

7.5 ຫ້ວຍຊາຍ

7.5.1 ເສດຖະກິດປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນພັດທະນາໃນອະນາຄົດ

(1) ສະພາບເສດຖະກິດ

ແຂວງບໍ່ແກ້ວ ຕັ້ງຢູ່ພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ, ມີຊາຍແດນຕິດກັບ ປະເທດໄທ ແລະ ສະຫະພາບ ມຽນມາ. ເນື້ອທີ່ທັງໝົດມີ 6,000 ກິໂລແມັດມົນທົນ (ເປັນແຂວງນ້ອຍທີ່ສຸດອັນດັບ 2nd ຮອງຈາກ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ), ແລະ ໃນປີ 2005 ມີປະຊາກອນ 145,000 ຄົນ. 70% ຂອງ ປະຊາກອນ ທັງໝົດພາຍໃນແຂວງ ແມ່ນຊົນເຜົ່າຕ່າງໆ. ພື້ນທີ່ພາຍໃນແຂວງເກືອບທັງໝົດ ເປັນພູເຂົາ ແລະ ພື້ນທີ່ທົ່ງພຽງມີໜ້ອຍທີ່ສຸດ. ດັ່ງນັ້ນ, ໃນປີ 2005 ປະຊາກອນເມືອງຫ້ວຍຊາຍ ຈຶ່ງມີພຽງແຕ່ 56,000 ຄົນ, ແຕ່ກໍກວມເອົາ 40% ຂອງປະຊາຊົນພາຍໃນແຂວງ.

ແຂວງບໍ່ແກ້ວ ມີອຸດສະຫະກຳຕົ້ນຕໍ ຄື ການກະສິກຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ. ຜະຫລິດຕະພັນຕົ້ນຕໍ ຂອງ ການກະສິກຳ ແມ່ນ ສາລີ, ຖົ່ວດິນ ແລະ ເຂົ້າ. ອຸດສະຫະກຳປ່າໄມ້ ບໍ່ໄດ້ຮັບການພັດທະນາຫລາຍ ເນື່ອງມາຈາກ ລັດຖະບານກາງໄດ້ຈຳກັດຈຳນວນການຕັດໄມ້. ກ່ຽວກັບການທ່ອງທ່ຽວ, ມີ ນັກທ່ອງທ່ຽວ 2 ປະເພດ ເຂົ້າມາທ່ອງທ່ຽວໃນແຂວງ. ປະເພດທີ 1 ແມ່ນນັກທ່ອງທ່ຽວພາຍເບື້ ຈາກປະເທດຕາເວັນຕົກ, ທີ່ຂ້າມຊາຍແດນມາຈາກປະເທດໄປ ແລະ ຜ່ານໄປຫລວງພະບາງ. ປະເພດທີ 2 ແມ່ນນັກທ່ອງທ່ຽວໄທ ທີ່ໄປຢັ້ງມຢາມ ແຂວງຢູນນານ (Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture) ປະເທດຈີນ. ເນື່ອງຈາກການປັບປຸງເສັ້ນທາງເລກທີ 3, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ນັກທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການຄ້າຂາຍລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຈີນ ເພີ່ມຂຶ້ນ. ຫ້ວຍຊາຍ ແລະ ຊຽງຂອງ ຈະເຊື່ອມຕໍ່ກັນດ້ວຍຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງແຫ່ງທີ 4 ໃນປີ 2015. ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການ ສຳເລັດແລ້ວ ແລະ ການກໍ່ສ້າງກໍຈະເລີ່ມຕົ້ນໄປໄວໆນີ້.

ຕັ້ງແຕ່ປີ 2007, ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ກໍໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ໃນເຂດຊາຍແດນລະຫວ່າງຊາດ ທີ່ຕິດກັບ ໄທ ແລະ ມຽນມາ (ຊຶ່ງຮ້ອງວ່າ ສາມຫລ່ຽມຄຳ). ໂດຍການລົງທຶນຮ່ວມກັນ ລະຫວ່າງ ນັກລົງທຶນຂອງລາວ, ມຽນມາ ແລະ ມາເກົາ, ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ກຳລັງກໍ່ສ້າງສະໜາມກ້ອນ, ກາຊີໂນ ແລະ ໂຮງແຮມ. ສ່ວນວ່າສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆເຊັ່ນ ຮ້ານຄ້າ ຈະໄດ້ຮັບການ ພັດທະນາ ໃນອະນາຄົດ.

ແຂວງບໍ່ແກ້ວ ໄດ້ຮັບການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ໃນພາກກະສິກຳ ຈາກປະເທດຈີນ. ການລົງທຶນໂດຍກົງຈາກຂອງປະເທດ ຈາກປະເທດໄທ ແມ່ນຈຳກັດ. ການລົງທຶນປູກຢາງ ບໍ່ຫລາຍຄືກັບ ແຂວງຫລວງນ້ຳທາ. ນັກລົງທຶນຈີນ ປະມານ 10 ຄົນ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ໃຫ້ລົງທຶນ, ແຕ່ການລົງທຶນ ຕົວຈິງຂອງເຂົາເຈົ້າຍັງຈຳກັດ. ອຳນາດການປົກຄອງແຂວງ ບໍ່ຕ້ອງການ ສົ່ງເສີມການລົງທຶນປູກຢາງ.

ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ສະບັບປະຈຸບັນ, ເປົ້າຫມາຍການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ ປະກອບ

ດ້ວຍ: (a) ຂະຫຍາຍການຜະຫລິດກະສິກໍາ, ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນ ເຂົ້າ, ແລະ (b) ຂະຫຍາຍການ ທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວທີ່ພົວພັນກັບ ອຸດສະຫະກໍາ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການວາງແຜນນໍາໃຊ້ ທີ່ດີນ ທີ່ບໍ່ເໝາະສົມ ແມ່ນນຶ່ງໃນບັນຫາວິກິດ ສໍາລັບການພັດທະນາກະສິກໍາ.

(2) ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ

ຫ້ວຍຊາຍ ໄດ້ຖືກພັດທະນາໃຫ້ເປັນ ຈຸດຜ່ານແດນຂ້າມແມ່ນໍ້າຂອງ, ດັ່ງນັ້ນ ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ ຈຶ່ງມີຂໍ້ໄດ້ປຽບ. ຫ້ວຍຊາຍ ຕັ້ງຢູ່ດ້ານຕາເວັນຕົກສ່ຽງເໜືອຂອງແຂວງ ຕິດກັບຊຽງຂອງ ແຂວງຊຽງຮາຍ ປະເທດໄທ. ເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 3 ຜ່ານພາກໄຕ້ຂອງແຂວງ ຈາກພາກຕາເວັນຕົກສ່ຽງໄຕ້ ສູ່ ພາກ ຕາເວັນອອກສ່ຽງເໜືອ ແລະ ຈະໄດ້ເວລາປະມານ 3 ຊົ່ວໂມງ ຈາກຫ້ວຍຊາຍ ຫາ ບ້ານບໍ່ເຕັນ (ຊາຍແດນຈີນ). ປະຈຸບັນນີ້, ໂຄງການ ຂົວຂ້າມນໍ້າຂອງແຫ່ງທີ 4 ກໍາລັງດໍາເນີນຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 3, ຊຶ່ງຄາດວ່າ ຈະປັບປຸງຄວາມສະດວກ ແລະ ປະສິດທິພາບຂອງສາຍທາງເສດຖະກິດເໜືອ-ໄຕ້. ຫ້ວຍຊາຍ ມີສະໜາມບິນພາຍໃນ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການມາວຽງຈັນ 3 ມື້ຕໍ່ອາທິດ.

(3) ແຜນພັດທະນາ

1) ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ສະບັບປະຈຸບັນ ມີເປົ້າໝາຍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GRDP ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ 7.5 ເຖິງ 8.0 ເປີເຊັນ ຕໍ່ປີ, ໃນລະຫວ່າງ ປີ 2006-2010.
- ປີ 2010, ໂຄງປະກອບ ຂອງຂະແໜງ ກະສິກໍາ ຈະມີ 53.8%, ຂະແໜງ ອຸດສະຫະກໍາ 13.0% ແລະ ຂະແໜງບໍລິການ 33.2%.
- ລາຍຮັບປະຈໍາປີ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ 2 ຫາ 2.5% ຕໍ່ປີ.
- ການລົງທຶນຂອງພາກລັດ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ 25 ຫາ 30% ຕໍ່ປີ, ຊຶ່ງກວມເອົາ 8-9% ຂອງGRDP.
- ປີ 2010, ປະຊາກອນຂອງແຂວງຈະມີ 154,494 ຄົນ, ແມ່ຍິງ 78,516 ຄົນ.
- ປີ 2010, ລາຍໄດ້ສະເລ່ຍ ຈະແມ່ນ 700 ຫາ 750 ໂດລາຕໍ່ຄົນ.

2) ການພັດທະນາຕົວເມືອງ

ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງປະຈຸບັນ ຂອງແຂວງບໍ່ແກ້ວ ມີຂອບເຂດຈໍາກັດຫລາຍ. ເມືອງຫ້ວຍຊາຍ ແມ່ນ ເທດສະບານ ຂອງແຂວງບໍ່ແກ້ວ, ຊຶ່ງເປັນພຽງແຫ່ງດຽວທີ່ມີຮູບຮ່າງການເປັນຕົວເມືອງ. ຫ້ວຍຊາຍ ຕັ້ງຢູ່ ແລະ ພັດທະນາລຽບຕາມແຄມແມ່ນໍ້າຂອງ. ຕົວເມືອງແມ່ນຈຸດຮ່ວມກັນລະຫວ່າງ ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ

ຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງບົກຂອງເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ແລະ ຍັງເປັນຈຸດຜ່ານແດນກັບໄທ.

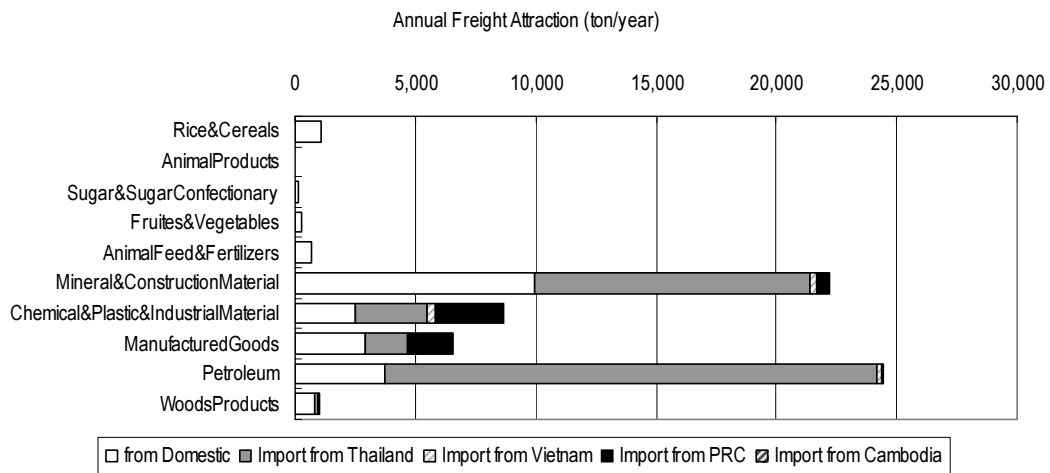
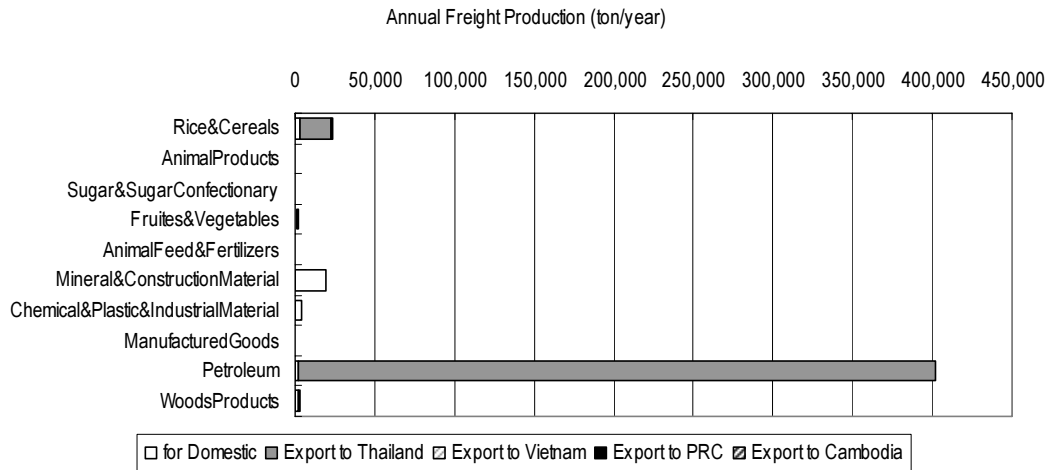
ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ ໄດ້ຂະຫຍາຍໄປຕາມແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ, ແລະ ເນື່ອງຈາກປະຊາຊົນເພີ່ມຂຶ້ນ ປະຈຸບັນນີ້ ຕົວເມືອງໄດ້ແຜ່ລາມຂຶ້ນໄປຫາພູເຂົາທີ່ຢູ່ໃນຕົວເມືອງ.

ສະຖາບັນ ໂຍທາ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ວາງແຜນຜັງຊັ້ນຈຳລວມ ຕົວເມືອງທ້ວຍຊາຍ. ອີງຕາມແຜນຜັງນີ້ ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ ຈະຂະຫຍາຍໄປສູ່ດ້ານໄຕ້ ລຽບຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ.

7.5.2 ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງບໍ່ແກ້ວ

ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ໃນແຂວງບໍ່ແກ້ວ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນ ຖ່ານຫີນ ຊຶ່ງສົ່ງອອກໄປປະເທດໄທ ປະມານ 402,000 ໂຕນຕໍ່ປີ. ໂດຍບໍ່ລວມຖ່ານຫີນ, ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ໃນປະຈຸບັນມີ 54,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ສາລີ, ແກ້ວ (ພອຍ) ແລະ ຫີນມາກາດຈຳ. ການຂົນສົ່ງທີ່ ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນແຂວງບໍ່ແກ້ວ ມີປະມານ 65,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ແລະ 56% ຂອງບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທີ່ ຄາດຄະເນໄວ້ ແມ່ນນຳເຂົ້າມາຈາກປະເທດໄທ ເຊັ່ນ ນ້ຳມັນ, ຊີມັງ ແລະ ຊັ້ນສ່ວນຂອງຊີມັງ.

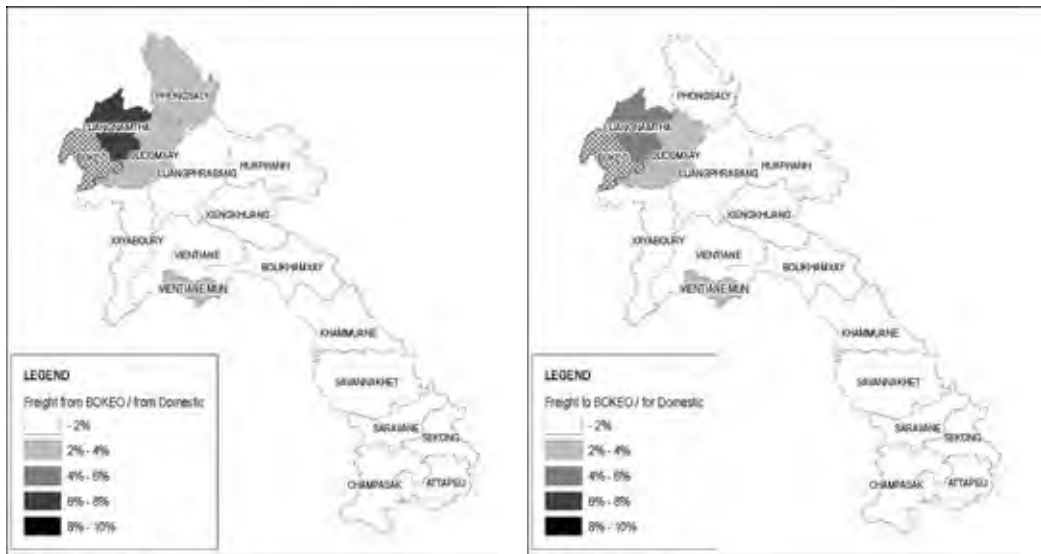
ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຈີນ ມີປະມານ 5,000 ໂຕນຕໍ່ປີ. ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ທີ່ຂົນສົ່ງ ຈາກ ໄທ ໄປຫາ ຈີນ ຜ່ານແຂວງບໍ່ແກ້ວ ມີປະມານ 2,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ຊຶ່ງສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນ ນ້ຳມັນ. ສິນຄ້າ ຊົມໃຊ້ຈາກ ຈີນ ໄປຫາ ໄທ ມີປະມານ 3,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ປະກອບດ້ວຍ ແຜ່ນແພ ແລະ ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຕາຕະລາງ 7.5.1 ການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນຕາມບໍລິມາດ

ຕາຕະລາງ 7.5.2 ສະແດງ ພື້ນທີ່ການແຈກຢາຍການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ທີ່ພົວພັນກັບ ແຂວງບໍ່ແກ້ວ ແມ່ນຈຳກັດ ຢູ່ທີ່ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ.

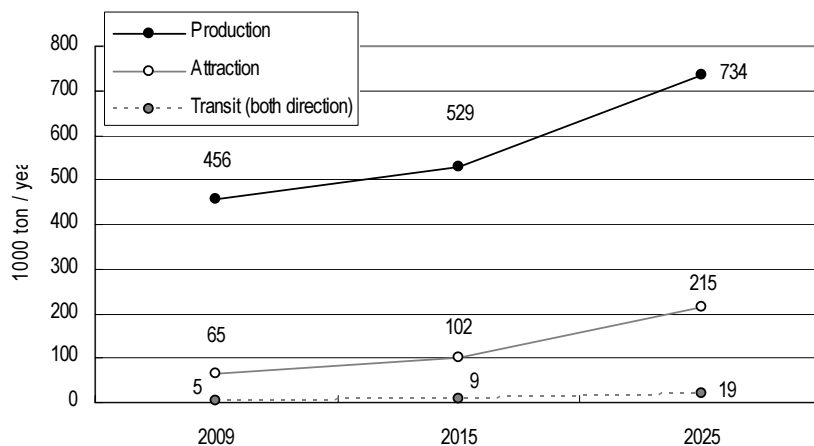


ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.5.2 ສ່ວນແບ່ງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ອອກ/ເຂົ້າ ແຂວງບໍ່ແກ້ວ ໃນປະຈຸບັນ ໂດຍການຂົນສົ່ງ ພາຍໃນ

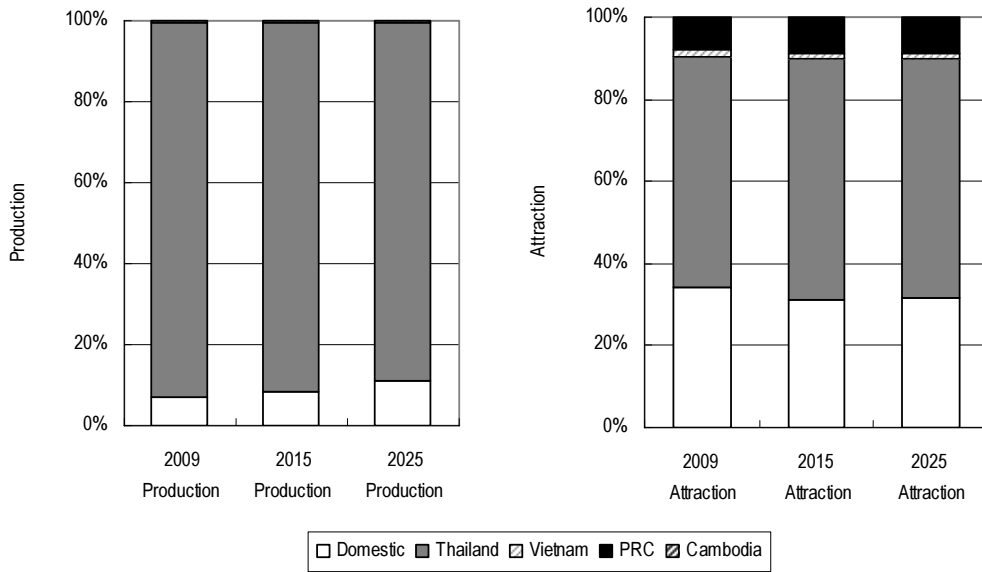
7.5.3 ການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ໃນປີ 2025, ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ຂອງແຂວງບໍ່ແກ້ວ ຄາດວ່າຈະມີປະມານ 734,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ຄາດວ່າຈະມີປະມານ 215,000 ໂຕນຕໍ່ປີ. ສ່ວນແບ່ງການສົ່ງອອກຖ່ານຫີນ ໄປປະເທດໄທ ຫລຸດລົງເລັກນ້ອຍ, ແຕ່ໃນອະນາຄົດ ຈະເປັນສ່ວນສຳຄັນຂອງການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້.



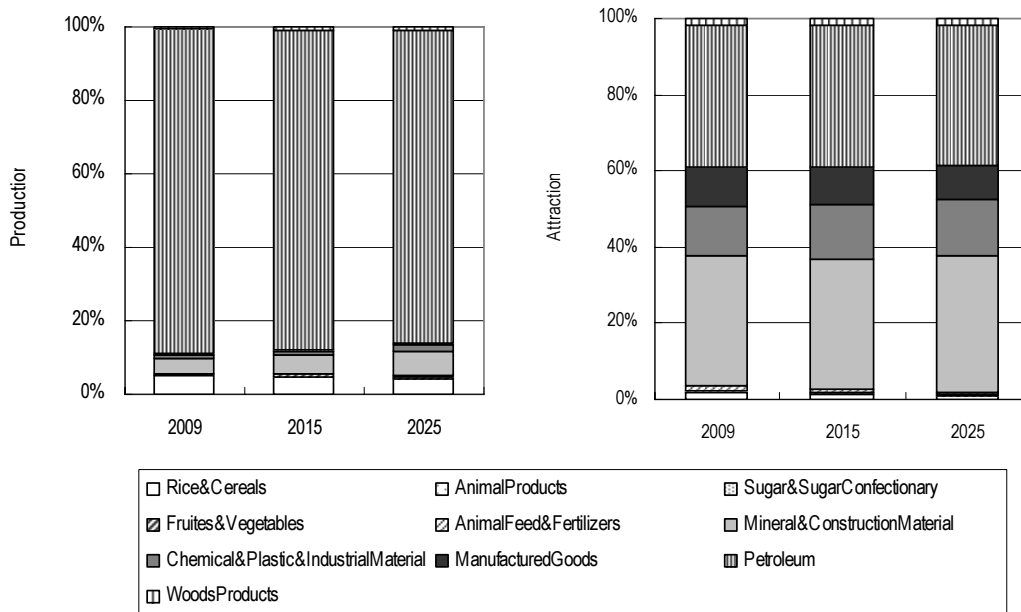
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.5.3 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງບໍ່ແກ້ວ



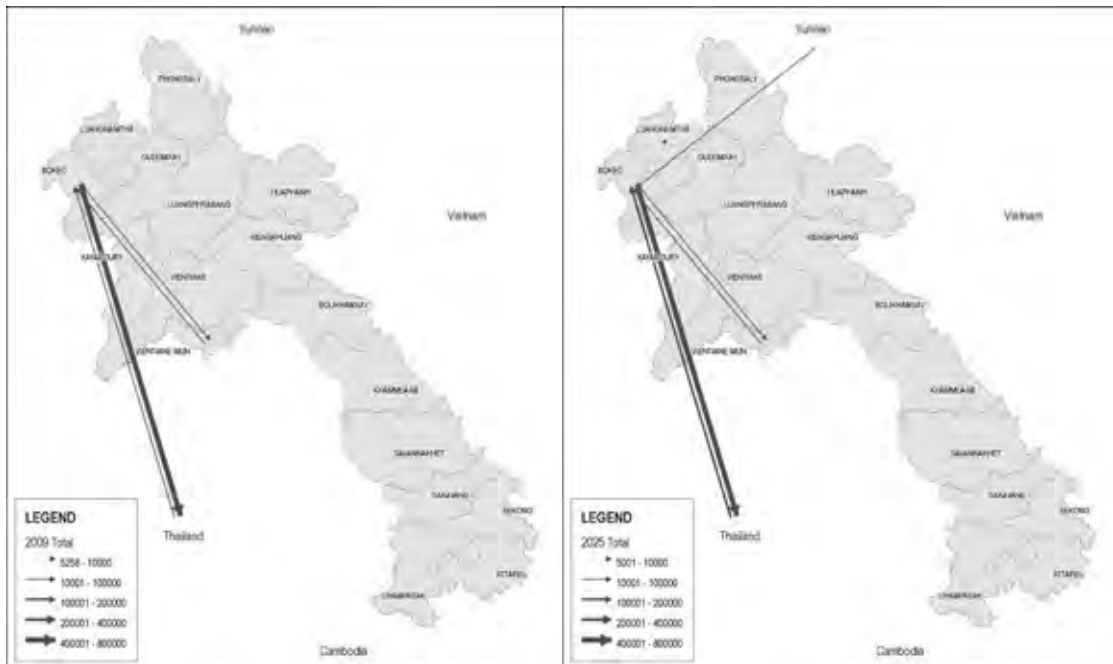
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.5.4 ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງບໍ່ແກ້ວ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.5.5 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງບໍ່ແກ້ວ



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.5.6 ຄາດຄະເນ ການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

7.5.4 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

(1) ບົດບາດ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງແຂວງບໍ່ແກ້ວ ໃນຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

ເມືອງຫ້ວຍຊາຍ ຖືກລະບຸວ່າເປັນນຶ່ງໃນ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງພູມິພາກ, ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເຫນືອ ໃນຍຸດທະສາດ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ. ຊຶ່ງຫວັງວ່າຈະຊ່ວຍໃຫ້ມີການທ້ອນໂຮມສິນຄ້າຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເຫນືອຫລາຍຂຶ້ນ. ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງພູມິພາກ ຍັງມີຫນ້າທີ່ສຳຄັນ ເພື່ອຊ່ວຍປັບປຸງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງທ້ອງຖິ່ນ ພາຍໃນແຂວງ.

(2) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນເມືອງຫ້ວຍຊາຍ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ ໃນຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ເມືອງຫ້ວຍຊາຍ ຄາດວ່າຈະມີເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ໃນແຂວງບໍ່ແກ້ວ, ທັງນີ້ເພື່ອປັບປຸງ ປະສິດທິພາບຂອງ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງພູມິພາກ, ໂດຍການຈັດແບ່ງຂັ້ນຄວາມສຳຄັນຂອງ ຕາຫນ່າງພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ. ຫ້ວຍຊາຍ ຖືກຄາດວ່າຈະເປັນສູນກາງ ສຳລັບການຂຸ່ນຖ່າຍສິນຄ້າ ໃນພາກເຫນືອຂອງ ສປປ ລາວ. ບັນດາ ກິດຈະກຳຕ່າງໆ ຈະຕ້ອງຮວມຢູ່ໃນຈຸດດຽວ ເພື່ອໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ ໃນການດຳເນີນງານທີ່ສູງກວ່າ ຮວມທັງເຊື່ອເຊີນ ຕ່າງປະເທດໃຫ້ເຂົ້າມາມີສ່ວນຮ່ວມໃນໂຄງການ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫ້ວຍຊາຍ (HXLP) ຈະປະສົບຜົນສໍາເລັດໃນໄລຍະຍາວ ເພາະຄາດຄະເນເຫັນວ່າ ບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ຈະເຂົ້າມາຊົມໃຊ້ບໍລິການມີຫນ້ອຍ. ດັ່ງນັ້ນ, ເຂດພະລາທິ ການຂົນສົ່ງເມືອງຫ້ວຍຊາຍ ຈຶ່ງຖືກສະເໜີໃຫ້ຮວມເຂົ້າກັນກັບ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງນໍ້າທາ ຈົນກະທັ້ງ ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າມີຈໍານວນຫລາຍພຽງພໍທີ່ຈະມານໍາໃຊ້ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫ້ວຍຊາຍ.

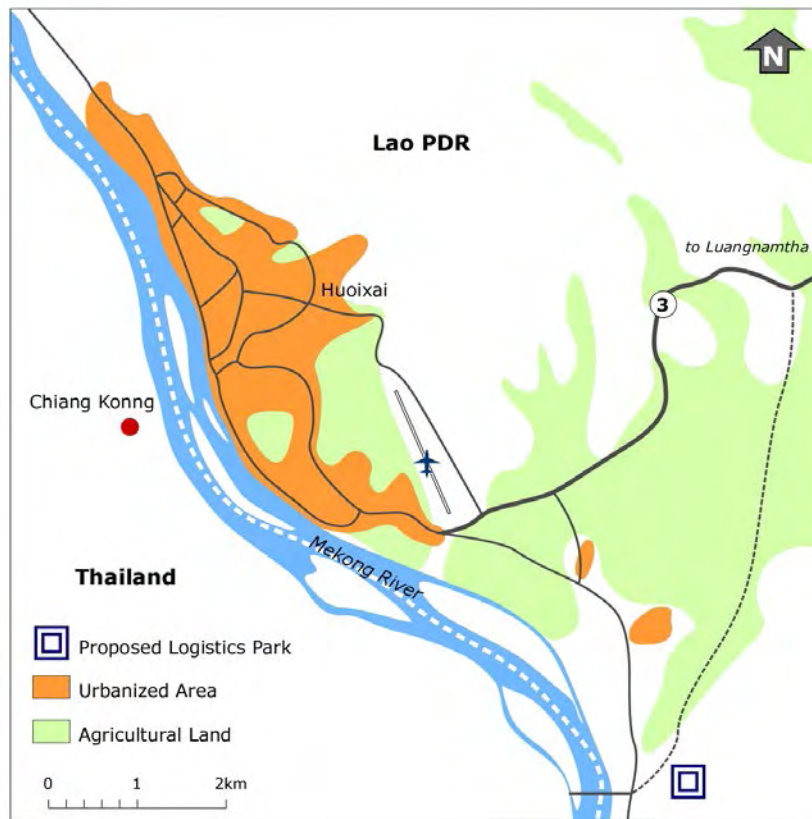
7.5.5 ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫ້ວຍຊາຍ

(1) ທີ່ຕັ້ງ

ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫ້ວຍຊາຍ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງໃຫ້ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນ ສູນກາງພະລາທິການ ຂົນ ສົ່ງພູມິພາກ ຂອງພາກເໜືອ ສປປ ລາວ, ເປັນສູນກາງສົ່ງຜ່ານລະຫວ່າງ ຈີນ ແລະ ໄທ ຕາມເສັ້ນທາງ ເລກ 3. ເພາະສະນັ້ນ, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫ້ວຍຊາຍ ຈະຕ້ອງຕັ້ງຢູ່ໃນພື້ນທີ່ມີເງື່ອນໄຂດັ່ງນີ້:

- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບເສັ້ນທາງເລກທີ 3 ໄດ້ດີ,
- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບຂົວຂ້າມນໍ້າຂອງແຫ່ງທີ 4 ໄດ້ດີ,
- ມີຜົນກະທົບຫນ້ອຍ ຕໍ່ກິດຈະກຳຕົວເມືອງ ໃນເມືອງຫ້ວຍຊາຍ

ເມື່ອພິຈາລະນາຕາມເງື່ອນໄຂຂ້າງເທິງນັ້ນ, ພື້ນທີ່ດ້ານຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້ ລຽບຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 3 ຈຶ່ງຖືກເລືອກ ເພື່ອສະເໜີໃຫ້ເປັນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫ້ວຍຊາຍ ຕາມທີ່ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນ ຮູບ 7.5.7.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບປະກອບ 7.5.7 ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງຫ້ວຍຊາຍ

(2) ຫນ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການ

ຜ່ານການຄາດຄະເນຢ່າງຮອບດ້ານ ກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພົບວ່າ ການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງຈີນ ແລະ ໄທ ຈະມີຈຳນວນຫນ້ອຍ ທີ່ເຄື່ອນໄຫວຢູ່ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງເມືອງຫ້ວຍຊາຍ. ເນື່ອງຈາກມີຂໍ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານພູມສັນຖານ, ດັ່ງນັ້ນໃນໄລຍະຍາວ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເມືອງຫ້ວຍຊາຍຈຶ່ງຖືກຄາດຫວັງວ່າຈະກາຍເປັນສູນກາງຂ່າງຖ່າຍສິນຄ້າສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ຢູນານ ແລະ ປະເທດໄທ ໃນອະນາຄົດ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ໃນ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ, ເບິ່ງພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫ້ວຍຊາຍ ຄາດວ່າຈະເຮັດ ຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບໄທ ເພື່ອນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຈີນ
- ຂ່າງຖ່າຍ ແລະ ຫ້ອມຫໍສິນຄ້າ
- ຂຶ້ນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການເກັບຮັກສາ ໃນພື້ນທີ່ລຽບຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ລວມທັງດ້ານປະເທດໄທ

(3) ຂັດຄວາມສາມາດ

ຢູ່ໃນການສຶກສານີ້, ໄດ້ມີການພັດທະນາຮູບແບບການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແບບຄົບຊຸດ ເພື່ອນຳມາປະເມີນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງແຂວງ/ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ (ລາຍລະອຽດຢູ່ພາກທີ 5 ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້). ໂດຍອີງໃສ່ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ, ບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ຖືກຄາດຄະເນວ່າ ຈະເຂົ້າມາໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງເມືອງຫ້ວຍຊາຍ ໃນປີ 2025 ໄດ້ຖືກສັງລວມໄວ້ໃນ ຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມ.

ຕາຕະລາງ 7.5.1 ບໍລິມາດສິນຄ້າ ໃນປີ 2025

ຫົວໜ່ວຍ: 000 ໂຕນ

ປະເພດຫຸ້ມຫໍ່	2025
ຜູ້ສິນຄ້າ	3.8
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	8.0
ສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	0.4
ສິນຄ້າປະເພດນ້ຳ	0.0
ລວມ	12.3

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຫົມສຶກສາຂອງ JICA

(4) ການວາງແຜນ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ, ມູນຄ່າໂຄງການ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

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

ເພາະສະນັ້ນ, ການວາງແຜນ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ, ມູນຄ່າໂຄງການ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຢ່າງລະອຽດ ຄວນຈະຕ້ອງເຮັດຫຼັງຈາກປີ 2025 ຫລື ເມື່ອໃດທີ່ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເພີ່ມຂຶ້ນ ຈົນເຮັດໃຫ້ ໂຄງການ ມີປະສິດທິຜົນດ້ານການເງິນ.

7.6 ຫລວງພະບາງ

7.6.1 ເສດຖະກິດປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນພັດທະນາໃນອະນາຄົດ

(1) ສະພາບເສດຖະກິດ ໃນປະຈຸບັນ

ແຂວງຫລວງພະບາງ ຕັ້ງຢູ່ພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ, ແລະ ມີຊາຍແດນຕິດກັບປະເທດວຽດນາມ.

ແຂວງຍັງອ້ອມຮອບດ້ວຍ ແຂວງຜົ້ງສາລີ (ດ້ານເໜືອ), ດຽນບຽນຟູ ແລະ ເຊີນລາ ປະເທດວຽດນາມ (ດ້ານຕາເວັນອອກສ່ຽງເໜືອ), ແຂວງຫົວພັນ (ດ້ານຕາເວັນອອກ), ແຂວງຊຽງຂວາງ (ດ້ານຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້), ແຂວງວຽງຈັນ (ດ້ານໃຕ້), ແຂວງໄຊຍະບູລີ (ດ້ານຕາເວັນຕົກສ່ຽງໃຕ້), ແລະ ແຂວງອຸດົມໄຊ (ດ້ານຕາເວັນຕົກ). ແຂວງຫລວງພະບາງ ມີເນື້ອທີ່ທັງໝົດ 17,000 ກິໂລແມັດມົນທົນ, ແລະ ໃນປີ 2005, ມີປະຊາກອນທັງໝົດ 407,000 ຄົນ. ເມືອງຫລວງພະບາງ ຕັ້ງຢູ່ພາກຕາເວັນຕົກສ່ຽງໃຕ້ຂອງແຂວງ, ໃນປີ 2005, ມີປະຊາກອນ 79,000 ຄົນ, ແລະ ຖືກຈັດເປັນຕົວເມືອງອັນດັບສອງ ຮ່ວມກັບ ທ່າແຂກ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ປາກເຊ.

ກົດຈະກຳຕົ້ນຕໍດ້ານເສດຖະກິດຂອງແຂວງຫລວງພະບາງ ແມ່ນທ່ອງທ່ຽວ. ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງເກົ່າຂອງ ຫລວງພະບາງ ໄດ້ຂຶ້ນຖະບຽນເປັນມໍລະດົກໂລກ. ໃນປີຜ່ານມາ, ມີນັກທ່ອງທ່ຽວສາກົນ ປະມານ 400,000 ຄົນ ມາທ່ອງທ່ຽວຕົວເມືອງຫລວງພະບາງ. ຕົວເມືອງ ມີໂຮງແຮມ ແລະ ເຮືອນພັກ ຈຳນວນ ຫລາຍຕັ້ງຢູ່, ຊຶ່ງເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 170 ຫລັງ ໃນປີ 2005 ມາເປັນ 200 ຫລັງ ໃນປີ 2008.

ກົດຈະກຳດ້ານກະສິກຳ ແລະ ອຸດສະຫະກຳ ບໍ່ໄດ້ຮັບການພັດທະນາເທົ່າທີ່ຄວນ. ຜະຫລິດຕະພັນ ກະສິກຳຕົ້ນຕໍແມ່ນ ສາລີ ແລະ ເຂົ້າ. ເນື່ອງຈາກເນື້ອທີ່ຮາບພຽງມີໜ້ອຍ, 54% ຂອງຜົນຜະຫລິດເຂົ້າ ແມ່ນເຂົ້າໄຮ່. ສິນຄ້າຕົ້ນຕໍອື່ນໆ ແມ່ນຫົວມັນ. ຈຳນວນຜົນຜະຫລິດມີ 60,000 ໂຕນ ຊຶ່ງເປັນອັນດັບ ນຶ່ງ ຂອງ ສປປ ລາວ. ສຳລັບອຸດສະຫະກຳ, ມີບໍ່ຄຳຢູ່ດ້ານເໜືອຂອງເມືອງຫລວງພະບາງ. ຄວາມຈິງ ແລ້ວ, ບໍລິມາດຄຳ ແມ່ນບໍ່ມີຫລາຍຄືກັບ ບໍ່ຄຳເຊໂປນ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ບໍ່ຄຳພູເບ້ຍ ແຂວງວຽງຈັນ, ແຕ່ຜະຫລິດຕະພັນຂອງຄຳ ຈະຊ່ວຍເລັ່ງການຈະເລີນເຕີບໂຕ ດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ແຂວງ. ບໍລິສັດເອກະຊົນ ໄດ້ຮັບສຳປະທານການຂຸດຄົ້ນ.

(2) ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ

ຕົວເມືອງຫລວງພະບາງ ມີສະໜາມບິນສາກົນ ແລະ ໃຫ້ບໍລິການໄປບາງກອກ (5 ມື້ຕໍ່ອາທິດ), ຊຽງໃຫມ່ (4 ມື້ຕໍ່ອາທິດ), ຮ່າໂນຍ (ທຸກໆມື້), ສຽມຽບ (4 ມື້ຕໍ່ອາທິດ), ອຸດອນທານີ (2 ມື້ຕໍ່ອາທິດ), ວຽງຈັນ (ທຸກໆມື້) ແລະ ປາກເຊ (3 ມື້ຕໍ່ອາທິດ). ເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ເລກທີ 13 ເໜືອ ແລ່ນຜ່ານແຂວງ ແຕ່ເໜືອຫາໃຕ້, ແລະ ເຊື່ອມຕົວເມືອງຫລວງພະບາງ ກັບເມືອງໄຊ (ເມືອງເອກຂອງແຂວງອຸດົມໄຊ) ແລະ ໂພນໂຮງ (ເມືອງເອກຂອງແຂວງ ວຽງຈັນ). ຫລວງພະບາງຍັງເຊື່ອມຕໍ່ກັບແຂວງ ໄຊຍະບູລີ ດ້ວຍເສັ້ນທາງເລກ 4 ແລະ ຊຳເໜືອ (ເມືອງເອກຂອງແຂວງຫົວພັນ) ໂດຍທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 1C ແລະ ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກ 6.

(3) ແຜນພັດທະນາ

1) ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ທີ່ກຳລັງປະຕິບັດຢູ່ ມີເປົ້າຫມາຍລວມ ແລະ ເປົ້າຫມາຍ ມະຫາພາກ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ເປົ້າຫມາຍລວມ: ສ້າງໃຫ້ແຂວງມີຄວາມປອດໄພໂດຍພື້ນຖານ, ເຮັດໃຫ້ລະບົບການເມືອງມີຄວາມ ຫມັ້ນຫ່ຽງ, ສ້າງໃຫ້ເສດຖະກິດມີການຂະຫຍາຍ ແລະ ສົ່ງເສີມການຫລຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ.

ເປົ້າຫມາຍມະຫາພາກ: ຫລຸດຜ່ອນການຖາງປ່າເຮັດໄຮ່ລົງ 8,000 ເຮັກຕາ; ສົ່ງເສີມການພັດທະນາ ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ຊັບພະຍາກອນມະນຸດ; ພັດທະນາຫລວງພະບາງ ໃຫ້ເປັນສູນກາງ ທຳມະຊາດ, ປະຫວັດສາດ, ວັດທະນະທຳ, ທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການບໍລິການ, ເຊື່ອມຕໍ່ກັບບັນດາແຂວງພາກເໜືອ ທັງຫມົດ ໂດຍຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ.

