

ແຜນແມ່ບົດ
ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ
ເຫລັ້ມ 3: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ
ສະຫວັນນະເຂດ

ມັງກອນ, 2011

ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (JICA)

ສູນພັດທະນາສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (IDCJ)
ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ນິປອນໂກຍ (Nippon Koei)

EID
CR(5)
11-021

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

ແຜນແມ່ບົດ
ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ
ເຫລັ້ມ 3: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ
ສະຫວັນນະເຂດ

ມັງກອນ, 2011

ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (JICA)

ສູນພັດທະນາສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (IDCJ)
ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ນິປອນໂກຍ (Nippon Koei)

ຄຳນຳ

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

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

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

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

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

ມັງກອນ 2011

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



ແຜນທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ການສຶກສາ



Savannakhet Logistics Park

ແຜນແມ່ບົດ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
 ບົດລາຍງານສູດທ້າຍ
 ເຫລັ້ມ 3: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບເຂດພະລາທິຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ
 ສາລະບານ

ແຜນທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ການສຶກສາ

ສາລະບານ	i
ບັນຊີຕາຕະລາງ	vi
ບັນຊີຮູບ	x
ບັນຊີຕົວອັກສອນຫຍໍ້	xii
ບົດທີ 1 ບົດນຳ	1-1
1.1 ຄຳນຳ	1-1
1.2 ໂຄງສ້າງຂອງ ບົດລາຍງານນີ້.....	1-2
ບົດທີ 2 ພະລາທິການໃນສະຫວັນນະເຂດໃນປະຈຸບັນ	2-1
2.1 ສັງລວມຫຍໍ້ຄຸນລັກສະນະດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນສະຫວັນນະເຂດ.....	2-1
2.1.1 ປະຊາກອນ	2-1
2.1.2 ເສດຖະກິດ.....	2-2
2.2 ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນສະຫວັນນະເຂດໃນປະຈຸບັນ	2-5
2.2.1 ບໍລິມາດ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວ	2-5
2.3 ເງື່ອນໄຂດ້ານທີ່ວ່າງ ແລະ ດ້ານກາຍະພາບ	2-10
2.3.1 ຕານ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງ.....	2-10
2.3.2 ໂທລະຄົມ	2-11
2.3.3 ໄຟຟ້າ	2-12
2.3.4 ນ້ຳປະປາ	2-13
ບົດທີ 3 ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ	3-1
3.1 ຄຳນຳ	3-1
3.2 ວິທີການຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າສຳລັບສິນຄ້າ EXIM	3-1
3.3 ຜົນສັງລວມຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າສຳລັບສິນຄ້າ EXIM	3-2
3.3.1 ຂອບດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້	3-2
3.3.2 ການກຳເນີນສິນຄ້າ	3-3
3.3.3 ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ	3-4
ບົດທີ 4 ນະໂຍບາຍການພັດທະນາຂອງ SLP	4-1

4.1	ເຫດຜົນຂອງ ໂຄງການ.....	4-1
4.1.1	ຄວາມຈຳເປັນຂອງ SLP.....	4-1
4.2	ບົດບາດຂອງ SLP	4-6
4.3	ແນວຄິດຂອງ ການພັດທະນາ	4-8
4.3.1	ແນວຄິດລວມ	4-8
4.3.2	ການບໍລິການທີ່ເຈາະຈົງ	4-9
4.3.3	ການບໍລິການທົ່ວໄປ	4-11
4.3.4	ການບໍລິການ	4-13
4.3.5	ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ຈຳເປັນຢູ່ SLP	4-15
4.4	ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍ.....	4-16
4.4.1	ວິທີການຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຢູ່ SLP	4-16
4.4.2	ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ	4-17
4.4.3	ການກຳເນີດ/ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ	4-18
4.4.4	ສັດສ່ວນຂອງ ການນໍ້ໃຊ້ຜູ້ສິນຄ້າ	4-21
4.4.5	ສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່	4-22
4.4.6	ຜົນສັງລວມຂອງ ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນອານາຄົດຢູ່ SLP.....	4-22
4.4.7	ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ SLP.....	4-23
4.5	ແນວຄິດຂອງ ການຈັດວາວ.....	4-26
4.5.1	ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນ.....	4-26
4.5.2	ແຜນຜັງ.....	4-28
4.5.3	ການພິຈາລະນາສຳລັບການຂະຫຍາຍໃນອານາຄົດ	4-30
ບົດທີ 5	ແຜນການຂອງ ການພັດທະນາດ້ານກາຍະພາບ.....	5-1
5.1	ແຜນການຂອງ ການກະກຽມທີ່ດິນ.....	5-1
5.2	ແຜນການຂອງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ.....	5-2
5.2.1	ພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ.....	5-2
5.2.2	ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ	5-3
5.2.3	ພື້ນທີ່ສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY	5-4
5.2.4	ພື້ນທີ່ຂອງ ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປ	5-6
5.2.5	ພື້ນທີ່ຂອງ ລານຈອດລົດ.....	5-9
5.2.6	ພື້ນທີ່ຂອງ ການລ້າງຜູ້ສິນຄ້າ	5-9
5.2.7	ການບໍລິຫານ ແລະ ພາສີ	5-10
5.2.8	ຫ້ອງການຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການ	5-10
5.2.9	ອຸ່ສ້ອມແປງ	5-10
5.2.10	ປະຕູໃຫຍ່ ອລະ ສະຖານີຂັງນໍ້າໜັກ.....	5-11
5.2.11	ຜັງລວມຂອງ SLP	5-11

5.3	ກິນຈັກ ແລະ ອຸປະກອນ	5-14
5.3.1	ອຸປະກອນຂົນຖ່າຍສິນຄ້າ.....	5-14
5.4	ໂຄງລ່າງ ແລະ ແຜນການດ້ານສາທາລະນຸປະໂພກ.....	5-16
5.4.1	ນ້ຳປະປາ	5-16
5.4.2	ໄຟຟ້າ	5-18
5.4.3	ໂທລະຄົມ	5-18
5.4.4	ການລະບາຍນ້ຳ.....	5-18
5.4.5	ການບຳບັດນ້ຳໂສໂຄກ	5-19
5.4.6	ທາງເຂົ້າ.....	5-20
5.5	ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ.....	5-22
ບົດທີ 6	ແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນການ.....	6-1
6.1	ພຶດຕິກຳໄປສູ່ເນີນສຳເລັດຂອງ SLP	6-1
6.2	ການສ້າງໂຄງການ.....	6-2
6.2.1	ການສ້າງຕັ້ງຫ້ອງການຂອງ SLP ໃນ MPWT	6-2
6.2.2	ການກຳນົດ SLP ເປັນ SPEZ.....	6-3
6.2.3	ການກຳນົດພື້ນທີ່ກວດກາຮ່ວມ (CCA) ໃຫ້ແກ່ SLP	6-4
6.3	ແຜນການຂອງ ການຈັດຕັ້ງ	6-4
6.3.1	ບັນດາຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ	6-4
6.3.2	ໂຄງສ້າງລວມດ້ານການຈັດຕັ້ງ.....	6-5
6.3.3	ເຈົ້າຂອງໂຄງການ.....	6-5
6.3.4	ບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂອງ SLP (SLP-MC).....	6-8
6.4	ການບໍລິການ CIQ	6-11
6.5	ຄວາມຮັບຜິດຊອບການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຮັກສາໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານ	6-11
6.5.1	ທົ່ວໄປ.....	6-11
6.5.2	ສາທາລະນຸປະໂພກ	6-12
6.5.3	ອາຄານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ.....	6-13
6.6	ການດຳເນີນການຂອງ SLP	6-14
6.6.1	ເວລາຂອງ ການດຳເນີນການ	6-14
6.6.2	ການຄວບຄຸມຄວາມປອດໄພ.....	6-15
6.6.3	ການມອດໄຟ.....	6-15
6.6.4	ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານສິ່ງແວດລ້ອມ	6-16
6.7	ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.....	6-16
6.7.1	ໄລຍະຂອງ ການກະກຽມ	6-16
6.7.2	ໄລຍະຂອງ ການອອກແບບ	6-17
6.7.3	ໄລຍະຂອງ ການກໍ່ສ້າງ	6-17

6.7.4	ໄລຍະຂອງ ການກະກຽມການດຳເນີນການ.....	6-17
6.8	ການບໍລິການທີ່ຕ້ອງການຂອງ ທີ່ປຶກສາ.....	6-18
6.8.1	ການບໍລິການຂອງ ທີ່ປຶກສາສຳລັບການພັດທະນາ SLP.....	6-18
6.8.2	ສ່ວນປະກອບຂອງ ທີ່ປຶກສາທີ່ໄດ້ຄາດໄວ້.....	6-19
ບົດທີ 7	ການພິຈາລະນາດ້ານສັງຄົມ ແລະ ດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ	7-1
7.1	ສະພາບຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດໃນປະຈຸບັນ	7-1
7.1.1	ສະພາບແວດລ້ອມດ້ານທຳມະຊາດ	7-1
7.1.2	ສະພາບດ້ານສັງຄົມ	7-8
7.1.3	ສະພາບລະອຽດດ້ານສັງຄົມ (ລະດັບຂອງ ເມືອງ).....	7-12
7.2	ການປະເມີນເຂດພະລາທິການສະຫວັນນະເຂດ.....	7-13
7.2.1	ການກຳນົດຂອບເຂດ	7-13
7.2.2	ແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ໄດ້ສະເໜີ	7-16
7.2.3	ສັງລວມຫຍໍ້ແຜນດຳເນີນງານຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄືນ	7-17
ບົດທີ 8	ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເບື້ອງຕົ້ນ	8-1
8.1	ການດຳເນີນການ ແລະ ຕົວຊີ້ບອກຜົນສໍາລັບໂຄງການຂອງ SLP	8-1
8.2	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ.....	8-2
8.2.1	ຄຳນຳ.....	8-2
8.2.2	ການສົມມຸດພື້ນຖານ	8-2
8.2.3	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນຂອງ ໂຄງການພັດທະນາຂອງ SLP.....	8-3
8.2.4	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ SLP-MC	8-3
8.3	ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ	8-5
8.3.1	ຄຳນຳ.....	8-5
8.4	ຂໍ້ສະຫລຸບຂອງ ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ ແລະ ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ.....	8-6
8.4.1	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ	8-6
8.4.2	ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ.....	8-7
8.4.3	ການແນະນຳການລົງທຶນ	8-13
ບົດທີ 9	ການຕີລາຄາດ້ານການເງິນ ແລະດ້ານເສດຖະກິດ.....	9-1
9.1	ການດຳເນີນການ ແລະຕົວຊີ້ບອກຜົນສຳລັບໂຄງການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ	9-1
9.2	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ.....	9-1
9.2.1	ຄຳນຳ.....	9-1
9.2.2	ການສົມມຸດພື້ນຖານ	9-2
9.2.3	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນຂອງ ໂຄງການພັດທະນາຂອງ SLP.....	9-3
9.2.4	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ SLP-MC	9-7

9.3	ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ	9-10
9.3.1	ຄຳນຳ.....	9-10
9.3.2	ການສົມມຸດພື້ນຖານ	9-11
9.3.3	ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ	9-11
9.3.4	ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດ	9-14
9.3.5	ການຄິດໄລ່ EIRR.....	9-14
9.3.6	ການຄິດໄລ່ EIRR.....	9-15
9.4	ຂໍ້ສະຫຼຸບຂອງ ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ ແລະ ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ.....	9-16
9.4.1	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ	9-16
9.4.2	ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ.....	9-17
9.4.3	ການແນະນຳກ່ຽວກັບການລົງທຶນ	9-17
ບົດທີ 10	ຂໍ້ສະຫຼຸບ	10-1

ບັນຊີຕາຕະລາງ

ຕາຕະລາງ 2.1.1	ປະຊາກອນຂອງ ເມືອງໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ 1995-2007	2-1
ຕາຕະລາງ 2.2.1	ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າໄປຫາ/ມາຈາກ ສ.ປ.ປ.ລາວ 2007/08	2-6
ຕາຕະລາງ 2.2.2	ການຄ້າໃນ GMS ໄປຫາ/ມາຈາກ ສ.ປ.ປ.ລາວ 2007/08	2-7
ຕາຕະລາງ 2.2.3	ບໍລິມາດການນຳເຂົ້າ ຕາມພາສີໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ 2007/08.....	2-8
ຕາຕະລາງ 2.2.4	ບໍລິມາດການສົ່ງອອກ ຕາມພາສີໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ 2007/08	2-8
ຕາຕະລາງ 8 2.3.1	ຄວາມຍາວຂອງ ເສັ້ນທາງຕາມຊະນິດຂອງ ໜ້າທາງ (2006)	2-11
ຕາຕະລາງ 2.3.2	ສະຖານີຍ່ອຍ 115/22kV ໃນເມືອງສະຫວັນນະເຂດໃນປະຈຸບັນ.....	2-13
ຕາຕະລາງ 2.3.3	ສະພາບນ້ຳປະປາໃນເມືອງອຸທຸມພອນໃນປະຈຸບັນ	2-14
ຕາຕະລາງ 3.3.1	GDP ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ໃນບັນດາປະເທດທ GMS.....	3-3
ຕາຕະລາງ 3.3.2	ການຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	3-3
ຕາຕະລາງ 3.3.3	ການນຳເຂົ້າ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ແລະ ປັດໃຈຂອງ ການຂະຫຍາຍ.....	3-4
ຕາຕະລາງ 3.3.4	ການສົ່ງອອກໃນປະຈຸບັນ ແລະ ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ແລະ ປັດໃຈຂອງ ການຂະຫຍາຍ.....	3-4
ຕາຕະລາງ 3.3.5	ບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ແລະ ປັດໃຈຂອງ ການຂະຫຍາຍ (ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ)	3-5
ຕາຕະລາງ 3.3.6	ບໍລິມາດຂອງ ການສົ່ງອອກທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ແລະ ປັດໃຈຂອງ ການຂະຫຍາຍ (ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ)	3-5
ຕາຕະລາງ 4.1.1	ບໍລິມາດສິນຄ້າຂອງ ສິນຄ້າທັດຖະກຳ ໃນບາງເມືອງທີ່ໄດ້ເລືອກເຟັ້ນ(ຫົວໜ່ວຍ ພັນໂຕນ).....	4-3
ຕາຕະລາງ 4.1.2	ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າຢູ່ SLP ແລະ CLP ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ໃນອານາຄົດ	4-4
ຕາຕະລາງ 4.3.1	ການບໍລິການຈຸດສຸມ ແລະ ທີ່ວ່າຈ້າງທາງນອກ.....	4-9
ຕາຕະລາງ 4.3.2	ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ຈຳເປັນໃນ SLP	4-16
ຕາຕະລາງ 4.4.1	ອັດຕາການຂົນຖ່າຍສິນຄ້າຢູ່ໃນ SLP ຕາມສະນິດຂອງ ສິນຄ້າ	4-18
ຕາຕະລາງ 4.4.2	ບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ(ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2)	4-19
ຕາຕະລາງ 4.4.3	ບໍລິມາດຂອງ ການສົ່ງອອກປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ(ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2).....	4-19
ຕາຕະລາງ 4.4.4	ບໍລິມາດຂອງ ການຜ່ານແດນປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ (ຈາກໄທຫາຫວຽດນາມ) ໂດຍບໍ່ມີຂົວມິດ ຕະ ພາບແຫ່ງທີ 3.....	4-19
ຕາຕະລາງ 4.4.5	ບໍລິມາດຂອງ ການຜ່ານແດນປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໂດຍຜ່ານຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2	4-20
ຕາຕະລາງ 4.4.6	ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຢູ່ໃນ SLP ໃນ 2015.....	4-20
ຕາຕະລາງ 4.4.7	ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຢູ່ໃນ SLP ໃນ 2025.....	4-20
ຕາຕະລາງ 4.4.8	ສັດສ່ວນຂອງ ການນຳໃຊ້ຜູ້ສິນຄ້າ.....	4-21
ຕາຕະລາງ 4.4.9	ສິນຄ້າ ແລະ ສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ 2015	4-22
ຕາຕະລາງ 4.4.10	ສິນຄ້າ ແລະ ຊະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ 2025.....	4-22
ຕາຕະລາງ 4.4.11	ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີຕາມສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ 2015	4-23

ຕາຕະລາງ 4.4.12	ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີຕາມສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ 2025	4-23
ຕາຕະລາງ 4.4.13	ນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລັຍຕາມສະນິດຂອງ ລົດບັນທຸກ.....	4-24
ຕາຕະລາງ 4.4.14	ນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລັຍຕາມສະນິດຂອງ ລົດບັນທຸກ.....	4-24
ຕາຕະລາງ 4.4.15	ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກພາຍໃນຢູ່ໃນ SLP	4-25
ຕາຕະລາງ 4.4.16	ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກພາຍໃນຢູ່ໃນ SLP	4-25
ຕາຕະລາງ 4.5.1	ການສົມທຽບຂອງ ສາມທາງເລືອກຂອງ ສະຖານທີ່ໂຄງການ	4-26
ຕາຕະລາງ 5.1.1	ບໍລິມາດຂອງ ວຽກດົນ.....	5-2
ຕາຕະລາງ 5.2.1	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ	5-3
ຕາຕະລາງ 5.2.2	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ.....	5-4
ຕາຕະລາງ 5.2.3	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບ CY ຂອງ ສິນຄ້າທີ່ໄປ(ເຕັມຜູ້ສິນຄ້າ)	5-5
ຕາຕະລາງ 5.2.4	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບແຫລ່ງຮວມຜູ້ສິນຄ້າ	5-6
ຕາຕະລາງ 5.2.5	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບແຫລ່ງຮວມທາງລາກ	5-6
ຕາຕະລາງ 5.2.6	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບສາງຂອງ ສິນຄ້າທີ່ໄປ	5-7
ຕາຕະລາງ 5.2.7	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບລານຈອດລົດ	5-9
ຕາຕະລາງ 5.2.8	ສັງລວມພື້ນທີ່ທີ່ຕ້ອງການທັງໝົດສຳລັບ SLP	5-11
ຕາຕະລາງ 5.4.1	ຈຳນວນຂອງ ພະນັກງານ, ລົດບັນທຸກ ແລະ ຜູ້ສິນຄ້າ.....	5-17
ຕາຕະລາງ 5.4.2	ບໍລິມາດຂອງ ການບໍລິໂພກນ້ຳແຕ່ລະວັນ	5-17
ຕາຕະລາງ 5.4.3	ຄວາມຕ້ອງການນ້ຳແຕ່ລະວັນ	5-17
ຕາຕະລາງ 5.4.4	ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ນ້ຳປະປາ	5-17
ຕາຕະລາງ 5.4.5	ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ໄຟຟ້າ	5-18
ຕາຕະລາງ 5.4.6	ຄວາມຍາວຂອງ ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳຕາມຂະໜາດ	5-19
ຕາຕະລາງ 5.4.7	ຄຸນນະພາບຂອງ ນ້ຳ.....	5-19
ຕາຕະລາງ 5.4.8	ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ລະບົບບຳບັດນ້ຳໂສໂຄກແບບລວມສູນ	5-20
ຕາຕະລາງ 5.5.1	ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ SLP	5-22
ຕາຕະລາງ 5.5.2	ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ SLP (ວຽກກໍ່ສ້າງ).....	5-23
ຕາຕະລາງ 5.5.3	ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ SLP (ວຽກອາຄານ).....	5-23
ຕາຕະລາງ 6.3.1	ເຫດຜົນຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການທີ່ເປັນໄປໄດ້	6-7
ຕາຕະລາງ 6.3.2	ການສົມທຽບສະນິດທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງ ຫົວໜ່ວຍຂອງ SLP-MC	6-11
ຕາຕະລາງ 6.5.1	ຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນໂຄງການ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານຢູ່ໃນ SLP.....	6-14
ຕາຕະລາງ 6.8.1	ຜົນປະກອບທີ່ໄດ້ຄາດໄວ້ສຳລັບການພັດທະນາໂຄງການຂອງ SLP.....	6-19
ຕາຕະລາງ 7.1.1	ຄຸນລັກສະນະດ້ານອຸຕຸນິຍົມໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (2009)	7-1
ຕາຕະລາງ 7.1.2	ຜົນຕົກສະເລັຍປະຈຳປີໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (1951 – 2008)	7-2
ຕາຕະລາງ 7.1.3	ລະດັບນ້ຳຂອງ ນ້ຳຂອງປະຈຳປີໃນສະຫວັນນະເຂດ (2008).....	7-3

ຕາຕະລາງ 7.1.4	ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດເຖິງ 2002	7-3
ຕາຕະລາງ 7.1.5	ການປົກຄຸມຂອງ ພື້ນທີ່ປ່າໄມ້ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ	7-5
ຕາຕະລາງ 7.1.6	ບັນຊີພື້ນທີ່ປ້ອງກັນໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ	7-5
ຕາຕະລາງ 7.1.7	ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳປີ(ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ:	7-6
ຕາຕະລາງ 7.1.8	ຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ(2002).....	7-7
ຕາຕະລາງ 7.1.9	ຄຸນນະພາບນ້ຳຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.....	7-7
ຕາຕະລາງ 7.1.10	ສູງໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (2002).....	7-7
ຕາຕະລາງ 7.1.11	ປະຊາກອນ ແລະ ຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງ ປະຊາກອນໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (2008)	7-8
ຕາຕະລາງ 7.1.12	ການແຈກຢາຍນ້ຳສຳຫລັບການດື່ມ ແລະ ການຄົວກິນຕາມແຫລ່ງນ້ຳໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ..	7-9
ຕາຕະລາງ 7.1.13	ການບໍລິການນ້ຳປະປາໃນເມືອງຄັນທະບູລີ ແລະ ເມືອງອຸທຸມພອນ.....	7-9
ຕາຕະລາງ 7.1.14	ການແຈກຢາຍໄຟຟ້າໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ	7-10
ຕາຕະລາງ 7.1.15	ຊະນິດຂອງ ຫ້ອງນ້ຳໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.....	7-11
ຕາຕະລາງ 7.1.16	ຈຳນວນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານສາທາລະນະສຸກໃນແຂວງ	7-11
ຕາຕະລາງ 7.1.17	ອັດຕາຂອງ ການຮູ້ໜັງສືສຳລັບປະຊາກອນອາຍຸແຕ່ 15 ປີຂຶ້ນໄປຢູ່ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ..	7-11
ຕາຕະລາງ 7.1.18	ຈຳນວນໂຮງຮຽນໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ	7-12
ຕາຕະລາງ 7.1.19	ການເຂົ້າໂຮງຮຽນສຳລັບເກນອາຍຸແຕ່ 6 ປີຂຶ້ນໄປຢູ່ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ	7-12
ຕາຕະລາງ 7.1.20	ການແຈກຢາຍປະຊາກອນທີ່ຂະຫຍັນດ້ານເສດຖະກິດໃສ່ອາຊີບໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ	7-12
ຕາຕະລາງ 7.1.21	ລັກສະນະປະຈຸບັນຂອງ ເມືອງອຸທຸມພອນໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.....	7-13
ຕາຕະລາງ 7.2.1	ຕາຕະລາງຂອງ ການກຳນົດຂອບເຂດສຳລັບໂຄງການຂອງ ເຂດພະລາທິການ	7-14
ຕາຕະລາງ 7.2.2	ສະພາບປະຈຸບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໂຄງລ່າງຢູ່ສະຖານທີ່ຂອງ SLP	7-16
ຕາຕະລາງ 7.2.3	ແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ໄດ້ສະເໜນ.....	7-16
ຕາຕະລາງ 7.2.4	ການດຳເນີນງານໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການທີ່ຕ້ອງການ ໃນອານາຄົດສຳລັບແຜນ.....	7-17
ຕາຕະລາງ 8.3.1	ລາຍການວຽກ, ອົງປະກອບ ແລະປະລິມານ ແຍກຕາມໂຄງການຍ່ອຍ	8-5
ຕາຕະລາງ 8.4.1	ໜ້າທີ່ຂອງ ຊ່ຽວຊານ ສຳລັບໂຄງການເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ	8-8
ຕາຕະລາງ 8.4.2	ຄາດຄະເນການປະກອບສ່ວນຂອງ ຊ່ຽວຊານ ສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ SLP	8-12
ຕາຕະລາງ 9.1.1	ຕົວຊີ້ບອກດ້ານການດຳເນີນການ ແລະ ດ້ານຜົນສຳລັບໂຄງການຂອງ SLP.....	9-1
ຕາຕະລາງ 9.2.1	ການໄຫລອອກ ແລະ ການໄຫລເຂັ້ມຂອງ ເງິນສົດເພື່ອຄິດໄລ່ FIRR ຂອງ ໂຄງການ	9-3
ຕາຕະລາງ 9.2.2	ບັນດາລາຍການລາຄາ ແລະ ລາຍໄດ້ໃນ 2025.....	9-4
ຕາຕະລາງ 9.2.3	ການຈ່າຍປະຈຳປີຂອງ ມູນຄ່າຂອງ ການພັດທະນາ SLP	9-4
ຕາຕະລາງ 9.2.4	ການລົງທຶນສຳລັບການຄຸ້ມຄອງ	9-5
ຕາຕະລາງ 9.2.5	ຄ່າຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ	9-5
ຕາຕະລາງ 9.2.6	ການຄິດໄລ່ FIRR ຂອງ ໂຄງການ	9-6
ຕາຕະລາງ 9.2.7	ຜົນຂອງ ການວິເຄາະດ້ານຄວາມອ່ອນໄຫວ	9-7
ຕາຕະລາງ 9.2.8	ການໄຫລອອກແລະການໄຫລເຂົ້າຂອງ ເງິນສົດສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ	9-7

ຕາຕະລາງ 9.2.9	ການໄຫລອອກ ແລະ ການໄຫລເຂົ້າຂອງ ເງິນສົດສຳລັບ SLP-MC	9-8
ຕາຕະລາງ 9.2.10	ການຄິດໄລ່ FIRR ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ	9-8
ຕາຕະລາງ 9.2.11	ການຄິດໄລ່ FIRR ສຳລັບ SLP-MC	9-9
ຕາຕະລາງ 9.2.12	ການປຸງແປງຂອງ FIRRs ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ SLP-MC	9-9
ຕາຕະລາງ 9.2.13	ອັດຕາດອກເບ້ຍຂອງ LIBOR, SIBOR ແລະ USD ໃນສ.ປ.ປ.ລາວ	9-10
ຕາຕະລາງ 9.3.1	ຈຳນວນລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ ແລະ ຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າ	9-12
ຕາຕະລາງ 9.3.2	ຄ່າໂອກາດຂອງ ຍານພາຫານະ	9-13
ຕາຕະລາງ 9.3.3	ມູນຄ່າຂອງ ການລົງທຶນດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ໂຄງການ SLP	9-14
ຕາຕະລາງ 9.3.4	ກະແສເງິນສົດສຳລັບການຄິດໄລ່ EIRR.....	9-15

ບັນຊີຮູບ

ຮູບ 2.1.1	ການຜະລິດເຂົ້າ 1997-2008.....	2-2
ຮູບ 2.1.2	ການຜະລິດອ້ອຍ 1997-2008.....	2-3
ຮູບ 2.1.3	ການຜະລິດຄຳ ແລະ ທອງແດງ 2003-2008.....	2-3
ຮູບ 2.1.4	ການຄ້າຂາຍສິນຄ້າ ແລະ ບັນດາລາຍການຕົ້ນຕໍ2002/032007/08	2-4
ຮູບ 2.2.1	ບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ 2002-2008	2-6
ຮູບ 2.2.2	ບໍລິມາດການຄ້າຕາມແຂວງ 2007/08.....	2-7
ຮູບ 2.2.3	ການຜະລິດສິນຄ້າພາຍໃນທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ(ຊ້າຍ) ແລະ ການດຶງດູດ(ຂວາ)ໃນ 2009.....	2-9
ຮູບ 2.2.4	ການແຈກຢາຍສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໃນ 2009	2-10
ຮູບ 2.3.1	ຕາໜ່າງຂອງ ສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍໃນພາກຕາເວັນຕົກຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.....	2-11
ຮູບ 2.3.2	ແຜນວາດສາຍຫລັກຂອງ ETL ໃນເມືອງສະຫວັນນະເຂດ	2-12
ຮູບ 2.3.3	ແຜນວາດສາຍຫລັກຂອງ ລາວໄທລະຄົມ ໃນເມືອງສະຫວັນນະເຂດ.....	2-12
ຮູບ 2.3.4	ລະບົບຕາຂ່າຍໄຟຟ້າໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ	2-13
ຮູບ 3.2.1	ການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ວຽກສຳລັບການຄາດຄະເນ ແລະ ຕົວແບບຂອງ ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ	3-2
ຮູບ 4.1.1	ແຜນການຂອງ ການພັດທະນາທີ່ເປົ້າໝາຍຂອງ ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ.....	4-2
ຮູບ 4.1.2	ພາບຂອງ ການເຊື່ອມຢືງດ້ານພະລາທິການຂອງ ພາກ	4-5
ຮູບ 4.2.1	ວົງຈອນທາງລົບກ່ຽວກັບການພັດທະນາເຂດພະລາທິການ	4-6
ຮູບ 4.2.2	ການວິເຄາະສະພາບການກ່ຽວກັບພະລາທິການໃນໃນສະຫວັນນະເຂດ	4-7
ຮູບ 4.3.1	ແນວຄິດລວມຂອງ ການພັດທະນາຂອງ SLP	4-9
ຮູບ 4.3.2	ວິທີການເພື່ອເຊື່ອມຢືງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ	4-12
ຮູບ 4.3.3	ໄລຍະເວລາແຕ່ປະເທດໄທຫາສະຫວັນນະເຂດ(ຕົ້ນປະຈຳວັນ).....	4-12
ຮູບ 4.3.4	ຫນ້າທີ່ການນຳເຂົ້າ.....	4-14
ຮູບ 4.3.5	ຫນ້າທີ່ການສົ່ງອອກ.....	4-14
ຮູບ 4.3.6	ຫນ້າທີ່ສາງຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າ.....	4-15
ຮູບ 4.5.1	ທີ່ຕັ້ງທາງເລືອກຂອງ SLP	4-27
ຮູບ 4.5.2	ເງື່ອນໄຂດ້ານກາຍະພາບຂອງ SLP	4-28
ຮູບ 4.5.3	ແຜນຜັງຂອງ SLP	4-30
ຮູບ 4.5.4	ພາບຂອງ ການຂະຫຍາຍ SLP ໃນອານາຄົດ.....	4-31
ຮູບ 5.1.1	ແຜນການ ແລະ ຊ່ວງຂອງ ການກະກຽມທີ່ດິນ.....	5-1
ຮູບ 5.2.1	ຜັງພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ	5-3
ຮູບ 5.2.2	ຜັງພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກ.....	5-4

ຮູບ 5.2.3	ຜັງ CY ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ.....	5-5
ຮູບ 5.2.4	ຜັງຂອງ ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປ.....	5-7
ຮູບ 5.2.5	ຮູບຕັດຂວາງຂອງ ສາງ.....	5-8
ຮູບ 5.2.6	ພາບສະນິດເງິນຂອງ ລິດ.....	5-8
ຮູບ 5.2.7	ລັດສະໜາມິໂຄຣງຂອງ ລິດບັນທຸກ.....	5-8
ຮູບ 5.2.8	ຂະໜາດຂອງ ຊາມຊະລາຂອງ ລິດຟ່ວງຜູ້ສິນຄ້າ.....	5-9
ຮູບ 5.2.9	ຜັງຂອງ SLP (1/2).....	5-12
ຮູບ 5.2.10	ຜັງຂອງ SLP (2/2).....	5-13
ຮູບ 5.3.1	ພາບຖ່າຍຂອງ ລິດຍົກນ້ອຍ.....	5-14
ຮູບ 5.3.2	ພາບຖ່າຍຂອງ ລິດຄັນຍົກ.....	5-15
ຮູບ 5.3.3	ພາບຖ່າຍຂອງ ລິດຍົກໃຫຍ່.....	5-15
ຮູບ 5.3.4	ພາບຖ່າຍຂອງ ລິດສຳລັບການກວດກາດ້ວຍ X-ray (X-ray ເຄື່ອນທີ່).....	5-16
ຮູບ 5.3.5	ພາບຖ່າຍຂອງ ສະຖານີຊັງນ້ຳໜັກຢູ່ ICD ທ່ານາແລ້ງ.....	5-16
ຮູບ 5.4.1	ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການບຳບັດນ້ຳໂສໂຄກ.....	5-20
ຮູບ 5.4.2	ທີ່ຕັ້ງຂອງ ທາງເຂົ້າ (ທີ່ສະແດງລູກສອນ).....	5-21
ຮູບ 5.4.3	ຮູບຕັດຂວາງຂອງ ທາງເຂົ້າ.....	5-21
ຮູບ 6.2.1	ຫ້ອງການຂອງ SLP ໃນ MPWT.....	6-3
ຮູບ 6.3.1	ໂຄງສ້າງລວມຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂອງ SLP.....	6-5
ຮູບ 6.7.1	ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.....	6-18
ຮູບ 7.1.1	ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (2009).....	7-4
ຮູບ 7.1.2	ທີ່ຕັ້ງຂອງ SEZ.....	7-5
ຮູບ 8.1.1	ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ກະຊວງ ຍທຂ (ຄືກັບຮູບ 6.2.1).....	8-1
ຮູບ 8.2.1	ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.....	8-4
ຮູບ 8.4.1	ເວລາເຮັດວຽກຂອງທີ່ປຶກສາ (ຊົ່ວຄາວ).....	8-13

ບັນຊີຕົວອັກສອນຫຍໍ້

ຕົວອັກສອນຫຍໍ້	ຄຳ
ADB	ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ
AFTA	ຂໍ້ຕົກລົງດ້ານການຄ້າເສລີ ASEAN
ASEAN	ສະມາຄົມຂອງ ບັນດາປະຊາຊາດອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້
CBTA	ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຂ່າມແດນ
CCA	ພື້ນທີ່ຄວບຄຸມຮ່ວມ
CIQ	ພາສີ, ຕຳຫລວດກວດກາຄົນເຂົ້າອອກເມືອງ ແລະ ກັກກັນພິດ ແລະ ສັດ
CY	ລານຜູ້ສິນຄ້າ
DPA	ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນຂອງ ເມືອງ
DPRA	ອົງການຮັບຜິດຊອບໂຄງການພັດທະນາ
DPWT	ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
ECC	ໃບຢັ້ງຢືກການປະຕິບັດຕາມສິ່ງແວດລ້ອມ
EDL	ວິສາຫະກິດໄຟຟ້າລາວ
EIA	ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ
EIRR	ອັດຕາການໄດ້ຄືນຂອງ ເສດຖະກິດພາຍໃນ
EMDP	ແຜນການຂອງ ການພັດທະນາຊຸມເຜົ່າສ່ວນຫນ້ອຍ
EMP	ແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ
ESDF	ຂອບການພັດທະນາຂອງ ຂະແໜງສຶກສາ 2009 - 2015
ETL	ວິສາຫະກິດໂທລະຄົມລາວ
EXIM	ນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ
FEU	ຫົວໜ່ວຍທຽບເທົ່າສີບຟຸດ
FIRR	ອັດຕາການໄດ້ຄືນຂອງ ການເງິນພາຍໃນ
FTL	ບັນທຸກເຕັມລິດບັນທຸກ
FTZ	ເຂດການຄ້າເສລີ
GDP	ຜະລິດຕະພັນລວມພາຍໃນ
GMS	ອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ
GRDP	ຜະລິດຕະພັນລວມພາຍໃນຂອງ ເຂດ
ICD	ສາງຜູ້ສິນຄ້າ
ICEM	ສູນກາງການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມລະຫວ່າງປະເທດ
IEE	ການຕີລາສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ
IMF	ກອງທຶນການເງິນລະຫວ່າງປະເທດ
IRR	ອັດຕາການໄດ້ຄືນພາຍໃນ
ISA	ການປະເມີນດ້ານສັງຄົມເບື້ອງຕົ້ນ

ຕົວອັກສອນຫຍໍ້	ຄຳ
IUCN	ສະຫະພັນລະຫວ່າງປະເທດສຳລັບການຮັກສາທຳມະຊາດ
JETRO	ອົງການການຄ້າພາຍນອກຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ
JICA	ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ
JIT	ຖືກຕາມເວລາ
JPY	Yen ຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ
LAK	ກີບຂອງ ລາວ
LCL	ໜ້ອຍກວ່າການບັນທຸກຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າ
LMA	ອົງການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນ
LNLS	ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ
MAF	ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
MOF	ກະຊວງການເງິນ, ສ.ປ.ປ.ລາວ
MOIC	ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
MPI	ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ
MPWT	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
MRC	ຄະນະກຳມະການແມ່ນ້ຳຂອງ
msl	ແມັດເໜືອລະດັບນ້ຳທະເລ
NBCA	ພື້ນທີ່ຮັກສາຊີວະນາໆພັນແຫ່ງຊາດ
NH	ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ
NLMA	ອົງການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນແຫ່ງຊາດ
NPA	ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນແຫ່ງຊາດ
NPS	ນ້ຳປະປາສະຫວັນນະເຂດ
NR	ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ
O&M	ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ
OD	ຕົ້ນທາງ ແລະ ປ່າຍທາງ
PAP	ບຸກຄົນທີ່ຖືກກະທົບຂອງ ໂຄງການ
PI	ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ມະຫາຊົນ
PMO	ຫ້ອງວ່າການສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ
PPA	ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນຂອງ ແຂວງ
PRC	ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນຈີນ
RP	ແຜນການຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄືນ
SA	ການປະເມີນດ້ານສັງຄົມ
SCF	ບັດໃຈມາດຕະຖານຂອງ ການປ່ຽນ
SEZ	ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ
SEZA	ອົງການເຂດເສດຖະກິດພິເສດ

ຕົວອັກສອນຫຍໍ້	ສູ່
SLP	ເຂດພະລາທິການສະຫວັນນະເຂດ
SLP-MC	ບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂອງ SLP
SPEZ	ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ
STEA	ອົງການວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ
STENO	ອົງການວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ
STM	ຊຸດການຂົນສົ່ງທີ່ເຂົ້າກັນ
TEU	ຫົວໜ່ວຍທຽບເທົ່າຊາວຟຸດ
THB	ບາດຂອງ ໄທ
TOR	ເງື່ອນໄຂອ້າງອີງ
USD	ໂດລາສະຫະລັດ
UUDA	ອົງການບໍລິຫານຕົວເມືອງ
VLP	ເຂດພະລາທິການວຽງຈັນ
WB	ທະນາຄານໂລກ
WREA	ອົງການຊັບພະຍາກອນນໍ້າ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ

ບົດທີ 1 ບົດນຳ

1.1 ຄຳນຳ

ການເຊື່ອມຢັງດ້ານເສດຖະກິດໄດ້ມີຄວາມກ້າວໜ້າຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງຢູ່ໃນພາກພື້ນ GMS ແລະ ໃນບັນດາປະເທດ ASEAN. ໂດຍຜ່ານການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂ້າມແດນ, ການຂະຫຍາຍການຕະຫລາດ ແລະ ຄວາມກ້າວໜ້າຂອງ ການຈັດສັນແຮງງານລະຫວ່າງປະເທດ, ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນກໍມີຄວາມເຂັ້ມແຂງກວ່າເກົ່າ. ບັນດາຄວາມກ້າວໜ້າດັ່ງກ່າວໄດ້ເຮັດໃຫ້ ສ.ປ.ປ.ລາວ ມີໂອກາດສູງທີ່ຈະບັນລຸນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດດ້ານການພັດທະນາ, ຫັນປ່ຽນ "ປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດທະເລ" ໄປສູ່ "ປະເທດເຊື່ອມຕໍ່". ຄາດຫວັງຢ່າງຍິ່ງວ່າຈະບັນລຸບາງການພັດທະນາທີ່ສຸມໃສ່ພັດທະນາທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການລະຫວ່າງປະເທດໃນພາກພື້ນ GMS. ເຖິງແມ່ນວ່າ ສ.ປ.ປ.ລາວ ຈະມີຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດຢ່າງຫລວງຫລາຍ ແລະ ມີຄ່າແຮງງານຕໍ່າກໍຕາມ, ດ້ານອຸດສາຫະກຳນັ້ນຍັງຫລ້າຫລັງກວ່າບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການສຳເລັດພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂໍ້ກະແຈ ແລະ ຂໍ້ຕົກລົງລະຫວ່າງປະເທດຫລາຍອັນເຊັ່ນ ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຄ້າເສລີອາຊຽນ(AFTA) ໃນອາຊຽນ ແລະ ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຄ້າຂ້າມແດນໃນ GMS (CBTA) ໄດ້ກະຕຸ້ນການລົງທຶນ ແລະ ການເຄື່ອນຍ້າຍຄົນ ແລະ ສິນຄ້າຂອງ ພາກພື້ນຂຶ້ນເລື້ອຍໆຊຶ່ງຄາດວ່າຈະເປັນການສົ່ງເສີມການກະຈາຍການຜະລິດ ແລະ ການແບ່ງຮ່ວມໃນພາກພື້ນ GMS ໄດ້ເປັນຢ່າງດີ.

ສ.ປ.ປ.ລາວ ອາດສາມາດບັນລຸສັກກະຍະພາບຂອງ ຕົນສຳລັບການພັດທະນາໃນອານາຄົດໃນດ້ານທີ່ຕັ້ງພູມສາດໃນ GMS ແລະ ຕົນປະໂຫຍດຂອງ ຂໍ້ຕົກລົງຂ້າມແດນກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການພັດທະນາໃນອານາຄົດມີຄວາມສະດວກ, ສ.ປ.ປ.ລາວ ຕ້ອງກຳນົດບັນດາຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກຫລາຍປະການເຊັ່ນ ຂໍ້ຈຳກັດໃນດ້ານທຶນ, ດ້ານເຕັກໂນໂລຊີ, ດ້ານຊັບພະຍາກອນມະນຸດ, ໂດຍສະເພາະຂໍ້ຈຳກັດຂອງ ການຕະຫລາດພາຍໃນ. ສະຫລຸບວ່າ, ໃນຕະຫລາດຂອງ GMS ນັ້ນ, ມັນເປັນໂອກາດທີ່ທ້າທາຍຫລາຍສຳລັບ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໃນການໃຫ້ຄວາມສຳຄັນແກ່ GMS ເພື່ອຊອກຫາຕະຫລາດຂອງ GMS ຫລາຍກວ່າການສົ່ງເສີມຕະຫລາດພາຍໃນ.

ອີງໃສ່ບັນດາຄວາມເຂົ້າໃຈດັ່ງກ່າວ, ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດລາວຈຶ່ງໄດ້ສະເໜີຍຸດທະສາດພື້ນຖານດັ່ງນີ້:

- ເອົາໃຈໃສ່ໂອກາດດ້ານທຸລະກິດໃນ GMS ໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ, ສ.ປ.ປ.ລາວຄວນເຮັດພາລະບົດບາດນຳຫນ້າໃນການເຊື່ອມຍິງເສດຖະກິດຂອງ GMS ໃນບາດກ້າວຕໍ່ໄປເພື່ອໄປສູ່ຕະຫລາດອັນນຶ່ງອັນດຽວຂອງ GMS ດ້ວຍການຂ້າມແດນທີ່ສະດວກຂຶ້ນ ແລະ ປາດສະຈາກສິ່ງກົດຂວາງ.
- ນຳໃຊ້ຄວາມໄດ້ປຽບທີ່ລົດລາວສາມາດໄປປະເທດອ້ອມຂ້າງໃດກໍໄດ້, ສ.ປ.ປ.ລາວ ຄວນສົ່ງເສີມອຸດສາຫະກຳພະລາທິການໂດຍສົ່ງເສີມການຈັດສັນທຸລະກິດພະລາທິການ ແລະ ການຂົນສົ່ງຂອງຕ່າງປະເທດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວຄົນໃໝ່ກໍຄືການສະໜັບສະໜູນການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງບັນດາທຸລະກິດພະລາທິການພາຍໃນ, ນຳໃຊ້ຄວາມໄດ້ປຽບຂອງ ຖານະນຳຫນ້າດ້ານຂໍ້ຕົກລົງຂ້າມແດນ ແລະ ດ້ານທີ່ຕັ້ງໃນ GMS .
- ສ.ປ.ປ.ລາວຄວນໃຫ້ບູລິມະສິດແກ່ການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດໃນຂະແໜງພະລາທິການ ແລະ ໃນຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເພື່ອກະຈາຍຜົນປະໂຫຍດຂອງ ການສົ່ງເສີມທຸລະກິດພະລາທິການໃຫ້ສູງກວ່າພະລາທິການຂອງ ທຸລະກິດປົນອ້ອມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ເຂດພະລາທິການສະຫວັນນະເຂດ, ຕັ້ງໄດ້ສຳຫລວດໃນບົດລາຍງານນີ້, ຕັ້ງຢູ່ຕາມແລວເສດຖະກິດ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ແລະ ຄາດວ່າຈະເຮັດຫນ້າທີ່ເປັນສູນກາງດ້ານພະລາທິການລະຫວ່າງປະເທດສຳລັບຈຳນວນທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ມັນຈະເຮັດຫນ້າທີ່ເປັນສູນກາງດ້ານພະລາທິການເພື່ອສະໜອງສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າໃຫ້ແກ່ສະຫວັນນະເຂດ, ຊຶ່ງເປັນແຂວງໃຫຍ່ອັນດັບສອງໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ແລະ ໃຫ້ແກ່ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ. ດັ່ງນັ້ນ, SLP ຈຶ່ງເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂໍ້ກະແຈເພື່ອບັນລຸບັນດາຍຸດທະສາດພື້ນຖານຂອງ LNLS ຂ້າງເທິງ. SLP ຍົກລະດັບ (1) ຫນ້າທີ່ເຊື່ອມຍິງການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ, (2) ຫນ້າທີ່ສະໜັບສະໜູນທຸລະກິດພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ (3) ຫນ້າທີ່ເປັນສູນກາງຂອງ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ.

ເພື່ອກຳນົດຂອບແນວຄວາມຄິດຂອງ ການພັດທະນາທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງຊຶ່ງໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດລາວ(LNLS)ໃຫ້ຈະແຈ້ງ ແລະ ເປັນຮູບປະທຳນັ້ນຈຶ່ງໄດ້ມີການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບເຂດພະລາທິການສະຫວັນນະເຂດ(SLP) ນີ້.

1.2 ໂຄງສ້າງຂອງ ບົດລາຍງານນີ້

ຈຸດປະສົງລວມຂອງ ການສຶກສາແບບຄົບຊຸດກ່ຽວກັບລະບົບພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ(ການສຶກສາ) ແມ່ນເພື່ອຍົກລະດັບລະບົບພະລາທິການພາຍໃນ ແລະ ລະຫວ່າງປະເທດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ດັ່ງນັ້ນ, ບັນດາຈຸດເລັ່ງຕົ້ນຕໍຂອງ ການສຶກສາສະເພາະນີ້ແມ່ນ (1) ກະກຽມຮ່າງຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງ ຊາດ, ປະກອບດ້ວຍຍຸດທະສາດພະລາທິການຂອງ ຊາດ ແລະ ຍຸດທະສາດພະລາທິການໃນບັນດາຕົວເມືອງຕົ້ນຕໍຂອງ ພາກ, (2) ດຳເນີນການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ບັນດາເຂດພະລາທິການໃນວຽງຈັນ, ສະຫວັນ

ນະເຂດ ແລະ ຈຳປາສັກຊຶ່ງຈະເປັນສູນກາງ ແລະ ຕາມ່າງຂອງ ບັນດາກິດຈະການພະລາທິການ ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

ການສຶກສາໄດ້ສ້າງບົດລາຍງານການເລີ່ມຕົ້ນ, ບົດລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າ, ບົດລາຍງານຊົ່ວຄາວ ແລະ ຮ່າງບົດລາຍງານສຸດທ້າຍເປັນຜົນຜະລິດລະຫວ່າງກາງຂອງ ການສຶກສາ ແລະ ສ້າງບົດລາຍງານສຸດທ້າຍເປັນຜົນຜະລິດສຸດທ້າຍ. ບົດລາຍງານນີ້ແມ່ນຮ່າງບົດລາຍງານສຸດທ້າຍຂອງ ການສຶກສາ. ບົດລາຍງານທ້າຍນີ້ປະກອບດ້ວຍ 4 ເຫລັ້ມດັ່ງລຸ່ມນີ້:

ເຫລັ້ມ 1: ຍຸດທະສາດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ແຫ່ງຊາດ

ເຫລັ້ມ 2: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ວຽງຈັນ

ເຫລັ້ມ 3: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ

ເຫລັ້ມ 4: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍເຫລັ້ມ 3 ນີ້ ສຳຫລວດການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດດັ່ງລຸ່ມນີ້.

ບົດທີ 2 ພະລາທິການໃນສະຫວັນນະເຂດໃນປະຈຸບັນ

2.1 ສັງລວມຫຍໍ້ຄຸນລັກສະນະດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນສະຫວັນນະເຂດ

2.1.1 ປະຊາກອນ

ຕາຕະລາງ 2.1.1 ຊີ້ບອກປະຊາກອນຂອງ ເມືອງໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ. ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ກວມ 14.6% ຂອງ ປະຊາກອນຂອງ ປະເທດ, ແລະ ເປັນແຂວງທີ່ມີປະຊາກອນຫລາຍທີ່ສຸດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ປະຊາກອນແຕ່ 1995 ຫາ 2005 ບັນທຶກໄດ້ 2.1% ແລະ 1.9% ແຕ່ 2005 ຫາ 2007 . ອັດຕາການເຕີບໂຕແຕ່ 1995 ຫາ 2005 ແມ່ນລະດັບດຽວກັນກັບອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ປະຊາກອນຂອງ ປະເທດແຕ່ອັດຕາການເຕີບໂຕແຕ່ 2005 ຫາ 2007 ແມ່ນຕໍ່າກວ່າອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງ ປະເທດ 2%.

ຕາຕະລາງ 2.1.1 ປະຊາກອນຂອງ ເມືອງໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ 1995-2007

	Population			Percentage Share (%)		
	1995	2005	2007	1995	2005	2007
Savannakhet Province	671,758	825,902	857,581	14.7*	14.7*	14.6*
Khanthabouly	124,896	112,915	115,852	18.6	13.7	13.5
Outhoomphone	69,025	80,516	83,151	10.3	9.7	9.7
Atsaphangthong	48,743	39,102	40,237	7.3	4.7	4.7
Phine	40,994	50,784	53,276	6.1	6.1	6.2
Sepone	35,731	43,046	44,745	5.3	5.2	5.2
Nong	16,723	21,106	22,157	2.5	2.6	2.6
Thapangthong	24,011	31,497	33,037	3.6	3.8	3.9
Songkhone	81,864	82,461	87,944	12.2	10.0	10.3
Champhone	86,550	101,559	105,774	12.9	12.3	12.3
Xonbuly	34,602	51,472	52,894	5.2	6.2	6.2
Xaybuly	42,936	54,441	55,667	6.4	6.6	6.5
Vilabuly	24,560	30,264	31,822	3.7	3.7	3.7
Atsaphone	41,123	50,448	51,883	6.1	6.1	6.0
Xayphoothong	-	44,557	46,266	-	5.4	5.4
Thaphalanxay	-	31,734	32,876	-	3.8	3.8
National Population	4,574,858	5,621,982	5,873,616	-	-	-

Note: Percentage share in national population

Source: Census Report 1995 and 2005, Statistical Yearbook of Savannakhet Province 2008

ໃນ 1995, 18.6% ຂອງ ປະຊາກອນຂອງ ແຂວງແມ່ນຢູ່ໃນເມືອງຄັນທະບູລີ, ແຕ່ອັດຕາສ່ວນນັ້ນໄດ້ ຫລຸດລົງຫາ 13.7% ຍ້ອນໄດ້ແບ່ງສ່ວນນຶ່ງຂອງ ເມືອງໃຫ້ແກ່ເມືອງໄຊພູທອງ. ແຕ່ 2005 ຫາ 2007 ອັດຕາສ່ວນ ໄດ້ຫລຸດລົງ 0.2 ຈຸດ; ອີກຢ່າງນຶ່ງ, ສ່ວນແບ່ງຂອງ ອັດຕາສ່ວນໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນໃນພື້ນ (ຢູ່ຕາມ NR9) ແລະ ສອງຄອນ (ຢູ່ຕາມ NR13).

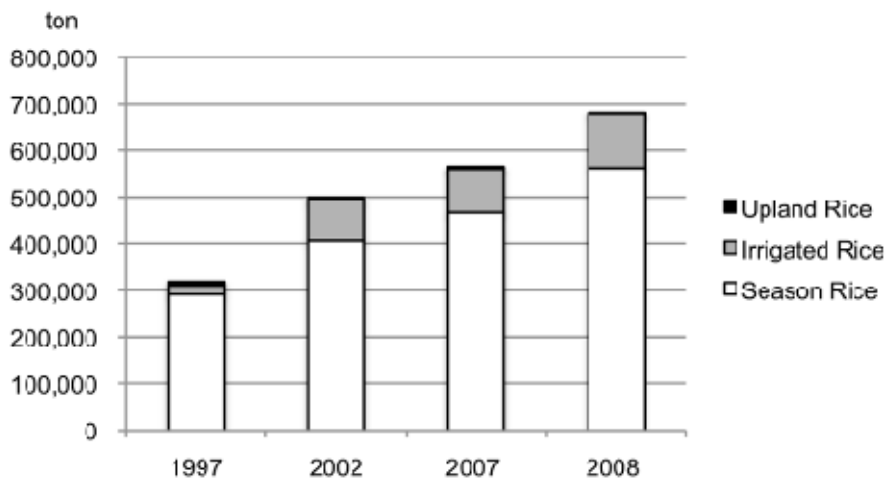
2.1.2 ເສດຖະກິດ

(1) ສ່ວນປະກອບດ້ານອຸດສາຫະກຳ

ອີງຕາມສະຖິຕິຂອງ ແຂວງ, ໄດ້ຄາດຄະເນ GRDP ຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດໄວ້ປະມານ 4,786 ຕື້ກີບໃນ 2007. ມັນກວມປະມານ 10% ຂອງ GDP. ແລະ ໃນ 2007 ສະຖິຕິຂອງ ແຂວງໄດ້ລາຍງານ ວ່າສ່ວນແບ່ງຂອງ ອຸດສາຫະກຳແມ່ນ 48% ສຳລັບອຸດສາຫະກຳພື້ນຖານ, 27% ສຳລັບອຸດສາຫະກຳ ປະເພດສອງ ແລະ 25% ສຳລັບອຸດສາຫະກຳປະເພດສາມ.

(2) ກະສິກຳ

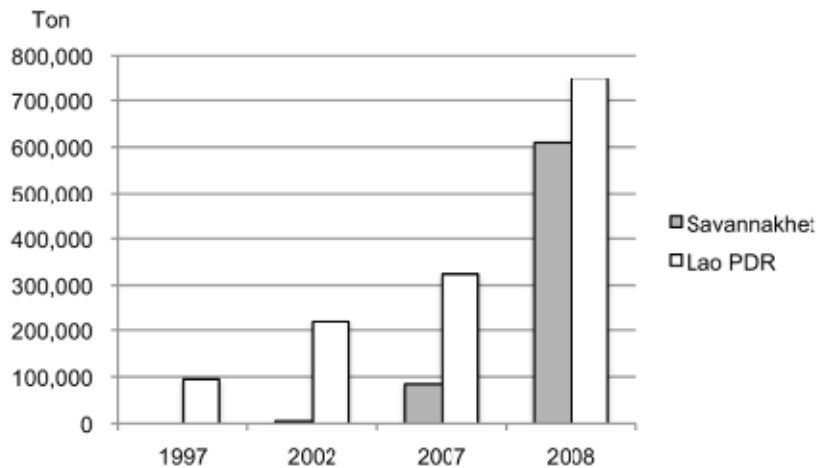
ໃນອຸດສາຫະກຳພື້ນຖານ, ເຂົ້າເປັນຜະລິດຕະພັນທີ່ນິຍົມທີ່ສຸດໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ. ບັນແຕ່ຊຸມປີ 1990, ການຜະລິດ ກວມປະມານ 20% ຂອງ ການຜະລິດຂອງ ຊາດ. ດັ່ງໄດ້ຊີ້ບອກໃນຮູບ 2.1.1, ແຕ່ 1997 ຫາ 2008, ການຜະລິດເຂົ້າໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນສອງເທົ່າ.



Source: Statistical Yearbook 1975-2005 and 2008

ຮູບ 2.1.1 ການຜະລິດເຂົ້າ 1997-2008

ຜະລິດຕະພັນອື່ນດ້ານກະສິກຳໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດແມ່ນອ້ອຍ. ສ່ວນແບ່ງຂອງ ການຜະລິດກວມ 80% ຂອງ ປະເທດ. ດັ່ງໄດ້ຊີ້ບອກໃນຮູບ 2.1.2, ການຜະລິດໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວຍ້ອນການເລີ່ມການດຳເນີນຂອງ ໂຮງງານນຳຕາມຢູ່ຕາມ NR13 ທີ່ລົງທຶນໂດຍບໍລິສັດຂອງ ໄທໃນ 2008.



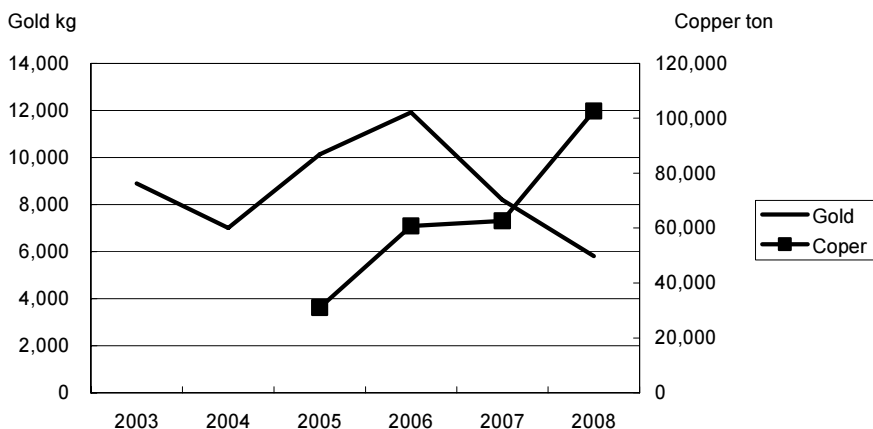
Source: Statistical Yearbook 1975-2005 and 2008

ຮູບ 2.1.2 ການຜະລິດອ້ອຍ 1997-2008

(3) ຫັດຖະກຳ ແລະ ບໍ່ແຮ່

ກິດຈະການທີ່ເດັ່ນທີ່ສຸດຂອງ ອຸດສາຫະກຳປະເພດສອງແມ່ນບໍ່ຄຳ ແລະ ທອງແດງຍີ່ຫຼ່ອນໂຊໂປນ. ບໍ່ຄຳ ແລະ ທອງແດງຍີ່ຫຼ່ອນໂຊໂປນໄດ້ປະກອບສ່ວນໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດເມື່ອບໍ່ດົນມານີ້. ການຜະລິດຄຳ ແລະ ທອງແດງໄດ້ເລີ່ມໃນ 2003 ແລະ 2005, ຕາມລຳດັບ. ຮູບ 2.1.3 ຊີ້ບອກບໍລິມາດຂອງ ຄຳ ແລະ ທອງທອງແດງ 2003. ການຜະລິດຄຳຊຶ່ງໄດ້ເລີ່ມບັນທຶກເຂົ້າໃນປື້ນສະຖິຕິປະຈຳປີແຕ່ 2003, ໄດ້ຮັບການບັນທຶກລະຫວ່າງ 6 ຫາ 12 ຕັນຕໍ່ປີ. ຍ້ອນວ່າຈຳນວນຂອງ ຄຳທີ່ຕົກຕະກອນທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນແມ່ນປະມານ 46.7 ຕັນ, ບໍ່ເຫລົ່ານີ້ຈະສືບຕໍ່ຜະລິດຄຳຕາມບໍລິມາດດັ່ງກ່າວຫລາຍກວ່າ 10 ປີ.

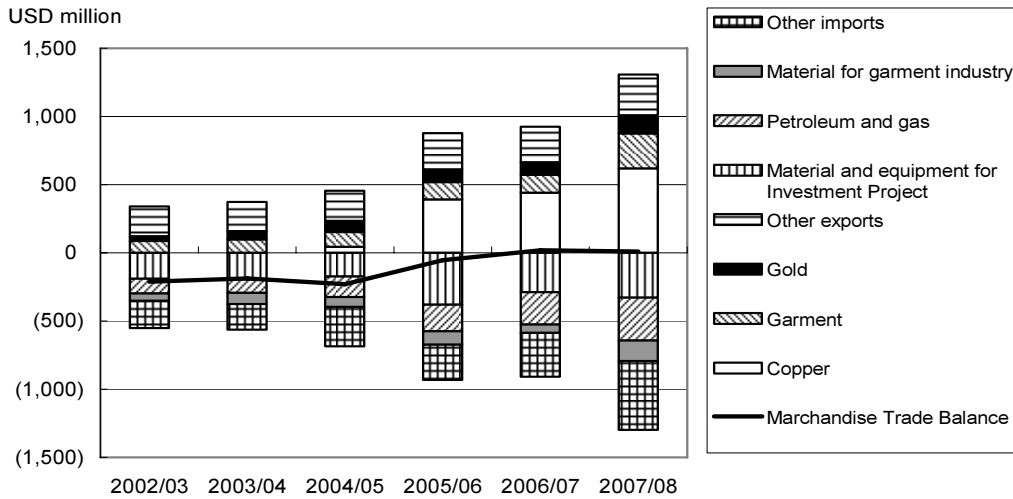
ການຜະລິດທອງແດງຍີ່ຫຼ່ອນໂຊໂປນໄດ້ເລີ່ມໃນ 2005, ແລະ ໃນ 2008, ການຜະລິດໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນສອງເທົ່າ ຍ້ອນການເລີ່ມດຳເນີນການຂອງ ບໍ່ພູເບ້ຍ. ເຊັ່ນດຽວກັນກັບຄຳ, ການຜະລິດທອງແດງໃນສອງປີນີ້ ໄດ້ປະກອບສ່ວນໃຫ້ແກ່ການເຕີບໂຕດ້ານເສດຖະກິດຢ່າງໄວວາໃນບໍ່ເທົ່າໃດປີຜ່ານມານີ້.



Source: Statistical Yearbook various issues, DoS

ຮູບ 2.1.3 ການຜະລິດຄຳ ແລະ ທອງແດງ 2003-2008

ຮູບ 2.1.4 ສະແດງການປ່ຽນແປງຂອງ ການຄ້າທີ່ນຳອອກສູ່ຕະລາດໃນບໍ່ເທົ່າໃດປີຜ່ານມາ. ສ.ປ.ປ.ລາວ ໄດ້ບັນທຶກການຂາດດູນການຄ້າຈົນເຖິງ FY2005-2006, ແຕ່ກັບຄືນສູ່ການໄດ້ປຽບນັບແຕ່ FY2006-2007 ຍ້ອນການເຕີບໂຕຂອງ ການສົ່ງອອກຂອງ ທອງແດງທີ່ໄວວາ. ການຜະລິດທອງແດງໃນ ບໍ່ເຊໂປນປະກອບສ່ວນໃຫ້ແກ່ການປັບປຸງການດູນດ່ຽງດ້ານການຄ້າກໍຄືການເຕີບໂຕດ້ານເສດຖະກິດ.



Source: Data from MolC

ຮູບ 2.1.4 ການຄ້າຂາຍສິນຄ້າ ແລະ ບັນດາລາຍການຕົ້ນຕໍ 2002/03-2007/08

(4) ເຂດເສດຖະກິດພິເສດສະຫວັນ-ເຊໂນ (SEZ)

ເຂດເສດຖະກິດພິເສດສະຫວັນ-ເຊໂນໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນໂດຍດຳລັດຂອງ ນາຍົກລັດຖະມົນຕີວ່າດ້ວຍເຂດເສດຖະກິດພິເສດສະຫວັນ-ເຊໂນ (ເລກທີ 148/ນຍ, ລົງວັນທີ 29 ກັນຍາ 2003). ອີງຕາມອົງການ SEZ ຂອງ ສະຫວັນ-ເຊໂນ (SEZA) ນັ້ນ , ຖ້າຫາກບັນດາຜູ້ລົງທຶນສະເໜີແຜນການພັດທະນາ ແລະ ໄດ້ຮັບອະນຸມັດ, 5km ຂອງ ທັງສອງຂ້າງຂອງ NR9 ຕ້ອງຖືກກຳນົດເປັນ SEZ. ປະຈຸບັນ, SEZA ໄດ້ກຳນົດສະ ຖານທີ່ຂອງ ພັດທະນາສີ່ແຫ່ງ (ສະຖານທີ່ A, ສະຖານທີ່ B, ສະຖານທີ່ C ແລະ ສະຖານທີ່ D) ຢູ່ລະຫວ່າງຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີສອງ ແລະ ເມືອງເຊໂນ. ຢູ່ໃນເມືອງຄັນທະບູລີມີ ສະຖານທີ່ A, ສະຖານທີ່ C ແລະ ສະຖານທີ່ D. ຄາດວ່າບັນດາສະຖານທີ່ເຫຼົ່ານີ້ຈະເຮັດໜ້າທີ່ເປັນບັນດາສູນກາງຂອງ ບັນດາກິດຈະກຳດ້ານເສດຖະກິດໃນຄັນທະບູລີໃນອານາຄົດ. ໄດ້ສັງລວມສະພາບຂອງ ການພັດທະນາຂອງ ແຕ່ລະສະຖານທີ່ເຖິງ ສິງຫາ 2009 ດັ່ງລຸ່ມນີ້.

ສະຖານທີ່ A (270 ha): ຜູ້ລົງທຶນຂອງ ໄທມີສັນຍາສຳປະທານເພື່ອພັດທະນາສະຖານທີ່ A. ຜູ້ລົງທຶນຈະພັດທະນາສະຖານທີ່ D ເພື່ອກະກຽມການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄົນສຳລັບບັນດາຜູ້ຢູ່ອາໄສໃນສະຖານທີ່ A ກ່ອນ, ແລະ ພັດທະນາສະຖານທີ່ A ເປັນຖານຂອງ ກິດຈະການດ້ານການຄ້າ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງບໍ່ມີວຽກຂອງ ການກໍ່ສ້າງໃດໆ ຢູ່ສະຖານທີ່ A ເທື່ອ. ຜູ້ລົງທຶນສ້າງແນວຄິດຂອງ ແຜນການພັດທະນາ, ທີ່ປະກອບດ້ວຍການຄ້າປອດພາສີ, ສວນສະຫນຸກ, ຮ້ານສັບພະສິນຄ້າ, ເຂດສິນ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງເວດຊະກຳສຳລັບການທ່ອງທ່ຽວທາງເວດຊະກຳ. ໄດ້ເຊື່ອເຊີນບັນດາຜູ້ລົງທຶນສຳລັບການຄ້າປອດພາສີ ແລະ

ສວນສະຫນຸກ ແຕ່ໃນປະຈຸບັນຜູ້ອື່ນໆຍັງບໍ່ທັນໄດ້ພົບພໍ້ເທື່ອ. ດັ່ງນັ້ນ, ການພັດທະນາຂອງ ສະຖານທີ່ A ຈະເລີ່ມດ້ວຍການຄ້າປອດພາສີ ແລະ ສວນສະຫນຸກ.

ສະຖານທີ່ B (20 ha): ສະຖານທີ່ B ແມ່ນຄຸ້ມຄອງໂດຍ SEZA. ບໍລິສັດບໍລິການດ້ານພະລາທິການ, ຊຶ່ງເປັນການຮ່ວມທຸລະກິດລະຫວ່າງບັນດາບໍລິສັດຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ ແລະ ຂອງ ໄທໄດ້ຕັ້ງ ຢູ່ບ່ອນນີ້ເພື່ອສະໜອງການບໍລິການດ້ານພະລາທິການໃຫ້ແກ່ບັນດາບໍລິສັດທີ່ໄດ້ລົງທຶນໃນສະຖານທີ່ C ໃນອານາຄົດ.

