

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນຊື່ນລາວ (ສ.ປ.ປ.ລາວ)

ການສໍາຫຼວດເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບ

ໂຄງການເຂດໄລຈີສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VLP)

(ໂຄງການການມີສ່ວນຮ່ວມ ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນກ່ຽວກັບໂຄງລ່າງພື້ນຖານ)

ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

ກໍລະກົດ 2015

ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຍີ່ປຸ່ນ (JICA)

ບໍລິສັດ ຂົນສົ່ງ ຍີ່ປຸ່ນ ຈຳກັດ

ສະຖາບັນ ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ທີ່ປຶກສາ ນິດຊີ

ບໍລິສັດ ນິດຊີ ອະສັງຫາອະລິມະຊັບ ຈຳກັດ

ສູນພັດທະນາສາກົນ ແຫ່ງປະເທດຍີ່ປຸ່ນ

OS
CR(10)
15-054

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນຊື່ນລາວ (ສ.ປ.ປ.ລາວ)

ການສໍາຫຼວດເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບ

ໂຄງການເຂດໄລຈີສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VLP)

(ໂຄງການການມີສ່ວນຮ່ວມ ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນກ່ຽວກັບໂຄງລ່າງພື້ນຖານ)

ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

ກໍລະກົດ 2015

ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຍີ່ປຸ່ນ (JICA)

ບໍລິສັດ ຂົນສົ່ງ ຍີ່ປຸ່ນ ຈຳກັດ

ສະຖາບັນ ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ທີ່ປຶກສາ ນິດຊີ

ບໍລິສັດ ນິດຊີ ອະສັງຫາອະລິມະຊັບ ຈຳກັດ

ສູນພັດທະນາສາກົນ ແຫ່ງປະເທດຍີ່ປຸ່ນ

ອັດຕາແລກປ່ຽນ (ກຸມພາ 2015)

1USD=118.59JPN

1THB=3.64JPN

1KIP=0.015JPN

ການສໍາຫຼວດເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບໂຄງການເຂດໂລຈິສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VLP)
(ໂຄງການການມີສ່ວນຮ່ວມ ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນກ່ຽວກັບໂຄງລ່າງພື້ນຖານ)
ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

ສາລະບານ

ພາກທີ 1	ບົດສະເໜີ	1-1
1.1	ປະຫວັດຄວາມເປັນມາ	1-1
1.1.1	ຄວາມສໍາຄັນຂອງການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ	1-1
1.1.2	ສູນໂລຈິສະຕິກວຽງຈັນ (VLP)	1-2
1.1.3	ໂຄງການພັດທະນາເດີນພັກຕູ້ສິນຄ້າທີ່ທ່ານາແລ້ງ	1-2
1.1.4	ຖະໜົນ 450 ປີ	1-4
1.2	ຈຸດປະສົງຂອງການສຶກສາ	1-4
1.3	ເຂດໂຄງການ	1-4
1.3.1	ທີ່ດິນ	1-4
1.3.2	ບັນດາບ້ານທີ່ຢູ່ອ້ອມຂ້າງປ່າສະຫງວນດົງໄພສີ	1-5
1.3.3	ການຂົນສົ່ງ	1-5
1.3.4	ການພັດທະນາເຂດທ່ານາແລ້ງ	1-6
1.3.5	ອ້ອມຮອບສະຖານີທ່ານາແລ້ງ	1-6
ພາກທີ 2	ສະພາບການທາງດ້ານທຸລະກິດ VLP	2-1
2.1	ຕໍາແໜ່ງທາງການເມືອງຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໃນ GMS	2-1
2.1.1	ເສດຖະກິດປະຊາຄົມ ອາຊຽນ (AEC)	2-3
2.1.2	ສັນຍາການຂົນສົ່ງຂ້າມຊາຍແດນ (CBTA)	2-4
2.2	ເຄືອຂ່າຍການຂົນສົ່ງອ້ອມຂ້າງປະເທດລາວ	2-5
2.2.1	ພາກພື້ນເສດຖະກິດ	2-5
2.2.2	ແຜນທາງລົດໄຟ	2-7
2.3	ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ	2-8
2.3.1	ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ	2-8
2.3.2	ການລົງທຶນໂດຍກົງຈາກຕ່າງປະເທດ (FDI)	2-9
2.3.3	ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ (SEZ)	2-12
2.3.4	ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງປະຊາກອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	2-13
2.4	ລະບົບກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	2-14
2.4.1	ກົດໝາຍສົ່ງເສີມການລົງທຶນ	2-15
2.4.2	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ PPP (ການຮ່ວມມືຂອງພາກລັດແລະເອກະຊົນ)	2-16
2.4.3	ແຮງງານແລະລະບຽບການຈ້າງງານ	2-17

2.4.4	ລະບົບກົດໝາຍອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.....	2-19
ພາກທີ 3	ສະພາບການຂົນສົ່ງ ໃນວຽງຈັນປະຈຸບັນ	3-1
3.1	ພາບລວມກ່ຽວກັບ ວຽກງານການຂົນສົ່ງ ໃນວຽງຈັນ	3-1
3.1.1	ສະພາບ ການຂົນສົ່ງ ຂອງ ສ. ປ. ປ. ລາວ ໃນ ກຸ່ມປະເທດອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ	3-1
3.1.2	ສະຖານະພາບ ຂອງ ວຽກງານ ຂົນສົ່ງ ໃນ ວຽງຈັນ	3-6
3.2	ພາສີ ຂອງການ ນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ຂອງ ສິນຄ້າ	3-9
3.2.1	ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງ ພາສີສົ່ງອອກ	3-9
3.2.2	ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງ ພາສີສົ່ງອອກ	3-10
3.2.3	ເວລາການແຈ້ງ ພາສີ ແລະ ການໃຫ້ໃບອະນຸຍາດ.....	3-14
3.3	ການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນ ຂັ້ນຕອນ ການຂ້າມຊາຍແດນ	3-15
3.3.1	ການອຳນວຍຄວາມ ສະດວກ ໃນຂັ້ນຕອນ ການຄ້າ	3-15
3.3.2	ບໍລິການ ປະຕູດຽວ	3-18
3.4	ການເກັບຮັກສາ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງສາງເກັບເຄື່ອງ	3-19
3.5	ສາງ ທ່ານາແລ້ງ.....	3-20
3.5.1	ສະພາບລວມຂອງ ສາງທ່ານາແລ້ງ.....	3-20
3.5.2	ໂຄງສ້າງຂອງ ບໍລິສັດ.....	3-22
3.5.3	ປະລິມານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.....	3-22
3.5.4	ລະບົບພາສີ.....	3-24
3.5.5	ບັນຫາຂອງສາງທ່ານາແລ້ງ.....	3-30
ພາກທີ 4	ແນວຄວາມຄິດດຳເນີນການທາງດ້ານທຸລະກິດຂອງ VLP.....	4-1
4.1	ບັນຫາທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ	4-1
4.1.1	ລະບົບການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນ.....	4-1
4.1.2	ການນຳສົ່ງສິນຄ້າຂາອອກ	4-1
4.1.3	ສິນຄ້າຂາເຂົ້າ	4-2
4.2	ແນວຄວາມຄິດທາງດ້ານທຸລະກິດ	4-4
4.2.1	ແນວຄວາມຄິດຂອງ VLP	4-4
4.2.2	ບໍລິການ VLP.....	4-5
4.3	ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການ.....	4-11
4.3.1	ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ.....	4-11
4.3.2	ການວາງແຜນສິນຄ້າໃນອານາຄົດ	4-11
4.4	ແຜນການດຳເນີນງານຂອງ VLP.....	4-15
4.4.1	ຂັ້ນຕອນການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ.....	4-15
4.4.2	ຂັ້ນຕອນການນຳສົ່ງສິນຄ້າຂາອອກ.....	4-19
4.4.3	ລະບົບຄຸ້ມຄອງສາງ.....	4-21
4.4.4	ພາສີ	4-22
4.5	ບັນຫາການປະຕິບັດ.....	4-22

4.5.1	ການເຊື່ອມໂຍງຂໍ້ມູນລະຫວ່າງພາສີ.....	4-23
4.5.2	ການປະສານງານກັບ ASYCUDA.....	4-23
4.5.3	ການຮ່ວມມືກັບບໍລິສັດຈັດສົ່ງສິນຄ້າ.....	4-23
4.5.4	ການສົ່ງເສີມໂຄງການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ	4-23
ພາກທີ 5	ແຜນພັດທະນາທາງດ້ານກາຍະພາບ	5-1
5.1	ສະຖານທີ່ແລະເງື່ອນໄຂທາງດ້ານກາຍະພາບ	5-1
5.1.1	ການຄັດເລືອກຂອງທີ່ຕັ້ງໂຄງການ.....	5-1
5.1.2	ພູມິປະເທດແລະພູມິສາດ.....	5-4
5.1.3	ພື້ນທີ່ອ້ອມຂ້າງ.....	5-4
5.2	ຮູບແບບແນວຄວາມຄິດ	5-6
5.3	ແຜນກະກຽມທີ່ດິນ.....	5-6
5.4	ແຜນການນຳໃຊ້.....	5-7
5.4.1	ນ້ຳປະປາ.....	5-7
5.4.2	ໄຟຟ້າ.....	5-8
5.4.3	ໂທລະຄົມມະນາຄົມ	5-9
5.4.4	ການລະບາຍນ້ຳ.....	5-10
5.4.5	ແຜນການອຸປະກອນການປ້ອງກັນອັກຄີໄພ.....	5-12
5.5	ແຜນໂຄ່ງຮ່າງ	5-13
5.5.1	ຄັງສິນຄ້າ.....	5-13
5.5.2	ແຜນການອຸປະກອນ.	5-14
5.5.3	ບ່ອນຈອດລົດຂອງພາຫະນະນຳເຂົ້າ.....	5-14
5.5.4	ແຜນການບ່ອນຈອດລົດບັນທຸກ.....	5-15
5.6	ຮູບແບບໂດຍລວມຂອງ VLP	5-16
5.6.1	ພື້ນທີ່ພັດທະນາ	5-16
5.6.2	ຮູບແບບໂດຍລວມ.....	5-16
5.7	ມູນຄ່າການກໍ່ສ້າງ.....	5-18
5.8	ຕາຕະລາງການກໍ່ສ້າງ	5-19
ພາກທີ 6	ແຜນການດຳເນີນງານ	6-1
6.1	ຂອບເຂດການດຳເນີນງານທາງດ້ານທຸລະກິດ.....	6-1
6.2	ແຜນການດຳເນີນງານ	6-1
6.3	ຕາຕະລາງການດຳເນີນງານ	6-3
ພາກທີ 7	ການວິເຄາະທາງການເງິນ ແລະ ເສດຖະກິດ	7-1
7.1	ການວິເຄາະເສດຖະກິດ.....	7-1
7.1.1	ແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານ.....	7-1
7.1.2	ສົມມຸດຖານພື້ນຖານ.....	7-1

7.2 ການວິເຄາະກະແສເງິນສົດ	7-3
7.2.1 ຈຸດປະສົງ	7-3
7.2.2 ວິທີການ	7-3
7.2.3 ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງກໍລະນີພື້ນຖານ	7-4
7.2.4 ລາຍຮັບ	7-6
7.2.5 ລາຍຈ່າຍ	7-6
7.2.6 ຜົນຂອງການວິເຄາະດ້ານການເງິນໃນກໍລະນີພື້ນຖານ	7-9
7.2.7 ແຜນການປັບປຸງ	7-9
7.2.8 ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ (ແຜນປັບປຸງ)	7-10
7.2.9 ການວິເຄາະຄວາມໄວ	7-12
ພາກທີ 8 ການປະເມີນຄວາມສ່ຽງ	8-1
8.1 ການປະເມີນຄວາມສ່ຽງ	8-1
8.1.1 ຄວາມສ່ຽງຂອງຜູ້ສະໜອງທຶນ	8-2
8.1.2 ຄວາມສ່ຽງໃນການກໍ່ສ້າງ	8-4
8.1.3 ຄວາມສ່ຽງທີ່ເກີດຈາກລາຍຮັບ	8-6
8.1.4 ຄວາມສ່ຽງຈາກການດໍາເນີນງານ ແລະ ບໍາລຸງຮັກສາ	8-9
8.1.5 ຄວາມສ່ຽງທາງດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ	8-11
8.1.6 ພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	8-13
8.1.7 ຄວາມສ່ຽງອື່ນໆ	8-14
8.2 ການຄ້າປະກັນເປັນຊຸດ	8-17
8.2.1 ພາບລວມ	8-17
8.2.2 Term Sheet	8-20
ພາກທີ 9 ການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ	9-1
9.1 ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ໂຄງຮ່າງດ້ານກົດໝາຍ	9-1
9.1.1 ການຄຸ້ມຄອງ	9-1
9.1.2 ກົດໝາຍທີ່ສໍາຄັນຂອງສິ່ງແວດລ້ອມ	9-3
9.1.3 ຂັ້ນຕອນໃນການອະນຸຍາດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມສໍາລັບໂຄງການພັດທະນາ	9-3
9.1.4 ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ	9-6
9.1.5 ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ	9-8
9.1.6 ການວິເຄາະບັນຫາຄວາມແຕກຕ່າງ ໃນການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມລະຫວ່າງບົດຊີ້ນຳຂອງອົງການ JICA ແລະ ສ.ປ.ປ.ລາວ	9-9
9.1.7 ການອະນຸມັດໂຄງການ VLP ໃນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ	9-10
9.1.8 ກອບ ທາງດ້ານກົດໝາຍ ຂອງ ການຈ່ອງທີ່ດິນ ແລະ ຄວາມບໍ່ສະຫມັກໃຈໃນການ ຍົກຍ້າຍທີ່ຢູ່ອາໄສ	9-11
9.2 ພື້ນຖານ ສະພາບ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ເງື່ອນໄຂຂອງສັງຄົມ	9-15
9.2.1 ພື້ນຖານ ທີ່ຕັ້ງພູມສາດໂດຍລວມ	9-15
9.2.2 ບົດສະຫຼຸບຂອງການຈ່ອງທີ່ດິນ ສໍາລັບ NEDA ໃຫ້ທຶນໂດຍ ໂຄງການກໍ່ສ້າງຂອງ VLP	9-19
9.3 ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ	9-20

9.3.1	ການນໍາສະເໜີ.....	9-20
9.3.2	ເນື້ອໃນລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບສະຖານທີ່.....	9-21
9.3.3	ລາຍການກວດສອບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ (Environmental Checklist).....	9-22
9.3.4	ຂອບເຂດເບື້ອງຕົ້ນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມກໍາໜົດ.....	9-26
9.4	ໜ້າທີ່ໃນການພັດທະນາຂອງການສຶກສາດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່	9-29
9.4.1	ພາກສະໜີ.....	9-29
9.4.2	ທິດທາງພື້ນຖານສໍາລັບໂຄງການການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ	9-30
9.4.3	ບົດອ້າງອີງຂອງການສຶກສາຜົນກະທົບເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບສິ່ງແວດ (ສະບັບຮ່າງ).....	9-31
9.4.4	ການຂະຫຍາຍເນື້ອທີ່ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ.....	9-32
9.5	ການມີສ່ວນຮ່ວມສາທາລະນະແລະການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ	9-37
9.5.1	ໂຄງຮ່າງ.....	9-37
9.5.2	ກອງປະຊຸມມີສ່ວນຮ່ວມແລະການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນຄັ້ງທີ 1	9-37
9.5.3	ການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ ແລະ ກອງປະຊຸມຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຄັ້ງທີສອງ.....	9-38
9.6	ສໍາລັບການພັດທະນາໂຄງການການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ	9-39
9.6.1	ໂຄງຮ່າງ (ESMMP).....	9-39
9.6.2	ການຕິດຕາມດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ.....	9-41
9.7	ການຮັບຮອງໂຄງປະກອບຂອງ ສປປ ລາວ P / C ສໍາລັບການປະຕິບັດໂຄງການທີ່ປະສົບຜົນສໍາເລັດ	9-42
ພາກທີ 10	ບັນຫາໃນອະນາຄົດ	10-1
10.1	ບັນຫາຄົງຄ້າງ	10-1
10.1.1	ລາຍລະອຽດແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.....	10-1
10.1.2	ວິເຄາະດ້ານການເງິນຢ່າງລະອຽດ.....	10-2

ລາຍການຕາຕະລາງ

ຕາຕະລາງ 2.1 ເສັ້ນທາງລະຫວ່າງປະເທດໃນສ.ປ.ປ.ລາວ.....	2-2
ຕາຕະລາງ 2.2 ສະພາບຖະໜົນທາງຢ່າງໃນປະເທດລາວໂດຍປະເພດຂອງຖະໜົນ.....	2-6
ຕາຕະລາງ 2.3 ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດໃນສ.ປ.ປ.ລາວ	2-9
ຕາຕະລາງ 2.4 ການລົງທຶນຕ່າງປະເທດໂດຍກົງ ຈາກຍີ່ປຸ່ນ (FDI) ໃນສ.ປ.ປ.ລາວ.....	2-12
ຕາຕະລາງ 2.5 ບັນຊີລາຍຊື່ຂອງເຂດເສດຖະກິດພິເສດ (SEZs) ໃນສ.ປ.ປ.ລາວ.....	2-13
ຕາຕະລາງ 2.6 ທ່າອ່ຽງປະຊາກອນໃນສ.ປ.ປ.ລາວ.....	2-14
ຕາຕະລາງ 2.7 ແນວໂນ້ມຂອງ GRDP ໃນຕໍ່ຫົວຄົນຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.....	2-14
ຕາຕະລາງ 2.8 ການປຽບທຽບອັດຕາພາສີອາກອນຢູ່ໃນ GMS.....	2-15
ຕາຕະລາງ 2.9 ໄລຍະສັນຍາເຊົ່າສໍາລັບນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດ.....	2-20
ຕາຕະລາງ 3.1 ເຄື່ອງຊື້ບອກທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງ ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງ ສົກປີ 2013	3-2
ຕາຕະລາງ 3.2 ຈຸດ ຊາຍແດນ ໃນ ສ ປ ປ ລາວ.....	3-3
ຕາຕະລາງ 3.3 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ນໍາເຂົ້າ ໂດຍຜ່ານ ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງ ທີ່ ໜຶ່ງ	3-7
ຕາຕະລາງ 3.4 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ສົ່ງອອກ ໂດຍຜ່ານ ຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງທີ່ໜຶ່ງ.....	3-8
ຕາຕະລາງ 3.5 ຈໍານວນຂອງລົດບັນທຸກ ນໍາເຂົ້າ - ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ຜ່ານ ຂົວ ມິດຕະພາບ ແລະ ສາງ ທ່ານາແລ້ງ.....	3-9
ຕາຕະລາງ 3.6 ເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການເຄຍພາສີ ໂດຍ ການໃຫ້ສໍາພາດຈາກ ບໍລິສັດໃດໜຶ່ງ.....	3-14
ຕາຕະລາງ 3.7 ອັດຕາສ່ວນຂອງຈໍານວນລະຫັດ HS ທີ່ໄດ້ຖືກແຈ້ງ ຢູ່ດ່ານພາສີ ທີ່ຂົວມິດຕະພາບ	3-17
ຕາຕະລາງ 3.8 ລົດບັນທຸກທີ່ຜ່ານສາງທ່ານາແລ້ງ ໃນປີ 2013.....	3-23
ຕາຕະລາງ 3.9 ລົດບັນທຸກຂາອອກ ທີ່ຜ່ານສາງ ທ່ານາແລ້ງ.....	3-24
ຕາຕະລາງ 3.10 ພາສີສາງທ່ານາແລ້ງ.....	3-25
ຕາຕະລາງ 3.11 ອັດຕາພາສີ ພາກສ່ວນລາດກະບາງ	3-29
ຕາຕະລາງ 4.1 ຮູບແບບການນໍາເຂົ້າ	4-3
ຕາຕະລາງ 4.2 ແນວຄວາມຄິດໃນການເກັບ ແລະ ການຍົກເວັ້ນພາສີ ປີ 2010-2013	4-4
ຕາຕະລາງ 4.3 ການບໍລິການ VLP.....	4-5
ຕາຕະລາງ 4.4 ຂໍ້ສະຫຼຸບຄວາມຕ້ອງການໃນການບໍລິການຄັງສາງສິນຄ້າ.....	4-8
ຕາຕະລາງ 4.5 ປະລິມານສິນຄ້າຄັງຄັງຕາມການສໍາພາດຂອງບໍລິສັດ.....	4-8
ຕາຕະລາງ 4.6 ປະລິມານສິນຄ້າທີ່ນໍາເຂົ້າໃນປະຈຸບັນ (ຫົວໜ່ວຍ: ໂຕນ, %).....	4-11
ຕາຕະລາງ 4.7 ອັດຕາການເພີ່ມຂອງສິນຄ້າໃນອານາຄົດ (ລະດັບປະເທດ, ສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ).....	4-12
ຕາຕະລາງ 4.8 ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງສິນຄ້າໃນອານາຄົດ (ລະດັບຊາດ, ການສົ່ງອອກ).....	4-13
ຕາຕະລາງ 4.9 ຜົນໄດ້ຮັບຈາກຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນອະນາຄົດຢູ່ທີ່ VLP	4-14
ຕາຕະລາງ 4.10 ແຜນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຂອງ VLP ພາຍໃຕ້ການຈໍາກັດຂີດຄວາມສາມາດ (ຂາເຂົ້າ)	4-14
ຕາຕະລາງ 4.11 ແຜນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຂອງ VLP ພາຍໃຕ້ການຈໍາກັດຄວາມອາດສາມາດ.....	4-14
ຕາຕະລາງ 5.1 ປຽບທຽບການສະເໜີທີ່ຕັ້ງຂອງ VLP ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.....	5-4
ຕາຕະລາງ 5.2 ປະລິມານຂອງວຽກໜ້າດິນ	5-7
ຕາຕະລາງ 5.3 ຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດຂອງຂະໜາດສາງ.....	5-13
ຕາຕະລາງ 5.4 ຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດສໍາລັບຄັງສິນຄ້າທີ່ມີພື້ນທີ່ເປັນຊັ້ນ.....	5-14

ຕາຕະລາງ 5.5	ຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍເຄື່ອງຈັກ	5-14
ຕາຕະລາງ 5.6	ຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດຂອງບ່ອນຈອດລົດຍານພາຫະນະນຳເຂົ້າ	5-15
ຕາຕະລາງ 5.7	ຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດຂອງລົດບ່ອນຈອດລົດບັນທຸກ	5-15
ຕາຕະລາງ 5.8	ເຂດພັດທະນາຂອງ VLP	5-16
ຕາຕະລາງ 5.9	ລາຍຈ່າຍຂອງໂຄງການ VLP	5-18
ຕາຕະລາງ 6.1	ບົດບາດ ແລະ ຫຼັກການ ຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕ່າງໆ	6-2
ຕາຕະລາງ 7.1	ສະຫຼຸບຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ	7-1
ຕາຕະລາງ 7.2	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການລົງທຶນດ້ານເສດຖະກິດຂອງໂຄງການ VLP	7-3
ຕາຕະລາງ 7.3	ໄລຍະເວລາການປະເມີນໂຄງການທີ່ຄາດການ	7-4
ຕາຕະລາງ 7.4	ການວາງແຜນເງິນສົດທີ່ຄາດການ	7-4
ຕາຕະລາງ 7.5	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການລົງທຶນເບື້ອງຕົ້ນ	7-5
ຕາຕະລາງ 7.6	ເງື່ອນໄຂເງິນກູ້ຂອງ PSIF	7-5
ຕາຕະລາງ 7.7	ອັດຕາເງິນເຟີ້ທີ່ຄາດຄະເນ	7-5
ຕາຕະລາງ 7.8	ກະແສເງິນສົດເຂົ້າຂອງທຸລະກິດ VLP	7-6
ຕາຕະລາງ 7.9	ມູນຄ່າການພັດທະນາ VLP	7-7
ຕາຕະລາງ 7.10	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອຸປະກອນໃນການດຳເນີນງານຂອງ VLP	7-7
ຕາຕະລາງ 7.11	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ FF&E ຂອງ VLP	7-8
ຕາຕະລາງ 7.12	ການຄາດຄະເນ ຈຳນວນພະນັກງານ ແລະ ແຮງງານ ໃນ VLP	7-8
ຕາຕະລາງ 7.13	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການດຳເນີນງານ ແລະ ບຳລຸງຮັກສາ	7-9
ຕາຕະລາງ 7.14	ຜົນຂອງການວິເຄາະດ້ານການເງິນ	7-9
ຕາຕະລາງ 7.15	ຄ່າເບົ້າໝາຍຂອງແຜນການພັດທະນາ	7-10
ຕາຕະລາງ 7.16	ສະຫຼຸບແຜນຫຼຸດຕົ້ນທຶນ	7-10
ຕາຕະລາງ 7.17	ແຜນເພີ່ມລາຍຮັບ	7-10
ຕາຕະລາງ 7.18	ຜົນຂອງການວິເຄາະດ້ານການເງິນ (ແຜນຫຼຸດຕົ້ນທຶນ)	7-11
ຕາຕະລາງ 7.19	ຜົນຂອງການວິເຄາະດ້ານການເງິນ (ເພີ່ມທະວີລາຍຮັບເພີ່ມເຕີມ)	7-11
ຕາຕະລາງ 7.20	ຜົນຂອງການເລືອກທຸກທາງເລືອກ	7-11
ຕາຕະລາງ 7.21	ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງການວິເຄາະຄວາມໄວ	7-12
ຕາຕະລາງ 7.22	ຜົນຂອງການວິເຄາະຄວາມໄວ	7-12
ຕາຕະລາງ 8.1	ຄວາມສ່ຽງຂອງສັນຍາສຳປະທານ	8-2
ຕາຕະລາງ 8.2	ຄວາມສ່ຽງການສ້າງຕັ້ງ SPC	8-3
ຕາຕະລາງ 8.3	ຄວາມສ່ຽງຂອງລາມພັກຖ້ືສິນຄ້າ	8-4
ຕາຕະລາງ 8.4	ຄວາມສ່ຽງຂອງການກໍ່ສ້າງ	8-4
ຕາຕະລາງ 8.5	ສະແດງຄວາມສ່ຽງທີ່ເກີດຈາກໄລຍະການກໍ່ສ້າງ	8-5
ຕາຕະລາງ 8.6	ຄວາມສ່ຽງກ່ຽວກັບຄວາມສາມາດ ທາງດ້ານການເງິນຂອງບໍລິສັດຮັບໜ້າກໍ່ສ້າງ	8-5
ຕາຕະລາງ 8.7	ສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເຊື່ອມຕໍ່ການພັດທະນາ ຂອງ NEDA	8-6
ຕາຕະລາງ 8.8	ຄວາມສ່ຽງຈາກການຄາດຄະເນຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງສິນຄ້າ	8-6
ຕາຕະລາງ 8.9	ລະບົບຄ່າບໍລິການ	8-7

ຕາຕະລາງ 8.10	ຄວາມສ່ຽງຈາກການສະໜັບສະໜູນ ຂອງລັດຖະບານລາວ.....	8-7
ຕາຕະລາງ 8.11	ຄວາມສ່ຽງຈາກຄູ່ແຂ່ງການຄ້າ	8-9
ຕາຕະລາງ 8.12	ຄວາມສ່ຽງຈາກ ການສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ.....	8-9
ຕາຕະລາງ 8.13	ຄວາມສ່ຽງທີ່ຕິດພັນກັບການບໍລິການພາສີແບບລະບົບປະຕູດຽວ.....	8-10
ຕາຕະລາງ 8.14	ຄວາມສ່ຽງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມສາມາດດຳເນີນງານທາງວິຊາການ.....	8-11
ຕາຕະລາງ 8.15	ຄວາມສ່ຽງທາງດ້ານການເງິນ	8-11
ຕາຕະລາງ 8.16	ຄວາມສ່ຽງທີ່ຕິດພັນກັບຂັ້ນຕອນສຶກສາຜົນກະທົບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ	8-12
ຕາຕະລາງ 8.17	ຄວາມສ່ຽງຈາກຂັ້ນຕອນການສຶກສາຜົນກະທົບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນຂອງເຂດພັດທະນາໂຄງການ NEDA	8-12
ຕາຕະລາງ 8.18	ຄວາມສ່ຽງໃນການຈັດຫາທີ່ດິນ	8-13
ຕາຕະລາງ 8.19	ຄວາມສ່ຽງການພັດທະນາເສັ້ນທາງ	8-13
ຕາຕະລາງ 8.20	ຄວາມສ່ຽງຈາກການໃຊ້ປະໂຫຍດສາຍທ່າມາແລ້ງ.....	8-14
ຕາຕະລາງ 8.21	ຄວາມສ່ຽງທີ່ຕິດພັນກັບການຍົກຍ້າຍສາຍ.....	8-14
ຕາຕະລາງ 8.22	ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເຫນັງຕຶງຂອງອັດຕາດອກເບ້ຍ.....	8-15
ຕາຕະລາງ 8.23	ຄວາມສ່ຽງຈາກການເຫນັງຕຶງຂອງອັດຕາແລກປ່ຽນ	8-15
ຕາຕະລາງ 8.24	ຄວາມສ່ຽງການກຳນົດລະດັບລາຄາ.....	8-16
ຕາຕະລາງ 8.25	ຄວາມສ່ຽງທາງໄພທຳມະຊາດ.....	8-16
ຕາຕະລາງ 8.26	ຄວາມສ່ຽງທາງດ້ານການເມືອງ.....	8-16
ຕາຕະລາງ 8.27	ຄວາມສ່ຽງຂອງດຳລັດວ່າດ້ວຍການເປັນຄູ່ຮ່ວມ ລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ.....	8-17
ຕາຕະລາງ 8.28	ໄລຍະທີໜຶ່ງ: ການຍອມຮັບທົ່ວໄປສຳລັບການປະກັນທຸລະກິດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.....	8-18
ຕາຕະລາງ 8.29	ໄລຍະທີສອງ: ສັນຍາຄຸ້ມຄອງສິນຊັບ SPC ຂອງຜູ້ໃຫ້ກູ້	8-19
ຕາຕະລາງ 8.30	ບົດສັງລວມຫຍໍ້.....	8-20
ຕາຕະລາງ 9.1	ເອກະສານກົດໝາຍຂອງພາກສ່ວນສິ່ງແວດລ້ອມ ສຳລັບການພັດທະນາຂອງ VLP ໃນລາວ.....	9-3
ຕາຕະລາງ 9.2	ຂໍ້ກຳນົດ ທາງດ້ານກົດໝາຍ ທີ່ສຳຄັນ ຂອງທີ່ດິນ ແລະ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.....	9-11
ຕາຕະລາງ 9.3	ການສັງລວມຂອງການຈອງທີ່ດິນ ສຳລັບ NEDA ໃຫ້ທຶນໂດຍ ໂຄງການກໍ່ສ້າງຂອງ VLP	9-20
ຕາຕະລາງ 9.4	ເນື້ອໃນລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບສະຖານທີ່	9-21
ຕາຕະລາງ 9.5	ລາຍການກວດສອບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ (ໂຄງຮ່າງພື້ນຖານອື່ນໆ : ລາຍການກວດກາ 19)	9-22
ຕາຕະລາງ 9.6	ກຳໜົດຂອບເຂດສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ	9-27
ຕາຕະລາງ 9.7	ທິດທາງພື້ນຖານສຳລັບໂຄງການການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ	9-30
ຕາຕະລາງ 9.8	ໜ້າວຽກຫຼັກຂອງການສຶກສາການພິຈາລະນາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ	9-31
ຕາຕະລາງ 9.9	ລາຄາຄ່າຊົດເຊີຍ (ຕິລາຄາ)ຢູ່ເຂດ D	9-33
ຕາຕະລາງ 9.10	ການຄິດໄລ່ແຕ່ລະຄົນຢູ່ເຂດ D	9-35
ຕາຕະລາງ 9.11	ໂຄງຮ່າງຂອງກອງປະຊຸມມີສ່ວນຮ່ວມແລະການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ	9-37
ຕາຕະລາງ 9.12	ທິດທາງການຕິດຕາມກວດກາສິ່ງແວດລ້ອມ	9-42
ຕາຕະລາງ 9.13	ມັກການຮັບຮອງສິ່ງແວດລ້ອມຂອງໂຄງການ VLP	9-43

ລາຍການຮູບສະແດງ

ຮູບທີ່ 2.1	ໄລຍະທາງແລະເວລາເດີນທາງ ລະຫວ່າງ ຕົວເມືອງທີ່ສໍາຄັນໃນ GMS	2-2
ຮູບທີ່ 2.2	ຈຸດຊາຍແດນທີ່ສໍາຄັນໃນ GMS.....	2-5
ຮູບທີ່ 2.3	ພາກພື້ນເສດຖະກິດ GMS.....	2-7
ຮູບທີ່ 2.4	FDI ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, 2005-2012	2-10
ຮູບທີ່ 2.5	ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການຈະລາຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, 2005-2013.....	2-14
ຮູບທີ່ 3.1	ການປ່ຽນແປງປະລິມານ ການສົ່ງອອກສິນຄ້າ ຂອງ ບັນດາປະເທດ GMS ໃນ ສົກປີ 1995 ~ 2012.....	3-1
ຮູບທີ່ 3.2	ການປ່ຽນແປງປະລິມານ ການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ ຂອງ ບັນດາປະເທດ GMS ໃນ ສົກປີ 1995 ~ 2012.....	3-2
ຮູບທີ່ 3.3	ປະລິມານການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ ສະແດງເປັນ ແຕ່ລະ ລາຍການ ແລະ ແຕ່ລະຈຸດຂ້າມຊາຍແດນໃນ ປີ 2013.....	3-4
ຮູບທີ່ 3.4	ປະລິມານການສົ່ງອອກສິນຄ້າ ສະແດງເປັນ ແຕ່ລະ ລາຍການ ແລະ ແຕ່ລະຈຸດຂ້າມຊາຍແດນໃນ ປີ 2013	3-5
ຮູບທີ່ 3.5	ການປ່ຽນແປງ ຊ່ອງທາງ ໃນ ການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.....	3-6
ຮູບທີ່ 3.6	ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງພາສີ ສົ່ງອອກ.....	3-10
ຮູບທີ່ 3.7	ການເຄື່ອນໄຫວທີ່ເໝາະ ສົມ ຂອງການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ.....	3-11
ຮູບທີ່ 3.8	ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງສິນຄ້າ ນໍາເຂົ້າ ສໍາລັບ ການຈັດສົ່ງໂດຍກົງ.....	3-12
ຮູບທີ່ 3.9	ຂັ້ນຕອນການນໍາເຂົ້າສູ່ ສາງທ່າແລ້ງ ໂດຍກົງ (ຮູບແບບການ ເຈລະຈາ ລ່ວງໜ້າ).....	3-13
ຮູບທີ່ 3.10	ຂັ້ນຕອນການນໍາເຂົ້າສູ່ ສາງທ່າແລ້ງ ໂດຍກົງ (ຮູບແບບການ ທີ່ບໍ່ມີການ ເຈລະຈາ ລ່ວງໜ້າ).....	3-14
ຮູບທີ່ 3.11	ຮູບຕົວຢ່າງ ຂອງ ສາງເກັບເຄື່ອງ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ເອກກະຊົນທີ່ທັນສະໄໝ.....	3-20
ຮູບທີ່ 3.12	ຮູບແບບຂອງສາງ ທ່າແລ້ງ.....	3-21
ຮູບທີ່ 3.13	ແຜນທີ່ຂອງດ່ານສາງທ່າແລ້ງ ແລະ ພື້ນທີ່ອ້ອມຂ້າງ	3-31
ຮູບທີ່ 3.14	ສະຖານະການປະຈຸບັນຂອງສາງສິນຄ້າໃນດ່ານທ່າແລ້ງ.....	3-31
ຮູບທີ່ 4.1	ຂັ້ນຕອນການດໍາເນີນງານການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ.....	4-2
ຮູບທີ່ 4.2	ແຜນວາດທີ່ສະແດງການປະຕິບັດວຽກງານຂະໜາດນ້ອຍ.....	4-7
ຮູບທີ່ 4.3	ຂັ້ນຕອນການວາງແຜນສິນຄ້າໃນອານາຄົດ.....	4-12
ຮູບທີ່ 4.4	ຂະບວນການດໍາເນີນງານໃນປະຈຸບັນ ແລະ ຂະບວນການດໍາເນີນງານ VLP ທີ່ໄດ້ແນະນໍາ.....	4-15
ຮູບທີ່ 4.5	ຂັ້ນຕອນການປ້ອນຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບພາສີທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ	4-16
ຮູບທີ່ 4.6	ຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງານຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍກົງ.....	4-17
ຮູບທີ່ 4.7	ຂັ້ນຕອນໃນເກັບຮັກສາ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.....	4-18
ຮູບທີ່ 4.8	ຂະບວນການວິທີການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕໍ່ຄອນເທນເນີ	4-19
ຮູບທີ່ 4.9	ຂັ້ນຕອນການດໍາເນີນງານຂອງໂຮງງານຜະລິດຂະບວນຕໍ່ຄອນເທນເນີສິນຄ້າ.....	4-20
ຮູບທີ່ 4.10	ຂັ້ນຕອນການລວບລວມສິນຄ້າທີ່ສົ່ງອອກ.....	4-21
ຮູບທີ່ 4.11	ການເຊື່ອມຕໍ່ຂໍ້ມູນໃນລະບົບ ASYCUDA ແລະ ລະບົບ ການຄຸ້ມຄອງສາງ WMS	4-22
ຮູບທີ່ 4.12	ຂໍ້ມູນທີ່ຢູ່ໃນຄໍາແນະນໍາ ແລະ ບົດລາຍງານຂອງຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າ.....	4-24
ຮູບທີ່ 5.1	ແຜນຜັງ CY ໂດຍ NEDA.....	5-2
ຮູບທີ່ 5.2	ຕົວເລືອກທີ່ຕັ້ງສໍາລັບການພັດທະນາຂອງ VLP.....	5-3
ຮູບທີ່ 5.3	ທີ່ຕັ້ງຂອງໂຄງການ VLP	5-5
ຮູບທີ່ 5.4	ນໍ້າປະປາສໍາລັບ VLP.....	5-8

ຮູບທີ່ 5.5 ການແຜ່ກະຈາຍຂອງໄຟຟ້າສໍາລັບໂຄງການ VLP.....	5-9
ຮູບທີ່ 5.6 ການແຜ່ກະຈາຍຂອງໄຟຟ້າສໍາລັບໂຄງການ VLP.....	5-10
ຮູບທີ່ 5.7 ການລະບາຍນໍ້າຈາກ VLP	5-11
ຮູບທີ່ 5.8 ເຂດອ່າງເກັບນໍ້າຂອງ VLP	5-12
ຮູບທີ່ 5.9 ຮູບແບບໂດຍລວມຂອງເຂດພັດທະນາ VLP	5-18
ຮູບທີ່ 5.10 ຕາຕະລາງການກໍ່ສ້າງ VLP	5-19
ຮູບທີ່ 6.1 ແຜນການດໍາເນີນງານ.....	6-2
ຮູບທີ່ 6.2 ແຜນການດໍາເນີນງານໃນການພັດທະນາຂອງ VLP	6-3
ຮູບທີ່ 9.1 ແຜນວາດອົງການຈັດຕັ້ງຂອງ ກຊສ.....	9-2
ຮູບທີ່ 9.2 ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງ DONRE.....	9-2
ຮູບທີ່ 9.3 ຂັ້ນຕອນການປະເມີນ EIA ໃນ ສປປ ລາວ	9-5
ຮູບທີ່ 9.4 ຂັ້ນຕອນການປະເມີນ IEE ໃນ ສປປ ລາວ	9-6
ຮູບທີ່ 9.5 ການອະນຸມັດໂຄງການ VLP ໃນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ	9-11
ຮູບທີ່ 9.6 ຂະບວນການ ຍົກຍ້າຍຈັດສັນທີ່ດິນ ໃນ ສ. ປ. ປ. ລາວ	9-15
ຮູບທີ່ 9.7 ສະພາບ ທີ່ຕັ້ງພູມສາດ ໃນປັດຈຸບັນ ຂອງຂອບເຂດສະຖານທີ່ທີ່ສຶກສາ.....	9-16
ຮູບທີ່ 9.8 ຮູບພາບຂອງ ບໍລິເວນສະຖານທີ່ໂຄງການ (ຟາມລ້ຽງໝູ)	9-17
ຮູບທີ່ 9.9 ຮູບພາບຂອງ ບໍລິເວນສະຖານທີ່ໂຄງການ (ການກໍ່ສ້າງ ກວາດພື້ນທີ່ດິນ).....	9-17
ຮູບທີ່ 9.10 ຮູບພາບຂອງ ບໍລິເວນສະຖານທີ່ໂຄງການ (ປ່າໄມ້ທີ່ຍັງ ຄົງເຫຼືອ).....	9-18
ຮູບທີ່ 9.11 ຮູບພາບຂອງ ບໍລິເວນສະຖານທີ່ໂຄງການ (ເຂດ ຊຸມຊົນ ຫມູ່ບ້ານ ທີ່ຍັງຢູ່).....	9-18
ຮູບທີ່ 9.12 ຮູບພາບຂອງ ບໍລິເວນສະຖານທີ່ໂຄງການ (ບ່ອນເກັບມ້ຽນຊາຍ)	9-19
ຮູບທີ່ 9.13 ຮູບພາບຂອງ ບໍລິເວນສະຖານທີ່ໂຄງການ (ບ້ານ ຂະໜາດນ້ອຍ).....	9-19
ຮູບທີ່ 9.14 ສະຖານະພາບການນໍາໃຊ້ດິນສໍາລັບເຂດການສຶກສາຂອງການສຶກສາ VLP-IEE.....	9-21
ຮູບທີ່ 9.15 ເຮືອນຢູ່ໃນເຂດສະຫງວນ D	9-33
ຮູບທີ່ 9.16 ແຜນຜັງພື້ນທີ່ຂອງໂຄງການ VLP ທັງໝົດ.....	9-34
ຮູບທີ່ 9.17 ແລະຮູບພາບການບັນທຶກຂອງກອງປະຊຸມຄັ້ງທີ 1 ມີສ່ວນຮ່ວມ (ຈັດຂຶ້ນໃນເດືອນພຶດສະພາ 30, 2014).....	9-38
ຮູບທີ່ 9.18 ໂຄງການ ແລະຮູບພາບການບັນທຶກຂອງກອງປະຊຸມ 2 ຜູ້ທີ່ເຂົ້າຮ່ວມ (ຈັດຂຶ້ນໃນເດືອນພະຈິກ 7, 2014).....	9-39
ຮູບທີ່ 9.19 ການປະຕິບັດ ໂຄງການການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ (EMP).....	9-41

ລາຍການຄຳຫຍໍ້

	ຄຳຫຍໍ້	ຊື່ເຕັມ
A	ACIA	ASEAN Comprehensive Investment Agreement
	AEC	ASEAN Economic Community
	AEC	ASEAN Economic Community Blueprint
	AFAS	ASEAN Framework Agreement on Service
	APSC	ASEAN Political-Security Community Blueprint
	ASC	ASEAN Socio-Cultural Community Blueprint
	ASYCUDA	Automated SYstem for CUstoms DAta
	ATIGA	ASEAN Trade in Goods Agreement
B	BOT	Build Operate Transfer
C	C/A	Concession Agreement
	CBTA	Cross Border Transport Agreement
	CCA	Common Control Area
	CEPT	Common Effective Preferential Tariff
	CFS	Container Freight Station
	CIQ	Customs, Immigration and Quarantine
	CY	Container Yard
D	DCF	Discount Cash Flow
	DoNRE	Department of Natural Resources and Environment
	DSCR	Debt Service Coverage Ratio
E	ECC	Environmental Compliance Certificate
	EIA	Environmental Impact Assessment
	EIRR	Equity Internal Rate of Return
	EPC	Engineering, Procurement, Contract
	ESMMP	Environmental and Social Management and Monitoring Plan
F	FCL	Full Container Load
	FDI	Foreign Direct Investment
	FTL	Full Truck Load
G	GGU	Government Guarantee Undertaking
	GMS	Greater Mekong Sub-region
	GRDP	Gross regional domestic product
I	IAI	Initiative for ASEAN Integration
	ICD	Inland Container Depot
	IEE	Initial Environmental Examination
	IT	Information Technology
J	JICA	Japan International Cooperation Agency
	JIT	Just In Time
	JVC	Joint Venture Company
L	LCL	Less than Container Load
	LIFFA	Lao International Freight Forwarders Association
	LNRA	Lao National Railways Authority
M	MOAF	Ministry of Agriculture and Forestry
	MOF	Ministry of Finance
	MOIC	Ministry of Industry and Commerce
	MoNRE	Ministry of Natural Resources and Environment
M	MOPS	Ministry of Public Security

	ຄຳຫຍໍ້	ຊື່ເຕັມ
M	MOU	Memorandum of Understanding
	MPI	Ministry of Planning and Investment
	MPWT	Ministry of Public Works and Transport
N	NACCS	Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System
	NEDA	Neighboring Economic Development Agency
	NLMA	National Land Management Authority
	NPV	Net Present Value
	NTB	Non-Tariff Barrier
O	O&M	Operation and Maintenance
	ODA	Official Development Assistance
P	PIRR	Project Internal Rate of Return
	PMO	Prime Minister Office
	PPP	Public-Private Partnership
	PSIF	Private Sector Investment Finance
R	RAP	Resettlement Action Plan
S	SCF	Standard Conversion Factor
	SEZ	Special Economic Zone
	SEZ	Specific Economic Zone
	SPC	Special Purpose Company
T	TWSE	Thanaleng Warehouse State Enterprise
V	VLP	Vientiane Logistics Park
	VOC	Vehicle Operation Cost
W	WMS	Warehouse Management System
	WREA	Water Resources & Environment Administration

ພາກທີ 1 ບົດສະເໜີ

1.1 ປະຫວັດຄວາມເປັນມາ

1.1.1 ຄວາມສໍາຄັນຂອງການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ

ສາທາລະນະລັດປະຊາທິປະໄຕປະຊາຊົນລາວ (ສປປ ລາວ), ຫຼືທີ່ເອີ້ນວ່າ ລາວ ແມ່ນປະເທດບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ອ້ອມຮອບດ້ວຍ 5 ປະເທດຄື: ໄທ, ກຳປູເຈຍ, ຫວຽດນາມ, ມຽນມາ ແລະ ຈີນ (ຍຸນນານ). ຍ້ອນບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ຈຶ່ງເປັນຂໍ້ກຳຈັດໃຫຍ່ອັນໜຶ່ງໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດ ໃນ ສປປ ລາວ ມາເປັນໄລຍະເວລາດົນນານ.

ຢ່າງໃດກໍຕາມການປ່ຽນແປງທີ່ດີໃນດ້ານການຄ້າສາກົນ ແລະ ການຂົນສົ່ງເພື່ອສ້າງຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການເຄື່ອນໄຫວຂອງປະຊາຊົນ, ສິນຄ້າ ແລະ ເງິນຕາ ພາຍໃນບັນດາປະເທດທີ່ລວມຕົວກັນເປັນເປັນສະມາຄົມປະຊາຊາດແຫ່ງອາຊີຕາເວັນອອກສຽງ (ASEAN) ແລະ ອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງ (GMS) ໂດຍຜ່ານສັນຍາວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ (CBTA) ແລະ ສັນຍາທະວີພາຄືກ່ຽວກັບການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ໃນຕໍ່ໜ້າອາດຈະປັບປຸງປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ ດ້ານການຂົນສົ່ງ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ຕະຫຼາດຂອງ ສປປລາວ ກັບ ຕະຫຼາດ ASEAN/GMS ແລະ ບັນດາທ່າເຮືອສາກົນໃນອາຊີອາຄະເນ.

ນອກຈາກນີ້, ທີ່ຕັ້ງອຸດສາຫະກຳກໍໄດ້ຮັບການເພີ່ມຂຶ້ນເລື້ອຍໆ ພ້ອມເຂົ້າໄປໃນຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງລະດັບສາກົນ/ຂະແໜງແຮງງານສາກົນໃນພາກການຜະລິດ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບຕົ້ນທຶນການຜະລິດຂ້ອນຂ້າງຕໍ່າໃນສປປລາວ ເມື່ອທຽບກັບປະເທດໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ. ເພື່ອຮັບເອົາຄວາມຕ້ອງການດ້ານທີ່ຕັ້ງອຸດສາຫະກຳເຫຼົ່ານັ້ນ, ນິຄົມອຸດສາຫະກຳຢູ່ອ້ອມຮອບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ກໍາລັງຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາ.

ເມື່ອເບິ່ງທ່າອ່ຽງທີ່ລະບຸຂ້າງເທິງ, ປະລິມານການຂົນສົ່ງສາກົນ ມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ຕາມການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງອຸດສາຫະກຳໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ໃນອະນາຄົດນີ້ທ່າແຮງທີ່ຕັ້ງອຸດສາຫະກຳເບິ່ງຄືວ່າຈະສືບຕໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນ. ການບໍລິການດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງດ້ວຍລາຄາສົມເຫດສົມຜົນເປັນສິ່ງທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້ ພ້ອມກັນກັບການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານຈະເຮັດໃຫ້ທ່າແຮງນີ້ພື້ນເດັ່ນອອກມາ.

ສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ກ່ອນອື່ນແມ່ນຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ. ຂັ້ນຕອນການດຳເນີນງານທາງດ້ານພາສີທີ່ສໍາເລັດເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍແລ້ວນັ້ນ ແມ່ນແຈ້ງທີ່ສາງທ່ານາແລ້ງ ແລະ ໂຮງງານທີ່ລະບຸຊື່ໄວ້. ສາງທ່ານາແລ້ງຕັ້ງຢູ່ໃກ້ກັບຂົວ ແລະ ແມ່ນສາງຄັງສິນຄ້າຂອງລັດທີ່ບໍ່ພຽງແຕ່ສະໜອງການແຈ້ງການເກັບພາສີເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງໃຫ້ບໍລິການທີ່ຕິດພັນກັບຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເຊັ່ນ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ເກັບຮັກສາສິນຄ້າຊົ່ວຄາວ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສາງທ່ານາແລ້ງ ກໍຍັງບໍ່ສາມາດດຳເນີນການຂະນະທີ່ເປັນສະຖານທີ່ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຫຼັກໄດ້ເນື່ອງຈາກວ່າ ເປັນອາຄານເກົ່າ ປະສິດທິພາບຂອງມັນກໍຫຼຸດລົງ ແລະ ມີຄວາມອາດສາມາດບໍ່ພຽງພໍ. ສະນັ້ນ, ການປ່ຽນແທນ/ປັບປຸງສະຖານີສາງທ່ານາແລ້ງ ໄດ້ກາຍເປັນບັນຫາໃຫຍ່ໃນປະຈຸບັນ. ອີກດ້ານໜຶ່ງ, ຍັງບໍ່ທັນມີສູນຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ສາມາດສະໜອງການໃຫ້ບໍລິຫານສາງທີ່ສົມບູນແບບ ກໍຄືເປັນ ແກ່ນຫຼັກຂອງ ຕ່າງໜ່ວຍ ແລະ ລະບົບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ.

ປະຈຸບັນ, ການບໍລິການລົດໄຟລະຫວ່າງສະຖານີທ່ານາແລ້ງ ແລະ ສະຖານີໜອງຄາຍ ປະເທດໄທ ແມ່ນກໍາລັງດຳເນີນການຢູ່ພາຍໃຕ້ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ແລະ ປະເທດໄທ, ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ຂີດຄວາມສາມາດດ້ານການຂົນສົ່ງ

ແລະ ສະໜອງທາງເລືອກ. ຈຶ່ງນຳໃຊ້ລົດໄຟ ແລະ ລົດບັນທຸກ ເຂົ້າມາເປັນວິທີການແກ້ໄຂເຊິ່ງຍຸດທະສາດ ໃນການບໍລິການດ້ານການຂົນສົ່ງ ສາມາດສົ່ງເຖິງທ່ານາແລ້ງ.

ພາຍໃຕ້ສະພາບການນີ້, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈຶ່ງໄດ້ຕັດສິນໃຈຈັດຫາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງໃໝ່ ທີ່ສາມາດປະຕິບັດໜ້າທີ່ໄດ້ສູງຂຶ້ນ ໃນບໍລິເວນທ່ານາແລ້ງ.

1.1.2 ສູນໂລຈິສະຕິກວຽງຈັນ (VLP)

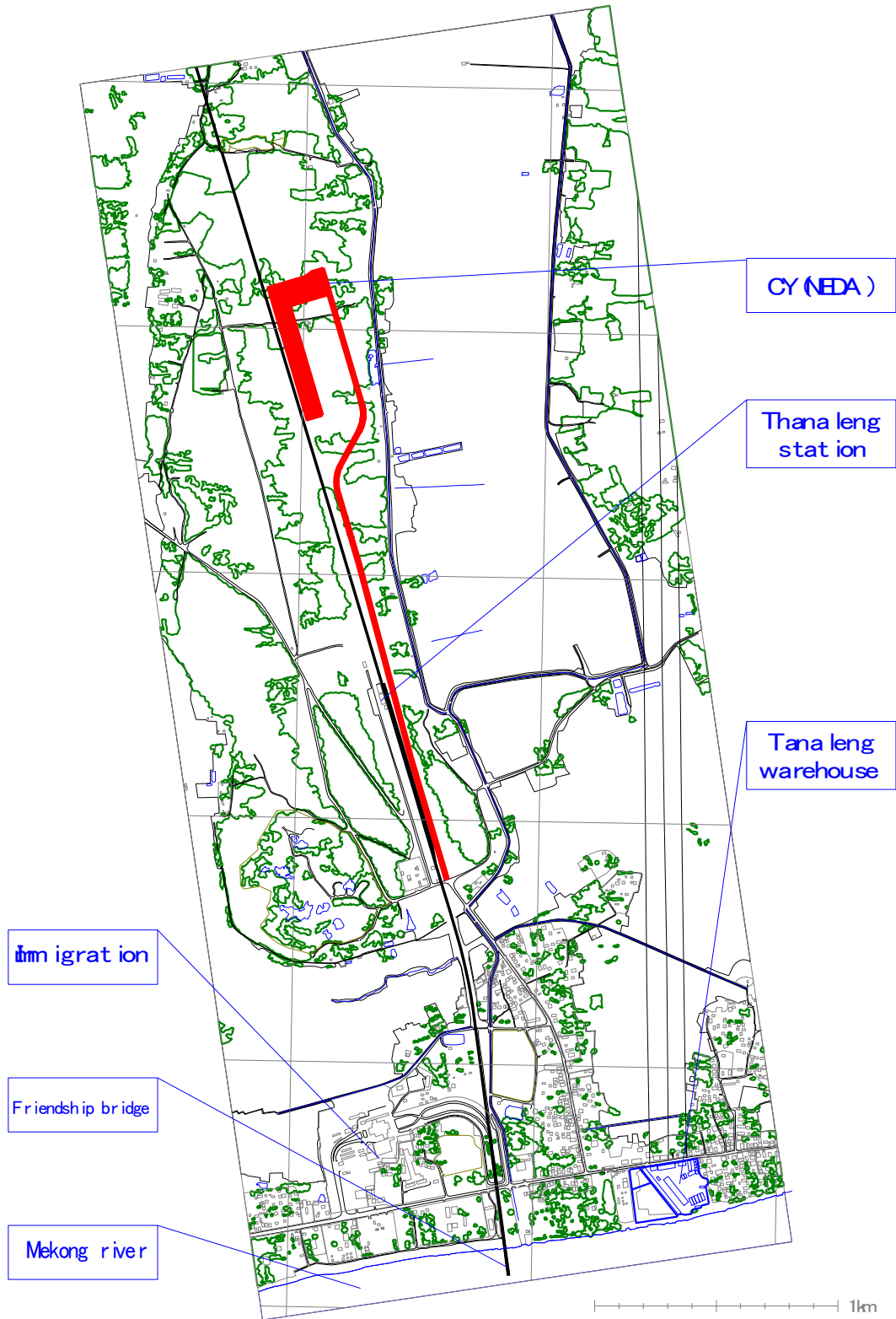
ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຂອງລັດຖະບານລາວ, ລັດຖະບານປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ຈຶ່ງໄດ້ຕັດສິນໃຈດຳເນີນ “ການສຶກສາກ່ຽວກັບແຜນຜັງຊີ້ນຳລວມຂອງການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດໃນສປປ ລາວ” (ຈາກນີ້ເອີ້ນວ່າ “ການສຶກສາ JICA F/S”), ເຊິ່ງໄດ້ສຳເລັດແລ້ວໃນປີ 2011. ການສຶກສາ JICA F/S ໄດ້ສ້າງຍຸດທະສາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າສາກົນເພື່ອຜົນປະໂຫຍດສູງສຸດ ຈາກການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງການເຊື່ອມຕໍ່ລະດັບພາກພື້ນໃນ ສປປລາວ ເພື່ອຫັນມາເປັນປະເທດບໍລິການທາງຜ່ານ ໂດຍຄຳນຶງເຖິງຕະຫຼາດດຽວດ້ວຍການຄ້າໄຮ້ພົມແດນ ແລະ ການຂົນສົ່ງຜ່ານປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ (AEC) ແລະ ສັນຍາການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ (CBTA). ການສຶກສາ JICA F/S ໄດ້ສະເໜີສູນໂລຈິສະຕິກພ້ອມທັງສູນກາງຂະບວນການດຳເນີນງານແຈກຢາຍສິນຄ້າຢູ່ໃນສປປລາວ ນຳໃຊ້ການເຊື່ອມຕໍ່ລະດັບພາກພື້ນລະຫວ່າງປະເທດຈີນ (ຍຸນນານ) ກັບ ປະເທດໄທ ແລະ ລະຫວ່າງປະເທດຫວຽດນາມ ກັບ ປະເທດໄທ. ສູນໂລຈິສະຕິກວຽງຈັນ ແມ່ນໄດ້ຖືກຮັບຮູ້ເປັນໂຄງການບຸລິມະສິດສູງສຸດໃນແຜນຍຸດທະສາດ.

VLP ແມ່ນສູນໂລຈິສະຕິກທີ່ຄອບຄຸມການໃຫ້ບໍລິການດ້ານການແຈ້ງພາສີ ແລະ ບໍລິການອື່ນໆ ທີ່ຕິດພັນກັບ ການຂົນສົ່ງທີ່ມີປະສິດທິພາບ ທົດແທນ ສາກທ່ານາແລ້ງທີ່ມີຢູ່. ນອກຈາກນີ້, VLP ຍັງໃຫ້ບໍລິການດ້ານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ດ້ວຍລົດບັນທຸກ ແລະ ດ້ວຍລົດໄຟ ໂດຍຜ່ານລານພັກຕູ້ສິນຄ້າ (CY) ເຊິ່ງປະຈຸບັນກຳລັງກໍ່ສ້າງພາຍໃຕ້ການຊ່ວຍເຫຼືອຂອງປະເທດໄທ. ດັ່ງນັ້ນ, VLP ຈະສາມາດສະໜອງການແກ້ໄຂບັນຫາຢ່າງເປັນຮູບປະທຳ ເພື່ອຫຼຸດຕົ້ນທຶນໂລຈິສະຕິກ ໂດຍການປະສົມປະສານ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແລະ ທາງລົດບັນທຸກ. VLP ຈະໃຫ້ບໍລິການຂະບວນການແຈກຢາຍສິນຄ້າລັບສິນຄ້າຜ່ານ ນອກເໜືອຈາກ ການບໍລິການຈັດເກັບຊົ່ວຄາວ ແລະ ການຖ່າຍໂອນສິນຄ້າ.

1.1.3 ໂຄງການພັດທະນາເຄີ້ນພັກຕູ້ສິນຄ້າທີ່ທ່ານາແລ້ງ

ພາຍຫຼັງການສຶກສາຂອງ JICA, ກົມທາງລົດໄຟ ກະຊວງຍທຂ ແລະ ອົງການລົດໄຟແຫ່ງຊາດ (LNRA) ໄດ້ພັດທະນາໂຄງການຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟຈາກສະຖານີທ່ານາແລ້ງ ຫາ ສະຖານີສູນກາງວຽງຈັນ ແລະ ຕັດສິນໃຈນຳໃຊ້ການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກປະເທດໄທເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ. ໂຄງການເບື້ອງຕົ້ນແມ່ນມີ ສາມ (3) ອົງປະກອບ, ຄື: 1) ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລະຫວ່າງສະຖານີທ່ານາແລ້ງເຖິງສະຖານີສູນກາງວຽງຈັນ; 2) ການກໍ່ສ້າງສະຖານີສູນກາງວຽງຈັນ; ແລະ 3) ການກໍ່ສ້າງລານພັກຕູ້ສິນຄ້າ (CY) ທີ່ສະຖານີທ່ານາແລ້ງ. ໃນປີ 2013, ກະຊວງຍທຂ ໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີກັບອົງການຮ່ວມມືພັດທະນາເສດຖະກິດກັບປະເທດເພື່ອນບ້ານ (NEDA) ຂອງປະເທດໄທ ກ່ຽວກັບການຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານການເງິນໃນໄລຍະທຳອິດຂອງໂຄງການ ແລະ ເລີ່ມການກໍ່ສ້າງ. ລານພັກຕູ້ສິນຄ້າ ມີເປົ້າໝາຍສຳເລັດໃນເດືອນກໍລະກົດ 2015ນີ້.

CY ແມ່ນໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ອີງຕາມການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ ທີ່ສຶກສາໂດຍອົງການ JICA, ແຕ່ທີ່ຕັ້ງໂຄງການແມ່ນໄດ້ຖືກຍ້າຍໄປທາງເໜືອ 300 m ພ້ອມທັງເພີ່ມ ໜອງເກັບນ້ຳຢູ່ ລະຫວ່າງ ລານພັກຕູ້ສິນຄ້າ (CY) ແລະ ສະຖານີທ່ານາແລ້ງ (ເບິ່ງຮູບ 1.1).



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 1.1 ແຜນວາດຂອງ CY ສະໜອງໂດຍ NEDA

1.1.4 ຖະໜົນ 450 ບິ

ພາຍຫຼັງການສຶກສາຂອງອົງການ JICA, ຖະໜົນ 450ບິ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ຫ່າງຈາກຂົວມິດຕະພາບ ແລະ ທາງລົດໄຟໄປທາງທິດຕາເວັນອອກ 1 ກິໂລແມັດ ໄດ້ສຳເລັດໃນປີ 2012. ຖະໜົນນີ້ ແມ່ນມີມາດຕະຖານສູງ ເຊິ່ງເລີ່ມຈາກທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດເລກທີ1 ໄປທາງທິດເໜືອ ໂດຍຜ່ານສິ້ນສຸດດ້ານຕາເວັນອອກຂອງປ່າດົງໄຟສີ ແລະ ໄປສຸດທີ່ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດເລກທີ13. ຄວາມຍາວຂອງຖະໜົນນີ້ແມ່ນ 20 km ແລະ ມີ 4 ເລນ; ເຊິ່ງ ສາມາດຂະຫຍາຍໄດ້ເຖິງ 6 ເລນ. ຖະໜົນເສັ້ນນີ້ຖືກຮັບຮູ້ວ່າເປັນເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບນອກຂອງວຽງຈັນໃນແຜນໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ ແລະ ມີໜ້າທີ່ເປັນທາງເວັ້ນຕົວເມືອງ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ ພາກເໜືອ ແລະ ພາກກາງຂອງລາວກັບຂອງປະເທດໄທໂດຍກົງ. ເພາະສະນັ້ນ, ທ່າແຮງທາງດ້ານທີ່ຕັ້ງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ທຸລະກິດໂລຈິສະຕິກໃນບໍລິເວນລຽບຕາມແຄມທາງນີ້ມີລັກສະນະພື້ນເດັ່ນ. ໃນຄວາມເປັນຈິງ, ເຂດເສດຖະກິດສະເພາະ ນິຄົມອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ (VITA Park) ກໍ່ແມ່ນໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງແລ້ວຢູ່ແຄມທາງ ໃນປີ 2013.

1.2 ຈຸດປະສົງຂອງການສຶກສາ

ການສຶກສານີ້ມຸ່ງເນັ້ນເພື່ອຈະດຳເນີນການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບໂຄງການ VLP ພາຍໃຕ້ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ. VLP ແມ່ນສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທີ່ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (ໂລຈິສະຕິກ)ຄົບວົງຈອນ ປຽບສະເໝືອນແຖ່ນຫຼັກໃນລະບົບໂລຈິສະຕິກລະຫວ່າງປະເທດ ໃນສປປລາວ ເຊິ່ງປະກອບມີ:

- ຮູບແບບດ້ານການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ;
- ສູນການຈັດສົ່ງ ວາງເປົ້າໝາຍທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ເຂດພາກເໜືອ ແລະ ພາກກາງຂອງລາວ;
- ບໍລິການສາງ ແລະ ການເກັບຮັກສາສິນຄ້າ ວາງເປົ້າໝາຍທີ່ເຂດແມ່ນ້ຳຂອງ ຂອງປະເທດໄທ; ແລະ
- ຂະບວນການດຳເນີນການແຈກຢາຍສິນຄ້າ ວາງເປົ້າໝາຍຕໍ່ກັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າຈາກປະເທດໄທໃນໄລຍະສັ້ນ, ແລະ ສິ່ງຕໍ່ສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ປະເທດຈີນ ແລະ ປະເທດໄທ ໃນໄລຍະກາງ ແລະ ບໍລິການຄຸ້ມຄອງສາງ ຊັ້ນສ່ວນປະກອບ ແລະ ຜະລິດຕະພັນເຄິ່ງສຳເລັດຮູບ.

ແຜນການບໍລິການ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ VLP ສະເໜີ ຍົກຕົວຢ່າງຄື: ການບໍລິການໂລຈິສະຕິກຂອງລັດທີ່ກ່າວຂ້າງເທິງ ດ້ວຍ“ຄວາມ (know-how)” ກ່າວໜ້າຂອງພາກສ່ວນເອກະຊົນ, ແມ່ນຈະໄດ້ຮັບການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າໃນການສຶກສາຄັ້ງນີ້.

1.3 ເຂດໂຄງການ

VLP ທ່ານາແລ້ງ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ຫ່າງຈາກໃຈກາງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 15km ທາງທິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ. ຢູ່ກົງກັນຂ້າມກັບຈັງຫວັດໜອງຄາຍ ປະເທດໄທ, ດັ່ງນັ້ນ ທ່ານາແລ້ງ ແມ່ນສະຖານທີ່ຍຸດທະສາດທີ່ເປັນດ່ານຊາຍແດນທາງນ້ຳມາແຕ່ອະດີດ. ໃນປີ 1993, ຂົວສາກົນແມ່ນ້ຳຂອງ (ຂົວມິດຕະພາບ) ແຫ່ງທຳອິດ ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນທີ່ເຂດທ່ານາແລ້ງ, ເຊິ່ງມັນຍັງສືບຕໍ່ດຳລົງດຳແໜ່ງ ຍຸດທະສາດ ເປັນດ່ານຊາຍແດນລະຫວ່າງປະເທດ (ເບິ່ງຮູບ 1.2).

1.3.1 ທີ່ຕິນ

ບໍລິເວນເນື້ອທີ່ທ່ານາແລ້ງນອນໃນເມືອງໄຊເສດຖາ ແລະ ເມືອງຫາດຊາຍຟອງ ເຊິ່ງເປັນເຂດການປົກຄອງ. ບໍລິເວນເນື້ອທີ່ທ່ານາແລ້ງ ແມ່ນມີພື້ນທີ່ຮາບພຽງລຽບຕາມແຄມແມ່ນ້ຳຂອງ, ພື້ນທີ່ຮາບພຽງຕ່ຳຈະແຜ່ກະຈາຍໃນທົ່ວເຂດພາກໃຕ້ຂອງທ່ານາແລ້ງ ທີ່ເຊິ່ງໜ້າກັບແມ່ນ້ຳຂອງ. ໂດຍທົ່ວໄປ, ທີ່ຕິນຈະຄ່ອຍໆກໍ່ຕົວສູງຂຶ້ນໃນພາກເໜືອ. ພື້ນທີ່ຮາບພຽງຕ່ຳ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນເຮັດເປັນທົ່ງນາ, ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນພື້ນທີ່ຮອງຮັບນ້ຳ. ຊຸມຊົນແມ່ນກະແຈກກະຈາຍຢູ່ເຂດໂນນພູ ຫຼື ພື້ນທີ່ສູງ ເພື່ອຫຼີກລ່ຽງນ້ຳຖ້ວມໃນລະດູຝົນ ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ ກໍ່ປູກພືດກະສິກຳພູດອຍ ແລະ ປູກພືດເປັນຕົ້ນໄມ້ຍືນຕົ້ນ. ປ່າດົງໄຟສີຕັ້ງຢູ່ໃກ້ກັບແມ່ນ້ຳຂອງ ແມ່ນຖືກກຳນົດເປັນປ່າສະຫງວນ.

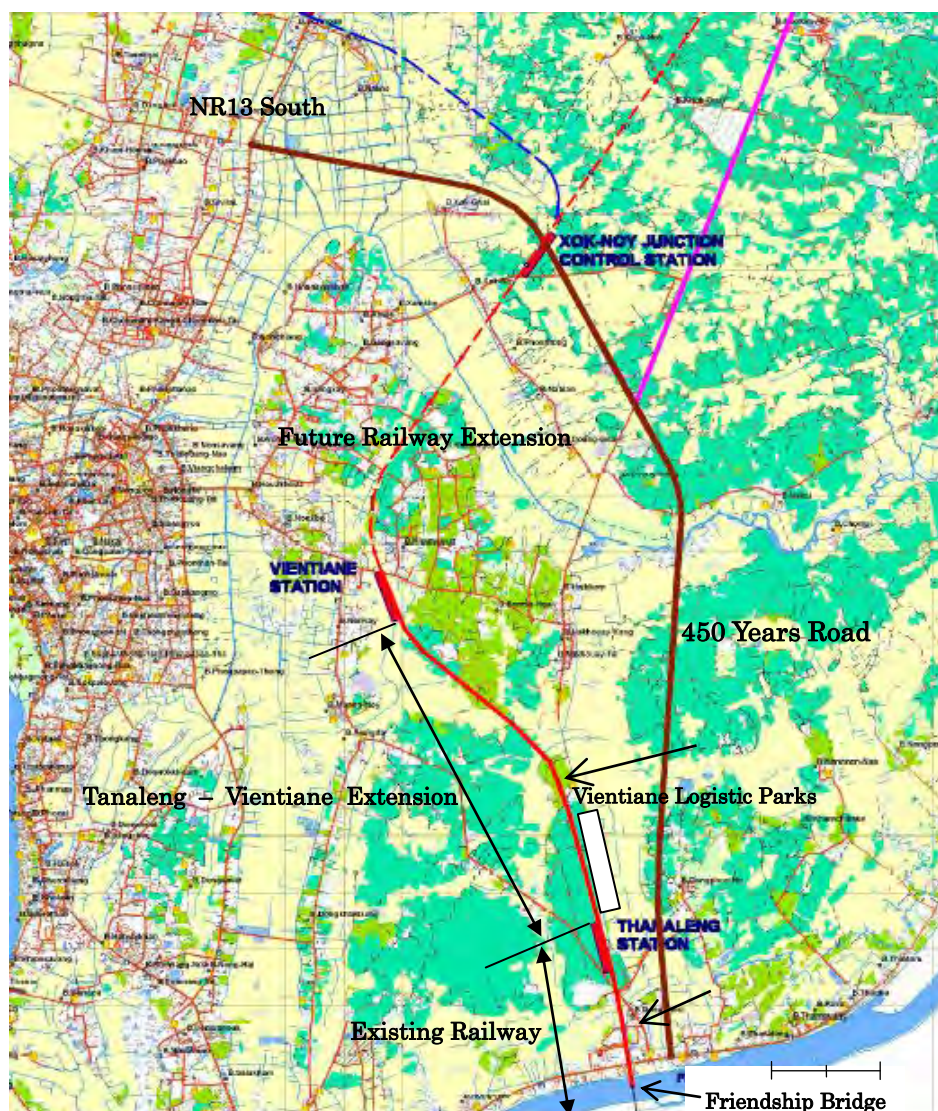
1.3.2 ບັນດາບ້ານທີ່ຢູ່ອ້ອມຂ້າງປ່າສະຫງວນດົງໂພສີ

ຊຸມຊົນຂະໜາດນ້ອຍຈຳນວນຫຼາຍ ແມ່ນກະແຈກກະຈາຍອ້ອມຂ້າງປ່າສະຫງວນດົງໂພສີ, ເຊິ່ງໄດ້ລະບຸລາຍລະອຽດໄວ້ໃນພາກທີ 9. ປ່າສະຫງວນດົງໂພສີ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ບ້ານນາກາຍໃຫຍ່ ເມືອງໄຊເສດຖາ ແລະ ບ້ານດົງໂພສີ ເມືອງຫາດຊາຍຟອງ. ພົນລະເມືອງຂອງ 2 ບ້ານນີ້ ແມ່ນມີປະມານ 1,700 ຄົນ ແລະ 2,200 ຄົນ ຕາມລຳດັບ. ການດຳລົງຊີວິດຕົ້ນຕໍຂອງຊາວບ້ານສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນເຮັດນາ, ແຕ່ປະຈຸບັນແຮງງານທີ່ບໍ່ແມ່ນຊາວກະສິກອນ ທີ່ທຽວໄປວຽກໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນແມ່ນນັບມື້ນັບເພີ່ມຂຶ້ນໃນຂົງເຂດນີ້.

1.3.3 ການຂົນສົ່ງ

ຖະໜົນສາຍຫຼັກອ້ອມຮອບບໍລິເວນທ່າແລ້ງ ແມ່ນເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 1 (NR-1) ແລະ ຖະໜົນ 450 ປີ. ຖະໜົນ NR-1 ແມ່ນເຝັ້ງໄປທາງທິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກລຽບຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ຖະໜົນ 450 ປີ ແມ່ນເຝັ້ງແຕ່ທິດເໜືອ-ໃຕ້ຈາກ ຖະໜົນ NR-1. ຖະໜົນ 450 ປີ ທີ່ມີ 4 ເລນ ແມ່ນມີບົດບາດເປັນເສັ້ນທາງວົງແຫວນຮອບນອກຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ຂົວມິດຕະພາບເຊື່ອມຕໍ່ທ່າແລ້ງກັບໜອງຄາຍ ປະເທດໄທ ດ້ວຍເສັ້ນທາງ ແລະ ທາງລົດໄຟ. ຂົວເຊື່ອມຕໍ່ກັບຖະໜົນ NR-1 ໂດຍຜ່ານດ່ານຊາຍແດນ. ລົດເມສາທາລະນະເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງດ່ານຊາຍແດນທ່າແລ້ງ ແລະ ສະຖານີລົດເມສູນກາງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ອີກດ້ານໜຶ່ງ, ສະຖານີລົດໄຟທ່າແລ້ງ ຕັ້ງຢູ່ຫ່າງຈາກແມ່ນ້ຳຂອງໄປທາງເໜືອປະມານ 3.5 km ແລະ ໃຫ້ບໍລິການລົດໄຟ 2 ຂະບວນແຕ່ລະວັນ.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: JICA, “ການສຶກສາທີ່ຄອບຄຸມກ່ຽວກັບລະບົບໂລຈິສຕິກໃນ ສປປ ລາວ”, ປີ2011.

ຮູບທີ່ 1.2 ເຂດທ່ານາແລ້ງ ແລະ ອ້ອມຂ້າງ

1.3.4 ການພັດທະນາເຂດທ່ານາແລ້ງ

(1) ສະຖານທີ່ຕັ້ງຂອງແຜນຜັງເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ແຜນຜັງເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນປະກອບດ້ວຍແຜນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ, ແຜນລະດັບພາກພື້ນ ແລະ ແຜນສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຕົວເມືອງ ທີ່ປະກອບມີແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ແຜນສະໜອງນໍ້າປະປາ ແລະ ແຜນລະບາຍນໍ້າ. ແຜນຜັງເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ ແມ່ນອີງຕາມລະບົບໃຈກາງຕົວເມືອງທີ່ມີຫຼາຍ. ໃຈກາງຕົວເມືອງແມ່ນໃຈກາງເມືອງເກົ່າ ແລະ ອ້ອມຂ້າງ, ທີ່ເບິ່ງຄືວ່າເປັນເຂດວາງແຜນຜັງເມືອງ, ແລະ ຫ້າ ຕົວເມືອງດາວກະຈາຍຄື: ນາຊາຍທອງ, ດອນໝູນ, ສັງທອງ, ຫາດຊາຍຟອງ ແລະ ປາກງື່ມ, ແລະ ສີ່ ເຂດເສດຖະກິດ (ຄົກເຟີງ, ຫ້ວຍສຽມ, ທ່າງອນ ແລະ ບ້ານພ້ວນາຊອນ). ໃຈກາງຕົວເມືອງ ແລະ ຕົວເມືອງດາວກະຈາຍ/ເຂດເສດຖະກິດທີ່ໄດ້ເຊື່ອມຕໍ່ກັບທາງຫຼວງລະດັບພາກພື້ນ. ເຂດທ່ານາແລ້ງແມ່ນໄດ້ກໍານົດເປັນເຂດອຸດສາຫະກໍາທີ່ເປັນພາກສ່ວນໜຶ່ງຂອງລະບົບໃຈກາງຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ເຂດນີ້ມີປ່າດົງໄພສີ ທີ່ເປັນປ່າສະຫງວນຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ຫ້າມບໍ່ໃຫ້ມີການພັດທະນາທີ່ປ່າດົງໄພສີກໍຕາມ, ແຕ່ປະຈຸບັນກໍມີການຕັ້ງຖິ່ນຖານທີ່ຜິດກົດໝາຍຈໍານວນຫຼາຍ ຈາກບັນດາຜູ້ທີ່ຖືກວ່າຈ້າງເຂົ້າໄປເຮັດການປູກຜັງໃນປ່າ. ສະນັ້ນ, ບໍ່ມີຕົ້ນໄມ້ເດີມທີ່ເຫຼືອໄວ້ໃນປ່າດົງໄພສີແລ້ວ.

(2) ການຄວບຄຸມຕົກອາຄານ

ສປປລາວ ມີລະບຽບການໃນການຄຸ້ມຄອງຕົກອາຄານ ທີ່ຄວບຄຸມຄວາມອາດສາມາດ, ຄວາມສູງ, ແລະ ການນໍາໃຊ້ອາຄານພາຍໃນເຂດວາງແຜນຜັງເມືອງ. ອີງຕາມມາດຕະການຄວບຄຸມຕົກອາຄານ, ອັດຕາສ່ວນເນື້ອທີ່ພື້ນສູງສຸດ (FAR), ອັດຕາສ່ວນເນື້ອທີ່ອາຄານສູງສຸດ ແລະ ຄວາມສູງຂອງອາຄານ ແມ່ນໄດ້ຖືກກໍານົດໄວ້. ເຂດອຸດສາຫະກໍາ ແລະ ເຂດການຂົນສົ່ງແມ່ນຈັດຢູ່ໃນປະເພດການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນພິເສດ ທີ່ໄດ້ຖືກຮັບຮອງອັດຕາສ່ວນເນື້ອທີ່ອາຄານເທົ່າກັບ 30% ແລະ ຄວາມສູງຂອງອາຄານແມ່ນ 14 m. ສໍາລັບFAR ແມ່ນອີງຕາມການວາງແຜນຜັງລະອຽດ.

(3) ບັນດາໂຄງການພັດທະນາ

ມີຫຼາຍໂຄງການທີ່ວາງແຜນພັດທະນາໃນເຂດທ່ານາແລ້ງອີງຕາມໄລຍະເວລາການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງ JICA (JICA F/S) ຍົກຕົວຢ່າງເຊັ່ນ: ໂຄງການນິຄົມອຸດສາຫະກໍາວຽງຈັນ (VIP), ໂຄງການເຂດເສດຖະກິດພິເສດດົງໄພສີ, ໂຄງການຖະໜົນ 450ປີ ແລະ ໂຄງການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງລົດໄຟ.

ໃນນັ້ນ, ໂຄງການຖະໜົນ450ປີ ແມ່ນສໍາເລັດແລ້ວດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວຂ້າງເທິງ, ສ່ວນລານພັກຕູ້ສິນຄ້າ ແລະ ການພັດທະນາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແມ່ນກໍາລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເຊິ່ງນອນໃນໄລຍະທໍາອິດຂອງໂຄງການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງລົດໄຟ. ໂຄງການ VIP ມີຄວາມລ່າຊ້າ ຍ້ອນວ່າ ເຂດເສດຖະກິດສະເພາະ ນິຄົມອຸດສາຫະກໍາ ແລະ ການຄ້າ VITA ໄດ້ຮັບການພັດທະນາໂດຍນັກລົງທຶນເອກະຊົນ. ສ່ວນໂຄງການເຂດການຄ້າ-ເສດຖະກິດພິເສດດົງໄພສີ ແມ່ນໄດ້ເລີ່ມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແລ້ວ ແຕ່ຢຸດຊະກັກໃນຂັ້ນຕອນຂອງການກະກຽມໜ້າດິນ.

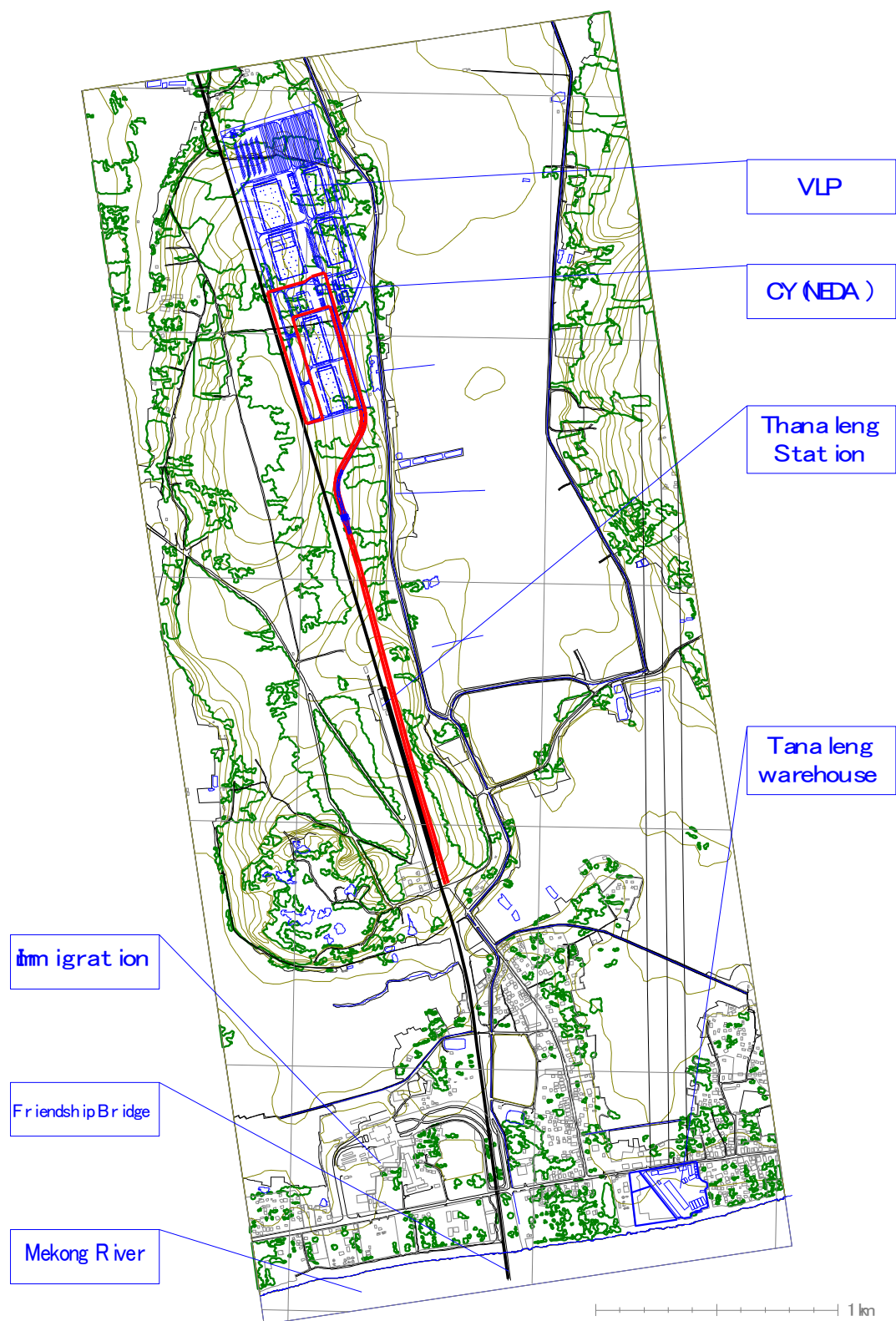
1.3.5 ອ້ອມຮອບສະຖານີທ່ານາແລ້ງ

ຮູບ 1.3 ສະແດງໃຫ້ເຫັນທີ່ຕັ້ງຂອງຂົວມິດຕະພາບ, ສະຖານີລົດໄຟ ແລະ ເສັ້ນທາງລົດໄຟ, ດ່ານກວດກາຄົນເຂົ້າເມືອງ (ຜ່ານດ່ານຊາຍແດນ) ແລະ ສາງທ່ານາແລ້ງ (TWSE: ລັດວິສາຫະກິດສາງທ່ານາແລ້ງ).

ດ່ານກວດກາຄົນເຂົ້າເມືອງ ແລະ ຫ້ອງການພາສີ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ດິນຂົວ, ເດີ່ນຈອດລົດບັນທຸກ ແມ່ນຢູ່ທາງເໜືອ ຫຼື ທາງຫຼັງຂອງຫ້ອງການ. ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ໃຫ້ທິດຊື່ນໍາ ເພາະວ່າ ສະຖາທີ່ແຈ້ງພາສີ ລົດບັນທຸກບໍ່ວ່າຈະຢູ່ TWSE ຫຼື ຢູ່ໂຮງງານ (ພ້ອມທັງແຈ້ງ

ຄົນຂັບລົດໃນກໍລະນີທີ່ບໍ່ມີພາສີ).

ປ່າດົງໂພສີ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ຫ່າງຈາກຂົວໄປທາງເໜືອປະມານ 3 km ເຊິ່ງຢູ່ພາຍໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ທາງລົດໄຟທີ່ຜ່ານປ່າ ສະຖານີ
ທ່ານາແລ້ງແມ່ນຕັ້ງຢູ່ຫ່າງຈາກຂົວ 3.5 km . ສູນໂລຈິສະຕິກວຽງຈັນ (VLP) ແມ່ນໄດ້ຖືກວາງແຜນໄວ້ທີ່ຕັ້ງຢູ່ຂ້າງສະຖານີໄປ
ທາງທິດເໜືອ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 1.3 ອ້ອມຮອບສະຖານີທ່ານາແລ້ງ

ພາກທີ 2 ສະພາບການທາງດ້ານທຸລະກິດ VLP

2.1 ຕຳແໜ່ງທາງການເມືອງຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໃນ GMS

ສປປ ລາວເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີເນື້ອທີ່ຕິດກັບທະເລ ອ້ອມຮອບໄປດ້ວຍປະເທດໄທ, ກຳປູເຈຍ, ຫວຽດນາມ, ມຽນມາ (ເຊິ່ງຮ່ວມກັນກັບແຜ່ນດິນໃຫຍ່ມາເລເຊຍກໍເປັນທີ່ຮູ້ຈັກໃນຊື່ແຫຼ່ງອິນດູຈີນ), ແລະປະເທດຈີນ. ດັ່ງນັ້ນ, ສປປ ລາວຕ້ອງໄດ້ອາໄສທ່າເຮືອຕ່າງປະເທດສຳລັບການສົ່ງອອກແລະນຳເຂົ້າຂອງຕົນ. ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນຂຶ້ນຢູ່ກັບ ແຫຼ່ງອິນດູຈີນ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນປະເທດໄທ, ສຳລັບການຂົນສົ່ງສາກົນ. ໃນຖານະເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ຕິດກັບທະເລ, ການຂົນສົ່ງສາກົນ (ການສົ່ງອອກແລະນຳເຂົ້າ) ຈຶ່ງເປັນປັດໄຈຈຳກັດທີ່ສຳຄັນໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງລາວ. ເມື່ອມຸ່ງມາ, ສະພາບແວດລ້ອມພາຍນອກຂອງການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດຂອງລາວໄດ້ຮັບການສັງເກດເຫັນວ່າມີການປ່ຽນແປງທີ່ບໍ່ເຄີຍມີມາກ່ອນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນບັນດາການປ່ຽນແປງເຫຼົ່ານີ້, ສັນຍາຂົນສົ່ງຂ້າມຊາຍແດນ (CBTA) ໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນໃນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ (GMS), ລວມທັງສປປລາວ, ອາດຈະມີຜົນກະທົບອັນໃຫຍ່ຫຼວງກ່ວາກັບການຂົນສົ່ງໃນປະເທດລາວ. ບັນດາປະເທດ GMS ແມ່ນຖືກມອບໝາຍເພື່ອຮັກສາປະເດັນຕໍ່ໄປນີ້ເພື່ອສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງຂ້າມຊາຍແດນຢູ່ໃນພື້ນທີ່ຄື:

- ປະຍຸກໃຊ້ການກວດພາສີໃຫ້ຄົບຖ້ວນພາຍໃນປະຕູດຽວ
- ສ້າງກົດລະບຽບຂອງການຂ້າມຊາຍແດນ, ລວມທັງການຍົກເວັ້ນຈາກພາສີແລະຄ່າທຳນຽມການກັກສິນຄ້າ;
- ການແຈ້ງສະພາບການເຂົ້າຂອງຍານພາຫະນະໜັກ; ແລະ
- ການອອກແບບໂຄງລ່າງພື້ນຖານ, ລວມທັງຖະໜົນຫົນທາງແລະຂົວ, ແລະຮັກສາປ້າຍສັນຍານຈະລາຈອນແລະໄຟສັນຍານ.

ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ໃນ ເຂດເສດຖະກິດອາຊຽນ ຫຼື ASEAN Economic Community (AEC) ຈະໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໃນເດືອນທັນວາປີ 2015, ເຊິ່ງສັນນິຖານວ່າຈະສົ່ງເສີມກິດຈະກຳທາງເສດຖະກິດໃນ GMS ແລະ ການປັບໂຄງສ້າງອຸດສາຫະກຳໂດຍການເປີດເສລີການເຄື່ອນໄຫວຂອງສິນຄ້າລະດັບສາກົນ, ລວມທັງປະຊາຊົນແລະນະຄອນຫຼວງ.

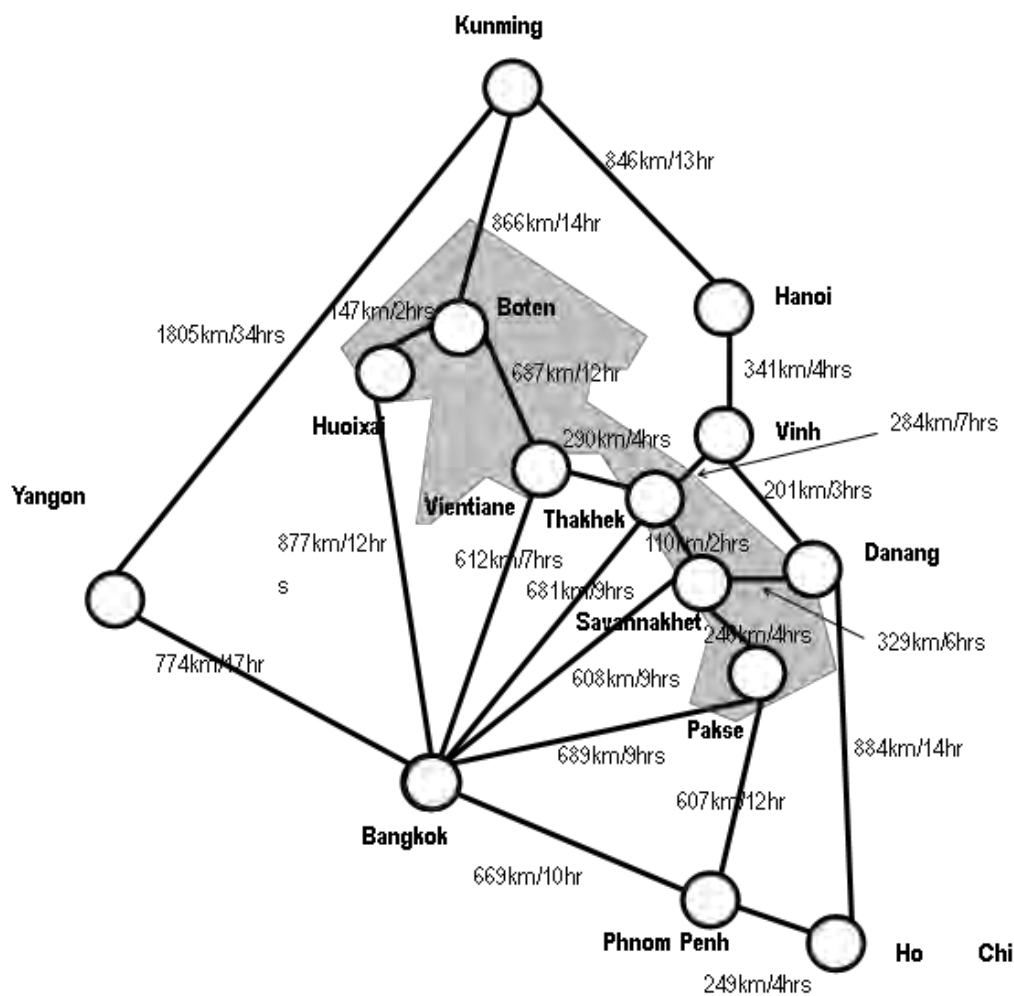
ຄາດວ່າຈະມີຕະຫຼາດຕ່າງປະເທດຈະສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ຫຼາຍແລະຕະຫຼາດພາຍໃນປະເທດຈະເປີດເສລີຫຼາຍຂຶ້ນ. ເຊິ່ງມັນຈະນຳໄປສູ່ການມີທ່າແຮງສູງສຳລັບການເຄື່ອນໄຫວຂອງສິນຄ້າແລະປະຊາຊົນ, ແລະການກໍ່ສ້າງເຄືອຂ່າຍຖະໜົນຫົນທາງທີ່ຈະສະໜັບສະໜູນມັນ. ການກໍ່ສ້າງເຄືອຂ່າຍການຂົນສົ່ງໃນ GMS ໄດ້ຮັບການສົ່ງເສີມໃຫ້ມີການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ (ADB) ແລະຍີ່ປຸ່ນ ນັບຕັ້ງແຕ່ GMS ໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໃນປີ 1992. ສາມເຂດເສດຖະກິດ ໂດຍສະເພາະຄື, ເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ, ເສດຖະກິດພາກເໜືອ-ພາກໃຕ້ ແລະ ເຂດເສດຖະກິດພາກໃຕ້, ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຢູ່ພາຍໃຕ້ຄຳສັ່ງເພື່ອກະຕຸ້ນການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດ, ການຄ້າ, ແລະກິດຈະກຳການຜະລິດໃນເຂດພື້ນທີ່ GMS. ນອກຈາກນີ້ ໃນປະເທດລາວ, ທາງດ່ວນສຳລັບການຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ/ສາກົນ ສຳລັບການຂົນສົ່ງສາກົນໄດ້ມີການຄິດໄລ່ກະກຽມຢູ່ແລ້ວໃນຂະບວນການຂອງການສ້າງ, ຈາກທີ່ເຫັນໃນການສຳເລັດການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງຫລວງ ລວມທັງ NR 13 (AH 12), NR 1 (AH-13, ເສດຖະກິດພາກເໜືອ-ພາກໃຕ້), NR 13 ແລະ NR-8 (AH-15), ແລະ NR 9 (AH-16), ຊຶ່ງກຳນົດໃຫ້ເປັນທາງດ່ວນແຫ່ງອາຊີ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 2.1) ຮູບທີ່ 2.1 ສະແດງໃຫ້ເຫັນໄລຍະທາງແລະເວລາທີ່ກຳນົດໄວ້ລະຫວ່າງຕົວເມືອງທີ່ສຳຄັນໃນ GMS. ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນຕັ້ງຢູ່ເກືອບ

ໃນໃຈກາງຂອງບັນດາປະເທດ GMS ແລະສາມາດສະໜອງທາງເລືອກເສັ້ນທາງ ທີ່ຫຼາກຫຼາຍສໍາລັບປະເທດໄທ-ຄຸນຫມົງ (ຈີນ) ແລະປະເທດໄທ-ຫວຽດນາມ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນສໍາລັບຢູ່ບາງກອກ-ຄຸນຫມົງ ແລະ ບາງກອກ-ຮ່າໂນ້ຍ.

ຕາຕະລາງ 2.1 ເສັ້ນທາງລະຫວ່າງປະເທດໃນສ.ປ.ປ.ລາວ

ເສັ້ນທາງ	ເສັ້ນທາງທີ່ສັ້ນທີ່ສຸດ	ເສັ້ນທາງອື່ນໆ
ບາງກອກ-ຮ່າໂນ້ຍ	NR-12 (ບາງກອກ-ທ່າແຂກ-ວິງ-ຮ່າໂນ້ຍ) 1,306 Km	NR-9 (ບາງກອກ-ສະຫວັນນະເຂດ-ວິງ-ຮ່າໂນ້ຍ) 1,479 Km
ບາງກອກ-ຄຸນຫມົງ	NR-3 (ບາງກອກ-ຫ້ວຍຊາຍ-ບໍ່ແຕນ-ຄຸນຫມົງ) 1,890 Km	NR-13 (ບາງກອກ-ວຽງຈັນ-ບໍ່ແຕນ-ຄຸນຫມົງ) 2,165 Km

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 2.1 ໄລຍະທາງແລະເວລາເດີນທາງ ລະຫວ່າງ ຕົວເມືອງທີ່ສໍາຄັນໃນ GMS

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງ, ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຈຸດສຸມ ກ່ຽວກັບການເປີດເສລີການເຄື່ອນໄຫວຂອງສິນຄ້າ, ປະຊາຊົນແລະ ນະຄອນຫຼວງໃນ GMS ແລະ ອາຊຽນແມ່ນ. ສປປ ລາວແມ່ນໄດ້ຮັບຄວາມສໍາຄັນຕາມພູມສັນຖານໂດຍການຫັນຈາກການເປັນ "ປະເທດທີ່ບໍ່ຕິດກັບທະເລ" ກາຍເປັນ "ປະເທດເຊື່ອມຕໍ່ກັບບັນດາປະເທດ" ເນື່ອງຈາກວ່າມັນແມ່ນຕັ້ງຢູ່ໃນໃຈກາງຂອງ GMS ແລະມີຊາຍແດນຕິດກັບຫ້າປະເທດ.

ຈາກຄວາມເປັນມາແລະສະຖານະການດັ່ງກ່າວ, ພານີ້ຈະປຶກສາຫາລືສະພາບລວມຂອງສະພາບການເສດຖະກິດສັງຄົມຂອງໂຄງການ VLP.

2.1.1 ເສດຖະກິດປະຊາຄົມ ອາຊຽນ (AEC)

ໃນປີ 2003, ອາຊຽນໄດ້ຕົກລົງກັນເພື່ອສ້າງຕັ້ງ AEC ໃນເດືອນທັນວາ 31, 2015 ເປັນໂຄງການສຸດທ້າຍທີ່ຈະສ້າງເຂດການຄ້າເສລີ. ໃນປີ 2009, ໄດ້ປະກາດວ່າ "ຊະອຳ ຫົວຫົນ ພິທີຖະແຫຼງກ່ຽວກັບແຜນການສໍາລັບການຄົມອາຊຽນ" ທີ່ນຳສະເໜີແຜນການແລະຕາຕະລາງສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ AEC ໄດ້.

ແຜນການປະກອບດ້ວຍສີ່ອົງປະກອບທີ່ສໍາຄັນ: ແຜນຜັງ ການເມືອງ-ຄວາມປອດໄພຂອງຊຸມຊົນ ອາຊຽນ (APSC), ແຜນຜັງເສດຖະກິດອາຊຽນ (AEC), ແຜນຜັງ ດ້ານສັງຄົມ-ວັດທະນະທຳຂອງຊຸມຊົນອາຊຽນ (ASC), ແລະການລິເລີ່ມຄວາມເຊື່ອມໂຍງສໍາລັບການອາຊຽນ (IAI) ໂຄງຮ່າງຍຸດທະສາດ ແລະແຜນວຽກ IAI 2 (2009-2015). AEC ແມ່ນປະກອບດ້ວຍຫຼັກການສີ່ຂໍ້ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ຕະຫຼາດດຽວແລະພື້ນຖານການຜະລິດ;
- ການແຂ່ງຂັນລະຫວ່າງເຂດເສດຖະກິດ;
- ຄວາມສະເໝີພາບໃນການເຕີບໂຕຂອງເສດຖະກິດ; ແລະ
- ການເຊື່ອມໂຍງກັບເສດຖະກິດສາກົນ.

ບັນດາປະເທດອາຊຽນໄດ້ປະຕິບັດຕາມຂໍ້ຕົກລົງສາມຂໍ້ ເພື່ອຮັບຮູ້ເຖິງຫຼັກການສີ່ຂໍ້ຂອງ AEC: (1) ຂໍ້ຕົກລົງການຄ້າໃນອາຊຽນ (ATIGA), (2) ໂຄງຮ່າງສັນຍາ ກ່ຽວກັບການບໍລິການ ອາຊຽນ (AFAS), ແລະ (3) ຂໍ້ຕົກລົງສັນຍາການລົງທຶນ ແບບສົມບູນຂອງອາຊຽນ (ACIA). ອາຊຽນ ກໍາລັງພະຍາຍາມທີ່ຈະຄິດຄົ້ນ ສາມຂໍ້ຕົກລົງສໍາລັບການເຄື່ອນໄຫວຂອງສິນຄ້າ, ປະຊາຊົນ ແລະ ນະຄອນຫຼວງທີ່ມີຂໍ້ຍົກເວັ້ນບາງກໍລະນີ ໃນປີ 2015.

ໃນບັນດາຫຼັກການສີ່ຂໍ້, ໄດ້ຮັບຜົນໃນທາງບວກ ໂດຍໄດ້ບັນລຸຂໍ້ທຳອິດກ່ຽວກັບ "ຕະຫຼາດດຽວແລະພື້ນຖານການຜະລິດ." ຫນຶ່ງໃນຜົນສໍາເລັດທີ່ພື້ນແຜ່ນການລົບລ້າງອັດຕາພາສີ. ໂຄງການສາມັນປະສິດທິພາບອັດຕາພາສີພິເສດ (CEPT) ໄດ້ຖືກລົບລ້າງໃນອາຊຽນ-6 (ບຣູໄນ, ອິນໂດເນເຊຍ, ມາເລເຊຍ, ຟິລິບປິນ, ສິງຄະໂປແລະປະເທດໄທ) ໂດຍ ເຂດການຄ້າເສລີ ອາຊຽນ (AFTA), ອະດີດສັນຍາຂອງ ATIGA. ຜົນໄດ້ຮັບກໍຄື, ຫຼາຍກວ່າ 70% ຂອງອັດຕາພາສີການຄ້າໃນອາຊຽນໄດ້ກາຍເປັນສູນແລະ 10% ຂອງອັດຕາພາສີການຄ້າໄດ້ຫຼຸດລົງຕໍ່າເຖິງ 5%. ຄວາມຄືບໜ້າບາງຢ່າງໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນເພື່ອ ສົ່ງເສີມການຄ້າແລະ ເປີດການລົງທຶນເສລີ. The national single window (ຂະບວນການ ພາສີທີ່ວ່ອງໄວຄົບວົງຈອນໃນປະຕູດຽວ) ໄດ້ຮັບການແນະນຳໃນ ອາຊຽນ-6.

ໃນອີກດ້ານຫນຶ່ງ, ຄວາມສໍາເລັດຈຳນວນຫນ້ອຍ ໄດ້ຮັບການດຳເນີນ ຫຼັກການທິສອງແລະທິສາມ. ຫຼັກການທິສີ່ກ່ຽວກັບ "ການເຊື່ອມໂຍງກັບເສດຖະກິດສາກົນ" ໄດ້ມີການລ່ວງໜ້າບາດກ້າວໃຫຍ່ໂດຍການຫັນອາຊຽນໃຫ້ເປັນເຂດພື້ນຖານການຜະລິດຄືກັບຈີນບວກຫນຶ່ງ.

ບັນດາປະເທດອາຊຽນໄດ້ມີການຄື້ນຄິດ AEC ເປັນເວລາດົນນານມາແລ້ວ. ການສ້າງຕັ້ງ AEC ມີການວາງແຜນໃນເດືອນທັນວາ ປີ 2015 ແລະ ໄດ້ບັນລຸຜົນເຖິງ 77% ຂອງເປົ້າໝາຍດັ່ງກ່າວ ໃນເດືອນມີນາ 2013, ອີງຕາມການ ປະເມີນຜົນຕົນເອງໂດຍການກອງເລຂາ AEC. ບັນຫາທ້າທາຍທີ່ຍັງແກ້ບໍ່ໄດ້ສໍາລັບການສ້າງຕັ້ງ AEC ໄດ້ເຮັດໃຫ້ມີການປະຕິບັດນະໂຍບາຍຊັກຊ້າ, ສະນັ້ນໃນຈຸດສຸມຕົ້ນຕໍແມ່ນ ນະໂຍບາຍຈຳນວນຫຼາຍປານໃດທີ່ຈະໄດ້ຮັບການປະຕິບັດ ໃນການສ້າງຕັ້ງ AEC ໃນເດືອນທັນວາປີ 2015. ຍົກຕົວຢ່າງ, ເຖິງແມ່ນວ່າໃນການສ້າງຕັ້ງຂອງຕະຫຼາດດຽວ, ຊຶ່ງເປັນຫຼັກການທີ່ກ້າວໜ້າ ຫຼາຍທີ່ສຸດ, ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ໃນການຊອກຫາຄວາມເອກະພາບ ກ່ຽວກັບບັນຫາບາງຢ່າງເຊັ່ນ ການກຳຈັດອຸປະສັກທີ່ບໍ່ແມ່ນອັດຕາພາສີ (NTB), ການສ້າງຕັ້ງການບໍລິການພາຍ

ໃນປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ ແລະ ບໍລິການພາຍໃນປະຕູດຽວຂອງ ASEAN, ການລວມກັນຂອງລະບຽບ ກ່ຽວກັບທຸລະກິດແລະການລົງທຶນ, ການລວມກັນຂອງການຕິລາຄາຂອງສັນຍາໂດຍ AEC, ເນື່ອງຈາກວ່າກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດໃນແຕ່ລະປະເທດ ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ ໃນຫລາຍກໍລະນີ.

ໄລຍະເວລາຂອງການສ້າງຕັ້ງຂອງ AEC ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ຈະມີການປ່ຽນແປງ, ແລະການສ້າງຕັ້ງ AEC ອາດຈະມີຜົນກະທົບກ່ຽວກັບ VLP. ປະລິມານຂອງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດທີ່ຜ່ານດ່ານທ່າແລ້ງໄດ້ຖືກຄາດວ່າຈະມີຂະໜາດໃຫຍ່ຂຶ້ນຄືກັບປະລິມານຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອາຊຽນ ຄາດຄະເນວ່າຈະສູງຂຶ້ນເນື່ອງຈາກການລົບລ້າງອັດຕາພາສີສໍາລັບສິນຄ້າສ່ວນຫຼາຍ ແລະການຄົງທີ່ຂອງອັດຕາພາສີທີ່ຍັງເຫຼືອ. ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບກໍຄື, ໃນບັນດາພາສີ, ການເຂົ້າເມືອງແລະການກັກກັນ (CIQ) ລະບົບຂອງ VLP, ການດໍາເນີນງານຫຼັກຂອງພາສີ ຈະປ່ຽນມາກວດສອບສິນຄ້າຢູ່ຕາມຊາຍແດນ ແລະການບັງຄັບແລະການເກັບອາກອນມູນຄ່າເພີ່ມ (VAT). ຈາກທັດສະນະອື່ນໆ, ຄວາມສໍາຄັນຂອງການປະຕິບັດໜ້າທີ່ CIQ ຂອງ VLP ຈະໄດ້ຮັບການປັບປຸງຂ້ອນຂ້າງຫຼາຍເນື່ອງຈາກວ່າອາກອນມູນຄ່າເພີ່ມຈະກາຍເປັນສິ່ງສໍາຄັນຫຼາຍ ຫຼັງຈາກການຍົກເລີກພາສີ.

2.1.2 ສັນຍາການຂົນສົ່ງຂ້າມຊາຍແດນ (CBTA)

CBTA ແມ່ນສັນຍາລະຫວ່າງຫຼາຍຝ່າຍຄື ກຳປູເຈຍ, ມຽນມາ, ໄທ, ຫວຽດນາມ, ສປປລາວແລະແຂວງຢຸນນານຂອງປະເທດຈີນ, ເຊິ່ງມີເປົ້າໝາຍເພື່ອກຳຈັດ NTBs ໃນການຂົນສົ່ງຂ້າມຊາຍແດນໃນ GMS. CBTA ມີຈຸດປະສົງເພື່ອບັນລຸ ສິ່ງເປົ້າໝາຍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ສ້າງຂັ້ນຕອນຂອງການຂ້າມຊາຍແດນໃຫ້ງ່າຍຂຶ້ນ (ແລ້ວໃນປະຕູດຽວ / ກວດຈຸດດຽວ, ການກວດກາພາສີ, ເວລາເປີດເຂດຊາຍແດນ, ແລະການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານລ່ວງໜ້າ ແລະການກວດລ້າງພາສີ);
- ສ້າງການເຄື່ອນໄຫວຂ້າມຊາຍແດນໃຫ້ງ່າຍຂຶ້ນ (ວິຊາຂາເຂົ້າຫຼາຍແບບ, ການຮັບຮອງເອົາໃບຂັບຂີ່);
- ສ້າງມາດຕະຖານຂອງກົດລະບຽບຈະລາຈອນ (ຊີວະປະຫວັດການຂົນສົ່ງໃນພາກພື້ນ, ການກວດກາສັດແລະພືດ); ແລະ
- ການອະນຸຍາດຂາເຂົ້າຂອງຍານພາຫະນະ.

CBTA ທີ່ປະກອບດ້ວຍ 20 ອະນຸສັນຍາແລະເອກະສານຊ້ອນອະທິບາຍການປະຕິບັດເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍຂ້າງເທິງນັ້ນ. ໃນຂັ້ນຕອນທຳອິດຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໄດ້ກວມເອົາ 17 ຈຸດເຂດຊາຍແດນລະຫວ່າງປະເທດ. ໃນນີ້, ມີ 9 ຈຸດທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນສປປ ລາວ, ສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນຮູບສະແດງ 2.2.

CBTA ແມ່ນໄດ້ນຳເອົາໄປໃຊ້ກັບຈຸດຂາເຂົ້າ/ຂາອອກ ແລະເສັ້ນທາງທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນຕາມການລົງນາມກັບບັນດາປະເທດ. ໃນເດືອນມີນາປີ 2005, ປະເທດໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະລາວລົງນາມໃນບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ (MoU) ວ່າ ການບໍລິການແບບ ຄົບວົງຈອນໃນປະຕູດຽວ ແລະ ພາຫະນະໜັກຂາເຂົ້າ ລະຫວ່າງແດນສະຫວັນໃນປະເທດລາວແລະລາວບາວຂອງຫວຽດນາມ, ແລະລະຫວ່າງສະຫວັນນະເຂດໃນປະເທດລາວແລະມຸກດາຫານຂອງປະເທດໄທ. ອີງຕາມບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ, ການບໍລິການແບບໜຶ່ງຈຸດ ໄດ້ມີແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະຫວ່າງແດນສະຫວັນແລະລາວບາວໃນວັນທີ 31 ມິຖຸນາ 2005, ແຕ່ວ່າມັນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ປະຕິບັດເທື່ອ ເພາະວ່າການບໍາລຸງຮັກສາຂອງ ພື້ນທີ່ຄວບຄຸມສາມັນ (CCA) ຍັງຊັກຊ້າ. ຄາດວ່າຈະມີຄວາມຄືບໜ້າຂອງ CBTA ຈະເລັ່ງການເປີດເສລີຂອງຍານພາຫະນະຂາເຂົ້າຮ່ວມກັນ, ຊຶ່ງຈະນຳໄປສູ່ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຕະຫຼາດຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງ ແລະ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງໂອກາດໃນການມີສ່ວນຮ່ວມໃນຕະຫຼາດອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງ.

ທ່າແລ້ງເປັນຈຸດຂ້າມຊາຍແດນທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດລະຫວ່າງປະເທດໄທແລະລາວ, ແລະມັນໄດ້ຖືກຄາດວ່າ CCA ຈະຮັກສາໄວ້ໃຊ້ໃນອະນາຄົດໂດຍອີງໃສ່ CBTA ໄດ້. ໃນສະຖານທີ່ VLP ໄດ້, ເພາະສະນັ້ນ, ພື້ນທີ່ຫ້ອງການສໍາລັບພະນັກງານ CIQ ທີ່ເຮັດວຽກຢູ່ໃນປະເທດໄທ (ຈົນກ່ວາປະເທດໄທແລະລາວຈະເລີ່ມຕົ້ນປະຕິບັດງານຮ່ວມກັນໃນພື້ນທີ່ CIQ ໄດ້), ແລະພື້ນທີ່ຫ້ອງການຈະຕ້ອງ

ປອດໄພ.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ADB.

ຮູບທີ່ 2.2 ຈຸດຊາຍແດນທີ່ສຳຄັນໃນ GMS

2.2 ເຄືອຂ່າຍການຂົນສົ່ງອ້ອມຂ້າງປະເທດລາວ

2.2.1 ພາກພື້ນເສດຖະກິດ

CBTA ຫມາຍເຖິງການລົບລ້າງ NTBs ແລະການເລັ່ງລັດການເຊື່ອມເສດຖະກິດໃນ GMS ໃນເງື່ອນໄຂຂອງລະບົບ. ອີກດ້ານໜຶ່ງ, ການບຳລຸງຮັກສາເຄືອຄ່າຍລະບົບຂົນສົ່ງໃນ GMS ມີເປົ້າຫມາຍເພື່ອເລັ່ງລັດການເຊື່ອມເສດຖະກິດໃນ GMS ໃນຂໍ້ກຳນົດຂອງລັກສະນະທາງດ້ານກາຍະພາບ. ພາກພື້ນເສດຖະກິດໄດ້ຮັບການພັດທະນາໃນ GMS ພາຍໃຕ້ການລິເລີ່ມຂອງ ADB ນັບຕັ້ງແຕ່ຊຸມປີ 1990. ປັດຈຸບັນມີ 9 ພາກພື້ນເສດຖະກິດໃນ GMS, 4 ພາກພື້ນ ທີ່ຜ່ານສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນມີດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ (ເບິ່ງຮູບສະແດງ 2.3):

- ພາກພື້ນ ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ;
- ພາກພື້ນເໜືອ-ໃຕ້;
- ພາກພື້ນຕາເວັນອອກສຽງເໜືອ ແລະ;
- ສູນກາງພາກພື້ນ

ລັດຖະບານແຫ່ງສປປ ລາວໄດ້ສຸມໃສ່ການບຳລຸງຮັກສາຂອງຫຼວງເຊັ່ນ NR-9 ແລະ NR, 13, ແລະ 55% ຂອງເສັ້ນທາງລະດັບຊາດແລະ 85% ຂອງເສັ້ນທາງຫລວງອາຊີໄດ້ປຸງຢາງ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 22). ເມື່ອມຸ່ງມານີ້, ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງທີ່ສຳຄັນລະຫວ່າງປະເທດເຊັ່ນ: NR-9 ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ, ສະນັ້ນທາງດ່ວນໃນສ.ປ.ປ.ລາວໄດ້ຖືກປະເມີນຜົນເປັນ "ທີ່ດີໂດຍທົ່ວໄປ" ອີງຕາມການສຳຫຼວດກ່ຽວກັບໂຄງສ້າງພື້ນຖານການຂົນສົ່ງໃນລາວໄດ້ດຳເນີນການໃນປີ 2008.

ຕາຕະລາງ 2.2 ສະພາບຖະໜົນທາງຢ່າງໃນປະເທດລາວໂດຍປະເພດຂອງຖະໜົນ

ປະເພດຂອງຖະໜົນ	ຄວາມຍາວ (km)	ສະພາບຖະໜົນທາງຢ່າງ				
		ຄອນກິດປະສົມ ຢ່າງໜາກເຕອຍ	ທາງປູຢາງ2ຊັ້ນ	ຫີນແຫ້	ຂີ້ດິນ	ລວມ
ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ	7,153	6.0%	48.9%	34.8%	10.3%	100.0%
ທາງຕ່າງແຂວງ	7,214	0.0%	6.4%	51.7%	41.9%	100.0%
ທາງແຫ່ງປະເທດ	4,986	0.0%	5.0%	47.7%	47.3%	100.0%
ທາງຕົວເມືອງ	1,855	4.2%	23.7%	46.7%	25.4%	100.0%
ທາງໝູ່ບ້ານ	15,411	0.0%	0.3%	18.4%	81.2%	100.0%
ທາງສຳລັບຈຸດປະສົງພິເສດ	703	0.1%	13.0%	37.7%	49.2%	100.0%

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ບົດລາຍງານກ່ຽວກັບສະພາບຖະໜົນໂດຍພະແນກຂົວທາງ, ຕັດແປງໂດຍ Suzuki, et al, "ພື້ນຖານອຸດສາຫະກຳໃນສປປລາວ," JICA ຫ້ອງການປະຈຳລາວ



ຂໍ້ມູນຈາກ: ADB.

ຮູບທີ່ 2.3 ພາກພື້ນເສດຖະກິດ GMS

2.2.2 ແຜນທາງລົດໄຟ

ລັດຖະບານຈີນມີແຜນການທີ່ຈະກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟຈາກຄຸນຫມັງ, ແຂວງຢຸນນານ, ຮອດວຽງຈັນ ໂດຍຜ່ານເຂດຊາຍແດນບໍ່ເຕັນ. ເສັ້ນທາງລົດໄຟທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້, ສໍາລັບການທີ່ສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ແມ່ນໄດ້ສໍາເລັດແລ້ວໃນປີ 2012, ທີ່ແລ່ນຜ່ານເຂດພູດອຍຫຼາຍ ແລະຮຽກຮ້ອງໃຫ້ຂະຫຍາຍອຸໂມງ ປະມານ 200 km. ນີ້ແມ່ນໂຄງການຂະໜາດໃຫຍ່ທີ່ມີມູນຄ່າທັງໝົດປະມານ 7 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ, ເມື່ອທຽບກັບ GDP ລວມຂອງປະເທດລາວ (ຊຶ່ງມີ GDP 11.7 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດໃນປີ 2014). ການກໍ່ສ້າງ-ປະຕິບັດງານ-ການສົ່ງຕໍ່ໃຫ້ (BOT) ການໄດ້ຮັບຮອງທາງດ້ານການເງິນຂອງໂຄງການນີ້, ມີປະເທດລາວແລະຈີນການລົງທຶນ 30% ແລະ 70%, ຕາມລຳດັບ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລາຍລະອຽດລວມທັງປະລິມານການລົງທຶນຕົວຈິງຍັງບໍ່ທັນໄດ້ມີການຕັດສິນໃຈ.

ນອກຈາກນີ້ແຜນການທາງລົດໄຟລາວ, ລັດຖະບານຈີນຍັງໄດ້ຮ່ວມມືກັບປະເທດໄທໃນໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ. ໃນເດືອນທັນວາ

ປີ 2014, ລັດຖະບານຂອງສອງປະເທດ ໄດ້ເຊັນບົດບັນທຶກກ່ຽວກັບແຜນການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ສຳລັບເສັ້ນ 867 km ປະກອບ ກັບພາກສ່ວນທີ່ 734 km ເຊື່ອມຕໍ່ຫນອງຄາຍທີ່ມີພື້ນທີ່ຊາຍຝັ່ງທະເລໃນພາກຕາເວັນອອກ ແລະເປັນພາກສ່ວນທີ່ 133 km ເຊື່ອມຕໍ່ ຊະລະບູລີກັບ ກຸງເທບ. ສອງປະເທດຈະເຈລະຈາຢ່າງເຕັມສ່ວນເພື່ອຮັບຮູ້ແຜນການ. ຈົນໄດ້ນຳສະເໜີສະພາບການ ລົງທຶນ, ເຊັ່ນ: ອັດຕາດອກເບ້ຍຕ່ຳ ແລະໂຄງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງທີ່ມີ ໄທວິສາຫະກິດ, ທີ່ຈະພິຈາລະນາສຳລັບປະເທດ ໄທ.

ສອງແຜນການທາງລົດໄຟຂອງຈີນທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງ ໄດ້ນຳມາໃຊ້ເປັນເກນມາດຕະຖານ ແລະມີການອອກແບບສຸດທ້າຍ ທີ່ຈະ ເຊື່ອມຕໍ່ ຈີນກັບກຸງເທບ. ແຜນການໃນສປປ ລາວໄດ້ຖືກອອກແບບເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ ຄຸນຫມັ້ງກັບວຽງຈັນ, ໃນຂະນະທີ່ແຜນການໃນ ປະເທດໄທໄດ້ມີຈຸດປະສົງທີ່ຈະເຊື່ອມຕໍ່ ກຸງເທບກັບຈັງຫວັດຫນອງຄາຍ. ເສັ້ນລະຫວ່າງທ່ານາແລ້ງແລະຫນອງຄາຍແມ່ນ ສາມາດ ເວົ້າໄດ້ວ່າ, ເປັນການ "ເຊື່ອມຕໍ່ທີ່ຂາດຫາຍໄປ" ບໍ່ໄດ້ກວມເຂົ້າໃນທັງ 2 ແຜນ. ແຜນການປັດຈຸບັນໃຊ້ການວັດແທກທາງແຄບ ເປັນ ທາງລົດໄຟທີ່ຂົວມິດຕະພາບ ແລະຮຽກຮ້ອງໃຫ້ປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີຂໍ້ມູນວ່າປະເທດຈີນຍັງໄດ້ສະເໜີ ໂຄງການ ກໍ່ສ້າງຂົວຂ້າມທາງລົດໄຟໃຫມ່ຂ້າມແມ່ນ້ຳຂອງ.

2.3 ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

2.3.1 ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ

ເສດຖະກິດຂອງສປປລາວໄດ້ມີການຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງໂດຍ 7% -8% ແຕ່ລະປີ ນັບຕັ້ງແຕ່ປີ 2002, ໂດຍຈະສະແດງໃຫ້ ເຫັນໃນຕາຕະລາງ 2.3. ການເຕີບໂຕນີ້ສ່ວນຫຼາຍຕ້ອງອີງໃສ່ ຂະຫຍາຍຕົວທີ່ສຳຄັນຂອງຂະແໜງການອຸດສາຫະກຳແລະບໍລິການ. ໃນປີ 2002, ສປປລາວໄດ້ມີພື້ນຖານໂຄງສ້າງເສດຖະກິດກວມໂດຍກະສິກຳ, ແຕ່ລັດຖະບານຊຸກຍູ້ໂຄງການດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງຕົນໃນໄລຍະຫຼາຍປີ ເພື່ອປັບໂຄງສ້າງເສດຖະກິດ ໃນການສຸມໃສ່ການຊຸກຍູ້ທາງດ້ານອຸດສາຫະກຳ ການບໍລິການທີ່ທັນສະໄຫມ ແລະຂະແໜງການອຸດສາຫະກຳທີ່ມີສຸຂະພາບດີ ໃນປີ 2012.

ທັງສອງຂະແໜງການໄດ້ມີການຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງໄວວາໃນຊຸມປີຜ່ານມາ. ຜົນບັງຄັບໃຊ້ທີ່ຂັບເຄື່ອນຕົ້ນຕໍສຳລັບການຂະຫຍາຍຕົວ ທາງເສດຖະກິດດັ່ງກ່າວ ແລະການປັບໂຄງສ້າງ ແມ່ນການປ່ຽນແປງຈາກການຂຸດຄົ້ນບໍ່ແຮ່, ການຜະລິດໄຟຟ້ານໍ້າຕົກແລະການພັດ ທະນາໍ້າເພື່ອການຜະລິດ. ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການສົ່ງອອກໄປເອີຣົບມີບົດບາດສຳຄັນໃນການເຕີບໂຕຂອງພາກການຜະລິດ ເນື່ອງຈາກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍແຮງງານຖືກ ແລະການຈັດເກັບພາສີພິເສດສຳລັບບັນດາປະເທດກຳລັງພັດທະນາ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຂະແໜງ ການກໍ່ສ້າງຍັງໄດ້ຮັບການຂະຫຍາຍຕົວ ແລະປະກອບສ່ວນໃນການເຕີບໂຕຂອງຂະແໜງອຸດສາຫະກຳໄດ້. ໂດຍສະເພາະ, ມີການກໍ່ ສ້າງສອງປະເພດທີ່ໄດ້ນຳໄປສູ່ການຂະຫຍາຍຕົວນີ້: ການຜະລິດໄຟຟ້ານໍ້າຕົກ ແນໃສ່ການຂາຍພະລັງງານກັບປະເທດໄທ ແລະຂະ ຫຍາຍຕົວຂອງສະຖານທີ່ພັກຜ່ອນ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນການຂະຫຍາຍຕົວຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວພາຍໃນປະເທດ ແລະສາກົນ. ຍິ່ງໄປ ກວ່ານັ້ນ, ການພັດທະນາຂອງອຸດສາຫະກຳການທ່ອງທ່ຽວໄດ້ປະກອບສ່ວນກັບການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຂະແໜງບໍລິການ. ສ.ປ.ປ. ລາວເປັນທີ່ນິຍົມສຳລັບນັກທ່ອງທ່ຽວເອີຣົບແລະຈຳນວນຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວນັບຕັ້ງແຕ່ປີ 2003 ປະເທດທີ່ອຸ ດົມສົມບູນໄປດ້ວຍຊັບພະຍາກອນການທ່ອງທ່ຽວທຳມະຊາດທີ່ ເຊັ່ນເມືອງມໍລະດົກໂລກ ແຂວງຫລວງພະບາງ, ແລະລາຄາກໍ່ຍິ່ງ ຖືກ. ການຂະຫຍາຍອຸດສາຫະກຳທ່ອງທ່ຽວ ເປັນຕົວປະກອບສ່ວນສຳລັບການຂະຫຍາຍຕົວຂອງທຸລະກິດໂຮງແຮມ ແລະຮ້ານອາ ຫານ, ການຂົນສົ່ງແລະອື່ນໆ.

ຕາຕະລາງ 2.3 ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດໃນສ.ປ.ປ.ລາວ

(ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານກີບ, %)

ພາກສ່ວນ	2002	2007	2012
ກະສິກຳ	7,124,487	12,167,600	18,929,362
ອຸດສາຫະກຳ	3,250,425	10,255,592	22,677,289
ການບໍລິການ	6,312,934	15,155,847	26,992,379
ລວມ	16,687,846	37,579,039	68,599,030
ກະສິກຳ	42.70%	32.38%	27.59%
ອຸດສາຫະກຳ	19.50%	27.29%	33.06%
ການບໍລິການ	37.80%	40.33%	39.35%
ສ່ວນແບ່ງລວມ	100.00%	100.00%	100.00%
(ຂະຫຍາຍຕົວ)		2002-2007	2007-2012
ກະສິກຳ		170.79%	155.57%
ອຸດສາຫະກຳ		315.52%	221.12%
ການບໍລິການ		240.08%	178.10%
ລວມ		225.19%	182.55%

ຂໍ້ມູນຈາກ : NSC.

ຄາດຄະເນວ່າ ບໍ່ພຽງແຕ່ວຽງຈັນແຕ່ແມ່ນຫມົດປະເທດ ຈະໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນດ້ານເສດຖະກິດ ຈາກການພັດທະນາຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ຂອງໂຄງປະກອບການພິເສດລະດັບສາກົນ ແລະການສະໜອງແບບລະບົບຕ່ອງໂສ້ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ GMS. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ປະເທດເຮົາທີ່ມີຂໍ້ຈຳກັດບາງຢ່າງເຊັ່ນ: ຂະໜາດຂອງຕະຫຼາດແລະຂໍ້ບັງຄັບຂອງກຳລັງແຮງງານ, ຊຶ່ງຈະເປັນປັດໄຈທີ່ສຳຄັນທີ່ຈະເປັນອຸປະສັກ ສຳລັບພື້ນທີ່ອຸດສາຫະກຳແລະການລົງທຶນ. ເພາະສະນັ້ນ, ໃນໄລຍະກາງແລະໄລຍະສັ້ນ, ອຸດສາຫະກຳໃນສ.ປ.ປ.ລາວ ໄດ້ມີບົດບາດສຳຄັນໃນການລົງທຶນຂະໜາດນ້ອຍ, ແລະຂະບວນການຜະລິດທີ່ໃຊ້ແຮງງານສຳລັບການລົງທຶນໂດຍສິນເຊື້ອຈຸລະພາກ, ເປັນການສ້າງໃຫ້ຄືບຸດທະສາດ"ປະເທດໄທບວກຫນຶ່ງ" ແລະ "ປະເທດຈີນບວກຫນຶ່ງ" ທີ່ມີຈຸດປະສົງທີ່ຈະໃຊ້ກຳລັງແຮງງານລາຄາຖືກຈາກປະເທດໄທແລະປະເທດຈີນ.

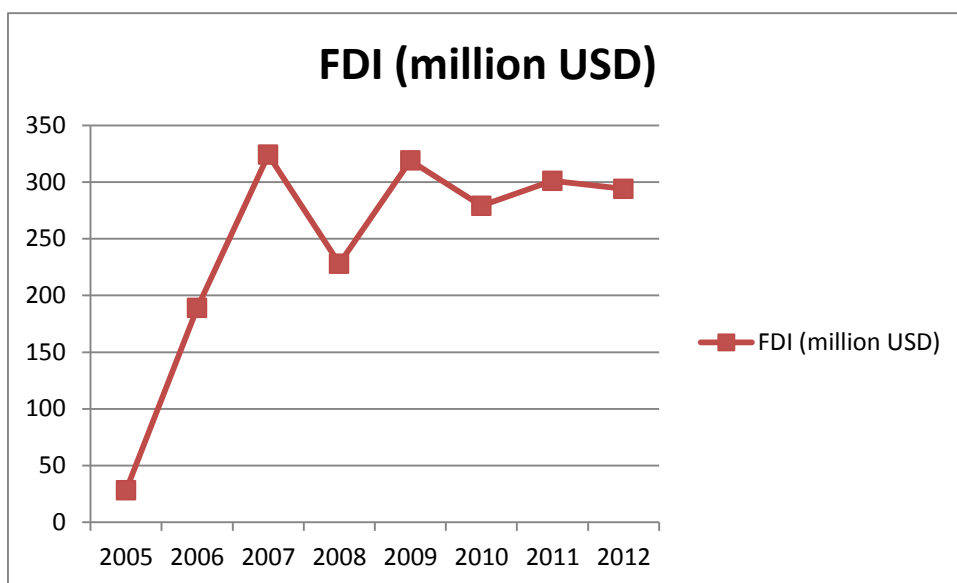
2.3.2 ການລົງທຶນໂດຍກົງຈາກຕ່າງປະເທດ (FDI)

(1) ສະພາບລວມ

ລັດຖະບານລາວວາດພາບຕົວເອງໃຫ້ສິ້ນສຸດຈາກສະຖານະພາບປະເທດດ້ອຍພັດທະນາໃນປີ 2020 ແລະສະໜັບສະໜູນການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງຕົນໃນອະນາຄົດ. ການສົ່ງເສີມການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງຕ່າງປະເທດ (FDI) ໃນປະເທດແມ່ນຫນຶ່ງໃນວິທີທີ່ສຳຄັນໃນການບັນລຸເປົ້າໝາຍນັ້ນ. ລັດຖະບານໄດ້ນຳສະເໜີລະບົບກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເຖິງສາມເທື່ອ. ໃນປີ 2003, ລັດຖະທຳມະນູນລາວໄດ້ປັບປຸງກົດໝາຍດັ່ງກ່າວເພື່ອທີ່ຈະເນະນຳສະກຸນເງິນຕາຕ່າງປະເທດ (ມາດຕາ 15); ໃນປີ 2004, ກົດໝາຍ "ສົ່ງເສີມການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດສະບັບປັບປຸງ" ໄດ້ປະກາດນຳໃຊ້; ແລະໃນປີ 2009, ໄດ້ "ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົງທຶນ" ໄດ້ຖືກປະກາດນຳໃຊ້. ກົດໝາຍຫຼ້າສຸດ ມີຈຸດປະສົງເພື່ອສະໜັບສະໜູນພັກດັນລາວໃຫ້ເຂົ້າໃນອົງການການຄ້າໂລກ (WTO) ເພື່ອທີ່ຈະບໍ່ໄດ້ຈຳແນກລະຫວ່າງນະຄອນຫຼວງພາຍໃນແລະຕ່າງປະເທດ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວເກືອບດຶງດູດການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດໄດ້ ເນື່ອງຈາກວ່ານະຄອນຫຼວງໃນປະເທດລາວແມ່ນຍັງບໍ່ພຽງພໍຕໍ່ການລົງທຶນຢ່າງຈິງຈັງ. ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວທີ່ມີລັກສະນະດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: ສ້າງຂັ້ນຕອນການລົງທຶນໃຫ້ງ່າຍທີ່ຈະສ້າງຕັ້ງອົງການຈັດຕັ້ງໃໝ່ໂດຍສະເໜີການບໍລິການໃຫ້ຄືບວົງຈອນໃນຈຸດດຽວ; ສະເໜີສິດທິພິເສດເພື່ອທີ່ຈະເນະນຳການລົງທຶນແລະຮັບຮູ້ສິດທິໃນການເປັນເຈົ້າຂອງ ແລະຜົນກຳໄລຂອງນັກລົງທຶນ; ແລະຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງເຂົ້າເຈົ້າ. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ລັດຖະບານໄດ້ສ້າງ ຂັ້ນຕອນການລົງທຶນໃຫ້ງ່າຍຂຶ້ນໂດຍການແບ່ງປັນອຳນາດການຄວບຄຸມແລະຈັດປະເພດຂອງປະເພດຂອງການລົງທຶນອອກເປັນສາມປະເພດຄື: ທຸລະກິດທົ່ວໄປ, ທຸລະກິດສຳ

ປະທານ ແລະ ການພັດທະນາເຂດເສດຖະກິດພິເສດ (SEZ). ນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດສາມາດລົງທຶນໃນທຸລະກິດອະສັງຫາລິມະຊັບ ເນື່ອງຈາກວ່າໄລຍະເວລາການລົງທຶນສໍາລັບທຸລະກິດທົ່ວໄປແມ່ນບໍ່ຈຳກັດ ແລະ ເຖິງແມ່ນວ່າທຸລະກິດສໍາປະທານເປັນສິ່ງທີ່ດີສໍາລັບ ໄລຍະເວລາ 99 ປີ (ແລະ ຍັງສາມາດເລື່ອນກຳນົດອອກໄປໄດ້). ອຳນາດການປົກຄອງອະນຸຍາດໃຫ້ນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດທີ່ມີທຶນ ຈົດທະບຽນຫຼາຍກວ່າ 0.5 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ ຊຶ່ງລິຂະສິດນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ.

ການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວແມ່ນ ເພີ່ມຂຶ້ນເນື່ອງຈາກການກົດຫມາຍຂອງໄລຍະຂອງການລົງທຶນ. ໃນຮູບສະແດງ 2.4 ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ, FDI ມີທັງຫມົດຈຳນວນ 301 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ ໃນປີ 2011 ແລະ 294 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ ໃນປີ 2012. ກອງທຶນການເງິນສາກົນ (IMF) ປະເມີນວ່າອຳນາດການປົກຄອງລາວຈະອະນຸຍາດໃຫ້ລົງທຶນເຖິງ 1,852 ລ້ານໂດລາ ສະຫະລັດ ໃນປີ 2014 ແລະ 1,685 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ ໃນປີ 2015 ຈະໄດ້ນໍາເຂົ້າໄປ ພິຈາລະນາສະພາບຂອງປະເທດ ແລະ ລະດັບການລົງທຶນເຖິງ 1,847 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ ໃນປີ 2013.



ຂໍ້ມູນຈາກ : ປັດໄຈຊີວິດສໍາຄັນຈາກ ADB ປີ 2014 MPI.

ຮູບທີ່ 2.4 FDI ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, 2005-2012

ຄຸນລັກສະນະຂອງການລົງທຶນໃນ ສປປ ລາວ ສາມາດສະຫຼຸບໄດ້ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້, ຕາມການລາຍງານຈາກປະເທດຍີ່ປຸ່ນຈາກທະນາຄານ ການຮ່ວມມືສາກົນ (JBIC) ກ່ຽວກັບສະພາບແວດລ້ອມຂອງການລົງທຶນໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ (JBIC, 2014):

- ຈາກຊອກເບິ່ງຢູ່ໃນ FDI ສໍາລັບບັນດາປະເທດທີ່ໄດ້ຮັບການຍອມຮັບໃຫ້ເປັນຄູ່ຮ່ວມງານຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ຫວຽດນາມ ເປັນປະເທດທີ່ລົງທຶນທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດ, ຕາມມາດ້ວຍຈີນ ແລະ ໄທ ທີ່ມີສ່ວນແບ່ງທັງຫມົດ ລວມກັນປະມານ 80% ຈາກ ສາມປະເທດເຫຼົ່ານີ້.
- ໃນຊຸມປີຜ່ານມາ, FDI ໄດ້ມີການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງບັນດາປະເທດເຂົ້າໃຫມ່, ເຊັ່ນ: ນິເວ ແລະ ອິນເດຍ.
- ລາຍລະອຽດຂອງຈຳນວນເງິນສະສົມຂອງການຈັດປະເພດການລົງທຶນທາງດ້ານ ອຸດສາຫະກຳ FDI, ໃນສ.ປ.ປ.ລາວ (2000-2011 ປີທ້າຍ) ໄດ້, ຊຸດຄົ້ນບໍ່ແຮ່ ດຶງດູດການລົງທຶນໄດ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ. ອຸດສາຫະກຳທີ່ສອງທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດແມ່ນທຸລະ ກິດການຜະລິດພະລັງງານ ແລະ ທັງສອງອຸດສາຫະກຳນີ້ກວມລວມເອົາ 51% ຂອງການລົງທຶນທັງຫມົດ.
- ປະເທດຫວຽດນາມ, ຜູ້ສະໜັບສະໜູນ FDI ທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ໄດ້ສຸມໃສ່ເພີ່ມເຕີມເຂົ້າໃນ ຂະແໜງການ ກະສິກຳ. ໃນຄວາມເປັນຈິງແລ້ວ, ປະເທດເພື່ອນບ້ານໃກ້ຄຽງ ໄດ້ການລົງທຶນໃນການປູກຢາງພາລາແລະປູກກາເຟຢູ່ໃນພາກ

ໃຕ້ຂອງລາວເຊັ່ນ: ແຂວງຈຳປາສັກ.

- ເຖິງແມ່ນວ່າຢູ່ໃນທ່າອ່ຽງເພີ່ມຂຶ້ນ, ການລົງທຶນໃນຂະແໜງອຸດສາຫະກຳໄດ້ ແມ່ນຍັງເປັນຮອງຖ້າທຽບໃສ່ທັງຫມົດ.

(2) ທ່າອ່ຽງໃນການລົງທຶນຈາກຍີ່ປຸ່ນ

ເຖິງຕອນນີ້, ການລົງທຶນຂອງຍີ່ປຸ່ນໃນ ສປປ ລາວ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 2.4) ໄດ້ຮັບການຈຳກັດ, ບັນທຶກໄວ້ໃນພຽງແຕ່ປະມານ 2% ຂອງຈຳນວນເງິນທັງຫມົດໃນປີ 2012. ການຈັດລຽງລຳດັບນີ້ ປະເທດຍີ່ປຸ່ນເປັນຄູ່ຮ່ວມງານ ທີ່ສູງທີ່ສຸດອັນດັບທີເຈັດ ໃນ FDI, ຊຶ່ງກໍ່ບໍ່ສູງຫຼາຍເມື່ອທຽບກັບປະເທດອື່ນໆ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຄວາມສົນໃຈຂອງບໍລິສັດຍີ່ປຸ່ນໃນ ສປປ ລາວ ມີການເຕີບໂຕເນື່ອງຈາກ ບັນດາໂຄງການເຊັ່ນ: "ປະເທດໄທບວກຫນຶ່ງ". ສະພາການຄ້າຂອງຍີ່ປຸ່ນ ທີ່ເປັນສະມາຊິກ ໃນວຽງຈັນໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 52 ບໍລິສັດ ໃນເດືອນເມສາປີ 2013 ເປັນ 77 ບໍລິສັດໃນເດືອນມີນາປີ 2015. ນອກຈາກອຸດສາຫະກຳຕັດຫຍິບ, ຍີ່ປຸ່ນໄດ້ ຂະຫຍາຍການລົງທຶນໄປຮອດອຸດສາຫະກຳການຜະລິດຂັ້ນສູງເຊັ່ນ ຊຸດສາຍຮັດ, ອຸປະກອນກ່ຽວກັບການເບິ່ງເຫັນ, ສ່ວນປະກອບເອເລັກໂຕຣນິກ ແລະອາໄຫຼ່ຍານພາຫະນະ. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ມີການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງໂຮງງານຜະລິດ ສຳຄັນຂອງບໍລິສັດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃຫມ່ ແມ່ນໄດ້ ຖືກຍົກຍ້າຍອອກຈາກປະເທດໄທ ມາ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໃຫ້ເປັນສ່ວນຫນຶ່ງຂອງ "ປະເທດໄທບວກຫນຶ່ງ". ຍົກຕົວຢ່າງ, Nikon ມີຫ້ອງການຢູ່ໃນປະເທດໄທແລະໄຕໂຍຕ້າ Boshoku ໄດ້ເລີ່ມມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນສະຫວັນນະເຂດ, ເຊໂນ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ໃນເດືອນທຳອິດຂອງປີ 2013. ນອກຈາກນັ້ນ, ຄວາມຫຼາກຫຼາຍຂອງ ການບໍລິການພາກສ່ວນຍ່ອຍ ໄດ້ຮັບການຂະຫຍາຍຕົວເຊັ່ນ: ການຂົນສົ່ງ, ການເງິນ, ອາຫານແລະການບັນເທີງ, ການຄ້າ, ແລະ IT. Mitsubishi ວັດສະດຸ ກໍ່ໄດ້ສ້າງຕັ້ງໂຮງງານຜະລິດຂອງຕົນ ສຳລັບການກວດຈັບຄວາມຮ້ອນ ເຊິ່ງຈະນຳເອົາໄປໃຊ້ໃນ ເຄື່ອງປັບອາກາດ, ແລະອື່ນໆຢູ່ໃນ ສວນ VITA ເຂດ SEZ ໃນວຽງຈັນ.

ໃນປະເທດຍີ່ປຸ່ນ, ອົງການການຄ້າພາຍນອກຂອງຍີ່ປຸ່ນ (JETRO) ໄດ້ຝຶດຫ້ອງການປະຈຳວຽງຈັນ ໃນເດືອນກໍລະກົດ 2014 ແລະໄດ້ເລີ່ມສະໜັບສະໜູນບໍລິສັດທີ່ມາລົງທຶນ. ຕັ້ງແຕ່ນັ້ນມາ, ປະມານ 200 ຄົນ ຫຼື 100 ບໍລິສັດເຂົ້າມາຢ້ຽມຢາມບໍລິສັດຍີ່ປຸ່ນແລະການດຳເນີນ ສຶກສາທຸກເດືອນ. ບໍລິສັດຍີ່ປຸ່ນຕັ້ງໃຈທີ່ຈະສືບຕໍ່ການລົງທຶນຂອງເຂົາເຈົ້າຖ້າຫາກວ່າພວກເຂົາເຈົ້າພຽງແຕ່ສາມາດແກ້ໄຂບັນຫາຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຂົນສົ່ງ. ພວກເຂົາປະເມີນສະພາບແວດລ້ອມການລົງທຶນໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວເປັນທີ່ເອື້ອອຳນວຍຫຼາຍເນື່ອງຈາກວ່າຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນ ຄ່າແຮງງານແມ່ນລາຄາຖືກ, ພະນັກງານມີຄວາມຈິງຈັງ, ປະເທດລາວມີຄວາມຫມັ້ນຄົງທາງການເມືອງ, ລາຄາໄຟຟ້າມີຄວາມຫມັ້ນຄົງແລະລາຄາຖືກ, ແລະນະໂຍບາຍພິເສດຂອງເຂດ SEZ ແມ່ນດີກວ່າຖ້າປຽບທຽບກັບປະເທດອື່ນ.

ຕາຕະລາງ 2.4 ການລົງທຶນຕ່າງປະເທດໂດຍກົງ ຈາກຍີ່ປຸ່ນ (FDI) ໃນສ.ປ.ປ.ລາວ

(ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ, %)

	2012	2013		
	ມູນຄ່າ (ລ້ານໂດລາ ສະຫະລັດ)	ມູນຄ່າ (ລ້ານໂດລາ ສະຫະລັດ)	ອັດຕາສ່ວນອີງ ປະກອບ (%)	ອັດຕາສ່ວນການ ຂະຫຍາຍຕົວ (%)
ການສົ່ງອອກທັງໝົດ (FOB)	137.4	121.5	100.0	-11.6
ຍານພາຫະນະ ແລະ ອາໄຫຼ່	79.3	71.0	58.5	-10.5
ເຄື່ອງກົນຈັກ	22.5	27.2	22.4	20.6
ຜົ້ນສັດ	11.7	3.9	3.2	-66.9
ແຜ່ນແພສັງເກດແລະເສັ້ນໄຍ	1.2	3.4	2.8	154.8
ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ ແລະ ອາໄຫຼ່	3.8	2.9	2.4	-25.2
ອື່ນໆ	18.7	13.1	10.8	-29.7
ການນຳເຂົ້າທັງໝົດ (CIF)	123.6	107.6	100.0	-12.9
ເສື້ອຜ້າ (ແຜ່ນແພ)	18.9	25.8	24.0	36.1
ເຄື່ອງປຸງ, ກາຟ ແລະ ອື່ນໆ	33.5	20.8	19.3	-38.0
ໄມ້ແປ້ນ	12.0	17.6	16.3	46.2
ເກີບ	15.1	16.6	15.5	10.0
ສານເຄມີອະນຸຍາດຂາດ, ໂລຫະທີ່ຫາຍາກ ແລະ ອື່ນໆ	26.1	8.2	7.6	-68.7
ອື່ນໆ	17.9	18.7	17.4	4.3

ຂໍ້ມູນຈາກ: 2014 ການສຳຫຼວດກ່ຽວກັບການປະຕິບັດການໃນສາກົນຂອງບໍລິສັດຍີ່ປຸ່ນໃນ ສ. ປ. ປ. ລາວ, JETRO.

2.3.3 ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ (SEZ)

ເມື່ອບໍ່ດົນມານີ້, ສ.ປ.ປ.ລາວໄດ້ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບົບ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ. ລັດຖະບານໄດ້ກຳນົດເຂດພື້ນທີ່ສະເພາະເຊັ່ນ: ເຂດອຸດສາຫະກຳ, ເຂດການປຸງແຕ່ງການສົ່ງອອກ, ເຂດຕົວເມືອງທ່ອງທ່ຽວ, ເຂດປອດພາສີ, ເຂດເຕັກໂນໂລຊີຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ແລະເຂດຊາຍແດນທາງເສດຖະກິດແລະການຄ້າ, ແລະອື່ນໆ, ແລະສິ່ງຈຶ່ງໃຈໄດ້ຖືກກຳນົດໂດຍກົດໝາຍແລະລະບຽບການຂອງແຕ່ລະເຂດ; ດັ່ງນັ້ນ, ສິ່ງຈຶ່ງໃຈຈະແຕກຕ່າງກັນສຳລັບແຕ່ລະເຂດ. ມີ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ແລະເຂດເສດຖະກິດສະເພາະ, ຊຶ່ງຖືກເອີ້ນລວມວ່າເປັນ "ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ (SEZ)."

ຕາຕະລາງ 2.5 ສະແດງໃຫ້ເຫັນ SEZs ປັດຈຸບັນໃນປະເທດລາວ.

ຕາຕະລາງ 2.5 ບັນຊີລາຍຊື່ຂອງເຂດເສດຖະກິດພິເສດ (SEZs) ໃນສ.ປ.ປ.ລາວ

ຊື່		ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	ແຂວງ	ເປົ້າໝາຍ	ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດ
1	ສະຫວັນ-ເຊໂນ SEZ	2003	ສະຫວັນນະເຂດ	ອຸດສາຫະກຳ, ການຄ້າ, ການ ບໍລິການ	ລັດແລະເອກະຊົນ (ມາເລ ເຊຍ)
2	ບໍ່ແຕນ SEZ	2003	ຫຼວງນ້ຳທາ	ການຂົນສົ່ງ, ການຄ້າ, ອຸດສາຫະກຳ	ເອກະຊົນ (ຈີນ)
3	ສາມຫຼ່ຽມທອງຄຳ SEZ	2007	ບໍ່ແກ້ວ	ການທ່ອງທ່ຽວ, ການຄ້າ, ການ ບໍລິການ	ລັດແລະເອກະຊົນ (ຈີນ)
4	ສວນVITA SEZ	2011	ວຽງຈັນ	ອຸດສາຫະກຳ, ການຄ້າ, ການ ບໍລິການ	ລັດແລະເອກະຊົນ (ໄຕ້ຫວັນ)
5	ພູຄຽວ SEZ	2011	ວຽງຈັນ	ອຸດສາຫະກຳ, ການຄ້າ, ການ ບໍລິການ, ການສຶກສາ, ສະໜ າບິນ, ການຂົນສົ່ງ	ລັດແລະເອກະຊົນ (ລາວ,ຈີນ)
6	ໄຊເສດຖາ SEZ	2010	ວຽງຈັນ	ຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ, ການ ປຸງແຕ່ງໄມ້, ອຸດສາຫະກຳເບົາ, ການທ່ອງ ທ່ຽວ, ເຄື່ອງໃຊ້ ໄຟຟ້າ, ເຄື່ອງຈັກ, ພະລັງງານ ໃຫມ່	ລັດແລະເອກະຊົນ (ຈີນ)
7	ບຶງທາດຫຼວງ SEZ	2011	ວຽງຈັນ	ການຄ້າ, ການທ່ອງທ່ຽວ, ການ ບໍລິການ (ໂຮງຫມໍ, ໂຮງຮຽນ, ແລະອື່ນໆ), ທີ່ພັກອາໄສ	ເອກະຊົນ (ຈີນ)
8	ລ່ອງຫັນ SEZ	2012	ວຽງຈັນ	ການບໍລິການ, ການທ່ອງ ທ່ຽວ (ກອຟ, ໂຮງແຮມ)	ເອກະຊົນ (ຫວຽດນາມ)
9	ດົງໄພສີ SEZ	2012	ວຽງຈັນ	ການຄ້າ, ທີ່ຢູ່ອາໄສ, ວິທະຍາໄລ	ລັດແລະເອກະຊົນ (ມາເລ ເຊຍ)
10	ທ່າແຂກ SEZ	2012	ຄຳມ່ວນ	ການຂົນສົ່ງ,ການບໍລິການ	ລັດ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ໃນວຽງຈັນ, ຫົກ SEZs ໄດ້ຖືກກຳນົດ, ຄື: ສວນ VITA SEZ, ພູຄຽວ SEZ, ໄຊເສດຖາ SEZ, ບຶງທາດຫຼວງ SEZ, ລ່ອງ
ຫັນ ວຽງຈັນ SEZ ແລະ ດົງໄພສີ SEZ. ສວນ VITA SEZ ໄດ້ເລີ່ມການດຳເນີນການ.

2.3.4 ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງປະຊາກອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເປັນເມືອງຫລວງ ແລະສູນກາງຂອງກິດຈະກຳການບໍລິຫານ, ວັດທະນະທຳ ແລະເສດຖະກິດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ.
ນອກນີ້ ຍັງເປັນບ່ອນທີ່ທຸລະກິດພາກເອກະຊົນ ແລະຍັງເປັນບ່ອນທີ່ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຫນ້າວຽກໄດ້ຖືກສຸມໃສ່ ເຊັ່ນການເງິນ,
ການລົງທຶນ, ການສົ່ງເສີມການຂາຍ ແລະການບໍລິຫານທຸລະກິດ. ໃນຖານະເປັນສູນກາງເສດຖະກິດຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ປະຊາກອນ
ແລະໂອກາດການຈ້າງງານຂອງລາວ ໄດ້ຖືກສຸມໃສ່ໃນວຽງຈັນ ເພາະວ່າການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດທີ່ຕໍ່ເນື່ອງ. ຂໍ້ມູນ
ປະຊາກອນຈາກປີ 2002 ຫາປີ 2012 ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າໃນຂະນະທີ່ປະຊາກອນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ 23% ຕໍ່ປີ,
ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງປະຊາກອນຂອງປະເທດໃນໄລຍະເວລາດຽວກັນໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຊ້າລົງຢູ່ໃນ 17% (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 2.6). ເຊິ່ງໄດ້
ຄາດຄະເນວ່າ ປະຊາກອນສ່ວນໃຫຍ່ໄດ້ໄຫຼເຂົ້າໄປອາໄສໃນຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ຕາຕະລາງ 2.6 ທ່າອ່ຽງປະຊາກອນໃນສ.ປ.ປ.ລາວ

	2002	2007	2012	ອັດຕາການເຕີບໂຕ ປະຊາກອນ (%)
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ຫຼັກພື້ນ)	633 11.5%	725 12.3%	797 12.2%	2.3%
ສ.ປ.ປ.ລາວ (ຫຼັກພື້ນ)	5,526	5,873	6,514	1.7%

ຂໍ້ມູນຈາກ: NSC.

ການຂົນສົ່ງແມ່ນມີຄວາມຕ້ອງການ, ເພາະສະນັ້ນ, ຄາດວ່າຈະເພີ່ມທະວີຂຶ້ນເນື່ອງຈາກການຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງຂອງປະຊາກອນ, ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ຫັນເປັນຕົວເມືອງຂອງແຂວງວຽງຈັນໃນອະນາຄົດ.

ຕາຕະລາງ 2.7 ແນວໂນ້ມຂອງ GRDP ໃນຕໍ່ຫົວຄົນຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

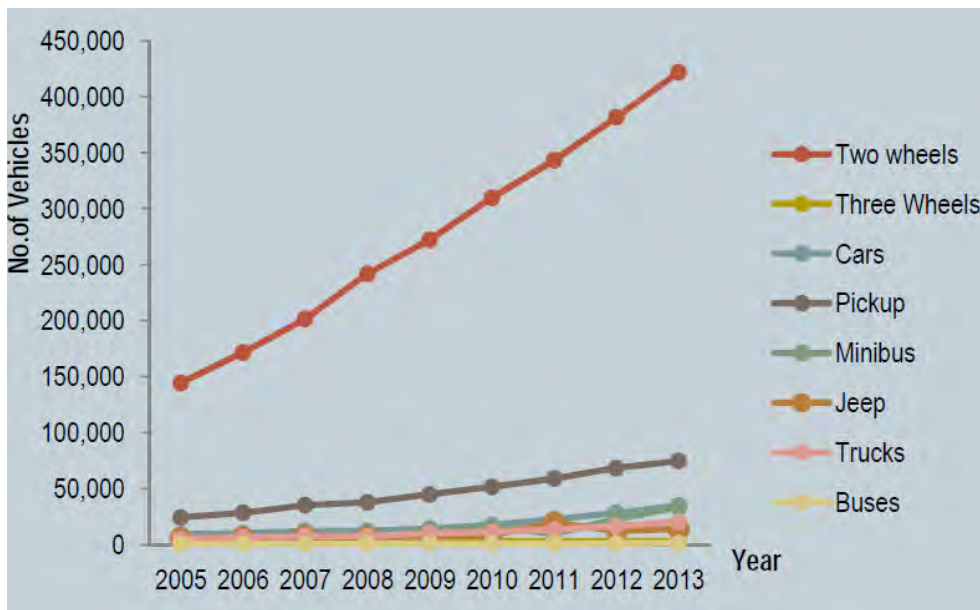
(ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານກີບ)

	2005	2010	2015	2020	2025
GRDP ຕໍ່ຫົວຄົນ	9.09	12.23	21.92	36.71	61.20

ໝາຍເຫດ: GRDP (ຍອດລວມຜະລິດຕະພັນພາຍໃນປະເທດ) ເລີ່ມດຳເນີນການນັບຕັ້ງແຕ່ປີ 2010.

ຂໍ້ມູນຈາກ: JICA, ສຶກສາແຜນຜັງຊີ້ນຳລວມກ່ຽວກັບຕົວເມືອງການຂົນສົ່ງທີ່ແບບສົມບູນ ໃນແຂວງວຽງຈັນໃນສ.ປ.ປ.ລາວ, ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ, 2008.

ຈຳນວນທັງໝົດຂອງຍານພາຫະນະທີ່ລົງທະບຽນຢ່າງເປັນທາງການເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 15.03% ຈາກປີ 2005 ຫາ 2013 (ເບິ່ງຮູບ 2.5). ລົດຈັກ (ສອງລໍ້ແລະສາມລໍ້) ມີສ່ວນແບ່ງທີ່ສູງທີ່ສຸດແມ່ນ 70.34%, ໃນຂະນະທີ່ສ່ວນແບ່ງຂອງຍານພາຫະນະເບົາ (ລົດ, ລົດຮັບສົ່ງລົດສອງແຖວ, ແລະ ລົດຈີບ) ແມ່ນ 26.06% ແລະ ຍານພາຫະນະໜັກ (ລົດບັນທຸກ), 3.06%.



ຂໍ້ມູນຈາກ: MPWT, ພະແນກຂົວທາງແລະການຂົນສົ່ງ, "ສະຖານະພາບປະຈຸບັນ ຂອງລະບົບຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ," ກອງປະຊຸມ ການສ້າງຄວາມສາມາດແຫ່ງຊາດ ແບບຍືນຍົງ ແລະ ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງ, 2014.

ຮູບທີ່ 2.5 ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການຈະລາຈອນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, 2005-2013

2.4 ລະບົບກົດຫມາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

2.4.1 ກົດໝາຍສົ່ງເສີມການລົງທຶນ

ລະບົບທາງດ້ານກົດໝາຍໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ໄດ້ນຳໄປໃຊ້ກັບການລົງທຶນທັງພາຍໃນ ແລະຕ່າງປະເທດ ພາຍໃຕ້ "ກົດໝາຍສົ່ງເສີມການລົງທຶນ" ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວປະກອບມີ ລະບຽບກ່ຽວກັບການປົກປັກຮັກສາແລະພັນທະຂອງນັກລົງທຶນ.

ຕາຕະລາງ 2.8 ສະເໜີການປຽບທຽບລາຄາພາສີອາກອນສຳຄັນໃນ GMS ເປັນຂໍ້ມູນພື້ນຖານ.

ຕາຕະລາງ 2.8 ການປຽບທຽບອັດຕາພາສີອາກອນຢູ່ໃນ GMS

	ອາກອນຂອງ ບໍລິສັດ	ອາກອນມູນຄ່າ ເພີ່ມ	ພາສີການ ເບີກ: ເງິນປັນ ຜົນ	ພາສີການເບີກ: ດອກເບ້ຍ	ພາສີການເບີກ: ການບໍລິການ	ພາສີການເບີກ:	ທຶນເພີ່ມ
ປະເທດໄທ	20%	7%	10%/0%	15%	15%	15%	ຕ່າງຊາດ, 15%
ຫວຽດນາມ	20%	10%	0%	10%	5%	10%	20%
ກຳປູເຈຍ	20%	10%	14%	14%	14%	14%	ຕ່າງຊາດ, 0%
ມຽນມາ	25%(ສາຂາ35%)	5%(5-30%)	15%	15%	3.5%	20%	10-40%
ສ.ປ.ປ.ລາວ	24%	10%	10%	10%	4.8%	5%	10%

ຂໍ້ມູນຈາກ: ທຶນສຳຫຼວດ JICA ອີງໃສ່ ອຸປະກອນJETRO.

ເງື່ອນໄຂສຳຄັນສຳລັບ "ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍສົ່ງເສີມການລົງທຶນ" ການປົກປ້ອງນັກລົງທຶນກ່ຽວກັບການແລະພັນທະສຳລັບການພັດທະນາແລະການຄຸ້ມຄອງ VLP ສັງລວມໄດ້ດັງນີ້.

- ກົດໝາຍຈະຕ້ອງປົກປັກຮັກສາຊັບສິນຂອງນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ຈາກການຕິດພັນ, ການກັກຂັງ, ແລະການຖືສັນຊາດ.
- ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວຈະສາມາດອະນຸຍາດໃຫ້ເຊົ່າທີ່ດິນ, ສາມາດອອກສິດທິຂອງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນເຊົ່າ, ການປັບປຸງທີ່ດິນແລະໂຄງການກໍ່ສ້າງອາຄານໃສ່ທີ່ດິນທີ່ເຊົ່າ ໄດ້.
- ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວ ສາມາດອະນຸຍາດໂອນເງິນໄປຕ່າງປະເທດ ໂດຍອີງໃສ່ເງື່ອນໄຂທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
- ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ນັກລົງທຶນ ຫຼີກເວັ້ນການຄວາມເສຍຫາຍແຫ່ງຊາດ ແລະສາທາລະນະໂດຍປະຕິບັດພັນທະໃນການປົກປ້ອງພະນັກງານ ໂດຍອີງໃສ່ລະບຽບການທາງດ້ານກົດໝາຍ ແລະສະພາບແວດລ້ອມຂອງຕົນ.

ນັກລົງທຶນອາດຈະໄດ້ຮັບສິດທິພິເສດຕາມສະຖານທີ່ການລົງທຶນແລະຂະແໜງການ. ເປົ້າໝາຍຂະແໜງການ ປະກອບມີກະສິກຳ, ການຜະລິດ ແລະຂະແໜງບໍລິການ ແລະການຄຸ້ມຄອງ VLP ແມ່ນເປົ້າໝາຍຂະແໜງບໍລິການ.

ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວປະກອບມີສະຫວັດດີການ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ຍົກເວັ້ນອາກອນທຸລະກິດໃນປີຕໍ່ມາ ຖ້າຫາກວ່າຜົນກຳໄລຈະໄດ້ ນຳເອົາໄປໃຊ້ສຳລັບການຂະຫຍາຍທຸລະກິດ;
- ຍົກເວັ້ນອາກອນນຳເຂົ້າສຳລັບການນຳເຂົ້າເຄື່ອງຈັກ, ອາໄຫຼ່, ຍານພາຫະນະສຳເລັດຮູບ ສຳລັບການຜະລິດໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ຖ້າຫາກວ່າສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າບໍ່ສາມາດຈັດຫາໄດ້;
- ຍົກເວັ້ນ ອາກອນ ສົ່ງອອກສຳລັບສິນຄ້າສົ່ງອອກ; ແລະ
- ຊົດເຊີຍທຸລະກິດທີ່ເສຍກຳໄລທຸລະກິດ ເປັນເວລາສາມປີ.

2.4.2 ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ PPP (ການຮ່ວມມືຂອງພາກລັດແລະເອກະຊົນ)

(1) ສະພາບລວມຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ PPP

ລັດຖະບານລາວ ກຳລັງກະກຽມໂຄງຮ່າງ ທາງດ້ານກົດໝາຍ ສໍາລັບການເປັນຄູ່ຮ່ວມມືຂອງ ພາກລັດແລະເອກະຊົນ (PPP) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການເສີມຂະຫຍາຍການຮ່ວມມືລະຫວ່າງ ຂະແໜງການຂອງພາກລັດ ແລະເອກະຊົນໃນການຄົ້ນຫາໂຄງການພັດທະນາ.

ຮ່າງກົດໝາຍດັ່ງກ່າວປະກອບດ້ວຍ ສີ່ພາກສ່ວນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: ຄໍານິຍາມຂອງ PPP, ການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ PPP, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, ແລະກິດຈະການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແລະຂະແໜງການຂອງພາກລັດທີ່ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນ ຈາກລັດຖະບານລາວ. ລັກສະນະໂດດເດັ່ນຂອງຮ່າງກົດໝາຍມີດັ່ງນີ້:

- ບັນດາໂຄງການ, ຍົກເວັ້ນຜູ້ທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ໂຄງການທີ່ມີຊື່ສຽງດ້ານລົບໃນບັນຊີລາຍການ, ຈະເປັນໂຄງການທີ່ເໝາະສົມສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ PPP (ມາດຕາທີ 4).
- ຄະນະກຳມະການຂອງການສົ່ງເສີມການລົງທຶນແຫ່ງຊາດ ໃນກະຊວງແຜນການແລະການລົງທຶນ (MPI) ເປັນອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ຕ້ອງໄດ້ໃຫ້ຄໍາຫມັ້ນສັນຍາໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງໂຄງການ PPP (ມາດຕາທີ 5).
- ໃນກໍລະນີໂຄງການທີ່ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດໃຫ້ເປັນໂຄງການ PPP, ລັດຖະບານຈະກະກຽມງົບປະມານສໍາລັບ ໂຄງການທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸມັດແລ້ວ, ແລະຈະໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນຈາກພາກລັດແລະການຄ້າປະກັນ (ມາດຕາ 9).
- MPI ແລະກະຊວງທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມ ຕ້ອງໄດ້ດູແລຂອງການສະເໜີໂຄງການຂຶ້ນເບື້ອງຕົ້ນ, ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້, ແລະຊຸດເອກະສານການປະມຸນຂອງໂຄງການ PPP, ແລະຕ້ອງຮັບປະກັນການອະນຸມັດຂັ້ນສຸດທ້າຍຈາກຄະນະກຳມະການສົ່ງເສີມການລົງທຶນແຫ່ງຊາດ (ມາດຕາທີ 10, 11 ແລະ 14).
- ສັນຍາຂອງໂຄງການ PPP ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸມັດ ດັ່ງກ່າວຕ້ອງໄດ້ຮັບຮອງເຂົ້າໄປໃນລັດຖະບານລາວແລະໜ່ວຍງານເອກະຊົນ (ມາດຕາທີ 15).
- ໂຄງການ PPP ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸມັດແລ້ວ ຈະໄດ້ຮັບສິດທິຂອງລະບຽບການໃນການການເຈລະຈາໂດຍກົງ (ມາດຕາທີ 20) ແລະບົດສະເໜີທີ່ບໍ່ພົງປະສົງ (ມາດຕາທີ 21) ໄດ້. ການເຈລະຈາໂດຍກົງຕ້ອງການ ການອະນຸມັດຈາກຄະນະກຳມະການການສົ່ງເສີມການລົງທຶນແຫ່ງຊາດ. ບົດສະເໜີທີ່ບໍ່ພົງປະສົງ ທີ່ຈະໄດ້ຮັບການສະເໜີຈາກຂະແໜງການເອກະຊົນ ຕ້ອງເປັນການແຂ່ງຂັນຢ່າງເປັນທາງການທີ່ມຸ່ມນວນ. ການເຈລະຈາໂດຍກົງຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການນຳໃຊ້ຢ່າງເຂັ້ມງວດໃນກໍລະນີດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ເທົ່ານັ້ນເຊັ່ນ (1) ສໍາລັບໂຄງການຮີບດ່ວນ, (2) ສໍາລັບໂຄງການຄວາມປອດໄພແລະປ້ອງກັນປະເທດ, (3) ຖ້າຫາກວ່າບໍ່ມີອົງການຈັດຕັ້ງການບໍລິການທີ່ສະໜອງໃຫ້ຍົກເວັ້ນໂຄງການທີ່ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດ, ແລະ (4) ໂຄງການທີ່ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດໂດຍຄະນະກຳມະການສົ່ງເສີມການລົງທຶນແຫ່ງຊາດ. ໂຄງການທີ່ເໝາະສົມຕ້ອງໄດ້ຮັບການແນະນຳໂດຍໜ່ວຍງານ PPP ໃນ MPI ຫຼື ໜ່ວຍງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ແລະຕ້ອງໄດ້ຮັບການອະນຸມັດໂດຍຄະນະກຳມະການການສົ່ງເສີມການລົງທຶນແຫ່ງຊາດ..
- ໃນອີກດ້ານໜຶ່ງ, ນິຕິບຸກຄົນຈາກພາກເອກະຊົນຈະສະເໜີບົດສະເໜີທີ່ບໍ່ພົງປະສົງ ແລະກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈະຂໍຮ້ອງໃຫ້ຄະນະກຳມະການການສົ່ງເສີມການລົງທຶນແຫ່ງຊາດມາດຳເນີນໂຄງການທີ່ສະເໜີໄປ. ຫຼັງຈາກການອະນຸມັດໂດຍຄະນະກຳມະການການສົ່ງເສີມການລົງທຶນແຫ່ງຊາດ, ຄະນະກຳມະການຈະສະເໜີລາຄາຂອງ ໂຄງການທີ່ສະເໜີ. ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກັບໂຄງການຕ້ອງຈ່າຍຄ່າໜ່ວຍງານເອກະຊົນ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງການປະກາດໂຄງການແລະການສ້າງບົດສະເໜີ, ແລະຕ້ອງໄດ້ຮັກສາສິດໃຫ້ກັບໜ່ວຍງານພາກເອກະຊົນໃນກໍລະນີໜ່ວຍງານເອກະຊົນ ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການແຂ່ງຂັນລະດັບສາກົນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເນື້ອໃນຈະໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂຕາມຄວາມຈຳເປັນ.

ໃນບັນດາກົດໝາຍອື່ນໆ, ກົດໝາຍ PPP ມີບັນຫາບາງຢ່າງທີ່ປະກອບມີ: ການພັດທະນາລະບຽບການແບບລະອຽດແລະປະຕິບັດໜ້າທີ່ຂອງຜູ້ກວດສອບ, ແລະມັນຍັງບໍ່ເປັນທີ່ຈະແຈ້ງວ່າກົດໝາຍຈະມີຜົນກະທົບ. ຈົນມາຮອດຕອນນີ້, ລັດຖະບານລາວກຳລັງດຳເນີນການພັດທະນາລະບຽບການແບບລະອຽດ ແລະກົດໝາຍສະບັບປັບປຸງ ສະບັບຄັ້ງທີ VI.

MPI ສະແດງນະໂຍບາຍໃນຂັ້ນຕອນການດຳເນີນການ, ການຄັດເລືອກ ແລະອະນຸມັດ, ໂດຍອີງໃສ່ກົດໝາຍ PPP ເຖິງແມ່ນວ່າກ່ອນທີ່ຈະກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ PPP ຈະປະສິດທິຜົນ. ໃນເວລາທີ່ຂໍ້ຕົກລົງສຳປະທານຂອງໂຄງການ VLP ຈະຖືກນຳໃຊ້, ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະຈົດບັນທຶກຂອງການພັດທະນາ ກ່ຽວກັບກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສະເໜີ. ໂດຍສະເພາະ ຖ້າຫາກວ່າກະຊວງແຜນການແລະການລົງທຶນ ຫຼື MPI ຈະເຫັນວ່າໂຄງການ VLP ເປັນການສະເໜີທີ່ບໍ່ພຶງປະສົງ, ໃນກໍລະນີທີ່ໂຄງການ VLP ຈະຕ້ອງຢູ່ພາຍໃຕ້ການປົກປ້ອງລະດັບສາກົນ. ປັດຈຸບັນມີຄວາມເຂົ້າໃຈຂໍ້ມູນຂ່າວສານທີ່ບໍ່ເປັນທາງການ ທີ່ MPI ຕັ້ງໃຈທີ່ຈະຍົກເວັ້ນຈາກໂຄງການ VLP ຈາກກົດໝາຍ PPP.

(2) ຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງກົດໝາຍປັດຈຸບັນແລະກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ PPP

ໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດແມ່ນມີຄວາມສາມາດເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຮັບສຳປະທານຈາກ MPI ອີງໃສ່ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງເສີມແລະການລົງທຶນ. ເມື່ອໃດທີ່ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ PPP ຮັບຜົນກະທົບ, ຖ້າຫາກວ່ານັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດຈະໄດ້ຮັບການສຳປະທານໃນພາກສະໜາມຂອງການບໍລິການຂອງພາກລັດໄດ້ ຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງກົດໝາຍໃນປະຈຸບັນແລະກົດໝາຍໃໝ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ກົດໝາຍ PPP ໄດ້ກຳນົດໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍໃນທຸລະກິດທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸມັດ ທີ່ນັກລົງທຶນເອກະຊົນສາມາດນຳເຂົ້າໃຫ້ເປັນໂຄງການ PPP. ເພາະສະນັ້ນ, ທຸລະກິດທີ່ມີສິດໄດ້ຮັບໃຫ້ເປັນໂຄງການ PPP ຈະມີຄວາມຈະແຈ້ງສຳລັບນັກລົງທຶນພາກເອກະຊົນ.
- ກົດໝາຍ PPP ມອບໃຫ້ MPI ມີພາລະບົດບາດແລະ ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການຄັດເລືອກນັກລົງທຶນເອກະຊົນໄດ້ ໃນເວລາທີ່ MPI ຈະຄັດເລືອກແລະອະນຸມັດໂຄງການ PPP. ເພາະສະນັ້ນ, ພາຍຫຼັງທີ່ກົດໝາຍ PPP ຈະມີປະສິດທິຜົນ, ນັກລົງທຶນເອກະຊົນ ບໍ່ສາມາດປົກສາກັບກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກ່ອນທີ່ສັນຍາສຳປະທານຈະສຳເລັດ.
- ໂດຍຫຼັກການແລ້ວ, MPI ຈະຊອກການສະເໜີລາຄາແຂ່ງຂັນ ໃນຂະບວນການຄັດເລືອກຂອງການບັນດາ ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການ PPP ໂດຍອີງໃສ່ກົດໝາຍ PPP. ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມໂຄງການທັງຫມົດ ຕ້ອງໄດ້ ສະເໜີລາຄາແຂ່ງຂັນເຂົ້າໃນໂຄງການ PPP, ບໍ່ພຽງແຕ່ໂຄງການທີ່ໄດ້ຮັບການຮຽກຮ້ອງຈາກລັດຖະບານລາວ ແຕ່ຍັງໂຄງການທີ່ບໍ່ພຶງປະສົງ ໂດຍນັກລົງທຶນເອກະຊົນອີກດ້ວຍ. ນັກລົງທຶນຜູ້ທີ່ຈະສະເໜີເອົາໂຄງການ PPP ຍັງຈະຕ້ອງສົ່ງ ການປະມຸນສາກົນສຳລັບໂຄງການ PPP.

2.4.3 ແຮງງານແລະລະບຽບການຈ້າງງານ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍແຮງງານໄລຍະທີ່ຜ່ານມາໄດ້ຖືກຍົກເລີກໃນປີ 2006 ໃນສ.ປ.ປ.ລາວ ແລະກົດໝາຍວ່າດ້ວຍແຮງງານສະບັບໃໝ່ໄດ້ຖືກຮັບຮອງແລະໄດ້ມີປະສິດທິຜົນໃນວັນທີ 24 ຕຸລາ 2014. ການດັດແປງທີ່ສຳຄັນໃນກົດໝາຍໃໝ່ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນຂ້າງລຸ່ມນີ້.

(1) ລັດຖະບັນຍັດທີ່ສຳຄັນຂອງສັນຍາແຮງງານ

1) ໄລຍະການທົດລອງຂອງການຈ້າງງານ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍແຮງງານໄດ້ກຳນົດໄລຍະເວລາຂອງການເຮັດວຽກທາງດ້ານຮ່າງກາຍແມ່ນໜ້ອຍກວ່າ 30 ມື້, ແລະ ການເຮັດວຽກຂອງສະໜອງແມ່ນ 60 ວັນ. ກົດໝາຍໄລຍະຜ່ານມາໄດ້ອະນຸຍາດໃຫ້ຂະຫຍາຍໄລຍະເວລາຂອງການທົດລອງວຽກໄດ້ 30

ວັນ. ໃນອີກດ້ານໜຶ່ງ, ກົດໝາຍໃຫມ່ບໍ່ໄດ້ຫ້າມ ໃຫ້ຂະຫຍາຍໄລຍະເວລາການທົດລອງແລະ, ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ໄລຍະເວລາການທົດລອງ ລວມທັງການຂະຫຍາຍໄລຍະເວລາຂອງໝົດສັນຍາສັນຍາແຮງງານ ໄດ້ຮັບການອະນຸຍາດຈົນເຖິງ 3 ປີ. ຖ້າຫາກວ່າໄລຍະເວລາເກີນ 3 ປີ, ສັນຍາແຮງງານດັ່ງກ່າວ ຈະໄດ້ເປັນການຮັບຮູ້ວ່າເປັນສັນຍາແຮງງານທີ່ບໍ່ມີກຳນົດ.

2) ຊົ່ວໂມງເຮັດວຽກ ແລະ ກະວຽກ

ກົດໝາຍໃຫມ່ທີ່ກຳນົດໄລຍະເວລາຊົ່ວໂມງເຮັດວຽກໃນຕອນກາງຄືນຈາກ 10:00 pm ໂມງຫາ 6:00 am. ຄຳນິຍາມຂອງການເຮັດວຽກໃນ ຊົ່ວໂມງກາງຄືນ ໃນທຸກຂະແໜງການໄດ້ຖືກກຳນົດໃຫ້ຫຼາຍກວ່າ 7 ຊົ່ວໂມງ. ກົດໝາຍໃຫມ່ລະບຸວ່າໃນ ກະຊວງການເຮັດວຽກຈະຖືກຈຳກັດທີ່ 8 ຊົ່ວໂມງ ສຳລັບວຽກທີ່ຕ້ອງໃຊ້ ສິມິແລະ ສະໜອງ ແລະ 6 ຊົ່ວໂມງໃນການເຮັດວຽກທີ່ໃຊ້ແຮງແລະອັນຕະລາຍ.

3) ການເຮັດວຽກລ່ວງເວລາແລະວິທີການຄິດໄລ່ຂອງການຈ່າຍພິເສດ

ສະຫະພາບແຮງງານ / ຜູ້ຕາງໜ້າສະຫະພາບແຮງງານ ມີສິດທີ່ຈະອະນຸມັດການລົງເຮັດວຽກລ່ວງເວລາແລະວິທີການຄິດໄລ່ຂອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍພິເສດໄດ້, ອີງຈາກກົດໝາຍໃຫມ່. ກົດໝາຍໃຫມ່ລະບຸວ່າການເຮັດວຽກລ່ວງເວລາແມ່ນຖືກຈຳກັດເຖິງ 45 ຊົ່ວໂມງຕໍ່ເດືອນ, 3 ຊົ່ວໂມງຕໍ່ມື້ ແລະໜ້ອຍກວ່າ 3 ມື້ຕິດຕໍ່ກັນ. ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວລະບຸວ່າວິທີການຄິດໄລ່ຂອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍພິເສດຕ້ອງໄດ້ຈ່າຍເຖິງ 300% ຂອງເງິນເດືອນພື້ນຖານລະຫວ່າງ 4:00 pm ແລະ 10:00 pm ແລະ 350% ໃນລະຫວ່າງ 10:00 pm ແລະ 6:00 am.

4) ວັນພັກ

ກົດໝາຍໃຫມ່ແຍກວັນພັກຈາກການເຮັດວຽກເປັນສີ່ປະເພດຄື, ການລາພັກທີ່ຍັງໄດ້ຮັບເງິນເດືອນ, ການລາພັກຍ້ອນເຈັບປ່ວຍ, ການລາພັກເພື່ອວຽກສ່ວນຕົວ, ແລະການລາພັກຍາວ. ການລາພັກຍາວໄດ້ຖືກກຳນົດໄວ້ວ່າ 105 ວັນ (120 ມື້ໃນກໍລະນີຂອງຄູ່ແຝດ), ແລະເງິນເດືອນສຳລັບການລາພັກຍາວແມ່ນຕ້ອງໄດ້ຈ່າຍ. ນອກຈາກນັ້ນ, ໜຶ່ງຊົ່ວໂມງສຸດທ້າຍຂອງວັນຈະຕ້ອງໄດ້ສົ່ງໃຫ້ເປັນການການດູແລເດັກນ້ອຍຫຼັງຈາກເກີດລູກ, ແລະໄລຍະເວລາທີ່ຖືກກຳນົດໄວ້ຈະສູງສຸດເຖິງໜຶ່ງປີ ຫຼັງຈາກກັບຄືນໄປເຮັດວຽກ.

5) ສິນສຸດຂອງສັນຍາ ແລະເງິນບຳນານ

ກົດໝາຍໃຫມ່ລະບຸວ່າສັນຍາແຮງງານຕ້ອງໄດ້ສິນສຸດໃນກໍລະນີຂອງ (a) ເຫດຜົນຂອງນາຍຈ້າງໂດຍບໍ່ມີການບົກຜ່ອງຂອງແຮງງານ, (ຂ) ເຫດຜົນຂອງນາຍຈ້າງໂດຍຍ້ອນການບົກຜ່ອງຂອງແຮງງານ, ແລະ (c) ເຫດຜົນຂອງພະນັກງານໂດຍຄວາມສະດວກຂອງຕົນເອງ. ໃນກໍລະນີຂອງ (a), ພະນັກງານທີ່ສາມາດໄດ້ຮັບເງິນອຸດໜູນບຳນານໄດ້.

(2) ແຮງງານຕ່າງປະເທດ

1) ອັດຕາສ່ວນຂອງແຮງງານຕ່າງປະເທດຕໍ່ກັບແຮງງານລາວ

ກົດໝາຍໃຫມ່ລະບຸວ່າອັດຕາສ່ວນຂອງແຮງງານຕ່າງປະເທດມີສິມິທີ່ແຮງງານລາວສູງສຸດ ແມ່ນ 25%, ແລະແຮງງານໜັກຈາກຕ່າງປະເທດ ສູງສຸດແມ່ນ 15%.

2) ຂໍ້ຈຳກັດຂອງໄລຍະເວລາຂອງການພັກເຊົາຢູ່ໃນລາວ

ກົດໝາຍໃຫມ່ລະບຸວ່າແຮງງານຕ່າງປະເທດແມ່ນສາມາດຢູ່ ໃນປະເທດລາວ ສູງສຸດແມ່ນ 12 ເດືອນ ແລະສາມາດຂະຫຍາຍໄປອີກ 12 ເດືອນທີ່ມີໄລຍະການຂະຫຍາຍສູງສຸດແມ່ນ 5 ປີຕິດຕໍ່ກັນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໄລຍະເວລາແລະຂໍ້ຈຳກັດສໍາລັບການຄຸ້ມຄອງ ຜູ້ຈັດການຕ່າງປະເທດ ແລະຊ່ຽວຊານກໍາລັງພິຈາລະນາແຍກຕ່າງຫາກ.

3) ວັນທີແທນ ຫຼັງຈາກທີ່ສິ້ນສຸດຂອງຂອງສັນຍາ

ໃນກໍລະນີຈຳນວນວັນຂອງການໄລ່ອອກຈະບໍ່ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດ, ນິຕິບຸກຄົນຕ້ອງໄດ້ຍອມຮັບການແລະແທນ.

2.4.4 ລະບົບກົດໝາຍອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ລະບົບກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງສໍາລັບການພັດທະນາ ແລະການຄຸ້ມຄອງ VLP, ນອກເໜືອໄປຈາກ " ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ," ສະແດງໃຫ້ເຫັນຂ້າງລຸ່ມນີ້.

(1) ທຶນສະຫງວນສໍາລັບ SPC

ມາດຕາເລກທີ 151 ຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທຸລະກິດສະບັບປັບປຸງໃນປີ 2005 ຮ້ອງຂໍໃຫ້ບໍລິສັດທີ່ຈະ ຈັດເກັບ 10% ຂອງກໍາໄລປະຈຳປີ ໃຫ້ເປັນເງິນກອງທຶນປະຈຳປີ. ການກຳນົດຂອບເຂດສູງສຸດ ຄວນຈະເປັນ 50% ຂອງທຶນຈົດທະບຽນ.

(2) ອັດຕາແລກປ່ຽນ

ພາຍໃຕ້ກົດໝາຍດໍາລັດຂອງປະທານປະເທດ ວ່າດ້ວຍ(ສະບັບເລກທີ 1 / OP) ໄດ້ອະນຸມັດໃນວັນທີ 17 ມີນາ 2008, ບົດຄວາມກ່ຽວກັບ "ການຄຸ້ມຄອງເງິນຕາຕ່າງປະເທດແລະວັດຖຸມີຄ່າ" ໄດ້ລະບຸວ່າວິສາຫະກິດພາຍໃນປະເທດແລະຕ່າງປະເທດຕ້ອງໄດ້ຊື້ເງິນຕາຕ່າງປະເທດ. ເນື້ອໃນຕໍ່ໄປຂອງກົດໝາຍສະບັບນີ້ຈະມີຜົນກະທົບຕໍ່ການພັດທະນາ ແລະການຄຸ້ມຄອງ VLP:

- ການກູ້ຢືມເງິນຈາກຕ່າງປະເທດ: ແຫຼ່ງເງິນສໍາຄັນສໍາລັບການພັດທະນາ VLP ໄດ້ຖືກຄາດວ່າ ຈະເປັນການລົງທຶນຂະແໜງການເງິນເອກະຊົນ (PSIF) ການກູ້ຢືມເງິນຈາກອົງການ JICA.
- ບັນຊີທະນາຄານໃນຕ່າງປະເທດ: ພາຍໃຕ້ການກວດກາ.
- ສະກຸນເງິນຕ່າງປະເທດ: ການສະກຸນເງິນຕົ້ນຕໍແມ່ນຄາດວ່າຈະເປັນເງິນໂດລາສະຫະລັດສໍາລັບລາຍຮັບຂອງທຸລະກິດ VLP ໄດ້.
- ຄູ່ຮ່ວມງານ ຕ່າງປະເທດແລະການປ້ອງກັນຄວາມສ່ຽງ: ພາຍໃຕ້ການກວດກາ.
- ການລົງທຶນໃນສິນຄ້າທາງການເງິນຕ່າງປະເທດ: ນອກຂອບເຂດຂອງການສົມມຸດຕິຖານ.

(3) ການເປັນເຈົ້າຂອງທີ່ດິນ

ໂຄງການ VLP ແມ່ນໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນເປັນບໍລິສັດຈຸດປະສົງພິເສດ (SPC) ໂດຍລັດຖະບານລາວແລະບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງຍີ່ປຸ່ນ. ເລື່ອງຂອງການເປັນເຈົ້າຂອງທີ່ດິນຂອງ VLP ໄດ້ເປັນຫົວເລື່ອງຂອງການສົນທະນາລະຫວ່າງທັງສອງໄດ້.

ໂດຍທົ່ວໄປ, ລະບຽບການຂອງລາວ ທາງດ້ານກົດໝາຍ ແມ່ນຫ້າມບໍ່ໃຫ້ຄົນແລະຫົວໜ່ວຍຈາກຕ່າງປະເທດ ສາມາດເປັນເຈົ້າຂອງທີ່ດິນໄດ້. ລະບຽບການໄດ້ອະນຸຍາດໃຫ້ບຸກຄົນ ແລະນິຕິບຸກຄົນຕ່າງປະເທດ ມີສິດພຽງແຕ່ ເປັນເຈົ້າຂອງການນໍາໃຊ້ ແລະການເຊົ່າທີ່ດິນຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ (ມາດຕາທີ 64) ສະບັບປັບປຸງໃນປີ 2003.

ຕາຕະລາງ 2.9 ສະແດງໃຫ້ເຫັນໄລຍະການເຊົ່າຂອງບຸກຄົນແລະຫົວໜ່ວຍຕ່າງປະເທດ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມາດຕາທີ 65 ສາມາດຕໍ່ອາຍຸສັນຍາເຊົ່າໃນກໍລະນີທີ່ລັດຖະບານລາວ ໃຫ້ການອະນຸມັດ.

ຕາຕະລາງ 2.9 ໄລຍະສັນຍາເຊົ່າສໍາລັບນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດ

(ຫົວໜ່ວຍ: ປີ)

ລາຍການ	ໄລຍະ
ເຊົ່າຈາກບຸກຄົນໃນລາວໃຫ້ນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດ	30
ເຊົ່າຈາກບຸກຄົນໃນລາວໃຫ້ຄົນຕ່າງປະເທດ	20
ເຊົ່າຈາກລັດຖະບານລາວໃຫ້ຄົນແລະຫົວໜ່ວຍຕ່າງປະເທດ (ໃນ ກໍລະນີຂອງຮູບແບບທີ່ຖືກຕ້ອງ)	50
ເຊົ່າໃຫ້ສະຖານທຸດຕ່າງປະເທດແລະອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ	99

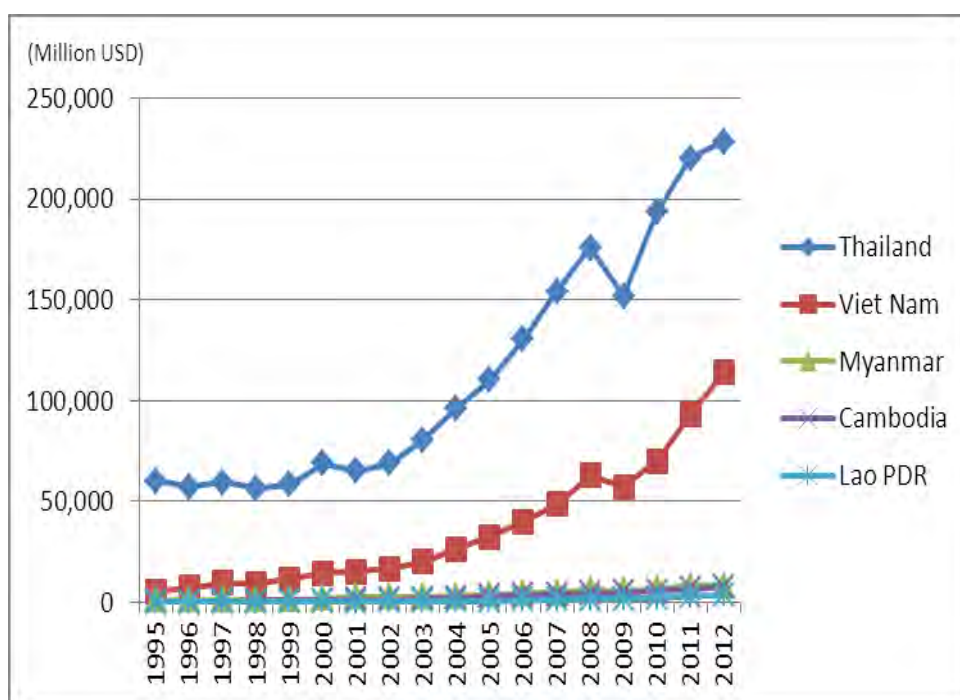
ຂໍ້ມູນຈາກ: DFDL ຈາກອຸປະກອນການສຳມະນາກ່ຽວກັບວຽກງານທາງດ້ານກົດໝາຍ
ແລະການບໍລິການພາສີໃນກຳປູເຈຍແລະລາວ, 23 ກຸມພາ 2015.

ພາກທີ 3 ສະພາບການຂົນສົ່ງ ໃນວຽງຈັນປະຈຸບັນ

3.1 ພາບລວມກ່ຽວກັບ ວຽກງານການຂົນສົ່ງ ໃນວຽງຈັນ

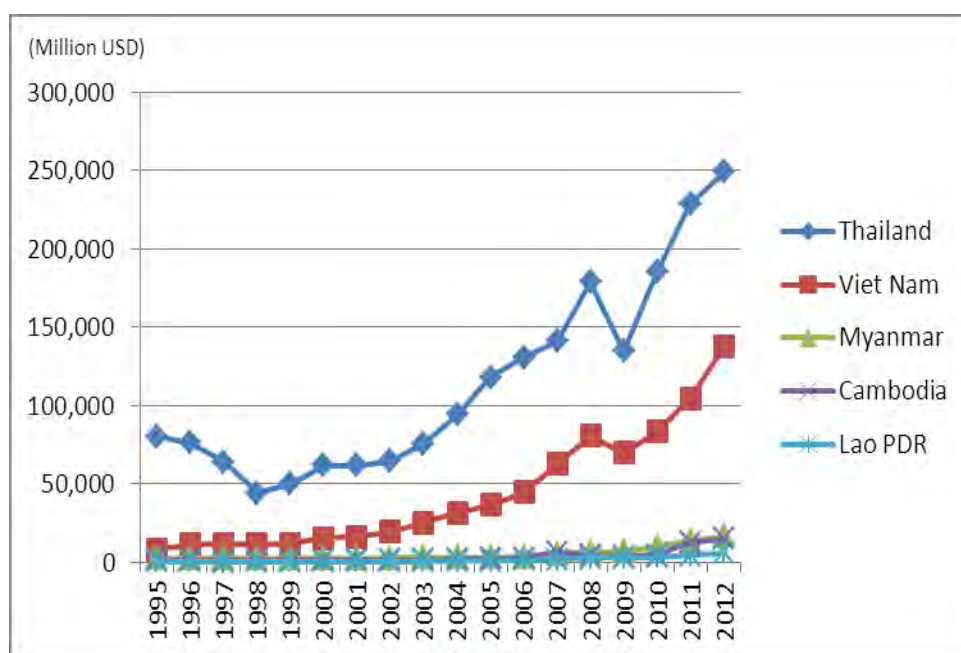
3.1.1 ສະພາບ ການຂົນສົ່ງ ຂອງ ສ. ປ. ປ. ລາວ ໃນ ກຸ່ມປະເທດອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ

ປະລິມານການຄ້າໃນບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນໃນທົດສະວັດທີ່ຜ່ານມາ ເນື່ອງຈາກການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງ ການສົ່ງອອກຜະລິດຕະພັນ ອຸດສະຫະກຳ. ນັບຕັ້ງແຕ່ປີ 1995 - 2012 ປະລິມານການຄ້າໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ ຫຼາຍກວ່າ 10 % ຕໍ່ປີ ຈາກ ເດີມ ອີງຕາມຂໍ້ມູນ ຂອງປະເທດ ກໍ່ຈະສັງເກດ ເຫັນໄດ້ວ່າ ປະເທດໄທ ເປັນ ປະເທດ ທີ່ມີປະລິມານການຄ້າ ສູງທີ່ສຸດໃນບັນດາ ປະເທດອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ, ກວມເຖິງ 60% ແລະ ປະເທດຫວຽດນາມ ກວມເຖິງ 30% ສ່ວນປະເທດລາວ ແມ່ນ ກວມ ພຽງແຕ່ 1% ເຊິ່ງເປັນ ຈຳນວນການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂະໜາດນ້ອຍທີ່ສຸດ ຂອງ ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ



ຂໍ້ມູນຈາກ : ປັດໃຈ ສຳຄັນ ຈາກADB ສຳລັບ ອາຊີ ແລະ ປາຊີຟິກ, 2013

ຮູບທີ່ 3.1 ການປ່ຽນແປງປະລິມານ ການສົ່ງອອກສິນຄ້າ ຂອງ ບັນດາປະເທດ GMS ໃນ ສົກປີ 1995 ~ 2012



ຂໍ້ມູນຈາກ : ປັດໃຈ ສໍາຄັນຈາກ ADB ສໍາລັບ ອາຊີ ແລະ ປາຊີຟິກ, 2013

ຮູບທີ່ 3.2 ການປ່ຽນແປງປະລິມານ ການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ ຂອງ ບັນດາປະເທດ GMS ໃນ ສົກປີ 1995 ~ 2012.

ປະຊາກອນ ແລະ ຂະໜາດເສດຖະກິດ ແມ່ນ ອົງປະກອບຫຼັກ ຂອງ ສະພາບເສດຖະກິດ ຂອງ ແຕ່ລະປະເທດໃນ ກຸ່ມ GMS. ນີ້ ແມ່ນ ການສົມທຽບ ຄວາມແຕກຕ່າງ ລະຫວ່າງ ປະເທດລາວ ແລະ ປະເທດໄທ, ປະຊາກອນຂອງໄທ ແມ່ນ ຫລາຍ ກວ່າ 9 ເທົ່າ ແລະ ຂະໜາດ ເສດຖະກິດ ແມ່ນ ຫລາຍກວ່າ ປະມານ 60 ເທົ່າ ຂອງ ປະເທດ ລາວ.

ຕາຕະລາງ 3.1 ເຄື່ອງຊື້ບອກທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງ ບັນດາປະເທດອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງ ສົກປີ 2013

ຊື່ ປະເທດ	ປະຊາກອນ (ລ້ານ)	GDP ທີ່ PPP (ລ້ານ USD)	GNI ຕໍ່ຫົວຄົນ (USD)	ເນື້ອທີ່ດິນ (ລ້ານ km ²)	ຄວາມໜາແໜ້ນ ຂອງ ປ/ກ (per km ²)	ປ/ກ ຕົວ ເມືອງ (% ລວມ)
ກຳປູເຈຍ	15.0	46,039	950	176.5	85.0	21.4
ລາວ	6.7	30,923	1,460	230.8	29.0	35.3 (2012)
ພະມ້າ	61.6	215,992 (2012)	-	657.6	93.7	30.8
ໄທ	66.8	1,036,003	5,370	510.9	130.7	45.1
ຫວຽດນາມ	89.7	474,840	1,730	310.1	289.3	32.2

ຂໍ້ມູນຈາກ : ປັດໃຈສໍາຄັນ ຈາກ ADB ປີ 2014.

(1) ປະລິມານ ການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຈາກຈຸດ ຊາຍແດນ ໃນ ສ ປ ປ ລາວ

ປະເທດລາວມີ 26 ຈຸດຂ້າມຊາຍແດນທີ່ ສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມນີ້, ໃນບັນດາ 11 ຈຸດເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນລວມທັງ ສະໜາມ ບິນ ແລະ ຈຸດຂ້າມຊາຍແດນລະຫວ່າງປະເທດ ກັບ ປະເທດໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ຈຸດຂ້າມຊາຍແດນທ້ອງຖິ່ນອື່ນ ໆ

ຕາຕະລາງ 3.2 ຈຸດ ຊາຍແດນ ໃນ ສ ປ ປ ລາວ

	ຈຸດຂ້າມຊາຍແດນ ສາກົນ	ຈຸດຂ້າມຊາຍແດນ ພາຍໃນ
ໄທ	- ທ່ານແລ້ງ (ຂົວມິດຕະພາບ) - ຫ້ວຍຊາຍ - ທ່າແຂກ - ສະຫວັນນະເຂດ - ປາກຊັນ - ວາງ	
ກຳປູເຈຍ		ເວີນຄໍາ
ຫວຽດນາມ	- ວັງ ເຕົາ - ແດນສະຫວັນ	- ນາແມວ - ບ້ານ ດ່ານ - ນ້ຳຖິ້ມ - ແກ່ນທ້າວ - ສະນາຄໍາ - ນ້ຳຄານ - ແກ້ງມ້ວ - ສາລະວັນ - ເຊກອງ - ບ້ານ ເກດ
ຈີນ	ບໍ່ແຕນ	- ພະຄາ - ລ້ານຕຸ້ຍ - ຊ້າງ ແຂກ
ພະມ້າ		ອຸດົມໄຊ
ອື່ນ ໆ	- ສະໜາມບິນ ວັດໄຕ - ສະໜາມບິນ ຫຼວງພະບາງ	

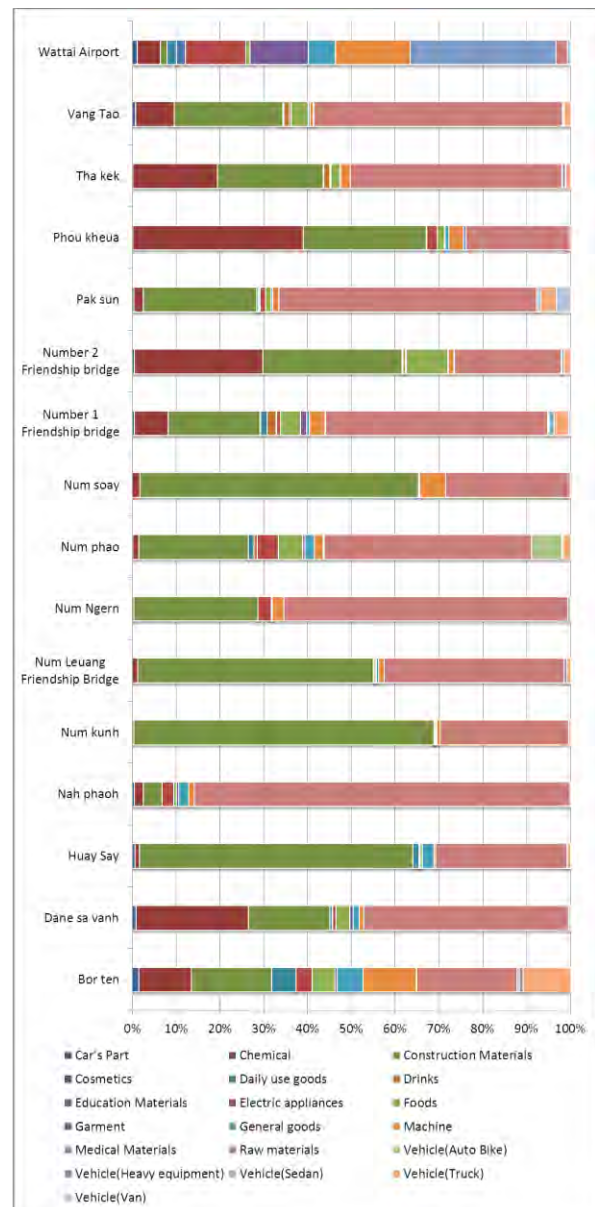
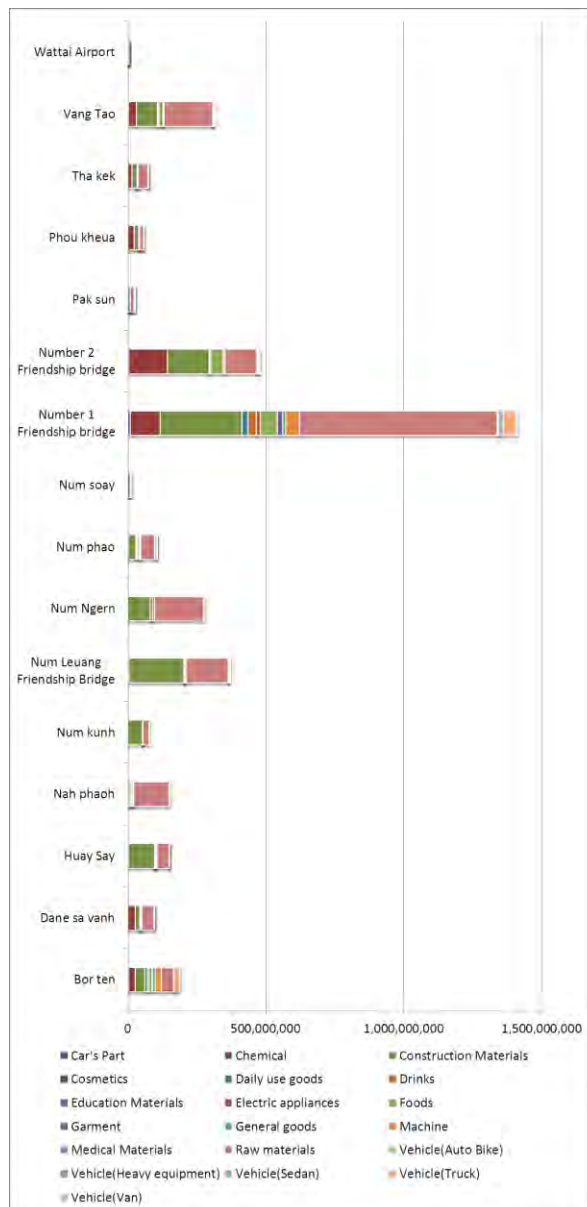
ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ ICA.

ອີງຕາມຂໍ້ມູນຈາກພາສີ ເລີ່ມຈາກ ເດືອນຕຸລາ 2012 ຫາ ເດືອນກັນຍາ 2013 ປະເທດລາວ ໄດ້ນຳສິນຄ້າເຂົ້າ

ຈຳນວນທັງໝົດແມ່ນ 3,78 ລ້ານໂຕນ ໂດຍຜ່ານ ດ່ານ ທ່ານແລ້ງ ແມ່ນກວມເອົາ (37%) ຂອງຈຳນວນສິນຄ້າທັງໝົດ ແລະ ຈຸດຊາຍແດນອື່ນໆ ເຊັ່ນ ສະຫວັນນະເຂດ ກວມເອົາ (13%), ນ້ຳແລ້ງ (10%) ແລະ ວັງເຕົາ (8%). ບັນດາ 4 ຈຸດຊາຍແດນເຫຼົ່ານີ້ ລວມເຖິງ ທ່ານແລ້ງ ແມ່ນກວມເອົາ (68%) ຂອງຈຳນວນທັງໝົດ. ລາຍການນຳເຂົ້າ ສ່ວນໃຫຍ່ ເປັນ ວັດຖຸດິບ (46%), ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ (29%) ແລະ ຜະລິດຕະພັນທາງ ເຄມີ ແມ່ນ (10%).

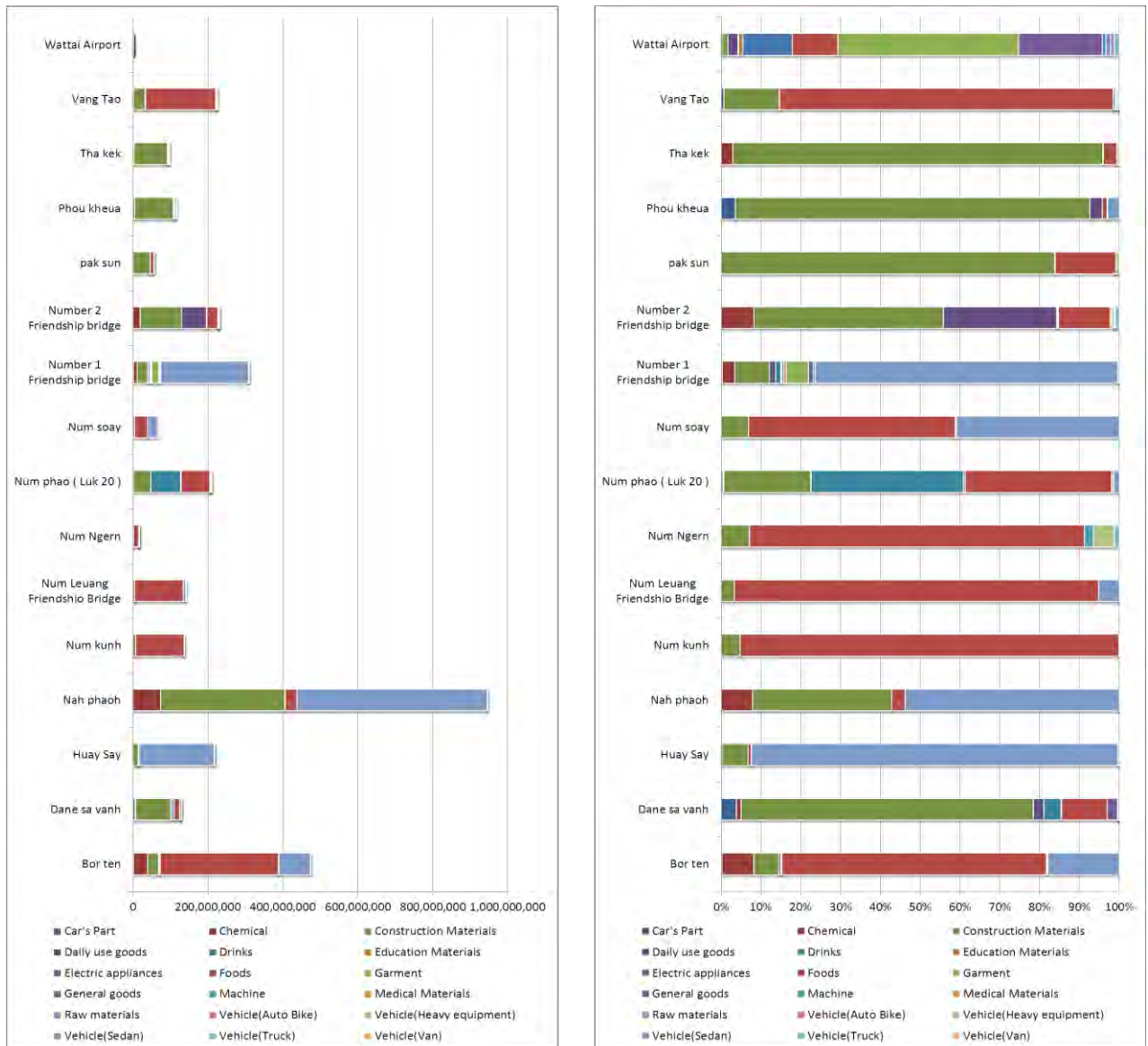
ປະເທດລາວກໍ່ຍັງມີ ສິນຄ້າທີ່ສົ່ງອອກ ຈຳນວນ 1,4 ລ້ານໂຕນ ແລະ ໄດ້ຈຳແນກປະເພດ ໃນແຕ່ລະຈຸດ ຊາຍແດນຄືດັ່ງນີ້: ນາເພົາ (23%), ບໍ່ແຕນ (14%), ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງ ທ◻າອິດ (9%) ແລະ ວັງເຕົາ ແມ່ນ (7%). ລາຍການສິນຄ້າທີ່ ສົ່ງອອກ ຕົ້ນຕໍ ແມ່ນ ວັດຖຸດິບ (32%), ອາຫານ (29%) ແລະ ອຸປະກອນການກໍ່ສ້າງ ແມ່ນ (28%)

ຮູບ 3.3 ແລະ 3.4 ໃຫ້ລະອຽດໂດຍສິນຄ້າ ແລະ ຈຸດຂ້າມຊາຍແດນຂອງປະລິມານການນຳເຂົ້າ ແລະ ການສົ່ງອອກໄດ້ຕາມລຳດັບ.



ຂໍ້ມູນຈາກ: ທີມງານສຳຫຼວດຂອງ JICA

ຮູບທີ່ 3.3 ປະລິມານການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ສະແດງເປັນ ແຕ່ລະ ລາຍການ ແລະ ແຕ່ລະຈຸດຂ້າມຊາຍແດນໃນ ປີ 2013

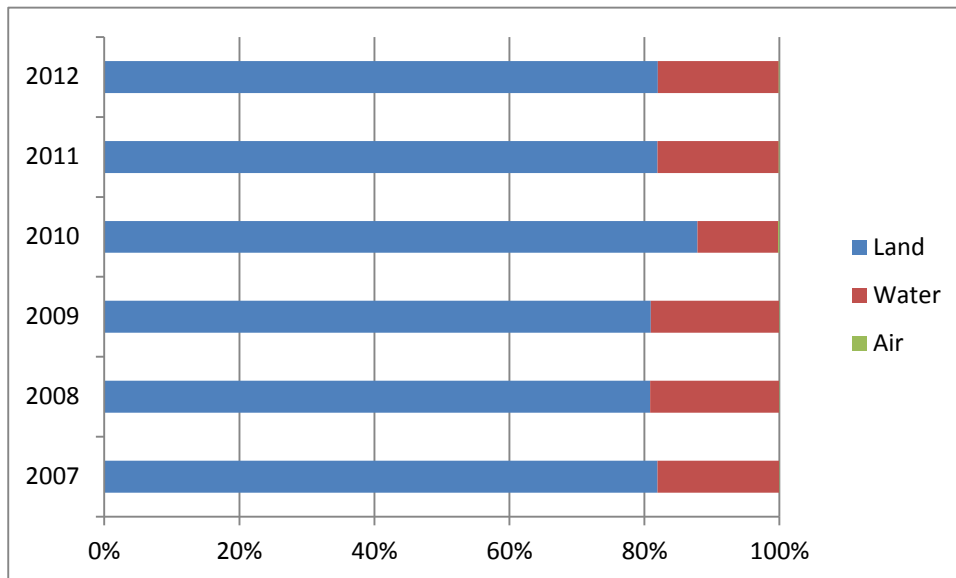


ຂໍ້ມູນຈາກ: ທິມງານສໍາຫຼວດຂອງ JICA

ຮູບທີ່ 3.4 ປະລິມານການສົ່ງອອກສິນຄ້າ ສະແດງເປັນ ແຕ່ລະ ລາຍການ ແລະ ແຕ່ລະຈຸດຂ້າມຊາຍແດນໃນ ປີ 2013

(2) ການແບ່ງຊ່ອງທາງ ການຂົນສົ່ງຂອງສິນຄ້າ

ເບິ່ງໄປທີ່ການແບ່ງຊ່ອງທາງ ຂອງ ວຽກງານຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນ ສ ປ ປ ລາວ, ຈຳນວນການຂົນສົ່ງທາງຖະຫນົນຫົນທາງ ມີ ປະມານ 82% ແລະ ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ມີພຽງແຕ່ 18% ເພາະການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ແມ່ນໄດ້ຖືກນໍາໃຊ້ພຽງແຕ່ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ ຈຳກັດ ເຖິງແມ່ນວ່າການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າພາຍໃນປະເທດ ຈະມີພາລະບົດບາດ ອື່ນກໍຕາມ. ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນ ປະເທດລາວ ບໍ່ວ່າ ຈະເປັນ ການສົ່ງອອກ ແລະ ນໍາເຂົ້າ ສິນຄ້າ ສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນ ຂຶ້ນກັບການຂົນສົ່ງ ທາງຖະຫນົນຫົນທາງ. ສ່ວນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງນໍ້າແມ່ນໄດ້ເຄີຍຖືກນໍາໃຊ້ ຢູ່ທີ່ ຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງທໍາອິດ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ່ສອງ ທີ່ ແຂວງ ສະຫວັນນະເຂດ ແຕ່ປະຈຸບັນນີ້ ການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າທັງຫມົດ ແມ່ນ ຂຶ້ນກັບ ການຂົນສົ່ງທາງຖະຫນົນຫົນທາງໝົດແລ້ວ (ການຂົນສົ່ງດ້ວຍລົດບັນທຸກ)



ຂໍ້ມູນຈາກ: ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, ສະຖິຕິໃນປີ 2012

ຮູບທີ່ 3.5 ການປ່ຽນແປງ ຊ່ອງທາງ ໃນ ການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

3.1.2 ສະຖານະພາບ ຂອງ ວຽກງານ ຂົນສົ່ງ ໃນ ວຽງຈັນ

ແຕ່ໃນເມື່ອກ່ອນ ຈົນເຖິງປະຈຸບັນ ປະເທດລາວ ໄດ້ມີການສຸມໃສ່ໃນການເຄື່ອນໄຫວ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ນໍ້າເຂົ້າ-ສົ່ງອອກໃນປະເທດ ເຊິ່ງຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງທໍາອິດແມ່ນຈຸດຂ້າມຊາຍແດນທີ່ສໍາຄັນທີ່ສຸດ ແລະມີພາລະໜ້າທີ່ໃນການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າປະມານເຄິ່ງຫນຶ່ງ ນັບຈາກນີ້ ການນໍາເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ຈາກຈຸດດັ່ງກ່າວ ຈະມີການ ກວດສອບຕາມລະບຽບ

(1) ຈຳນວນ ນໍາເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ຂອງສິນຄ້າແຕ່ລະປະເພດ

ປະລິມານສິນຄ້າທີ່ ນໍາເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ໃນວຽງຈັນ ກໍປ່ຽນເຫມືອນ ການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າແຫ່ງຊາດໃນລາວເຊັ່ນດຽວກັນ ເຊິ່ງໄດ້ມີການຂະຫຍາຍຕົວ ເນື່ອງຈາກການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງ ສິນຄ້າ ແລະ ການຈະເລີນເຕີບໂຕ ຂອງເສດຖະກິດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ. ໃນຕະຕະລາງ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ຈະສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມແຕກຕ່າງ ປະລິມານສິນຄ້າ ແຕ່ລະປະເພດ ທີ່ຜ່ານ ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທໍາອິດ, ຈາກເດືອນ ຕຸລາ 2011 ຫາ ເດືອນກັນຍາ 2012 ປະລິມານສິນຄ້ານໍາເຂົ້າທີ່ຜ່ານຂົວດັ່ງກ່າວ ນັ້ນປະມານ 17 ລ້ານໂຕນ ຕໍ່ມາ ຈາກເດືອນ ຕຸລາ 2012 ຫາ ເດືອນ ກັນຍາ 2013 ແມ່ນ 14 ລ້ານໂຕນ ໃນຖານະທີ່ເປັນທັງສິນຄ້າ ອຸປະໂພກ ແລະ ບໍລິໂພກ ຈຶ່ງມີທ່າອ່ຽງເພີ່ມຂຶ້ນ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ ການຂົນສົ່ງວັດຖຸດິບທີ່ມີນໍ້າໜັກຂະໜາດໃຫຍ່ ເປັນສາເຫດໃຫ້ການຂົນສົ່ງຫຼຸດລົງ. ໃນອີກດ້ານໜຶ່ງ, ປະລິມານສິນຄ້າທີ່ມີແນວໂນ້ມຫຼຸດລົງ ຈາກ 0.4 ລ້ານໂຕນ ຂອງ ເດືອນຕຸລາ 2011 ຫາ ເດືອນ ກັນຍາ 2012 ຫຼຸດລົງເຖິງ 0.3 ລ້ານໂຕນ ຂອງ ເດືອນ ຕຸລາ 2012 ຫາ ເດືອນກັນຍາ 2013. ແນວໂນ້ມນີ້ ຈະຄ້າຍຄືກັບ ການຫຼຸດລົງຂອງສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ ຂອງວັດຖຸດິບທີ່ມີນໍ້າໜັກຂະໜາດໃຫຍ່ ເຊິ່ງກໍ່ໃຫ້ເກີດການຫຼຸດລົງໃນປະລິມານການຂົນສົ່ງໂດຍລວມໄດ້.

ຕະຕະລາງດັ່ງລຸ່ມນີ້ ຈະສາມາດຕັ້ງຂໍ້ສັງເກດເຫັນໄດ້ວ່າ ສັນຍາລັກ ອາຫານແຊ່ເຢັນ ແລະ ອາຫານແຊ່ແຂງ ມີໝາຍຄວາມວ່າ ເຄື່ອງຜະລິດຄວາມເຢັນໃນອຸນຫະພູມຕໍ່າ ແລະ ຍັງສະແດງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ມີໃນຕູ້ເຢັນນໍາອີກດ້ວຍ. ໃນປະຈຸບັນ ລະບົບ ຮັກສາຄວາມເຢັນແບບຕ່ອງໂສ້ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນໃນ ປະເທດລາວ ແຕ່ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໄດ້ເປັນທີ່ຄາດໄວ້ວ່າ ລະບົບນີ້ ຈະໄດ້ຮັບການສົ່ງເສີມໃນອານາຄົດ ພ້ອມທັງການປັບປຸງ ແລະ ການຮັກສາ ຂອງ ລະບົບ ຍ້ອນການຈະເລີນເຕີບໂຕຂອງເສດຖະກິດ ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ໃນບົດຄວາມຕອນສຸດທ້າຍຂອງ ຕາຕະລາງດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ຈະສະແດງໃຫ້ເຫັນ ເຖິງອັດຕາສ່ວນຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ຈາກຝັ່ງລາວ ຂອງຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງທີ່ຫນຶ່ງ ກັບ ປະລິມານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍລວມ ໂດຍອີງໃສ່ ຕາຕະລາງແລ້ວ ສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າໃນປະເທດລາວທີ່ຜ່ານຂົວນີ້ແມ່ນກວມເຖິງເຄິ່ງຫນຶ່ງ ຂອງປະລິມານທັງໝົດ ອີກດ້ານນຶ່ງ, ກ່ຽວກັບສິນຄ້າສົ່ງອອກ ມັນຍັງຄົງຢູ່ທີ່ປະມານ 4% ຂອງປະລິມານສົ່ງອອກຂອງລາວໂດຍລວມ. ນີ້ໝາຍຄວາມວ່າ ປະລິມານການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໄດ້ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນເນັ້ນໄປທີ່ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ຄາດການໄວ້ວ່າ ຈະມີອັດຕາສ່ວນຄ່ອຍເພີ່ມຂຶ້ນເລັ້ຍໆ ອັນເນື່ອງມາຈາກການຂະຫຍາຍຕົວ ຂອງເສດຖະກິດແບບຍືນຍົງ ແລະ ເປັນ ຕົວເມືອງໃຫຍ່ໃນ ອານາຄົດຂ້າງຫນ້າ.

ຕາຕະລາງ 3.3 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ ໂດຍຜ່ານ ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງ ທີ່ ຫນຶ່ງ

ຫົວຫນ່ວຍ/ກີໂລ					
ປະເພດສິນຄ້າ	ສັນຍາລັກ ອາຫານແຊ່ເຢັນ	ສັນຍາອາຫານແຊ່ແຂງ	10/2011 -09/2012	10/2012 -09/2013	ອ/ສ ສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ ຈາກຝັ່ງລາວ ຂອງຂົວ ມິດຕະພາບ ແຫ່ງທີ່ຫນຶ່ງ ກັບ ປ/ມ ການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍລວມ (2012-2013)
ອາໄຫຼ່ ລົດໃຫຍ່	0	0	6,567,416	7,367,054	44.40%
ວັດຖຸເຄມີ	0	0	80,791,416	108,556,733	59.50%
ວັດສະດຸ ກໍ່ສ້າງ	0	0	319,967,557	297,682,163	37.10%
ເຄື່ອງສຳອາງ	0	0	118,409	364,315	82.60%
ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ປະຈຳວັນ	0	0	18,720,154	21,689,050	68.90%
ເຄື່ອງດື່ມ	0	0	15,032,330	27,639,291	77.20%
	1	0	1,622,744	2,049,996	96.50%
ວັດສະດຸ ການສຶກສາ	0	0	896,612	1,185,044	39.30%
ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ	0	0	13,885,893	13,262,885	44.60%
ອາຫານ	0	0	75,570,401	62,445,593	61.10%
	0	1	822,961	686,768	24.20%
	1	0	991,378	541,204	9.40%
	1	1	7,461	2,448	7.50%
ໂຮງງານຕັດຫຍິບ	0	0	23,278,822	19,437,674	46.80%
ສິນຄ້າ ຫົວໄປ	0	0	8,846,534	9,815,251	34.50%
ເຄື່ອງຈັກ	0	0	91,079,389	49,565,650	54.10%
ວັດສະດຸ ການເພດ	0	0	669,728	1,095,276	39.00%
ວັດຖຸດິບ	0	0	1,046,212,434	717,887,838	46.00%
	1	0	2,500	3,370	5.10%
	1	1	58	471	73.60%
ຍານພາຫະນະ (ລົດຈັກ)	0	0	1,308,462	2,370,342	21.30%
ຍານພາຫະນະ (ອຸປະກອນ ຫນັກ)	0	0	5,627,219	2,472,685	40.40%
ຍານພາຫະນະ (ລົດຕາງ)	0	0	9,646,205	16,112,041	82.30%
ຍານພາຫະນະ (ລົດບັນທຸກ)	0	0	32,566,940	46,927,088	51.80%
ຍານພາຫະນະ (ລົດຕັ້ງ)	0	0	9,534,224	5,071,848	70.90%

ຂໍ້ມູນຈາກ: ກະຊວງ ການເງິນ

ຕາຕະລາງ 3.4 ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ສົ່ງອອກ ໂດຍຜ່ານ ຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງທີ່ໜຶ່ງ

ຫົວໜ່ວຍ/ກີໂລ

ປະເພດສິນຄ້າ	ສັນຍາລັກ ອາຫານ ແຊ່ເຢັນ	ສັນຍາອາຫານແຊ່ແຂງ	10/2011 -09/2012	10/2012 -09/2013	ອ/ສ ສິນຄ້າ ສົ່ງອອກ ຈາກຝັ່ງລາວ ຂອງຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງທີ່ໜຶ່ງ ກັບ ປ/ມ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍລວມ (2012-2013)
ອາໄຫຼ່ ລົດໃຫຍ່	0	0	195,543	961,207	10.50%
ວັດຖຸເຄມີ	0	0	251,597	9,647,943	0.00%
ວັດສະດຸ ກໍ່ສ້າງ	0	0	81,349,566	26,974,658	2.20%
ສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ປະຈຳວັນ	0	0	2,723,447	1,700,942	5.40%
	0	1	1,136,227	3,112,170	100.00%
ເຄື່ອງດື່ມ	0	0	1,249,274	4,044,276	100.00%
	1	0		48,501	100.00%
ວັດສະດຸ ການສຶກສາ	0	0	856,472	886,800	100.00%
ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ	0	0	923,620	1,427,370	14.90%
ອາຫານ	0	0	287,449	1,053,265	0.60%
	1	0	217,674	9,959	0.00%
	1	1	140,000	792,000	0.00%
ໂຮງງານຕັດຫຍິບ	0	0	18,252,017	17,481,526	70.20%
ສິນຄ້າ ທົ່ວໄປ	0	0	1,843,962	3,618,968	19.60%
ເຄື່ອງຈັກ	0	0	1,520,465	1,682,302	39.80%
ວັດຖຸດິບ	0	0	281,379,692 ¹	235,466,092	7.80%
	1	0	86,000	40,000	0.00%
ຍານພາຫະນະ (ລົດຈັກ)	0	0	150	141,172	99.80%
ຍານພາຫະນະ (ອຸປະກອນ ຫນັກ)	0	0	131,357	179,090	0.00%
ຍານພາຫະນະ (ລົດເກັງ)	0	0	37,786	16,860	24.70%
ຍານພາຫະນະ (ລົດ ບັນທຸກ)	0	0	697,242	265,760	24.70%
ຍານພາຫະນະ (ລົດຕູ້)	0	0	60,274	26,000	24.70%
ລວມທັງໝົດ			393,339,814	309,576,861	4.00%

ຂໍ້ມູນຈາກ: ກະຊວງ ການເງິນ

(2) ລົດບັນທຸກ ນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ທີ່ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງ ທຳອິດ ແລະ ສາງ ທ່ານາແລ້ງ

ລົດບັນທຸກສິນຄ້ານຳເຂົ້າທີ່ຜ່ານໂດຍຜ່ານຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທຳອິດ ສາມາດແບ່ງອອກໄດ້ສອງໝວດຄື : (1) ຜ່ານດ່ານຂົວ ໄປຍັງ ໂຮງງານຜະລິດຕະພັນ ແລະ ສະໜາມກໍ່ສ້າງ ໂດຍກົງ, (2) ໄປຜ່ານດ່ານສາງ ທ່ານາແລ້ງ ຫລັງຈາກ ຜ່ານດ່ານການກວດກາພາສີ, ຖ້າ ບໍ່ຜ່ານ ສາງ ທ່ານາແລ້ງ ກໍ່ຕ້ອງໄດ້ຜ່ານ ການກວດກາ ດ່ານພາສີ ທີ່ ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ່ ໜຶ່ງ. ຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນ ຈຳນວນລົດຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ ທີ່ຜ່ານ ຂົວມິດຕະພາບ ແລະ ສາງ ທ່ານາແລ້ງ ມັນສະແດງໃຫ້ເຫັນການປ່ຽນແປງໃນຈຳນວນ ລົດບັນທຸກຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າແລະສົ່ງອອກ ທີ່ຜ່ານຈຸດດັ່ງກ່າວ ແລະ ໜ້ອຍກວ່າເຄິ່ງໜຶ່ງ ທີ່ຜ່ານສາງ ທ່ານາແລ້ງ, ສັງເກດຕາມ ຕະຕະລາງ ຈຳນວນພາຫະນະແຕ່ລະປະເພດ ທີ່ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ ແລະ ສາງ ທ່ານາແລ້ງ ແມ່ນ ບໍ່ຕົງກັນ ເນື່ອງຈາກ ວ່າມີສອງ ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ ເມື່ອກ່ອນໄດ້ມາຈາກ ຫ້ອງການກວດຄົ້ນເຂົ້າເມືອງ ແລະ ຕໍ່ມາ ໄດ້ມາຈາກ ສາງ ທ່ານາແລ້ງ.

¹ ຄາດວ່າການບັນທຶກລົດສົ່ງອອກ 7,700,599,250 ກິໂລ ທີ່ສົ່ງໄປ ອອດສະແຕຣ໌ ໃນເດືອນ ມີນາ 2012, ຍັງຖືວ່າແມ່ນຂໍ້ພິດພາດອັນໜຶ່ງ ເພາະຍັງບໍ່ໄດ້ຢູ່ພາຍໃຕ້ສະຖິຕິການສົ່ງອອກ ແລະຍັງ ຮັບຮອງໃຫ້ນຳໃຊ້ ຈຸດກວດກາພາສີ ຈຸດເດີມ

ຕາຕະລາງ 3.5 ຈຳນວນຂອງລົດບັນທຸກ ນຳເຂົ້າ - ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ຜ່ານ ຂົວ ມິດຕະພາບ ແລະ ສາງ ທ່ານາແລ້ງ

ຫົວໜ່ວຍ : ຈຳນວນຂອງພາຫະນະ,%

ປະເພດລົດ	10/2011-09/2012				10/2012-09/2013			
	ນຳເຂົ້າ ຜ່ານ ຂົວ	ສົ່ງອອກ ຜ່ານຂົວ	ນຳເຂົ້າ ຜ່ານ ສາງ ທ່ານາແລ້ງ	ອັດຕາສ່ວນ ທີ່ຜ່ານ ສາງ ທ່ານາແລ້ງ	ນຳເຂົ້າ ຜ່ານ ຂົວ	ສົ່ງອອກ ຜ່ານຂົວ	ນຳເຂົ້າ ຜ່ານ ສາງ ທ່ານາ ແລ້ງ	ອັດຕາສ່ວນ ທີ່ ຜ່ານ ສາງ ທ່ານາ ແລ້ງ
ລົດພວງ	63,165	63,132	1,120	1.8%	62,552	62,489	920	1.5%
ລົດບັນທຸກ 10 ລໍ້	5,064	5,057	9,031	178.3%	5,165	5,157	9,905	191.8%
ລົດບັນທຸກ 12 ລໍ້	5,064	5,057	18,500	365.3%	5,165	5,157	19,508	377.7%
ລົດບັນທຸກ 6 ລໍ້	4,183	4,180	7,300	174.5%	3,987	3,974	7,087	177.8%
ລວມທັງໝົດ	77,476	77,426	36,451	47.0%	76,868	76,777	37,420	48.7%

ຂໍ້ມູນຈາກ : ກະຊວງ ການເງິນ

3.2 ພາສີ ຂອງການ ນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ຂອງ ສິນຄ້າ

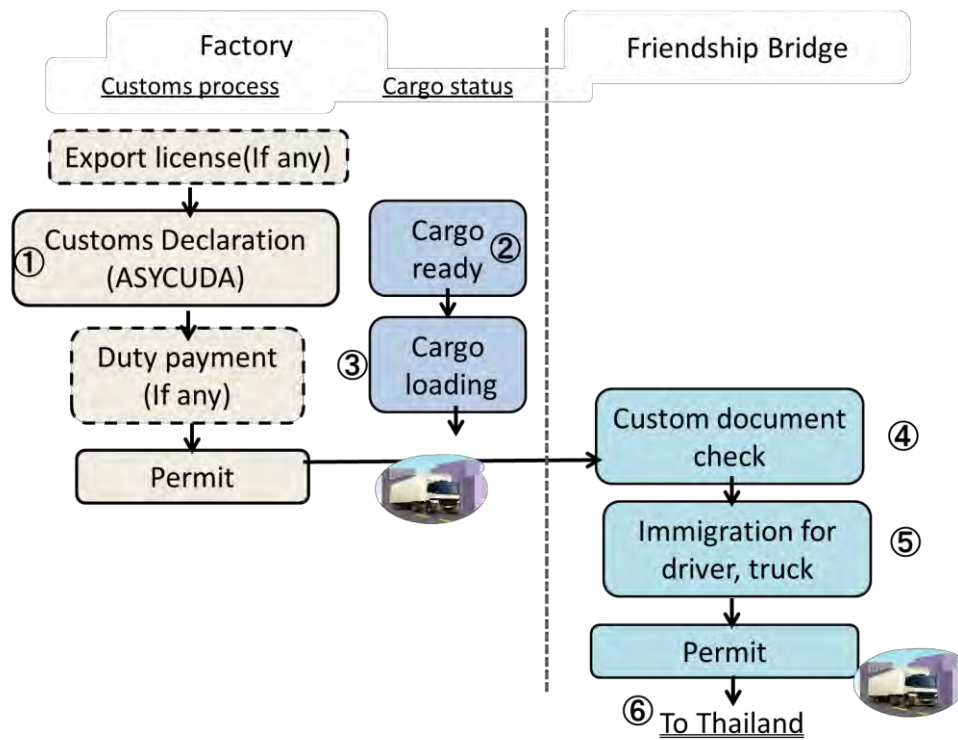
ເນື່ອງຈາກວ່າ ປະເທດລາວ ເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີ ຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ທັງເປັນຈຸດຊາຍແດນ ທີ່ມີການເກັບພາສີ. ສາງທ່ານາແລ້ງໄດ້ຮັບບົດບາດ ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ລະຫວ່າງ ຈຸດຊາຍແດນລະຫວ່າງ ວຽງຈັນ ແລະ ໜອງຄາຍ ພາກຕາເວັນອອກສ່ຽງເໜືອ ຂອງປະເທດໄທ. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດທີ່ເປັນຫລັກແມ່ນ ການຂົນສົ່ງຂ້າມຈຸດຊາຍແດນ ທີ່ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ. ແຕ່ເນື່ອງຈາກຂໍ້ຈຳກັດ ຂອງຄວາມອາດສາມາດ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານສາງທ່ານາແລ້ງໄດ້ມີການປ່ຽນແປງ ປະຈຸບັນແມ່ນສຸມໃສ່ພຽງແຕ່ ການຍົກເວັ້ນພາສີ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າທີ່ ຕ້ອງຈ່າຍ ສ່ວນສິນຄ້າ ສົ່ງອອກແມ່ນບໍ່ມີ ຄວາມຈຳເປັນ ຕ້ອງຜ່ານ ສາງ ທ່ານາແລ້ງອີກ ເນື່ອງຈາກວ່າລະບົບໂຮງງານ ວັນນຶ່ງ ແມ່ນໄດ້ຖືກ ອະນຸຍາດໃຫ້ນຳໃຊ້ແລ້ວ ແລະ ສົ່ງມອບວຽກງານການຂົນສົ່ງໃຫ້ທາງ ຂົວມິດຕະພາບ ທັງກາຍເປັນ ປັນທັດຖານ ຂອງປະເພດສະເພາະສິນຄ້າ, ການຍົກເວັ້ນພາສີ, ສິນຄ້າຂອງໂຄງການ ແລະ ປະເພດອື່ນໆ ຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ.

ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ - ສົ່ງອອກ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂັ້ນຕອນຂອງການກວດກາພາສີ ແມ່ນເປັນບັນຫາສຳຄັນ ເຖິງແມ່ນວ່າ ປະເທດລາວ ໄດ້ຮັບຮອງເອົາ ການ ເກັບພາສີ ດ້ວຍລະບົບ ASYCUDA ແລ້ວກໍ່ຕາມ ແຕ່ກໍ່ຍັງປະຕິບັດງານ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ ສ່ວນ VLP ແມ່ນຕ້ອງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກ ໃຫ້ຂັ້ນຕອນການກວດກາພາສີ ແລະ ສິ່ງທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້ໃນການບໍລິການນີ້ ປະຈຸບັນ ແມ່ນໄດ້ປຶກສາຫາລື ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້

3.2.1 ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງ ພາສີສົ່ງອອກ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວກ່ອນຫນ້ານັ້ນ, ໂຮງງານ ວັນນຶ່ງ ແມ່ນໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃນການສົ່ງອອກສິນຄ້າ ສະນັ້ນເພື່ອ ບໍ່ໃຫ້ມີການຕິດຄັດ ກັບສາງທ່ານາແລ້ງ ພວກເຮົາ ຈຶ່ງສັງລວມໄວ້ໃນຮູບທີ່ 3.6 ແລະ ລະບຸໄວ້ຂ້າງລຸ່ມນີ້.

- ① ການປະກາດພາສີ (ຖ້າຫາກວ່າ ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງຈ່າຍ ພາສີຂາອອກ ຜູ້ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ຕ້ອງໄປຈ່າຍຫ້ອງການພາສີ ທີ່ຫ້ອງການທ່ານາແລ້ງ)
- ② ສິນຄ້າຄວນກຽມໃຫ້ພ້ອມ ແລະ ຂົນຂຶ້ນໃສ່ລົດບັນທຸກໃຫ້ລຽບລ້ອຍ
- ③ ຫຼັງຈາກການປະກາດພາສີ ແລະ ໂຮງງານ ວັນນຶ່ງ, ຍານພາຫະນະ ສາມາດຂີ່ໄປຂົວມິດຕະພາບ ເພື່ອຂ້າມຊາຍແດນ.
- ④ ການກວດກາພາສີທີ່ ຂົວມິດຕະພາບ ແມ່ນ (ກວດກາຕາມ ເອກກະສານ ແລະ ກວດເບິ່ງ ກາປະທັບ ສ່ວນເຄື່ອງ ສະແກນ ກໍ່ໄດ້ນຳຖືກມາໃຊ້ ຖ້າເມື່ອ ມີຄວາມ ຈຳເປັນ
- ⑤ ຂ້າມຊາຍແດນ ເພື່ອ ສົ່ງສິນຄ້າໄປສູ່ ປະເທດໄທ.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

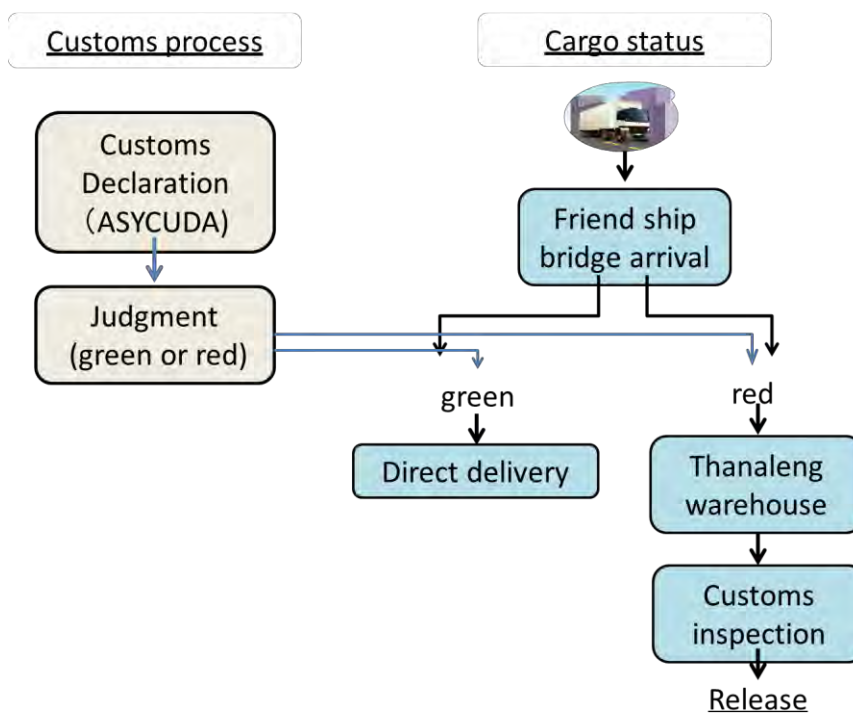
ຮູບທີ່ 3.6 ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງພາສີ ສິ່ງອອກ

3.2.2 ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງ ພາສີສິ່ງອອກ

ລະບົບ ASYCUDA ອະນຸຍາດໃຫ້ໄດ້ຮັບຂໍ້ມູນທີ່ຢູ່ໃນຄອມພິວເຕີ ໄດ້ຕະຫຼອດ ເວລາ ບໍ່ວ່າ ຈະເປັນຂໍ້ມູນວ່າ ສິນຄ້າຈະຮອດ ຫຼື ບໍ່ ລະບົບນີ້ຈະເຮັດໃຫ້ຮູ້ເຖິງຄວາມເປັນໄປໄດ້ວ່າຈະສາມາດ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ຈາກພະນັກງານພາສີ ເຂົ້າສູ່ປະເທດ ລາວ. ແຕ່ແນ່ນອນ ທີ່ພະນັກງານພາສີຂອງລາວ ຕ້ອງໄດ້ຮັບຂໍ້ມູນ ກ່ອນທີ່ ສິນຄ້າຈະມາຮອດ. ຂັ້ນຕອນຂອງການນຳເຂົ້າທີ່ເໝາະ ສົມ ກັບ ລະບົບ ASYCUDA ແມ່ນໄດ້ຊີ້ແຈງໃນຮູບ 3.7. ຢ່າງໃດກໍຕາມ ວິທີການປະຕິບັດຕົວຈິງ ແມ່ນ ບໍ່ສາມາດລະບຸໃນບົດ ລາຍງານນີ້ໄດ້.

ຄວາມຈິງແລ້ວ, ຈຳນວນລົດບັນທຸກ ແມ່ນ ສິ່ງຈຳເປັນໃນການແຈ້ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ, ມັນຂ້ອນຂ້າງຈະມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ສຳລັບຜູ້ນຳ ເຂົ້າສິນຄ້າ ຕໍ່ຜູ້ກວດກາພາສີ ເພື່ອຈະກະກຽມ ການແຈ້ງ ເອກກະສານ ລ່ວງໜ້າ ກ່ອນທີ່ ສິນຄ້າຈະມາຮອດ

ເພື່ອເລີກລ້ຽງການລໍຖ້າໃນລະຫວ່າງການດຳເນີນພາສີ, ພະນັກງານພາສີ ກໍຈະກະກຽມການ ເຈລະຈາ ກັບ ດ່ານເກັບພາສີ ເຊິ່ງໄດ້ມີ ສອງຂັ້ນຕອນດັ່ງນີ້ (ເຈລະຈາຕໍ່ລອງ ແລະ ແຈ້ງຕາມເຫດການທີ່ເກີດຂຶ້ນຕາມຕົວຈິງ) ອັນນີ້ແມ່ນ ບໍ່ຄ່ອຍ ຈະພົບເຫັນຕາມ ມາດຕະຖານສາກົນ ແລະ ຄວນໄດ້ຮັບ ການປັບປຸງໃຫ້ດີຂຶ້ນ. ແຕ່ໃນປະຈຸບັນ ລະບົບການແຈ້ງພາສີ ຜ່ານຄອມພິວເຕີ ແມ່ນໄດ້ຖືກ ຍອມຮັບ ກັນ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ແລະ ເປັນໜຶ່ງ ວິທີ ທີ່ມີປະສິດທິພາບ ຫຼາຍທີ່ສຸດ ແຕ່ຍັງ ບໍ່ທັນຖືກຍອມຮັບ ໃນ ລາວ ເຖິງແມ່ນ ວ່າ ຈະໄດ້ຕິດຕັ້ງ ລະບົບ ASYCUDA ແລ້ວກໍຕາມ.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

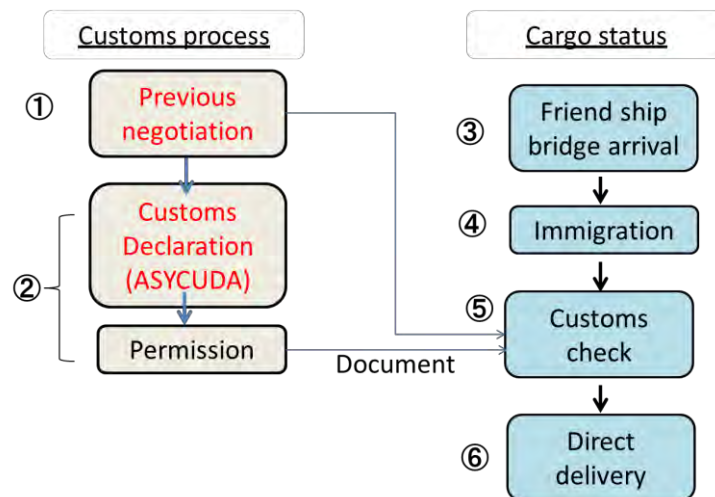
ຮູບທີ່ 3.7 ການເຄື່ອນໄຫວທີ່ເໝາະ ສົມ ຂອງການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ

ຂັ້ນຕອນຂອງການນໍາເຂົ້າຕົວຈິງ ແມ່ນສາມາດແບ່ງອອກໄດ້ເປັນສອງຮູບແບບໃນ ການເກັບພາສີ ຄືດັ່ງນີ້: (1) ຈັດສົ່ງສິນຄ້າໂດຍກົງ (2) ຊໍາລະຄ່າພາສີ ທີ່ ສາງ ທ່ານາແລ້ງ. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນເມື່ອກ່ອນແມ່ນການຍົກເວັ້ນພາສີເປັນຫລັກ ແລະ ຕໍ່ມາແມ່ນການຊໍາລະ ພາສີເປັນສິ່ງຈໍາເປັນທີ່ຕ້ອງໄດ້ຈ່າຍ. ການເຈລະຈາ ຕໍ່ລອງ ລ່ວງໜ້າ ເປັນສິ່ງທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້ ໃນການຂົນສົ່ງ ໂດຍກົງ.

(1) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍກົງ (ສິນຄ້າຍົກເວັ້ນພາສີ ທີ່ບໍ່ໄດ້ຕິດພັນກັບ ລະບົບ TWSE)

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍກົງ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນ ສິນຄ້າຍົກເວັ້ນພາສີ, ການທີ່ຈະນໍາສິນຄ້າເຂົ້າໃຫ້ມີການຍົກເວັ້ນພາສີ ຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ມີການເຈລະຈາລ່ວງໜ້າ ດັ່ງນັ້ນ, ຂະບວນການແຈ້ງພາສີຈຶ່ງໃຊ້ເວລາບໍ່ດົນ. ຂັ້ນຕອນຂອງການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າແມ່ນໄດ້ສະແດງແລະສັງລວມ ໃນຮູບທີ່ 3.8 ຂ້າງລຸ່ມນີ້.

- ① ການເຈລະຈາຕໍ່ລ່ວງໜ້າ ກັບ ດ່ານພາສີ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຮັບການຍິນຍອມໃນການຈັດສົ່ງໂດຍກົງ
- ② ການແຈ້ງພາສີ/ການອະນຸຍາດ ຂອງ (ASYCUDA)
- ③ ສິນຄ້າມາຮອດ ຂົວມິດຕະພາບ
- ④ ຈຸດກວດກາສິນຄ້ານໍາເຂົ້າຜ່ານຊາຍແດນເຊັ່ນ: ໃບຂັບຂີ່ພາຫະນະຂອງຄົນຂັບລົດ, ລົດທີ່ນໍາເຂົ້າມາ, ເພື່ອນໍາເອົາໃບອະນຸຍາດນໍາເຂົ້າ ໄປໃຊ້ທີ່ຂົວມິດຕະພາບບ່ອນທີ່ລົດບັນທຸກລໍຖ້າຢູ່.
- ⑤ ການກວດກາພາສີທີ່ ຂົວມິດຕະພາບ (ກວດກາ ເອກກະສານ)
- ⑥ ສິນຄ້າຈະຖືກປ່ອຍຫຼັງຈາກໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ສໍາລັບການ ຈັດສົ່ງໂດຍກົງ



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 3.8 ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ ສຳລັບ ການຈັດສົ່ງໂດຍກົງ

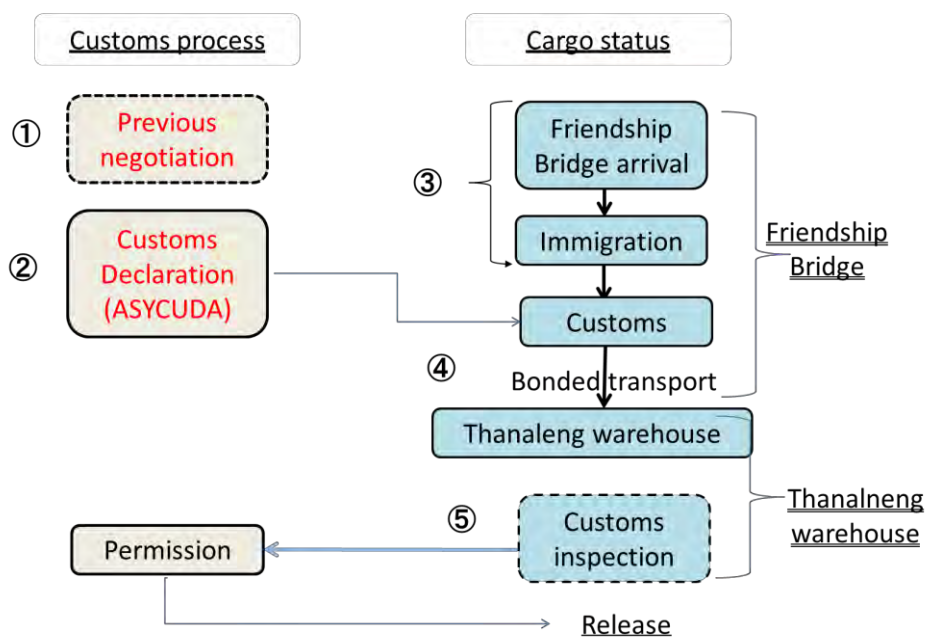
(2) ຮູບແບບການຈັດສົ່ງສິນຄ້າເຂົ້າສາງ ທ່ານາແລ້ງ (ສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງຈ່າຍພາສີ)

ຕາມຫຼັກການແລ້ວ ສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງຈ່າຍພາສີແມ່ນ ຄວນເກັບສິນຄ້າໄວ້ຢູ່ໃນສາງ ທ່ານາແລ້ງ ຖ້າຫາກວ່າຂໍ້ມູນຂອງສິນຄ້າໄດ້ຮັບກ່ອນ ສິນຄ້າຈະມາຮອດ ຂັ້ນຕອນການດຳເນີນງານດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ແມ່ນໃຊ້ໄດ້ ແລະ ໃບອະນຸຍາດກ່ອນສິນຄ້າມາຮອດ ສາມາດໃຊ້ໄດ້ ໃນທາງ ດຽວກັນນັ້ນ ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ຍົກເວັ້ນພາສີ ພະນັກງານກວດກາພາສີຂ້ອນຂ້າງມັກ ກ່ອນການເຈລະຈາ ກັບ ພາສີ ເພື່ອຫຼຸດເວລາໃນ ຂັ້ນຕອນການດຳເນີນວຽກງານທາງດ້ານສິດ, ດັ່ງນັ້ນ ວິທີການເກັບສິນຄ້າໄວ້ໃນສາງທ່ານາແລ້ງມີສອງປະເພດຄື: ຮູບແບບການດຳເນີນ ງານກ່ອນການເຈລະຈາ ແລະ ຮູບແບບບໍ່ມີການເຈລະຈາລ່ວງໜ້າ

1) ລະບົບການ ເຈລະຈາ ລ່ວງໜ້າ

ການເຄື່ອນໄຫວ ແລະ ຂັ້ນຕອນ ຂອງການກະກຽມ ການເຈລະຈາ ຕໍ່ລອງ ມີລາຍລະອຽດ ແລະ ໄດ້ສະແດງໃນຮູບ ທີ່ 3.9 ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ① ການເຈລະຈາກ່ອນໜ້ານີ້ໃນເວລາທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນ: ການສົ່ງຂໍ້ມູນສິນຄ້າກັບ ພາສີ ສະແດງໃຫ້ເຫັນໂຄງຮ່າງຂອງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ຜູ້ກວດພາສີຈຶ່ງສົ່ງໃຫ້ເຂົ້າຜ່ານ ສາງທ່ານາແລ້ງ
- ② ອີງຕາມຜົນການເຈລະຈາທີ່ຜ່ານມາ ການແຈ້ງພາສີຂອງລະບົບ ASYCUDA. ຜູ້ນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ສາມາດເອົາ ເລກທີ ອ້າງອີງ ນຳ ພະນັກງານກວດກາພາສີໄດ້ເລີຍ
- ③ ເມື່ອລົດສິນຄ້າມາຮອດທີ່ຂົວມິດຕະພາບຈະມີການກວດກາ ທີ່ດ່ານ ຈາກບັດຜ່ານແດນ, ໃບຂັບຂີ່ຂອງຄົນຂັບລົດ ແລະ ການນຳ ເຂົ້າພາຫານະ
- ④ ເອົາເລກທີ ເອກກະສານນຳເຂົ້າ ເພື່ອມາອ້າງອີງ ກັບ ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ໃຫ້ຕັດສິນວ່າ (ຜ່ານ ຫຼື ບໍ່ຜ່ານ) ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຮັບເລກທີ ຂອງໃບອະນຸຍາດການຂົນສົ່ງ ເຂົ້າ ສູ່ ສາງທ່ານາແລ້ງ.
- ⑤ ສ່ວນການກວດກາຈຳເປັນທີ່ຍັງເຫຼືອແມ່ນຍັງຄົງສືບຕໍ່ຫຼັງຈາກສິນຄ້າມາຮອດ
- ⑥ ຫຼັງຈາກຊຳລະຄ່າພາສີ ແລະ ຄ່າທຳນຽມ ອະນຸຍາດການນຳເຂົ້າແລ້ວ ສິນຄ້າຈະຖືກປ່ອຍ ແລ້ວ ຜູ້ນຳເຂົ້າສາມາດ ລໍຖ້າຮັບສິນຄ້າ ໄດ້ເລີຍ



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ ICA.

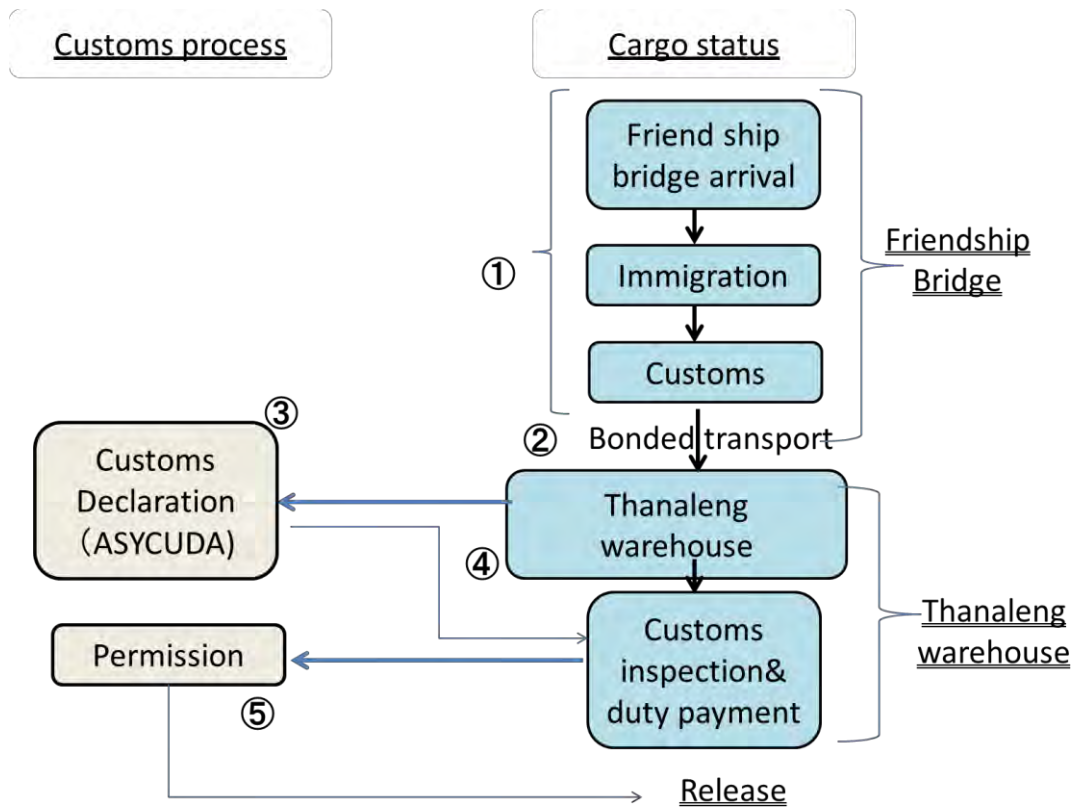
ຮູບທີ່ 3.9 ຂັ້ນຕອນການນໍາເຂົ້າສູ່ ສາງທ່ານາແລ້ງ ໂດຍກົງ (ຮູບແບບການ ເຈລະຈາ ລ່ວງໜ້າ)

2) ຮູບແບບທີ່ ບໍ່ມີການ ເຈລະຈາ ລ່ວງໜ້າ

ໃນຮູບແບບນີ້, ພະນັກງານພາສີ ຕ້ອງການຮູ້ຂໍ້ມູນສິນຄ້າໃນລ່ວງໜ້າ ຖ້າຫາກວ່າຂໍ້ມູນທີ່ຮັບຜ່ານມາບໍ່ຖືກຕ້ອງ, ທາງເລືອກໜຶ່ງທີ່ສາມາດແກ້ໄຂໄດ້ກໍ່ຄື ການເຂົ້ານໍາໃຊ້ລະບົບ ASYCUDA ເຖິງແມ່ນວ່າສິນຄ້າຈະມາຮອດທີ່ດ່ານທ່ານາແລ້ງສາງແລ້ວກໍ່ຕາມ ແຕ່ກໍ່ຍັງບັງຄັບໃຫ້ມີໃບຮັບອະນຸຍາດການຂົນສົ່ງ ຈາກການແຈ້ງພາສີ.

ຂັ້ນຕອນການເຈລະຈາຕໍ່ລອງ ແມ່ນສະແດງໃນຮູບທີ່ 3.10 ແລະໄດ້ສະຫຼຸບດັ່ງຂ້າງລຸ່ມນີ້.

- ① ເມື່ອລົດສິນຄ້າມາຮອດທີ່ຂົວມິດຕະພາບຈະມີການກວດກາ ທີ່ດ່ານ ຈາກບັດຜ່ານແດນ, ໃບຂັບຂີ່ຂອງຄົນຂັບລົດ ແລະ ການນໍາເຂົ້າພາຫະນະ
- ② ອະນຸຍາດໃຫ້ສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງໄປສາງທ່ານາແລ້ງ
- ③ ການແຈ້ງພາສີດ້ວຍການໃຊ້ລະບົບ ASYCUDA.
- ④ ການຊໍາລະຄ່າພາສີ ແລະ ການກວດກາພາສີ (ຖ້າມີ)
- ⑤ ອະນຸຍາດໃຫ້ນໍາ ສິນຄ້າຂີ້ ແລະ ການ ປ່ອຍສິນຄ້າ



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 3.10 ຂັ້ນຕອນການນຳເຂົ້າສູ່ ສາງທ່ານາແລ້ງ ໂດຍກົງ (ຮູບແບບການ ທີ່ບໍ່ມີການ ເຈລະຈາ ລ່ວງໜ້າ)

3.2.3 ເວລາການແຈ້ງ ພາສີ ແລະ ການໃຫ້ໃບອະນຸຍາດ

ອີງຕາມການໃຫ້ສຳພາດຂອງຜູ້ສຳຫຼວດ, ເວລາຂອງຂັ້ນຕອນການແຈ້ງພາສີ ໂດຍສະເລ່ຍແລ້ວແມ່ນ: ໜຶ່ງຊົ່ວໂມງຂອງສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ ສາມຊົ່ວໂມງຂອງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ໂດຍບໍ່ມີການປະເມີນຜົນເຊີງລົບຂອງຜູ້ນຳສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ ຜູ້ນຳເຂົ້າ (ຕາມຕາຕະລາງ 3.6). ການໃຊ້ເວລາໃນການຂົນສົ່ງນີ້ ແມ່ນ ຄິດໄລ່ຈາກເວລາເລີ່ມຈອດພາຫະນະ ແລະ ຂະໜາດຂອງບ່ອນຈອດລົດ ສຳລັບ VLP.

ຕາຕະລາງ 3.6 ເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການເຄຍພາສີ ໂດຍ ການໃຫ້ສຳພາດຈາກ ບໍລິສັດໃດໜຶ່ງ

ບໍລິສັດ	ຄຳຕອບ
ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການທ້ອງຖິ່ນ A	ເວລາຂອງການເຄຍພາສີນຳເຂົ້າຢ່າງໜ້ອຍແມ່ນປະມານ ໜຶ່ງຊົ່ວໂມງ, ຖ້າຫາກວ່າ ເກີດມີ ບັນຫາເລື່ອງເອກກະສານ ກໍປະມານ 3-4 ຊົ່ວໂມງ.
ບໍລິສັດ ການຜະລິດ A (ຕັ້ງຢູ່ ກມທີ່ 16)	ບໍ່ສາມາດ ຮຽກຮ້ອງ ຕໍ່ກັບ ເວລາທີ່ໃຊ້ໃນການລໍຖ້າສຳລັບການເຄຍພາສີ. ສາມາດຮັບ ສິນຄ້າໃນວັນດຽວກັນໄດ້ເລີຍ ຖ້າກໍລະນີ ສິນຄ້າມາຮອດ ດ່ານ ຂົວມິດຕະພາບ ປະມານ 9.00 ເຊົ້າ
ບໍລິສັດ ການຜະລິດ B	ເວລາຂອງການເຄຍພາສີສິນຄ້າແມ່ນ 30 ນາທີ ສຳລັບ ສົ່ງອອກ ແລະ 3-4 ຊົ່ວໂມງ ສຳລັບສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ
ສະມາຄົມ ການຄ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກຳ	ເວລາຂອງການເຄຍພາສີສິນຄ້າແມ່ນ ທີ່ ສາງ ທ່ານາແລ້ງ

ຂໍ້ມູນຈາກ: ທີມ ສຳຫຼວດຂອງ JICA

3.3 ການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນ ຂັ້ນຕອນ ການຂ້າມຊາຍແດນ

3.3.1 ການອໍານວຍຄວາມ ສະດວກ ໃນຂັ້ນຕອນ ການຄ້າ

ການບັນລຸ ໃນການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ຂັ້ນຕອນ ການຄ້າ ແລະ ຊໍາລະພາສີຢ່າງວ່ອງໄວນີ້ ແມ່ນເປັນ ລະດັບສາກົນ, ຄຽງຄູ່ກັນນີ້ ASEAN ຍັງໄດ້ສະໜັບສະໜູນ ການຄ້າ ແລະ ລັດຖະບານກໍໄດ້ສ້າງຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ໂຄງການເຊັ່ນ: ການບໍລິການ ປະຕູດຽວ ເປັນເປົ້າໝາຍ ເພື່ອແນ່ໃສ່ ປະຊາຄົມ ເສດຖະກິດຂອງ ອາຊຽນ (AEC) ໃນປີ 2015. ສປປລາວ ກໍຍັງໄດ້ພະຍາຍາມ ກ້າວໄປສູ່ ການຮັບຮູ້ມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້.

(1) ລະບົບທີ່ບໍ່ມີການວາງ ລະບຽບການ ລະບົບໃບອະນຸຍາດ

ໃນເມື່ອກ່ອນ ສປປລາວ ໄດ້ຖືກຮັບຮອງ ລະບົບການ ສົ່ງອອກ ແລະ ນໍາເຂົ້າ ທີ່ເຄັ່ງຄັດ ພາຍໃຕ້ໂຄງການເສດຖະກິດສັງຄົມ ເຖິງ ກາງປີ 1980 ໃນໄລຍະນີ້ ແມ່ນໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ການສົ່ງອອກ/ນໍາເຂົ້າ ຢ່າງຖືກຕ້ອງເຊິ່ງຖືກໃຫ້ມີການແຈ້ງພາສີ, ໃນບົດນີ້ ໃບ ອະນຸຍາດ ນີ້ມີບົດບາດສໍາຄັນຫຼາຍ ເພາະ ສາມາດນໍາໃຊ້ໃບອະນຸຍາດພາສີເພື່ອ ການສົ່ງອອກ / ນໍາເຂົ້າໄດ້ ອີກດ້ວຍ.

ຫຼັງຈາກປີ 1990, ໄດ້ມີການປ່ຽນແປງ ລະບົບເສດຖະກິດ ຈາກ ເສດຖະກິດສັງຄົມລະບົບທຶນນິຍົມ ໄປເປັນ ລະບົບເສດຖະກິດ ແບບໃຊ້ໃບ ອະນຸຍາດ, ລະບົບນີ້ ແມ່ນໄດ້ຖືກຫຼຸດຜ່ອນລະບຽບການ ແລະ ການເກັບພາສີ ໄດ້ກາຍເປັນ ສິ່ງສໍາຄັນໃນການ ສົ່ງ ອອກ/ນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ

(2) ມາດຕະຖານ ແລະ ການປະສານງານ ຂອງຂັ້ນຕອນການດໍາເນີນ ພາສີ

ພາສີໄດ້ພະຍາຍາມ ປະສານງານ ກັບ ການເຮັດວຽກຂອງພວກເຂົາ ໃຫ້ເປັນໄປຕາມມາດຕະການລະດັບໂລກ. ພາສີຂອງລາວໄດ້ຖືກ ຮັບຮອງເອົາ ລະບົບລະຫັດ ASEAN HS ແລະ ອັດຕາພາສີອາຊຽນມາໃຊ້ງານ ຢ່າງເປັນທາງການ, ນອກຈາກນີ້ ລາຄາສິນຄ້າ ສໍາລັບການຄິດໄລ່ພາສີ ແມ່ນ ອີງໃສ່ ມູນຄ່າການນໍາເຂົ້າ ແທນການ ປະເມີນມູນຄ່າຂອງພາສີ.

ໃນປະຈຸບັນ ໄດ້ມີການວາງແຜນ ເພື່ອ ປັບປຸງແກ້ໄຂ ອານຸສັນຍາ ຂອງກຽວໂຕ ທີ່ມີການກໍານົດມາດຕະຖານສາກົນສໍາລັບລະບຽບ ການພາສີ, ຈຸດປະສົງເພື່ອ ການກໍ່ສ້າງຄວາມອາດສາມາດຂອງພາສີ ໄດ້ເລີ່ມຂຶ້ນແລ້ວ.

(3) ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ຂອງຂັ້ນຕອນ ການດໍາເນີນພາສີ

1) ASYCUDA

ລະບົບການເກັບພາສີ ຂອງ ASYCUDA² ດ້ວຍຄອມພິວເຕີ້ ແມ່ນໄດ້ຖືກດໍາເນີນງານຕັ້ງແຕ່ປີ 2011, ຈຸດປະສົງຂອງ ASYCUDA ແມ່ນເພື່ອສ້າງຄວາມສະດວກ ຂັ້ນຕອນຂອງການດໍາເນີນພາສີ ສໍາລັບປະເທດທີ່ພັດທະນາແລ້ວ ແລະຖືກສະເໜີໂດຍ ຄະນະກຳມະການ ເສດຖະກິດສັງຄົມ ຂອງ ສະຫະປະຊາຊາດ ສໍາລັບອາຊີ ປາຊີຟິກ (UNESCAP).

ອີງຕາມໜ່ວຍງານພາສີ, ຜົນການນໍາໃຊ້ ASYCUDA ແມ່ນຫຼຸດຜ່ອນເຖິງ 36% ຂອງທຸລະກໍາການຄ້າ. ການປະເມີນຜົນທາງບວກເຊັ່ນ ຄຽງຄູ່ກັນ ໂດຍແມ່ນການລາຍງານຂອງ ບົດສໍາພາດ ຂອງ ການສ້າງໜ່ວຍງານໃນທ້ອງຖິ່ນ

ນອກຈາກນີ້, ການຜິດປົກກະຕິດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ:

- ຈະແຕກຕ່າງຈາກບັນດາປະເທດທີ່ພັດທະນາແລ້ວຄື: ບໍລິສັດຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດແມ່ນຍັງບໍ່ທັນມີການເຊື່ອມໂຍງກັບ

² ASYCUDA, ສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າແມ່ນຊອບແວ ກ່ຽວກັບການຄິດໄລ່ (ການຫຼັ່ມຫໍ່) ແມ່ນສະດວກເຂົ້າໃນການນໍາໃຊ້ກໍານົດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ, ແຕ່ວ່າ ໜ້າທີ່ຂອງມັນໄດ້ ຖືກຈຳກັດ ແລະ ເບິ່ງຄືວ່າຈະເປັນຄວາມຫຍຸ້ງຍາກສໍາລັບລູກຄ້າໄດ້. ໃນອີກດ້ານໜຶ່ງ, NACCS ເປັນລະບົບການກ່ຽວກັບພາສີທີ່ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ

ໜ່ວຍງານພາສີດ້ວຍເຄືອຂ່າຍ ຄອມພິວເຕີ້ ແຕ່ບໍ່ລວມບາງບໍລິສັດ, ດັ່ງນັ້ນພວກເຂົາຈຶ່ງໄດ້ເຂົ້າເບິ່ງຫ້ອງຄອມພິວເຕີ້ ທີ່
ຫ້ອງການ ພາສີຢູ່ ທ່ານາແລ້ງ ຈຶ່ງເຫັນວ່າ ການແຈ້ງຂໍ້ມູນ ຍັງແມ່ນ ການປ້ອນລົງ ຄອມພິວເຕີ້ ດ້ວຍການ ພິມດ້ວຍ ຕົວເອງ

- ການປະສານງານຂອງພາສີດ້ວຍລະບົບ ອີເລັກໂຕຣນິກ ຍັງບໍ່ທັນຖືກນຳໃຊ້ໃນລາວເທື່ອ. ພະນັກງານກວດກາພາສີຈຳເປັນ
ຕ້ອງ ພິມເອກກະສານອອກມາແຈ້ງ ແລະ ສົ່ງໃຫ້ເຈົ້າໜ້າທີ່ ພາສີ ຢ່າງເປັນທາງການ ແລ້ວ ສຳເນົາໃບອະນຸຍາດກໍ່ຈະຖືກສົ່ງ
ກັບຄືນ ເພື່ອເປັນຫຼັກຖານ.
- ASYCUDA ຍັງບໍ່ທັນຖືກເຊື່ອມຢຶງ ກັບ ໜ່ວຍງານອື່ນໆເທື່ອ. ຍົກຕົວຢ່າງເຊັ່ນ, ການ ຊຳລະພາສີ ກໍ່ຍັງຕ້ອງຂຶ້ນຢູ່ບົນ
ພື້ນຖານ ການຈ່າຍເງິນສົດ, ແຊັກ ເທົ່ານັ້ນ ແລະ ການຈ່າຍຜ່ານລະບົບ ອີເລັກໂທຣນິກກໍ່ຍັງບໍ່ທັນຖືກນຳໃຊ້.

ຕາມສະຖິຕິທາງດ້ານພາສີ, ການແຈ້ງການລະຫັດ HS ດ່ຽວເປັນ ຈຳນວນຫຼວງຫຼາຍ ແຕ່ເບິ່ງຄືວ່າ ຈຳນວນລະຫັດ HS ຄູ່ ຫຼາຍກວ່າ
ຈຳນວນລະຫັດ HSດ່ຽວ ເນື່ອຄຳນຶງເຖິງການຄ້ານຳເຂົ້າ (ສະແດງໃນ ຕາຕະລາງ 3.7) ນອກເໜືອຈາກ ສປປລາວ ກໍ່ຍັງມີບັນດາ
ປະເທດ ອາຊຽນ ທີ່ຍັງໃຊ້ລະຫັດສິນຄ້າ HS ຄືກັນ ດັ່ງນັ້ນການປ້ອນຂໍ້ມູນຈຶ່ງມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ໃນການໃຊ້ເວລາດຳເນີນວຽກງານ
ກັບ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ໃນອີກດ້ານໜຶ່ງ, ອາດເປັນໄປໄດ້ວ່າມີພຽງ ແຕ່ລະຫັດ HS ດຽວສາມາດຄວບຄຸມລະຫັດຂອງສິນຄ້າທີ່ແຕກ
ຕ່າງກັນ ໃນສ. ປ. ປ. ລາວ, ອັນເຮັດໃຫ້ມີຜົນກະທົບທາງລົບຂອງການແຈ້ງການບໍ່ຖືກຕ້ອງ. ດ້ວຍເຫດນີ້ມັນຈະຊື່ໃຫ້ເຫັນວ່າ
ASYCUDA ມີຂອບເຂດ ການນຳໃຊ້ພຽງແຕ່ 10 ສາຍຂອງລະຫັດ HS ແຕ່ແລ້ວສາມາດປ້ອນຂໍ້ມູນ ໄດ້ເຖິງ 99 ສາຍ

ຕາຕະລາງ 3.7 ອັດຕາສ່ວນຂອງຈຳນວນລະຫັດ HS ທີ່ໄດ້ຖືກແຈ້ງ ຢູ່ດ່ານພາສີ ທີ່ຂົວມິດຕະພາບ

ຈຳນວນລະຫັດ HS	2010-2011					
	ຕ້ອງເສຍພາສີ	ຍົກເວັ້ນພາສີ	Re	Temp	ລວມທັງໝົດ	ສ່ວນແບ່ງ
1	38,722	4,520	114	3,541	46,897	83.2%
2	1,651	494	4	794	2,943	5.2%
3	912	334	1	422	1,669	3.0%
4	1,216	386		745	2,347	4.2%
5	163	52		232	447	0.8%
6	174	25		229	428	0.8%
7	329	22		236	587	1.0%
8	102	14		127	243	0.4%
9	97	16		151	264	0.5%
10	428	19		104	551	1.0%
ຫຼາຍກວ່າ 10						0.0%
ລວມ	43,794	5,882	119	6,581	56,376	100.0%

ຈຳນວນລະຫັດ HS	2012-2013					
	ຕ້ອງເສຍພາສີ	ຍົກເວັ້ນພາສີ	Re	Temp	ລວມທັງໝົດ	ສ່ວນແບ່ງ
1	46,454	7,526	58	3,760	57,798	85.5%
2	2,057	569	4	810	3,440	5.1%
3	934	314		382	1,630	2.4%
4	912	137		610	1,659	2.5%
5	301	54		197	552	0.8%
6	317	23		215	555	0.8%
7	301	14		170	485	0.7%
8	232	7		148	387	0.6%
9	188	5		180	373	0.6%
10	521	3		169	693	1.0%
ຫຼາຍກວ່າ 10						0.0%
ລວມ	52,217	8,652	62	6,641	67,572	100.0%

ຂໍ້ມູນຈາກ: ທີມສໍາຫຼວດຂອງ JICA

ນອກຈາກປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ກໍ່ຍັງມີ ຜູ້ໃຫ້ທຶນອື່ນໆ ທີ່ຊ່ວຍເຫຼືອ ສໍາລັບ ລະບົບພາສີດັ່ງນີ້:

- ທະນາຄານໂລກ (WB) ຊ່ວຍເຫຼືອລະບົບ ASYCUDA ແລະ ລະບົບບໍລິການ ປະຕູດຽວ
- ອົງການພາສີໂລກ (WCO), ເຊິ່ງມາຈາກການຊ່ວຍເຫຼືອ ຈາກປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ເພື່ອສົ່ງເສີມລະບົບການ ດໍາເນີນພາສີ ໃຫ້ຢູ່ໃນລະດັບສາກົນ
- ສໍານັກງານເລຂານຸການ ຈະໃຊ້ເວລາດໍາເນີນການເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ AEC.
- (ADB) ຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານ ສັນຍາການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມປະເທດ (CBTA) ໃຫ້ບັນດາປະເທດອານຸພາກພື້ນ ລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງ (GMS) ແລະ ຈຸດຜ່ານ ຈຸດດຽວ

ການຮ່ວມມື ພາສີ ສອງຝ່າຍ (ໄທ, ຫວຽດນາມ, ອ່ອດສະເຕເລຍ ແລະ ອີກຫລາຍໆ ປະເທດ).

2) ສະພາບຂອງປະເທດເພື່ອນບ້ານ

ບັນດາປະເທດອາຊຽນໄດ້ຮັບການສົ່ງເສີມການອຳນວຍຄວມສະດວກ ຂັ້ນຕອນຂອງການດຳເນີນພາສີ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນການໃຊ້ເວລາ ຫຼາຍໃນການກວດກາພາສີ ໂດຍການຕິດຕັ້ງລະບົບ ອີເລັກໂຕຣນິກ ເຖິງແມ່ນວ່າ ການລົບລ້າງລະບົບເອກະສານຈະໄດ້ຜົນສຳເລັດແຕ່ ຢູ່ໃນປະເທດສິງກະໂປ ກໍ່ຕາມ, ມາດຕະການ ການນຳໃຊ້ລະບົບເອກະສານກໍ່ຍັງຄົງໄດ້ຮັບການສືບຕໍ່ ໃນລາວຕໍ່ໄປ.

ໃນປະເທດໄທ, ລະບົບພາສີແບບ ອີເລັກໂຕຣນິກ ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ເລີ່ມຕັ້ງແຕ່ປີ 2008, ເປັນໜ້າໃນການເອື້ອອຳນວຍ ຂອງພາສີ ແລະ ສົ່ງເສີມການລົບລ້າງການແຈ້ງພາສີ ດ້ວຍລະບົບນຳສົ່ງເອກະສານ ເຖິງແມ່ນວ່າມີການແຈ້ງການກ່ຽວກັບສິນຄ້າ ແລະ ຊຳລະ ພາສີ ໂດຍຜ່ານ ອີເລັກໂທນິກກໍ່ຕາມ ແຕ່ການນຳສົ່ງເອກະສານ ແລະ ກາດກວດກາທີ່ເປັນຮູບປະທຳກໍ່ຍັງຄົງເປັນສິ່ງຈຳເປັນ.

ໃນປະເທດຫວຽດນາມ, ການແຈ້ງພາສີມີການປະມວນຜົນດ້ວຍລະບົບອີເລັກໂຕຣນິກ ແຕ່ລະບົບການສົ່ງເອກະສານຍັງມີຜົນຖືກ ບັງຄັບໃຊ້. ລະບົບພາສີ ອັດຕະໂນມັດຂອງ Nippon, ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ແລະ ທ່າເຮືອຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງລະບົບ (NACCS), ກຳລັງມີ ການຕິດຕັ້ງ ທັງນີ້ ຄາດວ່າຈະສົ່ງຜົນໃຫ້ຫຼຸດຜ່ອນການໃຊ້ເວລາໃນການກວດສອບ ແລະ ພາລະກິດໃນການດຳເນີນງານ.

ໃນກຳປູເຈຍ, ລະບົບ ASYCUDA ໄດ້ມີການຕິດຕັ້ງເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍແລ້ວ ແຕ່ປະຈຸບັນແມ່ນຖືກກຳນົດໃຫ້ສະເພາະແຕ່ໃນສະ ໜາມບິນ ພະນົມເປັນ, ເຂດເສດຖະກິດພິເສດຂອງ ພະນົມເປັນ ແລະ ຈຸດບໍລິການ ສີຫານຸກວີເລ. ແຕ່ຄວາມຈິງແລ້ວ, ບໍລິສັດ ຂົນສົ່ງ ກໍ່ຍັງບໍ່ມີ ຄວາມພົວເຕື້ຂອງຕົນເອງ ໃນຫ້ອງການຂອງເຂົາເຈົ້າ ແລະ ເຄື່ອງມືການປ້ອນຂໍ້ມູນກໍ່ຍັງມີພຽງໃນຫ້ອງຄອມພິວເຕີ ທີ່ ຫ້ອງການພາສີ. ການປ້ອນຂໍ້ມູນສາມາດໃຊ້ໄດ້ພຽງແຕ່ໃນລະບົບ ASYCUDA ເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ການນຳສົ່ງເອກະສານ ກໍ່ຍັງຄົງ ສືບຕໍ່ໄປ.

ມຽນມາ ເປັນ ປະເທດທີ່ຍັງຫຼ້າຫຼັງໃນບັນດາ ປະເທດກຸ່ມອາຊຽນອື່ນໆ. ຄູ່ມືການນຳໃຊ້ຂອງລະບົບການແຈ້ງການຍັງມີຄວາມຈຳເປັນ ທີ່ສຸດໃນ ມຽນມາ. ໃນປີ 2014 ໄດ້ລິເລີ່ມ ການຕິດຕັ້ງ ລະບົບ NACCS ໂດຍໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກ ອົງການ ໄຈກ້າ ພື້ນທີ່ ການຄຸ້ມຄອງແມ່ນສະເພາະພື້ນທີ່ໃນຢ່າງກຸ້ງ ບໍ່ແມ່ນພື້ນທີ່ທັງໝົດຂອງປະເທດ. ຄາດວ່າຈະເລີ່ມຕົ້ນໃຊ້ງານພາຍໃນປີ 2016.

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ການຕິດຕັ້ງພາສີລະບົບ ອີເລັກໂຕຣນິກ ເພື່ອສົ່ງເສີມໃຫ້ໃຊ້ໃນບັນດາປະເທດ ອານຸພາກພື້ນ ລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ ແຕ່ ການກວດສອບທາງດ້ານ ເອກະສານ ກໍ່ຍັງມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ເຊັ່ນໃນປະເທດລາວ ຈະສັງເກດເຫັນໄດ້ວ່າ ລະບົບພາສີທາງຄອມພິວເຕີ ທີ່ໄດ້ຖືກຕິດຕັ້ງທີ່ ຫວຽດນາມ ແລະ ມຽນມາ ແມ່ນນຳໃຊ້ລະບົບ NACCS ຈາກປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ໃນ ຂະນະທີ່ ປະເທດລາວ ແລະ ກຳປູເຈຍ ແມ່ນ ນຳໃຊ້ລະບົບ ASYCUDA.

3.3.2 ບໍລິການ ປະຕູດຽວ

ຂັ້ນຕອນດຳເນີນການຄ້າ ໃນ ສປປລາວໃນ ປະຈຸບັນຍັງບໍ່ທັນມີ ປະຕູດຽວໃຫ້ບໍລິການເທື່ອ ແຕ່ຄາດຈະໃຊ້ບໍລິການເຫຼົ່ານີ້ມີທັງ ຢູ່ຂົວມິດຕະພາບ ແລະ ສາງທ່າແລ້ງ ໃນອານາຄົດ.

ສຳລັບກົດລະບຽບ ແລະ ການກັກສິນຄ້າ ໃນເວລານຳເຂົ້າສິນຄ້າທີ່ຂົວມິດຕະພາບ ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ສິດນ້ຳຢາລົດ ເພື່ອຂ້າເຊື້ອ, ກວດກາຜະລິດຕະພັນ ມາຈາກ ສັດ/ພືດ ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ກໍ່ຍັງຕ້ອງໄດ້ມີການກວດກາ ຍານພາຫະນະ/ຄົນຂັບ ທີ່ຜ່ານເຂົ້າຊາຍ ແດນທຸກຄັ້ງ ຫຼັງຈາກນັ້ນ ໜ່ວຍງານພາສີທີ່ດ່ານຂົວມິດຕະພາບກໍ່ຈະໄດ້ອອກໃບອະນຸຍາດໃນການຂົນສົ່ງໄປທ່າແລ້ງສາງຫຼືໃບ ອະນຸຍາດໃຫ້ຂົນສົ່ງໄປຍັງປາຍທາງໂດຍກົງ (ພາຍຫຼັງການອອກໃບອະນຸຍາດການນຳເຂົ້າພາສີ).

ຈຸດປະສົງສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າເພື່ອໃຫ້ເຊື່ອມໂຍງກັບວຽກງານພາສີທາງລັດຖະບານຈຶ່ງໃຫ້ມີ ການກວດກາ, ການກັກ ສິນຄ້າ (CIQ) ແລະ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸໃນການດຳເນີນງານປະຕູດຽວ. ແຕ່ຖ້າສັງເກດໄປທີ່ການຂົນສົ່ງອອກສິນຄ້າ ລະບົບ vanning ແມ່ນເຮັດໃຫ້ບໍ່ມີຄວາມຈຳເປັນໃນການສົ່ງສິນຄ້າຂາອອກ ເຂົ້າໄປໄວ້ສາງທ່າແລ້ງ ແຕ່ພະນັກງານກວດກາ/ກັກກັນ ສິນຄ້າ ກໍ່ຍັງ ຕ້ອງໄດ້ມີການປະຕິບັດງານຢ່າງເຂັ້ມງວດທີ່ຂ້າງຂົວ (ເສັ້ນທາງຂາອອກ) ນັ້ນຫມາຍຄວາມວ່າການປະສານງານຂອງ CIQ ແມ່ນບໍ່ມີ

ຄວາມໝາຍສໍາຄັນໃນການສົ່ງອອກສິນຄ້າ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຫ້ອງການລັດຖະບານກໍຍັງໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງອົງການຕ່າງໆ ເພື່ອໃຫ້ສະພາບການນີ້ເຊື່ອມໂຍງຂອງອົງການລັດຖະບານໃນ VLP ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາປະສິດທິພາບຂອງຕົນ.

3.4 ການເກັບຮັກສາ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງສາງເກັບເຄື່ອງ

ໃນປະເທດທີ່ພັດທະນາແລ້ວ, ກໍ່ຈະສັງເກດເຫັນວ່າ ກິດຈະກຳຜະລິດຕະພັນ/ການບໍລິໂພກ ໄດ້ຮັບການຍົກສູງຂຶ້ນເລື້ອຍໆ ຈາກຜະລິດຕະພັນການຊຸກຍູ້ເສດຖະກິດ ເປັນ ຜະລິດຕະພັນຄວາມຕ້ອງການຂອງເສດຖະກິດ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ເສດຖະກິດມີການພັດທະນາຂຶ້ນ. ປະເທດໄທໄດ້ສະເໜີຂໍ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂະໜາດນ້ອຍ ແທນ ການຂົນສົ່ງຂະໜາດໃຫຍ່ໃນຄັ້ງດຽວ ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງເວົ້າວ່າ ມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຂົນສົ່ງເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ມັນມີຄວາມຊຸ່ງຕໍ່ການເພີ່ມທະວີຂອງສິນຄ້າທີ່ອາດເຮັດໃຫ້ ນໍ້າໜັກເກີນໄດ້.

ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຈັດສົ່ງໃນບັນດາປະເທດທີ່ພັດທະນາໄດ້ໃຫ້ພະຍາຍາມທີ່ຈະໃຫ້ການດໍາເນີນງານຂົນສົ່ງສິນຄ້າຢ່າງຖືກຕ້ອງ ແລະ ຖືກກົນລະຍຸດໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂະໜາດ ແລະ ຂະໜາດນ້ອຍ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບທີ່ສຸດ, ການປະຕິບັດແບບນີ້ ມັນເປັນສິ່ງຈຳເປັນສໍາລັບການດໍາເນີນວຽກງານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຈາກສິນຄ້າຂາເຂົ້າ, ສິນຄ້າໃນສາງ ການປະມວນຜົນ ຈະຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄວມຄຸມຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານ ເຕັກໂນໂລຊີຂໍ້ (IT) . ອີງຕາມຂໍ້ມູນຂອງ ສາງທ່ານາແລ້ງ ແມ່ນ ກໍ່ສາມາດ ສະຫຼຸບໄດ້ວ່າຄັງສິນຄ້າຂອງສາງທ່ານາແລ້ງທັງໝົດໃຫ້ການບໍລິການການເກັບຮັກສາທີ່ມີຄຸນນະສົມບັດທີ່ເໝາະສົມ.

ຜູ້ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກສິນຄ້າພາກເອກກະຊົນໄດ້ລົງທຶນສ້າງສາງເກັບສິນຄ້າທີ່ທັນສະໄຫມທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານລະດັບໂລກຫຼາຍກ່ວາສາງສິນຄ້າທ່ານາແລ້ງ. ຕົວຢ່າງຂອງຜູ້ນຳເຂົ້າສິນຄ້າທ້ອງຖິ່ນ ສາມາດຈັດການສິນຄ້າຈາກຕ່າງປະເທດ (ສະແດງໃນຮູບທີ່ 3.11) ຂໍ້ມູນດັ່ງລຸ່ມນີ້ ຈະສາມາດສັງເກດເຫັນຄວາມແຕກຕ່າງໃນການປະຕິບັດງານ

- ການເກັບຮັກສາທີ່ມີລະບົບເປັນຊັ້ນວາງສິນຄ້າ, ຊຶ່ງບໍ່ມີຢູ່ໃນດ່ານ ສາງທ່ານາແລ້ງ
- ການຄວບຄຸມຫົວໜ່ວຍສິນຄ້າ ພື້ນຖານ
- ນຳໃຊ້ລົດບັນທຸກປະເພດຕ່ຳ ເພື່ອຂົນສົນຄ້າ ນໍ້າໜັກ 2 ໂຕນ

ສາງເກັບເຄື່ອງ	ພື້ນທີ່ ການເກັບຮັກສາໂດຍລະບົບເປັນຊັ້ນ
	
ລົດຂົນສົ່ງປະເພດ ລົດໃຫຍ່	
	

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 3.11 ຮູບຕົວຢ່າງ ຂອງ ສາງເກັບເຄື່ອງ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ເອກະຊົນທີ່ທັນສະໄໝ

3.5 ສາງ ທ່ານາແລ້ງ

3.5.1 ສະພາບລວມຂອງ ສາງທ່ານາແລ້ງ

ສາງທ່ານາແລ້ງ ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ ປະມານ 500 ແມັດ ໃນເບື້ອງທິດຕາເວັນອອກ ຂອງຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທຳອິດ ທີ່ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ໝາຍເລກ 1 ເນື້ອທີ່ລວມທັງໝົດແມ່ນ 6 ເຮັກຕ້າ ແບ່ງອອກເປັນ ສອງກຸ່ມ ຄື 3.5 ເຮັກຕ້າ ແມ່ນ ຕຶກ ຄະນະບໍລິຫານ, ລົດຂົນສົ່ງ ຈອດລໍຖ້າ, ສາງເກັບເຄື່ອງ ແລະ 2.5 ເຮັກຕ້າ ສຳລັບ ບ່ອນຈອດລົດບັນທຸກ ແລະ ພາຫະນະນຳເຂົ້າອື່ນໆ

ຮູບແບບຂອງສາງເກັບເຄື່ອງ ສະແດງໃນຮູບ 3.12 . ສາງທ່ານາແລ້ງ ລວມມີ 3 ເຄນ, 12 ລົດຍົກ ແລະ 2 ລົດບັນທຸກໃນພື້ນທີ່ ຊຶ່ງ ນ້ຳໜັກ

ສາງທ່ານາແລ້ງແມ່ນ ຖືກນຳໃຊ້ສຳລັບການເກັບຮັກສາ ແລະ ຄວບຄຸມສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ແລະ ປະກອບເອກກະສານ ພາສີ ແລະ ການຂົນສົ່ງໂດຍໃຊ້ລົດບັນທຸກໄປຫາສາງຕົນເອງ (2 ລົດບັນທຸກຫົກລ້ ແລະ 4 ລົດບັນທຸກ ສິບສອງລ້) ການກວດກາ ແບບສະເໝນ ແມ່ນບໍ່ໄດ້ປະຕິບັດຢູ່ສາງນີ້ ເນື່ອງຈາກວ່າ ໄດ້ປະຕິບັດງານທີ່ຂົວມິດຕະພາບແລ້ວ

ນອກຈາກນີ້, ການເກັບພາສີນຳເຂົ້າ ແລະ ພາສີສົ່ງອອກ ດ້ວຍລະບົບອັດຕະໂນມັດກຳຍັງດຳເນີນການຢູ່ ໃນຂົວມິດຕະພາບ ແມ່ນ ກວມເຖິງ 90% ໃນຂະນະທີ່ການເກັບພາສີທີ່ ສາງທ່ານາແລ້ງມີພຽງແຕ່ 10%. ຂັ້ນຕອນການເກັບພາສີນຳເຂົ້າແມ່ນໃຊ້ເວລາ ປະມານ 2-3 ຊົ່ວໂມງ ແຕ່ຖ້າກໍລະນີເອກກະສານບໍ່ຖືກຕ້ອງແມ່ນຕ້ອງໄດ້ໃຊ້ເວລາປະມານ 2-3 ວັນ ເພື່ອດັດແກ້.

ສາງ ທ່ານາແລ້ງ ເປີດ 8:30 ຫາ 16:30 ເຊິ່ງເປັນເວລາດຽວກັນກັບຫ້ອງການພາສີ. ເວລາການບໍລິການແມ່ນຈະສັ້ນກວ່າ ທີ່ຂົວມິດຕະພາບ ເຊິ່ງຈະເປີດ ແມ່ນ 06:00 ຫາ 22:00. ສາງທ່ານາແລ້ງ ແມ່ນຈະປິດໃນວັນເສົາ, ອາທິດ ແລະ ວັນພັກຂອງລາວ ແຕ່ກໍຍັງເປີດໃຫ້ບໍລິການໃນວັນດັ່ງກ່າວ ແລະ ນອກຊົ່ວໂມງເຂົ້າການໃນວັນເຂົ້າການ ຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແມ່ນຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ເສຍ ຕໍາລ່ວງເວລາ ຕາມລະບຽບການ.



ຂໍ້ມູນຈາກ: JICA, ການສຶກສາ ແລະ ເປີດກວ້າງ ກ່ຽວ ກັບ ລະບົບ ການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປລາວ ໃນປີ 2011

ຮູບທີ່ 3.12 ຮູບແບບຂອງສາງ ທ່ານາແລ້ງ

3.5.2 ໂຄງສ້າງຂອງ ບໍລິສັດ

ສາງທ່ານາແລ້ງໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນຢູ່ພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຂອງ ກະຊວງການຄ້າ (MOC). ຕໍ່ມາ, ໄດ້ມີ ການດຳເນີນງານໂດຍ ວິສະຫະກິດຂອງເອກກະຊົນ ປະມານ 15 ປີ ແຕ່ໃນປະຈຸບັນ ແມ່ນຄວບຄຸມໂດຍ ລັດວິສະຫະກິດຂອງລັດ ໂດຍພາຍໄດ້ ກະຊວງການເງິນ (MOF) ເຊິ່ງມີສອງເຈົ້າໜ້າທີ່, ທີ່ໄດ້ຖືກມອບໝາຍ ຈາກກະຊວງການເງິນຄື (ປະທານ ແລະ ຮອງປະທານ).

ຈຳນວນພະນັກງານທັງໝົດແມ່ນ 146 ຄົນ, 30% ແມ່ນພະນັກງານທ້ອງຖານຈຳນວນທັງໝົດ ແລະ 70% ແມ່ນພະນັກງານສາງເກັບເຄື່ອງ, ນອກຈາກນີ້ກໍ່ຍັງມີພະນັກງານອີກ ປະມານ 250 ຄົນ ແມ່ນໄດ້ຖືກລົງຖະບຽນ ແລະ ສາງເກັບສິນຄ້າໄດ້ເຫັນດີຕົກລົງວ່າຈ້າງພວກເຂົາ ໂດຍອີງຕາມປະລິມານຂອງໜ້າວຽກ ພະນັກງານເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນຕ້ອງລໍຖ້າ ທີ່ຫ້ອງການ ຂອງ ສາງເກັບສິນຄ້າທຸກໆ ມື້.

3.5.3 ປະລິມານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ປະເພດຂອງລົດບັນທຸກທີ່ໃຊ້ໃນສາງທ່ານາແລ້ງແມ່ນຈັດເປັນປະເພດລົດ 6 ລໍ້, 10 ລໍ້ ແລະ 12 ລໍ້ ແລະ ລົດພ່ວງ. ການເກັບພາສີປະເພດຂອງລົດກະບະ, ລົດຕູ້ ແມ່ນໃຫ້ຜ່ານບໍລິການຢູ່ທີ່ຂົວມິດຕະພາບ ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງ ໄປຜ່ານສາງທ່ານາແລ້ງ ຕາຕະລາງ 3.8 ແລະ ຕາຕະລາງ 3.9 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຈຳນວນປະລິມານສິນຄ້າ ທີ່ອີງໃສ່ປະເພດຂອງພາຫະນະການຂົນສົ່ງ ທີ່ຜ່ານສາງທ່ານາແລ້ງ

ສິນຄ້າປະເພດແຊ່ແຂງ ແລະ ແຊ່ເຢັນ ຫຼາຍລາຍການໄດ້ຖືກລວມເຂົ້າໃນປະເພດຂອງສິນຄ້າ, ແຕ່ສິນຄ້າຕົວຈິງຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຖືກຂົນສົ່ງ ດ້ວຍ ລົດບັນທຸກ ເຢັນ.

ຕາຕະລາງ 3.8 ລົດບັນທຸກທີ່ຜ່ານສາງທ່ານາແລ້ງ ໃນປີ 2013

(ຫົວໜ່ວຍ ຂອງ ຍານພາຫະນະ)

ປະເພດສິນຄ້າ	ສັນຍາລັກ ອາຫານ ແຊ່ເຢັນ	ສັນຍາລັກ ອາຫານ ແຊ່ແຂງ	ລົດພວງ	ລົດ 10 ລ້	ລົດ 12 ລ້	ລົດ 06 ລ້	ລວມ
1 ອາໄລ່ລົດໃຫຍ່	0	0	112	630	949	733	2,424
2 ເຄື່ອງເຄມີ	0	0	4	141	581	25	751
3 ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ	0	0	124	2,972	5712	290	9,098
4 ເຄື່ອງສໍາອາງ	0	0		17	2	14	33
5 ເຄື່ອງໃຊ້ງານປະຈຳ ວັນ	0	0	160	2,727	2037	297	5,221
6 ເຄື່ອງດື່ມ	0	0	10	171	897	170	1,248
	1	0	9	100	270	10	389
7 ວັດສະດຸການສຶກສາ	0	0		1		3	4
8 ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ	0	0	128	78	481	106	793
9 ອາຫານ	0	0	31	1,116	1,890	1011	4,048
	0	1	1	126	5	58	190
	1	0	1	5	95	1	102
10 ເສື້ອຜ້າ	0	0	2	35	26	40	103
11 ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	0	0	11	120	144	81	356
12 ເຄື່ອງຈັກ	0	0	85	443	1,083	338	1,949
13 ວັດສະດຸການເພດ	0	0	1	74	30	53	158
14 ວັດຖຸດິບ	0	0	90	1,070	2,207	347	3,714
15 ພາຫະນະ (ລົດຈັກ)	0	0	1	20	25	144	190
16 ພາຫະນະ (ເຄື່ອງມື ປະເພດລົດໜັກ)	0	0	19	10	332	21	382
17 ພາຫະນະ (ລົດເກັ່ງ)	0	0	104	19	2,204	181	2,508
18 ພາຫະນະ (ລົດ ບັນທຸກ)	0	0	21	30	389	3,164	3,604
19 ພາຫະນະ (ລົດຕູ້)	0	0	6		149		155
ລວມ			920	9,905	19,508	7,087	37,420

ຂໍ້ມູນຈາກ: ລັດວິສະຫະກິດ ສາງ ທ່ານາແລ້ງ

ຕາຕະລາງ 3.9 ລົດບັນທຸກຂາອອກ ທີ່ຜ່ານສາງ ທ່ານາແລ້ງ

(ຫົວໜ່ວຍ ຂອງ ຍານພາຫະນະ)

ປະເພດສິນຄ້າ	ສັນຍາລັກ ອາຫານແຊ່ເຢັນ	ສັນຍາລັກ ອາຫານ ແຊ່ແຂງ	ລົດພວງ	ລົດ 10 ລ້	ລົດ 12 ລ້	ລົດ 06 ລ້	ລວມ
1 ອາໄລລົດໃຫຍ່	0	0		1,016	47	547	1,610
2 ເຄື່ອງເຄມີ	0	0		410		79	489
3 ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ	0	0		393	29	55	477
4 ເຄື່ອງສຳອາງ	0	0		36		5	41
5 ເຄື່ອງໃຊ້ງານປະຈຳວັນ	0	0		4,651	4	468	5,123
6 ເຄື່ອງດື່ມ	0	0		1,754		14	1,768
	1	0		775		25	800
7 ວັດສະດຸການສຶກສາ	0	0		1		4	5
8 ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ	0	0		383	1	73	457
9 ອາຫານ	0	0		4,998		98	5,096
	0	1		8			8
	1	0		192		6	198
10 ເສື້ອຜ້າ	0	0		35		166	201
11 ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	0	0		128	5	79	212
12 ເຄື່ອງຈັກ	0	0		836	13	1,560	2,409
13 ວັດສະດຸການເພດ	0	0		105		111	216
14 ວັດຖຸດິບ	0	0		3,988	13	1,170	5,171
15 ພາຫະນະ (ລົດຈັກ)	0	0		96		379	475
16 ພາຫະນະ (ເຄື່ອງມື ປະເພດລົດໜັກ)	0	0	115	161	164	132	572
17 ພາຫະນະ (ລົດເກີ)	0	0	4	14	126	8,896	9,040
18 ພາຫະນະ (ລົດບັນທຸກ)	0	0	982	215	294	1,650	3,141
19 ພາຫະນະ (ລົດຕູ້)	0	0		2	44	570	616
ລວມ			1,101	20,197	740	16,087	38,125

ຂໍ້ມູນຈາກ: ລັດວິສະຫະກິດ ສາງ ທ່ານາແລ້ງ

3.5.4 ລະບົບພາສີ

ລາຍໄດ້ຈາກສາງທ່ານາແລ້ງປະກອບດ້ວຍ ການເກັບພາສີສິນຄ້ານຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ສະແດງໃນ (ຕາຕະລາງ 3.10). ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດຈາກມູນຄ່າຂອງສິນຄ້າ ແລະ ໄດ້ກຳນົດຄ່າພາສີນຳເຂົ້າ ເປັນສະກຸນເງິນໂດລາສະຫະລັດ (USD) ແລະ ຄ່າພາສີສົ່ງອອກເປັນສະກຸນເງິນກີບ (LAK).

ຄ່າບໍລິການນຳເຂົ້າສິນຄ້າແມ່ນເລີ່ມຕົ້ນແຕ່ ລົດບັນທຸກສິນຄ້າມາຮອດ ສາງທ່ານາແລ້ງ ແລ້ວ ຂົນສົນຄ້າລົງ. ສ່ວນຄ່າບໍລິການສົ່ງອອກສິນຄ້າແມ່ນຄິດໄລ່ ຈາກການຈັດສົ່ງຈາກຄັງສິນຄ້າ ໂຫລດລົງໃສ່ລົດບັນທຸກ.

ພາສີທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃນທຸກໆ 5 ປີ ແລະ ລ້າສຸດໄດ້ປັບປຸງຕັ້ງແຕ່ປີ 2009, ຍ້ອນວ່າບໍ່ມີການແກ້ໄຂປະຕິບັດໃນປີ 2014 ຈຶ່ງມີຄວາມອາດເປັນໄປໄດ້ວ່າບາງລາຍການຈະມີການປ່ຽນແປງໃນປີ 2015.

ຕາຕະລາງ 3.10 ພາສີສາງທ່ານາແລ້ງ

ລດ.	ລາຍລະອຽດ	ຈໍານວນ	~2008 ①	2009~ ②	②/①
1	ສິນຄ້າທົ່ວໄປ ແລະ ຄ່າບໍລິການລົດເຊົ່າ				
1.1	ການເກັບຮັກສາ (ໃນຮົ່ມ) ການຄິດໄລ່ຄ່າທໍານຽມບໍລິການສໍາລັບ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ				
	# 1 ມື້ ຫາ 15 ມື້				
	- ຄິດໄລ່ ດ້ວຍ ດ້ວຍນໍ້າໜັກ	T/ມື້	188	230	1.22
	- ຄິດໄລ່ດ້ວຍລູກບາດ	m³/ມື້	156	190	1.22
	- ຄິດໄລ່ດ້ວຍພື້ນທີ່	m²/ມື້	250	300	1.20
	# 16 ມື້ ຫາ 30 ມື້				
	- ຄິດໄລ່ ດ້ວຍ ດ້ວຍນໍ້າໜັກ	T/ມື້	234	280	1.20
	- ຄິດໄລ່ດ້ວຍລູກບາດ	m³/ມື້	188	230	1.22
	- ຄິດໄລ່ດ້ວຍພື້ນທີ່	m²/ມື້	313	380	1.21
	ຫຼາຍກວ່າ ໜຶ່ງເດືອນ				
	- ຄິດໄລ່ ດ້ວຍ ດ້ວຍນໍ້າໜັກ	T/ມື້	313	380	1.21
	- ຄິດໄລ່ດ້ວຍລູກບາດ	m³/ມື້	234	280	1.20
	ການເກັບຮັກສາ (ກາງແຈ້ງ) ການຄິດໄລ່ຄ່າທໍານຽມບໍລິການສໍາລັບ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ				
	# 1 ມື້ ຫາ 15 ມື້				
	- ຄິດໄລ່ ດ້ວຍ ດ້ວຍນໍ້າໜັກ	T/ມື້	156	220	1.41
	- ຄິດໄລ່ດ້ວຍລູກບາດ	m³/ມື້	125	180	1.44
	- ຄິດໄລ່ດ້ວຍພື້ນທີ່	m²/ມື້	188	270	1.44
	# 16 ມື້ ຫາ 30 ມື້				
	- ຄິດໄລ່ ດ້ວຍ ດ້ວຍນໍ້າໜັກ	T/ມື້	188	270	1.44
	- ຄິດໄລ່ດ້ວຍລູກບາດ	m³/ມື້	156	220	1.41
	- ຄິດໄລ່ດ້ວຍພື້ນທີ່	m²/ມື້	219	310	1.42
	ຫຼາຍກວ່າ ໜຶ່ງເດືອນ				
	- ຄິດໄລ່ ດ້ວຍ ດ້ວຍນໍ້າໜັກ	T/ມື້	219	310	1.42
	- ຄິດໄລ່ດ້ວຍລູກບາດ	m³/ມື້	188	270	1.44
	- ຄິດໄລ່ດ້ວຍພື້ນທີ່	m²/ມື້	266	380	1.43
3	ການຄິດໄລ່ຄ່າທໍານຽມການເກັບຮັກສາຫ້ອງເຢັນ				
	- ຄິດໄລ່ ດ້ວຍ ຫ້ອງ	ຫ້ອງ/ມື້	156,250	249,000	1.59
	- ຄິດໄລ່ ດ້ວຍ ຊົ່ວໂມງ	ຊົ່ວໂມງ	6,563	16,000	2.44
4	ຄ່າທໍານຽມບໍລິການການເກັບຮັກສາບານພາຫະນະ (ກາງແຈ້ງ)				
	ໃນຮົ່ມຍວກ 50%				
	# 1 ມື້ ຫາ 15 ມື້				
	- ລົດຈັກ, ສາມລີ້, ລົດໄຖນາ	ຄັນ/ມື້	938	1800	1.92
	- ລົດເກັງ, ລົດກະບະ, ລົດບັນທຸກ, ລົດຖີ່ ຫຼື ປະເພດລົດ ຕໍ່າກວ່າ 2500 Kg	ຄັນ/ມື້	3750	7500	2.00
	- ລົດ 6 ລີ້, 10 ລີ້ ຫຼື ພາຫະນະ ປະເພດ 2501kg ຫາ 10,000kg	ຄັນ/ມື້	4688	9000	1.92
	- 12 ລີ້ ຫຼື ພາຫະນະ ປະເພດ 10,001kg ຫາ 15,000kg	ຄັນ/ມື້		11,000	#DIV/0!
	- ທຸກພາຫະນະ ປະເພດ 15,001kg ຂຶ້ນໄປ	ຄັນ/ມື້	5625	13,000	2.31

ລດ.	ລາຍລະອຽດ	ຈຳນວນ	~2008 ①	2009~ ②	②/①
	# 16 ມື້ ຫາ 30 ມື້	ຄັນ/ມື້			
	- ລົດຈັກ, ສາມລັ້	ຄັນ/ມື້		2500	#DIV/0!
	- ລົດເກີດ, ລົດກະບະ, ລົດບັນທຸກ, ລົດຕູ້ ຫຼື ປະເພດລົດ ຕໍ່າກວ່າ 2500 Kg	ຄັນ/ມື້		9,000	#DIV/0!
	- ລົດ 6 ລໍ້, 10 ລໍ້ ຫຼື ພາຫະນະ ປະເພດ 2501kg ຫາ 10,000kg	ຄັນ/ມື້		11,000	#DIV/0!
	- 12 ລໍ້ ຫຼື ພາຫະນະ ປະເພດ 10,001kg ຫາ 15,000kg	ຄັນ/ມື້		13,500	#DIV/0!
	- ທຸກພາຫະນະ ປະເພດ 15,001kg ຂຶ້ນໄປ	ຄັນ/ມື້		16,000	#DIV/0!
	ຫຼາຍກວ່າໜຶ່ງເດືອນ	ຄັນ/ມື້			
	- ລົດຈັກ, ສາມລັ້	ຄັນ/ມື້		3500	#DIV/0!
	- ລົດເກີດ, ລົດກະບະ, ລົດບັນທຸກ, ລົດຕູ້ ຫຼື ປະເພດລົດ ຕໍ່າກວ່າ 2500 Kg	ຄັນ/ມື້		13,500	#DIV/0!
	- ລົດ 6 ລໍ້, 10 ລໍ້ ຫຼື ພາຫະນະ ປະເພດ 2501kg ຫາ 10,000kg	ຄັນ/ມື້		17,000	#DIV/0!
	- 12 ລໍ້ ຫຼື ພາຫະນະ ປະເພດ 10,001kg ຫາ 15,000kg	ຄັນ/ມື້		20,000	#DIV/0!
	- ທຸກພາຫະນະ ປະເພດ 15,001kg ຂຶ້ນໄປ	ຄັນ/ມື້		24,000	#DIV/0!
1.5	ການເກັບຮັກສາຄ່າທຳນຽມບໍລິການສໍາລັບຍານພາຫະນະຂອງເຄື່ອງຈັກ				
	# 1 ມື້ ຫາ 15 ມື້				
	- ລົດ ພາຍໄດ້ເຄື່ອງຈັກ 4 ສູບ	ຄັນ/ມື້		1,700	#DIV/0!
	- ລົດ ເຄື່ອງຈັກ 4 ສູບ ຂຶ້ນໄປ	ຄັນ/ມື້		2000	#DIV/0!
	# 16 ມື້ ຫາ 30 ມື້	ຄັນ/ມື້			
	- ລົດ ພາຍໄດ້ເຄື່ອງຈັກ 4 ສູບ	ຄັນ/ມື້		2000	#DIV/0!
	- ລົດ ເຄື່ອງຈັກ 4 ສູບ ຂຶ້ນໄປ	ຄັນ/ມື້		2300	#DIV/0!
	ຫຼາຍກວ່າໜຶ່ງເດືອນ	ຄັນ/ມື້			
	- ລົດ ພາຍໄດ້ເຄື່ອງຈັກ 4 ສູບ	ຄັນ/ມື້		2200	#DIV/0!
	- ລົດ ເຄື່ອງຈັກ 4 ສູບ ຂຶ້ນໄປ	ຄັນ/ມື້		2700	#DIV/0!
2	* ການຄິດໄລ່ ນໍ້າໜັກ ການຂົນສົ່ງ				
2.1	- ອັດຕາການຂົນສົ່ງ				
	- ລົດຈັກ, ສາມລັ້	ຮອບ	469	600	1.28
	- ລົດເກີດ, ລົດກະບະ, ລົດບັນທຸກ, ລົດຕູ້	ຮອບ	2,344	3000	1.28
	- ລົດ 6 ລໍ້, 10 ລໍ້	ຮອບ	9,688	12,000	1.24
	- 12 ລໍ້, ລົດເຄມ, ລົດຍົກ ແລະ ລົດທີ່ມີນໍ້າໜັກເລີ່ມຈາກ 10,001kg ຂຶ້ນໄປ	ຮອບ	15,625	17,000	1.09
2.2	ຄ່າວັດແທກນໍ້າໜັກ				
	- ຄ່າທຳນຽມການວັດແທກນໍ້າໜັກ (ນໍ້າໜັກສິນຄ້າ ແລະ ນໍ້າໜັກຂອງລົດ)	T	250	400	1.60
3	* ຄ່າແຮງງານແລະຄ່ານຳໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ				
3.1	ຄ່າແຮງງານຂອງກຳມະກອນ				
	+ ດ້ວຍນໍ້າໜັກ	T	8000	8500	1.06
	+ ດ້ວຍນໍ້າໜັກຂອງລົດ				
	- ລົດກະບະທົ່ວໄປ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັ້ງ	20,500	22,000	1.07
	- ລົດ 6 ລໍ້ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັ້ງ	45,000	48,000	1.07
	- ລົດ 10 ລໍ້ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັ້ງ	60,000	64,000	1.07
	- ລົດ 12 ລໍ້ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັ້ງ		85,000	#DIV/0!

ລດ.	ລາຍລະອຽດ	ຈໍານວນ	~2008 ①	2009~ ②	②/①
	- ລົດພວງ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັ້ງ	112,500	120,000	1.07
3.2	ຄ່ານໍາໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ				
	3.2.1 ລົດຍົກ 3t,5t				
	+ ດ້ວຍນໍ້າໜັກ	T	4785	5700	1.19
	+ ດ້ວຍນໍ້າໜັກຂອງລົດ				
	- ລົດກະບະທົ່ວໄປ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັນ	35,256	42,000	1.19
	- ລົດ 6 ລໍ້ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັນ	59,961	72,000	1.20
	- ລົດ 10 ລໍ້ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັນ	69922	84,000	1.20
	- ລົດ 12 ລໍ້ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັນ		111,000	#DIV/0!
	- ລົດພວງ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັນ	116,309	140,000	1.20
	3.2.2 ລົດຍົກ 10t				
	# ດ້ວຍນໍ້າໜັກ				
	3.2.3 ລົດຍົກ 3t,5t				
	- ລົດເຄື່ອງຈັກ 4 ສູບ ຫຼື ນ້ອຍກວ່າ	Unit		5,500	#DIV/0!
	- ລົດເຄື່ອງຈັກ 4 ສູບ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ	Unit		7,600	#DIV/0!
	3.2.4 ຄ່າລົດເຄນ				
	# ລົດເຄນ 20-25 ໂຕນ	T	7,910	9,500	1.20
	+ ດ້ວຍນໍ້າໜັກ				
	+ ດ້ວຍນໍ້າໜັກຂອງລົດ				
	- ລົດກະບະທົ່ວໄປ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັ້ງ	63,086	76,000	1.20
	- ລົດ 6 ລໍ້ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັ້ງ	76,855	93,000	1.21
	- ລົດ 10 ລໍ້ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັ້ງ		123,000	#DIV/0!
	- ລົດ 12 ລໍ້ ເອົາລົດເຂົ້າ/ອອກ	ຄັນ	164,941	198000	1.20
	3.2.5 ລົດເຄນ 50 T				
	- ດ້ວຍນໍ້າໜັກ	T	23,828	24,000	1.01
4	* ສິນຄ້າທີ່ນໍາເຂົ້າຈາກຕ່າງປະເທດ , ເງິນຕ່າງປະເທດ (USD)	ຄັ້ງ	Old price	New price	#VALUE!
	ຄ່າແຮງງານກໍານະກອນ				
	-ນໍ້າໜັກສິນຄ້າ	T	2.28	2.28	1.00
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (4ລໍ້)	ຄັນ	16.3	16.3	1.00
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (6ລໍ້)	ຄັນ	21.73	21.73	1.00
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (10ລໍ້)	ຄັນ	25.56	25.56	1.00
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (ລົດພວງ)	ຄັນ	38.32	38.32	1.00
4.2	ລົດຍົກ				
	4.2.1 ຍົກສິນຄ້າ ດ້ວຍລົດຍົກ ລະດັບ 3-5 t				
	-ນໍ້າໜັກສິນຄ້າ	T	2.28	2.28	1.00
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (4ລໍ້)	ຄັນ	17.45	17.45	1.00
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (6ລໍ້)	ຄັນ	23.27	23.27	1.00
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (10ລໍ້)	ຄັນ	27.38	27.38	1.00
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (ລົດພວງ)	ຄັນ	41.07	41.07	1.00
	4.2.2 ຍົກສິນຄ້າ ດ້ວຍລົດຍົກ ລະດັບ 10t				
	- ນໍ້າໜັກສິນຄ້າ	T	3.21	3.21	1.00
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (6ລໍ້)	ຄັນ	28.4	28.4	1.00
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (10ລໍ້)	ຄັນ	33.4	33.4	1.00

ລດ.	ລາຍລະອຽດ	ຈຳນວນ	~2008 ①	2009~ ②	②/①
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (ລົດພວງ)	ຄັນ	51.34	51.34	1.00
4.3	ຍົກສິນຄ້າ ດ້ວຍ ລົດເຄນ				
	4.3.1 ລົດເຄນ 20t, 25t				
	- ຄິດໄລ່ ດ້ວຍ ນໍ້າໜັກ	T	4.87	4.87	1.00
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (6ລໍ້)	ຄັນ	49.13	49.13	1.00
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (10ລໍ້)	ຄັນ	57.8	57.8	1.00
	- ສິນຄ້າໃນລົດ (ລົດພວງ)	ຄັນ	86.7	86.7	1.00
	4.3.2 ລົດເຄນ 50 ໂຕນ				
	- ນໍ້າໜັກສິນຄ້າ	T	6.39	6.39	1.00
4.4	- ລົດເປົ່າໃນການຂົນສົ່ງຫລືຍົກຂຶ້ນຈາກລົດຂົນສົ່ງ				
	- ລົດກະບະ ແລະ ລົດເກັ່ງ ທຸກປະເພດ	ຄັນ	13	13	1.00
	- 6ລໍ້	ຄັນ	30.35	30.35	1.00
	- 10ລໍ້	ຄັນ	47.7	47.7	1.00
	- 8.1T to 15T	ຄັນ		52	#DIV/0!
	15,1T ຂຶ້ນໄປ	ຄັນ	65	65	1.00
4.5	ຄ່າບໍລິການ ຜ່ານສາງ	ຄັນ			
	- ລົດຈັກ ທຸກປະເພດ	ຄັນ	1.98	1.98	1.00
	- ລົດກະບະ ແລະ ລົດເກັ່ງ ທຸກປະເພດ	ຮອບ/ຄັນ	3.04	3.04	1.00
	- ລົດບັນທຸກ 6ລໍ້	ຮອບ/ຄັນ	3.89	3.89	1.00
	- ລົດບັນທຸກ 10ລໍ້	ຮອບ/ຄັນ	4.58	4.58	1.00
	- ລົດບັນທຸກ 12ລໍ້	ຮອບ/ຄັນ		6.41	#DIV/0!
	- ລົດພວງ	ຮອບ/ຄັນ	7.6	7.6	1.00
5	* ຄ່າທຳນຽມການວັດແທກນໍ້າໜັກ (ນໍ້າໜັກຂອງສິນຄ້າແລະນໍ້າໜັກຂອງລົດ)				
	- ນໍ້າໜັກສິນຄ້າ	T	0.17	0.17	1.00

ຂໍ້ມູນຈາກ: ກະຊວງການເງິນ

ອັດຕາຄ່າພາສີໃນລາວເປັນພາສີລາຄາຖືກ ທີ່ຄິດໄລ່ມາຈາກຄ່າບໍລິການ 30% ໄດ້ມາຈາກ ສິນຄ້າຂາເຂົ້າທົ່ວໄປ, ເຊັ່ນ: (ການດຳເນີນງານ + 30% ຄ່າບໍລິການ), ສຳລັບສິນຄ້າຂາອອກແມ່ນ (ການດຳເນີນງານ + 30% ຄ່າບໍລິການ) x ຄ່າບໍລິການ 10% ໂຄງການຄ່າບໍລິການດັ່ງກ່າວແມ່ນພົບເຫັນທົ່ວໄປໃນອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດເປັນລັກສະນະປ້ອງກັນມີຄວາມສ່ຽງ ແລະ ສາມາດຊຶດເຊີຍສຳລັບອັດຕາພາສີຕໍ່າ.

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟພາຍໃນປະເທດ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ໃນເທື່ອ, ແລະມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະສຸມໃສ່ການ ການຂົນສົ່ງ ທາງລົດຕູ້ຄອນເທັນເນີ້ ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລະບົບທີ່ທັນສະໄຫມໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ຢູ່ຫວຽດນາມຫຼືກຳປູເຈຍທີ່ສຸມໃສ່ການປະຕິບັດງານແບບສັບປ່ຽນສິນຄ້າ (ປ່ຽນລົດ) ທີ່ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (CFS)

ຈະສັງເກດເຫັນວ່າມັນແຕກຕ່າງກັບແນວຄວາມຄິດ ຂອງ VLP ທີ່ໄດ້ສຸມໃສ່ພຽງແຕ່ການປະຕິບັດງານປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າສິນຄ້າແລະການເກັບຮັກສາສິນຄ້າ.

ໃນພາກພື້ນອາຊຽນ, ລາດກະບາງ ທີ່ ບາງກອກ, ປະເທດໄທ ຖືໄດ້ວ່າເປັນກໍລະນີທີ່ປະສິບຜົນສຳເລັດຫຼາຍທີ່ສຸດໃນ ການດຳເນີນງານການຂົນສົ່ງ ພາຍໃນປະເທດ ຊຶ່ງເປັນກິດຈະກຳຕົ້ນຕໍ ຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງເຊື່ອມຕໍ່ທາງລົດໄຟ ແລະ ລົດບັນທຸກ, ບໍ່ແມ່ນການປ່ຽນສິນຄ້າຈາກລົດໜຶ່ງໄປຫາອີກລົດໜຶ່ງ / VLP ຈະສຸມໃສ່ການ ປ່ຽນສິນຄ້າ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລາດສະບາງ ສາມາດສະໜອງການບັນຈຸສິນຄ້າໂຫລດເຕັມ ແລະ ບໍ່ເຕັມ ຕູ້ຄອນເທັນເນີ້ (FCL / LCL) ການປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າແມ່ນບໍລິການເສີມຂອງພວກເຂົາ.

ລາດກະບາງລວມມີທຶກມາດຕະການການຄິດໄລ່ອັດຕາພາສີໂດຍຖືກນໍາມາຄິດໄລ່ຕາມລະຫັດ ແຕ່ອັດຕາພາສີຂອງເຂົ້າເຂົ້າແມ່ນຕົວຈິງ ແລ້ວແມ່ນຄ້າຍຄືກັນ. ຕາມການພິຈາລະນາຄວາມສໍາພັນຂອງໄທ-ລາວ, ເບິ່ງຄືວ່າບາງຢ່າງຂອງ VLP ມີແນວໂນ້ມ ຈະຖືກນໍາມາ ປຽບທຽບໃສ່ກັບເຂດລາດສະບາງ. ເອກກະສານອ້າງອີງການເກັບເງິນ ຂອງລາດກະບາງ ເປັນສິ່ງທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້ສໍາລັບ VLP

ເຖິງແມ່ນວ່າມີສາມປະເພດຂອງອັດຕາພາສີໃນເຂດລາດກະບາງ (ເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງ, ຜູ້ນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ ແລະສໍາລັບຜູ້ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ) ແລະມີອັດຕາພາສີສໍາລັບການຂົນສົ່ງຖືກທີ່ສຸດ. ນອກຈາກນີ້ ຍັງມີຊື່ສຽງ ແລະ ເປັນທີ່ຍອມຮັບ ວ່າມີສ່ວນຫຼຸດປະລິມານ ອັດຕາພາສີອີກດ້ວຍ

ຕາຕະລາງ3.11 ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ອັດຕາພາສີສໍາລັບ ຜູ້ນໍາເຂົ້າ ສິນຄ້າ ທີ່ ລາດກະບາງ ອາດເບິ່ງຄ້າຍຄືກັນກັບ VLP.

ຕາຕະລາງ 3.11 ອັດຕາພາສີ ພາກສ່ວນລາດກະບາງ

		ຫົວໜ່ວຍ : ໄທບາດ (THB)	
ລາຍການ		20 ft	40 ft
1. ການບໍລິການ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ	ການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ FCL: ຍົກສິນຄ້າ ໃສ່ລົດບັນທຸກ/ ເຄື່ອງຈັກ	1,550	2,650
	ການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ LCL: ການຍົກຍ້າຍສິນຄ້າໄປໃສ່ ລົດບັນທຸກ	1,850	3,150
	ການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ LCL: ການຍົກຍ້າຍສິນຄ້າໄປຫາ ສາງແລະສົ່ງມອບໃຫ້ກັບລົດ	80 ບາດ / ລາຍຮັບ ໂຕນ	
2. ການບໍລິການ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ເພີ່ມເຕີມ	LCL ການຈັດເກັບຂໍ້ມູນສິນຄ້າຂົນສົ່ງ ເກີນກວ່າ 30 ວັນ	26 ບາດ / ລາຍຮັບ ໂຕນ	
	LCL ຄ່າບໍລິການສະຖານທີ່	15 ບາດ / ລາຍຮັບ ໂຕນ	
3. LCL ຄ່າບໍລິການ ການເກັບ ຮັກສາສິນຄ້າ (ສິນຄ້າທົ່ວໄປ)	1-7 ວັນ	5 ບາດ / ລາຍຮັບ ໂຕນ	
	8-14 ວັນ	10 ບາດ / ລາຍຮັບ ໂຕນ	
	15 ວັນ ຂຶ້ນໄປ	15 ບາດ / ລາຍຮັບ ໂຕນ	
	ເວລາ ວ່າງ 3 ມື້		
4. ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	4-ລໍ້	25 ບາດ / ລາຍຮັບ ໂຕນ	
	6-ລໍ້	25 ບາດ / ລາຍຮັບ ໂຕນ	
	8-10 ລໍ້	35 ບາດ / ລາຍຮັບ ໂຕນ	
	ລົດໄຖນາ	35 ບາດ / ລາຍຮັບ ໂຕນ	
	ລົດໄຖນາ 6-ລໍ້	35 ບາດ / ລາຍຮັບ ໂຕນ	
	ລົດໄຖນາ 8-10 ລໍ້	35 ບາດ / ລາຍຮັບ ໂຕນ	
	ລົດໄຖນາ ຫຼາຍກວ່າ 18 ລໍ້	110 ບາດ / ລາຍຮັບ ໂຕນ	

ຂໍ້ມູນຈາກ: ສະໜາມລາດກະບາງ

ເມື່ອສົມທຽບກັບການດໍາເນີນງານການປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າກັບ FCL, ແມ່ນການຍ້າຍສິນຄ້າຈາກລົດຄອນເທັນເນີ້ ຫາທີ່ລົດບັນທຸກ ອັດຕາພາສີທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຈະໄດ້ຖືກນໍາໃຊ້ (ຈາກສາງສິນຄ້າ ເຂົ້າ/ອອກ ຂອງ ເດວັນນີ້ ໂລດໃສ່ລົດບັນທຸກ).

ປະເມີນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ຄືດັ່ງລຸ່ມນີ້ :

- ສົມມຸດວ່າເປັນ ສິນຄ້າ 20 m3 LCL, ສິນຄ້າລວມຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຢູ່ປະມານ 3,850 ບາດ (ປະມານ 113 ໂດລ້າສະຫະລັດ) = ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການນໍາເຂົ້າ ຂອງ LCL ແມ່ນ 1,850 ບາດ + ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການໂຫຼດສິນຄ້າລົດບັນທຸກ 1,600 ບາດ (80 ບາດ x 20m3) + ຄ່າອໍານວຍຄວາມສະດວກ ຂອງ LCL 300 ບາດ (15 ບາດ 20m3. ໃນການສົມທຽບກັບ FCL, ອັດຕາພາສີເພີ່ມຂຶ້ນທີ່ຈະໄດ້ຖືກນໍາໄປໃຊ້

- ໃນກໍລະນີສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ 20m3/ລົດຟ່ວງທີ່ ນໍາເຂົ້າໄປ ທ່ານາແລ້ງ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ປະມານ 50 ໂດລ້າສະຫະລັດ ແລະ ຂາອອກສິນຄ້າ ແມ່ນ 250,000 ກີບ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດ ຈະຖືວ່າປະມານ 80 ໂດລ້າສະຫະລັດ ເຊິ່ງເປັນປະມານ 70% ຂອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ລາຄາກະບາງ

3.5.5 ບັນຫາຂອງສາງທ່ານາແລ້ງ

ບັນຫາຂອງສາງທ່ານາແລ້ງແມ່ນປະລິມານຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ຈຳກັດ, ຄັງສິນຄ້າ, ຄວາມປອດໄພ, ແລະການດຳເນີນງານ ມີພື້ນທີ່ຂະຫຍາຍຕົວຈຳກັດເຊັ່ນດຽວກັນ

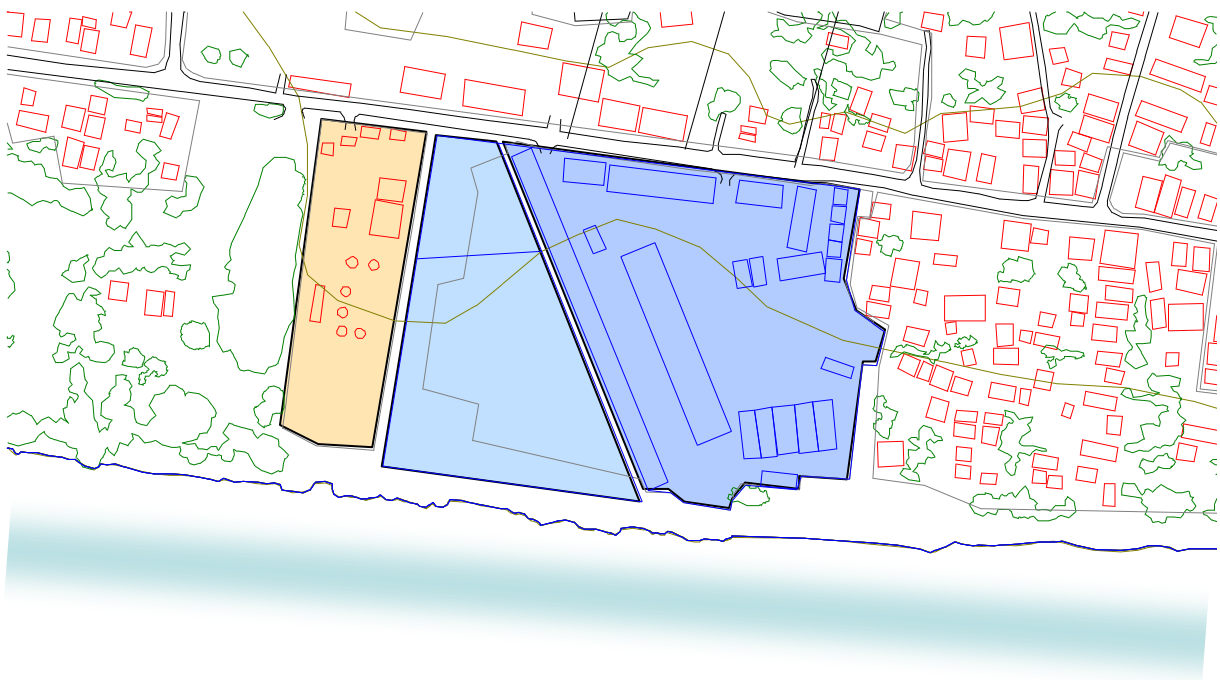
(1) ຂອບເຂດ ການຈັດການ ປະລິມານການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ຕາມການສຳຫລວດ ສາງທ່ານາແລ້ງ ເຊື່ອວ່າຈະສາມາດ ບັນທຸກໄດ້ ສູງເຖິງ 200-250 ລົດຕໍ່ມື້. ອີງຕາມການສຳຫລວດຈະລາຈອນໃນປີ 2011 ຂອງໄຈກ້າ, ໂດຍສະເລ່ຍຂອງລົດບັນທຸກແມ່ນ 203 ຄັນ ຕໍ່ວັນ ທີ່ໃຊ້ສາງ ທ່ານາແລ້ງ. ນີ້ສະແດງວ່າປະລິມານການໃຊ້ເວລາແມ່ນດີທີ່ສຸດຕາມການສຳຫລວດ.

(2) ຈຳກັດການຂະຫຍາຍ ພື້ນທີ່

ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະລິມານສິນຄ້າທີ່ເຮັດໃຫ້ເກີດການລົ້ນສາງທີ່ດ່ານທ່ານາແລ້ງ. ດັ່ງນັ້ນ, ໃນຂະນະທີ່ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ນໍາເຂົ້າແມ່ນສາມາດຝາກສາງໄດ້ພຽງແຕ່ 1 ມື້ໃນລະບຽບການ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນຕົວຈິງແມ່ນຖືກປ່ອຍອອກຈາກສາງຫຼັງຈາກຂັ້ນຕອນການເກັບພາສີສໍາເລັດ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ການນໍາເຂົ້າຍານພາຫະນະໃຫມ່ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນເລື້ອຍໆ ອັນເນື່ອງມາຈາກການຫ້າມນໍາເຂົ້າລົດມີສອງນັບຕັ້ງແຕ່ 2012, ທີ່ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການຂະຫຍາຍຕົວຂອງພື້ນທີ່ການເກັບຮັກສາລົດທີ່ນໍາເຂົ້າ. ແຕ່ຫນ້າເສຍດາຍ, ການຂະຫຍາຍຕົວສະຖານທີ່ເບິ່ງຄືວ່າຈະເປັນໄປບໍ່ໄດ້ເພາະວ່າສາງທ່ານາແລ້ງຄັ້ງໃນປະຈຸບັນບໍ່ມີພື້ນທີ່ວ່າງໃນເຂດອ້ອມຂ້າງທີ່ຖືກລ້ອມຮອບດ້ວຍຖະໜົນຫົນທາງ (ພາກເໜືອ), ເຂດພື້ນທີ່ຢູ່ອາໄສ (ຕາເວັນອອກ), ພື້ນທີ່ສະຫງວນຂອງ petroleum (ຕາເວັນຕົກ) ແລະ ແມ່ນໍ້າຂອງ (ພາກໃຕ້), ສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນຮູບສະແດງ 3.13.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 3.13 ແຜນທີ່ຂອງດ່ານສາງທ່ານາແລ້ງ ແລະ ພື້ນທີ່ອ້ອມຂ້າງ

(3) ສາງເກັບເຄື່ອງ

ສາງສິນຄ້າບາງບ່ອນທີ່ສິນຄ້າໄດ້ຖືກເກັບຮັກສາໄວ້ແມ່ນລຽບງ່າຍຫຼາຍແລະພຽງແຕ່ພໍທີ່ຈະປ້ອງກັນບໍ່ໃຫ້ຕາກຜົນ. ສະພາບຂອງສາງມີຜົນກະທົບຕໍ່ການເສຍຄຸນນະພາບຂອງສິນຄ້ານຳເຂົ້າໄດ້. ເພາະສະນັ້ນ, ການປັບປຸງການອັນຮີບດ່ວນຈຶ່ງເປັນທີ່ຈຳເປັນ. ສາງພື້ນສູງ ແລະ ສາງພື້ນຕ່ຳ (ຮູບສະແດງ 3.14). ທັງສອງປະເພດຂອງສາງ, ສິນຄ້າໄດ້ຖືກ ຂົນຂົນ ແລະ ຂົນລົງ ດ້ວຍແຮງງານຂອງພະນັກງານຈຳນວນຫຼາຍ ຮູບການນີ້ ຕ້ອງໃຊ້ເວລາເພື່ອຍົກຍ້າຍ ແລະມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ຫຼາຍທີ່ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າຈະເສຍຫາຍ. ສາງພື້ນສູງມີພຽງແຕ່ 1.2 m ຈາກພື້ນດິນ. ຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງລະດັບຄວາມສູງຊັ້ນແລະລະດັບຄວາມສູງຂອງລົດຍົກແມ່ນຍັງສາມາດເພີ່ມຂຶ້ນໄດ້.



ຫມາຍເຫດ: ຮູບພາບໃນເບື້ອງຊ້າຍສະແດງໃຫ້ເຫັນບ່ອນເກັບສິນຄ້າພື້ນຕ່ຳຂອງສາງ ແລະ ຮູບພາບເບື້ອງຂວາແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນບ່ອນເກັບສິນຄ້າພື້ນສູງ
ຂໍ້ມູນຈາກ: ການສຶກສາຈາກ JICA ໃນການຄວບຄຸມລະບົບການຂົນສົ່ງໃນສປປລາວ ປີ "2011.

ຮູບທີ່ 3.14 ສະຖານະການປະຈຸບັນຂອງສາງສິນຄ້າໃນດ່ານທ່ານາແລ້ງ

(4) ຄວາມປອດໄພ

ປະຈຸບັນ, ປະຕູຂອງສາງສິນຄ້າທີ່ ທ່ານາແລ້ງ ແມ່ນ ຫລະຫລວມຊ່ຽງຕໍ່ຄວາມປອດໄພ, ຜູ້ຄົນສາມາດຍ່າງເຂົ້າໄປມາໃນສະຖານທີ່ໄດ້. ນອກຈາກນັ້ນ, ສາງສິນຄ້າພື້ນຕ່ຳແມ່ນບໍ່ມີຝາ ແລະມີຄວາມຊ່ຽງສູງຕໍ່ການໂຈລະກຳ ສິນຄ້າໃນສາງໄດ້

(5) ການດຳເນີນງານ

ໃນປະຈຸບັນ, ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນຈະດຳເນີນງານ ດ້ວຍຕົນເອງທີ່ ສາງທ່ານາແລ້ງ. ເພາະສະນັ້ນ, ພະນັກງານປະຈຳສາງສິນຄ້າຈຳນວນຫຼວງຫຼາຍ ຈຳເປັນຕ້ອງລໍຖ້າຈົນກວ່າສິນຄ້າມາຮອດເນື່ອງຈາກວ່າພວກເຂົາເຈົ້າເຮັດວຽກພຽງແຕ່ໃນເວລາທີ່ສິນຄ້າມາຮອດເທົ່ານັ້ນ. ການລໍຖ້າເຮັດໃຫ້ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຊ່ວຍໂມງເຮັດວຽກຂອງເຂົາເຈົ້າ ແລະ ເຮັດໃຫ້ພະນັກງານໄດ້ຮັບຄ່າແຮງທີ່ບໍ່ໜ້າຄົງ.

ພາກທີ 4 ແນວຄວາມຄິດດຳເນີນການທາງດ້ານທຸລະກິດຂອງ VLP

4.1 ບັນຫາທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ

ອາຍຸການນຳໃຊ້ ແລະ ການເຊື່ອມໂຊມລົງຂອງສະຖານທີ່ດ່ານສາງທ່ານາແລ້ງ ຄັງສິນຄ້ານີ້ແມ່ນເປັນສາຍເຫດໃນປະຈຸບັນນີ້ ມາດຕະຖານການຂົນສົ່ງແມ່ນບໍ່ມີພຽງພໍໃນຂອບເຂດນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ຊຶ່ງມີແນວໂນ້ມຈຳກັດການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການລົງທຶນຕ່າງປະເທດໄດ້ເຊັ່ນດຽວກັນກັບການພັດທະນາເສດຖະກິດພາຍໃນປະເທດ.

ຕອບສະໜອງການແກ້ໄຂບັນຫາດ້ານການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນແມ່ນບັນຫາທີ່ສຳຄັນສຳລັບ VLP ໄດ້. ສະພາບການການຂົນສົ່ງໃນປັດຈຸບັນແມ່ນໄດ້ປົກສາຫາລືໃນພາກສ່ວນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

4.1.1 ລະບົບການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນ

ຕາມພູມສັນຖານ, ການຄ້າກັບປະເທດໄທຄືການຈະລາຈອນສິນຄ້າຫຼັກສຳລັບເຂດພື້ນທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ສິນຄ້າຈາກປະເທດອື່ນໆກໍໄດ້ຜ່ານປະເທດໄທ. ສາງທ່ານາແລ້ງຄັງສິນຄ້າໄດ້ຮັບການປະຕິບັດບົດບາດຂອງຈຸດຜຸກມັດພາສີທົ່ວໄປໃດໜຶ່ງໃນພື້ນທີ່ນີ້. ສິນຄ້າຈາກປະເທດໄທໄດ້ແຈກຢາຍພາຍໃນປະເທດຫຼັງຈາກການຊຳລະພາສີທີ່ດ່ານທ່ານາແລ້ງສາງ. ກ່ອນການກໍ່ສ້າງຂົວມິດຕະພາບໃນປີ 1990, ສິນຄ້າຈາກປະເທດໄທຂຶ້ນຢູ່ກັບການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳໃນເຫດຜົນທີ່ດ່ານສາງທ່ານາແລ້ງຖືກສ້າງຂຶ້ນໃນສະຖານທີ່ໃນປະຈຸບັນຂອງຕົນ. ເຖິງແມ່ນວ່າການກໍ່ສ້າງຂົວຂ້າມເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງລົດບັນທຸກຂ້າມຊາຍແດນມີການຂົນສົ່ງສະດວກ, ເຖິງປະຈຸບັນນີ້ ສະຖານີ ພາສີທາງນ້ຳຍັງບໍ່ໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງ. ກ່ຽວກັບສະຖານີສາງທ່ານາແລ້ງເຮັດໜ້າທີ່ເປັນຈຸດເກັບພາສີສຳລັບການລ່າລຽງລົດ. ເຖິງແມ່ນວ່າສາງທ່ານາແລ້ງໄດ້ມີການສົ່ງເສີມການຂະຫຍາຍຄວາມອາດສາມາດເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າທີ່ເພີ່ມເຕີມ, ມັນໄດ້ບັນລຸເຖິງຄວາມອາດສາມາດຂອງຕົນຢ່າງເຕັມສ່ວນແລະການຂະຫຍາຍຕົວໃນອະນາຄົດແມ່ນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ. ເມື່ອມຸ່ງໆມານີ້, ມັນໄດ້ມີການເຄື່ອນໄຫວ ຄື ເປັນການຂະຫຍາຍສະຖານທີ່ເດີ່ນສຳລັບການເປີດຍານພາຫະນະທີ່ນຳເຂົ້າ. ຍານພາຫະນະເປັນສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄວບຄຸມຢ່າງເຂັ້ມງວດໃນສປປ ລາວ ຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ. ໂດຍບໍ່ມີການຄວບຄຸມສິນຄ້າຄົງຄັງໃນສາງຢ່າງຖືກຕ້ອງ, ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າທີ່ຜິດກົດໝາຍມີໂອກາດທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໄດ້ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນການຈ່າຍເງິນການນຳເຂົ້າຢຶດເວັ້ນພາສີ ກອນອາ /ທີ່ມີລາຄາແພງ.

4.1.2 ການນຳສົ່ງສິນຄ້າຂາອອກ

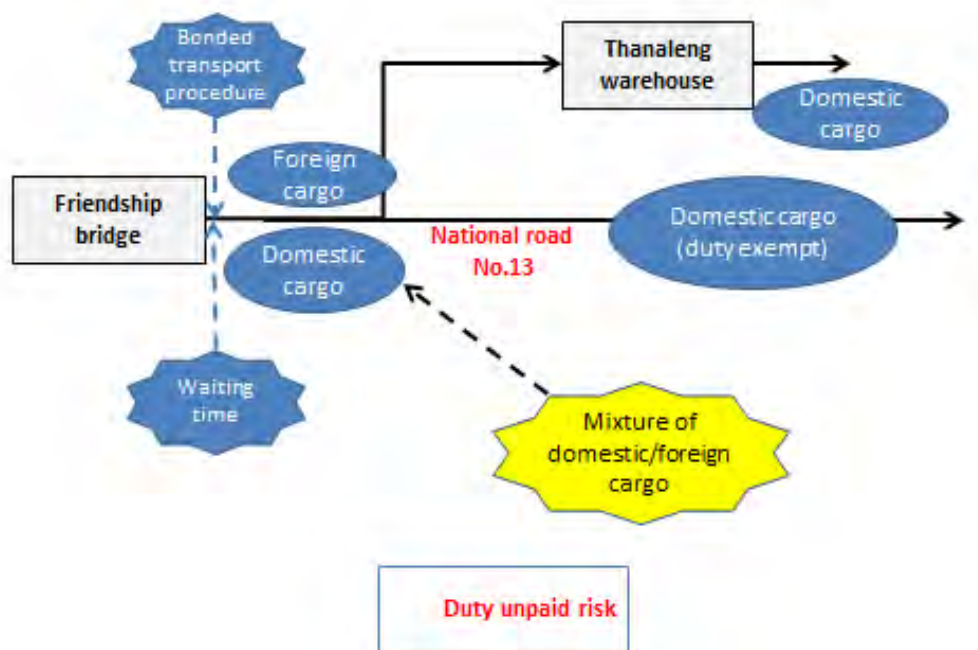
ໂຮງງານຜະລິດປະຕິບັດ vanning ແມ່ນອະນຸຍາດໃຫ້ຢູ່ໃນສ.ລາວ .ປ .ປ . ເຄື່ອງຂອງສິນຄ້າສົ່ງອອກບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງຕິດກັບສາງທ່ານາແລ້ງ. ການນຳສົ່ງສິນຄ້າອອກຈາກພື້ນທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນສັງເກດຂັ້ນຕອນພື້ນຖານການສົ່ງອອກດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້) :1) ການປະກາດກ່ຽວກັບການເກັບພາສີຂອງຫ້ອງການພາສີດ່ານທ່ານາແລ້ງ; (2) ການບັນຈຸ ແລະ ຮັບສິນຄ້າ ໃນລົດ; ແລະ (3) ຈັດສົ່ງສິນຄ້າກັບປະເທດໄທ, ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ. ຂະບວນການນີ້ບໍ່ໄດ້ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີສິນຄ້າສົ່ງອອກທີ່ຕິດຢູ່ໃນສາງທ່ານາແລ້ງເຖິງແມ່ນວ່າຫ້ອງການພາສີສາງທ່ານາແລ້ງໄດ້ດຳເນີນການນຳສົ່ງເອກະສານສົ່ງຂາອອກກໍຕາມ. ໃນເມື່ອກ່ອນ, ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີໄດ້ກຳນົດໄວ້ການກວດສອບການທາງດ້ານຮູບຮ່າງສິນຄ້າແມ່ນໄດ້ສ້າງຂຶ້ນທີ່ ທີ່ຕັ້ງໂຮງງານຜະລິດ ບ່ອນທີ່ການບັນຈຸສິນຄ້າໄດ້ປະຕິບັດເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍ, ແຕ່ການປະຕິບັດນີ້ແມ່ນສະດວກສະບາຍແລ້ວ. ໃນປັດຈຸບັນ, ການກວດສອບທາງດ້ານຮູບຮ່າງສິນຄ້າແມ່ນກວດສອບດ້ວຍເຄື່ອງ

X-ray ທາງຂ້າງຂົວມິດຕະພາບ. ໃນສະພາບການນີ້, ສິນຄ້າທີ່ສົ່ງອອກແລ້ວບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງເກັບໄວ້ກັບສາງທ່ານາແລ້ງ. ໃນອີກດ້ານໜຶ່ງ, ສິນຄ້າລວມຍັງຕ້ອງການທີ່ຈະເກັບໄວ້ກັບສາງທ່ານາແລ້ງເນື່ອງຈາກວ່າເກັບຮັກສາໄວ້ຊົ່ວຄາວ, ການເສຍພາສີ, ແລະການດຳເນີນການບັນຈຸສິນຄ້າທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນ. ຈຳນວນຂະໜາດນ້ອຍໃນປະລິມານການສົ່ງອອກແມ່ນເຮັດໃຫ້ມັນຫຍຸ້ງຍາກສຳລັບການສັງລວມ, ຊຶ່ງແມ່ນໜຶ່ງໃນເຫດຜົນຕົ້ນຕໍສຳລັບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການສົ່ງອອກທີ່ສູງໃນ ສປປ ລາວ.

4.1.3 ສິນຄ້າຂາເຂົ້າ

ເປັນສິ່ງຈຳເປັນພາຍຫຼັງການເສຍພາສີຕ້ອງມີການນຳສົ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າພາຍໃນປະເທດ ແລະ ການນຳສົ່ງພາຫະນະສິນຄ້າຈາກປະເທດໄທ ຫາ ລາວຢູ່ສາງທ່ານາແລ້ງ. ແຕ່ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມໄດ້ມີການອະນຸມັດການນຳສົ່ງສິນຄ້າໂດຍກົງຈາກຂົວມິດຕະພາບຫາສະຖານທີ່ຂອງຜູ້ນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ນີ້ເໝືອນຈາກວ່າສາງທ່ານາແລ້ງບໍ່ສາມາດຮອງຮັບຄວາມຕ້ອງການຂອງພາສີ.

ສະຖານະພາບດັ່ງກ່າວນີ້ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນຢູ່ໃນແຜນວາດ 4.1 ແລະ ໄດ້ສະຫຼຸບຢູ່ໃນຕາຕະລາງ 4.1 ສາມປະເພດຂອງການເຄື່ອນໄຫວສິນຄ້າໄດ້ສະແດງດັ່ງລາຍຊື່ຈໍ່ໄປນີ້: (1) ສິນຄ້າທີ່ເສຍພາສີ (ການຂົນສົ່ງໂດຍກົງ), (2) ສິນຄ້າຕົ້ນຕໍ (ໄປຫາສາງທ່ານາແລ້ງ), ແລະ (3) ສິນຄ້າພາຍໃນປະເທດ. ສະຖານະການດັ່ງກ່າວນີ້ເຮັດໃຫ້ເກີດມີຄວາມສ່ຽງສູງໃນສິນຄ້າທີ່ເຈດຕະນາບໍ່ຈ່າຍໂດຍການສົ່ງຜ່ານສາງທ່ານາແລ້ງ.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 4.1 ຂັ້ນຕອນການດຳເນີນງານການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ

ຕາຕະລາງ 4.1 ຮູບແບບການນຳເຂົ້າ

	ຮູບແບບ	ເປົ້າໝາຍ	ຄຸນລັກສະນະ
ການລຳລຽງຂົນສົ່ງສິນຄ້າແບບທາງກົງ	ການເກັບຄ່າພາສີຢູ່ຂົວມິດຕະພາບ; ພາຍຫຼັງການເກັບພາສີ, ການຂົນສົ່ງໄປທີ່ຈຸດໝາຍສະຖານທີ່	ການຍົກເວັ້ນພາສີ ແລະ ອຸປະກອນສຳລັບການນຳສົ່ງສິນຄ້າຂາອອກ	ບໍ່ຈຳເປັນທີ່ຈະຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງລະຫວ່າງລົດບັນທຸກປະເທດໄທ ແລະ ສ ປປ ລາວ
ສາງທ່ານາແລ້ງທີ່ມີສິນຄ້າມາໄວ້	ພາຍຫຼັງການເກັບພາສີຢູ່ສາງທ່ານາແລ້ງ, ການ ນຳສົ່ງສິນຄ້າໄປຫາສະຖານທີ່ຂອງຜູ້ນຳສິນຄ້າຂາເຂົ້າ	ມາດຕາການເສຍພາສີ	ການປະຕິບັດການນຳສົ່ງສິນຄ້າແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ ມູນຄ່າຂອງການຂົນສົ່ງແມ່ນບໍ່ສາມາດຫຼີກລ້ຽງໄດ້

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການໄຈກ້າ.

ກໍລະນີຢູ່ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ກົດໝາຍພາສີວາງລະບຽບຂໍ້ບັງຄັບໄວ້ວ່າການເກັບພາສີຕ້ອງໝົດໄປທັງໝົດທີ່ສິນຄ້າທີ່ເກັບໄວ້ຢູ່ໂຮງພາສີທີ່ມີພັນ ທະບັດຢູ່ທີ່ທ່າເຮືອ ເມື່ອລູກຄ້າຕ້ອງການເສຍພາສີພາຍໃນປະເທດ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ເກັບໄວ້ທີ່ຄັງພາສີທີ່ມີພັນທະບັດນັ້ນ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າລະຫວ່າງດ່ານທີ່ສະໜາມບິນ ຫາ ດ່ານເກັບພາສີພາຍໃນປະເທດ (ບໍລິເວນສິນຄ້າທີ່ເກັບໄວ້ທີ່ຄັງພາສີ) ຍ້ອນວ່າໃນປະເທດລາວແນວຄວາມຄິດໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ເກັບໄວ້ທີ່ຄັງພາສີແມ່ນບໍ່ເປັນປົກກະຕິ ການເກັບພາສີແມ່ນໄດ້ປະຕິບັດຄືກັນກັບການປະຕິບັດຢູ່ບໍລິເວນຊາຍແດນ ຂະນະທີ່ຜົນສະແດງອອກວ່າ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ເກັບໄວ້ຢູ່ຄັງພາສີ ໄປຫາ ດ່ານພາຍໃນປະເທດແມ່ນບໍ່ປະຕິບັດເປັນປົກກະຕິ ແລະ ການເກັບພາສີຄວນປະຕິບັດຢູ່ທີ່ດ່ານທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ເທົ່ານັ້ນ.

ປະລິມານສິນຄ້າທີ່ຍົກເວັ້ນພາສີນຳເຂົ້າໃນ ສ ປປ ລາວ ແມ່ນມີຫຼາຍ ເພາະວ່າ ການນຳສິນຄ້າອຸປະກອນທີ່ມີການຍົກເວັ້ນພາສີແມ່ນເປັນສິ່ງກະຕຸ້ນໃຫ້ບໍລິສັດຜະລິດສິນຄ້າສິ່ງອອກ ນອກຈາກນັ້ນແລ້ວ ສປປ ລາວ ຍັງຂຶ້ນກັບການຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ກິດຈະກຳຊີວິດການເປັນຢູ່.

ຕາຕະລາງ 4.2 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຕົວເລກ, ນ້ຳໜັກ ແລະ ປະລິມານການນຳສິນຄ້າເຂົ້າ ແລະ ເປີເຊັນຮ່ວມໃນການນຳສິນຄ້າເຂົ້າດ້ວຍການເກັບພາສີ, ການຍົກເວັ້ນພາສີ, ສຳລັບສິ່ງສິນຄ້າຄືນອີກ ແລະ ການນຳສິນຄ້າເຂົ້າລະຫວ່າງປີ 2010 ຫາ 2013. ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າດ້ວຍການເກັບພາສີແມ່ນມີຮອດ 77% - 78% ໃນຈຳນວນຕົວເລກທັງໝົດ. ອັດຕາການນຳສິນຄ້າເຂົ້າທີ່ຖືກບັງຄັບໃນການເສຍພາສີດ້ວຍນ້ຳໜັກ ແລະ ຈຳນວນແມ່ນມີໜ້ອຍຫຼາຍຈາກ 59%-70% ແລະ 52%-62% ຕາມລຳລັບ. ໃນຊ່ວງໄລຍະສອງປີຜ່ານມາ ການຮ່ວມໃນການເກັບພາສີສິນຄ້ານຳເຂົ້າໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນທັງສອງຢ່າງຄືນ້ຳໜັກ ແລະ ຈຳນວນຂອງສິນຄ້າ.

ຕາຕະລາງ 4.2 ແນວຄວາມຄິດໃນການເກັບ ແລະ ການຍົກເວັ້ນພາສີ ປີ 2010-2013

		ຈຳນວນ.	ນ້ຳໜັກ (kg)	ປະລິມານ (USD)	ເປີເຊັນ		
					ຈຳນວນ	ນ້ຳໜັກ	ປະລິມານ
2010-2011	ການເກັບ	43,794	1,232,447,283	655,319,249	78%	70%	53%
	ການຍົກເວັ້ນ	5,863	487,467,643	363,352,899	10%	28%	29%
	ການສົ່ງສິນຄ້າຂາອອກອີກເທື່ອໜຶ່ງ	119	411,943	3,612,679	0%	0%	0%
	ສິນຄ້າຊົ່ວຄາວ	6,581	43,440,678	225,565,552	12%	2%	18%
2011-2012	ການເກັບ	40,620	1,561,081,832	744,615,404	78%	59%	52%
	ການຍົກເວັ້ນ	10,581	1,021,276,508	625,920,441	20%	39%	44%
	ການສົ່ງສິນຄ້າຂາອອກອີກເທື່ອໜຶ່ງ	17	37,171	432,784	0%	0%	0%
	ສິນຄ້າຊົ່ວຄາວ	1,132	44,850,723	52,922,030	2%	2%	4%
2012-2013	ການເກັບ	52,217	954,074,019	947,602,448	77%	67%	62%
	ການຍົກເວັ້ນ	8,652	403,985,165	339,777,313	13%	29%	22%
	ການສົ່ງສິນຄ້າຂາອອກອີກເທື່ອໜຶ່ງ	62	915,471	2,327,162	0%	0%	0%
	ສິນຄ້າຊົ່ວຄາວ	6,641	55,257,423	229,809,893	10%	4%	15%

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການໄຈກ້າ JICA.

ການຂະຫຍາຍຕົວເສດຖະກິດໃນປະເທດຈະປະກອບສ່ວນຕໍ່ກັນກັບການເຕີບໂຕໃນສິນຄ້າຂາເຂົ້າທີ່ໄດ້ເກັບພາສີເຊິ່ງມັນຈະຊຸກຍູ້ກິດຈະກຳຕ່າງໆພາຍໃນສາຍທ່ານແລ້ງໃຫ້ສູງຂຶ້ນ.

4.2 ແນວຄວາມຄິດທາງດ້ານທຸລະກິດ

4.2.1 ແນວຄວາມຄິດຂອງ VLP

ຈຸດປະສົງແນວຄວາມຄິດຂອງ VLC ແມ່ນເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມເຂົ້າໃຈ ແລະ ຄວາມກ້າວໜ້າຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງໃຫ້ທຽບລະດັບມາດຕະຖານສາກົນ ໃນຂະນະທີ່ປະຈຸບັນນີ້ການຍົກລະດັບໜ້າທີ່ສາຍທ່ານແລ້ງແມ່ນເປັນປະຕູສົ່ງອອກສິນຄ້າສາກົນໃນຂອບເຂດບໍລິເວນນະຫຼວງວຽງຈັນ.

ການພັດທະນາເສດຖະກິດໃນປະຈຸບັນນີ້ ແມ່ນຕ້ອງການໃຫ້ແກ່ການບໍລິການຂົນສົ່ງເຕີບໃຫຍ່ຂະຫຍາຍໂຕ ຍ້ອນສິ່ງດັ່ງກ່າວນີ້ສປປລາວ ຍັງຂຶ້ນກັບຕະຫຼາດສາກົນເພື່ອຈະຈັດຊື້ຊອບກອນ ແລະ ສິນຄ້າບໍລິໂພກໂດຍສະເພາະແມ່ນສິນຄ້າປາຍທາງທີ່ມີລາຄາສູງ.

ໃນນາມທີ່ຮູ້ຈັກກັນດີວ່າ ເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລຕາມປົກກະຕິແລ້ວອ້າງເຖິງເປັນປະເທດທີ່ມີລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ຫລ້າຫຼົງ, ເປັນຜົນມາຈາກພູມສັນຖານຂອງປະເທດ (ເສັ້ນທາງທີ່ຫ່າງໄກຈາກ /ໄປຫາ ຕະຫຼາດສາກົນ) ພ້ອມກັນກັບມູນຄ່າການຂົນສົ່ງທີ່ສູງ. ໃນໄລຍະຍາວ ການຫຼຸດລົງສິ່ງທີ່ບໍ່ເປັນຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານພູມສັນຖານໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມເປັນຢ່າງດີພາຍຫຼັງປັບປຸງການບໍລິການຂົນສົ່ງ ພ້ອມກັນກັບການສົ່ງເສີມການເພີ່ມທະວີການເຊື່ອມໂຍງພາກພື້ນເຊັ່ນວ່າ: ການປະຕິບັດຕາມລະບຽບການຂອງກຸ່ມເສດຖະກິດອາຊຽນໃນປີ 2015, ການບໍລິການທາງດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ມີປະສິດທິພາບດີຂຶ້ນ ແລະ ເດີນສະດວກນັ້ນ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ຄວາມເຊື່ອໝັ້ນໃນການເລັ່ງການກະຈາຍສິນຄ້າທາງດ້ານຮູບປະພັນລະຫວ່າງປະເທດໃຫ້ໄວຂຶ້ນ.

ຍ້ອນວ່າ ສ ປປ ລາວ ຍັງຂຶ້ນກັບ ບັນດາປະເທດຕ່າງໆເປັນສ່ວນໃຫຍ່ທາງດ້ານອຸປະກອນ ແລະ ສິນຄ້າບໍລິໂພກ, ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນຂັ້ນຕອນຕ່າງໆຂອງລັດຖະບານແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ ບໍ່ພຽງແຕ່ພາສີ ແຕ່ຍັງມີຫຼາຍໆອົງກອນອີກດ້ວຍ. ກອງເລຂາຂອງອາຊຽນສົ່ງເສີມໃຫ້ມີແນວຄວາມຄິດທີ່ເປັນປະຕູດຽວ ເຊິ່ງສ້າງຄວາມສາມາດແກ່ຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດຕ່າງໆຂອງລັດຖະບານໃຫ້ເພີ່ມຂຶ້ນເພື່ອຈັດຕັ້ງຂຶ້ນໃນ “ພຽງແຕ່ກົດປຸ່ມດຽວ” ໂດຍການເຊື່ອມໂຍງກັບອົງກອນຕ່າງໆຂອງລັດຖະບານ ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ ອັນທີ່ຈົງແລ້ວຄວາມຫລ້າຫຼົງທີ່ຢູ່ພາຍໃນແນວຄວາມນີ້, ຍົກເວັ້ນປະເທດສິງກະໂປ. ໃນກໍລະນີ ສ ປປ ລາວ ເຖິງແມ່ນວ່າ ຂັ້ນຕອນການ

ເກັບພາສີຕ່າງໆໄດ້ຕິດຕັ້ງລະບົບໄອທີ (ASYCUDA) ຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງານອັນອື່ນຂອງລັດຖະບານຍັງຂຶ້ນກັນກັບລະບົບຄູ່ມື ເຊັ່ນ ໃບອະນຸຍາດ ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ, ດ່ານກັກສິນຄ້າ ແລະ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆຂອງການຂ້າມຊາຍແດນຂອງ ຍານພາຫະນະ/ຜູ້ຂັບລົດ. ດ້ວຍສະຖານະການດັ່ງກ່າວນີ້ເບິ່ງຄືມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການຕອບສະໜອງການບໍລິການຜ່ານຈຸດດຽວ. ເຖິງແມ່ນວ່າການພັດທະນາລະບົບ ASYCUDA ໄດ້ປະສົບຜົນສຳເລັດໃນການລົດເວລາການຊຳລະສຳລັບຂັ້ນຕອນການເກັບພາສີກໍ່ຕາມ ການເຊື່ອມຕໍ່ຂໍ້ມູນລະຫວ່າງຜູ້ທີ່ຖືຫຸ້ນແມ່ນບໍ່ມີຄວາມພຽງພໍ ກໍ່ຄືວ່າການເຊື່ອມຕໍ່ຂໍ້ມູນແມ່ນບໍ່ຈຳເປັນໃນການປະຕິບັດວຽກງານ VLP. ມີເປົ້າໝາຍທີ່ຈະສະໜອງການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ເປັນມາດຕະຖານສາກົນໂດຍການຕິດຕັ້ງລະບົບຄູ່ມືຄອງສາງທີ່ທັນສະໄໝພ້ອມກັນກັບການສົ່ງເສີມການຮ່ວມຂໍ້ມູນລະຫວ່າງຜູ້ຖືຫຸ້ນດ້ວຍກັນ.

ຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວນີ້ມີຜົນມາຈາກຂໍ້ມູນດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ລັດຖະບານສາມາດຮັບໄດ້ລາຍໄດ້ການເກັບພາສີ/ອາກອນທີ່ຖືກຕ້ອງ ການຄຸ້ມຄອງສິນຄ້າ ແລະ ສະຖິຕິທາງດ້ານການຄ້າທີ່ຖືກຕ້ອງອີກດ້ວຍ;
- VLP ສາມາດຕອບສະໜອງການຂົນສົ່ງທີ່ແນ່ນອນ, ໄວ ແລະ ມູນຄ່າການຂົນສົ່ງທີ່ຕ່ຳແລະໃຫ້ບໍລິການດ້ວຍການເຊື່ອມຕໍ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານຂອງສິນຄ້າ, ຍານພາຫະນະ ແລະ ການແຂ່ງການຂໍ້ກຳນົດ
- ລູກຄ້າສາມາດໃຫ້ຄວາມສະດວກໃນຄຸນນະພາບຂອງການບໍລິການເຊິ່ງປະຈຸບັນນີ້ລູກຄ້າບໍ່ໄດ້ຮັບການຕອບສະໜອງບໍ່ພຽງແຕ່ຢູ່ ສ ປປ ລາວ ແຕ່ຍັງຢູ່ໃນບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງອີກດ້ວຍ.

4.2.2 ບໍລິການ VLP

VLP ວາງແຜນເພື່ອສະໜອງຄວາມເຂົ້າໃຈ ແລະ ການບໍລິການ ການຂົນສົ່ງທີ່ດີໂດຍປັບປຸງການບໍລິການສາງທ່ານາແລ້ງທີ່ຢູ່ໃຫ້ດີຂຶ້ນພ້ອມກັນນັ້ນ ຍັງສະໜອງສິ່ງໃໝ່ໆ ແລະ ການບໍລິການໃນອານາຄົດທີ່ໄດ້ເກີດຂຶ້ນໃນບັນຊີເງິນຄັງຫຼືຄືກັນກັບເປົ້າໝາຍຢູ່ໃນລະດັບຍາວ/ກາງ (ສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງ 4.3).

ຕາຕະລາງ 4.3 ການບໍລິການ VLP

ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການບໍລິການທີ່ມີຢູ່	ການບໍລິການໃໝ່	ການບໍລິການໃນອານາຄົດ
1) ການບໍລິການການເກັບພາສີ (ການສະໜອງເນື້ອທີ່ດິນສຳລັບການເກັບພາສີໂຄງລົດ)	1) ການເກັບຮັກສາຄວາມເຢັນຢູ່ໃນອຸນຫະພູມທີ່ຕ່ຳ	1) ສິນຄ້າທາງລົດໄຟ
2) ສາງເກັບໄວ້ທີ່ໂຮງພາສີສາທາລະນະ	2) ການບໍລິການຂອງຜູ້ເຊົ່າ	2) ໂຮງບັນຈຸວັດສະດຸພາຍໃນປະເທດ
3) ອຸປະກອນລົດຍົນທີ່ນຳເຂົ້າ		3) ການລວບລວມສິນຄ້າຂາອອກ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການໄຈກ້າ JICA.

(1) ການປັບປຸງການບໍລິການທີ່ມີຢູ່

ປະຈຸບັນການບໍລິການສ່ວນໃຫຍ່ຖືກສະໜອງດ້ວຍສາງທ່ານາແລ້ງຄືລາຍລະອຽດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: (1) ການບໍລິການຂອງການເກັບພາສີ, (2)ການບໍລິການຂອງສາງເກັບສິນຄ້າໄວ້ທີ່ໂຮງເກັບພາສີສາທາລະນະ, (3) ການບໍລິການຂອງອຸປະກອນລົດຍົນທີ່ໄດ້ ນຳເຂົ້າ.

1) ການບໍລິການການເກັບພາສີ (ສະໜອງເນື້ອທີ່ດິນສຳລັບການເກັບພາສີໂຄງຮ່າງລົດ)

ເປັນຜົນມາຈາກທັງສອງຢ່າງຄືການຈັດສິ່ງໂດຍກົງທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ແລະ ການປະຕິບັດເຄື່ອງອຸປະກອນທີ່ມີຢູ່ສາງທ່ານາແລ້ງ, ສາມປະເພດຂອງການຂົນສົ່ງແມ່ນສັງເກດເຫັນໄດ້ໃນລະຫວ່າງຂົວມິດຕະພາບ ແລະ ສາງທ່ານາແລ້ງທີ, ຄື: (ກ) ສິນຄ້າສຸລະກາກອນ; (b) ສິນຄ້າການຂົນສົ່ງທີ່ເກັບໄວ້ທີ່ໂຮງພາສີຜູກສິນຄ້າ (ສິນຄ້າທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ຜ່ານຢູ່ທີ່ສາງທ່ານາແລ້ງ)ແລະ (ຄ) ສິນຄ້າຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ. ນີ້ເຮັດໃຫ້ມັນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກສຳລັບການເກັບພາສີທີ່ຖືກຕ້ອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ເໝາະສົມ. ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫານີ້, ໄດ້ມີການແນະນຳໃຫ້ເພື່ອຮັບຮອງເອົາລະບຽບການທີ່ວ່າຍານພາຫະນະທັງຫມົດຄວນຕິດກັບ VLP ແລະ ການຂົນສົ່ງໄດ້

ຖືກອະນຸມັດພາຍຫຼັງຢືນຢັນຄວາມສໍາເລັດໃນການເກັບພາສີ. ເພາະສະນັ້ນ, VLP ຄວນສະໜອງຊ່ອງທາງສໍາລັບການເກັບພາສີບິນພື້ນຖານຮ່າງລົດພ້ອມດ້ວຍເຄື່ອງລົດ ແລະ ລໍ້.

ເພາະວ່າຄໍາແນະນຳດັ່ງກ່າວນີ້ມີຄວາມສ່ຽງໃນການມີກົດຈະກຳທີ່ໃຊ້ເວລາຢູ່ທັງ ຂົວມິດຕະພາບ ແລະ VLP, ສະນັ້ນມັນເປັນສິ່ງຈຳເປັນທີ່ແກ້ໄຂບັນຫາໃຫ້ຈະກະຈ່າງແຈ້ງ ແລະ ໃຫ້ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກແກ່ຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງານໃນ ຂົວມິດຕະພາບ ແລະ VLP ໄດ້. ນອກຈາກນັ້ນ, ການມີສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງານຂອງພາສີຍັງມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ສຸດສໍາຄັນເພື່ອຫຼີກເວັ້ນການມີພື້ນທີ່ຮອງຮັບທີ່ພຽງພໍໃນການຈອດລົດຢູ່ທີ່ VLP, ເຊິ່ງຍານພາຫະນະທັງໝົດທີ່ມາພ້ອມກັນກັບ VLP ແມ່ນຈະໄດ້ມີການຮ້ອງຂໍ.

2) ສາງເກັບອຸປະກອນທີ່ເກັບໄວ້ຢູ່ໂຮງເກັບພາສີສາທາລະນະ

ຕາມການສໍາຫລວດການສໍາພາດ, ມີຄວາມຕ້ອງການສໍາລັບການສັງເກດການປະຕິບັດງານສາງທີ່ທັນສະໄຫມເປັນ, ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ການບໍລິການຄັງສິນຄ້າທີ່ກົງກັບມາດຕະຖານສາກົນໃນປັດຈຸບັນແລະຈະໄດ້ຮັບການຮຽກຮ້ອງທີ່ສໍາຄັນ. ຄວາມປອດໄພແລະ barcode ທີ່ຄວບຄຸມສິນຄ້າຄົງຄັງແມ່ນການຈັດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜູກມັດທີ່ແນ່ນອນ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບຄຸນສົມບັດ. ແຕ່ຫນ້າເສຍດາຍ, ໃນດ່ານທ່ານາແລ້ງຄັງສິນຄ້າບໍ່ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານດັ່ງກ່າວ.

ຜູ້ນຳເຂົ້າທີ່ຈຸດເຮັດທຸລະກິດກັບຜະລິດຕະພັນທີ່ມີລາຄາສູງ (ຕົວຢ່າງ: ອຸປະກອນເອເລັກໂຕຣນິກ) ມີແນວໂນ້ມຕ້ອງການສາງທີ່ເກັບໄວ້ຢູ່ໂຮງເກັບພາສີເຊິ່ງສາມາດປະຕິບັດການບໍລິການເກັບພາສີ.

ປະຈຸບັນນີ້ການບໍລິການຄັງສາງສິນຄ້າຕ້ອງໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານສາກົນ ແລະ ການບໍລິການຄັງສາງນີ້ຈະເປັນສິ່ງຕ້ອງການຢ່າງສໍາຄັນ, ການຮັກສາຄວາມປອດໄພຂອງສິນຄ້າ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງເຄື່ອງສິນຄ້າສາງທີ່ມີບາໂຄດ ເປັນສິ່ງທີ່ບໍ່ສາມາດຫຼີກລ້ຽງໄດ້ລວມທັງການປະຕິບັດກັບສິນຄ້າໄດ້ຄຸນນະພາບ ແຕ່ກໍ່ເປັນໂຊກຮ້າຍທີ່ການບໍລິການສາງທ່ານາແລ້ງແມ່ນບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານການບໍລິການໃນລະດັບສາກົນ.

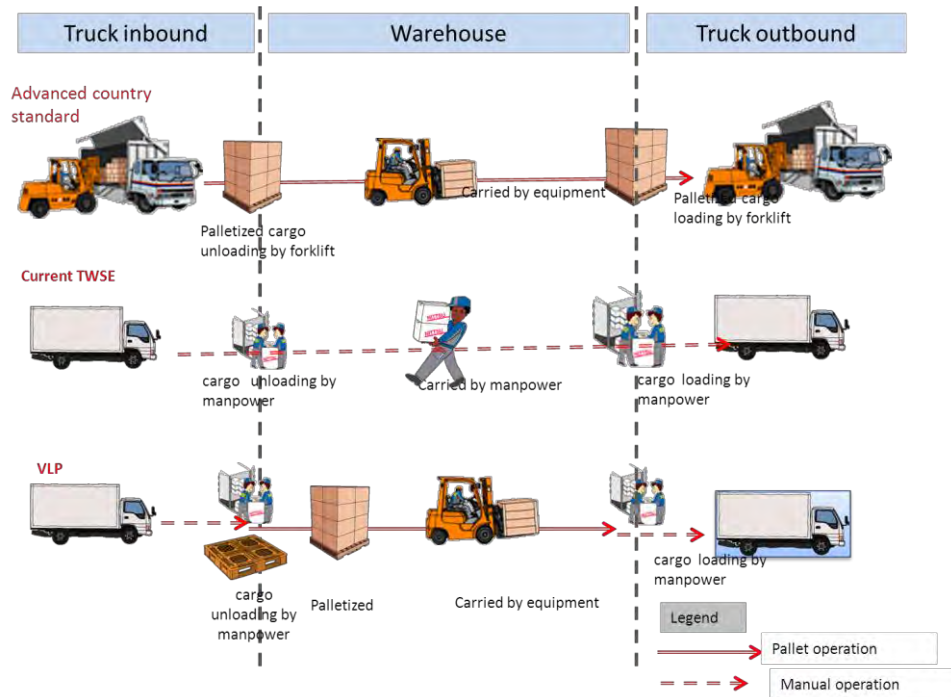
VLP ຈະຕິດຕັ້ງເຕັກໂນໂລຊີທີ່ທັນສະໄໝກ່ວາທ່ານາທາງດ້ານ WMS ແລະ ຈະສະໜອງການບໍລິການສິນຄ້າໃຫ້ທຽບກັບມາດຕະຖານລະດັບສາກົນ. ຂະນະເປັນຜົນທີ່ວ່າ ຜູ້ນຳເຂົ້າສາມາດຮັກສາສິນຄ້າຂອງເຂົາເຈົ້າພາຍໃຕ້ສະຖານະການເກັບຮັກສາທີ່ໂຮງເກັບສິນຄ້າພາສີ ຖ້າຫາກວ່າ ພວກເຂົາເຈົ້າທາງນຳເຂົ້າສິນຄ້າທີ່ມີປະລິມານຫຼາຍໃຫຍ່. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ພຽງແຕ່ໃນເວລາເທົ່າໃດ (JIT) ປະເພດການຂົນສົ່ງເປັນໄປໄດ້ທັນທີທັນໃດພາຍຫລັງໄດ້ຮັບການສັ່ງສິນຄ້າຈາກລູກຄ້າ. ການເກັບຮັກສາສິນຄ້າທີ່ເກັບໄວ້ທີ່ໂຮງເກັບພາສີຈະເປັນປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ການປັບປຸງກະແສທາງດ້ານການເງິນຂອງຜູ້ນຳສິນຄ້າເຂົ້າເພາະວ່າໃນປັດຈຸບັນມັນເປັນສິ່ງຈຳເປັນທີ່ຈະຈ່າຍພາສີໃນເວລາດຽວກັນກັບການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ.

ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ VLC ວາງແຜນທີ່ຈະສະໜອງການບໍລິການ ທີ່ຍົກລະດັບການບໍລິການທາງດ້ານການຂົນສົ່ງໃຫ້ດີຂຶ້ນກວ່າສາງທ່ານາແລ້ງ. ອີງຕາມສະຖານທີ່ ແລະ ການສໍາຫລວດການສໍາພາດ ການປະເມີນເບື້ອງຕົ້ນໃນບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນຂອງສາງທ່ານາແລ້ງໄດ້ສະຫຼຸບດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການປະຕິບັດງານ ການບັນຈຸ/ບໍ່ບັນຈຸສິນຄ້າຂອງລົດບັນທຸກ ຈາກຕົ້ນທາງ/ໄປຫາປາຍທາງ ແມ່ນຂຶ້ນກັບການປະຕິບັດວຽກງານທີ່ເປັນຮູບແບບການໃຊ້ແຮງງານ ຄ່າແຮງງານຕໍ່າຈຳເປັນຕ້ອງຂັດກັບການສົ່ງເສີມກົນໄກການເຄື່ອນໄຫວຕ່າງໆ.
- ຄ່າແມ່ນ 250 ລວມກັບການເຮັດວຽກຂອງກຳມະກອນທີ່ເປັນແບບຊົ່ວຄາວ.
- ສະໜອງລົດຍົກເຄື່ອງ ແຕ່ການນຳໃຊ້ຂອງມັນພຽງແຕ່ໃຊ້ຍົກກັບສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່ເທົ່ານັ້ນ ບໍ່ແມ່ນໃຊ້ຍົກກັບສິນຄ້າທົ່ວໄປ ມີຊ່ອງວ່າງລະຫວ່າງ ລະດັບພື້ນສາງ ແລະ ຄວາມສູງຂອງລົດບັນທຸກ ເຖິງແມ່ນວ່າໃຊ້ລົດຍົກເຄື່ອງ ຜົນທີ່ປະຕິບັດວຽກງານຍັງຕໍ່າຢູ່.

ປັດໃຈທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ເປັນຜົນໃນການບໍລິການທີ່ເປັນມາດຕະຖານທີ່ຕໍ່າການປະຕິບັດງານທີ່ບໍ່ດີປານໃດ ດັ່ງນັ້ນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການມັກທີ່ຈະໃຊ້ການຂົນສົ່ງໂດຍກົງແທນທີ່ການປະຕິບັດງານການບໍລິການຂອງສາງທ່ານແລ້ວ.

ເຖິງແມ່ນວ່າ ການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນບໍ່ເຫັນໄດ້ສະພາບຕົວຈິງຢູ່ໃນ ສປປ ລາວກໍ່ຕາມ VLC ວາງແຜນເພື່ອທີ່ຈະສົ່ງເສີມການປະຕິບັດວຽກງານນ້ອຍໆ ພຽງແຕ່ປະຕິບັດງານບົນພື້ນຖານສາງທ່ານແລ້ວເພື່ອໃຫ້ບັນລຸປະສິດທິພາບການດໍາເນີນງານ (ເບິ່ງ ຂໍ້ມູນ 4.2) ສົ່ງເສີມກິນໄກການປະຕິບັດງານມີຜົນກະທົບຢ່າງຮຸນແຮງກ່ຽວກັບການຈ້າງ ພິຈາລະນາສິ່ງດັ່ງກ່າວນີ້ ມັນຕ້ອງການໃຫ້ມີການຈັກັດການດໍາເນີນງານນ້ອຍໆບົນພື້ນຖານຄົວເຮືອນໃນໄລຍະເວລາທີ່ແນ່ນອນ.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 4.2 ແຜນວາດທີ່ສະແດງການປະຕິບັດວຽກງານຂະໜາດນ້ອຍ

3) ການບໍລິການສິນຄ້າທີ່ເກັບໄວ້ຂອງເຄື່ອງລົດຍົນທີ່ນໍາເຂົ້າ

ລາຍຮັບຈາກການບໍລິການນີ້ໄດ້ກວມເອົາລາຍໄດ້ສ່ວນໃຫຍ່ຂອງສາງທ່ານແລ້ວ. ສະຖານທີ່ເດີນສໍາລັບການເປີດລົດໃຫຍ່ເປັນອັນເຕັມທີ່ແລ້ວ. ເຖິງແມ່ນວ່າ VLP ຈະກວມເອົາທັງໝົດການບໍລິການທີ່ຈະໄດ້ຮັບການສະໜອງໂດຍຄັງສິນຄ້າສາງທ່ານແລ້ວ, ມັນໄດ້ຖືກສະເໜີທີ່ຈະສືບຕໍ່ນໍາໃຊ້ສະຖານທີ່ເປີດເດີນໃນປະຈຸບັນສໍາລັບການບໍລິການສາງລົດໃຫຍ່. ນີ້ແມ່ນໜ້າທີ່ຂອງສະແດງການຄິດໄລ່ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການພັດທະນາທີ່ດິນແລະການສ້າງລາຍຮັບ. ຂໍ້ກໍານົດແລະເງື່ອນໄຂທີ່ຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ປຶກສາຫາລືຕື່ມອີກ.

(2) ການບໍລິການຮູບແບບໃໝ່

1) ອຸນຫະພູມຕໍ່າ/ການເກັບຮັກສາຄວາມເຢັນ

ປະຈຸບັນນີ້ສາງທ່ານແລ້ວບໍ່ພ້ອມທີ່ຈະເປັນສາງທີ່ເກັບຄວາມເຢັນໄດ້ ເຖິງແມ່ນວ່າ ມັນເປັນແນວຄວາມຄິດສາກົນທີ່ວ່າ ຄວາມຕ້ອງການສໍາລັບອຸປະກອນອໍານວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆສ້າງຄວາມເຢັນຂະຫຍາຍຕົວໄປພ້ອມໆກັນກັບການພັດທະນາເສດຖະກິດ ປະຈຸບັນນີ້ພາກສ່ວນສິນຄ້າຫຼັກສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນໄດ້ນໍາເຂົ້າໃນຮູບແບບການນໍາເຂົ້າທີ່ເປັນທາງການ ຄືກັນກັບທີ່ຜູ້ໂດຍສານ ການພິຈາລະນາສິ່ງດັ່ງກ່າວນີ້ VLC ຄວນເປັນເຄື່ອງມືໃນສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການເກັບຮັກສາຄວາມເຢັນ.VLP ຈະສະໜອງບໍລິການການຂົນສົ່ງທີ່ຄອບຄຸມອຸນຫະພູມສໍາລັບສິນຄ້າທີ່ມີຜົນກະທົບໄວຕໍ່ອຸນຫະພູມພາຍນອກເພື່ອທີ່ຈະຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ

ຂອງສິນຄ້າໃຫ້ໄປເຖິງການນຳສົ່ງສິນຄ້າໄປຫາລູກຄ້າ.

2) ຜູ້ເຊົ່າ

ເຖິງແມ່ນວ່າຂະໜາດຂອງ VLP ແມ່ນອີງໃສ່ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ, ມັນເປັນສິ່ງທີ່ບໍ່ສາມາດຫຼີກລ້ຽງໄດ້ ເນື້ອທີ່ຫວ່າງເປົ້າຈະໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນເບື້ອງຕົ້ນ. ເພື່ອທີ່ຈະນຳໃຊ້ເນື້ອທີ່ຫວ່າງເປົ້າດັ່ງກ່າວ, ການເຊົ່າສາງ ແລະ ເນື້ອທີ່ຫ້ອງການມີຄວາມພ້ອມໃນການຮັບຮອງບໍລິສັດ ແລະ ສຳມາຊິກສາມາດມີການສົ່ງສິນຄ້າສາກົນແຫ່ງ ສ ປປ ລາວ ຫຼືວ່າ (LIFFA). ບົນພື້ນຖານການສຳຫຼວດການສຳພາດ, ຄວາມຕ້ອງການສຳລັບສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອຸປະກອນສາງ / ການດຳເນີນງານ ແມ່ນເຂັ້ມແຂງສຳລັບລູກຄ້າພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນລາວຫຼາຍກວ່າລູກຄ້າຍີ່ປຸ່ນ (ຕາຕະລາງ 4.4). ນີ້ແມ່ນໜຶ່ງໃນເຫດຜົນທີ່ວ່າເປັນຫຍັງບໍລິການຜູ້ເຊົ່າເປັນເປົ້າໝາຍໃນ VLP ໄດ້.

ຕາຕະລາງ 4.4 ຂໍ້ສະຫຼຸບຄວາມຕ້ອງການໃນການບໍລິການຄັງສາງສິນຄ້າ

ລູກຄ້າຍີ່ປຸ່ນ	ລູກຄ້າພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນທີ່ເປັນຄົນລາວ
- ໂຮງງານຜະລິດປະກອນຢູ່ໃນສາງເກັບສິນຄ້າແມ່ນສິນຄ້າສົ່ງອອກຍີ່ປຸ່ນເກືອບວ່າເກັບຮັກສາວັດຖຸຂອງຕົນເອງໄວ້ທີ່ໂຮງງານ. ການຈັດຊື້ໃຊ້ເວລາດົນຄືກ່ອນເງື່ອນໄຂທີ່ຈະປະຕິບັດຢູ່ ສ ປປ ລາວ ດັ່ງນັ້ນໃນປະຈຸບັນຈຳນວນທີ່ມີປະລິມານໃຫຍ່ ເປັນທີ່ຍອມຮັບໄດ້ຕໍ່ບາງລະດັບ. - ຄວາມຕ້ອງການສຳລັບແຫຼ່ງທີ່ມາຂອງການດຳເນີນສາງສິນຄ້າ ແມ່ນມີ ຂະໜາດນ້ອຍຕາມໃດທີ່ເຂົາເກັບຮັກສາປະລິມານສິນຄ້າ. ດັ່ງນັ້ນ ປະລິມານມີການຂະຫຍາຍຕົວຂຶ້ນເທົ່າໃດແມ່ນມັນມີຄວາມຈຳເປັນສຳລັບການນຳໃຊ້ການບໍລິການພາຍນອກ. - ຜູ້ຜະລິດສິນຄ້າແນໃສ່ຕະຫຼາດພາຍໃນປະເທດ ແລະ ອາດຈະພິຈາລະນາຄວາມຕ້ອງການຂອງການໃຫ້ບໍລິການສາງສິນຄ້າທີ່ເພີ່ມຕາມການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຜະລິດຕະພັນ. - ມີເນື້ອທີ່ວ່າງເປົ້າທີ່ພຽງພໍໃນສະຖຽນທີ່ໂຮງງານຜະລິດຕ່າງໆ.	- ຄວາມຕ້ອງການສຳລັບທຸລະກິດຂາຍຍ່ອຍ ຫຼື ສາງອຳນວຍຄວາມສະດວກໄດ້ຮ່ວມມືກັນກັບນັກລົງທຶນປະເທດໄທທີ່ເປັນນັກລົງທຶນທີ່ເຂັ້ມແຂງ ຄື: ມາດຕະຖານການຄຸ້ມຄອງສາງຕ່ຳເປັນສິ່ງກ່ຽວຂ້ອງ ກໍ່ຄືກັນກັບຄວາມຍາກລຳບາກໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ. - ໜ້າທີ່ການດຳເນີນງານການຂາຍຍົກ/ການສັ່ງລວມສິນຄ້າຍັງອ່ອນດັ່ງນັ້ນການນຳສົ່ງໂດຍກົງ ຫຼື ການປະຕິບັດການຂົນສົ່ງແມ່ນບໍ່ສາມາດຫຼີກລ້ຽງໄດ້. - ເນື້ອທີ່ໃນການເກັບຮັກສາສິນຄ້າທີ່ບໍ່ພຽງພໍດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງບັງຄັບໃຫ້ມີການເກັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າໄວ້ທີ່ບາງກອກປະເທດໄທເຊິ່ງມັນບໍ່ມີຄວາມຈຳເປັນໃນການເສຍຄ່າການເກັບຮັກສາສິນຄ້າ. - ຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງລາວຂ້ອນຂ້າງທີ່ຄ່ອງແຄ້ວປະກອບກັບສະຖານທີ່ສາງຖ້າຫາກວ່າເຂົາເຈົ້າຫາກມີລົດບັນທຸກ.

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການໄຈກ້າ

ຈຳນວນທັງໝົດຂອງ 19 ບໍລິສັດ (14 ບໍລິສັດຍີ່ປຸ່ນ, 5 ບໍລິສັດລາວ) A ສະໜອງຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບປະລິມານສິນຄ້າຂອງເຂົາເຈົ້າ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດໃນການສຳຫຼວດການສຳພາດ. ປະລິມານສາງຂອງວິສາຫະກິດຍີ່ປຸ່ນມີຂະໜາດສາງໃຫຍ່ກວ່າບໍລິສັດລາວ. ເຫດຜົນແມ່ນໄດ້ສະແດງອອກຕາມລຳດັບດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: (ກ) ປະລິມານສິນຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່ໄດ້ກ່ຽວພັນກັບກ່ອນເງື່ອນໄຂ; (ຂ) ຄວາມສ່ຽງຂອງການຂາດແຄນສິນຄ້ານັ້ນແມ່ນໃຫຍ່ເຊິ່ງຈຳນວນຂະໜາດໃຫຍ່ຂອງສິນຄ້າຄັງສາງແມ່ນມີຄວາມຕ້ອງການ; ແລະ (ຄ) ໄລຍະເວລາໃນການຈັດຊື້ແມ່ນຍັງຕ່ຳ. ປັດໄຈເຫຼົ່ານີ້ເຮັດໃຫ້ເກີດມີຄວາມຕ້ອງການຂະໜາດນ້ອຍສຳລັບຄຸນວຸດທິການບໍລິການຄັງສິນຄ້າສາງ ສູງເຖິງປັດຈຸບັນ. ໃນຖານະເປັນລູກຄ້າຄົນລາວ, ຂໍ້ກຳນົດຄັງສາງສິນຄ້າແມ່ນສັ້ນກວ່າຂໍ້ກຳນົດຂອງຍີ່ປຸ່ນ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 4.5).

ຕາຕະລາງ 4.5 ປະລິມານສິນຄ້າຄັງຄືງຕາມການສຳພາດຂອງບໍລິສັດ

		1 ເດືອນ ຫຼື ນ້ອຍກວ່າ	1-2 ເດືອນ	2-3 ເດືອນ	3-4 ເດືອນ	ຫຼາຍກວ່າ 4 ເດືອນ	ລວມທັງໝົດ
ຄົນຍີ່ປຸ່ນ	ຈຳນວນບໍລິສັດ	1	3	6	1	3	14
	%	7%	21%	43%	7%	21%	100%
ພາຍໃນ	ຈຳນວນບໍລິສັດ	1	2	2			5
	%	20%	40%	40%			100%

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການ JICA.

ສອງບໍລິສັດ, ບໍລິສັດໜຶ່ງແມ່ນເປັນບໍລິສັດຍີ່ປຸ່ນ ແລະ ອີກບໍລິສັດໜຶ່ງແມ່ນເປັນບໍລິສັດຂອງລາວ, ໄດ້ຮັບຜົນເປັນໄລຍະເວລາສິນຄ້າຄົງຄ້າງໃນເວລາອັນສັ້ນ ທີ່ມີໄລຍະເວລາບໍ່ເກີນໜຶ່ງເດືອນ. ບໍລິສັດຍີ່ປຸ່ນເປັນຜູ້ຜະລິດຊັ້ນສ່ວນລົດຈັກ ແລະ ດຳເນີນການຈັດສົ່ງ JIT ກັບຜູ້ປະກອບການ. ບໍລິສັດລາວນຳເຂົ້າສະບຽງອາຫານ ແລະ ດຳເນີນການປະຕິບັດງານສິນຄ້າຂ້າມທ່າເຮືອຢູ່ໃນຄັງສາງສິນຄ້າຂອງຕົນເອງສຳລັບການນຳສົ່ງສິນຄ້າໃຫ້ແກ່ລູກຄ້າ. ທັງສອງໄດ້ສຳເລັດການຫຼຸດຜ່ອນປະລິມານສິນຄ້າຄົງຄ້າ / ໄລຍະເວລາ, ເຊິ່ງເປັນຕົວຢ່າງທີ່ດີໃຫ້ແກ່ການຮັບຮູ້ການປະຕິບັດງານການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ພັດທະນາແລ້ວ ລວມທັງການປະຕິບັດງານຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນສປປ ລາວ.

(3) ການໃຫ້ບໍລິການພາຍໃນອານາຄົດ

1) ສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ

ຜົນປະໂຫຍດສ່ວນໃຫຍ່ຂອງ VLP ແມ່ນວ່າ ໃຊ້ເປັນອຸປະກອນທີ່ມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ. ກ່ອນທີ່ຈະມີການວາງແຜນຂອງ VLP, ການກໍ່ສ້າງຂອງສະຖານທີ່ທາງລົດໄຟໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນແລ້ວໃນການສະໜັບສະໜູນຂອງອົງການຮ່ວມມືພັດທະນາດ້ານເສດຖະກິດຂອງປະເທດເພື່ອນບ້ານ (NEDA), ລວມທັງ CY.

ຫຼັງຈາກການພັດທະນາສະຖານທີ່ທາງລົດໄຟ, VLP ກໍ່ສາມາດສະໜອງການບໍລິການທາງລົດໄຟຢ່າງປະຕິບັດການໄດ້. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບໍລິການທາງລົດໄຟທີ່ຂຶ້ນກັບທາງລົດໄຟຂອງປະເທດໄທ (SRT) ແລະ ຄວາມອາດສາມາດຂອງຕົນຍັງທຸກຍາກ. ເຖິງແມ່ນວ່າໃນປະເທດໄທ, SRT ບໍ່ມີຄວາມສາມາດພຽງພໍ (ລົດພວງ ແລະ ຕູ້ລົດໄຟ) ເພື່ອຕອບສະໜອງກັບຄວາມຕ້ອງການ. ແທນທີ່ SRT ໄດ້, ເຈົ້າຂອງສິນຄ້າມີແນວໂນ້ມຕ້ອງການລົດພວງດ້ວຍຕົນເອງເພື່ອທີ່ຈະຮັບຮູ້ການບໍລິການສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ພິຈາລະນາສະຖານະການດັ່ງກ່າວ, ມັນເປັນການບໍ່ສົມຈິງທີ່ເຊື່ອວ່າການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟພາຍໃນໄລຍະເວລາສັ້ນ.

ອີງຕາມການສຳຫຼວດການສຳພາດ:

- ທັງສອງບໍລິສັດຍີ່ປຸ່ນແລະລາວຄິດວ່າຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຂົນສົ່ງແພງນີ້ແມ່ນບັນຫາທີ່ສຳຄັນຫຼາຍທີ່ສຸດສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟລາຄາຖືກກວ່າແມ່ນເປັນທີ່ຄາດຫວັງໄວ້ຢ່າງສູງ.
- ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ມັນເປັນການຍາກທີ່ຈະຫາສິນຄ້າພື້ນຖານສຳລັບການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ.
- ນອກຈາກຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຂອງການຈັດສົ່ງສິນຄ້າໃນຕູ້ຄອນເທນເນີດ້ວຍທາງລົດໄຟ, ເຖິງແມ່ນວ່າ ສິນຄ້າທີ່ບັນຈຸໃນຕູ້ຄອນເທນເນີທີ່ຫວ່າງເປົ້າແມ່ນມີປະໂຫຍດໃນການຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຂົນສົ່ງ.
- ບໍລິສັດທ້ອງຖິ່ນມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະເນັ້ນໜັກໃສ່ການບໍລິການທີ່ມີມາດຕະຖານສູງ: ຈັດເວລາການຂົນສົ່ງ ຫຼື ການຂົນສົ່ງປະຈຳວັນ.
- ມີບໍລິສັດນຳມັນເຊື້ອໄຟພາຍໃນປະເທດເຊິ່ງໄດ້ສຳເລັດຮູບແບບການສະແດງໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ, ລວມທັງການລົງທຶນສະກັບຖານທີ່ທາງລົດໄຟ (ຍົກຕົວຢ່າງ, ທີ່ເສັ້ນຈາກສະຖານີລົດໄຟ) ບໍ່ສາມາດກູ້ຄືນມູນຄ່າການລົງທຶນເຖິງແມ່ນວ່າລົດໄຟບັນລຸໄດ້ຮັບການຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຂົນສົ່ງກໍຕາມ.

ເຖິງແມ່ນວ່າມັນເປັນການຍາກທີ່ຈະຫາສິນຄ້າທີ່ເປັນພື້ນຖານໃນປະຈຸບັນ, ທ່າແຮງທາງລົດໄຟເປັນວິທີທາງເລືອກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ມີລາຄາສູງ. ອາດເວົ້າໄດ້ວ່າຈົນວາງແຜນທີ່ຈະພັດທະນາແຜນກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟສຳລັບທັງສອງປະເທດລາວແລະປະເທດໄທ, ກ່ອນໜ້ານັ້ນມັນກໍ່ໄດ້ມີການເຊື່ອມຕໍ່ກັນລະຫວ່າງຄຸນນະພາບ / ວຽງຈັນ ແລະ ກໍ່ແມ່ນການເຊື່ອມຕໍ່ ໜອງຄາຍ ແລະ ພາກຕາເວັນອອກຊາຍຝັ່ງທະເລຂອງປະເທດໄທ. ສ່ວນໜຶ່ງໃນການເຊື່ອມຕໍ່ໜອງຄາຍ / ທ່ານາແລ້ງແມ່ນບໍ່ໄດ້ກວມເອົາຍ້ອນວ່າການຂົນສົ່ງສິນຄ້າແມ່ນບໍ່ສາມາດຫຼີກລ້ຽງໄດ້ ເວັ້ນເສຍແຕ່ໄດ້ວັດແທກມາດຕະຖານຂົວຂ້າມຂອງລົດໄຟແມ່ນໄດ້ມີການກໍ່ສ້າງຂຶ້ນ.

2) ຄັງເກັບສິນຄ້າຄອນເທນເນີຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ

ໄລຍະທາງຈາກທ່າເຮືອໃຫຍ່ເປັນສາເຫດເຮັດໃຫ້ລາຄາຂອງການຂົນສົ່ງແພງ, ເຊິ່ງເປັນຂໍ້ຈຳກັດຕົ້ນຕໍສໍາລັບການບໍລິການ ການຂົນສົ່ງໃນເຂດບໍລິເວນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ນອກຈາກນີ້, ຄວາມສົມມະດຸນທາງດ້ານການຄ້າເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ເພື່ອຊອກຫາສິນຄ້າທີ່ໄດ້ມາຄືນ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ຂອງການຫຼຸດຜ່ອນ ນຄ່າການຂົນສົ່ງພື້ມຊື້ນ. ຍ້ອນສອງສິ່ງນີ້ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ສປປ ລາວເປັນ "ປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດຈອດກັບທະເລ."

ໃນໄລຍະເວລາອັນຍາວນານ, ການສ້າງຕັ້ງສະຖານີຫຼັກສິນຄ້າຄອນເທນເນີເບິ່ງຄືວ່າເປັນການແກ້ໄຂປະສິດທິພາບ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ. ຄັງສິນຄ້າຄອນເທນເນີສາມາດລົດຄ່າມູນຄ່າຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ນໍາເຂົ້າເພາະວ່າ ສາມາດຮັບໄດ້ຄອນເທນເນີທີ່ເປົ່າຫວ່າງແທນທີ່ຈະສົ່ງກັບໄປທ່າເຮືອໃຫຍ່ທີ່ມີໄລຍະທາງໄກ. ໃນກໍລະນີ ສິ່ງອອກສິນຄ້າ, ເກັບຕູ້ຄອນເທນເນີເປົ່າຈາກຜົນໄດ້ຮັບຂອງຄັງສິນຄ້າຄອນເທນເນີໃນມູນຄ່າການຂົນສົ່ງທີ່ແພງເນື່ອງຈາກວ່າໄລຍະທາງການຂົນສົ່ງບໍ່ໄກເມື່ອທຽບກັບການເກັບມ້ຽນຕູ້ຄອນເທນເນີທີ່ເປົ່າຫວ່າງຈາກທ່ານເຮືອຫຼັກ.

ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ຈາກທັດສະນະຂອງບໍລິສັດຂົນສົ່ງທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງຕູ້ຄອນເທນເນີສິນຄ້າທາງມະຫາສະໝຸດ, ສ ປປ ລາວຖືໄດ້ວ່າເປັນປະເທດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງສໍາລັບຄ່າເສຍເວລາຂອງຕູ້ຄອນເທນເນີເນື່ອງຈາກວ່າສະຖານຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງນໍ້າ, ໄລຍະທາງ ໄກຈາກທ່າເຮືອ, ແລະ ຄວາມບໍ່ສົມດຸນສິນຄ້າ. ຄ່າເສຍເວລາຂອງຕູ້ຄອນເທນເນີເຮັດໃຫ້ອັດຕາການຕອບສະໜອງຂອງຕູ້ຄອນເທນເນີຮ້າຍແຮງກວ່າເກົ່າ, ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ເປັນຜົນກະທົບທາງລົບ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ດັ່ງນັ້ນ, ການສ້າງຕັ້ງຂອງສະຖານີຕູ້ຄອນເທນເນີເປັນສິ່ງທີ່ບໍ່ດຶງດູດໃຫ້ກັນກັບບໍລິສັດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ດັ່ງນັ້ນຜົນທີ່ໄດ້ຮັບແມ່ນ ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສິນຄ້າແມ່ນຈະໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໃນເວລາທີ່ໄວ ໃຫ້ແກ່ ການສົ່ງຄືນຕູ້ຄອນເທນເນີ ແລະ ເພື່ອບັງຄັບໃຫ້ມີການເກັບຄ່າທໍານຽມທີ່ມີລາຄາສູງ.

ການບໍລິການທາງລົດໄຟສາມາດໃຫ້ຜົນກະທົບໃນທາງບວກກ່ຽວກັບການສ້າງຕັ້ງສະຖານີຕູ້ຄອນເທນເນີທີ່ແນ່ນອນ. ຕາມທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້, ມັນເປັນສິ່ງທີ່ເໝາະສົມ ແຕ່ໃນປັດຈຸບັນ ນອກຈາກຄວາມເປັນຈິງ ໃຫ້ນໍາເອົາສິນຄ້າທີ່ບັນຈຸຢູ່ໃນຕູ້ຄອນເທນເນີດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ອີງໃສ່ຄວາມຕ້ອງການຂອງລູກຄ້າ ແລະ ຄວາມອາດສາມາດໃນການສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ຕູ້ຄອນເທນເນີເປົ່າຫວ່າງເປັນຕູ້ທີ່ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງມີມາດຕະຖານການບໍລິການໃນລະດັບສູງ ຍ້ອນວ່າມູນຄ່າຕໍ່າໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ຖືກເກັບຮັກສາໄວ້. ນອກຈາກເຄື່ອງສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງການໃຫ້ທັນເວລາ, ການນໍາສົ່ງຕູ້ຄອນເທນເນີເປົ່າຄືນທາງທ່າເຮືອຫຼັກ (ຕົ້ນຕໍ) ມີການບໍລິການພຽງແຕ່ໃນເມື່ອຈຳນວນຕູ້ຄອນເທນເນີໄດ້ຖືກເກັບໄວ້ໃນລະດັບທີ່ ການບໍລິການທາງລົດໄຟສາມາດຮັບໄດ້ເທົ່ານັ້ນ. ສິ່ງດັ່ງກ່າວນີ້ຈະເປັນວິທີທີ່ມີປະສິດທິພາບໃຫ້ແກ່ການຫຼຸດມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຂົນສົ່ງ. ບໍ່ຈຳເປັນກັບຄຳເວົ້າທີ່ວ່າ, ການກະກຽມລົດພ່ວງເປັນສິ່ງຈຳເປັນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກສໍາລັບການສ້າງຕັ້ງສະຖານີຕູ້ຄອນເທນເນີກາຍເປັນສິ່ງນ້ອຍກວ່າ ຖ້າຫາກວ່າການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຫາກມີບໍລິການການຕອບສະໜອງ.

3) ການສັງລວມສິນຄ້າຂາອອກ

ການສົ່ງເສີມການສົ່ງອອກແມ່ນບັນຫາທີ່ສໍາຄັນໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງ ສ ປປ ລາວ. ຈາກແງ່ຄວາມຄິດຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງສິນຄ້າສົ່ງອອກຈະເປັນປະໂຫຍດຕໍ່ກັບສິນຄ້າທີ່ໄດ້ມາຄືນ.

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວຜ່ານມາ, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍພາສີຂອງ ສປປ ລາວ ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການປະຕິບັດລະບຽບໃນໂຮງງານຜະລິດ ດັ່ງນັ້ນມັນເປັນສິ່ງທີ່ບໍ່ຈຳເປັນສໍາລັບສິນຄ້າທີ່ບັນຈຸເຕັມໄວ້ຢູ່ໃນລົດບັນທຸກ (FTL) ທີ່ມາກັນກັບ VLP. ໃນອີກດ້ານໜຶ່ງ, ການສົ່ງເສີມການບໍລິການສັງລວມເປັນບັນຫາທີ່ສໍາຄັນສໍາລັບການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະລິມານສິນຄ້າທີ່ສົ່ງອອກ. ອີງຕາມການສໍາຫລວດການສໍາພາດ, ໃນຂະນະທີ່ຫຼາຍໂຮງງານຜະລິດສິນຄ້າຈຳນວນຫຼາຍພະຍາຍາມສົ່ງສິນຄ້າຂາອອກທີ່ຢູ່ໃນຕູ້ຄອນເທນເນີ, ມັນເປັນການຍາກທີ່ຈະເພີ່ມຕູ້ຄອນເທນເນີທີ່ບັນຈຸສິນຄ້າ ເພາະວ່າປະລິມານການສົ່ງອອກສິນຄ້າແມ່ນມີຂະໜາດນ້ອຍກວ່າປະລິມານການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ. ໃນສະພາບການນີ້, ການປັບປຸງການປະຕິບັດງານລວມແມ່ນມີຄວາມສໍາຄັນຫຼາຍສໍາລັບ VLP

4.3 ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການ

4.3.1 ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ

ຄັງສິນຄ້າສາຍທ່າແລ້ງທີ່ມີຢູ່ແລ້ວສ່ວນຫຼາຍແມ່ນຈັດສົ່ງສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າຈາກປະເທດໄທ. ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວບໍ່ມີສິນຄ້າສົ່ງອອກຈາກພາຍໃນປະເທດຈະຖືກຈັດມ້ຽນໄວ້ໃນສາຍເກັບສິນຄ້າ.

ຕາຕະລາງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນປະລິມານສິນຄ້າທີ່ມີຢູ່ປະຈຸບັນດ້ວຍການແບ່ງປະເພດສິນຄ້າທີ່ມີລະດັບອຸນຫະພູມຢູ່ໃນປີນີ້.

ສິນຄ້ານຳເຂົ້າຕົ້ນຕໍບົນພື້ນຖານທີ່ມີປະລິມານ ແມ່ນວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ “ວັດຖຸດິບ” ສິນຄ້າທີ່ນຳໃຊ້ປະຈຳວັນ, ແລະຍັງມີອາຫານ (ອຸນຫະພູມທີ່ເປັນປົກກະຕິປະຊຸມ), 29.7%, 12.7%, 12.7% ແລະ 11.3% ຕາມລຳດັບ.

ຕາຕະລາງ 4.6 ປະລິມານສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າໃນປະຈຸບັນ (ຫົວໜ່ວຍ: ໂຕນ, %)

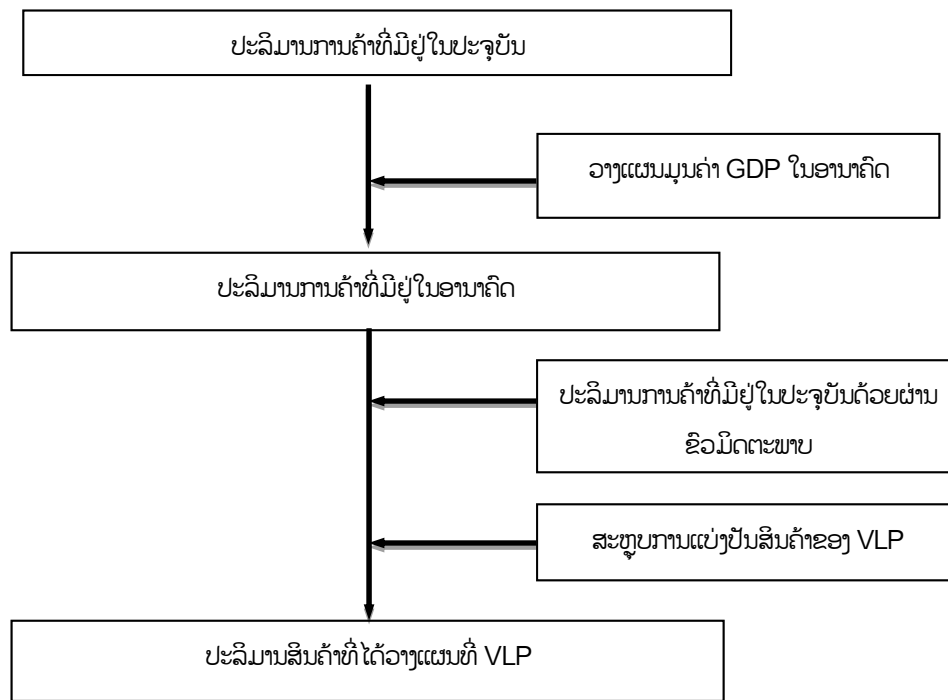
	ປົກກະຕິ	ຕຳ	ການແຊ່ແຊງ	2011	ສ່ວນປະກອບ	2013	ສ່ວນປະກອບ
ອາໄລລົດຍົນ	1			25,946	6.43%	21,071	4.66%
ສານເຄມີ	1			9,295	2.30%	13,724	3.03%
ອຸປະກອນ ກໍ່ສ້າງ	1			113,392	28.10%	134,423	29.72%
ເຄື່ອງສຳອາງ	1			311	0.08%	244	0.05%
ສິນຄ້າທີ່ນຳໃຊ້ປະຈຳວັນ	1			30,597	7.58%	55,498	12.27%
ເຄື່ອງດື່ມ	1			21,553	5.34%	27,326	6.04%
		1		6,573	1.63%	7,371	1.63%
ອຸປະກອນທາງດ້ານການສຶກສາ	1			221	0.05%	8	0.00%
ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ	1			4,878	1.21%	6,341	1.40%
ອາຫານ	1			32,139	7.96%	50,880	11.25%
			1	1,046	0.26%	1,816	0.40%
		1		4,209	1.04%	2,803	0.62%
ເສື້ອຜ້າ	1			4,007	0.99%	512	0.11%
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	1			9,441	2.34%	2,970	0.66%
ເຄື່ອງຈັກ	1			33,721	8.36%	16,181	3.58%
ເຄື່ອງມືທາງດ້ານການແພດ	1			855	0.21%	1,186	0.26%
ວັດຖຸດິບ	1			57,248	14.19%	57,241	12.65%
ພາຫະນະ (ລົດຈັກໂອໂຕ)	1			2,328	0.58%	557	0.12%
ພາຫະນະ (ອຸປະກອນໜັກ)	1			3,873	0.96%	3,345	0.74%
ພາຫະນະ (ລົດເກີ)	1			18,443	4.57%	20,098	4.44%
ພາຫະນະ (ລົດບັນທຸກ)	1			19,849	4.92%	26,855	5.94%
ພາຫະນະ (ລົດຕູ້)	1			3,597	0.89%	1,886	0.42%
ຈຳນວນທັງໝົດ				403,520	100.00%	452,333	100.00%

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການ JICA.

4.3.2 ການວາງແຜນສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ

(1) ວິທີການວາງແຜນສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ

ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການ JICA ຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂອງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດຢູ່ທີ່ VLP ແມ່ນບົນພື້ນຖານຂໍ້ມູນທາງດ້ານພາສີ, ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ GDP ໃນອະນາຄົດ, ແລະສົມມຸດຕິຖານກ່ຽວກັບການແບ່ງປັນສິນຄ້າທີ່ສົ່ງຜ່ານຂົວມິດຕະພາບທີ່ຄັດກັບຈຳນວນສິນຄ້າທັງໝົດ. ຕົວເລກດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນລຳດັບໃນການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າທີ່ VLP.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 4.3 ຂັ້ນຕອນການວາງແຜນສິນຄ້າໃນອານາຄົດ

(2) ຜົນຂອງການວາງແຜນ

ທີມງານສຶກສາອົງການ JICA ຄາດຄະເນປະລິມານທາງດ້ານການຄ້າໃນລະດັບສາກົນ, ຫຼັງຈາກນັ້ນ ຄາດຄະເນປະລິມານສິນຄ້າໂດຍຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ, ແລະ ປະເມີນປະລິມານຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງ VLP ໂດຍອີງໃສ່ການແບ່ງປັນສິນຄ້າດ້ວຍອັດຕາສ່ວນຂອງສິນຄ້າທີ່ມີຢູ່ໃນສາງມ່ານາແລ້ງ.

ທີມງານສຶກສາຄາດຄະເນອັດຕາການເພີ່ມຂອງ GDP ໃນ ສ ປປ ລາວ ແລະ ຫຼັງຈາກນັ້ນຄິດໄລ່ການຂະຫຍາຍຕົວລະຫວ່າງອັດຕາການເພີ່ມຂອງ GDP ແລະ ເພີ່ມຕາມການຂອງມູນຄ່າການນຳເຂົ້າສິນຄ້າຄົງເປັນວິທີການຄາດເດົາປະລິມານການນຳເຂົ້າສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ. ສົມມຸດວ່າການດຳເນີນການທາງດ້ານທຸລະກິດທີ່ VLP ຈະເລີ່ມຕົ້ນໃນປີ 2018 ແຜນການໂຄງການ VLP ຈະໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນບົນພື້ນຖານຄວາມອາດສາມາດໃນການປະຕິບັດປະລິມານສິນຄ້າໃນປີ 2026.

ຕາຕະລາງການຕັ້ງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງແຜນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດບົນພື້ນຖານປະລິມານສິນຄ້າທີ່ມີຢູ່ແລ້ວໃນປີ 2013 ພາຍໃນລະດັບປະເທດ.

ຕາຕະລາງ 4.7 ອັດຕາການເພີ່ມຂອງສິນຄ້າໃນອານາຄົດ (ລະດັບປະເທດ, ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ)

ການແບ່ງປັນສິນຄ້າ		ຊ່ອງແຊ່ ເປັນ	ຊ່ອງແຊ່ ແຂງ	1 2018	2 2019	3 2020	4 2021	5 2022	10 2027	15 2032	20 2037	25 2042
1	ອາໄລວິດໃຫຍ່	0	0	1.40	1.51	1.62	1.74	1.87	2.69	3.86	5.54	7.96
2	ສານເຄມີ	0	0	2.73	2.94	3.16	3.40	3.65	5.24	7.53	10.80	15.51
3	ອຸປະກອນໃນການກໍ່ສ້າງ	0	0	2.03	2.18	2.34	2.52	2.71	3.89	5.58	8.01	11.50
5	ເຄື່ອງສ້າງ	0	0	2.76	2.97	3.19	3.43	3.69	5.30	7.60	10.92	15.67
6	ສິນຄ້າທີ່ນຳໃຊ້ປະຈຳວັນ	0	0	1.68	1.80	1.94	2.08	2.24	3.21	4.61	6.62	9.51
7	ເຄື່ອງດື່ມ	0	0	2.02	2.17	2.33	2.51	2.70	3.87	5.56	7.98	11.46
		1	0	1.43	1.53	1.65	1.77	1.91	2.74	3.93	5.64	8.10
8	ອຸປະກອນທາງດ້ານການສຶກສາ	0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
9	ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ	0	0	1.71	1.84	1.97	2.12	2.28	3.27	4.70	6.75	9.68

ການແບ່ງປະເພດສິນຄ້າ		ຊ່ອງແຊ່ ເຢັນ	ຊ່ອງແຊ່ ແຂງ	1 2018	2 2019	3 2020	4 2021	5 2022	10 2027	15 2032	20 2037	25 2042
10	ອາຫານ	0	0	1.28	1.38	1.48	1.59	1.71	2.46	3.53	5.06	7.27
		0	1	2.13	2.29	2.46	2.64	2.84	4.08	5.86	8.41	12.07
		1	0	1.99	2.14	2.30	2.47	2.66	3.82	5.48	7.87	11.30
		1	1	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
11	ເຄື່ອງນຸ່ງຮົ່ມ	0	0	1.84	1.98	2.12	2.28	2.45	3.52	5.06	7.26	10.42
12	ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	0	0	1.55	1.67	1.79	1.93	2.07	2.97	4.27	6.13	8.80
14	ເຄື່ອງກິນຈັກ	0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
15	ອຸປະກອນທາງດ້ານການແພດ	0	0	1.51	1.62	1.74	1.87	2.02	2.89	4.15	5.96	8.56
		0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
		0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
17	ວັດຖຸດິບ	1	0	3.50	3.76	4.04	4.35	4.67	6.71	9.63	13.83	19.85
		1	1	3.78	4.06	4.37	4.70	5.05	7.25	10.40	14.94	21.44
18	ຍານພາຫະນະ (ລົດຈັກ)	0	0	3.29	3.54	3.80	4.09	4.39	6.31	9.06	13.00	18.66
19	ຍານພາຫະນະ (ອຸປະກອນໜັກ)	0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
20	ຍານພາຫະນະ (ລົດດັງ)	0	0	2.05	2.21	2.37	2.55	2.74	3.94	5.65	8.12	11.65
21	ຍານພາຫະນະ (ລົດບັນທຸກສິນຄ້າ)	0	0	1.66	1.79	1.92	2.06	2.22	3.19	4.58	6.57	9.43
22	ຍານພາຫະນະ (ລົດຖີ)	0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
ລວມທັງໝົດ				1.48	1.55	1.63	1.71	1.80	2.35	3.15	4.29	5.94

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການ JICA.

ຕາຕະລາງ 4.8 ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ (ລະດັບຊາດ, ການສົ່ງອອກ)

ການແບ່ງປະເພດສິນຄ້າ		ຊ່ອງແຊ່ ເຢັນ	ຊ່ອງແຊ່ ແຂງ	1 2018	2 2019	3 2020	4 2021	5 2022	10 2027	15 2032	20 2037	25 2042
1	ອາໄລລົດໃຫຍ່	0	0	2.41	2.59	2.78	2.99	3.22	4.62	6.63	9.52	13.66
2	ສານເຄມີ	0	0	2.87	3.09	3.32	3.57	3.84	5.51	7.90	11.35	16.29
3	ອຸປະກອນໃນການກໍ່ສ້າງ	0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
6	ເຄື່ອງສ້າງ	0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
		0	1	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
7	ເຄື່ອງດື່ມ	0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
8	ອຸປະກອນທາງດ້ານການສຶກສາ	0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
9	ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ	0	0	6.38	6.85	7.37	7.92	8.52	12.22	17.55	25.20	36.17
		0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
		0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
		0	1	139.85	150.34	161.62	173.74	186.77	268.13	384.94	552.63	793.38
10	ອາຫານ	1	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
		1	1	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
		0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
11	ເຄື່ອງນຸ່ງຮົ່ມ	0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
12	ເຄື່ອງໃຊ້ທົ່ວໄປ	0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
13	ເຄື່ອງກິນຈັກ	0	0	102.98	110.70	119.00	127.93	137.52	197.43	283.43	406.91	584.17
17	ວັດຖຸດິບ	0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
		1	0	5.59	6.01	6.46	6.94	7.46	10.72	15.38	22.09	31.71
18	ຍານພາຫະນະ (ລົດຈັກ)	0	0	2.41	2.59	2.78	2.99	3.22	4.62	6.63	9.52	13.67
19	ຍານພາຫະນະ (ອຸປະກອນໜັກ)	0	0	1.44	1.54	1.66	1.78	1.92	2.75	3.95	5.67	8.14
21	ຍານພາຫະນະ (ລົດບັນທຸກສິນຄ້າ)	0	0	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
ລວມທັງໝົດ				1.21	1.23	1.25	1.28	1.30	1.45	1.67	1.98	2.42

ຂໍ້ມູນຈາກ: ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການ JICA.

ຕາຕະລາງການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນຜົນໄດ້ຮັບຂອງການຄາດຄະເນສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ. ປະລິມານການສົ່ງອອກບໍ່ໄດ້ລວມເອົາ
ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງແລະວັດຖຸດິບ ເພາະວ່າ VLP ຈະກວມເອົາພຽງແຕ່ສິນຄ້າທົ່ວໄປແລະອາດຈະກວມເອົາພຽງແຕ່ຂັ້ນຕອນການ
ປະຕິບັດງານທາງດ້ານພາສີສໍາລັບວັດສະດຸກໍ່ສ້າງແລະວັດຖຸດິບ.

ຕາຕະລາງ 4.9 ຜົນໄດ້ຮັບຈາກຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນອະນາຄົດຢູ່ທີ່ VLP

(ຫົວໜ່ວຍ: ໂຕນ)

ປີ ຫຼັງເປີດ VLC		1	5	10	15	20	25
		2018	2022	2027	2032	2037	2042
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	ປົກກະຕິ	558,808	721,637	1,004,015	1,409,405	1,991,396	2,826,918
	ຕໍ່າ	3,980	5,315	7,630	10,954	15,726	22,577
	ການແຊ່ແຂງ	1,461	1,952	2,802	4,022	5,774	8,290
ພາຫະນະ	ລົດ	1,832	2,446	3,512	5,042	7,238	10,392
	ລົດບັນທຸກ	32,421	42,664	60,429	85,931	122,544	175,106
	ລົດຈັກ	45,914	60,889	86,858	124,141	177,664	254,504
ລວມທັງໝົດ		644,416	834,903	1,165,246	1,639,496	2,320,343	3,297,787

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການ JICA .

ຕາຕະລາງການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນຜົນໄດ້ຮັບຂອງການຄາດຄະເນສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ ພິຈາລະນາຄວາມສາມາດຂອງ VLP, ເຊິ່ງເທົ່າກັບປະລິມານສິນຄ້າໃນ 10 ປີ ພາຍຫຼັງ VLP ເລີ່ມຕົ້ນດຳເນີນງານ. ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການນຳໃຊ້ປະລິມານສິນຄ້າໃນຕາຕະລາງດັ່ງລຸ່ມນີ້ເພື່ອການຄິດໄລ່ລາຍຮັບໃນອະນາຄົດ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ (ສິ່ງອອກ) ຊຶ່ງບໍ່ລວມ 'ວັດຖຸດິບ' ແລະ 'ອຸປະກອນກໍ່ສ້າງ' ໄດ້ມີການຄາດຄະເນໂດຍໃຊ້ວິທີດຽວກັນກັບ ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຂາເຂົ້າ (ນຳເຂົ້າ). ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບໍ່ມີການພິຈາລະນາທີ່ເຮັດດ້ວຍຂອບເຂດຈຳກັດຄວາມອາດສາມາດຂອງ VLP ເນື່ອງຈາກວ່າການລະດັບການນຳສິນຄ້າເຂົ້າມີນ້ອຍ.

ຕາຕະລາງ 4.10 ແຜນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຂອງ VLP ພາຍໃຕ້ການຈຳກັດຂີດຄວາມສາມາດ (ຂາເຂົ້າ)

(ຫົວໜ່ວຍ: ໂຕນ)

ປີ ພາຍຫຼັງເປີດ VLP		1	5	10	15	20	25
		2017	2021	2026	2031	2036	2041
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	ປົກກະຕິ	558,808	721,637	1,004,015	1,004,015	1,004,015	1,004,015
	ອຸປະກອນກໍ່ສ້າງ	3,980	5,315	7,630	7,630	7,630	7,630
	ແຊ່ແຂງ	1,461	1,952	2,802	2,802	2,802	2,802
ພາຫະນະ	ລົດ	1,832	2,446	3,512	3,512	3,512	3,512
	ລົດບັນທຸກ	32,421	42,664	60,429	60,429	60,429	60,429
	ລົດຈັກ	45,914	60,889	86,858	86,858	86,858	86,858
ລວມທັງໝົດ			834,903	1,165,246	1,165,246	1,165,246	1,165,246

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການ JICA.

ຕາຕະລາງ 4.11 ແຜນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າຂອງ VLP ພາຍໃຕ້ການຈຳກັດຄວາມອາດສາມາດ

(ຫົວໜ່ວຍ: ໂຕນ)

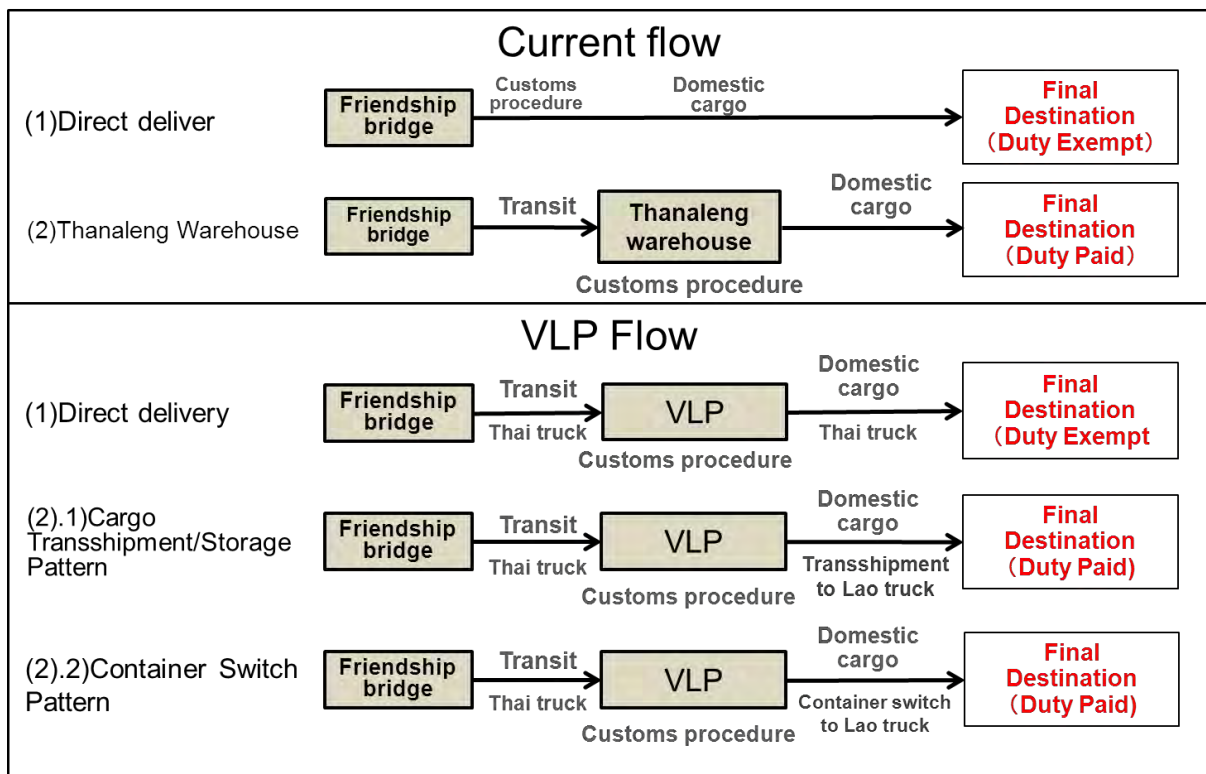
ປີ ພາຍຫຼັງເປີດ VLP		1	5	10	15	20	25
		2017	2021	2026	2031	2036	2041
ສິນຄ້າທົ່ວໄປ	ປົກກະຕິ	7,480	9,969	14,285	20,482	29,378	42,150
ອັດຕາສ່ວນນຳໜັກການນຳສິນຄ້າຂາເຂົ້າ			1.19%	1.23%	1.25%	1.27%	1.28%

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການ JICA .

4.4 ແຜນການດຳເນີນງານຂອງ VLP

4.4.1 ຂັ້ນຕອນການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ

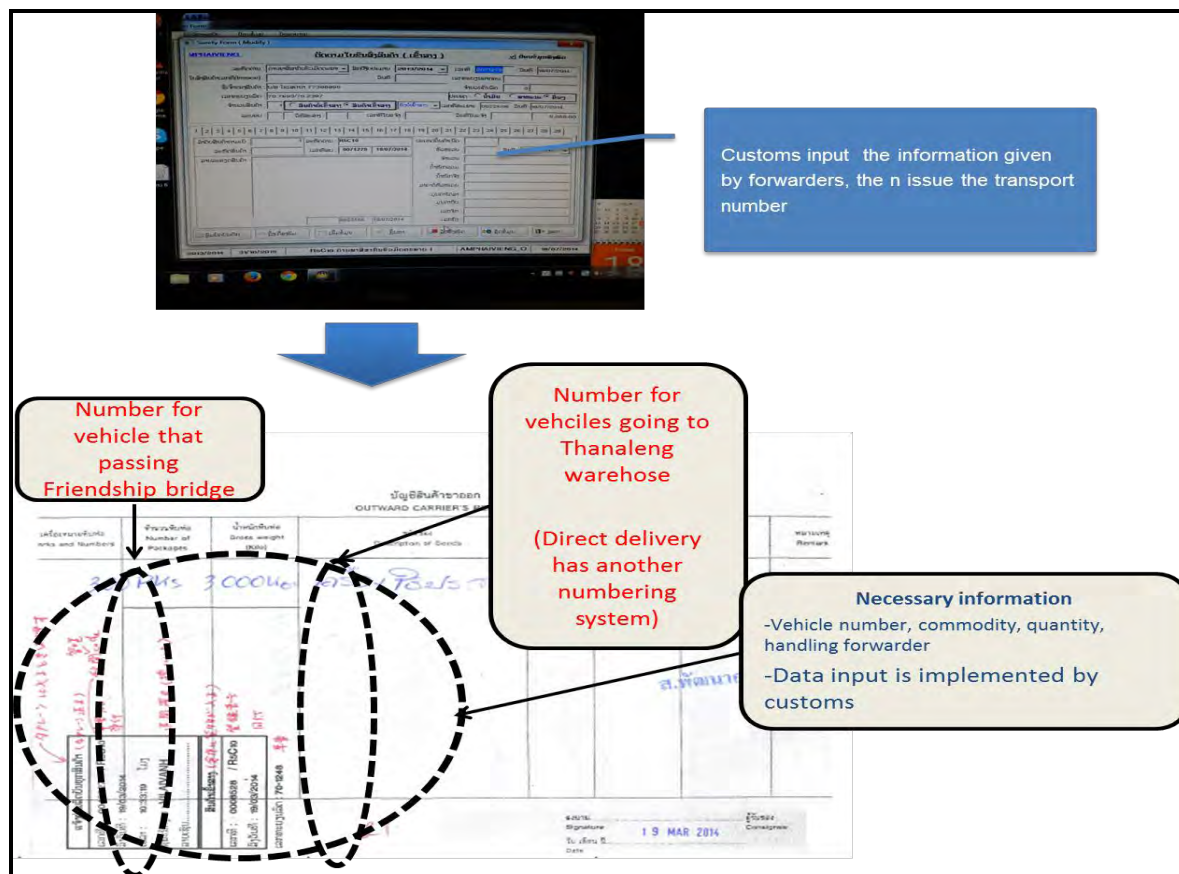
ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນລະຫວ່າງພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງມີສ່ວນຮ່ວມໃນກິດຈະກຳການນຳເຂົ້າ / ສົ່ງອອກເປັນສິ່ງສຳຄັນເພື່ອສ້າງຄວາມເຊື່ອໝັ້ນໃຫ້ກັນກັບການບໍລິການຈັດສົ່ງສິນຄ້າໃຫ້ໄດ້ຄຸນນະພາບ / ດີຂຶ້ນ. ຕາມທີ່ໄດ້ກ່າວຜ່ານມານີ້, ມັນໄດ້ມີການແນະນຳວ່າລົດບັນທຸກທີ່ນຳເຂົ້າທັງໝົດຄວນນຳເຂົ້າມາ ແລະ ສົ່ງຜ່ານ VLP ຄຽງຄູ່ກັບສິ່ງດັ່ງກ່າວນີ້, ມັນເປັນເຫດຜົນດີທີ່ຈະນຳສົ່ງສິນຄ້າຈາກການປະຕິບັດການເຄື່ອນໄຫວສິນຄ້າທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ (a) ຈັດສົ່ງສິນຄ້າໂດຍກົງ ແລະ (ຂ) ໃນຮູບແບບການນຳສິນຄ້າເກັບໄວ້ໃນສາງທ່ານາແລ້ງຕໍ່ (a) ຮູບແບບການສົ່ງໂດຍກົງ ແລະ ຮູບແບບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (b) . ຮູບແບບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄດ້ແບ່ງອອກເປັນອີກ (c) ຮູບແບບການເກັບ / ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ (d) ຮູບແບບການຈັດສົ່ງສິນຄ້າ (ເບິ່ງຮູບສະແດງ 4.4)



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 4.4 ຂະບວນການດຳເນີນງານໃນປະຈຸບັນ ແລະ ຂະບວນການດຳເນີນງານ VLP ທີ່ໄດ້ແນະນຳ

ແນວຄວາມຄິດຂອງການນຳສິນຄ້າ ແລະ ສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານ VLP ທີ່ສາມາດລົບລ້າງການປະຕິບັດການໃນການອອກໃບອະນຸຍາດຂົນສົ່ງຢູ່ທີ່ຂົວມິດຕະພາບໂດຍພະນັກງານພາສີ . ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມັນເປັນຄວາມຕ້ອງການລັບການ VLP ທີ່ຮູ້ສະຖານະພາບການຂົນສົ່ງກ່ອນສິນຄ້າມາຮອດສະນັ້ນມັນໄດ້ມີການແນະນຳວ່າ ບໍລິສັດຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຄວນຊື້ໃຫ້ເຫັນຮູບແບບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ດ່ານພາສີຢູ່ຂົວມິດຕະພາບສາມາດອອກອະນຸຍາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າບົນພື້ນຖານຂໍ້ມູນຂອງບໍລິສັດລຳລຽງສິນຄ້າແບບອັດຕະໂນມັດ ຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງານອັນໃຫມ່ນີ້ຕ້ອງການຂໍ້ມູນສຳລັບຮູບແບບການຂົນສົ່ງເທົ່ານັ້ນ, ດັ່ງນັ້ນຈະຫຼຸດຜ່ອນລົງເວລາສົ່ງຜ່ານສິນຄ້າທີ່ຂົວມິດຕະພາບ ແລະ ການບັນທຸກສິນຄ້າໃນໜ້າທີ່ບໍລິສັດແມ່ນມີໜ້າທີ່ນ້ອຍລົງ (ເບິ່ງຮູບ 4.5).

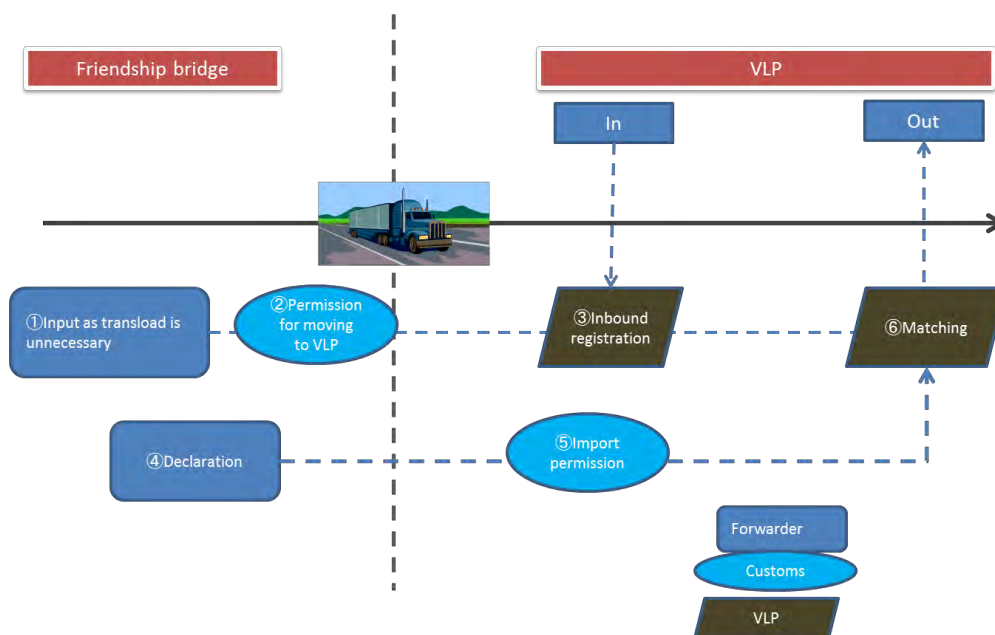


ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 4.5 ຂັ້ນຕອນການປ້ອນຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບພາສີທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ

(1) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍກົງ

ການສົ່ງສິນຄ້າໂດຍກົງບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງດຳເນີນການປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າໄດ້, ດັ່ງນັ້ນລົດບັນທຸກສິນຄ້າຂາເຂົ້າ ແລະ ຂາອອກລົດມີຈຳນວນຕົວເລກຂອງພາຫະນະດຽວກັນ. ພາລະບົດບາດຂອງ VLP ແມ່ນເພື່ອກວດສອບຈຳນວນພາຫະນະ ຫລື ໃບອະນຸຍາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (ເບິ່ງ②ໃນຮູບທີ່ 4.6) ແລະບໍ່ວ່າຈະໄດ້ຮັບໃບອະນຸຍາດສິນຄ້າທາງດ້ານຫຼືບໍ່.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ ICA.

ຮູບທີ່ 4.6 ຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງານຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍກົງ

ຂັ້ນຕອນສໍາລັບການຈັດສົ່ງສິນຄ້າໂດຍກົງມີດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

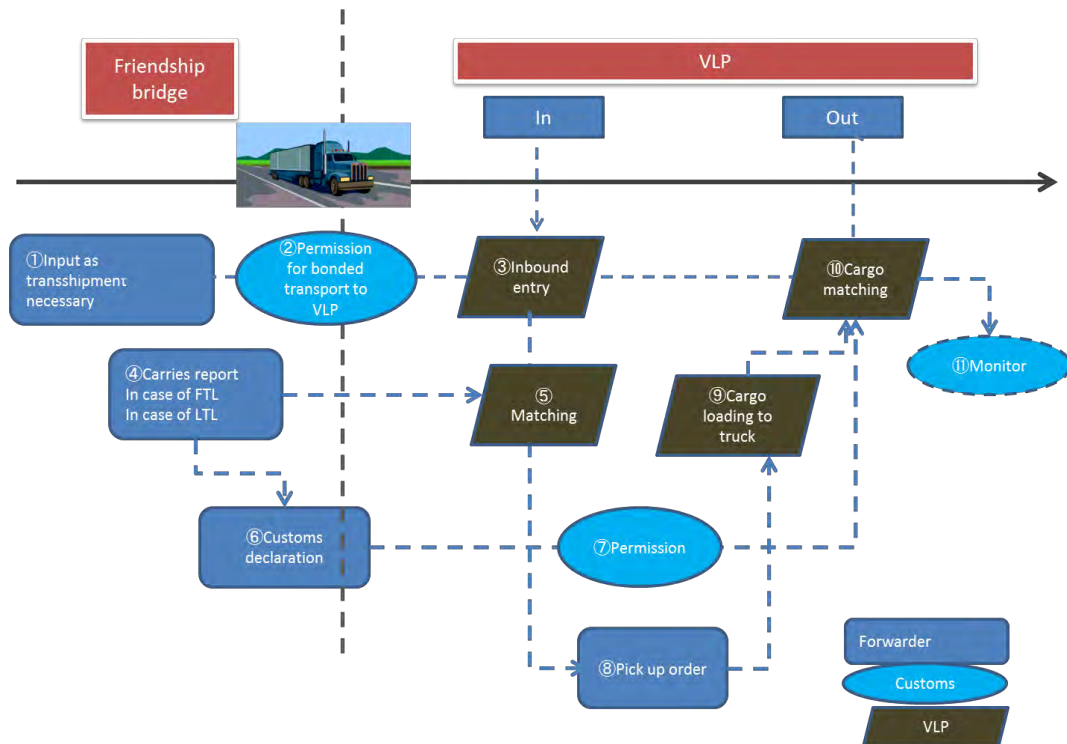
- ① ຂັ້ນຕອນກວດຄົ້ນເຂົ້າເມືອງເຂົ້າສໍາລັບໄຊເຟີ ແລະ ລົດບັນທຸກ.
- ② ຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊື້ໃຫ້ເຫັນເຖິງສະຖານະພາບຂອງລົດບັນທຸກ ຄື ກັນກັບການນໍາສົ່ງສິນຄ້າໂດຍກົງ (ການປະຕະບັດງານປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າທີ່ບໍ່ຈໍາເປັນ).
- ③ ພະນັກງານພາສີທີ່ປະຈຳຢູ່ຂົວມິດຕະພາບອະນຸຍາດການເຄື່ອນທີ່ຂອງລົດບັນທຸກຢ່າງອັດຕະໂນມັດໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ທີສອງ ② ແລະ ອອກຈໍານວນການອະນຸມັດຕໍ່ກັນກັບ VLPD. ລົດບັນທຸກທີ່ແລ່ນຢູ່ໃນເສັ້ນທາງຂອງຕົນ ແລະ ເຄື່ອນທີ່ໄປຫາ VLP.
- ④ ລົດບັນທຸກໄດ້ເດີນທາງມາເຖິງ VLP ແລະ ລົງທະບຽນ.
- ⑤ ການລົງທະບຽນ ການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າດ້ວຍລະບົບ ASYCUDA (ມີການດໍາເນີນງານໄປພ້ອມໆກັນກັບຂໍ້ທີ ③)
- ⑥ ພະນັກງານພາສີບັນອອກໃບອະນຸຍາດນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ.
- ⑦ ລົດບັນທຸກໄດ້ຖືກສົ່ງຈາກ VLP ຫຼັງຈາກ ການກວດກາເອກະສານຂອງລົດທີ່ມີຂໍ້ມູນຄົງກັນ ແລະ ຂໍ້ມູນແຈ້ງການກ່ຽວກັບພາສີ.

(2) ສິນຄ້າປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າຮູບແບບ

1) ສິນຄ້າປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ / ການເກັບຮັກສາຮູບແບບການ

ຮູບແບບນີ້ຕ້ອງຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ການດໍາເນີນງານການເກັບຮັກສາສິນຄ້າ (ເຖິງແມ່ນບົນພື້ນຖານຊົ່ວຄາວ). ສິນຄ້າທີ່ບັນຈຸໄດ້ລົງທະບຽນຢູ່ VLP ແລະ ໄດ້ເຊື່ອມຕໍ່ ແລະ ຖືກກັນກັບຂໍ້ມູນການແຈ້ງພາສີ / ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການອະນຸມັດ. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າແມ່ນມີພຽງແຕ່ໃນເວລາທີ່ສິນຄ້າບໍ່ມີໃນສາງດ້ວຍການແຈ້ງການທາງດ້ານພາສີ / ຂະບວນການອະນຸມັດ. ຖ້າຫາກວ່າຂໍ້ມູນການຈັດທະບຽນສິນຄ້າຈະຖືກນໍາໃຊ້ສໍາລັບຮັບເອົາການສົ່ງສິນຄ້າ, ມັນເປັນປະໂຫຍດໃຫ້ກັບຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າຖືກບັງຄັບໃຫ້ປັບປຸງແກ້ໄຂຂໍ້ມູນສິນຄ້າ (ບົດລາຍງານຜູ້ປະຕິບັດການຈັດສົ່ງສິນຄ້າ) ເຂົ້າໄປໃນພື້ນຖານນໍາເຂົ້າສິນຄ້າທີ່ເປັນຈິງ)⑤ ໃນຮູບ 4.7, ການດໍາເນີນງານຂະໜານກັບຂໍ້②ແມ່ນມີຫວັງແຕ່ໄດ້ມີການນໍາໃຊ້ການປະຕິບັດພາຍຫຼັງ . ນອກຈາກນັ້ນ, ການກໍາ

ນິດສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າ FTL ຫຼື ການສົ່ງລວມລົດບັນທຸກ ເປັນສິ່ງຈຳເປັນ. ຖ້າຜູ້ລຳລຽງສິນຄ້າສາມາດກຳນົດ FTL ໄດ້ (ກໍລະນີ F) ແລະ ສິນຄ້າສົ່ງລວມ (ກໍລະນີ C), ຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງານເປັນສິ່ງຈຳເປັນສຳລັບກໍລະນີ C. ເພື່ອທີ່ຈະດຳເນີນງານສິ່ງດັ່ງກ່າວນີ້, ການສຶກສາດ້ານວິຊາການແມ່ນກໍ່ຍັງມີຄວາມຈຳເປັນ.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 4.7 ຂັ້ນຕອນໃນເກັບຮັກສາ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

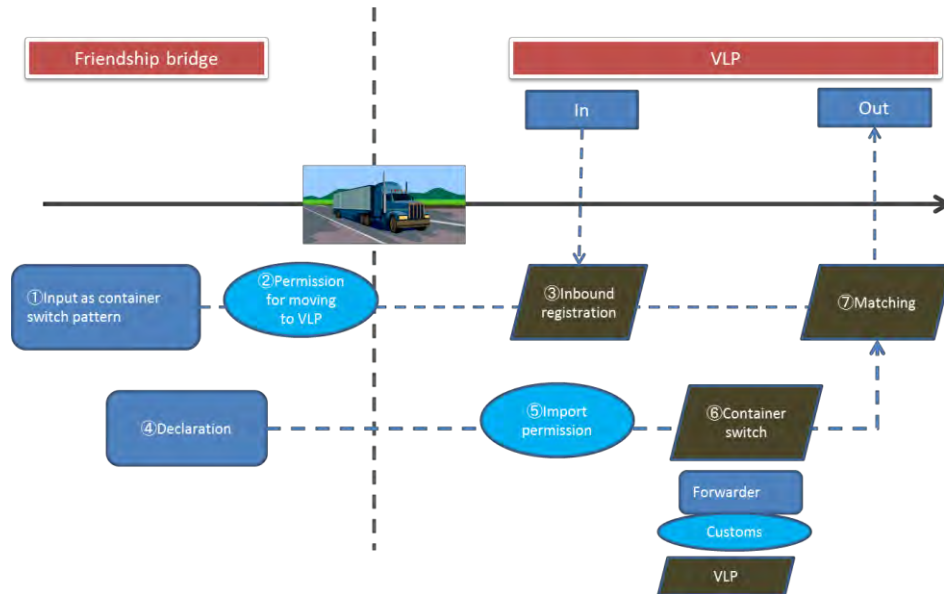
ເນື້ອໃນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ແມ່ນຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງານສຳລັບວິທີການເກັບ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ :

- ① ຂັ້ນຕອນການກວດຄົ້ນເຂົ້າເມືອງສຳລັບຄົນຂັບລົດ ແລະ ລົດບັນທຸກ.
- ② ຜູ້ຂົນສົ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງສະຖານະພາບຂອງລົດບັນທຸກ ຄືກັນກັບການດຳເນີນງານສຳລັບການເກັບ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າເປັນສິ່ງທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນ.
- ③ ພາສີສິນຄ້າທີ່ເຂົ້າອອກທີ່ຢູ່ຂົວມິດຕະພາບອະນຸມັດໃຫ້ມີການເຄື່ອນໄຫວຂອງລົດຢ່າງອັດຕະໂນມັດ ແລະ ອອກຈຳນວນໃບອະນຸຍາດໃຫ້ກັນກັບສະຖານທີ່ VLP ລົດທີ່ແລ່ນໃນເສັ້ນທາງຂອງຕົນແລະເຄື່ອນທີ່ໄປຫາສະຖານທີ່ VLP. ສິນຄ້ານຳເຂົ້າຢູ່ທີ່ VLP.
- ④ ການປັບປຸງຂໍ້ມູນສິນຄ້າກ່ຽວກັບພື້ນຖານຂໍ້ມູນຕົວຈິງຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງເພື່ອແກ້ໄຂການສັງລວມສິນຄ້າ ແລະ FTL (ການລາຍງານຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ)
- ⑤ ການເຊື່ອມຕໍ່ຂໍ້ມູນ ③ ແລະ ④ ດ້ວຍ VLP. ອອກອະນຸຍາດສິນຄ້າຂາອອກ/ຈຳນວນການລົງທະບຽນ.
- ⑥ ການແຈ້ງພາສີດ້ວຍລະບົບ ASYCUDA.
- ⑦ ການອະນຸຍາດພາສີ.
- ⑧ ຮັບເອົາໃບສົ່ງສິນຄ້າຈາກຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າບົນພື້ນຖານຂໍ້ມູນຂໍ້ທີ ③ ແລະ ຂໍ້ທີ ⑤.
- ⑨ ການບັນທຸກສິນຄ້າບົນພື້ນຖານຮັບເອົາອໍເດີສິນຄ້າ ຂໍ້ທີ ⑧.
- ⑩ ການນຳສົ່ງສິນຄ້າຫຼັງຈາກເຮັດໃຫ້ການນຳສິນຄ້າເຂົ້າ / ການລົງທະບຽນຂໍ້ມູນ ແລະ ຂໍ້ມູນອະນຸຍາດພາສີນຳສິນຄ້າເຂົ້າອອກຂໍ້

ມູນຕົງກັນ.

- ⑪ ພາສີສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ-ອອກສາມາດຕິດຕາມສິນຄ້າ / ການແຈ້ງການຂໍ້ມູນ.

2) ແບບແຜນຂອງການຊັບປ່ຽນຕູ້ຄອນເທນເນີ



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 4.8 ຂະບວນການວິທີການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕູ້ຄອນເທນເນີ

ຂັ້ນຕອນວິທີການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕູ້ຄອນເທນເນີມີດັ່ງນີ້:

- ① ຂັ້ນຕອນການກວດຄົ້ນເຂົ້າເມືອງເຂົ້າສໍາລັບຄົນຂັບລົດແລະລົດບັນທຸກ.
- ② ຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງສະຖານະພາບຂອງລົດຄືກັນກັບຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕູ້ຄອນເທນເນີແມ່ນເປັນສິ່ງຈໍາເປັນ.
- ③ ພາສີສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ-ອອກຢູ່ຂົວມິດຕະພາບອະນຸຍາດໃຫ້ລົດບັນທຸກມີການເຄື່ອນໄຫວໄດ້ ແລະ ອອກໃບອະນຸຍາດຈໍານວນການອະນຸມັດຕໍ່ກັນກັບ VLP. ລົດທີ່ແລ່ນໃນເສັ້ນທາງຂອງຕົນ ແລະ ເຄື່ອນທີ່ໄປຫາສະຖານທີ່ VLP ໄດ້.
- ④ ລົດບັນທຸກມາຮອດສະຖານທີ່ VLP ແລະ ການຈົດທະບຽນ.
- ⑤ ການແຈ້ງການທາງດ້ານພາສີດ້ວຍລະບົບ ASYCUDA.
- ⑥ ການອະນຸຍາດສິນຄ້າພາສີທີ່ນໍາເຂົ້າ-ອອກ
- ⑦ ການດໍາເນີນງານຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕູ້ຄອນເທນເນີ.
- ⑧ ຂໍ້ມູນທີ່ກົງກັນກັບຂໍ້ມູນສິນຄ້າຂອງຕູ້ຄອນເທນເນີ (ຈໍານວນຕູ້ຄອນເທນເນີ) ແລະ ຂໍ້ມູນທີ່ມີການອະນຸຍາດທາງດ້ານພາສີ. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ສິນຄ້າຕູ້ຄອນເທນເນີໄດ້ຖືກນໍາສົ່ງ

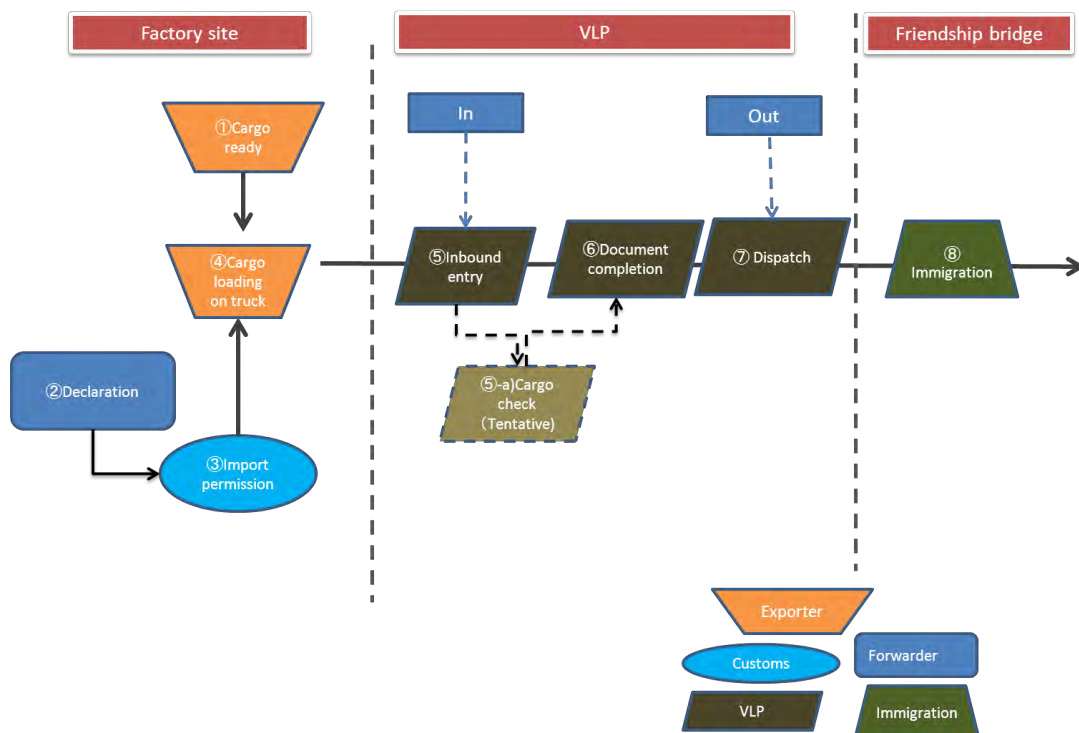
4.4.2 ຂັ້ນຕອນການນໍາສົ່ງສິນຄ້າຂາອອກ

VLP ວາງແຜນປະຕິບັດໂຮງງານຜະລິດສິນຄ້າຕູ້ຄອນເທນເນີ ແລະ ການສັງລວມສິນຄ້າສົ່ງອອກ. ປະຈຸບັນ, ນັບຕັ້ງແຕ່ໂຮງງານຜະລິດສິນຄ້າແມ່ນໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດໍາເນີນການຜະລິດຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ, ມັນເປັນສິ່ງທີ່ບໍ່ຈໍາເປັນສໍາລັບສິນຄ້າຕູ້ຄອນເທນເນີທີ່ຕິດກັບ VLP ສໍາລັບຈຸດປະສົງໃນການເກັບພາສີ ແລະ ການດໍາເນີນງານການບັນຈຸສິນຄ້າຕູ້ຄອນເທນເນີ. ເທົ່າທີ່ VLP ບໍ່ສາມາດສະໜອງການບໍລິການເສີມບາງຢ່າງ, ບັນຈຸສິນຄ້າຄອນເທນເນີທີ່ສົ່ງອອກແມ່ນບໍ່ຈໍາເປັນທີ່ຈະຕິດພັນກັນກັບ VLP. VLP ຈະ

ສະໜອງການບໍລິການກວດກາເອກະສານ ແລະ ການຈັດສົ່ງຕູ້ຄອນເທນເນີບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈົນກ່ວາການກວດກາເອກະສານມີການກວດກາແລ້ວ. ການດຳເນີນງານຜົນເຮັດໃຫ້ເກີດຜົນໃນການຫຼຸດຜ່ອນການດຳເນີນງານທີ່ດ່ານຊາຍແດນຂອງໜ່ວຍງານອື່ນໆຢູ່ທີ່ຂົວມິດຕະພາບ.

(1) ໂຮງງານຜະລິດຂະບວນຕູ້ຄອນເທນເນີສິນຄ້າ

VLP ຈະສະໜອງໜ້າທີ່ກວດກາເອກະສານ, ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມແອອັດ / ລໍຖ້າຍານພາຫະນະທີ່ຢູ່ຂ້າງຖະໜົນຫົນທາງຫຼືຈຸດຊາຍແດນໂດຍຫລີກລ້ຽງເອກະສານທີ່ບໍ່ຄົບຖ້ວນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ມີການສະໜອງເພື່ອຄຸມຂະບວນບັນດາລົດບັນທຸກພາຍໃຕ້ການແຈ້ງການອັນດຽວກັນສໍາລັບການສົ່ງສິນຄ້າໄປພ້ອມໆກັນ.



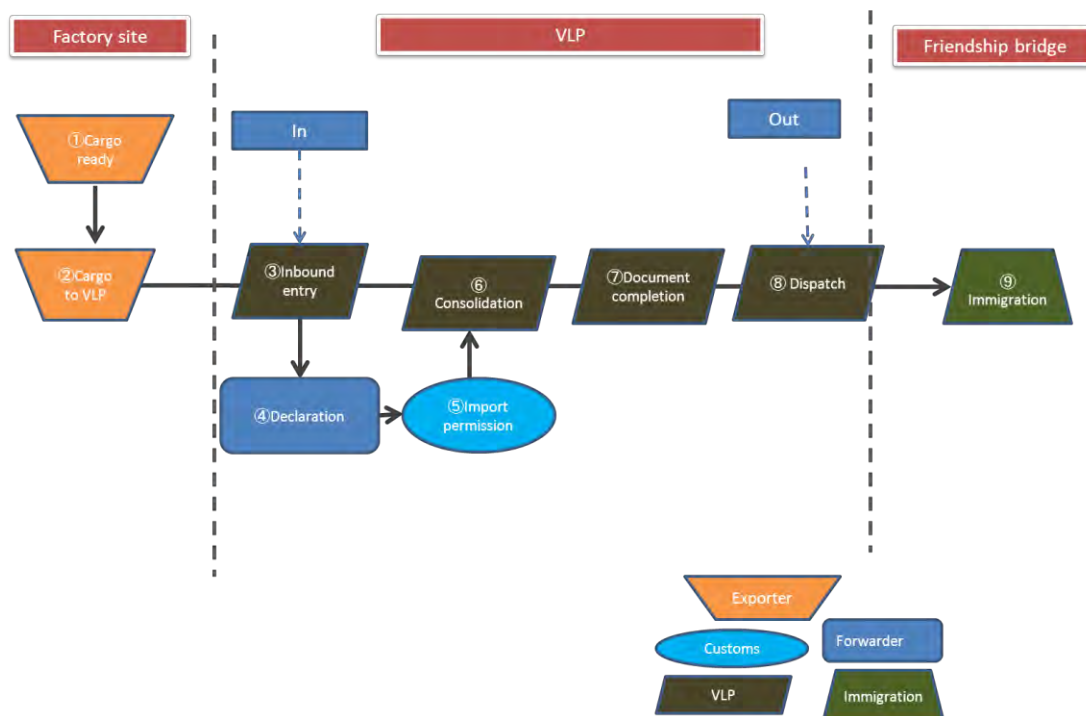
ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 4.9 ຂັ້ນຕອນການດຳເນີນງານຂອງໂຮງງານຜະລິດຂະບວນຕູ້ຄອນເທນເນີສິນຄ້າ

- ① ຄວາມພ້ອມຂອງສິນຄ້າ
- ② ການແຈ້ງການກ່ຽວກັບພາສີ (ການດຳເນີນງານຂະໜານກັບ①ແມ່ນມີ)
- ③ ການອະນຸຍາດທາງດ້ານພາສີ
- ④ ສິນຄ້າທີ່ບັນຈຸເກັບໄວ້ໃນຕູ້ຄອນເທນເນີ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄປຫາສະຖານທີ່ VLP.
- ⑤ VLP ຂາເຂົ້າ (ອຸປະກອນການກວດກາສິນຄ້າດ້ວຍເຄື່ອງ X-ray ໃນປະຈຸບັນແມ່ນເອື້ອອຳນວຍທີ່ຈະຍ້າຍສິນຄ້າອອກໄປຫາ VLP ຈາກດ່ານຂອງລັກສະນະ "ການບໍລິການສິນຄ້າຜ່ານຈຸດດຽວ").
- ⑥ ການກວດກາເອກະສານ ການອະນຸຍາດສິນຄ້າທາງດ້ານພາສີ, ອະນຸຍາດໃຫ້ຍານພາຫະນະ, ການລາຍງານລົດບັນທຸກແລະອື່ນໆ.
- ⑦ ການຈັດສົ່ງສິນຄ້າຕູ້ຄອນເທນເນີ.
- ⑧ ກວດຄົ້ນເຂົ້າເມືອງຂັ້ນສຸດທ້າຍຢູ່ທີ່ຂົວມິດຕະພາບ.

(2) ການສັງລວມການສົ່ງອອກສິນຄ້າ

ການສັງລວມຂໍ້ມູນແນ່ໃສ່ຈາກສິນຄ້າຂະໜາດນ້ອຍຫາລະດັບບ່ອນທີ່ສິນຄ້າທີ່ບັນຈຸໄວ້ໃນຕູ້ຄອນເທນເນີ ແມ່ນຈຳນວນໜຶ່ງໃຊ້ບໍ່ໄດ້ຜົນ. ຫຼັງຈາກເກັບພາສີແລ້ວໄດ້ປະຕິບັດການດໍາເນີນງານໃນການສັງລວມສິນຄ້າຂອງລະບົບ VLP ກັບຜູ້ຂົນສົ່ງອື່ນໆ.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ ICA.

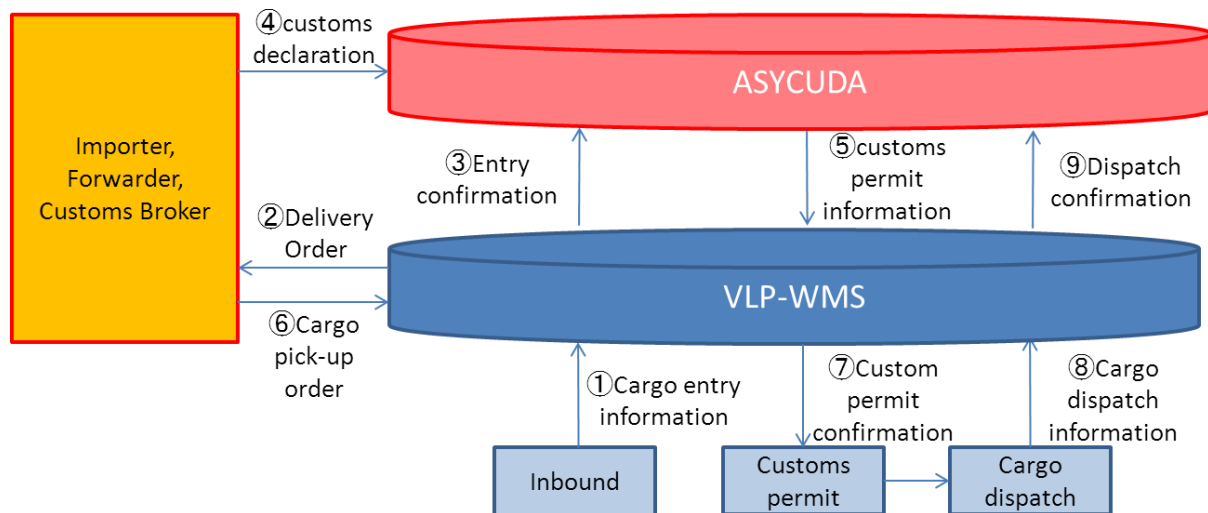
ຮູບທີ່ 4.10 ຂັ້ນຕອນການລວບລວມສິນຄ້າທີ່ສົ່ງອອກ

- ① ສິນຄ້າທີ່ກຽມພ້ອມ.
- ② ຈັດສົ່ງສິນຄ້າໄປຫາ VLP.
- ③ ການນໍາສິນຄ້າເຂົ້າຂອງ VLP.
- ④ ການແຈ້ງພາສີ.
- ⑤ ໃບອະນຸຍາດທາງດ້ານພາສີ.
- ⑥ ການສັງລວມ.
- ⑦ ການກະກຽມເອກະສານ (ການອະນຸມັດທາງດ້ານພາສີ, ການອະນຸມັດຍານພາຫນະ, ການລາຍງານລົດບັນທຸກສິນຄ້າ ແລະ ອື່ນໆ).
- ⑧ ການຈັດສົ່ງສິນຄ້າຂອງຕູ້ຄອນເທນເນີ.
- ⑨ ການກວດສອບສິນຄ້ານໍາເຂົ້າຢູ່ທີ່ຂົວມິດຕະພາບ.

4.4.3 ລະບົບຄຸ້ມຄອງສາງ

ບໍ່ໄດ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າໂດຍກົງແຕ່ບໍ່ມີແບບແຜນໃນການປ່ຽນຖ່າຍຕູ້ຄອນເທນເນີຄືເປັນສິ່ງຈຳເປັນສໍາລັບການປະຕິບັດງານໃນການປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ. ໃນອີກດ້ານໜຶ່ງ, ການປ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າສິນຄ້າໄດ້ / ຮູບແບບການເກັບຮັກສາສິນຄ້າຕ້ອງມີສາງຄັງເກັບສິນຄ້າ.

ພິຈາລະນາເຖິງມາດຕະຖານການບໍລິການທີ່ບໍ່ໄດ້ຄຸນນະພາບຂອງສາງທ່ານາແລ້ງໃນປະຈຸບັນ, ສະໜອງການປະຕິບັດງານຂອງສາງຄັງສິນຄ້າທີ່ມີຄຸນນະພາບແມ່ນຄວາມສາມາດຫຼັກສໍາລັບ VLP ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຮັບຜົນໄວ, ການບໍລິການສາງເກັບສິນຄ້າທີ່ມີມູນຄ່ານ້ອຍ ແລະ ແນ່ນອນ, . ການຕິດຕັ້ງລະບົບຄຸ້ມຄອງສາງ ຫຼື WMS ທີ່ທັນສະໄໝເປັນສິ່ງທີ່ຈໍາເປັນ ແລະ ຂາດບໍ່ໄດ້ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍການບໍລິການຄຸນນະພາບນີ້ໃນຂະນະດຽວກັນກໍມີການຫຼີກເວັ້ນການນໍາໃຊ້ຄູ່ມືໃນການບັນທຶກຂໍ້ມູນຕ່າງໆ ການໃຊ້ເວລາ ແລະ ການດໍາເນີນງານທີ່ບໍ່ເປັນໂຫຍດ. ລະບົບຄຸ້ມຄອງພາສີ ຫຼື WMS ແມ່ນຍັງມີປະສິດພາບໃນການສົ່ງເສີມການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນລະຫວ່າງພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ຜູ້ລໍາລຽງສິນຄ້າ, ລູກຄ້າ, ພາສີ ແລະ VLP ແລະ ການແຈ້ງການການເຊື່ອມຕໍ່ຂໍ້ມູນ ແລະ ການແຈ້ງການກ່ຽວກັບສິນຄ້າ (ເບິ່ງຮູບສະແດງ 4.11).



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 4.11 ການເຊື່ອມຕໍ່ຂໍ້ມູນໃນລະບົບ ASYCUDA ແລະ ລະບົບ ການຄຸ້ມຄອງສາງ WMS

4.4.4 ພາສີ

ການສະແດງລາຍໄດ້ VLP ປັບປຸງລະບົບອັດຕາພາສີຂອງສາງທ່ານາແລ້ງຊຶ່ງແມ່ນອະນຸຍາດຈາກລັດຖະບານ. ການທົບທວນຄືນຂອງອັດຕາພາສີໄດ້ຖືກກໍານົດໃນທຸກໆຫ້າປີ; ຄັ້ງລ້າສຸດໄດ້ຖືກປະຕິບັດໃນປີ 2009, ໃນປີ 2014 ບໍ່ໄດ້ເຮັດການທົບທວນ ຫຼື ດັດແກ້. ນອກຈາກການອັດຕາພາສີຂັ້ນພື້ນຖານນີ້, ການເກັບຄ່າບໍລິການເພີ່ມເຕີມແລະຄ່າບໍລິການທີ່ໄດ້ຖືກອະນຸຍາດໃນການເກັບພາສີ. ນີ້ເປັນການປະຕິບັດທີ່ສໍາຄັນສໍາລັບການ VLP ໄດ້ເນື່ອງຈາກວ່າລາຍຮັບແມ່ນຕັ້ງຂຶ້ນໄດ້ໂດຍການປ່ຽນແປງຄ່າບໍລິການໃນເວລາປ່ຽນແປງຂອງອັດຕາເງິນເຟີ້ / ການປ່ຽນແປງອັດຕາພາວະເງິນຝືດ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ຢາກເຮັດໃຫ້ຜູ້ນໍາໃຊ້ລະບົບພາສີມີຄວາມສິ້ນເຄີຍຕໍ່ກັບລະບົບ ແລະ ມັນຍັງເປັນສິ່ງຕ້ອງການອີກດ້ວຍຍ້ອນວ່າລະບົບທີ່ໃຊ້ປະຈຸບັນນີ້ເປັນລະບົບທີ່ມີລາຍລະອຽດຕ່າງໆແຕ່ພາກສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວແມ່ນຍັງຄົງບໍ່ທັນໄດ້ນໍາໃຊ້ເທື່ອ

4.5 ບັນຫາການປະຕິບັດ

ພິຈາລະນາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງການດໍາເນີນງານລະບົບ VLP, ບັນຫາຕ່າງໆຕໍ່ໄປນີ້ຄວນໄດ້ຮັບການປະຕິບັດງານດັ່ງລາຍລະອຽດດັ່ງລຸ່ມນີ້.

4.5.1 ການເຊື່ອມໂຍງຂໍ້ມູນລະຫວ່າງພາສີ

ຈຳນວນໃບອະນຸຍາດຂົນສົ່ງແມ່ນອອກໂດຍຫ້ອງການພາສີຂົວມິດຕະພາບທີ່ບໍ່ໄດ້ເຊື່ອມໂຍງກັນກັບຈຳນວນຕົວເລກທີ່ປະກາດແຈ້ງການຕົວຈິງ. ສິ່ງນີ້ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກທີ່ຈະເຊື່ອມໂຍງຂໍ້ມູນຕົວເລກຕາມການປະກາດແຈ້ງການ ແລະ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານຍານພາຫະນະ / ສິນຄ້າ.

4.5.2 ການປະສານງານກັບ ASYCUDA

ການທົບທວນຄືນດ້ານວິຊາການເປັນສິ່ງຈຳເປັນສໍາລັບການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນດ້ວຍລະບົບ ASYCUDA. ໂດຍສະເພາະ, ການເຊື່ອມຕໍ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານກ່ຽວກັບລົດບັນທຸກ, ຂໍ້ມູນຂ່າວທາງດ້ານສິນຄ້າ ແລະ ພາສີແມ່ນເປັນສິ່ງສໍາຄັນ. ບົນພື້ນຖານມາດຕະຖານລະດັບໂລກ, ມັນເປັນເລື່ອງປົກກະຕິທີ່ຈະຢຸດຂໍ້ມູນສິນຄ້າທີ່ໄດ້ບັນທຸກຕໍ່ກັບພື້ນຖານການນໍາສິນຄ້າເຂົ້າໃນຕົວຈິງ. ສປປ ລາວ ຄວນພິຈາລະນາຮັບຮອງການປະຕິບັດການດັ່ງກ່າວ. ຕົວຢ່າງ, ຂໍ້ມູນການແຈ້ງພາສີສາມາດເຊື່ອມໂຍງຂໍ້ມູນສິນຄ້າທີ່ໄດ້ເຊື່ອມກັບຈຳນວນສາຂາໃນຈຳນວນລົດບັນທຸກ.

4.5.3 ການຮ່ວມມືກັບບໍລິສັດຈັດສົ່ງສິນຄ້າ

ໂດຍຫຼັກການແລ້ວ, ການປ້ອນຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບສິນຄ້າ / ລົດບັນທຸກໄດ້ຮັບການປະຕິບັດງານໂດຍບໍລິສັດຈັດສົ່ງລ່າລຽງສິນຄ້າ ເພາະວ່າພວກເຂົາຮູ້ລາຍລະອຽດລັກສະນະຂອງສິນຄ້າ ແລະ ສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນຄວາມເປັນຈິງແລ້ວມັນກໍ່ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນ. ຂໍ້ມູນຈະຖືກປ້ອນໂດຍພາສີບົນພື້ນຖານລາຍລະອຽດຂອງຂໍ້ມູນຈາກບໍລິສັດຈັດສົ່ງສິນຄ້າ. ນີ້ແມ່ນວິທີການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ສໍາຄັນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ປ້ອນເຂົ້ານັ້ນແມ່ນໄດ້ເປີດເຜີຍໃຫ້ກັນກັບສາງທ່ານນາແລ້ງ.

ການພັດທະນາຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານເຕັກໂນໂລຊີ (IT) ແມ່ນບໍ່ພຽງພໍໃນອຸດສາຫະກຳການຈັດສົ່ງສິນຄ້າ, ເຮັດໃຫ້ມີການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານໂດຍເປັນເຄືອຂ່າຍທາງດ້ານ IT ທີ່ເປັນໄປໄດ້ຍາກ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄວນພິຈາລະນາ ວິທີການ ແລະ ເຄື່ອງມືທີ່ເໝາະສົມຕ່າງໆເພື່ອຮັບເອົາການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ. ໃນທາງເລືອກ ອາດຈະມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ VLP ໄດ້ກາຍເປັນຫນຶ່ງອຸປະກອນ ແລະ ວິທີການທີ່ປ້ອນ ແລະ ເກັບກຳຂໍ້ມູນໃນນາມບໍລິສັດຈັດສົ່ງສິນຄ້າ. ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນເປັນສິ່ງສໍາຄັນທີ່ລະບຸສິ່ງທີ່ເຮັດໃຫ້ການສັນຈອນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກລຳບາກ ແລະ ການພິຈາລະນາວິທີການແກ້ໄຂແມ່ນວຽກງານທີ່ສໍາຄັນ. ເພື່ອເຮັດສິ່ງດັ່ງກ່າວນີ້, ອົງກອນໄຈກ້າໄດ້ວາງແຜນ ແລະ ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນເຂົ້າໃນວຽກງານດັ່ງກ່າວນີ້ຢ່າງເຕັມເມັດເຕັມໜ່ວຍ. ແຜນການສໍາລັບການດຳເນີນງານຂອງການຄວນຈະໄດ້ຮັບການກະກຽມກ່ອນການເປີດລະບົບ VLP ໄດ້.

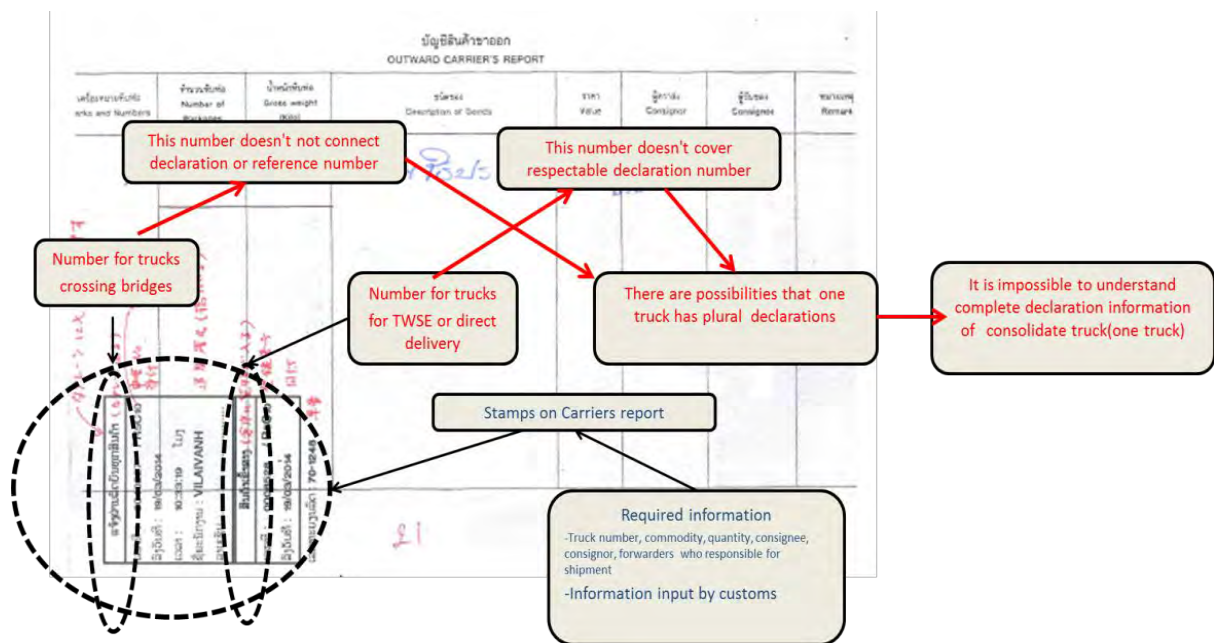
4.5.4 ການສົ່ງເສີມໂຄງການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ

ຕ້ອງການທີ່ຈະສ້າງຕົວສົ່ງການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນກ່ອນການເປີດລະບົບ VLC ຖ້າບໍ່ມີ ມາດຕະຖານການບໍລິການກໍ່ຍັງມີຢູ່ໃນລະດັບປະຈຸບັນນີ້ ເພື່ອຈະປະຕິບັດງານຕໍ່ກັບສິ່ງນັ້ນ ຫຼັກການດຳເນີນງານດັ່ງກ່າວນີ້ຈະໄດ້ປະຕິບັດຕາມບາດກ້າວດັ່ງລາຍລະອຽດລຸ່ມນີ້.

- ① ສັນຍາສໍາລັບຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງານຂອງ VLP ໃນບັນດາຜູ້ທີ່ຖືຜິດປະໂຫຍດຮ່ວມກັນ.
- ② ການອອກແບບການແບ່ງປັນຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໃນການປ້ອນຂໍ້ມູນ, ແລະ ສິ່ງທີ່ເປັນອຸປະກອນທີ່ຖືກນໍາໃຊ້ໃນການນໍາສົ່ງຂໍ້ມູນ.
- ③ ກຳນົດປະຫວັດຄວາມເປັນມາທາງດ້ານກົດຫມາຍ.
- ④ ຜູ້ຊ່ວຍທາງດ້ານວິຊາການໃນການເຊື່ອມຕໍ່ລະບົບ ASYUCDA ແລະ VLP.
- ⑤ ການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດ.

ການກວດກາເອກະສານລົດບັນທຸກ ບົດລາຍງານຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນ ສປປ ລາວ ສະແດງໃຫ້ເຫັນສະຖານະການປະຈຸບັນວ່າການ

ແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນແມ່ນບໍ່ໄດ້ບັນລຸຜົນໄດ້ (ເບິ່ງຮູບສະແດງ 4.12).



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 4.12 ຂໍ້ມູນທີ່ຢູ່ໃນຄໍາແນະນໍາ ແລະ ບົດລາຍງານຂອງຜູ້ຈັດສົ່ງສິນຄ້າ

ພາກທີ 5 ແຜນພັດທະນາທາງດ້ານກາຍະພາບ

5.1 ສະຖານທີ່ແລະເງື່ອນໄຂທາງດ້ານກາຍະພາບ

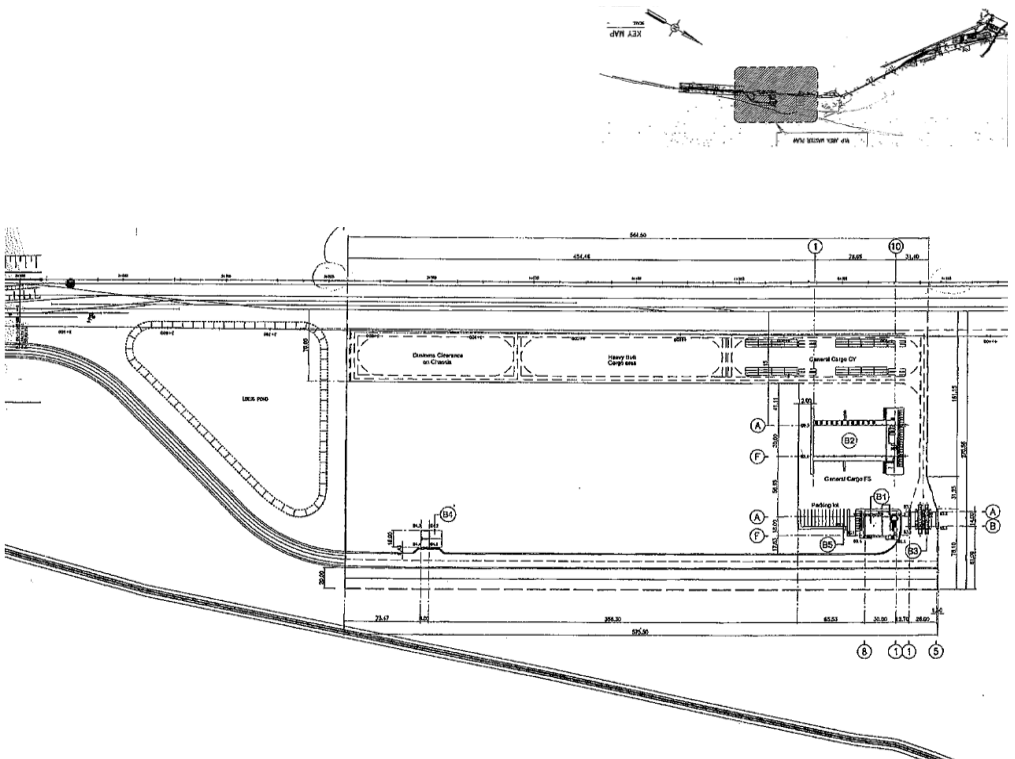
5.1.1 ການຄັດເລືອກຂອງທີ່ຕັ້ງໂຄງການ

ຄຽງຄູ່ກັບການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໂດຍອົງການ JICA (2011) ການສໍາຫຼວດນີ້ແມ່ນອີງໃສ່, ການສໍາຫຼວດກ່ຽວກັບການຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ ຈາກສະຖານີວຽງຈັນໄດ້ດໍາເນີນໂດຍການສະໜັບສະໜູນຈາກລັດຖະບານໄທ. ການສໍາຫຼວດນີ້ບໍ່ພຽງແຕ່ປະກອບໃຫ້ເປັນແຜນສະຖານີວຽງຈັນໃຫມ່ແຕ່ຍັງເປັນແຜນເດີ່ນບັນຈຸສິນຄ້າ (CY) ເຊິ່ງມີແຜນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ (ເບິ່ງຮູບສະແດງ 5.1). ສໍາລັບເຫດຜົນນີ້, ອົງການ JICA ແລະທີມງານສໍາຫຼວດໄທໄດ້ດັດປັບຕາມແລະປຶກສາຫາລືລວມຂອງ CY ໄດ້ມີການວາງແຜນໂດຍປະເທດໄທເຂົ້າໄປໃນໂຄງການ VLP.

VLP ໄດ້ຖືກວາງແຜນທີ່ຈະພັດທະນາຮ່ວມກັບຊ່ວຍເຫຼືອຂອງລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນ, ແຕ່ແຜນການບໍ່ໄດ້ເປັນທີ່ຮັບຮູ້ດ້ວຍເຫດຜົນຕ່າງໆ. ດັ່ງນັ້ນ, ລັດຖະບານລາວໄດ້ຕັດສິນໃຈທີ່ຈະສ້າງສ່ວນໜຶ່ງຂອງ VLP ດ້ວຍການຊ່ວຍເຫຼືອຂອງລັດຖະບານໄທແລະ NEDA. ນີ້ແມ່ນໂຄງການ CY ຕໍ່ເນື່ອງກັບ NEDA.

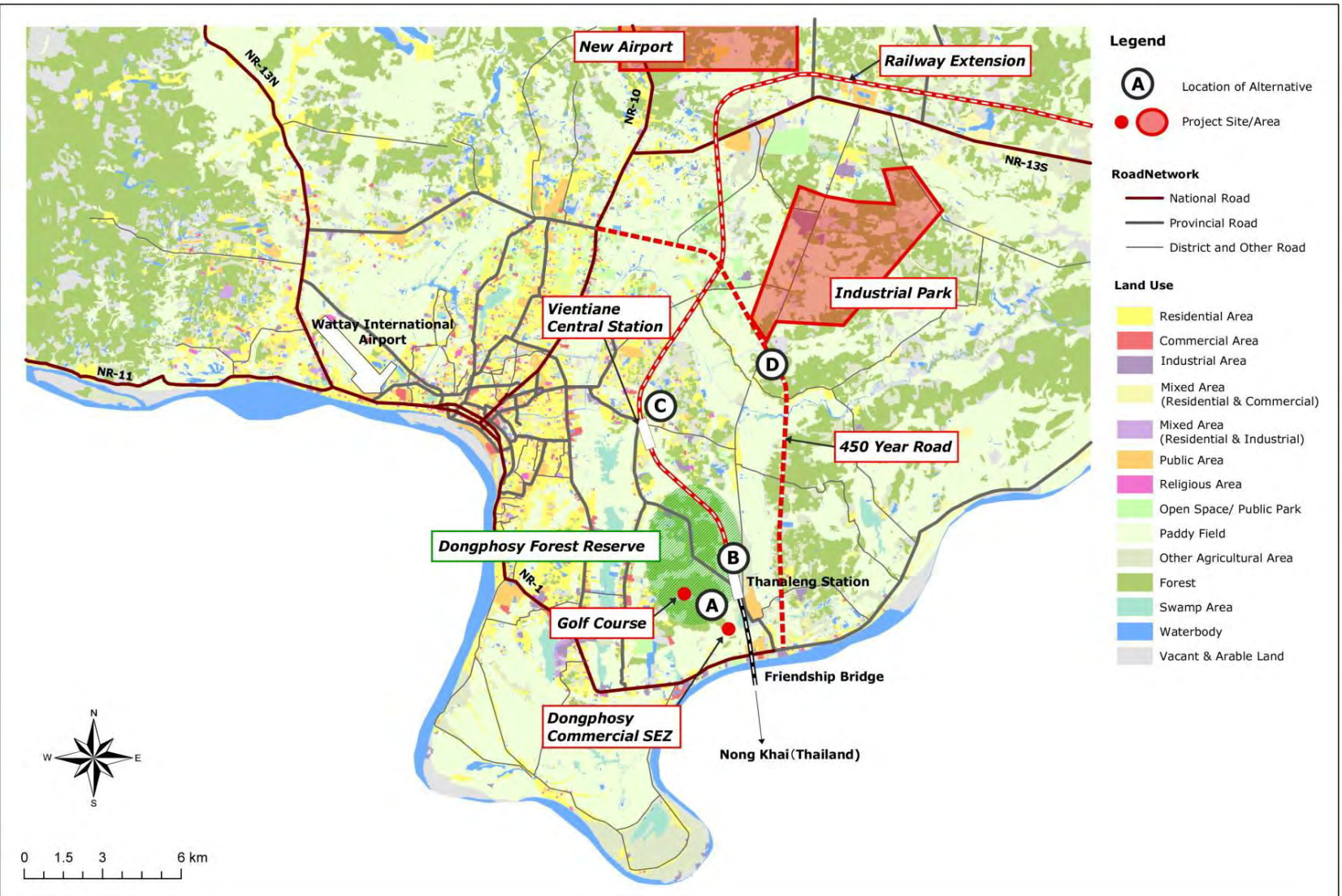
ການພັດທະນາປະກອບດ້ວຍ CY (ລວມທັງຄັງສິນຄ້າ), ຂ້າງທາງລົດໄຟ, ຖະໜົນຫົນທາງທີ່ຈະເຂົ້າໄປ CY, ການປັບປຸງໃຫມ່ຂອງລະບົບສັນຍານ ແລະການຕິດຕໍ່ສື່ສານຂອງສະຖານີທ່ານາແລ້ງ, ລວມທັງອາຄານສໍາລັບຫ້ອງການສໍານັກງານການລົດໄຟ, ແລະການຮັກສາອ່າງນໍ້າ. ການກໍ່ສ້າງໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນໃນເດືອນຕຸລາ 2013 ແລະຈະໃຫ້ສໍາເລັດໃນເດືອນມີນາ ປີ 2015. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການສໍາເລັດວຽກດັ່ງກ່າວໄດ້ເລື່ອນໄປເດືອນກໍລະກົດປີ 2015 ອັນເນື່ອງມາຈາກການປະກາດຫ້າມຊົ່ວຄາວກ່ຽວກັບການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກພາຍນອກ ທີ່ເກີດຈາກ ກະບົດໃນປະເທດໄທ.

ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ຈະເລືອກເອົາທີ່ຕັ້ງອື່ນສໍາລັບການສໍາຫຼວດ VLP ນີ້, ແຕ່ວ່າບໍ່ມີຄວາມຈໍາເປັນທີ່ຈະກໍ່ສ້າງທັງສອງ CYs ສໍາລັບລົດໄຟຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນພື້ນທີ່ດຽວກັນ. ພາຍໃຕ້ສະຖານະການປົກກະຕິ, ທີ່ຕັ້ງທີ່ເໝາະສົມຄວນຈະໄດ້ຮັບການ ຄັດເລືອກອີກເທື່ອໜຶ່ງໃນການສໍາຫຼວດນີ້, ແຕ່ວ່າມັນເປັນໄປບໍ່ໄດ້ໃຫ້ເຮັດແນວນັ້ນເພາະວ່າ CY ແມ່ນໄດ້ຢູ່ພາຍໃຕ້ການກໍ່ສ້າງແລ້ວ. ອົງການສຶກສາ JICA ໃນປີ 2011 ໄດ້ສະເໜີທາງເລືອກ B (ທີ່ຕັ້ງຂອງໂຄງການສໍາຫຼວດນີ້) ໄດ້ຖືວ່າມີຄວາມເໝາະສົມ ທີ່ຈະເປັນທີ່ຕັ້ງຂອງ VLP ຫຼາຍກວ່າ ເນື່ອງຈາກມັນມີຜົນດີຫຼາຍກວ່າໃນແງ່ຂອງການເຂົ້າໄປເຖິງ, ມີຄວາມຍືດຢຸນສໍາລັບການຂະຫຍາຍຕົວໃນອະນາຄົດ, ແລະຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງໂຄງການ. ດັ່ງນັ້ນ, ທາງເລືອກ B ໄດ້ຮັບເລືອກເປັນສະຖານທີ່ທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດຂອງ VLP (ເບິ່ງ ຮູບສະແດງ 5.2 ແລະ ຕາຕະລາງ 5.1).



ឃ្លាតៗ: វិស័យសាស្ត្រ។

ឆ្នាំទី 5.1 ផែនការ CY ក្រុម NEDA



ຂໍ້ມູນຈາກ: JICA, "ໂບດການສຶກສາສືບມືນ ກ່ຽວກັບລະບົບການຂົນສົ່ງໃນສ.ປ.ປ.ລາວ" 2011.

ຮູບທີ່ 5.2 ຕົວເລືອກທີ່ຕັ້ງສໍາລັບການພັດທະນາຂອງ VLP

ຕາຕະລາງ 5.1 ປຽບທຽບການສະເໜີທີ່ຕັ້ງຂອງ VLP ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ລາຍການ	A: ດ້ານຕາເວັນຕົກສຽງໃຕ້ຂອງສະຖານີທ່ານແລ້ງ	B: ອ້ອມຮອບສະຖານີທ່ານແລ້ງ (ໄຊເສດຖາ)	C: ສະຖານີວຽງຈັນ ສະຖານະການປັດຈຸບັນ :ວາງແຜນແລ້ວ (ໄຊເສດຖາ)	D: ພາຍໃນແຜນການອຸດສາຫະກຳ (ໄຊເສດຖາ)
ການປະເມີນຜົນໂດຍລວມແລະຂໍ້ຈຳກັດທີ່ສຳຄັນ	ບຸລິມະສິດທີ 3	ບຸລິມະສິດທີ 1	ບຸລິມະສິດທີ 4	ບຸລິມະສິດທີ 2
ຂໍ້ຈຳກັດດ້ານວິຊາການ	ມີຄວາມຍືດຍື່ນໜ້ອຍສຳລັບການຂະຫຍາຍຕົວໃນອະນາຄົດ.	ຂໍ້ຈຳກັດໜ້ອຍທີ່ສຸດ.	ກຳນົດເວລາການປະຕິບັດແມ່ນຂຶ້ນກັບໂຄງການທາງລົດໄຟ.	ກຳນົດເວລາການປະຕິບັດແມ່ນໂຄງການສວນອຸດສາຫະກຳທີ່ຂຶ້ນກັບຄວາມບໍ່ສະດວກຂອງການເຊື່ອມຕໍ່ທາງລົດໄຟ.
ຂໍ້ຈຳກັດທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ	- ຂີ້ເຫຍື້ອຂະໜາດໃຫຍ່ຂອງເຂດ ບຶງແລະ/ຫຼື ທົ່ງພຽງ. - ຜົນກະທົບຕໍ່ ປ່າສະຫງວນເຂດດົງໄຟສີ (VLP). - ການເຊື່ອມໂຊມຂອງຄຸນະພາບນ້ຳຂອງນ້ຳໜ້າດິນ / ນ້ຳບາດານ. - ການເຊື່ອມໂຊມຂອງດິນທີ່ VLP. - ການຖິ້ມສິດທີ່ດິນຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟ feeder.	- ຜົນກະທົບຕໍ່ ເຂດປ່າສະຫງວນດົງໄຟສີ (VLP). - ການບົວລະບັດສິ່ງເສດເຫຼືອຈາກການກໍ່ສ້າງໃນ ໄລຍະເວລາການກໍ່ສ້າງ. - ການເຊື່ອມໂຊມຄຸນະພາບຂອງນ້ຳໜ້າດິນ / ນ້ຳບາດານ - ການເຊື່ອມໂຊມຂອງດິນທີ່ VLP	- ການເຊື່ອມໂຊມຂອງດິນທີ່ VLP - ການຄອບຄອງທີ່ດິນສຳລັບ VLP ແລະການເຂົ້າເຖິງຖະຫນົນຫົນທາງ - ການລະບາຍນ້ຳໃນພາກພື້ນຈະຮ້າຍແຮງຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກການກໍ່ສ້າງພື້ນຖານ VLP ແລະເຂື່ອນໄລຍະ ຍາວສຳລັບການເຂົ້າເຖິງຖະຫນົນຫົນທາງ ແລະ/ຫຼືການຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ.	- ການຄອບຄອງທີ່ດິນສຳລັບການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງລົດໄຟ feeder. - ການລະບາຍນ້ຳໃນພາກພື້ນຈະຮ້າຍແຮງຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກເຂື່ອນໄລຍະ ຍາວສຳລັບການ ຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ feeder. - ການເຊາະເຈື່ອນຂອງດິນເນື່ອງມາຈາກການຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ. - ຂີ້ເຫຍື້ອຂະໜາດໃຫຍ່ຂອງເຂດບຶງແລະ/ຫຼື ທົ່ງພຽງ.
ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສູງ	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໜ້ອຍ	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສູງ	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສູງ

ຂໍ້ມູນຈາກ: JICA, ການສຶກສາແບບສົມບູນກ່ຽວກັບລະບົບການຂົນສົ່ງໃນສ.ປ.ປ.ລາວ, 2011.

5.1.2 ພູມິປະເທດແລະພູມິສາດ

VLP ໄດ້ຖືກສະເໜີຕາມເສັ້ນທາງລົດໄຟທີ່ຢູ່ໃກ້ກັບສະຖານີທ່ານແລ້ງ. ທີ່ຕັ້ງຂອງໂຄງການ VLP ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ໃນເມືອງ ຫາດຊາຍຟອງ ຢູ່ໃນພາກຕາເວັນອອກຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງ ປ່າສະຫງວນດົງໄຟສີ. ກ່ຽວກັບການສຳຫຼວດພູມິປະເທດ, ມັນໄດ້ຖືກສະເໜີໄດ້ຮັບການຕັ້ງຢູ່ໃນສະຖານທີ່ພູເຂົາຫຼາຍ ກັບຄວາມສູງທີ່ສູງທີ່ສຸດເຖິງ 178 m ແລະຄວາມສູງຕ່ຳສຸດແມ່ນ 165 m. ການຍົກມາດຕະຖານຂອງ VLP ແມ່ນ 171 m. ເນື້ອທີ່ໃນການພັດທະນາ CY ໂດຍ NEDA ເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 300 mm ສົມທຽບກັບເສັ້ນຕົ້ນຕໍ. ມາດຕະຖານນີ້ແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບດຽວກັນກັບ CY.

ການສຳຫຼວດພູມິສາດ ແລະການເຈາະ ໄດ້ປະຕິບັດຢູ່ສາມຈຸດຍາວເຖິງ 20 m ຢູ່ໃນທີ່ຕັ້ງຂອງໂຄງການ. ຜົນຂອງການສຳຫຼວດໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າທີ່ດິນແມ່ນຢູ່ໃນສະພາບທີ່ດີ, ຊັ້ນຫີນພື້ນຖານທີ່ມີຢູ່ແມ່ນເລິກເຖິງ 16 m ແລະຊັ້ນຂີ້ດິນຊາຍທີ່ມີຢູ່ແມ່ນເລິກເຖິງ 6-16 m. ການກໍ່ສ້າງ VLP ແມ່ນບໍ່ມີບັນຫາ. ຂະນະດຽວກັນ, ການກໍ່ສ້າງທາງດ້ານກາຍະພາບ ຈະຕ້ອງການ ການເຈາະ ແລະ ສຳຫຼວດພູມິສາດອີກເທື່ອໜຶ່ງ.

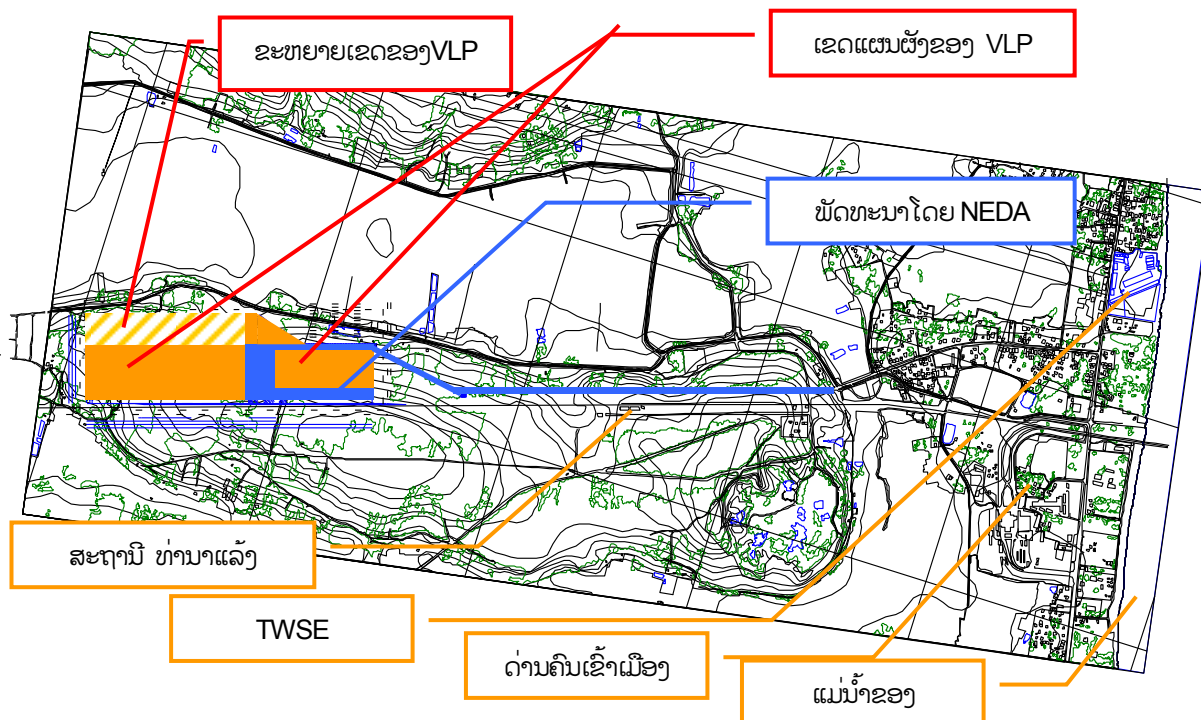
5.1.3 ພື້ນທີ່ອ້ອມຂ້າງ

ທີ່ຕັ້ງໂຄງການ VLP ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ໃນເຂດພາກເໜືອຂອງສະຖານີທ່ານແລ້ງທີ່ມີຢູ່ມາກ່ອນແລ້ວ (ເບິ່ງຮູບສະແດງ 5.3). ເຂດພື້ນທີ່ດັ່ງກ່າວ ປະຈຸບັນແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ຂະບວນການຂອງໂຄງການພັດທະນາ CY ໂດຍ NEDA. ມີສະຖານທີ່ຂ້າມຊາຍແດນເຊັ່ນ: ຂົວມິດຕະພາບ, ການເຂົ້າເມືອງ ແລະລັດວິສາຫະກິດຄັງສິນຄ້າທ່ານແລ້ງ (TWSE) ລຽບຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງ

ຊາດເລກທີ 1. ລັດຖະບານສປປ ລາວມີແຜນພັດທະນາອຸດສາຫະກຳຕາມຖະຫນົນ 450 ປີ ເຊິ່ງຢູ່ເບື້ອງທົດເໜືອຂອງ ຄັງສິນຄ້າ ທ່ານາແລ້ງ.

ຖະຫນົນຫົນທາງສຳຄັນທີ່ຈະເຂົ້າເຖິງ VLP ແມ່ນຖະຫນົນຫົນທາງເຂົ້າເຖິງສະຖານີທ່ານາແລ້ງ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ແລະຖະຫນົນຫົນທາງ ຊົ່ວຄາວສຳລັບການເຮັດວຽກງານການກໍ່ສ້າງ CY, ເຊິ່ງເຊື່ອມຕໍ່ກັບຖະຫນົນຫຼວງແຫ່ງຊາດເລກ 1.

ມີຖະຫນົນຫົນທາງ ທ້ອງຖິ່ນຂະໜາດນ້ອຍເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບພື້ນທີ່ ຫມຸ່ບ້ານທາງພາກເໜືອ, ແຕ່ຖະຫນົນຫົນທາງເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນບໍ່ ສອດຄ່ອງເໝາະສົມສຳລັບການດຳເນີນງານຂອງ VLP ໄດ້.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 5.3 ທີ່ຕັ້ງຂອງໂຄງການ VLP

5.2 ຮູບແບບແນວຄວາມຄິດ

ເງື່ອນໄຂຂອງຮູບແບບແນວຄວາມຄິດ VLP ມີດັ່ງນີ້:

- ການພັດທະນາ VLP ຄວນປະສານກັບການພັດທະນາ CY ແລະສ່ວນຫນຶ່ງຂອງເສັ້ນທາງທີ່ຈະເຂົ້າເຖິງໄດ້ແມ່ນໄດ້ຮັບການພັດທະນາໂດຍໂຄງການ CY.
- ໃນໄລຍະທຳອິດຂອງໂຄງການ, ຄວາມສາມາດໃນການຈັດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງ VLP ໄດ້ຖືກຄາດວ່າຈະເປັນປະລິມານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງປີ 2027, ຊຶ່ງເປັນເວລາ 10 ປີຫຼັງຈາກການເລີ່ມຕົ້ນການດຳເນີນທຸລະກິດຂອງ VLP. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ຄວາມສາມາດໃນການຈັດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງ VLP ໃນໄລຍະທີສອງ ຈະເປັນປະລິມານສິນຄ້າຂອງປີ 2032, ເປັນເວລາຫຼັງຈາກ 15 ປີຂອງການດຳເນີນທຸລະກິດ.
- ການເກັບຮັກສາແບບການແຊ່ແຂງ ແລະຊ່ອງເຢັນສຳລັບການສ້າງລະບົບຕ່ອງໂສ້ຂອງສິນຄ້າທີ່ຕ້ອງການເກັບຄວາມເຢັນ, ຈະໄດ້ຮັບການຕິດຕັ້ງເປັນຫນຶ່ງໃນສິ່ງທີ່ອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ VLP.
- ໃນກ່ຽວກັບຍານພາຫະນະທີ່ນຳເຂົ້າ, ການຈັດການຂອບເຂດພື້ນທີ່ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວແມ່ນດຳເນີນການໂດຍ TWSE ຈະຖືກນຳໃຊ້ຍ້ອນ ເນື້ອທີ່ທີ່ຈຳກັດຂອງ VLP.
- ສອງປະຕູເຂົ້າອອກຂອງ VLP ກັບຍານພາຫະນະທີ່ມີລະບົບການຈັດທະບຽນ ຈະໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງຄູ່ກັບການເຂົ້າເຖິງຖະຫນົນຫົນທາງທີ່ມີໄວ້ໃຫ້; ປະຕູຫນຶ່ງແມ່ນສຳລັບສະເພາະ ຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ, ແລະອີກປະຕູຫນຶ່ງແມ່ນສຳລັບສະເພາະ ຍານພາຫະນະແຜ່ກະຈາຍພາຍໃນປະເທດ.
- ສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າທັງຫມົດ ຈະຜ່ານ VLP; ເພາະສະນັ້ນ, ຄວນຈະມີຫ້ອງການສຳລັບດ່ານເກັບພາສີໃນເຂດພື້ນທີ່ VLP.
- VLP ຄວນຈະປະກອບດ້ວຍ ບ່ອນຈອດລົດຈຳນວນຫຼາຍສຳລັບດ່ານເກັບພາສີ.
- VLP ຄວນຈະລວມເຖິງການຈັດສັນບ່ອນຈອດລົດລົດໃຫ້ພຽງພໍ ເພື່ອບັນເທົາຄວາມແອອັດຂອງການຈະລາຈອນໃນຖະຫນົນແຫ່ງຊາດເລກ 1, ເຊິ່ງຄວາມແອອັດແມ່ນເກີດມາຈາກການຈອດລົດຕາມແຄມທາງ ຂອງລົດບັນທຸກທີ່ມາຈາກປະເທດໄທ ລວມທັງດ່ານເກັບພາສີ.
- ບ່ອນກຳບັງຢູ່ທາງຫນ້າຂອງສາງໄດ້ຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາໂດຍມີຈຸດປະສົງຂອງການຫ້າມໂຈມຕີຂອງຄົນຂັບລົດເຂົ້າໄປໃນສາງສາທາລະນະໄດ້.
- ການປ່ຽນຂອບເຂດຂອງລົດພ່ວງໄດ້ຈະໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາຫາວິທີ ຢູ່ພື້ນທີ່ທາງຫນ້າຂອງບ່ອນກຳບັງຂອງສາງໄດ້.

5.3 ແຜນກະກຽມທີ່ດິນ

VLP ຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາໃນສອງໄລຍະ. ໄລຍະທີ 2 ຂອງ VLP ຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາ 10 ປີຫຼັງຈາກການດຳເນີນງານໄລຍະທີ 1. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ທີ່ດິນທັງຫມົດກວມເອົາ ໄລຍະທີ 1 ແລະທີ 2 ຂອງການພັດທະນາ ຈະໄດ້ຮັບການກະກຽມ ກໍ່ສ້າງໂຄງການໄລຍະທີ 1 ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈະບໍ່ມີຕົກອາຄານກໍ່ສ້າງໃນໄລຍະນີ້. ການກະກຽມທີ່ດິນຂອງ VLP ຈະຕ້ອງປະສານກັນກັບເນື້ອທີ່ CY ຂອງ NEDA. ເພາະສະນັ້ນ, ມັນເປັນສິ່ງຈຳເປັນເພື່ອປັບປຸງລະດັບການກໍ່ສ້າງ.

ການຍົກລະດັບຂອງທີ່ຕັ້ງ VLP ແມ່ນ 170.8 m. ການຈັດການທີ່ດິນທີ່ມີລະດັບຄວາມສູງນີ້, ວຽກງານໜ້າດິນ (ຕັດແລະຖິ້ມ) ນີ້ຈະຕ້ອງສຳເລັດ. ຕາຕະລາງ 5.2 ສະແດງໃຫ້ເຫັນປະລິມານຄາດຄະເນຂອງ ວຽກງານໜ້າດິນທີ່ ຕ້ອງການ.

ຕາຕະລາງ 5.2 ປະລິມານຂອງວຽກໜ້າດິນ

ຫົວໜ່ວຍ: m³

ລາຍການ	ປະລິມານ
ການຕັດໜ້າດິນ ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍ	470,000
ດິນທົດແທນ	140,000
ດິນສະສົມ	130,000
ການທຳລາຍດິນ	200,000

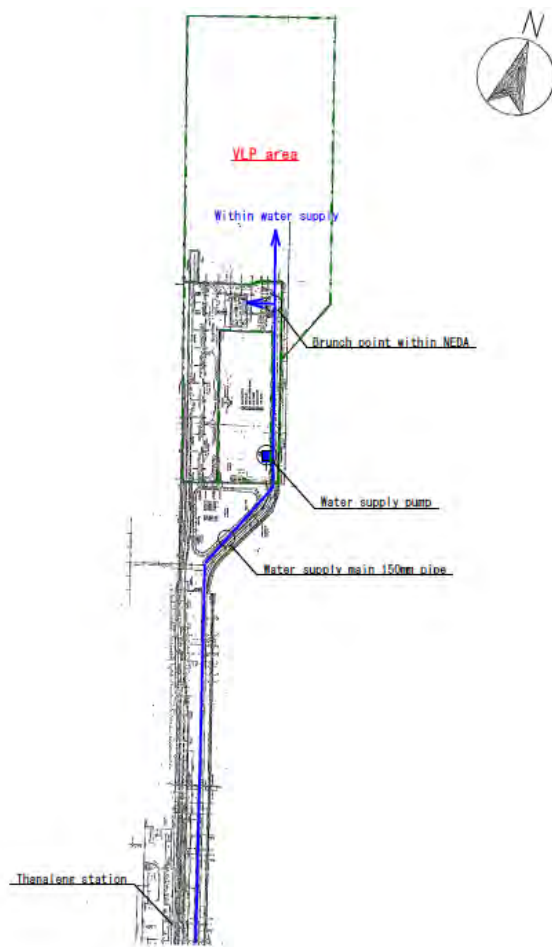
ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

5.4 ແຜນການນຳໃຊ້

5.4.1 ນ້ຳປະປາ

ໃນຖານະເປັນບໍລິສັດທີ່ສະໜອງນ້ຳທີ່ເປັນຂອງລັດ, ນ້ຳປະປານະຄອນຫຼວງ (NKL) ມີໂຮງງານຫ້າແຫ່ງສຳລັບການບຳບັດນ້ຳແລະອຸປະກອນນ້ຳປະປາໃນພື້ນທີ່ທີ່ວຽງຈັນ. ໂຮງງານຈີນາຍໄມ້ ຕັ້ງຢູ່ໃກ້ຄຽງກັບຄັງສິນຄ້າທຳນາແລ້ງ ທີ່ມີຄວາມອາດສາມາດບຳບັດໄດ້ເຖິງ 80,000 / ມື້, ແລະເປັນສາຂາຍ່ອຍ 150 mm ໄດ້ຖືກວາງໄວ້ຢູ່ຕາມຖະຫນົນຫົນທາງພາກຕາເວັນອອກຂອງສະຖານີທຳນາແລ້ງ ແລະເຂົ້າເຖິງພື້ນທີ່ເຂດການພັດທະນາຂອງ NEDA ໂດຍຜ່ານອ່າງເກັບນ້ຳ ສາລາຄຳ ແລະສະຖານີທຳນາແລ້ງ (ເບິ່ງຮູບສະແດງ 5.4). ການແຜ່ກະຈາຍຕົ້ນຕໍແມ່ນມາຈາກທໍ່ນ້ຳຂະໜາດ 300 mm ທີ່ໄດ້ວາງໄວ້ຕາມເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດເລກ 1. ຈຳນວນປະລິມານທີ່ສະໜອງປະຈຳວັນແມ່ນປະມານ 800 m³.

ການສະໜອງນ້ຳໃນປັດຈຸບັນມີການວາງແຜນຢູ່ໃນພື້ນທີ່ການພັດທະນາ NEDA, ແລະແຜນການແຜ່ກະຈາຍເປັນສິ່ງຈຳເປັນສຳລັບການສະໜອງໃນພື້ນທີ່ VLP ໄດ້.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

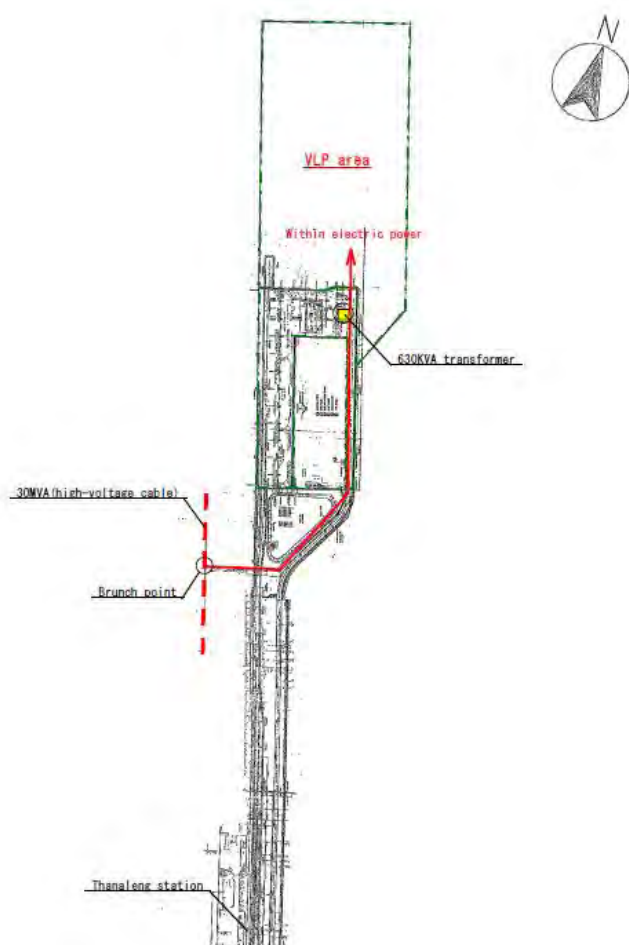
ຮູບທີ່ 5.4 ນໍ້າປະປາສໍາລັບ VLP

5.4.2 ໄຟຟ້າ

EDL ສ້າງ 30 MKKVA ສາຍໄຟຟ້າແຮງສູງຕະຫຼອດທາງໃນທົ່ວ ຖະໜົນພູດອຍ ແຕ່ເໜືອ-ໃຕ້ ເຂດປ່າສະຫງວນດົງໂພສີ. ສາຍໄຟກະຈາຍຍ່ອຍ ອອກຈາກຈຸດຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ ຂອງເຂດສະຫງວນຫນອງນ້ຳ ແລະ ຂະຫຍາຍໂດຍກົງໄປສະຖານີທ່ານາແລ້ງ. ໜັ່ງປ່ຽນໄຟຟ້າຈາກ 22 kv ໄປເຖິງ 400/200 V ໄດ້ຖືກຕິດຕັ້ງຢູ່ໃນສະຖານີທ່ານາແລ້ງ.

ປະຈຸບັນ, ໄຟຟ້າແມ່ນຖືກວາງແຜນທີ່ຈະສະໜອງໃຫ້ຕຶກອາຄານທີ່ຢູ່ພາຍໃນເຂດພື້ນທີ່ການພັດທະນາໂດຍ NEDA ຈາກໜັ່ງປ່ຽນໄຟຟ້າຂະໜາດ 630kva. ໄຟຟ້າທີ່ຢູ່ໃນພື້ນທີ່ແມ່ນໄດ້ຖືກສະໜອງຈາກໜັ່ງປ່ຽນໄຟຟ້ານີ້.

ໃນຖານະທີ່ເປັນ VLP, ສາຍໄຟຍ່ອຍທີ່ໄດ້ຈາກຄວາມດັນໄຟຟ້າແຮງສູງ ແມ່ນເປັນສິ່ງຈຳເປັນສໍາລັບຄວາມຕ້ອງການໄຟຟ້າຂອງສາງເກັບຮັກສາຄວາມເຢັນ (ເບິ່ງຮູບສະແດງ 5.5). ພິຈາລະນາຈາກການສະໜອງໄຟຟ້າໃນພື້ນທີ່ VLP, ໄດ້ແຍກຈາກເສັ້ນຄວາມດັນໄຟຟ້າດັນແຮງສູງເບິ່ງຄືວ່າ ຈະພຽງພໍຕໍ່ການຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການໃນສະຖານທີ່ເກັບຮັກສາຄວາມເຢັນໃນ VLP ໄດ້.



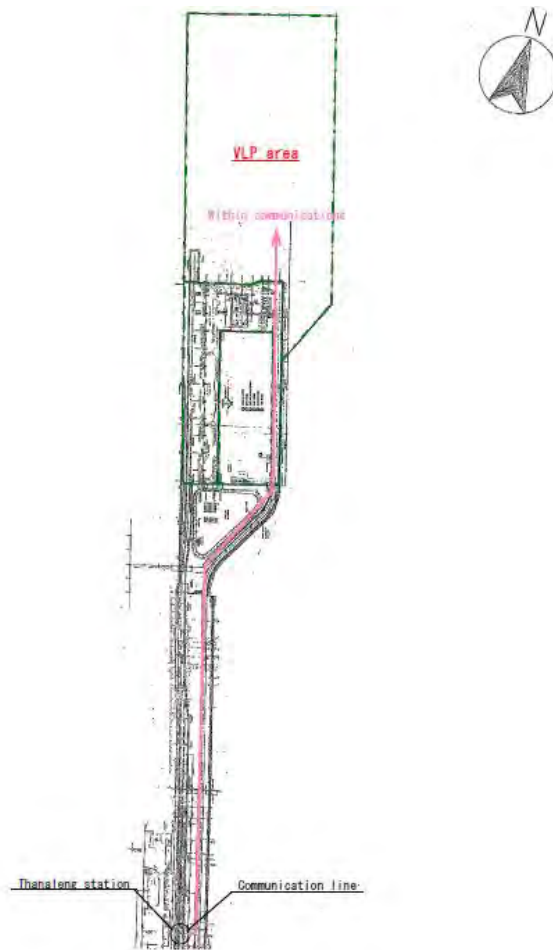
ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 5.5 ການແຜ່ກະຈາຍຂອງໄຟຟ້າສໍາລັບໂຄງການ VLP

5.4.3 ໂທລະຄົມມະນາຄົມ

ສາຍໂທລະສັບແລະອິນເຕີເນັດ ແມ່ນໄດ້ມີການກໍ່ສ້າງແລ້ວ ທັງໃນສາງທ່ານາແລ້ງ ແລະສະຖານີທ່ານາແລ້ງໂດຍ ETL. ສໍາລັບ VLP ມັນເປັນພາກປະຕິບັດຕົວຈິງ ທີ່ຈະນໍາໃຊ້ການສື່ສານອອນໄລນ໌ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ເຂົ້າໃນສະຖານີທ່ານາແລ້ງ.

ເຂດພື້ນທີ່ການພັດທະນາໂດຍ NEDA ມີແຜນທີ່ຈະຂະຫຍາຍສາຍໂທລະຄົມໃນເຂດເຂົ້າເຈົ້າເພື່ອໃຫ້ VLP ມີສອງວິທີການເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່: ຫນຶ່ງແມ່ນແຕກອອກຈາກພື້ນທີ່ການພັດທະນາໂດຍ NEDA, ແລະອີກໜຶ່ງ ແມ່ນເປັນສາຂາຈາກສະຖານີທ່ານາແລ້ງ (ເບິ່ງຮູບ 5.6).



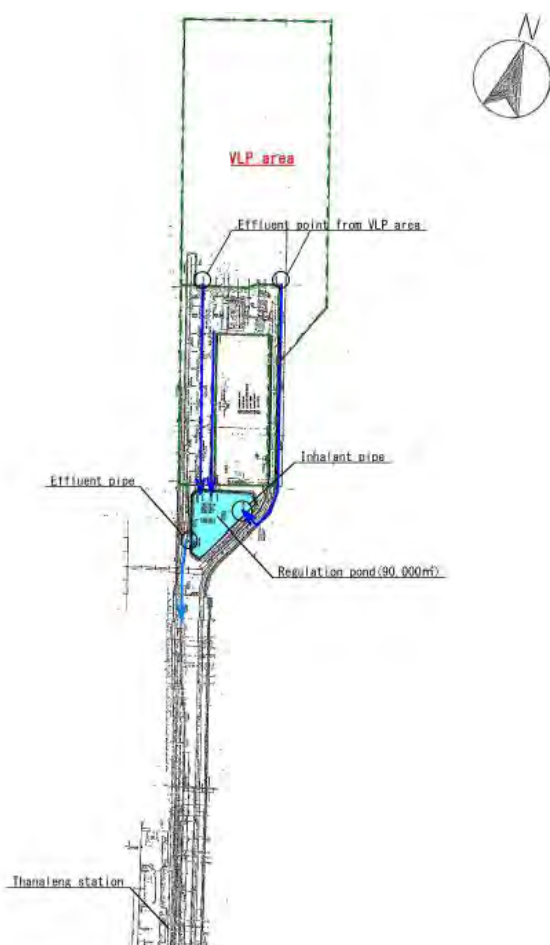
ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 5.6 ການແຜ່ກະຈາຍຂອງໄຟຟ້າສໍາລັບໂຄງການ VLP

5.4.4 ການລະບາຍນໍ້າ

ປະລິມານນໍ້າຝົນທັງຫມົດ, ນໍ້າອື່ນໆ ແລະນໍ້າເສຍມີສິດທີ່ຈະໄຫຼລົງໄປໜອງນໍ້າສະຫງວນທີ່ມີການກໍ່ສ້າງຢູ່ພາກໃຕ້ຂອງ VLP, ມີຄວາມອາດສາມາດບັນຈຸໄດ້ເຖິງ 90,000 m³ (ເບິ່ງຮູບສະແດງ 5.7). ນໍ້າອື່ນໆ / ນໍ້າເສຍບໍ່ແມ່ນ ການລະບາຍຈາກອຸດສາຫະກໍາ, ສະນັ້ນ ການແນະນໍາແມ່ນໃຫ້ເກັບຮັກສາ ໃນຖັງນໍ້າ ແລະປ່ອຍລວມກັບລະບົບການລະບາຍນໍ້າຝົນ ຫຼັງຈາກລະດັບການລະບາຍລົດລົງຕໍ່າກວ່າ ໃນລະດັບທີ່ອ້າງອີງໄດ້.

ເນື່ອງຈາກວ່າລະບົບລະບາຍທັງຫມົດໃນບໍລິເວນພັດທະນາໂດຍ NEDA ໄດ້ມີການວາງແຜນທີ່ຈະກໍ່ສ້າງໄປເຖິງເດືອນກໍລະກົດ ປີ 2015, ການລະບາຍນໍ້າ VLP ທີ່ຈະມີສິດເຂົ້າເຖິງລະບົບນີ້. ດັ່ງນັ້ນ, VLP ມີສິດທີ່ຈະປ່ອຍການລະບາຍນໍ້າຂອງຕົນໃສ່ ໜອງນໍ້າສະຫງວນໄດ້.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ ICA.

ຮູບທີ່ 5.7 ການລະບາຍນ້ຳຈາກ VLP

ຄວາມອາດສາມາດຂອງຫນອງນ້ຳສະຫງວນດັ່ງກ່າວສາມາດໄດ້ຮັບການຢືນຢັນດ້ວຍວິທີການທີ່ສົມເຫດສົມຜົນສໍາລັບການຄິດໄລ່ປະລິມານນ້ຳ, ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ວິທີການສົມເຫດສົມຜົນສໍາລັບວິທີການຄິດໄລ່: $Q = 1/3.6 \cdot frA$

ເຊິ່ງ r : ປະລິມານນ້ຳຝົນສູງສຸດ,

f : ສໍາປະສິດຂອງການປ່ອຍ,

A : ຂະໜາດຂອງເນື້ອທີ່ອ່າງນ້ຳ, ແລະ

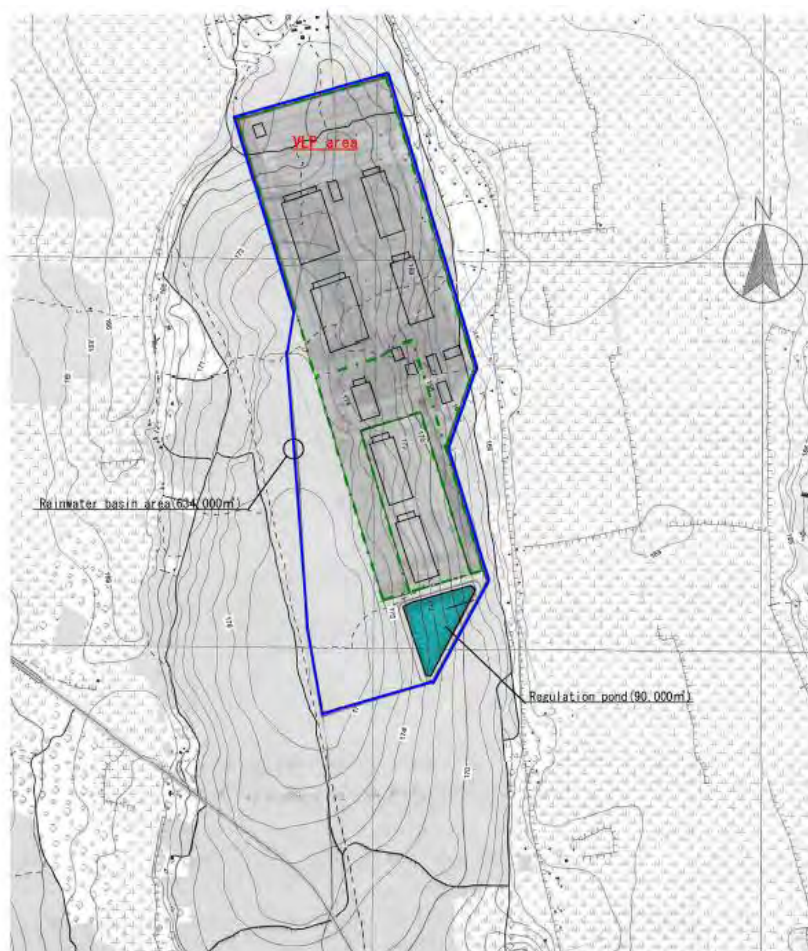
Q : ປະລິມານການໄຫຼສູງສຸດ.

ປະລິມານນ້ຳຝົນສູງສຸດ (r) ຄາດວ່າຈະເປັນ 50 mm / ຊົ່ວໂມງ, ໂດຍໄດ້ນໍາເຂົ້າໄປໃນບັນຊີນ້ຳ ໃນລະດູຝົນໃນເຂດພື້ນທີ່ວຽງຈັນ. ສໍາປະສິດຂອງການປ່ອຍ (f) ແມ່ນສົມມຸດວ່າແມ່ນ 0.9, ໄດ້ນໍາເຂົ້າໄປໃນບັນຊີ ທາງຢ່າງ ແລະສະພາບໜ້າດິນ. ຂະໜາດຂອງເນື້ອທີ່ອ່າງນ້ຳແມ່ນ 0.634 km², ໂດຍໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນຮູບສະແດງ 5.8.

ດັ່ງນັ້ນ, Q ແມ່ນຄິດໄລ່ເປັນ 28,530 m³/ຊົ່ວໂມງ ($Q = 1 / 3.6 \cdot 0.9 \cdot 50 \cdot 0.634 \cdot 60 \cdot 60 = 28,530 \text{ m}^3/\text{h}$).

ໃນກໍລະນີທີ່ຝົນຕົກໜັກສອງຊົ່ວໂມງ, Q ຄິດໄລ່ຄື 570,060 m³ / 2 ຊົ່ວໂມງ. ດັ່ງນັ້ນ, ມັນໄດ້ຖືກສະຫຼຸບໄດ້ວ່າໃນປັດຈຸບັນ

90,000 m³ ມີຄວາມອາດສາມາດພຽງພໍ.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 5.8 ເຂດອ່າງເກັບນ້ຳຂອງ VLP

5.4.5 ແຜນການອຸປະກອນການປ້ອງກັນອັກຄີໄພ

ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ຈະເຊື່ອມຕໍ່ນໍ້າດັບເພີງທີ່ມີໃຕ້ດິນທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ (150ຖ), ແຕ່ການສູບເພີມເຕີມຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການຕິດຕັ້ງຖ້າຫາກວ່າຄວາມດັນນ້ຳນັ້ນບໍ່ພຽງພໍ.

ຕົກອາຄານ (ທັງຄັງສິນຄ້າແລະອາຄານສຳນັກງານ) ທີ່ກໍ່ສ້າງໂດຍ NEDA ມີຄວາມພ້ອມກ່ຽວກັບອຸປະກອນຫົວສິດນ້ຳ. ແນວໃດກໍ່ຕາມ, ໃນປະຈຸບັນສປປ ລາວບໍ່ມີ ມາດຕະຖານໃນການກໍ່ສ້າງ (ຄືກັບກົດໝາຍວ່າດ້ວຍມາດຕະຖານການກໍ່ສ້າງ ແລະກົດໝາຍວ່າດ້ວຍບໍລິການດັບເພີງຂອງປະເທດຍີ່ປຸ່ນ) ແລະການຕິດຕັ້ງຂອງ ເຄື່ອງກະຈາຍນ້ຳ ແມ່ນຂຶ້ນກັບຄວາມຕັດສິນໃຈຂອງນັກພັດທະນາ. ໃນປະຈຸບັນ, ແຜນການປະກອບມີຝາປ້ອງກັນໄຟເທົ່ານັ້ນ ເຄື່ອງກະຈາຍ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ລວມເທື່ອ.

ມີພຽງແຕ່ຂອບເຂດຈຳກັດຄວາມສູງ ແລະຄວາມລຶ້ມເຫລວ ໄດ້ຖືກຢັ້ງຢືນໃນການນຳໃຊ້ສຳລັບການອະນຸຍາດການກໍ່ສ້າງ. ຍັງບໍ່ມີບັນຫາໂດຍສະເພາະໃນເລື່ອງຢູ່ໃນແຜນການໃນປະຈຸບັນນີ້.

5.5 ແຜນໂຄງຮ່າງ

5.5.1 ຄັງສິນຄ້າ

ຕາຕະລາງ 5.3 ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຂດພື້ນທີ່ການພັດທະນາສາງຕາມປະເພດສິນຄ້າໂດຍອີງໃສ່ການວິເຄາະຂໍ້ມູນຂອງສິນຄ້າຂາເຂົ້າແລະຂາອອກຢູ່ໃນສາງທ່ານາແລ້ງ.

ໃນເລື່ອງການຈັດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ທີມສໍາຫຼວດ JICA ໄດ້ສະເໜີວ່າສິນຄ້າ ໃນມື້ດຽວ ຈະຕ້ອງໄດ້ວາງລົງພື້ນດິນກ່ອນ, ແລະສິນຄ້າອື່ນໆຈະໄດ້ຮັບການຈັດໃນຊັ້ນວາງສິນຄ້າໄດ້.

ປະຈຸບັນ, ສາງຊັ້ນແຊ່ແຂງ / ເຢັນ ບໍ່ຄ່ອຍໄດ້ຖືກນໍາໃຊ້ ໃນສາງທ່ານາແລ້ງ. ມັນເປັນຄວາມບໍ່ແນ່ນອນທີ່ສິນຄ້າທັງຫມົດທີ່ຈະຜ່ານ VLP ຈະນໍາໃຊ້ສະຖານທີ່ເຫຼົ່ານີ້, ເຖິງວ່າຈະມີຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດ. ໂດຍສະເພາະ, ສາງເກັບຮັກສາຊັ້ນ ແຊ່ແຂງ / ເຢັນນໍາມາສູ່ການກໍ່ສ້າງທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສູງ, ເພີ່ມຂຶ້ນ, ແລະຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການບໍາລຸງຮັກສາລວມທັງຄ່າໄຟຟ້າ. ແຜນການກໍ່ສ້າງໃນເບື້ອງຕົ້ນໄດ້ຖືກອອກແບບເພື່ອໃຫ້ VLP ມີພື້ນທີ່ພຽງພໍ ໃນການເກັບຮັກສາສິນຄ້າໃນໄລຍະເວລາ ປະມານຫ້າປີຈາກການເລີ່ມຕົ້ນການດໍາເນີນງານ. ແຜນການມີຈຸດປະສົງໃນການຂະຫຍາຍພື້ນທີ່ເພື່ອຕອບສະຫນອງຄວາມຕ້ອງການ. ເພາະສະນັ້ນ, ໃນຮູບແບບ VLP, ອຸນຫະພູມປົກກະຕິຂອງສາງບາງສ່ວນ ແມ່ນອອກແບບສໍາລັບການຂະຫຍາຍຕົວທີ່ເປັນໄປໄດ້ໃນອະນາຄົດ.

ຕາຕະລາງ 5.3 ຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດຂອງຂະໜາດສາງ

ຫົວໜ່ວຍ: m²

	2018	2019	2020	2021	2022	2027	2032	2037	2042
ລວມ	26,468	28,230	30,119	32,149	34,334	44,842	67,561	89,207	126,756
ເຂດແຫ້ງ	23,918	25,488	27,173	28,982	30,930	40,297	60,550	79,850	113,321
ເຂດຫ້ອງເຢັນ	2,031	2,184	2,346	2,522	2,712	3,620	5,586	7,457	10,706
ເຂດຫ້ອງແຊ່ແຂງ	519	559	600	645	693	924	1,424	1,899	2,729

ຂໍ້ມູນຈາກ: ທີມສໍາຫຼວດ JICA.

ຕາຕະລາງ 5.4 ຂ້າງລຸ່ມນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ການຄາດໝາຍການນໍາໃຊ້ ຂອງພື້ນທີ່ຄັງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດໂດຍປົງປະມານ. ສອງຄັງສິນຄ້າຈະໄດ້ນໍາໃຊ້ໃນປົງປະມານຄັ້ງທໍາອິດ, ໃນຂະນະທີ່ຄັງສິນຄ້າທີສາມຈະໄດ້ນໍາໃຊ້ໃນປີທີສີ່. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຈະຕ້ອງໃຊ້ເວລາເຖິງເຈັດປີຈົນກວ່າສາມຄັງສິນຄ້າຈະເຕັມ. ຄັງສິນຄ້າທີ່ສີ່ຈະໄດ້ຮັບການປະໄວ້ໂດຍບໍ່ໄດ້ໃຊ້ ຖ້າຫາກວ່າທັງສີ່ຄັງສິນຄ້າ ໄດ້ຢູ່ໃນໄລຍະການກໍ່ສ້າງໃນຂັ້ນຕອນເບື້ອງຕົ້ນຂອງການກໍ່ສ້າງ. ບໍລິການເຊົ່າພື້ນທີ່ສາງແມ່ນຍັງຢູ່ໃນຂອບເຂດຂອງການບໍລິການ VLP, ສະນັ້ນແຜນການດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຖືກອອກແບບໃຫ້ນໍາໃຊ້ຄັງສິນຄ້າທີ່ສີ່ ສໍາລັບຜູ້ເຊົ່າເພື່ອເພີ່ມລາຍໄດ້.

ຕາຕະລາງ 5.4 ຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດສໍາລັບຄັງສິນຄ້າທີ່ມີພື້ນທີ່ເປັນຊັ້ນ

ປີ		ການນຳໃຊ້ຄັງສິນຄ້າ					
		ຄັງສິນຄ້າ-3	ຄັງສິນຄ້າ-4	ຄັງສິນຄ້າ-5	ຄັງສິນຄ້າ-6	ຄັງສິນຄ້າ-1	ຄັງສິນຄ້າ-2
1	2018	100%	59%				
2	2019	100%	73%				
3	2020	100%	89%				
4	2021	100%	100%	34%			
5	2022	100%	100%	57%			
6	2023	100%	100%	82%			
7	2024	100%	100%	100%	8%		
8	2025	100%	100%	100%	37%		
9	2026	100%	100%	100%	68%		
10	2027	100%	100%	100%	100%	1%	
11	2028	100%	100%	100%	100%	36%	
12	2029	100%	100%	100%	100%	74%	
13	2030	100%	100%	100%	100%	100%	15%
14	2031	100%	100%	100%	100%	100%	59%
15	2032	100%	100%	100%	100%	100%	106%

ຂໍ້ມູນຈາກ: ທີມສໍາຫຼວດ JICA.

5.5.2 ແຜນການອຸປະກອນ.

ຕາຕະລາງ 5.5 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຈໍານວນໂດຍປະມານ ຂອງ ເຄື່ອງຈັກຈັດການ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ກໍານົດໄວ້ ໂດຍອີງໃສ່ປະລິມານສິນຄ້າໃນຕໍ່ຫນ້າແລະດັດຊະນີການຜະລິດໂດຍເຄື່ອງຈັກຈັດການ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.

ປະຈຸບັນ, ລົດຍົກໄດ້ຖືກນໍາໃຊ້ຫນ້ອຍສໍາລັບການໂຫຼດ/ການຖ່າຍສິນຄ້າ ໃນຄັງສິນຄ້າທ່ານແລ້ງ, ຍົກເວັ້ນສໍາລັບການໂຫຼດ/ການຖ່າຍສິນຄ້າ ຂອງສິນຄ້າໜັກ. ສໍາລັບ VLP, ການໂຫຼດ/ການຖ່າຍສິນຄ້າ ໂດຍລົດຍົກແມ່ນມີການວາງແຜນ, ແລະການຝຶກອົບຮົມຈະໄດ້ມີການສະເໜີແນະນໍາໃຫ້ແກ່ຜູ້ປະກອບການລົດຍົກກ່ອນ VLP ຈະເລີ່ມການດໍາເນີນງານຂອງຕົນ. ເພາະສະນັ້ນ, ຜົນຜະລິດແມ່ນອາດຈະມີສູງກວ່າທີ່ໄດ້ມີການຄິດໄລ່ໃນລົດພ່ວງ. ໃນການດໍາເນີນ VLP ຕົວຈິງ, ການເພີ່ມຜົນຜະລິດຈະໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາໃນການການໂຫຼດ/ການຖ່າຍຮູບແບບອຸປະກອນ

ຕາຕະລາງ 5.5 ຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດສໍາລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍເຄື່ອງຈັກ

ຫົວໜ່ວຍ: ຈຳນວນຂອງລົດຍົກ									
	2018	2019	2020	2021	2022	2027	2032	2037	2042
ລົດຍົກ(ຄານ)	6	6	7	7	8	11	11	11	11
ລົດຍົກ(ປະເພດທີ່ສາມາດບັນລຸ2.5 t)	8	8	9	10	10	15	15	15	15
ລົດຍົກ(ປະເພດທີ່ສາມາດບັນລຸ2.0 t)	9	9	10	10	11	16	16	16	16
ລວມ	23	23	26	27	29	42	42	42	42

ຂໍ້ມູນຈາກ: ທີມສໍາຫຼວດ JICA.

5.5.3 ບ່ອນຈອດລົດຂອງພາຫະນະນໍາເຂົ້າ

ເຂດພື້ນທີ່ບ່ອນຈອດລົດສໍາລັບຍານພາຫະນະນໍາເຂົ້າ ທີ່ກໍານົດໄວ້ ຖືກຄາດຄະເນໂດຍອີງໃສ່ຄວາມແຕກຕ່າງກັນລະຫວ່າງຄ່າສະເລ່ຍປະຈຳວັນຂອງຍານພາຫະນະຂາເຂົ້າແລະຂາອອກ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 5.6).

ມັນແມ່ນການວາງແຜນໄວ້ແລ້ວທີ່ ຍານພາຫະນະນຳເຂົ້າຈະໄດ້ຮັບການເກັບຮັກສາໄວ້ຢູ່ໃນບ່ອນຈອດລົດ ທີ່ມີຢູ່ແລ້ວຂອງຄັງສິນຄ້າສະຖານີທ່ານາແລ້ງ.

ຕາຕະລາງ 5.6 ຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດຂອງບ່ອນຈອດລົດຍານພາຫະນະນຳເຂົ້າ

ຫົວໜ່ວຍ: m²

	2018	2019	2020	2021	2022	2027	2032	2037	2042
ພື້ນທີ່ການເກັບຮັກສາທັງໝົດ	47,462	49,973	52,686	55,571	58,650	78,044	105,923	145,893	203,324
ພື້ນທີ່ຍານພາຫະນະ(ລົດຖີບອັດຕະໂນມັດ)	1,568	1,686	1,811	1,947	2,094	3,005	4,314	6,192	8,889
ພື້ນທີ່ຍານພາຫະນະ(ອຸປະກອນຫນັກ)	562	562	562	562	562	562	562	562	562
ພື້ນທີ່ຍານພາຫະນະ(ລົດເກັ່ງ)	25,521	27,440	29,487	31,697	34,088	48,922	70,222	100,814	144,737
ພື້ນທີ່ຍານພາຫະນະ(ລົດບັນທຸກ)	6,284	6,757	7,297	7,838	8,378	12,027	17,297	24,797	35,608
ພື້ນທີ່ຍານພາຫະນະ(ລົດຕູ້)	13,528	13,528	13,528	13,528	13,528	13,528	13,528	13,528	13,528

ຂໍ້ມູນຈາກ: ທີມສຳຫຼວດ JICA.

5.5.4 ແຜນການບ່ອນຈອດລົດບັນທຸກ

ຕາຕະລາງ 5.7 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມຕ້ອງການສຳລັບບ່ອນຈອດລົດບັນທຸກໃນ VLP, ເຊິ່ງຄາດຄະເນໂດຍອີງໃສ່ປະລິມານສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ.

ລົດບັນທຸກທີ່ຖ່າຍສິນຄ້າແລ້ວຈະບັນຈຸກັບຄືນໄປປະເທດໄທໂດຍຈະກົງ ໄປທີ່ຫ້ອງການຄົນເຂົ້າເມືອງທີ່ຂົວມິດຕະພາບ.

ຕາຕະລາງ 5.7 ຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດຂອງລົດບ່ອນຈອດລົດບັນທຸກ

ຫົວໜ່ວຍ: ຈຳນວນຂອງລົດບັນທຸກ / ມື້

			2018	2019	2020	2021	2022	2027	2032	2037	2042
ຂາເຂົ້າ	ດ່ານເກັບພາສີກ່ຽວກັບໂຄງລົດ (ຍົກເວັ້ນພາສີ)	ເວລາປະຕິບັດການ	8	8	8	8	8	8	8	8	8
		ເວລາການປຸງແຕ່ງ	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		ຈຳນວນບ່ອນຈອດລົດ	38	40	41	42	44	53	66	86	106
	ດ່ານເກັບພາສີກ່ຽວກັບໂຄງລົດ (ພາສີອາກອນ)	ເວລາປະຕິບັດການ	8	8	8	8	8	8	8	8	8
		ເວລາການປຸງແຕ່ງ	3	3	3	3	3	2	2	2	2
		ຈຳນວນບ່ອນຈອດລົດ	59	61	65	71	75	69	97	137	181
	ສາງຂາເຂົ້າ ສຳລັບ	ເວລາປະຕິບັດການ	8	8	8	8	8	8	8	8	8
		ເວລາການປຸງແຕ່ງ	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		ຈຳນວນບ່ອນຈອດລົດ	17	19	20	21	22	31	44	62	83
ຂາອອກ	ດ່ານເກັບພາສີກ່ຽວກັບໂຄງລົດ	ເວລາປະຕິບັດການ	8	8	8	8	8	8	8	8	8
		ເວລາການປຸງແຕ່ງ	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		ຈຳນວນບ່ອນຈອດລົດ	24	24	24	25	25	28	33	39	46
	ການສາງສຳລັບລົດ ບັນທຸກຂາອອກ	ເວລາປະຕິບັດການ	8	8	8	8	8	8	8	8	8
		ເວລາການປຸງແຕ່ງ	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		ຈຳນວນບ່ອນຈອດລົດ	34	36	38	41	44	60	83	117	154
ລວມ			134	140	147	158	166	188	257	355	464

ຂໍ້ມູນຈາກ: ທີມສຳຫຼວດ JICA.

5.6 ຮູບແບບໂດຍລວມຂອງ VLP

5.6.1 ພື້ນທີ່ພັດທະນາ

ໂດຍອີງໃສ່ການສືບທະນາຂ້າງເທິງນັ້ນ, ເນື້ອທີ່ທັງໝົດທີ່ຕ້ອງການສໍາລັບການພັດທະນາຂອງ VLP ໄດ້ຖືກສັງລວມໄວ້ໃນຕາຕະລາງ 5.8.

ຕາຕະລາງ 5.8 ເຂດພັດທະນາຂອງ VLP

ລາຍການ		ພື້ນທີ່	ໝາຍເຫດ
ເຂດພັດທະນາທັງໝົດ		440,991 m ²	
• ເຂດພັດທະນາຂອງ VLP		359,962 m ²	
• ເຂດພັດທະນາຂອງ NEDA		81,029 m ²	
ກ່ອນປີ 2026 ໄລຍະທຳອິດ (35 ha)	ພື້ນທີ່ທັງໝົດ	259,122 m ²	
	ເຂດຕົກກໍ່ສ້າງ	78,120 m ²	ຍົກເວັ້ນຫຼັງຄາຄັງສິນຄ້າ ແລະ ຄັງສິນຄ້າ NEDA
	• ຄັງສິນຄ້າ-1	18,000 m ²	ຊັ້ນດຽວ
	• ຄັງສິນຄ້າ-2	18,000 m ²	ຄັງສິນຄ້າ-2 ມີເຂດພື້ນທີ່ຂອງ ດູ່ເຍັນແລະດູ່ແຊ 4,500 m ² , ແລະເນື້ອທີ່ສາມາດຂະຫຍາຍເປັນ 1,500 m ² ຫຼັງຈາກປີ 2026.
	• ຄັງສິນຄ້າ-3	10,800 m ²	ຊັ້ນດຽວ
	• ຄັງສິນຄ້າ-4	10,800 m ²	ຊັ້ນດຽວ
	• ຫຼັງຄາຄັງສິນຄ້າ	11,520 m ²	
	• ຫ້ອງການ SPC	2,000 m ²	ສອງຊັ້ນ, ປູພື້ນ.
	• ຫ້ອງການພາສີ	2,000 m ²	ສອງຊັ້ນ, ປູພື້ນ.
	• ຫ້ອງການຄັງສິນຄ້າ	1,600 m ²	ຊັ້ນດຽວ
	• ຝັກອັບຮິມ	1,000 m ²	ຊັ້ນດຽວ
	• ໂຮງອາຫານ	1,000 m ²	ຊັ້ນດຽວ
	• ປະຕູເຂົ້າອອກ	1,200 m ²	ປະຕູທີ່ມີສອງຈຸດ (ຈຸດລະ 600 m2): ຈຸດຫນຶ່ງແມ່ນຢູ່ໃນ VLP, ແລະອີກຈຸດຫນຶ່ງແມ່ນຢູ່ໃກ້ກັບພາກພື້ນຂອງທ່າແລ້ງ.
	• ເຮືອນພັກຜ່ອນ	200 m ²	ສໍາລັບຄົນຂັບລົດບັນທຸກ, ມີແຕ່ຫຼັງຄາ
	ແບບພາຍນອກຂອງອາຄານ	181,002 m ²	
ຫຼັງປີ 2026 ໄລຍະທີສອງ (10 ha)	ພື້ນທີ່ຂະຫຍາຍຕົວທັງໝົດ	103,440 m ²	
	ເຂດຕົກກໍ່ສ້າງ	27,960 m ²	
	• ຄັງສິນຄ້າ -5	10,800 m ²	ຊັ້ນດຽວ
	• ຄັງສິນຄ້າ -6	10,800 m ²	ຊັ້ນດຽວ
	• ຫຼັງຄາຄັງສິນຄ້າ	5,760 m ²	
	• ຫ້ອງການຄັງສິນຄ້າ	600 m ²	ຊັ້ນດຽວ
	ແບບພາຍນອກຂອງອາຄານ	75,480 m ²	

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

5.6.2 ຮູບແບບໂດຍລວມ

ຮູບແບບໂດຍລວມຂອງ VLP ໄດ້ຊີ້ແຈງໃນຮູບສະແດງ 5.9.

ຄັງສິນຄ້າທ່າແລ້ງ ບໍ່ສາມາດເພີ່ມປະລິມານການຈັດການ ອັນເນື່ອງມາຈາກອຸປະກອນເຄື່ອງໃຊ້ທີ່ເກົ່າ ແລະ ສະຖານທີ່ຈຳກັດ. ເພາະສະນັ້ນ, ໃນ VLP ອຸປະກອນເຄື່ອງໃຊ້ໄດ້ວາງອອກໃຫ້ເປັນສອງໄລຍະ, ດັ່ງນັ້ນການຂະຫຍາຍຕົວຈະເປັນໄປໄດ້ເພື່ອຕອບສະຫນອງຄວາມຕ້ອງການຂອງການຈັດຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ. ໂຄງການໄລຍະທຳອິດແມ່ນຖືກອອກແບບມາສໍາລັບການຈັດປະລິມານສິນຄ້າໃນໄລຍະ 10 ປີທຳອິດ ຈາກການເລີ່ມຕົ້ນດຳເນີນງານ, ໃນຂະນະທີ່ໂຄງການໄລຍະທີສອງໄດ້ຖືກອອກແບບສໍາລັບ

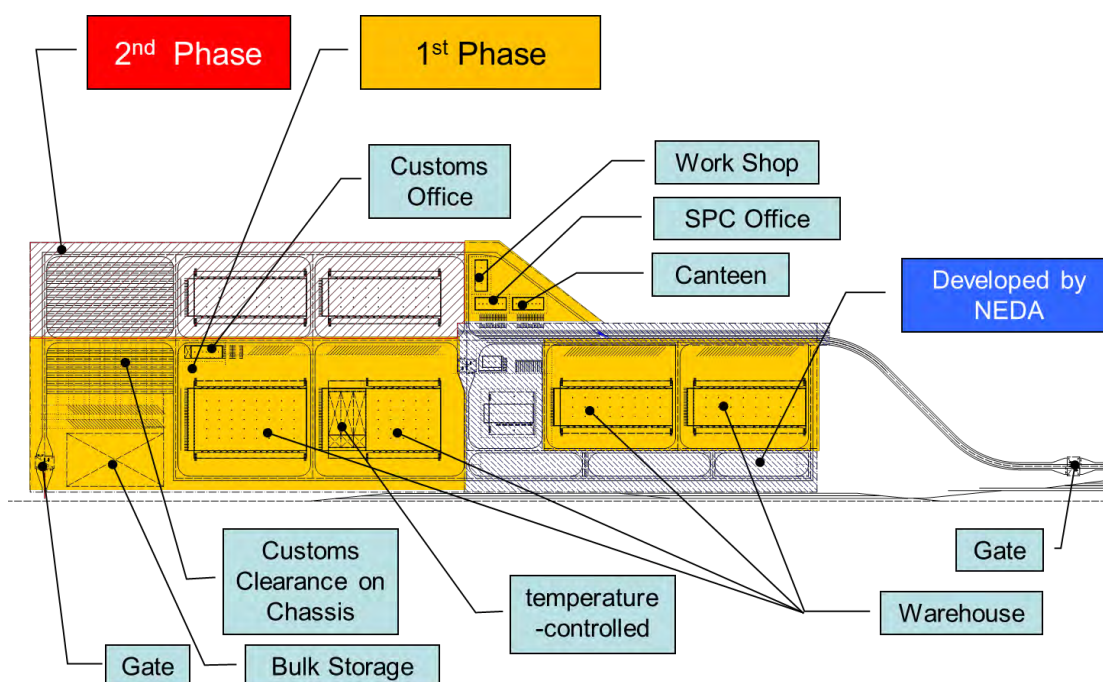
15 ປີທຳອິດ.

ໂຄງການໄລຍະທຳອິດປະກອບມີຫ້ອງການພາສີ, ຄັງສິນຄ້າ, ເຂດພື້ນທີ່ການເກັບຮັກສາປະລິມານຫຼາຍ, ພື້ນທີ່ສຳລັບດ່ານເກັບພາສີກ່ຽວກັບໂຄງລົດ, ຫ້ອງການ VLP-SPC, ໂຮງອາຫານ, ຝັກອົບຮົມບຳລຸງຮັກສາ, ແລະປະຕູເຂົ້າອອກ, ທີ່ຖືກກຳນົດສຳລັບການດຳເນີນງານ VLP. ຫ້ອງການພາສີແມ່ນຖືກຈັດໃສ່ຂ້າງກັບພື້ນທີ່ສຳລັບດ່ານເກັບພາສີກ່ຽວກັບໂຄງລົດເພື່ອການຮ່ວມມືທີ່ມີຄວາມສະດວກຫຼາຍຂຶ້ນ. ສາງເກັບຮັກສາແບບແຊ່ແຂງ / ເຢັນ ຈະໄດ້ຮັບການສ້າງເພື່ອການຄາດຄະເນກ່ຽວກັບ ຫ້ອງແຊ່ແຂງ / ຕູ້ເຢັນ ຈະມີປະລິມານການຈັດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເພີ່ມຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ.

ໃນປັດຈຸບັນ, ລົດບັນທຸກໄດ້ແລ່ນເທິງຖະຫນົນຫົນທາງສາທາລະນະ ຈາກຂົວມິດຕະພາບທຳອິດ ໄປຮອດຄັງສິນຄ້າທ່າແລ້ງ, ຈາກທີ່ໄດ້ອະທິບາຍກ່ອນໜ້ານີ້. ລົດບັນທຸກເຄື່ອງນຳເຂົ້າທັງຫມົດຈະສາມາດມາຮອດ VLP ໄດ້ໂດຍບໍ່ຕ້ອງມີການນຳໃຊ້ຖະຫນົນຫົນທາງສາທາລະນະ ທັນທີທີ່ VLP ໄດ້ເຊື່ອມຕໍ່ກັບຂົວມິດຕະພາບໂດຍຜ່ານຖະຫນົນ ພິເສດ. ເພາະສະນັ້ນ, ລົດບັນທຸກນຳເຂົ້າ ຄວນຈະແລ່ນເທິງຖະຫນົນພິເສດຈົນມາຮອດ VLP ຫຼັງຈາກທີ່ ຜ່ານດ່ານຈຸດກວດຄົນເຂົ້າເມືອງຢູ່ທີ່ຫນ້າ ຂອງຂົວມິດຕະພາບທຳອິດ, ໂດຍຜ່ານປະຕູເຂົ້າອອກເຊິ່ງໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນຢູ່ທາງລຸ່ມດ້ານຊ້າຍມື ຂອງຮູບແບບໂດຍລວມ, ແລະໄດ້ເຄື່ອນໄປໃນເຂດພື້ນທີ່ດ່ານເກັບພາສີຂອງໂຄງລົດ ຫຼືຄັງສິນຄ້າ. ລົດບັນທຸກນຳເຂົ້າທີ່ໄດ້ຜ່ານດ່ານການເກັບພາສີກ່ຽວກັບໂຄງລົດແລ້ວ ຈະຜ່ານໂດຍຜ່ານປະຕູເຂົ້າອອກທີ່ດ້ານຂວາມື ໂດຍບໍ່ຕ້ອງເກັບສິນຄ້າໃນສາງກໍາໄດ້, ແລ່ນເທິງຖະຫນົນພິເສດເຊິ່ງຈະນຳໄປສູ່ຖະຫນົນ 450 ປີ, ແລະສົ່ງສິນຄ້າໄປຍັງປາຍທາງພາຍໃນປະເທດ. ລົດບັນທຸກນຳເຂົ້າທີ່ຈະໄປຄັງສິນຄ້າເພື່ອເກັບຮັກສາສິນຄ້າເຂົ້າໃນສາງທີ່ກຳນົດລ່ວງຫນ້າແລະປ່ອຍສິນຄ້າລົງນັ້ນ. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ລົດບັນທຸກຫວ່າງເປົ່າຈະອອກຈາກ VLP ໂດຍປະຕູເຂົ້າອອກອັນດຽວກັນກັບປະຕູທີ່ພວກເຂົາເຈົ້າເຂົ້າໄປ ແລະຕ້ອງໄດ້ໄປທີ່ດ່ານກວດຄົນເຂົ້າເມືອງທີ່ຂ້າງຂົວມິດຕະພາບທຳອິດຖ້າຫາກວ່າພວກເຂົາເຈົ້າຈະກັບຄືນໄປ ປະເທດໄທ

ລົດບັນທຸກທີ່ມາຄັງສິນຄ້າເພື່ອເອົາສິນຄ້າຂຶ້ນ ຈະຕ້ອງເດີນທາງ ເທິງຖະຫນົນ 450 ປີແລະເສັ້ນທາງພິເສດເພື່ອມາ VLP, ໂດຍ ຜ່ານປະຕູຮົ້ວທີ່ດ້ານຂວາມື, ແລະເຂົ້າໄປໃນຄັງສິນຄ້າໄດ້. ຫຼັງຈາກເອົາສິນຄ້າລົງ, ພວກເຂົາເຈົ້າຈະຜ່ານປະຕູດຽວກັນແລະສົ່ງສິນຄ້າໄປຈຸດຫມາຍປາຍທາງພາຍໃນປະເທດ. ລົດບັນທຸກຂົນສົ່ງຈະຜ່ານປະຕູເຊັ່ນດຽວກັນກັບລົດບັນທຸກກະບະ, ຜ່ານການກວດຈາກດ່ານພາສີກ່ຽວກັບໂຄງລົດ, ຜ່ານປະຕູເບື້ອງຊ້າຍມື, ແລະໄປທີ່ດ່ານກວດຄົນເຂົ້າເມືອງທີ່ຂ້າງຂົວມິດຕະພາບທຳອິດ.

ໂຄງການໄລຍະທີສອງໄດ້ຖືກອອກແບບເພື່ອຕອບສະຫນອງຄວາມຕ້ອງການໃນການປະຕິບັດງານ VLP ໂດຍສົມມຸດຢູ່ໃນ 10 ປີຫຼືຫຼາຍກວ່າ ຈາກການເລີ່ມຕົ້ນປະຕິບັດງານ. ການດຳເນີນງານຈະໄດ້ຮັບການປັບປຸງເພື່ອຕອບສະຫນອງຄວາມຕ້ອງການຂອງສິນຄ້າ. ແຜນການປະຈຸບັນປະກອບມີການກໍ່ສ້າງຂອງສອງຄັງສິນຄ້າໃນເຂດພື້ນທີ່ການຂະຫຍາຍຕົວ.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 5.9 ຮູບແບບໂດຍລວມຂອງເຂດພັດທະນາ VLP

5.7 ມູນຄ່າການກໍ່ສ້າງ

ມູນຄ່າໂຄງການປະກອບດ້ວຍລາຍຈ່າຍໃນການກໍ່ສ້າງ, ລາຍຈ່າຍໃນການສໍາຫຼວດ, ລາຍຈ່າຍໃນຄໍາຮ້ອງຂໍສະໜັກ, ງົບປະມານຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອຸປະກອນ, ລາຍຈ່າຍໃນການບໍລິຫານ, ລາຍຈ່າຍຄ່າທີ່ປຶກສາ ແລະຄ່າໃຊ້ຈ່າຍກັບຄວາມບໍ່ແນ່ນອນ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 5.9). ໂຄງການ VLP ຈະລວມມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນໂຄງການທັງໝົດແມ່ນ 51.7 ໂດລາສະຫະລັດ.

ຕາຕະລາງ 5.9 ລາຍຈ່າຍຂອງໂຄງການ VLP

ລາຍການ	ມູນຄ່າ	ໝາຍເຫດ
ລາຍຈ່າຍການກໍ່ສ້າງ	45,027,415 USD	
ວຽກງານການກໍ່ສ້າງ	28,944,533 USD	
ສາງ	23,952,015 USD	
ຫ້ອງການ	3,129,836 USD	
ໂຮງອາຫານ	654,662 USD	
ຝັກອົບຮົມ	899,177 USD	
ທາງປະຕູ ເຂົ້າອອກ	308,843 USD	
ວຽກງານຂົວທາງ	10,154,952.00 USD	ລວມທັງສະຖານທີ່ໂດຍທົ່ວໄປເຊັ່ນຮົ້ວ, ດອກໄຟ ກາງແຈ້ງ ແລະການລະບາຍນໍ້າຝົນ.
ລາຍຈ່າຍ	5,927,930 USD	
ລາຍຈ່າຍພາກສະໜາມ	1,794,000 USD	
ລາຍຈ່າຍຄ່າກໍ່ສ້າງຊົ່ວຄາວ	727,272 USD	
ລາຍຈ່າຍປົກກະຕິ	3,406,658 USD	
ວຽກງານການກະກຽມດິນ	3,407,000 USD	

ລາຍການ	ມູນຄ່າ	ໝາຍເຫດ
ອື່ນໆ	3,287,384 USD	
ລາຍຈ່າຍຄ່າສ້າງໂຄງ	74,000 USD	
ລາຍຈ່າຍຄ່າສະໝັກ	428,000 USD	
ລາຍຈ່າຍເຄື່ອງອຸປະກອນ	1,043,389 USD	
ໄຟຟ້າ	504,189 USD	
ແຫຼ່ງນໍ້າ/ການລະບາຍນໍ້າ	500,000 USD	
ໂທລະຄົມມະນາຄົມ	39,200 USD	
ຄ່າທີ່ປຶກສາ	435,499 USD	
ຄວາມບໍ່ແນ່ນອນ	1,306,496 USD	
ລວມ	51,721,799 USD	

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາJICA.

5.8 ຕາຕະລາງການກໍ່ສ້າງ

ໂຄງການນີ້ຈະໃຊ້ເວລາສາມເດືອນສໍາລັບຄໍາຮ້ອງຂໍສະໝັກການກໍ່ສ້າງ, ສີ່ເດືອນສໍາລັບການກະກຽມດິນ, ແລະ 16 ເດືອນສໍາລັບການກໍ່ສ້າງທາງດ້ານກາຍະພາບ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 5.10).

	Application			LAND FORMING				First Phase Construction															
	1	2	3	1	2	3	4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Application																							
LAND FORMING																							
WARE HOUSE 3																							
WARE HOUSE 4																							
WARE HOUSE 5																							
WARE HOUSE 6																							
SPC OFFICE																							
CUSTOMS OFFICE																							
WORK SHOP																							
CANTEEN																							
GATE 1																							
GATE 2																							
GUTTER																							
ROAD																							

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາJICA.

ຮູບທີ 5.10 ຕາຕະລາງການກໍ່ສ້າງ VLP

ພາກທີ 6 ແຜນການດຳເນີນງານ

6.1 ຂອບເຂດການດຳເນີນງານທາງດ້ານທຸລະກິດ

ແນວຄວາມຄິດການດຳເນີນທຸລະກິດຂອງ VLP ໂດຍພື້ນຖານມັນຈະເປັນການຈັດສົ່ງສິນຄ້າໃນໜ້າວຽກທາງດ້ານທຸລະກິດທີ່ມາຈາກສາຍທ່ານາແລ້ງທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ. VLP ຈະສະໜອງໜ້າທີ່ຈັດສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ທີ່ສອດຄ່ອງກັບຄວາມຕ້ອງການດ້ານທຸລະກິດຂອງເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ, ຜູ້ລ່າລຽງສິນຄ້າ, ນາຍພາສີ, ແລະອື່ນໆ, ແລະ ມີໜ້າທີ່ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການໃນສັນຍາສອງຝ່າຍລະຫວ່າງ ສ ປປ ລາວແລະ ປະເທດໄທ ທີ່ສອດຄ່ອງກັບຄວາມເປັນຈິງຂອງກຸ່ມເສດຖະກິດປະຊາຄົມອາຊຽນ (AEC).

ໂຄງການພັດທະນາຂອງ VLP ໄດ້ປະຕິບັດງານຜ່ານການບົກສາຫາລິລະຫວ່າງລັດຖະບານລາວ ແລະ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຍີ່ປຸ່ນ ກໍ່ຄືເປັນສະຖານທີ່ສຳລັບການສ້າງຕັ້ງຮ່ວມຂອງເຂົ້າເຈົ້າ ຂອງບໍລິສັດ SPC. ໃນເບື້ອງຕົ້ນ, ລັດຖະບານລາວຈະສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການດຳເນີນງານປະກອບມີກະຊວງໂຍທາທິການແລະຂົນສົ່ງ (MPWT), ກະຊວງການເງິນ (MOF), ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ (MPS), ກະຊວງອຸດສາຫະກຳແລະການຄ້າ (MIC), ແລະ ອົງການຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ຕໍ່ມາ, ຄະນະກຳມະການ ແລະ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຍີ່ປຸ່ນຈະຮ່ວມມືໃນການຕັດສິນ ຂໍ້ກຳນົດ ແລະ ເງື່ອນໄຂ ຂອງການພັດທະນາ VLP ແລະ ແຜນການບໍລິການວຽກງານຕ່າງໆ.

ການສຶກສານີ້ຈະສະໜອງຂໍ້ມູນທີ່ເປັນພື້ນຖານໃນການດຳເນີນງານທີ່ເປັນຈິງຂອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການພັດທະນາ VLP ພາຍໃຕ້ການເລີ່ມຕົ້ນຂອງສ່ວນພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ.

6.2 ແຜນການດຳເນີນງານ

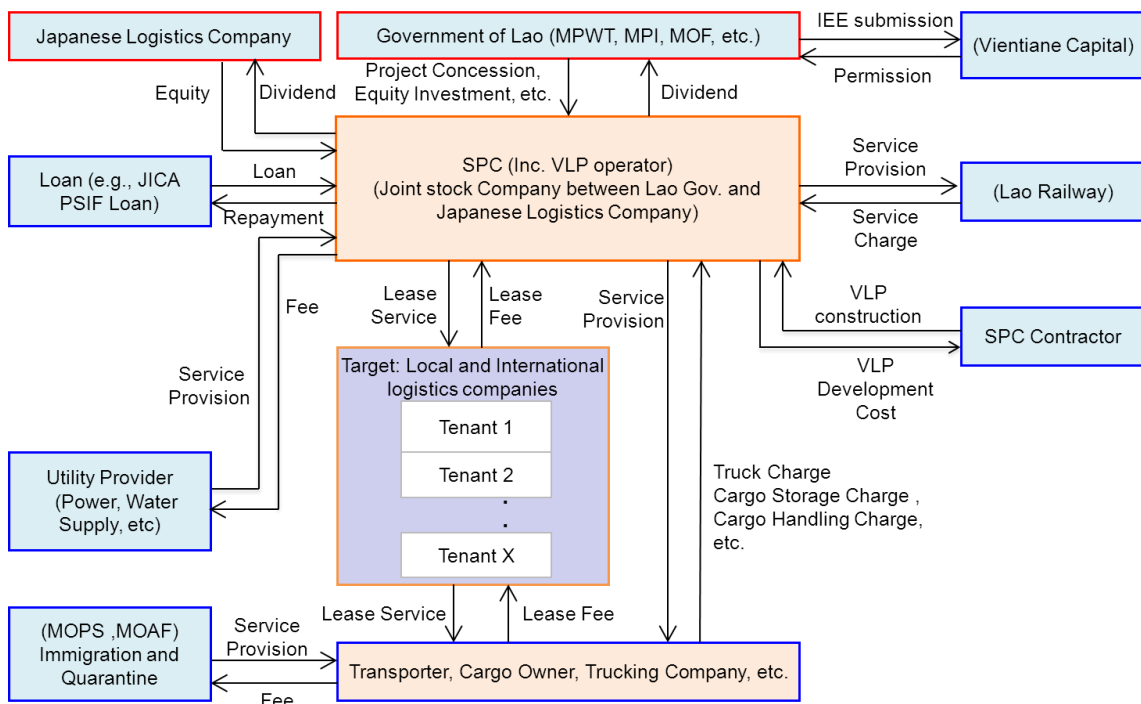
VLP ທີ່ຈະໃຫ້ບໍລິການ ຫຼາຍໆໜ້າວຽກ, ລວມທັງສາຍສິນຄ້າ, ພາສີ, ການເຂົ້າເມືອງ ແລະ ການກັກສິນຄ້າ (CIQ), ການຈັດສົ່ງສິນຄ້າ, ລະບົບການຄຸ້ມຄອງສາຍ, ແລະ ອື່ນໆ ມັນຈະເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ມີຫຼາຍຮູບແບບ. ເພາະສະນັ້ນ, ຫຼາຍພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຈະເຂົ້າຮ່ວມໃນການດຳເນີນງານທາງດ້ານທຸລະກິດຂອງ VLP (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 6.1).

ຮູບພາບ 6.1 ສະແດງໃຫ້ເຫັນໂຄງປະກອບການປະຕິບັດງານຂອງ VLP ໃນແງ່ຂອງການພັດທະນາແລະການຄຸ້ມຄອງບົນພື້ນຖານການສົນທະນາລະຫວ່າງຫຼາຍພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງດ້ວຍກັນ. ບໍລິສັດ SPC ຈະໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນເປັນນິຕິບຸກຄົນທີ່ຮັບຜິດຊອບໜ້າທີ່ໃນການພັດທະນາ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງ ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຈັດສົ່ງສິນຄ້າ.

ຕາຕະລາງ 6.1 ບົດບາດ ແລະ ຫຼັກການ ຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕ່າງໆ

ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ພາລະບົດບາດ
ບໍລິສັດໂລຈິສຕິກຍີ່ປຸ່ນ	ບໍລິສັດໂລຈິສຕິກຍີ່ປຸ່ນອາດເປັນໜຶ່ງໃນອົງກອນຊັ້ນນຳທີ່ສ້າງຕັ້ງບໍລິສັດ SPC ເພື່ອນຳຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການພັດທະນາ VLP ໃນການປະສານຮ່ວມມືກັບລັດຖະບານລາວ.
ລັດຖະບານລາວ	ລັດຖະບານລາວອາດເປັນໜຶ່ງໃນອົງກອນຊັ້ນນຳທີ່ຈັດຕັ້ງບໍລິສັດ SPC ເພື່ອນຳຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການພັດທະນາ VLP ໃນການປະສານຮ່ວມມືກັບບໍລິສັດຂົນສົ່ງຍີ່ປຸ່ນ.
ອົງການ	ອົງການໄຈກ້າ (JICA) ອາດຈະເປັນອົງການໜຶ່ງໃນບັນດາອົງການໃຫຍ່ໆ ກໍ່ຄື ເປັນນິຕິບຸກຄົນທີ່ໃຫ້ກູ້ເງິນ ສຳລັບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການພັດທະນາຂອງ VLP.
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	ລັດຖະບານຂອງເມືອງຫຼວງວຽງຈັນແມ່ນເປັນຈຳຂອງທີ່ຕິດໃນເຂດພື້ນທີ່ໂຄງການ VLP ແລະ ຍັງເປັນຜູ້ອອກໃບຢັ້ງຢືນ IEE.
ບໍລິສັດ	ບໍລິສັດ SPC ອາດເປັນບໍລິສັດນິຕິບຸກຄົນ ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການພັດທະນາ VLP ທີ່ລັດຖະບານ ສ ປປ ລາວ ແລະ ບໍລິສັດໂລຈິສຕິກຍີ່ປຸ່ນສ້າງຂຶ້ນ.
ວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງ ສ ປປ ລາວ	ວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງ ສ ປປ ລາວ ເປັນບໍລິສັດລັດວິສາຫະກິດ ມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການຄຸ້ມຄອງທຸລະກິດທາງລົດໄຟ. ບໍລິສັດ SPC ຈະຮ່ວມມືກັບວິສາຫະກິດລົດໄຟ ແຫ່ງ ສ ປປ ລາວທີ່ກ່ຽວກັບການປະຕິບັດຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ.
ຜູ້ເຊົ່າ	ຜູ້ເຊົ່າເຊິ່ງເປັນຜູ້ເຊົ່າເນື້ອທີ່ຈາກບໍລິສັດ SPC ໃນສະຖານທີ່ໂຄງການຂອງ VLP.
ຜູ້ລຳລຽງສິນຄ້າ (ລວມທັງເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ)	ຜູ້ລຳລຽງສິນຄ້າອາດຈະເປັນບໍລິສັດຂົນສົ່ງທີ່ເປັນຜູ້ນຳໃຊ້ເນື້ອທີ່ ກໍ່ຄືເປັນຜູ້ເຊົ່າຂອງ VLP
ຜູ້ສະໜອງ	ຜູ້ສະໜອງ CIQ ແມ່ນຜູ້ໃຫ້ການບໍລິການສາທາລະນະທົ່ວໄປຂອງການບໍລິການ CIQ.
ຜູ້ສະໜອງ ການນຳໃຊ້	ຜູ້ສະໜອງ ການນຳໃຊ້ແມ່ນຜູ້ໃຫ້ບໍລິການທາງດ້ານພະລັງງານ, ສະໜອງນ້ຳ, ສິ່ງລະບາຍຂອງເປື້ອນ ແລະ ການສື່ສານ ແລະ ອື່ນໆ.

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 6.1 ແຜນການດຳເນີນງານ

6.3 ຕາຕະລາງການດໍາເນີນງານ

ຮູບສະແດງ 6.2 ສະແດງໃຫ້ເຫັນແຜນການດໍາເນີນງານໃນການພັດທະນາ VLP. ວຽກງານການກໍ່ສ້າງຈະເລີ່ມຕົ້ນໃນປີ 2016 ແລະ ການປະຕິບັດການດໍາເນີນທຸລະກິດຂອງ VLP ຄາດວ່າຈະເລີ່ມຕົ້ນໃນປີ 2018.

		2015												2016						2017			2018		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	10	11	12	1	2	3
Preparatory Study by JICA	Under Survey																								
	Submission of Final Report																								
Establishment of Lao Gov. Commission for SPC	Approval																								
Establishment of Temporary SPC	Approval																								
Concession Agreement	Contract																								
SPC Condition	Negotiation																								
	Conclusion																								
Application to JICA loan	Preparation																								
	JICA Review																								
	Execution																								
Start of Construction																									
Start of Business Operation																									

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 6.2 ແຜນການດໍາເນີນງານໃນການພັດທະນາຂອງ VLP

ພາກທີ 7 ການວິເຄາະທາງການເງິນ ແລະ ເສດຖະກິດ

7.1 ການວິເຄາະເສດຖະກິດ

7.1.1 ແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານ

ຈຸດປະສົງຂອງການວິເຄາະເສດຖະກິດ ແມ່ນ ເພື່ອປະເມີນຜົນກະທົບຂອງໂຄງການ VLP ຕໍ່ກັບເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ ແລະ ເພື່ອຊີ້ແຈງຄວາມເປັນໄປໄດ້ທາງດ້ານເສດຖະກິດຂອງໂຄງການ.

ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດຂອງໂຄງການ ແມ່ນຈະສະເໜີໃຫ້ເຫັນຄວາມແຕກຕ່າງ ລະຫວ່າງ ກໍລະນີ “ມີໂຄງການ” ແລະ ກໍລະນີ “ບໍ່ມີໂຄງການ”.

7.1.2 ສົມມຸດຖານພື້ນຖານ

(1) ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ

ອີງໃສ່ການສຶກສາຜ່ານມາໂດຍ JICA (2010), ລາຍການດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ ແມ່ນ ພິຈາລະນາເປັນ ຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງໂຄງການ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ນອກເໜືອຈາກ 3 ລາຍການ (a, b and c) ແລ້ວ, ລາຍການອື່ນໆອາດຈະຫຍຸ້ງຍາກໃນການສະແດງປະລິມານ.

- a) ການສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມ ທີ່ VLP;
- b) ຕົ້ນທຶນຄ່າເສຍໂອກາດ ຂອງ ສາງ ແລະ ຍານພາຫະນະ;
- c) ການຫຼຸດຄ່າຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງການນໍາໃຊ້ພາຫະນະ (VOC);
- d) ການສະໜອງເຄື່ອງບໍລິໂພກ ແລະ ສິນຄ້າລົງທຶນຢ່າງຄົງທີ່;
- e) ການປັບປຸງ ສະພາບແວດລ້ອມການລົງທຶນ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ຂົງເຂດອ້ອມຂ້າງ; ແລະ
- f) ການພັດທະນາ ອຸດສາຫະກໍາໄລຈີສະຕິກໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ຂົງເຂດອ້ອມຂ້າງ.

ຕາຕະລາງ 7.1 ສະແດງໂຄງຮ່າງ ແລະ ວິທີການປະເມີນຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ.

ຕາຕະລາງ 7.1 ສະຫຼຸບຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດ

		ໂຄງຮ່າງ	ວິທີການປະເມີນຜົນປະໂຫຍດ
a)	ການສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມ ທີ່ VLP	ຜົນປະໂຫຍດຈາກການສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມດ້ວຍການເພີ່ມຄວາມອາດສາມາດໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງທີ່ມີປະສິດທິພາບຂອງ VLP ພາຍຫຼັງເລີ່ມຕົ້ນທຸລະກິດ VLP	ຈໍານວນຂອງມູນຄ່າເພີ່ມໃໝ່ຂອງ VLP ອີງໃສ່ຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງ (ສົມມຸດ) VLP ແລະ ສ່ວນເກີນດຸນຂອງທຸລະກິດສາງທີ່ມີຢູ່.
b)	ຕົ້ນທຶນຄ່າເສຍໂອກາດ ຂອງ ສາງ ແລະ ຍານພາຫະນະ	ຜົນປະໂຫຍດທີ່ເກີດຈາກການຫຼຸດເວລາການລໍຖ້າຂອງສິນຄ້າ ແລະ ຍານພາຫະນະ.	ຈໍານວນຄວາມແຕກຕ່າງຂອງຄ່າເວລາຂອງສິນຄ້າ ແລະ ຄົນຂັບລົດລະຫວ່າງ (ສົມມຸດ) VLP ແລະ ສາງທີ່ມີຢູ່.
c)	ການຫຼຸດຄ່າຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງການນໍາໃຊ້	ຜົນປະໂຫຍດທີ່ເກີດຈາກການຫຼຸດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍາລຸງຮັກສາຍານພາຫະນະ ເນື່ອງຈາກການຄຸ້ມຄອງທີ່ມີປະສິດທິພາບ	ຈໍານວນຄວາມແຕກຕ່າງຂອງການດໍາເນີນງານ ແລະ ຄ່າບໍາລຸງຮັກສາລະຫວ່າງ (ສົມມຸດ)

		ໂຄງຮ່າງ	ວິທີການປະເມີນຜົນປະໂຫຍດ
	ພາຫະນະ (VOC)	ຂອງ VLP (ເຊັ່ນ: ການຂັບລົດບັນທຸກ, ການຫຼຸດຜ່ອນການສົ່ງສິນຄ້າຖ້ຽວດຽວ, ການຫັນມາໃຊ້ຕູ້ສິນຄ້າ ໆລຯ.)	VLP ແລະ ສາງທີ່ມີຢູ່.
d)	ການສະໜອງເຄື່ອງບໍລິໂພກ ແລະ ສິນຄ້າລົງທຶນຢ່າງຄົງທີ່	ຜົນປະໂຫຍດຂອງການປັບປຸງຄວາມສະດວກໃນການນຳເຂົ້າສິນຄ້າມາຍັງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ເຂດອ້ອມຮອບ ເນື່ອງຈາກການຄຸ້ມຄອງທີ່ມີປະສິດທິພາບຂອງ VLP.	—
e)	ການປັບປຸງ ສະພາບແວດລ້ອມການລົງທຶນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ຂົງເຂດອ້ອມຂ້າງ	ຜົນປະໂຫຍດຂອງການປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມການລົງທຶນ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ເຂດອ້ອມຂ້າງ ທີ່ເກີດຈາກການຫຼຸດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໄລ່ຈິສະຕິກ ເນື່ອງຈາກການຄຸ້ມຄອງທີ່ມີປະສິດທິພາບຂອງ VLP.	—
f)	ການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳໄລ່ຈິສະຕິກໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ຂົງເຂດອ້ອມຂ້າງ	ຜົນປະໂຫຍດເກີດຈາກການເຂົ້າມາຂອງການລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ແລະ ການຜະລິດອຸດສາຫະກຳພາຍໃນ ຂະແໜງໄລ່ຈິສະຕິກໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ເຂດອ້ອມຂ້າງ ເນື່ອງຈາກການຄຸ້ມຄອງທີ່ມີປະສິດທິພາບຂອງ VLP.	—

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(2) ຕົ້ນທຶນທາງດ້ານເສດຖະກິດ

ຕົ້ນທຶນທາງດ້ານເສດຖະກິດຂອງການພັດທະນາ VLP ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການ ດຳເນີນງານ ແລະ ການບຳລຸງຮັກສາ (O&M) ແມ່ນຄາດຄະເນໂດຍອີງໃສ່ການສຶກສາທີ່ຜ່ານມາຂອງ JICA (2010).

ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການລົງທຶນດ້ານເສດຖະກິດ ແມ່ນຄິດໄລ່ຈາກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການລົງທຶນດ້ານການເງິນທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນຂໍ້ 5.6. ຍົກເວັ້ນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການລົງທຶນດ້ານການເງິນທີ່ສຸກເສີນ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການລົງທຶນ ທີ່ບໍ່ແມ່ນການຄ້າ ແມ່ນຈະຖືກດັດແປງໂດຍການນຳໃຊ້ປັດໄຈການປ່ຽນແປງມາດຕະຖານ (SCF). ຈາກການສຶກສາທີ່ຜ່ານມາຂອງ JICA , SCF ແມ່ນຄິດໄລ່ໄດ້ທີ່ 96.4%. ເຊິ່ງຄ່າດັ່ງກ່າວແມ່ນຖືກນຳໃຊ້ໃນວິເຄາະຄັ້ງນີ້.

(3) ຜົນຂອງການວິເຄາະທາງດ້ານເສດຖະກິດ

ຕາຕະລາງ 7.2 ໄດ້ສະເໜີຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ຕົ້ນທຶນເສດຖະກິດ, ກະແສເງິນສົດສຸທິ ແລະ ຜົນຕອບແທນຂອງອັດຕາເສດຖະກິດພາຍໃນ (EIRR) ຂອງໂຄງການ. ຜົນຂອງ EIRR ໃນການສຶກສາທີ່ຜ່ານມາ ແມ່ນ 12.5%, ໃນຂະນະທີ່ EIRR ໃນຄັ້ງນີ້ແມ່ນ 13.4%.

ຕາຕະລາງ 7.2 ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການລົງທຶນດ້ານເສດຖະກິດຂອງໂຄງການ VLP

ຈຳນວນປີຈາກ ການເລີ່ມຕົ້ນ ກໍ່ສ້າງ	ຈຳນວນປີຈາກ ການເລີ່ມຕົ້ນ ດໍາເນີນງານ	ຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານເສດຖະກິດ				ຕົນທຶນເສດຖະກິດ		ກະແສເງິນສົດ ສຸດທິ
		ຕົ້ນທຶນຄ່າເສີຍ ໂອກາດຂອງ ສິນຄ້າ	ຄ່າເສີຍໂອກາດ ຂອງ ຍານພາຫະນະ	ການຫຼຸດລົງຂອງ VOC	ການເພີ່ມມູນ ຄ່າ	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການ ກໍ່ສ້າງເສດຖະກິດ	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ O&M ແລະ ການລົງທຶນ ຄືນໃໝ່	
1						30,407		-30,407
2						30,407		-30,407
3	1	22	10	254	6,198		2,428	4,056
4	2	39	19	316	6,654		2,665	4,363
5	3	65	33	393	7,124		2,849	4,766
6	4	115	59	489	7,680		3,045	5,298
7	5	211	111	608	8,248		3,253	5,925
8	6	499	268	757	8,882		3,447	6,959
9	7	1,883	1,035	942	9,584		3,612	9,832
10	8	2,100	1,178	1,174	10,370		3,789	11,033
11	9	2,357	1,348	1,464	11,218		3,985	12,402
12	10	2,664	1,551	1,825	12,150		4,115	14,075
13	11	3,032	1,795	2,277	13,204		4,255	16,053
14	12	3,032	1,862	2,301	13,204		4,380	16,019
15	13	3,032	1,932	2,326	13,204		4,507	15,987
16	14	3,032	2,004	2,352	13,204		4,638	15,954
17	15	3,032	2,078	2,378	13,204		4,772	15,920
18	16	3,032	2,156	2,406	13,204		4,952	15,846
19	17	3,032	2,236	2,435	13,204		5,092	15,815
20	18	3,032	2,319	2,465	13,204		5,234	15,786
21	19	3,032	2,405	2,496	13,204		5,379	15,758
22	20	3,032	2,405	2,496	13,204		5,526	15,611
23	21	3,032	2,405	2,496	13,204		5,724	15,413
24	22	3,032	2,405	2,496	13,204		5,876	15,261
25	23	3,032	2,405	2,496	13,204		6,030	15,107
26	24	3,032	2,405	2,496	13,204		6,186	14,951
27	25	3,032	2,495	2,528	13,204	-8,980	6,343	23,896
EIRR								13.39%

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມການສຶກສາ JICA.

7.2 ການວິເຄາະກະແສເງິນສົດ

7.2.1 ຈຸດປະສົງ

ຈຸດປະສົງຂອງການວິເຄາະກະແສເງິນສົດ ແມ່ນເພື່ອປະເມີນສັກກະຍະພາບທາງການເງິນຂອງທຸລະກິດ VLP ພາຍໃຕ້ໂຄງການຮ່ວມມືລັດແລະເອກະຊົນ (PPP).

7.2.2 ວິທີການ

ສົມມຸດວ່າ SPC, ທີ່ສ້າງຕັ້ງໂດຍລັດຖະບານລາວ ແລະ ບໍລິສັດໄລ່ຈີສະຕິກຢື່ນ, ມີບົດບາດສໍາຄັນເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງ VLP ພາຍໃຕ້ໂຄງການ ຮ່ວມມືລັດ ແລະ ເອກະຊົນ (PPP) .

ມູນຄ່າປະຈຸບັນສຸດທິ (NPV), ອັດຕາຜົນຕອບແທນພາຍໃນຂອງຜູ້ຖືຫຸ້ນ (IRRຜູ້ຖືຫຸ້ນ) ແລະ ອັດຕາສ່ວນຄວາມສາມາດໃນການຊໍາລະໜີ້ (DSCR) ໄດ້ຖືກນໍາມາໃຊ້ເປັນດັດຊະນີໃນການປະເມີນຜົນ.

7.2.3 ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງກໍລະນີພື້ນຖານ

ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງກໍລະນີພື້ນຖານ ແມ່ນໄດ້ສະເໜີຢູ່ຂ້າງລຸ່ມ. ຜົນຂອງການວິເຄາະທາງດ້ານການເງິນ ອາດຈະຍັງບໍ່ທັນໄດ້ກໍານົດເທື່ອ ມັນຂຶ້ນກັບສ່ວນແບ່ງສັດສ່ວນການຖືຫຸ້ນລະຫວ່າງລັດຖະບານລາວ ແລະ ບໍລິສັດໂລຈິສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ.

(1) ໄລຍະເວລາປະເມີນໂຄງການ

ຕາຕະລາງ 7.3 ສະແດງເຖິງ ໄລຍະເວລາປະເມີນໂຄງການທີ່ສະຫຼຸບໄວ້ນັ້ນ ທີ່ຄາດວ່າຈະໃຊ້ເວລາ 25ປີ ໃນການພິຈາລະນາ ໄລຍະເວລາຊໍາລະຄືນເງິນກູ້ໃນເງິນລົງທຶນຂອງພາກສ່ວນເອກະຊົນ (PSIF) ຂອງອົງການ JICA, ເຊິ່ງລວມເອົາໄລຍະເວລາການກໍ່ສ້າງ 20 ປີ. ປີ 2014 ແມ່ນກໍານົດເປັນປີຖານຂອງອັດຕາເງິນເຟີ້.

ຕາຕະລາງ 7.3 ໄລຍະເວລາການປະເມີນໂຄງການທີ່ຄາດການ

	ໄລຍະ/ປີ
ໄລຍະເວລາການກໍ່ສ້າງ	2016 - 2017 (20 ເດືອນ)
ເລີ່ມທຸລະກິດ VLP	2018
ໄລຍະເວລາການກວດສອບ	2018 - 2042 (25 ປີຫຼັງຈາກເລີ່ມທຸລະກິດ)
ປີຖານຂອງອັດຕາເງິນເຟີ້	2014

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(2) ການວາງແຜນເງິນສິດ ແລະ ການຈັດຊື້

1) ການວາງແຜນເງິນສິດ

ຕາຕະລາງ 7.4 ສະແດງ ສົມມຸດຖານສໍາລັບການວາງແຜນເງິນສິດຂອງການພັດທະນາ VLP.

ຕາຕະລາງ 7.4 ການວາງແຜນເງິນສິດທີ່ຄາດການ

	ກໍລະນີ1	ກໍລະນີ2	ກໍລະນີ3
ອັດຕາສ່ວນເງິນກູ້	70%	60%	50%
ອັດຕາສ່ວນທຶນ	30%	40%	50%
ລວມ	100%	100%	100%

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

2) ການລົງທຶນເບື້ອງຕົ້ນ

ຕາຕະລາງ 7.5 ສະແດງ ການສັງລວມໃນການລົງທຶນເບື້ອງຕົ້ນທີ່ກວມເອົາການພັດທະນາ VLP, ອຸປະກອນດໍາເນີນງານ, ອຸປະກອນສ້ອມແປງ ແລະ ການຕິດຕັ້ງ

ຕາຕະລາງ 7.5 ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການລົງທຶນເບື້ອງຕົ້ນ

(ຫົວໜ່ວຍ: ລ້ານ USD)

ລາຍການ	ມູນຄ່າ
ການພັດທະນາ VLP	51.72
ອຸປະກອນດຳເນີນງານ	5.12
ອຸປະກອນສ້ອມແປງ ແລະ ຕິດຕັ້ງ	0.40
ລວມ	57.25

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

3) ເງື່ອນໄຂເງິນກູ້

ທີມສຶກສາ JICA ໄດ້ກຳນົດ PSIF ຂອງອົງການ JICA ເປັນແຫຼ່ງທຶນສໍາລັບການພັດທະນາ VLP. ຕາຕະລາງ 7.6 ສະແດງເງື່ອນໄຂເງິນກູ້ຂອງ PSIF ສໍາລັບການວິເຄາະກະແສເງິນສົດ.

ຕາຕະລາງ 7.6 ເງື່ອນໄຂເງິນກູ້ຂອງ PSIF

	ໄລຍະເວລາຂອງສັນຍາກູ້ຢືມ
ໄລຍະເວລາການຈ່າຍຄືນ	20ປີລວມທັງໄລຍະການກໍ່ສ້າງ
ສະກຸນເງິນ	USD
ອັດຕາຕອກເບ້ຍ	5%
ວິທີການຊໍາລະຄືນ	ຄືກັນກັບວິທີການຊໍາລະ (ໂດຍກົງ)

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(3) ອັດຕາເງິນເຟີ້

ຫຼັງປີ 2000, ອັດຕາເງິນເຟີ້ໃນສປປລາວ ແມ່ນຄົງທີ່ ແລະ ມີແນວໂນມຫຼຸດລົງ, ຢູ່ລະຫວ່າງແຕ່ 4%ຫາ7%ພາຍຫຼັງປີ 2010 ແລະ ຊົງໂຕທີ່ 4.3% ໃນປີ2012.

ອັດຕາເງິນເຟີ້ ຂອງມູນຄ່າການພັດທະນາ ໃຫ້ຖືວ່າເທົ່າກັບ 0% ເພາະວ່າ ທຶນສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນໄດ້ມາຈາກປະເທດຍີ່ປຸ່ນ. ອີກດ້ານໜຶ່ງ, ຄາດຄະເນວ່າ ອັດຕາເງິນເຟີ້ໃນ ສປປລາວ ຈະຫຼຸດລົງ 0,1% ແຕ່ລະປີ ຈາກ 5,76% (ຄ່າສະເລ່ຍແຕ່ປີ 2015 ເຖິງ 2019 ອີງຕາມການປະເມີນໂດຍກອງທຶນລະຫວ່າງປະເທດ (IMF)).

ອຸປະກອນທີ່ຈຳເປັນໃນ VLP ສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນໄດ້ເອົາມາຈາກປະເທດໄທ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງນຳໃຊ້ອັດຕາເງິນເຟີ້ຂອງປະເທດໄທ, ເຊິ່ງຄາດວ່າເປັນອັດຕາຄົງທີ່ ທີ່2% (ເບິ່ງຕາຕະລາງ7.7).

ຕາຕະລາງ 7.7 ອັດຕາເງິນເຟີ້ທີ່ຄາດຄະເນ

ໄລຍະ	ອັດຕາເງິນເຟີ້ໃນ ສປປລາວ (%)	ອັດຕາເງິນເຟີ້ໃນ ປະເທດໄທ (%)	ໝາຍເຫດ
2015-2019	5.76	2.0	IMF ປະເມີນ
2020-2024	5.56	2.0	ອັດຕາສະເລ່ຍ
2025-2029	5.06	2.0	ອັດຕາສະເລ່ຍ
2030-2034	4.56	2.0	ອັດຕາສະເລ່ຍ
2035-2039	4.06	2.0	ອັດຕາສະເລ່ຍ
2040-2042	3.66	2.0	ອັດຕາສະເລ່ຍ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຄາດຄະເນໄດ້ວ່າອັດຕາເງິນເຟີ້ຈະມີຜົນກະທົບບໍ່ພຽງແຕ່ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການກໍ່ສ້າງເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງມີຜົນຕໍ່ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ O&M ແຕ່ລະປີອີກດ້ວຍ. ໃນຂະນະດຽວກັນ, ລາຍຮັບ-ທີ່ລວມການປ່ຽນແປງດ້ານໂຄງສ້າງຄ່າຂົນສົ່ງ, ການແກ້ໄຂຄ່າຂົນສົ່ງ ແລະ ອື່ນໆ -- ຈະເປັນເປົ້າໝາຍໃນການປຶກສາຫາລືກັນລະຫວ່າງ ຄະນະກຳມະການສະເພາະ ທີ່ສ້າງໂດຍລັດຖະບານລາວ ແລະ ບໍລິສັດໄລ່ຈີສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ.

ສະນັ້ນ, ການປັບຄ່າຕາມເດັດຊະນີລາຄາ ບໍ່ພຽງແຕ່ນຳໃຊ້ໃນວຽກສາງສິນຄ້າສາທາລະນະເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ກັບທຸລະກິດອື່ນໆຂອງVLP ອີກດ້ວຍ.

7.2.4 ລາຍຮັບ

ກະແສເງິນສົດປະຈຳປີຂອງ VLP ແມ່ນຂຶ້ນກັບຜົນຂອງການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ລະບົບພາສີທີ່ມີຢູ່ຂອງລັດວິສາຫະກິດທ່ານາແລ້ງ (TWSE). ຕາຕະລາງ 7.8 ສະແດງ ກະແສເງິນສົດທີ່ຄາດຄະເນຂອງ VLP ໃນໄລຍະປະເມີນຜົນ 25ປີ. ກະແສເງິນສົດຢູ່ໃນປະລິມານເທົ່າເດີມພາຍຫຼັງປີ 2026 (10ປີພາຍຫຼັງເລີ່ມດຳເນີນທຸລະກິດ) ເນື່ອງຈາກວ່າຄວາມອາດສາມາດໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງ VLP ຈະສາມາດບັນລຸຜົນໄດ້ໃນເວລານັ້ນ. ສະນັ້ນ, ມູນຄ່າເປັນຕົວເລກຂອງກະແສເງິນສົດເຂົ້າພາຍຫຼັງ ປີ 2026 ຄາດວ່າຈະຄົງທີ່.

ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ລາຍຮັບກໍຄາດວ່າ ຈະຄົງທີ່ 10ປີ ພາຍຫຼັງເລີ່ມດຳເນີນງານ VLP. ໃນຂະນະທີ່, ປະລິມານການຈັດການສິນຄ້າກໍຍັງຄົງທີ່. ລະບົບຄ່າຂົນສົ່ງທີ່ມີຢູ່ແລ້ວຈະຖືກນຳມາໃຊ້ໃນ VLP. ດຳລັດລັດຖະບານໄດ້ກຳນົດອັດຕາພາສີປະຈຸບັນຂອງສາງທ່ານາແລງ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບສະຖານທີ່ອື່ນໆທີ່ຄ້າຍຄືກັນ. ອັດຕາພາສີລ່າສຸດນີ້ໄດ້ຖືກກຳນົດໃນເດືອນທັນວາ 2012.

ຂະໜາດສະເລ່ຍຕໍ່ຜູ້ເຊົ່າ ແມ່ນຄາດຄະເນທີ່ 120m² ດ້ວຍລາຄາ 15 USD ຕໍ່ m² ໂດຍອີງໃສ່ການສຳຫຼວດພາກສະໜາມໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຂໍ້ ກຳນົດ ແລະ ເງື່ອນໄຂໃນສັນຍາເຊົ່າຂອງຜູ້ເຊົ່າ VLP ອາດຈະໄດ້ຮັບການກຳນົດໂດຍ SPC ທີ່ສ້າງຕັ້ງໂດຍລັດຖະບານລາວ ແລະ ບໍລິສັດໂລຈິສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ.

ຕາຕະລາງ 7.8 ກະແສເງິນສົດເຂົ້າຂອງທຸລະກິດ VLP

(ຫົວໜ່ວຍ: 1000 USD)

ປີທີ (ຫຼັງຈາກເລີ່ມທຸລະກິດ)	1	5	10	15	20	25
ປີ	2018	2022	2027	2032	2037	2042
ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ	4,847	6,291	8,796	8,796	8,796	8,796
ສິນຄ້າສົ່ງອອກ	214	237	277	277	277	277
ຜູ້ເຊົ່າ	569	997	1,215	1,336	1,470	1,617
DC	280	505	617	679	747	821
ການຈັດສົ່ງພາຍໃນ	68	68	74	82	90	99
ກຸ່ມສິນຄ້າ	24	43	48	48	48	48
ລວມ	6,002	8,141	11,028	11,218	11,428	11,659

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

7.2.5 ລາຍຈ່າຍ

(1) ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍເບື້ອງຕົ້ນ

ຕາຕະລາງ 7.9 ຊີ້ບອກມູນຄ່າການລົງທຶນເບື້ອງຕົ້ນຂອງການພັດທະນາ VLP ທີ່ປະເມີນໄວ້ທີ່ 51.7 ລ້ານUSD. ນອກຈາກນີ້, ໂຄງການຍັງຕ້ອງການ 5.1 ລ້ານ USD ສຳລັບອຸປະກອນໃນການດຳເນີນງານ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 7.10) ແລະ 0.4 ລ້ານ USD ສຳລັບເຟີນີເຈີ, ອຸປະກອນ ແລະ ການຕິດຕັ້ງ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 7.11).

ຕາຕະລາງ 7.9 ມູນຄ່າການພັດທະນາ VLP

ລາຍການ		ພັນ USD	ໜ້າເຫດ
ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ	ສາງ	23,952	
	ຫ້ອງການ	3,130	
	ໂຮງອາການ	655	
	ຫ້ອງປະຕິບັດການ	899	
	ທາງເຂົ້າ	309	
	ຖະໜົນ	10,155	
	ກະກຽມໜ້າດິນ	3,407	
	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສາທາລະນະປະໂຫຍດ	1,043	
ລວມ		43,550	
ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງອ້ອມ	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍພາກສະໜາມ	1,794	
	ຄ່າກໍ່ສ້າງຊົ່ວຄາວ	727	
	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທົ່ວໄປ	3,407	
	ຄ່າສ້າງໂຄງ	74	
	ຄ່າເອກະສານ	428	
	ລາວ	6,430	
ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສຸກເສີນ		1,306	3% ຂອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ
ຄ່າທຳນຽມຄົງທີ່		435	1% ຂອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ
ລວມ		51,722	

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຕາຕະລາງ 7.10 ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍອຸປະກອນໃນການດຳເນີນງານຂອງ VLP

ລາຍການ		ຈຳນວນ	ລາຄາຫົວໜ່ວຍ (USD)	ລວມ (USD)	ໄລຍະເວລາ (ປີ)
1	ລົດຍົກ (2t)	6	38,091	228,545	10
2	ລົດຍົກ (2.5t reach)	8	67,349	538,791	10
3	ລົດຍົກ (2teach)	9	40,851	367,659	10
4	ລົດຍົກ (15t)	1	204,255	204,255	10
5	ເຄື່ອງຍົກ (30t)	1	461,506	461,506	10
6	ມືຍົກ	60	1,076	64,589	10
7	ເຄື່ອງພິກພາ	46	2,429	111,733	10
8	ເຄື່ອງພິມສະຫຼາກ	8	2,429	19,432	10
9	ຈຸດເຊື່ອມຕໍ່	1	145,739	145,739	10
10	ແຜ່ນວາງສິນຄ້າພາສຕິກ	17,564	49	853,251	10
11	ແຜ່ນວາງສິນຄ້າເປັນຊັ້ນ	16,036	108	1,726,241	10
12	ຖັງໃຕ້ດິນ	1	12,145	12,145	10
13	ລົດບັນທຸກ (2t)	3	78,942	236,825	10
14	ເຄື່ອງຊັ່ງນ້ຳໜັກລົດບັນທຸກ	2	52,030	104,060	10
15	ທຶນສຳຮອງ	1	50,000	50,000	10
ລວມ				5,124,771	

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຕາຕະລາງ 7.11 ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ FF&E ຂອງ VLP

ລາຍການ		ຈຳນວນ	ລາຄາຫົວໜ່ວຍ (USD)	ລວມ (USD)	ໄລຍະເວລາ (ປີ)
1	ຄອມພິວເຕີ	46	1,453	66,826	5
2	ໂນດບຸກ	15	1,746	26,183	5
3	ເຊບເວີ	1	10,620	10,620	5
4	ຊອບແວ	1	126,738	126,738	5
5	ເຄື່ອງພິມເອກະສານ	15	1,126	16,892	5
6	ເຄື່ອງຈັກລວມ	8	9,572	76,579	10
7	ໂທລະສັບ	61	197	12,022	10
8	ລະບົບຕ່າງໂທລະສັບ	1	6,757	6,757	10
9	ໂຕະຕັ້ງ	61	338	20,609	10
10	ຊັ້ນວາງປຶ້ມ	50	225	11,262	10
11	ໂຕະຕັ້ງ (ຫ້ອງປະຊຸມ)	6	1,689	10,135	10
12	ໂຕະຕັ້ງ (ຫ້ອງຄະນະ)	2	3,378	6,757	10
13	ໂຕະຮັບຕອນ	3	1,689	5,068	10
14	ສາກກັ້ນຫ້ອງ	80	56	4,505	10
15	ຫິນສໍາຮອງ	1	1,104	1,104	10
ລວມ				402,057	

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(2) ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການດໍາເນີນງານ ແລະ ບໍາລຸງຮັກສາ

ອີງຕາມຕົວຢ່າງໂຄງການຂອງຍີ່ປຸ່ນທີ່ຄ້າຍຄືກັນ, ຈຳນວນພະນັກງານ ແລະ ແຮງງານ ໃນ VLP ທີ່ຄາດການ ແມ່ນໄດ້ຮັບການຄາດຄະເນໄວ້ໃນຕາຕະລາງ 7.12. ຈາກລູກຈ້າງ 402 ຄົນໃນປີທໍາອິດຂອງການດໍາເນີນທຸລະກິດ ໃນປີ 2018, ເຊິ່ງຕົວເລກນີ້ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 670 ຄົນ ພາຍຫຼັງ 10 ປີ ແລະ ຈະຄົງທີ່ຫຼັງຈາກນັ້ນ.

ຕາຕະລາງ 7.12 ການຄາດຄະເນ ຈຳນວນພະນັກງານ ແລະ ແຮງງານ ໃນ VLP

ປີທີ (ພາຍຫຼັງເລີ່ມທຸລະກິດ)	(ຫົວໜ່ວຍ: ຕົວເລກ)					
	1	5	10	15	20	25
ປີ	2018	2022	2027	2032	2037	2042
ແຮງງານ	83	107	137	137	137	137
ພະນັກງານ	72	76	83	83	83	83
ພະນັກງານຊ່ວຍຄາວ ພະນັກງານ	247	333	450	450	450	450
ລວມ	402	516	670	670	670	670

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຕາຕະລາງ 7.13 ສະແດງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ O&M ຂອງທຸລະກິດ VLP, ທີ່ລວມເອົາ ຄ່າແຮງງານ, ພະນັກງານ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງຫິນເສຍ ທີ່ກ່ຽວກັບເຄື່ອງຈັກ, ອຸປະກອນ ແລະ ເພີນິເຈີ, ການຕິດຕັ້ງ ແລະ ອຸປະກອນ (FF&E). ຈາກ 5.65 ລ້ານ USD ໃນປີ 2018, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ O&M ທັງໝົດ ຈະບັນລຸເຖິງ 7.96 ລ້ານ USD ໃນທ້າຍປີທີ 25 ຂອງການປະເມີນຜົນ ຄືປີ 2042.

ຕາຕະລາງ 7.13 ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການດຳເນີນງານ ແລະ ບຳລຸງຮັກສາ

(ຫົວໜ່ວຍ: 1000 USD)

	1	5	10	15	20	25
	2018	2022	2027	2032	2037	2042
ຄ່າແຮງງານ	509	844	1,444	1,822	2,245	2,700
ຄ່າພະນັກງານ	536	631	788	937	1,103	1,283
ຕົ້ນທຶນຜະລິດສິນຄ້າ	1,443	1,882	2,058	2,233	2,450	2,688
ຕົ້ນທຶນເສຍ	3,163	3,277	3,517	3,674	3,732	1,292
ລວມ	5,652	6,633	7,807	8,666	9,530	7,962

ແຫຼ່ງທຶນ: ທີມສຶກສາ JICA.

7.2.6 ຜົນຂອງການວິເຄາະດ້ານການເງິນໃນກໍລະນີພື້ນຖານ.

ໃນປີ 2011 IRR ໂຄງການ ທີ່ສຶກສາໂດຍ JICA ແມ່ນ 6.8%. ຕົ້ນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງການວິເຄາະທາງດ້ານການເງິນ ທີ່ກ່ຽວກັບການປະເມີນຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດ, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການລົງທຶນ, ດ້ານວິສະວະກຳ ແລະ ອື່ນໆ ທີ່ຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງແກ້ໄຂ ໃນແງ່ຂອງການປ່ຽນແປງຂອງອັດຕາການແລກປ່ຽນ, ການຈໍລະຈົນ ແລະ ໄພພິບັດທຳມະຊາດໃນປະເທດໄທ.

ຕາຕະລາງ 7.14 ສະແດງຜົນຂອງຕົວຢ່າງການຄິດໄລ່ຂອງການດຳເນີນທຸລະກິດ VLP . ທີມສຶກສາ JICA ໄດ້ຮັບຮອງເອົາ NPV, IRR ຜູ້ຖືຫຸ້ນ ແລະ DSCR ເປັນດັດສະນີໃນການປະເມີນຜົນ.

NPV ແມ່ນສູດການຄິດໄລ່ທີ່ໃຊ້ກຳນົດມູນຄ່າປະຈຸບັນຂອງການລົງທຶນດ້ວຍ ການຫຼຸດຜົນລວມຂອງກະແສເງິນສົດທີ່ໄດ້ຮັບຈາກໂຄງການ. IRR ສາມາດກຳນົດເປັນອັດຕາຜົນໄດ້ຮັບທີ່ເຮັດໃຫ້ NPV ຂອງກະແສເງິນສົດທັງໝົດເທົ່າກັບສູນ. IRR ຜູ້ຖືຫຸ້ນ ແມ່ນ ໜີ້ທີ່ເກີດຂຶ້ນ/ໃຊ້ສຳລັບໂຄງການ. ຄາດການວ່າ 30% ຂອງຕົ້ນທຶນໂຄງການແມ່ນມາຈາກຜູ້ຖືຫຸ້ນ ແລະ ອີກ 70% ທີ່ເຫຼືອແມ່ນມາຈາກໜີ້ສິນ. DSCR ແມ່ນມູນຄ່າຂອງກະແສເງິນສົດທີ່ສາມາດຮອງຮັບອັດຕາດອກເບ້ຍຕໍ່ປີ ແລະ ການຈ່າຍຫຼັກຂອງໜີ້ສິນ, ລວມທັງລາຍຈ່າຍທຶນຈົມ.

ຕາຕະລາງ 7.14 ສະແດງໃຫ້ເຫັນ IRR ໂຄງການໄລຍະລະຫວ່າງ 3.82% ໃນກໍລະນີ 1 ແລະ 4.39% ໃນ ກໍລະນີ 3, ໃນຂະນະທີ່ໄລຍະຂອງ IRR ຜູ້ຖືຫຸ້ນ ຢູ່ລະຫວ່າງ 7.00% ໃນກໍລະນີ 1 ແລະ 6.17% ໃນ ກໍລະນີ 3.

ຜົນຂອງການວິເຄາະດ້ານການເງິນຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນດັດສະນີການປະເມີນຜົນ (RR ໂຄງການ, RR ຜູ້ຖືຫຸ້ນ) ອາດຈະບໍ່ເປັນທີ່ປາຖະ ໜາ ອີງໃສ່ອັດຕາດອກເບ້ຍປະຈຸບັນ (13%–14%) ຂອງສິນເຊື່ອພາກເອກະຊົນ ໃນລາວກີບ (LAK).

ໃນຂະນະດຽວກັນ, DSRC ສະເລ່ຍ ແມ່ນ 0.96 ຈຸດ ໃນກໍລະນີ 1 ຕະຫຼອດໄລຍະການປະເມີນຜົນ. ມັນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ສ້າງແຜນປັບປຸງເພື່ອແກ້ໄຂກະແສເງິນສົດທີ່ບໍ່ດີຂອງທຸລະກິດ VLP.

ຕາຕະລາງ 7.14 ຜົນຂອງການວິເຄາະດ້ານການເງິນ

	NPV (ລ້ານ USD)	IRR ໂຄງການ	IRR ຜູ້ຖືຫຸ້ນ	DSCR ສະເລ່ຍ
ກໍລະນີ 1 (ທຶນຕົນເອງ 30%)	6.6	3.82%	7.00%	0.96
ກໍລະນີ 2 (ທຶນຕົນເອງ 40%)	6.1	4.11%	6.51%	1.19
ກໍລະນີ 3 (ທຶນຕົນເອງ 50%)	5.5	4.39%	6.17%	1.50

ແຫຼ່ງທຶນ: ທີມສຶກສາ JICA.

7.2.7 ແຜນການປັບປຸງ

ແຜນການເພີ່ມລາຍຮັບ ແລະ ຫຼຸດຕົ້ນທຶນໃນກໍລະນີທີ 1 ຕາມກໍລະນີພື້ນຖານ ທີ່ຖືກສະເໜີໃຫ້ ປັບປຸງຜົນດ້ານການເງິນຂ້າງເທິງ.

ຕາຕະລາງ 7.15 ສະແດງການກຳນົດເປົ້າໝາຍເຊິ່ງປະລິມານສຳລັບການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງ VLP.

ຕາຕະລາງ 7.15 ຄ່າເປົ້າໝາຍຂອງແຜນການພັດທະນາ

ລາຍການ	ການກຳນົດເປົ້າໝາຍ
IRR ໂຄງການ	PIRR ຄວາມຫຼາຍກວ່າ 10%.
IRR ຜູ້ຖືຫຸ້ນ	EIRR ຄວາມຫຼາຍກວ່າ 15%.
DSCR	DSCR ຄວາມຫຼາຍກວ່າ 1.0 ຈຸດ ຕະຫຼອດໄລຍະເວລາການປະເມີນ ແລະ DSCR ສະເລ່ຍຄວາມຫຼາຍກວ່າ 1.2 ຈຸດ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(1) ການຫຼຸດຕົ້ນທຶນ

ຕາຕະລາງ 7.16 ສະຫຼຸບເນື້ອໃນຂອງແຜນການຫຼຸດຕົ້ນທຶນ ອີງໃສ່ປະສົບການຜ່ານມາຂອງສາງໂລຈິສະຕິກ ໃນປະເທດຍີ່ປຸ່ນ.

ຕາຕະລາງ 7.16 ສະຫຼຸບແຜນຫຼຸດຕົ້ນທຶນ

	ຊື່	ເນື້ອໃນ	ສົມມຸດຖານ
ທາງເລືອກ 1	ການຝຶກອົບຮົມແຮງງານ	“ອັດຕາອຸດທຸນການຜະລິດ” ໃນ ສປປລາວ ແມ່ນຕາຕະລາງທີ່ກັບ 1.69 ຈຸດຄື ກັນກັບບັນດາປະເທດກຳລັງພັດທະນາ. ອັດຕາດັ່ງກ່າວອາດຈະໄດ້ຮັບການປັບປຸງຈາກ 1.69 ມາເປັນ 1.44 ຄືກັບປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ເນື່ອງຈາກການປັບປຸງດ້ານການຜະລິດ	ເພື່ອປັບປຸງການຜະລິດໃຫ້ໄດ້ 17% ດ້ວຍການປ່ຽນອັດຕາຈາກ 1.69 ເປັນ 1.44
ທາງເລືອກ 2	ຕົ້ນທຶນໃນການນຳໃຊ້ Forklift	ປະສິດທິຜົນຂອງການນຳໃຊ້ Forklift ຄວນຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການພັດທະນາໃຫ້ໄດ້ລະດັບດຽວກັນກັບປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ດ້ວຍການຈັດຝຶກອົບຮົມແຮງງານ	ເພື່ອປັບປຸງການຜະລິດໃຫ້ໄດ້ 17% ດ້ວຍການປ່ຽນອັດຕາຈາກ 1.69 ເປັນ 1.44
ທາງເລືອກ 3	ການດັດແກ້ແຜນສາງເຢັນ	ແຜນພັດທະນາພື້ນທີ່ສາງເຢັນຄວນຈະຫຼຸດຂະໜາດຈາກແຜນການພັດທະນາເດີມ.	ເພື່ອແກ້ໄຂເຂດການພັດທະນາຈາກ 3,000m2 ເປັນ 500m2.
ທາງເລືອກ 4	ການຫຼຸດພື້ນທີ່ການພັດທະນາ	ໄລຍະທີ 1 ຂອງການພັດທະນາ VLP ຄາດວ່າແມ່ນ 10 ປີ. ພື້ນທີ່ທີ່ເປັນງານອາດຈະຂະຫຍາຍອີງຕາມຄວາມຕ້ອງການໃນການການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃນອະນາຄົດ. ສະນັ້ນ, ຄວນມີພື້ນທີ່ສຳຮອງໄວ້ດັ່ງແຕ່ຂັ້ນທຳອິດ. ໄລຍະທີ 1 ຂອງ VLP ຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາຕາມຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ. ລາຍຮັບຈະຫຼຸດລົງຕາມຄວາມອາດສາມາດໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.	ໃນຂັ້ນລົ້ມຕົ້ນຂອງໄລຍະທີ 1, ພື້ນທີ່ການພັດທະນາຄວນຫຼຸດຂະໜາດຈາກ 4 ມາເປັນ 2 ສາງ.

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(2) ແຜນການເພີ່ມລາຍຮັບ

ຕາຕະລາງ 7.17 ສະຫຼຸບເນື້ອໃນຂອງແຜນການເພີ່ມລາຍຮັບອີງໃສ່ປະສົບການຜ່ານມາຂອງສາງໂລຈິສະຕິກໃນປະເທດຍີ່ປຸ່ນ.

ຕາຕະລາງ 7.17 ແຜນເພີ່ມລາຍຮັບ

	ຊື່	ເນື້ອໃນ	ສົມມຸດຖານ
ທາງເລືອກ 5	ການດັດແກ້ລະບົບພາສີ	ການດັດແກ້ອັດຕາສາມາດເຮັດໄດ້ເນື່ອງຈາກອັດຕາເງິນເຟີ້ປະຈຸບັນໃນ ສປປລາວ.	ອັດຕາໃໝ່ແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນ 1.2 ເທົ່າ ຈາກຄ່າປະຈຸບັນ ແລະ ຮັກສາໃຫ້ຄົງທີ່
ທາງເລືອກ 6	ການດັດແກ້ລະບົບພາສີ	ການດັດແກ້ອັດຕາສາມາດເຮັດໄດ້ເນື່ອງຈາກອັດຕາເງິນເຟີ້ປະຈຸບັນໃນ ສປປລາວ.	ອັດຕາໃໝ່ແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນ 1.3 ຈາກຄ່າປະຈຸບັນ ແລະ ຈະເພີ່ມສູງສຸດ 5% ຕໍ່ປີ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

7.2.8 ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ (ແຜນປັບປຸງ)

ແຜນການປັບປຸງໄດ້ຮັບການປະເມີນຄືນອີງໃສ່ຫວ່າງຜົນຂອງການປຽບທຽບລະຫວ່າງພາກທີ 7.2.6 ແລະ 7.2.7. ການດຳເນີນຕາມນະໂຍບາຍການຫຼຸດຕົ້ນທຶນ ອາດຈະມີຄວາມສ່ຽງໃນການຮັກສາລະດັບການບໍລິການປະຈຸບັນ. ໃນຂະນະທີ່, ການດຳເນີນຕາມນະໂຍບາຍການເພີ່ມລາຍຮັບເພີ່ມເຕີມ ອາດຈະມີບາງຄວາມສ່ຽງເຊັ່ນ: ຫຼຸດໂອກາດຂອງການລົງທຶນໂດຍກົງຈາກຕ່າງປະເທດ ແລະ

ການສ້າງງານພາຍໃນປະເທດ, ເປັນອຸປະສັກຕໍ່ນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດ “ປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລໃຫ້ກາຍເປັນປະເທດເຊື່ອມຈອດກັບປະເທດເພື່ອບ້ານ,” ແລະ ອື່ນໆ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການດັດແກ້ຄ່າຂົນສົ່ງທີ່ເໝາະສົມ ອີງຕາມລະດັບການບໍລິການແມ່ນສິ່ງທີ່ຈຳເປັນ ບໍ່ພຽງແຕ່ຮັກສາຮັກສາລະດັບການບໍລິການໃຫ້ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນແຕ່ຍັງຈະຮັກສາການຄຸ້ມຄອງທຸລະກິດທີ່ດີໃນອະນາຄົດ.

ຕາຕະລາງ 7.18 ສະແດງຜົນຂອງການວິເຄາະດ້ານການເງິນໃນກໍລະນີຫຼຸດຕົ້ນທຶນ. ມູນຄ່າດັດຊະນີບໍ່ສາມາດບັນລຸເປົ້າໝາຍປະລິມານທີ່ຊັບອກ.

ອັດຕາເງິນເຟີ້ໃນສປປລາວ ແມ່ນ 4.26% ໃນປີ 2010, 6.36% ໃນປີ 2013, ແລະ 5.54% ໃນປີ 2014. ອັດຕາດອກເບ້ຍທີ່ກູ້ຢືມ ສຳລັບເງິນກູ້ຂອງ JICA ຄາດວ່າເທົ່າກັບ 5%. ສະນັ້ນ, ຜົນລວມຂອງອັດຕາດອກເບ້ຍທີ່ກູ້ຢືມ ແລະ ອັດຕາເງິນເຟີ້ໃນສປປລາວ ແມ່ນ 10%, ເຊິ່ງ ມັນແມ່ນຕາມມາດຕະຖານໃນການຕັດສິນໃຈດ້ານການລົງທຶນ. ເຖິງແມ່ນວ່າອັດຕາແລກປ່ຽນຈະຄົງທີ່ໃນອະນາຄົດກໍຕາມ, ມັນກໍຫຍຸ້ງຍາກຕໍ່ນັກລົງທຶນເອກະຊົນທີ່ຈະລົງທຶນໃນ VLP .

ຕາຕະລາງ 7.18 ຜົນຂອງການວິເຄາະດ້ານການເງິນ (ແຜນຫຼຸດຕົ້ນທຶນ)

	ກໍລະນີ 1	ແຜນການຫຼຸດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ				ລວມ ທາງເລືອກ 1 to 4
		ທາງເລືອກ 1	ທາງເລືອກ 2	ທາງເລືອກ 3	ທາງເລືອກ 4	
PIRR	3.82%	4.08%	3.83%	4.92%	3.47%	4.85%
EIRR	7.00%	7.49%	7.02%	8.99%	6.61%	9.16%
DSCR ສະເລ່ຍ	0.96	1.00	0.97	1.13	0.97	1.19

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຕາຕະລາງ 7.19 ສະແດງຜົນຂອງການວິເຄາະດ້ານການເງິນ ໃນກໍລະນີເພີ່ມທະວີລາຍຮັບ, ດັ່ງທີ່ກ່າວໄວ້ໃນພາກກ່ອນໜ້າ.

ໃນຂະນະທີ່ IRR ຜູ້ຖືຫຸ້ນສາມາດບັນລຸເປົ້າໝາຍທີ່ 15% ຂອງຕົວຊີ້ວັດເຊິ່ງປະລິມານ, ແຕ່ IRR ໂຄງການ ບໍ່ສາມາດບັນລຸ ເປົ້າໝາຍທີ່ 10%.

ການເລືອກເອົາທຸກທາງເລືອກ ຈະໃຫ້ຜົນທີ່ມີມູນຄ່າສູງກວ່າເລັກນ້ອຍ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ. 7.20). IRR ຜູ້ຖືຫຸ້ນແມ່ນຍັງມີວາງອັດຕາເປົ້າໝາຍໄວ້ທີ່ 15% ຄືກັບຂ້າງເທິງ ແຕ່ PIRR ແມ່ນຍັງຄົງຫຼຸດ ອັດຕາກິດຂວາງ 10%.

ຕາຕະລາງ 7.19 ຜົນຂອງການວິເຄາະດ້ານການເງິນ (ເພີ່ມທະວີລາຍຮັບເພີ່ມເຕີມ)

	ກໍລະນີ 1	ແຜນການເພີ່ມລາຍຮັບ	
		ທາງເລືອກ 5	ທາງເລືອກ 6
PIRR	3.82%	6.01%	8.60%
EIRR	7.00%	11.34%	15.12%
DSCR ສະເລ່ຍ	0.96	1.33	1.85

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຕາຕະລາງ 7.20 ຜົນຂອງການເລືອກທຸກທາງເລືອກ

	Case1	Including Alt. 1 to 4 & 6
PIRR	3.82%	9.25%
EIRR	7.00%	16.49%
DSCR ສະເລ່ຍ	0.96	2.14

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ມັນຈຳເປັນທີ່ຕ້ອງປັບປຸງຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງການຄາດການຄວາມຕ້ອງການ ເພາະມັນກຳນົດລາຍຮັບຂອງທຸລະກິດ VLP ໂດຍກົງ. ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນ, VLP ຈະປະເຊີນກັບຄວາມສ່ຽງຕໍ່ກັບລາຍຮັບ ແລະ ຜົນກຳໄລທຸລະກິດທີ່ບໍ່ໝັ້ນຄົງ. ອີກທາງເລືອກໜຶ່ງແມ່ນປັບປຸງ

ແຜນການພື້ນຖານຂອງການພັດທະນາ ໃນເຂດການພັດທະນາທີ່ຂະໜາດນ້ອຍລົງ..

ນອກຈາກນີ້, ກໍຄວນຕັ້ງຂໍ້ສັງເກດວ່າຄວາມສົມດຸນຂອງສັດສ່ວນການຖືຫຸ້ນລະຫວ່າງລັດຖະບານລາວ ແລະ ບໍລິສັດໂລຈິສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ກຳນົດເທື່ອ. ສະນັ້ນ, ຂະໜາດຂອງໂຄງການກໍຍັງບໍ່ທັນໄດ້ກຳນົດເຊັ່ນກັນ.

7.2.9 ການວິເຄາະຄວາມໄວ

ຜົນຂອງການວິເຄາະການເງິນລ່ວງໜ້າແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ການວິເຄາະຄວາມໄວ. ຕາຕະລາງ 7.21 ແລະ ຕາຕະລາງ 7.22 ສະແດງ ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງການວິເຄາະຄວາມໄວ ແລະ ຜົນ ຕາມລຳດັບ.

ຕາຕະລາງ 7.21 ເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນຂອງການວິເຄາະຄວາມໄວ

	ເນື້ອໃນ
ກໍລະນີ A	ຫຼຸດ 10% ໂດຍລວມສໍາລັບຄ່ານໍ້າໃຊ້ສາທາລະນະ ແລະ ການເກັບຮັກສາໂດຍລວມ
ກໍລະນີ B	ເພີ່ມ 10% ໂດຍລວມສໍາລັບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການພັດທະນາ VLP ແລະ ຄວາມຕ້ອງການ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.
ກໍລະນີ C	ເພີ່ມ 10% ໂດຍລວມສໍາລັບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງເງິນເດືອນແຮງງານ, ຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ການດຳເນີນງານ ແລະ ບໍາລຸງຮັກສາອື່ນໆ.
ກໍລະນີ D	ຫຼຸດ 10% ສໍາລັບປະລິມານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.
ກໍລະນີ E	ຫຼຸດອັດຕາການແລກປ່ຽນ 10% ຈາກສະກຸນເງິນເຢັນ ຍີ່ປຸ່ນ ເປັນ ກີບ ລາວ ທຽບກັບໂດລາອາເມລິກາ

ແຫຼ່ງທິມາ: ທິມສຶກສາ JICA.

ຕາຕະລາງ 7.22 ຜົນຂອງການວິເຄາະຄວາມໄວ

	NPV (ລ້ານ USD)	IRR ໂຄງການ	IRR ຜູ້ຖືຫຸ້ນ	DSCRສະເລ່ຍ
ກໍລະນີ A	-1.9	2.51%	4.39%	0.78
ກໍລະນີ B	3.6	3.10%	6.07%	0.87
ກໍລະນີ C	2.8	3.24%	5.89%	0.89
ກໍລະນີ D	-3.7	2.22%	3.80%	0.75
ກໍລະນີ E	5.2	3.61%	6.59%	0.94

ແຫຼ່ງທິມາ: ທິມສຶກສາ JICA.

ພາກທີ 8 ການປະເມີນຄວາມສ່ຽງ

8.1 ການປະເມີນຄວາມສ່ຽງ

ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິຫານເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VLP) ຂອງ ບໍລິສັດ ນິຕິບຸກຄົນສະເພາະ (SPC) ເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງໂດຍການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ສັນຍາລະຫວ່າງ ລັດຖະບານຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິສຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ. ເຊິ່ງ ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ຈະເປັນຜູ້ໃຫ້ການສໍາປະທານທຸລະກິດດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ແກ່ບໍລິສັດ SPC ກ່ຽວກັບ ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິຫານເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ການຈັດສັນຄວາມສ່ຽງ ລະຫວ່າງລັດຖະບານ ຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິສຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ ຈະຕ້ອງໄດ້ມີການ ກວດກາຢ່າງ ເໝາະສົມກ່ອນລິເລີ່ມໂຄງການ. ລາຍລະອຽດຄວາມສ່ຽງຕ່າງໆ ຂອງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິຫານ VLP ແມ່ນ ໄດ້ຖືກກໍານົດແລະ ພິຈາລະນາ ມາຈາກ ຂໍ້ຄິດເຫັນເບື້ອງຕົ້ນຂອງພາກລັດ-ເອກະຊົນ.

ໃນໄລຍະທີ່ຜ່ານມາ, ສປປ ລາວ ໄດ້ພັດທະນາກອບກ່ຽວກັບກົດໝາຍໃນຮູບແບບການຮ່ວມທຶນ ລັດຖະບານ-ເອກະຊົນ ພາຍໃຕ້ການສະໜັບສະໜູນຂອງທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ (ADB). ເຊິ່ງໃນກົດໝາຍນີ້ ໄດ້ກວມເອົາ ມາດຕະການ ທີ່ ຕິດພັນກັບການຈັດສັນຄວາມສ່ຽງລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ໃນບັນດາໂຄງການໃນຮູບແບບການຮ່ວມທຶນ ລັດຖະບານ-ເອກະຊົນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ກົດໝາຍດັ່ງກ່າວ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ລະບຸຈະແຈ້ງວ່າຈະຄຸ້ມຄອງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິຫານ VLP ຫຼື ບໍ່.

ໃນກໍລະນີ ການກໍ່ສ້າງສະໜາມສາກົນບິນວັດໄຕ, ແມ່ນສ້າງຂຶ້ນໃນຮູບແບບການຮ່ວມທຶນລະຫວ່າງ ລັດຖະບານລາວ ແລະ ບໍລິສັດຈາກປະເທດຍີ່ປຸ່ນ (ບໍລິສັດ JALUX ແລະ ບໍລິສັດ TOYOTA TUSHO) ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂດຍ SPC ເຊັ່ນ ດຽວກັນ. ແຕ່ວ່າ ມັນກໍມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນຫຼາຍດ້ານລະຫວ່າງໂຄງການກໍ່ສ້າງສະໜາມໃນເມື່ອກ່ອນ ແລະ ໂຄງການ VLP ໃນຂ້າງໜ້າ. ຕົວຢ່າງ: ສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕແມ່ນເປັນໂຄງການຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ ຈາກລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນ ແລະ ລັດຖະບານລາວ ຍັງເປັນຜູ້ຖືຫຸ້ນ ໃນອັດຕາສ່ວນທີ່ຫຼາຍກວ່າ.

ສະນັ້ນ, ການຈັດສັນຄວາມສ່ຽງ ຕໍ່ກັບໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ, ອັດຕາສ່ວນການປະກອບທຶນ, ແຜນຄຸ້ມຄອງ ແລະ ອື່ນໆ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານລາວ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິສຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ ຈະຕ້ອງໄດ້ຜ່ານການປຶກສາຫາລື ຈາກຂະແໜງການທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນກອງ ປະຊຸມໂຕະມິນ. ເຊິ່ງ ສປປ ລາວ ຈະສ້າງຄະນະກຳມະການຮັບຜິດຊອບໂຄງການນີ້ ພາຍໃນປີ 2015.

ດັ່ງນັ້ນ, ໃນພາກນີ້ ແມ່ນຈະກ່າວເຖິງ ແນວຄວາມຄິດ ຂອງການຈັດສັນຄວາມສ່ຽງ ມາຈາກແຕ່ລະມຸມມອງເບື້ອງຕົ້ນ ຈາກ ພາກລັດ-ເອກະຊົນ ແລະ ໃນຂະນະດຽວກັນ, ພາກເອກະຊົນຈະເປັນຜູ້ຖືຫຸ້ນໃນອັດຕາສ່ວນທີ່ຫຼາຍກວ່າ.

ການເລືອກເອົາຄວາມສ່ຽງທາງທຸລະກິດຂອງໂຄງການ VLP ປະກອບມີ 7 ໝວດຄື: ຄວາມສ່ຽງ ຂອງຜູ້ສະໜອງທຶນ, ຄວາມສ່ຽງຈາກການກໍ່ສ້າງ, (3) ຄວາມສ່ຽງຈາກລາຍຮັບ, (4) ຄວາມສ່ຽງໃນການດຳເນີນງານ & ບຳລຸງຮັກສາ, (5) ຄວາມສ່ຽງທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ, (6) ຄວາມສ່ຽງຂອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ແລະ (7) ຄວາມສ່ຽງອື່ນໆ ລວມມີ: ອັດຕາດອກເບ້ຍເງິນກູ້, ອັດຕາແລກປ່ຽນ, ອັດຕາເງິນເຟີ້.

8.1.1 ຄວາມສ່ຽງຂອງຜູ້ສະໜອງທຶນ

(1) ສັນຍາສໍາປະທານ

ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ແມ່ນຜູ້ມີສິດພິຈາລະນາ ແລະ ອອກໃບອະນຸມັດ ສັນຍາສໍາປະທານໃດໜຶ່ງ ໂດຍອີງຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ ໂດຍຜ່ານການປຶກສາຫາລືກັບກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນຖານະເປັນໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິຫານ VLP. ເພາະສະນັ້ນ, ຄວາມສ່ຽງຂອງການ ຂໍສໍາປະທານໂຄງການຖືວ່າມີພຽງເລັກນ້ອຍ ເນື່ອງຈາກ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈະແມ່ນໜຶ່ງໃນຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ແລະ ຈະສາມາດຂັບເຄື່ອນການພັດທະນາໂຄງການດັ່ງກ່າວນີ້ໄດ້.

ໃນເດືອນ ທັນວາ ປີ 2014, ສະພາແຫ່ງຊາດ ໄດ້ຮັບຮອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການເປັນຄູ່ຮ່ວມ ລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ (PPP law) ແລະ ໄດ້ນຳສົ່ງເຖິງຫ້ອງວ່າການລັດຖະບານ. ຖ້າຫາກວ່າກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການເປັນຄູ່ຮ່ວມ ລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ ຫາກຖືກນຳໃຊ້ໃນປະຈຸບັນ, ການພັດທະນາໂຄງການ VLP ຈະກາຍເປັນໂຄງການທີ່ຢູ່ໃນເປົ້າໝາຍ ພາຍໃຕ້ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການເປັນຄູ່ຮ່ວມ ລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ ຈະໄດ້ເປີດການຍື່ນຊອງປະມຸນໂຄງການແບບໃຫ້ຕ່າງປະເທດເຂົ້າມີສ່ວນຮ່ວມ. ໃນຕາຕະລາງ 8.1 ໄດ້ສະແດງເຖິງສະພາບປະຈຸບັນ, ການດຳເນີນງານ ແລະ ການທົດແທນ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນສັນຍາສໍາປະທານໂຄງການກໍ່ສ້າງລະບົບສາງທັນສະໄໝ.

ຕາຕະລາງ 8.1 ຄວາມສ່ຽງຂອງສັນຍາສໍາປະທານ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ເງື່ອນໄຂປະຈຸບັນ	- ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ເປັນຜູ້ພິຈາລະນາ ແລະ ອະນຸມັດການຍື່ນຂໍສັນຍາສໍາປະທານຂອງໂຄງການ. ສໍາລັບ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແມ່ນຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຫຼັກໃນໂຄງການ, ຈະເປັນຝ່າຍເຈລະຈາ ແລະ ປຶກສາຫາລື ກ່ຽວກັບການພັດທະນາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂຄງການດັ່ງກ່າວ. - ໃນປີ 2015, ແມ່ນມີຄວາມໄປໄດ້ທີ່ກົດວ່າດ້ວຍການເປັນຄູ່ຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນຈະສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ ແຕ່ຍັງບໍ່ໄດ້ກຳນົດເວລາທີ່ແນ່ນອນ. ຖ້າວ່າກົດໝາຍດັ່ງກ່າວມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ພາຍໃນປີ 2015, ຈະໄດ້ມີການຈັດການປະມຸນເປີດກວ້າງໃຫ້ຕ່າງປະເທດເຂົ້າຮ່ວມປະມຸນ.
ການປະຕິບັດແລະ ແກ້ໄຂ	- ການສ້າງຕັ້ງຂອງ SPC ລະຫວ່າງລັດຖະບານລາວ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ ໂດຍໄວ ເພື່ອເປັນບໍລິສັດຄຸ້ມຄອງ VLP. - ເປີດການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ແລະ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. - ໃຫ້ໂຄງການ VLP ເປັນໂຄງການທີ່ບໍ່ນອນໃນກົດໝາຍ ການເປັນຄູ່ຮ່ວມ ລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(2) ການສ້າງຕັ້ງ SPC ເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງ VLP

ປະຈຸບັນ, ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນມີຕົວຢ່າງຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງສາງ ທີ່ມີຮູບແບບການຮ່ວມທຶນລະຫວ່າງລັດຖະບານລາວ ກັບຕ່າງປະເທດ. ໃນກໍລະນີຂອງສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕ, ແມ່ນພາກລັດເປັນຜູ້ບົດບາດສໍາຄັນໃນການພັດທະນາຄຸ້ມຄອງ ເນື່ອງຈາກ ລັດຖະບານ ເປັນຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຫຼັກ ໃນໂຄງຮ່າງບໍລິຫານ. ພ້ອມດຽວກັນ, ສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕແມ່ນເປັນໂຄງການຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ ຈາກລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນ.

SPC ຈະເປັນຜູ້ດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິຫານ VLP ເຊິ່ງຈະມີຜູ້ຮ່ວມທຶນຈາກຫຼາຍພາກສ່ວນ, ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ຍີ່ປຸ່ນ ຈະເປັນຜູ້ຮ່ວມທຶນຫຼັກ. ສະນັ້ນ, ຄວາມສ່ຽງທາງທຸລະກິດຈະລຸດລົງ ຖ້າລັດຖະບານ ລາວ ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນ ແລະ ເມື່ອທຽບກັບການລົງທຶນຈາກພາກເອກະຊົນພຽງທັງໝົດ.

ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ອາດກໍ່ໃຫ້ເກີດອຸປະສັກຕ່າງໆໃນການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ VLP ເພາະໃນໄລຍະທີ່ຜ່ານມາແມ່ນບໍ່ເຄີຍມີປະສົບປະການໃນໂຄງການທີ່ມີລັກສະນະແບບດຽວກັນ. ສະນັ້ນ, ການສ້າງຕັ້ງຂອງ SPC ພາຍໃຕ້ກອບກົດໝາຍ PPP

ສາມາດເປັນອຸປະສັກໃຫຍ່. ຂັ້ນຕອນທຳອິດຂອງການສ້າງຕັ້ງ SPC ແມ່ນອົງການຈັດຕັ້ງຄະນະກຳມະການຂອງລັດຖະບານລາວ, ທີ່ເປັນຜູ້ມີສິດເຈລະຈາ ກັບບໍລິສັດເອກະຊົນ ໃນຖານະຜູ້ຮ່ວມທຶນທາງເສດຖະກິດ. ສຳລັບການຄັດເລືອກ ຫົວໜ້າຄະນະກຳມະການ ແລະ ຄະນະ ຈະຖືກຄັດເລືອກຢູ່ໃນກອງປະຊຸມໂຕະມືນກັບບັນດາກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ເອກະສານກ່ຽວກັບການສ້າງຕັ້ງໂຄງການ ຈະສົ່ງຫາຫ້ອງວ່າການລັດຖະບານ ແລະ ທ່ານ ນາຍົກລັດຖະມົນຕີຈະເປັນຜູ້ແຕ່ງຕັ້ງຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳ. ຖ້າວ່າການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງສອງພາກສ່ວນ ບໍ່ສາມາດຕົກລົງກັນໄດ້, SPC ຈະບໍ່ສາມາດສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໄດ້. ການສ້າງຕັ້ງ SPC ແມ່ນມີຫຼາຍຂັ້ນຕອນທີ່ສຳຄັນ.

ໃນກອງປະຊຸມກັບທ່ານລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍວ່າການທີ່ຜ່ານມາ, ທີມສຶກສາຈາກອົງການໄຈກ້າ ແມ່ນມີຄວາມເຂົ້າໃຈໂດຍລວມກ່ຽວ ກັບສິ່ງທ້າທາຍຕ່າງໆ ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂໃນການຈັດຕັ້ງ SPC. ພ້ອມນີ້ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງຈະໄດ້ມີການປຶກສາຫາລືກັນຕື່ມພາຍຫຼັງ ທີ່ລັດຖະບານລາວ ໄດ້ຈັດຕັ້ງຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳຂຶ້ນ.

ໃນຕາຕະລາງ ທີ 8.2 ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງ ສະພາບປະຈຸບັນ, ການປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ ແລະ ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການສ້າງຕັ້ງ SPC.

ຕາຕະລາງ 8.2 ຄວາມສ່ຽງການສ້າງຕັ້ງ SPC

ຫົວຂໍ້ ສະພາບປະຈຸບັນ	ເນື້ອໃນ - ຖ້າລັດຖະບານລາວ ສະໜັບສະໜູນ ໂຄງການ VLP ຈະສາມາດເຮັດໃຫ້ຄວາມສ່ຽງລຸດລົງ. - ມີຫຼາຍຂັ້ນຕອນໃນການສ້າງຕັ້ງຮ່າງ ພັດທະນາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ SPC
ການປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	- ສະເໜີພາກລັດ ໃຫ້ສ້າງຕັ້ງ SPC ໄວຂຶ້ນ. - ຮ່າງບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບ ການສະໜັບສະໜູນຈາກພາກລັດ, ສິ່ງຈູງໃຈ, ການທົດແທນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງສຳລັບລູດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງທາງທຸລະກິດ ພ້ອມກັບຄະນະ. - ຮັບປະກັນການຮ່ວມຈັດຫາທຶນແກ່ SPC . - ສ້າງວິທີການປະເມີນຜົນມູນຄ່າດິນຈະແຈ້ງ ທີ່ໄດ້ຮັບຈາກລັດຖະບານລາວ ຂອງການລົງທຶນໃນຮູບແບບນີ້. - ສາມາດບັນລຸຕົກລົງໄດ້ກັບ NEDA ກ່ຽວກັບລາຍພັກຕູ້ສິນຄ້າຂອງ NEDA
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ຫ້ອງວ່າການລັດຖະບານ, ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ.

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(3) ການຮ່ວມມືກັບຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ

ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ ໄດ້ປະຊຸມກັບແຕ່ລະພາກສ່ວນ ລວມທັງກົມພາສີຂອງກະຊວງການເງິນ ແລະ ສະມາຄົມຂົນສົ່ງປະເທດລາວ (LIFFA) ກ່ຽວກັບໜ້າທີ່ ແລະ ການຈັດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຂອງ VLP ພ້ອມທັງການຮັບຮູ້ຮ່ວມກັນຂອງຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ຄວາມຈຳເປັນຂອງໂຄງການນີ້.

ຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຍັງໄດ້ເຫັນດີວ່າ ການສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກກ່ຽວກັບສາຍເກັບສິນຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ, ສະນັ້ນ ການກໍ່ສ້າງໂຄງການ VLP ແມ່ນຈະຊ່ວຍຂະຫຍາຍການເຮັດວຽກຂົນສົ່ງ ແລະ ໃຫ້ໄດ້ຕາມມາດຕະຖານສາກົນ ເພື່ອເຂົ້າເປັນປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ.

ໂດຍສະເພາະຢ່າງຍິ່ງ, ແມ່ນເປັນສິ່ງສຳຄັນໃນການປຶກສາຫາລື ແລະ ເຮັດວຽກໃນຕໍ່ໜ້າ ເພື່ອສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບົບການຈັດເກັບພາສີທີ່ເຊື່ອຖືໄດ້ ໂດຍການເຊື່ອມໂຍງລະບົບຂໍ້ມູນລະຫວ່າງ VLP ແລະ ASYCUDA.

(4) ວິທີປະເມີນຜົນຂອງ ລານພັກຕູ້ສິນຄ້າ (CY)

ກ່ຽວກັບລານພັກຕູ້ສິນຄ້າ ແລະ ຫ້ອງການບໍລິຫານ ທີ່ກຳລັງກໍ່ສ້າງ ແລະ ຈະສຳເລັດໃນປີ 2015 ພາຍໃຕ້ການໃຫ້ທຶນຂອງສຳນັກງານການຮ່ວມມືພັດທະນາເສດຖະກິດກບປະເທດເພື່ອບ້ານ ຫຼື NEDA, ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ຫາລືກັບໂຄງການດັ່ງກ່າວ. ລັດຖະບານລາວ ຫວັງຢ່າງຍິ່ງວ່າ ການບໍລິຫານຢ່າງປະສົມປະສານ ຂອງທັງສອງໂຄງການ SPC ແລະ NEDA ຈະສາມາດພັດທະນາຄຽງຄູ່ກັນໄດ້. ສະນັ້ນ, ຈິ່ງໄດ້ມີການ ທາງເລືອກທີ່ສາມາດປະກົດຜົນເປັນຈິງໄດ້ຄື:

- SPC ຈະເປັນເຈົ້າຂອງ ຊັບສິນ; ຫຼື

b. SPC ຈະຢືມລັດຖະບານລາວກ່ຽວກັບການພັດທະນາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ (Lao State Railway)

SPC ອາດມີຄວາມວິຕົກກັງວົງວ່າ ລັດຖະບານລາວຈະຮຽກຮ້ອງໃຫ້ຈ່າຍຄ່າພັດທະນາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງ NEDA (ລັດຖະບານໄທ) ເພາະ ລັດຖະບານລາວ ອາດຖືວ່າແມ່ນການພັດທະນາຂອງ SPC ຖ້າໃນກໍລະນີທີ່ເລືອກເອົາ ຂໍ້ a. ໃນກໍລະນີ ຈຳຕ້ອງໄດ້ຫາລືກັນເບິ່ງວ່າການຈ່າຍຈາກລາຍຮັບ ລານພັກສິນຄ້າຈະມີບໍ່. ພ້ອມກັນນີ້, NEDA ໄດ້ຮັບທຶນສະໜັບສະໜູນໃນໂຄງການ 30% ແລະ ເປັນເງິນກູ້ 70% , ດັ່ງນັ້ນ ເງິນກູ້ຢືມ 70% ອາດມີການເພີ່ມສັດສ່ວນຂອງ SPC. ໃນຂະນະດຽວກັນ, ໃນການເລີ່ມຕົ້ນ ຂອງທຸລະກິດ VLP ແມ່ນຍັງຈະບໍ່ສ້າງລາຍໄດ້ເທື່ອ ໃນກໍລະນີ ເລືອກ ຂໍ້ b.

ຕາຕະລາງ 8.3 ສະແດງໃຫ້ເຫັນສະພາບການປະຕິບັດໃນປະຈຸບັນ ແລະ ການແກ້ໄຂ, ແລະ ກະຊວງທີ່ກ່ຽວກັບລານພັກຕູ້ສິນຄ້າ

ຕາຕະລາງ 8.3 ຄວາມສ່ຽງຂອງລານພັກຕູ້ສິນຄ້າ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	ບໍ່ມີວິທີການປະເມີນຜົນສໍາລັບ ຊັບສິນ ການພັດທະນາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຈາກ NEDA.
ການປະຕິບັດແລະ ແກ້ໄຂ	- SPC ຈະຕ້ອງຈັດການກັບ ລານພັກສິນຄ້າ ໃຫ້ໄດ້. - ເຫັນດີກັບລັດຖະບານລາວ ຕໍ່ກັບການເຈລະຈາກັບ NEDA.
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ຫ້ອງວ່າການລັດຖະບານ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລ ຂົນສົ່ງ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

8.1.2 ຄວາມສ່ຽງໃນການກໍ່ສ້າງ

ທີມການສຶກສາ ໄດ້ຮັບໃບສະເໜີລາຄາການພັດທະນາໂຄງການ VLP ຈາກສິບລິສັດ ຜູ້ຮັບເໝົາຈາກປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ທີ່ມີປະສິດທິພາບດ້ານການພັດທະນາສາຍຂົນສົ່ງໃນອາຊີ. ຜູ້ຮັບເໝົາຈາກປະເທດຍີ່ປຸ່ນຍັງຈະໄດ້ຮັບປະສິດທິພາບສູງ ຈາກການພັດທະນາສິ່ງກໍ່ສ້າງ ຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ລານພັກຕູ້ສິນຄ້າ, ລາງເລື່ອນລົດໄຟ, ການສ້າງຕົກຫ້ອງການ ແລະ ການປັບລະດັບ) ແລະ ກໍ່ສ້າງທີ່ຮັບການສະໜັບສະໜູນຈາກ NEDA ແລະ ຈະສໍາເລັດໃນເດືອນກໍລະກົດປີ 2015.

ຜູ້ຮັບເໝົາຈາກປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ຈະແມ່ນວິສະວະກອນ, ຈັດຊື້ຈັດຈ້າງ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ຫຼື ເອີ້ນວ່າ EPC ຂອງໂຄງການພັດທະນາ VLP. ການເປັນວິສາຫະກິດໃຫຍ່, ສະຖານະທາງການເງິນຂອງ ຜູ້ຮັບເໝົາ EPC ຈະບໍ່ມີຜົນໃນພາຍຫລັງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ ຕາມ, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງຜູ້ຮັບເໝົາຈາກຍີ່ປຸ່ນ ແມ່ນມີລາຄາແພງກວ່າຜູ້ຮັບເໝົາຈາກໄທ (ປະມານ 1.5 ເຖິງ 2 ເທື່ອ). ເພາະສະນັ້ນ, ການລົງທຶນທີ່ມີຄ່າຕົ້ນທຶນສູງ ແມ່ນຈະສົ່ງຜົນທາງລົບຕໍ່ລາຍຮັບທຸລະກິດ.

ໃນຂໍ້ຕໍ່ໄປນີ້ ແມ່ນຈະກ່າວເຖິງມູນຄ່າການກໍ່ສ້າງ, ໄລຍະເວລາໃນການກໍ່ສ້າງ, ການເຊື່ອມຕໍ່ການພັດທະນາຂອງ NEDA, ແລະ ຄວາມສາມາດທາງການເງິນຂອງຜູ້ຮັບເໝົາ EPC .

(1) ມູນຄ່າການກໍ່ສ້າງ

ມູນຄ່າການກໍ່ສ້າງໂຄງການ ຈະຕ້ອງບໍ່ມີການປ່ຽນແປງ ພາຍຫລັງທີ່ SPC ໄດ້ເຊັນສັນຍາກັບຜູ້ຮັບເໝົາ VLP ທີ່ຜ່ານການຄັດເລືອກຕາມຂັ້ນຕອນ. SPC ຈະຕ້ອງກຳນົດມູນຄ່າການກໍ່ສ້າງ ແລະ ໄລຍະເວລາຂອງການຈ່າຍ ເປັນເງິນ ໂດລາສະຫະລັດອາເມລິກາ. ໃນຕາຕະລາງ 8.4 ແມ່ນສະແດງຄວາມສ່ຽງຂອງການກໍ່ສ້າງ.

ຕາຕະລາງ 8.4 ຄວາມສ່ຽງຂອງການກໍ່ສ້າງ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	ຄວາມສ່ຽງຂອງການກໍ່ສ້າງອັນເນື່ອງມາຈາກການຜັນແປຂອງອັດຕາແລກປ່ຽນ, ລາຄາຕົ້ນທຶນຂອງວັດຖຸດິບ ແລະ ຄ່າແຮງງານ ເພີ່ມຂຶ້ນ.
ການປະຕິບັດແລະ ການແກ້ໄຂ	- ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການຍິ່ງຍືນທາງດ້ານລາຄາຈາກຜູ້ຮັບເໝົາຫຼາຍບໍລິສັດເສຍກ່ອນ. - ຈະກຳນົດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການພັດທະນາໂຄງການ VLP ເປັນອັດຕາເງິນໂດລາສະຫະລັດ - ຈະໂອນທຸກຄວາມສ່ຽງໃນການກໍ່ສ້າງ VLP ໃຫ້ແກ່ຜູ້ຮັບເໝົາທີ່ໄດ້ຄັດເລືອກ
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	—

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(2) ໄລຍະເວລາຂອງການກໍ່ສ້າງ

ຖ້າວ່າ SPC ເລືອກເອົາຜູ້ຮັບໜີ້ສິດ EPC ຈາກປະເທດຍີ່ປຸ່ນ, ຄວາມສ່ຽງຂອງໄລຍະເວລາການກໍ່ສ້າງແມ່ນຈະລຸດລົງ, ແຕ່ຕົ້ນທຶນການກໍ່ສ້າງ ຈະມີລາຄາສູງກວ່າ ຜູ້ຮັບໜີ້ສິດ EPC ຂອງໄທ.

ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ຖ້າວ່າບໍລິສັດໄທເປັນຜູ້ຮັບໜີ້ສິດ EPC ແມ່ນຈະເຮັດໃຫ້ ຕົ້ນທຶນຂອງການກໍ່ສ້າງລຸດລົງໂດຍສະເພາະແມ່ນໃນການເລີ່ມຕົ້ນທຸລະກິດ, ແຕ່ວ່າໄລຍະເວລາທີ່ເກີດຈາກໄລຍະການກໍ່ສ້າງ ຈະເພີ່ມທະວີຄວາມບໍ່ແນ່ນອນ. ສະນັ້ນ, ການຈັດແບ່ງນັກວິຊາການຄວບຄຸມການກໍ່ສ້າງ ຈະຊ່ວຍລຸດຜ່ອນ ຄວາມສ່ຽງ ທີ່ເກີດຈາກໄລຍະການກໍ່ສ້າງ.

ຕາຕະລາງ 8.5 ສະແດງຄວາມສ່ຽງທີ່ເກີດຈາກໄລຍະການກໍ່ສ້າງ

ຕາຕະລາງ 8.5 ສະແດງຄວາມສ່ຽງທີ່ເກີດຈາກໄລຍະການກໍ່ສ້າງ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	ເຫັນວ່າຄວາມສ່ຽງທີ່ເກີດຈາກໄລຍະການກໍ່ສ້າງທີ່ລ່າຊ້າ ຈະເຮັດໃຫ້ຕົ້ນທຶນຂອງການ ກໍ່ສ້າງ ເພີ່ມຂຶ້ນ.
ການປະຕິບັດແລະການແກ້ໄຂ	- ຈະຕ້ອງໄດ້ຍິ່ງຢືນຈາກຫຼາຍຜູ້ຮັບໜີ້ສິດລ່ວງໜ້າ - ຈະກຳນົດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການພັດທະນາໂຄງການ VLP ເປັນອັດຕາເງິນໂດລາສະຫະລັດ - ຈະໂອນທຸກຄວາມສ່ຽງໃນການກໍ່ສ້າງ VLP ໃຫ້ແກ່ຜູ້ຮັບໜີ້ສິດທີ່ໄດ້ຄັດເລືອກ
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	—

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(3) ຄວາມສາມາດທາງດ້ານການເງິນຂອງບໍລິສັດຮັບໜີ້ສິດ ກໍ່ສ້າງ ດ້ວຍຮູບແບບ EPC

ຄວາມສາມາດທາງດ້ານການເງິນ ຂອງບໍລິສັດຮັບໜີ້ສິດກໍ່ສ້າງ ດ້ວຍຮູບແບບ EPC ຈະຕ້ອງມີສະຖານະການເງິນທີ່ດີເພາະວ່າ ບໍລິສັດຍີ່ປຸ່ນ ທີ່ຈະເປັນຜູ້ຮັບໜີ້ສິດ EPC ໃຫ້ແກ່ SPC ຈະຕ້ອງແມ່ນບໍລິສັດຮັບໜີ້ສິດທີ່ເຕັມ ໄປດ້ວຍປະສົບການ ຂອງ ທຸລະກິດຂະໜາດໃຫຍ່. ໃນອີກດ້ານນຶ່ງ, ໂຄງການ VLP ຍັງໄດ້ໃຫ້ຫຼາຍບໍລິສັດຮັບໜີ້ສິດທີ່ເຊື່ອ ໄດ້ໃນປະເທດໄທ ປະເມີນ ມູນຄ່າການກໍ່ສ້າງເບື້ອງຕົ້ນຂອງໂຄງການ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄວາມສ່ຽງ ທາງດ້ານ ການ ເງິນ ຂອງ ບໍລິສັດຮັບໜີ້ສິດກໍ່ສ້າງ ດ້ວຍຮູບແບບ EPC ອາດຈະມີຄວາມສ່ຽງຕ່ຳ ເພາະວ່າ ບໍລິສັດຮັບໜີ້ສິດກໍ່ສ້າງໃນປະເທດໄທ ກໍ່ມີປະ ສົບ ການສູງ ໃນການເຮັດ ໂຄງການກໍ່ສ້າງສາງໃນອາຊີເຊັ່ນດຽວກັນ.

ຕາຕະລາງ 8.6 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມສ່ຽງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກັບຄວາມສາມາດ ທາງດ້ານການເງິນຂອງ ບໍລິສັດຮັບໜີ້ສິດກໍ່ສ້າງ

ຕາຕະລາງ 8.6 ຄວາມສ່ຽງກ່ຽວກັບຄວາມສາມາດ ທາງດ້ານການເງິນຂອງບໍລິສັດຮັບໜີ້ສິດກໍ່ສ້າງ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	ເຫັນວ່າຄວາມສ່ຽງກ່ຽວກັບຄວາມສາມາດທາງດ້ານການເງິນຂອງບໍລິສັດຮັບໜີ້ສິດແມ່ນມີອັດຕາຕ່ຳ.
ການປະຕິບັດແລະການແກ້ໄຂ	- ເລືອກຜູ້ຮັບໜີ້ສິດທີ່ປະສົບການສູງ. - ຕ້ອງກຳນົດຄວາມຮັບຜິດຊອບທາງການເງິນ
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ໂຄງການລົດໄຟລາວ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(4) ການປະສານງານການພັດທະນາ NEDA

ໂຄງການພັດທະນາ VLP ໄດ້ກວມເອົາສະຖານີລົດໄຟທ່ານແລ້ງ, ສະນັ້ນ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກພື້ນຖານ ເຊັ່ນ ນ້ຳປະປາ, ໄຟຟ້າ ແລະ ການບໍາບັດນ້ຳເປື້ອນ ແມ່ນໄດ້ຮັບການພັດທະນາ. ພ້ອມກັນນີ້, ຍັງມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ ເຊັ່ນ ເຕີນຕູ້ຄອນເທນເນີທາງລົດໄຟ, ອາຄານບໍລິຫານທາງລົດໄຟ, ລາງເລື່ອນລົດໄຟ ແລະ ທາງເຂົ້າ) ແມ່ນກຳລັງກໍ່ສ້າງພາຍໃຕ້ການສະໜັບສະໜູນຂອງອົງການຮ່ວມມືພັດທະນາເສດຖະກິດກັບປະເທດເພື່ອບ້ານ (NEDA) ແລະ ຄາດວ່າຈະສຳ ເລັດໃນປີ 2015.

ໂຄງການ VLP ຍັງວາງແຜນພັດທະນາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເພີ່ມເຕີມຄື ອຸປະກອນແຊ່ແຊງ ແລະ ຕູ້ເຢັນ ແລະ ປັກ

ສຽບໄຟ ສຳລັບຄອນເທນເນີເຢັນ) ຊຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ພະລັງງານໄຟຟ້າຫຼາຍ. ເພາະສະນັ້ນ, ການພັດທະນາ ລະບົບສາຍສົ່ງ ລະຫວ່າງສະຖານີໄກ້ຄຽງ ແລະ ໂຄງການ VLP ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ. ການສຶກສາຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ການກໍ່ສ້າງນີ້ ແມ່ນໄດ້ລວມ ເຂົ້າໃນການພັດທະນາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເຫຼົ່ານັ້ນ.

ແຜນພັດທະນາໂຄງການ VLP ແມ່ນກວມເອົາພື້ນທີ່ການພັດທະນາຂອງອົງການ NEDA. ສະນັ້ນການນຳໃຊ້ໂຄງລ່າງ ພື້ນຖານ ເຊັ່ນ ໄຟຟ້າ, ນ້ຳປະປາ, ການບຳບັດນ້ຳເປື້ອນ, ການສື່ສານ, ຮົ້ວ ແລະ ປະຕູ ຈະຕ້ອງກົມກຽວກັນ

ຕາຕະລາງ 8.7 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເຊື່ອມຕໍ່ການພັດທະນາ ຂອງ NEDA.

ຕາຕະລາງ 8.7 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເຊື່ອມຕໍ່ການພັດທະນາ ຂອງ NEDA	
ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	ເພື່ອຢັ້ງຢືນຫຼາຍດ້ານເຊັ່ນ: ທີ່ຕັ້ງຂອງສາຍທາລະນະ, ປະຕູທາງເຂົ້າຂອງລົດບັນທຸກ, ຮົ້ວກັນ, ເສັ້ນທາງ ຈາລະຈອນລະຫວ່າງໂຄງການຂອງ NEDA ແລະ VLP ຈາລະຈອນຂອງລົດ ບັນທຸກຈະຕ້ອງໄດ້
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	- ຈະຕ້ອງພິຈາລະນາທາງເລືອກອື່ນໃນກໍລະນີທາງໂຄງການຈະຂະຫຍາຍແຜນທຸລະກິດຂອງໂຄງການ VLP ຕາມການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟໃນອະນາຄົດ. - ຄວນຮ່າງເອກະສານຂໍອະນຸມັດຂຶ້ນພື້ນຖານ
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	—

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

8.1.3 ຄວາມສ່ຽງທີ່ເກີດຈາກລາຍຮັບ

(1) ຄວາມຖືກຕ້ອງການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການບັນທຸກສິນຄ້າ

ທີມສຶກສາ ສາມາດນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນຈາກກົມພາສີ ແລະ ລັດວິສາຫະກິດສາຍສົນຄ້າຜ່ານແດນທ່ານາແລ້ງ ທີ່ຂຶ້ນກັບກະຊວງການ ເງິນ ເພື່ອນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວ ເຂົ້າໃນການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຂອງສິນຄ້າ VLP. ແຕ່ວ່າ ຂໍ້ມູນທັງສອງແຫ່ງ ແມ່ນບໍ່ ສາມາດກວດສອບໄດ້ ເນື່ອງຈາກລະບົບການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນລະຫວ່າງກົມພາສີ ແລະ ລັດວິສາຫະກິດສາຍສົນຄ້າຜ່ານແດນ ທ່ານາແລ້ງ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ມີການຕິດຕັ້ງ. ດັ່ງນັ້ນ, ເພື່ອລຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນຈາກລາຍຮັບ ຈະຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງຂໍ້ ມູນການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃຫ້ມີຄວາມຖືກຕ້ອງ.

ສຳລັບລາຍຮັບພັກຕູ້ສິນຄ້າ ທີ່ກຳລັງດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ, VLP ອາດຈະຕ້ອງໄດ້ຈັດການກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟໃນ ອະນາຄົດ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຍັງບໍ່ທັນມີຄວາມຊັດເຈນເທື່ອວ່າການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຈະເລີ່ມດຳເນີນໃນເມື່ອໃດ. ເຮັດໃຫ້ບໍ່ ສາມາດຄາດຄະເນລາຍຮັບຈາກການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟໄດ້. ພ້ອມນີ້, ຍັງມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ວ່າ ຈະມີແຕ່ວ່າ ຈະມີການພັດ ສົ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ບໍ່ໄດ້ໃຊ້ງານໃນອະນາຄົດ

ເຖິງແມ່ນວ່າ ຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າບໍ່ສາມາດປັບປຸງໃຫ້ດີຂຶ້ນໄດ້, ຄວາມສ່ຽງທີ່ເກີດ ຈາກລາຍຮັບແມ່ນຍັງຈະເກີດຂຶ້ນ ເຮັດໃຫ້ຄວາມດຸ່ນດ່ຽງຂອງການໄຫຼກະແສເງິນລົດຂາດຄວາມສະເຫຼ່ຍລະພາບ. ຖ້າ ເປັນເຊັ່ນນັ້ນ, ຈະເຮັດໃຫ້ການພັດທະນາເຂດກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິຫານເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ອາດມີຂະໜາດ ທຸລະກິດນ້ອຍລົງ.

ຕາຕະລາງ 8.8 ຄວາມສ່ຽງຈາກການຄາດຄະເນຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງສິນຄ້າ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	- ອາດມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ໃຊ້ການວິເຄາະຂໍ້ມູນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຢ່າງລະອຽດ ເພີ່ມຕື່ມ ເພື່ອໃຫ້ແຜນ ທຸລະກິດຂອງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິຫານເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເປັນຈິງ. ຍັງບໍ່ທັນມີ ການນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນ ເນື່ອງຈາກລະບົບການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນລະຫວ່າງກົມພາສີ ແລະ ລັດວິສາຫະກິດສາຍ ສົນຄ້າຜ່ານແດນທ່ານາແລ້ງ. - ຍັງບໍ່ສາມາດຮູ້ໄດ້ວ່າເມື່ອໃດເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟຈະເກີດຂຶ້ນ.
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	ຈະຕ້ອງປັບປຸງລະບົບຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໂດຍການຕິດຕັ້ງລະບົບການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ ລະຫວ່າງກົມພາສີ ແລະ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິຫານເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

	- ຈະຕ້ອງມີເອກະສານອະນຸຍາດ ເພື່ອຕິດຕັ້ງລະບົບແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ. - ສ້າງແຜນພັດທະນາຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ. - ຖ້າການຄາດຄະເນຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງຂໍ້ມູນສິນຄ້າໄດ້ການປັບປຸງ ຈະເຮັດໃຫ້ຄວາມສ່ຽງຂອງການພັດທະນາໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິຫານເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ລຸດລົງ.
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງການເງິນ, ກະຊວງໂຍທາທິການ, ກະຊວງ MOPS

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(2) ລະບົບຄ່າບໍລິການ

ລະບົບຄ່າບໍລິການໃໝ່ ທີ່ແຕກຕ່າງຈາກລະບົບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຂອງ ລັດວິສາຫະກິດສາງສິນຄ້າຜ່ານແດນທ່ານາແລ້ງ ແມ່ນໄດ້ນຳມາພິຈາລະນາຄົ້ນຄວ້າພິ ເພາະວ່າ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິຫານເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ມີລະບົບການບໍລິການ ແລະ ລາຍຮັບທີ່ ແຕກຕ່າງກັນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລະບົບຄ່າບໍລິການຕ່າງໆຂອງສາງສິນຄ້າ ແມ່ນທຽບເທົ່າສິ່ງອຳນວຍສະດວກສາທາລະນະ ເຊິ່ງແມ່ນລັດຖະບັນຍັດປະທານປະເທດ ເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງທາງດ້ານລາຄາ. ໂດຍອີງໃສ່ການລົງສຳຫຼວດຂໍ້ມູນ, ທີມສຶກສາຈາກອົງການໄຈກ້າ ຈະທົບທວນລະບົບຄ່າບໍລິການຄືນໃໝ່ ເພາະເປັນໂຄງການພາຍໃຕ້ກອບ PPP.

ດັ່ງນັ້ນ, ຄວນມີການຕົກລົງລະຫວ່າງ ລັດຖະບານ ລາວ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິສຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ ກ່ຽວກັບການທົບທວນຄືນລະບົບຄ່າບໍລິການ ໃນກອງປະຊຸມໂຕະມົນລະຫວ່າງທັງສອງຝ່າຍ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ມີຂໍ້ຜູກພັນຫຼາຍຂຶ້ນ ຄວນມີເອກະສານການເຫັນດີຈາກທັງສອງຝ່າຍ.

ຕາຕະລາງ 8.9 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມສ່ຽງທີ່ພົວພັນກັບລະບົບຄ່າບໍລິການ

ຕາຕະລາງ 8.9 ລະບົບຄ່າບໍລິການ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	- ການທົບທວນຄືນລະບົບຄ່າບໍລິການຂອງສາງເກັບສິນຄ້າ ຈະເຮັດໃຫ້ເກີດຜິດກະທົບຢ່າງຫຼາຍຫຼາຍແກ່ໂຄງສ້າງຂອງລາຍຮັບ ຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິຫານເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ - ການທົບທວນກ່ຽວກັບລະບົບຄ່າບໍລິການສາງເກັບສິນຄ້າ ແມ່ນດ່ຽວຂ້ອງກັບຫຼາຍພາກສ່ວນ. - ການທົບທວນລະບົບຄ່າບໍລິການສາງເກັບສິນຄ້າ ຄວນຢູ່ໃນລະດັບທີ່ເໝາະສົມ ເນື່ອງຈາກຍັງມີຄ່າເງິນເຟີ້ຂອງຄ່າຈ້າງ.
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	- ຈະຕ້ອງກວດວິທີການຄຳນວນລະບົບຄ່າບໍລິການ ແລະ ຕາຕະລາງກຳນົດເວລາ ທີ່ຖືກປັບປຸງ. - ເພື່ອເຮັດໃຫ້ມີຂໍ້ຜູກພັນຫຼາຍຂຶ້ນ, ຄວນມີເອກະສານການເຫັນດີຈາກທັງສອງຝ່າຍ ລະຫວ່າງລັດຖະບານລາວ ແລະ SPC
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງການເງິນ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(3) ການສະໜັບສະໜູນຈາກລັດຖະບານລາວ

ການສະໜັບສະໜູນຢ່າງເໝາະສົມຂອງລັດຖະບານລາວ ແມ່ນມີບົດບາດສຳຄັນ ເພື່ອຊຸກຍູ້ ໃຫ້ໂຄງການສາມາດດຳເນີນໄປໄດ້, ນອກຈາກນີ້ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ບໍລິຫານເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຍັງແມ່ນໂຄງການ PPP ແລະ ເປັນທຸລະກິດເຄິ່ງສາທາລະນະ.

ຕາຕະລາງ 8.10 ສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມສ່ຽງຈາກການສະໜັບສະໜູນການກໍ່ສ້າງແລະ ບໍລິຫານເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຂອງລັດຖະບານລາວ

ຕາຕະລາງ 8.10 ຄວາມສ່ຽງຈາກການສະໜັບສະໜູນ ຂອງລັດຖະບານລາວ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	ມີພຽງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ ມີຜົນກະທົບຕໍ່ການພັດທະນາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ໂຄງການກໍ່ສ້າງແລະ ບໍລິຫານເຂດໂລຈິສຕິກວຽງຈັນ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	- ລະບຽບການໃໝ່ ແລະ ລະບົບກົດໝາຍ ອາດມີຄວາມຈຳເປັນເພື່ອຄຸ້ມຄອງໂຄງການ ກໍ່ສ້າງແລະ ບໍລິຫານເຂດໂລຈິສຕິກວຽງຈັນ - ທຸກໆການນຳເຂົ້າສິນຄ້າສາທາລະນະ ທີ່ຜ່ານ ສະພານມິດຕະພາບ ຈະນຳເຂົ້າໂດຍໂຄງການ ກໍ່ສ້າງແລະ ບໍລິຫານເຂດໂລຈິສຕິກວຽງຈັນ. - ສ້າງຕັ້ງ ລະບົບ ນິຕິກຳສຳລັບການບໍລິການປະຕູດຽວ ຂອງ ເຂດໂລຈິສຕິກວຽງຈັນ. - ລັດຖະບານສາມາດຊຸກຍູ້ໃຫ້ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ເຊົ່າບໍລິການເຂດໂລຈິສຕິກວຽງຈັນ. - ລັດຖະບານສາມາດ ຍຶດເວັ້ນອາກອນທຸລະກິດແກ່ ເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ທີ່ເປັນ ໂຄງການ PPP - ລັດຖະບານຈະຍອມຮັບການທົບທວນຄືນລະບົບຄ່າບໍລິການຂອງສາງເກັບສິນຄ້າຂອງເຂດໂລຈິສຕິກ ກວຽງຈັນ ຢ່າງເໝາະສົມ. - ຄວນມີເອກະສານການເຫັນດີຈາກທັງສອງຝ່າຍ ລະຫວ່າງລັດຖະບານລາວ ແລະ SPC
	MPI, PMO, MPWT, MOF

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(4) ຄູ່ແຂ່ງທາງການຄ້າ

1) ລັດຖະບານ ແລະ ລັດວິສາຫະກິດ ຂອງ ສປປ ຈີນ

ໃນເດືອນ ທັນວາ ປີ 2014, ລັດຖະບານ ຂອງ ສປປ ຈີນ ໄດ້ສະແດງຄວາມສົນໃຈ ການພັດທະນາເຂດພື້ນທີ່ສາງ ໃນ ສປປ ລາວ, ຢູ່ 9 ດ່ານ ລວມທັງ ເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ຂົວມິດຕະພາບ ແລະ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ. ລັດຖະບານຈີນ ຍັງມີແຜນການທີ່ຈະພັດທະນາເສັ້ນທາງລົດໄຟລະຫວ່າງປະເທດ ໃນບັນດາປະເທດພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ ລວມເຖິງເສັ້ນທາງຈາກ ຄຸນໝິງ ແລະ ວຽງຈັນ. ຜ່ານການສຳຫຼວດຂອງທີມສຶກສາອົງການໄຈກ້າ, ການພັດທະນາສະຖານີ ລົດໄຟແຫ່ງໃໝ່ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນແມ່ນຈະສ້າງຂຶ້ນ ເຖິງວ່າລັດຖະບານຍັງບໍ່ໄດ້ມອບສິດເທື່ອ

ທີມສຶກສາຈາກໄຈກ້າ ໄດ້ໃຫ້ຄຳແນະນຳກ່ຽວກັບການສ້າງສະຖານີລົດໄຟແຫ່ງໃໝ່ ໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຄວນຈະຕ້ອງ ລົງເລິກຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນສຸມໃສ່ ວຽກງານຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ຄວາມແຕກຕ່າງ ຂອງການດຳເນີນງານ ຈະຊ່ວຍປັບປຸງຄວາມສະດວກແກ່ຜູ້ໃຊ້ ແລະ ເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງບໍລິຫານ ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ເກີດການ ລົງທຶນທີ່ທັບຊ້ອນກັນ. ລັດຖະບານລາວ ແມ່ນເຫັນດີຕໍ່ກັບຂໍສະເໜີດັ່ງກ່າວ.

ເຈົ້າໜ້າທີ່ທາງພາກລັດ ຍັງໄດ້ສະແດງຄວາມຄິດເຫັນວ່າ “ການພັດທະນາໃນໄລຍະສັ້ນຂອງ ລັດຖະບານຈີນ, ແມ່ນມີຄວາມ ດຶງດູດສົນໃຈ, ແຕ່ຖ້າເບິ່ງໃນໄລຍະຍາວ ອາດຈະເປັນດ້ານລົບ ໃນແງ່ມຸມການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ານໂລຈິສຕິກ.

ການປຶກສາຫາລື ລະຫວ່າງຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳ ຂອງ ລາວ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິສຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ ແມ່ນຈະສຳເລັດກ່ອນ ການຈັດຕັ້ງ SPC, ພ້ອມນີ້, ບັນຫາຕ່າງໆລວມເຖິງເປົ້າໝາຍການລົງທຶນຂອງ ລັດຖະບານຈີນ ແມ່ນ ຈະນຳເຂົ້າປຶກສາຫາລື ໃນກອງປະຊຸມໂຕະມືນ. ເຊັ່ນດຽວກັນ, ການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວຂ້າງເທິງນີ້ (ຕົວຢ່າງ: ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການ ສິນຄ້າ, ຜົນວິເຄາະກະແສຂອງເງິນສົດ ແລະ ແຜນພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ) ແມ່ນຈະນຳມາປຶກສາເຊັ່ນດຽວກັນ.

ໃນຊຸມປີທີ່ຜ່ານມາ, ໄດ້ມີການລົງທຶນຈາກນັກລົງທຶນຈີນຈຳນວນຫຼວງຫຼາຍໃນ ສປປ ລາວ. ໃນເວລາດຽວກັນ, ອິດທິພົນ ຂອງລັດຖະບານຈີນ ແມ່ນຄ່ອຍເຂົ້າມາໃນ ສປປ ລາວ.

2) ລັດຖະບານຂອງໄທ ແລະ ຜູ້ປະກອບການພາກເອກະຊົນ

ໃນປີ 2014, ລັດຖະບານຂອງໄທ ແລະ ລາວ ໄດ້ສຳເລັດການເຊັນສັນຍາເງິນກູ້ ເພື່ອຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງລົດໄຟຈາກສະຖານີ ທ່ານາແລ້ງ ຫາ ສະຖານີວຽງຈັນແຫ່ງໃໝ່ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ທາງເໜືອໄກຈາກສະຖານີທ່ານາແລ້ງ. ຖ້າວ່າ ສະຖານີລົດໄຟວຽງຈັນໃໝ່ ຈະກໍ່ສ້າງສາງເກັບສິນຄ້າ ຄືກັບ ເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ: ຈະເຮັດໃຫ້ການແຂ່ງຂັນຂອງທັງສອງສະຖານີເກີດ ຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ. ຈຶ່ງໃດກໍຕາມ, ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ລະບຸລະອຽດກ່ຽວກັບຮູບແບບການປະຕິບັດໜ້າທີ່ຂອງສະຖານີໃໝ່. ຖ້າທັງສອງສາງເກັບສິນຄ້າ ແມ່ນສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນພ້ອມກັນ ຈະເຮັດໃຫ້ເກີດການເຮັດວຽກທີ່ຫຍຸ້ງຍາກ ແລະ ທັບຊ້ອນໃນການ

ລົງທຶນ)

ລັດຖະບານໄທ ແມ່ນມີແຜນການພັດທະນາ ສະຖານີຂົນສົ່ງທີ່ໃກ້ກັບດ່ານ ສປປ ລາວ. ເຊິ່ງຈະກາຍເປັນຄູ່ແຂ່ງທາງກົງກັບ ເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ປະເດັນດັ່ງກ່າວອາດຖືກຍົກຂຶ້ນມາປຶກສາຫາລືກັບລັດຖະບານໄທໃນ AEC.

ຕາຕະລາງ 8.11 ສະແດງເຖິງຄວາມສ່ຽງຈາກຄູ່ແຂ່ງການຄ້າ

ຕາຕະລາງ 8.11 ຄວາມສ່ຽງຈາກຄູ່ແຂ່ງການຄ້າ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	- ລັດຖະບານຈາກ ສປປ ຈີນ ແລະ ໄທ ໄດ້ສະແດງເຈດຈຳນົງໃນການພັດທະນາເຂດໂລຈິດສະຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ - ຄວາມໄປໄດ້ໃນການພັດທະນາສາຍເກັບສິນຄ້າຂຶ້ນອີກແຫ່ງໜຶ່ງທີ່ໃກ້ກັບເຂດໂລຈິດສະຕິກ ນະຄອນຫຼວງ ວຽງຈັນ
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	- ຈະຕ້ອງໄດ້ຕົກລົງກັບລັດຖະບານລາວ ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ອອກໃບອະນຸຍາດກໍ່ສ້າງສາຍເກັບສິນຄ້າທີ່ໃກ້ກັບເຂດໂລ ຈິສະຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ - ເອົາໃຈໃສ່ທຸກໆການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດໂດຍທາງລົດໄຟໃນເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງ ວຽງຈັນ. - ພັດທະນາລະບົບນິຕິກຳທີ່ຕິດພັນກັບການປະຕິບັດຂ້າງເທິງ. - ມີເອກະສານການເຫັນດີຈາກທັງສອງຝ່າຍ ລະຫວ່າງລັດຖະບານລາວ ແລະ SPC
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, ຫ້ອງວ່າການລັດຖະບານ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

8.1.4 ຄວາມສ່ຽງຈາກການດຳເນີນງານ ແລະ ບຳລຸງຮັກສາ

(1) ການດຳເນີນງານຂອງ ລານພັກຖູ່ສິນຄ້າ (CY)

ການດຳເນີນງານຂອງ CY ແມ່ນໄດ້ພິຈາລະນາຈາກທັງສອງທາງເລືອກຄື: ທາງເລືອກທີໜຶ່ງ ຈະຕ້ອງມອບໝາຍໃຫ້ຜູ້ ປະກອບການເອກະຊົນຂອງໄທ ທີ່ໄດ້ຂໍໃຫ້ລັດຖະບານລາວຄຸ້ມຄອງ CY ໂດຍຜ່ານ NEDA. ອີກທາງເລືອກໜຶ່ງ, ແມ່ນ ມອບໃຫ້ SPC ຂອງ ເຂດໂລຈິສຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຖ້າຫາກວ່າ CY ແມ່ນມອບໃຫ້ຜູ້ປະກອບການເອກະຊົນ ຂອງໄທ ເປັນຜູ້ດຳເນີນງານ,ຈະຕ້ອງມີສັນຍາສົ່ງມອບລະຫວ່າງ SPC ແລະ ຜູ້ປະກອບການເອກະຊົນຂອງໄທ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ຈະສາມາດຫາຄຳຕອບໂດຍຜ່ານການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງ ຄະນະຊີ້ນຳ ຂອງ ລັດຖະບານລາວ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກ ຍິ່ງບຸນໄດ້.

ຕາຕະລາງ 8.12 ສະແດງເຖິງຄວາມສ່ຽງຈາກ ການສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ຕາຕະລາງ 8.12 ຄວາມສ່ຽງຈາກ ການສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	- cy ແມ່ນກຳລັງກໍ່ສ້າງໃກ້ກັບສະຖານີທ່ານາແລ້ງ ແລະ ຈະສຳເລັດ ໃນປີ 2015 - CY ແມ່ນສາມາດຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການໄດ້ໜ້ອຍຂອງການບັນທຸກສິນຄ້າ ໃນໄລຍະສັ້ນ ແລະ ກາງ
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	- ມີເອກະສານການເຫັນດີຈາກທັງສອງຝ່າຍ ລະຫວ່າງລັດຖະບານລາວ ແລະ SPC - ຊຸກຍູ້ສາຍການຂົນສົ່ງຫຼັກຈາກທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ ປະເທດໄທ ເພື່ອມາເຊົ່າເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນ ຫຼວງວຽງຈັນ
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ໂຄງການເສັ້ນທາງລົດໄຟ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(2) ພາສີແບບລະບົບການບໍລິການປະຕູດຽວ

ເພື່ອປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານລະບຽບການພາສີລະຫວ່າງປະເທດ, ສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດທັງໝົດຈະຕ້ອງນຳເຂົ້າສາງລວມ, ຈາກນັ້ນ ຈະຕ້ອງໄດ້ລົງທະບຽນສິນຄ້າກັບດ່ານພາສີ ແລະ ຂຶ້ນຕອນສຸດທ້າຍຈະຕ້ອງກຳນົດພາສີນຳເຂົ້າສິນຄ້າ. ແຕ່ວ່າການຮົ່ວໄຫຼເກັບພາສີຂອງສິນຄ້າແມ່ນເກີດຂຶ້ນສູງ ບໍ່ພຽງແຕ່ຢູ່ດ່ານທ່ານາແລ້ງເທົ່ານັ້ນ ເພາະຍັງມີສິນຄ້າທີ່ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບບໍ່ໄດ້ແຈ້ງຕໍ່ດ່ານພາສີ

ສະນັ້ນ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນຫຼາຍ ທີ່ຈະຕ້ອງມີການກວດກາທຸກໆການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຈາກຂັ້ນລຸ່ມ ຈົນເຖິງການຈັດຕັ້ງລະບົບແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນລະຫວ່າງການເຂົ້າເມືອງ, ພາສີ ແລະ ເຂດໂລຈິດສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ລະບົບແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຮ່ວມກັນ ຄວນສົ່ງເສີມ ນະໂຍບາຍຜ່ານຊາຍແດນ ເຊິ່ງເປັນສ່ວນໜຶ່ງ ຂອງການເຂົ້າ ປະຊາຄົມເສດຖະກິດ ອາຊຽນ ໃນກຸ່ມປະເທດລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ.

ຕາຕະລາງ 8.13 ສະແດງເຖິງຄວາມສ່ຽງທີ່ຕິດພັນກັບການບໍລິການພາສີແບບລະບົບປະຕູດຽວ

ຕາຕະລາງ 8.13 ຄວາມສ່ຽງທີ່ຕິດພັນກັບການບໍລິການພາສີແບບລະບົບປະຕູດຽວ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	- ປະຈຸບັນແມ່ນມີຄວາມຜິດພາດທີ່ເກີດຈາກມະນຸດຫຼາຍຢ່າງ ຈາກຂະບວນການແຈ້ງພາສີ ໂດຍໃຊ້ລະບົບ ASYCUDA ຍ້ອນບໍ່ໄດ້ມີການລົງຂໍ້ມູນໂດຍກົງ - ບໍ່ມີການກວດຈຳນວນລົດບັນທຸກ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ນຳເຂົ້າ. - ມີການເກັບພາສີຮົ່ວໄຫຼຍ້ອນບໍ່ມີການຕິດຕາມກວດກາການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກຈຸດນຳເຂົ້າຈົນເຖິງປາຍທາງ
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	- ຕິດຕັ້ງລະບົບແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນລະຫວ່າງເຂດໂລຈິດສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ດ່ານພາສີທີ່ຂົວມິດຕະພາບແລະ ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ. - ຕິດຕັ້ງລະບົບຄຸ້ມຄອງສາງເຄື່ອງທັນສະໄໝ ຂອງບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ ທີ່ເປັນຄູ່ຮ່ວມທຸລະກິດ - ລະບຸຂໍ້ມູນຂອງຜູ້ປ້ອນຂໍ້ມູນ ແລະ ເຄື່ອງປ້ອນຂໍ້ມູນ. - ຍ້າຍຫ້ອງການລັດທີ່ຢູ່ໃກ້ຂົວມິດຕະພາບ ມາຢູ່ໃກ້ກັບໂຄງການເຂດໂລຈິດສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ກະຊວງການເງິນ, ກະຊວງພະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້, LIFFA

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(3) ຄວາມສາມາດດຳເນີນງານທາງວິຊາການ

ບໍລິສັດໂລຈິສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ແມ່ນບໍລິສັດໂລຈິສະຕິກທີ່ມີເຄືອຄ່າຍໃນທົ່ວໂລກ ແລະ ເປັນບໍລິສັດທີ່ດີເລີດໃນການດຳເນີນງານ, ບໍລິສັດ ມີສາງສິນຄ້າໃນທົ່ວໂລກກວ່າ 200 ລ້ານ ຕາແມັດ ແລະ ມີ ການພັດທະນາການດຳເນີນງານທີ່ທັນສະໄໝໃນຫຼາຍປະເທດ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ບໍລິສັດຍັງໄດ້ຮັບໃບຮັບຮອງຜູ້ດຳເນີນກິດຈະການລະດັບມາດຕະຖານເອອີໂອ ທີ່ມີມາດຕະຖານຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພ ແລະ ເຮັດຕາມລະບຽບການຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ. ບໍລິສັດຍັງຮ່ວມໂຄງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງດ່ານພາສີກັບພາກທຸລະກິດເພື່ອຕໍ່ຕ້ານການກໍ່ການຮ້າຍ (C-TPAT) ເພື່ອຮັບຮອງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງສາງສິນຄ້າໃນຫຼາຍປະເທດ.

ໃນການດຳເນີນທຸລະກິດຂອງເຂດໂລຈິສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຈະໄດ້ປະໂຫຍດຈາກປະສົບປະການ ແລະ ຄວາມສາມາດໃນການໃຫ້ບໍລິການທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນຈາກບໍລິສັດ ແລະ ຈະໄດ້ປະໂຫຍດຈາກແຜນລະບົບຄຸ້ມຄອງສາງ (WMS) ແລະ ການນຳໃຊ້ລະບົບໄອທີ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບົບ WMS ຈາກບໍລິສັດໂລຈິສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ

SPC ອາດຈະເປີດໂອກາດທີ່ຈະຈ້າງພະນັກງານທັງໝົດ ແລະ ຄົນງານ ທີ່ເຮັດວຽກໃນສາງສິນຄ້າປະຈຸບັນ ທີ່ຂຶ້ນກັບກະຊວງການເງິນ ທີ່ຕ້ອງການສືບຕໍ່ເຮັດວຽກໃນເຂດໂລຈິສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ SPC. ພ້ອມດຽວກັນນີ້ ຍັງມີເຫດຜົນຫຼາຍປະການທີ່ຄວນຈະຕິດຕັ້ງລະບົບໄອທີ ແທນການນຳໃຊ້ລະບົບຄູ່ມືໃນປະຈຸບັນ ເຊັ່ນ: ຫຼີກລ້ຽງການຢູ່ກັບຄວາມກັງວົນຂອງພະນັກງານ ຫຼື ຄົນງານ. ປາສະຈາກບັນຫາໂອນຖ່າຍຂໍ້ມູນຈາກສາງປະຈຸບັນ ສູ່ ເຂດໂລຈິສະຕິກ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ໃນອີກດ້ານໜຶ່ງ, ຈາກທັດສະນະຂອງຜູ້ຄຸ້ມຄອງໂຄງການເຫັນວ່າ ການສະໜອງໂອກາດການຈ້າງງານຄືນໃໝ່ ອາດຈະກາຍເປັນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນເບື້ອງຕົ້ນຂອງການດຳເນີນກິດຈະການໂຄງການ. ດັ່ງນັ້ນ, SPC ຈະຕ້ອງກວດສອບວິທີການໃຊ້ງານສໍາລັບຕິດຕັ້ງລະບົບໄອທີ ເພື່ອຄວບຄຸມສິນຄ້າ, ການສ້າງຕັ້ງໂປແກມການສຶກສາ ແລະ ອື່ນໆ. ໃນໄລຍະການດຳເນີນງານຂອງສາງສິນຄ້າປະຈຸບັນໄປຫາ VLP ແມ່ນອີງໃສ່ການວິເຄາະຂໍ້ມູນລະອຽດ ຂອງຂັ້ນຕອນທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ແລະ ວິທີການຄຸ້ມຄອງ.

ອາດຈຳເປັນຈະຕ້ອງມີຫຼັກສູດການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບການຕິດຕັ້ງຂອງລະບົບການຄວບຄຸມສິນຄ້າຄົງຄັງພິເສດ, ເຊິ່ງຫຼັກສູດຝຶກການອົບຮົມຈະຕ້ອງດັດແປງສໍາລັບຜູ້ໃຊ້ຂອງເຂດໄລຈິສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ຈະຍິ່ງດີທີ່ ຖ້າຫາກມີການປະເມີນຜົນການຝຶກອົບຮົມ, ການນຳໄປໃຊ້ ແລະ ກວດກາຕິດຕາມ. ສໍາລັບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດຂອງການພັດທະນາໂປແກມຝຶກອົບຮົມ, ການນຳໄປໃຊ້ງານ ແລະ ການປະເມີນຜົນ ແມ່ນຈະຄິດໄລ່ແຍກຕ່າງຫາກ;

ຕາຕະລາງ 8.14 ສະແດງເຖິງຄວາມສ່ຽງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມສາມາດດຳເນີນງານທາງວິຊາການ SPC.

ຕາຕະລາງ 8.14 ຄວາມສ່ຽງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມສາມາດດຳເນີນງານທາງວິຊາການ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	- ບໍລິສັດໄລຈິສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ ແມ່ນບໍລິສັດທີ່ມີເຄືອຄ່າຍໃນທົ່ວໂລກ ແລະ ສະໜອງການບໍລິການທາງດ້ານຂົນສົ່ງ ຕາມມາດຕະຖານສາກົນ. - ການຈັດໃຫ້ມີການຝຶກອົບຮົມທາງເຕັກນິກແກ່ພະນັກງານ ແລະ ຄົນງານ
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	- ດຳເນີນການຖ່າຍຖອນຄວາມຮູ້ຈາກບໍລິສັດໄລຈິສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ສູ່ພະນັກງານ ແລະ ຄົນງານ ໃນໂຄງການເຂດໄລຈິສະຕິກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. - ພັດທະນາໂປແກມຝຶກອົບຮົມພະນັກງານ. - ຂຶ້ນງົບປະມານຕ່າງຫາກ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງົບປະມານຝຶກອົບຮົມພະນັກງານ
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາJICA.

(4) ຄວາມອາດສາມາດທາງດ້ານການເງິນ

ບໍລິສັດໄລຈິສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ ແມ່ນໜຶ່ງໃນບໍລິສັດໄລຈິສະຕິກທີ່ໃຫຍ່ ໃນປະເທດຍີ່ປຸ່ນ, ດັ່ງນັ້ນ ຄວາມສ່ຽງທາງດ້ານການເງິນແມ່ນມີໜ້ອຍ (ຕາຕະລາງ 8.15).

ຕາຕະລາງ 8.15 ຄວາມສ່ຽງທາງດ້ານການເງິນ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	ບໍລິສັດໄລຈິສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ມີຄວາມສາມາດທາງດ້ານການເງິນທີ່ດີ ແລະ ເປັນບໍລິສັດຮ່ວມທຶນກັບ SPC.
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	ກຳນົດອັດຕາສ່ວນການປະກອບທຶນທີ່ເໝາະສົມ ໂດຍອີງໃສ່ພາລະບົດບາດດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ.
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາJICA.

8.1.5 ຄວາມສ່ຽງທາງດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ

(1) ຂັ້ນຕອນການສຶກສາຜົນກະທົບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນຂອງເຂດໄລຈິສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແມ່ນຜູ້ຮ່ວມສຶກສາໃນໂຄງການນີ້, ໄດ້ສົ່ງບົດລາຍງານສຶກສາຜົນກະທົບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ ໃຫ້ກັບDoNRE ໃນເດືອນທັນວາ 2014. ພາຍຫຼັງທີ່ DoNRE ໄດ້ສະຫຼຸບ ແລະ ອະນຸມັດການສຶກສາຜົນກະທົບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນດັ່ງກ່າວ, ກໍໄດ້ອອກໃບຮັບຮອງມາດຕະຖານສິ່ງແວດລ້ອມໃຫ້

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນເດືອນ ກຸມພາ 2015.

ໃນຂັ້ນຕອນຕໍ່ໄປ ແມ່ນຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳ ຈາກກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ DoNRE ຈະດຳເນີນກິດຈະການທີ່ຕິດພັນກັບຂະບວນການສົ່ງແວດລ້ອມເຊັ່ນ: ຈັດກອງປະຊຸມພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນ ເພື່ອລົງອະທິບາຍ ແກ່ປະຊາຊົນ, ລົງສຳຫຼວດພື້ນທີ່, ລົງສຳຫຼວດຄ່າທິດແທນ, ເຈລະຈາຕໍ່ລອງການຊື້ທີ່ດິນ. ໃນບົດລາຍງານສຶກສາຜົນກະທົບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ ແມ່ນລວມມີການປະເມີນຄ່າທິດແທນທີ່ດິນ ໂດຍອີງໃສ່ການລົງສຳຫຼວດໃນກ່ອນໜ້າ.

ຕາຕະລາງ 8.16 ສັງລວມຄວາມສ່ຽງທີ່ຕິດພັນກັບຂັ້ນຕອນສຶກສາຜົນກະທົບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ

ຕາຕະລາງ 8.16 ຄວາມສ່ຽງທີ່ຕິດພັນກັບຂັ້ນຕອນສຶກສາຜົນກະທົບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	- ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ຮັບໃບຮັບຮອງມາດຕະຖານສິ່ງແວດລ້ອມ ຈາກ DoNRE ໃນເດືອນ ກຸມພາ 2015. - ສໍ່ເລັດຈັດກອງປະຊຸມຄັ້ງທຳອິດ ເພື່ອອະທິບາຍກ່ຽວກັບໂຄງການ ລວມມີ ການປະເມີນຄ່າທິດແທນທີ່ດິນໃຫ້ປະຊາຊົນ.
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	ຈະສືບຕໍ່ຕິດຕາມກວດກາຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ.
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, DoNRE (ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(2) ຂັ້ນຕອນການສຶກສາຜົນກະທົບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ ຂອງເຂດພັດທະນາໂຄງການ NEDA

ໃນຂັ້ນຕອນການສຶກສາຜົນກະທົບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນຂອງເຂດພັດທະນາໂຄງການ NEDA, ບົດລາຍງານການສຶກສາໄດ້ກວມເອົາເຂດພັດທະນາໂຄງການ NEDA ແລະ ເຂດໂລຈິສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ໄດ້ຮັບໃບມາດຕະຖານສິ່ງແວດລ້ອມ ໃນເດືອນ ກຸມພາ 2015. (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 8.17).

ຕາຕະລາງ 8.17 ຄວາມສ່ຽງຈາກຂັ້ນຕອນການສຶກສາຜົນກະທົບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ ຂອງເຂດພັດທະນາໂຄງການ NEDA

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ຮັບໃບຮັບຮອງມາດຕະຖານສິ່ງແວດລ້ອມ ຈາກ DoNRE ໃນເດືອນ ກຸມພາ 2015.
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	ຈະສືບຕໍ່ຕິດຕາມກວດກາຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ.
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, DoNRE (ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(3) ການຈັດຫາທີ່ດິນ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເປັນເຈົ້າຂອງພື້ນທີ່ດິນໃນເຂດພັດທະນາໂຄງການ ເຂດໂລຈິສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟທີ່ຂຶ້ນກຳກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນຜູ້ມີສິດນຳໃຊ້ພື້ນທີ່ດັ່ງກ່າວ. ສຳລັບການພັດທະນາຂອງໂຄງການ NEDA ປະກອບມີ ເດີນຕູ້ຄອນເທນເນີລົດໄຟ, ຫ້ອງການບໍລິການລົດໄຟ ແລະ ອື່ນໆ ແມ່ນຂຶ້ນກັບກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. ເພາະສະນັ້ນ ຄວາມສ່ຽງໃນການຈັດຫາທີ່ດິນສຳລັບການພັດທະນາໂຄງການເຂດໂລຈິດສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນຖືວ່າຕ່ຳ ເພາະຂັ້ນຕອນການທົດແທນແກ່ປະຊາຊົນໃນເຂດນັ້ນແມ່ນໄດ້ມີການວາງແຜນໄວ້ແລ້ວ. (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 8.18)

ໃນຂະນະດຽວກັນ, ໃນວາລະກອງປະຊຸມກ່ຽວກັບການຂະຫຍາຍພື້ນທີ່ ເນື່ອງຈາກການຄວາມຕ້ອງການການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນໃນອະນາຄົດ ແມ່ນໄດ້ປຶກສາຫາລືຢູ່ໃນກອງປະຊຸມ ເດືອນກຸມພາ 2015. ສະນັ້ນ, ການຈັດຫາທີ່ດິນສຳລັບການຂະຫຍາຍເຂດດັ່ງກ່າວ ຈະຕ້ອງສຳເລັດໃນມຸ່ງນີ້ ເພື່ອສາມາດປັບລະດັບໜ້າດິນໃຫ້ສຳເລັດໃນໄລຍະການພັດທະນາໄລຍະທີ່

ໜຶ່ງ.

ຕາຕະລາງ 8.18 ຄວາມສ່ຽງໃນການຈັດຫາທີ່ດິນ

ຫົວຂໍ້ ສະພາບປະຈຸບັນ	ເນື້ອໃນ - ພື້ນທີ່ເຂດພັດທະນາໂຄງການເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນແມ່ນຂຶ້ນກັບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ - ຊັບສິນຂອງໂຄງການທາງລົດໄຟແມ່ນຂຶ້ນກັບກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. - ວາລະກອງປະຊຸມກ່ຽວກັບການຈັດຫາທີ່ດິນສໍາລັບການຂະຫຍາຍພື້ນທີ່ແມ່ນໄດ້ປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	- ລັດຖະບານລາວ ຄວນອອກສິດໃນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນໃຫ້ແກ່ໂຄງການເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນຮູບແບບການລົງທຶນຂອງ SPC. - ລັດຖະບານລາວ ຄວນແຕ່ງຕັ້ງຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳ ແລະ ຫຼັງຈາກນັ້ນ ຄະນະທີ່ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຈະຕ້ອງລົງສ້າງໂຄງການພື້ນທີ່. ພ້ອມກັນນີ້ ແມ່ນຄວນເລີ່ມຕົ້ນເຈລະຈາກັບປະຊາຊົນທີ່ຢູ່ໃນເຂດພື້ນທີ່ຂະຫຍາຍ ໃນທັນທີ ເພື່ອສາມາດ ປະເມີນຄ່າທຶນແທນທີ່ດິນໄດ້.
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

8.1.6 ພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

(1) ເສັ້ນທາງເຂົ້າເຖິງ

ລົດບັນທຸກສິນຄ້າເຂົ້ານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນຈະຖືກກວດທີ່ດ່ານທຳອິດໂດຍເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ທີ່ຂົວມິດຕະພາບ. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ສິນຄ້າຈະຖືກລຽງລຳດັບ ແລະ ແບ່ງອອກເປັນ 2 ປະເພດຄື: ປະເພດທີໜຶ່ງແມ່ນສິນຄ້າທີ່ຈະຕ້ອງເຂົ້າສາງທ່ານາແລ້ງ ແລະ ປະເພດທີສອງ ແມ່ນສິນຄ້າທີ່ສາມາດສົ່ງຫາປາຍທາງໄດ້ເລີຍໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການຕິດຕາມການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າທີ່ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ ແມ່ນບໍ່ສາມາດເຮັດໄດ້ ຍ້ອນລະບົບການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ ລະຫວ່າງດ່ານກວດຄົນເຂົ້າເມືອງ ແລະ ພາສີ ແລະ ສາງທ່ານາແລ້ງ ແມ່ນບໍ່ທັນໄດ້ ຮັບການຕິດຕັ້ງ. ເພາະສະນັ້ນ, ການກວດກາສິນຄ້າທີ່ເຂົ້າສາງທ່ານາແລ້ງ ຫຼື ສິນຄ້າທີ່ສົ່ງປາຍທາງ ບໍ່ສາມາດເຮັດໄດ້. ສິ່ງຜິດໃນການເກັບພາສີນໍາເຂົ້າຮົ່ວໄຫຼ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 8.19) ເຊິ່ງມີຜົນກະທົບໃນທາງລົບຕໍ່ລາຍຮັບງົບປະມານຂອງຊາດ.

ການສ້າງເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງຈຸດຊາຍແດນຫາເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນຈະມີຜົນປະໂຫຍດຫຼາຍ ເພາະຈະຊ່ວຍໃຫ້ລູດຜ່ອນການຈາລະຈອນທີ່ແອອັດໃນຕົວເມືອງວຽງຈັນ ແລະ ສົ່ງເສີມກິດຈະກຳການຜະລິດໃນພື້ນທີ່ໃກ້ຄຽງໂຄງການ. ລັດຖະບານລາວ ໄດ້ປະກາດຫ້າມບໍ່ໃຫ້ລົດບັນທຸກສິນຄ້ານໍາໃຊ້ບາງເສັ້ນທາງໃນຕົວເມືອງ. ຈະເຮັດໃຫ້ເກີດການຂົນສົ່ງສິນຄ້ານໍາເຂົ້າມາໃນເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເຊິ່ງຈະນໍາໄປສູ່ການລຸດຜ່ອນຈາລະຈອນທີ່ໜ້າແທ້ໝ້າໃນຕົວເມືອງວຽງຈັນ. ພ້ອມດຽວກັນ, ເສັ້ນທາງເຂົ້າໂຄງການເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຈະມີປະສິດທິພາບ ແລະ ຄຸ້ມຄ່າ ຫຼາຍກວ່າ ບໍ່ມີເສັ້ນທາງເຂົ້າເຖິງ, ແລະ ເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຈະຊ່ວຍສົ່ງເສີມກິດຈະກຳການຜະລິດພື້ນທີ່ໃກ້ຄຽງໂຄງການ: ໂດຍສະເພາະແມ່ນຕາມເສັ້ນທາງ 450 ປີ.

ຕາຕະລາງ 8.19 ຄວາມສ່ຽງການພັດທະນາເສັ້ນທາງ

ຫົວຂໍ້ ສະພາບປະຈຸບັນ	ເນື້ອໃນ - ເນື່ອງຈາກເສັ້ນທາງເຂົ້າເຂດພື້ນທີ່ໃນປະຈຸບັນ ຍັງເປັນເສັ້ນທາງເຂົ້າບ້ານທຳມະດາເຊິ່ງອາດຈະເປັນອັນຕະລາຍ ແກ່ປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນຕາມເສັ້ນທາງນັ້ນ. - ຈາລະຈອນມີຄວາມໜ້າແທ້ໝ້າຂຶ້ນທຸກປີ. - ການຮົ່ວໄຫຼຂອງພາສີນໍາເຂົ້າທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນ. - ການພັດທະນາເສັ້ນທາງຈະຊ່ວຍສົ່ງເສີມກິດຈະກຳການຜະລິດພື້ນທີ່ໃກ້ຄຽງໂຄງການ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນຕາມເສັ້ນທາງ 450 ປີ.
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	ຈະພັດທະນາເສັ້ນທາງເຂົ້າເຖິງໂຄງການໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເພື່ອປ້ອງກັນການຮົ່ວໄຫຼຂອງພາສີນໍາເຂົ້າ, ລຸດຜ່ອນການຈາລະຈອນທີ່ໜ້າແທ້ໝ້າ, ຊຸກຍູ້ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ອື່ນໆ.
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ກະຊວງການເງິນ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA..

(2) ການໃຊ້ປະໂຫຍດຈາກສາງທ່ານາແລ້ງ

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງສາງທ່ານາແລ້ງມີການວາງແຜນທີ່ຈະໂອນໄປ ເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍຫຼັງທີ່ກໍ່ສ້າງສໍາເລັດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍດີ, ຍັງບໍ່ທັນມີການວາງແຜນການນໍາໃຊ້ສາງເປົ້າທ່ານາແລ້ງ ພາຍຫຼັງທີ່ເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນກໍ່ສ້າງສໍາເລັດ. (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 8.20).

ຕາຕະລາງ 8.20 ຄວາມສ່ຽງຈາກການໃຊ້ປະໂຫຍດສາງທ່ານາແລ້ງ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	ການວາງແຜນນໍາໃຊ້ສາງເປົ້າຍັງບໍ່ທັນໄດ້ກໍານົດ.
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	ຈະນໍາໃຊ້ສາງເປົ້າເປັນສາງຊົ່ວຄາວຂອງລົດໃຫຍ່ທີ່ນໍາເຂົ້າພາຍຫຼັງເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນສໍາເລັດ
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງການເງິນ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(3) ແຜນຍົກຍ້າຍສາງ

ແຜນຍົກຍ້າຍສາງຈາກສາງເກົ່າ ມາເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຈະຕ້ອງລະອຽດ ແລະ ຈະແຈ້ງ ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ກະທົບການດໍາເນີນງານທຸລະກິດປະຈຳວັນ.

ອີງຕາມປະສົບການ, ແຜນການຍົກຍ້າຍຈະຕ້ອງດໍາເນີນການພາຍໃນໄລຍະເວລາທີ່ເໝາະສົມ (ປະມານສາມເດືອນ ເຖິງເຄິ່ງປີ) ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ກະທົບການດໍາເນີນງານທຸລະກິດປະຈຳວັນ.

ຕາຕະລາງ 8.21 ສະແດງເຖິງຄວາມສ່ຽງທີ່ຕິດພັນກັບການຍົກຍ້າຍສາງ

ຕາຕະລາງ 8.21 ຄວາມສ່ຽງທີ່ຕິດພັນກັບການຍົກຍ້າຍສາງ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	- ທ່ານອາດິດລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ອະນຸມັດແຜນຍົກຍ້າຍສາງ ຈາກທ່ານາແລ້ງ ມາເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍຫຼັງການດໍາເນີນງານຂອງເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ - ຍັງບໍ່ມີແຜນຍົກຍ້າຍລະອຽດ
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	- ສ້າງແຜນຍົກຍ້າຍ ແລະ ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ - ຮ່າງເອກະສານອະນຸມັດແຜນຍົກຍ້າຍ
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງການເງິນ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

8.1.7 ຄວາມສ່ຽງອື່ນໆ**(1) ການປ່ຽນແປງຂອງອັດຕາດອກເບ້ຍ**

ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເຫນັງຕີງຂອງອັດຕາດອກເບ້ຍຄາດວ່າຈະບໍ່ເກີດຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກແຫຼ່ງເງິນທຶນພັດທະນາເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນມາຈາກໄຈກ້າ ໂດຍຜ່ານການລົງທຶນພາກເອກະຊົນ (PSIF) ທີ່ໄດ້ກໍານົດອັດຕາດອກເບ້ຍກູ້ຢືມແບບຄົງທີ່.

ຖ້າວ່າ SPC ຈະໃຊ້ເງິນກູ້ໄລຍະສັ້ນຈາກທະນາຄານການຄ້າພາຍໃນ: ອັດຕາດອກເບ້ຍກູ້ຢືມໄລຍະສັ້ນແມ່ນຈະສູງເກີນ 10%

ຕາຕະລາງ 8.22 ສະແດງເຖິງຄວາມສ່ຽງການເຫນັງຕີງຂອງອັດຕາດອກເບ້ຍ ຂອງໂຄງການພັດທະນາເຂດໂລຈິສຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ຕາຕະລາງ 8.22 ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເຫັນຖືງຂອງອັດຕາດອກເບ້ຍ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	- ສົມມຸດວ່າ ໂຄງການເຂດໂລຈິສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຈະໄດ້ຮັບແຫຼ່ງທຶນເພື່ອພັດທະນາ - ອັດຕາດອກເບ້ຍກູ້ຢືມຈາກການລົງທຶນພາກເອກະຊົນ ແມ່ນກຳນົດແບບຄົງທີ່ - ເງິນກູ້ໄລຍະສັ້ນຈາກທະນາຄານການຄ້າພາຍໃນ: ອັດຕາດອກເບ້ຍກູ້ຢືມໄລຍະສັ້ນ ແມ່ນຈະສູງເກີນ 10%
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	ສປປ ລາວ ຍັງບໍ່ມີຕະຫຼາດບໍລິການແລກປ່ຽນອັດຕາດອກເບ້ຍ. ຖ້າຫາກວ່າ SPC ຈະໃຊ້ເງິນກູ້ໄລຍະສັ້ນຈາກທະນາຄານການຄ້າພາຍໃນ,ຈະເກີດການເຫັນຖືງຂອງອັດຕາດອກເບ້ຍ, ສະນັ້ນ, ບໍລິສັດ ໂລຈິສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ຈະຮ່າງໜັງສືອະນຸມັດກ່ຽວກັບຄວາມສ່ຽງການເຫັນຖືງຂອງອັດຕາດອກເບ້ຍ ທີ່ມີຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳຂອງ ລາວ ໃນໄລຍະການສ້າງຕັ້ງ SPC.
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງການເງິນ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(2) ການເຫັນຖືງຂອງອັດຕາແລກປ່ຽນເງິນຕາ

ອັດຕາແລກປ່ຽນເງິນກີບລາວ (LAK) ກັບເງິນໂດລາສະຫະລັດ (USD) ແມ່ນມີແນວໂນ້ມລັກສະນະດຽວກັນກັບອັດຕາແລກປ່ຽນເງິນກີບລາວ (LAK) ກັບເງິນບາດໄທ (THB) ໃນໄລຍະຍາວ. ໃນປີ 1997 ທີ່ຄ່າເງິນຂອງເງິນບາດໄທ ແລະ ເງິນໂດລາສະຫະລັດ ມີມູນຄ່າຕົກ ເຮັດໃຫ້ການອັດຕາແລກປ່ຽນຂອງເງິນກີບ ກໍ່ຫຼຸດລົງເຊັ່ນດຽວກັນ. ໃນປີ 1998, ລັດຖະບານລາວ ໄດ້ນຳໃຊ້ເງິນກູ້ກອງທຶນສຳລັບວຽກງານໂຍທາ ຈາກທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ. ດັ່ງນັ້ນ, ອັດຕາແລກປ່ຽນເງິນກີບ ເປັນໂດລາສະຫະລັດຕົກຢ່າງໜັກ ໃນໄລຍະສອງປີ. ຫຼັງຈາກປີ 2005, ອັດຕາແລກປ່ຽນເງິນກີບ ເປັນເງິນໂດລາສະຫະລັດ ໄປພ້ອມກັບ ເງິນບາດໄທ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນເງິນ 8,000 ກີບ ຕໍ່ 1 ໂດລາສະຫະລັດ ແລະ ໄດ້ເລີ່ມໝັ້ນຄົງ. ສະນັ້ນ, SPC ຄວນເລີ່ມກວດກາຕິດຕາມສະພາບປະການແຫ່ງຊາດ ເປັນປະຈຳທຸກປີ ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງຄວາມສ່ຽງການເຫັນຖືງຂອງອັດຕາແລກປ່ຽນເງິນຕາ.

ໃນຊຸມປີທີ່ຜ່ານມາ, ອັດຕາແລກປ່ຽນຂອງເງິນເຢັນຍີ່ປຸ່ນ (JPY) ເປັນ ເງິນໂດລາສະຫະລັດ ມີອັດຕາລຸດລົງຫຼາຍກວ່າ 15% ໂດຍສະເພາະຈາກເດືອນ ທັນວາ 2013 ຫາ ເດືອນ ທັນວາ 2014. ເພາະສະນັ້ນ, ມູນຄ່າການກໍ່ສ້າງໃນສະກຸນເງິນເຢັນ ແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນ 15% ແລະ ຫຼາຍກວ່າ. ເພາະການເຫັນຖືງຂອງອັດຕາແລກປ່ຽນ ໄດ້ສົ່ງຜົນກະທົບແກ່ຕົ້ນທຶນເງິນເຢັນ, ການເຫັນຖືງຂອງອັດຕາແລກປ່ຽນ ເປັນໜຶ່ງໃນປັດໃຈສ່ຽງທີ່ສຳຄັນສຳລັບຕົ້ນທຶນການກໍ່ສ້າງຂອງໂຄງການເຂດໂລຈິສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 8.23)

ລາຍຮັບສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນມາຈາກສະກຸນເງິນ ໂດລາສະຫະລັດ, ແລະ ສ່ວນທີ່ຍັງເຫຼືອ ແມ່ນສະກຸນເງິນກີບ ແລະ ບາດ. ສຳລັບການພິຈາລະນາທ່າອ່ຽງ ຂອງອັດຕາແລກປ່ຽນເງິນເຢັນຍີ່ປຸ່ນ ເປັນເງິນ ໂດລາສະຫະລັດ ເຫັນວ່າ ໄຈກ້າຄວນນຳໃຊ້ເງິນກູ້ທີ່ເປັນສະກຸນເງິນໂດລາສະຫະລັດ ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງຄວາມສ່ຽງການເຫັນຖືງຂອງອັດຕາແລກປ່ຽນເງິນຕາ. ສ່ວນການຈ່າຍເງິນເດືອນ ແລະ ສະຫວັດດີການຂອງພະນັກງານ ແລະ ລູກຈ້າງ ຂອງໂຄງການເຂດໂລຈິສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນຈ່າຍເປັນເງິນໂດລາສະຫະລັດ,ສະນັ້ນ ຈາກຂໍ້ຄິດເຫັນຂອງດານຄຸ້ມຄອງໂຄງການເຂດໂລຈິສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເຫັນວ່າສາມາດຫຼີກລ້ຽງໄດ້.

ຕາຕະລາງ 8.23 ຄວາມສ່ຽງຈາກການເຫັນຖືງຂອງອັດຕາແລກປ່ຽນ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	- ລາຍຮັບສ່ວນໃຫຍ່ຂອງໂຄງການເຂດໂລຈິສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນມາຈາກສະກຸນເງິນໂດລາສະຫະລັດ - ອັດຕາແລກປ່ຽນຄ່າເງິນກີບເປັນໂດລາສະຫະລັດ ມີຄ່າຕົກ ຍ້ອນລັດຖະບານລາວ ໄດ້ນຳໃຊ້ເງິນກູ້ກອງທຶນສຳລັບວຽກງານໂຍທາ ຈາກທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ.
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	- ນຳໃຊ້ເງິນກູ້ທີ່ເປັນສະກຸນເງິນໂດລາສະຫະລັດ ຈາກອົງການ JICA - ກຳນົດຂໍ້ຮັບປະກັນໃນໜັງສືຄຳປະກັນຂອງລັດຖະບານ ແລະ ກິດຈະການ ໃນກໍລະນີ ເກີດການເຫັນຖືງຂອງອັດຕາແລກປ່ຽນ.

	ສືບຕໍ່ຕິດຕາມກວດກາສະພາບເງິນງົບປະມານຂອງລັດຖະບານ.
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງການເງິນ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(3) ການກຳນົດລະດັບລາຄາ

ການກຳນົດລະດັບລາຄາ ອາດມີຜົນກະທົບທາງລົບຕໍ່ດຸນການຊຳລະເງິນ ເນື່ອງຈາກການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຕົ້ນທຶນ, ຕົວຢ່າງ: ຄ່າຈ້າງແຮງງານ, ຄ່າເງິນເດືອນພະນັກງານ, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ຈັດຊື້ ປະຈຳວັນ (ເບິ່ງ ຕາຕະລາງ 8.24). ຫຼັງຈາກປີ 2000: ເສດຖະກິດຂອງລາວ ໄດ້ຄົງລະດັບອັດຕາເງິນເຟີ້ຕ່ຳ, ໂດຍສະເພາະ ໃນປີ 2010 ອັດຕາເງິນເຟີ້ສະເລ່ຍ 5.4% ຕໍ່ປີ.

ຕາຕະລາງ 8.24 ຄວາມສ່ຽງການກຳນົດລະດັບລາຄາ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	- ເສດຖະກິດຂອງລາວ ໄດ້ຄົງລະດັບອັດຕາເງິນເຟີ້ຕ່ຳ ຫຼັງຈາກປີ 2000. - ໂດຍສະເພາະ ໃນປີ 2010 ອັດຕາເງິນເຟີ້ສະເລ່ຍ 5.4% ຕໍ່ປີ.
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	ຮ່າງເອກະສານອະນຸມັດ ເພື່ອຂໍທົບທວນຄືນອັດຕາຄ່າບໍລິການສາງ ໂດຍອີງຕາມການກຳນົດລະດັບລາຄາ
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງການເງິນ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(4) ໄພທຳມະຊາດ

ຄວາມສ່ຽງທາງໄພທຳມະຊາດ ແມ່ນຈະລຸດລົງອັນເນື່ອງມາຈາກ ການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງຕົວເມືອງ ແລະ ອຸດສາຫະກຳ ໃນ ສປປ ລາວ, ສະນັ້ນ ຄວາມສ່ຽງໄພພິບັດທຳມະຊາດ (ເບິ່ງ ຕາຕະລາງ ມີພຽງເລັກນ້ອຍໃນເຂດດັ່ງກ່າວ 8.25)

ຕາຕະລາງ 8.25 ຄວາມສ່ຽງທາງໄພທຳມະຊາດ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	ມີຄວາມສ່ຽງໜ້ອຍໃນການເກີດໄພພິບັດທຳມະຊາດ
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	- ພິຈາລະນາປະກັນໄພພິບັດທຳມະຊາດ. - ເຮັດການຈ່າຍຄ່າທົດແທນແກ່ຊັບສິນຂອງເຂດໂລຈິສະຕິກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນກໍລະນີ ທີ່ຖືກໄພທຳມະຊາດ
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງການເງິນ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(5) ຄວາມສ່ຽງທາງການເມືອງ

ເສດຖະກິດຂອງລາວໃນປະຈຸບັນແມ່ນກຳລັງຂະຫຍາຍຕົວ ສະເລ່ຍ 8% ຕໍ່ປີ, ເຖິງແມ່ນ ຈະມີປັດໃຈຫຼາຍ ດ້ານທີ່ບໍ່ໝັ້ນຄົງ ເຊັ່ນ: ສະກຸນເງິນຕາຕ່າງປະເທດແລະ ໜີ້ຕ່າງປະເທດທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ. ສິ່ງຂັບເຄື່ອນເສດຖະກິດລາວ ແມ່ນມາຈາກ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ລວມມີ ການພັດທະນາເຂື່ອນ ແລະ ອື່ນໆ ໄຟຟ້ານໍ້າຕົກ. ນອກຈາກນີ້, ໃນຂະແໜງການບໍລິການ ເຊັ່ນໂຮງແຮມ, ອາຫານ, ແລະ ຂົນສົ່ງ) ແມ່ນກຳລັງຂະຫຍາຍຕົວ ຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ. ສຳລັບຄວາມສ່ຽງທາງການເມືອງແມ່ນຕ່ຳ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 8.26). ຈັງໃດກໍຕາມ, ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມັນເປັນສິ່ງຈຳເປັນທີ່ຈະສືບຕໍ່ຕິດຕາມກວດກາການຈັດການຂອງເສດຖະກິດຂອງຊາດ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນງົບປະມານແຫ່ງຊາດ.

ຕາຕະລາງ 8.26 ຄວາມສ່ຽງທາງດ້ານການເມືອງ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	ໃນແງ່ຄວາມສ່ຽງການເມືອງແມ່ນມີໜ້ອຍ
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	ເພີ່ມຂໍສັນຍາເຂົ້າໃນບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ ແລະ ສັນຍາສຳປະທານ ໂຄງການຖ້າເກີດການປ່ຽນແປງທາງດ້ານກົໝາຍ ແລະ ນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດ
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ຫ້ອງວ່າການລັດຖະບານ.

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

(6) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການເປັນຄູ່ຮ່ວມ ລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ (Public-Private Partnership ຫຼື PPP)

ຫຼັງຈາກກອງປະຊຸມສະພາແຫ່ງຊາດ ໃນເດືອນທັນວາ 2014, ຫ້ອງວ່າການລັດຖະບານໄດ້ອອກກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການເປັນຄູ່ຮ່ວມ ລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ. ຖ້າວ່າ ດຳລັດນີ້ ຍັງບໍ່ສາມາດໃຫ້ນຳໃຊ້ໄດ້, ອາດເປັນໄປໄດ້ວ່າ ຈະຕ້ອງໄດ້ເຮັດການປະມຸນໃນຮູບແບບໃຫ້ນຳກົດລະບຽບຕ່າງປະເທດເຂົ້າຮ່ວມ (International Bidding). ອີງຈາກບາງຂໍ້ມູນຈາກເຈົ້າໜ້າທີ່ພາກລັດ, ລັດຖະບານຈີນ ແລະ ໄທ ມີຄວາມຕ້ອງການເຂົ້າຮ່ວມພັດທະນາ ແລະ ບໍລິຫານ VLP ຖ້າໃຫ້ນຳກົດລະບຽບຕ່າງຊາດເຂົ້າປະມຸນ. ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງບໍ່ ແນ່ນອນວ່າບໍລິສັດໂລຈິສຕິກ ຈະໄດ້ສຳປະທານພັດທະນາໂຄງການນີ້ຫຼືບໍ່ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 8.27)

ຕາຕະລາງ 8.27 ຄວາມສ່ຽງຂອງດຳລັດວ່າດ້ວຍການເປັນຄູ່ຮ່ວມ ລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ

ຫົວຂໍ້	ເນື້ອໃນ
ສະພາບປະຈຸບັນ	- ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການເປັນຄູ່ຮ່ວມ ລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ ທີ່ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຈາກທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ ADB, ອາດຈະສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ໃນປີ 2015. - ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການເປັນຄູ່ຮ່ວມ ລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ ບໍ່ຍັງໄດ້ຄົ້ນຄວ້າໂຄງການໃດ ນັບແຕ່ເດືອນມັງກອນ 2015.
ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການແກ້ໄຂ	ລັດຖະບານລາວ ຈະຕ້ອງປະກາດການພັດທະນາ VLP ບໍ່ໄດ້ນອນໃນດຳລັດວ່າດ້ວຍການເປັນຄູ່ຮ່ວມ ລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ.
ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ຫ້ອງວ່າການລັດຖະບານ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

8.2 ການຄ້າປະກັນເປັນຊຸດ

8.2.1 ພາບລວມ

ແມ່ນການສ້າງກົນໄກການເຂົ້າຫາຜູ້ຄ້າປະກັນ ເຊິ່ງການເຂົ້າຫາຜູ້ຄ້າປະກັນລວມມີ (1)ການເຮັດໃຫ້ທຸລະກິດເປັນລຳດັບ ແລະ (2) ການປະຕິເສດໃນການໃຊ້ສິດຂອງຝ່າຍທີ່ບໍ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ການຄ້າປະກັນເປັນຊຸດ ຍັງແມ່ນການສ້າງໂຄງຮ່າງທຸລະກິດໂດຍການນຳໃຊ້ສິດຂອງຜູ້ຄ້າປະກັນ ຕົວຢ່າງແມ່ນສັນຍາ ແລະ ຫຸ້ນສ່ວນ ເພື່ອໃຫ້ທຸລະກິດເປັນລະບົບ ແລະ ເພື່ອໃຫ້ເອົາກະແສເງິນສິດຈາກທຸລະກິດ.

ການຄ້າປະກັນ ຂອງ VLP ແມ່ນ ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ການດຳເນີນທຸລະກິດ ໂດຍການກະຈາຍຄວາມສ່ຽງໃຫ້ກັບຜູ້ຖືຫຸ້ນເພື່ອຈັດຈັງ ສິດຂອງຜູ້ຄ້າປະກັນທີ່ກ່ຽວກັບຊັບສິນ ທີ່ SPC ເປັນເຂົ້າຈອງ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ຖື ໃນບົດລາຍງານນີ້ ແມ່ນໄດ້ແບ່ງອອກເປັນສອງໄລຍະ.

(1) ໄລຍະທີໜຶ່ງ: ການຍອມຮັບທົ່ວໄປ ສຳລັບການປະກັນທຸລະກິດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ

ການຍອມຮັບໂດຍທົ່ວໄປສຳລັບຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງການສືບຕໍ່ດຳເນີນທຸລະກິດ ປະກອບດ້ວຍພັນທະຫຼາຍດ້ານຄື: ການສະໜັບສະໜູນຈາກມວນຊົນ, ການເກືອນກູນ, ແລະ ຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງນັກລົງທຶນ, ແລະ ສັນຍາຕ່າງໆ (ຕົວຢ່າງ: ສັນຍາຮັບເໝົາ EPC, ສັນຍາ ການດຳເນີນງານ ແລະ ບຳລຸງຮັກສາ, ສັນຍາການເກັບຄ່າບໍລິການ, ສັນຍາແລກປ່ຽນເງິນຕາຕ່າງປະເທດ, ແລະ ສັນຍາປະກັນໄພ)(ເບິ່ງຕາຕະລາງ 8.28). ອີງຕາມພັນທະ ແລະ ສັນຍາ, SPC ສາມາດ ດຳເນີນທຸລະກິດ ແລະ ສ້າງກະແສເງິນສິດ ເພື່ອຮັບປະກັນການຊຳລະໜີ້ເງິນຕົ້ນ ແລະ ດອກເບ້ຍເງິນກູ້. ໂດຍທົ່ວໄປ, ການຊຸກຍູ້ຈາກຜູ້ສະໜອງທຶນ ແລະ ການເກື້ອກູນຂອງລັດຖະບານ ໃຫ້ມີຄວາມຊັດເຈນ ແລະ ບັນລຸຄວາມເປັນເອກະພາບ ກ່ອນການສ້າງຕັ້ງ SPC.

ເນື້ອໃນຂອງແຕ່ລະຫົວຂໍ້ທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນສັນຍາໂຄງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຄວນນຳມາປຶກສາຫາລື ແລະ ຕົກລົງຮ່ວມກັນໃນໄລຍະສ້າງຕັ້ງ SPC ສັນຍາກູ້ຢືມ ເພື່ອກວດສອບວິເຄາະສະຖານະ (Due diligence)

ເອກະສານການສະໜັບສະໜູນຈາກຜູ້ສະໜອງທຶນມາໃນຮູບແບບທີ່ແຕກຕ່າງກັນຄື: ສັນຍາຜູ້ຖືຫຸ້ນ ແລະ ການປະກອບສ

ທີ່ ອາດໄດ້ຮັບການຕົກລົງເຫັນດີໃນໄລຍະຕົ້ນກ່ອນການຈັດຕັ້ງ SPC ເພື່ອ ຄວາມ ເປັນເອ ກະພາບລະຫວ່າງຜູ້ຖືຫຸ້ນ. ສໍາລັບຜູ້ໃຫ້ກູ້ ມີສິດຈະຮຽກຮ້ອງຫຼັກຊັບປະກັນ ກ່ຽວກັບການ ປະກອບທຶນ, ການແຂ່ງຂັນການກໍ່ສ້າງ ແລະ ອື່ນໆ ໃຫ້ເປັນການໄລ່ເບ້ຍຈາກຜູ້ສະໜອງທຶນ.

ຮູບແບບ ແລະ ເອກະສານການຍອມຮັບໂດຍແບບທົ່ວໄປສໍາລັບຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງການສືບຕໍ່ດໍາເນີນທຸລະກິດ ຄວນສາມາດບັນລຸຂໍ້ຕົກລົງ ການສະໜັບສະໜູນຂອງຜູ້ສະໜອງທຶນ ກ່ອນການຄ້າປະກັນເງິນທຶນ. ການປຶກສາຫາລື ລະຫວ່າງຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ຈະດໍາເນີນໃນໄລຍະຕໍ່ໄປ.

(2) ໄລຍະທີສອງ: ສັນຍາຄຸ້ມຄອງສິນຊັບ SPC ຂອງຜູ້ໃຫ້ກູ້

ການເກີດບັນຫາສໍາລັບການດໍາເນີນທຸລະກິດ ແລະ ປະບັນຫາສືບກັບການຜິດນັດຊໍາລະໜີ້ສິນ, ຜູ້ໃຫ້ກູ້ສາມາດຄຸ້ມຄອງສິນຊັບຂອງSPC. ການຄຸ້ມຄອງສິນຊັບໂດຍຜູ້ໃຫ້ກູ້ ປະກອບມີຫຼັກຊັບຂອງບໍລິສັດ, ບັນຊີພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ, ປະກັນສິນຊັບອື່ນໆ. ຂໍ້ຕົກລົງກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງຊັບສິນ ຍັງປະກອບດ້ວຍທຶນທີ່ດໍາເນີນການແລກປ່ຽນຈາກທະນາຄານກາງ, ຂໍ້ຜັນພັນກັບທະນາຄານກາງ, ວິທີການຄຸ້ມຄອງບັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ການປະຕິບັດຕາມລະບຽບ ຂອງSPC ແລະ ອື່ນໆ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 8.29).

ໂດຍທົ່ວໄປ, ຂໍ້ຕົກລົງຕ່າງໆຄວນເຮັດຂຶ້ນມາກ່ອນການການລະດົມທຶນແລະ ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳ ແລະ ບໍລິສັດໂລຈິສະຕິກຍີ່ປຸ່ນສາມາດປຶກສາຫາລືຢູ່ໃນກອງປະຊຸມໂຕະມືນ.

ຕາຕະລາງ 8.28 ໄລຍະທີໜຶ່ງ: ການຍອມຮັບທົ່ວໄປສໍາລັບການປະກັນທຸລະກິດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ

ລາຍການ ການຮັບປະກັນຂອງລັດຖະບານ	ຊື່ສັນຍາ	ລາຍລະອຽດ	ສິ່ງທີ່ຄວນເອົາໃຈໃສ່
ອັດຕາແລກປ່ຽນ	GGU	SPC ມີສິດໃນການແລກປ່ຽນສະກຸນເງິນພາຍໃນເປັນສະກຸນເງິນຕ່າງປະເທດໄດ້	ທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ຫຼື ທະນາຄານກາງບໍ່ມີເງິນຕາຕ່າງປະເທດສໍາຮອງໃນລະດັບທີ່ພຽງພໍ. ໃນປີທີ່ຜ່ານມາ ແມ່ນໃຊ້ເວລາເກືອບເດືອນໜຶ່ງເພື່ອຈັດການກັບຄວາມສົມດຸນການຄ້າ ຂອງ ລາວ ໃນປີ 2013. ຖ້າລັດຖະບານດໍາເນີນການແບບສຸກເສີນໂດຍການຈຳກັດການນຳເຂົ້າ ຈະເຮັດໃຫ້ ທຸລະກິດ VLP ໄດ້ຮັບຄວາມເສຍຫາຍ. ສໍາລັບການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການສົ່ງອອກໄຟຟ້າ ຈາກການສໍາເລັດການກໍ່ສ້າງເຂື່ອນໄຟຟ້າຂະໜາດໃຫຍ່ ອາດເຮັດໃຫ້ຄວາມສ່ຽງຂອງການແລກປ່ຽນເງິນຕາລຸດລົງ
ການໂອນເງິນຈາກຕ່າງປະເທດ	GGU/ ສັນຍາSPC	SPC ມີສິດໂອນເງິນໄປຕ່າງປະເທດໄດ້	"ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ," "ກົດລະບຽບການຄຸ້ມຄອງໂລຫະຊັ້ນສູງ" ແລະ "ມາດຕາ 46 ຂອງ ດໍາລັດນາຍົກລັດຖະມົນຕີ (2001)" ໄດ້ຮັບຮູ້ຕໍ່ກັບການໂອນເງິນຈາກ ສປປ ລາວ ໄປປະເທດທີສາມ. ການໂອນທີ່ຜ່ານມາ ຍັງບໍ່ເກີດບັນຫາເຕັກນິກ ເພາະມີຫຼາຍ ບໍລິສັດຈາກ ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ໄດ້ເຮັດສັນຍາກັບທະນາຄານການຄ້າພາຍໃນຂອງ ລາວ.
ການໂອນກັບ	GGU/ ສັນຍາSPC	SPC ມີສິດຫຼີກລ້ຽງການໂອນສິນຊັບຂອງ VLP ກັບໄປເປັນຂອງເອກະຊົນ. ລັດຖະບານຈະຈ່າຍຄ່າທົດແທນໃຫ້ແກ່ຊັບສິນທັງໝົດ ໃນກໍລະນີ ກົດຈະການຖືກໂອນກັບເປັນຂອງລັດ	ສິນຊັບ ແລະ ຊັບພະຍາກອນ ທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງໂດຍນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ໃນ ສປປ ລາວ ມີສິດໄດ້ຮັບການປົກປ້ອງ ຕາມມາດຕາ 4 ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງສົມການລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ຕໍ່ກັບການການໂອນກັບເປັນຂອງເອກະຊົນ
ບໍ່ມີພາສີເພີ່ມເຕີມ	GGU/ ເຮັດສັນຍາ SPC	SPC ສາມາດຫຼີກເວັ້ນຂໍ້ເສຍປຽບ ແລະ ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຈາກການປ່ຽນລະບົບພາສີ.	ວາລະການໃນຫົວຂໍ້ນີ້ກໍາລັງປຶກສາຫາລື ລະຫວ່າງຄະນະກຳມາທິການລັດຖະບານ ແລະ ບໍລິສັດໂລຈິສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ.
ກົດໝາຍປ່ຽນແປງ	GGU/ ສັນຍາSPC	ໃນກໍລະນີ ທີ່ມີການປ່ຽນແປງທາງກົດໝາຍ SPC ຈະໄດ້ຮັບຄ່າທົດແທນ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຈາກລັດຖະບານ	ຕົວຢ່າງການຍົກເວັ້ນອາກອນທຸລະກິດ, ຂໍ້ຜຸກພັນໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າສາທາລະນະ. ວາລະການໃນຫົວຂໍ້ນີ້ກໍາລັງປຶກສາຫາລື ລະຫວ່າງຄະນະກຳມາທິການລັດຖະບານ ແລະ ບໍລິສັດໂລຈິສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ

ລາຍການ	ຊື່ສັນຍາ	ລາຍລະອຽດ	ສິ່ງທີ່ຄວນເອົາໃຈໃສ່
ການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານ	GGU/ ສັນຍາSPC	SPC ສາມາດນຳໃຊ້ໂຄງລ່າງພື້ນຖານຂອງລັດ ໃນເຂດໂຄງການ.	ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກພື້ນຖານ ພັດທະນາໂດຍ NEDA ອາດຈະສ້າງຂຶ້ນໃນເຂດ VLP . ການຜະລິດໄຟຟ້າທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນເພື່ອການແຊ່ແຊງ ແລະ ຄວາມເຢັນ ຄວາມຟາລະນາ.
ຂໍ້ຜູກພັນສັນຂອງທຸລະກິດທີ່ດຳເນີນງານໂດຍນິຕິບຸກຄົນ ແລະ ລັດເປັນເຈົ້າຂອງ	GGU/ ສັນຍາ SPC	SPC ອາດໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຈາກລັດວິສາຫະກິດ ໂດຍອີງຕາມສັນຍາ.SPC ສາມາດໄດ້ຮັບຄ່າທິດແທນ ຈາກລັດຖະບານ ໃນກໍລະນີທີ່ລັດວິສາຫະກິດບໍ່ປະຕິບັດຕາມສັນຍາ	ການພັດທະນາ ຂອງVLP ຈະຕ້ອງຍ້າຍສາຍເກົ່າຈາກທ່ານແລ້ງ ໄປ VLP . SPC ຈະຕ້ອງຕົກລົງກັບລັດຖະບານ ວ່າ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ມີຢູ່ ຈະຕ້ອງຍົກຍ້າຍໄປVLP
ຮັບປະກັນລາຍຮັບຂັ້ນຕໍ່າ	GGU/ ສັນຍາ SPC	ລັດຖະບານ ຮັບປະກັນລາຍໄດ້ຂັ້ນຕໍ່າ SPC . ການປະກັນລາຍຮັບຄວນເປັນລະດັບ ເພື່ອສາມາດຮັກສາຄວາມຍືນຍົງທາງທຸລະກິດ ໂດຍປາສະຈາກການເພີ່ມເງິນທຶນ.	ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ຕໍ່າທີ່ລັດຖະບານ ຈະຮັບປະກັນລາຍຮັບຂັ້ນຕໍ່າ. ລັດຖະບານມີສິດນຳເອົາ ສິນຄ້າເຂົ້າມາVLP ແທນການຮັບປະກັນລາຍຮັບຂັ້ນຕໍ່າ, ວາລະການໃນຫົວຂໍ້ນີ້ກຳລັງປຶກສາຫາລື ລະຫວ່າງຄະນະກຳມາທິການລັດຖະບານ ແລະ ບໍລິສັດໄລຈີສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ
ການຮັບປະກັນການຊື້	GGU/ ສັນຍາSPC	ລັດຖະບານຮັບປະກັນການທີ່ຈະເຂົ້າຄວບຄຸມ ໂຄງການ VLP ຈາກ SPC ໃນກໍລະນີ ທີ່ລັດຖະບານຄົ້ນພົບວ່າ ບໍລິສັດບໍ່ປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ, ການເກີດເຫດສູດວິໄສ ແລະ ອື່ນໆ	ວາລະການໃນຫົວຂໍ້ນີ້ກຳລັງປຶກສາຫາລື ລະຫວ່າງຄະນະກຳມາທິການລັດຖະບານ ແລະ ບໍລິສັດໄລຈີສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ
ການຊຸກຍູ້ຈາກລັດ	GGU/ ການເຮັດສັນຍາກັບ SPC	SPC ຄວນຮັບການຊຸກຍູ້ຈາກລັດເພື່ອລຸດຄວາມສ່ຽງ ເຊັ່ນ ການໜັງຕຽງຂອງອັດຕາແລກປ່ຽນ, ອັດຕາເງິນເຟີ້ທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ອື່ນໆ	ວາລະການໃນຫົວຂໍ້ນີ້ກຳລັງປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງຄະນະກຳມາທິການລັດຖະບານ ແລະ ບໍລິສັດໄລຈີສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ
ການສະໜັບສະໜູນຂອງ ຜູ້ສະໜອງທຶນ			
ຂໍ້ກຳນົດການນຳໃຊ້ທຶນ	ຜູ້ສະໜອງທຶນແລະ ການຄ້າປະກັນທະນາຄານ	ໃນກໍລະນີທີ່ຜູ້ໃຫ້ກຳລັງສາມາດໃຫ້ເງິນກູ້ເພີ່ມໄດ້, ຜູ້ສະໜອງທຶນຈະຕ້ອງໄດ້ຫາແຫຼ່ງທຶນໄລຍະສັ້ນແກ່VLP .	ວາລະການໃນຫົວຂໍ້ນີ້ກຳລັງປຶກສາຫາລື ກັບອົງການໄຈກ້າ ແລະ SPC, ເຊັ່ນດຽວກັນ ກຳລັງປຶກສາຫາລືພາຍໃນຂອງບໍລິສັດ ໄລຈີສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ
ການສະໜັບສະໜູນເພີ່ມເຕີມຈາກຜູ້ສະໜອງທຶນ	ຜູ້ສະໜອງທຶນແລະ ການຄ້າປະກັນທະນາຄານ	SPC ຄວນພິຈາລະນາການສະໜັບສະໜູນເພີ່ມເຕີມຈາກຜູ້ສະໜອງທຶນ ເພື່ອລຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງ ຕໍ່ກັບເງິນເຟີ້, ອັດຕາແລກປ່ຽນ, ການແລກປ່ຽນເງິນຕາ ແລະ ອື່ນໆ.	ວາລະການໃນຫົວຂໍ້ນີ້ກຳລັງປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງຄະນະກຳມາທິການລັດຖະບານ ແລະ ບໍລິສັດໄລຈີສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ

ໝາຍເຫດ: GGU: ໜັງສືຄ້າປະກັນຂອງລັດຖະບານ ແລະ ກິດຈະການ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາJICA.

ຕາຕະລາງ 8.29 ໄລຍະທີສອງ: ສັນຍາຄຸ້ມຄອງສິນຊັບ SPC ຂອງຜູ້ໃຫ້ກູ້

ລາຍການ	ຊື່ສັນຍາ	ລາຍລະອຽດ	ສິ່ງທີ່ຄວນເອົາໃຈໃສ່
ກົນໄກຄຸ້ມຄອງເງິນສົດ			
ການແລກປ່ຽນເງິນຕາ	ສັນຍາແລກປ່ຽນເງິນຕາ	ກຳນົດກົນໄກແລກປ່ຽນເງິນຕາ ໃນບັນຊີທະນາຄານລາວ ຈາກສະກຸນເງິນກີບເປັນສະກຸນເງິນຕາຕ່າງປະເທດ	ໃນມາດຕາ 10 ຢູ່ໃນດຳລັດປະທານປະເທດ ເລກທີ 01/ຫປ, ວ່າດ້ວຍ “ກົດລະບຽບການແລກປ່ຽນເງິນຕາ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງໂລຫະຊັ້ນສູງ”ໄດ້ລະບຸໄວ້ວ່າ ຜູ້ອາໄສຄົນຕ່າງປະເທດ ສາມາດເປີດບັນຊີກັບທະນາຄານການຄ້າ, ແລກປ່ຽນເງິນຕາ, ສາມາດເກັບເງິນກີບ ແລະ ແລກປ່ຽນເປັນສະກຸນເງິນຕ່າງປະເທດໄດ້.
ຜູ້ຄ້າປະກັນພາຍໃນ	ສັນຍາ Agent	ໃນນາມຜູ້ໃຫ້ກູ້ ຄວນສ້າງການຄ້າປະກັນສິນຊັບທີ່ຈະລົງທຶນ ທີ່ ສປປ ລາວ;	ຜູ້ໃຫ້ກູ້ ແລະ ບໍລິສັດ ໄລຈີສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ຄວນປຶກສາຫາລືໃຫ້ສຳເລັດກ່ອນ ການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງຄະນະກຳມາການຊີ້ນຳ ແລະ ບໍລິສັດ ໄລຈີສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ , ຖ້າຈຳເປັນ.
Cash Waterfall	ສັນຍາເງິນກູ້	ກຳນົດລະບຽບຂອງ cash waterfall ເຊິ່ງປະກອບມີບຸລິມະສິດ ຂອງບັນຊີທະນາຄານ ກ່ຽວກັບລາຍລະອຽດການ	ຜູ້ໃຫ້ກູ້ ແລະ ບໍລິສັດ ໄລຈີສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ຄວນປຶກສາຫາລືໃຫ້ສຳເລັດກ່ອນ ການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງຄະນະກຳມາການຊີ້ນຳ ແລະ ບໍລິສັດ ໄລຈີສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ

ລາຍການ	ຊື່ສັນຍາ	ລາຍລະອຽດ	ສິ່ງທີ່ຄວນເອົາໃຈໃສ່
ສໍາຮອງບັນຊີການຊື້ການຊໍາລະເງິນ	ສັນຍາເງິນກູ້	ຈ່າຍ ໃນສັນຍາກູ້ຢືມ. ເປີດບັນຊີນອກປະເທດ ເພື່ອສາມາດຮັບເອົາການຊໍາລະເງິນຈາກ SPC. ກະແສເງິນສົດຈະຖືກໂອນໄປບັນຊີນີ້.	ຈົດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ , ຖ້າຈໍາເປັນ. ຜູ້ໃຫ້ກູ້ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ຄວນປຶກສາຫາລືໃຫ້ສໍາເລັດກ່ອນ ການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງຄະນະກຳມາການຊື້ນໍາ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ , ຖ້າຈໍາເປັນ.
ຂໍ້ກຳນົດທາງການເງິນ	ສັນຍາເງິນກູ້	ກຳນົດດັດສະນີຂອງເປົ້າໝາຍເຊັ່ນ: ຄວາມສາມາດໃນການຊໍາລະໜີ້ (DSCR) , ອັດຕາສ່ວນໜີ້ສິນຕໍ່ຜູ້ຖືຫຸ້ນ ແລະ ອື່ນໆ. ຖ້າວ່າ SPC ບໍ່ສາມາດບັນລຸຕາມເປົ້າ, ຜູ້ໃຫ້ກູ້ສາມາດຢຸດການຈ່າຍເງິນປັນຜົນໃຫ້ຜູ້ຖືຫຸ້ນ ແລະ ຈະໃຫ້ຂໍ້ມູນການຜິດນັດຊໍາລະໜີ້ແກ່ສາທາລະນະຊົນ	ຜູ້ໃຫ້ກູ້ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ຄວນປຶກສາຫາລືໃຫ້ສໍາເລັດກ່ອນ ການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງຄະນະກຳມາການຊື້ນໍາ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ , ຖ້າຈໍາເປັນ.
ການຄ້າປະກັນ			
ການຄ້າປະກັນແບບເອົາຫຸ້ນເປັນຫຼັກປະກັນ	ສັນຍາຫຼັກປະກັນລະຫວ່າງ ຜູ້ໃຫ້ກູ້ ແລະ ຂາຫຸ້ນ	ໃຫ້ຜູ້ໃຫ້ກູ້ ມີສິດຖືຫຸ້ນ ໃນກໍລະນີທີ່ SPC ຜິດນັດຊໍາລະໜີ້	ຜູ້ໃຫ້ກູ້ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ຄວນປຶກສາຫາລືໃຫ້ສໍາເລັດກ່ອນ ການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງຄະນະກຳມາການຊື້ນໍາ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ , ຖ້າຈໍາເປັນ.
ຄ້າປະກັນຂອງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ອຸປະກອນ	ສັນຍາກູ້ຢືມ	ໃຫ້ຜູ້ໃຫ້ກູ້ ມີສິດຍຶດເອົາ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ ແລະ ອຸປະກອນ ໃນກໍລະນີທີ່ SPC ຜິດນັດຊໍາລະໜີ້	ຜູ້ໃຫ້ກູ້ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ຄວນປຶກສາຫາລືໃຫ້ສໍາເລັດກ່ອນ ການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງຄະນະກຳມາການຊື້ນໍາ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ , ຖ້າຈໍາເປັນ.
ການຄ້າປະກັນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ	ສັນຍາກູ້ຢືມ	ໃຫ້ຜູ້ໃຫ້ກູ້ ມີສິດນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ໃນກໍລະນີທີ່ SPC ຜິດນັດຊໍາລະໜີ້	ຜູ້ໃຫ້ກູ້ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ຄວນປຶກສາຫາລືໃຫ້ສໍາເລັດກ່ອນ ການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງຄະນະກຳມາການຊື້ນໍາ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ , ຖ້າຈໍາເປັນ.
ຄ້າປະກັນສັນຍາຫຼັກ	ສັນຍາກູ້ຢືມ	ກຳນົດຂໍ້ຄ້າປະກັນ ໃນສັນຍາໂຄງການ	ຜູ້ໃຫ້ກູ້ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ຄວນປຶກສາຫາລືໃຫ້ສໍາເລັດກ່ອນ ການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງຄະນະກຳມາການຊື້ນໍາ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ , ຖ້າຈໍາເປັນ.
ການກ້າວເຂົ້າໄປ (Step-In)	ສັນຍາກູ້ຢືມ	ໃຫ້ຜູ້ກູ້ມີສິດ "step-in" ໃນກໍລະນີການບໍລິຫານ ຂອງ SPC ຕົກຕໍ່າ ຫຼື ຜິດນັດຊໍາລະໜີ້	ຜູ້ໃຫ້ກູ້ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ ຄວນປຶກສາຫາລືໃຫ້ສໍາເລັດກ່ອນ ການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງຄະນະກຳມາການຊື້ນໍາ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກຍີ່ປຸ່ນ , ຖ້າຈໍາເປັນ.

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

8.2.2 Term Sheet

ແມ່ນຕາຕະລາງ ທີ່ບັນຈຸເນື້ອໃນທີ່ເປັນບັນຫາຫຼັກ ເພື່ອການດໍາເນີນງານຂອງ SPC ໃນໂຄງການ VLP ເຊິ່ງລົງທຶນໂດຍລັດຖະບານລາວ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ. ກ່ອນການເຮັດສັນຍາຢ່າງເປັນທາງການກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງ SPC ນັ້ນ ຕ້ອງໄດ້ມີຄໍາເຫັນສ່ວນໃຫຍ່ ຕໍ່ການເຮັດສັນຍາ SPC ລະຫວ່າງ ຄະນະກຳມາທິການ ແລະ ບໍລິສັດໂລຈິດສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ. ໃນຕາຕະລາງ 8.30 ໄດ້ສະແດງເຖິງບົດສັງລວມໂດຍຫຍໍ້

ຕາຕະລາງ 8.30 ບົດສັງລວມຫຍໍ້

ລາຍການ	ເນື້ອໃນລະອຽດ
1 ສ້າງຕັ້ງຄະນະຄຸ້ມຄອງ VLP	SPC ຈະເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງ VLP ໂດຍການຮ່ວມທຶນຂອງລັດຖະບານລາວ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິດສະຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ. SPC ຈະເປັນຜູ້ໄດ້ຮັບສໍາປະທານໂຄງການພັດທະນາ ແລະ ບໍລິຫານ VLP ຈາກກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ
2 ໄລຍະເວລາຕໍາສຸດຂອງການສໍາປະທານ	SPC ຈະມີໄລຍະສໍາປະທານ 20 ປີ ເພາະວ່າໄລຍະການຊໍາລະໜີ້ຂອງອົງການໄຈກ້າ ແມ່ນ 20 ປີ.
3 ສັນຍາສໍາປະທານ	SPC ຄວນໄດ້ຮັບສັນຍາສໍາປະທານ ຈາກກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນກ່ອນ ສໍາເລັດການທົບທວນແລະ ການອະນຸມັດເງິນກູ້ ຈາກອົງການໄຈກ້າ.
4 ບັນດາພະນັກງານ ແລະ ຄົນງານ	ໂຄງການ VLP ຈະຮັບບັນດາໜ້າວຽກທັງໝົດທີ່ໄດ້ເຮັດໃນສາງທ່ານາແລ້ງ.

ລາຍການ		ເນື້ອໃນລະອຽດ
	ພາຍໃນສາງທ່ານາແລ້ງ	ບັນດາພະນັກງານ ແລະ ຄົນງານຕ້ອງໂອນຍ້າຍໄປ VLP ໃນສະພາບເກົ່າ ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງຄວາມສັບສົນໃນໄລຍະການປ່ຽນແປງ.
5	ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງ SPC	ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ ລວມທັງໂຄງປະກອບຄ່າແຮງງານ ແມ່ນຍັງ ຢູ່ໃນວາລະການ ປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງ ຄະນະກຳມະທຳການ ແລະ ບໍລິສັດ ໂລຈິສຕິກສະຕິກນະຄອນ.
6	ອັດຕາສ່ວນໃນການປະກອບທຶນ	ບໍລິສັດ ໂລຈິສຕິກສະຕິກນະຄອນ ໄດ້ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການຮັກສາອັດຕາສ່ວນຖືກຕ້ອງຂອງ SPC ໄວ້ ຄຽງຄູ່ ກັບການຖ່າຍໂອນເຕັກນິກດ້ານຄວາມຮູ້ ແລະ ທັກສະ ຕາມມາດຕະການສາກົນຕາຈາກປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ສູ່ ສປປ ລາວ.
7	ການຍຸດຕິສັນຍາ	ການຍຸດຕິສັນຍາທີ່ຖືກຕ້ອງ ຄວນລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາສຳປະທານ ເຊິ່ງອອກໂດຍ ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ.
8	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປົກຄອງ	ກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງຄຸ້ມຄອງ SPC ຂອງ VLP.
9	ການຕົກລົງກ່ຽວກັບການສ້າງລາຍພັກຕູ້ສິນຄ້າຂອງ NEDA	ລັດຖະບານລາວມີຄວາມຕັ້ງໃຈທີ່ຈະຄຸ້ມຄອງ VLP ໄປພ້ອມກັບການພັດທະນາລາຍພັກຕູ້ສິນຄ້າຂອງ NEDA. ລາຍພັກຕູ້ສິນຄ້າ ອາດຈະບໍ່ໃຫ້ຜົນຕອບແທນໃນໄລຍະສັ້ນ. ດັ່ງນັ້ນ SPC ຄວນກະກຽມທາງເລືອກໃນການບໍລິຫານອື່ນ, ຕົວຢ່າງ ບໍລິຫານໂດຍບໍລິສັດເອກະຊົນຂອງໄທ, ບໍລິຫານໂດຍ SPC, ການແບ່ງແຍກ ລາຍພັກຕູ້ສິນຄ້າອອກຈາກ ຊັບສິນ ຂອງ VLP ແລະ ອື່ນໆ.
10	ຄວາມແນ່ນອນຂອງການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການບັນຈຸສິນຄ້າ	ຄວາມແນ່ນອນຂອງການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການບັນຈຸສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ ຕ້ອງມີສ່ວນໃຫ້ມີການຕັດສິນໃຈທີ່ເໝາະສົມຕໍ່ກັບການລົງທຶນໃນອະນາຄົດ ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງຄ່າສິ້ນເບື້ອງຂອງຕົ້ນທຶນ. ການຕິດຕັ້ງລະບົບແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂອງການບັນທຶກສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ລະຫວ່າງດ່ານພາສີ ແລະ VLP ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນເພື່ອໄດ້ປັບປຸງຊ່ອງຫວ່າງຂອງສະພາບການບັນທຶກສິນຄ້າໃນປະຈຸບັນ ແລະ ໃນຕໍ່ໜ້າ. SPC ຕ້ອງເຫັນດີໃນການຕິດຕັ້ງລະບົບແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ ກັບບັນດາອົງກອນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ຫຼັງຈາກນັ້ນ ກໍ່ພັດທະນາແຜນບັນທຶກສິນຄ້າທາງລົດໄຟ, ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ອື່ນໆ.
11	ແຜນຍົກຍ້າຍສະຖາທີ່ໃໝ່	ການໂອນຍ້າຍການເຮັດວຽກຈາກສາງທ່ານາແລ້ງ ໄປສູ່ VLP ຈະຕ້ອງ ຮຽບຮ້ອຍ ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການເຮັດວຽກປະຈຳວັນ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຍັງບໍ່ທັນມີແຜນໂອນຍ້າຍ ແລະ ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເທື່ອ . ແຜນພັດທະນາລວມທັງຂັ້ນຕອນເປັນຮູບປະທ້າ, ຕາຕະລາງເວລາ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາຕ້ອງໄດ້ມີ.
12	ແຜນນຳໃຊ້ສາງເປົ້າວ່າງທ່ານາແລ້ງ	ແນວຄິດທີ່ຢາກນຳໃຊ້ສາງເປົ້າວ່າງໃຫ້ເປັນບ່ອນເກັບມ້ຽນຊົ່ວຄາວຂອງລົດໃຫຍ່ທີ່ນຳເຂົ້າ ຄວນຈະສະເໜີແນະ ເພື່ອປັບປຸງສະພາບດ້ານການເງິນຂອງ VLP. ມີສອງທາງເລືອກທີ່ມາດປະຕິບັດເຫັນຜົນໄດ້ຄື: 1. ແມ່ນການໃຫ້ເຊົ່າທີ່ດິນເປົ້າວ່າງ ແລະ 2. ລວມເຂົ້າເປັນດິນຂອງ VLP.
13	ຍຸດທະສາດເຊື່ອເຊັນບັນດາບໍລິສັດພາຍໃນ ມາເປັນຜູ້ເຊົ່າ VLP	ໃນໄລຍະເບື້ອງຕົ້ນ SPC ມີຄວາມສ່ຽງດ້ານທຸລະກິດ ໃນເລື່ອງຂອງການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການບັນທຶກສິນຄ້າ. ການຫຼີກລ້ຽງຄວາມສ່ຽງອາດຈະເປັນທາງເລືອກທີ່ດີ ເຊິ່ງພື້ນທີ່ສ່ວນນຶ່ງຂອງ ຄວນຈະແບ່ງອອກໃຫ້ ບັນດາບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ເຊົ່າ ເພື່ອປັບປຸງສະພາບການເງິນຂອງ VLP
14	ການຍົກເວັ້ນພາສີອາກອນ	ການພັດທະນາ VLP ໃຫ້ເປັນໂຄງການສາທາລະນະ ຈະຊ່ວຍເສີມຂະຫຍາຍນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດທີ່ວ່າ "ປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດຈອດທະເລມາເປັນປະເທດທີ່ມີຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ໄດ້" ໃນຂະນະດຽວກັນ, SPC ໃນເບື້ອງຕົ້ນອາດຍັງມີຄວາມສ່ຽງ ຈາກ ການໄດ້ຮັບຜົນກຳໄລ. ເຊິ່ງຄິດວ່າການສະໜັບສະໜູນຈາກລັດຖະບານ ທີ່ອອກເໜືອຈາກການກຳນົດໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງເສີມການລົງທຶນແລ້ວ (ເຊັ່ນ ການຍົກເວັ້ນພາສີອາກອນ, ການຍົກເວັ້ນພາສີນຳເຂົ້າ, ແລະ ອື່ນໆ) ແມ່ນຈະເປັນປະໂຫຍດຫຼາຍ.
15	ການຕົກລົງກັບການບັນທຶກສິນຄ້າ ສາທາລະນະ ໃນ VLP	ຖ້າ VLP ສາມາດເຈາະຈົງການບັນທຶກສິນຄ້າສາທາລະນະ , ຈະເຮັດໃຫ້ສະຖານະການເງິນຂອງເຂົາດີຂຶ້ນ.
16	ມາດຕະການຕອບໂຕ້ຄູ່ແຂ່ງທາງທຸລະກິດ	ລັດຖະບານຈີນ ລວມເຖິງ ບັນດາລັດວິສາຫະກິດ ແລະ ບໍລິສັດເອກະຊົນຂອງໄທ ແມ່ນມີຄວາມຈັ່ງໃຈ ຈະພັດທະນາ ແລະ ບໍລິຫານທຸລະກິດສາທາລະນະທີ່ມີລັກສະນະຄ້າຍຸກກັນກັບ VLP, ສົມມຸດວ່າ ມີການສ້າງສາທາລະນະ ໃກ້ກັບເຂດ VLP ເພີ່ມຂຶ້ນອີກແຫ່ງ ຈະເຮັດໃຫ້ສະຖານະການເງິນຂອງ VLP ຮ້າຍແຮງຂຶ້ນ. SPC ຄວນຂໍໃຫ້ ລັດຖະບານ ບໍ່ອອກໃບອະນຸຍາດ ໃຫ້ພັດທະນາສາງສາທາລະນະ ໃກ້ກັບເຂດ VLP
17	ການບໍລິການລະບົບພາສີແບບປະຕູດຽວ	ບໍລິສັດ ໂລຈິສຕິກ ຍີ່ປຸ່ນ ໃນຖານະທີ່ເປັນຫຸ້ນສ່ວນຫຼັກຂອງ SPC ໄດ້ພິຈາລະນາຕິດຕັ້ງລະບົບຄວບຄຸມສິນຄ້າຄົງຄັງທັນສະໄໝ ໃນ VLP. ລະບົບດັ່ງກ່າວແມ່ນມີປະໂຫຍດຫຼາຍ ເພື່ອເຊື່ອມໂຍງກັບລະບົບພາສີ ໃຫ້ການບໍລິການລະບົບພາສີແບບປະຕູດຽວເກີດເປັນຈິງ. ກ່ອນການຕິດຕັ້ງລະບົບ, SPC ຄວນຂໍເອກະສານຕົກລົງຮ່ວມກັນ ເພື່ອຕິດຕັ້ງລະບົບ ແລກປ່ຽນ ຂໍ້ມູນ ຈາກ ລັດຖະບານ.
18	ການດຳເນີນງານເຕັກນິກ	ເມື່ອສາງທ່ານາແລ້ງໄດ້ຍ້າຍໄປ VLP, ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ການເຮັດວຽກຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຄວນປັບປຸງສູ່ລະດັບສາກົນ. SPC ຄວນໄດ້ຮັບໜັງສືອະນຸມັດ ແຜນຍົກຍ້າຍສະຖານທີ່ ພ້ອມທັງ ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານ ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງການລົບກວນການເຮັດວຽກປະຈຳວັນ.

ລາຍການ		ເນື້ອໃນລະອຽດ
19	ເສັ້ນທາງເຂົ້າສະເພາະ	ເສັ້ນທາງຈາກດ່ານ ຫາ VLP ແມ່ນເສັ້ນທາງເຂົ້າຊຸມຊົນແບບທົ່ວໄປ, ຖ້າບໍ່ມີເສັ້ນທາງເຂົ້າເຂດ VLP ແມ່ນຈະເກີດຂໍ້ເສຍຫຼາຍຢ່າງຄື: ອຸປະຕິເຫດທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນ, ການຈາລະຈອນທີ່ແອອັດ, ທີ່ບໍ່ແມ່ນແຕ່ເຂດ VLP ແຕ່ຢູ່ໃນຕົວເມືອງວຽງຈັນເຊັ່ນດຽວກັນ. ການເກີດພາສີຮົ່ວໄຫຼ ແລະ ອື່ນໆ. ດັ່ງນັ້ນ ຄວນສ້າງທາງເຂົ້າສະເພາະ. SPC ຄວນຂໍແຜນດຳເນີນງານສ້າງ ຫົນທາງ ຈາກລັດຖະບານ.
20	ລະບົບຄ່າບໍລິການຂອງສາງສາທາລະນະ	ລັດຖະບັນຍັດປະທານປະເທດ ໄດ້ກຳນົດ ລະບົບຄ່າບໍລິການຂອງສາງສາທາລະນະຕາມການ ຄິດໄລ່ທົ່ວໄປ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, VLP ຈະຕ້ອງຄິດໄລ່ຕາມຄ່າບໍລິການເປັນລະດັບ ແລະ ລາຍການສິນຄ້າ ເພື່ອປັບປຸງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ. ຈະຕິດຕັ້ງລະບົບເຕັກໂນໂລຊີ ທັນສະໄໝ ເຊັ່ນ: ລະບົບໄອທີ, ລະບົບຄວບຄຸມສິນຄ້າ. ແລະ ອື່ນໆ) ເຊິ່ງແຕກຕ່າງຈາກສາງ ເກົ່າ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄ່າບໍລິການຈະຕ້ອງປ່ຽນແປງ ຕາມລະດັບການໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ລາຍລະອຽດ ສິນຄ້າ.

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ພາກທີ 9 ການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ

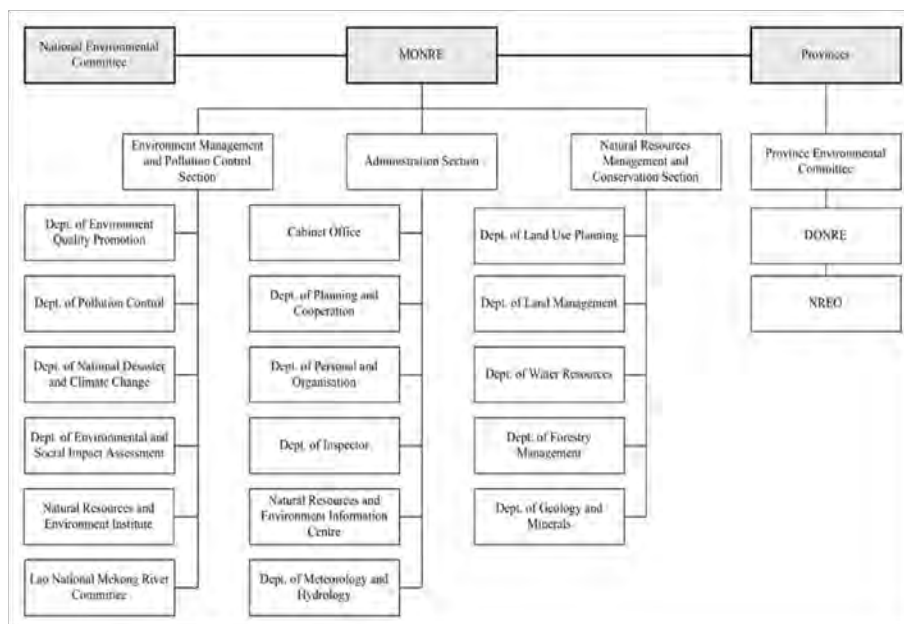
9.1 ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ໂຄງຮ່າງດ້ານກົດໝາຍ.

9.1.1 ການຄຸ້ມຄອງ

ກະຊວງຊັບພະຍາກອນກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (ກຊສ) ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ໃນປີ 2011, ດ້ວຍການຮ່ວມມືກັບອົງການຊັບພະຍາກອນນໍ້າ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (ອຊນສ) ກົມຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນແຫ່ງຊາດ ແລະ ບາງກົມກອງກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງລວມມີທັງກົມທໍລະນີສາດ ແລະ ກົມອະນຸລັກປ່າໄມ້ທີ່ຂຶ້ນກັບກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້, ເຊິ່ງ ກຊສ1 ປະກອບດ້ວຍຫຼາຍກົມກອງທີ່ສຳຄັນດັ່ງນີ້:

1. ກົມຈັດຕັ້ງພະນັກງານ.
2. ກົມສົ່ງເສີມຄຸນນະພາບສິ່ງແວດລ້ອມ.
3. ກົມປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ.
4. ກົມຄວບຄຸມມົນລະພິດ.
5. ກົມຊັບພະຍາກອນນໍ້າ.
6. ສະຖາບັນຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.
7. ກົມອຸຕຸນິຍົມ ແລະ ອຸທິກກະສາດ.
8. ກົມຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນ
9. ກົມຈັດສັນ ແລະ ພັດທະນາທີ່ດິນ.
10. ກົມກວດກາ.
11. ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.
12. ກົມທໍລະນີສາດ ແລະ ແຮ່ທາດ.
13. ກົມຄຸ້ມຄອງຊັບພະຍາກອນປ່າໄມ້.
14. ກົມແຜນການ ແລະ ການຮ່ວມມື
15. ກົມຄຸ້ມຄອງໄພພິບັດ ແລະ ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ.
16. ກອງເລຂາຄະນະກຳມະການ ແມ່ນໍ້າຂອງແຫ່ງຊາດລາວ.

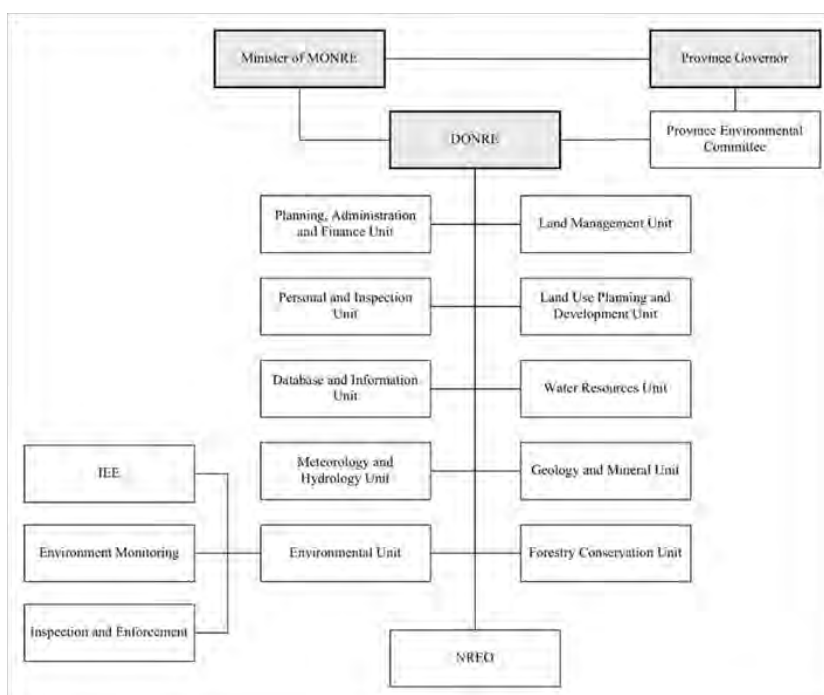
ຂໍ້ມູນຈາກ: <http://theredddesk.org/countries/actors/ministry-natural-resources-and-environment-lao-pdr>



ໝາຍເຫດ: NREO - ຫ້ອງການຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.

ຮູບທີ່ 9.1 ແຜນວາດອົງການຈັດຕັ້ງຂອງ ກຊສ.

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ຜູ້ຍືນໃບສະໝັກ ECC ສຳລັບໂຄງການພັດທະນາ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ຜ່ານການກວດກາ ແລະ ພິຈາລະນາຈາກ ກົມປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ກຊສ ຫຼື ພະແນກຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມຂອງ ແຂວງນັ້ນໆ (DONRE)



ຮູບທີ່ 9.2 ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງ DONRE

9.1.2 ກົດໝາຍທີ່ສຳຄັນຂອງສິ່ງແວດລ້ອມ.

ຕາຕະລາງ 9.1 ການສັງລວມກົດໝາຍດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງສຳລັບໂຄງການ VLP.

ຕາຕະລາງ 9.1 ເອກະສານກົດໝາຍຂອງພາກສ່ວນສິ່ງແວດລ້ອມ ສຳລັບການພັດທະນາຂອງ VLP ໃນລາວ.

ປະເພດ	ຫົວຂໍ້	ປີທີ່ອອກກົດໝາຍ
ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍສິ່ງແວດລ້ອມທົ່ວໄປ	ກົດໝາຍການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ	1999
	ກົດໝາຍການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ(ສະບັບປັບປຸງ,29/ສພຊ)	2012
	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍປ່າໄມ້	2008
	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍສັດນ້ຳ ແລະ ສັດປ່າ	2008
ມາດຕາຖານສິ່ງແວດລ້ອມ	ກົດໝາຍຄວບຄຸມການປ່ອຍຂອງເສຍຈາກອຸດສາຫະກຳ	1994
	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການດູແລ ແລະ ຄວບຄຸມການປ່ອຍນ້ຳເສຍ	1998
	ມາດຕະຖານການຄວບຄຸມຄຸນນະພາບຂອງນ້ຳດື່ມ ແລະ ນ້ຳປາປາໃນຄົວເຮືອນ	2005
	ຂໍ້ກຳນົດ ການປ່ອຍນ້ຳ ຫຼື ຂອງເສຍອອກຈາກບ້ານເຮືອນ ແລະ ໂຮງງານອຸສາຫະກຳ	2005
ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມໃນ ສປປ ລາວ	2002
	ດຳລັດວ່າດ້ວຍການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (112/ນຍ)	2010
	ບົດຊີ້ນຳການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ	2012
ການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນ (ເຂດປົກປັກຮັກສາການຊື້ທີ່ດິນ ແລະ ການຊົດເຊີຍ)	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນ ແລະ ສັດປ່າ	2003
	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ	2003ປັບປຸງໃນ 2008
	ດຳລັດວ່າດ້ວຍການຊົດເຊີຍ ແລະ ຍົກຍ້າຍຈັດສັນທີ່ຢູ່ອາໄສໃນໂຄງການພັດທະນາ	2005
	ກົດລະບຽບປະຕິບັດຕາມດຳລັດວ່າດ້ວຍການຊົດເຊີຍ ແລະ ຍົກຍ້າຍປະຊາຊົນທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການພັດທະນາ	2006
	ບົດຊີ້ນຳທາງດ້ານວິຊາການໃນການຊົດເຊີຍ ແລະ ຍົກຍ້າຍໃນໂຄງການພັດທະນາ	2005

ຂໍ້ມູນຈາກ: ທີມງານ JICA

9.1.3 ຂັ້ນຕອນໃນການອະນຸຍາດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບໂຄງການພັດທະນາ.

(1) ການລາຍງານການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ(EIA)/ຫຼືການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ (IEE) ຂອງໂຄງການ.

ຂັ້ນຕອນການດຳເນີນການຂອງ EIA / IEE ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຖືກກຳນົດໄວ້ຢູ່ໃນດຳລັດວ່າດ້ວຍການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (ເລກທີ 112 / ນຍ, ດັ່ງໃນຕາຕະລາງ 9.1) ໃນດຳລັດນີ້ໄດ້ວາງອອກໄວ້ວ່າຕ້ອງໄດ້ມີການປະເມີນຜົນຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມແລະສັງຄົມສຳລັບໂຄງການລົງທຶນເຊິ່ງໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 2 ປະເພດດັ່ງນີ້:

ປະເພດທີ 1: ໂຄງການຂະໜາດນ້ອຍທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ໜ້ອຍ ແມ່ນຕ້ອງການປະເມີນຜົນກະທົບຂອງ IEE.

ປະເພດທີ 2: ໂຄງການລົງທຶນຂະໜາດໃຫຍ່ ທີ່ມີຄວາມສັບສົນ ຫຼື ຜົນກະທົບຢ່າງຫຼວງຫຼາຍຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ມີການປະເມີນຜົນກະທົບຂອງ EIA .

ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ ໂຄງການປະເພດ 2 ຄວນຈະປະເມີນຜົນກະທົບຂອງ EIA , ຂອງໂຄງການປະເພດ 1 ຄວນຈະມີການປະເມີນຜົນກະທົບຂອງ EEI ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ໃບຢັ້ງຢືນຂອງການປະຕິບັດຕາມກົດລະບຽບສິ່ງແວດລ້ອມ, ເຊິ່ງລາຍລະອຽດ

ຂອງ 2 ປະເພດໂຄງການດັ່ງກ່າວ ແມ່ນຄັດຕິດຢູ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.

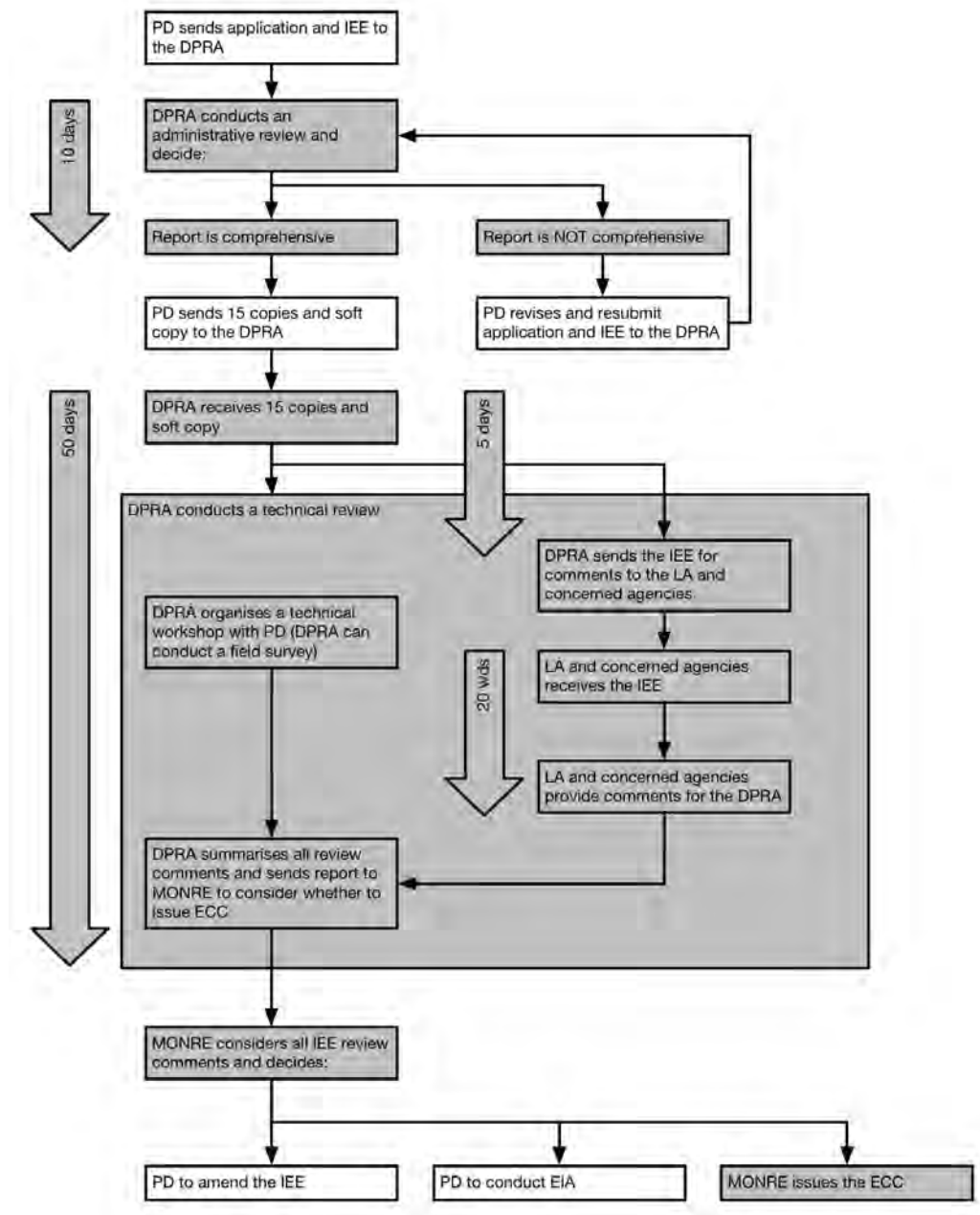
ກຊສ ນຳເອົາບົດລາຍງານການເມືນຜົນ EIA ໄປຜ່ານທົບທວນເບິ່ງດ້ານການບໍລິຫານ ແລະ ດ້ານວິຊາການ, ກວດສອບ ດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ, ການວາງແຜນ (ESMMP) ແລະ ການພັດທະນາແຜນການ ຖ້າຫາກວ່າບົດລາຍງານນັ້ນ ຍັງບໍ່ທັນຖືກຕ້ອງສອດຄ່ອງ ແລະ ຍັງບໍ່ທັນເຫັນດີເປັນເອກະພາບກັນ ແມ່ນຈະຕ້ອງ ໄດ້ເອົາໄປປັບປຸງແກ້ໄຂກ່ອນຈົນກວ່າ ກຊສ ຈະຕົກລົງເຫັນດີນຳຈຶ່ງຈະສາມາດອອກໃບຢັ້ງຢືນ ECC ໃຫ້ຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ລະບຸໄວ້, ນອກຈາກນັ້ນບົດປະເມີນ EIA ກໍ່ຍັງຕ້ອງຜ່ານການປຶກສາກັບການປຶກສາຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ປະຊາຊົນຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ.

(2) ຂັ້ນຕອນໃນການປະເມີນຜົນກະທົບ EIA /IEE.

ຮູບທີ 9.3 ໃນສະແດງໃຫ້ເຫັນຂັ້ນຕອນ ໃນການປະເມີນຜົນກະທົບ EIA ທີ່ປະຕິບັດໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວຈະ ປະກອບດ້ວຍ 4 ຂັ້ນຕອນຄື: (a) ການຄັດເລືອກ ແລະ ການກຳນົດຂອບເຂດ, (b) ການກະກຽມບົດລາຍງານ EIA. (c) ການທົບທວນຄືນ ແລະ ການຕັດສິນໃຈ, ແລະ (d) ການຕິດຕາມກວດກາໂຄງການດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາກ່ອນໜ້ານັ້ນ, ທຸກໆ ໂຄງການລົງທຶນແມ່ນຈະແບ່ງອອກເປັນ 2 ປະເພດ ບໍ່ວ່າຈະເປັນປະເພດທີ 1 ຫຼື ປະເພດທີ 2 ແມ່ນໄດ້ອີງໃສ່ຂະໜາດ ແລະ ປະເພດຂອງໂຄງການ.

ສຳລັບຂັ້ນຕອນການຄັດເລືອກໂຄງການແມ່ນຜູ້ພັດທະນາໂຄງການ (ຫຼືເຈົ້າຂອງໂຄງການ) ຈະຕ້ອງໄດ້ສົ່ງໃບຄຳຮ້ອງຂອງການ ລົງທຶນໃຫ້ ກຊສ (ຕາມດຳລັດເລກທີ 112/ນຍ, ມາດຕາທີ 6), ແລະ ສົ່ງລາຍການ ຂອງໂຄງການທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ປະເມີນຜົນ ກະທົບ EIA ທັງນີ້ກໍ່ເພື່ອພິຈາລະນາຄວາມສຳຄັນຂອງໂຄງການ ແລະ ຜົນກະທົບທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນໄດ້, ແລະ ກຊສ ຈະເປັນຜູ້ ຕັດສິນໃຈວ່າໂຄງການທີ່ສະເໜີມານັ້ນຕ້ອງໄດ້ປະເມີນຕາມ IEE ຫຼື EIA ໂດຍອີງຕາມຂໍ້ມູນຜູ້ພັດທະນາໂຄງການໄດ້ສະໜອງ ໃຫ້.

ໃນຂັ້ນຕອນການກຳນົດຂອບເຂດຂອງໂຄງການ,ເຈົ້າຂອງໂຄງການຕ້ອງໄດ້ຢືນບົດລາຍງານການກຳນົດຂອບ ເຂດ ແລະ ຂໍ້ກຳນົດ ລາຍງານລະອຽດຂອງເອກະສານອ້າງອີງ (TOR) ສຳລັບການກະກຽມປະເມີນ EIA ຕາມດຳລັດ 112/ນຍ (ມາດຕາ 11) ພາກທີ 3 ເຊິ່ງໄດ້ ໃຫ້ຄຳແນະນຳການກຽມຂອງບົດລາຍງານການກຳນົດຂອບເຂດ ແລະ TOR ຫຼັງຈາກນັ້ນ ກຊສ ຈະໃຫ້ ຄຳເຫັນ ຫຼືອະນຸມັດໃຫ້ສົ່ງທັງບົດລາຍງານ ການກຳນົດຂອບເຂດ ແລະ TOR ກ່ອນທີ່ເຈົ້າຂອງໂຄງການຈະເລີ່ມການປະ ເມີນ EIA ຢ່າງເປັນທາງການ.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຫມາຍເຫດ: PD - ຜູ້ພັດທະນາ ໂຄງການ; ECC - ໃບຢັ້ງຢືນການ ປະຕິບັດຕາມ ສິ່ງແວດລ້ອມ ; LA - ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ; WDS - ວັນລັດຖະການ; DPRA - ອົງການ ຮັບຜິດຊອບ ໂຄງການ ພັດທະນາ

ຮູບທີ່ 9.4 ຂັ້ນຕອນການປະເມີນ IEE ໃນ ສປປ ລາວ

9.1.4 ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ.

ໂດຍອີງຕາມດໍາລັດຂອງການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມແມ່ນໃຫ້ປະຊາຊົນມີສ່ວນຮ່ວມໃນຂັ້ນຕອນຂອງການປຶກສາຫາລື ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບໂຄງການລົງທຶນເພື່ອຮັບເອົາຄໍາຄິດເຫັນຈາກຜູ້ທີ່ມີແນວໂນ້ມຈະໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ ຫຼືຜູ້ທີ່ຈະໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຈາກໂຄງການເຊັ່ນດຽວກັນກັບຜູ້ທີ່ມີຄວາມສົນໃຈໃນໂຄງການລົງທຶນເຊິ່ງຂໍ້ມູນນີ້ຈະໄດ້ປະກອບເຂົ້າໃນ

ການເຮັດບົດປະເມີນ IEE ຫຼື EIA ແລະ ESMMP. ການມີສ່ວນຮ່ວມນັ້ນຈະມີຢູ່ໃນຮູບແບບການປະຊຸມຮ່ວມກັນຂອງພາກສ່ວນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະບຸກຄົນທີ່ມີແນວໂນ້ມຈະໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການລົງທຶນໃນໄລຍະການກໍ່ສ້າງ ແລະ ດຳເນີນການຂອງໂຄງການ.

ມາດຕາທີ 7 ຂອງດຳລັດ EIA ໄດ້ລະບຸໄວ້ວ່າປະຊາຊົນ (ຜູ້ຢູ່ອາໄສ) ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບ ຫຼື ອາດຈະໄດ້

ຜົນກະທົບຈາກໂຄງການລົງທຶນ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ມີສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ດັ່ງນີ້:

- 1) ມີສິດທີ່ຈະໄດ້ຮັບຂໍ້ມູນຂ່າວກ່ຽວກັບແຜນການການພັດທະນາໂຄງການລົງທຶນ, ຜົນປະໂຫຍດທີ່ເຂົາເຈົ້າຈະໄດ້ຮັບຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ.
- 2) ມີໜ້າທີ່ສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວກັບສະພາບແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງທ້ອງຖິ່ນຕົນ ທີ່ນອນຢູ່ໃນເຂດໂຄງການ ແລະ ໃນສະຖານທີ່ໄກ່ຄ່ຽງເພື່ອທີ່ຈະນຳໃຊ້ເຂົ້າປະກອບໃນບົດລາຍງານການປະເມີນຜົນກະທົບສິ່ງແວດລ້ອມໃນເບື້ອງຕົ້ນ ເຊິ່ງປະກອບມີມາດຕາການເພື່ອປ້ອງກັນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ
- 3) ມີສິດໄດ້ຮັບຂໍ້ມູນທີ່ມີຢູ່ໃນບົດລາຍງານການປະເມີນ IEE ລວມທັງມາດຕະການໃນການປ້ອງກັນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ, ບົດລາຍງານການປະເມີນ EIA, ແລະ ESMMP ລວມເຖິງ ຄວາມຄືບໜ້າຂອງບົດລາຍງານໃນການປະຕິບັດມາດຕະການ ເພື່ອປ້ອງກັນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຂອງໂຄງການລົງທຶນໄດ້;
- 4) ມີສິດເຂົ້າຮ່ວມໃນກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືໄດ້ໃນທຸກລະດັບເພື່ອແລກປ່ຽນຄວາມຄິດເຫັນ ກ່ຽວກັບການປະເມີນ IEE ຫຼື EIA, ESMMP ໄດ້;
- 5) ມີສິດເຂົ້າຮ່ວມໃນການປຶກສາຫາລື ກ່ຽວກັບການຊົດເຊີຍ, ການຍົກຍ້າຍ ແລະ ການຟື້ນຟູສະພາບການດຳລົງຊີວິດຂອງປະຊາຊົນທີ່ ຖືກກະທົບຈາກໂຄງການລົງທຶນ;
- 6) ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການສົນທະນາກ່ຽວກັບການປະຕິບັດກິດຈະກຳກ່ຽວກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມເຊັ່ນດຽວກັນກັບ ESMMP ໄດ້;
- 7) ມີສິດໃນການສະເໜີ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມທີ່ເກີດຈາກໂຄງການລົງທຶນ ຫາ ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ຢູ່ແຕ່ລະຂັ້ນ ຫຼື ສະເໜີໂດຍກົງກັບ ກຊສ ຖ້າຫາກວ່າບັນຫາຕ່າງໆ ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ.

ມາດຕາ 8 ຂອງດຳລັດ EIA ໄດ້ລະບຸໄວ້ວ່າ ກຊສ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ, ອົງການຈັດຕັ້ງຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບຂອງການລົງທຶນ ແລະ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ຕ້ອງມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຮ່ວມກັນ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າ ປະຊາຊົນທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການລົງທຶນ ແລະ ພາກສ່ວນອື່ນໆ ເຫັນພ້ອມ ກັບການປະເມີນ IEE ຫຼື ຂະບວນການຂັ້ນຕອນ EIA, ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- 1) ໃນເວລາເກັບກຳຂໍ້ມູນໃນການເຮັດບົດລາຍງານການປະເມີນ IEE ຫຼື EIA , ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ຈະຕ້ອງຈັດກອງປະຊຸມເຜີຍແຜ່ ແລະ ແຈ້ງໃຫ້ປະຊາຊົນຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບ ແຜນການພັດທະນາໂຄງການ, ຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ ລວມເຖິງ ການເກັບກຳຄວາມຄິດເຫັນຂອງປະຊາຊົນຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການລົງທຶນ.
- 2) ໃນເວລາຂຽນ ແລະ ກວດສອບບົດລາຍງານການປະເມີນຂອງ IEE, ຕ້ອງໃຫ້ມີ ມາດຕະການ ໃນການປ້ອງກັນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ. ສ່ວນໃນເວລາຂຽນ ບົດລາຍງານການປະເມີນ EIA ແມ່ນ ESMMP, ກຊສ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ, ຜູ້ຮັບຜິດຊອບໂຄງການພັດທະນາ ແລະ ຜູ້ພັດທະນາໂຄງການຈະຕ້ອງ

ຈັດກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືຢູ່ໃນລະດັບ ບ້ານ, ເມືອງ, ແຂວງ. ໃນກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືດັ່ງກ່າວຈະເປັນການໃຫ້ໂອກາດສໍາລັບປະຊາຊົນຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບ ຜົນກະທົບ ແລະ ພາກສ່ວນອື່ນໆ ເພື່ອໃຫ້ເຂົາເຈົ້າແລກປ່ຽນ ຄວາມຄິດເຫັນ ແລະ ໃຫ້ຄໍາເຫັນຕໍ່ກັບບົດລາຍງານ ແລະ ແຜນການ, ຈາກຄັ້ງທໍາອິດຈົນກວ່າຮ່າງບົດລາຍງານອັນສຸດທ້າຍ.

- 3) ໃນລະຫວ່າງເຮັດການສໍາຫຼວດ, ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການດໍາເນີນງານຂອງໂຄງການ, ຜູ້ພັດທະນາໂຄງການຕ້ອງແຈ້ງໃຫ້ປະຊາຊົນທີ່ຖືກກະທົບຈາກໂຄງການລົງທຶນ ແລະ ພາກສ່ວນອື່ນໆຮັບຮູ້ການດໍາເນີນວຽກຂອງໂຄງການ ທີ່ຈະມີຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມເຊັ່ນ: ການກວດຫນ້າດິນ, ທໍາລາຍ ໂງ່ນຫີນ, ການຂົນສົ່ງ, ການນໍາໃຊ້ ແລະ ການເກັບຮັກສາວັດຖຸເຄມີທີ່ອັນຕະລາຍ ແລະ ສານເສບຕິດ, ແລະ ການປ່ອຍນໍ້າເສຍ. ໃນເວລາດຽວກັນ, ຜູ້ພັດທະນາໂຄງການຈະຕ້ອງອະນຸຍາດໃຫ້ປະຊາຊົນທີ່ຖືກກະທົບໂຄງການ ແລະ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນຂ່າວສານທົ່ວໄປກ່ຽວກັບໂຄງການນັ້ນໄດ້.

ໃນລະຫວ່າງການສຶກສາກ່ຽວກັບການສະເໜີ ໂຄງການ VLP ນີ້, ໄດ້ມີການຈັດກອງປະຊຸມຂຶ້ນກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ກອງປະຊຸມຂອງຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ຄັ້ງທີ 1: ວັນທີ 30/5/2014;
- ກອງປະຊຸມຂອງຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ ຄັ້ງທີ 2: ວັນທີ 7/11/2014.

ລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມສໍາລັບກອງປະຊຸມດັ່ງກ່າວ ແມ່ນໄດ້ສັງລວມຢູ່ໃນພາກຕໍ່ໄປນີ້.

9.1.5 ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ

ດໍາລັດວ່າດ້ວຍ EIA ໄດ້ຈັດແບ່ງປະເພດຂໍ້ມູນອອກເປັນ 2 ປະເພດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: (i) ຂໍ້ມູນທົ່ວໄປ (ii) ຂໍ້ມູນຂ່າວສານທີ່ເປັນຄວາມລັບ.

ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານໂດຍທົ່ວໄປແມ່ນຈະປະຕິບັດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- 1) ກຊສ ມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ມູນຂ່າວສານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມໃນແງ່ຂອງໂຄງການລົງທຶນເຊິ່ງຈະປະສານງານກັບຂະແໜງການສໍາຄັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຜູ້ພັດທະນາໂຄງການດັ່ງກ່າວ. ນອກນັ້ນ ກຊສ ຍັງມີໜ້າທີ່ທີ່ຈະອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນຂ່າວສານສໍາລັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ປະຊາຊົນຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການລົງທຶນໂດຍກົງ.
- 2) ຜູ້ພັດທະນາໂຄງການດັ່ງກ່າວມີໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການປະຕິບັດຕາມມາດຕະການໃນການປ້ອງກັນ ແລະ ບັນເທົາຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ, ESMMP ແລະ ເພື່ອໃຫ້ຄວາມສະດວກໃນການເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນຂ່າວສານສໍາລັບປະຊາຊົນຜູ້ທີ່ຈະໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການລົງທຶນແລະພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງໂດຍກົງ. ໃນນີ້ຈະກ່ຽວຂ້ອງກັບໂຄງການລົງທຶນຢູ່ໃນປະເພດທີ 2, ເຊິ່ງຜູ້ພັດທະນາໂຄງການຈະສ້າງສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານຢູ່ພາຍໃນຂອບເຂດຂອງໂຄງການລົງທຶນ ແລະ ໃນບັນດາເມືອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
- 3) ຂໍ້ມູນຂ່າວສານຈະເອົາມາເຜີຍແຜ່ຕ້ອງເປັນທັງພາສາລາວ ແລະ ພາສາອັງກິດ, ແລະປະກອບດ້ວຍ:
 - (a) ບົດລາຍງານການປະເມີນ IEE ຫຼື ບົດລາຍງານການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມຜົນ ແລະ ESMMP, ເຊິ່ງຍົກເວັ້ນຂໍ້ມູນທີ່ເປັນຄວາມລັບໄວ້ໃນມາດຕາ 32 ຂອງດໍາລັດສະບັບນີ້;
 - (b) ບົດລາຍງານກ່ຽວກັບການປະຕິບັດມາດຕະການໃນການປ້ອງກັນ ແລະ ບັນເທົາຜົນກະທົບດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ, ESMMP ເປັນຜູ້ສະໜອງໃຫ້ຜູ້ພັດທະນາໂຄງການ;

- (c) ບົດລາຍງານຈາກ ກຊສ ຫລື ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ອອກໃບຢັ້ງຢືນ ECC ໃຫ້ ເຊິ່ງກ່ຽວຂ້ອງກັບການຕິດຕາມກວດກາການປະຕິບັດຂອງ ESMMP;
- (d) ຂໍ້ມູນຂ່າວສານລະອຽດກ່ຽວກັບການປັບໃຫມ ຫຼື ມາດຕະການທາງວິໄນອື່ນໆ ທີ່ ກຊສ ຫລື ຄູ່ຮ່ວມງານຂັ້ນແຂວງ / ເທດສະບານຂອງຕົນແລະອົງການປົກຄອງຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບຂອງໂຄງການລົງທຶນໃນໄດ້ ການພັດທະນາໂຄງການ; ແລະ
- (e) ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງໂຄງການລົງທຶນສຳລັບກິດຈະກຳດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ.

ຂໍ້ມູນທີ່ຈັດຖືວ່າເປັນຄວາມລັບມີດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- 1) ກຊສ ຫຼວງສິດທີ່ຈະຮັກສາຂໍ້ມູນທີ່ເປັນຄວາມລັບທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມສະຖຽນລະພາບແຫ່ງຊາດ ແລະ ຈະບໍ່ເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນໃນບົດລາຍງານການປະເມີນ IEE ຫຼື ທຸກບົດລາຍງານການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ, ESMMP.
- 2) ອີງຕາມການຮ້ອງຂໍຈາກຜູ້ພັດທະນາໂຄງການ, ກຊສ ຈະພິຈາລະນາໃນການຮັກສາຂໍ້ມູນບາງຢ່າງທີ່ເປັນຄວາມລັບ ແລະ ສາມາດປະຕິເສດທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ຂໍ້ມູນຂ່າວສານດັ່ງກ່າວຢູ່ໃນບົດລາຍງານການປະເມີນ IEE, ບົດລາຍງານການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ, ESMMP. ຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວນີ້ປະກອບມີ:
 - (a) ຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມເປັນສ່ວນຕົວຂອງບຸກຄົນໄດ້;
 - (b) ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຊັບສິນ;
 - (c) ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບໃບອະນຸຍາດທາງການຄ້າ;
- 3) ຖ້າຫາກວ່າຜູ້ພັດທະນາໂຄງການບໍ່ຕ້ອງການໃຫ້ເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນທີ່ໃດໆທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນມາດຕາ 32 (2) ຂ້າງເທິງນີ້, ຜູ້ພັດທະນາໂຄງການອາດຈະຍື່ນຄຳຮ້ອງຂໍຫາ ກຊສ ພາຍໃນ 25 ວັນຂອງວັນລັດຖະການ, ແລ້ວ ກຊສ ຈະໃຫ້ຄຳຕອບວ່າຈະເກັບຂໍ້ມູນທັງຫມົດ ຫຼື ຂໍ້ມູນບາງສ່ວນໃຫ້ເປັນຄວາມລັບຫຼືບໍ່.
- 4) ຖ້າຫາກວ່າຂໍ້ມູນທີ່ສະເໜີມານັ້ນໄດ້ຖືກພິຈາລະນາວ່າຄວນຈະເປັນຄວາມລັບ, ຂໍ້ມູນເລົ່ານັ້ນຈະຖືກຮັກສາໄວ້ເປັນຄວາມລັບເປັນໄລຍະເວລາ 4 ປີ. ແຕ່ຖ້າຫາກຜູ້ພັດທະນາໂຄງການຕ້ອງການທີ່ຈະຂະຫຍາຍໄລຍະເວລານີ້ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ຍື່ນຄຳຮ້ອງຂໍໃນ 60 ວັນຂອງວັນລັດຖະການກ່ອນທີ່ຈະຫມົດອາຍຸ; ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນ, ຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວຈະບໍ່ໄດ້ຖືວ່າເປັນຄວາມລັບ.

ໃນການສຶກສາຂອງໂຄງການ VLP, ໄລຍະເວລາທົບທວນຄືນ ແລະ ການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນຂ່າວສານແມ່ນໄດ້ຈັດຂຶ້ນດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການທົບທວນຄືນ ແລະ ການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນຕໍ່ສາທາລະນະ ຄັ້ງທີ 1: ວັນທີ 18/7/2014 – 17/8/2014;
- ການທົບທວນຄືນ ແລະ ການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນຕໍ່ສາທາລະນະ ຄັ້ງທີ 2: ວັນທີ 6/11/2014 – 5/12/2014.

ລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມຂອງຂັ້ນຕອນການທົບທວນຄືນ ແລະ ການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນຕໍ່ສາທາລະນະນີ້ແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບຢູ່ໃນພາກຕໍ່ໄປນີ້.

9.1.6 ການວິເຄາະບັນຫາຄວາມແຕກຕ່າງ ໃນການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມລະຫວ່າງບົດຊີ້ນຳຂອງອົງການ JICA ແລະ ສ.ປ.ປ.ລາວ

ລະບົບນິຕິກຳໃນປະຈຸບັນໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ ແມ່ນໄດ້ມີການປັບປຸງຢ່າງກວ້າງຂວາງ ແລະ ຄວບຄຸມຫຼາຍ ເມື່ອທຽບກັບບັນດາປະເທດພັດທະນາອື່ນໆໃນອາຊີເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້. ເຖິງແມ່ນວ່າປະຈຸບັນຍັງຄວາມແຕກຕ່າງ ລະຫວ່າງລະບຽບການພາຍໃນປະ

ເທດ ແລະ ບົດຊື່ນ້ຳຂອງອົງການ JICA, ແຕ່ກໍ່ບໍ່ໄດ້ມີບັນຫາຂັດແຍ່ງເຊິ່ງກັນແລະກັນ ອີງຕາມ ການສຶກສາຂໍ້ມູນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ (JICA, 2013). ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ການປະຕິບັດຕົວຈິງແມ່ນບໍ່ຍັງໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນຄຶກັນກັບບັນດາປະເທດພັດທະນາອື່ນໆ ໂດຍອີງຕາມບົດລາຍງານປັດຈຸບັນ (ຕົວຢ່າງ: Wayakone et al, 2013.) ແມ່ນໄດ້ຖືກຍົກຂຶ້ນມາເວົ້າກ່ຽວກັບການປະຕິບັດການປະເມີນ EIA ໃນ ສປປ ລາວ:

ຫນ່ວຍງານສິ່ງແວດລ້ອມຂອງກະຊວງມີບໍ່ມີພະນັກງານພຽງພໍທີ່ຈະປະຕິບັດໜ້າທີ່ອັນສຳຄັນ ແລະ ຈຳເປັນໃນການປະຕິບັດການປະເມີນ EIAs. ບຸກຄະລາກອນແມ່ນ ຂາດຄວາມຊຳນານ ດ້ານວິຊາການ, ການເງິນ ແລະ ການບໍລິຫານ ໂດຍສະເພາະແມ່ນກ່ຽວກັບບັນຫາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ຄວາມຮູ້ດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມໃນຫນ່ວຍງານອື່ນກໍ່ຍັງຖືກຈຳກັດເຊັ່ນດຽວກັນ. ເວົ້າລວມແລ້ວ ບົດລາຍງານ EIA ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຍັງບໍ່ມີຄຸນນະພາບ ຍ້ອນບັນດາຜູ້ຊ່ຽວຊານ ຂາດຄວາມຊຳນານດ້ານ EIA, ແລະ ອຳນາດການປົກຄອງອະນຸມັດ ພ້ອມກັບຄວາມບໍ່ເຕັມໃຈຢູ່ໃນສ່ວນຂອງຜູ້ສະເໜີໂຄງການການຈັດສັນຊັບພະຍາກອນແມ່ນບາງສ່ວນຂອງອຸປະສັກທີ່ເຮັດໃຫ້ຂາດຄຸນນະພາບ ຂອງການປະເມີນ EIA.

ການກວດສອບບົດລາຍງານ EIA ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນໂດຍທົ່ວໄປແມ່ນດຳເນີນໄປແບບກະທັດຮັດ, ຍົກເວັ້ນສຳລັບຄວາມຄິດເຫັນບາງຢ່າງກ່ຽວກັບຄຸນນະພາບຂອງການປະເມີນຜົນກະທົບ ຈາກ EIA ຄະນະກຳມະການຊ່ຽວຊານໃນການປະເມີນຜົນ. ບົດລາຍງານ EIA ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນຂາດ ຂໍ້ສົມມຸດຖານ ແລະ ຄວາມຈຳກັດຂອງການວິເຄາະຈາກທີ່ປຶກສາ, ຂາດຄວາມຊຳນານ ແລະ ມີຊັບພະຍາກອນທີ່ຈຳກັດ ລວມເຖິງອຳນາດການປະຕິບັດມີຜົນຕໍ່ການຕັດສິນໃຈ.

ການຂາດ "ການກວດກາຕິດຕາມ" ການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມຢູ່ພາຍໃນຂອບເຂດທີ່ຖືກກຳນົດແມ່ນເປັນຈຸດອ່ອນທີ່ສຸດຂອງການປະຕິບັດ ການປະເມີນ EIA. ບັນຫາອີກປະການໜຶ່ງທີ່ ສປປ ລາວ ກຳລັງປະເຊີນຢູ່ແມ່ນການຕິດຕາມກວດກາໃນການປະຕິບັດວຽກແມ່ນບໍ່ໄດ້ປະຕິບັດເປັນເປັນທາງການ; ໂຄງການສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນບໍ່ສົນໃຈ ແລະ ບໍ່ໄດ້ປະຕິບັດຕາມ ESMMPs. ຫນ່ວຍງານສິ່ງແວດລ້ອມຂອງການຢູ່ຂັ້ນສູນກາງກະຊວງແມ່ນບໍ່ມີບຸກຄະລາກອນພຽງພໍທີ່ຈະປະຕິບັດໜ້າທີ່ຈຳເປັນສຳລັບການຕິດຕາມກວດກາການປະເມີນ EIAs ແລະ ຍັງມີພື້ນຖານແລະປະສົບການອັນຈຳກັດ ໃນການຕິດຕາມກວດກາສິ່ງແວດລ້ອມ.

9.1.7 ການອະນຸມັດໂຄງການ VLP ໃນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ

ເພື່ອຈະຢືນສະໝັກການຢັ້ງຢືນຈາກ ECC ສຳລັບໂຄງການ VLP, ບໍ່ວ່າຈະເປັນການປະເມີນ EIA ຫຼື IEE ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການດຳເນີນການໂດຍອີງຕາມດຳລັດ EIA ຂອງ ສປປ ລາວ. ເຊິ່ງວ່າໃນເດືອນກຸມພາປີ 2014, MPWT ໄດ້ສົ່ງຈົດໝາຍຄຳຮ້ອງສະຫມັກ ECC ຫາ ກຊສ (ເບິ່ງຮູບ 9.5). ອີງຕາມການຄຳອະທິບາຍໂຄງຮ່າງຂອງໂຄງການໂດຍລວມນັ້ນ ກຊສ ຈຶ່ງໄດ້ສະຫລຸບວ່າໂຄງການນີ້ຕ້ອງໄດ້ມີ ການປະເມີນ IEE ຈຶ່ງຈະ ໄດ້ຮັບການດຳເນີນການເພື່ອຮັບການຢັ້ງຢືນຈາກ ECC ສຳລັບໂຄງການ ແລະ ມອບໃຫ້ DoNRE ເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງສຳລັບການສຶກສາການປະເມີນ IEE.

ເຊິ່ງບໍລິສັດ Nareen ທີ່ເປັນທີ່ປຶກສາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມໃນທ້ອງຖິ່ນໄດ້ຖືກເລືອກໃຫ້ດຳເນີນການໃນການສຶກສາການປະເມີນ IEE ຢ່າງເປັນທາງການ, ການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແລະການກະກຽມບົດລາຍງານຢ່າງເປັນທາງການ ໂດຍຜ່ານຂະບວນການສະເໜີ ແລະ ດຳເນີນການໃນເດືອນກຸມພາ ແລະ ເດືອນມີນາຂອງ 2014. ການສຶກສາການປະເມີນ IEE ໄດ້ລິເລີ່ມຕົວຈິງໃນເດືອນພຶດສະພາ 2014 ພາຍຫຼັງຈາກ Nareen ແລະ DoNRE ໄດ້ປຶກສາຫາລື ແລະ ຕົກລົງເຫັນດີກ່ຽວກັບການປະເມີນ IEE-TOR ໃນເດືອນເມສາ 2014. ສຳລັບຮ່າງບົດລາຍງານການປະເມີນ IEE ສະບັບສຸດທ້າຍທີ່ MPWT ໄດ້ສົ່ງໃຫ້ DoNRE ແມ່ນວັນທີ 25/12/2015 ແລະ DoNRE ໃນວັນທີ 26/12/2015 ເຊິ່ງ ECC ໄດ້ລິເລີ່ມໃນການກວດກາ ແລະ ໄດ້ຮັບອະນຸມັດໃນຕົ້ນເດືອນກຸມພາປີ 2015. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, MPWT ສົ່ງບົດລາຍງານການປະເມີນ IEE ສະບັບສຸດທ້າຍໃຫ້ກັບ DoNRE.

	2014/1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	2015/1	2
Tedner Preparation														
Submission of ECC Application Letter		★												
MoNRE's Initial Review														
Contact DONRE														
IEE Study														
Baseline Information Collection														
Development of ESMMP														
Stakeholder Meeting														
Information Disclosure														
IEE DF Preparation to DoNRE														
DoNRE's Review														
Report Revising and preparation of IEE Final Report														
ECC approval														★

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 9.5 ການອະນຸມັດໂຄງການ VLP ໃນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ

9.1.8 ກອບ ທາງດ້ານກົດຫມາຍ ຂອງ ການຈ່ອງທີ່ດິນ ແລະ ຄວາມບໍ່ສະຫມັກໃຈໃນການ ຍົກຍ້າຍທີ່ຢູ່ອາໄສ

(1) ກົດຫມາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ຕາຕະລາງ 9.2 ໄດ້ສັງລວມ ຂໍ້ກຳນົດທາງດ້ານກົດຫມາຍ ທີ່ສຳຄັນຂອງ ການຖືກຳມະສິດທີ່ດິນ ແລະ ການຍົກຍ້າຍ ຈັດສັນ ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ .ເຊິ່ງພາຍໃນ ຖະທຳມະນູນ ສປປ ລາວ ໄດ້ລະບຸໄວ້ວ່າ ທີ່ດິນ ເປັນ ມໍລະດົກ ຂອງຊາດ. ກົດຫມາຍທີ່ດິນ (2003) ອະທິບາຍແຈ້ງວ່າ ກຸ່ມ ຫຼື ບຸກຄົນ ສາມາດຖືກຳມະສິດທີ່ດິນ ຕາມກົດຫມາຍ ດ້ວຍ 3 ວິທີ ຄື: ການຈັດສັນ ຂອງລັດ, ການຍົກຍ້າຍ (ກຳນົດເປັນ "ຂາຍ ຍົກຍ້າຍ ຫຼື ການແລກປ່ຽນ") , ແລະ ການສືບທອດ (ມາດຕາ 52 , 57, ແລະ 58). ສຳລັບ ສປປ ລາວ ໃນຫຼັກການ ການຊົດເຊີຍ ແລະ ຂອບນະໂຍບາຍສຳລັບການຍຶດຈ່ອງດິນ ແລະ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ແມ່ນຂຶ້ນກັບລະບຽບກົດຫມາຍ , ດຳລັດ ແລະ ລະບຽບການ ອະທິບາຍໃນ ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 9.2 ຂໍ້ກຳນົດ ທາງດ້ານກົດຫມາຍ ທີ່ສຳຄັນ ຂອງທີ່ດິນ ແລະ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ໃນ ສ.ປ.ປ.ລາວ

	ຂໍ້ກຳນົດທາງດ້ານກົດຫມາຍ	ຄຳອະທິບາຍ
1	ລັດຖະທຳມະນູນ (2003)	ມາດຕາ 16 ຂອງ ຖະທຳມະນູນ ປະກາດວ່າ ລັດເປັນຜູ້ ປົກປ້ອງ ແລະ ເສີມຂະຫຍາຍ ທຸກຮູບແບບຂອງ ສິດທິຊັບສິນ : ລັດ , ລວມຫມູ່ , ພາກເອກະຊົນ ພາຍໃນ ແລະ ການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດໃນ ສ.ປ.ປ. ລາວ . ມາດຕາ 17 ລະບຸໄວ້ວ່າ ລັດເປັນຜູ້ປົກປ້ອງສິດທິ ຊັບສິນ (ເຊັ່ນສິດ ໃນການຄອບຄອງ , ນຳໃຊ້, ສິດຊື້ຂາດ , ແລະ ຈັດການ) ແລະ ສິດສືບທອດ ຊັບ ຂອງ ອົງການຈັດຕັ້ງ ແລະບຸກຄົນ. ນອກຈາກນີ້ຍັງ ລະບຸໄວ້ວ່າ ທີ່ດິນແມ່ນ ມໍລະດົກ ແຫ່ງຊາດ, ລັດ ຮັບປະກັນ ສິດທິ ໃນການນຳໃຊ້ , ຍົກຍ້າຍ, ແລະ ສິດສືບທອດຕາມ ກົດຫມາຍ.
2	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ (2003)	ໄດ້ຮັບຮອງເອົາ ໂດຍ ສະພາແຫ່ງຊາດ ໃນປີ 2003 (ແທນ ກົດຫມາຍວ່າດ້ວຍ ທີ່ດິນ 01/97 ລົງວັນທີ 12 ເມສາ 1997), ກົດຫມາຍວ່າດ້ວຍ ທີ່ດິນແມ່ນ ນິຕິກຳທີ່ ລັດ ທີ່ຮັບຜິດຊອບ ໃນ ການຄອບຄອງ , ເຂົ້າເຖິງ, ການນຳໃຊ້ , ການຄຸ້ມຄອງ , ປົກປັກຮັກສາ ຂອງທີ່ດິນ. ການຊົດເຊີຍ ແມ່ນໄດ້ ຮັບ ປົກປ້ອງ ໃນມາດຕາ 68 ຫາ 72 ຂອງ ກົດຫມາຍວ່າດ້ວຍ ທີ່ດິນ . ມາດຕາທີ່ 70 ລະບຸວ່າ ບຸກຄົນ ຫຼື ນິຕິບຸກຄົນ ທີ່ມີສິດອັນຊອບທຳ (ROW) ແລະ ຜູ້ທີ່ ເຮັດໃຫ້ເຮັດໃຫ້ເກີດ ຄວາມເສຍ ຫາຍ ຕໍ່ພື້ນທີ່ປູກຝັງ ຫລື ເກືອກຄານ ຕ້ອງໃຫ້ ຄ່າຊົດເຊີຍ ທີ່ເໝາະສົມ. ມາດຕາທີ່ 71 ໄດ້ຖືກເພີ່ມເຂົ້າ ກັບກົດຫມາຍ ສະບັບປັບປຸງເຊິ່ງກ່າວວ່າເມື່ອມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຕ້ອງໄດ້ນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ຂອງບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງໃດໜຶ່ງເພື່ອຮັບໃຊ້ ສາທາລະນະປະໂຫຍດນັ້ນລັດຈະ ໂອນເອົາສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນນັ້ນຄືນ ແຕ່ຕ້ອງໄດ້ໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງນັ້ນຢ່າງສົມເຫດສົມຜົນ ເພື່ອຮັບປະກັນການທົດແທນໃນການໂອນເອົາສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນຄືນນັ້ນຕ້ອງມີທີ່ດິນ ສຳຮອງໃນອັດຕາ 5% ຂອງເນື້ອທີ່ດິນທັງໝົດ ຂອງບ້ານ, ເມືອງ, ເທດສະບານ, ແຂວງ ຫຼື ນະຄອນ. ໃນເວລາທີ່ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ ໃຊ້ທີ່ດິນສຳຮອງດັ່ງກ່າວຈະໃຫ້ບຸກຄົນ ຫຼື ການຈັດຕັ້ງເຊົ່າຊົດຄ່າໄດ້
3	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍເສັ້ນທາງ (1999)	ໃນກົດຫມາຍ ນີ້ , MPWT ເປັນ ກະຊວງ ທີ່ຮັບຜິດຊອບ ສຳລັບ ການຄຸ້ມຄອງ ແລະຄຸ້ມຄອງການ ຈັດສັນ ທີ່ດິນ ສຳລັບ ຄົມມະນາຄົມ ການຂົນສົ່ງ ພື້ນທີ່ຖະຫນົນຫົນທາງ ທີ່ ປະກອບດ້ວຍ ໜ້າທາງ , ບ່າທາງ ,ທາງຄົນຢ່າງ , ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ, ຕະລົງທາງ , ແລະ ROW (ມາດຕາທີ່ 17) . ໃນຂອບເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງຫ້າມປູກສ້າງກິດຈະການຕ່າງໆ ໃນກໍລະນີ ຈຳເປັນຕ້ອງປູກສ້າງນັ້ນຕ້ອງໄດ້ຂໍອະນຸຍາດຈາກອົງການຄຸ້ມຄອງທາງຫຼວງ (ມາດຕາທີ່ 21) .
4	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍປ່າໄມ້ (2007)	ນີ້ ການລົງໂທດ ກົດຫມາຍ ການປ່ຽນແປງຂອງ ປ່າໄມ້ແລະ ທີ່ດິນປ່າໄມ້ ເພື່ອ ນຳໃຊ້ອື່ນໆ (ຕົວຢ່າງ , ສຳລັບການ ສິດທິໃນ ສາຍສົ່ງໄຟຟ້າ ຂອງວິທີ) ໃນກໍລະນີທີ່ ຈຳເປັນເພື່ອປະໂຫຍດຂອງ ສາທາລະນະ (ຂຶ້ນກັບ ການອະນຸມັດ ຈາກອຳນາດການ ທີ່ຮັບຜິດຊອບ) . ມັນ , ຢ່າງໃດກໍຕາມ , ສະຖານທີ່ ທີ່ຢູ່ໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງບຸກຄົນ ຫຼື ອົງການຈັດຕັ້ງ ກ່ອນຈະ

	ຂໍ້ກຳນົດທາງດ້ານກົດໝາຍ	ຄຳອະທິບາຍ
		ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ໃນການປ່ຽນແປງ ປ່າໄມ້ ເພື່ອການ ນຳໃຊ້ ຈະຕ້ອງຈ່າຍ ຄ່າທຳນຽມ ໃນການປ່ຽນແປງ , ການບຸກເບີກ ທີ່ດິນ , ແລະ ການປຸກຕົ້ນໄມ້. ກົດໝາຍໄດ້ ອະນຸຍາດໃຫ້ ສືບຕໍ່ ການ ປະຕິບັດທີ່ໃນໄລຍະຍາວ ເຊັ່ນ ການເກັບໄມ້ ສຳລັບເຮັດຮົ່ວ ແລະ ຟືນ , ທີ່ບໍ່ແມ່ນ ຜະລິດຕະພັນ ປ່າໄມ້ (ເຄື່ອງປ່າຂອງດົງ) , ການລ່າສັດ ແລະ ການຫາປາ ຊະນິດ ທີ່ບໍ່ໄດ້ສະຫງວນ ສຳລັບ ການບໍລິໂພກ ໃນຄົວເຮືອນ , ແລະ ການນຳໃຊ້ ແບບ ອື່ນໆ.
5	ດຳລັດຂອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີວ່າດ້ວຍ ການຊົດເຊີຍ ແລະ ຍົກຍ້າຍຈັດສັນທີ່ຢູ່ອາໄສໃຫ້ ປະຊາຊົນຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກ ໂຄງການພັດທະນາ(ດຳລັດວ່າ 192/2005)	ດຳລັດ ແລະ ລະບຽບການ ໄດ້ຖືກຮັບຮອງເອົາ ໃນປີ 2005 ແລະ 2010 ພາຍໃຕ້ອົງການຄຸ້ມຄອງ ຊັບພະຍາກອນນ້ຳ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (ທີ່ຂຶ້ນກັບ ກຊສ ໃນປັດຈຸບັນ)) ເຊິ່ງໄດ້ກຳນົດ ຫລັກການ , ນະໂຍບາຍແລະ ລະບຽບການ ສຳລັບການຍຶດຈ່ອງທີ່ດິນ , ການຊົດເຊີຍ ແລະ ຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ສຳລັບໂຄງການ ພັດທະນາ ທັງຫມົດ ລວມທັງຜູ້ທີ່ ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກ ລັດຖະບານຂອງ ສ.ປ.ປ.ລາວ, ນັກລົງທຶນ ເອກະຊົນແລະ / ຫຼື ຜູ້ໃຫ້ທຶນ. ຄຸ້ມຄອງນ້ຳ ດ້ານວິຊາການ ປະກອບມີລະບຽບການ ຊຶ່ງກວມເອົາ ທຸກຂັ້ນຕອນຂອງ ການພັດທະນາ ໂຄງການຈາກ ການກຳນົດການສຶກສາ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ ໂດຍຜ່ານການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ການດຳເນີນງານ ຂອງໂຄງການໂຄງການ
6	ດຳລັດວ່າດ້ວຍ ການປັບປຸງ ໃຫມ່ 699 / PMO-WREA (ປະຈຸບັນແມ່ນ ກຊສ) ລົງວັນທີ 12 ມີນາ 2010 ກ່ຽວກັບ ການຊົດເຊີຍ ແລະ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ຂອງ ໂຄງການພັດທະນາ	ບົດຊີ້ນຳ ດ້ານວິຊາການ ລວມມີ ລະບຽບການຂໍ້ກຳນົດທີ່ ຄວບຄຸມທຸກຂັ້ນຕອນຂອງ ການພັດທະນາ ໂຄງການ , ຈາກການກຳນົດການສຶກສາ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ ໂດຍຜ່ານການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ການດຳເນີນງານ ຂອງໂຄງການ.
7	ດຳລັດວ່າດ້ວຍ ການປະຕິບັດ ຂອງ ນຍ ເລກທີ 101 / ນຍ, ລົງວັນທີ 20 ເມສາ (2005)	ມາດຕາທີ 25 ສະເໜີ ເປົ້າໝາຍ ຕ່າງໆສຳລັບການ ຍຶດທີ່ດິນ ຂອງ ເອກະຊົນ, ຊຶ່ງຖືກກຳນົດ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ : (1) ທີ່ດິນ ສຳລັບການ ສະຖານທີ່ ສາທາລະນະ , (2) ປ້ອງກັນປະເທດ , (3) ຄວາມປອດໄພ ແຫ່ງຊາດ , (4) ການພັດທະນາ ຂອງລັດ , (5) ການເຂົ້າເຖິງ ລະບົບ ຊົນລະປະທານ , ຄອງນ້ຳ , ການຕິດຕັ້ງ ສາຍ ໄຟຟ້າ , ທ່າປະປາ ແລະ ອື່ນໆ. ໃນມາດຕາທີ 24 ກ່າວເຖິງການ "ຖອນ " ຂອງສິດທີ່ ການນຳໃຊ້ ທີ່ດິນ ແລະ ອົງຕາມມາດຕາທີ່ 62 ຂອງ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ , ເຊິ່ງອະທິບາຍລາຍລະອຽດ ກ່ຽວກັບ 4 ປະເພດຂອງ ການສູນເສຍ " ຂອງສິດທີ່ ການນຳໃຊ້ ທີ່ດິນ , " ໃນຂະນະທີ່ ການຍຶດ ທີ່ດິນ ແມ່ນກຳນົດໃນ ມາດຕາທີ 63 ສິດຂອງ " ການສິ້ນສຸດຂອງ ສິດການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ . ມາດຕາ 24 ກ່າວໄວ້ວ່າ "ລັດຖະບານ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນ ແມ່ນຮັບຜິດຊອບ ໃນການຕັດສິນໃຈ ກ່ຽວກັບ ການຖອນ ສິດທີ່ການນຳໃຊ້ ທີ່ດິນ ແລະ ສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ພາຍໃນ ຂອບເຂດຂອງ ສິດແລະອຳນາດ ຂອງເຂົາເຈົ້າ ... ແລະບຸກຄົນທີ່ ຕ້ອງການຖອນເງິນ ໄດ້ຕ້ອງໄດ້ຮັບ ແຈ້ງໃຫ້ຊາບເປັນ ລາຍລັກອີກສອນ ຢ່າງຫນ້ອຍ 6 ເດືອນ ລ່ວງຫນ້າ. "
8	ດຳລັດຂອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີວ່າດ້ວຍ ການປະຕິບັດ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ທີ່ດິນ ເລກທີ 88, ລົງວັນທີ 03 ເດືອນມິຖຸນາ (ປີ 2008)	ໃຫ້ ຄຳນິຍາມ ລະອຽດ ຂອງ ຄຳສັບສະເພາະເຊັ່ນ: ທີ່ດິນຂອງລັດ , ທີ່ດິນ ລວມຫມູ່ , ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ, ສິດການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ການສຳປະທານທີ່ດິນ. ມາດຕາທີ 28 ກ່ຽວກັບ ການຊົດເຊີຍ ຂອງການສູນເສຍ ທີ່ດິນ ໄດ້ລະບຸວ່າ ການກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ດິນຂອງ ບຸກຄົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈະໄດ້ຮັບການ ຮັບຄ່າຊົດເຊີຍໃນ ແຕ່ລະກໍລະນີ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ : (1) ໃນກໍລະນີ ມີຄວາມຈຳເປັນ ທີ່ຈະນຳໃຊ້ ທີ່ດິນ ໃຫ້ຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ສາທາລະນະ , ການປ້ອງກັນ ລະດັບຊາດ, ຄວາມປອດໄພແຫ່ງຊາດ ຫຼື ການນຳໃຊ້ ທີ່ດິນ ເພື່ອຈຸດປະສົງ ການພັດທະນາ ຂອງລັດ , (2) ການນຳໃຊ້ ທີ່ດິນສຳລັບ ຈຸດປະສົງ ຂອງການກໍ່ສ້າງຖະໜົນທຶນທາງ, ຄອງ ຊົນລະປະທານ , ການຕິດຕັ້ງສາຍ ໄຟຟ້າ. ການຊົດເຊີຍຄ່າ ເສຍຫາຍທີ່ ອາດຈະໄດ້ຮັບ ເປັນເງິນສົດ ຫຼື ວັດຖຸ , ຫຼື ການສະໜອງ ທີ່ດິນ ເປັນການແລກປ່ຽນ , ອົງຕາມການ ຍິນຍອມເຫັນດີ ເຊິ່ງກັນແລະກັນ ທັງສອງພາກສ່ວນ ຕາມຄວາມເໝາະສົມ
9	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍບໍ່ແຮ່ (1997)	ມາດຕາ 47 ໄດ້ກ່າວໄວ້ວ່າ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດບໍ່ແຮ່ຕ້ອງມີທຶນເພື່ອນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການໃຊ້ຈ່າຍອັນຈຳເປັນເຊັ່ນ: (1) ຍົກຍ້າຍປະຊາຊົນອອກຈາກສະຖານທີ່ດຳເນີນທຸລະກິດບໍ່ແຮ່, ຊອກບ່ອນຢູ່ອາໄສ ແລະ ທີ່ທຳມາຫາກິນ; (2) ໃຊ້ແທນຄ່າເສຍຫາຍກ່ຽວກັບທີ່ດິນ, ສິ່ງປຸກສ້າງ ແລະ ຜົນລະປຸກ; (3) ເສຍຄ່າເຊົ່າທີ່ດິນ; (4) ປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ; (5) ປົວແປງ ແລະ ພື້ນຟູສະຖານທີ່ດຳເນີນທຸລະກິດບໍ່ແຮ່. ທຶນດັ່ງກ່າວນີ້ ແມ່ນໃຫ້ຄິດໄລ່ເຂົ້າໃນທຶນຂອງໂຄງການທຸລະກິດບໍ່ແຮ່
10	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງເສີມ ການລົງທຶນ (2009)	ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການ ສົ່ງເສີມການລົງທຶນ ພາຍໃນປະເທດ ແລະ ຕ່າງປະເທດໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນກຳນົດຫລັກການ, ລະບຽບການ ແລະ ມາດຕະການ ກ່ຽວກັບການສົ່ງເສີມ, ປົກປ້ອງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ. ຈຸດປະສົງໃນ ການຄຸ້ມຄອງ ເພື່ອລວມສູນ ແລະ ເປັນເອກະພາບ ຂອງການລົງທຶນ , ເພີ່ມທະວີ ການລົງທຶນພູມມິພາກ ຂອງປະເທດແລະ ໃຫ້ສອດຄ່ອງ ກັບນະໂຍບາຍ ລະບຽບການ ແລະກົດລະບຽບຂອງສາກົນ. ກົດໝາຍໄດ້ ກຳນົດ ໂຄງຮ່າງ ແລະ ທັງເສີມສ້າງການລົງທຶນ ໃນການເຊົ່າທີ່ດິນ ຫຼື ສຳປະທານ ທີ່ດິນ.
11	ດຳລັດເລກທີ 135 ກ່ຽວກັບການເຊົ່າ ແລະ ສຳປະທານທີ່ດິນຂອງລັດ (2009)	ລັດຖະດຳລັດ ນີ້ ໄດ້ແບ່ງ ການສຳປະທານ ທີ່ດິນ ເປັນ 2 ປະເພດຄື: ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການຄ້າ, ເຊິ່ງ ໄດ້ກຳນົດ ຄວາມຕ້ອງການ ສຳລັບການ ອະນຸຍາດໃຫ້ ສຳປະທານທີ່ດິນຂອງລັດ . ກ່ອນທີ່ຈະ ກຳນົດ ພື້ນທີ່ທີ່ຈະໃຫ້ ເຊົ່າ ຫລື ຍົກໃຫ້ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ເຮັດ ການສຳຫຼວດ ທີ່ດິນ , ການກະກຽມ ແຜນທີ່ ທີ່ດິນ ແລະ ການກະກຽມແຜນທີ່ຂອງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ . ຖ້າວ່າພື້ນທີ່ ທີ່ຈະ ເຊົ່າ ຫລື ຍົກໃຫ້ແຕ່ຕ້ອງ ເຂົ້າໄປໃນ ທີ່ດິນ ຂອງປະຊາຊົນ ຫຼື ທີ່ດິນ ຂອງບຸກຄົນ ທີ່ມີສິດໃນ ການນຳໃຊ້ ທີ່ດິນ, ຜູ້ເຊົ່າ ຫຼື ສຳປະທານທີ່ດິນຕ້ອງເຮັດ ສັນຍາກັບ ເຈົ້າຂອງທີ່ດິນ , ຫຼື ໃຫ້ທີ່ດິນດັ່ງກ່າວ ເຂົ້າໃນ ຮຸ້ນ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຳຫຼວດ JICA

(2) ອົງການຈັດຕັ້ງ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ວຽກງານການວາງແຜນ ແລະ ການປະຕິບັດ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ແມ່ນ ສ່ວນໜຶ່ງຂອງ ໂຄງການ ພັດທະນາ, ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນໂຄງການທີ່ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີ ການຍົກຍ້າຍ ຂະໜາດໃຫຍ່. ວຽກງານ ຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈະຕ້ອງດໍາເນີນການ ໄປຄູ່ຂະໜານກັບ ວຽກງານຂອງໂຄງການ, ເຊິ່ງນອນຢູ່ໃນ ຂະບວນການ ການວາງແຜນ ແລະ ການປະຕິບັດ ຂອງໂຄງການ , ແລະ ກຊສ ແມ່ນຈະປະຕິບັດວຽກງານໃນການປະສານງານ ການຍຶດຈ່ອງທີ່ດິນ ແລະ ການຍົກຍ້າຍຈັດສັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

(3) ຂັ້ນຕອນ

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວການຈ່ອງແລະການຍົກຍ້າຍຈັດສັນທີ່ດິນ ໃນ ສປປລາວ ແມ່ນໄດ້ສະແດງໃນຮູບ 9.6. ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວຈະປະກອບດ້ວຍ 7 ຂັ້ນຕອນດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

1) ການກຳນົດໂຄງການ

- (a) ການກຳນົດຜົນກະທົບຕໍ່ສັງຄົມ ແລະ ບັນຫາ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໂຄງການ;
- (b) ການກວດກາ ແລະ ການຄັດເລືອກ ຂໍ້ມູນທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ;
- (c) ຕັດສິນກຳນົດລະດັບ ແລະ ປະລິມານຂອງຂໍ້ມູນທີ່ຕ້ອງການສໍາລັບແຕ່ລະໄລຍະຂອງໂຄງການ;
- (d) ຕັ້ງຈຸດປະສົງຂອງການເກັບກຳຂໍ້ມູນສໍາລັບການວາງແຜນການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ, ຕິດຕາມກວດກາ / ການປະເມີນຜົນ, ແລະ ການກະກຽມ TOR.

2) ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ເບື້ອງຕົ້ນ

- (a) ການຄັດເລືອກເອົາການອອກແບບທີ່ເໝາະສົມ;
- (b) ການຕັ້ງຈຸດປະສົງ, ຂອບເຂດ, ແລະ ຊັບພະຍາກອນທີ່ຈຳເປັນສໍາລັບການປະຕິບັດວຽກໂຄງການ;
- (c) ການດໍາເນີນການສຶກສາດ້ານວິຊາສະເພາະ, ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ການກະກຽມຂອງການອອກແບບເບື້ອງຕົ້ນ;
- (d) ການຕັດສິນກຳນົດບໍ່ວ່າຈະເປັນຜົນກະທົບທີ່ອາດມີການຍົກຍ້າຍຂອງໂຄງການທີ່ຄາດວ່າຈະມີຄວາມສໍາຄັນ, ແລະ ການກຳນົດຂອງພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ລວມທັງ PAPs;
- (e) ການປະເມີນທາງເລືອກໃນການອອກແບບຕ່າງໆ ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງ ຫຼື ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບທາງລົບ ແລະ ການຄັດເລືອກຂອງການອອກແບບທີ່ເໝາະສົມ.

3) ຄວາມເປັນໄປໄດ້ ແລະ ລະອຽດໃນການອອກແບບ

- (a) ຂອບເຂດຂອງໂຄງການຕ້ອງຄົບຖ້ວນສົມບູນ ເຖິງແມ່ນວ່າອາດຈະໄດ້ການແກ້ໄຂບາງບ່ອນຕື່ມອີກຫຼັງຈາກການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ນັ້ນສໍາເລັດ;
- (b) ຄຽງຄູ່ກັບການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ແລະການກະກຽມຂອງການອອກແບບດ້ານເຕັກນິກ, ການສຶກສາການປະເມີນຜົນທາງດ້ານສັງຄົມ ບ່ອນທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນໃຫ້ສໍາເລັດ;
- (c) ຖ້າຫາກວ່າການຍົກຍ້າຍຈັດສັນແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ:
 - ການສຳຫລວດລາຍລະອຽດ ແລະ ການສຳຫຼວດເສດຖະກິດແມ່ນສໍາເລັດ;
 - ການກະກຽມຄັງຊັບສິນທີ່ຖືກກະທົບແມ່ນອົງປະກອບທີ່ສໍາຄັນຂອງການກະກຽມຍົກຍ້າຍຈັດສັນ;

- ເກັບກຳຂໍ້ມູນຂ່າວສານເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບຊົນກຸ່ມນ້ອຍເມື່ອມີຄວາມຈຳເປັນ;
- ປຶກສາຫາລືກັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງໃນການດຳເນີນການກະກຽມຍົກຍ້າຍຈັດສັນທີ່ຢູ່ອາໄສ ໂດຍອີງໃສ່ການລົງສຳຫຼວດລະອຽດ ແລະ ການສືບສວນ, ຈາກເອກະສານທີ່ຈຳເປັນເຊັ່ນ RPS , ຈາກແຜນການພັດທະນາຊຸມຜູ້ສ່ວນນ້ອຍ, ແລະ ບົດລາຍງານການປະເມີນສັງຄົມມີການກະກຽມໄວ້ຄົບຖ້ວນ.

(d) ຕາມປົກກະຕິແລ້ວການອະນຸມັດຂອງລັດຖະບານສຳລັບໂຄງການໃດໜຶ່ງແມ່ນຫຼັງຈາກມີບົດການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ສຳເລັດແລ້ວເຊິ່ງລວມມີລາຍລະອຽດຂອງການອອກແບບວິສະວະກຳ ແລະ ເອກະສານການປະມູນ (ໃບອະນຸຍາດທັງສອງຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນນີ້ຄວນຈະມີຄື: ໃບອະນຸຍາດການລົງທຶນ ແລະ ໃບອະນຸຍາດການສຳປະທານ).

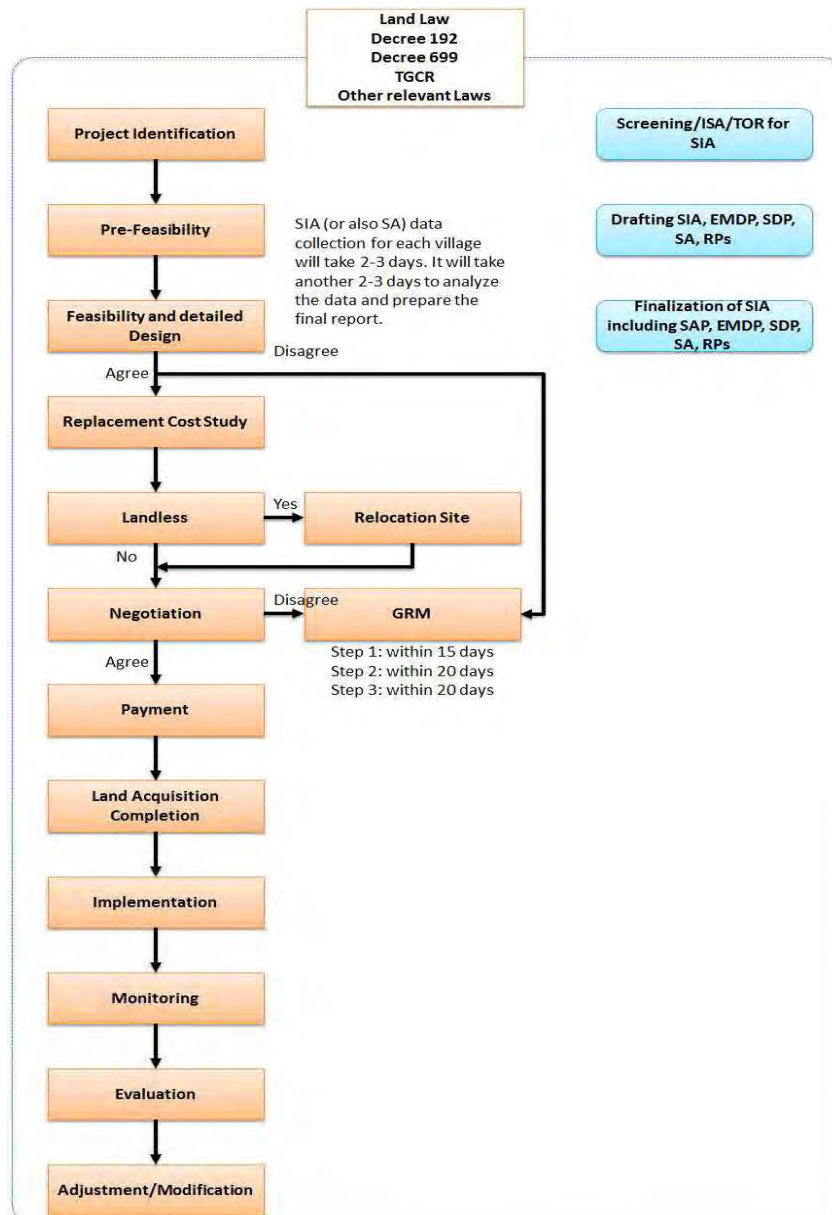
4) ການປະຕິບັດ

- (a) ການປະຕິບັດວຽກຂອງໂຄງການ;
- (b) ກ່ອນການເລີ່ມຕົ້ນຂອງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການດຳເນີນງານຂອງໂຄງການ ຕ້ອງໄດ້ການປະຕິບັດວຽກງານການຍົກຍ້າຍຈັດສັນທີ່ຢູ່ອາໄສໃຫ້ແລ້ວກ່ອນ, ແຕ່ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມຍົກເວັ້ນຢູ່ໃນບາງໂຄງການເຊິ່ງມີການເລີ່ມຕົ້ນຂອງການກໍ່ສ້າງແຕ່ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ປະຕິບັດວຽກງານການຍົກຍ້າຍຈັດສັນທີ່ຢູ່ອາໄສເທື່ອ
- ການຈອງທີ່ດິນ / ການຍົກຍ້າຍ;
 - ການຈ່າຍເງິນຊົດເຊີຍ;
 - ວຽກງານການຍົກຍ້າຍສຳລັບບຸກຄົນທີ່ຮັບຜົນກະທົບຖືກ (APs).

5) ການຕິດຕາມກວດກາ

6) ການປະເມີນຜົນ

7) ການປັບປຸງ / ການແກ້ໄຂ



ຫມາຍເຫດ: SA - ການປະເມີນ ການສັງຄົມ; SAP - ແຜນປະຕິບັດ ການສັງຄົມ; SDP - ແຜນພັດທະນາ ສັງຄົມ ; SIA - ການປະເມີນ ຜົນກະທົບຕໍ່ ສັງຄົມ ; ISA - ການປະເມີນ ໃນເບື້ອງຕົ້ນ ສັງຄົມ ; RP - ແຜນການ ຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ; EMDP - ແຜນພັດທະນາ ປະຈຳຊາດ ຊຸມເຜົ່າ ; TGCR - ທົດແທນ ແລະ ຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ປະຊາຊົນຈາກ ໂຄງການພັດທະນາ; ການກັ່ນ - ກົນໄກການ ແກ້ໄຂ ການຮ້ອງທຸກ .

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທົມສຶກສາ JICA.

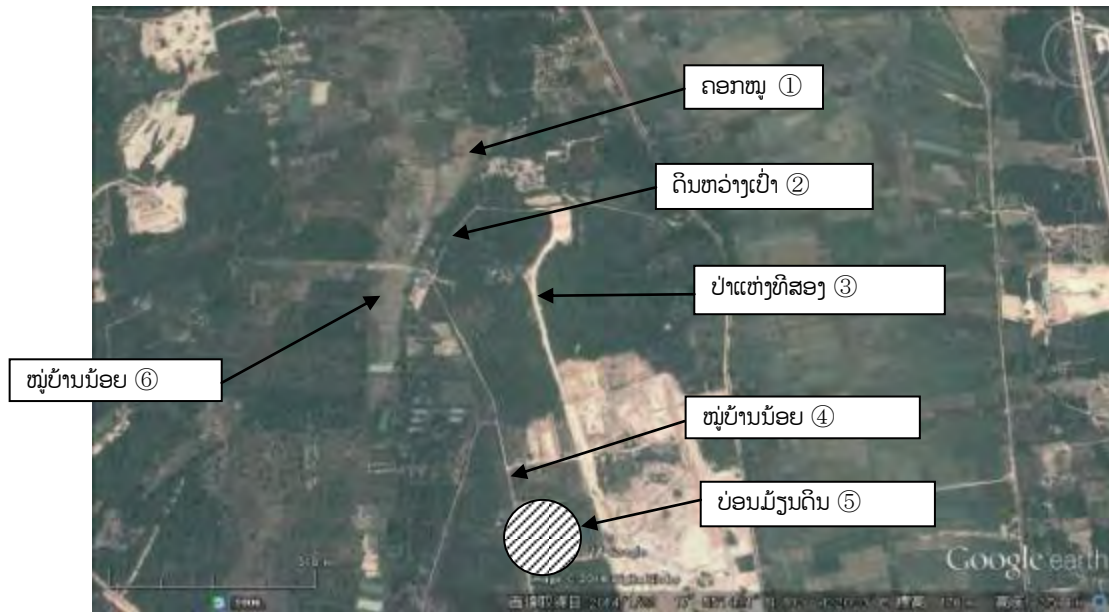
ຮູບທີ່ 9.6 ຂະບວນການ ຍົກຍ້າຍຈັດສັນທີ່ດິນ ໃນ ສ. ປ. ປ. ລາວ

9.2 ພື້ນຖານ ສະພາບ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ເງື່ອນໄຂຂອງສັງຄົມ

9.2.1 ພື້ນຖານ ທີ່ຕັ້ງພູມສາດໂດຍລວມ

ການໄປຢ້ຽມຢາມ ສະໃນສະຖານທີ່ຖືກໂຄງການ ແມ່ນ ໄດ້ດໍາເນີນການ ເວລາຫຼາຍຄັ້ງໃນ ລະຫວ່າງ ເດືອນກຸມພາ ແລະ ເດືອນ

ສິງຫາ 2014. ຮູບ 9.7 ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ສະພາບ ທາງພູມິສາດ ໃນປັດຈຸບັນ ໃນຂອບເຂດບໍລິເວນ ທີ່ VLP ໄດ້ສະເໜີ ໃຫ້ການສຶກສາ. ສັງເກດເຫັນວ່າ NEDA ທີ່ໄດ້ຮັບທຶນຈາກ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ VLP ແມ່ນໄດ້ດຳເນີນການກໍ່ສ້າງ ແລະ ມີຄວາມ ຄືບໜ້າ ບາງສ່ວນແລ້ວ (ລາຍລະອຽດ ເພີ່ມເຕີມ ດ້ານວິຊາການ ໃນການກໍ່ສ້າງ ໄດ້ສະຫຼຸບມີ ຢູ່ໃນພາກສ່ວນ ວິສະວະກຳ ຂອງ ບົດລາຍງານນີ້), ແລະ ການສຶກສາ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ ຈອງທີ່ດິນ ກໍ່ກຳລັງດຳເນີນການ . ການສຳຫຼວດ ໃນພາກສະໜາມ ແມ່ນໄດ້ລິເລີ່ມ ໃນເດືອນມັງກອນ 2014 ແລະ ສຳເລັດ ໃນເດືອນມີນາ ປີ 2014, ແລະ ຮ່າງບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ ຂອງການ ສຳຫຼວດ ແມ່ນ DoNRE ກຳລັງດຳເນີນການກວດກາຢູ່.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 9.7 ສະພາບ ທີ່ຕັ້ງພູມິສາດ ໃນປັດຈຸບັນ ຂອງຂອບເຂດສະຖານທີ່ທີ່ສຶກສາ

ຮູບພາບ ຂອງ 6 ຂອບເຂດສະຖານທີ່ ທີ່ຢູ່ໃນ ຮູບທີ 9.7 ສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນລະຫວ່າງ ຮູບທີ 9.8 ຫາ 9.13



ດ້ານໜ້າຂອງຟາມລ້ຽງໝູ



ດ້ານໜ້າຂອງຟາມລ້ຽງໝູ(ປະມານ 500 ໂຕ/ທ້ອນກໍາຈໍາໜ່າຍຕໍ່ປີ)



ເຮືອນຂອງເຈົ້າຂອງຟາມລ້ຽງໝູ(ຮູບ 1)



ເຮືອນຂອງເຈົ້າຂອງຟາມລ້ຽງໝູ(ຮູບ 2)

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາJICA.

ຮູບທີ່ 9.8 ຮູບພາບຂອງ ບໍລິເວນສະຖານທີ່ໂຄງການ (ຟາມລ້ຽງໝູ)



ວຽກການກໍ່ສ້າງຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ ທາງທິດເໜືອ (ຮູບ 1)



ວຽກການກໍ່ສ້າງຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ ທາງທິດເໜືອ(ຮູບ 2)



ວຽກການກໍ່ສ້າງຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ ທາງທິດເໜືອ (ຮູບ 3)



ກໍານົດມາດຕະຖານໃນ ການຂະຫຍາຍ ທາງລົດໄຟ ໃນສະຖານທີ່ກໍ່ສ້າງ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາJICA.

ຮູບທີ່ 9.9 ຮູບພາບຂອງ ບໍລິເວນສະຖານທີ່ໂຄງການ (ການກໍ່ສ້າງ ກວາດພື້ນທີ່ດິນ)



ປ່າໄມ້ ທີ່ຍັງເຫຼືອທີ່ຢູ່ອ້ອມຂ້າງ ການກໍ່ສ້າງຂອງການຂະຫຍາຍທາງ
ລົດໄຟຂອງສະຖານທີ່ ທາງທິດພາກເໜືອ (ຮູບ 1)



ປ່າໄມ້ທີ່ຍັງເຫຼືອທີ່ຢູ່ອ້ອມຂ້າງ ການກໍ່ສ້າງຂອງການຂະຫຍາຍ
ທາງລົດໄຟຂອງສະຖານທີ່ ທາງທິດພາກເໜືອ (ຮູບ 2)

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາJICA.

ຮູບທີ່ 9.10 ຮູບພາບຂອງ ບໍລິເວນສະຖານທີ່ໂຄງການ (ປ່າໄມ້ທີ່ຍັງ ຄົງເຫຼືອ)



ຊຸມຊົນ ທີ່ຍັງຢູ່ ໃນຂະນະທີ່ກໍາລັງດໍາເນີນການກໍ່ສ້າງ
(ຮູບ 1) (ມີປະມານ 11 ຫຼັງຄາເຮືອນ)



ຊຸມຊົນ ທີ່ຍັງຢູ່ ໃນຂະນະທີ່ກໍາລັງດໍາເນີນການກໍ່ສ້າງ (ຮູບ 2)



ຊຸມຊົນ ທີ່ຍັງຢູ່ ໃນຂະນະທີ່ກໍາລັງດໍາເນີນ
ການກໍ່ສ້າງ (ຮູບ 3)



ວິວພື້ນທີ່ຂອງ ການຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ ໃນ ເຂດ ຊຸມຊົນ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາJICA.

ຮູບທີ່ 9.11 ຮູບພາບຂອງ ບໍລິເວນສະຖານທີ່ໂຄງການ (ເຂດ ຊຸມຊົນ ຫມຸ່ມບ້ານ ທີ່ຍັງຢູ່)



ບ່ອນເກັບມ້ຽນດິນ (ຮູບ 1)



ບ່ອນເກັບມ້ຽນດິນ (ຮູບ 2)



ບໍ່ມີການປົກປັກຮັກກັນດິນໃນບ່ອນທີ່ບ້ານຊຸມຊົນຈຳນວນຫນຶ່ງ ຍັງ ຄົງມີຢູ່ (ຮູບ 1)



ບໍ່ມີການປົກປັກຮັກກັນດິນໃນບ່ອນທີ່ບ້ານຊຸມຊົນຈຳນວນ ຫນຶ່ງ ຍັງຄົງມີຢູ່ (ຮູບ 2)

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາJICA.

ຮູບທີ່ 9.12 ຮູບພາບຂອງ ບໍລິເວນສະຖານທີ່ໂຄງການ (ບ່ອນເກັບມ້ຽນຊາຍ)



ບ້ານ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ ບໍລິເວນ ທີ່ກໍາລັງຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ ໃນທົດເຫນືອ (ຮູບ 1)



ບ້ານ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ ບໍລິເວນ ທີ່ກໍາລັງຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ ໃນທົດເຫນືອ (ຮູບ 2)

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາJICA.

ຮູບທີ່ 9.13 ຮູບພາບຂອງ ບໍລິເວນສະຖານທີ່ໂຄງການ (ບ້ານ ຂະໜາດນ້ອຍ)

9.2.2 ບົດສະຫຼຸບຂອງການຈ່ອງທີ່ດິນ ສໍາລັບ NEDA ໃຫ້ທຶນໂດຍ ໂຄງການກໍ່ສ້າງຂອງ VLP

ຕາຕະລາງ 9.3 ສັງລວມລາຍລະອຽດຂອງການຄາດຄະເນທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ຊົດເຊີຍສໍາລັບໂຄງການກໍ່ສ້າງຂອງ NEDA . ດັ່ງທີ່ໄດ້

ກ່ອນການນຳນັ້ນ DOR ແລະ MPWT ສຳເລັດແຜນການຍົກຍ້າຍຈັດສັນປະຕິບັດງານ (RAP) ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການເຮັດວຽກພາກສະໜາມ ໃນເດືອນມີນາປີ 2014 ແລະ ສົ່ງຮ່າງບົດລາຍງານສຸດທ້າຍໃຫ້ DoNRE ຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ . ໃນປະຈຸບັນ DoNRE ໄດ້ກວດກາເນື້ອໃນຂອງບົດລາຍງານ ແລະ ການເບີກຈ່າຍເງິນໄດ້ ເມື່ອບົດລາຍງານດັ່ງກ່າວໄດ້ອະນຸມັດ. ໃນຂັ້ນຕອນການຈ່ອງທີ່ດິນທັງຫມົດສຳລັບ ໂຄງການ NEDA ໃຫ້ທຶນແມ່ນໄດ້ດຳເນີນຕາມຂັ້ນຕອນທີ່ໄດ້ສະຫລຸບ ໃນຂໍ້ 9.1.8 ໃນເດືອນທັນວາ ປີ 2014, ການກວດກາຂອງໂຄງການ VLP NEDA ໂດຍ DoNRE RAP ບົດລາຍງານແມ່ນຍັງຢູ່ໃນການດຳເນີນການ.

ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ, ການສຳຫຼວດນີ້ໄດ້ດຳເນີນການຢູ່ໃນທັງ 2 ສະຖານທີ່ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: (i) ສະຖານທີ່ ໃກ້ກັບ ສະຖານີວຽງຈັນ (ຄຳສະຫວາດ ແລະ ໂນນຫວາຍ), ແລະ (ii) ສະຖານທີ່ ໃກ້ກັບ VLP (ດົງໂພສີ ແລະ ນາຄວາຍໄຕ້). ດັ່ງທີ່ກ່າວ Dor ໄດ້ແຈ້ງໃຫ້ຊາບ ໃນປີ 2014, ຂອບເຂດຂອງການສຳຫຼວດສະຖານທີ່ຂອງທີ່ດິນ ສຳລັບການ VLP ແມ່ນຖືກແກ້ໄຂໂດຍອີງໃສ່ຜົນຂອງການສຶກສາຂອງ ອົງການ JICA ສຳລັບ VLP ໃນປີ 2011 .

ຕາຕະລາງ 9.3 ການສັງລວມຂອງການຈ່ອງທີ່ດິນ ສຳລັບ NEDA ໃຫ້ທຶນໂດຍ ໂຄງການກໍ່ສ້າງຂອງ VLP

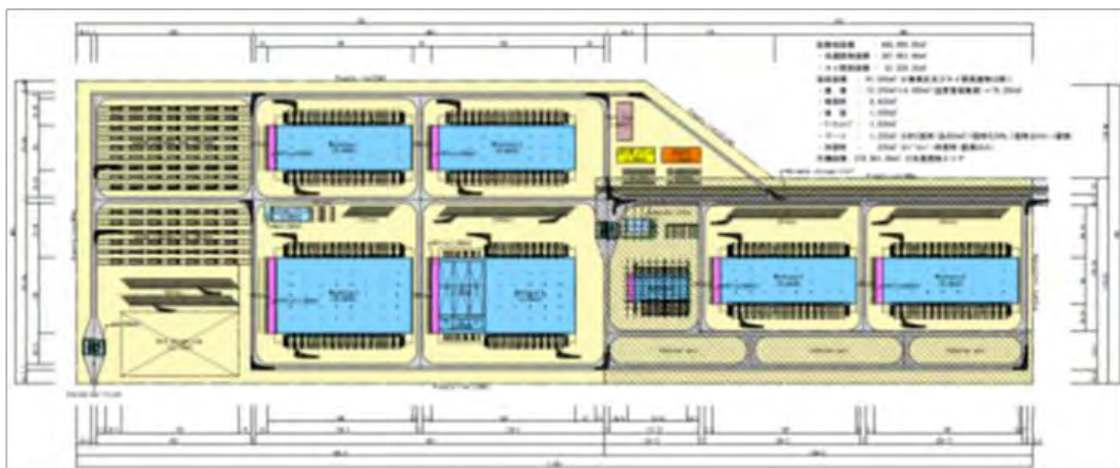
	Village	Number of PAPs	Compensation amount (LAK)
1	Khamsavath	17	2,402,785,522
2	Nonwai	42	2,299,324,385
3	Dongphosy	63	1,228,099,652
4	Nakhauy Tai	62	3,947,873,555
	total	184	9,878,083,114

9.3 ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ

9.3.1 ການນຳສະເໜີ

ໃນສະຖານທີ່ຕັ້ງຂອງໂຄງການ VLP ແມ່ນຕັ້ງຢູ່ໃນເຂດພື້ນທີ່ເຂດຊານເມືອງພາກຕາເວັນອອກຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ປະມານ 12 km ຫ່າງຈາກຕົວເມືອງ. ປະຈຸບັນ, ໂຄງການ VLP ຈຳນວນໜຶ່ງໄດ້ເລີ່ມກໍ່ສ້າງແລ້ວເຊັ່ນ: ການກໍ່ສ້າງບັນຈຸເດີນ (CY) ໂດຍ NEDA ແລະ ຖະໜົນຫົນທາງການເຂົ້າເຖິງແມ່ນຢູ່ໃນການດຳເນີນການ. ກ່ອນທີ່ຈະເລີ່ມການກໍ່ສ້າງເຫຼົ່ານີ້ Dor ແລະ MPWT ໄດ້ລິເລີ່ມຂະບວນການຈ່ອງທີ່ດິນໂດຍອີງໃສ່ຜົນ ຂອງການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງ VLP (JICA, 2011) ແລະ ແບ່ງເຂດແດນຂອງທີ່ຕັ້ງຂອງໂຄງການທັງຫມົດ (ເຂດລວມຂອງເຂດ A, B ແລະ C ໃນຮູບທີ່ 9.16 ໄດ້ອະທິບາຍໃນຂໍ້ຕໍ່ໄປ). ຂັ້ນຕອນຂອງການຈ່ອງທີ່ດິນແມ່ນໄດ້ດຳເນີນພາຍໃຕ້ທິດທາງຂອງການ DoNRE. ດັ່ງນັ້ນໃນການສຶກສາຂອງ VLP ນີ້ ເຊິ່ງຢືນຢັນວ່າ MPWT ຈະໃຫ້ສຳເລັດຂັ້ນຕອນຂອງການຈ່ອງທີ່ດິນ ແລະ ການດຳເນີນການກະກຽມທີ່ດິນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກ່ອນວຽກງານ ການກໍ່ສ້າງຕົວຈິງຂອງ ການສະເໜີຂອງ VLP (ເບິ່ງຮູບ 9.14).

ເຊິ່ງເຫັນວ່າ VLP ໄດ້ສະເໜີຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການ ຂະຫຍາຍເນື້ອທີ່ (ປະມານ 9 ເຮັກຕາ, ປະຈຸບັນ 24 ຄອບຄົວແລະ / ຫຼື ປະຊາຊົນ 99 ທີ່ອາໄສຢູ່ເຂດນັ້ນ; ເຂດ D ໃນຮູບທີ່ 9.16 ໄດ້ອະທິບາຍໃນຂໍ້ຕໍ່ໄປ). ດັ່ງນັ້ນ, ຂັ້ນຕອນຂອງການຈ່ອງທີ່ດິນໃຫມ່ ສຳລັບເຂດພື້ນທີ່ທີ່ຂະຫຍາຍນີ້ຈະໄດ້ຮັບການຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດ ຄຳສັ່ງເພື່ອທີ່ຈະຂະຫຍາຍ ພື້ນທີ່ດິນນີ້ໄດ້. ໃນການປະເມີນຜົນສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນນີ້, ການກວດສອບສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຂອບເຂດສິ່ງແວດລ້ອມແມ່ນຈະໄດ້ກະກຽມໂດຍ ອີງໃສ່ຂອບເຂດວຽກນີ້.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 9.14 ສະຖານະພາບການນໍາໃຊ້ດິນສໍາລັບເຂດການສຶກສາຂອງການສຶກສາ VLP-IEE

9.3.2 ເນື້ອໃນລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບສະຖານທີ່

ລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບສະຖານທີ່ (SD) ແມ່ນພື້ນຖານການດໍາເນີນງານກວດກາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຂອບເຂດສໍາລັບເຂດພື້ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕາຕະລາງ 9.4 ຂ້າງລຸ່ມນີ້ແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນ SD ຂອງສະຖານທີ່ VLP ທີ່ມີລັກສະນະ ສະພາບແວດລ້ອມທາງດ້ານສັງຄົມ ແລະ ວັດທະນະທຳ ແລະ ສະພາບແວດລ້ອມຊີວະພາບທາງດ້ານສາລິຍະ.

ຕາຕະລາງ 9.4 ເນື້ອໃນລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບສະຖານທີ່

ລາຍການ	ເນື້ອໃນລາຍລະອຽດ
ສິ່ງແວດລ້ອມທາງດ້ານວັດທະນະທຳ-ສັງຄົມ	
ຊຸມຊົນ (ທີ່ຢູ່ອາໄສ/ຊົນເຜົ່ານ້ອຍ/ລະວັງຂອງບົດສະເໜີໂຄງການ ແລະ ອື່ນໆ)	ຫຼາຍຊຸມຊົນຂະໜາດນ້ອຍຫຼາຍມີຢູ່ໃນທົ່ວເຂດພື້ນທີ່ການສຶກສາ. ຊຸມຊົນທີ່ບໍ່ມີຊົນເຜົ່າ / ຊົນເຜົ່າພື້ນເມືອງທີ່ມີຢູ່. ປະຈຸບັນ NEDA ໄດ້ຮັບທຶນຈາກໂຄງການກໍ່ສ້າງ VLP (ຕົວຢ່າງ: ລານພັກຕູ້ຄອນແທນເນ) ແມ່ນກໍາລັງດໍາເນີນ ແລະ ການປະກາດເລີ່ມຕົ້ນດໍາເນີນງານຂອງໂຄງການທີ່ກໍາລັງດໍາເນີນຢູ່ແມ່ນໄດ້ສໍາເລັດຕໍ່ ຊຸມຊົນ ດ້ເຮັດໃຫ້ຊຸມຊົນບໍລິເວນອ້ອມຂ້າງ. ໂຄງຮ່າງຂອງອົງການໄຈກ້າໄດ້ໃຫ້ທຶນດໍາເນີນໂຄງການ VLP ທີ່ໄດ້ອະທິບາຍຢູ່ໃນທັງສອງການປະຊຸມ ຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມກອງປະຊຸມ ຄັ້ງທີ 1 ແລະ ຄັ້ງທີ 2 ໄດ້ຈັດຂຶ້ນໃນວັນທີ 30 ເດືອນພຶດສະພາ, 2014 ແລະ ວັນທີ 7 ເດືອນພະຈິກ, 2014, ຕາມລຳດັບ
ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ(ຕົວເມືອງ/ຊົນນະບົດ/ສະຖານທີ່ທີ່ເປັນປະຫວັດສາດ/ສະຖານທີ່ເປັນພູມມິປະເທດ/ໂຮງໝໍ ແລະ ອື່ນໆ)	ທັງສອງສະຖານທີ່ທາງປະຫວັດສາດ ຫຼື ສະຖານທີ່ພູມສັນຖານປະເທດທີ່ມີຢູ່ທົ່ວເຂດພື້ນທີ່ການສຶກສາ. ເຂດພື້ນທີ່ການສຶກສາເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງປ່າສະຫງວນດົງໄພສີ, ໄດ້ຈັດປະເພດເຂົ້າໄປໃນບໍລິເວນປົກປັກຮັກສາແຂວງຂອງແຂວງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນກອງປະຊຸມຄະນະລັດຖະມົນຕີໄດ້ຈັດຂຶ້ນໃນວັນທີ 5 ເດືອນເມສາ, 1995, ໄດ້ມີການຕັດສິນວ່າໃນສ່ວນພາກຕາເວັນອອກຂອງປ່າສະຫງວນດົງໄພສີ ຈະໄດ້ຮັບການນໍາໃຊ້ສໍາລັບໂຄງການທາງລົດໄຟໃນອະນາຄົດ, ແລະການປະຕິບັດໂຄງການທັງຫມົດຈະໄດ້ຮັບການຊີ້ນຳໂດຍກະຊວງໂຍທາ MPWT (069 / MPWT).
ເສດຖະກິດພາກພື້ນ/ເງື່ອນໄຂການຂົນສົ່ງ (ການຄ້າ/ກິດຈະກຳທາງດ້ານກະສິກໍາ,ເຂດນິຄົມອຸດສາຫະກຳ/ສະຖານີລົດເມ ແລະ ອື່ນໆ)	ສາງທ່ານາແລ້ງ , ສະຖານີລົດໄຟແລະ ສະຖານທີ່ຊາຍແດນແຫ່ງຊາດທີ່ມີຢູ່ບໍລິເວນລອບງຊົວມິດຕະພາບລາວ-ໄທ. ຖະໜົນ 450 ປີເຊື່ອມຕໍ່ທ່ານາແລ້ງ ແລະ ທິດຕາເວັນຕົກຂອງແຂວງວຽງຈັນໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນດໍາເນີນງານແລ້ວ. ການກໍ່ສ້າງນິຄົມອຸດສາຫະກຳອ້ອມຮອບຖະໜົນ 450 ປີແມ່ນກໍາລັງດໍາເນີນການຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

ລາຍການ	ເນື້ອໃນລາຍລະອຽດ
ສະພາບແວດລ້ອມທາງດ້ານກາຍະພາບ ແລະ ຊີວະວິທະຍາ	
ພູມິປະເທດ/ ທໍລະນີວິທະຍາ (ເຊັ່ນ, ໜ້າຜາ, ເນີນພູເຂົາ, floodplains, ໜອງບຶງ, ດິນຊຸ່ມນ້ຳ/ fault lines)	ເຂດພື້ນທີ່ສຶກສາແມ່ນຕັ້ງຢູ່ໃນສະຖານທີ່ເປັນເນີນສູງ. ໂຄງສ້າງທໍລະນີສາດໃນຂົງເຂດພື້ນທີ່ສຶກສາແມ່ນໄດ້ແບ່ງອອກເປັນປະເພດຄື ການຈັດສັນນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ກ້ອນຫີນກວດນ້ອຍ (gravel unconsolidated), ຊາຍ, ດິນຕົມ (ຕະກອນ) ແລະ ດິນເຜົາສ່ວນຫຼາຍແມ່ນຕົ້ນກຳເນີດຂອງສາຍນ້ຳກັບການໄຫລຂອງຫີນລະລາຍທີ່ຟື້ນອອກຈາກດິນພູເຂົາໄຟ, ເຖົ້າ ແລະ ດິນເຫລືອງ. ດ້ານລະຫວ່າງລຳດັບການເຊາະເຈື່ອນໜ້າຫີນຈະປະດັບໃຫ້ເຫັນ ແລະ ຂັດເຈນຂຶ້ນ
ພືດ ແລະ ສັດທີ່ຄວາມສຳຄັນ (ເຊັ່ນ: ສວນແຫ່ງຊາດ, ສິ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນບາງຄັ້ງຢູ່ໃນພືດ ແລະ ສັດທີ່ເປັນອັນຕະລາຍ)	ບໍ່ມີພືດທີ່ສຳຄັນແລະສັດທີ່ຈະຕ້ອງຮັກສາໄວ້ເປັນພິເສດ (ສ່ວນໃຫຍ່ຂອງພືດໃນຂົງເຂດພາກພື້ນຖືກຈັດເປັນປ່າຂັ້ນສອງ). ເຂດພື້ນທີ່ສຶກສາເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງປ່າສະຫງວນດົງໂພສີ ທີ່ເລາະລຽບສອງເມືອງຄື; ໄຊເສດຖາແລະ ຫາດຂາຍຟອງ. ປ່າສະຫງວນນີ້ດັ່ງເດີມໄດ້ຖືກອະນຸລັກເປັນຫນອງແຫ່ວແຫ່ງຊາດໂດຍກົມປ່າໄມ້ນັບຕັ້ງແຕ່ປີ 1941 ຫລັງຈາກນັ້ນ, ອຳນາດຕັດສິນຂອງເຂດພື້ນທີ່ທີ່ໄດ້ຮັບການຍົກຍ້າຍຂຶ້ນກັບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໃນປີ 1990 ນັບຕັ້ງແຕ່ການຍົກຍ້າຍ, ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງປ່າສະຫງວນນີ້ໄດ້ຮັບການປຶກສາຫາລືໃນບັນດາຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.
ມົນລະພິດ	
ການຕຳນິ	ການຮ້ອງທຸກຈຳນວນໜຶ່ງໄດ້ຮັບການລາຍງານກ່ຽວກັບໂຄງການ NEDA ໃຫ້ທຶນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງໃນການກໍ່ສ້າງ VLP, ໂດຍສະເພາະ ທີ່ດິນນຳໃຊ້ ແລະ ການຊົດເຊີຍ. ການເຊື່ອມໂຊມໃນທາງອານາຈັກຂອງສະພາບແວດລ້ອມຕາມແຄມທາງດັ່ງກ່າວເປັນສິ່ງລົບກວນ / ການສິ້ນສະເຫຼືອນແລະສຽງດັງເກີດຂຶ້ນເໝືອງຈາກການໄຫຼວຽນຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໃຊ້ໃນກໍ່ສ້າງ.
ການແບ່ງເບົາ	DOR, ກະຊວງ MPWT, ຍັງຈະສືບຕໍ່ທີ່ຈະມີໄລຍະກອງປະຊຸມຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງໂດຍຜ່ານການແນະນຳຂອງ DoNRE
ຫຼາຍຢ່າງ	ທີ່ດິນນຳໃຊ້ ແລະ ການສຸກເສຍການຊົດເຊີຍສຳລັບໂຄງການກໍ່ສ້າງ VLP ໃຫ້ທຶນໂດຍ NEDA ໂຄງການດັ່ງກ່າວໄດ້ສຳເລັດໃນເດືອນມັງກອນເຖິງເດືອນມີນາປີ 2014 ແລະ DoNRE ກຳລັງປະເມີນບົດລາຍງານ. ECC ສຳລັບໂຄງການກໍ່ສ້າງ VLP ທີ່ໄດ້ທຶນຊ່ວຍຫຼີຈາກ NEDA ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບຜົນສຳເລັດເທື່ອ

ແຫຼ່ງທີ່ມາຂໍ້ມູນ: ທີມງານສຶກສາຂອງອົງການໄຈກ້າ.

9.3.3 ລາຍການກວດສອບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ (Environmental Checklist)

ບົນພື້ນຖານເງື່ອນໄຂທາງດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມແລະສັງຄົມໃນປະຈຸບັນສະຖານທີ່ການສຶກສາ VLP ເຊັ່ນດຽວກັນກັບແຜນງານໂຄງການສຳລັບໂຄງການ VLP ທີ່ໄດ້ສະເໜີ, ລາຍການກວດສິ່ງແວດລ້ອມຂອງອົງການໄຈກ້າ (ໂຄງການພື້ນຖານໂຄງລ່າງອື່ນໆ, ລາຍການກວດກາ 19) ໄດ້ຖືກເພີ່ມຂໍ້ມູນໃສ່ໃຫ້ເປັນສິ່ງຮຽບຮ້ອຍ, ສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນຕາຕະລາງ 9.5

ຕາຕະລາງ 9.5 ລາຍການກວດສອບທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ (ໂຄງຮ່າງພື້ນຖານອື່ນໆ : ລາຍການກວດກາ 19)

	ລາຍການສິ່ງແວດລ້ອມ	ລາຍການກວດສອບຫຼັກ	Yes: Y No: N	ການຢືນຢັນໃນການພິຈາລະນາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ
1. ການອະນຸມັດ ແລະ ການອະທິບາຍ	(1) EIA ແລະ ການອະນຸມັດທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ	(a) ບົດລາຍງານຂອງ EIA ໄດ້ສຳເລັດເປັນທາງການບໍ່? (b) ບົດລາຍງານຂອງ EIA ໄດ້ຖືກຮັບຮອງໂດຍອົງກອນລັດຖະບານທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງພາຍໃນປະເທດ? (c) ບົດລາຍງານຂອງ EIA ໄດ້ຖືກຮັບຮອງໂດຍບໍ່ມີເງື່ອນໄຂບໍ່?ຖ້າຫາກມີເງື່ອນໄຂ ມັນໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ໃນການຮອງຮັບບົດລາຍງານຂອງ EIA ບໍ່, ເງື່ອນໄຂດັ່ງກ່າວເປັນທີ່ພໍໃຈບໍ່? (d) ນອກເໜືອຈາກການຮັບຮອງມາຂ້າງເທິງນີ້ ກໍ່ຍັງຕ້ອງມີໃບອະນຸຍາດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມອັນອື່ນອີກບໍ່ທີ່ຈະໄດ້ມຮັບຈາກອົງການທີ່ວາງລະບຽບການຂອງລັດຖະບານທີ່ເປັນເຈົ້າການ?	(a) Y (b) Y (c) N (d) ບໍ່ມີຄຳຕອບ	(a) ບົດລາຍງານລຳສຸດກ່ຽວກັບ IEE ທີ່ສະເໜີໃຫ້ອົງການໄຈກ້າໃຫ້ທຶນຊ່ວຍເຫຼືອໃນການສຶກສາໂຄງການ VLP ທີ່ໄດ້ຍື່ນຈາກກະຊວງ ຍທຂ ສົ່ງໄປຫາ DoNRE ໃນເດືອນກຸມພາ ປີ 2015. (b) ECC ໄດ້ຮັບການຮັບຮອງໃນເດືອນກຸມພາ ປີ 2015. (c) ບໍ່ມີຄຳຕອບ (d) ບໍ່ມີຄຳຕອບ

	ລາຍການສິ່ງແວດລ້ອມ	ລາຍການກວດສອບຫຼັກ	Yes: Y No: N	ການຍືນຍັນໃນການພິຈາລະນາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ
2. ການແບ່ງການວັດແທກ (Mitigation Measures)	(2) ການອະທິບາຍໃຫ້ກັບສາທາລະນະ	(a) ໄດ້ອະທິບາຍເນື້ອໃນຂອງໂຄງການ ແລະ ທ່າແຮງຜົນກະທົບຕໍ່ສາທາລະນະອົງໃສ່ຂັ້ນຕອນການດຳເນີນງານທີ່ເໝາະສົມລວມທັງການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນບໍ່? ໄດ້ຮັບຄວາມເຂົ້າໃຈຈາກສາທາລະນະຊົນບໍ່? (b) ຄຳຕອບທີ່ເໝາະສົມແມ່ນໄດ້ຄຳແນະນຳຈາກສາທາລະນະ ແລະ ອົງການວາງລະບຽບການຂອງລັດບໍ່?	(a) Y (b) Y	(a) ສອງ (2) ກອງປະຊຸມຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ (STM) ແລະ ຂະບວນການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໄດ້ຈັດຕັ້ງຂຶ້ນພາຍໃນການສະເໜີການສຶກສາພາຍໃນໂຄງການ VLP ທີ່ໄດ້ຮັບທຶນຈາກອົງການໄຈກ້າ ກອງປະຊຸມຄັ້ງທີ 1 ໄດ້ຈັດຂຶ້ນໃນວັນທີ 30 ເດືອນພຶດສະພາ ປີ ຂະນະດຽວກັນການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແມ່ນໄດ້ກຳນົດໄວ້ຫຼັງ ວັນທີ 18 ເດືອນກໍລະກົດ ປີ 2014 ໃນເວລາຫນຶ່ງເດືອນ. ເຊັ່ນດຽວກັນ, ກອງປະຊຸມຄັ້ງທີ 2 ໄດ້ຈັດຂຶ້ນໃນວັນທີ 7 ເດືອນພະຈິກ ປີ 2014 ແລະການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນຂ່າວສານໄດ້ລິເລີ່ມໃນໄລຍະເວລາຫນຶ່ງເດືອນ. (b) ກອງປະຊຸມຕອບ-ຖາມໄດ້ສ້າງໄຂຂຶ້ນຢູ່ STM ໄດ້. ຄຳເຫັນທີ່ໄດ້ຮັບຈາກກອງປະຊຸມຜູ້ທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມແລະຂັ້ນຕອນການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນຂ່າວສານແມ່ນໄດ້ສົ່ງຜົນໃຫ້ກັບວຽກງານຂອງວິສະວະກຳຂອງການສຶກສາໂຄງການ VLP ທີ່ໄດ້ສະເໜີມານີ້
	(c) ການພິຈາລະນາຂອງການສະເໜີທາງເລືອກ	(a) ໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາລັບຫຼາຍທາງເລືອກກັບໂຄງການດັ່ງກ່າວນີ້ບໍ່ (ລະຫວ່າງການສຶກສາ, ລວມທັງລາຍກາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສະພາບສັງຄົມ)?	(a) Y	(a) ສອງທາງເລືອກດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ແມ່ນໄດ້ຮັບການພັດທະນາຄື: ທາງເລືອກທີ 1: ໂຄງຮ່າງທັງໝົດຂອງໂຄງການ VLP ແມ່ນສ້າງຂຶ້ນຢູ່ພາຍໃນບໍລິເວນດິນ, ໄດ້ວິເຄາະອົງໃສ່ບົດລາຍງານຂອງໄຈກ້າ ປີ 2011 JICA F/S, ແລະ ທາງເລືອກທີ 2 : ທາງເລືອກທີ 1 + ການຂະຫຍາຍເນື້ອທີ່ (9 ເຮັກຕາ).
	(1) ຄຸນະພາບທາງອາກາດ	(a) ມີນະພິດທາງອາກາດ, (ເຊັ່ນ: oxide ຊຸນຟູຣິກ (SOx), ຜູ້ພັງໄນໂຕຣເຈນ)NOx), ແລະ ດຳເປັນຝຸນ ແລະ ຂີ້ຝຸນ) ທີ່ປ່ອຍອອກຈາກສະຖານທີ່ພື້ນຖານໂຄງລ່າງແລະສະຖານທີ່ທີ່ມີປັນຫາ ປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານຄຸນນະພາບອາກາດ ມາດຕະຖານການປ່ອຍອາຍພິດຂອງປະເທດ? (b) ແມ່ນປັດໃຈການປ່ອຍອາຍພິດຂອງແຫຼ່ງພະລັງງານໃນສິ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ (ເຊັ່ນ: CO2, NOx ແລະ SOx) ຂະຫນາດນ້ອຍບໍ່?	(a) N (b) N	(a) ການເຊື່ອມໂຊມຄຸນນະພາບທາງອາກາດຕາມແຜນທາງອັນເນື່ອງມາຈາກຂີ້ຝຸນທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນ, ແຕ່ການຄັດລືກໂດຍການດຳເນີນງານທີ່ເໝາະສົມຂອງ EMP. (b) ບໍ່ມີສິ່ງອ່ານວຍຄວາມສະດວກທີ່ນຳໃຊ້ແຫຼ່ງພະລັງງານດ້ວຍປັດໃຈການປ່ອຍອາຍພິດຂະຫນາດໃຫຍ່ທີ່ໄດ້ມີວາງແຜນໄວ້
	(2) ຄຸນະພາບທາງນ້ຳ	(a) ຢ່າປ່ອຍນ້ຳ ຫຼື ຂອງແຫຼວທີ່ລະລາຍ ຈາກສະໂໜທີ່ຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ສະຖານທີ່ພື້ນຖານໂຄງລ່າງແລະສະຖານທີ່ເສີມການປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານ effluent ຂອງປະເທດ ແລະມາດຕະຖານຄຸນນະພາບນ້ຳອາກາດລ້ອມຮອບ?	(a) Y	(a) ການເຊື່ອມໂຊມຂອງຄຸນະພາບນ້ຳ Temporal ອາດຈະເກີດຂຶ້ນໃນໄລຍະທຸກການກໍ່ສ້າງແລະການດຳເນີນງານໄລຍະ, ແລະການວາງແຜນການປົນປົງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ effluent ແມ່ນໄດ້ຮັບການພັດທະນາພາຍໃນ EMP ຂອງການສຶກສາ VLP ທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນຄຳສັ່ງທີ່ຈະຕອບສະຫນອງມາດຕະຖານສິ່ງແວດລ້ອມຂອງສ .ປ .ປ .ລາວ.
	(3) ສິ່ງເສຍ	(a) ແມ່ນສິ່ງເສຍເຫຼືອຈາກສະຖານທີ່ພື້ນຖານໂຄງລ່າງແລະສະຖານທີ່ຮັບການປົນປົງປັນຫາເລື່ອງເງິນຢ່າງຖືກຕ້ອງແລະ disposed ຂອງໃນສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານຂອງປະເທດ ?	(a) Y	(a) ຈຳນວນສະເພາະໃດຫນຶ່ງຂອງການກໍ່ສ້າງສິ່ງເສຍເຫຼືອແມ່ນໄດ້ຮັບການສ້າງຂຶ້ນໃນໄລຍະທຸກການກໍ່ສ້າງແລະໄລຍະການດຳເນີນງານ, ແລະແຜນການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງການປົນປົງສິ່ງເສຍເຫຼືອແມ່ນໄດ້ຮັບການພັດທະນາໃນ EMP ຂອງການສຶກສາ VLP ທີ່ໄດ້ສະເໜີຢູ່ໃນຄຳສັ່ງເພື່ອຕອບສະຫນອງມາດຕະຖານສິ່ງແວດລ້ອມຂອງສ ປປ ລາວ
	(4) ການປົນເປື້ອນຂອງດິນ	(a) ແມ່ນມາດຕະການພຽງພໍການປະຕິບັດເພື່ອປ້ອງກັນການປົນເປື້ອນຂອງດິນແລະໃຕ້ດິນໂດຍການປ່ອຍນ້ຳຫຼື leachates ຈາກສະຖານທີ່ພື້ນຖານໂຄງລ່າງແລະສະຖານທີ່ປັນຫາເລື່ອງເງິນໄດ້?	(a) ບໍ່ມີ ຄຳຕອບ	(a) ບໍ່ມີສານເຄມີທີ່ເປັນພິດທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ເກີດການປົນເປື້ອນໃນດິນໃນພາກພື້ນມີການວາງແຜນທີ່ຈະນຳໃຊ້ໃນໄລຍະທຸກການກໍ່ສ້າງແລະການດຳເນີນງານໄລຍະ
	(5) ສຽງດັງ ແລະ ການສັ່ນສະເທືອນ	(a) ສຽງດັງລົບກວນແລະສັ່ນສະເທືອນປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານຂອງປະເທດ?	(a) ບໍ່ມີ ຄຳຕອບ	(a) EMP ຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາ, ການແກ້ໄຂສິ່ງລົບກວນຕາມແຜນທາງແລະບັນຫາການສັ່ນສະເທືອນໃນໄລຍະທຸກການກໍ່ສ້າງແລະການດຳເນີນງານໄລຍະ.
	(6) ການບັນເທົາ	(a) ໃນກໍລະນີຂອງການສະກັດເອົາປະລິມານນ້ຳໃຕ້ດິນທີ່ມີຂະຫນາດໃຫຍ່, ແມ່ນມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ວ່າສານສະກັດຈາກໃຕ້ດິນຈະເຮັດໃຫ້ເກີດການຂຸດໃດ?	(a) N	(a) ການສະກັດເອົາຂອງປະລິມານນ້ຳໃຕ້ດິນທີ່ມີຂະຫນາດໃຫຍ່ຈະເກີດຂຶ້ນ

	ລາຍການ ສິ່ງແວດລ້ອມ	ລາຍການກວດສອບຫຼັກ	Yes: Y No: N	ການຍືນຍັນໃນການພິຈາລະນາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ
	(7) ກິນເໝັນ	(a) ມີບ່ອນທີ່ມີກິນເໝັນບໍ່? ໄດ້ມີມາດຕະການຄວບຄຸມ ກິນເໝັນທີ່ພຽງພໍຫຼືບໍ່?	(a) N	(a) ບໍ່ມີບ່ອນກິນເໝັນຫຼາຍຈະມີຢູ່ໃນທັງການກໍ່ສ້າງແລະ ການດຳເນີນງານໄລຍະ.No severe odor source will exist during both construction and operation phases.
3. ສິ່ງແວດລ້ອມທາງທຳມະຊາດ	(1) ເນື້ອທີ່ ອະນຸລັກ	(a) ນິຕິທີ່ຕັ້ງໂຄງການ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນເຂດພື້ນທີ່ໂຄງການທີ່ໄດ້ກຳ ນົດໂດຍກົດໝາຍຂອງປະເທດຫຼືສັນຍາສັນຍາແລະສັນຍາ ລະຫວ່າງປະເທດ? ມີຄວາມເປັນໄປວ່າໂຄງການຈະມີຜົນ ກະທົບຕໍ່ພື້ນທີ່ໂຄງການບໍ່?	(a) N	(a) ການສຶກສາບໍລິເວນນີ້ແມ່ນສ່ວນຫນຶ່ງຂອງປ່າສະຫງວນດົງ ໂພສີ, ການຈັດປະເພດເຂົ້າໄປໃນບໍລິເວນແຂວງປ້ອງກັນຂອງ ແຂວງວຽງຈັນນະຄອນຫຼວງ. ໃນກອງປະຊຸມຫ້ອງການໄດ້ຈັດ ຂຶ້ນໃນເດືອນເມສາ 5, 1995, ໄດ້ມີການຕັດສິນໃຈທີ່ວ່າໃນ ສ່ວນພາກຕາເວັນອອກຂອງ Dongphosy ປ່າສະຫງວນຈະ ໄດ້ຮັບການນຳໃຊ້ສໍາລັບໂຄງການທາງລົດໄຟໃນອະນາຄົດ, ແລະການປະຕິບັດໂຄງການທັງໝົດຈະໄດ້ຮັບການຊີ້ນຳໂດຍ MPWT (069 / MPWT).
	(2) ລະບົບ ນິເວດ	(a) ຜູ້ໃດສະຖານທີ່ ຂອງຂອງໂຄງການ ລວມເອົາປ່າໄມ້ ເດີກດຳບັນ, ປ່າຝົນເຂດຮ້ອນ, ບ່ອນຢູ່ອາໄສທີ່ມີຄຸນຄ່າ ນິເວດວິທະ (ຕົວຢ່າງ, ກ່ຽວກັບປ່າ, ໂຄງກາງ, ຫຼືພຽງ tidal)? (b) ໃນສະຖານທີ່ຂອງຂອງໂຄງການບໍ່ລວມເອົາການປ້ອງ ກັນທີ່ຢູ່ອາໄສຂອງຊະນິດພັນທີ່ໃກ້ຈະສູນທຳກຳນົດໂດຍ ກົດໝາຍຂອງປະເທດຫຼືສັນຍາສາກົນແລະ ສັນຍາສັນຍາ? (c) ຖ້າຫາກວ່າຜົນກະທົບທີ່ສຳຄັນລະບົບນິເວດໄດ້ຖືກ ຄາດວ່າຈະມີການປົກປ້ອງຢ່າງພຽງພໍ ມາດຕະການປະຕິບັດເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບໃນລະບົບ ນິເວດ? (d) ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ວ່າຈຳນວນຂອງນ້ຳ (ຕົວຢ່າງ: ນ້ຳ ເທິງຫນ້າດິນ, ໃຕ້ດິນ) ນຳໃຊ້ໂດຍໂຄງການຈະກົງກັນຂ້າມ ຜົນກະທົບຕໍ່ສະພາບແວດລ້ອມສັດນ້ຳເຊັ່ນ: ແມ່ນ້ຳໄດ້? ມີ ມາດຕະການພຽງພໍການປະຕິບັດເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບ ໃນສະພາບແວດລ້ອມນ້ຳ, ເຊັ່ນ: ອົງການຈັດຕັ້ງນ້ຳ?	(a) N (b) N (c) N (d) N	(a) ປ່າໄມ້ທີ່ຍັງເຫຼືອແມ່ນປ່າ (b) ມີຊະນິດມັນ Faunal / ດອກໄມ້ທີ່ຫາຍາກແລະ / ຫລື ຄວາມສຳຄັນຢູ່. (c) ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງນີ້. (d) ການສະກັດເອົາຂອງຈຳນວນຂະໜາດໃຫຍ່ຂອງນ້ຳບໍ່ເກີດ ຂຶ້ນພາຍໃນອົງການໄຈກຳການສຶກສາໄດ້ຮັບທຶນຈາກການ ສະເໜີ VLP.
	(3) ພະລັງງານ ທາງນ້ຳ	(a) ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ວ່າການປ່ຽນແປງອຸຕຸ້ນເນື້ອມາ ຈາກໂຄງການກົງກັນຂ້າມຈະມີຜົນກະທົບດ້ານນ້ຳແລະດິນ ກະແສໄດ້?	(a) Y	(a) ຈຳນວນເງິນທີ່ສະເພາະໃດຫນຶ່ງຂອງເຂດພື້ນທີ່ປ່າໄມ້ຈະ ໄດ້ຮັບການເກັບກູ້, ສະນັ້ນວ່າມັນແມ່ນຄາດວ່າຈະມີການ ປ່ຽນແປງໃນສະພາບອຸທິກກະສາດພາຍໃນປະເທດ
	(4) ພູມ ສັນຖານ ແລະ ພູມມີປະເທດ	(a) ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ໂຄງການຈະເຮັດໃຫ້ເກີດການ ປ່ຽນແປງຂະໜາດໃຫຍ່ຂອງຄຸນນະສົມບັດພູມມີປະເທດ ແລະໂຄງສ້າງແຮ່ໃນສະຖານທີ່ຂອງຂອງໂຄງການແລະເຂດ ອ້ອມຂ້າງໄດ້?	(a) Y	(a) ຈຳນວນເງິນຂະໜາດໃຫຍ່ຂອງການເຮັດວຽກທີ່ດິນຈະ ໄດ້ຮັບການດຳເນີນການ, ດັ່ງນັ້ນວ່າມັນແມ່ນຄາດວ່າຈະມີການ ປ່ຽນແປງໃນສະພາບພູມມີປະເທດໃນທ້ອງຖິ່ນ.
4. ສິ່ງແວດລ້ອມທາງດ້ານສັງຄົມ	(1) ການ ຍົກຍ້າຍ	(a) ການຍົກຍ້າຍບໍ່ໄດ້ຕັ້ງໃຈທີ່ເກີດຈາກການປະຕິບັດໂຄງ ການແມ່ນຫຍັງ? ຖ້າຫາກວ່າຍົກຍ້າຍຈັດສັນບໍ່ໄດ້ຕັ້ງໃຈແມ່ນ ເກີດມາຈາກ, ຄວາມພະຍາຍາມທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ຫຼຸດຜ່ອນຜົນ ກະທົບທີ່ເກີດຈາກການຍົກຍ້າຍຈັດສັນໄດ້? (b) ນິຕິຄຳອະທິບາຍທີ່ພຽງພໍກ່ຽວກັບການຍົກຍ້າຍແລະ ການຊົດເຊີຍໃຫ້ແກ່ບຸກຄົນທີ່ຖືກກະທົບກ່ອນທີ່ຈະຍົກຍ້າຍ ຈັດສັນ? (c) ແມ່ນແຜນຍົກຍ້າຍຈັດສັນ, ລວມທັງການຊົດເຊີຍທີ່ ເໝາະສົມ, ພື້ນຟູການດຳລົງຊີວິດແລະມາດຕະຖານການ ພັດທະນາດຳລົງຊີວິດໂດຍອີງໃສ່ການສຶກສາເສດຖະກິດກ່ຽວ ກັບການຍົກຍ້າຍຈັດສັນ? (d) ແມ່ນການຊົດເຊີຍຈ່າຍເງິນກ່ອນທີ່ຈະຍົກຍ້າຍຈັດສັນ ໄດ້? (e) ແມ່ນນະໂຍບາຍການຍົກຍ້າຍຈັດສັນເປັນເອກະສານ? (f) ມີແຜນການຍົກຍ້າຍຈັດສັນໄດ້ຈ່າຍເອົາໃຈໃສ່ໂດຍສະ ເພາະກັບກຸ່ມມີຄວາມສ່ຽງຫຼືບຸກຄົນທີ່, ລວມທັງແມ່ຍິງ,	(a) Y (b) Y (c) Y (d) Y (e) Y (f) Y (g) Y (h) Y (i) Y (j) Y	(a) ທີ່ດິນເພີ່ມເຕີມ)ພື້ນທີ່ເປັນ 9 ເຮັກຕາ(ຄາດວ່າຈະໄດ້ຮັບ ການກໍ່ສ້າງເປັນ VLP ພື້ນທີ່ຂະຫຍາຍ)ປະຈຸບັນ 24 ຄອບຄົວແລະ /ຫຼື 99 ຊາວທີ່ມີຢູ່). ຂະບວນການທີ່ບໍ່ເອົາມາ ໃຫມ່ຈະໄດ້ຮັບການກຳນົດໄວ້ສໍາລັບການນັບລິການສິ່ງເສີມ VLP. (b) ການອະທິບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແລະຂໍ້ມູນຂ່າວສານສະໜອງ ໃຫ້ໂດຍຜ່ານການເປີດເຜີຍ STM ແລະຂໍ້ມູນຂ່າວສານ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຄວາມຈຳເປັນຂອງຄຳອະທິບາຍເພີ່ມເຕີມແມ່ນ ເພື່ອປຶກສາຫາລືກັບ DoNRE. (c) ແຜນຍົກຍ້າຍຈັດສັນທີ່ເປັນທາງການຈະໄດ້ຮັບການ ພັດທະນາໂດຍ MPWT ພາຍໃຕ້ທິດທາງຂອງ DoNRE ອີງ ຕາມແຜນການຈັດ VLP ສຸດທ້າຍ. (d) ການຈ່າຍເງິນແມ່ນການທີ່ຈະເຮັດກ່ອນທີ່ຈະຍົກຍ້າຍຈັດ ສັນ. (e) ນະໂຍບາຍຍົກຍ້າຍຈັດສັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແມ່ນໄດ້ຮັບການ ເອກະສານ.

	ລາຍການສິ່ງແວດລ້ອມ	ລາຍການກວດສອບຫຼັກ	Yes: Y No: N	ການຍືນຍັນໃນການພິຈາລະນາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ
		ເດັກນ້ອຍ, ຜູ້ສູງອາຍຸ, ປະຊາຊົນລຸ່ມເສັ້ນຄວາມທຸກຍາກ, ຊົນເຜົ່າສ່ວນນ້ອຍແລະປະຊາຊົນຊົນເຜົ່າພື້ນເມືອງ? (g) ມີສັນຍາກັບບຸກຄົນທີ່ຖືກກະທົບທີ່ໄດ້ຮັບກ່ອນທີ່ຈະຍົກຍ້າຍຈັດສັນ? (h) ນີ້ຄືການຈັດຕັ້ງສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນເພື່ອປະຕິບັດການຍົກຍ້າຍ? ມີຄວາມສາມາດແລະງົບປະມານປະກັນການປະຕິບັດແຜນການດັ່ງກ່າວ? (i) ນີ້ຄືແຜນການພັດທະນາເພື່ອຕິດຕາມກວດກາຜົນກະທົບຂອງການຍົກຍ້າຍຈັດສັນໄດ້? (j) ເປັນຜູ້ຈັດການຂອງການຮ້ອງທຸກພິຈາລະນາ?		(f) ການພິຈາລະນາສັງຄົມທີ່ສົມບູນແບບການແກ້ໄຂບັນຫານີ້ແມ່ນໄດ້ຮັບການພັດທະນາ. (g) ສັນຍາແມ່ນຈະໄດ້ເຮັດກ່ອນທີ່ຈະຍົກຍ້າຍຈັດສັນ. (h) ຂອບອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ສົມບູນແບບແມ່ນໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ. (i) ທີ່ສົມບູນແບບແຜນການຕິດຕາມກວດກາແມ່ນໄດ້ຮັບການພັດທະນາ .. (j) GRM ແມ່ນໄດ້ຮັບການພັດທະນາ.
	(2) ທີ່ຢູ່ອາໄສແລະ ການດຳລົງຊີວິດ	(a) ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ວ່າໂຄງການດັ່ງກົງກັນຂ້າມຈະມີຜົນຕໍ່ສະພາບການດຳລົງຊີວິດຂອງໃສ? ມີມາດຕະການພຽງພໍພິຈາລະນາເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບ, ຖ້າຫາກວ່າມີຄວາມຈຳເປັນ?	(a) Y	(a) ESMMP (ສິ່ງແວດລ້ອມແລະການຕິດຕາມສັງຄົມແລະແຜນການຄຸ້ມຄອງ) ການແກ້ໄຂບັນຫານີ້ແມ່ນຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາ.
	(3) ມໍລະດົກໂລກ	(a) ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ວ່າໂຄງການຈະເປັນການທຳລາຍສະຖານທີ່ມໍລະດົກທ້ອງຖິ່ນບູຮານຄະດີ, ປະຫວັດສາດ, ວັດທະນະທຳແລະສາສະໜາ? ມີມາດຕະການພຽງພໍພິຈາລະນາການປົກປັກຮັກສາສະຖານທີ່ເຫຼົ່ານີ້ຢູ່ໃນສອດຄ່ອງກັບລະບຽບກົດໝາຍຂອງປະເທດ?	(a) N	(a)ບໍ່ມີສະຖານທີ່ມໍລະດົກທ້ອງຖິ່ນບູຮານຄະດີ, ປະຫວັດສາດ, ວັດທະນະທຳແລະສາສະໜາທີ່ມີຢູ່.
	(4) ພູມສັນຖານປະເທດ	(a) ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ວ່າໂຄງການດັ່ງກົງກັນຂ້າມຈະມີຜົນກະທົບພູມສັນຖານໃນທ້ອງຖິ່ນໄດ້? ແມ່ນມາດຕະການທີ່ຈຳເປັນໄດ້ແນວໃດ? (b) ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່ແລະ / ຫຼືອາຄານສູງ verticalized ເຊັ່ນ: ສະຖານທີ່ພັກກົງກັນຂ້າມຈະມີຜົນກະທົບພູມສັນຖານໃນທ້ອງຖິ່ນໄດ້?	(a) N (b) N	(a) ບໍ່ມີພູມສັນຖານທີ່ສຳຄັນທີ່ຈະຮັກສາໄວ້ຢູ່ທົ່ວເຂດພື້ນທີ່ການສຶກສາ. (b) ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງນີ້.
	(5) ຊົນເຜົ່າແລະ ຄົນພື້ນເມືອງ	(a) ຜູ້ໃດໂຄງການປະຕິບັດຕາມລະບຽບກົດໝາຍຂອງປະເທດສຳລັບການສິດທິຂອງຊົນເຜົ່າສ່ວນນ້ອຍແລະປະຊາຊົນຊົນເຜົ່າພື້ນເມືອງ? (b)ກຳລັງພິຈາລະນາໃຫ້ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ວັດທະນະທຳ ແລະວິຖີຊີວິດຂອງຊົນເຜົ່າສ່ວນນ້ອຍແລະປະຊາຊົນຊົນເຜົ່າພື້ນເມືອງ?	(a) ບໍ່ມີຄຳຕອບ (b) ບໍ່ມີຄຳຕອບ	(a) ບໍ່ມີຊຸມຊົນກຸ່ມນ້ອຍຢູ່. (b) ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງນີ້.
	(6) ສິ່ງແວດລ້ອມຂອງການເຮັດວຽກ	(a) ການກະທຳທ້ອງຖິ່ນກ່ຽວກັບສະພາບແວດລ້ອມການເຮັດວຽກທີ່ສອດຄ່ອງກັບໄລຍະການປະຕິບັດຂອງໂຄງການນີ້ແມ່ນຫຍັງ? (b) ນີ້ຄືຄວາມປອດໄພຂອງສະຕິແຜນການສຳລັບປະຊາຊົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງໂຄງການນີ້? ສຳລັບການຍົກຕົວຢ່າງ, ແມ່ນການຕິດຕັ້ງຂອງສະຖານທີ່ແລະການຈັດການຂອງສານເປັນອັນຕະລາຍສຳລັບການປ້ອງກັນອຸປະຕິເຫດດ້ານຄວາມປອດໄພພິຈາລະນາ? (c) ແມ່ນການອອກແບບແຜນການສຸຂະພິບານທີ່ປອດໄພແລະການຝຶກອົບຮົມດ້ານຄວາມປອດໄພສຳລັບກຳມະກອນລວມທັງຄວາມປອດໄພຂອງຖະໜົນຫົນທາງແລະສຸຂະພາບສາທາລະນະປະຕິບັດສຳລັບປະຊາຊົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງໂຄງການນີ້? (d) ແມ່ນມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມການປະຕິບັດສຳລັບພະນັກງານຄວາມປອດໄພທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໂຄງການນີ້ສະນັ້ນເປັນທີ່ຈະບໍ່ລະເມີດຄວາມປອດໄພຂອງບຸກຄະລາກອນແລະຊາວງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ?	(a) Y (b) Y (c) Y (d) Y	(a) ESMMP ເນັ້ນໃສ່ບັນຫາດັ່ງກ່າວນີ້ເພື່ອທີ່ຈະພັດທະນາ. (b) ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງນີ້. (c) ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງນີ້. (d) ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງນີ້.
5. ອື່ນໆ	(1) ຜົນກະທົບໃນຊ່ວງລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງ	(a) ແມ່ນມາດຕະການພຽງພໍພິຈາລະນາເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບໃນເວລາທີ່ມີການກໍ່ສ້າງ (ຕົວຢ່າງ, ສຽງດັງ, ການສັ່ນສະເທືອນ, ນ້ຳຂຸ້ນ (turbid), ຂີ້ຝຸນ, ທາດອາຍ, ແລະສິ່ງເສດເຫຼືອ)ບໍ່?	(a) Y (b) Y (c) Y	(a) ESMMP ເນັ້ນໃສ່ບັນຫາດັ່ງກ່າວນີ້ເພື່ອທີ່ຈະພັດທະນາ. (b) ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງນີ້. (c) ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງນີ້.

	ລາຍການສິ່ງແວດລ້ອມ	ລາຍການກວດສອບຫຼັກ	Yes: Y No: N	ການຍືນຍັນໃນການພິຈາລະນາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ
		(b) ຖ້າຫາກວ່າກິດຈະກຳການກໍ່ສ້າງກະທົບຕໍ່ສະພາບແວດລ້ອມທຳມະຊາດ (ລະບົບນິເວດ), ແມ່ນມາດຕະການພຽງພໍພິຈາລະນາເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບ? (c) ຖ້າຫາກວ່າກິດຈະກຳການກໍ່ສ້າງກະທົບຕໍ່ສະພາບແວດລ້ອມດ້ານສັງຄົມ, ແມ່ນມາດຕະການ ພຽງພໍທີ່ໄດ້ຖືກພິຈາລະນາ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບ?		
	(2) ການຕິດຕາມ	(a) ຜູ້ໃດເປັນຜູ້ສະເໜີໂຄງການ ພັດທະນາ ແລະ ປະຕິບັດໂຄງການຕິດຕາມກວດກາສໍາລັບລາຍການສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ຖືກພິຈາລະນາທີ່ມີທ່າແຮງທີ່ມີຜົນກະທົບທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນບໍ່? (b) ລາຍການ, ວິທີການແລະການດໍາເນີນງານປະຈຳທີ່ລວມຢູ່ໃນໂຄງການຕິດຕາມກວດກາການຕັດສິນໃຫ້ມີຄວາມເໝາະສົມ? (c) ຜູ້ໃດເປັນຜູ້ສະເໜີສ້າງໂຄງຮ່າງ ການຕິດຕາມກວດກາ (ອົງການຈັດຕັ້ງ, ບຸກຄະລາກອນ, ອຸປະກອນແລະງົບປະມານ ທີ່ພຽງພໍເພື່ອສະໜັບສະໜູນການຕິດຕາມກວດກາ)ບໍ່? (d) ແມ່ນຄວາມຕ້ອງການລະບຽບການໃດຫນຶ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບລະບົບການລາຍງານການຕິດຕາມກຳນົດ ເຊັ່ນ: ຮູບແບບແລະ ການລາຍງານປະຈຳຈາກຜູ້ສະເໜີ ກັບອົງກອນວາງລະບຽບອອກມາໄດ້ບໍ່?	(a) Y (b) Y (c) Y (d) Y	(a) ESMMP ເນັ້ນໃສ່ບັນຫາດັ່ງກ່າວນີ້ເພື່ອທີ່ຈະພັດທະນາ. (b) ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງນີ້. (c) ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງນີ້. (d) ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງນີ້.
6. ຫມາຍເຫດ	ກະສານອ້າງອີງເພື່ອການກວດສອບຂອງຂະແໜງການອື່ນ	(a) ມີຄວາມຈຳເປັນ, ລາຍການລາຍການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອະທິບາຍໃນຖະໜົນຫົນທາງແລະທາງລົດໄຟກວດສອບຍັງຈະຕ້ອງໄດ້ກວດກາ (ຕົວຢ່າງ, ໂຄງການລວມທັງຖະໜົນຫົນທາງເຂົ້າຖືງສະຖານທີ່ກໍ່ສ້າງໂຄງລ່າງ). (b) ສໍາລັບໂຄງການ, ເຊັ່ນ: ການຕິດຕັ້ງສາຍສື່ສານ, ຫໍສາຍໄຟຟ້າແລະສາຍເຄເບິນ submarine, ທີ່ມີຄວາມຈຳເປັນ, ລາຍການລາຍການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອະທິບາຍໃນລະບົບໄຟຟ້າພະລັງງານເກຍແລະການແຜ່ກະຈາຍເສັ້ນ, ແລະນໍ້າມັນແລະອາຍແກັດທີ່ກວດສອບຍັງຈະຕ້ອງໄດ້ກວດກາຄືນ.	(a) ບໍ່ມີຄໍາຕອບ (b) ບໍ່ມີຄໍາຕອບ	(a) ຄວາມຈຳເປັນຂອງເອກະສານອ້າງອີງເພື່ອການກວດສອບຂອງຂະແໜງການອື່ນໆແມ່ນເພື່ອທີ່ຈະປຶກສາຫາລືຫຼັງຈາກແຜນໂຄງສ້າງ VLP ແມ່ນເປັນເທື່ອທ້າຍສຸດ (ໃນເດືອນກັນຍາ 2014). (b) ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງນີ້.
	ຫມາຍເຫດ: ໃນການນໍາໃຊ້ການກວດສອບສິ່ງແວດລ້ອມ	(a) ຖ້າຫາກມີຄວາມຈຳເປັນ, ຜົນກະທົບຕໍ່ການຂ້າມຊາຍແດນຫຼືບັນຫາໂລກຄວນຈະໄດ້ຮັບການຍືນຍັນ (ຕົວຢ່າງ, ໂຄງການລວມເຖິງປັດໄຈທີ່ອາດຈະເຮັດໃຫ້ເກີດບັນຫາ, ເຊັ່ນ: ການປັບປຸງສິ່ງເນົ່າເໝັນທີ່ຂ້າມຜ່ານຊາຍແດນ, ຜົນອາຊິດ, ການທຳລາຍຂອງຊັ້ນໂອໂຊນ, ຫຼືພາວະໂລກຮ້ອນ).	(a) N	(a) ຂ້ອນຂ້າງບໍ່ມີບັນຫາທີ່ເປັນທາງລົບໃນການຂ້າມຊາຍແດນໂດຍການປະຕິບັດໂຄງການ VLP ທີ່ໄດ້ຮັບທຶນຊ່ວຍເຫຼືອຈາກອົງການໂຈກ້າ.

ຫມາຍເຫດ: 1: ກ່ຽວກັບຄໍາວ່າ "ມາດຕະຖານຂອງ" ທີ່ໄດ້ກ່າວມາໃນຕາຕະລາງຂ້າງເທິງນັ້ນ, ໃນກໍລະນີທີ່ມາດຕະຖານດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມຢູ່ໃນປະເທດບ່ອນທີ່ເປັນເຄື່ອງໝາຍສໍາຄັນ ທີ່ໂຄງການຕັ້ງຢູ່ບ່ອນທີ່ແຕກຕ່າງຈາກມາດຕະຖານສາກົນ, ໄດ້ສ້າງການພິຈາລະນາສິ່ງແວດລ້ອມໃຫ້ເໝາະສົມ, ຖ້າຫາກວ່າຈຳເປັນ. ໃນກໍລະນີທີ່ລະບຽບການດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມພາຍໃນປະເທດແມ່ນຍັງຈະໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຢູ່ໃນບາງເຂດ, ການພິຈາລະນາຄວນຈະຕ້ອງໄດ້ເຮັດໂດຍອີງໃສ່ການປຽບທຽບດ້ວຍມາດຕະຖານທີ່ເໝາະສົມຂອງບັນດາປະເທດອື່ນໆ)ລວມເຖິງປະສົບການຂອງປະເທດຍີ່ປຸ່ນ).

2: ລາຍການກວດສອບສິ່ງແວດລ້ອມສະໜອງລາຍການສິ່ງແວດລ້ອມທົ່ວໄປ ທີ່ຈະໄດ້ຖືກກວດກາຄືນ. ມັນອາດມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະເພີ່ມຫຼືລົບລາຍການທີ່ຈະນຳເຂົ້າໄປ ລວມເຖິງຄຸນລັກສະນະຂອງໂຄງການ ແລະ ໂດຍສະເພາະສະຖານະການຂອງປະເທດແລະທ້ອງຖິ່ນທີ່ມັນຕັ້ງຢູ່.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານການສຶກສາອົງການ JICA.

9.3.4 ຂອບເຂດເບື້ອງຕົ້ນດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມກຳຫນົດ

ຕາຕະລາງ 9.6 ສັງລວມຜົນໄດ້ຮັບການກຳຫນົດຂອບເຂດສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນຂອງການສະເໜີ VLP ໂຄງການ.

ຕາຕະລາງ 9.6 ກຳໜົດຂອບເຂດສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນ

ປັດໃຈທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ		ໄລຍະ			ຄໍາແນະນຳ
		ກ່ອນການກໍ່ສ້າງ	ການກໍ່ສ້າງ	ການປະຕິບັດການ	
ສະພາບແວດລ້ອມທາງດ້ານສັງຄົມ ແລະ ວັດທະນະທຳ (Socio-Cultural Environment)					
1	ການຈັດສັນທີ່ບໍ່ໄດ້ສະໝັກໃຈ	B	D	D	ອີງຕາມບົດລາຍງານການສຶກສາຂອງອົງການ JICA VLP ປີ 2011 , Dor, ກະຊວງ ຍທຂ (MPWT) ໄດ້ເລີ່ມແລ້ວໃນການເຈລະຈາທີ່ດິນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງສໍາລັບທັງໝົດໂຄງການ VLP ພາຍໃຕ້ທິດທາງຂອງການ DoNRE. ການສະເໜີ ໂຄງການ VLP ຕ້ອງການພື້ນທີ່ດິນເພີ່ມເຕີມຈາກທັງຫມົດ 9 ເຮັກຕາເປັນເຂດພື້ນທີ່ຂະຫຍາຍຕົວຂອງໂຄງການ VLP (ຫມາຍເຫດ: ປະຈຸບັນ 24 ຄອບຄົວແລະ /ຫຼື ດັ່ງນັ້ນ 99 ຜູ້ຢູ່ອາໄສ ໄດ້ອາໄສຢູ່). ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຂອງຂົງເຂດຂະຫຍາຍປະຈຸບັນນີ້ຖືກຈັດເປັນດິນເອກະຊົນໃນການເນັດກະສິກໍາ ແລະ ການເຈລະຈານໍາໃຊ້ດິນເພີ່ມແມ່ນມີຄວາມຕ້ອງການສໍາລັບການດໍາເນີນງານໂຄງການ VLP ທີ່ໄດ້ສະເໜີ.
2	ວຽກງານທາງດ້ານ ເສດຖະກິດ ແລະ ການຕະຫຼາດ ພາຍໃນປະເທດ	B	D	D	ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວກ່ອນຫນ້ານັ້ນ, ການເຈລະຈານໍາໃຊ້ທີ່ດິນເພີ່ມແມ່ນມີຄວາມຕ້ອງການທີ່ຈະໄດ້ທີ່ດິນສໍາລັບເຂດພື້ນທີ່ຂະຫຍາຍໂຄງການ. ຖ້າຫາກວ່າເຈົ້າຂອງທີ່ດິນຮ້ອງຂໍໃຫ້ມີຂະບວນການດໍາເນີນທີ່ດິນສໍາລັບການແບ່ງປັນ, ມັນເປັນສິ່ງຈໍາເປັນເພື່ອກະກຽມການຊົດເຊີຍໃນການຍົກຍ້າຍພ້ອມກັນກັບການປັບປຸງການດໍາລົງຊີວິດຂອງປະຊາຊົນ.
3	ນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ການນໍາໃຊ້ແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນພາຍໃນປະເທດ	D	D	D	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ
4	ສະຖາບັນທາງດ້ານສັງຄົມ	D	D	D	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ
5	ການບໍລິການ ແລະ ໂຄງສ້າງພື້ນຖານທີ່ມີຢູ່	D	D	D	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ
6	ກຸ່ມຄົນຊົນເຜົ່າ ແລະ ຊັ້ນຄົນທີ່ທຸກຍາກ	D	D	D	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ
7	ບໍ່ໄດ້ມີການແຈກຢາຍຜົນປະໂຫຍດແລະຄວາມເສຍຫາຍ	D	D	D	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ
8	ມໍລະດົກທາງດ້ານວັດທະນະທຳ	D	D	D	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ
9	ຄວາມຂັດແຍ່ງພາຍໃນທາງດ້ານຜົນປະໂຫຍດ	D	D	D	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ
10	ການນໍາໃຊ້ນໍ້າ ຫຼື ສິດໃນການນໍາໃຊ້ນໍ້າ	D	D	D	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ
11	ສຸຂະອານາໄມ	D	B	C	ການປ່ຽນແປງພູມິປະເທດຂະຫນາດໃຫຍ່ທີ່ຄາດວ່າຈະເກີດຂຶ້ນໃນໄລຍະທີ່ມີການກໍ່ສ້າງແລະການດໍາເນີນງານ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄວາມສ່ຽງຂອງການເກີດນໍ້າຖ້ວມຂັງພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນເນື່ອງຈາກຄວາມຮ້າຍແຮງໂລກໃນສະພາບການດໍາເນີນງານພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນແລະການລະບາດຂອງພະຍາດທີ່ເກີດຈາກນໍ້າ ແລະ ແມງໄມ້ເຊັ່ນ: ພະຍາດໄຂ້ເລືອດອອກກໍ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ.
12	ພະຍາດຕິດຕໍ່ ເຊັ່ນ: ເຮັດໄອວີ ແລະ ເອດສ	D	B	C	ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວກ່ອນຫນ້ານັ້ນ, ຄວາມສ່ຽງຂອງການລະບາດຂອງພະຍາດທີ່ເກີດມານໍ້າ ຫຼື ເກີດມານໍ້າແມງໄມ້ເຊັ່ນ: ໄຂ້ເລືອດອອກຫລືໄຂ້ຍຸງຈະເພີ່ມຂຶ້ນ.
ສິ່ງແວດລ້ອມທາງສາລິຍະວິທະຍາ ແລະ ຊີວະພາບ (Bio-Physical Environment)					
13	ພູມິປະເທດ	D	B	B	ເນື່ອງຈາກມູນດິນ (Earthwork), ການປ່ຽນແປງພູມິປະເທດຂະຫນາດໃຫຍ່ທີ່ຄາດວ່າຈະເກີດຂຶ້ນໃນລະຫວ່າງໄລຍການກໍ່ສ້າງຂອງໂຄງການ.

ປັດໃຈທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ		ໄລຍະ			ຄໍາແນະນຳ
		ກ່ອນການກໍ່ສ້າງ	ການກໍ່ສ້າງ	ການປະຕິບັດການ	
14	ນ້ຳໃຕ້ດິນ	D	B	B	ການເຊື່ອມໂຊມຂອງຄຸນນະພາບນ້ຳໂລກໃນຊ່ວງໄລຍະເວລາການກໍ່ສ້າງ. ການກະທົບຕໍ່ການໄຫຼຂອງນ້ຳໃຕ້ດິນຢູ່ໃນພາກພື້ນເນື່ອງຈາກມູນດິນ (Earthwork).
15	ການເຊາະຂອງດິນ	D	B	B	ເນື່ອງຈາກມູນດິນ, ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເຊາະເຈື່ອນຂອງດິນແລະ /ຫຼືດິນເຈື່ອນທີ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນໃນໄລຍະການກໍ່ສ້າງແລະການດຳເນີນງານ.
16	ອຸທິກວິທະຍາ	D	B	B	ເນື່ອງຈາກຂີ້ເຫຍື້ອຂະຫນາດໃຫຍ່ຂອງໜອງ ແລະ /ຫຼືເຂດທົ່ງພຽງແລະການໂຍກຍ້າຍຂອງພືດອັນເນື່ອງມາຈາກໜ້າດິນເໜືອຈາກມູນດິນ, ຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການຢຸດສະກຸ້ງການໄຫຼນ້ຳທີ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ.
17	ລະບົບນິເວດ	D	D	D	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ
18	ພືດ/ສັດ ແລະ ຊີວະນານາພັນ	D	D	D	ບໍ່ມີພືດ / ສັດທີ່ສໍາຄັນທີ່ເກີດຂຶ້ນ.
19	ອຸຕຸນິຍົມວິທະຍາ	D	B	C	ເນື່ອງຈາກການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບພູມິປະເທດແລະອຸທິກກະສາດພາຍໃນປະເທດທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ, ຄວາມສ່ຽງຂອງການປ່ຽນແປງອຸຕຸນິຍົມພາຍໃນປະເທດຈະເພີ່ມຂຶ້ນ.
20	ພູມມິປະເທດ	D	D	D	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ
21	ຄໍາເຕືອນຂອງໂລກ	D	B	C	ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງໂລກໃນການປ່ອຍອາຍພິດ CO ² ຢູ່ພາກພື້ນເນື່ອງຈາກການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງໂລກໃນປະລິມານການຈາລະຈອນພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ການນໍາໃຊ້ຂອງຈໍານວນຂອງປຸນຂາວ (mortar) ຄາດວ່າຈະເກີດຂຶ້ນແນ່ນອນໃນຊ່ວງໄລຍະໂຄງການທີ່ມີການກໍ່ສ້າງ.
ມົນລະພິດ					
22	ຄຸນນະພາບທາງອາກາດ	D	B	B	ການເຊື່ອມໂຊມຂອງໂລກຂອງຄຸນນະພາບທາງອາກາດຕາມແຄມທາງອື່ນເນື່ອງມາຈາກການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງໂລກຂອງປະລິມານການຈາລະຈອນພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນຄາດວ່າຈະເກີດຂຶ້ນຢ່າງແນ່ນອນ.
23	ຄຸນນະພາບທາງນ້ຳ	D	B	C	ຄວາມສ່ຽງຂອງການເຊື່ອມໂຊມຄຸນນະພາບນ້ຳຂອງໂລກໃນບັນດາສາຂານ້ຳທີ່ໃກ້ຄຽງແລະ /ຫຼືນ້ຳສ້າງຈະເພີ່ມຂຶ້ນໃນຊ່ວງໄລຍະທີ່ມີການກໍ່ສ້າງໂຄງການ.
24	ການປົນເປື້ອນຂອງດິນ	D	B	B	ຄວາມສ່ຽງໃນການປົນເປື້ອນຂອງດິນເນື່ອງຈາກອຸບັດຕິເຫດການຮົ່ວຂອງສານເຄມີຈະເພີ່ມຂຶ້ນໃນຊ່ວງໄລຍະທີ່ມີການກໍ່ສ້າງແລະການດຳເນີນງານ
25	ສິ່ງເສດເຫຼືອ	D	B	B	ຈໍານວນສິ່ງເຫຼົ້າເສຍຂອງການກໍ່ສ້າງຄາດວ່າຈະເກີດຂຶ້ນແນ່ນອນ. ຈໍານວນຂອງການເກັບດິນ ແມ່ນໄດ້ຮັບການຫຼຸດລົງດ້ວຍຄວາມດຸ່ນດ່ຽງມູນດິນທີ່ເໝາະ.
26	ສຽງດັງ / ການສັ່ນສະເທືອນ	D	B	B	ການເຊື່ອມໂຊມຂອງສຽງດັງຕາມແຄມທາງ / ສະພາບການສັ່ນສະເທືອນຂອງໂລກ ອັນເນື່ອງມາຈາກການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງໂລກໃນປະລິມານການຈາລະຈອນພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນທີ່ຄາດວ່າຈະເກີດຂຶ້ນ.
27	ການຢຸດລົງຂອງດິນ	D	D	D	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ
28	ກິນເຫັນ	D	B	C	ຄວາມສ່ຽງໃນກິນເຫັນ (ຕົວຢ່າງ: ມີກິນທີ່ຍ່ອຍສະຫຼາຍໄດ້) ອັນເນື່ອງມາຈາກສິ່ງເກີດຂຶ້ນທີ່ບໍ່ຄາດຄິດຂອງນ້ຳຖ້ວມທີ່ຂັງໄວ້ຢູ່ໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ /ຫຼື ລົດປະລິມານການໄຫຼອອກຂອງກິນ ທີ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນໃນໄລຍະມີການກໍ່ສ້າງແລະ ໄລຍະການດຳເນີນງານ
29	ຕະກອນ / ເບັນໂທ	D	D	D	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ
30	ອຸບັດຕິເຫດ	D	B	C	ຄວາມສ່ຽງຂອງປະຕິເຫດທາງດ້ານການຈະລາຈອນແລະ ການຈາລະຈອນທີ່ຕິດຂັດພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນເນື່ອງຈາກການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະລິມານການຈາລະຈອນໃນທ້ອງຖິ່ນ, ສິ່ງທີ່ກ່າວມາກ່ອນໜ້ານີ້ແມ່ນມັນຈະເພີ່ມຂຶ້ນ.

ໝາຍເຫດ: A - ສໍາຄັນ, B - ປານກາງ, C - ບໍ່ຮູ້, D - ສໍາຄັນນ້ອຍ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມງານການສຶກສາຂອງອົງການ JICA.

9.4 ໜ້າທີ່ໃນການພັດທະນາຂອງການສຶກສາດ້ານສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່

9.4.1 ພາກສະເໜີ

ພາຍໃນໄດ້ສະເໜີ VLP ໂຄງການ, ມັນເປັນສິ່ງສຳຄັນທີ່ຈະໄດ້ຮັບ ECC, ອີງຕາມການທັງສອງແນວທາງແລະລະບຽບການ EIA ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງສປປ ລາວ (ເບິ່ງພາກທີ 9.1 ສຳລັບລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມຂອງລະຫັດສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ສຳຄັນໃນສ .ປ .ປ .ລາວ) ອີງການໄຈກ້າ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວກ່ອນໜ້ານັ້ນ, ໃນຮ່າງບົດລາຍງານການປະເມີນ IEE ສຸດທ້າຍຂອງໂຄງການນີ້ສະເໜີ VLP ໂຄງການແມ່ນໄດ້ສົ່ງໃຫ້ DoNRE ໃນເດືອນທັນວາ 2014. ໃນທີ່ສຸດ, ການກວດກາ ECC ໄດ້ລິເລີ່ມແລະ ECC ໄດ້ຖືກຮັບຮອງໃນເດືອນກຸມພາປີ 2015. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ການປະເມີນ IEE ບົດລາຍງານຂັ້ນສຸດທ້າຍແມ່ນພົ້ນຈາກ MPWT ກັບ DoNRE .

ຫລັກໄປທາງໜຶ່ງຈາກນີ້ສະເໜີອີງການ JICA ໄດ້ຮັບທຶນຈາກໂຄງການ VLP, ກິດຈະກຳການກໍ່ສ້າງຂອງ CY ແລະການຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟທີ່ຢູ່ໃນຄວາມຄືບໜ້າ. ໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ, ຂະບວນການທີ່ດິນ, ໃຊ້ເວລາສຳລັບການສະຖານທີ່ VLP ທັງໝົດໄດ້ຮັບການເລີ່ມຕົ້ນແລ້ວອີງຕາມຊາຍແດນສະຖານທີ່ຂອງໄດ້, ວິເຄາະພາຍໃນ 2011 ການສຶກສາ VLP ອີງການ JICA ໄດ້ຮັບທຶນຈາກ, ແລະຫຼັງຈາກນັ້ນການກໍ່ສ້າງຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟແລະສະຖານທີ່ CY ໄດ້ລິເລີ່ມ. ເຈລະຈາຕໍ່ລອງຂອງຂະບວນການທີ່ບໍ່ເອົາຍັງມີການເຈລະຈາຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງແລະທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຫຼາຍຄົວເຮືອນແລະຫຼາຍເຈົ້າຂອງທີ່ດິນມີການສືບຕໍ່. ເວນຄືນທີ່ດິນສຳລັບການປະຕິບັດໂຄງການສຳເລັດຜົນເປັນໜຶ່ງໃນປະຕິບັດຂອງລັດຖະບານ, ແຕ່ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຍັງມີຈຳນວນໜຶ່ງທີ່ອາດຈະເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມລ່າຊ້າໃນການກຳນົດເວລາການປະຕິບັດໂຄງການທັງໝົດແມ່ນສັງເກດເຫັນ. ເພາະສະນັ້ນ, ມັນແມ່ນເປັນທາງການເພື່ອສະໜອງການສະໜັບສະໜູນດ້ານວິຊາການກ່ຽວຂ້ອງໂດຍການມອບຫມາຍເປັນຜູ້ຊ່ຽວຊານອີງການ JICA ໃນໄລຍະຍາວການຊີ້ນຳຂອງກິດຈະກຳຂະບວນການຍຶດຈ່ອງດິນທັງໝົດແລະຕອບຕິດຕາມກວດກາສຳລັບທີ່ຖືກກະທົບ.

ມີເຮືອນຫຼາຍແລະຄອບຄົວອາໄສຢູ່ໃນທີ່ດິນກະສິກຳທີ່ມີການສະເໜີສຳລັບເຂດພື້ນທີ່ຂະຫຍາຍ 9 ເຮັກຕາ, ມີ. ດັ່ງນັ້ນ, ຂະບວນການທີ່ດິນ, ໃຊ້ເວລາເພີ່ມເຕີມຄວນຈະໄດ້ຮັບການປະຕິບັດທັນທີ. ມີສອງບັນຫາທີ່ສຳຄັນທີ່ຈຳເປັນຈະໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂພາຍໃນພິຈາລະນາສິ່ງແວດລ້ອມແລະສັງຄົມ, ເພື່ອຈະໄດ້ປະຕິບັດພາຍໃນໂຄງການທີ່ສະເໜີນີ້, ຄື: (1) ການປະເມີນ IEE ບົດລາຍງານຂັ້ນສຸດທ້າຍແລະອະນຸມັດ ECC; ແລະ (2) ຂະບວນການປະເທດໃຊ້ເວລາແລະການສຶກສາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ (ຕົວຢ່າງ, ການກະກຽມຂອງການຊົດເຊີຍແລະຍົກຍ້າຍຈັດສັນ).

(1) ບົດລາຍງານ IEE ແລະ ການຮັບຮອງ

ມັນແມ່ນການທີ່ຈຳເປັນເພື່ອດຳເນີນການສຶກສາສິ່ງແວດລ້ອມແລະສັງຄົມທີ່ມີຄວາມຫມາຍໃນການສຶກສາການປະເມີນ IEE ຂອງໂຄງການນີ້ສະເໜີ VLP ໂຄງການສຳລັບຄຳຮ້ອງສະໝັກ ECC ສືບຜົນສຳເລັດ. ເພື່ອເຮັດສິ່ງນີ້, ມັນແມ່ນ imperative ເພື່ອພັດທະນາມີຄວາມຫມາຍ IEE TOR ໂດຍອີງໃສ່ຜົນໄດ້ຮັບສຸດທ້າຍໄດ້ສຶກສາວິສະວະກຳ (ຕົວຢ່າງ, ຮູບລັກ VLP, ກຳນົດເວລາກໍ່ສ້າງແລະອື່ນໆ (ເຊັ່ນດຽວກັນກັບຜົນໄດ້ຮັບເບື້ອງຕົ້ນການສຶກສາສິ່ງແວດລ້ອມ (ເບິ່ງພາກທີ 9.2 ສຳລັບຜົນໄດ້ຮັບເຫລົ່ານັ້ນ)

ໃນພາກນີ້, ພາລະບົດບາດຂອງການສຶກສາການປະເມີນ IEE ທີ່ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ສຳລັບຄຳຮ້ອງສະໝັກ ECC ໄດ້ອະທິບາຍ. ເຂດພື້ນທີ່ການສຶກສາການນີ້ສຶກສາການປະເມີນ IEE ໄດ້ກວມເອົາພື້ນທີ່ທັງສອງທາງອ້ອມໂດຍກົງແລະການທີ່ຈະໄດ້ຮັບອິດທິພົນຈາກການກິດຈະກຳການກໍ່ສ້າງແລະການດຳເນີນງານໃນການສະເໜີ ຂອງໂຄງການ VLP.

(2) ການກະກຽມໃນການນໍາໃຊ້ດິນ ແລະ

ໃນການສຶກສາການປະເມີນ IEE, ການຊົດເຊີຍທີ່ດິນການສຶກສາ, ໃຊ້ເວລາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເບື້ອງຕົ້ນຍິ່ງໄດ້ດໍາເນີນການແລະສິນຄ້າກະສິກໍາທີ່ເປັນທໍາແຮງໄດ້ສະຫຼຸບ. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ຈໍານວນຂອງການຊົດເຊີຍລາຄາທີ່ໄດ້ຄາດຄະເນໂດຍອີງໃສ່ສິນຄ້າຄົງຄັງສະຫຼຸບໄດ້. ລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມແມ່ນ summarized ໃນຕາ 9.4.4.

ການເຈລະຈາຢ່າງເປັນທາງການທີ່ດິນ, ເອົາລວມທັງການພັດທະນາຍົກຍ້າຍຈັດສັນຢ່າງເປັນທາງການເປັນຫນຶ່ງໃນປະຕິບັດ ຂອງ MPWT. ສໍາລັບໂຄງການ VLP, ຂະບວນການຢ່າງເປັນທາງການທີ່ດິນທີ່ໃຊ້ເວລາໄດ້ລິເລີ່ມພາຍໃຕ້ທິດທາງຂອງ DoNRE ຫຼັງຈາກການອະນຸມັດໂຄງການໃນບັນດາກະຊວງເຊັ່ນ: MPWT, MPI, ແລະ DoNRE. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ລາຍລະອຽດຂອງການຊົດເຊີຍ ສໍາລັບເນື້ອທີ່ດິນ, ໃຊ້ເວລາທີ່ໄດ້ຖືກກະກຽມຢ່າງເປັນທາງການ ໂດຍຜ່ານ ການສໍາຫຼວດພາກສະໜາມ.

9.4.2 ທິດທາງພື້ນຖານສໍາລັບໂຄງການການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ

ຕາຕະລາງ 9.7 ສັງລວມບັນດາທິດທາງພື້ນຖານຂອງບັນຫາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ, ປະເມີນຜົນເປັນ "A" ແລະ / ຫຼື "B" ໃນຜົນການກໍານົດຂອບເຂດສິ່ງແວດລ້ອມເບື້ອງຕົ້ນໃນການສະເໜີຂອງໂຄງການ VLP.

ຕາຕະລາງ 9.7 ທິດທາງພື້ນຖານສໍາລັບໂຄງການການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ

	ບັນຫາທາງສິ່ງແວດລ້ອມ	ນະໂຍບາຍການຈັດການ/ຫຼຸດຜ່ອນ
1	ການຈັດສັນ	ພາຍຫຼັງນໍາສະເໜີໂຄງການ ກໍ່ສ້າງລະບົບສາຍທັນສະໄໝວຽງຈັນ (VLP) ໄດ້ຮັບອະນຸມັດຈາກກະຊວງຕ່າງໆເຊັ່ນ: ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, ກະຊວງ/ສະຖາບັນຊັບພະຍາກອນທໍາມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ອື່ນໆ, ສໍາລັບຂະບວນການຊົດເຊີຍທີ່ດິນຄວນຈະເລີ່ມປະຕິບັດໃຫ້ບັນລຸຜົນສໍາເລັດຕາມປົດວິພາກໂຄງການກໍ່ສ້າງລະບົບສາຍທັນສະໄໝວຽງຈັນ (VLP) ໃນຂະນະດຽວກັນກໍ່ໄດ້ມີການປະສານງານຢ່າງໃກ້ຊິດກັບສະຖາບັນຊັບພະຍາກອນທໍາມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ
2	ເສດຖະກິດ ແລະ ຕະຫຼາດແຮງງານພາຍໃນ	ຄວາມເຂົ້າໃຈໃນແຜນການຊົດເຊີຍໂດຍກວມເອົາຊີວິດການເປັນຢູ່ຄວນຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາ
11	ທາງດ້ານສຸຂະອະນາໄມ	① ພັດທະນາລະບົບການຕິດຕາມ, ໂດຍສະເພາະ, ລະບົບການສໍາຫຼວດພື້ນທີ່ແບບລະອຽດ, ໃນຊ່ວງລະດູຝົນກໍ່ຄວນເຮັດໃຫ້ສໍາເລັດເນື່ອງຈາກອາດຈະເກີດໄພນໍ້າຖ້ວມໃນຊ່ວງຕົ້ນ. ② ລະບົບລະບາຍນໍ້າພາຍໃນຄວນອອກແບບໃຫ້ລະອຽດເພື່ອຫຼີກຫຼ່ຽງໄພນໍ້າຖ້ວມໃນໄລຍະຍາວ, ແຜນການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມດ້ານການກັນຍຸງຄວນຈະສ້າງໃຫ້ດີ. ③ ພັດທະນາແຜນໄລຍະການສໍາມະນາເພື່ອປ້ອງກັນພະຍາດໃຫ້ແກ່ກໍາມະກອນກໍ່ສ້າງ
12	ການຕິດເຊື້ພະຍາດ (ຕ.ຢ: ພະຍາດເອັດສີວີ/ເອສ)	
13	ແຜນຜັງພູມສັນຖານ	
14	ນໍ້າບາດານ	ອອກແບບສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທີ່ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຫຼື ແຜນຜັງຄວນຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາ, ໂດຍສະເພາະ, ຄວນເອົາໃຈໃສ່ລະບົບລະບາຍນໍ້າພາຍໃນເຊັ່ນດຽວກັນກັບລະບົບກໍາຈັດພືດເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບໃນການປ່ຽນແປງຄວາມສົມດູນທາງອຸທິກກະສາດພາຍໃນ. ① ລວມທັງລາຍລະອຽດໃນການປະຕິບັດໃນການສ້າງງານເພື່ອຮັບປະກັນຄຸນນະພາບຂອງການລາອອກຢູ່ເຂດກໍ່ສ້າງພ້ອມກັບການຕໍາໜິກ່ຽວກັບມາດຕະຖານຄຸນນະພາບຂອງນໍ້າ ② ນໍາໃຊ້ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ເໝາະສົມເຊັ່ນການຕິກຕະກອນຢູ່ອ່າງລະບາຍນໍ້າ ແລະ ຂອບເຂດປູກຫຍ້າໃນຊ່ວງຕົ້ນຂອງການກໍ່ສ້າງເພື່ອຮັບປະກັນດິນຈາກໜ້າວຽກການກຽມດິນ ③ ປະຕິບັດໂຄງສ້າງຄວບຄຸມຕະກອນໃນນໍ້າເພື່ອຕິດຕາມເປັນປົກກະຕິ ແລະ ບົວລະບັດໂດຍຜ່ານໄລຍະການກໍ່ສ້າງ
15	ການເຊື່ອມໂຊມຂອງດິນ	
16	ອຸທິກກະສາດ	
19	ອຸຕຸນິຍົມວິທະຍາ	
22	ຄຸນນະພາບອາກາດ	① ສ້າງແຜນການຕິດຕາມເປັນໄລຍະກ່ຽວກັບຄຸນນະພາບຂອງອາກາດຕາມຂ້າງທາງ (ຕ.ຢ: PM2.5, PM10, ໄນໂຕຼເຈັ້ນອອກໄຊ (NOx), ກາກບອນໄດອອກໄຊ (CO2) ໃນໄລຍະການສ້າງ ແລະ ຊ່ວງການປະຕິບັດງານ ② ສ້າງລາຍລະອຽດໃນການປະຕິບັດຂອງຜູ້ຮັບເໝົາທີ່ຈະຕິດຕາມເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ຄຸນນະພາບອາກາດໃນໄລຍະການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຊ່ວງການດໍາເນີນງານ. ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວຈະລວມທັງຄໍາໝັ້ນສັນຍາພ້ອມການບົວລະບັດຮັກສາອຸປະກອນຕ່າງໆເຊັ່ນ: ເຄື່ອງມືການປະຕິບັດງານ, ເຄື່ອງຄວບຄຸມຝຸ່ນ, ແລະ ອື່ນໆ

	ບັນຫາທາງສິ່ງແວດລ້ອມ	ນະໂຍບາຍການຈັດການ/ຫຼຸດຜ່ອນ
23	ຄຸນນະພາບນໍ້າ	① ນໍາໃຊ້ວິທີການຕ່າງໆເພື່ອຫຼີກຫຼ່ຽງການລະບາຍນໍ້າເສຍ ແລະ ໜອງນໍ້າພາຍໃນພ້ອມກັບນໍ້າ ແລະ ນໍ້າເສຍເຊິ່ງອາດຈະເຮັດໃຫ້ປະສົມກັບຄອນກຼີດ ແລະ ສານເຄມີອື່ນໆ. ② ສ້າງແຜນໄລຍະການຕິດຕາມຄຸນນະພາບນໍ້າ (ຕ.ຢ DO, BOD, COD, pH ແລະ ອື່ນໆ) ທັງໄລຍະການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຊ່ວງການດໍາເນີນ.
25	ສິ່ງເສດເຫຼືອ	① ກໍາໜົດວິທີປະຕິບັດຕໍ່ສິ່ງເສດເຫຼືອທີ່ເປັນຂອງແຫຼວ ແລະ ຂອງແຂງທີ່ເກີດຈາກການກໍ່ສ້າງ ເຊັ່ນ: ການເຜົາໄໝ້, ຖິ້ມດິນ, ຂະບວນກໍາຈັດສິ່ງເສດເຫຼືອ, ນໍາໃຊ້ວັດສະດຸຈາກສິ່ງເສດເຫຼືອ, ແລະ ອື່ນໆ. ② ນໍາໃຊ້ວິທີການຕ່າງໆເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນເນື້ອທີ່ໆຖືກລົບກວນໂດຍການສະສົມຂອງສິ່ງເສດເຫຼືອ. ③ ກໍາໜົດວິທີຮັບມືກັບລະບົບລະບາຍນໍ້າເສຍ, ຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ຂອງແຫຼວອື່ນໆ ແລະ ດິນທີ່ເສຍຈະກໍາຈັດຢູ່ເຂັດກໍ່ສ້າງ.
26	ສຽງເນືອງນັ້ນ /ການສັ່ນສະເທືອນ	① ປະຕິບັດວິທີການຕ່າງໆໃຫ້ເໝາະສົມເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການກໍ່ໃຫ້ເກີດສຽງເນືອງນັ້ນໂດຍຜ່ານໄລຍະຕ່າງໆຂອງການກໍ່ສ້າງເຊັ່ນ ການກໍາໜົດຊົ່ວໂມງປະຕິບັດງານ ແລະ ວັດແທກການຫຼຸດຜ່ອນສິ່ງຕ່າງໆທີ່ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້. ② ແຈ້ງຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງການທີ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດສຽງ ແລະ ສ້າງການລົບກວນຕໍ່ພື້ນທີ່ໂຄງການ, ໂດຍສະເພາະເຂດການກໍ່ສ້າງ ③ ສ້າງແຜນການຕິດຕາມແຕ່ລະໄລຍະຂອງການກໍ່ໃຫ້ເກີດສຽງເນືອງນັ້ນ/ສັ່ນສະເທືອນຕາມຂ້າງທາງ (ຕ.ຢ L_{eq} ແລະ L_{10}) ທັງໄລຍະການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຊ່ວງດໍາເນີນງານ
28	ກິນເຫັນ	① ປະຕິບັດການຈັດການລະບົບສິ່ງເສດເຫຼືອໃຫ້ເໝາະສົມທັງໄລຍະການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຊ່ວງດໍາເນີນງານ
30	ອຸປະຕິເຫດ	① ແຈ້ງວິທີການຮັບມືກັບຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງກ່ຽວກັບຮັກສາຄວາມປອດໄພ ແລະ ອຸປະກອນທີ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດອັນຕະລາຍ. ② ແຈ້ງວິທີການກໍາຈັດສິ່ງເສດເຫຼືອຈາກວັດສະດຸທີ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດອັນຕະລາຍເພື່ອຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມໃຫ້ປອດໄພ. ③ ແຈ້ງແຜນການປ້ອງ ແລະ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆທີ່ຕ້ານການກໍ່ໃຫ້ເກີດອຸປະຕິເຫດໃນເຂດການກໍ່ສ້າງໂດຍກໍາໜົດໃຫ້ຜູ້ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງຖືເອົາເປັນບຸລິມະສິດໃນໄລຍະການກໍ່ສ້າງ. ④ ສ້າງແຜນປະຕິບັດຕ່າງໆ ໃຫ້ກໍາມະກອນກໍ່ສ້າງເພື່ອຮັບມືກັບນໍ້າມັນ, ສານຫຼໍ່ລິ້ນ, ສານແຫຼວຕ່າງໆ ແລະ ສານເຄມີອັນຕະລາຍຕ່າງໆ. ⑤ ຂຽນລາຍການອຸປະກອນຕ່າງໆທີ່ກໍາມະກອນກໍ່ສ້າງຈະຕ້ອງໃຊ້ໃນກໍລະນີສຸກເສີນ. ⑥ ຈັດແຜນຝຶກອົບຮົມດ້ານຄວາມປອດໄພທາງສຸຂະພາບຂອງຄົນງານ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ການແຈ້ງເຕືອນຄວາມປອດໄພລ່ວງໜ້າ ແລະ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆທີ່ຈໍາເປັນຕໍ່ຄົນງານເພື່ອເອົາເປັນບຸລິມະສິດ ແລະ ເອົາໃຈໃສ່ຕໍ່ຄົນງານກໍ່ສ້າງ

ຂໍ້ມູນຈາກ: ທົມສໍາຫຼວດ JICA.

9.4.3 ບົດອ້າງອີງຂອງການສຶກສາຜົນກະທົບເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບສິ່ງແວດ (ສະບັບຮ່າງ)

ອີງຕາມຜົນເບື້ອງຕົ້ນຂອງຂອບເຂດທາງສິ່ງແວດລ້ອມ, ພັດທະນາຮ່າງບົດອ້າງອີງຂອງການສຶກສາຜົນກະທົບເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບສິ່ງແວດ. ໃນເບື້ອງຕົ້ນ, ການພັດທະນາບົດອ້າງອີງໄດ້ດໍາເນີນການສຶກສາກົດໝາຍຜົນກະທົບເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບສິ່ງແວດ/ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ/ຫຼື ລະບຽບການຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສິ່ງແວດລ້ອມໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ບົດແນະນໍາຂອງອົງການ JICA. ຕາຕະລາງ 9.8 ສັງລວມວຽກຫຼັກໆຂອງການສຶກສາຜົນກະທົບເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ມີຄວາມຈໍາເປັນຕໍ່ໂຄງການ VLP. ລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມຂອງບົດອ້າງອີງຄັດຕິດໄວ້ຢູ່ພາກພະນວກ F. ເນື້ອໃນຂອງບົດອ້າງອີງສະບັບຮ່າງກ່ຽວກັບການສຶກສາຜົນກະທົບເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບສິ່ງແວດລ້ອມໄດ້ຮັບການອະນຸມັດໂດຍຜ່ານການປຶກສາຫາລືກັບສະຖາບັນຊັບພະຍາກອນທໍາມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ໃນເດືອນ ພຶດສະພາ 2014 ເຊິ່ງມັນບຸລິມະສິດຕົ້ນຕໍຂອງການສຶກສາຜົນກະທົບເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບສິ່ງແວດລ້ອມຂອງໂຄງການ.

ຕາຕະລາງ 9.8 ໜ້າວຽກຫຼັກຂອງການສຶກສາການພິຈາລະນາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ

	ໜ້າວຽກຫຼັກທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດ
1	ລາຍລະອຽດຂໍ້ມູນເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບເງື່ອນໄຂຕ່າງໆທາງສິ່ງແວດລ້ອມ
2	ສໍາຫຼວດດ້ານສະພາບແວດລ້ອມຢູ່ພາກສະໜາມ
3	ສໍາຫຼວດດ້ານສັງຄົມ

	ໜ້າວຽກຫຼັກທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດ
4	ປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ
5	ການຫຼຸດຜ່ອນຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ
6	ການຈັດການດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ
7	ການຕິດຕາມດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ
8	ການກ່ຽວຂ້ອງຂອງພາກລັດ

ຂໍ້ມູນຈາກ: ທີມງານສຶກສາ JICA

9.4.4 ການຂະຫຍາຍເນື້ອທີ່ການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ

ຮູບ 9.15 ສະແດງໃຫ້ເຫັນການບັນທຶກຮູບພາບຕ່າງໆກ່ຽວກັບບ້ານເຮືອນທີ່ຢູ່ເຂດສະຫງວນ D (ເນື້ອທີ່ 9 ເຮັກຕາ), ແລະ ຮູບ 9.16 ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງແຜນຜັງທັງໝົດຂອງພື້ນທີ່ໂຄງການໃນປະຈຸບັນ(ລວມທັງພື້ນທີ່ຂະຫຍາຍໃໝ່). ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວໃນຕອນຕົ້ນ, ການເຈລະຈາເລື່ອງການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ຢູ່ເຂດ B ແລະ C ໄດ້ເລີ່ມລົງມືກໍ່ສ້າງໃນໜ້າວຽກຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເຊັ່ນຂະຫຍາຍ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ, ລານຕັ້ງຄອນເທນເນີ (CY). ສັງເກດເຫັນຄວາມຄືບໜ້າຂອງການເຈລະຈາກ່ຽວກັບການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ເຫັນໄດ້ວ່າພື້ນທີ່ເພີ່ມເຕີມທີ່ເອີ້ນວ່າ “ພື້ນທີ່ຂະຫຍາຍ (ເຂດ D), ທີ່ຕ້ອງປະຕິບັດໃຫ້ບັນລຸຜົນສໍາເລັດຕາມການສະເໜີຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງລະບົບສາຍທີ່ທັນສະໄໝວຽງຈັນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຂະບວນການນໍາໃຊ້ພື້ນທີ່ເພີ່ມຄວນຈະເລີ່ມນໍາໃຊ້(ຢູ່ເຂດ D ແລະ ພື້ນທີ່ເປົ້າຫວ່າງ) ທັນທີ.

ອີງໃສ່ການສຶກສາເບື້ອງຕົ້ນດ້ານການສຶກສາ RAP ແລະ ການສຶກສາຜົນກະທົບເບື້ອງຕົ້ນກ່ຽວກັບສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງໂຄງການ VLP, ທີ່ພົບເຫັນຢູ່ 24 ຄອບຄົວ (99 ຄົນ) ຢູ່ເຂດ D. ໂດຍຜ່ານການສໍາຫຼວດພື້ນທີ່ຂອງການສຶກສາ RAP ເບື້ອງຕົ້ນ, ໄດ້ຮັບການສັງລວມລາຍການຕ່າງໆເຊັ່ນຊັບສິນ ແລະ ເນື້ອທີ່ດິນຂອງເອກະຊົນ, ພ້ອມທັງລາຄາຄ່າຊົດເຊີຍທັງໝົດກໍ່ໄດ້ຮັບການຕີລາຄາ. ການຕີລາຄາຄ່າຊົດເຊີຍແມ່ນໄດ້ປະຕິບັດໂດຍການນໍາໃຊ້ທັງອັດຕາຂອງພາກລັດ ແລະ ລາຄາຕະຫຼາດ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 9.9). ຢູ່ໃນການສຶກສາຄວາມກ່ຽວຂ້ອງຂອງ RAP, ໄດ້ຈັດການສໍາພາດເບື້ອງຕົ້ນຂອງແຕ່ລະ PAP ເພື່ອໃຫ້ເຂົ້າໃຈຢ່າງຈະແຈ້ງເທົ່າທີ່ເປັນໄປໄດ້ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຂະບວນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນດໍາເນີນໄປຢ່າງລາບລືນ. PAPs ທັງໝົດຕອບເປັນສຽງດຽວກັນວ່າພວກເຂົາຈະຮັບຮູ້ເລື່ອງການກໍ່ສ້າງເພື່ອການເຈລະຈາການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນກັບພາກລັດເມື່ອການຊົດເຊີຍໄດ້ຄິດໄລ່ຕາມລາຄາທ້ອງຕະຫຼາດ. ລາຄາທີ່ດິນທີ່ຢູ່ອ້ອມແອ້ມເຂດ D, ໂດຍກໍານົດລາຄາໄລຍະຊ່ວງເດືອນ ສິງຫາ 2014 - ເດືອນກັນຍາ 2015 ໃນລາຄາຫວ່າງ 500 ບາດໄທ ($132,500$ ກີບ/ m^2) ແລະ 80 ໂດລາ/ m^2 . ເພື່ອເຮັດໃຫ້ງ່າຍຂຶ້ນ, ໃນເບື້ອງຕົ້ນລາຄາດັ່ງກ່າວແມ່ນລາຄາທີ່ຕີລາຄາເປັນມູນຄ່າທີ່ຕໍ່າສຸດໃນການຄິດໄລ່ຄ່າຊົດເຊີຍ.

ການສັງລວມໃນຕາຕະລາງນີ້, ສາມາດເຫັນໄດ້ວ່າຈໍານວນທັງໝົດຂອງລາຄາຄ່າຊົດເຊີຍທີ່ດິນໃນເຂດ D, ໂດຍການນໍາໃຊ້ອັດຕາຂອງລັດທີ່ຕໍ່າກວ່າລາຄາຕະຫຼາດເຄິ່ງໜຶ່ງ. ຈໍານວນລາຄາຄ່າຊົດເຊີຍ ທີ່ຄິດໄລ່ໂດຍ ສະຖາບັນຊັບພະຍາກອນທໍາມະຊາ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ພາຍຫຼັງການສະເໜີໂດຍໂຄງການ VLP ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດຈາກກະຊວງຕ່າງໆເຊັ່ນ: ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, ກະຊວງ/ສະຖາບັນຊັບພະຍາກອນທໍາມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ແລະ ອື່ນໆ, ເຊິ່ງຄະນະກຳມະການສະເພາະໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງຂຶ້ນລະຫວ່າງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ແລະ ສະຖາບັນຊັບພະຍາກອນທໍາມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.

ຕາຕະລາງ 9.9 ລາຄາຄ່າຊົດເຊີຍ (ຕີລາຄາ)ຢູ່ເຂດ D

	ອັດຕາລັດ	ອັດຕາຕະຫຼາດ
ທີ່ດິນ	4,642,450,000 (577,635)	12,302,492,500 (1,530,732)
ຊັບສິນ	160,884,350 (20,017)	279,562,200 (34,784)
ລວມ	4,803,334,350 (597,652)	12,582,054,700 (1,565,516)

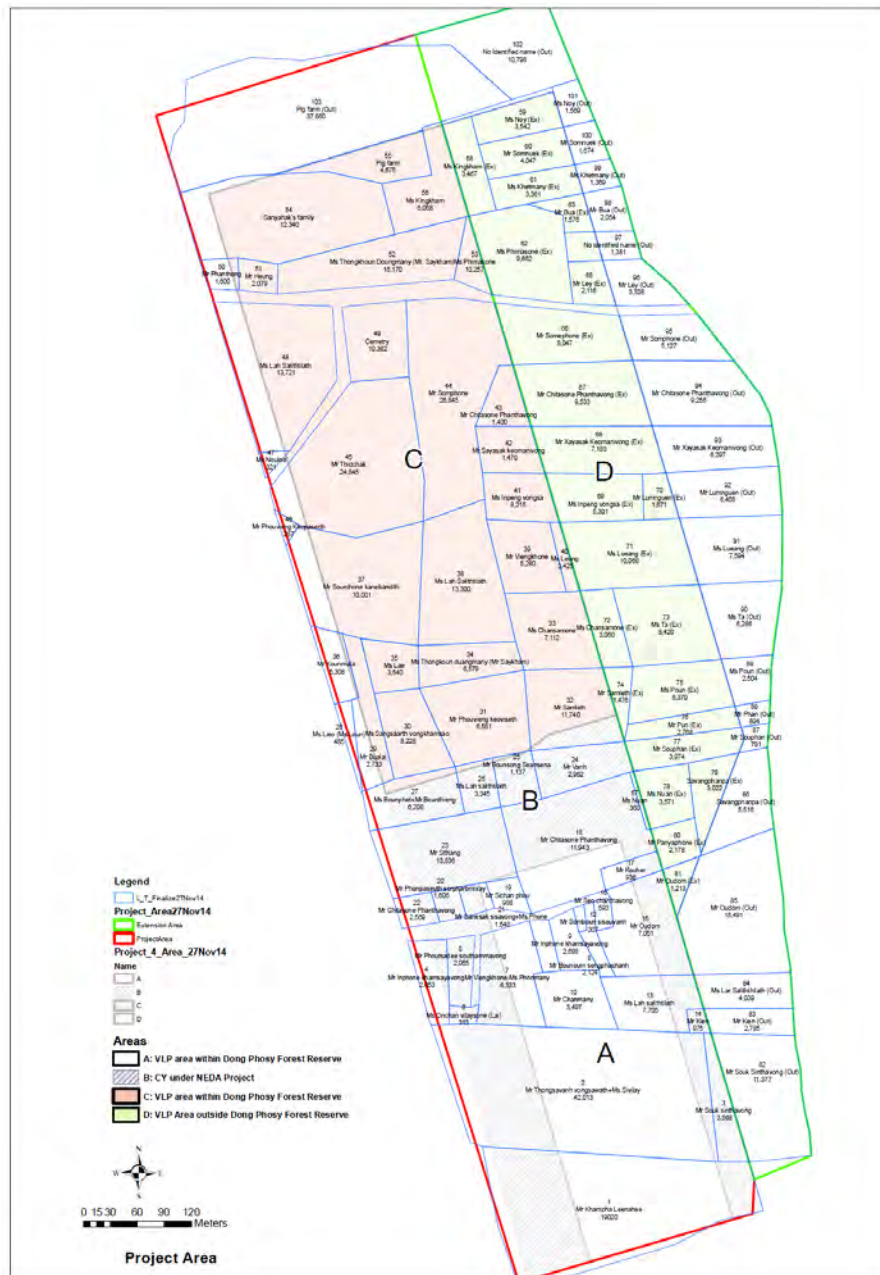
ໝາຍເຫດ: ຕົວເລກໃນວົງເລັບແມ່ນເປັນໂດລາ ໂດຍອີງໃສ່ລາຄາ (1 ໂດລາ = 8,037 ກີບ)

ຂໍ້ມູນຈາກ: ທີມສໍາຫຼວດ JICA.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 9.15 ເຮືອນຢູ່ໃນເຂດສະຫງວນ D



ໝາຍເຫດ: ການເຈລະຈາການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຢູ່ເຂດ A & C ພວມດໍາເນີນລະຫວ່າງເຈົ້າຂອງຊັບສິນ ແລະ ພາກລັດ, ເຊິ່ງເຂດ B ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍ (ໃນເດືອນທັນວາ 2014). ເຂດ D ເປັນພື້ນທີ່ງຸ່ມຂະຫຍາຍທີ່ຈຳເປັນຕໍ່ອົງການ JICA ແລະ ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນໂດຍໂຄງການ VLP ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 9.16 ແຜນຜັງພື້ນທີ່ຂອງໂຄງການ VLP ທັງໝົດ

ຕາຕະລາງ 9. 10 ນໍາສະເໜີລາຄາຕະຫຼາດບິນພື້ນຖານການສັງລວມຄ່າຊົດເຊີຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງສໍາລັບ PAPs ຢູ່ເຂດ D.ຕາ

ຕາຕະລາງ 9.10 ການຄິດໄລ່ແຕ່ລະຄົນຢູ່ເຂດ D

ລ.ດ	ປະເພດທີ່ສູນເສຍ	ລາຍຊື່ຄົນ (ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ)	ລາຍການ(ຊຸດການຊົດເຊີຍ, ເງິນ)	ບັນຫາທີ່ປະຕິບັດ/ແນະນໍາ	ອົງກອນທີ່ຮັບຜິດຊອບ
1	ພື້ນທີ່ກະສິກໍາທີ່ສູນເສຍ: ທີ່ດິນ, ໜອງ, ຄອງນໍ້າ, ແລະ ສວນໜາກໄມ້, ແລະ ອື່ນໆ	ເຈົ້າຂອງດິນທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ 1. ນ. ກິ່ງຄໍາ 2.ນ. ນ້ອຍ 3.ທ. ສິມນິກ 4.ນ. ເກດມະນີ 5.ນ. ພິມມະສອນ 6.ທ. ປົວ 7. ບໍ່ປະສົງອອກຊື່ 8.ທ. ເລັ 9. ທ. ສິມພອນ 10. ທ. ຈິດຕະສອນ ພັນທະວົງ 11. ທ. ໄຊຍະສັກ ແກ້ວມະນີວົງ 12.ນ. ອິນແປງ ວົງສາ 13. ທ. ລໍາເງິນ 14.ນ. ເລືອງ 15.ນ. ຈັນສະໝອນ 16. ນ. ຕາ 17.ນ. ສໍາເລັດ 18.ນ. ປຸ່ນ 19. ນ. ປັນ 20. ທ. ສຸພັນ 21. ນ. ນວນ 22. ທ. ສະຫວ່າງ ພັນປາ 23. ທ. ປັນຍາພອນ 24. ທ. ອຸດົມ	1. 452,090,000 2. 401,740,000 3. 462,027,500 4. 389,947,500 5. 1,264,977,500 6. 134,090,000 7. 98,447,500 8. 192,920,000 9. 946,712,500 10. 1,120,950,000 11. 842,302,500 12. 687,807,500 13. 133,957,500 14. 1,170,372,500 15. 365,567,500 16. 963,010,000 17. 155,952,500 18. 751,937,500 19. 321,180,000 20. 458,185,000 21. 437,647,500 22. 255,990,000 23. 238,500,000 24. 56,180,000 ລວມ 12,302,492,500	ຊຸດການຊົດເຊີຍ, ລາຍການທັງໝົດທີ່ຢູ່ຕາຕະລາງແມ່ນຂໍ້ມູນເບື້ອງຕົ້ນ ໂດຍການນໍາໃຊ້ຂໍ້ມູນຈາກຕະຫຼາດໃນປະຈຸບັນ. ການສໍາຫຼວດການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຢ່າງເປັນທາງການໄດ້ດໍາເນີນໂດຍຜູ້ປະເມີນມູນຄ່າຈາກ ສະຖາບັນຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ພາຍຫຼັງທີ່ກຳໜົດວັນ ເພື່ອຜ່ານກອງປະຊຸມລະຫວ່າງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ແລະ ສະຖາບັນຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ແລະ ສະຖາບັນຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.
2	ການສູນເສຍຈາກການເຂົ້າຫາພື້ນທີ່ປູກຝັງໂດຍເຈົ້າຂອງທີ່ດິນ/ຜູ້ທຳການຜະລິດ/ຄົນເຊົ່າເນື້ອທີ່ທຳການຜະລິດ	ຜູ້ເຊົ່າເນື້ອທີ່ທຳການຜະລິດ/ເຈົ້າຂອງທີ່ດິນ/ຜູ້ທຳການຜະລິດ/ເຈົ້າຂອງອົງການຈັດຕັ້ງໃນສັງຄົມ/ຜູ້ເຊົ່າ/ຜູ້ຄອບຄອງສິດໂດຍບໍ່ຖືກຕ້ອງເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງ	ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງ	ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງ	ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງ
3	ສູນເສຍທີ່ພັກອາໄສ/ການຄ້າ/ແປງທຳການຜະລິດຂອງເຈົ້າຂອງດິນ/ຜູ້ມີສິດ	ເຈົ້າຂອງດິນທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ 1. ນ. ພິມມະສອນ 2. ບໍ່ຮູ້ຊື່ 3. ທ. ຈິດຕະສອນ ພັນຖາວອນ 4. ນ. ອິນແປງ ວົງສາ	1. 1,800,000 2. 45,000,000 3. 51,600,000 4. 5,625,000 ລວມ 104,025,000	ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງ	ເຊັ່ນດຽວກັບຂ້າງເທິງ

ລ.ດ	ປະເພດທີ່ສູນເສຍ	ລາຍຊື່ຄົນ (ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ)	ລາຍການ(ຂຸດການຊົດເຊີຍ, ເງິນ)	ບັນຫາທີ່ປະຕິບັດ/ແນະນຳ	ອົງກອນທີ່ຮັບຜິດຊອບ
4	ດິນໄມ້ທີ່ເສຍຫາຍ	ເຈົ້າຂອງດິນທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍ 1. ນ. ກິ່ງຄຳ 2. ນ. ເກດມະນີ 3. ນ. ພິມມະສອນ 4. ທ. ປົວ 5. ທ. ສິມພອນ 6. ທ. ໄຊຍະສັກ ແກ້ວມະນີວົງ 7. ນ. ອິນແປງ ວົງສາ 8. ທ. ລຳເງິນ 9. ນ. ເລືອງ 10. ນ. ຈັນສະໝອນ 11. ນ. ຕາ 12. ນ. ສຳເລັດ 13. ນ. ປຸນ	1. 1 320,000 2. 600,000 3. 660,000 4. 520,000 5. 560,000 6. 2,400,000 7. 957,000 8. 1,819,800 9. 15,899,400 10. 4,966,200 11. 13,082,400 12. 2,718,600 13. 10,215,000 ລວມ 54,718,400	ເຊັນດຽວກັບຂ້າງເທິງ	ເຊັນດຽວກັບຂ້າງເທິງ
5	ການເສຍຫາຍດ້ານທີ່ຢູ່ອາໄສ/ໂຄງສ້າງທາງການຄ້າທີ່ເຈົ້າຂອງເຈົ້າຂອງພື້ນທີ່	ຜູ້ມີສິດຄອບຄອງໂຄງສ້າງ ບໍ່ມີທີ່ຢູ່ອາໄສ/ໂຄງສ້າງທາງການຄ້າທີ່ຫຼົງເຫຼືອ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ
6	ການເສຍຫາຍດ້ານທີ່ຢູ່ອາໄສ/ທາງການຄ້າໂດຍຜູ້ຈັບຈອງທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງ	ຜູ້ຕັ້ງຖິ່ນຖານທີ່ບໍ່ເປັນທາງການ/ຜູ້ຈັບຈອງທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງ/ຜູ້ຄອບຄອງຊັບສິນຂອງລັດໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ/ຫຼືຜູ້ຈັບຈອງພື້ນທີ່ຂອງລັດທີ່ບໍ່ຖືກຕ້ອງ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ
7	ສູນເສຍການເຂົ້າເຖິງທີ່ພັກອາໄສ/ການຄ້າ/ ຜູ້ເຊົ່າ	ຜູ້ເຊົ່າ/ຊັບສິນທີ່ເຊົ່າ ບໍ່ສົ່ງເກດທັງການເຊົ່າ ຫຼື ເຊົ່າ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ
8	ການສູນເສຍທາງດ້ານທຸລະກິດດ້ວຍ CBEs ເໝືອນຈາກການຄາດເຂື່ອນ	ເຈົ້າຂອງ/ຜູ້ເຮັດທຸລະກິດຄົບຖ້ວນໂດຍ JVS ບໍ່ມີຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດທີ່ມີຢູ່.	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ
9	ການສູນເສຍຂອງວັນລາຍຮັບແລະການເຮັດວຽກເນື່ອງຈາກການຍົກຍ້າຍຈັດ	ຫົວໜ້າຄົວເຮືອນ / ພະນັກງານລະບຸໂດຍທີມງານຍິ່ງຢືນຮ່ວມ (JVT)ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ການສຳຫຼວດຂອງຂຸດການຊົດເຊີຍ, ກ່ຽວກັບບັນຫານີ້, ແມ່ນໄດ້ຮັບການດຳເນີນການໂດຍ Valuer ຂອງ DoNRE ຫຼັງຈາກນີ້ຕັດສິນໄດ້ຖືກກຳນົດຜ່ານການປະຊຸມລະຫວ່າງ ກະຊວງຍທຂMPWT ແລະ DoNRE.	DoNRE ແລະ ກະຊວງ ຍທຂ
10	ຄອບຄົວທຸກຍາກແລະມີຄວາມສ່ຽງ	ຄອບຄົວທຸກຍາກແລະມີຄວາມສ່ຽງລວມທັງການຕັ້ງຖິ່ນຖານໃຫມ່ເປັນທາງການ, ມາຮວມກັນ / ແມ່ຍິງເປັນຫົວໜ້າຄົວເຮືອນໂດຍບໍ່ມີລູກຊາຍຜູ້ສູງອາຍຸ / ທີ່ບໍ່ແມ່ນຫົວຂໍ້ກຳນົດໂດຍ JVT ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ຄືກັນກັບຂ້າງເທິງ	ຄືກັນກັບຂ້າງເທິງ
11	ແຜນທີ່ຂອງໂຄງປະກອບການຂອງຊຸມຊົນ (CPR)	ຕົວແທນຊຸມຊົນທີ່ໄດ້ກວດກາໂດຍທີມ JVT ບໍ່ມີ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ
12	ຜົນກະທົບຊົ່ວຄາວລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງ	ຊຸມຊົນ / ລາຍບຸກຄົນ ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ

ລ.ດ	ປະເພດທີ່ສູນເສຍ	ລາຍຊື່ຄົນ (ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ)	ລາຍການ(ຊຸດການຊົດເຊີຍ, ເງິນ)	ບັນຫາທີ່ປະຕິບັດ/ແນະນຳ	ອົງກອນທີ່ຮັບຜິດຊອບ
13	ຜົນກະທົບທີ່ເບິ່ງບໍ່ເຫັນໄດ້	ຜູ້ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບConcerned impactees ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ	ບໍ່ມີຄຳຕອບ

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາຂອງອົງການJICA

9.5 ການມີສ່ວນຮ່ວມສາທາລະນະແລະການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ

9.5.1 ໂຄງຮ່າງ

ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວກ່ອນໜ້ານັ້ນ, ທັງສອງຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມກອງປະຊຸມແລະການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໄດ້ຈັດຂຶ້ນໃນວັນສຳລັບການສະເໜີ VLP ໂຄງການ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 9.11).

ຕາຕະລາງ 9.11 ໂຄງຮ່າງຂອງກອງປະຊຸມມີສ່ວນຮ່ວມແລະການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ

	ກອງປະຊຸມຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ	ໄລຍະການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ
1 st	ວັນທີ 30 ເດືອນ ພຶດສະພາ ປີ 2014 ຫ້ອງປະຊຸມທີ່ສະຖານີທ່ານາແລ້ງ ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ 44 ຄົນ	ວັນທີ 18 ເດືອນ ມິຖຸນາ ຫາ ວັນທີ 7ເດືອນ ສິງຫາ ປີ 2014
2 nd	ວັນທີ 7 ເດືອນ ພະຈິກ ປີ 2014 ຫ້ອງປະຊຸມທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ 44 ຄົນ	ວັນທີ 6 ເດືອນ ພະຈິກ ຫາ ວັນທີ 5 ເດືອນທັນວາ ປີ 2014

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມສຳຫຼວດ JICA

ບັນຊີລາຍຊື່ຂອງຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມກອງປະຊຸມດັ່ງກ່າວໄດ້ພັດທະນາໂດຍຜ່ານການສື່ສານໃນບັນດາ MPWT, DoNRE, ອົງການການຄ້າໂລກສປປລາວແລະອົງການການຄ້າໂລກຂອງທີມງານການສຶກສາ. ກ່ອນທີ່ຈະເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນໃນການສະເໜີ VLP ໂຄງການ, ແຈ້ງການຂອງລັດ, ລາຍລັກອັກສອນໃນລາວແລະພາສາອັງກິດ, ໄດ້ຖືກເຮັດໄດ້ການນຳໃຊ້ໜັງສືພິມທ້ອງຖິ່ນຈຳນວນໜຶ່ງ. ໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ, ຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວເປັນອຸປະກອນເອກະສານການນຳໃຊ້ used ສຳລັບການມີສ່ວນຮ່ວມໃນກອງປະຊຸມ, ນາທິຂອງກອງປະຊຸມ, ບັນຊີລາຍຊື່ຂອງຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມແລະອຸປະກອນອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໄດ້ຮັບການເອົາໃຈໃສ່ໃນໂດເມນສາທາລະນະ (ຕົວຢ່າງ), ກົມຂົນສົ່ງກະຊວງໂຍທາ, ອຳເພີເມືອງແລະ Nareen (ການຄັດເລືອກການປະເມີນ IEE ທີ່ປຶກສາບໍລິສັດສຳລັບການສຶກສາອົງການການຄ້າໂລກໄດ້ຮັບທຶນຈາກການສະເໜີ VLP). ນອກຈາກນີ້, ຂໍ້ມູນຕິດຕໍ່ເຊັ່ນເມວອີ : , ຈົດໝາຍດ້ານແລະ ສັບໂທລະຫຼີ /cellular numberswere ເອົາໃຈໃສ່ກ່ຽວກັບແຈ້ງການສາທາລະນະສຳລັບການຕຳນິຕິຊົມຄຳເຫັນໄດ້ຈາກ stakeholders.Also ການ, ໄຟລ໌ PDF ຂອງການທັງໝົດອຸປະກອນການກອງປະຊຸມຂອງ ທັງທີ 1 ແລະທີ 2 ກອງປະຊຸມໄດ້ຖືກຈັດພິມມາຢູ່ໃນເວັບໄຊຂອງ MPWT.

(<http://www.mpwt.gov.la/lo/projects-lo/vlp-project-menu-lo>) ຈາກເດືອນພະຈິກ 26, 2014.

9.5.2 ກອງປະຊຸມມີສ່ວນຮ່ວມແລະການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນຄັ້ງທີ 1

ຮູບສະແດງທີ 917 ສະແດງໃຫ້ເຫັນໂຄງການໂຄງການຮູບພາບແລະການບັນທຶກຂອງວັນທີ 1 ກອງປະຊຸມມີສ່ວນຮ່ວມ. ຈຳນວນທັງໝົດ of44 ປະຊາຊົນເຂົ້າຮ່ວມ. ໃນກອງປະຊຸມນີ້, ໂຄງການໄດ້ກຳນົດຂອງອົງການໄຈກ້າໄດ້ຮັບທຶນຈາກ NEDA ແລະໄດ້ຮັບທຶນຈາກໂຄງການ VLP ໄດ້ຖືກອະທິບາຍຄັ້ງທຳອິດ. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ພິຈາລະນາສິ່ງແວດລ້ອມແລະສັງຄົມທີ່

ກ່ຽວຂ້ອງເຊັ່ນ: ບົດບາດຂອງການສຶກສາການປະເມີນ IEE ຂອງອົງການໄຈກ້າໄດ້ຮັບທຶນຈາກໂຄງການ VLP ໄດ້ຖືກນຳສະເໜີ. ຫຼັງຈາກການນຳສະເໜີເຫຼົ່ານີ້, ຖາມໄດ້ & ກອງປະຊຸມປະຕິບັດຕາມ. ບັນຊີລາຍຊື່ຂອງຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມແລະນາທິຂອງກອງປະຊຸມໄດ້ຖືກຕິດຕາມຊ້ອນທ້າຍ B ແລະ C.

1. ການລົງທະບຽນ 8:00
2. ຫມາຍເຫດເປີດ 8:30-8: 45
3. ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມນຳສະເໜີ (ຕົວແທນ) 8: 45-8: 50
4. ຫຼັກການນຳສະເໜີ 9:00
- ໂຄງຮ່າງ 5. ທັງຫມົດໂຄງການ VLP 9:00 - 9: 10
6. ການຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງໂຄງການກໍ່ສ້າງ 9:10 - 9: 40
7. ສະເໜີ VLP ໂຄງການ 9:40 - 10:10
- ພັກຜ່ອນຊາ 8. 10:10 - 10: 20
9. ພິຈາລະນາສິ່ງແວດລ້ອມແລະສັງຄົມ 10:20 - 10:50
- ບົດບາດຂອງການປະເມີນ IEE ການສຶກສາ
- ຕາຕະລາງການປະຊຸມມີສ່ວນຮ່ວມທັງຫມົດ
- ການສຶກສາຍົກຍ້າຍຈັດສັນເບື້ອງຕົ້ນ
- ການມີສ່ວນຮ່ວມສາທາລະນະແລະເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ
- 10 ຄຳຖາມແລະຄຳຕອບກອງປະຊຸມ 10:50 - 11:30
11. ຕອບແບບສອບຖາມປະຊຸມການສຳຫລວດ 11:30 - 11:45
12. ຂໍ້ສັງເກດປິດ 11:45 - 12:00



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 9.17 ແລະຮູບພາບການບັນທຶກຂອງກອງປະຊຸມຄັ້ງທີ 1 ມີສ່ວນຮ່ວມ (ຈັດຂຶ້ນໃນເດືອນພຶດສະພາ 30, 2014)

ທັງຫມົດອຸປະກອນການກອງປະຊຸມ, ນາທິຂອງກອງປະຊຸມ, ບັນຊີລາຍຊື່ຂອງຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມແລະບັນທຶກພາບໄດ້ຖືກເປີດເຜີຍໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ (18 ກໍລະກົດຫາເດືອນສິງຫາ 17, 2014). ມັນໄດ້ຖືກສັງເກດເຫັນວ່າຄຳຖາມຫຼືຄຳຄິດເຫັນທີ່ໄດ້ຮັບໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລານີ້.

9.5.3 ການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນ ແລະ ກອງປະຊຸມຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຄັ້ງທີສອງ

ຮູບສະແດງທີ 9.18 ສະແດງໃຫ້ເຫັນໂຄງການໂຄງການຮູບພາບແລະການບັນທຶກຂອງ 2 ກອງປະຊຸມມີສ່ວນຮ່ວມ. ຈຳນວນທັງຫມົດຂອງ 44 ປະຊາຊົນເຂົ້າຮ່ວມ. ໃນກອງປະຊຸມ, ການທົບທວນຄືນຂອງກອງປະຊຸມ Stakeholder ທີ 1 ຜ່ານມາໄດ້ດຳເນີນການຄັ້ງທຳອິດ. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ຄວາມຄືບໜ້າຂອງອົງການໄຈກ້າໄດ້ຮັບທຶນຈາກ NEDA ແລະໄດ້ຮັບທຶນຈາກໂຄງການ VLP ໄດ້ອະທິບາຍ. ນີ້ແມ່ນຕິດຕາມໂດຍການນຳສະເໜີຂອງຜູ້ໄດ້ຮັບການສຶກສາທີ່ສຳຄັນຂອງການສຶກສາການປະເມີນ IEE ໃນການສະເໜີ VLP ໂຄງການ. ຫຼັງຈາກການນຳສະເໜີເຫຼົ່ານີ້, ຖາມໄດ້ & ກອງປະຊຸມປະຕິບັດຕາມ. ບັນຊີລາຍຊື່ຂອງຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມແລະກອງປະຊຸມໄດ້ຖືກຕິດຕາມຊ້ອນທ້າຍ D ແລະ E

1. ການລົງທະບຽນ	8:00 - 8:45
2. ໝາຍເຫດພິທີເປີດ	8:45 – 8:55
3. ການນຳສະເຫນີຂອງກອງປະຊຸມຈຸດປະສົງ, ລະແລະຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ	8:55 – 9:05
4. ການທົບທວນຄືນຂອງກອງປະຊຸມມີສ່ວນຮ່ວມຄັ້ງທີ 1	9:05 – 9:20
5. ຄວາມຄືບໜ້າການ NEDA ໄດ້ຮັບທຶນຈາກໂຄງການກໍ່ສ້າງ	9:20 – 9:35
6. ຄວາມຄືບໜ້າການສະເຫນີ ໂຄງການ VLP	9:35 – 9:50
7. ຄວາມຄືບໜ້າຂອງ ການສຶກສາ VLP IEE	9:50 – 10:15
8. ພັກຜ່ອນ	10:15 – 10:30
9. ຄຳຖາມແລະຄຳຕອບ	10:30 – 11:45
10. ກອງປະຊຸມການສຳຫລວດສອບຖາມ ຂໍ້ສັງເກດ	11:45 – 11:55
11. ປິດ	11:55 – 12:00



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 9.18 ໂຄງການ ແລະຮູບພາບການບັນທຶກຂອງກອງປະຊຸມ 2 ຜູ້ທີ່ເຂົ້າຮ່ວມ (ຈັດຂຶ້ນໃນເດືອນພະຈິກ 7, 2014)

ໃນຖານະເປັນກອງປະຊຸມຄັ້ງທຳອິດ, ອຸປະກອນກອງປະຊຸມທັງຫມົດ, ນາທິຂອງກອງປະຊຸມ, ບັນຊີລາຍຊື່ຂອງຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ ແລະບັນທຶກຮູບພາບ ຂອງກອງປະຊຸມຄັ້ງທີສອງ ໄດ້ຖືກເປີດເຜີຍໃນລະຫວ່າງ ໄລຍະເວລາການເປີດເຜີຍຂໍ້ມູນຂ່າວສານ (6 ພະຈິກ ຫາ ເດືອນທັນວາ 5, 2014). ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວກ່ອນໜ້ານັ້ນ, ໄຟລ໌ PDF ຂອງການທັງຫມົດອຸປະກອນການກອງປະຊຸມ ຂອງສອງກອງປະຊຸມໄດ້ຖືກຈັດພິມມາຢູ່ໃນສະຖານທີ່ຂອງຂອງ MPWT ໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລານີ້. ມັນໄດ້ຖືກສັງເກດເຫັນ ວ່າຄຳຖາມແລະຄຳຄິດເຫັນ (fouron ການຊົດເຊີຍທີ່ມີເນື້ອທີ່ດິນ, ໃຊ້ເວລາແລະຫນຶ່ງໃນການປະຕິບັດ EMP (ESMMP ໄດ້) ທີ່ໄດ້ຮັບໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລານີ້.

9.6 ສຳລັບການພັດທະນາໂຄງການການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ

9.6.1 ໂຄງຮ່າງ (ESMMP)

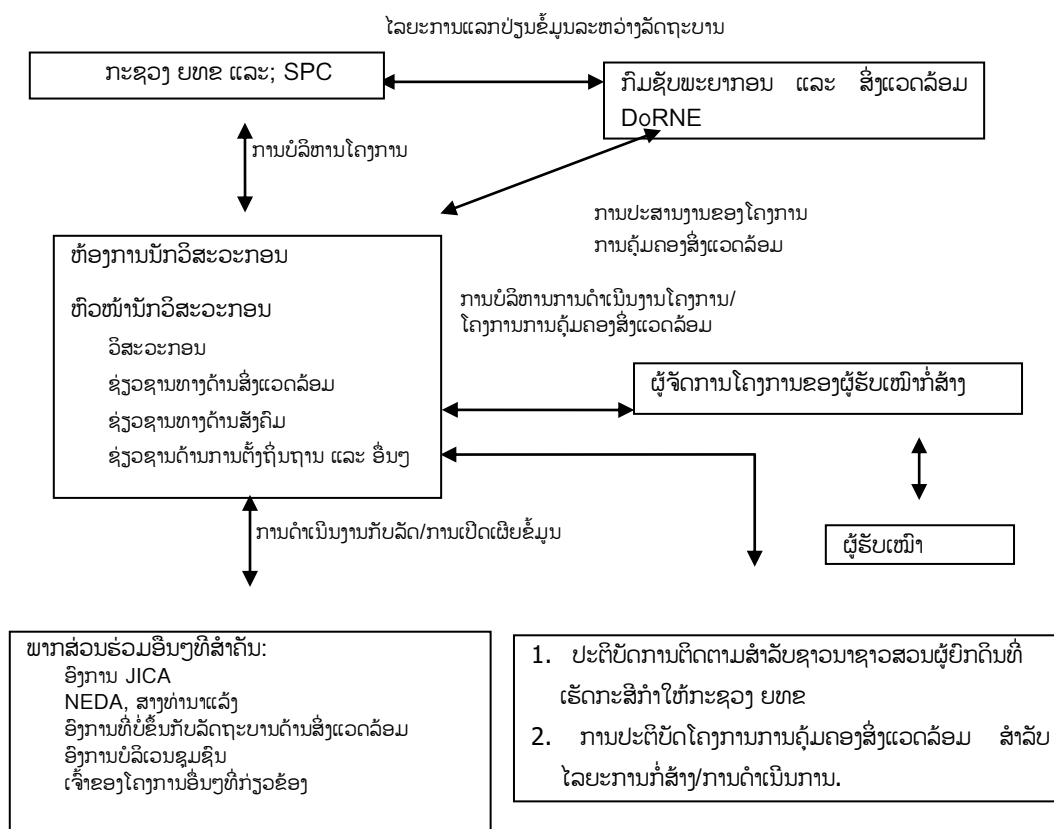
ໃນການສຶກສາການປະເມີນ IEE, ມັນເປັນການບັງຄັບໃຫ້ແກ່ໂຄງການສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ເໝາະສົມການບໍລິຫານ (EMP ແລະ / ຫຼື ESMMP) ສຳລັບການປະຕິບັດໂຄງການສຳເລັດຜົນ. ນີ້ EMP / ESMMP ຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາ, ການແກ້ໄຂຜົນ ກະທົບທາງລົບທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນລະບຸຜ່ານຂະບວນການກຳໜົດຂອບເຂດຂອງສະພາບແວດລ້ອມແລະການພິຈາລະນາສິ່ງແວດ ລ້ອມແລະສັງຄົມທີ່ເໝາະສົມເຊັ່ນ: ການສຶກສາຕິດຕາມການຍົກຍ້າຍຈັດສັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ທີ່ໄດ້ກ່າວມາກ່ອນໜ້ານັ້ນ, ຈະໄດ້ ຮັບການປະຕິບັດໃນໄລຍະທັງການກໍ່ສ້າງແລະໄລຍະການດຳເນີນງານ. ບັນຫາທີ່ສຳຄັນຂອງໂຄງການນີ້ວຽກງານການພັດທະນາ EMP ສະຫຼຸບໄດ້ຂ້າງລຸ່ມນີ້:

- ການພັດທະນາຂອງແຜນງານຕິດຕາມ (ຕົວຢ່າງ, ມີຄຸນນະພາບທາງອາກາດຕາມແຄມທາງ, ສິ່ງລົບກວນ / ການສັ່ນສະເທືອນ, ຄຸນນະພາບນ້ຳແລະການຕົກຕະກອນຂອງບັນດາສາຂາທີ່ໃກ້ທີ່ສຸດ);
- ການປຸງແຕ່ງຂໍ້ມູນຜົນການຕິດຕາມກວດກາທັງຫມົດ;
- ກອບຂອງການຮ້ອງທຸກຂອງໂຄງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈັດການ (ຕົວຢ່າງ, ການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຂອງການກັ່ນທີ່ເຫມາະສົມ) ແຜນການສຸກເສີນສໍາລັບການອຸປະຕິເຫດໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາການກໍ່ສ້າງ;
- ປະສານງານກັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ;
- ປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕິດຕາມກວດກາຂອງກຳ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນຊາວກະສິກອນຜູ້ທີ່ສູນເສຍທີ່ດິນກະສິກໍາການກໍ່ສ້າງສະຖານີ; ແລະ
- ອື່ນໆ.

ມັນໄດ້ຖືກສັງເກດເຫັນວ່າບັນຫາດັ່ງກ່າວໄດ້ຖືກແກ້ໄຂໃນ EMP (ຕົວຢ່າງ, ESMMP) ການພັດທະນາຢູ່ໃນຮ່າງ IEE ສຸດທ້າຍບົດລາຍງານທີ່ຖືກສົ່ງໄປ DoNRE ໃນເດືອນທັນວາ 2014 (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 4.2 ຢູ່ໃນພາກ 6.3 ຂອງຮ່າງ VLPIEE ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ). ອີງຕາມການລາຍງານນີ້, ລາຄາການຄາດຄະເນຂອງກິດຈະກຳການຕິດຕາມກວດກາສິ່ງແວດລ້ອມເຊັ່ນ: ຄຸນນະພາບຕາມແຄມທາງອາກາດ, ຄຸນນະພາບນ້ຳ, ແລະອື່ນໆທີ່ຈະໄດ້ຮັບທີ່ຕ້ອງການສໍາລັບການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມຂອງໂຄງການ VLP ແມ່ນຂອງ USD40,750. ແຫຼ່ງສະໜອງທຶນສະເພາະສໍາລັບກິດຈະກຳເຫຼົ່ານີ້ຕິດຕາມກວດກາສິ່ງແວດລ້ອມບໍ່ໄດ້ກຳນົດ ໆ (ສ່ວນຫຼາຍອາດຈະ, SPC ຈະສະໜອງທຶນ). ທີ່ສໍາຄັນທີ່ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມແລະສັງຄົມຈະໄດ້ຮັບການກຳນົດໄວ້ຫຼັງຈາກການສຶກສາຄັ້ງນີ້ໄດ້ສະຫຼຸບຂ້າງລຸ່ມນີ້.

ທີ່ດິນ, ໃຊ້ເວລາສໍາລັບເຂດ D	USD1,550,484	MPWT
ການດຳເນີນງານ EMP	USD 40,750	(SPC)
ຈໍານວນທັງໝົດ	USD1,591,234	

ມີຫລາຍປັດໄຈທີ່ສໍາຄັນຫຼາຍສໍາລັບການປະຕິບັດ EMP ສືບຜົນສໍາເລັດໄດ້. ໂດຍສະເພາະ, ການສ້າງຕັ້ງຂອງການພົວພັນທີ່ດີລະຫວ່າງ SPC, MPWT, DoNRE, ຊຸມຊົນອ້ອມຂ້າງ, ອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແລະຄົນອື່ນທີ່ຈະມີບົດບາດອັນສໍາຄັນ. ຮູບສະແດງທີ 9.19 ສະແດງໃຫ້ເຫັນແຜນຂອງ EMP framework. ໃນໂຄງການ VLP, ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ດິນ, ໃຊ້ເວລາຢ່າງເປັນທາງການເຈລະຈາແມ່ນໄດ້ຮັບການດຳເນີນການໂດຍ MPWT ພາຍໃຕ້ທິດທາງຂອງການ DoNRE ໄດ້. ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນການປະກົດຕົວຂອງເຫດການ undesirable, ມັນເປັນສິ່ງສໍາຄັນທີ່ takea ວິທີການທີ່ສົມບູນແບບສໍາລັບການກຳໃນຂະນະທີ່ຂະບວນການທີ່ເຫມາະສົມ establishingthe ການມີສ່ວນຮ່ວມສາທາລະນະແລະຂໍ້ມູນການເປີດເຜີຍກ່ອນການໃຊ້ທີ່ດິນ, ໃຊ້ເວລາ. ນອກຈາກນີ້, ມັນເປັນສິ່ງສໍາຄັນທີ່ຈະດຳເນີນການສຶກສາການຕິດຕາມການກ່ຽວຂ້ອງກັບການຕິດຕາມກວດກາທີ່ຖືກກະທົບເຊັ່ນ: ຊາວກະສິກອນຜູ້ທີ່ມີການສູນເສຍທີ່ດິນກະສິກໍາຂອງເຂົາເຈົ້າ.



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມສຶກສາ JICA.

ຮູບທີ່ 9.19 ການປະຕິບັດ ໂຄງການການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມ (EMP)

9.6.2 ການຕິດຕາມດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ

ຕາຕະລາງ 9.12 ໄດ້ສັງລວມ ໃນບັນດາທິດທາງພື້ນຖານຂອງກິດຈະກຳການຕິດຕາມກວດກາສິ່ງແວດລ້ອມຈະໄດ້ຮັບການປະຕິບັດໃນ EMP ໄດ້ (ESMMP) ໃນການສະເໜີ VLP ຂອງໂຄງການ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວກ່ອນໜ້ານັ້ນ, ລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມສໍາລັບແຕ່ລະກິດຈະກຳການຕິດຕາມກວດກາສະຫຼຸບໄດ້ໃນຮ່າງ IEE ບົດລາຍງານຂັ້ນສຸດທ້າຍ (ເບິ່ງພາກທີ 6.3 ຂອງບົດລາຍງານທີ່), ສິ່ງແລ້ວກັບ DoNRE. ການຕິດຕາມກວດກາສະຖານທີ່ຄືກັນອ້ອຍຕ້ອຍ, ຕົວກຳນົດການໄດ້ຮັບການຕິດຕາມກວດກາ, ແລະ / ຫຼືຄວາມຖີ່ຕິດຕາມກວດກາຂອງແຕ່ລະກິດຈະກຳແມ່ນໄດ້ຮັບການກຳນົດໂດຍຜ່ານໄລຍະການຂອງການສື່ສານກັບອົງການການຄ້າໂລກ, SPC, MPWT, DoNRE ແລະກະຊວງອື່ນໆການແລະ / ຫຼືອົງການຈັດຕັ້ງ.

ການສໍາຫຼວດພື້ນຖານສິ່ງແວດລ້ອມມີຄຸນນະພາບທາງອາກາດຕາມແຄມທາງ, ສິ່ງລົບກວນ / ການສັ່ນສະເທືອນແລະຄຸນນະພາບນໍ້າຈະໄດ້ຮັບການດໍາເນີນການກ່ອນທີ່ຈະໄລຍະການກໍ່ສ້າງ. ການສໍາຫລວດນີ້ຈະຖືກດໍາເນີນການຢູ່ໃນທັງສອງລະດູແລ້ງແລະຝົນ, ຕາມລຳດັບ. ມັນໄດ້ຖືກສັງເກດເຫັນວ່າການສໍາຫຼວດພາກສະໜາມຈຳນວນໜຶ່ງຂອງຄຸນນະພາບທາງອາກາດຕາມແຄມທາງ, ສິ່ງລົບກວນແລະຄຸນນະພາບນໍ້າ (ດ້ານແລະດ້ານການຍ່ອຍ) ໄດ້ດໍາເນີນການຢູ່ໃນ 2011 ອົງການການຄ້າໂລກໄດ້ຮັບທຶນຈາກ F / S. ຖານຂໍ້ມູນຂັ້ນພື້ນຖານຈະໄດ້ຮັບການພັດທະນາ, ການເຊື່ອມຂໍ້ມູນການສໍາຫຼວດວ່າ. ແຜນການຕິດຕາມກວດກາການຈະໄດ້ຮັບການນໍາໃຊ້ສໍາລັບການສະເໜີ VLP ໂຄງການແມ່ນຕິດເປັນເອກະສານຊ້ອນ G

ຕາຕະລາງ 9.12 ທິດທາງການຕິດຕາມກວດກາສິ່ງແວດລ້ອມ

	ບັນຫາໃນການຕິດຕາມ	ສະຖານທີ່ການຕິດຕາມ ແລະ ຫຼື ບໍລິເວນ	ໄລຍະການດໍາເນີນກິດຈະກຳ		ຄໍາເຫັນ
			ການກໍ່ສ້າງ	ການປະຕິບັດ	
1	ຄຸນນະພາບຂອງອາກາດ (e.g., Dust, SPM, PM10, CO, NOx, Sox)	ຕາມແຄມທາງຂອງຊຸມຊົນທີ່ໃກ້ຄຽງ / ຄົນກິນອາຫານ ແລະ / ຫຼື ຖະຫນົນຫົນທາງທີ່ສໍາຄັນ (ເຊັ່ນ 3 ~ 4 ຈຸດ)	◎	◎	ການປະເມີນແຕ່ລະເດືອນ (ໜຶ່ງເທື່ອ/ເດືອນ)
2	ຄຸນນະພາບຂອງນໍ້າ (e.g., pH, SS, BOD, COD, DO, ລວມ ໄນໂຕເຈນ, P, ທາດເຫຼັກໜັກ, ນໍ້າມັນ)	ຊ່ອງທາງໃກ້ຄຽງ / ນໍ້າ / ນໍ້າສ້າງ ແລະ / ຫຼື ຈຸດໄຫຼ (3 ~ 4 ຈຸດ)	◎	○	ຄືກ່າວມາຂ້າງເທິງ
3	ສິ່ງເສດເຫຼືອ	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ	◎	△	ປະຈຳວັນຢູ່ໃນສະຖານທີ່ກວດກາຕ້ອງໃຫ້ເຫັນໄດ້ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນການຜິດກົດຫມາຍ
4	ສຽງດັງ / ການສັ່ນສະເທືອນ	ຕາມແຄມທາງຂອງຊຸມຊົນທີ່ໃກ້ຄຽງ / ຄົນກິນອາຫານ ແລະ / ຫຼື ຖະຫນົນຫົນທາງທີ່ສໍາຄັນ (ເຊັ່ນ 3 ~ 4 ຈຸດ)	◎	◎	ການປະເມີນແຕ່ລະເດືອນ (ໜຶ່ງເທື່ອ/ເດືອນ)
5	ກິນເຫັນ	ບໍ່ມີຄໍາຕອບ	○	△	ການກວດກາພາກສະໜາມປະຈຳວັນ ແລະ ການສັງເກດການຈະໄດ້ຮັບການດໍາເນີນໃນລະຫວ່າງໂຄງການກໍ່ສ້າງ.
6	ການຈັດສັນຄືນ	ທັງໝົດຜົນກະທົບ AI PAPs	○	○	ໄລຍະເວລາຕິດຕາມການສໍາລັບການທີ່ຖືກກະທົບຈະໄດ້ຮັບການດໍາເນີນການ (ຕົວຢ່າງ, ສອງຄັ້ງ / ປີ)
7	ການປັບປຸງການດໍາລົງຊີວິດ	ຄືຂ້າງເທິງ	○	○	

ຫມາຍເຫດ: ◎ແບບເລັ່ງລັດ, ○ຕົ້ນຕໍ, △ປານກາງ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທິມງານການສຶກສາອົງການ JICA

9.7 ການຮັບຮອງໂຄງປະກອບຂອງ ສປປ ລາວ P / C ສໍາລັບການປະຕິບັດໂຄງການທີ່ປະສົບຜົນສໍາເລັດ

ຈາກທັດສະນະຂອງທີ່ດິນ, ໃຊ້ເວລາ, ເຂດໂຄງການ VLP ທັງຫມົດປະກອບດ້ວຍສອງພາກສ່ວນ, ຄື: i) ເນື້ອທີ່ທີ່ຂະບວນການຢ່າງເປັນທາງການທີ່ດິນ, ໃຊ້ເວລາທີ່ໄດ້ຮັບການລິເລີ່ມແລ້ວແລະຍັງຢູ່ໃນຄວາມຄືບໜ້າ (ໝາຍເຫດ ພາກສະໜາມໄດ້ຖືກຈຳແນກໂດຍອີງໃສ່ ບົດລາຍງານຂອງອົງການ JICA ຂອງໂຄງການ VLP ປີ 2011 ແລະ ii) ການຂະຫຍາຍພື້ນ (ຂັ້ນຕອນການນໍາທີ່ດິນທີ່ເປັນທາງການທີ່ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ເລີ່ມເທື່ອ). ເພື່ອລິເລີ່ມໂຄງການ VLP ທັງຫມົດໃຫ້ດໍາເນີນໄປດ້ວຍດີ, ມັນເປັນສິ່ງສໍາຄັນເພື່ອໃຫ້ສໍາເລັດກ່ຽວກັບຂະບວນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ດໍາເນີນຕໍ່ເນື່ອງໃນຂະນະທີ່ລິເລີ່ມຂະບວນການທີ່ດິນນໍາໃຊ້ທີ່ດິນສໍາລັບເນື້ອທີ່ການຂະຫຍາຍເພີ່ມເຕີມທັນທີກ່ອນທີ່ເລີ່ມດໍາເນີນມີໄລຍະການກໍ່ສ້າງ.

ເຖິງແມ່ນວ່າຂະບວນການນໍາໃຊ້ດິນທີ່ເຫມາະສົມເຊັ່ນດຽວກັນກັບຂອບເຂດທາງດ້ານກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັນກັບການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນກັບໂຄງການພັດທະນາທີ່ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໃນ ສ ປປ ລາວ ເປັນທີ່ຮຽບຮ້ອຍແລ້ວ, ມີການຖືກຖຽງກັນຫຼາຍກ່ຽວກັບການນໍາໃຊ້ດິນທີ່ເກີດຂຶ້ນຢູ່ພາຍໃນບັນດາໂຄງການກ່ຽວກັບການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ. ດັ່ງນັ້ນ, ມັນເປັນສິ່ງຈໍາເປັນເພື່ອດໍາເນີນການຂອງການສຶກສາການຕິດຕາມເຊັ່ນ: ການຕິດຕາມກວດກາຂອງຂັ້ນຕອນການເຈລະຈາການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ກ່ອນການສຶກສາທາງດ້ານສັງຄົມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັນກັບການນໍາໃຊ້ດິນສໍາລັບ ພິເອພີ (ຕົວຢ່າງ: ຊາວນາ) ໂດຍຜ່ານການສຶກສາໃນໄລຍະ

ຍາວທີ່ມີການຮ່ວມກັນທີ່ເປັນໄປໄດ້ລະຫວ່າງ ອົງການການ JICA ແລະ ກະຊວງ ຍທຂ.

ບົດລາຍງານລ້າສຸດຂອງການປະເມີນ IEE ໃນໂຄງການ VLP ທີ່ໄດ້ສະເໜີໄປຍັງ ກົມຊັບພະຍາກອນ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ໃນເດືອນທັນວາປີ 2014 ແລະ ECC ໄດ້ຮັບອະນຸມັດໃນຕົ້ນເດືອນກຸມພາປີ 2015, ໃນອີກດ້ານໜຶ່ງ, ການຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງແລະໂຄງການກໍ່ສ້າງ CY ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການດຳເນີນ ECC ເທື່ອ. ໂດຍສະເພາະ, ລາຍພັກຕູ້ຄອນແທນເນີ (CY) ແມ່ນໜຶ່ງໃນສະຖານທີ່ສຳຄັນພາຍໃນໂຄງການ VLP ທັງຫມົດແລະມັນຈະເປັນສິ່ງທີ່ຕ້ອງການທີ່ຈະໄດ້ຮັບ ECC. ໂດຍການດຳເນີນການດັ່ງກ່າວນີ້, ຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມຢ່າງລະອຽດສາມາດໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ຜ່ານໂຄງການທັງຫມົດ. ເພາະສະນັ້ນ, ມັນເປັນສິ່ງຈຳເປັນທີ່ຈະມີການສົນທະນາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນບັນດາ ກະຊວງ ຍທຂ, ກົມຊັບພະຍາກອນ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (ຫຼືກະຊວງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ) ແລະ ອົງການໄຈກ້າຂະນະທີ່ໄດ້ມີການດຳເນີນງານຕິດຕາມການສຶກສາສິ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເພື່ອທີ່ຈະກວດກາຂັ້ນຕອນການດຳເນີນງານຂອງສະຖານະພາບ ECC ທັງໝົດ. ຕາຕະລາງ 9.12 ສະຫຼຸບໜ້າທີ່ສຳຄັນທີ່ຕ້ອງການສຳລັບການດຳເນີນງານຂອງໂຄງການຄຸ້ມຄອງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ປະສົບຜົນສຳເລັດໃຫ້ກັບໂຄງການ. ຮ່າງເບື້ອງຕົ້ນເນື່ອງມາຈາກ ການລາຍງານທີ່ພາກພຽນ ສຳລັບອົງກອນ ພັດທະນາແຫຼ່ງຊັບພະຍາກອນ ທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ໄດ້ໃຫ້ທຶນຊ່ວຍເຫຼືອໃນວຽກງານກໍ່ສ້າງທີ່ໄດ້ຂັດຕິດກັບເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ H

ຕາຕະລາງ 9.13 ມັກການຮັບຮອງສິ່ງແວດລ້ອມຂອງໂຄງການ VLP

	ໜ້າທີ່ຫຼັກ
ການນຳໃຊ້ດິນ	A. ພື້ນທີ່ການຂະຫຍາຍ ການຊື້ 1. ສຳເລັດແລະສັນຕິພາບທີ່ດິນກ່ອນທີ່ຈະເລີ່ມຕົ້ນໂຄງການໄລຍະການກໍ່ສ້າງ, ພິຈາລະນາທາງອົງການໄຈກ້າ ແລະທະນາຄານໂລກ OP4.12. ແມ່ນປະຕິບັດຕາມປັດໃຈສຳຄັນໃນຂະບວນການນີ້ທີ່ດິນທີ່ໃຊ້ເວລາ: ① ການສຶກສາສຳຫຼວດເສດຖະກິດທາງດ້ານສັງຄົມ ② ສ້າງການພົວພັນທີ່ໄກ້ຊິດລະຫວ່າງ MPWT ແລະທີ່ຖືກກະທົບທັງຫມົດໃນຂະນະທີ່ສະຫນັບສະຫນູນການມີສ່ວນຮ່ວມການກໍ່ສ້າງຂອງກຳສຳລັບການ VLP ໂຄງການ ③ ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຂອງການກັ່ນ ④ ປະຕິບັດຕາມການສຶກສາ (ຕົວຢ່າງ, ການຕິດຕາມວາລະສານແລະການປະເມີນຜົນ) 2. ການກະກຽມຂອງກອງປະຊຸມໂຄງການຊຸມຊົນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາ MPWT ແລະຖືກກະທົບ, 3. ຂະບວນການທີ່ດິນ, ໃຊ້ເວລາທີ່ເປັນທາງການແລະການສຶກສາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບທິດທາງ from DoNRE B. ນຳໃຊ້ທີ່ດິນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ-ດຳເນີນການ 1. ປຸງຊີ້ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກທີ່ເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມຊັກຊ້າໃນການຂະບວນການທີ່ດິນ, ໃຊ້ເວລາທັງຫມົດ. 2. ການສຶກສາເລັດຂອງຂະບວນການທີ່ດິນ, ໃຊ້ເວລາຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ
ການສຶກສາ IEE	1. ECC ການອະນຸມັດຂອງການ NEDA ໃຫ້ທຶນ ການກໍ່ສ້າງ CY ແລະທາງລົດໄຟໂຄງການຂະຫຍາຍຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ . 2. ການກະກຽມ ຂອງ ການດຳເນີນງານ EMP
ການດຳເນີນງານ EMP	1. ການສ້າງໂຄງຮ່າງ EMP ແລະການເລີ່ມຕົ້ນຂອງ EMP (ESMMP) ການປະຕິບັດ 2. ບົດລາຍງານການ DoNRE ແລະອົງການໄຈກ້າ 3. ກຳນົດຂັ້ນຂອງການປະຕິແຕ່ລະໄລຍະກ່ຽວກັບຄວາມຄືບໜ້າຂອງ VLP ໂຄງການ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທີມງານການສຶກສາອົງການ JICA

ພາກທີ 10 ບັນຫາໃນອະນາຄົດ

10.1 ບັນຫາຄົງຄ້າງ

ດັ່ງທີ່ກ່າວໄວ້ໃນພາກທີແລ້ວ, ແຜນການພັດທະນາ VLP ແມ່ນໃກ້ຈະສຳເລັດແລ້ວ ການກວດສອບພື້ນຖານຂອງແຜນການນັດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານ, ການກວດສອບດ້ານການເງິນ, ການປະເມີນຄວາມສ່ຽງ ແລະ ອື່ນໆແມ່ນກຳລັງດຳເນີນການ. ສຳລັບຂັ້ນຕອນການດຳເນີນງານ IEE, DoNRE ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໄດ້ສົ່ງຕໍ່ໄປຍັງຊ່ອງທາງການດຳເນີນງານທີ່ເໝາະສົມ ແລະ ECC ແມ່ນໄດ້ເຮັດອອກມາໃນວັນທີ 2 ກຸມພາ 2015. ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳ ກໍໄດ້ຮັບຮອງເອົາແຜນການດຳເນີນທຸລະກິດ ແລະ ແຜນການພັດທະນາໃນກອງປະຊຸມຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳຄັ້ງທີ3 ທີ່ຈັດຂຶ້ນໃນວັນທີ 10 ຕຸລາ 2014. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ທ່ານລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ກໍຍັງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການອະທິບາຍກ່ຽວກັບກ່ຽວກັບການພັດທະນາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ VLP ຕໍ່ກັບບັນດາພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕ່າງໆ ຍົກຕົວຢ່າງເຊັ່ນ: ກົມພາສີກະຊວງການເງິນ, ສະມາຄົມຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດຂອງສປປ ລາວ ແລະ ອື່ນໆ ໃນລາຍລະອຽດໂດຍຜ່ານການປຶກສາຫາລື ພາຍຫຼັງກອງປະຊຸມຄະນະຊີ້ນຳຄັ້ງທີ3, ທ່ານລັດຖະມົນຕີຊ່ວຍໄດ້ເຫັນດີຕໍ່ກັບຄວາມຈຳເປັນຂອງການພັດທະນາ VLP ໃຫ້ເປັນຫຼັກ ແລະ ເປັນຜູ້ນຳດ້ານສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດຂອງ ສປປລາວ ຢູ່ໃນລະດັບມາດຕາຖານສາກົນ ພາຍຫຼັງການສ້າງຕັ້ງ AEC.

ຄະນະກຳມະການສະເພາະກິດ ທີ່ລັດຖະບານລາວສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໃນປີ 2015 ຈະປະກອບດ້ວຍ ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງກະຊວງໃນສປປ ລາວ, ແລະ ກະຊວງ ຍທຂ ຈະເປັນຜູ້ມີບົດບາດຕົ້ນຕໍໃນຄະນະກຳມະການສະເພາະກິດ. ພາຍຫຼັງການສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການສະເພາະກິດ, ບໍລິສັດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຍີ່ປຸ່ນ ທີ່ຈະຖືຫຸ້ນໂຄງການ VLP ຕ້ອງການໃຫ້ມີການກວດສອບສິ່ງທີ່ຍັງຄົງຄ້າງດັ່ງລຸ່ມນີ້

- ລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຂອງການພັດທະນາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ VLP; ແລະ
- ລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບການວິເຄາະທາງການເງິນ.

10.1.1 ລາຍລະອຽດແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

SPC ທີ່ສ້າງຂຶ້ນໂດຍລັດຖະບານລາວ ແລະ ບໍລິສັດໂລຈິສຕິກຍີ່ປຸ່ນຈະດຳເນີນທຸລະກິດ VLP ພາຍໃຕ້ແຜນການ PPP ຄັ້ງນີ້.

SPC ຈະຈັດສັນ ການໃຫ້ເຊົ່າ ແລະ ບໍລິຫານ ນອກເໜືອຈາກ ການຄຸ້ມຄອງສາງຂອງລັດ, ແນວຄວາມຄິດຂອງແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດVLP ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸມັດຈາກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ; ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຈະໄດ້ຮັບລາຍລະອຽດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

- ວາລະຂອງການສ້າງຕັ້ງ SPC, ເຊັ່ນ: ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງອົງກອນ ທີ່ເປັນຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນຝ່າຍລາວ ກັບອົງການ SPC, ການຈັດສັນໃຫ້ເທົ່າທຽມກັນ, ການປະເມີນມູນຄ່າທີ່ດິນ ແລະ ລາຍພັກຕູ້ຄອນແທນເງິນບັນຈຸສິນຄ້າ (CY) ທີ່ໄດ້ຮັບສະໜັບສະໜູນໂດຍ ການລົງທຶນໃນປະເທດ NEDA ແລະ ອື່ນໆ.
- ວາລະຂອງສາງທີ່ມີຢູ່ໃນທ່ານແລ້ງ ເຊັ່ນ: ການຍຸດເຊົ່າດຳເນີນການ ແລະ ການນຳໃຊ້ສາງເກົ່າຄືນ, ການຍົກຍ້າຍກຳມະກອນ ແລະ ພະນັກງານເກົ່າໃນສາງເກົ່າ ແລະ ອື່ນໆ.

- ວາລະໃນໜ້າທີ່ການເສຍພາສີ, ສະພາບການເຮັດວຽກຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ, ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ ລະຫວ່າງ VLP ແລະ ພາສີ, ແລະ ອື່ນໆ.
- ວາລະຂອງທາງລົດໄຟແຫ່ງ ສ ປປ ລາວ ເຊັ່ນ: ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ, ການດຳເນີນງານທາງລົດໄຟ ບັນທຸກສິນຄ້າ ແລະ ອື່ນໆ.

10.1.2 ວິເຄາະດ້ານການເງິນຢ່າງລະອຽດ

ມັນມີຄວາມຈຳເປັນ ທີ່ກ່າວໄວ້ໃນພາກທີ 7 ກ່ຽວກັບເງື່ອນໄຂວິເຄາະສະພາບທາງດ້ານການເງິນ ຕ້ອງໄດ້ກວດກາການດຳເນີນງານໃຫ້ລະອຽດອີງຕາມການສຳຫຼວດ. ສະນັ້ນ, ອົງກອນທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມທັງ 2 ຝ່າຍ ຄວນປຶກສາຫາລືກັນກ່ຽວກັບກອງທຶນຈັດຊື້, ທາງເລືອກໃນການສະໜອງທຶນ, ອັດຕາສ່ວນການລົງທຶນ ແລະ ອື່ນໆ ໃນລາຍລະອຽດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້.

- ລາຍລະອຽດໂຄງການ ແລະ ຕົ້ນທຶນ OM.
- ລາຍລະອຽດກະແສເງິນສົດເຂົ້າ ແລະ ອອກ ອີງຕາມຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ່ເປັນຈິງ ຂອງຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າໃນອະນາຄົດ
- ລາຍລະອຽດທຶນ ແລະ ອັດຕາສ່ວນການກູ້ຢືມ, ສະພາບການກູ້ຢືມ ແລະ ອື່ນໆ.