

ແຜນແມ່ບົດ
ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ
ເຫລັ້ມ 4: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ
ຈຳປາສັກ

ມັງກອນ, 2011

ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (JICA)

ສູນພັດທະນາສາກົນຂອງ ຍີ່ປຸ່ນ (IDCJ)
ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ນິປອນໂກຍ (Nippon Koei)

EID
CR(5)
11-021

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

ແຜນແມ່ບົດ
ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ
ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ
ເຫຼັ້ມ 4: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ
ຈຳປາສັກ

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



Champasack Logistics Park

ແຜນແມ່ບົດ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

ເຫລັ້ມ 4: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກ

ສາລະບານ

ແຜນທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ການສຶກສາ

ສາລະບານ	i
ບັນຊີຂອງ ຕາຕະລາງ.....	vi
ບັນຊີຂອງ ຮູບ.....	ix
ບັນຊີຂອງ ຕົວອັກສອນຫຍໍ້.....	xi

ບົດທີ 1	ບົດນຳ.....	1-1
1.1	ຄຳນຳ	1-1
1.2	ໂຄງສ້າງຂອງ ບົດລາຍງານນີ້.....	1-3

ບົດທີ 2	ພະລາທິການຢູ່ຈຳປາສັກໃນປະຈຸບັນ	2-1
2.1	ສັງລວມຫຍໍ້ຄຸນລັກສະນະດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນຈຳປາສັກ	2-1
2.1.1	ປະຊາກອນ	2-1
2.1.2	ເສດຖະກິດ.....	2-1
2.2	ພະລາທິການຢູ່ຈຳປາສັກໃນປະຈຸບັນ	2-3
2.2.1	ບໍລິມາດ ແລະ ການເຄື່ອນຍ້າຍ	2-3
2.3	ສະພາບດ້ານກາຍະພາບ ແລະ ພື້ນທີ່.....	2-9
2.3.1	ຕາມ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງ.....	2-9
2.3.2	ໂທລະຄົມ	2-10
2.3.3	ພະລັງງານ.....	2-11
2.3.4	ນ້ຳປະປາ	2-12

ບົດທີ 3	ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ	3-1
3.1	ຄຳນຳ	3-1
3.2	ວິທີການຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າສຳລັບສິນຄ້າ EXIM	3-1
3.3	ສັງລວມຜົນຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າສຳລັບສິນຄ້າ EXIM	3-2
3.3.1	ຂອບດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້	3-2
3.3.2	ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າ.....	3-3
3.3.3	ການແຈກຢາຍຂອງ ສິນຄ້າ.....	3-4

ບົດທີ 4	ນະໂຍບາຍການພັດທະນາຂອງ CLP	4-1
4.1	ເຫດຜົນຂອງ ໂຄງການ.....	4-1
4.1.1	ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ ແລະ CLP.....	4-1
4.1.2	ການເຊື່ອມຍິງຂອງ ພາກພື້ນ ແລະ CLP.....	4-2
4.1.3	ບົດບາດຂອງ CLP.....	4-4
4.2	ແນວຄິດຂອງ ການພັດທະນາ.....	4-7
4.2.1	ແນວຄິດລວມ.....	4-7
4.2.2	ບັນດາໜ້າທີ່ພາຍໃຕ້ການຫລາຍກິດຈະການ.....	4-9
4.2.3	ການບໍລິການຂອງ CLP.....	4-13
4.2.4	ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດກວທີ່ຈຳເປັນຢູ່ CLP.....	4-15
4.3	ການຂົນຖ່າຍບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າ.....	4-16
4.3.1	ວິທີຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຢູ່ CLP.....	4-16
4.3.2	ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ.....	4-16
4.3.3	ການກຳເນີດ/ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ.....	4-17
4.3.4	ອັດຕາສ່ວນຂອງ ການນຳໃຊ້ຜູ້ສິນຄ້າ.....	4-19
4.3.5	ຊະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່.....	4-20
4.3.6	ຜົນຂອງ ການສັງລວມຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຢູ່ CLP ໃນອານາຄົດ.....	4-20
4.3.7	ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ CLP.....	4-21
4.4	ແນວຄິດຂອງ ການຈັດວາງ.....	4-24
4.4.1	ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນ.....	4-24
4.4.2	ແຜນຜັງ.....	4-27
4.4.3	ການພິຈາລະນາການຂະຫຍາຍໃນອານາຄົດ.....	4-29
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	ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY.....	5-4
5.2.4	ພື້ນທີ່ຂອງ ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປ.....	5-6
5.2.5	ພື້ນທີ່ຂອງ ລານຈອດລົດ.....	5-10
5.2.6	ພື້ນທີ່ລ້າງຜູ້ສິນຄ້າ.....	5-10
5.2.7	ການບໍລິຫານ ແລະ ພາສີ.....	5-11
5.2.8	ຫ້ອງການຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການ.....	5-11
5.2.9	ອຸ່ສອມແປງ.....	5-11

5.2.10	ປະຕູໃຫຍ່ ແລະ ສະຖານີຊັງນໍ້າໜັກ.....	5-12
5.2.11	ການຈັດວາງລວມຂອງ CLP	5-12
5.3	ກິນຈັກ ແລະ ອຸປະກອນ	5-15
5.3.1	ອຸປະກອນຂອງ ການຂົນຖ່າຍການສົນຄັ້ງ.....	5-15
5.4	ໂຄງລ່າງ ແລະ ແຜນການດ້ານສາທາລະນຸປະໂພກ.....	5-17
5.4.1	ນໍ້າປະປາ	5-17
5.4.2	ໄຟຟ້າ	5-19
5.4.3	ໂທລະຄົມ	5-19
5.4.4	ການລະບາຍນໍ້າ	5-19
5.4.5	ການບໍາບັດນໍ້າໄສໂຄກ	5-20
5.5	ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ.....	5-21
ບົດທີ 6	ແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການດໍາເນີນການ	6-1
6.1	ການກະທຳໄປສູ່ຄວາມສໍາເລັດຂອງ CLP	6-1
6.2	ການສ້າງໂຄງການ.....	6-2
6.2.1	ການສ້າງຕັ້ງຫ້ອງການຂອງ CLP ໃນ MPWT	6-2
6.2.2	ການກຳນົດ CLP ໃຫ້ເປັນເຂດເສດຖະກິດພິເສດ (SPEZ).....	6-3
6.2.3	ການກຳນົດໃຫ້ CLP ເປັນພື້ນທີ່ຂອງ ການກວດກາຮ່ວມ (CCA).....	6-4
6.3	ແຜນການຂອງ ການຈັດຕັ້ງ	6-4
6.3.1	ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ	6-4
6.3.2	ໂຄງສ້າງລວມຂອງ ການຈັດຕັ້ງ	6-5
6.3.3	ເຈົ້າຂອງໂຄງການ.....	6-6
6.3.4	ບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ CLP (CLP-MC).....	6-8
6.4	ການບໍລິການຂອງ CIQ.....	6-11
6.5	ຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຮັກສາໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານ	6-12
6.5.1	ທົ່ວໄປ.....	6-12
6.5.2	ສາທາລະນຸປະໂພກ	6-12
6.5.3	ອາຄານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ.....	6-14
6.6	ການດໍາເນີນການຂອງ CLP.....	6-15
6.6.1	ເວລາຂອງ ການດໍາເນີນການ	6-15
6.6.2	ການຄວບຄຸມຄວາມປອດໄພ.....	6-15
6.6.3	ການມອດໄຟ.....	6-16
6.6.4	ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ.....	6-16
6.7	ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.....	6-17
6.7.1	ໄລຍະຂອງ ການກະກຽມ	6-17
6.7.2	ໄລຍະຂອງ ການອອກແບບ	6-17

6.7.3	ໄລຍະຂອງ ການກໍ່ສ້າງ	6-17
6.7.4	ໄລຍະຂອງ ການກະກຽມການດຳເນີນການ	6-18
6.8	ການບໍລິການທີ່ຕ້ອງການຂອງ ທີ່ປຶກສາ	6-19
6.8.1	ການບໍລິການຂອງ ທີ່ປຶກສາສຳລັບການພັດທະນາ CLP	6-19
6.8.2	ຜົນປະກອບຂອງ ທີ່ປຶກສາທີ່ຄາດໄວ້	6-19
ບົດທີ 7	ການພິຈາລະນາດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ	7-1
7.1	ສະພາບຂອງ ແຂວງຈຳປາສັກໃນປະຈຸບັນ	7-1
7.1.1	ສະພາບດ້ານທຳມະຊາດ	7-1
7.1.2	ສະພາບດ້ານສັງຄົມ	7-7
7.1.3	ສະພາບລະອຽດດ້ານສັງຄົມ(ລະດັບຂອງ ເມືອງ).....	7-10
7.2	ການປະເມີນໂຄງການເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກ	7-11
7.2.1	ຂອບເຂດ	7-11
7.2.2	ແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ໄດ້ສະເໜີ	7-14
7.2.3	ສັງລວມຫຍໍ້ຮ່າງຂອງ ແຜນດຳເນີນງານຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄືນ	7- 15
ບົດທີ 8	ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເບື້ອງຕົ້ນ	8-1
8.1	ອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	8-1
8.2	ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	8-2
8.2.1	ໃນໄລຍະກະກຽມ	8-2
8.2.2	ໄລຍະອອກແບບ	8-2
8.2.3	ໄລຍະກໍ່ສ້າງ	8-3
8.2.4	ໄລຍະກະກຽມເພື່ອດຳເນີນງານ (ເປີດບໍລິການ)	8-3
8.3	ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຍ່ອຍ	8-5
8.3.1	ອົງປະກອບຂອງໂຄງການ	8-5
8.4	ການບໍລິການຈາກບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ	8- 6
8.4.1	ຄວາມຈຳເປັນ ແລະຂອບເຂດຂອງການບໍລິການຂອງ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ.....	8-6
8.4.2	ຄາດຄະເນ ການປະກອບສ່ວນຂອງ ທີ່ປຶກສາ	8-7
ບົດທີ 9	ການຕີລາຄາດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ການເງິນ	9-1
9.1	ການດຳເນີນການ ແລະ ຕົວຊີ້ບອກຜົນສຳລັບໂຄງການຂອງ CLP	9-1
9.2	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ.....	9-1
9.2.1	ຄຳນຳ.....	9-1
9.2.2	ການສົມມຸດພື້ນຖານ	9-2
9.2.3	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນຂອງ ໂຄງການພັດທະນາຂອງ CLP	9-3
9.2.4	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ CLP-MC	9-8

9.3	ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ	9-11
9.3.1	ຄຳນຳ.....	9-11
9.3.2	ການສົມມຸດພື້ນຖານ	9-11
9.3.3	ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ	9-11
9.3.4	ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດ	9-14
9.3.5	ການຄິດໄລ່ EIRR.....	9-15
9.4	ຂໍ້ສະຫລຸບຂອງ ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ ແລະ ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ.....	9-17
9.4.1	ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ	9-17
9.4.2	ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ.....	9-17
9.4.3	ການແນະນຳດ້ານການລົງທຶນ	9-18
ບົດທີ 10	ຂໍ້ສະຫລຸບ.....	10-1

ບັນຊີຕາຕະລາງ

ຕາຕະລາງ 2.1.1	ປະຊາກອນຂອງ ເມືອງໃນແຂວງຈໍາປາສັກ 1995-2008	2-1
ຕາຕະລາງ 2.2.1	ບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າໄປຫາ/ມາຈາກ ສ.ປ.ປ.ລາວ 2007/08.....	2-4
ຕາຕະລາງ 2.2.2	ການຄ້າໃນ GMS ໄປຫາ/ມາຈາກ ສ.ປ.ປ.ລາວ 2007/08	2-5
ຕາຕະລາງ 2.2.3	ບໍລິມາດນໍາເຂົ້າໂດຍພາສີຢູ່ແຂວງຈໍາປາສັກໃນ FY2007/08.....	2-6
ຕາຕະລາງ 2.2.4	ບໍລິມາດສົ່ງອອກໂດຍພາສີຢູ່ແຂວງຈໍາປາສັກໃນ FY2007/08.....	2-7
ຕາຕະລາງ 2.3.1	ຄວາມຍາວຂອງ ເສັ້ນທາງຕາມສະນິດຂອງ ການປູ (2006).....	2-10
ຕາຕະລາງ 2.3.2	ສະຖານີຍ່ອຍ 115/22kV ໃນປະຈຸບັນສໍາລັບບໍລິເວນອ້ອມເມືອງປາກເຊ	2-12
ຕາຕະລາງ 2.3.3	ສະພາບປະຈຸບັນ ແລະ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການນໍ້າໃນປາກເຊ ແລະ ແຂວງຈໍາປາສັກ.....	2-12
ຕາຕະລາງ 2.3.4	ບັນດາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຂອງ ນໍ້າໃນປາກເຊໃນປະຈຸບັນ.....	2-13
ຕາຕະລາງ 3.3.1	GDP ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໃນບັນດາປະເທດຂອງ GMS	3-3
ຕາຕະລາງ 3.3.2	ການຄ້າໃນ ສປປ ລາວ ໃນປະຈຸບັນ ແລະທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ	3-3
ຕາຕະລາງ 3.3.3	ປັດໄຈຂອງ ການນໍາເຂົ້າ ແລະ ການຂະຫຍາຍໃນປະຈຸບັນ ແລະ ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	3-4
ຕາຕະລາງ 3.3.4	ປັດໄຈຂອງ ການສົ່ງອອກ ແລະ ການຂະຫຍາຍໃນປະຈຸບັນ ແລະ ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	3-4
ຕາຕະລາງ 3.3.5	ປັດໄຈຂອງ ການນໍາເຂົ້າ ແລະ ການຂະຫຍາຍທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ(ແຂວງຈໍາປາສັກ).....	3-5
ຕາຕະລາງ 3.3.6	ປັດໄຈຂອງ ການສົ່ງອອກ ແລະ ການຂະຫຍາຍທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ(ແຂວງຈໍາປາສັກ).....	3-5
ຕາຕະລາງ 4.1.1	ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນ ແລະ ໃນອານາຄົດຢູ່ SLP ແລະ CLP.....	4-3
ຕາຕະລາງ 4.2.1	ການບໍລິການພາຍໃຕ້ສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກທົ່ວໄປ	4-14
ຕາຕະລາງ 4.2.2	ການບໍລິການພາຍໃຕ້ສິນຄ້າທົ່ວໄປທີ່ຕ້ອງການການດໍາເນີນການຂອງ ສາງ	4-14
ຕາຕະລາງ 4.3.1	ອັດຕາສ່ວນຂອງ ການຂົນຖ່າຍສິນຄ້າຕາມສະນິດຂອງ ສິນຄ້າຢູ່ CLP.....	4-17
ຕາຕະລາງ 4.3.2	ບໍລິມາດຂອງ ການນໍາເຂົ້າປະຈໍາປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ	4-17
ຕາຕະລາງ 4.3.3	ບໍລິມາດຂອງ ການສົ່ງອອກປະຈໍາປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ.....	4-18
ຕາຕະລາງ 4.3.4	ບໍລິມາດຂອງ ການຜ່ານແດນປະຈໍາປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ(ຈາກໄທຫາຫວຽດນາມ, ກໍາປູເຈັຍ).....	4-18
ຕາຕະລາງ 4.3.5	ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຢູ່ CLP ໃນ 2015.....	4-18
ຕາຕະລາງ 4.3.6	ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຢູ່ CLP ໃນ 2025.....	4-19
ຕາຕະລາງ 4.3.7	ອັດຕາສ່ວນຂອງ ການນໍາໃຊ້ຕູ້ສິນຄ້າ	4-19
ຕາຕະລາງ 4.3.8	ຊະນິດຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ 2015.....	4-20
ຕາຕະລາງ 4.3.9	ຊະນິດຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ 2025.....	4-20
ຕາຕະລາງ 4.3.10	ບໍລິມາດຂອງ ການໃຫ້ບໍລິການປະຈໍາປີຕາມສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ 2015.....	4-21
ຕາຕະລາງ 4.3.11	ບໍລິມາດຂອງ ການໃຫ້ບໍລິການປະຈໍາປີຕາມສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ(ຫົວໜ່ວຍ: 1,000 ຕັນ).....	4-21
ຕາຕະລາງ 4.3.12	ນໍ້າໜັກສະເລັຍຂອງ ການບັນທຸກຕາມສະນິດຂອງ ລົດບັນທຸກ.....	4-22
ຕາຕະລາງ 4.3.13	ນໍ້າໜັກສະເລັຍຂອງ ການບັນທຸກຕາມສະນິດຂອງ ລົດບັນທຸກ.....	4-22
ຕາຕະລາງ 4.3.14	ຈໍານວນຂອງ ລົດບັນທຸກລະຫວ່າງປະເທດຢູ່ CLP	4-23
ຕາຕະລາງ 5.1.1	ບໍລິມາດຂອງ ວຽກດົນ	5-2

ຕາຕະລາງ 5.2.1	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ.....	5-3
ຕາຕະລາງ 5.2.2	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າ ໃຫຍ່ໜັກ.....	5-4
ຕາຕະລາງ 5.2.3	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບສິນຄ້າທີ່ໄປຂອງ CY (ຜູ້ສິນຄ້າທີ່ເຕັມ).....	5-5
ຕາຕະລາງ 5.2.4	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບແຫຼ່ງຮວມຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າ.....	5-5
ຕາຕະລາງ 5.2.5	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບແຫຼ່ງຮວມທາງລາກ.....	5-6
ຕາຕະລາງ 5.2.6	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບສາງຂອງ ສິນຄ້າທີ່ໄປ.....	5-7
ຕາຕະລາງ 5.2.7	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການເກັບຮັກສາເຢັນໃນສາງ.....	5-7
ຕາຕະລາງ 5.2.8	ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບລາມຈອດລົດ.....	5-10
ຕາຕະລາງ 5.2.9	ສັງລວມພື້ນທີ່ຕ້ອງການທັງໝົດສຳລັບ CLP.....	5-12
ຕາຕະລາງ 5.4.1	ຈຳນວນພະນັກງານ, ລົດບັນທຸກ ແລະ ຜູ້ສິນຄ້າ.....	5-18
ຕາຕະລາງ 5.4.2	ບໍລິມາດຂອງ ການບໍລິໂພກນໍ້າປະຈຳວັນ.....	5-18
ຕາຕະລາງ 5.4.3	ຄວາມຕ້ອງການນໍ້າປະຈຳວັນ.....	5-18
ຕາຕະລາງ 5.4.4	ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ນໍ້າປະປາ.....	5-18
ຕາຕະລາງ 5.4.5	ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ໄຟຟ້າ.....	5-19
ຕາຕະລາງ 5.4.6	ຄວາມຍາວຂອງ ການລະບາຍນໍ້າຕາມຂະໜາດ.....	5-20
ຕາຕະລາງ 5.4.7	ຄຸນນະພາບຂອງ ນໍ້າ.....	5-21
ຕາຕະລາງ 5.4.8	ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ລະບົບການບໍາບັດສິ່ງໂສ້ໂຄກແບບລວມສູນ.....	5-21
ຕາຕະລາງ 5.5.1	ມູນຄ່າໂຄງການຂອງ CLP.....	5-22
ຕາຕະລາງ 5.5.2	ມູນຄ່າໂຄງການຂອງ CLP (ວຽກກໍ່ສ້າງ).....	5-22
ຕາຕະລາງ 5.5.3	ມູນຄ່າໂຄງການຂອງ CLP (ວຽກອາຄານ).....	5-23
ຕາຕະລາງ 6.3.1	ເຫດຜົນຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການທີ່ເປັນໄປໄດ້.....	6-7
ຕາຕະລາງ 6.3.2	ການສົມທຽບສະນິດທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງ ຫົວໜ່ວຍຂອງ CLP-MC.....	6-11
ຕາຕະລາງ 6.5.1	ຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນໂຄງການ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານຢູ່ໃນ CLP.....	6-14
ຕາຕະລາງ 6.8.1	ຜົນປະກອບທີ່ໄດ້ຄາດໄວ້ສຳລັບການພັດທະນາໂຄງການຂອງ CLP.....	6-19
ຕາຕະລາງ 7.1.1	ຄຸນລັກສະນະດ້ານອຸຕຸນິຍົມໃນແຂວງຈຳປາສັກ (2009).....	7-1
ຕາຕະລາງ 7.1.2	ຜົນຕົກສະເລັຍປະຈຳປີໃນແຂວງຈຳປາສັກ (1951 – 2008).....	7-2
ຕາຕະລາງ 7.1.3	ຄຸນລັກສະນະດ້ານພູມສາດຂອງແຂວງຈຳປາສັກ.....	7-2
ຕາຕະລາງ 7.1.4	ລະດັບນໍ້າຂອງ ນໍ້າຂອງປະຈຳປີຢູ່ເມືອງປາກເຊ (2008).....	7-3
ຕາຕະລາງ 7.1.5	ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ແຂວງຈຳປາສັກ 2002.....	7-3
ຕາຕະລາງ 7.1.6	ບັນຊີເຂດສະຫງວນແຫ່ງຊາດ ຢູ່ ແຂວງຈຳປາສັກ.....	7-5
ຕາຕະລາງ 7.1.7	ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈຳປີ (Vientiane Capital: Jan. – Dec. 2008 / Champasack Province: Jan. – Dec. 2008).....	7-5
ຕາຕະລາງ 7.1.8	ຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ(2002).....	7-6
ຕາຕະລາງ 7.1.9	ຄຸນນະພາບນໍ້າຂອງ ຈຳປາສັກ.....	7-6
ຕາຕະລາງ 7.1.10	ສຽງໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.....	7-6
ຕາຕະລາງ 7.1.11	ບັນຊີຊີ້ວັດ ໃນເມືອງໂພນທອງ.....	7-7

ຕາຕະລາງ 7.1.12	ປະຊາກອນ ແລະ ຄວາມໝາແໜ້ນຂອງ ປະຊາກອນໃນແຂວງຈໍາປາສັກ (2008).....	7-7
ຕາຕະລາງ 7.1.13	ການແຈກຢາຍນໍ້າສໍາຫລັບການດື່ມ ແລະ ການຄົວກິນຕາມແຫລ່ງນໍ້າໃນແຂວງຈໍາປາສັກ.....	7-8
ຕາຕະລາງ 7.1.14	ການນໍາໃຊ້ນໍ້າດື່ມ ແລະ ຄົວກິນ ຢູ່ ແຂວງຈໍາປາສັກ.....	7-8
ຕາຕະລາງ 7.1.15	ປະເພດສ່ວມຖ່າຍໃນແຂວງຈໍາປາສັກ.....	7-9
ຕາຕະລາງ 7.1.16	ຈໍານວນການບໍລິການ ສາທາລະນະສຸກໃນແຂວງຈໍາປາສັກ (2007/2008).....	7-9
ຕາຕະລາງ 7.1.17	ຈໍານວນຄົນຮູ້ໜັງສືອາຍຸ 15 ປີ ຂຶ້ນໄປ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ.....	7-9
ຕາຕະລາງ 7.1.18	ຈໍານວນໂຮງຮຽນໃນແຂວງຈໍາປາສັກ.....	7-9
ຕາຕະລາງ 7.1.19	ຈໍານວນເດັກນ້ອຍເຂົ້າໂຮງຮຽນແຕ່ອາຍຸ 6 ປີ ຂຶ້ນໄປ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ.....	7-0
ຕາຕະລາງ 7.1.20	ກິດຈະກຳເສດຖະກິດ ໃນ ແຂວງຈໍາປາສັກ.....	7-0
ຕາຕະລາງ 7.1.21	ຂໍ້ມູນເມືອງໂພນທອງ ແຂວງຈໍາປາສັກ.....	7-0
ຕາຕະລາງ 7.2.1	ການສະເໜີຂອບເຂດໜ້າວຽກຂອງ CLP.....	7-11
ຕາຕະລາງ 7.2.2	ສະພາບໂຄງລ່າງປັດຈຸບັນ ຂອງ ສະຖານທີ່ກໍ່ສ້າງ CLP.....	7-14
ຕາຕະລາງ 7.2.3	ແຜນການບໍລິຫານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ.....	7-14
ຕາຕະລາງ 7.2.4	ແຜນການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານໃນອານາຄົດ.....	7-15
ຕາຕະລາງ 8.3.1	ລາຍການວຽກ, ອົງປະກອບ ແລະ ປະລິມານ ແຍກຕາມໂຄງການຍ່ອຍ.....	8-5
ຕາຕະລາງ 8.4.1	ໜ້າທີ່ຂອງ ຊຸ່ງວຊານ ສໍາລັບໂຄງການເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈໍາປາສັກ.....	8-8
ຕາຕະລາງ 8.4.2	ຄາດຄະເນການປະກອບສ່ວນຂອງ ຊຸ່ງວຊານ ສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ SLP.....	8-11
ຕາຕະລາງ 9.1.1	ການດໍາເນີນງານ –ແລະປັດໄຈສິ່ງຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ CLP.....	9-1
ຕາຕະລາງ 9.2.1	ການໄຫລເຂົ້າ ແລະ ການໄຫລອອກຂອງ ເງິນສົດເພື່ອຄິດໄລ່ FIRR ຂອງ ໂຄງການ.....	9-3
ຕາຕະລາງ 9.2.2	ບັນດາລາຍການລາຄາ ແລະ ລາຍໄດ້ໃນ 2025.....	9-4
ຕາຕະລາງ 9.2.3	ການຈ່າຍມູນຄ່າການພັດທະນາຂອງ CLP ປະຈຳປີ.....	9-5
ຕາຕະລາງ 9.2.4	ມູນຄ່າຂອງ ການລົງທຶນສໍາລັບການຄຸ້ມຄອງ.....	9-5
ຕາຕະລາງ 9.2.5	ມູນຄ່າຂອງ ການດໍາເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ.....	9-6
ຕາຕະລາງ 9.2.6	ການຄິດໄລ່ FIRR ຂອງ ໂຄງການ.....	9-6
ຕາຕະລາງ 9.2.7	ຜົນການວິເຄາະຂອງ ການອ່ອນໄຫວ.....	9-7
ຕາຕະລາງ 9.2.8	ການໄຫລອອກ ແລະ ການໄຫລເຂົ້າຂອງ ເງິນສົດສໍາລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ.....	9-8
ຕາຕະລາງ 9.2.9	ການໄຫລອອກ ແລະ ການໄຫລເຂົ້າສໍາລັບ CLP-MC.....	9-8
ຕາຕະລາງ 9.2.10	ການຄິດໄລ່ FIRR ສໍາລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ.....	9-8
ຕາຕະລາງ 9.2.11	ການຄິດໄລ່ FIRR ສໍາລັບ CLP-MC.....	9-9
ຕາຕະລາງ 9.2.12	ການປຸງແປງຂອງ FIRRs ສໍາລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ CLP-MC.....	9-10
ຕາຕະລາງ 9.2.13	ອັດຕາຕອກເບ້ຍຂອງ LIBOR, SIBOR ແລະ USD ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.....	9-11
ຕາຕະລາງ 9.3.1	ຈໍານວນລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ ແລະ ມູນຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າ.....	9-13
ຕາຕະລາງ 9.3.2	ມູນຄ່າໂອກາດຂອງ ຍານພາຫນາະ.....	9-14
ຕາຕະລາງ 9.3.3	ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ການລົງທຶນຂອງ ໂຄງການຂອງ CLP.....	9-15
ຕາຕະລາງ 9.3.4	ກະແຈງສົດສໍາລັບການຄິດໄລ່ EIRR.....	9-16

ບັນຊີຮູບ

ຮູບ 2.1.1	ການຜະລິດເຂົ້າໃນແຂວງຈໍາປາສັກ 1997-2008	2-2
ຮູບ 2.1.2	ການຜະລິດຜັກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ 1997-2008	2-3
ຮູບ 2.2.1	ບໍລິມາດຂອງ ການນໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ 2002-2008	2-4
ຮູບ 2.2.2	ບໍລິມາດການຄ້າຕາມແຂວງໃນ FY2007/08	2-5
ຮູບ 2.2.3	ການຜະລິດສິນຄ້າພາຍໃນ (ຊ້າຍ) ແລະ ການດຶງດູດ (ຂວາ) ໃນ 2009	2-8
ຮູບ 2.2.4	ການແຈກຢາຍສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໃນ 2009	2-8
ຮູບ 2.3.1	ຕາໜ່າງຕົ້ນຕໍຂອງ ເສັ້ນທາງໃນປາກເຊ.....	2-9
ຮູບ 2.3.2	ແຜນວາດສາຍຫລັກຂອງ ETL ຢູ່ໃນ ແລະ ອ້ອມເມືອງປາກເຊ.....	2-10
ຮູບ 2.3.3	ແຜນວາດສາຍຫລັກຂອງ ລາວໂທລະຄົມຢູ່ໃນ ແລະ ອ້ອມເມືອງປາກເຊ.....	2-11
ຮູບ 2.3.4	ລະບົບຕາໜ່າງຂອງ ສິນຄ້າໃນແຂວງຈໍາປາສັກ.....	2-11
ຮູບ 2.3.5	ພື້ນທີ່ບໍລິການຂອງ ນໍ້າປະປາໃນປາກເຊໃນປະຈຸບັນ.....	2-13
ຮູບ 3.2.1	ກະແສຂອງ ວຽກສໍາລັບຮູບແບບ ແລະ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ	3-2
ຮູບ 4.1.1	ແຜນການຂອງ ການພັດທະນາດ້ານພື້ນທີ່ຂອງ ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ.....	4-2
ຮູບ 4.1.2	ພາບຂອງ ການເຊື່ອມຢັງດ້ານພະລາທິການຂອງ ພາກພື້ນ	4-4
ຮູບ 4.1.3	ບົດບາດຂອງ CLP	4-5
ຮູບ 4.2.1	ແນວຄິດລວມຂອງ CLP	4-7
ຮູບ 4.2.2	ຫນ້າທີ່ຂອງ ການນໍາເຂົ້າ	4-10
ຮູບ 4.2.3	ຫນ້າທີ່ຂອງ ການສົ່ງອອກ.....	4-10
ຮູບ 4.2.4	ຫນ້າທີ່ຂອງ ລານຕັ້ງສິນຄ້າເປົ່າ	4-11
ຮູບ 4.2.5	ຫນ້າທີ່ຂອງ ການບໍລິການທີ່ກໍານົດ	4-12
ຮູບ 4.2.6	ສະຖານທີ່ທາງເລືອກຂອງ CLP	4-13
ຮູບ 4.4.1	ສະຖານທີ່ທາງເລືອກຂອງ CLP	4-25
ຮູບ 4.4.2	ສະພາບດ້ານກາຍະພາບຂອງ CLP	4-26
ຮູບ 4.4.3	ແຜນຜັງຂອງ CLP (ທາງເລືອກ A)	4-28
ຮູບ 4.4.4	ແຜນຜັງຂອງ CLP (ທາງເລືອກ B)	4-29
ຮູບ 4.4.5	ພາບຂອງ ການຂະຫຍາຍ CLP ໃນອານາຄົດ	4-30
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	ຜັງພື້ນທີ່ສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY	5-5
ຮູບ 5.2.4	ຜັງຂອງ ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປ	5-8

ຮູບ 5.2.5	ຮູບຕັດຂວາງຂອງ ສາງ.....	5-8
ຮູບ 5.2.6	ພາບຂອງ ລົດບັນທຸກສະນິດປົກ.....	5-9
ຮູບ 5.2.7	ລັດສະໝີໂຄ້ງຂອງ ລົດບັນທຸກທີ່ຍາວ.....	5-9
ຮູບ 5.2.8	ຂະໜາດບ່ອນທຽບຂອງ ລົດພ່ວງຕັ້ງສົມຄຳ.....	5-10
ຮູບ 5.2.9	ຜັງຂອງ CLP (1/2).....	5-13
ຮູບ 5.2.10	ຜັງຂອງ CLP (2/2).....	5-14
ຮູບ 5.3.1	ຮູບຖ່າຍລົດຍົກນ້ອຍ.....	5-15
ຮູບ 5.3.2	ຮູບຖ່າຍລົດຄັນຍົກ.....	5-16
ຮູບ 5.3.3	ຮູບຖ່າຍລົດຍົກໃຫຍ່.....	5-16
ຮູບ 5.3.4	ຮູບຖ່າຍລົດສຳລັບການກວດກາດ້ວຍ X-ray (X-ray ເຄື່ອນທີ່).....	5-17
ຮູບ 5.3.5	ຮູບຖ່າຍສະຖານີຊັງນ້ຳໜັກຢູ່ ICD ທ່ານາແລ້ງ.....	5-17
ຮູບ 5.4.1	ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການບຳບັດສິ່ງໂສໂຄກ.....	5-21
ຮູບ 6.2.1	ຫ້ອງການຂອງ CLP ໃນ MPWT.....	6-3
ຮູບ 6.3.1	ໂຄງສ້າງລວມຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂອງ CLP.....	6-5
ຮູບ 6.7.1	ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.....	6-18
ຮູບ 7.1.1	ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ແຂວງຈຳປາສັກ (2007).....	7-4
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.....	8-12

ບັນຊີຂອງ ຕົວອັກສອນຫຍໍ້

ຕົວອັກສອນຫຍໍ້	ຊື່
ADB	ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ
AFTA	ຂໍ້ຕົກລົງດ້ານການຄ້າເສລີ ASEAN
ASEAN	ສະມາຄົມຂອງ ບັນດາປະຊາຊາດອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້
CBTA	ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຂ່າມແດນ
CCA	ພື້ນທີ່ຄວບຄຸມຮ່ວມ
CIQ	ພາສີ, ຕຳຫລວດກວດກາຄົນເຂົ້າອອກເມືອງ ແລະ ກັກກັນພິດ ແລະ ສັດ
CLP	ເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກ
CLPMC	ບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກ
CY	ລານຜູ້ສິນຄ້າ
DPA	ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນຂອງ ເມືອງ
DPRA	ອົງການຮັບຜິດຊອບໂຄງການພັດທະນາ
DPWT	ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
ECC	ໃບຢັ້ງຢືນການປະຕິບັດຕາມສິ່ງແວດລ້ອມ
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	ຫົວຫນ່ວຍທຽບເທົ່າສີ່ສິບຟຸດ
FIRR	ອັດຕາການໄດ້ຄືນຂອງ ການເງິນພາຍໃນ
FTL	ບັນທຸກເຕັມລົດບັນທຸກ
FTZ	ເຂດການຄ້າເສລີ
GDP	ຜະລິດຕະພັນລວມພາຍໃນ
GMS	ອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ
GRDP	ຜະລິດຕະພັນລວມພາຍໃນຂອງ ເຂດ
ICD	ສາງຜູ້ສິນຄ້າ
ICEM	ສູນກາງການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມລະຫວ່າງປະເທດ
IEE	ການຕີລາຄາສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ
IMF	ກອງທຶນການເງິນລະຫວ່າງປະເທດ

ຕົວອັກສອນຫຍໍ້	ຄຳ
IRR	ອັດຕາການໄດ້ຄືນພາຍໃນ
ISA	ການປະເມີນດ້ານສັງຄົມເບື້ອງຕົ້ນ
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
NLMA	ອົງການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນແຫ່ງຊາດ
NPA	ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນແຫ່ງຊາດ
NPC	ນ້ຳປະປາຈຳປາສັກ
NPS	ນ້ຳປະປາສະຫວັນນະເຂດ
NR	ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ
O&M	ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ
OD	ຕົ້ນທາງ ແລະ ປາຍທາງ
PAP	ບຸກຄົນທີ່ຖືກກະທົບຂອງ ໂຄງການ
PI	ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ມະຫາຊົນ
PMO	ຫ້ອງວ່າການສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ
PPA	ພື້ນທີ່ປ້ອງກັນຂອງ ແຂວງ
PRC	ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນຈີນ
PUUDA	ອົງການພັດທະນາຕົວເມືອງປາກເຊ
RP	ແຜນການຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄືນ
SA	ການປະເມີນດ້ານສັງຄົມ

ຕົວອັກສອນຫຍໍ້	ຄຳ
SCF	ປັດໃຈມາດຕະຖານຂອງ ການປ່ຽນ
SEZ	ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ
SLP	ເຂດພະລາທິການສະຫວັນນະເຂດ
SPEZ	ເຂດເສດຖະກິດສະເພາະ
STEA	ອົງການວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ
STENO	ອົງການວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ
STM	ຊຸດການຂົນສົ່ງທີ່ເຂົ້າກັນ
TEU	ຫົວໜ່ວຍທຽບເທົ່າຊາວຟຸດ
THB	ບາດຂອງ ໄທ
TOR	ເງື່ອນໄຂອ້າງອີງ
USD	ໂດລາສະຫະລັດ
UXO	ລະເບີດບໍ່ທັນແຕກ
VLP	ເຂດພະລາທິການວຽງຈັນ
WB	ທະນາຄານໂລກ
WREA	ອົງການຊັບພະຍາກອນນໍ້າ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ

ບົດທີ 1 ບົດນຳ

1.1 ຄຳນຳ

ຢູ່ໃນອານຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ໃນບັນດາປະເທດອາຊຽນນັ້ນ ການເຊື່ອມໂຍງດ້ານເສດຖະກິດ ໄດ້ມີຄວາມກ້າວໜ້າຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ. ໂດຍຜ່ານການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂ້າມແດນ, ການຂະຫຍາຍການຕະຫລາດ ແລະ ຄວາມກ້າວໜ້າຂອງ ການຈັດສັນແຮງງານລະຫວ່າງປະເທດ, ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນກໍມີຄວາມເຂັ້ມແຂງກວ່າເກົ່າ. ບັນດາຄວາມກ້າວໜ້າດັ່ງກ່າວໄດ້ເຮັດໃຫ້ ສ.ປ.ປ.ລາວ ມີໂອກາດສູງທີ່ຈະບັນລຸນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດດ້ານການພັດທະນາການຫັນປ່ຽນ "ປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດທະເລ" ໄປສູ່ "ປະເທດເຊື່ອມຕໍ່". ຄາດວ່າຈະບັນລຸຢ່າງສູງບາງການພັດທະນາທີ່ສຸມໃສ່ພັດທະນາທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການລະຫວ່າງປະເທດໃນອານຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ສ.ປ.ປ.ລາວ ຈະມີຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດຢ່າງຫລວງຫລາຍ ແລະ ມີຄ່າແຮງງານຕໍ່າກໍຕາມ, ແຕ່ດ້ານອຸດສາຫະກຳນັ້ນຍັງຫລ້າຫລັງກວ່າບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການສຳເລັດໂຄງລ່າງພື້ນຖານຂໍ້ກະແຈ ແລະ ຂໍ້ຕົກລົງ ລະຫວ່າງປະເທດຫລາຍອັນເຊັ່ນ ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຄ້າເສລີອາຊຽນ(AFTA) ໃນອາຊຽນ ແລະ ຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຄ້າຂ້າມແດນໃນ GMS (CBTA) ໄດ້ກະຕຸ້ນການລົງທຶນ ແລະ ການເຄື່ອນຍ້າຍຄົນ ແລະ ສິນຄ້າຂອງ ພາກພື້ນຂຶ້ນເລື້ອຍໆຊຶ່ງຄາດວ່າຈະເປັນການສົ່ງເສີມການກະຈາຍການຜະລິດ ແລະ ການແບ່ງງານໃນພາກພື້ນ GMS ໄດ້ປັນຢ່າງດີ.

ສ.ປ.ປ.ລາວ ອາດສາມາດບັນລຸສັກກະຍະພາບຂອງ ຕົນສຳລັບການພັດທະນາໃນອານາຄົດໃນດ້ານທີ່ຕັ້ງພູມສາດໃນ GMS ແລະ ຕົນປະໂຫຍດຂອງ ຂໍ້ຕົກລົງຂ້າມແດນກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການພັດທະນາໃນອານາຄົດມີຄວາມສະດວກ, ສ.ປ.ປ.ລາວ ຕ້ອງກຳນົດບັນດາຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກຫລາຍປະການເຊັ່ນ ຂໍ້ຈຳກັດດ້ານທຶນ, ດ້ານເຕັກໂນໂລໂຊີ, 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.ລາວຄວນເຮັດພາລະບົດບາດນຳຫນ້າໃນການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດຂອງ GMS ຂອງ ບາດກ້າວຕໍ່ໄປເພື່ອໄປສູ່ຕະຫລາດດຽວຂອງ GMS ດ້ວຍການຂ້າມແດນທີ່ສະດວກ ແລະ ປາດສະຈາກສິ່ງກົດຂວາງ.
- ນຳໃຊ້ຄວາມໄດ້ປຽບວ່າລົດລາວສາມາດໄປປະເທດອ້ອມຂ້າງໃດກໍໄດ້, ສ.ປ.ປ.ລາວ ຄວນສົ່ງເສີມອຸດສາຫະກຳພະລາທິການໂດຍສົ່ງເສີມການຈັດສັນທຸລະກິດພະລາທິການ ແລະ ການຂົນສົ່ງຂອງຕ່າງປະເທດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວຄົນໃໝ່ກໍຄືການສະໜັບສະໜູນການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງບັນດາທຸລະກິດພະລາທິການພາຍໃນ, ນຳໃຊ້ຄວາມໄດ້ປຽບຂອງ ຖານະນຳຫນ້າດ້ານຂີ້ຕົກລົງຂ້າມແດນ ແລະ ດ້ານທີ່ຕັ້ງໃນ GMS.
- ສ.ປ.ປ.ລາວ ຄວນໃຫ້ບູລິມະສິດແກ່ການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດໃນດ້ານພະລາທິການ ແລະ ໃນຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເພື່ອກະຈາຍຜົນປະໂຫຍດຂອງ ການສົ່ງເສີມທຸລະກິດພະລາທິການໃຫ້ສູງກວ່າພະລາທິການຂອງ ທຸລະກິດປົນອ້ອມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ແຂວງ ຈຳປາສັກເປັນແຂວງນຶ່ງທີ່ກວ້າງ ແລະ ມີປະຊາກອນຫລາຍຂອງ ປະເທດຊຶ່ງເຮັດຫນ້າທີ່ເປັນຈຸດສັງລວມໃນພາກໃຕ້ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວໃນດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ດ້ານພະລາທິການ. ແຂວງມີຄຸນລັກສະນະດ້ານທໍລະນີວິທະຍາ ແລະ ພູມສັນຖານທີ່ຫລາກຫລາຍທີ່ປະກອບສ່ວນແກ່ຜະລິດຕະພາບດ້ານກະສິກຳທີ່ສູງເຊັ່ນ ກາເຟ ແລະ ພືດຜັກໃນພູພຽງບໍລິເວນ. ມີຊາຍແດນຕິດກັບໄທ ແລະ ກຳປູເຈຍ ແລະ ການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ, ໂດຍສະເພາະໄປຫາ/ມາຈາກໄທໄດ້ມີການເຄື່ອນໄຫວຢ່າງແຂງແຮງ, ຕົ້ນຕໍແມ່ນການສົ່ງອອກຜົນຜະລິດດ້ານກະສິກຳ. ໃນນີ້, ຄຸນລັກສະນະທີ່ສຳຄັນອັນນຶ່ງໃນດ້ານການຄ້າລະຫວ່າງ ປະເທດແມ່ນການສົ່ງອອກ ແລະ ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າທີ່ຜ່ານແຂວງຈຳປາສັກນັ້ນສັງເກດເຫັນວ່າດູນດ່ຽງໃນດ້ານບໍລິມາດຊຶ່ງບໍ່ຄືແຂວງອື່ນ ແລະ ຊຶ່ງອາດຫລຸດຄ່າຂົນສົ່ງລົງຢ່າງຫລວງຫລາຍດ້ວຍການຫລຸດການຈະລາຈອນສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດຂາດຽວລົງ. ດັ່ງນັ້ນ, ເພື່ອບັນລຸບັນດາຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດດັ່ງກ່າວຂ້າງເທິງນັ້ນ, ເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກ(CLP) ຈຶ່ງເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂໍ້ກະແຈ. CLP ຍົກລະດັບ (1) ຫນ້າທີ່ເຊື່ອມຢົງການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ, (2) ຫນ້າທີ່ສະໜັບສະໜູນທຸລະກິດພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ (3) ຫນ້າທີ່ເປັນສູນກາງຂອງ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ.

ເພື່ອກຳນົດຂອບແນວຄິດຂອງ ການພັດທະນາທີ່ໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງຊຶ່ງໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດລາວໃຫ້ແຈ່ມແຈ້ງ ແລະ ເປັນຮູບປະທຳ(LNLS) ນັ້ນຈຶ່ງໄດ້ມີການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກນີ້.

1.2 ໂຄງສ້າງຂອງ ບົດລາຍງານນີ້

ຈຸດປະສົງລວມຂອງ ການສຶກສາແບບຄົບຊຸດກ່ຽວກັບລະບົບພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ(ການສຶກສາ) ແມ່ນເພື່ອຍົກລະດັບລະບົບພະລາທິການພາຍໃນ ແລະ ລະຫວ່າງປະເທດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ດັ່ງນັ້ນ, ບັນດາຈຸດເລັ່ງຕົ້ນຕໍຂອງ ການສຶກສາສະເພາະນີ້ແມ່ນ (1) ຮ່າງຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ, ປະກອບດ້ວຍຍຸດທະສາດພະລາທິການຂອງ ຊາດ ແລະ ຍຸດທະສາດພະລາທິການໃນບັນດາຕົວເມືອງຂອງ ພາກ, (2) ດຳເນີນການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ບັນດາເຂດພະລາທິການໃນວຽງຈັນ, ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ຈຳປາສັກຊຶ່ງຈະເປັນຕາມ່າງ ແລະ ສູນກາງຂອງ ບັນດາກິດຈະການພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ການສຶກສາໄດ້ສ້າງບົດລາຍງານການເລີ່ມຕົ້ນ, ບົດລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າ, ບົດລາຍງານຊົ່ວຄາວ ແລະ ຮ່າງບົດລາຍງານສຸດທ້າຍແມ່ນຜົນຜະລິດລະຫວ່າງກາງຂອງ ການສຶກສາ ແລະ ການສ້າງບົດລາຍງານສຸດທ້າຍແມ່ນຜົນຜະລິດສຸດທ້າຍ. ບົດລາຍງານນີ້ແມ່ນຮ່າງບົດລາຍງານສຸດທ້າຍຂອງ ການສຶກສາ.

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍນີ້ປະກອບດ້ວຍ 4 ເຫລັ້ມດັ່ງລຸ່ມນີ້:

ເຫລັ້ມ 1: ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ

ເຫລັ້ມ 2: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບເຂດພະລາທິການວຽງຈັນ

ເຫລັ້ມ 3: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບເຂດພະລາທິການສະຫວັນນະເຂດ

ເຫລັ້ມ 4: ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍເຫລັ້ມ 4 ນີ້ ກຳນົດການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກ ດັ່ງລຸ່ມນີ້.

ບົດທີ 2 ພະລາທິການຢູ່ຈຳປາສັກໃນປະຈຸບັນ

2.1 ສັງລວມຫຍໍ້ຄຸນລັກສະນະດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໃນຈຳປາສັກ

2.1.1 ປະຊາກອນ

ຕາຕະລາງ 2.1.1 ຊີ້ບອກປະຊາກອນຂອງ ເມືອງໃນແຂວງຈຳປາສັກ. ປະຊາກອນໃນແຂວງຈຳປາສັກມີເຖິງ 642 ພັນຄົນ ແລະ ກວມ 10.7% ຂອງ ປະຊາກອນແຫ່ງຊາດໃນ 2008. ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງປະຊາກອນ ແຕ່1995 ຫາ 2008 ແມ່ນ 1.9%.

ຕາຕະລາງ 2.1.1 ປະຊາກອນຂອງ ເມືອງໃນແຂວງຈຳປາສັກ 1995-2008

	Population (Persons)			Percentage Share (%)		
	1995	2005	2008	1995	2005	2008
Champasack Province	501,387	607,370	642,642	11.0	10.8	10.7
Pakse	65,220	78,669	83,239	13.0	13.0	13.0
Sanasomboon	55,716	62,238	65,853	11.1	10.2	10.2
Bachiangchaleunsook	34,354	48,743	51,574	6.9	8.0	8.0
Paksong	44,518	64,145	67,871	8.9	10.6	10.6
Pathoomphone	43,142	51,370	54,354	8.6	8.5	8.5
Phonthong	73,704	85,188	90,137	14.7	14.0	14.0
Champasack	49,242	55,403	58,612	9.8	9.1	9.1
Sukhuma	38,051	49,670	52,555	7.6	8.2	8.2
Moonlapamok	32,228	38,525	40,763	6.4	6.3	6.3
Khong	65,212	73,419	77,684	13.0	12.1	12.1
National Population	4,574,858	5,621,982	6,000,379	11.0	10.8	10.7

Source: Statistical Yearbook of Champasack Province 2008

13% ຂອງ ປະຊາກອນຂອງ ແຂວງແມ່ນຢູ່ເມືອງປາກເຊ. ເມືອງທີ່ມີປະຊາກອນຫລາຍທີ່ສຸດແມ່ນເມືອງໂພນທອງ, ແຕ່ອັດຕາສ່ວນຮ້ອຍໄດ້ຫລຸດລົງຈາກ 14.7% ໃນ 1995 ຫາ 14.0% ໃນ 2008. ອັດຕາສ່ວນຮ້ອຍເພີ່ມຂຶ້ນໃນບາງຈຸດຈະເລີນສຸກ, ປາກຊ່ອງ (ພູພຽງບໍລິເວນ) ແລະ ສຸຂຸມມາ ແລະ ຫລຸດລົງໃນສະນະສົມບູນ, ປະທຸມພອນ, ຈຳປາສັກ, ມູນລະປະໂມກ ແລະ ໂຂງຕະລອດໄລຍະ.

2.1.2 ເສດຖະກິດ

(1) ສ່ວນປະກອບຂອງ ອຸດສາຫະກຳ

ອີງຕາມສະຖິຕິຫລ້າສຸດຂອງ ແຂວງ, ຕົວເລກ GRDP ຂອງ ແຂວງຈຳປາສັກແມ່ນ 4,696 ຕື້ກີບໃນ 2008. ມັນກວມ 10% ຂອງ GDP ແຫ່ງຊາດ. ສະຖິຕິຂອງ ແຂວງໄດ້ລາຍງານຕື່ມອີກວ່າໃນ 2008

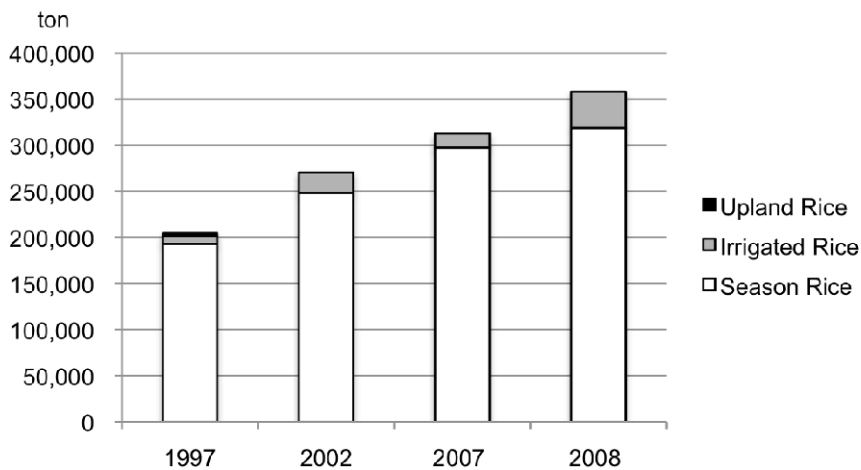
ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

ສ່ວນແບ່ງຂອງ ອຸດສາຫະກຳແມ່ນ 32% ສຳລັບອຸດສາຫະກຳພື້ນຖານ, 26% ສຳລັບອຸດສາຫະກຳປະເພດສອງ, ແລະ 42% ສຳລັບອຸດສາຫະກຳປະເພດສາມ.

(2) ກະສິກຳ

ແຂວງຈຳປາສັກມີຜະລິດຕະພັນກະສິກຳຫລາຍເຊັ່ນ ເຂົ້າ, ຜັກ ແລະ ຫມາກກາເຟ. ການຜະລິດ ຂອງ ອຸດສາຫະກຳປ່າໄມ້ກໍຢູ່ລະດັບສູງໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

ຮູບ 2.1.1 ຊີ້ບອກການຜະລິດເຂົ້າໃນ 1997, 2002, 2007 ແລະ 2008. ການຜະລິດເຂົ້າໄດ້ເຖິງ 360,000 ໂຕນໃນ 2008, ແລະ ເພີ່ມຂຶ້ນ 1.5 ເທື່ອໃນທົດສະວັດທີ່ຜ່ານມາ. ສ່ວນແບ່ງຂອງ ການຜະລິດ ເຂົ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນ 12%, ແລະ ຢູ່ຕຳແໜ່ງທີ 3 ຫລັງຈາກສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. 89% ແມ່ນປູກຕາມລະດູການ, ສ່ວນແບ່ງແມ່ນຫລາຍກວ່າແຂວງສະຫວັນນະເຂດ (80%).



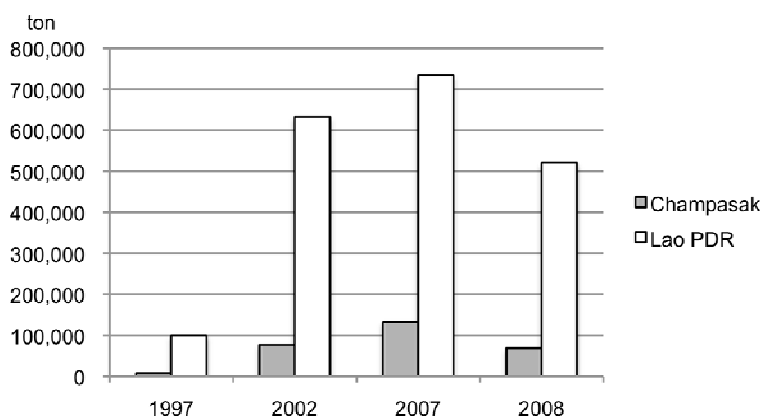
Source: Statistical Yearbook 1975-2005 and 2008

ຮູບ 2.1.1 ການຜະລິດເຂົ້າໃນແຂວງຈຳປາສັກ 1997-2008

ຮູບ 2.1.2 ຊີ້ບອກການຜະລິດພືດຜັກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ ແຂວງຈຳປາສັກ. ການຜະລິດພືດຜັກ ໃນ ແຂວງຈຳປາສັກໄດ້ເຖິງ 132,000 ໂຕນ (13% ຂອງ ການຜະລິດແຫ່ງຊາດ), ແລະ ຢູ່ຕຳແໜ່ງອັນດັບ ນຶ່ງໃນ 2007. ຕຳແໜ່ງໄດ້ຕົກເປັນອັນດັບສາມຫລັງຈາກຫລວງພະບາງ ແລະ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແຕ່ ຍັງຮັກສາສ່ວນແບ່ງ 13% ໃນ 2008. ພືດຜັກທີ່ຜະລິດໃນແຂວງຈຳປາສັກຖືກຂົນສົ່ງມາຍັງນະຄອນ ຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ຍັງສົ່ງອອກໄປປະເທດໄທຕົ້ມອີກພາຍໃຕ້ຂໍ້ຕົກລົງການປູກຝັງກັບບັນດາບໍລິສັດ ເອກະຊົນຂອງ ໄທ.

ພູພຽງບໍລິເວນຕັ້ງຢູ່ຕາເວັນອອກຂອງ ປາກເຊມີທີ່ດິນ ແລະ ການພັດທະນາດ້ານກະສິກຳ ທີ່ອຸດົມສົມບູນ. ໄດ້ລິເລີ່ມບັນດາໂຄງການພັດທະນາກະສິກຳທີ່ອີງໃສ່ເອກະຊົນ, ຊາວນາຫວຽດນາມໄດ້ອົບພະຍົບມາຢູ່

ເມືອງປາກຊ່ອງ, 40km ຈາກປາກເຊ.



Source: Statistical Yearbook 1975-2005 and 2008

ຮູບ 2.1.2 ການຜະລິດຜັກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ 1997-2008

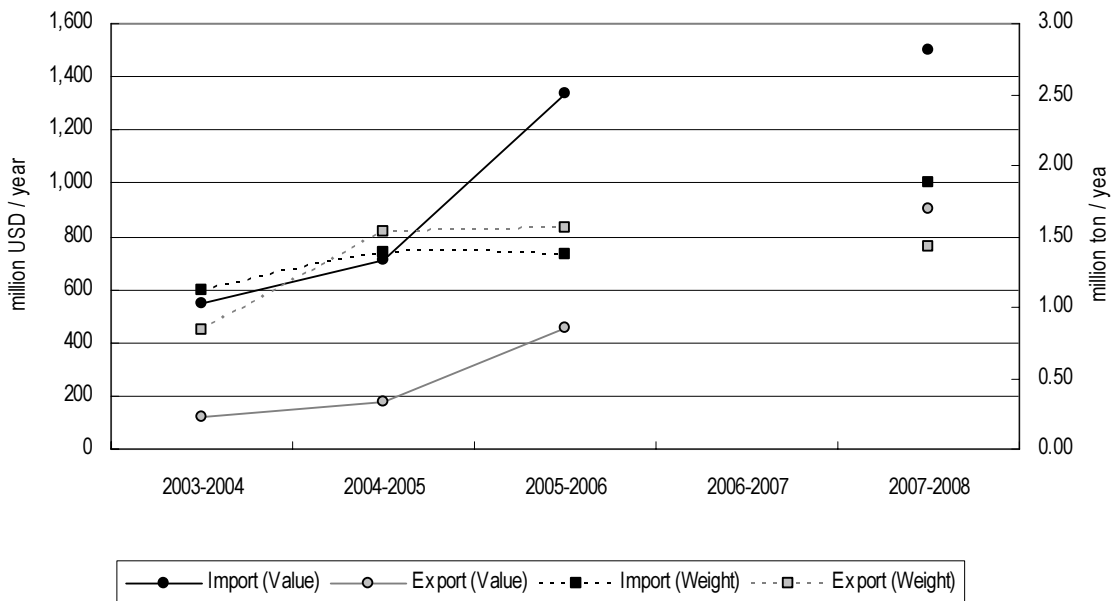
2.2 ພະລາທິການຢູ່ຈໍາປະສັກໃນປະຈຸບັນ

2.2.1 ບໍລິມາດ ແລະ ການເຄື່ອນຍ້າຍ

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

ບົດທີ 4 ຂອງ ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດໄດ້ບັນທຶກບັນດາລັກສະນະຂອງ ການຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວເປັນຢ່າງດີ. ຮູບ 2.2.1 ສະແດງບໍລິມາດສິ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວໃນທ້າຍປີ ທີ່ຜ່ານມາໃນດ້ານນ້ຳໜັກ ແລະ ມູນຄ່າເປັນເງິນ. ການຄ້າຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວມີແນວໂນ້ມເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ໃນບໍ່ເທົ່າໃດປີຜ່ານມານີ້ບໍລິມາດນຳເຂົ້າ ແລະ ສິ່ງອອກຍັງເກືອບເທົ່າເດີມສ່ວນມູນຄ່ານຳເຂົ້າສັງເກດໄດ້ວ່າສູງກວ່າມູນຄ່າສິ່ງອອກເຖິງ 23 ເທື່ອ.