ໂດຍອີງໃສ່ເປົ້າຫມາຍລວມ ແລະ ເປົ້າຫມາຍມະຫາພາກ, ເປົ້າຫມາຍເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຈຶ່ງຖືກ ສ້າງຂຶ້ນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ປີ 2006-2010, ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GRDP 7.0 ເປີເຊັນ ຕໍ່ປີ.
- ປີ 2010, ໂຄງປະກອບ ຂອງຂະແໜງ ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ ຈະມີ 48%, ຂະແໜງ ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ຫັດຖະກຳ 12.0% ແລະ ຂະແໜງບໍລິການ 40%.
- GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນ ຈະປ່ຽນແປງຈາກ 378 ໂດລາ ໃນປີ 2006 ເປັນ 650 ໂດລາ ໃນປີ 2010.
- ປີ 2006-2010, ລາຍຮັບປະຈຳປີ ຈະກວມ 9 ຫາ 10% ຂອງ GRDP.
- ປີ 2010, ປະຊາກອນຂອງແຂວງຈະມີ 417,320 ຄົນ, ດ້ວຍອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນ 1.7% ຕໍ່ປີ.
- ປີ 2010, ອັດຕາການເຂົ້າຮຽນຫນັງສື ໃນໂຮງຮຽນປະຖົມ ໃຫ້ໄດ້ 97%.
- ປີ 2006-2010, ມູນຄ່າການລົງທຶນທັງຫມົດ ລວມມີ ການລົງທຶນຂອງລັດ, ການຊ່ວຍເຫລືອ ລ້າ, ການລົງທຶນຂອງເອກະຊົນ ໃຫ້ໄດ້ 76.5 ລ້ານໂດລາ (803 ພັນລ້ານກີບ).

2) ການພັດທະນາຕົວເມືອງ

ຫລວງພະບາງ ແມ່ນເມືອງຫລວງເກົ່າຂອງ ສປປ ລາວ, ຊຶ່ງພັດທະນາລຽບຕາມແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ. ຕົວເມືອງຫລວງພະບາງ ແມ່ນເທດສະບານຂອງແຂວງຫລວງພະບາງ ຊຶ່ງເປັນພຽງແຫ່ງດຽວທີ່ມີ ຮູບຮ່າງການເປັນຕົວເມືອງ. ປະຈຸບັນນີ້, ໃນຕົວເມືອງ ຫລວງພະບາງມີການພັດທະນາ ດ້ານການ ທ່ອງທ່ຽວຫລາຍຂຶ້ນ ເຊັ່ນ ການພັດທະນາໂຮງແຮມ, ຮ້ານອາຫານ, ແລະຮ້ານຄ້າ. ຕົວເມືອງ

ແມ່ນຈຸດຮ່ວມກັນ ລະຫວ່າງ ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າຕາມແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງບົກຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ.

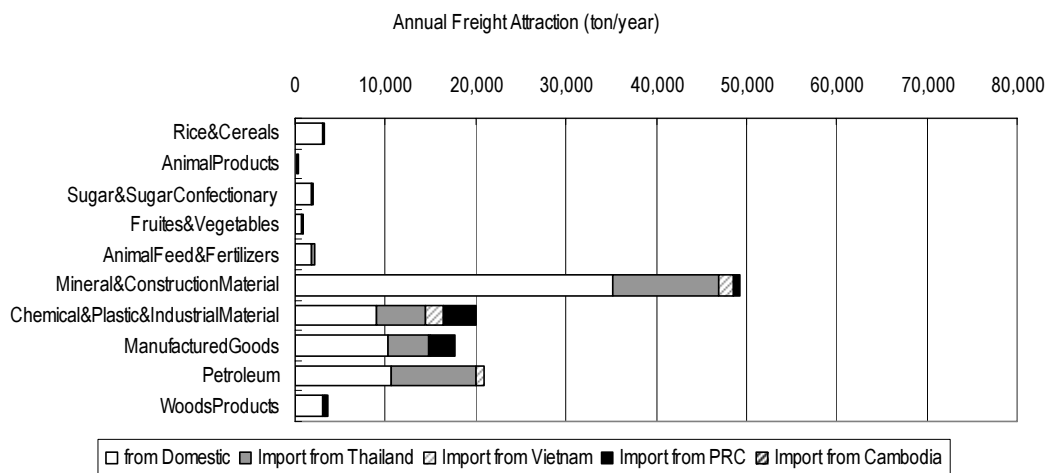
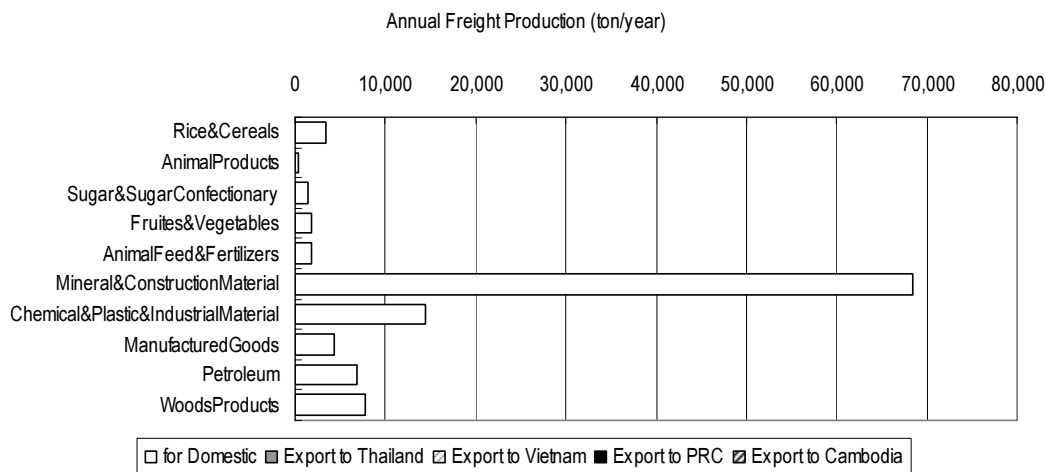
ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ ໄດ້ຂະຫຍາຍໄປຕາມແຄມແມ່ນໍ້າຂອງ, ແລະ ເນື່ອງຈາກພື້ນທີ່ຮາບພຽງມີຈຳກັດ ປະຈຸບັນນີ້ ຕົວເມືອງໄດ້ຂະຫຍາຍລຽບຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ແລະ ອີກດ້ານນຶ່ງຂອງແມ່ນໍ້າຂອງ.

ອີງຕາມແຜນຜັງຊັ້ນນຳລວມ ຊຶ່ງເຮັດໂດຍ ສະຖາບັນໂຍທາ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ອົງການ UNESCO, ເນື່ອງຈາກເປັນເມືອງມໍລະດົກໂລກ ພື້ນທີ່ສູນກາງຕົວເມືອງຫລວງພະບາງ ຈຶ່ງໄດ້ຖືກຈຳກັດຢູ່ໃນເຂດອະນຸລັກ. ດັ່ງນັ້ນ, ພື້ນທີ່ໃໝ່ຂອງຕົວເມືອງ ຈຶ່ງຂະຫຍາຍໄປດ້ານທິດໃຕ້ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ແລະ ອີກດ້ານນຶ່ງຂອງແມ່ນໍ້າຂອງ.

7.6.2 ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງຫລວງພະບາງ

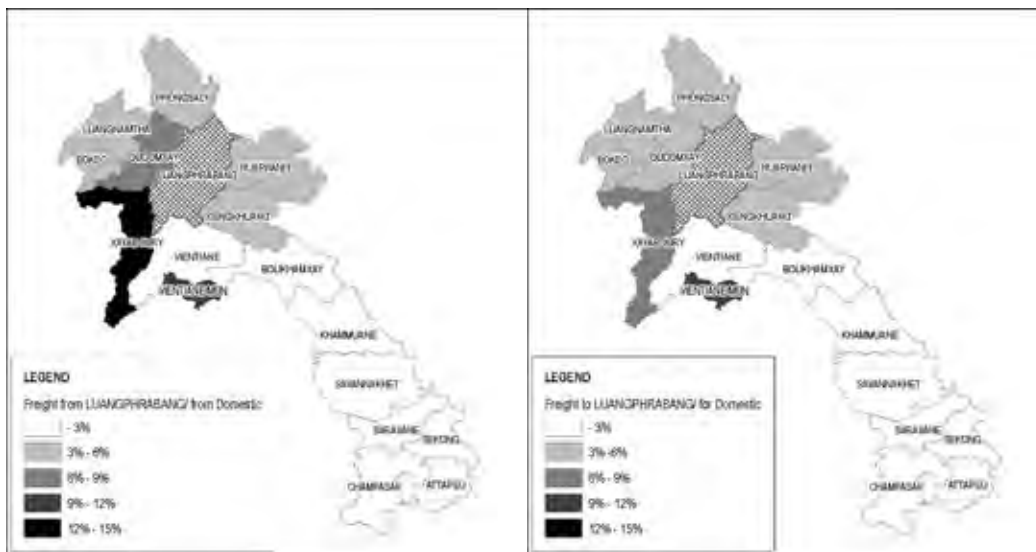
ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນປະຈຸບັນ ທີ່ພົວພັນກັບແຂວງຫລວງພະບາງ ມີ 147,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ແລະ 181,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ຕາມລຳດັບ.

ຫລວງພະບາງ ແມ່ນສູນກາງຂອງພາກເໜືອ, ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນການພົວພັນກັບ ແຂວງໄຊຍະບູລີ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຕາຕະລາງ 7.6.1 ການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນຕາມບໍລິມາດ

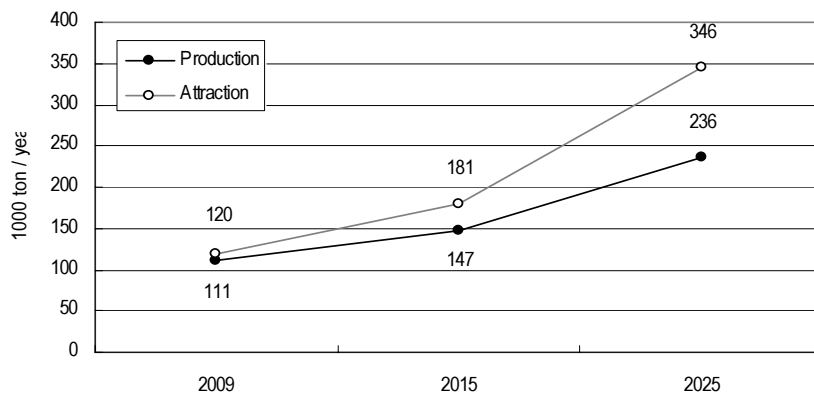


ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.6.2 ສ່ວນແບ່ງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ອອກ/ເຂົ້າ ແຂວງຫລວງພະບາງ ໃນປະຈຸບັນ ໂດຍການຂົນສົ່ງພາຍໃນ

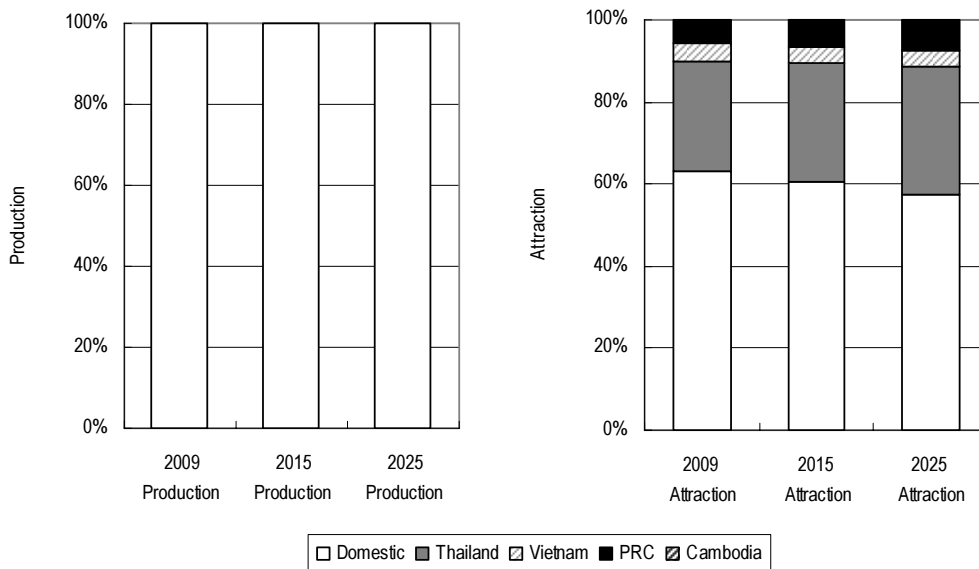
7.6.3 ການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຫລວງພະບາງ ຄາດວ່າຈະມີ 236,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ແລະ 346,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ຕາມລຳດັບ, ຊຶ່ງສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 7.6.3



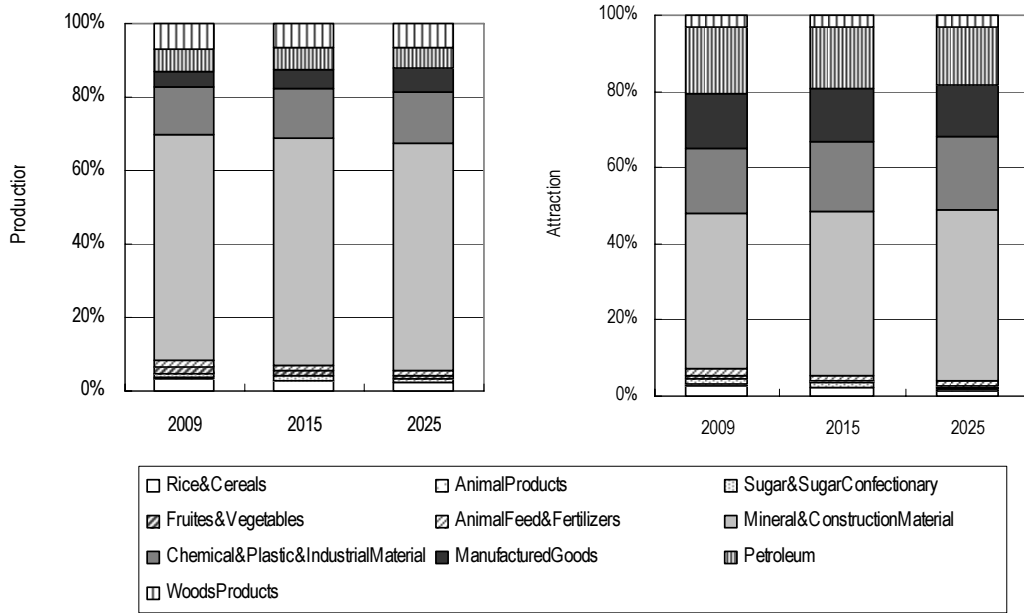
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.6.3 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຫລວງພະບາງ



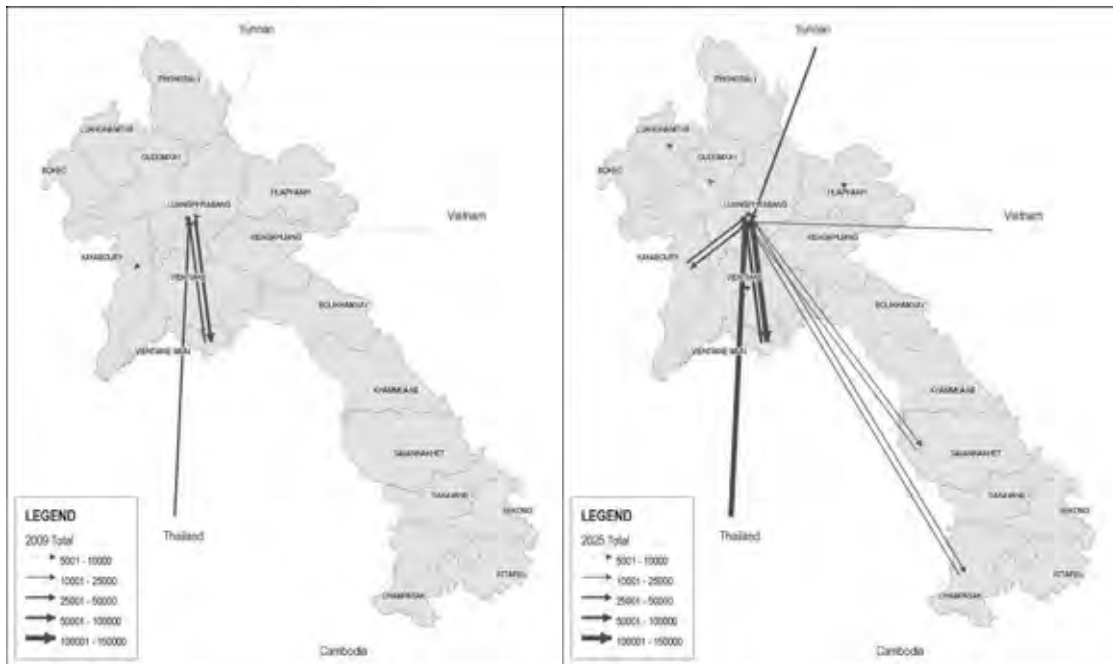
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.6.4 ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຫລວງພະບາງ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.6.5 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຫລວງພະບາງ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.5.6 ຄາດຄະເນ ການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

7.6.4 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

(1) ບົດບາດ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງແຂວງຫລວງພະບາງ ໃນຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີຢູ່ໃນພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ຈະປະສົບຜົນສໍາເລັດໄດ້ ດ້ວຍ 3 ຍຸດທະສາດຕົ້ນຕໍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: (i) ຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ, (ii) ກະຕຸ້ນທຸລະກິດ, (iii) ຂະຫຍາຍຕະຫລາດ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຍຸດທະສາດເຫລົ່ານີ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ, ຫລວງພະບາງໄດ້ຮັບ ການຄາດຫວັງ ໃຫ້ເປັນສູນກາງລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ໃນພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ, ໂດຍສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທີ່ກັນສະໄຫມ, ເພື່ອສະໜັບສະໜູນ ໃຫ້ມີການຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ເພື່ອເພີ່ມຂໍ້ໄດ້ປຽບໃຫ້ແກ່ ສປປ ລາວ, ໂດຍໂຮມສິນຄ້າທີ່ຫ້ອນໄວ້ ເພື່ອນໍາໄປຫາ/ນໍາອອກມາ ຈາກເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງຫລວງພະບາງ.

(2) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນຫລວງພະບາງ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ຂ້າງເທິງ, ຫລວງພະບາງ ແມ່ນຕ້ອງການໃຫ້ເຮັດຫນ້າທີ່ ຄືກັບສູນກາງການຂ່າຍ ສິນຄ້າ. ບັນດາ ກິດຈະກຳຕ່າງໆ ຈະຕ້ອງຮວມຢູ່ໃນຈຸດດຽວ ເພື່ອໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນທີ່ສູງກວ່າ ແລະ ຄວາມສະດວກສະບາຍຂອງ ການດໍາເນີນງານ ແລະ ມີການກະຕຸ້ນທາງພາສີ ໂດຍດໍາເນີນໃຫ້ເປັນເຂດ ເສດຖະກິດພິເສດ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈໍາເປັນຕ້ອງພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ (ລາຍ ລະອາດ ເບິ່ງ P112 ຂອງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ) ເພື່ອປັບປຸງ ລະບົບພະລາທິ- ການ ຂອງພູມິພາກ ໂດຍການຈັດແບ່ງຂັ້ນຄວາມສໍາຄັນຂອງ ຕາຫນ່າງພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ແຂວງ ຫລວງພະບາງ ແລະ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ ຍັງຖືກຄາດວ່າຈະພັດທະນາເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ແລະ ສາກົນດ້ວຍ (ລາຍລະອຽດຢູ່ໃນ P121 ແລະ P122) ເພື່ອເພີ່ມຄວາມໄວການເດີນທາງ ຂອງ ພາຫະນະຂະຫນາດໃຫຍ່ ແລະ ປັບປຸງໂຄງສ້າງເສັ້ນທາງ ເພື່ອໃຫ້ເໝາະສົມກັບການບັນທຸກຂອງ ລົດ ບັນທຸກຂະຫນາດໃຫຍ່ ແລະ ອຸປະກອນຄວາມປອດໄພຕ່າງໆ.

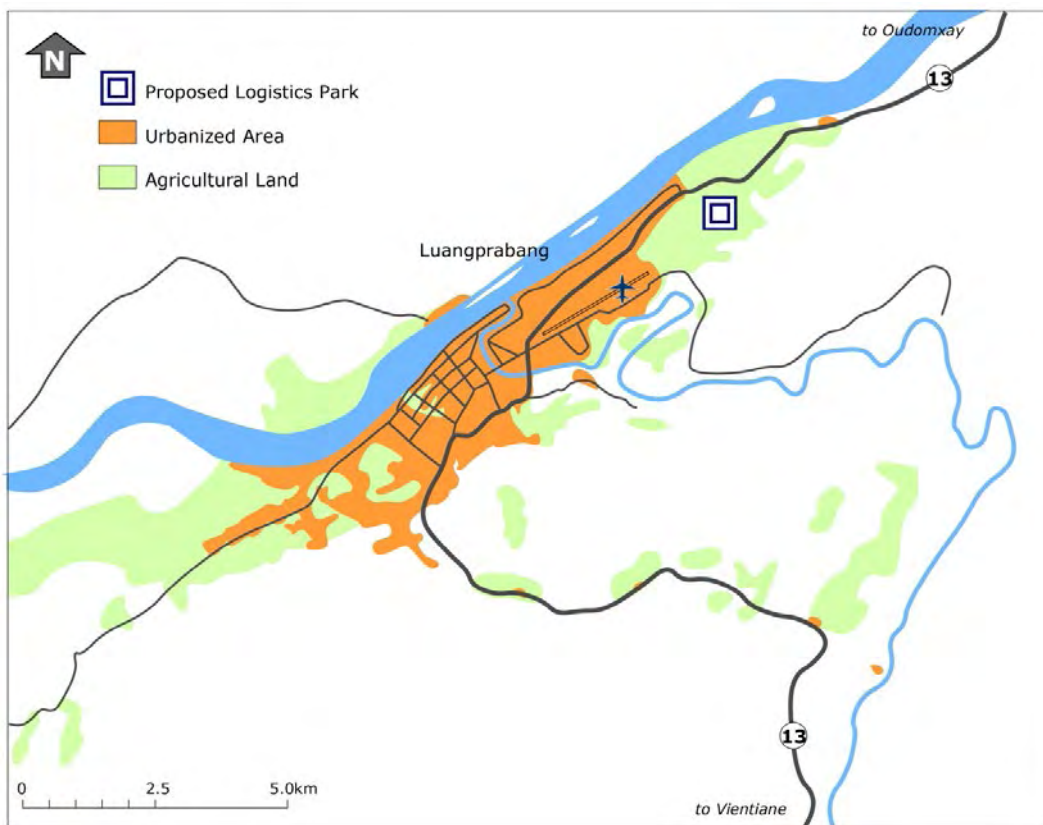
7.6.5 ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງພະບາງ

(1) ທີ່ຕັ້ງ

ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງພະບາງ (LPLP) ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງໃຫ້ເຮັດຫນ້າທີ່ເປັນ ສູນກາງ ລະບົບພະລາທິການ ຂົນສົ່ງພູມິພາກ ຂອງພາກເໜືອ ສປປ ລາວ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13ເໜືອ. ຕົວເມືອງ ຫລວງພະບາງ ເປັນພື້ນທີ່ເໝາະສໍາລັບການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການປົກຄອງ, ດັ່ງນັ້ນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງພະບາງ ຈະຕ້ອງຕັ້ງຢູ່ໃນພື້ນທີ່ໆມີເງື່ອນໄຂຕໍ່ໄປນີ້:

- ດ້ານນອກສູນກາງຕົວເມືອງມໍລະດົກໂລກ
- ມີຜົນກະທົບຫນ້ອຍ ຕໍ່ກົດຈະກຳຕົວເມືອງ ໃນເມືອງຫລວງພະບາງ
- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອໄດ້ດີ
- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບນ້ຳຂອງ ໄດ້ດີ
- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບຕົວເມືອງຫລວງພະບາງ ໄດ້ດີ

ເມື່ອພິຈາລະນາຕາມເງື່ອນໄຂຂ້າງເທິງນັ້ນ, ພື້ນທີ່ລຽບຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ຈຶ່ງຖືກເລືອກ ເພື່ອສະເໜີໃຫ້ເປັນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລວງພະບາງ, ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ໃນຮູບປະກອບ 7.6.7.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບປະກອບ 7.6.7 ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງພະບາງ

(2) ຫນ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການ

ຜ່ານການຄາດຄະເນຢ່າງຮອບດ້ານ ກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພົບວ່າ ເຂດພະລາທິ ການຂົນສົ່ງ ຫລວງພະບາງ ຈະເປັນບ່ອນຮອງຮັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າສ່ວນໃຫຍ່ຈາກປະເທດໄທ ແລະ ຈີນ. ເນື່ອງຈາກຫລວງພະບາງ ມີຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງສາຍຫລັກເຊື່ອມຕໍ່, ດັ່ງນັ້ນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ຫລວງພະບາງ ຄາດວ່າຈະເຮັດ ຫນ້າທີ່ເປັນສູນກາງການແຈກຢາຍ ຂອງພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ໃນ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຫລວງພະບາງ ຄາດວ່າຈະເຮັດຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອນຳສົ່ງໄປ ແລະ ຂົນມາຈາກ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ
- ສົ່ງເສີມການຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ ການຕີລົດເປົ່າກັບຄືນມາ
- ຂຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ

(3) ຂີດຄວາມສາມາດ

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

ຕາຕະລາງ 7.6.1 ບໍລິມາດສິນຄ້າ ໃນປີ 2025

ຫົວຫນ່ວຍ: 000 ໂຕນ

ປະເພດຫຸ້ມຫໍ່	2025
ຕູ້ສິນຄ້າ	21.2
ສິນຄ້າຫົວໄປ	44.9
ສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	1.8
ສິນຄ້າປະເພດນ້ຳ	0.0
ລວມ	68.0

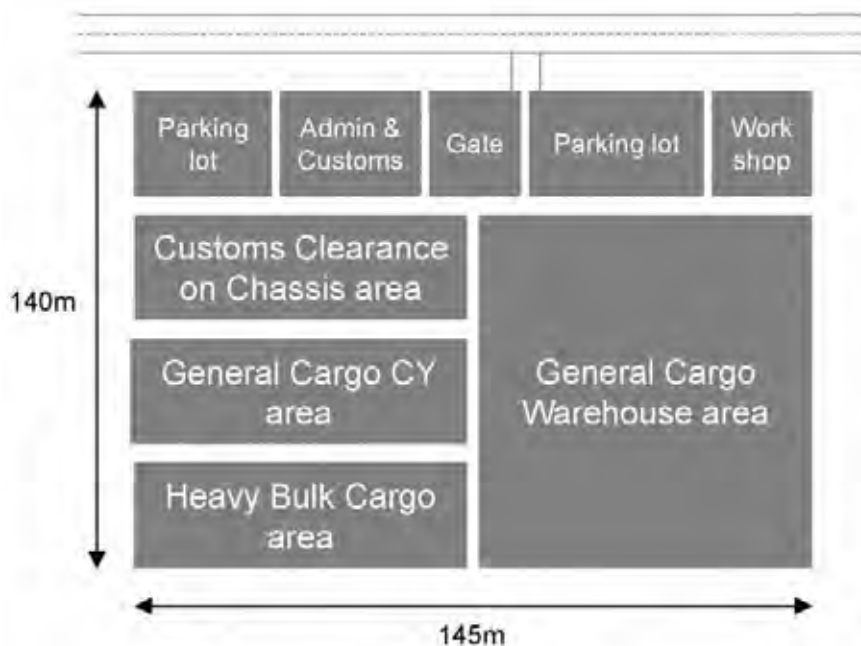
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

(4) ການວາງແຜນ ສົ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ, ຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລວງພະບາງ ລວມມີ: (i) ຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອນຳສົ່ງໄປ ແລະ ຂົນມາຈາກ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ, (ii) ສົ່ງເສີມການຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນການຕີລົດເປົ່າກັບຄືນ ແລະ (iii) ຂຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ. ເພື່ອຕອບສະໜອງ ຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການເຫລົ່ານີ້ ຈຶ່ງໄດ້ມີການອອກແບບຢ່າງເໝາະສົມ ທັງປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງສົ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ໂດຍຄຳນຶງເຖິງ ຈຳນວນສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ, ແລະ ແຜນຜັງສົ່ງອຳນວຍຄວາມ ສະດວກເຫລົ່ານີ້ ໄດ້ພິຈາລະນາເຖິງ

ປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງການເຮັດວຽກ.

ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ທີ່ສະເໜີຢູ່ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລວງພະບາງ ລວມມີ: (i) ພື້ນທີ່ກວດກາ ສິນຄ້າຂອງພາສີ, (ii) ພື້ນທີ່ສຳລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່, (iii) ພື້ນທີ່ສຳລັບຜູ້ສິນຄ້າ ທົ່ວໄປ, (iv) ພື້ນທີ່ສາງໃນຮົ່ມສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ, (v) ບ່ອນຈອດພາຫະນະ, (vi) ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການພາສີ, (vii) ຫ້ອງການຜູ້ປະຕິບັດງານ, (viii) ຮ້ານສ້ອມແປງ. ໂດຍນຳໃຊ້ສົມມຸດຖານອັດຕາສ່ວນການນຳໃຊ້ ທີ່ດີນອັນດຽວກັນກັບ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຈຳປາສັກ, ເນື້ອທີ່ຕ້ອງການສຳລັບ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລວງພະບາງ ແມ່ນ 2.1 ເຮັກຕາ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບປະກອບ 7.3.8 ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຫລວງພະບາງ

ຕາຕະລາງ 7.6.2 ສັງລວມເນື້ອທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລວງພະບາງ

ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ	ເນື້ອທີ່ (ມ ²)
ພື້ນທີ່ກວດກາ ສິນຄ້າຂອງ ພາສີ ຢູ່ກັບລົດ	200
ພື້ນທີ່ສຳລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	300
ພື້ນທີ່ສຳລັບຜູ້ສິນຄ້າ ທົ່ວໄປ	500
ພື້ນທີ່ ໄດ້ຈາກການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ	2,200
ບ່ອນຈອດພາຫະນະ	1,000
ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການ ພາສີ	400

ທ້ອງຖານຜູ້ປະຕິບັດງານ	300
ທ້ອງສ້ອມແປງ	200
ປະຕູທາງອອກ ແລະ ບ່ອນຊັ່ງ ນໍ້າໜັກ	600
ພື້ນທີ່ເປົ່າວ່າງ (Buffer area)	-
ຄວາມສາມາດ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ	-
ອື່ນໆ	-
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ	5,700
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ ບໍ່ລວມບ່ອນຈອດ ພາຫະນະ	4,700
ອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈໍາປາສັກ	23%
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ	20,600

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

(5) ຄາດຄະເນ ມູນຄ່າຂອງໂຄງການ

ມູນຄ່າຂອງໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຫລວງພະບາງ ລວມມີ ມູນຄ່າສໍາລັບການກໍ່ສ້າງ, ມູນຄ່າບໍລິຫານ, ມູນຄ່າສໍາລັບທີ່ປຶກສາ ແລະ ເງິນແຮສຸກເສີນ ຄາດວ່າຈະນໍາໃຊ້ປະມານ 3.4 ລ້ານ ໂດລາ (ເດືອນ ພະຈິກ 2009).

ຕາຕະລາງ 7.6.3 ສັງລວມມູນຄ່າໂຄງການ ຂອງ LNLP

ລາຍການ		ມູນຄ່າທັງໝົດ (ໂດລາ)	ໝາຍເຫດ
1	ວຽກກະກຽມດິນ	929,171	
2	ວຽກກໍ່ສ້າງອາຄານ	1,259,269	
3	ທາງເຊື່ອມ	643,506	
4	ມູນຄ່າກໍ່ສ້າງທັງໝົດ	2,831,946	1+2+3
5	ມູນຄ່າສໍາລັບການບໍລິຫານ	84,958	3% of 4
6	ມູນຄ່າສໍາລັບຈ້າງທີ່ປຶກສາ	198,236	7% of 4
7	ເງິນແຮສຸກເສີນ	303,018	10% of 4+6
8	ມູນຄ່າທັງໝົດຂອງໂຄງການ	3,418,158	4+5+6+7

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

(6) ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

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

7.7 ທ່າແຂກ

7.7.1 ເສດຖະກິດປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນພັດທະນາໃນອະນາຄົດ

(1) ສະພາບເສດຖະກິດ ໃນປະຈຸບັນ

ແຂວງຄຳມ່ວນ ຕັ້ງຢູ່ພາກກາງຂອງ ສປປ ລາວ, ມີຊາຍແດນຕິດກັບ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ. ແຂວງຄຳມ່ວນ ອ້ອມຮອບດ້ວຍ ແຂວງບໍລິຄຳໄຊ (ດ້ານເໜືອ), ແຂວງ ຮາຕິນ ແລະ ກວາງບິນ ຂອງວຽດນາມ (ດ້ານ ຕາເວັນອອກ), ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (ດ້ານໄຕ້), ແຂວງນະຄອນພະນົມ ປະເທດໄທ (ດ້ານຕາເວັນຕົກ). ແຂວງມີເນື້ອທີ່ທັງໝົດ 16,000 ກິໂລແມັດມົນທົນ ແລະ ໃນປີ 2005, ມີປະຊາກອນ 337,000 ຄົນ. ພື້ນທີ່ເກືອບທັງໝົດຂອງແຂວງ ແມ່ນພູເຂົາ, ແລະ ທົ່ງພຽງ ມີສະເພາະຢູ່ດ້ານຕາເວັນຕົກ ລຽບຕາມ ແມ່ນ້ຳຂອງເທົ່ານັ້ນ.

ເມືອງທ່າແຂກ, ເປັນເທດສະບານຂອງແຂວງຄຳມ່ວນ, ຕັ້ງຢູ່ດ້ານຕາເວັນຕົກຂອງແຂວງ ກົງກັນຂ້າມກັບ ນະຄອນ ພະນົມ ປະເທດໄທ. ຕົວເມືອງ ມີປະຊາກອນ 84,000 ຄົນ ແລະ ຖືກຈັດເປັນຕົວເມືອງ ອັນດັບສອງ ຮ່ວມກັບ ຫລວງພະບາງ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ປາກເຊ. ເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 13 ແລ່ນຜ່ານຕົວເມືອງຈາກເໜືອຫາໄຕ້ລຽບຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ, ແລະ ເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ອີກສອງ ເສັ້ນຄື: ເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 8 ແລະ ເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 12 ຊຶ່ງແຍກອອກ ໄປຈາກ ເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 13 ໄຕ້. ທ່າແຂກຍັງເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ດົງຮາ ແຂວງຮາຕິນ ແລະ ດົງໂຮຍ ແຂວງກວາງບິນ ປະເທດວຽດນາມດ້ວຍເສັ້ນທາງເຫລົ່ານີ້.

ອຸດສະຫະກຳໄມ້, ໂດຍສະເພາະ ການຕັດໄມ້ ແມ່ນອຸດສະຫະກຳຕົ້ນຕໍ ໃນແຂວງຄຳມ່ວນ. ໄມ້ທ່ອນ ຖືກສົ່ງໄປທີ່ວຽດນາມ ຜ່ານທາງເລກ 8 ແລະ ທາງເລກທີ 12. ເນື່ອງຈາກມີການຕັດໄມ້ຢ່າງຫລວງຫລາຍ ດັ່ງນັ້ນ, ລັດຖະບານສູນກາງ ຈຶ່ງໄດ້ກຳນົດໂຄຕາການຕັດໄມ້. ຜົນກໍຄື ຜະຫລິດຕະພັນໄມ້ ແມ່ນກຳລັງ ຫລຸດລົງ. ນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດບາງຄົນ ຈຶ່ງເລີ່ມໂຄງການປູກໄມ້ ໃນສະຖານທີ່ຕັດໄມ້ເບື້ອງຕົ້ນ. ໂຄງການທັງໝົດ ແມ່ນເອົາເນື້ອໄມ້ໄປຜະຫລິດເປັນສິນຄ້າ.

ເຂື່ອນພະລັງງານໄຟຟ້ານ້ຳເທີນ 2 ຕັ້ງຢູ່ພາກຕາເວັນອອກຂອງແຂວງ ຊຶ່ງກໍ່ສ້າງມາແຕ່ປີ 2005. ໄດ້ເສັດສິ້ນການທົດລອງເດີນເຄື່ອງ, ແລະ ຈະເລີ່ມຜະຫລິດພະລັງງານຢ່າງເຕັມສ່ວນ ໃນເດືອນທັນວາ

2009. ຄວາມສາມາດໃນການຜະຫລິດແມ່ນ 1,088 ເມັກກາວັດ (MW), ແລະ ການຜະຫລິດໄຟຟ້າ ໃນແຕ່ລະປີ ຈະໄດ້ 5,936 GWh. ສະຖິຕິເຫລົ່ານີ້ ຈະຫລາຍກວ່າເຂື່ອນໄຟຟ້າ ທັງຫມົດ ທີ່ມີຢູ່ໃນລາວ ໃນປະຈຸບັນ. ເຂື່ອນພະລັງງານໄຟຟ້ານ້ຳເທີນ 2 ຈະສ້າງລາຍໄດ້ 7%ຂອງ GDP ໃນປີ 2008, ແລະ ລາຍຮັບເປັນເງິນຕາຕ່າງປະເທດ ຈາກການສົ່ງອອກພະລັງງານໄຟຟ້າ ແມ່ນ 2 ພັນລ້ານໂດລາ ໃນແຕ່ລະ ປີ.

ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 3 ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ ທ່າແຂກ ແລະ ນະຄອນພະນົມ ໄດ້ເລີ່ມການກໍ່ສ້າງມາຕັ້ງແຕ່ ເດືອນ ມີນາ 2009, ແລະ ຄາດວ່າຈະເປີດນຳໃຊ້ໃນອະນາຄົດໄກ້ນີ້.

(2) ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ

ທ່າແຂກ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາໃຫ້ເປັນຕົວເມືອງ ດ່ານຂ້າມແມ່ນ້ຳຂອງ ຊຶ່ງດ້ານນຶ່ງຂອງແມ່ນ້ຳຂອງແມ່ນ ນະຄອນພະນົມ ປະເທດໄທ. ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ ຢູ່ທີ່ນີ້ມີຂໍ້ໄດ້ປຽບ ເນື່ອງຈາກມີການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳ ແລະ ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 13 ໄດ້ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ຫາວຽງຈັນ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ. ທ່າແຂກ ມີເສັ້ນທາງເລກທີ 12 ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ວິນ (Vinh) ປະເທດວຽດນາມ. ປະຈຸບັນນີ້, ໂຄງການຂົວແມ່ນ້ຳຂອງ ແຫ່ງທີ 3 ກຳລັງດຳເນີນການກໍ່ສ້າງຢູ່, ຊຶ່ງຄາດວ່າຈະຊ່ວຍປັບປຸງຄວາມສະດວກ ແລະ ສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ ວຽດນາມ ແລະ ປະເທດໄທ ຜ່ານເສັ້ນທາງເລກທີ 12.

(3) ແຜນພັດທະນາ

1) ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

ອີງຕາມ “ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຂວງຄຳມ່ວນ ປີ 2006-2010” ເປົ້າຫມາຍ ການ ພັດທະນາເສດຖະກິດ ມີດັ່ງນີ້:

- ໂດຍອີງໃສ່ ການນຳໃຊ້ຄວາມຮັ່ງມີ ທາງດ້ານທຳມາຊາດ ຂອງແຂວງຢ່າງເຕັມສ່ວນ, ອັດຕາ ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GRDP ແມ່ນ 12% ຕໍ່ປີ ຈົນເຖິງປີ 2015.
- ປີ 2015, ໂຄງປະກອບ ຂອງຂະແໜງ ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ ຈະມີ 40%, ຂະແໜງ ອຸດສະຫະກຳ ແລະ ຫັດຖະກຳ 38.0% ແລະ ຂະແໜງບໍລິການ 22%.
- ເພື່ອເຮັດໃຫ້ເສດຖະກິດມີການຂະຫຍາຍຕົວສູງ ຕາມທີ່ໄດ້ວາງໄວ້, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນ ຈະ ຕ້ອງ ໄດ້ປັບປຸງວຽກງານຕ່າງໆດັ່ງນີ້: ການບໍລິຫານງານຂອງລັດ ແລະ ໂຄງລ່າງ, ແລະ ຊັບພະຍາກອນມະນຸດ. ການສ້າງຜົນປະໂຫຍດຈາກ ຈາກການຮວມຕົວ ດ້ານເສດຖະກິດຂອງ AFTA ແລະ GMS ໃນອະນາຄົດ ກໍມີຄວາມສຳຄັນເຊັ່ນກັນ.