ສະຖານທີ່ C (230 ha): ຜູ້ລົງທຶນຂອງ ມະເລເຊັຍໄດ້ມີສັນຍາສຳປະທານເພື່ອພັດທະນາສະຖານທີ່ C. ສະຖານທີ່ C ຈະຖືກພັດທະນາສຳລັບຈຸດປະສົງດ້ານອຸດສາຫະກຳຢ່າງເຕັມສ່ວນ. ຜູ້ລົງທຶນຂອງ ມະເລເຊັຍຈະພັດທະນາເປັນໄລຍະ, ໄລຍະ 1 (50 ha), ໄລຍະ 2 (70 ha), ໄລຍະ 3 (60 ha) ແລະ ໄລຍະ 4 (50 ha). ໄດ້ເລີ່ມການພັດທະນາທີ່ດິນຂອງ ໄລຍະ 1 ແລ້ວ, ແລະ ຈະໄດ້ຕົກລົງບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈລະຫວ່າງ SEZA ແລະ ບໍລິສັດຂອງ ເອກະຊົນບໍລິສັດນຶ່ງ ເພື່ອເລີ່ມຕົ້ນການສຶກສາສຳລັບການບໍລິການນໍ້າປະປາ. ບາງບໍລິສັດຂອງ ເອກະຊົນໄດ້ຕັດສິນໃຈຈະເຂົ້າໄປສະຖານທີ່ C ແລ້ວ.

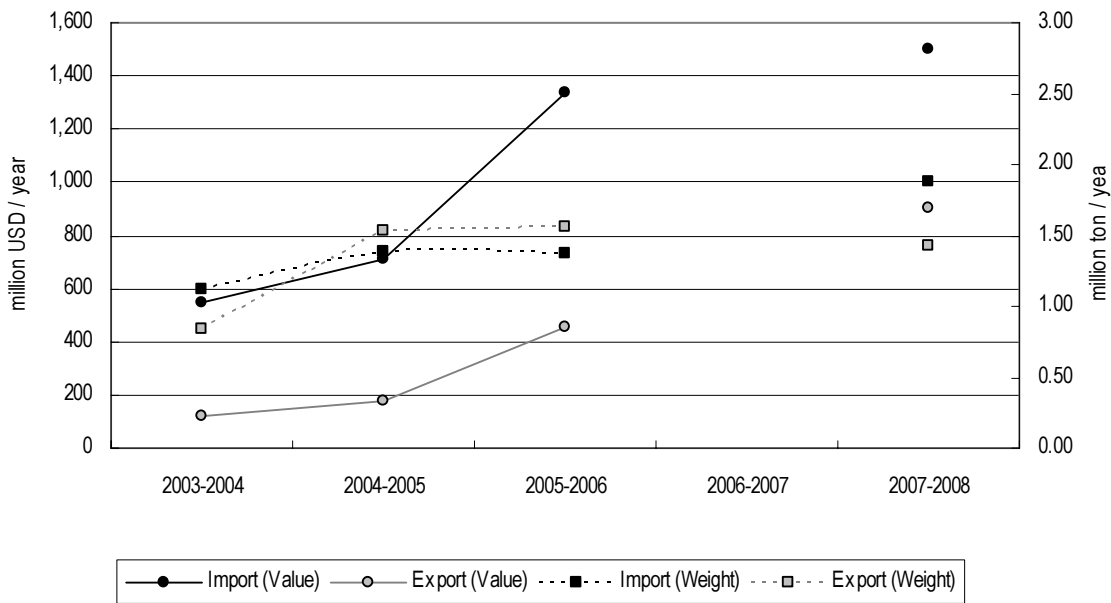
ສະຖານທີ່ D (120 ha): ໃນສະຖານທີ່ D, ຈະໄດ້ພັດທະນາ ພື້ນທີ່ຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານເພື່ອຂາຍ, ສະຖານີລົດໂຍສານລະຫວ່າງປະເທດ, ການໂຄສະນາ(ການໂຄສະນາດ້ານກະສິກຳ ແລະ ດ້ານທຸລະກິດ & ການໂຄສະນາດ້ານການບັນຊີ), ແລະ ຈະໄດ້ພັດທະນາຕະລາດກໍຄືພື້ນທີ່ຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄົນຂອງ ບັນດາຜູ້ຢູ່ອາໄສໃນສະຖານທີ່ A. ໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນການກໍ່ສ້າງເຮືອນ 60 ຫລັງຢູ່ພື້ນທີ່ຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄົນ.

2.2 ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນສະຫວັນນະເຂດໃນປະຈຸບັນ

2.2.1 ບໍລິມາດ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວ

(1) ບໍລິມາດ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວດ້ານການຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

ບົດທີ 4 ຂອງ ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດໄດ້ບັນທຶກລະອຽດບັກສະນະດ້ານການຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວໃນປະຈຸບັນ. ຮູບ 2.2.1 ສະແດງບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວໃນທ້າປີຜ່ານມາໃນດ້ານນໍ້າຫນັກ ແລະ ມູນຄ່າເປັນເງິນ. ການຄ້າຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວມີແນວໂນ້ມຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ໃນບໍ່ຫລາຍປີຜ່ານມາ, ບໍລິມາດຂອງ ການສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າເກືອບເທົ່າເດີມ, ສ່ວນມູນຄ່າຂອງ ການນຳເຂົ້າຫລາຍກວ່າມູນຄ່າຂອງ ການສົ່ງອອກປະມານ 23 ເທື່ອ.



Note: 2006/07 data is blank because data from Oct. 2006 to Sep. 2007 are missing.

Source: C2000 Database

ຮູບ 2.2.1 ບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ 2002-2008

ຕາຕະລາງ 2.2.1 ສະແດງບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າຕາມປະເທດຕົ້ນທາງ/ປາຍທາງໃນ 2007/08. ການຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວສ່ວນຫລາຍແມ່ນການຄ້າກັບບັນດາປະເທດ GMS ໃກ້ຄຽງ, 90% ຂອງ ການຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນໄປຫາ/ມາຈາກບັນດາປະເທດ GMS ອື່ນໃນທາງດ້ານບໍລິມາດ ແລະ ດ້ານມູນຄ່າ

ຕາຕະລາງ 2.2.1 ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າໄປຫາ/ມາຈາກ ສ.ປ.ປ.ລາວ 2007/08

Category		GMS Country	External of GMS	Total (All Country)	Share of GMS
Volume in million ton / year	Import to Lao	1.82	0.10	1.92	95.0%
	Export from Lao	1.41	0.02	1.43	98.9%
	Transit (from)	0.11	0.01	0.12	92.0%
Volume in million USD / year	Import to Lao	1,291	207	1,498	86.2%
	Export from Lao	822	78	900	91.3%
	Transit (from)	86	118	204	42.0%

Note1: GMS Country consists of Vietnam, Thailand, Cambodia and whole China (PRC).

Note2: Export to external of GMS is dominated by gold (48.4 million USD), coffee (18.2 million USD) and refined copper (8.6 million USD).

Note3: Transit from external of GMS is dominated by cigarettes from Indonesia (81.3 million USD), ethyl alcohol or spirit (25.6 million USD) from Singapore at customs in Savannakhet.

Source: C2000 Database (Oct. 2007 – Sep. 2008)

ຕາຕະລາງ 2.2.2 ສະແດງຕາຕະລາງການຄ້າພາຍໃນບັນດາປະເທດ GMS ໃນ 2007/08. ດັ່ງໄດ້ເຫັນໃນຕາຕະລາງ, ບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວຖືກຄອບງຳໂດຍປະເທດໄທ. ສິນຄ້າຜ່ານແດນຕົ້ນຕໍທີ່ຜ່ານ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນແຕ່ປະເທດໄທຫາຫວຽດນາມ, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສັງ

ເກດວ່າ, ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນແມ່ນຫນ້ອຍກວ່າຂອງ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກໄປຫາ/ມາຈາກ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

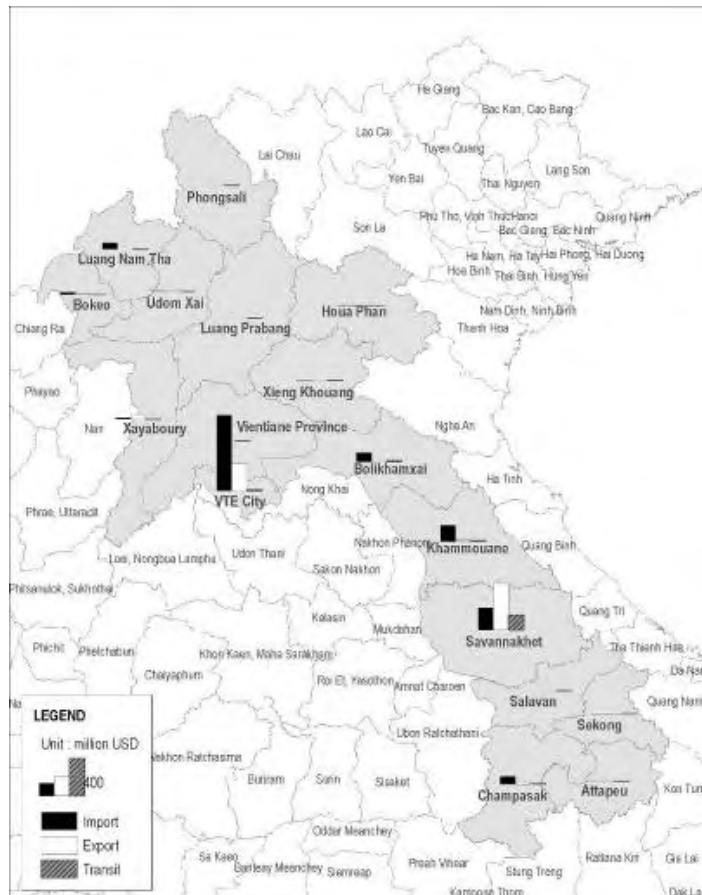
ຕາຕະລາງ 2.2.2 ການຄ້າໃນ GMS ໄປຫາ/ມາຈາກ ສ.ປ.ປ.ລາວ 2007/08

Unit: USD million

	LAO PDR	VIETNAM	THAILAND	CAMBODIA	CHINA (PRC)	TOTAL
LAO PDR		98.7	476.8		14.7	590.2
VIETNAM	80.5		14.6			95.1
THAILAND	1091.4	184.8			1.2	1277.4
CAMBODIA			0.1			0.1
CHINA (PRC)	118.3		3.4			121.7
TOTAL	1290.2	283.5	494.9	0	15.9	2084.5

Source: C2000 Database (Oct. 2007 – Sep. 2008)

ຮູບ 2.2.2 ສະແດງບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າເປັນເງິນໃນ 2007/08 ຕາມແຂວງ. 53% ຂອງ ບໍລິມາດນຳເຂົ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວສຸມຢູ່ພາສີໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, 53% ຂອງ ການສົ່ງອອກສຸມຢູ່ພາສີໃນ ສະຫວັນນະເຂດ.



Source: Prepared by JICA Study Team based on C2000 Database (Oct. 2007 – Sep. 2008)

ຮູບ 2.2.2 ບໍລິມາດການຄ້າຕາມແຂວງ 2007/08

(2) ບໍລິມາດ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວດ້ານການຄ້າໃນສະຫວັນນະເຂດ

ຕາຕະລາງ 2.2.3 ສະແດງນ້ຳໜັກຂອງ ການນຳເຂົ້າໂດຍພາສີໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດໃນ 2007/08. ມີສອງພາສີຕົ້ນຕໍຢູ່ຕາມແລວເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກໃນສະຫວັນນະເຂດ: ພາສີຄັນທະບູລີ ຢູ່ດ່ານຂ້າມແດນກັບໄທ ແລະ ພາສີແດນສະຫວັນຢູ່ດ່ານຂ້າມແດນກັບຫວຽດນາມ. ສັງເກດວ່າບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າຂອງ ສອງດ່ານນີ້ແມ່ນເຫນັງຕິງຫລາຍ, ແລະ ບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າຢູ່ພາສີຄັນທະບູລີມີ 643 ພັນຕົ້ນໃນ 2007/08 ສ່ວນໃນໄລຍະດຽວກັນ, ພາສີແດນສະຫວັນມີ 32 ພັນຕົ້ນເທົ່ານັ້ນ.

ຕາຕະລາງ 2.2.4 ສະແດງບໍລິມາດກ່ຽວກັບການສົ່ງອອກຈາກແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ບໍລິມາດຂອງ ການສົ່ງອອກຢູ່ພາສີຄັນທະບູລີມີຢູ່ 76 ພັນຕົ້ນໃນ 2007/08, ແລະ ບໍ່ເຊໂປນແມ່ນຜູ້ປະກອບສ່ວນທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດໃຫ້ແກ່ບໍລິມາດຂອງ ການສົ່ງອອກນີ້. ອີກດ້ານໜຶ່ງ, ບໍລິມາດຂອງ ການສົ່ງອອກຢູ່ພາສີແດນສະຫວັນມີຈຳນວນເຖິງ 142 ພັນຕົ້ນໃນ 2007/08, ສ່ວນຫລາຍແມ່ນແຮ່ທາດທີ່ສົ່ງອອກໄປຍັງຫວຽດນາມ.

ຕາຕະລາງ 2.2.3 ບໍລິມາດການນຳເຂົ້າ ຕາມພາສີໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ 2007/08

Unit: 1,000 ton / Year

Commodity Type	Khanthabouly		Dansavan	
1) Rice & Cereals	30.0	4.7%	0.6	1.7%
2) Animal Products	20.4	3.2%	0.2	0.5%
3) Sugar & Sugar Confectionary	3.3	0.5%	0.2	0.7%
4) Fruits & Vegetables	10.6	1.6%	0.7	2.3%
5) Animal Feed & Fertilizers	70.7	11.0%	2.0	6.3%
6) Mineral & Construction Material	268.1	41.7%	16.5	51.7%
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	121.1	18.8%	3.6	11.2%
8) Manufactured Goods	71.7	11.1%	0.8	2.4%
9) Petroleum	47.0	7.3%	7.3	23.0%
10) Woods Products	0.4	0.1%	0.1	0.2%
Total	643.3	100.0%	31.8	100.0%

Source: C2000 Database (Oct. 2007 – Sep. 2008)

ຕາຕະລາງ 2.2.4 ບໍລິມາດການສົ່ງອອກ ຕາມພາສີໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ 2007/08

Unit: 1,000 ton / Year

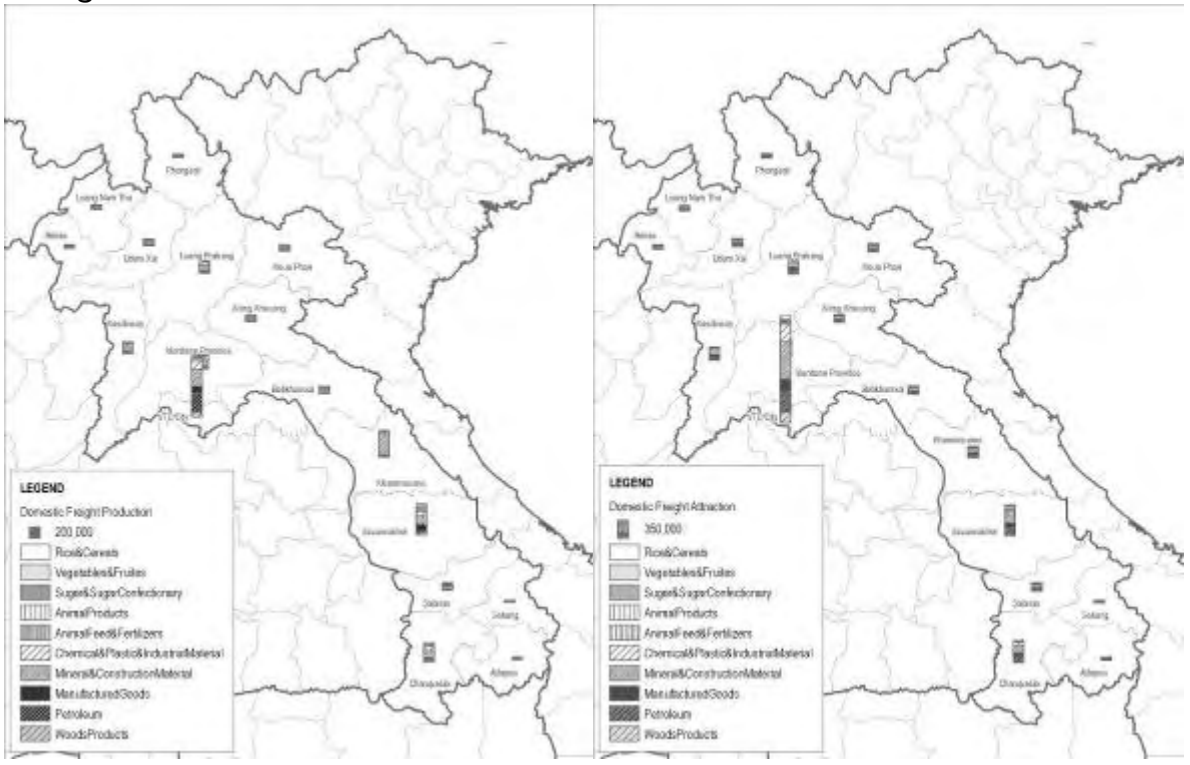
Commodity Type	Khanthabouly		Dansavan	
1) Rice & Cereals	0.8	1.1%	2.6	1.8%
2) Animal Products	0.1	0.2%	0.6	0.4%
3) Sugar & Sugar Confectionary		0.0%		0.0%
4) Fruits & Vegetables	1.4	1.9%	0.1	0.0%
5) Animal Feed & Fertilizers	0.2	0.3%	0.8	0.6%
6) Mineral & Construction Material	0.1	0.1%	118.4	83.5%
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	49.6	65.6%	8.2	5.8%
8) Manufactured Goods	0.6	0.8%	0.4	0.3%
9) Petroleum		0.0%		0.0%
10) Woods Products	22.7	30.1%	10.8	7.6%
Total	75.6	100.0%	141.8	100.0%

Source: C2000 Database (Oct. 2007 – Sep. 2008)

(3) ບໍລິມາດ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ສິນຄ້າພາຍໃນ ໃນສະຫວັນນະເຂດ

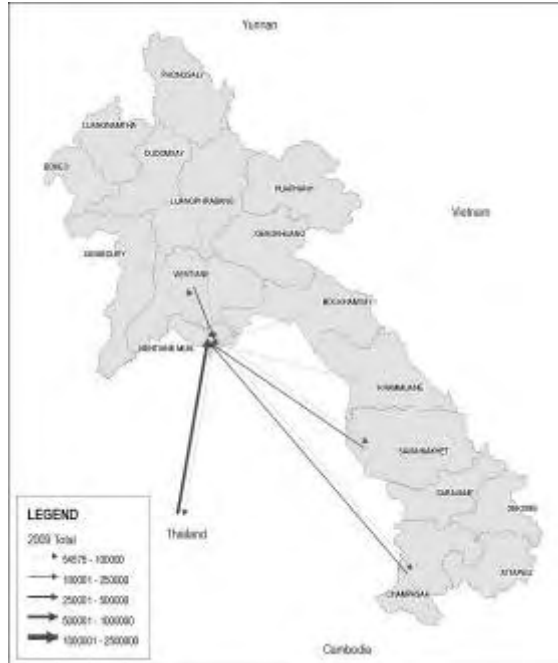
ກ່ອນການສຶກສານີ້ໄດ້ເຮັດການວິເຄາະນັ້ນ, ຍັງບໍ່ທັນມີຕົວເລກທີ່ເປັນຫຼັກຖານເພື່ອໃຫ້ເຂົ້າໃຈສິນຄ້າພາຍໃນໃນ/ລະຫວ່າງບັນດາພາກ. ໄດ້ພັດທະນາຕົວແບບແບບຄົບຊຸດຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າສຳລັບສິນຄ້າສິ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າໃນການສຶກສານີ້, ໂດຍນຳໃຊ້ຜົນຂອງ ການສຳພາດຕາມແຄມທາງ, ການສຳຫລວດບັນການຈະລາຈອນ ແລະ ຂໍ້ມູນ ແລະ ຂ່າວສານສຳຮອງເຊັ່ນ ສະຖິຕິຂອງການຂົນສົ່ງ. ຮູບ 2.2.3 ແລະ ຮູບ 2.2.4 ສະແດງການກຳເນີດ/ການດຶງດູດຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ການແຈກຢາຍສິນຄ້າພາຍໃນ.

ເບິ່ງການກຳເນີດ ແລະ ການດຶງດູດສິນຄ້າໃນສະຫວັນນະເຂດ, ບໍລິມາດການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າແມ່ນຖືກຄອບງຳດ້ວຍແຮ່ທາດ ແລະ ນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ, ຄາດຄະເນຈະມີເຖິງ 199 ພັນຕັນຕໍ່ປີ ແລະ ຄາດວ່າຈະມີເຖິງ 142 ພັນຕັນຕໍ່ປີໃນ 2009. ກ່ຽວກັບການແຈກຢາຍສິນຄ້າໃນສະຫວັນນະເຂດ, ດັ່ງໄດ້ເຫັນໃນຮູບດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້, ສິນຄ້າໃນສະຫວັນນະເຂດສ່ວນຫລາຍຖືກແຈກຢາຍໄປຫາ/ມາຈາກນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 2.2.3 ການຜະລິດສິນຄ້າພາຍໃນທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ(ຊ້າຍ) ແລະ ການດຶງດູດ(ຂວາ)ໃນ2009



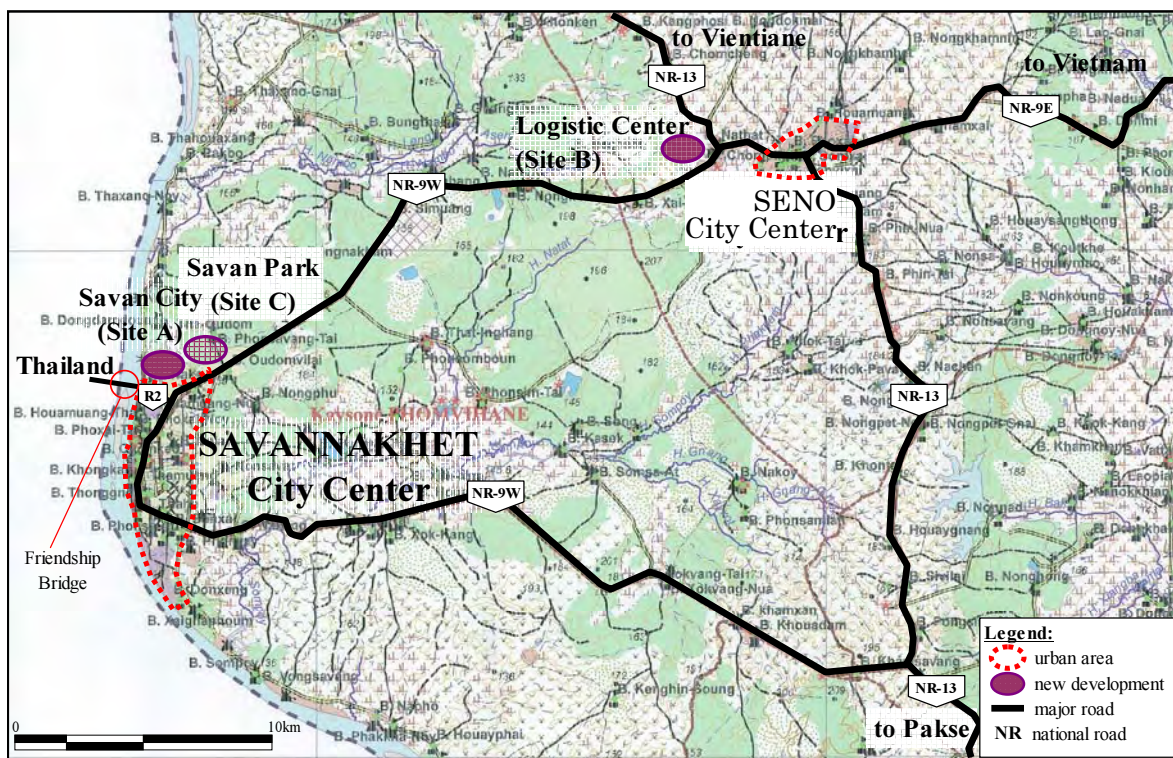
Source: JICA Study Team

ຮູບ 2.2.4 ການແຈກຢາຍສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໃນ 2009

2.3 ສະພາບດ້ານທວ່າງ ແລະ ດ້ານກາຍະພາບ

2.3.1 ຕາໜ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງ

ສະຫວັນນະເຂດຕັ້ງຢູ່ເບື້ອງຕາເວັນຕົກຂອງ NR13 ຊຶ່ງແລ່ນຜ່ານຫມົດທັງປະເທດ, ເຊິ່ມຕໍ່ວຽງຈັນ ແລະ ປາກເຊນຳອີກ. ເພື່ອເຂົ້າສູ່ໃນກາງຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຜ່ານ NR9W ປະມານ 30km. ສະຫວັນນະເຂດມີຊາຍແດນຂອງ ປະເທດຕິດກັບໄທ, ແລະ ຊາຍແດນຖືກເຊື່ອມໂດຍຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີສອງ. ມັນເປັນພາກສ່ວນນຶ່ງຂອງ ແລວເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ, ແລະ ແລກປ່ຽນຂອງ ປະຊາຊົນ ແລະ ສິນຄ້າຂະຍາຍຕົວຂຶ້ນເລື້ອຍໆ.



Source: Prepared by JICA Study Team for Preparatory Survey on Industrial Zone Development in Lao PDR

ຮູບ 2.3.1 ຕາໜ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍໃນພາກຕາເວັນຕົກຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

ເຖິງປີ 2006, ຄວາມຍາວທັງໝົດຂອງ ເສັ້ນທາງໃນແຂວງມີປະມານ 19,970km, ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍສະນິດຂອງ ເວັ້ນທາງດັ່ງຢູ່ໃນ ຕາຕະລາງ 2.3.1.

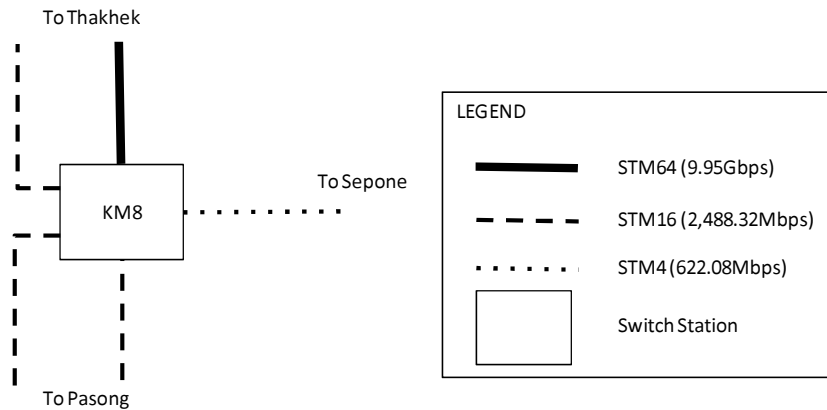
ຕາຕະລາງ 2.3.1 ຄວາມຍາວຂອງ ເສັ້ນທາງຕາມຊະນິດຂອງ ໜ້າທາງ (2006)

Road Type	Length	Coverage Ratio
1. Concrete Road	41 km	0.2 %
2. Tar Road	1,840 km	9.2 %
3. Gravel Road	4,805 km	24.1 %
4. Earth Road	13,064 km	65.4 %
5. Asphalt Road	218 km	1.1 %
TOTAL	19,968 km	100.0 %

Source: DPI Savannakhet

2.3.2 ໂທລະຄົມ

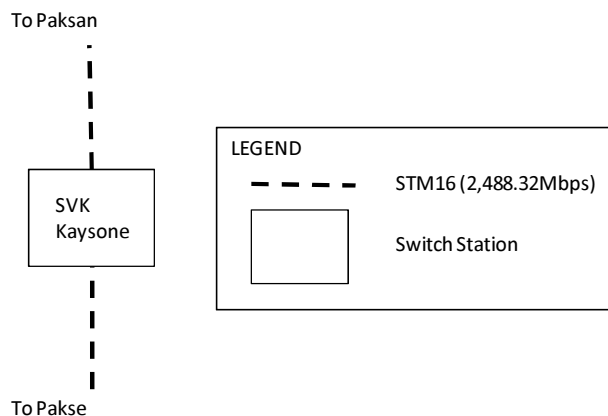
ໄດ້ສະແດງແຜນວາດສາຍຫລັກຂອງ ວິສາຫະກິດໂທລະຄົມລາວ (ETL) ສຳລັບເຂດອ້ອມຂອງ ເມືອງສະຫວັນນະເຂດດັ່ງໃນຮູບ 2.3.2. ສະຖານີ Km8 ເປັນສະຖານີປິດເປີດຕົ້ນຕໍຕັ້ງຢູ່ໃນເມືອງໃນເມືອງສະຫວັນນະເຂດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບຊຸດ (STM) 64 (9.95Gbps) ຈາກວຽງຈັນດ້ວຍສາຍກາບໄຍແສງ.



Source: Prepared by JICA Study Team for Preparatory Survey on Industrial Zone Development in Lao PDR

ຮູບ 2.3.2 ແຜນວາດສາຍຫຼັກຂອງ ETL ໃນເມືອງສະຫວັນນະເຂດ

ໄດ້ສະແດງແຜນວາດສາຍຫຼັກຂອງ ລາວໂທລະຄົມຢູ່ອ້ອມເມືອງຂອງ ສະຫວັນນະເຂດໃນຮູບ 2.3.3. ສະຖານີ SVK ໄກສອນເປັນສະຖານີບົດເປີດຕົ້ນຕັ້ງຢູ່ໃນເມືອງໃນເມືອງສະຫວັນນະເຂດ. ສາຍຫຼັກຂອງ ສະຖານີ SVK ໄກສອນຖືກເຊື່ອມຕໍ່ກັບ STM16 (2,488.32Mbps) ດ້ວຍສາຍກາບໄຍແສງ ແລະ ໄມກະໂລເວບ. ສາຍຍ່ອຍຖືກເຊື່ອມຕໍ່ໃສ່ສະຖານີ SVK ໄກສອນທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ດ້ວຍໂຄງແບບສະຕາ.



Source: Prepared by JICA Study Team for Preparatory Survey on Industrial Zone Development in Lao PDR

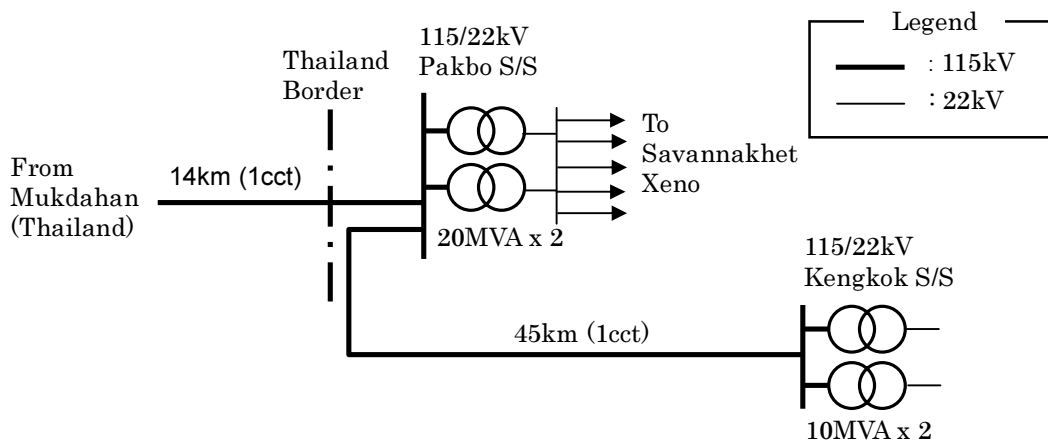
ຮູບ 2.3.3 ແຜນວາດສາຍຫຼັກຂອງ ລາວໂທລະຄົມໃນເມືອງສະຫວັນນະເຂດ

2.3.3 ໄຟຟ້າ

(1) ລະບົບຕາຂ່າຍຂອງ ໄຟຟ້າ

ໄດ້ສະແດງລະບົບຕາຂ່າຍຂອງ ໄຟຟ້າໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດໃນຮູບ 2.3.4. ຍ້ອນວ່າແຂວງສະຫວັນນະເຂດບໍ່ມີໂຮງງານໄຟຟ້າຈັກບ່ອນ ແລະ ປະຈຸບັນຕາຂ່າຍໄຟຟ້າ 115kV ຂອງ ປະເທດຈາກພາກເໜືອ ແລະ ພາກໃຕ້ກໍບໍ່ທັນໄດ້ເຊື່ອມຕໍ່ເທື່ອ, ການບໍລິໂພກກະແສໄຟຟ້າທັງໝົດໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນໄດ້ນຳເຂົ້າມາແຕ່ໂທດ້ວຍຕາຂ່າຍໄຟຟ້າ 115kV. ກຳລັງກໍ່ສ້າງຕາຂ່າຍໄຟຟ້າ 115kV ຂອງ ປະ

ເທດລະຫວ່າງຖ້ຳແຂກ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ຈະສຳເລັດພາຍໃນ 2011.



Source: Prepared by JICA Study Team for Preparatory Survey on Industrial Zone Development in Lao PDR

ຮູບ 2.3.4 ລະບົບຕາຂ່າຍໄຟຟ້າໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

(2) ລະບົບໄຟຟ້າ

ໄດ້ສະແດງສະຖານີຍ່ອຍ 115/22kV ປະຈຸບັນສຳລັບພື້ນທີ່ອ້ອມຂ້າງຂອງ ເມືອງສະຫວັນນະເຂດ ໃນ ຕາຕະລາງ 2.3.2. ໄດ້ສະຫນອງໄຟຟ້າໃຫ້ແກ່ພື້ນທີ່ອ້ອມຂ້າງເມືອງສະຫວັນນະເຂດດ້ວຍສາຍສົ່ງ22kV ຈາກສະຖານີຍ່ອຍປາກບໍ່ 115/22kV. ສຳລັບພື້ນທີ່ອ້ອມຂ້າງບັນດາເຂດອຸດສາຫະກຳນັ້ນໄດ້ເຊື່ອມຕໍ່ ດ້ວຍສາຍສົ່ງ 22kV.

ຕາຕະລາງ 2.3.2 ສະຖານີຍ່ອຍ 115/22kV ໃນເມືອງສະຫວັນນະເຂດໃນປະຈຸບັນ

Name of Substation	Description	Remarks
1. 115/22kV Pakbo Substation	Transformer : 20 MVA × 2 Peak Demand : 26.5 MW	Power source of all Industrial zone

Source: Prepared by JICA Study Team for Preparatory Survey on Industrial Zone Development in Lao PDR

2.3.4 ນຳ້ປະປາ

ນຳ້ປະປາສະຫວັນນະເຂດ (NPS) ຮັບຜິດຊອບສະຫນອງນຳ້ດື່ມໃຫ້ແກ່ພື້ນທີ່ທັງໝົດຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ 15 ເມືອງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ປະຈຸບັນ, NPS ສະຫນອງນຳ້ໃຫ້ແຕ່ 6 ເມືອງເທົ່ານັ້ນ, ເຊັ່ນ ເມືອງຄັນທະບູລີດ້ວຍອັດຕາສ່ວນຂອງ ການບໍລິການປະມານ 58% ແລະ ເມືອງອຸທຸມພອນດ້ວຍອັດຕາສ່ວນຂອງ ການບໍລິການປະມານ 60%.

ແຫລ່ງຂອງ ນຳ້ສຳລັບເມືອງອຸທຸມພອນ, ໂດຍສະເພາະຕົວເມືອງເຊໂນແມ່ນນຳ້ໃຕ້ດິນ. NPS ສະຫນອງນຳ້ໃຫ້ແກ່ຕົວເມືອງເຊໂນດ້ວຍນຳ້ສ້າງ ແລະ ໄດ້ສັງລວມສະພາບຂອງ ນຳ້ປະປາໃນ 2008ໃນຕາຕະລາງ 2.3.3.

ຕາຕະລາງ 2.3.3 ສະພາບນໍ້າປະປາໃນເມືອງອຸທຸມພອນໃນປະຈຸບັນ

Item	Figures in 2008	
1	Water Source	Groundwater
	Number of Boreholes	49 wells in total (30 wells in use)
	Water Quality	Good (well depth < 50m), Salinity (well depth > 50m)
	Ave. Daily Production	1,351 m ³ /day
2	Population	
	Outhoomphone District	83,152 persons
	Urban Seno	20,219 persons
3	Service Indicators	
	Number of Meter Connection	1,690 in total (Industrial: 30, Commercial: 628, Institutional: 196)
	Service Area	7 villages with an area of 17 km ²
	Service Coverage Ratio	60%
	Ave. Daily Consumption per Capita	185 lpcd
	Ave. Water Tariff	1.377 kip/m ³
4	Efficiency Indicators	
	UFW Ratio	27.1%
	Unit Production Cost	1.101 kip/m ³
	Account Receivable	3 month
	Staff per 1000 Connections	10.2 persons

Source: Prepared by JICA Study Team for Preparatory Survey on Industrial Zone Development in Lao PDR

ເຖິງແມ່ນວ່າອັດຕາສ່ວນຂອງ ການກະຈາຍການບໍລິການຂອງ ນໍ້າໃນພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງຂອງ NPS ຕ້ອງແມ່ນ 100% ກໍຕາມ, ການພັດທະນາ ແລະ ການແຈກຢາຍນໍ້າປະປາຂອງ ນໍ້າປະປາໃນປະຈຸບັນຍັງ ບໍ່ທັນພຽງພໍອັນອັດຕາການເຕີບໂຕໄວຂອງ ປະຊາກອນໃນພື້ນທີ່ອ້ອມຂ້າງພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງ. ສະ ເພາະຢ່າງຍິ່ງ, ເມືອງຄັນທະບູລີ ແລະ ເມືອງອຸທຸມພອນແມ່ນປະສົບກັບການຂາດແຄນນໍ້າປະປາຢ່າງຕໍ່ ເນື່ອງຖ້າທຽບໃສ່ກັບຄວາມຕ້ອງການນໍ້າ. NPS ເກັບຄ່ານໍ້າໄດ້ດີດ້ວຍອັດຕາການເກັບໄດ້ຫລາຍກວ່າ 90% ຂອງ ການສະໜອງນໍ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໄວ້ທັງຫມົດ.

ບົດທີ 3 ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

3.1 ຄຳນຳ

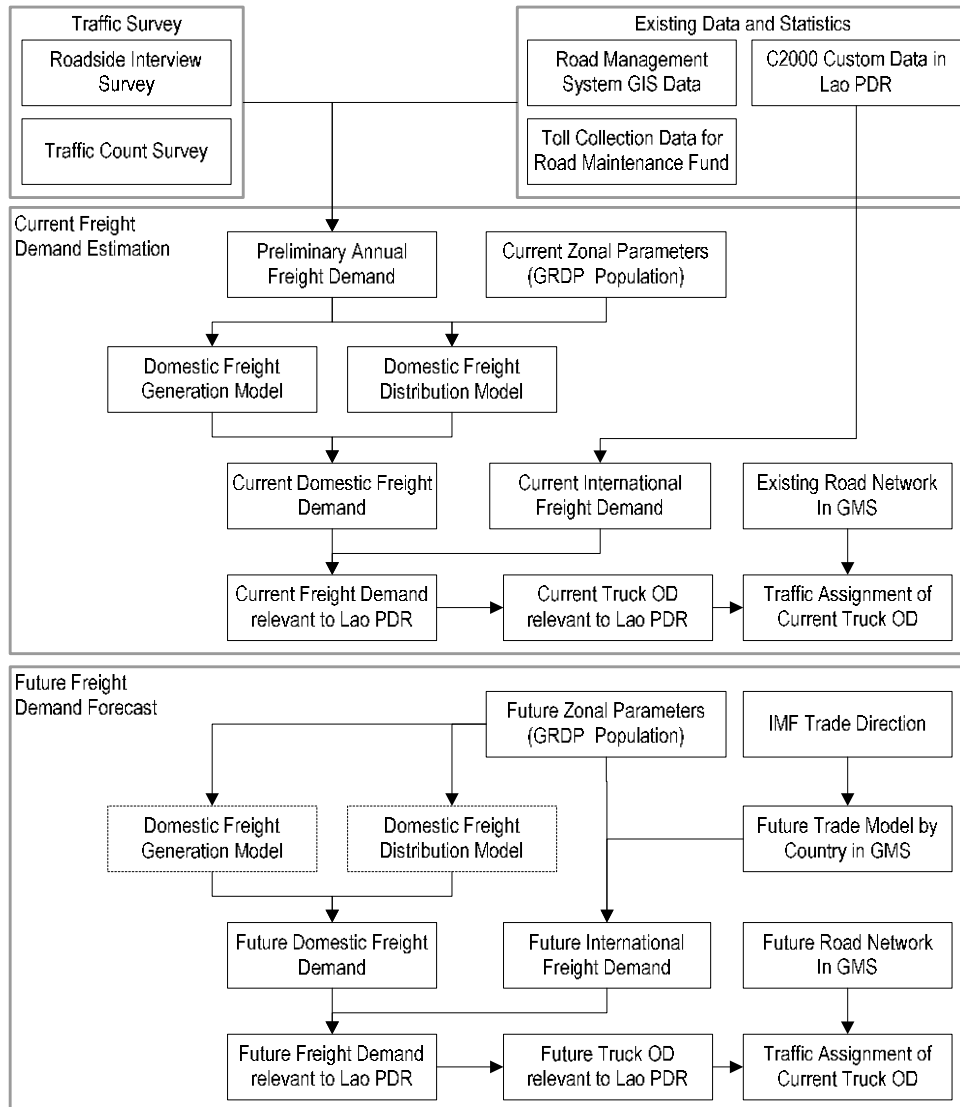
ດັ່ງໄດ້ຄົ້ນຄວ້າໃນບົດທີ 4 ຂອງ ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດລາວ(ເຫລັ້ມ 2), ໄດ້ພັດທະນາຕົວແບບການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າແບບຄົບຊຸດຢູ່ລະດັບຊາດ/ຂົງເຂດເພື່ອໃຫ້ເຫັນສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິ່ງອອກ/ນຳເຂົ້າ ແລະ ຜ່ານແດນຢູ່ໃນ/ຜ່ານ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ໂດຍອີງໃສ່ຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້ານີ້, ໃນບົດນີ້ໄດ້ຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນອານາຄົດໃນເຂດພະລາທິການສະຫວັນນະເຂດ(SLP), ແລະ ສະໜອງຕົວເລກປະກອບສຳລັບການວາງແຜນການ ແລະ ການອອກ ແບບ SLP ແລະ ສຳລັບການທົດລອງຄຸນຄ່າດ້ານການເງິນ ແລະ ດ້ານເສດຖະກິດຂອງ SLP , ຊຶ່ງຈະໄດ້ ເວົ້າເຖິງໃນບົດຕໍ່ໄປນີ້.

3.2 ວິທີການຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ EXIM

ໄດ້ພັດທະນາຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າສຳລັບສິນຄ້າສິ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າ, ໂດຍນຳໃຊ້ຜົນຂອງ ການສຳພາດຕາມແຄມທາງ, ການສຳຫລວດນັບການຈະລາຈອນ ແລະ ຂໍ້ມູນ ແລະ ຂ່າວສານສຳຮອງເຊັ່ນສະຖິຕິຂອງ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ຂໍ້ມູນຂອງ ພາສີ. ໄດ້ສັງລວມຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້ານີ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້.

- ໄດ້ກຳນົດປີເປົ້າໝາຍຂອງ ການຄາດຄະເນແມ່ນປີ 2025 ແລະ ໄລຍະກາງແມ່ນປີ 2015.
- ໄດ້ພັດທະນາຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າທົ່ວໄປ, ໂດຍອີງໃສ່ ຕົວແບບສືບທອດກ້າວທຳມະດາ: ຕົວແບບຂອງ ການກຳນົດສິນຄ້າ, ຕົວແບບຂອງ ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ ແລະ ການກຳນົດການຈະລາຈອນ, ສຳລັບສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິນຄ້າສິ່ງອອກ/ນຳເຂົ້າ ແລະ ຜ່ານແດນ.
- ບັນດາສິນຄ້າທີ່ໄດ້ວິເຄາະດ້ວຍຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າລວມມີ (1) ເຂົ້າ ແລະ ຫາດແປ້ງ, (2) ຜະລິດຕະພັນສັດ, (3) ນ້ຳຕານ ແລະ ເຂົ້າຫນົມຫວານ, (4) ຫມາກໄມ້ ແລະ ພືດຜັກ, (5) ອາຫານສັດ ແລະ ປຸຍ ແລະ (6) ບໍ່ແຮ່ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, (7) ສານເຄມີ, ປະລາດສະຕິກ ແລະ ວັດສະດຸອຸດສາຫະກຳ, (8) ສິນຄ້າຫັດຖະກຳ, (9) ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ (10) ຜະລິດຕະພັນໄມ້.

ຮູບ 3.2.1 ສະແດງກະແສຂອງ ຫນ້າວຽກຂອງ ຕົວແບບ ແລະ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສົນຄ້າທັງຫມົດ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 3.2.1 ການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ວຽກສໍາລັບການຄາດຄະເນ ແລະ ຕົວແບບຂອງ ຄວາມຕ້ອງການສົນຄ້າ

3.3 ສັງລວມຜົນຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສົນຄ້າສໍາລັບສົນຄ້າ EXIM

3.3.1 ຂອບດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມທີ່ໄດ້ນໍາໃຊ້

ໄດ້ສະແດງຂອບຂອງ ການວາງແຜນການ, ຊຶ່ງໄດ້ຮັບການກະກຽມໂດຍອີງໃສ່ບົດລາຍງານພາຍໃນຂອງ ໃນຕາຕະລາງ 3.3.1. ໄດ້ຄາດຄະເນ GDP ໃນ 2009, 2015 ແລະ 2025 ໂດຍອີງໃສ່ອັດຕາການເຕີບໂຕປະຈຳປີ.

ຕາຕະລາງ 3.3.1 GDP ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໃນບັນດາປະເທດທ GMS

GDP (USD billion)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2009	2015	2025
Cambodia	3.65	3.98	4.28	4.66	5.33	6.29	7.26	8.69	9.67	14.55	27.93
Yunnan (China)	22.73	25.13	26.94	29.84	35.76	42.34	50.17	62.13	73.07	119.21	269.52
Lao PDR	1.74	1.77	1.83	2.15	2.51	2.87	3.51	4.14	4.72	7.29	14.46
Myanmar	8.91	6.48	6.78	10.47	10.57	11.99	14.50	19.62	N/A	N/A	N/A
Thailand	122.73	115.54	126.88	142.64	161.34	176.35	206.99	246.05	265.88	363.09	592.84
Vietnam	31.20	32.50	35.15	39.63	45.55	53.05	61.00	69.23	80.73	123.55	246.18
GMS Total	190.95	185.40	201.86	229.38	261.06	292.89	343.43	409.86	434.06	627.7	1,144.9

Source: The World Economic Outlook (IMF), National Statistic Bureau of PRC.

Note: GDP in 2009, 2015 and 2025 are estimated by annual growth rate in IMF Staff Report.

3.3.2 ການກຳເນີດສິນຄ້າ

ໄດ້ຄາດເບື້ອງຕົ້ນການຄ້າໄປຫາ/ມາຈາກ ສປປ ລາວໃນອານາຄົດ, ທີ່ສະໜອງການຄວບຄຸມບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກທັງໝົດດ້ວຍແບບການຖອຍຫລັງໂດຍນຳໃຊ້ GDP ຂອງ ປະເທດ ແລະ ຂອງ ບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງອື່ນໆ. ຕາຕະລາງ 3.3.2 ສັງລວມຜົນຂອງ ບໍລິມາດການຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ, ທີ່ຊັບອກເຖິງການຄາດຄະເນທັງຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກຊຶ່ງເພີ່ມຂຶ້ນ 1.6 ເທື່ອ ພາຍໃນ 2015 ແລະ ຫລາຍກວ່າ 3.0 ເທື່ອພາຍໃນ 2025 ແລະ ທັງສອງຈະສືບຕໍ່ອີງໃສ່ປະເທດໄທຈົນເຖິງ 2025.

ຕາຕະລາງ 3.3.2 ການຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ

Country	Export (million USD)			Import (million USD)		
	2009	2015	2025	2009	2015	2025
Cambodia	1.3	2.5	5.7	0.4	0.7	1.4
Thailand	538.9	863.9	1,631.9	1,569.6	2,602.4	5,489.2
Vietnam	214.9	370.8	817.2	118.5	169.9	313.6
Yunnan (China)	38.9	69.5	169.3	51.5	85.0	178.5
Total	794.0	1,306.7	2,624.1	1,740.1	2,858.0	5,982.7

Source: JICA Study Team

ໄດ້ຄາດຄະເນບໍລິມາດການຄ້າຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປໃນອານາຄົດດ້ວຍແບບການຖອຍຫລັງ, ທີ່ໄດ້ຮັບການອະທິບາຍດ້ວຍ GDP ຂອງ ປະເທດ ແລະ ຂອງ ບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ. ຕາຕະລາງ 3.3.3 ແລະ ຕາຕະລາງ 3.3.4 ສະແດງມູນຄ່າຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ. ຍົກເວັ້ນຜະລິດຕະພັນອາຫານທີ່ອີງໃສ່ການເຕີບໂຕຂອງ ປະຊາກອນພຽງຢ່າງດຽວ, ໄດ້ຄາດຄະເນສິນຄ້າທັງໝົດໃຫ້ມີການເພີ່ມຂຶ້ນເທົ່າກັນກັບຂອງ ບໍລິມາດທັງໝົດຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກ.

ຕາຕະລາງ 3.3.3 ການນຳເຂົ້າໃນປະຈຸບັນ ແລະ ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ແລະ ປັດໃຈຂອງ ການຂະຫຍາຍ

Commodity Type	Forecasted Import Value (million USD)			Expansion Factor	
	2009	2015	2025	2015/2009	2025/2009
1) Rice & Cereals	25	36	71	1.44	2.84
2) Animal Products	18	25	48	1.39	2.67
3) Sugar & Sugar Confectionary	8	7	10	0.88	1.25
4) Fruits & Vegetables	11	19	41	1.73	3.73
5) Animal Feed & Fertilizers	25	39	82	1.56	3.28
6) Mineral & Construction Material	54	85	174	1.57	3.22
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	635	1,099	2,369	1.73	3.73
8) Manufactured Goods	521	822	1,671	1.58	3.21
9) Petroleum	425	697	1,457	1.64	3.43
10) Woods Products	18	29	59	1.61	3.28
Total	1,740	2,858	5,983	1.64	3.44

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 3.3.4 ການສົ່ງອອກໃນປະຈຸບັນ ແລະ ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ແລະ ປັດໃຈຂອງ ການຂະຫຍາຍ

Commodity Type	Forecasted Export Value (million USD)			Expansion Factor	
	2009	2015	2025	2015/2009	2025/2009
1) Rice & Cereals	41	46	59	1.12	1.44
2) Animal Products	2	2	4	1.00	2.00
3) Sugar & Sugar Confectionary	0	0	1	1.00	1.00
4) Fruits & Vegetables	34	56	113	1.65	3.32
5) Animal Feed & Fertilizers	0	0	0	1.00	1.00
6) Mineral & Construction Material	108	178	377	1.65	3.49
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	420	724	1,485	1.72	3.54
8) Manufactured Goods	141	234	473	1.66	3.35
9) Petroleum	5	6	9	1.20	1.80
10) Woods Products	43	58	103	1.35	2.40
Total	794	1,307	2,624	1.65	3.30

Source: JICA Study Team

3.3.3 ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ

ໄດ້ແຈກຢາຍບໍລິມາດສິນຄ້າໃນອານາຄົດໃຫ້ແກ່ບັນດາແຂວງໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວດ້ວຍແບບແຮງດຶງດູດ. ໄດ້ສ້າງແບບແຮງດຶງດູດນີ້ດ້ວຍການກຳເນີດ ແລະ ການດຶງດູດສິນຄ້າຕາມຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າພາຍໃນ ແລະ ໄລຍະທາງຂອງ ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງບັນດາເຂດຂອງ ວິເຄາະດ້ານການຈະລາຈອນເປັນປັດໃຈຂອງ ການອະທິບາຍ. ໂດຍການນຳໃຊ້ແບບແຮງດຶງດູດນີ້, ບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກໄປຫາ/ມາຈາກແຂວງສະຫວັນນະເຂດໃນອານາຄົດດັ່ງຢູ່ໃນ ຕາຕະລາງ 3.3.5 ແລະ ຕາຕະລາງ

3.3.6. ບັນດາປັດໃຈຂອງ ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ ບໍລິມາດການຄ້າ, ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນພາຍໃນ 2009, 2015 ແລະ 2025 ຈະສະໜອງຜົນປະກອບເພື່ອຄາດຄະເນບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ຈະໃຫ້ການບໍລິການຢູ່ SLP ໃນອາ ນາຄົດ. ເພື່ອປຸງມູນຄ່າສິນຄ້າ (ເປັນ USD) ມາເປັນບໍລິມາດສິນຄ້າ(ເປັນຕັນ), ໄດ້ສ້າງປັດ ໃຈຕາມສະນິດຂອງ ສິນຄ້າໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນຂອງ ພາສີຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວໃນ 2008/09.

ຕາຕະລາງ 3.3.5 ບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ແລະ ປັດໃຈຂອງ ການຂະຫຍາຍ (ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ)

Commodity Type	Forecasted Import Volume (1000 ton)			Expansion Factor	
	2009	2015	2025	2015/2009	2025/2009
1) Rice & Cereals	1.5	2.2	4.5	1.45	2.92
2) Animal Products	3.0	4.1	7.9	1.36	2.63
3) Sugar & Sugar Confectionary	5.3	5.0	6.7	0.96	1.28
4) Fruits & Vegetables	3.6	6.4	14.0	1.78	3.87
5) Animal Feed & Fertilizers	19.0	30.2	63.8	1.59	3.36
6) Mineral & Construction Material	81.6	128.7	265.8	1.58	3.26
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	82.9	144.6	313.8	1.75	3.79
8) Manufactured Goods	41.1	65.5	134.3	1.59	3.26
9) Petroleum	67.1	111.2	234.0	1.66	3.49
10) Woods Products	2.2	3.6	7.7	1.62	3.46
Total	307.4	501.6	1,052.5	1.57	3.24

Note: The figures show import volume from Thailand.

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 3.3.6 ບໍລິມາດຂອງ ການສົ່ງອອກທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ແລະ ປັດໃຈຂອງ ການຂະຫຍາຍ (ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ)

Commodity Type	Forecasted Export Volume (1000 ton)			Expansion Factor	
	2009	2015	2025	2015/2009	2025/2009
1) Rice & Cereals	0	0	0	1.08	1.26
2) Animal Products	0	0	0	1.24	2.13
3) Sugar & Sugar Confectionary	165	165	165	1.00	1.00
4) Fruits & Vegetables	5	9	16	1.57	2.89
5) Animal Feed & Fertilizers	0	0	0	1.18	1.67
6) Mineral & Construction Material	1	1	2	1.61	3.24
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	73	122	235	1.67	3.21
8) Manufactured Goods	1	1	3	1.60	2.97
9) Petroleum	0	0	0	1.00	1.00
10) Woods Products	31	38	58	1.23	1.88
Total	276	337	479	1.55	2.93

Note: The figures show export volume to Thailand.

Source: JICA Study Team

ບົດທີ 4 ນະໂຍບາຍການພັດທະນາຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ (SLP)

4.1 ເຫດຜົນຂອງ ໂຄງການ

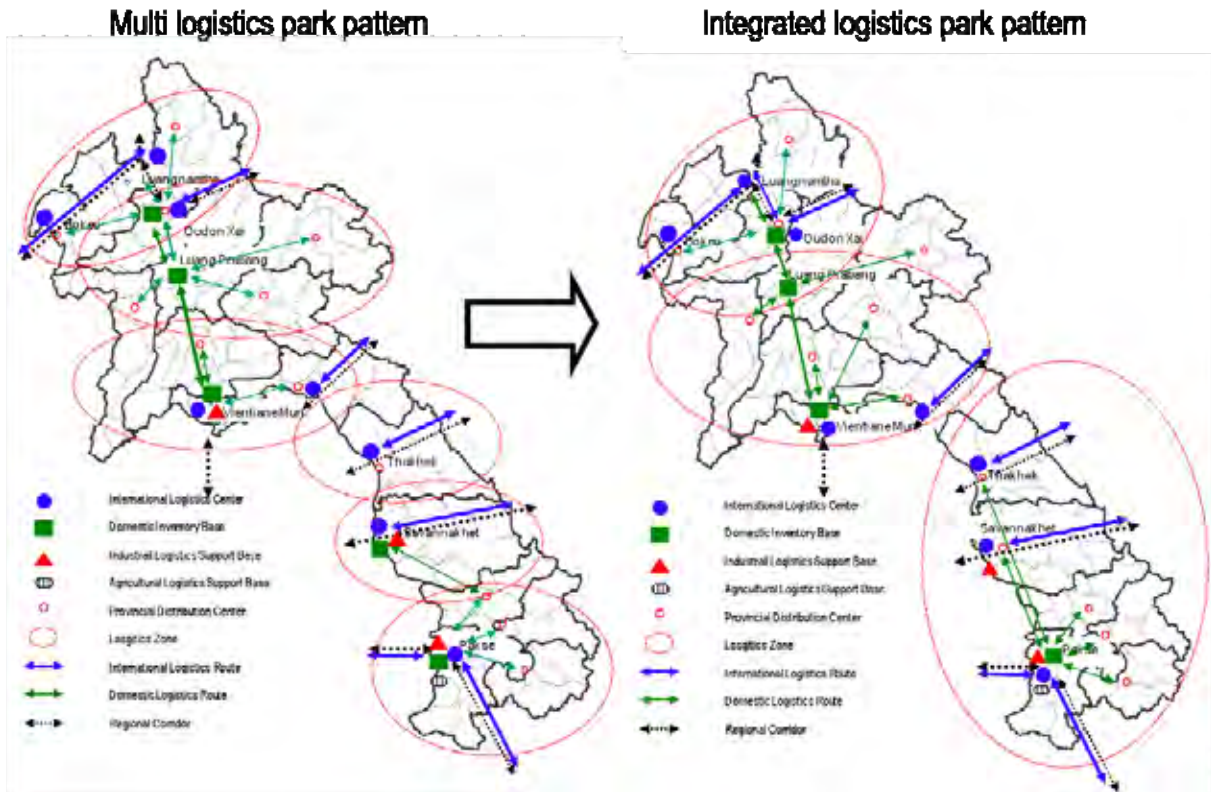
4.1.1 ຄວາມຈຳເປັນຂອງ SLP

(1) ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ ແລະ SLP

ດັ່ງໄດ້ອະທິບາຍໃນເຫລັ້ມນຶ່ງຂອງ ບົດລາຍງານນີ້ (ເຫລັ້ມ 1) ຕ່າງຫາກ, ໄດ້ຮ່າງຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ ແລະ ໄດ້ສະເໜີເພື່ອຊີ້ແຈງທິດທາງນະໂຍບາຍຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ເພື່ອເຮັດໃຫ້ບັນດາໂຄງລ່າງດ້ານພະລາທິການທັນສະໄຫມ ແລະ ເພື່ອສົ່ງເສີມອຸດສາຫະກຳພະລາທິການ. ຈຸດປະສົງລວມຂອງ ແຜນຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດແມ່ນເພື່ອບັນລຸສິ່ງທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງ ຕົ້ນສຳລັບການພັດທະນາໃນດ້ານທີ່ຕັ້ງພູມສາດໃນບັນດາປະເທດ GMS ແລະ ໄດ້ຜົນປະໂຫຍດຈາກຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂ້າມແດນລະຫວ່າງບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງໃນອານາຄົດ. ໄດ້ສ້າງຍຸດທະສາດນີ້ໂດຍອີງໃສ່ແນວຄິດທີ່ວ່າການເຊື່ອມຢືງຂອງ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຄ້າແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ, ເພື່ອເຮັດບົດບາດສຳຄັນໃນການສະໜອງການບໍລິການພະລາທິການທີ່ມີຄຸນນະພາບ, ເປັນສູນກາງຂອງ ຂົງເຂດທີ່ກວມເນື້ອທີ່ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວກໍຄືບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງທັງຫມົດ. ໃນນີ້, ບັນຫາຂໍ້ກະແຈແມ່ນຕ້ອງຕັ້ງບັນດາເຂດພະລາທິການທີ່ເຊື່ອມຢືງຢ່າງມີຍຸດທະສາດພາຍໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວແນວໃດ.

ສາມາດກຳນົດບັນດາຫນ້າທີ່ຂອງ ເຂດພະລາທິການສະຫວັນນະເຂດ (SLP) ຈາກທັດສະນະຂອງ ການພັດທະນາຂອງ ຊາດ, ຂອງ ພາກພື້ນກໍຄືຄວາມຕ້ອງການພາຍໃນ. ຮັບຮູ້ວ່າສະຫວັນນະເຂດໄດ້ ຮັບການພິຈາລະນາໃຫ້ເປັນສູນກາງດ້ານພະລາທິການຂອງ ພາກພື້ນ, SLP ບໍ່ຈຳເປັນຈະຕ້ອງປະກອບບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ຄົບຊຸດຄືກັນກັບເຂດພະລາທິການວຽງຈັນ (VLP) ແລະ SLP ຄວນສຸມໃສ່ການບໍລິການອັນຈຳກັດ, ເປົ້າຫມາຍແມ່ນການໃຫ້ບໍລິການແກ່ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສິ່ງອອກ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ “ສິນຄ້າ EXIM”), ສາງຜູ້ສິນຄ້າ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ການໃຫ້ກຳເນີດທຸລະກິດ. ນອກນັ້ນ, ຄາດວ່າສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ຈຳປາສັກຈະກາຍເປັນຈຸດສຸມດ້ານພະລາທິການ, ທີ່ ແຈກ

ຢາຍສິນຄ້າ EXIM ໃນພາກກາງ ແລະ ພາກໃຕ້ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນຍຸດທະສາດ ພະລາທິການແຫ່ງຊາດ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.1.1 ແຜນການຂອງ ການພັດທະນາທີ່ເປົ້າຫວ່າງຂອງ ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ

(2) ການເຊື່ອມຍິງຂອງ ພາກພື້ນ ແລະ SLP

ດັ່ງໄດ້ສະເໜີໃນຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ, ຄວນປ່ຽນແທນບັນດາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ດ້ານພະລາທິການທີ່ເຊື່ອມຍິງເພື່ອຫລຸດຜ່ອນຄ່າຂົນສົ່ງ ແລະ ເພື່ອສະໜອງການບໍລິການດ້ານຂົນສົ່ງ ພາຍໃນພື້ນທີ່. ທ່າແຂກ ແລະ ປາກເຊບ່ອນທີ່ຕັ້ງສູນກາງພະລາທິການທີ່ເຊື່ອມຍິງເປັນສະຖານທີ່ ທີ່ເປັນໄປໄດ້. ເບິ່ງທີ່ຕັ້ງດ້ານພູມສາດ, ຂະໜາດຂອງ ປະຊາກອນ ແລະ ບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າພາຍໃນ ແລະ ລະຫວ່າງປະເທດ, ບົດບາດຂອງ ທ່າແຂກໃນດ້ານພະລາທິການແມ່ນຈໍາກັດ ແລະ ຄາດວ່າຈະເຮັດແຕ່ ຫນ້າທີ່ເປັນສູນກາງຢ່ອຍດ້ານພະລາທິການຂອງ ພາກພື້ນຄືກັນກັບສະຫວັນນະເຂດ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ຄາດວ່າປາກເຊບ່ອນຈະກາຍເປັນຈຸດສຸມດ້ານພະລາທິການ, ສະໜອງສິນຄ້າ EXIM ໃນພາກກາງ ແລະ ພາກໃຕ້ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ການຫາລືດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງຄຸນລັກສະນະດ້ານການຄ້າຂອງ ສອງພື້ນທີ່: ທ່າແຂກ ແລະ ປາກເຊ.

1) ທ່າແຂກ

ຕາຕະລາງ 4.1.1 ສະແດງບໍລິມາດສິນຄ້າຂອງ ສິນຄ້າທັດຖະກຳໃນປະຈຸບັນ ແລະ ໃນອານາຄົດຊຶ່ງເປັນ ນຶ່ງຂອງ ບັນດາສິນຄ້າຕົ້ນຕໍທີ່ໃຫ້ບໍລິການຢູ່ເຂດພະລາທິການ. ຄາດຄະເນວ່າບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທັດ ຖະກຳໃນທ່າແຂກຂ້ອນຂ້າງຈຳກັດ, ດັ່ງນັ້ນ, ຄວນເຊື່ອມໝ້າທີ່ຂອງ ການສະໜອງບັນດາສິນຄ້າເຫຼົ່າ ນີ້ທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກທ່າແຂກກັບວຽງຈັນ ຫລື ສະຫວັນນະເຂດ. ເຖິງແມ່ນວ່າໄລຍະເວລາຂອງ ການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງທ່າແຂກ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດຈະສັ້ນກວ່າລະຫວ່າງທ່າແຂກ ແລະ ວຽງຈັນກໍຕາມ, ຄາດວ່າ ຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງສອງເສັ້ນທາງນີ້ຈະຢູ່ພາຍໃນສາມຊົ່ວໂມງ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ຄາດຄະເນວ່າບໍລິ ມາດຂອງ ສິນຄ້າທັດຖະກຳໃນວຽງຈັນນັ້ນຈະຫລາຍກວ່າໃນສະຫວັນນະເຂດກວ່າຫ້າເທື່ອ ໃນ 2015 ແລະ ຫລາຍກວ່າສີ່ເທື່ອໃນ 2025. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຄາດວ່າວຽງຈັນຈະສະໜອງການບໍລິການດ້ານພະລາທິ ການສຳລັບບັນດາສິນຄ້າທັດຖະກຳທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກທ່າແຂກ, ທີ່ໃຫ້ຄວາມພໍໃຈຕໍ່ຜົນສຳເລັດຊຶ່ງອາດ ເຮັດໃຫ້ຄ່າການຂົນສົ່ງໄປຫາ/ມາຈາກທ່າແຂກຫລຸດລົງຢ່າງຫລວງຫລາຍ.

ຕາຕະລາງ 4.1.1 ບໍລິມາດສິນຄ້າຂອງ ສິນຄ້າທັດຖະກຳໃນບາງເມືອງທີ່ໄດ້ເລືອກເຟັ້ນ(ຫົວໜ່ວຍ ພັນໂຕນ)

City	Year	Domestic	Import	Export	Total
Vientiane	2009	126,356	132,679	7,237	266,272
	2015	166,382	211,520	11,730	389,632
	2025	280,228	433,641	22,567	736,436
Thakhek	2009	10,252	15,985	140	26,377
	2015	14,994	25,260	227	40,481
	2025	31,434	51,482	441	83,357
Savannakhet	2009	24,586	28,729	913	54,228
	2015	35,989	45,571	1,486	83,046
	2025	69,161	93,078	2,882	165,121

Source: JICA Study Team

2) ປາກເຊ

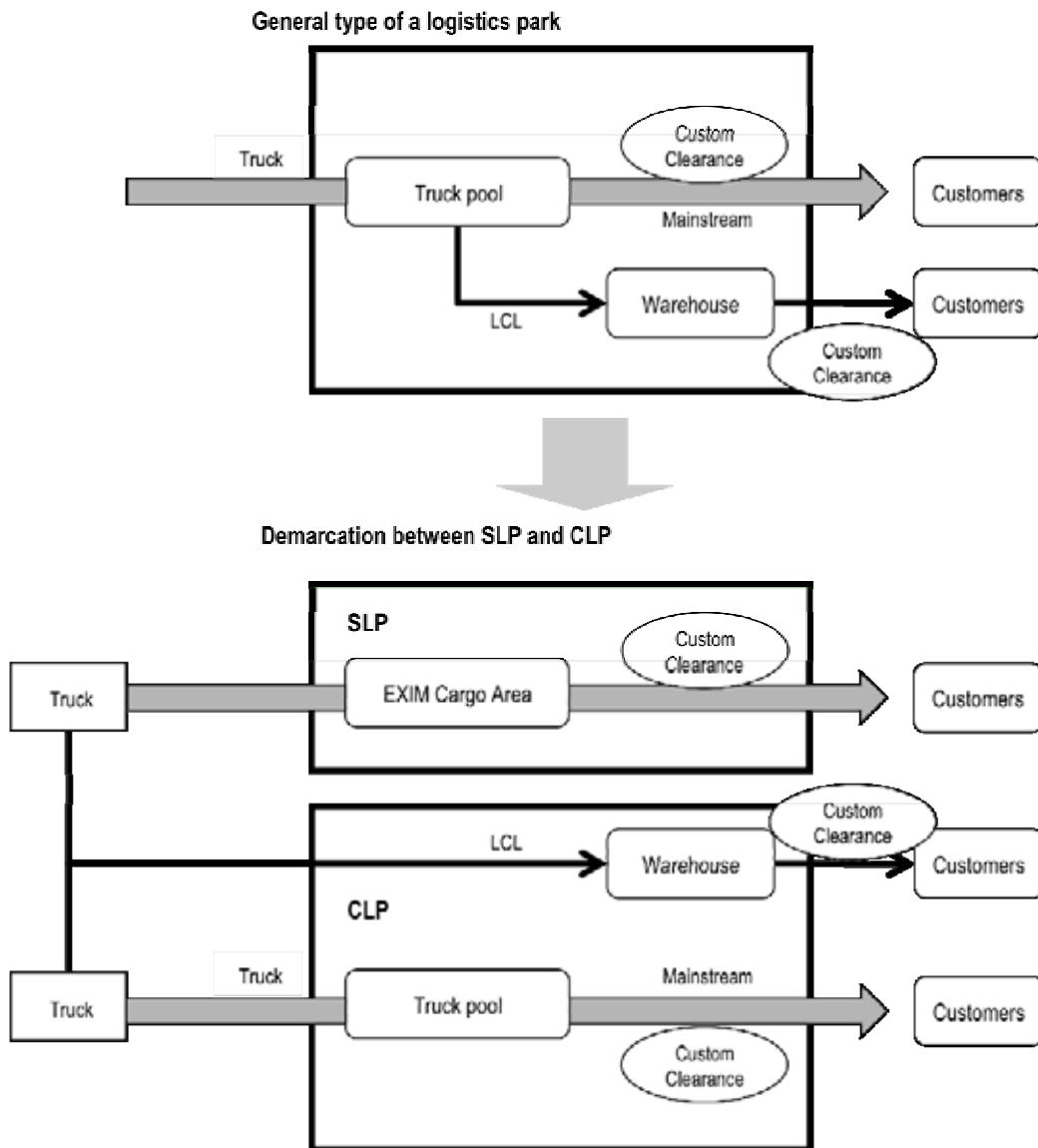
ໂດຍເຫັນໄດ້ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ທັງສະຫວັນນະເຂດເຂດ ແລະ ທັງປາກເຊມີຈຳນວນ ຫນ້ອຍ, ມັນຈະບໍ່ສົມເຫດສົມຜົນທີ່ຕ້ອງໄດ້ສ້າງບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ເຊື່ອມຢືງສະເພາະ ໃນແຕ່ລະບ່ອນຂອງ ທັງສອງຕົວເມືອງນີ້. ຕາຕະລາງ 4.1.2 ສະແດງບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າໂດຍລວມ ທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ SLP ແລະ CLP ແລະ ຊີ້ບອກວ່າບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າຂາເຂົ້າຂອງ ທັງ SLP ແລະ CLP ແມ່ນເກືອບເທົ່າກັນ. ໂດຍເບິ່ງບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າຂາອອກ, ຄາດວ່າບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າຂາເຂົ້າ ແລະ ຂາອອກຢູ່ SLP ຈະປ່ຽນແປງຫລາຍ, ຊຶ່ງອາດເຮັດໃຫ້ຄ່າຂົນສົ່ງສູງ. ທາງກົງກັນຂ້າມ, ການຄ້າໃນ ປາກເຊສະແດງລັກສະນະທີ່ດີວ່າບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າຂາອອກ ແລະ ຂາເຂົ້າແມ່ນດູນດ່ຽງກັນດີ. ດ້ວຍ ເຫດນີ້, ປາກເຊສາມາດເຮັດໜ້າທີ່ເປັນສູນກາງພະລາທິການທີ່ເຊື່ອມຢືງຊຶ່ງຕົ້ນຕໍໃຫ້ບໍລິການແກ່ສິນຄ້າ EXIM ໄປຫາ/ມາຈາກໄທ ແລະ ສະໜອງການບໍລິການດ້ານພະລາທິການຂອງ ຕົນໃຫ້ກວມພາກກາງ ແລະ ພາກໃຕ້ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

ຕາຕະລາງ 4.1.2 ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າຢູ່ SLP ແລະ CLP ໃນປະຈຸບັນ ແລະ ໃນອານາຄົດ

Unit: 000 ton

Savannakhet Logistics Park	Inbound			Outbound		
	2,009	2,015	2,025	2,009	2,015	2,025
1) Rice & Cereals	1,281	1,852	3,745	211	227	266
2) Animal Products	2,650	3,616	6,968	0	0	0
3) Sugar & Sugar Confectionary	2,635	2,520	3,370	0	0	0
4) Fruits & Vegetables	104	185	402	17	28	50
5) Animal Feed & Fertilizers	0	0	0	0	0	0
6) Mineral & Construction Material	5,207	8,212	16,958	35	56	112
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	6,861	11,976	25,984	0	0	0
8) Manufactured Goods	17,905	28,517	58,446	440	703	1,309
9) Petroleum	0	0	0	0	0	0
10) Woods Products	1,957	3,169	6,773	0	0	0
Total	38,600	60,048	122,646	703	1,014	1,738
Champasack Logistics Park	Inbound			Outbound		
	2,009	2,015	2,025	2,009	2,015	2,025
1) Rice & Cereals	3,912	5,656	11,442	1,445	1,560	1,827
2) Animal Products	1,284	1,752	3,375	0	0	0
3) Sugar & Sugar Confectionary	1,707	1,633	2,183	0	0	0
4) Fruits & Vegetables	76	136	295	16,560	26,033	149,761
5) Animal Feed & Fertilizers	13,087	20,826	43,981	0	0	0
6) Mineral & Construction Material	230	363	750	0	0	0
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	9,396	16,401	35,583	0	0	4,866
8) Manufactured Goods	11,318	18,026	36,942	1,270	2,029	3,758
9) Petroleum	0	0	0	0	0	0
10) Woods Products	2	3	7	9,576	11,776	515
Total	41,012	64,796	134,558	28,851	41,399	160,726

Source: JICA Study Team



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.1.2 ພາບຂອງ ການເຊື່ອມຍິງດ້ານພະລາທິການຂອງ ພາກ

ດັ່ງນັ້ນ, CLP ຈະຮັກສາໜ້າທີ່ເປັນສູນກາງດ້ານພະລາທິການຂອງ ພາກ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການບໍລິການດ້ານບັນຊີຈະໃຫ້ບໍລິການຢູ່ CLP ແທນທີ່ຈະເປັນ SLP. ບັນດາສິນຄ້າທີ່ເຫລືອເຊັ່ນ ການແຈກຢາຍເຕັມລົດບັນທຸກ ຫລື ການແຈກຢາຍສິນຄ້າໂດຍກົງຍັງຕ້ອງຜ່ານ SLP. ໃນດ້ານສິນຄ້າເພື່ອການຂຶ້ນບັນຊີເຊັ່ນການແຈກຢາຍເປັນພູດນ້ອຍລວມທັງສິນຄ້າ LCL, ບັນດາຜູ້ຮັບສິນຄ້າໃນສະຫວັນນະເຂດສາມາດຮັບສິນຄ້າເຫລົ່ານີ້ຜ່ານປາກເຊໃນເວລາສັ້ນກວ່າການສົ່ງໂດຍກົງມາແຕ່ໄທ.

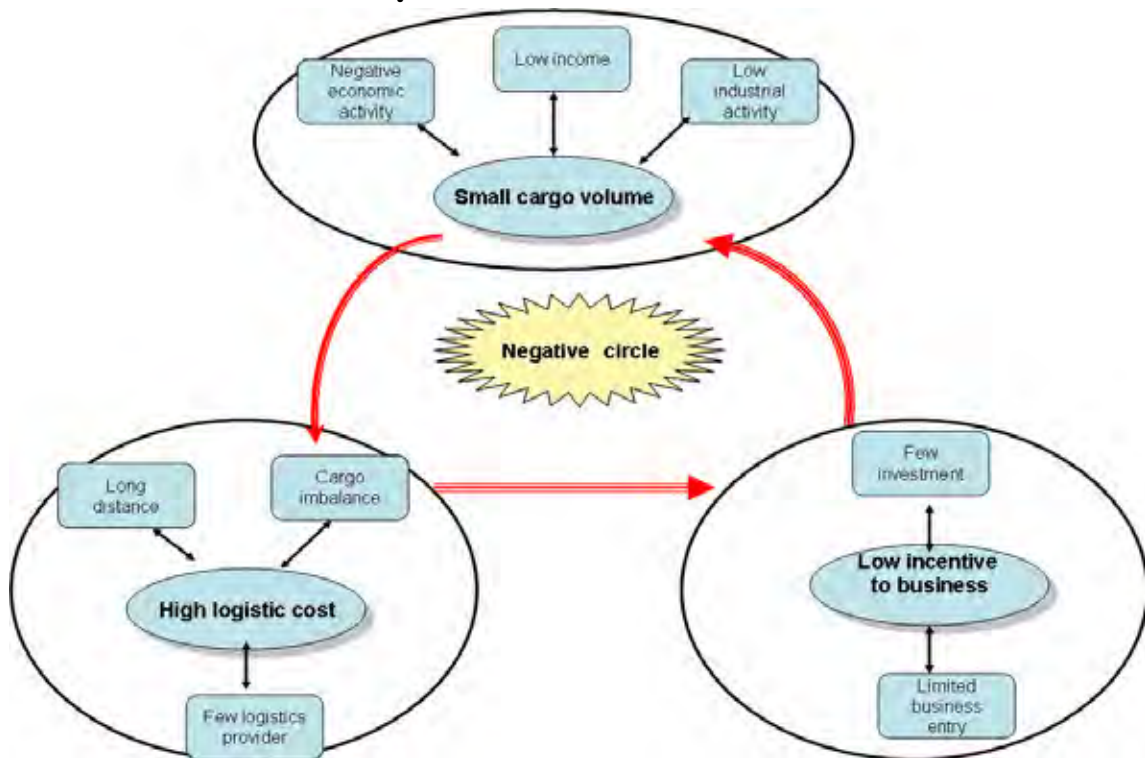
ມັນຍ້ອນວ່າໄລຍະເວລາຂົນສົ່ງລະຫວ່າງສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ປາກເຊມີແຕ່ ສາມຊົ່ວໂມງເທົ່ານັ້ນ ແລະ ໄລຍະເວລາສະເລ່ຍລະຫວ່າງປະເທດໄທ ແລະ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນຫລາຍກວ່າ 9 ຊົ່ວໂມງໂດຍບໍ່ລວມເວລາທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ. ໄດ້ສະແດງພາບຂອງ ການເຊື່ອມຍິງດ້ານພະ

ລາທິການຂອງ ພາກລະຫວ່າງ SLP ແລະ CLP ໃນຮູບ 4.1.2. ເມື່ອເປັນດັ່ງນັ້ນ, ຈະໄດ້ປະກອບ SLP ໃຫ້ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນແຕ່ສາງສິນຄ້າ, ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນບົດທີ 5 ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້, ເພື່ອປະຕິບັດກັບ ສິນຄ້າ LCL ຢູ່ SLP ໃນຈຳນວນຕໍ່າສຸດ.

4.2 ບົດບາດຂອງ SLP

(1) ບັນຫາກ່ຽວກັບການພັດທະນາຂອງ SLP

ດັ່ງທີ່ໄດ້ຮັບຮູ້ນຳກັນວ່າ, SLP ຈະເຮັດໜ້າທີ່ເປັນສູນກາງທີ່ສຳຄັນ, ເພື່ອສະໜອງການບໍລິການໃນພາກ ກາງຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວໃຫ້ເປັນໄປຕາມການລົງທຶນຢ່າງມະຫາສານເຂົ້າໃນການພັດທະນາໂຄງລ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງ i.e., NR9. ດັ່ງໄດ້ສະເໜີໃນຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ, ໄດ້ສະເໜີໃຫ້ SLP ເຮັດ ໜ້າທີ່ເປັນສູນກາງດ້ານພະລາທິການຂອງ ຊາດ ແລະ ຂອງ ພາກໃນອານາຄົດ. ເບິ່ງບໍລິມາດການຄ້າໃນ ວຽງຈັນໃນປະຈຸບັນ, ທັງບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າໜ້ອຍ ແລະ ທັງສິນຄ້າບໍ່ດຸນດ່ຽງນັ້ນ, ເປັນການຍາກທີ່ຈະມີ ສູນກາງດ້ານພະລາທິການທີ່ໃຫຍ່ໃນເວລາອັນສັ້ນ, ແລະ ໃນອານາຄົດ, ສະຫວັນນະເຂດກໍຄືກັນ. ນອກ ນັ້ນ, ICD ມຸກດາຫານທີ່ໄດ້ກໍ່ສ້າງໃຫມ່ອາດກາຍເປັນຄູ່ແຂ່ງສຳລັບ SLP, ປະກອບສ່ວນເຮັດໃຫ້ສູນເສ້ຍ ທຸລະກິດພະລາທິການຢູ່ SLP. ບັນດາເຫດການເລັກນ້ອຍເຫລົ່ານີ້ອາດເປັນຜົນກະທົບທາງລົບຕໍ່ການພັດ ທະນາຂອງ SLP ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຮູບ 4.2.1.

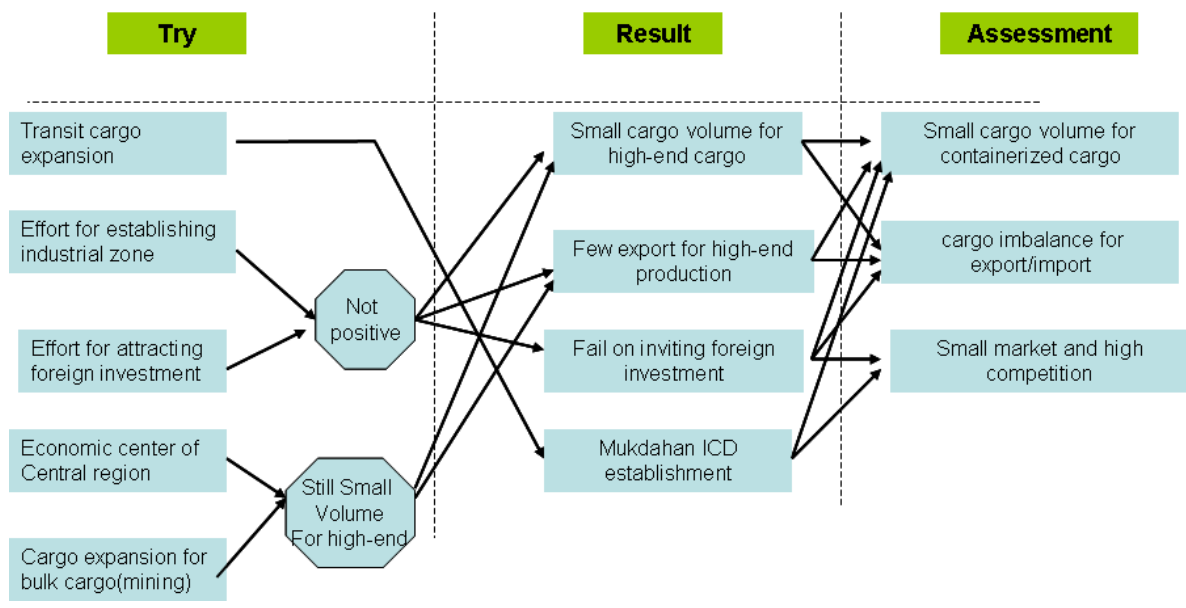


Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.2.1 ວົງຈອນທາງລົບກ່ຽວກັບການພັດທະນາເຂດພະລາທິການ

(2) ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ ແລະ ບົດບາດຂອງ SLP ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນບົດທີ 3 ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້, ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຊື້ບອກວ່າ ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ SLP ມີ ແລະ ຈະມີຄ່ອນຂ້າງໜ້ອຍ, ຖ້າສົມທຽບໃສ່ກັບຢູ່ VLP. ອີງຕາມຜົນຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ, ໄດ້ຄາດຄະເນບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທັດຖະກຳ ໃນສະຫວັນນະເຂດໃນອານາຄົດປະມານ 16.5 ພັນໂຕນໃນ 2025, ຈະບໍ່ເຖິງບໍລິມາດປະຈຸບັນຂອງ ສິນຄ້າທັດຖະກຳ(26.5 ພັນໂຕນ/ປີ) ໃນວຽງຈັນ. ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ SLP ຈະບໍ່ຂະຫຍາຍຈົນເຖິງວ່າຈະຕ້ອງການສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂະໜາດໃຫຍ່. ນອກນັ້ນ, ຄວາມບໍ່ດຸນດ່ຽງຂອງ ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າ EXIM ແລະ ການພັດທະນາ ICD¹ ມຸກດາຫານ, ຊຶ່ງຕັ້ງຢູ່ໃກ້ກັບດ່ານຂ້າມແດນ ໃນປະເທດໄທທີ່ໃຫ້ບໍລິການສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້າ EXIM, ທັງສອງຢ່າງນີ້ມີຜົນກະທົບທາງລົບ ຕໍ່ທຸລະກິດພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ສອງເຫດການອາດມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ສູງໃນການເຮັດໃຫ້ຄ່າຂອງການດຳເນີນການດ້ານພະລາທິການສູງຂຶ້ນ(ຍ້ອນຄວາມບໍ່ດຸນດ່ຽງຂອງ ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າ EXIM) ແລະ ການແຂ່ງຂັນທີ່ຮຸນແຮງ(ຍ້ອນການພັດທະນາ ICD ມຸກດາຫານ). ໄດ້ວິເຄາະ ແລະ ປະເມີນສະພາບປະຈຸບັນໃນດ້ານພະລາທິການໃນສະຫວັນນະເຂດໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.2.2 ການວິເຄາະສະພາບການກ່ຽວກັບພະລາທິການໃນໃນສະຫວັນນະເຂດ

ພາຍໃຕ້ເຫດການນີ້, ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງປະກອບ SLP ດ້ວຍບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ເຊື່ອມຢົງດ້ານພະລາທິການຢ່າງເຕັມຂະໜາດຍ້ອນຈຳນວນ ແລະ ສະນິດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ SLP ນັ້ນມີຈຳກັດ. ອີກອັນນຶ່ງ, SLP ຈະໃຫ້ການບໍລິການທີ່ຈຳກັດບໍ່ຄື VLP ຊຶ່ງຈະມີການບໍລິການຕົ້ນຕໍ 5 ປະເພດ

¹ The general information on Mukdahan ICD can be available in the website and is summarized as follows: Total Area: 44,000 m2, Area of Warehouse: 5,600 m2, Operation Hours: 6:00 – 20:00, CCA Operation Hours: 6:00 – 22:00, Holiday: Nil, Companies Registered: 10 Logistics Companies.

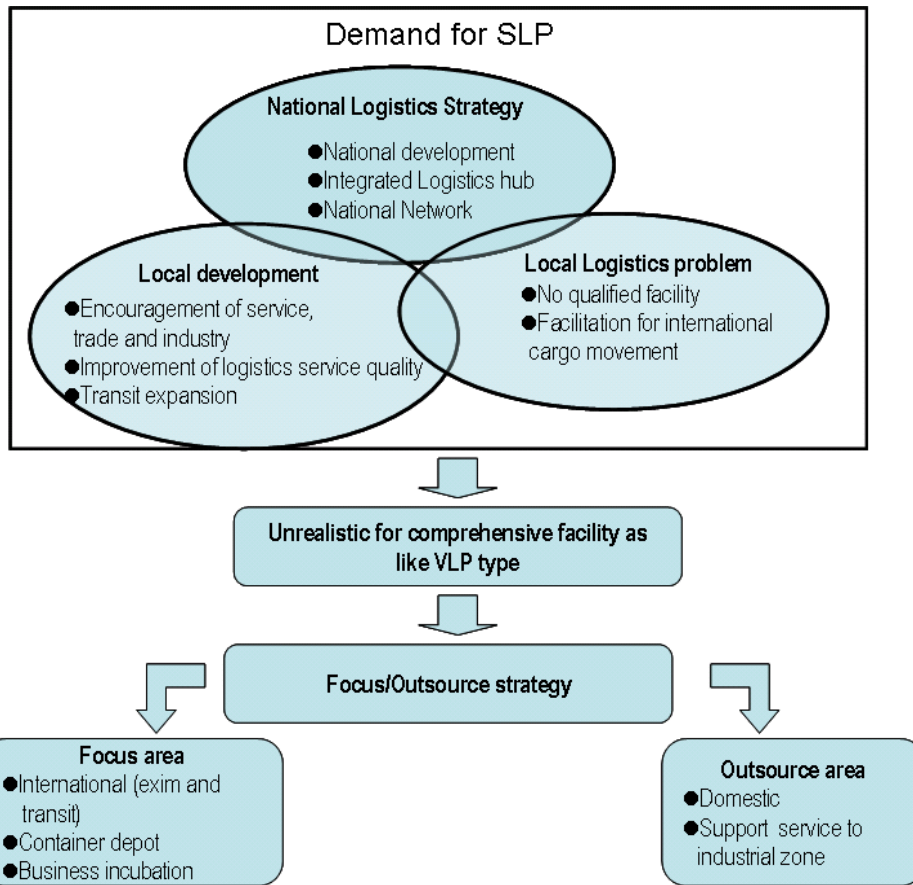
ດັ່ງນີ້: 1) ເຊື່ອມຍົງການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ, 2) ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຫລາຍຮູບແບບ, 3) ສະໜັບສະໜູນການເປັນອຸດສາຫະກຳ, 4) ການກຳເນີດຂອງ ທຸລະກິດພະລາທິການ ແລະ 5) ສູນກາງຂອງ ພາຍໃນ. ບັນດາລາຍການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ແມ່ນການບໍລິການຕົ້ນຕໍຢູ່ SLP.

- ການເຊື່ອມລະຫວ່າງປະເທດສຳລັບທັງສິນຄ້າ EXIM ແລະ ທັງສິນຄ້າຜ່ານແດນ
- ສາງຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າ
- ການເລີ່ມຕົ້ນຂອງ ບັນດາຜູ້ບໍລິການດ້ານທຸລະກິດ

4.3 ແນວຄິດຂອງ ການພັດທະນາ

4.3.1 ແນວຄິດລວມ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນຂໍ້ຜ່ານມາ, ໄດ້ສະເໜີໃຫ້ SLP ສຸມໃສ່ແຕ່ບັນດາການບໍລິການສະເພາະຂອງ ພະລາທິການ: (1) ການເຊື່ອມຍົງລະຫວ່າງປະເທດສຳລັບທັງສິນຄ້າ EXIM ແລະ ທັງສິນຄ້າຜ່ານແດນ, (2) ສາງຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າ ແລະ (3) ການເລີ່ມຕົ້ນຂອງ ບັນດາຜູ້ບໍລິການດ້ານທຸລະກິດ. ໄດ້ສະແດງແນວຄິດລວມຂອງ ການພັດທະນາຂອງ SLP, ກົງກັນຂ້າມກັບແນວຄິດຂອງ ການພັດທະນາຂອງ VLP, ໃນຮູບ 4.3.1. ອັນນຶ່ງອີກ, ໄດ້ກຳນົດລະອຽດການບໍລິການຈຸດສຸມດ້ານພະລາທິການຂອງ SLP ແລະ ການບໍລິການດ້ານພະລາທິການຈາກທາງນອກຂອງ SLP ໃນຕາຕະລາງ 4.3.1. ດັ່ງໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ, ຄາດວ່າ CLP ຈະຮັບເອົາການບໍລິການດ້ານພະລາທິການຈາກທາງນອກເຫລົ່ານີ້ຂອງ SLP. ດັ່ງນັ້ນ, ຕ້ອງປະກອບ SLP ໃຫ້ເຮັດໜ້າທີ່ຂອງ ສາງ, ດັ່ງໄດ້ສະເໜີໃນບົດທີ 5 ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້, ໃຫ້ເຮັດກັບສິນຄ້າ LCL ຈຳນວນໜ້ອຍຢູ່ SLP ເທົ່ານັ້ນ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.3.1 ແນວຄິດລວມຂອງ ການພັດທະນາຂອງ SLP

ຕາຕະລາງ 4.3.1 ການບໍລິການຈຸດສຸມ ແລະ ທີ່ວ່າຈ້າງທາງນອກ

Focusing Service			Outsourcing Service		
International function	Import	Direct delivery	International function	Import	LCL
		FCL			Storage
	Export	Direct delivery		Export	Consolidation
		FCL			LCL
Transit	Transshipment	Storage	Consolidation		
Container depot	Empty van depot		Domestic function	Domestic/domestic	Warehouse and inventory
	Stuffed container yard			Import/domestic	Warehouse and inventory
	Returning empty container management		Dedicated service	inventory control	

Source: JICA Study Team

4.3.2 ການບໍລິການສະເພາະ

(1) ການຜ່ານແດນ

ຄາດຄະເນວ່າສິນຄ້າຜ່ານແດນທີ່ຜ່ານສະຫວັນນະເຂດຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ມີແນວໂນ້ມຈະຖືກຂົນສົ່ງໂດຍ

ນຳໃຊ້ NR9 ລະຫວ່າງໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ, ຊຶ່ງເປັນພາກສ່ວນນຶ່ງຂອງ ແລວເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ. ສິນຄ້າຜ່ານແດນສາມາດນຳຜົນປະໂຫຍດມາໃຫ້ບັນດາຜູ້ດຳເນີນການດ້ານພະລາທິການຂອງ ລາວ, ໃນນັ້ນ, ທຸລະກິດໃຫ້ກຳເນີດການຄຸ້ນຄ່າຍ, ການປະກອບເອກະສານ ແລະ ຄ່າຂອງການບໍລິການສຳລັບບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຂອງ ເອກຊົນກໍຄືຄ່າອະນຸຍາດຜ່ານແດນ, ຄ່າທາງ, ຄ່າການນຳໃຊ້ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ນໍ້າມັນ ແລະ ຄ່າພາສີອື່ນສຳລັບພາກລັດ.

ບັນຫາຂໍ້ກະແຈເພື່ອໃຫ້ກຳເນີດບັນດາສິນຄ້າຜ່ານແດນແມ່ນຈະອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານວິທີການຂອງ ພາສີ ແລະ ການດຳເນີນການຂອງ ການຄຸ້ນຄ່າຍແນວໃດ. ບັນດາອຸປະກອນສຳລັບການບໍລິການຜ່ານແດນແມ່ນມີ ແລະ ບໍ່ແພງ, ຊຶ່ງສາມາດໃຫ້ກຳເນີດການປ່ຽນແປງຂອງ ທຸລະກິດສຳລັບບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບັນດາຜູ້ສະໜອງພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ອາດລັງເລໃນການລົງທຶນກ່ຽວກັບທຸລະກິດຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຍ້ອນສິ່ງຈູງໃຈຫນ້ອຍ ແລະ ຜົນກຳໄລຕ່ຳ.

ສິ່ງທີ່ຍັງອີກອັນນຶ່ງແມ່ນການແຂ່ງຂັນທີ່ແຂງແຮງ. ດັ່ງໄດ້ກ່າວມາກ່ອນນີ້, ໄດ້ພັດທະນາ ICD ໃນມຸກດາຫານ, ໄທ ແລະ ສະໜອງທຸລະກິດດ້ານສາງສິນຄ້າເຊັ່ນ ເຂດເສລີ ແທນການດຳເນີນການດ້ານການຜ່ານແດນ. ເພື່ອແບ່ງປັນທຸລະກິດພະລາທິການລະຫວ່າງມຸກດາຫານ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ, SLP ຄວນສຸມໃສ່ການດຳເນີນການຂອງ ການຄຸ້ນຄ່າຍແບບງ່າຍດາຍ.

(2) ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ, ຈະໄດ້ໃຫ້ການບໍລິການຕົ້ນຕໍດ້ານສາງສິນຄ້າສຳລັບສິນຄ້າ EXIM ຢູ່ CLP, ຊຶ່ງຕ້ອງການບັນຊີສາງ ແລະ ການດຳເນີນການດ້ານການຈັດການ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ EXIM ໂດຍກົງຍັງຮັກສາເປັນນຶ່ງຂອງ ບັນດາທຸລະກິດຈຸດສຸມຢູ່ SLP. ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ EXIM ໂດຍກົງນັ້ນຕ້ອງໄດ້ປະກອບລະບົບການອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ, ລະບົບການອະນຸຍາດຂອງ ພາສີກ່ຽວກັບທາງລາກເປັນພິເສດກັບ SLP.

(3) ສາງຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າ

ເພື່ອສະໜອງການບໍລິການຂອງ ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ EXIM ໂດຍກົງນັ້ນ, ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ພັດທະນາສາງຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າໃນ SLP. ເຖິງແມ່ນວ່າການສ້າງສາງຜູ້ສິນຄ້າທີ່ຄ້ຳປະກັນແມ່ນສູງສຸດກໍຕາມ, ແຕ່ SLP ບໍ່ສາມາດເຮັດໜ້າທີ່ໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນຍ້ອນຈຳນວນຂອງ ບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ໃຫ້ບໍລິການມີຫນ້ອຍ. ທຸລະກິດທາງເລືອກແມ່ນການພັດທະນາສາງຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າເປົ້າ, ສາມາດບັນລຸການຂົນສົ່ງທີ່ປະຫຍັດຫລາຍໂດຍການກຳເນີດສິນຄ້າຂາກັບ.

ຄວນສັງເກດວ່າການນຳໃຊ້ຜູ້ສິນຄ້າສຳລັບການຂົນສົ່ງໃນປະເທດໄທ ແລະ ປະເທດມະເລເຊັຍ ແມ່ນມີຍົມກັນຫລາຍ ແລະ ສັງເກດເຫັນສ່ວນນຶ່ງໃນລາວ. ບັນດາຜູ້ສິນຄ້າເຫລົ່ານີ້ຖືກຳມະສິດໂດຍບັນດາຜູ້ດຳ

ເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ/ຫລື ບັນດາຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ. ດັ່ງນັ້ນ, ບໍ່ຄືບັນດາບໍລິສັດເດີນເຮືອ(ມີແນວໂນ້ມນຳໃຊ້ ຜູ້ສົນຄ້າຂອງ ຕົນເອງ), ບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າເຫລົ່ານີ້ມີແນວໂນ້ມນຳໃຊ້ ສາງຂອງ ຜູ້ສົນຄ້າເປົ້າເພື່ອຫລຸດຜ່ອນຄ່າຂົນສົ່ງ.

(4) ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ສິນຄ້າທີ່ໃຫຍ່

ພິຈາລະນາເຖິງສະພາບພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວໃນປະຈຸບັນ, ໂດຍສະເພາະໃນສະຫວັນນະເຂດ, ມີ ແລະ ຈະມີຄວາມຕ້ອງການສຳລັບສິນຄ້າທີ່ໃຫຍ່ນັ້ນສູງຫລາຍ, ສ່ວນຫລາຍການນຳເຂົ້າວັດສະດຸຂອງ ການກໍ່ສ້າງສຳລັບການພັດທະນາໂຄງລ່າງ. ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ຕ້ອງການສຳລັບສິນຄ້າທີ່ໃຫຍ່ ແມ່ນລານກາງແປນ. ລານກາງແປນນີ້ສາມາດນຳໃຊ້ສຳລັບທັງສິນຄ້າທີ່ໃຫຍ່ ແລະ ທັງລານຂອງ ຜູ້ສົນ ຄ້າ, ຂຶ້ນກັບຄວາມຕ້ອງການຂອງ ບັນດາສິນຄ້າເຫລົ່ານີ້.

(5) ການເລີ່ມຕົ້ນຂອງ ທຸລະກິດ

ຄາດວ່າສິນຄ້າຜ່ານແດນຈຳນວນນຶ່ງຈະຜ່ານ SLP. ດັ່ງນັ້ນ, ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ຈະເກີດທຸລະກິດພະລາ ທິການໃຫມ່ຢູ່ SLP ສຳລັບບັນດາສະນິດຕ່າງໆຂອງ ຜູ້ສະໜອງພະລາທິການ. ຕົວຢ່າງຂອງ ການບໍລິ ການທຸລະກິດທີ່ເກີດຂຶ້ນແມ່ນການແນະນຳສຳລັບການປັບປຸງການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການປະນີປະ ນອມພາຍໃນດ້ານພາສີໃຫ້ແກ່ບັນດາຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນ ແລະ ອື່ນໆ.

4.3.3 ການບໍລິການທົ່ວໄປ

ບໍ່ຄື VLP, ໄດ້ແນະນຳໃຫ້ SLP ເພື່ອສະໜອງແຕ່ການບໍລິການສະເພາະ ແລະ ອາດບໍ່ສຸມໃສ່ບັນດາ ການບໍລິການດ້ານພະລາທິການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

(1) ສາງສິນຄ້າຂອງ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ

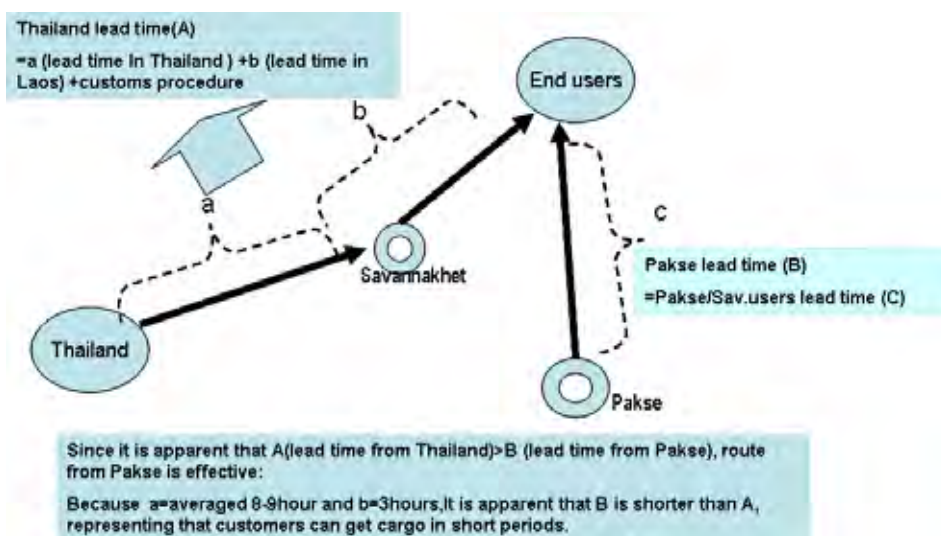
ບັນດາການບໍລິການທີ່ຕ້ອງການສຳລັບສາງສິນຄ້າຂອງ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າລວມມີການຂຶ້ນບັນຊີ, ການຄັດ ເລືອກ, ການຫຸ້ມຫໍ່, ການບໍລິການມູນຄ່າເພີ່ມ ແລະ ບັນດາການດຳເນີນການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ຕົວຢ່າງແມ່ນ ຈັດປະເພດການແຈກຢາຍສິນຄ້າບໍລິໂພກທີ່ນຳເຂົ້າ ແລະ ພາຍໃນ ແລະ/ຫລື ບັນດາລາຍການຂອງ ການ ແຈກຢາຍ JIT (ຖືກເວລາ), ຊຶ່ງຕ້ອງການສຳລັບການຄັດເລືອກ ແລະ ການຫຸ້ມຫໍ່ຄືນໃຫມ່.

ບໍລິມາດຂອງ ສາງສິນຄ້າໃນ SLP ມີ ແລະ ຈະມີໜ້ອຍຫລາຍ ແລະ ຈະບໍ່ເຖິງຂະໜາດຕ້ອງມີສິ່ງອຳ ນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ສາງ.ຖ້າວ່າໜ້າທີ່ສາງ ແລະ ໜ້າທີ່ການຂຶ້ນບັນຊີປ່ຽນໄປໃຫ້ CLP, ໄລຍະ ເວລາທີ່ຜ່ານ CLP ຈະສັ້ນກວ່າທີ່ຜ່ານ SLP ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຮູບ 4.3.2.

ດັ່ງສະແດງໃນຮູບ 4.3.3, 2% ຂອງ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າຖືກສົ່ງມາແຕ່ໄທມາລາວພາຍໃນ 3 ຊົ່ວໂມງ ແລະ

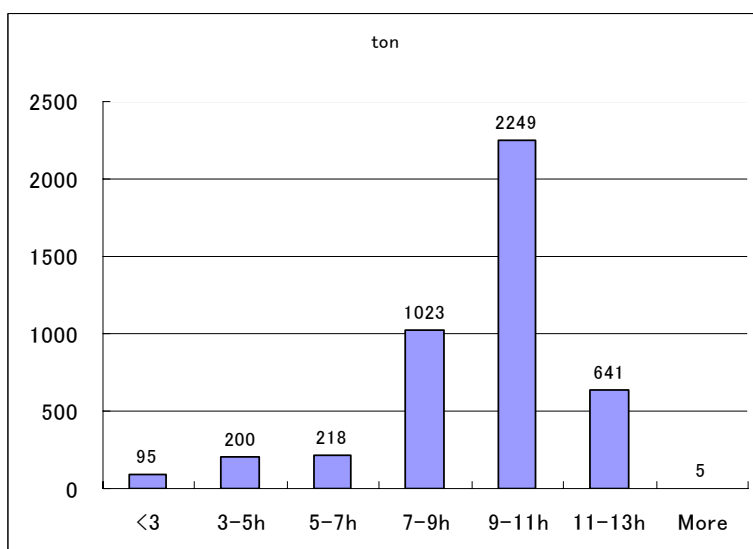
88% ຖືກສົ່ງມາຫລາຍກວ່າ 7 ຊົ່ວໂມງ ແລະ 65% ໃຊ້ເວລາຫລາຍກວ່າ 9 ຊົ່ວໂມງ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຄາດວ່າໄລຍະເວລາທັງໝົດລະຫວ່າງໄທ ແລະ ສ.ປ.ປ.ລາວຈະຫລາຍກວ່າ 1 ຫລື 2 ມື້ດ້ວຍການເພີ່ມໄລຍະເວລາການອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ ແລະ ໄລຍະເວລາໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ໄດ້ຄາດຄະເນເວລາຂອງ ການເດີນທາງລະຫວ່າງປາກເຊ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ ພາຍໃນ 3 ຊົ່ວໂມງ. ດັ່ງນັ້ນ, ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງຂໍ້ດີຂອງ ການຈະລາຈອນຂອງ ສິນຄ້າ, ຈະນຳເຂົ້າສິນຄ້າດ້ານສາງຜ່ານ CLP, ຊຶ່ງຈະເຮັດໃຫ້ຄ່າຂອງ ການເດີນທາງນັ້ນຫລຸດລົງ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.3.2 ວິທີການເພື່ອເຊື່ອມຍົງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.3.3 ໄລຍະເວລາແຕ່ປະເທດໄທຫາສະຫວັນນະເຂດ(ຕົ້ນປະຈຳວັນ)

(2) ຫນ້າທີ່ການສະໜັບສະໜູນຂອງ SEZ ສະຫວັນ-ເຊໂນ

ສະຫວັນນະເຂດມີແຜນສ້າງເຂດເສດຖະກິດພິເສດຢູ່ສີ່ສະຖານທີ່ (SEZs); ສະຖານທີ່ A, B, C ແລະ D. ທັງສະຖານທີ່ A ແລະ C ຖືກພັດທະນາເປັນເຂດເສດຖະກິດຊຶ່ງບັນດາບໍລິສັດ/ໂຮງງານຂອງ ພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດລົງທຶນ. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍໜ້ອຍ ແລະ ທີ່ຕັ້ງດ້ານ ພູມສາດນັ້ນ, SLP ບໍ່ສາມາດສະໜອງການບໍລິການສະເພາະສຳລັບແຕ່ບັນດາເຂດເສດຖະກິດເຫຼົ່ານັ້ນ, ໂດຍສະເພາະ, ບໍ່ສາມາດຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການສຳລັບການບໍລິການສະເພາະ, ແລະ ຈະຈຳກັດທຸລະກິດສຳລັບແຕ່ບັນດາສິນຄ້າເຂົ້າເທົ່ານັ້ນ. ນອກຈາກນັ້ນ, SLP ຍັງບໍ່ໄດ້ປະກອບສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານສາຍທີ່ມີຄຸນນະພາບ ແລະ ການດຳເນີນການດ້ານສາຍຈະຖືກມອບໃຫ້ແກ່ CLP.

4.3.4 ການບໍລິການ

ໄດ້ສັງລວມບັນດາການບໍລິການລະອຽດທີ່ມີຢູ່ໃນ SLP ໃນການອະທິບາຍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

(1) ການຜ່ານແດນ

ໄດ້ຈັດປະເພດຂອງ ການດຳເນີນການຄ່າຄ່າຜ່ານແດນເປັນ 4 ແບບ.

- ຫົບຫາຫົບ: ສິນຄ້າຖືກຄ່ຽນຖ່າຍລະຫວ່າງບັນດາຍານພາຫານນະ
- ຮັກສາໄວ້ໃນຕູ້ສິນຄ້າ : ຕູ້ສິນຄ້າຖືກຄ່ຽນຖ່າຍລະຫວ່າງຍານພາຫານນະ
- ການແລກປ່ຽນທາງລາກ: ທັງທາງລາກ ແລະ ຕູ້ສິນຄ້າຖືກປ່ຽນລະຫວ່າງຍານພາຫານນະ
- ການຂົນສົ່ງຜ່ານ

ແນວໂນ້ມຂອງ ການດຳເນີນການຄ່າຄ່າຜ່ານໃນປະຈຸບັນແມ່ນແບບຮັກສາໄວ້ໃນຕູ້ສິນຄ້າ, ສະແດງແບບ ການແລກປ່ຽນທາງລາກ ແລະ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນບາງສ່ວນ. ການແລກປ່ຽນທາງລາກ ແລະ ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນມີແນວໂນ້ມຈະກາຍເປັນກະແສຫລັກໃນດ້ານການຄ່ຽນຖ່າຍ, ຍ້ອນວ່າອຸປະກອນສະເພາະ ໃດໆ ທີ່ບໍ່ຕ້ອງການລານກາງແປນແລ້ວ, ຈະບໍ່ຕ້ອງການສອງແບບນີ້. ລານກາງແປນນີ້ຕ້ອງຖືກຄວບຄຸມ ໂດຍພາສີ ແລະ ຕ້ອງຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຢ່າງມີປະສິດທິພາບເພື່ອຫລີກເວັ້ນເວລາລໍຖ້າທີ່ດົນນານ ແລະ ໃຫ້ເຂົ້າກັບການຈັດຍານພາຫານນະທີ່ລົງລຽນ.

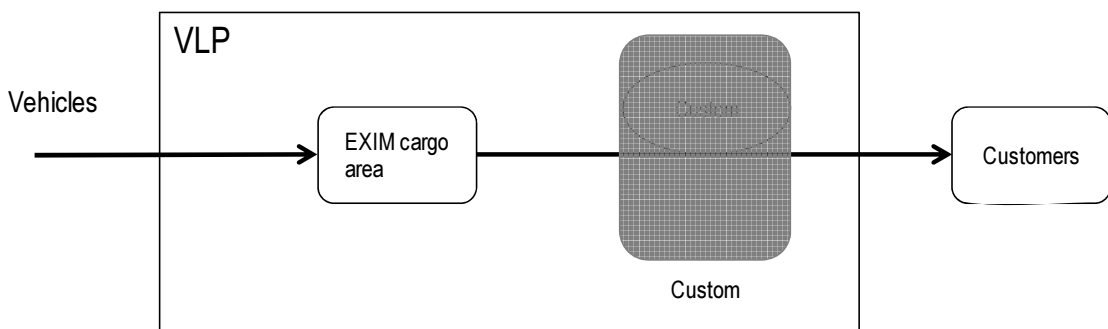
(2) ການບໍລິການຂອງ EXIM

ການແຈກຢາຍໂດຍກົງສິນຄ້າ EXIM ຜ່ານ SLP ຕ້ອງການວິທີການຂອງ ພາສີ. ຖ້າຕູ້ສິນຄ້າ ຫລື ລົດບັນທຸກທາກບັນທຸກເຕັມ, SLP ຕ້ອງສ້າງວິທີການສະເພາະຂອງ ພາສີເພື່ອແຈກຢາຍສິນຄ້າ EXIM

ລະຫວ່າງຜູ້ສົ່ງ ແລະ ຜູ້ຮັບໂດຍກົງໂດຍບໍ່ເອົາສິນຄ້ານັ້ນລົງຢູ່ SLP.

1) ຫນ້າທີ່ຂອງ ການນຳເຂົ້າ

ໄດ້ໃຫ້ ແລະ ຄາດວ່າຈະໃຫ້ບໍລິການແກ່ບັນດາສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າດ້ວຍລົດບັນທຸກ ຫລື ຜູ້ສົນຄ້າທີ່ບັນທຸກ ເຕັມ. ເຖິງແມ່ນວ່າຂໍ້ກຳນົດປະຈຸບັນຈຳກັດສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າບໍ່ໃຫ້ຂົນສົ່ງຢູ່ບັນດາສະຖານີທີ່ໄດ້ກຳນົດ, ລັດຖະບານລາວໄດ້ອອກກົດໝາຍເພື່ອສາມາດແຈກຢາຍສິນຄ້ານຳເຂົ້າໄດ້ໂດຍກົງ. SLP ຈະປະຕິບັດ ຕາມແນວໂນ້ມນີ້. ດັ່ງນັ້ນ, the SLP ຕ້ອງປະກອບດ້ວຍລານຈອດລົດທີ່ບັນທຸກເຕັມ ແລະ/ຫລື ລານລໍ ຖ້າສຳລັບການອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ.

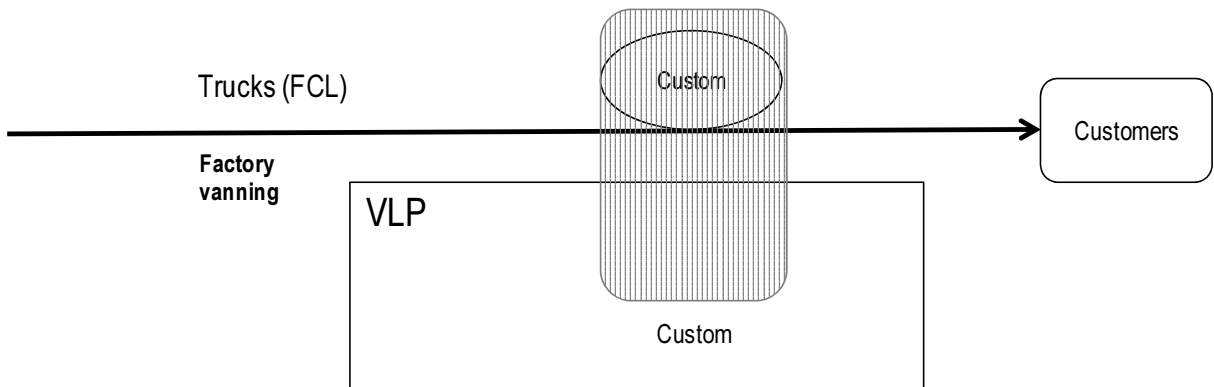


Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.3.4 ຫນ້າທີ່ການນຳເຂົ້າ

2) ຫນ້າທີ່ຂອງ ການສົ່ງອອກ

ບັນດາວິທີການຂອງ ພາສີສຳລັບສິນຄ້າສົ່ງອອກແມ່ນເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ຫລາຍເທົ່າທີ່ຈະ ຫລາຍໄດ້ ແລະ ລະບົບໃສ່ລົດຕັ້ງຂອງ ໂຮງງານກາຍເປັນການປະຕິບັດທົ່ວໄປໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ ຕ້ອງ ໄດ້ສະໜອງການດຳເນີນການຂອງ ພາສີຢູ່ SLP. SLP ບໍ່ໄດ້ປະກອບບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ດ້ານສາງ ແລະ ດັ່ງນັ້ນ, ການບໍລິການ LCL ໄດ້ຖືກມອບໃຫ້ບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຂອງ ສາງອື່ນ.



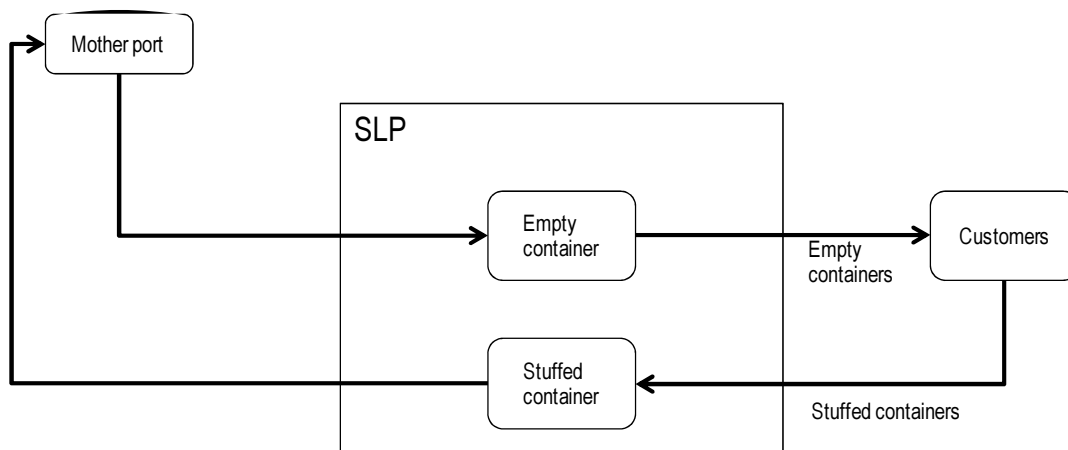
Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.3.5 ຫນ້າທີ່ການສົ່ງອອກ

3) ສາງຂອງ ຜູ້ສົນຄ້າ

ໄດ້ຈັດວາງລາມຂອງ ຜູ້ສົນຄ້າ (CY) ເພື່ອຈັດການ ແລະ ຮັບບັນດາຜູ້ສົນຄ້າທີ່ຄັ້ງປະກັນ ແລະ ບໍ່ຄັ້ງປະກັນ. ສ.ປ.ປ.ລາວໄດ້ສ້າງ CY ມາແລ້ວ, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ບັນດາເຈົ້າຂອງຜູ້ສົນຄ້າ, ເຊັ່ນ ບໍລິສັດເດີນເຮືອ, ຍັງບໍ່ທັນແຂງແຮງຕົ້ນຕໍຍ້ອນບໍລິມາດຂອງ ສົນຄ້າຕ່ຳ ແລະ ການຄວບຄຸມບັນຊີສາງມີ ຄຸນນະພາບຕ່ຳໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ(ບໍ່ມີຜູ້ສົນຄ້າກັບຄືນ, ຄວາມບໍ່ແນ່ນອນຂອງ ສະຖານທີ່ຂອງ ຜູ້ສົນຄ້າ ແລະ ຕາຕະລາງຂອງ ການກັບຄືນບໍ່ແນ່ນອນ). ດັ່ງນັ້ນ, ຖ້ວງຂອງ ຜູ້ສົນຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວຂ່ອນຂ້າງຕ່ຳ ແລະ ບັນດາເຈົ້າຂອງ ສົນຄ້າເສັຍຜົນປະໂຫຍດ.

ເພື່ອກ່າວເຖິງອັນນີ້, ຄວນໃຫ້ມີສາງຂອງ ຜູ້ສົນຄ້າເປົ່າຢູ່ SLP ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນຄ່າຂົນສົ່ງຜູ້ສົນຄ້າ. ຊຶ່ງສາມາດເຮັດໃຫ້ການແຈກຢາຍຜູ້ສົນຄ້າເປົ່າຖືກລົງ. ພິຈາລະນາເຖິງສະພາບປະຈຸບັນວ່າຜູ້ສົນຄ້າເປົ່າຖືກລົງໄປຫາ/ມາຈາກປະເທດໄທ, ສາມາດເຮັດໃຫ້ຄ່າພະລາທິການຖືກລົງດ້ວຍການພັດທະນາສາງຂອງ ຜູ້ສົນຄ້າເປົ່າ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.3.6 ຫນ້າທີ່ສາງຂອງ ຜູ້ສົນຄ້າ

4) ສາງສົນຄ້າ

ຈະບໍ່ປະກອບສາງສົນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່ຢູ່ SLP ຍ້ອນວ່າບໍລິມາດຂອງ ສົນຄ້າທີ່ຕ້ອງການສາງນັ້ນ ມີຂ້ອນຂ້າງຫນ້ອຍ ແລະ ການດຳເນີນການຂອງ ສາງສົນຄ້າຈະໄດ້ມອບໃຫ້ແກ່ CLP. ຈະໄດ້ພັດທະນາ ຈຳນວນກໍຕິຫນ້າທີ່ຂອງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ສາງໃນ SLP ສະເພາະແຕ່ເພື່ອຄວບຄຸມດູແລ ສົນຄ້າພາຍໃນ/ນຳເຂົ້າເທົ່ານັ້ນ. ດັ່ງນັ້ນ, ການດຳເນີນການເຫລົ່ານີ້ສາມາດມອບໃຫ້ແກ່ບັນດາສາງສົນຄ້າຂອງ ເອກະຊົນ.

4.3.5 ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ຈຳເປັນຢູ່ SLP

SLP ອາດເຮັດຫນ້າທີ່ເປັນສູນກາງດ້ານພະລາທິການຂອງ ພາກ ແລະ ສະໜອງການບໍລິການດ້ານພະ

ລາທິການທີ່ຈຳກັດເຊັ່ນການບໍລິການດ້ານການຄຸ້ມຄອງຖ່າຍ ແລະ ການບໍລິການດ້ານການອະນຸຍາດຂອງ ພາສີສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້າ EXIM. ມີຄວາມຕ້ອງການສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຫລາຍ ຢ່າງ, ຊຶ່ງຂຶ້ນກັບສະນິດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງໄດ້ຄວບຄຸມດູແລ ແລະ ສະນິດຂອງ ການບໍລິການທີ່ຕ້ອງໄດ້ ສະໜອງຢູ່ SLP. SLP ຍັງຕ້ອງໄດ້ປະກອບສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທົ່ວໄປ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມ ສະດວກຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ. ຕາຕະລາງ 4.3.2 ເປັນບັນຊີບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ ຈຳເປັນສຳລັບ SLP.

ຕາຕະລາງ 4.3.2 ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ຈຳເປັນໃນ SLP

Function	Service	Facilities
Transit	Customs procedure Transshipment	Truck pool(truck terminal, parking lots etc.) CIQ office, Transshipment area and equipment
Import	Customs Clearance on Chassis	CIQ office Customs office Open space for customs clearance (warehouse for inventory-oriented cargo)
Export	Customs Clearance	CIQ office, Customs office (Warehouse for LCL)
Container depot	Stuffed container pool (CY) Empty container pool	Open space for container storage Chassis pool, Truck pool
Business Incubation		Administration office
Information Service		
Support & related business		Maintenance shop, Office Container Washing Administration office, Temporary parking lots Gate, Buffer, Road (in SLP and access road)

Source: JICA Study Team

4.4 ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຄວບຄຸມດູແລ

4.4.1 ວິທີຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຢູ່ SLP

ຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ, ສ້າງຂຶ້ນສຳລັບສິນຄ້າສິ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າ, ຖືກພັດທະນາຂຶ້ນໃນເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການວິເຄາະຂອງ ຊາດເພື່ອກຳນົດຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງ ຊາດ. ຊຶ່ງຈະໃຫ້ການແນະນຳທີ່ຈຳເປັນເພື່ອໃຫ້ເຫັນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຢູ່ລະດັບຈຸນລະພາກ, ເຊັ່ນ ສິນຄ້າທີ່ຄວບຄຸມດູແລຢູ່ໃນ SLP. ດ້ວຍການນຳໃຊ້ຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນ ຄ້າແບບຄົບຊຸດ, ສາມາດສັງລວມວິທີຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າສຳລັບ SLP ດັ່ງລຸ່ມນີ້.

- SLP ຈະຄວບຄຸມດູແລສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສິ່ງອອກມາຈາກ/ໄປຫາປະເທດໄທ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານ ແດນຜ່ານ ສ.ປ.ປ.ລາວແຕ່ປະເທດໄທຫາຫວຽດນາມ ແລະ ຫາງກັບກັນ.

- SLP ຈະບໍ່ຄວບຄຸມດູແລສິນຄ້າທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກ SEZs (ສະຖານທີ່ A ແລະ ສະຖານທີ່ C) ໃນເມືອງຄັນທະບູລີ, ຍ້ອນວ່າບັນດາ SEZs ເຫຼົ່ານີ້ຕັ້ງຢູ່ໃກ້ຊາຍແດນກັບປະເທດໄທ, ສ່ວນສະຖານທີ່ທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງ SLP ແມ່ນໄກຈາກບັນດາ SEZs ເຫຼົ່ານີ້. ອີກອັນນຶ່ງ, ແຕ່ລະໂຮງງານ/ບໍລິສັດຢູ່ໃນບັນດາ SEZs ເຫຼົ່ານີ້ອາດມີບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການ ແລະ ຈະບໍ່ນຳໃຊ້ SLP.
- ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທິສາມລະຫວ່າງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ ປະເທດໄທທີ່ຢູ່ໃນແຂວງຄຳມ່ວນນັ້ນ ຄາດວ່າຈະເປີດນຳໃຊ້ໃນ 2013. ຄາດວ່າຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທິສາມນີ້ຈະຫຼຸດໄລຍະເວລາ ແລະ ໄລຍະທາງຂອງ ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດໄທ ແລະ ພາກເໜືອຂອງ ຫວຽດນາມລິງ, ໂດຍສະເພາະບາງກອກ ແລະ ຮາໂນ້ຍໂດຍຜ່ານ NH8 ຫລື NH12 ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ສ່ວນນຶ່ງຂອງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນທີ່ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທິສອງໃນປະຈຸບັນຈະປ່ຽນໃສ່ NH8 ຫລື NH12 ຫລັງ 2013.
- ຕາມແລວຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກລະຫວ່າງປະເທດໄທ ແລະ ຫວຽດນາມທີ່ຜ່ານ NH9, ICD ມຸກດາທານໃນປະເທດໄທໄດ້ຮັບການເປີດ ແລະ ດຳເນີນການແລ້ວ ແລະ ICD ອີກອັນນຶ່ງຢູ່ແດນສະຫວັນໃນຫວຽດນາມກໍມີແຜນຈະເປີດນຳໃຊ້. SLP ຈະຄວບຄຸມດູແລສ່ວນນຶ່ງຂອງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ໂດຍແບ່ງສ່ວນຂອງ ສິນຄ້າລະຫວ່າງສອງ ICDs ນີ້.
- ການນຳໃຊ້ຕູ້ສິນຄ້າແມ່ນແນວໂນ້ມທົ່ວທັງໂລກ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈະໄດ້ຈັດປະເພດຂອງ ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າທົ່ວໄປໃນອານາຄົດຕາມສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່; ຕູ້ສິນຄ້າ, ສິນຄ້າທົ່ວໄປ, ໃຫຍ່ຫນັກ ແລະ ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ, ແລະ ຈະໄດ້ຄາດຄະເນບໍລິມາດສິນຄ້າຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າຕ່າງຫາກ.

4.4.2 ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ

ໂດຍນຳໃຊ້ຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າແບບຄົບຊຸດ, ສ້າງຂຶ້ນສຳລັບການວິເຄາະຂອງ ຊາດ, ຈະໄດ້ຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນ SLP ໂດຍອີງໃສ່ບັນດາເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

- ໄດ້ກຳນົດປີເປົ້າໝາຍເປັນປີ 2025 ປີໄລຍະກາງເປັນປີ 2015.
- ໂດຍນຳໃຊ້ຂອບດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມອັນດຽວກັນ, ໄດ້ນຳໃຊ້ອັດຕາການເຕີບໂຕປະຈຳປີຂອງ GDP 7.5% (ແຕ່ 2011 ຫາ 2020) ແລະ 7.0% (ແຕ່ 2021 ຫາ 2025) ແລະ ອັດຕາການເຕີບໂຕປະຈຳປີຂອງ ປະຊາກອນ 1.7% (ແຕ່ 2008 ຫາ 2025) ກັບຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການ.
- ໂດຍອີງໃສ່ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ແລະ ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 3 ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຕາມການກຳນົດຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຈະລາຈອນ, ປະມານ 94% ຂອງ

ສິນຄ້າຜ່ານແດນແຕ່ໄທໄປຫາຫວຽດນາມ ແລະ 74% ຂອງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນແຕ່ຫວຽດນາມໄປຫາ ໄທຈະຖືກປ່ຽນໄປຫາຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 3 ໃນ 2015. ໃນ 2025, ສ່ວນແບ່ງຂອງ ຂົວມິດຕະ ພາບແຫ່ງທີ 2 ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 42% ແລະ 62%, ຕາມລຳດັບ.

- ໄດ້ສົມມຸດສ່ວນແບ່ງຂອງ SLP ກັບບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການຕາມແລວ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກວ່າ, (i) ອີງໃສ່ການສຳພາດຕາມແຄມທາງ, ສັງເກດເຫັນວ່າ 70% ຂອງ ຍານພາຫານະຫນັກຢູ່ພາສີສະຫວັນນະເຂດແມ່ນຂຶ້ນທະບຽນໃນປະເທດໄທ, ແລະ 30% ແມ່ນລົດ ບັນທຸກຂອງ ລາວ. 70% ຂອງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນຈາກໄທໄປຫາຫວຽດນາມແມ່ນຄວບຄຸມດູແລຢູ່ ICD ມຸກດາຫານ, ແລະ 30% ແມ່ນຄວບຄຸມດູແລຢູ່ SLP. (ii) ອີງໃສ່ການສຳພາດອັນດຽວກັນ, ສັງເກດເຫັນວ່າ 52% ຂອງ ຍານພາຫານະຫນັກຢູ່ພາສີສະຫວັນນະເຂດແມ່ນຂຶ້ນທະບຽນໃນລາວ. ດັ່ງນັ້ນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນຈາກຫວຽດນາມໄປຫາໄທຜ່ານ NH9 ຖືກແບ່ງຄົນລະເຄິ່ງໃສ່ SLP ແລະ ໃສ່ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຢູ່ແດນສະຫວັນ.
- ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າ EXIM ໃນປະຈຸບັນຖືກແບ່ງອອກເປັນ 99 ສະນິດສິນຄ້າ(ເປັນໄປຕາມກົດຕົວ ເລກ HS 2) ແລະ ໄດ້ຄາດຄະເນສ່ວນແບ່ງຂອງ ສິນຄ້າຢູ່ SLP ກັບສິນຄ້າ EXIM ທັງຫມົດຕາມ ສິນຄ້າຂອງ ສິນຄ້າ EXIM ທີ່ເກັບໄດ້ທີ່ຕ້ອງໄດ້ຄວບຄຸມດູແລຢູ່ SLP (ເບິ່ງຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້).

ຕາຕະລາງ 4.4.1 ອັດຕາການຂົນຖ່າຍສິນຄ້າຢູ່ໃນ SLP ຕາມສະນິດຂອງ ສິນຄ້າ

Commodity Type	Share of SLP	
	Import	Export
1) Rice & Cereals	83%	100%
2) Animal Products	88%	0%
3) Sugar & Sugar Confectionary	50%	0%
4) Fruits & Vegetables	3%	0%
5) Animal Feed & Fertilizers	0%	0%
6) Mineral & Construction Material	6%	5%
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	8%	0%
8) Manufactured Goods	44%	50%
9) Petroleum	0%	0%
10) Woods Products	89%	0%
Total	11%	0%

Note: The figures are calculated by C2000 Custom Data.

Source: JICA Study Team

4.4.3 ການກຳເນີດ/ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງ, ໄດ້ຄາດຄະເນປັດໃຈຂອງ ການຂະຫຍາຍຕາມການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ/ຜ່ານແດນ ແລະ ຕາມສິນຄ້າ. ໂດຍນຳໃຊ້ປັດໃຈຂອງ ການຂະຫຍາຍອັນດຽວກັນ, ໄດ້ຄາດຄະເນບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກມາຈາກ/ໄປຫາປະເທດໄທ, ຊຶ່ງສະໜອງການຄວບຄຸມທັງຫມົດສຳລັບການ ຄາດຄະເນສິນຄ້າທີ່ຄວບຄຸມດູແລຢູ່ໃນ SLP. ຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ

ສິ່ງອອກໃນອານາຄົດໃນປີ 2015 ແລະ 2025.

ຕາຕະລາງ 4.4.2 ບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ(ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2)

Commodity Type	Forecasted Import Volume (1000 ton)			Expansion Factor	
	2009	2015	2025	2015/2009	2025/2009
1) Rice & Cereals	1.5	2.2	4.5	1.45	2.92
2) Animal Products	3.0	4.1	7.9	1.36	2.63
3) Sugar & Sugar Confectionary	5.3	5.0	6.7	0.96	1.28
4) Fruits & Vegetables	3.6	6.4	14.0	1.78	3.87
5) Animal Feed & Fertilizers	19.0	30.2	63.8	1.59	3.36
6) Mineral & Construction Material	81.6	128.7	265.8	1.58	3.26
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	82.9	144.6	313.8	1.75	3.79
8) Manufactured Goods	41.1	65.5	134.3	1.59	3.26
9) Petroleum	67.1	111.2	234.0	1.66	3.49
10) Woods Products	2.2	3.6	7.7	1.62	3.46
Total	307.4	501.6	1,052.5	1.57	3.24

Note: The figures show import volume from Thailand.

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 4.4.3 ບໍລິມາດຂອງ ການສົ່ງອອກປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ(ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2)

Commodity Type	Forecasted Export Volume (1000 ton)			Expansion Factor	
	2009	2015	2025	2015/2009	2025/2009
1) Rice & Cereals	0.2	0.2	0.3	1.08	1.26
2) Animal Products	0.1	0.2	0.3	1.24	2.13
3) Sugar & Sugar Confectionary	164.8	164.8	164.8	1.00	1.00
4) Fruits & Vegetables	5.5	8.6	15.8	1.57	2.89
5) Animal Feed & Fertilizers	0.1	0.2	0.2	1.18	1.67
6) Mineral & Construction Material	0.7	1.1	2.3	1.61	3.24
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	73.1	122.1	234.7	1.67	3.21
8) Manufactured Goods	0.9	1.4	2.6	1.60	2.97
9) Petroleum	0.0	0.0	0.0	1.00	1.00
10) Woods Products	30.9	38.0	58.2	1.23	1.88
Total	276.4	336.7	479.3	1.55	2.93

Note: The figures show export volume to Thailand.

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 4.4.4 ບໍລິມາດຂອງ ການຜ່ານແດນປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ(ຈາກໄທຫາຫວຽດນາມ) ໂດຍບໍ່ມີຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 3

Commodity Type	Forecasted Transit Volume (1000 ton)			Expansion Factor	
	2009	2015	2025	2015/2009	2025/2009
1) Rice & Cereals	15.3	25.9	56.4	1.70	3.69
2) Animal Products	8.8	14.9	32.4	1.70	3.69
3) Sugar & Sugar Confectionary	42.4	72.0	156.6	1.70	3.69
4) Fruits & Vegetables	12.4	21.0	45.8	1.70	3.69
5) Animal Feed & Fertilizers	0.0	0.0	0.0	1.71	3.71
6) Mineral & Construction Material	0.3	0.6	1.3	1.70	3.69
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	5.3	9.0	19.6	1.70	3.69

Commodity Type	Forecasted Transit Volume (1000 ton)			Expansion Factor	
	2009	2015	2025	2015/2009	2025/2009
8) Manufactured Goods	19.5	33.2	72.2	1.70	3.69
9) Petroleum	0.6	1.1	2.3	1.70	3.69
10) Woods Products	0.0	0.1	0.1	1.71	3.71
Total	104.7	177.7	386.6	1.70	3.69

Note: The figures show transit volume from Thailand.

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 4.4.5 ບໍລິມາດຂອງ ການຜ່ານແດນປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໂດຍຜ່ານຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2

Commodity Type	Forecasted Transit Volume (1000 ton) From Thailand to Vietnam		Forecasted Transit Volume (1000 ton) From Vietnam to Thailand	
	2015	2025	2015	2025
1) Rice & Cereals	2.4	35.9	0.0	0.0
2) Animal Products	0.9	13.6	0.2	0.8
3) Sugar & Sugar Confectionary	4.3	65.0	0.0	0.0
4) Fruits & Vegetables	1.3	19.2	27.4	118.8
5) Animal Feed & Fertilizers	0.0	0.1	0.0	0.0
6) Mineral & Construction Material	0.0	0.5	0.0	0.0
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	0.5	8.3	0.3	1.5
8) Manufactured Goods	2.0	30.8	0.5	2.1
9) Petroleum	0.1	0.9	0.0	0.0
10) Woods Products	0.0	0.1	0.0	0.0
Total	11.4	174.3	28.4	123.1

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 4.4.6 ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຢູ່ໃນ SLP ໃນ 2015

	Import	Export	Transit		Total (1000 ton)
			Thailand to Vietnam	Vietnam to Thailand	
1) Rice & Cereals	0.6	0.1	0.7	0.0	1.3
2) Animal Products	1.1	0.0	0.3	0.1	1.4
3) Sugar & Sugar Confectionary	0.8	0.0	1.3	0.0	2.0
4) Fruits & Vegetables	0.1	0.0	0.4	13.7	14.1
5) Animal Feed & Fertilizers	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6) Mineral & Construction Material	2.5	0.0	0.0	0.0	2.5
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	3.6	0.0	0.2	0.2	3.9
8) Manufactured Goods	8.6	0.2	0.6	0.2	9.6
9) Petroleum	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10) Woods Products	1.0	0.0	0.0	0.0	1.0
Total	18.0	0.3	3.4	14.2	35.9

ຕາຕະລາງ 4.4.7 ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຢູ່ໃນ SLP ໃນ 2025

	Import	Export	Transit		Total (1000 ton)
			Thailand to Vietnam	Vietnam to Thailand	
1) Rice & Cereals	1.1	0.1	10.8	0.0	12.0
2) Animal Products	2.1	0.0	4.1	0.4	6.6

	Import	Export	Transit		Total (1000 ton)
			Thailand to Vietnam	Vietnam to Thailand	
3) Sugar & Sugar Confectionary	1.0	0.0	19.5	0.0	20.5
4) Fruits & Vegetables	0.1	0.0	5.7	59.4	65.3
5) Animal Feed & Fertilizers	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6) Mineral & Construction Material	5.1	0.0	0.2	0.0	5.3
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	7.8	0.0	2.5	0.7	11.0
8) Manufactured Goods	17.5	0.4	9.2	1.0	28.2
9) Petroleum	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10) Woods Products	2.0	0.0	0.0	0.0	2.0
Total	36.8	0.5	52.0	61.6	150.9

Source: JICA Study Team

4.4.4 ອັດຕາສ່ວນຂອງ ການນຳໃຊ້ຕູ້ສິນຄ້າ

ໄດ້ຄາດຄະເນອັດຕາສ່ວນຂອງ ສິນຄ້າທີ່ນຳໃຊ້ຕູ້ສິນຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວດ້ວຍການວິເຄາະຂອງ ຫມິດປະເທດ, ຊຶ່ງໃສ່ GDP ແລະ ປະຊາກອນໃນທາງດຽວກັນເປັນການຄາດຄະເນອັດຕາທີ່ນຳໃຊ້ຕູ້ສິນຄ້າຢູ່ເຂດພະລາທິການວຽງຈັນ.

$$CONT = 3.07^{-6} \times GDP + 0.0343 \times Pop \quad (r^2 = 0.93)$$

ໃນນີ້, CONT: ການນຳໃຊ້ຕູ້ສິນຄ້າປະຈຳປີ (ລ້ານ TEU), GDP: ຜະລິດຕະພັນລວມພາຍໃນ (ລ້ານ USD), Pop: ປະຊາກອນ (ລ້ານ)

ໂດຍນຳໃຊ້ອັດຕາການເຕີບໂຕປະຈຳປີຂອງ GDP 7.5% (ແຕ່ 2011 ຫາ 2020) ແລະ 7.0% (ແຕ່ 2021 ຫາ 2025) ແລະ ການເຕີບໂຕປະຈຳປີຂອງ ປະຊາກອນ 1.7% (ແຕ່ 2008 ຫາ 2025), ໄດ້ຄາດຄະເນການຈະລາຈອນຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວອາດເຖິງ 0.08 ລ້ານ TEUs, ເທົ່າກັບ 953 ພັນໂຕນ, ພາຍໃນ 2025. ນອກຈາກແຮ່ທາດ ແລະ ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟແລ້ວ, ບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າຈະເຖິງ 2,968 ພັນໂຕນພາຍໃນ 2025, ຫມາຍຄວາມວ່າ 32% ຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຈະຖືກຂົນສົ່ງດ້ວຍຕູ້ສິນຄ້າ. ຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງອັດຕາສ່ວນຂອງ ການນຳໃຊ້ຕູ້ສິນຄ້າເຖິງ 2025.

ຕາຕະລາງ 4.4.8 ສັດສ່ວນຂອງ ການນຳໃຊ້ຕູ້ສິນຄ້າ

Year	2009	2015	2025
Import	9.9%	18.3%	32.1%
Export	5.9%	15.8%	32.1%

Note: Containerization ratio in 2009 is estimated based on the trip generation survey at Thanaleng Warehouse conducted by the Study Team.

Source: JICA Study Team

4.4.5 ສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່

ສາມາດຈັດບັນດາສິນຄ້າທີ່ຈະໄດ້ຮັບການຄວບຄຸມດູແລຢູ່ໃນ SLP ເປັນສີ່ສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່: ຜູ້ສິນຄ້າ, ສິນຄ້າທົ່ວໄປ, ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກ ແລະ ນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ. ໄດ້ກຳນົດອັດຕາສ່ວນທີ່ນຳໃຊ້ຜູ້ສິນຄ້າຕາມສະນິດຂອງ ສິນຄ້າ, ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນບັນດາຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້, ໂດຍອີງໃສ່ສາຍທ່ານາແລ້ງ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນໃນປະຈຸບັນ.

ຕາຕະລາງ 4.4.9 ສິນຄ້າ ແລະ ສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ 2015

Commodity Type	Packing Type	Containerized Ratio		
		Transit	Import	Export
1) Rice & Cereals	Container, General Cargo	100%	18.3%	15.8%
2) Animal Products	Container, General Cargo	100%	18.3%	15.8%
3) Sugar & Sugar Confectionary	Container, General Cargo	100%	18.3%	15.8%
4) Fruits & Vegetables	Container, General Cargo	100%	18.3%	15.8%
5) Animal Feed & Fertilizers	Container, General Cargo	100%	18.3%	15.8%
6) Mineral & Construction Material	Heavy Bulk	0.0%	0.0%	0.0%
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	Container, General Cargo	100%	18.3%	15.8%
8) Manufactured Goods	Container, General Cargo	100%	18.3%	15.8%
9) Petroleum	Liquid Cargo	0.0%	0.0%	0.0%
10) Woods Products	Heavy Bulk	0.0%	0.0%	0.0%

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 4.4.10 ສິນຄ້າ ແລະ ສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ 2025

Commodity Type	Packing Type	Containerized Ratio		
		Transit	Import	Export
1) Rice & Cereals	Container, General Cargo	100%	32.1%	32.1%
2) Animal Products	Container, General Cargo	100%	32.1%	32.1%
3) Sugar & Sugar Confectionary	Container, General Cargo	100%	32.1%	32.1%
4) Fruits & Vegetables	Container, General Cargo	100%	32.1%	32.1%
5) Animal Feed & Fertilizers	Container, General Cargo	100%	32.1%	32.1%
6) Mineral & Construction Material	Heavy Bulk	0.0%	0.0%	0.0%
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	Container, General Cargo	100%	32.1%	32.1%
8) Manufactured Goods	Container, General Cargo	100%	32.1%	32.1%
9) Petroleum	Liquid Cargo	0.0%	0.0%	0.0%
10) Woods Products	Heavy Bulk	0.0%	0.0%	0.0%

Source: JICA Study Team

4.4.6 ຜົນຂອງ ການສັງລວມຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຢູ່ SLP ໃນອານາຄົດ

ຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຢູ່ SLP ໃນອານາຄົດ ແລະ ສາມາດສັງລວມຜົນຂອງການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າດັ່ງລຸ່ມນີ້.

- ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຄວບຄຸມດູແລປະຈຳປີຈະມີປະມານ 36 ພັນໂຕນໃນ 2015 ແລະ 151 ພັນໂຕນໃນ 2025.

- ສ່ວນແບ່ງຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ ແລະ ສິນຄ້າທົ່ວໄປຈະຫລຸດລົງຈາກ 10% ແລະ 34% ໃນ 2015 ມາເປັນ 5% ແລະ 14% ໃນ 2025 ຕາມລຳດັບ.
- ສິນຄ້າທີ່ໃສ່ຜູ້ສິນຄ້າຈະເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 57% ໃນ 2015 ມາເປັນ 82% ໃນ 2025.

ຕາຕະລາງ 4.4.11 ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີຕາມສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ 2015

Unit: 000 ton

Commodity Type	Petroleum Freight	Heavy Bulk	General Cargo	Container	Total
1) Rice & Cereals	0.0	0.0	0.5	0.8	1.3
2) Animal Products	0.0	0.0	0.9	0.6	1.4
3) Sugar & Sugar Confectionary	0.0	0.0	0.6	1.4	2.0
4) Fruits & Vegetables	0.0	0.0	0.1	14.1	14.1
5) Animal Feed & Fertilizers	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6) Mineral & Construction Material	0.0	2.5	0.0	0.0	2.5
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	0.0	0.0	2.9	1.0	3.9
8) Manufactured Goods	0.0	0.0	7.2	2.4	9.6
9) Petroleum	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10) Woods Products	0.0	1.0	0.0	0.0	1.0
Total	0.0	3.4	12.2	20.3	35.9

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 4.4.12 ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍປະຈຳປີຕາມສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ 2025

Unit: 000 ton

Commodity Type	Petroleum Freight	Heavy Bulk	General Cargo	Container	Total
1) Rice & Cereals	0.0	0.0	0.8	11.2	12.0
2) Animal Products	0.0	0.0	1.4	5.1	6.6
3) Sugar & Sugar Confectionary	0.0	0.0	0.7	19.8	20.5
4) Fruits & Vegetables	0.0	0.0	0.1	65.2	65.3
5) Animal Feed & Fertilizers	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6) Mineral & Construction Material	0.0	5.3	0.0	0.0	5.3
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	0.0	0.0	5.3	5.7	11.0
8) Manufactured Goods	0.0	0.0	12.2	16.0	28.2
9) Petroleum	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10) Woods Products	0.0	2.0	0.0	0.0	2.0
Total	0.0	7.3	20.5	123.1	150.9

Source: JICA Study Team

4.4.7 ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ SLP

ການຫາລືຜ່ານມາສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງການຄາດຄະເນນ້ຳໜັກຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຈະຄວບຄຸມດູແລຢູ່ SLP ໃນອານາຄົດ. ຫົວຂໍ້ຕໍ່ໄປທີ່ຈະກ່າວໃນຂໍ້ນີ້ແມ່ນຈະຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຈະລາຈອນ ແນວໃດເພື່ອຂົນສົ່ງຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ. ອັນທີ່ນຶ່ງ, ການວິເຄາະຕໍ່ໄປນີ້ຈະຄາດຄະເນຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກທີ່ຈຳເປັນເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄປຫາ/ມາຈາກ SLP.

(1) ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກສຳລັບສິນຄ້າຂອງ SLP

1) ນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລ່ຍຕາມຄັນລົດ

ຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ສັງລວມນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລ່ຍຕາມສະນິດຂອງ ລົດບັນທຸກ, ສ້າງຂຶ້ນຕາມຜົນຂອງ ການສຳຫລວດການກຳເນີດຂອງ ຖັງວເດີນທາງຢູ່ສາງທ່ານາແລ້ງ. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງນ້ຳໜັກຂອງ ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຢູ່ SLP ໃນອານາຄົດ, ໄດ້ຄາດຄະເນນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລ່ຍຂອງ ລົດບັນທຸກ ທົ່ວໄປ. ຄວນສັງເກດວ່າ, ໄດ້ຄາດຄະເນນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລ່ຍຂອງ ລົດຜູ້ສິນຄ້າຕ່າງໆຫາກຊົ່ງໄດ້ຄາດ ໄວ້ປະມານ 24 ຕໍ່ຫົວໜ່ວຍທຽບເທົ່າ 40 ຟຸດ (FEU) ຈາກການສຳຫລວດການກຳເນີດຂອງ ຖັງວເດີນ ທາງທີ່ໄດ້ດຳເນີນຢູ່ສາງທ່ານາແລ້ງ.

ຕາຕະລາງ 4.4.13 ນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລ່ຍຕາມສະນິດຂອງ ລົດບັນທຸກ

Unit: tons/truck

Type of Package	2 Axles Bed / Roof Truck	3 Axles Bed / Roof Truck	4 Axles Bed / Roof Truck	Articulated Truck	Tanker	Trailer	Total
(1) Empty							0
(2) Less than 1/4 (25%)							0
(3) 1/4 (25%)		8.0					8.0
(4) 1/2 (50%)	7.2	0.7		15.0			6.6
(5) 3/4 (75%)	10.0	3.3				25.0	18.5
(6) Full (100%)	7.0	8.9	16.2	23.0	23.3	23.4	17.1
Average	7.2	8.5	16.2	22.9	23.3	23.6	16.8

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 4.4.14 ນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລ່ຍຕາມສະນິດຂອງ ລົດບັນທຸກ

Packing Type	3 and more axles	Trailer
Petroleum Freight	12.0	12.0
Heavy Bulk	12.0	24.0
General Cargo	12.0	24.0
Container (40 FEU)		24.0

Source: JICA Study Team

2) ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກລະຫວ່າງປະເທດຢູ່ SLP

ມີສອງສະນິດຂອງ ການຂົນສົ່ງທີ່ກຳເນີດຈາກ SLP: ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະ ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງ ປະເທດ, ແລະ ການວິເຄາະຕໍ່ໄປນີ້ຈະສະແດງບໍລິມາດຂອງ ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ(ລົດບັນທຸກ) ຢູ່ SLP, ຕົ້ນຕໍທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກປະເທດໄທ.

ໄດ້ຄາດຄະເນຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກລະຫວ່າງປະເທດຢູ່ SLP, ແບ່ງຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າປະຈຳວັນ ໃນອານາຄົດດ້ວຍນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລ່ຍ. ສຳລັບສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້ານັ້ນ, ໄດ້ນຳໃຊ້ນ້ຳໜັກ

ບັນທຸກສະເລັຍຂອງ ລົດພ່ວງສຳລັບການຄາດຄະເນບັນດາລົດບັນທຸກລະຫວ່າງປະເທດທີ່ແຈກຢາຍ ໄປຫາ/ ມາຈາກ SLP. ຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ສັງລວມຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ແລະ ຊີ້ບອກ ວ່າລົດບັນທຸກລະຫວ່າງປະເທດຈຳນວນ 33 ຄັນ ແລະ 46 ຄັນຈະນຳໃຊ້ SLP ເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າໃນ 2015 ແລະ 2025, ຕາມລຳດັບ.

ຕາຕະລາງ 4.4.15 ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກພາຍໃນຢູ່ໃນ SLP

Unit: trucks/day

Year	2015			2025		
	Import	Export	Transit	Import	Export	Transit
Heavy Bulk	2	1	2	2	1	2
General Cargo	7	3	0	7	3	0
Container	6	3	9	6	3	22
Sub-total	15	7	11	15	7	24
Grand Total	33			46		

Source: JICA Study Team

3) ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກພາຍໃນຢູ່ SLP

ສຳລັບການຄາດຄະເນລົດບັນທຸກທີ່ແຈກຢາຍສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າໃຫ້ແກ່ຕະລາດພາຍໃນໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ໄດ້ນຳໃຊ້ນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລັຍທັງຂອງ ລົດບັນທຸກ(ສຳລັບສິນຄ້າທີ່ບັນທຸກປະສົມ) ແລະ ທັງຂອງ ລົດພ່ວງ(ສິນຄ້າທີ່ບັນທຸກເຕັມ ແລະ ສິນຄ້າທາງລົດໄຟ) ສຳລັບການຄາດຄະເນຈຳ ນວນຂອງ ລົດບັນທຸກພາຍໃນຢູ່ SLP. ຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ສັງລວມຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກພາຍໃນທີ່ໄດ້ ຄາດຄະເນ ແລະ ຊີ້ວ່າລົດບັນທຸກພາຍໃນຈຳນວນ 34 ຄັນ ແລະ 52 ຄັນຈະນຳໃຊ້ SLP ເພື່ອຂົນສົ່ງສິນ ຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າໃຫ້ແກ່ຕະລາດທ້ອງຖິ່ນໃນ 2015 ແລະ 2025, ຕາມລຳດັບ.

ຕາຕະລາງ 4.4.16 ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກພາຍໃນຢູ່ໃນ SLP

Unit: trucks/day

Year	2015			2025		
	Import	Export	Transit	Import	Export	Transit
Full Loading						
Heavy Bulk	2	1	2	2	1	2
General Cargo	7	3	0	7	3	0
Container	6	3	9	6	3	19
Sub-total	15	7	11	15	7	21
Mixed Loading						
Heavy Bulk	0	0	0	0	0	0
General Cargo	0	0	0	1	0	0
Container	0	0	1	0	0	8
Sub-total	0	0	1	1	0	8
Grand Total	34			52		

Note: Mixed loading cargo is assumed to reach at 10% of all the cargos handled at the VLP by 2015 and 20% by 2025.

Source: JICA Study Team

4.5 ແນວຄິດຂອງ ການຈັດຜັງ

4.5.1 ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນ

(1) ການເລືອກເພີ່ມສະຖານທີ່ທີ່ດີທີ່ສຸດຂອງ SLP

ດັ່ງໄດ້ກ່າວໃນຂໍ້ 4.2, ຄາດວ່າ SLP ຈະຄວບຄຸມດູແລບັນດາສິນຄ້າຜ່ານແດນເປັນຕົ້ນຕໍ ແລະ ສິນຄ້າ EXIM ທີ່ແຈກຢາຍໃຫ້ແກ່ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ບັນດາແຂວງອ້ອມຂ້ງເປັນບາງສ່ວນ. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງບໍລິມາດ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ບັນດາສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້າ EXIM ຢູ່ SLP ແລະ ທີ່ດິນຂອງ ລັດທີ່ມີນັ້ນ, ສະຖານທີ່ຂອງ SLP ມີສາມທາງເລືອກ: CCA ໃກ້ກັບຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 (ທາງເລືອກ 1), ສະຖານທີ່ B ຂອງ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ (SEZs) (ທາງເລືອກ 2) ແລະ ສະຖານທີ່ C ຂອງ SEZs (ທາງເລືອກ 3). ຮູບ 4.5.1 ສະແດງສາມສະຖານທີ່ທາງເລືອກທີ່ດັ່ງກ່າວຂອງ SLP.

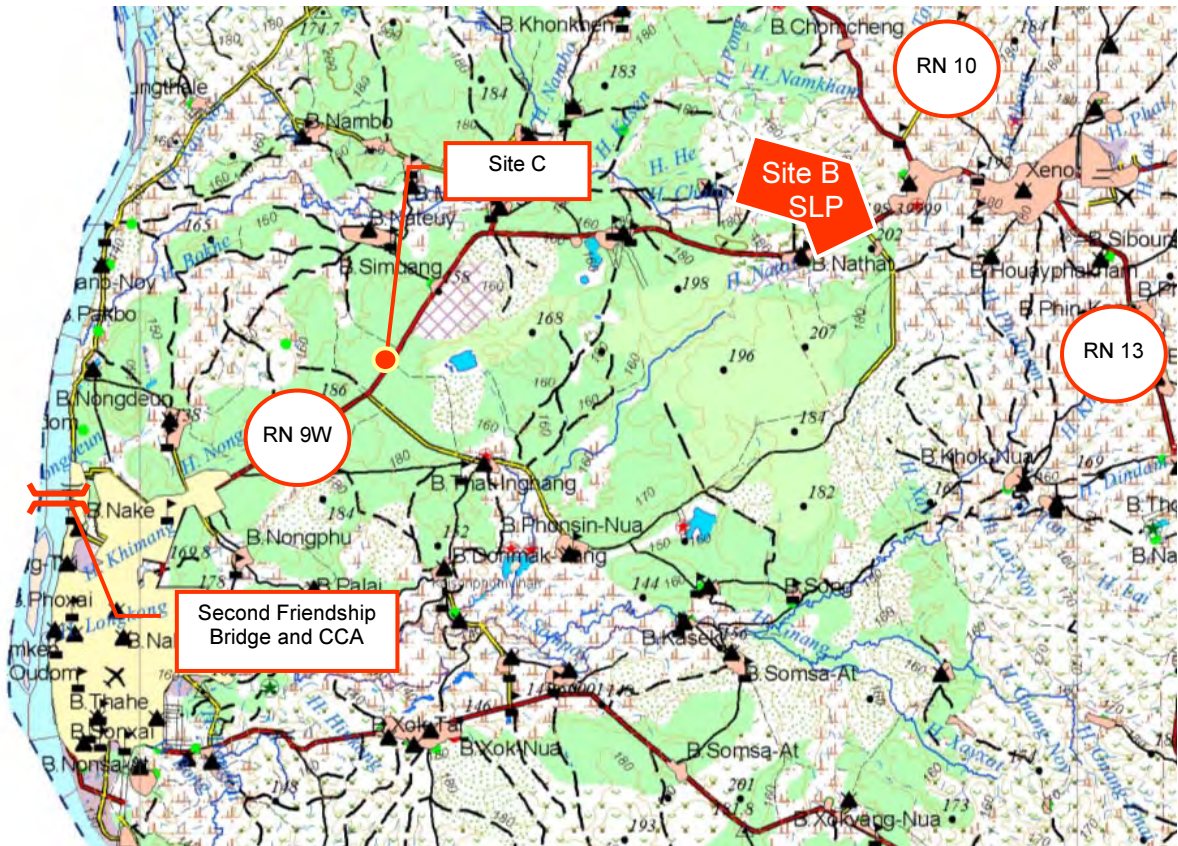
ຢູ່ໄລຍະຕົ້ນຂອງ ດຳເນີນການເລືອກເພີ່ມສະຖານທີ່ນັ້ນ, ໄດ້ສົມທຽບສາມທາງເລືອກຂອງ ສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການດັ່ງຢູ່ໃນຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ ແລະ ໄດ້ຮັບການຢັ້ງຢືນວ່າສະຖານທີ່ B (ທາງເລືອກ 2) ເປັນສະຖານທີ່ທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ, ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງພື້ນທີ່ທີ່ມີ, ທິວທັດ, ການເຂົ້າຫາ, ການຂະຫຍາຍ ໃນອານາຄົດ ແລະ ຄວາມເຫັນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ. ອີກອັນນຶ່ງ, ໄດ້ຕົກລົງເອົາສະຖານທີ່ຂອງ SLP ຫຼັງການຫາລືກັບ MPWT, DPWT, ຫ້ອງການພາສີສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ຫ້ອງການຂອງ ແຂວງ ຈາກເງື່ອນໄຂຂອງ ແຕ່ລະສະຖານທີ່ກັບແນວຄິດຂອງ ການພັດທະນາຂອງ ແຕ່ລະສະຖານທີ່ໃນ SEZ ສະຫວັນ-ເຊໂນ ແລະ ທີ່ເປົ່າຫວ່າງທີ່ມີ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຫຼັງຈາກການສຳຫລວດສະຖານທີ່ເບື້ອງຕົ້ນ ແລະ ການສຳພາດກັບບັນດາພະນັກງານທ້ອງຖິ່ນ, ສຸດທ້າຍຈຶ່ງໄດ້ກຳນົດທີ່ດີທີ່ສຸດຂອງ SLP ຢູ່ທາງເລືອກ 2, ສະຖານທີ່ B ຂອງ SEZs.

ຕາຕະລາງ 4.5.1 ການສົມທຽບຂອງ ສາມທາງເລືອກຂອງ ສະຖານທີ່ໂຄງການ

	Option 1: CCA	Option 2: Site B	Option 3: Site C
Topography	C	A	A
Landscape	B	A	A
Accessibility	A	A	A
Consistency with Upper Plan	B	A	C+
Future Expansion	C	A	A
Environment	B	A	A
Land ownership	B	A	B

Note: A: Good, B: Fair, C: Bad

Source: JICA Study Team



Source: JICA Study Team

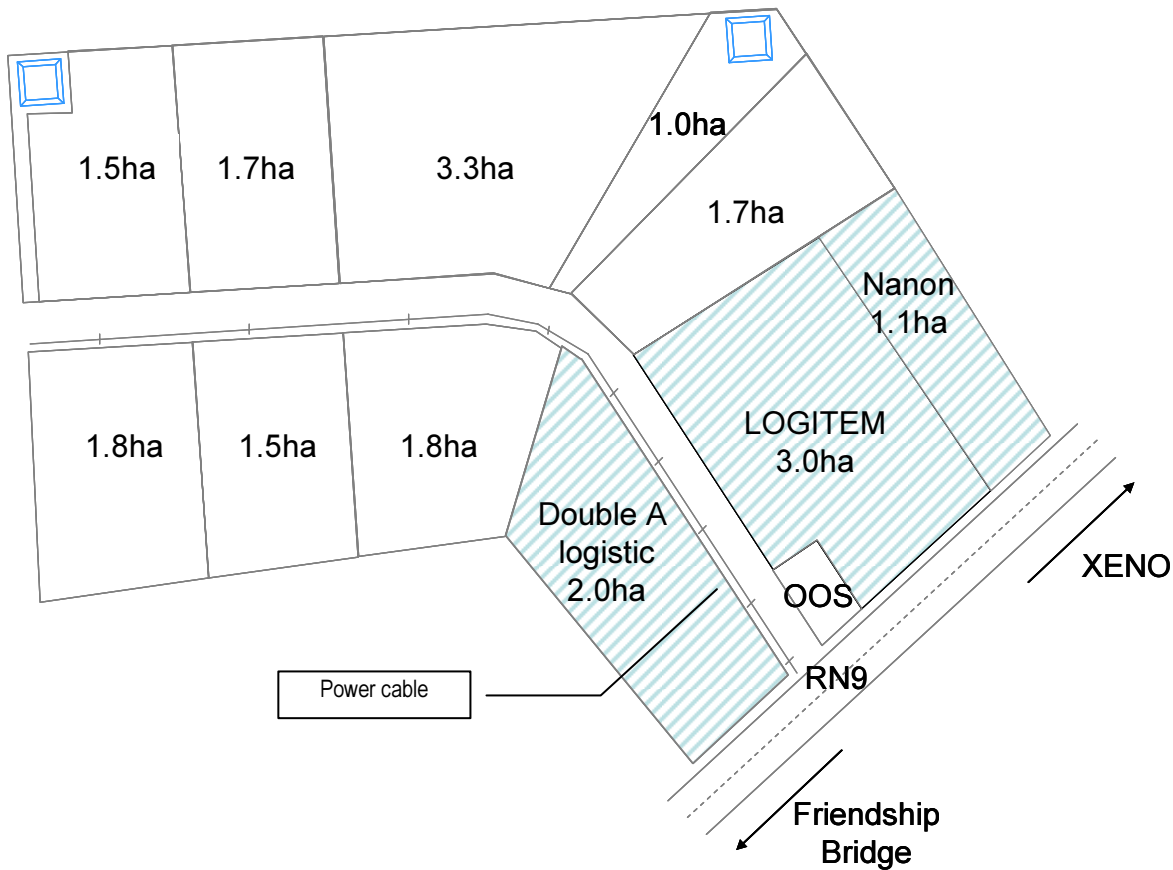
ຮູບ 4.5.1 ທີ່ຕັ້ງທາງເລືອກຂອງ SLP

(2) ເງື່ອນໄຂດ້ານກາຍະພາບຂອງ ທີ່ຕັ້ງທີ່ດີທີ່ສຸດຂອງ SLP

ໄດ້ສະແດງແຜນການຂອງ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ແຜນການຂອງ ການພັດທະນາໃນອານາຄົດໃນທາງເລືອກ 2, ສະຖານທີ່ B ຂອງ SEZs ໃນຮູບ 4.5.2. ໄລຍະການສຳຫລວດສະຖານທີ່ເບື້ອງຕົ້ນໂດຍທົ່ວໆມາຂອງ ການນຶກສາ, ໄດ້ກຳນົດບັນດາຈຸດການກວດກາຂອງ ການວາງແຜນດ້ານກາຍະພາບຕໍ່ໄປນີ້. ໂດຍພິຈາລະນາບັນດາຈຸດກວດກາດັ່ງກ່າວ, ໄດ້ສະເໜີເພື່ອພັດທະນາ SLP ໃນເບື້ອງຕາເວັນຕົກຂອງສະຖານທີ່ B, ຕິດກັບພື້ນທີ່ການພັດທະນາຂອງ ບໍລິສັດພະລາທິການຂອງ ໄທ (Double A).

- ປະຈຸບັນມີການບໍລິການຈຸດດຽວໃນສະຖານທີ່ B.
- ສອງບໍລິສັດຂອງ ໄທ, Nanon ແລະ ພະລາທິການ Double A, ໄດ້ສະເໜີ ແລະ ໄດ້ຮັບອະນຸມັດສຳລັບການພັດທະນາບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການສາມປີຜ່ານມາແລ້ວ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນສາມບໍລິສັດດັ່ງກ່າວຍັງບໍ່ທັນມີບໍລິສັດໃດໄດ້ເລີ່ມການດຳເນີນການ ຫລື ປະກອບບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການເທື່ອ. ການພັດທະນາໃນອານາຄົດດ້ວຍສອງບໍລິສັດນີ້ຍັງບໍ່ທັນຮູ້.
- ການຈັດແຈງຂອງ SLP ບໍ່ໄດ້ນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ເຂົາເຈົ້າ, ຍ້ອນວ່າເຂົາເຈົ້າອາດນຳໃຊ້ໃນອານາຄົດ.

- ດັ່ງນັ້ນ, ໄດ້ເລືອກເຟັ້ນພື້ນທີ່ທາງເລືອກສໍາລັບການພັດທະນາຂອງ SLP ຈາກທີ່ດິນ 10ha ຍົກເວັ້ນທີ່ດິນທີ່ໄດ້ນໍາໃຊ້ໂດຍບໍລິສັດພະລາທິການໃນປະຈຸບັນ (Logitem), ການບໍລິການຈຸດດຽວ ແລະ ສອງບໍລິສັດຂອງ ໄທ.
- ປະຈຸບັນ, ສະຖານທີ່ເປັນທີ່ເປົ່າຫວ່າງ ແລະ ບໍ່ມີບັນດາຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກສໍາລັບການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ການພັດທະນາ. ການພັດທະນາຂອງ SLP ບໍ່ກະທົບທາງລົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ. ບໍ່ໄດ້ພົບບັນດາຜູ້ບຸກລຸກໃນສະຖານທີ່ B.
- ໄດ້ຕິດຕັ້ງສາຍໄຟຟ້າໄປຕາມເສັ້ນທາງເຂົ້າຫາໃນສະຖານທີ່ B.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.5.2 ເງື່ອນໄຂດ້ານກາຍະພາບຂອງ SLP

4.5.2 ແຜນຜັງ

(1) ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງ ການວາງແຜນຜັງ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນຂໍ້ຜ່ານມາ, ຄາດວ່າ SLP ຈະສະໜອງການດໍາເນີນການທີ່ລົງລຽນສໍາລັບພາສີ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ໃນການວາງແຜນຜັງຂອງ SLP ນັ້ນໄດ້ພິຈາລະນາບັນດາບັນຫາດັ່ງນີ້:

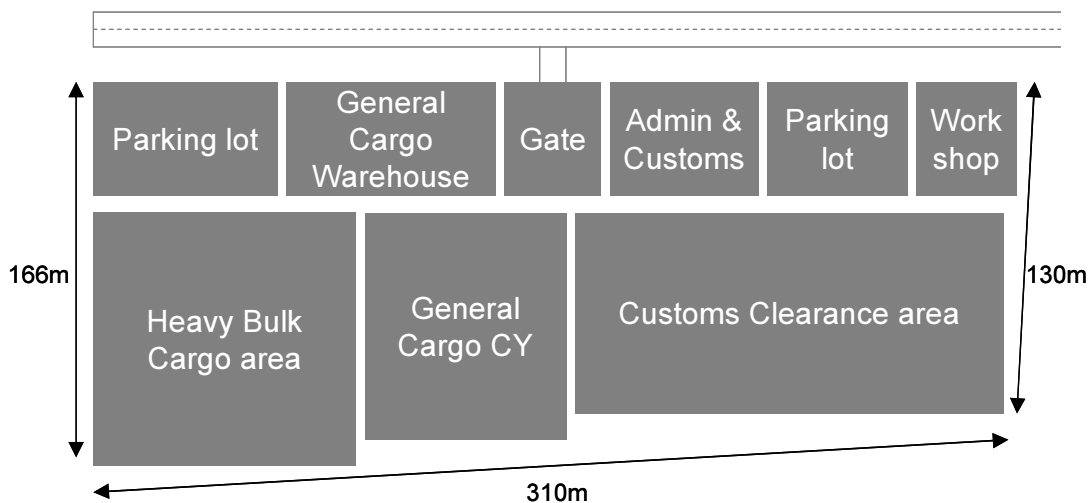
- ໄລຍະທາງທັງໃນການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ສິນຄ້າ/ການຈະລາຈອນ ແລະ ກະແສຂອງ ວິທີການຂອງ ພາສີຄວນໃຫ້ສັ້ນ.
- CY ແລະ ສາງສິນຄ້າຄວນຕັ້ງໃສ່ບ່ອນທີ່ສາມາດຮັກສາການເຊື່ອມຢິງໄດ້ດີຂອງ ລົດພ່ວງ ແລະ ລົດບັນທຸກ.
- ຫ້ອງການຂອງ ພາສີ ແລະ ພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີຄວນຕັ້ງໃສ່ບ່ອນທີ່ສາມາດຮັກສາການເຊື່ອມ ຢິງທີ່ດີ.
- ບັນດາສິນຄ້າ ແລະ ສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ທີ່ແຕກຕ່າງກັນຄວນມີການຄວບຄຸມດູແລຕ່າງໆທາກ.
- ບັນດາສາງສິນຄ້າທີ່ຄັ້ງປະກັນສຳລັບສະໜອງການເກັບຮັກສາຄວນສ້າງໃນລັກສະນະທີ່ຈາສາ ມາດເຮັດວຽກໄດ້ດີ.
- ການປະເຊີນຫນ້າ ແລະ ການແອອັດຂອງ ການຈະລາຈອນຄວນໃຫ້ມີຫນ້ອຍທີ່ສຸດ ແລະ ຕ້ອງມີ ລານຈອດລົດຢ່າງເໝາະສົມໃນດ້ານຂະໜາດ ແລະ ທີ່ຕັ້ງ.
- ຕ້ອງອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຂະຫຍາຍຂອງ SLP.

ໃນບາດກ້າວທີ່ນຶ່ງຂອງ ການວາງແຜນຜັງ, ຕ້ອງກຳນົດທີ່ຕັ້ງຂອງ CY ແລະ ສາງສິນຄ້າ. ຕໍ່ໄປ, ຕ້ອງກຳນົດພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ໄປເພື່ອຫລີກເວັ້ນການສົນກັນກັບບັນດາສິນຄ້າທີ່ຄວບຄຸມດູແລຢູ່ CY ແລະ ສາງ. ຕ້ອງກຳນົດລານຈອດລົດໂດຍພິຈາລະນາເຖິງພື້ນທີ່ຂອງ CY ແລະ ສາງ. ຕ້ອງເລືອກເຟັ້ນທີ່ຕັ້ງຂອງ ການບໍລິຫານ, ຫ້ອງການຂອງ ພາສີ ແລະ ພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ພາສີເຂົ້າຫາພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກ, CY, ສາງສິນຄ້າໄດ້ດີ. ສຸດທ້າຍ, ຕ້ອງຕັ້ງອູ່ສ້ອມແປງ ແລະ ລານຈອດລົດຂອງ ພະນັກງານໃສ່ບ່ອນເປົ່າຫວ່າງທີ່ເໝາະສົມ.

ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງບໍລິມາດ ແລະ ສະນິດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຄວບຄຸມດູແລຢູ່ SLP, ໄດ້ຄາດຄະເນພື້ນທີ່ທັງ ຫມົດສຳລັບການພັດທະນາຂອງ SLP ປະມານ 5.1 ha ແລະ ໄດ້ອະທິບາຍບັນດາລາຍລະອຽດຂອງ ການຄາດຄະເນຂອງ ແຕ່ລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນບົດທີ 5.

(2) ແຜນຜັງ

ໂດຍອີງໃສ່ບັນດາເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງ ການວາງແຜນຜັງ, ໄດ້ກະກຽມແຜນຜັງຂອງ SLP ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຮູບ 4.5.3. ໄດ້ຕັ້ງ CY ໃນໃຈກາງຂອງ ສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການເພື່ອຮັກສາການເຂົ້າຫາສາງສິນຄ້າທີ່ໄປໄດ້ດີ. ໄດ້ຕັ້ງພື້ນທີ່ອະນາຍາດຂອງ ພາສີໃສ່ເບື້ອງຕາເວັນອອກຂອງ ສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການ. ແລະ ໄດ້ຕັ້ງພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກຢູ່ເບື້ອງຕາເວັນຕົກຂອງ ສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການ. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງການດຳເນີນການຂອງ ພາສີ/ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈຶ່ງໄດ້ຈັດວາງຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ພາສີໃສ່ໃຈກາງ.

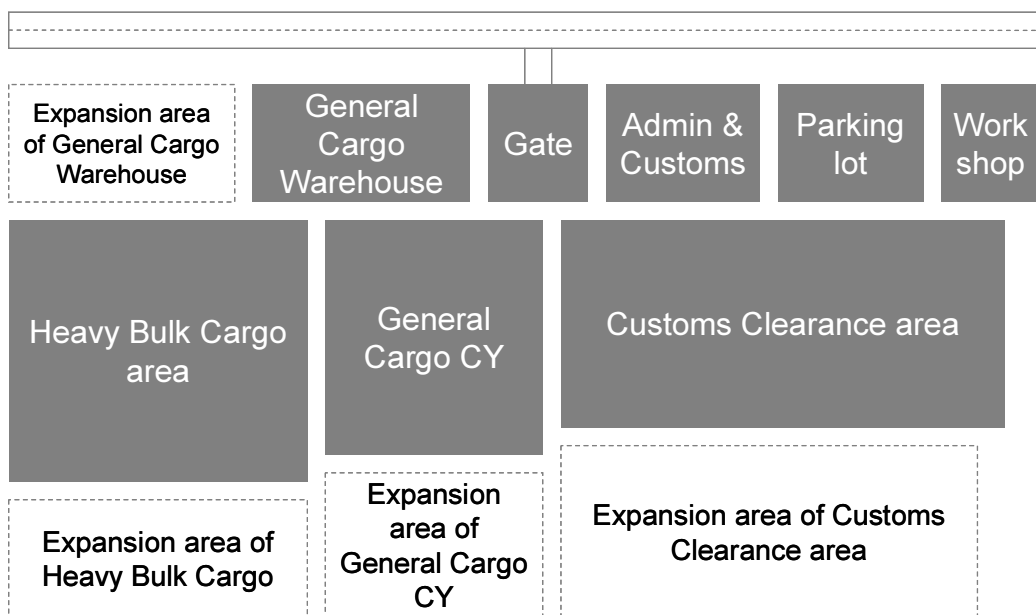


Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.5.3 ແຜນຜັງຂອງ SLP

4.5.3 ການພິຈາລະນາສຳລັບການຂະຫຍາຍໃນອານາຄົດ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງ, ໄດ້ກະກຽມແຜນຜັງຂອງ SLP ໂດຍໄດ້ອີງໃສ່ບໍລິມາດ ແລະ ສະນິດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຄວບຄຸມດູແລຢູ່ SLP, ດ້ວຍປີເປົ້າຫມາຍ 2025. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງທີ່ດິນທີ່ມີ, ບັນດາລັກສະນະນາດ້ານພູມສາດຂອງ ສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການ ແລະ ການດຳເນີນການທີ່ສະດວກຢູ່ SLP, ໄດ້ສະເໜີການຂະຫຍາຍຂອງ SLP ໃນອານາຄົດດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້.



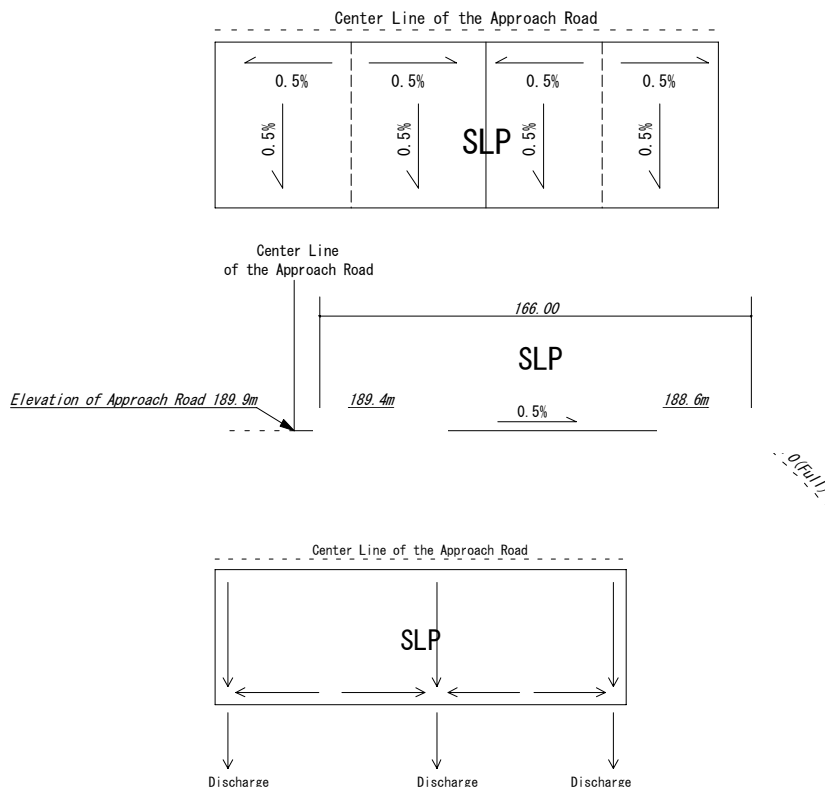
Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.5.4 ພາບຂອງ ການຂະຫຍາຍ SLP ໃນອານາຄົດ

ບົດທີ 5 ແຜນການຂອງ ການພັດທະນາດ້ານກາຍະພາບ

5.1 ແຜນການຂອງ ການກະກຽມທີ່ດິນ

ໄດ້ວາງແຜນສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການໃຫ້ຕັ້ງໃສ່ສະຖານທີ່ B ຂອງ SEZ ຂ້າງເສັ້ນທາງເຂົ້າຫາທີ່ໄດ້ຮັບການພັດທະນາໃນສະຖານທີ່ B. ລວງຍາວ ແລະ ລວງກວ້າງຂອງ SLP ແມ່ນ 354m ຂະໜານກັບທາງເຂົ້າ ແລະ 166m ຕາມລຳດັບ. ຄວາມສູງຂອງ SLP ແມ່ນ 189.9m ໂດຍສະເລ່ຍ ແລະ ເປັນລະດັບດຽວກັນກັບທາງເຂົ້າຫາສະຖານທີ່ B. ໄດ້ອອກແບບ SLP ດ້ວຍຄວາມຊັນ 0.5% ລົງຈາກທາງເຂົ້າເພື່ອການໂຫລຂອງ ນໍ້າຝົນໃນ SLP. ອີງຕາມການສຳພາດກັບບັນດາພະນັກງານຂອງ ທ້ອງຖິ່ນ, ບໍ່ມີປະຫວັດນໍ້າຖ້ວມໃນ/ອ້ອມສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການຂອງ SLP. ຮູບຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງແຜນການ ແລະ ຊ່ວງຂອງ ການກະກຽມທີ່ດິນສຳລັບການພັດທະນາຂອງ SLP.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.1.1 ແຜນການ ແລະ ຊ່ວງຂອງ ການກະກຽມທີ່ດິນ

ຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງບໍລິມາດຂອງ ວຽກດິນ(ທັງຊຸດ ແລະ ທັງຖິມ). ບໍລິມາດຂອງ ວຽກຊຸດ ແລະ ວຽກຖິມດິນຂ້ອນຂ້າງໜ້ອຍ ແລະ ໄດ້ຄາດຄະເນປະມານ 20,000 m³ ແລະ 18,000 m³ ຕາມລຳດັບ.

ຕາຕະລາງ 5.1.1 ບໍລິມາດຂອງ ວຽກດິນ

Earth Work	Unit	Volume
Cut	m ³	19,502
Fill	m ³	18,247

Source: JICA Study Team

5.2 ແຜນການຂອງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວໄວ້ໃນບົດທີ 4 ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້, ໄດ້ສະເໜີສະຖານທີ່ໂຄງການຂອງ SLP ໃຫ້ຕັ້ງໃສ່ ໃນສະຖານທີ່ B ຂອງ SEZAs ໃນເຊໂນ.

ຂໍ້ນີ້ຈະສຶກສາແຜນການຂອງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ SLP, ຄາດຄະເນພື້ນທີ່ທີ່ຕ້ອງການສຳລັບ ການຕິດຕັ້ງບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ. ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກນີ້ລວມທັງພື້ນທີ່ອະນຸ ຍາດຂອງ ພາສີ, ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ, ພື້ນທີ່ CY ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ, ພື້ນທີ່ຂອງ ສາງສິນຄ້າທົ່ວ ໄປພື້ນທີ່ຂອງ ແຫລ່ງຮວມຜູ້ສິນຄ້າ, ພື້ນທີ່ຂອງ ແຫລ່ງຮວມທາງລາກ, ລານຈອດລົດ, ພື້ນທີ່ຂອງ ການ ລ້າງຜູ້ສິນຄ້າ, ການບໍລິຫານ ແລະ ພາສີ, ຫ້ອງການຂອງ ບັນດາຜູ້ດຳເນີນການ ແລະ ອູ່ສ້ອມແປງ. ຕົວກຳ ນົດຕົ້ນຕໍຂອງ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເຫລົ່ານີ້ແມ່ນບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຄວບຄຸມຢູ່ໃນ SLP ໃນອານາຄົດ. ຄວນສັງເກດວ່າບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າປະຈຳເດືອນໂດຍສະເລ່ຍແຕ່ລະວັນ, ທີ່ໄດ້ ຄາດຄະເນໃນບົດທີ 4, ໄດ້ປ່ຽນມາເປັນບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າປະຈຳເດືອນໃນເດືອນທີ່ສູງສຸດໂດຍສະ ເລ່ຍແຕ່ລະວັນ, ໂດຍການເພີ່ມ 20% ຂອງ ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າປະຈຳປີໂດຍສະເລ່ຍແຕ່ລະວັນ. ໄດ້ນຳ ໃຊ້ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າປະຈຳເດືອນໃນເດືອນທີ່ສູງສຸດໂດຍສະເລ່ຍແຕ່ລະວັນນີ້ເພື່ອຄາດຄະເນຂະ ໜາດ ແລະ ການອອກແບບສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ SLP.

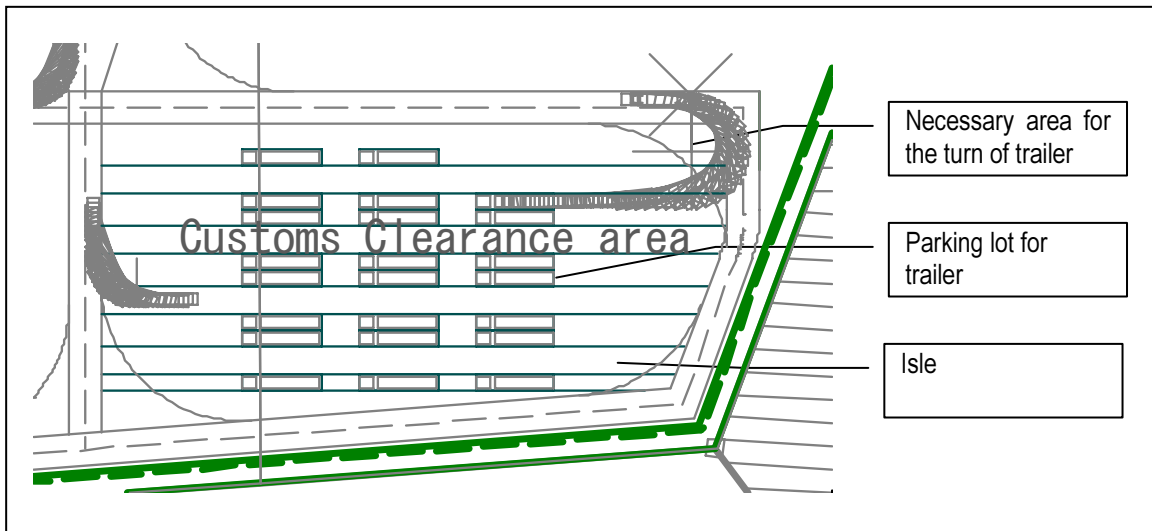
5.2.1 ພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ

ໂດຍອີງໃສ່ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າຂອງ ການນຳເຂົ້າ, ການສົ່ງອອກ ແລະ ການຜ່ານແດນ ທີ່ໃສ່ເຕັມນັ້ນ, ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ. ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການ ຄາດຄະເນພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີແມ່ນ 2 ເທື່ອຕໍ່ມີເປັນອັດຕາສ່ວນຂອງ ຖ້ຽວ. ດັ່ງນັ້ນຈິ່ງໄດ້ຄາດ ຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີປະມານ 1,300 m² ໃນ 2025. ໄດ້ສະ ແດງຜັງຂອງ ພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ ໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້.

ຕາຕະລາງ 5.2.1 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ

Item	Unit	Figures in 2025	Note	
Container	Import	No	6.0	A
	Transit	No	24.0	B
Fluctuation	-	1.2	C	
Turnover ratio	-	2.0	D	
Safe factor	-	1.2	E	
Subtotal	No	22.0	F: (A+B)*C/D*E	
Trailer parking lot /m2	M ²	59.5	G	
Customs Clearance area	M ²	1,300.0	H: F*G	

Source: JICA Study Team



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.1 ຜັງພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ

5.2.2 ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກ

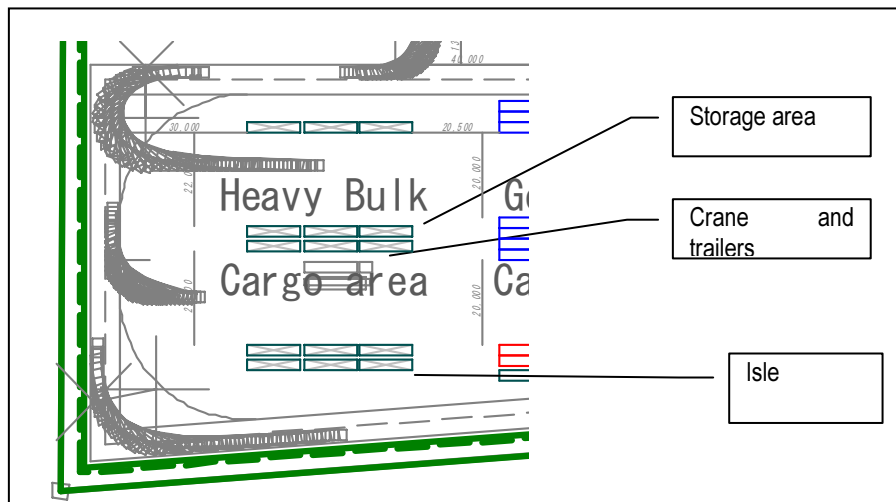
ໂດຍອີງໃສ່ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ບັນທຸກເຕັມລົດພ່ວງນັ້ນສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກດ້ວຍລົດພ່ວງ. ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກແມ່ນການເກັບຮັກສາຊົ່ວຄາວ 3 ວັນ.

ຍ້ອນເຫດຜົນນັ້ນ, ຈຶ່ງໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກປະມານ 700m² ໃນ 2025. ໄດ້ສະແດງຜັງພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້.

ຕາຕະລາງ 5.2.2 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ

Item	Unit	Figures in 2025	Note	
Trailer	Import	No	2.0	A
	Export	No	1.0	B
Fluctuation	-	1.2	C	
Temporary stock days	Day	3.0	D	
Safe factor	-	1.2	E	
Subtotal	No	13.0	F: (A+B)*C*D*E	
Container position	m ² /No	47.3	G	
Heavy Bulk Cargo area	m ²	700.0	H: F*G	

Source: JICA Study Team



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.2 ຜັງພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ

5.2.3 ພື້ນທີ່ສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY

ເນື້ອທີ່ສຳລັບພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY ປະກອບດ້ວຍ CY ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ, ແຫລ່ງຮວມຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າ ແລະ ແຫລ່ງຮວມຂອງ ຫາງລາກ.

(1) CY ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ (ຕູ້ສິນຄ້າເຕັມ)

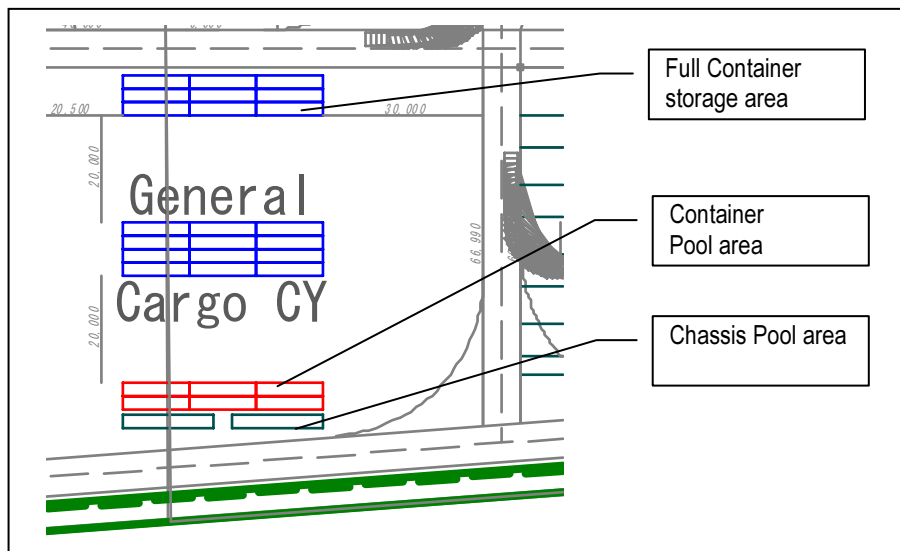
ໂດຍອີງໃສ່ບໍລິມາດສິນຄ້າຂອງ ລົດພ່ວງ (ການຈຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ ແລະ ສິນຄ້າຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າ) ນັ້ນ, ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບ CY ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ (ຕູ້ສິນຄ້າເຕັມ). ຄືກັນ ກັບສິນຄ້າອື່ນ, ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນພື້ນທີ່ CY ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ (ຕູ້ສິນຄ້າເຕັມ) ແມ່ນການເກັບຮັກສາຊົ່ວຄາວ 3 ວັນ. ດັ່ງນັ້ນຈິ່ງໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບ CY ຂອງ ສິນຄ້າ

ທົ່ວໄປ (ຕູ້ສິນຄ້າເຕັມ) ປະມານ 700 m² ໃນ 2025. ໄດ້ສະແດງຜັງ CY ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ (ຕູ້ສິນຄ້າເຕັມ) ໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້

ຕາຕະລາງ 5.2.3 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບ CY ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ(ເຕັມຕູ້ສິນຄ້າ)

Item	Unit	Figures in 2025	Note	
Container and Trailer	Import	No	13.0	A
	Export	No	-	B
Fluctuation	-	1.2	C	
Temporary stock days	Day	3.0	D	
Safe factor	-	1.2	E	
Subtotal	No	57.0	F: (A+B)*C*D*E	
Container position	m ²	11.0	G, 3 stacks	
General Cargo CY area	m ²	700.0	H: F*G	

Source: JICA Study Team



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.3 ຜັງ CY ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ

(2) ພື້ນທີ່ຂອງ ແຫລ່ງຮວມຕູ້ສິນຄ້າ

ໂດຍອີງໃສ່ບໍລິມາດຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າທີ່ສົ່ງອອກນັ້ນສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບແຫລ່ງຮວມຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າ. ຄືກັນກັບສາງຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ, ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນພື້ນທີ່ຂອງ ແຫລ່ງຮວມຕູ້ສິນຄ້າແມ່ນການເກັບຮັກສາຊົ່ວຄາວຕູ້ສິນຄ້າ 5 ຖ້ານເປັນເວລາ 5 ວັນ. ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ສຳລັບ CY ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປປະມານ 200 m² ໃນ 2025.

ຕາຕະລາງ 5.2.4 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບແຫລ່ງຮວມຕູ້ສິນຄ້າ

Item	Unit	Figures in 2025	Note	
Container	Import	No	-	A
	Export	No	3.0	B
Fluctuation	-	1.2	C	
Temporary stock days	Day	5.0	D	
Safe factor	-	1.2	E	
Subtotal	No	22.0	F: (A+B)*C*D*E	
Container position	m ²	7.0	G, 5 stacks (13m(L)*2.5m(W)/5)	
Container Pool area	m ²	200.0	H: F*G	

Source: JICA Study Team

(3) ພື້ນທີ່ແຫລ່ງຮວມຂອງ ຫາງລາກ

ໂດຍອີງໃສ່ອັດຕາສ່ວນຂອງ ຖ້ຽວຕູ້ສິນຄ້າ, ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບແຫລ່ງຮວມຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າ. ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນພື້ນທີ່ຂອງ ແຫລ່ງຮວມຕູ້ສິນຄ້າແມ່ນ 3 ເທື່ອຕໍ່ວັນ ເປັນອັດຕາສ່ວນຂອງ ຖ້ຽວ. ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບແຫລ່ງຮວມຕູ້ສິນຄ້າປະມານ 200 m² ໃນ 2025.

ຕາຕະລາງ 5.2.5 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບແຫລ່ງຮວມຫາງລາກ

Item	Unit	Figures in 2025	Note	
Trailer	Import	No	-	A
	Export	No	3.0	B
Fluctuation	-	1.2	C	
Turnover ratio	-	3.0	D	
Safe factor	-	1.2	E	
Subtotal	No	2.0	F: (A+B)*C/D*E	
Chassis position	m ²	51.0	G	
Chassis Pool area	m ²	200.0	H: F*G	

Source: JICA Study Team

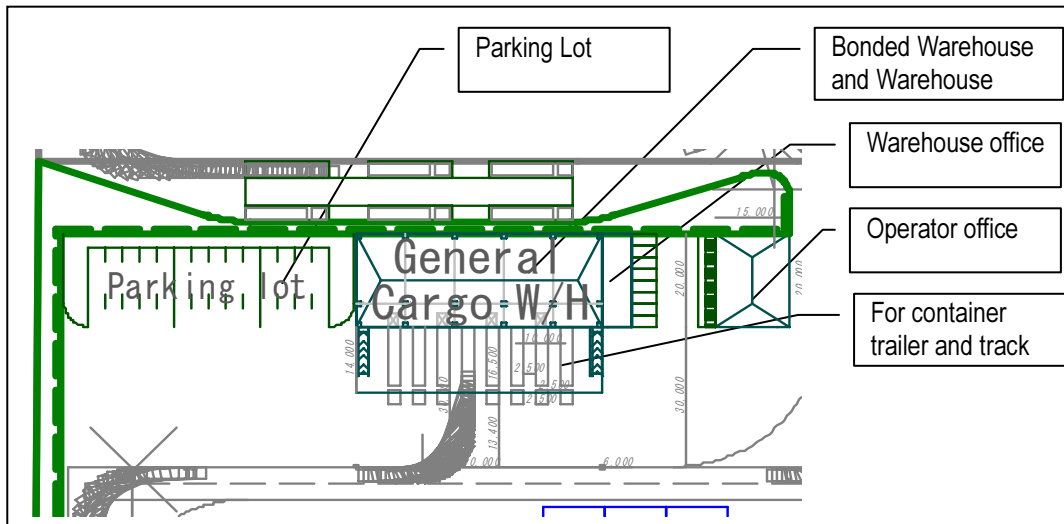
5.2.4 ພື້ນທີ່ສາງຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ

ໂດຍອີງໃສ່ບໍລິມາດສິນຄ້າຂອງ ລົດພ່ວງ(ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ບັນທຸກປະສົມ), ສາມາດຄາດຄະເນ ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບສາງຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ. ບໍ່ຄືສິນຄ້າອື່ນ, ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນ ພື້ນທີ່ຂອງ ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປແມ່ນການເກັບຮັກສາຊົ່ວຄາວ 5 ວັນ. ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປປະມານ 900 m² ໃນ 2025. ໄດ້ສະແດງຜັງຂອງ ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປໃນຮູບ ຕໍ່ໄປນີ້.

ຕາຕະລາງ 5.2.6 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບສາງຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ

Item		Unit	Figures in 2025	Note
Track & container of mix loading	Import	t	22.8	A
	Export	t	0.4	B
Container of full loading	Import	t	6.0	C
	Export	t	3.0	D
	LCL	t	1.8	E:(C+D)*20%
Fluctuation		-	1.2	F
Subtotal		t	30	G:(A+B+E)*F
Temporary stock days		Day	5	H
Storage unit		m ³ /t	2.6	I
Sorting unit		m ³ /t	2.6	J
Safe factor		-	1.8	K
CFS area		m ²	900	L:(G*H*I+G*J)*K

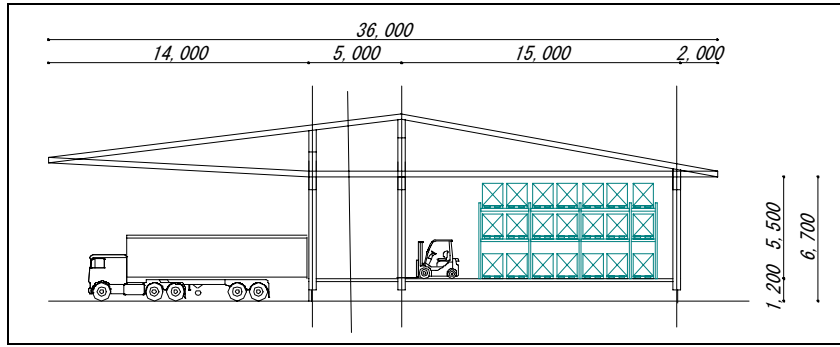
Source: JICA Study Team



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.4 ຜັງຂອງ ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປ

ໄດ້ສະແດງຮູບຕັດຂວາງຂອງ ສະຖານີສິນຄ້າໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້ ແລະ ພາບຂອງ ລົດບັນທຸກສະນິດເປັນເງິບ, ທີ່ໄດ້ສັງເກດເຫັນທົ່ວໄປໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ທີ່ໄດ້ສະແດງໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງລະດູຝົນ, ຄວາມຍາວຂອງ ຫລັງຄາຂອງ ສາງຢ່າງຫນ້ອຍຄວນແມ່ນ 14 ແມັດ.



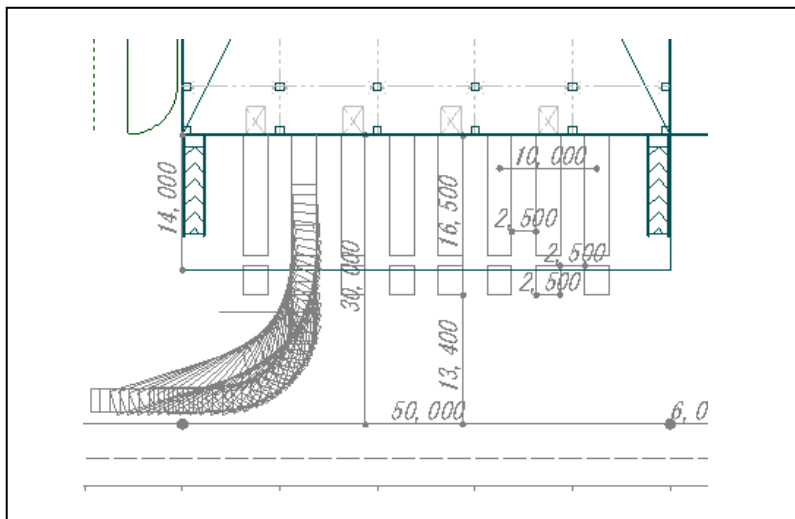
Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.5 ຮູບຕັດຂວາງຂອງ ສາງ



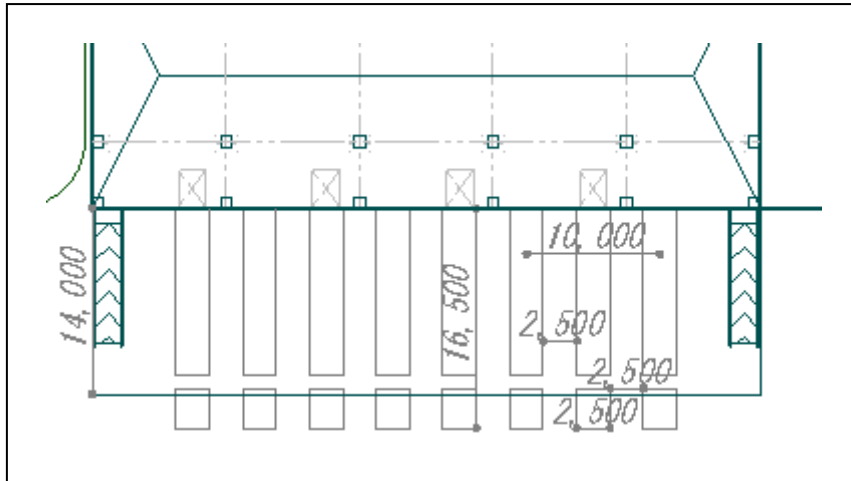
ຮູບ 5.2.6 ພາບສະນິດເງິບຂອງ ລົດ

ໄດ້ສະແດງລັດສະໜາມີໂຄ້ງຂອງ ລົດພ່ວງຕູ້ສິນຄ້າ ແລະ ຂອງ ລົດບັນທຸກທີ່ມາຮັບ/ແຈກຢາຍ ແລະ ຂະໜາດຂອງ ລານທຽບຂອງ ລົດພ່ວງຕູ້ສິນຄ້າໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.7 ລັດສະໜາມີໂຄ້ງຂອງ ລົດບັນທຸກ



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.8 ຂະໜາດຂອງ ຊານຊະລາຂອງ ລົດພ່ວງຕູ້ສິນຄ້າ

5.2.5 ພື້ນທີ່ຂອງ ລານຈອດລົດ

ໂດຍອີງໃສ່ຈຳນວນຂອງ ຍານພາຫານນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ, ຜ່ານແດນ ແລະ ພາຍໃນ, ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບບັນດາລານຈອດລົດ. ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນລານຈອດລົດ ແມ່ນ 3 ເທື່ອຕໍ່ວັນເປັນອັດຕາສ່ວນຂອງ ຖ້ຽວ. ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ສຳລັບລານຈອດລົດປະມານ 2,500 m² ໃນ 2025.

ຕາຕະລາງ 5.2.7 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບລານຈອດລົດ

Item	Unit	Figures in 2025	Note
Transit	No	53.0	A
Turnover rate	-	4.0	B, The calculation of the area of Transit assumes a vehicle at 2 rounds per day. The half assumes it necessary number of parking lot.
Import & Export	No	45.0	C
Turnover rate	-	3.0	D
Fluctuation	-	1.2	E
Safe factor	-	1.2	F
Subtotal	No	41.0	G: (A/B+C/D)*E*F
Trailer parking lot /m2	m ²	59.5	H
Parking area	m ²	2,500.0	I: G*H

Source: JICA Study Team

5.2.6 ພື້ນທີ່ຂອງ ການລ້າງຕູ້ສິນຄ້າ

ໂດຍອີງໃສ່ຈຳນວນຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າ, ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບພື້ນທີ່ຂອງ ການລ້າງຕູ້ສິນຄ້າ. ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນພື້ນທີ່ຂອງ ການລ້າງຕູ້ສິນຄ້າແມ່ນປະມານ 10% ຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າຕ້ອງໄດ້ລ້າງ ແລະ ເຮັດອະນາໄມ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຳນວນຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າທີ່ລ້າງຈະເປັນ 2 FEU ຕໍ່ວັນ

ໃນ 2015 ແລະ 3 FEU ຕໍ່ວັນໃນ 2025. ສົມມຸດ 20 ເທື່ອວັນເປັນອັດຕາສ່ວນຂອງ ຖ້ຽວ, ຈຶ່ງໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບພື້ນທີ່ລ້າງຜູ້ສິນຄ້າປະມານ 60 m² ໃນ 2025.

$$0.4h = \{0.3 \text{ km} \times 2(\text{round trip}) \div 20\text{km/h} + 3\text{minite/container} \times 2(\text{O/D}) \div 60\text{minite/h}\} \times 3\text{container}$$

$$20\text{ratio} = 8\text{h/day} \div 0.4\text{h}$$

$$60\text{m}^2 = 3\text{container} \div 20\text{ratio} \times 31.25\text{m}^2/\text{container} \times \text{safe factor } 1.2$$

5.2.7 ການບໍລິຫານ ແລະ ພາສີ

ໂດຍອີງໃສ່ຈຳນວນຂອງ ກຳມະກອນຢູ່ບັນດາຫ້ອງການເຫຼົ່ານີ້, ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບການບໍລິຫານ ແລະ ພາສີ. ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນບັນດາຫ້ອງການເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນ ນຶ່ງຄົນຕ້ອງການເນື້ອທີ່ 4.5 m² ສຳລັບການນຳໃຊ້ຫ້ອງການ, 7.0 m² ສຳລັບການນຳໃຊ້ການປະຊຸມ ແລະ ເພີ່ມອີກ 40% ສຳລັບທີ່ເປົ່າຫວ່າງ. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າ ທີ່ຄວບຄຸມດູແລຢູ່ SLP, ໄດ້ຄາດຄະເນຈຳນວນຂອງ ກຳມະກອນຢູ່ຫ້ອງການຂອງ ບໍລິຫານ ແລະ ຂອງ ພາສີປະມານ 20 ຄົນໃນ 2025. ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳຫ້ອງການຂອງ ບໍລິຫານ ແລະ ຂອງ ພາສີ ປະມານ 330 m² ໃນ 2025 (ໃນແຜນຜັງ, ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບບັນດາຫ້ອງການເຫຼົ່ານີ້ຖືກປຸງເປັນ 400 m², ຈັດຜັງຂອງ SLP ຕາມຄວາມເໝາະສົມ).

$$330\text{m}^2 = (4.5\text{m}^2/\text{person} + 7.0 \text{ m}^2/\text{person}) \times 20\text{person} \times 140 \%$$

5.2.8 ຫ້ອງການຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການ

ໄດ້ຄິດໄລ່ເນື້ອທີ່ສຳລັບຫ້ອງການຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການຂອງ SLP ປະມານ 600 m² ຕໍ່ຜູ້ດຳເນີນການນຶ່ງຄົນ. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ສິນຄ້ານັ້ນເນື້ອທີ່ທີ່ຈຳເປັນສຳລັບຫ້ອງການໃຫມ່ຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການແມ່ນປະມານ 600 m² ໃນ 2025.

5.2.9 ອູ່ສ້ອມແປງ

ໂດຍອີງໃສ່ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກ, ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບອູ່ສ້ອມແປງ. ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນອູ່ສ້ອມແປງແມ່ນວ່າ 10% ຂອງ ລົດບັນທຸກຕ້ອງໄດ້ສ້ອມແປງ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຳນວນຂອງ ອູ່ສ້ອມແປງຈະເປັນລົດບັນທຸກ 7 ຄັນຕໍ່ວັນໃນ 2015 ແລະ 10 ຄັນຕໍ່ວັນໃນ 2025. ສົມມຸດ 2 ເທື່ອຕໍ່ວັນເປັນອັດຕາສ່ວນຂອງ ຖ້ຽວ, ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ສິນຄ້າ, ໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບອູ່ສ້ອມແປງປະມານ 300 m² ໃນ 2025

$$300\text{m}^2 = 10\text{tracks} \div 2\text{ratio} \times 37.5\text{m}^2/\text{tracks} \times \text{safe factor } 1.5$$

5.2.10 ປະຕູໃຫຍ່ ແລະ ສະຖານີຊັ່ງນໍ້າຫນັກ

SLP ຈະໄດ້ໃສ່ປະຕູໃຫຍ່ສາມປ່ອງ. ຈະຕິດຕັ້ງສະຖານີຊັ່ງນໍ້າຫນັກໃສ່ປະຕູໃຫຍ່ຕື່ມອີກເພື່ອວັດແທກນໍ້າຫນັກຂອງ ສິນຄ້າ.

5.2.11 ຜັງລວມຂອງ SLP

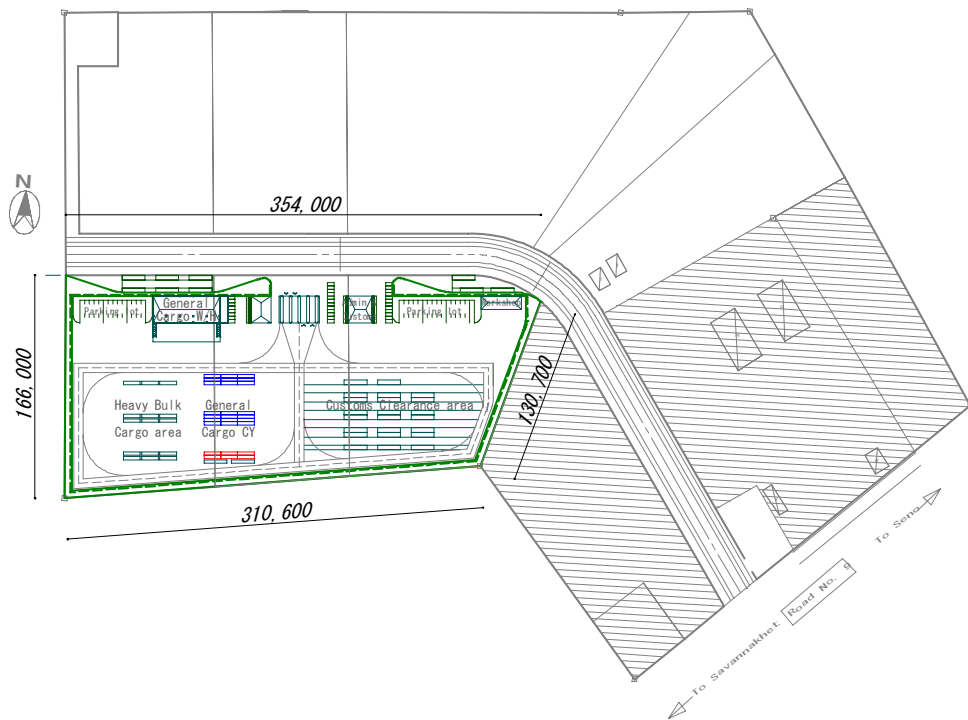
ໂດຍອີງໃສ່ການຫາລືຂ້າງເທິງ, ໄດ້ສັງລວມພື້ນທີ່ທັງໝົດສໍາລັບການພັດທະນາຂອງ SLP ໃນຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້. ໄດ້ສະແດງຜັງລວມຂອງ SLP ໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້.

ຕາຕະລາງ 5.2.8 ສັງລວມພື້ນທີ່ທີ່ຕ້ອງການທັງໝົດສໍາລັບ SLP

Item	Floor area (m ²)	Area (m ²)	Occupancy rate at SLP	Remarks
Customs Clearance area	1,300	8,000		
Heavy bulk Cargo area	700	6,100		
General Cargo CY area	1,100	5,500		CY area is included CY, container pool, chassis pool and container washing area.
General Cargo Warehouse area	900	2,800		Warehouse is included warehouse and warehouse office.
Parking Lots	2,500	8,800		Isle is shared of heavy bulk and general cargo area
Administration and Customs office	400	3,400		
Operator Office	300	1,800		
Maintenance shop	300	1,600		
Gate and Weight Station	600	2,400		
Buffer area	-	4,300		
Load in SLP	-	5,800		
Others	-	600		
Total area	8,100	51,100		
Total area, excluding parking lot	5,900	42,300	13%	

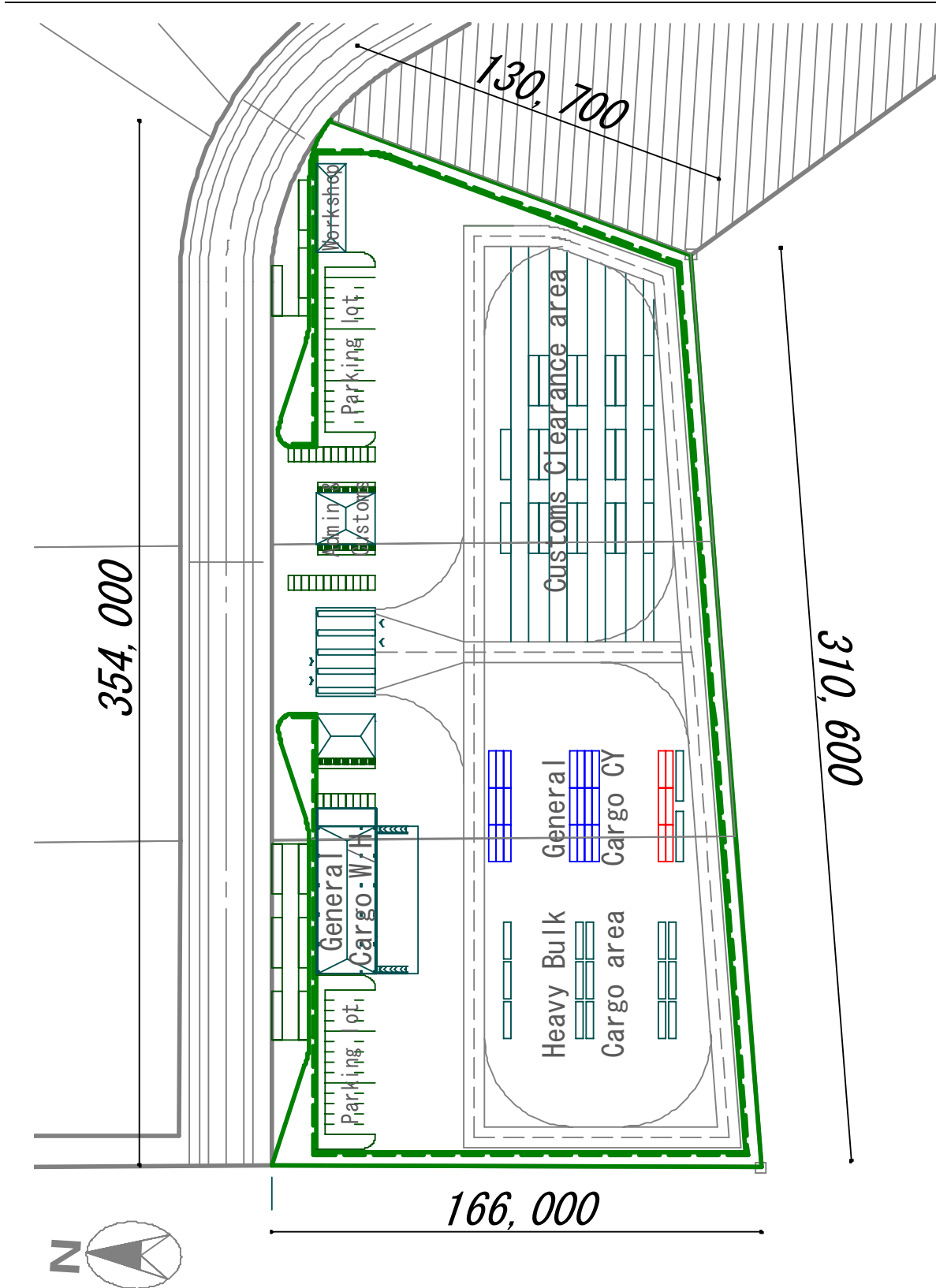
Note Referring to Hironao Takahashi, "Kontena yusou to kontena kouwan", 2004, as for occupancy rate, about from 20% to 25% are common. This rate of Lat krabang ICD is about 26% and VLP Logistics Park is about 24%.

Source: JICA Study Team



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.9 ຜັງຂອງ SLP (1/2)



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.10 ຜັງຂອງ SLP (2/2)

5.3 ກິນຈັກ ແລະ ອຸປະກອນ

5.3.1 ອຸປະກອນຂອງ ການຂົນຖ່າຍສິນຄ້າ

(1) ລົດຍົກນ້ອຍ

ໄດ້ນຳໃຊ້ລົດຍົກນ້ອຍສຳລັບຂົນສົນຄ້າຂຶ້ນ ແລະ ຂົນສົນຄ້າລົງສ່ວນຫລາຍແມ່ນຢູ່ພາຍໃນຕູ້ສິນຄ້າ. ໃນປະຈຸບັນບໍ່ທັນມີລົດຍົກນ້ອຍທີ່ດຳເນີນການຢູ່ CCA ຂອງ ສະຫວັນນະເຂດ. ລົດຍົກນ້ອຍນຶ່ງຄັນອາດມີຄວາມຈຳເປັນຈະຕ້ອງປະກອບໃຫມ່ຢູ່ SLP ຍ້ອນສິນຄ້າທັງໝົດຈະເພີ່ມຂຶ້ນສອງເທົ່າພາຍໃນ 2025. SLP ຈະມີສາງສິນຄ້ານຶ່ງແຫ່ງ ແລະ ດັ່ງນັ້ນ, ຈະໄດ້ນຳໃຊ້ລົດຍົກນ້ອຍນຶ່ງຄັນຢູ່ໃນສາງ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.3.1 ພາບຖ່າຍຂອງ ລົດຍົກນ້ອຍ

(2) ລົດຄັນຍົກ

ລົດຄັນຍົກເປັນຍານພາຫານະຫນັກສຳລັບຂົນຕູ້ສິນຄ້າຂຶ້ນ ແລະ ລົງ, ຍົກສິນຄ້າໄປຫາ CY. ປະຈຸບັນ, ສັງເກດເຫັນລົດຍົກຢູ່ CCA ຂອງ ສະຫວັນນະເຂດ. ພາຍໃນ 2025, ຈຳນວນຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນມີເຖິງ 16 FEU ຕໍ່ວັນພາຍໃນ 2025. ດັ່ງນັ້ນ, ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ປະກອບລົດຄັນຍົກໃຫມ່ນຶ່ງຄັນຢູ່ SLP ດັ່ງໄດ້ຄາດຄະເນລຸ່ມນີ້.

$1 \text{ vehicle} = 16 \text{ container} \times \{(3 \text{ minute /loading} + 3 \text{ minute/unloading}) \div 60 \text{ minute/h} + 48.6 \text{ m/CY} \times 2 \text{ round trip} \div 15,000 \text{ m/h}\} \times \text{safe factor } 1.2 \div 10 \text{ h/day}$



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.3.2 ພາບຖ່າຍຂອງ ລົດຄັນຍົກ

(3) ລົດຍົກໃຫຍ່

ລົດຍົກໃຫຍ່ກໍແມ່ນຍານພາຫານະຫນັກສຳລັບຍົກສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກຈາກຍານພາຫານະຄັນນຶ່ງໄປໃສ່ຄັນອື່ນ. ປະຈຸບັນ, CCA ສະຫວັນນະເຂດຍັງບໍ່ທັນມີລົດຍົກໃຫຍ່. ເຖິງແມ່ນວ່າ, ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກທີ່ໄດ້ຄວບຄຸມດູແລຢູ່ SLP ເພີ່ມຂຶ້ນສອງເທົ່າພາຍໃນ 2025, ໄດ້ສະເໜີປະກອບລົດຍົກໃຫຍ່ພຽງນຶ່ງຄັນຢູ່ SLP.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.3.3 ພາບຖ່າຍຂອງ ລົດຍົກໃຫຍ່

(4) ອຸປະກອນຂອງ ການກວດກາດ້ວຍ X-ray

ບາງສະນິດຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າທີ່ໄດ້ນຳເຂົ້າຕ້ອງໄດ້ກວດກາດ້ວຍ X-ray ສຳລັບການກວດກາສິນຄ້າ. ຈະໄດ້ຕິດ ຕັ້ງ X-ray ໃສ່ໃກ້ກັບຫ້ອງການຂອງ ພາສີຢູ່ SLP.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.3.4 ພາບຖ່າຍຂອງ ລົດສຳລັບການກວດກາດ້ວຍ X-ray (X-ray ເຄື່ອນທີ່)

(5) ສະຖານີຊັ່ງນ້ຳຫນັກ

ຈະໄດ້ຕິດຕັ້ງສະຖານີຊັ່ງນ້ຳຫນັກນຶ່ງແຫ່ງໃກ້ກັບປະຕູໃຫຍ່ເພື່ອກວດກາທັງລົດບັນທຸກທີ່ເຂົ້າ ແລະ ອອກ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.3.5 ພາບຖ່າຍຂອງ ສະຖານີຊັ່ງນ້ຳຫນັກຢູ່ ICD ທ່ານາແລ້ງ

5.4 ໂຄງລ່າງ ແລະ ແຜນການດ້ານສາທາລະນະປະໂພກ

5.4.1 ນ້ຳປະປາ

ໄດ້ຄາດຄະເນການບໍລິໂພກນ້ຳສະເລັຍສຳລັບການນຳໃຊ້ພາຍໃນ ແລະ ການລ້າງຕູ້ສິນຄ້າປະມານ 100 ລິດ/ຄົມ/ວັນສຳລັບພະນັກງານຂອງ SLP ແລະ 150 ລິດ/ຕູ້ສິນຄ້າສຳລັບການລ້າງຕູ້ສິນຄ້າ. ໄດ້ຄາດຄະເນຈຳນວນພະນັກງານ ແລະ ຕູ້ສິນຄ້າດັ່ງຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ໂດຍອີງໃສ່ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າໃນອານາຄົດ ໃນ 2025. ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງໄດ້ຄາດຄະເນບໍລິມາດຂອງ ການບໍລິໂພກນ້ຳໃນ SLP ປະມານ 5.75m^3 ຕໍ່ວັນ. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງການຮົ່ວໄຫລຂອງ ນ້ຳ (20%) ແລະ ປັດໃຈສູງສຸດ (1.2) ຈຶ່ງຕ້ອງການນ້ຳປະມານ 8.63m^3 /ວັນໃນ SLP.

ຕາຕະລາງ 5.4.1 ຈຳນວນຂອງ ພະນັກງານ, ລົດບັນທຸກ ແລະ ຕູ້ສິນຄ້

Items		Number	Remarks
Staff	Custom	20	
	Operator	33	1 operation company
	Total	53	
Container		3	

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 5.4.2 ບໍລິມາດຂອງ ການບໍລິໂພກນໍ້າແຕ່ລະວັນ

Items	Unit Volume	Number	Volume (m ³ /day)
Staff	100lt/staff/day	53	5.30
Container	150lt/container/day	3	0.45
Total			5.75

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 5.4.3 ຄວາມຕ້ອງການນໍ້າແຕ່ລະວັນ

No.	Item	Volume (m ³ /day)
1	Water Demand	5.75
2	Water leakage (20 %) = 1/(1-0.2)	7.19
3	Peak Factor (1.2) = 2x 1.2	8.63
4	Water Demand Forecast	8.63

Source: JICA Study Team

ໄດ້ຕິດຕັ້ງຖັງເກັບນໍ້າ ແລະ ປັ້ງຢູ່ໃຕ້ດິນຂອງ SLP. ບໍລິມາດທີ່ແນະນຳຂອງ ຖັງເກັບນໍ້າຄວນໄດ້ຫລາຍກວ່າ 3m³ (ການດຳເນີນການ 8 ຊົ່ວໂມງຕໍ່ວັນ: $8.63/3=2.88m^3=3m^3$).

ບໍ່ມີທໍ່ນໍ້າປະປາຢູ່ອ້ອມພື້ນທີ່ຂອງ SLP. ໃນປະຈຸບັນຍັງບໍ່ທັນມີແຜນການສຳລັບນໍ້າປະປາໃນອານາຄົດ. ດັ່ງນັ້ນ, SLP ຈະພັດທະນາສິ່ງອຳນວຍສະດວກຂອງ ນໍ້າປະປາໃນສະຖານທີ່ໂຄງການຂອງ SLP. ຈະໄດ້ຕິດຕັ້ງນໍ້າສ້າງຄວາມເລິກ 20m ພ້ອມດ້ວຍປັ້ງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຕອງນໍ້າໃຫ້ສະອາດໃນ SLP.

ຈະສະໜອງກ້ອງນໍ້າສາທາລະນະພາຍໃນ 50 ແມັດອ້ອມອາຄານ.

ຕາຕະລາງ 5.4.4 ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ນໍ້າປະປາ

Item	Quantity	Remarks
Well	20m	1 With a pump and a purification plant
Water Pipe II	φ15	200m Within SLP
Water Reservoir	3m ³	1 Within SLP

Source: JICA Study Team

5.4.2 ໄຟຟ້າ

ມີສາຍໄຟຟ້າ 220V ຢູ່ຕາມທາງເຂົ້າແຕ່ NR9 ຫາ SLP. ຈະສະໜອງໄຟຟ້າໃຫ້ແກ່ SLP ຈາກສາຍ 220V ນີ້. ຈະຕິດຕັ້ງສາຍ 220V ໃສ່ໃຕ້ດິນຢູ່ໃນ SLP ຊຶ່ງມີຄວາມຍາວປະມານ 1,160m.

ຕາຕະລາງ 5.4.5 ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ໄຟຟ້າ

Item	Quantity	Remarks
220V line	Under the ground	1,160m
		Within SLP

Source: JICA Study Team

5.4.3 ໂທລະຄົມ

ຢູ່ໃນ SLP ຈະໄດ້ສ້າງຫ້ອງການບໍລິຫານນຶ່ງຫລັງ, ຫ້ອງການຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການສອງຫລັງ, ສາງນຶ່ງຫລັງ ແລະ ອູ່ສ້ອມແປງນຶ່ງຫລັງ. ຫ້ອງການແຕ່ລະຫລັງຈະມີສາຍໂທລະສັບຕັ້ງໂຕະນຶ່ງສາຍ ແລະ ການເຊື່ອມຕໍ່ອິນເຕີແນັດນຶ່ງສາຍ. ສາງ ແລະ ອູ່ສ້ອມແປງຈະມີສາຍໂທລະສັບນຶ່ງສາຍ. ຈະຂະຫຍາຍສາຍໂທລະສັບ ຈາກສາຍປະຈຸບັນທີ່ໄດ້ຕິດຕັ້ງຕາມເສັ້ນທາງ NR9. ຄວາມຍາວຂອງ ສາຍໂທລະສັບຈະມີປະມານ 1,000m.

5.4.4 ການລະບາຍນ້ຳ

ໄດ້ອອກແບບລະບົບລະບາຍນ້ຳເພື່ອປ່ອຍລົງໃສ່ຫນອງນ້ຳທີ່ຢູ່ໃກ້ກັບ SLP ໃນປະຈຸບັນ. ຈະສ້າງຮ່ອງຄອນກີດຮູບຕົວ U ໃສ່ຝາອັດຄອນກີດໃສ່ຕາມເສັ້ນທາງເພື່ອເກັບນ້ຳຝົນພາຍໃນ SLP. ຈະໄດ້ສ້າງຮ່ອງດ້ວຍຄອນກີດເສີມເຫລັກຢ່ອນວ່ານ້ຳຫນັກເພົາຂອງ ບັນດາລົດພ່ວງ ແລະ ລົດບັນທຸກມີແນວໂນ້ມຈະຫລາຍຂຶ້ນ.

ໄດ້ຄາດຄະເນບໍລິມາດການໄຫລຂອງ ນ້ຳ ແລະ ໄດ້ຄິດໄລ່ຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການລະບາຍນ້ຳ ໂດຍອີງໃສ່ຄູ່ມືຂອງ ການອອກແບບເສັ້ນທາງ(ສະບັບຊົ່ວຄາວ)ທີ່ອອກໂດຍອະດີດກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ, 1996. ໄດ້ຄາດຄະເນການໄຫລຂອງ ນ້ຳໂດຍໃຊ້ສົມຜົນດັ່ງລຸ່ມນີ້:

$$Q = 1/360 \times C \times I \times A \text{ (Rational Formula)}$$

whereas,

Q: Expected flow (m³/sec)

C: Run-off coefficient

I: Intensity of Rainfall (mm/hr)

A: Area for drainage (ha)

C: Concrete 0.9 (0.80-0.95), Asphalt 0.85 (0.7-0.95)

I: 75mm/h (5 or 10 minute storm with a return period of 2 years)

ໄດ້ຄາດຄະເນຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການລະບາຍນ້ຳໂດຍໃຊ້ສູດ Manning Striker.

$$Q = K \times A \times R^{2/3} \times S^{1/2} = A \times V$$

whereas,

Q: Discharge (m³/sec)

A: Cross section of flow area (m²/sec)

R: Hydraulic radius = A/WP where WP is the wetted perimeter of flow area (m)

V: Water velocity (m/sec)

S: Longitudinal slope of flow

K: Roughness factor (1/n)

n: Roughness coefficient (concrete: 0.015)

ໄດ້ສະແດງຄວາມຍາວຂອງ ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າຕາມຂະໜາດໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 5.4.6 ຄວາມຍາວຂອງ ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າຕາມຂະໜາດ

Drainage Size	Length (m)	Remarks
300 x 300	780	U-shape reinforced concrete with cover
500 x 500	370	U-shape reinforced concrete with cover

Source: JICA Study Team

5.4.5 ການບໍາບັດນໍ້າໂສໂຄກ

ຈະສ້າງລະບົບບໍາບັດນໍ້າໂສໂຄກແບບລວມສູນສໍາລັບບໍ່ສະເພາະແຕ່ SLP ເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ສໍາລັບພື້ນທີ່ອ້ອມຂ້າງນໍ້າອີກ. ໄດ້ອອກແບບລະບົບການເກັບນໍ້າໂສໂຄກນີ້ເພື່ອເກັບນໍ້າເສຍຈາກນໍ້າໂສກໂຄກພາຍໃນເທົ່ານັ້ນ (5.75m³/ວັນຂອງ ນໍ້າເສຍຈາກພະນັກງານໃນ SLP). ນໍ້າເສຍທີ່ອອກຈາກອາຄານແຕ່ລະຫລັງຖືກໂຫລໄປສູ່ບໍາບັດທີ່ໄດ້ຕິດຕັ້ງຢູ່ໃນ SLP.

ໄດ້ຄາດຄະເນບໍລິມາດຂອງ ການບໍາບັດນໍ້າໂສໂຄກປະມານ 90% ຂອງ ບໍລິມາດຂອງ ນໍ້າປະປາ. ຄວນພິຈາລະນາເຖິງການຊົມຂອງ ນໍ້າໃຕ້ດິນນໍ້າອີກ.

$$Q = Q1 \times 90\% \times 1.1$$

whereas,

Q: Sewage Volume (m³/day)

Q1: Water volume (=5.175m³/day)

1.1: Encroaching ration

$$Q : 5.175 \times 0.9 \times 1.1 = 5.123 \approx 6\text{m}^3/\text{day}$$

ນໍ້າເສຍທີ່ໄດ້ບໍາບັດແລ້ວຈະໂຫລລົງສູ່ໜອງນໍ້າໃນປະຈຸບັນ. ຄຸນນະພາບຂອງ ນໍ້າທີ່ຕ້ອງການແມ່ນດັ່ງນີ້

ຕາຕະລາງ 5.4.7 ຄຸນນະພາບຂອງ ນໍ້າ

Parameter	Wastewater (mg/l)	Treated Water (mg/l)
BOD	200	20
SS	250	50

Source: JICA Study Team



ຮູບ 5.4.1 ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການບຳບັດນ້ຳໂສໂຄກ

ໄດ້ສັງລວມບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ປະລິມານຂອງ ລະບົບບຳບັດນ້ຳໂສໂຄກແບບລວມສູນນີ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້.

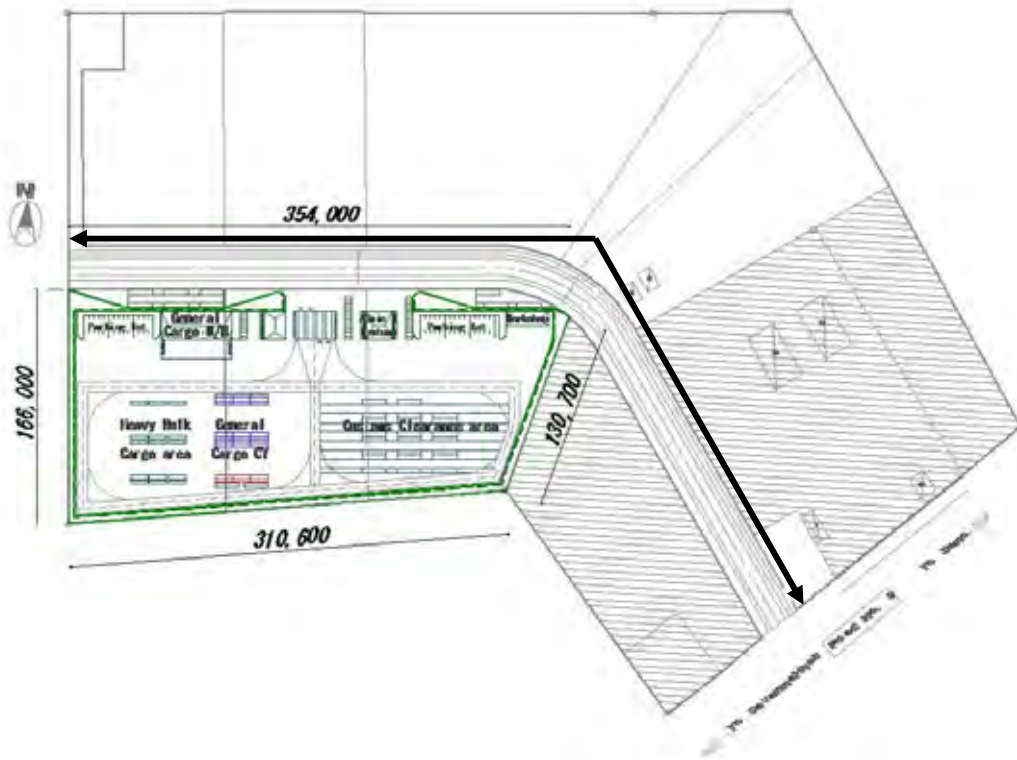
ຕາຕະລາງ 5.4.8 ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ລະບົບບຳບັດນ້ຳໂສໂຄກແບບລວມສູນ

Items		Quantity
Drain Pipe	φ150	350m
Sewerage Treatment Tank	6m ³ /day	1 piece

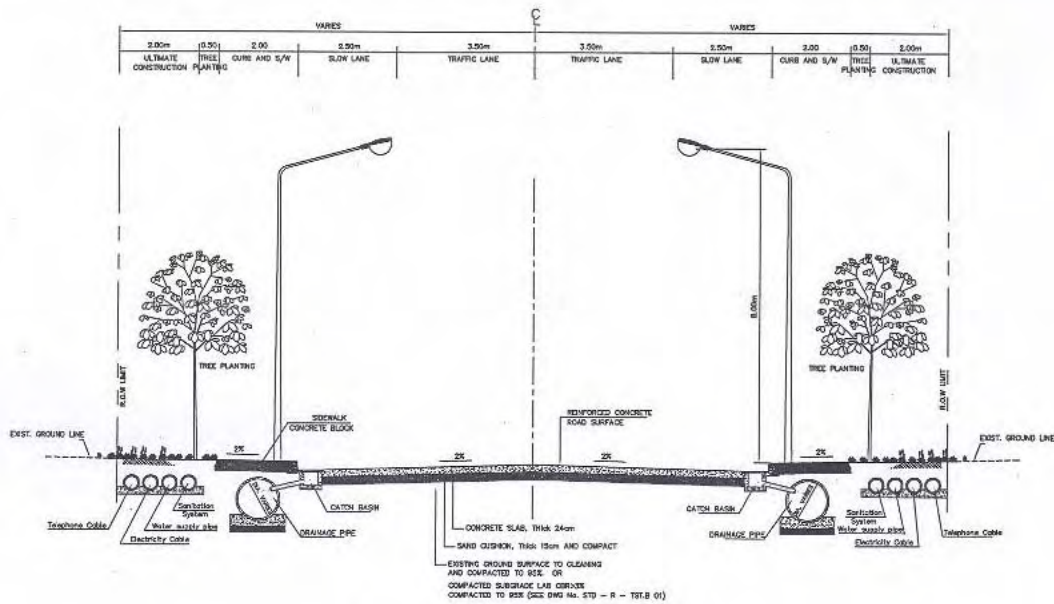
Source: JICA Study Team

5.4.6 ທາງເຂົ້າ

ທາງເຂົ້າຂອງ SLP, ເປັນສ່ວນນຶ່ງຂອງ SLP, ຕ້ອງໄດ້ປຸງເພື່ອຮັບປະກັນການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ບັນດາຍານພາຫານະໜັກໄປຫາ/ມາຈາກ SLP. ອີງໃສ່ການອອກແບບຂອງ SEZ (ສະຖານທີ່ B), ໄດ້ວາງແຜນສ້າງທາງເຂົ້າດ້ວຍຄວາມຍາວປະມານ 640 m ແລະ ຄວາມກວ້າງ 16 m. ໄດ້ສະແດງທີ່ຕັ້ງ ແລະ ຮູບຕັດຂວາງຕົວແບບຂອງ ທາງເຂົ້າໃນບັນດາຮູບຕໍ່ໄປນີ້. ຄວນສັງເກດວ່າ, ທີ່ດິນຂອງ ທາງເຂົ້າຂອງ SLP ກໍຄືທີ່ດິນຂອງ SLP ເອງແມ່ນ SEZA ໄດ້ຊື້ແລ້ວ ແລະ ທາງເຂົ້າຂອງ SLP ເປັນທາງດິນ ແລະ ສາມາດເຂົ້າຫາສະຖານທີ່ຂອງ SLP ທີ່ໄດ້ສະເໜີ.



ຮູບ 5.4.2 ທີ່ຕັ້ງຂອງ ທາງເຂົ້າ (ທີ່ສະແດງລູກສອນ)



ຮູບ 5.4.3 ຮູບຕັດຂວາງຂອງ ທາງເຂົ້າ

5.5 ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ

ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການປະກອບດ້ວຍຄ່າຂອງ ການບໍລິຫານ, ຄ່າຂອງ ທີ່ປຶກສາ ແລະ ເງິນແຮສຸກເສີນ . ໄດ້ຄາດຄະເນມູນຄ່າດັ່ງກ່າວເຖິງພະຈິກ 2009 ແລະ ໄດ້ນຳໃຊ້ອັດຕາແລກປ່ຽນຕໍ່ໄປນີ້.

USD1.00=JPY93.57=LAK8506.61 =THB33.84

ການກໍ່ສ້າງຂອງ SLP ປະກອບດ້ວຍໜ້າວຽກການກະກຽມທີ່ດິນ, ໜ້າວຽກອາຄານ ແລະ ໜ້າ ວຽກທາງເຂົ້າ.

ຕາຕະລາງ 5.5.1. ສະແດງມູນຄ່າທັງໝົດ ແລະ ມູນຄ່າຂອງ ແຕ່ລະໜ້າວຽກ. ມູນຄ່າການກໍ່ສ້າງຂອງ ວຽກການກະກຽມທີ່ດິນ, ວຽກອາຄານ ແລະ ວຽກທາງເຂົ້າຈະປະມານ USD 2.3 ລ້ານ, USD 0.8 ລ້ານ ແລະ USD 0.6 ລ້ານ, ຕາມລຳດັບ. ມູນຄ່າຂອງ ການກໍ່ສ້າງທັງໝົດປະມານ USD 3.8 ລ້ານ.

ບໍ່ໄດ້ລວມບັນດາພາສີເຊັ່ນພາສີນຳເຂົ້າ ແລະ ພາສີມູນຄ່າເພີ່ມເຂົ້າໃນມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ. ມາດຕາ 52 ຂອງ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົງທຶນ (2010) ກຳນົດບັນດາສິ່ງຈູງໃຈດ້ານພາສີນຳເຂົ້າ ແລະ ພາສີອື່ນ. ບັນດາວັດສະດຸ ແລະ ອຸປະກອນສຳລັບບັນດາເຂດພະລາທິການແມ່ນກວມຢູ່ໃນບັນດາສິ່ງຈູງໃຈ. ມາດຕາ 10 ຂອງ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍມູນຄ່າເພີ່ມກຳນົດບັນດາອຸປະກອນ ແລະ ວັດສະດຸສຳລັບບັນດາໂຄງການຊ່ວຍເຫລືອ. ຂະບວນການນີ້ບໍ່ແມ່ນການສົ່ງພາສີຄືນແຕ່ແມ່ນການຍົກເວັ້ນພາສີ.

ໄດ້ຄາດຄະເນຄ່າຂອງ ການບໍລິຫານ ແລະ ຄ່າຂອງ ທີ່ປຶກສາເປັນ 3% ແລະ 7% ຂອງ ມູນຄ່າຂອງ ການກໍ່ສ້າງທັງໝົດ. ແລະ ໄດ້ຄາດຄະເນເງິນແຮສຸກເສີນເປັນ 10% ຂອງ ຈຳນວນລວມຂອງມູນຄ່າຂອງ ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຄ່າຂອງ ທີ່ປຶກສາ. ດັ່ງນັ້ນຄ່າຂອງ ການບໍລິຫານຈຶ່ງເປັນ USD 0.1 ລ້ານ, ຄ່າຂອງ ທີ່ປຶກສາເປັນ USD 0.3 ລ້ານ, ແລະ ເງິນແຮສຸກເສີນເປັນ USD 0.4 ລ້ານ. ມູນຄ່າທັງໝົດຂອງ ໂຄງການເປັນ USD 4.6 ລ້ານ.

ຕາຕະລາງ 5.5.1 ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ SLP

Items	Total Cost (USD)	Foreign Portion and Local Portion			Remarks	
		Foreign (USD)	Local (USD)	Local (LAK1000)		
1	Land Preparation Work	2,302,020	1,547,212	754,808	6,420,859	
2	Building Work	834,320	641,990	192,330	1,636,076	
3	Access Road Work	640,932	502,096	138,836	1,181,025	
4	Total Construction Cost	3,777,272	2,691,298	1085,974	9,327,960	1+2+3
5	Administration Cost	113,318	-	-	-	3% of 4
6	Consultant Cost	264,409	-	-	-	7% of 4
7	Contingency	404,168	-	-	-	10% of 4+6
8	Total Project Cost	4,559,167	-	-	-	4+5+6+7

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 5.5.2 ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ SLP (ວຽກກໍ່ສ້າງ)

Item	Unit Cost (US\$)	Quantity	Amount (US\$)	Remarks	
Preparatory Work	0.26 /m2	51,000	13,260	Site cleaning and grubbing	
Earth Work	Excavation	1.50 /m3	19,502	29,253	Sand with Soil
	Filling	4.50 /m3	18,247	82,112	Sand with Soil
	Slope Protection	2.50 /m2	1,240	3,100	Grass
Pavement	within LP (t=25cm)	50.00 /m2			Reinforced Concrete Pavement (thickness=25cm)
	within LP (t=15cm)	35.00 /m2	38,707	1,354,745	Reinforced Concrete Pavement (thickness=15cm)
	Road within LP	30.00 /m2	5,250	157,500	Asphalt Concrete Pavement (thickness=10mm+30mm+30mm)
Utilities	Drainage I	200.00 /m	370	74,000	U-shape Reinforced Concrete Ditch with Cover (500x500)
	Drainage II	150.00 /m	780	117,000	U-shape Reinforced Concrete Ditch with Cover (300x300)
	Drain Pipe I	30.00 /m	900	27,000	VP $\phi = 150\text{mm}$
	Centralized Treatment	6,000.00 /piece	1	6,000	Treatment Volume:6m3
	Well	20,000.00 /piece	1	20,000	20m deep with a pump and a purification plant
	Water Tank	100,000.00 /piece	1	100,000	Underground, Volume:58m3
	Water Pipe I	10.00 /m	350	3,500	VP $\phi = 15\text{mm}$
	Electricity (Line I)	80.00 /m	1,160	92,800	220v line (underground within SLP)
	Electricity	950.00 /piece	45	42,750	Streetlight
	Telecommunication	120.00 /m	500	60,000	Fiber Optic Cable
Green	Grass	3.00 /m2	4,375	13,125	
	Tree	5.00 /m2	4,375	21,875	
Others	Fencing	100.00 /m	840	84,000	H=1.7m~2.0m
Total of Civil Work				2,302,020	

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 5.5.3 ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ SLP (ວຽກອາຄານ)

Item	Description	Unit Cost	Quantity	Amount
		(US\$/m2)	(m2)	(US\$)
Warehouse (FS)	Slate Structure	220.0	1,000.0	220,000.0
	High Rised Floor			
	Load=3t/m2			
	H=5.5m from Floor			
	Shutter			
	Slope for a flrk lift			
Operator office	Slate Structure	250.0	420.0	105,000.0

Item	Description	Unit Cost	Quantity	Amount
		(US\$/m2)	(m2)	(US\$)
Administration	Reinforced Concrete	250.0	400.0	100,000.0
Gate	Reinforced Concrete	200.0	600.0	120,000.0
Maintenance Workshop	Slate Structure	110.0	300.0	33,000.0
Parking	with Roof	80.0	204.0	16,320.0
Weighbridge		120,000.0	2.0	240,000.0
Total of Building Works			2,720.0	834,320.0

Source: JICA Study Team

ບົດທີ 6 ແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນການ

ບົດນີ້ເລິ່ງໃສ່ການກຳນົດຂອບຂອງ ແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນການ ລວມຂອງ SLP ໂດຍຜ່ານພາລະກິດຕ່າງໆທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນການຂອງ SLP.

6.1 ການກະທຳໄປສູ່ຄວາມສຳເລັດຂອງ SLP

SLP ເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກລະຫວ່າງຮູບແບບຂອງ ລັດເພື່ອຮັກສາການຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ທາງລົດໄຟ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການຂ້າມແດນເພື່ອສະໜອງການບໍລິຫານຂອງ CIQ . ນອກນັ້ນ, SLP ຍັງເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕົວແບບເພື່ອກະຕຸກຊຸກຍູ້ທຸລະກິດພະລາທິການໃນສະຫວັນນະເຂດໂດຍຜ່ານການສະໜອງບາງສິດພິເສດ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ບໍ່ຄວນຮັບຮູ້ SLP ເປັນພຽງແຕ່ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານທຸລະກິດເທົ່ານັ້ນແຕ່ເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຍຸດທະສາດໃນການພັດທະນາພະລາທິການແຫ່ງຊາດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວອີກດ້ວຍ. ຄວາມສຳເລັດຂອງ SLP ຫມາຍເຖິງການບັນລຸນະໂຍບາຍດ້ານພະລາທິການເຊັ່ນ ການຫຼຸດຜ່ອນຄ່າຂອງ ການຂົນສົ່ງ, ການຂ້າມແດນທີ່ສະດວກ ແລະ ຫມັ້ນທ່ຽງກິດການກຸ້ມຕົນເອງ. 3 ຄຳລຸ່ມນີ້ຈະເປັນຂໍ້ກະແຈໄປສູ່ຄວາມສຳເລັດ:

- ການຮ່ວມມື
- ປະສິດທິພາບ
- ການກະຕຸກຊຸກຍູ້

SLP ມີຫລາຍໜ້າທີ່ເຊັ່ນ CIQ, ການຂົນສົ່ງຂອງ ລົດບັນທຸກ, ບັນດາທຸລະກິດພະລາທິການຂອງ ເອກະຊົນ, ດັ່ງນັ້ນ, ມັນມີຄວາມຈຳເປັນສຳລັບ SLP ທີ່ຕ້ອງໄດ້ກ່ຽວຂ້ອງກັບຫລາຍອົງການຂອງ ລັດຖະບານ ແລະ ຫລາຍບໍລິສັດເອກະຊົນ. ດ້ວຍເຫດນີ້, “ການຮ່ວມມື” ລະຫວ່າງທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແມ່ນຈຳເປັນສຳລັບການສ້າງຕັ້ງ, ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນການຂອງ SLP.

ອີກດ້ານໜຶ່ງ, “ປະສິດທິພາບ” ກຳນົດປະສິດທິພາບຫລາຍອັນທີ່ຕ້ອງໄດ້ບັນລຸໃນ SLP. ອັນໜຶ່ງ SLP ຄວນເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ສະໜອງການບໍລິຫານດ້ານພະລາທິການທີ່ມີປະສິດທິພາບໃນດ້ານຄວາມໄວ, ຄວາມປອດໄພ ແລະ ຄວາມສະຫງົບ, ຄວາມໄວ້ວາງໃຈ ແລະ ດ້ານມູນຄ່າ. ສຳລັບຈຸດ

ປະສົງນີ້, SLP ຕ້ອງເປັນທຸລະກິດທີ່ມີປະສິດທິພາບທາງດ້ານການເງິນສຳລັບພາກເອກະຊົນ. ມັນມີຄວາມສຳຄັນຢ່າງໃຫຍ່ຫລວງສຳລັບ SLP ທີ່ຕ້ອງຮັບປະກັນການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ເອກະຊົນເພື່ອບັນລຸການບໍລິການທີ່ມີປະສິດທິພາບໃນ SLP.

ເພື່ອບັນລຸການບໍລິການດ້ານພະລາທິການຢູ່ໃນ SLP ໃຫ້ມີຄຸນນະພາບສູງນັ້ນ, ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ເອກະຊົນໂດຍສະເພາະການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ບັນດາບໍລິສັດ/ຜູ້ລົງທຶນດ້ານພະລາທິ ການຕ່າງປະເທດ ແມ່ນຂາດບໍ່ໄດ້. ຄວນພິຈາລະນາເຖິງບັນດາມາດຕະການຂອງ “ການກະຕຸກຊຸກຍູ້” ສຳລັບການລົງທຶນຂອງ ຕ່າງປະ ເທດ. ມີສອງອັນສິ່ງເສີມສຳລັບ SLP. ນຶ່ງແມ່ນການນຳໃຊ້ລະບົບເຂດເສດຖະກິດສະເພາະ (SPEZ), ຊຶ່ງໄດ້ຮ່ວງໃນ “ກົດໝາຍຂອງ ການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ”. ການລົງທຶນໃສ່ພື້ນທີ່ກຳນົດເປັນ SPEZ ສາມາດໄດ້ຮັບສິດພິເສດດ້ານພາສີຫລາຍຢ່າງ. ສອງຕ້ອງກຳນົດໃຫ້ SLP ເປັນພື້ນທີ່ກວດກາຮ່ວມ (CCA). ມັນໄປກັບການບໍລິການຢູ່ຈຸດດຽວ ປ່ອງດຽວຢູ່ SLP.

6.2 ການສ້າງໂຄງການ

ເພື່ອບັນລຸ SLP ນັ້ນ, ກ່ອນການສ້າງຕັ້ງ SLP, ມີຫລາຍກິດຈະກຳທີ່ຕ້ອງໄດ້ເຮັດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

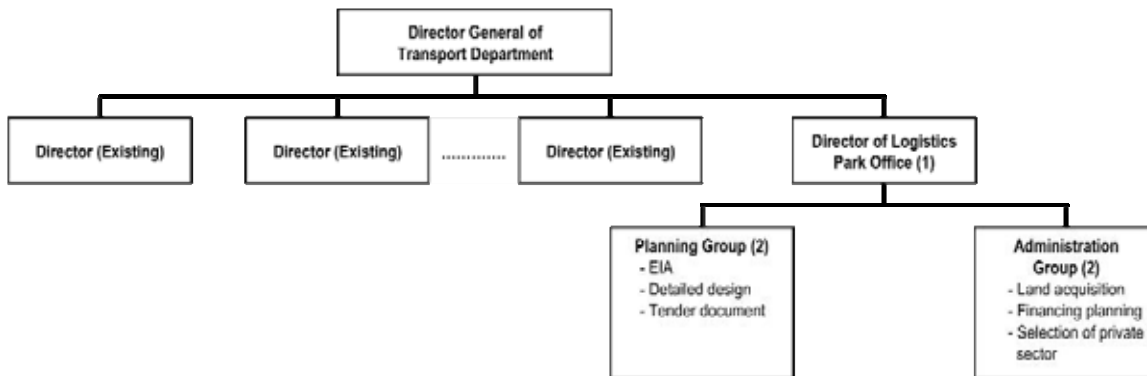
6.2.1 ການສ້າງຕັ້ງຫ້ອງການຂອງ SLP ໃນ MPWT

ກ່ອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຂອງ SLP ນັ້ນ, ມີຫລາຍກິດຈະກຳທີ່ຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນການ. ມາເຖິງປະຈຸບັນ, ກົມຂົນສົ່ງພາຍໃຕ້ MPWT ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບດູແລໂຄງການຂອງ SLP, ແຕ່ຍັງບໍ່ທັນມີຫ້ອງການປະຈຳທີ່ເປັນຫ້ອງການກອງເລຂາເພື່ອດູແລ SLP ເທື່ອ. ມັນມີຄວາມສຳຄັນຫລາຍທີ່ຕ້ອງໄດ້ສ້າງຕັ້ງຫ້ອງການຂອງ SLP ຫລື ຫນ່ວຍງານຂອງ SLP ເພື່ອກຳກັບບັນດາກິດຈະກຳຂອງ ການສ້າງໂຄງການຂອງ SLP ຢ່າງຫນ້ອຍເພື່ອດຳເນີນບັນດາພາລະກິດດັ່ງນີ້:

- EIA
- ການອອກແບບລະອຽດ ແລະ ເອກະສານຂອງ ການປະມູນ
- ການວາງແຜນດ້ານການເງິນ
- ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານການປະມູນ
- ການພັດທະນາແຜນການຂອງ ຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານໃນລາຍລະອຽດ
- ການເລືອກເຟັ້ນຜູ້ລົງທຶນເອກະຊົນ

ຫ້ອງການຂອງ SLP ເປັນຂະແໜງໃໝ່ເພື່ອກຳກັບສະເພາະໂຄງການຂອງ SLP ຕາມເວລາທີ່ກຳນົດຈົນເຖິງການສຳເລັດການກໍ່ສ້າງ SLP. ຫ້ອງການມີຫົວໜ້ານຶ່ງຄົນຊຶ່ງມີລະດັບເທົ່າກັບຫົວໜ້າພະແນກ

ຢູ່ໃຕ້ຫົວໜ້າກົມຂົນສົ່ງພ້ອມດ້ວຍສອງກຸ່ມເຊັ່ນກຸ່ມຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ກຸ່ມວາງແຜນດ້ານເຕັກນິກ ດັ່ງສະແດງໃນຮູບຮູບ 6.2.1. ຈຳນວນພະນັກງານທັງໝົດໃນຫ້ອງການຂອງ SLP ແມ່ນ 5 ຄົນ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 6.2.1 ຫ້ອງການຂອງ SLP ໃນ MPWT

6.2.2 ການກຳນົດ SLP ໃຫ້ເປັນ SPEZ

ໃນກໍລະກົດ 2009, ລັດຖະບານລາວໄດ້ປັບປຸງ “ກົດໝາຍກ່ຽວກັບການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ “ເພື່ອດຶງດູດການລົງທຶນຂອງ ຕ່າງປະເທດເຂົ້າສູ່ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ກົດໝາຍເລັ່ງໃສ່ເພື່ອສະໜອງສິດພິເສດຫລາຍຢ່າງໃຫ້ແກ່ການລົງທຶນໃນພື້ນທີ່ກຳນົດເປັນ SPEZ ແລະ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ¹ (SEZs). ທັງ SEZ ແລະ SPEZ ຖືກອະນຸມັດ ແລະ ຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານໂດຍຄະນະກຳມະການປະສານງານແຫ່ງຊາດຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍ ຮອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ, ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງການເງິນ, ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງຍຸຕິທຳ ແລະ ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການຂອງ ອົງການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນແຫ່ງຊາດ. ກອງເລຂາຂອງ ຄະນະກຳມະການແມ່ນສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຢູ່ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ.

ຫ້ອງການຂອງ SLP ໃນ MPWT ຄວນດຳເນີນທຸກໜ້າວຽກທີ່ຈຳເປັນເພື່ອເຮັດໃຫ້ຖານະຂອງ SEZ ສະຫວັນ-ເຊໂນໃນກົດໝາຍໃໝ່ຂອງ ການລົງທຶນໃຫ້ຈະແຈ້ງ ແລະ ເຮັດທຸກວິທີທາງທີ່ຈຳເປັນເພື່ອປັບປຸງການດຶງດູດຂອງ SLP ສຳລັບບັນດາຜູ້ລົງທຶນຂອງ ເອກະຊົນ. ຍ້ອນວ່າກົດໝາຍລົງທຶນສະບັບໃໝ່ກຳນົດ SPEZ ລວມມີເຂດພະລາທິການກໍ່ຕິເຂດອຸດສາຫະກຳ ແລະ ເຂດການທ່ອງທ່ຽວ, ມັນເກືອບເປັນໄປໄດ້ວ່າ SLP ຈະຖືກກຳນົດເປັນ SPEZ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ດຳລັດວ່າດ້ວຍເຂດເສດຖະກິດພິເສດຍັງຢູ່

¹ In the new law, SEZ is defined as an area which is more than 1000 ha, and independent economic and financial system with special incentive(s), and SPEZ is defined as areas such as industrial zone, export promotion zone, tourism zone, ICT development zones and national border zones. Both of SEZ and SPEZ are designated by the Government of Lao PDR.

ໃນຂັ້ນກະກຽມ; ດັ່ງນັ້ນຍັງບໍ່ທັນແນ່ໃຈວ່າຈະຕ້ອງມີເງື່ອນໄຂຫຍັງແດ່ກ່ອນຈະໄດ້ຮັບການກຳນົດເປັນໃຫ້ເປັນ SPEZ.

ໃນກໍລະນີທີ່ SLP ບໍ່ຖືກກຳນົດໃຫ້ເປັນ SPEZ, ມັນອາດບໍ່ມີໜ້າທີ່ຄຳປະກັນ. ແລະ ວິທີການຂອງ ການລົງທຶນສຳລັບບັນດາຜູ້ເຂົ້າຜູ້ທີ່ຈະເຂົ້າໄປໃນ SLP ກໍຈະສັບສົນຂຶ້ນຕື່ມອີກ.

6.2.3 ການກຳນົດ SLP ໃຫ້ເປັນເຂດກວດກາຮ່ວມ (CCA)

CCA ແມ່ນແຜນການພື້ນຖານເພື່ອສະໜອງການບໍລິການດ້ວຍການກວດຈຸດດຽວຢ່າງດຽວຢູ່ຕາມບັນດາແລວທາງທີ່ກຳນົດຂອງ ອິນດູຈີນ. ໜ້າທີ່ຂອງ ວິທີການຂ້າມແດນຢູ່ SLP ແມ່ນການບໍລິການພື້ນຖານຂອງ SLP ແລະ ແມ່ນຂະບວນການທີ່ເປັນໄປໄດ້ເພື່ອເພີ່ມມູນຄ່າໃຫ້ແກ່ SLP. ພາຍໃຕ້ສັນຍາວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນກັບປະເທດໃນປະຈຸບັນ, ມັນຕ້ອງໄດ້ກຳນົດໃຫ້ SLP ເປັນ CCA ເພື່ອສະໜອງການບໍລິການປະຕູດຽວຈຸດດຽວຢູ່ໃນ SLP ໃນອານາຄົດ. ມັນອາດຕ້ອງໄດ້ປຶກສາກັນດົນກັບປະເທດໄທ ແລະ ອາດຕ້ອງການການປະສານງານທີ່ຫຍຸ້ງຍາກພາຍໃນອົງການຂອງ ລັດຖະບານໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມັນມີຜົນປະໂຫຍດສຳລັບ SLP ເພື່ອຮັບປະກັນບໍລິມາດຂອງສິນຄ້າທີ່ໄດ້ໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ເພື່ອຮັບປະກັນການລົງທຶນຂອງ ຕ່າງປະເທດຈີນກວ່າຈະບັນລຸການຄ້າເສລີພາຍໃນ ASEAN.

6.3 ແຜນການຂອງ ການຈັດຕັ້ງ

6.3.1 ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ

SLP ເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຫລາຍຮູບແບບພ້ອມດ້ວຍການບໍລິການທີ່ຫລາກຫລາຍລວມທັງ CIQ, ສາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານບັນຊີສາງ ແລະ ອື່ນໆ. ດັ່ງນັ້ນ, SLP ຕ້ອງການຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມຫລາຍຄົນເພື່ອສະໜອງການບໍລິການທີ່ສະດວກ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຈຶ່ງຕ້ອງການຢ່າງໜ້ອຍບັນດາການຈັດຕັ້ງດັ່ງລຸ່ມນີ້ໃຫ້ມີສ່ວນພົວພັນໃນ SLP :

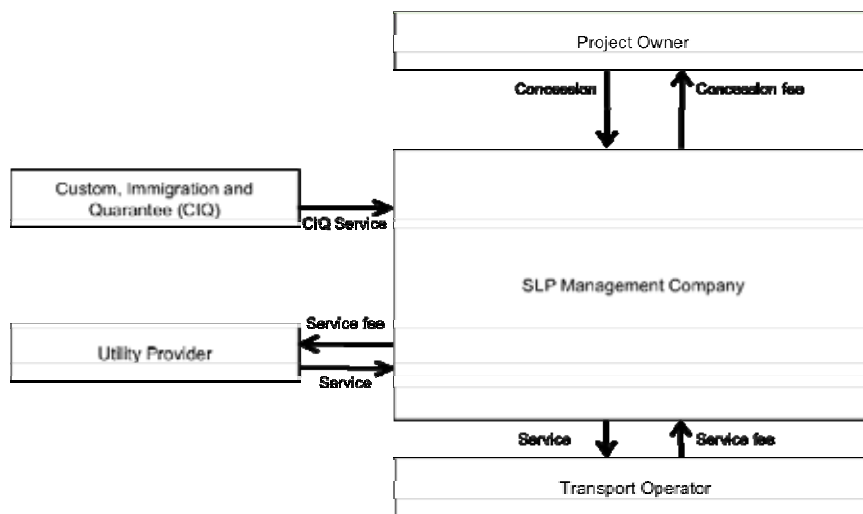
Project Owner:	Owner of Savannakhet Logistics Park who will develop or give concession to private to develop SLP, and take initiative to coordinate with relevant governmental agencies
SLP SPEZ Management Committee:	A committee consisting of SLP-MC, Project Owner, Savannakhet Province, and MPWT to supervise SLP as SPEZ.
Savannakhet Logistics Park Management Company (SLP-MC):	A third party to be responsible for total operation and maintenance services for SLP, contracted by project owner under the laws of Lao PDR
Transport Operator	A company to utilize SLP to handle their goods at the module of a tenant

CIQ provider:	Custom, Immigration and Quarantine office
Utility Provider:	An authority to provide utility service such as electricity supply, water supply and telecommunications
Ministry of Planning and Investment (MPI):	Major role in designating SLP as SPEZ

6.3.2 ໂຄງສ້າງລວມຂອງ ການຈັດຕັ້ງ

SLP-MC ຈະໄດ້ຮັບການວ່າຈ້າງໂດຍເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ຈະດຳເນີນການ ແລະ ຮັກສາ SLP ເມື່ອເປັນຜູ້ຕາງໜ້າເຈົ້າຂອງໂຄງການຕ້ອງປະຕິບັດຕາມການຊີ້ນຳຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ. ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂອງ SLP ປະກອບດ້ວຍພາລະກິດຫລາຍຢ່າງ. ບາງຢ່າງຈະຖືກດຳເນີນການໂດຍ SLP-MC, ສ່ວນຢ່າງອື່ນຈະໄດ້ຖືກວ່າຈ້າງໃຫ້ແກ່ບັນດາຜູ້ສະໜອງການບໍລິການທີ່ເໝາະສົມໂດຍ SLP-MC. ທຸລະກິດພະລາຫິການຕົວຈິງຈະໄດ້ດຳເນີນການໂດຍບັນດາຜູ້ເຊົ່າຂອງ SLP, ຊຶ່ງ SLP-MC ຈະເປັນຜູ້ເລືອກເຟັ້ນ.

ໄດ້ສະແດງການຈັດຕັ້ງລວມຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂອງ SLP ໃນຮູບ 6.3.1.



ຮູບ 6.3.1 ໂຄງສ້າງລວມຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂອງ SLP

6.3.3 ເຈົ້າຂອງໂຄງການ

(1) ໜ້າທີ່ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ

ເຈົ້າຂອງໂຄງການແມ່ນອົງການທີ່ວາງແຜນ, ພັດທະນາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ SLP ໃນໄລຍະຂອງ ການວາງແຜນ, ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນການ. ເຈົ້າຂອງໂຄງການຄວນຮັກສາອົງການໄວ້ເພື່ອ:

- ຖືກຳມະສິດທີ່ດິນ ແລະ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນ SLP
- ໃຫ້ນະໂຍບາຍຂອງ SLP
- ເລືອກເຟັ້ນ ແລະ ດູແລ SLP-MC
- ໃຫ້ຄຳເຫັນກ່ຽວກັບການເລືອກເຟັ້ນຜູ້ເຊົ່າແກ່ SLP-MC

(2) ຜູ້ສະໜັກເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການທີ່ເປັນໄປໄດ້

SLP ເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກລະຫວ່າງຮູບແບບຂອງ ລັດເພື່ອດູແລການຂົນສົ່ງທັງທາງບົກ ແລະ ທັງທາງລົດໄຟ ແລະ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການຂ້າມແດນເພື່ອໃຫ້ການບໍລິການ CIQ. SLP ຍັງເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂໍ້ກະແຈເພື່ອສົ່ງເສີມທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການໃນ GMS ໂດຍຜ່ານການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ພະລາທິການລະຫວ່າງປະເທດນຳອີກ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຄວນ ຮັບຮູ້ SLP ບໍ່ສະເພາະເປັນແຕ່ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານ ທຸລະກິດເທົ່ານັ້ນແຕ່ເປັນສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກດ້ານຍຸດທະສາດໃນການພັດທະນາພະລາທິການແຫ່ງຊາດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວນຳອີກ. ດັ່ງນັ້ນ, ມັນເປັນທຳມະດາທີ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ VIP ຄວນເປັນອົງການຂອງ ລັດ. ໃນຖານະທີ່ເປັນ ເຈົ້າຂອງໂຄງການທີ່ເປັນໄປໄດ້, ບູລິມະສິດອັນດັບນຶ່ງຄວນແມ່ນກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (MPWT), ຊຶ່ງຮັບຜິດຊອບການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການຂ້າມແດນກໍຄື ການຂົນສົ່ງ ແລະ ພະລາທິການ. MPWT ຄວນຄຸ້ມຄອງ SLP ໂດຍກົງເພື່ອຮັບປະກັນຍຸດທະສາດການ ພັດທະນາຂອງ ຕົນ.

ກົງກັນຂ້າມ, ມີຫລາຍຜູ້ສະໜັກທີ່ເປັນໄປໄດ້ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການເຊັ່ນອົງການ SEZ ສະຫວັນ-ເຊ ໂນ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ(MOIC), ກະຊວງການເງິນ(MOF) ແລະ ແຂວງສະຫວັນ ນະເຂດ.

ອົງການ SEZ ສະຫວັນ-ເຊໂນເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານບັນດາສະຖານທີ່ຂອງ SEZ, ແລະ ປະຈຸບັນເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານສະຖານທີ່ B ໂດຍກົງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ອົງການບໍ່ມີປະສິບການໃນ ດ້ານການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການ. ແລະ ໃນກິດໜາຍໃໝ່ວ່າ ດ້ວຍການສົ່ງເສີມການລົງທຶນນັ້ນ, ບົດບາດຂອງ ອົງກໍ່ບໍ່ທັນຈະແຈ້ງ.

ອີງຕາມ "ກິດໜາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ" ສະບັບໃໝ່ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ (MPI) ມີບົດບາດຕົ້ນຕໍໃນການອະນຸມັດ ແລະ ຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ SEZ ແລະ SPEZ. MPI ມີສ່ວນ ກ່ຽວຂ້ອງກັບ SLP ໃນຈຸດທີ່ໄດ້ກໍ່ສ້າງໃນ SPEZ ສະຫວັນ-ເຊໂນ.

ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ (MOIC) ມີປະສິບການຜ່ານມາໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ICD ຢູ່ທ່ານາແລ້ງຖານະເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການ. MOIC ອາດສະສົມຄວາມຮູ້ຈຳນວນນຶ່ງເພື່ອດູແລແຜນການ

ສໍາປະທານທຸລະກິດຂອງ ICD.

ປະຈຸບັນ, ກະຊວງການເງິນ (MOF) ເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ ICD ທ່ານາແລ້ງ, ເອີ້ນວ່າ “ລັດວິສາຫະກິດສາຍສົນຄ້າທ່ານາແລ້ງ”. ຈາກປະ ສົບການນີ້, MOF ອາດສະສົມຄວາມຮູ້ຈຳນວນນຶ່ງເພື່ອດູແລທຸລະກິດ ICD. MOF ມີຈຸດດີອີກອັນນຶ່ງຄືຈະສາມາດປະນີປະນອມວິທີການຂອງ ພາສີຫລາຍຂຶ້ນເພື່ອຍົກລະດັບຢູ່ SLP ຍ້ອນວ່າພາສີຢູ່ພາຍໃຕ້ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ຕົນ.

ສຸດທ້າຍ, ແຂວງສະຫວັນນະເຂດກໍສາມາດເປັນຜູ້ສະມັກເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ SLP.

ໃນບັນດາການຈັດຕັ້ງເຫລົ່ານີ້, MPWT, ກະຊວງການເງິນ ແລະ ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການພັດທະນາ ແລະ ການດຳເນີນການຂອງ SLP ດັ່ງການວິເຄາະເຫດຜົນຂອງແຕ່ລະເຈົ້າຂອງໂຄງການໃນຕາຕະລາງ 6.3.1. ເຖິງແມ່ນວ່າໄດ້ກຳນົດເຈົ້າຂອງໂຄງການດ້ວຍການປຶກສາຫາລືຂອງ ບັນດາກະຊວງເຫລົ່ານີ້, ທີມງານສຶກສາຂອງ JICA ຕີລາຄາວ່າ MPWT ເປັນການຈັດຕັ້ງທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດຈາກບັນດາກິດຈະກຳທີ່ຜ່ານມາເຊັ່ນ ບົດບາດນຳໜ້າໃນນະໂຍບາຍດ້ານພະລາທິການໃນບັນດາກະຊວງ ແລະ ໃນບັນດາກອງປະຊຸມຂອງ CBTA .

ຕາຕະລາງ 6.3.1 ເຫດຜົນຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການທີ່ເປັນໄປໄດ້

Potential Project Owner	Rationale	Advantage	Disadvantage
Ministry of Public Works and Transport (MPWT)	<ul style="list-style-type: none"> Public agency Responsible for transport, logistics and cross border transport 	<ul style="list-style-type: none"> Well reflect national logistics policy/strategy to SLP management Know-how to manage project implementation 	
Savan-Seno SEZ Authority	<ul style="list-style-type: none"> Public agency Major role in managing Savan-Seno SEZ 	<ul style="list-style-type: none"> Managing entity of Savan-Seno SPEZ Current management body of the site B 	<ul style="list-style-type: none"> No experience in similar project No responsibility for road transport and facility management Uncertainty with the new law on Investment Promotion
Ministry of Planning and Investment	<ul style="list-style-type: none"> Public agency Major role in approving and managing SEZ and SPEZs 	<ul style="list-style-type: none"> Approve and manage SPEZ Harmonization with policies on SEZ and SPEZ 	<ul style="list-style-type: none"> No experience in similar project No responsibility for road transport and facility management
Ministry of Industry and Commerce	<ul style="list-style-type: none"> Public agency Experience to manage Thanaleng ICD with Concession 	<ul style="list-style-type: none"> Project experience Harmonization with industrial development 	<ul style="list-style-type: none"> Limited knowledge/ involvement in SLP project Limited influence to transport and logistics business society
Ministry of Finance	<ul style="list-style-type: none"> Public agency Experience to manage Thanaleng ICD with state enterprise 	<ul style="list-style-type: none"> Authority to manage customs Project experience Harmonization with improvement of Customs 	<ul style="list-style-type: none"> Limited knowledge/ involvement in SLP project Limited influence to transport and logistics business society
Savannakhet Province	<ul style="list-style-type: none"> Public agency Near project site 	<ul style="list-style-type: none"> Easy legal process to regarding project land Experience in infrastructure and utility development, and land development project with concession 	<ul style="list-style-type: none"> Limited knowledge/ involvement in SLP project Limited experience in similar project Limited influence to transport and logistics business society

Source: JICA Study Team

6.3.4 ບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂອງ SLP (SLP-MC)

(1) ໜ້າທີ່ຂອງ SLP-MC

SLP-MC ເປັນໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ດຳເນີນການໜ່ວຍງານດຽວຂອງ SLP. SLP-MC ປະຕິບັດວຽກພະລາທິການຕົວຈິງໃນ SLP ແຕ່ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບຮັກສາສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ໂຄງລ່າງ ແລະ ຄວາມປອດໄພ, ຄວາມສະຫງົບ ແລະ ສະພາບແວດລ້ອມຂອງ SLP. ຕໍ່ໄປນີ້ແມ່ນບັນດາໜ້າທີ່ພື້ນຖານຂອງ SLP-MC .

1) ກິດຈະການທົ່ວໄປ

ເມື່ອເປັນການຈັດຕັ້ງດຽວ, SLP-MC ຕ້ອງມີໜ້າທີ່ຂອງ ການບໍລິຫານ ແລະ ກອງເລຂາຂອງ ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດດ້ວຍພາລະກິດຕົ້ນຕໍດັ່ງນີ້:

- ການເກັບເງິນ ແລະ ການບັນຊີ
- ການຈັດຊື້ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານສັນຍາ
- ກິດຈະການສ່ວນບຸກຄົນ; ແລະ
- ບັນຫາດ້ານນິຕິກຳ ແລະ ການປະຊາສຳພັນ

2) ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຊັບສິນ

SLP-MC ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບການຮັກສາ ແລະ ການດຳເນີນການຂອງ ໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານໃນ SLP ເຊັ່ນ:

- ການຮັກສາໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ບັນດາອາຄານທີ່ຢູ່ໃນ SLP
- ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການລະບາຍນ້ຳ, ການບຳບັດນ້ຳໄສໂຄກ, ການບໍລິການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ.

3) ການຕິດຕາມສະພາບແວດລ້ອມ

SLP-MC ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສຳລັບການຕິດຕາມ ແລະ ການປ້ອງກັນສະພາບແວດລ້ອມຂອງ SLP ໂດຍຜ່ານບັນດາພາລະກິດຕົ້ນຕໍດັ່ງນີ້:

- ພັດທະນາແຜນການຂອງ ການຕິດຕາມສະພາບແວດລ້ອມ
- ຕິດຕາມສະພາບແວດລ້ອມເປັນປົກກະຕິ ແລະ ເປັນໄລຍະ
- ອອກແຈ້ງການເຕືອນ, ຄຳແນະນຳ ແລະ ລະບຽບເພື່ອປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມ.
- ລາຍງານຜົນຂອງ ການຕິດຕາມສະພາບແວດລ້ອມໃຫ້ WREA.

4) ຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຄວາມປອດໄພ

SLP-MC ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຄວາມປອດໄພໃນ SLP. SLP-MC ຈະສະໜອງ:

- ການບໍລິການດ້ານຄວາມສະຫງົບຢູ່ໃນ SLP
- ການປະສານງານກັບຜູ້ເຊົ່າທຸກຄົນ, ບັນດາອົງການຂອງ ລັດ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເພື່ອຈັດການກັບເຫດສຸກເສີນ ແລະ ໄພທຳມະຊາດ.

(2) ບັນດາຜູ້ສະມັກທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງ SLP-MC

SLP ຕ້ອງການການບໍລິການດ້ານພະລາທິການທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງເພື່ອສະໜັບສະໜູນທີ່ຕັ້ງຂອງ SEZ ສະວັນ-ເຊໂນ. SLP-MC ບໍ່ເປັນພຽງແຕ່ຜູ້ສະໜອງການບໍລິການດ້ານພະລາທິການໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຕ້ອງໄດ້ສ້າງສະພາບແວດລ້ອມດ້ານທຸລະກິດທີ່ດີສຳລັບບັນດາຜູ້ເຊົ່າ ແລະ ຜູ້ຂົນສົ່ງນຳອີກ, ແລະ ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນ ຫຼື ແກ້ໄຂບັນດາຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກຢູ່ໃນ SLP ໃຫ້ໄວ ແລະ ມີເຫດຜົນ. ດັ່ງນັ້ນ, SLP-MC ຕ້ອງການຄວາມຊຳນານຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນການທີ່ສູງ, ດັ່ງນັ້ນ, ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ພາກເອກະຊົນອາດເປັນສິ່ງຈຳເປັນຂາດບໍ່ໄດ້ສຳລັບ SLP-MC. ສຳລັບການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ເອກະຊົນນັ້ນແມ່ນມີຫຼາຍທາງເລືອກເຊັ່ນ:

- ສຳປະທານໃຫ້ແກ່ພາກເອກະຊົນ
- ຮ່ວມທຸລະກິດລະຫວ່າງເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ພາກເອກະຊົນ
- ລັດວິສາຫະກິດ
- ເຈົ້າຂອງໂຄງການ

ເພື່ອເລືອກເຟັ້ນຫົວໜ່ວຍທີ່ມີຄວາມສາມາດສູງສຸດມາຄຸ້ມຄອງທຸລະກິດຂອງ SLP, ການສຳປະທານ ໃຫ້ແກ່ພາກເອກະຊົນແມ່ນວິທີທີ່ເປັນໄປໄດ້ ແລະ ຫມັ້ນຄົງທີ່ສຸດ.

ອັນນີ້ອາດເຊື່ອຫມັ້ນໄດ້ສູງສຸດເພື່ອ ບັນລຸການບໍລິການດ້ານພະລາທິການທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງດ້ວຍຄວາມຍືດຍຸ່ນທີ່ສູງເພື່ອໃຫ້ທັນກັບບັນ ດາ ການປ່ຽນແປງກ່ຽວກັບຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການບໍລິການນຳອີກ. ຜູ້ສຳປະທານເອກະຊົນຂອງ SLP-MC ສາມາດມອບເໝົາທຸລະກິດພະລາທິການຕໍ່ໃຫ້ແກ່ບັນດາຜູ້ເຊົ່າ ຫຼື ດຳເນີນທຸລະກິດພະລາ ທິການດ້ວຍຕົນເອງ, ຂຶ້ນກັບຮູບແບບທຸລະກິດຂອງ ເຂົາເຈົ້າ. ຄຳການສຳປະທານທີ່ຈະຕ້ອງຈ່າຍໃຫ້ ເຈົ້າຂອງໂຄງການແມ່ນນຶ່ງຂອງ ກິດເກນທີ່ສຳຄັນຂອງ ການປະມູນຂອງ ຜູ້ສຳປະທານ. ຜູ້ສຳປະທານ ຮັກສາຄວາມຍືດຍຸ່ນເພື່ອສ້າງຕັ້ງຫົວໜ່ວຍເຊັ່ນເປັນບໍລິສັດຂອງ ຕ່າງປະເທດຫົວໜ່ວຍດຽວ, ຮ່ວມທຸ ລະກິດລະຫວ່າງບໍລິສັດຂອງ ຕ່າງປະເທດ ແລະ ບໍລິສັດພາຍໃນປະເທດ, ການຮວມກຸ່ມຂອງ ບໍລິສັດ

ພາຍໃນ ແລະ ອື່ນໆ. ມັນອາດຕ້ອງການບາງແບບແຜນເພື່ອຮັກສາສິດຂອງ ການແຊກແຊງເພື່ອຮັກສາ ລັກສະນະລັດຂອງ SLP ໄວ້.

ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ການສ້າງຕັ້ງສະຖາບັນສໍາລັບການຮຸ້ນສ່ວນລັດເອກະຊົນເຊັ່ນການມອບການດໍາເນີນ ການບັນດາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຂອງ ລັດໃຫ້ແກ່ພາກເອກະຊົນນັ້ນຍັງບໍ່ທັນກຽມພ້ອມເທື່ອ. ຢ່າງ ໃດກໍຕາມ, ໄດ້ນໍາໃຊ້ແບບແຜນດັ່ງກ່າວເປັນແຕ່ລະກໍລະນີໄປ. ຕົວຢ່າງ, ການດໍາເນີນການຂອງ ICD ທໍາ ນາແລ້ງໄດ້ມອບໃຫ້ເອກະຊົນແຕ່ 1998 ກາ 2008 ແລະ ໄດ້ປະຕິບັດການດໍາເນີນການຂອງ ສະໜາມ ບິນສາກົນວັດໄຕໂດຍການຮ່ວມທຸລະກິດລະຫວ່າງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ ຍີ່ປຸ່ນ. ຂະບວນການປະມູນຜູ້ດໍາ ເນີນການມີຊີໂນເອກິ(ສະຖານີແຄມທາງ)ຊຶ່ງໄດ້ກໍ່ສ້າງໂດຍທຶນເຊື່ອມຢົງຂອງ SEANແມ່ນກໍາ ລັງດໍາ ເນີນການ. ນັ້ນແມ່ນເປັນຫຍັງຈຶ່ງຄວນເລືອກເຟັ້ນ CLV-MC ຈາກພາກເອກະຊົນຍ້ອນການປະຕິບັດ ຕາມວິທີອັນດຽວກັນ.

ອີກດ້ານນຶ່ງ, ມັນມີຫລາຍໆວິທີທີ່ເປັນໄປໄດ້ສໍາລັບ SLP-MC ເຊັ່ນ ການຮ່ວມທຸລະກິດລະຫວ່າງລັດຖະ ບານ/ລັດວິສາຫະກິດຂອງ ລາວ ແລະ ຜູ້ລົງທຶນຕ່າງປະເທດ, ລັດວິສາຫະກິດ ແລະ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ.

ວິທີຮ່ວມທຸລະກິດແມ່ນເພື່ອສ້າງຕັ້ງຫົວໜ່ວຍໃຫມ່ສໍາລັບ SLP-MC ໂດຍພາກລັດຂອງ ລາວ ແລະ ບໍລິ ສັດຂອງ ເອກະຊົນທີ່ໄດ້ຄຸນສົມບັດ. ອັນນີ້ມີຄວາມສະດວກເພື່ອຮັກສາລັກສະນະທີ່ດີຂອງ ການຄຸ້ມຄອງ ບໍລິຫານຂອງ ເອກະຊົນ ແລະ ລັກສະນະທີ່ດີຂອງ ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ລັດ. ແນ່ນອນ, ການເຂົ້າ ຮ່ວມຂອງ ລັດຄວນໃຫ້ມີໜ້ອຍ, ແຕ່ມັນມີຄວາມສະດວກເພື່ອຮັກສາບາງການແຊກແຊງໃນການຄຸ້ມ ຄອງບໍລິຫານຂອງ SLP ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງ ລັດໃນກໍລະນີສຸກເສີນ ແລະ ກໍລະນີ ສະເພາະ.

ລັດວິສາຫະກິດເປັນວິທີຕາມລະບຽບທີ່ເຄີຍໄດ້ນໍາໃຊ້ມາເມື່ອລັດຖະບານລາວດໍາເນີນໂຄງການໃດນຶ່ງ. ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະສ້າງຕັ້ງລັດວິສາຫະກິດໃຫມ່ຂຶ້ນ ຫລື ມອບຫມາຍໃຫ້ລັດວິສາຫະກິດທີ່ມີເປັນ SLP-MC. ປະຈຸບັນ, ສາງທໍານາແລ້ງແມ່ນຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານໂດຍລັດວິສາຫະກິດເຊັ່ນດຽວກັນ. ອີງໃສ່ ປະສົບການທີ່ມີຢ່າງຫລວງຫລາຍໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ວິທີນີ້ມີຄວາມສະດວກໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງ ການ, ແຕ່ມັນຍັງມີການສົງໄສວ່າການບໍລິການດ້ານພະລາທິການຢູ່ໃນ SLP ຈະບັນລຸຕາມມາດຕະ ຖານຂອງ ສາກົນ ຫລື ບໍ່?

ທາງເລືອກສູດທ້າຍແມ່ນກໍລະນີທີ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະເປັນ SLP-MC ເອງ. ເຈົ້າຂອງໂຄງການສ້າງ ຕັ້ງຂະແໜງຮັບຜິດຊອບຢູ່ໃນການຈັດຕັ້ງຂອງ ຕົນຂຶ້ນເພື່ອດໍາເນີນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານດ້ວຍຕົນເອງ. ໄດ້ສະແດງການສົມທຽບບັນດາຂໍ້ສະດວກ ແລະ ຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກລະຫວ່າງບັນດາສະນິດທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງ SLP-MC ໃນຕາຕະລາງ 6.3.2.

ຕາຕະລາງ 6.3.2 ການສົມທຽບສະນິດທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງ ຫົວໜ່ວຍຂອງ SLP-MC

	Concession	Joint venture	State Enterprise	Project Owner
Characteristics	<ul style="list-style-type: none"> • Give concession to private • Private company is flexible to formulate entity 	<ul style="list-style-type: none"> • Joint venture between Lao government/state enterprise and private company 	<ul style="list-style-type: none"> • The project owner establishes new state enterprise or assigns existing state enterprise. 	<ul style="list-style-type: none"> • Project owner establishes new section in own organization.
Public Involvement	<ul style="list-style-type: none"> • Lower public involvement • Need certain scheme to keep a right of intervention of management 	<ul style="list-style-type: none"> • Medium public involvement 	<ul style="list-style-type: none"> • Full public involvement 	<ul style="list-style-type: none"> • Full public involvement
Business Efficiency	<ul style="list-style-type: none"> • Higher efficiency in performance is expected. 	<ul style="list-style-type: none"> • Higher efficiency in performance is expected. 	<ul style="list-style-type: none"> • Doubtful with limited experience • Management committee may be needed to offset private sense of business. 	<ul style="list-style-type: none"> • Doubtful with limited experience • Management committee may be needed offset private sense of business.

ດ້ວຍເຫດ ແລະ ຜົນ, ວິທີທາງທີ່ເປັນໄປໄດ້ທີ່ດີທີ່ສຸດຄິດວ່າເຈົ້າຂອງໂຄງການຕ້ອງມອບຫມາຍໃຫ້ຜູ້ສຳປະທານເອກະຊົນ ຫລື ສ້າງຕັ້ງການຮ່ວມທຸລະກິດກັບພາກເອກະຊົນ, ຖ້າເປັນໄປໄດ້ແມ່ນກັບຜູ້ລົງທຶນຂອງ ຕ່າງປະເທດໃຫ້ເປັນ SLP-MC.

6.4 ການບໍລິການ CIQ

ຫລາຍອົງການທີ່ຮັບຜິດຊອບເຊັ່ນ ກົມພາສີ, ກົມຕຳຫລວດກວດກາຄົນເຂົ້າອອກເມືອງ ແລະ ຫ້ອງການກັກກັນພຶດຈະຕ້ອງເຮັດການບໍລິການ CIQ ຢູ່ SLP. ເພື່ອການດຳເນີນການຂອງ ຫ້ອງການສາຂາຂອງ CIQ ໃນ SLP, SLP-MC ຈະສະໜອງຫ້ອງການໃຫ້ແກ່ CIQ ດ້ວຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງ ຕົນເອງ. ບັນດາອົງການທີ່ຮັບຜິດຊອບຈະໄດ້ສະໜອງພະນັກງານ CIQ ໃຫ້ແກ່ SLP.

6.5 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຮັກສາໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານ

6.5.1 ຫົວໄປ

ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ, ໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານທີ່ຢູ່ໃນ SLP ແມ່ນໄດ້ພັດທະນາໂດຍເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ໄດ້ສະໜອງໃຫ້ແກ່ SLP-MC. ໂຄງລ່າງ ແລະ ສາທາລະນຸປະໂພກທີ່ຈຳເປັນທີ່ຢູ່ນອກ SLP ທີ່ໃຊ້ສຳລັບເຊື່ອມຕໍ່ກັບສາຍຫລັກທີ່ມີນັ້ນຈະຖືກໂອນໃຫ້ແກ່ບັນດາອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. SLP-MC ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສຳລັບວຽກຮັກສາໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານທີ່ຢູ່ໃນ SLP ເທົ່ານັ້ນ, ສ່ວນໂຄງລ່າງ ແລະ ສາທາລະນຸປະໂພກທີ່ໄດ້ໂອນໃຫ້ແກ່ບັນດາອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງນັ້ນແມ່ນ ອົງການເຫລົ່ານັ້ນເປັນຜູ້ຮັກສາ.

6.5.2 ສາທາລະນຸປະໂພກ

(1) ນໍ້າປະປາ

ນໍ້າປະປາແມ່ນດໍາເນີນການໂດຍວິສາຫະກິດນໍ້າປະປາສະຫວັນນະເຂດແຕ່ພຽງຜູ້ດຽວ (ປົກກະຕິເອີ້ນວ່າ “ນໍ້າປະປາສະຫວັນນະເຂດ (NPS)”). NPS ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສະໜອງນໍ້າໃຫ້ແກ່ພື້ນທີ່; ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີບົດບາດອັນນຶ່ງທີ່ຜູ້ພັດທະນາຕ້ອງໄດ້ຕໍ່ນໍ້າປະປາໃສ່ກັບທີ່ໃຫຍ່ຂອງ NPS ດ້ວຍທຶນຂອງ ຕົນເອງ. ດັ່ງນັ້ນ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ SLP ຕ້ອງໄດ້ຮັບຜິດຊອບກໍ່ສ້າງລະບົບນໍ້າປະປາທັງໝົດລວມທັງລະບົບນໍ້າປະປາໃນ SLP ພ້ອມດ້ວຍການຕໍ່ສູ້ທີ່ໃຫຍ່ທີ່ຢູ່ນອກ SLP. ຫຼັງຈາກການສ້າງສໍາລັດ, ຈະໄດ້ໂອນລະບົບນໍ້າປະປາທີ່ຢູ່ນອກ SLP ໃຫ້ແກ່ NPS ເປັນຜູ້ຮັກສາ. ລະບົບນໍ້າປະປາທີ່ຢູ່ໃນ SLP ແມ່ນເຈົ້າຂອງໂຄງການເປັນເຈົ້າຂອງ ແລະ SLP-MC ເປັນຜູ້ຮັກສາ.

ຕ້ອງເກັບຄ່ານໍ້າທີ່ໄດ້ນໍາໃຊ້ໃນອາຄານຕາມຈໍານວນນໍ້າທີ່ໄດ້ນໍາໃຊ້, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ນໍ້າທີ່ນໍາໃຊ້ໃນພື້ນທີ່ລວມຄວນເອົາເຂົ້າເປັນຄ່າຂອງ ລາຍການບໍລິຫານຂອງ SLP-MC, ຊຶ່ງອາດເກັບລວມຢູ່ໃນຄ່າສໍາປະທານ. ສໍາລັບນໍ້າທີ່ໄດ້ໃຊ້ໃນອາຄານນັ້ນ, NPS ຈະເກັບຄ່ານໍາໃຊ້ນໍາບັນດາຜູ້ເຊົ່າໂດຍກົງ.

(2) ໄຟຟ້າ

ໄຟຟ້າແມ່ນດໍາເນີນການໂດຍວິສາຫະກິດໄຟຟ້າລາວ (EDL) ໃນສະຫວັນນະເຂດແຕ່ພຽງຜູ້ດຽວ. EDL ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສະໜອງໄຟຟ້າໃຫ້ແກ່ພື້ນທີ່; ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີບົດບາດນຶ່ງທີ່ຜູ້ ພັດທະນາຕ້ອງໄດ້ຕໍ່ສາຍໄຟຟ້າຕົ້ນຕໍໃສ່ກັບສາຍໄຟຟ້າໃຫຍ່ຂອງ EDL ດ້ວຍທຶນຂອງ ຕົນເອງ, ຊຶ່ງແມ່ນ ບົດບາດຄືກັນກັບນໍ້າປະປາ. ດັ່ງນັ້ນ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ SLP ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບກໍ່ສ້າງລະບົບໄຟ ຟ້າທັງໝົດລວມທັງລະບົບໄຟຟ້າທີ່ຢູ່ໃນ SLP ພ້ອມດ້ວຍການຕໍ່ສູ້ສາຍໄຟຟ້າໃຫຍ່ທີ່ຢູ່ນອກ SLP. ຫຼັງຈາກກໍ່ສ້າງສໍາລັດ, ຈະໄດ້ໂອນລະບົບໄຟຟ້າທີ່ຢູ່ນອກ SLP ໃຫ້ແກ່ EDL ເປັນຜູ້ຮັກສາ. ສ່ວນລະບົບໄຟຟ້າທີ່ຢູ່ໃນ SLP ແມ່ນເຈົ້າຂອງໂຄງການເປັນເຈົ້າຂອງ ແລະ SLP-MC ເປັນຜູ້ຮັກສາ.

ຕ້ອງເກັບຄ່າໄຟຟ້າໃນອາຄານຕາມຈໍານວນທີ່ໄດ້ນໍາໃຊ້, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໄຟຟ້າທີ່ໄດ້ນໍາໃຊ້ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ລວມຄວນເອົາເຂົ້າເປັນຄ່າຂອງ ລາຍການບໍລິຫານຂອງ SLP-MC, ຊຶ່ງອາດເກັບລວມຢູ່ໃນຄ່າສໍາປະທານ. ສໍາລັບໄຟຟ້າທີ່ໄດ້ໃຊ້ໃນອາຄານ, EDL ຈະເປັນຜູ້ເກັບນໍາບັນດາຜູ້ເຊົ່າໂດຍກົງ.

(3) ໂທລະຄົມ

ໂທລະຄົມແມ່ນດໍາເນີນການໂດຍວິສາຫະກິດໂທລະຄົມລາວ (ETL) ໃນສະຫວັນນະເຂດແຕ່ພຽງຜູ້ດຽວ. ETL ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສະໜອງການບໍລິການດ້ານໂທລະຄົມ ແລະ IT ໃຫ້ແກ່ພື້ນທີ່, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີບົດບາດນຶ່ງທີ່ຜູ້ພັດທະນາຕ້ອງໄດ້ຕໍ່ສາຍໂທລະຄົມຕົ້ນຕໍໃສ່ກັບສາຍໂທລະຄົມໃຫຍ່ຂອງ ETL ດ້ວຍທຶນຂອງ ຕົນເອງ, ຊຶ່ງແມ່ນບົດບາດຄືກັນກັບນໍ້າປະປາ. ດັ່ງນັ້ນ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ SLP ຕ້ອງ

ຮັບຜິດຊອບສຳລັບກໍ່ສ້າງລະບົບໂທລະຄົມທັງໝົດລວມທັງລະບົບໂທລະຄົມໃນ SLP ພ້ອມດ້ວຍການຕໍ່ໃສ່ສາຍໂທລະຄົມຕົ້ນຕໍທີ່ຢູ່ນອກ SLP. ຫຼັງຈາກກໍ່ສ້າງສຳເລັດ, ຈະໄດ້ໂອນລະບົບໂທລະຄົມທີ່ຢູ່ນອກ SLP ໃຫ້ແກ່ ETL ເປັນຜູ້ຮັກສາ. ລະບົບໂທລະຄົມທີ່ຢູ່ໃນ SLP ແມ່ນເຈົ້າຂອງໂຄງການເປັນເຈົ້າຂອງ ແລະ SLP-MC ເປັນຜູ້ຮັກສາ.

ETL ຈະເກັບຄ່າໂທລະຄົມດ້ວຍຕົນເອງນຳບັນດາຜູ້ເຊົ່າໂດຍກົງຕາມຈຳນວນໂທລະຄົມທີ່ແຕ່ລະຜູ້ເຊົ່າໄດ້ນຳໃຊ້.

(4) ການລະບາຍນ້ຳ

ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະເປັນຜູ້ສະໜອງການລະບາຍນ້ຳໃນ SLP ແລະ SLP-MC ຈະເປັນຜູ້ຮັກສາ. ຄ່າຂອງ ການຮັກສາຈະຕ້ອງໄດ້ແບ່ງສ່ວນກັບບັນດາຜູ້ເຊົ່າ, ຊຶ່ງຈະຕ້ອງເອົາເຂົ້າໃນຄ່າສຳປະທານທີ່ຕ້ອງຈ່າຍໃຫ້ແກ່ SLP-MC.

(5) ການບຳບັດນ້ຳເສັຍ

ຈະຕ້ອງສະໜອງລະບົບບຳບັດນ້ຳເສັຍໃນ SLP ຢ່າງເອກະລາດ. ເຈົ້າຂອງໂຄງການເປັນຜູ້ສະໜອງລະບົບ, SLP-MC ເປັນຜູ້ດຳເນີນການ ແລະ ເປັນຜູ້ຮັກສາ. ຄ່າຂອງ ການຮັກສາຈະໄດ້ແບ່ງສ່ວນກັບບັນດາຜູ້ເຊົ່າ. ຕ້ອງໄດ້ເກັບຄ່ານ້ຳເສັຍທີ່ໂຫລອອກຈາກອາຄານຕາມຈຳນວນທີ່ໄດ້ໂຫລອອກເທົ່ານັ້ນ. SLP-MC ຈະເປັນຜູ້ເກັບຄ່າຈາກບັນດາຜູ້ເຊົ່າໂດຍກົງ.

(6) ການບໍລິການກຳຈັດເຫຍື້ອ

ບັນດາຜູ້ເຊົ່າຄວນເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂີ້ເຫຍື້ອເອົາເອງ. SLP-MC ຈະແນະນຳບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂີ້ເຫຍື້ອຂອງ ເອກະຊົນໃຫ້ແກ່ ບັນດາຜູ້ເຊົ່າ, ແລະ ຜູ້ເຊົ່າຈະຕ້ອງເຮັດສັນຍາກັບບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂີ້ເຫຍື້ອຂອງ ເອກະຊົນໂດຍກົງ.

6.5.3 ອາຄານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ

(1) ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຢູ່ໃນພື້ນທີ່ລວມໃນ SLP

ເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ SLP ຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບກໍ່ສ້າງອາຄານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທັງໝົດໃນ SLP. ຫຼັງຈາກກໍ່ສ້າງສຳເລັດ, SLP-MC ຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບການຮັກສາອາຄານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ວຍລາຍຈ່າຍຂອງ ຕົນເອງ.

(2) ອາຄານໃນກຸ່ມ

ເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ SLP ຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບກໍ່ສ້າງອາຄານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທັງ ຫມົດໃນກຸ່ມຄືກັນ. ຫຼັງຈາກສຳເລັດ, SLP-MC ຈະເປັນຜູ້ຮັກສາບັນດາອາຄານ ແລະ ບັນດາສິ່ງອຳ ນວຍຄວາມສະດວກໃນບັນດາກຸ່ມເຫຼົ່ານັ້ນດ້ວຍລາຍຈ່າຍຂອງ ຕົນເອງ. ຕາຕະລາງ 6.5.1 ສັງລວມ ຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການພັດທະນາ ແລະ ການຮັກສາໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານ.

ຕາຕະລາງ 6.5.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນໂຄງການ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານຢູ່ໃນ SLP

Facility in SLP	Outside SLP (connection with main line)	Common Area in SLP	Inside Module
Water Supply	Construction • SLP Project Owner Maintenance • Savannakhet Water Supply Enterprise (Nam Papa)	Construction • SLP Project Owner Maintenance • SLP-MC	Construction • SLP Project Owner Maintenance • SLP-MC
Electricity Supply	Construction • SLP Project Owner Maintenance • EDL	Construction • SLP Project Owner Maintenance • SLP-MC	Construction • SLP Project Owner Maintenance • SLP-MC
Telecommunications	Construction • SLP Maintenance • ETL	Construction • SLP Project Owner Maintenance • SLP-MC	Construction • SLP Project Owner Maintenance • SLP-MC
Drainage		Construction • SLP Project Owner Maintenance • SLP-MC	Construction • SLP Project Owner Maintenance • SLP-MC
Waste Water Treatment		Construction • SLP Project Owner Maintenance • SLP-MC	Construction • SLP Project Owner Maintenance • SLP-MC
Solid Waste Disposal		Responsibility • SLP-MC	Responsibility • SLP-MC
Buildings (facilities) in SLP		Construction • SLP Project Owner Maintenance • SLP-MC	Construction • SLP Project Owner Maintenance • SLP-MC
Equipment in SLP		Procurement • SLP Project Owner Maintenance • SLP-MC	Procurement • SLP-MC Maintenance • SLP-MC

Source: JICA Study Team

6.6 ການດຳເນີນການຂອງ SLP

6.6.1 ເວລາຂອງ ການດຳເນີນການ

(1) ເວລາເຮັດວຽກຂອງ SLP

SLP ຈະສະໜອງການບໍລິການຕະລອດ 24 ຊົ່ວໂມງໂດຍບໍ່ມີວັນພັກ.

(2) ເວລາເຮັດວຽກຂອງ CIQ

ເວລາເຮັດວຽກຂອງ ຫ້ອງການ CIQ ຢູ່ໃນ SLP ຈະແຕ່ 8 am ຫາ 20 am ໃນມື້ທຳມະດາ, ສ່ວນວັນເສົາ ແລະ ວັນອາທິດແມ່ນປິດ.

6.6.2 ການຄວບຄຸມຄວາມປອດໄພ

SLP-MC ຕ້ອງປະຕິບັດການຄວບຄຸມຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຢ່າງເຄັ່ງຄັດ. ບັນດາຈຸດສຳຄັນຂອງ ຄວາມປອດໄພແມ່ນການຄວບຄຸມປະຕູໃຫຍ່, ຄວາມປອດໄພຂອງ ຊັບສິນ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ.

(1) ການຄວບຄຸມປະຕູໃຫຍ່

ຕ້ອງຮັກສາຄວາມປອດໄພຢູ່ປະຕູໃຫຍ່. ຄວາມປອດໄພຢູ່ປະຕູໃຫຍ່ຕ້ອງກວດກາຄົນ ແລະ ລົດ.

(2) ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຄວາມປອດໄພຂອງ ຊັບສິນ

ຢູ່ໃນ SLP, SLP-MC ມີພັນທະທົ່ວໄປໃນການຮັກສາ ແລະ ການນຳໃຊ້ອຸປະກອນ ແລະ ຊັບສິນຂອງ SLP ຢ່າງເໝາະສົມ. ມັນອ້ອມດ້ວຍຮົ່ວ. SLP-MC ຕ້ອງຮັບປະກັນໃຫ້ມີບັນດາມາດຕະການຂອງ ຄວາມປອດໄພທີ່ເໝາະສົມທີ່ຕ້ອງໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເພື່ອປ້ອງກັນຂະໂມຍ, ການເສັຍຫາຍ ແລະ ການນຳໃຊ້ຊັບສິນ ແລະ ອຸປະກອນທີ່ຜິດ.

(3) ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ

SLP-MC ຕ້ອງສ້າງກົດລະບຽບ ແລະ ດຳເນີນບັນດາມາດຕະການສຳລັບການຈະລາຈອນພາຍໃນ SLP.

6.6.3 ການມອດໄພ

SLP-MC ຈະດຳເນີນບັນດາມາດຕະການທີ່ຈຳເປັນສຳລັບຄວາມປອດໄພຂອງ SLP, ແລະ ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ, ບັນດາລະບຽບທີ່ກ່ຽວກັບການມອດໄພ ແລະ ພາວະສຸກເສີນໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

(1) ການປະສານງານຂອງ ລັດຖະບານ

SLP-MC ຈະສ້າງລະບົບພາວະສຸກເສີນ ແລະ ການມອດໄພ ທີ່ເໝາະສົມສຳລັບ SLP-MC ໂດຍການຮ່ວມມືຢ່າງໃກ້ຄືດກັບບັນດາອົງການຮັບຜິດຊອບ.

(2) ຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ລະບຽບສຳລັບພາວະສຸກເສີນ

SLP-MC ຈະສ້າງບັນດາລະບຽບສຳລັບພາວະສຸກເສີນຂອງ SLP-MC ແລະ ຈະຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ, ດູແລ, ແນະນຳບັນດາກິດຈະກຳຂອງ ການປ້ອງກັນ ແລະ ການມອດໄຟ. SLP-MC ຈະສະເໜີບັນດາຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ລະບຽບແກ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ຮັບອະນຸຍາດ.

(3) ການຈັດຕັ້ງ ແລະ ຕາມຖານໃນພາວະສຸກເສີນ

SLP-MC ຄວນສ້າງຕາມຖານຂອງ ການຈັດຕັ້ງ/ການມອບຄວາມຮັບຜິດຊອບ ແລະ ຂໍ້ມູນໃນພາວະສຸກເສີນ.

6.6.4 ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານສິ່ງແວດລ້ອມ

SLP-MC ຄວນມີຄວາມມັບຜິດຊອບລວມເພື່ອຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ດີຂອງ SLP ແລະ ເພື່ອຫລີກເວັ້ນ ມົນລະພິດ ແລະ ການເສັຍຫາຍຕໍ່ປະຊາຊົນທີ່ຢູ່ໃກ້ຄຽງຈາກບັນດາກິດຈະກຳຂອງ SLP. ດັ່ງນັ້ນ, SLP-MC ຕ້ອງຊ່ວຍເຫລືອ, ໃຫ້ຄຳປຶກສາ ແລະ ຕິດຕາມບັນດາຜູ້ເຂົ້າເພື່ອຕອບສະຫນອງຕາມມາດຕະຖານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມໂດຍຜ່ານລາຍການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ສະຫນອງຂໍ້ມູນຂອງ ບັນດາລະບຽບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ການວິເຄາະທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ການອະທິບາຍທີ່ແນະນຳບັນດາຜູ້ເຂົ້າໃຫ້ມີຄວາມເຂົ້າໃຈທີ່ກ່ຽວກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ.
- ຕິດຕາມການໄຫລຂອງ ນ້ຳທີ່ອອກຈາກ SLP, ອາກາດ ແລະ ສຽງ ເປັນໄລຍະ.
- ຕິດຕໍ່ການຮ້ອງທຸກທີ່ກ່ຽວກັບບັນຫາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຈາກປະຊາຊົນທີ່ຢູ່ອ້ອມຂ້າງ
- ດຳເນີນການລາຍງານທີ່ຈຳເປັນຕໍ່ WREA.

6.7 ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ໄດ້ແບ່ງຂະບວນການຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເປັນສີ່ໄລຍະດັ່ງນີ້: ໄລຍະການກະກຽມ, ໄລຍະການອອກແບບ, ໄລຍະການກໍ່ສ້າງ ແລະ ໄລຍະການດຳເນີນການ. ດັ່ງໄດ້ຊີ້ບອກໃນຮູບ 6.7.1, ນັບແຕ່ການເລີ່ມຕົ້ນໄລຍະຂອງ ການອອກແບບຈະໃຊ້ເວລາ 30 ເດືອນຈຶ່ງຈະສຳເລັດ.

6.7.1 ໄລຍະຂອງ ການກະກຽມ

ໄລຍະນີ້ເລີ່ມຕົ້ນດ້ວຍການສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບເພື່ອພັດທະນາ SLP, ແລະ ລັດຖະບານລາວຈະສ້າງຕັ້ງການຈັດຕັ້ງສຳລັບການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການພັດທະນາໂຄງການ(ເຈົ້າຂອງໂຄງການ). ລັດຖະບານຈະໄດ້ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ຕົກລົງແຜນການດ້ານການເງິນ, ແລະ ດຳເນີນວິທີການສຳລັບການ

ກະກຽມດ້ານການເງິນ. ໄລຍະນີ້ຈະໃຊ້ເວລາທັງໝົດ 12 ເດືອນ.

6.7.2 ໄລຍະຂອງ ການອອກແບບ

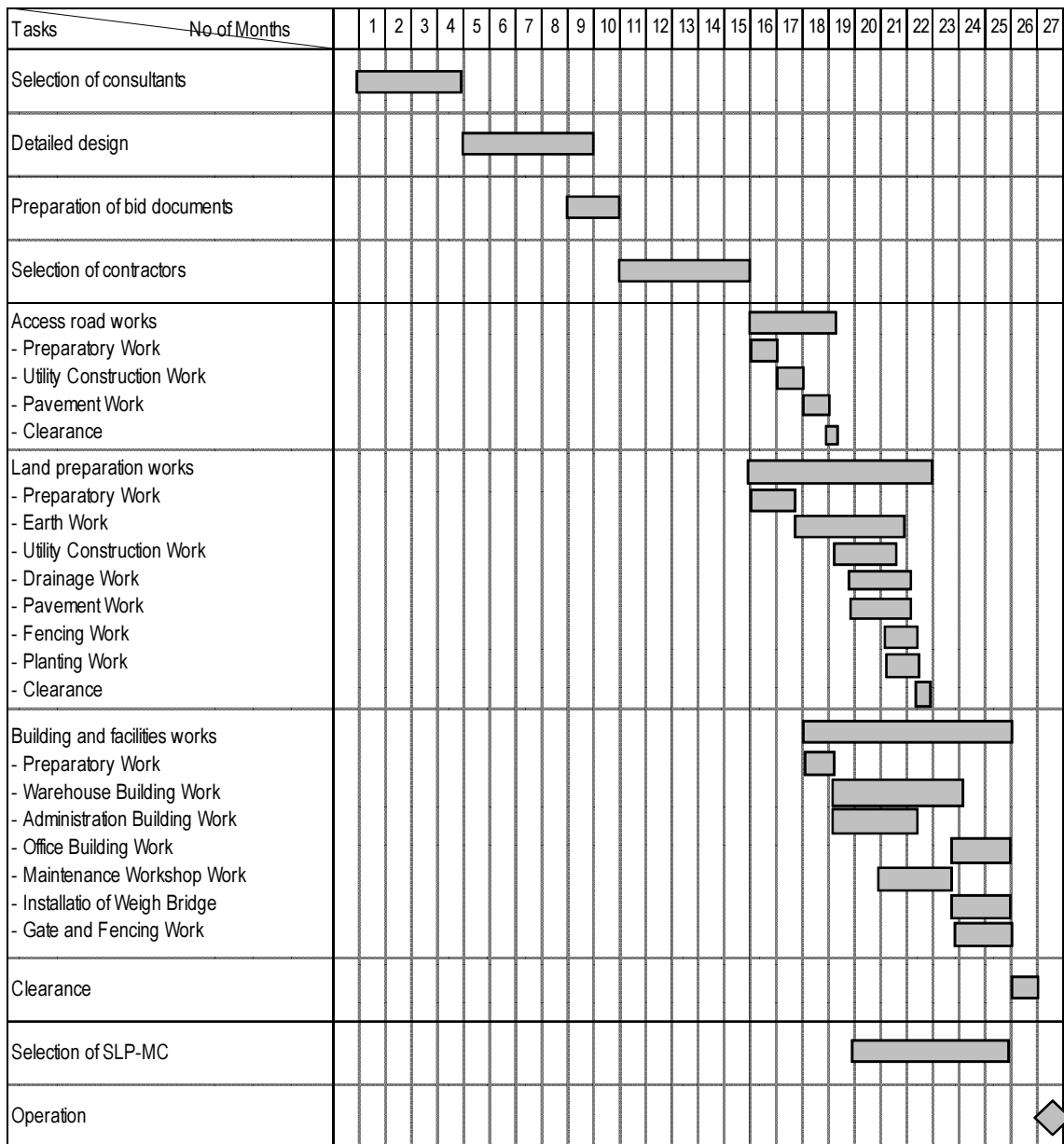
ກ່ອນອື່ນ, ລັດຖະບານຈະຕ້ອງເລືອກເຟັ້ນທີ່ປຶກສາ. ທີ່ປຶກສາທີ່ຖືກເລືອກເຟັ້ນຈະດຳເນີນການອອກແບບລະອຽດທາງເຂົ້າ, ການກະກຽມທີ່ດິນ, ອາຄານ, ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ສາທາລະນຸປະໂຫຍກ. ໃນຕອນທ້າຍຂອງ ການອອກແບບລະອຽດ, ທີ່ປຶກສາຈະກະກຽມບັນດາເອກະສານປະມູນ ແລະ ຈະໄດ້ເລືອກເຟັ້ນເອົາຜູ້ຮັບເໝົາ. ໄລຍະນີ້ຈະໃຊ້ເວລາທັງໝົດ 15 ເດືອນ.

6.7.3 ໄລຍະຂອງ ການກໍ່ສ້າງ

ຜູ້ຮັບເໝົາທີ່ຖືກເລືອກເຟັ້ນຈະເລີ່ມການກໍ່ສ້າງທາງເຂົ້າ ແລະ ດຳເນີນການກະກຽມທີ່ດິນ ແລະ ວຽກອາຄານ ແລະ ວຽກສາທາລະນຸປະໂຫຍກ. ໃນເວລາດຳເນີນວຽກການກໍ່ສ້າງນັ້ນ, ທີ່ປຶກສາຈະກະກຽມບັນດາເອກະສານປະມູນ ແລະ ເລືອກເຟັ້ນເອົາບັນດາຜູ້ດຳເນີນການ. ຫຼັງຈາກການອະນຸຍາດຂອງ ວຽກການກໍ່ສ້າງແລ້ວ, ຈະໄດ້ຕິດຕັ້ງບັນດາກົນຈັກ ແລະ ອຸປະກອນສຳລັບຜູ້ດຳເນີນການ.

6.7.4 ໄລຍະຂອງ ການກະກຽມການດຳເນີນການ

ໄປຄຽງຄູ່ກັບການກໍ່ສ້າງ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະເລືອກເຟັ້ນບໍລິສັດ ຫລື ກຸ່ມທີ່ຈະເຮັດໜ້າທີ່ເປັນ SLP-MC. SLP-MC ທີ່ຖືກເລືອກເຟັ້ນຈະຕິດຕັ້ງບັນດາກົນຈັກ ແລະ ອຸປະກອນທີ່ຈຳເປັນສຳລັບການບໍລິການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງ, ອື່ນໆ ແລະ ເລີ່ມການດຳເນີນການໃນເດືອນທີ 27 ນັບຈາກການເລືອກເຟັ້ນເອົາທີ່ປຶກສາ. ໄລຍະນີ້ຈະໃຊ້ເວລາທັງໝົດ 8 ເດືອນ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 6.7.1 ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

6.8 ການບໍລິການທີ່ຕ້ອງການຂອງ ທີ່ປຶກສາ

6.8.1 ການບໍລິການຂອງ ທີ່ປຶກສາສໍາລັບການພັດທະນາຂອງ SLP

ທີ່ປຶກສາຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບບັນຫາທາງດ້ານເຕັກນິກທັງຫມົດເພື່ອກໍ່ສ້າງ SLP ແລະ ໃຫ້ຄໍາແນະນຳດ້ານເຕັກນິກແກ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການ (ອາດແມ່ນ MPWT) ສໍາລັບການຕັດສິນໃຈ. ສໍາລັບຈຸດປະສົງນີ້ໄດ້ເຮັດບັນຊີຂອບເຂດຂອງ ທີ່ປຶກສາຢູ່ລຸ່ມນີ້:

- ທົບທວນຄືນຂີດຄວາມອາດສາມາດ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການ
- ອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ
- ອອກແບບລະອຽດ
- ຄາດຄະເນມູນຄ່າ
- ກະກຽມເອກະສານປະມູນ
- ຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ສະໜັບສະໜູນການຕີລາຄາການປະມູນ
- ດູແລການກໍ່ສ້າງ(ກວດກາຮູບແຕ້ມ, ຄວບຄຸມຕາຕະລາງການກໍ່ສ້າງ, ປະສານງານລະຫວ່າງເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ບັນດາຜູ້ຮັບເໝົາ, ຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານລາຄາ, ຄວບຄຸມຄຸນນະພາບ, ປະສານກັບ JICA ແລະ ອື່ນໆ.)

6.8.2 ການປະກອບສ່ວນຂອງ ທີ່ປຶກສາທີ່ໄດ້ຄາດໄວ້

ເພື່ອດຳເນີນການບໍລິການຂອງ ທີ່ປຶກສາທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ, ຕ້ອງພິຈາລະນາເຖິງບັນດາການປະກອບສ່ວນດັ່ງທີ່ໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 6.8.1. ສຳລັບການພັດທະນາຂອງ SLP ນັ້ນ, ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງນຳໃຊ້ຜູ້ຊ່ຽວຊານຕ່າງປະເທດປະມານ 17 MM ແລະ ຜູ້ຊ່ຽວຊານພາຍໃນປະມານ 24 MM.

ຕາຕະລາງ 6.8.1 ຜົນປະກອບທີ່ໄດ້ຄາດໄວ້ສຳລັບການພັດທະນາໂຄງການຂອງ SLP

Experts	Man-month
Team Leader	3
Highway Engineer	1
Water Supply and Drainage Engineer)	1
Architect (for SLP facility)	1
Cost Estimation	1
Document Specialist	1
Resident Engineer (for construction supervision)	9
Total	17

Source : JICA Study Team

ບົດທີ 7 ການພິຈາລະນາດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ

7.1 ສະພາບຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດໃນປະຈຸບັນ

7.1.1 ສະພາບແວດລ້ອມດ້ານທຳມະຊາດ

ແຂວງສະຫວັນນະເຂດຕັ້ງຢູ່ໃນພາກໃຕ້ຊອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ ມີປະຊາກອນເປັນອັນດັບສອງໃນປະເທດ ແລະ ຢູ່ຕາມແລວທາງຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ແລະ ເບື້ອງຕາເວັນຕົກຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດແມ່ນຕິດກັບປະເທດໄທດ້ວຍນ້ຳຂອງ ແລະ ເບື້ອງຕາເວັນອອກຮ່ວມພື້ນທີ່ພູກັບທວງດນາມ. ໄປຫາເບື້ອງຕາເວັນອອກຄວາມສູງຈະຄ່ອຍໆສູງຂຶ້ນ. ເມືອງເຊໂປນ, ຢູ່ພາກຕາເວັນອອກສ່ຽງເໜືອຂອງແຂວງ, ມີບໍ່ແຮ່ຫລາຍເຊັ່ນຄຳ ແລະ ທອງແດງ ແລະ ບັນດາອຸດສາຫະກຳບໍ່ແຮ່ໄດ້ຮັບການພັດທະນາໂດຍບັນດາບໍລິສັດຂອງ ລາວ ແລະ ຂອງ ຕ່າງປະເທດ.

(1) ອາກາດ

ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ບ່ອນທີ່ສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການຕັ້ງຢູ່, ມີສອງລະດູ: ລະດູຝົນແຕ່ພຶດສະພາຫາຕຸລາ ແລະ ລະດູແລ້ງແຕ່ພະຈິກ ຫາເມສາ. ໄລຍະເວລາລະຫວ່າງ 1951 ແລະ 2008, ຝົນຕົກສະເລັຍປະຈຳປີໃນສະຫວັນນະເຂດແມ່ນ 1543.1 mm ຕໍ່ປີ. ໃນ 2009, ອຸນຫະພູມໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດມີແຕ່ 9.0 ຫາ 39.0 degrees Celsius, ແລະ ໄດ້ບັນທຶກຄວາມຊຸມຊື່ນສະເລັຍລະຫວ່າງ 68 ແລະ 89 ສ່ວນຮ້ອຍ.

ຕາຕະລາງ 7.1.1 ຄຸນລັກສະນະດ້ານອຸຕຸນິຍົມໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (2009)

Station: Savannakhet Airport (Attitude: 144.1m)

	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Maximum temperature (C)	31.5	39.0	38.2	37.9	35.0	34.5	33.2	34.0	35.2	33.2	37.2	32.6
Minimum temperature (C)	9.0	19.1	10.0	19.0	19.7	23.0	21.8	22.0	21.8	18.0	11.0	10.0
Average temperature (C)	19.6	26.4	27.5	28.3	27.2	28.2	26.9	26.5	26.8	25.7	23.7	28.5
Evaporation (mm)	112.6	128.7	116.1	104.1	103.9	94.7	73.6	56.8	56.7	78.6	96.2	92.5
Humidity (%)	72	69	73	75	83	83	86	88	86	82	77	75
Rainfall (mm)	0.0	0.0	42.8	164.6	348.9	244.6	166.9	119.8	179.9	30.6	0.0	0.0

Station: Seno (Attitude: 185.0m)

	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Maximum temperature (C)	31.0	37.5	38.1	36.0	35.0	34.1	37.6	34.0	34.5	31.2	35.0	33.0
Minimum temperature (C)	9.0	15.0	14.5	19.5	19.5	22.5	21.5	23.2	22.0	22.4	11.1	13.5
Average temperature (C)	19.2	25.8	27.2	33.0	28.0	27.7	26.4	27.4	27.7	26.3	23.1	22.3
Evaporation (mm)	149.9	167.4	161.6	159.9	120.4	93.3	66.4	40.1	50.7	111.7	153.1	137.2
Humidity (%)	68	71	75	78	80	85	89	86	84	77	71	75
Rainfall (mm)	0.0	0.0	14.0	52.1	201.6	133.5	208.0	138.9	159.4	38.3	0.0	0.0

Source: Water Resource and Environment Office, Savannakhet, 2010

ຕາຕະລາງ 7.1.2 ຝົນຕົກສະເລັຍປະຈຳປີໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (1951 – 2008)

	Rainfall (mm)	Note
Annual	1543.1	
Rainy Season	1448.8	May- October
Dry Season	142.9	Nov - April

Source: Disaster Management System in Lao PDR, prepared by Department of Meteorology and Hydrology, Water Resource and Environment Authority, 2009

(2) ພູມີປະເທດ

ພູມີປະເທດຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດແມ່ນປ່ຽນແປງຈາກທົ່ງດິນຕ່ຳຕາມນ້ຳຂອງໄປສູ່ເນີນຕີນພູ ແລະ ພູ. ຄວາມສູງສະເລັຍເໜືອນ້ຳທະເລປານກາງປ່ຽນແປງທົ່ວທັງແຂວງ, ແຕ່ 100 ແມັດເໜືອນ້ຳທະເລປານກາງ (msl) ໃນທິດຕາເວັນຕົກຫາປະມານ 1,300 msl ໃນທິດຕາເວັນອອກ.

ແຂວງສະຫວັນນະເຂດມີສອງຄຸນລັກສະນະດ້ານທໍລະນີວິທະຍາຕົ້ນຕໍ, Mz2 ໃນພື້ນທີ່ສ່ວນໃຫຍ່ຂອງແຂວງ ແລະ Mz1 ໃນພາກສ່ວນນຶ່ງຂອງ ພື້ນທີ່ດ້ານທິດຕາເວັນຕົກ ແລະ ພື້ນທີ່ພາກກາງ. ບັນດາພື້ນທີ່ທີ່ຖືກຈັດເປັນປະເທດ Mz2 ເປັນສີລາແລງສີແດງ ແລະ ດິນດາກທີ່ເອີ້ນເປັນ Indosinias Superiueres ດ້ວຍຫີນຕົມຂອງ ທະເລສາບຢູ່ໃນຊັ້ນເທິງທີ່ມີບັນດາຫົວໜ່ວຍການລະເຫີຍຂອງ ຫີນເກືອ ແລະ ຍົບຊໍ່. ອີກດ້ານນຶ່ງ, Mz1 ສ່ວນໃຫຍ່ເປັນຊັ້ນຂອງ ທະວີບກັບການຕົ້ນເຂີນທ້ອງຖິ່ນ-ບັນດາໂສມຫນ້າຂອງ ທະເລທີ່ເກີດຈາກ Upper Palaeozoic. ຫີນສີລາແລງສີແດງດິນດາກຂອງ ທະວີບດ້ວຍຊັ້ນຂອງ ຖ່ານຫີນທີ່ບາງເປັນບາງປ່ອນ ແລະ ຈັບກັນເປັນກ້ອນໃນບັນດາຫົວໜ່ວຍ paralic intercalation middle Triassic marine ຂອງ ຫີນປູນຊຶ່ງເກີດຂຶ້ນຢູ່ຖ່ານຂອງ ຊັ້ນ ແລະ ຖືກສອດແຊກດ້ວຍດິນດາກ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ມີບັນດາປະເທດທີ່ແຕກຕ່າງທີ່ໄດ້ຄົ້ນພົບໃນພື້ນທີ່ຕາເວັນອອກສູງເໜືອ, ທີ່ມີຊື່ວ່າ cPz2, gPR ແລະ Pz1. ສ່ວນໃຫຍ່ຂອງ cPz2 ເປັນຊັ້ນຂອງ ຫີນປູນແກມຕົມຂອງ ຫອຍທະເລທີ່ຕົ້ນເຂີນ ແລະ gPR ປະກອບດ້ວຍຫີນອ່ອນຂອງ ພູເຂົາໄຟຂອງ ເທືອກເຂົາເຈືອງເຊິນ (g); ຫີນອ່ອນທີ່ເປັນຕ່າງ, ສ່ວນ Pz1 ເປັນຊັ້ນຕົມຂອງ ພູເຂົາໄຟຂອງ ທະເລນ້ຳເລິກ.

(3) ອຸທິກກະສາດ

ແຂວງສະຫວັນນະເຂດຕັ້ງຢູ່ຕາມນ້ຳຂອງ ແລະ ມີແມ່ນ້ຳສາຂາຢູ່ທົ່ວແຂວງ. ຕາຕະລາງ 7.1.3 ສະແດງ ການບັນທຶກລະດັບນ້ຳຂອງ ນ້ຳຂອງປະຈຳປີໃນ 2008 ແລະ ຊີ້ບອກວ່າໄດ້ບັນທຶກລະດັບສູງສຸດຢູ່ 11.60m ໃນສິງຫາ ແລະ ຕໍ່າສຸດຢູ່ 0.00 ໃນເມສາ. ອີງຕາມການບັນທຶກທີ່ໄດ້ຮັບຈາກຄະນະກຳມະ ການແມ່ນ້ຳຂອງ (MRC), ລະດັບເຕືອນໄພນ້ຳຖ້ວມຢູ່ສະຖານີສະຫວັນນະເຂດຕາມນ້ຳຂອງແມ່ນ 12.00 m ແລະ ລະດັບນ້ຳຖ້ວມແມ່ນ 13.00 m. ນັບແຕ່ 1992 ເປັນຕົ້ນມາ, ລະດັບນ້ຳຢູ່ສະຖານີບໍ່ເຄີຍ ກາຍລະດັບທີ່ເຕືອນໄພຈັກເທື່ອ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄິດວ່າມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ໜ້ອຍທີ່ສຸດທີ່ຈະເກີດໄພພິບັດຕາມ ນ້ຳຂອງໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ. ໃນ 2009, ປະມານ 2,500 ຄົວເຮືອນໃນ 29 ບ້ານທີ່ຢູ່ຕາມນ້ຳເຊ ບັ້ງທຽງໃນເມືອງເຊໂປນ ແລະ ເມືອງນອງຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຢ່າງໜັກຈາກ ໄພນ້ຳຖ້ວມ.

ຕາຕະລາງ 7.1.3 ລະດັບນ້ຳຂອງ ນ້ຳຂອງປະຈຳປີໃນສະຫວັນນະເຂດ (2008)

Altitude of the Station: 155.0 m

	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Maximum water level (m)	0.68	0.58	0.17	0.55	2.28	8.13	9.49	11.60	9.03	7.72	5.35	2.12
Minimum water level (m)	0.15	0.12	0.05	0.00	0.21	2.31	5.43	8.62	6.66	3.50	2.21	0.93
Mean water level (m)	0.35	0.30	0.12	0.20	1.23	5.43	7.90	10.22	8.07	5.28	3.76	1.48

Source: Department of Meteorology and Hydrology, Water Resource and Environment Authority, 2009

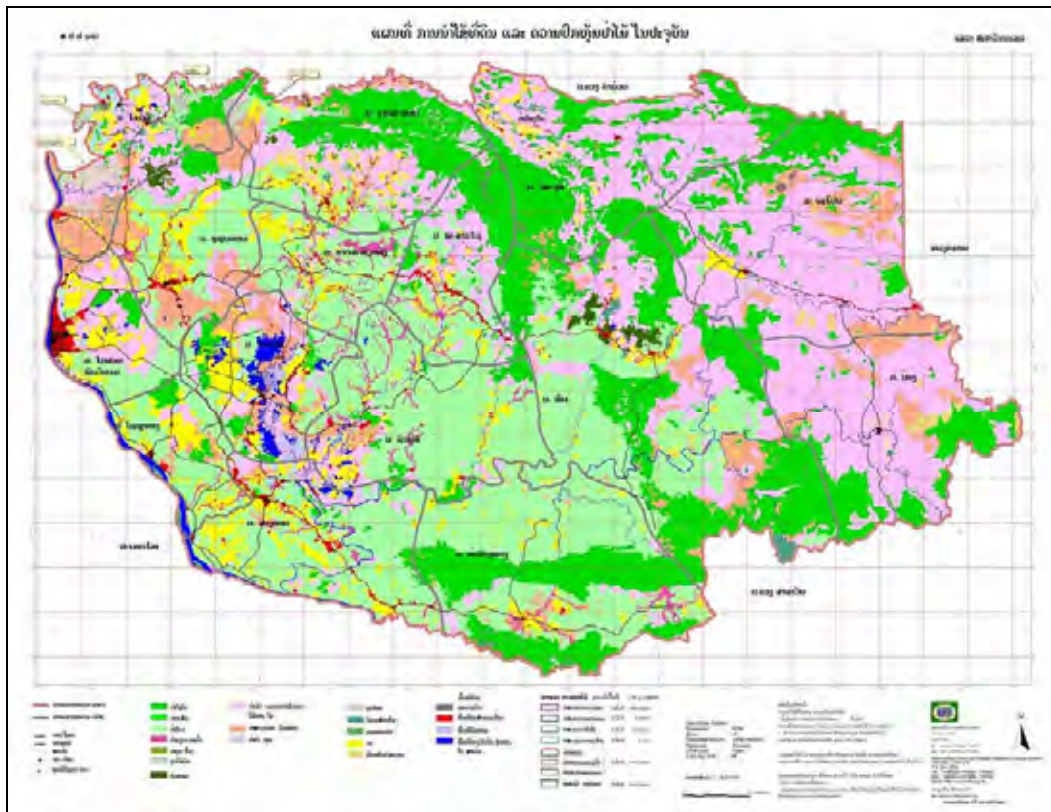
(4) ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ

ຕາຕະລາງ 7.1.4 ສະແດງສັດສ່ວນຂອງ ພື້ນທີ່ປ່າໄມ້ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດໃນ 2002 ແລະ ໄດ້ສະ ແດງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນ 2009 ໃນຮູບ 7.1.1.

ຕາຕະລາງ 7.1.4 ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດເຖິງ 2002

Land Use	Percent (%)
Current Forest	56.5
Potential Forest Area	29.8
Other Wooded Area	0.8
Agriculture Land	9.2
Other Non-forest Area	3.6
Total	100.0

Source: Assessment of Forest Cover and Land Use, Ministry of Agriculture and Forest, 2005

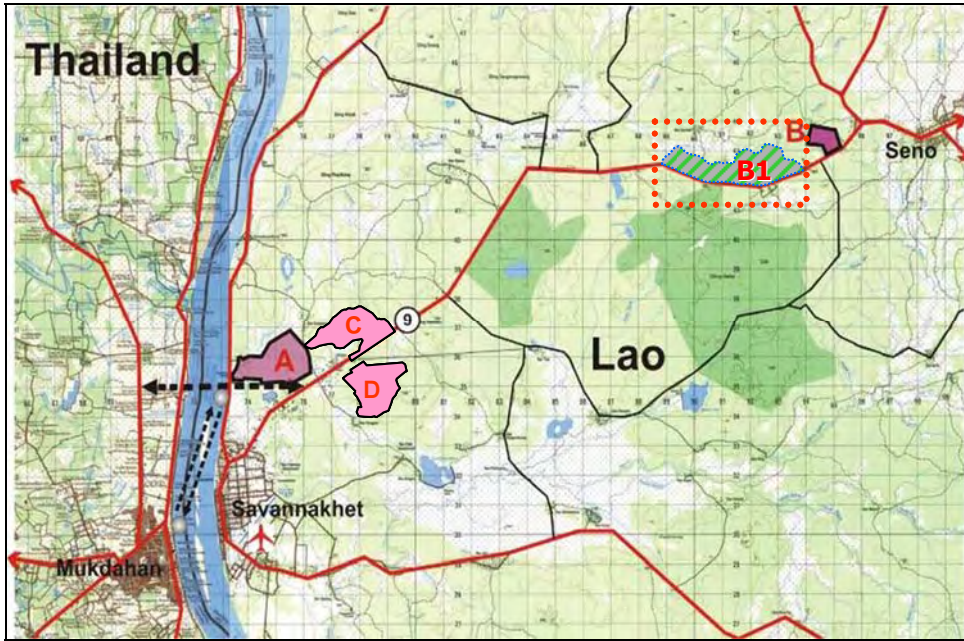


Source: National Agriculture and Forest Resource Institute, 2010

ຮູບ 7.1.1 ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (2009)

ຕາມເສັ້ນທາງ NR9, ແຂວງສະຫວັນນະເຂດມີແຜນການຈະສ້າງສີ່ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ(SEZs); ສະຖານທີ່ A, ສະຖານທີ່ B, ສະຖານທີ່ C ແລະ ສະຖານທີ່ D, ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຮູບ 7.1.2.

ສະຖານທີ່ A ຕັ້ງຢູ່ໃກ້ກັບຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີສອງ ແລະ ຖືກກຳນົດສຳລັບການພັດທະນາຂອງ ພາກສ່ວນດ້ານການຄ້າ. ເບື້ອງຕົ້ນ, ສະຖານທີ່ B ຖືກກຳນົດສຳລັບການພັດທະນາເຂດພະລາທິການ ແລະ ສຸດທ້າຍ, ໃນການສຶກສານີ້, SLP ກໍຖືກເລືອກເຟັ້ນໃຫ້ຢູ່ໃນສະຖານທີ່ B ນີ້. ສະຖານທີ່ C ແມ່ນຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງ NR9 ແລະ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາໂດຍວິສາຫະກິດຂອງ ບໍລິສັດຂອງ ມະເລເຊັຍ ແລະ ອົງການເຂດເສດຖະກິດພິເສດຂອງ ສະຫວັນນະເຂດ (SEZA). ວິສາຫະກິດໄດ້ສົ່ງເສີມການພັດທະນາດ້ານອຸດສາຫະກຳ ແລະ ສະໜັບສະໜູນການລົງທຶນຂອງ ລາວ ແລະ ຂອງ ຕ່າງປະເທດ. ເຖິງກຸມພາ 2010, 13 ບໍລິສັດໃນດ້ານອຸດສາຫະກຳຕ່າງໆໄດ້ເຊັນສັນຍາສຳປະທານທີ່ດິນກັບວິສາຫະກິດ ແລະ ໄດ້ດຳເນີນບັນດາວຽກຂອງ ການກະກຽມທີ່ດິນ. ສະຖານທີ່ D ເປັນພື້ນທີ່ຂອງ ການຈັດສັນຄືນໃໝ່ສຳລັບປະຊາຊົນຜູ້ທີ່ຢູ່ອາໄສໃນ SEZ ແລະ ຕ້ອງໄດ້ຍ້າຍອອກຍ້ອນການພັດທະນາຂອງ ເຂດ SEZs.



Source: Savan-SENO Special Economic Zone Authority, 2009

ຮູບ 7.1.2 ທີ່ຕັ້ງຂອງ SEZ

(5) ທຳມະຊາດ ແລະ ຊີວະນາໆພັນ

ຕາຕະລາງ 7.1.5 ສະແດງບໍລິເວນພື້ນທີ່ຂອງ ປ່າໄມ້ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດໃນ 2008.

ຕາຕະລາງ 7.1.5 ການປົກຄຸມຂອງ ພື້ນທີ່ປ່າໄມ້ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

Items	Area (ha)	Percent (%)
Forest area	1,298,800	59.65
Potential forest	436,100	20.03
Dry Dipterocarp	30,400	1.40
Evergreen forest	264,200	12.13
Natural forest	147,900	6.79
Total	2,177,400	100.00

Source: Statistical Yearbook 2008 Savannakhet Province, Savannakhet Province, 2009

ຢູ່ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດມີພື້ນທີ່ປ້ອງກັນແຫ່ງຊາດ (NPAs) ແລະ ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນຂອງ ແຂວງ 3 ແຫ່ງ ໃນເນື້ອທີ່ທັງໝົດ 19,300 ha ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 7.1.6. ນອກນັ້ນ, ອີງຕາມການສຳພາດກັບ ຫ້ອງການຂອງ ເມືອງນັ້ນ, ບໍ່ມີພື້ນທີ່ປ້ອງກັນຂອງ ເມືອງຢູ່ໃນ ແລະ ອ້ອມພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການ.

ຕາຕະລາງ 7.1.6 ບັນຊີພື້ນທີ່ປ້ອງກັນໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

No	Items	Total Area (ha)	Village/District Location	Category
1	Phou Xarnng Hae	109,900	Atsaphone, Vilabuly and Thaphalanxay Districts	National Protected Area
2	Dong Phou Vieng	197,000	Phine, Nong and Sepone Districts	National Protected Area
3	Xay Bang Nouan	45,000	Thapangthong and Songkhone Districts	National Protected Area
4	Protection forest for	108,020	N/A	Protection Forest

No	Items	Total Area (ha)	Village/District Location	Category
	water resource			
5	Dong Ka Phor	51,625	Phine, Thaphalanxay and Xonbuly Districts	National Productive Area
6	Dongseethouan	150,883	Thapangthong and Songkhone Districts	National Productive Area

Source: JICA Study Team with reference to Lao PDR Environment Monitor (2007), World Bank and Province Data

ເຖິງວ່າພິກສາຊາດ ແລະ ສັດບໍ່ໄດ້ດຳລົງຊີວິດຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການກໍຕາມ, ແຕ່ແຂວງກໍມີບາງພິກສາຊາດ ແລະ ສັດທີ່ສູນພັນແລ້ວ. ສຳລັບພິກສາຊາດນັ້ນ, ໄດ້ຄົ້ນພົບສາມສາຍພັນ, ມີຊື່ວ່າ “ເຄືອແຫມ”, “ຮາກອ່ຽນດ່ອນ” ແລະ “ດອກເຜິ້ງ”. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ບາງສັດທີ່ມີຄຸນຄ່າເຊັ່ນເຕົ້າສາມສັນ, ເສືອ ແລະ ລົງຍັງມີຢູ່ໃນພື້ນທີ່ປ້ອງກັນ. ແລະ ຂະແໜງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ໄດ້ຄົ້ນພົບກວາງ ແລະ ບັນດາສັດສະເພາະຂອງ ພາກຢູ່ໃນແຂວງ.

(6) ຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດ

ຢູ່ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ດຳເນີນການສຳຫລວດຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດຢ່າງເປັນທາງການເທື່ອ. ໃນນີ້, ໄດ້ນຳໃຊ້ການສົມທຽບຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດໂດຍການສົມທຽບບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນຂອງ ແຕ່ລະບ່ອນ. ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນແມ່ນປັດໃຈກະທົບຕົ້ນຕໍຕໍ່ຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດ, ໂດຍສະເພາະ SOx ແລະ NOx. ຕາຕະລາງ 7.1.7 ສົມທຽບບັນດາບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນທີ່ໄດ້ບັນທຶກໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.

ອີງຕາມຕາຕະລາງນີ້, ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດແມ່ນໜ້ອຍກວ່າຂອງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນຫລາຍ ແລະ ຊຶ່ງຊັບອກຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດແມ່ນດີກວ່າໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດທີ່ໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 7.1.8 ແມ່ນການບັນທຶກຂອງ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນໃນ 2002 ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງ ແລະ ຊຶ່ງສະແດງແຕ່ລະຕົວແປຂອງ ລະດັບຂອງ ຄຸນນະພາບອາກາດໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນແມ່ນຕໍ່ກວ່າບັນດາມາດຕະຖານຂອງ ສາກົນ.

ຕາຕະລາງ 7.1.7 ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳປີ(ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ:

ມັງກອນ-ທັນວາ 2008/ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ:ມັງກອນ-ທັນວາ 2008)

Target	Group 1	Group 2	Group 3	Group 4	Group 5	Group 6	Total
Vientiane Capital (No. 18 64 km Sythong Bridge, Rd. 13S)	1,279	305,857	35,240	22,382	44,994	12,111	421,863
Savannakhet Province (Tool road station no.22 Km 35 (Rd. 13))	3,557	141,143	60,027	53,581	26,738	3,923	289,299

Note: Group 1: Tuk Tuk; Group 2: Sedan, Jeep, Pick-up; Group 3: Sontheo Van and Bus (of less than 7 passengers); Group 4: Bus (for only 8 – 35 passengers), Light truck (of less than 7 tons); Group 5: Bus (for more than 36 passengers) and Heavy truck (of more than 7 tons); Group 6: Other heavy truck

Source: MPWT, 2010

ຕາຕະລາງ 7.1.8 ຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ(2002)

Parameter	Unit	Range of Results	Average of Results	International Standards
Total suspended particulates (TSP)	mg/m ³	0.082 – 0.296	0.165	0.33
Particulate matter (PM 10)	mg/m ³	0.040 – 0.089	0.068	0.12 – 0.35
Sulfur dioxide (SO ₂)	mg/m ³	0.025 – 0.276	0.108	0.32 – 0.36
Nitrogen dioxide (NO ₂)	mg/m ³	<0.001-0.057	0.014	0.30

Source: Lao PDR Environment Monitor (2007), World Bank

(7) ຄຸນນະພາບຂອງ ນ້ຳ

ຕາຕະລາງ 7.1.9 ສະແດງຄຸນນະພາບຂອງ ນ້ຳທີ່ໄຫລຈາກນ້ຳຂອງໄປຫາໂຮງງານນ້ຳປະປານາແກ, ທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນເມືອງຄັນທະບູລີ. ໄດ້ເກັບບັນດາຕົວຢ່າງຢູ່ຈຸດໄຫລເຂົ້າຂອງ ນ້ຳຂອງ. ການສຶກສາເມື່ອບໍ່ດົນມານີ້ຊ້ອກວ່າຄວາມເຄັມຂອງ ນ້ຳໃຕ້ດິນຢູ່ອ້ອມຕົວເມືອງເຊໂນແມ່ນສູງຫລາຍ. ຖ້າມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ນຳໃຊ້ນ້ຳໃຕ້ດິນສຳລັບການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການດຳເນີນການຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການ, ຄວນໄດ້ດຳເນີນການວິເຄາະຄຸນນະພາບຂອງ ນ້ຳຢ່າງລະອຽດກ່ອນຈະດຳເນີນໂຄງການ.

ຕາຕະລາງ 7.1.9 ຄຸນນະພາບນ້ຳຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

Parameters	Unit	Range of	Average	Standard
pH	-	7.0 – 7.27	7.15	6-8.5
Turbidity	NTU	1.09 – 4.31	2.43	<10
Cl ₂	mg/L	0.1- 0.25	0.20	<0.20

Source: State-owned Water Supply Company (Nam Papa) Savannakhet, 2010
Decision on the Management of Quality Standards for Drinking Water and Household Water Supply, stipulated by Department of Hygiene and Prevention, Ministry of Health, 2005

(8) ສຽງ ແລະ ການສັ່ນສະເທືອນ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງ, ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດແມ່ນໜ້ອຍກວ່າໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ສົມມຸດການພົວພັນດ້ານສັດສ່ວນລະຫວ່າງບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ລະດັບຂອງ ສຽງ ແລະ ຂອງ ການສັ່ນສະເທືອນອາດໜ້ອຍກວ່າໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ເບິ່ງບັນດາລະດັບຂອງ ສຽງໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 7.1.10, ບັນດາຕົວແປຂອງ ສຽງໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດຈະບໍ່ກາຍບັນດາມາດຕະຖານຂອງ ສາກົນ.

ຕາຕະລາງ 7.1.10 ສຽງໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ (2002)

Parameter	Unit	Range of Results	International Standards
L _{eq} 8 (average over 8 hrs)	dB(A)	60.1 – 63.0	60 – 70 dB(A)
L _{max} (maximum level)	dB(A)	79.5 – 85.0	< 70 dB(A)

Source: Ambient Air and Noise Monitoring in Vientiane Municipality (September 2002 – February 2003), Danida National Capacity Building Project

(9) ຊັບພະຍາກອນດ້ານບູຮານຄະດີ ແລະ ດ້ານມໍລະດົກ

ການທົບທວນດ້ານວັນນະຄະດີໂດຍທົ່ວໄປຂອງ ການສຶກສາບໍ່ພົບຊັບພະຍາກອນດ້ານບູຮານຄະດີ ແລະ ດ້ານມໍລະດົກໃດໆຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການ. ພື້ນທີ່ທີ່ຢູ່ອ້ອມພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການກໍຍັງບໍ່ທັນພົບສິ່ງ ທີ່ມີຄຸນຄ່າເພື່ອຮັກສາສິ່ງສະຫລັກຫັກພັງດ້ານປະຫວັດສາດ ແລະ ດ້ານວັດທະນະທຳ, ບັນດາອາຄານ ແລະ ຊັບສິນໃດໆ.

7.1.2 ສະພາບດ້ານສັງຄົມ

(1) ໂຄງສ້າງດ້ານປະຊາກອນ

ໄດ້ສະແດງເນື້ອທີ່ທັງໝົດ, ປະຊາກອນ ແລະ ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງ ປະຊາກອນຂອງ ນະຄອນ ຫລວງໃນ 2005 ໃນຕາຕະລາງ 7.1.11, ຊຶ່ງເປັນຕົວຊີ້ບອກດ້ານສັງຄົມຂອງ ວຽງຈັນ.

ຕາຕະລາງ 7.1.11 ປະຊາກອນ ແລະ ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງ ປະຊາກອນໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (2008)

Area	Area (km ²)	Population	Male	Female	Density (person/km ²)
Lao PDR	236,800	6,000,379	2,993,041	3,007,338	25
Savannakhet Province	21,774	872,159	N/A	N/A	40

Source: Statistical Yearbook 2008 Savannakhet Province, Savannakhet Province, 2009

ສຳລັບສັດສ່ວນດ້ານຊົນເຜົ່າໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ຊົນເຜົ່າລາວໄທ, ມອນຂະແມແມ່ນກວມສ່ວນ ຫລາຍ. ກຸ່ມລາວໄທອາໄສຢູ່ທົ່ວແຂວງ, ໂດຍສະເພາະໃນພື້ນທີ່ຕາເວັນອອກ ແລະ ກຸ່ມມອນຂະແມ ອາ ໄສຢູ່ພື້ນທີ່ຕາເວັນຕົກ. ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີຄວາມຫລາກຫລາຍດ້ານຊົນເຜົ່າດັ່ງກ່າວ, ພາສາປາກເວົ້າ ຕົ້ນ ຕໍ່ໃນແຂວງແມ່ນພາສາລາວ, ພາສາທີ່ຖືກບັງຄັບໃຊ້ໃນການສຶກສາ.

(2) ການບໍລິການດ້ານສັງຄົມ

1) ນ້ຳປະປາ

ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດນັ້ນ, ການເຂົ້າເຖິງນ້ຳປະປາຂອງ ທ້ອງຖິ່ນໂດຍສະເລັຍແມ່ນ 10.68% ໃນ 2008 . ເພື່ອໃຫ້ທັນກັບແນວໂນ້ມທົ່ວໄປຂອງ ແຂວງຂອງ ແຫລ່ງນ້ຳສຳລັບການດື່ມ ແລະ ການຄົວກິນ ນັ້ນ, ຕາຕະລາງ 7.1.12 ສະແດງບັນດາຜົນທີ່ໄດ້ຮັບໃນສຳຫລວດສະຖິຕິໃນ 2005.

ຕາຕະລາງ 7.1.12 ການແຈກຢາຍນ້ຳສຳຫລັບການດື່ມ ແລະ ການຄົວກິນຕາມແຫລ່ງນ້ຳໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

Area	Piped water in/out side	Well/Borehole protected	Well /Borehole unprotected	River, stream of dam	Mountain source	Rain water from tank	Other	Not stated	Total
Lao PDR	12.9 %	22.0 %	23.8 %	20.5 %	19.1 %	0.1 %	0.6 %	0.9 %	100.0 %
Savannakhet Province	9.4 %	31.2 %	37.6 %	14.7 %	5.3 %	0.3 %	1.0 %	0.5 %	100.0 %

Source: Results from the Population and Housing Census 2005 (2006), Steering Committee for Census of Population and Housing

ທົ່ວແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ລັດວິສາຫະກິດນ້ຳປະປາ, ທີ່ເອີ້ນວ່ານ້ຳປະປາສະຫວັນນະເຂດ, ສະໜອງການບໍລິການນ້ຳປະປາ. ສຳລັບການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຢູ່ໃນແຕ່ລະເມືອງນັ້ນ, ຫ້ອງການຂອງ ເມືອງຂອງ ວິສາຫະກິດເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂັ້ນເມືອງ. ເມືອງຄັນທະບູລີໄດ້ນຳມາຈາກນ້ຳຂອງເປັນສ່ວນໃຫຍ່, ສ່ວນແຫລ່ງນ້ຳຕົ້ນຕໍໃນເມືອງອຸທຸມພອນແມ່ນນ້ຳໃຕ້ດິນໂດຍການເຈາະບໍ່ບາດານ. ບັນດາຕາມ່າງຂອງ ທ່ານນ້ຳໃນເມືອງອຸທຸມພອນແມ່ນໄດ້ຮັບການພັດທະນາແລ້ວໂດຍສະເພາະໃນພື້ນທີ່ຂອງທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການຈະກວມຢູ່ໃນລະບົບນັ້ນ.

ຕາຕະລາງ 7.1.13 ການບໍລິການນ້ຳປະປາໃນເມືອງຄັນທະບູລີ ແລະ ເມືອງອຸທຸມພອນ

Items	Khanthabouly (2009)	Outhoomphone (2008)
No. of Population in the service area	74,795	20,121
Serviced Population	72,065	11,291
No. of Serviced Households	10,919	2,848
Service Cover Rate (%)	96	56
Volume of Water Produced (m ³)	6,894,713	681,517
Volume of Water Consumed (m ³)	4,865,280	378,917
Percentage of Non-revenue Water (%)	20	9.6
Volume of Non-revenue Water (m ³)	1,378,943	65,434

Source: State-owned Water Supply Company (Nam Papa) Savannakhet, 2010

2) ໄຟຟ້າ

ການບໍລິການໄຟຟ້າໃນແຂວງແມ່ນສະໜອງໂດຍໄຟຟ້າລາວ (EdL) ສະຫວັນນະເຂດ, ແລະ ແຫລ່ງຕົ້ນຕໍຂອງ ໄຟຟ້າໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດແມ່ນປະເທດໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ແຂວງຄຳມ່ວນ. ປະມານ 90 % ຂອງ ໄຟຟ້າໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດໄດ້ນຳເຂົ້າຈາກປະເທດໄທ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, EdL ສະຫວັນນະ ເຂດ, ສະໜອງໄຟຟ້າບໍ່ສະເພາະແຕ່ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ສະໜອງໃນແຂວງສາລະວັນ ແລະ ແຂວງຄຳມ່ວນນຳອີກ.

ຕາຕະລາງ 7.1.14 ສະແດງການແຈກຢາຍໄຟຟ້າໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ອະທິບາຍສັດສ່ວນຂອງ ການບໍ່ມີໄຟຟ້າຊຶ່ງແມ່ນຕຳກວ່າລະດັບຂອງ ຊາດຫລາຍ.

ຕາຕະລາງ 7.1.14 ການແຈກຢາຍໄຟຟ້າໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

Area	With Electricity through Public Net		Own generator	Car Battery	Not Electrified	Not stated	Total
	Own meter	Share meter					
Lao PDR	38.9 %	10.8 %	1.0 %	6.5 %	41.2 %	1.6 %	100.0 %
Savannakhet Province	42.9 %	10.4 %	0.5 %	6.6 %	38.5 %	1.1 %	100.0 %

Source: Results from the Population and Housing Census 2005 (2006), Steering Committee for Census of Population and Housing

3) ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂີ້ເຫຍື້ອ

ຢູ່ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ການບໍລິການຂອງ ການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອຂອງ ລັດ ແລະ ຂອງ ເອກະຊົນເຮັດໜ້າທີ່ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຈຳກັດ, ໂດຍສະເພາະໃນພື້ນທີ່ດ້ານທີ່ຢູ່ອາໄສທີ່ຫນາແຫນ້ນ, ແລະ ບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຂອງ ການບໍລິການເຫຼົ່ານັ້ນມີຊຸມດິນເປັນຂອງ ຕົນເອງ. ຕົວຢ່າງ, ໃນເມືອງຄັນທະບູລີ, ອົງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ພັດທະນາຕົວເມືອງ (UDAA) ເຮັດວຽກກ່ຽວກັບການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ບໍລິມາດປະມານ 25 – 30 ໂຕນຕໍ່ວັນ. ຊຸມດິນຂອງ USAAແມ່ນປະມານ16 ha ແລະ UDAA ມີ ແລະ ໃຊ້ລົດບັນທຸກສາມ ຄັນ. ປະຊາຊົນທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບການບໍລິການດັ່ງກ່າວມີແນວໂນ້ມຈຸດຂີ້ເຫຍື້ອຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຫວ່າງຂອງ ທີ່ຢູ່ອາໄສຂອງ ເຂົາເຈົ້າ.

ໃນເມືອງອຸທຸມພອນ, ມີຊຸມດິນ 10 ha ທີ່ຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານໂດຍຜູ້ດຳເນີນການຂອງ ເອກະຊົນດ້ວຍການສຳປະທານກັບເມືອງ. ຜູ້ດຳເນີນການເອກະຊົນມີລົດບັນທຸກສອງຄັນ ແລະ ເກັບຂີ້ເຫຍື້ອຂອງ ຄົວເຮືອນປະມານ 2 – 3 ໂຕນຕໍ່ວັນ.

4) ສຸຂະອະນາໄມ

ການບຳບັດນ້ຳໂສໂຄກໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດແມ່ນຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານໂດຍແຕ່ລະເມືອງ. ໃນກໍລະນີຂອງ ເມືອງຄັນທະບູລີ, ບັນດາລະບົບຂອງ ການບຳບັດນ້ຳໂສໂຄກໃນປະຈຸບັນແມ່ນດຳເນີນການໂດຍ UDAA ຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ. ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕົ້ນຕໍຂອງ ຫ້ອງນ້ຳໃນເມືອງແມ່ນການບຳບັດຂອງ ແຕ່ລະຄົວເຮືອນ ຫລື ແຕ່ລະອາຄານໂດຍນຳໃຊ້ຫ້ອງນ້ຳຖອກ ຫລື ຫ້ອງນ້ຳແຫ້ງ ຫລື ຖັງສຳລັບການເກັບນ້ຳສີດຳ ແລະ ບໍ່ແຊ່ສຳລັບການເກັບນ້ຳເປື້ອນ ແລະ ໄຫລໄປສູ່ລະບົບລະບາຍນ້ຳທີ່ຢູ່ໃກ້. ອີງຕາມສະຖິຕິປີ 2005, ປະມານ 22.5% ຂອງ ຄົວເຮືອນໃນແຂວງໄດ້ມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຫ້ອງນ້ຳທີ່ເໝາະສົມດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 7.1.15. ບັນດາຄົວເຮືອນອື່ນຍັງບໍ່ທັນມີລະບົບບຳບັດນ້ຳເສັ້ຍ. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ນ້ຳເສັ້ຍແມ່ນຖືກປ່ອຍລົງສູ່ລະບົບຂອງ ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳໂດຍກົງ ຫລື ຖືກຕອງສູ່ພື້ນດິນໂດຍບໍ່ມີການບຳບັດໃດໆ. ຍ້ອນລະບົບທີ່ບໍ່ພຽງພໍ, ນ້ຳໂສໂຄກໄດ້ຮົ່ວອອກຈາກບັນດາຄົວເຮືອນ ແລະ ໂຮງງານຈຶ່ງສ້າງມົນລະພິດໃຫ້ແກ່ດິນ ແລະ ນ້ຳໃຕ້ດິນ.

ໃນເມືອງອຸທຸມພອນ, ມີທີ່ເກັບນ້ຳໂສໂຄກແຕ່ໃນພື້ນທີ່ຂອງ ທີ່ຢູ່ອາໄສໂດຍບໍ່ມີລະບົບບຳບັດ. ບັນດາຄົວເຮືອນທີ່ຕັ້ງໃສ່ກັບທີ່ເກັບນ້ຳແມ່ນຈຳກັດທີ່ສຸດ ແລະ ມີສະເພາະແຕ່ຕາມທີ່ເກັບເທົ່ານັ້ນ. ສຳລັບລະບົບ

ຫ້ອງນໍ້ານັ້ນ, ເຖິງທັນວາ 2009, ພະແນກສາທາລະນະສຸກ, ແຂວງສະຫວັນນະເຂດລາຍງານວ່າ 37.21% ຂອງ ຄົວເຮືອນທັງໝົດໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດມີຫ້ອງນໍ້າຕິດກັບເຮືອນ, ໃນຂະນະດຽວກັນ 72.46% ຂອງ ຄົວເຮືອນໃນເມືອງຄັນທະບູລີ ແລະ 55.84% ໃນເມືອງອຸທຸມພອນມີຫ້ອງນໍ້າເປັນຂອງຕົນເອງ.

ຕາຕະລາງ 7.1.15 ຊະນິດຂອງ ຫ້ອງນໍ້າໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

Area	Number of Households	Modern Toilet	Normal Toilet	Other	None	Not stated	Total
Lao PDR	952,386	1.8 %	38.5 %	8.9 %	49.0 %	1.6 %	100.0 %
Savannakhet Province	130,399	0.8 %	21.7 %	1.7 %	74.4 %	1.3 %	100.0 %

Source: Results from the Population and Housing Census 2005 (2006), Steering Committee for Census of Population and Housing

5) ສາທາລະນະສຸກ

ແຂວງສະຫວັນນະເຂດມີສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານສາທາລະນະສຸກດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 7.1.16.

ຕາຕະລາງ 7.1.16 ຈໍານວນສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານສາທາລະນະສຸກໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (2007/2008)

Provincial Hospital	District Hospital	Dispensary	Pharmacy
1	14	105	

Source: Statistical Yearbook 2008 Savannakhet Province, Savannakhet Province, 2009

6) ການສຶກສາ

ສ.ປ.ປ.ລາວມີພາສາທ້ອງຖິ່ນກໍຄືພາສາຊົນເຜົ່າຫລາຍ, ສ່ວນພາສາທາງການນັ້ນແມ່ນພາສາລາວ. ໄດ້ພົບຊ່ອງວ່າງຂອງ ການຮູ້ຫນັງສືທີ່ສະທ້ອນເຖິງການແຈກຢາຍຂອງ ຊົນເຜົ່າ ແລະ ພາສາຂອງ ເຂົາເຈົ້າໃນທົ່ວປະເທດ. ອີງຕາມຜົນຂອງ ການສຳຫລວດປະຊາກອນໃນ 2005, ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 7.1.17, ອັດຕາຂອງ ການຮູ້ຫນັງສືໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດແມ່ນຕໍ່ກວ່າອັດຕາຂອງ ລະດັບຊາດ ແລະ ອັດຕາຂອງ “ການບໍ່ເຄີຍໄດ້ເຂົ້າໂຮງຮຽນ” ຂອງ ເດັດທີ່ມີເກນອາຍຸແຕ່ຫົກປີຂຶ້ນໄປແມ່ນສູງກວ່າອັດຕາຂອງ ຊາດດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 7.1.19. ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ເດັກທີ່ມີອາຍຸຫົກປີຕ້ອງໄດ້ເຂົ້າຊັ້ນປະຖົມແບບບັງຄັບ.

ຕາຕະລາງ 7.1.17 ອັດຕາຂອງ ການຮູ້ຫນັງສືສໍາລັບປະຊາກອນອາຍຸແຕ່ 15 ປີຂຶ້ນໄປຢູ່ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

Area	Female	Male	Total
Lao PDR	63.2 %	82.5 %	72.7 %
Savannakhet Province	59.2 %	78.5 %	68.5 %

Source: Results from the Population and Housing Census 2005 (2006), Steering Committee for Census of Population and Housing

ຕາຕະລາງ 7.1.18 ຈຳນວນໂຮງຮຽນໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

Types	Creche	Primary 1 st – 5 th	Secondary 6 th – 12 th	Vocational Edu. and College
Government	N/A	N/A	N/A	4
Private				5
Total	215	1,155	145	9

Source: Statistical Yearbook 2008 Savannakhet Province, Savannakhet Province, 2009

ຕາຕະລາງ 7.1.19 ການເຂົ້າໂຮງຮຽນສຳລັບເກນອາຍຸແຕ່ 6 ປີຂຶ້ນໄປຢູ່ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

Area	Never been to school	At school	Left school	Unknown	Total
Lao PDR	22.8 %	28.4 %	46.7 %	2.1 %	100.0 %
Savannakhet Province	28.1%	25.3 %	45.4 %	1.2 %	100.0 %

Source: Results from the Population and Housing Census 2005 (2006), Steering Committee for Census of Population and Housing

(3) ກິດຈະການດ້ານເສດຖະກິດ

ຄືກັນກັບພື້ນທີ່ອື່ນໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ປະຊາກອນສ່ວນຫລາຍທີ່ຢູ່ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດແມ່ນຢູ່ໃນຂະແໜງກະສິກຳ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຍົກຕົວຢ່າງການພັດທະນາດ້ານອຸດສາຫະກຳໃນ SEZ ແລະ ບໍ່ຄຳເຊໂປນ, ຄາດວ່າປະຊາກອນທີ່ເຮັດວຽກສຳລັບຂະແໜງການດ້ານການຄ້າ ແລະ ດ້ານອຸດສາຫະກຳຈະເພີ່ມຂຶ້ນ.

ຕາຕະລາງ 7.1.20 ການແຈກຢາຍປະຊາກອນທີ່ຂະຫຍັນດ້ານເສດຖະກິດໃສ່ອາຊີບໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

Area	Economic active population	Distribution of occupation					Total
		Farmer	Fisherman	Livestock farmer mainly	Mixed farmer	Non-farm activity	
Lao PDR	2,738,892	64.3 %	0.1 %	0.2 %	14.0 %	21.5 %	100.0 %
Savannakhet Province	305,407	62.9 %	0.0 %	0.1 %	17.3 %	19.7 %	100.0 %

Source: Results from the Population and Housing Census 2005 (2006), Steering Committee for Census of Population and Housing

7.1.3 ສະພາບລະອຽດດ້ານສັງຄົມ (ລະດັບຂອງ ເມືອງ)

ພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການຕັ້ງຢູ່ເມືອງອຸທຸມພອນໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ. ໄດ້ສັງລວມລັກສະປະຈຸບັນຂອງເມືອງໃນຕາຕະລາງ 7.1.21.

ຕາຕະລາງ 7.1.21 ລັກສະນະປະຈຸບັນຂອງ ເມືອງອຸທຸມພອນໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ

Item	Outline	
1. Area of District	100,000 ha	
2. No of villages	69	
3. Population	Male	43,537
	Female	42,466
	Total	86,003
4. Public infrastructure conditions	Water supply	13 villages (1,830 water meters) are provided with water supply services by Nam Papa. Service cover ratio is 56% as shown in Table 7.1.13.
	Electricity	64 villages are provided with electricity by EdL.
	Solid Waste	There is one dumping site and collecting service is conducted by 1 private company.
	Wastewater /sewerage	No sewerage treatment facility.
	Telecommunication	
5. Health	No. of hospital	2
	No. of dispensary	26
6. Education	No of crèche	14
	No of primary school	79
	No of secondary school	13
	No of vocational education and college	0
7. Economic activities	Main activity is agriculture which occupies 70% of the whole district economic. Additionally, there is one big company of wood products.	

Source: JICA Study Team

7.2 ການປະເມີນເຂດພະລາຫິການສະຫວັນນະເຂດ

7.2.1 ການກຳນົດຂອບເຂດ

ພື້ນທີ່ທັງໝົດທີ່ໄດ້ສະເໜີສຳລັບໂຄງການມີປະມານ 5.1 ha, ປະກອບດ້ວຍເຂດພະລາຫິການສະຫວັນນະເຂດ (SLP) ແລະ ທາງເຂົ້າ, ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ NR9. ໄດ້ສະເໜີພື້ນທີ່ສຳລັບ SLP ຢູ່ພາຍໃນສະຖານທີ່ B, ສ່ວນນຶ່ງຂອງ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ. SLP ຈະກອບດ້ວຍພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີກ່ຽວກັບທາງລາກ, ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ, ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ, ລານຈອດລົດ, ຫ້ອງການຂອງ ການບໍລິຫານ ແລະ ຂອງ ພາສີ, ຫ້ອງການຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການ, ອູ່ສ້ອມແປງ, ປະຕູໃຫຍ່ ແລະ ສະຖານີຊັງນ້ຳໜັກ ແລະ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານລວມທັງນ້ຳປະປາ, ນ້ຳໂສໂຄກ, ການລະບາຍນ້ຳ, ໄຟຟ້າ ແລະ ສາຍໂທລະສັບ.

ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງບັນດາລາຍການລະອຽດຂອງ ໂຄງການນັ້ນ, ຜົນຂອງ ການກຳນົດຂອບເຂດແມ່ນດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 7.2.1. ນອກນັ້ນ, ຕາຕະລາງ 7.2.2 ສະແດງສະພາບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ບັນດາໂຄງລ່າງທີ່ຢູ່ສະຖານທີ່ຂອງ SLP ໃນປະຈຸບັນ.

ຕາຕະລາງ 7.2.1 ຕາຕະລາງຂອງ ການກຳນົດຂອບເຂດສຳລັບໂຄງການຂອງ ເຂດພະລາທິການ
ສະຫວັນນະເຂດ (SLP)

Item	Rating	Description	Recommended actions by the Project Owner in the next phase
1 Involuntary Resettlement	D	A few houses are observed around the Project Area, however no house is observed inside the Area.	Identification of land use and land ownership of project-affected people (PAP) Social survey Stakeholder meetings
2 Local Economy such as Employment and Livelihood, etc	B (Construction)	Increase of construction vehicle, traffic jam and increase of employment opportunities may be expected in the construction phases.	Social survey Stakeholder meetings
	D (Operation)	Increase of employment opportunities may be expected in the construction and operation phases.	
3 Land Use and Utilization of Local Resources	D	The Project Area was originally planned to be developed as a site for a logistics park. Therefore, the Area was almost empty, but land preparation work like deforestation may need. Some impacts on local resources may be expected.	Social survey Stakeholder meetings
4 Social Institutions such as Social Infrastructure and Local Decision - making Institutions	C	In the Project Area, social institutions may not work at the moment.	Social survey Stakeholder meetings
5 Existing Infrastructures Social and Services	B (Construction)	In the Project Area, basic infrastructure services, such as water supply, drainage and sewerage, are not provided, though electricity distribution lines exist. Those services may be necessary to be open prior to the construction phase. New implementation of those facilities may affect the Area.	Social survey Stakeholder meetings
	D (Operation)	After construction of infrastructure service, there may be no impact.	
6 The Poor, Indigenous and Ethnic people	C	Though there is only a few households and a school around the Project Area, there is no household in the Area. Therefore, any impact may not happen on existing livelihoods around the Area	Social survey Stakeholder meetings
7 Misdistribution of Benefit and Damage	C	Due to the existence of households around the Project Area, misdistributions may occur.	Social survey Stakeholder meetings
8 Cultural heritage	D	None	None
9 Local Conflicts of Interest	C	At the moment, the Project Area has no private-owned house because the Area because the Area is legally owned by the SEZA.	Social survey Stakeholder meetings
10 Water Usage or Water Rights and Communal Rights	C	The land ownership is allocated in the SEZA and water supply service can be provided because water pipe runs underground along the road, it is supposed that there is not any communal right and water right.	Social survey Stakeholder meetings
11 Sanitation	B	Effluent from the construction works and operation the park may affect the Project Area and its adjoining areas in terms of sanitary conditions.	Social survey Stakeholder meetings
12 Hazards (risk) Infectious Diseases such as HIV/AIDS	C	Increase of the influx and efflux of people may cause infectious diseases in and around the Project Area.	Social survey Stakeholder meetings
13 Accidents	B	Traffic accidents may increase due to the increase of traffic volume, especially of construction machineries. Traffic accidents may increase due to the increase of traffic volume.	Traffic survey Stakeholder meetings

Item		Rating	Description	Recommended actions by the Project Owner in the next phase	
Natural Environment	14	Topography and Geographical Features	B	Most of the Project Area has been prepared and been flat. Some areas are still needed to conduct land preparation, especially embankment and deforestation works.	Topographic Survey Environmental Management Plan (EMP)
	15	Soil Erosion	B	Around the Project Area, down hills exist. There may be possibility that land preparation works, especially embankment, affect the present soil conditions especially over the down hills.	Soil and sediment survey EMP
	16	Groundwater	D	Water pipe runs underground along the road. To get water supply service will be easy by connect the pipe. Therefore, groundwater is not necessary for the Project Area.	Water quality Survey EMP
	17	Hydrological Situation	C	The existing hydrological systems may not be affected, however it may affect to hydrological situation due to land preparation works.	Water quality survey EMP
	18	Coastal zone	D	No coastal zone exists.	None
	19	Flora, Fauna and Biodiversity	C	Some bushes exist in the Project Area and they may necessary to be cut as a part of land preparation works. The Area is not categorized into any protected area. Effluents from the Area like daily waste and wastewater may affect biological conditions.	Flora and fauna survey EMP
	20	Meteorology	D	No meteorological impact.	None
	21	Landscape	C	Positive and negative impacts may cause due to the change of land use from the present empty to the logistics park.	Landscape impact estimation
	22	Global Warming	C	Carbon dioxide may be discharged by working machineries and vehicles.	Greenhouse effect gasses estimation
	Pollution	23	Air Pollution	B (Construction)	Deterioration of air quality may occur due to construction machineries and vehicles.
B (Operation)				Deterioration of air quality may occur due to traffic congestion in/around the Project Area.	
24		Water Pollution	B (Construction)	Water pollution may occur due to the efflux of wastewater from the construction works.	Water quality survey EMP
			B (Operation)	It will be impossible to connect sewerage system. It will be required to treat wastewater in the site individually. Water pollution may occur due to the efflux of wastewater from the operation of the Park.	
25		Soil Contamination	B (Construction)	Land preparation, especially embankment and deforestation works, may affect the present soil conditions.	Soil and sediment survey EMP
			B (Operation)	Effluents discharged from facilities in the Project Area may affect soil conditions in and around the Park.	
26		Waste	B (Construction)	Construction works may generate waste and sludge. That may cause water pollution and offensive odor in and around the Project Area.	Waste emission estimation EMP
			B (Operation)	Waste and sludge may be generated from the operation of the Park and people's activities in/around the Project Area.	
27		Noise and Vibration	B (Construction)	Construction machinery and vehicles may generate noises and vibration in and around the Project Area.	Noise and vibration survey EMP
			B (Operation)	Noise due to traffic congestion may increase more than the present.	
28	Ground Subsidence	D	Water source will be water supply service by the connection with water pipe. it may not affect on ground subsidence without using groundwater.	None	
29	Offensive Odor	C	Effluents, such as waste and wastewater, may generate offensive odor.	Odor emission estimation EMP	
30	Bottom Sediment	C	No impact on sediments is expected.	Soil and sediment survey EMP	

Evaluation Categories A: Serious impact is expected. B: Some impact is expected. C: Extent of impact is unknown. (Examination is needed. Impacts may become clear as study progress.) D: No impact is expected. EIA is not necessary.

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 7.2.2 ສະພາບປະຈຸບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໂຄງລ່າງຢູ່ສະຖານທີ່ຂອງ SLP

Type	Conditions
Water supply	Water pipe runs underground along the road. To get water supply service will be easy by connect the pipe.
Electricity	Electricity can be provided with 220 voltages. Need to make sure a existing transformer to use it.
Solid Waste	It will be required that solid wastes from the site are collected by the private company for dumping.
Wastewater /sewerage	It will be impossible to connect sewerage system. It will be required to treat wastewater in the site individually.
Telecommunication	Optic fiber cable is providing along the road facing the site, and it may be able to use sometime. However, it is not available at the moment.

Source: JICA Study Team

7.2.2 ແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ໄດ້ສະເໜີ

ອີງໃສ່ຜົນຂອງ ການກຳນົດຂອບເຂດ ແລະ ສະພາບປະຈຸບັນຂອງ ພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການ, ບັນດາລາຍການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ຕ້ອງການການກະທຳເພື່ອປ້ອງກັນບັນດາຜົນກະທົບທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ. ໃນນີ້, ໄດ້ສະເໜີການກະທຳດັ່ງກ່າວເພື່ອສ້າງແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ມີລາຍລະອຽດໃນຕາຕະລາງ 7.2.3.

ຕາຕະລາງ 7.2.3 ແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ໄດ້ສະເໜີ

Items	Proposed action as environment management
Topography and Geographical Features	<ul style="list-style-type: none"> - to ensure how much impacts on topographic structures in the Project Area by utilizing the result of topographic (measurement) survey to be conducted although most of all has been prepared and flat - to mitigate the impacts on topographic structures in terms mainly of landscape features from the viewpoints along the road by means such as reforestation and greenery on the site and slopes around a existing pond
Soil Erosion and Bottom Sediment	<ul style="list-style-type: none"> - to ensure how much runoff will flow from the site especially at the construction phase to meet the water quality standards at least - to take measures for mitigating the soil erosion by means such as making sedimentation ponds or greenery at the construction phase - to implement sediment control to be regularly monitored and maintained through in construction and operation phases
Groundwater Water Pollution	<ul style="list-style-type: none"> - to ensure how much groundwater will be used in construction and operation phases although water supply service is available on the site - to take measures for avoiding contaminations of solid waste and wastewater which may consist of concrete and other chemicals - to implement treatment of wastewater through treatment facility such as a septic tank in the site - to implement regularly monitoring of water quality, if necessary, to take added measures to mitigate water pollution
Flora, Fauna and Biodiversity	<ul style="list-style-type: none"> - to ensure local workers not to harvest or hunt any forest resources of not only plants but also animals at the adjoining vegetative site - to take measures for improving nature environment by means such as reforestation and greenery on the site by deforestation
Air Pollution	<ul style="list-style-type: none"> to ensure how much air pollution will discharge from operative work such as facilities and vehicles on the site especially at the construction phase to meet the air quality standards at least - to set and implement rules in construction and operation phases with respect to equipment maintenance, equipment operating procedures, utilization of vehicles which emit lower pollutants and gasses, and avoidance of vehicles to be concentrated for operation

Items	Proposed action as environment management
	- to implement regularly monitoring of air quality, if necessary, to take added measures to mitigate air pollution
Soil Contamination	- to take adequate measures on wastewater and solid waste to meet the standards at least (refer to water pollution and waste)
Waste	- to implement to bring out solid waste discharged from the site to one dumping site located in the district by using collecting service conducting by a private company - to implement treatment of wastewater through treatment facility such as a septic tank in the site - to take measures for minimizing liquid and solid waste especially in construction phase
Noise and Vibration	- to implement appropriate measures for minimizing noise generated throughout construction phases, such as of determining operating hours and avoidance of vehicles to be concentrated for operation - to notify relevant stakeholders around the site of possibilities of generating noise and making some disturbances
Offensive Odor	- to implement appropriate solid waste management in construction and operation phases (refer to waste)
Accidents	- to ensure the accidents which may occur at the site and to plan preventive action and procedures against any event of accidents on site prior to the construction phase - to ensure how the contractor will handle, store safely and utilize hazardous materials - to implement programs for all the workers of instructing how to handle fuel, lubricating oil, hydraulic fluids and any other hazardous chemicals - to list equipments to be used on site by construction workers in emergency cases

Source: JICA Study Team

7.2.3 ສັງລວມໜັ້ແຜນດຳເນີນງານຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄົນ

ນອກຈາກແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານສິ່ງແວດລ້ອມແລ້ວ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະຕ້ອງສ້າງແຜນດຳເນີນງານຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄົນ. ເພື່ອເຮັດແຜນດັ່ງກ່າວ, ບັນດາການກະທຳດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ຕ້ອງໄດ້ຮັບການດຳເນີນການ, ດັ່ງລາຍລະອຽດມີຢູ່ໃນຕາຕະລາງ 7.2.4.

ຕາຕະລາງ 7.2.4 ການດຳເນີນງານໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການທີ່ຕ້ອງການໃນອານາຄົດສຳລັບແຜນດຳເນີນງານຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄົນທີ່ສົມບູນ

Items	Actions required for fulfilling the item	Description of the present situation
1. Introduction	- Description of project components - Summary description of adverse impacts and asset acquisition	This section should be written after the actions are considered.
2. Census and socioeconomic survey results	- Reviewing census and socio-economic baseline survey of all the people and/or households affected by the Project (PAPs) - Categorizing and Numbering of PAPs by type and degree of impacts - Preparing the inventory of assets of PAPs and/or households to be affected	Any households were not observed in the Project Site in the survey because the land was originally designated for a logistic park. There are some households in the adjoining area, it will not be affected by this project. When the Project Plan is finalized, the detail survey is recommended to ensure the land legal status.
3. Compensation entitlement criteria	- Establishing the cut-off date for entitlement eligibility - Examining and determining the methodologies for assessment of compensation for PAPs' assets	At the moment, the type and degree of impacts are not sure so that compensation description and measures to mitigate are also unclear.

ບົດລາຍງານສູດຫ້າຍ

Items	Actions required for fulfilling the item	Description of the present situation
4. Relocation plan (if necessary)	<ul style="list-style-type: none"> - Practicing consultation among the Project Owner, PAPs and stakeholders in the process of formulating relocation plan - Determining criteria for relocation and provision of replacement land which may be able to satisfy with PAPs' original land - Selecting sites for PAPs' relocation by conducting the assessment and feasibility studies of alternative sites - Calculating administrative relocation cost 	As mentioned above, there are some households in the adjoining area. They will not be affected by the project, therefore it seems no need the relocation plan.
5. Income restoration measures (as necessary)	<ul style="list-style-type: none"> - Planning an economic rehabilitation plan for restoring income and livelihood to be lost by the Project - Implementation of the plan - Institutional set-up for practicing activities proposed in the plan 	Though detail survey will be required, income restoration measures might be not needed because there are no households which seems to get income from or the Project Area except the companies in the site.
6. Public participation, consultation, disclosure and grievance redress mechanism	<ul style="list-style-type: none"> - Setting up grievance redress mechanism to guarantee women's assets, property and land-use rights, and to ensure the restoration of income and living standards - Establishing grievance redress committee 	Project Owner needs to discuss with local authorities how to coordinate information disclosure process and determining compensation systems
7. Organization setup	<ul style="list-style-type: none"> - Setting up and planning for training and capacity building 	In addition no.6, Project Owner also needs to discuss with local authorities how to set up this kind of matter.
8. Monitoring and supervision	<ul style="list-style-type: none"> - Establishing external monitoring and evaluation systems by independent organizations 	The organization to be discussed in no.7 will be also responsible for monitoring and supervision.
9. Cost estimates and budget	<ul style="list-style-type: none"> - Estimating resettlement costs, covering formulating resettlement plan, compensation, relocation, income restoration, administrative and monitoring costs 	Resettlement costs are important for estimating cost and budget. It is needed to estimate it after collecting information listed above.
10. Implementation arrangements	<ul style="list-style-type: none"> - Preparing timetable and procedure for implementation of all activities 	Timetable and procedure will be prepared.

Source: JICA Study Team, with reference to Technical Guidelines on Compensation and Resettlement in Development Projects (2005), STEA

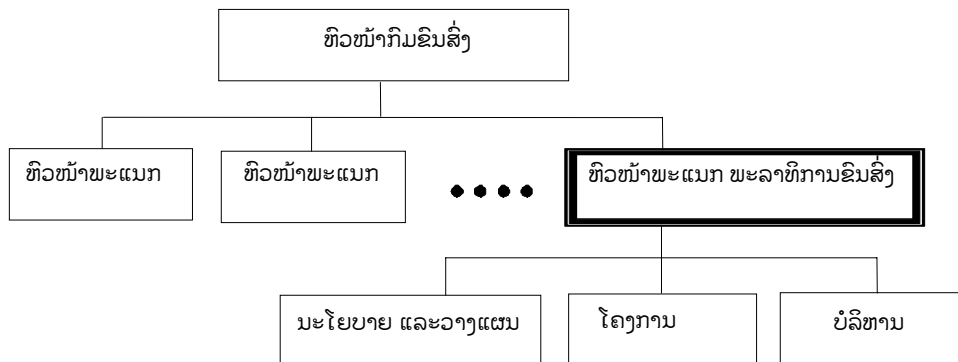
ບົດທີ 8 ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເບື້ອງຕົ້ນ

8.1 ອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໃນບົດທີ 6, ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ຈະເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ. ຄວນມີພະແນກໜຶ່ງ ຫລື ສ້າງຕັ້ງພະແນກໜຶ່ງ ພາຍໃນກົມຂົນສົ່ງ ທີ່ຮັບຜິດຊອບວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງເຮັດວຽກນະໂຍ ບາຍ, ວາງແຜນ ແລະ ບໍລິຫານ-ຈັດການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ພະແນກດັ່ງກ່າວ ມີໜ້າທີ່ ວາງແຜນ ແລະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ເຂດພະລາທິການ ສະຫວັນນະເຂດ ດັ່ງນີ້:

- ກະກຽມໂຄງການ (ສຶກສາຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ, ກະກຽມທີ່ດິນ, ອອກແບບລະອຽດ ແລະກະກຽມເອກະສານປະມູນ, ວາງແຜນບໍລິຫານ-ຈັດການ)
- ປະສານກັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ
- ວາງແຜນການເງິນ
- ຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ

ໜ້າທີ່ຕົ້ນຕໍຂອງ ພະແນກພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈະປ່ຽນຈາກການພັດທະນາເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ມາເປັນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນປະຕິບັດງານ ທີ່ນອນຢູ່ໃນຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດ ດ້ານພະລາທິ ການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ແລະກາຍເປັນໜ່ວຍງານຮັບຜິດຊອບຄຸ້ມຄອງ ແລະຊີ້ນຳ ການດຳເນີນ ທຸລະກິດ ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ.



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

ຮູບ 8.1.1 ພະແນກ ພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ ກະຊວງ ຍທຂ (ຄືກັບຮູບ 6.2.1)

8.2 ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ຂັ້ນຕອນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແບ່ງອອກເປັນ 4 ໄລຍະຄື: ໄລຍະກະກຽມ, ໄລຍະອອກແບບ, ໄລຍະກໍ່ສ້າງ ແລະ ໄລຍະດຳເນີນງານ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໃນຮູບ 8.2.1, ຈະໃຊ້ເວລາທັງໝົດປະມານ 64 ເດືອນ ເພື່ອສຳເລັດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ນັບແຕ່ໄລຍະກະກຽມ.

8.2.1 ໃນໄລຍະກະກຽມ

ໄລຍະນີ້ແມ່ນເລີ່ມຈາກການສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບໃນການພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ຈະສ້າງຕັ້ງອົງການເພື່ອຄຸ້ມຄອງໂຄງການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ. ລັດຖະບານ ຍັງຕ້ອງໄດ້ສຶກສາ ແລະ ວາງແຜນການເງິນ ເພື່ອກະກຽມຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ ໃນການຈັດສັນງົບປະມານ. ການກະກຽມເພື່ອເລີ່ມວຽກການອອກແບບ ກໍ່ເປັນອີກວຽກໜຶ່ງທີ່ສຳຄັນ ໃນໄລຍະນີ້. ໄລຍະນີ້ອາດໃຊ້ເວລາປະມານ 12 ເດືອນ. ໜ້າວຽກຕົ້ນຕໍທີ່ຕ້ອງປະຕິບັດໃນໄລຍະນີ້ປະກອບດ້ວຍ:

- ສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບໃນການພັດທະນາ
- ການຕົກລົງ ແຜນການເງິນ
- ການຕົກລົງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ
- ກະກຽມການກູ້ຢືມເງິນ
- ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ກະກຽມທີ່ດິນ
- ກະກຽມພາລະບົດບາດ ແລະ ເອກະສານປະມູນ ສຳລັບການເລືອກບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ
- ຂັ້ນຕອນສຳລັບການຊອກຫາແຫລ່ງທຶນ

8.2.2 ໄລຍະອອກແບບ

ລັດຖະບານຕ້ອງກຳນົດລະອຽດ ພະລາບົດບາດຂອງ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາຢ່າງລະອຽດ. ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ທີ່ຖືກຄັດເລືອກຈະທຳການອອກແບບລະອຽດ ຊຶ່ງລວມມີ ເສັ້ນທາງ, ກະກຽມທີ່ດິນ, ອາຄານ, ສິ່ງອຳນວຍຄວາມ ສະດວກ ແລະ ສາທາລະນຸປະໂຫຍດຕ່າງໆ. ໃນຂັ້ນສຸດທ້າຍຂອງ ການອອກແບບລະອຽດ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາຈະຊ່ວຍກະກຽມ ເອກະສານປະມູນເພື່ອຄັດເລືອກເອົາບໍລິສັດຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ. ສຳລັບເວລາທັງໝົດ ທີ່ໃຊ້ສຳລັບການອອກແບບແມ່ນປະມານ 27 ເດືອນ ໂດຍກັບການເຈລະຈາສັນຍາກັບອົງການໃຫ້ ທຶນ. ໜ້າວຽກຕົ້ນຕໍທີ່ຕ້ອງປະຕິບັດ ໃນໄລຍະນີ້ປະກອບດ້ວຍ:

- ທາບທາມບໍລິສັດທີ່ປຶກສາພ້ອມທັງກະກຽມສັນຍາ
- ຄັດເລືອກບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ (ການປະມູນ, ເຈລະຈາສັນຍາ, ປຶກສາຫາລື ກັບອົງການ ໃຫ້ທຶນ)

- ອອກແບບລະອຽດ
- ກະກຽມເອກະສານປະມູນເອົາບໍລິສັດຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ

8.2.3 ໄລຍະກໍ່ສ້າງ

ບໍລິສັດຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ ທີ່ຖືກຄັດເລືອກ ເລີ່ມການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງ, ກະກຽມທີ່ດິນ, ອາຄານ ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ. ໃນໄລຍະກຳລັງກໍ່ສ້າງ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາຕ້ອງກະກຽມເອກະສານເພື່ອປະມູນຄັດເລືອກເອົາບໍລິສັດດຳເນີນການ. ການຕິດຕັ້ງເຄື່ອງຈັກ ແລະອຸປະກອນຕ່າງໆ ຈະເລີ່ມພາຍຫຼັງການກໍ່ສ້າງສຳເລັດ. ໄລຍະນີ້ອາດໃຊ້ເວລາປະມານ 16 ເດືອນ. ໜ້າວຽກຕົ້ນຕໍທີ່ຕ້ອງປະຕິບັດ ໃນໄລຍະນີ້ປະກອບດ້ວຍ:

- ຄັດເລືອກບໍລິສັດຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ (ການເຈລະຈາສັນຍາ, ປຶກສາຫາລື ກັບອົງການ ໃຫ້ທຳມະດາ)
- ເລີ່ມກໍ່ສ້າງ
- ເສັ້ນທາງ
- ກະກຽມທີ່ດິນ
- ການກໍ່ສ້າງສາທາລະນະປະໂຫຍກຕ່າງໆ
- ອາຄານ ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ
- ປະຕູໂຂງ ແລະຮົ່ວ
- ຕິດຕັ້ງເຄື່ອງຈັກ
- ອານາໄມ

8.2.4 ໄລຍະກະກຽມເພື່ອດຳເນີນງານ (ເປີດບໍລິການ)

ຄຽງຄູ່ກັບການກໍ່ສ້າງ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຕ້ອງຄັດເລືອກເອົາບໍລິສັດ ຫລື ກຸ່ມບໍລິສັດເພື່ອເປັນບໍລິສັດບໍລິຫານ-ຈັດການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ. ບໍລິສັດທີ່ຖືກຄັດເລືອກ ຕ້ອງຄັດເລືອກເອົາຜູ້ເຊົ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງເປັນຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ ພະລາທິການຂົນສົ່ງໂດຍກົງ ໃຫ້ລູກຄ້າ. ຜູ້ທີ່ຈະເຊົ່າຕ້ອງຕິດຕັ້ງເຄື່ອງຈັກ ແລະອຸປະກອນຕ່າງໆ ທີ່ຈຳເປັນ ສຳລັບການຄຸ້ມຄອງ ແລະບໍລິການອື່ນໆ ກ່ອນເລີ່ມດຳເນີນການ. ໄລຍະນີ້ອາດໃຊ້ເວລາປະມານ 9 ເດືອນ. ໜ້າວຽກຕົ້ນຕໍທີ່ຕ້ອງປະຕິບັດໃນໄລຍະນີ້ປະກອບດ້ວຍ:

- ວາງແຜນດຳເນີນງານ ແລະການບໍລິຫານ
- ວາງແຜນໂຄສະນາ
- ບົດແນະນຳ ຫລື ຄູ່ມືສຳລັບດຳເນີນງານ
- ຄັດເລືອກບໍລິສັດບໍລິຫານ-ຈັດການ
- ຄັດເລືອກຜູ້ເຊົ່າ
- ດຳເນີນງານ

ບົດລາຍງານສູດທ້າຍ



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

ຮູບ 8.2.1 ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

8.3 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຍ່ອຍ

8.3.1 ອົງປະກອບຂອງໂຄງການ

ເຖິງແມ່ນວ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ປະກອບດ້ວຍ 2 ອົງປະກອບຫລັກຄື: ເຂດພະລາທິການ ຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ແລະເສັ້ນທາງເຂົ້າຫາເຂດ. ສະນັ້ນ, ໜ້າວຽກຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ຖືວ່າໜ້ອຍກ່ວາເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ດັ່ງນັ້ນ, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງແຍກເປັນຫລາຍໂຄງການຍ່ອຍ ແຕ່ສາມາດເຮັດເປັນໂຄງການດຽວເລີຍ. ຕາຕະລາງ 8.3.1 ສະແດງໜ້າວຽກ, ອົງປະກອບ ແລະປະລິມານໂດຍສັງເຂບ

ຕາຕະລາງ 8.3.1 ລາຍການວຽກ, ອົງປະກອບ ແລະປະລິມານ ແຍກຕາມໂຄງການຍ່ອຍ

ໂຄງການ	ໜ້າວຽກ	ລາຍການ	ສັງລວມ (ປະລິມານ)	ມູນຄ່າ (US\$)
ໂຄງການ 1	ວຽກ ກໍ່ສ້າງ	<ul style="list-style-type: none"> ກະກຽມ ວຽກດິນ ວຽກປູພື້ນ ສາທາລະນຸປະໂພກ (ຮ່ອງນ້ຳ, ນ້ຳເສຍ, ນ້ຳປາປາ, ໄຟຟ້າ, ທລະຄົມມະນາຄົມ) ປູກຫຍ້າ ອື່ນໆ 	<ul style="list-style-type: none"> ພື້ນທີ່ເຮັດວຽກ: 5.1ha (ພັດທະນາສ່ວນໃດໜຶ່ງແລ້ວ) ວຽກດິນ: 19,500m³ ດິນຊຸດ, 18,200m³ ດິນຖິມ (ລວມທັງວຽກດິນສຳລັບການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ) ປູພື້ນ: 4.4ha ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ຮ່ອງນ້ຳ: 1.2km ນ້ຳເສຍ: ທີ່ ຍາວ 0.9km ແລະອ່າງບຳບັດ ນ້ຳປາປາ: ທີ່ 350m, ອ່າງເກັບນ້ຳ ພ້ອມດ້ວຍ ເຄື່ອງຕອງນ້ຳ ເລິກ 20m ໄຟຟ້າ: 1,200m ແຮງ 220v, ແລະເລົາໄຟ 45 ຕົ້ນ ສຳລັບສາຍໄຟ ແລະໄຟເຍືອງ ສາຍໂທລະຄົມມະນາຄົມ: 500m ປູກຕົ້ນໄມ້ ແລະຫຍ້າ: 0.4ha ຮົ່ວ: ຍາວ 0.8km 	2,302,020
	ອາຄານ	<ul style="list-style-type: none"> ສາງ ຫ້ອງການ ອູ່ສ້ອມແປງ ບ່ອນຈອດ ລົດ ຕາຊ້າງ ປະຕູໂຂງ 	<ul style="list-style-type: none"> ສະຖານີສົນຄ້າ (FS): 1,000m² ຫ້ອງການຜູ້ດຳເນີນງານ: 420m² ຫ້ອງການບໍລິຫານ: 400m² ອູ່ສ້ອມແປງ: 300m² ບ່ອນຈອດລົດມີຫລັງຄາ: 200m² ຕາຊ້າງ: 2 ປະຕູໂຂງ: 1 (ປະຕູນຶ່ງມີທາງເຂົ້າ-ອອກ 2 ບ່ອນ) 	834,320
	ເສັ້ນທາງເຂົ້າຫາເຂດ	<ul style="list-style-type: none"> ກໍ່ສ້າງທາງໃໝ່ (ປູພື້ນທາງ 	<ul style="list-style-type: none"> ຍາວ & ກ້ວາງ: L=640m, W=16.0m ພື້ນທີ່ເຮັດວຽກ: 10,200m² ວຽກດິນ: ບໍ່ມີ 	640,932

ໂຄງການ	ໜ້າວຽກ	ລາຍການ	ສັງລວມ (ປະລິມານ)	ມູນຄ່າ (US\$)
		ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ)	<ul style="list-style-type: none"> ປູພື້ນ: 7,700m² ຮ່ອງນ້ຳ: ເບຕິງ ຍາວ 1,300m ໄຟເຍືອງທາງ: 43 ຕົ້ນ 	

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

8.4 ການບໍລິການຈາກບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ

8.4.1 ຄວາມຈຳເປັນ ແລະຂອບເຂດຂອງການບໍລິການຂອງ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ

ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ຈະຖືກສ້າງຂຶ້ນເພື່ອສະໜອງການບໍລິການທີ່ມີຄຸນນະພາບ ສູງ ແລະຄວາມອາດສາມາດໃນການບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ສະຫວັນນະເຂດຕາມຄວາມຕ້ອງ ການການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນໃນອານາຄົດ ໂດຍຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ 2. ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດກ່ຽວກັບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ “ການເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ” ແລະ “ການກະຕຸ້ມທຸລະກິດ”. ຄວາມສຳເລັດຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນຂຶ້ນກັບບ່ອນແຕ່ງການກໍ່ສ້າງ ແລະດຳເນີນງານເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງເປັນການແກ້ໄຂບັນຫາການຂົນສົ່ງຂາດຽວ ແລະເຮັດໃຫ້ບັນດາທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ມີຄວາມໂປ່ງໃສ, ສາມາດແຂ່ງຂັນໄດ້ (ສຳລັບທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຕ່າງປະເທດ). ເມື່ອພິຈາລະນາຄວາມອາດສາມາດຂອງ ລັດຖະບານລາວ ແລະພາກທຸລະກິດໃນປັດຈຸບັນ ເຫັນວ່າບໍ່ສາມາດບັນລຸຜົນສຳເລັດ ດ້ວຍກຳລັງຂອງຕົນເອງ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງມີທີ່ປຶກສາທາງວິຊາການ ເພື່ອຊ່ວຍລັດຖະບານລາວ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ຮ່ວມກັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງອື່ນໆ.

ຕໍ່ກັບບັນຫານີ້, ເຫັນວ່າທີ່ປຶກສາ ຕ້ອງຊ່ວຍໃນ 2 ບັນຫາຕົ້ນຕໍຄື:

- ທີ່ປຶກສາສຳລັບການພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ (ໂຄງລ່າງ)
- ທີ່ປຶກສາສຳລັບການບໍລິຫານ, ການດຳເນີນງານ ແລະການສ້າງນິຕິກຳ (ໂຄງບົນ)

(1) ທີ່ປຶກສາສຳລັບການພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ (ໂຄງລ່າງ)

ທີ່ປຶກສາ ຮັບຜິດຊອບສຳລັບການໃຫ້ຄຳປຶກສາທາງວິຊາການເພື່ອພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ແລະໃຫ້ຄຳປຶກສາໃຫ້ເຈົ້າຂອງໂຄງການ (ອາດເປັນ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ຫລື ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ສະຫວັນ-ເຊໂນ) ເພື່ອເປັນຂໍ້ມູນໃນການຕັດສິນໃຈ. ຂອບເຂດຂອງ ການໃຫ້

ຄໍາປຶກສາອາດລວມມີ:

- ທົບທວນຄືນ ຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ
- ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ
- ການອອກແບບລະອຽດ
- ການປະເມີນລາຄາ
- ການກະກຽມເອກະສານປະມູນ
- ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນ
- ການຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ (ກວດກາຜ່ານແບບ, ກວດກາເວລາ, ປະສານກັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະຜູ້ຮັບເໝົາ, ຄຸ້ມຄອງລາຄາ, ຄຸນນະພາບ, ປະສານກັບອົງການໃຫ້ທຶນ ແລະອື່ນໆ)

(2) ທີ່ປຶກສາ ສໍາລັບການບໍລິຫານ, ການດໍາເນີນງານ ແລະການສ້າງນິຕິກຳ (ໂຄງບົນ)

ທີ່ປຶກສາ ຮັບຜິດຊອບສໍາລັບການໃຫ້ຄໍາປຶກສາເພື່ອສ້າງຂໍ້ສະເໜີຕ່າງໆທີ່ຈຳເປັນສໍາລັບການ ສ້າງນິຕິກຳ, ສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານ ແລະກົນໄກຕ່າງໆ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ມີປະສິດທິຜົນ ແລະພຽງພໍສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດກ່ຽວກັບ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ (ເພື່ອແກ້ບັນຫາການຂົນສົ່ງຂາດຽວ) ແລະເພື່ອຊ່ວຍ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ໃນ ການວາງມາດຕະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ຈຳເປັນເພື່ອໃຫ້ບັນລຸຜົນສໍາເລັດ. ຂອບເຂດຂອງ ການໃຫ້ຄໍາປຶກສາ ອາດລວມມີ:

- ແຜນດໍາເນີນງານ ແລະບໍລິຫານ-ຈັດການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ
- ແຜນໂຄສະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ
- ສະໜັບສະໜູນການສ້າງຕັ້ງອົງການ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ
- ສ້າງບົດແນະນຳ ຫລື ຄູ່ມື ສໍາລັບການດໍາເນີນງານ ໃນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ
- ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ເພື່ອຄັດເລືອກບໍລິສັດບໍລິຫານ-ຈັດການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ
- ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະປະເມີນຜົນ ເພື່ອຄັດເລືອກບໍລິສັດບໍລິຫານ-ຈັດການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ
- ໃຫ້ຄໍາປຶກສາ ກ່ຽວກັບ ການບໍລິຫານ ແລະການດໍາເນີນງານ ພາຍຫລັງສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ ສໍາເລັດ

8.4.2 ຄາດຄະເນ ການປະກອບສ່ວນຂອງ ທີ່ປຶກສາ

(1) ຄາດຄະເນທີ່ປຶກສາ ແລະໜ້າທີ່ຂອງ ທີ່ປຶກສາ

ບັນດາຊ່ຽວຊານ ຕໍ່ໄປນີ້ ຄວນຖືກປະກອບເປັນຄະນະ ເພື່ອໃຫ້ຄໍາປຶກສາ ຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ກ່ອນໜ້ານີ້.

ຊ່ຽວຊານອາດປະກອບດ້ວຍ:

- ຫົວໜ້າຄະນະ
- ຮອງຫົວໜ້າຄະນະ (ໂຄງລ່າງ, ໂຄງບົນ ແລະທ້ອງຖິ່ນ)
- ວິສະວະກອນຂົວທາງ (ຕ່າງປະເທດ)
- ວິສະວະກອນນໍ້າປາປາ ແລະລະບາຍນໍ້າ (ຕ່າງປະເທດ ແລະ ລາວ)
- ສະຖາປະນິກ (ສໍາລັບ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ) (ຕ່າງປະເທດ ແລະ ລາວ)
- ນັກປະເມີນລາຄາ (ຕ່າງປະເທດ ແລະ ລາວ)
- ຊ່ຽວຊານເອກະສານ (ຕ່າງປະເທດ)
- ວິສະວະກອນກໍ່ສ້າງ (ສໍາລັບຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ) (ຕ່າງປະເທດ ແລະ ລາວ)
- ນັກວາງແຜນຂົນສົ່ງ (ຕ່າງປະເທດ)
- ນັກເສດຖະສາດ (ຕ່າງປະເທດ)
- ຊ່ຽວຊານວາງແຜນການຈັດຕັ້ງ (ຕ່າງປະເທດ ແລະ ລາວ)
- ຊ່ຽວຊານ ດໍາເນີນງານ ແລະບໍລິຫານ (ຕ່າງປະເທດ ແລະ ລາວ)
- ຊ່ຽວຊານສິ່ງເສີມການລົງທຶນ (ຕ່າງປະເທດ ແລະ ລາວ)

ຕາຕະລາງ 8.4.1 ໜ້າທີ່ຂອງ ຊ່ຽວຊານ ສໍາລັບໂຄງການເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ

ຊ່ຽວຊານ	ຕ່າງປະເທດ/ລາວ	ໜ້າທີ່
ຫົວໜ້າຄະນະ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ການຄຸ້ມຄອງທັງໝົດຂອງຫົວໜ້າຄະນະ • ປະສານກັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະອົງການໃຫ້ທຶນ • ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ • ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ • ການອອກແບບລະອຽດ • ການປະເມີນລາຄາ • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ • ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນ • ການຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ • ແຜນການດໍາເນີນງານ ແລະບໍລິຫານ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ (SLP) • ແຜນໂຄສະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ • ຊ່ວຍສ້າງອົງການຄຸ້ມຄອງ SLP • ບົດແນະນໍາ ການດໍາເນີນງານ SLP • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສໍາລັບເລືອກບໍລິສັດບໍລິຫານ-ຈັດການ SLP

ຊຸ່ງວຊານ	ຕ່າງປະເທດ/ລາວ	ໜ້າທີ່
		<ul style="list-style-type: none"> • ການປະມູນ ແລະປະເມີນຜົນ ເພື່ອຄັດເລືອກ ບໍລິສັດບໍລິຫານ- ຈັດການ SLP • ແນະນຳການຄຸ້ມຄອງ ແລະດຳເນີນງານ SLP
ຮອງຫົວໜ້າຄະນະ (ໂຄງບົນ)	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ຊ່ວຍຫົວໜ້າຄະນະ • ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ • ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະບໍລິຫານ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ (SLP) • ແຜນໂຄສະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ • ຊ່ວຍສ້າງອົງການຄຸ້ມຄອງ SLP • ບົດແນະນຳ ການດຳເນີນງານ SLP • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສຳລັບເລືອກບໍລິສັດບໍລິຫານ-ຈັດການ SLP • ການປະມູນ ແລະປະເມີນຜົນ ເພື່ອຄັດເລືອກ ບໍລິສັດບໍລິຫານ- ຈັດການ SLP • ແນະນຳການຄຸ້ມຄອງ ແລະດຳເນີນງານ SLP
ຮອງຫົວໜ້າຄະນະ	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> • ຊ່ວຍຫົວໜ້າຄະນະ • ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ • ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ • ການອອກແບບລະອຽດ • ການປະເມີນລາຄາ • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ • ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນ • ການຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ
ວິສະວະກອນຂົວທາງ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ • ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ • ການອອກແບບລະອຽດ • ການປະເມີນລາຄາ • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ
ວິສະວະກອນນໍ້າປາປາ ແລະລະບາຍນໍ້າ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ • ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ • ການອອກແບບລະອຽດ • ການປະເມີນລາຄາ • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ
ວິສະວະກອນນໍ້າປາປາ ແລະລະບາຍນໍ້າ	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> • ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ • ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ • ການອອກແບບລະອຽດ

ຊຸ່ງວຊານ	ຕ່າງປະເທດ/ລາວ	ໜ້າທີ່
		<ul style="list-style-type: none"> • ການປະເມີນລາຄາ • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ
ສະຖາປະນິກ (ສຳລັບສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສະຫວັນນະເຂດ)	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ • ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ • ການອອກແບບລະອຽດ • ການປະເມີນລາຄາ • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ
ສະຖາປະນິກ (ສຳລັບສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງສະຫວັນນະເຂດ)	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> • ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ • ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ • ການອອກແບບລະອຽດ • ການປະເມີນລາຄາ • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ
ນັກປະເມີນລາຄາ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ການປະເມີນລາຄາ • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ
ນັກປະເມີນລາຄາ	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> • ການປະເມີນລາຄາ • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ
ຊຸ່ງວຊານເອກະສານ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ • ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນ • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສຳລັບຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ- ຈັດການ SLP
ວິສະວະກອນກໍ່ສ້າງ (ສຳລັບຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ)	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນ • ການຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສຳລັບຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ- ຈັດການ SLP
ວິສະວະກອນກໍ່ສ້າງ (ສຳລັບຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ)	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> • ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນ • ການຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສຳລັບຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ- ຈັດການ SLP
ນັກວາງແຜນການຂົນສົ່ງ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ
ນັກເສດຖະສາດ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ SLP • ແຜນສົ່ງເສີມ SLP

ຊ່ຽວຊານ	ຕ່າງປະເທດ/ລາວ	ໜ້າທີ່
		<ul style="list-style-type: none"> • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສຳລັບຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ- ຈັດການ SLP • ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນສຳລັບ ຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ-ຈັດການ SLP • ໃຫ້ຄຳປຶກສາ ການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ SLP
ຊ່ຽວຊານວາງແຜນການຈັດຕັ້ງ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ SLP • ການສ້າງຕັ້ງອົງການຄຸ້ມຄອງ SLP • ບົດແນະນຳການດຳເນີນງານ SLP
ຊ່ຽວຊານວາງແຜນການຈັດຕັ້ງ	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> • ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ SLP • ການສ້າງຕັ້ງອົງການຄຸ້ມຄອງ SLP • ບົດແນະນຳການດຳເນີນງານ SLP
ຊ່ຽວຊານດຳເນີນງານ ແລະບໍລິຫານ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ SLP • ການສ້າງຕັ້ງອົງການຄຸ້ມຄອງ SLP • ບົດແນະນຳການດຳເນີນງານ SLP
ຊ່ຽວຊານດຳເນີນງານ ແລະບໍລິຫານ	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> • ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ SLP • ການສ້າງຕັ້ງອົງການຄຸ້ມຄອງ SLP • ບົດແນະນຳການດຳເນີນງານ SLP
ຊ່ຽວຊານ ສົ່ງເສີມການລົງທຶນ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ SLP • ການສ້າງຕັ້ງອົງການຄຸ້ມຄອງ SLP • ບົດແນະນຳການດຳເນີນງານ SLP • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສຳລັບຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ- ຈັດການ SLP • ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນສຳລັບ ຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ-ຈັດການ SLP • ໃຫ້ຄຳປຶກສາ ການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ SLP
ຊ່ຽວຊານ ສົ່ງເສີມການລົງທຶນ	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> • ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ SLP • ການສ້າງຕັ້ງອົງການຄຸ້ມຄອງ SLP • ບົດແນະນຳການດຳເນີນງານ SLP • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສຳລັບຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ- ຈັດການ SLP • ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນສຳລັບ ຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ-ຈັດການ SLP • ໃຫ້ຄຳປຶກສາ ການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ SLP

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

(2) ໜ້າວຽກຂອງ ຊ່ຽວຊານ

ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການໃຫ້ສຳເລັດດ້ວຍດີ, ມີຄວາມຈຳເປັນ ຕ້ອງນຳໃຊ້ຈຳນວນຊ່ຽວຊານຕ່າງປະເທດປະມານ 17 ເດືອນ ຄົນ ແລະຊ່ຽວຊານຄົນລາວ ປະມານ 24 ເດືອນຄົນ ສຳລັບວຽກໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະຕ້ອງນຳໃຊ້ຈຳນວນຊ່ຽວຊານຕ່າງປະເທດປະມານ 8 ເດືອນຄົນ ແລະຊ່ຽວຊານຄົນ ລາວ ປະມານ 4 ເດືອນຄົນ ສຳລັບວຽກໂຄງບົນ. ຖ້າລວມແລ້ວຊ່ຽວຊານທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການ ແມ່ນຄົນຕ່າງປະເທດ 25 ເດືອນຄົນ ແລະຄົນລາວ 28 ເດືອນຄົນ. ລາຍລະອຽດເບິ່ງ ຕາຕະລາງ 8.4.2.

ຕາຕະລາງ 8.4.2 ຄາດຄະເນການປະກອບສ່ວນຂອງ ຊ່ຽວຊານ ສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ SLP

	ການພັດທະນາ SLP (ໂຄງລ່າງພື້ນຖານ)		ນິຕິກຳ ແລະການຈັດຕັ້ງ ກ່ຽວກັບ SLP (ໂຄງບົນ)	
	ຕ່າງປະເທດ	ລາວ	ຕ່າງປະເທດ	ລາວ
ຫົວໜ້າຄະນະ	3			
ຮອງຫົວໜ້າຄະນະ		5	3	
ວິສະວະກອນຂົວທາງ	1			
ວິສະວະກອນນຳ້ປາປາ ແລະລະບາຍນ້ຳ	1	1		
ສະຖາປະນິກ ສຳລັບສິ່ງອຳນວຍຄວາມ ສະດວກ SLP	1	1		
ນັກປະເມີນລາຄາ	1	1		
ຊ່ຽວຊານເອກະສານ	1			
ວິສະວະກອນ ຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ	9	16		
ນັກວາງແຜນການຂົນສົ່ງ			1	
ນັກເສດຖະສາດ			1	1
ຊ່ຽວຊານການຈັດຕັ້ງ			1	1
ຊ່ຽວຊານດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ			1	1
ຊ່ຽວຊານສົ່ງເສີມການລົງທຶນ			1	1
ທັງໝົດ	17	24	8	4

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

ບົດທີ 9 ການຕີລາຄາດ້ານການເງິນ ແລະ ດ້ານເສດຖະກິດ

9.1 ການດຳເນີນການ ແລະ ຕົວຊີ້ບອກຜົນສຳລັບໂຄງການຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ (SLP)

ໄດ້ກຳນົດບັນດາລາຍການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ເປັນຕົວຊີ້ບອກເພື່ອປະເມີນການປະຕິບັດງານ ແລະ ຜົນຂອງ ໂຄງການຂອງ SLP.

- ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍ (ໂຕນ/ວັນ),
- ຈຳນວນລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງທີ່ຂົນຖ່າຍ(ຄັນ/ວັນ))

ບັນດາຕົວເລກໃນຕາຕະລາງ 9.1.1 ຊີ້ບອກການປະຕິບັດງານໃນ 2009 ແລະບັນດາເປົ້າໝາຍໃນ 2018.

ຕາຕະລາງ 9.1.1 ຕົວຊີ້ບອກດ້ານການດຳເນີນການ ແລະ ດ້ານຜົນສຳລັບໂຄງການຂອງ SLP

	Unit	2018	Remarks
Cargo Handling Volume	000 ton/year	55.2	Estimated from demand forecast in 2015 (35,900 ton, Table 4.4.6) and 2025 (150,900 ton, Table 4.4.7).
No of handling trucks and trailers	Vehicles/day	73	Estimated from cargo handling volume in 2015 and 2025, under an assumption that vehicle transportation volume is 24 tons for full loading and 12 tons for mixed loading. Nos of vehicles are 67 in 2015 and 98 in 2025.

Source: JICA Study Team

9.2 ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ

9.2.1 ຄຳນຳ

ໃນຂັ້ນນີ້, ກ່ອນອື່ນໄດ້ວິເຄາະຄວາມເປັນໄປໄດ້ດ້ານການເງິນຂອງ ໂຄງການຂອງ SLP ຕາມດ້ວຍການປະເມີນຄວາມເປັນໄປໄດ້ດ້ານການເງິນຂອງ ສອງຫົວໜ່ວຍການຈັດຕັ້ງຕ່າງຫາກ. ບັນດາຫົວໜ່ວຍການຈັດຕັ້ງປະກອບດ້ວຍເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ SLP-MC, ແລະ ໄດ້ອະທິບາຍບັນດາບົດບາດຂອງ

ແຕ່ລະຫົວໜ່ວຍໃນບົດທີ 6. ເພື່ອປະເມີນຄວາມເປັນໄປໄດ້ດ້ານການເງິນນັ້ນໄດ້ນຳໃຊ້ວິທີທຸລະກະແສ ເງິນສົດ ແລະ ໄດ້ນຳໃຊ້ອັດຕາການໄດ້ຄືນດ້ານການເງິນພາຍໃນ (FIRR) ເປັນຕົວຊີ້ບອກຂອງ ການຕີ ລາຄາ (ວິທີຂອງ IRR).

9.2.2 ການສົມມຸດພື້ນຖານ

ໄດ້ກຳນົດບັນດາການສົມມຸດພື້ນຖານດັ່ງນີ້.

(1) “ມີໂຄງການ” ແລະ “ບໍ່ມີໂຄງການ”

ໃນກໍລະນີ “ມີໂຄງການ”, ຈະໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການພັດທະນາຂອງ SLP, ແລະ ບັນດາກິດຈະການ ຢູ່ສາຍຢູ່ CCA ແມ່ນຈະຖືກປ່ຽນແທນດ້ວຍ SLP ທັງຫມົດ. ທາງກົງກັນຂ້າມ, ກໍລະນີ “ບໍ່ມີໂຄງການ” ຫມາຍເຖິງຈະບໍ່ໄດ້ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການພັດທະນາຂອງ SLP ສ່ວນໃນອານາຄົດຈະນຳໃຊ້ສາຍຢູ່ ຈຸດຊາຍແດນຢູ່ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທິສອງ ຕາມຂີດຄວາມສາມາດໃນປະຈຸບັນ.

(2) ບັນດາເງື່ອນໄຂເພື່ອຄິດໄລ່ລາຍໄດ້ຂອງ ໂຄງການ

ໄດ້ຄິດໄລ່ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກ 2 ເພົາ, 3 ເພົາ ແລະ ລົດພ່ວງຢູ່ SLP ໃນ 2015 ແລະ 2025. ໄດ້ກຳນົດບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ຈຳນວນຂອງ ຍານພາຫນາະໃນປີອື່ນໆດ້ວຍ ການຄິດໄລ່, ແລະ ຫລັງຈາກນັ້ນກໍໄດ້ຄິດໄລ່ລາຍໄດ້ດ້ານການເງິນປະຈຳປີ.

(3) ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ໄດ້ນຳໃຊ້ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນຂໍ້ 6.8 ເຂົ້າໃນການວິເຄາະນີ້. ທີມງານ ການສຶກສາຂອງ JICA ສົມມຸດວ່າການສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບສຳລັບການພັດທະນາ SLP ຈະເລີ່ມ ຕົ້ນໃນມັງກອນ 2011 ສ່ວນບັນດາວຽກຂອງ ການກໍ່ສ້າງຈະສຳເລັດໃນມີນາ 2014. SLP ຈະເລີ່ມການ ດຳເນີນການຢ່າງເຕັມຮູບແບບແຕ່ເມສາ 2014.

(4) ອາຍຸຂອງ ໂຄງການ

ອາຍຸຂອງ ໂຄງການແມ່ນ 20 ປີນັບແຕ່ວັນເລີ່ມຕົ້ນຂອງ ການດຳເນີນການ. ອາດເວົ້າໄດ້ວ່າການດຳເນີນ ການຂອງ ໂຄງການຈະເລີ່ມຕົ້ນໃນເມສາ 2014 ແລະ ຈະສິ້ນສຸດໃນທັນວາ 2033.

(5) ມູນຄ່າ

ໃນການວິເຄາະນີ້ໄດ້ນຳໃຊ້ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການເຖິງພະຈິກ 2009. ໄດ້ກຳນົດອັດຕາຂອງ ການແລກ ປ່ຽນຈາກອັດຕາສະເລ່ຍໃນໄຕມາດທີ 3 ຂອງ 2009: USD 1.00 ເທົ່າກັບ JPY 93.57, LAK

8,507.61 ແລະ THB 33.84.

9.2.3 ການວິເຄາະດ້ານການເງິນຂອງ ໂຄງການພັດທະນາຂອງ SLP

ໃນຂັ້ນນີ້, ໄດ້ຄິດໄລ່ອັດຕາການໄດ້ຄືນດ້ານການເງິນພາຍໃນຂອງ ໂຄງການຂອງ SLP ພາຍໃຕ້ການສົມມຸດວ່າໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການເປັນຫົວໜ່ວຍດຽວ(FIRR ຂອງ ໂຄງການ). ໃນກໍລະນີນີ້, ເພື່ອຄິດໄລ່ IRR ນັ້ນໄດ້ຊື້ບອກລາຍໄດ້ຂອງ ໂຄງການ ແລະ ບັນດາລາຍການຂອງ ມູນຄ່າໃນ

ຕາຕະລາງ 9.2.1.

ຕາຕະລາງ 9.2.1 ການໄຫລອອກ ແລະ ການໄຫລເຂົ້ນຂອງ ເງິນສົດເພື່ອຄິດໄລ່ FIRR ຂອງ ໂຄງການ

Cash Outflow	Construction Cost of SLP, Investment Cost for Cargo Transshipment, O&M Cost for SLP
Cash Inflow	Revenue from Transport Operator

Source: JICA Study Team

(1) ລາຍໄດ້ຂອງ ໂຄງການ

ລາຍໄດ້ຕົ້ນຕໍຈາກໂຄງການຂອງ SLP ຈະມາຈາກຄ່າຂອງ ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຄ່າຂອງ ການເກັບຮັກສາ. ໄດ້ກຳນົດລາຄາຫົວໜ່ວຍຂອງ ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການເກັບຮັກສາດັ່ງທີ່ໄດ້ຊື້ບອກໃນຕາຕະລາງ 9.2.2. ບັນດາລາຄານີ້ໄດ້ຖືກກຳນົດມາຈາກລາຄາໃນລາດກະບັງ ແລະ ທ່າເຮືອແຫລມສະບັງ.

ບັນດາຄ່າຂອງ ການຄຸ້ມຄອງປະກອບດ້ວຍຄ່າຂອງ ການຍົກຂຶ້ນ/ການຍົກລົງ ແລະ ຄ່າຂອງ ການຂົນສົມມຸດວ່າໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການເປັນຫົວໜ່ວຍດຽວ(FIRR ຂອງ ໂຄງການ). ໃນກໍລະນີຂອງ ລົດພ່ວງກັບສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າ, ໄດ້ຄຸ້ມຄອງຜູ້ສົນຄ້າ¹ ໃສ່ລົດພ່ວງ ຫລື ລົດບັນທຸກຄັນອື່ນຢູ່ໃນ SLP. ຖ້າຜູ້ສົນຄ້າຖືກຄຸ້ມຄອງໃສ່ລົດພ່ວງຄັນອື່ນ, ຄ່າຍົກຂຶ້ນ/ຍົກລົງຈະຖືກເກັບສອງເທື່ອ, ເມື່ອຜູ້ສົນຄ້າຖືກຍົກລົງ ແລະ ຍົກຂຶ້ນ. ນອກນັ້ນ, ຄ່າຍົກຂຶ້ນ/ຍົກລົງ, ຄ່າຂົນສົມມຸດວ່າໜ່ວຍງານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການເປັນຫົວໜ່ວຍດຽວ(FIRR ຂອງ ໂຄງການ) ຈະຖືກເກັບສອງເທື່ອຖ້າມີການຄຸ້ມຄອງສິນຄ້າທີ່ຢູ່ໃນຜູ້ສົນຄ້າ. ໃນກໍລະນີຂອງ ລົດບັນທຸກທີ່ມີສິນຄ້ານຳເຂົ້າ, ສິນຄ້າຈະຖືກຄຸ້ມຄອງໃສ່ລົດບັນທຸກຄັນອື່ນຢູ່ SLP. ໃນກໍລະນີ, ຄ່າຍົກຂຶ້ນ/ຍົກລົງຈະຖືກເກັບແຕ່ສອງເທື່ອເມື່ອສົນຄ້າຖືກຂົນສົມມຸດວ່າໜ່ວຍງານ ແລະ ຂົນເຂົ້າເທົ່ານັ້ນ. ໃນກໍລະນີຂອງ ລົດບັນທຸກ ຫລື ລົດພ່ວງມີສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ບັນດາລາຍການພາຫານະເຫລົ່ານີ້ມີແຕ່ຈອດຢູ່ SLP ສຳລັບຂະບວນການຂອງ CIQ ໂດຍບໍ່ມີການຄຸ້ມຄອງສິນຄ້າແຕ່ຢ່າງໃດ.

ຄ່າຂອງ ການເກັບຮັກສາປະກອບດ້ວຍຄ່າຂອງ ການເກັບຮັກສາຢູ່ສາງ, ຢູ່ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ, ແລະ ພື້ນທີ່ສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY. ຈະໄດ້ເກັບຄ່າເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າເພີ່ມຖ້າສິນຄ້າຫາກຖືກເຄື່ອນຍ້າຍໄປຫາ/ມາຈາກສາງ.

¹ It is assumed that a trailer has two 20' containers.

ບັນດາລາຍການຂອງ ລາຍໄດ້ອື່ນແມ່ນຄ່າລາຍຈອດລົດ ແລະ ຄ່າລ້າງຜູ້ສິນຄ້າ. ຍານພາຫານະທຸກຄັນທີ່ນຳໃຊ້ SLP ຕ້ອງຈ່າຍຄ່າຈອດຊຶ່ງເປັນ THB 33 ຕໍ່ຄັນ.

ຊ່ອງທີ 4 ແລະ ທີ 5 ຂອງ ຕາຕະລາງ 9.2.2 ຊຶ່ງບອກບໍລິມາດຂອງ ບັນດາລາຍການຂອງ ລາຄາ ແລະ ລາຍໄດ້ໃນ 2025. ລາຍໄດ້ທັງໝົດໃນປີຈະມີຈຳນວນ USD 1,179,000.

ຕາຕະລາງ 9.2.2 ບັນດາລາຍການລາຄາ ແລະ ລາຍໄດ້ໃນ 2025

Tariff Items	Unit Price (THB)	Handling Volumes in 2015	Handling Volumes in 2025	Revenue in 2015 (USD 000)	Revenue in 2025 (USD 000)
Lift-on/lift-off charge	400 per 20' container	27 containers per day	48 containers per day	166	246
Stuffing/unstuffing charge	1,200 per 20' container	44 containers per day	44 containers per day	811	821
User charge of warehouse	10 per ton	5 tons per day	23 tons per day	2	9
Extra cargo movement	350 per 20' container	2 containers per day	2 containers per day	2	10
Parking fee	33 per vehicle	69 vehicles	98 vehicles	17	25
General cargo storage charge	160 per 20' container per day ²	38 containers per day	38 containers per day	47	47
Heavy bulk storage charge	160 per 20' container per day ³	6 containers per day	6 containers per day	7	7
Container wash charge	300 per 20' container per day	6 containers per day	6 containers per day	14	14
Total	-	-	-	1,067	1,179

Source: JICA Study Team

(2) ລາຍຈ່າຍຂອງ ໂຄງການ

ໄດ້ຊື້ບອກລາຍຈ່າຍປະຈຳປີຂອງ ມູນຄ່າການພັດທະນາທັງໝົດຊຶ່ງລວມມີຄ່າການກໍ່ສ້າງທັງໝົດ, ຄ່າບໍລິຫານ, ຄ່າທີ່ປຶກສາ ແລະ ເງິນແຮສຸກເສີນໃນຕາຕະລາງ 5.6.1. ໄດ້ແຈກຢາຍມູນຄ່າຂອງ ການພັດທະນາດັ່ງໄດ້ຊື້ບອກໃນຕາຕະລາງ 9.2.3 ພາຍໃຕ້ແຜນການຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນຮູບ 6.7.1.

ຕາຕະລາງ 9.2.3 ການຈ່າຍປະຈຳປີຂອງ ມູນຄ່າຂອງ ການພັດທະນາ SLP

Unit: USD 000

	2011	2012	2013	2014	Total	Remarks
Total Construction Cost	-	-	3,588	189	3,777	-
Administration Cost	38	38	38	-	113	3% of Total Construction Cost
Consultant Cost		159	106	-	264	7% of Total Construction Cost
Contingency	-	16	369	19	404	10% of Total Construction Cost and Consultant Cost
Total of Financial Cost	38	212	4,101	208	4,599	-

Source: JICA Study Team

² Containers and cargo which are placed at CY will be charged from the 4th day of storage.

³ Containers and cargo which are placed at bulk cargo area will be charged from the 4th day of storage.

ຕາຕະລາງ 9.2.4 ການລົງທຶນສຳລັບການຄຸ່ນຄ່າ

Unit: USD 000

Items	Unit Price	Numbers (Unit)	Total
Crane	300	1	300
Forklift	30	9	270
Reach Stacker	450	1	450
Total	-	-	1,020

Source: JICA Study Team

ບັນດາລາຍການອື່ນຂອງ ການລົງທຶນສຳລັບ SLP ແມ່ນລົດຍົກໃຫຍ່ ແລະ ລົດຍົກນ້ອຍທີ່ຈັດຊື້ໂດຍ SLP-MC ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນ ຕາຕະລາງ 9.2.4. ການລົງທຶນມີຈຳນວນ USD1,020,000 ໃນປີທຳອິດຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ອຸປະກອນຂອງ ການຄຸ່ນຄ່ານີ້ຈະໄດ້ປ່ຽນແທນທຸກ 10 ປີ.

ກ່ຽວກັບລາຍຈ່າຍຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສານັ້ນ, ບັນດາລາຍການຕົ້ນຕໍຈະເປັນລາຍຈ່າຍກ່ຽວກັບເງິນເດືອນຂອງ ບຸກຄະລາກອນຂອງ SLP-MC ແລະ ນ້ຳມັນກາຊວນສຳລັບລົດຍົກໃຫຍ່ ແລະ ລົດຍົກນ້ອຍ. ໄດ້ຄິດໄລ່ລາຄາເຫຼົ່ານີ້ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 9.2.5. ມູນຄ່າປະຈຳປີຂອງ ບັນດາລາຍການເຫຼົ່ານີ້ມີຈຳນວນ USD 403,300. ລາຍການອື່ນແມ່ນຄ່າສາທາລະນຸປະໂຫຍກຢູ່ພື້ນທີ່ເຮັດວຽກຂອງ SLP-MC ແລະ ພື້ນທີ່ວ່າງ. ໄດ້ລວມຄ່າສາທາລະນຸປະໂຫຍກທີ່ຢູ່ພື້ນທີ່ເຮັດວຽກຂອງ SLP-MC ເຂົ້າໃນຄ່າທາງອ້ອມຂອງ SLP-MC, ຊຶ່ງສົມມຸດເປັນ 30% ຂອງ ລາຍຈ່າຍຂອງ ບຸກຄະລາກອນ ແລະ ນ້ຳມັນກາຊວນຊຶ່ງມີຈຳນວນ USD121,000 ຕໍ່ປີ. ຄ່າສາທາລະນຸປະໂຫຍກຢູ່ພື້ນທີ່ວ່າງຂອງ SLP ໄດ້ສົມມຸດເປັນ 1% ຂອງ ມູນຄ່າຂອງ ການພັດທະນາທັງໝົດ. ມູນຄ່າມີຈຳນວນ USD45,600 ຕໍ່ປີ.

ຕາຕະລາງ 9.2.5 ຄ່າຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ

	Unit Price (USD 000/year)	Persons	Amount (USD 000)	Remarks
Manager	100.0	1	100.0	
Assistant Manager	24.0	2	48.0	
Office Staff	6.0	6	36.0	
Operator	6.0	18	108.0	
Worker	2.4	30	60.0	
Diesel fuel			51.3	USD0.7 x 4 liter x 7 hours x 260 days x 10 cranes/forklifts
Sub-total			403.3	
Total cost including indirect cost utility charges, etc)			524.4	30% of indirect cost

Source: JICA Study Team

(3) ການຄິດໄລ່ FIRR ຂອງ ໂຄງການ

ຕາຕະລາງ 9.2.6 ຊື້ອກລາຍໄດ້ປະຈຳປີ, ລາຍຈ່າຍປະຈຳປີ ແລະ ກະແສຂອງ ເງິນສົດຕົວຈິງ ເພື່ອຄິດໄລ່ FIRR. ໄດ້ນຳໃຊ້ບັນດາການສົມມຸດຕໍ່ໄປນີ້ເມື່ອໄດ້ຂຶ້ນບັນຊີບັນດາລາຍການຂອງ ລາຍໄດ້ ແລະ

ບັນດາລາຍການຂອງ ມູນຄ່າ.

- ການດຳເນີນການຂອງ SLP ຈະເລີ່ມຕົ້ນໃນມີນາ 2014. ດັ່ງນັ້ນ, ໄດ້ຂຶ້ນບັນຊີ 10/12 ຂອງ ລາຍຮັບ ແລະ ຈຳນວນຂອງ ມູນຄ່າໃນ 2014.
- ໃນປີສຸດທ້າຍຂອງ ການດຳເນີນການ, ໄດ້ຂຶ້ນບັນຊີມູນຄ່າທີ່ຍັງເຫລືອ (USD1,471,000) ຂອງ SLP. ໄດ້ຄິດໄລ່ຈຳນວນຈາກຈຳນວນຂອງ ວຽກການກະກຽມທີ່ດິນ (USD2,302,000) ແລະ ວຽກຂອງ ທາງເຂົ້າດ້ວຍການສົມມຸດວ່າອາຍຸຂອງ ວຽກການກະກຽມທີ່ດິນແມ່ນ 40 ປີ⁴.
- ຈຳນວນຂອງ ລາຍໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນແຕ່ 2015 ຫາ 2025 ຕາມການເພີ່ມຂຶ້ນໃນບໍລິມາດຂອງການຂົນສົ່ງ. ຫຼັງ 2025, ລາຍໄດ້ຈະຄົງທີ່. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ຄ່າຂອງ O&M ຈະຄົງທີ່ຕະລອດໄລຍະຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ.

ດັ່ງໄດ້ຊີ້ບອກຢູ່ແຖວສຸດທ້າຍຂອງ ຕາຕະລາງ 9.2.6, FIRR ຂອງ ໂຄງການທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ແມ່ນ 7.3%.

ຕາຕະລາງ 9.2.6 ການຄິດໄລ່ FIRR ຂອງ ໂຄງການ

Unit: USD 000

Years from start of Construction	Years from start of Operations	Year	Cash Inflow	Cash Outflow			Net Cash Flow
			Revenue	Development Cost	Investment for Trans-shipment Equipment	O&M Costs	
1		2011		38			-38
2		2012		212			-212
3		2013		4,101			-4,101
4	1	2014	871	208	1020	475	-832
5	2	2015	1,067			570	497
6	3	2016	1,074			570	504
7	4	2017	1,081			570	511
8	5	2018	1,089			570	519
9	6	2019	1,097			570	527
10	7	2020	1,121			570	551
11	8	2021	1,129			570	559
12	9	2022	1,138			570	568
13	10	2023	1,154			570	584
14	11	2024	1,169		1020	570	-420
15	12	2025	1,179			570	609
16	13	2026	1,179			570	609
17	14	2027	1,179			570	609
18	15	2028	1,179			570	609
19	16	2029	1,179			570	609
20	17	2030	1,179			570	609
21	18	2031	1,179			570	609
22	19	2032	1,179			570	609
23	20	2033	1,179	-1,471		570	2,080
Project FIRR							7.3%

Source: JICA Study Team

⁴ The sum of land preparation work (USD2,302,000) and access road work (USD640,932) is USD2,943,000. USD2,943,000 x 20 / 40 = USD1,471,000 million.

(4) ການວິເຄາະດ້ານຄວາມອ່ອນໄຫວ

ບັນດາລາຍການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ເປັນບັນດາຄວາມສ່ຽງຕໍ່ໂຄງການ:

- ການເຫນັງຕີງຂອງ ບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ລາຍໄດ້ປະຈຳປີມີການເຫນັງຕີງ,
- ການເຫນັງຕີງຂອງ ຄ່າການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ, ແລະ
- ການຂາດແຄນທຶນຂອງ ໂຄງການ

ຕາຕະລາງ 9.2.7 ຊື້ບອກບັນດາການປ່ຽນແປງໃນ FIRR ຂອງ ໂຄງການທີ່ເກີດຈາກບັນດາຄວາມສ່ຽງເຫລົ່ານີ້ຊຶ່ງສະແດງດ້ວຍບັນດາການປ່ຽນແປງໃນລາຍໄດ້ປະຈຳປີ, ລາຍຈ່າຍປະຈຳປີ ແລະ ລາຍຈ່າຍຂອງ ການລົງທຶນ

ຕາຕະລາງ 9.2.7 ຜົນຂອງ ການວິເຄາະດ້ານຄວາມອ່ອນໄຫວ

Cases	Increase in Annual Revenue (10%)	Decrease in Annual Revenue (10%)	Increase in Annual Expenditure (10%)	Decrease in Annual Expenditure (10%)	Increase in Investment Expenditure (10%)	Decrease in Investment Expenditure (10%)
Project FIRR	9.9%	4.7%	7.1	7.5	6.3	8.4

Source: JICA Study team

ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ລາຍໄດ້ປະຈຳປີຈະມີຜົນກະທົບຫລາຍຕໍ່ FIRR ຂອງ ໂຄງການ. FIRR ຂອງ ໂຄງການຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 9.9% ຖ້າລາຍໄດ້ປະຈຳປີເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 10% . ທາງກົງກັນຂ້າມ, ຜົນກະທົບຂອງລາຍຈ່າຍປະຈຳປີແມ່ນຈຳກັດ. FIRR ຂອງ ໂຄງການຈະຕົກລົງ 1.0% ຖ້າລາຍຈ່າຍຂອງ ການລົງທຶນເພີ່ມຂຶ້ນ 10% .

9.2.4 ການວິເຄາະດ້ານການເງິນສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ SLP-MC

ໃນຂັ້ນນີ້, ໄດ້ຄິດໄລ່ FIRR ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ຂອງ SLP-MC ຕ່າງຫາກ. ໄດ້ລວບລວມບັນດາລາຍການຂອງ ການໄຫລອອກ ແລະ ຂອງ ການໄຫລເຂົ້າຂອງ ເງິນສົດສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ຂອງ SLP-MC ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 9.2.8 ແລະ ຕາຕະລາງ 9.2.9, ຕາມລຳດັບ. ບັນດາຕາຕະລາງເຫລົ່ານີ້ຊື້ບອກວ່າ FIRR ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ຂອງ SLP-MC ຂຶ້ນກັບຈຳນວນຂອງ ການຈ່າຍສຳປະທານປະຈຳປີ, ທີ່ຈ່າຍຈາກ SLP-MC ໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການ.

ຕາຕະລາງ 9.2.8 ການໄຫລອອກແລະການໄຫລເຂົ້າຂອງ ເງິນສົດສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ

Cash Outflow	Construction Cost of SLP
Cash Inflow	Concession payment from SLP-MC

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 9.2.9 ການໄຫລອອກ ແລະ ການໄຫລເຂົ້າຂອງ ເງິນສົດສຳລັບ SLP-MC

Cash Outflow	Investment Cost for Trans-shipment Equipment O&M Costs for SLP, Concession payment to Project Owner
Cash Inflow	Revenue from Transport Operators

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 9.2.10 ສະແດງການໄຫລເຂົ້າ, ການໄຫລອອກຂອງ ເງິນສົດ ແລະ ບັນດາກະແສເງິນສົດຕົວຈິງທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ເພື່ອຄິດໄລ່ FIRR ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ. ໃນຕາຕະລາງນີ້, ການຈ່າຍສຳປະທານຈາກ SLP-MC ຊຶ່ງສະແດງເປັນ "ລາຍໄດ້" ໄດ້ກຳນົດຈຳນວນເປັນ USD 340,000 ໃນແຕ່ລະປີ. ການໄຫລອອກຂອງ ເງິນສົດແມ່ນຄ່າກຳສ້າງ SLP ທີ່ໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 9.2.6. ໃນການວ່ອຄາະນີ້, ໄດ້ຄິດໄລ່ FIRR ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການເປັນ 5.5%.

ຕາຕະລາງ 9.2.10 ການຄິດໄລ່ FIRR ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ

Unit: USD 000

Years from Start of Construction	Years from Start of Operations	Cash Inflow	Cash Outflow	Net Cash Flow
1			38	-38
2			212	-212
3			4,101	-4,101
4	1	340	208	132
5	2	340		340
6	3	340		340
7	4	340		340
8	5	340		340
9	6	340		340
10	7	340		340
11	8	340		340
12	9	340		340
13	10	340		340
14	11	340		340
15	12	340		340
16	13	340		340
17	14	340		340
18	15	340		340
19	16	340		340
20	17	340		340
21	18	340		340
22	19	340		340
23	20	340	-1,471	1,811
FIRR for Project Owner				5.5%

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 9.2.11 ສະແດງການໄຫລອອກ, ການໄຫລເຂົ້າຂອງ ເງິນສົດ ແລະ ກະແສເງິນສົດຕົວຈິງທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ເພື່ອຄິດໄລ່ FIRR ສຳລັບ SLP-MC. ໃນຕາຕະລາງນີ້, ການຈ່າຍສຳປະທານຈາກ SLP-MC ໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການຊຶ່ງລວມຢູ່ໃນ "ຄ່າ O&M" ໄດ້ກຳນົດຈຳນວນເປັນ USD 340,000 ໃນແຕ່ລະປີ. ບັນດາຕົວເລກອັນດຽວກັນສຳລັບລາຍໄດ້ ແລະ ມູນຄ່າຂອງ ການລົງທຶນສຳລັບອຸປະ

ກອນຂອງ ການຄຸ້ມຄ່າຍທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ໃນຕາຕະລາງ 9.2.6 ແມ່ນຖືກນຳໃຊ້ຢູ່ນີ້ຕື່ມອີກ. ໃນການວິເຄາະນີ້, ໄດ້ຄິດໄລ່ FIRR ສຳລັບ SLP-MC ເປັນ 11.6% .

ຕາຕະລາງ 9.2.11 ການຄິດໄລ່ FIRR ສຳລັບ SLP-MC

Unit: USD 000

Years from Start of Construction	Years from Start of Operations	Cash Inflow		Cash Outflow		Net Cash Flow
		Revenue		Investment for Trans-shipment Equipment	O&M Costs	
1						0
2						0
3						0
4	1	871		1020	1,098	-1,247
5	2	1,067			910	157
6	3	1,074			910	164
7	4	1,081			910	171
8	5	1,089			910	179
9	6	1,097			910	187
10	7	1,121			910	211
11	8	1,129			910	219
12	9	1,138			910	228
13	10	1,154			910	244
14	11	1,169		1020	910	-760
15	12	1,179			910	269
16	13	1,179			910	269
17	14	1,179			910	269
18	15	1,179			910	269
19	16	1,179			910	269
20	17	1,179			910	269
21	18	1,179			910	269
22	19	1,179			910	269
23	20	1,179			910	269
		FIRR for SLP-MC				11.6%

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 9.2.12 ຊື້ບອກບັນດາການປ່ຽນແປງໃນ FIRR ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ຂອງ SLP-MC ໄປຕາມບັນດາການປ່ຽນແປງໃນການຈ່າຍສຳປະທານໂດຍ SLP-MC. ຖ້າ SLP-MC ຈ່າຍ USD400,000 ຕໍ່ປີ, FIRR ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 7.1%, ສ່ວນ FIRR ຂອງ SLP-MC ຈະຕົກລົງເປັນ 4.9%. ທາງກົງກັນຂ້າມ, ຖ້າ SLP-MC ຈ່າຍ USD 280,000 ຕໍ່ປີ, FIRR ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະຕົກລົງເປັນ 3.8%, ສ່ວນ FIRR ຂອງ SLP-MC ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 16.3%.

ຕາຕະລາງ 9.2.12 ການປ່ຽນແປງຂອງ FIRR ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ SLP-MC

Annual Concession payment (USD 000)	280	300	320	340	360	380	400
FIRR for Project Owner (%)	3.8	4.4	5.0	5.5	6.1	6.6	7.1
FIRR for SLP-MC (%)	18.9	16.3	13.9	11.6	9.3	7.1	4.9

Source: JICA Study team

ບັນດາຕົວເລກຂໍ້ກະແຈທີ່ກະທົບຕໍ່ການກຳນົດຈຳນວນທີ່ເໝາະສົມສຳລັບການຈ່າຍສຳປະທານແມ່ນ ບັນດາຄ່າໂອກາດຂອງ ທຶນຊຶ່ງຖືກກຳນົດດ້ວຍອັດຕາດອກເບ້ຍສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ SLP-MC. ຍ້ອນວ່າເຈົ້າຂອງໂຄງການເປັນຫົວໜ່ວຍຂອງ ລັດຖະບານອັດຕາດອກເບ້ຍຂອງ ສິນເຊື້ອຂອງ ລັດຖະບານຈະເປັນຕົວຊີ້ບອກທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລັດຖະບານແຫ່ງ ສ.ປ.ປ.ລາວບໍ່ໄດ້ ອອກສິນເຊື້ອຂອງ ລັດຖະບານ ແລະ ຕົວຊີ້ບອກນີ້ຈຶ່ງບໍ່ມີ. ດັ່ງນັ້ນ, ອາດນຳໃຊ້ອັດຕາດອກເບ້ຍຂອງ ເງິນກູ້ຈາກບັນດາສະຖາບັນການເງິນລະຫວ່າງປະເທດແທນ.

ທາງກົງກັນຂ້າມ, SLP-MC ຊຶ່ງອາດເປັນບໍລິສັດເອກະຊົນ ຫລື ການຮ່ວມທຸລະກິດ, ຈະຊອກຫາທຶນເພື່ອ ໃຊ້ຈ່າຍສ່ວນນຶ່ງຂອງ ການລົງທຶນໂດຍນຳໃຊ້ເງິນກູ້ຈາກບັນດາສະຖາບັນການເງິນຂອງ ເອກະຊົນ.

ຕາຕະລາງ 9.2.13 ຊີ້ບອກ USD LIBOR (6 ເດືອນ) ຊຶ່ງເປັນພື້ນຖານສຳລັບອັດຕາດອກເບ້ຍຂອງ ການຢືມຂອງ ທະນາຄານໂລກ ແລະ ADB, USD SIBOR (3 ເດືອນ), ແລະ ຢືມເປັນ USD (3 ຫາ 6 ປີ) ຢູ່ບັນດາທະນາຄານການຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ. USD LIBOR ແລະ USD SIBOR ແມ່ນຕໍ່າຫລາຍ ແຕ່ດອກເບ້ຍ ເງິນກູ້ເປັນ USD ຢູ່ບັນດາທະນາຄານການຄ້າແມ່ນເກືອບ 10%. ດັ່ງນັ້ນ, ມີຄວາມຈຳເປັນ ຕ້ອງຮັບປະກັນ FIRR ສຳລັບ SLP-MC ໃຫ້ຫລາຍກວ່າ 10%.

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສ.ປ.ປ.ລາວສາມາດຈັດຫາເງິນກູ້ໄລຍະຍາວຈາກບັນດາສະຖາບັນການເງິນລະຫວ່າງ ປະເທດ. ຍົກຕົວຢ່າງ, ການກູ້ເປັນ Yen ແກ່ ສ.ປ.ປ.ລາວຈະໃຫ້ເງື່ອນໄຂທີ່ຕໍ່າຫລາຍ: ອັດຕາດອກເບ້ຍ 0.01% ແລະ ໄລຍະຂອງ ການກູ້ຢືມ 40 ປີ ລວມທັງໄລຍະປອດໜີ້ 10 ປີ.

ຕາຕະລາງ 9.2.13 ອັດຕາດອກເບ້ຍຂອງ LIBOR, SIBOR ແລະ USD ໃນສ.ປ.ປ.ລາວ

Major Reference Rates	Rate (%)
USD LIBOR (6 month) as of 30 June 2010	0.75250
USD SIBOR (3 month) as in June 2010	0.54
USD Loan of Commercial Banks (3 to 6 years)	9.10

Source: BBA LIBOR Web Page, Singapore MAS Web Page and Bank of Lao PDR Web Page

9.3 ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ

9.3.1 ຄຳນຳ

ຈຸດປະສົງຂອງ ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດແມ່ນເພື່ອປະເມີນຜົນດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ໂຄງການຂອງ SLP ຈາກທັດສະນະຂອງ ເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ, ແລະ ອະທິບາຍຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງ ໂຄງການ. ໃນ ການວິເຄາະນີ້ໄດ້ນຳໃຊ້ວິທີຫລຸດຂອງ ກະແສເງິນສົດ ແລະ ໄດ້ນຳໃຊ້ອັດຕາຂອງ ການໄດ້ຄືນດ້ານເສດ ຖະກິດພາຍໃນ (EIRR) ເປັນຕົວຊີ້ບອກຂອງ ການຕີລາຄາ (ວິທີ IRR).

9.3.2 ການສົມມຸດພື້ນຖານ

ກ່ຽວກັບການສົມມຸດພື້ນຖານສໍາລັບການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດນີ້, ໄດ້ນຳໃຊ້ໃນນີ້ບັນດາການສົມມຸດອັນດຽວກັນກັບທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ໃນ 9.1. ໄດ້ສະແດງຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ໂຄງການດ້ວຍບັນດາຄວາມແຕກຕ່າງໃນຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ກໍລະນີ “ມີໂຄງການ” ແລະກໍລະນີ “ບໍ່ມີໂຄງການ”.

9.3.3 ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ

(1) ການປະເມີນຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ

ຖ້າຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຂອງ SLP, ຈະບັນລຸບັນດາຜົນດ້ານເສດຖະກິດດັ່ງນີ້:

- ການສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມຢູ່ SLP,
- ຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າ,
- ຄ່າໂອກາດຂອງ ບັນດາຍານພາຫານະ(ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ), ແລະ
- ການສະໜອງສິນຄ້າບໍລິໂພກ ແລະ ການຜະລິດສິນຄ້າທີ່ຫມັ້ນຄົງໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນລາວ ແລະ ບັນດາບໍລິສັດຂອງ ລາວ,
- ການປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມຂອງ ການລົງທຶນດ້ວຍການຫລຸດຜ່ອນຄ່າຂອງ ພະລາທິການໃນແຂວງສະຫວັນນະຂດ, ແລະ
- ການພັດທະນາເຂດອຸດສາຫະກຳຢູ່ແຂວງສະຫວັນນະຂດ

ໃນບັນດາຜົນດ້ານເສດຖະກິດເຫລົ່ານີ້, ໄດ້ພິສູດບັນດາລາຍການທີ່ເປັນຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດຍົກເວັ້ນການສະໜອງສິນຄ້າທີ່ຫມັ້ນຄົງ. ໄດ້ສະເໜີການອະທິບາຍທີ່ລະອຽດຂອງ ແຕ່ລະຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດພ້ອມດ້ວຍຈຳນວນໃນບັນດາຂໍ້ຕໍ່ໄປນີ້. ການສະໜອງສິນຄ້າບໍລິໂພກ ແລະ ການຜະລິດສິນຄ້າທີ່ຫມັ້ນຄົງແມ່ນສໍາຄັນຫລາຍຈາກທັດສະນະຂອງ ການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງ ຊາດທີ່ຕໍ່ເນື່ອງ; ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມັນບໍ່ໄດ້ຖືວ່າເປັນຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດນັ້ນຍ້ອນຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຂອງ ການຄິດໄລ່.

(2) ການສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມ

ຫລັງຈາກການສໍາເລັດ SLP, ຄຸນນະພາບຂອງ ການບໍລິການຈະດີຂຶ້ນ ແລະ ບໍລິມາດທີ່ຂົນຖ່າຍກໍຈະເພີ່ມຂຶ້ນຄືກັນ. ໄດ້ຄິດໄລ່ຈຳນວນເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ມູນຄ່າເພີ່ມເພື່ອກຳນົດຈຳນວນມູນຄ່າເພີ່ມ. ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວນັ້ນ, ຖ້າອຸດສາຫະກຳດ້ານພະລາທິການຫາກໄດ້ພັດທະນາແລ້ວ, ຈະບໍ່ເຫມາະສົມ, ຖ້າຈະລວມມູນຄ່າເພີ່ມທີ່ເກີດຂຶ້ນຢູ່ SLP ເຂົ້າເປັນຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ. ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະ

ຕິບັດໂຄງ ການຂອງ SLP ນັ້ນ, ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການອື່ນຈະໃຫ້ບໍລິການແກ່ສິນຄ້າ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ອຸດສາຫະກຳດ້ານພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວເປັນອຸດສາຫະກຳທີ່ກຳລັງພັດທະນາ ແລະ SLP ກໍເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກພຽງອັນດຽວເທົ່ານັ້ນໃນພື້ນທີ່ນີ້⁵.

ໄດ້ວິເຄາະລາຍໄດ້ ແລະ ລາຍຈ່າຍຂອງ ການຂົນຖ່າຍສິນຄ້າທີ່ເພີ່ມໃນຂໍ້ 9.2.3. ໄດ້ຄິດໄລ່ຈຳນວນຂອງ ມູນຄ່າເພີ່ມທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນດ້ວຍການຫັກຄ່າຂອງ O&M ແລະ ມູນຄ່າເພີ່ມປະຈຳປີຢູ່ສາຍຢູ່ພື້ນທີ່ຂອງ CCA ໃນປະຈຸບັນອອກຈາກລາຍໄດ້ປະຈຳປີ.

ໄດ້ຄາດຄະເນມູນຄ່າເພີ່ມທີ່ໄດ້ຄາດໄວ້ໃນ 2025 ເປັນ USD 1,179,000 . ຈາກການບໍລິການ ແລະ ບໍລິມາດທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ສາຍຢູ່ CCA ນັ້ນ, ໄດ້ຄາດຄະເນມູນຄ່າເພີ່ມຢູ່ສາຍໃນປະຈຸບັນເປັນ USD 236,000, 20% ຂອງ SLP ໃນ 2025. ດັ່ງນັ້ນ, ມູນຄ່າເພີ່ມທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນໃນ 2025 ຈະເປັນ USD 943,000. ຊຶ່ງຈະເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ USD 577,000 ໃນ 2015, ແລະ ຮັກສາລະດັບຂອງ 2025 ຈົນເຖິງ 2033.

(3) ຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າ

ຖ້າບໍ່ໄດ້ພັດທະນາ SLP, ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງທີ່ມາຍັງສາຍຢູ່ຈຸດຊາຍແດນຈະເກີນຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ສາຍ. ປະຈຸບັນນີ້, ລົດບັນທຸກ ຫລື ລົດພ່ວງນຶ່ງຄັນຈະໃຊ້ເວລາ 0.75 ຊມ ເພື່ອຂົນສົນຄ້າຂຶ້ນ ແລະ ຂົນສົນຄ້າລົງ, ໃນອານາຄົດນັ້ນ, ຖ້າຫາກຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກເພີ່ມຂຶ້ນກໍຕ້ອງການເວລາຫລາຍຂຶ້ນ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ບັນດາລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງຈະຕ້ອງໄດ້ລໍຖ້າຫລາຍຂຶ້ນ ເພື່ອຂົນສົນຄ້າລົງ ແລະ ຂົນສົນຄ້າຂຶ້ນ. ໃນສະພາບນີ້ເວລາຂອງ ການລໍຖ້າສຳລັບບັນດາລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ ແລະ ສິນຄ້າຂອງ ເຂົາເຈົ້ານັ້ນເປັນການສູນເສຍຄ່າຂອງ ໂອກາດ. ຖ້າຫາກ SLP ໄດ້ຮັບການພັດທະນາ, ຄ່າຂອງ ໂອກາດດັ່ງກ່າວຈະໄດ້ຄືນມາ.

ຕາຕະລາງ 9.3.1 ຈຳນວນລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ ແລະ ຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າ

	Unit	2015	2020	2025
No of Trucks (2-axles)	Vehicles/year	0	1	1
No of Trucks (3-axles)	Vehicles/year	30	30	30
No of Trailers	Vehicles/year	37	48	67
Differences in waiting times between 'with-project' and 'without-project' cases	Hours/vehicle	1.18	2.67	23.25
Unit Opportunity Cost of Cargo (2 axis)	USD/hr	0.39	0.39	0.39
Unit Opportunity Cost of Cargo (3 axis)	USD/hr	1.08	1.08	1.08
Unit Opportunity Cost of Cargo (Trailers)	USD/hr	2.73	2.73	2.73
Time Value of Cargo	USD 000	41	114	1,306

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 9.3.1 ສະແດງຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ, ບັນດາຄວາມແຕກຕ່າງໃນເວລາຈາລໍ

⁵ Value added generated by operators of logistics facility and train operator is included in one of economic benefits in the guidelines prepared by Ministry of Land, Transport and Infrastructure.

ຖ້າລະຫວ່າງກໍລະນີ “ມີໂຄງການ” ແລະ ກໍລະນີ “ບໍ່ມີໂຄງການ”, ຫົວໜ່ວຍຂອງ ຄ່າເວລາຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ຄ່າເວລາທັງໝົດຂອງ ສິນຄ້າ. ແຕ່ແຖວທີ່ສອງຫາແຖວທີ່ສີ່ສະແດງບັນດາການປ່ຽນແປງໃນຈຳນວນຂອງ ຍານພາຫານະ (ລົດບັນທຸກສອງ ເພົາ, ສາມເພົາ ແລະ ລົດພ່ວງ) ໃນ 2015, 2020 ແລະ 2025. ແຖວທີ່ຫ້າສະແດງບັນດາຄວາມແຕກຕ່າງໃນເວລາລໍຖ້າລະຫວ່າງກໍລະນີ “ມີໂຄງການ” ແລະ ກໍລະນີ “ບໍ່ມີໂຄງການ”. ໄດ້ນຳໃຊ້ວິທີຂອງ ການລຽນແຖວເພື່ອວັດແທກເວລາ. ແຕ່ແຖວທີ່ຫົກຫາແຖວທີ່ແປດສະແດງຫົວໜ່ວຍຂອງ ຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າ. ໄດ້ຄິດໄລ່ຈາກການສຳຫລວດ OD ທີ່ໄດ້ດຳເນີນໂດຍທີມງານການສຶກສາຂອງ JICA . ແຖວສຸດທ້າຍສະແດງຄ່າຂອງ ເວລາທັງໝົດຂອງ ສິນຄ້າຊຶ່ງຈະເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 41,000 ໃນ 2015 ເປັນ 1.3 ລ້ານໃນ 2025 ຕາມການເພີ່ມຂຶ້ນໃນຄວາມແຕກຕ່າງໃນເວລາລໍຖ້າ ແລະ ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ. ຍ້ອນໄດ້ກຳນົດຂີດຄວາມສາມາດຂອງ SLP ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນ 2025 ແລະ ຫົວໜ່ວຍຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າແມ່ນຄົງທີ່, ຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າຈະຢູ່ໃນລະດັບເດີມຫລັງຈາກ 2025.

(4) ຄ່າໂອກາດຂອງ ຍານພາຫານະ

ຄືກັນກັບກໍລະນີຂອງ ສິນຄ້າ, ໄດ້ພິສູດຄວາມແຕກຕ່າງໃນເວລາຈາກລໍຖ້າສຳລັບບັນດາລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງລະຫວ່າງກໍລະນີ “ມີໂຄງການ” ແລະ ກໍລະນີ “ບໍ່ມີໂຄງການ” ເປັນຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດນຶ່ງຂອງ ໂຄງການ. ຕາຕະລາງ 9.3.2 ສະແດງຫົວໜ່ວຍຄ່າໂອກາດຂອງ ບັນດາຍານພາຫານະ. ບາງຕົວແປເຊັ່ນຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ, ແລະ ບັນດາຄວາມແຕກຕ່າງໃນ ການປະຍັດເວລາແມ່ນອັນດຽວກັນກັບຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າ. ຫົວໜ່ວຍຂອງ ຄ່າໂອກາດຂອງ ລົດບັນທຸກ ແລະ ຫົວໜ່ວຍຂອງ ຄ່າໂອກາດຂອງ ລົດພ່ວງແມ່ນທຳນອງດຽວກັນກັບທີ່ໄດ້ສະແດງໃນການສຶກສາຍຸດທະສາດຂອງ ຂະແໜງຂົນສົ່ງຂອງ ADB. ຫົວໜ່ວຍຄ່າໂອກາດຂອງ ລົດບັນທຸກ/ລົດພ່ວງສືບຕໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນຫລັງຈາກ 2025 ດ້ວຍອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນ 3.7% ຕໍ່ປີ. ໃນ 2033, ຈະເປັນ USD1.45/ຊມ ສຳລັບລົດພ່ວງ ແລະ USD1.22/ຊມ ສຳລັບລົດບັນທຸກສາມເພົາ ແລະ USD0.80/ຊມ ສຳລັບລົດບັນທຸກສອງເພົາ.

ແຖວທີ່ສີ່ຂອງ ຕາຕະລາງສະແດງຄ່າເວລາທັງໝົດຂອງ ຍານພາຫານະ. ຊຶ່ງຈະເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ USD 14,000 ໃນ 2015 ເປັນ USD 606,000 ໃນ 2025. ຫ້າງຈາກ 2025, ຄ່າຂອງ ເວລາຈະສືບຕໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນຍ້ອນການເພີ່ມຂຶ້ນໃນຫົວໜ່ວຍຂອງ ຄ່າໂອກາດຂອງ ບັນດາຍານພາຫານະ.

ຕາຕະລາງ 9.3.2 ຄ່າໂອກາດຂອງ ຍານພາຫານະ

	Unit	2015	2020	2025
Unit Opportunity Cost of Trucks (2-axles)	USD/hr	0.41	0.50	0.60
Unit Opportunity Cost of Trucks (3-axles)	USD/hr	0.63	0.76	0.91
Unit Opportunity Cost of Trailers	USD/hr	0.75	0.90	1.08
Total Time Value of Vehicles	USD 000	14	46	606

Source: JICA Study Team

9.3.4 ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດ

(1) ການຄາດຄະເນມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ການລົງທຶນ

ໄດ້ຄິດໄລ່ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ການລົງທຶນທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນຂໍ້ 5.6. ບໍ່ໄດ້ລວມເອົາເງິນແຮສຸກເສີນຂອງ ມູນຄ່າຂອງ ການລົງທຶນດ້ານການເງິນ, ແລະ ໄດ້ປຸງສ່ວນທີ່ບໍ່ແມ່ນມູນຄ່າຂອງ ການລົງທຶນດ້ານການຄ້າໂດຍການນຳໃຊ້ປັດໃຈມາດຕະຖານຂອງ ການປຸງ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ SCF). ອີງຕາມ” ການສຶກສາກ່ຽວກັບສູນແຈກຢາຍທີ່ເຊື່ອມຍິງໃນສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ວຽງຈັນໃນ ສ.ປ.ປ. ລາວ ” ທີ່ດຳເນີນໂດຍ JETRO ນັ້ນ, ໄດ້ຄິດໄລ່ SCF ເປັນ 96.4%. ໃນການວິເຄາະນີ້ໄດ້ນຳໃຊ້ຄ່ານີ້.

ຄ່າຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ

ຄ່າຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນເປັນ O&M) ສຳລັບການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດປະກອບດ້ວຍຄ່າ O&M ຂອງ SLP-MC. ບັນດາລາຍການຂອງ ຄ່າ O&M ສ່ວນຫລາຍແມ່ນອັນດຽວກັນກັບໃນການວິເຄາະດ້ານການເງິນທີ່ໄດ້ຊື້ບອກໃນ ຕາຕະລາງ 9.2.5; ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການຈັດການຄ່າຂອງ ບຸກຄະລາກອນສຳລັບບັນດາກຳມະກອນ(ແຮງງານທີ່ບໍ່ມີສີມື) ແມ່ນແຕກຕ່າງ. ເງິນເດືອນສຳລັບບັນດາກຳມະ ກອນ (ປະມານ 25 ຄົນ) ແມ່ນຖືກຍົກເວັ້ນຈາກຄ່າຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາຍ້ອນວ່າເງິນເດືອນແຕ່ລະເດືອນຂອງ ບັນດາກຳມະກອນນັ້ນ (USD200 ຕໍ່ເດືອນ) ແມ່ນສູງກວ່າເງິນເດືອນຕໍ່ສຸດ (638,000), ແລະ ໂຄງການຂອງ SLP ຈະເກີດການຈ້າງງານໃຫມ່ຊຶ່ງສູງກວ່າມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດສຳລັບບັນດາແຮງງານທີ່ບໍ່ມີສີມື. ຄ່າຂອງ O&M ຂອງ SLP-MC ຖືກຈ່າຍທຸກປີຫລັງຈາກການເລີ່ມຕົ້ນຂອງ ການດຳເນີນການໃນ 2014.

9.3.5 ການຄິດໄລ່ EIRR

ຕາຕະລາງ 9.3.4 ສະແດງຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ, ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດ, ກະແສເງິນສົດຕົວຈິງ ແລະ EIRR. ສະແດງມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ການລົງທຶນຂອງ ໂຄງການພັດທະນາຂອງ SLP. ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ການລົງທຶນຈະເປັນ USD 4.1 ລ້ານ, 90% ຂອງ ມູນຄ່າການລົງທຶນດ້ານການເງິນ. ໄດ້ແຈກຢາຍມູນຄ່າປະຈຳປີຕາມຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງ ໂຄງການທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນຂໍ້ 6.7.

ຕາຕະລາງ 9.3.3 ມູນຄ່າຂອງ ການລົງທຶນດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ໂຄງການ SLP

					Unit: USD 000
Items	1	2	3	4	Total
Construction Cost			3,551	187	3,738
Administration cost	38	38	38		113
Cost for Consultant Service		159	106		264

Items	1	2	3	4	Total
Annual Total Cost	38	196	3,695	187	4,116

Source: JICA Study Team

(1) ຄ່າຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ

ຄ່າຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນເປັນ O&M) ສຳລັບການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດປະກອບດ້ວຍຄ່າ O&M ຂອງ SLP-MC. ບັນດາລາຍການຂອງ ຄ່າ O&M ສ່ວນຫລາຍແມ່ນອັນດຽວກັນກັບໃນການວິເຄາະດ້ານການເງິນທີ່ໄດ້ຊີ້ບອກໃນ ຕາຕະລາງ 9.2.5; ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການຈັດການຄ່າຂອງ ບຸກຄະລາກອນສຳລັບບັນດາກຳມະກອນ(ແຮງງານທີ່ບໍ່ມີສີມື) ແມ່ນແຕກຕ່າງ. ເງິນເດືອນສຳລັບບັນດາກຳມະກອນ (ປະມານ 25 ຄົນ) ແມ່ນຖືກຍົກເວັ້ນຈາກຄ່າຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາຍ້ອນວ່າເງິນເດືອນແຕ່ລະເດືອນຂອງ ບັນດາກຳມະກອນນັ້ນ (USD200 ຕໍ່ເດືອນ) ແມ່ນສູງກວ່າເງິນເດືອນຕໍ່ສຸດ (638,000), ແລະ ໂຄງການຂອງ SLP ຈະເກີດການຈ້າງງານໃໝ່ຂຶ້ນສູງກວ່າ ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດສຳລັບບັນດາແຮງງານທີ່ບໍ່ມີສີມື. ຄ່າຂອງ O&M ຂອງ SLP-MC ຖືກຈ່າຍທຸກປີ ຫລັງຈາກການເລີ່ມຕົ້ນຂອງ ການດຳເນີນການໃນ 2014.

9.3.6 ການຄິດໄລ່ EIRR

ຕາຕະລາງ 9.3.4 ສະແດງຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ, ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດ, ກະແສເງິນສົດຕົວຈິງ ແລະ EIRR.

ຕາຕະລາງ 9.3.4 ກະແສເງິນສົດສຳລັບການຄິດໄລ່ EIRR

Years from Start of Construction	Years from Start of Operations	Economic Benefit			Economic Cost			Net Cash Flow
		Opportunity Cost of Cargo	Opportunity Cost of Vehicle	Additional Value Added	Economic Construction Cost	Investment Cost for Trans-shipment	O&M Costs	
1					38			-38
2					196			-196
3					3,695			-3,695
4	1	26	10	557	187	1020	421	-1,035
5	2	41	14	853			506	403
6	3	50	18	859			506	421
7	4	56	21	865			506	436
8	5	69	26	871			506	460
9	6	84	33	878			506	489
10	7	114	46	897			506	551
11	8	143	59	903			506	600
12	9	224	96	910			506	725
13	10	340	150	923			506	907
14	11	581	262	936		1020	506	253
15	12	1,306	606	943			506	2,349
16	13	1,306	629	943			506	2,372
17	14	1,306	652	943			506	2,395
18	15	1,306	677	943			506	2,420
19	16	1,306	702	943			506	2,445

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

Years from Start of Construction	Years from Start of Operations	Economic Benefit			Economic Cost			Net Cash Flow	
		Opportunity Cost of Cargo	Opportunity Cost of Vehicle	Additional Value Added	Economic Construction Cost	Investment Cost for Trans-shipment	O&M Costs		
20	17	1,306	728	943			506	2,471	
21	18	1,306	755	943			506	2,498	
22	19	1,306	783	943			506	2,526	
23	20	1,306	812	943	-1,455		506	4,011	
								EIRR	14.7%

Source: JICA Study team

ບັນດາລາຍການແຕ່ຊ່ອງທີ 4 ຫາຊ່ອງທີ 6 ແມ່ນບັນດາຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ໃນຂໍ້ 9.3.3, ແລະ ແຕ່ຊ່ອງທີ 7 ຫາຊ່ອງທີ 9 ແມ່ນມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ໃນຂໍ້ 9.3.4. ໃນປີສຸດທ້າຍຂອງ ການດຳເນີນການໄດ້ຂຶ້ນບັນຊີມູນຄ່າທີ່ຍັງເຫລືອຂອງ ຄ່າການກໍ່ສ້າງຊຶ່ງເປັນ USD1,455,000⁶. ຊ່ອງທີ 10 ສະແດງກະແສເງິນສົດຕົວຈິງ.

EIRR ທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ຈາກກະແສເງິນສົດຕົວຈິງເປັນ 14.7%.

9.4 ຂໍ້ສະຫລຸບຂອງ ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ ແລະ ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ

9.4.1 ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ

(1) FIRR ຂອງ ໂຄງການ

FIRR ຂອງ ໂຄງການ, ສຳລັບແບບທີ່ໄດ້ດຳເນີນໂຄງການຂອງ SLP ດ້ວຍຫົວໜ່ວຍຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຫົວໜ່ວຍດຽວດຽວ, ແມ່ນ 7.1%. ຖ້າບໍລິສັດເອກະຊົນຈະພັດທະນາ ແລະ ດຳເນີນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກນັ້ນໂຄງການແມ່ນບໍ່ມີຄວາມດຶງດູດດ້ານການເງິນຍ້ອນວ່າດອກເບ້ຍເງິນກູ້ຂອງ USD ແຕ່ 3 ຫາ 6 ປີແມ່ນ 9.1%. ນອກຈາກນັ້ນ, ໂຄງການຂອງ SLP ກໍຍັງຈະພົບກັບຄວາມສ່ຽງຍ້ອນຢ່າງຫລວງຫລາຍຍ້ອນຈຳນວນຂອງ ລາຍໄດ້ ແລະ ລາຍຈ່າຍປະຈຳປີນັ້ນມີມະຫາສານຖ້າສົມທຽບກັບການລົງທຶນເບື້ອງຕົ້ນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄວນດຳເນີນໂຄງການພາຍໃຕ້ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ.

(2) FIRR ສຳລັບເຈົ້າຂອງ ໂຄງການ

FIRRs ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ SLP-MC ຂຶ້ນກັບການຈ່າຍສຳປະທານຈາກ SLP-MC ໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການໃນແຕ່ລະປີ. ຖ້າຫາກ SLP-MC ຈ່າຍແຕ່ລະປີ USD320.000, FIRR ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະເປັນ 5.5%. ຖ້າຫາກເຈົ້າຂອງໂຄງການຊຶ່ງເປັນຫົວໜ່ວຍຂອງ ລັດຖະບານຈັດຫາ

⁶ Listing residual value of economic construction cost in the final year of operation and maintenance period is mentioned in the guidelines prepared by Ministry of Land, Transport and Infrastructure.

ມູນຄ່າຂອງ ການພັດທະນາຈາກບັນດາສະຖາບັນລະຫວ່າງປະເທດ, FIRR ດັ່ງກ່າວຈະ ພຽງພໍເພື່ອຍັງ ຍືນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຂອງ SLP.

(3) FIRR ສໍາລັບ SLP-MC

FIRR ສໍາລັບ SLP-MC ແມ່ນ 11.6%. ເພື່ອເຊື່ອເຊີນ SLP-MC, ຊຶ່ງເປັນບໍລິສັດຂອງ ເອກະຊົນ ຫລື ຮ່ວມທຸລະກິດ, ຕ້ອງການລະດັບຂອງ FIRR ໃດນຶ່ງທີ່ແນ່ນອນ. ດັ່ງໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ, ດອກເບ້ຍເງິນ ກູ້ຂອງ US ແຕ່ 3 ຫາ 6 ປີແມ່ນ 9.1%. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງບັນດາປັດໃຈຂອງ ຄວາມສ່ຽງ, ເພື່ອດຶງດູດ ພາກເອກະຊົນນັ້ນ, FIRR ທີ່ສູງ ກວ່າ 10% ແມ່ນເໝາະສົມ. FIRR ສໍາລັບ SLP-MC ແມ່ນເກີນ 10%, ດັ່ງນັ້ນ, ສ່ວນປະກອບດ້ານການເງິນຂອງ SLP-MC ແມ່ນເປັນໄປໄດ້.

9.4.2 ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ

EIRR ທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ເປັນ 14.7% ຊຶ່ງສູງກວ່າຄ່າຂອງ ໂອກາດຂອງ ທຶນຊຶ່ງແມ່ນ 12%. ດັ່ງນັ້ນ, ໂຄງ ການພັດທະນາຂອງ ໂຄງການ SLP ແມ່ນມີຄວາມຫມາຍຈາກທັດສະນະດ້ານເສດຖະກິດ.

9.4.3 ການແນະນຳກ່ຽວກັບການລົງທຶນ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງ, ໂຄງການພັດທະນາຂອງ SLP ແມ່ນເປັນໄປບໍ່ໄດ້ທາງດ້ານການເງິນ ຖ້າຫາກ ນຳ ໃຊ້ເງິນກູ້ດ້ານການຄ້າ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໂຄງການພັດທະນາແມ່ນເປັນໄປໄດ້ທາງດ້ານການເງິນຖ້າຫາກ ນຳໃຊ້ເງິນກູ້ໄລຍະຍາວ. ຜູ້ສະມັກຕົ້ນຕໍຜູ້ນຶ່ງສໍາລັບເງິນກູ້ໄລຍະຍາວແມ່ນການກູ້ເງິນ yen. ເງື່ອນ ໄຂຂອງ ການກູ້ເງິນ yen ສໍາລັບ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນເອື້ອອໍານວຍຫລາຍທີ່ສຸດ. ບັນດາເງື່ອນໄຂລວມມີ ອັດຕາດອກເບ້ຍ 0.01% ແລະ ໄລຍະກູ້ຍືມ 40 ປີ ຊຶ່ງລວມທັງໄລຍະປອດໜີ້ 10 ປີ. ຖ້າຫາກນຳໃຊ້ ການກູ້ເງິນ yen ສໍາລັບໂຄງການ, ໂຄງການຈະເດີນໜ້າກ້າວສູ່ການຂັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ມີຜົນສໍາເລັດ.

ບົດທີ 10 ຂໍສະຫລຸບ

ໂຄງການຂອງ SLP ແມ່ນເກີດມາຈາກຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ, ແຜນການຂອງ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ແຂວງ ແລະ ຂອງ ຊາດ ແລະ ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການທີ່ຮີບດ່ວນກ່ຽວກັບການປັບປຸງຄວາມຂາດຕົກບົກຜ່ອງຂອງ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ICD ໃນປະຈຸບັນ ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ.

SLP ຄວນສຸມໃສ່ບັນດາການບໍລິການດ້ານພະລາທິການສະເພາະ: (1) ເຊື່ອມຍົງລະຫວ່າງປະເທດສຳລັບທັງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ທັງສິນຄ້າຜ່ານແດນ, (2) ສາງຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າ ແລະ (3) ການກໍ່ຕົວຂອງ ບັນດາຜູ້ສະໜອງດ້ານທຸລະກິດ. ຍ້ອນວ່າຄວາມຕ້ອງການກ່ຽວກັບສາງສິນຄ້ານຳເຂົ້າທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບການບໍລິການຂອງ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະ ຫນ້າທີ່ສະໜັບສະໜູນສຳລັບ SEZ ສະຫວັນ-ເຊໂນແມ່ນຈຳກັດ, ການບໍລິການເຫລົ່ານີ້ບໍ່ຄວນສຸມໃສ່ກ່ຽວກັບການບໍລິການໃນດ້ານນີ້.

SLP ທີ່ຕັ້ງໃສ່ SEZ ສະຫວັນນະເຂດ-ເຊໂນສະຖານທີ່ B ແມ່ນເຫມາະສົມຊຶ່ງສອດຄ່ອງກັບແນວຄິດຂອງ ການພັດທະນາ SEZ ສະຫວັນ9ເຊໂນ. ໄດ້ກະກຽມທີ່ດິນເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍແລ້ວ, ແລະ ເປັນໄປໄດ້ໃນການເລີ່ມໂຄງການໂດຍບໍ່ມີອຸປະສັກໃດໆ.

ຄາດວ່າ SLP ຈະຂົນຖ່າຍສິນຄ້າປະມານ 580 ຕັນ/ວັນໃນ 2025. ແຕ່ລະວັນຄາດວ່າຈະມີລົດບັນທຸກປະມານ 98 ຄັນ. SLP ຈະສະໜອງ CIQ, ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານບັນຊີ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຖ່າຍດ້ວຍລານຜູ້ສິນຄ້າ, ສະຖານີຜູ້ສິນຄ້າ ແລະ ອື່ນໆ. ພື້ນທີ່ທັງໝົດຈະມີ 5.1 ha. SLP ຕ້ອງການປະມານ USD 3.8 ລ້ານສຳລັບຄ່າຂອງ ການກໍ່ສ້າງ ແລະ USD 0.8 ລ້ານສຳລັບຄ່າປົກຄຸມອື່ນໆ, ດັ່ງນັ້ນມູນຄ່າທັງໝົດຂອງ ໂຄງການຈະເປັນ USD 4.6 ລ້ານ.

ເພື່ອບັນລຸການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນການທີ່ດີຢູ່ໃນ SLPນັ້ນ, ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ເອກະຊົນແມ່ນຂາດບໍ່ໄດ້. ລັດຖະບານລາວຕ້ອງແຕ່ງຕັ້ງເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ SLP, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຄວນແຕ່ຕັ້ງບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂອງ SLP ຜູ້ທີ່ຮັບຜິດຊອບການດຳເນີນການ, ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການຂົນຖ່າຍສິນຄ້າຂອງ SLP.

ກ່ຽວກັບຄວາມເປັນໄປໄດ້ທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ດ້ານການເງິນນັ້ນ, SLP ເປັນໂຄງການທີ່ມີຄວາມສຳຄັນໃນດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ຊາດ. EIRR ຊຶ່ງເປັນ 14.7% ແມ່ນກາຍລະດັບຄ່າໂອກາດຂອງ ຕົ້ນ

ທຶນ (12%). ບັນດາລະດັບ FIRR ຂອງ ໂຄງການ ແລະ FIRR ສຳລັບ SLP-MC ແມ່ນ 7.3% ແລະ 11.6%, ຕາມລຳດັບ, ຊຶ່ງເປັນລະດັບທີ່ສຳຄັນເພື່ອດຶງດູດເອກກະຊົນ. ເພື່ອຮັບປະກັນການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ພາກເອກກະຊົນນັ້ນ, ລັດຖະບານແຫ່ງ ສ.ປ.ປ.ລາວຄວນກະກຽມບັນດາມາດຕະການເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນບັນ ດາຄວາມສ່ຽງຂອງ ໂຄງການ. FIRR ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການແມ່ນ 5.5%. ດ້ານການເງິນແມ່ນເປັນໄປ ໄດ້ຖ້າຫາກນຳໃຊ້ເງິນກູ້ໄລຍະຍາວເຊັ່ນການກູ້ເງິນ yen.

ດັ່ງນັ້ນ, ສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າໂຄງການຂອງ SLP ເປັນໂຄງການທີ່ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ທາງດ້ານການເງິນ, ດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ.