

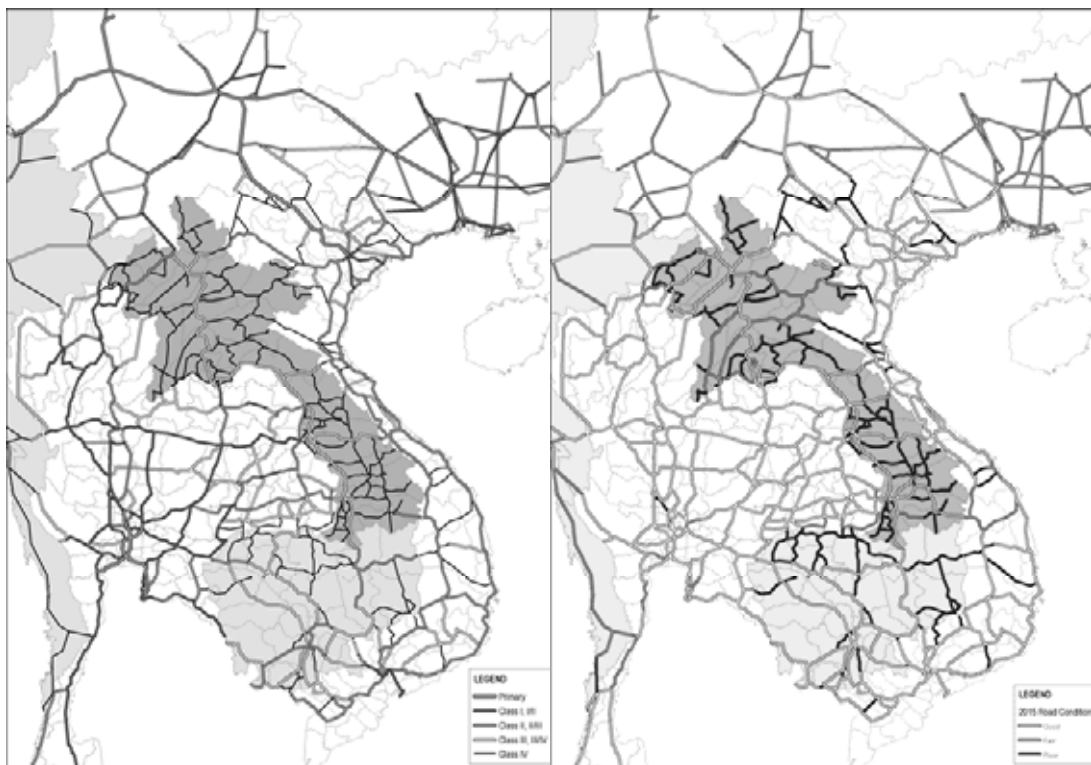
### 5.3 ຜົນຂອງການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

#### 5.3.1 ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ໃນອະນາຄົດ

ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ໃນອະນາຄົດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນ ໂດຍອີງຕາມ ຕາຫນ່າງຂອງ ADB TSS. ຂອບເຂດຂອງຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ເຊັ່ນ: ຂະໜາດຂອງຄວາມອາດສາມາດ, ຄວາມໄວໃນການໃນການຂັບຂີ່ແບບເສລີ ທີ່ກຳນົດໂດຍປະເພດເສັ້ນທາງ, ສະພາບພູມສາດ ແລະເງື່ອນໄຂເສັ້ນທາງ. ຮູບ 5.3.1 ສະແດງປະເພດເສັ້ນທາງໃນປີ 2015, ຮູບ 5.3.2 ສະແດງປະເພດເສັ້ນທາງໃນປີ 2025.

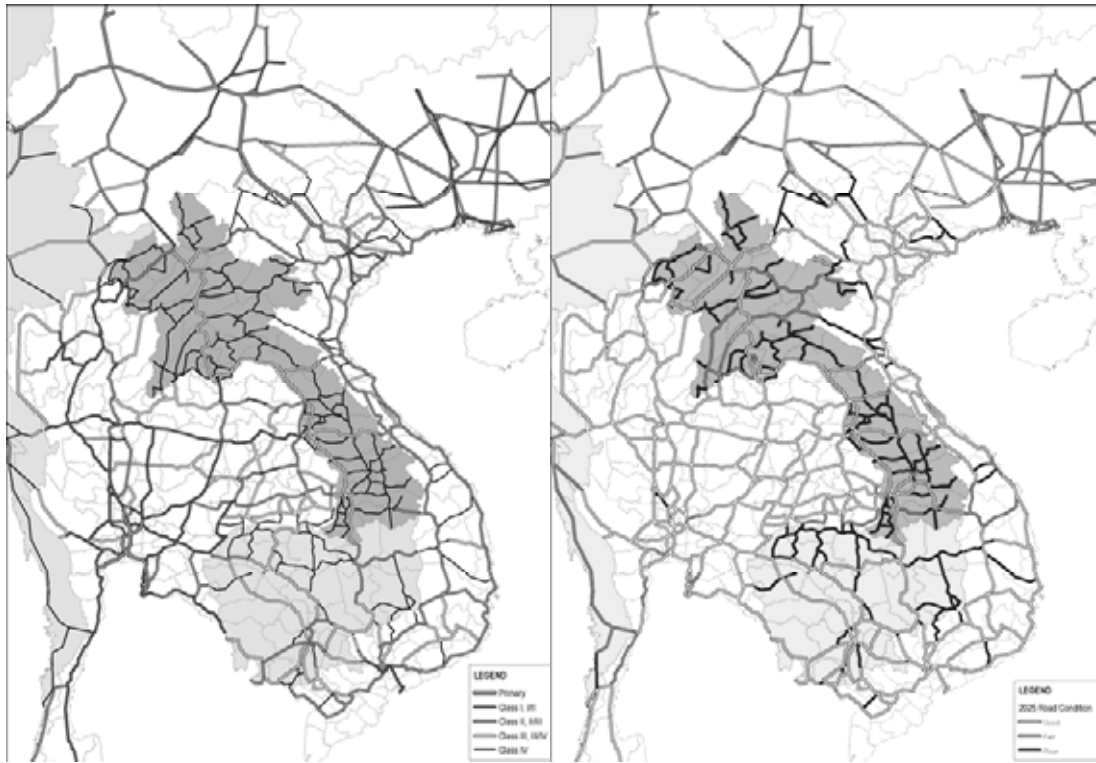
ປະເພດຂອງເສັ້ນທາງໃນອະນາຄົດ ໄດ້ກຳນົດ ອີງຕາມ ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ADB TSS, ແລະສະພາບເສັ້ນທາງ ໃນ ສປປ ລາວ ອີງໃສ່ ແຜນແມ່ບົດ ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ.

ອີງຕາມ ແຜນແມ່ບົດທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ (National Highway Master Plan), ແຜນການປັບປຸງເສັ້ນທາງໃນອະນາຄົດ ແມ່ນສ່ວນໃຫຍ່ຖືກພິຈາລະນາ ຢູ່ໃນຂົງເຂດພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ. ດັ່ງສະແດງໃນຮູບ 5.3.4, ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນເວລາເດີນທາງ ໂດຍການຄາດຄະເນການສັນຈອນ ແມ່ນໄດ້ຫຼຸດລົງໃນຂົງເຂດພາກເໜືອ ຂອງ ສປປ ລາວ.



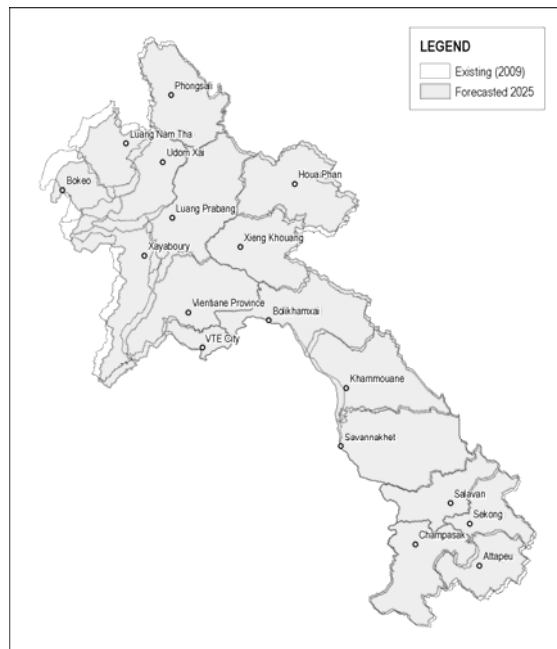
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.3.1 ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງໃນອະນາຄົດ ໃນປີ 2015



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.3.2 ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງໃນອະນາຄົດ ໃນປີ 2025



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.3.3 ເວລາເດີນທາງ ຈາກ ມະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄປຫາ ສູນກາງ ຂອງແຂວງ

### 5.3.2 ການຄາດຄະເນລົດບັນທຸກ

ການຄາດຄະເນ ການສັນຈອນຂອງລົດບັນທຸກ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ແມ່ນວຽກທີ່ມອບໜ້າຍ ໃນຕາຫນ່າງຫນ້າທາງ ໂດຍຊອບແວ STRADA ຂອງ ອົງການJICA. ບໍລິມາດການສັນຈອນຂອງ ລົດປະເພດອື່ນໆເຊັ່ນ: ລົດຈັກ, ລົດເບົາ ແລະລົດບັດສ ແມ່ນຄາດຄະເນ ຕາມການຄິດໄລ່ ການສັນ ຈອນ ຂອງ ADB's TSSS ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການສັນຈອນ ໃນປີ 2009: ໄດ້ຄິດໄລ່ ໂດຍອັດຕາການເຕີບໂຕ ຕໍ່ປີ ໂດຍ ໃຊ້ຕາຕະລາງ ການຈໍລະຈອນ ຂອງ ADB ປີ 2004 ແລະ ປີ 2015
- ການສັນຈອນ ໃນປີ 2015: ໃຊ້ຕາຕະລາງ ການຈໍລະຈອນ ຂອງ ADB's TSSS ປີ 2015
- ການສັນຈອນ ໃນປີ 2025: ໄດ້ຄິດໄລ່ ໂດຍປັດໄຈເຕີບໂຕ (ປັດໄຈເຕີບໂຕ ຈີດີພີ X ແລະ ປັດໄຈເຕີບໂຕ ຂອງພົນລະເມືອງ ຂອງປະເທດ) ແລະ ຕາຕະລາງ ການຈໍລະຈອນ ADB ປີ 2015.

ຕາຕະລາງການສັນຈອນໃນປະຈຸບັນ ແລະອະນາຄົດ ປະກອບດ້ວຍ 9 ປະເພດລົດ ດັ່ງໃນຕາຕະລາງ 5.3.1.

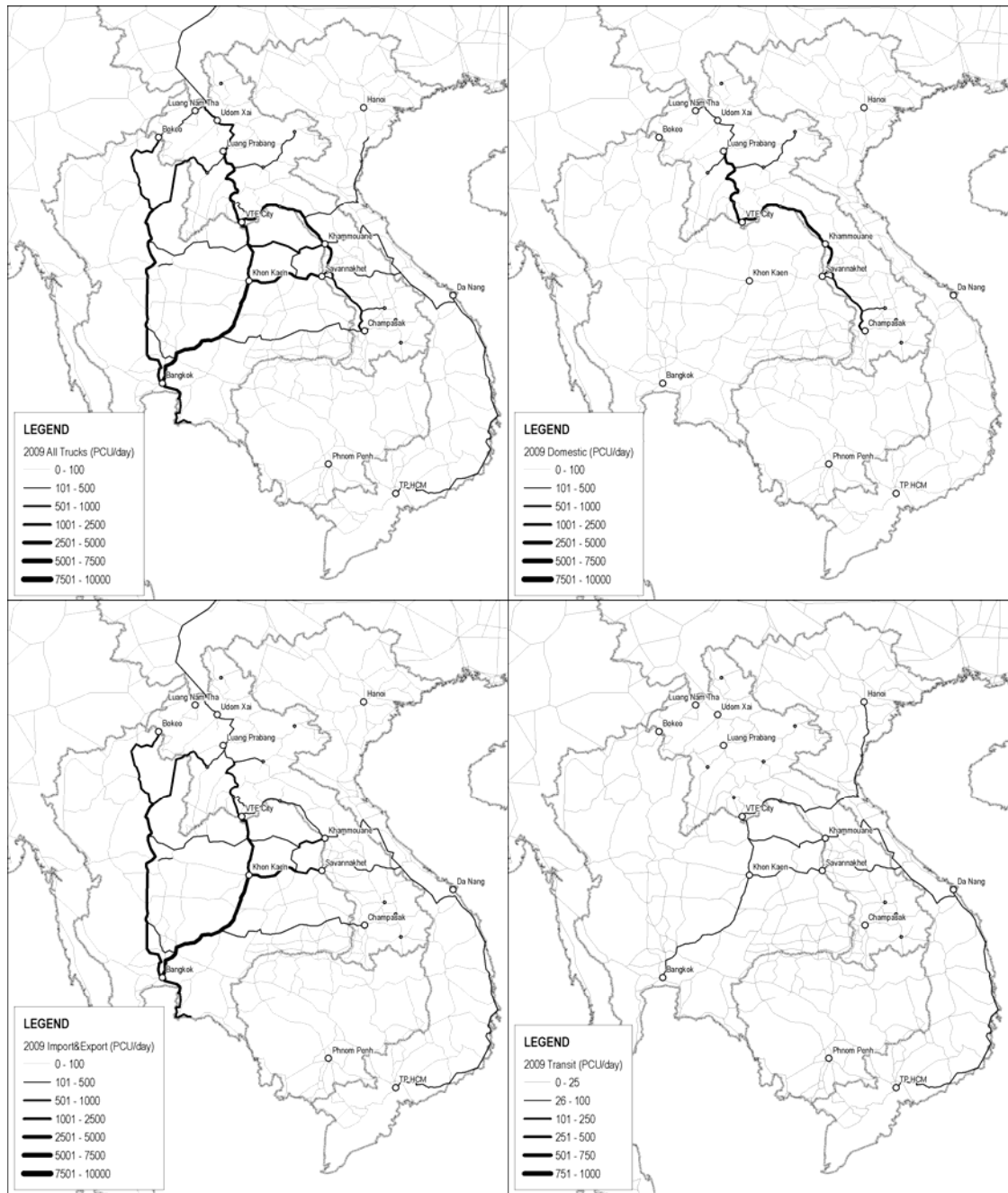
ຕາຕະລາງ 5.3.1 ປະເພດລົດ ໃນຕາຕະລາງ ການສັນຈອນ ສຳລັບການຄາດຄະເນຈະລາຈອນ

ປະເພດ		ຫົວໜ່ວຍ	PCU	Occupancy
1	ລົດຈັກ	ຜູ້ໂດຍສານ / ວັນ	0.30	1.50
2	ລົດເກັງ	ຜູ້ໂດຍສານ / ວັນ	1.00	2.50
3	ລົດບັດສ	ຜູ້ໂດຍສານ / ວັນ	2.00	30.00
4	ລົດບັນທຸກ 2 ເພົາ ພ້ອມທັງ ຜູ້ສິນຄ້າ	ຄັນ / ວັນ	1.80	1.00
5	ລົດບັນທຸກ 3 ເພົາຂຶ້ນໄປ ພ້ອມທັງ ຜູ້ສິນຄ້າດຽວ	ຄັນ / ວັນ	2.00	1.00
6	ລົດພວງ ສິນຄ້າ	ຄັນ / ວັນ	2.50	1.00
7	ລົດບັນທຸກເບົາ 2 ເພົາ	ຄັນ / ວັນ	1.80	1.00
8	ລົດບັນທຸກເບົາ 3 ເພົາຂຶ້ນໄປ	ຄັນ / ວັນ	2.00	1.00
9	ລົດພວງເບົາ	ຄັນ / ວັນ	2.50	1.00

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

#### (1) ສະພາບປະຈຸບັນ ປີ 2009

ຮູບ 5.3.4 ສະແດງ ຜົນຂອງການ ຄາດຄະເນການສັນຈອນ ຂອງບໍລິມາດລົດບັນທຸກສະເລ່ຍ ໃນປີ 2009.

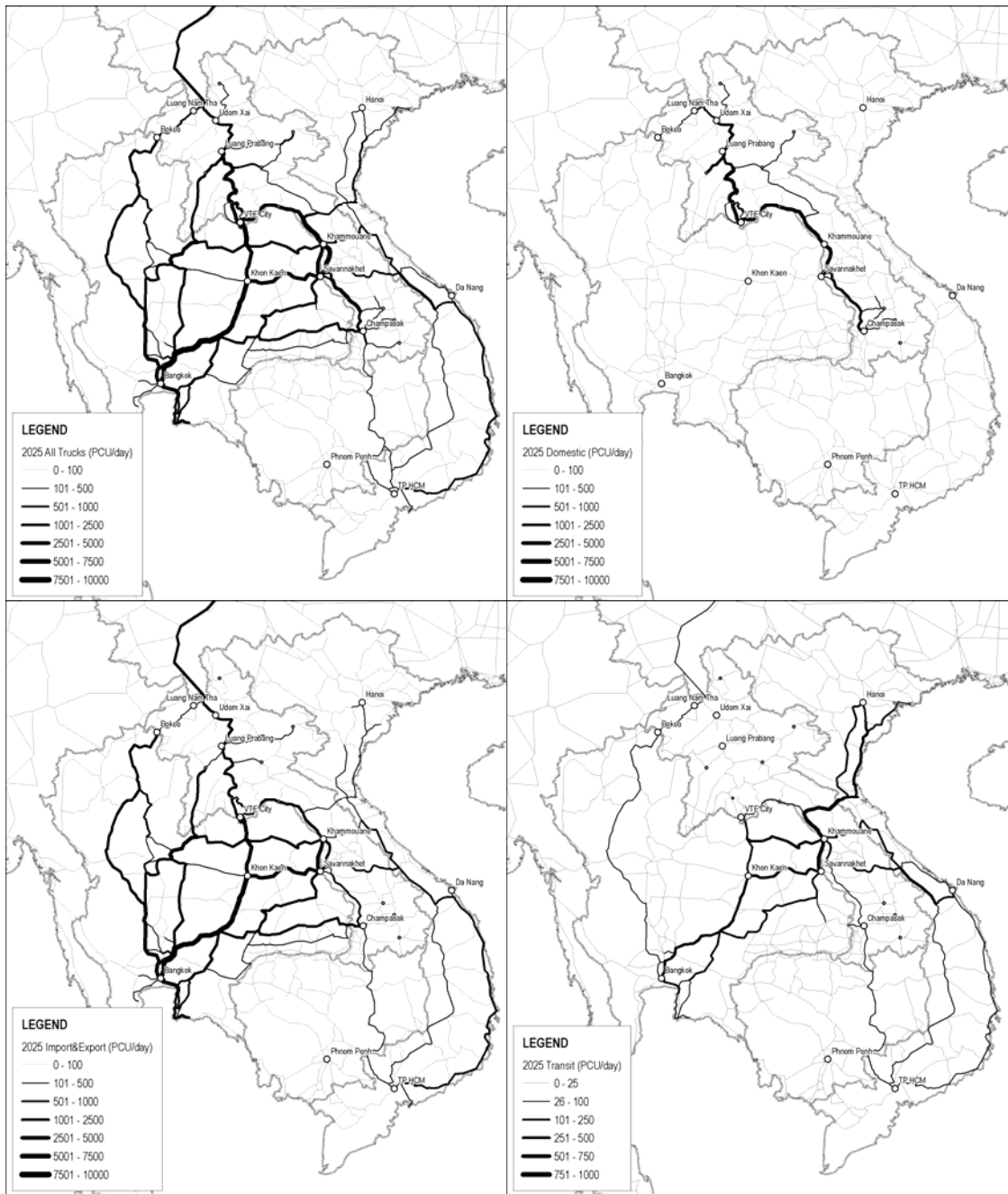


ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.3.4 ຜົນການຄາເຄະເນລົດບັນທຸກ ໃນປີ 2009

(2) ກໍລະນີພື້ນຖານ ໃນປີ 2025

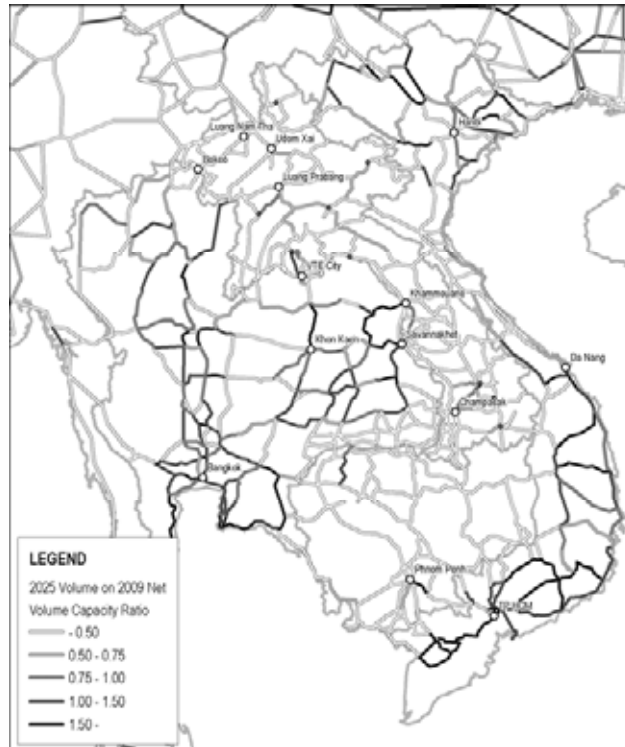
ຮູບ 5.3.5 ສະແດງຜົນ ການຄາດຄະເນ ການສັນຈອນ ໃນອະນາຄົດ ໃນປີ 2025.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.3.5 ຜົນການຄາດຄະເນລົດບັນທຸກ ໃນປີ 2025

ຮູບ 5.3.6 ຜົນການຄາດຄະເນລົດບັນທຸກ ຂອງປີ 2025 ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ບໍລິມາດ ປີ 2009. ອັດຕາສ່ວນບໍລິມາດ ຂອງເສັ້ນທາງເກືອບທັງໝົດ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນໜ້ອຍກວ່າ 1.0 ຍົກເວັ້ນ ເສັ້ນທາງ NR13 ລະຫວ່າງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ແຂວງວຽງຈັນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA

ຮູບ 5.3.6 ການຄາດຄະເນລົດບັນທຸກ ໃນປີ 2025 ຕາໜ່າງບໍລິມາດຂອງປີ 2009

ຕາຕະລາງ 5.3.2 ດັດຊະນີປະເມີນຜົນ

ລາຍການ	ຄັນ*km			ຄັນ*ຊມ			ບໍລິມາດຄາດຄະເນ (ຄັນ/ວັນ)		
	2009	2015	2025	2009	2015	2025	2009	2015	2025
2 ເພົາ (ບັນທຸກ)	667,979	990,798	1,834,653	11,338	16,577	33,088	1,226	1,722	3,148
3 ເພົາຂຶ້ນໄປ (ບັນທຸກ)	580,321	863,473	1,630,079	8,998	13,544	27,492	884	1,253	2,364
ລົດພວງ (ບັນທຸກ)	504,995	803,147	1,655,325	7,654	12,567	28,023	794	1,210	2,472
2 ເພົາ (ເປົ່າ)	587,440	890,347	1,643,081	9,820	14,664	29,059	1,029	1,470	2,687
3 ເພົາຂຶ້ນໄປ (ເປົ່າ)	506,727	790,142	1,521,152	7,629	12,138	25,158	717	1,026	1,973
ລົດພວງ (ເປົ່າ)	504,814	873,924	1,735,085	7,656	13,249	29,699	796	1,218	2,486

ລາຍການ	ໄລຍະທາງສະເລ່ຍ (km)			ເວລາເດີນທາງສະເລ່ຍ (ຊມ)			ຄວາມໄວສະເລ່ຍ (km/ຊມ)		
	2009	2015	2025	2009	2015	2025	2009	2015	2025
2 ເພົາ (ບັນທຸກ)	545	575	583	9.2	9.6	10.5	58.9	59.8	55.4
3 ເພົາຂຶ້ນໄປ (ບັນທຸກ)	656	689	690	10.2	10.8	11.6	64.5	63.8	59.3
ລົດພວງ (ບັນທຸກ)	636	664	670	9.6	10.4	11.3	66.0	63.9	59.1
2 ເພົາ (ເປົ່າ)	571	606	611	9.5	10.0	10.8	59.8	60.7	56.5
3 ເພົາຂຶ້ນໄປ (ເປົ່າ)	707	770	771	10.6	11.8	12.8	66.4	65.1	60.5
ລົດພວງ (ເປົ່າ)	634	718	698	9.6	10.9	11.9	65.9	66.0	58.4

## 5.4 ທ່າແຮງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຢູ່ໃນ GMS

### 5.4.1 ວິທີການ ຂອງການຄາດຄະເນທ່າແຮງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ດັ່ງທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ, ການຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ໂດຍຜ່ານ ສປປ ລາວ ໃນອະນາຄົດ ແມ່ນໄດ້ຄິດໄລ່ ອີງໃສ່ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນໃນປະຈຸບັນ ຊຶ່ງໄດ້ຈາກ ຂໍ້ມູນພາສີ (C2000). ຕໍ່ກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ໃນປະຈຸບັນ (ແລະ ອະນາຄົດ) ອາດຖືກ ຄາດຄະເນ ຕໍ່ກວ່າຄວາມເປັນຈິງ ເນື່ອງຈາກຫຼາຍເຫດຜົນ ເຊັ່ນ: ການຂາດເຂີນ ທາງດ້ານການ ບໍລິການຂົນສົ່ງ, ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະໄດ້ປະເມີນຄ່າຕໍ່ ໃນດ້ານ ທ່າແຮງການພັດທະນາດ້ານອຸດສະຫະກຳ ໃນບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ທີ່ໄດ້ເຮັດໃຫ້ມີການ ພິຈາລະນາຜິດພາດ ໃນດ້ານບໍລິມາດການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ເຊັ່ນ ໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ຈີນ. ລວມທັງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ຊຶ່ງ ປະຈຸບັນ ໄດ້ຂົນສົ່ງຜ່ານ ການຂົນສົ່ງທາງທະເລ ແລະ ອາດຈະຂົນສົ່ງໂດຍທາງບົກ ເມື່ອພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ຖະຫນົນຫົນທາງ ໄດ້ຮັບການສ້າງສາ ແລະ ຂຶ້ນຕອນພາສີ ສາມາດອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ໄດ້. ສະນັ້ນ, ການປຶກສາຫາລື ຕໍ່ໄປນີ້ ຈະພະຍາກອນ ທ່າແຮງຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ໃນລະຫວ່າງ ອະນຸພາກພື້ນ. ວິທີການ ທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ ໃນການພະຍາກອນຂົນສົ່ງ ແມ່ນສະຫຼຸບໄດ້ດັ່ງນີ້:

- ກອບວຽກ ເສດຖະກິດ ສັງຄົມ ທີ່ຄືກັນ ຕໍ່ກັບ ການພະຍາກອນຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ໄດ້ປຶກສາຫາລື ຢູ່ໃນ ພາກບົດທີ່ຜ່ານມາ, ໄດ້ຖືກນຳມາຄິດໄລ່ເຂົ້າໃນການ ການພະຍາກອນດັ່ງກ່າວຂອງທ່າແຮງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ.
- ໃນຂັ້ນຕົ້ນຂອງການພະຍາກອນຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ບໍລິມາດການຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ຂອງບັນດາ ປະເທດ ເພື່ອນບ້ານ ເຊັ່ນ: ໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ແຂວງຢູນນານ ແມ່ນໄດ້ຄິດໄລ່ ໂດຍການນຳໃຊ້ ວິທີຄິດໄລ່ regression model, ຊຶ່ງໄດ້ເອົາຄ່າ ຈິດີພີ ເປັນຕົວແປ ໃນການຄິດໄລ່.
- ຈາກນັ້ນ, ໃນແບບຂອງການຈຳລະຈອນສິນຄ້າ ຂອງທ່າແຮງຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແມ່ນໄດ້ ສັນນິຖານຢ່າງສົມເຫດສົມຜົນ ໂດຍອີງໃສ່ ທ່າອ່ຽງຂອງບໍລິມາດການຄ້າ ໃນລະຫວ່າງ ອະນຸພາກພື້ນ. ຕົວຢ່າງ: ປະຈຸບັນ ການຄ້າຂອງແຂວງຢູນນານ ແມ່ນ 31% ຂອງສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ 5% ຂອງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ກັບອະນຸພາກພື້ນ ແລະການຄ້າ ຮ່ວມກັບອະນຸພາກພື້ນ ຄາດວ່າ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ໃນລະດັບ 50% ຂອງສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ 10% ຂອງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ຮອດປີ 2025. ຄວາມຮຽກຮ້ອງຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະພາກເໜືອຂອງຫວຽດນາມ ແມ່ນໄດ້ ແຍກປະເມີນມູນຄ່າ ອີງໃສ່ ວຽກງານດ້ານເສດຖະກິດ ຢູ່ພາກເໜືອຂອງຫວຽດນາມ ຕໍ່ກັບ ທົ່ວປະເທດ ແລະ ສັນນິຖານວ່າມີທ່າອ່ຽງທີ່ຈະປ່ຽນ ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງ ຈາກການຂົນສົ່ງທາງທະເລ ມາເປັນການຂົນສົ່ງທາງບົກ.

- ສຸດທ້າຍ, ບໍລິມາດສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຂອງສິນຄ້າການຜະລິດ ແມ່ນຄິດໄລ່ໄດ້ ໂດຍອີງໃສ່ສ່ວນປະກອບ ໃນປະຈຸບັນ ຂອງ ສິນຄ້າການຜະລິດ ຕໍ່ກັບສິນຄ້າທັງໝົດ.

#### 5.4.2 ຜົນຂອງ ການຄາດຄະເນທ່າແຮງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ດັ່ງຜົນຂອງການພະຍາກອນຄິດໄລ່ ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ, ທ່າແຮງຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ, ພາກເໜືອຫວຽດນາມ ແລະແຂວງຢູນນານ ໃນປີ 2025 ໄດ້ຄິດໄລ່ ແລະສະຫຼຸບ ໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້:

ຕາຕະລາງ 5.4.1 ທ່າແຮງບໍລິມາດສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະຢູນນານ ປີ 2025

ຈາກ	ຫາ	ບໍລິມາດທ່າແຮງສິນຄ້າ ຜ່ານແດນ (ໂຕນ/ປີ)
ໄທ	ຢູນນານ	714,000
ຢູນນານ	ໄທ	1,224,000
ໄທ	ພາກເໜືອຫວຽດນາມ	2,661,000
ພາກເໜືອຫວຽດນາມ	ໄທ	867,000

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຈາກ JICA



## ພາກທີ 6 ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

### 6.1 ຜົນປະໂຫຍດທີ່ຄາດຄະເນໄດ້ ແລະ ບັນຫາໃນການພັດທະນາ

#### 6.1.1 ນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດ ແລະ ວິໄສທັດການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ

##### (1) ນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດ

ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ກຳນົດ ຍຸດທະສາດການລົບລ້າງ ຄວາມທຸກຍາກ ແລະ ການຂະຫຍາຍຕົວແຫ່ງຊາດ (National Growth and Poverty Eradication Strategy) ໃຫ້ເປັນ ຍຸດທະສາດຕົ້ນຕໍ ສຳລັບການພັດທະນາລະດັບຊາດ, ຊຶ່ງແນໃສ່ໃນການເລັ່ງກຳລັງ ການພັດທະນາເສດຖະກິດເພື່ອລົບລ້າງຄວາມທຸກຍາກ. ຍຸດທະສາດການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ເຖິງແຜນການຂອງລັດຖະບານ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຫຼຸດພື້ນອອກຈາກການເປັນປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ ຮອດປີ 2020. ຊຶ່ງໃນຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວ ແມ່ນເລັ່ງໃສ່ 3 ເປົ້າໝາຍ ຄື: (i) ສົ່ງເສີມການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ ເສດຖະກິດດ້ວຍຄວາມສະເໝີພາບ; (ii) ສົ່ງເສີມການພັດທະນາສັງຄົມ; ແລະ (iii) ຮັກສາສະພາບ ແວດລ້ອມແບບຍືນຍົງ. ຍຸດທະສາດການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ ແມ່ນໄດ້ແປໃນແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ 5 ປີ ຄັ້ງທີ VI (NSEDP) 2006–2010 ແລະ ຂະແໜງການບູລິມະສິດ ແມ່ນໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ເປົ້າໝາຍສູງສຸດ ທີ່ສຳຄັນ ທີ່ໄດ້ກຳນົດ ຢູ່ໃນແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ – ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ ແມ່ນເພື່ອເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ຫຼຸດພື້ນອອກຈາກການເປັນປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ໂດຍການເລັ່ງກຳລັງ ການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ. ນະໂຍບາຍການພັດທະນາ ຢູ່ໃນແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ ປະກອບດ້ວຍ 3 ເສົາຄໍ້າ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ສົ່ງເສີມ ການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ ພ້ອມດຽວກັນກັບ ການພັດທະນາມະນຸດ;
- ເພີ່ມການແຂ່ງຂັນ ແລະ ນຳໃຊ້ຂໍ້ໄດ້ປຽບເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານດ້ານເສດຖະກິດສາກົນ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນເຂົ້າໃນກອບວຽກຂອງອາຊຽນ, ອະນຸພາກພື້ນ ແລະ ອົງການການຄ້າໂລກ; ແລະ
- ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ການເຊື່ອມຕໍ່ໃນທາງບວກ ລະຫວ່າງ ການເຕີບຕົວ ແລະ ການພັດທະນາ ສັງຄົມ, ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາສັງຄົມ.

ເພື່ອຈຸດປະສົງດັ່ງກ່າວ, ຫັນປ່ຽນ ສປປ ລາວ “ຈາກປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ມາເປັນປະເທດບໍລິການຜ່ານດ້ານ ຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ” ໂດຍຂະຫຍາຍການເຕົ້າໂຮມ ເສດຖະກິດ ພາກພື້ນ ເປັນຍຸດທະສາດ ຕົ້ນຕໍເພື່ອເຮັດ ໃຫ້ບັນດາເສົາຄໍ້າທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ. ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸຄາດໝາຍດັ່ງກ່າວ, NSEDP ໄດ້ເໝັນໜັກ ການພັດທະແລວທາງເສດຖະກິດ, ຫຼຸດຜ່ອນອຸປະສັກດ້ານການຄ້າ, ສົ່ງເສີມ ການລົງ ທຶນຜ່ານແດນ, ແລະເກັບເອົາຂໍ້ໄດ້ປຽບໃນການລົງທຶນ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຜົນປະໂຫຍດໃນການເປັນ ສະມາຊິກຂອງອະນຸພາກພື້ນ, ອາຊຽນ, AFTA, ແລະອົງການການຄ້າໂລກ, ລວມທັງ ການຕົກລົງ ສອງຝ່າຍດ້ານການຄ້າ. ອາຊຽນໄດ້ວາງຄາດໝາຍ ເພື່ອໃຫ້ຂັ້ນຕອນການສ້າງຕັ້ງຕະຫຼາດດຽວ ໃຫ້ສຳເລັດ ພາຍໃນປີ 2015. ກອບວຽກການຮ່ວມມືຂົງເຂດ ໃນດ້ານການຄ້າ, ການລົງທຶນ, ແລະການຂົນສົ່ງ ຜ່ານແດນ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ/ອາຊຽນ ຈະເປັນອຸປະສັກທີ່ຕໍ່ກວ່າເພື່ອເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດຕ່າງປະເທດເຊັ່ນ ດຽວກັນກັບ ການຂະຫຍາຍຕາຫນ່າງການສະໜອງແບບຕ່ອງໂສ້ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ດ້ວຍເຫດນີ້ ມັນຈຶ່ງເປັນທ່າແຮງອັນໜຶ່ງ ແລະເປັນທຶນທາງຫົວໜ່ວຍ ສຳລັບການພັດທະນາເສດຖະກິດ ໃນອະນາຄົດ ຂອງ ສປປ ລາວ. ຍຸດທະສາດຕົ້ນຕໍຂອງ “ຈາກປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ” ເປົ້າໝາຍເພື່ອນຳໃຊ້ ທ່າແຮງເຫຼົ່ານີ້ຢ່າງເຕັມເມັດເຕັມໜ່ວຍ ໂດຍການເຊື່ອມໂຍງຕະຫຼາດອະນຸພາກພື້ນ/ອາຊຽນ. ການພັດ ທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຄວນເປັນກຸນແຈທີ່ສຳຄັນອັນໜຶ່ງ ເພື່ອເປັນເຄື່ອງມືໃນການ ສ້າງຍຸດທະສາດ “ຈາກປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ມາເປັນປະເທດ ທາງຜ່ານ”.

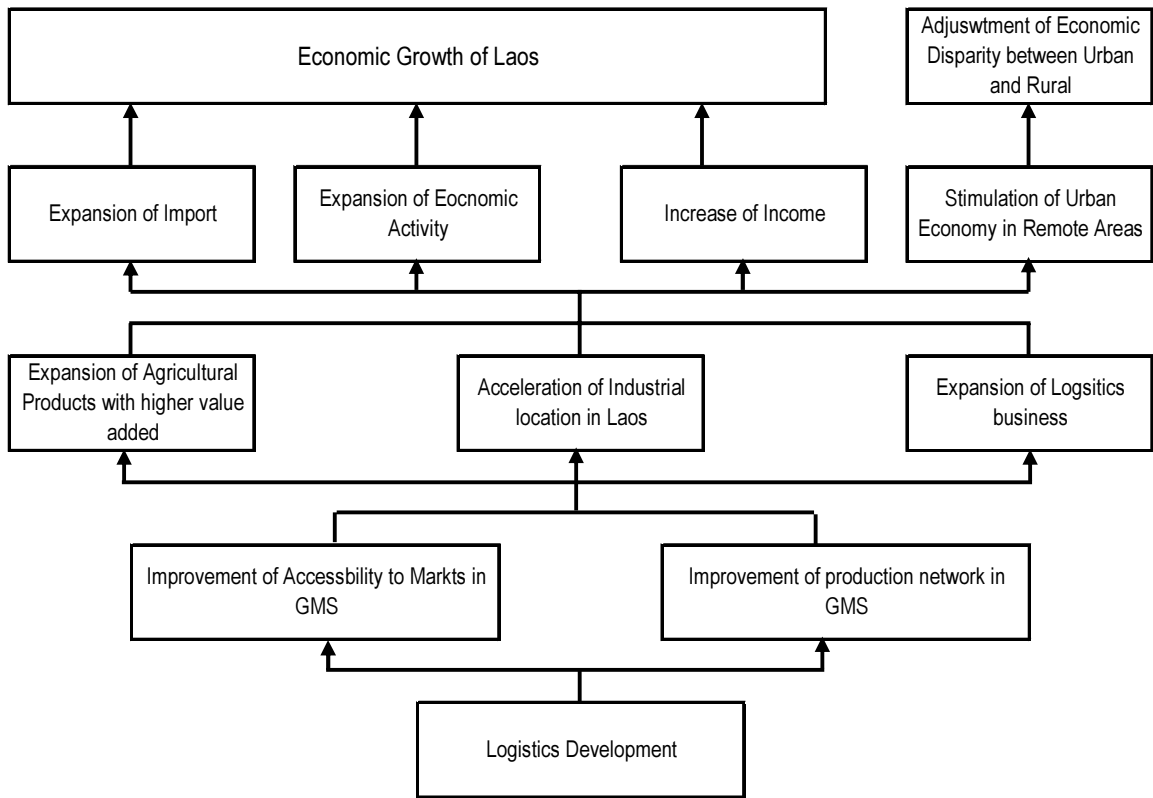
**(2) ວິໄສທັດ**

ເງື່ອນໄຂໃນປະຈຸບັນ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບ ວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນໄດ້ມີການປ່ຽນແປງຢ່າງສຳຄັນ ເນື່ອງຈາກ ໄດ້ສຳເລັດການສ້າງເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍ ຂອງແລວທາງເສດຖະກິດ ອິນໂດຈີ, ການພົວພັນຂອງໂລກ ໃນດ້ານການຄ້າ ແລະການຂົນສົ່ງ, ການເຕົ້າໂຮມ ແລະການຮ່ວມມືດ້ານເສດຖະກິດຂົງເຂດ ຢູ່ໃນຂົງເຂດອະນຸພາກພື້ນ/ອາຊຽນ, ແລະທ່າແຮງ ການພັດທະນາໃນອະນາຄົດຂອງ ສປປ ລາວ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງເວົ້າໄດ້ວ່າ ການປ່ຽນແປງໃນແງ່ບວກ ທາງພາຍໃນ ແລະພາຍນອກ ຄວນເປັນ ການຈຸດສະນວນທີ່ດີ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ເພື່ອຫັນປ່ຽນ “ຈາກປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ມາເປັນປະ ເທດທາງຜ່ານ”. ພ້ອມດຽວກັນກັບສະພາບໃນແງ່ບວກນີ້, ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສາມາດເປັນສູນກາງຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງຂົງເຂດ ທາງດ້ານການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ແລະການບໍລິການພະລາທິການເພື່ອໃຫ້ເປັນໜຶ່ງໃນການເຮັດໃຫ້ນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດຕໍ່ກັບ “ຈາກປະເທດທີ່ບໍ່ມີ ທາງອອກ ສູ່ທະເລ ມາເປັນປະເທດທາງຜ່ານ” ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ. ເພາະສະນັ້ນ, ວິໄສທັດຂອງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສາມາດເວົ້າໄດ້ດັ່ງນີ້:

ສປປ ລາວ ຈະກາຍເປັນ ສູນບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນ ອະນຸພາກພື້ນ

ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສາມາດເປັນວຽກງານໜຶ່ງໃນຂະແໜງການເສດຖະກິດ ທີ່ເຊື່ອຖືໄດ້ ຢູ່ໃນ

ສປປ ລາວ ອີງໃສ່ບໍລິມາດທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງຢູ່ທາງບົກ ແລະຍັງສາມາດເປັນທຸລະກິດທີ່ຊຸກຍູ້ ໃຫ້ແກ່ວຽກງານເສດຖະກິດອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ການຜະລິດ, ກະສິກຳ, ແລະການຄ້າ ໂດຍການປັບປຸງໃຫ້ມີຄວາມສາມາດເຂົ້າໃຫ້ເຖິງຕະຫຼາດ ແລະຕາຫນ່າງການຜະລິດ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ດ້ວຍລາຄາຕ່ຳ ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຮູບ 6.1.1.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 6.1.1 ພາລະບົດບາດ ຂອງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ໃນ ວິທີການຂອງພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

### (3) ຜົນປະໂຫຍດຂອງ ສປປ ລາວ ຈາກ ວິໄສທັດ

ໃນຂະນະດຽວກັນ, ສປປ ລາວ ມີຄວາມເສຍປຽບ ທາງດ້ານຕະຫຼາດພາຍໃນ ທີ່ມີຂະໜາດນ້ອຍ ແລະມີຂີດຈຳກັດ, ມີຄວາມແຕກໂຕນກັນຫຼາຍ ໃນດ້ານການແຂ່ງຂັນ ດ້ານທຸລະກິດພາກເອກະຊົນ ເນື່ອງຈາກ ຄວາມຂາດເຂີນທາງດ້ານ ການນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີ, ຊັບພະຍາກອນມະນຸດ, ແລະທຶນຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ບາງຄັ້ງກໍ່ຍັງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ຍັງເປັນບັນຫາ ທີ່ ສປປ ລາວ ຈະເປັນພຽງ ແຕ່ປະເທດທາງຜ່ານໃນອະນຸພາກພື້ນ ທີ່ມີຜົນປະໂຫຍດພຽງເລັກນ້ອຍເທົ່ານັ້ນ. ເພາະສະນັ້ນ, ຍຸດທະສາດການພັດທະນາພະລາທິການ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງຢ່າງເຕັມສ່ວນ ໃຫ້ປົກຄຸມ 3 ຮູບການ ດັ່ງນີ້:

- ການກຳນົດການເຊື່ອມຕໍ່ທາງບົກ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ,
- ການນຳໃຊ້ການເຊື່ອມຕໍ່ທາງບົກ , ແລະ

- ການສ້າງຜົນປະໂຫຍດ ຂອງ ສປປ ລາວ ຈາກການເປັນປະເທດທາງຜ່ານ.

ໂດຍສະເພາະ, ມັນເປັນສິ່ງຈະເປັນ ສໍາລັບຍຸດທະສາດການພັດທະນາພະລາທິການ ເພື່ອສົ່ງເສີມ ການສ້າງຜົນປະໂຫຍດ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ກໍ່ໄດ້ຄາດຫວັງວ່າ ຜົນປະໂຫຍດເຫຼົ່ານັ້ນ ແມ່ນສະໜອງ ໃຫ້ທຸກລະດັບເຊັ່ນ: ລະດັບຊາດ, ລະດັບອຸດສະຫະກຳ ແລະລະດັບບຸກຄົນ ລວມທັງລະດັບອະນຸພາກພື້ນ ຊຶ່ງສະແດງອອກ ໃນຕາຕະລາງ 6.1.1.

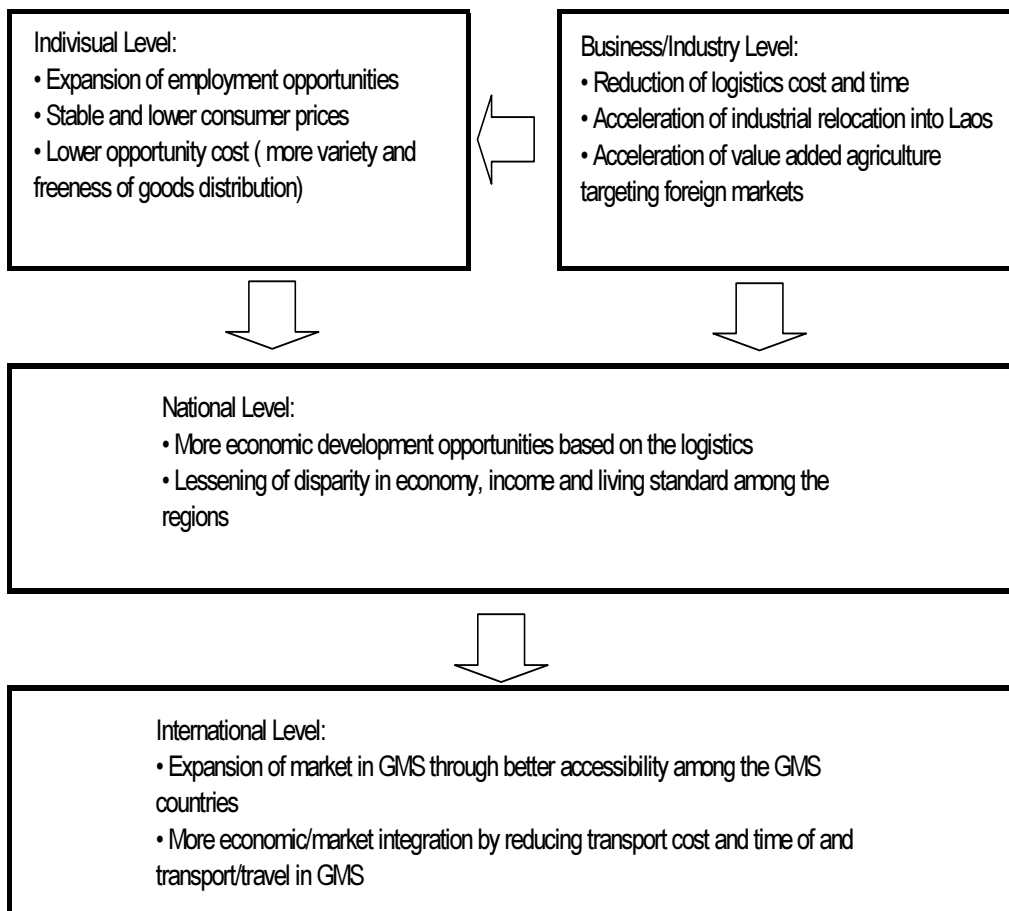
ຕາຕະລາງ 6.1.1 ຜົນປະໂຫຍດຂອງການພັດທະນາພະລາທິການ

ລະດັບ	ຜົນປະໂຫຍດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຈາກການພັດທະນາພະລາທິການ
ລະດັບບຸກຄົນ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຂະຫຍາຍໂອກາດວຽກເຮັດງານທຳ</li> <li>ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍບໍລິໂພກໜັ້ນຄົງ ແລະຫຼຸດລົງ</li> <li>ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສິ້ນເບື້ອງຕ່າງໆຫຼຸດລົງ (ຜະລິດຕະພັນທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ແລະການຈໍລະຈອນສິນຄ້າແບບເສລີ)</li> </ul>
ລະດັບ ທຸລະກິດ/ອຸດສະຫະກຳ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ລາຄາ ແລະ ເວລາຂອງວຽກງານພະລາທິການ ຫຼຸດລົງ</li> <li>ເລັ່ງການຈັດທີ່ຕັ້ງຄືນຂອງອຸດສະຫະກຳ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ</li> <li>ເລັ່ງການເພີ່ມມູນຄ່າ ດ້ານກະສິກຳ ແນໃສ່ຕະຫຼາດຕ່າງປະເທດ</li> </ul>
ລະດັບຊາດ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສ້າງໂອກາດການພັດທະນາເສດຖະກິດຫຼາຍຂຶ້ນ ອີງໃສ່ ພະລາທິການ</li> <li>ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມບໍ່ສະເໝີພາບດ້ານເສດຖະກິດ, ລາຍຮັບ ແລະ ມາດຕະຖານການດຳລົງຊີວິດ ໃນບັນດາຂົງເຂດດ້ວຍກັນ</li> </ul>
ລະດັບອະນຸພາກພື້ນ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຂະຫຍາຍຕະຫຼາດໃນອະນຸພາກພື້ນ ຜ່ານໄປມາໄດ້ສະດວກ ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ</li> <li>ເຕົ້າໂຮມເສດຖະກິດ/ຕະຫຼາດ ຫຼາຍຂຶ້ນ ໂດຍການຫຼຸດຜ່ອນ ລາຄາຂົນສົ່ງ ແລະເວລາເດີນທາງໃນອະນຸພາກພື້ນ</li> </ul>

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ສໍາລັບ ຢູ່ໃນລະດັບບຸກຄົນ, ການຂະຫຍາຍໂອກາດວຽກເຮັດງານທຳ, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງການບໍລິໂພກທີ່ໜັ້ນຄົງ ແລະຫຼຸດລົງ, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສິ້ນເບື້ອງຕ່າງໆຫຼຸດລົງ (ຜະລິດຕະພັນທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ແລະການຈໍລະຈອນສິນຄ້າແບບເສລີ) ແມ່ນຜົນປະໂຫຍດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ຈາກການພັດທະນາພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ. ສໍາລັບລະດັບ ທຸລະກິດ/ອຸດສະຫະກຳ, ລາຄາ ແລະເວລາຂອງວຽກງານພະລາທິການຫຼຸດລົງ, ເລັ່ງການຈັດ ທີ່ຕັ້ງຄືນຂອງອຸດສະຫະກຳ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ, ແລະເລັ່ງການເພີ່ມມູນຄ່າດ້ານກະສິກຳ ແນໃສ່ຕະຫຼາດຕ່າງປະເທດ ແມ່ນຜົນປະໂຫຍດທີ່ຄາດຄະເນໄດ້. ອີງໃສ່ຜົນປະໂຫຍດລະດັບ ບຸກຄົນ ແລະທຸລະກິດ/ອຸດສະຫະກຳແລ້ວ, ການສ້າງໂອກາດການພັດທະນາເສດຖະກິດຫຼາຍຂຶ້ນ ອີງໃສ່ພະລາ ທິການ ແລະຫຼຸດຜ່ອນຄວາມບໍ່ສະເໝີພາບດ້ານເສດຖະກິດ, ລາຍຮັບ ແລະມາດຕະຖານການດຳລົງ ຊີວິດໃນບັນດາຂົງເຂດດ້ວຍກັນ ກໍ່ແມ່ນຜົນປະໂຫຍດທີ່ຈະໄດ້ຮັບໃນລະດັບຊາດ. ນອກຈາກ ຜົນປະໂຫຍດຂອງ ສປປ ລາວ ທີ່ຈະໄດ້ຮັບແລ້ວ ກໍ່ຍັງມີຜົນປະໂຫຍດ ທີ່ແຜ່ຂະຫຍາຍ

ໄປຮອດລະດັບອະນຸພາກພື້ນ. ການຂະຫຍາຍຕະຫຼາດ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ຜ່ານໄປມາໄດ້ສະດວກ ໃນບັນດາ ປະເທດອະນຸ ພາກພື້ນ, ການເຕົ້າໂຮມເສດຖະກິດ/ຕະຫຼາດ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ໂດຍການຫຼຸດຜ່ອນ ລາຄາຂົນສົ່ງ ແລະເວລາ ເດີນທາງ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ກໍ່ແມ່ນຜົນປະໂຫຍດທີ່ຈະໄດ້ຮັບ ໂດຍບັນດາ ປະເທດທີ່ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ຜ່ານວຽກງານພະລາທິການ ເພື່ອໃຫ້ການໄປມາຫາສູ່ ໄດ້ສະດວກຂຶ້ນ ພ້ອມກັນກັບການຂົນສົ່ງ / ເດີນທາງ ທີ່ລາຄາຕໍ່າ ແລະປະຫຍັດເວລາ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃຫ້ປະກົດຜົນ ເປັນຈິງ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 6.1.2 ແຜນວາດຜົນປະໂຫຍດຂອງການພັດທະນາພະລາທິການ

6.1.2 ບັນຫາໃນການພັດທະນາ

(1) ທົ່ວໄປ

ສປປ ລາວ ຖືວ່າເປັນຈຸດທີ່ຕັ້ງຍຸດທະສາດ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃນການເປັນຈຸດໃຈກາງຂອງຂົງ ເຂດ. ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງທາງບົກສ່ວນໃຫ່ຍ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ເຊັ່ນ: ແລວທາງເໜືອ-ໃຕ້, ແລວທາງ ຕາເວັນ ອອກ-ຕາເວັນຕົກ, ແລະແລວທາງສູນກາງ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງເຫັນໄດ້ວ່າ ຈະນຳມາເຖິງ

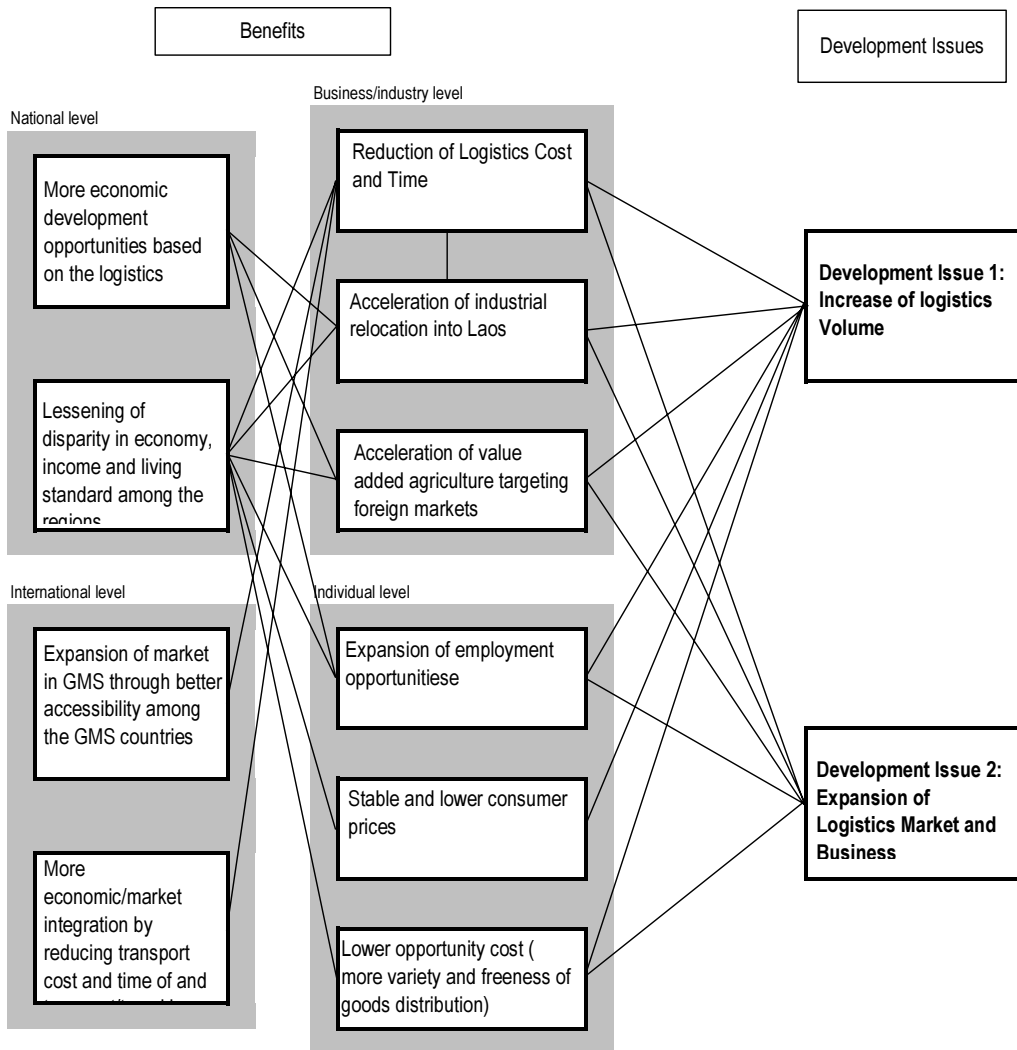
ທ່າແຮງການ ພັດທະນາເສດຖະກິດ ໂດຍການສ້າງ ໂອກາດທາງດ້ານທຸລະກິດໃຫມ່ ບົນພື້ນຖານ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ບໍລິມາດສິນຄ້າສາກົນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ. ເພາະສະນັ້ນ, ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ມີຄວາມ ພະຍາຍາມທີ່ຈະປັບປຸງການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ໂດຍການປະຕິບັດຕາມການຕົກລົງໃຫ້ ສຳເລັດ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ຮ່ວມກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ. ໃນປະຈຸບັນ, ສປປ ລາວ ແມ່ນເກືອບວ່າເປັນ ປະເທດທີ່ນຳໜ້າ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃນການຕົກລົງກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ ທັງໝົດ ຍົກເວັ້ນ ປະເທດພະມ້າ.

ໃນຕໍ່ໜ້າ, ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ຍັງມີຄວາມຄືບໜ້າທີ່ລະກ້າວ ໃນການເຕົ້າໂຮມ ຕະຫຼາດ ໂດຍການເຄື່ອນໄຫວຂອງ “ຄົນ”, “ສິນຄ້າ” ແລະ “ການລົງທຶນ” ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ. ພາຍໃຕ້ສະຖານະການດັ່ງກ່າວ, ການເຄື່ອນໄຫວຂອງສິນຄ້າທົ່ວໂລກ ຈະຖືກສ້າງ ຫຼາຍຂຶ້ນ ພ້ອມກັບການນຳໃຊ້ແຮງງານ ຢູ່ໃນຂະແໜງການຜະລິດເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ການກຳນົດ ຕາໜ່າງການຜະລິດ ກະສິກຳທົ່ວໂລກ ແລະລະບົບການສະໜອງຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງພົນລະເມືອງ ແລະການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ຈະຂະຫຍາຍຕົວໄປໃນ ແງ່ບວກ ໃນການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ.

ປັດໄຈທັງໝົດເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດຄວາມເປັນໄປໄດ້ສູງຢ່າງຈະແຈ້ງ ໃນການຂະຫຍາຍ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ມັນອາດຈະເປັນເຫດຜົນໃນການສ້າງໂອກາດ ທາງດ້ານທຸລະກິດ ພະລາທິການຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດຫຼາຍຢ່າງ ສຳລັບ ການພັດທະນາພະລາທິການ ໃນຕໍ່ໜ້າຂອງ ສປປ ລາວ. ໜຶ່ງໃນການແຂ່ງຂັນ ໃນບັນດາຮູບແບບຂອງການຂົນສົ່ງຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນການແຂ່ງຂັນ ລະຫວ່າງ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ທາງທະເລ. ດັ່ງນັ້ນ, ວິທີທີ່ຈະຂະຫຍາຍບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງທາງບົກຜ່ານ ສປປ ລາວ ຖືວ່າເປັນບັນຫາໃຫຍ່ ສຳລັບການພັດທະນາພະລາທິການ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ.

ບັນຫາອື່ນອີກ ແມ່ນຄວາມອາດສາມາດຂອງຕະຫຼາດ ແລະທຸລະກິດ ທີ່ມີຈຳກັດ. ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ ເປັນຂໍ້ຈຳກັດ ທີ່ເຫັນໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ ໃນການສົ່ງເສີມ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ໃນຂະນະ ດຽວກັນ, ສປປ ລາວ ກໍຍັງມີຕະຫຼາດພາຍໃນ ແລະກິດຈະກຳດ້ານເສດຖະກິດ ທີ່ມີຂໍ້ຈຳກັດເນື່ອງຈາກ ມີພົນລະເມືອງຈຳນວນໜ້ອຍ ແລະການພັດທະນາເສດຖະກິດທີ່ຍັງຊັກຊ້າ ຊຶ່ງເປັນຜົນສະທ້ອນໃຫ້ມີ ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ທີ່ຈະພິຈາລະນາໃຫ້ ສປປ ລາວ ເປັນທ່າແຮງດ້ານຕະຫຼາດຂອງການຈໍລະຈອນ ແຈກຢາຍສິນຄ້າ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ການກ້າວໄປສູ່ການເພີ່ມມູນຄ່າທີ່ແນ່ນອນໃຫ້ກັບສິນຄ້າ ໃນເວລານີ້.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

**ຮູບ 6.1.3 ການຊີ້ແຈງ ບັນຫາການພັດທະນາ ທາງດ້ານການພັດທະນາ**

ຂໍ້ຈຳກັດດັ່ງກ່າວນັ້ນ ເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ຕົກຢູ່ໃນສະຖານະການ ທີ່ຫຍຸ້ງຍາກ ໃນການສ້າງຜົນປະໂຫຍດຈາກການຂະຫຍາຍຕົວ ພະລາທິການສາກົນ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ. ເພື່ອສ້າງຜົນປະໂຫຍດ ໃຫ້ແກ່ ສປປ ລາວ, ຍຸດທະສາດ ຄວນແນ່ໃສ່ 2 ຫົວຂໍ້ ການພັດທະນາດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ບັນຫາທີ 1: ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຂອງການຂົນສົ່ງທາງບົກ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນໂດຍ ຜ່ານ ສປປ ລາວ
- ບັນຫາທີ 2: ການຂະຫຍາຍ ຕະຫຼາດ ແລະທຸລະກິດພະລາທິການ

ການສ້າງສາຍພົວພັນພາຍໃນ ລະຫວ່າງ ຜົນປະໂຫຍດ ແລະຫົວຂໍ້ ທີ່ສະແດງດັ່ງໃນຮູບ 6.1.3.

**(2) ບັນຫາການພັດທະນາ ທີ 1: ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຂອງການຂົນສົ່ງທາງບົກ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໂດຍຜ່ານ ສປປ ລາວ**

ໃນປະຈຸບັນ ສິນຄ້າສ່ວນໃຫຍ່ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແມ່ນຖືກຂົນສົ່ງໂດຍທາງທະເລ, ໃນຂະນະທີ່ບໍລະມາດການຂົນສົ່ງທາງບົກຍັງມີໜ້ອຍ. ໜຶ່ງໃນເຫດຜົນຕົ້ນຕໍ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບການຂົນສົ່ງ ທາງບົກແມ່ນລາຄາທີ່ສູງກວ່າ ເມື່ອທຽບໃສ່ການຂົນສົ່ງທາງທະເລ. ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແມ່ນໃຊ້ເວລາສັ້ນກວ່າການຂົນສົ່ງທາງທະເລ ແຕ່ວ່າຍ້ອນລາຄາການຂົນສົ່ງທາງບົກ ທີ່ສູງກວ່າຫຼາຍ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ບໍ່ສາມາດແຂ່ງຂັນກັບການຂົນສົ່ງທາງທະເລໄດ້.

ເຫດຜົນສ່ວນໃຫຍ່ ຂອງບັນຫາດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຄວາມບໍ່ສົມດຸນທາງດ້ານ ບໍລິມາດສິນຄ້ານຳເຂົ້າ / ສົ່ງອອກ ຢູ່ໃນການຄ້າສອງຝ່າຍ ແລະບໍລິມາດຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ພຽງພໍ. ການຂົນສົ່ງທາງບົກຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນທີ່ເຫັນໄດ້ຊັດເຈນກໍຄືການຕີເປົ່າຂອງລົດບັນທຸກໃນເວລາຂາກັບເນື່ອງຈາກບໍລິມາດນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກທີ່ບໍ່ເທົ່າກັນ ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດ ເຊັ່ນ: ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ແຂວງຢູນນານຂອງຈີນ, ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຫວຽດນາມ, ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະສປປ ລາວ ຊຶ່ງເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ມີລາຄາສູງ.

ໃນດ້ານການບໍລິການ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ກໍ່ເຫັນວ່າເປັນບັນຫາໜຶ່ງທີ່ສຳຄັນ. ອີງຕາມ ດັດຊະນີການປະຕິບັດພະລາທິການ Logistics Performance Index (LPI) ທີ່ວິໄຈ ໂດຍທະນາຄານໂລກ, ພະລາທິການ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຖືກປະເມີນເປັນປະເທດ ທີ່ຈັດຢູ່ໃນຄຸນນະພາບຕ່ຳ ໂດຍຜູ້ສະໜອງພະລາທິການເອກະຊົນສາກົນ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການປະເມີນເງື່ອນໄຂສະພາບທີ່ຕ່ຳທາງດ້ານ “ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ”, “ຄວາມອາດສາມາດໃນດ້ານພະລາທິການ” ແລະ “ພາສີ”. ເນື່ອງຈາກວ່າ “ຄວາມອາດສາມາດໃນດ້ານພະລາທິການ” ແລະ “ພາສີ” ແມ່ນເງື່ອນໄຂໃນການປະເມີນດ້ານການບໍລິການພະລາທິການ ຊຶ່ງໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນຢ່າງຈະແຈ້ງ ເຖິງຄວາມຈຳເປັນເພື່ອປັບປຸງຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ ໃນການບໍລິການພະລາທິການ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ພາຍໃຕ້ສະຖານະການຂອງການຈໍລະຈອນສິນຄ້າເພີ່ມຂຶ້ນ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ.

ເພາະສະນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນ ໃນການອຳນວຍຄວາມສະດວກການຂົນສົ່ງທາງບົກ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ເພື່ອຕໍ່ສູ້ກັບ 3 ບັນຫາຍ່ອຍ ດັ່ງລຸ່ມນີ້ ເພື່ອຂະຫຍາຍບໍລິມາດພະລາທິການ ຜ່ານ ສປປ ລາວ:

- ການຫຼຸດຜ່ອນລາຄາພະລາທິການ;
- ການປັບປຸງຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ ໃນລະບົບພະລາທິການ ແລະການບໍລິການ;
- ການສົ່ງເສີມ ພວາມອາດສາມາດການຂົນສົ່ງ.

**(3) ຫົວຂໍ້ທີ 2: ການຂະຫຍາຍ ຕະຫຼາດ ແລະທຸລະກິດພະລາທິການ**

ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທາງບົກ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ເພີ່ມຂຶ້ນ, ຕໍ່ມາ ຈອງມີຄວາມຈຳເປັນ ທີ່ຕ້ອງມີຜົນປະໂຫຍດ ຈາກວຽກງານດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ຫຼາຍເທົ່າທີ່ຈະຫຼາຍໄດ້ ໃນ ສປປ ລາວ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ,



ສປປ ລາວ ແມ່ນມີພົນລະເມືອງຈຳນວນໜ້ອຍ ແລະມີໂຄງສ້າງເສດຖະກິດ ທີ່ໜຸ່ມໜ້ອຍ ດັ່ງນັ້ນ ຕະຫຼາດ ພະລາທິການ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຍັງມີຂະໜາດຈຳກັດ ໃນການສ້າງໂອກາດທຸລະກິດພຽງພໍໃນ ສປປ ລາວ. ໜ້າທີ່ຂອງການຂົນສົ່ງພິເສດ ໂດຍຜ່ານແລວທາງເສດຖະກິດ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ບໍ່ສາມາດ ເປັນໄປຕາມ ທີ່ກຳນົດໄວ້ ເນື່ອງຈາກນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງບໍ່ແນ່ນອນ ພາຍໃຕ້ບັດສະຍາ CBTA ພ້ອມກັບທິດທາງ ໃນການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງການຂົນສົ່ງທາງບົກຜ່ານ ສປປ ລາວ. ເພື່ອໃຫ້ ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ ຈາກບໍລິມາດທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການຂົນສົ່ງ ທາງບົກຜ່ານ ສປປ ລາວ, ເພາະສະນັ້ນ ຈຶ່ງຈຳເປັນເພື່ອວາງ ຄາດໝາຍ ບໍ່ພຽງແຕ່ຕະຫຼາດພາຍໃນ ແຕ່ຍັງມີຕະຫຼາດອະນຸພາກພື້ນ ໃນວຽກງານ ທຸລະກິດພະລາທິການ. ເພື່ອບັນດາເປົ້າໝາຍນີ້, ມັນຈຶ່ງເປັນທິດທາງທີ່ເຊື່ອໝັ້ນໄດ້ທີ່ສຸດ ເພື່ອເປີດຕະຫຼາດ ແລະເພື່ອສ້າງຕະຫຼາດແຂ່ງຂັນ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ແລະອະນຸພາກພື້ນ.

ຕໍ່ກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມ ທີ່ຈະນຳສະເໜີ “ການແຂ່ງຂັນ” ຢູ່ໃນຕະຫຼາດພະລາທິການພາຍໃນ ຕັ້ງແຕ່ການອອກລະບົບບົດໝາຍ ໃນປີ 2004. ມີຫຼາຍບໍລິສັດພະລາທິການຈາກຕ່າງປະເທດ ທີ່ໄດ້ເຂົ້າຕະຫຼາດຢູ່ລາວ ໂດຍສະເພາະແມ່ນສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະສປປ ລາວ. ເຫັນໄດ້ວ່າໄດ້ມີການປັບປຸງ ດ້ານການບໍລິການພະລາທິການຢ່າງ ເຂັ້ມແຂງຊຶ່ງເປັນຜົນໃຫ້ ມີຄະແນນສູງ ຢູ່ໃນ “ການຂົນສົ່ງສາກົນ” ແລະ “ໄລຍະເວລາ” ຢູ່ໃນ LPI. ການແຂ່ງຂັນໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນອີງໃສ່ການເຂົ້າຮ່ວມຕະຫຼາດ ຂອງບໍລິສັດພະລາທິການຈາກໄທ, ແຕ່ວ່າ ມັນກໍ່ຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ກະຕຸ້ນ ບໍລິສັດພະລາທິການພາຍໃນຢ່າງມີຍຸດທະສາດ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດ ແຂ່ງຂັນໄດ້ຢ່າງພຽງພໍ ກັບບັນດາບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ ເພື່ອໃຫ້ຮັກສາຜົນປະໂຫຍດ ຈາກນະໂຍບາຍ ການເປີດຕະຫຼາດ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ໃຫ້ໄດ້ຫຼາຍເທົ່າທີ່ຈະຫຼາຍໄດ້. ໃນເວລາດຽວກັນ, ມັນກໍ່ເປັນທ່າແຮງ ອີກອັນນຶ່ງ ທີ່ຈະເຂົ້າຮ່ວມໃນແງ່ບວກ ໃນຕະຫຼາດພະລາທິການ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ແລະການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງ ປະເທດທີ່ສາມ ລ້ວນແລ້ວແຕ່ຂຶ້ນ ກັບຄວາມຄືບ ໜ້າຂອງການເຕົ້າໂຮມຕະຫຼາດ ຂອງອະນຸພາກພື້ນ. ສປປ ລາວ ຈະເປັນຮາກຖານ ຈຸດໃຈກາງຂອງ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ແລະພະລາທິການ ແລະການບໍລິການໃນບັນດາປະເທດທີ່ສາມ ໂດຍການນຳໃຊ້ ແລວທາງເສດຖະກິດອິນໂດຈີນ.

ເພາະສະນັ້ນ, ມັນຈຶ່ງຈຳເປັນ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ທີ່ຈະຕ້ອງສູ້ຊົນກັບ 3 ບັນຫາຍ່ອຍ ເພື່ອຂະຫຍາຍ ບໍລິມາດພະລາທິການ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ດັ່ງນີ້:

- ການຂະຫຍາຍຕະຫຼາດ
- ການດຶງດູດການລົງທຶນຕ່າງປະເທດ
- ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງທຸລະກິດທ້ອງຖິ່ນ

## 6.2 ຄາດໝາຍສູ້ຊົນ ແລະຍຸດທະສາດ

### 6.2.1 ຍຸດທະສາດລວມ

#### (1) ວິທີການ

ເຖິງແມ່ນວ່າ ຕາຫນ່າງ ແລະການໄປມາເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດ ແມ່ນໄດ້ຖືກປັບປຸງຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງ ຈາກຮູບການໂຄງລ່າງ ແລະການຈັດຕັ້ງ ໂດຍການກໍ່ສ້າງແລວທາງເສດຖະກິດທີ່ສໍາຄັນ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແລະການເຕົ້າໂຮມຕະຫຼາດຫຼາຍຮູບແບບເຊັ່ນ: CBTA, AFTA ແລະ AIA. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ໂດຍສະເພາະສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແມ່ນບໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນເທົ່າທີ່ຄວນເມື່ອສົມທຽບກັບ ການຄາດຫວັງກ່ອນມີການພັດທະນາ.

ຕາຕະລາງ 6.2.1 ສະແດງ ບໍລິມາດທາງດ້ານການຄ້າ ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ. ອີງຕາມຕາຕະລາງດັ່ງກ່າວ, ປະກົດວ່າ ບໍ່ມີຄູ່ທາງການຄ້າ ໃດທີ່ສົມດຸນ ໃນບໍລິມາດສິ່ງອອກ ແລະນໍາເຂົ້າ ສໍາລັບການຄ້າ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຈີນ. ສປປ ລາວ ມີສິນຄ້ານໍາເຂົ້າຫຼາຍກວ່າສິ່ງອອກ ເມື່ອທຽບກັບປະເທດອື່ນໆ. ບໍລິມາດການຄ້າທີ່ຫຼາຍທີ່ສຸດ ແມ່ນສິ່ງອອກ ຈາກໄທ ໄປ ຈີນ ແລະ ນໍາເຂົ້າຈາກ ຈີນ ໄປ ໄທ, ຊຶ່ງມີປະມານ 14,834 ລ້ານໂດລາ ແລະ 11,979 ລ້ານໂດລາ ຕາມລຳດັບ.

ໃນຄະນະດຽວກັນ, ຕາຕະລາງ 6.2.2 ສະແດງ ບໍລິມາດສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ. ໂດຍການປຽບທຽບ ລະຫວ່າງ ຕາຕະລາງທັງສອງ, ແມ່ນມີພຽງແຕ່ບໍລິມາດສິນຄ້າຈໍານວນໜ້ອຍທີ່ຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຈີນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ. ນອກຈາກນີ້, ບໍລິມາດທາງການຄ້າ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຫວຽດນາມ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ເຫັນວ່າຍັງມີໜ້ອຍຫຼາຍ. ອີງຕາມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ ຕາມທິດທາງ, ເຫັນວ່າບໍ່ມີຄູ່ທາງການຄ້າໃດທີ່ສົມດຸນ ໃນດ້ານບໍລິມາດສິ່ງອອກ ແລະນໍາເຂົ້າ. ການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນ ສ່ວນໃຫ່ຍ ເຫັນວ່າເປັນລົດເຕີເປົ່າໃນເວລາຂາກັບ.

ສາເຫດສ່ວນໃຫ່ຍແມ່ນມາຈາກຂໍ້ຈໍາກັດດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງ, ຂໍ້ຈໍາກັດແມ່ນມີການພົວພັນຊຶ່ງກັນ ແລະກັນ, ແລະຕົກຢູ່ໃນສະພາບ “ວົງວຽນຂອງຄວາມເສຍຫາຍ” ຂອງພະລາທິການ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ. ຄວາມບໍ່ເທົ່າທຽມກັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ເປັນສາເຫດໃຫ້ການຕີລົດເປົ່າໃນຂາກັບ ມີຈໍານວນຫຼວງຫຼາຍ ຊຶ່ງດັບຜົນສະທ້ອນໃນທາງລົບ ເຮັດໃຫ້ລາຄາພະລາທິການສູງຂຶ້ນ ຊຶ່ງມັນເປັນໜຶ່ງໃນຂໍ້ຈໍາກັດ ເພື່ອເພີ່ມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທາງບົກ. ອີກດ້ານໜຶ່ງ, ບໍລິມາດຂົນສົ່ງທາງບົກທີ່ມີຈໍາກັດ ອາດຈະເປັນຜົນໃຫ້ ມີການຕີລົດເປົ່າໃນຂາກັບ ແລະຈໍາກັດການປ່ຽນແປງທຸລະກິດ ສໍາລັບບໍລິສັດເອກະຊົນ. ມັນອາດເປັນຂໍ້ຈໍາກັດ ໃນການເຕີບໂຕຂອງຕະຫຼາດແຂ່ງຂັນ ຢ່າງຈິງຈັງ ພ້ອມກັບ ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ໃນວຽກງານພະລາທິການ.

ຕາຕະລາງ 6.2.1 ບໍລິມາດດ້ານການຄ້າ ໃນບັນດາ ປະເທດອະນຸພາກພື້ນ

ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານໂດລາ

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

ສັງເກດ: ມູນຄ່າການສົ່ງອອກ ຈາກແຕ່ລະປະເທດ ແມ່ນໄດ້ຖືກຮັບຮອງເອົາເປັນ ມູນຄ່າດ້ານການຄ້າ ເພື່ອຫຼີກຫຼັງ ຜົນກະທົບຂອງຄວາມແຕກໂຕນ ຂອງພາສີນຳເຂົ້າ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທິດທາງຂອງການຄ້າ, IMF, 2007

ຕາຕະລາງ 6.2.2 ບໍລິມາດດ້ານການຄ້າ ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ

ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານໂດລາ

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

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

ຈາກທັດສະນະ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ, ຕາຕະລາງທັງສອງນີ້ ສາມາດສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ຍັງມີທ່າແຮງ ທີ່ໃຫຍ່ຫຼວງ ໃນການຂົນສົ່ງທາງບົກໃນອະນຸພາກພື້ນ, ຖ້າວ່າມີມາດຕະການເພື່ອປຸງການຂົນສົ່ງທາງ ທະເລ ມາເປັນການຂົນສົ່ງທາງບົກໃນອະນຸພາກພື້ນ. ຍຸດທະສາດພະລາທິການ ຕ້ອງມີມາດຕະການໃນ ການຫຼຸດຜົນອອກຈາກ “ວົງວຽນຂອງຄວາມເສຍຫາຍ” ຂອງພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງຕ້ອງມີການພິຈາລະນາ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ບໍລິມາດພະລາທິການ ໂດຍສະເພາະ ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ໂດຍອີງຕາມ ການເພີ່ມຂຶ້ນ ທາງດ້ານການຄ້າຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ບັນຫາຂອງລົດຕີເປົ່າ ທີ່ເປັນສາເຫດມາ ຈາກບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ບໍ່ສົມດຸນ ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນໄດ້ ໂດຍການເຕົ້າໂຮມການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ຂອງພະລາທິການ.

- ເຖິງແມ່ນວ່າ ຕະຫຼາດພະລາທິການ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີຂໍ້ຈຳກັດ ໃນດ້ານຂະໜາດຂອງ ຕະຫຼາດ. ທຸລະກິດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ຄວນວາງເປົ້າໝາຍ ບໍ່ພຽງແຕ່ວຽກງານ ພະລາ ທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງຕ້ອງວາງເປົ້າໝາຍ ພະລາທິການ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ອີກດ້ວຍ. ສປປ ລາວ ຄວນມີໜ້າທີ່ນຳພາ ເພື່ອນຳຄວາມຄືບໜ້າ ໃຫ້ມີການເປີດຕະຫຼາດ ດ້ານພະລາທິການຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະອີກດ້ານນຶ່ງ ກໍ່ຄວນເປີດຕະຫຼາດ ພະລາທິການໃນດ້ານບວກ ໄປສູ່ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນທັງໝົດ.
- ສປປ ລາວ ຕ້ອງສະໜອງ ການບໍລິການດ້ານພະລາທິການໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ເພື່ອຈັບໂອກາດທີ່ ກວດກາໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດ ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງ. ການແຂ່ງຂັນກັບບັນດາຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ ຫຼາຍກວ່າເກົ່າ ຈະເປັນນະໂຍບາຍທີ່ສຳຄັນ. ສປປ ລາວ ມີຂໍ້ໄດ້ປຽບໃນຈຸດທີ່ຕັ້ງທີ່ຢູ່ໃນອະນຸ ພາກພື້ນ ແລະການຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນໃນ ອະນຸພາກພື້ນ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ການທີ່ມີຄ່າແຮງງານທີ່ຕໍ່າ ແລະລາຄາທີ່ດິນທີ່ຖືກ. ໂດຍການນຳໃຊ້ ຂໍ້ໄດ້ປຽບດັ່ງກ່າວ ມານີ້ ມັນຈຶ່ງເປັນສິ່ງຈຳເປັນ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ທີ່ຕ້ອງກະຕຸກຊຸກຍູ້ ອຸດສະຫະກຳດ້ານພະລາທິການ ລວມທັງບໍລິສັດພາຍໃນ ແລະຕ່າງປະເທດ.

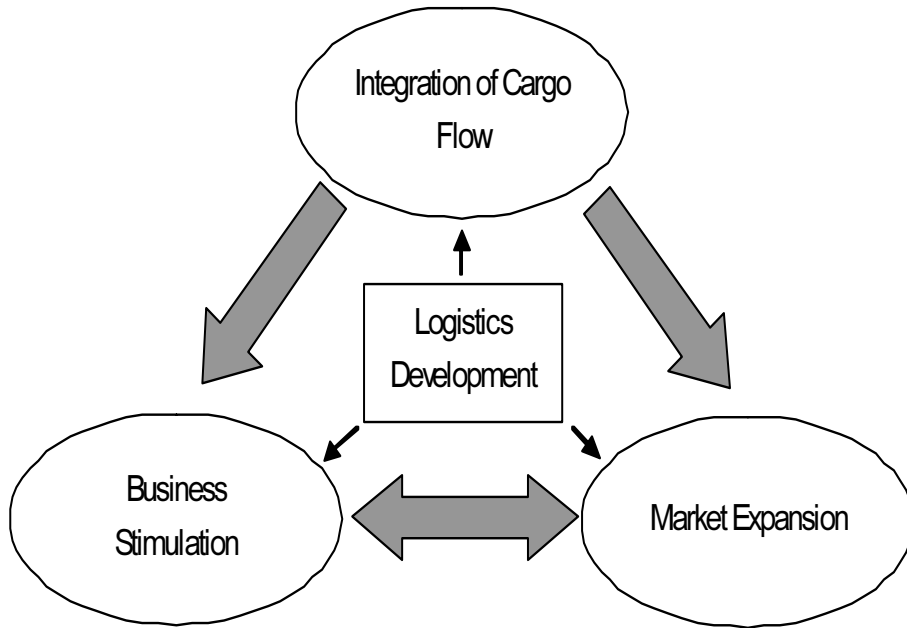
ການພັດທະນາພະລາທິການຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ມີເປົ້າໝາຍ ໃນການສ້າງໂອກາດທາງດ້ານ ທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ແນໃສ່ຕະຫຼາດອະນຸພາກພື້ນ ໂດຍການຊັກຊວນ ໃຫ້ມີສິນຄ້າ ຂົນສົ່ງທາງບົກ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະໂດຍການຊຸກຍູ້ທຸລະກິດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ. ຕໍ່ກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ການມີສ່ວນຮ່ວມພາກລັດ ດັ່ງລຸ່ມນີ້ ຄວນຖືກນຳມາພິຈາລະນາ ທາງດ້ານ ຍຸດທະສາດເພື່ອຍົກເອົາ “ວົງວຽນຂອງຄວາມເສຍຫາຍ” ມາເປັນ “ວົງວຽນທາງບວກ” ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍ ວິໄສທັດຂອງການພັດທະນາ.

- ການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ຄວນເປັນການລວບລວມ/ເຕົ້າໂຮມ ຢ່າງມີຍຸດທະສາດເພື່ອສ້າງ “ລະດັບຄຸນນະສົມບັດ” ຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍການນຳໃຊ້ຂໍ້ໄດ້ປຽບ ຂອງ ສປປ ລາວ ເອງ.
- ຕະຫຼາດພະລາທິການ ຄວນຂະຫຍາຍເພື່ອກຳນົດເປົ້າໝາຍບໍ່ພຽງແຕ່ຕະຫຼາດພາຍໃນປະເທດ (ນຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະຜ່ານແດນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ) ແຕ່ຍັງແມ່ນຕະຫຼາດອະນຸພາກພື້ນ.
- ການສົ່ງເສີມ ທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການ ແນໃສ່ຕະຫຼາດທີ່ໄດ້ຂະຫຍາຍ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ສູ່ສູນກາງການບໍລິການພະລາທິການ.

ເພາະສະນັ້ນ, ຍຸດທະສາດ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດດັ່ງລຸ່ມນີ້:

ຍຸດທະສາດ ທີ 1: ການເຕົ້າໂຮມການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ
ຍຸດທະສາດ ທີ 2: ການຊຸກຍູ້ທຸລະກິດ
ຍຸດທະສາດ ທີ 3: ການຂະຫຍາຍຕະຫຼາດ

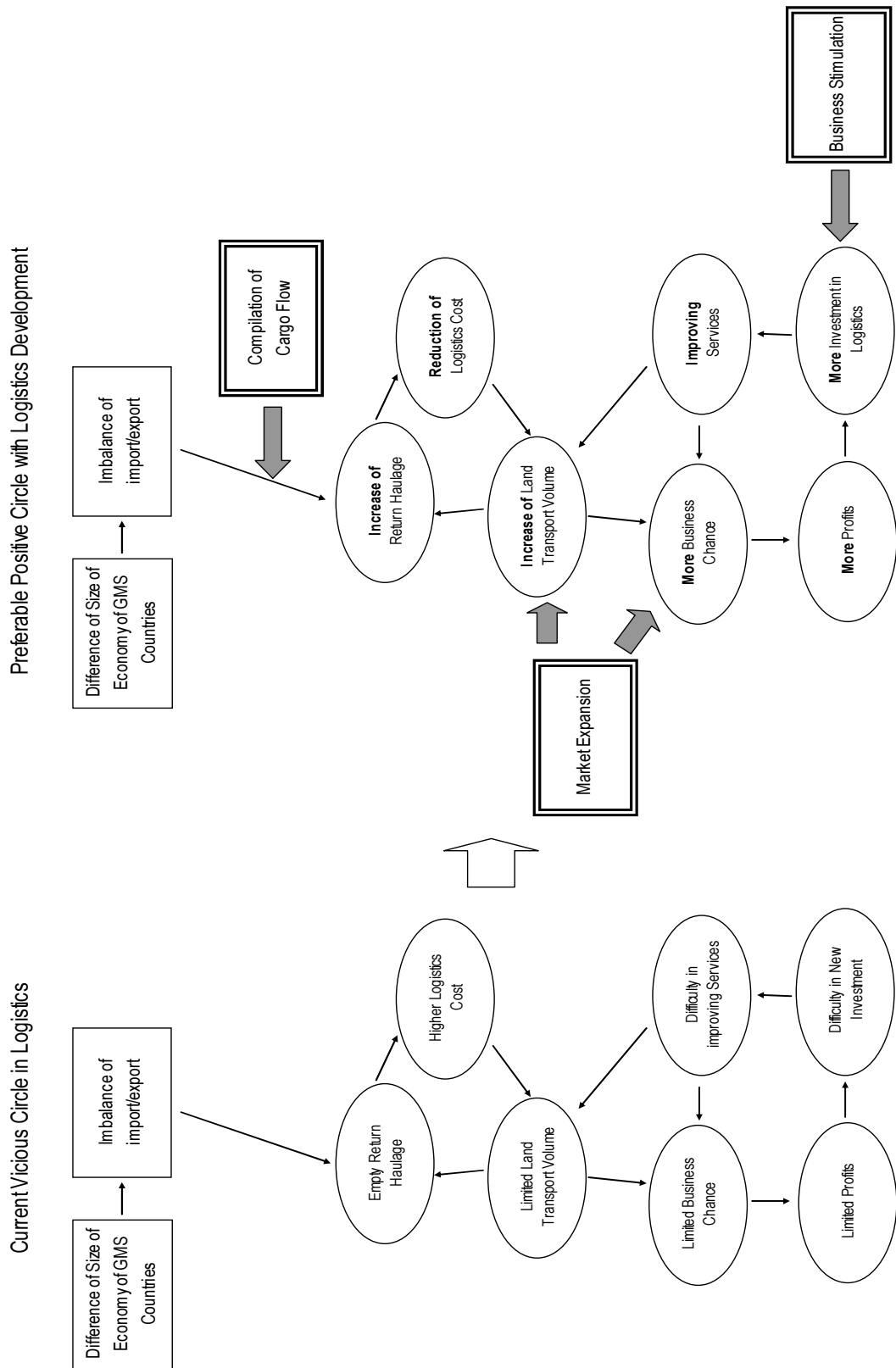
ການເຕົ້າໂຮມການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ຈະມີຜົນໃນການຫຼຸດຜ່ອນບັນຫາຂອງການຕີລົດເປົ່າກັບ. ມັນມີຜົນກະທົບໃນດ້ານບວກ ໃນການຫຼຸດລົງຂອງລາຄາພະລາທິການ. ບໍລິມາດສິນຄ້າຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ບົນພື້ນຖານລາຄາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງຫຼຸດລົງ. ມັນຍັງຄາດຫວັງເພື່ອສ້າງ “ລະດັບຂອງຈຸດດີ (scale of merit)” ຢູ່ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງທາງບົກສາກົນຜ່ານ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງອາດຈະສ້າງໂອກາດທາງດ້ານທຸລະກິດ ແລະການແຂ່ງຂັນຫຼາຍຂຶ້ນ ຢູ່ໃນຕະຫຼາດພະລາທິການ ໂດຍການຂະຫຍາຍການ ເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດຢ່າງມີ ຍຸດທະສາດ ພ້ອມກັບການກະຕຸກຊຸກຍູ້ ທຸລະກິດພະລາທິການ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

### ຮູບ 6.2.1 ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ

ວິທີການຄາດຫວັງເພື່ອປ່ຽນຈາກ “ວົງວຽນຄວາມເສຍຫາຍ (vicious circle)” ມາເປັນ “ວົງວຽນດ້ານບວກທີ່ຕ້ອງການ (preferable positive circle)” ໂດຍການນຳເອົາມາດຕະການຂອງພາກລັດ ພ້ອມກັບບັນດາຍຸດທະສາດຂ້າງເທິງທີ່ ສະແດງໃນຮູບ 6.2.2.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 6.2.2 ການປ່ຽນຈາກວົງຈຸນຄວາມເສຍຫາຍມາເປັນ ວົງຈຸນດ້ານບວກ ໃນຍຸດທະສາດການພັດທະນາ

**6.2.2 ຄາດໝາຍສູງຂົນຂອງການພັດທະນາ**

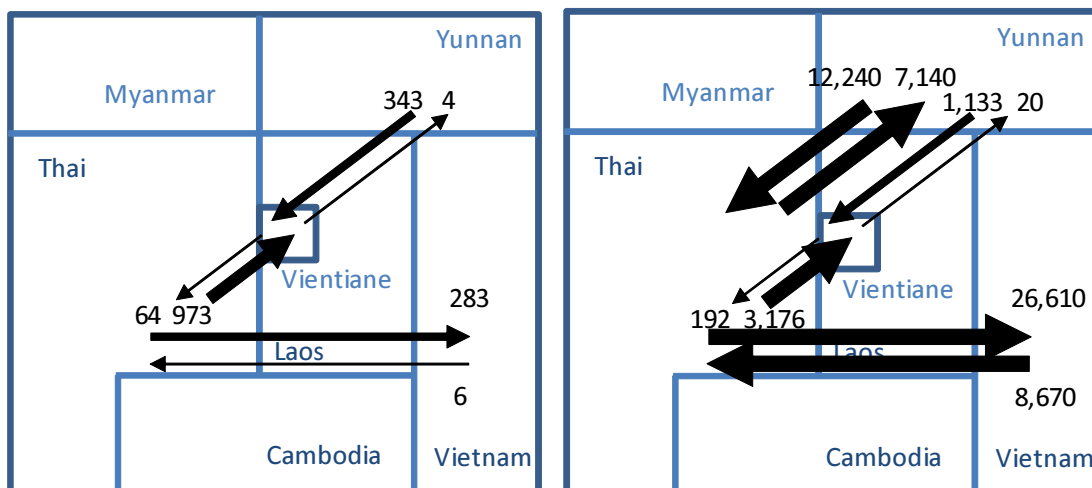
ເພື່ອຕິດຕາມ ແລະປະເມີນຄວາມຄືບໜ້າຂອງຍຸດທະສາດທີ່ໄດ້ສະເໜີຂ້າງເທິງນັ້ນ, ຄາດໝາຍການພັດທະນາເປັນຕົວເລກ ຄວນຈະຖືກແນະນຳ ແລະເຜີຍແຜ່ ໃນບັນດາຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ທັງໝົດ ຢູ່ໃນສປປ ລາວ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີມາຂ້າງເທິງ, ການພັດທະນາພະລາທິການໃນ ສປປ ລາວ ສາມາດບັນລຸຜົນສຳເລັດໄດ້ ໂດຍການສ້າງຕັ້ງ 3 ຍຸດທະສາດສຳຄັນດັ່ງນີ້: (i) ການເຕົ້າໂຮມການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ, (ii) ການຊຸກຍູ້ດ້ານເສດຖະກິດ, ແລະ (iii) ການຂະຫຍາຍຕະຫຼາດ. ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບຈາກ ການສ້າງຕັ້ງຍຸດທະສາດເຫຼົ່ານີ້ ລວມທັງ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງລົດຕີເປົ່າຂາກັບ, ການຫຼຸດຜ່ອນລາຄາ, ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງບໍລິມາດຂົນສົ່ງຈາກທັດສະນະ (ສາທະລະນະ) ລະດັບຊາດ. ໃນຄະນະດຽວກັນ, ໂອກາດທາງດ້ານທຸລະກິດກໍ່ຫຼາຍຂຶ້ນ, ການປັບປຸງການບໍລິການ, ແລະຜົນກຳໄລກໍ່ຫຼາຍຂຶ້ນ ລະຫວ່າງຜົນຮັບຈາກຍຸດທະສາດການພັດທະນາພະລາທິການ ຢູ່ໃນສະພາບແວດລ້ອມ (ເອກະຊົນ) ທ້ອງຖິ່ນ. ການປຶກສາຫາລືດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ຈະສະເໜີຄາດໝາຍການພັດທະນາເປັນຕົວເລກຂອງ 3 ຜົນຮັບທຳອິດ; ເພີ່ມການຂົນສົ່ງໃນຂາກັບ, ຫຼຸດຜ່ອນລາຄາພະລາທິການ, ເພີ່ມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ.

**(1) ເພີ່ມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ**

ຢູ່ໃນຫຼັກສູດຂອງການພະຍາກອນຄິດໄລ່ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຢູ່ໃນການສຶກສານີ້, ທ່າແຮງຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແມ່ນໄດ້ນຳມາພິສູດ ແລະວິໄຈ. ຜົນໄດ້ຮັບກໍ່ຄື ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຈີນ ແລະລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຫວຽດນາມ ແມ່ນໄດ້ຄິດໄລ່ວ່າມີການເພີ່ມຂຶ້ນ ຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ໂດຍຜ່ານຄວາມເປັນຈິງ ຂອງທ່າແຮງການພັດທະນາດ້ານອຸດສະຫະກຳຂອງປະເທດ ດັ່ງກ່າວ ແລະການປ່ຽນເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງ ຈາກການຂົນສົ່ງທາງທະເລ ມາເປັນ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ.

ການນຳເອົາຕົວຢ່າງຂອງສິນຄ້າການຜະລິດ, ບໍລິມາດສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຢູນນານ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 714 ພັນໂຕນ ຕໍ່ປີ (ຈາກ ໄທ ຫາ ຢູນນານ) ແລະ 1,224 ພັນໂຕນ ຕໍ່ປີ (ຈາກຢູນນານ ຫາໄທ) ຮອດປີ 2025. ນອກນັ້ນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຫວຽດນາມ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 2,661 ພັນໂຕນ ຕໍ່ປີ (ຈາກໄທ ຫາ ຫວຽດນາມ) ແລະ 867 ພັນໂຕນ ຕໍ່ປີ (ຈາກຫວຽດນາມ ຫາ ໄທ) ໃນປີເປົ້າໝາຍດຽວກັນ.

ຮູບເຫຼົ່ານີ້ ເປັນນຶ່ງໃນເປົ້າໝາຍການພັດທະນາທີ່ເປັນຕົວເລກ ເພື່ອກວດກາຄວາມຄືບໜ້າຂອງຍຸດທະສາດພະລາທິການ. ເມື່ອບໍລິມາດສິນຄ້າຜ່ານແດນຕົວຈິງ ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນມີຄວາມຊັກຊ້າຫຼ້າຫຼັງ ກວ່າບໍລິມາດທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ໄວ້, ວິທີການ ແລະມາດຕະການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ລວມທັງການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງພະລາທິການ ແລະການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງຂັ້ນຕອນດ້ານການຄ້າ, ຄວນນຳເອົາມາເພື່ອສົ່ງເສີມ ການຄ້າຜ່ານແດນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 6.2.3 ບໍລິມາດການຄ້າໃນອະນຸພາກພື້ນ (ສິນຄ້າການຜະລິດ, 00 ໂຕນ/ປີ) ປີ 2009 ແລະປີ 2025

ຕາຕະລາງ 6.2.3 ຄາດໝາຍສູ່ຊົນຂອງການພັດທະນາເປັນຕົວເລກ (ບໍລິມາດການຄ້າຂອງສິນຄ້າ ການຜະລິດ)

ລາຍການ	ບໍລິມາດສິນຄ້າການຜະລິດ ໃນປະຈຸບັນ	ທ່າແຮງບໍລິມາດສິນຄ້າ ການຜະລິດ ປີ 2025
ສິນຄ້າຜ່ານແດນ:		
ຈາກໄທ ໄປຫາ ຈີນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ	ມີໜ້ອຍທີ່ສຸດ	714,000 ໂຕນ/ປີ
ຈາກຈີນ ໄປຫາ ໄທ ຜ່ານ ສປປ ລາວ	ມີໜ້ອຍທີ່ສຸດ	1,224,000 ໂຕນ/ປີ
ຈາກໄທ ໄປຫາ ຫວຽດນາມ ຜ່ານ ສປປ ລາວ	28,300 ໂຕນ/ປີ	2,661,000 ໂຕນ/ປີ
ຈາກຫວຽດນາມ ໄປຫາ ໄທ ຜ່ານ ສປປ ລາວ	600 ໂຕນ/ປີ	867,000 ໂຕນ/ປີ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ສິນຄ້າສິ່ງອອກ ແລະນຳເຂົ້າ ໄປຫາ/ຈາກ ໄທ ຈະຖືກຂົນສົ່ງ ໂດຍທາງລົດໄຟທີ່ໄດ້ຂະຫຍາຍໃຫມ່ (ທ່ານາແລ້ງ-ວຽງຈັນ) ແລະຈັດສົ່ງໄປຍັງ ເຂດພະລາທິການວຽງຈັນ ດັ່ງແຜນການ ແລະບໍລິມາດຂອງສິນຄ້າ ຈາກທາງລົດໄຟ ຄາດວ່າຈະເພີ່ມຂຶ້ນ. ອີງຕາມ ການພະຍາກອນຄິດໄລ່ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າສຳລັບ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ຂອງເຂດພະລາທິການວຽງຈັນ, ອັດຕາສ່ວນ ຂອງລົດໄຟ ຕໍ່ກັບບໍລິມາດການຄ້າທັງໝົດ ຜ່ານ ຂົວມິດຕະພາບ ແມ່ນໄດ້ຄິດໄລ່ ແລະສະຫຼຸບ ຢູ່ໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້. ການນຳໃຊ້ທາງລົດໄຟ ສຳລັບ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂາອອກ ແລະຂາເຂົ້າ ອາດຈະຫຼຸດຜ່ອນ ລາຄາຂົນສົ່ງຢ່າງສຳຄັນ ແລະດ້ວຍເຫດນີ້ ອັດຕາສ່ວນຂອງລົດໄຟທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ ໃນປີ 2015 ແລະປີ 2025 ຈະເປັນເປົ້າໝາຍຕົວເລກທີ່ຄາດໄວ້.



ຕາຕະລາງ 6.2.4 ຄາດໝາຍການພັດທະນາເປັນຕົວເລກ (ຄິດໄລ່ອັດຕາສ່ວນຂອງການຂົນສົ່ງ ທາງລົດໄຟ ຢູ່ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)

ລາຍການ	ອັດຕາສ່ວນຂອງລົດໄຟ	ອັດຕາສ່ວນຂອງລົດໄຟ
	2015	2025
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	3.4%	9.1%
ຜູ້ຄອນເກີນເນີ	13.0%	34.8%
ສິນຄ້າຂະໜາດໃຫ່ຍ	4.4%	11.6%
ສິນຄ້າເປັນທາດແຫຼວ	6.3%	16.9%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

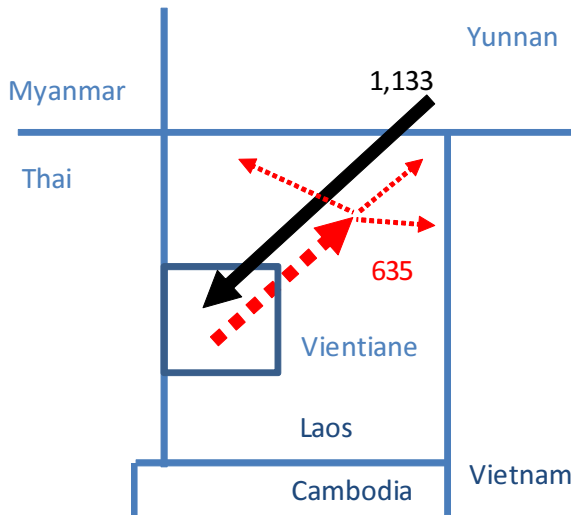
(2) ເພີ່ມການຂົນສົ່ງຂາກັບ

ເມື່ອເບິ່ງຈາກ ບໍລິມາດທາງການຄ້າໃນປະຈຸບັນ, ສິນຄ້າສົ່ງອອກ, ນໍາເຂົ້າ ແລະຜ່ານແດນ ໄປຫາ/ຈາກ/ຜ່ານ ສປປ ລາວ ແມ່ນຂາດຄວາມສົມດູນ ແລະລົດຂົນສົນຄ້າສ່ວນໃຫ່ຍ ແມ່ນຕີເປົ່າເວລາ ກັບຈາກ ສປປ ລາວ. ເມື່ອ ທ່າແຮງຂອງຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການທາງດ້ານການຄ້າ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃຫ້ປະກົດເປັນຈິງ ແລະສ້າງຕັ້ງສູນພະລາທິການຂົງເຂດ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ, ລົດບັນທຸກສິນຄ້າຕີເປົ່າ ຄາດວ່າຈະຫຼຸດລົງຢ່າງເຫັນໄດ້ຊັດເຈນ. ຄາດຄະເນວ່າ ສິນຄ້າຜ່ານແດນປະມານເຄິ່ງໜຶ່ງ ຈາກໄທ ໄປຫາ ຢູນນານ ຈະເຫັນມີລົດຂົນສົນຄ້າ ຂາກັບ, ເປີເຊັນຂອງ ລົດຂາກັບ ຈາກ ຢູນນານ ໄປຫາ ໄທ ຄາດວ່າ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເຖິງ 30% ຮອດປີ 2025. ເຊັ່ນດຽວກັນ, ລົດບັນທຸກສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຈຳນວນເຄິ່ງໜຶ່ງ ຈາກ ຫວຽດນາມ ໄປຫາ ໄທ ຈະມີສິນຄ້າຂົນໃນຂາກັບ ຊຶ່ງ ເປີເຊັນຂອງສິນຄ້າຂົນຂາກັບ ຈາກ ໄທ ໄປຫາ ຫວຽດນາມ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເຖິງ 16% ໃນຄາດໝາຍປີດຽວກັນ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງ ໃນຮູບລຸ່ມນີ້, ແນວໂນ້ມ ທີ່ຄືກັນ ສາມາດເປັນໄປໄດ້ ສໍາລັບ ສິນຄ້າສົ່ງອອກ/ນໍາເຂົ້າ/ພາຍໃນ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ. ຕົວຢ່າງ, ສິນຄ້າ ນໍາເຂົ້າຈາກ ຢູນນານ ໄປຫາ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສາມາດຂົນສົນຄ້າຂາກັບ ຈາກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄປຫາພາກເໜືອຂອງລາວ. ເປີເຊັນຂອງການຂົນສົນຄ້າຂາກັບ ແມ່ນໜຶ່ງໃນຄາດໝາຍການພັດທະ ນາຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ.

ຕາຕະລາງ 6.2.5 ຄາດໝາຍການພັດທະນາເປັນຕົວເລກ (ລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕີເປົ່າ)

ລາຍການ	% ຂອງ ລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕີເປົ່າ ປະຈຸບັນ	% ຂອງ ລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕີເປົ່າ ປີ 2025
ສິນຄ້າຜ່ານແດນ:		
ຈາກໄທ ໄປຫາ ຈີນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ	ມີໜ້ອຍທີ່ສຸດ	50%
ຈາກຈີນ ໄປຫາ ໄທ ຜ່ານ ສປປ ລາວ	ມີໜ້ອຍທີ່ສຸດ	30%
ຈາກໄທ ໄປຫາ ຫວຽດນາມ ຜ່ານ ສປປ ລາວ	ມີໜ້ອຍທີ່ສຸດ	16%
ຈາກ ຫວຽດນາມ ໄປຫາ ໄທ ຜ່ານ ສປປ ລາວ	ມີໜ້ອຍທີ່ສຸດ	50%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 6.2.4 ບໍລິມາດການຄ້າ ໄປຫາ/ຈາກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ສິນຄ້າການຜະລິດ, 00 ໂຕນ/ ປີ) ໃນປີ 2025

### (3) ການຫຼຸດລົງຂອງລາຄາຂົນສົ່ງ

ຖ້າວ່າ ບໍລິມາດການຄ້າໃນອະນຸພາກພື້ນເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະຈຳນວນສິນຄ້າຂາກັບ ເພີ່ມຂຶ້ນ (ແລະລາຄາຂົນສົ່ງ ສຳລັບລົດສິນຄ້າຂາກັບ ຫຼຸດລົງເຖິງ 70% ຂອງລາຄາຂົນສົ່ງສິນຄ້າສຳລັບຂາດງວ) ດັ່ງທີ່ໄດ້ປະເມີນໄວ້, ລາຄາຂົນສົ່ງ ເຂົ້າ/ຜ່ານ ສປປ ລາວ ແມ່ນໄດ້ຄິດໄລ່ວ່າ ຈະຫຼຸດລົງເຖິງ 10% ຈາກ 1.9 ໂດລາ/ກມ ມາເປັນ 1.7 ໂດລາ/ກມ. ໂດຍທົ່ວໄປ, ລາຄາຂົນສົ່ງ ສາມາດຫຼຸດລົງ ບໍ່ພຽງແຕ່ ໂດຍການ ເພີ່ມຂຶ້ນຂອງລົດສິນຄ້າຂາກັບ ແຕ່ຍັງແມ່ນຍ້ອນປັດໄຈຫຼາຍໆຢ່າງ ລວມທັງລະດັບຂອງ ຈຸດຕີຂອງທຸລະກິດການຄ້າ ແລະການນຳສະເໜີ ຕະຫຼາດພະລາທິການທີ່ມີການແຂ່ງຂັນ. ໝາຍຄວາມວ່າ, ສິນຄ້າທີ່ມີຂາດງວ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຖືກພິຈາລະນາວ່າເປັນສິ່ງທີ່ຕັດສິນ ທີ່ສຳຄັນ ຂອງລາຄາຂົນສົ່ງ ແລະ 10% ຂອງການຫຼຸດລົງຂອງລາຄາຂົນສົ່ງ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດໃນເປົ້າໝາຍ

ຕົວເລກຂອງການພັດທະນາ ຍຸດທະສາດພະລາທິການ.

ຕາຕະລາງ 6.2.6 ຄາດໝາຍສູງຂຶ້ນເປັນຕົວເລກ

ລາຍການ	ປະຈຸບັນ	2025
ລາຄາຂົນສົ່ງຫົວໜ່ວຍ	1.9 ໂດລາ/ກມ	1.7 ໂດລາ/ກມ (10% ຫຼຸດລົງ)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

### 6.3 ຮູບແບບຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຄວນເລີ່ມເພື່ອສ້າງຄວາມພະຍາຍາມ ເພື່ອເພີ່ມບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງ ທາງບົກ ຜ່ານ ສປປ ລາວ. ສະນັ້ນ, ມັນຈຶ່ງມີຄວາມສໍາຄັນອັນໃຫຍ່ຫຼວງ ທີ່ຈະຕ້ອງເຕົ້າໂຮມ ການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ຢູ່ໃນເສັ້ນທາງເລກ 13ເໜືອ ແລະທາງເລກ 9. ສິດທິພິເສດ ທາງດ້ານໂຄງລ່າງ ແລະທີ່ຕັ້ງ ແມ່ນຈໍາເປັນ ທີ່ຈະຕ້ອງມີສະໜອງໄວ້ໃຫ້ກັບ ສິນຄ້າ ແລະ/ຫຼື ຜູ້ຈັດສົ່ງ ເພື່ອເລືອກເອົາ ເສັ້ນທາງໃນລາວ. ດັ່ງທີ່ເປັນສິດທິພິເສດໃນດ້ານໂຄງລ່າງ, ລະບົບສູນ ແລະການເຊື່ອມຕໍ່ ຄວນຖືກ ສ້າງຂຶ້ນ ແລະການປັບປຸງຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ສະດວກຂຶ້ນນັ້ນ ຕ້ອງຖືກນໍາມາພິຈາ ລະນາ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃຫ້ເປັນບູລິມະສິດສູງສຸດ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ອີງໃສ່ ບັນດາຜູ້ມີ ສ່ວນຮ່ວມຂອງທຸລະກິດ ພະລາທິການ ລວມທັງພາຍໃນ ແລະຕ່າງປະເທດ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ຮີບຮ້ອນ ບົກປ້ອງຜູ້ສະໜອງການ ບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ.

ສໍາລັບ ໄລຍະເບື້ອງຕົ້ນຂອງໄລຍະສັ້ນນີ້, ແມ່ນສໍາຄັນທີ່ຈະຕ້ອງພັດທະນາການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຫວຽດນາມ. ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງວຽງຈັນ Vientiane Logistics Park (VLP) ແມ່ນເປັນສູນກາງ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຕົ້ນຕໍ ເພື່ອດູແລຮັກສາ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ສູ່ໄທ ແລະສິນຄ້າພາຍໃນ. ສິນຄ້າເປົ້າໝາຍເບື້ອງຕົ້ນຂອງ VLP ແມ່ນສິນຄ້າ ນໍາເຂົ້າຈາກໄທ, ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນສິນຄ້າບໍລິໂພກຈາກໄທ. ການເພີ່ມພູນຂອງສິນຄ້າບໍລິໂພກ ຢູ່ໃນ VLP ອາດຈະສ້າງທ່າແຮງເພື່ອດຶງດູດໃນຂັ້ນຕອນແຈກຢາຍ ຢູ່ໃນ VLP. ທໍາອິດແມ່ນຂັ້ນຕອນການ ແຈກຢາຍ ເລີ່ມຈາກແບບທົ່ວໄປ ແລະງ່າຍດາຍ ໂດຍເປົ້າໝາຍແມ່ນການຈໍລະຈອນແຈກຢາຍສິນຄ້າ ໃນ ສປປ ລາວ ເພື່ອໃຫ້ຖືກຕ້ອງກັບຄວາມເປັນຈິງ ແລະຮັບຮອງໄດ້ ເພື່ອສ້າງການເພີ່ມພູນຂອງ ສິນຄ້າຂຶ້ນ ແລະ ວິທີການ ຢູ່ໃນ VLP.

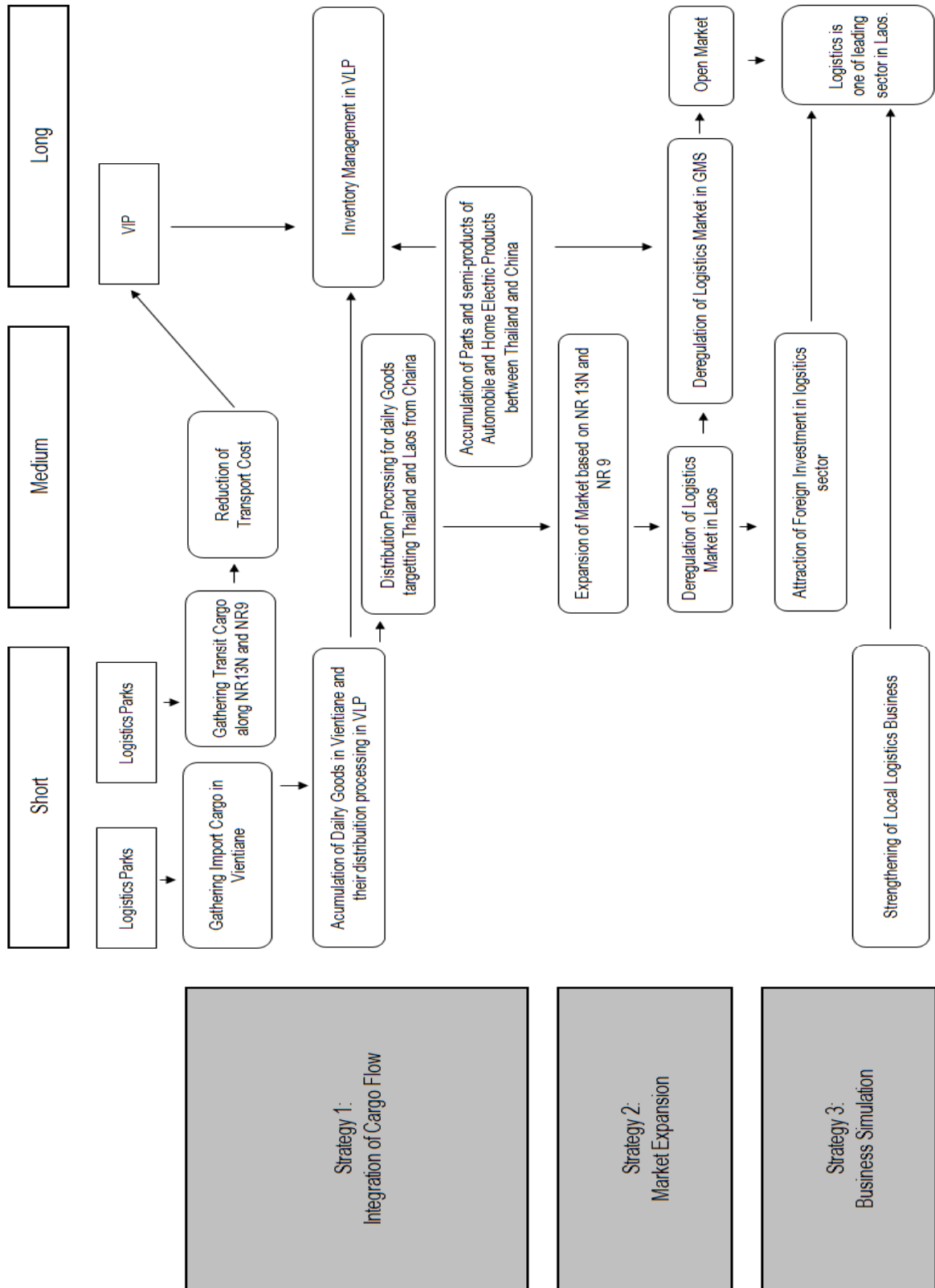
ດັ່ງໃນຂັ້ນສຸດທ້າຍຂອງແຜນໄລຍະສັ້ນ, VLP ແລະເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ (SLP) ກໍ່ເພີ່ມສິນຄ້າຜ່ານແດນຂຶ້ນເທື່ອລະກ້າວ ຕາມທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດເລກ 13ເໜືອ ແລະທາງຫຼວງ ແຫ່ງຊາດເລກ 9 ຕາມລຳດັບ. ບໍລິມາດຂອງສິນຄ້າທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຢູ່ VLP ແລະ SLP ຈະມີສ່ວນເພື່ອ ຫຼຸດຜ່ອນລາຄາຂົນສົ່ງ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ການເພີ່ມພູນຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຈາກຈີນ ແລະ ຫວຽດນາມ ຈະສ້າງທ່າແຮງອີກອັນໜຶ່ງ ໃນຂັ້ນຕອນການຈໍລະຈອນສິນຄ້າເປົ້າໝາຍ ເພື່ອແຈກຢາຍ

ໃນໄທ ພ້ອມກັບການນຳໃຊ້ ຄ່າແຮງງານທີ່ຕໍ່າກວ່າ. ໃນແຜນໄລຍະກາງ, ຊື່ສຽງ ແລະການເພີ່ມ ພູນຂຶ້ນຂອງສິນຄ້າ ມີສ່ວນໃນການດຶງດູດ ຂັ້ນຕອນການແຈກຢາຍ ຢູ່ໃນ VLP, ໃນທາງບວກ ຊຶ່ງຊ່ວຍ ເປັນຜົນໃຫ້ ລາຄາພະລາທິການພູດລົງ ຫຼາຍຂຶ້ນ ພ້ອມກັບການເພີ່ມພູນຂຶ້ນຂອງ ຂອງສິນຄ້າ ຕາມທາງ ເລກ 13 ເໜືອ. ຄວາມຊຳນິຊຳນານທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຂັ້ນຕອນການແຈກຢາຍໃນ VLP ຈະສ້າງທ່າແຮງ ໃຫມ່ ເພື່ອດຶງດູດສາຍສິນສ່ວນ ແລະຜະລິດຕະພັນລະດັບກາງ (semi-products) ຂອງລົດຍົນ ແລະອຸດສະຫະກຳໄຟຟ້າ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຈີນ. ມັນມີທ່າແຮງ ທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ສາຍສິນຄ້າເຕີບໂຕ ຊຶ່ງເປັນສູນກາງການຄ້າຂອງ ສິນຄ້າທີ່ເກັບມ້ຽນ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ໄປຍັງ ໄທ ແລະຈີນ ຕາມທາງເລກ 13 ເໜືອ ໃນໄລຍະຍາວ ພ້ອມກັບຄວາມ ຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ຈາກໂຮງຈັກໂຮງງານ ໃນ VIP.

ອີງຕາມ ແຜນໄລຍະສັ້ນ, ສປປ ລາວ ຄວນເນັ້ນໜັກເພື່ອຮັບຮ້ອນກຳຈັດອຸປະສັກ ວຽກງານ ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ແລະການຄ້າໃນອະນຸພາກພື້ນ. ຊຶ່ງມັນບໍ່ສາມາດບັນລຸຜົນສຳເລັດ ໃຫ້ແກ່ ສປປ ລາວ ແຕ່ວ່າ ສປປ ລາວ ຄວນນຳເອົາມາເປັນການລິເລີ່ມ ນຳພາໃຫ້ໄດ້ມາເຖິງ ສະຖານະພາບໃນ ການຂົນສົ່ງ ແລະການຄ້າຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ກົງກັນຂ້າມ, ສປປ ລາວ ຄວນສືບຕໍ່ຈັດຕັ້ງຄືນ ກ່ຽວກັບຂະແໜງການພະລາທິການ ໂດຍການເຊື່ອເຊີນ ບໍລິສັດພະລາທິການຕ່າງປະເທດ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ ສປປ ລາວ. ສປປ ລາວ ຍັງສືບຕໍ່ ປັບປຸງ ຕາຫນ່າງພື້ນຖານເພື່ອໃຫ້ສາມາດບັນຈຸ ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພວງ ທີ່ມີຂະຫຍາດໃຫ່ຍ ແລະມີນ້ຳໜັກຫຼາຍຂຶ້ນ ຊຶ່ງສາມາດບັນທຸກສິນຄ້າໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນຕໍ່ຖ້ຽວ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນ ລາຄາຂົນສົ່ງ ອີກດ້ວຍ.

ອີງຕາມແຜນໄລຍະຍາວ, ບໍລິສັດພະລາທິການ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຈະປະກອບສ່ວນ ໃນ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ ທັງຢູ່ພາຍໃນ ຫຼື ຢູ່ນອກ ສປປ ລາວ ພາຍໃຕ້ ວຽກງານຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ແລະການຄ້າໃນອະນຸພາກພື້ນ ຢ່າງບໍ່ມີອຸປະສັກ. ສປປ ລາວ ຍັງມີສ່ວນຮ່ວມ ໃນການສະໜອງ ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງຫຼວງ ແລະເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ມີປະສິດທິພາບ (ຖານທີ່ຕັ້ງ) ເພື່ອສ້າງລະດັບຂອງຈຸດຕີໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ໃນການລວບລວມ ການຈໍລະຈອນແຈກຢາຍສິນຄ້າຂົນສົ່ງທາງ ບົກຜ່ານ ສປປ ລາວ.

ແບບຈຳລອງຂອງການພັດທະນາພະລາທິການ ອີງຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດການ ພັດທະນາ ທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ໃນຮູບ 6.3.1.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 6.3.1 ການຈຳລອງການພັດທະນາ

## 6.4 ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ 1: ການເຕົ້າໂຮມການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ

### 6.4.1 ແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານ

ສະຖານະການຂອງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນກຳລັງມີການປ່ຽນແປງຢ່າງ ຊັດເຈນ. ສອງການຕົກລົງຕົ້ນຕໍ ແມ່ນໄດ້ຕົກລົງກັນ ເພື່ອສົ່ງເສີມການເຕົ້າໂຮມຂົງເຂດ ແລະການຂະຫຍາຍຕົວດ້ານ ເສດຖະກິດ; ເຂດການຄ້າເສລີ (AFTA) ແລະການຕົກລົງວ່າດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ (CBTA). AFTA ແມ່ນຄາດຫວັງວ່າ ຈະຖອດພາສີອາກອນອອກ ພາຍໃນ ບັນດາປະເທດອາຊຽນ ພາຍໃນປີ 2015 ແລະ CBTA ແມ່ນເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກ ຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ພາຍໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ. ຄວາມພະຍາຍາມດັ່ງກ່າວນີ້ ຈະກຳຈັດອຸປະສັກ ໃນດ້ານພະລາທິການ ການຜ່ານແດນ ອອກ ແລະສຸດທ້າຍກໍຈະນຳມາຊຶ່ງ ໂອກາດທາງດ້ານທຸລະກິດ ຢ່າງຫຼາກຫຼາຍ.

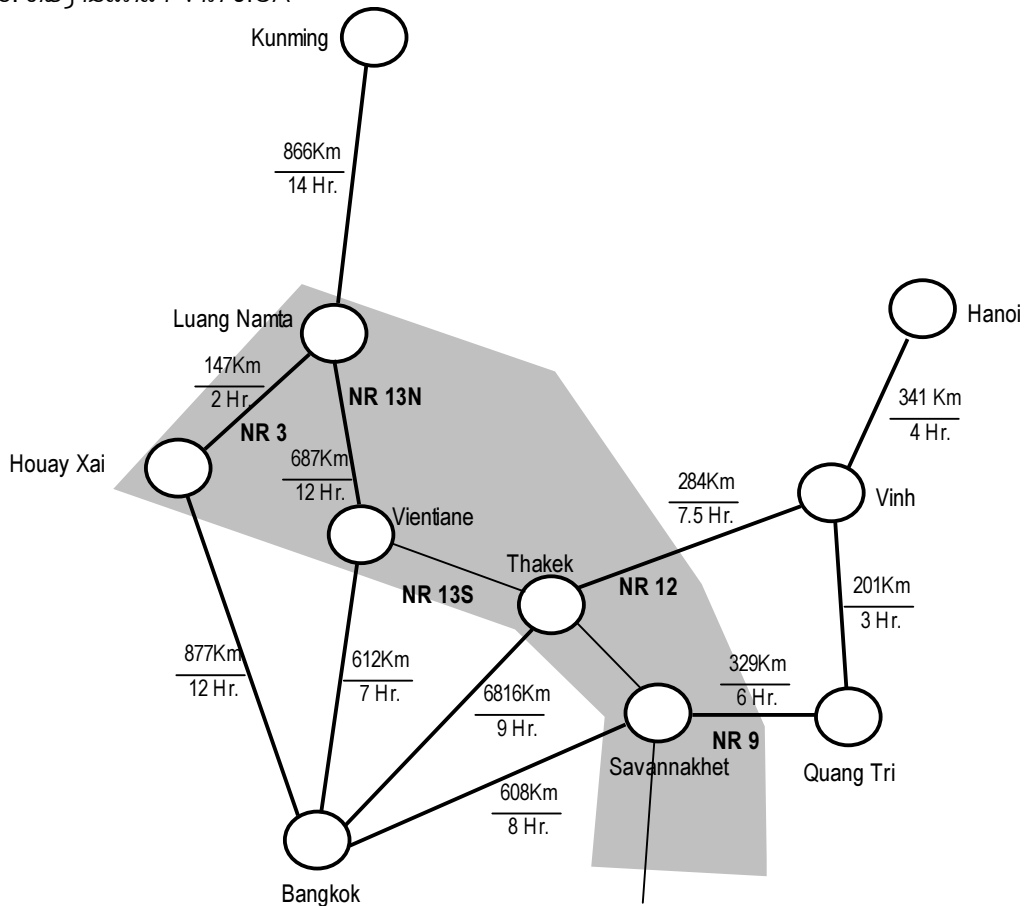
ພາຍໃຕ້ສະຖານະການເຫຼົ່ານີ້ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ແລະ ສປປ ລາວ, ຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວ ແມ່ນມີເປົ້າໝາຍ ເພື່ອເຕົ້າໂຮມການໄຫຼວຽນ ສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງໂດຍທາງບົກ ເຂົ້າໃນ ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມບໍ່ສົມດຸນ ຂອງບໍລິມາດຂົນສົ່ງ ໄປ/ກັບ ໂດຍການນຳໃຊ້ສູນ ແລະລະບົບການເຊື່ອມຕໍ່ທີ່ມີປະສິດທິພາບ ສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະສິນຄ້າພາຍໃນປະເທດ ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຮູບ 6.2.3 ແລະ ຮູບ 6.2.4.

ເພາະສະນັ້ນ, ມັນອາດເປັນຜົນປະໂຫຍດ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ທີ່ຈະພິຈາລະນາ 2 ເສັ້ນທາງ: ເສັ້ນທາງທີ່ໜຶ່ງ ແມ່ນເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເໜືອ-ໃຕ້ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ ລະຫວ່າງ ໄທ (ບາງກອກ ແລະ ຈັງຫວັດອອ້ມຂ້າງ), ພາກເໜືອຂອງລາວ ແລະຢູນນານ (ຄຸນໝິງ) ຂອງ ຈີນ, ແລະເສັ້ນທາງທີ່ສອງ ແມ່ນເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ ລະຫວ່າງ ໄທ (ບາງກອກ ແລະ ຈັງຫວັດອອ້ມຂ້າງ), ພາກກາງຂອງລາວ ແລະພາກເໜືອຂອງຫວຽດນາມ. ທັງສອງແລວທາງ ແມ່ນຍັງມີເສັ້ນທາງອື່ນໆຕົວອີກ ຄື ແລວທາງ ເໜືອ-ໃຕ້ ແມ່ນມີເສັ້ນທາງສຳລັບທາງເລືອກ ຕົ້ນຕໍ ສອງເສັ້ນທາງ ເຊັ່ນ ເສັ້ນທາງທີ່ຜ່ານ 13 ເໜືອ, ໃນຄະນະທີ່ ແລວທາງ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ແມ່ນມີເສັ້ນທາງສຳລັບທາງເລືອກຕົ້ນຕໍ ສອງເສັ້ນທາງ ເຊັ່ນ: ທາງເລກ 9 ແລະເສັ້ນທາງທີ່ຜ່ານ ທາງເລກ 12. ຕາຕະລາງ 6.4.1 ແລະ ຮູບ 6.4.1 ສະແດງໄລຍະທາງ ແລະໄລຍະທາງຕາມເວລາ ຂອງເສັ້ນທາງສຳລັບທາງເລືອກ ຕາມແຕ່ລະແລວທາງ. ຕາຕະລາງ ແລະຮູບເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ສະແດງຢ່າງຈະແຈ້ງວ່າ ເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ຢູ່ແລວທາງ ເໜືອ ໃຕ້ ແມ່ນມີໄລຍະທາງທີ່ຍາວກວ່າ ຊຶ່ງໃຊ້ເວລາການເດີນທາງຫຼາຍກວ່າ ຍ້ອນສະພາບເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ດີ ໃນເຂດພູດອຍ. ໃນຄະນະດຽວກັນ, ຕາຕະລາງ ແລະຮູບເຫຼົ່ານີ້ ຍັງສະແດງຢ່າງຈະແຈ້ງວ່າ ເສັ້ນທາງເລກທີ 12 ຢູ່ແລວທາງ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ແມ່ນມີໄລຍະທາງທີ່ສັ້ນກວ່າ ແຕ່ວ່າ ຊຶ່ງໃຊ້ເວລາການເດີນທາງຫຼາຍກວ່າ ຍ້ອນສະພາບເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ດີ ໃນເຂດພູດອຍ, ເມື່ອສົມທຽບກັບ ເສັ້ນທາງເລກ 9.

ຕາຕະລາງ 6.4.1 ໄລຍະທາງ ແລະເວລາ ຂອງແລວທາງ ເສດຖະກິດ ເໜືອ-ໃຕ້ ແລະ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ໃນອະນຸພາກພື້ນ

ແລວທາງ	ເສັ້ນທາງ ໃນ ສປປ ລາວ	ໄລຍະທາງ (Km)	ເວລາ (Hr.)
ແລວທາງ ເໜືອ ໃຕ້ (ບາງກອກ ຫາ ຄຸນໝິງ)	ຜ່ານ ຫ້ວຍຊາຍ ແລະ ທາງເລກ NR3	1,890	28
	ຜ່ານ ນວ ແລະ ທາງເລກ 13N	2,165	33
ແລວທາງ ຕາເວັນອອກ ຕາເວັນຕົກ (ບາງກອກ ຫາ ຮ່າໂນ້ຍ)	ຜ່ານ ທ່າແຂກ ແລະ ທາງເລກ NR12	1,306	20
	ຜ່ານສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ທາງເລກ NR9	1,479	21

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 6.4.1 ໄລຍະທາງ ຂອງແລວທາງ ເໜືອໃຕ້ ແລະ ຕາເວັນອອກ ຕາເວັນຕົກຢູ່ໃນອະນຸພາກພື້ນ

ເພື່ອເຕົ້າໂຮມເອົາສິນຄ້າ ຢູ່ເສັ້ນທາງເລກ 13 ເໜືອ ໃນທິດທາງ ເໜືອ-ໃຕ້ ຄືກັນກັບ ເສັ້ນທາງເລກ 9 ຕາມທິດທາງ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ, ແມ່ນສິ່ງຈຳເປັນ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ເພື່ອເປັນ ສິນນຳ

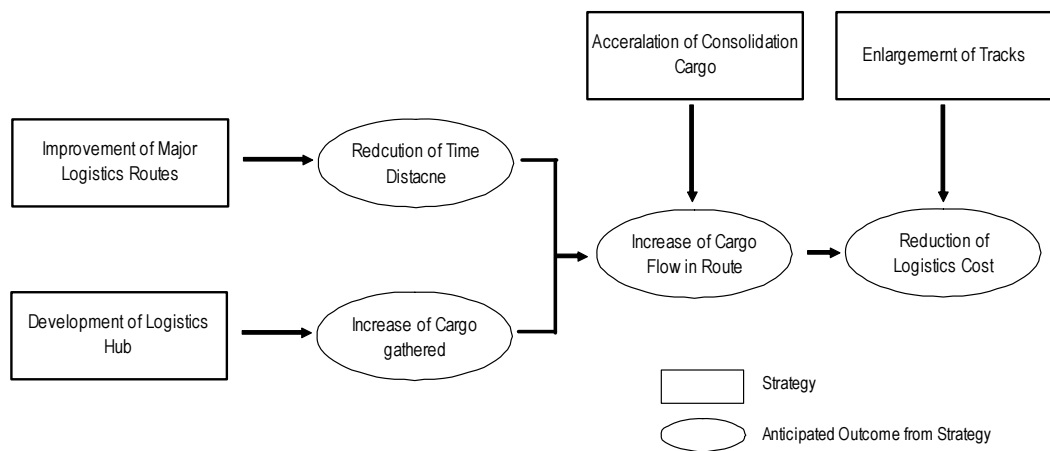
ໃຈພິເສດ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ເພື່ອເລືອກເອົາເສັ້ນທາງຢູ່ລາວ ເປັນເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ສາກົນ. ເພາະສະນັ້ນ, ສູນພະລາທິການ ແລະລະບົບເຊື່ອມຕໍ່ ຄວນສ້າງຄວາມເປັນຈິງເພື່ອເຕົ້າໂຮມ ສິນຄ້າ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ໄປຫາ ແລະຈາກ ສູນດັ່ງກ່າວໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ ພ້ອມກັບການປັບປຸງການເຊື່ອມຕໍ່ ສຳລັບ ລົດບັນທຸກຂະໜາດໃຫ່ຍຂຶ້ນ.

ເປົ້າໝາຍສິນຄ້າ ບໍ່ພຽງແຕ່ຈຳກັດ ສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແຕ່ຍັງຕ້ອງພິຈາລະນາສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ/ ສົ່ງອອກ ແລະສິນຄ້າທີ່ແຈກຢາຍພາຍໃນ ເພື່ອໃຫ້ສິນຄ້າມີຄວາມດຸ່ນດ່ຽງ ໄປຫາ/ຈາກ ອີກດ້ານໜຶ່ງ ແລະໃນອີກດ້ານໜຶ່ງ ແມ່ນເພື່ອສ້າງລະດັບຂອງຈຸດດີ.

ດ້ວຍເຫດນີ້, ຍຸດທະສາດນີ້ ຄວນແຍກອອກ ມາເປັນ 3 ວິທີການປະຕິບັດ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການກໍ່ສ້າງສູນພະລາທິການຂົນສົ່ງ
- ການປັບປຸງ ເສັ້ນທາງພະລາທິການຕົ້ນຕໍ
- ການປັບປຸງ ປະມົດທິພາບການຂົນສົ່ງ

ດ້ວຍຍຸດທະສາດເຫຼົ່ານີ້, ໄລຍະທາງຕໍ່ເວລາ ຂອງເສັ້ນທາງພະລາທິການຕົ້ນຕໍ ໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນເສັ້ນທາງເລກ 13 ເໜືອ ແລະເສັ້ນທາງເລກ 9 ຈະຕ້ອງປັບປຸງເພື່ອເຮັດໃຫ້ເວລາ ການເດີນທາງໃນເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວສັ້ນລົງ. ໃນຄະນະດຽວກັນ, ສູນພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈະຕ້ອງສ້າງຂຶ້ນ ເພື່ອສ້າງເປັນຈຸດ ໃນການເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ລວມມີສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະການ ແຈກຢາຍຢູ່ພາຍໃນ. ເງື່ອນໄຂທີ່ດີຂຶ້ນຂອງເສັ້ນທາງ ແລະບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ຢູ່ໃນສູນເຫຼົ່ານັ້ນ ຈະເພີ່ມບໍລິມາດການຈໍລະຈອນຂອງສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງ ຊຶ່ງເປັນຜົນໃຫ້ມີການຫຼຸດລົງດ້ານລາຄາ ພະລາທິການ ຕາມເສັ້ນທາງເຫຼົ່ານັ້ນ ໂດຍການຫຼຸດຜ່ອນລົດຕີເປົ່າໃນເວລາກັບຄືນ ແລະລາຄາການ ແລ່ນລົດກໍ່ຫຼຸດລົງ. ສຳລັບລາຄາທີ່ຫຼຸດລົງນັ້ນ ແມ່ນຄາດວ່າຈະມີສ່ວນໃນດ້ານບວກ ທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ການ ຈໍລະຈອນຂອງສິນຄ້າເພີ່ມຂຶ້ນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 6.4.2 ໂຄງສ້າງຂອງຍຸດທະສາດທີ 1



## 6.4.2 ການພັດທະນາເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

### (1) ທົ່ວໄປ

ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ພັດທະນາ ພາຍໃຕ້ຍຸດທະສາດນີ້ ຈະຖືກຈັດແບ່ງອອກເປັນປະເພດດັ່ງນີ້:

- ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ
- ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງພາກ (ເຂດແຄວ້ນ)
- ສູນພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສຳລັບຜະລິດຕະພັນສະເພາະ

#### 1) ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ

ສູນສາກົນ ແມ່ນສູນຂອງການຂົນສົ່ງ ຂອງຊາຍແດນ ລະຫວ່າງ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະ ການຂົນສົ່ງສາກົນ ພ້ອມກັບການບໍລິການ ໃຫ້ແກ່ສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະສົ່ງອອກ ເປັນສ່ວນໃຫ່ຍ. ສູນສາກົນ ຈະຕ້ອງມີທີ່ຕັ້ງ ຕາມເສັ້ນທາງເລກ 13 ເໜືອ ແລະທາງເລກ 9 ເພື່ອເຕົ້າໂຮມການຈໍລະຈອນ ຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ.

#### 2) ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງພາກ (ເຂດແຄວ້ນ)

ສູນຂົງເຂດ ແມ່ນສູນຂອງການຂົນສົ່ງ ເພື່ອປະຕິບັດ ການຄຸ້ມຄ່າຍ ສິນຄ້າພາຍໃນເປັນສ່ວນໃຫ່ຍ ລະຫວ່າງ ສາຂາ ແລະ ຂົງເຂດການຂົນສົ່ງ. ເສັ້ນທາງພາຍໃນ ໂດຍສະເພາະຕາມເສັ້ນທາງເລກ 13N ແລະທາງເລກ 9 ແມ່ນໄດ້ນຳໃຊ້ ທັງສອງເສັ້ນທາງ ສຳລັບຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສາກົນ ແລະເສັ້ນທາງ ສຳລັບຂາສາພາຍໃນ. ສະນັ້ນ, ສູນຂົງເຂດ ຈະຕ້ອງຊຸກຍູ້ການເຕົ້າໂຮມການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ຫຼາຍຂຶ້ນ ຕາມເສັ້ນທາງ ໂດຍການເພີ່ມສິນຄ້າພາຍໃນ ເຂົ້າກັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ.

ແຕ່ກົງກັນຂ້າມ, ສູນຂົງເຂດຈຳນວນໜຶ່ງ ອາດຈະມີທ່າແຮງທີ່ພິເສດ. ອີງຕາມການເຕີບໂຕຂອງພົນລະເມືອງ ແລະເສດຖະກິດ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະໄທ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນຢູ່ເຂດຊາຍແດນ, ບໍລິມາດການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ອາດຈະເພີ່ມຂຶ້ນເທື່ອລະກ້າວ ຊຶ່ງມັນມີຜົນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພ້ອມກັບລາຄາທີ່ຕໍ່າ ແລະລະບົບທີ່ສະເຖຍລະພາບຫຼາຍຂຶ້ນ ເພື່ອບໍລິການຢູ່ເຂດຊາຍແດນ. ການນຳໃຊ້ແຮງງານ, ທີ່ດິນ ແລະການກໍ່ສ້າງ ທີ່ມີລາຄາຕໍ່າ ໃນ ສປປ ລາວ ພາຍໃຕ້ ຄວາມຕ້ອງການດ້ານພະລາທິການຂົນສົ່ງທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ, ເຫັນວ່າມີທ່າແຮງເພື່ອດຶງດູດບັນຊີສິນຄ້າ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງລະບົບສາງ ໃຫ້ແກ່ ສປປ ລາວ ເພື່ອບໍລິການເຂດຊາຍແດນ ຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ລວມທັງ ເບື້ອງໄທ ດ້ວຍລາຄາທີ່ຕໍ່າກວ່າ.

#### 3) ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສຳລັບຜະລິດຕະພັນພິເສດ

ສູນພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສຳລັບຜະລິດຕະພັນພິເສດ ແມ່ນມີລັກສະນະທີ່ພິເສດ ທີ່ລະບຸໄວ້

ສຳລັບສິນຄ້າສະເພາະ. ສູນດັ່ງກ່າວຈະຕ້ອງເປັນສູນຂອງການຂົນສົ່ງ ເພື່ອປະຕິບັດວຽກສຳລັບສິນຄ້າ ຍຸດທະສາດສະເພາະ ສຳລັບ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ເປັນສ່ວນໃຫຍ່. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຫຼາຍໆ ລະດັບ ຂອງສູນພະລາທິການ ປະກົດເປັນຈິງຂຶ້ນ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຄວນພິຈາລະນາດັ່ງລຸ່ມນີ້:

**(2) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ**

**1) ໂຄງການກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ (P111)**

ໂຄງການນີ້ ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຜ່ານແດນ ສາກົນ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ. ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ມີຊື່ວ່າ “ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ” ແມ່ນເພື່ອສະໜອງປະເພດ ການບໍລິການປະຕູດຽວ ໂດຍການເຕົ້າໂຮມ ການບໍລິການທີ່ຈຳເປັນຫຼາຍດ້ານທີ່ດ່ານ, ຊຶ່ງຜົນ ປະໂຫຍດເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນ ເວລາການຂົນສົ່ງ ແລະລາຄາພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສຳລັບການເຕົ້າໂຮມ ການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ. ໂຄງການຕ່າງໆປະກອບດ້ວຍໂຄງການດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
- ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ
- ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫຼວງນໍ້າທາ

**ຕາຕະລາງ 6.4.2 ສູນພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ**

ເຂດພະລາທິການ	ເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍ	ບໍລິມາດຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນ (ໂຕນ/ປີ) ໃນປີ 2025	ໜ້າທີ່ ແລະ ພາລະບົດບາດ
ເຂດພະລາທິການ ວຽງຈັນ	ທາງ13 ເໜືອ, ທາງ 13 ໃຕ້	ນຳເຂົ້າ: 2,384,000 ສົ່ງອອກ: 281,000 ພາຍໃນ:2,817,000 ຜ່ານແດນ:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ຊາຍແດນ ຕິດກັບ ໄທ ສຳລັບ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ</li> <li>• ການເຕົ້າໂຮມ ສິນຄ້າ ຕາມທາງ 13ເໜືອລວມທັງພາຍໃນ, ຜ່ານ ແດນ ແລະນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນ ລົດຕີເປົ່າຂາກັບ</li> <li>• ການຄຸ້ມຄອງ ແລະການລວບ ລວມກຳລັງ</li> <li>• ການບໍລິການດ້ານບັນຊີສິນຄ້າ ແລະສາງ ສຳລັບໃນເຂດ ຕາມ ແມ່ນ້ຳຂອງ ລວມທັງເບື້ອງໄທ</li> </ul>
ເຂດພະລາທິການ ສະຫວັນນະເຂດ	ທາງເລກ 9, 13 ໃຕ້	ນຳເຂົ້າ: 1,186,000 ສົ່ງອອກ: 736,000 ພາຍໃນ:845,000 ຜ່ານແດນ:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ຊາຍແດນ ຕິດກັບ ຈີນ ສຳລັບ ສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ</li> <li>• ການເຕົ້າໂຮມ ສິນຄ້າ ຕາມທາງ 13ເໜືອລວມທັງ ພາຍໃນ, ຜ່ານແດນ ແລະ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ເພື່ອແຂ່ງຂັນ ໃນເສັ້ນທາງເລກ 3 ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນ ລົດຕີເປົ່າຂາກັບ</li> </ul>

ເຂດພະລາທິການ	ເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍ	ບໍລິມາດຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນ (ໂຕນ/ປີ) ໃນປີ 2025	ໜ້າທີ່ ແລະ ພາລະບົດບາດ
			<ul style="list-style-type: none"> <li>ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການລວບລວມກຳລັງ</li> <li>ການບໍລິການດ້ານບັນຊີສິນຄ້າ ແລະ ສາງສຳລັບໃນເຂດ ຕາມແມ່ນ້ຳຂອງລວມທັງເບື້ອງໄທ</li> </ul>
ເຂດພະລາທິການ ຫຼວງນ້ຳທາ	13ເໜືອ, 3	ນຳເຂົ້າ: 77,000 ສົ່ງອອກ: 33,000 ພາຍໃນ: 217,000 ຜ່ານແດນ:	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຊາຍແດນ ຕິດກັບ ຈີນ ສຳລັບ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ</li> <li>ການເຕົ້າໂຮມ ສິນຄ້າ ຕາມທາງ 13ເໜືອລວມທັງ ພາຍໃນ, ຜ່ານແດນ ແລະ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ</li> <li>ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການລວບ ລວມກຳລັງ</li> </ul>

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

### 1) ໂຄງການກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂົງເຂດ (P112)

ໂຄງການດັ່ງກ່າວ ມີເປົ້າໝາຍໃນການປັບປຸງ ປະສິດທິພາບຂອງລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງຂົງເຂດ ໂດຍການສ້າງຕາຫນ່າງ ແບບການປົກຄອງຂອງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພາຍໃຕ້ບັນດາສູນ. ເຂດພະລາທິການຂົງເຂດ ປະກອບດ້ວຍ ຖານບັນຊີສິນຄ້າ (inventory base) ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຂອງການຄຸ້ມຄອງ, ຄາດວ່າຈະສະໜອງ ໃນຂົງເຂດການບໍລິການ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ຕາຫນ່າງຂົງເຂດຈະເປັນກຸນແຈ ເພື່ອຮັບປະກັນການສະໜອງທີ່ດີໃນຍາມທີ່ຕ້ອງການໃນເຂດທີ່ມີຜົນສະທ້ອນ. ເຂດທີ່ມີຜົນສະທ້ອນເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນຈະບໍ່ຈຳກັດໃນເມືອງຕ່າງໆ ໃນ ສປປ ລາວ ແຕ່ວ່າ ຍັງແມ່ນເຂດຊາຍແດນ ຂອງໄທ ຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ.

ໃນສຸດທ້າຍ, ແຜນງານ ຈະປະກອບດ້ວຍ ບັນດາໂຄງການ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫຼວງພະບາງ
- ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທ່າແຂກ
- ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ
- ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ (ປະຕິບັດ ຫຼັງຈາກ ປີ 2025)
- ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫ້ວຍຊາຍ (ປະຕິບັດ ຫຼັງຈາກ ປີ 2025)

ຕາຕະລາງ 6.4.3 ສູນ ແລະ ໜ້າທີ່

ເຂດພະລາທິການ	ເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍ	ບໍລິມາດຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນ (ໂຕນ/ປີ) ໃນປີ 2025	ໜ້າທີ່ ແລະ ພາລະບົດບາດ
ເຂດພະລາທິການ ຫຼວງພະບາງ	ທາງ 13ເໜືອ	ນຳເຂົ້າ: 77,000 ສົ່ງອອກ: 33,000 ພາຍໃນ: 217,000 ຜ່ານແດນ:	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການເຕົ້າໂຮມ ສິນຄ້າ ໄປ ແລະຈາກ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ</li> <li>ຊຸກຍູ້ການປະສົມປະສານ ການໄຫຼວຽນສິນຄ້າ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນລົດຕີເປົ່າຂາກັບ</li> <li>ການຄຸ້ມຄອງ ແລະການລວບລວມກຳລັງ</li> </ul>
ເຂດພະລາທິການ ທ່າແຂກ	ທາງ 13ໃຕ້, ທາງເລກ 12	ນຳເຂົ້າ: 77,000 ສົ່ງອອກ: 33,000 ພາຍໃນ: 217,000 ຜ່ານແດນ:	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຊາຍແດນ ຕິດກັບ ໄທ ສຳລັບ ສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ, ຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະຫວຽດນາມ</li> <li>ການເຕົ້າໂຮມ ສິນຄ້າ ໄປ ແລະຈາກ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ</li> <li>ການບໍລິການ ບັນຊີສິນຄ້າ ແລະລະບົບສາງ ສຳລັບເຂດຕາມແມ່ນ້ຳຂອງລວມທັງເບື້ອງໄທ</li> <li>ການຄຸ້ມຄອງ ແລະການລວບລວມກຳລັງ</li> </ul>
ເຂດພະລາທິການ ຈຳປາສັກ	ທາງ 13ໃຕ້, ທາງເລກ 16, ທາງເລກ 14	ນຳເຂົ້າ: 77,000 ສົ່ງອອກ: 33,000 ພາຍໃນ: 217,000 ຜ່ານແດນ:	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຊາຍແດນ ຕິດກັບ ໄທ ສຳລັບ ສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ</li> <li>ການເຕົ້າໂຮມ ສິນຄ້າ ໄປ ແລະຈາກ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ</li> <li>ການບໍລິການ ບັນຊີສິນຄ້າ ແລະລະບົບສາງ ສຳລັບເຂດຕາມແມ່ນ້ຳຂອງລວມທັງເບື້ອງໄທ</li> <li>ການຄຸ້ມຄອງ ແລະການລວບລວມກຳລັງ</li> </ul>

ສັງເກດ: ເຂດພະລາທິການ ທີ່ເມືອງໄຊ ແລະຫ້ວຍຊາຍ ແມ່ນຈະຕ້ອງໄດ້ປຶກສາຫາລື ດ້ານລາຍລະອຽດ ພາຍຫຼັງປີ 2025.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

2) ໂຄງການກໍ່ສ້າງສູນພະລາທິການສະເພາະ (P113)

ສູນພະລາທິການ ສຳລັບຜະລິດຕະພັນ ພິເສດ ຈະເປັນຕິດພັນໄປນຳ ເຂດພະລາທິການ ສາກົນ ແລະຂົງເຂດ ໃຫ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງໜ້າທີ່. ສະນັ້ນ 3 ໂຄງການ ດັ່ງລຸ່ມນີ້ ຈຶ່ງໄດ້ກຳນົດຂຶ້ນ:

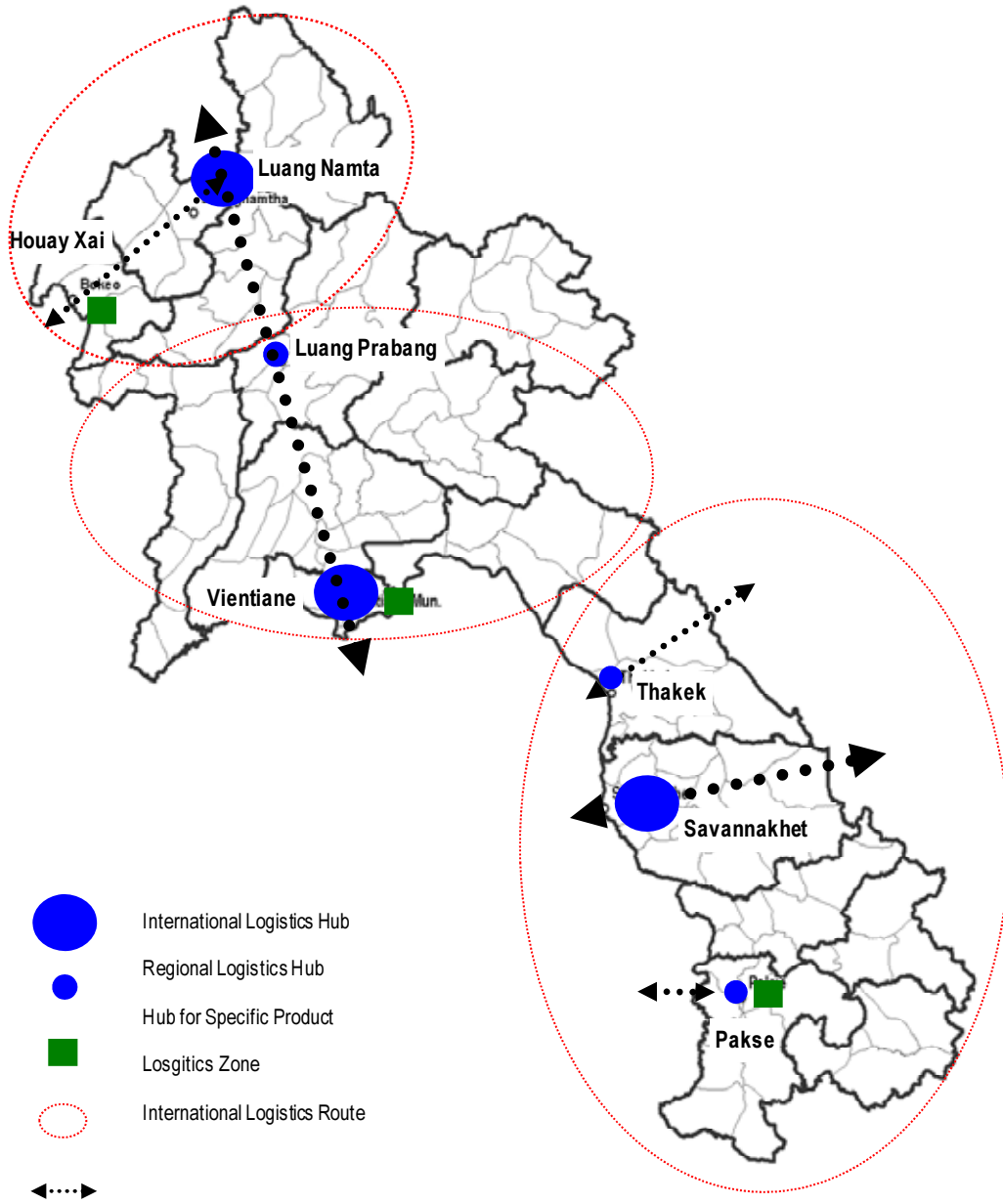
- ສາງພະລັງງານ ແລະສະຖານີຄຸ້ມຄອງ ທີ່ຫ້ວຍຊາຍ
- ສາງນ້ຳມັນ ທີ່ວຽງຈັນ
- ສາງເຢັນ ສຳລັບຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ ທີ່ປາກເຊ

ຕາຕະລາງ 6.4.4 ສູນ ແລະ ໜ້າທີ່

ເຂດພະລາທິການ	ເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍ	ສິນຄ້າສະເພາະ	ໜ້າທີ່ ແລະ ພາລະບົດບາດ
ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ຫ້ວຍຊາຍ	ທາງເລກ 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຜະລິດຕະພັນນໍ້າມັນ (ຈາກ ໄທ ໄປຫາ ຈີນ)</li> <li>ພືດຜັກ ແລະ ດອກໄມ້ (ຈາກ ຈີນ ໄປຫາ ໄທ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສາງ</li> <li>ສາງເຢັນ</li> <li>ການຄຸ້ມຄອງ</li> </ul>
ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ວຽງຈັນ	ທາງເລກ 9, ທາງ 13 ໃຕ້	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຜະລິດຕະພັນນໍ້າມັນ (ຈາກ ໄທ ຫາ ສປປ ລາວ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສາງ</li> <li>ການຄຸ້ມຄອງ</li> </ul>
ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ຈໍາປາສັກ	ທາງ 13 ເໜືອ, ທາງເລກ 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>ກາເຟ (ຈາກ ສປປ ລາວ ໄປຫາ ໄທ)</li> <li>ພືດຜັກ ແລະ ໝາກໄມ້ (ຈາກ ສປປ ລາວ ໄປຫາ ໄທ)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສາງ</li> <li>ສາງເຢັນ</li> <li>ການຄຸ້ມຄອງ</li> </ul>

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ໄດ້ກຳນົດດັ່ງຂ້າງເທິງ ແມ່ນສະແດງ ໃນຮູບ 6.4.3.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 6.4.3 ທີ່ຕັ້ງຂອງເຂດພະລາທິການ

### 6.4.3 ການປັບປຸງ ບັນດາເສັ້ນທາງສາຍຫລັກ

#### (1) ຫົວໄປ

ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ແມ່ນໄດ້ມີການປັບປຸງຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງ ນັບຕັ້ງແຕ່ທົດສະວັດຜ່ານມາ ໃນ ສປປ ລາວ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນຕາຫນ່າງທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ. ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ແລະທາງລະດັບແຂວງ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນເປັນທາງປູຢາງ. ສະນັ້ນ, ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການພື້ນຖານ ຈາກການຈະລາຈອນ ແລະ

ການຂົນສົ່ງ ແມ່ນເປັນທີ່ພົ່ງພໍໃຈ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມັນເປັນສິ່ງຈຳເປັນ ທີ່ຕ້ອງປັບປຸງເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍ ທີ່ນຳໃຊ້ເປັນເສັ້ນທາງພະລາທິການຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍ ເພື່ອເຕົ້າໂຮມເອົາການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ໂດຍອີງຕາມ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ນະໂຍບາຍພື້ນຖານ ຂອງການປັບປຸງຕາຫນ່າງເສັ້ນ ທາງໃນຕໍ່ຫນ້າ ແມ່ນເພື່ອຕອບສະຫນອງຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຈາກການ:

- ເຮັດໃຫ້ເວລາຂົນສົ່ງ ສັ້ນລົງ
- ເພີ່ມຂະໜາດບັນທຸກຂອງລົດບັນທຸກ
- ຄວາມຄ່ອງຕົວຂອງການຂົນສົ່ງ

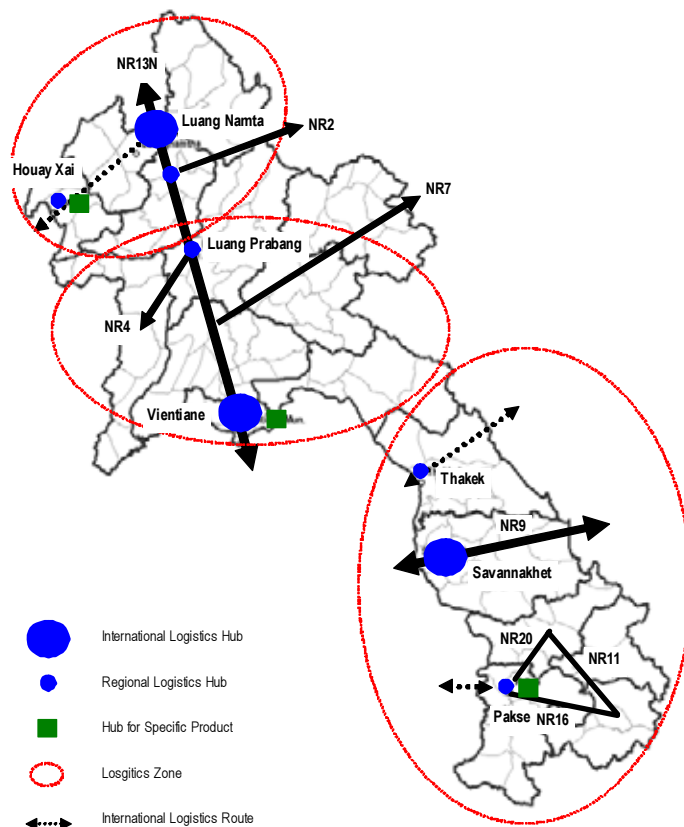
ເພື່ອໃຫ້ສຳເລັດ ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການເຫຼົ່ານີ້, ຄວນຈະພິຈາລະນາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ດັ່ງນີ້:

(2) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

1) ໂຄງການປັບປຸງເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສາກົນ (P121)

ໂຄງການນີ້ ແມ່ນແນໃສ່ການປັບປຸງເສັ້ນທາງພະລາທິການສາກົນ ເພື່ອເລັ່ງເວລາຂົນ ສົ່ງຂອງລົດບັນທຸກຂະໜາດໃຫຍ່ເຊັ່ນ: ໃນໄລຍະທຳອິດ ແມ່ນລົດລາກ, ຕໍ່ມາ ໃນໄລຍະທີ່ສອງ ແມ່ນປັບປຸງໂຄງລ່າງເສັ້ນທາງເພື່ອ ໃຫ້ສາມາດຮັບນັກຂອງລົດຂະໜາດທີ່ໃຫຍ່ຂຶ້ນ, ແລະ ສຸດທ້າຍ ແມ່ນເພື່ອປັບປຸງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕາມເສັ້ນທາງ ສຳລັບການຂັບຂີ່ຍາມກາງຄືນ. ໂດຍແນໃສ່ ການຕິດຕັ້ງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂັ້ນພື້ນຖານ ຕາມເສັ້ນທາງເລກ 13ເໜືອ ແລະ ເລກ 9, ຊຶ່ງຈະເປັນແລວທາງພະລາທິການຂົນສົ່ງຍຸດທະສາດ ເພື່ອເຕົ້າໂຮມບັນດາສິນຄ້າ ໃນ ສປປ ລາວ. ໂຄງການ ເຫຼົ່ານີ້ ມີຄື:

- ການປັບປຸງເສັ້ນທາງເລກ 13ເໜືອ;
- ການປັບປຸງເສັ້ນທາງເລກ 9.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 6.4.4 ເສັ້ນທາງພະລາທິການຂົນສົ່ງຈະຖືກປັບປຸງພາຍໃຕ້ຍຸດທະສາດ

## 2) ໂຄງການປັບປຸງການຂົນສົ່ງຂົງເຂດ (P122)

ໂຄງການນີ້ ແມ່ນແນໃສ່ການສະໜອງ ຕາຫນ່າງຂົງເຂດ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ເພື່ອປັບປຸງການເຊື່ອມໂຍງ ໃນບັນດາເມືອງຕ່າງໆໃນອະນຸພາກພື້ນ ຊຶ່ງມີສ່ວນໃນການເພີ່ມທ່າແຮງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເພື່ອລວບລວມເຂົ້າໃນເສັ້ນທາງເລກ 13ເໜືອ ແລະທາງເລກ 9 ໂດຍການສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແລະສິນຄ້າໃນອະນຸພາກພື້ນໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ. ເປົ້າໝາຍ ແມ່ນແນໃສ່ເພື່ອສະໜອງພື້ນຖານໃຫ້ແກ່ບັນດາ ເສັ້ນທາງ ດັ່ງນີ້ :

- ການປັບປຸງເສັ້ນທາງເລກ 4 ແລະທາງເລກ 7 ແລະທາງເລກ 6 ເພື່ອສ້າງເປັນແລວທາງເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກສ່ຽງເໜືອ;
- ການປັບປຸງເສັ້ນທາງເລກ 2E ຫາ ດຽນບຽນຟູ;
- ການປັບປຸງເສັ້ນທາງເລກ 12;
- ການປັບປຸງເສັ້ນທາງເລກ 16E, 20, ແລະ 11.



#### 6.4.4 ການປັບປຸງ ປະສິດທິພາບການຂົນສົ່ງ

##### (1) ທົ່ວໄປ

ປະສິດທິພາບຂອງການຂົນສົ່ງ ແມ່ນປັດໄຈໜຶ່ງ ຂອງລາຄາພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະແມ່ນ ປັດໄຈທ່າແຮງ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການມີສ່ວນຮ່ວມທີ່ແນ່ນອນຂອງລັດຖະບານ. ປະສິດທິພາບການຂົນສົ່ງ ສາມາດປັບປຸງໄດ້ ເພື່ອເພີ່ມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ ຕໍ່ຖ້ຽວລົດບັນທຸກ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນ ລາຄາຂົນສົ່ງ ໂດຍການ ນຳໃຊ້ຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ຫຼືເອີ້ນວ່າ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ. ເພື່ອການເພີ່ມບໍລິມາດຂົນສົ່ງຕໍ່ຖ້ຽວ ແມ່ນມີສອງ ວິທີ: ວິທີໜຶ່ງ ແມ່ນປ່ຽນລົດບັນທຸກ ມາເປັນ ລົດບັນທຸກທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່ກວ່າ ແລະ ວິທີທີ່ ສອງ ແມ່ນ ເພື່ອປັບປຸງ ອັດຕາການບັນທຸກ ໂດຍການ ຊຸກຍູ້ລວບລວມລົດບັນທຸກ. ກົງກັນຂ້າມ, ສຳລັບການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ, ການນຳໃຊ້ ທາງລົດໄຟ ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນ. ເພາະສະນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນ ທີ່ຈະຕ້ອງມີການປະຕິບັດທີ່ແນ່ນອນ ເພື່ອເຮັດ ໃຫ້ນະໂຍບາຍພື້ນຖານ ດັ່ງລຸ່ມນີ້ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ:

- ການຂະຫຍາຍລົດບັນທຸກ ເພື່ອເພີ່ມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງຕໍ່ຖ້ຽວ
- ການປັບປຸງປັດໄຈດ້ານນ້ຳໜັກ ໂດຍການລວບລວມກຳລັງ
- ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງ ລົດໄຟ

ເພື່ອໃຫ້ສຳເລັດ ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການເຫຼົ່ານີ້, ຄວນຈະພິຈາລະນາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ດັ່ງນີ້:

##### (2) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

###### 1) ແຜນງານການຂະຫຍາຍລົດບັນທຸກ (P131)

ໃນປະຈຸບັນ, ບໍລິສັດລົດບັນທຸກຂອງລາວ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນນຳໃຊ້ລົດບັນທຸກເກົ່າ ຊຶ່ງເຫັນວ່າ ເປັນບັນຫາຂໍ້ຈຳກັດ ທີ່ຈະເຂົ້າຮ່ວມຕະຫຼາດພະລາທິການ ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ສະນັ້ນ, ມັນຈຶ່ງເປັນສິ່ງ ສຳຄັນທີ່ຕ້ອງຮີບດ່ວນ ປ່ຽນລົດບັນທຸກເກົ່າ ຂອງບໍລິສັດລົດບັນທຸກຂອງລາວ ມາເປັນລົດບັນທຸກໃໝ່ ທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່ກວ່າເກົ່າ. ແຜນງານນີ້ ແມ່ນແນໃສ່ເພື່ອການຊ່ວຍເຫຼືອ ການປ່ຽນແທນລົດ ບັນທຸກ ມາເປັນຂະໜາດທີ່ໃຫຍ່ກວ່າເກົ່າ ເພື່ອເພີ່ມບໍລິມາດຂົນສົ່ງຕໍ່ຖ້ຽວ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນເວລາການ ເດີນທາງ. ການສະໜັບສະໜູນ ຈາກສາທາລະນະລັດ ຈະຕ້ອງນຳມາພິຈາລະນາເພື່ອ ປ່ຽນແທນລົດບັນທຸກ ເກົ່າມາເປັນ ລົດບັນທຸກໃໝ່ທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່ຂຶ້ນ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ມັນເປັນສິ່ງຈຳເປັນ ສຳລັບເຈົ້າ ຫນ້າທີ່ບໍລິຫານວຽກພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເພື່ອໃຈ້ແຍກແບບແຜນ ແລະແຫຼ່ງທຶນລະອຽດ, ແບບແຜນ ການຊຸກຍູ້ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ສາມາດເປັນມາດຕະການທີ່ບົ່ມຊ້ອນ:

- ການຫຼຸດຜ່ອນພາສີອາກອນຍານພາຫະນະ ສຳລັບລົດບັນທຸກໃໝ່ ທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່ຂຶ້ນ

- ທຶນກູ້ຢືມ ສຳລັບບໍລິສັດພະລາທິການ
- ການນຳສະເໜີສະມາຄົມຜູ້ຄຸ້ມຄອງ ເພື່ອສະໜອງທຶນກູ້ຢືມ ໃຫ້ແກ່ບໍລິສັດພະລາທິການ

**2) ແຜນງານການສົ່ງເສີມການລວບລວມກຳລັງ (P132)**

ການລວບລວມກຳລັງ ແມ່ນທຶນທາງໜຶ່ງທີ່ຈະປັບປຸງ ອັດຕາການບັນທຸກ ຂອງລົດບັນທຸກໂດຍທົ່ວໄປ. ເຂດພະລາທິການ ແລະ ເຄືອຄ່າຍການຂົນສົ່ງ ຈະເປັນ ມາດຕະການຕົ້ນຕໍ ເພື່ອສົ່ງເສີມການລວບລວມກຳລັງ. ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ມີໜ້າທີ່ ເພື່ອເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ດັ່ງເປັນສູນການຂົນສົ່ງ, ຊຶ່ງຈະສະໜອງໂອກາດໃນການລວບລວມສິນຄ້າ. ກົງກັນຂ້າມ, ເຄືອຄ່າຍການຂົນສົ່ງ ແມ່ນທິດທາງຕົ້ນຕໍ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການເຮັດວຽກຮ່ວມ ຂອງບັນດາ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ລວມທັງການບໍລິການ LCL. ເຄືອຄ່າຍການຂົນສົ່ງຈະມີສ່ວນຮ່ວມ ໃນການສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ກ່ຽວກັບສິນຄ້າ ແລະ ສະໜອງ ວຽກງານດ້ານການຂົນສົ່ງ ພ້ອມກັບການເຕົ້າໂຮມ ສິນຄ້າ ໃນບັນດາ ບໍລິສັດເຄືອຄ່າຍນຳກັນ. ມັນກໍ່ຍັງຈຳເປັນ ທີ່ຕ້ອງຮັກສາລະດັບການບໍລິການໃຫ້ຄືເກົ່າ ໃນບັນດາ ບໍລິສັດເຄືອຄ່າຍ ແມ່ນຈຳເປັນ. ພາກລັດຈະຕ້ອງຊຸກຍູ້ ໂດຍການປະຕິບັດດັ່ງນີ້:

- ການຊ່ວຍເຫຼືອ ເພື່ອກະກຽມ ຮູບແບບສັນຍາມາດຕະຖານ
- ການສ້າງ ການປະກັນໄພສິນຄ້າ
- ການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດ
- ການກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການ ແລະ ສົ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນເຂດພະລາທິການ

**3) ໂຄງການປັບປຸງຮູບແບບການຂົນສົ່ງ (P133)**

ໂຄງການຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ ຈະເລີ່ມໃນທ້າຍປີ 2010 ຈາກສະຖານີທ່ານາແລ້ງ ໄປຫາສະຖານີວຽງຈັນ, ແລະຈົນ ໄດ້ສະໜອງ ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ເພື່ອປະຕິບັດການສຶກສາໂຄງການທາງລົດໄຟ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ ລະຫວ່າງ ຄຸນໝິງ ຂອງຢູນນານ ແລະນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຄວາມເປັນຈິງຂອງໂຄງການນີ້ ໃນປະຈຸບັນແມ່ນຍັງບໍ່ທັນຈະແຈ້ງເທື່ອ ແຕ່ວ່າ ມັນເປັນສິ່ງສຳຄັນທີ່ຈະຕ້ອງເຂົ້າໃຈວ່າ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ແມ່ນຮູບແບບຂອງການຂົນສົ່ງ ທີ່ໂດດເດັ່ນກວ່າຮູບແບບອື່ນໃນປະຈຸບັນ ແລະກໍ່ຈະສືບຕໍ່ເປັນຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ທີ່ນຳໜ້າໃນອະນາຄົດ ແຕ່ວ່າການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຫຼື ການປະສົມປະສານຂອງການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແລະການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແມ່ນຄາດໄວ້ຢ່າງສູງວ່າ ຈະເປັນທາງເລືອກຂອງຮູບແບບການຂົນສົ່ງ. ເພາະສະນັ້ນ, ໃນຄວາມເປັນຈິງໃນປະຈຸບັນ, ຈຶ່ງເຫັນວ່າມີຄວາມສຳຄັນ ທີ່ຕ້ອງມີໜ້າທີ່ຂອງ ທາງລົດໄຟ ຢູ່ໃນເຂດພະລາທິການວຽງຈັນ ແລະປະສານກັບຮູບແບບການຂົນສົ່ງທັງສອງ ໃຫ້ມີການສະໜັບສະໜູນ ແລະມີປະສິດທິຜົນ.

## 6.5 ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ທີ 2: ການກະຕຸ້ນພາກທຸລະກິດ

### 6.5.1 ແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານ

ສປປ ລາວ ມີບໍລິສັດດ້ານພະລາທິການ ຈຳນວນໜຶ່ງ ຊຶ່ງມີທີ່ຕັ້ງຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເພື່ອດຳເນີນວຽກ ໃນການເຮັດຂົນສົ່ງພາຍໃນ ເປັນສ່ວນໃຫ່ຍ ໃນການຂົນສົ່ງເຄື່ອງ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະຜ່ານແດນຂອງ ສປປ ລາວ ພາຍໃຕ້ບໍລິສັດພະລາທິການຂອງຕ່າງປະເທດ (ຜູ້ຈັດສົ່ງ). ຂະໜາດຂອງບໍລິສັດ ເຫັນວ່າຍັງນ້ອຍຫຼາຍ ເມື່ອສົມທຽບກັບບັນດາບໍລິສັດ ພະລາທິການຂອງຕ່າງປະເທດ ແລະບໍລິສັດລາວກໍເຮັດວຽກໃນການຮັບເໝົາ ຕໍ່ຈາກບໍລິສັດຂອງ ຕ່າງປະເທດ. ເພາະສະນັ້ນ, ມັນຈຶ່ງຫຍຸ້ງຍາກສຳລັບບໍລິສັດຂອງລາວ ທີ່ຈະເພີ່ມພູນທຶນ ແລະມີຄວາມຊຳນິຊຳນານ ເພື່ອແຂ່ງຂັນກັບບໍລິສັດພະລາທິການຕ່າງປະເທດ.

ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ບໍລິສັດພະລາທິການອື່ນໆ ແມ່ນບໍລິສັດລົດບັນທຸກທີ່ ເປັນບໍລິສັດ ຂະໜາດນ້ອຍ ຫຼື ເປັນເຈົ້າຂອງລົດບັນທຸກທີ່ຂັບເອງ ຊຶ່ງເປັນຄວາມຕ້ອງການໃນການຂົນສົ່ງທີ່ມີຂີດຈຳກັດເປົ້າໝາຍແມ່ນຜູ້ຮັບເຄື່ອງໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະຜູ້ຂາຍເຄື່ອງ ໃນຕະຫຼາດພະລາທິການຂອງທ້ອງຖິ່ນ ຍົກເວັ້ນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຍ້ອນບໍລິສັດນ້ອຍຫຼາຍບໍລິສັດ ແລະ ທຸລະກິດທີ່ເຈົ້າຂອງລົດບັນທຸກທີ່ຂັບເອງເຫຼົ່ານັ້ນ, ຕະຫຼາດຈຶ່ງຢູ່ໃນສະພາວະການສະໜອງບໍລິສັດພະລາທິການ ທີ່ຫຼາຍເກີນຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ພາດໃນການຂ້າມການແຂ່ງຂັນ ໂດຍປາສະຈາກ ພາລະບົດບາດ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ມາຍັງການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ຄຸນນະພາບຕ່ຳ ແລະລາຄາສູງ ໃນການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂດັ່ງກ່າວ, ຈຶ່ງສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ ມັນເປັນສິ່ງທີ່ຫຍຸ້ງຍາກ ສຳລັບບໍລິສັດພະລາທິການ ທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ຈະຮັບເອົາ ເງິນທຶນ ສຳລັບເປັບທຶນຮອນ ແລະການລົງທຶນເຄື່ອງມື (ເຊັ່ນການຊື້ລົດບັນທຸກໃໝ່, ການກໍ່ສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກສຳລັບລົດບັນທຸກ, ການນຳໃຊ້ລະບົບ IT ແລະອື່ນໆ) ຈາກທະນາຄານ, ສະນັ້ນ, ບໍລິສັດພະລາທິການຂອງທ້ອງຖິ່ນ ບໍ່ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ດີພໍ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຈາກລູກຄ້າ. ມັນຈຶ່ງເປັນບັນຫາທີ່ສຳຄັນ ເຖິງວິທີທີ່ຈະສະໜອງ ການບໍລິການດ້ານພະລາທິການໃຫ້ພຽງພໍ ໃນ ສປປ ລາວ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງພະລາທິການຕົ້ນຕໍ ຄືເສັ້ນທາງເລກ 13ເໜືອ ແລະເສັ້ນທາງເລກ 9.

ສະພາບການນີ້ ແມ່ນບໍ່ພຽງແຕ່ຈະເຮັດໃຫ້ບໍລິສັດທ້ອງຖິ່ນສາມາດຕອບສະໜອງ ຄວາມຕ້ອງການດ້ານພະລາທິການທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ, ຄວາມຈະເລີນເຕີບໂຕຂອງຕົວເມືອງ ແລະພົນລະເມືອງ ໃນອະນາຄົດອັນໃກ້ ແຕ່ຍັງເປັນການລະບາຍໂອກາດການພັດທະນາອຸດສະຫະກຳ ແລະກະສິກຳ ໂດຍປາສະຈາກຮູບແບບການຂົນສົ່ງທີ່ຖືກຕ້ອງ ໃນ ສປປ ລາວ. ໂດຍສະເພາະ, ມັນເປັນບັນຫາໜຶ່ງ ໃນການສະໜອງ ບໍລິສັດພະລາທິການທີ່ເໝາະສົມ ໃນການສະໜອງການບໍລິການ ຕາມເສັ້ນທາງເລກ 13 ເໜືອ ແລະທາງເລກ 9 ຊຶ່ງຖືກກຳນົດໃຫ້ເປັນ ເສັ້ນທາງສາກົນທີ່ສຳຄັນ ສຳລັບການລວບລວມການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ໃນ ສປປ ລາວ.

ເພາະສະນັ້ນ, ມັນຈຶ່ງເປັນສິ່ງຈຳເປັນ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ທີ່ຕ້ອງເນັ້ນໜັກ ໃນການຊຸກຍູ້ ທຸລະກິດ ດ້ານພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ.

ພາຍໃຕ້ ການຮັບຮອງຂ້າງເທິງນັ້ນ, ຍຸດທະສາດ ກຸ່ວກັບ “ການຊຸກຍູ້ທຸລະກິດ” ແມ່ນແນໃສ່ ຊຸກຍູ້ທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ເພື່ອ ບໍລິການ ບໍລິມາດຂອງການຂົນສົ່ງທາງບົກທີ່ ເພີ່ມຂຶ້ນ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ເພື່ອບໍລິການຕະຫຼາດທີ່ຂະຫຍາຍຂຶ້ນ ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ສະນັ້ນ, ບັນຫາທີ່ ສຳຄັນອັນໜຶ່ງ ທີ່ກຸ່ວຂ້ອງກັບ ທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການ ຂອງ ລາວ ແມ່ນ ວິທີສະໜອງການບໍລິການ ດ້ານພະລາທິການໃຫ້ພຽງພໍ. ຕໍ່ກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ມັນຈຶ່ງເປັນສິ່ງສຳຄັນ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ທີ່ຈະຕ້ອງ ຮັກສາຫຼັກການວ່າ ຕະຫຼາດຄວນເປັນຕະຫຼາດເສລີ ໃຫ້ຫຼາຍເທົ່າທີ່ຈະຫຼາຍໄດ້ ໂດຍປາສະຈາກການມີ ສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກລັດ. ໝາຍຄວາມວ່າເພື່ອສ້າງ ເງື່ອນໄຂຕະຫຼາດເສລີ ແລະແຂ່ງຂັນ ໃນດ້ານພະລາ ທິການ ສຳລັບທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການທັງ ພາຍໃນ ແລະຕ່າງປະເທດ ໃນ ສປປ ລາວ. ຕະຫຼາດການ ແຂ່ງຂັນດ້ານພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ຈະຕ້ອງເປີດ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ສະໜອງດ້ານພະລາທິການ ທັງພາຍໃນ ແລະຕ່າງປະເທດ. ສະນັ້ນ, ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມແບບ ອິດສະລະ ຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ. ດັ່ງນັ້ນ, ການສົ່ງເສີມທຸລະກິດ ດ້ານພະລາທິການ ຈາກຕ່າງປະເທດ ຈຶ່ງສຳຄັນເພື່ອຍົກສູງຄຸນນະພາບຂອງ ການບໍລິການດ້ານພະລາ ທິການທີ່ມີໄວ້ໃນ ສປປ ລາວ, ແລະໃນອີກດ້ານໜຶ່ງແມ່ນ ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ ຜູ້ສະໜອງວຽກພະລາທິການ ຈາກທ້ອງຖິ່ນ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ ຈາກທັດສະນະດ້ານນະໂຍບາຍການພັດທະນາ ອຸດສະຫະກຳ.

- ການພິຈາລະນາ ຜູ້ສະໜອງຈາກທ້ອງຖິ່ນ ໃນປະຈຸບັນ, ຜູ້ສະໜອງຈາກຕ່າງປະເທດ ຄວນເຂົ້າຮ່ວມ ໃນຕະຫຼາດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ເພື່ອສະໜອງ ການບໍລິການທີ່ ເໝາະສົມ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ເພື່ອຍົກລະດັບຜູ້ສະໜອງຈາກທ້ອງຖິ່ນ ທາງດ້ານຄວາມອາດ ສາມາດຂອງເຂົາເຈົ້າ ຜ່ານການເປັນທຸນສ່ວນ ຫຼື ໃນກອບວຽກຂອງການຮ່ວມມື.
- ມັນເປັນບັນຫາທີ່ສຳຄັນ ຈາກ ທັດສະນະຂອງນະໂຍບາຍການພັດທະນາອຸດສະຫະກຳພາຍໃນ ເພື່ອປັບປຸງການແຂ່ງຂັນ ຂອງຜູ້ສະໜອງຈາກທ້ອງຖິ່ນ ໃນດ້ານລະດັບການບໍລິການ, ການບໍລິຫານ ແລະຄຸ້ມຄອງທຸລະກິດ.

ທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ຈະວາງເປົ້າໝາຍ ສຳລັບ ສິນຄ້າ ໄປ ແລະ ຈາກ ສປປ ລາວ ໃນເວລາສັ້ນ ແລະ ຄ່ອຍໆຂະຫຍາຍ ເປົ້າໝາຍ ການເຄື່ອນໄຫວຂອງສິນຄ້າ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ລວມທັງ ປະເທດທີ່ສາມໃນໄລຍະກາງ ແລະໄລຍະຍາວ. ການຮີບດ່ວນຂອງການ ລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ ໃນດ້ານພະລາທິການ ກໍ່ຄືກັນກັບ ການສົ່ງເສີມ ທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການ ພາຍໃນ ໃຫ້ແຂ່ງຂັນກັບຕ່າງປະເທດ ຫຼື ໃຫ້ພຽງພໍເພື່ອເຮັດວຽກຮ່ວມກັບ ແລະໃນຄະນະດຽວກັນກໍ່ ຄວນນຳມາ ພິຈາລະນາ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຍຸດທະສາດນີ້ ຄວນແບ່ງອອກເປັນການປະຕິບັດ 3 ຂັ້ນຕອນ ດັ່ງນີ້:

- ການດຶງດູດທຸລະກິດພະລາທິການຈາກຕ່າງປະເທດ
- ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງທຸລະກິດພະລາທິການ ພາຍໃນປະເທດ
- ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງການບໍລິຫານພະລາທິການ
- ການຊຸກຍູ້ທຸລະກິດ

### 6.5.2 ການດຶງດູດ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງຈາກຕ່າງປະເທດ

#### (1) ຫົວໄປ

ການດຶງດູດ ທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການຈາກຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າມາ ສປປ ລາວ ແມ່ນເພື່ອສະໜອງ ການບໍລິການດ້ານພະລາທິການ ຢ່າງພຽງພໍ ຢູ່ ສປປ ລາວ ຄືກັນກັບ ເພື່ອຍົກລະດັບຄວາມອາດ ສາມາດ ຂອງຜູ້ສະໜອງຈາກທ້ອງຖິ່ນ ຜ່ານການແຂ່ງຂັນ ແລະການຮ່ວມມືໃນບັນດາທຸລະກິດນຳກັນ. ການຊຶກຈູງຂອງການສົ່ງເສີມອຸດສະຫະກຳດ້ານພະລາທິການ ບໍ່ພຽງແຕ່ຈຳກັດສຳລັບ ອຸດສະຫະກຳ ພະລາທິການເທົ່ານັ້ນ. ລູກຄ້າ (ໃນເບື້ອງຄວາມຕ້ອງການ) ສາມາດຮັບຜົນປະໂຫຍດທີ່ໃຫຍ່ຫຼວງ ຈາກ ການບໍລິການທີ່ມີຄຸນນະພາບ ແລະລາຄາຕ່ຳ ຊຶ່ງມັນຈະເປັນສິ່ງຈູງໃຈສຳລັບການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ ທຸລະກິດຕໍ່ໄປໃນຕະຫຼາດຂົງເຂດ ແລະຢູ່ໃນໂລກ.

#### (2) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

##### 1) ແຜນງານການສົ່ງເສີມ ການຮ່ວມທຶນ ແລະການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ (P211)

ແຜນງານນີ້ ແມ່ນແນໃສ່ ເພື່ອສົ່ງເສີມ ການລົງທຶນໂດຍກົງ ຈາກບັນດາບໍລິສັດຂົນສົ່ງສາກົນ. ການເຂົ້າມາຂອງທຸລະກິດຕ່າງປະເທດທີ່ທ້າວທັນ ແມ່ນສ້າງຜົນກຳໄລ ມາສຳລັບຜູ້ຊົມໃຊ້ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະອະນຸພາກພື້ນ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ການພັດທະນາພະລາທິການໃນຕໍ່ໜ້າ ຕາມຍຸດທະສາດ ທີ່ໄດ້ສະເໜີ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ຜົນກະທົບໃນດ້ານລົບ ຈຳນວນໜຶ່ງ ອາດຈະຄາດຄະເນ ໃນທຸລະກິດ ພະລາທິການທ້ອງຖິ່ນ. ການສ້າງຫຸ້ນສ່ວນ ແລະການຮ່ວມມືດ້ານອື່ນໆ ແມ່ນວິທີການທີ່ມີຜົນ ປະໂຫຍດ ສຳລັບຜູ້ສະໜອງທ້ອງຖິ່ນ ເພື່ອຍົກລະດັບຄຸນນະພາບທຸລະກິດຂອງເຂົາເຈົ້າ. ສິ່ງຈູງໃຈດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ແມ່ນຄວນຖືກນຳມາພິຈາລະນາ:

- ສິ່ງຈູງໃຈດ້ານພາສີ
- ສິ່ງຈູງໃຈດ້ານການລົງທຶນ
- ສິ່ງຈູງໃຈ ໃນການຂຶ້ນທະບຽນຍານພາຫະນະ

##### 2) ແຜນງານການສ້າງລະບຽບກົດໝາຍທຸລະກິດພະລາທິການ (P212)

ແຜນງານນີ້ ແມ່ນແນໃສ່ ເພື່ອປັບປຸງ ຄຸນນະພາບການບໍລິການດ້ານພະລາທິການ ທີ່ມີຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຜ່ານການສ້າງການແຂ່ງຂັນ ຢູ່ໃນຕະຫຼາດ. ກ່ອນເລີ່ມປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍ, ສປປ ລາວ

ຄວນມີການນຳພາ ໃນດ້ານການອອກລະບຽບການ ໃນຂະແໜງຂົນສົ່ງໃນອະນຸພາກພື້ນເພື່ອດຶງດູດ ການລົງທຶນຕ່າງປະເທດໃນທຸລະກິດພະລາທິການ. ທິດທາງພື້ນຖານຂອງການອອກລະບຽບການ ແມ່ນເພື່ອເປີດຕະຫຼາດພະລາທິການພາຍໃນ ຢ່າງເສລີ ໃນ ສປປ ລາວ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ການສ້າງ ຕະຫຼາດເສລີ ທີ່ມີການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງ ພາກລັດຫນ້ອຍທີ່ສຸດ ເຊັ່ນ:

- ການອອກລະບຽບ ຂອງການດຳເນີນທຸລະກິດ
- ການອອກລະບຽບ ຂອງລົດລາກແກ່ (ອະທິບາຍໃນລາຍລະອຽດ ໃນພາກທີ 6.5.2)
- ການອອກລະບຽບກ່ຽວກັບໃບອະນຸຍາດ, ການອອກອະນຸຍາດ ແລະການແຈ້ງການ ກ່ຽວກັບ ທຸລະກິດພະລາທິການ

**6.5.3 ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ**

**(1) ທົ່ວໄປ**

ຍຸດທະສາດນີ້ ແມ່ນແນໃສ່ເພື່ອສົ່ງເສີມທຸລະກິດພະລາທິການທ້ອງຖິ່ນ ເພື່ອແຂ່ງຂັນ ກັບທຸລະກິດ ພະລາທິການຈາກຕ່າງປະເທດ. ນະໂຍບາຍພື້ນຖານ ສາມາດແບ່ງອອກເປັນ ສອງທິດທາງ; ທິດທາງ ທີ່ໜຶ່ງ ແມ່ນເພື່ອສ້າງໂຄງລ່າງ ຂະແໜງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ສາມາດແຂ່ງຂັນໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ທິດທາງທີສອງ ແມ່ນເພື່ອສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານທຸລະກິດ.

**(2) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ**

**1) ແຜນງານຝຶກອົບຮົມບໍລິສັດທີ່ນຳຫນ້າ (P221)**

ແຜນງານນີ້ ແມ່ນແນໃສ່ ເພື່ອອົບຮົມບໍລິສັດທີ່ນຳຫນ້າ ໃນ ສປປ ລາວ ເພື່ອເຂົ້າຮ່ວມທຸລະກິດ ພະລາທິການສາກົນ ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ເນື່ອງຈາກວ່າ ບໍລິສັດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ຍັງເປັນ ທຸລະກິດນ້ອຍ ພ້ອມຍັງມີຄວາມອາດສາມາດຈຳກັດ ໃນດ້ານການຄຸ້ມຄອງ, ການຕະຫຼາດ ແລະດ້ານ ທຶນຮອນ ຊຶ່ງເປັນຜົນເຮັດໃຫ້ເສຍໂອກາດດ້ານທຸລະກິດ. ເພື່ອຫຼີກຫຼ່ຽງການສູນເສຍຜົນປະໂຫຍດຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ, ມັນຈຶ່ງເປັນສິ່ງສຳຄັນ ທີ່ຕ້ອງອົບຮົມ ບໍລິສັດ ພະລາ ທິການ ທີ່ມີຈະໜາດໃຫ່ຍ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດສະໜອງການບໍລິການທີ່ສາມາດ ແຂ່ງຂັນກັບ ບໍລິສັດພະລາທິການຈາກຕ່າງປະເທດ. ສຸດທ້າຍ, ມັນຈຶ່ງຈຳເປັນ ທີ່ຕ້ອງເລັ່ງໃສ່ບໍລິສັດ ພະລາທິການເຫຼົ່ານີ້ ເພື່ອໃຫ້ປະຕິບັດໃນການມີສ່ວນຮ່ວມໃນຕະຫຼາດທີ່ເຈາະຈົງໃດໜຶ່ງ ພ້ອມກັບ ບັນດາໂຄງການ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ການຈັດແບ່ງຂະໜາດຂອງບໍລິສັດພະລາທິການຂອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະປະເພດຂອງການບໍລິການ
- ການກວດກາຄືນ ຄຸນນະວຸດທິຂອງການຂຶ້ນທະບຽນຂອງບັນດາບໍລິສັດພະລາທິການ
- ລະບົບການອຸດໜູນ ແລະສົ່ງຈູງໃຈ ໂດຍການຈັດແບ່ງດັ່ງທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ

**2) ແຜນງານການບົ່ມສ້າງທຸລະກິດໃຫມ່ (P222)**

ແຜນງານນີ້ ແມ່ນແນໃສ່ເພື່ອບົ່ມສ້າງທຸລະກິດໃຫມ່ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບວຽກພະລາທິການທີ່ເຂດພະລາ ທິການ. ອີງຕາມການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງບໍລິມາດພະລາທິການ ສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ນຳເຂົ້າ ແລະສົ່ງອອກ, ການບໍລິການແບບໃຫມ່ ທີ່ຈະສ້າງຂຶ້ນ ໃນເຂດພະລາທິການຂອງຊຶ່ງເຂດ ແລະສາກົນ ຄວນນຳມາພິຈາລະນາ. ເພາະສະນັ້ນ, ໂຄງການ ຈຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ບັນດາໂຄງການດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການຊຸກຍູ້ເພື່ອເຂົ້າຮ່ວມໃນທຸລະກິດການຄຸ້ມຄອງບັນຊີສິນຄ້າ ສຳລັບການນຳເຂົ້າ ແລະສົ່ງອອກຜະລິດຕະພັນ ຢູ່ເຂດພະລາທິການ ວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະຈຳປາສັກ.
- ການຊຸກຍູ້ ເພື່ອພັດທະນາການປະສົມປະສານ ການບໍລິການດ້ານລາຍການສິນຄ້າ ແລະການບໍລິການຂົນສົ່ງ ໃນຕະຫຼາດພະລາທິການຢູ່ພາຍໃນ ທີ່ເຂດພະລາທິການຂອງແຂວງ ແລະ ຊຶ່ງເຂດ.

**3) ແຜນງານການຈັດຫາທຸລະກິດ ແລະການບໍລິການຂໍ້ມູນຂ່າວສານ (P223)**

ທຸລະກິດພະລາທິການທ້ອງຖິ່ນ ໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ແມ່ນຍັງບໍ່ພຽງພໍ ເພື່ອປັບປຸງ ການດຳເນີນທຸລະກິດ ເນື່ອງຈາກ ບໍ່ພຽງແຕ່ບັນຫາຄວາມອ່ອນແອທາງດ້ານການເງິນ ແຕ່ຍັງແມ່ນ ການຂາດເຂີນດ້ານ ທັດສະການຄຸ້ມຄອງ, ເຄືອຄ່າຍທຸລະກິດ ແລະຄວາມອາດສາມາດຂອງ ພະນັກງານ. ແຜນງານນີ້ ແມ່ນເປົ້າໝາຍເພື່ອຊ່ວຍ ທຸລະກິດພະລາທິການພາກເອກະຊົນ ໂດຍການ ບໍລິການຂໍ້ມູນຂ່າວສານດ້ານທຸລະກິດ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ທຸລະກິດ (ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ) ຄວາມຮຽກຮ້ອງດ້ານຂໍ້ມູນຂ່າວສານ
- ການຮ່ວມມື ຂອງການຮ່ວມວຽກງານ ເຊັ່ນ ການຂົນສົ່ງ, ເດີນເປົ້າວ່າງ, ອູ່ສ້ອມແປງລົດບັນທຸກ, ການຈັດຊື້ສິນສ່ວນ, ນຳ້ມັນເຄື່ອງ ແລະອື່ນໆ ໃນບັນດາ ບໍລິສັດພະລາທິການຂອງທ້ອງຖິ່ນ.
- ການປຶກສາຫາລື ເປັນປະຈຳ ລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະພາກເອກະຊົນ ໃນວຽກພະລາທິການ

**4) ແຜນງານການພັດທະນາສະມາຄົມຜູ້ຄ້າປະກັນ (P224)**

ໃນການຕົກລົງ ອາຊຽນ ແລະອະນຸພາກພື້ນ ໄດ້ກຳນົດໃຫ້ມີການສ້າງສະມາຄົມຜູ້ຄ້າປະກັນ ຢູ່ໃນອະນຸສັນຍາ. ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ, LIFFA ແມ່ນໄດ້ຖືກຮັບເຂົ້າເປັນ ສະມາຄົມຜູ້ຄ້າປະກັນ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ແຕ່ລະປະເທດໄດ້ກຳນົດ ທີ່ຈະສ້າງຕັ້ງສະມາຄົມຜູ້ຄ້າປະກັນ ແຕ່ຍັງບໍ່ທັນມີ ສະມາຄົມດັ່ງກ່າວ ທີ່ແນ່ນອນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນປະຈຸບັນເທື່ອ ແລະກໍຍັງບໍ່ທັນມີການ ປຶກສາຫາລື ກ່ຽວກັບວິທີການ ການຮ່ວມມືທີ່ມີປະສິດທິພາບ ໃນບັນດາສະມາຄົມດ້ວຍກັນ. ທຸລະກິດ ພະລາທິການທ້ອງຖິ່ນ ຈະຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການຄ້າປະກັນ ເພື່ອເຂົ້າຮ່ວມໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງຜ່ານ ແດນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ທຸລະກິດພະລາທິການທ້ອງຖິ່ນ ຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດທາງດ້ານການເງິນ ແລະ ຄວາມອາດສາມາດໃນການຄຸ້ມຄອງ ທີ່ຈະນຳເອົາການຄ້າປະກັນ ເພາະສະນັ້ນ ຈຶ່ງຈຳເປັນສຳລັບ

ສປປ ລາວ ທີ່ຕ້ອງສ້າງສະມາຄົມຜູ້ຄັ້ປະກັນ ຢ່າງຫ້າວຫັນ ໃຫ້ໄວເທົ່າທີ່ຈະໄວໄດ້. ສະນັ້ນ ມັນຈຶ່ງສໍາຄັນ ທີ່ຈະຕ້ອງນໍາເອົາ 2 ບາດກ້າວ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ບາດກ້າວທີ່ໜຶ່ງ: ສະມາຄົມຄັ້ປະກັນ ທີ່ນໍາໂດຍ LIFFA ພ້ອມກັບການຊຸກຍູ້ຈາກ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ
- ບາດກ້າວທີ່ສອງ: ການສົ່ງເສີມ ການຮ່ວມມື ຂອງບັນດາສະມາຄົມຢູ່ແຕ່ລະປະເທດ, ຊຶ່ງນໍາພາໂດຍ ສປປ ລາວ.

**5) ແຜນງານການພັດທະນາການຄັ້ປະກັນສິນຄ້າ (P225)**

ລະບົບການປະກັນໄພ ທີ່ສັບສົນ ສໍາລັບການຂົນສົ່ງ ແມ່ນໄດ້ຖືກເຈາະຈົ້ມເປັນເວລາດົນນານ ແລະກໍ່ເປັນບັນຫາທາງດ້ານທຸລະກິດພະລາທິການທ້ອງຖິ່ນ ໃນ ສປປ ລາວ. ຈໍານວນຜູ້ດໍາເນີນທຸລະກິດທີ່ໄປສ່ວນຫຼາຍ ແມ່ນບໍລິສັດຈະຫນາດນ້ອຍ ຫຼື ເປັນເຈົ້າຂອງລົດຂັບເອງ ຊຶ່ງພວກເຂົາບໍ່ຄຸ້ນເຄີຍກັບລະບົບການຄັ້ປະກັນສິນຄ້າ ຊຶ່ງເປັນຂໍ້ເສຍຂອງທຸລະກິດພະລາທິການ ຈາກມາດຕະຖານໂລກ. ໃນປະຈຸບັນ, ສະຖານະການ ໄດ້ຄ່ອຍໆມີການປ່ຽນແປງ ເນື່ອງຈາກວ່າມີ ບໍລິສັດປະກັນໄພຈາກຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າມາດໍາເນີນກິດຈະການຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ. ເພື່ອຍາດເອົາໂອກາດດັ່ງກ່າວ, ມັນຈຶ່ງເປັນສິ່ງສໍາຄັນທີ່ ຈະຕ້ອງປັບປຸງ ລະບົບການປະກັນໄພສິນຄ້າ ເພື່ອການປ້ອງກັນສິນຄ້າ. ນະໂຍບາຍພື້ນຖານຂອງການປະກັນໄພສິນຄ້າ ມີຄື:

- ການສ້າງລະບົບມາດຕະຖານການປະກັນໄພສິນຄ້າ (ມາດຕາ)
- ການຮັບຮອງ ໃນການເຂົ້າຮ່ວມທີ່ຈໍາເປັນ ເຂົ້າໃນລະບົບການປະກັນໄພສິນຄ້າ
- ການຮັບຮອງລົດບັນທຸກທີ່ໄດ້ຕາມເງື່ອນໄຂ (ຊຶ່ງເປັນຜົນດີສໍາລັບການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມເສຍຫາຍ ຂອງສິນຄ້າ)

**6) ແຜນງານການພັດທະນາຄວາມອາດສາມາດ (P226)**

ໃນໄລຍະທົດສະວັດທີ່ຜ່ານມາ, ສປປ ລາວ ໄດ້ຮັບການຮ່ວມມືທາງດ້ານເຕັກນິກທີ່ວຽນເຂົ້າມາທີ່ສໍາຄັນ ຊຶ່ງມີເປົ້າໝາຍໃນການຊຸກຍູ້ການພັດທະນາອົງການຈັດຕັ້ງໃຫ້ສູງຂຶ້ນ ແລະການສ້າງກອບວຽກກົດໝາຍ. ໃນຄະນະທີ່ການປ່ຽນແປງດັ່ງກ່າວ ສໍາເລັດຜົນ, ແຕ່ກໍ່ຍັງມີບັນຫາທີ່ຄ້າງຄາຢູ່, ຊຶ່ງຍັງຊັກຊ້າ ເມື່ອທຽບກັບຜົນຮັບທີ່ຄາດໄວ້. ບັນຫາສ່ວນໃຫຍ່ທີ່ໄດ້ຊີ້ແຈງຢູ່ໃນການສັງເກດສຶກສາ ແມ່ນການຂາດຄວາມອາດສາມາດ: ການຂາດເຂີນທາງດ້ານຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ແລະດ້ານການເງິນ, ການຂາດເຂີນຄວາມຮັບຜິດຊອບ, ແລະການຂາດເຂີນທາງດ້ານລະບຽບ ກົດໝາຍ.

ໃນດ້ານພະລາທິການ, ບັນຫາທີ່ສໍາຄັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກັບທຸລະກິດພະລາທິການຂອງລາວ ແມ່ນຄວາມຂາດເຂີນທາງດ້ານທຶນຮອນ, ຄວາມຮູ້ ແລະຄວາມສາມາດ ຂອງເຈົ້າຂອງທຸລະກິດ. ບັນຫາທີ່ກ່ຽວພັນກັບພະລາທິການ ແມ່ນຖືກຍົກຂຶ້ນຢູ່ໃນການສໍາພາດ ພາກເອກະຊົນ ແລະສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວ



ແມ່ນບັນຫາທາງດ້ານຄວາມອາດສາມາດຂອງບໍລິສັດຂົນສົ່ງທ້ອງຖິ່ນ ເຊັ່ນ ຄວາມຂາດເຂີນທາງດ້ານຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ ແລະ ຄວາມພຽງພໍຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງ.

ຂະແໜງພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີລັກສະນະທີ່ມີລາຄາທີ່ສູງ, ມີການບໍລິການຄຸນນະພາບທີ່ຕໍ່າ ເນື່ອງຈາກເຫດຜົນຫຼາຍໆຢ່າງ ລວມທັງ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ມີຄຸນນະພາບຕໍ່າ, ການກະກຽມດ້ານການຈັດຕັ້ງສະຖາບັນ ຍັງບໍ່ພຽງພໍ ຊຶ່ງບໍ່ຕໍ່ເນື່ອງເພື່ອສ້າງສະພາບແວດລ້ອມ ໃຫ້ແກ່ການລົງທຶນ, ຄວາມອາດສາມາດທີ່ບໍ່ພຽງພໍ ທາງດ້ານຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ແລະດ້ານການເງິນ, ແລະຄວາມຂາດເຂີນທາງດ້ານລະບຽບກົດໝາຍ.

ການເຊື່ອມລົງຂອງຂະແໜງພະລາທິການ ທີ່ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງການດຳເນີນງານ ທີ່ບໍ່ເປັນທີ່ເພິ່ງພໍໃຈ ໄດ້ສະແດງລັກສະນະພື້ນຖານ ຂອງຂະແໜງການດັ່ງກ່າວ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ສົນທະນາ ຢູ່ໃນພາກທີ 2 ຂອງບົດລາຍງານສະບັບນີ້, ຈຸດອ່ອນທີ່ຕໍ່ເນື່ອງ ໃນການພັດທະນາ ແລະການຄຸ້ມຄອງຂະແໜງພະລາທິການ ທີ່ໄດ້ກຳນົດລວມມີ:

- ຂາດເຂີນ (ຫຼື ບໍ່ມີ) ຄຳແນະນຳນະໂຍບາຍທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ ຕໍ່ກັບການວາງແຜນ ແລະ ສ້າງສາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ;
- ບໍ່ພຽງພໍ ໃນການປະສານງານ ແລະ ການປົກສາຫາລື ໃນບັນຫາຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ນຳກັນ;
- ບໍ່ມີເຈົ້າໜ້າທີ່ ທີ່ໄດ້ຝຶກອົບຮົມ ແລະມີປະສົບການພຽງພໍ ໃນອຸດສະຫະກຳພະລາທິການ; ແລະ
- ຂາດການນຳໃຊ້ລະບຽບກົດໝາຍ ເພື່ອສົ່ງເສີມການແຂ່ງຂັນ ແລະການປະຕິບັດວຽກ ທີ່ຍຸດຕິທຳ.

ດ້ວຍເຫດນີ້, ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ, ຊຶ່ງກວມເອົາແນວຄວາມຄິດທີ່ກວ້າງຂວາງ ຈາກການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ຕໍ່ກັບການພັດທະນາ ສາຖາບັນຕ່າງໆ ຄວນເປັນບັນຫາສຳຄັນ ເພື່ອແກ້ໄຂ ຄວາມຂາດເຂີນ ທາງດ້ານສະຖາບັນ ແລະບຸກຄົນ ໃນຂະແໜງພະລາທິການ.

ສະນັ້ນ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ ຄວນນຳມາພິຈາລະນາ ເພື່ອປະຕິບັດໃຫ້ສຳເລັດຕາມຍຸດທະສາດຄືດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ຂັ້ນສະຖາບັນ ແລະການຈັດຕັ້ງ: ການສ້າງໜ່ວຍງານປະສົມປະສານ ເພື່ອກວດກາວຽກພະລາທິການຂົນສົ່ງ
- ຂັ້ນອຸດສະຫະກຳ: ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະການດຳເນີນງານທີ່ມີຄຸນນະພາບ
- ຂັ້ນບຸກຄົນ: ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ສຳລັບພະນັກງານໃນອຸດສະຫະກຳພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ

### 6.5.4 ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃນການບໍລິຫານວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ

#### (1) ທົ່ວໄປ

ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ສະເໜີໃນທີ່ນີ້ ຄວນເໝາະສົມສຳລັບ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມ ເປົ້າໝາຍຂອງການເມືອງທີ່ສຳຄັນ ເພື່ອສ້າງໃຫ້ເປັນ “ປະເທດທາງຜ່ານ” ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ. ເນື່ອງຈາກວ່າ ພາກເອກະຊົນ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການ ແມ່ນ ອຸດສະຫະກຳທີ່ມີຄວາມອ່ອນແອຫຼາຍ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງມີການແຂ່ງຂັນ ແລະ ທ່າແຮງການຂະຫຍາຍ ຕົວພຽງແຕ່ໜ້ອຍດຽວ, ສະເພາະ ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນ ທີ່ຈະຕ້ອງສ້າງ ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກລັດ ທີ່ແນ່ນອນ ເຂົ້າໃນຕະຫຼາດ ເພື່ອຊຸກຍູ້ທຸລະກິດພະລາທິການທີ່ຍັງໜຸ່ມໜ້ອຍ ໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍການ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຕາມວິທີການທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນທີ່ນີ້. ເຊັ່ນດຽວກັນນີ້, ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານດ້ານພະລາ ທິການ ຢູ່ໃນພາກລັດ ກໍ່ຍັງມີຊ່ອງຫວ່າງຫຼາຍ ທີ່ຈະຕ້ອງປັບປຸງ ເພື່ອເຮັດການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກລັດ ພຽງພໍ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນ.

#### (2) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

##### 1) ແຜນງານການສ້າງທ້ອງຖານຮັບຜິດຊອບ ວຽກດ້ານພະລາທິການ (P241)

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ວຽກງານແບ່ງເຂດອຳນາດ ໃນບັນດາ ກະຊວງ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແມ່ນ ບໍ່ຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ຊັ້ນຊ້ອນກັນ. ຍັງບໍ່ມີອົງການໃດ ທີ່ສ້າງຄູ່ມືນະໂຍບາຍ ພະລາທິການ. ຕົວຢ່າງ, ພາຍໃຕ້ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ຄະນະກຳມະການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ. ກະຊວງ ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ໄດ້ແບ່ງວຽກ ເພື່ອສ້າງນະໂຍບາຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານ ການຄ້າ ແລະ ຄາດຫວັງວ່າຈະສ້າງຕັ້ງ ຄະນະກຳມະການການຄ້າແຫ່ງຊາດ. ອີກຕົວຢ່າງໜຶ່ງ ສາມາດສະແດງ ໃຫ້ເຫັນຢູ່ໃນ ສະຖານີພາຍໃນປະເທດ (inland depot) (ຫຼື ສ້າງສາງຂອງລັດ public warehouse). ອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສຳລັບການວາງແຜນ ແລະ ກໍ່ສ້າງສະຖານີພາຍໃນ, ແມ່ນມີຫຼາຍຮູບແບບ, ລວມທັງ ກະຊວງການເງິນ, ກະຊວງ ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, ການຊ່ວຍ ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຍັງບໍ່ທັນມີ ການແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບທີ່ຊັດເຈນ ໃນບັນດາ ກະຊວງເຫຼົ່ານີ້ ໃນການວາງແຜນ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ສະຖານີພາຍໃນ.

ໃນຄວາມເປັນໄປໄດ້, ກະຊວງໃດໜຶ່ງ ແມ່ນຈະເຮັດວຽກ ໃນຂັ້ນການອອກກົດລະບຽບ, ອົງການ ທີ່ມີສິດອຳນາດ ພາຍໃຕ້ກະຊວງ, ຈະເຮັດວຽກ ໃນຂັ້ນແຜນການ ແລະ ບໍລິສັດ ພະລາທິການ ຈະເຮັດວຽກ ໃນຂັ້ນການຄວບຄຸມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ. ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ, ມັນອາດຈະຫຍຸ້ງຍາກ ທີ່ຈະເຕົ້າໂຮມ ແລະ ສ້າງຕັ້ງ ໃຫ້ເປັນກະຊວງພະລາທິການ ໃຫ້ຍາກຂອງໜຶ່ງຂຶ້ນ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ການກະກຽມດ້ານສະຖາບັນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງ ຄວນແນໃສ່ ຢູ່ທີ່ການສ້າງອົງການໃດໜຶ່ງ ສຳລັບ

ແຜນການ ແລະການກໍ່ສ້າງລະບົບ ແລະພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ພະລາທິການ.

ສຸດທ້າຍນີ້, ໂຄງການດັ່ງກ່າວ ຄວນສ້າງຂຶ້ນ ຕາມກຳນົດໄລຍະເວລາດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ຂັ້ນທີ 1: ການສ້າງທ້ອງຖານຮັບຜິດຊອບໃຫມ່ ສຳລັບວຽກແຜນການ ແລະ ບໍລິຫານ ພະລາທິການ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ອະນຸພາກພື້ນ
- ຂັ້ນທີ 2: ການສ້າງ ແຕ່ລະສຳນັກງານພະລາທິການ ຕົວຢ່າງ: ສຳນັກງານ ເຂດພະລາທິການ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະຄະນະກຳມະການຄຸ້ມຄອງ ລະດັບຊາດ (ຕົວຢ່າງຄະນະ ກຳມະການດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ)
- ຂັ້ນທີ 3: ການສ້າງ ທ້ອງຖານພະລາທິການ ໃນລະດັບແຂວງ

## 2) ແຜນງານການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ກັບ LIFFA (P242)

ທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການ ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີ ການຊຸກຍູ້ ດ້ານການສະຖາບັນ ຈັດຕັ້ງ, ດ້ານການເງິນ ແລະດ້ານວິຊາການ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ສາມາດຄົງຊີບ ຢູ່ໃນຕະຫຼາດ ຫຼື ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ ຮັບໂອກາດໃຫມ່ທາງດ້ານທຸລະກິດ. ເນື່ອງຈາກ ທຸລະກິດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຍັງ ເປັນທຸລະກິດທີ່ຍັງນ້ອຍ, ການຊຸກຍູ້ທີ່ແນ່ນອນ ແມ່ນເຫັນວ່າມີຄວາມຈຳເປັນ ຈົນເຖິງຂັ້ນ ເຂົາເຈົ້າ ສາມາດແຂ່ງຂັນກັນເອງ ຢູ່ໃນຕະຫຼາດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະໃນ ອະນຸພາກພື້ນ. ມັນແມ່ນຄວາມຈຳເປັນ ທີ່ຕ້ອງນຳສະເໜີ ລະບົບຮັບປະກັນທຸລະກິດ (business guarantee system) ແລະລະບົບຄ້ຳປະກັນສິນຄ້າ (cargo liability insurance system) ເພື່ອເຂົ້າໄປສູ່ ຕະຫຼາດອະນຸພາກພື້ນ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ຄວາມຈຳເປັນທາງດ້ານການຊຸກຍູ້ດ້ານການເງິນເພື່ອ ປ່ຽນແທນລົດບັນທຸກ ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນອະນາຄົດ. ເນື່ອງຈາກວ່າ ແຕ່ລະບໍລິສັດ ພະລາທິການ ຍັງມີຂີດຄວາມອາດສາມາດທີ່ຈຳກັດ, ມັນຈຶ່ງມີຄວາມຈະເປັນທີ່ຕ້ອງໄດ້ ຈັດຕັ້ງກຸ່ມ/ ສະມາຄົມ ຂຶ້ນເພື່ອມີສ່ວນຮ່ວມນຳກັນ ທາງດ້ານຄວາມສ່ຽງ ແລະໂອກາດ. ເຊັ່ນວ່າມີ ສະມາຄົມ ຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ລາວສາກົນ Lao International Freight Forwarders Association (LIFFA) ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍບັນດາບໍລິສັດ ຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ຈຳນວນຫຼາຍ ໃນ ສປປ ລາວ. ເຖິງຢ່າງ ໃດກໍ່ຕາມ, LIFFA ມີພາລະບົດບາດທີ່ຈຳກັດ ເນື່ອງຈາກວ່າຄວາມອາດສາມາດທີ່ມີ ໃນດ້ານ ການເງິນ ແລະຊັບພະຍາກອນມະນຸດແມ່ນຍັງຕ່ຳ. ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ກັບ LIFFA, ຕ້ອງພິຈາລະນາ ພະລະບົດບາດດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການຊຸກຍູ້ ແລະການຮ່ວມມື ທັງສອງຝ່າຍ ໃນບັນດາສະມາຊິກຂອງທຸລະກິດ ດ້ານພະລາ ທິການ
- ການມີສ່ວນຮ່ວມ ໃນຄວາມສ່ຽງ ແລະມູນຄ່າຂອງທຸລະກິດ
- ຄູ່ປະຕິບັດວຽກ/ ຕາງໜ້າ ລັດຖະບານ ສຳລັບ ການປຶກສາຫາລື ແລະການຮ່ວມມືຂອງການ ຊຸກຍູ້ຈາກສາທາລະນະ

ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ແມ່ນຈຳເປັນ ທີ່ຕ້ອງອະທິບາຍ ວິທີການ ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ ພື້ນຖານການເງິນ ຂອງ LIFFA ເພື່ອຂະຫຍາຍ ວຽກງານ ແລະຄວາມເປັນເອກະລາດ ຈາກບໍລິສັດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈຳນວນໜຶ່ງ ແລະ ຈາກພາກລັດ.

**6.6 ຍຸດທະສາດຂອງການພັດທະນາ ທີ 3: ການຂະຫຍາຍຕະຫຼາດ**

**6.6.1 ແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານ**

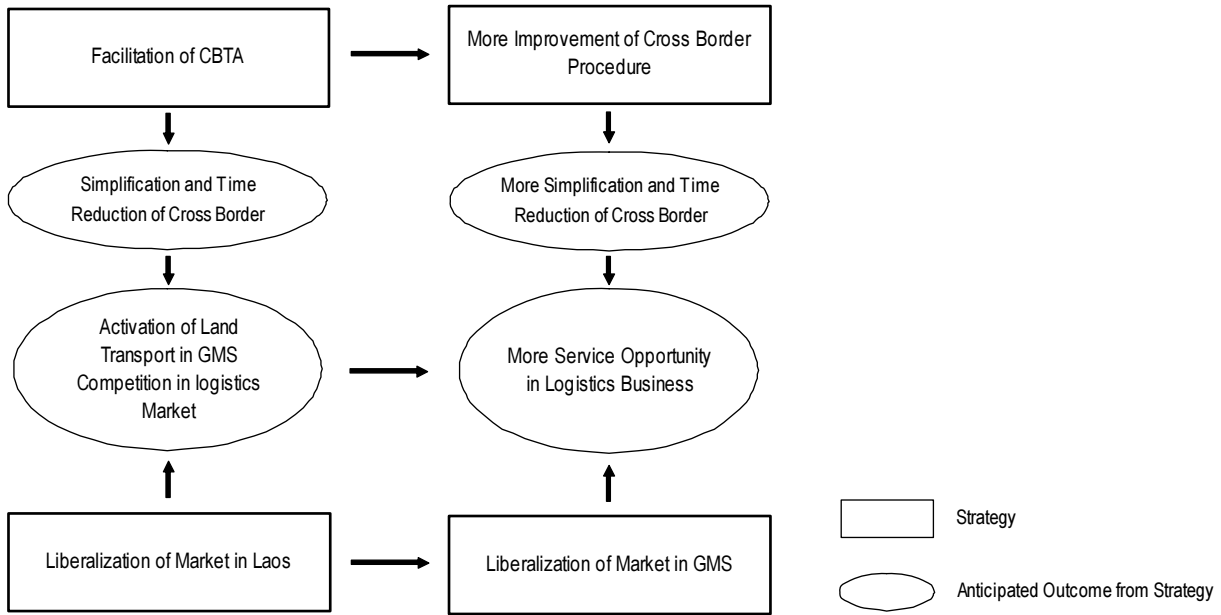
ການເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດ ແມ່ນບັນຫາຕົ້ນຕໍ ເພື່ອສ້າງໂອກາດທາງດ້ານທຸລະກິດ ແລະນຳໄປສູ່ 'ການແຂ່ງຂັນ' ທີ່ສາມາດສະໜອງການບໍລິການທີ່ດີໃຫ້ແກ່ລູກຄ້າ. ຄວາມອິດສະຫຼະໃນການເຂົ້າໄປສູ່ ຕະຫຼາດ ຈະສາມາດເພີ່ມຈຳນວນຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມດ້ານທຸລະກິດໄດ້.

ຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວນີ້ ແມ່ນແນໃສ່ເພື່ອ ການຂະຫຍາຍຕະຫຼາດພະລາທິການ ເພື່ອຮັບໃຊ້ ທຸລະກິດ ພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ. ທຸລະກິດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວ ແມ່ນມີ ເປົ້າໝາຍ ເພື່ອນຳເອົາສິນຄ້າເພື່ອນຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະຜ່ານແດນ ໃຫ້ເປັນຕະຫຼາດພະລາ ທິການ ຂອງ ສປປ ລາວ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຕະຫຼາດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດ ທາງດ້ານຂະໜາດ ເນື່ອງຈາກ ຈຳນວນພົນລະເມືອງ ແລະເສດຖະກິດ ແມ່ນຈຳກັດ ແລະຄາດວ່າຈະບໍ່ ສາມາດເປັນຕະຫຼາດທີ່ເຊື່ອຖືໄດ້ໃນອະນາຄົດເມື່ອສົມທຽບກັບ ບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ບໍລິມາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ຈາກທັດສະນະຂອງບໍລິມາດພະລາທິການປະຈຸບັນ. ນອກຈາກ ຕະຫຼາດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ, ກໍຍັງ ມີຕະຫຼາດໃຫຍ່ ທີ່ເຊື່ອຖືໄດ້ ທີ່ຢູ່ໃກ້ ສປປ ລາວ ກໍຄື ຕະຫຼາດອະນຸພາກພື້ນ. ສປປ ລາວ ແມ່ນຜູ້ແຂ່ງຂັນ ໃນແຖວໜ້າ ທີ່ນຳໄປສູ່ຄວາມຖືກຕ້ອງ ໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ພ້ອມກັບ ກອບການຕົກລົງຂອງ CBTA ແລະສອງຝ່າຍ ຮ່ວມກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ ຍົກເວັ້ນປະເທດພະມ້າ.

ເມື່ອຖືເອົາຕຳແໜ່ງທີ່ໄດ້ປຽບໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ, ສປປ ລາວ ຄວນຖືເອົາ ສອງນະໂຍບາຍ ພື້ນຖານ ຄື: ນະໂຍບາຍທີ່ໜຶ່ງ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນທີ່ຖືກຕ້ອງ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະນະໂຍບາຍທີ່ສອງ ແມ່ນເພື່ອດຳເນີນການແບບເສລີ ຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ ໃຫ້ເປັນຕະຫຼາດດຽວ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ. ສປປ ລາວ ຈະສືບຕໍ່ນຳພາການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນອຸປະສັກ ໂດຍເປົ້າໝາຍແນໃສ່ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງເມືອງໃນອະນຸພາກພື້ນ. ໃນຄະນະ ດຽວກັນ, ສປປ ລາວ ຄວນເປີດຕະຫຼາດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງຕົນເອງ ເພື່ອໃຫ້ກາຍເປັນ ຈຸດເລີ່ມຕົ້ນໃນການເປີດຕະຫຼາດອະນຸພາກພື້ນ. ເພາະສະນັ້ນ, ຍຸດທະສາດນີ້ ຄວນແຍກອອກ ມາເປັນ ສາມຮູບການ ດັ່ງນີ້:

- ການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ CBTA
- ການປັບປຸງຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ

• ການສ້າງຄວາມເສລີ ຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາ ຈາກ JICA

ຮູບ 6.6.1 ໂຄງຮ່າງຂອງຍຸດທະສາດ ທີ 1

ການຕົກລົງຂອງ CBTA ແລະສອງຝ່າຍ ໄດ້ສະຫຼຸບໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ ຕາມ, ກໍ່ຍັງມີການປະຕິບັດພຽງແຕ່ເລັກນ້ອຍ ໃນປະຈຸບັນ. ດ້ວຍຍຸດທະສາດນີ້, ການຕົກລົງເຫຼົ່ານັ້ນວ່າ ດ້ວຍການຜ່ານແດນ ຄວນດຳເນີນການຫຼາຍຂຶ້ນເພື່ອເຮັດໃຫ້ໄດ້ ມາຍັງຜົນປະໂຫຍດຢ່າງແທ້ຈິງຂອງ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ເຊັ່ນ: ການສ້າງຄວາມສະດວກ, ການຫຼຸດຜ່ອນເວລາ, ຄວາມໂປ່ງໃສໃນຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ແລະເພີ່ມໂອກາດທາງດ້ານທຸລະກິດ ຕາມແລວທາງເສດຖະກິດໃນອະນຸພາກພື້ນ. ຜົນປະໂຫຍດ ຈະມີສ່ວນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍເພື່ອດຳເນີນການ ໃຫ້ສະດວກ ໃນຂັ້ນຕອນການລະບຽບການຜ່ານແດນ ແລະໃນທຸລະກິດການຂົນສົ່ງ. ກົງກັນຂ້າມ, ສະຖານະການກໍ່ສາມາດສ້າງຫຼາຍຮູບແບບ ຂອງການບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງຄວນສະໜອງ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະໃນອະນຸພາກພື້ນ ເພື່ອຮອງຮັບບໍລິມາດໃຫ້ໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງ ການຂອງການບໍລິການດ້ານພະລາທິການ. ເພາະສະນັ້ນ, ການສ້າງອິດສະຫຼະພາບ ຫຼື ການຫຼຸດຜ່ອນລະບຽບ ຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ ແມ່ນກຸນແຈເພື່ອສ້າງການບໍລິການດ້ານພະລາທິການ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ໂດຍຜ່ານ ຕະຫຼາດແຂ່ງຂັນ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະໃນອະນຸພາກພື້ນ. ສປປ ລາວ ຈະນຳ ເອົາບົດບາດການເປັນຜູ້ນຳພາ ເພື່ອສ້າງອິດສະຫຼະພາບໃນຕະຫຼາດພະລາທິການ ໂດຍການເປີດຕະຫຼາດພະລາທິການຂອງຕົວເອງ ໃຫ້ເປັນຄືກັບຜູ້ແຂ່ງຂັນໃນແຖວໜ້າຂອງອະນຸພາກພື້ນ ຈາກນັ້ນກໍ່ຊັກຊວນບັນດາປະເທດໃນອະນຸພາກພື້ນ ເພື່ອປະຕິບັດຕາມ. ເປົ້າໝາຍສຸດທ້າຍ ແມ່ນເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນລະບຽບ “ການບໍລິການດ້ານການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ” ຂອງການຂົນສົ່ງ, ຊຶ່ງສາມາດປ່ອຍໃຫ້ ການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ສອງໃນປະເທດ

ທີ່ສາມຂອງອະນຸພາກພື້ນ ຊຶ່ງເປັນສິ່ງສໍາຄັນ ໃນການຂະຫຍາຍ ຕະຫຼາດພະລາທິການ ໃຫ້ໄປມາໄດ້ ສໍາລັບທຸລະກິດພະລາທິການ ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ລວມທັງທຸລະກິດ ພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ.

ດັ່ງທີ່ຜົນປະໂຫຍດຂອງ ສປປ ລາວ ຈາກຍຸດທະສາດນີ້, ການບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງທີ່ມີ ຢູ່ໃນໂລກ ແມ່ນມີເປົ້າໝາຍ ທັງໝົດໃນອະນຸພາກພື້ນ ຄາດຫວັງໃຫ້ສາມາດປະກົດຜົນເປັນຈິງ ຊຶ່ງ ທຸລະກິດພະລາທິການ ໃນ ສປປ ລາວ ສາມາດເຂົ້າຮ່ວມໄດ້. ມັນຈະຊ່ວຍຊັກຈູງຢ່າງແທ້ຈິງ ເພື່ອ ຫຼຸດຜ່ອນລົດຕີເປົ່າ ໂດຍການ ເພີ່ມຄວາມຄ່ອງຕົວຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງຂຶ້ນ ຕາມແລວທາງດັ່ງກ່າວ, ແລະຍັງເປັນຂໍ້ໄດ້ປຽບຂອງ ສູນພະລາທິການ (ເຂດພະລາທິການ) ເພື່ອເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າໃຫ້ ຫຼາຍຂຶ້ນ ຕື່ມອີກ.

**6.6.2 ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ຂອງ CBTA**

**(1) ທົ່ວໄປ**

ສປປ ລາວ ໄດ້ລົງມະຕິ ການຕົກລົງ ໃນກອບ CBTA, ການຕົກລົງສອງຝ່າຍ ແລະຫຼາຍຝ່າຍ ໃນຫຼາຍໆຄັ້ງ ວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຮ່ວມກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຈຳນວນໜຶ່ງແມ່ນໄດ້ຖືກສັງເກດການ ແຕ່ວ່າຄວາມຄືບໜ້າແມ່ນຍັງບໍ່ທັນເປັນທີ່ເພິ່ງພໍໃຈ ເຖິງແມ່ນວ່າ ມັນໃຊ້ເວລາດົນພໍສົມຄວນ ພາຍຫຼັງການລົງມະຕິ, ຊຶ່ງມີຜົນໃນການເຫັນໄດ້ເຖິງຜົນປະໂຫຍດໜ້ອຍໜຶ່ງ ທີ່ສາມາດແລະເຫັນໄດ້ຈາກການຕົກລົງ ໃນຄະນະນີ້. ມັນເປັນສິ່ງທີ່ສໍາຄັນຢ່າງຍິ່ງໃຫຍ່ ເພື່ອປະຕິບັດຕາມ ການຕົກລົງຢ່າງເໝາະສົມ ດັ່ງທີ່ເປັນຈຸດຊາຍແດນ ຕາມແລວທາງເປົ້າໝາຍ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ມັນຈຶ່ງຈຳ ເປັນ ທີ່ຕ້ອງພັດທະນາ ຄວາມອາດສາມາດໃນວຽກງານຜ່ານແດນ ທາງດ້ານສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ກໍ່ຄືກັນກັບ ເພື່ອຕິດຕາມສະພາບ ໃນປະຈຸບັນ ຂອງການຕົກລົງ ເພື່ອພິສູດ ວ່າເປັນຫຍັງການຕົກລົງ ຈຶ່ງບໍ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ຜ່ານ:

- ການຕິດຕາມຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ CBTA
- ການກໍ່ສ້າງ ເຂດຄວບຄຸມທົ່ວໄປ (Common control area development)

**(2) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ**

**1) ແຜນງານການຕິດຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ CBTA (P311)**

ສປປ ລາວ ໄດ້ລົງມະຕິ ການຕົກລົງ ໃນກອບ CBTA, ການຕົກລົງສອງຝ່າຍ ແລະຫຼາຍຝ່າຍ ໃນຫຼາຍໆຄັ້ງ ວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຮ່ວມກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ. ແຜນງານນີ້ແມ່ນ ເປົ້າໝາຍເພື່ອນຳເອົາການຕົກລົງ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງ ໂດຍຜ່ານການຊີ້ແຈງການ ປະຕິບັດ ຢ່າງຈິງຈັງ ເພື່ອນຳໄປປະຕິບັດ ການຕົກລົງ ໂດຍບັນດາປະເທດເຫຼົ່ານັ້ນ ບົນພື້ນຖານ ການຊີ້ແຈງ ບັນຫາ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມການຕົກລົງ. ສປປ ລາວ ຄວນເປັນຜູ້ລິເລີ່ມ ໃນການປະຊຸມການ

ປົກສາຫາລື ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ເພື່ອຮ່ວມກວດກາສະພາບໃນປະຈຸບັນຂອງການຕົກລົງ ແລະເພື່ອແກ້ໄຂແຜນວຽກຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຕົກລົງ ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ.

- ການປະຊຸມປົກສາຫາລື ກ່ຽວກັບ CBTA ແລະການຕົກລົງສອງຝ່າຍ/ຫຼາຍຝ່າຍ ຮ່ວມກັບບັນດາ ປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ແລະບັນດາປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
- ການພັດທະນາ ຈຸດເດັ່ນທີ່ປັບປຸງຄືນ

## 2) ໂຄງການກໍ່ສ້າງເຂດຄວບຄຸມທົ່ວໄປ (P312)

ADB ໄດ້ນຳພາບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຂັ້ນຕອນຜ່ານແດນ ໂດຍຜ່ານການບັນລຸຜົນສຳເລັດໃນຂັ້ນຕອນ ການກວດກາຈຸດດຽວ ແລະປະຕູດຽວ ເພື່ອກຳຈັດ ອຸປະສັກທາງດ້ານໂຄງລ່າງ ແລະເພື່ອສ້າງຄວາມລົງລອຍກັນ ໃນຂັ້ນຕອນການກວດກາ. ເຂດຄວບຄຸມທົ່ວໄປ ແມ່ນເຂດທີ່ໄດ້ກຳນົດ ເພື່ອປະຕິບັດການບໍລິການການກວດກາຈຸດດຽວ ແລະປະຕູ. ຄວາມຊັກຊ້າຂອງການສ້າງເຂດຄວບຄຸມທົ່ວໄປ (CCA) ເຫັນໄດ້ວ່າເປັນອຸປະສັກ ເພື່ອປະຕິບັດ ຕາມຂໍ້ຕົກລົງ ໃນຄະນະນີ້. ດ້ວຍເຫດນີ້, ໂຄງການຈຶ່ງແນໃສ່ເພື່ອເລັ່ງໜ້າທີ່ຂອງ CCAs ໂດຍຜ່ານ:

- ໂຄງການກໍ່ສ້າງເຂດຄວບຄຸມທົ່ວໄປ ທີ່ຫ້ວຍຊາຍ ແລະທ່າແຂກ
- ການສ້າງມາດຕະຖານຂອງການດຳເນີນການຂອງCCA
- ໂຄງການສ້າງຄວາມອາດສາມາດ ສຳລັບ ພະນັກງານ ທີ່ CCA (ຕົວຢ່າງ: ການຝຶກອົບຮົມ ພະນັກງານ, ການສະໜອງຄູ່ມື, ການສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ).

## 3) ແຜນງານ ການສ້າງມາດຕະຖານໃຫ້ຈຸດກວດກາຜ່ານແດນ (P313)

ມັນສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນ ເງື່ອນໄຂຂອງທ້ອງຖິ່ນຢ່າງກວ້າງຂວາງ ຢູ່ຕາມຈຸດກວດກາ. ສະນັ້ນ ຈຶ່ງເຫັນວ່າມັນຍັງບໍ່ທັນເປັນ ມາດຕະຖານ ໃນ ສປປ ລາວ ເທື່ອ. ອີງຕາມກອງປະຊຸມ ອະນຸພາກພື້ນ ທີ່ຈັດໃນເດືອນ ມິຖຸນາ 2009 ທີ່ຄຸນໝິງ, ໄດ້ມີການຮ້ອງຟ້ອງຫຼາຍຢ່າງ ຈາກຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດ ທີ່ໄປສູ່ການປະຕິບັດວຽກຂອງພາສີ ເຊັ່ນ: ເວລາການປະຕິບັດວຽກ, ການປິດວຽກກ່ອນເວລາ, ການພັກຜ່ອນຕອນທ່ຽງທີ່ເກີນເວລາ, ການອະນຸຍາດເກີນເວລາ ແລະການເຮັດວຽກໃນວັນພັກລາດສະການ. ຄວາມສຳຄັນທີ່ຍິ່ງໃຫຍ່ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ແມ່ນສະໜອງການດຳເນີນການຜ່ານແດນໃຫ້ມີມາດຕະຖານສູງຂຶ້ນ ໃຫ້ແກ່ ລູກຄ້າ ເພື່ອສ້າງຄວາມໄວ້ເນື້ອເຊື່ອໃຈ ໃນການບໍລິການຜ່ານແດນ ຂອງ ສປປ ລາວ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ແຜນງານ ຄວນແນໃສ່ປັດໄຈ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການສ້າງມາດຕະຖານ ຂອງເວລາເປີດເຮັດວຽກຂອງພາສີ

- ການສ້າງມາດຕະຖານ ຂອງຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ
- ການສ້າງມາດຕະຖານ ແລະຍົກລະດັບສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກລະບົບຜ່ານແດນ
- ການປັບປຸງລະບົບ ການແຈ້ງລ່ວງໜ້າ ສຳລັບການເຮັດວຽກລ່ວງເວລາຂອງພາສີ

#### 4) ແຜນງານສົ່ງເສີມລະບົບການປ່ຽນຫົວລາກ (P314)

ແບບຂອງການຄຸ້ມຄອງ ແມ່ນໄດ້ຖືກຈັດເປັນປະເພດຢ່າງກວ້າງຂວາງ ດັ່ງ 3 ປະເພດຄື: (ກ) ຖືງຕໍ່ຖືງ, (ຂ) ປ່ຽນຕູ້ຄອນເທັນເນີ ແລະ (ຄ) ການປ່ຽນລົດລາກ. ສຸດທ້າຍ, ປະເພດ (ຄ) ແມ່ນດຶງດູດໄດ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ ເພາະວ່າວິທີນີ້ ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງດຳເນີນການຄຸ້ມຄອງ ແລະບໍ່ຕ້ອງນຳໃຊ້ເຄື່ອງມືສະເພາະສຳລັບຄຸ້ມຄອງ ແລະລາຄາກໍ່ຖືກກວ່າ. ປະຈຸບັນ ຜູ້ສະໜອງພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງລາວມີຄວາມກະຕືລືລົ້ນ ໃນການຮັບເອົາວິທີການນີ້. ໃນການປະຕິບັດຕົວຈິງ, ລະບົບການປ່ຽນຫົວລາກແມ່ນວິທີແບບທີ່ໄປທີ່ສຸດ. ດ້ວຍເຫດນີ້ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ສຳລັບການປ່ຽນຫົວລາກແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ ແລະການຫຼຸດຜ່ອນລະບຽບ ແມ່ນຈຳເປັນເພື່ອເຮັດໃຫ້ລົດລາກຂອງ ພາຍໃນລາກທາງລາກຂອງຕ່າງປະເທດ ແລະລົດລາກຂອງ ຕ່າງປະເທດ ກໍ່ລາກທາງລາກຂອງ ລົດພາຍໃນໃນແຕ່ລະປະເທດນັ້ນໆ. ນອກຈາກນັ້ນ, ມັນຍັງຈຳເປັນທີ່ຈະອະນຸຍາດໃຫ້ຂັບລົດລາກ ຂອງຕ່າງປະເທດຮ່ວມກັນ ພາຍໃນປະເທດດັ່ງກ່າວ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງສາມາດສະຫຼຸບໄດ້ດັ່ງນີ້:

- ເຂດພະລາທິການ ຈະຕ້ອງສະໜອງ ເນື້ອທີ່ໃຫ້ພຽງພໍ ສຳລັບການປ່ຽນ ລະບົບຫົວລາກ
- ການຫຼຸດຜ່ອນກົດລະບຽບ ໃນການລາກແກ່ລົດ
- ການຊຸກຍູ້ ເພື່ອສະເໜີ ເຄື່ອງອຸປະກອນຫົວລາກ ໃຫ້ແກ່ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງລາວ
- ລະບົບການຮ່ວມຂໍ້ມູນຂ່າວສານດ້ານທຸລະກິດ ທີ່ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

#### 6.6.3 ການປັບປຸງພິທີການຂ້າມແດນໃຫ້ດີຂຶ້ນ

##### (1) ທົ່ວໄປ

ຄວາມພະຍາຍາມທີ່ຕໍ່ເນື່ອງ ຄວນປະຕິບັດເພື່ອເຮັດໃຫ້ຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນງ່າຍຂຶ້ນ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸເຖິງການຫຼຸດຜ່ອນລາຄາ ແລະເວລາຂອງການຂົນສົ່ງ ໃນອະນຸພາກພື້ນ, ອີງຕາມປະສົບປະການຂອງຄວາມສຳເລັດ ຫຼື ຄວາມຮູ້ສຶກ ໃນຜົນປະໂຫຍດ ຈາກການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຜ່ານແດນ ໂດຍການປະຕິບັດ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ 6.5.2. ທິດທາງຕົ້ນຕໍຂອງການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນຕໍ່ໜ້າ ຫຼື ການປັບປຸງຂອງຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ ແມ່ນເພື່ອແຜ່ກະຈາຍໃຫ້ທົ່ວຈຸດຜ່ານແດນເພື່ອເພີ່ມການເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ຫຼາຍຂຶ້ນ ຕາມທາງເລກ 13ເໜືອ ແລະທາງເລກ 9 ເຊັ່ນດຽວກັນກັບເພື່ອປັບປຸງຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນ. ຈາກທັດສະນະເຫຼົ່ານີ້, ບັນດາແຜນງານດັ່ງລຸ່ມນີ້ ຖືກນຳມາພິຈາລະນາ ໃຫ້ເປັນການປະຕິບັດ:



- ການສ້າງຈຸດກວດກາການຜ່ານແດນ
- ການຮີບຮ້ອນປະຕິບັດລະບົບປະຕູດຽວອາຊຽນ ແລະລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ
- ການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຄ້າ

**(2) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ**

**1) ໂຄງການກໍ່ສ້າງຈຸດກວດກາການຜ່ານແດນ (P321)**

ໂຄງການນີ້ ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອການເພີ່ມ ຈຸດກວດກາການຜ່ານແດນ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກການຂົນສົ່ງທາງບົກໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ. ໂຄງການນີ້ ໂດຍສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວ ແມ່ນເພື່ອປັບປຸງຈຸດກວດກາການຜ່ານແດນທ້ອງຖິ່ນ ເພື່ອໃຫ້ກາຍເປັນ ຈຸດກວດກາການຜ່ານແດນສາກົນ ສຳລັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນໃນອະນຸພາກພື້ນ. ເປົ້າໝາຍ ແມ່ນແນໃສ່ເຮັດໃຫ້ການເຕົ້າໂຮມຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ຫຼື ເວົ້າອີກຢ່າງໜຶ່ງແມ່ນ ປະກອບສ່ວນເພື່ອໃຫ້ບໍລິມາດຂອງການຂົນສົ່ງເພີ່ມຂຶ້ນ ຕາມທາງເລກ 13ເໜືອ ແລະທາງເລກ 9. ຈຸດກວດກາການຜ່ານແດນ ທີ່ຮັບເຂົ້າເພື່ອພິຈາລະນາແມ່ນ:

- ເມືອງໃຫມ່, ເສັ້ນທາງເລກ 4 ເຊື່ອມຕໍ່ໄປຫາ ດຽນບຽນພູ, ຫວຽດນາມ
- ເມືອງຫນອງແຮດ, ເສັ້ນທາງເລກ 7 ເຊື່ອມຕໍ່ໄປຫາ ວິງ
- ເມືອງຄຳ ເສັ້ນທາງເລກ 1 ເຊື່ອມຕໍ່ໄປຫາ ຮ່າໂນຍ ຜ່ານ ຮວາບິງ

**2) ແຜນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ພາສີ (P322)**

ແຜນງານນີ້ ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອສົ່ງເສີມ ການຄ້າພາຍນອກ ໂດຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພາສີ ຂອງ ສປປ ລາວ ໃນໄລຍະສັ້ນ. ດ້ວຍເຫດນີ້ ຈຶ່ງເປັນສິ່ງສຳຄັນ ທີ່ຕ້ອງສະໜອງຂັ້ນຕອນດ້ານພາສີໃຫ້ໄວຂຶ້ນ ພ້ອມກັບຂັ້ນຕອນການເຮັດໃຫ້ງ່າຍດາຍຂຶ້ນ ແລະໂປ່ງໃສ ໂດຍການປະຕິບັດຕາມມາດຕະການ ເຊັ່ນ:

- ການສ້າງມາດຕະຖານ ຂອງການບໍລິການດ້ານພາສີ
- ການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງ ຂອງຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງວຽກງານ ໃນຫ້ອງການສະໜາມ
- ການນຳສະເໜີ ລະບົບຊ່ອງໄຟຊຽວ
- ການຄວບຄຸມຄຸນນະພາບ ຂອງນາຍໜ້າດ້ານພາສີ ໂດຍການນຳສະເໜີ ລະບົບການອອກອະນຸຍາດ
- ການສ້າງຄວາມອາດສາມາດໃຫ້ແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ

**3) ແຜນງານການເລັ່ງໃສ່ລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ (P323)**

ລະບົບປະຕູດຽວອາຊຽນ ແມ່ນໂຄງການໜຶ່ງ ເພື່ອເຕົ້າໂຮມຂໍ້ມູນດໍການຜ່ານແດນ ເຂົ້າໃນລະບົບແຫ່ງຊາດແຫ່ງດຽວ ຈາກນັ້ນກໍ່ເຊື່ອມຕໍ່ໄປຫາ ບັນດາປະເທດອາຊຽນ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດ

ແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານທີ່ຈຳເປັນ ໃຫ້ໄວຂຶ້ນ ສຳລັບການກວດກາຫຼາຍໆຂັ້ນ ໃນການຜ່ານແດນ ເຊັ່ນ CIQ ແລະອື່ນໆ ພ້ອມກັບຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ມີແບບກຳນົດໄວ້ແລ້ວ ຊຶ່ງຄາດວ່າຈະເຮັດໃຫ້ CIQ ໄວຂຶ້ນ, ຫມັ້ນຄົງ ແລະໂປ່ງໃສ ພ້ອມກັບການກວດກາການຜ່ານແດນອື່ນໆ ໃນບັນດາປະເທດອາຊຽນ. ໃນເບື້ອງຕົ້ນບັນດາປະເທດສະມາຊິກ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ສ້າງລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດຂອງ ຕົນເອງ. ຈາກນັ້ນ, ກໍ່ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ເຊື່ອມໂຍງກັບປະເທດອື່ນໆ ເພື່ອການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ ພາຍໃຕ້ລະບົບ ປະຕູດຽວອາຊຽນ ໃຫ້ເປັນລະບົບຂົວຕໍ່ ໃນບັນດາລະບົບແຫ່ງຊາດ.

ລະບົບປະຕູດຽວອາຊຽນ ແມ່ນກຳນົດໃຫ້ສຳເລັດຢູ່ ໄທ, ອິນໂດເນເຊຍ, ຟິລິບິນ, ສິງກະໂປ ແລະມາເລເຊຍ ໃນປີ 2008, ຈາກນັ້ນ ໃຫ້ສຳເລັດໃນບັນດາປະເທດອາຊຽນອື່ນໆ ລວມທັງ ສປປ ລາວ ໃນປີ 2012. ສປປ ລາວ ຫາກໍ່ເລີ່ມ ປົກສາຫາລື ໃນການນຳສະເໜີ ລະບົບ ASYCUDA ໃຫ້ເປັນເຄື່ອງມືຂອງ E-customs, ເພາະວ່າມັນຍັງຈະໃຊ້ເວລາດົນ ທີ່ຈະສ້າງລະບົບປະຕູດຽວ ເພື່ອເຕົ້າໂຮມ ຂໍ້ມູນອື່ນໆ ເຂົ້າໃນລະບົບດຽວ ໃນ ສປປ ລາວ.

ເນື່ອງຈາກສະພາບດັ່ງກ່າວ, ແຜນງານນີ້ ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອສົ່ງເສີມ ລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ ໃນ ສປປ ລາວ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຜ່ານແດນ ແລະຂັ້ນຕອນດ້ານການຄ້າ ຢູ່ ສປປ ລາວ ງ່າຍຂຶ້ນ, ໄວຂຶ້ນ, ຫມັ້ນຄົງ ແລະໂປ່ງໃສ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ມັນຈຶ່ງມີຄວາມສຳຄັນ ທີ່ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມມາດຕະ ການ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການສ້າງລະບົບ ASYCUDA ໃຫ້ເປັນເຄື່ອງມືສູນກາງ ຂອງລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ
- ການສ້າງລະບົບໄຟຟ້າ ສຳລັບບັນດາເອກະສານການຜ່ານແດນ ເຊັ່ນ EDI ແລະເຊື່ອມຕໍ່ໄປສູ່ ລະບົບ ASYCUDA

**6.6.4 ການເປີດເສລີ ໃນຕະຫຼາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ**

**(1) ທົ່ວໄປ**

ສປປ ລາວ ຍັງມີຕະຫຼາດພະລາທິການ ທີ່ຈຳກັດ ເນື່ອງຈາກວ່າຂະໜາດຂອງພົນລະເມືອງ ແລະ ເສດຖະກິດ ຍັງມີຈຳກັດ ແລະຕະຫຼາດຍັງບໍ່ດົງດູດ ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈະມີການເຕີບໂຕຂອງພົນລະເມືອງ ແລະເສດຖະກິດ ໃນອະນາຄົດ ຖ້າສົມທຽບໃສ່ຕະຫຼາດພະລາທິການ ຂອງບັນດາປະເທດອື່ນໆໃນ ອະນຸ ພາກພື້ນ ເຊັ່ນ ໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະຈີນ. ເມື່ອພິຈາລະນາ ເອົາອະນຸພາກພື້ນ ເປັນຕະຫຼາດ, ສປປ ລາວ ຈະດົງດູດໃນທຸລະກິດພະລາທິການໄດ້ເປັນຢ່າງດີ ເນື່ອງຈາກວ່າ ມີທີ່ຕັ້ງຢູ່ຈຸດໃຈກາງ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ມີຄວາມກ້າວໜ້າໃນການຕົກລົງສອງຝ່າຍ ແລະຫຼາຍຝ່າຍ ວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຜ່ານ ແດນກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ. ການເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດພະລາທິການແບບເສລີ ໃນຕະຫຼາດອະນຸພາກ ພື້ນອື່ນໆ ຈະເປັນເປົ້າໝາຍທີ່ຫຼຽວເຫັນໄດ້ໃນອະນາຄົດຂອງອະນຸພາກພື້ນ ເຊັ່ນ ສະຫະພາບເອີຣົບ ແລະ ປະເທດອະນຸພາກພື້ນ ທີ່ມີນະໂຍບາຍພື້ນຖານ ເພື່ອເຕົ້າໂຮມຕະຫຼາດ ໃຫ້ເປັນຕະຫຼາດເສລີ ແຫ່ງດຽວ

ໃນອະນຸພາກພື້ນ. ເພາະສະນັ້ນ, ມັນຈຶ່ງມີຄວາມສຳຄັນທີ່ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ທີ່ຕ້ອງເຂົ້າຮ່ວມ ຢ່າງເສລີ ໃນຕະຫຼາດດັ່ງກ່າວໃຫ້ໄດ້. ສປປ ລາວ ແມ່ນມີທີ່ຕັ້ງພູມສາດທີ່ດີ ແລະລະບອບການເມືອງ ສະເຖຍລະພາບ ໃນການສົ່ງເສີມການສ້າງເສລີພາບຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການໃນອະນຸພາກພື້ນ.

ການສ້າງເສລີພາບ ຫຼື ການຫຼຸດຜ່ອນລະບຽບ ຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ ແມ່ນກຸນແຈເພື່ອ ເຮັດໃກ້ການບໍລິການພະລາທິການຫຼານຂຶ້ນ ໂດຍຜ່ານ ຕະຫຼາດແຂ່ງຂັນໃນ ສປປ ລາວ ແລະອະນຸພາກ ພື້ນ. ສປປ ລາວ ຈະນຳເອົາບົດບາດການເປັນຜູ້ນຳ ເພື່ອສ້າງເສລີພາບໃນຕະຫຼາດພະລາທິການຂອງ ອະນຸພາກພື້ນ ໂດຍການເປີດຕະຫຼາດພະລາທິການຂອງຕົນເອງລ່ວງໜ້າ ໃຫ້ເປັນດັ່ງຜູ້ແຂ່ງຂັນໃນແຖວ ໜ້າຂອງອະນຸພາກພື້ນ.

**(2) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ**

**1) ແຜນງານການຫຼຸດຜ່ອນລະບຽບຂອງ ຕະຫຼາດພະລາທິການພາຍໃນປະເທດ (P331)**

ກ່ອນປະຕິບັດ ນະໂຍບາຍ, ສປປ ລາວ ຄວນເປັນຜູ້ນຳ ຂອງການຫຼຸດຜ່ອນລະບຽບ ໃນຂະແໜງຂົນສົ່ງ ສຳລັບອະນຸພາກພື້ນ ເພື່ອດຶງດູດການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ ໃນທຸລະກິດ ພະລາທິການ. ທຸລະກິດຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ມີ ທີ່ຕັ້ງໃນ ສປປ ລາວ ຈະມີເປົ້າໝາຍເພື່ອການບໍລິ ການຜ່ານແດນ, ນຳເຂົ້າ ແລະສົ່ງອອກ ໃນເບື້ອງຕົ້ນ, ຈາກນັ້ນ ກໍ່ຈະຂະຫຍາຍ ການບໍລິການ ອອກ ໄປເທື່ອລະກ້າວ ໂດຍມີເປົ້າໝາຍແມ່ນຕະຫຼາດອະນຸພາກພື້ນ ຈາກ ສປປ ລາວ. ທິດທາງ ພື້ນ ຖານຂອງການຫຼຸດຜ່ອນລະບຽບ ແມ່ນເພື່ອເປີດ/ເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດ ພະລາທິການ ພາຍໃນແບບເສ ລີຂອງ ສປປ ລາວ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ເພື່ອສ້າງການແຂ່ງຂັນ ໃນບັນດາທຸລະກິດ ພະລາທິການ ທີ່ມີສ່ວນ ຮ່ວມຂອງພາກລັດໜ້ອຍທີ່ສຸດ. ໃນຕົວຈິງແລ້ວ, ມັນສຳຄັນທີ່ຕ້ອງປະຕິບັດ ການອອກ ລະບຽບກົດ ໝາຍ ເປັນກ້າວໆ ພ້ອມກັບການກວດກາ ຂອງຜົນກະທົບຂອງທຸລະກິດພະລາທິການ ພາຍໃນ.

ແຜນງານນີ້ ແມ່ນຄືກັນກັບແຜນງານ ພາຍໃຕ້ຍຸດທະສາດທີ 2 ໃນພາກທີ 6.4.2.

**2) ການຫຼຸດຜ່ອນລະບຽບກົດໝາຍ ໃນອະນຸພາກພື້ນ (P332)**

ອາຊຽນ ໄດ້ຮັບຮອງເອົາ ນະໂຍບາຍດ້ານການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ, ຊຶ່ງຈຳກັດການບໍລິການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງປະເທດທີ່ສາມ. ມັນເປັນຜົນເຮັດໃຫ້ ມີລິດຂົນສົ່ງໃນ ເວລາຂາກັບ ຊຶ່ງໜຶ່ງໃນ ຈຳນວນເຫດຜົນສຳຄັນແມ່ນ ລາຄາຂົນສົ່ງສູງ ຢູ່ໃນການຂົນສົ່ງທາງບົກຂອງ ອະນຸພາກພື້ນ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນລາຄາຂົນສົ່ງ ຂອງການຂົນສົ່ງນຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະຜ່ານແດນ. ການຫຼຸດຜ່ອນ ກົດລະບຽບ ດ້ານການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ສາມາດເພີ່ມໂອກາດເພື່ອໃຫ້ເຂົ້າໄປສູ່ ຕະຫຼາດໃຫຍ່ແທນທີ່ຈະປະເຊີນໜ້າກັບຄວາມອັນຕະລາຍຂອງການເຂົ້າມາຂອງ ຜູ້ແຂ່ງຂັນ ຈາກຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າສູ່ ຕະຫຼາດພາຍໃນຂອງ ສປປ ລາວ. ເປັນທີ່ສັງເກດໄດ້ວ່າ ຜົນປະໂຫຍດ ຈາກ cabotage ອາດຈະກວ້າງຂວາງກວ່າຜົນກະທົບ ໃນແງ່ລົບ, ສະນັ້ນ, ການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຄວນຖືກຕິດຕາມ ເພື່ອໃຫ້ປະຕິບັດໃຫ້ໄດ້ຕາມເປົ້າໝາຍຂອງຍຸດທະສາດການຂະຫຍາຍຕະຫຼາດ.

## 6.7 ໂຄງການ ແລະແຜນງານ

ໂຄງການ ແລະແຜນງານ ແມ່ນຖືກກຳນົດ ບົນພື້ນຖານ ການປະຕິບັດທີ່ສະເໜີ ພາຍໃຕ້ ຍຸດທະສາດ ດັ່ງກ່າວ ຈົນຮອດພາກທີ່ຜ່ານມາ ຊຶ່ງສະແດງ ໃນຕາຕະລາງ 6.7.1.

ຕາຕະລາງ 6.7.1 ບັນດາໂຄງການ ແລະແຜນງານ ຂອງຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ

ລ/ດ	ຍຸດທະສາດ	ການປະຕິ ບັດ	ໂຄງການ/ ແຜນງານ	ລະຫັດ	ເປົ້າໝາຍ	ຂອບເຂດ
1	ການເຕົ້າ ໂຮມສິນຄ້າ	ການກໍ່ສ້າງ ສູນພະລາ ທິການ	ໂຄງການກໍ່ສ້າງ ເຂດພະລາທິ ການສາກົນ	P111	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອສ້າງສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກສາກົນ ໃຫ້ແກ່ພະລາທິການຕາມແລ ວທາງເສກຖະກິດ ຍຸດທະສາດທາງເລກ 13ເໜືອ ແລະທາງເລກ 9</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິກາ ນວຽງຈັນ, ສະຫວັນ ນະເຂດ ແລະຫຼວງ ນໍ້າທາ</li> <li>ການຄຸ້ມຄອງ ແລະດຳເນີນງານໃນເຂດພະ ລາທິການ ພາຍໃຕ້ PPP</li> </ul>
2			ໂຄງການກໍ່ສ້າງ ເຂດພະລາທິ ການຂົງເຂດ (P112)	P112	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອປັບປຸງລະບົບການ ແຈກຢາຍຂົງເຂດໃນ ລາວ ໂດຍການສ້າງສູນ ພະລາທິການຂົງເຂດ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບເພື່ອ ເພີ່ມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ ຕາມແລວທາງຍຸດທະສາດເ ລກ 13N ແລະເລກ 9</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິກາ ນຂົງເຂດ ທີ່ຫ້ວຍຊາຍ, ເມືອງໄຊ, ຫຼວງພະບາງ, ທ່າແຂກ ແລະຈຳປາສັກ</li> <li>ການຄຸ້ມຄອງ ແລະດຳເນີນງານໃນ ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ພາຍໃຕ້ PPP</li> </ul>
3			ໂຄງການກໍ່ສ້າງ ສູນພະລາທິ ການສະເພາະ	P113	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອສ້າງສູນພະລາທິ ການສຳລັບຜະລິດຕະ ພັນສະເພາະ ເພື່ອສົ່ງ ເສີມການສົ່ງອອກ ສິນ ຄ້າທ້ອງຖິ່ນ ແລະທຸລະ ກິດພະລາທິການ ທ້ອງຖິ່ນ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິກາ ນຂົນສົ່ງສະເພາະ ທີ່ຫ້ວຍຊາຍ ແລະຈຳປາສັກ</li> <li>ການຄຸ້ມຄອງ ແລະດຳເນີນງານໃນ ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ພາຍໃຕ້ PPP</li> </ul>
4		ການປັບປຸງ ເສັ້ນທາງ ພະລາທິ ການຕົ້ນຕໍ	ໂຄງການປັບປຸງ ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງ ສາກົນ	P121	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອປັບປຸງເສັ້ນທາງພະລາ ທິການສາກົນ ເພື່ອໃຫ້ເປັນແລວທາງການ ຂົນສົ່ງທາງບົກຕົ້ນຕໍ ໃນອະນຸພາກພື້ນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການປັບປຸງເສັ້ນທາງ ເພື່ອຕອບສະໜອງສຳລັບລິ ດບັນທຸກຂະ ຫນາດໃຫຍ່ຂຶ້ນ</li> <li>ການປັບປຸງເສັ້ນທາງ ເພື່ອການຂັບຂີ່ຍາມ ກາງຄືນ</li> </ul>
5			ໂຄງການປັບປຸງກາ ນຂົນສົ່ງ ຂົງເຂດ	P122	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອສ້າງແລວທາງສຳ ຮອງສາກົນ ເຊື່ອມຕໍ່ປະ ເທດອ້ອມຂ້າງ ເພື່ອເພີ່ມ ການຈໍລະຈອນຕາມ ແລວທາງຍຸດທະສາດ 13ເໜືອ ແລະ ເລກ9</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການປັບປຸງເສັ້ນທາງ ເພື່ອຕອບສະໜອງສຳລັບລິ ດບັນທຸກຂະ ຫນາດໃຫຍ່ຂຶ້ນ</li> <li>ການປັບປຸງເສັ້ນທາງ ເພື່ອການຂັບຂີ່ຍາມ ກາງຄືນ</li> </ul>
6			ການປັບປຸງປະ ສິດທິ	ແຜນງານການ ຂະ ຫຍາຍລິດ ບັນທຸກ	P131	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອຊ່ວຍບໍລິສັດຂົນ ສົ່ງເອກະຊົນໃນການ</li> </ul>

ລ/ດ	ຍຸດທະສາດ	ການປະຕິບັດ	ໂຄງການ/ ແຜນງານ	ລະຫັດ	ເປົ້າໝາຍ	ຂອບເຂດ
					ປຸງລົດບັນທຸກທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່ຂຶ້ນເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນລາຄາຂົນສົ່ງ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຊ່ວຍການຮ່ວມມືທັງສອງຝ່າຍໃນດ້ານທຸລະກິດພະລາທິການ</li> </ul>
7		ພາບຂອງການຂົນສົ່ງ	ແຜນງານການສົ່ງເສີມການລວບລວມກຳລັງ	P132	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອເລັ່ງການເຕົ້າໂຮມການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນລາຄາຂົນສົ່ງໂດຍຜ່ານການປັບປຸງປັດໄຈດ້ານນຳໜັກ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ຊ່ວຍສ້າງມາດຕະຖານແລະຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ ຂອງທຸລະກິດພະລາທິການ</li> <li>ສົ່ງຈູງໃຈ ແລະການຊຸກຍູ້ດ້ານການເງິນ</li> <li>ຊ່ວຍການຮ່ວມມືທັງສອງຝ່າຍໃນດ້ານທຸລະກິດພະລາທິການ</li> </ul>
8			ໂຄງການປັບປຸງຮູບແບບການຂົນສົ່ງ	P133	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ທາງລົດໄຟເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການວຽງຈັນ</li> </ul>
9	ການຊຸກຍູ້ທຸລະກິດ	ການຕັ້ງຄູດທຸລະກິດ ພະລາທິການຈາກຕ່າງປະເທດ	ແຜນງານການສົ່ງເສີມການຮ່ວມທຶນ ແລະການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ	P211	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອສົ່ງເສີມການລົງທຶນໂດຍກົງຈາກຕ່າງປະເທດໃນຂະແໜງພະລາທິການຂົນສົ່ງ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສົ່ງຈູງໃຈ</li> </ul>
10			ແຜນງານການສ້າງລະບຽບກົດໝາຍທຸລະກິດພະລາທິການ	P212	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອກະຕຸ້ນຕະຫຼາດພະລາທິການ ໂດຍການອອກລະບຽບທຸລະກິດພະລາທິການ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການອອກລະບຽບການ</li> </ul>
11	ການຊຸກຍູ້ທຸລະກິດ	ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງທຸລະກິດພະລາທິການພາຍໃນ	ແຜນງານຝຶກອົບຮົມບໍລິສັດທຳນຳ	P221	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອຂະຫຍາຍບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງທ້ອງຖິ່ນຢ່າງມີຍຸດທະສາດແລະພຽງພໍເພື່ອແຂ່ງຂັນກັບບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງຈາກຕ່າງປະເທດ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການທົບທວນຄຸນນະວຸດທິຂອງການຂຶ້ນທະບຽນຂຶ້ນກັບຂະໜາດແລະປະເພດຂອງທຸລະກິດ.</li> <li>ການຈັດລະດັບຂອງບໍລິສັດ</li> </ul>
12			ແຜນງານການບົ່ມສ້າງທຸລະກິດໃໝ່	P222	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອບົ່ມສ້າງທຸລະກິດພະລາທິການທີ່ກ່ຽວພັນດ້ານພະລາທິການທີ່ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ</li> <li>ການກຳນົດແບບແຜນການບົ່ມສ້າງທຸລະກິດຢູ່ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ</li> </ul>
13			ແຜນງານການຈັດທາທຸລະກິດແລະການບໍລິການຂົນສົ່ງ	P223	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອຊ່ວຍທຸລະກິດພະລາທິການໂດຍການສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານຊຸກຍູ້ທຸລະກິດຢູ່ໃນກະຊວງ ຍທຂ</li> </ul>
ການຂໍ້ມູນຂ່າວສານ					ສານດ້ານທຸລະກິດ, ວິທີການນຳໃຊ້ເຄືອຄ່າຍຂໍ້ມູນຢູ່ທີ່ແລະ	<ul style="list-style-type: none"> <li>ສ້າງການບໍລິການຈັດທາທຸລະກິດແລະການບໍລິການຂໍ້ມູນຂ່າວສາ</li> </ul>

ລ/ດ	ຍຸດທະສາດ	ການປະຕິບັດ	ໂຄງການ/ ແຜນງານ	ລະຫັດ	ເປົ້າໝາຍ	ຂອບເຂດ
					ອ້ອມຂ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ	ນ
14			ແຜນງານການພັດທະນາສະມາຄົມຜູ້ປະກັນ	P224	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອຊ່ວຍ LIFFA ໃນການສ້າງແບບແຜນການຄ້າປະກັນ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການແນະນຳ LIFFA ກ່ຽວກັບການສ້າງຕັ້ງສະມາຄົມໃນການຄ້າປະກັນ</li> <li>ການຊຸກຍູ້ທາງດ້ານຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ</li> </ul>
15			ແຜນງານການພັດທະນາການຄ້າປະກັນສິນຄ້າ	P225	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອສ້າງແບບແຜນການປະກັນໄພສິນຄ້າ ໃນສປປ ລາວ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ອອກແບບລະບົບການປະກັນໄພ</li> <li>ການຊຸກຍູ້ດ້ານການເງິນ (ທຶນ ຫຼື ການໃຫ້ປະກັນແລະອື່ນໆ)</li> </ul>
16			ແຜນງານການພັດທະນາຄວາມອາດສາມາດ	P226	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອປະຕິບັດແຜນງານການສ້າງຄວາມອາດສາມາດໃຫ້ແກ່ພະນັກງານພະລາທິການຂອງເອກະຊົນ ແລະເຈົ້າໜ້າທີ່ຂອງທ້ອງຖິ່ນ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການສ້າງແຜນງານການຝຶກອົບຮົມ</li> <li>ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ</li> </ul>
17		ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງການບໍລິຫານພະລາທິການ	ແຜນງານການສ້າງທ້ອງຖານຮັບຜິດຊອບວຽກດ້ານພະລາທິການ	P241	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອເຕົ້າໂຮມແລະສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນການບໍລິຫານວຽກພະລາທິການເພື່ອປັບປຸງຄວາມອາດສາມາດໃນການວາງແຜນແລະຄຸ້ມຄອງ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການສ້າງຕັ້ງທ້ອງຖານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ກະຊວງຍທຂ</li> <li>ການສ້າງຕັ້ງອົງການພະລາທິການສ່ວນ ບຸກຄົນ</li> </ul>
18			ແຜນງານການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ກັບ LIFFA	P242	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອຊ່ວຍ LIFFA ສ້າງພາລະບົດບາດໃຫ້ເຂັ້ມແຂງ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການກຳນົດໜ້າທີ່ຈຳເປັນ</li> <li>ຊ່ວຍສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງທາງດ້ານພື້ນຖານການເງິນ</li> </ul>
19	ການຂະຫຍາຍຕະຫຼາດ	ການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ CBTA	ແຜນງານການຕິດຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ CBTA	P311	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມການຕົກລົງຂອງ CBTA ໂດຍການດຳເນີນການຕິດຕາມ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການຕິດຕາມ</li> <li>ການທົບທວນ ຈຸດສຳເລັດ</li> <li>ການປະເມີນຜົນ</li> </ul>
20			ໂຄງການກໍ່ສ້າງເຂດຄວບຄຸມ ທົ່ວໄປ	P312	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອສ້າງ CCA ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກການກວດກາການຜ່ານແດນເຊັ່ນ CIQ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການກໍ່ສ້າງ CCAs</li> <li>ການສ້າງມາດຕະຖານໃນການປະຕິບັດວຽກ</li> </ul>
21			ແຜນງານການສ້າງມາດຕະຖານໃຫ້ຈຸດ	P313	<ul style="list-style-type: none"> <li>ເພື່ອສ້າງມາດຕະຖານໃນການດຳເນີນການຜ່ານແດນເພື່ອສ້າງ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ການສ້າງມາດຕະຖານໃນການປະຕິບັດວຽກ</li> <li>ການສ້າງມາດຕະ</li> </ul>

ລ/ດ	ຍຸດທະສາດ	ການປະຕິບັດ	ໂຄງການ/ ແຜນງານ	ລະຫັດ	ເປົ້າໝາຍ	ຂອບເຂດ
			ກວດກາຜ່ານ ແດນ		ຄວາມໄວເນື້ອເຊື່ອໃຈໃນການຂົນສົ່ງທາງບົກໃນອະນຸພາກພື້ນ	ຖານໃນດ້ານເອກະສານ • ການສ້າງມາດຕະຖານໃນຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດ
22			ໂຄງການສົ່ງເສີມລະບົບການປ່ຽນ ຫົວລາກ	P314	• ເພື່ອສົ່ງເສີມລະບົບການປ່ຽນຫົວລາກສຳລັບການຄຸ້ມຄອງພື້ນຜູ້ເພື່ອປັບປຸງປະສິດທິພາບ	• ການກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການ • ການຫຼຸດຜ່ອນລະບຽບການສຳລັບລົດລາກ ແລະ ອື່ນໆ.
23			ໂຄງການກໍ່ສ້າງຈຸດກວດກາການຜ່ານແດນ	P321	• ເພື່ອເພີ່ມຈຸດກວດກາ ຜ່ານແດນເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກການຂົນສົ່ງທາງບົກໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.	• ການປັບປຸງຈຸດຜ່ານແດນທ້ອງຖິ່ນມາເປັນຈຸດຜ່ານແດນສາກົນ
24		ການປັບປຸງການຜ່ານແດນໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ	ແຜນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ພາສີ	P322	• ເພື່ອສົ່ງເສີມການຄ້າພາຍນອກໂດຍການເຮັດໃຫ້ຂັ້ນຕອນລະບົບເອກະສານສະດວກຂຶ້ນ ແລະ	• ສົ່ງຈູງໃຈສຳລັບຜູ້ຄ້າຂາຍທີ່ດີ • ເຮັດໃຫ້ຂັ້ນຕອນພາສີງ່າຍດາຍ ແລະ ໂປ່ງ ໃສ່ຂຶ້ນ
25			ແຜນງານການເລັ່ງໃສ່ລະບົບປະຕູດຽວ ແຫ່ງຊາດ	P323	• ເພື່ອແບ່ງຂໍ້ມູນຂ່າວສານທີ່ຈຳເປັນ ສຳລັບການຜ່ານແດນເພື່ອເປັນການສ້າງມາດຕະຖານແລະການເຕົ້າໂຮມດ້ວຍເທັກໂນໂລຊີໄອທີ	• ການສ້າງລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ ດ້ວຍລະບົບໄອທີ • ການສ້າງລະບົບຂົນສົ່ງຕໍ່ກັບລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດຂອງບັນດາປະເທດໃນອາຊຽນໃຫ້ເປັນລະບົບປະຕູດຽວອາຊຽນ
26			ແຜນງານການສ້າງລະບຽບກົດໝາຍຂອງຕະຫຼາດພະລາທິການ	P331	• ເພື່ອກະຕຸ້ນຕະຫຼາດພະລາທິການໂດຍການຫຼຸດຜ່ອນລະບຽບທຸລະກິດພະລາທິການ	• ການຫຼຸດຜ່ານລະບຽບ
27		ການເປີດເສລີໃນຕະຫຼາດພະລາທິການ	ແຜນງານການຫຼຸດຜ່ອນລະບຽບດ້ານການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ	P332	• ເພື່ອຂະຫຍາຍການເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດແບບເສລີໃນອະນຸພາກພື້ນໂດຍການກຳຈັດລະບຽບດ້ານການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດໃນອະນຸພາກພື້ນ	• ການຫຼຸດຜ່ານລະບຽບດ້ານການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ

---

## ພາກທີ 7 ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງ ພາກ

---

### 7.1 ຍຸດທະສາດລວມ ໃນບັນດາຕົວເມືອງຫລັກຂອງ ພາກ

#### 7.1.1 ລະບົບສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ໄດ້ຍົກໃຫ້ເຫັນຄວາມສໍາຄັນຂອງ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນມູນຄ່າ ການຂົນສົ່ງທາງບົກທີ່ຜ່ານ ສປປ ລາວ ໂດຍການທ້ອນໂຮມ ສິນຄ້າ ໃນສາຍທາງສໍາຄັນ ລຽບຕາມເສັ້ນທາງ ເລກທີ 13 ແລະ ເລກ 9 ຂອງ ສປປ ລາວ. ຊຶ່ງກໍ່ຫມາຍ ຄວາມວ່າ ສູນກາງພະລາທິການ ແລະ ລະບົບເຊື່ອມຕໍ່ ຂອງຕາຫນ່າງຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຄວນຖືກສ້າງຂຶ້ນ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ຮ່ວມກັບປະເທດເພື່ອນບ້ານ. ທັງນີ້ກໍ່ເພື່ອ ເຮັດໃຫ້ລະບົບ ບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ໃນປະເທດມີປະສິດທິຜົນ ໂດຍວິທີປັບປຸງການທ້ອນໂຮມສິນຄ້າ. ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ ໄດ້ກຳນົດ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງດັ່ງນີ້:

- ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ສໍາລັບການຂົນສົ່ງທາງບົກ ຂອງ GMS (ໂດຍສະເພາະ ເຊື່ອມຕໍ່ ໄທ ກັບ ວຽດນາມ ແລະ ຢູນານ).
- ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ແມ່ນເພື່ອຮວມຕົວກັນຂອງ ສິນຄ້າພາຍໃນ ແລະ ສິນຄ້າ ອື່ນໆ ຕາມສາຍທາງສໍາຄັນ. ການນຳສົ່ງສິນຄ້າໄປສູ່ພື້ນທີ່ທ່າໄກໄດ້ຢ່າງທົ່ວເຖິງ ຈະເປັນການ ປະກອບສ່ວນໃຫ້ແກ່ການປັບປຸງ ການຄ້າ ແລະ ການບໍລິການ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງ ປະຊາຊົນ ໃນຕົວເມືອງຕ່າງໆຂອງພູມິພາກ.

ອີກດ້ານນຶ່ງ, ຄຽງຄູ່ກັບການພັດທະນາຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ, ສູນກາງພະລາທິການຂອງພູມິພາກ ແລະ ລະບົບເຊື່ອມຕໍ່ ຄວນໄດ້ຮັບການພັດທະນາຂຶ້ນ ໃນແຕ່ລະພາກຂອງປະເທດ ໂດຍກຳນົດເອົາບັນດາ ເຂດທີ່ມີທ່າແຮງ, ແລະ ລະບຸຊື່ເຂດບໍລິການຂົນສົ່ງນັ້ນໆ.



### 7.1.2 ຕົວເມືອງສູນກາງຂອງ ພາກ

#### (1) ເມືອງນ້ຳທາ (ແຂວງ ຫລວງນ້ຳທາ)

ເມືອງນ້ຳທາ ແມ່ນເທດສະບານຂອງ ແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ຊຶ່ງຕັ້ງຢູ່ພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ ຕິດກັບ ຕິດກັບແຂວງຢູນນານ ຂອງ ສປ ຈີນ ແລະ ປະເທດມຽນມ້າ. ທຸລະກິດການຄ້າ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຂອງ ແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ແມ່ນຂຶ້ນກັບການເປີດນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງເລກ 3 ຊຶ່ງຖືກລະບຸໃຫ້ເປັນ ສາຍທາງອິນດູຈີນ ເໜືອ-ໄຕ້ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງ ຢູນນານ ກັບປະເທດໄທ. ປະຈຸບັນນີ້, ບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າຜ່ານ ເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງສູງ.

#### (2) ເມືອງໄຊ (ແຂວງ ອຸດົມໄຊ)

ເມືອງໄຊ ແມ່ນເທດສະບານຂອງ ແຂວງອຸດົມໄຊ ແລະ ແມ່ນເມືອງໃຫຍ່ທີ່ສຸດຂອງແຂວງ, ຊຶ່ງຕັ້ງຢູ່ ໃນຈຸດຍຸດທະສາດ ຂອງທາງແຍກ ທີ່ໄປສູ່ ສປ ຈີນ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13ເໜືອ ແລະ ວຽດນາມ (ດຽນບຽນພູ) ຕາມ ເສັ້ນທາງເລກທີ 4. ດັ່ງນັ້ນ, ເມືອງໄຊຈຶ່ງເຮັດໜ້າທີ່ເປັນສູນກາງຢ່ອຍ ຂອງການຄ້າ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ ທີ່ກວມເອົາ ແຂວງ ອຸດົມໄຊ, ຫລວງນ້ຳທາ ແລະ ຜົ່ງສາລີ.

#### (3) ຫ້ວຍຊາຍ (ແຂວງບໍ່ແກ້ວ)

ເມືອງຫ້ວຍຊາຍ ແມ່ນເທດສະບານຂອງ ແຂວງບໍ່ແກ້ວ ຊຶ່ງຕັ້ງຢູ່ພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ ຕິດກັບ ປະເທດໄທ ແລະ ປະເທດມຽນມ້າ. ເມືອງຫ້ວຍຊາຍໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ໃຫ້ເປັນຈຸດຜ່ານແດນຂ້າມ ແມ່ນ້ຳຂອງ ກັບ ຊຽງຂອງ ປະເທດໄທ. ປະຈຸບັນ ເມືອງຫ້ວຍຊາຍ, ມີເສັ້ນທາງເລກທີ 3 ຜ່ານ ຊຶ່ງຖືກລະບຸໃຫ້ເປັນ ສາຍທາງອິນດູຈີນ ເໜືອ-ໄຕ້ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງ ຢູນນານຂອງ ສປ ຈີນ ກັບ ປະເທດໄທ, ແລະ ມີແຜນທີ່ຈະກໍ່ສ້າງຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງແຫ່ງໃຫມ່ອີກດ້ວຍ.

#### (4) ຫລວງພະບາງ (ແຂວງ ຫລວງພະບາງ)

ເມືອງຫລວງພະບາງ ແມ່ນນະຄອນຫລວງເກົ່າຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ແມ່ນສູນກາງກິດຈະກຳດ້ານ ເສດຖະກິດ ໃນພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ. ຫລວງພະບາງ ແມ່ນຢູ່ໃນຈຸດຍຸດທະສາດ ທີ່ໃຊ້ການຂົນສົ່ງ ທາງນ້ຳ ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ທີ່ຈະເຊື່ອມຕໍ່ໄປຫາແຂວງອ້ອມຂ້າງ ເຊັ່ນ ແຂວງ ໄຊຍະບູລີ, ຊຽງຂວາງ ແລະ ຫົວພັນ.

#### (5) ວຽງຈັນ (ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ)

ວຽງຈັນ ແມ່ນນະຄອນຫລວງຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ແມ່ນສູນກາງການປົກຄອງ ແລະ ເສດຖະກິດຂອງ ຊາດ. ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແມ່ນ ປະຕູສາກົນທີ່ໃຫຍ່ສຸດ ໄປສູ່ປະເທດໄທ ໂດຍຜ່ານຂົວ ມິດຕະພາບ.

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ມີເສັ້ນທາງລົດໄຟທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ເຂົ້າກັບ ປະເທດໄທດ້ວຍ. ນະຄອນ ຫລວງວຽງຈັນ ຍັງແມ່ນສູນກາງ ຂອງລະບົບເສັ້ນທາງຫລວງ ຂອງປະເທດ ທີ່ມີເສັ້ນທາງເລກ 1 ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເຊື່ອມຕໍ່ຫາພາກເໜືອ ແລະ ພາກໃຕ້.

**(6) ທ່າແຂກ (ແຂວງຄຳມ່ວນ)**

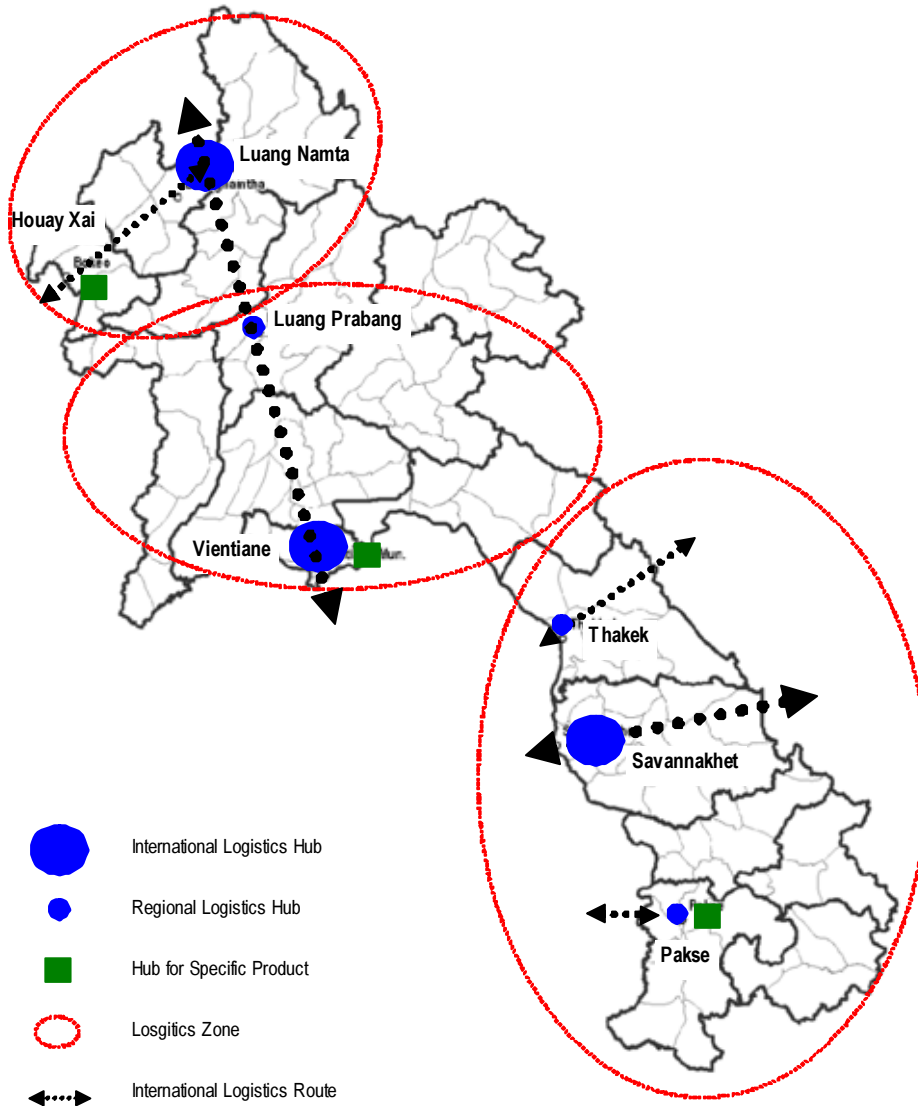
ເມືອງທ່າແຂກ ແມ່ນເທດສະບານ ຂອງແຂວງຄຳມ່ວນ ຊຶ່ງຕັ້ງຢູ່ໃຈກາງຂອງ ສປປ ລາວ. ເມືອງທ່າແຂກ ແມ່ນຈຸດ ຍຸດທະສາດ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ ດ້ວຍເສັ້ນທາງ ເລກ 8 ແລະ ທາງເລກ 12. ທຸລະກິດການຄ້າ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຄາດວ່າຈະເກີດຂຶ້ນທີ່ເມືອງທ່າແຂກ ເພາະການກໍ່ສ້າງຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງ ແຫ່ງໃໝ່.

**(7) ສະຫວັນນະເຂດ (ແຂວງ ສະຫວັນນະເຂດ)**

ເມືອງໄກສອນພົມວິຫານ ແມ່ນເທດສະບານ ຂອງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຊຶ່ງຕັ້ງຢູ່ພາກໃຕ້ດ້ານເທິງ ຂອງ ສປປ ລາວ. ສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນກວມເອົາ ຈຸດຍຸດທະສາດຫລາຍແຫ່ງ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ ດ້ວຍທາງ ເລກ 9, ຊຶ່ງຖືກລະບຸໃຫ້ເປັນ ສາຍທາງອິນດູຈີນ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ. ສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນສູນກາງກິດຈະກຳເສດຖະກິດ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການຄ້າ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນພາກໃຕ້ດ້ານເທິງ ຂອງ ສປປ ລາວ.

**(8) ປາກເຊ (ແຂວງຈຳປາສັກ)**

ເມືອງປາກເຊ ແມ່ນເທດສະບານ ຂອງແຂວງຈຳປາສັກ ຊຶ່ງຕັ້ງຢູ່ພາກໃຕ້ດ້ານລຸ່ມ ຂອງ ສປປ ລາວ. ປາກເຊ ໄດ້ກວມເອົາຈຸດຍຸດທະສາດ ຫລາຍແຫ່ງທີ່ຜ່ານໄປສູ່ວຽດນາມ ແລະ ກຳປູເຈັຍ. ເສັ້ນທາງເລກທີ 16 ໄປສູ່ປະເທດໄທ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ 14 ໄປສູ່ ປະເທດກຳປູເຈັຍ. ປາກເຊແມ່ນສູນກາງການຄ້າ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ ໃນພາກໃຕ້ດ້ານລຸ່ມຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ແມ່ນສູນກາງຂອງຜົນຜະທຳລົດກະສິກຳ ຈາກພູພຽງ ບໍລະເວນ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບປະກອບ 7.1.1 ແນວຄວາມຄິດ ກ່ຽວກັບການຈັດແບ່ງພື້ນທີ່

## 7.2 ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

### 7.2.1 ເສດຖະກິດປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນພັດທະນາໃນອະນາຄົດ

#### (1) ສະພາບເສດຖະກິດ ໃນປະຈຸບັນ

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຕັ້ງຢູ່ໃຈກາງຂອງ ສປປ ລາວ. ມີຊາຍແດນຕິດກັບ ແຂວງຫນອງຄາຍ ປະເທດໄທ ດ້ວຍແຜ່ນຈໍ້ຂອງ. ມີເນື້ອທີ່ທັງໝົດ 4,000 ກມ<sup>2</sup> ຊຶ່ງຖືວ່າຫນ້ອຍທີ່ສຸດໃນ ສປປ ລາວ, ແລະ ໃນປີ 2005 ມີປະຊາກອນ 692,000 ຄົນ. ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຕິດກັບ ແຂວງ ວຽງຈັນ ທາງດ້ານເໜືອ,

ແຂວງບໍລິຄຳໄຊ ທາງດ້ານຕາເວັນອອກ, ແລະ ແຂວງຫນອງຄາຍ ປະເທດໄທ ທາງດ້ານໃຕ້.

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຖືກສະຖາປະນາຂຶ້ນ ໃນປີ 1560, ແລະ ຈະມີການສະເຫລີມສະຫລອງ ຄົບຮອບ 450 ປີ ໃນປີ 2010. ກິລາຊີເກມ (SEA Game) ຄັ້ງທີ 25 ກໍໄດ້ຖືກຈັດຂຶ້ນທີ່ນີ້ ໃນເດືອນ ທັນວາ ປີ 2009 ທີ່ຜ່ານມາ. ໂດຍອີງໃສ່ເຫດການສຳຄັນເຫລົ່ານີ້, ຫລາຍໆໂຄງການກຳກຳລັງສືບຕໍ່. ເສັ້ນທາງ 450 ປີ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ຕົວເມືອງວຽງຈັນ ກັບຂົວມິດຕະພາບ (ແຫ່ງທີ 1) ຈະເຮັດໃຫ້ການເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ປະເທດໄທ ງ່າຍຂຶ້ນຕື່ມ. ສະໜາມກິລາແຫ່ງຊາດ ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນທີ່ດ້ານເໜືອຂອງຕົວເມືອງວຽງຈັນ ລຽບຕາມ ເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ແລະ ສິ່ງຜົນໃຫ້ເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ທີ່ຜ່ານກາຍສະໜາມກິລາໄດ້ຮັບການປັບປຸງ. ເດືອນ ມີນາ ປີ 2009, ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ຈາກຫນອງຄາຍ ສູ່ທ່ານາແລ້ງ ກໍໄດ້ຮັບການເຊື່ອມຕໍ່ ໂດຍຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ ແລະ ໄດ້ໃຫ້ບໍລິການຜູ້ໂດຍສານແລ້ວ. ທາງລົດໄຟ ກໍຈະຂະຫຍາຍໄປສູ່ ພາກເໜືອ, ແລະ ໃນອະນາຄົດອັນໃກ້ນີ້ ສະຖານີລົດໄຟວຽງຈັນ ກໍຈະໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງ.

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແມ່ນສູນກາງກົດຈະກຳດ້ານເສດຖະກິດ, ແລະ ມີບົດບາດສຳຄັນທາງດ້ານ ກະສິກຳ. ເນື້ອທີ່ທຶງນາ ກວມເອົາ 10% ຂອງເນື້ອທີ່ທັງໝົດພາຍໃນແຂວງ ແລະ ຜົນຜະຫລິດເຂົ້າ ແມ່ນ 324,000 ໂຕນ, ຊຶ່ງເປັນທີ 2 ຮອງຈາກແຂວງສະຫວັນນະເຂດ. ຜົນຜະຫລິດ ຜັກ ແລະ ຫມາກຖົ່ວ ກວມເອົາ 16%, ຊຶ່ງເປັນທີ 1 ຂອງປະເທດ.

ກົດຈະກຳທາງດ້ານເສດຖະກິດ ໃນພາກອຸດສະຫະກຳ ແລະ ບໍລິການ ແມ່ນໂດດເດັ່ນກວ່າແຂວງອື່ນໆ. ໃນພາກອຸດສະຫະກຳ, ມີ 1,263 ບໍລິສັດ ຊຶ່ງມີພະນັກງານຫລາຍກວ່າ 50,633 ຄົນ ຕັ້ງຢູ່ນະຄອນຫລວງ ວຽງຈັນ. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, 135 ໂຄງການ ລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ (FDI) ທີ່ມີທັງໝົດ 246 ໂຄງການ ໃນຂະແໜງອຸດສະຫະກຳ ແມ່ນດຳເນີນການຢູ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນດ້ວຍ. ເນື່ອງຈາກວ່າ ການເຂົ້າຊົມໃຊ້ບັນດາໂຄງລ່າງ ຕ່າງໆ, ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ກຳລັງແຮງງານ ແມ່ນງ່າຍດາຍ. ດັ່ງນັ້ນ, ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນກໍຈະສືບຕໍ່ ຄວາມເປັນນຶ່ງຕໍ່ໄປ. ອຸດສະຫະກຳຕົ້ນຕໍ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແມ່ນໂຮງງານຕຳແຜ່ນ ແລະ ໄມ້ ແລະ ໄມ້ແປຮູບ. ໂຮງງານຕຳແຜ່ນ 53 ແຫ່ງໄດ້ລົງອອກຜະຫລິດຕະ ພັນ ຂອງເຂົ້າເຈົ້າໄປຕ່າງປະເທດ, ຊຶ່ງເກືອບທັງໝົດ ແມ່ນປະເທດສະຫະພາບເອີຣົບ ໂດຍໄດ້ຮັບ ສິດທິພິເສດດ້ານພາສີ “General Special Preferences” (GSP). ໄມ້ ແລະ ໄມ້ແປຮູບ ແມ່ນໄດ້ ສ້າງຜະຫລິດຕະພັນຫລາຍຮູບແບບ ເຊັ່ນ ເຟນິເຈີ ຫລາຍກວ່າແຂວງອື່ນໆ ເຊັ່ນ ຄຳມ່ວນ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ. ຜະຫລິດຕະພັນເຫລົ່ານີ້ ລົງໄປຂາຍໃນປະເທດໃກ້ຄຽງ. ໃນຂະແໜງບໍລິການ, ວຽກງານການຄ້າ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ ແມ່ນກົດຈະກຳຕົ້ນຕໍ. ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແມ່ນສູນກາງການຄ້າ ທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດໃນ ສປປ ລາວ, ຊຶ່ງກວມເອົາບັນດາ ແຂວງ ໃກ້ຄຽງ ແລະ ບັນດາແຂວງ ພາກເໜືອ ໃນການແຈກຢາຍສິນຄ້າ. ກ່ຽວກັບການທ່ອງທ່ຽວ, ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແມ່ນປະຕູການ ທ່ອງທ່ຽວໃນ ສປປ ລາວ. ໃນປີ 2008, ຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວໃນ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນມີ 500,000 ຄົນ ແລະ ຈຳນວນ ທີ່ພັກອາໄສ (ໂຮງແຮມ ແລະ ເຮືອນພັກ) ມີ 270 ແຫ່ງ.

## (2) ໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ ປະຈຸບັນ ແລະ ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງ

ວຽງຈັນ ໄດ້ຕັ້ງຂຶ້ນລຽບຕາມແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ ຕໍ່ໜ້າດອນຈັນ. ພື້ນທີ່ນີ້ ເຮັດໜ້າທີ່ຄືກັບເປັນເຂດທຸລະກິດ ແລະ ສູນກາງຕົວເມືອງ ທີ່ມີການຮວມຕົວຂອງກິດຈະກຳດ້ານທຸລະກິດ ແລະ ການຄ້າ, ແຕ່ບໍ່ມີອາຄານສູງຢູ່ໃນ ຢ່ານທຸລະກິດນີ້. ໂຄງສ້າງຕົວເມືອງຂອງວຽງຈັນ ແມ່ນຂຶ້ນກັບຖະໜົນ ສາຍຫລັກ 3 ເສັ້ນ ເຊັ່ນ ຖະໜົນທ່າເດື່ອ (ສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕ ຫາ ເມືອງຫາດຊາຍຟອງ), ຖະໜົນວິງແຫວນ ຮອບໃນ ແລະ ຖະໜົນລ້ານຊ້າງ ຫາ ເສັ້ນທາງເລກທີ 13 (ຫໍຄຳ-ທາດຫລວງ-ດອນໜູນ). ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນຢູ່ອ້ອມຖະໜົນທ່າເດື່ອ ແລະ ຖະໜົນວິງແຫວນ ຮອບໃນ. ຖະໜົນເຫຼົ່ານີ້ສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ໄປຫາບັນດາແຂວງໃກ້ຄຽງ ເຊັ່ນ: ທາງເລກ 10, ທາງເລກ 11 ແລະ ທາງເລກ 13 ເໝືອນໄປຫາແຂວງວຽງຈັນ, ທາງເລກ 13 ໃຕ້ ໄປຫາແຂວງບໍລິຄຳໄຊ, ແລະ ເຊື່ອມກັບໜອງຄາຍ ໂດຍ ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ.

ຮູບ 7.2.1 ແນວຄວາມຄິດ ສະແດງເຖິງ ໂຄງສ້າງຕົວເມືອງຂອງວຽງຈັນ ກັບການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA ສ້າງຂຶ້ນໂດຍໃຊ້ ແຜນທີ່ Digital ຂອງ ກົມແຜນທີ່

ຮູບ 7.2.1 ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ ວຽງຈັນ

### (3) ແຜນພັດທະນາ

#### 1) ການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

ອຳນາດການປົກຄອງນະຄອນຫລວງ ໄດ້ວາງເປົ້າໝາຍການພັດທະນາ ໃນແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ສະບັບປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນ 5 ປີ ຄັ້ງທີ 6 ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ເສີມຂະຫຍາຍໜ້າທີ່ ການບໍລິຫານສາທາລະນະ, ເສດຖະກິດ, ທຸລະກິດ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ບໍລິການ,
- ສ້າງໃຫ້ການເມືອງມີຄວາມໝັ້ນທົ່ງ ແລະ ປະເທດຊາດມີຄວາມປອດໄພ, ເພີ່ມຄວາມເຂັ້ມແຂງຮອບດ້ານ.
- ສືບຕໍ່ສົ່ງເສີມ ອຸດສະຫະກຳ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ເນັ້ນໜັກການພັດທະນາໃຫ້ສົມຄູ່ກັນ ລະຫວ່າງເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມ ແລະ ຄວາມຍືນຍົງສິ່ງແວດລ້ອມ.
- ປ່ຽນແປງໂຄງສ້າງເສດຖະກິດ ໃນດ້ານທີ່ກ້າວໜ້າ ໂດຍການສົ່ງເສີມ ຜະຫລິດຕະພັນ ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ການບໍລິການ ດ້ວຍເຕັກໂນໂລຊີໃໝ່.

ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຈຸດປະສົງການພັດທະນາເຫລົ່ານີ້ບັນລຸຜົນ, ອຳນາດການປົກຄອງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈຶ່ງໄດ້ກຳນົດເປົ້າໝາຍດັ່ງນີ້:

- ເປົ້າໝາຍ ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GRDP ຈະບໍ່ຕໍ່າກວ່າ 9% ຕໍ່ປີ. ໃນປີ 2010, GRDP ໃຫ້ບັນລຸໄດ້ 11,130 ພັນລ້ານກີບ ແລະ ເປົ້າໝາຍ GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນ ຈະໄດ້ 1,300 ໂດລາ. ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ ຂອງຂະແໜງກະສິກຳ, ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ບໍລິການ ຈະໄດ້ 7.8%, 12.5% ແລະ 11.3% ຕາມລຳດັບ. ສຳລັບໂຄງປະກອບເສດຖະກິດ, ຂະແໜງກະສິກຳ 17%, ອຸດສະຫະກຳ 55% ແລະ ບໍລິການ 28%.
- ໃນປີ 2010, ປະຊາກອນຈະເພີ່ມຂຶ້ນເຖິງ 838,000 ຄົນ. ພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ທີ່ມີຄວາມຊຳນານງານ ເພື່ອເຮັດວຽກກ່ຽວກັບ ວິທະຍາສາດ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ອື່ນໆ.
- ໃນພື້ນທີ່ຊົນນະບົດ ການສຶກສາພາກບັງຄັບ ຈະຕ້ອງໃຫ້ໄດ້ຮຽນ 100%. ສຳເລັດການກໍ່ສ້າງ ໂຮງຮຽນມັດທະຍົມຕອນປາຍ. ປັບປຸງການເຂົ້າຊົມໃຊ້ບໍລິການສາທາລະນະສຸກ ແລະ ອາຍຸຍືນສະເລ່ຍໃຫ້ໄດ້ 68 ປີ.
- ຮັບປະກັນ ຈຳນວນເຂົ້າ ແລະ ຫັນຍາຫານໃຫ້ພຽງພໍ.
- ພັດທະນາ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ.

- ສິ່ງເສີມໂຄງການ ລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຊຶ່ງກຳນົດໃຫ້ 12 ໂຄງການ ເປັນໂຄງການ ບູລິມະສິດທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ຮວມເຂົ້າກັນເປັນອັນດຽວ.
- ບູລະນະ ມໍລະດົກວັດທະນະທຳອັນສວຍງາມ ໃຫ້ເປັນລັກສະນະພິເສດສະເພາະ ຂອງນະຄອນ ຫລວງວຽງຈັນ, ແລະ ພັດທະນາເມືອງໃຫ້ມີຄວາມສະອາດ ແລະ ສີຂຽວ ໂດຍອຳນາດ ການປົກ ຄອງເມືອງ.

ຂະບວນການກາຍເປັນຕົວເມືອງ ແມ່ນເກີດຂຶ້ນຕາມ ສາມແຖນຫລັກ: ຂະຫຍາຍໄປຕາມທິດເໜືອ ແລະ ຂະຫຍາຍໄປທາງທິດໄຕ້ (ລຽບຕາມແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ຖະຫນົນທ່າເດື່ອ); ແລະ ຂະຫຍາຍ ໄປທາງ ທິດຕາເວນອອກ ລຽບຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 (ທໍ່ຄຳ-ທາດຫລວງ-ຫນອງຫນຸ່ງ). ເຂດອ້ອມຮອບ ພື້ນທີ່ກາຍເປັນຕົວເມືອງແລ້ວ ແລະ ພື້ນທີ່ກຳລັງຈະກາຍເປັນຕົວເມືອງ ແມ່ນພື້ນທີ່ ທີ່ມີການໃຊ້ທີ່ດິນ ສຳລັບເປັນຕົວເມືອງຍັງຕໍ່າ ເຊັ່ນ ຍັງນຳໃຊ້ເພື່ອການກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້. ໃນປະຈຸບັນນີ້ ມີສອງເຂດທີ່ ໄດ້ຖືກລະບຸໃຫ້ເປັນເຂດອຸດສະຫະກຳ ເຊັ່ນ ເຂດທ່ານາແລ້ງ ແລະ ພື້ນທີ່ພາກຕາເວັນອອກຂອງຕົວເມືອງ, ແຕ່ໂຮງງານທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນພື້ນທີ່ທັງສອງແຫ່ງນີ້ ມີຈຳນວນໜ້ອຍ.

ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງວຽງຈັນໃນຕໍ່ຫນ້າ ຈະຂະຫຍາຍໄປທາງດ້ານຕາເວັນອອກ ຂອງສູນກາງຕົວເມືອງ ປະຈຸບັນ. ເຂດອຸດສະຫະກຳ ກໍໄດ້ຖືກກຳນົດຂຶ້ນເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍ. ນັກລົງທຶນຂອງຈີນ ກຳລັງວາງແຜນ ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງ ທີ່ດ້ານໄຕ້ຂອງສະຫນາມກິລາຊີເກມ ແລະ ບຶງທາດຫລວງ ຊຶ່ງ ປະກອບດ້ວຍ ທີ່ພັກອາໄສ, ມະຫາວິທະຍາໄລ ແລະ ການຄ້າ.

**2) ການພັດທະນາຕົວເມືອງ**

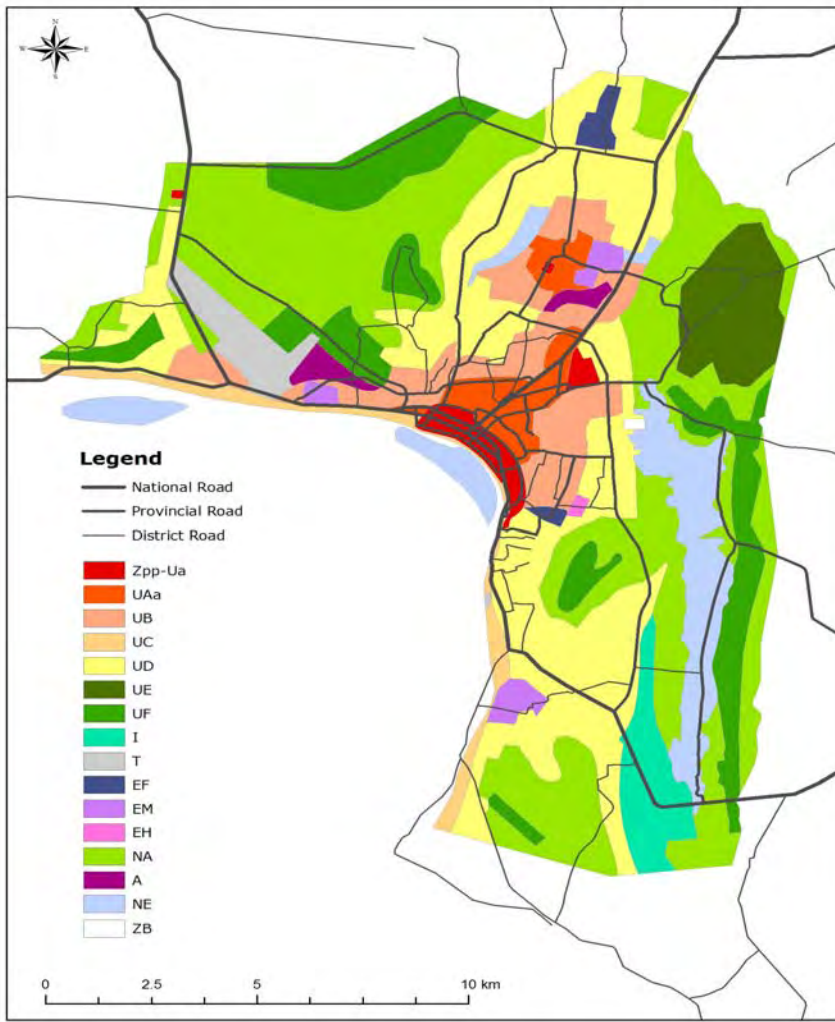
ການວາງແຜນຜັງຕົວເມືອງວຽງຈັນ ມີເປົ້າໝາຍໃນການປ່ຽນແປງວຽງຈັນ ໃຫ້ເປັນເມືອງ ທີ່ມີຫລາຍ ໃຈກາງ. ຈາກແນວຄິດນີ້, ການວາງແຜນໄດ້ຈຳກັດການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຢ່ານທຸລະກິດ ປະຈຸບັນ ໃຫ້ຢູ່ພາຍໃນຖະຫນົນວົງແຫວນຮອບໃນ ແລະ ພື້ນທີ່ອື່ນໆຈະຖືກບູລະນະຮັກສາໃຫ້ມີ ຮູບແບບ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຕໍ່າ ເຊັ່ນ ຮັກສາໃຫ້ເປັນສວນຫມາກໄມ້, ໄຮ່ ຫລື ປ່າໄມ້. ເມືອງບໍລິວານອ້ອມຮອບ ແລະ ເຂດເສດຖະກິດ ໄດ້ຖືກກຳນົດຂຶ້ນພ້ອມໆກັນ ດ້ວຍການຈຳກັດພື້ນທີ່ໃຈກາງຕົວເມືອງໃຫມ່ ໄວ້ໃນເຂດ ຊານເມືອງ ຂອງຕົວເມືອງວຽງຈັນ. ເຂດທ່ານາແລ້ງ ຖືກກຳນົດໃຫ້ເປັນເຂດອຸດສະຫະກຳ, ດັ່ງນັ້ນ ທີ່ຕັ້ງຂອງສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຶ່ງຖືກກັບແຜນຜັງຕົວເມືອງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຍັງມີປ່າ ສະຫງວນດົງໂພສີ ໃນເຂດທ່ານາແລ້ງ ທີ່ຢູ່ລຽບຕາມທາງລົດໄຟ ຊຶ່ງການພັດທະນາ ຈະຕ້ອງມີຂັ້ນຕອນ ການອະນຸຍາດພິເສດ.

ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງໃນຕົວເມືອງ ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ ປະກອບດ້ວຍລະບົບ ວົງແຫວນ ແລະ ລະບົບ ລັດສະຫມີ. ດ້ວຍລະບົບວົງແຫວນ, ການວາງແຜນຖະຫນົນວົງແຫວນຮອບໃນ ໄດ້ຂະຫຍາຍໄປສູ່ ສະຫນາມບິນວັດໄຕ, ແລະ ວົງແຫວນຮອບນອກ ໄດ້ຮັບການວາງແຜນໃຫມ່ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ທ່ານາແລ້ງ

ໄປສູ່ພາກເໜືອ ແລະ ພາກຕາເວັນຕົກສ່ຽງເໜືອ, ຊຶ່ງອາດມີບົດບາດຄືກັບເສັ້ນທາງຜ່ານ.

ເສັ້ນທາງລົດໄຟໃໝ່, ຊຶ່ງວ່າ ທາງລົດໄຟ ຫນອງຄາຍ-ວຽງຈັນ, ຊຶ່ງປະຈຸບັນນີ້ ກຳລັງກໍ່ສ້າງຈາກ ຊາຍແດນ ມາຫາ ທ່າຝາແລ້ງ, ແລະມີແຜນຂະຫຍາຍມາວຽງຈັນ.

ໃນແຜນຜັງນຳໃຊ້ທີ່ດິນ, ເນື້ອທີ່ຕົວເມືອງ ມີ 26% ຂອງພື້ນທີ່ວາງແຜນຕົວເມືອງທັງໝົດ, ເນື້ອທີ່ ກະສິກຳ ມີ 42% ແລະ ເນື້ອທີ່ປະສົມປະສານລະຫວ່າງຕົວເມືອງ ແລະ ກະສິກຳ ມີ 26%. ເນື້ອທີ່ ຕົວເມືອງ ຕັ້ງຢູ່ລຽບຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ແລະ ແຄມນ້ຳຂອງ ພາຍໃນຖະຫນົນວົງແຫວນ ຮອບໃນ ແລະ ຮອບນອກ, ຊຶ່ງແມ່ນທິດທາງການຂະຫຍາຍຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນ. ປ່າສະຫງວນ ດົງໂພສີ ແລະ ເຂດທ່າຝາແລ້ງ ແມ່ນຢູ່ນອກພື້ນທີ່ວາງແຜນຕົວເມືອງ. ແຜນຜັງນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແມ່ນຢູ່ໃນຮູບ 7.2.3.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.2.2 ແນວຄວາມຄິດ ກ່ຽວກັບຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ແລະ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ໃນການວາງແຜນຕົວເມືອງວຽງຈັນ



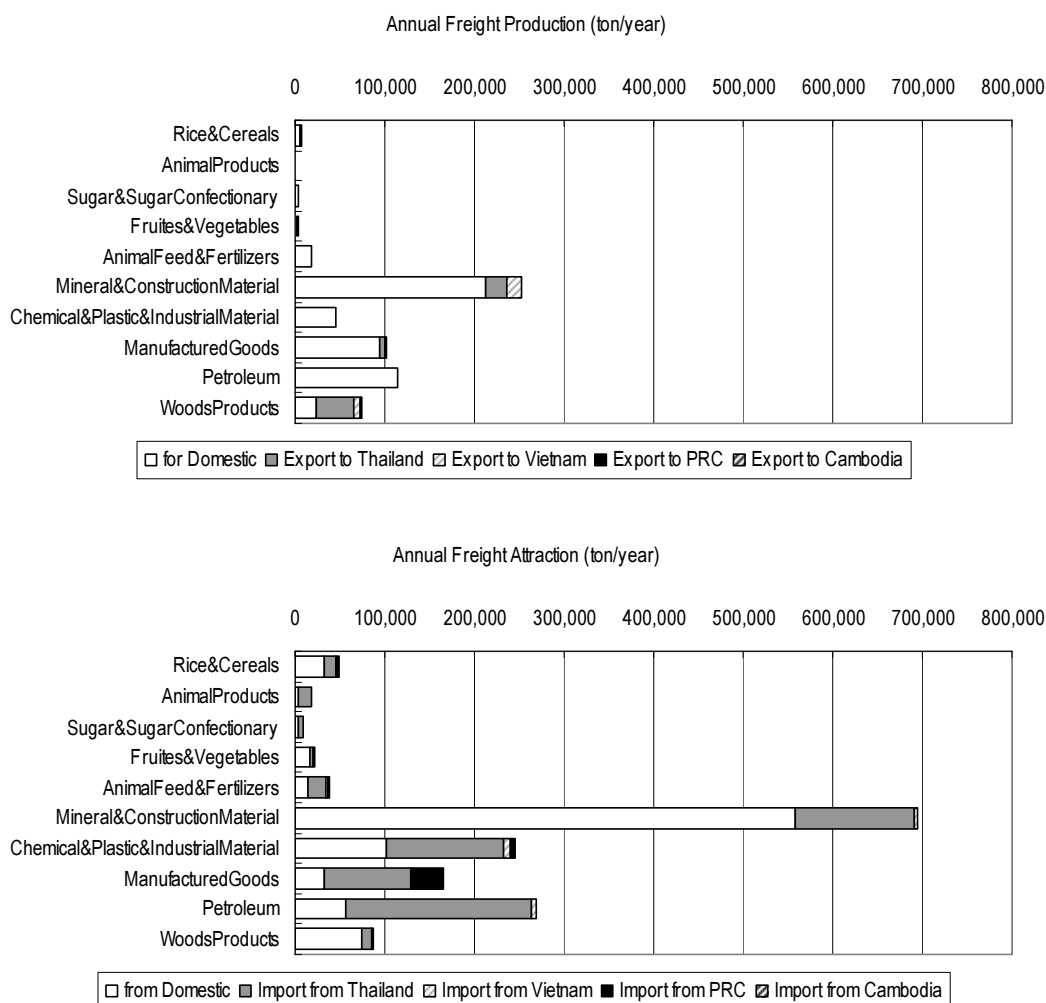
## 7.2.2 ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນປະຈຸບັນ ຊຶ່ງລວມມີ ນຳເຂົ້າ ແລະ ຊຶ່ງນຳອອກ ຈາກແຂວງອື່ນໆ ໃນສປປ ລາວ ຄາດຄະເນວ່າ ມີປະມານ 623,000 ໂຕນຕໍ່ປີ. ບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ໃນປະຈຸບັນ ຊຶ່ງລວມມີ ສົ່ງອອກ ແລະ ຊຶ່ງນຳອອກໄປສູ່ແຂວງ ອື່ນໆ ມີປະມານ 1,597 ໂຕນຕໍ່ປີ. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແມ່ນໜ້ອຍກວ່າ 5,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ຊຶ່ງສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນ ສິນຄ້າອຸດສະຫະກຳ, ພືດຜັກ ແລະ ຫມາກໄມ້ ຈາກປະເທດໄທ.

ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ຂອງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ຕົ້ນຕໍ ແບ່ງຕາມນ້ຳໜັກ ແມ່ນ ແຮ່ທາດ, ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ນ້ຳມັນ, ວັດສະດຸສຳລັບອຸດສະຫະກຳຫລາຍປະເພດ ແລະ ສິນຄ້າອຸດສະຫະກຳ ດັ່ງທີ່ສະແດງໄວ້ໃນ ຮູບ 7.2.3. ແຮ່ທາດ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ລວມມີ ຊີ້ມັງ ແລະ ຊຶ່ງສ່ວນທີ່ເຮັດຈາກຊີ້ມັງ, ອາສຟານ, ດິນຂໍ້ມຸງຫລັງຄາ ແລະ ອື່ນໆ. ສິນຄ້າອຸດສະຫະກຳ ລວມມີ ພາຫະນະ.

ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ຂອງສິນຄ້າຕົ້ນຕໍໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ລວມມີ ແຮ່ທາດ ເຊັ່ນ ແຮ່ທອງສຳລັບ ສົ່ງອອກ, ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ເຊັ່ນ ຊີ້ມັງ ແລະ ເຫລັກກໍ່ສ້າງ ສຳລັບພາຍໃນ, ນ້ຳມັນ ແລະ ສິນຄ້າ ອຸດສະຫະກຳ ເຊັ່ນ ອາຫານ ແລະ ເຄື່ອງຕົ້ມ.

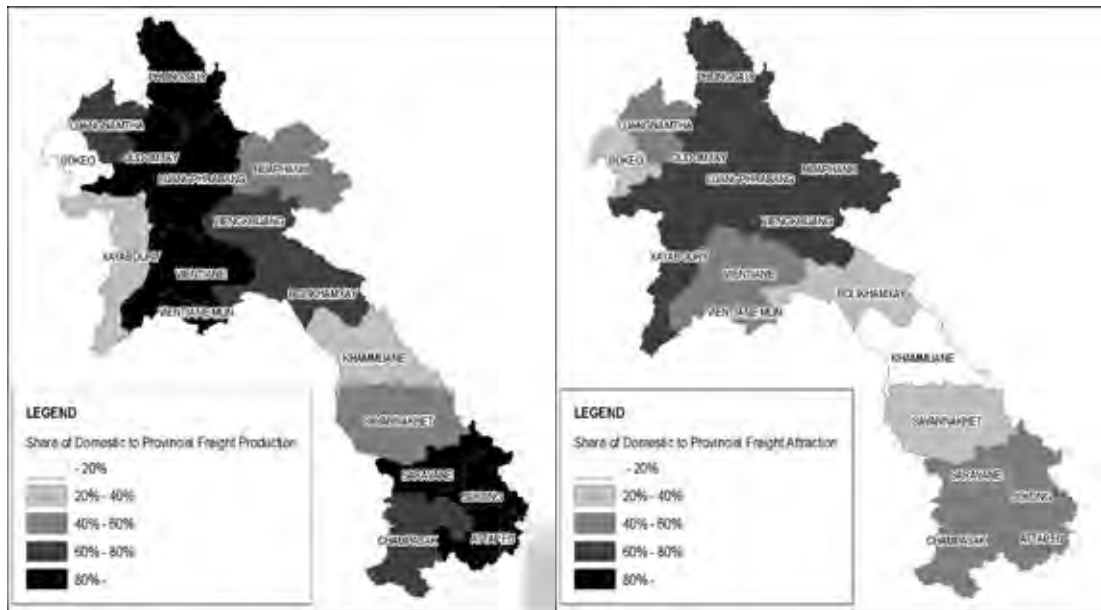
ຜູ້ຄ້າຂາຍຮ່ວມກັບນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແມ່ນ ປະເທດໄທ ຊຶ່ງກວມເອົາ 90% ຂອງການນຳເຂົ້າ ແລະ 70% ຂອງການສົ່ງອອກ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

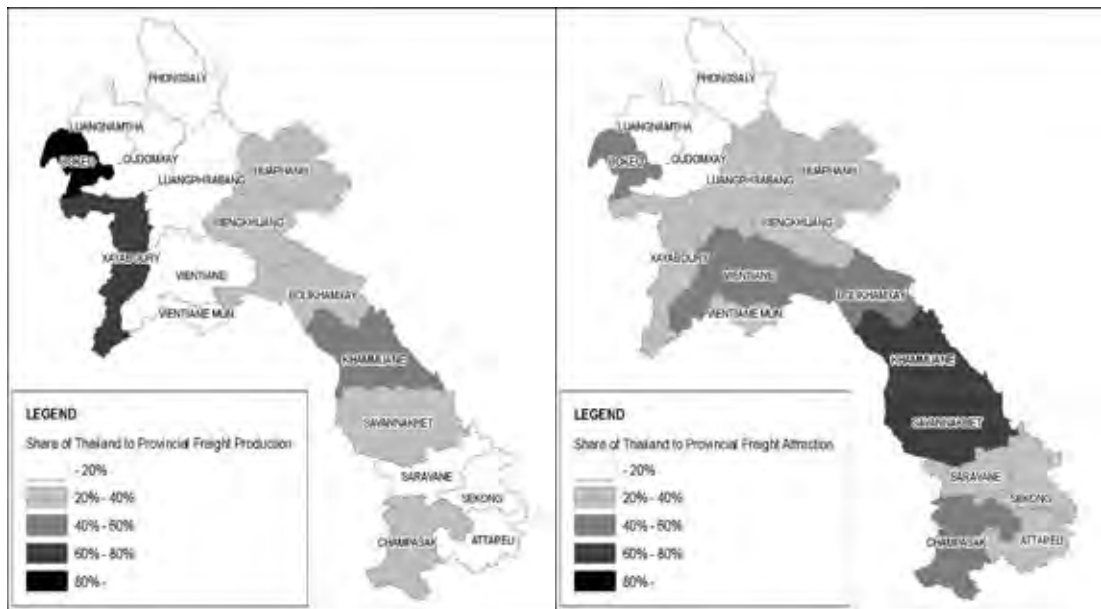
### ຮູບ 7.2.3 ການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນຕາມບໍລິມາດ

ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 7.2.4, ຫລາຍກວ່າ 80% ຂອງ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ໃນຄອນຫລວງ ວຽງຈັນ ແມ່ນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນ ເຊັ່ນ ຂົນສົ່ງໄປຫາບັນດາແຂວງໃນປະເທດ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກແຂວງຕ່າງໆ ມານະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ມີພຽງແຕ່ 56% ຂອງບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ທັງຫມົດໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ອີກ 40% ແມ່ນມາຈາກປະເທດ ໄທ.



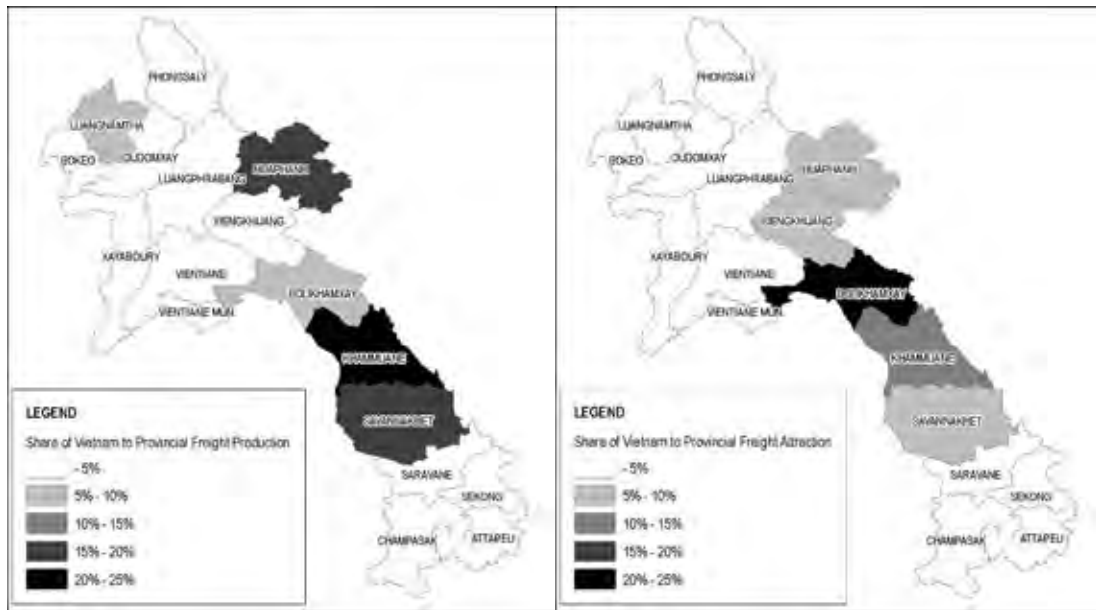
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.2.4 ສ່ວນແບ່ງ ຂອງສິນຄ້າພາຍໃນທີ່ ການຂົນສົ່ງສາມາດປະຕິບັດໄດ້ (ຊ້າຍ) ແລະ ສິນຄ້າພາຍໃນທີ່ ການຂົນສົ່ງຄາດຄະເນໄວ້ (ຂວາ)



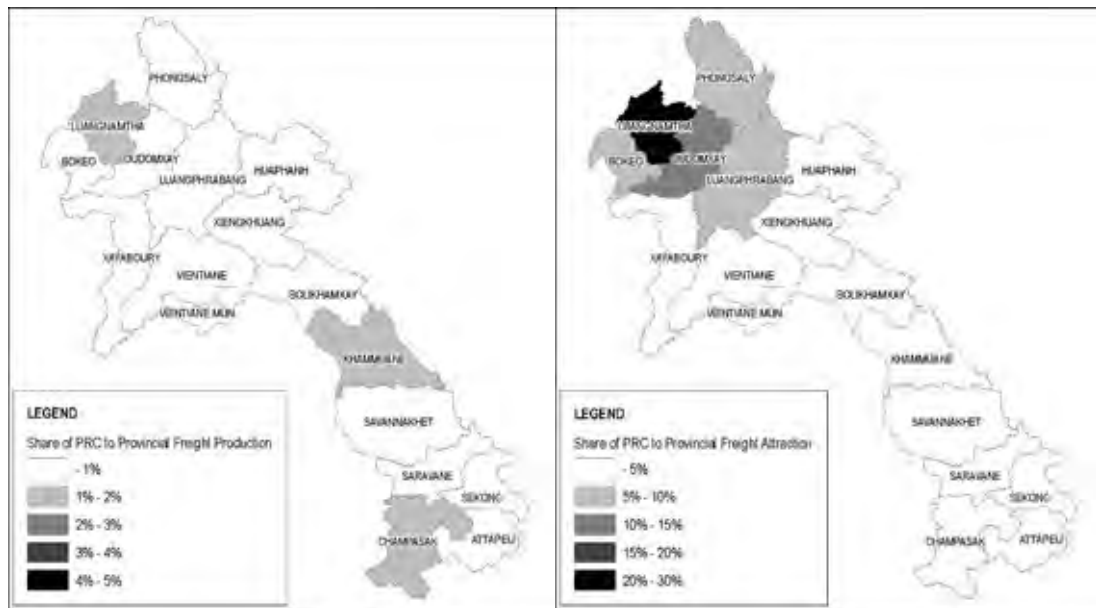
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.2.5 ສ່ວນແບ່ງ ການສົ່ງອອກ ສູ່ປະເທດໄທ ທີ່ການຂົນສົ່ງສາມາດປະຕິບັດໄດ້ (ຊ້າຍ) ແລະ ການນຳເຂົ້າ ຈາກປະເທດໄທ ທີ່ການຂົນສົ່ງຄາດຄະເນໄວ້ (ຂວາ)



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.2.6 ສ່ວນແບ່ງ ການສົ່ງອອກ ສູ່ວຽດນາມ ທີ່ການຂົນສົ່ງສາມາດປະຕິບັດໄດ້ (ຊ້າຍ) ແລະ ການນຳເຂົ້າ ຈາກວຽດນາມ ທີ່ການຂົນສົ່ງຄາດຄະເນໄວ້ (ຂວາ)

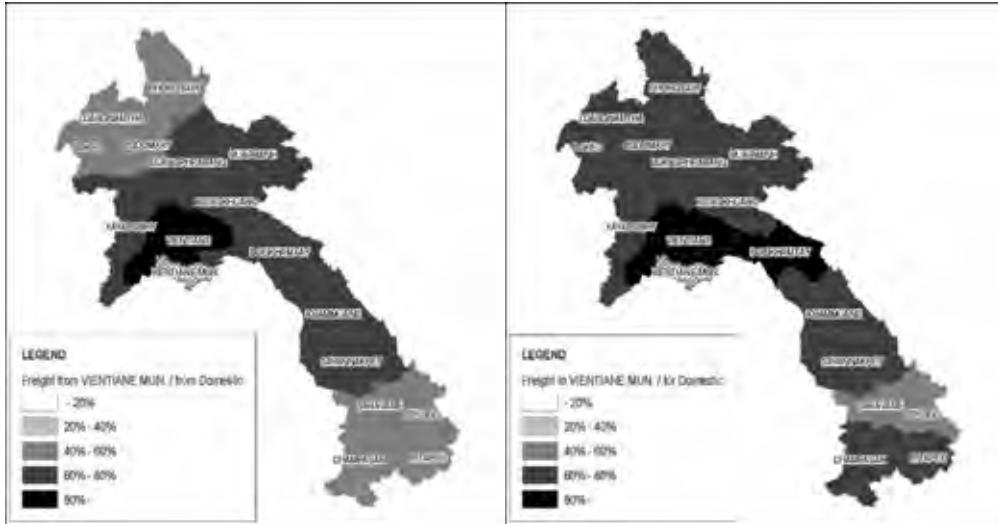


ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.2.7 ສ່ວນແບ່ງ ການສົ່ງອອກ ສູ່ສປ ຈີນ ທີ່ການຂົນສົ່ງສາມາດປະຕິບັດໄດ້ (ຊ້າຍ) ແລະ ການນຳເຂົ້າ ຈາກ ສປ ຈີນ ທີ່ການຂົນສົ່ງຄາດຄະເນໄວ້ (ຂວາ)

ຮູບ 7.2.8 ສະແດງສັດສ່ວນຂອງບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ອອກ/ເຂົ້າ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ທຽບໃສ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພາຍໃນຂອງແຕ່ລະແຂວງ. ໃນແຂວງວຽງຈັນ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ອອກ/ເຂົ້າ

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ກວມຫລາຍກວ່າ 80% ຂອງບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນ.

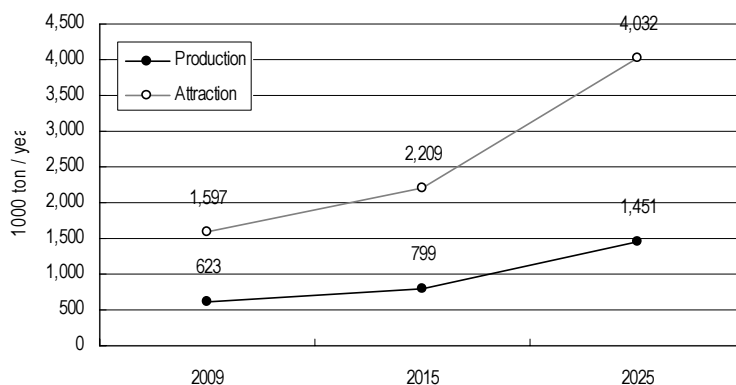


ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.2.8 ສ່ວນແບ່ງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ອອກ/ເຂົ້າ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃນປະຈຸບັນ ໂດຍການຂົນສົ່ງ ພາຍໃນ

### 7.2.3 ການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການ ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

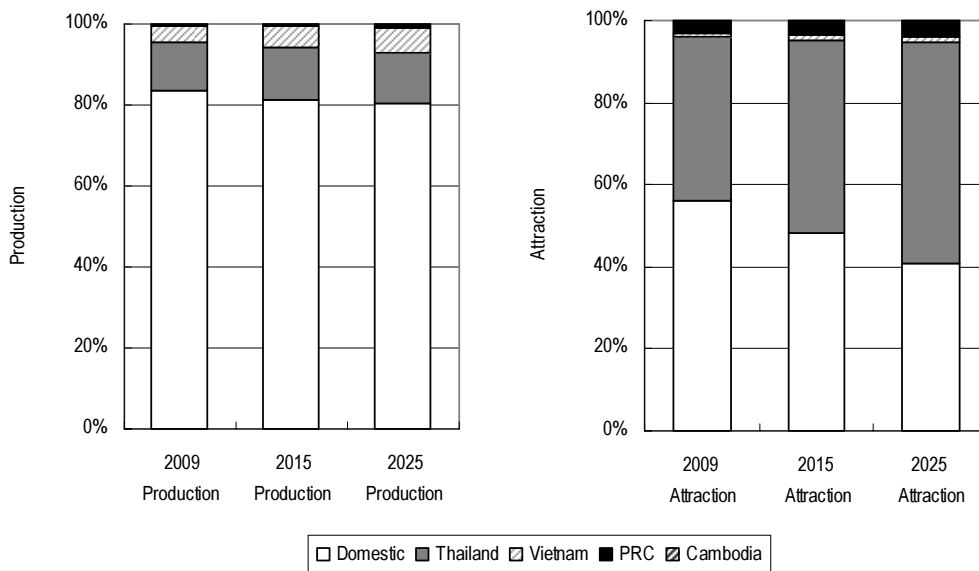
ບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນອະນາຄົດ ທີ່ພົວພັນກັບ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຄາດວ່າຈະມີ 1.5 ແລະ 4.0 ລ້ານໂຕນຕໍ່ປີ ຕາມລຳດັບ, ຊຶ່ງໄດ້ ສະແດງຢູ່ໃນ ຮູບ 7.2.9.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.2.9 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

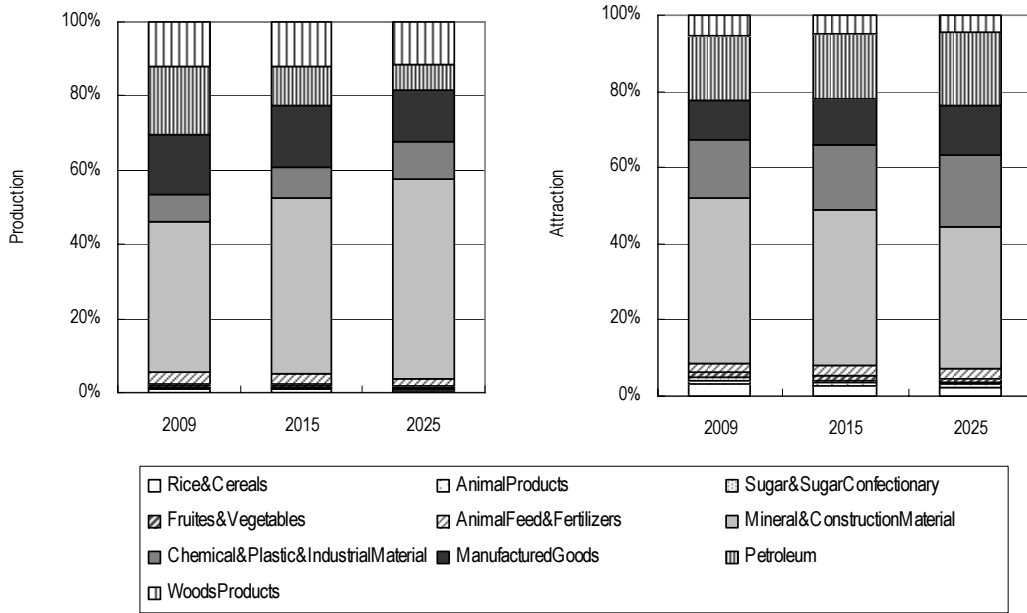
ຮູບ 7.2.10 ສະແດງໂຄງປະກອບ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ແບ່ງຕາມ ປະເທດ. ສ່ວນແບ່ງ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ຈາກປະເທດໄທ, ຊຶ່ງຄາດວ່າ ການນຳເຂົ້າ ຈາກປະເທດໄທຈະເພີ່ມຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.2.10 ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

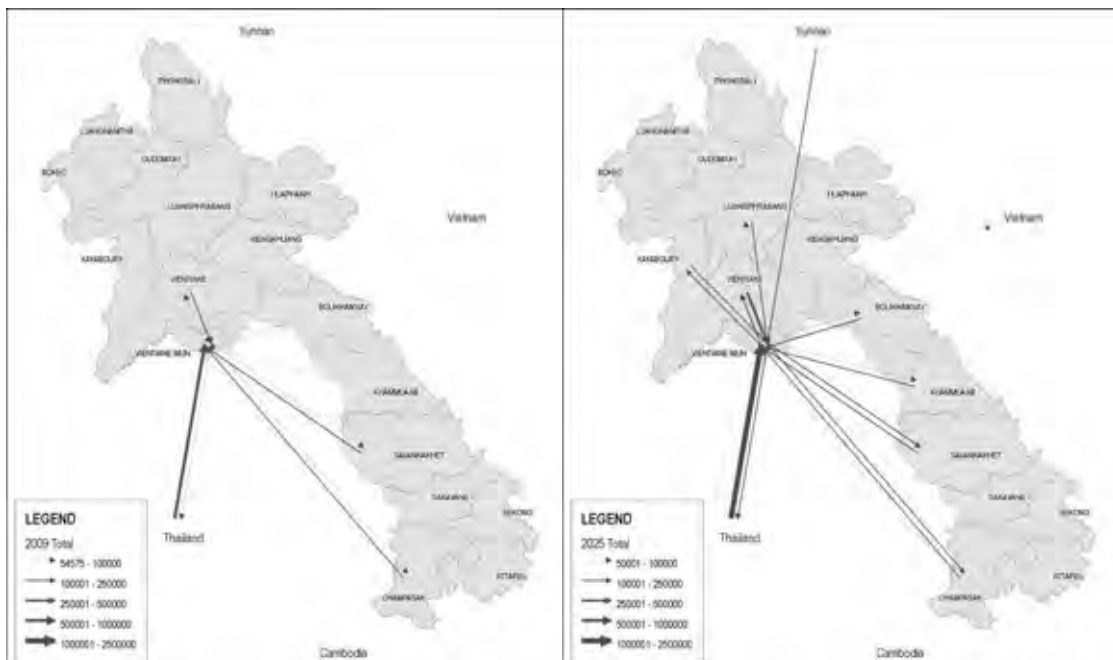
ຮູບ 7.2.11 ສະແດງການຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບສິນຄ້າຊົມໃຊ້ໃນອະນາຄົດ ແບ່ງຕາມ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.2.11 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

ຮູບ 7.2.12 ສະແດງການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອະນາຄົດ ຂອງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ທັງຫມົດ ທີ່ພົວພັນກັບນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.1.12 ຄາດຄະເນ ການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

**7.2.4 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ**

**(1) ບົດບາດ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃນຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ**

ດັ່ງທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ການພັດທະນາ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ສາມາດບັນລຸໄດ້ ໂດຍການສ້າງສາມຍຸດທະສາດຕົ້ນຕໍດັ່ງນີ້: (i) ທ້ອນໂຮມສິນຄ້າ, (ii) ກະຕຸ້ນ ທຸລະກິດ, (iii) ຂະຫຍາຍຕະຫລາດ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ ຍຸດທະສາດເຫລົ່ານີ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ, ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງໃຫ້ກາຍເປັນສູນກາງ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ, ໂດຍການສ້າງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ທັນສະໄຫມ ໃນໃຈກາງຂອງປະເທດ. ທັງນີ້ກໍເພື່ອ ຮວບຮວມ ແລະ ທ້ອນໂຮມບັນດາສິນຄ້າເຂົ້າດ້ວຍກັນ ເພື່ອສ້າງໃຫ້ ສປປ ລາວ ມີທ່າແຮງ ທີ່ຫລາຍຂຶ້ນ ໂດຍນຳໃຊ້ໄດ້ ປຽບທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ພູມສັນຖານ ຂອງປະເທດ.

ສຳລັບໄລຍະສັ້ນ ໃນຊ່ວງປີເລີ່ມຕົ້ນ, ມີຄວາມຈຳເປັນຈະຕ້ອງສ້າງ ຈຸດທ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ປະເທດໄທ ແລະ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (VLP) ແມ່ນການອຳນວຍຄວາມສະດວກຕົ້ນຕໍ ເພື່ອເບິ່ງແຍງ ສິນຄ້າຜ່ານ, ສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ກັບ ປະເທດໄທ ແລະ ສິນຄ້າພາຍໃນ ເພື່ອໃຫ້ເປັນສູນກາງການແຈກຢາຍ ແລະ ການປຸງແຕ່ງ ກ່ອນແຈກ ຢາຍ ເຊັ່ນ ການຕິດປ້າຍ ແລະ ການຫຸ້ມຫໍ່ ເພື່ອການຊົມໃຊ້ໃນ ສປປ ລາວ.

**(2) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ**

ດັ່ງທີ່ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງນັ້ນ, ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈະຕ້ອງເຮັດໜ້າທີ່ ຄືກັນກັບສູນກາງການຊຸ່ນຖ່າຍ ສິນຄ້າ ແລະ ການປຸງແຕ່ງກ່ອນແຈກຢາຍ. ບັນດາກິດຈະກຳຕ່າງໆ ຈະຕ້ອງຮວມຢູ່ໃນຈຸດດຽວ ເພື່ອໃຫ້ມີ ປະສິດທິຜົນທີ່ສູງກວ່າ ແລະ ສະດວກສະບາຍໃນການດຳເນີນງານ ແລະ ມີການກະຕຸ້ນທາງພາສີ ໂດຍກຳນົດ ໃຫ້ເປັນເຂດເສດຖະກິດພິເສດ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ສ້າງ ເຂດພະລາທິ ການຂົນສົ່ງ ສາກົນ (ລາຍລະອຽດຢູ່ໃນ ກົດຈະກຳ P111 ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ). ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງວຽງຈັນ ຍັງແມ່ນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເຊື່ອມຕໍ່ກັບສາກົນ ຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນສປປ ລາວ. ວຽງຈັນຍັງຖືກຄາດຫວັງວ່າ ຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາໃຫ້ເປັນ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະເພາະຕື່ມອີກ ທັງນີ້ກໍເພື່ອເຮັດໜ້າທີ່ຂອງ ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ສາກົນ ທີ່ຈະຕ້ອງຮັບໃຊ້ ສິນຄ້າສະເພາະ (ລາຍລະອຽດຢູ່ໃນ ກົດຈະກຳ P113). ສິນຄ້າສະເພາະເຫລົ່ານີ້ ລວມມີ ນ້ຳມັນ, ຊຶ່ງສ່ວນໃຫຍ່ນຳມາຈາກປະເທດໄທ ເພື່ອແຈກຢາຍໄປຍັງ ພາກກາງ ແລະ ພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ.



### 7.2.5 ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

#### (1) ທີ່ຕັ້ງ

ທີ່ຕັ້ງໂຄງການ ທີ່ເປັນທາງເລືອກຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໄດ້ຖືກກະກຽມ ພາຍໃຕ້ມາດຖານ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: ທີ່ຕັ້ງໂຄງການ ຄວນຕັ້ງຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂຸ້ງ/ດ້ວຍ;

- ຄວາມເປັນຕົວເມືອງມີຫນ້ອຍ ແລະ ປະຊາກອນມີຫນ້ອຍ
- ການເຂົ້າເຖິງ ທາງຫລວງ ແລະ ທາງລົດໄຟ ຈ່າຍດາຍ
- ລົດບັນທຸກສິນຄ້າ ມີຜົນກະທົບຫນ້ອຍຕໍ່ ກິດຈະກຳຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນ ຕົວເມືອງ
- ບໍ່ມີແຜນພັດທະນາ ໃນອະນາຄົດ
- ໂຄງລ່າງ ສາມາດພັດທະນາໄດ້ຢ່າງຈ່າຍດາຍ
- ຜົນກະທົບຮຸນແຮງຕໍ່ສະພາບແວດລ້ອມມີຫນ້ອຍ

ສະນັ້ນ, 5 ທີ່ຕັ້ງໂຄງການທາງເລືອກຕໍ່ໄປນີ້ ໄດ້ຮັບການຍືນຍັນວ່າຖືກຕ້ອງຕາມມາດຖານທີ່ກ່າວໄວ້ ເທິງນັ້ນ ເພື່ອນຳມາຄັດເລືອກທີ່ຕັ້ງໂຄງການ.

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

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ ໃນເອກະສານອີກເຫລື້ອນຶ່ງຂອງ ບົດລາຍງານຊຸດນີ້, ໂດຍຜ່ານການທົດສອບ ແລະ ສະເໜີທາງອອກທີ່ດີເລີດ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ 4 ທີ່ຕັ້ງໄດ້ຖືກສະເໜີເພື່ອພັດທະນາເປັນ ເຂດ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໂດຍພິຈາລະນາຫລາຍປັດໃຈທາງວິສະວະກຳ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ເຊັ່ນ: ສະພາບ ພູມສັນຖານ, ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ, ການເຂົ້າເຖິງຕາຫນ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງ, ສອດຄ່ອງກັບ ແຜນພັດທະນາ, ຍືດຢູ່ນໄດ້ກັບ ການພັດທະນາໃນອະນາຄົດ, ສິ່ງແວດລ້ອມສັງຄົມ ແລະ ທຳມະຊາດ ແລະ ມູນຄ່າການລົງທຶນ. ທາງເລືອກ B ຖືກຄັດເລືອກວ່າແມ່ນ ທາງອອກທີ່ດີທີ່ສຸດ ໃນຈຳນວນ 5 ທາງເລືອກທີ່ສະເໜີ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.2.13 ທາງເລືອກ ສຳລັບພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

(2) ຫນ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການ

ຜ່ານການຄາດຄະເນຢ່າງຮອບດ້ານ ກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພົບວ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈະເປັນບ່ອນຮອງຮັບໃນການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກສິນຄ້າຈາກ ປະເທດໄທ. ເນື່ອງຈາກ ມີຂີ້ໄດ້ ປຽບທາງດ້ານພູມສັນຖານ, ດັ່ງນັ້ນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນຈຶ່ງຖືກຄາດຫວັງວ່າຈະກາຍເປັນ ສູນກາງຂຽນຖ່າຍ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ຢູນານ ແລະ ປະເທດ ໄທ ໃນອະນາຄົດ. ໂດຍມີຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງຫລັກ ເຊື່ອມຕໍ່ເຖິງວຽງຈັນ ດັ່ງນັ້ນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈຶ່ງຖືກຄາດຫວັງໃຫ້ເຮັດຫນ້າທີ່ເປັນສູນກາງ ການແຈກຢາຍສິນຄ້າໄປສູ່ພາກເໜືອ ແລະ ພາກກາງຂອງ ສປປ ລາວ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ໃນ ຍຸດທະສາດ ບໍລິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ (ໃຫ້ເບິ່ງໃນພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານສະບັບນີ້) ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຄາດວ່າຈະເຮັດຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

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

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

**(3) ຂີດຄວາມສາມາດ**

ຢູ່ໃນການສຶກສານີ້, ໄດ້ມີການພັດທະນາຮູບແບບການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແບບ ຄົບຊຸດ ເພື່ອນຳມາປະເມີນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງແຂວງ/ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ (ລາຍລະອຽດຢູ່ພາກ ທີ 5 ຂອງບົດລາຍງານນີ້). ໂດຍອີງໃສ່ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ, ບໍລິມາດສິນຄ້າ ທີ່ຖືກຄາດຄະເນວ່າ ຈະເຂົ້າມາໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃນປີ 2015 ແລະ 2025 ໄດ້ຖືກສັງລວມໄວ້ ໃນຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມ. ຄວນເຂົ້າໃຈວ່າ ໂຄງການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງລົດໄຟ ທ່ານາແລ້ງ ຫາ ວຽງຈັນ ທີ່ພວມດຳເນີນຢູ່ນີ້ ແມ່ນມີຄວາມຫມາຍຄວາມສຳຄັນຕໍ່ ເຂດພະລາທິ ການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ແລະ ຄາດວ່າເຄິ່ງນຶ່ງຂອງສິນຄ້າ ທີ່ຈະເຂົ້າມາ ເຂດພະລາທິ ການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນນີ້ ແມ່ນຈະມາທາງລົດໄຟ. ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ມີລາຍລະອຽດຢູ່ບົດລາຍງານ ການສຶກສາ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ ອີກເທື່ອນຶ່ງ (ເບິ່ງເອກະ ສານຊ້ອນທ້າຍຂອງບົດລາຍງານສະບັບນີ້).

ຕາຕະລາງ 7.2.1 ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າແຕ່ລະວັນ ໃນເຂດອຸດສະຫະກຳນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

(VIP) (ຫົວໜ່ວຍ: ໂຕນ/ມື້)

ຮູບແບບ ການຂົນສົ່ງ	ລົດບັນທຸກ			ລົດໄຟ		
	2009	2015	2025	2009	2015	2025
<b>ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ</b>						
ນຳ້ມັນ	0	0	0	0	92	515
ສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	250	396	759	0	37	206
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	469	700	1,137	0	68	315
ຕູ້ສິນຄ້າ	99	141	386	0	59	571
<b>ສິນຄ້າສົ່ງອອກ</b>						
ນຳ້ມັນ	0	0	0	0	0	0
ສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	0	18	81	0	18	89

ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	0	3	12	0	3	10
ຜູ້ສິນຄ້າ	0	1	8	0	2	18
ສິນຄ້າ ຂອງເຂດອຸດສະຫະກຳນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (VIP)						
ຜູ້ສິນຄ້າ	0	37	176	0	9	689
ລວມ	818	1,297	2,559	0	288	2,412

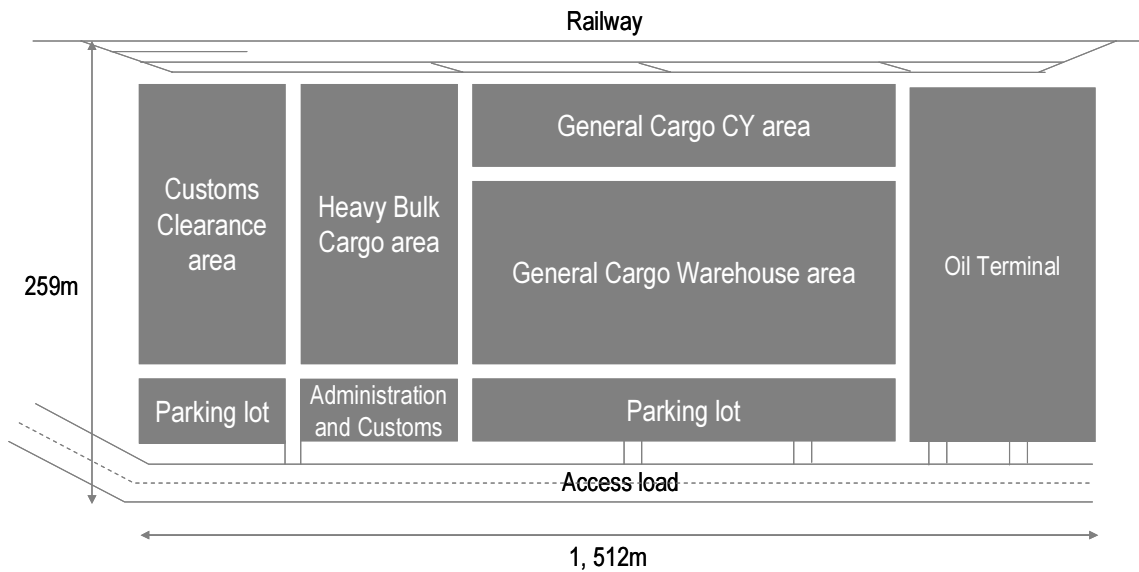
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າແຕ່ລະວັນ ຖືກຄາດຄະເນ ໃນສົມມຸດຖານທີ່ວ່າ ມີເຮັດວຽກ -ຂອງລົດບັນທຸກ 260 ມື້ ແລະ ມີເຮັດວຽກຂອງລົດໄຟ 310 ມື້.

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

#### (4) ການວາງແຜນ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງນັ້ນ, ຫນ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການ ຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (VLP) ລວມມີ (i) ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດໄທ ໃນການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ, (ii) ຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເຫນືອ ລວມມີ ສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ ການຕິລົດເປົ່າກັບຄືນ, (iii) ຊ່ຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ ແລະ (iv) ຂຶ້ນບັນຊີສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການຮັບຝາກສິນຄ້າ ໃນພື້ນທີ່ລຽບຕາມ ແມ່ນ້ຳຂອງ ລວມທັງ ດ້ານປະເທດໄທ. ເພື່ອຕອບສະໜອງຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການເຫລົ່ານີ້, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈຶ່ງໄດ້ມີການອອກແບບ ຢ່າງເໝາະສົມທັງປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ໂດຍຄຳນຶງເຖິງບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ, ແລະ ແຜນຜັງສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກເຫລົ່ານີ້ ໄດ້ພິຈາລະນາເຖິງ ປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງການເຮັດວຽກ.

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



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.2.14 ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

ຕາຕະລາງ 7.2.2 ສັງລວມເນື້ອທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການສຳລັບ VLP

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

ເສັ້ນທາງເຊື່ອມກັບ VLP	10,200	
ທາງລົດໄຟ ດ້ານຂ້າງສະຖາມີ	17,100	
ອື່ນໆ	9,100	
ສາງນ້ຳມັນ	53,600	
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ	348,600	
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ ທີ່ບໍ່ມີສາງນ້ຳມັນ	295,000	

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

### (5) ຄາດຄະເນ ມູນຄ່າຂອງໂຄງການ

ມູນຄ່າຂອງໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ລວມມີ ມູນຄ່າສຳລັບການກໍ່ສ້າງ, ມູນຄ່າບໍລິຫານ, ມູນຄ່າສຳລັບທີ່ປຶກສາ ແລະເງິນແຮສຸກເສີນ ຄາດວ່າຈະນຳໃຊ້ປະມານ 32 ລ້ານໂດລາ (ພະຈິກ 2009). ລາຍລະອຽດຂອງມູນຄ່າໂຄງການໄດ້ແຍກສຶກສາຕ່າງຫາກ (ເບິ່ງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ).

ຕາຕະລາງ 7.2.3 ມູນຄ່າໂຄງການ ຂອງ VLP

ລາຍການ		ມູນຄ່າທັງໝົດ (ໂດລາ)	ຫມາຍເຫດ
1	ວຽກກະກຽມດິນ	12,326,195	
2	ວຽກກໍ່ສ້າງ	8,384,640	
3	ວຽກທາງລົດໄຟ	3,324,202	
4	ທາງເຊື່ອມ	2,546,050	
5	ມູນຄ່າກໍ່ສ້າງທັງໝົດ	26,581,087	1+2+3+4
6	ມູນຄ່າສຳລັບການບໍລິຫານ	797,432	3% of 5
7	ມູນຄ່າສຳລັບຈ້າງທີ່ປຶກສາ	1,860,676	7% of 5
8	ເງິນແຮສຸກເສີນ	2,844,176	10% of 5+7
9	ມູນຄ່າທັງໝົດຂອງໂຄງການ	32,083,371	5+6+7+8

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

### (6) ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 4 ຂັ້ນຕອນດັ່ງນີ້: ຂັ້ນຕອນກະກຽມ, ຂັ້ນຕອນ ອອກແບບ, ຂັ້ນຕອນ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ຂັ້ນຕອນດຳເນີນງານ. ທັງໝົດນີ້ຈະໃຊ້ເວລາ 50 ເດືອນຈຶ່ງຈະສາມາດໃຫ້ບໍລິການໄດ້, ຊຶ່ງສະແດງໄວ້ໃນຮູບປະກອບ 7.2.5. ລາຍລະອຽດຂອງແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໄດ້ແຍກສຶກສາຕ່າງຫາກ (ເບິ່ງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ).



ການປູກຢາງພາຣາ ແມ່ນກິດຈະກຳຕົ້ນຕໍດ້ານເສດຖະກິດຂອງແຂວງ. ອີງຕາມບົດລາຍງານຂອງ ພະແນກແຜນການ-ການລົງທຶນຂອງແຂວງ, ວຽກງານກະສິກຳ ກວມ60% ຂອງ ກິດຈະກຳ ດ້ານ ເສດຖະກິດ ແລະ ການປູກຢາງພາຣາ ກວມເອົາ50% ຂອງວຽກງານກະສິກຳ. ກິດຈະກຳດ້ານອື່ນ ຂອງ ວຽກງານກະສິກຳ ແມ່ນການປູກ ອ້ອຍ, ສາລີ ແລະ ລ້ຽງຫມູ. ການປູກຢາງພາຣາ ກໍ່ຫາເປັນຂະບວນ ໃນຫລາຍປີຜ່ານມານີ້, ແຕ່ປະຈຸບັນນີ້ ຢາງພາຣາ ແມ່ນຢູ່ໃນສະພາບບໍ່ດີທາງດ້ານທຸລະກິດ. ເຫດຜົນນຶ່ງ ແມ່ນລາຄານ້ຳຢາງຕົກຕໍ່າ ເນື່ອງຈາກວິກິດການດ້ານການເງິນຂອງໂລກ, ແລະ ເຫດຜົນທີ ສອງແມ່ນ ການຜະຫລິດຢາງຂອງຫມູ່ບ້ານ ຂະຫຍາຍຕົວໄວເກີນໄປ. ການປູກຕົ້ນຢາງ ແມ່ນເລີ່ມຕົ້ນມາຈາກ ການປູກລະດົມໃຫ້ ຢຸດຕິການຖາງປ່າເຮັດໄຮ່ແບບເລື້ອນລອຍ ມາສູ່ການຜະຫລິດກະສິກຳແບບຄົງທີ່. ມີຫມູ່ບ້ານຈຳນວນຫລາຍ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມໃນການປູກຕົ້ນຢາງ ຫລັງຈາກທີ່ໄດ້ເຫັນຄວາມສຳເລັດຂອງ ຫມູ່ບ້ານຕົວຢ່າງຈຳນວນນຶ່ງ. ອຸດສະຫະກຳຕົ້ນຕໍດ້ານອື່ນພາຍໃນແຂວງ ແມ່ນການທ່ອງທ່ຽວ. ນັກທ່ອງ ທ່ຽວແບບພາຍເບີ ຈາກປະເທດຕາເວັນຕົກ ຈະພັກຢູ່ເມືອງນ້ຳທາ, ແລະ ຢ່າງໄປຫາຫມູ່ບ້ານ ຊົນເຜົ່າ. ໃນແຕ່ລະປີ ຈະມີນັກທ່ອງທ່ຽວ ມາພັກຢູ່ແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ປະມານ 400,000 ຫາ 500,000 ຄົນ, ຊຶ່ງລວມທັງນັກທ່ອງ ທ່ຽວຈາກປະເທດໄທ ທີ່ຜ່ານໄປແຂວງຢູນານຂອງ ສປ ຈີນ.

ໃນປີ 2002, ເຂດເສດຖະກິດພິເສດໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ທີ່ບ້ານບໍ່ເຕັນ, ຊຶ່ງແມ່ນຊາຍແດນຕິດກັບ ສປ ຈີນ. ເຂດເສດຖະກິດພິເສດນີ້ ມີເນື້ອທີ່ 1,640 ເຮັກຕາ, ແລະ ບໍລິສັດເອກະຊົນ ໄດ້ຮັບສຳປະທານເປັນເວລາ 30 ປີ. ໃນເຂດນີ້ໄດ້ກໍ່ສ້າງ ຄາຊີໂນ, ໂຮງແຮມ ແລະ ຮ້ານຄ້ານ້ອຍ, ຊຶ່ງມີຄົນຈີນຫລາຍກວ່າ 10,000 ຄົນ ແລະ ຄົນລາວ 200-300 ຄົນ ເຮັດວຽກຢູ່ທີ່ນີ້. ແລະ ມີນັກທ່ອງທ່ຽວຈີນ ເຂົ້າມາຊົມໃຊ້ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມ ສະດວກເຫລົ່ານີ້.

ເດືອນ ກໍລະກົດ ປີ 2009, ມີ 54 ໂຄງການລົງທຶນ ແລະ ເກືອບທັງຫມົດ ແມ່ນໂຄງການລົງທຶນ ໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ. 54 ໂຄງການນີ້ ແມ່ນໂຄງການພັດທະນາກະສິກຳ, ແລະ ໃນນັ້ນ 20 ໂຄງການ ແມ່ນໂຄງການປູກຢາງພາຣາ ຊຶ່ງລົງທຶນໂດຍ ນັກລົງທຶນຈີນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຕົກມາໃນໄລຍະນີ້ ການລົງທຶນປູກຢາງແມ່ນຫລຸດລົງ. ໂຄງການລົງທຶນອື່ນໆ ມີໂຮງງານຜະຫລິດຢາງ, ໂຮງງານຢາສູບ, ໂຮງແຮມ ແລະ ອື່ນໆ.

ພະແນກ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ຮັບຮູ້ວ່າ ການແລກປ່ຽນສິນຄ້າ ແລະ ການເດີນທາງຂອງບຸກຄົນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຢູນານ ແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກການປັບປຸງເສັ້ນທາງເລກ 3. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ປະຊາຊົນລາວ ກໍ່ຍັງບໍ່ໄດ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນກິດຈະກຳເຫລົ່ານັ້ນ. ພະແນກ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ມີຄວາມຕັ້ງໃຈທີ່ຈະສົ່ງເສີມ ການລົງທຶນໃນຂະແໜງກະສິກຳ ຫລາຍກວ່າການປູກຢາງ (ຕົວຢ່າງ ການປູກແຕ່ງກະສິກຳ). ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ວາງເປົ້າໝາຍຂອງຜະຫລິດຕະພັນເທື່ອ. ເນື່ອງຈາກວ່າ ປະຊາຊົນລາວບໍ່ມີຄວາມສົນໃຈ ແລະ ບໍ່ສາມາດລົງທຶນໃນວຽກງານກະສິກຳໄດ້, ດັ່ງນັ້ນ ແຂວງຈຶ່ງຄາດຫວັງການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດ.



**(2) ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ**

ເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 3 ຜ່ານຕົວເມືອງນ້ຳທາ, ຈາກດ້ານຕາເວັນຕົກສຽງໄຕ້ ໄປຫາ ດ້ານຕາເວັນອອກສຽງເໜືອ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ເຂົ້າກັບ ເມືອງຫ້ວຍຊາຍ ຊຶ່ງແມ່ນເທດສະບານຂອງແຂວງ ບໍ່ແກ້ວ. ເສັ້ນທາງສາຍສຳຄັນອີກເສັ້ນນຶ່ງ ແມ່ນ ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 17, ຊຶ່ງຕໍ່ຈາກເສັ້ນທາງເລກ ທີ 3. ເມືອງສິງ ຊຶ່ງແມ່ນເມືອງໃຫຍ່ອັນດັບສອງຂອງແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ຕັ້ງຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 17, ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບເມືອງນ້ຳທາ ດ້ວຍເສັ້ນທາງເລກທີ 17. ແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ມີສະໜາມບິນພາຍໃນ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການ ຫລວງນ້ຳທາ-ວຽງຈັນ 3 ມື້ ຕໍ່ອາທິດ.

**(3) ແຜນພັດທະນາ**

**1) ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ**

ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ສະບັບປະຈຸບັນ, ມີເປົ້າຫມາຍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ເປົ້າຫມາຍ: ສ້າງເງື່ອນໄຂ ໃຫ້ແກ່ການຂະຫຍາຍຕົວທາງດ້ານເສດຖະກິດມີຄວາມໝັ້ນທົ່ງ ດ້ວຍ ອັດຕາ 7.5-8% ຕໍ່ປີ; ປ່ຽນແປງເສດຖະກິດໂດຍໃຊ້ກົນໄກການຕະຫລາດ; ສົ່ງເສີມການພັດທະ ນາ ຂອງພາກເອກະຊົນ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນການຫັນເປັນອຸດສະຫະກຳ ແລະ ຫລຸດຜ່ອນຄວາມ ທຸກຍາກ.

ໂດຍອີງໃສ່ເປົ້າຫມາຍການພັດທະນາ ທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ເທິງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີເປົ້າຫມາຍມະຫາພາກດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ການຂະຫຍາຍໂຕຂອງ GRDP ນັບແຕ່ປີ 2006-2010 ເພີ່ມຂຶ້ນສະເລ່ຍ 7-8% ຕໍ່ປີ.
- ການຂະຫຍາຍໂຕຂອງ ຜົນຜະຫລິດທາງດ້ານກະສິກຳ ເພີ່ມຂຶ້ນ 6%, ແລະ ກວມເອົາ 68.6% ຂອງ GRDP ໃນປີ 2010.
- ການຂະຫຍາຍໂຕຂອງ ຜົນຜະຫລິດທາງດ້ານອຸດສະຫະກຳ ເພີ່ມຂຶ້ນ 13.5%, ແລະ ກວມເອົາ 15.2% ຂອງ GRDP ໃນປີ 2010.
- ການຂະຫຍາຍໂຕຂອງ ຜົນຜະຫລິດທາງດ້ານບໍລິການ ເພີ່ມຂຶ້ນ 11%, ແລະ ກວມເອົາ 16.2% ຂອງ GRDP ໃນປີ 2010
- GRDP ສະເລ່ຍຕໍ່ຫົວຄົນ ໃນປີ 2010 ໃຫ້ໄດ້ 500 ໂດລາ.
- ໃນປີ 2010, ຈຳນວນປະຊາກອນ ຈະມີ 162,747 ຄົນ, ອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງພົນລະເມືອງ ສະເລ່ຍ 2.4%.
- ອຳນາດການປົກຄອງແຂວງ ໄດ້ສ້າງ 11 ແຜນງານ ແລະ 111 ໂຄງການບູລິມະສິດຂອງ ລັດຖະບານ. ຈຳນວນເງິນທັງໝົດເພື່ອລົງທຶນ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນພັດທະນາ

ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ມີປະມານ 421.4 ພັນລ້ານກີບ. ໃນນັ້ນ ການລົງທຶນຂອງລັດຖະບານ ມີ 248.1 ພັນລ້ານກີບ, ການໃຫ້ທຶນໂດຍອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ 65.1 ພັນລ້ານກີບ ແລະ ລົງທຶນໂດຍພາກເອກະຊົນ 108.2 ພັນລ້ານກີບ.

## 2) ການພັດທະນາຕົວເມືອງ

ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງປະຈຸບັນ ຂອງເມືອງນ້ຳທາ ມີຂອບເຂດຈຳກັດຫລາຍ. ຢູ່ພາຍໃນແຂວງ ມີພຽງແຕ່ ເມືອງນ້ຳທາເທົ່ານັ້ນ ທີ່ມີພື້ນທີ່ຄ້າຍຄືຕົວເມືອງ. ເມືອງນ້ຳທາ ຕັ້ງຢູ່ ແລະ ພັດທະນາລຽບຕາມ ເສັ້ນທາງເລກ ທີ 3, ຊຶ່ງປະຈຸບັນນີ້ ໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃຫ້ເປັນເສັ້ນທາງເສດຖະກິດ ເຫນືອ-ໄຕ້. ເນື້ອທີ່ຂອງຕົວເມືອງມີຈຳກັດ ເນື່ອງຈາກອຸດສະຫະກຳມີຫນ້ອຍ ແລະ ປະຊາຊົນອາໄສຢູ່ຫນ້ອຍ.

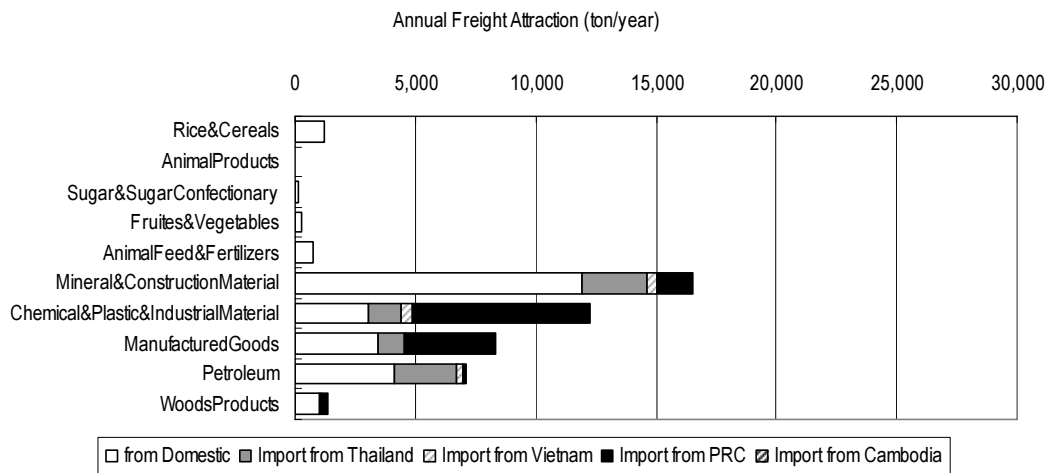
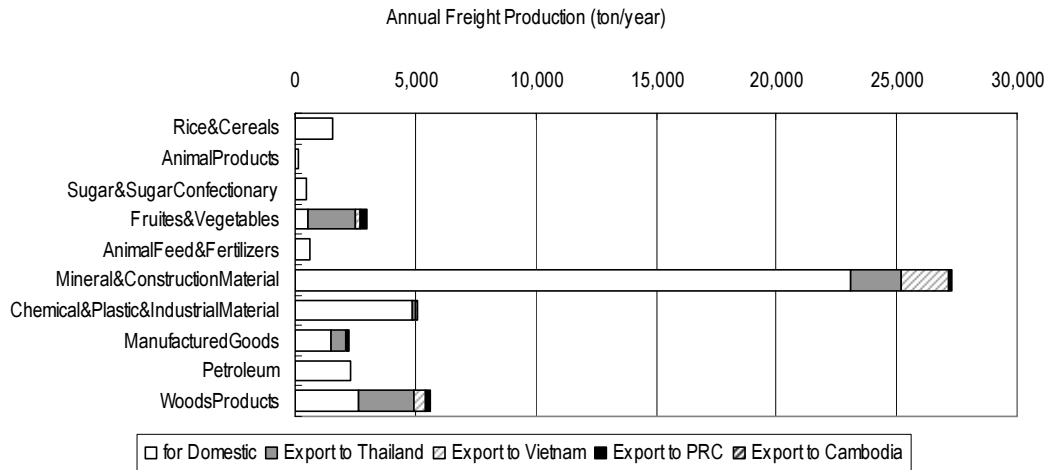
ສະຖາບັນ ໂຍທາ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ວາງແຜນຜັງຊັ້ນຈຳລວມເມືອງນ້ຳທາ. ອີງຕາມແຜນຜັງດັ່ງກ່າວ, ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ ຈະຂະຫຍາຍໄປຕາມເສັ້ນທາງເລກ 3.

### 7.3.2 ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງຫລວງນ້ຳທາ

ໃນປະຈຸບັນ, ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນແຂວງ ຫລວງນ້ຳທາ ມີ 48,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ຕາມລຳດັບ. ຄຽງຄູ່ກັນນັ້ນ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຈາກຈີນ ໄປ ໄທ ຊຶ່ງສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວແມ່ນ ແຜ່ນແພ, ເຄື່ອງໄຟຟ້າ ແລະ ອຸປະກອນຕ່າງໆ ມີປະມານ 3,000 ໂຕນຕໍ່ປີ, ແລະ ສິນຄ້າຈາກໄທ ໄປ ຈີນ ຊຶ່ງສ່ວນຫລາຍແລ້ວແມ່ນ ນ້ຳມັນ, ຢາງທຳມະຊາດ ແລະ ຢາງໄມ້ ຈະມີປະມານ 2,000 ໂຕນຕໍ່ປີ.

ບໍ່ແຮ່ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ຈາກແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ແມ່ນ ຫີນຂົບ ແລະ ແຮ່ທາດ ເຊັ່ນ ຊົນ, ສັງກະສີ ແລະ ກົ່ວ. ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງທີ່ຂົນສົ່ງມາແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ປະກອບດ້ວຍ ຊີມັງ ແລະ ຜະຫລິດຕະພັນ ເຄືອບ.

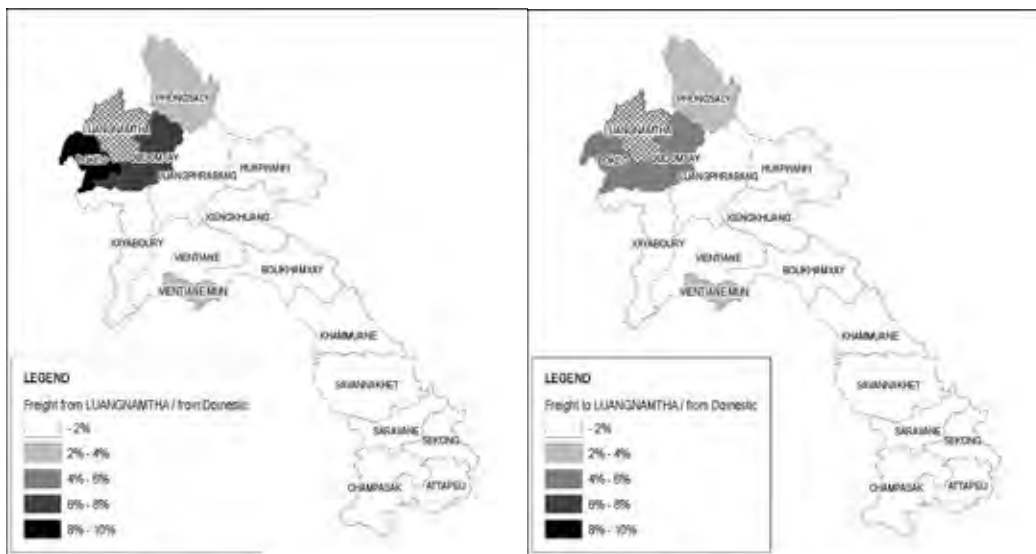
27% ຂອງບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ແມ່ນນຳເຂົ້າຈາກ ຈີນ ເຊັ່ນ ວັດສະດຸອຸດສະຫະກຳ ລວມມີ ເຫລັກ ແລະ ຊັ້ນສ່ວນຂອງເຄື່ອງຈັກ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.3.1 ການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນຕາມບໍລິມາດ

ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນ ຮູບ 7.3.2, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບແຂວງຫລວງນໍ້າທາ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນມາ ຈາກບັນດາແຂວງໃກ້ຄຽງ ແລະ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.

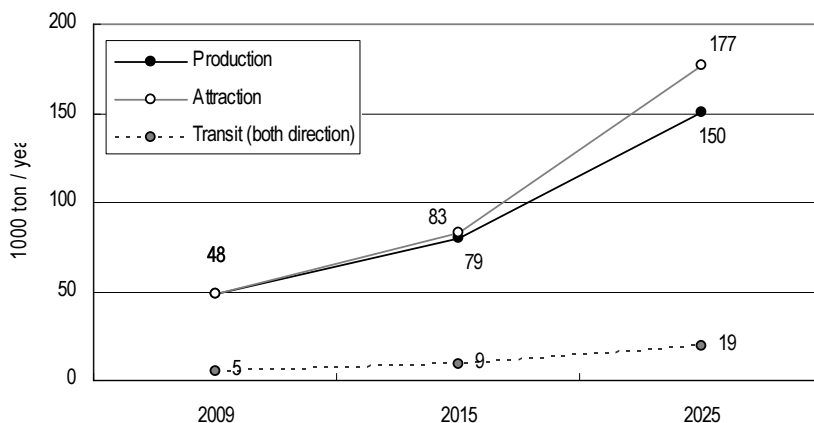


ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.3.2 ສ່ວນແບ່ງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ອອກ/ເຂົ້າ ຫລວງນ້ຳທາ ໃນປະຈຸບັນ ໂດຍການຂົນສົ່ງພາຍໃນ

### 7.3.3 ການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ຮູບ 7.3.3 ໄດ້ສະແດງການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ ຂອງແຂວງຫລວງນ້ຳທາ. ໃນປີ 2025, ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ຄາດວ່າຈະມີ 177,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ຄາດວ່າຈະມີ 150,000 ໂຕນຕໍ່ປີ.

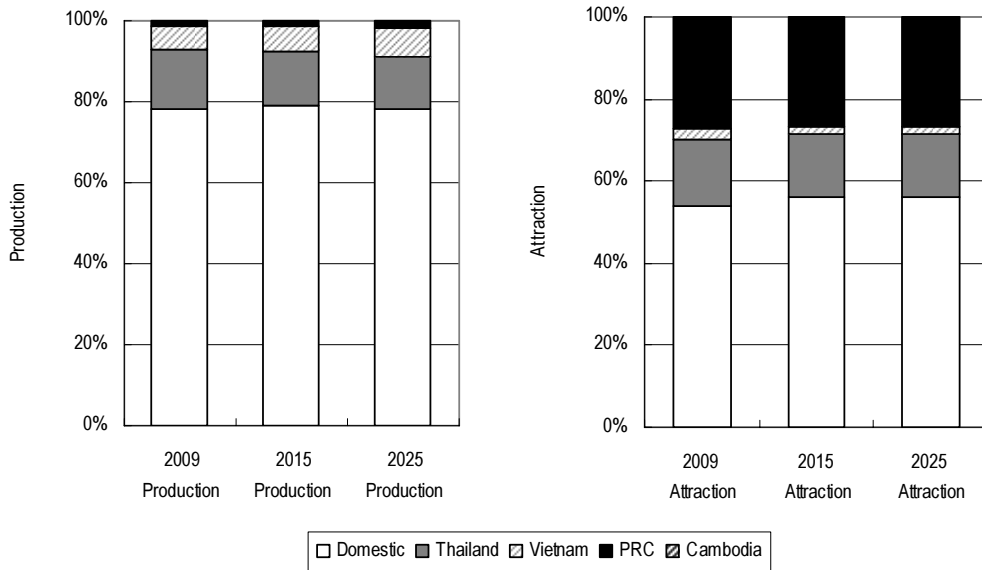


ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.3.3 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຫລວງນ້ຳທາ

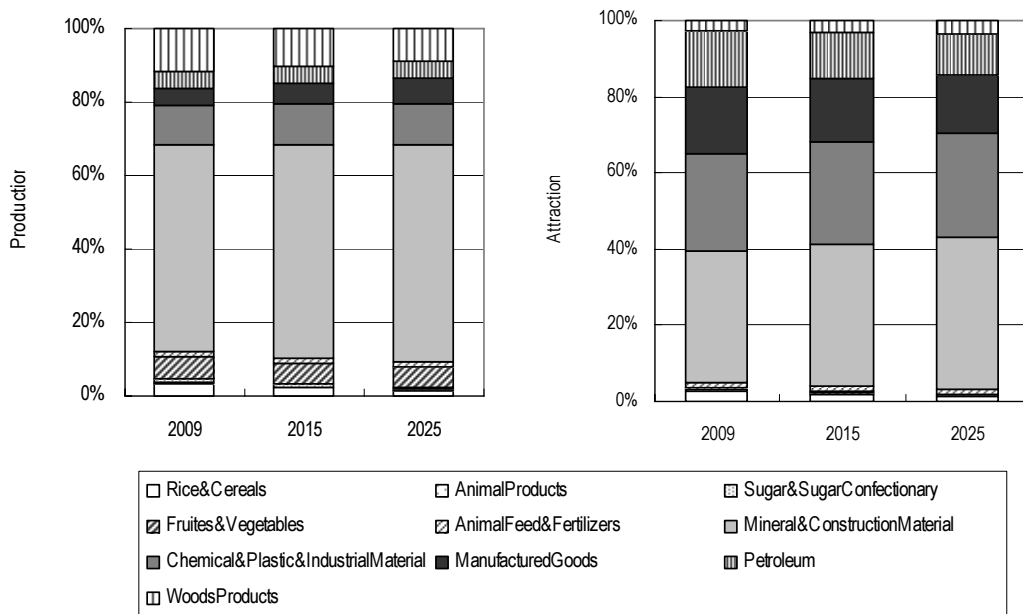
ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງ ຢູ່ໃນຮູບ 7.3.4 ແລະ 7.3.5, ສັດສ່ວນຂອງການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ

ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ແລະ ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ຄາດວ່າຈະຄືກັບສະພາບປະຈຸບັນ.



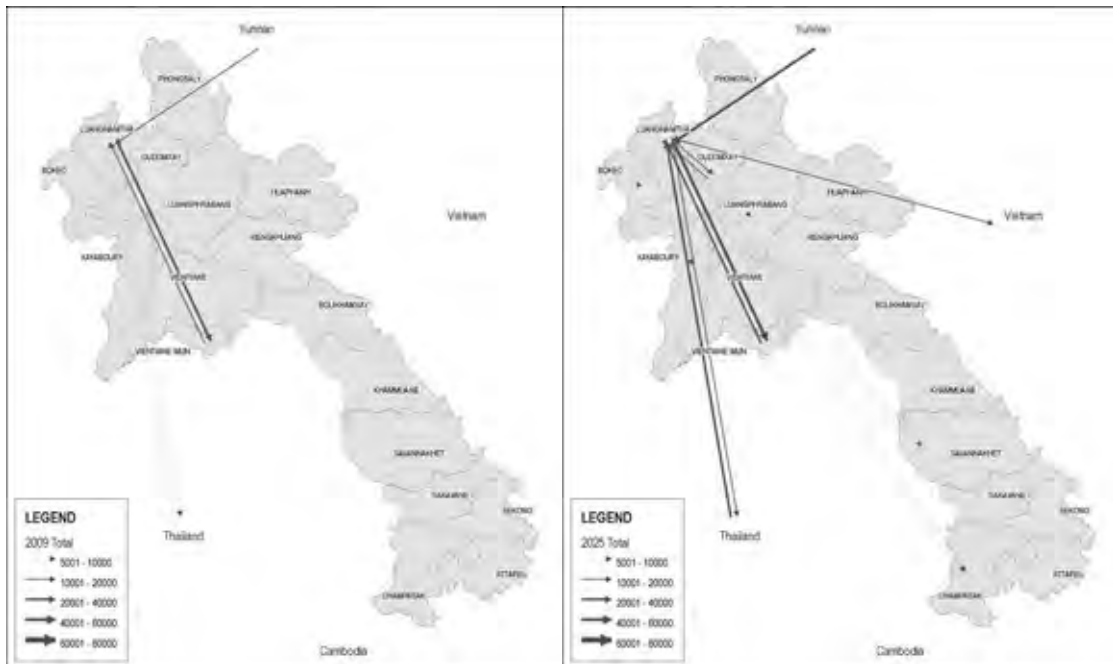
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.3.4 ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຫລວງນໍ້າທາ



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.3.5 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຫລວງນໍ້າທາ



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.3.6 ຄາດຄະເນ ການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

### 7.3.4 ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

#### (1) ບົດບາດ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ໃນຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

ໃນຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ຖືກລະບຸໃຫ້ເປັນນຶ່ງໃນສູນກາງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ຕາມເສັ້ນທາງເລກ 3. ແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ຍັງໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງ ໃຫ້ເຮັດຫນ້າທີ່ເປັນປະຕູສາກົນເພື່ອການນໍາເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ຈາກ/ໄປສູ່ ສປ ຈີນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ການຂຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ສປ ຈີນ ແລະ ປະເທດໄທ ດ້ວຍການສ້າງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທີ່ທັນສະໄຫມ ແລະ ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ ໃຫ້ພຽງພໍ. ສຸດທ້າຍ ກໍແມ່ນເຮັດໃຫ້ມີການທ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ທີ່ຢູ່ລຽບຕາມເສັ້ນທາງເລກ 3 ເພື່ອໃຫ້ມີ ຈໍານວນຫລາຍຂຶ້ນ.

#### (2) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງຫລວງນ້ຳທາ

ແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ຈະຕ້ອງເຮັດຫນ້າທີ່ ຄືກັນກັບສູນກາງການຂຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ແລະ ປຸງແຕ່ງສິນຄ້າ ກ່ອນແຈກຢາຍ ໃນພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ. ບັນດາກິດຈະກຳຕ່າງໆ ຈະຕ້ອງຮວມຢູ່ໃນຈຸດດຽວ ເພື່ອໃຫ້ການດຳເນີນງານ ມີປະສິດທິພາບທີ່ສູງກວ່າ ແລະ ມີການກະຕຸ້ນທາງພາສີ ໂດຍກຳນົດ ໃຫ້ເປັນ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ສ້າງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສາກົນ

(ລາຍລະ ອງູດຢູ່ໃນ ກົດຈະກຳ P111 ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ). ເຂດພະລາທິ-ການຂົນສົ່ງ ແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ຍັງແມ່ນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເພື່ອ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບສາກົນ ຂອງ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນສປປ ລາວ.

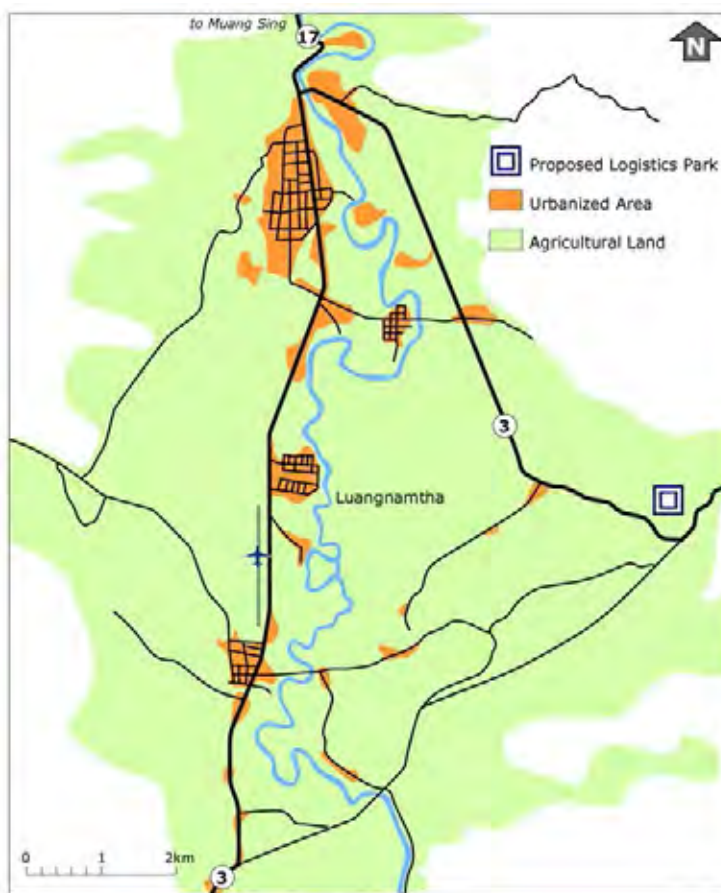
### 7.3.5 ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຫລວງນ້ຳທາ

#### (1) ທີ່ຕັ້ງ

ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງໃຫ້ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນ ປະຕູສາກົນຂອງ ສປປ ລາວ ໄປສູ່ ສປ ຈີນ, ແລະ ຍັງເປັນສະຖານທີ່ສົ່ງຜ່ານສິນຄ້າລະຫວ່າງ ສປ ຈີນ ແລະ ປະເທດໄທ ຕາມເສັ້ນທາງ ເລກ 3 (ເສັ້ນທາງອິນດູຈີນ ເໜືອ-ໄຕ້). ສະນັ້ນ, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລວງນ້ຳທາ ຈະຕ້ອງຕັ້ງຢູ່ໃນພື້ນທີ່ທີ່ມີເງື່ອນໄຂດັ່ງນີ້:

- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບເສັ້ນທາງເລກ 3 ໄດ້ດີ,
- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບເສັ້ນທາງເລກ 13 ຫລື ບ້ານບໍ່ເຕັນ (ຊາຍແດນລາວ-ຈີນ) ໄດ້ດີ,
- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ຕົວເມືອງຫລວງນ້ຳທາ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ 17 ໄດ້ດີ,
- ມີຜົນກະທົບໜ້ອຍ ຕໍ່ກົດຈະກຳຕົວເມືອງ ໃນແຂວງຫລວງນ້ຳທາ.

ເມື່ອພິຈາລະນາຕາມເງື່ອນໄຂຂ້າງເທິງນັ້ນ, ພື້ນທີ່ດ້ານຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້ ລຽບຕາມເສັ້ນທາງເລກ 3 ຈຶ່ງຖືກເລືອກ ເພື່ອສະເໜີໃຫ້ເປັນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຫລວງນ້ຳທາ ຕາມທີ່ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນ ຮູບ 7.3.7.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.3.7 ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຫລວງນໍ້າທາ

## (2) ຫນ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການ

ຜ່ານການຄາດຄະເນຢ່າງຮອບດ້ານ ກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການໆຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພົບວ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງນໍ້າທາ ຈະເປັນບ່ອນຮອງຮັບການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ ຈາກປະເທດໄທ ແລະ ຈີນ. ເນື່ອງຈາກມີຂໍ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານພູມສັນຖານ, ດັ່ງນັ້ນ ຫລວງນໍ້າທາຈຶ່ງຖືກຄາດຫວັງວ່າຈະກາຍເປັນ ສູນກາງຂ່າງຖ່າຍ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ຢູນານ ແລະ ປະເທດໄທ ໃນອະນາຄົດ. ໂດຍມີຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງຫລັກ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບແຂວງຫລວງນໍ້າທາ ດັ່ງນັ້ນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຫລວງນໍ້າທາ ຈຶ່ງຖືກຄາດຫວັງ ໃຫ້ເຮັດຫນ້າທີ່ເປັນສູນກາງ ແຈກຢາຍສິນຄ້າໄປສູ່ພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ໃນ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ (ໃຫ້ເບິ່ງໃນພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານສະບັບນີ້) ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງນໍ້າທາ ຄາດວ່າຈະເຮັດຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດຈີນ ເພື່ອນໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານ.
- ຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ທີ່ຢູ່ລຽບຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13ເໜືອ ລວມມີ ສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ.



- ການຂຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ແລະ ການຫຸ້ມຫໍ່
- ຮວມເອົາໜ້າທີ່ຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ ແລະ ຫ້ວຍຊາຍ ເຂົ້າກັບຫລວງນ້ຳທາ (ຈົນກະທັ້ງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງເຫລົ່ານັ້ນ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາຢ່າງເປັນອິດສະລະ ໂດຍມີບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຢ່າງພຽງພໍ).
- ປຸງແຕ່ງກ່ອນແຈກຢາຍ. ໄລຍະສັ້ນ, ແມ່ນສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າຈາກປະເທດຈີນ. ໄລຍະກາງ, ແມ່ນສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຈາກ ປະເທດຈີນ ຫາ ປະເທດໄທ.

**(3) ຂີດຄວາມສາມາດ**

ຢູ່ໃນການສຶກສານີ້, ໄດ້ມີການພັດທະນາຮູບແບບການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແບບຄົບຊຸດ ເພື່ອນຳມາປະເມີນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງແຂວງ/ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ (ລາຍລະອຽດຢູ່ພາກທີ 5 ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້). ໂດຍອີງໃສ່ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ, ບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ຖືກຄາດຄະເນວ່າ ຈະເຂົ້າມາໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລວງນ້ຳທາ ໃນປີ 2025 ໄດ້ຖືກສັງລວມໄວ້ໃນຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມ. ຄວນຮັບຮູ້ວ່າ, ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີຢູ່ໃນ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ເບິ່ງຢູ່ໃນພາກທີ 6 ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລວງນ້ຳທາ ຖືກຄາດຫວັງວ່າ ຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ຮ່ວມກັບບັນດາແຂວງໄກ້ຄຽງ ເຊັ່ນ ອຸດົມໄຊ ແລະ ຫ້ວຍຊາຍ. ດັ່ງນັ້ນ, ບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ເຂົ້າມາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລວງນ້ຳທາ ແມ່ນລວມທັງສິນຄ້າທີ່ຜະຫລິດຈາກອຸດົມໄຊ ແລະ ຫ້ວຍຊາຍ.

ຕາຕະລາງ 7.3.1 ບໍລິມາດສິນຄ້າ ໃນປີ 2025

ຫົວໜ່ວຍ: 000 ໂຕນ

ປະເພດຫຸ້ມຫໍ່	2025
ຕູ້ສິນຄ້າ	28.6
ສິນຄ້າຫົວໄປ	60.6
ສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	4.6
ສິນຄ້າປະເພດນ້ຳ	0.0
ລວມ	93.8

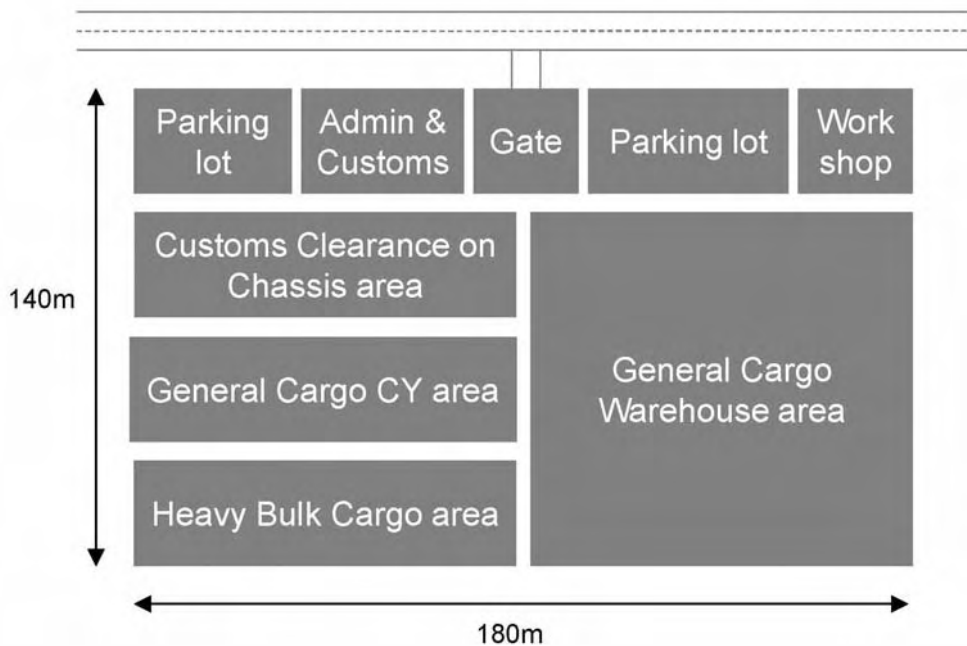
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

**(4) ການວາງແຜນ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ**

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງນັ້ນ, ໜ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລວງນ້ຳທາ ລວມມີ (i) ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດຈີນ ໃນການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ, (ii)

ທ້ອນໂຮມສິນຄ້າຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ລວມມີ ສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ (iii) ຊ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່. ເພື່ອຕອບສະຫນອງ ຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການເຫຼົ່ານີ້, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຫລວງນໍ້າທາ ຈຶ່ງໄດ້ມີການອອກແບບຢ່າງ ເໝາະສົມ ທັງປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ໂດຍຄຳນຶງເຖິງບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ, ແລະ ແຜນຜັງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ພິຈາລະນາເຖິງປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງການເຮັດວຽກ.

ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ທີ່ສະເໜີຢູ່ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລວງນໍ້າທາ ລວມມີ (i) ພື້ນທີ່ກວດກາສິນຄ້າຂອງພາສີ, (ii) ພື້ນທີ່ສຳລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່, (iii) ພື້ນທີ່ສຳລັບຕູ້ສິນຄ້າທົ່ວໄປ, (iv) ພື້ນທີ່ສາງໃນຮົ່ມສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ, (v) ບ່ອນຈອດພາຫະນະ, (vi) ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການພາສີ, (vii) ຫ້ອງການຜູ້ປະຕິບັດງານ, (viii) ຮ້ານສ້ອມແປງ. ໂດຍນຳໃຊ້ສົມມຸດຖານ ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນອັນດຽວກັນກັບ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈຳປາສັກ, ເນື້ອທີ່ຕ້ອງ ການ ສຳລັບເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຫລວງນໍ້າທາ ແມ່ນ 2.5 ເຮັກຕາ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.3.8 ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຫລວງນໍ້າທາ

ຕາຕະລາງ 7.3.2 ສັງລວມເນື້ອທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງນໍ້າທາ

ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ	ເນື້ອທີ່ (m <sup>2</sup> )
--------------------	----------------------------

ພື້ນທີ່ກວດກາ ສິນຄ້າຂອງ ພາສີ ຢູ່ເທິງລົດ	400
ພື້ນທີ່ສຳລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	300
ພື້ນທີ່ສຳລັບຕູ້ສິນຄ້າ ທົ່ວໄປ	800
ພື້ນທີ່ ໄດ້ຈາກການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ	2,700
ບ່ອນຈອດພາຫະນະ	1,600
ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການ ພາສີ	400
ຫ້ອງການຜູ້ປະຕິບັດງານ	300
ຫ້ອງສ້ອມແປງ	200
ປະຕູທາງອອກ ແລະ ບ່ອນຊັ່ງ ນໍ້າໜັກ	600
ພື້ນທີ່ເປົ່າວ່າງ (Buffer area)	-
ຄວາມສາມາດ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ	-
ອື່ນໆ	-
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ	7,300
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ ບໍ່ລວມບ່ອນຈອດ ພາຫະນະ	5,700
ອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈຳປາສັກ	23%
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ	25,000

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

**(5) ຄາດຄະເນ ມູນຄ່າຂອງໂຄງການ**

ມູນຄ່າຂອງໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຫລວງນໍ້າທາ ລວມມີ ມູນຄ່າສຳລັບການກໍ່ສ້າງ, ມູນຄ່າບໍລິຫານ, ມູນຄ່າສຳລັບທີ່ປຶກສາ ແລະ ເງິນແຮສຸກເສີນ ຄາດວ່າຈະນຳໃຊ້ປະມານ 3.9 ລ້ານ ໂດລາ (ເດືອນ ພະຈິກ 2009).

ຕາຕະລາງ 7.3.3 ສັງລວມມູນຄ່າໂຄງການ ຂອງ LNLP

ລາຍການ		ມູນຄ່າທັງໝົດ (ໂດລາ)	ຫມາຍເຫດ
1	ວຽກກະກຽມດິນ	1,127,635	

2	ວຽກກໍ່ສ້າງ	1,462,377	
3	ທາງເຊື່ອມ	643,506	
4	ມູນຄ່າກໍ່ສ້າງທັງໝົດ	3,233,517	1+2+3
5	ມູນຄ່າສໍາລັບການບໍລິຫານ	97,006	3% of 4
6	ມູນຄ່າສໍາລັບຈ້າງທີ່ປຶກສາ	226,346	7% of 4
7	ເງິນແຮສຸກເສີນ	345,986	10% of 4+6
8	ມູນຄ່າທັງໝົດຂອງໂຄງການ	3,902,855	4+5+6+7

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

### (6) ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 4 ຂັ້ນຕອນດັ່ງນີ້: ຂັ້ນຕອນກະກຽມ, ຂັ້ນຕອນ ອອກແບບ, ຂັ້ນຕອນ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ຂັ້ນຕອນດໍາເນີນງານ. ໂດຍອີງໃສ່ຂະໜາດ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ຂອງໂຄງການ, ດັ່ງນັ້ນ ເພື່ອໃຫ້ໂຄງການນີ້ສໍາເລັດ ຈະຕ້ອງໃຊ້ເວລາປະມານ 35-40 ເດືອນ.

## 7.4 ເມືອງໄຊ

### 7.4.1 ເສດຖະກິດປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນພັດທະນາໃນອະນາຄົດ

#### (1) ສະພາບເສດຖະກິດ ໃນປະຈຸບັນ

ແຂວງອຸດົມໄຊ ຕັ້ງຢູ່ເຄິ່ງກາງຂອງພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ, ມີເນື້ອທີ່ທັງໝົດ 15,358 ກິໂລແມັດ ມົນທົນ. ເນື້ອທີ່ຂອງແຂວງ ກວມເອົາ 14% ຂອງເນື້ອທີ່ແຂວງພາກເໜືອທັງໝົດ, ແລະ ກວມເອົາ 6.5% ຂອງເນື້ອທີ່ທົ່ວປະເທດ. ຊາຍແດນດ້ານເໜືອຂອງແຂວງ ຕິດກັບແຂວງຜົ້ງສາລີ ແລະ ປະເທດຈີນ, ດ້ານຕາເວັນອອກຕິດກັບແຂວງຫລວງພະບາງ, ດ້ານໃຕ້ຕິດກັບ 4 ເມືອງຂອງແຂວງໄຊຍະບູລີ ແລະ ດ້ານຕາເວັນຕົກຕິດກັບແຂວງຫລວງນໍ້າທາ ແລະ ແຂວງບໍ່ແກ້ວ. ເມືອງໄຊ ຕັ້ງຢູ່ກິໂລແມັດທີ 583 ຈາກນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໄປທາງພາກເໜືອ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ. ເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 2E ແລະ 2W ເຊື່ອມຕໍ່ກັບເມືອງຂວາ ແຂວງຜົ້ງສາລີ, ແລະ ໂຕຊາງ (Taichang) ປະເທດວຽດນາມ, ແລະ ທ່າເຮືອປາກແບ່ງ. ເພາະສະນັ້ນ, ເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວນີ້ຈຶ່ງແມ່ນເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງທີ່ສໍາຄັນຂອງແຂວງ ຮອງມາຈາກເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ. ເສັ້ນທາງຫລວງແຂວງມີຈຸດເລີ່ມຕົ້ນຈາກກິໂລແມັດທີ 59 ເມືອງນາໜ້ ຂອງເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ໄດ້ເຊື່ອມຕໍ່ກັບຈຸດຜ່ານແດນທ້ອງຖິ່ນເຫມົາຈາຍ (Meochay) ລະຫວ່າງແຂວງອຸດົມໄຊ ແລະ ເມືອງຫລາ ປະເທດຈີນ, ແລະ ຍັງເຊື່ອມຕໍ່ເຂົ້າກັບເມືອງບຸນໄຕ້ ແຂວງຜົ້ງສາລີ. ສະໜາມບິນ ອຸດົມໄຊ ເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງແຂວງອຸດົມໄຊ, ແຂວງຫລວງພະບາງ, ແລະ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.

ແຂວງອຸດົມໄຊ ປະກອບດ້ວຍ 7 ເມືອງ ໄດ້ແກ່: ເມືອງໄຊ, ເມືອງລາ, ເມືອງນາຫມ້, ເມືອງງາ, ເມືອງແບ່ງ, ເມືອງຮຸນ, ແລະ ເມືອງປາກແບ່ງ ແລະ ແບ່ງອອກເປັນ 70 ເຂດ ມີ 587 ຫມູ່ບ້ານ ແລະ ເຂດພັດທະນາ ສະເພາະ 10 ແຫ່ງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນປີ 2005 ມີພຽງແຕ່ 41 ບ້ານທີ່ຈັດເປັນພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ (7%). ໃນເຂດຊົນນະບົດທີ່ເສັ້ນທາງໄປເຖິງມີ 233 ຫມູ່ບ້ານ (40%), ເຂດຊົນນະບົດທີ່ເສັ້ນທາງໄປບໍ່ເຖິງມີ 313 ຫມູ່ບ້ານ (53%). ພາຍໃນແຂວງມີ 3 ຊົນເຜົ່າໃຫຍ່ອາໄສຢູ່ ເຊັ່ນ ຂະມຸ 60%, ລາວລຸ່ມ 25% ແລະ ມົ້ງ 15% ຂອງຜູ້ຢູ່ອາໄສທັງຫມົດ.

ອີງຕາມສະຖິຕິການສຳຫລວດ ປະຊາກອນ ປີ 2005 ຊື້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ມີທັງຫມົດ 42,705 ຄົວເຮືອນ, ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກປີ 2000 ຊຶ່ງມີ 40,430 ຄົວເຮືອນ. ຈຳນວນປະຊາກອນມີທັງຫມົດ 262,779 ຄົນ, ໃນນັ້ນ 131,191 ຄົນ ແມ່ນແມ່ຍິງ ແລະ 131,588 ຄົນ ແມ່ນຜູ້ຊາຍ. ຕັ້ງແຕ່ປີ 2000 ເປັນຕົ້ນມາ ອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງພົນລະເມືອງສະເລັຍ ແມ່ນ 2.1% ຕໍ່ປີ.

ເສດຖະກິດຂອງແຂວງກຳລັງໄດ້ຮັບການພັດທະນາ. ໃນໂຄງປະກອບເສດຖະກິດ ຂະແໜງກະສິກຳ ແມ່ນຫລຸດລົງ, ຂະແໜງ ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ບໍລິການກຳລັງເພີ່ມຂຶ້ນ. ໃນປີ 2008, GRDP ຂອງແຂວງມີ 1,368 ພັນລ້ານກີບ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ພາກກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ 60.1%, ອຸດສະຫະກຳ 21% ແລະ ບໍລິການ 18.9%. ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GDP ແມ່ນ 11.3%, ແລະ ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງແຕ່ລະຂະແໜງມີດັ່ງນີ້: ກະສິກຳ-ປ່າໄມ້ 8.1%, ອຸດສະຫະກຳ 9.7%, ແລະ ບໍລິການ 13.8%. ອີງຕາມສະຖິຕິປະຊາກອນ ໃນປີ 2005, ປະຊາກອນທີ່ເຮັດວຽກມີ 134,017 ຄົນ, ກວມເອົາ 51.0% ຂອງປະຊາກອນທັງຫມົດ. ຂະແໜງກະສິກຳ ມີຜູ້ເຮັດວຽກ 117,935 ຄົນ, ຂະແໜງອຸດສະຫະກຳ ມີ 1,608 ຄົນ, ຂະແໜງບໍລິການ ມີ 4,692 ຄົນ ແລະ ອື່ນໆ.

ອີງຕາມການສຳຫລວດຄວາມທຸກຍາກໃນປີ 2001, ແຂວງອຸດົມໄຊ ແມ່ນນຶ່ງໃນ 8 ແຂວງທຸກຍາກ ທີ່ສຸດຂອງປະເທດ. ຈຳນວນຄອບຄົວທຸກຍາກມີ 22,331 ຄອບຄົວ ຫລື 54% ຂອງຈຳນວນຄອບຄົວ ທັງຫມົດ. ເປີເຊັນຂອງຄອບຄົວທຸກຍາກ, 37.6% ຢູ່ເມືອງໄຊ, ແລະ 37.5% ຢູ່ເມືອງລາ. ທັງສອງເມືອງ ທຸກຍາກນີ້ ແມ່ນຮວມຢູ່ໃນ 72 ເມືອງທຸກຍາກຂອງປະເທດ. ນອກຈາກນີ້ ທັງ 5 ເມືອງທີ່ເຫລືອ ຊຶ່ງເປີເຊັນຂອງຄອບຄົວທຸກຍາກສູງ ປະກອບມີ ເມືອງນາຫມ້ 54.8%, ເມືອງງາ 59.1%, ເມືອງແບ່ງ 60.6%, ເມືອງຮຸນ 57.0%, ແລະ ເມືອງປາກແບ່ງ 85.6% ແມ່ນຮວມຢູ່ໃນ 46 ເມືອງທຸກຍາກທີ່ສຸດຂອງ ປະເທດ.

ຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກຕົ້ນຕໍ ທີ່ຄົວເຮືອນເຫລົ່ານັ້ນປະສົບຢູ່ ແມ່ນຂາດປັດໃຈພື້ນຖານສຳລັບຢູ່ອາໄສ ເຊັ່ນ ອາຫານ, ເຄື່ອງນຸ່ງຫົ່ມ, ທີ່ພັກອາໄສ, ຢາປິວພະຍາດ, ແລະ ບໍ່ສາມາດໄດ້ຮັບການບໍລິການສາທາລະນະ ເຊັ່ນ ການສຶກສາ, ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການບໍລິການສຸກຂະພາບເປັນຕົ້ນ. ປີ 2001, ຈຳນວນຫມູ່ບ້ານທຸກຍາກມີ 596 ຫມູ່ບ້ານ ຫລື 85.5% ຂອງຈຳນວນຫມູ່ບ້ານທັງຫມົດພາຍໃນແຂວງ. ປີ 2005, ຈຳນວນຫມູ່ບ້ານ ທຸກຍາກຫລຸດລົງ ເຫລືອ 441 ຫມູ່ບ້ານ.

## (2) ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ

ເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ເລກທີ 13 ເໜືອ ແລ່ນຜ່ານເມືອງໄຊ ຈາກດ້ານຕາເວັນຕົກສ່ຽງໄຕ້ ຫາ ດ້ານຕາເວັນອອກສ່ຽງເໜືອ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ເຂົ້າກັບ ແຂວງຫລວງນໍ້າທາ, ຊາຍແດນຈີນ ດ້ານທິດເໜືອ, ແລະ ຫລວງພະບາງ/ວຽງຈັນ ດ້ານທິດໄຕ້. ເສັ້ນທາງສາຍສໍາຄັນອື່ນໆແມ່ນ ເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ເລກ 4 ຊຶ່ງເຊື່ອມຕໍ່ແຂວງອຸດົມໄຊ ກັບ ແຂວງຜົ້ງສາລີ ແລະ ດຽນວຽນພູ ຂອງປະເທດວຽດນາມ. ເມືອງໄຊ ມີສະໜາມບິນພາຍໃນ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການມາວຽງຈັນ 3 ມື້ຕໍ່ອາທິດ.

## (3) ແຜນພັດທະນາ

### 1) ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ (2006-2010), ອໍານາດການປົກຄອງແຂວງ ໄດ້ວາງ ເປົ້າຫມາຍດັ່ງນີ້:

- ເສດຖະກິດມະຫາພາກ, ເປົ້າຫມາຍການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GRDP ແມ່ນ 16.6% ຕໍ່ປີ, ຊຶ່ງລວມມີ: ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຂະແໜງກະສິກໍາ ເພີ່ມຂຶ້ນ 1.5 ເທື່ອ, ການຂະຫຍາຍ ຕົວຂອງຂະແໜງອຸດສະຫະກໍາ ເພີ່ມຂຶ້ນ 28.8% ແລະ ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຂະແໜງ ບໍລິການ ເພີ່ມຂຶ້ນ 21%. GRDP ປີ 2010 ໃຫ້ບັນລຸໄດ້ 2,016.33 ພັນລ້ານກີບ ແລະ GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນໃຫ້ໄດ້ 640 ໂດລາ. ໃນ ປີ 2010, ໂຄງປະກອບເສດຖະກິດ ປະກອບ ດ້ວຍ ຂະແໜງກະສິກໍາ 45%, ຂະແໜງ ອຸດສະຫະກໍາ 30% ແລະ ຂະແໜງ ບໍລິການ 25%. ໃນນີ້ ຂະແໜງກະສິກໍາຫລຸດລົງ 17%, ແລະ ຂະແໜງອຸດສະຫະກໍາເພີ່ມຂຶ້ນ 11%, ແລະ ຂະແໜງ ບໍລິການ ເພີ່ມຂຶ້ນ 6%.
- ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວປະຊາກອນ 2.4% ຕໍ່ປີ. ຈໍານວນປະຊາກອນຈະມີ 295,626 ຄົນ. ອາຍຸຍິນໂດຍສະເລ່ຍ 66 ປີ. ອັດຕາການເຂົ້າຮຽນຫນັງສື ຂອງເດັກນ້ອຍອາຍຸ 6-10 ປີ ໃຫ້ໄດ້ 95%.
- ໃນ 5 ປີຕໍ່ຫນ້າ, ເປົ້າຫມາຍເປີເຊັນການລົງທຶນ ຕໍ່ GRDP ຢູ່ທີ່ 32%. ການລົງທຶນຂອງພາກລັດ ຈະກວມເອົາ 12% ຂອງ GRDP ເພາະ ແຂວງອຸດົມໄຊ ຍັງເປັນແຂວງທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບການ ພັດທະນາ ແລະ ບົດບາດຂອງພາກລັດແມ່ນຍັງມີຄວາມສໍາຄັນຫລາຍ. ເກືອບທັງຫມົດຂອງ ການລົງທຶນຈາກພາກລັດ ໃນ 5 ປີຕໍ່ຫນ້າ ແມ່ນມາຈາກແຫລ່ງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ. ບຸລິມະສິດ ການລົງທຶນ ແມ່ນການປັບປຸງ ຫລື ພັດທະນາ ເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 13 ເໜືອ, ຂົວຂ້າມນໍ້າຂອງ, ພະລັງງານ, ລະບົບນໍ້າປະປາ, ໂຮງຮຽນ ແລະ ອຸປະກອນ ການ ສຶກສາ, ການບໍລິການສຸກຂະພາບ, ລະບົບຊົນລະປະທານ ແລະ ການພັດທະນາຊົນນະບົດ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ. ແຫລ່ງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດ

ຄາດວ່າຈະມີ 70% ແລະ ຫົນພາຍໃນ 30%. ກະຕຸ້ນ ແລະ ດຶງດູດ ການລົງທຶນ ໃນຂະແໜງ ເສດຖະກິດອື່ນໆ ຢ່າງໜ້ອຍໃຫ້ໄດ້ 20% ຂອງ GDP.

## 2) ການພັດທະນາຕົວເມືອງ

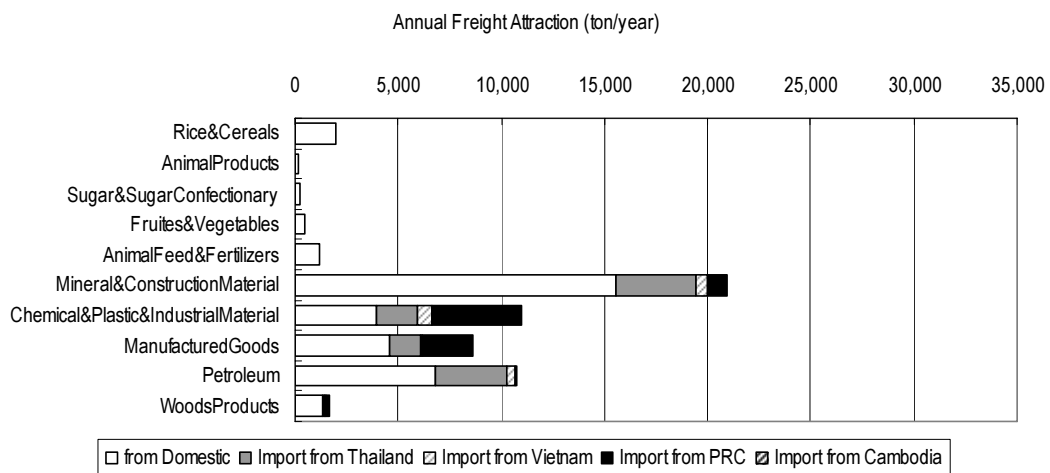
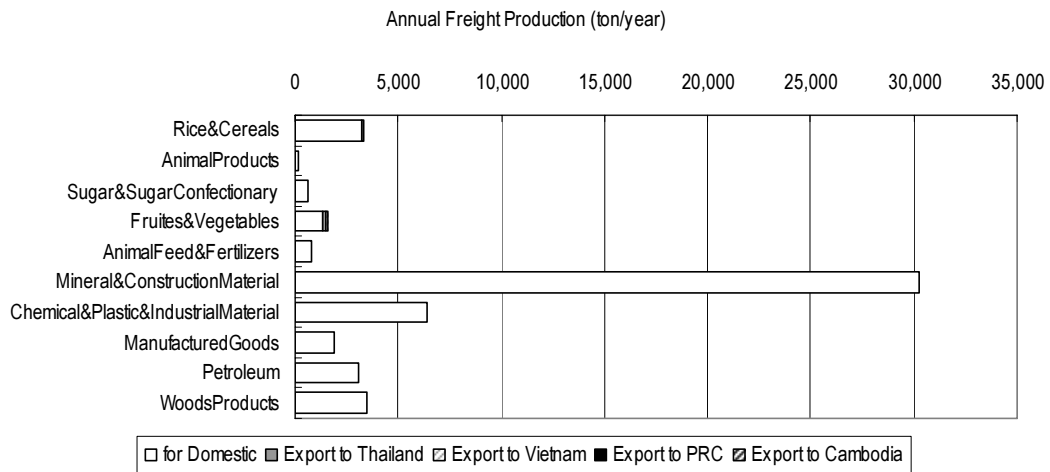
ປະຈຸບັນ ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງຂອງແຂວງອຸດົມໄຊ ມີຂອບເຂດຈຳກັດຫລາຍ. ເມືອງໄຊ ແມ່ນ ເທດສະບານ ຂອງແຂວງອຸດົມໄຊ, ຊຶ່ງເປັນພຽງແຫ່ງດຽວທີ່ມີຮູບຮ່າງການເປັນຕົວເມືອງ. ເມືອງໄຊ ຕັ້ງຢູ່ລຽບ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ. ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ ຂະຫຍາຍໄປຕາມເສັ້ນທາງ ເລກທີ 13 ເໜືອ ແຕ່ມີຂອບເຂດຈຳກັດ ເນື່ອງມາຈາກ ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ປະຊາກອນມີໜ້ອຍ.

ສະຖາບັນ ໂຍທາ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ສ້າງແຜນຜັງຊື່ນຳລວມ ຕົວເມືອງໄຊ. ອີງຕາມແຜນຜັງນີ້, ພື້ນທີ່ ຕົວເມືອງ ຈະຂະຫຍາຍຕົວໄປຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ.

### 7.4.2 ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງອຸດົມໄຊ

ບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກແຂວງອຸດົມໄຊ ມີປະມານ 52,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ແລະ 99% ຂອງການຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນການຂົນສົ່ງພາຍໃນ. ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທີ່ ຄາດຄະເນໄວ້ ເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າເຂົ້າມາແຂວງອຸດົມໄຊ ມີປະມານ 57,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ແລະ 64% ແມ່ນການຂົນສົ່ງພາຍໃນ, 19% ມາຈາກໄທ ແລະ 14% ມາຈາກຈີນ. ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບ ແຂວງອຸດົມໄຊ ມີພຽງແຕ່ 16 ໂຕນຕໍ່ປີ.

ສິນຄ້າສ່ວນໃຫຍ່ທີ່ຖືກຂົນສົ່ງມາແຂວງອຸດົມໄຊ ປະກອບດ້ວຍ: ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ລວມມີ ຊີ້ມັງ ແລະ ຜະຫລິດ ຕະພັນເຄືອບ; ວັດສະດຸອຸດສະຫະກຳ ລວມມີ ເຫລັກ ແລະ ຊື່ນສ່ວນເຄື່ອງຈັກ, ນ້ຳມັນ ແລະ ເຄື່ອງໃຊ້ ໄຟຟ້າ.

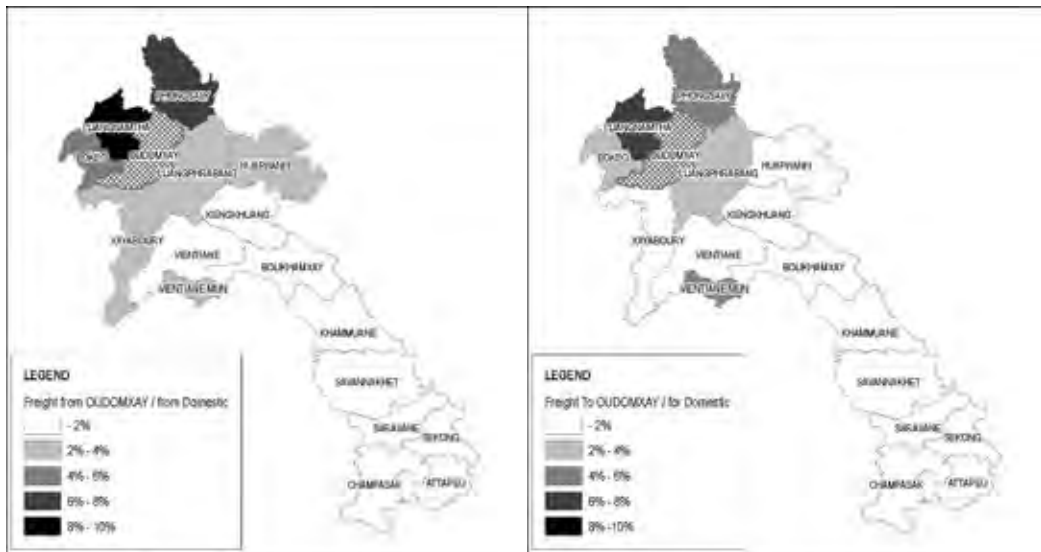


ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

### ຮູບ 7.4.1 ການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນຕາມບໍລິມາດ

ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນ ຮູບ 7.4.2, ພື້ນທີ່ການແຈກຢາຍການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ທີ່ພົວພັນກັບແຂວງອຸດົມໄຊ ແມ່ນ ພາກເໜືອຂອງແຂວງຫລວງພະບາງ ແລະ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.



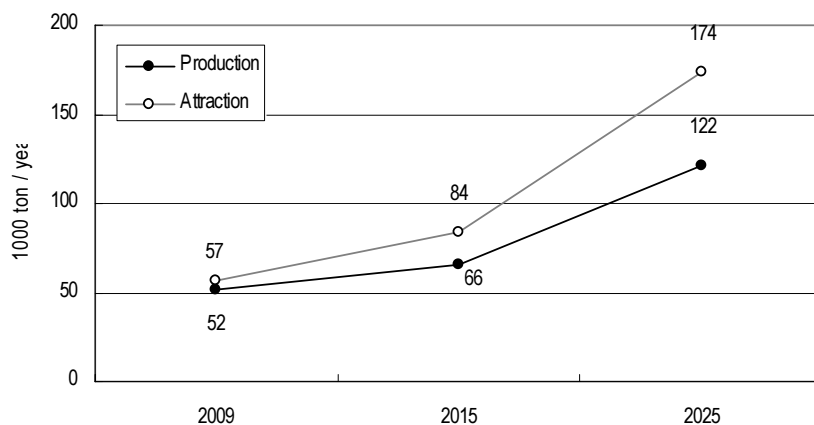


ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.4.2 ສ່ວນແບ່ງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ອອກ/ເຂົ້າ ແຂວງອຸດົມໄຊ ໃນປະຈຸບັນ ໂດຍການຂົນສົ່ງ ພາຍໃນ

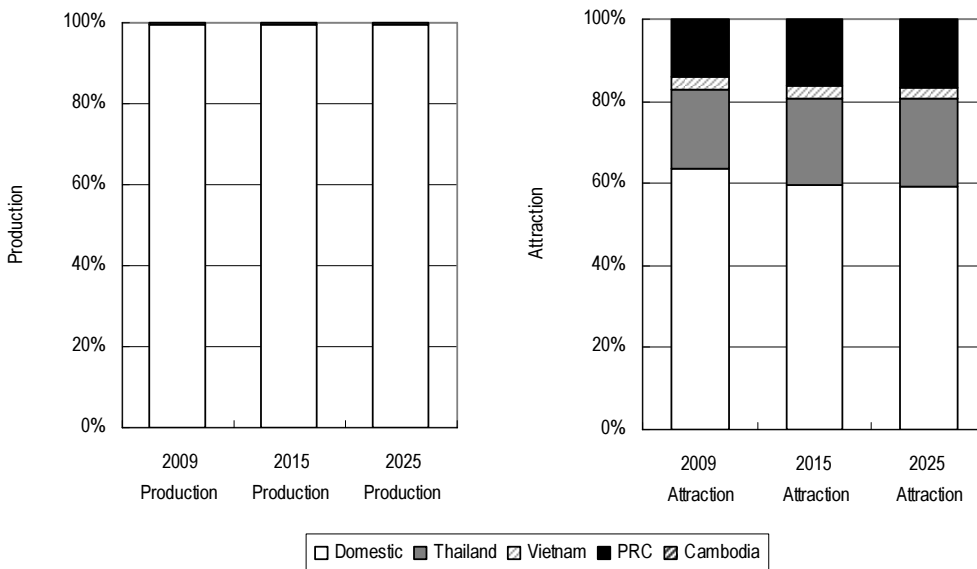
### 7.4.3 ການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ຮູບ 7.4.3 ສະແດງການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງອຸດົມໄຊ ໃນອະນາຄົດ. ໃນປີ 2005, ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າເຂົ້າມາແຂວງອຸດົມໄຊ ຄາດວ່າມີປະມານ 174,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ມີປະມານ 122,000 ໂຕນຕໍ່ປີ.



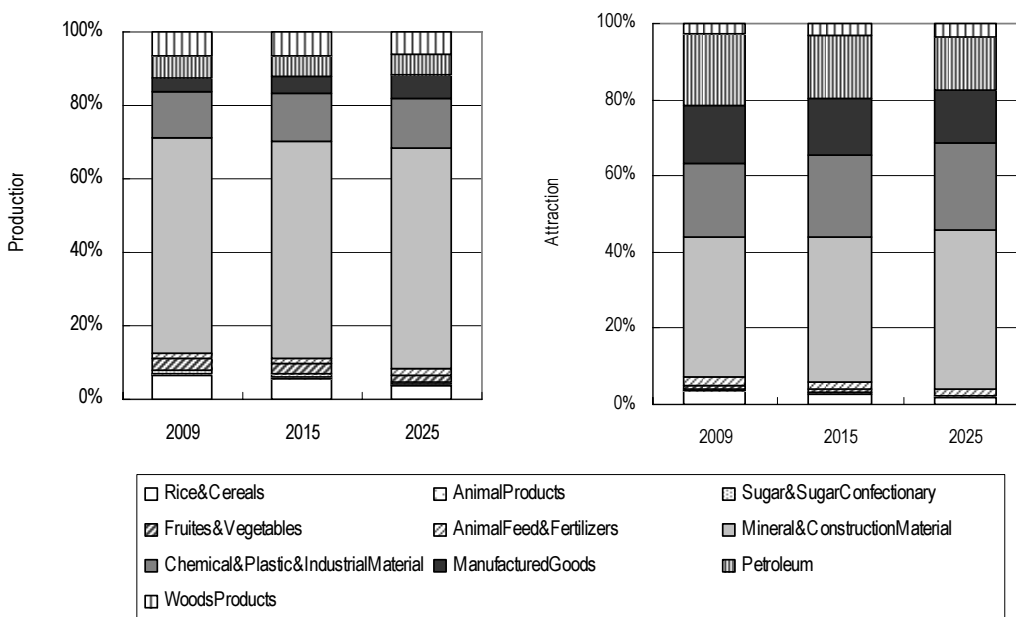
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.4.3 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງອຸດົມໄຊ



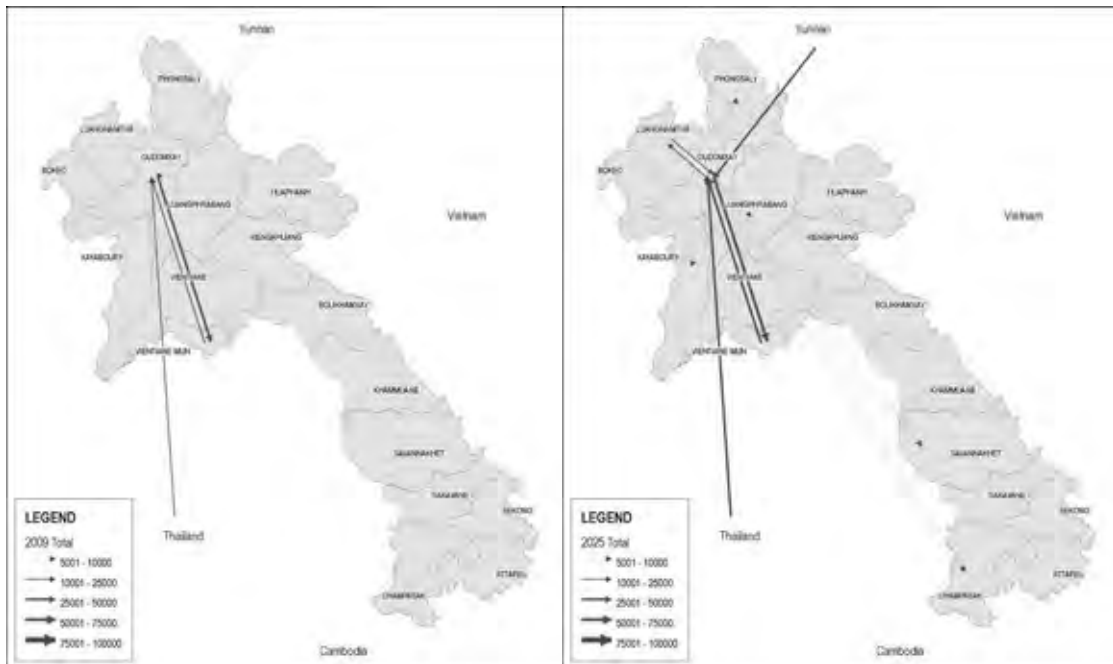
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.4.4 ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງອຸດົມໄຊ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.4.5 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງອຸດົມໄຊ



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.4.6 ຄາດຄະເນ ການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

#### 7.4.4 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

##### (1) ບົດບາດ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງແຂວງອຸດົມໄຊ ໃນຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີ ຢູ່ໃນພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ຈະປະສົບຜົນສໍາເລັດໄດ້ ດ້ວຍການສ້າງ 3 ຍຸດທະສາດສໍາຄັນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: (i) ຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ, (ii) ກະຕຸ້ນທຸລະກິດ, (iii) ຂະຫຍາຍຕະຫລາດ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຍຸດທະສາດເຫລົ່ານີ້ປະກົດເປັນຈິງ, ແຂວງອຸດົມໄຊ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງວ່າ ຈະກາຍເປັນນຶ່ງໃນ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງພູມິພາກ ໃນ ສປປ ລາວ, ດ້ວຍການສ້າງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທີ່ທັນສະໄຫມ ແລະ ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງໃຫ້ພຽງພໍ, ເພື່ອຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ໃຫ້ມີຂະຫນາດໃຫຍ່ ໂດຍອາໄສຂໍ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານພູມສັນຖານ ແລະ ເສດຖະກິດ ຂອງ ສປປ ລາວ.

##### (2) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງອຸດົມໄຊ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ ໃນຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ເບິ່ງຢູ່ພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ແຂວງອຸດົມໄຊ ຫວັງວ່າຈະພັດທະນາ ເປັນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງພູມິພາກ ທັງນີ້ເພື່ອປັບປຸງ ປະສິດທິພາບຂອງ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງພູມິພາກ ໂດຍການຈັດແບ່ງຂັ້ນຄວາມສໍາຄັນຂອງ ຕາຫນ່າງພະລາທິການຂົນສົ່ງ. (ລາຍລະອຽດ ເບິ່ງກິດຈະກຳ P112 ຂອງຍຸດທະສາດພະລາທິການ ຂົນ

ສິ່ງແຫ່ງຊາດ). ອາດເວົ້າໄດ້ວ່າ, ການພັດທະນາເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງພູມິພາກ ທີ່ແຂວງອຸດົມໄຊ ຈະປະສົບຜົນສໍາເລັດໃນໄລຍະຍາວ. ຄາດວ່າຈໍານວນສິນຄ້າທີ່ເຄື່ອນໄຫວຢູ່ໃນ ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ທີ່ໄດ້ວາງແຜນນີ້ ແມ່ນມີຈໍານວນຫນ້ອຍ, ແລະ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ກໍໄດ້ສະເໜີ ການພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ແຂວງຫລວງນໍ້າທາ ແທນການພັດທະນາ ທີ່ແຂວງອຸດົມໄຊ (ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີຢູ່ພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້).

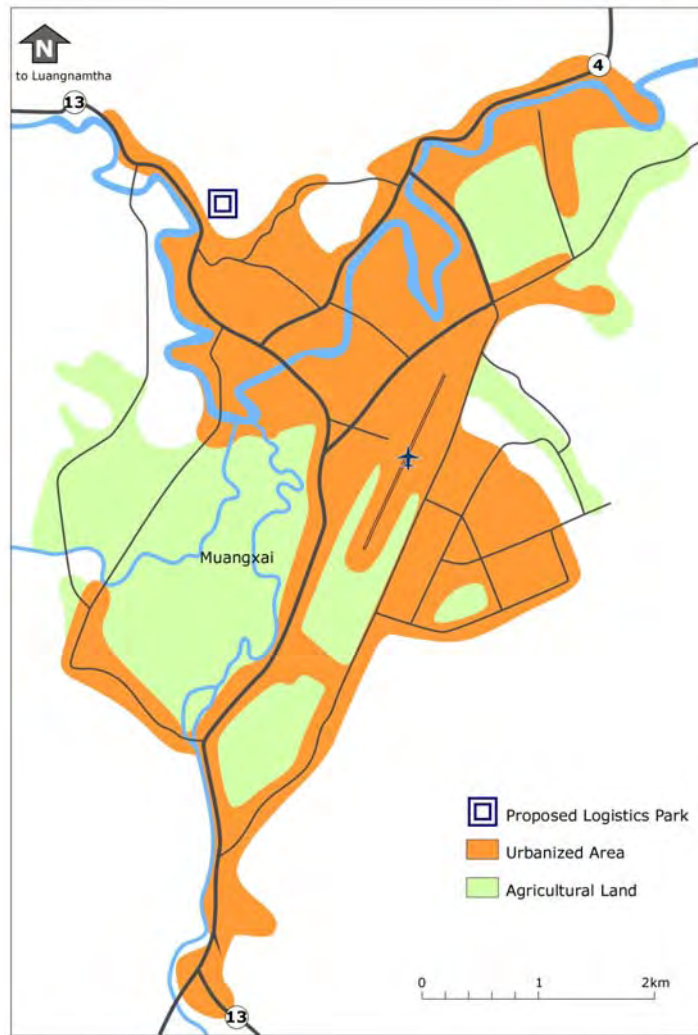
#### 7.4.5 ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ

##### (1) ທີ່ຕັ້ງ

ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງໃຫ້ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນ ສູນກາງພະລາທິການ ຂົນສົ່ງພູມິພາກ ຂອງພາກເໜືອ ສປປ ລາວ ທີ່ຢູ່ລຽບຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ, ແລະ ຍັງເປັນສູນກາງການນໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ໃນອະນາຄົດ ທີ່ມີເປົ້າໝາຍຢູ່ທີ່ປະເທດວຽດນາມ ຕາມເສັ້ນທາງເລກ 4. ສະນັ້ນ, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ ຈະຕ້ອງຕັ້ງຢູ່ໃນພື້ນທີ່ທີ່ມີເງື່ອນໄຂດັ່ງນີ້:

- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ໄດ້ດີ,
- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບເສັ້ນທາງເລກທີ 4 ໄດ້ດີ,
- ມີຜົນກະທົບຫນ້ອຍ ຕໍ່ກິດຈະກຳຕົວເມືອງ ໃນເມືອງໄຊ

ເມື່ອພິຈາລະນາຕາມເງື່ອນໄຂຂ້າງເທິງນັ້ນ, ພື້ນທີ່ດ້ານຕາເວັນອອກສ່ຽງໄຕ້ ລຽບຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ຈຶ່ງຖືກເລືອກ ເພື່ອສະເໜີໃຫ້ເປັນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ ຕາມທີ່ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນ ຮູບ 7.4.7.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.4.7 ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ

## (2) ຫນ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການ

ຜ່ານການຄາດຄະເນຢ່າງຮອບດ້ານ ກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພົບວ່າ ການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງຈີນ ແລະ ໄທ ຈະມີຈຳນວນຫນ້ອຍ ທີ່ເຄື່ອນໄຫວຢູ່ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ. ເນື່ອງຈາກມີຂໍ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານພູມສັນຖານ, ດັ່ງນັ້ນ ໃນໄລຍະຍາວ ເມືອງໄຊ ຈຶ່ງຖືກ ຄາດຫວັງວ່າຈະກາຍເປັນ ສູນກາງຂ່າງຖ່າຍສິນຄ້າສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານ ລະຫວ່າງ ຢູນານ ແລະ ປະເທດໄທ ໃນອະນາຄົດ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ໃນ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ ຄາດວ່າຈະເຮັດຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອນຳສົ່ງໄປ ແລະ ຂົນມາຈາກ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ
- ສົ່ງເສີມການຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ ການຕີລົດເປົ່າກັບຄືນມາ

- ຂຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ (ໃນພູມິພາກ ແລະ ແຂວງ)

### (3) ຂີດຄວາມສາມາດ

ຢູ່ໃນການສຶກສານີ້, ໄດ້ມີການພັດທະນາຮູບແບບການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແບບຄົບຊຸດ ເພື່ອນຳມາປະເມີນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງແຂວງ/ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ (ລາຍລະອຽດຢູ່ພາກທີ 5 ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້). ໂດຍອີງໃສ່ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ, ບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ຖືກຄາດຄະເນວ່າຈະເຂົ້າມາໃນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງເມືອງໄຊ ໃນປີ 2025 ໄດ້ຖືກສັງລວມໄວ້ໃນຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມ.

ຕາຕະລາງ 7.4.1 ບໍລິມາດສິນຄ້າ ໃນປີ 2025

ຫົວໜ່ວຍ: 000 ໂຕນ

ປະເພດຫຸ້ມຫໍ່	2025
ຕູ້ສິນຄ້າ	0.7
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	1.5
ສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	0.1
ສິນຄ້າປະເພດນ້ຳ	0.0
ລວມ	2.2

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

### (4) ການວາງແຜນ ສົ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ, ມູນຄ່າໂຄງການ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ການຄາດຄະເນພົບວ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ ຈະບໍ່ມີປະສິດທິຜົນດ້ານການເງິນ ພາຍໃນເວລາການວາງແຜນ (ກ່ອນປີ 2025). ດັ່ງນັ້ນ, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງໄຊ ຈຶ່ງຄວນຮວມເຂົ້າກັບເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງນ້ຳທາ ຈົນເຖິງປີ 2025.

ເພາະສະນັ້ນ, ການວາງແຜນ ສົ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ, ມູນຄ່າໂຄງການ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຢ່າງລະອຽດ ຄວນຈະຕ້ອງເຮັດຫລັງຈາກປີ 2025 ຫລື ເມື່ອໃດທີ່ ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງເພີ່ມຂຶ້ນ ຈົນເຮັດໃຫ້ໂຄງການ ມີປະສິດທິຜົນດ້ານການເງິນ.