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ



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 ສະແດງບໍລິມາດການຄ້າຕາມປະເທດຕົ້ນທາງ/ປາຍທາງໃນ 2007/08. ການຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວທີ່ສຳຄັນແມ່ນການຄ້າກັບບັນດາປະເທດ GMS ທີ່ຢູ່ອ້ອມຂ້າງ, 90% ຂອງ ການຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວໄປຫາ/ມາຈາກບັນດາປະເທດ GMS ອື່ນໃນທັງດ້ານບໍລິມາດ ແລະ ມູນຄ່າ

ຕາຕະລາງ 2.2.1 ບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າໄປຫາ/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. ດັ່ງທີ່ເຫັນ ໃນຕາຕະລາງ, ບໍລິມາດການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນຂຶ້ນກັບປະເທດໄທ. ສິນ ຄ້າຜ່ານແດນຕົ້ນຕໍທີ່ຜ່ານ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນແຕ່ປະເທດໄທຫາປະເທດຫວຽດນາມ, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໄດ້

ສັງເກດເຫັນວ່າບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າຜ່ານແດນແມ່ນມີໜ້ອຍກວ່າບໍລິມາດຂອງ ການສົ່ງອອກ/ນຳເຂົ້າ ມາຈາກ/ໄປຫາ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

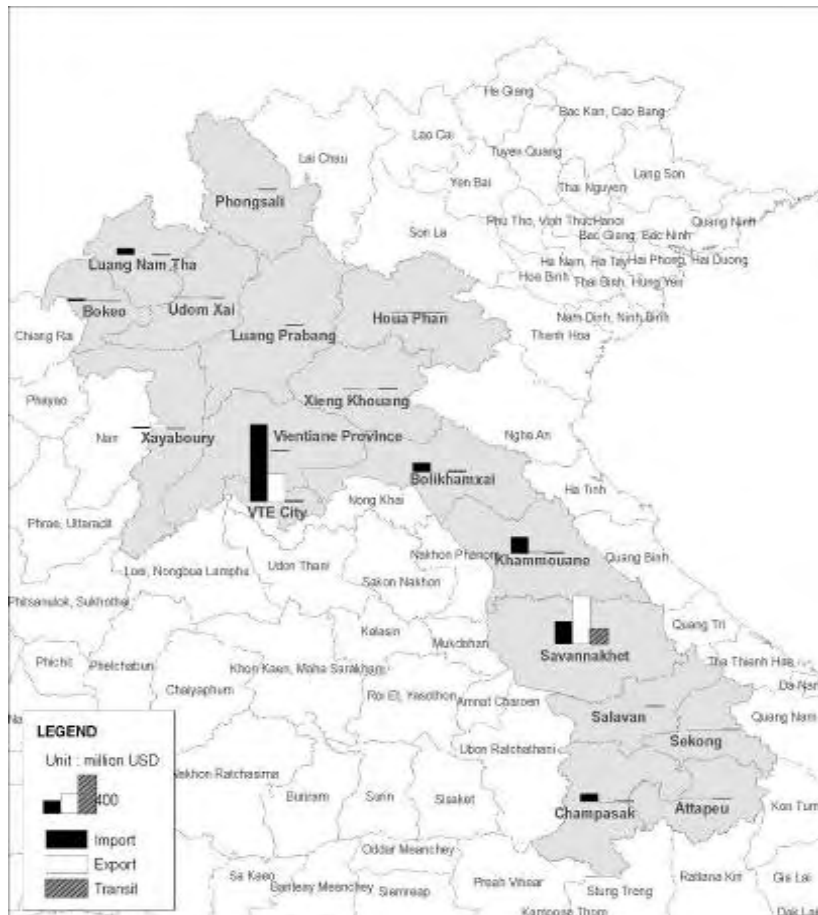
ຕາຕະລາງ 2.2.2 ການຄ້າໃນ GMS ໄປຫາ/ມາຈາກ ສ.ປ.ປ.ລາວ 2007/08

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 2.1.1 ສະແດງບໍລິມາດການຄ້າເປັນເງິນໃນ 2007/08 ຕາມແຂວງ. 53% ຂອງ ບໍລິມາດຂອງ ການ ນຳເຂົ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ສຸມຢູ່ພາສີໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ 53% ຂອງ ການສົ່ງອອກສຸມຢູ່ພາສີ ໃນສະຫວັນນະເຂດ.



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

ຮູບ 2.2.2 ບໍລິມາດການຄ້າຕາມແຂວງໃນ FY2007/08

(2) ບໍລິມາດ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວດ້ານການຄ້າຢູ່ຈຳປາສັກ

ຕາຕະລາງ 2.2.3 ສະແດງນ້ຳໜັກນຳເຂົ້າໃນແຂວງຈຳປາສັກໂດຍພາສີໃນ 2007/08. ໃນຈຳປາສັກມີສອງຈຸດຜ່ານແດນຕົ້ນຕໍ, ຜ່ານແດນກັບປະເທດໄທ ແລະ ກຳປູເຈັຍ. ການຄ້າຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ລະຫວ່າງສອງປະເທດນີ້ສະແດງຕົວເລກທີ່ແຕກຕ່າງ. ການຄ້າລະຫວ່າງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ ປະເທດໄທແມ່ນເຂັ້ມແຂງຫລາຍສ່ວນລະຫວ່າງກຳປູເຈັຍ ແລະ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນໜ້ອຍຫລາຍ ແລະ ບໍ່ມີການບັນທຶກຢູ່ໃນກົມພາສີ. ບໍລິມາດນຳເຂົ້າຈາກປະເທດໄທມີເຖິງ 165 ພັນໂຕນໃນ 2007/08 ແລະ ການນຳເຂົ້າວັດສະດຸກໍ່ສ້າງມີສ່ວນປະກອບໃນນີ້ຫລາຍ.

ຕາຕະລາງ 2.2.4 ສະແດງເຖິງສິນຄ້າສິ່ງທີ່ອອກຈາກແຂວງຈຳປາສັກ, ບໍລິມາດສິ່ງອອກໄປປະເທດໄທມີເຖິງ 72 ພັນໂຕນໃນ 2007/08, ແລະ ການສົ່ງອອກໝາກໄມ້ ແລະ ພືດຜັກເປັນຕົວປະກອບຂອງ ການສົ່ງອອກນີ້.

ຕາຕະລາງ 2.2.3 ບໍລິມາດນຳເຂົ້າໂດຍພາສີຢູ່ແຂວງຈຳປາສັກໃນ FY2007/08

Unit: 1,000 ton / Year

Commodity Type	Volume	
1) Rice & Cereals	6.4	3.9%
2) Animal Products	1.3	0.8%
3) Sugar & Sugar Confectionary	1.7	1.0%
4) Fruits & Vegetables	3.2	1.9%
5) Animal Feed & Fertilizers	11.0	6.7%
6) Mineral & Construction Material	67.4	41.0%
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	17.1	10.4%
8) Manufactured Goods	8.3	5.1%
9) Petroleum	48.1	29.2%
10) Woods Products	0.1	0.0%
Total	164.7	100.0%

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

ຕາຕະລາງ 2.2.4 ບໍລິມາດສິ່ງອອກໂດຍພາສີຢູ່ແຂວງຈໍາປາສັກໃນ FY2007/08

Unit: 1,000 ton / Year

Commodity Type	Volume
1) Rice & Cereals	2.2 3.1%
2) Animal Products	1.6 2.3%
3) Sugar & Sugar Confectionary	0.0 0.0%
4) Fruits & Vegetables	33.8 47.3%
5) Animal Feed & Fertilizers	0.1 0.1%
6) Mineral & Construction Material	0.0 0.0%
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	0.8 1.1%
8) Manufactured Goods	1.6 2.2%
9) Petroleum	0.0 0.0%
10) Woods Products	31.4 43.9%
Total	71.5 100.0%

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

(3) ບໍລິມາດ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ສິນຄ້າພາຍໃນຢູ່ຈໍາປາສັກ

ບໍ່ມີຫຼັກຖານເປັນຕົວເລກເພື່ອໃຫ້ເຂົ້າໃຈເຖິງສິນຄ້າພາຍໃນ ໃນ/ພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນຈົນມາເຖິງການສຶກສານີ້ໄດ້ເຮັດການວິເຄາະ. ໃນການສຶກສານີ້, ໄດ້ພັດທະນາຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າແບບຄົບຊຸດສໍາລັບສິນຄ້າສິ່ງອອກ ແລະ ນໍາເຂົ້າໂດຍນໍາໃຊ້ຜົນຂອງ ການສໍາພາດຕາມແຄມທາງ, ການສໍາຫລວດນັບການຈະລາຈອນ ແລະ ຂໍ້ມູນ ແລະ ຂ່າວສານສໍາຮອງເຊັ່ນສະຖິຕິຂອງການຂົນສົ່ງ. ຮູບ 2.2.3 ແລະ ຮູບ 2.2.4 ສະແດງການກໍາເນີດ/ການດຶງດູດສິນຄ້າ ແລະ ການແຈກຢາຍສິນຄ້າພາຍໃນ.

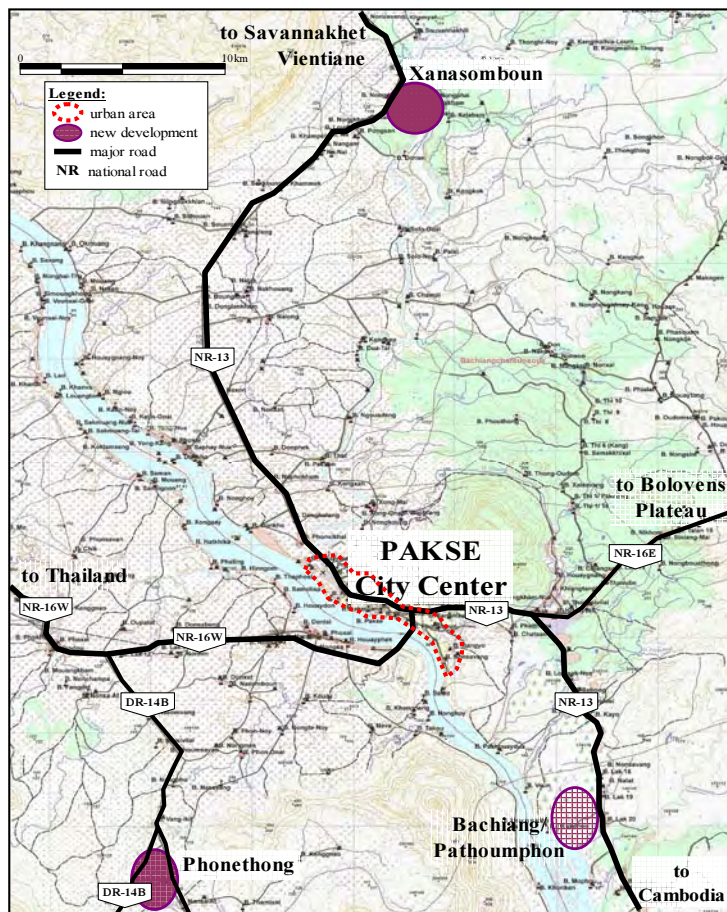
ເບິ່ງການກໍາເນີດ ແລະ ການດຶງດູດສິນຄ້າໃນຈໍາປາສັກ, ບໍລິມາດຂອງ ການກໍາເນີດສິນຄ້າສ່ວນຫລາຍແມ່ນບໍ່ແຮ່ ແລະ ຄາດວ່າຈະມີເຖິງ 161 ພັນໂຕນຕໍ່ປີ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ການດຶງດູດສິນຄ້າສ່ວນຫລາຍແມ່ນບໍ່ແຮ່ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ແລະ ນໍ້າມັນ ແລະ ຄາດວ່າຈະມີເຖິງ 109 ພັນໂຕນຕໍ່ປີໃນ 2009. ກ່ຽວກັບການແຈກຢາຍສິນຄ້າໃນຈໍາປາສັກນັ້ນ, ດັ່ງໄດ້ເຫັນໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້, ສິນຄ້າພາຍໃນສ່ວນຫລາຍຢູ່ຈໍາປາສັກຖືກແຈກຢາຍໄປຫາ/ມາຈາກນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.

2.3 ສະພາບດ້ານກາຍະພາບ ແລະ ພື້ນທີ່

2.3.1 ຕາມ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງ

ວັງເຕົ້າ ຊ່ອງເມັກ, ເບືອງຕາເວັນຕົກຂອງ ແຂວງເປັນສາຍແດນແຫ່ງຊາດກັບປະເທດໄທ ແລະ ເວີນຄາມ ເບື້ອງໃຕ້ຂອງ ແຂວງເປັນຊາຍແດນແຫ່ງຊາດກັບກຳປູເຈັຍ. ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຊາຍແດນ ແຫ່ງຊາດຢູ່ຊາຍແດນປະເທດໄທແມ່ນກຳລັງມີການວາງແຜນການ, ແລະ ແຂວງໄດ້ວາງແຜນເພື່ອປັບປຸງ ເສັ້ນທາງທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບສູນຮຽບ ແລະ ພັດທະນາເຂດເສດຖະກິດພິເສດ(SPEZ) ຢູ່ສີພັນດອນເພື່ອດຶງ ດູດການລົງທຶນຂອງ ຕ່າງປະເທດໂດຍກົງ.

ຕາມ່າງຂອງ ເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງປະກອບດ້ວຍສອງເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍຂຶ້ນແມ່ນ NR13 ທີ່ຜ່ານຫມົດທັງປະ ເທດ ແລະ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ປາກເຊກັບນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ແລະ NR16 ທີ່ຜ່ານແຂວງ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ຊາຍ ແດນປະເທດໄທກັບພູພຽງບໍລິເວນ. NR16W ເລີ່ມແຕ່ຊາຍແດນປະເທດໄທຫາເມືອງປາກເຊ ແລະ NR16E ສືບຕໍ່ແຕ່ເມືອງປາກເຊຫາພູພຽງບໍລິເວນ.



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

ຮູບ 2.3.1 ຕາມ່າງຕົ້ນຕໍຂອງ ເສັ້ນທາງໃນປາກເຊ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

ໄລຍະທາງຂອງ ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດຫວຽດນາມ(ຫວຽດນາມ) ແມ່ນປະມານ 400km, ຫາສຽມຮຽບ (ກຳປູເຈັຍ)ແມ່ນປະມານ 200km, ແລະ ຫາບາງກອກ (ປະເທດໄທ)ແມ່ນປະມານ 780km. ຄວາມຍາວຂອງ ເສັ້ນທາງພາຍໃນແຂວງມີປະມານ 1,617,098km ໃນປີ 2008, ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍສະນິດຂອງ ເສັ້ນທາງຕາມບັນຊີໃນຕາຕະລາງ 2.3.1.

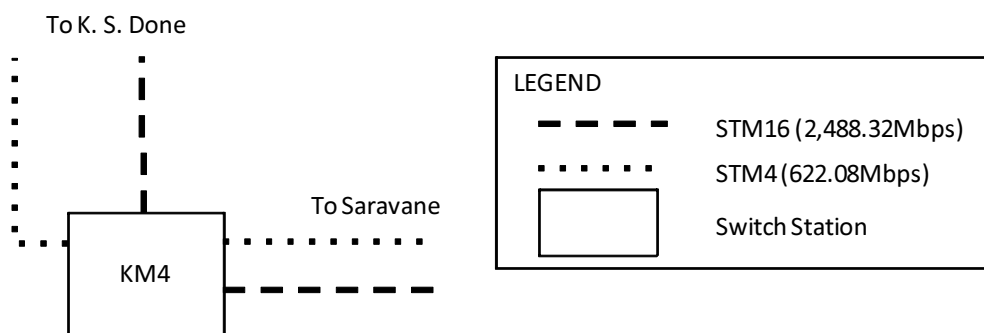
ຕາຕະລາງ 2.3.1 ຄວາມຍາວຂອງ ເສັ້ນທາງຕາມສະນິດຂອງ ການປູ (2006)

Road Type		Length	Coverage Ratio
1.	Concrete Road	11,310 km	0.7 %
2.	Tar Road	517,750 km	32.0 %
3.	Gravel/Earth Road	1,088,038 km	67.3 %
4.	Asphalt Road	0 km	0.0 %
TOTAL		1,617,098 km	100.0 %

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

2.3.2 ໂທລະຄົມ

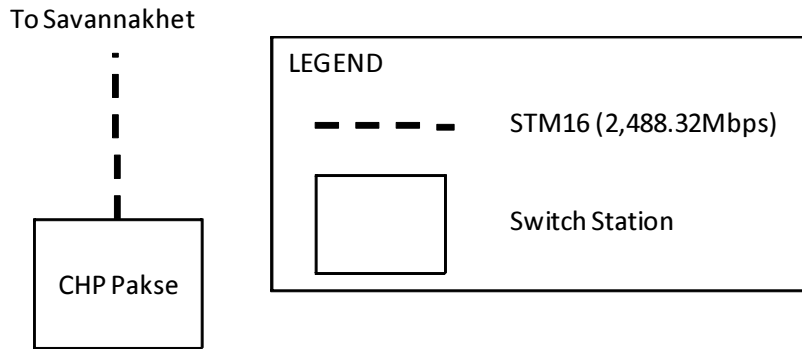
ແຜນຜັງຂອງ ສາຍຫລັກຂອງ ວິສາຫະກິດໂທລະຄົມລາວ (ETL) ທີ່ອ້ອມເມືອງປາກເຊດັ່ງສະແດງໃນຮູບ 2.3.2. ສະຖານີ Km8 ແມ່ນສະຖານີປິດເປີດຕົ້ນຕໍທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນຕົວເມືອງຂອງ ເມືອງປາກເຊ. ສາຍຫລັກຕົ້ນຕໍຂອງ ສະຖານີ Km4 ຖືກເຊື່ອເຂົ້າກັບ Synchronous Transport Module (STM) 16 (2,488.32Mbps) ແຕ່ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ສາລະວັນດ້ວຍສາຍກາບໄຍແກ້ວ.



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

ຮູບ 2.3.2 ແຜນວາດສາຍຫລັກຂອງ ETL ຢູ່ໃນ ແລະ ອ້ອມເມືອງປາກເຊ

ໄດ້ສະແດງແຜນຜັງຂອງ ສາຍຫລັກຂອງ ລາວໂທລະຄົມທີ່ຢູ່ອ້ອມເມືອງປາກເຊໃນຮູບ 2.3.3. ສະຖານີຈຳປາສັກ-ປາກເຊເປັນສະຖານີປິດ/ເປີດຕົ້ນຕໍທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນຕົວເມືອງຂອງ ເມືອງປາກເຊ. ສາຍຫລັກຂອງສະຖານີ ສະຫວັນນະເຂດ-ໄກສອນຖືກເຊື່ອມເຂົ້າກັບ STM16 (2,488.32Mbps) ຈາກສະຫວັນນະເຂດດ້ວຍສາຍກາບໄຍແກ້ວ ແລະ ໄມກະໂລເວບ. ໄດ້ເຊື່ອມຕໍ່ສາຍຍ່ອຍໃສ່ສະຖານີປາກເຊ CHP ດ້ວຍວິທີເຊື່ອມຕໍ່ເປັນໂຄງແບບດາວ.



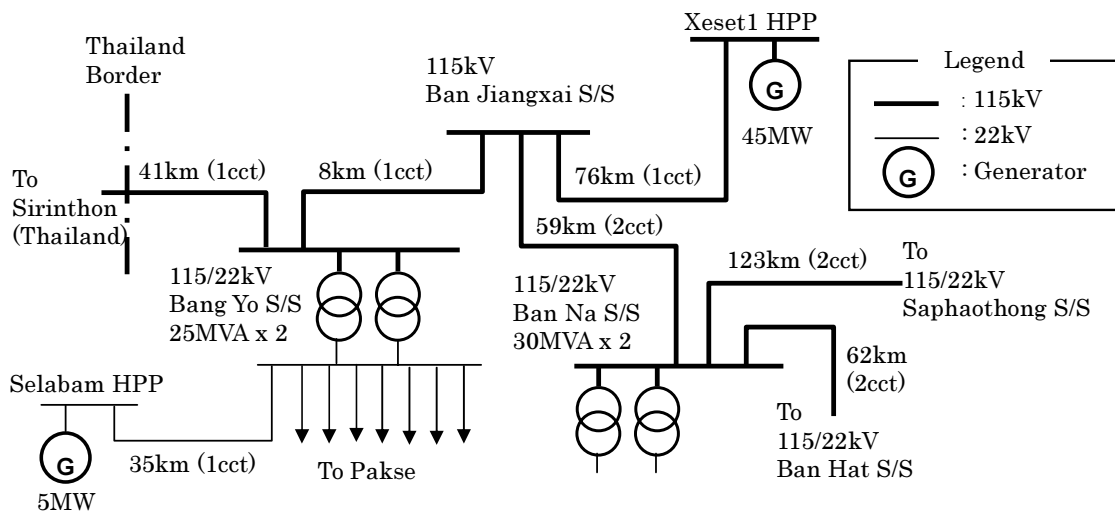
Source: Prepared by JICA Study Team for Preparatory Survey on Industrial Zone Development in Lao PDR

ຮູບ 2.3.3 ແຜນວາດສາຍຫຼັກຂອງ ລາວໂທລະຄົມຢູ່ໃນ ແລະ ອ້ອມເມືອງປາກເຊ

2.3.3 ພະລັງງານ

(1) ລະບົບຕານ່າງຂອງ ພະລັງງານ

ໄດ້ສະແດງລະບົບຕານ່າງຂອງ ພະລັງງານໃນແຂວງຈໍາປາສັກໃນຮູບ 2.3.4. ພາກໃຕ້ມີໂຮງງານໄຟຟ້າ ພະລັງນໍ້າເຊເສດ1 ແລະ ເຊລະບໍາ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການພະລັງງານຂອງ ແຂວງຈໍາປາສັກ ແລະ ເຂດໃຕ້ ແມ່ນຖືກຮອງຮັບໂດຍໂຮງງານພະລັງງານດັ່ງກ່າວ. ແລະໂດຍທົ່ວໄປນັ້ນ, ໄຟຟ້າທີ່ເຫຼືອຖືກສົ່ງອອກ ໄປ ຍັງປະເທດໄທ.



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

ຮູບ 2.3.4 ລະບົບຕານ່າງຂອງ ສິນຄ້າໃນແຂວງຈໍາປາສັກ

(2) ລະບົບພະລັງງານ

ໄດ້ສະແດງສະຖານີຍ່ອຍ 115/22kV ທີ່ມີຢູ່ອ້ອມເມືອງປາກເຊໃນຕາຕະລາງ 2.3.2. ໄດ້ສະໜອງພະລັງງານໃຫ້ແກບໍລິເວນອ້ອມເມືອງປາກເຊດ້ວຍການນໍາໃຊ້ສາຍສົ່ງ 22kV ຈາກສະຖານີຍ່ອຍປາກບໍ່

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

115/22kV ແລະ ຈາກໂຮງງານພະລັງນໍ້າເຊລະບໍາໂດຍກົງ. ສໍາລັບບໍລິເວນຢູ່ອ້ອມເຂດອຸດສາຫະກໍາ, ໄດ້ຮັກສາສາຍສົ່ງ 22kV.

ຕາຕະລາງ 2.3.2 ສະຖານີຍ່ອຍ 115/22kV ໃນປະຈຸບັນສໍາລັບບໍລິເວນອ້ອມເມືອງປາກເຊ

Name of Substation	Description	Remarks
1. 115/22kV Bang Yo Substation	Transformer : 25 MVA × 2 Peak Demand : 24.0 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 ນໍ້າປະປາ

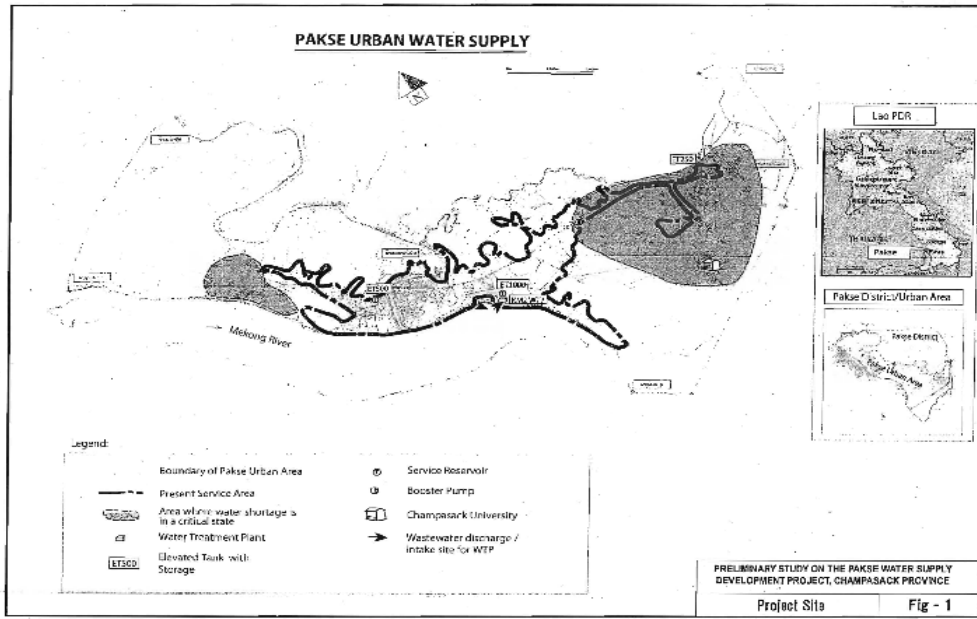
ໄດ້ຈໍາກັດ ແລະ ໄດ້ຕິດຕັ້ງບັນດາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຂອງ ທໍ່ນໍ້າປະປາໃນພື້ນທີ່ຂອງ ຕົວເມືອງ ເທົ່ານັ້ນ. ນໍ້າປະປາໃນແຂວງຈໍາປາສັກແມ່ນດໍາເນີນການໂດຍນໍ້າປະປາຈໍາປາສັກ (NPC) ພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມໂດຍກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (MPWT). ແຫລ່ງນໍ້າຕົ້ນຕໍສໍາລັບການດື່ມແມ່ນນໍ້າຫນ້າດິນຂອງ ລະບົບນໍ້າຂອງ ແລະ ນໍ້າໃຕ້ດິນ. ໄດ້ສັງລວມສະພາບປະຈຸບັນ ແລະ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການນໍ້າໃນຕາຕະລາງ 2.3.3.

ຕາຕະລາງ 2.3.3 ສະພາບປະຈຸບັນ ແລະ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການນໍ້າໃນປາກເຊ ແລະ ແຂວງຈໍາປາສັກ

Item	Unit	2001	2003	2005	2007	2009	
1	Population in Champasack Province	Persons	586,198	615,874	647,052	679,809	714,225
	Population in Pakse District	Persons	74,043	77,791	81,730	85,867	90,214
	Growth Rate	%	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6
2	Population in Urban Pakse	Persons	48,394	50,944	53,627	56,452	59,426
3	Number of Connection	Households	7,126	7,705	8,305	8,905	10,105
4	Population Served	Persons	47,032	50,853	54,813	58,773	66,693
5	Service Ratio in District	%	63.5	65.4	67.1	68.4	73.9
6	Ave. Daily Demand	m ³ /day	13,810	14,338	15,661	16,456	18,674
	Max. Daily Demand	m ³ /day	15,000	22,383	19,576	20,570	23,343
	Unit Water Demand	lpcd	294	282	286	280	280
7	Ave. Daily Consumption	m ³ /day	9,540	10,510	10,963	11,519	13,072
	Ave. Daily Consumption per Capita	lpcd	203	207	200	200	200
8	Ratio of Accounted Water	%	69	70	70	70	70
9	Production Capacity	m ³ /day	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000
10	Max. Ration of Operation	%	100	149	131	137	156

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

ໃນປະຈຸບັນ, ນໍ້າປະປາສະຫວັນນະເຂດ(NPS) ສະໜອງນໍ້າໃຫ້ແກ່ຕົວເມືອງປາກເຊເທົ່ານັ້ນດ້ວຍອັດຕາສ່ວນຂອງ ການບໍລິການ 65% ຍ້ອນຂາດຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການຜະລິດນໍ້າ ແລະ ຂາດແຮມຕານ່າງຂອງ ການແຈກຢາຍດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຮູບ 2.3.5. ໄດ້ສັງລວມບັນດາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຂອງ ນໍ້າສໍາລັບປາກເຊໃນປະຈຸບັນໃນຕາຕະລາງ 2.3.4.



Source: NPC

ຮູບ 2.3.5 ພື້ນທີ່ບໍລິການຂອງ ນັກປະປາໃນປາກເຊໃນປະຈຸບັນ

ຕາຕະລາງ 2.3.4 ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ນັກໃນປາກເຊໃນປະຈຸບັນ

Facilities	Description
KM2 Phonsavanh WTP	Design Capacity: 15,000 m ³ /d
Transmission & Distribution Pipeline	98.6 km with diameters varying 500mm – 40mm (DIP, uPVC and PVC)
Reservoirs	2,550 m ³ (2 ground reservoirs & 3 elevated tanks)

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

ບົດທີ 3 ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ

3.1 ຄຳນຳ

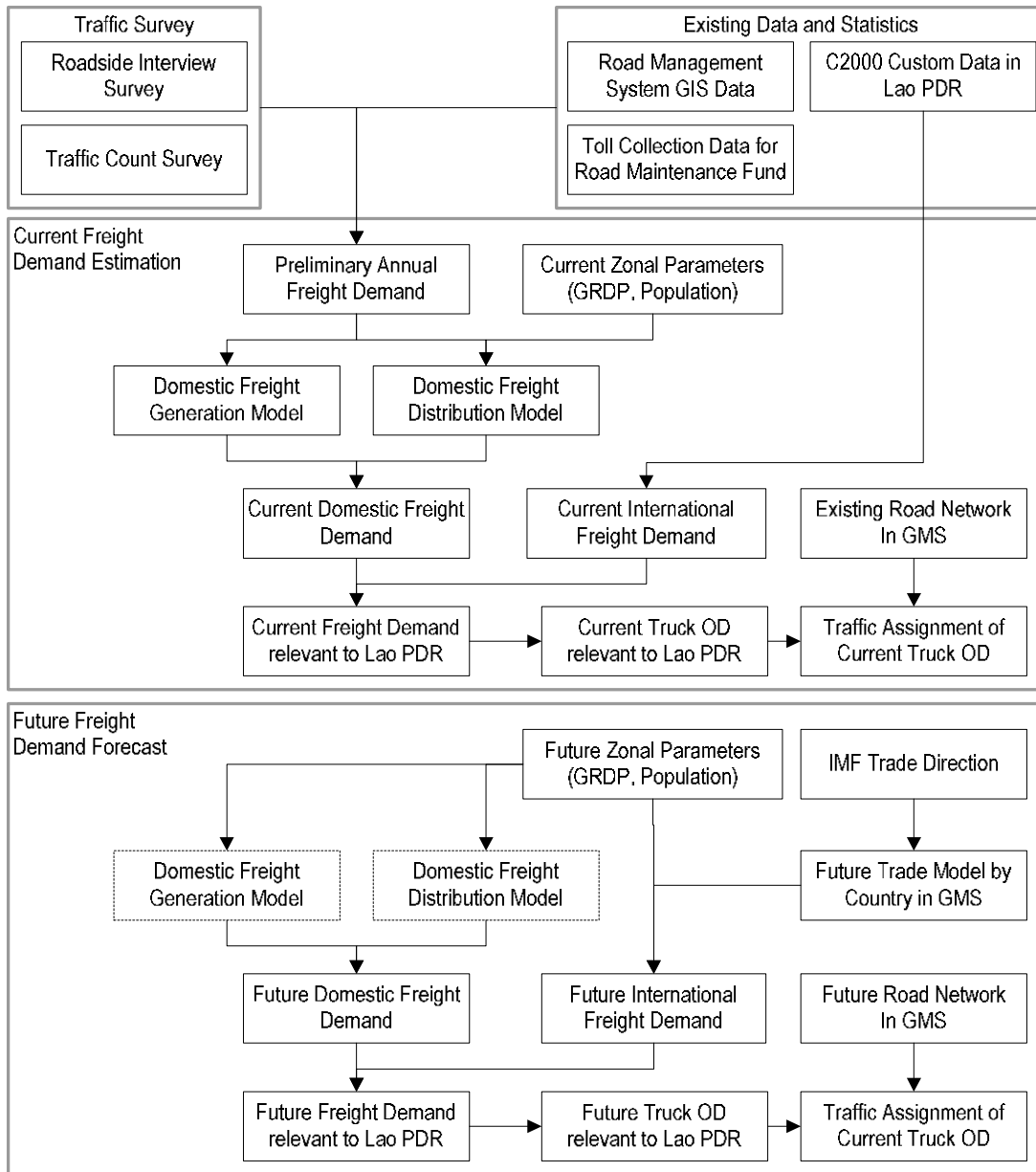
ດັ່ງໄດ້ຄົ້ນຄວ້າໃນບົດທີ 4 ຂອງ ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດລາວ(ເຫລັ້ມ 2), ໄດ້ພັດທະນາຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າແບບຄົບຊຸດຢູ່ລະດັບຊາດ/ຂົງເຂດເພື່ອໃຫ້ເຫັນສິນຄ້າພາຍໃນ, ສິ່ງອອກ/ນຳເຂົ້າ ແລະ ຜ່ານແດນຢູ່ໃນ/ຜ່ານ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ໂດຍອີງໃສ່ຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້ານີ້, ໃນບົດນີ້ໄດ້ຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນອານາຄົດໃນເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກ(CLP), ແລະ ສະໜອງຕົວເລກປະກອບສຳລັບການວາງແຜນການ ແລະ ການອອກແບບ CLP ແລະ ສຳລັບການທົດລອງຄຸນຄ່າດ້ານການເງິນ ແລະ ດ້ານເສດຖະກິດຂອງ CLP, ຊຶ່ງຈະໄດ້ ເວົ້າເຖິງໃນບົດຕໍ່ໄປນີ້.

3.2 ວິທີການຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າສຳລັບສິນຄ້າ EXIM

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

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

ຮູບ 3.2.1 ສະແດງໜ້າວຽກຂອງ ຕົວແບບ ແລະ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າທັງໝົດ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 3.2.1 ກະແສຂອງ ວຽກສຳລັບຮູບແບບ ແລະ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສົນຄ້າ

3.3 ສັງລວມຜົນຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສົນຄ້າສຳລັບສົນຄ້າ EXIM

3.3.1 ຂອບດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້

ໄດ້ສະແດງຂອບຂອງ ການວາງແຜນການ, ຊຶ່ງໄດ້ສ້າງຂຶ້ນໂດຍອີງໃສ່ບົດລາຍງານພາຍໃນຂອງ ກອງທຶນລະຫວ່າງປະເທດໃນຕາຕະລາງ 3.3.1. ໄດ້ຄາດຄະເນ GDP ໃນ 2009, 2015 ແລະ 2025 ໂດຍອີງໃສ່ອັດຕາການເຕີບໂຕປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໄວ້.

ຕາຕະລາງ 3.3.1 GDP ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໃນບັນດາປະເທດຂອງ 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 ການກຳເນີດຂອງ ສິນຄ້າ

ໄດ້ຄາດຄະເນເບື້ອງຕົ້ນການຄ້າໄປຫາ/ມາຈາກ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໃນອານາຄົດ, ທີ່ສະໜອງການຄວບຄຸມບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກທັງໝົດດ້ວຍແບບການຖອຍຫຼັງໂດຍນຳໃຊ້ GDP ຂອງ ປະເທດ ແລະ ຂອງ ບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງອື່ນໆ. ຕາຕະລາງ 3.3.2 ສັງລວມຜົນຂອງ ບໍລິມາດການຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ, ຊຶ່ງຊັບອກເຖິງການຄາດຄະເນທັງການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກຊຶ່ງເພີ່ມຂຶ້ນ 1.6 ເທື່ອພາຍໃນ 2015 ແລະ ຫລາຍກວ່າ 3.0 ເທື່ອພາຍໃນ 2025 ແລະ ທັງສອງຈະສືບຕໍ່ອົງໃສ່ປະເທດໄທຈີນເຖິງ 2025.

ຕາຕະລາງ 3.3.2 ການຄ້າໃນ ສປປ ລາວ ໃນປະຈຸບັນ ແລະທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ

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 ສິນຄ້າທົ່ວໄປໃນອານາຄົດດ້ວຍແບບການຖອຍຫຼັງ, ທີ່ຖືກອະທິບາຍດ້ວຍ GDP ຂອງ ປະເທດ ແລະ ຂອງ ບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ. ຕາຕະລາງ 3.3.3 ແລະ ຕາຕະລາງ 3.3.4 ສະແດງມູນຄ່າຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ. ຍົກເວັ້ນຜະລິດຕະພັນ ອາຫານທີ່ອົງໃສ່ແຕ່ການເຕີບໂຕຂອງ ປະຊາກອນເປັນສ່ວນໃຫຍ່, ໄດ້ຄາດຄະເນສິນຄ້າທັງໝົດທີ່ມີການເພີ່ມຂຶ້ນຢູ່ໃນບາດກ້າວດຽວກັນກັບຂອງ ບໍລິມາດທັງໝົດຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກ.

ຕາຕະລາງ 3.3.3 ປັດໄຈຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການຂະຫຍາຍໃນປະຈຸບັນ ແລະ ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ

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 ປັດໄຈຂອງ ການສົ່ງອອກ ແລະ ການຂະຫຍາຍໃນປະຈຸບັນ ແລະ ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ

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 ການແຈກຢາຍຂອງ ສິນຄ້າ

ໄດ້ແຈກຢາຍບໍລິມາດສິນຄ້າໃນອານາຄົດໃຫ້ແກ່ບັນດາແຂວງໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວດ້ວຍແບບແຮງດຶງດູດ. ໄດ້ສ້າງແບບແຮງດຶງດູດນີ້ດ້ວຍການກຳເນີດ ແລະ ການດຶງດູດສິນຄ້າຂອງ ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າພາຍໃນ ແລະ ໄລຍະທາງຂອງ ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງບັນດາເຂດຂອງ ການວິເຄາະດ້ານການຈະລາຈອນເປັນປັດໄຈຂອງ ການຂະຫຍາຍຕົວ. ໂດຍການນຳໃຊ້ແບບແຮງດຶງດູດນີ້, ບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກໄປຫາ/ມາຈາກແຂວງຈຳປາສັກໃນອານາຄົດຕັ້ງຢູ່ໃນຕາຕະລາງ 3.3.5 ແລະ ຕາຕະລາງ 3.3.6. ບັນດາປັດໄຈຂອງ ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ ບໍລິມາດການຄ້າ, ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນພາຍໃນ 2009, 2015 ແລະ 2025 ຈະສະໜອງສ່ວນປະກອບເພື່ອຄາດຄະເນບໍລິມາດສິນຄ້າທີ່ຈະຂົນຖ່າຍຢູ່ CLP

ໃນອານາຄົດ. ເພື່ອປຸງມູນຄ່າສິນຄ້າ (ເປັນ USD) ມາເປັນບໍລິມາດສິນຄ້າ(ເປັນໂຕນ)ນັ້ນ, ໄດ້ສ້າງປັດໃຈຂອງ ການປຸງມູນດ້ວຍສະນິດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ອີງໃສ່ຂໍ້ມູນຂອງ ພາສີຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວໃນ 2008/09.

ຕາຕະລາງ 3.3.5 ປັດໃຈຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການຂະຫຍາຍ ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ(ແຂວງຈຳປາສັກ)

Commodity Type	Forecasted Import Volume (1000 ton)			Expansion Factor	
	2009	2015	2025	2015/2009	2025/2009
1) Rice & Cereals	7.8	11.3	22.9	1.45	2.92
2) Animal Products	1.8	2.5	4.8	1.36	2.63
3) Sugar & Sugar Confectionary	1.7	1.6	2.2	0.96	1.28
4) Fruits & Vegetables	2.4	4.3	9.4	1.79	3.87
5) Animal Feed & Fertilizers	13.1	20.8	44.0	1.59	3.36
6) Mineral & Construction Material	98.1	154.7	319.5	1.58	3.26
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	21.3	37.2	80.7	1.75	3.79
8) Manufactured Goods	15.0	23.8	48.8	1.59	3.26
9) Petroleum	71.9	119.0	250.5	1.66	3.49
10) Woods Products	0.4	0.7	1.4	1.62	3.46
Total	233.5	376.0	784.3	1.61	3.34

Note: The figures show import volume from Thailand.

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 3.3.6 ປັດໃຈຂອງ ການສົ່ງອອກ ແລະ ການຂະຫຍາຍທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ(ແຂວງຈຳປາສັກ)

Commodity Type	Forecasted Export Volume (1000 ton)			Expansion Factor	
	2009	2015	2025	2015/2009	2025/2009
1) Rice & Cereals	2.9	3.1	3.7	1.08	1.26
2) Animal Products	1.6	2.0	3.4	1.24	2.13
3) Sugar & Sugar Confectionary	0.0	0.0	0.0	1.00	1.00
4) Fruits & Vegetables	61.2	96.2	176.7	1.57	2.89
5) Animal Feed & Fertilizers	0.1	0.1	0.1	1.17	1.69
6) Mineral & Construction Material	0.0	0.0	0.0	1.00	1.00
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	1.6	2.7	5.1	1.67	3.21
8) Manufactured Goods	1.3	2.0	3.8	1.60	2.97
9) Petroleum	0.0	0.0	0.0	1.00	1.00
10) Woods Products	46.0	56.6	86.6	1.23	1.88
Total	114.7	162.8	279.5	1.42	2.46

Note: The figures show export volume to Thailand.

Source: JICA Study Team

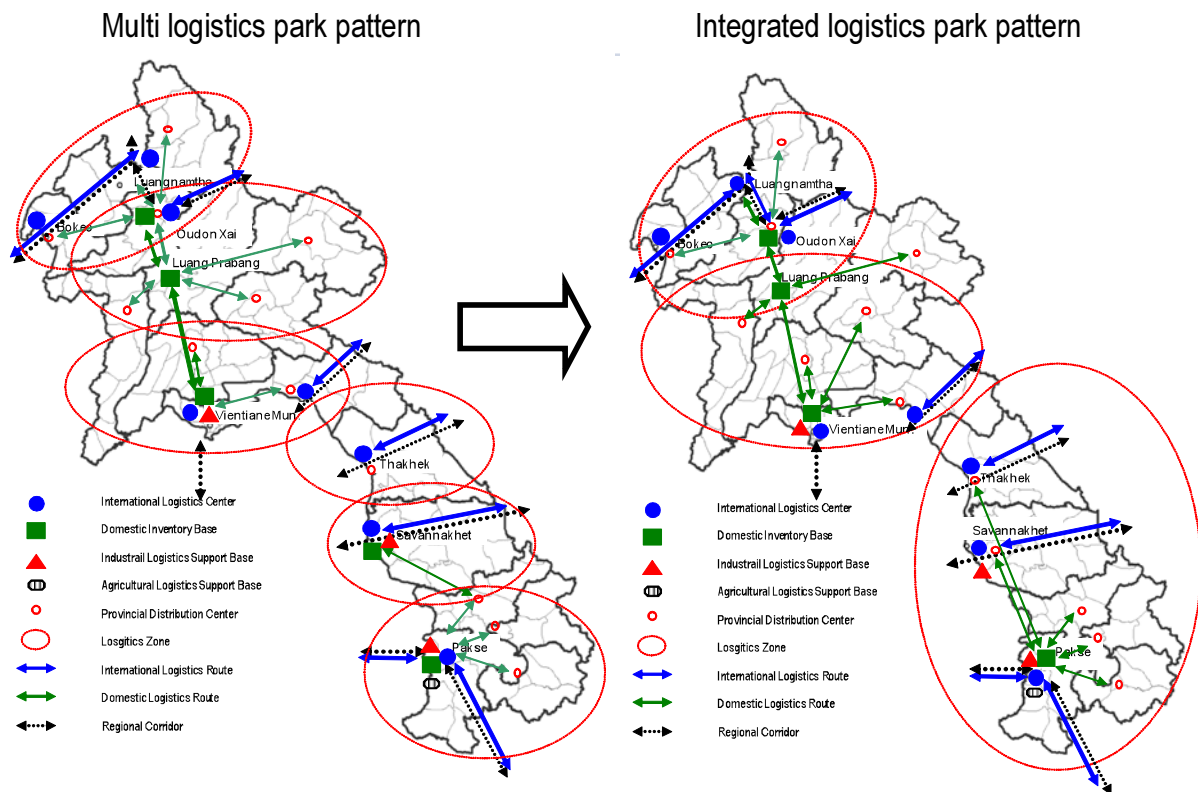
ບົດທີ 4 ນະໂຍບາຍການພັດທະນາຂອງ CLP

4.1 ເຫດຜົນຂອງ ໂຄງການ

4.1.1 ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ ແລະ CLP

ດັ່ງໄດ້ອະທິບາຍໃນເຫລັ້ມນຶ່ງຂອງ ບົດລາຍງານນີ້ (ເຫລັ້ມ 1), ໄດ້ຮ່າງຍຸດທະສາດພະລາທິ ການແຫ່ງ ຊາດ ແລະ ໄດ້ສະເໜີເພື່ອຊີ້ແຈງທິດທາງນະໂຍບາຍຂອງ ການພັດທະນາພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ທີ່ເຮັດໃຫ້ບັນດາໂຄງລ່າງຂອງ ພະລາທິການທັນສະໄຫມ ແລະ ທີ່ສົ່ງເສີມອຸດສາຫະກຳພະລາທິການ. ຈຸດປະສົງລວມຂອງ ແຜນຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດແມ່ນເພື່ອບັນລຸສິ່ງທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງ ຕົນ ສຳລັບການພັດທະນາໃນອານາຄົດໃນດ້ານທີ່ຕັ້ງພູມສາດໃນບັນດາປະເທດ GMS ແລະ ໄດ້ຜົນປະ ໂຫຍດຈາກຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂ້າມແດນລະຫວ່າງບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ. ໄດ້ສ້າງຍຸດ ທະສາດນີ້ ໂດຍອີງໃສ່ແນວຄິດທີ່ວ່າການເຊື່ອມຢິງຂອງ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຄ້າແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນຊຶ່ງທີ່ເຮັດບົດບາດສຳຄັນໃນ ການສະ ຫນອງການບໍລິການດ້ານພະລາທິການທີ່ມີຄຸນນະພາບ, ເປັນສູນກາງຂອງ ຂົງເຂດທີ່ກວມເນື້ອທີ່ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ກໍຄືບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງທັງຫມົດ. ໃນນີ້, ບັນຫາຂໍ້ກະແຈແມ່ນຈະຕັ້ງບັນດາເຂດພະລາທິ ການທີ່ເຊື່ອມຢິງຢ່າງມີຍຸດທະສາດພາຍໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວແນວໃດ.

ຈາກທັດສະນະຂອງ ການພັດທະ ນາຂອງ ຊາດ, ຂອງ ພາກພື້ນກໍຄືຄວາມຕ້ອງການຂອງ ພາຍໃນນັ້ນ, ສາມາດກຳນົດບັນດາຫນ້າທີ່ຂອງ ເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກ (CLP). ຮັບຮູ້ວ່າສະຫວັນນະເຂດໄດ້ບໍ່ ຮັບການພິຈາລະນາໃຫ້ເປັນສູນກາງດ້ານພະລາທິການຂອງ ພາກພື້ນ, ເຂດພະລາທິການສະຫວັນນະ ເຂດ (SLP) ຈຶ່ງບໍ່ຈຳເປັນຈະຕ້ອງປະກອບບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ຄົບຊຸດຄືກັນກັບເຂດພະລາ ທິການວຽງຈັນ (VLP) ແລະ SLP ຈະສຸມໃສ່ການບໍລິການແບບຈຳກັດ, ເປົ້າໝາຍແມ່ນບໍລິການໃຫ້ແກ່ ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສິ່ງອອກ (ສິນຄ້າ EXIM), ສາງຕູ້ສິນຄ້າ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ການໃຫ້ກຳເນີດທຸລະກິດ. ນອກນັ້ນ, ຄາດວ່າສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ຈຳປາສັກຈະກາຍເປັນຈຸດສຸມດ້ານ ພະລາທິການ, ທີ່ແຈກຢາຍສິນຄ້າ EXIM ໃນພາກກາງ ແລະ ພາກໃຕ້ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະ ເໜີໃນຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.1.1 ແຜນການຂອງ ການພັດທະນາດ້ານພື້ນທີ່ຂອງ ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ

4.1.2 ການເຊື່ອມຍິງຂອງ ພາກພື້ນ ແລະ CLP

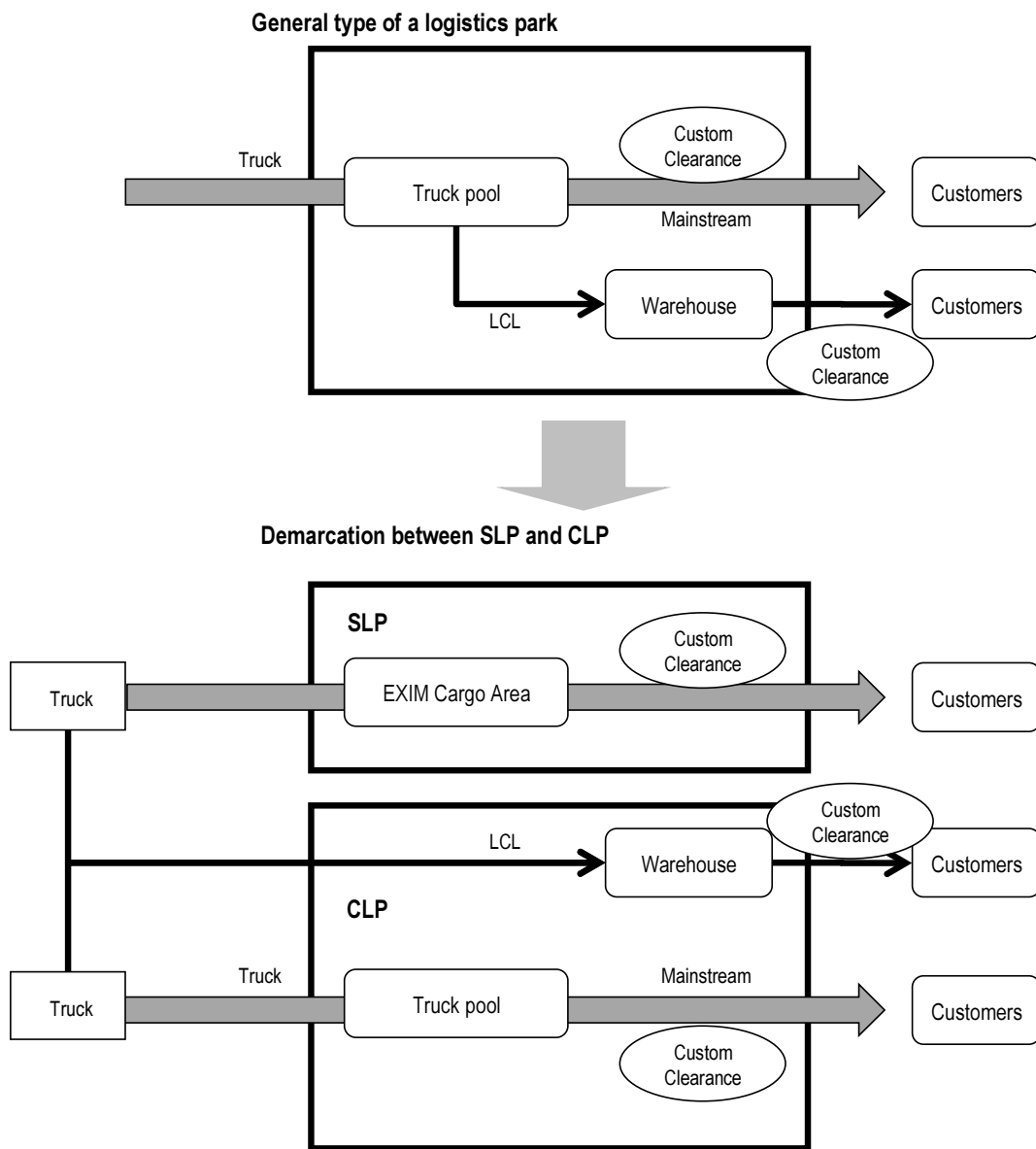
ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ທັງ SLP ແລະ ທັງ CLP ມີຈຳນວນໜ້ອຍ, ມັນບໍ່ສົມເຫດສົມຜົນທີ່ຈະໃສ່ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ພະລາທິການທີ່ເຊື່ອມຍິງຂອງ ສອງບ່ອນໃນທັງສອງຕົວເມືອງ. ຕາຕະລາງ 4.1.1 ບໍລິມາດການຂອງ ການຂົນຖ່າຍສິນຄ້າທີ່ໄປຢູ່ SLP ແລະ ຢູ່ CLP ແລະ ຊື່ບ່ອກວ່າບໍ່ມາດສິນຄ້າຂາເຂົ້າທີ່ໄດ້ສັງເກດຂອງ ທັງ SLP ແລະ CLP ແມ່ນເກືອບເທົ່າກັນ. ເບິ່ງດ້ານບໍລິມາດສິນຄ້າຂາອອກ, ຄາດຄະເນບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າຂາເຂົ້າ ແລະ ຂາອອກຢູ່ SLP ແມ່ນຕ່າງກັນຫລາຍ, ຊຶ່ງອາດເຮັດໃຫ້ຄ່າຂົນສົ່ງສູງ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ການຄ້າໃນ CLP ສະແດງລັກສະນະທີ່ດີວ່າບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າຂາເຂົ້າ ແລະ ຂາອອກແມ່ນດູນດ່ຽງກັນດີ. ດ້ວຍເຫດນີ້, CLP ສາມາດເຮັດໜ້າທີ່ເປັນສູນກາງການເຊື່ອມຍິງຂອງ ພະລາທິການຊຶ່ງສ່ວນຫລວຍຈະຂົນຖ່າຍສິນຄ້າ EXIM ທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກປະເທດໄທ ແລະ ສະໜອງການບໍລິການພະລາທິການຂອງ ຕົວນີ້ກວມພາກກາງ ແລະ ພາກໃຕ້ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ໄດ້ສະແດງພາບຂອງ ການເຊື່ອມຍິງດ້ານພະລາທິການຂອງ ພາກລະຫວ່າງ SLP ແລະ CLP ໃນຮູບ 4.1.2.

ຕາຕະລາງ 4.1.1 ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນ ແລະ ໃນອານາຄົດຢູ່ SLP ແລະ CLP

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

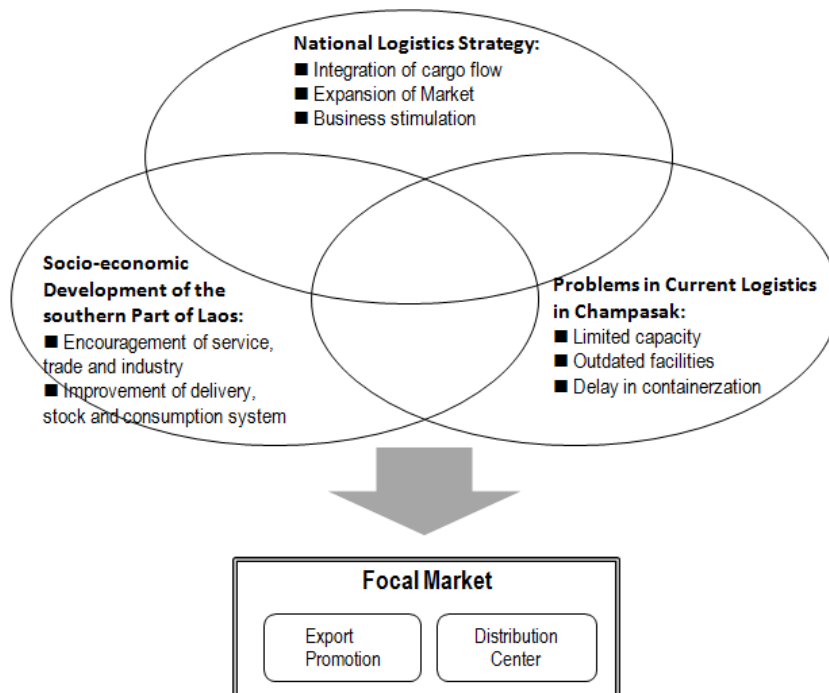
ຮູບ 4.1.2 ພາບຂອງ ການເຊື່ອມຍິງດ້ານພະລາທິການຂອງ ພາກພື້ນ

4.1.3 ບົດບາດຂອງ CLP

ຄາດວ່າ CLP ຈະເຮັດໜ້າທີ່ເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕົ້ນຕໍດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ. ຈຸດປະສົງລວມຂອງ ຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດແມ່ນເພື່ອເຮັດໃຫ້ນະໂຍບາຍ “ປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດທະເລ” ເປັນ “ປະເທດເຊັ່ນຕໍ່” ເປັນຮູບປະທຳ, ໂດຍນຳໃຊ້ຄວາມສະດວກດ້ານຈຸດທີ່ຕັ້ງພູມສາດຂອງ ຕົນໃນບັນດາ GMS ແລະ ມີຜົນປະໂຫຍດຈາກຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍການຂ້າມ

ແດນລະຫວ່າງບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຄວາມຈິງແມ່ນວ່າເສດຖະກິດນ້ອຍ ແລະ ຂະໜາດຂອງ ຕະຫລາດຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວນັ້ນໃຫ້ກຳເນີດສິນຄ້າຈຳນວນໜ້ອຍຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ມູນຄ່າຂອງພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວບໍ່ສູງ.