2) ການພັດທະນາຕົວເມືອງ

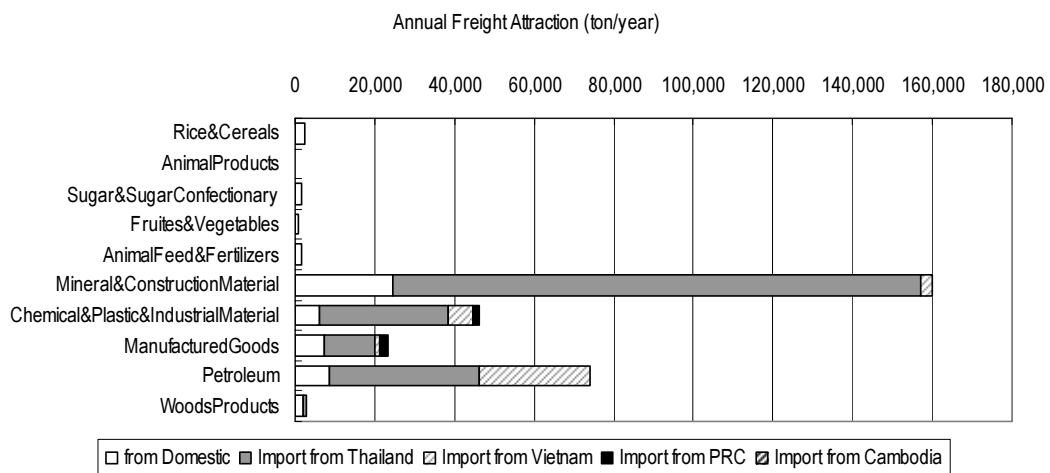
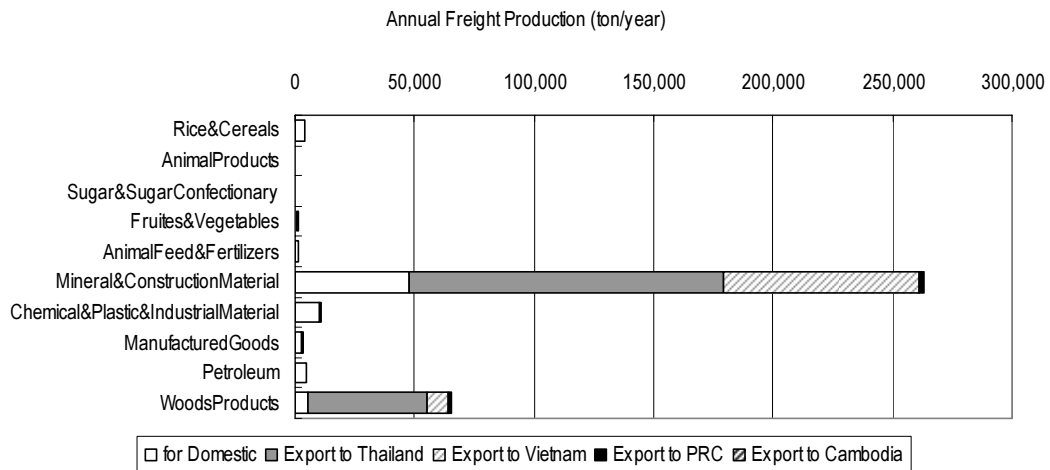
ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງປະຈຸບັນ ຂອງແຂວງຄຳມ່ວນມີຂອບເຂດຈຳກັດ. ເມືອງທ່າແຂກ ແມ່ນສູນກາງຂອງແຂວງ ຄຳມ່ວນ, ຕັ້ງຢູ່ລຽບຕາມແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ເປັນພຽງແຫ່ງດຽວທີ່ມີຮູບຮ່າງ ການເປັນຕົວເມືອງ. ຕົວເມືອງ ແມ່ນຈຸດຮ່ວມກັນລະຫວ່າງ ການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳຂ້າມແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງບົກ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ໄຕ້ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ 12.

ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ ແຜ່ຂະຫຍາຍໄປຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ຊຶ່ງມີຈຸດສູນກາງຢູ່ບໍລິເວນທ່າເຮືອ ແລະ ປະຈຸບັນນີ້ ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ ໄດ້ຂະຫຍາຍໄປສູ່ທິດເໜືອ-ໄຕ້ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ໄຕ້.

ແຜນຜັງຊື່ນຳລວມ ເມືອງທ່າແຂກ ໄດ້ກຳນົດພື້ນທີ່ຂະຫຍາຍຕົວເມືອງໃຫມ່ ໄປດ້ານຕາເວັນຕົກ ສ່ຽງເໜືອ ແລະ ດ້ານຕາເວັນອອກສ່ຽງໄຕ້ ຂອງຕົວເມືອງປະຈຸບັນ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ໄຕ້.

7.7.2 ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງຄຳມ່ວນ

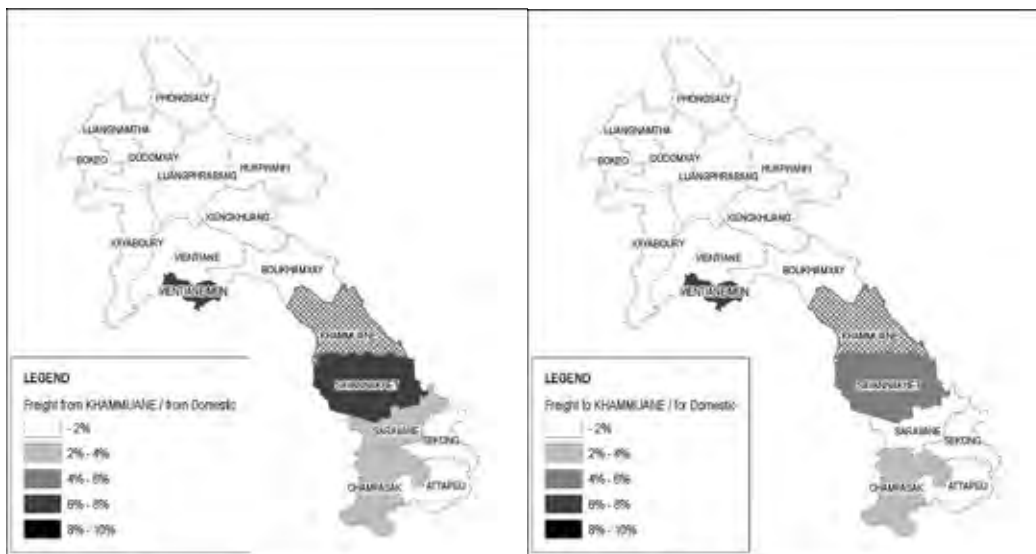
ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ທັງຫມົດໃນແຂວງຄຳມ່ວນ ທັງພາຍໃນ ແລະ ສົ່ງອອກມີປະມານ 356,000 ໂຕນຕໍ່ປີ. 37% ຂອງການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແມ່ນ ບໍ່ແຮ່ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນ ຍົບຊຳ ແລະ ມາກາດຳ (macadam) ເພື່ອສົ່ງໄປປະເທດໄທ, 23% ແມ່ນເພື່ອສົ່ງໄປ ວຽດນາມ. 14% ຂອງ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແມ່ນຜະຫລິດຕະພັນໄມ້ ສຳລັບສົ່ງໄປ ປະເທດໄທ. 69% ຂອງການຂົນສົ່ງທີ່ ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນແຂວງຄຳມ່ວນ ໃນອະນາຄົດ ສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ຈາກປະເທດໄທ ເຊັ່ນ ຊີມັງ ແລະ ສ່ວນປະກອບຂອງຊີມັງ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຕາຕະລາງ 7.7.1 ການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນຕາມບໍລິມາດ

ສ່ວນແບ່ງຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບແຂວງຄຳມ່ວນມີພຽງແຕ່ 22% ແມ່ນການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ 18% ແມ່ນການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນເຫລົ່ານີ້ ແມ່ນໄປພາກໄຕ້ຂອງປະເທດທີ່ຢູ່ລຽບຕາມ ເສັ້ນທາງ ເລກທີ 13 ໄຕ້ ແລະ ນະຄອນຫລວງ ວຽງຈັນ.

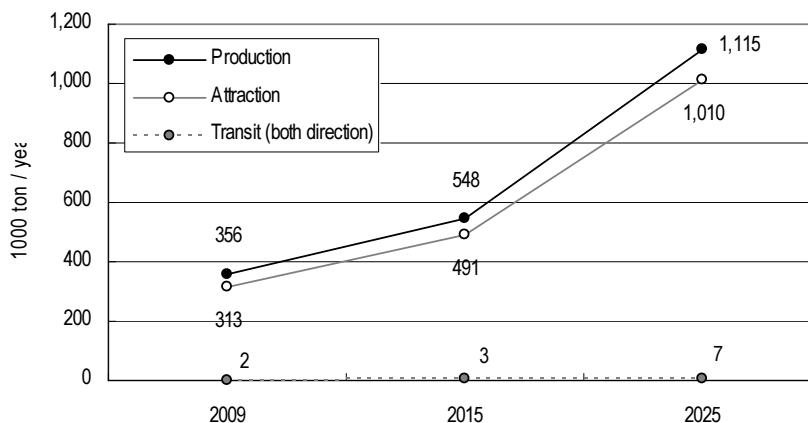


ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບປະກອບ 7.7.2 ສ່ວນແບ່ງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ອອກ/ເຂົ້າ ແຂວງຄຳມ່ວນ ໃນປະຈຸບັນ ໂດຍການຂົນສົ່ງ ພາຍໃນ

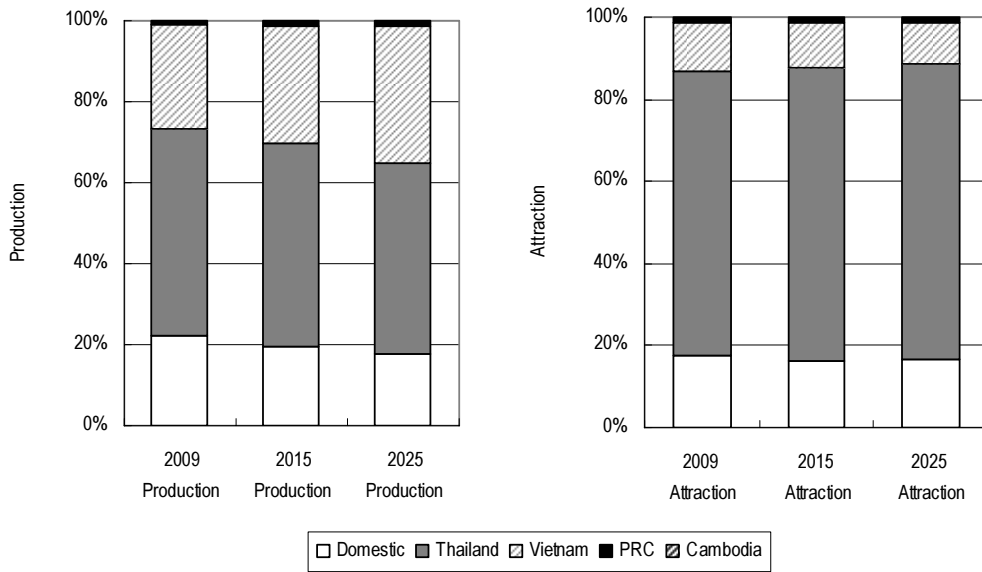
7.7.3 ການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ຮູບ 7.7.3 ສະແດງຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນແຂວງຄຳມ່ວນ ໃນອະນາຄົດ ຊຶ່ງຄາດວ່າ ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ຈະມີ 1,115,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ຈະມີ ປະມານ 1,010,000 ໂຕນຕໍ່ປີ.



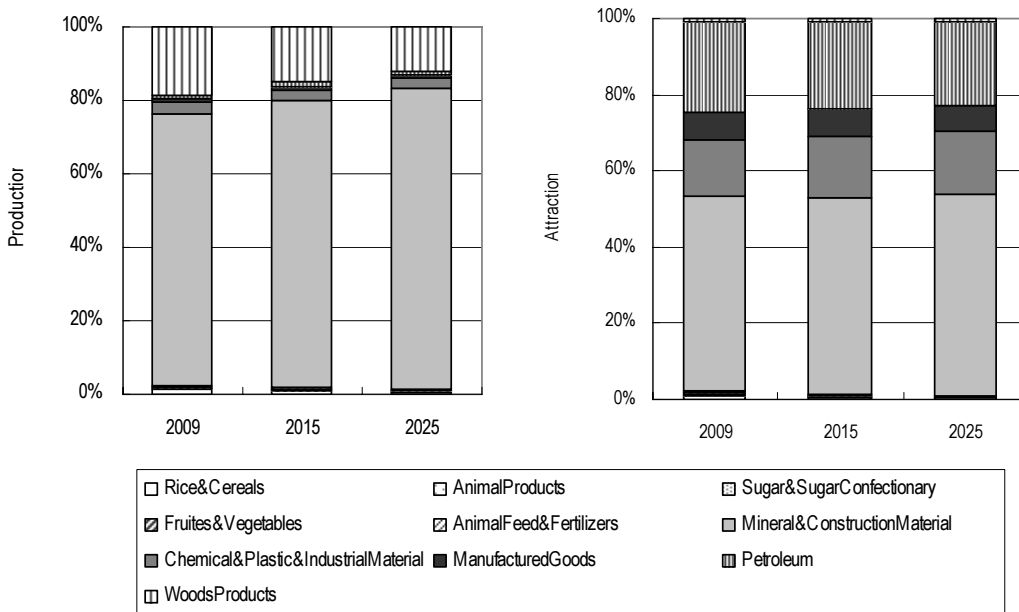
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບປະກອບ 7.7.3 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນ ໃນອະນາຄົດ ໃນທ່າແຂກ



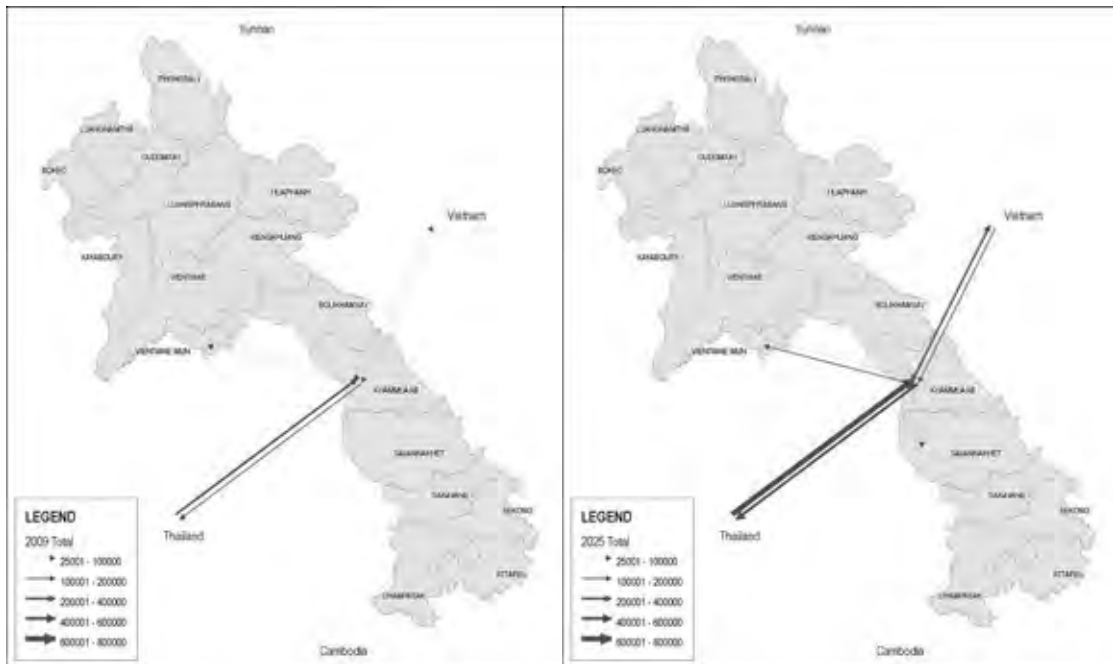
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.7.4 ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດໃນທ່າແຂກ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.7.5 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນທ່າແຂກ



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.7.6 ຄາດຄະເນ ການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

7.7.4 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

(1) ບົດບາດ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງແຂວງຄຳມ່ວນ ໃນຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີຢູ່ໃນພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ທ່າແຂກ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງ ໃຫ້ເປັນນຶ່ງໃນ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ໃນສປປ ລາວ, ໂດຍສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທີ່ທັນສະໄຫມ, ແລະ ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງທີ່ພຽງພໍ. ໃນໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ, ທ່າແຂກ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງ ໃຫ້ເປັນ ຈຸດຜ່ານແດນ ແລະ ສູນກາງການຂ່າຍຖ່າຍສິນຄ້າ ສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນສາກົນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 12, ແລະ ຂ່າຍຖ່າຍສິນຄ້າພາຍໃນບາງສ່ວນ ຈາກເຂດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຊຶ່ງຫວັງວ່າ ຈະເພີ່ມສິນຄ້າຈຳນວນນຶ່ງ ເຂົ້າໃນບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ເພື່ອສ້າງໃຫ້ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທັງສອງແຫ່ງ ມີຂະໜາດ ການບໍລິການໃຫຍ່ຂຶ້ນ.

(2) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງຄຳມ່ວນ

ດັ່ງທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ຄຳມ່ວນ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງ ໃຫ້ພັດທະນາເປັນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ທັງນີ້ເພື່ອປັບປຸງປະສິດທິພາບຂອງລະບົບ ພະລາ ທິການຂົນສົ່ງຂອງພູມິພາກ ໂດຍການຈັດແບ່ງຂັ້ນຄວາມສຳຄັນຂອງ ຕາຫນ່າງພະລາທິການຂົນສົ່ງ.

ແຂວງຄຳມ່ວນ ແລະ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ ຍັງຖືກຄາດວ່າຈະພັດທະນາເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ແລະ ສາກົນດ້ວຍ (ລາຍລະອຽດຢູ່ໃນ P121 ແລະ P122) ເພື່ອເພີ່ມຄວາມໄວການເດີນທາງ ຂອງ ພາຫະນະຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ປັບປຸງໂຄງສ້າງເສັ້ນທາງ ເພື່ອໃຫ້ເໝາະສົມກັບການບັນທຸກຂອງ ລົດ ບັນທຸກຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ອຸປະກອນຄວາມປອດໄພຕ່າງໆ. ຈະມີປະໂຫຍດຫລາຍ ເມື່ອຮວມເອົາ ບັນດາໜ້າທີ່ພະລາທິການຂົນສົ່ງໄວ້ໃນຈຸດດຽວ ເພື່ອໃຫ້ການປະຕິບັດງານ ມີປະສິດທິຜົນສູງຂຶ້ນ ແລະ ເຊື່ອເຊີນການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດເຂົ້າມາໃນໂຄງການ.

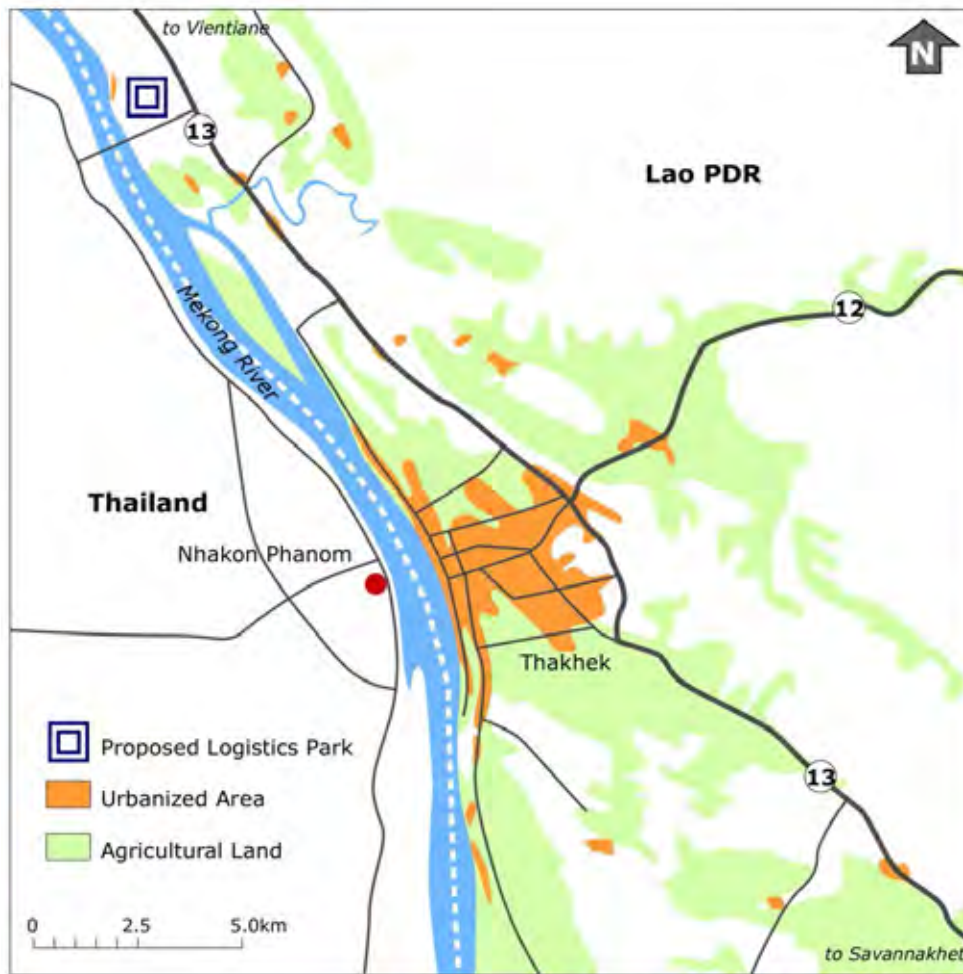
7.7.5 ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທ່າແຂກ

(1) ທີ່ຕັ້ງ

ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທ່າແຂກ (TLP) ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງໃຫ້ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນ ສູນກາງລະບົບ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງພູມິພາກ ຂອງພາກກາງ ສປປ ລາວ. ທ່າແຂກ ຍັງມີທ່າແຮງທີ່ຈະເປັນ ສູນກາງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ, ສປປ ລາວ ແລະ ວຽດນາມ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 12. ສະນັ້ນ, ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທ່າແຂກ ຄວນພິຈາລະນາດັ່ງນີ້:

- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ໄຕ້ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ 12 ໄຕ້ດີ
- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບຂົວຂ້າມແມ່ນ້ຳຂອງ ແຫ່ງທີ 3 ໄຕ້ດີ
- ມີຜົນກະທົບໜ້ອຍ ຕໍ່ກິດຈະກຳຕົວເມືອງ ໃນເມືອງທ່າແຂກ

ເມື່ອພິຈາລະນາຕາມຂ້າງເທິງນັ້ນ, ພື້ນທີ່ໃກ້ຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງແຫ່ງທີ 3 ຈຶ່ງຖືກເລືອກ ເພື່ອສະເໜີໃຫ້ເປັນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ, ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ໃນຮູບ 7.7.7.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.7.7 ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ

(2) ຫນ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການ

ຜ່ານການຄາດຄະເນຢ່າງຮອບດ້ານ ກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພົບວ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ ຈະຮອງຮັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າສ່ວນໃຫຍ່ຈາກປະເທດໄທ. ເນື່ອງຈາກມີຂໍ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານພູມສັນຖານ ແລະ ການພັດທະນາຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ, ເຊັ່ນ ການກໍ່ສ້າງຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງແຫ່ງທີ 3, ຈຶ່ງຫວັງວ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ ຈະກາຍເປັນສູນກາງຂຽນຖ່າຍສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງວຽດນາມ ແລະ ໄທ ໃນອະນາຄົດ. ເນື່ອງຈາກມີຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ກັບແຂວງຄຳມ່ວນ, ດັ່ງນັ້ນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ ຈຶ່ງຫວັງວ່າຈະເຮັດຫນ້າທີ່ເປັນ ສູນກາງແຈກຢາຍສິນຄ້າໃນພາກ ກາງຂອງ ສປປ ລາວ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ໃນ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ເບິ່ງໃນພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ ຄາດວ່າຈະເຮັດຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດໄທ ເພື່ອ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ, ສິນຄ້າຜ່ານ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ.

- ທ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອນຳສົ່ງໄປ ແລະ ຂົນມາຈາກ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ
- ຂຶ້ນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການເກັບຮັກສາ ສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 12
- ຊ່ຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ

(3) ຂີດຄວາມສາມາດ

ຢູ່ໃນການສຶກສານີ້, ໄດ້ມີການພັດທະນາຮູບແບບການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແບບຄົບຊຸດ ເພື່ອນຳມາປະເມີນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງແຂວງ/ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ (ລາຍລະອຽດຢູ່ພາກທີ 5 ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້). ໂດຍອີງໃສ່ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ, ບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ຖືກຄາດຄະເນວ່າຈະເຂົ້າມາໃນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ ໃນປີ 2025 ໄດ້ຖືກສັງລວມໄວ້ໃນຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມ.

ຕາຕະລາງ 7.7.1 ບໍລິມາດສິນຄ້າໃນປີ 2025

ຫົວໜ່ວຍ: 000 ໂຕນ

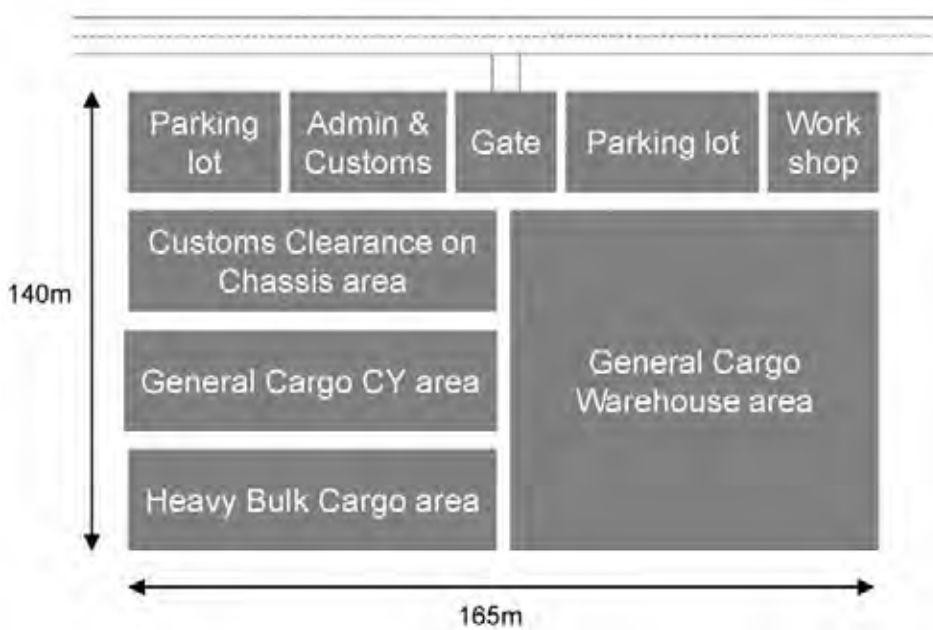
ປະເພດຫຸ້ມຫໍ່	2025
ຕູ້ສິນຄ້າ	24.9
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	52.6
ສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	1.8
ສິນຄ້າປະເພດນ້ຳ	0.0
ລວມ	79.2

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

(4) ການວາງແຜນ ສົ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ, ຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ ລວມມີ: (i) ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດໄທ ເພື່ອ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ, ສິນຄ້າຜ່ານ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ, (ii) ທ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອນຳສົ່ງໄປ ແລະ ຂົນມາຈາກ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ, (iii) ຂຶ້ນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການເກັບຮັກສາ ໃນພື້ນທີ່ລຽບຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ລວມທັງຝັ່ງໄທ ແລະ (iv) ຊ່ຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ. ເພື່ອຕອບສະໜອງຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການເຫລົ່ານີ້, ເຂດພະລາ ທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ ຈຶ່ງໄດ້ມີການອອກແບບຢ່າງເຫມາະສົມ ທັງປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງສົ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ໂດຍຄຳນຶງເຖິງ ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ, ແລະ ແຜນຜັງສົ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເຫລົ່ານີ້ ໄດ້ພິຈາລະນາເຖິງ ປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງການເຮັດວຽກ.

ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ທີ່ສະເໜີຢູ່ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ ລວມມີ: (i) ພື້ນທີ່ ກວດກາ ສິນຄ້າຂອງພາສີ, (ii) ພື້ນທີ່ສໍາລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່, (iii) ພື້ນທີ່ສໍາລັບຕູ້ສິນຄ້າທົ່ວໄປ, (iv) ພື້ນທີ່ສາງໃນຮິມສໍາລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ, (v) ບ່ອນຈອດພາຫະນະ, (vi) ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການ ພາສີ, (vii) ຫ້ອງການຜູ້ປະຕິບັດງານ, (viii) ຮ້ານສ້ອມແປງ. ໂດຍນໍາໃຊ້ສົມມຸດຖານ ອັດຕາສ່ວນ ການນໍາໃຊ້ ທີ່ດີນອັນດຽວກັນກັບ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງຈໍາປາສັກ, ເນື້ອທີ່ຕ້ອງການສໍາລັບ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ ແມ່ນ 2.3 ເຮັກຕາ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.7.8 ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ

ຕາຕະລາງ 7.7.2 ສັງລວມເນື້ອທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ

ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ	ເນື້ອທີ່ (m ²)
ພື້ນທີ່ກວດກາ ສິນຄ້າຂອງ ພາສີ ຢູ່ກັບລົດ	300
ພື້ນທີ່ສໍາລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	300
ພື້ນທີ່ສໍາລັບຕູ້ສິນຄ້າ ທົ່ວໄປ	700
ພື້ນທີ່ ໄດ້ຈາກການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ສໍາລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ	2,500
ບ່ອນຈອດພາຫະນະ	1,400
ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການ ພາສີ	400
ຫ້ອງການຜູ້ປະຕິບັດງານ	300
ຫ້ອງສ້ອມແປງ	200

ປະຕູທາງອອກ ແລະ ບ່ອນຊັງ ນໍ້າໜັກ	600
ພື້ນທີ່ເປົ່າວ່າງ (Buffer area)	-
ຄວາມສາມາດ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ	-
ອື່ນໆ	-
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ	6,700
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ ບໍ່ລວມບ່ອນຈອດ ພາຫະນະ	5,300
ອັດຕາສ່ວນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈໍາປາສັກ	23%
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ	23,300

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

(5) ຄາດຄະເນ ມູນຄ່າຂອງໂຄງການ

ມູນຄ່າໂຄງການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ ລວມມີ ມູນຄ່າສໍາລັບການກໍ່ສ້າງ, ມູນຄ່າ ບໍລິຫານ, ມູນຄ່າສໍາລັບທີ່ປຶກສາ ແລະ ເງິນແຮສຸກເສີນ ຄາດວ່າຈະນໍາໃຊ້ປະມານ 3.7 ລ້ານ ໂດລາ (ເດືອນ ພະຈິກ 2009).

ຕາຕະລາງ 7.7.3 ສັງລວມມູນຄ່າໂຄງການ ຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ່າແຂກ

ລາຍການ		ມູນຄ່າທັງໝົດ (ໂດລາ)	ໝາຍເຫດ
1	ວຽກກະກຽມດິນ	1,050,955	
2	ວຽກກໍ່ສ້າງອາຄານ	1,381,133	
3	ທາງເຊື່ອມ	643,506	
4	ມູນຄ່າກໍ່ສ້າງທັງໝົດ	3,075,595	1+2+3
5	ມູນຄ່າສໍາລັບການບໍລິຫານ	92,268	3% of 4
6	ມູນຄ່າສໍາລັບຈ້າງທີ່ປຶກສາ	215,292	7% of 4
7	ເງິນແຮສຸກເສີນ	329,089	10% of 4+6
8	ມູນຄ່າທັງໝົດຂອງໂຄງການ	3,712,243	4+5+6+7

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

(6) ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 4 ຂັ້ນຕອນດັ່ງນີ້: ຂັ້ນຕອນກະກຽມ, ຂັ້ນຕອນ ອອກແບບ, ຂັ້ນ

ຕອນ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ຂັ້ນຕອນດຳເນີນງານ. ໂດຍອີງໃສ່ຂະໜາດ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຂອງ ໂຄງການ, ດັ່ງນັ້ນ ເພື່ອໃຫ້ໂຄງການນີ້ສຳເລັດ ຈະຕ້ອງໃຊ້ເວລາ 35-40 ເດືອນ.

7.8 ສະຫວັນນະເຂດ

7.8.1 ເສດຖະກິດປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນພັດທະນາໃນອະນາຄົດ

(1) ສະພາບເສດຖະກິດ ໃນປະຈຸບັນ

ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຕັ້ງຢູ່ພາກກາງຂອງ ສປປ ລາວ, ມີຊາຍແດນຕິດກັບ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ. ແຂວງມີເນື້ອທີ່ທັງໝົດ 22,000 ກິໂລແມັດມົນທົນ ແລະ ໃນປີ 2005 ມີປະຊາກອນ 826,000 ຄົນ. ອີງຕາມການສຳຫລວດ ປີ 1995 ແລະ 2005, ປະຊາກອນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ມີປະມານ 15% ຂອງຈຳນວນປະຊາກອນທັງໝົດໃນປະເທດ, ຊຶ່ງຖືວ່າ ສູງສຸດໃນບັນດາແຂວງຕ່າງໆຂອງປະເທດ. ເມືອງໄກສອນພົມວິຫານ ແມ່ນເມືອງເອກຂອງແຂວງ, ຕັ້ງຢູ່ດ້ານຕາເວັນຕົກຂອງແຂວງ ຕິດກັບມຸກດາ ຫານ ປະເທດໄທ. ປີ 2005, ປະຊາກອນເມືອງ ໄກສອນພົມວິຫານ ມີ 125,000 ຄົນ, ກວມເອົາ 19% ຂອງປະຊາຊົນພາຍໃນແຂວງ. ເມືອງໄກສອນພົມວິຫານ ມີສະໜາມບິນ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການ ມາວຽງຈັນ ແລະ ໄປບາງກອກ 3 ມື້ຕໍ່ອາທິດ.

ເນື່ອງຈາກວ່າພື້ນທີ່ສ່ວນໃຫຍ່ຂອງແຂວງແມ່ນທົ່ງພຽງ, ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງອຸດົມສົມບູນໄປດ້ວຍທົ່ງນາ. ເນື້ອທີ່ ທົ່ງນາ ແລະ ຜົນຜະຫລິດເຂົ້າ ກວມເອົາ 20% ຂອງປະເທດ. ໃນປີ 2007, ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນແຂວງທີ່ຜະຫລິດເຂົ້າໄດ້ສູງສຸດ ໃນປະເທດ. ຜົນຜະຫລິດອ້ອຍ ຍັງແມ່ນຜະຫລິດຕະພັນຕົ້ນຕໍ ດ້ານກະສິກຳ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດດ້ວຍ. ເນື່ອງຈາກການສ້າງ ໂຮງງານຜະຫລິດນໍ້າຕານ 2 ແຫ່ງ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ຜົນຜະຫລິດອ້ອຍ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວວາ ຈາກ 84,000 ໂຕນ ໃນປີ 2007 ມາເປັນ 610,000 ໂຕນ ໃນປີ 2008. ໂຮງງານເຫລົ່ານີ້ ລົງທຶນໂດຍນັກລົງທຶນໄທ ແລະ ຜະຫລິດຕະພັນນໍ້າຕານ ສົ່ງອອກໄປປະເທດ ສະຫະພາບເອີຣົບ (EU) ຕາມເສັ້ນທາງເລກ 9. ສິດທິພິເສດທາງພາສີທີ່ໄດ້ຮັບ (GSP) ມີຜົນປະໂຫຍດຫລາຍ ສຳລັບການສົ່ງອອກ.

ບໍ່ຄຳເຊໂປນ ຕັ້ງຢູ່ພາກຕາເວັນຕົກຂອງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ໄດ້ປະກອບສ່ວນຢ່າງຫລວງຫລາຍເຂົ້າໃນ ເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ. ຄຳ ແລະ ທອງແດງ ໄກ້ຖືກຊຸດຄົ້ນຢູ່ທີ່ບໍ່ຄຳເຊໂປນນີ້. ໃນຊຸມປີຜ່ານມາ, ຈຳນວນຜົນຜະຫລິດ ທີ່ໄດ້ຮັບ ມີ ຄຳ 510 ໂຕນ ແລະ ທອງແດງ 60,000 ໂຕນຕໍ່ປີ. ໃນປີ 2008, ມູນຄ່າການສົ່ງອອກຄຳ ແລະ ທອງແດງ ກວມເອົາ 50% ຂອງມູນຄ່າການສົ່ງອອກທັງໝົດ. ຄຳຖືກສົ່ງໄປປະເທດ ອົດສະຕາລີ ໂດຍທາງຍົນ, ແລະ ທອງແດງ ຖືກສົ່ງອອກໄປປະເທດ ໄທ, ຈີນ ແລະ ເກົາຫລີໄຕ້ ຕາມເສັ້ນທາງເລກ 9.

ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ມີຄວາມຕັ້ງໃຈທີ່ຈະພັດທະນາເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ລຽບຕາມທາງເລກ 9. ພື້ນທີ່ A, B, C ແລະ D ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ລະຫວ່າງ ເມືອງໄກສອນພິມວິຫານ ແລະ ເຊໂນ ຊຶ່ງຂຶ້ນກັບອົງການ ຄຸ້ມຄອງ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ສະຫວັນ-ເຊໂນ ທີ່ສັງກັດຢູ່ໃນສຳນັກງານນາຍຍົກລັດຖະມົນຕີ. ຜູ້ໄດ້ຮັບ ສຳປະທານ ກຳລັງວາງແຜນ ພັດທະນາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ສຳລັບການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການຄ້າ ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ A ຊຶ່ງຕັ້ງຢູ່ໃກ້ກັບ ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2. ເນື່ອງມາຈາກການຍົກຍ້າຍປະຊາຊົນທີ່ອາໄສ ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ ຈຶ່ງສົ່ງຜົນໃຫ້ການເລີ່ມຕົ້ນກໍ່ສ້າງ ຕ້ອງໄດ້ໃຊ້ເວລາດົນ. ພື້ນທີ່ B ຖືກວາງແຜນໃຫ້ນຳໃຊ້ເປັນ ສູນພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເພາະຕັ້ງຢູ່ໃນຈຸດຕັດກັນຂອງເສັ້ນທາງເລກ 13 ໄຕ້ ແລະ ທາງເລກ 9. ມີບໍລິສັດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງຕັ້ງຢູ່ໃນພື້ນທີ່ແລ້ວ ແຕ່ການບໍລິການທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່ຍັງບໍ່ໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນ. ຜູ້ຮັບ ສຳປະທານ ໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນວຽກປັບໜ້າດິນ (ບາດກ້າວທີ 1 ຂອງການພັດທະນາ) ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ C ຊຶ່ງຕັ້ງຢູ່ ກິໂລແມັດທີ 10-11 ຈາກຕົວເມືອງໄກສອນພິມວິຫານ. ການລົງທຶນບາງຈຳນວນແມ່ນໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນແລ້ວ ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ນີ້ ແຕ່ຕ້ອງໃຊ້ເວລາດົນນານ ເພື່ອເລີ່ມຕົ້ນກິດຈະກຳດ້ານເສດຖະກິດຢ່າງເຕັມສ່ວນ. ພື້ນທີ່ D ແມ່ນກະກຽມເພື່ອການຍົກຍ້າຍປະຊາກອນອອກຈາກພື້ນທີ່ A. ການກໍ່ສ້າງທີ່ພັກອາໄສ ກຳລັງດຳເນີນໄປ ພ້ອມກັບການພັດທະນາດ້ານກະສິກຳ ແລະ ອາຄານສະຖານີລົດເມສາກົນ.

ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ມີທິ່ງພຽງທີ່ອຸດົມສົມບູນ ແລະ ມີກຳລັງແຮງງານ ແຕ່ລາຍໄດ້ຕໍ່ຫົວຄົນ ແມ່ນ ຕ່ຳກວ່າວຽງຈັນ ແລະ ຈຳປາສັກ. ສະນັ້ນ, ອຳນາດການປົກຄອງແຂວງ ຈຶ່ງກຳລັງວາງແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດໃຫ້ຂະຫຍາຍຕົວໄວຂຶ້ນ ໂດຍນຳໃຊ້ ສາຍທາງເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕົກເວັນຕົກ ແລະ ເຂດເສດຖະກິດ ພິເສດ ສະຫວັນ-ເຊໂນເປັນສິ່ງຊຸກດັນຢ່າງເຕັມສ່ວນ.

(2) ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ

ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຕັ້ງຢູ່ໃນຈຸດຍຸດທະສາດ ສາຍທາງເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ. ຕົວເມືອງ ແມ່ນພັດທະນາແບບປະຖົມປະຖານ ໃຫ້ເປັນຕົວເມືອງ ດ່ານຂ້າມແມ່ນ້ຳຂອງ. ອີກຟາກ ນຶ່ງຂອງ ແມ່ນ້ຳຂອງແມ່ນ ແຂວງມຸກດາທານ ປະເທດໄທ. ສຳລັບຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ ແມ່ນມີສາຍທາງ ເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ (ທາງເລກ 9) ຮ່ວມກັບ ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2, ທາງເລກທີ 13 ໄຕ້, ການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳ ແລະ ສະໜາມບິນພາຍໃນ. ເສັ້ນທາງເລກ 9 ເຊື່ອມຕໍ່ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ເຂົ້າກັບປະເທດໄທ ແລະ ວຽດນາມ. ໃນຂະນະທີ່ ທາງເລກທີ 13 ໄຕ້ ເຊື່ອມຕໍ່ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ເຂົ້າກັບນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ປາກເຊ.

(3) ແຜນພັດທະນາ

1) ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ສະບັບປະຈຸບັນ, ແຜນພັດທະນາ 5ປີ ຄັ້ງທີ 6 (2006-2010), ອຳນາດການປົກຄອງແຂວງ ໄດ້ວາງຈຸດປະສົງ, ເປົ້າໝາຍ ແລະ ບູລິມະສິດ ດັ່ງນີ້:

ສຳລັບປະຊາກອນ, ປີ 2010 ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຄາດວ່າຈະມີປະຊາກອນ 914,965 ຄົນ, ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວ 2.1%, ອາຍຸຍືນສະເລັຍ 65 ປີ. ອັດຕາການເຂົ້າຮຽນຫນັງສື ໂຮງຮຽນ ອະນຸບານ 25%, ໂຮງຮຽນປະຖົມ 90%, ໂຮງຮຽນມັດທະຍົມຕອນຕົ້ນ 63% ແລະ ໂຮງຮຽນ ມັດທະຍົມຕອນປາຍ 25%. ສຳລັບສຸຂະອະນາໄມ, ອັດຕາການເຂົ້າຊົມໃຊ້ນ້ຳສະອາດ 90%, ແລະ ອັດຕາການນຳໃຊ້ວິດຖ່າຍ 70%. ເປົ້າຫມາຍການຫລຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຍາກ ໃຫ້ໄດ້ 2/3 ຂອງ ຄອບຄົວທຸກຍາກໃນປະຈຸບັນ, ຊຶ່ງມີຢູ່ 14,408 ຄອບຄົວ ໃນປີ 2001.

ສຳລັບເສດຖະກິດ, ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GRDP ໃຫ້ເທົ່າກັບ 12%, ແລະ ໃນປີ 2010, GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນໃຫ້ໄດ້ 700 ໂດລາ. ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງແຕ່ລະຂະແໜງການ, ຂະແໜງ ກະສິກຳ 7-8%, ຂະແໜງອຸດສະຫະກຳ 18-19%, ແລະ ຂະແໜງບໍລິການ 13-14%. ໂຄງປະກອບເສດຖະກິດໃນປີ 2010, ຂະແໜງກະສິກຳ 39%, ຂະແໜງອຸດສະຫະກຳ 31%, ແລະ ຂະແໜງບໍລິການ 30%.

2) ການພັດທະນາຕົວເມືອງ

ສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນເມືອງໃຫຍ່ອັນດັບສອງຂອງ ສປປ ລາວ. ສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນພັດທະນາ ແບບປະຖົມປະຖານ ດ້ວຍການເປັນສູນກາງຂອງຜະຫລິດຕະພັນກະສິກຳ ແລະ ການຄ້າ ລຽບຕາມ ແມ່ນ້ຳຂອງ. ເມືອງໄກສອນພົມວິຫານ ແມ່ນສູນກາງຂອງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ແລະ ເປັນພຽງ ແຫ່ງດຽວທີ່ມີຮູບຮ່າງ ການເປັນຕົວເມືອງ. ໂດຍອີງໃສ່ ສາຍທາງເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ແລະ ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງມີ 2, ປະຈຸບັນນີ້ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຈຶ່ງໄດ້ພັດທະນາ ເຂດ ເສດຖະກິດພິເສດ ສະຫວັນ-ເຊໂນ. ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ ໄດ້ແຜ່ລາມອອກໄປລຽບຕາມລຳແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ປະຈຸບັນນີ້ ໄດ້ຂະຫຍາຍໄປຕາມທາງເລກ 9.

ແຜນຜັງຊີ້ນຳລວມໃນປະຈຸບັນ ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ ໄດ້ວາງແຜນໄປຕາມການຂະຫຍາຍຕົວ ຂອງ ຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນ. ສຳລັບພື້ນທີ່ໃຫມ່ໃນການຂະຫຍາຍຕົວເມືອງ ໄດ້ກຳນົດໃຫ້ໄປດ້ານຕາເວັນ ອອກ ລຽບຕາມທາງເລກ 9 ແລະ ທິດໄຕ້.

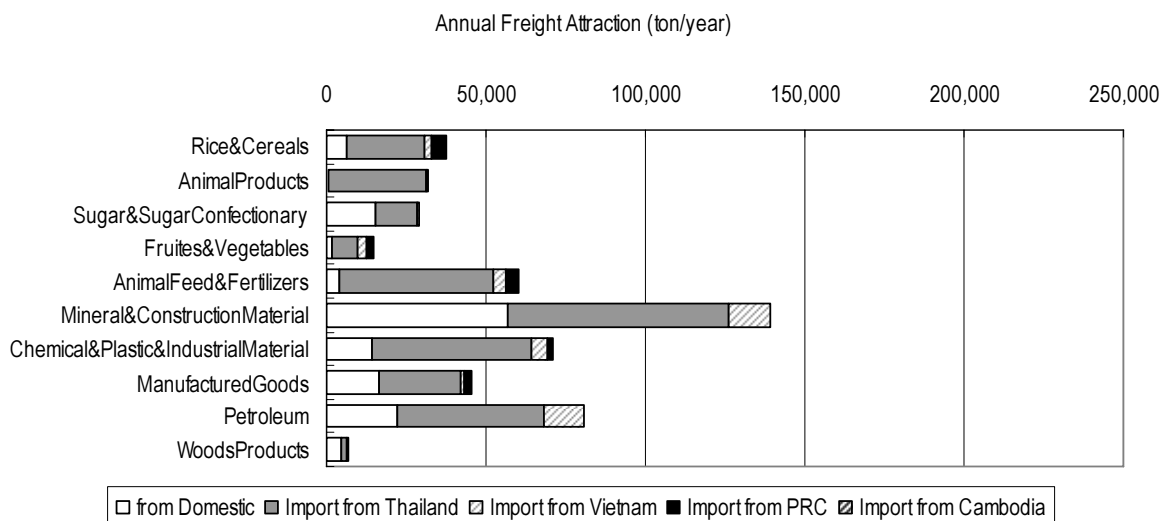
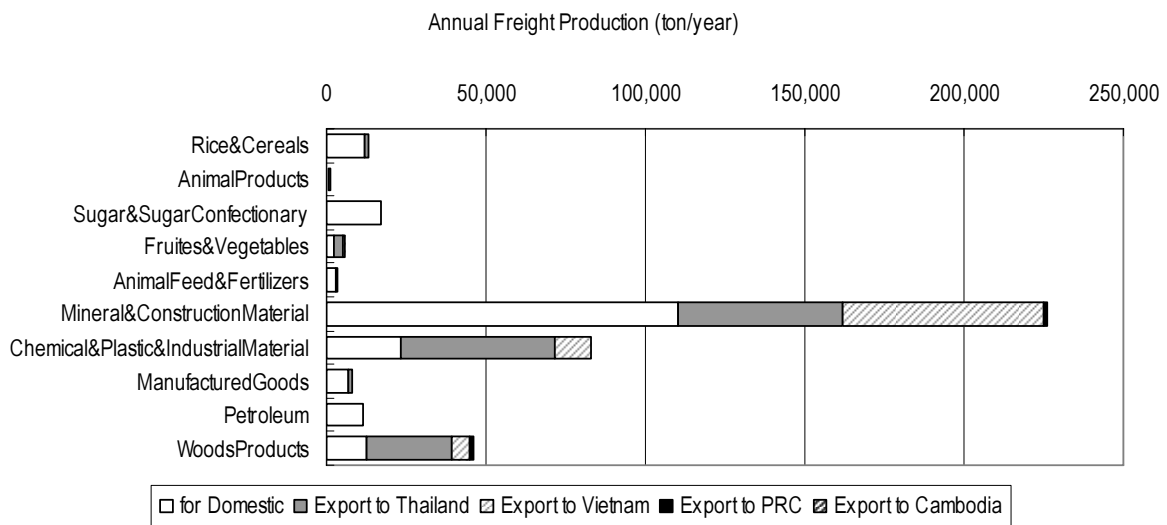
7.8.2 ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ໃນປະຈຸບັນ ຈາກແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ມີປະມານ 415,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ (48%), ສົ່ງອອກໄປປະເທດໄທ (32%) ເຊັ່ນ ທອງແດງບໍລິສຸດ ແລະ ສົ່ງອອກໄປວຽດນາມ 19%) ເຊັ່ນ ຍົບຊຳ.

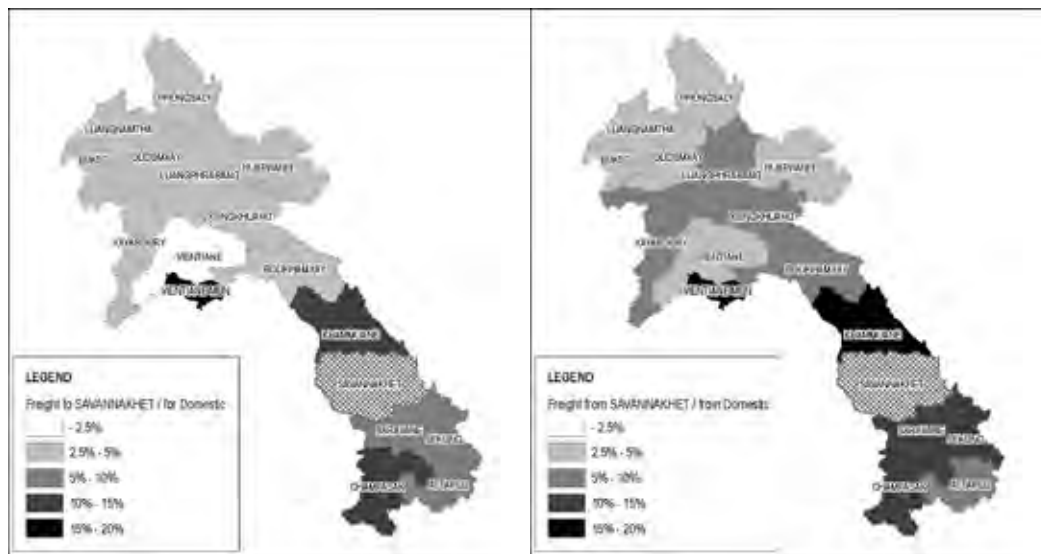
ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນປະຈຸບັນ ເຂົ້າມາແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ມີປະມານ 516,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ (28%), ນຳເຂົ້າຈາກປະເທດໄທ (62%) ແລະ

ນຳເຂົ້າຈາກປະເທດວຽດນາມ (8%) ເຊັ່ນ ຊີມັງ, ເຫລັກ ແລະ ຜະຫລິດຕະພັນເຄື່ອງເຄືອບ.

ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງໄທ ແລະ ວຽດນາມ ຜ່ານສະຫວັນນະເຂດ ມີປະມານ 87,000 ໂຕນຕໍ່ປີ. ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ຕົ້ນຕໍຈາກວຽດນາມ ໄປປະເທດໄທແມ່ນ ຜະຫລິດຕະພັນກະສິກຳ ເຊັ່ນພືດຜັກ. ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ຈາກໄທ ໄປວຽດນາມ ແມ່ນ ນ້ຳຕານ, ເຄື່ອງດື່ມ ແລະ ອື່ນໆ.



ຕາຕະລາງ 7.8.1 ການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນຕາມບໍລິມາດ

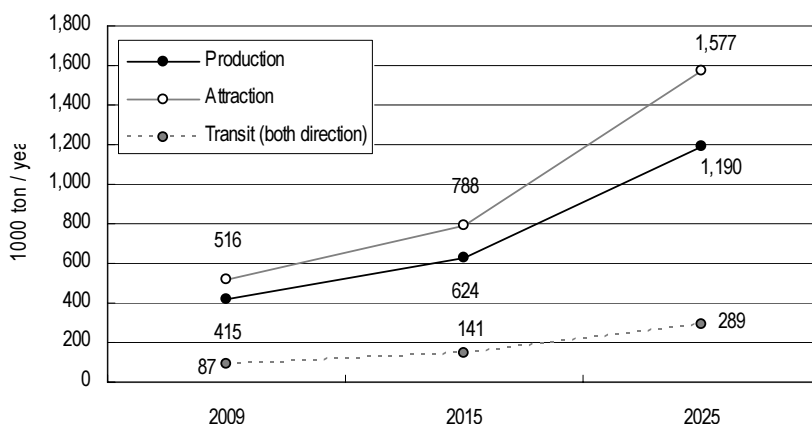


ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບປະກອບ 7.8.2 ສ່ວນແບ່ງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ອອກ/ເຂົ້າ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ໃນປະຈຸບັນ ໂດຍການຂົນສົ່ງພາຍໃນ

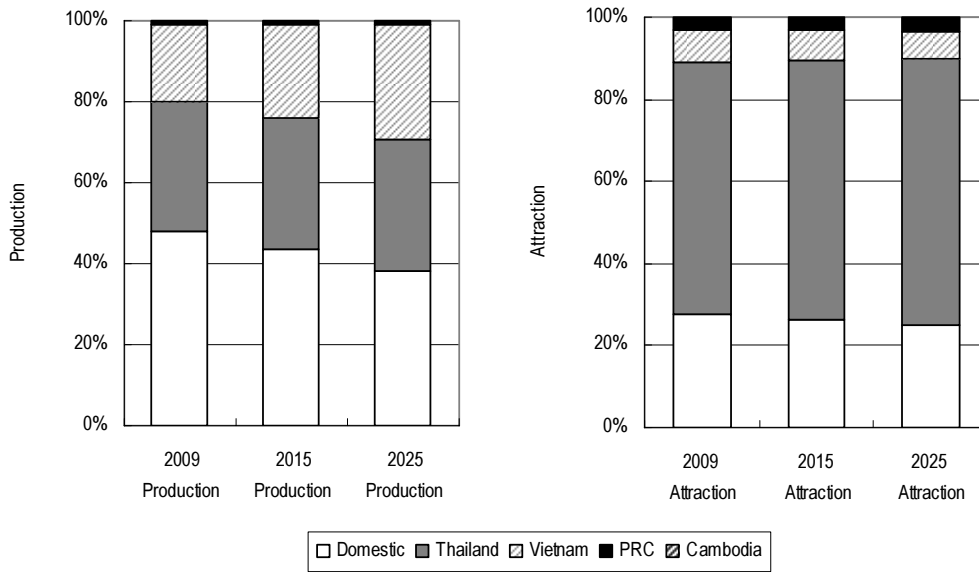
7.8.3 ການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ໃນປີ 2025, ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຄາດວ່າຈະມີ 1,190,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ແລະ 1,577,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ຕາມລຳດັບ. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ ຄາດວ່າຈະມີ 289,000 ໂຕນຕໍ່ປີ.



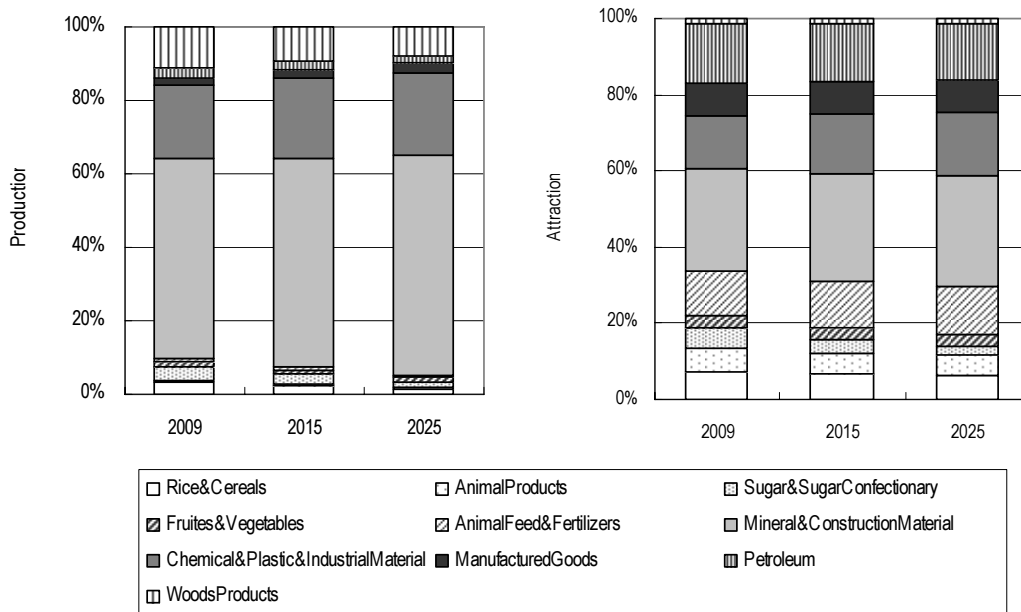
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.8.3 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ



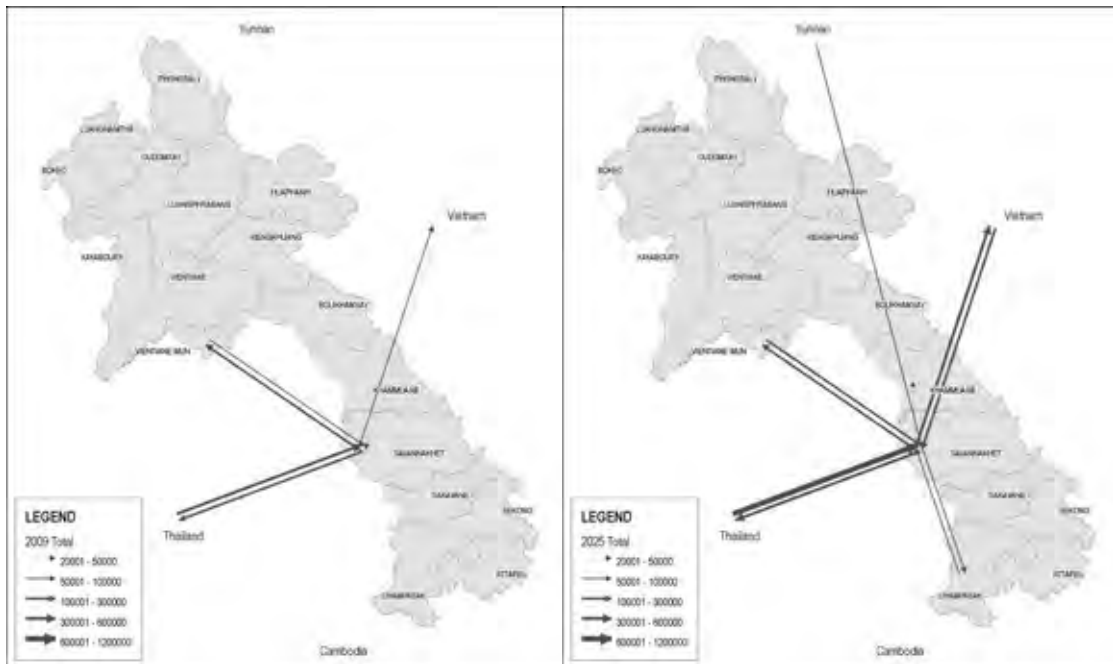
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.8.4 ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.8.5 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.8.6 ຄາດຄະເນ ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ

7.8.4 ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

(1) ບົດບາດ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງແຂວງຄຳມ່ວນ ໃນຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

ດັ່ງທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງ ສປປ ລາວ ຈະປະສົບຜົນສຳເລັດໄດ້ ໂດຍການສ້າງ 3 ຍຸກທະສາດຕົ້ນຕໍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: (i) ຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ, (ii) ກະຕຸ້ນ ທຸລະກິດ, (iii) ຂະຫຍາຍຕະຫລາດ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຍຸດທະສາດເຫຼົ່ານີ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ, ແຂວງ ສະຫວັນນະເຂດ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງໃຫ້ກາຍເປັນ ໃຈກາງຂອງລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນສປປ ລາວ, ໂດຍການສ້າງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທີ່ທັນສະໄຫມ ໃນຈຸດສູນກາງຂອງ ສປປ ລາວ. ທັງນີ້ ກໍເພື່ອຮວບຮວມ ແລະ ຫ້ອນໂຮມບັນດາສິນຄ້າເຂົ້າດ້ວຍກັນ ເພື່ອສ້າງໃຫ້ ສປປ ລາວ ມີທ່າແຮງ ທີ່ຫລາຍຂຶ້ນ ໂດຍນຳໃຊ້ຂໍ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ພູມສັນຖານ ຂອງປະເທດ.

ສຳລັບໄລຍະສັ້ນ ໃນຊ່ວງປີເລີ່ມຕົ້ນ, ມີຄວາມຈຳເປັນຈະຕ້ອງສ້າງ ຈຸດຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ໃນບັນດາ ປະເທດ ລາວ, ໄທ ແລະ ວຽດນາມ. ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (SLP) ແມ່ນການ ອຳນວຍຄວາມສະດວກຕົ້ນຕໍ ເພື່ອເບິ່ງແຍງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ ແລະ ສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ກັບປະເທດໄທ.

(2) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

ດັ່ງທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ເບິ່ງພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ແຂວງ ສະຫວັນນະເຂດ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງ ໃຫ້ພັດທະນາເປັນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ (ລາຍລະອຽດຢູ່ໃນ P111 ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ) ເພື່ອພັດທະນາ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເຊື່ອມຕໍ່ກັບສາກົນ ໃນພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງສປປ ລາວ. ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ ຍັງໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງ ໃຫ້ພັດທະນາເປັນສາຍທາງການຂົນສົ່ງຂອງ ພູມິພາກ ແລະ ສາກົນອີກດ້ວຍ (ລາຍລະອຽດຢູ່ໃນ P121 ແລະ P122), ທັງນີ້ກໍເພື່ອເພີ່ມຄວາມໄວ ການເດີນທາງ ຂອງ ພາຫະນະຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ບັບປຸງໂຄງສ້າງເສັ້ນທາງ ເພື່ອໃຫ້ເໝາະສົມກັບ ການບັນທຸກຂອງ ລົດ ບັນທຸກຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ອຸປະກອນຄວາມປອດໄພຕ່າງໆ. ຈະມີປະໂຫຍດ ຫລາຍ ເມື່ອຮວມເອົາ ບັນດາໜ້າທີ່ພະລາທິການຂົນສົ່ງໄວ້ໃນຈຸດດຽວ ເພື່ອໃຫ້ການປະຕິບັດງານ ມີປະສິດທິຜົນສູງຂຶ້ນ ແລະ ເຊື່ອເຊີນການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດເຂົ້າມາໃນໂຄງການ.

7.8.5 ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

(1) ທີ່ຕັ້ງ

ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (SLP) ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງ ໃຫ້ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ໃນພາກກາງ ສປປ ລາວ ຕາມສາຍທາງເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ- ຕາເວັນຕົກ ຂອງທາງເລກ 9. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ໜ້າທີ່ເຫລົ່ານັ້ນມີປະສິດທິຜົນສູງສຸດ ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາ- ທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຈຶ່ງໄດ້ພິຈາລະນາຕາມເງື່ອນໄຂດັ່ງນີ້:

- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ເສັ້ນທາງເລກທີ 9 ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ໄຕ້ ໄດ້ດີ
- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ສະຫວັນນະເຂດ ໄດ້ດີ
- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ສະຫວັນນະເຂດ ແຕ່ ມີຜົນກະທົບຫນ້ອຍ ຕໍ່ກິດຈະກຳຕົວເມືອງ ໃນສະຫວັນນະເຂດ

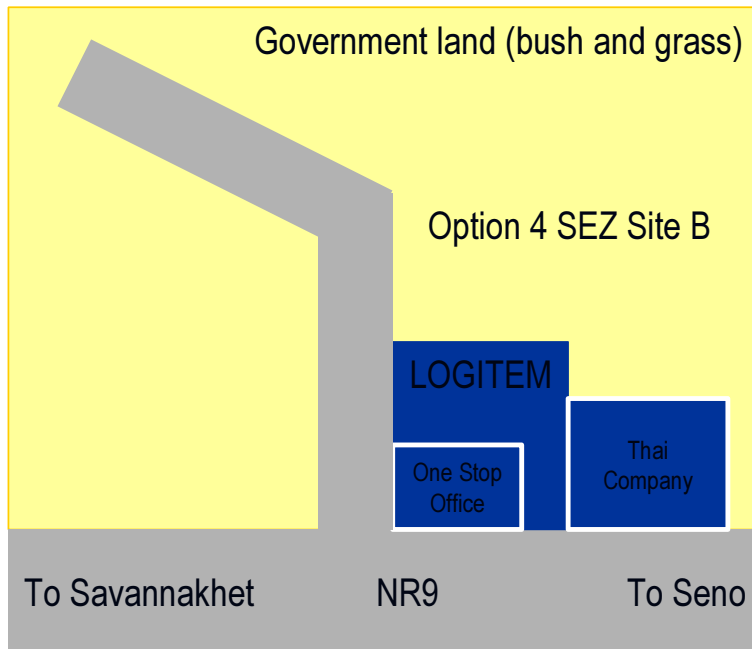
ເມື່ອພິຈາລະນາຕາມເງື່ອນໄຂຂ້າງເທິງນັ້ນ, ພື້ນທີ່ 3 ແຫ່ງຈຶ່ງຄວນພິຈາລະນາເຊັ່ນ ພື້ນທີ່ A, ພື້ນທີ່ B, ແລະ ພື້ນທີ່ C ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 7.8.7. ຈາກບັນດາທາງເລືອກເຫລົ່ານັ້ນ, ພື້ນທີ່ B ຈຶ່ງໄດ້ຖືກ ຄັດເລືອກ ເພາະວ່າ ມີພື້ນທີ່ເປົ່າຫວ່າງ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ເຂົ້າກັບ ເສັ້ນທາງເລກ 9 ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ 13ໄຕ້ ທັງນີ້ກໍໂດຍຜ່ານການປະຊຸມຂອງຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຫລາຍຄັ້ງ ທີ່ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.

ລາຍລະອຽດຂອງພື້ນທີ່ B ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 7.8.8. ພື້ນທີ່ B ແມ່ນຢູ່ຈຸດຕັດກັນຂອງ ທາງເລກ 13 ໄຕ້ ແລະ ທາງເລກ 9 ແລະ ຢູ່ດ້ານຫລັງຂອງ ຫ້ອງການເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ສະຫວັນ-ເຊໂນ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ຂອງບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.8.1 ບັນດາພື້ນທີ່ທາງເລືອກ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.8.2 ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (ພື້ນທີ່ B)

(2) ຫນ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການ

ຜ່ານການຄາດຄະເນຢ່າງຮອບດ້ານກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພົບວ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຈະເປັນບ່ອນຮອງຮັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າສ່ວນໃຫຍ່ຈາກປະເທດໄທ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ. ເນື່ອງຈາກມີຂໍ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານພູມສັນຖານ, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຍັງໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງ ໃຫ້ກາຍເປັນສູນຂຽນຖ່າຍ ສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ວຽດນາມ. ດັ່ງທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ເບິ່ງພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຄາດວ່າຈະເຮັດຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

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

(3) ຂີດຄວາມສາມາດ

ຢູ່ໃນການສຶກສານີ້, ໄດ້ມີການພັດທະນາຮູບແບບການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແບບຄົບຊຸດ ເພື່ອນຳມາປະເມີນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງແຂວງ/ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ (ລາຍລະອຽດຢູ່ພາກທີ 5 ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້). ໂດຍອີງໃສ່ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ, ບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ຖືກຄາດຄະເນວ່າ ຈະເຂົ້າມາໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ໃນປີ 2015 ແລະ 2025 ໄດ້ຖືກສັງລວມໄວ້ໃນຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມ. ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນມີລາຍລະອຽດຢູ່ໃນບົດລາຍງານ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ອີກເທື່ອນຶ່ງ (ເບິ່ງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງບົດລາຍງານນີ້).

ຕາຕະລາງ 7.8.1 ບໍລິມາດສິນຄ້າ ໃນປີ 2015 ແລະ 2025

ຫົວຫນ່ວຍ: 000 ໂຕນ

ປະເພດຫຸ້ມຫໍ່	2015	2025
ຕູ້ສິນຄ້າ	20.3	123.1
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	12.2	20.5
ສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	3.4	7.3

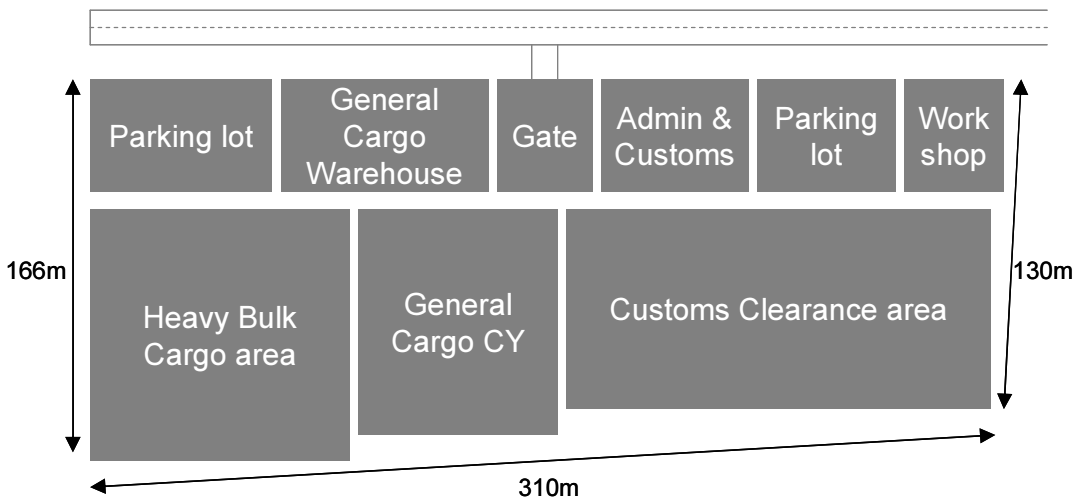
ປະເພດຫຸ້ມຫໍ່	2015	2025
ສິນຄ້າປະເພດນໍ້າ	0.0	0.0
ລວມ	35.9	150.9

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

(4) ການວາງແຜນ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ, ຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ລວມມີ: (i) ເຊື່ອມຕໍ່ດັບປະເທດໄທ ເພື່ອນໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ, (ii) ຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ລວມມີ ສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ເພື່ອແຂ່ງຂັນກັບ ເສັ້ນທາງເລກ 3 ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນການຕິລົດເປົ່າກັບ, (iii) ສິ່ງຂຽນ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ ແລະ (iv) ຂຶ້ນບັນຊີລາມຊື່ສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການເກັບຮັກສາ ໃນພື້ນທີ່ ລຽບຕາມ ແຄມແມ່ນໍ້າຂອງ ລວມທັງຝັ່ງໄທ. ເພື່ອຕອບສະຫນອງ ຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການເຫລົ່ານີ້, ຈຶ່ງໄດ້ມີການອອກແບບ ຢ່າງເໝາະສົມທັງປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງສິ່ງອໍານວຍ ຄວາມສະດວກ ຕ່າງໆ ໂດຍຄໍານຶງເຖິງ ຈໍານວນສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ, ແລະ ແຜນຜັງສິ່ງອໍານວຍຄວາມ ສະດວກເຫລົ່ານີ້ ໄດ້ພິຈາລະນາເຖິງ ປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງການເຮັດວຽກ.

ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ທີ່ສະເໜີຢູ່ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ລວມມີ: (i) ພື້ນທີ່ ກວດກາສິນຄ້າຂອງພາສີ, (ii) ພື້ນທີ່ສໍາລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່, (iii) ພື້ນທີ່ສໍາລັບຕູ້ສິນຄ້າທີ່ວ່ໄປ, (iv) ພື້ນທີ່ສາງໃນຮົ່ມສໍາລັບສິນຄ້າທີ່ວ່ໄປ, (v) ບ່ອນຈອດພາຫະນະ, (vi) ຫ້ອງການ ບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການພາສີ, (vii) ຫ້ອງການຜູ້ປະຕິບັດງານ, (viii) ຮ້ານສ້ອມແປງ. ເນື້ອທີ່ໆ ຕ້ອງການສໍາລັບ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນ 5.1 ເຮັກຕາ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.8.3 ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

ຕາຕະລາງ 7.8.2 ສັງລວມເນື້ອທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ

	ເນື້ອທີ່ (ມ ²)	ຫມາຍເຫດ
ພື້ນທີ່ກວດກາ ສິນຄ້າຂອງ ພາສີ ຢູ່ກັບລົດ	8,000	
ພື້ນທີ່ສຳລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	6,100	
ພື້ນທີ່ສຳລັບຕູ້ສິນຄ້າ ທົ່ວໄປ	5,500	ພື້ນທີ່ສຳລັບຕູ້ສິນຄ້າ ລວມມີ ຕູ້ສິນຄ້າ, ບ່ອນເກັບຕູ້ສິນຄ້າ, ບ່ອນວາງທີ່ຮອງຮັບ ຕູ້ສິນຄ້າ ແລະ ບ່ອນລ້າງຕູ້ສິນຄ້າ.
ພື້ນທີ່ ໄດ້ຈາກການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ	2,800	ສາງ ລວມທັງ ສາງເກັບສິນຄ້າ ແລະ ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງສາງ.
ບ່ອນຈອດພາຫະນະ	8,800	ພື້ນທີ່ສາມາດໃຊ້ຮ່ວມກັນໄດ້ຂອງ ພາກສ່ວນ ສິນຄ້າ ຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ພາກສ່ວນ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ
ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການ ພາສີ	3,400	
ຫ້ອງການຜູ້ເຮັດວຽກ ສະໜາມ	1,800	
ຫ້ອງສ້ອມແປງ	1,600	
ປະຕູທາງອອກ ແລະ ບ່ອນຊັ່ງ ນໍ້າໜັກ	2,400	
ພື້ນທີ່ເປົ່າວ່າງ (Buffer area)	4,300	
ຄວາມສາມາດ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ	5,800	
ອື່ນໆ	600	
ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ	51,100	

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົ່ມສຶກສາຂອງ JICA

(5) ຄາດຄະເນ ມູນຄ່າຂອງໂຄງການ

ມູນຄ່າໂຄງການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ລວມມີ ມູນຄ່າສຳລັບການກໍ່ສ້າງ, ມູນຄ່າ ບໍລິຫານ, ມູນຄ່າສຳລັບທີ່ປຶກສາ ແລະ ເງິນແຮສຸກເສີນ ຄາດວ່າຈະນຳໃຊ້ປະມານ 4.6 ລ້ານ ໂດລາ (ເດືອນ ພະຈິກ 2009). ລາຍລະອຽດຂອງມູນຄ່າໂຄງການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງ ສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນຢູ່ໃນບົດລາຍງານ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ອີກເຫລັ້ມນຶ່ງ (ເບິ່ງເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍ).

ຕາຕະລາງ 7.8.3 ມູນຄ່າໂຄງການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

ລາຍການ		ມູນຄ່າທັງໝົດ (ໂດລາ)	ຫມາຍເຫດ
1	ວຽກກະກຽມດິນ	2,302,020	
2	ວຽກກໍ່ສ້າງອາຄານ	834,320	
3	ທາງເຊື່ອມ	640,932	
4	ມູນຄ່າກໍ່ສ້າງທັງໝົດ	3,777,272	1+2+3
5	ມູນຄ່າສໍາລັບການບໍລິຫານ	113,318	3% of 4
6	ມູນຄ່າສໍາລັບຈ້າງທີ່ປຶກສາ	264,409	7% of 4
7	ເງິນແຮສຸກເສີນ	404,168	10% of 4+6
8	ມູນຄ່າທັງໝົດຂອງໂຄງການ	4,559,167	4+5+6+7

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

(6) ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 4 ຂັ້ນຕອນດັ່ງນີ້: ຂັ້ນຕອນກະກຽມ, ຂັ້ນຕອນ ອອກແບບ, ຂັ້ນຕອນ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ຂັ້ນຕອນດໍາເນີນງານ. ດັ່ງນັ້ນ, ເພື່ອໃຫ້ໂຄງການນີ້ສໍາເລັດ ຈະຕ້ອງໃຊ້ເວລາ 39 ເດືອນ ດັ່ງທີ່ສະແດງໄວ້ໃນຮູບ 7.2.15. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະອຽດຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນຢູ່ໃນບົດລາຍງານ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ອີກເຫລັ້ມນີ້ (ເບິ່ງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ).

ກັບບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ. ຈາກປາກເຊ ຫາ ອຸບົນຣາຊະທານີ (ນຶ່ງໃນສູນກາງພາກຕາເວັນອອກ ສ່ຽງເໜືອຂອງປະເທດໄທ) ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 10 ມີໄລຍະທາງ 120 ກິໂລແມັດ. ຈາກປາກເຊ ຫາ ພະນົມເປັນ ມີໄລຍະທາງ 780 ກິໂລແມັດ ແລະ ຈາກປາກເຊ ຫາ ໂຮຈິມິນ ມີໄລຍະທາງ 760 ກິໂລແມັດ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13. ປາກເຊມີສະໜາມບິນສາກົນ ແລະ ໃຫ້ບໍລິການມາວຽງຈັນ 6 ມື້ຕໍ່ອາທິດ, ບາງກອກ 3 ມື້ຕໍ່ອາທິດ ແລະ ສຽມຣຽບ ທຸກໆມື້.

ແຂວງຈໍາປາສັກ ປະກອບດ້ວຍ 10 ເມືອງ. ປີ 2005, ປະຊາຊົນ 13% ອາໄສຢູ່ເມືອງປາກເຊ. ກິດຈະກຳຕົ້ນຕໍທາງເສດຖະກິດຂອງແຂວງ ແມ່ນ ການກະສິກຳ. ຜົນຜະຫລິດເຂົ້າ ມີ 313,000 ໂຕນ ແລະ ເປັນອັນດັບສາມຂອງປະເທດ ຮອງຈາກແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ຜົນຜະຫລິດພືດຜັກ ມີ 132,000 ໂຕນ ແລະ ເປັນອັນດັບນຶ່ງ ໃນປີ 2007. ພູພຽງບໍລະເວນ ມີຊື່ສຽງຫລາຍກ່ຽວກັບ ຜົນຜະຫລິດທາງການຄ້າ ແລະ ຍັງຄົງມີທ່າແຮງທີ່ສາມາດເພີ່ມຜົນຜະຫລິດຕື່ມອີກ. ກາເຟທີ່ຜະຫລິດຈາກພູພຽງບໍລະເວນ ໄດ້ສົ່ງອອກໄປປະເທດເອີຣົບ ຜ່ານທາງບາງກອກ. ພືດຜັກຈາກພູພຽງບໍລະເວນ ສະໜອງບໍ່ສະເພາະແຕ່ຕົວເມືອງໃຫຍ່ ໃນສປປ ລາວ ເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງສົ່ງອອກໄປພາກຕາເວັນອອກສ່ຽງເໜືອຂອງປະເທດໄທດ້ວຍ. ເຂົ້າ ແລະ ໄກ່ລາດ ໄດ້ຮັບຄວາມນິຍົມຫລາຍ ເພາະມີຄຸນນະພາບສູງ. ອຸດສະຫະກຳໄມ້ ຍັງແມ່ນອຸດສະຫະກຳຕົ້ນຕໍ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ອຸດສະຫະກຳໄມ້ແມ່ນຢູ່ໃນສະພາບຊົບເຊົາ ເນື່ອງມາຈາກການກຳນົດໂຄຕາການຕັດໄມ້ຂອງລັດຖະບານ.

ການທ່ອງທ່ຽວ ຍັງແມ່ນອຸດສະຫະກຳສຳຄັນ ຂອງແຂວງຈໍາປາສັກ. ແຂວງນີ້ມີແຫລ່ງທ່ອງທ່ຽວທີ່ອຸດົມສົມບູນ ເຊັ່ນ ວັດພູ, 4,000 ດອນ ແລະ ພູພຽງບໍລະເວນ. ປາກເຊ ມີບົດບາດເປັນຖານການທ່ອງທ່ຽວສຳລັບນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດ ຈາກບັນດາປະເທດເອີຣົບ ແລະ ປະເທດໄທ.

ເນື່ອງຈາກປາກເຊ ຕັ້ງຢູ່ໃກ້ ອຸບົນຣາຊະທານີ (ນຶ່ງໃນສູນກາງພາກຕາເວັນອອກສ່ຽງເໜືອ ປະເທດໄທ) ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ການຄ້າຊາຍແດນ ກາຍເປັນກິດຈະກຳການຄ້າທີ່ສຳຄັນ. ສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າຈາກປະເທດໄທ ມີຫລາກຫລາຍ ເຊັ່ນ ນ້ຳມັນ ແລະ ສິນຄ້າປະຈຳວັນ. ສິນຄ້າດັ່ງກ່າວ ໄດ້ແຈກຢາຍບໍ່ສະເພາະແຕ່ ແຂວງຈໍາປາສັກເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງແຈກຢາຍໄປຍັງບັນດາແຂວງພາກໃຕ້ ເຊັ່ນ ສາລະວັນ, ເຊກອງ ແລະ ອັດຕະປື. ເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ເຊື່ອມຕໍ່ເມືອງປາກເຊ ໄປຫາເມືອງເອກຂອງທັງ 3 ແຂວງ (ທາງເລກ 20 ໄປສາລະວັນ, ທາງເລກ 16 ໄປເຊກອງ, ທາງເລກ 16 ແລະ 1I ໄປ ອັດຕະປື).

ກິດຈະກຳຕົ້ນຕໍໃນຂະແໜງອຸດສະຫະກຳແມ່ນ ໄມ້ ແລະຜະຫລິດຕະພັນໄມ້ ແລະອຸດສະຫະກຳປຸງແຕ່ງອາຫານ. ອີງຕາມການພັດທະນາດ້ານກະສິກຳ, ອຸດສະຫະກຳປຸງແຕ່ງກະສິກຳ ແລະອຸດສະຫະກຳອາຫານ ຈະຊ່ວຍເພີ່ມຜົນຜະຫລິດຂອງເຂົ້າເຈົ້າ. ການທີ່ບໍລິສັດເບ້ຍລາວໄດ້ຕັ້ງໂຮງງານແຫ່ງທິສອງໃນແຂວງ ຈໍາປາສັກ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງທີ່ຕັ້ງທາງຍຸດທະສາດ ຂອງແຂວງນີ້ ໃນ ສປປ ລາວ. ແຮ່ອາລູ ມີນຽມ ໄດ້ຖືກຄົ້ນພົບທີ່ພູພຽງບໍລະເວນ, ແລະ ການສຳຫລວດກໍກຳລັງດຳເນີນຢູ່ ໂດຍຜູ້ໄດ້ຮັບສຳປະ ຫານ.

(2) ຕາຫນ່າງການຂົນສົ່ງ

ປາກເຊ ຕັ້ງຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຍຸດທະສາດ ຊຶ່ງແມ່ນຈຸດຕັດກັນຂອງເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ເລກທີ 13 ໄຕ້ ທີ່ເປັນເສັ້ນທາງສາຍຫລັກ ແຕ່ເໜືອຫາໄຕ້ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ 16 ທີ່ເປັນເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ສາຍຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ເຊື່ອມຕໍ່ໃສ່ອຸບົນທານີ ປະເທດໄທ. ຕົວເມືອງແມ່ນເມືອງຫລວງເກົ່າຂອງ ອານາຈັກຈຳປາສັກ ຊຶ່ງພັດທະນາລຽບຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ. ປາກເຊ ຍັງແມ່ນສູນກາງຂອງຕາຫນ່າງເສັ້ນ ທາງພາກໄຕ້ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ ແລະ ກຳປູເຈັຍ ແລະ ວຽດນາມ ໂດຍເສັ້ນທາງ ຫລວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 18, ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 14 ແລະ ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ເລກທີ 20. ສະໜາມບິນປາກເຊ ແມ່ນສູນກາງສະໜາມບິນພາຍໃນ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການມາ ວຽງຈັນ ແລະ ສະຫວັນ ນະເຂດ ທຸກໆວັນ.

(3) ແຜນພັດທະນາ

1) ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

ອຳນາດການປົກຄອງແຂວງ ມີວິໄສທັດ ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວດັ່ງນີ້:

- ປາກເຊ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ບາງກອກ, ສຽມຣຽບ, ໂຮຈິມິນ, ດານັງ, ເວ້, ພະນົມເປັນ ແລະ ເປັນສູນກາງຂອງພາກໄຕ້ ສປປ ລາວ. ວິໄສທັດ ອະນາຄົດແມ່ນ “ຕົວເມືອງສູນກາງ ເພື່ອດຶງດູດ ນັກທ່ອງທ່ຽວ” ແລະ “ສູນກາງສຳລັບການລົງທຶນ ເພື່ອບໍລິການຕົວເມືອງອ້ອມຂ້າງ”.
- ເຊື່ອເຊີນການລົງທຶນ ເພື່ອກິດຈະກຳດ້ານການຄ້າ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ, ແລະ ພັດທະນາ ປາກເຊ ໃຫ້ເປັນຕົວເມືອງ ທີ່ມີຄວາມອຸດົມສົມບູນດ້ວຍເຄົານົບທຳນຽມ ປະເພນີ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ສີຂຽວ.
- ພັດທະນາ ອຸດສະຫະກຳປຸງແຕ່ງ (ຜະຫລິດຕະພັນ ກາເຟ ແລະ ສາລີ ແລະ ໄມ້ແປຮູບ) ຕາມພື້ນທີ່ອ້ອມຮອບປາກເຊ ເພື່ອຫລີກລ້ຽງ ການກະຈຸກຕົວຂອງປະຊາກອນ.
- ໃນໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ, ປາກເຊຈະເປັນຕົວເມືອງອັນດັບສອງ ຂອງ ສປປ ລາວ, ແລະ ຈະຍົກລະດັບ ໃຫ້ມີສະຖານະພາບຄືກັບ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.

ແລະ ອຳນາດການປົກຄອງແຂວງ ໄດ້ກຳນົດເປົ້າຫມາຍ ໃນແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ສະບັບປະຈຸບັນ (ແຜນພັດທະນາ 5 ປີ ຄັ້ງທີ 6) ດັ່ງນີ້:

ກ່ຽວກັບປະຊາກອນ, ໃນປີ 2010, ຄາດຄະເນປະຊາກອນພາຍໃນແຂວງເທົ່າກັບ 666,285 ຄົນ ແລະ ອັດຕາການ ເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະຊາກອນ ເທົ່າກັບ 1.9%, ເປົ້າຫມາຍ ອາຍຸຍືນສະເລັຍ 63 ປີ. ເປົ້າຫມາຍ ອັດຕາການເຂົ້າຮຽນ ໃນຊັ້ນປະຖົມ ແມ່ນ 98%, ແລະ ອັດຕາການຊົມໃຊ້ນ້ຳສະອາດ ແມ່ນ 95%.

ກ່ຽວກັບເສດຖະກິດ, ເປົ້າໝາຍການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GRDP ແມ່ນ 11%, ແລະ ໃນປີ 2010 GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນໃຫ້ໄດ້ 950 ໂດລາ. ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງແຕ່ລະຂະແໜງການ ມີຄື: ຂະແໜງ ກະສິກໍາ 4%, ຂະແໜງອຸດສະຫະກໍາ 15% ແລະ ຂະແໜງບໍລິການ 17%. ສໍາລັບ ໂຄງປະກອບ ເສດຖະກິດໃນປີ 2010 ມີຄື: ຂະແໜງກະສິກໍາ 37%, ຂະແໜງອຸດສະຫະກໍາ 30% ແລະ ຂະແໜງບໍລິການ 33%.

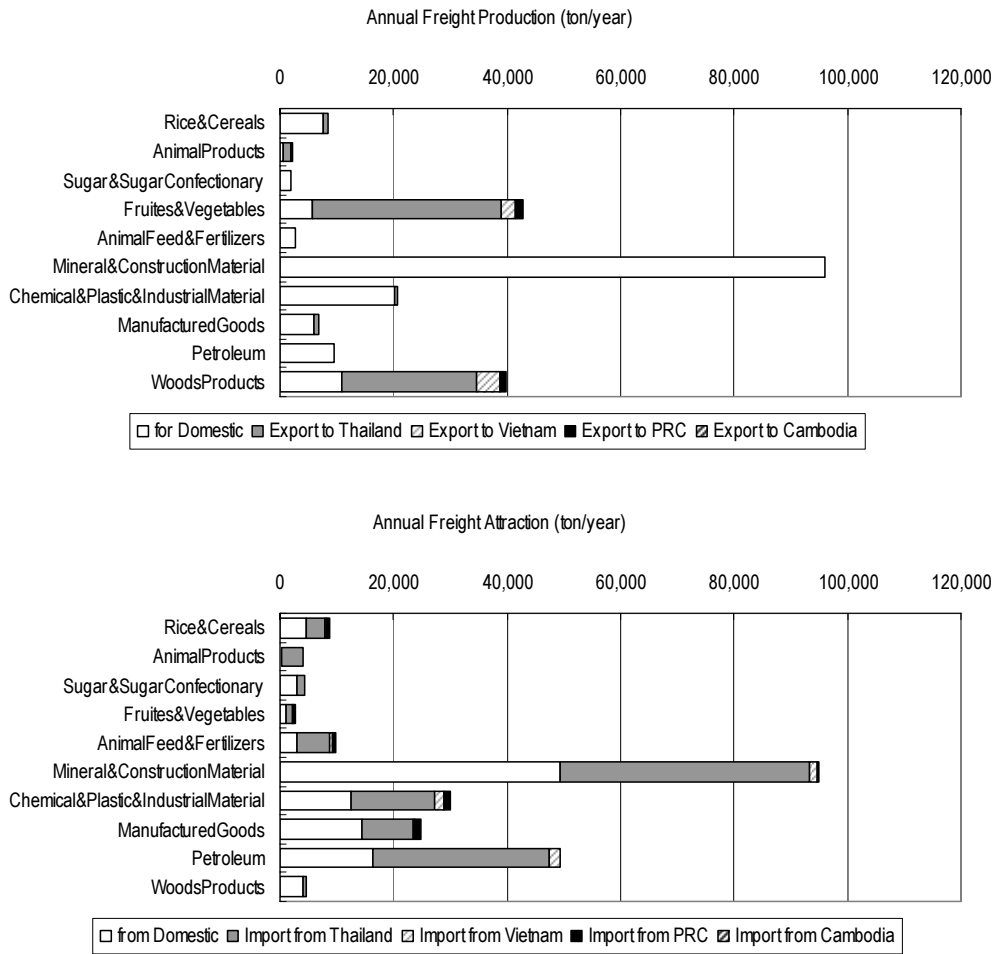
2) ການພັດທະນາຕົວເມືອງ

ປາກເຊ ແມ່ນເມືອງຫລວງເກົ່າຂອງອານາຈັກຈໍາປາສັກ, ຊຶ່ງພັດທະນາລຽບຕາມແມ່ນໍ້າຂອງ. ໃນປະຈຸບັນ, ປາກເຊ ແມ່ນເທດສະບານຂອງແຂວງຈໍາປາສັກ ແລະ ແມ່ນສູນກາງທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ ຂອງພາກໃຕ້ ສປປ ລາວ. ປະຈຸບັນນີ້ ພາຍໃນຕົວເມືອງໄດ້ມີການພັດທະນາ ດ້ານ ການທ່ອງທ່ຽວຫລາຍຢ່າງ ເຊັ່ນ ການພັດທະນາ ໂຮງແຮມ, ຮ້ານອາຫານ ແລະ ຮ້ານຄ້າ. ໃນປະຈຸບັນ ເສດຖະກິດ ຂອງເມືອງປາກເຊ ໄດ້ຮັບການກະຕຸ້ນ ຈາກການພັດທະນາດ້ານກະສິກໍາ ທີ່ພູພຽງ ບໍລະເວນ ແລະ ອຸດສະຫະກໍາຈໍານວນນຶ່ງທີ່ຕັ້ງຢູ່ພາຍໃນຕົວເມືອງ. ພື້ນທີ່ຕົວເມືອງ ແມ່ນແຜ່ລາມ ລຽບຕາມແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ປະຈຸບັນ ໄດ້ແຜ່ຂະຫຍາຍໄປຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13ໄຕ້ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ 16.

ອີງຕາມ ແຜນຜັງຊັ້ນຈໍາລວມ, ພື້ນທີ່ໃໝ່ຂອງຕົວເມືອງ ໄດ້ຂະຫຍາຍໄປຕາມທິດເໜືອ ແລະ ທິດໃຕ້ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13ໄຕ້ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ 16. ໃນແຜນຜັງ, ພື້ນທີ່ສູນກາງຂອງຕົວເມືອງ ແມ່ນມີການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນແບບປະສົມປະສານ ທີ່ມີຄວາມຫນາແຫນ້ນປານກາງ ແລະ ພື້ນທີ່ອ້ອມຮອບ ແມ່ນ ພື້ນທີ່ພັກອາໄສທີ່ມີຄວາມຫນາແຫນ້ນຕໍ່າ.

7.9.2 ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນປາກເຊ

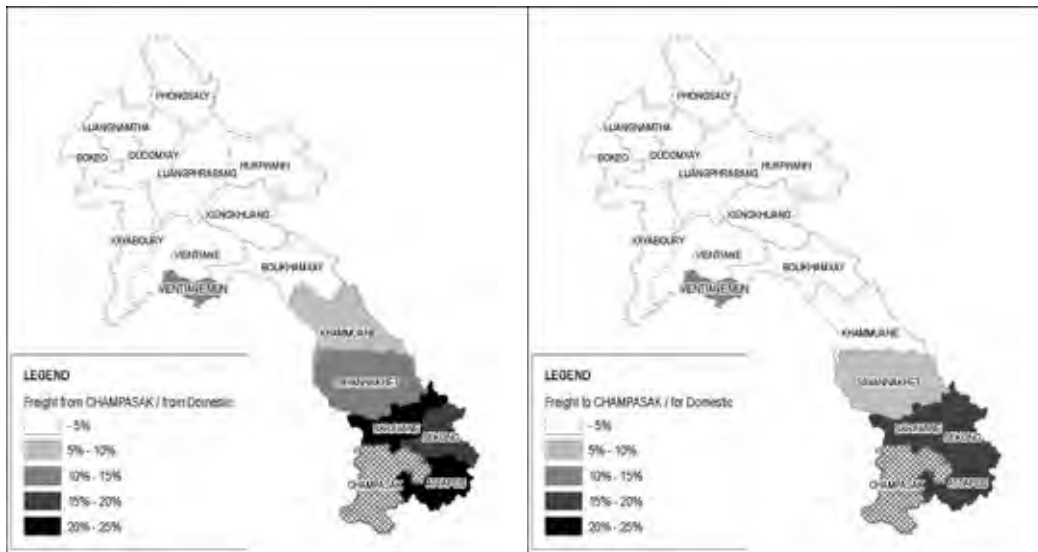
ໃນປີ 2009, ການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ ມີປະມານ 231,000 ໂຕນຕໍ່ປີ. 19% ຂອງບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທັງໝົດ ແມ່ນ ຜັກ ແລະ ຫມາກໄມ້. ໃນປີ 2009, ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ມີປະມານ 234,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ສິນຄ້ານໍາເຂົ້າຈາກປະເທດໄທ (49%) ແລະ ສິນຄ້າທີ່ຜະຫລິດພາຍໃນປະເທດ (47%). ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ສໍາລັບສິນຄ້າຊົມໃຊ້ຕົ້ນຕໍ ທີ່ນໍາເຂົ້າ ແມ່ນວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ເຊັ່ນ ຊີມັງ ແລະ ເຊຣາມິກ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຫົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.9.1 ການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນຕາມບໍລິມາດ

ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຮູບ 7.9.2, ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ທີ່ພົວພັນກັບແຂວງຈໍາປາສັກ ແມ່ນມາຈາກພາກ ໄຕ້ ຂອງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.

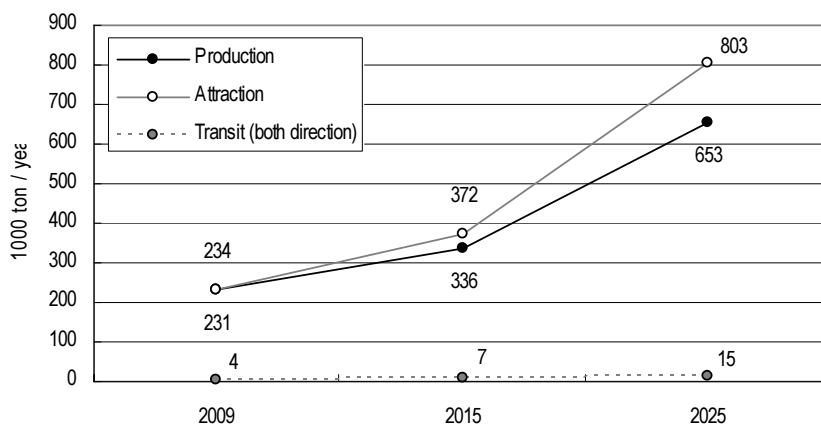


ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.9.2 ສ່ວນແບ່ງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ອອກ/ເຂົ້າ ແຂວງຈຳປາສັກ ໂດຍການຂົນສົ່ງພາຍໃນ

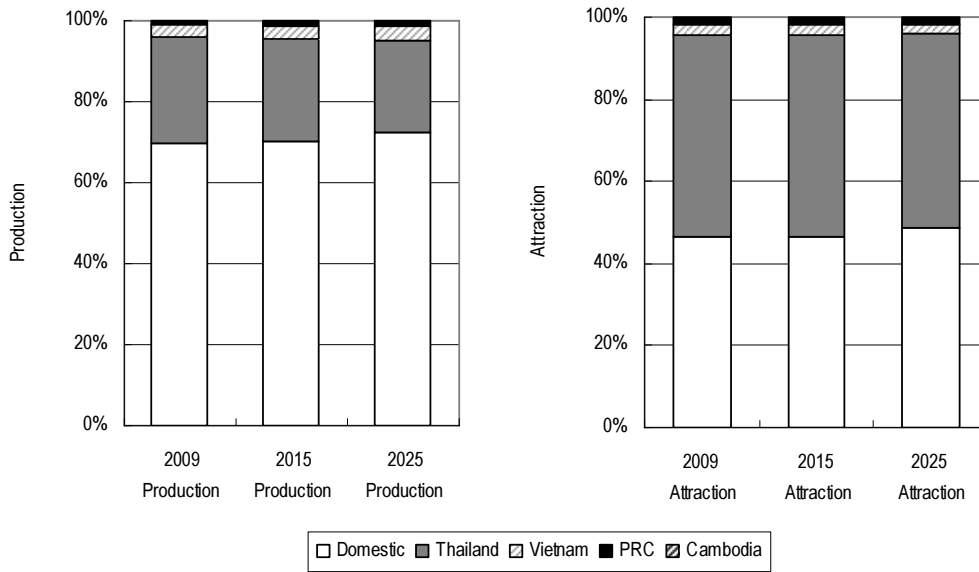
7.9.3 ການຄາດຄະເນ ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ຮູບ 7.9.3 ສະແດງການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດຂອງແຂວງຈຳປາສັກ. ການຂົນສົ່ງ ທີ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ ໃນອະນາຄົດ ຄາດວ່າຈະມີ 653,000 ໂຕນຕໍ່ປີ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຄາດຄະເນໄວ້ ຈະມີ 803,000 ໂຕນຕໍ່ປີ.



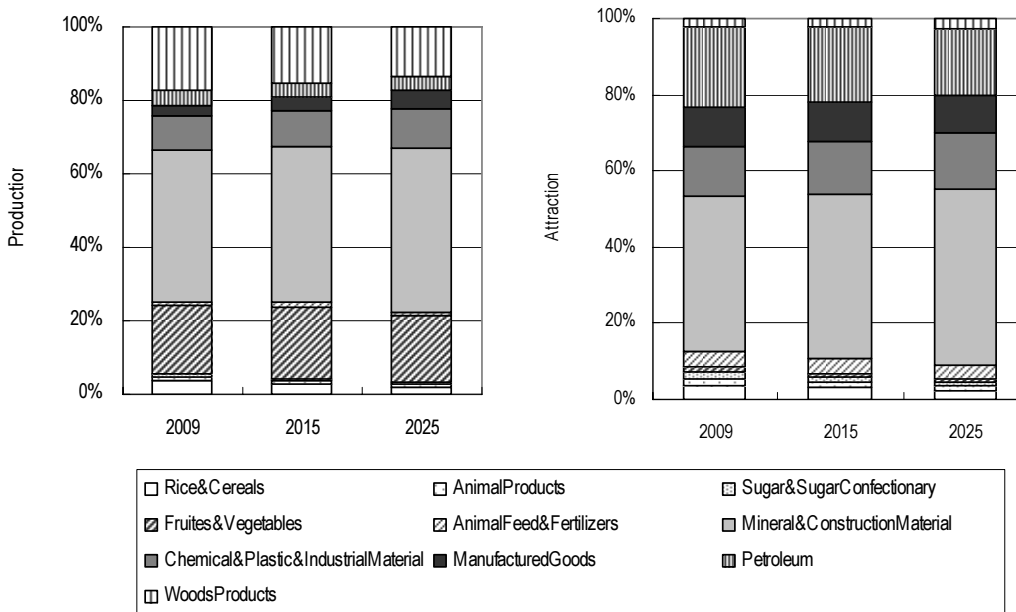
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.9.3 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຈຳປາສັກ



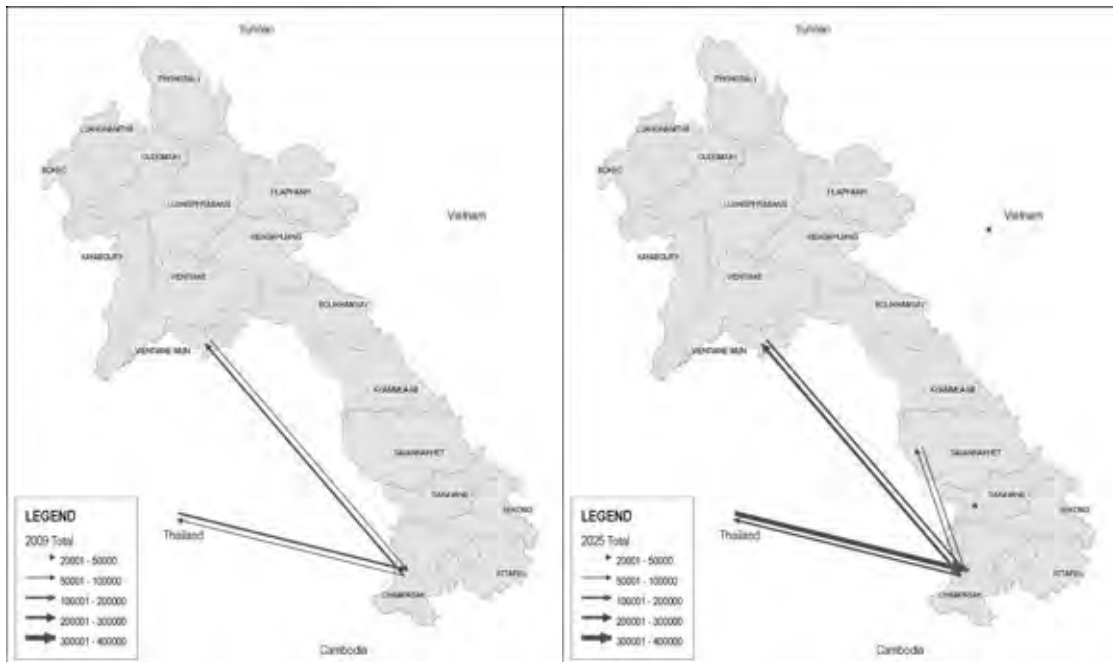
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.9.4 ຄາດຄະເນ ໂຄງປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.9.5 ຄາດຄະເນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ໃນອະນາຄົດ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.9.6 ຄາດຄະເນ ການກະຈາຍການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

7.9.4 ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

(1) ບົດບາດ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງແຂວງຈຳປາສັກ ໃນຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

ດັ່ງທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງ ສປປ ລາວ ຈະປະສົບຜົນສຳເລັດໄດ້ ໂດຍການສ້າງ 3 ຍຸດທະສາດຕົ້ນຕໍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: (i) ຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ, (ii) ກະຕຸ້ນທຸລະກິດ, (iii) ຂະຫຍາຍຕະຫຼາດ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຍຸດທະສາດເຫຼົ່ານີ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ, ແຂວງ ຈຳປາສັກ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງໃຫ້ກາຍເປັນ ນຶ່ງໃນສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ໃນສປປ ລາວ, ໂດຍການສ້າງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງທີ່ທັນສະໄຫມ ແລະ ໂຄງລ່າງເສັ້ນທາງຢ່າງພຽງພໍ, ທັງນີ້ກໍເພື່ອ ຮວບຮວມ ແລະ ຫ້ອນໂຮມບັນດາສິນຄ້າເຂົ້າດ້ວຍກັນ ເພື່ອສ້າງໃຫ້ ສປປ ລາວ ມີທ່າແຮງ ທີ່ຫລາຍຂຶ້ນ ໂດຍນຳໃຊ້ຂໍ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ພູມສັນຖານ ຂອງປະເທດ.

(2) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງຈຳປາສັກ

ດັ່ງທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ເບິ່ງພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ແຂວງ ຈຳປາສັກ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງ ໃຫ້ພັດທະນາເປັນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ (ລາຍລະ ອງດຢູ່ໃນ P112 ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ) ເພື່ອປັບປຸງປະສິດທິພາບຂອງ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກໂດຍການຈັດແບ່ງຂັ້ນຄວາມສຳຄັນຂອງຕາຫນ່າງພະລາທິການ ຂົນ

ສົ່ງ. ແຂວງຈໍາປາສັກ ແລະ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ ຍັງຖືກຄາດວ່າຈະພັດທະນາເສັ້ນທາງ ການຂົນສົ່ງ ພູມິພາກ ແລະ ສາກົນດ້ວຍ (ລາຍລະອຽດຢູ່ໃນ P121 ແລະ P122) ເພື່ອເພີ່ມຄວາມໄວ ການເດີນທາງ ຂອງພາຫະນະຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ປັບປຸງໂຄງສ້າງເສັ້ນທາງ ເພື່ອໃຫ້ເໝາະສົມກັບ ການບັນທຸກຂອງ ລົດ ບັນທຸກຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ອຸປະກອນຄວາມປອດໄພຕ່າງໆ.

7.9.5 ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ

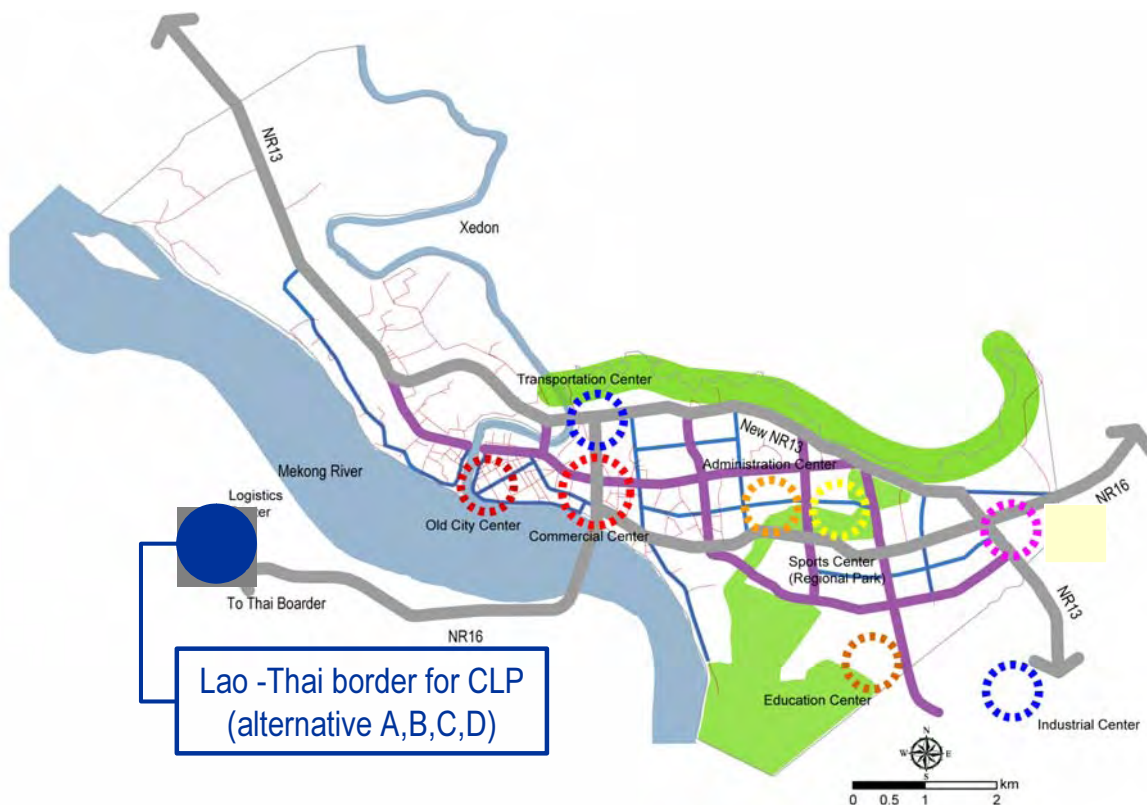
(1) ທີ່ຕັ້ງ

ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ (CLP) ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງໃຫ້ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນ ສູນກາງ ລະບົບ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງພູມິພາກ ໃນພາກໃຕ້ ສປປ ລາວ ຊຶ່ງມີເປົ້າໝາຍຕົ້ນຕໍຢູ່ທີ່ ການນໍາເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ກັບປະເທດໄທ ແລະ ການຂຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ທີ່ກວມເອົາພາກໃຕ້ ສປປ ລາວ. ປາກເຊ, ແມ່ນສູນກາງ ຂອງແຂວງຈໍາປາສັກ ເປັນສູນກາງທາງດ້ານກະສິກໍາໃນພາກໃຕ້, ດັ່ງນັ້ນ ສູນກາງ ພະລາທິ ການຂົນສົ່ງ ຈະຕ້ອງມີໜ້າທີ່ຂອງສູນກາງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງຜົນຜະຫລິດກະສິກໍາ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ ໜ້າທີ່ເຫລົ່ານີ້ ມີປະສິດທິຜົນເຕັມທີ່, ສະນັ້ນ, ທີ່ຕັ້ງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ ຄວນພິຈາລະນາດັ່ງນີ້:

- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອໄດ້ດີ,
- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບເສັ້ນທາງເລກທີ 16 ໄດ້ດີ,
- ເໝາະສົມສໍາລັບ ເປັນດ່ານຊາຍແດນ,
- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບເມືອງປາກເຊ ແຕ່ມີຜົນກະທົບໜ້ອຍ ຕໍ່ກິດຈະກຳຕົວເມືອງ.

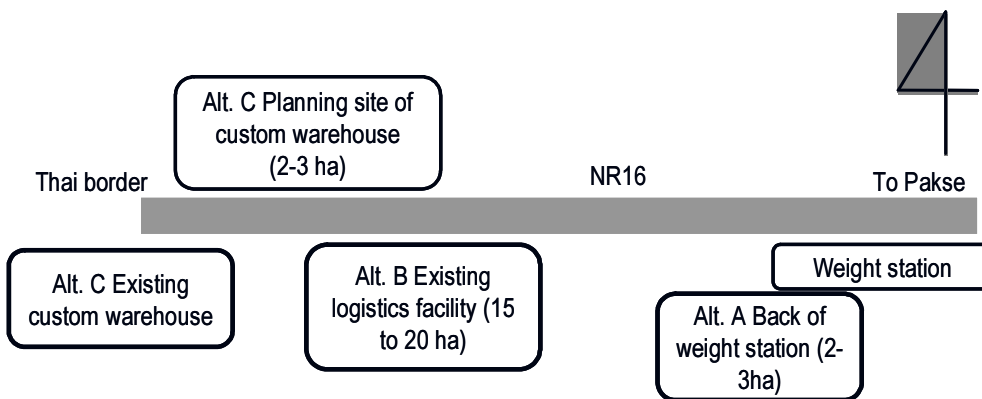
ເມື່ອພິຈາລະນາຕາມຂ້າງເທິງນັ້ນ, ພື້ນທີ່ 3 ແຫ່ງ ໄດ້ຖືກພິຈາລະນາ ເຊັ່ນ ພື້ນທີ່ A, ພື້ນທີ່B, ພື້ນທີ່C ແລະ ພື້ນທີ່D ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຮູບ 7.8.7. ກອງປະຊຸມຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຫລາຍໆຄັ້ງທີ່ປາກເຊ ໄດ້ຄັດ ເລືອກເອົາພື້ນທີ່ C ຈາກບັນດາທາງເລືອກອື່ນໆ, ໂດຍອີງໃສ່ ຕອນດິນທີ່ມີຢູ່, ເຊື່ອມຕໍ່ກັບຊາຍແດນໄທ ແລະ ຫ້ອງການພາສີແຫ່ງໃຫມ່.

ລາຍລະອຽດຂອງພື້ນທີ່ C ແລະ ພື້ນທີ່ອື່ນໆ ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 7.9.8. ພື້ນທີ່ C ໄດ້ຕັ້ງຢູ່ພື້ນທີ່ຊາຍ ແດນ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 16, ຢູ່ດ້ານຫລັງຂອງຫ້ອງການພາສີແຫ່ງໃຫມ່.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.9.7 ບັນດາພື້ນທີ່ທາງເລືອກ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.9.8 ທີ່ຕັ້ງ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນປາກເຊ (ພື້ນທີ່ C)

(2) ຫນ້າທີ່ ແລະ ການສະໜອງການບໍລິການ

ຜ່ານການຄາດຄະເນຢ່າງຮອບດ້ານ ກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພົບວ່າ ເຂດພະລາທິ-ການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ ຈະເປັນບ່ອນຮອງຮັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ສ່ວນໃຫຍ່ຈາກ ປະເທດໄທ. ໂດຍນຳໃຊ້ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງສາຍຫລັກທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບແຂວງຈໍາປາສັກ, ເຂດພະລາທິການ

ຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ ໄດ້ຮັບການຄາດຫວັງໃຫ້ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນ ສູນກາງແຈກຢາຍສິນຄ້າຂອງ ພາກໄຕ້ ຂອງສປປ ລາວ. ດັ່ງທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ເບິ່ງພາກທີ 6 ຂອງບົດລາຍງານນີ້, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ ຄາດວ່າຈະເຮັດໜ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດໄທ ເພື່ອນໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກສິນຄ້າ
- ຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ສົ່ງໄປຫາ ແລະ ເອົາມາຈາກ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ
- ຂຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ
- ປຸງແຕ່ງສິນຄ້າ ທີ່ນໍາເຂົ້າຈາກປະເທດໄທ

(3) ຂົດຄວາມສາມາດ

ຢູ່ໃນການສຶກສານີ້, ໄດ້ມີການພັດທະນາຮູບແບບການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແບບ ຄົບຊຸດ ເພື່ອນໍາມາປະເມີນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງແຂວງ/ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ (ລາຍລະອຽດຢູ່ພາກ ທີ 5 ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້). ໂດຍອີງໃສ່ຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ, ບໍລິມາດສິນຄ້າ ທີ່ຖືກຄາດຄະເນວ່າ ຈະເຂົ້າມາໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈໍາປາສັກ ໃນປີ 2015 ແລະ 2025 ໄດ້ຖືກ ສັງລວມໄວ້ໃນ ຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມ. ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ ແມ່ນມີລາຍລະອຽດຢູ່ໃນບົດລາຍງານ ການສຶກສາ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ ອີກເທື່ອນຶ່ງ (ເບິ່ງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງບົດລາຍງານນີ້).

ຕາຕະລາງ 7.9.1 ບໍລິມາດສິນຄ້າໃນປີ 2015 ແລະ 2025

ຫົວໜ່ວຍ: 000 ໂຕນ

ປະເພດຫຸ້ມຫໍ່	2015	2025
ຕູ້ສິນຄ້າ	16.5	94.4
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	77.6	199.6
ສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	12.3	1.7
ສິນຄ້າປະເພດນໍ້າ	0.0	0.0
ລວມ	106.4	295.8

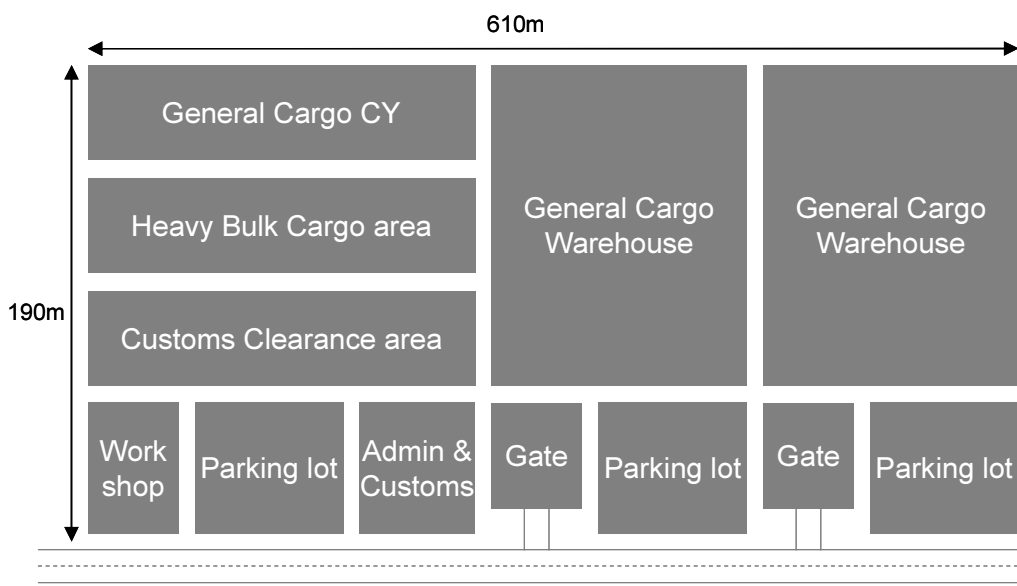
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

(4) ການວາງແຜນ ສົ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ, ໜ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈໍາປາສັກ ລວມມີ: (i) ເຊື່ອມຕໍ່ດັບປະເທດໄທ ເພື່ອນໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກສິນຄ້າ, (ii) ຫ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ເພື່ອໄປສົ່ງ ແລະ

ເອົາມາຈາກບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ, (iii) ຂຶ້ນບັນຊີລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການເກັບຮັກສາ ໃນພື້ນທີ່ ລຽບຕາມ ແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ ລວມທັງຝັ່ງໄທ. (iv) ຂຽນຖ່າຍ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ. ເພື່ອຕອບສະຫນອງ ຫນ້າທີ່ ແລະ ການບໍລິການເຫລົ່ານີ້, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ ຈຶ່ງໄດ້ມີການອອກແບບ ຢ່າງເໝາະສົມທັງປະເພດ ແລະ ຂະໜາດຂອງສິ່ງອໍານວຍ ຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ໂດຍຄໍານຶງເຖິງ ຈໍານວນສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ, ແລະ ແຜນຜັງສິ່ງອໍານວຍຄວາມ ສະດວກເຫລົ່ານີ້ ໄດ້ພິຈາລະນາເຖິງ ປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງການເຮັດວຽກ.

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



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.9.6 ແຜນຜັງຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ

ຕາຕະລາງ 7.9.2 ສັງລວມເນື້ອທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ

	ເນື້ອທີ່ (ມ ²)	ຫມາຍເຫດ
ພື້ນທີ່ກວດກາ ສິນຄ້າຂອງ ພາສີ ຢູ່ກັບລົດ	8,600	
ພື້ນທີ່ສໍາລັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່	5,500	
ພື້ນທີ່ສໍາລັບຕູ້ສິນຄ້າ ທົ່ວໄປ	10,600	ພື້ນທີ່ສໍາລັບຕູ້ສິນຄ້າ ລວມມີ ຕູ້ສິນຄ້າ,

	ເນື້ອທີ່ (ມ ²)	ຫມາຍເຫດ
		ບ່ອນເກັບຕັ້ງສິນຄ້າ, ບ່ອນວາງທີ່ຮອງຮັບ ຕັ້ງສິນຄ້າ ແລະ ບ່ອນລ້າງຕັ້ງສິນຄ້າ.
ພື້ນທີ່ສາງໃນຮົ່ມ ສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ	42,000	
ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ຫ້ອງການ ພາສີ	3,800	2 ຊັ້ນ: 1,000 ມ ² .
ຫ້ອງການຜູ້ປະຕິບັດງານ	5,500	ໂດຍ ຜູ້ປະຕິບັດງານ 2 ຄົນ. ຫ້ອງການຢູ່ໃກ້ ປະຕູທາງອອກ ແລະ ຢູ່ໃກ້ສາງໃນຮົ່ມ.
ຫ້ອງສ້ອມແປງ	1,200	
ປະຕູທາງອອກ ແລະ ບ່ອນຊັ່ງ ນໍ້າໜັກ	4,400	ຜູ້ປະຕິບັດງານ 2 ຄົນ.
ບ່ອນຈອດພາຫະນະ	13,800	ພື້ນທີ່ໃຊ້ຮ່ວມກັນຂອງ ພາກສ່ວນກວດກາ ສິນຄ້າຂອງພາສີ ແລະ ພື້ນທີ່ສາງ. ກວມເອົາ ເນື້ອທີ່ບ່ອນຈອດພາຫະນະ 4800 ມ ² .
ພື້ນທີ່ເປົ່າວ່າງ (ເຂດກັນຊົນ)	12,700	
ຄວາມສາມາດໃນເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ແຂວງຈຳປາສັກ	7,700	
ອື່ນໆ	100	
ລວມ	115,900	

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

(5) ຄາດຄະເນ ມູນຄ່າຂອງໂຄງການ

ມູນຄ່າໂຄງການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈຳປາສັກ ລວມມີ ມູນຄ່າສຳລັບການກໍ່ສ້າງ, ມູນຄ່າ ບໍລິຫານ, ມູນຄ່າສຳລັບທີ່ປຶກສາ ແລະ ເງິນແຮສຸກເສີນ ຄາດວ່າຈະນຳໃຊ້ປະມານ 14.8 ລ້ານ ໂດລາ (ເດືອນ ພະຈິກ 2009). ລາຍລະອຽດຂອງມູນຄ່າໂຄງການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງ ຈຳປາສັກ ແມ່ນຢູ່ໃນບົດລາຍງານ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ອີກເທລັ້ມນຶ່ງ (ເບິ່ງເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍ).

ຕາຕະລາງ 7.9.3 ມູນຄ່າໂຄງການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈໍາປາສັກ

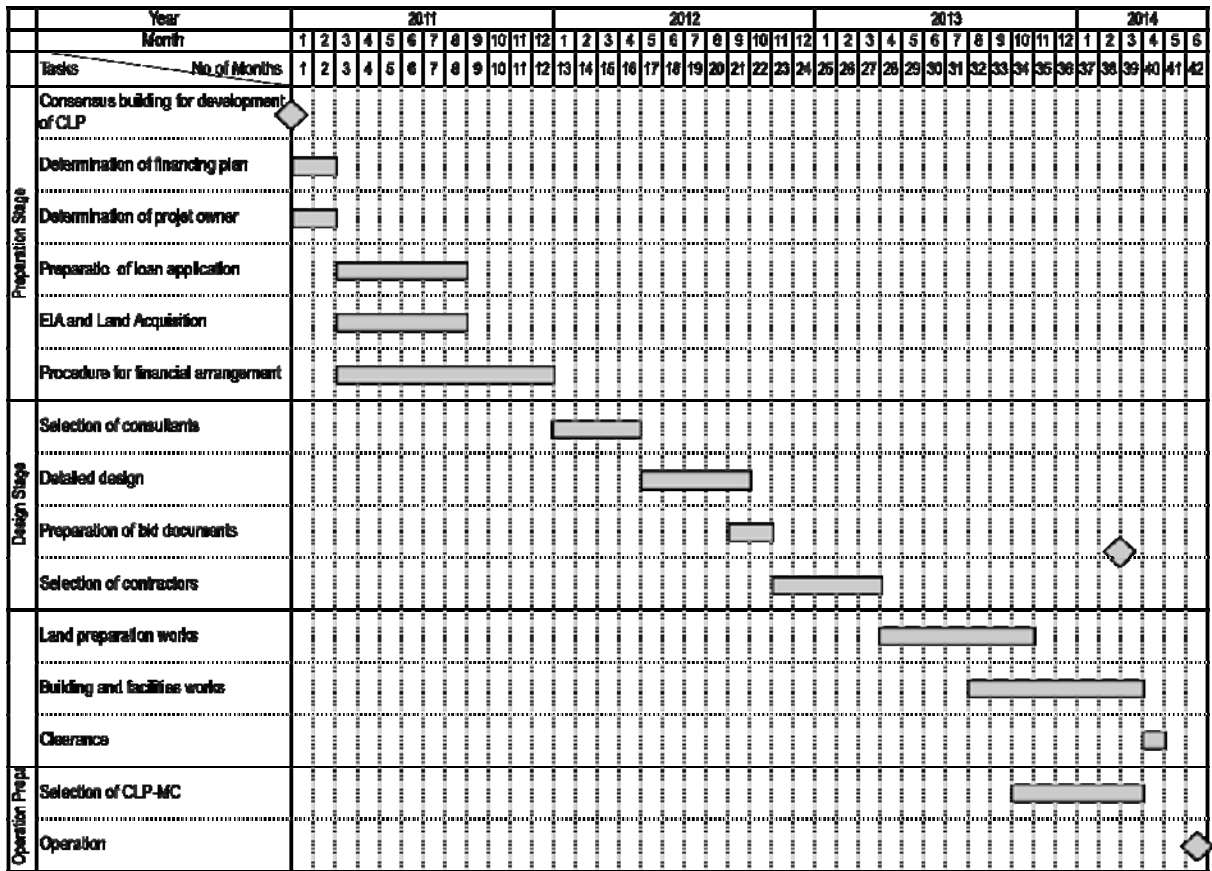
ລາຍການ		ມູນຄ່າທັງໝົດ (ໂດລາ)	ຫມາຍເຫດ
1	ວຽກກະກຽມດິນ	5,223,975	
2	ວຽກກໍ່ສ້າງອາຄານ	7,017,760	
3	ມູນຄ່າກໍ່ສ້າງທັງໝົດ	12,241,735	1+2
4	ມູນຄ່າສໍາລັບການບໍລິຫານ	367,252	3% of 3
5	ມູນຄ່າສໍາລັບຈ້າງທີ່ປຶກສາ	856,921	7% of 3
6	ເງິນແຮສຸກເສີນ	1,309,866	10% of 3+5
7	ມູນຄ່າທັງໝົດຂອງໂຄງການ	14,775,774	3+4+5+6

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

(6) ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 4 ຂັ້ນຕອນດັ່ງນີ້: ຂັ້ນຕອນກະກຽມ, ຂັ້ນຕອນ ອອກແບບ, ຂັ້ນຕອນ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ຂັ້ນຕອນດໍາເນີນງານ. ເພື່ອສໍາເລັດເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຂວງຈໍາປາສັກ ຈະຕ້ອງໃຊ້ເວລາ 42 ເດືອນ ດັ່ງທີ່ສະແດງໄວ້ໃນຮູບ 7.2.15. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະອຽດຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຂວງຈໍາປາສັກ ແມ່ນຢູ່ໃນບົດລາຍງານ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ອີກເຫລັ້ມນີ້ (ເບິ່ງເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍ).

ບົດລາຍງານສູດທ້າຍ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 7.9.7 ເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ພາກທີ 8 ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເບື້ອງຕົ້ນ

8.1 ຕາຕະລາງເວລາຂອງ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

8.1.1 ຂັ້ນຕອນລວມ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ໃນພາກທີ 6, ມີ 27 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໄດ້ຖືກສະເໜີຢູ່ພາຍໃຕ້ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດ ໄດ້ຖືກແບ່ງອອກເປັນ 3 ຂັ້ນຕອນ ເພື່ອສະທ້ອນແນວຄວາມຄິດທາງເລືອກຂອງການພັດທະນາ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ຂັ້ນຕອນທີ 1: ສ້າງສາຍທາງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ກະກຽມໃຫ້ມີການແຂ່ງຂັນ ແລະ ມີຄວາມອິດສະລະ

ຂັ້ນຕອນທີ 2: ປະຕິຮູບ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນສປປ ລາວ ໂດຍອີງໃສ່ ສາຍທາງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ຂັ້ນຕອນທີ 3: ຂະຫຍາຍການບໍລິການ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ຄວບຄຸມທັງຫມົດຂອງຂົງເຂດ GMS ໂດຍອີງໃສ່ ສປປ ລາວ.

ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຄວນເລີ່ມຕົ້ນ ໂດຍພະຍາຍາມເພີ່ມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ ທາງບົກ ຜ່ານ ສປປ ລາວ. ສຳລັບຈຸດປະສົງນີ້, ມີຄວາມຈຳເປັນຢ່າງຍິ່ງ ທີ່ຈະຕ້ອງທ້ອນໂຮມ ສິນຄ້າ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເຫນືອ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກ 9. ມີຄວາມຈຳເປັນ ຈະຕ້ອງໄດ້ສ້າງໂຄງລ່າງ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງ ເພື່ອໃຫ້ສິນຄ້າ ແລະ/ຫລື ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ເລືອກເສັ້ນທາງຂອງ ສປປ ລາວ. ດ້ວຍຈຸດພິເສດ ທາງກາຍຍະພາກ, ຄວນພັດທະນາ ສູນກາງ ແລະ ລະບົບເຊື່ອມຕໍ່. ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ ການປັບປຸງ ຂັ້ນ ຕອນ ການຜ່ານແດນ ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມງ່າຍດາຍ ຄວນຖືເປັນບູລິມະສິດສູງສຸດ.

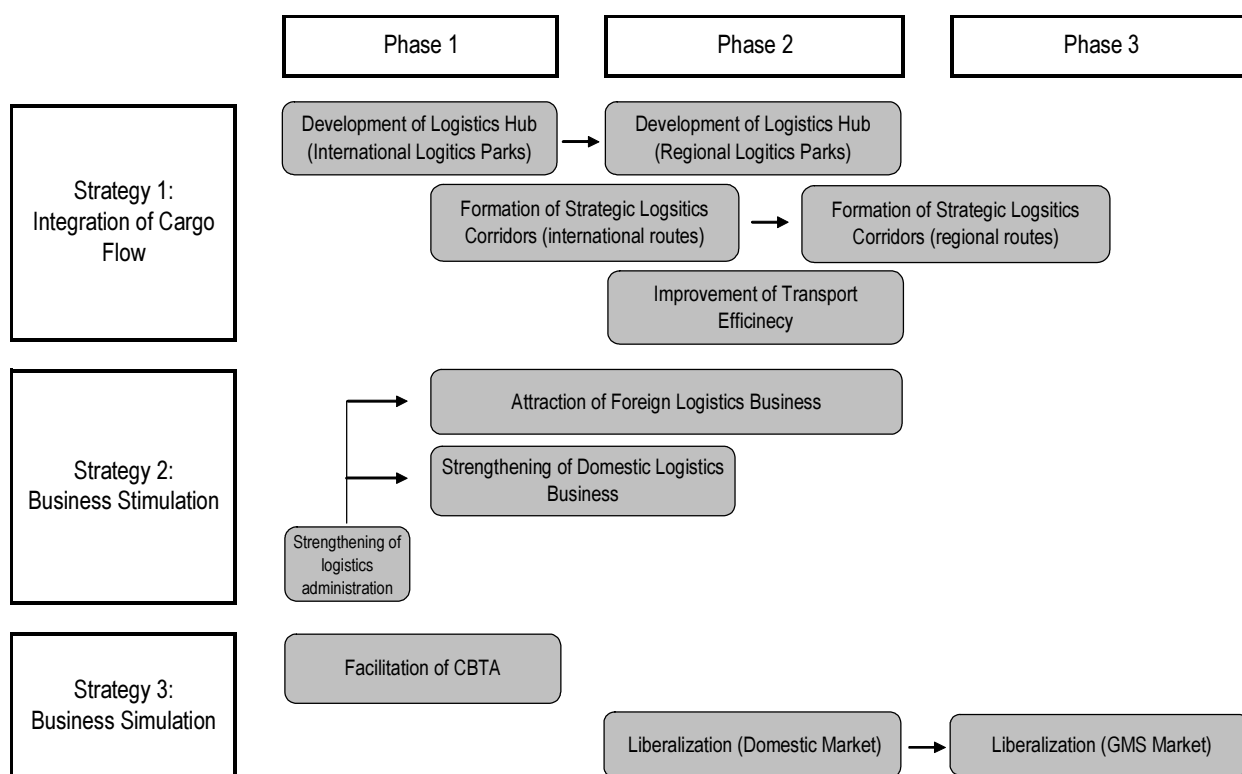
ໜ້າວຽກຕ່າງໆທີ່ຈະປະຕິບັດຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນທີ 1, ການທ້ອນໂຮມສິນຄ້າ ລະຫວ່າງໄທ ແລະ ວຽດນາມ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ສ້າງ. ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແມ່ນສູນກາງ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກຕົ້ນຕໍ ໃນການເບິ່ງແຍງສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ກັບ ປະເທດໄທ ແລະ ສິນຄ້າພາຍໃນ. ໃນເວລາດຽວກັນ, ກໍມີຄວາມຈຳເປັນອັນອັນດ່ວນ ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້

ນຳໃຊ້ຂໍ້ຕົກລົງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ (CBTA) ເຂົ້າໃນຂົງເຂດວຽກງານ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຢ່າງເປັນຮູບພະທຳ ຈາກຂໍ້ຕົກລົງດັ່ງກ່າວ ໂດຍປັບປຸງຂັ້ນຕອນການຜ່ານແດນໃຫ້ດີຂຶ້ນ ກໍຈະຊ່ວຍໃຫ້ມີການຮັບຮູ້ ສາຍທາງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ຫລາຍຂຶ້ນຕື່ມ. ຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງການບໍລິຫານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຄວນຖືກພິຈາລະນາໂດຍການສ້າງຕັ້ງ ຜູ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ທີ່ມີຄວາມເຂັ້ມແຂງ. ຫລັງຈາກນັ້ນ, ສ້າງໃຫ້ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງທ້ອງຖິ່ນມີຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໂດຍດຶງດູດການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າໃນຂະແໜງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເພື່ອກະຕຸ້ນຕະຫລາດ ແລະ ສົ່ງເສີມການຂະຫຍາຍໂຕຂອງທຸລະກິດທ້ອງຖິ່ນໃຫ້ສາມາດແຂ່ງຂັນກັບທຸລະກິດຂອງຕ່າງປະເທດ.

ໜ້າວຽກຕ່າງໆທີ່ຈະປະຕິບັດຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນທີ 2, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (VLP) ແລະ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສະຫວັນນະເຂດ (SLV) ຈະຊ່ວຍເພີ່ມບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກ 9 ຕາມລຳດັບ. ເພື່ອເພີ່ມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ໂດຍອີງໃສ່ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເໜືອ ແລະ ເສັ້ນທາງເລກ 9, ພ້ອມທັງສ້າງສາຍທາງພະລາທິການຂົນສົ່ງຍຸດທະສາດ ໂດຍການຍົກລະດັບບັນດາເສັ້ນທາງເຫລົ່ານີ້ໃຫ້ດີຂຶ້ນ. ໃນຂັ້ນຕອນນີ້, ສປປ ລາວ ຄວນເນັ້ນໜັກໃສ່ ການກຳຈັດບັນຫາການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ແລະ ການຄ້າໃນຂົງເຂດ GMS ດ້ວຍ. ພ້ອມດຽວກັນນີ້, ຍັງມີຄວາມຈຳເປັນ ໃນການເປີດກວ້າງຕະຫລາດພາຍໃນ ກ່ອນບັນດາປະເທດອື່ນໆໃນຂົງເຂດ GMS.

ໜ້າວຽກຕ່າງໆທີ່ຈະປະຕິບັດຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນທີ 3, ບໍລິສັດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ຈະຕ້ອງມີສ່ວນຮ່ວມກັບ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ໃນຂົງເຂດ GMS ທັງຢູ່ພາຍໃນ ແລະ ພາຍນອກ ສປປ ລາວ ພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນທີ່ເປັນອິດສະລະ. ສປປ ລາວ ຍັງຈະຕ້ອງໄດ້ປະກອບສ່ວນໃນການສ້າງ ພາລະບົດບາດຂອງຕາຫນ່າງທາງຫລວງ ແລະ ພາລະບົດບາດ ຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານ ສປປ ລາວ ມີຂະໜາດໃຫຍ່ຂຶ້ນ.

ຮູບ 8.1.1 ສະແດງເຖິງ ທາງເລືອກການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໂດຍອີງໃສ່ຍຸດທະສາດການພັດທະນາທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ຂ້າງເທິງ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 8.1.1 ພາບລວມຂອງຂັ້ນຕອນການພັດທະນາ

8.1.2 ຕາຕະລາງເວລາຂອງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຕ່ລະໂຄງການ/ແຜນງານ ແມ່ນຖືກກຳນົດຂຶ້ນ ໂດຍອີງໃສ່ ແຜນພັດທະນາ ຂອງ ແຕ່ລະຂັ້ນຕອນ ຕາມທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ.

ຮູບ 8.1.1 ສະແດງຜົນໄດ້ຮັບຂອງ ການພິຈາລະນາເບື້ອງຕົ້ນ ກ່ຽວກັບເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຕ່ລະໂຄງການ/ແຜນງານ.

ແຜນແມ່ບົດ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

ບົດລາຍງານສູດທ້າຍ

No.	Code No.	Strategy	Action	Projects/Program	Responsible Organization	Implementation Schedule			Project Cost (Million USD)
						Short (2010-2015)	Mid (2015-2020)	Long (2020-2025)	
1	P111	Integration of Cargo Flow	Development of Logistics Hub	International Logistics Parks Development Project	MPWT	█			40
2	P112			Regional Logistics Parks Development Project	MPWT, Province		█		22
3	P113			Specific Logistics Hubs Development Project	MPWT		█		7
4	P121		Improvement of Major Logistics Routes	International Transport Routes Improvement Project	MPWT	█			5
5	P122			Regional Transport Improvement Project	MPWT		█		60
6	P131		Improvement of Transport Efficiency	Truck Enlargement Program	MPWT		█		2
7	P132			Consolidation Promotion Program	MPWT		█		
8	P133			Inter-modality Improvement Project	MPWT	█			
9	P211	Business Stimulation	Attraction of Foreign Logistics Business	Foreign Investment and Partnership Promotion Program	MPI, MPWT		█		
10	P212			Logistics Business Deregulation Program	MPWT, MIC, MPI		█		
11	P221		Strengthening of Domestic Logistics Business	Leading Company Cultivation Program	MPWT	█			
12	P222			New Business Incubation Program	MPWT, MPI	█			
13	P223			Business Matching and Service Improvement Program	MPWT		█		0.5
14	P224			Guarantee Association Development Program	MPWT, LIFFA		█		2
15	P225			Cargo Liability Development Program	MPWT, LIFFA, MPI		█		2
16	P226			Capacity Development Program	MPWT	█			
17	P241		Strengthening of Logistics Administration	Program on Establishment of Office responsible for Logistics	MPWT	█			
18	P242			LIFFA Strengthening Program	MPWT, LIFFA	█			
19	P311	Market Expansion	Facilitation of CBTA	CBTA Implementation Monitoring Program	MPWT, MOF(C), Police	█			
20	P312			Common Control Area Development Project	MPWT, MOF(Customs)	█			3
21	P313			Cross Border Checkpoints Standardization Program	MOF(Customs), Police	█			
22	P314			Tractor Head Exchange System Promotion Program	MPWT	█			
23	P321		More Improvement of Cross Border	Cross Border Points Development Project	MPWT, MOF(C), Police		█		1
24	P322			Customs Facilitation Program	MOF (Customs), MIC	█			
25	P323			National Single Window Acceleration Program	MOF (Customs)	█			1
26	P331		Liberalization in Logistics Market	Domestic Logistics Market Deregulation Program	MPWT, MPI		█		
27	P332			Cabotage Deregulation Program	MPWT, MPI			█	

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 8.1.2 ເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ (ເບື້ອງຕົ້ນ)

8.1.3 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ບູລິມະສິດ

9 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໄດ້ຖືກລະບຸ ໃຫ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນໄລຍະສິ້ນ ໄດ້ແກ່:

- ໂຄງການ ພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ (P111)
- ໂຄງການ ສ້າງບໍລິສັດແນວໜ້າ 'ບໍລິສັດແຫ່ງຊາດ' (P221)
- ໂຄງການ ສ້າງຕັ້ງຫ້ອງການຮັບຜິດຊອບວຽກງານ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ (P241)
- ໂຄງການ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ LIFFA (P242)
- ໂຄງການ ຕິດຕາມກວດກາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານ CBTA (P311)
- ໂຄງການ ການພັດທະນາພື້ນທີ່ຄວບຄຸມ (P312)
- ໂຄງການ ສ້າງຈຸດກວດກາຜ່ານແດນໃຫ້ມີມາດຕະຖານ (P313)
- ໂຄງການ ອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພາສີ (P322)
- ໂຄງການ ບໍລິການປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ (P323)

ຈາກ 9 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານຂ້າງເທິງນັ້ນ, ໂຄງການ P312, P313, P322, P323 ໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນ ໃນເວລາອັນແນ່ນອນ. ນີ້ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນທີ່ສຸດ ເພື່ອສືບຕໍ່ ແລະ ເລັ່ງໃຫ້ໜ້າວຽກຕ່າງໆເກີດຂຶ້ນໄວ.

ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີຢູ່ໃນທາງເລືອກການພັດທະນາ ໃນພາກທີ 6, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ມີບົດບາດ ສຳຄັນ ໃນການເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ໂດຍຈະເຮັດໃຫ້ມູນຄ່າການຂົນສົ່ງຫລຸດລົງ ຊຶ່ງຈະເປັນມູນເຫດໃຫ້ ບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ຜ່ານ ສປປ ລາວ ເພີ່ມຂຶ້ນ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ໂດຍສະເພາະ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (VLP) ແມ່ນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ສຳຄັນ ໃນການປຸງແຕ່ງສິນຄ້າ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຊຶ່ງອາດປະກອບສ່ວນຢ່າງຫລວງຫລາຍ ຕໍ່ການເພີ່ມ ຂຶ້ນ ຂອງບໍລິມາດສິນຄ້າຜ່ານແດນ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໂດຍຈະສ້າງ ມູນຄ່າເພີ່ມຂຶ້ນໃຫ້ແກ່ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຜ່ານ ແດນຂອງເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ເຫນືອ. ສະນັ້ນ, ໂຄງການພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ (P111) ຄວນຈະຖືກຈັດເປັນບູລິມະສິດສູງສຸດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເພື່ອໃຫ້ກາຍເປັນເຫດຈູງໃຈ ໃນ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງ ສປປ ລາວ.

8.2 ມູນຄ່າ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ

ມູນຄ່າ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ ມີທັງໝົດປະມານ 145.5 ລ້ານໂດລາ. ມູນຄ່າດັ່ງກ່າວນີ້ ກວມເອົາທັງແຕ່ມູນຄ່າການລົງທຶນ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດ

ເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ມູນຄ່າທີ່ຈຳເປັນໃນການໃຊ້ຈ່າຍທົ່ວໄປ ເພື່ອການດຳເນີນງານຂອງຍຸດທະສາດແມ່ນບໍ່ໄດ້ລວມຢູ່ໃນນີ້.

ໃນຈຳນວນມູນຄ່າທັງໝົດ, ປະມານ 46.5 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການສຳລັບ ໄລຍະສັ້ນ ແລະ 59 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການສຳລັບ ໄລຍະກາງ ແລະ 40 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການສຳລັບ ໄລຍະຍາວ. ໂດຍອີງໃສ່ ຍຸດທະສາດ, ປະມານ 136 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການສຳລັບຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໃນຍຸດທະສາດທີ 1, 4.5 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການສຳລັບຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໃນຍຸດທະສາດທີ 2 ແລະ 5 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການສຳລັບຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໃນຍຸດທະສາດທີ 3. ໃນຈຳນວນຂອງ ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານເຫຼົ່ານີ້, ການກໍ່ສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ການປັບປຸງເສັ້ນທາງ ແມ່ນກວມເອົາມູນຄ່າສ່ວນໃຫຍ່ ເມື່ອສົມທຽບກັບໂຄງການ ແລະ ແຜນງານອື່ນໆ ເພາະບໍ່ໄດ້ຮວມເອົາລາຍຈ່າຍປົກກະຕິ ຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດເຂົ້ານຳ.

ຕາຕະລາງ 8.2.1 ສັງລວມລາຍຈ່າຍ ການລົງທຶນທີ່ຈຳເປັນ ຂອງຍຸດທະສາດ (ມູນຄ່າຄາດຄະເນ).

ຕາຕະລາງ 8.2.1 ມູນຄ່າ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

ຍຸດທະສາດ	ໄລຍະສັ້ນ (2010-2015)	ໄລຍະກາງ (2015-2020)	ໄລຍະຍາວ (2020-2025)	ລວມ
ຍຸດທະສາດ 1: ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ	42.5	53.5	40.0	136
ຍຸດທະສາດ 2: ກະຕຸ້ນທຸລະກິດ	0	4.5	.0.0	4.5
ຍຸດທະສາດ 3: ຂະຫຍາຍຕະຫຼາດ	4.0	1.0	0.0	5.0
ລວມ	46.5	59.0	40.0	145.5

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

8.3 ການກະກຽມການຈັດຕັ້ງ ແລະສະຖາບັນ

8.3.1 ການຈັດຕັ້ງທີ່ຮັບຜິດຊອບ

(1) ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (MPWT), ຊຶ່ງໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ແລະ ປ່ຽນຊື່ ຈາກອະດີດ ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ໃນເດືອນ ພະຈິກ 2007, ໄດ້ຖືກກຳນົດໃຫ້ເປັນອົງການໃນລະດັບສູນກາງ ສຳລັບ ຂະແໜງຂົນສົ່ງ ແລະ ຂະແໜງ ຕົວເມືອງ. ດຳລັດ

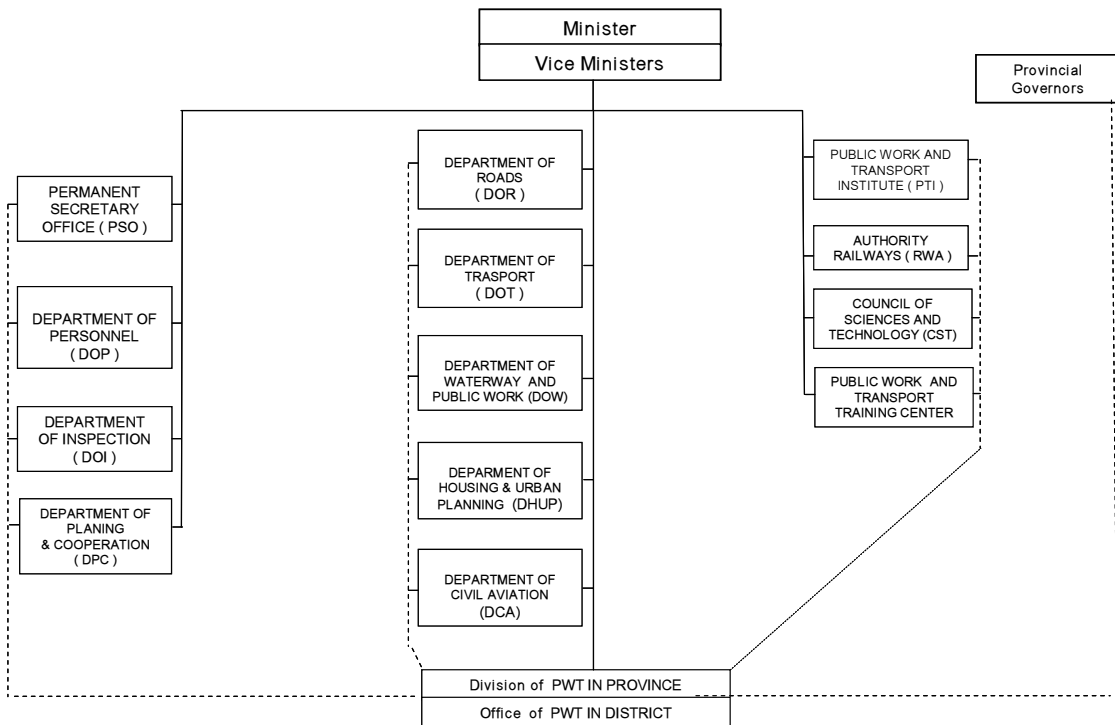
ນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ເລກທີ 373/ນຍ, ລົງວັນທີ 22 ຕຸລາ 2007 ໄດ້ກຳນົດໜ້າທີ່ຂອງກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ດັ່ງນີ້:

- ຄົ້ນຄວ້າຮ່າງນະໂຍບາຍ ແລະ ແຜນຍຸດທະສາດ ກ່ຽວກັບວຽກງານໂຍທາ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານ ພິຈາລະນາ;
- ສະເໜີປັບປຸງ ແລະ ສ້າງຮ່າງກົດໝາຍ, ລັດຖະບັນຍັດ, ລັດຖະດຳລັດ, ດຳລັດ ຕໍ່ລັດຖະບານ; ອອກຂໍ້ຕົກລົງ, ຄຳສັ່ງ, ບົດແນະນຳ ແລະ ແຈ້ງການ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກ ໃນຂະແໜງການ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ;
- ຄຸ້ມຄອງ, ປັບປຸງ ແລະ ຂະຫຍາຍຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທຸກລະດັບ, ກິດຈະການປ້ອງກັນ ຕາຝັ່ງ ເຈື່ອນ, ຄຸ້ມຄອງລະບົບການຂົນສົ່ງທາງບົກ, ທາງນໍ້າ, ທາງອາກາດ, ທາງລົດໄຟ, ຜັງເມືອງ ແລະ ນໍ້າປະປາ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ;
- ຄຸ້ມຄອງການສຶກສາອົບຮົມ ໃຫ້ແກ່ພະນັກງານ ຂອງກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ;
- ຊີ້ນຳ ແລະ ກວດກາ ທຸກວຽກງານ ຂອງຂະແໜງໂຍທາ ແລະ ຂົນສົ່ງ;
- ຂຶ້ນແຜນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ງົບປະມານ;
- ຊີ້ນຳ, ກວດກາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງບັນດາຫົວໜ່ວຍການຈັດຕັ້ງບໍລິຫານ, ບໍລິຫານວິຊາການ ແລະ ທຸລະກິດ ໃນຂອບເຂດຂະແໜງການຂອງຕົນ ຕາມຂໍ້ກຳນົດ, ລະບຽບການ ແລະ ກົດໝາຍທີ່ວາງອອກ;
- ຄົ້ນຄວ້າ, ສ້າງ, ປະກາດໃຊ້ລະບອບແບບແຜນວິທີເຮັດວຽກ ຂອງກະຊວງ ຍທຂ, ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງດ້ານຕ່າງໆ ລວມທັງໂຄງປະກອບການຈັດຕັ້ງ ການກຳນົດຈຳນວນພົນ, ການກຳນົດຕຳແໜ່ງງານ ແລະ ມາດຕະຖານພະນັກງານ; ແລະ
- ພົວພັນ, ຮ່ວມມືກັບຕ່າງປະເທດ, ບັນດາອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ແລະ ພາກສ່ວນຕ່າງໆ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ເພື່ອຍາດແຍ່ງທຶນຮອນ ແລະ ເຕັກນິກວິຊາການ ເຂົ້າໃນການພັດທະນາວຽກງານ ຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຕາມການມອບໝາຍ ແລະ ຕາມແຜນພັດທະນາຂອງລັດຖະບານ.

ປະຈຸບັນ, ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ປະກອບດ້ວຍ 8 ກົມ, ອົງການທຽບເທົ່າ ແລະ ຫ້ອງການປະຈຳແຂວງ ລວມມີ: ກົມຈັດຕັ້ງ ແລະ ພະນັກງານ (DOP), ກົມກວດກາ (DOI), ກົມ ແຜນການ ແລະ ການຮ່ວມມື (DPC), ກົມຂົວທາງ (DOR), ກົມຂົນສົ່ງ (DOT), ກົມ ໂຍທາທິການທາງນໍ້າ (DOW), ກົມເຄຫາ ແລ ຜັງເມືອງ (DHUP) ກົມ ການບິນພົນລະເຮືອນ (DCA), ສະຖາບັນໂຍທາ ແລະ ຂົນສົ່ງ (PTI), ອົງການທາງລົດໄຟ (NRAL), ສະພາວິທະຍາສາດ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ (CST) ແລະ ສູນຝຶກ ໂຍທາ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

ກົມ ຂົວທາງ ຮັບຜິດຊອບກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງທຸກປະເທດ ໃນ ສປປ ລາວ ລວມມີ ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ, ທາງຫລວງແຂວງ, ທາງຫລວງເມືອງ ແລະ ທາງຊົນນະບົດ. ກົມ ຂົນສົ່ງ ມີສິດໃນການຄຸ້ມຄອງ ການຂົນສົ່ງທາງບົກທັງຫມົດ ເຊັ່ນ ການຂຶ້ນຖະບຽນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງພາຫະນະ, ການອອກໃບອະນຸຍາດຂັບຂີ່ ແລະ ຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພການສັນຈອນ. ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນຂົງເຂດການບໍລິການທີ່ກຳນົດຂຶ້ນມາໃຫມ່ ສຳລັບກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ຊຶ່ງ ໃນປະຈຸບັນນີ້ ແມ່ນ ກົມ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ.

ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ ຂອງກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ 8.3.1.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ກະຊວງ ຍທຂ (2009). ການລິເລີ່ມ ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ

ຮູບ 8.3.1 ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ (ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ)

(2) ການທັບຊ້ອນ ແລະ ຊ່ອງຫວ່າງ ຂອງສິດອຳນາດ

ໃນລາຍລະອຽດຂອງຂົງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ, ສິດຂອງບັນດາກະຊວງກ່ຽວຂ້ອງ ມີທັງຊ່ອງຫວ່າງ ແລະ ທັບຊ້ອນກັນ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ກົມ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ ຢູ່ພາຍໃນກະຊວງ ຍທຂ, ແຕ່ບາງອົງການຈັດຕັ້ງ ຍັງມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງກັບວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທີ່ໃຫ້ການບໍລິການ ທີ່ໃກ້ຊິດກັບຂົງເຂດດັ່ງກ່າວ ໃນຈຸດທີ່ແຕກຕ່າງກັນ. ຕາຕະລາງ 8.3.1 ໄດ້ສັງລວມບົດບາດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງບັນດາກະຊວງກ່ຽວຂ້ອງ. ບໍ່ມີອົງການຈັດຕັ້ງສະເພາະໃດໜຶ່ງ ຊຶ່ງສ້າງຄູ່ມືແນະນຳ ກ່ຽວກັບນະໂຍບາຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຕ່ພຽງຜູ້ດຽວ. ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ກຳລັງພະຍາຍາມສ້າງຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ພາຍໄດ້ການຊ່ວຍເຫລືອຂອງ ລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນ ແລະ ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ. ຄະນະກຳມະການ ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ຢູ່ພາຍໄຕ້ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ. ກະຊວງອຸດສະຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ໄດ້ພັດທະນາ ນະໂຍບາຍສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຄ້າ ແລະ ຫວັງວ່າຈະສ້າງ ຄະນະກຳມະການ ການຄ້າແຫ່ງຊາດຂຶ້ນ.

ກອງເລຂາ ຂົງເຂດ GMS ຂອງສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ຫວັງວ່າຈະລິເລີ່ມ ການປະສານງານກ່ຽວກັບການຄ້າຂ້າມແດນ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກການຂົນສົ່ງ ໃນບັນດາປະເທດເຫລົ່ານີ້. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ ເມື່ອເບິ່ງໃນດ້ານບຸກຂະລາກອນ ແລະ ງົບປະມານແລ້ວເຫັນວ່າອົງການ ດັ່ງກ່າວ ແມ່ນບໍ່ມີຄວາມສາມາດພຽງພໍທີ່ຈະເຮັດວຽກງານນີ້ໄດ້. ຄວາມອ່ອນແອຂອງການຈັດຕັ້ງ ແມ່ນມີມາຕັ້ງແຕ່ ກອງເລຂາດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຫນ່ວຍງານນຶ່ງຂອງ ອົງການຊັບພະຍາກອນນຳ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ. ເພາະສະນັ້ນ, ໃນຄວາມຈິງແລ້ວ, ອົງການດັ່ງກ່າວມີບົດບາດພຽງເລັກນ້ອຍ ໃນການຈັດກອງປະຊຸມສຳມະນາ ພາຍໄດ້ການຊ່ວຍເຫລືອຂອງ ທະນາຄານ ພັດທະນາອາຊີ ແລະ ລາຍງານໃຫ້ແກ່ ຫົວຫນ້າອົງການຊັບພະຍາກອນນຳ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ໄດ້ຮັບຊາບ.

ຕາຕະລາງ 8.3.1 ບົດບາດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງບັນດາກະຊວງ ໃນການພັດທະນາ/ບໍລິການ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ບົດບາດ/ກະຊວງ	ສຳນັກນາຍົກລັດຖະມົນຕີ	ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ	ກະຊວງການເງິນ	ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ	ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ	ກະຊວງອຸດສະຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
ຕັດສິນໃຈ	Y	Y				Y	Y
ວາງແຜນ			Y	Y	Y		Y
ລົງທຶນ			Y	Y	Y		Y
ດຳເນີນງານ/ ຄຸ້ມຄອງ			Y	Y	Y	Y	Y
ຕິດຕາມ ກວດກາ		Y	Y	Y	Y	Y	Y
ພັດທະນາໂຄງລ່າງ			ICD, ຄວາມສະດວກ ໃນການຂ້າມແດນ	ຄວາມສະດວກ ໃນການຂ້າມແດນ	ຄວາມສະດວກ ໃນການຂ້າມແດນ	ICD	ເສັ້ນທາງ, ທາງລົດໄຟ, ການບິນພົນລະເຮືອນ, ທາງນໍ້າ

ຫມາຍເຫດ: Y ສະແດງເຖິງ ກະຊວງທີ່ມີບົດບາດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ໃນຮອບວຽນໂຄງການ, ແຕ່ບໍ່ມີຄວາມຈຳເປັນຈະຕ້ອງຫລິ້ນບົດບາດໃນການປະຕິບັດງ່າມຕົວຈິງ.

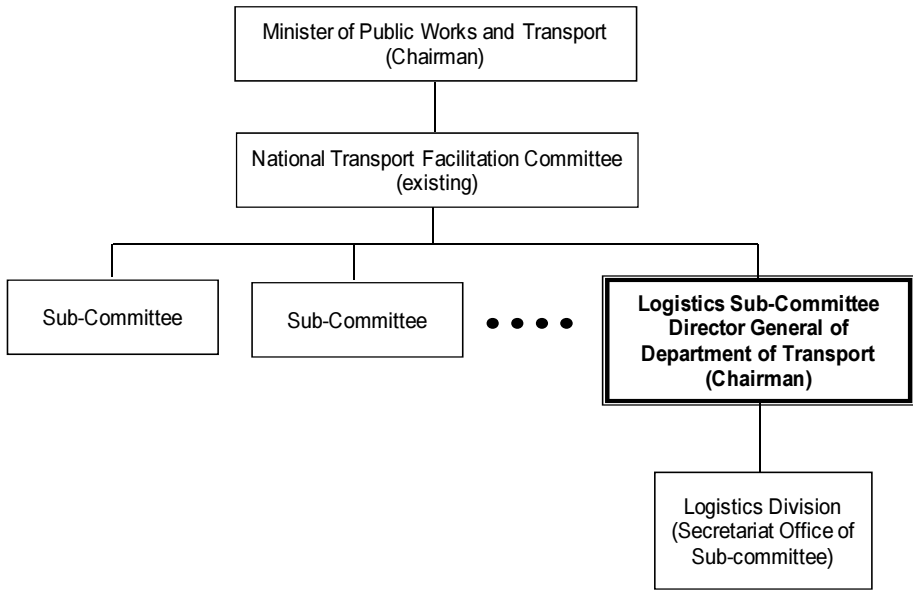
ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຫົມສຶກສາຂອງ JICA

(3) ການສ້າງຫ້ອງການຮັບຜິດຊອບ ສຳລັບບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດທີ່ຖືກສະເໜີ ປະກອບດ້ວຍຫລາຍໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ຮວມທັງສິດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງແຕ່ລະອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ສິ່ງນີ້ມີຄວາມສຳຄັນຫລາຍ ໃນການປະສານງານລະຫວ່າງອົງການຈັດຕັ້ງ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ທີ່ສະເໜີມານັ້ນ ມີປະສິດທິພາບ. ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຕາມເປົ້າໝາຍນີ້, ຈຶ່ງແນະນຳໃຫ້ສ້າງຕັ້ງ ຄະນະ ກຳມະການຍ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ແລະ ສ້າງຕັ້ງ ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂຶ້ນໃນ ກົມ ຂົນສົ່ງ ເພື່ອໃຫ້ເປັນ ຫ້ອງການກອງເລຂາ ຂອງຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ.

1) ຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

ຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ໄດ້ຖືກສະເໜີ ໃຫ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນພາຍໄຕ້ ຄະນະກຳມະການ ອຳນວຍຄວາມສະດວກການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ໃນປະຈຸບັນ (ຄະນະກຳມະການ) ເພື່ອໃຫ້ເປັນຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ທີ່ເຮັດວຽກພະລາທິການຂົນສົ່ງຢ່າງເຕັມເວລາ. ຄະນະກຳມະ ການຍ່ອຍ ຈະປຶກສາຫາລືໃນຫົວຂໍ້ທີ່ຮ້ອງຂໍຈາກ ຄະນະກຳມະການ ແລະ ລາຍງານຜົນໄດ້ຮັບຄືນ ໃຫ້ແກ່ຄະນະກຳມະການດ້ວຍ. ຄະນະກຳມະການ ຈະຕ້ອງລາຍງານຜົນໄດ້ຮັບໃຫ້ແກ່ລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນທັກທິ ເພື່ອໃຫ້ທ່ານໄດ້ນຳໄປສັ່ງການເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ຄວນປຶກສາຫາລື ນະໂຍບາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງ ສປປ ລາວ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 8.3.2 ຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ຫົວໜ້າກົມ ຂົນສົ່ງ ເປັນຫົວໜ້າຂອງຄະນະກຳມະການ. ການບໍລິຫານຈະເຮັດໂດຍຕົວແທນຂອງ ອົງການ ຈັດຕັ້ງກ່ຽວຂ້ອງທັງຫມົດ ແລະ ພາກທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງເອກະຊົນ ເຊັ່ນ:

- ກົມ ຂົນສົ່ງ
- ກົມ ຂົວທາງ
- ກົມພາສີ (ກະຊວງ ການເງິນ)
- ກົມ ກວດຄົນເຂົ້າເມືອງ (ກົມຕຳຫລວດ) ແລະ ຫ້ອງການ ກັກກັນພິດ (ກະຊວງ ກະສິກຳ)
- ກົມ ການຄ້າຕ່າງປະເທດ (ກະຊວງ ການຄ້າ ແລະ ອຸດສະຫະກຳ)
- LIFFA
- ສະມາຄົມ ລົດບັນທຸກ
- ສະພາການຄ້າລາວ

ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈະເປັນຫ້ອງການເລຂາ ຂອງຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ເພື່ອບໍລິຫານ ກອງປະຊຸມຂອງຄະນະກຳມະການ ດັ່ງທີ່ສະແດງ ໃນຮູບ 8.3.2

2) ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຄວນສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ໃນກົມ ຂົນສົ່ງ ເພື່ອເຮັດບົດບາດ ເປັນຫ້ອງການເລຂາ ໃຫ້ແກ່ຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ ແລະ ເຮັດບົດບາດໃນການປະສານ ງານ ການບໍລິຫານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ກັບອົງການຈັດຕັ້ງກ່ຽວຂ້ອງຕ່າງໆ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ຫນ້າວຽກຕົ້ນຕໍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

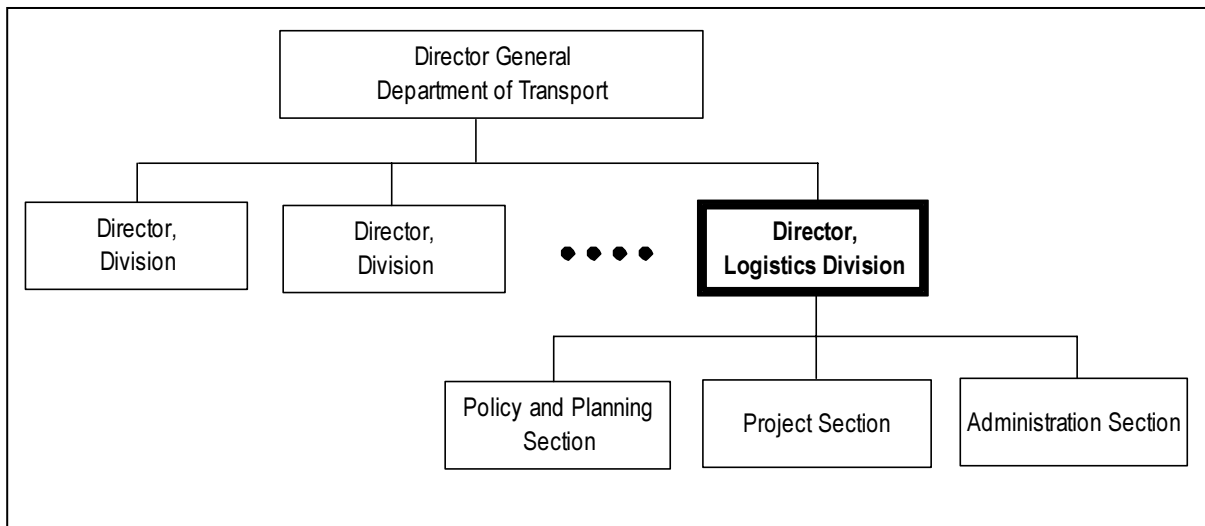
- ກອງເລຂາ ຂອງຄະນະກຳມະການຍ່ອຍ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ
- ພັດທະນາ ນະໂຍບາຍ ແລະ ວາງແຜນ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ
- ວາງແຜນໂຄງການ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ ພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ເພື່ອເຮັດບັນດາຫນ້າວຽກທີ່ ພົວພັນກັບກິດຈະກຳຂ້າງເທິງນັ້ນ, ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຄວນມີຢ່າງນ້ອຍ 3 ຂະແໜງ ເຊັ່ນ: 1) ຂະແໜງ ນະໂຍບາຍ ແລະ ວາງແຜນ, 2) ຂະແໜງ ໂຄງການ ແລະ 3) ຂະແໜງ ບໍລິຫານ ຕາມທີ່ສະແດງໄວ້ໃນຕາຕະລາງ 8.3.1 ແລະ ຮູບ 8.3.2.

ຕາຕະລາງ 8.3.2 ຫນ້າວຽກຂອງ ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ

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

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 8.3.3 ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ (ສະເໜີເບື້ອງຕົ້ນ) ໃນ ກົມ ຂົນສົ່ງ

8.3.2 ຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງ LIFFA

ສະມາຄົມ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງເອກະຊົນ ຈະເພີ່ມຄວາມສຳຄັນຫລາຍຂຶ້ນ ໃນຫລາຍບົດບາດ ເຊັ່ນ ຮັບຜິດຊອບດ້ານປະກັນໄພຊັບສິນ, ຮັບປະກັບສິນຄ້າ, ຊ່ວຍເຫລືອດ້ານການເງິນ, ຝຶກອົບຮົມພະນັກງານ

ແລະ ບໍລິການຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ທັງນີ້ກໍເພື່ອຂະຫຍາຍທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ແລະ GMS. ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ມີທ່າແຮງທີ່ສຸດ ໄດ້ຖືກສະເໜີໃຫ້ເປັນ ສະມາຄົມ ຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ສາກົນ ຂອງລາວ (Lao International Freight Forwarders Association (LIFFA)), ຊຶ່ງແມ່ນສະມາຄົມ ຜູ້ຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າຂອງເອກະຊົນທີ່ມີຢູ່ປະຈຸບັນ ໃນ ສປປ ລາວ. ໃນປະຈຸບັນນີ້, LIFFA ເປັນຕົວແທນ ສະມາຄົມ ຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນຕ່າງປະເທດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, LIFFA ມີຄວາມອ່ອນແອຫລາຍ ດ້ານການເງິນ ເພາະມີສະມາຊິກຢ່າງຈຳກັດ, ຖ້າຫາກບໍ່ມີທ້ອງຖານກອງເລຂາແລ້ວ LIFFA ກໍຈະມີ ການເຄື່ອນໄຫວຢູ່ໃນວົງຈຳກັດ. ເມື່ອເປັນດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງມີຂໍ້ແນະນຳຢ່າງຈິງຈັງ ໃຫ້ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ LIFFA ເພື່ອໃຫ້ສາມາດເຮັດພາລະບົບບາດ ໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສະເໜີໃຫ້ມີ ກອງເລຂາ ແລະ ຄະນະກຳມະການຫລາຍຄະນະ ຢູ່ໃນ LIFFA ເພື່ອເຮັດບັນດາໜ້າວຽກທີ່ສະແດງຢູ່ໃນ ຕາຕະລາງ 8.3.2.

ຕາຕະລາງ 8.3.3 ຄະນະກຳມະການ LIFFA

ຄະນະກຳມະການ / ທ້ອງຖານ	ໜ້າວຽກ
ຄະນະກຳມະການ ນະໂຍບາຍ GMS	<ul style="list-style-type: none"> • ສະເໜີແນະນຳດ້ານນະໂຍບາຍແກ່ລັດຖະບານ • ສຶກສາ CBTA, ສ້າງຂໍ້ຕົກລົງສອງຝ່າຍ • ສຶກສາ ມາດຕະຖານຮູບແບບສັນຍາ, ຂໍ້ຕົກລົງ • ພົວພັນຕ່າງປະເທດ
ຄະນະກຳມະການສົ່ງເສີມ ທຸລະກິດ	<ul style="list-style-type: none"> • ສຶກສາ ແລະ ໃຫ້ຂໍ້ສະເໜີແນະ ກ່ຽວກັບ ລະບົບປະກັນໄພ ຊັບສິນ • ລະບົບຮັບປະກັນສິນຄ້າ • ທຸລະກິດ ແລະ ລະບົບຂໍ້ມູນຂ່າວສານ
ຄະນະກຳມະການ ຝຶກອົບຮົມ ແລະ ພັດທະນາຂັດຄວາມ ສາມາດ	<ul style="list-style-type: none"> • ກອງປະຊຸມວິຊາການ, ສຳມະນາ ກ່ຽວກັບ ທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ • ຝຶກອົບຮົມດ້ານພາສາ • ຝຶກອົບຮົມ ດ້ານຂໍ້ມູນຂ່າວສານເຕັກໂນໂລຊີ • ຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບທັກສະໃນການຄຸ້ມຄອງ ໃນລະດັບກາງ
ທ້ອງຖານ ກອງເລຂາ	<ul style="list-style-type: none"> • ວຽກງານກອງເລຂາ ສຳລັບ LIFFA ແລະ ຄະນະກຳມະການ • ຊ່ວຍເຫລືອສະມາຊິກ • ການຈັດຊື້ທົ່ວໄປ ແລະ ການໃຊ້ລະບົບຮ່ວມກັນ ຂອງສະມາຊິກ • ຄຸ້ມຄອງບຸກຂະລາກອນ, ແລະ ບັນຊີ ຂອງພະແນກ

8.3.3 ການຈັດຕັ້ງຂອງ ບັນດາເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ມີຫລາຍພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງໄດ້ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການສ້າງຕັ້ງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ມີຫລາຍອົງການຈັດຕັ້ງ ທີ່ມີທ່າແຮງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ ກົມ ຂົນສົ່ງ ຂອງກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ, ກະຊວງອຸດສະຫະກຳ ການຄ້າ ແລະ ພາກເອກະຊົນ. ເນື່ອງຈາກວ່າ ການພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນມີບົດບາດສຳຄັນ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງຕ້ອງການໃຫ້ມີສ່ວນຮ່ວມຈາກຫລາຍພາກສ່ວນ ໃນເວລາແນ່ນອນໃດນຶ່ງ. ເນື່ອງຈາກ, ອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ຍັງບໍ່ມີປະສົບການ ໃນການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ, ດັ່ງນັ້ນ ກົມ ຂົນສົ່ງ ຄວນເຮັດບົດບາດການເປັນຜູ້ນຳ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ.

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

8.4 ການດຶງດູດ ການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ

ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ແມ່ນຕ້ອງການປັບປຸງການແຂ່ງຂັນ ຂອງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ເປັນສາຍທາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ, ເປັນຕະຫລາດ, ແລະ ມີເງື່ອນໄຂ ສຳລັບທຸລະກິດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ດັ່ງນັ້ນ, ການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນ ແລະ ຂາດບໍ່ໄດ້ ສຳລັບຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ, ທັງນີ້ກໍເນື່ອງຈາກວ່າ ສປປ ລາວ ຍັງບໍ່ພຽງພໍທາງດ້ານທຶນຮອນ, ເຕັກໂນໂລຊີ, ຄວາມຮູ້ທາງດ້ານທຸລະກິດ ແລະ ການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດ. ມີ 3 ຄວາມຈຳເປັນຕົ້ນຕໍດັ່ງນີ້:

- ຄວາມໂປ່ງໃສ ໃນຕະຫລາດ
- ຄວາມຍືດຍຸ່ນຂອງທຸລະກິດ
- ການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມ

8.4.1 ຄວາມໂປ່ງໃສ ໃນຕະຫລາດ

ຕະຫລາດທີ່ໂປ່ງໃສ ແມ່ນສຳຄັນທີ່ສຸດ ສຳລັບການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ. ບໍ່ສະເພາະແຕ່ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງມີຄວາມສຳຄັນກັບທຸລະກິດ ປະເພດອື່ນໆອີກດ້ວຍ. ບັນຫາທີ່ກ່ຽວກັບຕະຫລາດທີ່ໂປ່ງໃສ ແມ່ນຍັງຄົງມີຢູ່ ກັບປະເພດຂອງ “ເຂດສີເທົາ” (Grey Zone) ໃນກົດລະບຽບ, ຊຶ່ງບໍ່ສາມາດພັນລະນາໄດ້ຢ່າງຈະແຈ້ງ ໄວ້ໃນກົດລະບຽບ ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງເກີດມີຊ່ອງຫວ່າງ ໃນການຕີຄວາມ

ຫມາຍກົດລະບຽບ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ໂດຍພະນັກງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ອີງຕາມການສຳພາດ ບັນດາບໍລິສັດ ເອກະຊົນ, ເຂົາເຈົ້າເຫັນວ່າ ສຳລັບການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ ຕະຫລາດທີ່ໂປ່ງໃສ ແມ່ນເປັນ ບັດໃຈສຳຄັນຫລາຍກວ່າ ລະບົບການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມ. ເຂດສີເທົານີ້ໄດ້ເຮັດໃຫ້ເກີດ ຄວາມບໍ່ແນ່ນອນ ແລະ ຄວາມສ່ຽງ ໃນທຸລະກິດ, ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ການວາງແຜນທຸລະກິດ ໃນອະນາຄົດຂອງບໍລິສັດ ບໍ່ມີຄວາມແນ່ນອນ. ເປັນທີ່ຈະແຈ້ງວ່າ ບໍລິສັດເອກະຊົນ ມີຄວາມພໍໃຈທີ່ຈະເຫັນມາດຖານຂອງ ຄວາມ ໂປ່ງໃສ ຢູ່ໃນລະບຽບການ. ເພື່ອສາມາດບັນລຸໄດ້, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຈະຕ້ອງໃຊ້ຄວາມ ພະຍາຍາມ ຢ່າງສູງ ເພື່ອຈຳກັດຊ່ອງຫວ່າງ ຂອງອຳນາດສ່ວນບຸກຄົນ ທີ່ຢູ່ໃນກົດລະບຽບລົງທຶນຫລາຍເທົ່າທີ່ ເປັນໄປໄດ້.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເພື່ອໃຫ້ສຳເລັດ ການຜັນຂະຫຍາຍລະບຽບການ ຫລື ການຕີຄວາມຫມາຍມາດຖານ ຢ່າງລະອຽດ ແລະ ຄູ່ມື ໃນກົດລະບຽບ ຈະຕ້ອງໃຊ້ເວລາດົນນານສົມຄວນ. ສະນັ້ນ, “Trouble Shooting Office” ສຳລັບນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ແມ່ນວິທີການທີ່ໄດ້ທົດລອງແລ້ວ ຊຶ່ງຖືກນຳໃຊ້ ໂດຍ ເຂດອຸດສະຫະກຳ/ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນປະເທດອາຊີ.

8.4.2 ຄວາມຍືດຍຸ່ນຂອງທຸລະກິດ

ເວົ້າລວມແລ້ວ ທຸລະກິດເອກະຊົນ ແມ່ນຕ້ອງການໃຫ້ທຸລະກິດຂອງເຂົາເຈົ້າ ປ່ຽນແປງໄປຕາມສະພາບ ເງື່ອນໄຂຂອງທຸລະກິດເອງ ເຊັ່ນ ຄວາມຕ້ອງການຂອງຕະຫລາດ, ຜູ້ແຂ່ງຂັນ ແລະ ບັນຍາກາດ ຂອງ ທຸລະກິດ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຢ່າງສູງ ສຳລັບທຸລະກິດເອກະຊົນ ທີ່ຈະຕ້ອງສ້າງໃຫ້ມີຄວາມ ຍືດຍຸ່ນ ທັງຜະຫລິດຕະພັນ ແລະ ຕະຫລາດ. ເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ ໃນສປປ ລາວ ໂດຍສະເພາະ ວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ເມື່ອເບິ່ງການປ່ຽນແປງທາງດ້ານທຸລະກິດ ພະລາທິ ການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ໃນປະຈຸບັນ ເຫັນວ່າ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພົວພັນກັບການສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າ ກັບປະເທດໄທ ແມ່ນມີທ່າແຮງຫລາຍທີ່ສຸດ, ດັ່ງນັ້ນ ນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ຈະສ້າງ ຮູບແບບທຸລະກິດຂອງເຂົາເຈົ້າ ຕາມທ່າແຮງທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ. ຫລັງຈາກນັ້ນ, ຄວາມຮຽກຮ້ອງ ຕ້ອງການ ຂອງທຸລະກິດເອກະຊົນ ທີ່ຈະໃຫ້ມີການປ່ຽນແປງທຸລະກິດຂອງເຂົາເຈົ້າ ແມ່ນຈະອີງໃສ່ ການປ່ຽນແປງ ຂອງທ່າແຮງ ແລະ ຄວາມສ່ຽງດ້ານທຸລະກິດ. ເວົ້າສະເພາະ, ຄວາມຍືດຍຸ່ນຕ່າງໆ ຄວນມີ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ເຊັ່ນວ່າ ການປ່ຽນແປງລູກຄ້າ, ການປ່ຽນແປງ ການນຳໃຊ້ໂຮງງານຂອງເຂົາ ເຈົ້າ ຫລື ການເປັນເຈົ້າຂອງດິນ.

8.4.3 ການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມ

ລະບົບການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມ ແມ່ນເຄື່ອງມືທີ່ມີຄວາມນິຍົມຫລາຍ ເພື່ອເຊື່ອເຊີນການລົງທຶນ. ໃນປະຈຸບັນ, ສປປ ລາວ ໄດ້ນຳໃຊ້ເຄື່ອງມືດັ່ງກ່າວຫລາຍຢ່າງ ໃຫ້ແກ່ການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ. ສປປ ລາວ ມີອຸດສະຫະກຳທີ່ຍັງຫລ້າຫລັງ ເມື່ອທຽບໃສ່ ປະເທດໄທ ແລະ ວຽດນາມ, ດັ່ງນັ້ນ

ຈຶ່ງຈຳເປັນຈະຕ້ອງ ສ້າງໃຫ້ມີລະບົບການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມທີ່ດີກວ່າ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດແຂ່ງຂັນກັບ ປະເທດເຫຼົ່ານັ້ນໄດ້ ເພື່ອດຶງດູດການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ. ຍັງມີຄວາມຈະເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ ຮັບຊາບ ເຖິງການແຂ່ງຂັນກັບບັນດາປະເທດ ທີ່ຫຼ້າຫຼັງດ້ານອຸດສະຫະກຳເຊັ່ນ ກຳປູເຈັຍ, ມຽນມາ, ບັງກລາເດດ ແລະ ສີລັງກາ. ໃນລະບົບການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມ, ການຫຼຸດພາສີ ແມ່ນເຄື່ອງມືຕົ້ນຕໍ, ແຕ່ກໍຍັງມີ ການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມ ອື່ນໆອີກທີ່ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້. ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ຄວນພິຈາລະນາ ການກະຕຸ້ນ ແລະ ສົ່ງເສີມຫລາຍຮູບແບບ ຈາກຫລາຍມູມມອງ ຊຶ່ງຈະສາມາດ ສ້າງສະພາບເອື້ອອຳນວຍໃຫ້ແກ່ທຸລະກິດ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດແຂ່ງຂັນກັບບັນດາປະເທດເຫຼົ່ານັ້ນໄດ້. ມີຄວາມຈຳເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ສ້າງເຄື່ອງມືຕໍ່ໄປນີ້ ເພື່ອຮອງຮັບການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າໃນ ວຽກງານ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ:

- ໃບອະນຸຍາດເຮັດວຽກຂອງຄົນຕ່າງປະເທດ
- ການຫຼຸດພາສີ ໃຫ້ແກ່ທຸລະກິດ ຂອງຕ່າງປະເທດ
- ເປີເຊັນ ຂອງສັດສ່ວນເງິນລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ
- ການຮັບຮອງ ທຸລະກິດ ໃນ SEZ
- ໄລຍະເວລາບໍ່ເກັບພາສີ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ພາກທີ 9 ການວິເຄາະ ດ້ານເສດຖະກິດ

9.1 ຜົນກະທົບ ດ້ານເສດຖະກິດຕໍ່ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ

9.1.1 ຜົນກະທົບທາງກົງ ແລະ ຜົນກະທົບທາງອ້ອມ

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

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

9.1.2 ຜົນກະທົບທາງກົງ

ຮູບ 9.1.1 ສະແດງເຖິງຜົນກະທົບທາງກົງ ຂອງຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ 3 ຍຸດທະສາດ ຊຶ່ງລວມມີ 27 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໄດ້ສ້າງຜົນກະທົບ 6 ຢ່າງດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

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

ຜົນກະທົບເຫລົ່ານີ້ ໄດ້ເຮັດໃຫ້ເກີດການ “ປະຢັດມູນຄ່າເສັຍໂອກາດຂອງສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະ”,

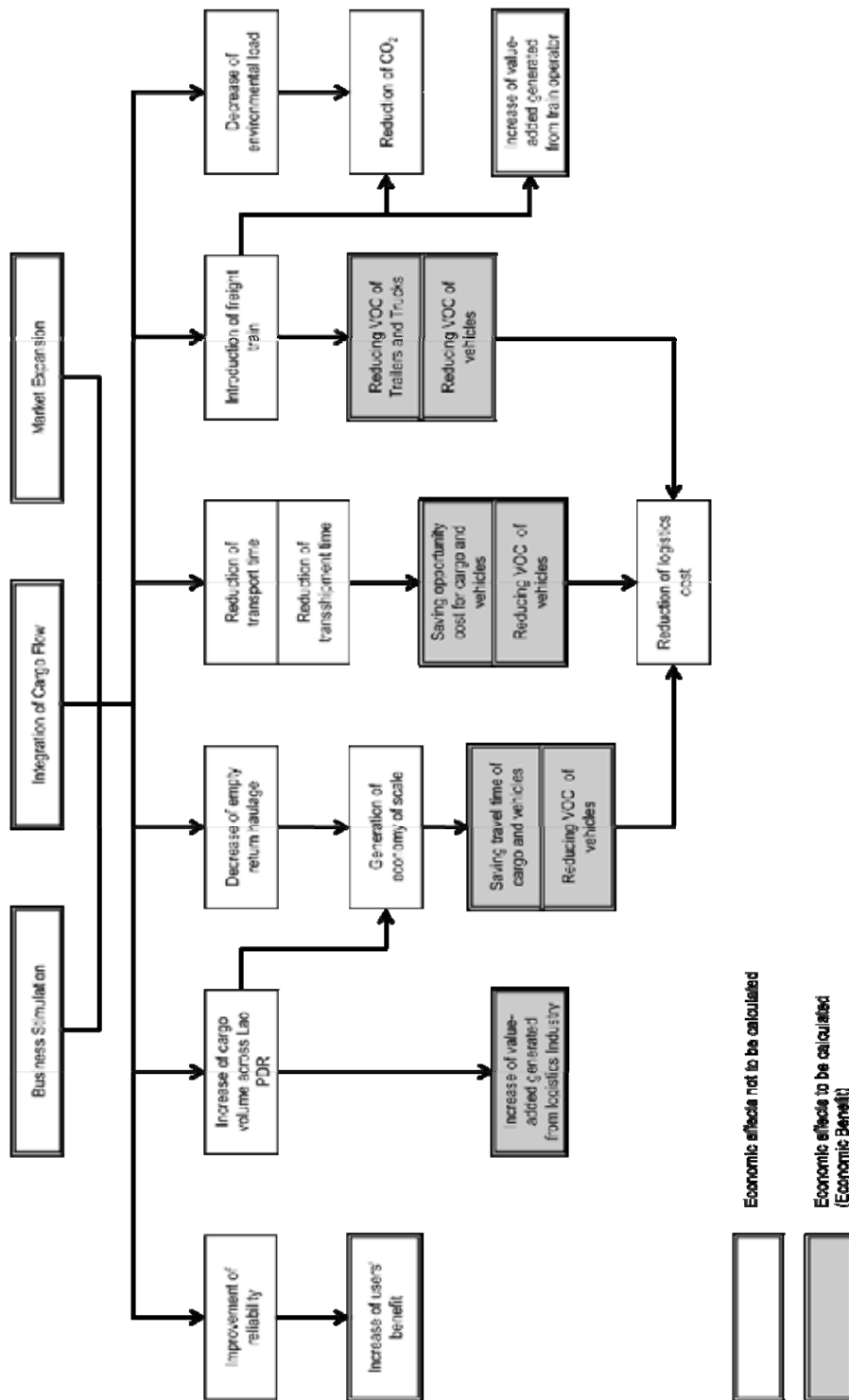
“ຫລຸດຜ່ອນມູນຄ່າດຳເນີນການ (VOC) ຂອງພາຫະນະ” ແລະ “ເພີ່ມຄຸນຄ່າສິນຄ້າ ທີ່ໄດ້ຈາກອຸດສະຫະກຳ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ.” ຜົນກະທົບເຫຼົ່ານີ້ ຖືວ່າເປັນຜົນປະໂຫຍດທາງເສດຖະກິດ ແລະ ໄດ້ ຮວມຢູ່ໃນການຄິດໄລ່ຄ່າ EIRR ໃນຫົວຂໍ້ 9.2.4.

ອີກດ້ານນຶ່ງ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ຍັງໄດ້ເຮັດໃຫ້ເກີດຜົນກະທົບ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ບັບປຸງ ຄວາມເຊື່ອຫມັ້ນ ໃນພະລາທິການຂົນສົ່ງ, ເນື່ອງຈາກ ຫນ້າທີ່ການເຮັດວຽກຂອງສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃຫ້ດີຂຶ້ນ;
- ຫລຸດຜ່ອນ ສະພາບແວດລ້ອມການບັນທຸກ.

ການບັບປຸງຄວາມເຊື່ອຫມັ້ນ ໃນພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນປັດໃຈສຳຄັນຂອງ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເກືອບບໍ່ມີທາງເປັນໄປໄດ້ ທີ່ຈະວັດແທກຫາຜົນປະໂຫຍດຂອງຜູ້ນຳໃຊ້ ການບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ການຫລຸດຜ່ອນ ສະພາບແວດລ້ອມການບັນທຸກ ກໍແມ່ນນຶ່ງໃນຜົນກະທົບທາງກົງ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ. ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການວັດແທກຫາ ການຫລຸດລົງຂອງການປ່ອຍ CO₂ ທີ່ມີສາເຫດມາຈາກ ການຫລຸດລົງຂອງໄລຍະເດີນທາງ ແລະ ການປ່ຽນຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ໂດຍພາຫະນະ ມາເປັນການຂົນສົ່ງໂດຍລົດໄຟ ແຕ່ກໍບໍ່ໄດ້ຮວມຢູ່ໃນຜົນປະໂຫຍດ ດ້ານເສດຖະກິດ.

ການປະຢັດເວລາເດີນທາງ ຂອງສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະ, ແລະ ການຫລຸດຜ່ອນມູນຄ່າດຳເນີນການ (VOC) ຂອງພາຫະນະ, ໃນທ້າຍທີ່ສຸດແລ້ວກໍຈະນຳມາຊຶ່ງການຫລຸດລົງຂອງມູນຄ່າ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງຈະແມ່ນນຶ່ງໃນປັດໃຈ ທີ່ເລັ່ງການພັດທະນາເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດໃຫ້ໄວຂຶ້ນ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 9.1.1 ຜົນກະທົບທາງກົງ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ

9.1.3 ຜົນກະທົບທາງອ້ອມ

ຮູບ 9.1.2 ສະແດງເຖິງຜົນກະທົບທາງອ້ອມ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ. ຜົນກະທົບ ສາມາດຈັດອອກເປັນ 3 ປະເພດ: ຜົນກະທົບ ຂອງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ຊຶ່ງສາມາດ ເວົ້າໄດ້ວ່າ ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຝ່າຍທີ່ຕ້ອງການ; ຜົນກະທົບ ຂອງສິນຄ້າເຄິ່ງສຳເລັດຮູບ ຊຶ່ງສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຝ່າຍທີ່ສະໜອງ; ແລະ ຜົນກະທົບ ຂອງອຸດສະຫະກຳພະລາທິການຂົນສົ່ງ.

ການຫລຸດລົງຂອງມູນຄ່າພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນຜົນທີ່ມາຈາກຜົນກະທົບທາງກົງ, ແລະ ແມ່ນຈຸດເລີ່ມຕົ້ນຂອງຜົນກະທົບທາງອ້ອມ. ການຫລຸດລົງຂອງມູນຄ່າພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນຳມາຊຶ່ງການຫລຸດລົງຂອງລາຄາສິນຄ້າຊົມໃຊ້. ການປ່ຽນແປງຂອງລາຄາສິນຄ້າ ແມ່ນຂຶ້ນກັບຄວາມຕ້ອງການຂອງສິນຄ້ານັ້ນ. ຕົວຢ່າງ, ຖ້າລາຄາບໍ່ມີການປ່ຽນແປງຫລາຍ ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຈະມີໜ້ອຍ ແຕ່ຖ້າລາຄາສິນຄ້າຫລຸດລົງຫລາຍ ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າກໍເພີ່ມຂຶ້ນ. ຜູ້ຊົມໃຊ້ ມີຄວາມພໍໃຈກັບລາຄາສິນຄ້າທີ່ຖືກລົງ, ຈຳນວນສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຮັບຫລາຍຂຶ້ນ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຂອງເຂົາເຈົ້າກໍຈະເພີ່ມຂຶ້ນ¹.

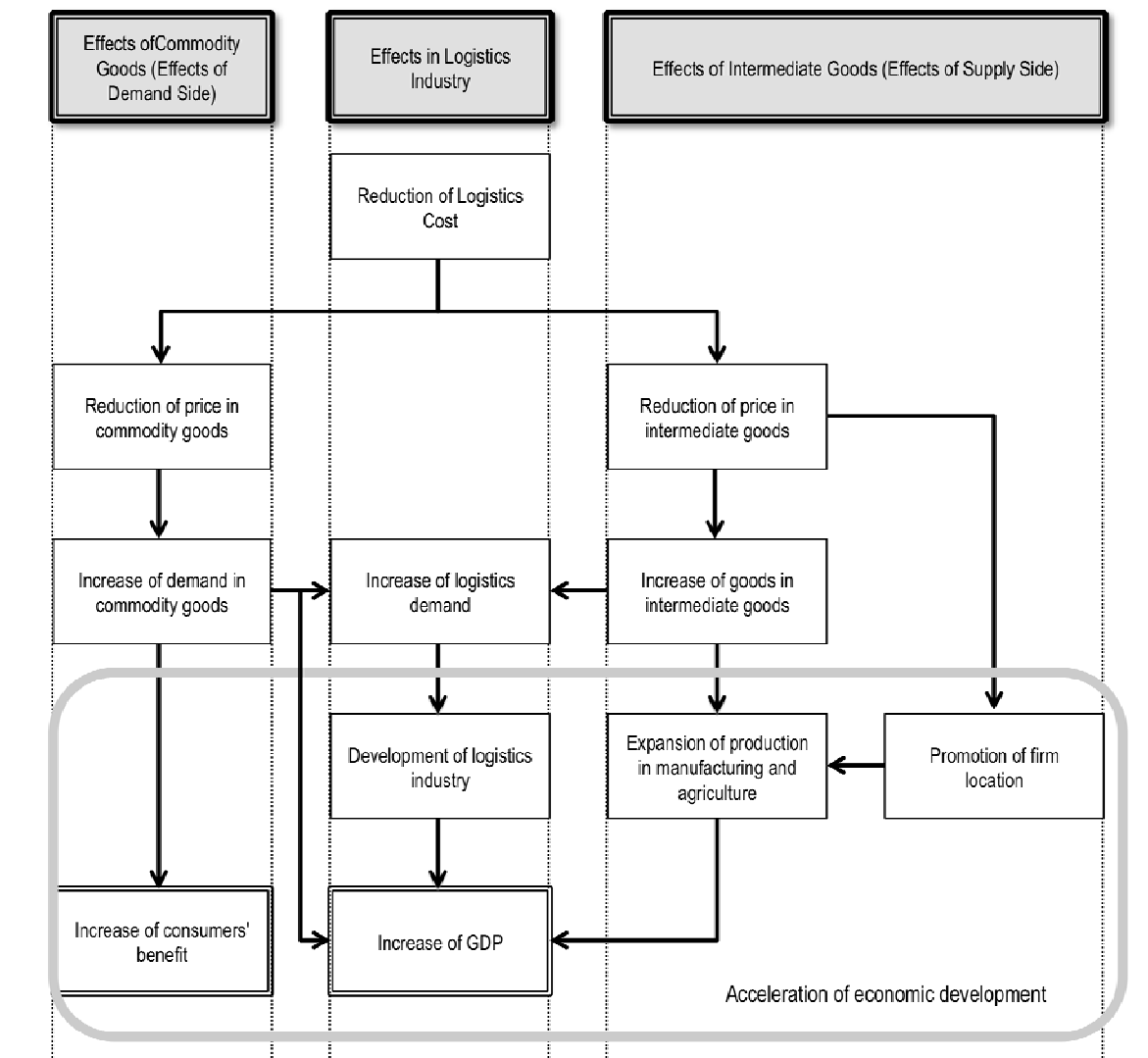
ກຸ່ມທີ 2 ຂອງຜົນກະທົບທາງອ້ອມ ແມ່ນມາຈາກການຫລຸດລົງ ຂອງມູນຄ່າພະລາທິການຂົນສົ່ງດ້ວຍມູນຄ່າພະລາທິການຂົນສົ່ງທີ່ຖືກລົງ ໄດ້ເຮັດໃຫ້ລາຄາຂອງສິນຄ້າເຄິ່ງສຳເລັດຮູບຖືກລົງ, ຊຶ່ງແມ່ນສ່ວນນຶ່ງຂອງ ມູນຄ່າສິນຄ້າສຳເລັດຮູບ ເຊັ່ນ ພາຫະນະ, ເຄື່ອງຈັກໄຟຟ້າ, ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ ແລະ ປຸ້ຍ. ເຊັ່ນດຽວກັບ ສິນຄ້າຊົມໃຊ້, ຄວາມຕ້ອງການຂອງສິນຄ້າເຄິ່ງສຳເລັດຮູບກໍເພີ່ມຂຶ້ນ, ແລະ ຈະເຮັດໃຫ້ຜົນຜະຫລິດກະສິກຳ ແລະ ອຸດສະຫະກຳ ຂະຫຍາຍຕົວ. ການຫລຸດລົງຂອງລາຄາ ສິນຄ້າເຄິ່ງສຳເລັດຮູບ ຍັງເປັນການປັບປຸງ ບັນຍາກາດການລົງທຶນ, ແລະ ສົ່ງເສີມການລົງທຶນ ໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ໃນ ສປປ ລາວ. ການຂະຫຍາຍຖານການລົງທຶນທີ່ມີຢູ່ ໃນພາກອຸດສະຫະກຳ ແລະ ກະສິກຳ ແລະ ການສ້າງຕັ້ງທຸລະກິດໃໝ່ໆ ໂດຍການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ ຈະເພີ່ມຈຳນວນຜົນຜະຫລິດ ຂອງສິນຄ້າອຸດສະຫະກຳ ແລະ ສິນຄ້າກະສິກຳ.

ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ແລະ ສິນຄ້າເຄິ່ງສຳເລັດຮູບ ທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ຈະສ້າງຜົນກະທົບຕໍ່ອຸດສະຫະກຳພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ເມື່ອອຸດສະຫະກຳ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ຈະສົ່ງຜົນໃຫ້ ບໍລິສັດທີ່ເຮັດບໍລິການຂົນສົ່ງເພີ່ມຂຶ້ນ ທັງຈຳນວນ ແລະ ຂະໜາດ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ ອຸດສະຫະກຳ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໄດ້ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ປະຊາຊົນດ້ວຍ.

ສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ ແຕ່ລະກຸ່ມ ໄດ້ເຮັດໃຫ້ຜົນປະໂຫຍດຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້ເພີ່ມຂຶ້ນ, ຜະຫລິດຕະພັນອຸດສະຫະກຳ ແລະ ກະສິກຳ ໄດ້ຮັບການຂະຫຍາຍ ແລະ ພັດທະນາ. ການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ ຂອງອຸດສະຫະກຳ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໄດ້ປະກອບສ່ວນຕໍ່ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ GDP. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດ ພະລາທິການ ຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ໄດ້ຊ່ວຍເລັ່ງການພັດທະນາເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດໃຫ້ໄວຂຶ້ນ.

¹ ສະພາບນີ້ ເອີ້ນວ່າ “ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ມູນຄ່າສ່ວນເກີນຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້” ຄຳສັບທາງເສດຖະກິດ.

ຖ້າຕາຕະລາງມູນຄ່າການລົງທຶນ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ແລະ ການຫລຸດລົງຂອງມູນຄ່າ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ຢ່າງຖືກຕ້ອງ ກໍສາມາດເປັນໄປ ໄດ້ທີ່ຈະວິເຄາະ ຫາຜົນກະທົບຕໍ່ GDP ເມື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນສະພາບຂໍ້ມູນທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນນີ້ ແມ່ນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ໃນການຄິດໄລ່ ຜົນກະທົບທີ່ມີຕໍ່ ສປປ ລາວ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຂອງ JICA

ຮູບ 9.1.1 ຜົນກະທົບທາງອ້ອມ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ

9.2 ການວິເຄາະ ອັດຕາຜົນຕອບແທນການລົງທຶນ ດ້ານເສດຖະກິດ (EIRR)

9.2.1 ຂໍ້ສົມມຸດພື້ນຖານ

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

- ວິທີການວິເຄາະ ດ້ານເສດຖະກິດ: ໃນການວິເຄາະນີ້, ມູນຄ່າການລົງທຶນ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດ ດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງ 27 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານທີ່ຢູ່ໃນ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ ແມ່ນນຳມາຮວມເຂົ້າກັນ ແລະ ເຮັດການວິເຄາະເປັນໂຄງການດຽວ.
- ກໍລະນີທີ່ມີໂຄງການ ແລະ ກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີໂຄງການ: ກໍລະນີທີ່ມີໂຄງການ ໃນການວິເຄາະນີ້ ແມ່ນວິເຄາະທັງໝົດ 27 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ, ແລະ ກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີໂຄງການ ແມ່ນ ບໍ່ໄດ້ວິເຄາະ ທັງໝົດ 27 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ.
- ເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ: ການພັດທະນາ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ປັບປຸງ ເສັ້ນທາງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ ແລະ ພູມິພາກ ໃຊ້ເວລາອອກແບບ 2 ປີ ແລະ ເວລາ ກໍ່ສ້າງ 3 ປີ. ໄລຍະເວລາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແມ່ນເຖິງປີ 2045, ຫລື 35 ປີ ຈາກມີເລີ່ມຕົ້ນ ປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ.
- ອາຍຸຂອງໂຄງການ: ອາຍຸຂອງວຽກງານກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ເສັ້ນທາງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງໂຄງການ ຖືກຕັ້ງໄວ້ທີ່ 30 ປີ.

9.2.2 ຜົນປະໂຫຍດ ດ້ານເສດຖະກິດ

(1) ຜົນປະໂຫຍດຂອງໂຄງການພັດທະນາ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ

ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດທີ່ຄິດໄລ່ຢູ່ໃນ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ແມ່ນຖືກນຳໃຊ້ກັບ ເຂດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ຈຳປາສັກ. ຜົນປະໂຫຍດ ດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງອື່ນໆ ທີ່ຢູ່ແຂວງ ວຽງຈັນ, ຈຳປາສັກ, ຫລວງນໍ້າທາ, ຫລວງພະບາງ, ທ່າແຂກ ແລະ ຫ້ວຍຊາຍ ແມ່ນຄິດໄລ່ມາຈາກ ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການຂ້າງເທິງ. ໂດຍສະເພາະ ຕົວເລກ ຂອງເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການຄິດໄລ່ດັ່ງກ່າວນີ້. ຕາຕະລາງ 9.2.1 ໄດ້ສະແດງ ຜົນ ປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງບັນດາໂຄງການ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ.

ຕາຕະລາງ 9.2.1 ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດປະຈຳປີ ຂອງສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນປີ 2025, 2035 and 2045

ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານໂດລາ

ໂຄງການ	2025	2035	2045
P111 ໂຄງການພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສາກົນ	19.0	20.2	20.2
P112 ແຜນພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ພູມິພາກ	5.3	10.1	10.3
P113 ໂຄງການພັດທະນາ ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະເພາະ	1.8	5.1	5.1

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

(2) ຜົນປະໂຫຍດຈາກ ການປັບປຸງ ການຂົນສົ່ງທີ່ມີປະສິດທິພາບ

ການປັບປຸງ ປະສິດທິພາບການຂົນສົ່ງ ປະກອບດ້ວຍ ແຜນງານການນຳໃຊ້ ລົດຂົນສົ່ງທີ່ໃຫຍ່ຂຶ້ນ, ແຜນງານ ສົ່ງເສີມການຫຸ້ມຫໍ່ສິນຄ້າ ແລະ ແຜນງານການປັບປຸງໃຫ້ທັນສະໄຫມ ເພື່ອໃຫ້ສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງ ໃນເວລາກັບມາເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ຫລຸດຜ່ອນມູນຄ່າການຂົນສົ່ງ ດັ່ງທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ໃນຫົວຂໍ້ 6.2.2 (2) ແລະ (3). ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ ຜົນປະໂຫຍດ ແມ່ນມາຈາກ ການຫລຸດລົງຂອງ ມູນຄ່າດຳເນີນການ (VOC) ຂອງພາຫະນະ ແລະ ການປະຢັດເວລາຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະ. ຕາຕະລາງ 9.2.2 ສະແດງເຖິງຄວາມແຕກຕ່າງ ຂອງລວງຍາວການເດີນທາງ ແລະ ເວລາເດີນທາງ ລະຫວ່າງ ການມີຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ (with NLS) ແລະ ບໍ່ມີ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ (w/o NLS) ແລະ ຈຳນວນການຫລຸດລົງຂອງ ມູນຄ່າດຳເນີນການ (VOC) ຂອງ ພາຫະນະ ແລະ ການປະຢັດ ເວລາເດີນທາງ ໃນປີ 2025.

ຕາຕະລາງ 9.2.2 ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງການປັບປຸງ ປະສິດທິພາບການຂົນສົ່ງໃນປີ 2025

	ລວງຍາວການເດີນທາງ		ເວລາເດີນທາງ	
	w/o NLS	with NLS	w/o NLS	with NLS
ຄວາມຍາວການເດີນທາງຫລຸດລົງ (ພາຫະນະ 1000 ຄັນ/ກິໂລແມັດ)	8,996	8,551		
ປະຢັດເວລາເດີນທາງ (ພາຫະນະ 1000 ຄັນ/ຊົ່ວໂມງ)			152.3	136.9
ມູນຄ່າດຳເນີນການ (VOC) ຂອງ ພາຫະນະຫລຸດລົງ (ລ້ານໂດລາ)	213			
ມູນຄ່າ ຂອງການປະຢັດເວລາ ເດີນທາງ (ລ້ານໂດລາ)			31	

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາ ຂອງ JICA

(3) ຜົນປະໂຫຍດຈາກ ໂຄງການປັບປຸງເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສາກົນ

ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ ຍັງຄົດໄລ່ມາຈາກ ໂຄງການປັບປຸງເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສາກົນ (P113) ດ້ວຍ. ອົງປະກອບສໍາຄັນຂອງໂຄງການ ແມ່ນການປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມການຂັບຂີ່ໃນເວລາກາງຄືນ ຕາມເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ເລກທີ 13 ແລະ ເລກ 9. ຜົນປະໂຫຍດຂອງໂຄງການແມ່ນ ການປະຢັດມູນຄ່າການເດີນທາງ ຂອງສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະ.

ປະຈຸບັນນີ້, ເວລາຂັບຂີ່ ຕາມເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສາກົນເຫລົ່ານີ້ ຈະຢູ່ທີ່ປະມານ 12 ຊົ່ວໂມງ ຈາກ 6 ໂມງ ຫາ 18 ໂມງ. ສົມມຸດຕິຖານ ໄດ້ຖືກຕັ້ງຂຶ້ນວ່າ ເວລາຂັບຂີ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 14 ຊົ່ວໂມງ ຈາກ 6 ໂມງ ຫາ 20 ໂມງ (ເພີ່ມຂຶ້ນ 17%). ແລະ ສົມມຸດຕິຖານ ຍັງຖືກຕັ້ງຂຶ້ນດ້ວຍວ່າ ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ແລະ ເລກ 9 ຈະມີປະມານ 50% ຂອງບໍລິມາດ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທັງໝົດໃນສປປ ລາວ. ອີງຕາມຂໍ້ມູນພາຫະນະທີ່ຂຶ້ນຖະບຽນໃນປີ 2009, ສັດສ່ວນຂອງພາຫະນະຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພວງ) ທີ່ຂຶ້ນຖະບຽນ ພົບວ່າ 44% ແມ່ນຢູ່ ນະຄອນຫລວງ ວຽງຈັນ, 10% ຢູ່ແຂວງວຽງຈັນ, 10% ຢູ່ແຂວງ ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ 7% ຢູ່ແຂວງ ຈໍາປາສັກ.

ຕາຕະລາງ 9.2.3 ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ໂຄງການປັບປຸງ ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສາກົນ

	2025	2035	2045
ປະຢັດເວລາເດີນທາງຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະ (ພາຫະນະ 1000 ຄັນ/ຊົ່ວໂມງ)	11.6	22.6	33.6
ມູນຄ່າ ຂອງເວລາເດີນທາງ ຂອງສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະ (ລ້ານໂດລາ)	0.2	0.5	1.0

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາຂອງ JICA

ເຊັ່ນດຽວກັບ ໂຄງການປັບປຸງເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງ ສາກົນ, ໂຄງການປັບປຸງເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງພູມິພາກ ຍັງສ້າງຜົນກະທົບດ້ານເສດຖະກິດດ້ວຍ ເຊັ່ນ ການຫລຸດຜ່ອນ ມູນຄ່າດໍາເນີນການ (VOC) ຂອງພາຫະນະ ແລະ ການປະຢັດເວລາເດີນທາງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜົນກະທົບເຫລົ່ານີ້ ບໍ່ໄດ້ຮວມເຂົ້າເປັນຜົນກະທົບດ້ານເສດຖະກິດ ເພາະວ່າ ຂໍ້ຈໍາກັດຂອງບໍລິມາດຂົນສົ່ງ ແລະ ຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກໃນການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການ.

9.2.3 ມູນຄ່າ ການລົງທຶນ ດ້ານເສດຖະກິດ

ມູນຄ່າຂອງໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງ 8.1.1. ມູນຄ່າເຫລົ່ານີ້ ລວມມີຄ່າຈ້າງທີ່ປຶກສາ, ຄ່າບໍລິຫານ ແລະ ເງິນແຮສຸກເສີນ; ສະນັ້ນ, ເງິນແຮສຸກເສີນ ຈຶ່ງບໍ່ຖືກຮວມໄວ້ໃນມູນຄ່າການລົງທຶນດ້ານເສດຖະກິດ.

ສໍາລັບການພັດທະນາສູນກາງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ (P 111, P 112 ແລະ P 113) ແລະ ການປັບປຸງ ເສັ້ນທາງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງສາຍຫລັກ (P 121 ແລະ P 122) ແມ່ນໄດ້ມີການປະເມີນມູນຄ່າ ດໍາເນີນ ງານ ແລະ ມູນຄ່າບູລະນະຮັກສາດ້ວຍ. ສໍາລັບສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ, ໄດ້ນໍາໃຊ້ຕົວເລກທີ່ຢູ່ໃນ ການສຶກສາ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເຂົ້າໃນເຂດພະລາທິບໍລິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ຈໍາປາສັກ. ບັນດາມູນຄ່າດໍາເນີນງານ ແລະ ມູນຄ່າບູລະນະຮັກສາກໍ່ໄດ້ຄິດໄລ່ ເພື່ອນໍາໃຊ້ ເຂົ້າໃນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ/ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງອື່ນໆ.

ໄດ້ມີການຄິດໄລ່ ມູນຄ່າດໍາເນີນງານ ແລະ ມູນຄ່າບູລະນະຮັກສາ ຂອງການປັບປຸງເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງດ້ວຍ. ໂຄງການປັບປຸງເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສາກົນ ແມ່ນປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມການຂັບຂີ່ໃນເວລາກາງຄືນ ໂດຍ ຕິດຕັ້ງອຸປະກອນຂະຫນາດນ້ອຍ ເຊັ່ນ ໄຟຕາແມວ ແລະ ອື່ນໆ; ເພາະສະນັ້ນ, ມູນຄ່າດໍາເນີນງານ ແລະ ມູນຄ່າບູລະນະຮັກສາ ຈຶ່ງບໍ່ຈໍາເປັນສໍາລັບໂຄງການດັ່ງກ່າວ. ໂຄງການປັບປຸງ ການຂົນສົ່ງພູມິພາກ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ການປູຢາງທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ແມ່ນຕ້ອງການ ມູນຄ່າດໍາເນີນງານ ແລະ ມູນຄ່າ ບູລະນະຮັກສາ. ການສຶກສາຂອງທີມງານ JICA ໃນຫົວຂໍ້ “ການສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນ ກ່ຽວກັບການປັບປຸງ ເສັ້ນທາງ ແລະ ຂົວ ໃນພາກໃຕ້ຂອງ ສປປ ລາວ” ໄດ້ກະກຽມມູນຄ່າດໍາເນີນງານ ແລະ ມູນຄ່າບູລະນະ ຮັກສາ ເພື່ອປູຢາງທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ. ອີງຕາມການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງການສຶກສາ ພົບວ່າ ຄ່າສະເລັຍຂອງມູນຄ່າດໍາເນີນງານ ແລະ ມູນຄ່າບູລະນະຮັກສາ ສໍາລັບທາງປູຢາງສອງຊັ້ນ ແມ່ນ 2% ຂອງມູນຄ່າກໍ່ສ້າງ.

9.2.4 ການຄິດໄລ່ຄ່າ ອັດຕາຜົນຕອບແທນການລົງທຶນ ດ້ານເສດຖະກິດ (EIRR)

ຕາຕະລາງ 9.2.4 ສະແດງເຖິງ ມູນຄ່າການລົງທຶນ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຕອບແທນ ດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ, ຜົນປະໂຫຍດສຸດທິ ແລະ ອັດຕາຜົນຕອບແທນການລົງທຶນ ທາງເສດຖະກິດ ຂອງຍຸດທະສາດ. ຕົວເລກຂອງມູນຄ່າເສັຍໂອກາດການລົງທຶນ ຖືກຕັ້ງໄວ້ທີ່ 12%. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ອັດຕາຜົນຕອບແທນການລົງທຶນ ທາງເສດຖະກິດ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ ບໍ່ໄດ້ຮວມເອົາການປັບປຸງເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງສາກົນ ແລະ ພູມິພາກເຂົ້ານໍາ (65 ລ້ານໂດລາ) ຊຶ່ງເທົ່າກັບ 14,1%.

ຕາຕະລາງ 9.2.1 ຄິດໄລ່ ອັດຕາຜົນຕອບແທນການລົງທຶນ ທາງເສດຖະກິດ (EIRR)

	ມູນຄ່າການລົງທຶນ ທາງເສດຖະກິດ				ຜົນປະໂຫຍດ ທາງເສດຖະກິດ					ຜົນປະໂຫຍດສຸດທິ
	ທ້ອນໂຮມສິນຄ້າ		ກະຕຸ້ນທຸລະກິດ	ຂະຫຍາຍຕະຫລາດ	ເຂດພະລາຫິການຂົນສົ່ງສາກົນ	ເຂດພະລາຫິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ	ສູນກາງພະລາຫິການຂົນສົ່ງສະເພາະ	ປັບປຸງປະສິດທິພາບການຂົນສົ່ງ	ປັບປຸງເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງສາກົນ	
	ມູນຄ່າການລົງທຶນ	ມູນຄ່າການດຳເນີນງານ ແລະ ບູລະນະຮັກສາ	ມູນຄ່າການລົງທຶນ	ມູນຄ່າການລົງທຶນ						
	42.5	4.2	0.0	4.0						
	53.5	2.4	4.5	1.0						
	40.0	0.8	0.0							
1	7.7		0.0	0.7						8.5
2	7.7		0.0	0.7						8.5
3	7.7		0.0	0.7						8.5
4	7.7	4.2	0.0	0.7	1.1					11.6
5	7.7	4.2	0.0	0.7	5.1			0.1	0.8	6.7
6	9.7	4.2	0.8	0.2	5.4			0.1	0.0	9.4
7	9.7	4.2	0.8	0.2	5.8			0.1	0.0	9.0
8	9.7	4.2	0.8	0.2	6.3			0.2	0.0	8.5
9	9.7	6.6	0.8	0.2	6.9	1.5	1.0	0.2	0.0	7.7
10	9.7	6.6	0.8	0.2	7.9	3.0	1.5	0.2	0.0	4.6
11	7.3	6.6	0.0	0.0	10.7	3.2	1.6	0.2	0.0	1.8
12	7.3	6.6	0.0	0.0	11.9	3.6	1.6	0.2	0.0	3.4
13	7.3	6.6	0.0	0.0	13.4	4.1	1.6	0.2	0.0	5.5
14	7.3	7.4	0.0	0.0	15.4	4.9	1.7	0.2	0.0	7.6
15	7.3	7.4	0.0	0.0	19.0	5.3	1.8	0.2	0.0	11.7
16		7.4			19.1	5.6	1.9	0.3	0.0	19.5
17		7.4			19.3	6.1	2.1	0.3	0.0	20.4
18		7.4			19.4	6.8	2.4	0.3	0.0	21.5
19		7.4			19.6	7.7	3.0	0.3	0.1	23.2
20		7.4			19.7	9.7	4.9	0.3	0.1	27.3
21		7.4			19.9	9.8	4.9	0.4	0.1	27.6
22		7.4			20.0	9.9	4.9	0.4	0.1	27.9
23		7.4			20.2	9.9	5.0	0.4	0.1	28.2
24		7.4			20.2	10.0	5.0	0.4	0.1	28.4
25		7.4			20.2	10.1	5.1	0.5	0.1	28.5
26		7.4			20.2	10.2	5.1	0.5	0.1	28.7
27		7.4			20.2	10.3	5.2	0.5	0.1	28.9
28		7.4			20.2	10.3	5.2	0.6	0.1	29.1

ມູນຄ່າການລົງທຶນ ທາງເສດຖະກິດ				ຜົນປະໂຫຍດ ທາງເສດຖະກິດ					ຜົນປະໂຫຍດສຸດທິ	
ທ້ອນໂຮມສິນຄ້າ		ກະຕຸ້ນທຸລະກິດ	ຂະຫຍາຍຕະຫລາດ	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສາກົນ	ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງພູມິພາກ	ສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງສະເພາະ	ປັບປຸງປະສິດທິພາບການຂົນສົ່ງ	ປັບປຸງເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງສາກົນ		
ມູນຄ່າການລົງທຶນ	ມູນຄ່າການດຳເນີນງານ ແລະ ບູລະນະຮັກສາ	ມູນຄ່າການລົງທຶນ	ມູນຄ່າການລົງທຶນ							
29	7.4			20.2	10.3	5.2	0.6	0.1	29.1	
30	7.4			20.2	10.3	5.2	0.7	0.1	29.2	
31	7.4			20.2	10.3	5.2	0.7	0.2	29.2	
32	7.4			20.2	10.3	5.2	0.8	0.2	29.3	
33	7.4			20.2	10.3	5.2	0.8	0.2	29.4	
34	7.4			20.2	10.3	5.2	0.9	0.2	29.5	
35	7.4			20.2	10.3	5.2	1.0	0.2	29.6	
									EIRR	11.0%

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ທົມສຶກສາ ຂອງ JICA

ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບມີຄວາມຫມາຍວ່າ ບັນດາໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ຊຶ່ງພົວພັນໂດຍກົງກັບການສົ່ງເສີມ ແລະ ປັບປຸງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເມື່ອເບິ່ງຈາກທັດສະນະ ການພັດທະນາເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການປັບປຸງເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງ (ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງ, ໂດຍສະເພາະ ຕາຫນ່າງເສັ້ນທາງພູມິພາກ) ແມ່ນບໍ່ສົມເຫດສົມຜົນ ຖ້າເບິ່ງພຽງແຕ່ຜົນປະໂຫຍດຂອງ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ເພື່ອໃຫ້ສາມາດອະທິບາຍເຖິງ ຄວາມສົມເຫດສົມຜົນ ດ້ານເສດຖະກິດຂອງໂຄງການ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຈະຕ້ອງພິຈາລະນາເຖິງ ຜົນປະໂຫຍດທີ່ໄດ້ຮັບໃນດ້ານອື່ນໆອີກ ເຊັ່ນ ຜູ້ນຳໃຊ້ລົດໃຫຍ່, ຜູ້ນຳໃຊ້ລົດຈັກ ແລະ ຜູ້ນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະ.

ເມື່ອເບິ່ງຈາກທັດສະນະທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແຫ່ງຊາດ, ໂດຍຮວມເອົາຜົນປະໂຫຍດຂອງຜູ້ນຳໃຊ້ອື່ນໆ ເຂົ້າໃນໂຄງການປັບປຸງເສັ້ນທາງພູມິພາກ, ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບຈາກ ການວິເຄາະອັດຕາຜົນຕອບແທນການລົງທຶນ ດ້ານເສດຖະກິດ (EIRR) ແມ່ນ 11%, ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ ແມ່ນສາມາດເປັນໄປໄດ້. ນີ້ແມ່ນເຫດຜົນທີ່ວ່າ ເປັນຫຍັງຍຸດທະສາດຈຶ່ງຄວນຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

9.3 ຄວາມສາມາດ ທາງການເງິນ

9.3.1 ງົບປະມານຂອງລັດຖະບານ ສໍາລັບຂະແໜງຂົນສົ່ງ

(1) ມູນຄ່າການລົງທຶນ ແລະ ການໃຊ້ຈ່າຍ ໂດຍກົມຕ່າງໆ

ມູນຄ່າການລົງທຶນ ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຮ່ວງງົບປະມານການໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຫລາຍທີ່ສຸດ ຊຶ່ງມີເກືອບ 50% ຂອງ ງົບປະມານ ແຫ່ງຊາດທັງໝົດ. ຕາຕະລາງ 9.3.1 ໄດ້ສັງລວມງົບປະມານທັງໝົດຂອງ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ແລະສະແດງເຖິງສັດສ່ວນຂອງງົບປະມານແຫ່ງຊາດປະຈຳປີ ໃນລະຫວ່າງ ປີ 2000 ຫາ 2005. ໃນນີ້ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ເກືອບເຄິ່ງນຶ່ງຂອງງົບປະມານແຫ່ງຊາດ ໄດ້ຖືກໃຊ້ຈ່າຍເຂົ້າໃນການພັດທະນາໂຄງລ່າງ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ການພັດທະນາໂຄງລ່າງ ມີຄວາມ ໝາຍຄວາມສໍາຄັນຢູ່ ສປປ ລາວ.

ຕາຕະລາງ 9.3.1 ງົບປະມານຂອງກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ຍທຂ) ແລະ ສັດສ່ວນຕໍ່ງົບປະມານແຫ່ງຊາດ (ຫົວໜ່ວຍ: ພັນລ້ານກີບ)

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

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

ຕາຕະລາງ 9.3.2 ລາຍຈ່າຍຂອງກະຊວງ ຍທຂ ແບ່ງຕາມບັນດາກົມຕົ້ນຕໍ ລະຫວ່າງ ປີ 2001-2005 (ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານກີບ)

ປະເພດ ການໃຊ້ຈ່າຍ	2000-01			2001-02			2002-03		
	ທຶນ ພາຍໃນ	ທຶນ ຕ່າງປະເທດ	ລວມ	ທຶນ ພາຍໃນ	ທຶນ ຕ່າງປະເທດ	ລວມ	ທຶນ ພາຍໃນ	ທຶນ ຕ່າງປະເທດ	ລວມ
ທັງໝົດຂອງ ກະຊວງ	71,052	254,558	325,610	65,026	507,709	527,735	110,394	474,179	584,574
ກົມ ຂົວທາງ	67,603	201,127	268,730	63,338	397,488	460,826	109,584	368,857	478,440
ກົມ ຂົນສົ່ງ	50	0	50	40	0	40	65	0	65
ກົມ ເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ	261	28,753	29,013	411	64,226	64,637	75	81,057	81,132
ກົມ ການບິນ ພົນລະເຮືອນ	1,343	15,477	16,820	579	0	579	277	0	277
ອົງການ ທາງລົດໄຟ	60	0	60	66	0	66	9	0	9

ປະເພດ ການໃຊ້ຈ່າຍ	2003-04			2004-05		
	ທຶນ ພາຍໃນ	ທຶນ ຕ່າງປະເທດ	ລວມ	ທຶນ ພາຍໃນ	ທຶນ ຕ່າງປະເທດ	ລວມ
ທັງຫມົດຂອງ ກະຊວງ	233,081	910,641	1,143,721	123,369	768,860	892,229
ກົມ ຂົວທາງ	190,911	827,256	1,018,167	120,557	656,932	777,489
ກົມ ຂົນສົ່ງ	0	0	0	0	0	0
ກົມ ເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ	65	37,457	37,522	38	9,740	9,778
ກົມ ການບິນ ພົນລະເຮືອນ	39,305	0	39,305	2,043	53,296	55,339
ອົງການ ທາງລົດໄຟ	10	0	10	0	40	40

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JICA (2008), ການສຶກສາ ແຜນແມ່ບົດ ການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ສປປ ລາວ, ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ, ພາກທີ 11.

ຕາຕະລາງ 9.3.2 ສະແດງລາຍຈ່າຍ ຂອງບັນດາກົມຕົ້ນຕໍ ຂອງກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໂດຍແຍກເປັນ ທຶນພາຍໃນ ແລະ ທຶນຊ່ວຍເຫລືອຂອງຕ່າງປະເທດ ໃນລະຫວ່າງປີ 2001-2005. ຄວນເອົາໃຈໃສ່ວ່າ (i) ລາຍຈ່າຍຂອງ ກົມ ຂົວທາງ ກວມເອົາເກືອບ 85% ຂອງງົບປະມານທັງຫມົດ ໂດຍສະເລ່ຍໃນໄລຍະ 5 ປີ, (ii) ອັດຕາສ່ວນສະເລ່ຍ ຂອງການນຳໃຊ້ທຶນຊ່ວຍເຫລືອຈາກຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າໃນການໃຊ້ຈ່າຍທັງຫມົດ ແມ່ນເກີນກວ່າ 80% ໂດຍສະເລ່ຍ ຂອງຊ່ວງເວລາດຽວກັນ. ການໃຊ້ຈ່າຍ ທຶນຊ່ວຍເຫລືອ ຈາກຕ່າງປະເທດ ຂອງກົມ ຂົວທາງ ກວມຫລາຍກວ່າ 80% ໂດຍສະເລ່ຍເຊັ່ນກັນ.

(2) ກອງທຶນ ບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ

ກອງທຶນ ບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ (RMF) ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນເພື່ອການບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ ໃນປີ 2001 ຕາມດຳລັດເລກທີ 09/ສນຍ15/01/2001, ໂດຍການຊ່ວຍເຫລືອຂອງທະນາຄານໂລກ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ທຶນ ອື່ນໆ. ການຈັດສັນງົບປະມານຂອງກອງທຶນ ບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ ແມ່ນຈຳກັດຢູ່ທີ່ ການບູລະນະ ຮັກສາເສັ້ນທາງ ແລະ ວຽກບໍລິຫານຂອງກອງທຶນ. ງົບປະມານຂອງກອງທຶນ ບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ ສ່ວນຫລາຍແລ້ວໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫລືອຈາກ ທະນາຄານໂລກ ແລະ ອົງການຊີດາ. ແຕ່ໃນປີ 2007, ງົບປະມານຂອງກອງທຶນ ແມ່ນມາຈາກພາສີ ແລະ ຄ່າທຳນຽມຕ່າງໆ ລວມມີ ພາສີນໍ້າມັນ (300 ກີບ/ລິດ ສຳລັບນໍ້າມັນແອັດຊັງ ແລະ ກາຊວນ), ຄ່າຜ່ານທາງ (ໃນແຕ່ລະແຂວງຈະມີຈຸດເກັບເງິນ 1 ແຫ່ງ, ລາຄາ 5,000 ກີບ ສຳລັບລິດເບົາ), ແລະ ຄ່າປັບໃຫມ ຈາກການບັນທຸກນໍ້າຫນັກເກີນ.

ຈຳນວນ ແລະ ສັດສ່ວນຂອງລາຍຮັບ ຂອງກອງທຶນ ບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ ແມ່ນສັງລວມໄວ້ໃນ ຕາຕະລາງ 9.3.3. ລາຍຮັບ ຂອງກອງທຶນ ບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ ແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນເລື້ອຍໆ ນັບແຕ່ໄດ້ຮັບ ການສ້າງຕັ້ງ ແລະ ໃນປີ 2008 ມີລາຍຮັບເຖິງ 176 ພັນລ້ານກີບ. ໃນປີດຽວກັນ, 87% ຂອງລາຍຮັບ

ແມ່ນມາຈາກ ພາສີນໍ້າມັນ, 12% ມາຈາກ ຄ່າຜ່ານທາງ ແລະ 1% ມາຈາກ ຄ່າປັບໃຫມ ການບັນທຸກ ນໍ້າໜັກເກີນ. ລັດຖະບານ ໄດ້ເກັບພາສີນໍ້າມັນ 300 ກີບຕໍ່ລິດ, ເທົ່າກັບ 5% ຂອງລາຄານໍ້າມັນ ແລະ ມີແນວໂນ້ມຈະເພີ່ມຂຶ້ນອີກ.

ຕາຕະລາງ 9.3.3 ລາຍໄດ້ ຂອງກອງທຶນບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ

(ຫົວໜ່ວຍ: ພັນລ້ານກີບ)

ປີ	ພາສີນໍ້າມັນ			ຄ່າຜ່ານທາງ		ປັບໃຫມ ບັນທຸກເກີນນໍ້າໜັກ		ການຊ່ວຍເຫລືອອື່ນໆ		ລວມ
	ກີບ/ລິດ	ລາຍໄດ້	%	ລາຍໄດ້	%	ລາຍໄດ້	%	ລາຍໄດ້	%	
2001	40	7.783	49.5	1.027	6.5	0.410	2.6	6.516	41.4	15.736
2002	40	13.820	52.4	8.927	33.8	2.476	9.4	1.171	4.4	26.397
2003	60	20.669	56.0	13.599	36.9	2.513	6.8	0.111	0.3	36.892
2004	100	35.319	64.8	15.947	29.2	3.266	6.0	0.006	0.0	54.538
2005	150	61.001	75.3	16.885	20.8	3.137	3.9	0.001	0.0	81.024
2006	200	92.125	80.5	20.262	17.7	2.050	1.8	0.008	0.0	114.445
2007	250	123.097	83.4	21.943	14.9	2.520	1.7	0.000	0.0	147.542
2008	300	151.000	85.8	23.087	13.1	1.971	1.1	0.000	0.0	176.058

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ກອງທຶນບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ

ຕາຕະລາງ 9.3.4 ງົບປະມານ ສໍາລັບບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ

(ຫົວໜ່ວຍ: ພັນລ້ານກີບ)

ປີ	ກອງທຶນ ບູລະນະຮັກສາ ເສັ້ນທາງ		ທະນາຄານໂລກ (ກູ້ຢືມ)		SIDA (ຊ່ວຍເຫລືອລ້າ)		ລວມ
	ລາຍໄດ້	%	ລາຍໄດ້	%	ລາຍໄດ້	%	
2001	15.736	29.4	37.815	70.6	0.0		53.551
2002	26.397	18.2	118.996	81.8	0.0		145.393
2003	36.892	46.4	42.600	53.6	0.0		79.492
2004	54.538	48.1	58.831	51.9	0.0		113.369
2005	81.024	56.2	49.893	34.6	13.312	9.2	144.229
2006	114.445	77.7	18.667	12.7	14.130	9.6	147.242
2007	147.542	91.0	1.876	1.2	12.582	7.8	162.000
2008	176.058	90.2	0.300	0.2	18.836	9.6	195.194

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ກອງທຶນບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ

ດັ່ງທີ່ສະແດງໃນຜ່ານມາ, ວຽກງານບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ ແມ່ນຂຶ້ນກັບການຊ່ວຍເຫລືອຈາກພາຍນອກ ເປັນສ່ວນໃຫຍ່ ເຊັ່ນ ທະນາຄານໂລກ ແລະ ອົງການຊີດາ. ປະຈຸບັນນີ້, ກອງທຶນບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ ກວມເອົາຫລາຍກວ່າ 90% ຂອງງົບປະມານ ທີ່ໃຊ້ສໍາລັບບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງ ຊຶ່ງແມ່ນງົບປະມານ

ພາຍໃນທີ່ໃຊ້ແຫລ່ງເງິນຂອງຕົນເອງ.

9.3.2 ຄວາມສາມາດ ດ້ານການເງິນ ເພື່ອປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງ ໃນຕາຕະລາງ ຕາຕະລາງ 9.3.1, ງົບປະມານສຳລັບການລົງທຶນ ຂອງກະຊວງ ຍທຂ ມີປະມານ 938.3 ລ້ານກີບ (110.3 ລ້ານໂດລາ). ລາຍຈ່າຍປະຈຳປີ ຂອງຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ ຈາກປີທີ 1 ຫາ ປີທີ 5 ແມ່ນ 8.5 ລ້ານໂດລາ, ຈາກປີທີ 6 ຫາ ປີທີ 10 ແມ່ນ 10.7 ລ້ານໂດລາ ແລະ 7.3 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນ ຈາກປີທີ 11 ຫາ ປີທີ 15. ລາຍຈ່າຍດັ່ງກ່າວເທົ່າກັບ 7.7% (ປີທີ 1-5), 9.7% (ປີທີ 6-10) ແລະ 6.6% (ປີທີ 11-15). ນີ້ແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບປົກກະຕິ ຂອງງົບປະມານຂອງ ກະຊວງ ຍທຂ, ແລະ ການໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫລືອດ້ານການເງິນຈາກຜູ້ໃຫ້ທຶນ ແມ່ນເກີດຂຶ້ນກ່ອນ ການວິເຄາະນີ້.

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

ພາກທີ 10 ສະຫຼຸບ ແລະ ຂໍ້ສະເໜີ

10.1 ສະຫຼຸບ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ແລະ ສິ່ງນີ້ໄດ້ກາຍເປັນຂໍ້ຈຳກັດ ຂອງການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໃນໄລຍະຍາວ. ການເຄື່ອນໄຫວປະຈຸບັນຂອງການຮວມຕະຫຼາດ ແລະ ການຮ່ວມມືກັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງ GMS ແລະ ASEAN ໂດຍ CBTA ແລະ AFTA ພ້ອມທັງການພັດທະນາ ຕາຫນ່າງຂົນສົ່ງ ໃນພູມິພາກ ອາດປະກອບສ່ວນຢ່າງຫລວງຫລາຍ ໃຫ້ແກ່ ສປປ ລາວ ເພື່ອນຳເອົາທ່າແຮງການພັດທະນາທາງດ້ານເສດຖະກິດ ໂດຍຜ່ານກິດຈະກຳ ການເຄື່ອນໄຫວຂອງປະຊາຊົນ, ສິນຄ້າ, ເງິນ ແລະ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ.

ອີກດ້ານນຶ່ງ, ປະຈຸບັນນີ້ ສປປ ລາວ ມີຄວາມເພິ່ງພໍໃຈ ກັບການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ທີ່ມີຂະແໜງບໍ່ແຮ່ ແລະ ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດ ເປັນສິ່ງຊຸກດັນພ້ອມທັງ ການຊົມໃຊ້ຂອງປະຊາຊົນໃນຕົວເມືອງ, ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດການປ່ຽນແປງຢ່າງຫມັ້ນທ່ຽງ ຈາກເສດຖະກິດ ແບບປະຖົມປະຖານ ໄປສູ່ເສດຖະກິດຕົວເມືອງ ແລະ ເສດຖະກິດອຸດສະຫະກຳ.

ສະພາບ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມທີ່ຫນ້າພໍໃຈເຫລົ່ານີ້ ຈະໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ໃນອະນາຄົດ. ໃນປີ 2025, ສປປ ລາວ ຈະມີປະຊາກອນປະມານ 7.59 ລ້ານຄົນ ແລະ GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ ຈະຢູ່ທີ່ 2,168 ໂດລາ. ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈະມີປະຊາກອນປະມານ 1.24 ລ້ານຄົນ ແລະ GDP ຕໍ່ຫົວຄົນ ຈະຢູ່ທີ່ 3,568 ໂດລາ. ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະຊາກອນ ຈະເຮັດໃຫ້ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ ໃນປີ 2025 ເພີ່ມຂຶ້ນ 2.9 ເທື່ອຂອງບໍລິມາດການຂົນສົ່ງໃນປີ 2009 ຫລື ບໍລິມາດການສັນຈອນທັງໝົດໃນ ສປປ ລາວ ຈະມີ 10.5 ລ້ານໂຕນຕໍ່ປີ. ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກປະເທດໄທ ຂ້າມແມ່ນ້ຳຂອງຈະມີ 2.1 ລ້ານໂຕນ ຊຶ່ງເທົ່າກັບ 40% ຂອງບໍລິມາດການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ທັງໝົດຈາກປະເທດໄທ. ໃນເວລາດຽວກັນ, ບໍລິມາດສິນຄ້າຜ່ານແດນຂອງຂົງເຂດ GMS ທີ່ຜ່ານ ສປປ ລາວ ຈະມີ 420,000 ໂຕນ ໃນປີ 2025 ຊຶ່ງຈະເທົ່າກັບ 3.4 ເທື່ອຂອງບໍລິມາດການຂົນສົ່ງໃນປີ 2009.

ພາຍໃຕ້ຄວາມຕ້ອງການ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ ໃນຂົງເຂດ GMS ແລະ ສປປ ລາວ, ຈະເຮັດໃຫ້ເກີດທ່າແຮງຂອງການພັດທະນາຢ່າງໃຫຍ່ຫລວງໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍການພັດທະນາແລວທາງ

ເສດຖະກິດ, ຫລຸດຜ່ອນ ຂໍ້ຈຳກັດທາງການຄ້າ, ສົ່ງເສີມການລົງທຶນຂ້າມແດນ, ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຮ່ວມ ກັນຂອງ ສະມາຊິກ GMS, ASEAN, AFTA ໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ຕົກລົງການຄ້າສອງຝ່າຍ. ລັດຖະບານລາວ ໄດ້ມີນະໂຍບາຍ ປ່ຽນປະເທດຈາກ “ປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ເປັນປະເທດບໍລິການທາງຜ່ານ” ໂດຍສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ເພື່ອເຊື່ອມຕະຫລາດຂອງຂົງເຂດ GMS/ASEAN ໃຫ້ເປັນ ຍຸດທະສາດຕົ້ນຕໍຂອງການພັດທະນາປະເທດຊາດ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດຫລາຍຢ່າງ ໃນວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ, ຊຶ່ງ ພົວພັນຊຶ່ງກັນ ແລະ ກັນຢ່າງສະໜິດແໜ້ນ, ແລະ ພາໃຫ້ເກີດຄວາມລົ້ມເຫລວທີ່ຮ້ອງວ່າ “ວົງວຽນຂອງບັນຫາ”. ຄວາມບໍ່ເທົ່າທຽມກັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງບັນດາປະເທດໃນຂົງເຂດ GMS ເປັນສາເຫດໃຫ້ເກີດມີການຕີລົດເປົ່າກັບຄືນ, ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ມູນຄ່າ ພະລາທິການຂົນສົ່ງເພີ່ມຂຶ້ນ. ນີ້ແມ່ນ ນຶ່ງຂອງຂໍ້ຈຳກັດ ໃນການເພີ່ມບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທາງບົກ. ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທາງບົກທີ່ຈຳກັດ ອາດສົ່ງຜົນກະທົບໃນສອງດ້ານ ຊຶ່ງດ້ານນຶ່ງຄື ການຕີລົດເປົ່າກັບຄືນ ແລະ ອີກດ້ານນຶ່ງແມ່ນຈຳກັດ ໂອກາດທາງທຸລະກິດ ຂອງບໍລິສັດເອກະຊົນ.

ການພັດທະນາ ພະລາທິການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ມີຈຸດປະສົງເພື່ອສ້າງກາລະໂອກາດ ທາງດ້ານ ທຸລະກິດ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ຊຶ່ງມີເປົ້າໝາຍຢູ່ທີ່ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຂອງຕະຫລາດ GMS ໂດຍເຕົ້າ ໂຮມ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງບົກຜ່ານ ສປປ ລາວ ແລະ ໂດຍກະຕຸ້ນທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນປະເທດ. ໂດຍອີງໃສ່ເປົ້າໝາຍນີ້, ການເຂົ້າແຊກແຊງຂອງພາກລັດ ຄວນຄຳນຶງເຖິງ ການຊຸກດັນໃຫ້ ຫລຸດພື້ນອອກຈາກ “ວົງວຽນຂອງບັນຫາ” ໄປສູ່ “ວົງວຽນທີ່ດີຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ” ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸວິໄສທັດ ການພັດທະນາ.

- ຍຸດທະສາດ 1: ສິນຄ້າ ຄວນຖືກຮວມເຂົ້າກັນ/ເຕົ້າໂຮມກັນ ເພື່ອສ້າງໃຫ້ ສປປ ລາວ ມີທ່າແຮງຫລາຍຂຶ້ນ ໂດຍນຳໃຊ້ຂໍ້ໄດ້ປຽບທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ພູມສັນຖານ ຂອງປະເທດ.
- ຍຸດທະສາດ 2: ສົ່ງເສີມ ທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໂດຍມີເປົ້າໝາຍ ຂະຫຍາຍ ຕະຫລາດ ໃນ ສປປ ລາວ ເພື່ອໃຫ້ເປັນສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ.
- ຍຸດທະສາດ 3: ເປົ້າໝາຍຂອງ ຕະຫລາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈະບໍ່ຢູ່ພຽງແຕ່ ຕະຫລາດພາຍໃນປະເທດ (ນຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານ ສປປ ລາວ) ແຕ່ຄວນຂະຫຍາຍໄປສູ່ຕະຫລາດ GMS ດ້ວຍ.

ມີ 27 ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໄດ້ຮັບການສະເໜີພາຍໃຕ້ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ. ມູນຄ່າ ທັງໝົດ ສຳລັບຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ແມ່ນປະມານ 145 ລ້ານໂດລາ. ໃນນີ້ ປະມານ 46.5 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການໃຊ້ສຳລັບໄລຍະສັ້ນ, 59 ລ້ານໂດລາ

ແມ່ນຕ້ອງການໃຊ້ ສຳລັບໄລຍະກາງ ແລະ 40 ລ້ານໂດລາ ແມ່ນຕ້ອງການໃຊ້ສຳລັບໄລຍະຍາວ. ຄຽງຄູ່ກັບການລົງທຶນ ໃສ່ບັນດາໂຄງການທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ຍຸດທະສາດນີ້, ການປັບປຸງລະບົບການຈັດຕັ້ງ ແລະ ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງເອກະຊົນ ຈະຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດຕາມຍຸດທະສາດຢ່າງຫລັກລ້ຽງບໍ່ໄດ້.

ອີງຕາມການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ການເງິນ, ຍຸດທະສາດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ແມ່ນຍຸດທະສາດທີ່ເປັນປະໂຫຍດ ແລະ ມີຄວາມສຳຄັນຕໍ່ໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ຂອງການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງຊາດ. EIRR ຂອງໂຄງການ ແລະ ແຜນງານທັງໝົດ ໃນ ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ແມ່ນ 11.0%, ແລະ EIRR ທີ່ບໍ່ຮວມເອົາການປັບປຸງ ເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງສາຍສຳຄັນ ແມ່ນ 14.1%. EIRR ທີ່ຮວມເອົາການປັບປຸງເສັ້ນທາງສາກົນ ແລະ ເສັ້ນທາງພູມິພາກ ບໍ່ເກີນລະດັບຂອງ ມູນຄ່າເສັຍໂອກາດການລົງທຶນ (12%) ເພາະວ່າຜູ້ນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງ ບໍ່ໄດ້ຖືກຈຳກັດ ຢູ່ແຕ່ສະເພາະລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພວງ ແຕ່ສ່ວນປະກອບຕົ້ນຕໍຂອງ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ປະກອບດ້ວຍ ການພັດທະນາສູນກາງພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແລະ ແຜນງານການພັດທະນາ ຂີດຄວາມສາມາດເພື່ອກະຕຸ້ນທຸລະກິດ ແລະ ການຂະຫຍາຍຕະຫລາດ ແມ່ນ ຫລາຍກວ່າ ລະດັບຂອງມູນຄ່າເສັຍໂອກາດ ການລົງທຶນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ແມ່ນຍຸດທະສາດທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ນຳມາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເພາະວ່າ ມີຄວາມ ເປັນໄປໄດ້ ທາງດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ການເງິນ.

10.2 ຂໍ້ສະເໜີ

10.2.1 ກ້າວເຂົ້າສູ່ຜົນສຳເລັດຂອງ ຍຸດທະສາດ

(1) ການຮັບຮອງເອົາ ຍຸດທະສາດ

ຍຸດທະສາດ ພະລາທິການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ແມ່ນຍຸດທະສາດທີ່ສົມບູນ ໃນການພັດທະນາລະບົບ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ທຸລະກິດທີ່ກ່ຽວພັນ ໃນ ສປປ ລາວ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຂໍ້ສະເໜີແນະນຳຕໍ່ລັດຖະບານລາວ ໃຫ້ຮັບຮອງ ເອົາຍຸດທະສາດ ແລະ ບັນຈຸຢ່າງເໝາະສົມ ເຂົ້າໃນແຜນພັດທະນາແຫ່ງຊາດ, ແຜນ 5 ປີ, ແຜນ ພັດທະນາ 5 ປີ ຂອງ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ມີນະໂຍບາຍການປະຕິບັດ ທີ່ເໝາະສົມ, ມີໂຄງການ ແລະ ແຜນງານທີ່ດີ ພາຍໃຕ້ຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວ.

(2) ການພັດທະນາ ຂອງພາກສ່ວນຮັບຜິດຊອບ

ການປະຕິບັດໜ້າວຽກທີ່ຈຳເປັນ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດ ບໍ່ໄດ້ຖືກຈຳກັດຢູ່ພາຍໃນກະຊວງ ໂຍທາ ທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງເທົ່ານັ້ນ. ຍັງມີຄວາມຈຳເປັນ ສຳລັບອົງການຈັດຕັ້ງກ່ຽວຂ້ອງອື່ນໆ ໃນການ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຮ່ວມກັນ ຫລື ແຍກກັນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຕາມເວລາທີ່ກຳນົດ. ການຮ່ວມມື ແລະ

ປະສານງານ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ແຜນງານ ໄດ້ຮັບການແນະນຳຢ່າງຈິງຈັງ ໃຫ້ສ້າງຕັ້ງ ຄະນະກຳມະການ ປະສານງານ ແລະ ຫ້ອງການກອງເລຂາຂຶ້ນ ທີ່ກົມ ຂົນສົ່ງ, ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃຫ້ໄວທີ່ສຸດເທົ່າທີ່ຈະໄວໄດ້ ທັງນີ້ກໍເພື່ອໃຫ້ເປັນສູນປະສານງານ ແລະ ຮ່ວມມືຂອງ ໂຄງການ.

(3) ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ໃນການປະຕິບັດໂຄງການ

ສະມາຄົມ ພະລາທິການຂົນສົ່ງຂອງເອກະຊົນ ຈະມີຄວາມສຳຄັນຫລາຍຂຶ້ນໃນການປະຕິບັດຍຸດທະສາດ, ດັ່ງນັ້ນ ການປຶກສາຫາລືທາງດ້ານນະໂຍບາຍ ແມ່ນສິ່ງທີ່ຫລີກລ່ຽງບໍ່ໄດ້ ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມເຂົ້າໃຈຊຶ່ງກັນ ແລະ ກັນ, ເພື່ອໃຫ້ມີນະໂຍບາຍຮ່ວມກັນ ໃນການປະຕິບັດບັນດາໂຄງການ ແລະ ແຜນງານຕ່າງໆ, ໂດຍສະເພາະ ປັດໃນນຶ່ງໃນການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ພະລາທິການຂົນສົ່ງທ້ອງຖິ່ນ ແມ່ນການ ພັດທະນາ ລະບົບການຊ່ວຍເຫລືອຊຶ່ງກັນແລະກັນ ຂອງສອງຝ່າຍ ເຊັ່ນ ການປະກັນໄພຊັບສິນ, ການຮັບປະກັນສິນຄ້າ, ການສະໜັບສະໜູນດ້ານການເງິນ, ການຝຶກອົບຮົມພະນັກງານ ແລະ ບໍລິການ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ທັງຫມົດນີ້ກໍ ເພື່ອຂະຫຍາຍທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ແລະ GMS.

ມີຄວາມຈຳເປັນ ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ເປີດໃຫ້ມີການປຶກສາຫາລື ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ແລະ ເປັນກຳນົດ ລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດ. ອົງກອນທີ່ມີຂີດຄວາມສາມາດທີ່ສຸດ ໃນການເປັນຜູ້ຮ່ວມງານ ຂອງພາກເອກະຊົນ ແມ່ນ ສະມາຄົມຂົນສົ່ງສິນຄ້າລາວສາກົນ (LIFFA).

10.2.2 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ

(1) ແຜນຍົກຍ້າຍປະຊາຊົນ ແລະ ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ

ໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ, ໂດຍສະເພາະ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (VLP) ແມ່ນຕ້ອງການໃຫ້ມີ ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (EIA) ແລະ ແຜນຍົກຍ້າຍ ປະຊາຊົນ (RAP) ກ່ອນລົງມື ປະຕິບັດໂຄງການ. ການສຶກສານີ້ ໄດ້ກະກຽມຂໍ້ມູນທີ່ຈຳເປັນກ່ຽວກັບ ທຳມະຊາດ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງທັງ EIA ແລະ RAP. ດັ່ງນັ້ນ, ອົງການທີ່ຮັບຜິດຊອບ (ຊຶ່ງໄດ້ພັນລະນາ ຢູ່ໃນພາກທີ່ຜ່ານມາ) ຄວນຈະປະຕິບັດ ການສຶກສາ EIA ແລະ RAP ໂດຍອີງຕາມລະບຽບການຂອງ ສປປ ລາວ.

(2) ການຈັດສັນດ້ານການເງິນ

ໂຄງການພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນຕ້ອງການມູນຄ່າການລົງທຶນໃນເບື້ອງຕົ້ນສູງ. ດັ່ງນັ້ນ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ໂຄງການຈະມີ ຄວາມສາມາດທາງເສດຖະກິດສູງກໍຕາມ ແຕ່ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບກໍຄື ໂຄງການ

ແມ່ນມີຄວາມສາມາດທາງການເງິນຕໍ່າ. ລັດຖະບານລາວ ມີຂໍ້ຈຳກັດໃນງົບປະມານການລົງທຶນ, ແຕ່ມີຄຳແນະນຳຢ່າງຈິງຈັງໃຫ້ລັດຖະບານລາວ ຂໍຢືມເງິນກູ້ດອກເບ້ຍຕໍ່າຈາກຕ່າງປະເທດ ເພື່ອສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ທັງນີ້ກໍເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນພາລະທາງການເງິນຂອງລັດຖະບານ ແລະ ເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການໃຫ້ຢູ່ໃນເວລາທີ່ກຳນົດ.

(3) ແຜນດຳເນີນງານ ແລະ ການສົ່ງເສີມ

ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໄດ້ຖືກສະເໜີໃຫ້ບໍລິຫານໂດຍພາກເອກະຊົນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການບໍລິການ ມີຄຸນນະພາບສູງ. ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກເອກະຊົນ ແຕ່ຂັ້ນຕອນເລີ່ມຕົ້ນຂອງໂຄງການ, ຢ່າງນ້ອຍກໍຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນການອອກແບບ, ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນ ທັງນີ້ກໍເພື່ອເຮັດໃຫ້ການປະຕິບັດງານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງມີປະສິດທິຜົນສູງສຸດ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ພາກເອກະຊົນ ທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງໃນວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນຫລາຍ ໃນການບໍລິຫານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ສະນັ້ນ, ແຜນດຳເນີນງານ ຂອງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຄວນໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃຫ້ສອດຄ່ອງພ້ອມກັນນັ້ນ ກໍຕ້ອງໄດ້ສົ່ງເສີມ ໃຫ້ມີການລົງທຶນຂອງພາກເອກະຊົນ ເຂົ້າໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ.