແຕ່ລະຊົ່ວໂມງ (ສະເລ່ຍຈາກ 3 ວັນລາດສະການ)



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.1.4 ຄ່າຂົນສົ່ງແຕ່ລະຊົ່ວໂມງ (ສະເລ່ຍຈາກ 3 ວັນລາດສະການ) ຕໍ່

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.1.5 ຄ່າຂົນສົ່ງແຕ່ລະຊົ່ວໂມງ (ຄ່າສະເລ່ຍຂອງວັນເສົາ ແລະວັນອາທິດ)

ຕາຕະລາງ 5.1.2 ບໍລິມາດລົດບັນທຸກສະເລ່ຍປະຈຳວັນ ໃນວັນລາດສະການ ແລະວັນພັກການ

ສະຖານທີ່		2 ເຟົາ	3 ເຟົາຂຶ້ນໄປ	ລົດພວງ/ລົດລາກ	ລວມ (ຄັນ/ວັນ)
4: ທາງເລກ13ໃຕ້ (ຈຸດເກັບເງິນບ້ານໄຮ່)	(ກ) ວັນລາດ ສະການ	589	177	191	957
	(ຂ) ວັນເສົາ & ອາທິດ	525	159	209	893
	(ຂ)/(ກ)	0.89	0.90	1.09	0.93
5: ທາງເລກ13ໃຕ້ (ຈຸດເກັບເງິນເຊບັ້ງໄຟ)	(ກ) ວັນລາດ ສະການ	63	55	27	145
	(ຂ) ວັນເສົາ & ອາທິດ	59	29	27	115
	(ຂ)/(ກ)	0.94	0.53	0.97	0.79
6: ທາງເລກ13ໃຕ້ (ຈຸດເກັບເງິນຫ້ວຍສາວ)	(ກ) ວັນລາດ ສະການ	51	26	28	106
	(ຂ) ວັນເສົາ & ອາທິດ	28	21	25	73
	(ຂ)/(ກ)	0.54	0.80	0.86	0.69
7: ທາງເລກ10 (ຈຸດເກັບເງິນ ທ່າງ່ອນ)	(ກ) ວັນລາດ ສະການ	291	114	104	509
	(ຂ) ວັນເສົາ & ອາທິດ	582	61	38	680
	(ຂ)/(ກ)	2.00	0.53	0.36	1.34
8: ທາງເລກ13 ເໜືອ (ຈຸດເກັບເງິນນາບອນ)	(ກ) ວັນລາດ ສະການ	349	275	72	696
	(ຂ) ວັນເສົາ & ອາທິດ	406	194	57	657
	(ຂ)/(ກ)	1.16	0.71	0.78	0.94
ລວມ	(ກ) ວັນລາດ ສະການ	1,343	647	423	2,413
	(ຂ) ວັນເສົາ & ອາທິດ	1,599	464	354	2,417
	(ຂ)/(ກ)	1.19	0.72	0.84	1.00

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

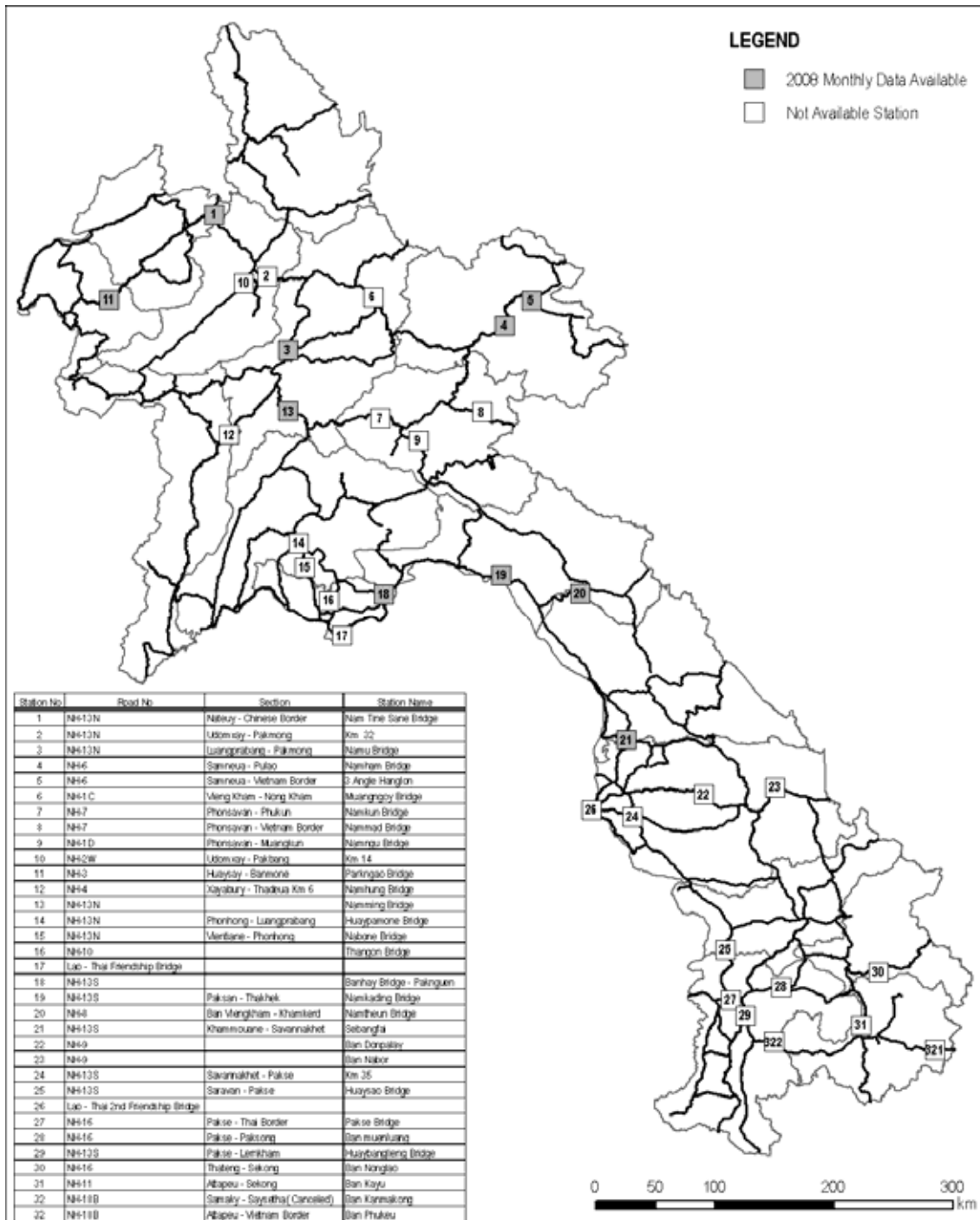
5.1.3 ການເໜັງຕີງປະຈຳເດືອນ ຂອງບໍລິມາດຍານພາຫະນະ

ເພື່ອຮັບຮອງການຂຶ້ນລົງປະຈຳເດືອນຂອງບໍລິມາດສິນຄ້າ, ຂໍ້ມູນທີ່ເກັບກຳໄດ້ຈາກຈຸດເກັບເງິນ ແມ່ນມີຄວາມ ສຳຄັນ. ຈຸດເກັບເງິນສຳລັບກອງທຶນບຳລຸງຮັກສາທາງ ທີ່ຢູ່ຕາມທາງລະຫວ່າງແຂວງ ຕາມ ເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ໃນ ສປປ ລາວ ມີ 32 ຈຸດ ດັ່ງຮູບ 5.1.6. ຢູ່ຕາມຈຸດເກັບເງິນເຫຼົ່ານີ້, ໂດຍທົ່ວ ໄປແລ້ວ, ລາຍຮັບຕາມປີ ປະຈຳເດືອນ ແລະຈຳນວນລົດ ຕາມປະເພດທີ 6 ທີ່ສະແດງ ໃນຕາຕະລາງ 5.1.3 ໄດ້ລາຍງານ ແລະ ບັນທຶກຢູ່ໃນຖານຂໍ້ມູນ ຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ. ແຕ່ກໍ່ມີຄວາມຜິດພາດຈຳນວນ ໜຶ່ງ ແລະຂໍ້ມູນທີ່ເສຍຫາຍ ຢູ່ໃນຖານຂໍ້ມູນ, ເພາະສະນັ້ນ ມີພຽງແຕ່ ການຂຶ້ນລົງປະຈຳເດືອນ ທີ່ໄດ້ນຳມາວິໄຈ ບົນພື້ນຖານ ຕົວຢ່າງທີ່ມີປະສິດທິຜົນ ໃນປີ 2008.

ຕາຕະລາງ 5.1.3 ປະເພດລົດ ຕາມຕາຕະລາງຄ່າຜ່ານທາງ ສຳລັບປີ 2008

ລ/ດ	ປະເພດລົດ
01	ຕຸກກູງ
02	ລົດເກັງ, ລົດຈີບ, ກະບະ, ລົດບັສ, ລົດຜູ້
03	ສູງແຖວ, ລົດຜູ້, ລົດບັສ(7 ບ່ອນນັ່ງລົງມາ)
04	ລົດບັດສ (8—35 ບ່ອນນັ່ງ), ລົດບັນທຸກເບົາ (ຕຳກວ່າ 7 ໂຕນລົງມາ)
05	ລົດບັດສ (36 ບ່ອນນັ່ງຂຶ້ນໄປ), ລົດບັນທຸກໜັກ (7 ໂຕນຂຶ້ນໄປ)
06	ລົດບັນທຸກໜັກ 18—22 ລໍ້ (ລົດພວງ, ລົດຈີກ, ລົດຂົນສົ່ງພິເສດ)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະຊວງ ຍທຂ

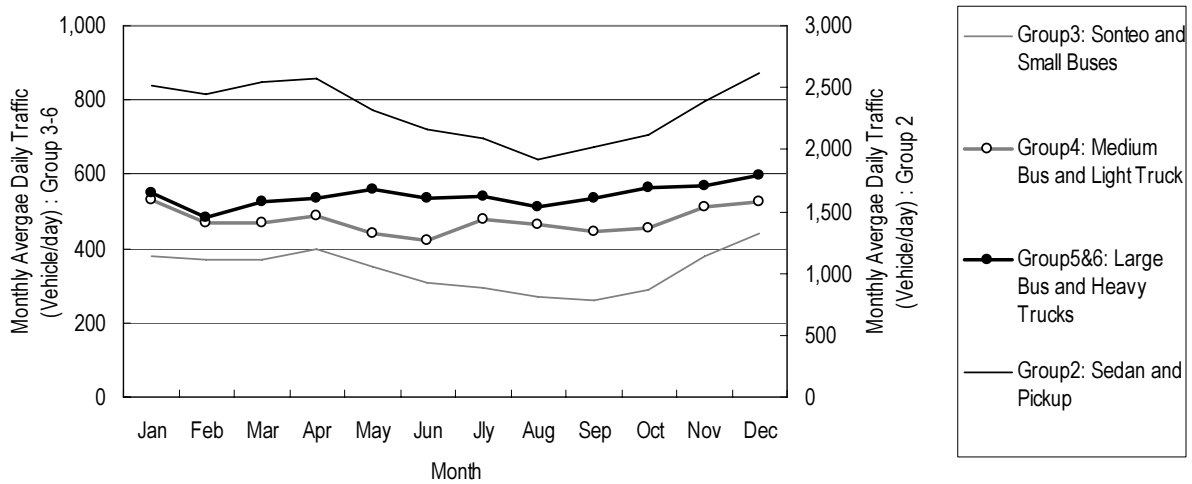


ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະຊວງ ຍທຂ

ຮູບ 5.1.6 ທີ່ຕັ້ງຂອງຈຸດເກັບເງິນຄ່າຜ່ານຂົວ-ທາງ

ຮູບ 5.1.7 ສະແດງ ບໍລິມາດການສັນຈອນ ປະຈຳເດືອນ ໂດຍແຕ່ລະປະເພດລົດຂອງ ຂໍ້ມູນທັງໝົດ ຢູ່ຈຸດເກັບເງິນ ທັງໝົດ 10 ຈຸດ. ການເໜັງຕີງຂອງລົດບັນທຸກໜັກ (ກຸ່ມທີ 5 ແລະ 6) ລວມທັງລົດເມຂະໜາດກາງ ແລະໃຫ່ຍ ບໍ່ມີຫລາຍ ເມື່ອສົມທຽບກັບລົດຂົນສົ່ງຂະໜາດນ້ອຍ (ກຸ່ມທີ 2) ແລະລົດເມຂະໜາດນ້ອຍ (ກຸ່ມທີ 3). ຮູບ 5.1.8 ສະແດງ ອັດຕາສ່ວນປະຈຳເດືອນ ຂອງບໍລິມາດ ການສັນຈອນ

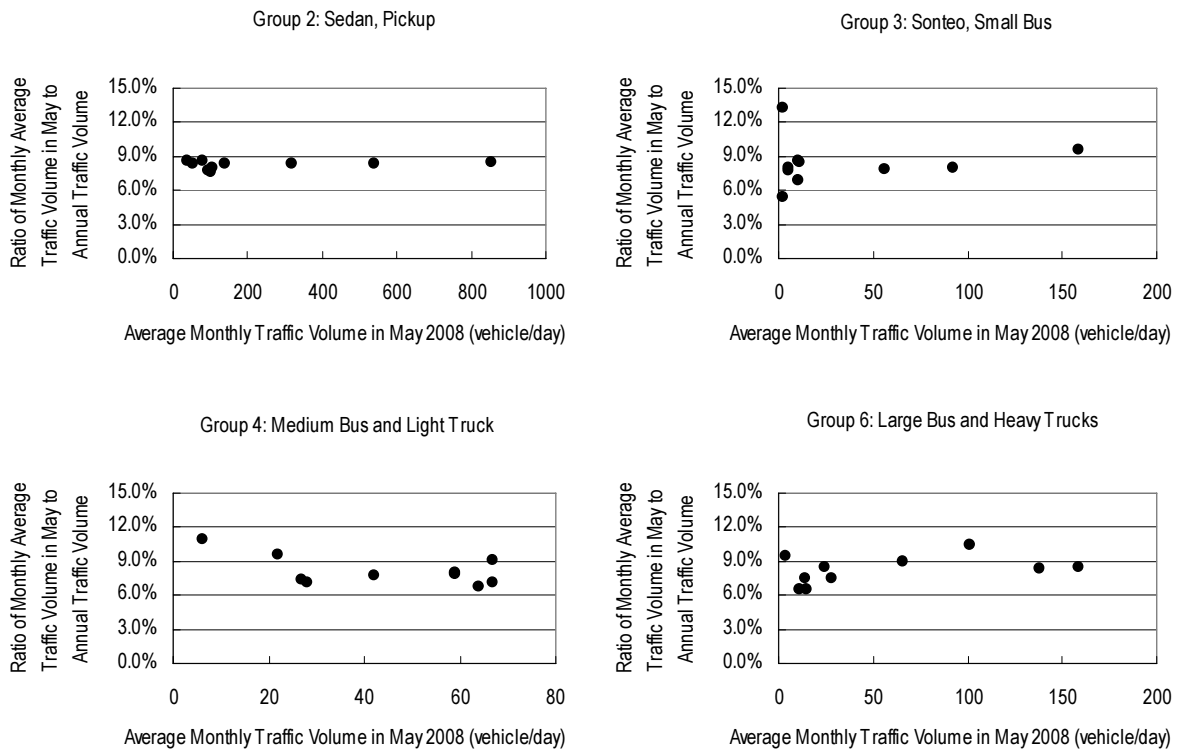
ປະຈຳວັນສະເລ່ຍ ໃນເດືອນ ພຶດສະພາ 2008 ຕາມຈຸດເກັບເງິນ. ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນ ຕາມແຕ່ລະຈຸດ ເກັບເງິນຄ່າທາງ ຕໍ່ກັບລົດໂດຍສານ ຄົນຂະໜາດນ້ອຍແຕ່ວ່າລົດບັດສ ແລະ ລົດບັນທຸກ (ກຸ່ມທີ 3 ແລະ ອື່ນໆ) ແມ່ນແຕກຕ່າງຈາກ ຈຸດເກັບເງິນ ເນື່ອງຈາກ ບໍລິມາດການສັນຈອນ ຍັງຕໍ່າ. ອີງຕາຄ່າສະ ເລ່ຍຂອງ ບໍລິມາດການສັນຈອນທັງໝົດ ຂອງຈຸດເກັບເງິນທັງ 10 ຈຸດ, ເພາະສະນັ້ນ, ປັດໃຈໃນການ ບັບປຸງຂອງ ບໍລິມາດການສັນຈອນ ໃນເດືອນພຶດສະພາ ຫາ ບໍລິມາດການສັນຈອນ ສະເລ່ຍປະຈຳປີ Annual Average Traffic Volume (AADT) ແມ່ນໄດ້ຄິດໄລ່ ແລະສະແດງໃນ ຕາຕະລາງ 5.1.3.



ສັງເກດ: ບໍລິມາດການສັນຈອນ ຕາມຈຸດເກັບເງິນ 10 ຈຸດ

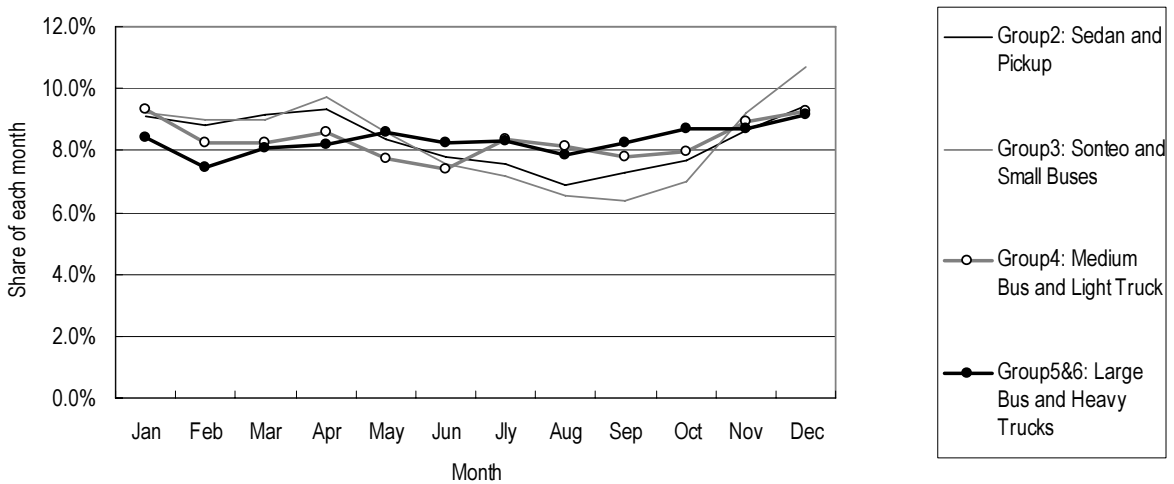
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.1.7 ຄ່າຂຶ້ນລົງຂອງບໍລິມາດການສັນຈອນ ແຍກເປັນປະເພດລົດ ໃນປີ 2008



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.1.8 ອັດຕາສ່ວນ ຂອງ ບໍລິມາດການສັນຈອນປະຈຳເດືອນສະເລ່ຍ ໃນເດືອນພຶດສະພາ ຢູ່ 10 ຈຸດເກັບເງິນ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.1.9 ຄ່າຂົນສົ່ງປະຈຳເດືອນ ແຍກເປັນແຕ່ລະປະເພດ ໃນປີ 2008

ຕາຕະລາງ 5.1.4 ສະແດງ ປັດໄຈດັດແກ້ ສຳລັບການສຳຫຼວດ ນັບລົດສັນຈອນ ຫາ ບໍລິມາດ AADT.

ຕາຕະລາງ 5.1.4 ຄ່າຂັ້ນລົງປະຈຳເດືອນ ຂອງບໍລິມາດການສັນຈອນ ແລະປັດໄຈດັດແກ້ ສຳລັບ AADT ໃນປີ 2008

	ລົດເກັງ, ລົດຈີບ, ກະບະ	ສອງແຖວ, ລົດບັດສ (7 ບ່ອນນັ່ງລົງມາ)	ລົດບັດສ (8–35 ບ່ອນນັ່ງ), ລົດບັນທຸກເບົາ (7 ໂຕນ ລົງມາ)	ລົດບັດສ (36 ບ່ອນນັ່ງຂຶ້ນໄປ), ລົດບັນທຸກຫນັກ (ເກີນ 7 ໂຕນ ຂຶ້ນໄປ), ລົດພວງ ແລະ ອື່ນໆ
ມັງກອນ	9.1	9.2	9.3	8.4
ກຸມພາ	8.8	9.0	8.2	7.4
ມີນາ	9.2	9.0	8.2	8.1
ເມສາ	9.3	9.7	8.6	8.2
ພຶດສະພາ	8.3	8.6	7.7	8.6
ມິຖຸນາ	7.8	7.6	7.4	8.3
ກໍລະກົດ	7.6	7.2	8.4	8.3
ສິງຫາ	6.9	6.6	8.1	7.9
ກັນຍາ	7.3	6.4	7.8	8.2
ຕຸລາ	7.7	7.0	8.0	8.7
ພະຈິກ	8.6	9.2	9.0	8.7
ທັນວາ	9.4	10.7	9.3	9.1
ລວມ (%)	100.0	100.0	100.0	100.0
ປັດໄຈດັດແກ້ (Adjustment Factor) ສຳລັບ ພຶດສະພາ ຫາ AADT	1.00	0.97	1.08	0.97

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

5.1.4 ຜົນຂອງການສຳຫຼວດສຳພາດແຄມທາງ

ຕາຕະລາງ 5.1.5 ສະແດງ ອັດຕາຕົວຢ່າງ ຂອງຈຸດການສຳຫຼວດ. ປັດໄຈການຂະຫຍາຍຕົວ ຢູ່ຈຸດສຳຫຼວດ, ທິດທາງ ແລະ ປະເພດຂອງລົດບັນທຸກ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດ ບົນພື້ນຖານ ອັດຕາຕົວຢ່າງ ຕາມລຳດັບ.

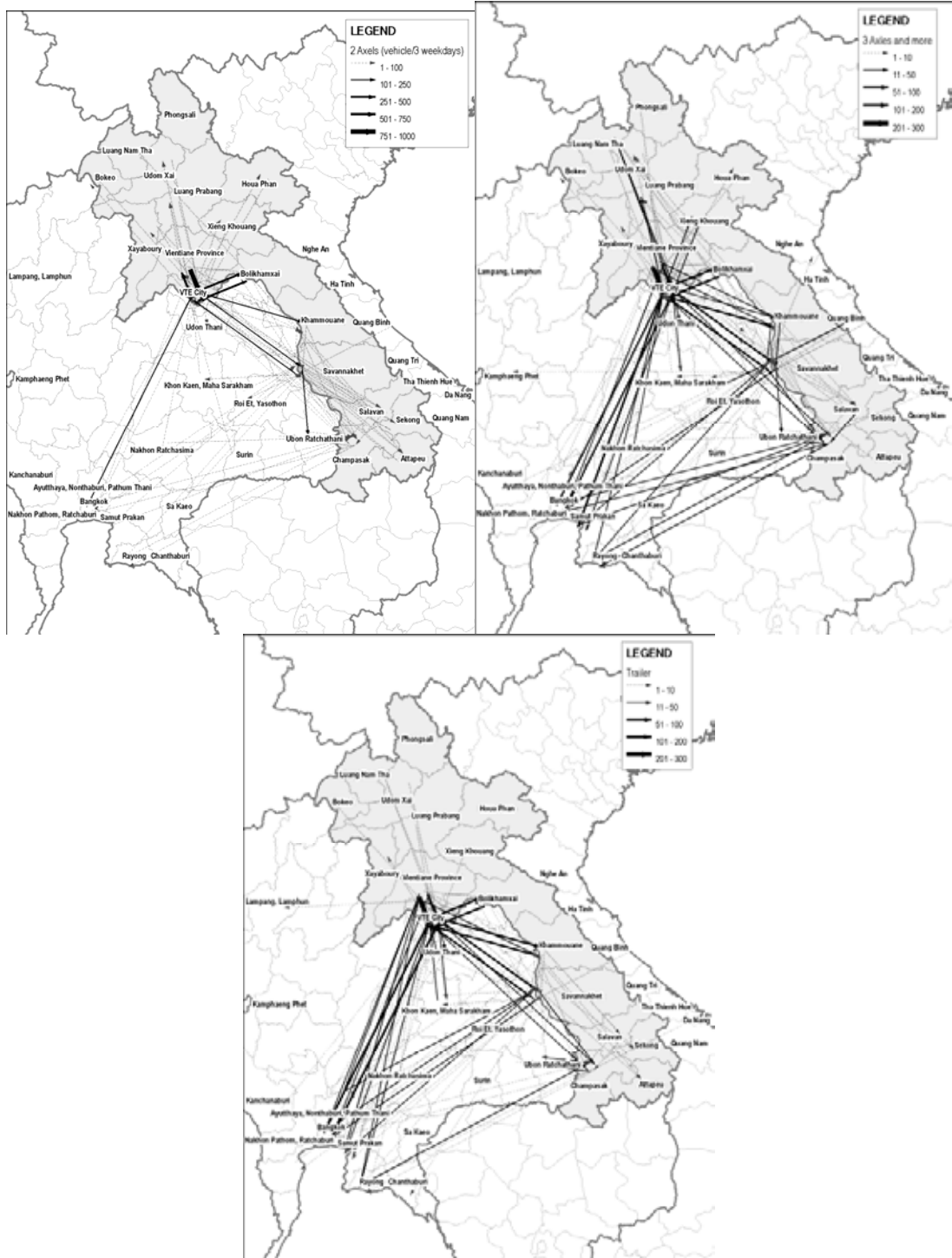
ຕາຕະລາງ 5.1.5 ອັດຕາສ່ວນ ຕົວຢ່າງ ໂດຍທີ່ຕັ້ງການສຳຫຼວດ

ທີ່ຕັ້ງ	ວັນ	ທິດທາງ	ຈຳນວນລົດ (ນັບເອົາ)			ຈຳນວນຕົວຢ່າງ (ສຳພາດ)			ອັດຕາຕົວຢ່າງ		
			2 ເພົາ	3 ເພົາ ຂຶ້ນໄປ	ລົດພວງ	2 ເພົາ	3 ເພົາ ຂຶ້ນໄປ	ລົດພວງ	2 ເພົາ	3 ເພົາ ຂຶ້ນໄປ	ລົດພວງ
1	ວັນລາດສະການ	1	643	317	504	26	99	136	4.0%	31.2%	27.0%
		2	679	375	532	119	101	118	17.5%	26.9%	22.2%
2	ວັນລາດສະການ	1	247	124	155	57	76	88	23.1%	61.3%	56.8%
		2	213	144	128	19	115	113	8.9%	79.9%	88.3%
3	ວັນລາດສະການ	1	175	69	96	26	31	10	14.9%	44.9%	10.4%
		2	61	66	9	29	40	3	47.5%	60.6%	33.3%
4	ວັນລາດສະການ	1	887	274	276	113	94	75	12.7%	34.3%	27.2%
		2	881	256	296	83	92	96	9.4%	35.9%	32.4%
	ວັນເສົາ & ອາທິດ	1	490	145	175	45	41	60	9.2%	28.3%	34.3%
		2	560	173	242	37	21	33	6.6%	12.1%	13.6%
5	ວັນລາດສະການ	1	110	84	25	47	51	16	42.7%	60.7%	64.0%
		2	78	81	57	33	46	36	42.3%	56.8%	63.2%
	ວັນເສົາ & ອາທິດ	1	57	38	33	16	18	17	28.1%	47.4%	51.5%
		2	61	20	20	12	13	8	19.7%	65.0%	40.0%
6	ວັນລາດສະການ	1	60	36	34	58	35	29	96.7%	97.2%	85.3%
		2	93	43	51	83	30	28	89.2%	69.8%	54.9%
	ວັນເສົາ & ອາທິດ	1	31	22	24	30	8	20	96.8%	36.4%	83.3%
		2	24	20	25	18	11	16	75.0%	55.0%	64.0%
7	ວັນລາດສະການ	1	489	136	95	135	36	3	27.6%	26.5%	3.2%
		2	383	206	218	45	54	38	11.7%	26.2%	17.4%
	ວັນເສົາ & ອາທິດ	1	357	68	57	88	20	8	24.6%	29.4%	14.0%
		2	806	53	19	65	18	5	8.1%	34.0%	26.3%
8	ວັນລາດສະການ	1	592	426	129	120	128	51	20.3%	30.0%	39.5%
		2	455	399	88	100	128	16	22.0%	32.1%	18.2%
	ວັນເສົາ & ອາທິດ	1	389	213	69	152	102	41	39.1%	47.9%	59.4%
		2	423	175	44	89	91	18	21.0%	52.0%	40.9%
ລວມວັນລາດສະການ			6046	3036	2693	1093	1156	856	18.1%	38.1%	31.8%
ລວມວັນເສົາ ແລະ ອາທິດ			3198	927	708	552	343	226	17.3%	37.0%	31.9%

ສັງເກດ: ວັນລາດສະການ ແມ່ນທັງໝົດ 3 ວັນ ແລະ ວັນພັກລາດສະການແມ່ນວັນເສົາ ແລະ ວັນອາທິດ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.1.10 ສະແດງ ການຈໍລະຈອນລົດບັນທຸກ ລວມທັງ ລົດເປົ່າ ຢູ່ໃນ 3 ວັນລາດສະການ ທີ່ໄດ້ຂະຫຍາຍ ແລະ ສອບທຽບ ໂດຍຂໍ້ມູນການນັບການສັນຈອນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຂໍ້ສັ່ງເກດ: ລົດບັນທຸກ 2 ເພົາ (ດ້ານເທິງເບື້ອງຊ້າຍ), 3 ເພົາຂຶ້ນໄປ (ດ້ານເທິງເບື້ອງຂວາ) ແລະລົດພວງ (ດ້ານລຸ່ມ)

ຮູບ 5.1.10 ການຈໍລະຈອນ ລົດບັນທຸກ ອີງໃສ່ ການສໍາຫຼວດສໍາພາດແຄມທາງ (ລົດ/3 ວັນລາດສະການ)

ການວິໄຈລຸ່ມນີ້ ກ່ຽວກັບຜົນ ການສໍາຫຼວດການສໍາພາດແຄມທາງ ແມ່ນອີງໃສ່ ຂໍ້ມູນທີ່ຂະຫຍາຍ ໂດຍປັດໄຈການຂະຫຍາຍຕົວ (expansion factor) ແລະໄດ້ສອບທຽບກັບການຈໍລະຈອນຂອງລົດ

ບັນທຸກ ແລະຜົນການສຳຫຼວດການນັບລົດ.

ຕາຕະລາງ 5.1.6 ສະແດງ ອັດຕາສ່ວນລົດບັນທຸກເປົ້າ ໂດຍການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ແລະຂົນສົ່ງພາຍໃນ. ຢູ່ຂົວມິດຕະພາບ ລາວ-ໄທ ແລະພາສີສະຫວັນນະເຂດ, ສຳລັບລົດບັນທຸກຂາອອກ (ຈາກ ສປປ ລາວ ໄປຫາ ໄທ) ແມ່ນ 95% ເປັນລົດເປົ້າ ແລະ 15.8% ແລະ 21.5% ຂອງລົດບັນທຸກຂາເຂົ້າ (ຈາກໄທ ໄປຫາ ສປປ ລາວ) ແມ່ນລົດເປົ້າ ຕາມລຳດັບ.

ຕາຕະລາງ 5.1.6 ອັດຕາສ່ວນຂອງລົດບັນທຸກເປົ້າ

ສະຖານທີ່	ປະເພດ	2 ເພົາ	3 ເພົາຂຶ້ນໄປ	ລົດພວງ	ລວມ
ຂົວມິດຕະພາບ ລາວໄທ	ຂາເຂົ້າ (ນຳເຂົ້າ)	19.7%	9.1%	16.2%	15.8%
	ຂາອອກ (ສົ່ງອອກ)	99.2%	91.3%	88.1%	94.5%
ພາສີສະຫວັນນະເຂດ	ຂາເຂົ້າ (ນຳເຂົ້າ)	16.8%	10.6%	30.7%	21.5%
	ຂາອອກ (ສົ່ງອອກ)	94.6%	98.1%	87.6%	94.5%
ພາສີວັງເຕົ້າ	ຂາເຂົ້າ (ນຳເຂົ້າ)	40.2%	38.7%	70.0%	47.1%
	ຂາອອກ (ສົ່ງອອກ)	7.5%	14.9%	14.3%	12.8%
ພາຍໃນ	ວັນລາດສະການ	41.5%	33.2%	50.6%	40.8%
	ວັນພັກການ	49.3%	35.8%	48.7%	47.1%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຂໍ້ສັງເກດ: ອັດຕາສ່ວນລົດບັນທຸກເປົ້າ ໃນຍີ່ປຸ່ນ ປະມານ 30% ໃນປີ 2006 (ສະຖິຕິຍານ ພາຫະນະຂົນສົ່ງ ໃນສຶກປີ 2006) ແລະ 37% ໃນສປ ຈີນ ໃນປີ 2002 (ສະຖິຕິຈາກພະລາທິການ ໃນ ຈີນ ໃນປີ 2002).

ຕາຕະລາງ 5.1.7 ສະແດງ ອັດຕາສ່ວນການຂົນສົ່ງ ສຸດທິສະເລ່ຍ (ຍົກເວັ້ນ ລົດເປົ້າ) ໂດຍປະເພດຂອງສິນຄ້າ ແລະ ລົດບັນທຸກ ທີ່ເຫັນໄດ້.

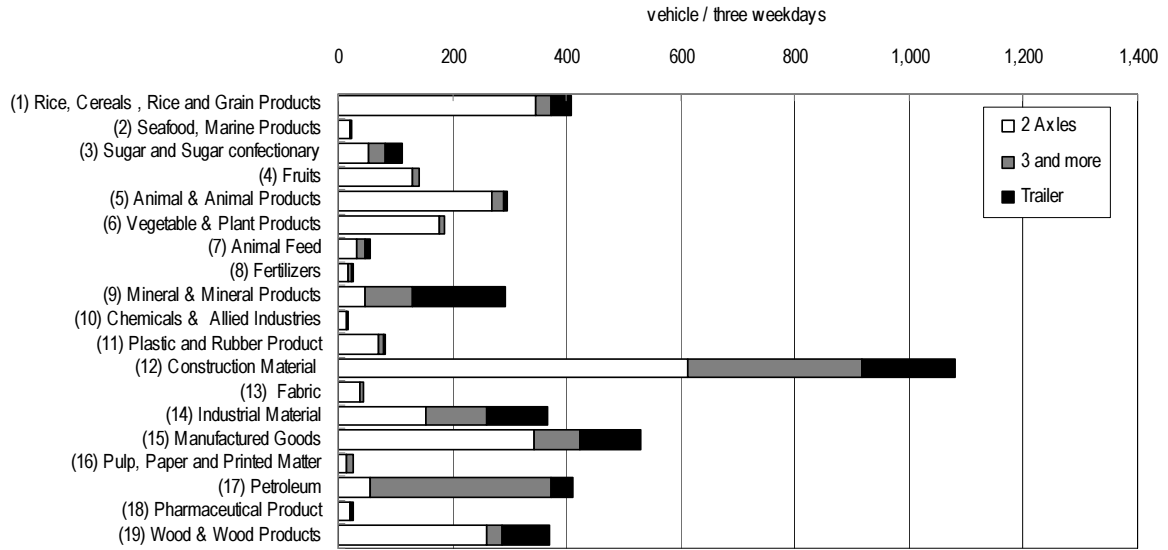
ຕາຕະລາງ 5.1.7 ອັດຕາສ່ວນການຂົນສົ່ງ ແຍກເປັນປະເພດສິນຄ້າ ແລະ ລົດບັນທຸກ

ສິນຄ້າ	ສະເລ່ຍຂອງສາກົນ			ສະເລ່ຍຍີ່ຫຼ່າຍໃນ		
	2 ເພົາ	3 ເພົາຂຶ້ນໄປ	ລົດພວງ	2 ເພົາ	3 ເພົາຂຶ້ນໄປ	ລົດພວງ
ເຂົ້າ & ອາຫານປະເພດເຂົ້າ	81%	91%	80%	78%	79%	83%
ຜະລິດຕະພັນສັດ	96%	96%	88%	86%	95%	88%
ນ້ຳຕານ & ອາຫານທີ່ເຮັດດ້ວຍນ້ຳຕານ	94%	100%	100%	76%	94%	67%
ໝາກໄມ້ & ພືດຜັກ	99%	100%	100%	81%	95%	100%
ອາຫານສັດ & ຜຸ່ນປຸຍ	100%	83%	100%	81%	78%	100%
ແຮ່ທາດ & ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ	100%	63%	81%	86%	88%	80%
ທາດເຄມີ & ປູດສຕິກ & ວັດສະດຸອຸດສະຫະກຳ	86%	94%	80%	75%	85%	91%
ສິນຄ້າການຜະລິດ	92%	91%	95%	80%	93%	89%
ນ້ຳມັນ	100%	93%	88%	77%	93%	75%
ຜະລິດຕະພັນໄມ້	100%	96%	95%	89%	85%	84%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

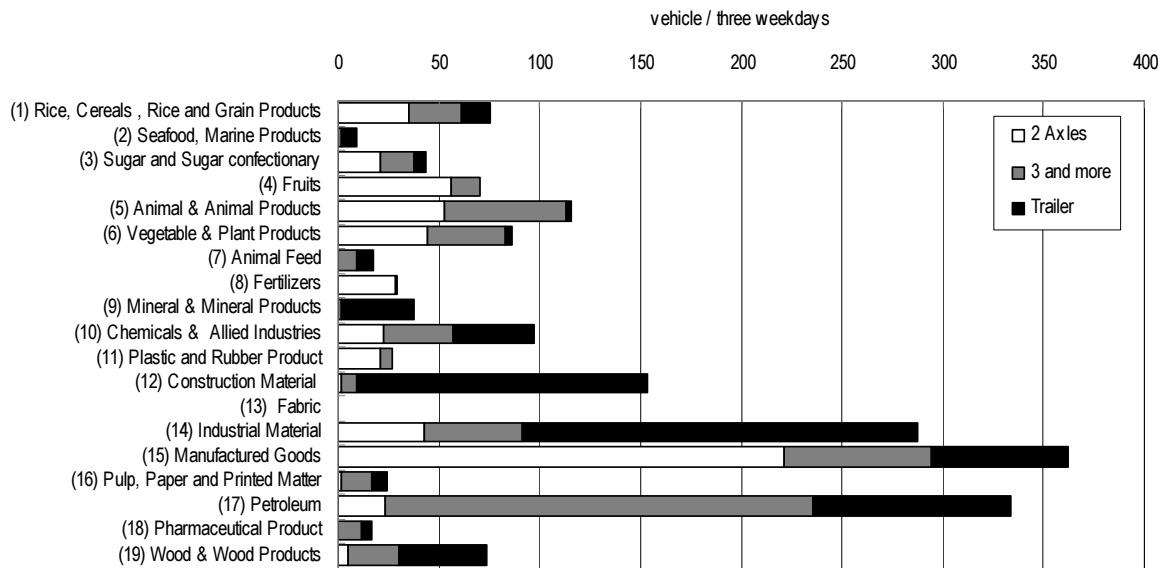
ຂໍ້ສັງເກດ: ອັດຕາການບັນທຸກ ຢູ່ໃນປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ແມ່ນ 84% (ຫຼາຍກວ່າ 10 ໂຕນ), 77% (ລົດບັນທຸກ 4– 10 ໂຕນ), 68% (ລົດບັນທຸກ 2 – 4 ໂຕນ) ແລະ 55% (ໜ້ອຍກວ່າ 2 ໂຕນ) ໃນປີ 2005 (ຂໍ້ມູນຈາກ ການສຳຫຼວດ ກ່ຽວກັບການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ອຸປະກອນຕ່າງໆ ຢູ່ເຂດນະຄອນໂຕກຽວ ຄັ້ງທີ 4).

ຮູບ 5.1.11 ແລະ 5.1.12 ສະແດງຈຳນວນລົດບັນທຸກ ແຍກເປັນປະເພດສິນຄ້າ ໃນ 3 ວັນລາດ ສະການ ທັງຫຼາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ຕາມລຳດັບ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

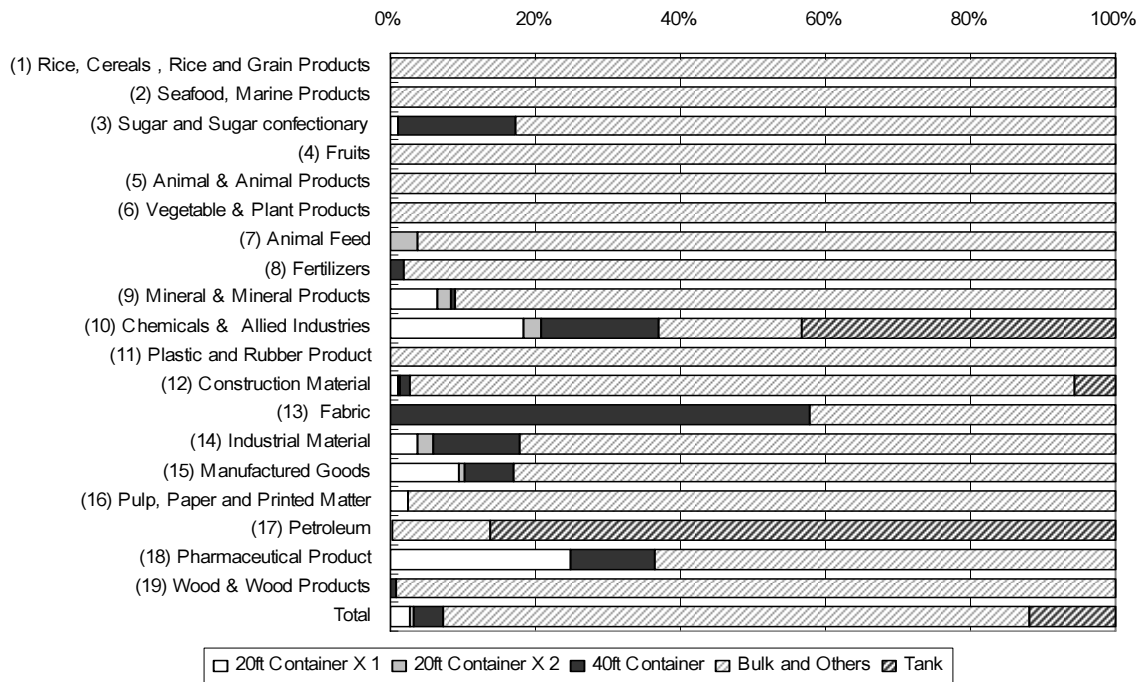
ຮູບ 5.1.11 ຈຳນວນລົດບັນທຸກ ທີ່ຂົນສົນຄ້າ (ພາຍໃນ)



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.1.12 ຈຳນວນລົດບັນທຸກ ທີ່ຂົນສົນຄ້າ (ສາກົນ)

ຮູບ 5.1.13 ສະແດງສ່ວນປະກອບ ຂອງ ແຕ່ລະປະເພດສົນຄ້າ ໂດຍຈຳນວນຂອງລົດຂົນສົ່ງ ທີ່ຂະຫຍາຍ ຕາມບໍລິມາດ ຂອງ 3 ວັນລາດສະການ. ອັດຕາສ່ວນຂອງລົດບັນທຸກທີ່ຂົນສົ່ງຄອນເທນເນີ ແມ່ນປະມານ 8%, ແລະ 53% ແມ່ນຕັ້ງຄອນເທນເນີ 40ຟຸດ (ft) ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຮູບ 5.1.13.

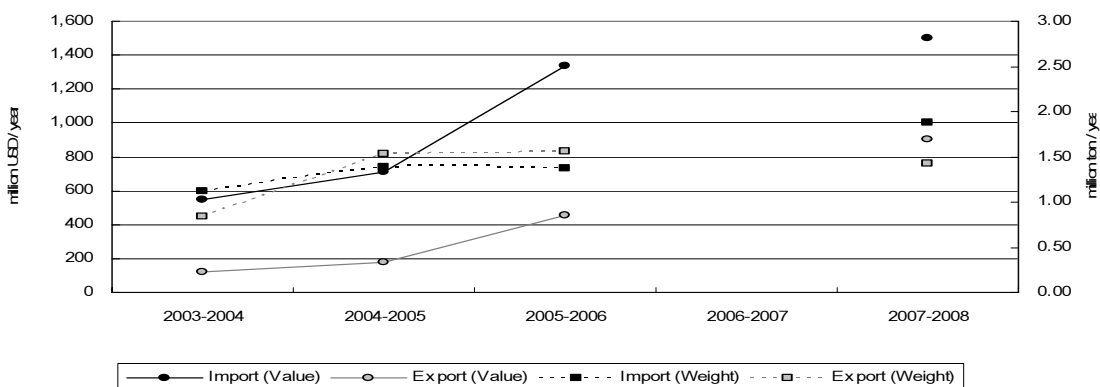


ຮູບ 5.1.13 ປະເພດຂອງການຫຸ້ມຫໍ່ ສິນຄ້າ (ລິດ / ວັນລາດສະການ 3 ວັນ)

5.1.5 ຂໍ້ມູນດ້ານພາສີ

ກົມພາສີ ໄດ້ສະເໜີ “ລະບົບ C2000” ທີ່ບັນຈຸ ໃນປະເພດຂອງສິນຄ້າທີ່ໄດ້ແຈ້ງ (HS 8 ຕົວເລກ), ບໍລິມາດເປັນກິໂລ, ມູນຄ່າເປັນກີບ ແລະໂດລາ ໂດຍການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະຜ່ານແດນ ແລະພາສີອາກອນ. ໂດຍການວິໄຈຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວນີ້, ແນວໂນ້ມທີ່ມີໃນປະຈຸບັນຂອງການຄ້າທີ່ກ່ຽວພັນກັບ ສປປ ລາວ ແມ່ນສາມາດເຂົ້າໃຈໄດ້.

ຮູບ 5.1.14 ສະແດງບໍລິມາດນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ປະຈຳປີ ໃນ ສປປ ລາວ ໃນ 4 ປີ ຜ່ານມາ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຖານຂໍ້ມູນ C2000

ຂໍ້ສັງເກດ: ຂໍ້ມູນປະຈຳເດືອນຈຳນວນໜຶ່ງ ໄດ້ສູນຫາຍ ໃນເດືອນຕຸລາ 2006 – ກັນຍາ 2007

ຮູບ 5.1.14 ບໍລິມາດນຳເຂົ້າ –ສົ່ງອອກ ອີງຕາມການແຈ້ງ

ຕາຕະລາງ 5.1.8 ສະແດງ ບໍລິມາດທາງດ້ານການຄ້າ ທີ່ໄດ້ແຈ້ງ ໃນປີ 2007–2008. ການຄ້າໃນ ສປປ ລາວ ກວມເອົາ ການຄ້າ ກັບບັນດາປະເທດອື່ນໆໃນອະນຸພາກພື້ນ (ບໍ່ລວມພະມ້າ).

ຕາຕະລາງ 5.1.8 ບໍລິມາດການຄ້າ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບ ສປປ ລາວ

		ປະເທດອະນຸພາກພື້ນ	ນອກຈາກອະນຸພາກພື້ນ	ລວມ (ທຸກປະເທດ)	ອັດຕາສ່ວນຂອງ ອະນຸພາກພື້ນ
ບໍລິມາດ ລ້ານໂຕນ / ປີ	ນຳເຂົ້າລາວ	1.82	0.10	1.92	95.0%
	ສົ່ງອອກຈາກລາວ	1.41	0.02	1.43	98.9%
	ຜ່ານ (ຈາກ)	0.11	0.01	0.12	92.0%
ບໍລິມາດລ້ານໂດລາ/ ປີ	ນຳເຂົ້າລາວ	1,291	207	1,498	86.2%
	ສົ່ງອອກຈາກລາວ	822	78	900	91.3%
	ຜ່ານ (ຈາກ)	86	118	204	42.0%
ລາຄາຫົວໜ່ວຍສະເລ່ຍ (ໂດລາ / ໂຕນ)	ນຳເຂົ້າລາວ	708.3	2,169.9	781.1	
	ສົ່ງອອກຈາກລາວ	581.1	4,790.2	629.1	
	ຜ່ານ (ຈາກ)	758.8	12,130.3	1,664.2	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຖານຂໍ້ມູນ C2000 (ຕຸລາ 2007 – ກັນຍາ 2008)

ຂໍ້ສັງເກດ 1: ປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ມີ: ຫວຽດນາມ, ໄທ, ກຳປູເຈຍ ແລະຈີນ.

ຂໍ້ສັງເກດ 2: ການສົ່ງອອກສ່ວນໃຫຍ່ ໄປຫາ ນອກປະເທດອະນຸພາກພື້ນແມ່ນຄຳ (48.4ລ້ານໂດລາ), ກາເຟ (18.2 ລ້ານ ໂດລາ) ແລະທອງທີ່ໄດ້ຟອກແລ້ວ (8.6 ລ້ານໂດລາ).

ຂໍ້ສັງເກດ 3: ສິນຄ້າຜ່ານແດນຈາກປະເທດທີ່ຢູ່ນອກອະນຸພາກພື້ນ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນ ຍາສູບ ຈາກອິນໂດເນເຊຍ (81.3 ລ້ານໂດລາ), ເຄື່ອງດື່ມປະເພດເຫຼົ້າ (25.6ລ້ານໂດລາ) ຈາກສິງກະໂປ ທີ່ດ່ານພາສີ ສະຫວັນນະເຂດ.

ຕາຕະລາງ 5.1.9 ສະແດງ ຕາຕະລາງການຄ້າ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບ ສປປ ລາວ ໃນປີ 2007 2008. ການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນສ່ວນໃຫຍ່ ມາຈາກ ໄທ. ສິນຄ້າຜ່ານແດນສ່ວນໃຫຍ່ ຈາກ ໄທ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ໄປຫາ ຫວຽດນາມ.

ຕາຕະລາງ 5.1.9 ການຄ້າຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບ ສປປ ລາວ

ລ້ານໂດລາ	ສປປ ລາວ	ຫວຽດນາມ	ໄທ	ກຳປູເຈຍ	ຈີນ	ລວມ
ສປປ ລາວ		98.7	476.8		14.7	590.2
ຫວຽດນາມ	80.5		14.6			95.1
ໄທ	1091.4	184.8			1.2	1277.4
ກຳປູເຈຍ			0.1			0.1
ຈີນ	118.3		3.4			121.7
ລວມ	1290.2	283.5	494.9	0	15.9	2084.5

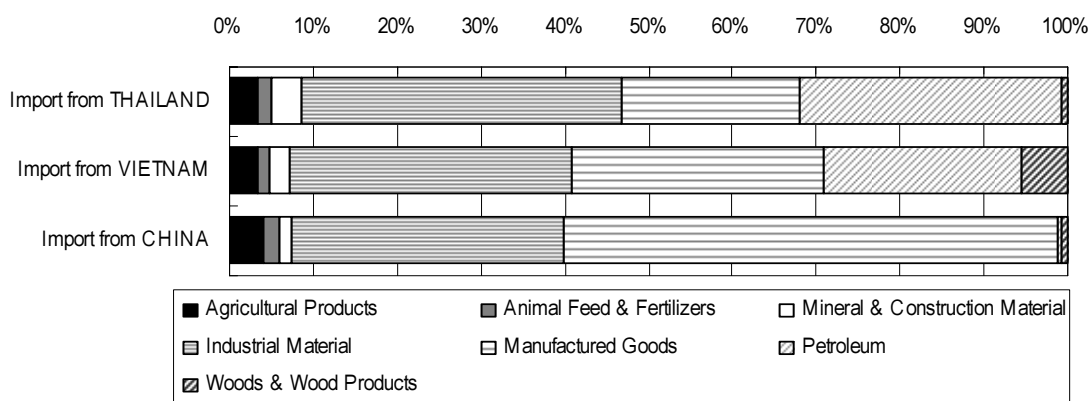
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຖານຂໍ້ມູນ C2000 (ຕຸລາ 2007 – ກັນຍາ 2008)

ຮູບ 5.1.15 ຫາ 5.1.16 ສະແດງ ມູນຄ່າສ່ວນປະກອບຂອງສິນຄ້າຕາມການແຈ້ງ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບ ສປປ ລາວ ແລະບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ.

ການນຳເຂົ້າຈາກ ໄທ ປະກອບດ້ວຍວັດສະດຸ ອຸດສະຫະກຳ (38%), ນັ້ມັນ (31%) ແລະສິນຄ້າ ການຜະລິດ (21%).

ປະມານ 70% ຂອງການສົ່ງອອກໄປ ໄທ ແມ່ນວັດສະດຸອຸດສະຫະກຳ (ຕົວຢ່າງ ທອງແດງ ທີ່ຂັດແລ້ວ). ການສົ່ງອອກ ໄປ ຫວຽດນາມ ກວມມີ ສິນຄ້າການຜະລິດ (ອີງໃສ່ລາຄາທີ່ໄດ້ແຈ້ງ).

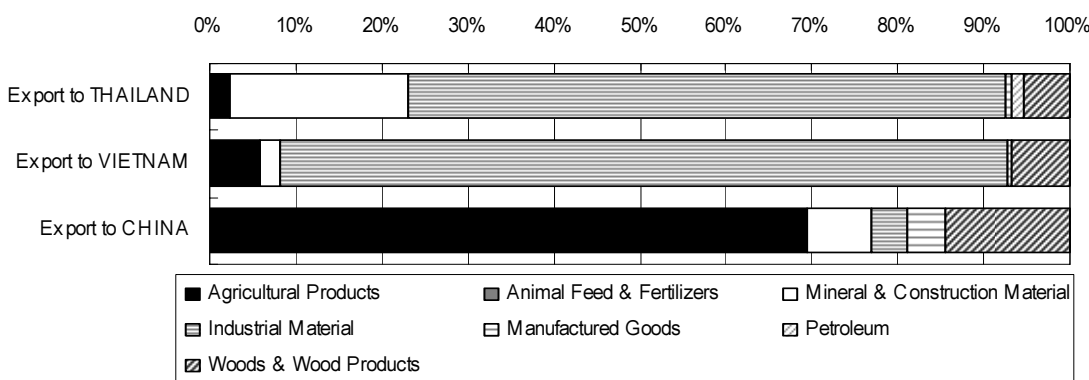
ປະມານ 60% ຂອງການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຈາກ ໄທ ແມ່ນ ຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ (ຢາສູບ 75%). ສິນຄ້າຈາກຈີນ (ໄປຫາ ໄທ) ກວມເອົາສ່ວນໃຫ່ຍແມ່ນ ສິນຄ້າການຜະລິດ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຖານຂໍ້ມູນ C2000 (ຕຸລາ 2007 – ກັນຍາ 2008)

ຂໍ້ສັງເກດ: ອີງຕາມມູນຄ່າ (ໂດລາ)

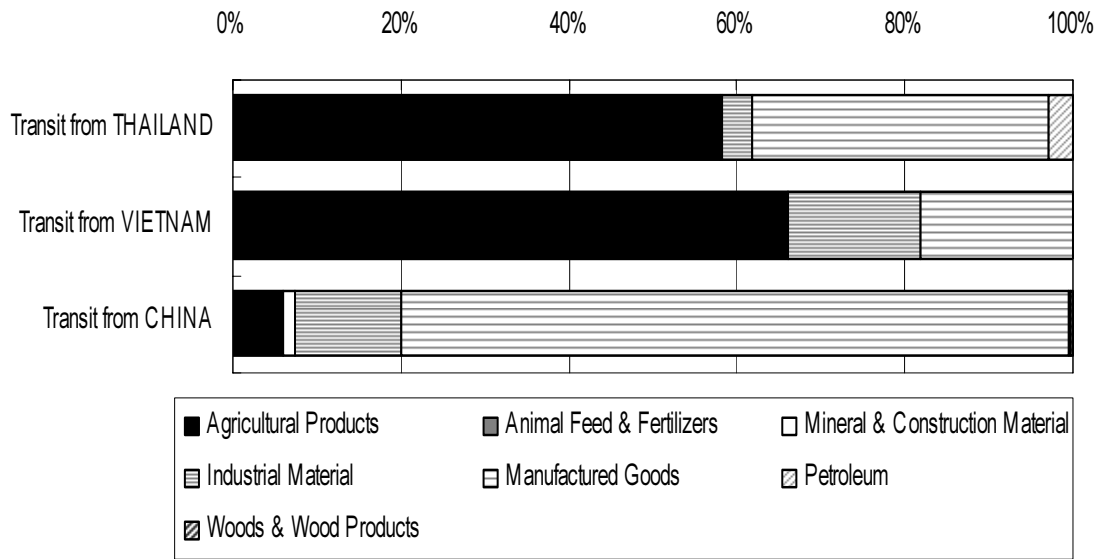
ຮູບ 5.1.15 ສ່ວນປະກອບຂອງສິນຄ້າຂົນສົ່ງເຂົ້າມາລາວ ຈາກບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຖານຂໍ້ມູນ C2000 (ຕຸລາ 2007 – ກັນຍາ 2008)

ຂໍ້ສັງເກດ: ອີງຕາມມູນຄ່າ (ໂດລາ)

ຮູບ 5.1.16 ສ່ວນປະກອບຂອງສິນຄ້າຂົນສົ່ງອອກຈາກລາວໄປຫາບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ

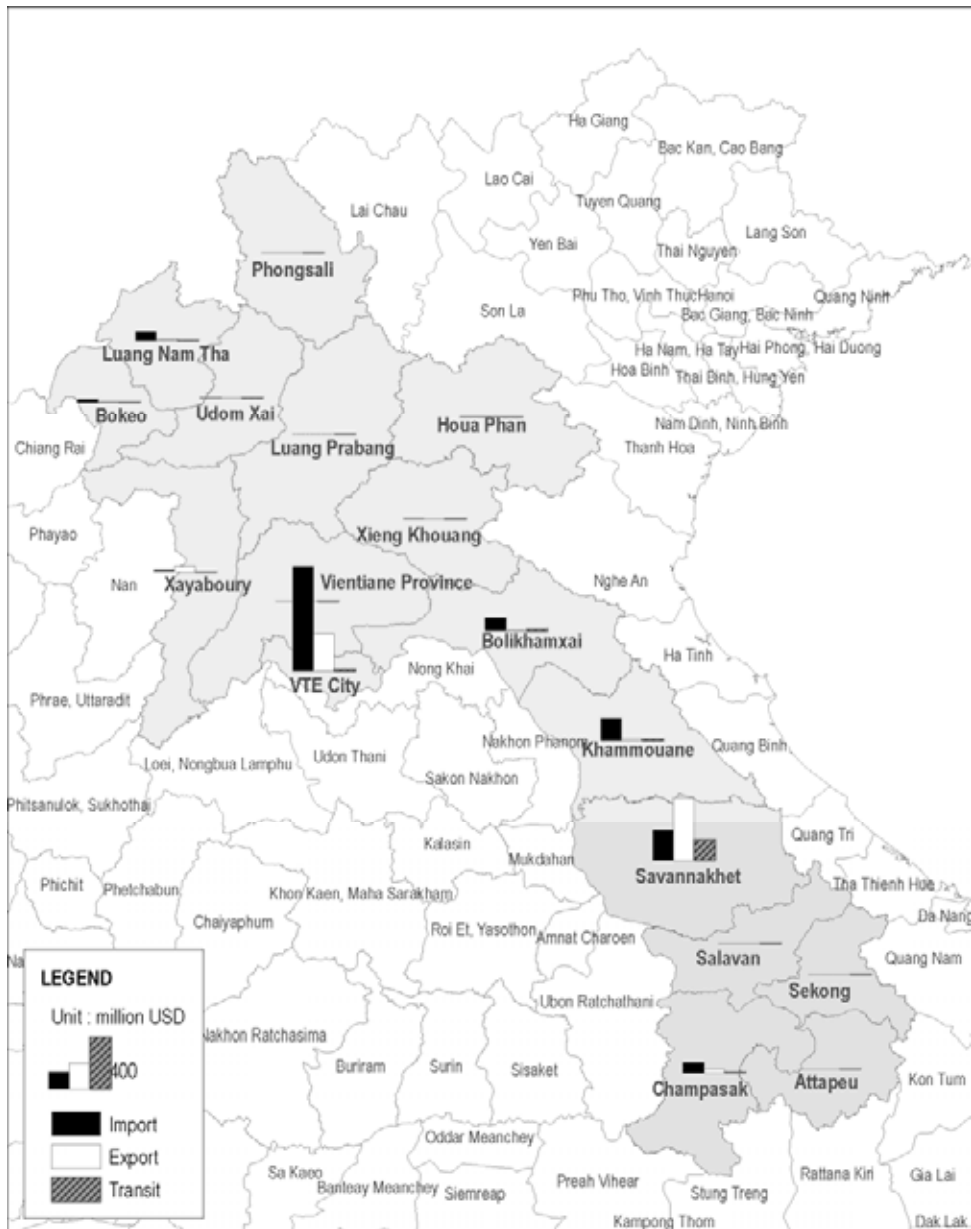


ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຖານຂໍ້ມູນ C2000 (ຕຸລາ 2007 – ກັນຍາ 2008)

ຂໍ້ສັງເກດ: ອີງຕາມມູນຄ່າ (ໂດລາ)

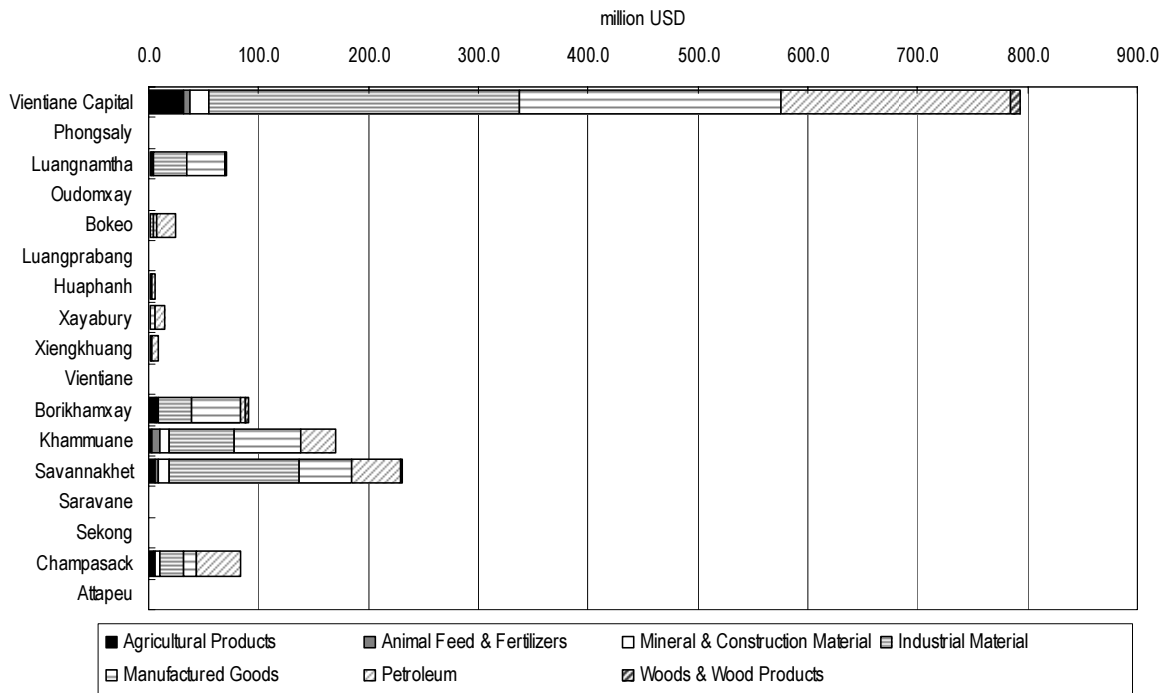
ຮູບ 5.1.17 ສ່ວນປະກອບຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ຈາກ ປະເທດອະນຸພາກພື້ນ

ຮູບ 5.1.18 ສະແດງ ບໍລິມາດການຄ້າ ໃນປີ 2007–2008 ອີງຕາມທີ່ຕັ້ງຂອງພາສີ (ລະດັບແຂວງ). 53% ຂອງບໍລິມາດ ການນຳເຂົ້າ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຢູ່ດ່ານພາສີ ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. 53% ຂອງບໍລິມາດ ການນຳເຂົ້າ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຢູ່ດ່ານພາສີ ຂອງສະຫວັນນະເຂດ.



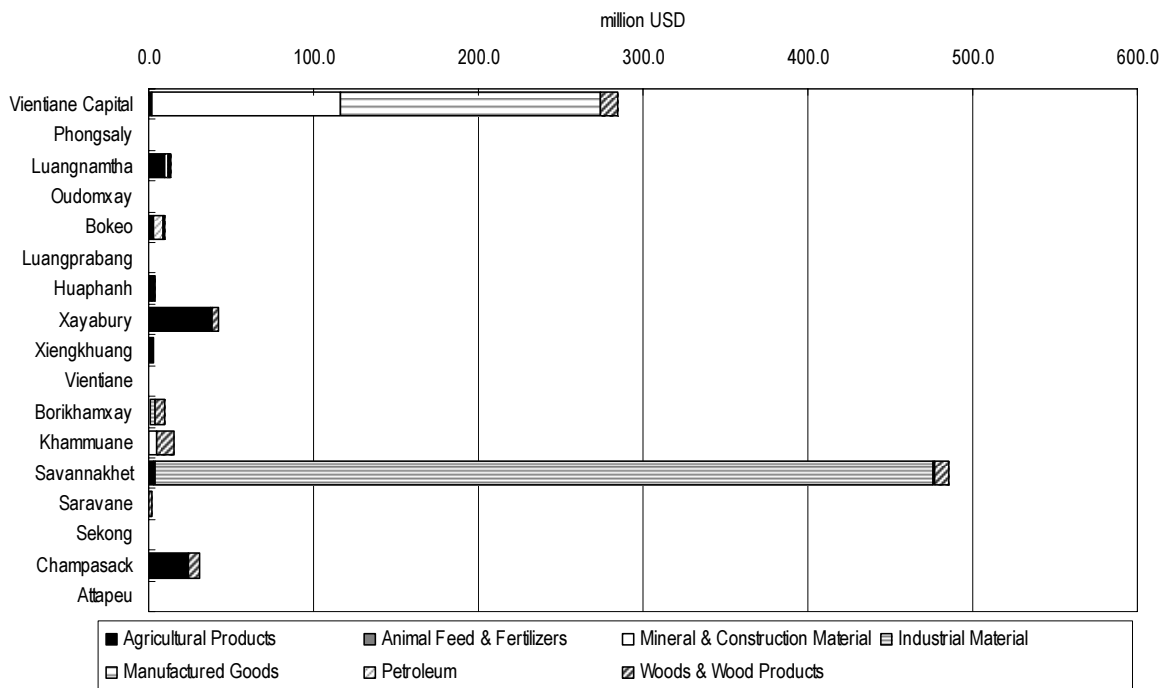
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຖານຂໍ້ມູນ C2000 (ຕຸລາ 2007 – ກັນຍາ 2008)

ຮູບ 5.1.18 ບໍລິມາດທາງດ້ານການຄ້າ ຂອງແຂວງ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຖານຂໍ້ມູນ C2000 (ຕຸລາ 2007 – ກັນຍາ 2008)

ຮູບ 5.1.19 ການນຳເຂົ້າ ແຍກເປັນປະເພດສິນຄ້າ ແລະ ແຂວງ (ພາສີ)



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຖານຂໍ້ມູນ C2000 (ຕຸລາ 2007 – ກັນຍາ 2008)

ຮູບ 5.1.20 ການສົ່ງອອກ ແຍກເປັນປະເພດສິນຄ້າ ແລະ ແຂວງ (ພາສີ)

ຕາຕະລາງ 5.1.10 ສະແດງ ບໍລິມາດການນຳເຂົ້າຂອງ ພາສີຕົ້ນຕໍ 3 ແຫ່ງ ໃນນະຄອນຫຼວງ ວຽງຈັນ ເປັນຈຸດຫນັກ. ສິນຄ້າເກືອບທັງໝົດ ຍົກເວັ້ນ ນໍ້າມັນ ແມ່ນຜ່ານສາງທ່ານາແລ້ງ ຫຼື ພາສີຂອງຂົວ ມິດຕະພາບ ລາວ ໄທ ແລະອັດຕາສ່ວນຂອງ ທ່ານາແລ້ງ ແມ່ນ 23% ຂອງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ໃນນະຄອນ ຫຼວງວຽງຈັນ.

ອີງຕາມ ສິນຄ້າສິ່ງອອກ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ພາສີຂົວມິດຕະພາບ ລາວ ໄທ ແລະ ສະຫນາມບິນສາກົນວັດໄຕ ແມ່ນກວມເອົາເກືອບ 100%. ໃນນັ້ນ 99.9% ຂອງສິນຄ້າສິ່ງອອກ ໃນດ້ານ ນໍ້າຫນັກ ແມ່ນຜ່ານພາສີຂົວມິດຕະພາບ ລາວ ໄທ, ແລະ 54.0% ຂອງສິນຄ້າສິ່ງອອກ ໃນດ້ານລາຄາ ແມ່ນຜ່ານ ສະຫນາມບິນສາກົນວັດໄຕ.

ຕາຕະລາງ 5.1.10 ບໍລິມາດການນຳເຂົ້າ ໂດຍພາສີ ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

1,000 ໂຕນ / ປີ	ທ່ານາແລ້ງ	ສະຫນາມບິນສາ ກົນວັດໄຕ	ຂົວມິດຕະພາບ ລາວ ໄທ	ພາສີອື່ນໆ ໃນ ນະຄອນຫຼວງ
1) ເຂົ້າ & ອາຫານປະເພດເຂົ້າ	4.7 (12.0%)	0.0 (0.0%)	34.4 (87.8%)	0.1 (0.2%)
2) ຜະລິດຕະພັນສັດ	5.1 (12.4%)	0.0 (0.0%)	36.2 (87.3%)	0.1 (0.3%)
3) ນໍ້າຕານ & ອາຫານທີ່ເຮັດດ້ວຍນໍ້າຕານ	13.1 (77.9%)	0.0 (0.0%)	3.7 (22.1%)	0.0 (0.0%)
4) ໝາກໄມ້ & ພືດຜັກ	0.2 (1.5%)	0.0 (0.0%)	9.6 (95.4%)	0.3 (3.1%)
5) ອາຫານສັດ & ຝຸ່ນປຸຍ	21.2 (74.9%)	0.0 (0.0%)	7.1 (24.9%)	0.1 (0.2%)
6) ແຮ່ທາດ & ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ	59.3 (39.0%)	0.0 (0.0%)	92.6 (61.0%)	0.0 (0.0%)
7) ທາດເຄມີ & ປຼາດສຕິກ & ວັດສະດຸອຸດສະຫະກຳ	45.5 (26.4%)	0.2 (0.1%)	126.6 (73.4%)	0.1 (0.1%)
8) ສິນຄ້າການຜະລິດ	54.6 (32.2%)	2.2 (1.3%)	112.0 (66.2%)	0.5 (0.3%)
9) ນໍ້າມັນ	0.2 (0.1%)	0.0 (0.0%)	25.8 (9.5%)	245.2 (90.4%)
10) ຜະລິດຕະພັນໄມ້	8.8 (55.0%)	0.0 (0.1%)	7.2 (44.7%)	0.0 (0.2%)
ລວມ	212.6 (23.2%)	2.5 (0.3%)	455.0 (49.6%)	246.5 (26.9%)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຖານຂໍ້ມູນ C2000 (ຕຸລາ 2007 – ກັນຍາ 2008)

ຕາຕະລາງ 5.1.11 ມູນຄ່າການນຳເຂົ້າ ໂດຍພາສີ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ລ້ານໂດລາ / ປີ	ທ່ານາແລ້ງ	ສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕ	ຂົວມິດຕະພາບ ລາວ ໄທ	ພາສີອື່ນໆ ໃນ ນະຄອນຫຼວງ
1) ເຂົ້າ & ອາຫານປະເພດເຂົ້າ	1.51 (9.1%)	0.00 (0.0%)	15.11 (90.8%)	0.0 (0.1%)
2) ຜະລິດຕະພັນສັດ	2.15 (47.4%)	0.01 (0.1%)	2.27 (50.2%)	0.1 (2.2%)
3) ນ້ຳຕານ & ອາຫານທີ່ເຮັດດ້ວຍນ້ຳຕານ	3.71 (70.9%)	0.00 (0.0%)	1.51 (29.0%)	0.0 (0.1%)
4) ໝາກໄມ້ & ພືດຜັກ	0.13 (2.6%)	0.03 (0.7%)	4.59 (93.8%)	0.1 (2.9%)
5) ອາຫານສັດ & ຝຸ່ນປູຍ	3.82 (62.3%)	0.00 (0.0%)	2.30 (37.5%)	0.0 (0.2%)
6) ແຮ່ທາດ & ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ	8.10 (45.8%)	1.41 (8.0%)	8.17 (46.2%)	0.0 (0.0%)
7) ທາດເຄມີ & ປູາດສຕິກ & ວັດສະດຸອຸດສະຫະກຳ	60.47 (21.4%)	24.10 (8.5%)	197.18 (69.9%)	0.2 (0.1%)
8) ສິນຄ້າການຜະລິດ	102.72 (43.0%)	23.10 (9.7%)	112.30 (47.1%)	0.5 (0.2%)
9) ນ້ຳມັນ	0.44 (0.2%)	0.02 (0.0%)	3.66 (1.8%)	204.2 (98.0%)
10) ຜະລິດຕະພັນໄມ້	3.23 (34.4%)	0.17 (1.8%)	5.99 (63.6%)	0.0 (0.2%)
ລວມ	186.28 (23.5%)	48.84 (6.2%)	353.07 (44.5%)	205.2 (25.9%)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຖານຂໍ້ມູນ C2000 (ຕຸລາ 2007 – ກັນຍາ 2008)

ອີງຕາມບໍລິມາດນ້ຳໜັກ ທີ່ໄດ້ແຈ້ງ ໃນຂໍ້ມູນ C2000 ແລະ ຜ່ານການສັງເກດຕົວຈິງ ຈາກອັດຕາສ່ວນນ້ຳໜັກ, ນ້ຳໜັກບັນທຸກສູງສຸດ ແຍກເປັນປະເພດຂອງລົດບັນທຸກ ແລະ ປະເພດສິນຄ້າ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດ ຕາຕາຕະລາງ 5.1.12.

ຕາຕະລາງ 5.1.12 ນ້ຳໜັກບັນຈຸ ທີ່ຄາດຄະເນ (ໂຕນ)

ສິນຄ້າ	2 ເຟີ	3 ເຟີຂຶ້ນໄປ	ລົດພວງ
1) ເຂົ້າ & ອາຫານປະເພດເຂົ້າ	1.19	4.69	10.39
2) ຜະລິດຕະພັນສັດ	0.83	3.18	6.49
3) ນ້ຳຕານ & ອາຫານທີ່ເຮັດດ້ວຍນ້ຳຕານ	1.07	2.91	6.88
4) ໝາກໄມ້ & ພືດຜັກ	0.93	4.03	8.21
5) ອາຫານສັດ & ຝຸ່ນປູຍ	1.21	4.78	11.45
6) ແຮ່ທາດ & ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ	1.86	6.13	13.21
7) ທາດເຄມີ & ປາດສຕິກ & ວັດສະດຸອຸດສະຫະກຳ	1.32	4.52	9.48
8) ສິນຄ້າການຜະລິດ	1.47	5.45	10.71
9) ນ້ຳມັນ	1.39	5.32	9.24
10) ຜະລິດຕະພັນໄມ້	1.25	4.51	9.91

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

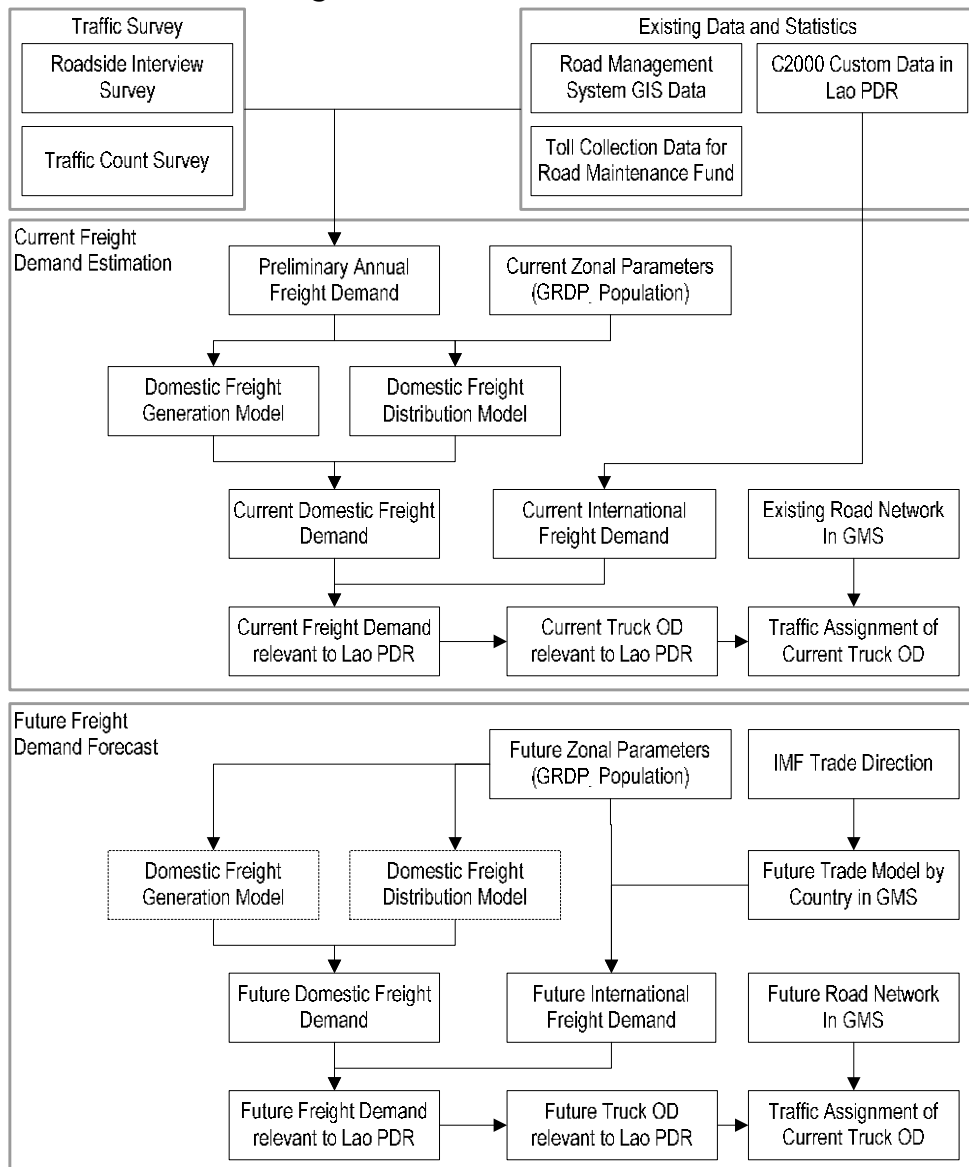
5.2 ວິທີການຂອງ ການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ໃນປີ 2006, ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ (ADB) ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ “ການສຶກສາ ຍຸດທະສາດຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ອະນຸພາກພື້ນ GMS Transport Sector Strategy Study (TSSS)” ສຳລັບຍຸດທະສາດ ແລະວິໄສທັດຂອງການພັດທະນາ ສຳລັບຕາຫນ່າງຂົນສົ່ງອະນຸພາກພື້ນ ຕໍ່ໄປຍັງ ອະນຸພາກພື້ນໃຫ້ແຜ່ກວ້າງອອກໄປຍັງ ຕາຫນ່າງຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ. ໃນການສຶກສາດັ່ງກ່າວ, i) ຕາຫນ່າງຂົນສົ່ງ ໃນປະຈຸບັນ ທີ່ໄດ້ຖືກພັດທະນາ ແລະການຈະລາຈອນ ແລະການຂົນສົ່ງ freight demand ໃນປີ 2004 ແມ່ນໄດ້ຄາດຄະເນ ໂດຍອີງໃສ່ ການສຶກສາຂອງຂະແໜງຂົນສົ່ງ ໃນປະຈຸບັນ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ, ii) ການຈະລາຈອນ ແລະສູດຄິດໄລ່ ໄດ້ພະຍາກອນຄວາມຕ້ອງການໃນການຂົນສົ່ງ ແລະຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ແມ່ນໄດ້ຖືກພັດທະນາຂຶ້ນ, iii) ຄວາມຕ້ອງການໃນການຂົນສົ່ງ ແລະຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນປີ 2015 ແມ່ນໄດ້ພະຍາກອນຕາມສູດຄິດໄລ່, iv) ແຜນການຂອງຂະແໜງຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນ ທີ່ໄດ້ປະເມີນຜົນ, ແລະ v) ຍຸດທະສາດ ແລະແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ທີ່ໄດ້ສະເໜີ.

ໃນການພິຈາລະນາ ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນ ສປປ ລາວ, ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ສຳລັບ ຂາເຂົ້າ/ຂາອອກ ແລະຜ່ານແດນ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບ ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ອື່ນໆກວມເອົາ 96% ຂອງບໍລິມາດສິນຄ້າ ທັງໝົດ ໃນປີ 2008 ແລະເຫັນວ່າເປັນຕົວເລກ ທີ່ມີຄວາມຊັດເຈນ. ບໍລິມາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ ແລະອະນາຄົດ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບ ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ແມ່ນໄດ້ຄິດໄລ່ປະສິດທິພາບ ໂດຍການໃຊ້ແບບ ແລະ ຕາຫນ່າງການ ຄິດໄລ່ ຂອງ

ADB's TSSS. ສຳລັບການຄາດຄະເນ ການຈໍລະຈອນແຈກຢາຍ ສິນຄ້າພາຍໃນ ໃນປະຈຸບັນ ໃນ ສປປ ລາວ ຈຶ່ງໄດ້ມີ ການພັດທະນາ ການພະຍາກອນການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ອີງໃສ່ຜົນຂອງການສຳຫຼວດສຳພາດຕາມ ແຄມທາງ, ການສຳຫຼວດນັບລົດ ແລະສະຖິຕິຂໍ້ມູນອື່ນໆ.

ຮູບ 5.2.1 ສະແດງ ການໄຫວວຽນຂອງວຽກ ສຳລັບ ວິທີການພະຍາກອນ ແລະຄິດໄລ່ຄວາມ ຕ້ອງການຂອງສິນຄ້າ. ຜົນຂອງການພະຍາກອນຄິດໄລ່ ຄວາມຕ້ອງການຂອງສິນຄ້າໂດຍການ ພະຍາກອນ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງສິນຄ້າ, ການຈໍລະຈອນແຈກຢາຍ ແລະການຄິດໄລ່ສິນຄ້າ (freight assignment model) ຊຶ່ງລາຍລະອຽດມີເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.2.1 ການໄຫວວຽນຂອງວຽກ ໃນການພະຍາກອນ ແລະຄິດໄລ່ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