ແຂວງຈຳປາສັກມີຜະລິດຕະຜົນດ້ານກະສິກຳຫລາຍເຊັ່ນເຂົ້າ, ພືດຜັກ ແລະ ຫມາກກາເຟ. ການຜະລິດອຸດສາຫະກຳປ່າໄມ້ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວກໍແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບສູງເຊັ່ນກັນ. ພູພຽງບໍລະເວນ, ທີ່ຕັ້ງຢູ່ຕາເວັນອອກຂອງ ປາກເຊມິດິນທີ່ອຸດົມສົມບູນ ແລະ ມີສັກກະຍະພາບໃນການພັດທະນາກະສິກຳ. ອີກຢ່າງໜຶ່ງ, ສິນຄ້າສິ່ງອອກຕົ້ນຕໍຈາກຈຳປາສັກແມ່ນຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ ແລະ ສັງເກດວ່າບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ສົ່ງອອ ຈາກຈຳປາສັກເຫຼົ່ານີ້ເກືອບເທົ່າກັບບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າມາຍັງຈຳປາສັກ. ຄາດວ່າ CLP ຈະເຮັດພາລະບົດບາດສຳຄັນໃນການສະໜອງການບໍລິການພະລາທິການທີ່ມີຄຸນນະພາບ, ຕອບສະໜອງຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງ ສິນຄ້າເຫຼົ່ານັ້ນ. ເບິ່ງຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ, ການບໍລິການ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ໄດ້ສະໜອງຢູ່ CLP ຈະຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງ ບັນດາລູກຄ້າ: ການແຈກຢາຍທີ່ທັນເວລາ, ວ່ອງໄວ ແລະ ມີຄຸນນະພາບເຊັ່ນການແຈກຢາຍທີ່ມີການຄວບຄຸມອຸນຫະພູມ



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.1.3 ບົດບາດຂອງ CLP

ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງພາລະກິດເຫຼົ່ານີ້, CLP ຕ້ອງເຮັດບັນດາບົດບາດດັ່ງນີ້:

- ເຊື່ອມຢຶງການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ

- ສົ່ງເສີມການສົ່ງອອກ
- ໃຫ້ກຳເນີນທຸລະກິດພະລາທິການ
- ເປັນສູນກາງພະລາທິການພາຍໃນທີ່ມີປະສິດທິພາບ

(1) ການເຊື່ອມຍິງການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ

ຄາດວ່າ CLP ຈະສະໜອງການບໍລິການຂອງ ວິທີການການຂ້າມແດນທີ່ມີປະສິດທິພາບ, ຕົ້ນຕໍສຳລັບ ສິນຄ້າໄປຫາ/ມາຈາກປະເທດໄທ ແລະ ສ່ວນນຶ່ງສຳລັບສິນຄ້າທີ່ໄປຫາ/ມາຈາກກຳປູເຈັຍ ແລະ ພາກ ໃຕ້ຂອງ ຫວຽດນາມ. ການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຂໍ້ຕົກລົງຂອງ CBTA ແລະ ສອງຝ່າຍແມ່ນມີ ຄວາມກ້າວໜ້າເພື່ອສົ່ງເສີມການຄ້າຂ້າມແດນໃນພາກໃຕ້ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ສຳລັບ CLP ຕ້ອງໄດ້ ປັບປຸງທັງສອງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ການພັດທະນາພາສີ, ຕຳຫລວດກວດກາຄົນເຂົ້າອອກ ເມືອງ ແລະ ກັກກັນພິດ (CIQ) ເພື່ອເຮັດບົດບາດດັ່ງກ່າວ.

(2) ການສົ່ງເສີມການສົ່ງອອກ

ແຂວງຈຳປາສັກມີຜະລິດຕະພັນກະສິກຳຫລາຍ ແລະ ມີສັກກະຍະພາບຂອງ ການພັດທະນາດ້ານກະສິ ກຳໃນອານາຄົດ. ດັ່ງນັ້ນ, ສິນຄ້າສົ່ງອອກຕົ້ນຕໍຈາກຈຳປາສັກແມ່ນ ແລະ ຈະແມ່ນຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ. CLP ຕ້ອງສະໜອງການບໍລິການພະລາທິການທີ່ດີ ແລະ ທີ່ມີຄຸນນະພາບສຳລັບການສົ່ງອອກບັນດາຜະ ລິດຕະພັນກະສິກຳເຫລົ່ານີ້ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງ ບັນດາລູກຄ້າໃນດ້ານຄວາມສົດ ແລະ ຄວາມປອດໄພ. ຄວາມສະດວກຕົ້ນຕໍຂອງ ບັນດາຜະລິດພັນກະສິກຳເຫລົ່ານີ້ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແມ່ນຜະລິດຕະພັນຊີວະພາບ ແລະ ການບໍລິການຢູ່ CLP ຄວນສົ່ງເສີມການແຂ່ງຂັນ ແລະ ພາບ ພົດຂອງ ຍີ່ຫໍ້ນີ້. ການພັດທະນາສົ່ງອອກອຳນວຍຄວາມສະດວກເປັນບູລິມະສິດສຸດຍອດສຳລັບການພັດທະ ນາ CLP.

(3) ການໃຫ້ກຳເນີນທຸລະກິດພະລາທິການ

CLP ເປັນເຂດພະລາທິການທີ່ຄ້ອນຂ້າງເປັນຕົວແບບຂອງ ບັນດາເຂດພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ທີ່ ໄດ້ສະເໜີ. ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກແມ່ນດຸນດ່ຽງ ແລະ ຈະດຸນດ່ຽງໃນດ້ານບໍລິມາດ. ມັນມີສັກ ກະຍະພາບສູງເພື່ອສະສົມສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກເຫລົ່ານີ້ ແລະ ເພື່ອໃຫ້ເກີດໂອກາດຂອງ ທຸລະ ກິດຢູ່ CLP. ຍົກຕົວຢ່າງ, ການປະສານລະຫວ່າງຍານພາຫນນະທີ່ນຳເຂົ້າ ແລະ ທີ່ສົ່ງອອກຈະສາມາດປະ ກອບສ່ວນໃຫ້ແກ່ການຫລຸດຜ່ອນລົດເປົ່າຂອງ ຂາກັບ ແລະ ຄ່າຂອງ ການຂົນສົ່ງໄດ້.

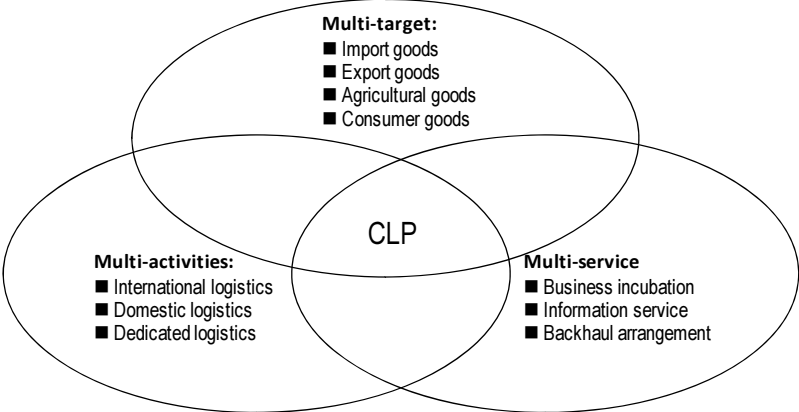
(4) ສຸນກາງພາຍໃນທີ່ມີປະສິດທິພາບ

ຄາດວ່າ CLP ຈະເຮັດໜ້າທີ່ເປັນສູນກາງການແຈກຢາຍຂອງ ພາກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ ແຈກຢາຍສິນຄ້າໃຫ້ແກ່ບັນດາຕົວເມືອງໃຫຍ່ໃນການຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນກ່ຽວກັບການບໍລິໂພກສິນຄ້າໃຫ້ແກ່ບັນດາຕົວເມືອງເຫຼົ່ານີ້. ຄາດວ່າ CLP ຈະສະໜອງການບໍລິການດ້ານພະລາທິການຂອງຕົນໃນພື້ນທີ່ກວ້າງຂວາງກວ່າຂຶ້ນກວມພາກກາງ ແລະ ພາກໃຕ້ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

4.2 ແນວຄິດຂອງ ການພັດທະນາ

4.2.1 ແນວຄິດລວມ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວມາແລ້ວ, ຄາດວ່າ SLP ຈະສຸມໃສ່ການບໍລິການທີ່ຈຳກັດ, ເລັ່ງໃສ່ສິນຄ້າຜ່ານແດນເປັນສ່ວນໃຫຍ່ ແລະ ຄາດວ່າ CLP ຈະກາຍເປັນສູນກາງພະລາທິການຂອງ ພາກ, ທີ່ສະໜັບສະໜູນສິນຄ້າ EXIM ໃນພາກກາງ ແລະ ພາກໃຕ້ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ດັ່ງທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດ. CLP ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການຂອງ ພາກທີ່ປະກອບສ່ວນເພື່ອບັນລຸການພັດທະນາທ້ອງຖິ່ນໃນປາກເຊອີກດ້ວຍເຊັ່ນການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຫັນເປັນຕົວເມືອງ ແລະ ກຳນົດພະລາທິການໃນປະຈຸບັນ. ຄາດວ່າ CLP ຈະຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການເຫຼົ່ານີ້ໂດຍຜ່ານການສະໜອງການບໍລິການທີ່ຄົບຊຸດ ແລະ ທີ່ມີຄຸນນະພາບ. ມັນບໍ່ພຽງແຕ່ມີປະສິດທິພາບສຳລັບຜົນປະໂຫຍດຂອງ ລູກຄ້າເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ເປັນບັນດາສິ່ງຈູງໃຈສຳລັບຜູ້ສະໜອງດ້ານພະລາທິການນຳອີກດ້ວຍຍ້ອນວ່າບໍລິມາດສະສົມຂອງ ສິນຄ້າສາມາດສ້າງຄວາມສົນໃຈສຳລັບທຸລະກິດຂອງ ເຂົາເຈົ້າ. ດ້ວຍເຫດນີ້, “ສາມເທື່ອຫລາຍ” ເປັນແນວຄິດຂໍກະແຈຂອງ ການພັດທະນາ CLP ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.2.1 ແນວຄິດລວມຂອງ CLP

(1) ຫລາຍເປົ້າຫມາຍ

ຄາດວ່າ CLP ຈະຂົນຖ່າຍສິນຄ້າ EXIM ແລະ ໄດ້ຄາດຄະເນບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກທີ່ມີການດູນດ່ຽງກັນດີ. ບັນດາສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ CLP ຈະຫລາກຫລາຍ. ເບິ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ, ໂດຍອີງໃສ່ຜົນຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການບັນດາສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ CLP ຈະປະກອບດ້ວຍອາຫານສັດ ແລະ ປຸຍ (33% ຂອງ ບໍລິມາດນຳເຂົ້າ ທັງ ຫມົດໃນ 2025), ເຄມີ (26%), ແລະ ສິນຄ້າອຸດສາຫະກຳ (27%). ສຳລັບສິນຄ້າສົ່ງອອກນັ້ນ, CLP ຈະຂົນຖ່າຍຫມາກໄມ້ ແລະ ພືດຜັກເປັນສາວນໃຫຍ່ (93% ຂອງ ບໍລິມາດສົ່ງອອກທັງຫມົດໃນ 2025). ບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຢູ່ CLP ສາມາດຫລຸດຄວາມສ່ຽງຂອງ ທຸລະກິດລົງຍ້ອນບັນດາສິນຄ້າທີ່ຫລາກຫລາຍນີ້, ຊຶ່ງມີຜົນກະທົບຫນ້ອຍຕາມການເຫມັງຕົງຂອງ ລະດູການ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄາດວ່າ CLP ຈະຂະຫຍາຍການບໍລິການດ້ານພະລາທິການເພື່ອຂົນຖ່າຍບັນດາສິນຄ້າຢ່າງກວ້າງຂວາງ.

(2) ຫລາຍກິດຈະການ

1) ການບໍລິການພະລາທິການລະຫວ່າງປະເທດ

ນຶ່ງຂອງ ບັນດາບົດບາດພື້ນຖານຂອງ CPL ແມ່ນເພື່ອສະໜອງການບໍລິການດ້ານພະລາທິການລະຫວ່າງປະເທດ. CLP ຄວນສະໜອງການບໍລິການທີ່ເປັນມິດກັບລູກຄ້າ ແລະ ທີ່ມີຄຸນນະພາບຫລາຍຂຶ້ນ; ລາຄາຕ່ຳ ແລະ ການບໍລິການທີ່ຖືກເວລາ. ໂດຍນຳໃຊ້ຜົນສຳເລັດທີ່ວັດແທກໄດ້ດ້ວຍການເພີ່ມດ້ານການຈັດການບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າກໍຄືການແຂ່ງຂັນຂອງ ທຸລະກິດລະຫວ່າງບັນດາຜູ້ສະໜອງພະລາທິການໃນ CLP ນັ້ນ ສາມາດຫລຸດລາຄາລົງໄດ້. ເມື່ອສິນຄ້າ EXIM ເປັນເປົ້າຫມາຍຕົ້ນຕໍຢູ່ CLP, ຄວນໃຫ້ມີໜ້າທີ່ການນຳໃຊ້ຮ່ວມຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າ ແລະ ລົດບັນທຸກຢູ່ CLP. ການນຳໃຊ້ຮ່ວມຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າຕ້ອງສາມາດໃຫ້ການບໍລິການໄດ້ທັງສຳລັບການບັນຈຸ ແລະ ຜູ້ສິນຄ້າເປົ້າ. ຍ້ອນວ່າໄດ້ຄາດຄະເນສິນຄ້າຂາເຂົ້າ ແລະ ຂາອອກແມ່ນຈະມີການດູນດ່ຽງກັນໄດ້ດີ, ການນຳໃຊ້ຮ່ວມຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າເປົ້າແມ່ນຈະມີປະສິດທິພາບເພື່ອຫລຸດຜ່ອນຂາກັບເປົ້າ ແລະ ດັ່ງນັ້ນ, ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນຄ່າຂົນສົ່ງລົງ.

2) ການບໍລິການພາຍໃນ

ນອກຈາກການບໍລິການລະຫວ່າງປະເທດແລ້ວ, ຄາດວ່າ CLP ຈະສະໜອງການບໍລິການພະລາທິການພາຍໃນທີ່ແຈກຢາຍສິນຄ້າໃນພາກກາງ ແລະ ພາກໃຕ້ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ຕື່ມອີກ. ເພື່ອເຮັດໄດ້ດັ່ງນັ້ນ, ການບໍລິການສາງຈະເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂໍກະແຈທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວຂອງ CLP. ການດຳເນີນການຂອງ ສາງຕ້ອງໄດ້ຍົກລະດັບຈາກໜ້າທີ່ຂອງ ການເກັບຮັກສາມາເປັນການຄວບຄຸມບັນຊີທີ່ມີຄຸນນະພາບເພື່ອສະໜອງການແຈກຢາຍທີ່ທັນສະໄຫມເຊັ່ນການແຈກຢາຍທີ່ຖືກເວລາ (JIT).

3) ການບໍລິການທີ່ກຳນົດ

ສ.ປ.ປ.ລາວ ໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມເພື່ອເສີມສ້າງການແຂ່ງຂັນດ້ານອຸດສາຫະກຳ, ໂດຍສະເພາະສຳລັບອຸດສາຫະກຳສິ່ງອອກ. ໂດຍພິຈາລະນາບັນດາໂຄງການດ້ານອຸດສາຫະກຳຕ່າງໆທີ່ເປັນໄປໄດ້, ການບໍລິການພະລາທິການຢູ່ CLP ຕ້ອງມີຄວາມສະດວກ ແລະ ມີການປັບປຸງໂດຍສະເພາະສຳລັບຜະລິດຕະພັນກະສິກຳນັ້ນຕ້ອງໄວ, ຖືກເວລາ ແລະ ປອດໄພ.

(3) ຫລາຍການບໍລິການ

ນຶ່ງຂອງ ບັນດາຈຸດປະສົງທີ່ສຳຄັນຂອງ ການພັດທະນາ CLP ແມ່ນເພື່ອສະໜອງສະພາບແວດລ້ອມດ້ານທຸລະກິດທີ່ເອື້ອອຳນວຍສຳລັບຂັບເຄື່ອນທຸລະກິດພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ. CLP ເປັນພື້ນທີ່ທີ່ກຳນົດເພື່ອສະໜອງບັນດາສິ່ງດຶງດູດເພື່ອສົ່ງເສີມທຸລະກິດພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ :

- ໃຫ້ກຳເນີດທຸລະກິດ ເຊັ່ນການແນະນຳສຳລັບການປັບປຸງການບໍລິຫານ ແລະ ການໄກ່ເກ້ຍພາຍໃນຂອງ ບັນດາລູກຄ້າກັບບັນດາຜູ້ສົ່ງພາຍໃນ
- ບໍລິການຂ່າວສານ
- ສະໜັບສະໜູນ ແລະ ສະໜອງທຸລະກິດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ຍ້ອນຄາດວ່າ CLP ຈະຂົນຖ່າຍສິນຄ້າ EXIM ທີ່ດຸນດ່ຽງກັນໄດ້ດີທາງດ້ານບໍລິມາດ ແລະ ບັນດາສິນຄ້າທີ່ຫລາຍຫລາຍຈຶ່ງມີຄວາມຕ້ອງການທີ່ເປັນໄປໄດ້ສຳລັບການບໍລິການຂ່າວສານຢູ່ໃນ CLP ໃນປະຈຸບັນ, ເພື່ອຊ່ວຍເຕົ້າໂຮມ ແລະ ສະສົມຂອງ ສິນຄ້າ EXIM.

4.2.2 ບັນດາໜ້າທີ່ພາຍໃຕ້ການຫລາຍກິດຈະການ

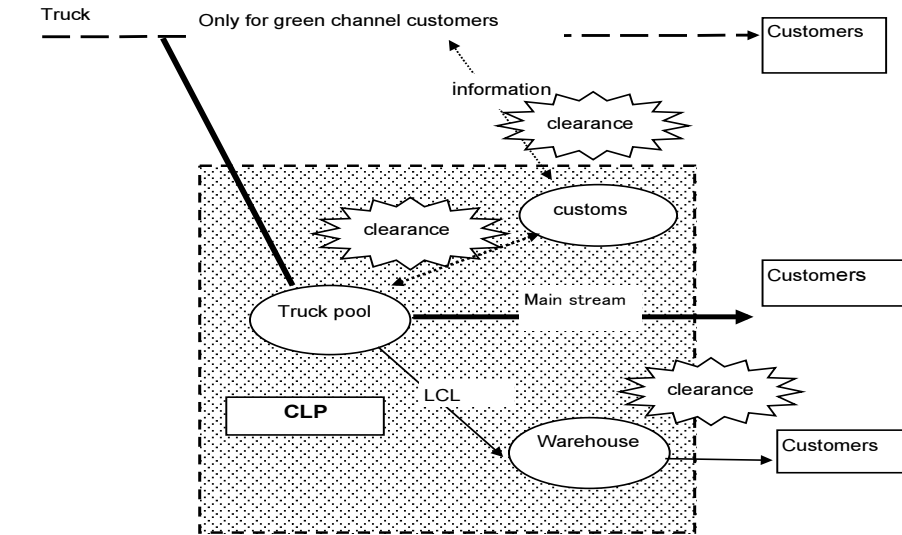
(1) ພະລາທິການລະຫວ່າງປະເທດ

1) ການນຳເຂົ້າ

ບັນດາສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າໄດ້ຮັບ ແລະ ມີແນວໂນ້ມຈະໄດ້ຮັບບໍລິການດ້ວຍລົດບັນທຸກທີ່ເຕັມ ຫລື ຜູ້ສິນຄ້າທີ່ບັນຈຸເຕັມ. ເຖິງແມ່ນວ່າລະບຽບປະຈຸບັນຈຳກັດສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າໃຫ້ຂົນສົ່ງສະຖານີທີ່ກຳນົດ, ລັດຖະບານລາວໄດ້ອອກກົດໝາຍໂຍະຍານລະບຽບການເພື່ອອະນຸຍາດໃຫ້ມີການແຈກຢາຍສິນຄ້ານຳເຂົ້າໂດຍກົງ. CLP ຈະປະຕິບັດຕາມແນວໂນ້ມອັນນີ້, ອະນຸຍາດວິທີການຂອງ ພາສີໂດຍບໍ່ມີການຂົນສົນຄ້າລົງ. ດັ່ງນັ້ນ, CLP ຕ້ອງມີລານຈອດລົດບັນທຸກ ແລະ/ຫລື ພື້ນທີ່ລໍຖ້າສຳລັບການອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ. ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ວິທີການຂອງ ພາສີ, CLP ຕ້ອງມີລົດແກ່ ຫລື ລົດລາກ.

ໃນ CLP, ສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າສ່ວນຫລາຍແມ່ນສາມາດແຈກຢາຍໃຫ້ຜູ້ຮັບໂດຍກົງ ແລະ ຫລຸດຜ່ອນໜ້າ

ທີ່ຂອງ ຄວາມຕ້ອງການສາງ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, CLP ສາມາດຮັບສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ທັນສະໄໝຂອງ ສາງ ແລະ ເຮັດໜ້າທີ່ເພື່ອສະໜອງການບໍລິການມູນຄ່າເພີ່ມ, ການບັນຊີທີ່ມີຄຸນນະພາບ ແລະ ການບໍລິການດ້ານການຄຸ້ມຄອງສາງ.

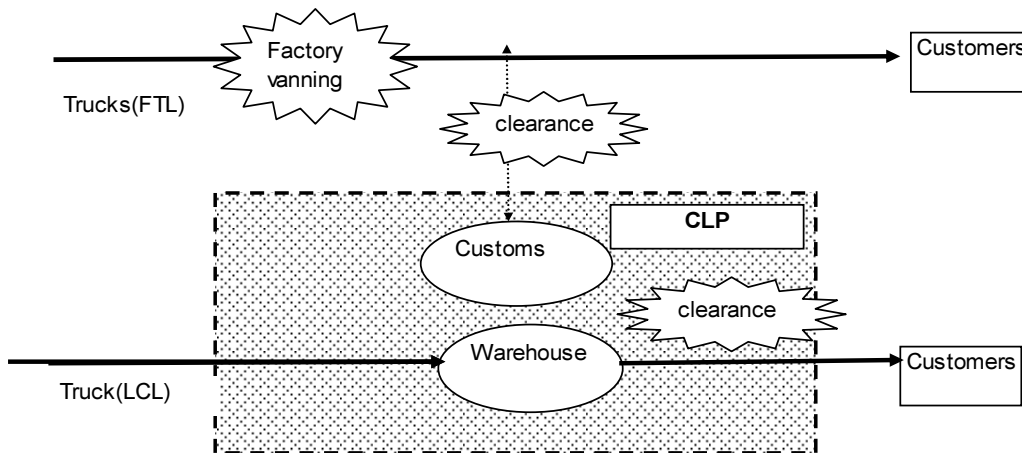


Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.2.2 ໜ້າທີ່ຂອງ ການນຳເຂົ້າ

2) ການສົ່ງອອກ

ໄດ້ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ວິທີການຂອງ ພາສີຢ່າງຫລວງຫລາຍສຳລັບສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ ລະບົບຂົນສົ່ງດ້ວຍລົດບັນທຸກຂອງ ໂຮງງານໄດ້ກາຍເປັນວິທີປະຕິບັດທົ່ວໄປໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ເມື່ອເວົ້າແບບນັ້ນ, ຕ້ອງສະໜອງການປະຕິບັດງານຂອງ ພາສີຢູ່ CLP. ຄາດວ່າ CLP ຈະປະກອບດ້ວຍບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ສາງ ແລະ ດັ່ງນັ້ນ, CLP ຈະສະໜອງການບໍລິການຂອງ LCL ແລະ ການບໍລິການມູນຄ່າເພີ່ມສຳລັບການປະຕິບັດງານຂອງ ພາສີ.



Source: JICA Study Team

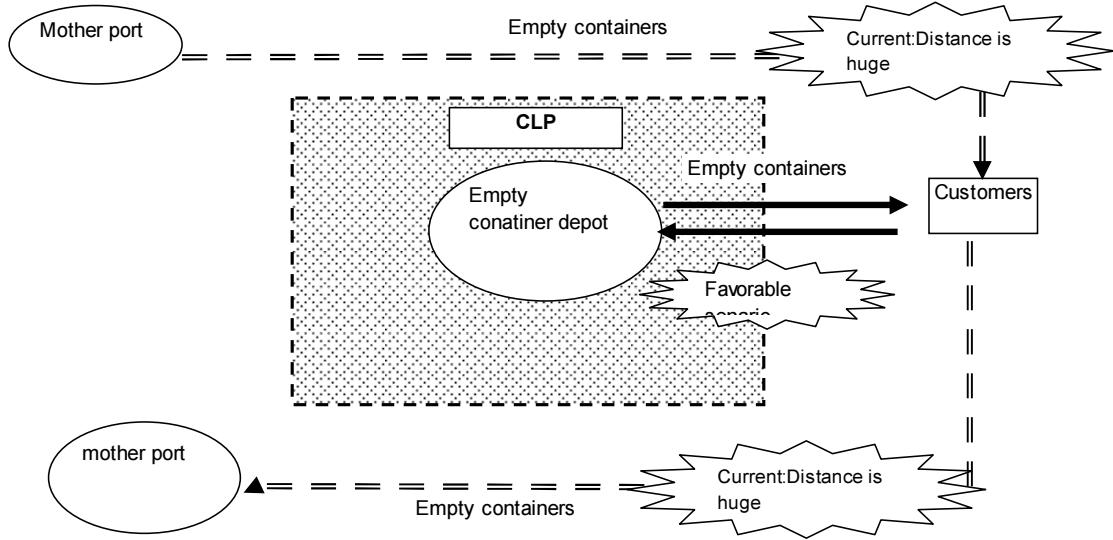
ຮູບ 4.2.3 ໜ້າທີ່ຂອງ ການສົ່ງອອກ

3) ສະຖານີຕັ້ງສິນຄ້າ

ລານຕັ້ງສິນຄ້າ (CY) ແມ່ນສະຖານທີ່ເພື່ອຈັດສົ່ງ ແລະ ຮັບບັນດາຕັ້ງສິນຄ້າທີ່ມີການຄ້າປະກັນພັນທະ ຫລື ບໍ່ມີການຄ້າປະກັນ. ສ.ປ.ປ.ລາວ ໄດ້ສ້າງ CY ມາແລ້ວ, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບັນດາເຈົ້າຂອງຕັ້ງສິນຄ້າ, ເຊັ່ນບໍລິສັດເດີນເຮືອໃນ ສ.ປ.ປ. ລາວ ສ່ວນຫລາຍບໍ່ເຂັ້ມແຂງຍ້ອນວ່າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້ານັ້ນຕໍ່າ ແລະ ການຄວບຄຸມບັນຊີສາງມີຄຸນນະພາບຕໍ່າ (ບໍ່ມີຕັ້ງສິນຄ້າກັບຄືນ, ຄວາມບໍ່ແນ່ນອນຂອງການກຳນົດທີ່ຢູ່ຂອງ ຕັ້ງສິນຄ້າ ແລະ ຕາຕະລາງການກັບຄືນບໍ່ແນ່ນອນ). ດັ່ງນັ້ນ, ຖ້ວງຂອງ ຕັ້ງສິນຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນຕໍ່າຫລາຍ ແລະ ບັນດາເຈົ້າຂອງຕັ້ງສິນຄ້າເສັຍຜົນປະໂຫຍດ.

ເພື່ອກ່າວເຖິງບັນຫານີ້, ຄວນຈັດໃຫ້ມີສະຖານີຂອງ ຕັ້ງສິນຄ້າເປົ່າຢູ່ໃນ CLP ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນຄ່າຂົນສົ່ງຕັ້ງສິນຄ້າຊຶ່ງສາມາດເຮັດໃຫ້ການແຈກຢາຍຕັ້ງສິນຄ້າເປົ່າຖືກລົງ. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງສະພາບໃນປະຈຸບັນວ່າຕັ້ງສິນຄ້າເປົ່າແມ່ນຖືກແຈກຢາຍໄປຫາ/ມາຈາກປະເທດໄທນັ້ນ, ສາມາດຫລຸດຄ່າພະລາທິການລົງດ້ວຍກາ ພັດທະນາສະຖານີຕັ້ງສິນຄ້າເປົ່າ.

ຄວນສັງເກດວ່າການນຳໃຊ້ຕັ້ງສິນຄ້າສຳລັບການຂົນສົ່ງທາງບົກແມ່ນນິຍົມຫລາຍໃນປະເທດໄທ ແລະ ມະເລເຊັຍ ແລະ ໄດ້ສັງເກດເຫັນສ່ວນນຶ່ງໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ຕັ້ງສິນຄ້າເຫລົ່ານີ້ແມ່ນບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ/ຫລື ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າເປັນເຈົ້າຂອງ.ດັ່ງນັ້ນ, ບໍ່ຄືບັນດາບໍລິສັດເດີນເຮືອ(ມີແນວໂນ້ມເພື່ອຄວບຄຸມການນຳໃຊ້ຕັ້ງສິນຄ້າຂອງ ເຂົາເຈົ້າ), ບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າມີແນວໂນ້ມນຳໃຊ້ຕັ້ງສິນຄ້າເປົ່າເພື່ອຫລຸດຜ່ອນຄ່າຂົນສົ່ງ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.2.4 ຫນ້າທີ່ຂອງ ລານຕັ້ງສິນຄ້າເປົ່າ



ຮູບ 4.2.5 ຫນ້າທີ່ຂອງ ການບໍລິການທີ່ກຳນົດ

(2) ການບໍລິການທີ່ກຳນົດ

ບັນດາສິນຄ້າຕົ້ນຕໍທີ່ໄດ້ໃຫ້ບໍລິການຢູ່ CLP ຈະເປັນການສົ່ງອອກບັນດາຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ ແລະ ດັ່ງນັ້ນ, ຄາດວ່າ CLP ຈະສະໜອງການບໍລິການທີ່ກຳນົດເພື່ອສົ່ງອອກບັນດາຜະລິດຕະພັນເຫລົ່ານັ້ນ. ການຫາລືດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ລົງລາຍລະອຽດຂອງ ການບໍລິການທີ່ກຳນົດນີ້ສຳລັບຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ.

1) ການປັບປຸງການດຳເນີນການຂອງ ຂາເຂົ້າ

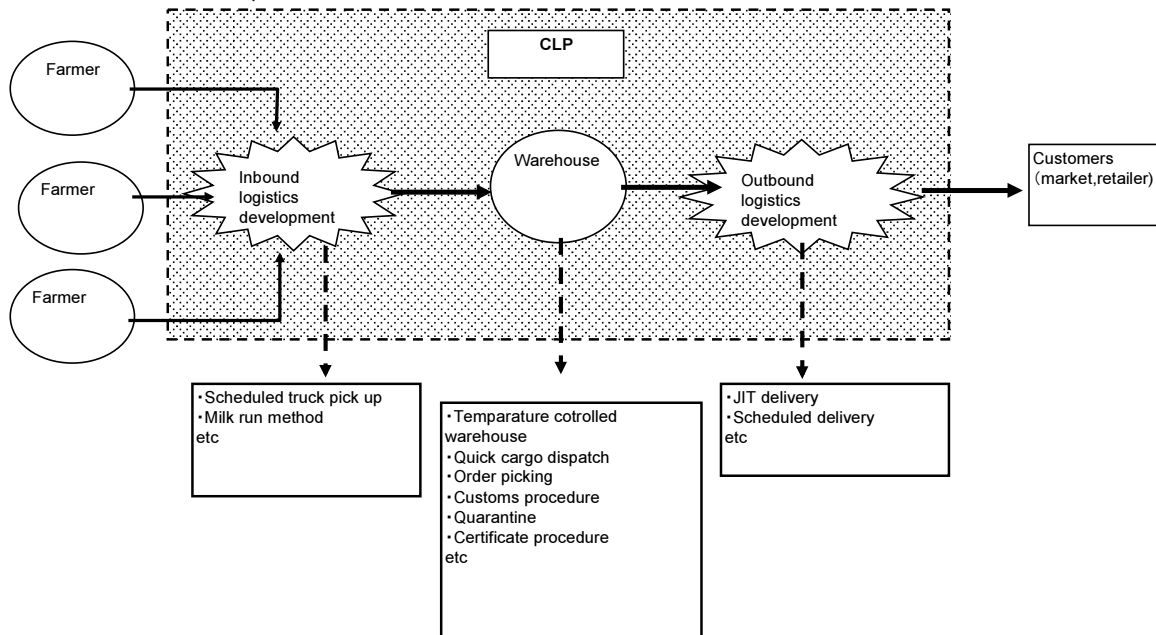
ໃນປະຈຸບັນ, ບັນດາຊາວນາທ້ອງຖິ່ນມີແນວໂນ້ມສົ່ງຜົນຜະລິດຂອງ ເຂົ້າເຂົ້າໄປຍັງສາງສິ່ງອອກໂດຍກົງ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃກ້ຈຸດຂ້າມແດນຂອງ ປະເທດໄທ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄວນປັບປຸງ ແລະ ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການ ການດຳເນີນການຂອງ ຂາເຂົ້າ, ຊຶ່ງໃຫ້ຜົນປະໂຫຍດແກ່ທັງຊາວນາ ແລະ ທັງພາສີດ້ວຍການສະໜອງ ເຕກໂນໂລຊີທີ່ກ້າວໜ້າເຊັ່ນການເຕົ້າໂຮມ, ວິທີເຄື່ອນຍ້ານ, ການດຳເນີນການຂອງ ການເກັບສິນຄ້າ ແບບມີຕາຕະລາງ.

2) ການປັບປຸງການຄຸ້ມຄອງສາງ

ສາງສິນຄ້າສົ່ງອອກປະຈຸບັນເປັນສາງກາງແຈ້ງໂດຍບໍ່ມີອຸປະກອນໃດໆ. ບັນດາຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ ຕ້ອງໄດ້ເກັບຮັກສາໃນສະພາບໃດນຶ່ງ. ບາງຜະລິດຕະພັນກະສິກຳຕ້ອງໄດ້ເກັບຮັກສາໃນສາງທີ່ຄວບຄຸມ ອຸນຫະພູມ. ສາງຄວບຄຸມອຸນຫະພູມແມ່ນມີປະສິດທິພາບເພື່ອຮັກສາຄຸນນະພາບຂອງ ຜົນຜະລິດ ແລະ ຮັກສາການແຈກຢາຍຕະລອດປີເພື່ອຂາຍຜົນຜະລິດໃນລາຄາທີ່ສູງກວ່າ. ນອກຈາກການພັດທະນາສິ່ງ ອຳນວຍຄວາມສະດວກແລ້ວ, ຢູ່ CLP ຕ້ອງໄດ້ສະໜອງການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານສາງທີ່ມີຄຸນນະພາບຕື່ມ ອີກເພື່ອການແຈກຢາຍຜົນຜະລິດໃຫ້ສະດວກ.

3) ການປັບປຸງການແຈກຢາຍ

ຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງການບໍລິການຂອງ ການແຈກຢາຍທີ່ໄດ້ສະໜອງຢູ່ໃນ CLP ນຳອີກ. ຍາມພາຫານະທັນນຳ ໃຊ້ສຳລັບການແຈກຢາຍນີ້ຕ້ອງໄດ້ຄວບຄຸມອຸນຫະພູມ. ຕ້ອງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານວິທີການຂອງ ພາສີ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການບໍລິການຂອງ ການແຈກຢາຍມີຄວາມສະດວກຍ້ອນວ່າຜະລິດຕະພັນກະສິກຳນັ້ນ ຕ້ອງປະຕິບັດຕາມລະບຽບຂອງ ການກັກກັນພືດ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງ ອາຫານ. ການພັດທະນາພື້ນ ທີ່ການກວດກາຮ່ວມ (CCA) ສາມາດປະກອບສ່ວນໃຫ້ແກ່ການປັບປຸງການແຈກຢາຍບັນດາຜະລິດຕະ ພັນກະສິກຳນີ້ຫລາຍທີ່ສຸດ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.2.6 ສະຖານທີ່ທາງເລືອກຂອງ CLP

4.2.3 ການບໍລິການຂອງ CLP

ໄດ້ສັງລວມລາຍລະອຽດຂອງ ການບໍລິການທີ່ມີຢູ່ໃນ CLP ໃນການຫາລືລຸ່ມນີ້.

(1) ສິນຄ້າ EXIM ທີ່ບັນທຸກເຕັມ

ຍ້ອນວ່າມີແນວໂນ້ມຈະແຈກຢາຍບັນດາສິນຄ້າ EXIM ທີ່ບັນທຸກເຕັມລະຫວ່າງຜູ້ສົ່ງ ແລະ ຜູ້ຮັບສິນຄ້າ ໂດຍກົງ ແລະ ໄດ້ຂົນສົ່ງບັນດາສິນຄ້າເຫລົ່ານີ້ດ້ວຍລົດບັນທຸກທີ່ບັນທຸກເຕັມ, ຢູ່ໃນ CLP ຕ້ອງມີການບໍ ລິການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

ຕາຕະລາງ 4.2.1 ການບໍລິການພາຍໃຕ້ສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກທົ່ວໄປ

Functions	Detailed service
Truck export and import	Customs (CIQ)
	Truck arrival and dispatch
	Temporary cargo storage (Stop-over)
	Warehouse (Storage, bonded)
	LCL service
	Consolidation
CY	Empty van depot
	Stuffed container yard (depot)
	Container arrival/dispatch
	Empty container pool
	Returning empty container to origin port

Note: Detailed services in gothic letters represent key services.
Source: JICA Study Team

(2) ສາງສິນຄ້າທີ່ຈັດໄດ້ວາງ

ຍ້ອນວ່າບັນດາສິນຄ້າເຫຼົ່ານີ້ມີແນວໂນ້ມຕ້ອງການສາງ ແລະ ຫນ້າທີ່ຂອງ ບັນຊີສາງຢູ່ CLP, ຢູ່ CLP ຕ້ອງມີການບໍລິການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

ຕາຕະລາງ 4.2.2 ການບໍລິການພາຍໃຕ້ສິນຄ້າທົ່ວໄປທີ່ຕ້ອງການການດຳເນີນການຂອງ ສາງ

Functions	Detailed service
Inbound	Scheduled pick-up planning and implementation
	Milk run cargo pick up
Warehouse	Inventory control and management
	Speedy picking and packing
	Sorting
	Accurate and quick picking
	Order picking
	Re-packing
	Quick dispatch
	Schedule controlling
	Processing
	VMI (Vendor Management Inventory)
	Bonded cargo inventory (for import/domestic)
	Customs procedure (for import/domestic)
	Duty payment and cash control (for import/domestic)
Keep recording foreign/domestic inventory	
Outbound	JIT delivery
	Backhaul arrangement

Note: Detailed services in gothic letters represent key services.
Source: JICA Study Team

(3) ຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ

ຍ້ອນວ່າຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ, ສິນຄ້າສົ່ງອອກຕົ້ນຕໍທີ່ໄດ້ໃຫ້ບໍລິການຢູ່ CLP, ຕ້ອງການການບໍລິການສະເພາະ, ດັ່ງທີ່ໄດ້ເວົ້າຢູ່ຂ້າງເທິງ, ຢູ່ CLP ຕ້ອງມີການບໍລິການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

ຕາຕະລາງ 4.2.3 ການບໍລິການພາຍໃຕ້ສິນຄ້າກະສິກໍາເພື່ອສົ່ງອອກ

Functions	Detailed service
Inbound	Scheduled pick-up planning and implementation
	Milk run cargo pick up
Warehouse	Inventory control and management
	Speedy picking and packing
	Sorting
	Accurate and quick picking
	Order picking
	Re-packing
	Quick dispatch
	Processing
	Temperature control stock
	Customs procedure
	Quarantine
Export/import permit and certificate issue	
Outbound	JIT delivery
	Backhaul arrangement
	Tracing

Note: Detailed services in gothic letters represent key services.

Source: JICA Study Team

4.2.4 ບັນດາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທີ່ຈໍາເປັນຢູ່ CLP

CLP ຕ້ອງການສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆເພື່ອສະໜອງການບໍລິການທີ່ໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງ. ຄວາມຕ້ອງການສໍາລັບບັນດາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການຂົນສົ່ງກັບສະນິດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ໃຫ້ບໍລິການ. CLP ຕ້ອງການບາງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກລວມ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການຄຸ້ມຄອງເພື່ອໃຫ້ CLP ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນພື້ນທີ່/ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທີ່ໄດ້ກໍານົດ.

ຕາຕະລາງ 4.2.4 ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທີ່ຈໍາເປັນໃນ VLP

Function	Service	Facilities
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 deport	Stuffed container pool (CY) Empty container pool	Open space for container storage Chassis pool Truck pool
Domestic	Inbound transport service Warehouse management Outbound	General warehouse
Dedicated service (Agricultural export)	Inbound transport service Warehouse management Outbound	Temperature controlled warehouse
Business Incubation		Administration office
Information Service		
Support & related business		Maintenance shop, Office Container Washing

Function	Service	Facilities
		Administration office Temporary parking lots Gate, Buffer, Road (in CLP)

Source: JICA Study Team

4.3 ການຂົນຖ່າຍບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າ

4.3.1 ວິທີຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຢູ່ CLP

ເບື້ອງຕົ້ນໄດ້ສ້າງຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ, ທີ່ໄດ້ສ້າງສຳລັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກສຳລັບການວິເຄາະແຫ່ງຊາດເພື່ອກຳນົດຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດຊຶ່ງຈະສະໜອງການແນະນຳທີ່ຈຳເປັນເພື່ອໃຫ້ເຫັນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຢູ່ລະດັບຈຸນລະພາກເຊັ່ນສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຂົນຖ່າຍຢູ່ໃນ CLP. ໂດຍນຳໃຊ້ຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການແບບຄົບຊຸດ, ສາມາດສັງລວມວິທີການຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າສຳລັບ CLP ດັ່ງລຸ່ມນີ້.

- CLP ຈະຂົນຖ່າຍສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກໄປຫາ/ມາຈາກປະເທດໄທ ແລະ ສິນຄ້າຜ່າ ສ.ປ.ປ.ລາວ ຈາກປະເທດໄທໄປຫາຫວຽດນາມ ຫລື ກຳປູເຈັຍ.
- ການນຳໃຊ້ຕູ້ສິນຄ້າແມ່ນແພ່ຫລາຍໃນທົ່ວໂລກ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈະໄດ້ຈັດປະເພດຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າທີ່ໄປໃນອານາຄົດດ້ວຍສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່, ຕູ້ສິນຄ້າ, ສິນຄ້າທົ່ວໄປ, ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ ແລະ ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ຈະໄດ້ຄາດຄະເນບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ໃສ່ຕູ້ສິນຄ້າຕ່າງໆ.

4.3.2 ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ

ໂດຍນຳໃຊ້ຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ, ທີ່ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນສຳລັບການວິເຄາະແຫ່ງຊາດນັ້ນ, ຈະໄດ້ຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນ CLP ໂດຍອີງໃສ່ບັນດາເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນດັ່ງລຸ່ມນີ້ .

- ໄດ້ກຳນົດປີເປົ້າໝາຍເປັນປີ 2025 ແລະ ປີໄລຍະກາງເປັນປີ 2015.
- ໂດຍນຳໃຊ້ຂອບດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມອັນດຽວກັນ, ໄດ້ນຳໃຊ້ການເຕີບໂຕປະຈຳປີຂອງ GDP 7.5% (ແຕ່ 2011 ຫາ 2020) ແລະ 7.0% ຕໍ່ປີ (ແຕ່ 2021 ຫາ 2025) ແລະ ການເຕີມໂຕຂອງປະຊາກອນ 1.7% ຕໍ່ປີ (ແຕ່ 2008 ຫາ 2025) ກັບຕົວແບບຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງ.
- ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າ EXIM ໃນປະຈຸບັນຖືກແບ່ງເປັນ 99 ປະເພດສິນຄ້າ(ຕາມກົດຕົວເລກ HS 2) ແລະ ໄດ້ຄາດຄະເນສ່ວນແບ່ງຂອງ ສິນຄ້າຢູ່ CLP ກັບສິນຄ້າ EXIM ທັງໝົດດ້ວຍບັນດາສິນຄ້າທີ່ເກັບໄດ້ຂອງ ສິນຄ້າ EXIM ທີ່ຈະຂົນຖ່າຍ (ເບິ່ງຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້).

ຕາຕະລາງ 4.3.1 ອັດຕາສ່ວນຂອງ ການຂົນຖ່າຍສິນຄ້າຕາມສະນິດຂອງ ສິນຄ້າຢູ່ CLP

Commodity Type	Share of CLP	
	Import	Export
1) Rice & Cereals	50%	50%
2) Animal Products	70%	0%
3) Sugar & Sugar Confectionary	100%	0%
4) Fruits & Vegetables	3%	85%
5) Animal Feed & Fertilizers	100%	0%
6) Mineral & Construction Material	0%	0%
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	44%	95%
8) Manufactured Goods	76%	99%
9) Petroleum	0%	0%
10) Woods Products	0%	1%
Total	14%	40%

Note: Calculated from C2000 Custom Data.
Source: JICA Study Team

4.3.3 ການກຳເນີດ/ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງ, ໄດ້ຄາດຄະເນປັດໃຈຂອງ ການຂະຫຍາຍຕົວດ້ວຍການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ/ຜ່ານແດນ ແລະ ສິນຄ້າ. ໂດຍນຳໃຊ້ປັດໃຈຂອງ ການຂະຫຍາຍຕົວອັນດຽວກັນ, ໄດ້ຄາດຄະເນບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກໄປຫາ/ມາຈາກປະເທດໄທ, ຊຶ່ງສະໜອງການຄວບຄຸມສຳລັບການຄາດຄະເນສິນຄ້າທັງໝົດທີ່ຂົນຖ່າຍໃນ CLP. ສົມມຸດໃຫ້ CLP ດຳເນີນການສ່ວນນຶ່ງພາຍໃນ 2015 ແລະ ດຳເນີນການຢ່າງເຕັມສ່ວນພາຍໃນ 2025. ດັ່ງນັ້ນ, ໄດ້ຄາດຄະເນບໍລິມາດທີ່ຂົນຖ່າຍຂອງ CLP ໃນ 2015 ຫນ້ອຍເກີນໄປໂດຍນຳໃຊ້ສ່ວນແບ່ງຂອງ ສິນຄ້າປະຈຸບັນທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ສາຍໃນປະຈຸບັນກັບບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທັງໝົດທີ່ຜ່ານຊາຍແດນຈຳປາສັກ. ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ສະແດງບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກໃນອານາຄົດໃນປີ 2015 ແລະ 2025.

ຕາຕະລາງ 4.3.2 ບໍລິມາດຂອງ ການນຳເຂົ້າປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ

Commodity Type	Forecasted Import Volume (1000 ton)			Expansion Factor	
	2009	2015	2025	2015/2009	2025/2009
1) Rice & Cereals	7.8	11.3	22.9	1.45	2.92
2) Animal Products	1.8	2.5	4.8	1.36	2.63
3) Sugar & Sugar Confectionary	1.7	1.6	2.2	0.96	1.28
4) Fruits & Vegetables	2.4	4.3	9.4	1.79	3.87
5) Animal Feed & Fertilizers	13.1	20.8	44.0	1.59	3.36
6) Mineral & Construction Material	98.1	154.7	319.5	1.58	3.26
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	21.3	37.2	80.7	1.75	3.79
8) Manufactured Goods	15.0	23.8	48.8	1.59	3.26
9) Petroleum	71.9	119.0	250.5	1.66	3.49
10) Woods Products	0.4	0.7	1.4	1.62	3.46
Total	233.5	376.0	784.3	1.61	3.34

Note: The figures show import volume from Thailand.
Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 4.3.3 ບໍລິມາດຂອງ ການສົ່ງອອກປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ

Commodity Type	Forecasted Export Volume (1000 ton)			Expansion Factor	
	2009	2015	2025	2015/2009	2025/2009
1) Rice & Cereals	2.9	3.1	3.7	1.08	1.26
2) Animal Products	1.6	2.0	3.4	1.24	2.13
3) Sugar & Sugar Confectionary	0.0	0.0	0.0	1.00	1.00
4) Fruits & Vegetables	61.2	96.2	176.7	1.57	2.89
5) Animal Feed & Fertilizers	0.1	0.1	0.1	1.17	1.69
6) Mineral & Construction Material	0.0	0.0	0.0	1.00	1.00
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	1.6	2.7	5.1	1.67	3.21
8) Manufactured Goods	1.3	2.0	3.8	1.60	2.97
9) Petroleum	0.0	0.0	0.0	1.00	1.00
10) Woods Products	46.0	56.6	86.6	1.23	1.88
Total	114.7	162.8	279.5	1.42	2.46

Note: The figures show export volume to Thailand.
Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 4.3.4 ບໍລິມາດຂອງ ການຜ່ານແດນປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ(ຈາກໄທຫາທວງດນາມ, ກຳປູເຈັຍ)

Commodity Type	Forecasted Transit Volume (1000 ton)			Expansion Factor	
	2009	2015	2025	2015/2009	2025/2009
1) Rice & Cereals	0.0	0.0	0.0	1.70	3.69
2) Animal Products	0.0	0.0	0.0	1.70	3.69
3) Sugar & Sugar Confectionary	0.0	0.0	0.0	1.70	3.69
4) Fruits & Vegetables	0.0	0.0	0.0	1.70	3.69
5) Animal Feed & Fertilizers	0.0	0.0	0.0	1.71	3.71
6) Mineral & Construction Material	0.1	0.2	0.4	1.70	3.69
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	0.0	0.0	0.0	1.70	3.69
8) Manufactured Goods	0.0	0.0	0.0	1.70	3.69
9) Petroleum	6.3	10.7	23.2	1.70	3.69
10) Woods Products	0.0	0.0	0.0	1.71	3.71
Total	6.4	10.9	23.7	1.70	3.69

Note: The figures show transit volume from Thailand.
Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 4.3.5 ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຢູ່ CLP ໃນ 2015

	Import	Export	Transit	Total (1000 ton)
1) Rice & Cereals	5.7	1.6	0.0	7.2
2) Animal Products	1.8	0.0	0.0	1.8
3) Sugar & Sugar Confectionary	1.6	0.0	0.0	1.6
4) Fruits & Vegetables	0.1	26.0	0.0	26.2
5) Animal Feed & Fertilizers	20.8	0.0	0.0	20.8
6) Mineral & Construction Material	0.4	0.0	0.2	0.6
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	16.4	0.0	0.0	16.4
8) Manufactured Goods	18.0	2.0	0.0	20.1
9) Petroleum	0.0	0.0	0.0	0.0
10) Woods Products	0.0	11.8	0.0	11.8
Total	64.8	41.4	0.2	106.4

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 4.3.6 ບໍລິມາດຂອງ ການຂົນຖ່າຍທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຢູ່ CLP ໃນ 2025

	Import	Export	Transit	Total (1000 ton)
1) Rice & Cereals	11.4	1.8	0.0	13.3
2) Animal Products	3.4	0.0	0.0	3.4
3) Sugar & Sugar Confectionary	2.2	0.0	0.0	2.2
4) Fruits & Vegetables	0.3	149.8	0.0	150.1
5) Animal Feed & Fertilizers	44.0	0.0	0.0	44.0
6) Mineral & Construction Material	0.8	0.0	0.4	1.2
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	35.6	4.9	0.0	40.4
8) Manufactured Goods	36.9	3.8	0.0	40.7
9) Petroleum	0.0	0.0	0.0	0.0
10) Woods Products	0.0	0.5	0.0	0.5
Total	134.6	160.7	0.5	295.8

Source: JICA Study Team

4.3.4 ອັດຕາສ່ວນຂອງ ການນຳໃຊ້ຕູ້ສິນຄ້າ

ໄດ້ຄາດຄະເນອັດຕາສ່ວນຂອງ ສິນຄ້າທີ່ໃສ່ຕູ້ສິນຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວດ້ວຍການວິເຄາະຈາກທົ່ວທັງປະເທດ, ຊຶ່ງລວມ GDP ແລະ ປະຊາກອນໃນທາງດຽວກັນເປັນການຄາດຄະເນອັດສ່ວນທີ່ໃສ່ຕູ້ສິນຄ້າຢູ່ເຂດ ະລາຫິການວຽງຈັນ.

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

ໃນນີ້, CONT: ຕູ້ສິນຄ້າປະຈຳປີທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ (ລ້ານ TEU), GDP: ຜະລິດຕະພັນລວມພາຍໃນ (ລ້ານ USD), Pop: ພົນລະເມືອງ (ລ້ານ)

ໂດຍນຳໃຊ້ການເຕີບໂຕປະຈຳປີຂອງ GDP 7.5% (ແຕ່ 2011 ຫາ 2020) ແລະ 7.0% (ແຕ່ 2021 ຫາ 2025) ແລະ ການເຕີບໂຕຂອງ ປະຊາກອນ 1.7% ຕໍ່ປີ (ແຕ່ 2008 ຫາ 2025), ໄດ້ຄາດຄະເນການຈະລາຈອນຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ປະມານ 0.08 ລ້ານ TEUs, ເທົ່າກັບ 953 ພັນໂຕນ, ພາຍໃນ 2025. ນອກຈາກນີ້ແລ້ວ ແລະ ນີ້ມັນເຊື້ອໄຟແລ້ວ, ບໍລິມາດຂອງ ການຄ້າຈະປະມານ 2,968 ພັນໂຕນ ພາຍໃນ 2025, ຫມາຍວ່າ 32% ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປຈະຂົນສົ່ງດ້ວຍຕູ້ສິນຄ້າ. ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ສະແດງອັດຕາສ່ວນຂອງ ການນຳໃຊ້ຕູ້ສິນຄ້າເຖິງ 2025.

ຕາຕະລາງ 4.3.7 ອັດຕາສ່ວນຂອງ 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

4.3.5 ຂະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່

ສາມາດຈັດບັນດາສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ໃນ CLP ເປັນສີ່ສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່: ຜູ້ສົນຄ້າ, ສົນຄ້າທົ່ວໄປ, ສົນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກ ແລະ ນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ. ໄດ້ກໍານົດອັດຕາສ່ວນທີ່ນໍາໃຊ້ຜູ້ສົນຄ້າໂດຍອີງໃສ່ສາຍທ່ານາແລ້ງ ໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນໃນປະຈຸບັນ, ດັ່ງສະແດງໃນບັນດາຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 4.3.8 ຂະນິດຂອງ ສົນຄ້າ ແລະ ຂອງ 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 4.3.9 ຂະນິດຂອງ ສົນຄ້າ ແລະ ຂອງ 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

4.3.6 ຜົນຂອງ ການສັງລວມຄວາມຕ້ອງການສົນຄ້າຢູ່ CLP ໃນອານາຄົດ

ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ສະແດງຄວາມຕ້ອງການສົນຄ້າຢູ່ CLP ໃນອານາຄົດ ແລະ ສາມາດສັງລວມຜົນຂອງ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການໃນອານາຄົດສໍາລັບສົນຄ້າຂອງ CLP ດັ່ງລຸ່ມນີ້.

- ບໍລິມາດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຂອງ ການຂົນຖ່າຍສົນຄ້າປະຈໍາປີຢູ່ CLP ຈະມີປະມານ 106 ພັນໂຕນ ໃນ 2015 ແລະ 296 ພັນໂຕນໃນ 2025.

- ສ່ວນແບ່ງຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ໄປຈະຫລຸດລົງຈາກ 12% ແລະ 73% ໃນ 2015 ເປັນ 1% ແລະ 67% ໃນ 2025 ຕາມລຳດັບ.
- ສິນຄ້າທີ່ໃສ່ຕູ້ສິນຄ້າຈະເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 15% ໃນ 2015 ເປັນ 32% ໃນ 2025.

ຕາຕະລາງ 4.3.10 ບໍລິມາດຂອງ ການໃຫ້ບໍລິການປະຈຳປີຕາມສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ 2015

Unit: 000 ton

Commodity Type	Petroleum Freight	Heavy Bulk	General Cargo	Container	Total
1) Rice & Cereals	0.0	0.0	5.9	1.3	7.2
2) Animal Products	0.0	0.0	1.4	0.3	1.8
3) Sugar & Sugar Confectionary	0.0	0.0	1.3	0.3	1.6
4) Fruits & Vegetables	0.0	0.0	22.0	4.1	26.2
5) Animal Feed & Fertilizers	0.0	0.0	17.0	3.8	20.8
6) Mineral & Construction Material	0.0	0.6	0.0	0.0	0.6
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	0.0	0.0	13.4	3.0	16.4
8) Manufactured Goods	0.0	0.0	16.4	3.6	20.1
9) Petroleum	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10) Woods Products	0.0	11.8	0.0	0.0	11.8
Total	0.0	12.3	77.6	16.5	106.4

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 4.3.11 ບໍລິມາດຂອງ ການໃຫ້ບໍລິການປະຈຳປີຕາມສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ໃນ(ຫົວໜ່ວຍ: 1,000 ຕັນ) ໃນ 2025

Commodity Type	Petroleum Freight	Heavy Bulk	General Cargo	Container	Total
1) Rice & Cereals	0.0	0.0	9.0	4.3	13.3
2) Animal Products	0.0	0.0	2.3	1.1	3.4
3) Sugar & Sugar Confectionary	0.0	0.0	1.5	0.7	2.2
4) Fruits & Vegetables	0.0	0.0	101.9	48.2	150.1
5) Animal Feed & Fertilizers	0.0	0.0	29.9	14.1	44.0
6) Mineral & Construction Material	0.0	1.2	0.0	0.0	1.2
7) Chemical & Plastic & Industrial Material	0.0	0.0	27.5	13.0	40.4
8) Manufactured Goods	0.0	0.0	27.6	13.1	40.7
9) Petroleum	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10) Woods Products	0.0	0.5	0.0	0.0	0.5
Total	0.0	1.7	199.6	94.4	295.8

Source: JICA Study Team

4.3.7 ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ CLP

ການຫາລືທີ່ຜ່ານມາສະແດງໃຫ້ເຫັນການຄາດຄະເນນ້ຳໜັກຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ CLP ໃນອານາຄົດ. ຕໍ່ໄປ, ຫົວຂໍ້ທີ່ຈະຫາລືໃນຂໍ້ນີ້ແມ່ນການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂອງ ການຈະລາຈອນເພື່ອຂົນສົ່ງຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນຢູ່ CLP. ອັນຫນ້ອຍ, ການວິເຄາະລຸ່ມນີ້ຈະຄາດຄະເນຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກທີ່ຈຳເປັນສຳລັບຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄປຫາ/ມາຈາກ CLP.

(1) ຈຳນວນລົດບັນທຸກສຳລັບສິນຄ້າຂອງ CLP

1) ນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລັຍຕາມຄັນລົດ

ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ສັງລວມນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລັຍຕາມແຕ່ລະສະນິດຂອງ ລົດບັນທຸກ, ທີ່ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນຕາມຜົນການສຳຫລວດຂອງ ການກຳເນີດຖົງເດີນທາງຢູ່ສາທ່ານາແລ້ງ. ໂດຍພິຈາລະນານ້ຳໜັກລວມຂອງ ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນອານາຄົດຢູ່ CLP, ໄດ້ຄາດຄະເນນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລັຍຂອງລົດບັນທຸກທີ່ໄປດັ່ງໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້. ຈາກການສຳຫລວດຂອງ ການກຳເນີດຖົງເດີນທາງຢູ່ສາທ່ານາແລ້ງນັ້ນຄວນສັງເກດວ່ານ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລັຍຂອງ ລົດຕູ້ສິນຄ້າແມ່ນໄດ້ຄາດຄະເນຕ່າງຫາກຢູ່ 24 ໂຕນຕໍ່ຫົວໜ່ວຍທຽບເທົ່າ 40 ຟຸດ (FEU).

ຕາຕະລາງ 4.3.12 ນ້ຳໜັກສະເລັຍຂອງ ການບັນທຸກຕາມສະນິດຂອງ ລົດບັນທຸກ

Unit: ton/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 4.3.13 ນ້ຳໜັກສະເລັຍຂອງ ການບັນທຸກຕາມສະນິດຂອງ ລົດບັນທຸກ

Unit: ton

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

ມີສອງປະເພດຂອງ ການຂົນສົ່ງທີ່ກຳເນີດຈາກ CLP: ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະ ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ, ແລະ ການວິເຄາະດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງບໍລິມາດຂອງ ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ(ລົດບັນທຸກ)ຢູ່ CLP ທີ່ສ່ວນຫລາຍແມ່ນໄປຫາ/ມາຈາກປະເທດໄທ.

ໄດ້ຄາດຄະເນຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກລະຫວ່າງປະເທດຢູ່ CLP, ໂດຍແບ່ງຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າປະຈຳວັນດ້ວຍນ້ຳໜັກບັນທຸກສະເລັຍ. ສຳລັບສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າ, ໄດ້ກຳນົດນ້ຳໜັກບັນທຸກສະ

ເລີຍຂອງ ລົດພ່ວງສຳລັບການຄາດຄະເນບັນດາລົດບັນທຸກລະຫວ່າງປະເທດທີ່ໄດ້ແຈກຢາຍໄປຫາ/ມາ ຈາກ CLP. ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ສັງລວມຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກລະຫວ່າງປະເທດທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ແລະ ຊັບອກວ່າລົດບັນທຸກລະຫວ່າງປະເທດຈຳນວນ 35 ແລະ 65 ຄັນຈະນຳໃຊ້ CLP ເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າສົ່ງ ອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າໃນ 2015 ແລະ 2025, ຕາມລຳດັບ.

ຕາຕະລາງ 4.3.14 ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກລະຫວ່າງປະເທດຢູ່ CLP

Unit: truck/day

Year	2015			2025		
	Import	Export	Transit	Import	Export	Transit
Heavy Bulk	2	2	1	2	1	1
General Cargo	13	6	0	19	20	0
Container	7	3	1	11	11	0
Sub-total	22	11	2	32	32	1
Grand Total	35			65		

Source: JICA Study Team

3) ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກພາຍໃນຢູ່ CLP

ສຳລັບການຄາດຄະເນຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກພາຍໃນຢູ່ CLP ນັ້ນ, ໄດ້ກຳນົດຈຳນວນຂອງ ລົດບັນ ທຸກທີ່ຄາດຄະເນທີ່ຈະແຈກຢາຍສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າໃຫ້ແກ່ຕະລາດພາຍໃນໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ນຳໜັກບັນທຸກສະເລັຍຂອງ ລົດບັນທຸກ(ສຳລັບໃສ່ສິນຄ້າປະສົມ) ແລະ ລົດພ່ວງ(ໃສ່ສິນຄ້າເຕັມ ແລະ ສິນຄ້າທາງລົດໄຟ). ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ສັງລວມຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກພາຍໃນທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນ ແລະ ຊັບອກວ່າລົດບັນທຸກພາຍໃນຈຳນວນ 39 ແລະ 77 ຄັນຈະນຳໃຊ້ CLP ເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າໃຫ້ແກ່ຕະລາດພາຍໃນໃນ 2015 ແລະ 2025, ຕາມລຳດັບ.

ຕາຕະລາງ 4.3.15 ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກພາຍໃນປະເທດຢູ່ CLP

Unit: truck/day

Year	2015			2025		
	Import	Export	Transit	Import	Export	Transit
Full Loading						
Heavy Bulk	2	2	1	2	1	1
General Cargo	13	6	0	16	17	0
Container	7	3	1	10	9	1
Sub-total	22	11	2	28	27	2
Mixed Loading						
Heavy Bulk	0	0	0	0	0	0
General Cargo	3	1	0	7	7	0
Container	0	0	0	3	3	0
Sub-total	3	1	0	10	10	0
Grand Total	39			77		

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

Source: JICA Study Team

4.4 ແນວຄິດຂອງ ການຈັດວາງ

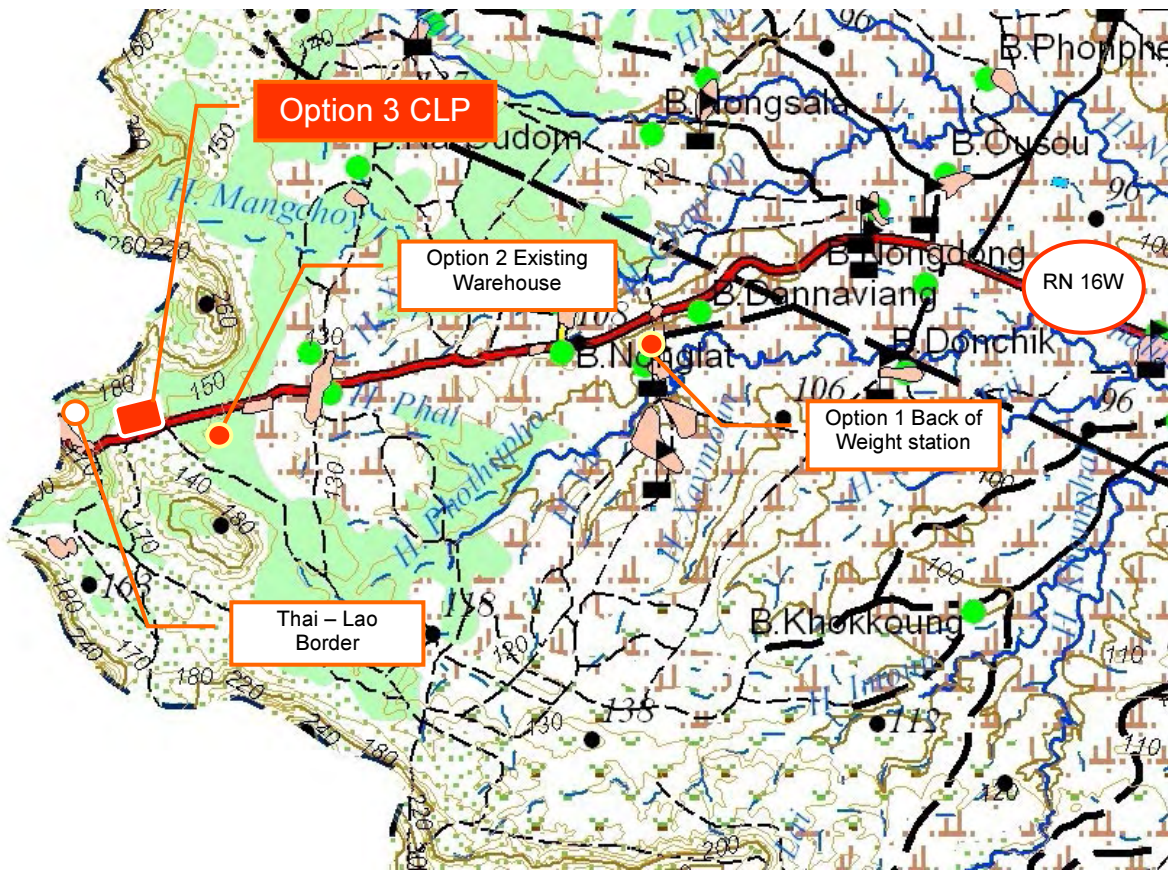
4.4.1 ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນ

(1) ການເລືອກເຟັ້ນທີ່ຕັ້ງທີ່ເໝາະສົມຂອງ CLP

ດັ່ງໄດ້ກ່າວໃນຂໍ້ 4.2, ຄາດວ່າ CLP ຈະຂົນຖ່າຍສິນຄ້າ EXIM, ສຳລັບສິ່ງອອກແມ່ນຜະລິດຕະພັນ ກະສິກຳເປັນສ່ວນໃຫຍ່ ແລະ ສຳລັບນຳເຂົ້າແມ່ນສິນຄ້າສຳເລັດຮູບໄປຫາ/ມາຈາກປະເທດໄທ. ໂດຍພິ ຈາລະນາເຖິງບໍລິມາດ ແລະ ກະແສຂອງ ສິນຄ້າ EXIM ເຫລົ່ານີ້ຢູ່ CLP, ມີສອງທາງເລືອກສຳລັບທີ່ ຕັ້ງຂອງ CLP: (i) ໃກ້ກັບດ່ານຂ້າມແດນຂອງ ໄທ ແລະ (ii) ໃນ/ອ້ອມໃຈກາງຂອງ ປາກເຊ. ສ່ວນຫລາຍ ຍ້ອນວ່າຂະໜາດຂອງ ທີ່ດິນຂອງ ລັດທີ່ເໝາະສົມສຳລັບການພັດທະນາຂອງ CLPໃນ/ອ້ອມ ໃຈກາງຂອງ ປາກເຊແມ່ນບໍ່ມີ, ດັ່ງນັ້ນຄວນຕັ້ງ CLP ໃສ່ໃກ້ກັບດ່ານຂ້າມແດນຕາມ NR 16.

ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງທີ່ດິນຂອງ ລັດທີ່ມີ, ໄດ້ກະກຽມ ແລະ ໄດ້ສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນສະຖານທີ່ສາມແຫ່ງດັ່ງຕໍ່ ໄປນີ້ ເພື່ອເປັນສະຖານທີ່ສະມັກຂອງ CLP: ດ່ານຫລັງຂອງ ສະຖານີຊັງນ້ຳໜັກໃນປະຈຸບັນ(ທາງເລືອກ 1), ສາງໃນປະຈຸບັນ (ທາງເລືອກ 2) ແລະ ທີ່ດິນວ່າງຢູ່ຂ້າງພະແນກພາສີໃຫມ່ (ທາງເລືອກ 3). ອີງຕາມ ການສຳຫລວດສະຖານທີ່ເບື້ອງຕົ້ນ ແລະ ການສຳພາດກັບບັນດາພະນັກງານທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສຸດ ທ້າຍໄດ້ກຳນົດທີ່ຕັ້ງທີ່ເໝາະສົມແມ່ນທາງເລືອກ 3, ໃກ້ກັບດ່ານຂ້າມແດນຂອງ ໄທບ່ອນທີ່ຈະພັດທະ ນາພະແນກໃຫມ່ຂອງ ພາສ.

ຮູບ 4.4.1 ສະແດງສະຖານທີ່ສະມັກສາມແຫ່ງຂອງ CLP ໃກ້ກັບດ່ານຂ້າມແດນລາວ-ໄທໃນຈຳປາສັກ. ໂດຍທົ່ວໄປນັ້ນ, ສະຖານທີ່ສະມັກສາມແຫ່ງເປັນທີ່ດິນຂອງ ລັດ, ໃນປະຈຸບັນຖືກນຳໃຊ້ປູກເຂົ້າ ແລະ/ຫລື ທີ່ດິນເປົ່າຫວ່າງທີ່ອ້ອມຮອບດ້ວຍປ່າໄມ້. ສະຖານທີ່ສະມັກຂອງ ທາງເລືອກ3 ຕັ້ງຢູ່ຕາເວັນອອກຂອງ ດ່ານຂ້າມແດນຕາມ NR16. ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຊາຍແດນ ແລະ ຫ້ອງການຂອງ CIQ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ຕາເວັນຕົກຂອງ ສະຖານທີ່ສະມັກທາງເລືອກ 3. ໄດ້ຕົກລົງສະຖານທີ່ຂອງ CLP ໂດຍຜ່າ ການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງ MPWT, DPWT, ພາສີ ແລະ ຫ້ອງການຂອງ ແຂວງຈຳປາສັກຈາກການຖື ກຳມະສິດທີ່ດິນ, ຄວາມເໝາະສົມຂອງ ແຜນການພັດທະນາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ພື້ນທີ່ທີ່ມີ ແລະ ອື່ນໆ



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.4.1 ສະຖານທີ່ທາງເລືອກຂອງ CLP

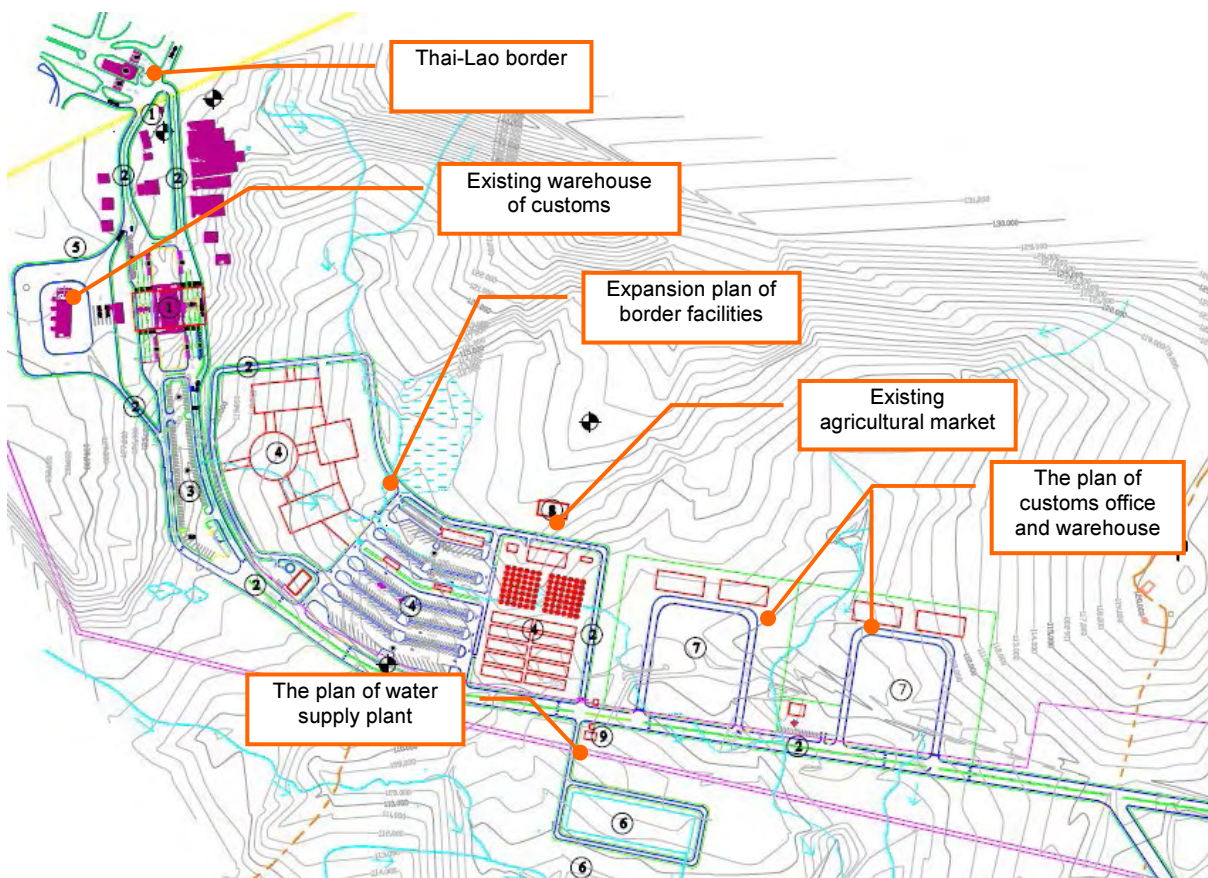
(2) ເງື່ອນໄຂດ້ານກາຍະພາບຂອງ ສະຖານທີ່ຂອງ CLP ທີ່ເໝາະສົມ

ໄດ້ສະແດງແຜນການຂອງ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນ ແລະ ແຜນການພັດທະນາໃນອານາຄົດທີ່ຢູ່ອ້ອມທາງເລືອກ 3 ໃນຮູບ 4.4.2. ໃນໄລຍະຂອງ ການສຳຫລວດເບື້ອງຕົ້ນໂດຍທີມງານຂອງ ການສຶກສານັ້ນໄດ້ກຳນົດບັນດາຈຸດຄວບຄຸມຂອງ ການວາງແຜນການດ້ານກາຍະພາບດັ່ງລຸ່ມນີ້. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງບັນດາຈຸດຄວບຄຸມເຫລົ່ານີ້, ໄດ້ສະເໜີເພື່ອພັດທະນາ CLP ໃນເບື້ອງຕາເວັນອອກຂອງ ພື້ນທີ່ພັດທະນາບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຊາຍແດນ, ທີ່ຢູ່ຂ້າງຫ້ອງການໃຫມ່ຂອງ ພາສີ ແລະ ສາງ.

- ໄດ້ກຳນົດແຜນການຂອງ ການພັດທະນາ ແລະ ການຂະຫຍາຍບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຊາຍແດນຢູ່ຈຳປາສັກ ແລະ ຫ້ອງການພາສີ ແລະ ສາງຂອງ ພາສີໃຫມ່ຈະຕັ້ງໃສ່ພື້ນທີ່ເບື້ອງຕາເວັນອອກຂອງ ພື້ນທີ່ການພັດທະນານີ້.
- ຈະຕ້ອງສ້າງຕະລາດກະສິກຳ ແລະ ໄຟຟ້າຂຶ້ນໃຫມ່ໃນເບື້ອງຕາເວັນຕົກກັບພື້ນທີ່ພັດທະນາບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຊາຍແດນ.
- ຕ້ອງວາງໂຮງງານນຳປະປາໃຫມ່ ແລະ ຈະຕັ້ງໃສ່ເບື້ອງກົງກັນຂ້າມກັບພື້ນທີ່ພັດທະນາບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຊາຍແດນ.

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

- ມີຄ້າຍທະຫານຢູ່ເບື້ອງຕາເວັນອອກສ່ຽງເໜືອຕິດກັບພື້ນທີ່ພັດທະນາບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຊາຍແດນ. ອີງຕາມການສຳພາດກັບບັນດາພະນັກງານທ້ອງຖິ່ນນັ້ນ, ສຳລັບການພັດທະນາຂອງ CLP, ຄ້າຍທະຫານນີ້ ສາມາດຍົກຍ້າຍໄປທີ່ອື່ນ, ຖ້າຈຳເປັນ.
- ບໍ່ມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ບໍ່ມີໂຄງການພັດທະນາໃດໆໃນເບື້ອງຕາເວັນອອກຂອງ ພື້ນທີ່ພັດທະນາບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຊາຍແດນ. ບໍ່ມີຜູ້ບຸກລຸກໃນພື້ນທີ່ນີ້. ກຳລັງດຳເນີນວຽກກະກຽມທີ່ດິນສຳລັບການພັດທະນາທ້ອງຖານໃໝ່ຂອງ ພາສີ ແລະ ສາງ.
- ມີພື້ນທີ່ປ່າໄມ້ປ້ອງກັນຢູ່ 2 km ທາງເໜືອຈາກ NR16, ແລະ ການພັດທະນາຂອງ CLP ບໍ່ມີການກະທົບທີ່ຮຸນແຮງຕໍ່ພື້ນທີ່ປ່າໄມ້ປ້ອງກັນນີ້.
- ມີການຕິດຕັ້ງສາຍໄຟຟ້າໄປຕາມ NR16.
- ມີແຜນຈະຍົກຍ້າຍສາງໃນປະຈຸບັນໄປໃສ່ພື້ນທີ່ການພັດທະນາບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ຊາຍແດນ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.4.2 ສະພາບດ້ານກາຍະພາບຂອງ CLP

4.4.2 ແຜນຜັງ

(1) ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງ ແຜນຜັງ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວໃນຂໍ້ຜ່ານມາ, ຄາດວ່າ CLP ຈະສະໜອງການດຳເນີນການທີ່ສະດວກ ແລະ ລົ່ງລຽນສຳລັບ ບັນດາລູກຄ້າ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຈຶ່ງໄດ້ພິຈາລະນາບັນດາເງື່ອນໄຂໃນການວາງແຜນຜັງຂອງ CLP ດັ່ງນີ້:

- ໄລຍະທາງໃນການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ການຈະລາຈອນ/ສິນຄ້າ ແລະ ກະແສຂອງ ວິທີການຂອງ ພາສີຄວນໃຫ້ສັ້ນທີ່ສຸດ.
- CY ແລະ ສາງຄວນຕັ້ງໃສ່ບ່ອນທີ່ສາມາດຮັກສາການເຊື່ອມຕໍ່ກັນດ້ວຍລົດຟ່ວງ ແລະ ລົດບັນ ທຸກໄດ້ດີ.
- ຫ້ອງການຂອງ ພາສີ ແລະ ພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີຄວນຕັ້ງໃສ່ບ່ອນທີ່ສາມາດຮັກສາການ ເຊື່ອມຕໍ່ກັນໃຫ້ໄດ້ດີກັນ.
- ຕ້ອງຂົນຖ່າຍບັນດາສິນຄ້າ ແລະ ສະນິດຂອງ ການຫຸ້ມຫໍ່ທີ່ແຕກຕ່າງກັນຕ່າງຫາກ.
- ບັນດາສາງທີ່ຄ້າປະກັນສຳລັບສະໜອງການເກັບຮັກສາຄວນຕັ້ງໃນລັກສະນະທີ່ເຮັດໜ້າທີ່ໄດ້ດີ.
- ຕ້ອງມີສາງທີ່ປັບອຸນຫະພູມໄດ້ສຳລັບບັນດາຜະລິດຕະພັນກະສິກຳຕື່ມອີກ.
- ການສວນກັນ ແລະ ການແອອັດຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ໃນ/ອ້ອມ CLP ຄວນໃຫ້ໜ້ອຍທີ່ສຸດ ແລະ ຕ້ອງມີລານຈອດລົດທີ່ເໝາະສົມໃນດ້ານຂະໜາດ ແລະ ສະຖານທີ່.
- ຄວນອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຂະຫຍາຍ CLP.

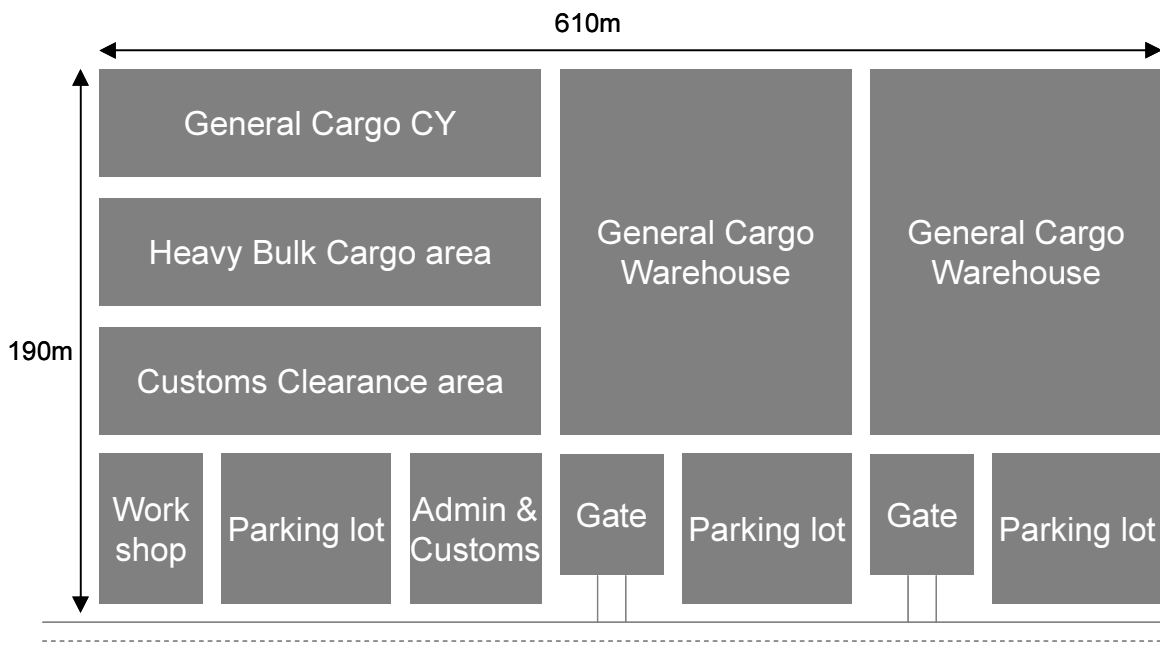
ບາດກ້າວທຳອິດຂອງ ແຜນຜັງ, ຕ້ອງກຳນົດທີ່ຕັ້ງຂອງ CY ແລະ ສາງ. ຕໍ່ໄປ, ຕ້ອງກຳນົດພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ໄປເພື່ອຫລີກເວັ້ນການສວນກັນກັບສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ CY ແລະ ສາງ. ຕ້ອງກຳນົດທີ່ຕັ້ງຂອງ ລານຈອດລົດ, ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງທີ່ຕັ້ງຂອງ CY ແລະ ສາງ. ໄດ້ເລືອກເຟັ້ນທີ່ ຕັ້ງຫ້ອງການບໍລິຫານ, ຫ້ອງການຂອງ ພາສີ ແລະ ພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ ເພື່ອຮັບປະກັນ ການເຂົ້າ ອອກທີ່ດີແກ່ບັນດາລູກຄ້າຂອງ ພື້ນທີ່ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ, CY, ສາງ. ສຸດທ້າຍກໍແມ່ນທີ່ຕັ້ງຂອງ ອູ່ສ້ອມແປງ ແລະ ລານຈອດລົດຂອງ ພະນັກງານໃສ່ບ່ອນວ່າງທີ່ຍັງເຫລືອ.

ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ສະນິດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ CLP, ໄດ້ຄາດຄະ ເນພື້ນທີ່ທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການພັດທະນາຂອງ CLP ທັງໝົດແມ່ນປະມານ 11.6 ha (190m * 610m) ແລະ ໄດ້ອະທິບາຍລາຍລະອຽດຂອງ ການຄາດຄະເນແຕ່ລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນ ບົດທີ 5.

(2) ແຜນຜັງ

1) ທາງເລືອກ A

ໂດຍອີງໃສ່ບັນດາເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງ ການວາງແຜນຜັງ, ໄດ້ສ້າງແຜນຜັງຂອງ CLP, ທາງເລືອກ A, ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຮູບ 4.4.3. CY, ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ ແລະ ພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ ແມ່ນ ຕັ້ງໃສ່ສິນເບື້ອງຕາເວັນຕົກຂອງ ສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການ. ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປແມ່ນຕັ້ງໃສ່ໃຈກາງຫາສິນເບື້ອງຕາເວັນອອກຂອງ ສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການເພື່ອຮັກສາການເຂົ້າອອກທີ່ດີແກ່ບັນດາສາງຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ. ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ພາສີແມ່ນຕັ້ງໃສ່ພື້ນທີ່ໃຈກາງເບື້ອງຕາເວັນຕົກ, ໂດຍພິຈາລະນາ ເຖິງການດຳເນີນການຂອງ ພາສີ/ຜູ້ດຳເນີນການ.



Source: JICA Study Team

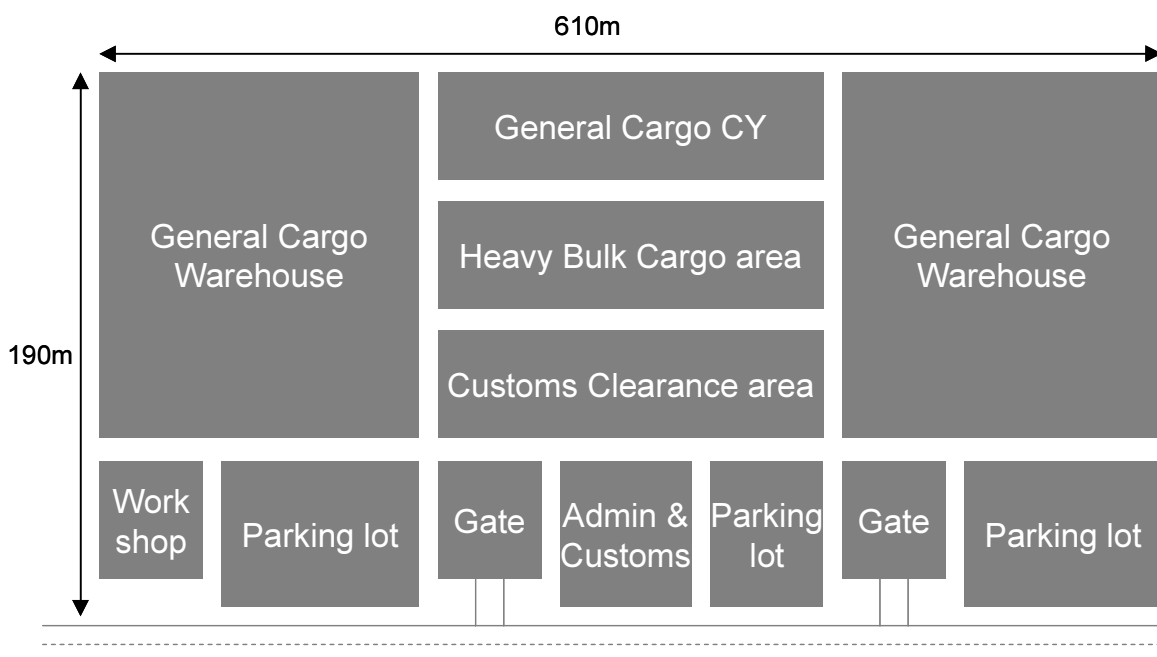
ຮູບ 4.4.3 ແຜນຜັງຂອງ CLP (ທາງເລືອກ A)

2) ທາງເລືອກ B

ໄດ້ກະກຽມແຜນຜັງຂອງ CLP, ທາງເລືອກ B, ເພື່ອສົມທຽບ ແລະ ສຶກສາປະສິດທິພາບຂອງ ຜັງຂອງ CLP. ທາງເລືອກ B ເປັນແຜນທີ່ເນັ້ນໃສ່ການນຳໃຊ້ຂອງ ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປ. CY, ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ ແລະ ພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີແມ່ນຕັ້ງໃສ່ໃຈກາງຂອງ ສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຮູບ 4.4.4.

ໂດຍສົມທຽບແຜນຜັງຂອງ ທາງເລືອກ A ແລະ B, ແຜນຜັງທັງສອງບໍ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນຫລາຍ ແລະ ທັງສອງມີທັງອັນດີ ແລະ ອັນບໍ່ດີ. ທາງເລືອກ B ຈະສາມາດຫລຸດຜ່ອນກະແສຂອງ ວິທີການຂອງ ພາສີ

ຫລຸດຜ່ອນໄລຍະທາງລະຫວ່າງບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຂອງ ສາງ, ຜູ້ທີ່ໃຫ້ບໍລິການຈຳນວນຫລາຍຂອງ ສິນຄ້າຢູ່ CLP, ແລະ ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ພາສີ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ທາງເລືອກ A ຈະສາມາດອະນຸຍາດ ໃຫ້ມີການຂະຫຍາຍໃນອານາຄົດໄປສູ່ເບື້ອງຕາເວັນອອກຂອງ ສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການ. ໂດຍຖືເອົາ ການຂະຫຍາຍຂອງ CLP ໃນອານາຄົດເປັນບໍລິມະສິດທີ່ສູງກວ່າ, ຈຶ່ງໄດ້ເລືອກເຟັ້ນເອົາທາງເລືອກ A ເປັນແຜນຜັງທີ່ດີທີ່ສຸດຂອງ CLP.



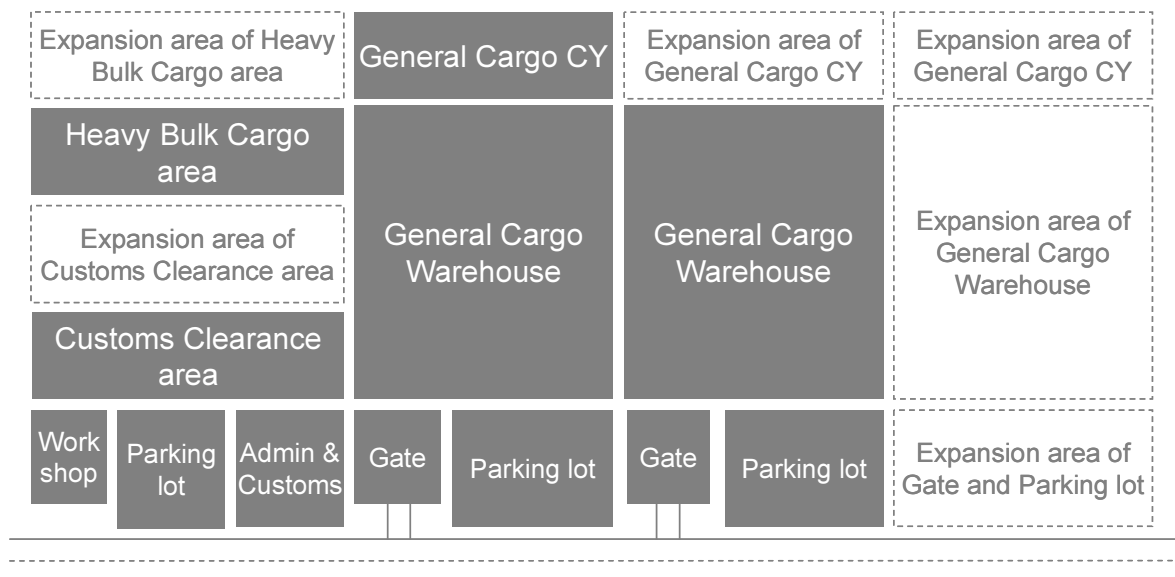
Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.4.4 ແຜນຜັງຂອງ CLP (ທາງເລືອກ B)

4.4.3 ການພິຈາລະນາການຂະຫຍາຍໃນອານາຄົດ

ໄດ້ກະກຽມແຜນຜັງຂອງ CLP, ດັ່ງໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງ, ໂດຍອີງໃສ່ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ສະນິດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ໃຫ້ບໍລິການຢູ່ CLP, ດ້ວຍປີເປົ້າໝາຍ 2025. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງການມີທີ່ດິນ, ລັກສະນະ ດ້ານທໍລະນີວິທະຍາຂອງ ສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການ ແລະ ການດຳເນີນການຢູ່ CLP, ໄດ້ສະເໜີ ການຂະຫຍາຍ CLP ໃນອານາຄົດດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຮູບລຸ່ມນີ້.

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ



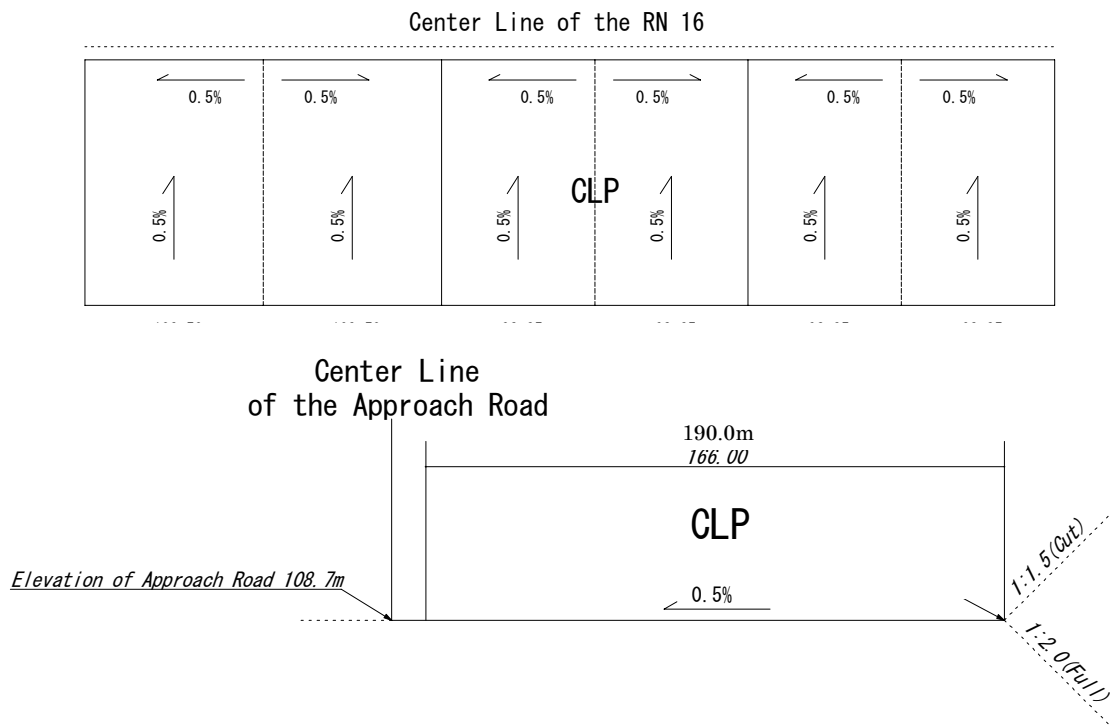
Source: JICA Study Team

ຮູບ 4.4.5 ພາບຂອງ ການຂະຫຍາຍ CLP ໃນອານາຄົດ

ບົດທີ 5 ແຜນການຂອງ ການພັດທະນາດ້ານກາຍະພາບ

5.1 ແຜນການຂອງ ການກະກຽມທີ່ດິນ

ໄດ້ອອກແບບສະຖານທີ່ໂຄງການຂອງ ເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກ (CLP) ເພື່ອຕັ້ງໄປຕາມ NR16. ລວງຍາວ ແລະ ລວງກວ້າງຂອງ CLP ແມ່ນ 610m ຂະໜານກັບ NR16 ແລະ 190m ຕາມລຳດັບ. ຄວາມສູງຂອງ CLP ແມ່ນ 108.7m ໂດຍສະເລ່ຍ ແລະ ຢູ່ລະດັບດຽວກັນກັບ NR16. ຍານພາຫານະ ທີ່ບັນທຸກຫນັກຈະນຳໃຊ້ສຳລັບການຂົນຂີ້ນຂົນລົງ ແລະ ຕ້ອງການຄວາມໜາຂອງ ພື້ນ 30cm (ຄອນ ກີດ 25cm ແລະ ດິນຊາຍ 5cm) ສຳລັບການພັດທະນາຂອງ CLP ແລະ ຕ້ອງການຕື່ມອີກ 40 cm ສຳລັບການປູຄອນກີດ ແລະ ການຕິດຕັ້ງເສັ້ນທາງທີ່ສຳຄັນ. ໄດ້ອອກແບບ CLP ດ້ວຍຄວາມຊັນໄປຫາ NR16 0.5% ເພື່ອການໄຫລຂອງ ນ້ຳຝົນໃນ CLP. ອີງຕາມການສຳພາດກັບບັນດາພະນັກງານທ້ອງຖິ່ນ, ບໍ່ມີປະຫວັດຂອງ ນ້ຳຖ້ວມຢູ່ໃນ/ອ້ອມສະຖານທີ່ໂຄງການຂອງ CLP. ຮູບຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງແຜນການ ແລະ ຊ່ວງຂອງ ການກະກຽມທີ່ດິນສຳລັບການພັດທະນາ CLP.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.1.1 ແຜນການ ແລະ ຊ່ວງຂອງ ການກະກຽມທີ່ດິນ

ຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງບໍລິມາດຂອງ ວຽກດິນ(ທັງຊຸດ ແລະ ຖິມ). ບໍລິມາດວຽກດິນຂອງ ການຊຸດ

ບົດລາຍງານສູດທ້າຍ

ແລະ ການຖິ້ມແມ່ນປະມານ 334,000 m³ ແລະ 77,000 m³ ຕາມລຳດັບ. ເກືອບ 0.3 ລ້ານ m³ ຂອງ ການຈັກດິນແມ່ນຈຳເປັນສຳລັບການພັດທະນາ CLP. ສາມາດນຳໃຊ້ດິນທີ່ໄດ້ຈັກອອກສຳລັບວັດສະ ດຸຂອງ ການກໍ່ສ້າງສຳລັບການພັດທະນາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ດ່ານຂ້າມແດນ ແລະ/ ຫລື ການພັດທະນາຕະລາດກະສິກຳທີ່ໄດ້ມີແຜນຢູ່ໃກ້ກັບ CLP, ຊຶ່ງຈະໄດ້ເວົ້າເຖິງ ແລະ ຍືນຍັນກັບບັນດາ ເຈົ້າໜ້າທີ່ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕໍ່ໄປ. ອີກຢ່າງໜຶ່ງ, ຄວນສັງເກດວ່າມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການທີ່ໄດ້ກ່າວເຖິງໃນຂໍ້ຕໍ່ໄປ ນີ້, ລວມມີຄ່າຂອງ ການຂົນສົ່ງດິນທີ່ຈັກອອກ(ໂດຍສົມມຸດເອົາ 5 ກມຈາກສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການ).

ຕາຕະລາງ 5.1.1 ບໍລິມາດຂອງ ວຽກດິນ

Earth Work	Unit	Volume
Cut	m ³	334,219
Fill	m ³	76,956

Source: JICA Study Team

5.2 ແຜນການຂອງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວໃນບົດທີ 4ຂອງ ບົດລາຍນີ້, ໄດ້ທົດລອງບັນດາແນວຄິດຂອງ ແຜນຜັງຂອງ ທາງເລືອກ ແລະ ໄດ້ສະເໜີສະຖານທີ່ໂຄງການຂອງ CLP ເພື່ອຕັ້ງໃສ່ເບື້ອງຕາເວັນອອກຂອງ ພື້ນທີ່ການພັດທະນາບັນ ດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ດ່ານຊາຍແດນ, ຕິດກັບທ້ອງການ ແລະ ສາງໃຫມ່ຂອງ ພາສີ.

ຂໍ້ນີ້ຈະສຶກສາແຜນການຂອງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ CLP, ໂດຍຄາດຄະເນພື້ນທີ່ທີ່ຕ້ອງການ ສຳລັບບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ຕ້ອງໄດ້ຕິດຕັ້ງ. ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເຫລົ່ານີ້ ລວມມີ ພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ, ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ, ພື້ນທີ່ຂອງ ແຫລ່ງຮວມຕູ້ສິນຄ້າ, ພື້ນ ທີ່ສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY, ພື້ນທີ່ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປ, ພື້ນທີ່ແຫລ່ງຮວມທາງລາກ, ລານຈອດລົດ, ພື້ນທີ່ ລ້າງຕູ້ສິນຄ້າ, ຫ້ອງການບໍລິຫານ, ພາສີ, ຜູ້ດຳເນີນການ ແລະ ອູ່ສ້ອມແປງ. ຕົວກຳນົດຕົ້ນຕໍຂອງ ບັນດາ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເຫລົ່ານີ້ແມ່ນບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍໃນ CLP ໃນອານາຄົດ. ຄວນສັງ ເກດວ່າບໍລິມາດສິນຄ້າສະເລ່ຍແຕ່ລະວັນປະຈຳເດືອນ, ທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໃນບົດທີ 4 ຖືກປ່ຽນມາເປັນບໍລິ ມາດສິນຄ້າສະເລ່ຍແຕ່ລະວັນປະຈຳປີໃນເດືອນທີ່ສູງສຸດດ້ວຍການເພີ່ມ 50% ຂອງ ບໍລິມາດສິນຄ້າສະ ເລ່ຍແຕ່ລະວັນປະຈຳປີຕົວມ. ໄດ້ນຳໃຊ້ບໍລິມາດສິນຄ້າສະເລ່ຍແຕ່ລະວັນປະຈຳປີໃນເດືອນທີ່ສູງສຸດນີ້ ເພື່ອຄາດຄະເນຂະໜາດ ແລະ ການອອກແບບຂອງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ CLP.

5.2.1 ພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ

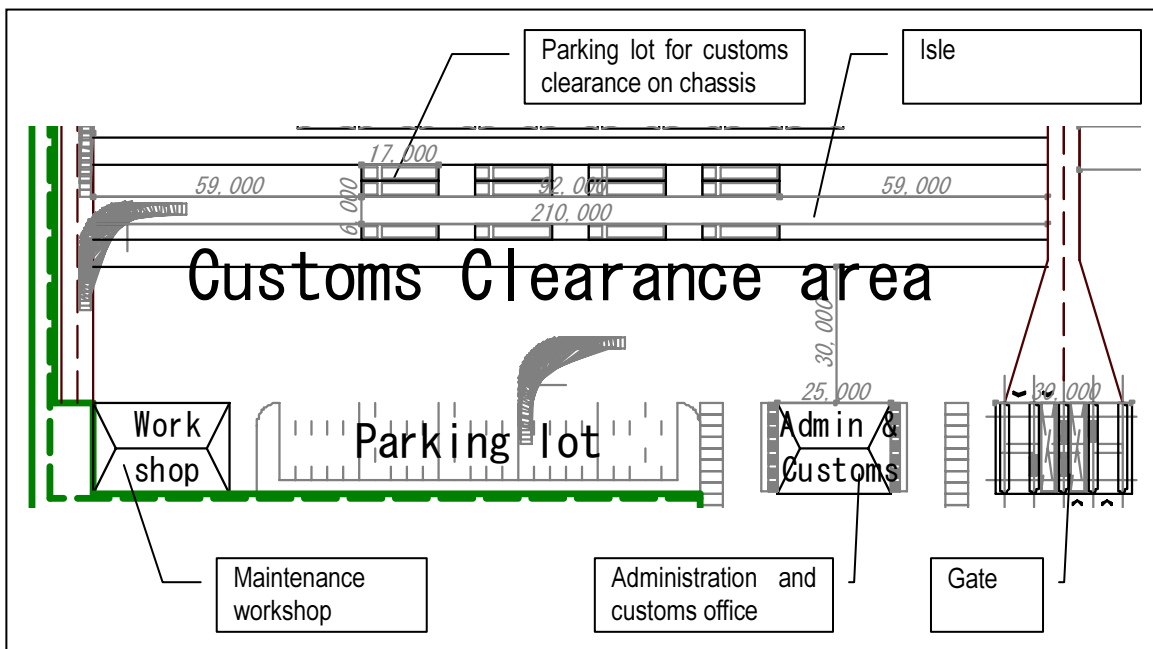
ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີໂດຍອີງໃສ່ຈຳນວນຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ, ສິ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນທີ່ໃສ່ເຕັມ. ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນພື້ນທີ່ອະນຸ ຍາດຂອງ ພາສີແມ່ນອັດຕາສ່ວນຂອງ ຖ້ຽວ 2 ເທື່ອຕໍ່ມື້. ດັ່ງນັ້ນຈິ່ງໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳ ລັບພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີປະມານ 800 m² ໃນ 2025. ໄດ້ສະແດງຜັງຂອງ ພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ

ພາສີໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້.

ຕາຕະລາງ 5.2.1 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ

		Unit	Figures in 2025	Note
Container	Import	No	11.0	A
	Transit	No	2.0	B
Fluctuation		-	1.5	C
Turnover ratio		-	2.0	D
Safe factor		-	1.2	E
Subtotal		No	12.0	F: (A+B)*C/D*E
Trailer parking lot /m2		m ²	59.5	G
Customs Clearance area		m ²	800.0	H: F*G

Source: JICA Study Team



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.1 ຜັງພື້ນທີ່ອະນຸຍາດຂອງ ພາສີ

5.2.2 ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກ

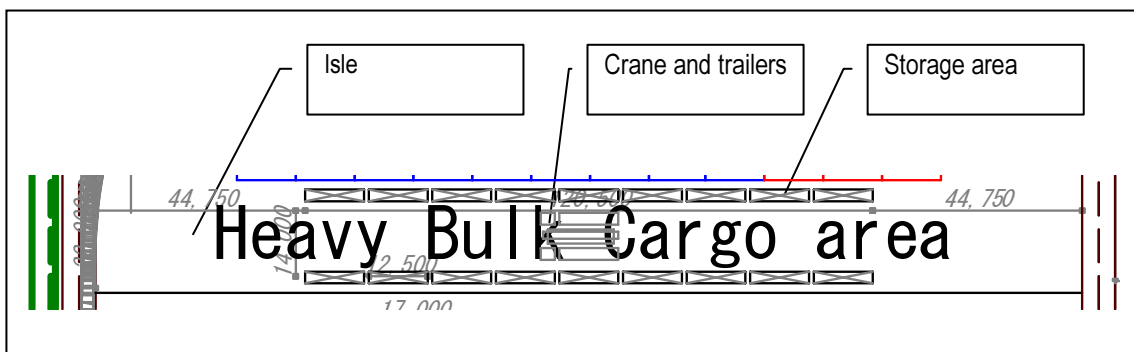
ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກໂດຍອີງໃສ່ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າເຕັມຂອງ ລົດພ່ວງ. ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກແມ່ນການເກັບຮັກສາຊົ່ວຄາວ 3 ມື້.

ດ້ວຍເຫດນີ້, ໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກປະມານ 900 m² ໃນ 2025. ໄດ້ສະແດງຜັງຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້.

ຕາຕະລາງ 5.2.2 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ

		Unit	Figures in 2025	Note
Trailer	Import	No	2.0	A
	Export	No	1.0	B
Fluctuation		-	1.5	C
Temporary stock days		Day	3.0	D
Safe factor		-	1.2	E
Subtotal		No	17.0	F: (A+B)*C*D*E
Container position		m ² /No	47.3	G
Heavy Bulk Cargo area		m ²	900.0	H: F*G

Source: JICA Study Team



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.2 ຜັງພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ

5.2.3 ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY

ພື້ນທີ່ສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY ປະກອບດ້ວຍສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY, ພື້ນທີ່ຂອງ ແຫລ່ງຮວມຜູ້ສິນຄ້າ ແລະ ແຫລ່ງຮວມຫາງລາກ.

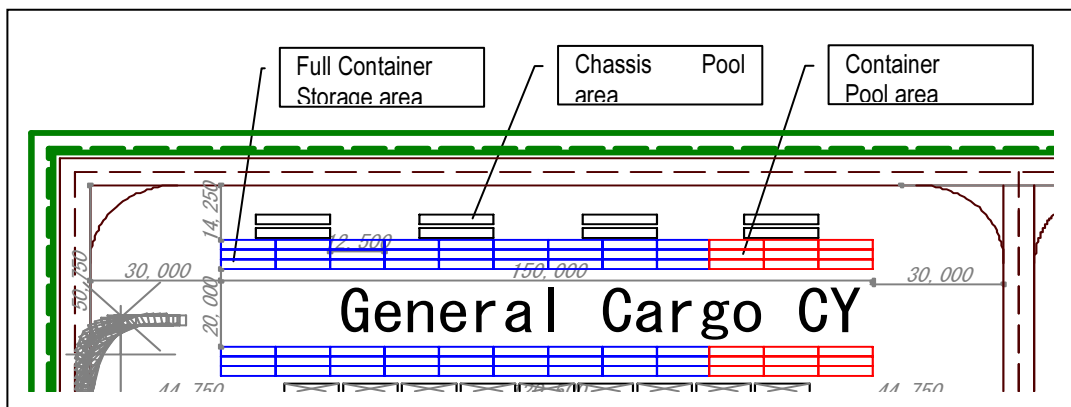
(1) ສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY (ຜູ້ສິນຄ້າທີ່ເຕັມ)

ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY (ຜູ້ສິນຄ້າທີ່ເຕັມ) ໂດຍອີງໃສ່ບໍລິມາດສິນຄ້າຂອງ ລົດພ່ວງ(ການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກສິນຄ້າທົ່ວໄປ ແລະ ສິນຄ້າຂອງ ຜູ້ສິນຄ້າ). ຄືກັນກັບສິນຄ້າອື່ນໆ, ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY (ຜູ້ສິນຄ້າທີ່ເຕັມ) ແມ່ນການເກັບຮັກສາ 3 ມື້. ດ້ວຍເຫດນີ້, ໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY (ຜູ້ສິນຄ້າທີ່ເຕັມ) ປະມານ 1,800 m² ໃນ 2025. ໄດ້ສະແດງຜັງຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY (ຜູ້ສິນຄ້າທີ່ເຕັມ) ໃນຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້.

ຕາຕະລາງ 5.2.3 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY (ຕັ້ງສິນຄ້າທີ່ເຕັມ)

		Unit	Figures in 2025	Note
Trailer	Import	No	30.0	A
	Export	No	-	B
Fluctuation		-	1.5	C
Temporary stock days		Day	3.0	D
Safe factor		-	1.2	E
Subtotal		No	162.0	F: (A+B)*C*D*E
Container position		m ²	11.0	G, 3 stacks (13m(L)*2.5m(W)/3)
General Cargo CY area		m ²	1,800.0	H: F*G

Source: JICA Study Team



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.3 ຜັງພື້ນທີ່ສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY

(2) ພື້ນທີ່ຂອງ ແຫລ່ງຮວມຕັ້ງສິນຄ້າ

ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບແຫລ່ງຮວມຂອງ ຕັ້ງສິນຄ້າໂດຍອີງໃສ່ບໍລິມາດຂອງ ຕັ້ງສິນຄ້າຂອງ ການສົ່ງອອກ. ຄືກັນກັບສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປ, ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນພື້ນທີ່ຂອງ ແຫລ່ງຮວມຕັ້ງສິນຄ້າແມ່ນການເກັບຮັກສາຕັ້ງສິນຄ້າ 5 ຖ້ານຊົ່ວຄາວໃນເວລາ 5 ມື້. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຈຶ່ງໄດ້ ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY ປະມານ 700 m² ໃນ 2025.

ຕາຕະລາງ 5.2.4 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບແຫລ່ງຮວມຂອງ ຕັ້ງສິນຄ້າ

		Unit	Figures in 2025	Note
Trailer	Import	No	-	A
	Export	No	11.0	B
Fluctuation		-	1.5	C
Temporary stock days		Day	5.0	D
Safe factor		-	1.2	E
Subtotal		No	99.0	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	700.0	H: F*G

Source: JICA Study Team

(3) ພື້ນທີ່ຂອງ ແຫລ່ງຮວມທາງລາກ

ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບແຫລ່ງຮວມຕູ້ສິນຄ້າໂດຍອີງໃສ່ອັດຕາສ່ວນຖ້ວນຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າ. ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນພື້ນທີ່ຂອງ ແຫລ່ງຮວມຕູ້ສິນຄ້າແມ່ນ 3 ເທື່ອຕໍ່ມີ້ເປັນອັດຕາສ່ວນຂອງ ຖ້ວນ. ດັ່ງນັ້ນ ໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບການຄາດຄະເນແຫລ່ງຮວມຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າປະມານ 400 m² ໃນ 2025.

ຕາຕະລາງ 5.2.5 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບແຫລ່ງຮວມທາງລາກ

	Unit	Figures in 2025	Note	
Trailer	Import	No	-	A
	Export	No	11.0	B
Fluctuation	-	1.5	C	
Turnover ratio	-	3.0	D	
Safe factor	-	1.2	E	
Subtotal	No	7.0	F: (A+B)*C/D*E	
Chassis position	m ²	51.0	G	
Chassis Pool area	m ²	400.0	H: F*G	

Source: JICA Study Team

5.2.4 ພື້ນທີ່ຂອງ ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປ

ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປໂດຍອີງໃສ່ບໍລິມາດສິນຄ້າຂອງ ລົດພ່ວງ (ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ປະສົມ). ນອກນັ້ນ, ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບການເກັບຮັກສາດ້ວຍອຸນຫະພູມນັ້ນ ສາມາດອີງໃສ່ບໍລິມາດຂອງ ຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ(ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ປະສົມ). ການເກັບຮັກສາທີ່ຄວບຄຸມອຸນຫະພູມເປັນພາກສ່ວນນຶ່ງຂອງ ບັນດາສິ່ງແວດລ້ອມຂອງ ສາງ. ບໍ່ຄືສິນຄ້າອື່ນ, ເງື່ອນໄຂສຳລັບການຄາດຄະເນພື້ນທີ່ຂອງ ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປແມ່ນການເກັບຮັກສາຊົ່ວຄາວ 5 ມື້. ດັ່ງນັ້ນ, ໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປປະມານ 12,000 m² ໃນ 2025. ໄດ້ຄາດຄະເນການເກັບຮັກສາທີ່ຄວບຄຸມອຸນຫະພູມປະມານ 6,400 m² ໃນ 2025. ໄດ້ສະແດງຜັງຂອງ ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້.

ຕາຕະລາງ 5.2.6 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບສາງຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ

		Unit	Figures in 2025	Note
Track & container of mix loading	Import	t	102.9	A
	Export	t	123.2	B
Container of full loading	Import	t	132.2	C
	Export	t	158.2	D
	LCL	t	58.1	E:(C+D)*20%
Fluctuation		-	1.5	F
Subtotal		t	426.4	G:(A+B+C)*F
Temporary stock days		Day	5.0	H
Storage unit		m ² /t	2.6	I
Sorting unit		m ² /t	2.6	J
Safe factor		-	1.8	K
Warehouse area		m ²	12,000.0	L:(G*H*I+G*J)*K

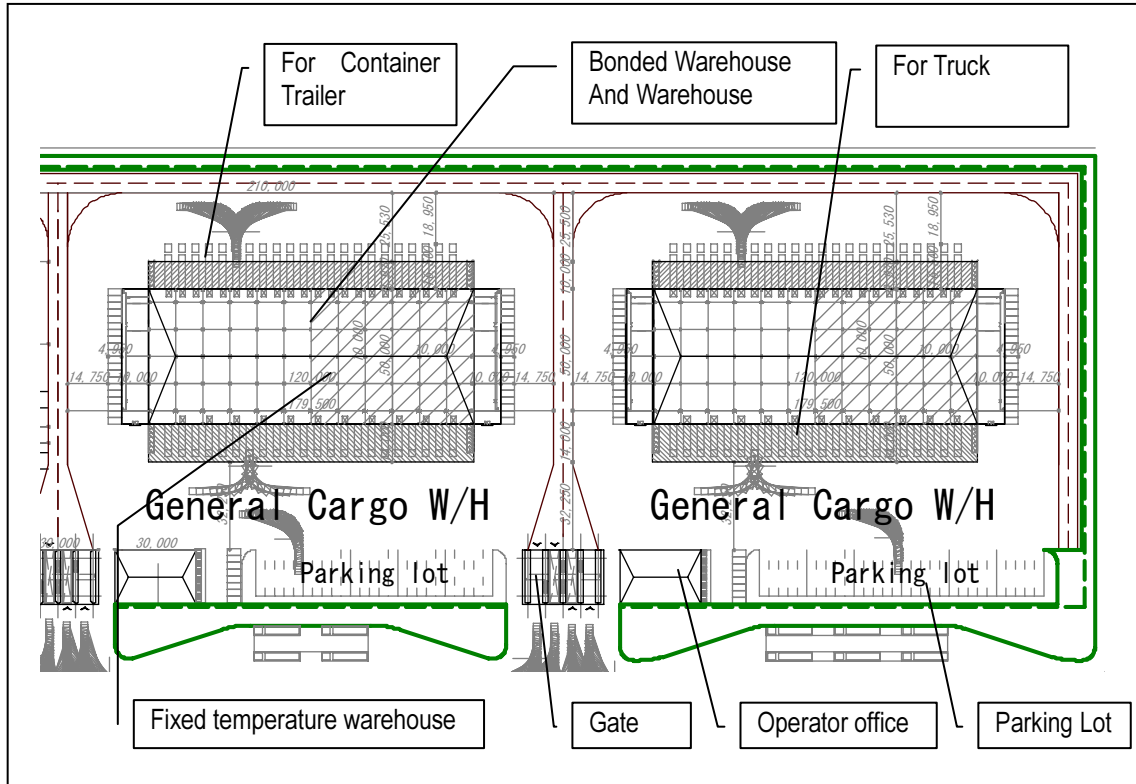
Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 5.2.7 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການເກັບຮັກສາເຢັນໃນສາງ

		Unit	Figures in 2025	Remarks
Track & container of mix loading	Import	t	9.4	A
	Export	t	109.9	B
Container of full loading	Import	t	12.0	C
	Export	t	141.1	D
	LCL	t	30.6	E:(C+D)*20%
Fluctuation		-	1.5	F
Subtotal		t	224.7	G:(A+B+C)*F
Temporary stock days		Day	5.0	H
Storage unit		m ² /t	2.6	I
Sorting unit		m ² /t	2.6	J
Safe factor		-	1.8	K
Warehouse area		m ²	6,400.0	L:(G*H*I+G*J)*K

Source: JICA Study Team

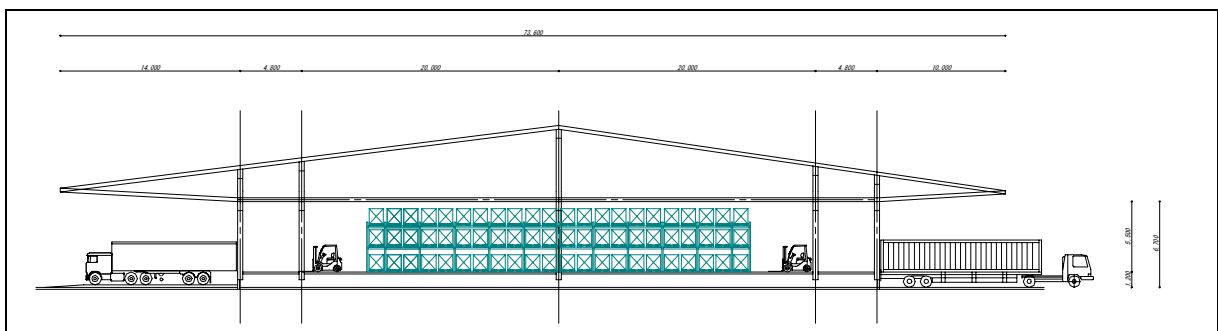
ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ



Source: JICA Study Team

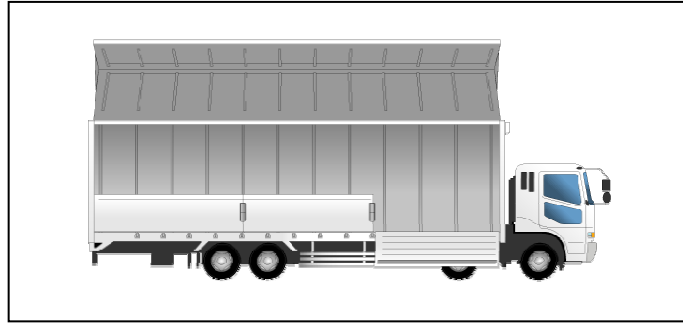
ຮູບ 5.2.4 ຕັ້ງຂອງ ສາງສິນຄ້າທົ່ວໄປ

ໄດ້ສະແດງຮູບຕັດຂວາງຂອງ ສະຖານີສິນຄ້າໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້ ແລະ ໄດ້ສະແດງພາບຂອງ ລົດບັນທຸກສະນິດເງິນ, ທີ່ສັງເກດເຫັນທົ່ວໄປໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງລະດູຝົນ, ຄວາມຍາວຂອງ ຫລັງຄາສາງຄວນເປັນຢ່າງຫນ້ອຍ 14 meters.



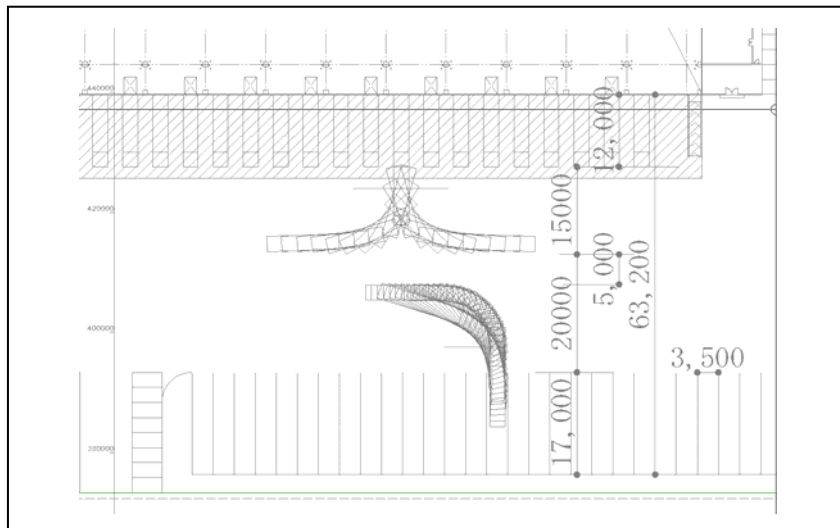
Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.5 ຮູບຕັດຂວາງຂອງ ສາງ



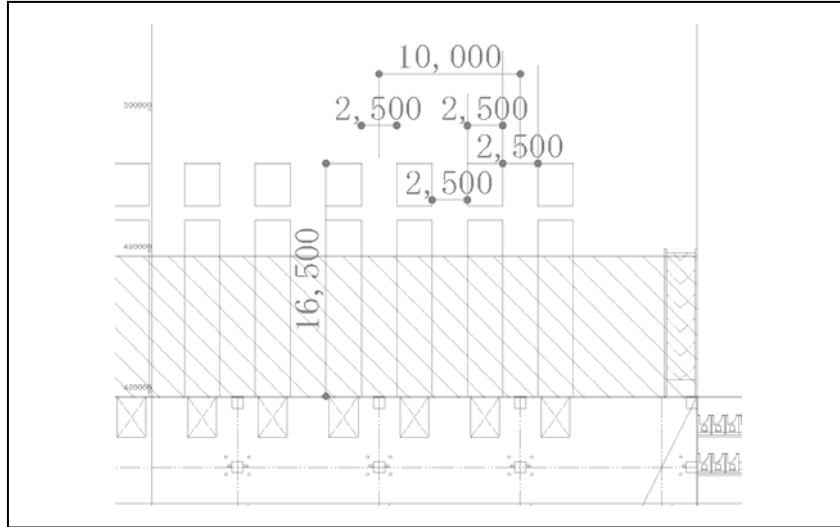
ຮູບ 5.2.6 ພາບຂອງ ລົດບັນທຸກສະນິດປົກ

ໄດ້ສະແດງລັດສະໝີໂຄ້ງຂອງ ລົດພ່ວງຕັ້ງສິນຄ້າ ແລະ ລົດບັນທຸກຮັບ/ແຈກຢາຍ ແລະ ຂະໜາດຂອງ ຊານສະລາຂອງ ລົດພ່ວງຕັ້ງສິນຄ້າໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.7 ລັດສະໝີໂຄ້ງຂອງ ລົດບັນທຸກທີ່ຍາວ



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.8 ຂະໜາດບ່ອນທຽບຂອງ ລົດພ່ວງຕູ້ສິນຄ້າ

5.2.5 ພື້ນທີ່ຂອງ ລານຈອດລົດ

ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບລານຈອດລົດໂດຍອີງໃສ່ຈຳນວນຂອງ ຍານພາຫານະພາຍໃນ, ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ. ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນລານຈອດລົດແມ່ນ 3 ເທື່ອ ຕໍ່ມື້ເປັນອັດຕາສ່ວນຂອງ ຖ້ຽວ, ດັ່ງນັ້ນ, ໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບລານຈອດລົດປະມານ 4,800 m² ໃນ 2025.

ຕາຕະລາງ 5.2.8 ເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບລານຈອດລົດ

	Unit	Figures in 2025	Note
International=24ton/veh	No	66.0	A
Domestic=24ton/veh	No	58.0	B
Domestic=12ton/veh	No	9.0	C
Fluctuation	-	1.5	D
Turnover rate	-	3.0	E
Safe factor	-	1.2	F
Subtotal	No	80.0	G: (A+B+C)*D/E*F
Trailer parking lot /m2	m ²	59.5	H
Parking area	m ²	4,800.0	I: G*H

Source: JICA Study Team

5.2.6 ພື້ນທີ່ລ້າງຕູ້ສິນຄ້າ

ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບພື້ນທີ່ລ້າງຕູ້ສິນຄ້າໂດຍອີງໃສ່ຈຳນວນຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າ. ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນພື້ນທີ່ລ້າງຕູ້ສິນຄ້າແມ່ນປະມານ 10% ຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າຕ້ອງການລ້າງ ແລະ ເຮັດອະນາໄມ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຳນວນຂອງ ຕູ້ສິນຄ້າທີ່ລ້າງຈະເປັນ 1 FEU ຕໍ່ມື້ໃນ 2015 ແລະ 6 FEU

ຕໍ່ມື້ ໃນ 2025. ໂດຍສົມມຸດ 9 ເທື່ອຕໍ່ມື້ເປັນອັດຕາສ່ວນຂອງ ຖັງວ, ໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບ ພື້ນທີ່ລ້າງຜູ້ສິນຄ້າປະມານ 120 m² ໃນ 2025.

$$0.96h = \{0.6km \times 2(\text{round trip}) \div 20km/h + 3\text{minite/container} \times 2(O/D) \div 60\text{minite/h}\} \times 6\text{container}$$

$$9\text{ratio} = 8h/\text{day} \div 0.96h$$

$$40m^2 = 6\text{container} \div 9 \text{ ratio} \times 31.25m^2/\text{container} \times \text{safe factor } 1.2$$

5.2.7 ການບໍລິຫານ ແລະ ພາສີ

ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບການບໍລິຫານ ແລະ ພາສີໂດຍອີງໃສ່ຈຳນວນຂອງ ຜູ້ເຮັດວຽກ ຢູ່ບັນດາຫ້ອງການເຫຼົ່ານີ້. ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນບັນດາຫ້ອງການເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນວ່າ ພື້ນທີ່ຫ້ອງການຕໍ່ຄົນທີ່ຕ້ອງການແມ່ນ 4.5 m² ສຳລັບການນຳໃຊ້ຫ້ອງການ, 7.0 m² ສຳລັບການນຳໃຊ້ ປະຊຸມ ແລະ ອີກຕື່ມ 40% ສຳລັບທີ່ວ່າງ. ໄດ້ຄາດຄະເນຈຳນວນຜູ້ເຮັດວຽກຢູ່ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ພາສີປະມານ 59 ຄົນໃນ 2025, ໂດຍໄດ້ພິຈາລະນາເຖິງບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ CLP ໃນ ອານາຄົດ. ດັ່ງນັ້ນ, ໄດ້ຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ພາສີປະມານ 1,000 m² ໃນ 2025.

$$1,000 \text{ m}^2 = (4.5 \text{ m}^2/\text{person} + 7.0 \text{ m}^2/\text{person}) \times 59 \text{ person} \times 140 \%$$

5.2.8 ຫ້ອງການຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການ

ໄດ້ຄິດໄລ່ເນື້ອທີ່ສຳລັບຫ້ອງການຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການຂອງ CLP ປະມານ 600 m² ຕໍ່ຜູ້ດຳເນີນການຜູ້ນຶ່ງ. ຄາດວ່າຈະມີສອງຜູ້ດຳເນີນການຈະໃຫ້ການບໍລິການຂອງ ຕົນ. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ສິນຄ້າ, ເນື້ອທີ່ທີ່ຈຳເປັນສຳລັບຫ້ອງການໃຫມ່ຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການແມ່ນປະມານ 1,200 m² ໃນ 2025.

5.2.9 ອູ່ສ້ອມແປງ

ສາມາດຄາດຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບອູ່ສ້ອມແປງໂດຍອີງໃສ່ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກ. ເງື່ອນໄຂ ເບື້ອງຕົ້ນສຳລັບການຄາດຄະເນອູ່ສ້ອມແປງແມ່ນຈະໄດ້ສ້ອມແປງ 10% ຂອງ ລົດບັນທຸກ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຳ ນວນຂອງ ອູ່ສ້ອມແປງຈະເປັນລົດບັນທຸກ 11 ຄັນຕໍ່ມື້ໃນ 2015 ແລະ 20 ຄັນຕໍ່ມື້ໃນ 2025. ໂດຍສົມ ມຸດວ່າ 2 ເທື່ອຕໍ່ມື້ເປັນອັດຕາສ່ວນຂອງ ຖັງວ, ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ສິນຄ້າ, ໄດ້ຄາດ ຄະເນເນື້ອທີ່ຂອງ ພື້ນສຳລັບອູ່ສ້ອມແປງປະມານ 600 m² ໃນ 2025.

$$600m^2 = 20 \text{ tracks} \div 2 \text{ ratio} \times 37.5m^2/\text{tracks} \times \text{safe factor } 1.5$$

5.2.10 ປະຕູໃຫຍ່ ແລະ ສະຖານີຊັ່ງນ້ຳຫນັກ

ຈະໄດ້ໃສ່ສາມປະຕູໃຫຍ່ໃນ CLP. ຈະໄດ້ຕິດຕັ້ງສະຖານີຊັ່ງນ້ຳຫນັກໃສ່ປະຕູໃຫຍ່ເພື່ອຊັ່ງນ້ຳຫນັກຂອງ

ສິນຄ້າ

5.2.11 ການຈັດວາງລວມຂອງ CLP

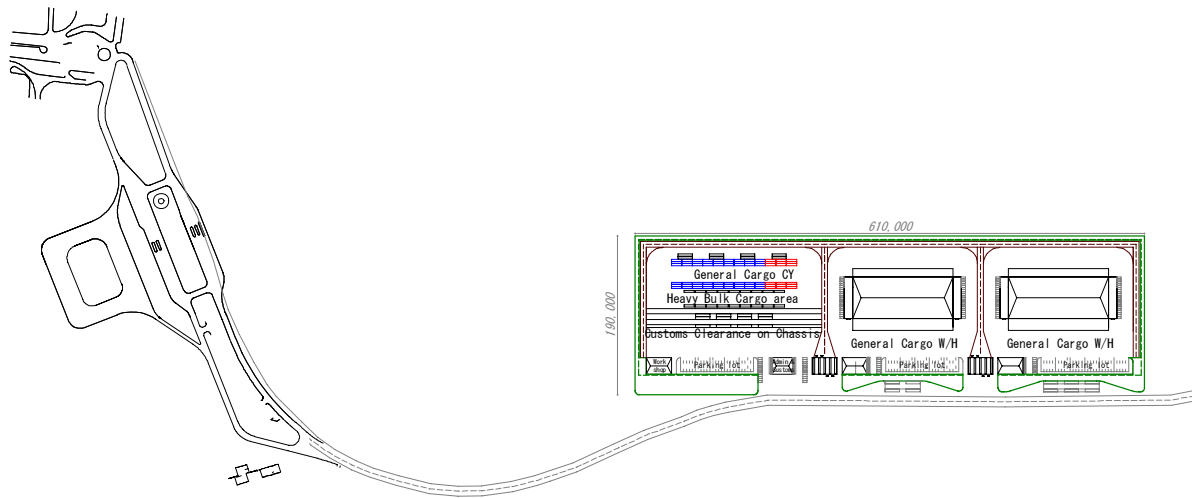
ອີງໃສ່ການຫາລືຂ້າງເທິງ, ໄດ້ສັງລວມພື້ນທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການພັດທະນາ CLP ໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້. ໄດ້ສະແດງການຈັດວາງລວມໃນຮູບລຸ່ມນີ້ຕື່ມອີກ.

ຕາຕະລາງ 5.2.9 ສັງລວມພື້ນທີ່ທີ່ຕ້ອງການທັງໝົດສຳລັບ CLP

	Floor area (m ²)	Area (m ²)	Occupancy rate at CLP	Remarks
Customs Clearance area	800	8,600		
Heavy bulk Cargo area	900	5,500		
General Cargo CY area	2,900	10,600		CY area is included CY, container pool, chassis pool and container washing area.
General Cargo Warehouse area	12,000	42,000		
Administration and Customs office	500	3,800		2 stories: 1,000m ² .
Operator Office	3,200	5,500		By 2 operators. Operator office is included near the gate and neighbor warehouse.
Maintenance shop	600	1,200		
Gate and Weight Station	600	4,400		2 operators.
Parking Lots	-	13,800		Isle is shared of customs clearance and warehouse area. Occupancy area of parking lot is 4800 m ² .
Buffer area	-	12,700		
Load in CLP	-	7,700		
Others	-	100		
Total	21,500	115,900		
Total area, excluding parking lot	21,500	102,100	23%	

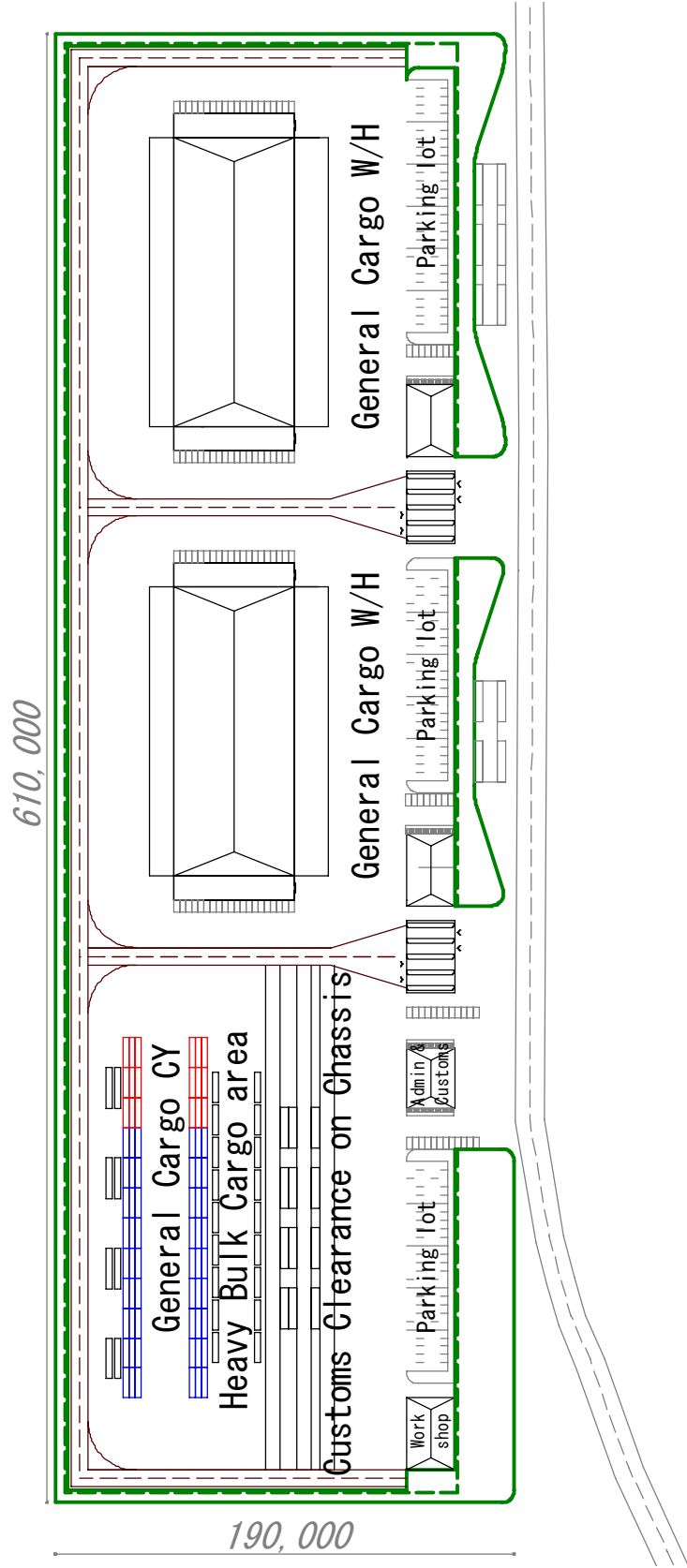
Note Referring to Hironao Takahashi, “Kontena yusou to kontena kouwan”,2004, as for occupancy rate, about from 20% to 25% are common. This rate of Lat krabang ICD is about 26% and VLP Logistics Park is about 24%.

Source: JICA Study Team



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.9 ຜັງຂອງ CLP (1/2)



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.2.10 ຜັງຂອງ CLP (2/2)

5.3 ກິນຈັກ ແລະ ອຸປະກອນ

5.3.1 ອຸປະກອນຂອງ ການຂົນຖ່າຍການສົນຄ້າ

(1) ລົດຍົກນ້ອຍ

ໄດ້ນຳໃຊ້ລົດຍົກນ້ອຍສຳລັບຂົນສົນຄ້າຂຶ້ນ ແລະ ຂົນສົນຄ້າລົງ(ສ່ວນຫລາຍສົນຄ້າຢູ່ໃນຕູ້ສົນຄ້າ). ບໍ່ມີລົດຍົກນ້ອຍໃຫ້ບໍລິການຢູ່ CCA ຂອງ ຈຳປາສັກ. ຢູ່ CLP ອາດມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງມີລົດຍົກນ້ອຍ ສອງຄັນ ຍ້ອນວ່າສົນຄ້າທັງໝົດຈະເພີ່ມຂຶ້ນສອງເທື່ອພາຍໃນ 2025. CLP ຈະມີສອງສາງ ແລະ ດັ່ງນັ້ນ, ລົດຍົກນ້ອຍນຶ່ງຄັນຕໍ່ນຶ່ງສາງ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.3.1 ຮູບຖ່າຍລົດຍົກນ້ອຍ

(2) ລົດຄັນຍົກ

ລົດຄັນຍົກເປັນຍານພາຫານະຫນັກສຳລັບຂົນສົນຄ້າຂຶ້ນ ແລະ ຂົນສົນຄ້າລົງ, ເພື່ອແກ່ຕູ້ສົນຄ້າໄປ ຫາ CY. ໃນປະຈຸບັນ, ສັງເກດເຫັນລົດຍົກໃຫຍ່ຢູ່ CCA ຂອງ ຈຳປາສັກ. ຈຳນວນຕູ້ສົນຄ້າທີ່ໄດ້ຄາດຄະ ເນມີເຖິງ 40 FEU ຕໍ່ມື້ພາຍໃນ 2025. ດັ່ງນັ້ນ, ລົດຄັນຍົກນຶ່ງຄັນຢູ່ CLP ໃໝ່ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ, ດັ່ງໄດ້ຄາດຄະເນຢູ່ລຸ່ມນີ້.

$$1 \text{ vehicle} = 40 \text{ container} \times \{(3 \text{ minute /loading} + 3 \text{ minute/unloading}) \div 60 \text{ minute/h} + 75.0 \text{ m/CY} \times 2 \text{ round trip} \div 15,000 \text{ m/h}\} \times \text{safe factor } 1.2 \div 10 \text{ h/day}$$



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.3.2 ຮູບຖ່າຍລົດຄັນຍົກ

(3) ລົດຍົກໃຫຍ່

ລົດຍົກໃຫຍ່ກໍ່ແມ່ນຍານພາຫານະຫນັກສຳລັບຍົກສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກຈາກຍານພາຫານະຄັນນຶ່ງໄປຍັງຄັນອື່ນ. ປະຈຸບັນນີ້, CCA ຂອງ ຈຳປາສັກບໍ່ມີລົດຍົກໃຫຍ່. ເຖິງແມ່ນວ່າບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກທີ່ຈະຂົນຖ່າຍຢູ່ CLP ຈະເພີ່ມຂຶ້ນສີ່ເທື່ອພາຍໃນ 2025 ກໍ່ຕາມ, ແຕ່ສະເໜີລົດຍົກໃຫຍ່ໃສ່ CLP ໃຫມ່ນຶ່ງຄັນເທົ່ານັ້ນ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.3.3 ຮູບຖ່າຍລົດຍົກໃຫຍ່

(4) ເຄື່ອງກວດກາດ້ວຍ X-ray

ບາງສະນິດຂອງ ຜູ້ສິນຄ້ານຳເຂົ້າຕ້ອງການກວດກາສິນຄ້າດ້ວຍເຄື່ອງ X-ray. ຈະວາງເຄື່ອງກວດກາດ້ວຍ X-ray ໃສ່ໃກ້ກັບຫ້ອງການຂອງ ພາສີຢູ່ CLP.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.3.4 ຮູບຖ່າຍລົດສຳລັບການກວດກາດ້ວຍ X-ray (X-ray ເຄື່ອນທີ່)

(5) ສະຖານີຊັງນ້ຳຫນັກ

ຈະໃສ່ສະຖານີຊັງນ້ຳຫນັກນຶ່ງແຫ່ງໃກ້ກັບປະຕູໃຫຍ່ເພື່ອກວດກາບັນດາລົດບັນທຸກທັງຂາເຂົ້າ ແລະ ຂາອອກ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 5.3.5 ຮູບຖ່າຍສະຖານີຊັງນ້ຳຫນັກຢູ່ ICD ທ່ານາແລັງ

5.4 ໂຄງລ່າງ ແລະ ແຜນການດ້ານສາທາລະນະນຸປະໂພກ

5.4.1 ນ້ຳປະປາ

ໄດ້ຄາດຄະເນການບໍລິໂພກສະເລັຍຂອງ ນ້ຳສຳລັບການນຳໃຊ້ພາຍໃນ ແລະ ການລ້າງຕູ້ສິນຄ້າປະມານ 100 ລິດ/ຄົນ/ມື້ສຳລັບພະນັກງານຂອງ CLP ແລະ 150 ລິດ/ຕູ້ສິນຄ້າສຳລັບການລ້າງຕູ້ສິນຄ້າ. ໄດ້ຄາດຄະເນຈຳນວນຂອງ ພະນັກງານ ແລະ ຕູ້ສິນຄ້າດັ່ງຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ໂດຍອີງໃສ່ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າໃນອາ ນາຄົດໃນ 2025. ດັ່ງນັ້ນ, ໄດ້ຄາດຄະເນບໍລິມາດຂອງ ການບໍລິໂພກນ້ຳໃນ CLP ປະມານ 16.6m³ ຕໍ່ມື້. ໂດຍພິຈາລະນາການຮົ່ວຊຶມຂອງ ນ້ຳ (20%) ແລະ ປັດໃຈສູງສຸດ (1.2), ຄວາມຕ້ອງການນ້ຳໃນ CLP ແມ່ນ 24.9m³/ມື້.

ຕາຕະລາງ 5.4.1 ຈຳນວນພະນັກງານ, ລົດບັນທຸກ ແລະ ຕັ້ງສິນຄ້າ

Items		Number	Remarks
Staff	Custom	59	
	Operator	98	2 operation companies
	Total	157	
Container		6	

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 5.4.2 ບໍລິມາດຂອງ ການບໍລິໂພກນໍ້າປະຈຳວັນ

Items	Unit Volume	Number	Volume (m ³ /day)
Staff	100lt/staff/day	157	15.7
Container	150lt/container/day	6	0.9
Total			16.6

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 5.4.3 ຄວາມຕ້ອງການນໍ້າປະຈຳວັນ

No.	Item	Volume (m ³ /day)
1	Water Demand	16.6
2	Water leakage (20 %) = 1/(1-0.2)	20.75
3	Peak Factor (1.2) = 2x 1.2	24.9
4	Water Demand Forecast	24.9

Source: JICA Study Team

ໄດ້ຕິດຕັ້ງອ່າງນໍ້າ ແລະ ຈັກດູດຢູ່ໃຕ້ພື້ນດິນຂອງ CLP. ບໍລິມາດຂອງ ອ່າງນໍ້າທີ່ແນະນຳແມ່ນຕ້ອງຫລາຍກວ່າ 9m³ (ການປະຕິບັດງານ 8 ຊົ່ວໂມງຕໍ່ມື້: 24.9/3=8.3m³ ≐ 9m³).

ຍັງບໍ່ທັນມີທໍ່ນໍ້າປະປາຢູ່ອ້ອມພື້ນທີ່ຂອງ CLP. ປະຊາຊົນທີ່ຢູ່ໃກ້ CLP ນຳໃຊ້ນໍ້າໃຕ້ດິນເປັນນໍ້າດື່ມ. ໃນປະຈຸບັນຍັງບໍ່ທັນມີແຜນການສະໜອງນໍ້າປະປາໃຫ້ແກ່ CLP ໃນອານາຄົດເທື່ອ. ດັ່ງນັ້ນ, CLP ຈະພັດທະນາສິ່ງອຳນວນຄວາມສະດວກດ້ານນໍ້າປະປາຢູ່ໃນສະຖານທີ່ຂອງ CLP. ຈະຕິດຕັ້ງນໍ້າສ້າງທີ່ມີຄວາມເລິກ 20m ໃສ່ຈັກດູດ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຕອງນໍ້າໃສ່ໃນ CLP.

ຈະສະໜອງກ້ອນນໍ້າສາທາລະນະພາຍໃນ 50 ແມັດອ້ອມອາຄານ.

ຕາຕະລາງ 5.4.4 ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ນໍ້າປະປາ

Item	Quantity	Remarks
Well	20m	1 With a pump and a purification plant
Water Pipe	φ15	800m Within CLP
Water Reservoir	9m ³	1 Within CLP

Source: JICA Study Team

5.4.2 ໄຟຟ້າ

ສາຍໄຟຟ້າແຮງສູງ 22kV ໃນປະຈຸບັນຕັ້ງຢູ່ປະມານ 300m ດ້ານຕາເວັນຕົກຂອງ CLP. ໄດ້ສະໜອງໄຟຟ້າໃຫ້ແກ່ CLP ຈາກສາຍ 22kV ນີ້. CLP ຈະໄດ້ຕິດຕັ້ງສາຍ 22kV ໃຫມ່ປະມານ 300 ແມັດເພື່ອຕໍ່ສູ້ສາຍ 22kV ໃນປະຈຸບັນ, ສູງກວ່າຫນ້າດິນ 5 ຫາ 6 ແມັດ ແລະ ສາຍ 22kV ໃຫມ່ຄວາມຍາວ 400 ແມັດລົງພື້ນດິນໃນ CLP. ຈະຕິດຕັ້ງຫມໍ້ແບ່ງໄຟຢູ່ອາຄານບໍລິຫານ ແລະ ອາຄານຂອງ ການດຳເນີນການສາມຫລັງເພື່ອຫລຸດຄວາມແຮງຈາກ 22kV ເປັນ 400/200V. ຈະໄດ້ຕິດຕັ້ງສາຍໄຟ 400/200V ຊຶ່ງມີຄວາມຍາວທັງຫມົດ 2,000m ໃສ່ໃຕ້ດິນ.

ຕາຕະລາງ 5.4.5 ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ໄຟຟ້າ

Item	Quantity	Remarks	
22kV line	Above the ground	300m	Between existing line and CLP
	Under the ground	400m	Within CLP
400/200V line	Under the ground	2,000m	Within CLP
Transformer	22kV to 400/200V	3	Within CLP

Source: JICA Study Team

5.4.3 ໂທລະຄົມ

ຈະມີນຶ່ງຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ສອງຫ້ອງການຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການໃນ CLP. ແຕ່ລະຫ້ອງການມີສາຍໂທລະສັບຕັ້ງໂຕະສອງສາຍ ແລະ ສາຍເຊື່ອມຕໍ່ອິນເຕີແນັດນຶ່ງສາຍ. ສາຍໂທລະສັບແມ່ນໄດ້ຕໍ່ຈາກສາຍໂທລະສັບໃນປະຈຸບັນທີ່ໄດ້ຕິດຕັ້ງຢູ່ໃກ້ກັບສະຖານີ. ຄວາມຍາວຂອງ ສາຍໂທລະສັບໃຫມ່ຈະມີປະມານ 500m.

5.4.4 ການລະບາຍນ້ຳ

ໄດ້ອອກແບບລະບົບຂອງ ການລະບາຍນ້ຳເພື່ອໂຫລລົງໃສ່ສາຍນ້ຳສຳລັບການກະສິກຳໃນປະຈຸບັນທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃກ້ CLP. ໄດ້ຕິດຕັ້ງຮ່ອງຄອນກິດຮູບຕົວ U ມີຜາບົດໄປຕາມເສັ້ນທາງເພື່ອເກັບນ້ຳຝົນພາຍໃນ CLP. ຈະໄດ້ກໍ່ສ້າງຮ່ອງຄອນກິດເສີມເຫລັກຍ້ອນວ່ານ້ຳຫນັກເພົາຂອງ ລົດພ່ວງ ແລະ ລົດບລັ່ນທຸກພ້ອມດ້ວຍສິນຄ້າມີແນວໂນ້ມຈະຫນັກຂຶ້ນຫລາຍ.

ໄດ້ຄິດໄລ່ບໍລິມາດການໂຫລຂອງ ນ້ຳຖ້ວມ ແລະ ຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ການລະບາຍນ້ຳໂດຍອີງໃສ່ຄູ່ມື ຂອງ ການອອກແບບເສັ້ນທາງ(ສະບັບຊົ່ວຄາວ)ທີ່ອອກໂດຍອະດີດກະຊວງຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ, 1996. ໄດ້ຄາດຄະເນການໂຫລຂອງ ນ້ຳຖ້ວມໂດຍນຳໃຊ້ສົມຜົນດັ່ງລຸ່ມນີ້:

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

whereas,

$$Q: \text{Expected flow (m}^3\text{/sec)}$$

ບົດລາຍງານສູດທ້າຍ

C: Run-off coefficient

I: Intensity of Rainfall (mm/hr)

A: Area for drainage (ha)

C: Concrete 0.9 (0.80-0.95), Forest 0.45 (0.4-0.5)

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

ໄດ້ຄາດຄະເນຂັດຄວາມສາມາດຂອງ ການລະບາຍນ້ຳໂດຍນຳໃຊ້ສູດຂອງ 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 (m³/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)

ໄດ້ສະແດງຄວາມຍາວທັງໝົດຂອງ ການລະບາຍນ້ຳຕາມຂະໜາດໃນຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້.

ຕາຕະລາງ 5.4.6 ຄວາມຍາວຂອງ ການລະບາຍນ້ຳຕາມຂະໜາດ

Drainage Size	Length (m)	Remarks
500 x 500	1,080	U-shape reinforced concrete with cover
700 x 700	120	U-shape reinforced concrete with cover
900 x 900	940	Include discharge drainage to existing facility

Source: JICA Study Team

5.4.5 ການບຳບັດນ້ຳໂສໂຄກ

ໄດ້ກຳນົດລະບົບບຳບັດນ້ຳໂສໂຄກແບບລວມສູນໂດຍພິຈາລະນາສະພາບແວດລ້ອມສຳລັບບໍ່ສະເພາະ ແຕ່ CLP ເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ສຳລັບພື້ນທີ່ອ້ອມຂ້າງນຳອີກ. ໄດ້ອອກແບບລະບົບຂອງ ການເກັບນ້ຳໂສໂຄກ ນີ້ສະເພາະນ້ຳເສັຍຈາກນ້ຳໂສໂຄກພາຍໃນ (24.9m³/ມື້ຂອງ ນ້ຳເສັຍຈາກພະນັກງານໃນ CLP). ນ້ຳເສັຍທີ່ເກີດຈາກແຕ່ລະອາຄານແມ່ນໂຫລລົງສູ່ເຄື່ອງບຳບັດທີ່ໄດ້ຕິດຕັ້ງຢູ່ໃນ CLP.

ໄດ້ຄາດຄະເນບໍລິມາດຂອງ ການບຳບັດນ້ຳໂສໂຄກປະມານ 90% ຂອງ ບໍລິມາດຂອງ ນ້ຳປະປາ. ຄວນພິຈາລະນາການໂຫລເຂົ້າທໍ່ນ້ຳໂສໂຄກຂອງ ນ້ຳໃຕ້ດິນ.

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

whereas,

Q: Sewage Volume (m³/day)

Q1: Water volume (=24.9m³/day)

1.1: Encroaching ration

$$Q : 24.9 \times 0.9 \times 1.1 = 24.651 \approx 25\text{m}^3/\text{day}$$

ໄດ້ປ່ອຍນ້ຳເສັຍທີ່ໄດ້ບຳບັດແລ້ວລົງໃສ່ສາຍນ້ຳສຳລັບການກະສິກຳໃນປະຈຸບັນ. ຄຸນນະພາບຂອງນ້ຳທີ່ຕ້ອງການແມ່ດັ່ງນີ້:

ຕາຕະລາງ 5.4.7 ຄຸນນະພາບຂອງ ນ້ຳ

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

Source: JICA Study Team



ຮູບ 5.4.1 ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການບຳບັດສິ່ງໂສ້ໂຄກ

ໄດ້ສັງລວມບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ຈຳນວນຂອງ ລະບົບບຳບັດນ້ຳໂສ້ໂຄກແບບລວມສູນນີ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 5.4.8 ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ລະບົບການບຳບັດສິ່ງໂສ້ໂຄກແບບລວມສູນ

Item	Quantity
Drain Pipe	φ150 800m
Sewerage Treatment Tank	25m ³ /day 1 piece

Source: JICA Study Team

5.5 ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ

ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການປະກອບດ້ວຍຄ່າກໍ່ສ້າງ, ຄ່າບໍລິຫານ, ຄ່າທີ່ປຶກສາ ແລະ ແຮສຸກເສີນ. ໄດ້ຄາດຄະເນມູນຄ່າເຫລົ່ານີ້ເມື່ອພະຈິກ 2009, ແລະ ໄດ້ນຳໃຊ້ອັດຕາແລກປ່ຽນດັ່ງນີ້.

$$\text{USD}1.00 = \text{JPY}93.57 = \text{LAK}8506.61 = \text{THB}33.84$$

ການກໍ່ສ້າງ CLP ປະກອບດ້ວຍວຽກກະກຽມທີ່ດິນ, ວຽກອາຄານ, ວຽກທາງລົດໄຟ ແລະ ວຽກທາງເຂົ້າ. ຕາຕະລາງ 5.6.1 ສະແດງມູນຄ່າແຕ່ລະວຽກ ແລະ ມູນຄ່າທັງໝົດ. ຄ່າກໍ່ສ້າງຂອງ ວຽກກະກຽມທີ່ດິນ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

ແລະ ວຽກອາຄານຈະປະມານ USD5.2 ລ້ານ ແລະ USD7.0 ລ້ານ, ຕາມລຳດັບ. ມູນຄ່າຂອງ ການກໍ່ສ້າງທັງໝົດແມ່ນປະມານ US\$12.2 ລ້ານ.

ບັນດາພາສີເຊັ່ນພາສີນຳເຂົ້າ ແລະ ພາສີມູນຄ່າເພີ່ມແມ່ນບໍ່ໄດ້ລວມເຂົ້າໃນມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ. ມາດຕາ 52 ຂອງ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົງທຶນ (2010) ກຳນົດບັນດາສິ່ງຈູງໃຈຂອງ ພາສີນຳເຂົ້າ ແລະ ພາສີອື່ນ. ວັດສະດຸ ແລະ ອຸປະກອນສຳລັບເຂດພະລາທິການແມ່ນລວມຢູ່ໃນບັນດາສິ່ງຈູງໃຈ. ມາດຕາ 10 ຂອງ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍມູນຄ່າເພີ່ມກຳນົດວັດສະດຸ, ອຸປະກອນສຳລັບໂຄງການຊ່ວຍເຫລືອ. ຂະບວນການນີ້ບໍ່ແມ່ນການຄືນພາສີ ແຕ່ແມ່ນການຍົກເວັ້ນພາສີ.

ໄດ້ຄາດຄະເນຄ່າບໍລິຫານ ແລະ ຄ່າທີ່ປຶກສາປະມານ 3% ແລະ 7% ຂອງ ຄ່າທັງໝົດຂອງ ການກໍ່ສ້າງ. ແລະ ໄດ້ຄາດຄະເນຄ່າແຮສກເສີນປະມານ 10% ຂອງ ຈຳນວນຄ່າການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຄ່າທີ່ປຶກສາ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄ່າບໍລິຫານຕົກເປັນ USD 367,000, ຄ່າທີ່ປຶກສາຕົກເປັນ USD857,000, ແລະ ຄ່າແຮສກເສີນຕົກເປັນ USD1.3 ລ້ານ. ມູນຄ່າທັງໝົດຂອງ ໂຄງການຕົກເປັນ USD 12.2 ລ້ານ.

ຕາຕະລາງ 5.5.1 ມູນຄ່າໂຄງການຂອງ CLP

Items	Total Cost (USD)	Foreign Portion and Local Portion			Remarks	
		Foreign (USD)	Local (USD)	Local (LAK1000)		
		1	Land Preparation Work	5,223,975		3,046,799
2	Building Work	7,017,760	5,321,820	1,695,940	14,426,700	
3	Total Construction Cost	12,241,735	8,368,619	3,873,116	32,947,087	1+2
4	Administration Cost	367,252				3% of 3
5	Consultant Cost	856,921				7% of 3
6	Contingency	1,309,866				10% of 3+5
7	Total Project Cost	14,775,774				3+4+5+6

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 5.5.2 ມູນຄ່າໂຄງການຂອງ CLP (ວຽກກໍ່ສ້າງ)

Item	Unit Cost (US\$)	Quantity	Amount (US\$)	Remarks	
Preparatory Work	0.26 /m2	115,900	30,134	Site cleaning and grubbing	
Earth Work	Excavation	1.50 /m3	334,219	501,329	Sand with Soil
	Filling	4.50 /m3	76,956	346,302	Sand with Soil
	Slope Protection	2.50 /m2	6,230	15,575	Grass
Pavement	within LP (t=25cm)	50.00 /m2			Reinforced Concrete Pavement (thickness=25cm)
	within LP (t=15cm)	35.00 /m2	78,717	2,755,095	Reinforced Concrete Pavement (thickness=15cm)
	Road within LP	30.00 /m2	7,658	229,740	Asphalt Concrete Pavement (thickness=10mm+30mm+30mm)
Utilities	Drainage I	300.00 /m	940	282,000	U-shape Reinforced Concrete Ditch with Cover (900x900)
	Drainage II	250.00 /m	120	30,000	U-shape Reinforced Concrete Ditch with Cover (700x700)
	Drainage III	200.00 /m	1,080	216,000	U-shape Reinforced Concrete

Item	Unit Cost (US\$)	Quantity	Amount (US\$)	Remarks	
				Ditch with Cover (500x500)	
Drain Pipe	30.00 /m	800	24,000	VP ϕ = 150mm	
Centralized Treatment	30,000.00 /piece	1	30,000	Treatment Volume:25m ³	
Well	30,000.00 /m	1	30,000	20m deep with a pump and a purification plant	
Water Tank	50,000.00 /piece	1	50,000	Underground, Volume:9m ³	
Water Pipe	15.00 /m	800	12,000	VP ϕ = 15mm	
Electricity (Line I)	100.00 /m	300	30,000	22kv line (underground within CLP)	
Electricity (Line II)	20.00 /m	400	8,000	22kv line (overhead outside CLP)	
Electricity (Transformer)	28,000.00 /piece	3	84,000	Transformer (22kv to 400 v /220v) , 1000KVA	
Electricity (Line III)	80.00 /m	2,000	160,000	400v/220v line (underground within CLP)	
Electricity	950.00 /piece	95	90,250	Streetlight	
Telecommunication	120.00 /m	500	60,000	Fiber Optic Cable	
Green	Grass	3.00 /m ²	12,625	37,875	
	Tree	5.00 /m ²	12,625	63,125	
Others	Fencing	100.00 /m	1,386	138,550	H= 1.7m~2.0m
Total of Civil Work			5,223,975		

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 5.5.3 ມູນຄ່າໂຄງການຂອງ CLP (ວຽກອາຄານ)

Item	Description	Unit Cost (US\$/m ²)	Quantity (m ²)	Amount (US\$)
Warehouse (FS)	Slate Structure	220.0	6,000.0	1,320,000.0
	High Rised Floor			
	Load=3t/m ²			
	H=5.5m from Floor			
	Shutter			
	Slope for a flrk lift			
Warehouse (FS)-fixed temperature	Slate Structure	660.0	6,000.0	3,960,000.0
	High Rised Floor			
	Load=3t/m ²			
	H=5.5m from Floor			
	Shutter			
	Slope for a flrk lift			
Operator office	Slate Structure	250.0	3,200.0	800,000.0
Administration	Reinforced Concrete	250.0	1,000.0	250,000.0
Gate	Reinforced Concrete	200.0	600.0	120,000.0
Maintenance Workshop	Slate Structure	110.0	600.0	66,000.0
Parking	With Roof	80.0	272.0	21,760.0
Weighbridge		120,000.0	4.0	480,000.0
Total of Building Works			17,400.0	7,017,760.0

Source: JICA Study Team

ບົດທີ 6 ແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນການ

ບົດນີ້ເລັ່ງໃສ່ເພື່ອວິເຄາະແບບແຜນລວມຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນການຂອງ ເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກ (CLP) ໂດຍຜ່ານບັນດາໜ້າວຽກຕ່າງໆທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນການຂອງ CLP.

6.1 ການກະທຳໄປສູ່ຄວາມສຳເລັດຂອງ CLP

CLP ເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກລະຫວ່າງຮູບແບບຂອງ ລັດເພື່ອຮັກສາການຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ທາງລົດໄຟ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການຂ້າມແດນເພື່ອສະໜອງການບໍລິການຂອງ CIQ . CLP ເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂໍ້ກະແຈເພື່ອສະໜັບສະໜູນທີ່ຕັ້ງດ້ານອຸດສາຫະກຳໃນແຂວງຈຳປາສັກດ້ວຍການສະໜອງການບໍລິການການຂົນສົ່ງ, ສາງ ແລະ ການບໍລິການຄ່ຽນຖ່າຍ ແລະ ການບໍລິການການຄຸ້ມຄອງບັນຊີສິນຄ້າ. ນອກນັ້ນ, CLP ຍັງເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອັນດຽວທີ່ກະຕຸ້ນທຸລະກິດພະລາທິການໃນແຂວງຈຳປາສັກໂດຍຜ່ານການສະໜອງບາງສິດທິພິເສດ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ບໍ່ຄວນຮັບຮູ້ CLP ເປັນພຽງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານທຸລະກິດເທົ່ານັ້ນແຕ່ເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຍຸດທະສາດໃນການພັດທະນາພະລາທິການແຫ່ງຊາດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ຄວາມສຳເລັດຂອງ CLP ຫມາຍເຖິງການບັນລຸນະໂຍບາຍດ້ານພະລາທິການເຊັ່ນ ການຫຼຸດຜ່ອນຄ່າຂົນສົ່ງ, ການຂ້າມແດນທີ່ສະດວກ ແລະ ຫມັ້ນຄົງກິດການກຸ້ມຕົນເອງ. 3 ຄຳລຸ່ມນີ້ຈະເປັນຂໍ້ກະແຈໄປສູ່ຄວາມສຳເລັດ:

- ການຮ່ວມມື
- ປະສິດທິພາບ
- ການກະຕຸກຊຸກຍູ້

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

ອີກດ້ານນຶ່ງ, “ປະສິດທິພາບ” ກຳນົດປະສິດທິພາບຫລາຍຢ່າງທີ່ຕ້ອງໄດ້ບັນລຸໃນ CLP. ອັນນຶ່ງ CLP ຄວນເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ສະໜອງການບໍລິການດ້ານພະລາທິການທີ່ມີປະສິດທິພາບໃນ

ດ້ານຄວາມໄວ, ຄວາມປອດໄພ ແລະ ຄວາມສະຫງົບ, ຄວາມໄວ້ວາງໃຈ ແລະ ມູນຄ່າ. ສຳລັບຈຸດປະສົງນີ້, CLP ຕ້ອງເປັນທຸລະກິດທີ່ມີປະສິດທິພາບທາງດ້ານການເງິນສຳລັບພາກເອກະຊົນ. ມັນມີຄວາມສຳຄັນເປັນຢ່າງຍິ່ງສຳລັບ CLP ເພື່ອຮັບປະກັນການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ເອກະຊົນເພື່ອບັນລຸການບໍລິການທີ່ມີປະສິດທິພາບໃນ CLP.

ເພື່ອບັນລຸການບໍລິການດ້ານພະລາທິການທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງໃນ CLP ນັ້ນ, ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ເອກະຊົນໂດຍສະເພາະບັນດາບໍລິສັດ/ຜູ້ລົງທຶນດ້ານພະລາທິການຂອງ ຕ່າງປະເທດແມ່ນຂາດບໍ່ໄດ້. ຄວນພິຈາລະນາເຖິງການວັດແທກຂອງ “ການກະຕຸກຊຸກຍູ້” ສຳລັບການລົງທຶນຂອງ ຕ່າງປະເທດ. ມີສອງອັນສິ່ງ ເສີສຳລັບ CLP. ນຶ່ງແມ່ນການນຳໃຊ້ລະບົບເຂດເສດຖະກິດສະເພາະ (SPEZ), ຊຶ່ງໄດ້ຮ່າງໃນ “ກົດໝາຍຂອງ ການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ”. ການລົງທຶນໃສ່ພື້ນທີ່ທີ່ກຳນົດເປັນ SPEZ ສາມາດໄດ້ຮັບສິດພິເສດດ້ານພາສີຫລາຍຢ່າງ. ສອງຕ້ອງກຳນົດໃຫ້ CLP ເປັນພື້ນທີ່ກວດກາຮ່ວມ (CCA). ມັນແມ່ນເພື່ອສະໜອງການບໍລິການຢູ່ ຈຸດດຽວ ປ່ອງດຽວຢູ່ CLP.

6.2 ການສ້າງໂຄງການ

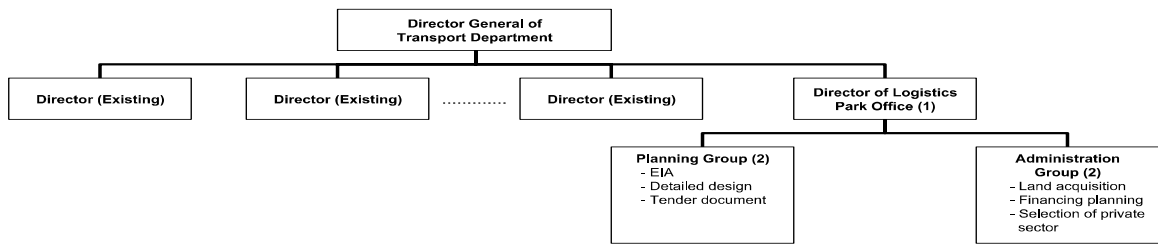
ກ່ອນການສ້າງຕັ້ງ CLP, ມີຫລາຍກິດຈະກຳທີ່ສຳຄັນທີ່ຕ້ອງໄດ້ບັນລຸດັ່ງນີ້:

6.2.1 ການສ້າງຕັ້ງຫ້ອງການຂອງ CLP ໃນ MPWT

ມັນມີຫລາຍກິດຈະກຳທີ່ຕ້ອງໄດ້ເຮັດເພື່ອສ້າງ CLP ເປັນໂຄງການ. ກົມຂົນສົ່ງພາຍໃຕ້ກະຊວງ ຍທຂ ຮັບຜິດຊອບດູແລໂຄງການຂອງ CLP ມາເຖິງປະຈຸບັນ, ແຕ່ຍັງບໍ່ທັນມີຫ້ອງການປະຈຳຄືຫ້ອງການກອງເລຂາເພື່ອດູແລ CLP. ມັນມີຄວາມສຳຄັນຫລາຍທີ່ຕ້ອງໄດ້ສ້າງຕັ້ງຫ້ອງການຂອງ CLP ຫລື ຫນ່ວຍງານຂອງ CLP ເພື່ອກຳກັບບັນດາກິດຈະກຳຂອງ ການສ້າງໂຄງການຂອງ CLP ຢ່າງຫນ້ອຍ ເພື່ອດຳເນີນບັນດາພາລະກິດດັ່ງນີ້:

- EIA
- ການຈັດຫາທີ່ດິນ
- ການອອກແບບລະອຽດ ແລະ ເອກະສານປະມູນ
- ການວາງແຜນດ້ານການເງິນ
- ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານການປະມູນ
- ການພັດທະນາແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານໃນລາຍລະອຽດ
- ການເລືອກເຟັ້ນຜູ້ລົງທຶນເອກະຊົນ

ຫ້ອງການຂອງ CLP ເປັນຂະແໜງໃໝ່ເພື່ອກຳກັບສະເພາະໂຄງການຂອງ CLP ບົນພື້ນຖານເວລາທີ່ກຳນົດຈົນກວ່າການສຳເລັດການກໍ່ສ້າງຂອງ CLP. ຫ້ອງການມີຫົວໜ້ານຶ່ງຄົນຊຶ່ງມີລະດັບເທົ່າກັບຫົວໜ້າພະແນກຢູ່ໃຕ້ຫົວໜ້າກົມຂົນສົ່ງພ້ອມດ້ວຍສອງກຸ່ມເຊັ່ນກຸ່ມຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ກຸ່ມວາງແຜນດ້ານເຕັກນິກດັ່ງສະແດງໃນຮູບຮູບ 6.2.1. ຈຳນວນພະນັກງານທັງໝົດໃນຫ້ອງການຂອງ CLP ແມ່ນ 5 ຄົນ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 6.2.1 ຫ້ອງການຂອງ CLP ໃນ MPWT

6.2.2 ການກຳນົດ CLP ໃຫ້ເປັນເຂດເສດຖະກິດພິເສດ (SPEZ)

ລັດຖະບານລາວໄດ້ລວມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົງທຶນຂອງ ຕ່າງປະເທດ ແລະ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົງທຶນພາຍໃນເຂົ້າກັນ ແລະ ອອກກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົງທຶນ” ໃນກໍລະກົດ 2009. ກົດໝາຍເລັ່ງໃສ່ເພື່ອສະໜອງສິດພິເສດຫລາຍຢ່າງແກ່ການລົງທຶນໃນພື້ນທີ່ກຳນົດເປັນເຂດເສດຖະກິດສະເພາະ (SPEZ) ແລະ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ¹ (SEZs) ກໍ່ຄືກຳນົດວິທີການສຳລັບການສຳປະທານ ແລະ ການລົງທຶນຂອງ ໂຄງການ. ທັງ SEZ ແລະ SPEZ ຖືກອະນຸມັດ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂດຍຄະນະກຳມະການປະສານງານແຫ່ງຊາດທີ່ປະກອບດ້ວຍ ຮອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ, ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, ລັດຖະມົນຕີວ່າການ ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງການເງິນ, ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງຍຸຕິທຳ ແລະ ລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການຂອງ ອົງການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນແຫ່ງຊາດ. ກອງເລຂາຂອງ ຄະນະກຳມະການແມ່ນສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຢູ່ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ.

ຫ້ອງການຂອງ CLP ໃນ MPWT ຄວນດຳເນີນທຸກໜ້າທີ່ທີ່ຈຳເປັນເພື່ອກຳນົດ CLP ເປັນ SPEZ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ CLP ມີຄວາມປະທັບໃຈຫລາຍສຳລັບຜູ້ລົງທຶນຂອງ ເອກະຊົນ. ຍ້ອນວ່າກົດໝາຍລົງທຶນ

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.

ສະບັບໃຫມ່ກຳນົດ SPEZ ລວມທັງເຂດພະລາທິການກໍ່ຕິເຂດອຸດສາຫະກຳ ແລະ ເຂດການທ່ອງທ່ຽວ, ມັນເກືອບເປັນໄປໄດ້ວ່າ CLP ຖືກກຳນົດໃຫ້ເປັນ SPEZ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ດຳລັດວ່າດ້ວຍເຂດເສດຖະກິດສະເພາະຍັງຢູ່ໃນຂັ້ນກະກຽມ; ດັ່ງນັ້ນຍັງບໍ່ທັນແນ່ໃຈວ່າຈະຕ້ອງມີເງື່ອນໄຂຫຍັງແດ່ກ່ອນຈະໄດ້ຮັບການກຳນົດເປັນໃຫ້ເປັນ SPEZ.

ໃນກໍລະນີທີ່ CLP ບໍ່ຖືກກຳນົດໃຫ້ເປັນ SPEZ, ມັນອາດບໍ່ມີໜ້າທີ່ທີ່ຄ້ຳປະກັນ. ແລະ ວິທີການຂອງການລົງທຶນສຳລັບບັນດາຜູ້ເຂົ້າຜູ້ທີ່ຈະເຂົ້າໄປໃນ CLP ກໍຈະສັບສົນຄືກັນ

6.2.3 ການກຳນົດໃຫ້ CLP ເປັນພື້ນທີ່ຂອງ ການກວດກາຮ່ວມ (CCA)

CCA ແມ່ນແບບແຜນພື້ນຖານເພື່ອປະຕິບັດກັບການບໍລິການການກວດຈຸດດຽວຢ່າງດຽວຢູ່ຕາມບັນດາແລວທາງທີ່ກຳນົດຂອງ ອິນດູຈີນ. ໜ້າທີ່ຂອງ ວິທີການຂ້າມແດນຢູ່ CLP ແມ່ນການບໍລິການພື້ນຖານຂອງ CLP ແລະ ແມ່ນເອກະສານທີ່ເປັນໄປໄດ້ເພື່ອເພີ່ມມູນຄ່າໃຫ້ແກ່ CLP . ພາຍໃຕ້ສັນຍາວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນກັບປະເທດໃນປະຈຸບັນນັ້ນ, ມັນແມ່ນການກຳນົດໃຫ້ CLP ເປັນ CCA ເພື່ອໃຫ້ການບໍລິການປະຕູດຽວຈຸດດຽວຢູ່ CLP ໃນອານາຄົດ. ມັນອາດຕ້ອງໄດ້ປຶກສາກັນດົນກັບປະເທດໄທ ແລະ ການປະສານງານທີ່ຫຍຸ້ງຍາກພາຍໃນອົງການຂອງ ລັດຖະບານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມັນມີຜົນປະໂຫຍດສຳລັບ CLP ເພື່ອຮັບປະກັນບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຂົນຖ່າຍ ແລະ ການລົງທຶນຂອງ ຕ່າງປະເທດຈົນກວ່າຈະບັນລຸການຄ້າເສລີພາຍໃນ ASEAN.

6.3 ແຜນການຂອງ ການຈັດຕັ້ງ

6.3.1 ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ

CLP ເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຫລາຍຮູບແບບພ້ອມດ້ວຍການບໍລິການຫລາຍຢ່າງລວມທັງ CIQ, ສາງ ແລະ ການຄ່ຽນຖ່າຍ, ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານບັນຊີສາງ ແລະ ອື່ນໆ. ດັ່ງນັ້ນ, CLP ຕ້ອງການຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມຫລາຍຄົນເພື່ອສະໜອງການບໍລິການທີ່ສະດວກ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຈຶ່ງຕ້ອງການຢ່າງໜ້ອຍບັນດາການຈັດຕັ້ງດັ່ງລຸ່ມນີ້ໃຫ້ມີສ່ວນພົວພັນໃນ CLP:

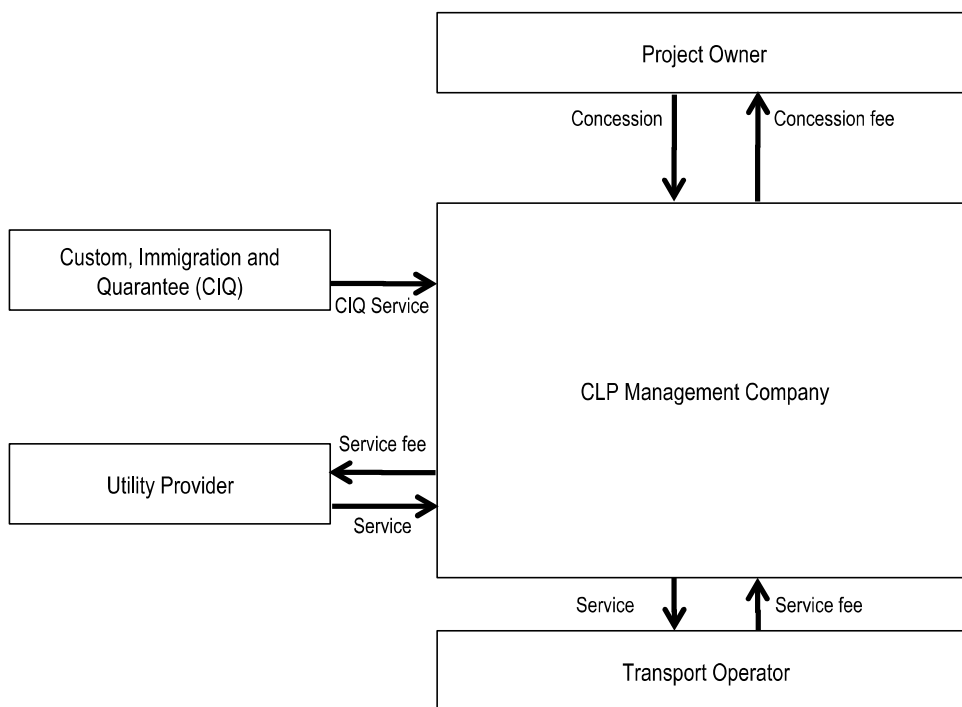
- Project Owner: Owner of Champasack Logistics Park who will develop or give concession to private to develop CLP, and take initiative to coordinate with relevant governmental agencies
- CLP SPEZ Management Committee: A committee consisting of CLP-MC, project owner, Champasack Province, MPWT to supervise CLP as SPEZ.
- Champasack Logistics Park A third party to be responsible for total operation and

Management Company (CLP-MC):	maintenance services for CLP, contracted by project owner under the laws of Lao PDR
Transport Operator	A company to utilize CLP 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 CLP as SPEZ

6.3.2 ໂຄງສ້າງລວມຂອງ ການຈັດຕັ້ງ

ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະໄດ້ເຮັດສັນຍາກັບ CLP-MC ເພື່ອດຳເນີນການ ແລະ ຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ CLP ເປັນຕົວແທນເຈົ້າຂອງໂຄງຕາມຄຳຊີ້ນຳຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ. ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ CLP ປະກອບມີພາລະກິດຫລາຍຢ່າງ. ບາງຢ່າງອາດດຳເນີນການໂດຍ CLP-MC, ສ່ວນຢ່າງອື່ນ CLP-MC ຈະວ່າຈ້າງຜູ້ສະໜອງການບໍລິການທາງນອກທີ່ເໝາະສົມ. ບັນດາຜູ້ເຊົ່າ CLP ຈະເປັນຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດດ້ານພະລາຫິການຕົວຈິງ, ຊຶ່ງຈະຖືກເລືອກເຟັ້ນໂດຍ CLP-MC.

ໄດ້ສະແດງການຈັດຕັ້ງລວມຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ CLP ໃນຮູບ 6.3.1.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 6.3.1 ໂຄງສ້າງລວມຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂອງ CLP

6.3.3 ເຈົ້າຂອງໂຄງການ

(1) ຫນ້າທີ່ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ

ເຈົ້າຂອງໂຄງການແມ່ນອົງການເພື່ອວາງແຜນ, ພັດທະນາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ CLP ໃນໄລຍະຂອງ ການວາງແຜນ, ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນການ. ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ຄວນຮັກສາອົງການໄວ້ເພື່ອ:

- ຖືກຳມະສິດທີ່ດິນ ແລະ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນ CLP
- ໃຫ້ນະໂຍບາຍຂອງ CLP
- ເລືອກເຟັ້ນ ແລະ ດູແລ CLP-MC
- ໃຫ້ຄຳເຫັນກ່ຽວກັບການເລືອກເຟັ້ນບັນດາຜູ້ເຂົ້າແກ່ CLP-MC.

(2) ຜູ້ສະໜັບສະໜຶ່ງເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການທີ່ເປັນໄປໄດ້

CLP ເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຫລາຍຮູບແບບຂອງ ລັດເພື່ອດູແລການຂົນສົ່ງທັງທາງບົກ ແລະ ທັງ ທາງລົດໄຟ ແລະ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ການຂ້າມແດນເພື່ອໃຫ້ການບໍລິການ CIQ. CLP ເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂໍ້ກະແຈເພື່ອສົ່ງເສີມທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການໃນ GMS ໂດຍຜ່ານການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ພະລາທິການລະຫວ່າງປະເທດນຳອີກ. ນອກນັ້ນ, CLP ຍັງເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂໍ້ກະແຈເພື່ອສະໜັບສະໜຶ່ງທີ່ຕັ້ງອຸດສາຫະກຳໃນຈຳປາສັກດ້ວຍ ການສະໜອງການບໍລິການການຂົນສົ່ງ, ສາງ ແລະ ການບໍລິການຄ່ຽນຖ່າຍ ແລະ ການບໍລິການການ ຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານບັນຊີສາງ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຄວນຮັບຮູ້ CLP ບໍ່ສະເພາະເປັນແຕ່ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະ ດວກດ້ານທຸລະກິດເທົ່ານັ້ນແຕ່ເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານຍຸດທະສາດໃນການພັດທະນາພະລາ ທິການແຫ່ງຊາດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ດັ່ງນັ້ນ, ມັນເປັນທຳມະດາທີ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ VIP ຄວນເປັນ ອົງການຂອງ ລັດ. ໃນຖານະທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການທີ່ເປັນໄປໄດ້, ບູລິມະສິດອັນດັບນຶ່ງຄວນແມ່ນ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ຍທຂ), ຊຶ່ງຮັບຜິດຊອບການຄຸ້ມຄອງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະ ດວກຂອງ ການຂ້າມແດນກໍ່ສ້າງຂົນສົ່ງ ແລະ ພະລາທິການ. ຍທຂ ຄວນຄຸ້ມຄອງ CLP ໂດຍກົງເພື່ອ ຮັບປະກັນຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງ ຕົນ.

ກົງກັນຂ້າມ, ມີຫລາຍຜູ້ສະໜັບສະໜຶ່ງທີ່ເປັນໄປໄດ້ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການເຊັ່ນກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ (MPI), ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ(MOIC), ກະຊວງການເງິນ(MOF) ແລະ ແຂວງຈຳປາສັກ. ອົງຕາມ "ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ" ສະບັບໃໝ່ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ (MPI) ມີບົດບາດຕົ້ນຕໍໃນການອະນຸມັດ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ SEZ ແລະ SPEZ. MPI

ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງກັບ CLP ໃນຈຸດທີ່ເປັນຜູ້ກຳນົດ SPEZ. ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ (MOIC) ມີປະສິບການຜ່ານມາໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ICD ຢູ່ທ່ານາແລ້ງເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການ. MOIC ອາດນຳໃຊ້ຄວາມຮູ້ຈຳນວນນຶ່ງເພື່ອດູແລແຜນການສຳປະທານທຸລະກິດຂອງ ICD. ກະຊວງການເງິນ (MOF) ປະຈຸບັນເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການ ICD ທ່ານາແລ້ງ, ເອີ້ນວ່າ “ລັດວິສາຫະກິດສາງສິນຄ້າທ່ານາແລ້ງ”. MOF ອາດນຳໃຊ້ຄວາມຮູ້ຈຳນວນນຶ່ງເພື່ອດູແລທຸລະກິດ ICD ຈາກປະສິບການນີ້. MOF ມີຈຸດຕີອີກອັນນຶ່ງຄືຈະສາມາດປະນີປະນອມວິທີການຂອງ ພາສີຫລາຍຂຶ້ນເພື່ອຍົກລະດັບ CLP ຍ້ອນວ່າມັນຢູ່ພາຍໃຕ້ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ ຕົນ. ສຸດທ້າຍ, ແຂວງຈຳປາສັກສາມາດເປັນຜູ້ສະມັກເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ CLP.

ໃນບັນດາການຈັດຕັ້ງເຫຼົ່ານີ້, ກະຊວງ ຍທຂ, ກະຊວງການເງິນ ແລະ ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການພັດທະນາ ແລະ ການດຳເນີນການຂອງ CLP ດັ່ງການວິເຄາະເຫດຜົນຂອງ ແຕ່ລະເຈົ້າຂອງໂຄງການໃນຕາຕະລາງ 6.3.1. ເຖິງແມ່ນວ່າໄດ້ກຳນົດເຈົ້າຂອງໂຄງການດ້ວຍການປຶກສາຫາລືຂອງ ບັນດາກະຊວງເຫຼົ່ານີ້, ທິມງານສຶກສາຂອງ JICA ຕີລາຄາວ່າກະຊວງ ຍທຂ ແມ່ນການຈັດຕັ້ງທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດຈາກບັນດາກິດຈະກຳທີ່ຜ່ານມາເຊັ່ນ ບົດບາດນຳໜ້າໃນ ນະໂຍບາຍດ້ານພະລາທິການໃນບັນດາກະຊວງ ແລະ ບັນດາກອງປະຊຸມຂອງ 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 CLP management Know-how to manage project implementation 	-
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 Thanaleang 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 CLP project Limited influence to transport and logistics business society
Ministry of Finance	<ul style="list-style-type: none"> Public agency Experience to manage Thanaleang 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 CLP project Limited influence to transport and logistics business society
Champasack 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 CLP project Limited experience in similar project Limited influence to transport and logistics business society

Source: JICA Study Team

6.3.4 ບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ CLP (CLP-MC)

(1) ຫນ້າທີ່ຂອງ CLP-MC

CLP-MC ເປັນຫນ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ດຳເນີນການຫນ່ວຍງານດຽວຂອງ CLP. CLP-MC ປະຕິບັດວຽກພະລາທິການຕົວຈິງໃນ CLP ແຕ່ຮັບຜິດຊອບຮັກສາໂຄງລ່າງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ຄວາມປອດໄພ, ຄວາມສະຫງົບ ແລະ ສະພາບແວດລ້ອມຂອງ CLP. ຕໍ່ໄປນີ້ແມ່ນບັນດາຫນ້າທີ່ຕົ້ນຕໍຂອງ ບັນດາຜູ້ເຊົ່າ CLP-MC.

1) ກິດຈະການທົ່ວໄປ

ເມື່ອເປັນການຈັດຕັ້ງດຽວ, CLP-MC ຕ້ອງເຮັດຫນ້າທີ່ຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ກອງເລຂາຂອງ ຫົວຫນ່ວຍທຸລະກິດດ້ວຍພາລະກິດຕົ້ນຕໍດັ່ງນີ້:

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

2) ການຄຸ້ມຄອງຜູ້ເຊົ່າ

CLP-MC ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສຳລັບການຊອກຫາ, ການເຈລະຈາ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງຜູ້ເຊົ່າຜູ້ທີ່ຈະດຳເນີນທຸລະກິດພະລາທິການໃນ CLP ໂດຍກົງ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ບັນດາກິດຈະກຳຂອງ ການຕະຫລາດ/ການຂາຍ ແລະ ການເຊົ່າລວມມີ:

- ການເລືອກເຟັ້ນຜູ້ເຊົ່າ
- ການເຊັນສັນຍາກັບຜູ້ເຊົ່າ
- ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນຢ່າງເຕັມທີ່ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ໃບທະບຽນທຸລະກິດ, ການຈົດທະບຽນ, ການອະນຸຍາດ ແລະ ອື່ນໆເປັນການບໍລິການຈຸດດຽວ ແລະ
- ການເກັບຄ່າສຳປະທານຈາກຜູ້ເຊົ່າ.

3) ການຄຸ້ມຄອງຊັບສິນ

CLP-MC ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບການຮັກສາ ແລະ ການດຳເນີນການຂອງ ໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ

ແລະ ອາຄານຢູ່ໃນ CLP ເຊັ່ນ:

- ຮັກສາໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ບັນດາອາຄານຢູ່ໃນ CLP
- ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການລະບາຍນ້ຳ, ການບຳບັດນ້ຳໂສໂຄກ, ການບໍລິການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ.

4) ການຕິດຕາມສະພາບແວດລ້ອມ

CLP-MC ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບການຕິດຕາມ ແລະ ການປ້ອງກັນສະພາບແວດລ້ອມຂອງ CLP ໂດຍຜ່ານ ບັນດາພາລະກິດຕົ້ນຕໍດັ່ງນີ້:

- ພັດທະນາແຜນການຂອງ ການຕິດຕາມສະພາບແວດລ້ອມ
- ຕິດຕາມສະພາບແວດລ້ອມເປັນໄລຍະ
- ອອກແຈ້ງການ, ຄຳແນະນຳ ແລະ ລະບຽບເພື່ອປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມ.
- ລາຍງານຜົນຂອງ ການຕິດຕາມສະພາບແວດລ້ອມໃຫ້ WREA.

5) ຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຄວາມປອດໄພ

CLP-MC ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຢູ່ໃນ CLP. CLP-MC ຈະສະໜອງ:

- ການບໍລິການດ້ານຄວາມສະຫງົບຢູ່ CLP
- ການປະສານງານກັບຜູ້ເຊົ່າທຸກຄົນ, ບັນດາອົງການຂອງ ລັດ ແລະ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງເພື່ອຈັດການກັບເຫດສຸກເສີນ ແລະ ໄພທຳມະຊາດທີ່ເກີດຂຶ້ນ.

(2) ບັນດາຜູ້ສະໝັກຂອງ CLP-MC ທີ່ເປັນໄປໄດ້

CLP ຕ້ອງການການບໍລິການດ້ານພະລາທິການທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງເພື່ອສະໜັບສະໜູນທີ່ຕັ້ງຂອງ ອຸດສາຫະກຳຢູ່ແຂວງຈຳປາສັກ. CLP-MC ບໍ່ເປັນແຕ່ຜູ້ສະໜອງການບໍລິການດ້ານພະລາທິການໃຫ້ ແກ່ ການຂົນສົ່ງເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຕ້ອງໄດ້ສ້າງສະພາບແວດລ້ອມດ້ານທຸລະກິດທີ່ດີສຳລັບບັນດາຜູ້ເຊົ່າ ແລະ ຜູ້ຂົນສົ່ງຕໍ່ມອີກເພື່ອຫລີກເວັ້ນ ຫລື ແກ້ໄຂບັນດາຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກໃນ CLP ໃຫ້ໄວ ແລະ ມີເຫດຜົນ. ດັ່ງນັ້ນ, CLP-MC ຕ້ອງການການດຳເນີນການ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານທີ່ມີຄວາມສາມາດສູງ, ດັ່ງນັ້ນ, ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ພາກເອກະຊົນອາດເປັນສິ່ງຈຳເປັນທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້ສຳລັບ CLP-MC. ສຳລັບ ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ເອກະຊົນນັ້ນແມ່ນມີຫລາຍທາງເລືອກເຊັ່ນ:

- ສຳປະທານໃຫ້ແກ່ພາກເອກະຊົນ
- ຮ່ວມທຸລະກິດລະຫວ່າງເຈົ້າຂອງໂຄງກນ ແລະ ພາກເອກະຊົນ

- ລັດວິສາຫະກິດ
- ເຈົ້າຂອງໂຄງການ

ການສຳປະທານໃຫ້ແກ່ພາກເອກະຊົນແມ່ນວິທີທີ່ເປັນໄປໄດ້ ແລະ ຫມັ້ນຄົງທີ່ສຸດເພື່ອເລືອກເຟັ້ນຫົວຫນ່ວຍທີ່ມີຄວາມສາມາດສູງສຸດມາຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານທຸລະກິດຂອງ CLP. ອັນນີ້ອາດເປັນສິ່ງເຊື່ອຫມັ້ນທີ່ສຸດເພື່ອບັນລຸການບໍລິການດ້ານພະລາທິການທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງດ້ວຍການຍຶດຢູ່ນທີ່ສູງເພື່ອໃຫ້ທັນກັບບັນດາການປ່ຽນແປງກ່ຽວກັບການບໍລິການນຳອີກ. ຜູ້ສຳປະທານເອກະຊົນຂອງ CLP-MC ສາມາດເຫມົາຊ່ວງທຸລະກິດພະລາທິການໃຫ້ແກ່ບັນດາຜູ້ເຊົ່າ ຫລື ເຮັດທຸລະກິດພະລາທິການດ້ວຍຕົນເອງ, ຂຶ້ນກັບຮູບແບບທຸລະກິດຂອງ ເຂົາເຈົ້າ. ຄ່າການສຳປະທານທີ່ຈະຕ້ອງຈ່າຍໃຫ້ເຈົ້າຂອງໂຄງການແມ່ນນຶ່ງຂອງ ຫລັກການທີ່ສຳຄັນຂອງ ການປະມູນຂອງ ຜູ້ສຳປະທານ. ຜູ້ສຳປະທານຮັກສາຄວາມຍຶດຢູ່ນເພື່ອສ້າງຫົວຫນ່ວຍເຊັ່ນ ບໍລິສັດຂອງ ຕ່າງປະເທດອື່ນດຽວ, ຮ່ວມທຸລະກິດລະຫວ່າງບໍລິສັດຂອງ ຕ່າງປະເທດ ແລະ ບໍລິສັດພາຍໃນປະເທດ, ການຮວມກຸ່ມຂອງ ບໍລິສັດພາຍໃນ ແລະ ອື່ນໆ. ມັນອາດຕ້ອງການບາງແບບແຜນເພື່ອຮັກສາສິດຂອງ ການແຊກແຊງເພື່ອຮັກສາລັກລັດຂອງ CLP.

ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ການສ້າງຕັ້ງສະຖາບັນສຳລັບການຮຸ້ນສ່ວນລັດເອກະຊົນເຊັ່ນການມອບການດຳເນີນການຂອງ ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ ລັດໃຫ້ແກ່ພາກເອກະຊົນນັ້ນຍັງບໍ່ທັນກຽມພ້ອມເທື່ອ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໄດ້ນຳໃຊ້ແບບແຜນດັ່ງກ່າວເປັນແຕ່ລະກໍລະນີ. ຕົວຢ່າງ, ການດຳເນີນການຂອງ ICD ທ່ານາແລ້ງໄດ້ຖືກມອບໃຫ້ເອກະຊົນແຕ່ 1998 ກາ 2008 ແລະ ການດຳເນີນການຂອງ ສະຫນາມບິນສາກົນວັດໄຕແມ່ນປະຕິບັດໂດຍການຮ່ວມທຸລະກິດລະຫວ່າງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ ຍີ່ປຸ່ນ. ຂະບວນການປະມູນຜູ້ດຳເນີນການມີຊີໂນເອກິ(ສະຖານີແຄມທາງ)ຊຶ່ງໄດ້ກໍ່ສ້າງໂດຍທຶນເຊື່ອມຢົງຂອງ SEAN ນັ້ນແມ່ນກຳລັງດຳເນີນການ. ນັ້ນແມ່ນເປັນຫຍັງຈຶ່ງຈະຕ້ອງເລືອກເຟັ້ນ CLV-MC ຈາກພາກເອກະຊົນໂດຍການປະຕິບັດຕາມວິທີອື່ນດຽວກັນ.

ອີກດ້ານນຶ່ງ, ມັນມີຫລາກຫລາຍວິທີທີ່ເປັນໄປໄດ້ສຳລັບ CLP-MC ເຊັ່ນ ການຮ່ວມທຸລະກິດລະຫວ່າງລັດຖະບານ/ລັດວິສາຫະກິດ ແລະ ຜູ້ລົງທຶນຕ່າງປະເທດ, ລັດວິສາຫະກິດ ແລະ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ. ວິທີຮ່ວມທຸລະກິດແມ່ນສ້າງຕັ້ງຫົວຫນ່ວຍໃຫມ່ສຳລັບ CLP-MC ດ້ວຍພາກລັດຂອງ ລາວ ແລະ ບໍລິສັດຂອງ ເອກະຊົນທີ່ໄດ້ຄຸ້ນສົມບັດ. ອັນນີ້ມີຄວາມສະດວກເພື່ອຮັກສາລັກສະນະທີ່ດີຂອງ ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂອງ ເອກະຊົນ ແລະ ລັກສະນະທີ່ດີຂອງ ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ລັດ. ແມ່ນອນ, ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ລັດຄວນໃຫ້ມີຫນ້ອຍ, ແຕ່ມັນມີຄວາມສະດວກເພື່ອຮັກສາບາງການແຊກແຊງໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ CLP ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງ ລັດໃນກໍລະນີສຸກເສີນ ແລະ ກໍລະນີສະເພາະ. ລັດວິສາຫະກິດເປັນວິທີຕາມລະບຽບທີ່ເຄີຍໄດ້ນຳໃຊ້ເມື່ອລັດຖະບານລາວດຳເນີນໂຄງການສະເພາະ. ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະສ້າງຕັ້ງລັດວິສາຫະກິດຂຶ້ນໃຫມ່ ຫລື ມອບຫມາຍໃຫ້ລັດວິສາຫະກິດທີ່ມີເປັນ

CLP-MC. ປະຈຸບັນ, ສາງທ່ານາແລ້ງແມ່ນຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານໂດຍລັດວິສາຫະກິດເຊັ່ນດຽວກັນ. ອີງໃສ່ປະສົບການທີ່ມີຢ່າງຫລວງ ຫລາຍໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ວິທີນີ້ມີຄວາມສະດວກໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, ແຕ່ມັນຍັງມີການສົງໄສວ່າຈະບັນລຸມາດຕະຖານສາກົນຂອງ ການບໍລິຫານດ້ານພະລາທິການໃນ CLP ຫລື ບໍ່?

ທາງເລືອກສຸດທ້າຍແມ່ນກໍລະນີທີ່ວ່າເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະເປັນ CLP-MC ເອງ. ເຈົ້າຂອງໂຄງການສ້າງຕັ້ງຂະແໜງຮັບຜິດຊອບພາຍໃນການຈັດຕັ້ງຂອງ ຕົນຂຶ້ນເພື່ອດຳເນີນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານດ້ວຍຕົນເອງ. ໄດ້ສະແດງການສົມທຽບບັນດາຂໍ້ສະດວກ ແລະ ຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກລະຫວ່າງບັນດາສະນິດທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງ CLP-MC ໃນຕາຕະລາງ 6.3.2.

ດ້ວຍເຫດ ແລະ ຜົນ, ວິທີທາງທີ່ເປັນໄປໄດ້ທີ່ດີທີ່ສຸດຄິດວ່າເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະຕ້ອງມອບຫມາຍໃຫ້ຜູ້ສຳປະທານຂອງ ເອກະຊົນ ຫລື ສ້າງຕັ້ງການຮ່ວມທຸລະກິດກັບພາກເອກະຊົນ, ທາງທີ່ດີກັບຜູ້ລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດເປັນ CLP-MC.

ຕາຕະລາງ 6.3.2 ການສົມທຽບສະນິດທີ່ເປັນໄປໄດ້ຂອງ ຫົວໜ່ວຍຂອງ CLP-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.

Source: JICA Study Team

6.4 ການບໍລິຫານຂອງ CIQ

ຈະຕ້ອງເຮັດການບໍລິຫານຂອງ CIQ ຢູ່ CLP ດ້ວຍຫລາຍອົງການທີ່ຮັບຜິດຊອບເຊັ່ນ ກົມພາສີ, ກົມຕຳຫລວດກວດກາຄົນເຂົ້າອອກເມືອງ ແລະ ຫ້ອງການກັກກັນພົດ. CLP-MC ຈະສະໜອງຫ້ອງການໃຫ້ແກ່ CIQ ດ້ວຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງ ຕົນເອງເພື່ອການດຳເນີນການຂອງ ຫ້ອງການສາຂາຂອງ CIQ ໃນ CLP. ພະນັກງານຂອງ CIQ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຈາກບັນດາອົງການທີ່ຮັບຜິດຊອບຕໍ່ CLP.

6.5 ຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຮັກສາໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານ

6.5.1 ທົ່ວໄປ

ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ, ໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານທີ່ຢູ່ໃນ CLP ແມ່ນໄດ້ພັດທະນາໂດຍເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ໄດ້ສະໜອງໃຫ້ແກ່ CLP-MC. ໂຄງລ່າງ ແລະ ສາທາລະນຸປະໂພກທີ່ຈຳເປັນທີ່ຢູ່ນອກ CLP ທີ່ໃຊ້ສຳລັບເຊື່ອມຕໍ່ກັບສາຍຕົ້ນທີ່ມີນັ້ນຈະຖືກໂອນໃຫ້ແກ່ບັນດາອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. CLP-MC ຮັບຜິດຊອບສຳລັບວຽກຮັກສາໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານທີ່ຢູ່ໃນ CLP, ສ່ວນໂຄງລ່າງ ແລະ ສາທາລະນຸປະໂພກທີ່ໄດ້ໂອນໃຫ້ແກ່ບັນດາອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງນັ້ນແມ່ນອົງການເຫຼົ່ານັ້ນເປັນຜູ້ຮັກສາ.

6.5.2 ສາທາລະນຸປະໂພກ

(1) ນ້ຳປະປາ

ນ້ຳປະປາແມ່ນດຳເນີນການໂດຍວິສາຫະກິດນ້ຳປະປາຈຳປາສັກແຕ່ພຽງຜູ້ດຽວ (ປົກກະຕິເອີ້ນວ່າ “ນ້ຳປະປາຈຳປາສັກ (NPC)”). NPC ຮັບຜິດຊອບສະໜອງນ້ຳໃຫ້ແກ່ພື້ນທີ່; ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີບົດບາດອັນນຶ່ງທີ່ຜູ້ພັດທະນາຕ້ອງໄດ້ຕໍ່ນ້ຳປະປາໃສ່ກັບທີ່ໃຫຍ່ຂອງ NPC ດ້ວຍທຶນຂອງ ຕົນເອງ. ດັ່ງນັ້ນ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ CLP ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບສຳລັບກໍ່ສ້າງລະບົບນ້ຳປະປາທັງໝົດລວມທັງລະບົບນ້ຳປະປາໃນ CLP ພ້ອມດ້ວຍການຕໍ່ສູ້ທີ່ໃຫຍ່ທີ່ຢູ່ນອກ CLP. ຫຼັງຈາກສຳເລັດ, ຈະໄດ້ໂອນລະບົບນ້ຳປະປາທີ່ຢູ່ນອກ CLP ໃຫ້ແກ່ NPC ເປັນຜູ້ຮັກສາ. ລະບົບນ້ຳປະປາທີ່ຢູ່ໃນ CLP ແມ່ນເຈົ້າຂອງໂຄງການເປັນເຈົ້າຂອງ ແລະ CLP-MC ເປັນຜູ້ຮັກສາ.

ຕ້ອງເກັບຄ່ານ້ຳທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ໃນອາຄານຕາມຈຳນວນນ້ຳທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ນ້ຳທີ່ນຳໃຊ້ໃນພື້ນທີ່ລວມຄວນເອົາເຂົ້າເປັນຄ່າລາຍການບໍລິຫານຂອງ CLP-MC, ຊຶ່ງອາດເກັບລວມຢູ່ໃນຄ່າສຳປະທານ. ສຳລັບນ້ຳທີ່ໄດ້ໃຊ້ໃນອາຄານ, NPC ຈະເກັບຄ່າໃຊ້ນຳບັນດາຜູ້ເຊົ່າໂດຍກົງ.

(2) ໄຟຟ້າ

ໄຟຟ້າແມ່ນດຳເນີນການໂດຍວິສາຫະກິດໄຟຟ້າລາວໃນຈຳປາສັກ (EDL) ພຽງຜູ້ດຽວ. EDL ຮັບຜິດຊອບສະໜອງໄຟຟ້າໃຫ້ແກ່ພື້ນທີ່; ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີບົດບາດນຶ່ງທີ່ຜູ້ພັດທະນາຕ້ອງໄດ້ ຕໍ່ສາຍໄຟຟ້າຕົ້ນຕໍໃສ່ກັບສາຍໄຟຟ້າຕົ້ນຕໍຂອງ EDL ດ້ວຍທຶນຂອງ ຕົນເອງ, ຊຶ່ງແມ່ນບົດບາດອັນດຽວກັນກັບນ້ຳປະປາ. ດັ່ງນັ້ນ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ CLP ຕ້ອງຮັບຜິດຊອບສຳລັບກໍ່ສ້າງລະບົບໄຟຟ້າທັງໝົດລວມທັງລະບົບໄຟຟ້າຢູ່ໃນ CLP ພ້ອມດ້ວຍການຕໍ່ສູ້ສາຍໄຟຟ້າຕົ້ນຕໍທີ່ຢູ່ນອກ CLP. ຫຼັງຈາກສຳເລັດ,

ຈະໄດ້ໂອນລະບົບໄຟຟ້າທີ່ຢູ່ນອກ CLP ໃຫ້ແກ່ EDL ເປັນຜູ້ຮັກສາ. ສ່ວນລະບົບໄຟຟ້າທີ່ຢູ່ໃນ CLP ແມ່ນເຈົ້າຂອງໂຄງການເປັນເຈົ້າຂອງ ແລະ CLP-MC ເປັນຜູ້ຮັກສາ.

ຕ້ອງເກັບຄ່າໄຟຟ້າໃນອາຄານຕາມຈຳນວນທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໄຟຟ້າທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ໃນພື້ນທີ່ ລວມຄວນເອົາເຂົ້າເປັນຄ່າລາຍການບໍລິຫານຂອງ CLP-MC, ຊຶ່ງອາດເກັບລວມຢູ່ໃນຄ່າສຳປະທານ. ສຳລັບໄຟຟ້າທີ່ໄດ້ໃຊ້ໃນອາຄານ, EDL ຈະເປັນຜູ້ເກັບນຳບັນດາຜູ້ເຊົ່າໂດຍກົງ.

(3) ໂທລະຄົມ

ໂທລະຄົມແມ່ນດຳເນີນການໂດຍວິສາຫະກິດໂທລະຄົມລາວໃນຈຳປາສັກ (ETL) ພຽງຜູ້ດຽວ. ETL ຮັບຜິດຊອບສຳລັບສະໜອງການບໍລິການດ້ານໂທລະຄົມ ແລະ IT ໃຫ້ແກ່ພື້ນທີ່, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີບົດບາດນຶ່ງທີ່ຜູ້ພັດທະນາຕ້ອງໄດ້ຕໍ່ສາຍໂທລະຄົມຕົ້ນຕໍໃສ່ກັບສາຍໂທລະຄົມຕົ້ນຕໍຂອງ ETL ດ້ວຍ ທຶນຂອງ ຕົນເອງ, ຊຶ່ງແມ່ນບົດບາດອັນດຽວກັນກັບນຳປະປາ. ດັ່ງນັ້ນ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ CLP ຕ້ອງ ຮັບຜິດຊອບສຳລັບກໍ່ສ້າງລະບົບໂທລະຄົມທັງໝົດລວມທັງລະບົບໂທລະຄົມໃນ CLP ພ້ອມດ້ວຍການ ຕໍ່ໃສ່ສາຍໂທລະຄົມຕົ້ນຕໍທີ່ຢູ່ນອກ CLP. ຫຼັງຈາກສຳເລັດ, ຈະໄດ້ໂອນລະບົບໂທລະຄົມທີ່ຢູ່ນອກ CLP ໃຫ້ແກ່ ETL ເປັນຜູ້ຮັກສາ. ສ່ວນລະບົບໂທລະຄົມທີ່ຢູ່ໃນ CLP ແມ່ນເຈົ້າຂອງໂຄງການເປັນ ເຈົ້າຂອງ ແລະ CLP-MC ເປັນຜູ້ຮັກສາ.

ETL ຈະເກັບຄ່າໂທລະຄົມດ້ວຍຕົນເອງນຳບັນດາຜູ້ເຊົ່າໂດຍກົງຕາມຈຳນວນໂທລະຄົມທີ່ແຕ່ ລະຜູ້ເຊົ່າໄດ້ນຳໃຊ້.

(4) ການລະບາຍນ້ຳ

ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະເປັນຜູ້ສະໜອງການລະບາຍນ້ຳຢູ່ໃນ CLP ແລະ CLP-MC ຈະເປັນຜູ້ຮັກສາ. ຄ່າຂອງ ການຮັກສາຈະຕ້ອງໄດ້ແບ່ງສ່ວນກັບບັນດາຜູ້ເຊົ່າ, ຊຶ່ງຈະຕ້ອງເອົາເຂົ້າໃນຄ່າສຳປະທານທີ່ຕ້ອງ ຈ່າຍໃຫ້ແກ່ CLP-MC.

(5) ການບຳບັດນ້ຳເສັຍ

ຈະຕ້ອງສະໜອງລະບົບບຳບັດນ້ຳເສັຍໃນ CLP ຢ່າງເອກະລາດ. ເຈົ້າຂອງໂຄງການເປັນຜູ້ສະໜອງ ລະບົບ, CLP-MC ເປັນຜູ້ດຳເນີນການ ແລະ ເປັນຜູ້ຮັກສາ. ຄ່າຂອງ ການຮັກສາຈະໄດ້ແບ່ງສ່ວນກັບບັນ ດາຜູ້ເຊົ່າ. ຕ້ອງໄດ້ເກັບຄ່ານ້ຳເສັຍທີ່ໂຫລອອກຈາກອາຄານຕາມຈຳນວນທີ່ໄດ້ໂຫລອອກເທົ່ານັ້ນ. CLP-MC ຈະເປັນຜູ້ເກັບໂດຍກົງຈາກບັນດາຜູ້ເຊົ່າ.

(6) ການບໍລິການເກັບເຫຍື້ອ

ບັນດາຜູ້ເຊົ່າຄວນຮັບຜິດຊອບສໍາລັບການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂີ້ເຫຍື້ອດ້ວຍຕົນເອງ. CLP-MC ຈະແນະນຳບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂີ້ເຫຍື້ອຂອງ ເອກະຊົນໃຫ້ແກ່ບັນດາຜູ້ເຊົ່າ, ແລະ ບັນດາຜູ້ເຊົ່າຈະຕ້ອງເຮັດສັນຍາໂດຍກົງກັບບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຂີ້ເຫຍື້ອຂອງ ເອກະຊົນ.

6.5.3 ອາຄານ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ

(1) ບັນດາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນພື້ນທີ່ລວມຢູ່ໃນ CLP

ເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ CLP ຈະຮັບຜິດຊອບສໍາລັບກໍ່ສ້າງອາຄານ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທັງຫມົດໃນ CLP. ຫຼັງຈາກສໍາເລັດ, CLP-MC ຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສໍາລັບການຮັກສາອາຄານ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ວຍລາຍຈ່າຍຂອງ ຕົນເອງ.

(2) ອາຄານໃນກຸ່ມ

ເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ CLP ຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບກໍ່ສ້າງອາຄານ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທັງຫມົດໃນກຸ່ມຄືກັນ. ຫຼັງຈາກສໍາເລັດ, CLP-MC ຈະເປັນຜູ້ຮັກສາບັນດາອາຄານ ແລະ ບັນດາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນບັນດາກຸ່ມເຫຼົ່ານັ້ນດ້ວຍລາຍຈ່າຍຂອງ ຕົນເອງ. ຕາຕະລາງ 6.5.1 ສັງລວມຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການພັດທະນາ ແລະ ການຮັກສາໂຄງລ່າງ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານ.

ຕາຕະລາງ 6.5.1 ຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນໂຄງການ, ສາທາລະນຸປະໂພກ ແລະ ອາຄານຢູ່ໃນ CLP

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

Facility in CLP	Outside CLP (connection with main line)	Common Area in CLP	Inside Module
		<ul style="list-style-type: none"> • CLP-MC 	<ul style="list-style-type: none"> • CLP-MC
Buildings (facilities) in CLP		Construction <ul style="list-style-type: none"> • CLP Project Owner Maintenance <ul style="list-style-type: none"> • CLP-MC 	Construction <ul style="list-style-type: none"> • CLP Project Owner Maintenance <ul style="list-style-type: none"> • CLP-MC
Equipment in CLP		Procurement <ul style="list-style-type: none"> • CLP Project Owner Maintenance <ul style="list-style-type: none"> • CLP-MC 	Procurement <ul style="list-style-type: none"> • CLP-MC Maintenance <ul style="list-style-type: none"> • CLP-MC

Source: JICA Study Team

6.6 ການດຳເນີນການຂອງ CLP

6.6.1 ເວລາຂອງ ການດຳເນີນການ

(1) ໂມງເຮັດວຽກຂອງ CLP

CLP ຈະສະໜອງການບໍລິການຕະລອກ 24 ຊົ່ວໂມງໂດຍບໍ່ມີມື້ພັກ.

(2) ໂມງເຮັດວຽກຂອງ CIQ

ຢູ່ CLP ໂມງເຮັດວຽກຂອງ ຫ້ອງການ CIQ ແມ່ນແຕ່ 8 am ຫາ 20 am ໃນມື້ທຳມະດາ, ສ່ວນ ວັນເສົາ ແລະ ວັນອາທິດ ຈະປິດ.

6.6.2 ການຄວບຄຸມຄວາມປອດໄພ

CLP-MC ຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຄວບຄຸມຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຢ່າງເຂັ້ມງວດ. ບັນດາ ຈຸດທີ່ສຳຄັນຂອງ ຄວາມປອດໄພແມ່ນການຄວບຄຸມປະຕູໃຫຍ່, ຄວາມປອດໄພຂອງ ຊັບສິນ ແລະ ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະຂະລາຈອນ.

(1) ການຄວບຄຸມປະຕູໃຫຍ່

ຕ້ອງຮັກສາຄວາມປອດໄພຢູ່ປະຕູໃຫຍ່ທຸກເວລາ. ຄວາມປອດໄພຢູ່ປະຕູໃຫຍ່ຕ້ອງກວດກາຄົນ ແລະ ລົດ.

(2) ການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພຂອງ ຊັບສິນ

CLP-MC ມີພັນທະທົ່ວໄປໃນການຮັກສາຄວາມປອດໄພ ແລະ ໃນການນຳໃຊ້ຊັບສິນຂອງ CLP ແລະ ອຸປະກອນໃນ CLP ຢ່າງເໝາະສົມ. ມີຮົ່ວອ້ອມ. CLP-MC ຕ້ອງຮັບປະກັນວ່າໄດ້ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມເພື່ອປ້ອງກັນຂະໂມຍ, ການເສັຍຫາຍ ຫລື ການນຳໃຊ້ຊັບສິນ ຫລື

ອຸປະກອນບໍ່ຖືກຕ້ອງ.

(3) ຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນ

CLP-MC ຕ້ອງສ້າງລະບຽບກ່ຽວກັບການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນ ແລະ ດຳເນີນບັນດາມາດຕະການສຳລັບຄວາມປອດໄພຂອງ ການຈະລາຈອນຢູ່ພາຍໃນ CLP.

6.6.3 ການມອດໄຟ

CLP-MC ຈະຕ້ອງວາງບັນດາມາດຕະການທີ່ຈຳເປັນສຳລັບຄວາມປອດໄພຂອງ CLP, ແລະ ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການມອດໄຟ ແລະ ການສຸກເສີນໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

(1) ການປະສານງານຂອງ ລັດຖະບານ

CLP-MC ຈະສ້າງຕັ້ງລະບົບສຸກເສີນ ແລະ ການມອດໄຟສຳລັບ CLP-MC ໂດຍການຮ່ວມມືຢ່າງໃກ້ຊິດກັບບັນດາອົງການຂອງ ລັດຖະບານ.

(2) ຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ລະບຽບການສຳລັບເຫດການສຸກເສີນ

CLP-MC ຕ້ອງສ້າງບັນດາລະບຽບສຳລັບເຫດການສຸກເສີນຂອງ CLP-MC ແລະ ຄຸ້ມຄອງ, ກວດກາ, ແນະນຳບັນດາກິດຈະກຳຂອງ ການປ້ອງກັນ ແລະ ການມອດໄຟ. CLP-MC ຄວນສະເໜີບັນດາຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ລະບຽບການສຳລັບເຫດການສຸກເສີນແກ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ຮັບການອະນຸຍາດ.

(3) ການຈັດຕັ້ງ ແລະ ຕານ່າງຂອງ ການສຸກເສີນ

CLP-MC ຄວນສ້າງຕານ່າງຂອງ ການຈັດຕັ້ງ/ການກຳນົດຄວາມຮັບຜິດຊອບ ແລະ ຂໍ້ມູນໃນການສຸກເສີນ.

6.6.4 ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ

CLP-MC ຄວນມີຄວາມັບຜິດຊອບລວມເພື່ອຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ດີຂອງ CLP ແລະ ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນ ມົນລະພິດ ແລະ ການເສັຍຫາຍຕໍ່ປະຊາຊົນທີ່ຢູ່ໃກ້ຄຽງຈາກບັນດາກິດຈະກຳຂອງ CLP. ດັ່ງນັ້ນ, CLP-MC ຕ້ອງໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອ, ໃຫ້ຄຳປຶກສາ ແລະ ຕິດຕາມບັນດາຜູ້ເຊົ່າເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມໂດຍຜ່ານລາຍການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ສະໜອງຂໍ້ມູນຂອງ ບັນດາລະບຽບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ການວິເຄາະທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ອະທິບາຍເພື່ອແນະນຳໃຫ້ບັນດາຜູ້ເຊົ່າມີຄວາມເຂົ້າໃຈທີ່ດີກ່ຽວກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ.
- ຕິດຕາມການໄຫລຂອງ ນ້ຳທີ່ອອກຈາກ CLP, ອາກາດ ແລະ ສຽງເປັນໄປຍະ.
- 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 CLP, ແລະ ລັດຖະບານລາວຈະສ້າງຕັ້ງການຈັດຕັ້ງສຳລັບການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການພັດທະນາໂຄງການ(ເຈົ້າຂອງໂຄງການ). ລັດຖະບານຈະໄດ້ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ຕົກລົງແຜນການດ້ານການເງິນ, ແລະ ດຳເນີນວິທີການສຳລັບການຈັດການດ້ານການເງິນ. ໄລຍະນີ້ຈະໃຊ້ເວລາທັງໝົດ 12 ເດືອນ.

6.7.2 ໄລຍະຂອງ ການອອກແບບ

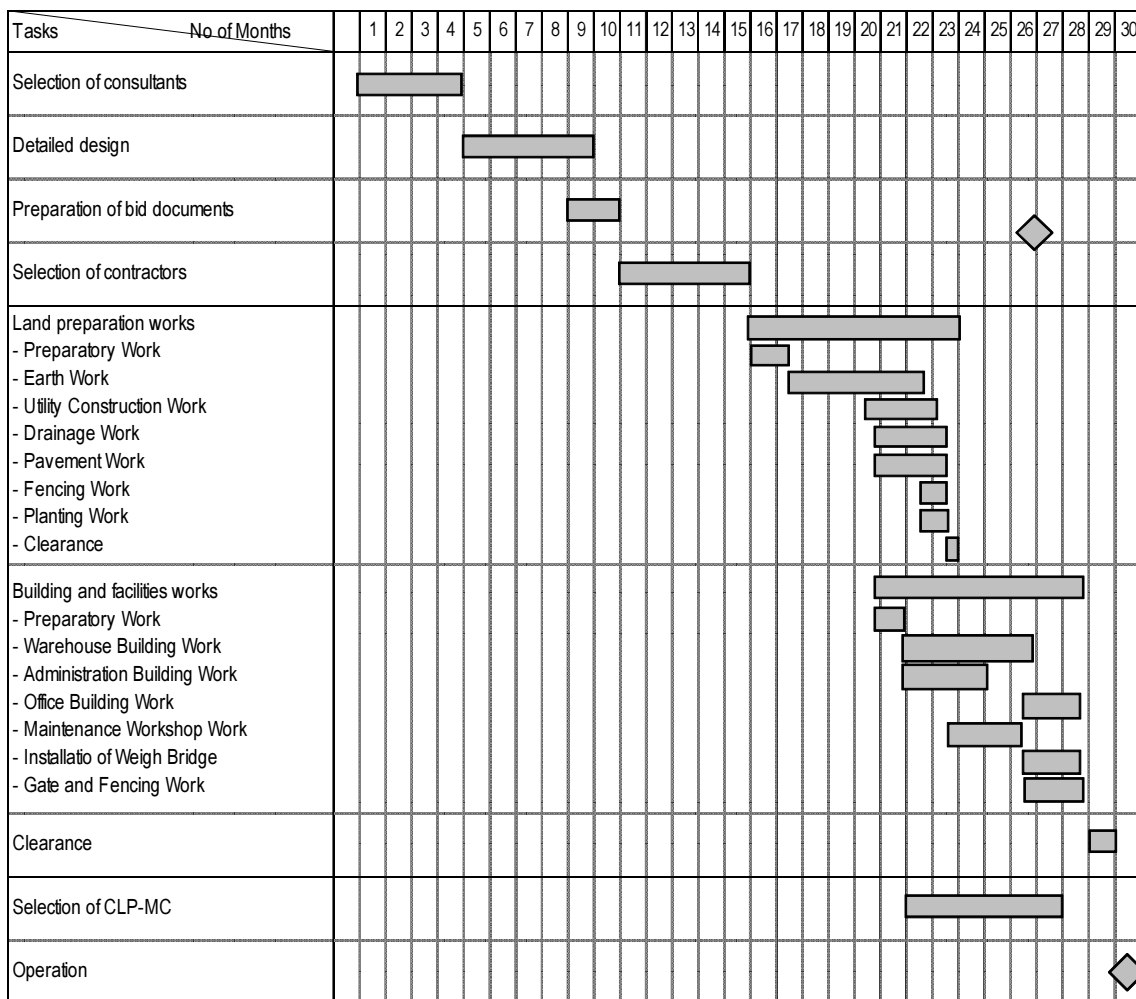
ກ່ອນອື່ນ, ລັດຖະບານຈະເລືອກເຟັ້ນທີ່ປຶກສາ. ທີ່ປຶກສາທີ່ຖືກເລືອກເຟັ້ນຈະດຳເນີນການອອກແບບລະອຽດທາງເຂົ້າ, ການກະກຽມທີ່ດິນ, ອາຄານ, ບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ສາທາລະນະປະໂຫກ. ໃນຕອນທ້າຍຂອງ ການອອກແບບລະອຽດ, ທີ່ປຶກສາຈະກະກຽມບັນດາເອກະສານປະມູນ ແລະ ຈະໄດ້ເລືອກເຟັ້ນເອົາຜູ້ຮັບເໝົາ. ໄລຍະນີ້ຈະໃຊ້ເວລາທັງໝົດ 15 ເດືອນ.

6.7.3 ໄລຍະຂອງ ການກໍ່ສ້າງ

ຜູ້ຮັບເໝົາທີ່ຖືກເລືອກເຟັ້ນຈະເລີ່ມການກໍ່ສ້າງທາງເຂົ້າ ແລະ ດຳເນີນການກະກຽມທີ່ດິນ ແລະ ວຽກອາຄານ ແລະ ສາທາລະນະປະໂຫກ. ໃນເວລາດຳເນີນວຽກການກໍ່ສ້າງນັ້ນ, ທີ່ປຶກສາຈະກະກຽມບັນດາເອກະສານປະມູນ ແລະ ເລືອກເຟັ້ນເອົາບັນດາຜູ້ດຳເນີນການ. ຫຼັງຈາກການອະນຸຍາດຂອງ ວຽກການກໍ່ສ້າງແລ້ວຈະໄດ້ຕິດຕັ້ງບັນດາກົນຈັກ ແລະ ອຸປະກອນສຳລັບຜູ້ດຳເນີນການ.

6.7.4 ໄລຍະຂອງ ການກະກຽມການດຳເນີນການ

ໄປຄຽງຄູ່ກັບການກໍ່ສ້າງ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະເລືອກເຟັ້ນບໍລິສັດ ຫລື ກຸ່ມທີ່ຈະເຮັດໜ້າທີ່ເປັນ CLP-MC. CLP-MC ທີ່ຖືກເລືອກເຟັ້ນຈະຕິດຕັ້ງບັນດາກົນຈັກ ແລະ ອຸປະກອນທີ່ຈຳເປັນສຳລັບການບໍລິການຂອງ ການຄຸ່ນຖ່າຍ, ອື່ນໆ ແລະ ເລີ່ມການດຳເນີນການໃນເດືອນທີ 30 ນັບຈາກການເລືອກເຟັ້ນເອົາທີ່ປຶກສາ. ໄລຍະນີ້ຈະໃຊ້ເວລາ 8 ເດືອນ.



Source: JICA Study Team

ຮູບ 6.7.1 ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

6.8 ການບໍລິການທີ່ຕ້ອງການຂອງ ທີ່ປຶກສາ

6.8.1 ການບໍລິການຂອງ ທີ່ປຶກສາສໍາລັບການພັດທະນາ CLP

ທີ່ປຶກສາຈະເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບທຸກບັນຫາດ້ານເຕັກນິກສໍາລັບການກໍ່ສ້າງ CLP ແລະ ໃຫ້ຄໍາແນະນໍາດ້ານເຕັກນິກແກ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການ(ອາດເປັນ MPWT) ສໍາລັບການຕັດສິນໃຈຂອງ ເຂົາເຈົ້າ. ໄດ້ມີລາຍການຂອງ ຂອບເຂດຂອງ ທີ່ປຶກສາສໍາລັບຈຸດປະສົງນີ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ທົບທວນຄືນຂີດຄວາມສາມາດ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການ
- ອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ
- ອອກແບບລະອຽດ
- ຄາດຄະເນມູນຄ່າ
- ກະກຽມບັນດາເອກະສານຂອງ ການປະມູນ
- ຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານການປະມູນ ແລະ ຕີລາຄາການສະໜັບສະໜູນ
- ດູແລການກໍ່ສ້າງ(ກວດກາແຜນແຕ້ມຂອງ ບໍລິສັດ, ຄວບຄຸມຕາຕະລາງຂອງ ການກໍ່ສ້າງ, ປະສານງານລະຫວ່າງເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ບັນດາຜູ້ຮັບເໝົາ, ຄຸ້ມຄອງລາຄາ, ຄວບຄຸມຄຸນນະພາບ, ຕິດຕໍ່ກັບ JICA ອື່ນໆ.)

6.8.2 ຜົນປະກອບຂອງ ທີ່ປຶກສາທີ່ຄາດໄວ້

ເພື່ອດໍາເນີນການບໍລິການທີ່ປຶກສາທີ່ໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງ, ຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາບັນດາຜົນປະກອບດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 6.8.1.ຕໍ່ໄປນີ້. ມີຄວາມຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ນໍາໃຊ້ຜູ້ຊ່ວຍຊານຕ່າງປະເທດປະມານ 24 MM ແລະ ຜູ້ຊ່ວຍຊານພາຍໃນປະມານ 35 MM ສໍາລັບການພັດທະນາຂອງ CLP.

ຕາຕະລາງ 6.8.1 ຜົນປະກອບທີ່ໄດ້ຄາດໄວ້ສໍາລັບການພັດທະນາໂຄງການຂອງ CLP

Experts	Man-month
Team Leader	5
Highway Engineer	1
Water Supply and Drainage Engineer)	1
Architect (for CLP facility)	2
Cost Estimation	1
Document Specialist	1
Resident Engineer (for construction supervision)	13
Total	24

Source: JICA Study Team

ບົດທີ 7 ການພິຈາລະນາດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ

7.1 ສະພາບຂອງ ແຂວງຈໍາປາສັກໃນປະຈຸບັນ

7.1.1 ສະພາບດ້ານທຳມະຊາດ

ແຂວງຈໍາປາສັກຕັ້ງຢູ່ພາກຕາເວັນຕົກສ່ຽງໃຕ້ຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະ ເປັນນຶ່ງຂອງ ບັນດາແຂວງທີ່ມີປະຊາກອນຫລາຍທີ່ສຸດໃນປະເທດ. ມີຊາຍແດນຕິດກັບປະເທດໄທ ແລະ ກຳປູເຈັຍ ແລະ ການຄ້າລະຫວ່າງສອງປະເທດນີ້ແມ່ນແຂງແຮງຫລາຍ. ນອກນັ້ນ, ມັນຍັງມີອາກາດຮ້ອນຫລາຍກວ່າພື້ນທີ່ອື່ນໃນປະເທດ ແລະ ມີບັນດາລັກສະນະດ້ານທໍລະນີວິທະຍາ ແລະ ພູມີປະເທດທີ່ຫລາກຫລາຍຊຶ່ງປະກອບສ່ວນໃຫ້ແກ່ຜະລິດຕະພາບດ້ານກະສິກຳໃນພູພຽງບໍລະເວນນັ້ນສູງ.

ຜະລິດຕະຜົນທີ່ນິຍົມໃນພູພຽງບໍລະເວນແມ່ນກາເຟ, ກ້ວາຍ ແລະ ຍານ ແລະ ສ່ວນແບ່ງຂອງ ການຜະລິດກາເຟຢູ່ໃນ/ອ້ອມແຂວງຈໍາປາສັກແມ່ນຫລາຍຖ້າທຽບໃສ່ການຜະລິດກາເຟຂອງ ປະເທດ. ກາເຟທີ່ຜະລິດໃນພູພຽງບໍລະເວນແມ່ນບໍລິໂພກພາຍໃນປະເທດ ແລະ ໃນຕ່າງປະເທດ.

(1) ອາກາດ

ພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການມີອາກາດຮ້ອນ ແລະ ມີສອງລະດູ: ລະດູຝົນແຕ່ພຶດສະພາຫາຕຸລາ ແລະ ລະດູແລ້ງແຕ່ພະຈິກຫາເມສາ. ຝົນຕົກສະເລັຍປະຈຳປີໃນແຂວງຈໍາປາສັກແມ່ນ 2081.1 mm, ໄລຍະເວລາລະຫວ່າງ 1951 ແລະ 2008. ໃນ 2008, ອຸນຫະພູມໃນຈໍາປາສັກແມ່ນແຕ່ 12.1 ຫາ 37.1 degrees Celsius, ແລະ ຄວາມຊື່ນສະເລັຍທີ່ບັນທຶກໄດ້ແມ່ນລະຫວ່າງ 59 ແລະ 83 %.

ຕາຕະລາງ 7.1.1 ຄຸນລັກສະນະດ້ານອຸຕຸນິຍົມໃນແຂວງຈໍາປາສັກ (2009)

Station: Pakse (Attitude: 101.5m)

	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Maximum temperature (C)	33.2	37.1	36.6	38.2	35.5	34.0	33.6	33.5	34.2	30.3	34.2	35.0
Minimum temperature (C)	12.7	17.1	17.0	22.7	21.7	22.6	22.0	23.3	22.0	23.4	16.0	17.3
Average temperature (C)	23.1	28.0	29.0	27.9	28.4	27.7	27.1	27.6	27.4	26.9	26.1	27.2
Evaporation (mm)	159.7	155.8	158.6	137.7	111.9	81.9	70.9	59.7	54.6	79.4	144.3	147.1
Humidity (%)	59	59	69	69	74	81	83	82	83	78	66	63
Rainfall (mm)	0	12.7	52.7	123.4	287.8	314.5	611.6	260.4	458.4	73.5	2.0	22.5

Source: Water Resource and Environment Office, Champasack, 2010

ຕາຕະລາງ 7.1.2 ຝົນຕົກສະເລັຍປະຈຳປີໃນແຂວງຈຳປາສັກ (1951 – 2008)

	Rainfall (mm)	Note
Annual	2081.1	
Rainy Season	1981.7	May- October
Dry Season	140.6	Nov – April

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

(2) ພູມີປະເທດ

ພູມີປະເທດດ້ານທໍລະນີວິທະຍາໃນແຂວງຈຳປາສັກສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນຖືກແບ່ງອອກເປັນຫົກປະເທດ; Mz1, Mz2, N2Q, vPz3, gPz3 ແລະ vPg. ບັນດາລັກສະນະຕົ້ນຕໍຂອງ ພູມີປະເທດ ແລະ ທີ່ຕັ້ງຂອງ ມັນ ແມ່ນໄດ້ສັງລວມໃນຕາຕະລາງ 7.1.3.

ຕາຕະລາງ 7.1.3 ຄຸນລັກສະນະດ້ານພູມສາດຂອງແຂວງຈຳປາສັກ

Category	Area	Major characteristic
Mz1	Central Southwest	Mostly continental sequence with local shallows – water marine faces persisting from Upper Paleozoic. Continental red clayey arenities with occasional thin coal seams and conglomerates in paralic intercalations. Middle Triassic marine limestone units which occur at the base of this interval interbedded with clays.
Mz2	North	Mostly red continental sandstones and clays, with lagoon mud rocks in the upper levels bearing evaporate units of halite and gypsum.
N2-Q	East	Unconsolidated gravels, sands, silts and clays mostly of fluvial origin, with some basaltic lava flows (v), ash and loess. Lateralized intra-sequence erosion surfaces are present. Intermountain basin sequence of fresh-water sandstones, shale and marls with rare limestone and lignite beds and some basaltic lava flow (v).
vPz3	Southwest	Shallow shelf sea sequence interdigitated with a volcano sedimentary sequence, mostly sandstone, siltstone and shale.
gPz3	Central	Granitoid plutons (g); mostly granodiorite and monzogranite, with less abundant gabbro (m) and silicic subvolcanic intrusive rocks.
vPg	North	Alkali basalt lava flows (v) (basanitoid types) with associated eruptive vents.

Source: Data from Geology Department, Ministry of Energy and Mine

(3) ອຸທິກວິທະຍາ

ຕາຕະລາງ 7.1.4 ສະແດງບັນທຶກລະດັບນ້ຳຂອງ ນ້ຳຂອງປະຈຳປີໃນ 2008 ຢູ່ສະຖານີປາກເຊ ແລະ ຊື່ບອກວ່າໄດ້ບັນທຶກລະດັບຂອງ ນ້ຳທີ່ສູງທີ່ສຸດໃນສົງຫາ ແລະ ຕໍ່ທີ່ສຸດໃນມີນາ ແລະ ເມສາ. ອີງຕາມ ການບັນທຶກຂອງ ຄະນະກຳມະການແມ່ນ້ຳຂອງ (MRC), ລະດັບເຕືອນໄພຂອງ ນ້ຳຢູ່ສະຖານີຕາມ ນ້ຳຂອງແມ່ນ 11.00 m ແລະ ລະດັບຖ້ວມຂອງ ນ້ຳແມ່ນ 12.00 m. ລະດັບຂອງ ນ້ຳໄດ້ກາຍລະດັບ ເຕືອນໄພໃນລະດູຝົນໃນ 2000. ແຕ່ນັ້ນມາ, ລະດັບຂອງ ນ້ຳແມ່ນບໍ່ກາຍລະດັບເຕືອນໄພຈັກເທື່ອ.

ຕາຕະລາງ 7.1.4 ລະດັບນ້ຳຂອງ ນ້ຳຂອງປະຈຳປີຢູ່ເມືອງປາກເຊ (2008)

Altitude of the Station: 86.49 m

	Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
Maximum water level (m)	1.43	1.16	0.8	1.11	2.91	8.31	9.27	11.26	10.23	8.18	5.87	3.48
Minimum water level (m)	0.87	0.78	0.68	0.68	0.89	3.00	5.35	8.94	7.60	4.74	3.60	1.69
Mean water level (m)	1.09	0.97	0.74	0.90	2.07	5.72	7.78	10.34	8.83	6.47	4.92	2.63

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

(4) ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ

ຕາຕະລາງ 7.1.5 ສະແດງສ່ວນປະກອບຂອງ ປ່າໄມ້ໃນແຂວງຈຳປາສັກໃນ 2002 ແລະ ໄດ້ສະແດງ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນ 2007 ຕາຕະລາງ 7.1.1.

ຕາຕະລາງ 7.1.5 ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງ ແຂວງຈຳປາສັກ 2002

Land Use	Percent (%)
Current Forest	54.0
Potential Forest Area	18.1
Other Wooded Area	1.0
Agriculture Land	20.6
Other Non-forest Area	6.3
Total	100.0

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

ຕາຕະລາງ 7.1.6 ບັນຊີເຂດສະຫງວນແຫ່ງຊາດ ຢູ່ ແຂວງຈໍາປາສັກ

Items	Total Area (ha)	Village/District Location	Function
Phou Xiang Thong	120,000	N/A	National Protected Area
Dong Hua Sao	110,000	N/A	National Protected Area
Xe Pian	240,000	N/A	National Protected Area

Source: Data of the Department of Agriculture and Forest

(6) ຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດ

ໃນແຂວງຈໍາປາສັກ, ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ດໍາເນີນການສໍາຫລວດຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດຢ່າງເປັນທາງການເທື່ອ. ໃນນີ້, ຈະໄດ້ສຶກສາຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດຂອງ ແຂວງໂດຍການສົມທຽບບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນຂອງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ຂອງ ແຂວງຈໍາປາສັກ. ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນເປັນ ນຶ່ງຂອງ ບັນດາປັດໃຈເພື່ອກໍານົດຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດ, ໂດຍສະເພາະ SO_x ແລະ NO_x. ຕາຕະລາງ 7.1.7 ສົມທຽບບັນດາບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນ, ທີ່ໄດ້ບັນທຶກໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ແຂວງຈໍາປາສັກ.

ອີງຕາມຕາຕະລາງນີ້, ບໍລິມາດໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະ ແຂວງຈໍາປາສັກຢູ່ບັນດາຈຸດທີ່ໄດ້ສໍາຫລວດແມ່ນເກືອບເທົ່າກັນ. ອັນນີ້ອາດຖືໄດ້ວ່າຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດໃນແຂວງຈໍາປາສັກແມ່ນອັນດຽວກັນກັບໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນເປັນສ່ວນໃຫຍ່ ແລະ ຈະບໍ່ຮ້າຍແຮງຍ້ອນວ່າຄວາມຫນາແຫນ້ນຂອງ ປະຊາກອນໃນແຂວງຈໍາປາສັກນັ້ນຕໍ່າກວ່າໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.

ຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດທີ່ໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 7.1.8 ແມ່ນການບັນທຶກໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນໃນ 2002 ເພື່ອເປັນອັນອ້າງອີງ ແລະ ຊຶ່ງສະແດງແຕ່ລະຕົວແປຂອງ ລະດັບຄຸນນະພາບຂອງ ອາກາດໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນຊຶ່ງຕໍ່າກວ່າມາດຕະຖານຂອງ ສາກົນ.

**ຕາຕະລາງ 7.1.7 ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນປະຈໍາປີ
(Vientiane Capital: Jan. – Dec.2008 / Champasack Province: Jan. – Dec.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
Champasack Province (No. 27, Munlouang)	30,560	189,946	10	161,576	38,837	6,465	427,394

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 ນໍ້າ

ຕາຕະລາງ 7.1.9 ສະແດງຄຸນນະພາບຂອງ ນໍ້າທີ່ເກັບເອົາຢູ່ບ່ອນເຂົ້າຈາກນໍ້າຂອງຂອງ ໂຮງງານນໍ້າຢູ່ເມືອງປາກເຊ. ໂຮງງານແມ່ນດໍາເນີນການໂດຍລັດວິສາຫະກິດນໍ້າປະປາ, ເອີ້ນວ່ານໍ້າປະປາຈໍາປາສັກ. ດັ່ງໄດ້ເຫັນໃນຕາຕະລາງ, pH ແລະ ຄວາມຂຸ່ນຖືກກັບມາດຕະຖານຂອງ ຄຸນນະພາບນໍ້າ, ເຖິງແມ່ນວ່າ Cl₂ ຈະສູງກວ່າມາດຕະຖານກໍຕາມ.

ຕາຕະລາງ 7.1.9 ຄຸນນະພາບນໍ້າຂອງ ຈໍາປາສັກ

Parameters	Unit	Range of	Average	Standard
pH	-	6.13 – 7.49	6.90	6-9.5
Turbidity	NTU	1.28 – 5.72	2.79	< 10
Cl ₂	mg/L	0.55 – 0.64	0.60	< 0.20

Source: Lao PDR Environment Monitor (2007), World Bank and Standard for wastewater discharge (1998), WREA

(8) ສຽງ ແລະ ການສັ່ນສະເທືອນ

ດັ່ງໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງ, ບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນໃນແຂວງຈໍາປາສັກແມ່ນເກືອບເທົ່າກັນກັບໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ສົມມຸດສາຍພົວພັນທີ່ເປັນສັດສ່ວນລະຫວ່າງບໍລິມາດຂອງ ການຈະລາຈອນ ແລະ ລະດັບຂອງ ສຽງ ແລະ ການສັ່ນສະເທືອນໃນແຂວງຈໍາປາສັກອາດຢູ່ໃນລະດັບດຽວກັນກັບໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ເບິ່ງລະດັບຂອງ ສຽງໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 7.1.10, ບັນດາຕົວແປຂອງ ສຽງໃນແຂວງຈໍາປາສັກອາດລື່ນມາດຕະຖານຂອງ ສາກົນ.

ຕາຕະລາງ 7.1.10 ສຽງໃນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ

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) ແຫລ່ງດ້ານບູຮານຄະດີ ແລະ ມໍລະດົກ

ໃນແຂວງຈໍາປາສັກມີແຫລ່ງດ້ານບູຮານຄະດີ ແລະ ມໍລະດົກ, ເຖິງແມ່ນວ່າບັນດາແຫລ່ງເຫລົ່ານັ້ນ ບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການສໍາຫລາດ ແລະ ຂຶ້ນທະບຽນນໍາແຂວງຢ່າງເປັນທາງການກໍຕາມຍົກເວັ້ນວັດພູ, ນຶ່ງຂອງ ບັນດາມໍລະດົກຂອງ ໂລກໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ. ອີງຕາມການສໍາພາດນໍາທ້ອງຂອງ ການເມືອງທີ່ຢູ່ພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການ, ບໍ່ມີສິ່ງທີ່ມີຄຸນຄ່າແກ່ການຮັກສາສິ່ງສະຫລັກທັກທັງດ້ານປະຫວັດສາດ ແລະ ວັດທະນະທໍາ, ອາຄານ ແລະ ບັນດາຊັບສິນທີ່ຢູ່ໃນ ແລະ ຢູ່ອ້ອມພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການ, ຍົກເວັ້ນບັນດາວັດທີ່ມີຢູ່ໃນ ຕາຕະລາງ 7.1.11. ບັນດາວັດເຫລົ່ານັ້ນແມ່ນຖືກຮັກສາໂດຍເມືອງສໍາລັບຂະແໜງການຂອງ ການ ທ່ອງທ່ຽວ.

ຕາຕະລາງ 7.1.11 ບັນຊີວັດ ໃນເມືອງໂພນທອງ

Name	Village
Wathorphakeo	Wathor
Archansumletloun	Vernxay
Phouphaverng	Thaphosee

Source: Phounthong District

7.1.2 ສະພາບດ້ານສັງຄົມ

(1) ໂຄງສ້າງຂອງ ປະຊາກອນ

ໄດ້ສະແດງປະຊາກອນ ແລະ ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງ ປະຊາກອນໃນແຂວງຈໍາປາສັກໃນ 2008 ໃນ ຕາຕະລາງ 7.1.12.

ຕາຕະລາງ 7.1.12 ປະຊາກອນ ແລະ ຄວາມໜາແໜ້ນຂອງ ປະຊາກອນໃນແຂວງຈໍາປາສັກ (2008)

Area	Area (km ²)	Population	Male	Female	Density (person/km ²)
Lao PDR	236,800	6,000,379	2,993,041	3,007,339	25
Champasack Province	15,350	642,651	318,321	324,330	41.86

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

ສໍາລັບສ່ວນປະກອບດ້ານຊົນເຜົ່າໃນແຂວງຈໍາປາສັກນັ້ນ, ເຖິງແມ່ນວ່າສັດສ່ວນຂອງ ເຂົາເຈົ້າຕໍ່ປະຊາ ກອນທັງໝົດໃນແຂວງຈະຕໍ່ກວ່າໃນແຂວງອື່ນຫລາຍກໍຕາມ, ແຕ່ລາວໄທ, ມອນຂະແມແມ່ນມີສ່ວນ ຫລາຍ¹. ກຸ່ມລາວໄທອາໄສຢູ່ທົ່ວແຂວງ, ໂດຍສະເພາະໃນພື້ນທີ່ດ້ານຕາເວັນອອກ ແລະ ກຸ່ມມອນຂະແມ ອາໄສຢູ່ໃນພື້ນທີ່ດ້ານຕາເວັນຕົກ. ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີຫລາຍຊົນເຜົ່າກໍຕາມ, ພາສາປາກເວົ້າຕົ້ນຕໍກໍແມ່ນ ພາສາລາວ, ພາສາທາງການຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວທີ່ນໍາໃຊ້ໃນການສຶກສາພາກບັງຄັບ.

¹ Socio-economic ATLAS of the Lao PDR (2009)

(2) ການບໍລິການດ້ານສັງຄົມ

1) ນໍ້າປະປາ

ອີງຕາມການສຳຫລວດໃນ 2005, ຕາຕະລາງ 7.1.13 ສະແດງພາບລວມຂອງ ແຫລ່ງນໍ້າປະປາທີ່ນຳໃຊ້ສຳລັບຊີວິດປະຈຳວັນຂອງ ປະຊາຊົນ. ໃນແຂວງຈຳປາສັກ, ເຖິງແມ່ນວ່າປະຊາຊົນໃນເມືອງປາກເຊຈຳນວນນຶ່ງໄດ້ໃຊ້ນໍ້າປະປາຈາກການບໍລິການນໍ້າປະປາຂອງ ນໍ້າປະປາຈຳປາສັກກໍຕາມ, ແຕ່ປະຊາຊົນສ່ວນໃຫຍ່ທີ່ອາໄສຢູ່ໃນແຂວງນຳໃຊ້ນໍ້າສ້າງ ແລະ ນໍ້າຈາກແມ່ນໍ້າເປັນແຫລ່ງນໍ້າສຳລັບການຢູ່ກິນ.

ຕາຕະລາງ 7.1.13 ການແຈກຢາຍນໍ້າສຳຫລັບການດື່ມ ແລະ ການຄົວກິນຕາມແຫລ່ງນໍ້າໃນແຂວງຈຳປາສັກ

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 %
Champasack Province	8.1 %	41.2 %	14.4 %	32.2 %	2.8 %	0.0 %	0.3 %	1.0 %	100.0 %

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

2) ໄຟຟ້າ

ບໍລິສັດໄຟຟ້າລາວ (EdL) ເປັນຜູ້ສະໜອງການບໍລິການໄຟຟ້າໃນແຂວງຈຳປາສັກ. EdL ຈຳປາສັກມີບັນດາສະຖານີພະລັງນໍ້າ, ເຊັ່ນເຊເສັດ 1, ເຊເສັດ 2 ແລະ ສາລະວັນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຍ້ອນຄວາມຕ້ອງການໃນແຂວງເພີ່ມຂຶ້ນ, EdL ໄດ້ນຳເຂົ້າໄຟຟ້າຈາກປະເທດໄທ. ອີງຕາມສະຖິຕິເຖິງທ້າຍ 2009, EdL ຈຳປາສັກແຈກຢາຍໄຟຟ້າໃຫ້ແກ່ຄົວເຮືອນໃນແຂວງທັງໝົດປະມານ 76% ແລະ ຕ້ອງໄດ້ຂະຫຍາຍການບໍລິການໄປຫາພື້ນທີ່ຊົນນະບົດດ້ວຍການຂະຫຍາຍຕາຂ່າຍສາຍສົ່ງດ້ວຍໂຄງການໄຟຟ້າຊົນນະບົດ 1, ທີ່ໃຫ້ທຶນໂດຍທະນາຄານໂລກ.

ຕາຕະລາງ 7.1.14 ການນຳໃຊ້ນໍ້າດື່ມ ແລະ ຄົວກິນ ຢູ່ ແຂວງຈຳປາສັກ

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 %
Champasack Province	41.5 %	8.2 %	0.8 %	8.0 %	39.8 %	1.7 %	100.0 %

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

3) ການຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ສຸຂະອະນາໄມ

ໃນແຂວງຈຳປາສັກ, ການບໍລິການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອແມ່ນດຳເນີນໃນພື້ນທີ່ຈຳກັດເທົ່ານັ້ນ, ຊຶ່ງກວມ 35% ຂອງ ປະຊາກອນທັງໝົດຂອງ ແຂວງ. ມີສະຖານທີ່ຖິ້ມຂີ້ເຫຍື້ອນຶ່ງແຫ່ງໃນເມືອງຊະນະສົມບູນທີ່ມີຂະໜາດປະມານ 6 ha. ສະຖານທີ່ແຫ່ງນີ້ຄຸ້ມຄອງໂດຍ ອພບຕ ຈຳປາສັກ. ປະຊາຊົນທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບ

ການບໍລິການດັ່ງກ່າວມີແນວໂນ້ມຈະຈູດ ຫລື ຖີ່ມຂີ້ເຫຍື້ອໃນທີ່ວ່າງຂອງ ທີ່ຢູ່ອາໄສຂອງ ເຂົາເຈົ້າ.

ຕາຕະລາງ 7.1.15 ສະແດງບັນດາສະນິດຂອງ ສັວມຖ່າຍທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ທົ່ວແຂວງຈຳປາສັກທີ່ໄດ້ພົບໃນເວລາສຳຫລວດໃນ 2005

ຕາຕະລາງ 7.1.15 ປະເພດສັວມຖ່າຍໃນແຂວງຈຳປາສັກ

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 %
Champasack Province	102,249	0.9 %	26.8 %	2.3 %	68.4 %	1.5 %	100.0 %

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

4) ສາທາລະນະສຸກ

ເຖິງກຸ່ມພາ 2009, ແຂວງຈຳປາສັກໄດ້ມີບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານສາທາລະນະສຸກດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 7.1.16.

ຕາຕະລາງ 7.1.16 ຈຳນວນການບໍລິການ ສາທາລະນະສຸກໃນແຂວງຈຳປາສັກ (2007/2008)

Provincial Hospital	District Hospital	Dispensary	Pharmacy
1	9	61	

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

5) ການສຶກສາ

ສັດສ່ວນການຮູ້ໜັງສືໃນແຂວງຈຳປາສັກແມ່ນສູງກວ່າການສະເລ່ຍຂອງ ປະເທດ, ດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 7.1.17. ໄດ້ສະແດງຈຳນວນໂຮງຮຽນ ແລະ ສັດສ່ວນຂອງ ການເຂົ້າໂຮງຮຽນໃນແຂວງຈຳປາສັກໃນຕາຕະລາງ 7.1.18 ແລະຕາຕະລາງ 7.1.19, ຕາມລຳດັບ.

ຕາຕະລາງ 7.1.17 ຈຳນວນຄົນຮູ້ໜັງສືອາຍຸ 15 ປີ ຂຶ້ນໄປ ໃນແຂວງຈຳປາສັກ

Area	Female	Male	Total
Lao PDR	63.2 %	82.5%	72.7 %
Champasack Province	74.0 %	89.9 %	81.8 %

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

ຕາຕະລາງ 7.1.18 ຈຳນວນໂຮງຮຽນໃນແຂວງຈຳປາສັກ

Crèche	Primary 1 st – 5 th	Secondary 6 th – 12 th	Upper Secondary 10 th – 12 th	Vocational Education and College
123	768	86	6	7

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

ຕາຕະລາງ 7.1.19 ຈຳນວນເດັກນ້ອຍເຂົ້າໂຮງຮຽນແຕ່ອາຍຸ 6 ປີ ຂຶ້ນໄປ ໃນແຂວງຈຳປາສັກ

Area	Never been to school	At school	Left school	Unknown	Total
Lao PDR	22.8 %	28.4 %	46.7 %	2.1 %	100.0 %
Champasack Province	15.3 %	27.8 %	55.4 %	1.5 %	100.0 %

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

(3) ບັນດາກິດຈະກຳດ້ານເສດຖະກິດ

ຕາຕະລາງ 7.1.20 ສະແດງບັນດາກິດຈະກຳທີ່ໄປໃນແຂວງຈຳປາສັກ ແລະ ຊີ້ວ່າປະຊາກອນທີ່ຂະຫຍັນດ້ານເສດຖະກິດໃນແຂວງຈຳປາສັກສ່ວນຫລາຍແມ່ນຢູ່ໃນຂະແໜງກະສິກຳເຊັ່ນດຽວກັນກັບພື້ນທີ່ອື່ນໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.

ຕາຕະລາງ 7.1.20 ກິດຈະກຳເສດຖະກິດ ໃນ ແຂວງຈຳປາສັກ

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 %
Champasack Province	305,407	62.9 %	0.0 %	0.1 %	17.3 %	19.6 %	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 ໂຄງການຕັ້ງຢູ່ເມືອງໂພນທອງໃນແຂວງຈຳປາສັກ. ໄດ້ສັງລວມລັກສະນະຂອງ ເມືອງໂດຍຫຍໍ້ໃນຕາຕະລາງ 7.1.21.

ຕາຕະລາງ 7.1.21 ຂໍ້ມູນເມືອງໂພນທອງ ແຂວງຈຳປາສັກ

Item	Outline	
1. Area of District	100,855 ha	
2. No of villages	71	
3. Population	Male	44,580
	Female	44,559
	Total	89,139
4. Public infrastructure conditions	Water supply	Nam papa provides water supply service to 10 villages in urban area. And the district will try to accomplish at least 50% of households to receive the service.
	Electricity	EdL provides electricity service to 61 villages.
	Solid Waste	There is one dumping site but no collecting service of solid waste. The district has a plan to improve solid waste treatment for the future.
	Wastewater /sewerage	No sewerage treatment facility.
	Telecommunication	

Item		Outline
5. Health	No. of hospital	1
	No. of dispensary	9
6. Education	No of crèche	15
	No of primary school	81
	No of secondary school	16
	No of vocational education and college	0
7. Economic activities		Main activity is agriculture which occupies 82% of the whole district economic.

7.2 ການປະເມີນໂຄງການເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກ

7.2.1 ຂອບເຂດ

ໄດ້ສະເໜີເຂດພະລາທິການຈຳປາສັກ (CLP) ທີ່ມີເນື້ອທີ່ປະມານ 11.5 ha ແລະ ຕັ້ງຢູ່ຕາມ NR13. CLP ຈະປະກອບດ້ວຍການອະນຸຍາດຂອງ ພາສີທີ່ກ່ຽວກັບທາງລາກ, ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ຫນັກ, ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ, ລານຈອດລົດ, ຫ້ອງການບໍລິຫານ ແລະ ພາສີ, ຫ້ອງການຂອງ ຜູ້ດຳເນີນການ, ອູ່ສ້ອມແປງ, ປະຕູໃຫຍ່ ແລະ ສະຖານີຊັງນ້ຳຫນັກ ແລະ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານລວມທັງນ້ຳປະປາ, ການບຳປັດນ້ຳໂສໂຄກ, ການລະບາຍນ້ຳ, ໄຟຟ້າ, ສາຍໂທລະສັບ.

ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງການກຳນົດລະອຽດຂອງ ໂຄງການ, ໄດ້ສະແດງຜົນຂອງ ການກຳນົດຂອບເຂດໃນຕາຕະລາງ 7.2.1. ນອກນັ້ນ,ຕາຕະລາງ 7.2.2 ສະແດງບັນດາເງື່ອນໄຂທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ໂຄງລ່າງຢູ່ສະຖານທີ່ຂອງ CLP ໃນປະຈຸບັນ.

ຕາຕະລາງ 7.2.1 ການສະເໜີຂອບເຂດໜ້າວຽກຂອງ CLP

Item		Rating	Description	Recommended actions by the Project Owner in the next phase
Social Environment	1	B	No house is observed inside the Project Area, however, some houses which will be affected some impact by the land preparation work are found around the Project Area. Their legal status and anticipated impact on them are necessary to be clarified prior to the construction phase.	Identification of land use and land ownership of project-affected people (PAP) Social survey Stakeholder meetings
	2	B (Construction) D (Operation)	Increase of construction vehicle, traffic jam and increase of employment opportunities may be expected in the construction phases. Increase of employment opportunities may be expected in the operation phases.	Social survey Stakeholder meetings

ບົດລາຍງານສູດທ້າຍ

Item		Rating	Description	Recommended actions by the Project Owner in the next phase
	3	B	The Project Area was originally planned to be developed as a site for a logistics park. Therefore, the Project Area was empty and any significant impact on local resources may not be expected, on the other hand, the east-side of the Project Area will be required to conduct land preparation works.	Social survey Stakeholder meetings
	4	C	In the Project Area, social institutions may not work at the moment.	Social survey Stakeholder meetings
	5	B (Construction)	In the Project Area, basic infrastructure services, such as water supply, drainage, sewerage and electricity, are not provided. New implementation of those facilities may affect the Project Area. After construction of infrastructure service, there may be no impact.	Social survey Stakeholder meetings
		D (Operation)		
	6	C	Though there are only some households and a school around the Project Area, there is no household in the Project Area. Therefore, any impact may not happen on existing livelihoods around the Project Area.	Social survey Stakeholder meetings
	7	C	Misdistribution may not occur with consideration of the existing land use plan. However, it is necessary to clarify the land ownership status of the Project Area.	Social survey Stakeholder meetings
	8	C	The adjoining area of the Project Area used to be a temple, and a Buddhist statue is still put there.	None
	9	C	At the moment, the Project Area does not have any house because the Project Area is owned by the District.	Social survey Stakeholder meetings
	10	C	Because no water source exists for people's production activities and/or daily livelihoods, it is supposed that there is no communal right and water right.	Social survey Stakeholder meetings
	11	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	C	Increase of the influx and efflux of people may cause infectious diseases in and around the Project Area.	Social survey Stakeholder meetings
	13	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
	Natural Environment	14	B	The west-side of the Project Area has been prepared and been flat. On the other hand, the east-side will be needed to conduct land preparation, especially embankment and deforestation works.
15		B	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

Item		Rating	Description	Recommended actions by the Project Owner in the next phase	
	16	Groundwater	B	Groundwater is necessary for construction works and operation of the Park, the intake may influence the existing aquifer to some extent.	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	B	Positive and negative impacts may cause due to the change of land use from the present empty to the Project Area.	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.	Air quality survey EMP
			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 Area.	
	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 EPM
			B (Operation)	Noise due to traffic congestion may increase more than the present.	
28	Ground Subsidence	C	Water source will be groundwater, it is possible to occur by pumping works.	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	

Note: 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.
*: Positive impact is expected.

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 7.2.2 ສະພາບໂຄງລ່າງປັດຈຸບັນ ຂອງ ສະຖານທີ່ກໍ່ສ້າງ CLP

Infrastructure	Conditions
Water supply	No water supply service around the site. Groundwater should be used.
Electricity	Electricity can be provided with 220 voltages.
Solid Waste	It will be required that solid wastes from the site are brought to the dumping site individually.
Wastewater /sewerage	It will be impossible to connect sewerage system. It will be required to treat wastewater in the site individually.
Telecommunication	There is no optic fiber cable. A telephone line is available.

7.2.2 ແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ໄດ້ສະເໜີ

ອີງໃສ່ຜົນຂອງ ການກຳນົດຂອບເຂດ ແລະ ສະພາບພື້ນທີ່ຂອງ ໂຄງການໃນປະຈຸບັນ, ຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນ ບັນດາລາຍການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ເພື່ອຕ້ານກັບບັນດາຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ອາດເປັນໄປໄດ້. ໃນນີ້, ໄດ້ ສະເໜີບັນດາລາຍການດັ່ງກ່າວເພື່ອສ້າງແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ມີລາຍລະ ອງດໃນຕາຕະລາງ 7.2.3.

ຕາຕະລາງ 7.2.3 ແຜນການບໍລິຫານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ

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, especially east side of the area, and the adjoining areas by land preparation works like deforestation and embankment by utilizing the result of topographic (measurement) survey to be conducted - 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 which will be appeared by cutting soil
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 each because water supply service is not available around 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 and slopes which will be appeared by cutting soil and 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 - to implement regularly monitoring of air quality, if necessary, to take added measures to

Items	Proposed action as environment management
	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 solid waste discharged from the site to one dumping site located in the district individually because collecting service is not available currently - 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 ສັງລວມຫຍໍ້ຮ່າງຂອງ ແຜນດຳເນີນງານຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄົນ

ນອກຈາກແຜນການຂອງ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມແລ້ວ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຕ້ອງສ້າງແຜນດຳເນີນງານຂອງ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄົນ. ເພື່ອໃຫ້ເຮັດໄດ້ດັ່ງກ່າວ, ຕ້ອງໄດ້ດຳເນີນບັນດາຫນ້າວຽກດັ່ງມີລາຍລະອຽດຢູ່ໃນຕາຕະລາງ 7.2.4. ຄວນສັງເກດວ່າມີບາງອາຄານຂອງ ກອງທັບ(ທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ເປັນອາຄານນອນຂອງ ກອງທັບ)ຢູ່ຕິດກັບສະຖານທີ່ຂອງ ໂຄງການ ແລະ ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ວ່າອາຄານເຫລົ່ານັ້ນຈະໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ອີງຕາມການສຳພາດກັບພະນັກງານຂອງ ທ້ອງຖິ່ນ, ເຂົາເຈົ້າຍິນຍົນວ່າບັນດາຜົນກະທົບຕໍ່ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄົນຂອງ ອາຄານຂອງ ກອງທັບແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນຫນ້ອຍຫລາຍ ແລະ ການຕັ້ງຖິ່ນຖານຄົນຂອງ ບັນດາອາຄານເຫລົ່ານັ້ນສາມາດຄຸ້ມຄອງໄດ້ງ່າຍໂດຍຜ່ານຕົກລົງລະຫວ່າງບັນດາກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ຕາຕະລາງ 7.2.4 ແຜນການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານໃນອານາຄົດ

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 belongs officially to the custom office. On the other hand, there are some households (army) in the adjoining area, and they will be affected by the constructions to land preparation. When the Project Plan is finalized, the detail survey is necessary to clarify their profile and legal status.

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

Items	Actions required for fulfilling the item	Description of the present situation
3. Compensation entitlement criteria	<ul style="list-style-type: none"> - 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.
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 (army) in the adjoining area. They will be affected by the Project, therefore relocation plan should be formulated through discussion with army.
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.
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

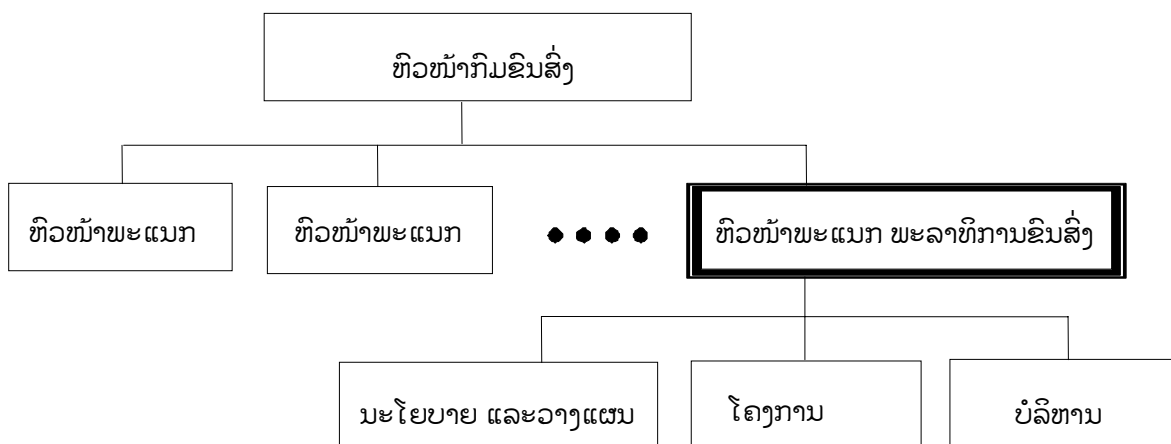
ບົດທີ 8 ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເບື້ອງຕົ້ນ

8.1 ອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໃນບົດທີ 6, ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ຈະເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ. ຄວນມີພະແນກໜຶ່ງ ຫລື ສ້າງຕັ້ງ ພະແນກໜຶ່ງ ພາຍໃນກົມຂົນສົ່ງ ທີ່ຮັບຜິດຊອບວຽກງານພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງເຮັດວຽກນະໂຍບາຍ, ວາງແຜນ ແລະ ບໍລິຫານ-ຈັດການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ. ພະແນກດັ່ງກ່າວ ມີໜ້າທີ່ ວາງແຜນ ແລະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ເຂດພະລາທິການ ສະຫວັນນະເຂດ ດັ່ງນີ້:

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

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 ຈຳປາສັກ ນັບແຕ່ໄລຍະກະກຽມ.

8.2.1 ໃນໄລຍະກະກຽມ

ໄລຍະນີ້ແມ່ນເລີ່ມຈາກການສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບໃນການພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ ແລະ ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ຈະສ້າງຕັ້ງອົງການເພື່ອຄຸ້ມຄອງໂຄງການ ເຂດພະລາທິ ການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ. ລັດຖະບານ ຍັງຕ້ອງໄດ້ສຶກສາ ແລະ ວາງແຜນການເງິນ ເພື່ອກະກຽມຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ ໃນການຈັດສັນງົບປະມານ. ການກະກຽມເພື່ອເລີ່ມວຽກການອອກແບບ ກໍ່ເປັນອີກ ວຽກໜຶ່ງທີ່ສຳຄັນ ໃນໄລຍະນີ້. ໄລຍະນີ້ອາດໃຊ້ເວລາປະມານ 12 ເດືອນ. ໜ້າວຽກຕົ້ນຕໍທີ່ຕ້ອງປະຕິບັດ ໃນໄລຍະນີ້ປະກອບດ້ວຍ:

- 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, ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ສາທາລະນຸປະໂພກຕ່າງໆ. ໃນຂັ້ນສຸດທ້າຍຂອງ ການອອກແບບລະອຽດ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາຈະຊ່ວຍກະກຽມ ເອກະສານປະມູນເພື່ອຄັດເລືອກເອົາບໍລິສັດຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ. ສຳລັບເວລາທັງໝົດ ທີ່ໃຊ້ສຳລັບການອອກແບບແມ່ນປະມານ 27 ເດືອນ ໂດຍກັບການເຈລະຈາສັນຍາກັບອົງການໃຫ້ ທຶນ. ໜ້າວຽກຕົ້ນຕໍທີ່ຕ້ອງປະຕິບັດ ໃນໄລຍະນີ້ປະກອບດ້ວຍ:

- ທາບທາມບໍລິສັດທີ່ປຶກສາພ້ອມທັງກະກຽມສັນຍາ
- ຄັດເລືອກບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ (ການປະມູນ, ເຈລະຈາສັນຍາ, ປຶກສາຫາລື ກັບອົງການໃຫ້ທຶນ)
- ອອກແບບລະອຽດ
- ກະກຽມເອກະສານປະມູນເອົາບໍລິສັດຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ

8.2.3 ໄລຍະກໍ່ສ້າງ

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

- ຄັດເລືອກບໍລິສັດຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ (ການເຈລະຈາສັນຍາ, ປຶກສາຫາລື ກັບອົງການໃຫ້ທຶນ)
- ເລີ່ມກໍ່ສ້າງ
- ເສັ້ນທາງ
- ກະກຽມທີ່ດິນ
- ການກໍ່ສ້າງສາທາລະນຸປະໂພກຕ່າງໆ
- ອາຄານ ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ
- ປະຕູໂຂງ ແລະຮົ່ວ
- ຕິດຕັ້ງເຄື່ອງຈັກ
- ອານາໄມ

8.2.4 ໄລຍະກະກຽມເພື່ອດຳເນີນງານ (ເປີດບໍລິການ)

ຄຽງຄູ່ກັບການກໍ່ສ້າງ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຕ້ອງຄັດເລືອກເອົາບໍລິສັດ ຫລື ກຸ່ມບໍລິສັດເພື່ອເປັນບໍລິສັດບໍລິຫານ-ຈັດການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ. ບໍລິສັດທີ່ຖືກຄັດເລືອກ ຕ້ອງຄັດເລືອກເອົາຜູ້ ເຊົ່າເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງເປັນຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ ພະລາທິການຂົນສົ່ງໂດຍກົງ ໃຫ້ລູກຄ້າ. ຜູ້ທີ່ຈະເຊົ່າຕ້ອງຕິດຕັ້ງເຄື່ອງຈັກ ແລະອຸປະກອນຕ່າງໆ ທີ່ຈຳເປັນ ສຳລັບການຄ່ຽນຖ່າຍ ແລະບໍລິການອື່ນໆ ກ່ອນເລີ່ມດຳເນີນການ. ໄລຍະນີ້ອາດໃຊ້ເວລາປະມານ 9 ເດືອນ. ໜ້າວຽກຕົ້ນຕໍທີ່ຕ້ອງປະຕິບັດໃນໄລຍະນີ້ປະກອບດ້ວຍ:

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

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ



ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

ຮູບ 8.2.1 ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

8.3 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຍ່ອຍ

8.3.1 ອົງປະກອບຂອງໂຄງການ

ເຖິງແມ່ນວ່າ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ ປະກອບດ້ວຍ 2 ອົງປະກອບຫຼັກຄື: ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ ແລະເສັ້ນທາງເຂົ້າຫາເຂດ. ສະນັ້ນ, ໜ້າວຽກຂອງ ເຂດພະລາທິ ການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ ຖືວ່າໜ້ອຍກ່ວາເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ດັ່ງນັ້ນ, ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງແຍກເປັນຫລາຍໂຄງການຍ່ອຍ ແຕ່ສາມາດເຮັດເປັນໂຄງການດຽວເລີຍ. ຕາຕະລາງ 8.3.1 ສະແດງໜ້າວຽກ, ອົງປະກອບ ແລະປະລິມານ ໂດຍສັງເຂບ

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 ວຽກບູຟື້ນ ສາທາລະນະ ປະໂພກ (ຮ່ອງນ້ຳ, ນ້ຳເສຍ, ນ້ຳປາປາ, ໄຟຟ້າ, ທລະຄົມ ມະນາຄົມ) ປູກຫຍ້າ ອື່ນໆ 	<ul style="list-style-type: none"> ພື້ນທີ່ເຮັດວຽກ: 11.6ha (ພັດທະນາສ່ວນໃດໜຶ່ງແລ້ວ) ວຽກດິນ: 324,200m³ ດິນຊຸດ, 77,000m³ ດິນຖີມ (ລວມທັງວຽກດິນສຳລັບການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ) ບູຟື້ນ: 7.9ha ໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ ຮ່ອງນ້ຳ: 2.1km ນ້ຳເສຍ: ທີ່ ຍາວ 800m ແລະອ່າງບຳບັດ ນ້ຳປາປາ: ທີ່ 800m, ອ່າງເກັບນ້ຳ ພ້ອມດ້ວຍ ເຄື່ອງຕອງນ້ຳ ເລິກ 20m ໄຟຟ້າ: 700m ແຮງ 22kv, 2000m ແຮງ 220v, ໝໍ້ແປງ 3 ໜ່ວຍ ແລະເສົາໄຟ 95 ຕົ້ນ ສຳລັບສາຍໄຟ ແລະໄຟເຍືອງ ສາຍໂທລະຄົມມະນາຄົມ: 500m ປູກດິນໄມ້ ແລະຫຍ້າ: 1.3ha ຮົ່ວ: ຍາວ 1.4km 	5,223,975
	ອາຄານ	<ul style="list-style-type: none"> ສາງ ຫ້ອງການ ອູ່ສ້ອມແປງ ບ່ອນຈອດ ລົດ ຕາຊ້າງ ປະຕູໂຂງ 	<ul style="list-style-type: none"> ສະຖານີສົນຄ້າ (FS): 6,000m² ເຄື່ອງຄວບຄຸມອຸນຫະພູມ ສຳລັບ FS: 6,000m² ຫ້ອງການຜູ້ດຳເນີນງານ: 3,200m² ຫ້ອງການບໍລິຫານ: 1,000m² ອູ່ສ້ອມແປງ: 600m² ບ່ອນຈອດລົດມີຫລັງຄາ: 2,700m² ຕາຊ້າງ: 4 ປະຕູໂຂງ: 1 (ປະຕູໜຶ່ງມີທາງເຂົ້າ-ອອກ 2 ບ່ອນ) 	7,017,760
ລວມ				12,241,735

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

8.4 ການບໍລິການຈາກບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ

8.4.1 ຄວາມຈຳເປັນ ແລະຂອບເຂດຂອງການບໍລິການຂອງ ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ

ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ (CLP) ຈະຖືກສ້າງຂຶ້ນເພື່ອສະໜອງການບໍລິການທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ ແລະຄວາມອາດສາມາດໃນການບໍລິການພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຢູ່ຈຳປາສັກ ຕາມຄວາມຕ້ອງການການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນໃນອານາຄົດ. ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດກ່ຽວກັບພະລາທິການຂົນສົ່ງ ໃນ “ການເຕົ້າໂຮມສິນ ຄ້າ” ແລະ “ການກະຕຸ້ມທຸລະກິດ”. ຄວາມສຳເລັດຂອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ ແມ່ນຂຶ້ນກັບບໍ່ພຽງແຕ່ການກໍ່ສ້າງ ແລະດຳເນີນງານເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງເປັນການແກ້ໄຂບັນຫາການຂົນສົ່ງຂາດຽວ ແລະເຮັດໃຫ້ບັນດາທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ມີຄວາມໂປ່ງໃສ, ສາມາດແຂ່ງຂັນໄດ້ (ສຳລັບທຸລະກິດພະລາທິການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະຕ່າງປະເທດ). ເມື່ອພິຈາລະນາຄວາມອາດ ສາມາດຂອງ ລັດຖະບານລາວ ແລະພາກທຸລະກິດໃນປັດຈຸບັນ ເຫັນວ່າບໍ່ສາມາດບັນລຸຜົນ ສຳເລັດ ດ້ວຍກຳລັງຂອງຕົນເອງ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງມີທີ່ປຶກສາທາງວິຊາການ ເພື່ອຊ່ວຍລັດຖະບານລາວ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ ຮ່ວມກັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງອື່ນໆ. ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ ມີຈຸດພິເສດທີ່ແຕກຕ່າງຈາກບ່ອນອື່ນ ເພາະວ່າແຂວງ ຈຳປາສັກ ມີທ່າແຮງທາງດ້ານການສົ່ງອອກຜະລິດຕະພັນກະສິກຳໃນພາກໃຕ້. ຕໍ່ກັບບັນຫານີ້, ເຫັນວ່າທີ່ປຶກສາ ຕ້ອງ ຊ່ວຍໃນ 2 ບັນຫາຕົ້ນຕໍຄື:

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

(1) ທີ່ປຶກສາສຳລັບການພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ (ໂຄງລ່າງ)

ທີ່ປຶກສາ ຮັບຜິດຊອບສຳລັບການໃຫ້ຄຳປຶກສາທາງວິຊາການເພື່ອພັດທະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ ແລະໃຫ້ຄຳປຶກສາໃຫ້ເຈົ້າຂອງໂຄງການ (ອາດເປັນ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ) ເພື່ອເປັນຂໍ້ມູນໃນການຕັດສິນໃຈ. ຂອບເຂດຂອງ ການໃຫ້ ຄຳປຶກສາອາດລວມມີ:

- ທົບທວນຄືນ ຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ
- ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ
- ການອອກແບບລະອຽດ
- ການປະເມີນລາຄາ
- ການກະກຽມເອກະສານປະມູນ
- ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນ
- ການຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ (ກວດກາຜ່ານແບບ, ກວດກາເວລາ, ປະສານກັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ

ແລະຜູ້ຮັບເໝົາ, ຄຸ້ມຄອງລາຄາ, ຄຸ້ມນະພາບ, ປະສານກັບອົງການໃຫ້ທຶນ ແລະອື່ນໆ)

(2) ທີ່ປຶກສາ ສຳລັບການບໍລິຫານ, ການດຳເນີນງານ ແລະການສ້າງນິຕິກຳ (ໂຄງບົນ)

ທີ່ປຶກສາ ຮັບຜິດຊອບສຳລັບການໃຫ້ຄຳປຶກສາເພື່ອສ້າງຂໍ້ສະເໜີຕ່າງໆທີ່ຈຳເປັນສຳລັບການ ສ້າງນິຕິກຳ, ສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານ ແລະກົນໄກຕ່າງໆ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ ມີປະສິດທິຜົນ ແລະພຽງພໍສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດກ່ຽວກັບ ລະບົບພະລາທິການຂົນສົ່ງ (ເພື່ອແກ້ບັນຫາການຂົນສົ່ງຂາດງົວ) ແລະເພື່ອຊ່ວຍ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ໃນການວາງມາດຕະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ຈຳເປັນເພື່ອໃຫ້ບັນລຸຜົນສຳເລັດ. ຂອບເຂດຂອງ ການໃຫ້ຄຳປຶກສາ ອາດລວມມີ:

- ແຜນດຳເນີນງານ ແລະບໍລິຫານ-ຈັດການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ
- ແຜນໂຄສະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ
- ສະໜັບສະໜູນການສ້າງຕັ້ງອົງການ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ
- ສ້າງບົດແນະນຳ ຫລື ຄູ່ມື ສຳລັບການດຳເນີນງານ ໃນ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ
- ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ເພື່ອຄັດເລືອກບໍລິສັດບໍລິຫານ-ຈັດການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ
- ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະປະເມີນຜົນ ເພື່ອຄັດເລືອກບໍລິສັດບໍລິຫານ-ຈັດການ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ
- ໃຫ້ຄຳປຶກສາ ກ່ຽວກັບ ການບໍລິຫານ ແລະການດຳເນີນງານ ພາຍຫລັງສ້າງເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ 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 (ສຳລັບສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ຈຳປາສັກ) (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 ຈໍາປາສັກ

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 ຈໍາປາສັກ (CLP) • ແຜນໂຄສະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ • ຊ່ວຍສ້າງອົງການຄຸ້ມຄອງ CLP • ບົດແນະນຳ ການດໍາເນີນງານ CLP • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສໍາລັບເລືອກບໍລິສັດບໍລິຫານ-ຈັດການ CLP • ການປະມູນ ແລະປະເມີນຜົນ ເພື່ອຄັດເລືອກ ບໍລິສັດບໍລິຫານ- ຈັດການ CLP • ແນະນຳການຄຸ້ມຄອງ ແລະດໍາເນີນງານ CLP
ຮອງຫົວໜ້າຄະນະ (ໂຄງບົນ)	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> • ຊ່ວຍຫົວໜ້າຄະນະ • ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ • ແຜນການດໍາເນີນງານ ແລະບໍລິຫານ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ (CLP) • ແຜນໂຄສະນາ ເຂດພະລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ • ຊ່ວຍສ້າງອົງການຄຸ້ມຄອງ CLP • ບົດແນະນຳ ການດໍາເນີນງານ CLP • ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສໍາລັບເລືອກບໍລິສັດບໍລິຫານ-ຈັດການ CLP • ການປະມູນ ແລະປະເມີນຜົນ ເພື່ອຄັດເລືອກ ບໍລິສັດບໍລິຫານ- ຈັດການ CLP • ແນະນຳການຄຸ້ມຄອງ ແລະດໍາເນີນງານ CLP
ຮອງຫົວໜ້າຄະນະ	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> • ຊ່ວຍຫົວໜ້າຄະນະ • ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ

ຊຶ່ງວຊານ	ຕ່າງປະເທດ/ລາວ	ໜ້າທີ່
		<ul style="list-style-type: none"> ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ ການອອກແບບລະອຽດ ການປະເມີນລາຄາ ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນ ການຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ
ວິສະວະກອນຂົວ ທາງ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ ການອອກແບບລະອຽດ ການປະເມີນລາຄາ ກະກຽມເອກະສານປະມູນ
ວິສະວະກອນນໍ້າ ປາປາ ແລະລະ ບາຍນໍ້າ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ ການອອກແບບລະອຽດ ການປະເມີນລາຄາ ກະກຽມເອກະສານປະມູນ
ວິສະວະກອນນໍ້າ ປາປາ ແລະລະ ບາຍນໍ້າ	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ ການອອກແບບລະອຽດ ການປະເມີນລາຄາ ກະກຽມເອກະສານປະມູນ
ສະຖາປະນິກ (ສຳລັບ ສິ່ງອຳ ນວຍຄວາມສະ ດວກໃນເຂດພະ ລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ)	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> ທວນຄືນຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ ການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ ການອອກແບບລະອຽດ ການປະເມີນລາຄາ ກະກຽມເອກະສານປະມູນ
ສະຖາປະນິກ (ສຳລັບ ສິ່ງອຳ ນວຍຄວາມສະ ດວກໃນເຂດພະ ລາທິການຂົນສົ່ງ ສະຫວັນນະເຂດ)	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
ຊຶ່ງວຊານເອກະ ສານ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນ ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສຳລັບຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ- ຈັດການ CLP
ວິສະວະກອນກໍ່ ສ້າງ (ສຳລັບຄຸ້ມ ຄອງການກໍ່ສ້າງ)	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນ ການຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສຳລັບຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ- ຈັດການ CLP
ວິສະວະກອນກໍ່ ສ້າງ	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

ຊຶ່ງວຊານ	ຕ່າງປະເທດ/ລາວ	ໜ້າທີ່
(ສຳລັບຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ)		<ul style="list-style-type: none"> ການຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສຳລັບຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ- ຈັດການ CLP
ນັກວາງແຜນການຂົນສົ່ງ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> ທວນຄົວຄວາມອາດສາມາດ ແລະຄວາມຕ້ອງການ
ນັກເສດຖະສາດ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ CLP ແຜນສົ່ງເສີມ CLP ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສຳລັບຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ- ຈັດການ CLP ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນສຳລັບ ຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ-ຈັດການ CLP ໃຫ້ຄຳປຶກສາ ການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ CLP
ຊຶ່ງວຊານວາງແຜນການຈັດຕັ້ງ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ CLP ການສ້າງຕັ້ງອົງການຄຸ້ມຄອງ CLP ບົດແນະນຳການດຳເນີນງານ CLP
ຊຶ່ງວຊານວາງແຜນການຈັດຕັ້ງ	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ CLP ການສ້າງຕັ້ງອົງການຄຸ້ມຄອງ CLP ບົດແນະນຳການດຳເນີນງານ CLP
ຊຶ່ງວຊານ ດຳເນີນງານ ແລະບໍລິຫານ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ CLP ການສ້າງຕັ້ງອົງການຄຸ້ມຄອງ CLP ບົດແນະນຳການດຳເນີນງານ CLP
ຊຶ່ງວຊານ ດຳເນີນງານ ແລະບໍລິຫານ	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ CLP ການສ້າງຕັ້ງອົງການຄຸ້ມຄອງ CLP ບົດແນະນຳການດຳເນີນງານ CLP
ຊຶ່ງວຊານ ສົ່ງເສີມ ການລົງທຶນ	ຕ່າງປະເທດ	<ul style="list-style-type: none"> ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ CLP ການສ້າງຕັ້ງອົງການຄຸ້ມຄອງ CLP ບົດແນະນຳການດຳເນີນງານ CLP ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສຳລັບຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ- ຈັດການ CLP ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນສຳລັບ ຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ-ຈັດການ CLP ໃຫ້ຄຳປຶກສາ ການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ CLP
ຊຶ່ງວຊານ ສົ່ງເສີມ ການລົງທຶນ	ລາວ	<ul style="list-style-type: none"> ແຜນການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ CLP ການສ້າງຕັ້ງອົງການຄຸ້ມຄອງ CLP ບົດແນະນຳການດຳເນີນງານ CLP ກະກຽມເອກະສານປະມູນ ສຳລັບຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ- ຈັດການ CLP ການຄຸ້ມຄອງການປະມູນ ແລະການປະເມີນຜົນສຳລັບ ຄັດເລືອກບໍລິສັດ ບໍລິຫານ-ຈັດການ CLP ໃຫ້ຄຳປຶກສາ ການດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ CLP

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

(2) ໜ້າວຽກຂອງ ຊຶ່ງວຊານ

ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການໃຫ້ສຳເລັດດ້ວຍດີ, ມີຄວາມຈຳເປັນ ຕ້ອງນຳໃຊ້ຈຳນວນຊຶ່ງວຊານຕ່າງປະ

ເທດປະມານ 24 ເດືອນ ຄົນ ແລະຊ່ຽວຊານຄົນລາວ ປະມານ 35 ເດືອນຄົນ ສຳລັບວຽກໂຄງລ່າງ ພື້ນຖານ ແລະຕ້ອງນຳໃຊ້ຈຳນວນຊ່ຽວຊານຕ່າງປະ ເທດປະມານ 8 ເດືອນຄົນ ແລະຊ່ຽວຊານຄົນ ລາວ ປະມານ 4 ເດືອນຄົນ ສຳລັບວຽກໂຄງບົນ. ຖ້າລວມແລ້ວຊ່ຽວຊານທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການ ແມ່ນຄົນ ຕ່າງປະເທດ 32 ເດືອນຄົນ ແລະຄົນລາວ 39 ເດືອນຄົນ. ລາຍລະອຽດເບິ່ງ ຕາຕະລາງ 8.4.2.

ຕາຕະລາງ 8.4.2 ຄາດຄະເນການປະກອບສ່ວນຂອງ ຊ່ຽວຊານ ສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ SLP

	ການພັດທະນາ CLP (ໂຄງລ່າງພື້ນຖານ)		ນິຕິກຳ ແລະການຈັດຕັ້ງ ກ່ຽວກັບ CLP (ໂຄງບົນ)	
	ຕ່າງປະເທດ	ລາວ	ຕ່າງປະເທດ	ລາວ
ຫົວໜ້າຄະນະ	5			
ຮອງຫົວໜ້າຄະນະ		5	3	
ວິສະວະກອນຂົວທາງ	1			
ວິສະວະກອນນ້ຳປາປາ ແລະລະບາຍນ້ຳ	1	1		
ສະຖາປະນິກ ສຳລັບສິ່ງອຳນວຍຄວາມ ສະດວກ CLP	2	1		
ນັກປະເມີນລາຄາ	1	1		
ຊ່ຽວຊານເອກະສານ	1			
ວິສະວະກອນ ຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ	13	16		
ນັກວາງແຜນການຂົນສົ່ງ			1	
ນັກເສດຖະສາດ			1	1
ຊ່ຽວຊານການຈັດຕັ້ງ			1	1
ຊ່ຽວຊານດຳເນີນງານ ແລະຄຸ້ມຄອງ			1	1
ຊ່ຽວຊານສົ່ງເສີມການລົງທຶນ			1	1
ທັງໝົດ	24	35	8	4

ແຫລ່ງຂໍ້ມູນ: ຄະນະສຶກສາໂຄງການ ອົງການ JICA

(1) ຄາດຄະເນຕາຕະລາງເວລາຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງຊ່ຽວຊານ

ໜ້າວຽກຂອງຊ່ຽວຊານໄດ້ແບ່ງຕາມຕາຕະລາງເວລາດັ່ງໃນຕາຕະລາງ8.4.1.

ບົດທີ 9 ການຕີລາຄາດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ການເງິນ

9.1 ການດຳເນີນການ ແລະ ຕົວຊີ້ບອກຜົນສຳລັບໂຄງການຂອງ CLP

ໄດ້ກຳນົດບັນດາລາຍການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ເປັນຕົວຊີ້ບອກເພື່ອປະເມີນສະມັດຖະນະ ແລະ ຜົນຂອງໂຄງການຂອງ CLP.

- ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຂົນຖ່າຍ (ໂຕນ/ມື້),
- ຈຳນວນລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງທີ່ໄດ້ໃຫ້ບໍລິການ(ຍານພາຫານະ/ມື້)
- ບໍລິມາດທີ່ໄດ້ຂົນຖ່າຍຢູ່ສາງ (ໂຕນ/ມື້)

ບັນດາຮູບໃນຕາຕະລາງ 9.1.1 ຊີ້ບອກສະມັດຖະນະໃນ 2009 ແລະ ເປົ້າໝາຍໃນ 2018.

ຕາຕະລາງ 9.1.1 ການດຳເນີນງານ –ແລະປັດໄຈສິ່ງຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ CLP

	Unit	2009	2018
Cargo Handling Volume	Ton/day	269	556
No of handling trucks and trailers	Vehicles/day	43	89
Handled Volume at Warehouse	Ton/day	0	189

Source: JICA Study Team

9.2 ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ

9.2.1 ຄຳນຳ

ໃນຂໍ້ນີ້, ໄດ້ວິເຄາະຄວາມເປັນໄປໄດ້ດ້ານການເງິນຂອງ ໂຄງການຂອງ CLP ໃນບາດກ້າວທຳອິດ, ແລະ ໄດ້ປະເມີນຄວາມເປັນໄປໄດ້ດ້ານການເງິນຂອງ ສອງຫົວໜ່ວຍຂອງ ການຈັດຕັ້ງຂອງ CLP ຕ່າງຫາກ. ບັນດາຫົວໜ່ວຍຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະກອບດ້ວຍເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ CLP-MC, ແລະ ໄດ້ອະທິບາຍບັນດາບົດບາດຂອງ ແຕ່ລະຫົວໜ່ວຍໃນບົດທີ 6. ເພື່ອປະເມີນຄວາມເປັນໄປໄດ້ດ້ານການເງິນ, ໄດ້ນຳໃຊ້ວິທີຂອງ ກະແສເງິນສົດທີ່ມີສ່ວນຫລຸດ ແລະ ອັດຕາການໄດ້ຄືນດ້ານການເງິນພາຍໃນ(FIRR) ເປັນຕົວຊີ້ບອກຂອງ ການຕີລາຄາ (ວິທີ IRR).

9.2.2 ການສົມມຸດພື້ນຖານ

ໄດ້ກຳນົດບັນດາການສົມມຸດພື້ນຖານດັ່ງນີ້.

(1) ມີໂຄງການ ແລະ ບໍ່ມີໂຄງການ

ໃນກໍລະນີ “ມີໂຄງການ”, ໄດ້ດຳເນີນໂຄງການຂອງ CLP, ແລະ ບັນດາກິດຈະກຳຢູ່ສາຍຢູ່ຊາຍແດນແຫ່ງ ຊາດໄດ້ຖືກປ່ຽນແທຍໂດຍ CLP ຢ່າງສົມບູນແບບ. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ກໍລິນີ “ບໍ່ມີໂຄງການ” ຫມາຍເຖິງຈະ ບໍ່ໄດ້ດຳເນີນໂຄງການພັດທະນາຂອງ CLP, ແລະ ໃນອານາຄົດ, ຈະໄດ້ນຳໃຊ້ສາຍຢູ່ຈຸດຊາຍແດນ ວັງເຕົ້າດ້ວຍຂີດຄວາມສາມາດທີ່ມີໃນປະຈຸບັນ.

(2) ເງື່ອນໄຂເພື່ອຄິດໄລ່ລາຍໄດ້ຂອງ ໂຄງການ

ໂດຍອີງໃສ່ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນບົດທີ 4, ທິມງານສຶກສາຂອງ JICA ກະກຽມຈຳ ນວນຂອງ ລົດບັນທຸກ 2 ເພົາ, 3 ເພົາ ແລະ ລົດພ່ວງຢູ່ CLP ໃນ 2015 ແລະ 2025. ໄດ້ຄິດໄລ່ບໍລິ ມາດຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ຈຳນວນຂອງ ຍານພາຫານະໃນປີອື່ນໆ, ແລະ ໄດ້ຄິດໄລ່ລາຍໄດ້ດ້ານການເງິນ ປະຈຳປີ.

(3) ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ໃນການວິເຄາະນີ້ໄດ້ນຳໃຊ້ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນຂໍ້ 6.8 . ທິມງານສຶກ ສາຂອງ JICA ສົມມຸດວ່າການສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບສຳລັບການພັດທະນາຂອງ CLP ຈະເລີ່ມ ຕົ້ນໃນມັງກອນ 2011, ແລະ ຫນ້າວຽກການກໍ່ສ້າງຂອງ CLP ຈະສຳເລັດໃນພຶດສະພາ 2014. CLP ຈະເລີ່ມການດຳເນີນການນັບແຕ່ມິຖຸນາ 2014.

(4) ອາຍຸຂອງ ໂຄງການ

ອາຍຸຂອງ ໂຄງການແມ່ນ 20 ປີ ນັບແຕ່ມີເລີ່ມດຳເນີນການ. ເວົ້າອີກຢ່າງນຶ່ງແມ່ນການດຳເນີນການຂອງ ໂຄງການຈະເລີ່ມຕົ້ນແຕ່ມິຖຸນາ 2014 ແລະ ຈະສິ້ນສຸດໃນທັນວາ 2033.

(5) ລາຄາ

ໃນການວິເຄາະນີ້ໄດ້ນຳໃຊ້ມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການເຖິງພະຈິກ 2009. ໄດ້ກຳນົດອັດຕາຂອງ ການແລກ

ປ່ຽນຈາກອັດຕາສະເລ່ຍໃນໄຕມາດທີ 3 ຂອງ 2009. USD1.00 ແມ່ນເທົ່າກັບ JPY93.57, LAK8,507.61 ແລະ THB33.84.

9.2.3 ການວິເຄາະດ້ານການເງິນຂອງ ໂຄງການພັດທະນາຂອງ CLP

ທຳອິດ, ໄດ້ຄິດໄລ່ອັດຕາການໄດ້ຄືນດ້ານການເງິນພາຍໃນຂອງ ໂຄງການຂອງ CLP ພາຍໃຕ້ການສົມມຸດວ່າຫົວໜ່ວຍຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການເປັນຫົວໜ່ວຍດຽວ (FIRR ຂອງ ໂຄງການ). ໃນກໍລະນີນີ້, ໄດ້ພິສູດລາຍໄດ້ຂອງ ໂຄງການ ແລະ ບັນດາລາຍການຂອງ ມູນຄ່າທີ່ໄດ້ຊື້ບອກໃນ

ຕາຕະລາງ 9.2.1 ເພື່ອຄິດໄລ່ IRR.

ຕາຕະລາງ 9.2.1 ການໄຫລເຂົ້າ ແລະ ການໄຫລອອກຂອງ ເງິນສົດເພື່ອຄິດໄລ່ FIRR ຂອງ ໂຄງການ

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

Source: JICA Study Team

(1) ລາຍໄດ້ຂອງ ໂຄງການ

ລາຍໄດ້ຕົ້ນຕໍຂອງ ໂຄງການຂອງ CLP ແມ່ນມາຈາກຄ່າຂອງ ການຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ຄ່າຂອງ ການເກັບຮັກສາ. ໄດ້ກຳນົດຫົວໜ່ວຍລາຄາຂອງ ການຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ການເກັບຮັກສາດັ່ງໄດ້ສະແດງໃນຕາຕະລາງ 9.2.2.

ໄດ້ກຳນົດບັນດາລາຄາເຫລົ່ານີ້ຈາກລາຄາໃນລາດກະບັງ ແລະ ທ່າເຮືອແຫລມສະບັງ.

ຄ່າຂອງ ການຄຸ້ມຄ່າປະກອບດ້ວຍຄ່າຂອງ ການຍົກຂຶ້ນ/ຍົກລົງ ແລະ ຄ່າຂອງ ການຂົນເຂົ້າ/ຂົນອອກ. ໃນກໍລະນີລົດພ່ວງທີ່ມີສິນຄ້ານຳເຂົ້າ. ໄດ້ຄຸ້ມຄ່າຕໍ່ຕູ້ສິນຄ້າ¹ ໃສ່ລົດພ່ວງ ຫລື ລົດບັນທຸກຄັນອື່ນຢູ່ CLP. ຖ້າໄດ້ຄຸ້ມຄ່າຕໍ່ຕູ້ສິນຄ້າໃສ່ລົດພ່ວງຄັນອື່ນ, ໄດ້ເກັບຄ່າຍົກຂຶ້ນ/ຍົກລົງສອງເທື່ອເມື່ອຕູ້ສິນຄ້າຖືກຍົກລົງ ແລະ ຖືກຍົກຂຶ້ນ. ນອກນັ້ນ, ຖ້າຫາກໄດ້ຄຸ້ມຄ່າສິນຄ້າທີ່ຢູ່ໃນຕູ້ສິນຄ້ານັ້ນ, ໄດ້ເກັບຄ່າຍົກຂຶ້ນ/ຍົກລົງ, ຄ່າຂົນຂຶ້ນ/ຂົນລົງສອງເທື່ອ. ໃນກໍລະນີລົດບັນທຸກທີ່ມີສິນຄ້ານຳເຂົ້າ, ສິນຄ້າຖືກຄຸ້ມຄ່າໃສ່ລົດບັນທຸກຄັນອື່ນຢູ່ CLP. ໃນກໍລະນີນີ້, ເມື່ອສິນຄ້າຫາກຖືກຂົນລົງ ແລະ ຖືກຂົນຂຶ້ນ, ຈະໄດ້ເກັບແຕ່ຄ່າຂົນຂຶ້ນ/ຂົນລົງເທົ່ານັ້ນ. ໃນກໍລິນີທີ່ລົດບັນທຸກ ຫລື ລົດພ່ວງມີສິນຄ້າຜ່ານແດນນັ້ນ, ຍານພາຫານະມີແຕ່ຈະຢຸດຢູ່ CLP ສຳລັບຂະບວນການຂອງ CIQ ເທົ່ານັ້ນໂດຍບໍ່ໄດ້ຄຸ້ມຄ່າສິນຄ້າ.

ຄ່າຂອງ ການເກັບຮັກສາປະກອບດ້ວຍຄ່າຂອງ ການເກັບຮັກສາຢູ່ສາງ, ຢູ່ສາງເຢັນ, ຢູ່ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າໃຫຍ່ໜັກ ແລະ ຢູ່ພື້ນທີ່ຂອງ ສິນຄ້າທົ່ວໄປຂອງ CY. ໄດ້ເກັບຄ່າການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າເພີ່ມເມື່ອສິນຄ້າ

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

ຫາກຖືກຍ້າຍໄປຫາ/ມາຈາກສາງ ແລະ ສາງເຢັນ.

ລາຍການຂອງ ລາຍຮັບອື່ນແມ່ນຄ່າລານຈອດ ແລະ ຄ່າລ້າງຜູ້ສົນຄ້າ. ທຸກຍານພາຫານະທີ່ນຳໃຊ້ CLP ຕ້ອງຈ່າຍຄ່າຈອດຊຶ່ງເປັນ THB33 ຕໍ່ຍານພາຫານະ.

ຊ່ອງທີ 4 ແລະ ຊ່ອງທີ 5 ຂອງ ຕາຕະລາງ 9.2.2 ແມ່ນບໍລິມາດຂອງ ບັນດາລາຍການລາຄາ 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	20 containers per day	47 containers per day	123	289
Stuffing/unstuffing charge	1,200 per 20' container	70 containers per day	139 containers per day	1,254	2,379
User charge of warehouse	10 per ton	143 tons per day	358 tons per day	125	312
Extra cargo movement	350 per 20' container	24 containers per day	60 containers per day	46	114
Cold storage charge	110 per ton				
Extra cargo movement	350 per 20' container				
Parking fee	33 per vehicle	74 vehicles	143 vehicles	13	24
General cargo storage charge	160 per 20' container per day ²	3 containers per day	11 containers per day	4	14
Heavy bulk storage charge	160 per 20' container per day ³	3 containers per day	3 containers per day	4	4
Container wash charge	300 per 20' container per day	6 containers per day	6 containers per day	53	53
Total	-	-	-	1,727	3,455

Source: JICA Study Team

(2) ລາຍຈ່າຍຂອງ ໂຄງການ

ໄດ້ຊື້ບອກລາຍຈ່າຍປະຈຳປີຂອງ ມູນຄ່າການພັດທະນາທັງໝົດຊຶ່ງລວມມີຄ່າການກໍ່ສ້າງ, ຄ່າບໍລິຫານ, ຄ່າທີ່ບຶກສາ ແລະ ເງິນແຮສຸກເສີນໃນຕາຕະລາງ 5.6.1. ໄດ້ແບ່ງປັນຄ່າຂອງ ການພັດທະນາດັ່ງໄດ້ຊື້ບອກໃນຕາຕະລາງ 8.2.3 ພາຍໃຕ້ແຜນການຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນຮູບ 6.7.1.

² Containers and cargo which are placed at CY will be charged from 4th days.

³ Containers and cargo which are placed at bulk cargo area will be charged from 4th days.

ຕາຕະລາງ 9.2.3 ການຈ່າຍມູນຄ່າການພັດທະນາຂອງ CLP ປະຈຳປີ

Unit: USD 000

	2011	2012	2013	2014	Total	Remarks
Total Construction Cost	-	-	8,569	3,673	12,242	-
Administration Cost	105	105	105	52	367	3% of Total Construction Cost
Consultant Cost	-	514	257	86	857	7% of Total Construction Cost
Contingency	-	51	883	376	1,310	10% of Total Construction Cost and Consultant Cost
Total of Financial Cost	105	670	9,814	4,186	14,776	-

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 9.2.4 ມູນຄ່າຂອງ ການລົງທຶນສຳລັບການຄຸ້ມຄ່າ

Unit: USD 000

Items	Unit Price	Numbers (Unit)	Total
Crane	300	2	600
Forklift	30	20	600
Reach Stacker	450	2	900
Total	-	-	2,100

Source: JICA Study Team

ບັນດາລາຍການອື່ນຂອງ ການລົງທຶນສຳລັບ CLP ແມ່ນບັນດາລົດຍົກໃຫຍ່ ແລະ ລົດຍົກນ້ອຍທີ່ຊື້ໂດຍ CLP-MC ດັ່ງໄດ້ຊື້ບອກໃນຕາຕະລາງ 8.2.4. ການລົງທຶນມີຈຳນວນປະມານ USD 2.1 ລ້ານໃນປີທຳອິດຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ອຸປະກອນຂອງ ການຄຸ້ມຄ່າຈະໄດ້ປ່ຽນທຸກ 10 ປີ.

ກ່ຽວກັບລາຍຈ່າຍຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສານັ້ນ, ນຶ່ງຂອງ ບັນດາລາຍການຕົ້ນຕໍ ແມ່ນລາຍຈ່າຍຂອງ ບຸກຄະລາກອນຂອງ CLP-MC ແລະ ນັ້ນມັນກາຊວນສຳລັບບັນດາລົດຍົກໃຫຍ່ ແລະ ລົດຍົກນ້ອຍ. ໄດ້ຄິດໄລ່ບັນດາຄ່າເຫລົ່ານັ້ນໃນຕາຕະລາງ 9.2.5. ມູນຄ່າປະຈຳປີຂອງ ບັນດາລາຍການເຫລົ່ານີ້ມີປະມານ USD 709,000 ໃນແຕ່ລະປີ. ລາຍການອື່ນແມ່ນຄ່າສາທາລະນຸປະໂຫຍກຢູ່ພື້ນທີ່ເຮັດວຽກຂອງ CLP-MC ແລະ ທີ່ວ່າງສາທາລະນະທີ່ຢູ່ພາຍໃນຂອງ CLP. ໄດ້ລວມຄ່າສາທາລະນຸປະໂຫຍກ ຢູ່ພື້ນທີ່ເຮັດວຽກຂອງ CLP-MC ໃນຄ່າທາງອ້ອມຂອງ CLP-MC, ຊຶ່ງຖືກສົມມຸດເປັນ 30% ຂອງ ລາຍຈ່າຍຂອງ ບຸກຄະລາກອນ ແລະ ນັ້ນກາຊວນ. ເປັນຈຳນວນ USD 212,700 ຕໍ່ປີ. ໄດ້ສົມມຸດຄ່າສາທາລະນຸປະໂຫຍກຢູ່ທີ່ວ່າງສາທາລະນະຂອງ CLP ເປັນ 1% ຂອງ ມູນຄ່າທັງໝົດຂອງ ການພັດທະນາ. ມູນຄ່າມີຈຳນວນ USD 45,600 ຕໍ່ປີ.

ຕາຕະລາງ 9.2.5 ມູນຄ່າຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ

	Unit Price (USD 000/year)	Persons	Amount (USD 000)	Remarks
Manager	100.0	2	200.0	
Assistant Manager	24.0	2	48.0	
Office Staff	6.0	8	48.0	
Operator	6.0	30	180.0	
Worker	2.4	50	120.0	
Diesel fuel			113.0	USD0.7 x 4 liter x 7 hours x 260 days x 22 cranes/forklifts
Sub-total			709.0	
Total cost including indirect cost utility charges, etc)			921.7	30% of indirect cost

Source: JICA Study Team

(3) ການຄິດໄລ່ FIRR ຂອງ ໂຄງການ

ຕາຕະລາງ 9.2.6 ຊື້ບອກລາຍໄດ້ປະຈຳປີ, ລາຍຈ່າຍປະຈຳປີ ແລະ ກະແສຂອງ ເງິນສົດຕົວຈິງ ເພື່ອຄິດໄລ່ FIRR. ເມື່ອໄດ້ຂຶ້ນບັນຊີລາຍໄດ້ ແລະ ບັນດາລາຍການຂອງ ມູນຄ່າແລ້ວ, ໄດ້ນຳໃຊ້ ບັນດາການສົມມຸດຕັ້ງຕໍ່ໄປນີ້.

- ການດຳເນີນການຂອງ CLP ຈະເລີ່ມຕົ້ນໃນມິຖຸນາ 2014. ດັ່ງນັ້ນ, ໃນ 2014, ໄດ້ຂຶ້ນບັນຊີລາຍໄດ້ ແລະ ຈຳນວນຂອງ ມູນຄ່າເປັນ 7/12 ຂອງ ປີ.
- ໃນປີສຸດທ້າຍຂອງ ການດຳເນີນການ, ໄດ້ຂຶ້ນບັນຊີມູນຄ່າທີ່ຍັງເຫຼືອ (USD 2,612,000) ຂອງ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການ. ໄດ້ຄິດໄລ່ຈຳນວນຈາກຈຳນວນຂອງ ວຽກກະກຽມ ທີ່ດິນ (USD 5,224,000) ດ້ວຍການສົມມຸດວ່າອາຍຸຂອງ ວຽກກະກຽມທີ່ດິນແມ່ນ 40 ປີ.
- ຈຳນວນລາຍໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນແຕ່ 2015 ຫາ 2025 ຕາມການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ບໍລິມາດທີ່ໄດ້ຂົນຖ່າຍ. ຫຼັງຈາກ 2025, ລາຍໄດ້ແມ່ນຄົງທີ່. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ຄ່າຂອງ O&M ແມ່ນຄົງທີ່ຕະລອດໄລຍະຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ.

ດັ່ງໄດ້ຊື້ບອກໃນແຖວສຸດທ້າຍຂອງ ຕາຕະລາງ 9.2.6, FIRR ຂອງ ໂຄງການທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ແມ່ນ 9.1%.

ຕາຕະລາງ 9.2.6 ການຄິດໄລ່ FIRR ຂອງ ໂຄງການ

(Unit: USD 000)

Years from Construction	Years from Operation	Cash Inflow		Cash Outflow		Net Cash Flow
		Revenue	Develop-ment Cost	Investment for Trans-shipment Equipment	O&M Cost	
1			105			-105
2			670			-670
3			9,814			-9,814
4	1	1,051	4,186	2,100	511	-5,746
5	2	1,897			922	976
6	3	2,037			922	1,115
7	4	2,205			922	1,284

Years from Construction	Years from Operation	Cash Inflow		Cash Outflow		Net Cash Flow
		Revenue	Development Cost	Investment for Transshipment Equipment	O&M Cost	
8	5	2,345			922	1,423
9	6	2,516			922	1,595
10	7	2,725			922	1,803
11	8	2,909			922	1,987
12	9	3,118			922	2,196
13	10	3,371			922	2,449
14	11	3,623		2,100	922	601
15	12	3,881			922	2,959
16	13	3,881			922	2,959
17	14	3,881			922	2,959
18	15	3,881			922	2,959
19	16	3,881			922	2,959
20	17	3,881			922	2,959
21	18	3,881			922	2,959
22	19	3,881			922	2,959
23	20	3,881	-2,612		922	5,571
Project FIRR						9.1%

Source: JICA Study Team

(4) ການວິເຄາະຄວາມອ່ອນໄຫວ

ບັນດາລາຍການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ເປັນຄວາມສ່ຽງຂອງ ໂຄງການ:

- ການເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ການຫລຸດລົງຂອງ ບໍລິມາດຂອງ ສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຂົນຖ່າຍຊຶ່ງກໍ່ໃຫ້ເກີດການເພີ່ມຂຶ້ນ ຫລື ການຫລຸດລົງຂອງ ລາຍໄດ້ປະຈຳປີ,
- ການເພີ່ມຂຶ້ນ ຫລື ການຫລຸດລົງຂອງ ມູນຄ່າຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ ແລະ
- ການຂາດແຄນມູນຄ່າຂອງ ໂຄງການ

ຕາຕະລາງ 9.2.7 ຊຶ່ງບອກການປ່ຽນແປງ FIRR ຂອງ ໂຄງການທີ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດບັນດາຄວາມສ່ຽງເຫລົ່ານີ້, ມັນແມ່ນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ລາຍໄດ້ປະຈຳປີ, ລາຍຈ່າຍປະຈຳປີ ແລະ ລາຍຈ່າຍຂອງ ການລົງທຶນ.

ຕາຕະລາງ 9.2.7 ຜົນການວິເຄາະຂອງ ການອ່ອນໄຫວ

Cases	Increase of Annual Revenue (10%)	Decrease of Annual Revenue (10%)	Increase of Annual Expenditure (10%)	Decrease of Annual Expenditure (10%)	Increase of Investment Expenditure (10%)	Decrease of Investment Expenditure (10%)
Project FIRR	10.8%	7.3%	8.5	9.6	8.2	10.2

Source: JICA Study team

ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ລາຍໄດ້ປະຈຳປີຈະເຮັດໃຫ້ມີຜົນກະທົບຕໍ່ FIRR ຂອງ ໂຄງການຢ່າງຫລວງຫລາຍ. ມັນເພີ່ມຂຶ້ນເຖິງ 10.8% ຖ້າລາຍໄດ້ປະຈຳປີເພີ່ມຂຶ້ນ 10%. ອີກດ້ານນຶ່ງ, ຜົນກະທົບຕໍ່ລາຍຈ່າຍປະຈຳປີແມ່ນຈຳກັດ. FIRR ຂອງ ໂຄງການຈະຕົກລົງ 0.9% ຍ້ອນລາຍຈ່າຍຂອງ ການລົງທຶນເພີ່ມຂຶ້ນ 10%.

9.2.4 ການວິເຄາະດ້ານການເງິນສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ CLP-MC

ໃນຂັ້ນນີ້, ໄດ້ຄິດໄລ່ FIRR ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ CLP-MC ຕ່າງຫາກ. ໄດ້ສັງລວມບັນດາລາຍການຂອງ ການໄຫລອອກ ແລະ ການໄຫລເຂົ້າຂອງ ເງິນສົດສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ CLP-MC ດັ່ງຕາຕະລາງ 9.2.8 ແລະ ຕາຕະລາງ 9.2.9, ຕາມລຳດັບ. ບັນດາຕາຕະລາງເຫຼົ່ານີ້ຊີ້ບອກວ່າລະດັບຂອງ FIRR ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ CLP-MC ແມ່ນຂຶ້ນກັບຈຳນວນການຈ່າຍຂອງ ການສຳປະທານປະຈຳປີ, ທີ່ CLP-MC ຕ້ອງຈ່າຍໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການ.

ຕາຕະລາງ 9.2.8 ການໄຫລອອກ ແລະ ການໄຫລເຂົ້າຂອງ ເງິນສົດສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ

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

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 9.2.9 ການໄຫລອອກ ແລະ ການໄຫລເຂົ້າສຳລັບ CLP-MC

Cash Outflow	Investment Cost for Transshipment Equipment O&M Cost for CLP Concession payment to Project Owner
Cash Inflow	Revenue from Transport Operator

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 9.2.10 ຊີ້ບອກການໄຫລເຂົ້າ, ການໄຫລອອກຂອງ ເງິນສົດ ແລະ ກະແສຂອງ ເງິນສົດຕົວຈິງ ເພື່ອຄິດໄລ່ FIRR ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ. ໄດ້ກຳນົດການຈ່າຍຂອງ ການສຳປະທານຈາກ CLP-MC, ຊຶ່ງຖືກສະແດງ"ລາຍໄດ້" ປະຈຳປີເປັນ USD1.4 ລ້ານໃນຕາຕະລາງນີ້. ການໄຫລອອກຂອງ ເງິນສົດ ແມ່ນຄ່າຂອງ ການກໍ່ສ້າງຂອງ CLP ໃນຕາຕະລາງ 9.2.6. ໃນການວິເຄາະນີ້, FIRR ທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການແມ່ນ 7.8%.

ຕາຕະລາງ 9.2.10 ການຄິດໄລ່ FIRR ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ

Unit: USD 000

Years from Construction	Years from Operation	Cash Inflow	Cash Outflow	Net Cash Flow
1			105	-105
2			670	-670
3			9,814	-9,814
4	1	1,400	4,186	-2,786
5	2	1,400		1,400
6	3	1,400		1,400
7	4	1,400		1,400
8	5	1,400		1,400
9	6	1,400		1,400
10	7	1,400		1,400
11	8	1,400		1,400
12	9	1,400		1,400
13	10	1,400		1,400
14	11	1,400		1,400
15	12	1,400		1,400

Years from Construction	Years from Operation	Cash Inflow	Cash Outflow	Net Cash Flow
16	13	1,400		1,400
17	14	1,400		1,400
18	15	1,400		1,400
19	16	1,400		1,400
20	17	1,400		1,400
21	18	1,400		1,400
22	19	1,400		1,400
23	20	1,400	-2,573	3,973
		7.8%		

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 9.2.11 ຊີ້ບອກການໄຫລເຂົ້າ ແລະ ການໄຫລອອກຂອງ ເງິນສົດ ແລະ ກະແສຂອງ ເງິນສົດ ຕົວຈິງເພື່ອຄິດໄລ່ FIRR ສໍາລັບ CLP-MC. ໄດ້ກໍານົດການຈ່າຍຂອງ ການສໍາປະທານຈາກ CLP-MC ຫາເຈົ້າຂອງໂຄງການຊຶ່ງໄດ້ລວມຢູ່ໃນ”ຄ່າຂອງ O&M” ປະຈໍາປີເປັນ USD1.4 ລ້ານໃນຕາຕະລາງນີ້. ລາຍໄດ້ ແລະ ມູນຄ່າຂອງ ການລົງທຶນສໍາລັບອຸປະກອນຂອງ ການຄ່ຽນຖ່າຍແມ່ນອັນດຽວກັນກັບຕາຕະລາງ 9.2.6. ໃນການວິເຄາະນີ້ FIRR ສໍາລັບ CLP-MC ທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ແມ່ນ 12.2%.

ຕາຕະລາງ 9.2.11 ການຄິດໄລ່ FIRR ສໍາລັບ CLP-MC

Unit: USD 000

Years from Construction	Years from Operation	Cash Inflow		Cash Outflow		Net Cash Flow
		Revenue	Investment for Trans-shipment Equipment	O&M Cost		
1						0
2						0
3						0
4	1	1,051		2100		1,911
5	2	1,897				2,322
6	3	2,037				2,322
7	4	2,205				2,322
8	5	2,345				2,322
9	6	2,516				2,322
10	7	2,725				2,322
11	8	2,909				2,322
12	9	3,118				2,322
13	10	3,371				2,322
14	11	3,623		2100		2,322
15	12	3,881				2,322
16	13	3,881				2,322
17	14	3,881				2,322
18	15	3,881				2,322
19	16	3,881				2,322
20	17	3,881				2,322
21	18	3,881				2,322
22	19	3,881				2,322
23	20	3,881				2,322
						FIRR for CLP-MC 12.2%

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 9.2.12 ຊື້ບອກບັນດາການປ່ຽນແປງຂອງ FIRR ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ CLP-MC ຕາມການເພີ່ມຂຶ້ນ/ການຫລຸດລົງຂອງ ການຈ່າຍຂອງ ການສຳປະທານຈາກ CLP-MC. ຖ້າ CLP-MC ຈະຈ່າຍ USD1.7 ລ້ານຕໍ່ປີ, FIRR ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 10.4%, ແລະ FIRR ຂອງ CLP-MC ຈະຕົກລົງເປັນ 6.1%. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ຖ້າ CLP-MC ຈະຈ່າຍ USD1.1 ລ້ານຕໍ່ປີ, FIRR ຂອງ ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະຕົກລົງເປັນ 5.0%, ແລະ FIRR ຂອງ CLP-MC ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 19.3%.

ຕາຕະລາງ 9.2.12 ການປ່ຽນແປງຂອງ FIRR ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ CLP-MC

Annual Concession payment (USD 000)	1,100	1,200	1,300	1,400	1,500	1,600	1,700
FIRR for Project Owner (%)	5.0	6.0	6.9	7.8	8.7	9.5	10.4
FIRR for CLP-MC (%)	19.3	16.7	14.4	12.2	10.1	8.1	6.1

Source: JICA Study team

ບັນດາຕົວເລກຂໍ້ກະແຈເພື່ອກຳນົດລະດັບທີ່ເໝາະສົມຂອງ ການຈ່າຍສຳປະທານປະຈຳປີແມ່ນຄ່າໂອກາດຂອງ ທຶນຊື່ຖືກສະແດງດ້ວຍອັດຕາດອກເບ້ຍສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ CLP-MC. ຍ້ອນວ່າເຈົ້າຂອງໂຄງການແມ່ນຫົວໜ່ວຍຂອງ ລັດຖະບານ, ອັດຕາດອກເບ້ຍພັນທະບັດຂອງ ລັດຖະບານເປັນຕົວຊີ້ບອກທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລັດຖະບານແຫ່ງ ສ.ປ.ປ.ລາວບໍ່ທັນໄດ້ອອກພັນທະບັດຂອງ ລັດຖະບານ ແລະ ຕົວຊີ້ບອກນີ້ຈຶ່ງບໍ່ມີ. ດັ່ງນັ້ນ, ມັນອາດສາມາດເປັນໄປໄດ້ເພື່ອນຳໃຊ້ອັດຕາດອກເບ້ຍຂອງ ເງິນກູ້ຈາກບັນດາສະຖາບັນການເງິນລະຫວ່າງປະເທດ

ອີກດ້ານນຶ່ງ, CLP-MC ຊຶ່ງບໍລິສັດຂອງ ເອກະຊົນ ຫລື ທຸລະກິດຮ່ວມຈະເປັນຜູ້ດຳເນີນການ, ຈະຍືມເງິນລົງທຶນສ່ວນນຶ່ງຈາກບັນດາສະຖາບັນການເງິນຂອງ ເອກະຊົນ.

ຕາຕະລາງ 9.2.13 ຊື້ບອກ USD LIBOR (6 ເດືອນ) ຊຶ່ງເປັນພື້ນຖານສຳລັບດອກເບ້ຍຂອງ ການໃຫ້ຍືມຂອງ ທະນາຄານໂລກ ແລະ ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ, USD SIBOR (3 ເດືອນ), ແລະ ເງິນກູ້ເປັນ USD (3 ຫາ 6 ປີ) ຢູ່ບັນດາທະນາຄານການຄ້າໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ. USD LIBOR ແລະ USD SIBOR ແມ່ນຕຳຫລາຍ, ແຕ່ອັດຕາດອກເບ້ຍຂອງ ເງິນກູ້ເປັນ USD ຢູ່ບັນດາທະນາຄານການຄ້າແມ່ນເກືອບ 10%. ດັ່ງນັ້ນ, ມັນມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງປະກັນ FIRR ສຳລັບ CLP-MC ໃຫ້ຫລາຍກວ່າ 10%.

ລັດຖະບານແຫ່ງ ສ.ປ.ປ.ລາວສາມາດຈັດຫາເງິນກູ້ໄລຍະຍາວຈາກບັນດາສະຖາບັນການເງິນລະຫວ່າງປະເທດ. ຕົວຢ່າງ, ການກູ້ຍືມເງິນ Yen ໃຫ້ແກ່ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໃຫ້ເງື່ອນໄຂທີ່ອ່ອນໄຫວຫລາຍ: ອັດຕາດອກເບ້ຍ 0.01% ແລະ ໄລຍະຂອງ ການກູ້ຍືມ 40 ປີ (ໄລຍະປອດໜີ້ 10 ປີ).

ຕາຕະລາງ 9.2.13 ອັດຕາດອກເບ້ຍຂອງ LIBOR, SIBOR ແລະ USD ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

	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 ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດແມ່ນເພື່ອປະເມີນຜົນກະທົບດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ໂຄງການຂອງ CLP ຈາກຈຸດເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ, ແລະ ອະທິບາຍຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງ ໂຄງການ. ໃນການວິເຄາະນີ້ໄດ້ນຳໃຊ້ວິທີທຸລະຜ່ອນຂອງ ກະແສເງິນສົດ ແລະ ໄດ້ນຳໃຊ້ອັດຕາຂອງ ການໄດ້ຄືນດ້ານເສດຖະກິດພາຍໃນ (EIRR) ເປັນຕົວຊີ້ບອກຂອງ ການຕີລາຄາ (ວິທີ IRR).

9.3.2 ການສົມມຸດພື້ນຖານ

ກ່ຽວກັບການສົມມຸດພື້ນຖານສຳລັບການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດນີ້, ເຊັ່ນ “ມີໂຄງການ” ແລະ “ບໍ່ມີໂຄງການ” ຕາຕະລາງຂອງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ລາຄານັ້ນ, ສຳລັບການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດນີ້ໄດ້ນຳໃຊ້ບັນດາການສົມມຸດແບບດຽວໃນ 8.1. ໄດ້ສະເໜີຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດດ້ວຍຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ກໍລະນີ “ມີໂຄງການ” ແລະ ກໍລະນີ “ບໍ່ມີໂຄງການ.”

9.3.3 ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ

(1) ການປະເມີນຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ

ຖ້າຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຂອງ CLP, ຈະບັນລຸຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດດັ່ງນີ້:

- ສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມຢູ່ CLP,
- ຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າ,

- ຄ່າໂອກາດຂອງ ບັນດາຍານພາຫານະ(ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ),
- ສະໜອງສິນຄ້າບໍລິໂພກ ແລະ ການຜະລິດສິນຄ້າທີ່ຫມັ້ນຄົງໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນລາວ ແລະ ແກ່ບັນດາບໍລິສັດຂອງ ລາວ,
- ປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມຂອງ ການລົງທຶນດ້ວຍການຫລຸດຜ່ອນຄ່າຂອງ ພະລາທິການຢູ່ ແຂວງຈໍາປາສັກ, ແລະ
- ພັດທະນາເຂດອຸດສາຫະກຳຢູ່ແຂວງຈໍາປາສັກ

ໃນບັນດາຜົນກະທົບດ້ານເສດຖະກິດນັ້ນ, ໄດ້ພິສູດບັນດາລາຍການເປັນຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ ຍົກເວັ້ນການສະໜອງສິນຄ້າທີ່ຫມັ້ນຄົງ. ຈະໄດ້ສະເໜີການອະທິບາຍທີ່ລະອຽດຂອງ ແຕ່ລະຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດພ້ອມດ້ວຍຈຳນວນໃນບັນດາຂໍ້ຕໍ່ໄປນີ້. ການສະໜອງສິນຄ້າບໍລິໂພກ ແລະ ການຜະລິດສິນຄ້າທີ່ຫມັ້ນຄົງແມ່ນສຳຄັນຫລາຍຈາກທັດສະນະຂອງ ການພັດທະນາເສດຖະກິດແຫ່ງ ຊາດທີ່ຕໍ່ເນື່ອງ; ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບໍ່ໄດ້ຖືວ່າເປັນຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດຍ້ອນຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຂອງ ການຄິດໄລ່.

(2) ການສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມ

ຫລັງຈາກການສຳເລັດຂອງ CLP, ຄຸນນະພາບຂອງ ການບໍລິການຈະຖືກປັບປຸງ ແລະ ບໍລິມາດທີ່ຂົນ ຖ່າຍກໍຈະເພີ່ມຂຶ້ນ. ໄດ້ຄິດໄລ່ຈຳນວນຈາກບໍລິມາດຂອງ ມູນຄ່າເພີ່ມທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ. ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວນັ້ນ, ຖ້າອຸດສາຫະກຳດ້ານພະລາທິການໄດ້ມີການພັດທະນາແລ້ວ, ຈະບໍ່ເໝາະສົມ, ຖ້າມູນຄ່າເພີ່ມທີ່ກຳເນີດ ຢູ່ CLP ຈະຖືກລວມເຂົ້າໃນຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ. ໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງ ການຂອງ CLP ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານພະລາທິການອື່ນຈະໃຫ້ບໍລິການແກ່ສິນຄ້າ. ຢ່າງໃດກໍ ຕາມ, ອຸດສາຫະກຳດ້ານພະລາທິການໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວເປັນອຸດສາຫະກຳທີ່ກຳລັງພັດທະນາ ແລະ CLP ກໍເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອັນດຽວເທົ່ານັ້ນໃນພື້ນທີ່ນີ້⁴.

ໄດ້ວິເຄາະລາຍໄດ້ ແລະ ລາຍຈ່າຍຂອງ ການໃຫ້ບໍລິການສິນຄ້າເພີ່ມໃນຂໍ້ 9.2.3. ໄດ້ຄິດໄລ່ຈຳ ນວນຂອງ ມູນຄ່າເພີ່ມທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກລາຍໄດ້ປະຈຳປີລົບດ້ວຍຄ່າຂອງ O&M ປະຈຳປີ ແລະ ໄດ້ຄາດ ຄະເນມູນຄ່າເພີ່ມຢູ່ສາຍໃນປະຈຸບັນຢູ່ພື້ນທີ່ຂອງ CCA.

ມູນຄ່າເພີ່ມທີ່ໄດ້ຄາດໄວ້ໃນ 2025 ຈະເປັນ USD 3,881,000. ຈາກການບໍລິການ ແລະ ອັດຕາ ສ່ວນຂອງ ບໍລິມາດທີ່ຂົນຖ່າຍຢູ່ສາຍຢູ່ CCA ໃນປະຈຸບັນ, ໄດ້ຄາດຄະເນມູນຄ່າເພີ່ມຢູ່ສາຍໃນປະຈຸບັນ ເປັນ USD 776,200 ເປັນ 20% ຂອງ CLP ໃນ 2025. ດັ່ງນັ້ນ, ມູນຄ່າເພີ່ມໃນ 2025 ຈະເປັນ

⁴ 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.

3,105,000. ຊຶ່ງຈະເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ USD 579,000 ໃນ 2015, ແລະ ຮັກສາລະດັບຂອງ 2025 ຈົນເຖິງ 2033.

(3) ຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າ

ຖ້າບໍ່ໄດ້ພັດທະນາ CLP, ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງທີ່ມາຍັງສາຍຢູ່ຈຸດຊາຍແດນຈະເກີນຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ສາຍ. ປະຈຸບັນນີ້, ລົດບັນທຸກ ຫລື ລົດພ່ວງນຶ່ງຄັນຈະໃຊ້ເວລາ 0.75 ຊມ ເພື່ອຂົນສົນຄ້າຂຶ້ນ ແລະ ຂົນສົນຄ້າລົງ, ໃນອານາຄົດມັນຕ້ອງການເວລາຫລາຍຖ້າຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກຫາກເພີ່ມຂຶ້ນ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ບັນດາລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງຈະຕ້ອງໄດ້ລໍຖ້າເພື່ອຂົນສົນຄ້າລົງ ແລະ ຂົນສົນຄ້າຂຶ້ນ. ໃນສະພາບເວລາຂອງ ການລໍຖ້າສຳລັບບັນດາລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ ແລະ ສິນຄ້າຂອງ ເຂົາເຈົ້ານີ້ເປັນການສູນເສຍຄ່າຂອງ ໂອກາດ. ຖ້າ CLP ຫາກໄດ້ຮັບການພັດທະນາ, ຄ່າຂອງ ໂອກາດດັ່ງກ່າວຈະໄດ້ຄືນມາ.

ຕາຕະລາງ 9.3.1 ຈຳນວນລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ ແລະ ມູນຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າ

Item	Unit	2015	2020	2025
No of Trucks (2 axis)	Vehicles/year	4	7	14
No of Trucks (3 axis)	Vehicles/year	48	61	80
No of Trailers	Vehicles/year	22	34	49
Difference of waiting time between with-project and without-project	Hours/vehicle	2.07	23.25	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	61	980	1,366

Source: JICA Study Team

ຕາຕະລາງ 9.3.1 ໄດ້ຊີ້ບອກຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ, ຄວາມແຕກຕ່າງຂອງ ເວລາຈາກລໍຖ້າລະຫວ່າງມີໂຄງການ ແລະ ບໍ່ມີໂຄງການ, ຫົວໜ່ວຍຂອງ ຄ່າເວລາຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ຄ່າເວລາທັງໝົດຂອງ ສິນຄ້າ. ແຕ່ແຖວທີ່ສອງຫາແຖວທີ່ສີ່ແມ່ນການປ່ຽນແປງຂອງ ຍານພາຫານະ (ລົດບັນທຸກສອງເພົາ, ສາມເພົາ ແລະ ລົດພ່ວງ) ໃນ 2015, 2020 ແລະ 2025. ແຖວທີ່ຫ້າແມ່ນຄວາມແຕກຕ່າງຂອງ ເວລາລໍຖ້າລະຫວ່າງມີໂຄງການ ແລະ ບໍ່ມີໂຄງການ. ໄດ້ນຳໃຊ້ວິທີຂອງ ການລຽນແຖວເພື່ອວັດແທກເວລາ. ແຕ່ແຖວທີ່ຫົກຫາແຖວທີ່ແປດແມ່ນຫົວໜ່ວຍຂອງ ຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າ. ໄດ້ຄິດໄລ່ຈາກການສຳຫລວດຂອງ OD ທີ່ໄດ້ດຳເນີນໂດຍທີມງານການສຶກສາຂອງ JICA . ແຖວສຸດທ້າຍແມ່ນຄ່າຂອງ ເວລາທັງໝົດຂອງ ສິນຄ້າ. ຊຶ່ງຈະເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 61 ພັນໃນ 2015 ເປັນ 1.4 ລ້ານໃນ 2025 ຕາມການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ຄວາມແຕກຕ່າງຂອງ ເວລາລໍຖ້າ ແລະ ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ. ຍ້ອນໄດ້ກຳນົດຂີດຄວາມສາມາດຂອງ CLP ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການໃນ 2025 ແລະ ຫົວໜ່ວຍຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າແມ່ນຄືງືນ, ຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າຈະຢູ່ໃນລະດັບດຽວກັນຈາກ 2025.

(4) ຄ່າໂອກາດຂອງ ຍານພາຫານນະ

ກໍຄືກັນກັບສິນຄ້າ, ໄດ້ພິສູດຄວາມແຕກຕ່າງຂອງ ເວລາຈາລໍຖ້າສຳລັບບັນດາລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ ລະຫວ່າງ ກໍລະນີມີໂຄງການ ແລະ ກໍລະນີບໍ່ມີໂຄງການເປັນຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ໂຄງການເຊັ່ນດຽວກັນ. ຕາຕະລາງ 9.3.2 ຊີ້ບອກຫົວຫນ່ວຍຄ່າໂອກາດຂອງ ບັນດາຍານພາຫານນະ. ບາງຕົວແປ, ຈຳນວນຂອງ ລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດພ່ວງ, ແລະ ຄວາມແຕກຕ່າງຂອງ ການປະຍັດເວລາແມ່ນອັນດຽວກັນກັບຄ່າໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າ. ຫົວຫນ່ວຍຂອງ ຄ່າໂອກາດຂອງ ລົດບັນທຸກ ແລະ ຫົວຫນ່ວຍຂອງ ຄ່າໂອກາດຂອງ ລົດພ່ວງແມ່ນອັນດຽວກັນຂອງ ການສຶກສາຍຸດທະສາດຂອງ ຂະແໜງຂົນສົ່ງຂອງ ADB. ຫົວຫນ່ວຍຂອງ ຄ່າໂອກາດຂອງ ລົດບັນທຸກ/ລົດພ່ວງສືບຕໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນຫລັງຈາກ 2025 ດ້ວຍອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນ 3.7% ຕໍ່ປີ. ໃນ 2033 ຈະເປັນ USD1.45/ຊມສຳລັບລົດພ່ວງ ແລະ USD1.22/ຊມສຳລັບລົດບັນທຸກສາມເພົາ ແລະ USD0.80/ຊມ ສຳລັບລົດບັນທຸກສອງເພົາ.

ຕາຕະລາງ 9.3.2 ມູນຄ່າໂອກາດຂອງ ຍານພາຫານນະ

Item	Unit	2015	2020	2025
Unit Opportunity Cost of Trucks (2 axis)	USD/hr	0.41	0.50	0.60
Unit Opportunity Cost of Trucks (3 axis)	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	26	488	812

Source: JICA Study Team

ແຖວທີ່ສີ່ຂອງ ຕາຕະລາງຊີ້ບອກຄ່າເວລາທັງໝົດຂອງ ຍານພາຫານນະ. ໃນ 2015, ຊຶ່ງຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ USD 26,000 ແລະ ໃນ 2025 ເປັນ USD812,000. ຫລັງຈາກ 2025, ຄ່າຂອງ ເວລາຈະສືບຕໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ຍ້ອນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ ຫົວຫນ່ວຍຂອງ ຄ່າໂອກາດຂອງ ບັນດາຍານພາຫານນະ.

9.3.4 ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດ

(1) ການຄາດຄະເນມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ການລົງທຶນ

ໄດ້ຄິດໄລ່ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ການລົງທຶນທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນຂໍ້ 5.6. ມູນຄ່າສຸກເສີນຂອງ ມູນຄ່າຂອງ ການລົງທຶນດ້ານການເງິນແມ່ນບໍ່ໄດ້ລວມເຂົ້າ, ແລະ ໄດ້ປຸງພາກສ່ວນທີ່ບໍ່ແມ່ນມູນຄ່າຂອງ ການລົງທຶນດ້ານການຄ້າໂດຍການນຳໃຊ້ປັດໃຈມາດຖານຂອງ ການປຸງ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ SCF). ອີງຕາມ”ການສຶກສາກ່ຽວກັບສູນແຈກຢາຍທີ່ເຊື່ອມຍິງໃນສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ວຽງຈັນໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ” ທີ່ດຳເນີນໂດຍ JETRO, ໄດ້ຄິດໄລ່ SCF ເປັນ 96.4%. ໄດ້ນຳໃຊ້ມູນຄ່າໃນການວິເຄາະນີ້.

ຕາຕະລາງ 9.3.3 ຊື້ບອກມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ການລົງທຶນຂອງ ໂຄງການພັດທະນາຂອງ CLP. ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ການລົງທຶນແມ່ນ USD13.3 ລ້ານ, 90% ຂອງ ມູນຄ່າການລົງທຶນດ້ານການເງິນ. ໄດ້ແຈກຢາຍມູນຄ່າປະຈຳປີຕາມຕາຕະລາງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງ ໂຄງການທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນຂໍ້ 6.7.

ຕາຕະລາງ 9.3.3 ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ການລົງທຶນຂອງ ໂຄງການຂອງ CLP

Unit: USD 000

Items	2011	2012	2013	2014	Total
Construction Cost			8,472	3,631	12,102
Administration cost	105	105	105	52	367
Cost for Consultant Service		514	257	86	857
Annual Total Cost	105	619	8,834	3,769	13,326

Source: JICA Study Team

ບັນດາລາຍການຂອງ ການລົງທຶນອື່ນແມ່ນບັນດາອຸປະກອນຂອງ ການຄຸ້ມຄອງຖ່າຍສົນຄ້າເຊັ່ນ ລົດຍົກໃຫຍ່, ລົດຍົກນ້ອຍ ແລະ ລົດຄັນຍົກ. ຈຳນວນຂອງ ການລົງທຶນແມ່ນຄືກັນກັບຕາຕະລາງ 9.2.4, ແລະ ຕ້ອງໄດ້ປ່ຽນແທນທຸກ 10 ປີ.

(2) ມູນຄ່າຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ

ມູນຄ່າຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາ(ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ O&M) ສຳລັບການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດແມ່ນປະກອບດ້ວຍມູນຄ່າຂອງ O&M ຂອງ CLP-MC. ບັນດາລາຍການມູນຄ່າຂອງ O&M ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນອັນດຽວກັນກັບບັນດາມູນຄ່າໃນການວິເຄາະດ້ານການເງິນດັ່ງໄດ້ຊື້ບອກໃນຕາຕະລາງ 9.2.5 ແຕ່ການຈັດການມູນຄ່າບຸກຄະລາກອນສຳລັບບັນດາຄົນງານ(ແຮງງານທີ່ບໍ່ມີສີມື) ແມ່ນແຕກຕ່າງ. ໄດ້ຍົກເວັ້ນບັນດາເງິນເດືອນສຳລັບຄົນງານ(ທັງໝົດປະມານ 50 ຄົນ) ຈາກມູນຄ່າຂອງ ການດຳເນີນການ ແລະ ການຮັກສາຍ້ອນວ່າເງິນເດືອນປະຈຳເດືອນສຳລັບບັນດາຄົນງານ (USD 200 ຕໍ່ເດືອນ) ແມ່ນສູງກວ່າເງິນເດືອນຕໍ່ສຸດ (KIP 638,000), ແລະ ໂຄງການຂອງ CLP ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫມ່ທີ່ສູງກວ່າມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດສຳລັບແຮງງານທີ່ບໍ່ມີສີມື. ມູນຄ່າຂອງ O&M ຂອງ CLP-MC ແມ່ນໄດ້ຈ່າຍແຕ່ລະປີຫຼັງຈາກການເລີ່ມຕົ້ນຂອງ ການດຳເນີນການໃນ 2014.

9.3.5 ການຄິດໄລ່ EIRR

ຕາຕະລາງ 9.3.4 ຊື້ບອກຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ, ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດ, ກະແສເງິນສົດຕົວຈິງ ແລະ EIRR.

ຕາຕະລາງ 9.3.4 ກະແສເງິນສົດສຳລັບການຄິດໄລ່ EIRR

Years of Starting Construction	Years of Start Operation	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 Cost	
1					105			-105
2					619			-619
3					8,834			-8,834
4	1	18	8	571	3,769	2,100	615	-5,887
5	2	61	26	1,518			1,055	550
6	3	99	44	1,629			1,055	718
7	4	235	106	1,764			1,055	1,050
8	5	490	230	1,876			1,055	1,541
9	6	894	434	2,013			1,055	2,286
10	7	980	488	2,180			1,055	2,593
11	8	1,038	536	2,327			1,055	2,847
12	9	1,102	591	2,494			1,055	3,132
13	10	1,205	664	2,697			1,055	3,511
14	11	1,282	733	2,898		2,100	1,055	1,759
15	12	1,366	812	3,105			1,055	4,227
16	13	1,366	842	3,105			1,055	4,258
17	14	1,366	873	3,105			1,055	4,289
18	15	1,366	906	3,105			1,055	4,321
19	16	1,366	939	3,105			1,055	4,355
20	17	1,366	974	3,105			1,055	4,390
21	18	1,366	1,011	3,105			1,055	4,426
22	19	1,366	1,048	3,105			1,055	4,464
23	20	1,366	1,087	3,105	-2,573		1,055	7,076
							EIRR	12.5%

Source: JICA Study team

ບັນດາລາຍການແຕ່ທ້ອງທີ່ສື່ຫາທ້ອງທີ່ຫົກແມ່ນບັນດາເງິນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ໃນຂໍ້ 9.3.3, ແລະ ແຕ່ທ້ອງທີ່ເຈັດຫາທ້ອງທີ່ເກົ້າຊື້ບອກມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ໃນຂໍ້ 9.3.4. ໃນປີສຸດທ້າຍຂອງ ການດຳເນີນການ, ໄດ້ຂຶ້ນບັນຊີມູນຄ່າທີ່ຍັງເຫລືອຂອງ ມູນຄ່າດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ການກໍ່ສ້າງຊຶ່ງຕົກເປັນ USD2,573,000⁵. ທ້ອງທີ່ສືບແມ່ນກະແສເງິນສົດຕົວຈິງ. EIRR ທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ຈາກກະແສເງິນສົດຕົວຈິງເປັນ 12.5%.

⁵ 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.

9.4 ຂໍ້ສະຫຼຸບຂອງ ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ ແລະ ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ

9.4.1 ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ

(1) FIRR ຂອງ ໂຄງການ

FIRR ຂອງ ໂຄງການ, ຊຶ່ງສາມາດອະທິບາຍໄດ້ວ່າຈະໄດ້ດຳເນີນໂຄງການຂອງ CLP ດ້ວຍຫົວໜ່ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດຽວ, ເປັນ 9.1%. ຍ້ອນວ່າດອກເບ້ຍເງິນກູ້ຂອງ USD ແຕ່ 3 ຫາ 6 ປີແມ່ນ 9.1%, ໂຄງການບໍ່ມີຄວາມດຶງດູດດ້ານການເງິນ, ຖ້າບໍລິສັດເອກະຊົນຫາກພັດທະນາ ແລະ ດຳເນີນການສົ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ. ນອກຈາກນັ້ນ, ໂຄງການຂອງ CLP ກໍຍັງມີບັນດາຄວາມສ່ຽງຍ້ອນຈຳວນຂອງລາຍໄດ້ ແລະ ລາຍຈ່າຍປະຈຳປີແມ່ນມະຫາສານຖ້າສົມທຽບກັບການລົງທຶນເບື້ອງຕົ້ນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄວນດຳເນີນໂຄງການພາຍໃຕ້ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ.

(2) FIRR ສຳລັບເຈົ້າຂອງ ໂຄງການ

FIRRs ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການ ແລະ CLP-MC ຂຶ້ນກັບການຈ່າຍຂອງ ການສຳປະທານຈາກ CLP-MC ໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການໃນແຕ່ລະປີ. ຖ້າຫາກ CLP-MC ຈ່າຍປະຈຳປີ USD1.4 ລ້ານ, FIRR ສຳລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະເປັນ 7.8%. ຖ້າຫາກເຈົ້າຂອງໂຄງການຊຶ່ງເປັນຫົວໜ່ວຍຂອງລັດຖະບານຈັດຫາມູນຄ່າຂອງ ການພັດທະນາຈາກບັນດາສະຖາບັນລະຫວ່າງປະເທດ, ລະດັບຂອງ FIRR ແມ່ນລະດັບທີ່ພຽງພໍເພື່ອເລີ່ມຕົ້ນໂຄງການຂອງ CLP.

(3) FIRR ສຳລັບ CLP-MC

FIRR ສຳລັບ CLP-MC ແມ່ນ 12.2%. ເພື່ອເຊື່ອເຊີນ CLP-MC, ຊຶ່ງເປັນບໍລິສັດຂອງ ເອກະຊົນ ຫລື ຮ່ວມທຸລະກິດ, ຕ້ອງການລະດັບຂອງ FIRR ທີ່ແນ່ນອນ. ດັ່ງໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງ, ດອກເບ້ຍເງິນກູ້ຂອງ US ແຕ່ 3 ຫາ 6 ປີແມ່ນ 9.1%. ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງປັດໃຈຂອງ ຄວາມສ່ຽງ, FIRR ທີ່ຫລາຍກວ່າ 10% ແມ່ນເໝາະສົມເພື່ອດຶງດູດພາກເອກະຊົນ. FIRR ສຳລັບ CLP-MC ເກີນ 10%, ແລະ ສ່ວນປະກອບດ້ານການເງິນຂອງ CLP-MC ແມ່ນເປັນໄປໄດ້.

9.4.2 ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ

EIRR ທີ່ໄດ້ຄິດໄລ່ແມ່ນ 12.5%, ແລະ ສູງກວ່າຄ່າຂອງ ໂອກາດຂອງ ທຶນຊຶ່ງແມ່ນ 12%. ດັ່ງນັ້ນ, ໂຄງການພັດທະນາຂອງ ໂຄງການ CLP ແມ່ນມີຄວາມຫມາຍຈາກຈຸດຂອງ ຄວາມເຫັນດ້ານເສດຖະກິດ.

9.4.3 ການແນະນຳດ້ານການລົງທຶນ

ດັ່ງໄດ້ອະທິບາຍຢູ່ຂ້າງເທິງ, ໂຄງການພັດທະນາຂອງ CLP ແມ່ນບໍ່ເປັນໄປໄດ້ທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ຖ້າຫາກນຳໃຊ້ເງິນກູ້ດ້ານການຄ້າ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໂຄງການພັດທະນາແມ່ນເປັນໄປໄດ້ທາງດ້ານການເງິນຖ້າຫາກນຳໃຊ້ເງິນກູ້ໄລຍະຍາວ. ຜູ້ສະມັກຕົ້ນຕໍຜູ້ນຶ່ງສຳລັບເງິນກູ້ໄລຍະຍາວແມ່ນການກູ້ເງິນ yen. ເງື່ອນໄຂຂອງ ການກູ້ເງິນ yen ສຳລັບ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນເອື້ອອຳນວຍຫລາຍທີ່ສຸດ. ອັດຕາດອກເບ້ຍ 0.01% ແລະ ໄລຍະກູ້ຍົມ 40 ປີ (ປອດໜີ້ 10 ປີ). ຖ້າຫາກນຳໃຊ້ການກູ້ເງິນ yen ສຳລັບໂຄງການ, ໂຄງການເລີ່ມກ້າວໄປສູ່ຜົນສຳເລັດ.

ບົດທີ 10 ຂໍສະຫລຸບ

ໂຄງການຂອງ CLP ແມ່ນເປັນໄປຕາມຍຸດທະສາດພະລາທິການແຫ່ງຊາດລາວ, ແຜນການຂອງ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມຂອງ ຊາດ ແລະ ຂອງ ແຂວງ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການອັນຮີບດ່ວນກ່ຽວກັບການປັບປຸງການຂາດເຂີນບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ດຳເນີນການໄດ້ດີໃນປະຈຸບັນຂອງ ICD ໃນແຂວງຈຳປາສັກ.

ຄວນສ້າງ CLP ດ້ວຍແນວຄິດຂອງ ການພັດທະນາ “ຫລາຍສາມເທື່ອ” ເຊັ່ນ: (1) ຫລາຍເປົ້າຫມາຍ, (2) ຫລາຍກິດຈະການ, ແລະ (3) ຫລາຍການບໍລິການ, ເພື່ອບັນລຸທ້າວິດບາດຕົ້ນຕໍ: (1) ການເຊື່ອມຢົງ ການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ, (2) ສະໜອງບັນດາທາງເລືອກຂອງ ການຂົນສົ່ງ, (3) ສະໜັບສະໜູນການພັດທະນາໃນດ້ານກະສິກຳ ແລະ ອຸດສາຫະກຳໃນແຂວງຈຳປາສັກໃນຕໍ່ໜ້າ, (4) ສູນກາງພາຍໃນທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ (5) ການກຳເນີດທຸລະກິດດ້ານພະລາທິການ.

ຈາກຈຸດຂອງ ຄວາມສອດຄ່ອງກັບແຜນການ ແລະ ທິດນິຕິໄນໃນປະຈຸບັນນັ້ນ, CLP ແມ່ນເໝາະສົມຈະຕັ້ງໃສ່ໃກ້ກັບຊາຍແດນຂອງ ປະເທດກັບປະເທດໄທຢູ່ວັງເຕົ້າຄາດວ່າ CLP ຈະໃຫ້ບໍລິການປະມານ 1,140 ໂຕນ/ມື້ໃນ 2025 ດ້ວຍທາງລົດບັນທຸກ ແລະ ທາງລົດໄຟ. ໄດ້ສົມມຸດວ່າຈະມີລົດບັນທຸກປະມານ 140 ຄັນຕໍ່ມື້. CLP ຈະສະໜອງ CIQ, ການເກັບຮັກສາ, ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານບັນຊີສາງ, ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການບໍລິການການຂົນສົ່ງຫລາຍຮູບແບບດ້ວຍລານຕູ້ສິນຄ້າ, ສະຖານີຕູ້ສິນຄ້າ, ສະຖານີຂອງ ລົດບັນທຸກ ແລະ ອື່ນໆ. ພື້ນທີ່ທັງໝົດຂອງ CLP ຈະປະມານ 10.2 ha. CLP ຕ້ອງມູນຄ່າຂອງ ການກໍ່ສ້າງປະມານ 12.2 ລ້ານ USD ແລະ ມູນຄ່າອື່ນໆປະມານ 2.6 ລ້ານ USD , ມູນຄ່າຂອງໂຄງການທັງໝົດປະມານ 14.8 ລ້ານ USD.

ເພື່ອບັນລຸການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ການດຳເນີນການທີ່ດີໃນ CLP ນັ້ນ, ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ເອກະຊົນແມ່ນຕ້ອງຂາດບໍ່ໄດ້. ລັດຖະບານລາວຕ້ອງແຕ່ງຕັ້ງເຈົ້າຂອງໂຄງການຂອງ CLP ຫລັງຈາກນັ້ນ, ເຈົ້າຂອງໂຄງການຄວນແຕ່ງຕັ້ງບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງຂອງ CLP ຜູ້ທີ່ຈະເບິ່ງແຍງການດຳເນີນການ, ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານທຸລະກິດພະລາທິການຢູ່ CLP.

ກ່ຽວກັບຄວາມເປັນໄປໄດ້ດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ດ້ານການເງິນນັ້ນ, CLP ເປັນໂຄງການທີ່ມີຄວາມຫມາຍໃນດ້ານເສດຖະກິດຂອງ ຊາດ. EIRR ຊຶ່ງແມ່ນ 12.5% ແມ່ນສູງກວ່າລະດັບຂອງ ຄ່າໄອກາດຂອງ ທິນ (12%). ລະດັບຂອງ FIRR ຂອງ ໂຄງການ ແລະ FIRR ສຳລັບ CLP-MC ແມ່ນ 8.9% ແລະ 11.8%, ຕາມລຳດັບ, ຊຶ່ງເປັນລະດັບທີ່ສຳຄັນຫລາຍເພື່ອດຶງດູດພາກເອກະຊົນ. ເພື່ອຮັບປະກັນການເຂົ້າຮ່ວມຂອງ ພາກເອກະຊົນ, ລັດຖະບານລາວຄວນກະກຽມບັນດາມາດຕະການເພື່ອຫລຸດຜ່ອນ

ບັນດາຄວາມສ່ຽງຂອງ ໂຄງການ. FIRR ສໍາລັບເຈົ້າຂອງໂຄງການແມ່ນ 7.8%. ຊຶ່ງເປັນໄປໄດ້ທາງດ້ານການເງິນຖ້າຫາກໄດ້ນໍາໃຊ້ການກູ້ໄລຍະຍາວສໍາລັບໂຄງການເຊັ່ນການກູ້ເປັນເງິນ yen.

ດັ່ງນັ້ນ, ສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າໂຄງການຂອງ CLP ເປັນໂຄງການທີ່ເປັນໄປໄດ້ທາງດ້ານການເງິນ, ທາງດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ.