

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ໂຄງການ ຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ຕົວເມືອງ
ແບບຍືນຍົງ ຢູ່ ຫຼວງພະບາງ

ບົດລາຍງານສໍາເລັດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

ກຸມພາ 2026

Japan International Cooperation Agency (JICA)

Katahira & Engineers International

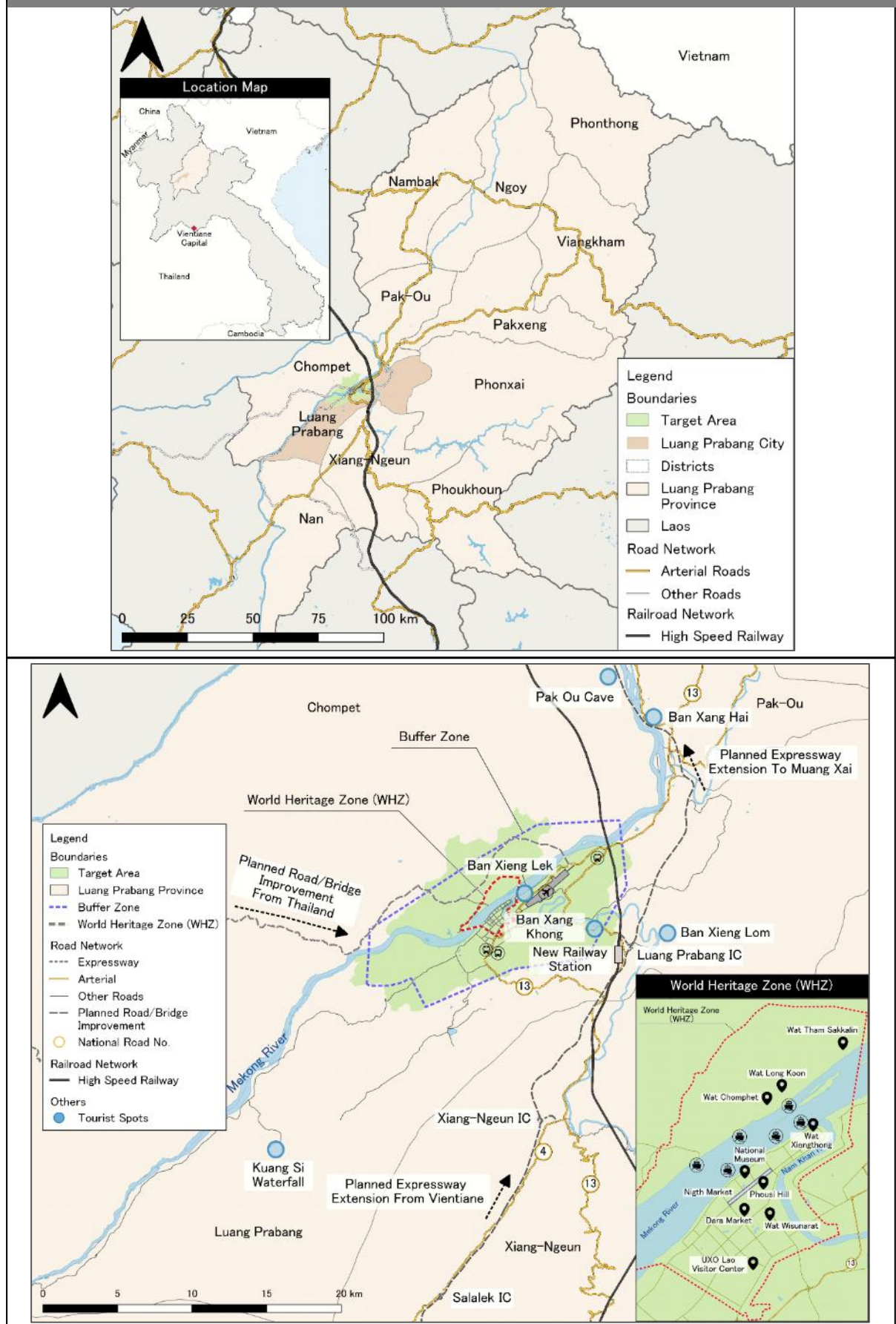
Oriental Consultants Global

International Development Center

ABeam Consulting, Ltd.

IM
JR
26-039

ແຜນທີ່ຂອບເຂດໂຄງການ



ຄຳຫຍໍ້

ຄຳຫຍໍ້	ພາສາອັງກິດ/ ພາສາຝຣັ່ງ	ພາສາລາວ
ADB	Asian Development Bank	ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ
AFD	Agence française de développement (French)	ອົງການຮ່ວມມືພັດທະນາຝຣັ່ງ
ASCN	ASEAN Smart City Network	ສະມາຄົມປະຊາຊາດອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ ເຄືອຂ່າຍນະຄອນອັດສະລິຍະ
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	ສະມາຄົມປະຊາຊາດອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້
C/P	Counterpart	ຄະນະຝ່າຍລາວ
CDIA	Cities Development Initiative for Asia	ໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງເພື່ອອາຊີ
DHUP	Department of Housing and Urban Planning	ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ
DOF	Department of Finance	ພະແນກ ການເງິນ ແຂວງ ຫຼວງພະບາງ
DoCT	Department of Culture and Tourism Note: effective from FY2025, the name was changed from DoICT to DoCT. In this report, the designation “DoCT” is used consistently throughout.	ພະແນກ ຖະແຫຼງຂ່າວ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ ແຂວງ ຫຼວງພະບາງ. ນັບແຕ່ ປີ 2025 ແມ່ນປ່ຽນເປັນ ພະແນກ ວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ ຫຼື ພວທ. ໃນ ບົດລາຍງານນີ້ ແມ່ນໃຊ້ “ພວທ”.
DoNRE	Department of Natural Resources and Environment	ພະແນກ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແຂວງ ຫຼວງພະບາງ
DOT	Department of Transportation	ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
DPI	Department of Planning and Investment	ພະແນກ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ແຂວງຫຼວງພະບາງ
DPL	Département du patrimoine mondial de Luang Prabang (French) Department of Luang Prabang World Heritage (English) Note: integrated into DoCT on 16 June 2023 as Luang Prabang World Heritage Management Division (WHMD)	ຫ້ອງການມໍຣະດົກໂລກ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ※ຫ້ອງການມໍຣະດົກໂລກໂຮມເຂົ້າກັນກັບ ພວທ ເປັນ ຂະແໜງຄຸ້ມຄອງມໍຣະດົກໂລກ ໃນ ວັນທີ 16 ມິຖຸນາ 2023
DPS	Department of Public Security	ກອງບັນຊາການປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແຂວງ ຫຼວງພະບາງ
DPWT	Department of Public Works and Transport	ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ
DRT	Demand Responsive Transport	ການບໍລິການຂົນສົ່ງຕາມຄວາມຕ້ອງການ
DX	Digital Transformation	ການຫັນເປັນດິຈິຕອນ
ECC	Environmental Compliance Certificate	ໃບຢັ້ງຢືນສິ່ງແວດລ້ອມ
EIA	Environmental Impact Assessment	ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ
EMC	Electric Motorcycle	ລົດຈັກໄຟຟ້າ
EU	European Union	ສະຫະພາບເອີຣົບ
FS	Feasibility Study	ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້
GDP	Gross Domestic Product	ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນປະເທດລາວ
GIS	Geographic Information System	ລະບົບຂໍ້ມູນຂ່າວສານພູມສາດ
GRDP	Gross Regional Domestic Product	ລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນແຂວງ ຫຼື ພາກພື້ນ

ຄຳຫຍໍ້	ພາສາອັງກິດ/ ພາສາຝຣັ່ງ	ພາສາລາວ
GSV	Green Slow Vehicle	ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຊ້ຄວາມໄວຕ່ຳ
HIA	Heritage Impact Assessment	ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ມໍຣະດົກໂລກ
ICOMOS	International Council on Monuments and Sites	ສະພາສາກິນກ່ຽວກັບອະນຸສອນສະຖານ ແລະ ສະຖານທີ່ຕ່າງໆ (ທີ່ເປັນມໍຣະດົກໂລກ)
IEE	Initial Environmental Examination	ການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມໃນເບື້ອງຕົ້ນ
JCC	Joint Coordinating Committee	ຄະນະກຳມະການຮ່ວມຊີ້ນຳໂຄງການ
JICA	Japan International Cooperation Agency	ອົງກການຮ່ວມມືສາກົນຍີ່ປຸ່ນ
LAK	Lao kip	ລາວ-ກີບ (ສະກຸນເງິນລາວ)
LDC	Least Developed Country	ປະເທດດ້ອຍພັດທະນາ
LPBMP	Luang Prabang Urban Transport Master Plan	ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ
LPWA	Low Power Wide Area	ກຳລັງໄຟຟ້າຕ່ຳ ທີ່ຄວບຄຸມພື້ນທີ່ກວ້າງ
LSB	Lao Statistics Bureau	ສູນສະຖິຕິຂໍ້ມູນແຫ່ງຊາດລາວ
Maas	Mobility as a Service	ບໍລິການ ການຂົນສົ່ງ/MAAS
MAF	Ministry of Agriculture and Forestry	ກະຊວງ ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
MLIT	Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism	ກະຊວງທີ່ດິນ, ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ຂົນສົ່ງ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ (ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ)
M/M	Meeting Minutes	ບົດບັນທຶກກອງປະຊຸມ
MoNRE	Ministry of Natural Resources and Environment	ກະຊວງ ຊັບພະຍາກອນສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ທຳມະຊາດ
MPI	Ministry of Planning and Investment	ກະຊວງ ແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ
MPWT	Ministry of Public Works and Transport	ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
NEDA	Neighboring Countries Economic Development Cooperation Agency	ສຳນັກງານຮ່ວມມືພັດທະນາເສດຖະກິດກັບປະເທດເພື່ອນບ້ານ (ສພພ)
NLMA	National Land Management Authority	ອົງການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນ
NMT	Non-Motorized Transport	ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ
NSEDP	National Socio-Economic Development Plan	ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ
NUOL	National University of Laos	
OPS	Luang Prabang City Office of Public Security	ກອງບັນຊາການຄວາມສະຫງົບ ນະຄອນ
OPWT	Office of Public Works and Transport	ຫ້ອງການ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເມືອງ
OUV	Outstanding Universal Value	ຈັກກະວານອັນໂດດເດັ່ນ
OVI	Objective Verifiable Indicator	ຕົວຊີ້ວັດໃນການຢັ້ງຢືນຄວາມຖືກຕ້ອງ
P&R	Park and Ride	ຈອດແລ້ວຈອນ
PADUL	Projet d'appui au développement urbain de Luang Prabang (French) Project to Support Urban Development in Luang Prabang (English)	ໂຄງການສົ່ງເສີມການພັດທະນາຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ
PDM	Project Design Matrix	ແບບແຜນໂຄງການ
PO	Point of Operation	ແຜນວຽກກິດຈະກຳ
PoI	Point of Interest	ຈຸດສະເພາະໃນແຜນທີ່ (ສະຖານທີ່)
PPP	Public-Private Partnership	ການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ

ຄຳຫຍໍ້	ພາສາອັງກິດ/ ພາສາຝຣັ່ງ	ພາສາລາວ
PSMV	Plan de sauvegarde et de mise en valeur (French) World Heritage Site Conservation and Utilization Plan (English)	ແຜນປົກປັກຮັກສາ ແລະ ເຮັດໃຫ້ມີຄຸນຄ່າ
PTI	Public Works and Transport Institute	ສະຖາບັນ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
R/D	Record of Discussion	ບົດບັນທຶກການປຶກສາຫາລື
RHS	Ride Hailing Service	ການບໍລິການເອີ້ນລົດ
RLUP	Regulation on Luang Prabang Urban Planning	ລະບຽບຜັງເມືອງ ຂອງ ຫຼວງພະບາງ
RMS	Rights Management Services	ການບໍລິການຄຸ້ມຄອງສິດທິ
SCOT	Schéma de cohérence territoriale de Luang Prabang (French) Luang Prabang Regional Integrated Master Plan (English)	ແຜນແມ່ບົດພາກພື້ນຫຼວງພະບາງແບບເຊື່ອມໂຍ່ງ
SDGs	Sustainable Development Goals	ເປົ້າໝາຍການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ
SEA	Strategic Environmental Assessment	ການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ
SEZ	Special Economic Zone	ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ
SHM	Stakeholder Meeting	ກອງປະຊຸມຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ
SUV	Sport Utility Vehicle	ລົດຈີບ ຫຼື ລົດ SUV
TCZ	Traffic Calming Zone	ເຂດການສັ່ນຈອນທີ່ເປັນມິດ
TCP	Traffic Cooperation Platform	ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ
ToR	Terms of Reference	ຂໍ້ກຳນົດ ຫຼື ລາຍລະອຽດຂອງໜ້າວຽກ
TWG	Technical Working Group	ຄະນະວິຊາການ
UDAA	Urban Development Administration Authority	ອົງການພັດທະນາຕົວເມືອງແຂວງຫຼວງພະບາງ
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization	ອົງການເພື່ອການສຶກສາ, ວິທະຍາສາດ ແລະ ວັດທະນະທຳແຫ່ງສະຫະປະຊາຊາດ (ອຸຍແນສໂກ)
USO	Urban Services Office	ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິການຕົວເມືອງ
UXO Lao	Lao National Unexploded Ordnance Program	ໂຄງການເກັບກູ້ລະເບີດແຫ່ງຊາດລາວ
VCSBE	Vientiane Capital State Bus Enterprise	ລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
WB	World Bank	ທະນາຄານໂລກ
WHC	World Heritage Centre	ສູນມໍຣະດົກໂລກ
WHZ	World Heritage Zone	ເຂດມໍຣະດົກໂລກ
WHMD	Luang Prabang World Heritage Management Division Note: formerly DPL	ຂະແໜງມໍຣະດົກໂລກ ໝາຍເຫດ: ໃນເມື່ອກ່ອນແມ່ນ ຫ້ອງການມໍຣະດົກໂລກ
WREA	Water Resources & Environment Administration	ອົງການຄຸ້ມຄອງຊັບພະຍາກອນນ້ຳ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ
WTP	Willingness To Pay	ຄວາມເຕັມໃຈໃນການຈ່າຍ (WTP)
ZPP	Zones within the Architectural and Urban Heritage Protection Perimeter (French)	ເຂດອະນຸລັກມໍລະດົກທາງສະຖາປັດຕະຍະກຳ ແລະ ຕົວເມືອງ

ສາລະບານ

ພາກທີ 1	ພາບລວມຂອງໂຄງການ	1-1
1.1	ຄວາມເປັນມາຂອງໂຄງການ	1-1
1.2	ຈຸດປະສົງ ແລະ ໝາກຜົນຂອງໂຄງການ.....	1-3
1.3	ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ.....	1-3
1.4	ໄລຍະເວລາໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.....	1-4
1.5	ກອບວຽກຂອງໂຄງການ.....	1-4
ພາກທີ 2	ລາຍລະອຽດຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ	2-1
2.1.	ໝາກຜົນ 1: ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງພ້ອມດ້ວຍວິໄສທັດຂອງໂຄງສ້າງຕົວເມືອງຮອດປີ 2045 ໂດຍຜ່ານຄະນະປະສານງານຂົນສົ່ງ ຫຼພບ.....	2-1
2.2.	ໝາກຜົນ 2 ແລະ ໝາກຜົນ 3:.....	2-60
ພາກທີ 3	ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິຫານໂຄງການ	3-1
3.1	ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງໂຄງການ	3-1
3.1.1	ທີມງານໂຄງການໄຈກາ.....	3-1
3.1.2	ຄະນະຝ່າຍລາວ	3-2
3.1.3	ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ (JCC).....	3-2
3.1.4	ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ (TCP).....	3-4
3.1.5	ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຫຼື ຄະນະວິຊາການ (TWG).....	3-6
3.2	ກິດຈະກຳກອງປະຊຸມ ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ, ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ, ຄະນະວິຊາການ ແລະ ກອງປະຊຸມອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ພ້ອມທັງບົດບັນທຶກກອງປະຊຸມ.....	3-7
3.2.1	ກອງປະຊຸມ JCC.....	3-7
3.2.2	ກອງປະຊຸມ TCP	3-8
3.2.3	ກອງປະຊຸມ TWG	3-9
3.2.4	ກອງປະຊຸມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ກອງປະຊຸມສຳມະນາ ແລະ ອື່ນໆ.	3-11
3.3	ຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ	3-12
3.3.1	ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍຝ່າຍຍີ່ປຸ່ນ	3-12
3.3.2	ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍຝ່າຍລາວ	3-14
ພາກທີ 4	ຜົນໄດ້ຮັບຈາກການຖ່າຍທອດດ້ານວິຊາການ	4-15
4.1	ຜົນສຳເລັດອີງຕາມເປົ້າໝາຍລວມ, ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ ແລະ ໝາກຜົນຂອງໂຄງການ	4-15
4.2	ການປະເມີນໂດຍໃຊ້ DAC6	4-19
4.3	ຂໍ້ແນະນຳເພື່ອບັນລຸຜົນສຳເລັດຕາມເປົ້າໝາຍລວມຂອງໂຄງການ.....	4-27
4.4	ບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ ຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.....	4-31

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ: [ສະຫຼຸບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກອງປະຊຸມ]

ໝາຍເຫດ: ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ຖືກຈັດເປັນປະເພດເອກະສານພາຍໃນ ແລະ ບໍ່ສາມາດ

ເຜີຍແຜ່ຕໍ່ສາທາລະນະໄດ້.

ລາຍການ ຕາຕະລາງ ແລະ ຮູບ

ຮູບ 1-1 ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ.....	1-4
ຮູບ 1-2 ກອບວຽກລວມຂອງໂຄງການ.....	1-5
ຮູບ 2-1 ຮູບພາບການສຳຫຼວດແບບສຳພາດ.....	2-5
ຮູບ 2-2 ແບບສອບຖາມປະເມີນຄວາມອາດສາມາດຂອງບຸກຄະລະ (1)	2-6
ຮູບ 2-3 ແບບສອບຖາມປະເມີນຄວາມອາດສາມາດຂອງບຸກຄະລະ (2)	2-7
ຮູບ 2-4 ແບບສອບຖາມປະເມີນຄວາມອາດສາມາດຂອງບຸກຄະລະ (3)	2-7
ຮູບ 2-5 ລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມໃນການທົບທວນ ແລະ ກະກຽມແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ	2-8
ຮູບ 2-6 ລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມໃນກອງປະຊຸມວິຊາການ.....	2-8
ຮູບ 2-8 ລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມໃນກອງປະຊຸມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.....	2-8
ຮູບ 2-7 ລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມໃນກອງປະຊຸມ JCC ແລະ ກອງປະຊຸມ TCP	2-8
ຮູບ 2-9 ລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມໃນໂຄງການທົດລອງ.....	2-8
ຮູບ 2-10 ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.....	2-9
ຮູບ 2-11 ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈໃນການວາງແຜນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.....	2-9
ຮູບ 2-10 ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.....	2-9
ຮູບ 2-13 ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈໃນການວາງແຜນຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ.....	2-9
ຮູບ 2-12 ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈໃນການວາງແຜນເສັ້ນທາງ	2-9
ຮູບ 2-15 ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບໂຄງການທົດລອງ.....	2-9
ຮູບ 2-14 ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈໃນການພັດທະນາຕົວເມືອງໂດຍຄຳນຶງເຖິງປະຫວັດສາດ ແລະ ພູມສັນຖານດ້ານ ປະຫວັດສາດ.....	2-9
ຮູບ 2-17 ຄວາມອາດສາມາດໃນການກະກຽມບົດສະເໜີໂຄງການ	2-10
ຮູບ 2-16 ຄວາມອາດສາມາດໃນການວາງແຜນມາດຕະການ ແລະ ໂຄງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.....	2-10
ຮູບ 2-19 ຄວາມອາດສາມາດໃນການດຳເນີນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂຄງການ.....	2-10
ຮູບ 2-18 ຄວາມອາດສາມາດໃນການປະສານງານກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.....	2-10
ຮູບ 2-20 ທັດສະນະໃນການນຳສະເໜີ ແລະ ອະທິບາຍ ຢູ່ ກອງປະຊຸມ TCP ແລະ ກອງປະຊຸມ JCC	2-11
ຮູບ 2-21 ທັດສະນະໃນການອະທິບາຍໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນຮັບຮູ້ຂໍ້ມູນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.....	2-11
ຮູບ 2-22 ທັດສະນະໃນການໃຫ້ຂໍ້ມູນ ຢູ່ ກອງປະຊຸມ.....	2-11
ຮູບ 2-23 ທັດສະນະໃນການອະທິບາຍ ໃນ ກອງປະຊຸມກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.....	2-11
ຮູບ 2-24 ສຳພາດ ພວທ ກ່ຽວກັບລະບົບການອະນຸລັກມໍຣະດົກໂລກ ແລະ ສະພາບປະຈຸບັນ.....	2-17
ຮູບ 2-25 ສະພາບເຂດຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນ	2-18
ຮູບ 2-25 ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ສຳຄັນ	2-19
ຮູບ 2-27 ສຳພາດພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ ເພື່ອຢັ້ງຢືນລະບົບຜັງເມືອງ, ສະພາບການພັດທະນາ ແລະ ຂໍ້ມູນທີ່ມີຢູ່ 2-19	
ຮູບ 2-28 ຂໍ້ຈຳກັດການເຂົ້າອອກຂອງພາຫະນະ	2-20
ຮູບ 2-29 ປ້າຍຫ້າມ ຢູ່ ພາຍໃນເຂດ.....	2-20
ຮູບ 2-30 ສຳພາດ ພະແນກ ຍທຂ	2-21
ຮູບ 2-31 ສະພາບການສັນຈອນຕາມປະເພດພາຫະນະໃນເຂດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ	2-23
ຮູບ 2-32 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນໃນເຂດເປົ້າໝາຍການວາງແຜນ.....	2-26
ຮູບ 2-33 ສະພາບແວດລ້ອມການຢ່າງພາຍໃນເຂດມໍລະດົກ	2-27

ຮູບ 2-34 ສູນກາງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງພະບາງ	2-28
ຮູບ 2-35 ໂຄງການພັດທະນາອ້ອມຮອບເຂດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການແຜນແມ່ບົດ	2-31
ຮູບ 2-36 ສຳຫຼວດໂຄງການພັດທະນາ	2-31
ຮູບ 2-37 ກອບໂມເດລນະຄອນອັດສະລິຍະອາຊຽນ.....	2-33
ຮູບ 2-38 ຮູບແບບທຸລະກິດພື້ນຖານຂອງນະຄອນອັດສະລິຍະ	2-33
ຮູບ 2-39 ຜົນການສຳຫຼວດບັນຊີຂໍ້ມູນການພັດທະນາພູມສັນຖານຂອງຕົວເມືອງ.....	2-35
ຮູບ 2-40 ໂຄງສ້າງຕົວເມືອງໃນອະນາຄົດ (ເປັນເອກະພາບກັນໃນກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 2).....	2-37
ຮູບ 2-41 ສົມມຸດຖານ ຫຼື ທາງເລືອກໃນການພັດທະນາຂະແໜງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ເປົ້າໝາຍນະໂຍບາຍ ທີ່ເປັນເອກະພາບກັນໃນກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 2.....	2-39
ຮູບ 2-42 ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາໃນໄລຍະສັ້ນ.....	2-41
ຮູບ 2-43 ຂະບວນການສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (ສະບັບຮ່າງ)	2-44
ຮູບ 2-44 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປີ 2045	2-46
ຮູບ 2-45 ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນປີ 2030	2-47
ຮູບ 2-46 ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນປີ 2035 ແລະ 2045	2-48
ຮູບ 2-47 ເຂດການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ຕາມປີເປົ້າໝາຍ.....	2-49
ຮູບ 2-48 ຂະບວນການວາງແຜນແມ່ບົດ.....	2-54
ຮູບ 2-49 ເປົ້າໝາຍພື້ນຖານ	2-55
ຮູບ 2-50 ກິດຈະກຳຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວຕາມແຕ່ລະຈຸດ.....	2-61
ຮູບ 2-51 ປະລິມານຄົນຍ່າງຕາມໄລຍະເວລາຢູ່ຈຸດຕໍ່ໜ້າຮ້ານກາເຟສີໝູກ	2-70
ຮູບ 2-52 ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ກັບຖະໜົນປອດລົດ.....	2-70
ຮູບ 2-53 ກິດຈະກຳສິ່ງເສີມການຍ່າງທ່ຽວຊົມຕົວເມືອງ.....	2-71
ຮູບ 2-54 ພາບລວມຂອງການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ທັດສະນະສຶກສາ ຢູ່ ລລມ	2-73
ຮູບ 2-55 ມາຕະການຄວບຄຸມການເຂົ້າອອກຂອງພາຫະນະ.....	2-77
ຮູບ 2-56 ບັນຍາກາດຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ ໃນ ຊ່ວງບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບການສັນຈອນ	2-77
ຮູບ 2-57 ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ກັບການຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ	2-78
ຮູບ 2-58 ປະລິມານຄົນຍ່າງ ຕາມ ຈຸດສຳຫຼວດ.....	2-78
ຮູບ 2-59 ພາບເດັກນ້ອຍທົດລອງຂີ່ລົດເມ	2-79
ຮູບ 2-60 ພາບຜູ້ໂດຍສານຂຶ້ນລົງລົດເມ ຢູ່ ເດີ່ນທາດຫຼວງ.....	2-79
ຮູບ 2-61 ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ໃນ ຊ່ວງໂຄງການທົດລອງ.....	2-80
ຮູບ 2-62 ຈຸດປະສົງການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໂດຍປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ.....	2-80
ຮູບ 2-63 ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ກັບການບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ ແລະ ລົດຮັບສົ່ງ	2-80
ຮູບ 2-64 ການເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນ ຜ່ານ QR	2-81
ຮູບ 2-65 ອັດຕາສ່ວນຂອງການເຂົ້າເຖິງການແປພາສາ ແບ່ງຕາມພາສາທີ່ໃຊ້ແປ (ພື້ນທີ່ ທີ່ໃຫຍ່ ໝາຍເຖິງອັດຕາສ່ວນທີ່ສູງ).....	2-81
ຮູບ 2-66 ທີ່ຕັ້ງຂອງຜູ້ຄົນເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນ ດ້ວຍ QR.....	2-82
ຮູບ 2-67 ການຄວບຄຸມການເຂົ້າອອກຂອງພາຫະນະ ຢູ່ ເຂດມໍຣະດົກໂລກ.....	2-82
ຮູບ 2-68 ການຄວບຄຸມການເຂົ້າອອກຂອງພາຫະນະ ຢູ່ ເຂດແຄມຂອງແຄມຄານ.....	2-83
ຮູບ 2-69 ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ກັບການຫ້າມລົດຕູ້ນຳທ່ຽວ ເຂົ້າເຂດມໍຣະດົກໂລກ.....	2-83
ຮູບ 2-70 ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ກັບການຫ້າມລົດຕູ້ນຳທ່ຽວ ເຂົ້າເຂດມໍຣະດົກໂລກ ຕາມຈຸດປະສົງຂອງການເດີນທາງ.....	2-84

ຮູບ 2-71 ພາບລົດຕູ້ນໍາທ່ຽວຈອດລົດຢູ່ ສະຖານທີ່ ຈອດແລ້ວຈອນ.....	2-84
ຮູບ 2-72 ພາບການຄ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານຈາກລົດຕູ້ໄປໃຊ້ບໍລິການລົດສາທາລະນະ ຢູ່ ສະຖານທີ່ຈອດແລ້ວຈອນ.....	2-84
ຮູບ 2-73 ພາບແຈກຢາຍບັດຄົວ ຂອງ ສາຍທາງຕາດກວາງຊີ	2-85
ຮູບ 2-74 ປະກາດແຈ້ງການກ່ຽວກັບສາຍທາງຕາດກວາງຊີເຕັມ ຫຼື ຈອງເຕັມ.....	2-85
ຮູບ 2-75 ພາບການນໍາໃຊ້ສູນຂັ້ມ.....	2-86
ຮູບ 2-76 ສະພາບຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງກ່ອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ.....	2-87
ຮູບ 2-77 ສະພາບຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງໃນຊ່ວງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ	2-87
ຮູບ 2-78 ປະລິມານຄົນຍ່າງ ຕາມຊ່ວງຊົ່ວໂມງລະຫວ່າງວັນ ຢູ່ ຈຸດແຍກຮ້ານກາເຟສີໝຸກ.....	2-88
ຮູບ 2-79 ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ກັບການຈັດສັນເຂດຄົນຍ່າງ.....	2-88
ຮູບ 2-80 ຜົນການສໍາຫຼວດສໍາພາດນັກທ່ອງທ່ຽວ: ເຫດຜົນທີ່ບໍ່ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	2-89
ຮູບ 2-82 ອັດຕາສ່ວນການເຂົ້າເຖິງເນື້ອຫາການອອກແບບທາງປູຢາງ AR ແບ່ງຕາມພາສາທີ່ໃຊ້ແປ (ພື້ນທີ່ ທີ່ໃຫຍ່ ໝາຍເຖິງອັດຕາສ່ວນທີ່ສູງ).....	2-91
ຮູບ 2-82 ພາບຈໍາລອງຂອງພື້ນທີ່ຍ່າງທາງ ແລະ ພື້ນທີ່ຍ່າງທ່ຽວຊົມຕົວເມືອງທີ່ກວ້າງຂຶ້ນ ໂດຍໃຊ້ AR.....	2-91
ຮູບ 2-83 ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບຫ້າມຈອດລົດຕາມແຄມທາງ	2-92
ຮູບ 2-84 ສະພາບການຈອດລົດແຄມທາງ ກ່ອນການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ	2-92
ຮູບ 2-85 ສະພາບການຈອດລົດຫຼັງຈາກມີມາດຕະການທີ່ເຂັ້ມງວດຂຶ້ນ	2-92
ຮູບ 2-86 ກິດຈະກຳປັບປຸງສວນສາທາລະນະຂະໜາດນ້ອຍ	2-93
ຮູບ 2-87 ນັກທ່ອງທ່ຽວນັກພັກຜ່ອນ ຢູ່ ສວນສາທາລະນະຂະໜາດນ້ອຍ	2-93
ຮູບ 2-88 ຈຸດສໍາຫຼວດ ຂອງ ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2	2-96
ຮູບ 2-89 ຈຸດສໍາຫຼວດ ຂອງ ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3	2-98
ຮູບ 2-90 ວິໄສທັດຂອງເຂດມໍຣະດົກໂລກ ໃນປີ 2026.....	2-101
ຮູບ 2-91 ວິໄສທັດຂອງເຂດມໍຣະດົກໂລກ ໃນປີ 2027.....	2-101
ຮູບ 2-92 ວິໄສທັດຂອງເຂດມໍຣະດົກໂລກ ໃນປີ 2028.....	2-102
ຮູບ 3-1 ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ	3-3
ຮູບ 3-2 ພາບການນໍາໃຊ້ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານການທ່ອງທ່ຽວ ພາຍຫຼັງໄດ້ຮັບການປັບປຸງ	3-14
ຮູບ 3-3 ຫ້ອງການໂຄງການ	3-14
ຕາຕະລາງ 2-1 ພາລະບົດບາດຂອງແຕ່ລະຂະແໜງການ	2-1
ຕາຕະລາງ 2-1 ຄວາມຄິດເຫັນທີ່ສໍາຄັນ ຕໍ່ກັບ ຄວາມອາດສາມາດຂອງພະແນກ ຍທຂ ໃນປະຈຸບັນ	2-2
ຕາຕະລາງ 2-3 ຄວາມຄິດເຫັນທີ່ສໍາຄັນ ຕໍ່ກັບ ຂົງເຂດໃນການເສີມສ້າງຄວາມອາດສາມາດ	2-4
ຕາຕະລາງ 2-4 ຄວາມຄິດເຫັນທີ່ສໍາຄັນໃນການພັດທະນາຄວາມອາດສາມາດ.....	2-12
ຕາຕະລາງ 2-5 ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງຫຼວງພະບາງ	2-12
ຕາຕະລາງ 2-6 ກິດຈະກຳຂອງ ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງຫຼວງພະບາງ.....	2-13
ຕາຕະລາງ 2-7 ແຜນການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	2-15
ຕາຕະລາງ 2-8 ອຸບັດຕິເຫດການສັນຈອນປະຈຳປີ.....	2-24
ຕາຕະລາງ 2-9 ການຈັດແບ່ງປະເພດເສັ້ນທາງ	2-26
ຕາຕະລາງ 2-10 ຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາໃນໄລຍະສັ້ນ (2030)	2-41
ຕາຕະລາງ 2-11 ຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາໃນໄລຍະກາງ (2035).....	2-42
ຕາຕະລາງ 2-12 ຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາໃນໄລຍະຍາວ (2045).....	2-43

ຕາຕະລາງ 2-13 ບົດຕ່າງໆ ແລະ ເນື້ອໃນຫຼັກຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ	2-51
ຕາຕະລາງ 2-14 ນະໂຍບາຍພື້ນຖານ	2-56
ຕາຕະລາງ 2-15 ຍຸດທະສາດພື້ນຖານ	2-56
ຕາຕະລາງ 2-16 ກອງປະຊຸມສຳມະນາເພື່ອເຜີຍແຜ່ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ.....	2-58
ຕາຕະລາງ 2-17 ອົງປະກອບ ຫຼື ກິດຈະກຳໂຄງການທົດລອງ.....	2-63
ຕາຕະລາງ 2-18 ພາບລວມຂອງໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1.....	2-64
ຕາຕະລາງ 2-19 ພາບລວມໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2.....	2-65
ຕາຕະລາງ 2-20 ພາບລວມຂອງໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3.....	2-67
ຕາຕະລາງ 2-21 ການປະສານງານຫຼັກ ແລະ ໄລຍະເວລາສຳລັບໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1.....	2-68
ຕາຕະລາງ 2-22 ການປະສານງານຫຼັກ ແລະ ໄລຍະເວລາສຳລັບໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2.....	2-68
ຕາຕະລາງ 2-23 ການປະສານງານຫຼັກ ແລະ ໄລຍະເວລາສຳລັບໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3.....	2-69
ຕາຕະລາງ 2-24 ແຜນຢ້ຽມຢາມ ຫຼື ທັດສະນະສຶກສາ ຢູ່ ລວມ ແລະ ຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ (ວັນທີ 1).....	2-72
ຕາຕະລາງ 2-25 ແຜນຢ້ຽມຢາມ ຫຼື ທັດສະນະສຶກສາ ຢູ່ ລວມ ແລະ ຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ (ວັນທີ 2).....	2-72
ຕາຕະລາງ 2-26 ຄວາມຄິດເຫັນໃນການປຶກສາຫາລື.....	2-73
ຕາຕະລາງ 2-27 ການປັບປຸງ ແລະ ມາດຕະການສະເພາະທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນ ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2	2-75
ຕາຕະລາງ 2-28 ການປັບປຸງ ແລະ ມາດຕະການສະເພາະທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນ ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3	2-86
ຕາຕະລາງ 2-29 ການສົມທົບຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ຂອງ ສາຍທາງລົດສາທາລະນະເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ ແລະ ລົດ ຮັບ-ສົ່ງ.....	2-89
ຕາຕະລາງ 2-30 ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານໂດຍນຳໃຊ້ເທັກໂນໂລຊີດິຈິຕອນ ພາຍໃຕ້ ໂຄງການທົດລອງ ປີທີສາມ	2-90
ຕາຕະລາງ 2-31 ພາບລວມຂອງການສຳຫຼວດທີ່ໄດ້ດຳເນີນໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1	2-94
ຕາຕະລາງ 2-32 ຕົວຢ່າງບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ ເຊິ່ງໄດ້ລາຍງານ ຢູ່ ກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 2.....	2-95
ຕາຕະລາງ 2-33 ພາບລວມຂອງການສຳຫຼວດທີ່ໄດ້ດຳເນີນໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2	2-95
ຕາຕະລາງ 2-34 ພາບລວມຂອງການສຳຫຼວດທີ່ໄດ້ດຳເນີນໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3	2-97
ຕາຕະລາງ 3-1 ລາຍຊື່ຊ່ຽວຊານໄລຍະສັ້ນ.....	3-1
ຕາຕະລາງ 3-2 ລາຍຊື່ວິຊາການໂຄງການ.....	3-2
ຕາຕະລາງ 3-3 ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຝ່າຍລາວ	3-2
ຕາຕະລາງ 3-4 ລາຍຊື່ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ (ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ).....	3-4
ຕາຕະລາງ 3-5 ລາຍຊື່ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ (ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ)	3-4
ຕາຕະລາງ 3-6 ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ	3-5
ຕາຕະລາງ 3-6 ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ	3-6
ຕາຕະລາງ 3-8 ສະຫຼຸບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກອງປະຊຸມ JCC.....	3-7
ຕາຕະລາງ 3-9 ສະຫຼຸບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກອງປະຊຸມ TCP.....	3-8
ຕາຕະລາງ 3-10 ສະຫຼຸບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກອງປະຊຸມ TWG	3-9
ຕາຕະລາງ 3-11 ສະຫຼຸບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກອງປະຊຸມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສຳມະນາ ແລະ ອື່ນໆ	3-11
ຕາຕະລາງ 3-12 ຜົນໄດ້ຮັບ ແລະ ແຜນການລົງເຄື່ອນໄຫວວຽກງານທີ່ວາງໄວ້ ແລະ ຕົວຈິງ.....	3-12
ຕາຕະລາງ 3-13 ພາບລວມຂອງການຝຶກອົບຮົມ ຢູ່ ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ	3-13
ຕາຕະລາງ 3-14 ລາຍການອຸປະກອນ.....	3-13
ຕາຕະລາງ 4-1 ລະດັບຄວາມສຳເລັດຕາມເປົ້າໝາຍລວມ.....	4-15

ຕາຕະລາງ 4-2 ລະດັບຄວາມສໍາເລັດຕາມຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ.....4-16

ຕາຕະລາງ 4-3 ລະດັບຄວາມສໍາເລັດຕາມໝາກຜົນຂອງໂຄງການ4-16

ພາກທີ 1 ພາບລວມຂອງໂຄງການ

1.1 ຄວາມເປັນມາຂອງໂຄງການ

ຫຼວງພະບາງ ເປັນນະຄອນຫຼວງທີ່ເກົ່າແກ່ ເຊິ່ງຕັ້ງຢູ່ພາກເໜືອຂອງປະເທດລາວ ແລະ ເປັນເມືອງມໍລະດົກໂລກຂອງ UNESCO ທີ່ມີສະຖາປັດຕະຍະກຳແບບດັ້ງເດີມ ປະສົມປະສານກັບອາຄານຮູບຊົງອານານິຄົມຂອງເອີຣົບ. ນອກນັ້ນ, ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຫຼວງພະບາງຍັງມີຄວາມໂດດເດັ່ນ ໂດຍສະເພາະແມ່ນຄາດວ່າຈະມີປະຊາກອນເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 90,000 ໃນປີ 2015 ເປັນ 114,000ຄົນ ໃນປີ 2025 (JICA, 2016). ນອກຈາກນັ້ນ, ຈຳນວນຍານພາຫະນະໃນແຂວງຫຼວງພະບາງ ແລະ ເຂດອ້ອມຮອບກໍເພີ່ມຂຶ້ນ ເຊິ່ງເພີ່ມຂຶ້ນໃນອັດຕາ 8.9% ຕໍ່ປີ (2010–2021) ເຊິ່ງເປັນຈຳນວນ 139,000ຄັນ ໃນປີ 2021 (ຂໍ້ມູນຈາກ ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ, 2022) ແລະ ແຂວງຫຼວງພະບາງຈັດເປັນອັບດັບທີ 4 ໃນທົ່ວໄປເທດລາວທີ່ມີຈຳນວນຍານພາຫະນະຫຼາຍ. ເນື່ອງຈາກ ຫຼວງພະບາງໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນເປັນເມືອງມໍລະດົກໂລກ ຂອງ UNESCO ໃນປີ 1995 ເຮັດໃຫ້ຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວເພີ່ມຂຶ້ນທຸກປີ. ໃນປີ 2019, ມີຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວທ່ອງປະມານ 860,000ຄົນ ແລະ ຫຼວງພະບາງກໍກາຍເປັນແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວອັນດັບໜຶ່ງຂອງລາວ, ໄດ້ຮັບການຍອມຮັບຢ່າງກ້ວາງຂວາງທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ. ເຖິງວ່າຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວປະຈຳປີຈະຫຼຸດລົງປະມານ 275,000ຄົນ ໃນປີ 2020 ຍ້ອນຜົນກະທົບຂອງການແຜ່ລະບາດຂອງພະຍາດ COVID-19 (ຂໍ້ມູນຈາກ ພະແນກຖະແຫຼງຂ່າວ, ວັດທະນະທຳ, ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ ແຂວງຫຼວງພະບາງ, 2020), ແຕ່ຄາດວ່າຈະມີການຟື້ນຕົວເທື່ອລະກ້າວໃນໄລຍະກາງ ຫາ ໄລຍະຍາວ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ສະພາບແວດລ້ອມອ້ອມຂ້າງກໍໄດ້ຮັບການປ່ຽນແປງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ, ເຮັດໃຫ້ຫຼວງພະບາງກາຍເປັນທີ່ຕັ້ງຍຸດທະສາດດ້ານການຂົນສົ່ງແຕ່ເໜືອຫາໃຕ້ ໃນພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມ ໜຶ່ງແລວທາງໜຶ່ງເສັ້ນທາງຂອງສປ ຈີນ. ໃນເດືອນ ທັນວາ 2021, ທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງ ລາວ-ຈີນ (ເຊື່ອມຕໍ່ບໍ່ເຕັ້ນ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ) ໄດ້ເປີດໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ສະຖານີລົດໄຟຫຼວງພະບາງ ແມ່ນມີທີ່ຕັ້ງຫ່າງຈາກເມືອງມໍລະດົກໄປຕາມທິດຕາເວັນອອກປະມານ 10 ກິໂລແມັດ. ການເປີດບໍລິການທາງລົດໄຟນີ້ແມ່ນຄາດວ່າຈະມີຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 130,000 ຄົນຕໍ່ປີ (ຂໍ້ມູນຈາກ ທະນາຄານໂລກ, 2021). ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງມີແຜນການເຊື່ອມຕໍ່ທາງດ່ວນ ວຽງຈັນ-ວຽງຈຽງ ໄປຫາ ສປ ຈີນ ຜ່ານຫຼວງພະບາງ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ການເຂົ້າເຖິງຫຼວງພະບາງບໍ່ແມ່ນສະເພາະແຕ່ທາງລົດໄຟ ແຕ່ຍັງສາມາດເຂົ້າເຖິງດ້ວຍທາງດ່ວນອີກດ້ວຍ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຫຼວງພະບາງ ຍັງໄດ້ວາງແຜນພັດທະນາເຂດເສດຖະກິດພິເສດ (SEZ) ຢູ່ ອ້ອມຮອບເມືອງມໍລະດົກໂລກຂອງອົງການ UNESCO. ໂຄງການຂະໜາດໃຫຍ່ເຫຼົ່ານີ້ຄາດວ່າຈະເຮັດໃຫ້ປະລິມານການສັນຈອນຂອງຍານພາຫະນະ ແລະ ຈຳນວນຄົນຍ່າງ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍໃນອະນາຄົດ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ແຂວງຫຼວງພະບາງຍັງໄດ້ວາງເປົ້າໝາຍໃນການສ້າງນະຄອນຫຼວງພະບາງໃຫ້ເປັນສູນກາງດ້ານທ່ອງທ່ຽວແບບຍືນຍົງ ອີງຕາມທິດທາງຂອງແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ຄັ້ງທີ 9 (2021-2025). ເຖິງແມ່ນວ່າສະພາບການໃນປະຈຸບັນຈະມີຍານພາຫະນະທີ່ຫຼາຍເກີນໄປ ແລະ ຜູ້ຄົນຈຳນວນຫຼາຍເຂົ້າມາທ່ອງທ່ຽວ/ຢ້ຽມຢາມຫຼວງພະບາງ ແຕ່ກໍຍັງບໍ່ເຖິງຂັ້ນສົ່ງຜົນກະທົບທາງລົບຂອງຕໍ່ກັບສະພາບລວມທັງໝົດ ແຕ່ຖ້າບໍ່ມີມາດຕະການທີ່ເໝາະສົມລວມທັງຄວາມສ່ຽງທີ່ອາດຈະເກີດຂຶ້ນຈາກການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະຊາກອນ ແລະ ການສັນຈອນ ກໍຈະເຮັດໃຫ້ຈະຫຼວງພະບາງຫຼຸດພົ້ນອອກຈາກສະຖານະພາບຫຼວງພະບາງເມືອງມໍລະດົກໂລກ ແລະ ສົ່ງຜົນກະທົບດ້ານລົບກໍກາຍເປັນຢູ່ ແລະ ດຳລົງຊີວິດຂອງປະຊາຊົນ. ໃນປະຈຸບັນ, ຫຼວງພະບາງ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນມີວິໄສທັດ ຫຼື ແຜນການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໃນໄລຍະຍາວ.

ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ຫຼວງພະບາງກໍປະເຊີນກັບສິ່ງທ້າທາຍໃນໄລຍະສັ້ນ ແລະ ໄລຍະກາງ ເຊິ່ງລວມມີການຈອດລົດທີ່ບໍ່ຖືກລະບຽບ ຢູ່ ໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ ເຊິ່ງເຮັດມີທັດສະນີຍະພາບໃນຕົວເມືອງທີ່ບໍ່ສວຍງາມ; ການຍ່າງທ່ຽວຊົມຕົວເມືອງທີ່ຈຳກັດ ຍ້ອນທາງຍ່າງທີ່ແຄບ ແລະ ບໍ່ຕໍ່ເນື່ອງ; ບໍ່ມີການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ; ມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດໃນຊ່ວງຊົ່ວໂມງເລັ່ງດ່ວນ; ທີ່ຄວາມສ່ຽງສູງໃນການເກີດອຸປະຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນ; ແລະ ມີຖະໜົນຫົນທາງທີ່ບໍ່ພຽງພໍໃນການຮອງຮັບປະລິມານການສັນຈອນ.

ດ້ວຍສະພາບການດັ່ງກ່າວນັ້ນ, ການເສີມສ້າງຄວາມສາມາດໃນການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງຂະແໜງການບໍລິຫານ ແລະ ຄຸ້ມຄອງຂັ້ນແຂວງດ້ານການພັດທະນາ ແລະ ປົກປັກຮັກສາແຂວງຫຼວງພະບາງ ຈຶ່ງເປັນວຽກງານບຸລິມະສິດອັນຮີບດ່ວນ ເພື່ອແກ້ໄຂສິ່ງທ້າທາຍຂອງຕົວເມືອງ. ຕໍ່ກັບສະພາບຫຍຸ້ງຍຸກດັ່ງກ່າວ, ລັດຖະບານລາວ ໄດ້ສະເໜີຂໍການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ຈາກປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ການຄຸ້ມ

ຄອງການສັນຈອນໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ ຫຼວງພະບາງ (ຕໍ່ໄປນີ້ເອີ້ນວ່າ ""). ເພື່ອຕອບຮັບຂໍ້ສະເໜີນີ້ຢ່າງເປັນທາງການ, ອົງການໄຈກາໄດ້ລົງລາຍເຊັນໃນບົດບັນທຶກການປຶກສາຫາລື (R/D) ກັບ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໃນເດືອນ ຕຸລາ 2022.

1.2 ຈຸດປະສົງ ແລະ ໝາກຜົນຂອງໂຄງການ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການນີ້ ແມ່ນແນ່ໃສ່ໃນການບັນລຸຈຸດປະສົງ ແລະ ເປົ້າໝາຍລວມຂອງໂຄງການ ທີ່ລະບຸໃນບົດບັນທຶກການປຶກສາຫາລື (R/D).

■ ເປົ້າໝາຍລວມຂອງໂຄງການ

ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການບຸລິມະສິດ ທີ່ກຳນົດໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (ແຜນແມ່ບົດ) ຂອງ ຫຼຸພບ ເພື່ອສົ່ງເສີມການພັດທະນາເມືອງທ່ອງທ່ຽວແບບຍືນຍົງ.

■ ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ

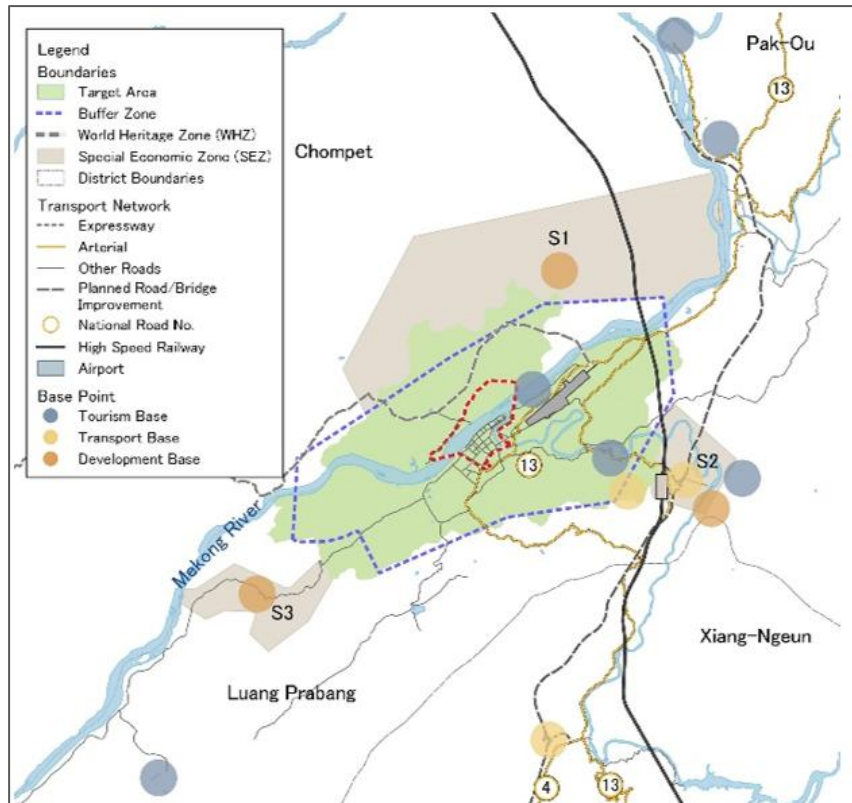
ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງດ້ານການວາງແຜນ ແລະ ດ້ານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການໃຫ້ແກ່ອົງການພາກລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ຫຼວງພະບາງ.

ເພື່ອບັນລຸຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດໝາກຜົນຂອງໂຄງການດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ໝາກຜົນ 1: ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງພ້ອມດ້ວຍວິໄສທັດຂອງໂຄງສ້າງຕົວເມືອງຮອດປີ 2045 ໂດຍຜ່ານຄະນະປະສານງານຂົນສົ່ງ ຫຼຸພບ.
- ໝາກຜົນ 2: ວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງເພື່ອສ້າງພື້ນທີ່ສູນກາງຂອງຜູ້ຄົນ ທີ່ປອດໄພ, ສະດວກສະບາຍໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ.
- ໝາກຜົນ 3: ວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງເພື່ອສ້າງລະບົບຂົນສົ່ງທີ່ສະດວກສະບາຍສໍາລັບຜູ້ ຄົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວ, ເຊື່ອມໂຍງເຂດມໍລະດົກໂລກກັບບໍລິເວນອ້ອມຂ້າງ.

1.3 ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ

ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການແມ່ນສະແດງໃນ ຮູບ-1.31, ໂດຍສະເພາະບັນດາບ້ານທີ່ຢູ່ໃນເຂດກັນຊົນ ເຊິ່ງລວມມີເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສ (ກວມເອົາເນື້ອທີ່ 12,500 ຮຕ). ເຂດສູນກາງຍ່ອຍ ລວມມີເຂດອ້ອມຂ້າງສະຖານີລົດໄຟ, ເສັ້ນທາງເວັ້ນຕົວເມືອງ, ເຂດວາງແຜນພັດທະນາ (SEZ) ແລະ ບັນດາສະຖານທີ່ທ່ອງທ່ຽວເຊັ່ນ: ນ້ຳຕົກຕາດກວາງຊີ. ໄດ້ມີການກຳນົດເຂດເປົ້າໝາຍ ແລະ ນະໂຍບາຍການພັດທະນາ ອີງຕາມບັນດາລະບຽບການທີ່ຕິດພັນກັບການພັດທະນາ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ (JET)

ຮູບ 1-1 ຂອບເຂດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ

1.4 ໄລຍະເວລາໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

ອີງຕາມ R/D, ໄລຍະເວລາໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແມ່ນ 3 ປີ ນັບແຕ່ເດືອນກຸມພາ 2023 ຫາ ເດືອນມັງກອນ 2026 (ລວມທັງໝົດ 36ເດືອນ).

1.5 ກອບວຽກຂອງໂຄງການ

ໂຄງການນີ້ແມ່ນໄດ້ກຳນົດໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ຊັດເຈນ ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການໂດຍຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກິດຈະກຳຂອງແຕ່ລະໜ້າກຳນົດໄວ້. ໂຄງຮ່າງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແມ່ນສະແດງໃນ ຮູບ 1-2.

■ເປົ້າໝາຍລວມ

ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການບຸລິມະສິດ ທີ່ກຳນົດໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (ແຜນແມ່ບົດ) ຂອງ ຫຼວງພະບາງ ເພື່ອສົ່ງເສີມການພັດທະນາເມືອງທ່ອງທ່ຽວແບບຍືນຍົງ.



■ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ

ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງດ້ານການວາງແຜນ ແລະ ດ້ານຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການໃຫ້ແກ່ອົງການພາກລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ຫຼວງພະບາງ.



【ໝາກຜົນ 1】

ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງພ້ອມດ້ວຍວິໄສທັດຂອງໂຄງສ້າງຕົວເມືອງຮອດປີ 2045 ໂດຍຜ່ານຄະນະປະສານງານຂົນສົ່ງ ຫຼວງພະບາງ.

【ໝາກຜົນ 2】

ວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງເພື່ອສ້າງພື້ນທີ່ສູນກາງຂອງຜູ້ຄົນ ທີ່ປອດໄພ, ສະດວກສະບາຍໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ.

【ໝາກຜົນ 3】

ວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງເພື່ອສ້າງລະບົບຂົນສົ່ງທີ່ສະດວກສະບາຍສໍາລັບຜູ້ຄົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວ, ເຊື່ອມໂຍ່ງເຂດມໍລະດົກໂລກກັບບໍລິເວນອ້ອມຂ້າງ.



- 【1-1】 ຈຳແນກພາລະບົດບາດຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ
- 【1-2】 ສ້າງຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງຫຼວງພະບາງ
- 【1-3】 ທົນທອນບັນດາແຜນການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ
- 【1-4】 ສຶກສາ ແລະ ວິເຄາະ ບັນຫາດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ບັນຫາດ້ານການພັດທະນາຕົວເມືອງ ໃນປະຈຸບັນ ຢູ່ເຂດເປົ້າໝາຍ ແລະ ລົງເລິກເຖິງບັນຫານັ້ນໆ.
- 【1-5】 ຈັດການຝຶກອົບຮົມ ຢູ່ ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ເພື່ອຮຽນຮູ້ກ່ຽວກັບຂໍ້ລິເລີ່ມດ້ານວຽກງານການຂົນສົ່ງ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງຂອງຍີ່ປຸ່ນ.
- 【1-6】 ສ້າງຮ່າງວິໄສທັດຂອງໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໃນອະນາຄົດ
- 【1-7】 ສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບກັນຕໍ່ກັບວິໄສທັດໃນອະນາຄົດດ້ານໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ ຫຼວງພະບາງ
- 【1-8】 ກະກຽມແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສະບັບຮ່າງ.
- 【1-9】 ນຳເອົາຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງປະກອບເຂົ້າໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສະບັບຮ່າງ.
- 【1-10】 ສະຫຼຸບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສະບັບຮ່າງ ໃນ ຄະນະປະສານງານຂົນສົ່ງ ຫຼວງພະບາງ.

- 【2-1】 ດຳເນີນການສຶກສາທີ່ຈຳເປັນເພີ່ມເຕີມທີ່ຈຳເປັນ ອີງຕາມຜົນຂອງການຈັດຕັ້ງກິດຈະກຳ 1.4 ເພື່ອໃຫ້ເຂົ້າໃຈເຖິງຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ໃນ ເຂດມໍລະດົກໂລກ ແລະ ກຳນົດໂຄງການທົດລອງ
- 【2-2】 ກະກຽມແຜນໂຄງການທົດລອງສະບັບຮ່າງ ລວມທັງການວິເຄາະດ້ານການເງິນ
- 【2-3】 ສະຫຼຸບແຜນໂຄງການທົດລອງ ຢູ່ ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ ຫຼວງພະບາງ.
- 【2-4】 ຈັດກອງປະຊຸມຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນໂຄງການທົດລອງເພື່ອສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບກັນ.
- 【2-5】 ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ.
- 【2-6】 ຕິດຕາມໂຄງການທົດລອງ ແລະ ຈຳແນກເຖິງບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ.
- 【2-7】 ນຳເອົາບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ ປະກອບເຂົ້າໃນການວາງແຜນຂົນສົ່ງ.

- 【3-1】 ດຳເນີນການສຶກສາທີ່ຈຳເປັນເພີ່ມເຕີມທີ່ຈຳເປັນ ອີງຕາມຜົນຂອງການຈັດຕັ້ງກິດຈະກຳ 1.4
- 【3-2】 ກະກຽມແຜນໂຄງການທົດລອງສະບັບຮ່າງລວມທັງການວິເຄາະດ້ານການເງິນ
- 【3-3】 ສະຫຼຸບແຜນໂຄງການທົດລອງ ຢູ່ ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ ຫຼວງພະບາງ.
- 【3-4】 ຈັດກອງປະຊຸມຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນໂຄງການທົດລອງເພື່ອສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບກັນ.
- 【3-5】 ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ.
- 【3-6】 ຕິດຕາມໂຄງການທົດລອງ ແລະ ຈຳແນກເຖິງບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ.
- 【3-7】 ນຳເອົາບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ ປະກອບເຂົ້າໃນການວາງແຜນຂົນສົ່ງ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : ທີມງານຊ່ຽວຊານ JICA (JET)

ຮູບ 1-2 ກອບວຽກລວມຂອງໂຄງການ

ພາກທີ 2 ລາຍລະອຽດຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແມ່ນມີລາຍລະອຽດດັ່ງນີ້.

2.1. ໝາກຜົນ 1: ສ້າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງພ້ອມດ້ວຍວິໄສທັດຂອງໂຄງສ້າງຕົວເມືອງຮອດປີ 2045 ໂດຍຜ່ານຄະນະປະສານງານຂົນສົ່ງ ຫຼຸບບ.

【1-1】 ຈຳແນກພາລະບົດບາດຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

ຕາຕະລາງດັ່ງລຸ່ມນີ້ ແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນບັນດາຂະແໜງການຄຸ້ມຄອງ-ບໍລິຫານ ແລະ ພາລະບົດບາດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ, ການວາງແຜນຜັງເມືອງ, ການທ່ອງທ່ຽວ, ການອະນຸລັກມໍລະດົກຂອງແຂວງຫຼວງພະບາງ.

ຕາຕະລາງ 2-1 ພາລະບົດບາດຂອງແຕ່ລະຂະແໜງການ

ຂະແໜງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິຫານ	ພາລະບົດບາດ
ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ ຫຼວງພະບາງ	<ຂະແໜງຂົນສົ່ງ> - ສ້າງແຜນການປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງທາງບົກ - ຄຸ້ມຄອງໜ່ວຍງານບໍລິຫານຂົນສົ່ງທາງບົກ - ຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາມາດຕະການການສັນຈອນທີ່ແອອັດ - ມາດຕະການເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການເກີດອຸປະຕິເຫດຕາມທ້ອງຖະໜົນ <ຂະແໜງຂົວທາງ> - ວາງແຜນ, ອອກແບບ, ກໍ່ສ້າງ ແລະ ບຸລະນະສ້ອມແປງເສັ້ນທາງ (ທາງຫຼວງອາຊຽນ, ທາງຫຼວງແຂວງ, ທາງດ່ວນ ແລະ ອື່ນໆ) ແລະ ບັນດາຂົວທີ່ຢູ່ແຂວງຫຼວງພະບາງ <ຂະແໜງເຄຫາ, ຜັງເມືອງ ແລະ ນ້ຳປະປາ> - ສຳຫຼວດ ແລະ ວາງແຜນຜັງເມືອງ ໃນເຂດຕົວເມືອງ ແລະ ເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສ - ວາງແຜນ ແລະ ຕິດຕາມການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ, ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ, ສວນສາທາລະນະ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ . - ວາງແຜນ, ກໍ່ສ້າງ ແລະ ບຸລະນະສ້ອມແປງລະບົບນ້ຳ ແລະ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງເພື່ອເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງການສະໜອງນ້ຳປະປາໃຫ້ທົ່ວເຖິງ
ພະແນກ ວັດທະນາທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ	- ສົ່ງເສີມການທ່ອງທ່ຽວແບບຍືນຍົງ - ການສ້າງແຜນພັດທະນາການທ່ອງທ່ຽວທີ່ຕິດພັນກັບການໂຄສະນາການທ່ອງທ່ຽວ - ສ້າງແຜນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ມາດຕະຖານສຳລັບການນຳທ່ຽວ, ໂຮງແຮມ ແລະ ຮ້ານອາຫານ - ຈັດການຝຶກອົບຮົມດ້ານການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການພັດທະນາແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວແຫ່ງໃໝ່ - ປົກປັກຮັກສາມໍລະດົກໂລກດ້ານວັດທະນະທຳທີ່ບໍ່ມີຕົວຕົນ (ສິນລະປະການຟ້ອນ, ດິນຕີ ແລະ ອື່ນໆ) - ຍື່ນສະເໜີຂໍ້ຈົດທະບຽນວັດທະນະທຳພື້ນເມືອງກັບ UNESCO - ການຝຶກອົບຮົມສຳລັບການສົ່ງເສີມທັກສະພື້ນເມືອງ - ປົກປັກຮັກສາ ແລະ ພື້ນຟູອາຄານ; ອອກອະນຸຍາດການກໍ່ສ້າງອາຄານ, ການກໍ່ສ້າງອາຄານຄືນໃໝ່ ແລະ ກິດຈະກຳດ້ານການພັດທະນາ - ຊີ້ນຳກ່ຽວກັບກິດຈະກຳການອະນຸລັກ ແລະ ການລິເລີ່ມຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຊຸມຊົນ - ຄຸ້ມຄອງຖານຂໍ້ມູນອາຄານ
ກອງບັນຊາການປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແຂວງ ຫຼວງພະບາງ	- ລາດຕະເວນ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບຈະລາຈອນທາງບົກພາຍໃນແຂວງ - ຄຸ້ມຄອງປ້າຍສັນຈອນຕາມທ້ອງຖະໜົນ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍດ້ານການສັນຈອນພາຍໃນແຂວງ
ນະຄອນຫຼວງພະບາງ	- ການບຳລຸງຮັກສາລະບົບລະບາຍນ້ຳຝົນໃນຕົວເມືອງ, ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບຳບັດນ້ຳເປື້ອນ - ເກັບ ແລະ ກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອ - ອະນາໄມເສັ້ນທາງ ແລະ ພື້ນທີ່ສາທາລະນະ ໃນຕົວເມືອງ

	• ບຳລຸງຮັກສາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນຕົວເມືອງ • ຄຸ້ມຄອງຕົ້ນໄມ້ຕາມແຄມທາງ ແລະ ອື່ນໆ.
--	--

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ມີການສຳພາດ ທ່ານ ສາລິກາ ພອນປະເສີດ, ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ) ກ່ຽວກັບເປົ້າໝາຍຂອງການສ້າງຄວາມອາດສາມາດໃນໂຄງການນີ້. ການສຳພາດນີ້ ໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນເຖິງລະດັບຄວາມສາມາດຂອງບຸກຄະລະກອນ ແລະ ອົງການ ພ້ອມດ້ວຍ ຂົງເຂດທີ່ຕ້ອງການເສີມສ້າງຄວາມອາດສາມາດໂດຍຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການນີ້.

ຄວາມຄິດເຫັນກ່ຽວກັບຄວາມອາດສາມາດໃນປະຈຸບັນ ຜ່ານການສຳພາດນັ້ນ ແມ່ນໄດ້ແບ່ງເປັນ "ຄວາມອາດສາມາດສ່ວນບຸກຄົນ ຫຼື ຂອງບຸກຄະລະກອນ", "ຄວາມສາມາດຂອງອົງການ" ແລະ "ຄວາມອາດສາມາດຂອງລະບົບສະຖາບັນ/ ສັງຄົມ." ເຊິ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 2-2 ຄວາມຄິດເຫັນທີ່ສຳຄັນ ຕໍ່ກັບ ຄວາມອາດສາມາດຂອງພະແນກ ຍທຂ ໃນປະຈຸບັນ

ລາຍການ		ຄວາມຄິດເຫັນຫຼັກ
ຄອບຄະລະກອນບໍ່ໂອນ ຜູ້ ຄຸ້ມຄຸ້ມຄອງສູນເກເສບເບເອກເປດ	ຄວາມຮູ້ດ້ານວິຊາການ	+) ລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງຈັດການຝຶກອົບຮົມ ໂດຍ ສຸມໃສ່ການເສີມສ້າງທັດສະດີດ້ານວິຊາການຂອງພະນັກງານ. +) ພະນັກງານສ່ວນໜຶ່ງແມ່ນໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມໃນການນຳໃຊ້ GIS ແລະ ເຄື່ອງມືອື່ນໆ ເພື່ອສ້າງຖານຂໍ້ມູນດ້ວຍຕົວຂອງພວກເຂົາເຈົ້າເອງ. –) ວິຊາການ ເຂົ້າໃຈເຖິງບັນຫາດ້ານການຂົນສົ່ງ ທີ່ປະສົບໂດຍປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແຕ່ກໍຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂຈາກຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວ. –) ຂາດຄວາມສາມາດດ້ານວິຊາການໃນການວາງແຜນໂຄງການ ເຊິ່ງໂດຍສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການໂດຍອີງຕາມການສະເໜີຂອງຜູ້ໃຫ້ທຶນ; ພະແນກ ຍທຂ ບໍ່ໄດ້ສະເໜີການໂຄງການໃດໆ –) ພະນັກງານທີ່ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ແມ່ນບໍ່ໄດ້ກ່ຽວຂ້ອງກັບຂະແໜງການໂດຍກົງ ເຊິ່ງບໍ່ເຮັດໃຫ້ບໍ່ໄດ້ໃຊ້ທັດສະດີຮຽນມາ ແລະ ເຮັດໃຫ້ບໍ່ສາມາດຮັບຮູ້ເຖິງຜົນໄດ້ຮັບຈາກການຝຶກອົບຮົມໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ. –) ຂາດຄວາມຊຳນານໃນການຄຸ້ມຄອງການດຳເນີນງານ ແລະ ການວິເຄາະທາງດ້ານການເງິນຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເຊັ່ນ: ສາຍທາງບໍລິການລົດເມ. – ມີຄວາມສາມາດດ້ານວິຊາການທີ່ຈຳກັດ ຕໍ່ກັບວຽກງານຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ຂາດການພິຈາລະນາທີ່ເໝາະສົມ. –) ຂາດພະນັກງານທີ່ມີສາມາດສື່ສານດ້ວຍພາສາອັງກິດ
	ແຮງຈູງໃຈ ແລະ ການປຸກຈິດສຳນຶກ	– ພະນັກງານແມ່ນເຮັດຫຼາຍໜ້າວຽກ ເຊິ່ງຈະສຸມໃສ່ສະເພາະແຕ່ວຽກງານແກ້ໄຂບັນຫາ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ແຮງຈູງໃຈໃນການເຮັດວຽກຫຼຸດລົງ. – ເນື່ອງຈາກມີການຍົກຍ້າຍບຸກຄະລາກອນເປັນປະຈຳ, ພະນັກງານຈະບໍ່ໄດ້ຮັບຜິດຊອບໜ້າວຽກນັ້ນໆໂດຍກົງ ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າຈະມີການມອບໝາຍໃຫ້ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ກໍ່ເຫັນວ່າສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນເປັນບັນຫາທີ່ສຳຄັນ.
ຄອບຄະລະກອນເກເສບເບເອກເປດ	ບຸກຄະລະກອນ	+) ພະແນກການທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນໂຄງການນີ້ ແມ່ນຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີແຜນການເຮັດວຽກປະຈຳເດືອນ ແລະ ປະຈຳປີ ລວມໄປເຖິງແຜນວຽກສະເພາະທີ່ຕົນຮັບຜິດຊອບຢູ່ ເພື່ອໃຫ້ເຂົ້າໃຈການເຮັດວຽກ ແລະ ໜ້າວຽກຂອງແຕ່ລະບຸກຄົນໃນຂະແໜງການນັ້ນໆ. –) ແຂວງຫຼວງພະບາງ ເປັນແຂວງທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດໃນພາກເໜືອຂອງລາວ ແລະ ມີໜ້າວຽກຫຼາຍຢ່າງທີ່ຕ້ອງໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ເຖິງວ່າຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເປັນແຂວງທີ່ມີບຸກຄະລະກອນທີ່ໜ້ອຍ ແລະ ເຮັດໃຫ້ບໍ່ສາມາດຈັດສັນຕຳແໜ່ງທີ່ເໝາະສົມກັບບຸກຄະລະກອນໄດ້. –) ພະນັກງານເຮັດຫຼາຍໜ້າວຽກ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການເສີມສ້າງທັດສະດີວິຊາສະເພາະໄດ້. –) ເມື່ອມີການຍົກຍ້າຍບຸກຄະລະກອນ, ຕິດພັນກັບວຽກງານການເມືອງ ແລະ ບໍ່ມີແຮງຈູງໃຈ ເຮັດໃຫ້ການປ່ຽນແທນສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນມາຈາກແຂວງອື່ນ. ແລະ ຍ້ອນມີການປັບນະໂຍບາຍ, ທັກສະ, ແລະ ຄວາມຮູ້ (ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການໂອນຖ່າຍວຽກງານວິຊາການ) ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການສ້າງ

ລາຍການ		ຄວາມຄິດເຫັນຫຼັກ
		ຄວາມອາດສາມາດຢ່າງໜັ້ນຄົງ.
	ອຸປະກອນ/ ເຄື່ອງມື	+) ລັດຖະບານເກົາຫຼີໃຕ້ ມີແຜນຈະບໍລິຈາກລົດເມຈຳນວນ 40ຄັນ ໃຫ້ ຫຼວງພະບາງ. –) ຫຼວງພະບາງ ມີຫຼາກຫຼາຍຂໍ້ລິເລີ່ມດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ທີ່ຕ້ອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຕ່ມີຂໍ້ຈຳກັດດ້ານອຸປະກອນ ແລະ ເຄື່ອງມືໃນການຈັດຕັ້ງແຜນງານ.
	ຊັບສິນ ທາງປັນຍາ	+) ຫັນປ່ຽນຈາກການຂຶ້ນທະບຽນລົດ ແລະ ຄຸ້ມຄອງລົດຂອງຜູ້ປະກອບການດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (ລົດຕຸກໆ, ລົດສອງແຖວ ແລະ ລົດບໍລິການປະເພດອື່ນ) ດ້ວຍລະບົບເຈ້ຍເປັນຫຼັກ ໃຫ້ເປັນລະບົບດິຈິຕອນ (Excel). ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນຈະຊ່ວຍປັບປຸງການເຮັດວຽກຂອງບຸກຄະລະກອນຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ທາງກະຊວງ ກໍ່ເຫັນດີຕໍ່ກັບການຫັນປ່ຽນເປັນດິຈິຕອນ. +) ຂໍ້ມູນທີ່ຕິດພັນກັບການຂຶ້ນທະບຽນ (ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດ, ໃບອະນຸຍາດດຳເນີນທຸລະກິດ) ແມ່ນຫັນເປັນຂໍ້ມູນດິຈິຕອນ (Excel). +) ບຸກຄະລະກອນໃນຂະແໜງການໄດ້ໃຫ້ຄວາມສຳຄັນຂອງການຫັນເປັນດິຈິຕອນນີ້. –) ສະເໜີໃຫ້ບໍລິສັດລົດເມເອກະຊົນ ສ້າງລະບົບການບໍລິການທີ່ສາມາດບອກຂໍ້ມູນຕຳແໜ່ງລົດເມ ແຕ່ລະບົບການນັ້ນແມ່ນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ພັດທະນາສ້າງເທື່ອ.
	ໂຄງຮ່າງ ການຈັດຕັ້ງ	+) ພະແນກ ຍທຂ ໄດ້ເລີ່ມຈຳແນກພາລະບົດບາດ ແລະ ເປັນເອກະພາບກັນໃນການກຳນົດຂອບເຂດການບໍລິການ ນຳ ຍທຂ ເມືອງ (ໃນແຕ່ລະເມືອງ). –) ຂາດການປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ເຊັ່ນ: ພວທ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ. –) ໃນປະຈຸບັນນີ້, ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ລົງໄປແຕ່ລະຂະແໜງການຕ່າງໆ ເພື່ອອະທິບາຍ ແລະ ຂໍການຮ່ວມມື. ບໍ່ມີເວທີໃນເຕົ້າຮ່ວມທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການປຶກສາຫາລື ແລະ ແລກປ່ຽນເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນ. . –) ພາລະບົດບາດລະຫວ່າງບັນດາຂະແໜງການຄຸ້ມຄອງ-ບໍລິຫານ ໂດຍສະເພາະ ຂະແໜງການທີ່ຕິດພັນກັບ ການຄຸ້ມຄອງ/ບຳລຸງຮັກສາ ແມ່ນຍັງບໍ່ມີຄວາມຊັດເຈນ, ຕົວຢ່າງ: ການແບ່ງພາລະບົດບາດທີ່ບໍ່ຊັດເຈນຕໍ່ກັບຂອບເຂດຂອງການຄຸ້ມຄອງເສັ້ນທາງ (ເດີມແມ່ນ ຫ້ອງການມໍຣະດົກໂລກ, ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງຕົວເມືອງ ແລະ ອື່ນ) ເຮັດໃຫ້ປະຊາຊົນບຸກລຸກເຂົ້າໄປຂອບເຂດເສັ້ນທາງ ຫຼື ເຂດສະຫງວນຂອງທາງ. –) ຂາດການປະສານງານລະຫວ່າງບັນດາຂະແໜງການໃນ ພະແນກ ຍທຂ. ຍົກຕົວຢ່າງ: ຂະແໜງຂົວທາງອອກແບບເສັ້ນທາງ ແຕ່ຂາດການປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງຂົນສົ່ງ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດມີບັນຫາ ເຊັ່ນ: ໃນການອອກແບບເສັ້ນທາງບໍ່ມີລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເຊັ່ນ ປ້າຍຈອດລົດເມ.
	ການເງິນ	–) ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີຫຼາກຫຼາຍແນວຄວາມຄິດດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ແຕ່ກໍ່ບໍ່ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ຍ້ອນຂາດງົບປະມານໃນການຈັດຊື້ອຸປະກອນໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. –) ມີຫຼາກຫຼາຍແນວຄວາມຄິດດ້ານການວາງແຜນຜັງເມືອງ ແຕ່ຂາດງົບປະມານ. –) ຕັດໜ້າວຽກອອກ ເຊັ່ນ: ບໍ່ມີທາງຍ່າງ ຫຼື ຮ່ອງລະບາຍນ້ຳ ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບງົບປະມານທີ່ລັດຖະບານຈັດສັນໃຫ້ ເຊິ່ງສິ່ງຜົນໃຫ້ເສັ້ນທາງທີ່ມີບັນຫາ ທີ່ກະແຈກກະຈາຍໃນທົ່ວເມືອງ. –) ພະແນກ ຍທຂ ສະເໜີຂໍງົບປະມານ ອີງຕາມແຜນພັດທະນາ 5ປີ ຂອງຂະແໜງ ຍທຂ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ແຕ່ງົບປະມານກໍ່ບໍ່ໄດ້ຖືກຈັດສັນຕາມແຜນສະເໜີ ເຊິ່ງຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ວາງແຜນໂຄງການ/ ກິດຈະກຳໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຄືນໃໝ່ ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບງົບປະມານທີ່ຖືກຈັດສັນໄວ້ໃຫ້.

ລາຍການ		ຄວາມຄິດເຫັນຫຼັກ
ການໃຊ້/ນຳໃຊ້ປະສານງານໃນຂະບວນການເອກະລາຍ	ການສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບກັນ	+) ສໍາລັບກິດຈະກຳທີ່ປະຊາຊົນປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການປັບປຸງ (ເຊັ່ນ: ການປັບປຸງເສັ້ນທາງຮ່ອມ), ແມ່ນໄດ້ມີການອະທິບາຍໃຫ້ປະຊາຊົນຮັບຊາບ ນັບຕັ້ງແຕ່ຂະບວນການວາງແຜນ (ໂດຍທົ່ວໄປແມ່ນ ປະຊາຊົນປະກອບສ່ວນ 70% ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ປະກອບສ່ວນ 30%). –) ສໍາລັບໂຄງການທີ່ປະຊາຊົນປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນັ້ນ, ໂຄງການຈະສໍາເລັດໄດ້ກໍ່ຕໍ່ເມື່ອມີຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງປະຊາຊົນ. –) ສໍາລັບການບໍລິການສາຍທາງລົດສາທາລະນະ, ປະຊາຊົນຮັບຮູ້ຂໍ້ມູນການບໍລິການໄດ້ພາຍຫຼັງສະຫຼຸບແຜນການບໍລິການເທົ່ານັ້ນ ເຊິ່ງບໍ່ມີຄໍາອະທິບາຍ ຫຼື ການສະໜອງຂໍ້ມູນໃດໆໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນກ່ອນໜ້ານັ້ນ. –) ຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມບໍລິສັດລົດເມເອກະຊົນ ໃນການສະໜອງການບໍລິການສາຍທາງລົດເມ ແຕ່ຂາດການຮ່ວມມື ແລະ ປະສານງານ. ຍົກຕົວຢ່າງ, ບໍລິສັດລົດເມເອກະຊົນໃຫ້ບໍລິການສາຍທາງລົດເມ ຈາກເຂດໃຈກາງເມືອງ ໄປ ສະຖານີລົດໄຟ ແຕ່ບໍ່ເຫັນການບໍລິການນັ້ນໆຕາມເສັ້ນທາງ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກການປະສານສົມທົບກັບຜູ້ປະກອບການລົດເມເອກະຊົນ ໃນເມື່ອມີຜົນກໍາໄລຈາກການບໍລິການທີ່ບໍ່ຊັດເຈນ.
	ລະບົບການປົກຄອງ	+) ນັບແຕ່ປີ 2023, ແຂວງຫຼວງພະບາງ ໄດ້ຫັນເປັນລະບົບການເງິນທີ່ກຸ້ມຕົນເອງ (ເຊິ່ງອະນຸຍາດໃຫ້ເກັບລາຍຮັບຈໍານວນໜຶ່ງເຂົ້າແຂວງໂດຍກົງ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຜ່ານສູນກາງ). ເຊິ່ງລະບົບການນີ້ແມ່ນຍັງຢູ່ໃນຂັ້ນເລີ່ມຕົ້ນ ແລະ ຍັງບໍ່ມີຄວາມຊັດເຈນວ່າຈະສົ່ງຜົນຕໍ່ງົບປະມານແນວໃດ.

+) ຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ກັບຄວາມອາດສາມາດທີ່ມີຢູ່ / -) ຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ກັບຄວາມອາດສາມາດທີ່ບໍ່ພຽງພໍ
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຕາຕະລາງ 2-3 ຄວາມຄິດເຫັນທີ່ສໍາຄັນ ຕໍ່ກັບ ຂົງເຂດໃນການເສີມສ້າງຄວາມອາດສາມາດ

ລາຍການ		ຄວາມຄິດເຫັນຫຼັກ
ຄວາມສະໜອງ ແກ້ໄຂຂະບວນການເອກະລາຍ	ຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດແມ່ນຫຍັງ? ຕ້ອງການເສີມສ້າງ ຄວາມສາມາດດ້ານວິຊາການໃນດ້ານໃດແນ່?	- ເສີມສ້າງຄວາມອາສາສາມາດເພື່ອໃຫ້ເຂົ້າໃຈເຖິງບັນດາຍຸດທະສາດທີ່ຈໍາເປັນ ສໍາລັບ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແລະ ວາງແຜນໂຄງການ. - ຄວາມເຂັ້ມແຂງໃນການຄຸ້ມຄອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາມາດໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ.
	ເສີມສ້າງຄວາມອາດສາມາດດ້ານວິຊາການດ້ວຍວິທີໃດ? ຮັກສາຄວາມສາມາດນັ້ນໄດ້ແນວໃດ?	- ຄວາມເຂົ້າໃຈຢ່າງຊັດເຈນກ່ຽວກັບຍຸດທະສາດ ແລະ ໂຄງການທີ່ຈໍາເປັນສໍາລັບ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ໂດຍຜ່ານການສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ. - ຄວາມເຂັ້ມແຂງດ້ານລະບົບການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ ໃນໂຄງການທີ່ດຽວ.
ຄວາມເອກະລາຍຂະບວນການເອກະລາຍ	ຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດແມ່ນຫຍັງ? ຕ້ອງການເສີມສ້າງ ຄວາມສາມາດດ້ານວິຊາການໃນດ້ານໃດແນ່?	- ຮັບປະກັນໃນການໂອນຖ່າຍຄວາມຮູ້ ແລະ ທັດສະດີດ້ານວິຊາການເປັນປະຈໍາ ລວມທັງ ເມື່ອບຸກຄະລະກອນໃນອົງການມີການປ່ຽນແປງ. - ຄຸ້ມຄອງຂໍ້ມູນແບບດິຈິຕອນ ທີ່ປະກອບມີຂໍ້ມູນຈາກຫຼາຍຂະແໜງການ. - ສ້າງແອັບພິເຄຊັນ ແລະ ໂປຼແກຣມ ໃນການຄຸ້ມຄອງການດໍາເນີນງານໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ. - ສ້າງລະບົບທີ່ສົ່ງເສີມການປະສານງານຂອງບັນດາຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
	ເສີມສ້າງຄວາມອາດສາມາດດ້ານວິຊາການດ້ວຍວິທີໃດ? ຮັກສາຄວາມສາມາດນັ້ນໄດ້ແນວໃດ?	- ສ້າງບຸກລະຄະກອນດ້ານ IT ເພື່ອການຫັນເປັນດິຈິຕອນໃນອະນາຄົດ . - ຮຽນຮູ້ວິທີການໃນການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ມູນທີ່ຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ດ້ວຍລະບົບດິຈິຕອນ. - ສ້າງກອບວຽກເພື່ອໃຫ້ມີການແລກປ່ຽນຄວາມຄິດເຫັນຂອງບັນດາຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ເປັນປະຈໍາ. - ຈັດກອງປະຊຸມຮ່ວມກັບຂະແໜງການຕ່າງໆເປັນປະຈໍາ ເພື່ອເສີມສ້າງການຮ່ວມມືພາຍໃນ ພະແນກ

ລາຍການ		ຄວາມຄິດເຫັນຫຼັກ
		ຍທຂ.
ຄວາມອາດສາມາດຂອງລະບົບເອກະລາດ	ຄວາມຕ້ອງການໃນອະນາຄົດແມ່ນຫຍັງ? ຕ້ອງການເສີມສ້າງ ຄວາມສາມາດດ້ານວິຊາການໃນດ້ານໃດແນ່?	• ສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບກັນທີ່ດີກັບປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ.
	ເສີມສ້າງຄວາມອາດສາມາດດ້ານວິຊາການດ້ວຍວິທີໃດ? ຮັກສາຄວາມສາມາດນັ້ນໄດ້ແນວໃດ?	• ຮຽນຮູ້ຮູບແບບການສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບກັບປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ໂດຍຜ່ານໂຄງການທົດລອງ ແລະ ຂໍ້ລິເລີ່ມຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-1 ຮູບພາບການສຳຫຼວດແບບສຳພາດ

ອີງຕາມຜົນຂອງການສຳຫຼວດການສຳພາດເຫຼົ່ານີ້, ແຜນການພັດທະນາຂີດຄວາມສາມາດໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນເພື່ອເສີມຂະຫຍາຍຂີດຄວາມສາມາດໃນການວາງແຜນ ແລະ ຄວາມສາມາດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຂອງສູນກາງ/ແຂວງ. ລາຍລະອຽດຂອງແຜນການພັດທະນາຂີດຄວາມສາມາດແມ່ນໄດ້ນຳສະເໜີຢູ່ໃນບົດລາຍງານແຜນການພັດທະນາຂີດຄວາມສາມາດ.

ເພື່ອປະເມີນລະດັບການພັດທະນາຂີດຄວາມສາມາດຂອງ ພະແນກ ຍທຂ ໃນລະດັບບຸກຄົນ ແລະ ລະດັບອົງກອນຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, ແມ່ນໄດ້ດຳເນີນການສຳຫຼວດແບບສອບຖາມ ແລະ ການສຳຫຼວດແບບສຳພາດ ພະແນກ ຍທຂ ຈຳນວນ 8 ທ່ານ (ລວມທັງໝົດ 9 ທ່ານ) ລະຫວ່າງເດືອນທັນວາ 2025 ແລະ ເດືອນມັງກອນ 2026.

ລະດັບການປັບປຸງຄວາມອາດສາມາດໃນລະດັບບຸກຄົນແມ່ນປະເມີນຕາມການສຳຫຼວດແບບສອບຖາມ. ແບບສອບຖາມປະກອບດ້ວຍສີ່ອົງປະກອບຄື: “ລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມໃນໂຄງການ”, “ຄວາມອາດສາມາດໃນການວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ”, “ຄວາມອາດສາມາດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ”, ແລະ “ທັກສະການສື່ສານ”. ແຕ່ລະອົງປະກອບ, ຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມແມ່ນຕ້ອງປະເມີນຕົນເອງກ່ຽວກັບລະດັບຄວາມອາດສາມາດຂອງຕົນໃນສາມໄລຍະຄື: ໃນຕອນເລີ່ມຕົ້ນໂຄງການ, ໃນໄລຍະກາງຂອງໂຄງການ, ແລະ ໃນໄລຍະສຳເລັດໂຄງການ. ແບບຟອມແບບສອບຖາມແມ່ນສະແດງຢູ່ດ້ານລຸ່ມ.

Counterpart (DPWT) Capacity Assessment Questionnaire

Purpose

This questionnaire aims to assess the capacity development of DPWT staff through the “Project on Sustainable Urban and Transport Management in Luang Prabang.” Please answer the questions for three points in time: **before the project, at the mid-term, and at the end of the project.** The questionnaire should take approximately 5–10 minutes to complete.

1. Level of Involvement

For each item below, please indicate how actively you were involved. For both the mid-term and the end-line, select one appropriate rating and circle the corresponding number.

Rating Scale

1: Not involved at all 2: Hardly involved 3: Slightly involved

4: Moderately involved 5: Highly involved 6: Actively involved

Item	At the mid-term (September .2024)						At the end of the project (December .2025)					
Review and preparation of the Urban Transport Master Plan	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Participation in the TWG	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Preparation and operation of the TCP/JCC	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Preparation for and participation in community workshops	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Preparation and implementation of pilot projects	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6

ຮູບ 2-2 ແບບສອບຖາມປະເມີນຄວາມອາດສາມາດຂອງບຸກຄະລະ (1)

2. Understanding of Technical Knowledge

Through this project, please assess your level of understanding of technical knowledge for each item below. For each period—before the project, at the mid-term, and at the end of the project—select one appropriate rating and circle the corresponding number.

Rating Scale

1: Not understood at all 2: Hardly understood 3: Slightly understood

4: Moderately understood 5: Well understood 6: Fully understood

Item	Before the Project (Before February 2023)						At the mid-term (September .2024)						At the end of the project (December .2025)					
Contents of the Urban Transport MP	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Public Transport Planning (route bus planning / operation / management, etc.)	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Road Planning	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Traffic Management (vehicle entry control, parking control, etc.)	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Historical and Scenic Town Development, Placemaking	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Objectives and Implementation Methods of Pilot Projects	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6

3. Planning and Implementation Capacity

For each item below, please assess your capacity to plan and implement urban transport measures. For each period—before the project, at the mid-term, and at the end-line—select one appropriate rating and circle the corresponding number.

Rating Scale

- | | |
|---|--|
| 1: Cannot plan or implement at all, even with support | 2: Can hardly plan or implement, even with support |
| 3: Can plan or implement to a limited extent with support | 4: Can plan or implement to some extent with support |
| 5: Can plan or implement to some extent independently | 6: Can plan or implement independently |

Item	Before the Project (Before February 2023)						At the mid-term (September .2024)						At the end of the project (December .2025)					
Able to propose urban transport projects as described in the Urban Transport MP	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Able to prepare project plans for urban transport measures	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Able to coordinate with relevant organizations on urban transport measures	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Able to operate and manage projects related to urban transport measures	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Able to propose urban transport projects as described in the Urban Transport MP	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Able to prepare project plans for urban transport measures	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6

ຮູບ 2-3 ແບບສອບຖາມປະເມີນຄວາມອາດສາມາດຂອງບຸກຄະລະ (2)

4. Communication and Consensus-Building Capacity

For each item below, please assess your own communication skills. For each period—before the project, at the mid-term, and at the end-line—select one appropriate rating and circle the corresponding number.

Rating Scale

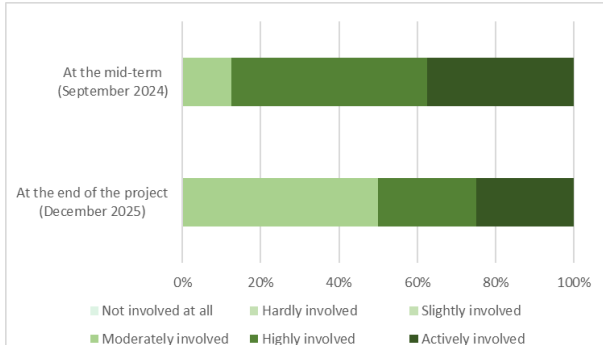
- | | |
|---|--|
| 1: Cannot perform even with support | 2: Can hardly perform even with support |
| 3: Can perform to a limited extent with support | 4: Can perform to some extent with support |
| 5: Can perform to some extent independently | 6: Can perform independently |

Item	Before the Project (Before February 2023)						At the mid-term (September .2024)						At the end of the project (December .2025)					
Explanations and presentations at big conferences such as TCP and JCC	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Explanations to local residents at town meetings	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Facilitation of community workshops	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6
Explanations during discussions with donors and related organizations	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	☐ 6

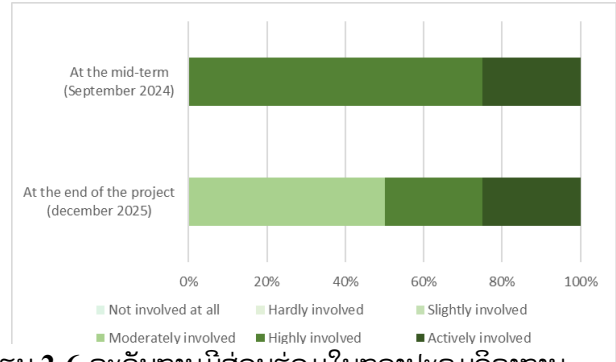
ຮູບ 2-4 ແບບສອບຖາມປະເມີນຄວາມອາດສາມາດຂອງບຸກຄະລະ (3)

[ລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມໃນໂຄງການ]

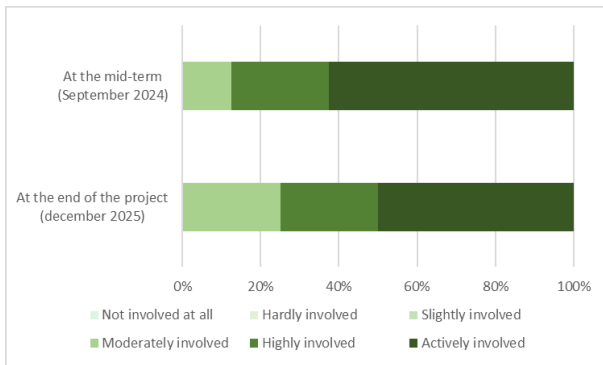
ເຖິງແມ່ນວ່າລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມໄດ້ຫຼຸດລົງເລັກນ້ອຍໃນໄລຍະເຄິ່ງຫຼັງຂອງໂຄງການ, ແຕ່ບຸກຄະລະກອນຝ່າຍລາວທັງໝົດໄດ້ໃຫ້ຄະແນນການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງເຂົາເຈົ້າວ່າ "ມີສ່ວນຮ່ວມໃນລະດັບປານກາງ" ຫຼືສູງກວ່າໃນທຸກລາຍການສອບຖາມ. ເຊິ່ງຍັງຢືນວ່າ ຝ່າຍລາວມີສ່ວນຮ່ວມຢ່າງໜ້າສົນໃຈໃນໂຄງການຕະຫຼອດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.



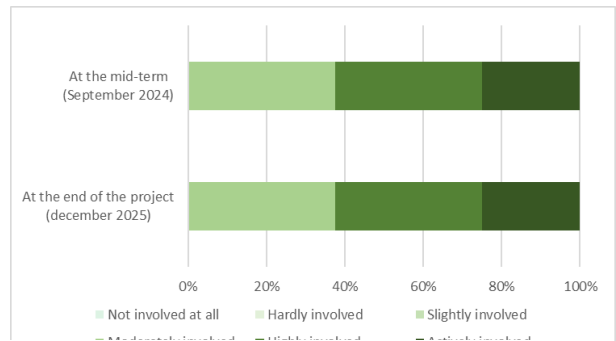
ຮູບ 2-5 ລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມໃນການທົບທວນ ແລະ ກະກຽມແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ



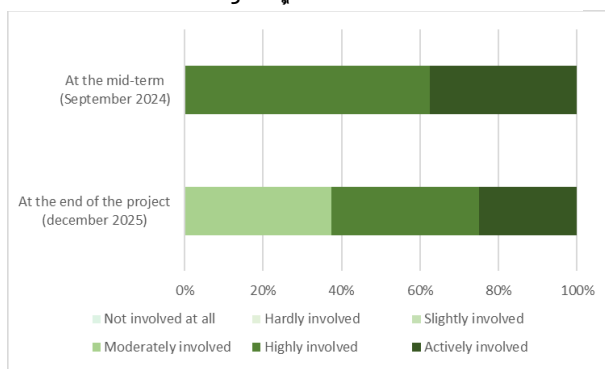
ຮູບ 2-6 ລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມໃນກອງປະຊຸມວິຊາການ



ຮູບ 2-8 ລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມໃນກອງປະຊຸມ JCC ແລະ ກອງປະຊຸມ TCP



ຮູບ 2-7 ລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມໃນກອງປະຊຸມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

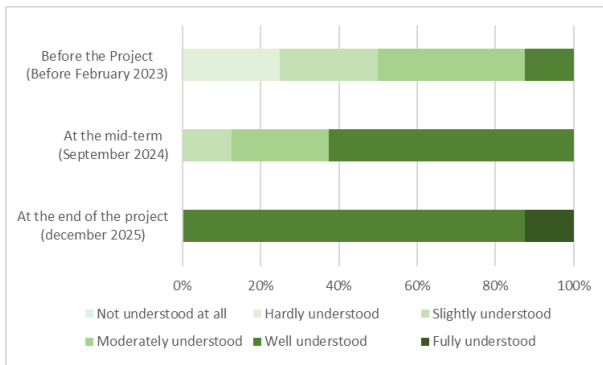


ຮູບ 2-9 ລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມໃນໂຄງການທົດລອງ

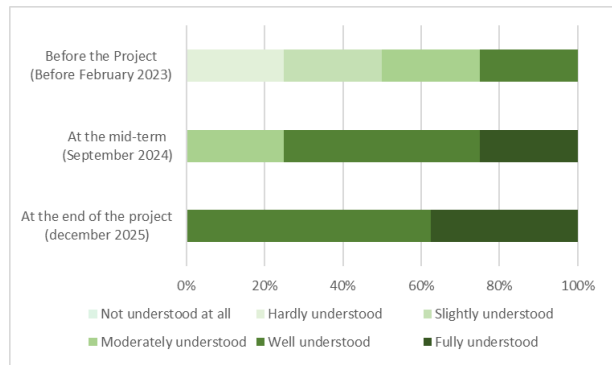
[ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບການວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ]

ໃນໂຄງການນີ້, ການພັດທະນາຂີດຄວາມສາມາດໄດ້ຮັບການສົ່ງເສີມໂດຍຜ່ານການສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ໂດຍສຸມໃສ່ການປັບປຸງຄວາມສາມາດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການວາງແຜນເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ການວາງແຜນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ການວາງແຜນການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນ, ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງທີ່ຄຳນຶງເຖິງການພິຈາລະນາດ້ານປະຫວັດສາດ ແລະ ພູມສັນຖານ, ເຊິ່ງທັງໝົດນີ້ລ້ວນແລ້ວແຕ່ເປັນສິ່ງຈຳເປັນສຳລັບການວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

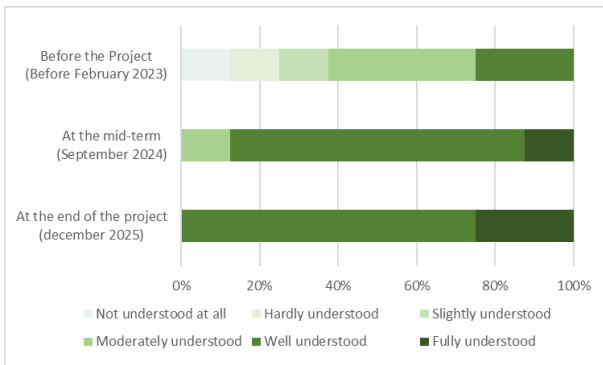
ໃນການປະເມີນຜົນເມື່ອໂຄງການສຳເລັດ, ບຸກຄະລະກອນຝ່າຍລາວແມ່ນມີ “ຄວາມເຂົ້າໃຈດີ” ຫຼື “ຄວາມເຂົ້າໃຈດີຫຼາຍ” ໃນທຸກລາຍການສອບຖາມ. ເຊິ່ງສາມາດຢັ້ງຢືນໄດ້ວ່າບຸກຄະລະກອນຝ່າຍລາວແມ່ນໄດ້ຮັບ ຄວາມຮູ້ ແລະ ທັກສະດ້ານວິຊາການທີ່ຈຳເປັນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງສຳລັບການວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຍົກລະດັບຄວາມອາດສາມາດອີກດ້ວຍ.



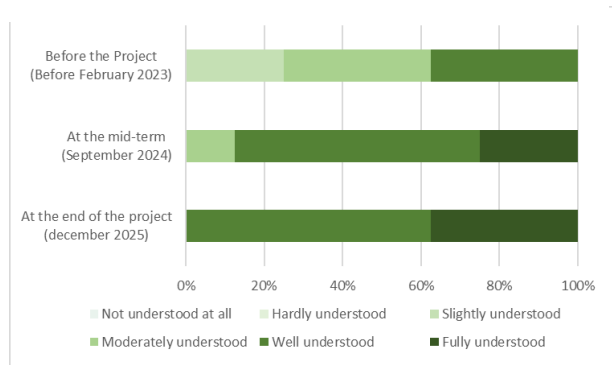
ຮູບ 2-12 ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ



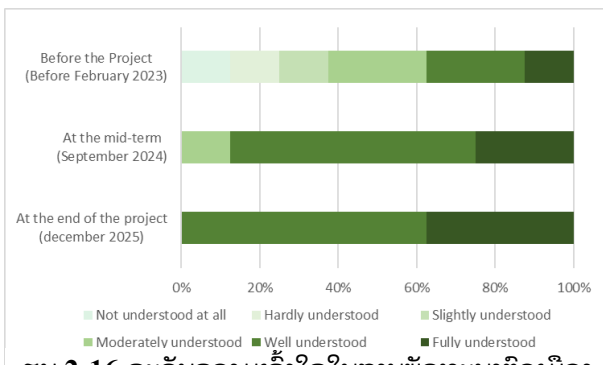
ຮູບ 2-11 ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈໃນການວາງແຜນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ



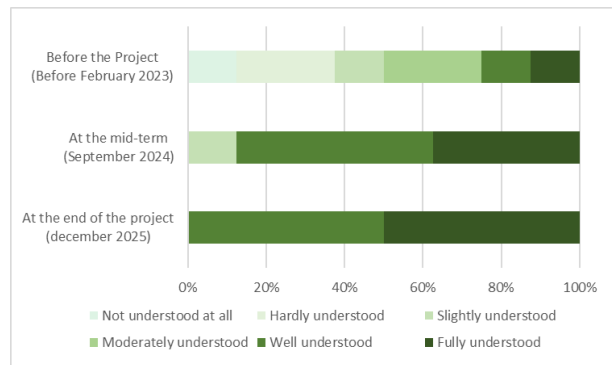
ຮູບ 2-14 ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈໃນການວາງແຜນເສັ້ນທາງ



ຮູບ 2-13 ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈໃນການວາງແຜນຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ



ຮູບ 2-16 ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈໃນການພັດທະນາຕົວເມືອງໂດຍຄຳນຶງເຖິງປະຫວັດສາດ ແລະ ພູມສັນຖານດ້ານປະຫວັດສາດ

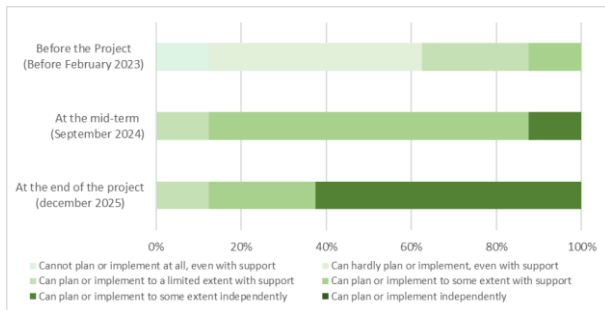


ຮູບ 2-15 ລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບໂຄງການທົດລອງ

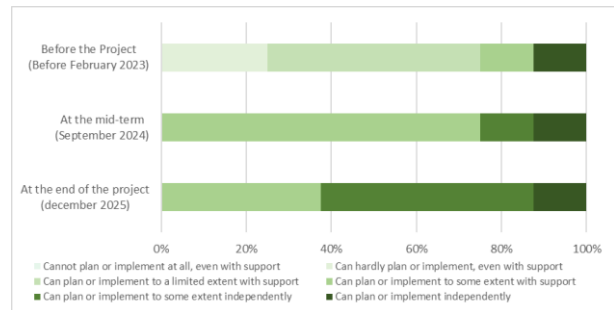
[ຄວາມອາດສາມາດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ]

ໃນໂຄງການນີ້, ໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມເພື່ອເສີມຂະຫຍາຍຄວາມຮູ້ ແລະ ທັກສະດ້ານວິຊາການທີ່ຈຳເປັນສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໂດຍຜ່ານການປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ. ດຳເນີນການສຳຫຼວດແບບສອບຖາມເພື່ອປະເມີນຄວາມອາດສາມາດດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: “ຄວາມສາມາດໃນການວາງແຜນມາດຕະການ ແລະ ໂຄງການການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ”, “ຄວາມສາມາດໃນການກະກຽມບົດສະເໜີໂຄງການ”, “ຄວາມສາມາດໃນການປະສານງານກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ”, ແລະ “ຄວາມສາມາດໃນການດຳເນີນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂຄງການ”.

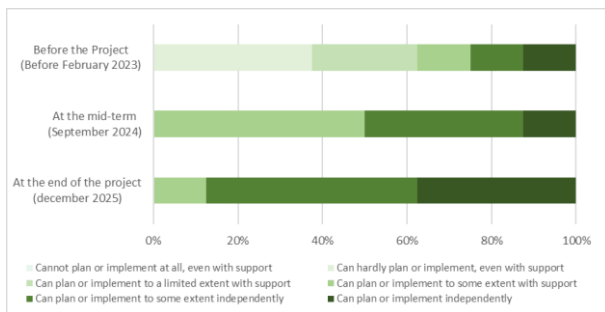
ເຖິງແມ່ນວ່າຄະແນນຂອງການປະເມີນຜົນຈະຕໍ່າເມື່ອທຽບກັບລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບການວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ແຕ່ຄະແນນຄວາມອາດສາມາດໃນເວລາສຳເລັດໂຄງການແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບທີ່ສູງ ໃນ ທຸກລາຍການສອບຖາມ. ເຊິ່ງຍັງຢືນຢັນວ່າຄວາມອາດສາມາດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຂອງບຸກຄະລະກອນຝ່າຍລາວໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃຫ້ດີຂຶ້ນໃນລະດັບໜຶ່ງ.



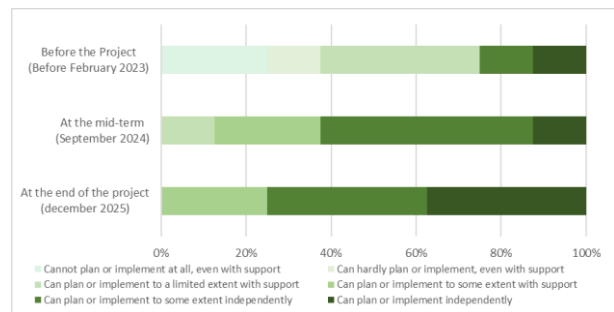
ຮູບ 2-18 ຄວາມອາດສາມາດໃນການວາງແຜນມາດຕະການ ແລະ ໂຄງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ



ຮູບ 2-17 ຄວາມອາດສາມາດໃນການກະກຽມບົດສະເໜີໂຄງການ



ຮູບ 2-20 ຄວາມອາດສາມາດໃນການປະສານງານກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

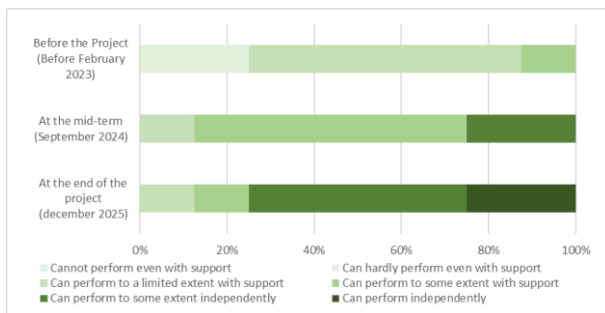


ຮູບ 2-19 ຄວາມອາດສາມາດໃນການດຳເນີນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂຄງການ

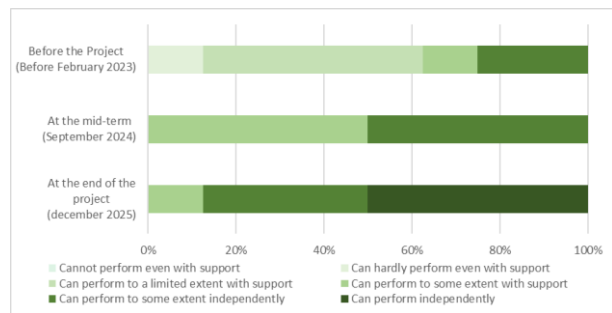
[ຄວາມອາດສາມາດດ້ານການສື່ສານ]

ໃນໂຄງການນີ້, ຍັງມີຄວາມພະຍາຍາມໃນການເສີມຂະຫຍາຍທັກສະການປຶກສາຫາລື ແລະ ທັດສະນະໃນການສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບກັນກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ ໂດຍຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ. ແລະ ໄດ້ດຳເນີນການສຳຫຼວດແບບສອບຖາມຕໍ່ໄປນີ້: (i) ທັກສະການນຳສະເໜີ ແລະ ການອະທິບາຍໃນກອງປະຊຸມ TCP ແລະ JCC, (ii) ຄວາມອາດສາມາດໃນການອະທິບາຍໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ, (iii) ທັກສະການການໃຫ້ຂໍ້ມູນຢູ່ກອງປະຊຸມ, ແລະ (iv) ຄວາມອາດສາມາດໃນການໃຫ້ຄຳອະທິບາຍໃນລະຫວ່າງການປຶກສາຫາລືກັບຜູ້ໃຫ້ທຶນ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ໂດຍອີງໃສ່ລາຍການສອບຖາມເຫຼົ່ານີ້, ແມ່ນໄດ້ມີການປະເມີນການປັບປຸງຄວາມອາດສາມາດດ້ານການສື່ສານຂອງບຸກຄະລະກອນຝ່າຍລາວແຕ່ລະທ່ານ.

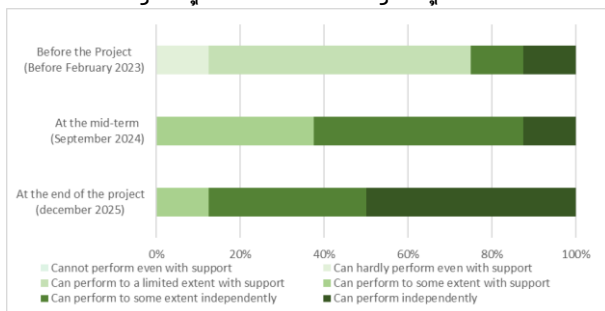
ຜົນໄດ້ຮັບຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນວ່າ “ຄວາມອາດສາມາດໃນການອະທິບາຍໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ” ແລະ “ທັກສະການໃຫ້ຂໍ້ມູນຢູ່ກອງປະຊຸມ” ແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບທີ່ສູງ ເຊິ່ງສາມາດຍັງຍືນໄດ້ວ່າ ຄວາມອາດສາມາດໃນການປຶກສາຫາລືກັບຊຸມຊົນ ແລະ ປະຊາຊົນ ໄດ້ ຮັບການເສີມສ້າງຢ່າງມີປະສິດທິພາບ.



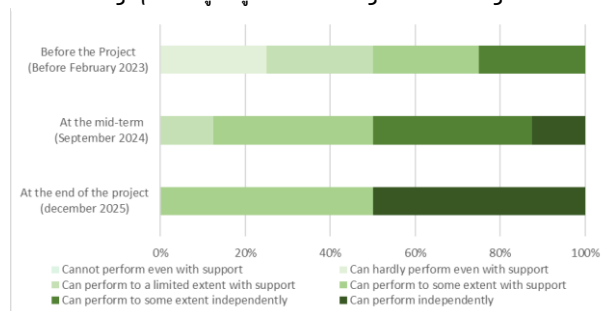
ຮູບ 2-21 ທັດສະນະໃນການນຳສະເໜີ ແລະ ອະທິບາຍ ຢູ່ກອງປະຊຸມ TCP ແລະ ກອງປະຊຸມ JCC



ຮູບ 2-22 ທັດສະນະໃນການອະທິບາຍໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນຮັບຮູ້ຂໍ້ມູນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ



ຮູບ 2-23 ທັດສະນະໃນການໃຫ້ຂໍ້ມູນ ຢູ່ ກອງປະຊຸມ



ຮູບ 2-24 ທັດສະນະໃນການອະທິບາຍ ໃນ ກອງປະຊຸມກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ຕິດພັນກັບການພັດທະນາຄວາມອາສາສາມາດໃນລະດັບອົງການ ຫຼື ສະຖາບັນ ແມ່ນໄດ້ດຳເນີນການສຳຫຼວດແບບສຳພາດ ທ່ານ ສາລິກາ ພົມປະເສີດ, ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງຫຼວງພະບາງ. ເຊິ່ງໄດ້ກ່າວວ່າໜຶ່ງໃນຜົນສຳເລັດທີ່ສຳຄັນຂອງໂຄງການບໍ່ພຽງເປັນການເພີ່ມຂຶ້ນຄວາມສາມາດຂອງບຸກຄະລະກອນເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຊ່ວຍສ້າງຕັ້ງກອບການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໂດຍການມີສ່ວນຮ່ວມກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ຕາຕະລາງ 2-4 ຄວາມຄິດເຫັນທີ່ສໍາຄັນໃນການພັດທະນາຄວາມອາດສາມາດ

	ຄວາມຄິດເຫັນທີ່ສໍາຄັນ
ຄວາມອາດສາມາດຂອງບຸກຄະລະກອນ	• ບຸກຄະລະກອນຝ່າຍລາວໄດ້ຮັບຄວາມອາດສາມາດພື້ນຖານທີ່ຈໍາເປັນເພື່ອປະຕິບັດມາດຕະການການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຢ່າງຄົບຖ້ວນ, ນັບແຕ່ການວາງແຜນຈົນເຖິງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. • ໂດຍສະເພາະ, ສາມາດປັບປຸງລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈໃນຂົງເຂດການດໍາເນີນງານບໍລິການ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງລົດເມ, ລວມໄປເຖິງມາດຕະການການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນເຊັ່ນ: TCZ, ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມໃນປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ແລະ ໂຄງການທົດລອງ.
ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງອົງການ	• ຜ່ານ TCP ແລະ JCC, ແມ່ນຊ່ວຍສ້າງກາລະໂອກາດໃນການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນເປັນປະຈຳ, ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ສາມາດສ້າງສາຍພົວພັນທີ່ເຂັ້ມແຂງລະຫວ່າງອົງການ ແລະ ພະແນກການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດ, ແມ່ນມີຈຸດປະສົງເພື່ອສ້າງກອບການເຮັດວຽກຄືນໃໝ່ ແລະ ຮັກສາສາຍພົວພັນໃນທາງບວກເຫຼົ່ານີ້. • ໂຄງການດັ່ງກ່າວໄດ້ເສີມສ້າງແຮງຈູງໃຈຂອງບຸກຄະລະກອນຝ່າຍລາວໃນການເຂົ້າຮ່ວມໃນການວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ສິ່ງເສີມການພັດທະນາ ແລະ ການເຕີບໂຕຂອງບຸກຄະລາກອນຜູ້ທີ່ມີທ່າແຮງທີ່ມີບົດບາດເປັນຜູ້ນໍາໃນອະນາຄົດ. • ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ການສ້າງຜູ້ຊ່ຽວຊານດ້ານໄອທີຍັງຄົງເປັນບັນຫາທີ່ຕ້ອງໄດ້ແກ້ໄຂ.
ລະບົບຂອງອົງການ ແລະ ສັງຄົມ	• ເລີ່ມໃຫ້ບໍລິການລົດເມໃນໄລຍະເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ເຊິ່ງເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການນໍາສະເໜີ TCZ, ພ້ອມທັງນໍາສະເໜີກົດລະບຽບການຈອດລົດໃໝ່ໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ ເຊິ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງຜົນສໍາເລັດທີ່ສໍາຄັນ. • ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການຕ່າງໆຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ, ແມ່ນຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ແກ້ໄຂສິ່ງທ້າທາຍດ້ານການເງິນ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

【1-2】 ສ້າງຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງຫຼວງພະບາງ

ຫຼັງຈາກເລີ່ມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການໄດ້ໜຶ່ງເດືອນ ກໍ່ສາມາດແຕ່ງຕັ້ງຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງຫຼວງພະບາງໄດ້ສໍາເລັດ.

ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງຫຼວງພະບາງ ແມ່ນເພື່ອກະສານງານນໍາບັນດາພາກສ່ວນທີ່ສາມາດອະນຸມັດ ແລະ ຮັບຮອງເອົາກິດຈະກຳຂອງໂຄງການ, ລວມທັງ ແນວທາງ ແລະ ມາດຕະການຫຼັກຂອງແຜນແມ່ບົດການສົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງຫຼວງພະບາງ ແລະ ຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແມ່ນສະແດງໃນຕາຕະລາງດັ່ງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 2-5 ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງຫຼວງພະບາງ

ດຳແໜ່ງ	ພາກສ່ວນ	ໝາຍເຫດ
ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງບົກ	ກົມຂົນສົ່ງ/ກະຊວງ ຍທຂ	
ຫົວໜ້າ ພະແນກ ຍທຂ	ພະແນກ ຍທຂ/ ແຂວງ ຫຼວງພະບາງ	ຫົວໜ້າຄະນະ
ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກ ຍທຂ	ພະແນກ ຍທຂ/ ແຂວງ ຫຼວງພະບາງ	
ຮອງຫົວໜ້າ ພວທ	ພວທ	
ຮອງຫົວໜ້າ ປກສ ແຂວງ	ປກສ ແຂວງ	
ຮອງຫົວໜ້າ ປກສ ນະຄອນ	ປກສ ນະຄອນ	ມີນາ ຫາ ພຶດສະພາ 2023
ຮອງຫົວໜ້າ ປກສ ນະຄອນ	ປກສ ນະຄອນ	ນັບແຕ່ເດືອນມິຖຸນາ 2023
ຮອງຫົວໜ້າ ຫ້ອງວ່າການແຂວງ	ຫ້ອງວ່າການແຂວງຫຼວງພະບາງ	ມີນາ ຫາ ເມສາ 2023

ຮອງຫົວໜ້າ ຫ້ອງວ່າການແຂວງ	ຫ້ອງວ່າການແຂວງຫຼວງພະບາງ	ນັບແຕ່ເດືອນເມສາ 2023
ຮອງຫົວໜ້າ ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ	ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ	
ຮອງຄະນະບໍດີ, ຄະນະສະຖາປັດຕະຍະກຳສາດ	ມະຫາວິທະຍາໄລສຸພານຸວົງ	
ຮອງຫົວໜ້າພາກວິຊາໂລຈິດສະຕິກ, ຄະນະວິສະວະກຳສາດ	ມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດລາວ	

ຕາຕະລາງ 2-6 ກິດຈະກຳຂອງ ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງຫຼວງພະບາງ

ວັນທີ		ສະຖານທີ່	ວາລະກອງປະຊຸມ
ຄັ້ງທີ 1	27 ມີນາ 2023	ຫ້ອງປະຊຸມ ພະແນກ ຍທຂ	- ການແຕ່ງຕັ້ງຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງຫຼວງພະບາງ - ບັນຫາ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ຫຼວງພະບາງ ໃນປະຈຸບັນ
ຄັ້ງທີ 2	18 ຕຸລາ 2023	ຫ້ອງປະຊຸມ ພະແນກ ຍທຂ	- ວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ ແລະ ນະໂຍບາຍພື້ນຖານສໍາລັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ - ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1
ຄັ້ງທີ 3	26 ມີນາ 2024	ຫ້ອງປະຊຸມ ຍທຂ ນະຄອນ	- ເນື້ອໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ - ຄວາມຄືບໜ້າໃນການກະກຽມໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1
ຄັ້ງທີ 4	30 ກໍລະກົດ 2024	ຫ້ອງປະຊຸມ ພະແນກ ຍທຂ	- ແຜນຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ - ແຜນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2 (ກິດຈະກຳ C1: ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ + ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ, ກິດຈະກຳ C2: ການສ້າງພື້ນທີ່ສາທາລະນະ)
ຄັ້ງທີ 5	1 ສິງຫາ 2024	ຫ້ອງປະຊຸມ ພະແນກ ຍທຂ	- ໂຄງການທົດລອງຂີ່ລົດຖີບຮ່ວມກັນ - ແຜນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3 (ກິດຈະກຳ C3: ການຂີ່ລົດຖີບຮ່ວມກັນ) * ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂດຍຊ່ຽວຊານໄຈກາໄລຍະຍາວ
ຄັ້ງທີ 6	10 ທັນວາ 2024	ຫ້ອງປະຊຸມ ພະແນກ ຍທຂ	- ເອກະພາບກັນດ້ານເນື້ອໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ - ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2 ເພື່ອ "ໃຫ້ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ + ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ" - ລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າຂອງການວາງແຜນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2 ເພື່ອ "ສ້າງພື້ນທີ່ສາທາລະນະ"
ຄັ້ງທີ 7	23 ກໍລະກົດ 2025	ຫ້ອງປະຊຸມ ພະແນກ ຍທຂ	- ລາຍງານຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2 ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ - ເອກະພາບກັນດ້ານເນື້ອໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ (ສະບັບສົມບູນ) - ເອກະພາບກັນດ້ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3 (ລວມມີ 6ກິດຈະກຳ)
ຄັ້ງທີ 8	12 ພະຈິກ 2025	ຫ້ອງປະຊຸມ ພະແນກ ຍທຂ	ສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບກັນຕໍ່ກັບແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3 (ສະບັບລ່າສຸດ: 7 ກິດຈະກຳ ຫຼື ມາດຕະການ).

ໝາຍເຫດ: ເບິ່ງລາຍລະອຽດຂອງແຕ່ລະກິດຈະກຳ/ ກອງປະຊຸມ ໃນພາກ 3.1.4.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

【1-3】 ທົນທວນບັນດາແຜນການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ

ໂຄງການໄດ້ມີການສຶກສາບັນດາແຜນການທີ່ວາງແຜນໄວ້ໃນອະນາຄົດ, ນິຕິກຳ ແລະ ກົດລະບຽບ ແລະ ການສຳຫຼວດໃນໄລຍະທີ່ຜ່ານມາ ເພື່ອສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ ພ້ອມທັງໄດ້ທົບທວນບັນດາລາຍການສຳຫຼວດດັ່ງລຸ່ມນີ້.

(1) ທົບທວນບັນດານະໂຍບາຍ ແລະ ແຜນການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

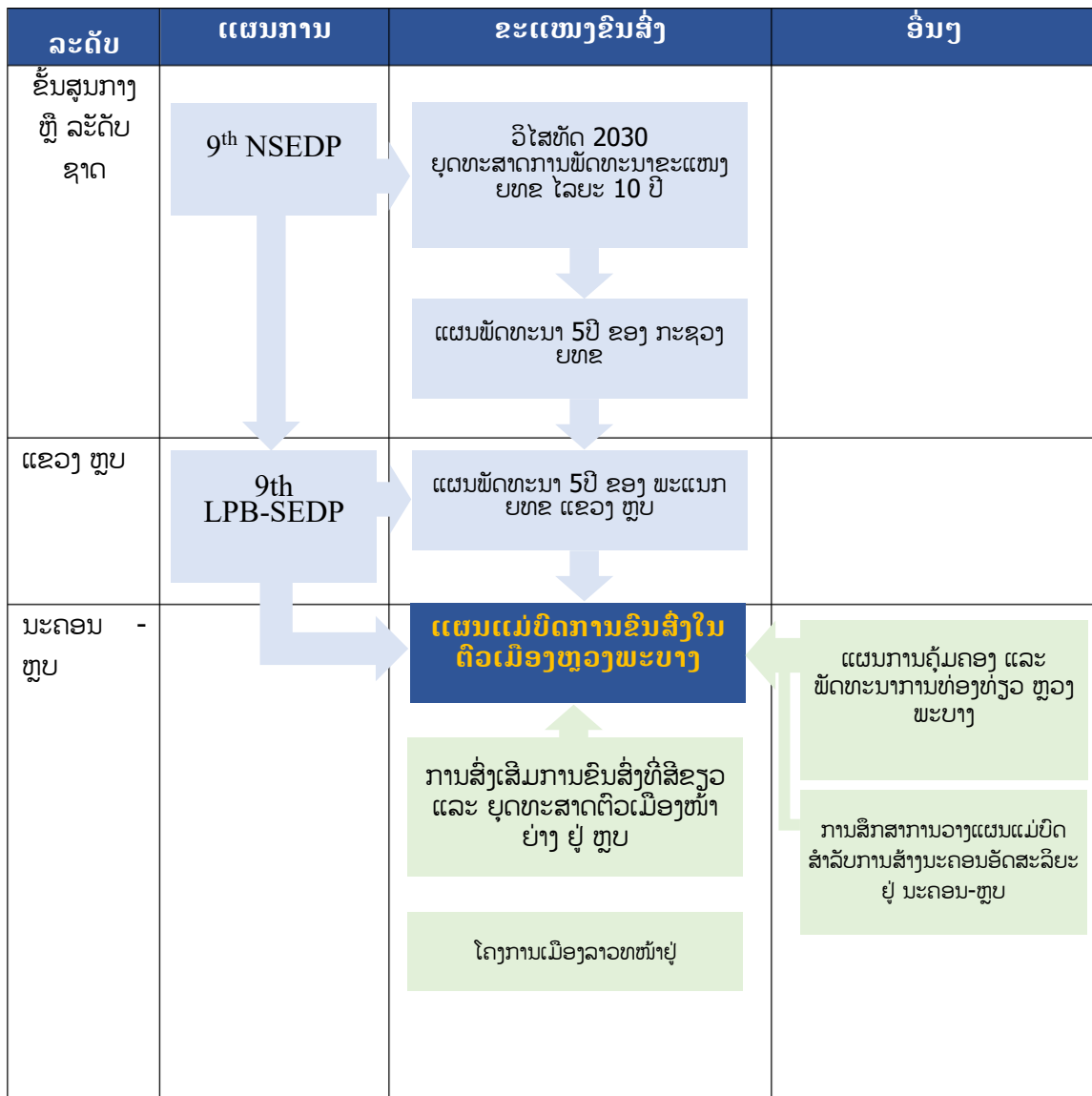
1) ແຜນການລະດັບສູງ

ຍຸດທະສາດການພັດທະນາແຫ່ງຊາດຂອງ ສປປ ລາວ, ລວມທັງແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ 5 ປີ ຄັ້ງທີ 9, ພ້ອມທັງຍຸດທະສາດການພັດທະນາແຂວງຫຼວງພະບາງ ເຊັ່ນ: ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ຄັ້ງທີ 9 ແຂວງຫຼວງພະບາງ ແມ່ນອະທິບາຍໄວ້ໃນຂໍ້ 1) ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1.1.1 “ແຜນລະດັບສູງ” ຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ (LPBMP).

2) ແຜນການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ຍຸດທະສາດການວາງຜັງເມືອງ ແລະ ຍຸດທະສາດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການທ່ອງທ່ຽວໃນແຂວງຫຼວງພະບາງ, ເຊັ່ນ: ຍຸດທະສາດຊຸກຍູ້ການຂົນສົ່ງທີ່ສີຂຽວ ແລະ ເມືອງທີ່ໜ້າຍ່າງ ຂອງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ແລະ Siem Reap ແລະ ແຜນການພັດທະນາ, ສົ່ງເສີມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການທ່ອງທ່ຽວແຂວງຫຼວງພະບາງ 2020–2024 ແມ່ນອະທິບາຍ ແລະ ລະບຸໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1.1.2 “ໂຄງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ” ຂອງ ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ (LPBMP)

ຕາຕະລາງ 2-7 ແຜນການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ



* ■ ແຜນການລະດັບສູງ / ■ ແຜນການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

(2) ຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

1) ນິຕິກຳສໍາລັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

(i) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກ

ແມ່ນກົດໝາຍພື້ນຖານທີ່ຄຸ້ມຄອງການດໍາເນີນງານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງລະບົບການຂົນສົ່ງທາງບົກຂອງປະເທດລາວ, ລວມທັງນະຄອນຫຼວງພະບາງ. ເຊິ່ງກວມເອົາຫຼາຍດ້ານເຊັ່ນ: ການສ້າງນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ການອອກໃບອະນຸຍາດດໍາເນີນທຸລະກິດ ເພື່ອການບໍລິການ ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ລະບຽບຄວາມປອດໄພໃນການຂັບຂີ່, ລະບຽບການຄ່າໂດຍສານ, ແລະ ສິດອຳນາດຂອງກະຊວງ ແລະ ອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກ່ຽວກັບກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ; ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກແມ່ນເປັນເຄື່ອງມືທາງກົດໝາຍທີ່ສໍາຄັນສໍາລັບການສ້າງຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ປອດໄພ, ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ຍືນຍົງ.

(ii) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການຈະລາຈອນທາງບົກ

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ແມ່ນເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນໂດຍກວມເອົາຫຼາຍດ້ານເຊັ່ນ: ໃບຂັບຂີ່ລົດຈັກ ແລະ ລົດໃຫຍ່ ໃນ ປະເທດລາວ, ປ້າຍຈະລາຈອນ, ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ, ແລະ ມາດຕະການສໍາລັບຜູ້ລະເມີດ. ກົດໝາຍນີ້ແມ່ນນໍາໃຊ້ໃນທົ່ວໄປເທດ ລວມທັງ ຫຼວງພະບາງ. ນອກນັ້ນ, ຍັງມີການກຳນົດສິດອຳນາດ ແລະ ໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບຂອງກະຊວງ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ.

(iii) ຂໍ້ຕົກລົງຂອງເຈົ້ານະຄອນຫຼວງພະບາງກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງຕົວເມືອງ

ຂໍ້ຕົກລົງຂອງເຈົ້ານະຄອນຫຼວງພະບາງ ໃນປີ **2012** ແມ່ນເປັນລະບຽບການຍ່ອຍຂອງແຂວງຫຼວງພະບາງ ແລະ ໄດ້ຮັບການດັດແກ້ໃນປີ **2018** ເພື່ອເພີ່ມທະວີດ້ານມາດຕະການຂອງຜູ້ລະເມີດ. ຂໍ້ຕົກລົງນີ້ ແມ່ນ ມີຈຸດປະສົງເພື່ອບັນລຸການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ ແລະ ປັບປຸງຄຸນນະພາບຊີວິດສັງຄົມໃນແຂວງຫຼວງພະບາງ, ຮັກສາຄຸນຄ່າຂອງສະຖານະພາບມໍລະດົກໂລກ, ແລະ ສ້າງເມືອງຫຼວງພະບາງເປັນຈຸດໝາຍປາຍທາງທ່ອງທ່ຽວທີ່ມີຊື່ສຽງລະດັບໂລກ. ລວມທັງມີການກຳນົດກົດລະບຽບການ, ຂໍ້ຫ້າມ, ມາດຕະຖານໃນການຄຸ້ມຄອງ, ການບັງຄັບໃຊ້, ແລະ ການຕິດຕາມກວດກາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຄຸ້ມຄອງຕົວເມືອງ, ພ້ອມທັງບົດບັນຍັດໃນການປົກແກ້ຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມທຳມະຊາດ ແລະ ການອະນຸລັກວັດທະນະທຳພື້ນເມືອງ. ຂໍ້ຕົກລົງນີ້ມີຂອບເຂດການນຳໃຊ້ສະເພາະພາຍໃນຫຼວງພະບາງເທົ່ານັ້ນ. ນະຄອນຫຼວງພະບາງແບ່ງອອກເປັນສາມເຂດ, ໂດຍມີຂໍ້ຈຳກັດການເຂົ້າ-ອອກຂອງຍານພາຫະນະໂດຍອີງໃສ່ປະເພດຍານພາຫະນະທີ່ກຳນົດໄວ້ສໍາລັບແຕ່ລະເຂດ. ເຊິ່ງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການພິຈາລະນາເພີ່ມເຕີມເມື່ອມີການວາງແຜນການຂົນສົ່ງ ແລະ ສໍາຫຼວດພື້ນທີ່.

2) ນິຕິກຳດ້ານຜັງເມືອງ (ລວມທັງການສ້າງພູມສັນຖານ ແລະ ເຂດປະຫວັດສາດ)

(i) ກົດລະບຽບຜັງເມືອງ ຂອງ ຫຼວງພະບາງພາຍໃຕ້ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍຜັງເມືອງ

ໃນເມືອງຫຼວງພະບາງ, ລະບຽບຜັງເມືອງຫຼວງພະບາງ (RLUP) ແມ່ນໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນໃນປີ 2012, ໂດຍແນໃສ່ເຂດກັນຊົນ ຫຼື ປ້ອງກັນ (ປະມານ 12,500 ເຮັກຕາ). ເຊິ່ງເປັນພື້ນຖານໃນການສ້າງລະບຽບຜັງເມືອງຂອງຫຼວງພະບາງ RLUP ແລະ ສອດຄ່ອງກັບແນວຄວາມຄິດຂອງ SCOT (Schéma de cohérence territoriale de Luang Prabang), ເຊິ່ງເປັນລະບຽບທີ່ຖືກສ້າງຂຶ້ນໃນປີ 2004 ໂດຍການຮ່ວມມືລະຫວ່າງອົງການພັດທະນາຝຣັ່ງ ແລະ Sinon. SCOT ໄດ້ວິເຄາະສະພາບປັດຈຸບັນຂອງເມືອງຫຼວງພະບາງ, ລວມທັງພື້ນທີ່ນອກເຂດມໍລະດົກ, ແລະ ນໍາສະເໜີສະຖານະການການພັດທະນາໃນອະນາຄົດ.

(ii) ແຜນ ຫຼື ລະບຽບການປົກປັກຮັກສາ ແລະ ເຮັດໃຫ້ມີຄຸນຄ່າ (PSMV)

PSMV ສ້າງຂຶ້ນໃນປີ 2001 ສໍາລັບເຂດມໍລະດົກໂລກທີ່ກວມເອົາເນື້ອທີ່ປະມານ **820** ເຮັກຕາ, ໂດຍໄດ້ຮັບການຮ່ວມມືຈາກຫ້ອງການມໍລະດົກ (La Maison du Patrimoine). ຫ້ອງການມໍລະດົກໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຫຼັງຈາກການຂຶ້ນທະບຽນມໍລະດົກໂລກດ້ວຍການສະໜັບສະໜູນຈາກອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ແລະ ເຮັດໜ້າທີ່

ເປັນອົງການຄຸ້ມຄອງການອະນຸລັກທີ່ໃຫ້ຄໍາແນະນຳດ້ານວິຊາການກ່ຽວກັບການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຟື້ນຟູຄືນໃໝ່ພາຍໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານມໍລະດົກໂລກ. ພາຍໃນກອບກົດໝາຍການວາງຜັງເມືອງ, ລະບຽບການປົກປັກຮັກສາ ແລະ ເຮັດໃຫ້ມີຄຸນຄ່າ (PSMV) ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນໃນເມືອງຫຼວງພະບາງ. ປະຈຸບັນ, ລາວບໍ່ມີກົດໝາຍດ້ານພູມສັນຖານສະເພາະ, ແຕ່ PSMV ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນແນວທາງສໍາລັບການວາງແຜນພູມສັນຖານ ແລະ ຕົວເມືອງປະຫວັດສາດ. ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບ , ໄດ້ມີການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ແລະ ຢັ້ງຢືນຂໍ້ມູນ ຜ່ານການສຳພາດ ພວທ.

(iii) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍມໍລະດົກແຫ່ງຊາດ (2013)

ກົດໝາຍສະບັບນີ້ໄດ້ກຳນົດກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງ, ການນຳໃຊ້, ການອະນຸລັກ, ການປົກປ້ອງ ແລະ ການຟື້ນຟູມໍລະດົກແຫ່ງຊາດ. ລວມທັງ ສິດ ແລະ ພັນທະຂອງພາກລັດ, ອົງການຈັດຕັ້ງທາງສັງຄົມ ແລະ ບຸກຄົນ, ໂດຍມີຈຸດປະສົງເພື່ອອະນຸລັກຮັກສາຄຸນຄ່າທາງດ້ານວັດທະນະທຳ, ປະຫວັດສາດ ແລະ ທຳມະຊາດຂອງມໍລະດົກແຫ່ງຊາດ.

(iv) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ

ແມ່ນເພື່ອຄວບຄຸມດຳເນີນທຸລະກຳທີ່ດິນ, ການຈົດທະບຽນ, ການນຳໃຊ້, ການສືບທອດມໍລະດົກ, ການຊົດເຊີຍ, ແລະອື່ນໆ.

(v) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສົ່ງເສີມການລົງທຶນ (2009)

ແມ່ນປະກອບມີມາດຕະການພິເສດສໍາລັບການລົງທຶນໃນໂຮງໝໍ ແລະ ສະຖາບັນການສຶກສາ, ແລະ ສໍາລັບການໃຫ້ສິດໃນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນທີ່ຢູ່ອາໄສແກ່ນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດ (ສໍາລັບການລົງທຶນທີ່ມີມູນຄ່າ 25 ຕື້ກີບຂຶ້ນໄປ).

(vi) ດຳລັດວ່າດ້ວຍການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ (2021)

ເພື່ອຄວບຄຸມການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ. ເປັນດຳລັດທີ່ໃຊ້ໃນການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ໂຄງການບໍລິການສາທາລະນະ, ໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ການທ່ອງທ່ຽວ, ພະລັງງານ ແລະ ໂຄງການພັດທະນາອື່ນໆ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-25 ສຳພາດ ພວທ ກ່ຽວກັບລະບົບການອະນຸລັກມໍຣະດົກໂລກ ແລະ ສະພາບປະຈຸບັນ

(3) ຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບສະພາບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ

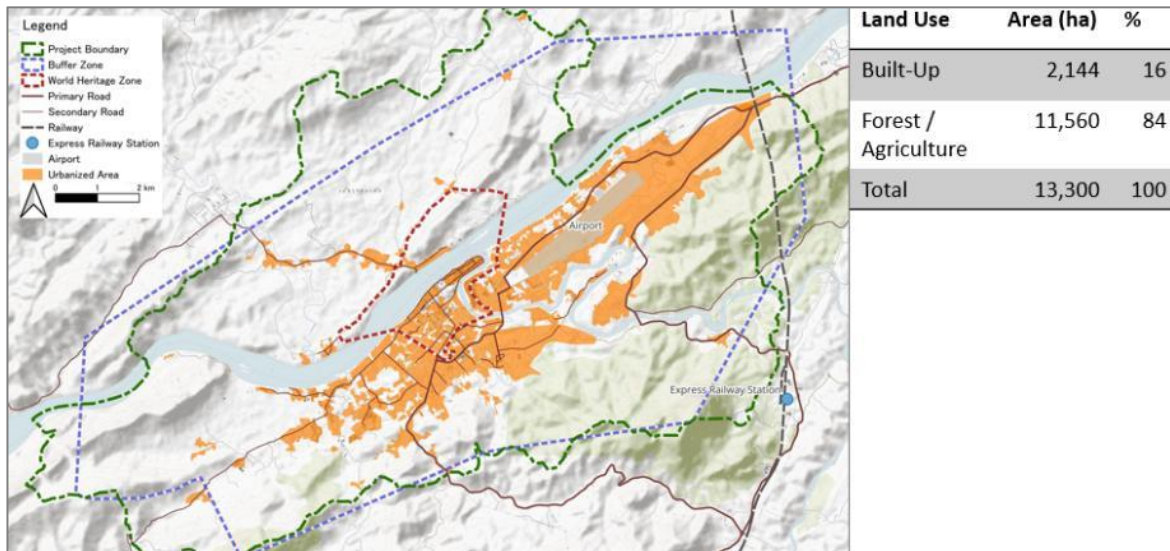
ລາຍລະອຽດເບິ່ງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ 1.2.2 ພາກ "ສັງຄົມ ແລະ ເສດຖະກິດ".

(4) ການເກັບກຳ ແລະ ການວິເຄາະຂໍ້ມູນທີ່ມີຢູ່

1) ດ້ານຜັງເມືອງ

(i) ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ

ມີການສຳຫຼວດເພື່ອເກັບກຳຂໍ້ມູນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ ເຊິ່ງກວມເອົາເນື້ອທີ່ **16%** ຂອງ ເນື້ອທີ່ເຂດໃຈກາງເມືອງ **13,300Ha**, ໂດຍລວມ, ມີການຂະຫຍາຍເຂດໃຈກາງເມືອງ ລຽບຕາມທັງພຽງທີ່ຕິດກັບແມ່ນ້ຳຂອງ, ໂດຍມີການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຕົວເມືອງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍໂດຍສະເພາະແມ່ນທາງທິດຕາເວັນອອກຂອງຝາກສະໜາມບິນ. ການເປີດບໍລິການລົດໄຟຄວາມໄວສູງລາວ-ຈີນໃນເດືອນທັນວາ **2021** ແມ່ນເຮັດໃຫ້ຕົວເມືອງຂະຫຍາຍຕົວໄປທາງທິດໃຕ້ຂອງເຂດມໍລະດົກລຽບຕາມເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດເລກທີ **13** (ມີການເກັບກຳຂໍ້ມູນສະພາບການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນປະຈຸບັນ ແລະ ສຳພາດຂະແໜງຜັງເມືອງ ຂອງ ພະແນກ ຍທຂ ເພື່ອຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງຂໍ້ມູນ

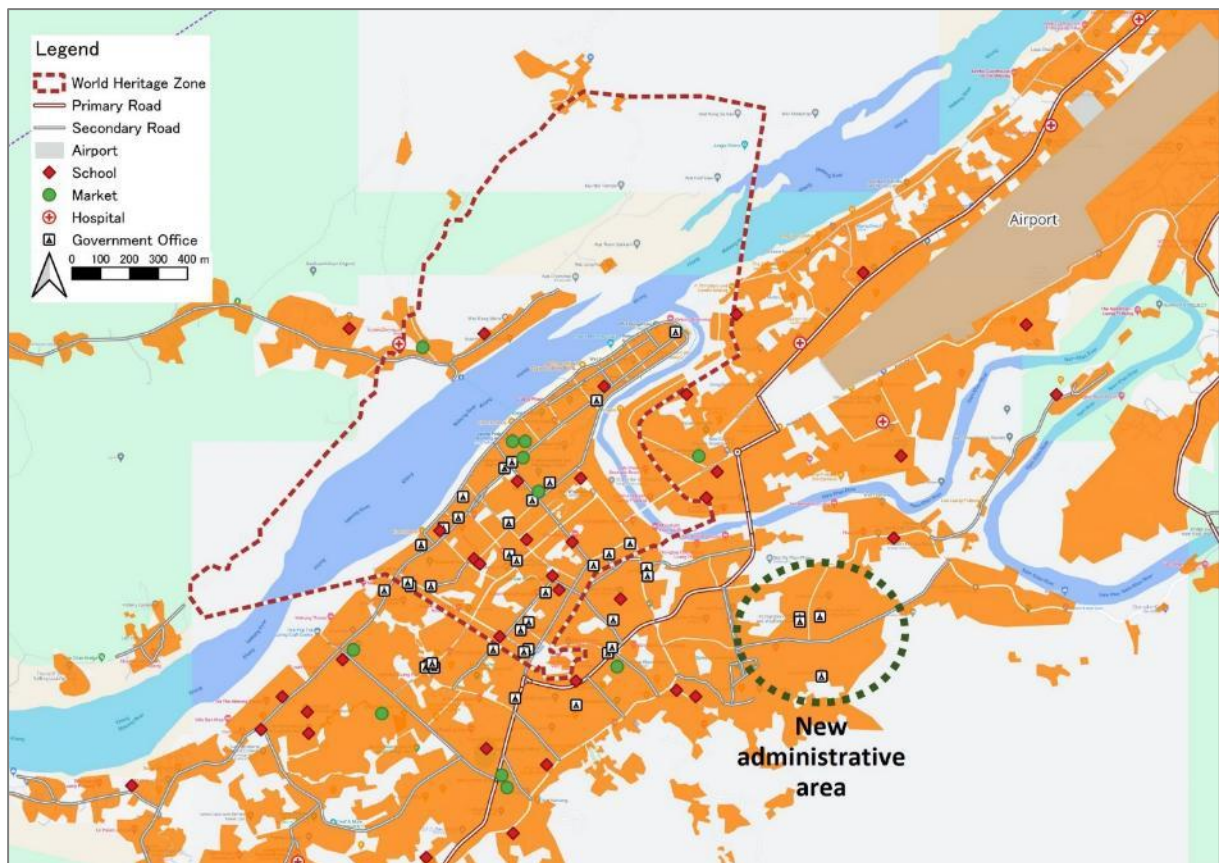


ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-26 ສະພາບເຂດຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນ

(ii) ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ສຳຄັນ

ເຂດມໍລະດົກໂລກຫຼວງພະບາງ ໃນເມື່ອກ່ອນເຄີຍເປັນສູນກາງທາງດ້ານການເມືອງ, ທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ສາສະໜາ. ຕະຫຼາດ, ໂຮງຮຽນ, ໂຮງໝໍ ແລະ ອົງການຂອງລັດຖະບານຍັງຄົງຢູ່ພາຍໃນເຂດມໍລະດົກເປັນສ່ວນໃຫຍ່. ໂດຍສະເພາະ, ຕະຫຼາດ (5ແຫຼ່ງ) ແລະ ອົງການຂອງລັດຖະບານ (24) ຕັ້ງຢູ່ພາຍໃນເຂດມໍລະດົກ. ປະມານໜຶ່ງສ່ວນສາມ (13ແຫ່ງ) ຂອງໂຮງຮຽນຕັ້ງຢູ່ພາຍໃນເຂດມໍລະດົກ. ໃນຂະນະທີ່ນັ້ນໜ້ອຍກວ່າເຄິ່ງໜຶ່ງ, ໂຮງຮຽນທີ່ຢູ່ນອກເຂດມໍລະດົກ ແຕ່ກໍຍັງມີຄວາມສຳຄັນຫຼາຍ. ດັ່ງນັ້ນ, ປະຊາຊົນແມ່ນມີການເດີນທາງໄປມາທຸກໆມື້ລະຫວ່າງເຂດພາຍໃນ ແລະ ນອກເຂດມໍລະດົກ. ໃນຂະນະດຽວກັນ, ເຂດປົກຄອງພາກລັດແຫ່ງໃໝ່ແມ່ນກຳນົດ ແລະ ສ້າງຂຶ້ນຢູ່ນອກເຂດມໍລະດົກໃນຊຸມປີມໍ່ໆມານີ້, ແລະ ອົງການຂອງລັດຖະບານບາງແຫ່ງໄດ້ຍ້າຍໄປຢູ່ທີ່ນັ້ນແລ້ວ (ເບິ່ງຮູບຂ້າງລຸ່ມນີ້).



施設	WHZ内	WHZ外	計
学校*	13	25	38
マーケット	5	8	13
病院		7	7
政府機関	24	17	41

*Primary and secondary school

Google map and site survey

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-27 ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ສຳຄັນ

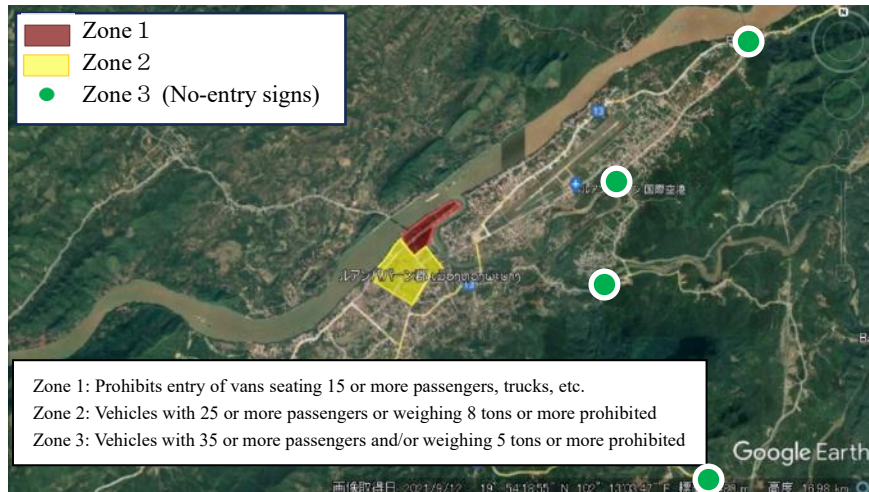


ຮູບ 2-28 ສຳພາດພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ ເພື່ອຢັ້ງຢືນລະບົບຜັງເມືອງ, ສະພາບການພັດທະນາ ແລະ ຂໍ້ມູນທີ່ມີຢູ່

2) ດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

(i) ການຈຳກັດການເຂົ້າອອກຂອງພາຫະນະ ແລະ ການຈອດລົດຕາມແຄມທາງ

ຫຼວງພະບາງບັງຄັບໃຊ້ຂໍ້ຈຳກັດການເຂົ້າອອກເຂດ ໂດຍອີງຕາມຂະໜາດຂອງຍານພາຫະນະ, ໂດຍປ້ອງກັນບໍ່ໃຫ້ຍານພາຫະນະຂະໜາດໃຫຍ່ເຂົ້າໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ2-29 ຂໍ້ຈຳກັດການເຂົ້າອອກຂອງພາຫະນະ

ໃນແຂວງຫຼວງພະບາງ, ການຈອດລົດ ແລະ ການຢຸດລົດ ແມ່ນ ປະຕິບັດຕາມລະບຽບສີ່ປະເພດຄື: ຫ້າມຈອດ/ຢຸດ, ຫ້າມຈອດ, ຫ້າມຈອດໃນວັນຄຶກ ແລະ ວັນຄູ່, ແລະ ຫ້າມຈອດ ຫ້າມຈອດ ໃນວັນຄຶກ ແລະ ວັນຄູ່. ໃນຂະນະທີ່ກົດລະບຽບນີ້ແມ່ນມີການບັງຄັບໃຊ້ເປັນເປັນຢ່າງດີ, ແຕ່ກໍຍັງມີບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບພື້ນທີ່ ທີ່ອະນຸຍາດໃຫ້ຈອດລົດແຄມທາງ ເຊັ່ນ: ບັນຫາດ້ານການທຳລາຍພູມສັນຖານ ຫຼື ທັດສະນີຍະພາບ.



ຫ້າມຢຸດຫ້າມຈອດ ຫ້າມຈອດ ຫ້າມຈອດວັນຄຶກ ຫ້າມຈອດວັນຄູ່

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : ພະແນກ ຍທຂ

ຮູບ 2-30 ປ້າຍຫ້າມ ຢູ່ ພາຍໃນເຂດ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET



ຮູບ 2-31 ສຳພາດ ພະແນກ ຍທຂ

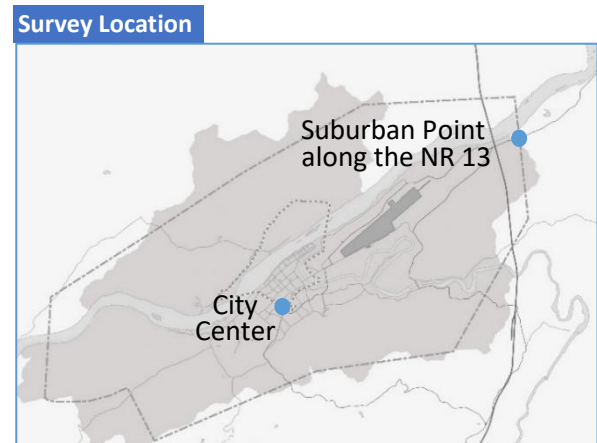
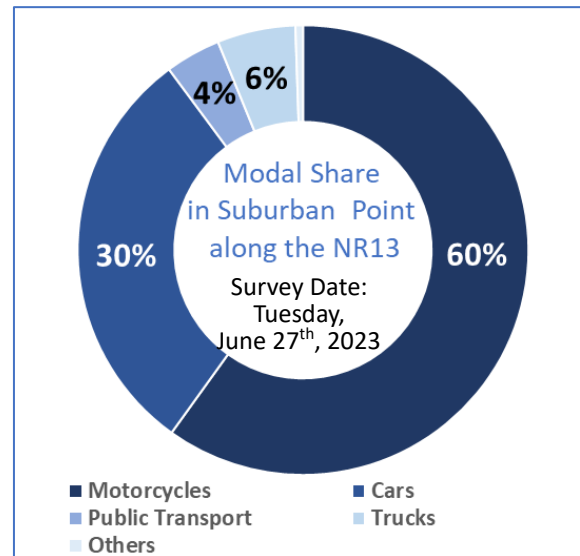
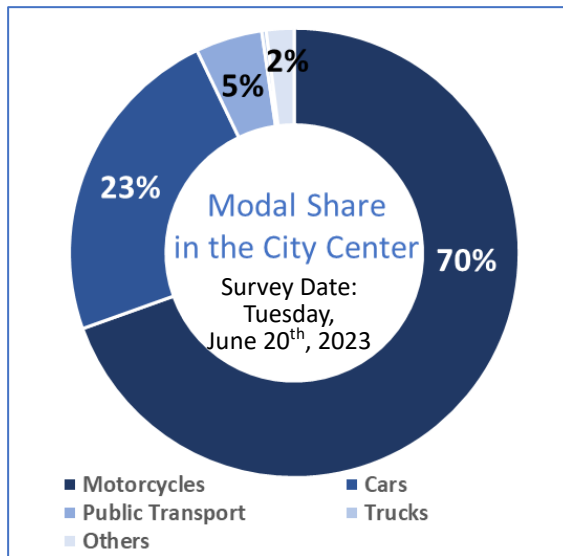
(ii) ປະລິມານ ແລະ ຮູບແບບການສັນຈອນ

ເພື່ອເຂົ້າໃຈສະພາບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນໃນຫຼວງພະບາງ, ແມ່ນໄດ້ດຳເນີນການສຳຫຼວດການສັນຈອນຢູ່ສະຖານທີ່ສຳຄັນຕ່າງໆ, ແລະ ການວິເຄາະການສັນຈອນຕາມປະເພດຍານພາຫະນະ. ຜົນການສຳຫຼວດຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ, ລົດຈັກກວມເອົາປະມານ 70% ຂອງການສັນຈອນທັງໝົດ, ໃນຂະນະທີ່ລົດໃຫຍ່ກວມເອົາປະມານ 23%, ເຊິ່ງເປັນປະເພດພາຫະນະສ່ວນໃຫຍ່ຂອງປະລິມານການສັນຈອນ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (ເຊັ່ນ: ລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດສອງລໍ້) ກວມເອົາພຽງແຕ່ປະມານ 5%, ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າບົດບາດຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນແມ່ນຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດ.

ໃນເຂດຊານເມືອງ ຫຼື ເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍ ລຽບຕາມເສັ້ນທາງແຫ່ງຊາດເລກທີ 13, ລົດຈັກ ແລະ ລົດໃຫຍ່ກໍ່ເປັນຮູບແບບການຂົນສົ່ງຫຼັກເຊັ່ນກັນ. ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ເມື່ອປຽບທຽບກັບເຂດໃຈກາງເມືອງ, ອັດຕາສ່ວນຂອງຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງສິນຄ້າແມ່ນກວມເອົາໃນອັດຕາທີ່ສູງກວ່າ. ຊີ້ໃຫ້ເຫັນເຖິງໜ້າທີ່ຂອງເສັ້ນທາງນີ້ເປັນເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກໃນພາກພື້ນທີ່ຮອງຮັບການສັນຈອນ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.

ດ້ານຮູບແບບການສັນຈອນ, ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງຫຼວງພະບາງທີ່ມີການເຊື່ອມໂຍ່ງເຊື່ອມຈອດ ແລະ ໜາແໜ້ນແມ່ນຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດ, ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ການສັນຈອນສຸ່ມໃສ່ຂົວຂ້າມແມ່ນ້ຳຄານ ແລະ ເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກຈຳນວນໜຶ່ງ. ຈຸດການສັນຈອນຢູ່ຂົວເກົ່າ ຫຼື ຂົວບ້ານໜຶ່ນນາ, ປະລິມານລົດຈັກຫຼາຍໃນຕອນເຊົ້າ ແລະ ຕອນແລງ, ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມແອອັດຢ່າງຮຸນແຮງ. ຮູບແບບການສັນຈອນດັ່ງກ່າວເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມແອອັດທີ່ເກີດຂຶ້ນຊ້ຳແລ້ວຊ້ຳອີກ ແລະ ເຮັດໃຫ້ສະພາບແວດລ້ອມການສັນຈອນໃນເຂດໃຈກາງເມືອງຊຸດໂຊມລົງ.

ຂໍ້ມູນລະອຽດກ່ຽວກັບປະລິມານການສັນຈອນ ແລະ ຮູບແບບການສັນຈອນຕາມປະເພດພາຫະນະ ຈາກການສຳຫຼວດນັບປະລິມານການສັນຈອນ ແມ່ນນຳສະເໜີຢູ່ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2.1, “ການສຳຫຼວດການສັນຈອນ.”



ຮູບ 2-32 ສະພາບການສັນຈອນຕາມປະເພດພາຫະນະໃນເຂດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການ

(iii) ຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນ

ສາເຫດຫຼັກຂອງອຸບັດຕິເຫດຈະລາຈອນໃນຫຼວງພະບາງແມ່ນເມົາແລ້ວຂັບ, ຮອງລົງມາແມ່ນການຂັບຂີ່ເກີນຄວາມໄວທີ່ກຳນົດໄວ້. ນອກຈາກນັ້ນ, ຄວາມສ່ຽງຍັງເພີ່ມຂຶ້ນທຸກໆປີຍ້ອນປັດໃຈຕ່າງໆເຊັ່ນ: ຄົນຍ່າງຂ້າມຖະໜົນແບບບໍ່ເປັນລະບຽບ ແລະ ການນຳໃຊ້ລົດສະກຸດເຕີໄຟຟ້າທີ່ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງມີໃບຂັບຂີ່.

ຕາຕະລາງ 2-8 ອຸບັດຕິເຫດການສັນຈອນປະຈຳປີ

	2018		2019		2020		2021		2022	
Total Number of vehicles damage	Total: 497		Total: 615		Total: 582		Total: 295		Total: 430	
Number of light damage	283		360		340		142		227	
Number of moderate damage	210		251		241		150		201	
Number of severe damage	4		4		1		3		2	
Number of fatalities	Total: 24		Total: 29		Total: 22		Total: 21		Total: 18	
	Male	Female	Male	Female	Male	Female	Male	Female	Male	Female
on the spot	6	2	15	2	10		8	1	7	
hospital	12	4	7	5	11	1	10	2	6	5
Number of injuries	Total: 496		Total: 554		Total: 538		Total: 286		Total: 420	
	Male	Female	Male	Female	Male	Female	Male	Female	Male	Female
Number of light damage	176	88	195	90	199	85	103	44	164	96
Number of moderate damage	156	51	171	80	161	81	91	43	109	41
Number of severe damage	21	4	14	4	8	4	1	8	7	3
Sort by subjectivity of incident occurrence										
Drunk and drive	97		87		100		53		84	
Over the speed limit	25		48		52		33		48	
Change the direction	3		13		26		16		8	
Overtaking without safety guarantee	12		30		27		6		19	
Not yielding the right of way	20		21		32		12		25	
Turning without safety guarantee	41									
Drive on the left side	34						6			
Not keeping the distance	21		29		15		5		11	
Technical system issues			2		1					
Violate the traffic sign					3					
Others	12		94		64		38		35	
Sort by Accident Collides	No. of accident	Fatality	No. of accident	Fatality	No. of accident	Fatality	No. of accident	Fatality	No. of accident	Fatality
Face to face	88	15	82	15	93	10	57	6	67	9
Hit from sideways	77	1	110	8	132	6	59	3	97	4
Scratches	33	1	40		29		15	3	44	2
Hit from backside	54	3	67	2	52	2	32	3	15	
Self-inflicted	13	4	25	4	14	4	6	6	7	3

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ພະແນກ ຍທຂ

(5) ສະພາບພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໃນປະຈຸບັນ

ຂົວທາງ

(i) ສະພາບການພັດທະນາຂະແໜງຂົວທາງ

ຍົກເວັ້ນເຂດໃຈກາງເມືອງ, ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງແມ່ນມີລັກສະນະບໍ່ເຊື່ອມໂຍ່ງເຊື່ອມຈອດ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງ ເຮັດໃຫ້ການສັນຈອນທັງໝົດໃຊ້ເສັ້ນທາງຫຼັກຮ່ວມກັນຈຳນວນໜຶ່ງ, ເຊິ່ງສ້າງຄວາມສ່ຽງສູງຕໍ່ການເກີດອຸບັດຕິເຫດດ້ານການສັນຈອນ. ຂົວຂ້າມແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ຂົວຂ້າມແມ່ນ້ຳຄານທີ່ຈຳກັດ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ມີຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກເປັນຮ່ວມມື ແລະ ການແລກປ່ຽນກັນໃນພາກພື້ນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ມີເສັ້ນທາງ ຫຼາຍເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ໄດ້ປຸງຢາງໃນເຂດຊານເມືອງ ເຊິ່ງເປັນອຸປະສັກຕໍ່ການເດີນທາງໄປມາທີ່ສະດວກສະບາຍ.

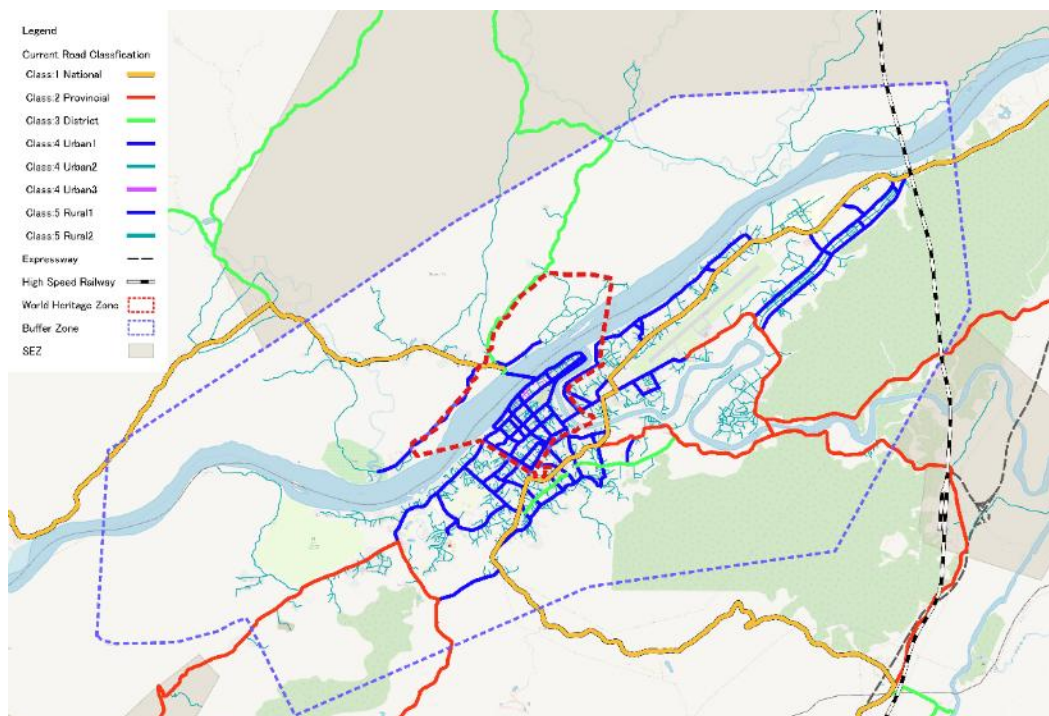
ການຈັດປະເພດເສັ້ນທາງພາຍໃຕ້ກົດໝາຍຂອງປະເທດລາວແມ່ນອີງໃສ່ໜ້າທີ່ຂອງຕາໜ່າເສັ້ນທາງ ແລະ ໜ່ວຍງານທີ່ຮັບຜິດຊອບໃນການວາງແຜນ, ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ, ດັ່ງທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 2-9 ການຈັດແບ່ງປະເພດເສັ້ນທາງ

ປະເພດ	ການວາງແຜນ	ການກໍ່ສ້າງ	ການບໍາລຸງຮັກສາ	ໝາຍເຫດ
ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ	ກະຊວງຍທຂ	ກະຊວງ ຍທຂ	ກະຊວງ ຍທຂ	ເຊື່ອມຕໍ່ຊາຍແດນສາກົນ ແລະ/ຫຼື ເມືອງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ແລະ/ຫຼື ເມືອງຫຼວງແຂວງ
ທາງຫຼວງແຂວງ	ຍທຂ ແຂວງ	ຍທຂ ແຂວງ	ຍທຂ ແຂວງ	ເຊື່ອມຕໍ່ນະຄອນຫຼວງຂອງແຂວງ ແລະ/ຫຼື ນະຄອນຫຼວງຂອງເມືອງ
ທາງຫຼວງເມືອງ	ຍທຂ ແຂວງ	ຍທຂ ເມືອງ	ຍທຂ ແຂວງ	ເຊື່ອມຕໍ່ເມືອງ ແລະ ນະຄອນຫຼວງ ຫຼື ເມືອງຫຼວງຂອງແຂວງ
ທາງຫຼວງເທດສະບານເມືອງ	ຍທຂ ແຂວງ	ຍທຂ ເມືອງ	ຍທຂ ແຂວງ	ຖະໜົນຊຸມຊົນ / ເຂດຊົນນະບົດ
ທາງຫຼວງຊົນນະບົດ	ຍທຂ ແຂວງ	ຍທຂ ເມືອງ	ຍທຂ ແຂວງ	ຖະໜົນຊຸມຊົນ / ເຂດຊົນນະບົດ
ທາງພິເສດ				ສໍາລັບສະຖານທີ່ສາທາລະນະ ຫຼື ເຂດອະນຸລັກປ່າໄມ້, ເຂດປ້ອງກັນຊາດ/ຄວາມໝັ້ນຄົງ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET ສັງລວມຂໍ້ມູນໂດຍອີງໃສ່ຄູ່ມືການອອກແບບຖະໜົນ ແລະ ສໍາພາດພະແນກ ຍທຂ

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນໃນເຂດເປົ້າໝາຍ ຊື່ໃຫ້ເຫັນເຖິງການຈັດປະເພດເສັ້ນທາງທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ ແລະ ສະແດງໃນຮູບຕໍ່ໄປນີ້.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສັງລວມຂໍ້ມູນໂດຍ JET ອີງຕາມ ພະແນກ ຍທຂ

ຮູບ 2-33 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປະຈຸບັນໃນເຂດເປົ້າໝາຍການວາງແຜນ

(ii) ສະພາບແວດລ້ອມທາງຍ່າງພາຍໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ

ພາຍໃນເຂດມໍລະດົກ, ປະມານ **85%** ຂອງພື້ນທີ່ຖະໜົນແມ່ນມີທາງຍ່າງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ບາງເສັ້ນທາງຍ່າງ ມີບ່ອນແຄບ ຫຼື ລະດັບພື້ນເປັນຂັ້ນ, ໃນຂະນະທີ່ບາງບ່ອນກວ້າງ, ແຕ່ກໍ່ມີຮ້ານຂາຍເຄື່ອງຕາມຖະໜົນ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ເຂດປາກຄານແມ່ນມີການຮັກສາໄວ້ເປັນຢ່າງດີ ແລະ ເຮັດໃຫ້ຊາວບ້ານ ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວມີຄວາມສົນໃຈໃນການຍ່າງຫຼິ້ນຫຼາຍຂຶ້ນ.



ຮູບ 2-34 ສະພາບແວດລ້ອມການຍ່າງພາຍໃນເຂດມໍລະດົກ

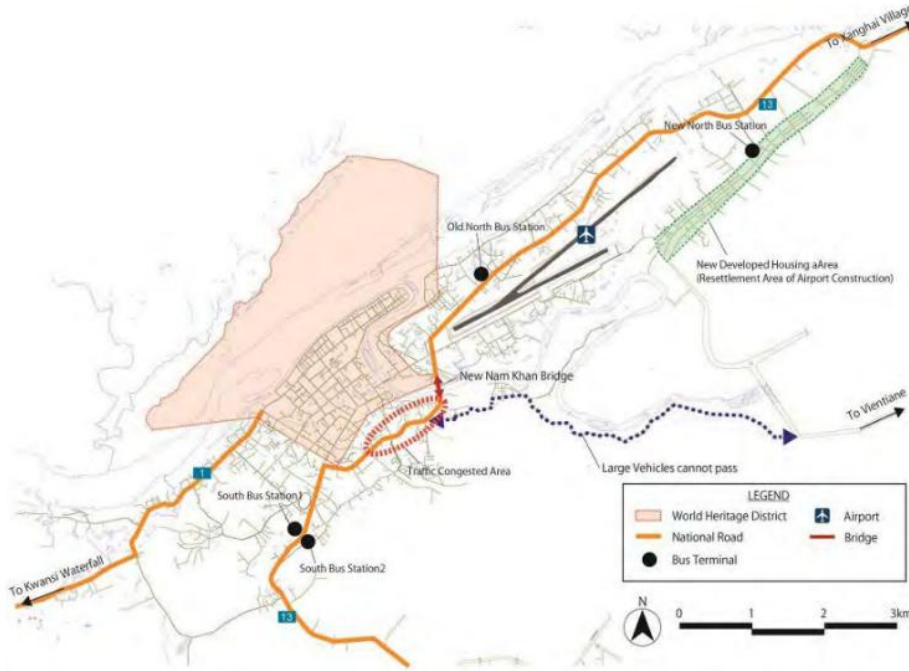
ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

(i) ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຫຼວງພະບາງແບ່ງອອກເປັນສອງປະເພດຄື: ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໄລຍະທາງໄກທີ່ເຂົ້າເຖິງເມືອງຫຼວງພະບາງ ແລະ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະພາຍໃນເມືອງຫຼວງພະບາງ. ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໄລຍະທາງໄກປະກອບມີການບໍລິການທາງອາກາດ, ລົດໄຟຄວາມໄວສູງ, ແລະ ເຮືອຂ້າມຟາກ, ພ້ອມທັງການຂົນສົ່ງທາງບົກເຊັ່ນ: ລົດເມ, ລົດຕູ້, ແລະ ລົດສອງແຖວ, ເຊິ່ງໃຫ້ບໍລິການເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະລະຫວ່າງປະເທດ, ລະຫວ່າງແຂວງ, ຫຼື ລະຫວ່າງເມືອງ. ນັບແຕ່ ບໍ່ມີບໍລິການລົດເມ ຕັ້ງແຕ່ເດືອນມິຖຸນາ **2020**, ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະພາຍໃນເມືອງຫຼວງພະບາງ ແມ່ນປະກອບດ້ວຍເຮືອຂ້າມຟາກ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານແບບລົດຂົນສົ່ງຍ່ອຍເຊັ່ນ: ລົດຈຳໄປ້, ຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດສອງແຖວເທົ່ານັ້ນ.

(ii) ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ສູນກາງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງພະບາງແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນແຜນວາດຂ້າງລຸ່ມນີ້. ເມື່ອເດີນທາງໄປນະຄອນຫຼວງພະບາງໂດຍໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ຈຸດເຂົ້າເຖິງຫຼັກໆແມ່ນສະໜາມບິນສາກົນຫຼວງພະບາງ, ສະຖານີລົດໄຟຫຼວງພະບາງ, ທ່າເຮືອຂ້າມຟາກໄລຍະທາງໄກ, ແລະ ສະຖານີລົດເມສີ່ແຫ່ງ. ຢູ່ສະຖານີລົດເມສີ່ແຫ່ງນີ້ ແມ່ນມີການບໍລິການລົດເມ, ລົດຕູ້, ແລະ ລົດສອງແຖວ ສາຍທາງລະຫວ່າງເມືອງ, ລະຫວ່າງແຂວງ, ແລະ ລະຫວ່າງປະເທດ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-35 ສູນກາງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງພະບາງ

ເນື່ອງຈາກບໍ່ມີລົດເມທີ່ແລ່ນຕາມຕາຕະລາງເວລາບໍລິການຈາກສະໜາມບິນ, ສະຖານີລົດເມ, ຫຼື ທ່າເຮືອ ຂ້າມຟາກໄລຍະໄກໄປຫາໃຈກາງເມືອງ, ນັກທ່ອງທ່ຽວຕ້ອງໄດ້ຈັດສັນການເດີນທາງຂອງຕົນຮ່ວມກັບໝູ່ ເພື່ອນ ຫຼື ຄອບຄົວ, ໃຊ້ບໍລິການລົດຮັບສົ່ງຂອງໂຮງແຮມ, ຫຼື ໃຊ້ບໍລິການລົດຂົນສົ່ງຢ່ອຍທີ່ລໍຖ້າໃຫ້ບໍລິການຢູ່ ສະຖານີ. ລົດຂົນສົ່ງຢ່ອຍມີໃຫ້ບໍລິການຢູ່ແຕ່ລະສະຖານີເປັນປະຈຳ, ແລະ ຜູ້ໂດຍສານສາມາດເຈລະຈາລາຄາ ໂດຍກົງກັບຄົນຂັບລົດເພື່ອນຳສົ່ງໄປຍັງຈຸດໝາຍປາຍທາງທີ່ຕ້ອງການ. ນອກຈາກນັ້ນ, ການບໍລິການລົດເມ ຮັບ-ສົ່ງ ແມ່ນໄດ້ເລີ່ມແລ່ນຈາກສະຖານີລົດໄຟ ໄປຫາ ເຂດໃຈກາງເມືອງໃນເດືອນຕຸລາ 2022.

ພາຍໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ, ການຂົນສົ່ງແມ່ນຈຳກັດພຽງແຕ່ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເອີ້ນວ່າ ລົດຈຳໂປ່, ລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດສອງແຖວ ພ້ອມກັບ ການບໍລິການເຮືອຂ້າມຟາກທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ເມືອງຫຼວງພະບາງ ແລະ ເຂດເມືອງຈອມເພັດ. ດັ່ງນັ້ນ, ຊາວເມືອງຫຼວງພະບາງທີ່ບໍ່ມີລົດສ່ວນຕົວ ແມ່ນອາໄສການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກ ຄອບຄົວ ຫຼື ໝູ່ເພື່ອນ ຫຼື ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການດຳລົງຊີວິດໂດຍໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີລາຄາແພງ. ດັ່ງນັ້ນ, ການຮັບປະກັນໃຫ້ມີການເດີນທາງທີ່ສະດວກສະບາຍສຳລັບຊາວເມືອງຫຼວງພະບາງແມ່ນສິ່ງທ້າທາຍ ຫຼາຍ. ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດ ແລະ ສົ່ງເສີມການພັດທະນາຕົວເມືອງທີ່ເປັນມິດກັບ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ສ້າງຕາໜ່ງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຫຼັກໃນເມືອງຫຼວງພະບາງ. ແລະ ເມື່ອ ບໍ່ດົນມານີ້, ການບໍລິການຂີ່ລົດຮ່ວມກັນ ແມ່ນໄດ້ຮັບຄວາມນິຍົມເທື່ອລະກ້າວ, ແຕ່ເນື່ອງຈາກກອບນິຕິກຳ ແລະ ກົດໝາຍທີ່ບໍ່ພຽງພໍ, ເຮັດໃຫ້ການດຳເນີນງານຂອງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດ.

(iii) ສະພາບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຄວາມເປັນຈິງຂອງການນຳໃຊ້ບໍລິການ

ການຂົນສົ່ງພາຍໃນເມືອງຫຼວງພະບາງ: ມີການບໍລິການລົດຂົນສົ່ງຢ່ອຍ ຫຼື ທີ່ຮູ້ກັນໃນນາມລົດສອງແຖວ, ລົດຕຸກຕຸກ, ແລະລົດຈຳໂປ່. ລົດບໍລິການເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນໃຫ້ບໍລິການພາຍໃຕ້ການຊີ້ນຳຂອງພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ປະຈຳຢູ່ຈຸດບໍລິການທີ່ກຳນົດໄວ້ເຊັ່ນ: ສະຖານີລົດເມສີ່ແຫ່ງໃນພາກເໜືອ ແລະ ພາກໃຕ້ ຂອງເມືອງຫຼວງພະບາງ, ສະຖານີລົດໄຟຄວາມໄວສູງ, ໂຮງໝໍ, ແລະ ຕະຫຼາດ. ກ່ອນ COVID-19 ລະບາດ, ມີ ຜູ້ໃຊ້ບໍລິການໂດຍແມ່ນປະຊາຊົນປະມານ 160,000 ຄົນຕໍ່ປີ (ປະມານ 440 ຄົນຕໍ່ມື້). ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວຫຼຸດລົງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍໃນປີ 2020 ເນື່ອງຈາກການລະບາດຂອງ COVID-19, ແຕ່ກໍຍັງມີ

ຜູ້ໂດຍສານຈຳນວນໜຶ່ງ ແລະ ການບໍລິການນີ້ແມ່ນເປັນຮູບແບບການຂົນສົ່ງທີ່ສຳຄັນສຳລັບຊາວແຂວງຫຼວງພະບາງ.

ເຮືອຂ້າມຟາກ (ນະຄອນຫຼວງພະບາງ - ເມືອງຈອມເພັດ): ຍ້ອນບໍ່ມີຂົວເຊື່ອມຕໍ່ເມືອງຫຼວງພະບາງ ແລະ ເມືອງຈອມເພັດ, ເຮັດໃຫ້ເຮືອຂ້າມຟາກທີ່ຂ້າມແມ່ນ້ຳຂອງໄປຫາຝັ່ງກົງກັນຂ້າມຂອງເມືອງຈອມເພັດ ຈຶ່ງເປັນຮູບແບບການຂົນສົ່ງຊ່ອງທາງດຽວທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ສອງພາກພື້ນທີ່ນີ້.

ການບໍລິການຂີ່ລົດຮ່ວມກັນ: ເມື່ອທຽບກັບຄວາມຕ້ອງການດ້ານການເດີນທາງເພີ່ມຂຶ້ນໃນຊຸມປີມໍ່ໆມານີ້, ການບໍລິການຂີ່ລົດຮ່ວມກັນແມ່ນກຳລັງໄດ້ຮັບຄວາມນິຍົມເທື່ອລະກ້າວ. ເຖິງແມ່ນວ່າຄ່າໂດຍສານຈະປະມານສອງເທົ່າຂອງລາຄາຕະຫຼາດ, ເຮັດໃຫ້ມັນມີລາຄາແພງ, ແຕ່ສາມາດນຳໃຊ້ແອັບຕ່າງໆເພື່ອເດີນທາງດ້ວຍລົດສີ່ລໍ້, ລົດຈຳໂປ້, ແລະ ລົດຕຸກຕຸກໄດ້. ເນື່ອງຈາກບໍ່ມີລະບຽບການດ້ານກົດໝາຍ ແລະ ລະບົບຄຸ້ມຄອງການບໍລິການປະເພດນີ້ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ການດຳເນີນງານຍັງຄົງມີຂໍ້ຈຳກັດຫຼາຍ, ແຕ່ຄາດວ່າການບໍລິການເຫຼົ່ານີ້ຈະມີການຂະຫຍາຍຕົວໃນອະນາຄົດ..

(iv) ການຂົນສົ່ງຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວ

ສະພາບແວດລ້ອມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນການເດີນທາງໄປມາໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ: ນັກທ່ອງທ່ຽວສ່ວນຫຼາຍ ແມ່ນຢ່າງທ່ຽວຊົມຕົວເມືອງໂດຍໃຊ້ບໍລິການເຊົ່າລົດຖີບ ຫຼື ລົດຈັກ, ແລະ ໃນຕອນເຊົ້າ ແລະ ຕອນແລງໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ ແມ່ນຈະມີຄົນຢ່າງ ຫຼື ຂີ່ລົດຖີບໄປມາໃນຕົວເມືອງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເນື່ອງຈາກມີການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ຈຳກັດ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດສິ່ງທ້າທາຍຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການເດີນທາງໃນຊ່ວງເວລາກາງເວັນທີ່ອາກາດຮ້ອນ ດ້ວຍການຢ່າງ ຫຼື ຂີ່ລົດຖີບເປັນເລື່ອງຍາກ, ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກສຳລັບຜູ້ທີ່ບໍ່ມີຮູບແບບການຂົນສົ່ງເປັນຂອງຕົນເອງ, ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍໃນການເດີນທາງໄປຍັງຈຸດໝາຍປາຍທາງທີ່ເກີນໄລຍະທາງຢ່າງ ໂດຍສະເພາະໃນໄລຍະທາງປານກາງ ຫາ ໄລຍະທາງໄກ.

ການເຂົ້າເຖິງສະຖານທີ່ທ່ອງທ່ຽວໃນເຂດຊານເມືອງ: ເຂດຊານເມືອງຂອງຫຼວງພະບາງມີສະຖານທີ່ທ່ອງທ່ຽວທີ່ໄດ້ຮັບຄວາມນິຍົມເຊັ່ນ: ຕາດແສ້, ນ້ຳຕົກຕາດກວາງຊີ ແລະ ຖ້ຳຕິ່ງ. ເພື່ອໄປຮອດສະຖານທີ່ເຫຼົ່ານີ້ຜ່ານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ນັກທ່ອງທ່ຽວຕ້ອງໃຊ້ບໍລິການລົດຂົນສົ່ງຍ່ອຍໄປທີ່ສະຖານີລົດເມໃນເຂດຊານເມືອງກ່ອນ, ຈາກນັ້ນຈຶ່ງປ່ຽນໄປໃຊ້ບໍລິການລົດຕູ້ ຫຼື ລົດສອງແຖວທີ່ໃຫ້ບໍລິການຈາກບ່ອນນັ້ນ. ການບໍລິການດັ່ງກ່າວໄດ້ໃຫ້ບໍລິການເຖິງ 30,000 ຖ້ຽວ (ໄປ-ກັບ) ຄັ້ງໃນປີ 2018. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການບໍລິການນີ້ ກໍຍັງມີຂໍ້ມູນການບໍລິການທີ່ຈຳກັດ ເປັນຕົ້ນຕາຕະລາງລົດແລ່ນອອນໄລນ໌ ແລະ ຄວາມຖີ່ຂອງການບໍລິການ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງເປັນການບໍລິການທີ່ນັກທ່ອງທ່ຽວເຂົ້າເຖິງຍາກ ໂດຍສະເພາະນັກທ່ອງທ່ຽວທີ່ບໍ່ຄຸ້ນເຄີຍກັບຫຼວງພະບາງ..

(6) ຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບສະພາບແວດລ້ອມທຳມະຊາດຂອງຫຼວງພະບາງ

ລາຍລະອຽດແມ່ນລະບຸໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ 1.2.1 ພາກ "ສະພາບແວດລ້ອມທຳມະຊາດ".

(7) ເກັບກຳຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບທຳແຮງການພັດທະນາໃນອະນາຄົດຂອງຫຼວງພະບາງ

ເກັບກຳຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບທຳແຮງການພັດທະນາໃນອະນາຄົດຂອງຫຼວງພະບາງ ແລະ ຍັງຢືນຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງຂໍ້ມູນໂດຍຜ່ານການສຳພາດຂະແໜງເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ ຂອງ ພະແນກ ຍທຂ.

(i) ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ຫຼື SEZ

ກຸ່ມບໍລິສັດ ພູສີ, ບໍລິສັດກຳສ້າງ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ແຂວງຫຼວງພະບາງ ມີແຜນຈະພັດທະນາເຂດເສດຖະກິດພິເສດ (SEZ) ໃນເນື້ອທີ່ທັງໝົດ 4,850 ເຮັກຕາ ອ້ອມຮອບເມືອງຫຼວງພະບາງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜ່ານການທົບທວນສະພາບລວມ ແມ່ນ ຊື້ໃຫ້ເຫັນວ່າຄວາມສາມາດທາງດ້ານການເງິນຂອງກຸ່ມບໍລິສັດພູສີ ພຽງຢ່າງດຽວແມ່ນບໍ່ພຽງພໍ, ແລະ ປະຈຸບັນກຳລັງຊອກຫາການຮ່ວມມືກັບນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດ, ລວມທັງບໍລິສັດຈີນ.

(ii) ໂຄງການ Osiano

ໂຄງການພັດທະນາ Osiano ແມ່ນສຸມໃສ່ການພັດທະນາຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວ ກວມເອົາເນື້ອທີ່ທັງໝົດ 829.66 ເຮັກຕາ ເຊິ່ງ ແບ່ງອອກເປັນເຈັດເຂດ. ສ່ວນໜຶ່ງຂອງເຂດນີ້ແມ່ນຢູ່ພາຍໃນເຂດກັນຊິນ ແລະ ເຂດເປົ້າໝາຍໂຄງການ. ຜູ້ພັດທະນາແມ່ນຜູ້ພັດທະນາເອກະຊົນທີ່ໄດ້ຮັບທຶນຈາກຈີນ (Osiano Trading, ເຊິ່ງເປັນບໍລິສັດຍ່ອຍຂອງກຸ່ມ King Roman) ທີ່ດຳເນີນງານຢູ່ໃນເຂດເສດຖະກິດພິເສດສາມຫຼ່ຽມທອງຄຳ ຢູ່ຊາຍແດນພາກເໜືອຂອງລາວ-ຈີນ.

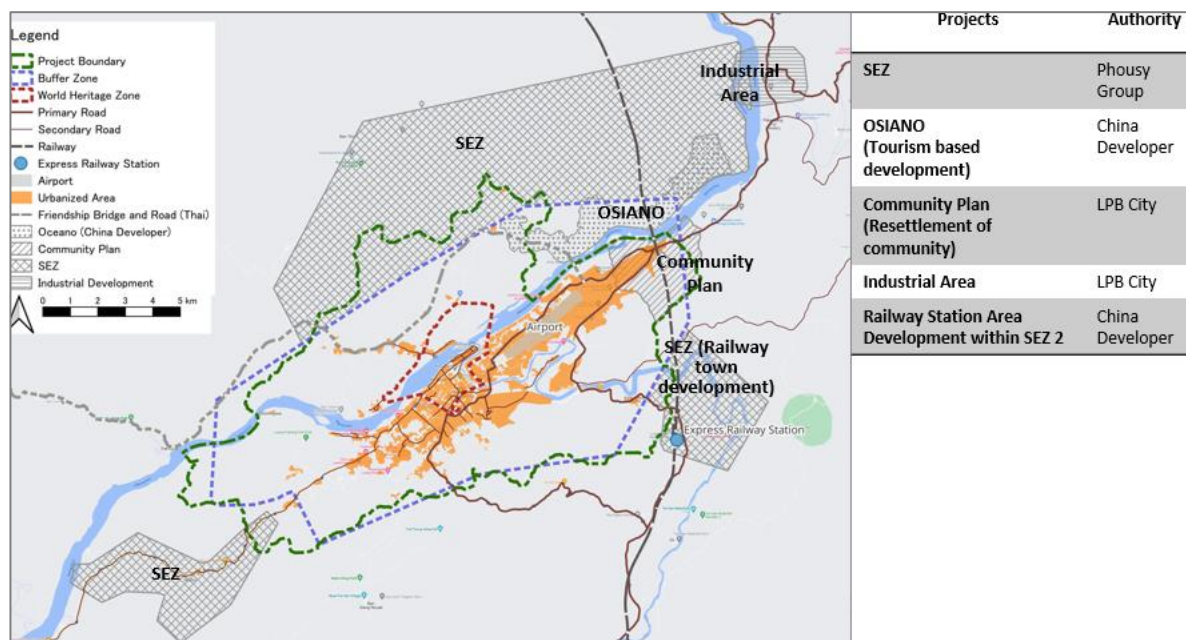
(iii) ແຜນຜັງຊຸມຊົນ

ປະຈຸບັນ, ຫຼວງພະບາງກຳລັງສ້າງແຜນການຊຸມຊົນ ທີ່ແນະໃສ່ສີ່ບ້ານ. ແຜນຜັງຊຸມຊົນດັ່ງກ່າວໄດ້ເລີ່ມສ້າງ ໃນປີ 2019, ມີຈຸດປະສົງເພື່ອຂະຫຍາຍ ແລະ ຍົກລະດັບສະໜາມບິນສາກົນຫຼວງພະບາງ ແລະ ຍົກຍ້າຍຊຸມຊົນໃນເຂດອ້ອມຂ້າງ. ອົງການຈັດຕັ້ງພາກລັດກຳລັງເວັ້ນຄືນທີ່ດິນຈາກຊຸມຊົນທີ່ຢູ່ໃກ້ສະໜາມບິນ ແລະ ໃຫ້ຄ່າຊົດເຊີຍທີ່ດິນເພື່ອຍົກຍ້າຍຊາວບ້ານໄປຢູ່ເຂດໃໝ່ອີກແຫ່ງໜຶ່ງ (ຍັງບໍ່ມີການຢັ້ງຢືນລາຍລະອຽດທີ່ແນ່ນອນ).

(iv) ການພັດທະນາພື້ນທີ່ ຫຼື ເຂດສະຖານີລົດໄຟ

ອົງຕາມນະຄອນຫຼວງພະບາງ, ນັກພັດທະນາຈີນກຳລັງວາງແຜນການພັດທະນາອ້ອມຮອບສະຖານີລົດໄຟຫຼວງພະບາງ. ພື້ນທີ່ເປົ້າໝາຍຕັ້ງຢູ່ພາຍໃນ SEZ ແຫ່ງທີ 2. ຍັງບໍ່ມີການຢັ້ງຢືນລາຍລະອຽດທີ່ແນ່ນອນກ່ຽວກັບໂຄງການ.

(v) ການພັດທະນາເຂດບ້ານວັງເງິນ (ເຂດນ້ຳຄານ ແລະ ເຂດປົກຄອງເມືອງໃໝ່)



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-36 ໂຄງການພັດທະນາອ້ອມຮອບເຂດເປົ້າໝາຍຂອງໂຄງການແຜນແມ່ບົດ



ຮູບ 2-37 ສຳຫຼວດໂຄງການພັດທະນາ

(8) ທົບທວນລະບົບການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ PPP (Public-Private Partnership) ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ອີງຕາມການສຳຫຼວດພາກສະໜາມ, ສຳພາດອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ແລະ ການທົບທວນເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ແມ່ນສາມາດເກັບກຳຂໍ້ມູນພື້ນຖານ ທີ່ຕິດພັນກັບກອບການຈັດຕັ້ງຂອງ PPP ເຊັ່ນດຽວກັນກັບເງື່ອນໄຂທາງດ້ານການເງິນຂອງອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ເຊິ່ງເປັນເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນທີ່ສຳຄັນສຳລັບການປະເມີນການນຳໃຊ້ຮູບແບບ PPP. ລາຍລະອຽດດ້ານສະຖາບັນ, ເງື່ອນໄຂທາງດ້ານການເງິນ, ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍໃນການຮັບປະກັນເງິນທຶນສາທາລະນະແມ່ນໄດ້ສະຫຼຸບໄວ້ໃນພາກທີ 4 ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງແຜນແມ່ບົດ.

【ພາບລວມຂອງກອບນິຕິກຳ PPP】

- ນິຕິກຳສຳລັບ PPP ແມ່ນລະບຸໃນດຳລັດສະບັບເລກທີ 624 ລົງວັນທີ 21 ທັນວາ 2020. ດຳລັດດັ່ງກ່າວໄດ້ກຳນົດ PPP ເປັນການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ, ລວມທັງການລົງທຶນຮ່ວມກັນໂດຍທັງສອງຝ່າຍ ຫຼື ການລົງທຶນໂດຍພາກເອກະຊົນເທົ່ານັ້ນ ໃນໄລຍະເວລາທີ່ກຳນົດໄວ້ຂອງການດຳເນີນໂຄງການ. PPP ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ກັບການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງໃໝ່, ການປັບປຸງພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ມີຢູ່, ແລະ ການໃຫ້ບໍລິການສາທາລະນະ, ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນຂະແໜງຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງກໍ່ລວມຢູ່ໃນຂອບເຂດຂອງນິຕິກຳນີ້ເຊັ່ນກັນ.

【ສະພາບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ PPP ໃນ ແຂວງຫຼວງພະບາງ】

- ຜ່ານການສຳພາດກັບອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໄດ້ຢືນຢັນວ່າ, ບໍ່ມີໂຄງການ PPP ຢ່າງເປັນທາງການໂດຍອີງໃສ່ກົດໝາຍ PPP ຢູ່ ຫຼວງພະບາງ ມາຮອດປະຈຸບັນ, ແຕ່ມີສາມໂຄງການທີ່ໄດ້ເອກະຊົນໄດ້ສະເໜີຢືນ ແລະ ປະຈຸບັນກຳລັງຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນການທົບທວນພິຈາລະນາ.
- ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ເຖິງແມ່ນວ່າໂຄງການເຂື່ອນໄຟຟ້າຫຼາຍໂຄງການ ແມ່ນມີການດຳເນີນການ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢູ່ໃນແຂວງພາຍໃຕ້ຂໍ້ຕົກລົງສຳປະທານກັບບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ, ແຕ່ໂຄງການເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນນຳພາໂດຍລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຂໍ້ຈຳກັດດ້ານຄວາມອາດສາມາດ ແລະ ຄວາມຮູ້ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໂຄງການ ຕາມສັນຍາສຳປະທານໃນລະດັບແຂວງ.

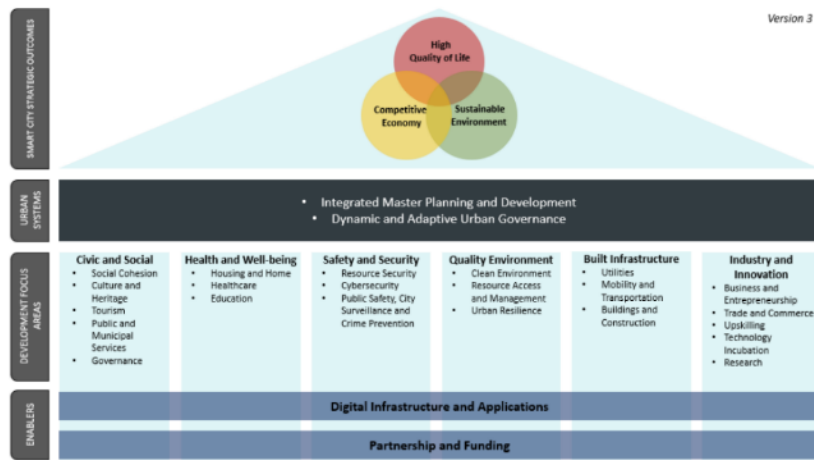
【ສະພາບການເງິນ ແລະ ງົບປະມານທີ່ຈຳກັດ ຂອງ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ】

- ສຳລັບ ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ຢືນຢັນວ່າ ງົບປະມານປະຈຳປີ 2024 ແມ່ນປະມານ 26 ຕື້ກີບ, ໃນນັ້ນປະມານ 20 ຕື້ກີບສຳລັບການລົງທຶນຂອງລັດ ແລະ ປະມານ 6 ຕື້ກີບສຳລັບລາຍຈ່າຍທີ່ເກີດຂຶ້ນເປັນປະຈຳ. ການລົງທຶນຂອງລັດສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນຂຶ້ນກັບການຈັດສັນຈາກລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.
- ຂະແໜງຄຸ້ມຄອງມໍລະດົກໂລກ ພາຍໃຕ້ ພວກເຊິ່ງຮັບຜິດຊອບດ້ານການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການອະນຸລັກມໍລະດົກ, ແມ່ນມີງົບປະມານປະຈຳປີທີ່ຈຳກັດປະມານ 200 ລ້ານກີບ. ໃນປະຈຸບັນ, ຍັງບໍ່ມີໂຄງການຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານການເງິນໂດຍກົງເພື່ອຄຸ້ມຄອງວຽກງານປັບປຸງອາຄານມໍລະດົກທີ່ໄດ້ຈົດທະບຽນມໍລະດົກໂລກ.
- ໃນຂັ້ນເມືອງ, ໄດ້ມີການທົບທວນຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ, ງົບປະມານ, ແລະ ຂັ້ນຕອນການສະເໜີຂໍງົບປະມານຂອງໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ, ຍທຂ ເມືອງ ແລະ ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິການຕົວເມືອງ. ອົງການຈັດຕັ້ງເຫຼົ່ານີ້ອີງໃສ່ລາຍຮັບຂອງເທດສະບານທັງໝົດ ແລະ ການຈັດສັນຈາກລັດຖະບານຂັ້ນແຂວງ ແລະ ສູນກາງ, ແລະ ຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດດ້ານຄວາມສາມາດ, ດ້ານງົບປະມານໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການພື້ນຖານໂຄງລ່າງການຂົນສົ່ງຂະໜາດໃຫຍ່ຢ່າງ.
- ໄດ້ທົບທວນຂໍ້ມູນຮູບແບບກອງທຶນມໍລະດົກ (Heritage Fund) ທີ່ ຂະແໜງຄຸ້ມຄອງມໍລະດົກໂລກກຳລັງພິຈາລະນາ. ແລະ ໃຫ້ຂໍ້ແນະນຳວ່າໃນອະນາຄົດ, ກົນໄກນີ້, ໂດຍການນຳໃຊ້ລາຍຮັບຈາກການທ່ອງທ່ຽວສ່ວນໜຶ່ງ, ອາດຈະປະກອບສ່ວນທາງອ້ອມຕໍ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

(9) ຕິດພັນກັບນະຄອນອັດສະລິຍະ

ຫຼວງພະບາງ, ລວມທັງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ເປັນໜຶ່ງໃນສະມາຊິກຂອງເຄືອຂ່າຍນະຄອນອັດສະລິຍະອາຊຽນ (ASCN). ແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານສຳລັບການພັດທະນາເມືອງອັດສະລິຍະແມ່ນອີງຕາມການ

ປະຕິບັດຕາມໂມເດລ ASCN. (ເບິ່ງຮູບລຸ່ມນີ້). ກອບໂມເດລນີ້ ແມ່ນເຕັກໂນໂລຊີດິຈິຕອນ ທີ່ເປັນພື້ນຖານ ໂຄງລ່າງທີ່ສົ່ງເສີມແຕ່ລະຮູບແບບ, ເຊິ່ງສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນເຖິງປັດຊະຍາຂອງການພັດທະນາໃນລະດັບສາກົນ ທີ່ກວ້າງຂວາງ ແລະ ຮອບດ້ານ ແທນທີ່ຈະເປັນພຽງແຕ່ການຂົນສົ່ງເທົ່ານັ້ນ..

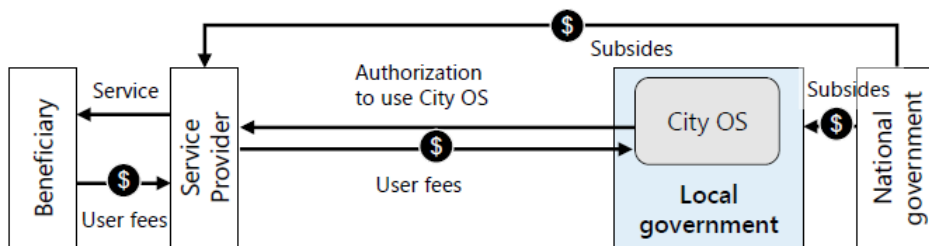


ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ASCN

ຮູບ 2-38 ກອບໂມເດລນະຄອນອັດສະລິຍະອາຊຽນ

ໃນເດືອນມີນາ 2022, ກະຊວງທີ່ດິນ, ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ຂົນສົ່ງ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ (MLIT) ຂອງຍີ່ປຸ່ນ ໄດ້ສ້າງ 'ຄູ່ມືແນະນຳແຜນຜັງນະຄອນອັດສະລິຍະອາຊຽນ' ໃຫ້ແກ່ເຄືອຂ່າຍນະຄອນອັດສະລິຍະອາຊຽນ (ASCN), ໂດຍໄດ້ລະບຸແຜນການທີ່ຈະສະເໜີການບໍລິການອັດສະລິຍະຕ່າງໆໂດຍອີງໃສ່ເວທີດິຈິຕອນທີ່ເອີ້ນວ່າ City OS. City OS ມີຈຸດປະສົງເພື່ອໃຫ້ບໍລິການທີ່ກ້າວໜ້າກວ່າໃນລາຄາຖືກໂດຍການລວບລວມຂໍ້ມູນຕ່າງໆເຂົ້າກັນ ແລະ ສະໜອງຂໍ້ມູນທີ່ຈຳເປັນສໍາລັບການບໍລິການທີ່ຕ້ອງການ. ເຊິ່ງແຕກຕ່າງຈາກໂຄງຮ່າງ 'ດ່ຽວ' ແບບດັ້ງເດີມທີ່ຂໍ້ມູນຖືກເກັບໄວ້ພາຍໃນແອັບພລິເຄຊັນສ່ວນບຸກຄົນ.

ຄູ່ມືແນະນຳຍັງໄດ້ກ່າວລະບຸແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານກ່ຽວກັບຮູບແບບທຸລະກິດ. ສໍາລັບໂຄງການທີ່ນຳພາໂດຍລັດຖະບານ (ເຊິ່ງເປັນການມີສ່ວນຮ່ວມໂດຍບໍ່ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ແຕ່ຜ່ານການນຳພາດ້ານການບໍລິຫານໃນການສ້າງນະໂຍບາຍ ແລະ ເວທີຮ່ວມກັນ) ແມ່ນແນະນຳລະບົບຕ່ອງໂສ້ມູນ ທີ່ລັດຖະບານທ້ອງຖິ່ນເປັນພາກສ່ວນພັດທະນາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງລະບົບ OS, ຈາກນັ້ນສະໜອງຂໍ້ມູນໃຫ້ແກ່ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການເອກະຊົນເພື່ອໃຫ້ບໍລິການຕ່າງໆ. (ຮູບລຸ່ມນີ້).



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກະຊວງທີ່ດິນ, ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ຂົນສົ່ງ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ

ຮູບ 2-39 ຮູບແບບທຸລະກິດພື້ນຖານຂອງນະຄອນອັດສະລິຍະ

(10) ການຕິດຕາມກິດຈະກຳຂອງອົງການໃຫ້ທຶນ ຫຼື ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອອື່ນໆ

ໂຄງການເມືອງທີ່ໜ້າຢູ່ຂອງປະເທດລາວ (ໂຄງການລົງທຶນປັບປຸງສິ່ງແວດລ້ອມຕົວເມືອງ) ແມ່ນຖືກຢຸດໂຈະຍ້ອນການລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ທົ່ວໂລກທີ່ເລີ່ມຕົ້ນໃນຕົ້ນປີ 2020. ຕໍ່ມາ, ໂຄງການດັ່ງກ່າວໄດ້ຖືກກວດສອບຄືນໃໝ່ ແລະ ເປັນໂຄງການທີ່ໄດ້ຮັບທຶນຈາກ ADB ເພື່ອແນໃສ່ເສີມຂະຫຍາຍຄວາມຍືນຍົງ,

ຄວາມທົນທານຕໍ່ດິນຟ້າອາກາດ, ແລະ ການມີສ່ວນຮ່ວມໃນການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ແລະ ປ່ຽນເປັນ "UEIP: ໂຄງການລົງທຶນປັບປຸງສິ່ງແວດລ້ອມຕົວເມືອງ." ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດການຊ່ວຍເຫຼືອໃນເດືອນທັນວາ 2023 ເປັນໂຄງການກູ້ຢືມເງິນ 45 ລ້ານໂດລາ.

(11) ທົບທວນໂຄງການທີ່ຜ່ານມາທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ ເພື່ອປະກອບເຂົ້າໃນໂຄງການນີ້

ການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກອົງການພັດທະນາຝຣັ່ງ ແມ່ນມີສອງໄລຍະຂອງ PADUL (ໂຄງການພັດທະນາ ແລະ ຄຸ້ມຄອງຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ): ໄລຍະທີ 1 (2009-2012) ແລະ ໄລຍະທີ 2 (2012-2017). ໂດຍແນໃສ່ເຂດມໍລະດົກໂລກ ແລະ ບໍລິເວນອ້ອມຂ້າງ ແມ່ນໄດ້ມີການປັບປຸງພື້ນຖານໂຄງລ່າງ (ທາງຮ່ອມ, ສາຍໄຟລົງດິນ, ສ້ອມແປງອາຄານທີ່ຂຶ້ນທະບຽນເປັນມໍລະດົກໂລກ, ແຜນລະບາຍນ້ຳເສຍ ແລະ ລະບາຍນ້ຳຝົນ, ການອະນຸລັກອ່າງເກັບນ້ຳ, ແລະອື່ນໆ). ໂຄງການນີ້ໄດ້ປັບປຸງສະພາບອາຄານ ແລະ ທາງຮ່ອມ ໃນ ເຂດມໍລະດົກໂລກ ຈຳນວນຫຼາຍເສັ້ນ, ແລະ ຕ້ອງມີຄວາມພະຍາຍາມຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງເພື່ອຮັກສາໝາກຜົນເຫຼົ່ານີ້. ລາຍລະອຽດແມ່ນນຳສະເໜີຢູ່ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງແຜນແມ່ບົດ 1.2.3 (ການພັດທະນາຕົວເມືອງ).

【1-4】 ສຶກສາ ແລະ ວິເຄາະ ບັນຫາດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ບັນຫາດ້ານການພັດທະນາຕົວເມືອງ ໃນປະຈຸບັນ ຢູ່ ເຂດເປົ້າໝາຍ ແລະ ລົງເລິກເຖິງບັນຫານັ້ນໆ.

ວາງແຜນ ແລະ ດຳເນີນການສຳຫຼວດດ້ານການສັນຈອນທີ່ຈຳເປັນ.

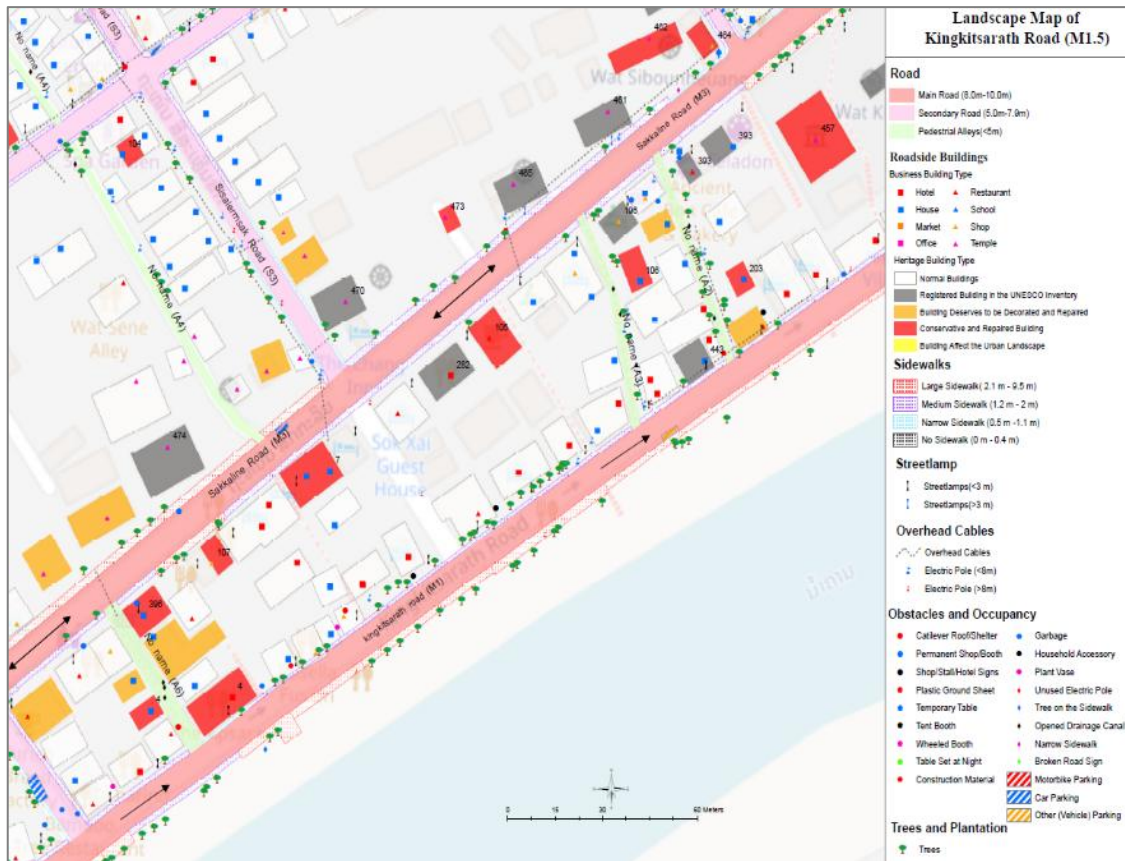
ດຳເນີນການສຳຫຼວດດ້ວຍສັນຍາຍ່ອຍ ເພື່ອເຂົ້າໃຈສະພາບການສັນຈອນຕົວຈິງທີ່ບໍ່ສາມາດແຍກອອກຈາກເອກະສານ ຫຼື ຂໍ້ມູນສະຖິຕິທີ່ມີຢູ່, ພ້ອມທັງຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການວາງແຜນຕົວເມືອງທາງປະຫວັດສາດ ແລະ ພູມສັນຖານ. ການສຳຫຼວດນີ້ແມ່ນສາມາດວິເຄາະສະພາບປັດຈຸບັນ ແລະ ຊີ້ໃຫ້ເຫັນເຖິງບັນຫາຕ່າງໆໃນເຂດເປົ້າໝາຍ.

(i) ການສຳຫຼວດສະພາບການສັນຈອນ

ລາຍລະອຽດແມ່ນຢູ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງແຜນແມ່ບົດ 2.1 "ການສຳຫຼວດການສັນຈອນ".

(ii) ສຳຫຼວດບັນຊີເສັ້ນທາງ ທີ່ຕິດພັນກັບການພັດທະນາຕົວເມືອງ, ທ່ອງທ່ຽວ, ປະຫວັດສາດ ແລະ ພູມສັນຖານ

ເພື່ອສ້າງຂໍ້ມູນພື້ນຖານສຳລັບການສຶກສາການວາງແຜນຕົວເມືອງທາງປະຫວັດສາດ ແລະ ພູມສັນຖານ, ບັນຊີເສັ້ນທາງ ແລະ ຂໍ້ມູນອື່ນ ແມ່ນໄດ້ສ້າງຂຶ້ນໂດຍຜ່ານການສັນຍາຍ່ອຍ ເຊັ່ນ: ຂໍ້ມູນເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ (5), ເສັ້ນທາງຕົ້ນຫຼັກ (10), ແລະ ເສັ້ນທາງຍ່ອຍ (20) ພາຍໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ. ໂດຍສະເພາະ, ຂໍ້ມູນກ່ຽວຂ້ອງກັບການສຳຫຼວດ ແລະ ການລວບລວມຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບສະພາບຖະໜົນຫົນທາງ, ອາຄານແຄມທາງ, ສິ່ງກົດຂວາງ ແລະ ຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບພູມສັນຖານ. ຮູບຂ້າງລຸ່ມນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງຜົນໄດ້ຮັບສຸດທ້າຍຈາກການສຳຫຼວດໂດຍສັນຍາຍ່ອຍ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ບໍລິສັດທີ່ປຶກສາແມ່ຂອງ

ຮູບ 2-40 ຜົນການສຳຫຼວດບັນຊີຂໍ້ມູນການພັດທະນາພູມສັນຖານຂອງຕົວເມືອງ

ລາຍລະອຽດແມ່ນຢູ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງແຜນແມ່ບົດ 2.3 "ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ".

【1-5】 ຈັດການຝຶກອົບຮົມ ຢູ່ ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ເພື່ອຮຽນຮູ້ກ່ຽວກັບຂໍ້ລິເລີ່ມດ້ານວຽກງານການຂົນສົ່ງ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງຂອງຍີ່ປຸ່ນ.

1) ການຝຶກອົບຮົມໃນປະເທດຍີ່ປຸ່ນຄັ້ງທຳອິດ

ແຕ່ເດືອນກໍລະກົດຫາ ເດືອນ ສິງຫາ 2023, ໄດ້ຈັດການຝຶກອົບຮົມໃນປະເທດຍີ່ປຸ່ນຄັ້ງທຳອິດຂຶ້ນ ຢູ່ ເມືອງ Takayama (ປະຊາກອນ: 85,000 ຄົນ), ບ້ານ Shirakawa (ປະຊາກອນ: 1,600 ຄົນ), ແລະ ເມືອງ Takaoka (ປະຊາກອນ: 172,000 ຄົນ). ສະຖານທີ່ເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນມີຄວາມຄ້າຍຄືກັນກັບເມືອງຫຼວງພະບາງໃນດ້ານສະພາບພູມສາດ (ທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນເຂດພູດອຍ), ຈຳນວນປະຊາກອນ, ແລະ ອະນຸລັກເປັນເມືອງທ່ອງທ່ຽວທີ່ມີທິວທັດເມືອງປະຫວັດສາດ.

ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມໄດ້ສະແດງຄວາມສົນໃຈເປັນພິເສດຕໍ່ຂະບວນການສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບກັບປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນເພື່ອຮັກສາຄວາມສົມດຸນຂອງການຄວບຄຸມການສັນຈອນ ແລະ ການອະນຸລັກທິວທັດຕົວເມືອງປະຫວັດສາດ. ນອກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ຍົກຄຳຖາມກ່ຽວກັບການດຳເນີນງານຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ສອດຄ່ອງກັບຄວາມຕ້ອງການຂອງການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ວິທີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແບບເທື່ອລະບາດກ້າວ ທີ່ລັດຖະບານທ້ອງຖິ່ນເອົາມານຳໃຊ້ໃນເທດສະບານຂະໜາດນ້ອຍ.

2) ການຝຶກອົບຮົມໃນປະເທດຍີ່ປຸ່ນຄັ້ງທີ 2

ຈັດຂຶ້ນໃນເດືອນມິຖຸນາ 2024, ການຝຶກອົບຮົມແມ່ນຕິດພັນກັບປະສົບການບໍລິການດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ເປັນແບບຢ່າງ ຫຼື ຕົວແບບ, ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ, ແລະ ການອອກແບບຖະໜົນຫົນທາງໃນເມືອງທ່ອງທ່ຽວໃກ້ກັບພາກພື້ນ Kanto. ການລິເລີ່ມເຫຼົ່ານີ້, ນຳພາໂດຍລັດຖະບານທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ປະຊາຊົນ, ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມສົມດຸນກັນດ້ານການດຳລົງຊີວິດປະຈຳວັນ ກັບ ການທ່ອງທ່ຽວ. ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມການຝຶກອົບຮົມແມ່ນມີຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບພາລະບົດບາດຂອງລັດຖະບານໃນຄວາມພະຍາຍາມໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂໍ້ລິເລີ່ມດັ່ງກ່າວ.

ໃນລະຫວ່າງການຝຶກອົບຮົມຄັ້ງທີສອງ, ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມໄດ້ສະແດງຄວາມສົນໃຈຕໍ່ກັບມາດຕະການການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນທີ່ເປັນຮູບປະທຳ (TDM) ແລະ ວິທີການອອກແບບຖະໜົນຫົນທາງທີ່ເນັ້ນໃສ່ຄົນຍ່າງ. ລວມໄປເຖິງວິທີການຂອງລັດຖະບານທ້ອງຖິ່ນໃນຮ່ວມມືກັບປະຊາຊົນ ແລະ ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນະໂຍບາຍການເດີນທາງທີ່ມີປະສິດທິພາບ.

ລາຍລະອຽດແມ່ນ ລະບຸໄວ້ໃນບົດລາຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂ້າງລຸ່ມນີ້.

ການພັດທະນາຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນໃນແຂວງຫຼວງພະບາງ (ການຝຶກອົບຮົມດ້ານວິຊາການຄັ້ງທຳອິດ)

ລາຍງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ເມືອງ Takayama City, ບ້ານ Shirakawa ແລະ ເມືອງ Takaoka

ການພັດທະນາຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນໃນແຂວງຫຼວງພະບາງ (ການຝຶກອົບຮົມດ້ານວິຊາການຄັ້ງທີສອງ)

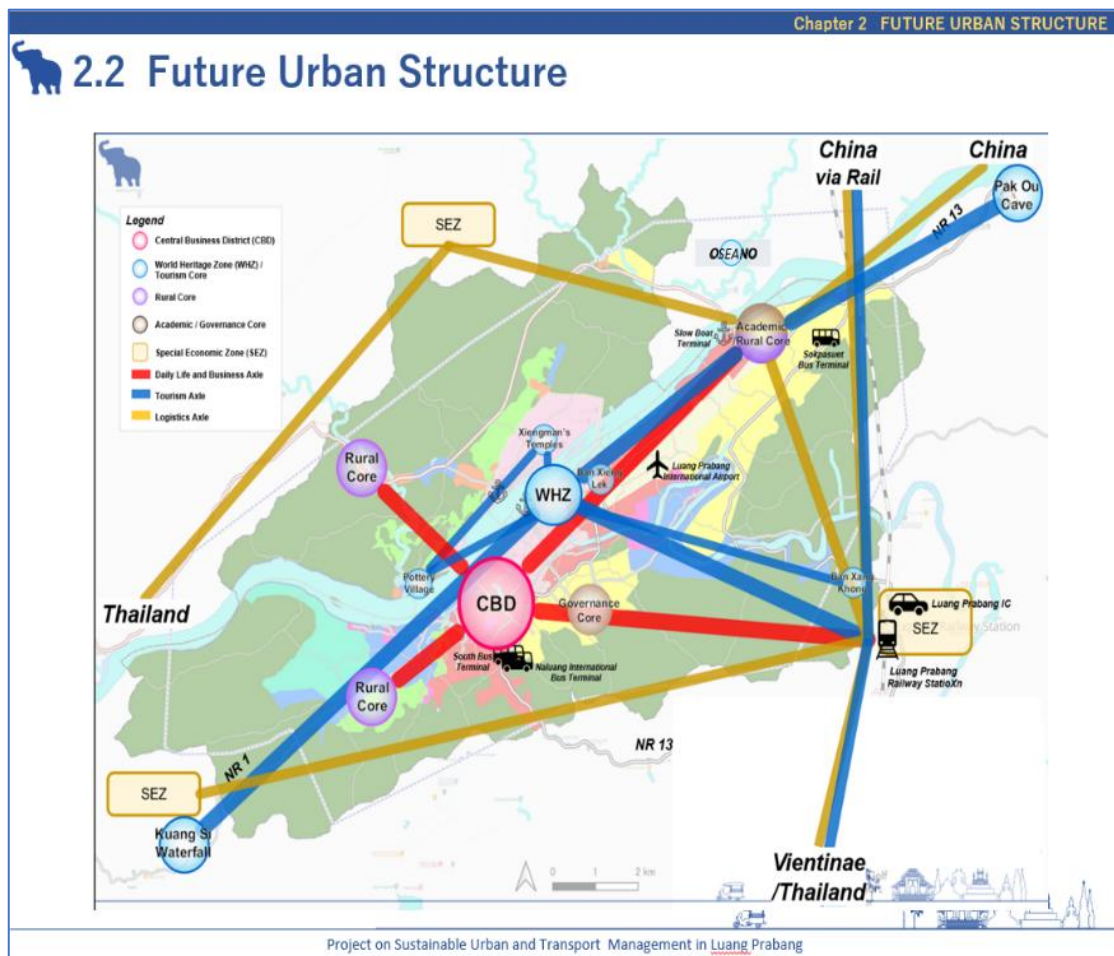
ລາຍງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: Katori City (Sawara), Ota Ward (Kamata), Kawagoe City, Marunouchi Nakadori, Yokohama Motomachi Street ແລະ ອື່ນໆ.

【1-6】 ສ້າງຮ່າງວິໄສທັດຂອງໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໃນອະນາຄົດ

ອີງຕາມສະພາບປະຈຸບັນ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍໃນອະນາຄົດທີ່ຄາດວ່າຈະເກີດຂຶ້ນ, ພ້ອມທັງທິດທາງການພັດທະນາຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງທີ່ໄດ້ປຶກສາຫາລືໃນລະຫວ່າງກອງປະຊຸມການຝຶກອົບຮົມ ຢູ່ ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ແມ່ນໄດ້ກຳນົດວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ ແລະ ເປົ້າໝາຍນະໂຍບາຍສຳລັບໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໂດຍຜ່ານການປຶກສາຫາລືກັບຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ ແລະ ມີສ່ວນຮ່ວມ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ການສ້າງວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ ແມ່ນຍັງໄດ້ນຳເອົາຄວາມຄິດເຫັນຂອງຜູ້ຢູ່ອາໄສປະກອບເຂົ້າໃນວິໄສທັດ ຜ່ານການຢ່າງສຸ່ມຫຼວດຕົວເມືອງ, ໂຄງການຕ່າງໆ, ຫຼື ໜ້າເຟສບຸກຂອງພະແນກ ຍທຂ.

1) ໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-41 ໂຄງສ້າງຕົວເມືອງໃນອະນາຄົດ (ເປັນເອກະພາບກັນໃນກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 2)

2) ວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ

- ✓ ຮ່າງວິໄສທັດໃນເບື້ອງຕົ້ນ: "ພວກເຮົາຈະສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງທີ່ສົ່ງເສີມການດຳລົງຊີວິດທີ່ສະດວກສະບາຍ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ, ພ້ອມທັງເສີມຂະຫຍາຍຄຸນຄ່າທາງປະຫວັດສາດ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ທຳມະຊາດຂອງຫຼວງພະບາງ, ໃນຖານະທີ່ເປັນເມືອງມໍລະດົກໂລກ"
- ✓ ໃນກອງປະຊຸມ TCP ແມ່ນເປັນເອກະພາບດ້ານວິໄສທັດ ພາຍໃຕ້ ຄຳຂ້ວນ: "ສ້າງການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງພະບາງ ໃຫ້ເປັນລະບົບທີ່ຍືນຍົງ, ມີຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ, ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ຄຽງຄູ່ກັບການປົກປັກຮັກສາວັກທະນາທຳ, ສະຖາປັດຕະຍະກຳ ແລະ ທັດສະນີຍະພາບຂອງຫຼວງພະບາງເມືອງມໍລະດົກໂລກ "

3) ຂໍສົມມຸດຖານ ຫຼື ທາງເລືອກໃນການພັດທະນາຂະແໜງຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ເພື່ອກຳນົດລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງທີ່ເໝາະສົມກັບປີເປົ້າໝາຍ 2045, ແມ່ນປະກອບມີສາມທາງເລືອກໃນການພັດທະນາ ແລະ ໄດ້ກຳນົດເອົາທາງເລືອກທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດໂດຍຜ່ານການປຶກສາຫາລືກັບຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ລວມທັງຄະນະຈັດຕັ້ງ ແລະ ຊຶ້ນຳໂຄງການ. ໃນສະພາບການນີ້, ທາງເລືອກໃນການພັດທະນາໝາຍເຖິງທາງເລືອກນະໂຍບາຍທີ່ນຳໃຊ້ເພື່ອປະເມີນການກຳນົດທາງເລືອກຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໂດຍອີງໃສ່ຄວາມແຕກຕ່າງດ້ານແນວທາງ ແລະ ຄວາມສຳຄັນຂອງມາດຕະການການຂົນສົ່ງ, ໂດຍຄຳນຶງເຖິງການປ່ຽນແປງໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການການຂົນສົ່ງ ໃນອະນາຄົດ.

ໃນການປະເມີນຂໍສົມມຸດຖານ ຫຼື ທາງເລືອກເຫຼົ່ານີ້, ແມ່ນໄດ້ມີການພິຈາລະນາຢ່າງລະອຽດ ບໍ່ພຽງແຕ່ບັນຫາການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງພິຈາລະນາເຖິງແນວທາງການພັດທະນາໃນອະນາຄົດເຊັ່ນ: ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຕົວເມືອງທີ່ຄາດໄວ້, ການປ່ຽນແປງໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ, ແລະ ການສ້າງແລວທາງການຂົນສົ່ງໃນພາກພື້ນ, ພ້ອມທັງຮັບປະກັນຄວາມສອດຄ່ອງກັບວິໄສທັດໄລຍະຍາວຂອງຫຼວງພະບາງໃນຖານະເປັນເມືອງມໍລະດົກໂລກ.

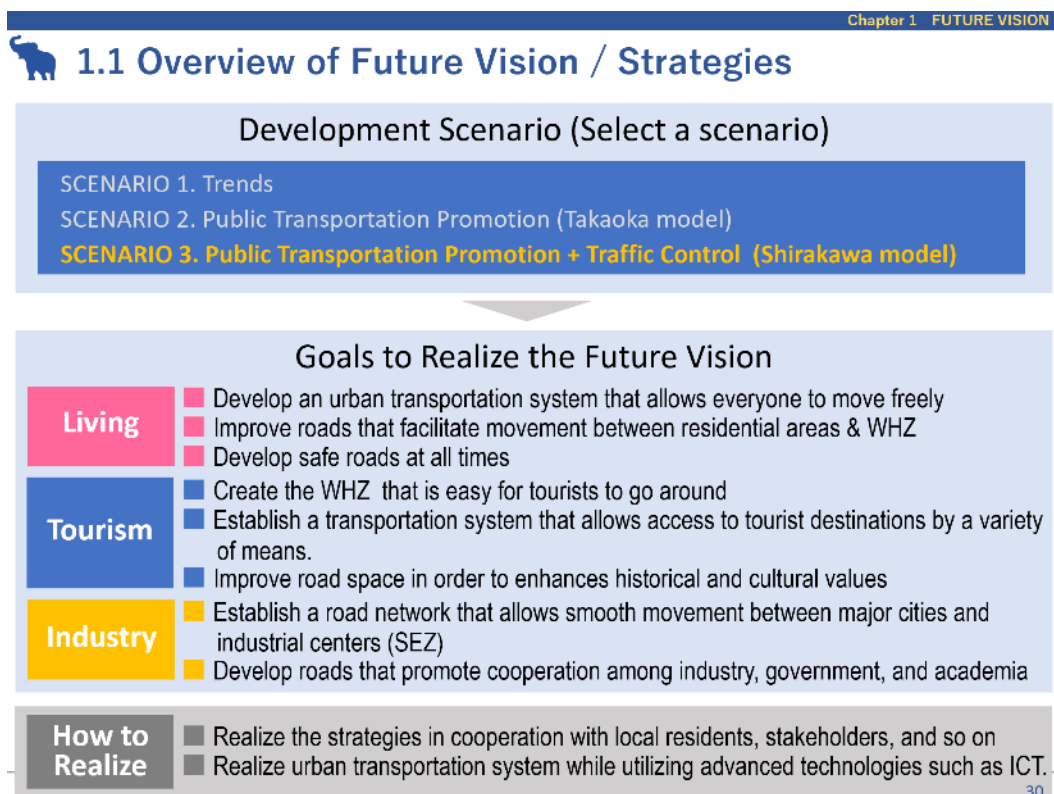
ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງເຫັນວ່າ “ຂໍສົມມຸດຖານ ຫຼື ທາງເລືອກເພື່ອສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະບວກ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ” ເຊິ່ງລວມເອົາການສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເຂົ້າກັບການຄວບຄຸມການເຂົ້າອອກຂອງຍານພາຫະນະໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ, ປັນທາງເລືອກທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດສຳລັບການຮັກສາຄວາມດຸ່ນດ່ຽງສະພາບແວດລ້ອມການດຳລົງຊີວິດທີ່ສະດວກສະບາຍ ກັບ ໜ້າທີ່ຂອງເມືອງທ່ອງທ່ຽວ. ຂໍສົມມຸດຖານນີ້ໄດ້ແມ່ນແນວຄວາມຄິດຂອງການຄວບຄຸມການເຂົ້າອອກຂອງພາຫະນະໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ ຜ່ານການສຶກສາຢູ່ບ້ານ Shirakawa-go, ເຊິ່ງຖືກນຳສະເໜີເປັນໜຶ່ງໃນຮູບແບບອ້າງອີງໃນລະຫວ່າງການຝຶກອົບຮົມທີ່ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ. ການນຳໃຊ້ວິທີການນີ້ ແມ່ນໄດ້ມີການແລກປ່ຽນ ແລະ ປຶກສາຫາລື ກັບ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ແລະ ເລືອກເອົາຂໍສົມມຸດຖານດັ່ງກ່າວຢ່າງເປັນທາງການໃນກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີສອງ.

ເມື່ອພິຈາລະນາເຖິງພາລະບົດບາດຂອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃນການບັນລຸວິໄສທັດຂ້າງເທິງນັ້ນ, ຫຼວງພະບາງບໍ່ພຽງແຕ່ເປັນເມືອງທ່ອງທ່ຽວເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງເປັນມໍລະດົກທີ່ມີຊີວິດຊີວາ, ແລະ ວັດທະນະທຳຂອງຊາວບ້ານຍັງຄົງໄດ້ຮັບການຮັກສາໄວ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງມໍລະດົກ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງຖືວ່າເໝາະສົມທີ່ຈະເນັ້ນໜັກເປັນພິເສດຕໍ່ການດຳລົງຊີວິດ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວເປັນທິດທາງນະໂຍບາຍຫຼັກ.

ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ເຂດເປົ້າໝາຍໂຄງການຍັງປະກອບມີສູນກາງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ (SEZs) ທີ່ຕັ້ງຢູ່ ເຂດຊານເມືອງ, ເຊັ່ນດຽວກັນກັບເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກເຮັດໜ້າທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ບັນດາເຂດເຫຼົ່ານັ້ນ, ເຊັ່ນ: ທາງຫຼວງອາຊຽນ. ດັ່ງນັ້ນ, ລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຈຶ່ງມີບົດບາດສຳຄັນບໍ່ພຽງແຕ່ໃນການສົ່ງເສີມການໃຊ້ຊີວິດປະຈຳວັນ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ກິດຈະກຳອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃຫ້ສະດວກສະບາຍ. ໂດຍອີງໃສ່ເງື່ອນໄຂເຫຼົ່ານີ້, ເປົ້າໝາຍ

ນະໂຍບາຍລວມເຂົ້າກັນເປັນສາມທັດສະນະຄື: ການເດີນທາງໃນຊີວິດປະຈຳວັນ, ການທ່ອງທ່ຽວ, ແລະ ອຸດສາຫະກຳ.

- **ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 1:** ຕາມສະພາບປະຈຸບັນ
ກໍລະນີທີ່ນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນໂດຍທົ່ວໄປແມ່ນບໍ່ມີການປ່ຽນແປງ ຫຼື ປັບປຸງ, ແລະ ບໍ່ໄດ້ສະເໜີມາດຕະການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂະໜາດໃຫຍ່ ຫຼື ຂໍ້ຈຳກັດການເຂົ້າ-ອອກຂອງພາຫະນະ.
- **ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 2:** ສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
ກໍລະນີທີ່ໃຫ້ບຸລິມະສິດກັບການເສີມສ້າງຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ພ້ອມທັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນສະເພາະພາຍໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ, ໂດຍມີຈຸດປະສົງເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການໃຊ້ພາຫະນະສ່ວນຕົວໂດຍຜ່ານການປັບປຸງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ດີຂຶ້ນ.
- **ຂໍ້ສົມມຸດຖານ 3:** ສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ + ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ (ເປັນເອກະພາບກັນໃນກອງປະຊຸມ TCP)
ກໍລະນີທີ່ລວມເອົາການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເຂົ້າກັບການສະເໜີການຄຸ້ມຄອງການເຂົ້າ-ອອກຂອງພາຫະນະໃນເຂດໃດໜຶ່ງຕາມແຕ່ລະໄລຍະ ໂດຍສຸມໃສ່ເຂດມໍຣະດົກໂລກ, ພ້ອມກັບບ່ອນຈອດລົດອ້ອມຂ້າງ ໃຫ້ເປັນພື້ນທີ່ຮອງຮັບການສັນຈອນທີ່ເປັນລະບົບ ແລະ ເຂັ້ມງວດດ້ານລະບຽບການເຂົ້າເຂດມໍຣະດົກໂລກຂອງພາຫະນະ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-42 ສົມມຸດຖານ ຫຼື ທາງເລືອກໃນການພັດທະນາຂະແໜງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ເປົ້າໝາຍນະໂຍບາຍ ທີ່ເປັນເອກະພາບກັນໃນກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 2

【1-7】 ສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບກັນຕໍ່ກັບວິໄສທັດໃນອະນາຄົດດ້ານໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ ຫຼຸພບ

ຕິດພັນກັບວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ, ທາງເລືອກໃນການພັດທະນາ, ແລະ ຈຸດປະສົງນະໂຍບາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງທີ່ກະກຽມພາຍໃຕ້ກົດຈະກຳ 1.6, ແມ່ນໄດ້ປຶກສາຫາລືກັນຢ່າງລະອຽດໃນກອງປະຊຸມຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ (TCP) ຄັ້ງທີ 2 ໃນວັນທີ 18 ຕຸລາ 2023, ແລະ ມີຄວາມເປັນເອກະພາບກັນ. ໃນກອງປະຊຸມຄະນະກຳມະຮ່ວມຊື່ນຳໂຄງການ (JCC) ຄັ້ງທີ 2 ຈັດຂຶ້ນໃນວັນທີ 4 ເມສາ 2024, ກໍ່ໄດ້ຮັບຮອງເອົາອົງປະກອບເຫຼົ່ານີ້ຢ່າງທາງການ ເປັນ ອົງປະກອບນະໂຍບາຍຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ. ຜ່ານຂະບວນການນີ້, ລັດຖະບານໄດ້ຮັບຮອງເອົາວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ ແລະ ຈຸດປະສົງນະໂຍບາຍທີ່ປະກອບເປັນພື້ນຖານຂອງທິດທາງນະໂຍບາຍຂອງແຜນແມ່ບົດ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວິໄສທັດໃນອະນາຄົດຢ່າງມີປະສິດທິພາບ, ໜ່ວຍງານ ຫຼື ພາກສ່ວນບໍລິການຈຳເປັນຕ້ອງເຂົ້າໃຈເຖິງສະຖານະການຂອງການບັນລຸເປົ້າໝາຍນະໂຍບາຍ ແລະ ປັບມາດຕະການຕ່າງໆຕາມຄວາມຈຳເປັນ. ດ້ວຍເຫດຜົນນີ້, ໂຄງການກຳນົດການຕິດຕາມກວດກາທີ່ສອດຄ້ອງກັບເປົ້າໝາຍນະໂຍບາຍແຕ່ລະຢ່າງເປັນລະບົບ ໂດຍມີ “ຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາຕົວຈິງ” ທີ່ພາກສ່ວນ ບໍລິຫານສາມາດໃຊ້ໄດ້ໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຕ່າງໆ.

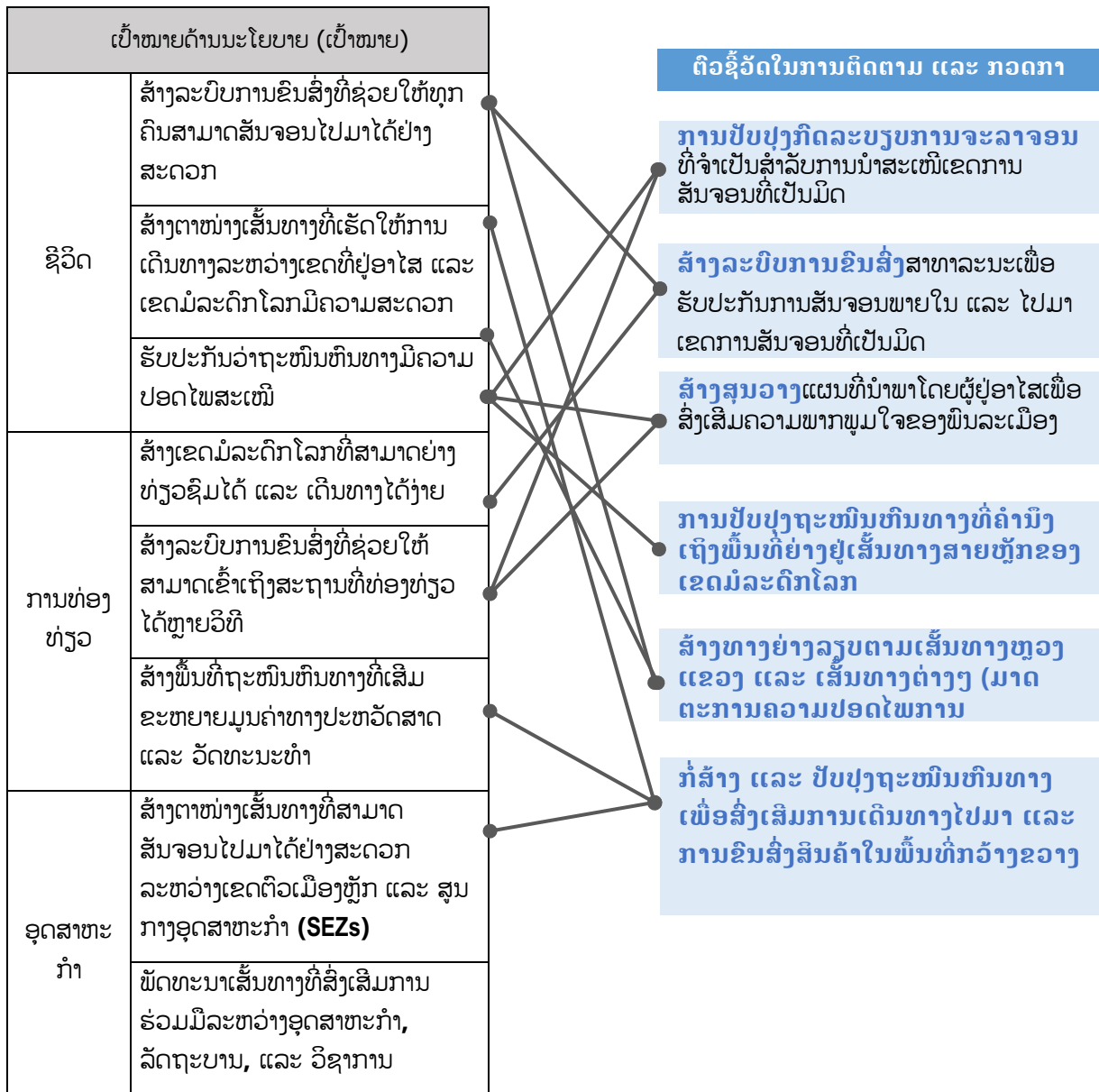
ຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາແມ່ນອີງຕາມໝາກຜົນຂອງໂຄງການ (ຕິດຕາມຄວາມຄືບໜ້າຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການ), ເພື່ອໃຫ້ພາກສ່ວນບໍລິຫານ, ໂດຍສຸມໃສ່ ພະແນກ ຍທຂ, ສາມາດດຳເນີນງານໄດ້ຕາມຂອບເຂດຂອງຂໍ້ມູນ ແລະ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານທີ່ມີຢູ່ ເຂົ້າໃນວຽກງານປະຈຳວັນ. ເນື່ອງຈາກຕົວຊີ້ວັດຜົນໄດ້ຮັບແມ່ນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກທາງດ້ານເຕັກນິກໃນການກຳນົດ ແລະ ວັດແທກ, ແລະ ເປັນສິ່ງທ້າທາຍສຳລັບການປະເມີນຜົນດ້ານການບໍລິຫານ, ດັ່ງນັ້ນ ຈຶ່ງໃຫ້ຄວາມສຳຄັນກັບຕົວຊີ້ວັດທີ່ຊ່ວຍໃຫ້ການຕິດຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການໄດ້ຢ່າງໜ້າເຊື່ອຖື.

ໂດຍສະເພາະ, ມາດຕະການຫຼັກທີ່ສອດຄ້ອງກັບຈຸດປະສົງຂອງນະໂຍບາຍ, ເຊັ່ນ: ການສ້າງລະບຽບການສັນຈອນເພື່ອໃຫ້ມີການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ, ການປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ການພັດທະນາຊຸມຊົນແບບມີສ່ວນຮ່ວມ, ການອອກແບບພື້ນທີ່ທາງຢ່າງຄືນໃໝ່, ມາດຕະການຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນ, ແລະ ການປັບປຸງພື້ນຖານໂຄງລ່າງເສັ້ນທາງ ແມ່ນຈັດເປັນລາຍການຕິດຕາມກວດກາ. ກອບວຽກໃນການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ນະໂຍບາຍການດຳເນີນງານ ແມ່ນໄດ້ປຶກສາຫາລືກັນ ແລະ ຮັບຮອງໃນກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 5.

ນອກຈາກນັ້ນ, ໂດຍການເຊື່ອມໂຍງການຈັດປະເພດໂຄງການໄລຍະສັ້ນ - (2030), ໄລຍະກາງ- (2035), ແລະ ໄລຍະຍາວ- (2045) ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດ ແລະ ຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາ, ແມ່ນໄດ້ກຳນົດກອບວຽກ ເພື່ອພາກສ່ວນບໍລິຫານສາມາດຕິດຕາມຄວາມຄືບໜ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ງ່າຍຂຶ້ນ. ສຳລັບໂຄງການໄລຍະສັ້ນທີ່ລະບຸວ່າເປັນ "ໂຄງການທີ່ມີບຸລິມະສິດສູງສຸດທີ່ຈະລິເລີ່ມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດພາຍໃນສາມປີ," ແມ່ນໄດ້ກຳນົດກົນໄກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍໃຫ້ມີການຕິດຕາມກວດກາຄວາມຄືບໜ້າເປັນປະຈຳ ເຊັ່ນ: ສະພາບການໃນຊ່ວງລິເລີ່ມ, ສາເຫດຂອງຄວາມລ່າຊ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການບຸລິມະສິດ, ແລະ ການພິຈາລະນາມາດຕະການແກ້ໄຂ, ພ້ອມທັງຊ່ວຍໃຫ້ສາມາດຕິດຕາມຕາມແຕ່ລະໄລຍະຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້. ຕົວຊີ້ວັດເຫຼົ່ານີ້ຄາດວ່າຈະຖືກນຳໃຊ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບເພື່ອການຄຸ້ມຄອງຄວາມຄືບໜ້າໃນໄລຍະສາມ ຫາ ຫ້າປີຂ້າງໜ້າ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ເພື່ອກ້າວສູ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນໄລຍະກາງ ຫາ ໄລຍະຍາວ ຂອງ MP, ແມ່ນໄດ້ກຳນົດຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາທີ່ບໍ່ຄົງທີ່, ແຕ່ອີງຕາມຫຼັກການທີ່ວ່າພາກສ່ວນບໍລິຫານຈະປັບປຸງທຸກໆຫ້າປີເພື່ອຮັບມືກັບການປ່ຽນແປງ ໃນ ແຜນປະຕິບັດງານຂອງ MP ແລະ ສະພາບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ.

ຈຸດປະສົງນະໂຍບາຍ ແລະ ລາຍການຕິດຕາມກວດກາແມ່ນສະແດງຢູ່ຮູບຂ້າງລຸ່ມນີ້.



ໝາຍເຫດ: ຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນກຳນົດຕາມການຈັດລຽງຕົວຊີ້ວັດ ອີງຕາມຄວາມຄືບໜ້າ ເຊິ່ງສາມາດດຳເນີນການໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບໂດຍພາກສ່ວນບໍລິຫານ.
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ຮູບ 2-43 ເປົ້າໝາຍ ແລະ ຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາໃນໄລຍະສັ້ນ

ຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນລາຍການຕິດຕາມກວດກາໃນໄລຍະສັ້ນ ແລະ ອົງປະກອບການດຳເນີນງານ. ໃຊ້ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ ເປັນຕົວຊີ້ວັດດ້ານປະລິມານ. ແລະ ຕົວຊີ້ວັດນີ້ຕ້ອງໄດ້ມີການທົບທວນຄືນໃໝ່ອີງຕາມຄວາມຄືບໜ້າຂອງໂຄງການ.

ຕາຕະລາງ 2-10 ຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາໃນໄລຍະສັ້ນ (2030)

ລາຍການຕິດຕາມກວດກາ	ອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ	ຕົວຊີ້ວັດ
ການປັບປຸງກົດລະບຽບການຈະລາຈອນທີ່ຈຳເປັນສໍາລັບການນໍາສະເໜີເຂດການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ	【CC-TM-1】 ນໍາສະເໜີ ແລະ ປັບປຸງກົດລະບຽບການສັນຈອນສໍາລັບ TCZ	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ (100%)

ລາຍການຕິດຕາມກວດກາ	ອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ	ຕົວຊີ້ວັດ
ສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເພື່ອຮັບປະກັນການສັນຈອນພາຍໃນ ແລະ ໄປມາເຂດການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ	【Wh-PB-1】 ບໍລິການລົດເມອັດສະລິຍະທີ່ນໍາໃຊ້ປະໂຫຍດຈາກການຫຼິ້ນປ່ຽນດິຈິຕອນ (DX) 【Wh-PB-2】 ການສົ່ງເສີມ MaaS ເພື່ອເຊື່ອມໂຍ່ງການບໍລິການຂົນສົ່ງຫຼາກຫຼາຍຮູບແບບ 【Wh-PB-3】 ການສຶກສາ, ການບັງຄັບໃຊ້, ແລະ ການໂຄສະນາປຸກຈິດສໍານຶກເພື່ອຊຸກຍູ້ການເດີນທາງ 【CC-PB-1】 ບໍລິການລົດສາທາລະນະຂະໜາດນ້ອຍ (GSV) ດ້ວຍລະບົບອັດຕະໂນມັດໃນເຂດໃຈກາງເມືອງ 【CC-PB-2】 ສ້າງສະຖານີລົດເມ ແລະ GSV ທີ່ເດີນທາດຫຼວງ 【Ch-PB-1】 ບໍລິການລົດສາທາລະນະຂະໜາດນ້ອຍ (GSV) ດ້ວຍລະບົບອັດຕະໂນມັດໃນເຂດຈອມເພັດ 【CC-TM-2】 ສ້າງບ່ອນຈອດລົດອັດສະລິຍະ ແລະ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງ ທີ່ເດີນທາດຫຼວງ 【CC-RD-24】 ການຟື້ນຟູຂົວເກົ່າສໍາລັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ (100%)
ສ້າງສູນວາງແຜນທີ່ນໍາພາໂດຍຜູ້ຢູ່ອາໄສເພື່ອສົ່ງເສີມຄວາມພາກພູມໃຈຂອງພົນລະເມືອງ	【CC-PM-1】 ການສູນການວາງແຜນຂອງຊຸມຊົນ 【CC-PM-1】 ການພັດທະນາສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານ (ຂອງພວທ) ໃຫ້ກາຍເປັນສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານການທ່ອງທ່ຽວຫຼາຍຈຸດປະສົງ	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ (100%)
ການປັບປຸງຖະໜົນຫົນທາງທີ່ຄໍານຶງເຖິງພື້ນທີ່ຢ່າງຢູ່ເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກຂອງເຂດມໍລະດົກໂລກ	【CC-RD-1】 ການອອກແບບຖະໜົນຫຼັກ (ສີສະຫວ່າງວົງ & ສັກກະລິນ)	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ (100%)
ສ້າງທາງຢ່າງລຽບຕາມເສັ້ນທາງຫຼວງແຂວງ ແລະ ເສັ້ນທາງຕ່າງໆ (ມາດຕະການຄວາມປອດໄພການຈະລາຈອນ)	【CC-RD-2】 ການປັບປຸງຖະໜົນຕາມເສັ້ນທາງ ເຂດແຄມຄານ ເຂດຂອງ 【CC-RD-18】 ປັບປຸງຖະໜົນໂພທິສະລາດ 【W-RD-1】 ປັບປຸງເສັ້ນທາງຫຼວງເມືອງ 01 【W-RD-2】 ປັບປຸງເສັ້ນທາງຫຼວງເມືອງ 02	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ (100%)
ກໍ່ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງຖະໜົນຫົນທາງເພື່ອສົ່ງເສີມການເດີນທາງໄປມາ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນພື້ນທີ່ກວ້າງຂວາງ	【Wh-RD-1】 ປັບປຸງເສັ້ນທາງຫຼວງ Asian Highway 12 【Wh-RD-2】 ສ້າງຂົວຂ້າມແມ່ນໍ້າຂອງ 【E-RD-1】 ປັບປຸງເສັ້ນທາງຫຼວງເມືອງ 【E-RD-7】 ປັບປຸງເສັ້ນທາງຫຼວງແຂວງ 02	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ (100%)
ໝາຍເຫດ: ຈຳນວນອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ ຕາມ ເຂດ	ທົ່ວທຸກເຂດ: 5, ເຂດໃຈກາງນະຄອນ: 11, ເຂດຕາເວັນຕົກ: 2, ເຂດຕາເວັນອອກ: 2, ລວມທັງໝົດ: 20 ອົງປະກອບ	

ສໍາລັບໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວເຊັ່ນກັນ, ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງໂຄງການທີ່ກຳນົດໄວ້ໃຫ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດພາຍໃນແຕ່ລະໄລຍະແມ່ນກຳນົດເປັນຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາດ້ານປະລິມານ. ຕົວຊີ້ວັດດັ່ງກ່າວຈະຖືກທົບທວນຄືນທຸກໆຫ້າປີໂດຍອີງໃສ່ຄວາມຄືບໜ້າຂອງໂຄງການ.

ຕາຕະລາງ 2-11 ຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາໃນໄລຍະກາງ (2035)

ຂົງເຂດ	ຈຳນວນອົງປະກອບການປະຕິບັດງານໃນ ໄລຍະສັ້ນ ແລະ ໄລຍະກາງ	ຕົວຊີ້ວັດ
ທົ່ວທຸກເຂດ	5	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ(100%)
ສະເພາະເຂດ ໃຈກາງ ນະຄອນ	28	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ(100%)

	ຕອນເໜືອ	4	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ(100%)
	ຕາເວັນອອກ	8	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ(100%)
	ຕາເວັນຕົກ	6	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ(100%)
	ເມືອງຈອມເພັດ	7	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ(100%)
	ລວມ	58	---

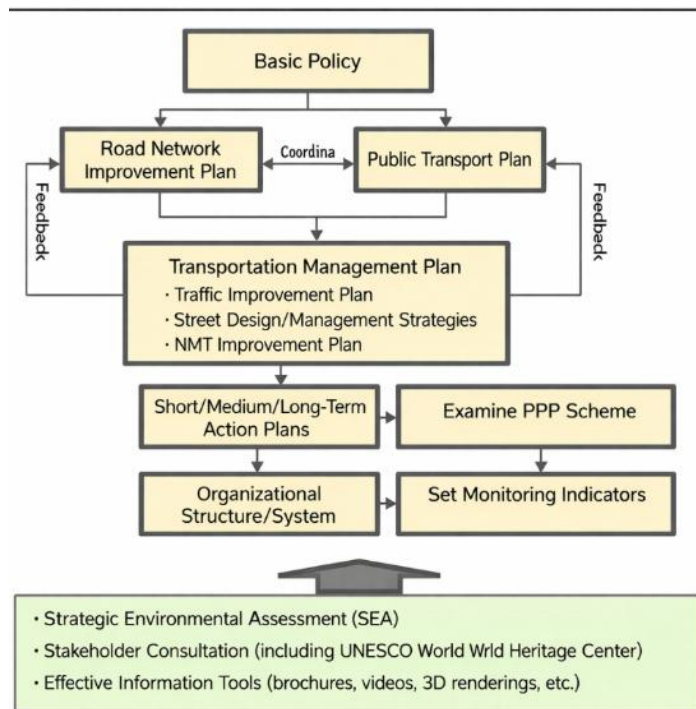
ຕາຕະລາງ 2-12 ຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມກວດກາໃນໄລຍະຍາວ (2045)

ຂົງເຂດ		ຈຳນວນອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ ໃນ ໄລຍະສັ້ນ ແລະ ໄລຍະກາງ	ຕົວຊີ້ວັດ
ທົ່ວທຸກເຂດ		5	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ(100%)
ສະເພາະເຂດ	ໃຈກາງນະຄອນ	37	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ(100%)
	ຕອນເໜືອ	8	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ(100%)
	ຕາເວັນອອກ	13	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ(100%)
	ຕາເວັນຕົກ	10	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ(100%)
	ເມືອງຈອມເພັດ	11	ອັດຕາການເລີ່ມຕົ້ນຂອງອົງປະກອບການປະຕິບັດງານ(100%)
	ລວມ	84	---

【1-8】 ກະກຽມແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສະບັບຮ່າງ

1) ສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (ສະບັບຮ່າງ)

ສ້າງຮ່າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (MP) ອີງຕາມຜົນການສຳຫຼວດ ແລະ ການທົບທວນຄືນ. ຂະບວນການສ້າງແຜນແມ່ບົດແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຮູບຂ້າງລຸ່ມນີ້.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-44 ຂະບວນການສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (ສະບັບຮ່າງ)

(i) ນະໂຍບາຍພື້ນຖານ

ອີງຕາມວິໄສທັດ, ແມ່ນໄດ້ກຳນົດນະໂຍບາຍພື້ນຖານສາມຢ່າງ, ເປົ້າໝາຍ, ນະໂຍບາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດ ແລະ ມາດຕະການສະເພາະ ຂອງ ແຕ່ລະເມືອງ. ລາຍລະອຽດໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດ.

- ✓ ເປົ້າໝາຍ: ໝາຍເຖິງເປົ້າໝາຍຜົນໄດ້ຮັບທີ່ຈະບັນລຸໄດ້ ໃນຫຼວງພະບາງ ຜ່ານ ການບັນລຸວິໄສທັດ. ປະກອບດ້ວຍສາມເສົາຄໍ້າຄື: "ການດຳລົງຊີວິດ," "ການທ່ອງທ່ຽວ," ແລະ "ອຸດສາຫະກຳ."
- ✓ ນະໂຍບາຍ: ກຳນົດທິດທາງນະໂຍບາຍເພື່ອບັນລຸວິໄສທັດ ແລະ ເປົ້າໝາຍ. ລວມທັງບຸລິມະສິດສຳລັບ ການພິຈາລະນາມາດຕະການ, ຫຼັກການນຳພາ, ກົດລະບຽບ ແລະ ແນວທາງຕ່າງໆ.
- ✓ ຍຸດທະສາດ: ຍຸດທະສາດທີ່ກຳນົດວິທີການ ແລະ ຮູບແບບການລວມ. ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນແນວທາງໃນການ ບັນລຸວິໄສທັດ ແລະ ເປົ້າໝາຍ ໂດຍອີງຕາມນະໂຍບາຍຂ້າງເທິງ.
- ✓ ການປະຕິບັດງານ: ແມ່ນໜ້າວຽກ, ໂຄງການ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນະໂຍບາຍຕົວຈິງທີ່ໄດ້ປະຕິບັດ ໂດຍອີງໃສ່ຍຸດທະສາດຕ່າງໆ. ແຕ່ລະເມືອງ ຫຼື ເຂດ ໃນພື້ນທີ່ເປົ້າໝາຍ (ເຂດໃຈກາງນະຄອນ, ເຂດຕອນເໜືອ, ເຂດຕາເວັນອອກ, ເຂດຕາເວັນຕົກ ແລະ ເຂດເມືອງຈອມເພັດ) ແມ່ນໄດ້ກຳນົດການປະຕິບັດງານ ໂດຍພິຈາລະນາຄຸນລັກສະນະ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍຂອງແຕ່ລະເມືອງ ຫຼື ເຂດ.

(ii) ແຜນປັບປຸງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ

ອີງຕາມຫຼັກການພື້ນຖານຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານ ການຂົນສົ່ງໃນອະນາຄົດ, ແມ່ນໄດ້ກຳນົດຫຼັກການວາງແຜນສຳລັບຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ທີ່ຕິດພັນກັບຮູບແບບການ ຂົນສົ່ງສາມຮູບແບບທີ່ລະບຸໄວ້ຂ້າງລຸ່ມນີ້ ແລະ ຂໍສະເໜີຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປີເປົ້າໝາຍ 2045.

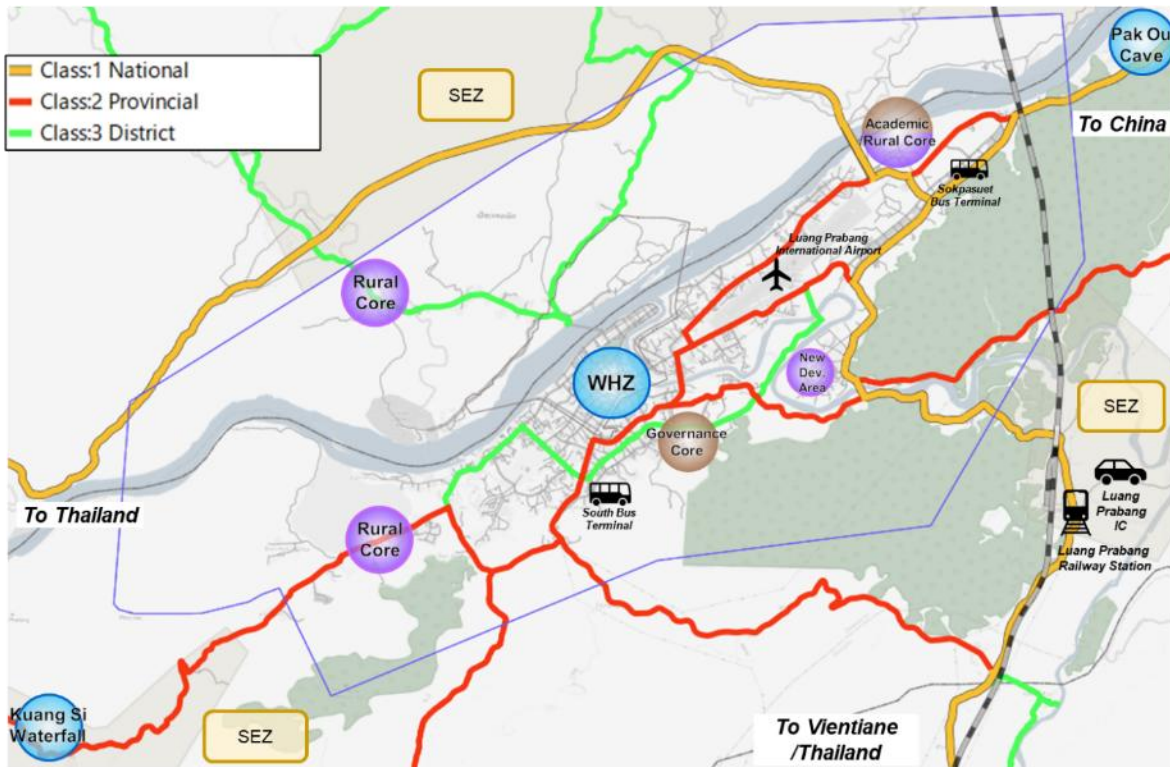
- ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງຄົນຍ່າງ: ໂດຍໃຫ້ຄວາມສຳຄັນກັບການສັນຈອນຂອງຄົນຍ່າງ, ແມ່ນສ້າງສະພາບ ແວດລ້ອມການຍ່າງທີ່ສະດວກສະບາຍອ້ອມຮອບທີ່ຢູ່ອາໄສ, ໂຮງຮຽນ, ຕະຫຼາດ, ສະຖານທີ່ທ່ອງ

ທ່ຽວ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆທີ່ຈຳເປັນໃນຊີວິດປະຈຳວັນ.

- ສົ່ງເສີມການສ້າງທາງຍ່າງ ແລະ ທາງມ້າລາຍເປັນວົງກວ້າງ.
- ຍົກຍ້າຍສິ່ງກົດຂວາງອອກ ເຊັ່ນ: ເສົາໄຟຟ້າ ແລະ ເຄື່ອງໃຊ້ສ່ວນຕົວອອກຈາກທາງຍ່າງ.
- ປັບປຸງຮົ່ມເງົາຂອງຕົ້ນໄມ້ ແລະ ທົວທັດຕາມແຄມທາງຍ່າງ.
- ປັບປຸງເສັ້ນທາງພາຍໃນບ້ານທີ່ຍັງບໍ່ທັນປຸງຢາງ.
- ສ້າງທາງຍ່າງ ຈາກ ເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ປ້າຍລົດເມ.
- ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງລົດຖີບ: ເພື່ອສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ລົດຖີບເປັນຮູບແບບການເດີນທາງຂະໜາດນ້ອຍ ໃນໄລຍະທາງທີ່ໄກເກີນໄປທີ່ຈະຍ່າງໄດ້ ແມ່ນຕ້ອງສ້າງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງລົດຖີບທີ່ສະດວກ ສະບາຍ ແລະ ປອດໄພ.
- ສ້າງເສັ້ນທາງລົດຖີບສະເພາະ.
- ເຄື່ອງໝາຍແນະນຳລົດຖີບຢູ່ທາງມ້າລາຍ.
- ສະຖານທີ່ຈອດລົດຖີບ.
- ສ້າງລະບົບຂີ່ລົດຖີບຮ່ວມກັນ.
- ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງການສັນຈອນຂອງພາຫະນະ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ: ນອກຈາກການສ້າງຕາໜ່າງ ເສັ້ນທາງທີ່ສົ່ງເສີມການເດີນທາງດ້ວຍການຍ່າງ, ລົດຖີບ ແລະ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ແຕ່ ຍັງລວມເຖິງການສ້າງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງເປັນວົງກວ້າງເພື່ອສົ່ງເສີມການສັນຈອນດ້ານການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ.
- ແຍກການສັນຈອນປະຈຳວັນອອກຈາກການສັນຈອນທີ່ເປັນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.
- ປັບປຸງ ແລະ ເສີມສ້າງເສັ້ນທາງໃຫ້ທົນທານ.
- ປັບປຸງໂຄງສ້າງທາງແຍກ ແລະ ທາງຍ່າງ.
- ປັບປຸງຂົວ ແລະ ກໍ່ສ້າງຂົວໃໝ່.

ນອກຈາກສາມຂໍ້ທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້, ແມ່ນຕ້ອງມີການຈັດສັນພື້ນທີ່ຖະໜົນຫົນທາງໂດຍພິຈາລະນາ ເຖິງຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ສະເໜີ ຮອດປີເປົ້າໝາຍ 2045 ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນຮູບຂ້າງລຸ່ມນີ້.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-45 ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໃນປີ 2045

(iii) ແຜນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

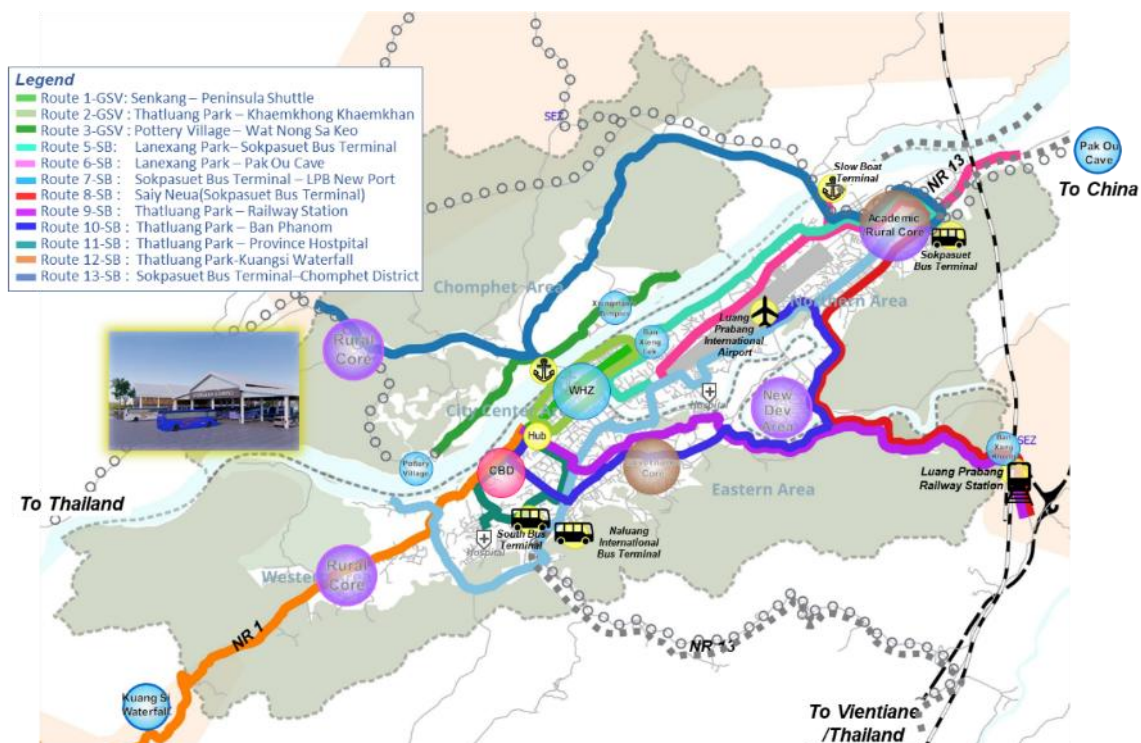
ອີງຕາມຫຼັກການພື້ນຖານຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການຂົນສົ່ງໃນອະນາຄົດ, ແມ່ນປະກອບມີຫຼັກການການວາງແຜນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະດັ່ງຕໍ່ລຸ່ມນີ້. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ກໍ່ສ້າງແຜນຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ມີປັບໄປໝາຍໃນໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ (2030, 2035, ແລະ 2045).

- ຮັບປະກັນການເດີນທາງ ແລະ ຂົນສົ່ງສໍາລັບທຸກຄົນ: ຮັບປະກັນການເດີນທາງ ໄປມາ ບໍ່ພຽງແຕ່ພາຍໃນ ເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງເພື່ອນັກທ່ອງທ່ຽວເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງສໍາລັບທຸກຄົນ, ລວມທັງຜູ້ທີ່ມີຂໍ້ຈຳກັດທາງດ້ານຮ່າງກາຍ, ຜູ້ສູງອາຍຸ, ເດັກນ້ອຍ, ນັກທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ຜູ້ຢູ່ອາໄສໃນເຂດທີ່ມີບັນຫາທາງເສດຖະກິດ.
- ຄວາມຍືນຍົງທາງດ້ານການເງິນ: ເພື່ອຮັບປະກັນການເດີນທາງສໍາລັບທຸກຄົນ, ສາຍທາງລົດສາທາລະນະທີ່ບໍ່ສາມາດສ້າງຜົນກໍາໄລທາງດ້ານການເງິນ ແມ່ນຈະດຸນດ້ວຍສາຍທາງທີ່ມີລາຍຮັບສູງ ແລະ ສາຍທາງທີ່ມີລາຍຮັບທີ່ບໍ່ແມ່ນຄ່າໂດຍສານ. ນອກຈາກນັ້ນ, ເພື່ອສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ແມ່ນຕ້ອງມີການປະສານສົມທົບກັບມາດຕະການການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນເຊັ່ນ: ການເພີ່ມຄວາມເຂັ້ມງວດໃນການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບການຈອດລົດ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ມາດຕະການເມົາແລ້ວຂັບ.
- ການຈັດປະເພດຕາໜ່າງບໍລິການ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ມີຂໍ້ບົກຜ່ອງ: ຈັດປະເພດຕາໜ່າງບໍລິການຕາມພາລະບົດບາດຂອງແຕ່ລະສາຍທາງ. ນອກຈາກນັ້ນ, ສ້າງຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ມີຂໍ້ບົກຜ່ອງເຊື່ອມຕໍ່ສະໜາມບິນ, ສະຖານີລົດເມ, ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຈອດແລ້ວຈອນ, ສະຖານີລົດໄຟ, ສະຖານີເຮືອຂ້າມຟາກ, ແລະ ສາຍທາງລົດເມ.
- ການບໍລິການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ: ສ້າງລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບເຊື່ອມໂຍ່ງກັບຮູບແບບ

ການຂົນສົ່ງຕ່າງໆ, ລວມທັງ ລົດສອງແຖວ, ລົດຕຸກຕຸກ, ລົດຈຳໂປ້, ບໍລິການເອີ້ນລົດ (RHS), DRT, ແລະ ການຂົນສົ່ງອື່ນໆເຊັ່ນ: ລົດຖີບ, ເພື່ອໃຫ້ມີການເດີນທາງທີ່ມີຄວາມຍືດຫຍຸ່ນ ແລະ ຫຼາກຫຼາຍຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້.

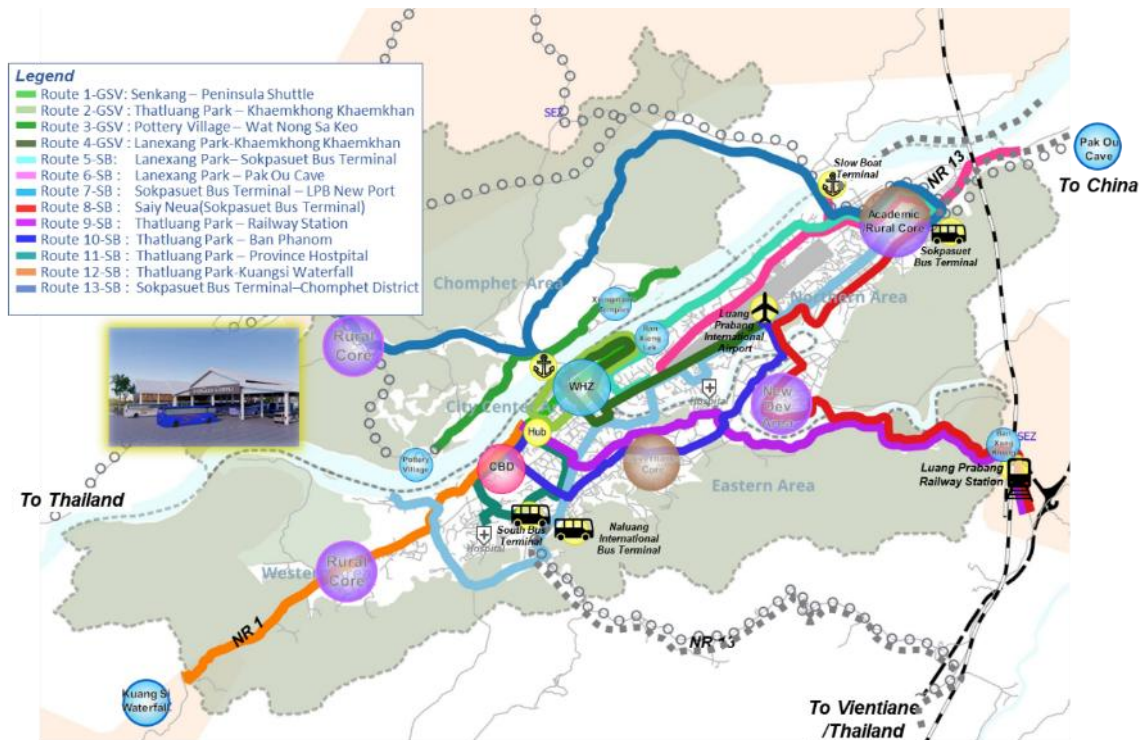
- ເຊື່ອມຈອດກັບບັນດາຕົ້ນທາງ ແລະ ປາຍທາງທີ່ສຳຄັນ ທີ່ສອດຄ່ອງກັບຄວາມຕ້ອງການດ້ານການຂົນສົ່ງ: ເຊື່ອມຈອດກັບ ເຂດທ່ອງທ່ຽວ, ເຂດການຄ້າ, ເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ສູນການຂົນສົ່ງຕາມຄວາມຕ້ອງການໃນການເດີນທາງ.
- ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງທີ່ເປັນມິດກັບຜູ້ໃຊ້: ສະໜອງຕາໜ່າງບໍລິການທີ່ຊ່ວຍໃຫ້ການເດີນທາງລະຫວ່າງຕົ້ນທາງຫຼັກ ແລະ ປາຍທາງ (OD) ໃຫ້ມີການຄ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານໜ້ອຍທີ່ສຸດ ຫຼື ບໍ່ມີເລີຍ, ສ້າງຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ງ່າຍ ແລະ ສະດວກສະບາຍ.

ຂໍ້ສະເໜີກ່ຽວກັບຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ, ແລະ ໄລຍະຍາວ (2030, 2035, ແລະ 2045) ແມ່ນສະແດງຢູ່ໃນ ຮູບ 2-46.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-46 ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນປີ 2030



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-47 ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນປີ 2035 ແລະ 2045

(iv) ແຜນຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ

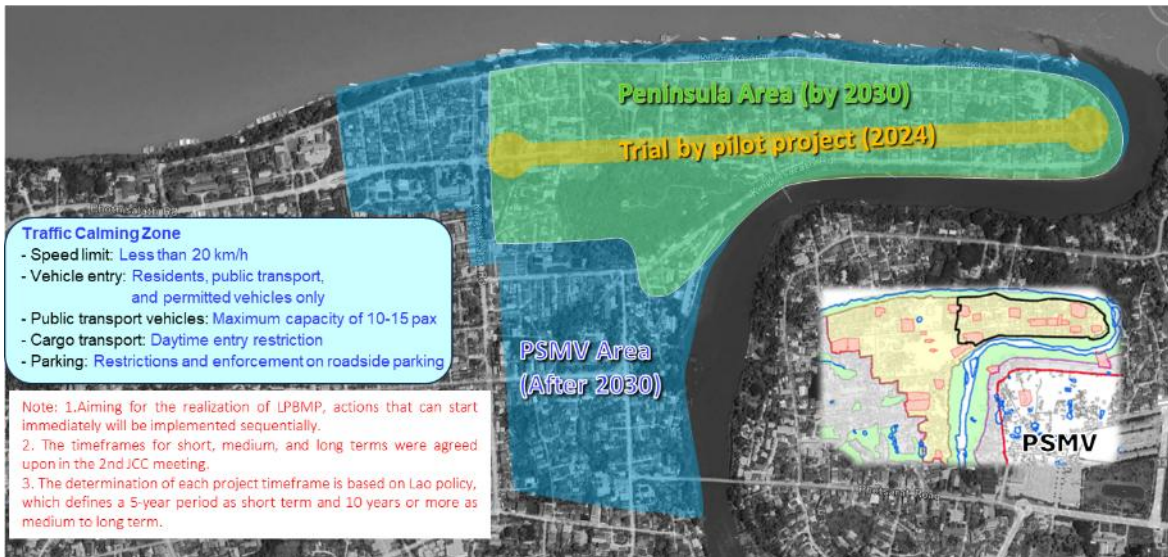
ອີງຕາມຫຼັກການພື້ນຖານຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ແມ່ນໄດ້ສ້າງຮ່າງແຜນການຄຸ້ມຄອງການ

ອີງຕາມວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ ແລະ ສະຖານະການການພັດທະນາທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນ [1-6], ແມ່ນໄດ້ແຜນການຄວບຄຸມຍານພາຫະນະໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ ໃນ ໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ (2030, 2035, ແລະ 2045). ຂະບວນການສ້າງແບບແຜນກ່ຽວຂ້ອງກັບການພິຈາລະນາຫົກລາຍການທີ່ລະບຸໄວ້ຂ້າງລຸ່ມນີ້, ໂດຍມີລາຍລະອຽດທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດ.

- 1) ໂຄງການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ວາງແຜນໄວ້ (ລວມທັງການສ້າງລະບົບ ຈອດແລ້ວຈອນ P&R)
- 2) ການນຳສະເໜີເຂດ ແລະ ຖະໜົນການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ)
- 3) ລະບຽບການເຂົ້າອອກຂອງຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ ໃນການເຂົ້າເຖິງເຂດ TCZs (ກຳນົດເປັນໄລຍະເວລາ, ຈຸດປະສົງ ແລະ ການຈັດປະເພດທີ່ຢູ່ອາໄສ)
- 4) ຂໍ້ຈຳກັດ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບການຈອດລົດ
- 5) ຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນຢູ່ເຂດຂົວຂ້າມ
- 6) ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ຕົວຢ່າງ, ເຂດການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ໃນ ໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ (2030, 2035, ແລະ 2045) ສະແດງໃນຮູບລຸ່ມນີ້

	Current (2024)	Short-term (by 2030)	Medium-term (by 2035)	Long-term (by 2045)
Traffic calming zone and street (TCZ)	Sisavangvong and Sakkaline road (trial by pilot project)	Peninsula Area	PSMV area *Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur	



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-48 ເຂດການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ຕາມປີເປົ້າໝາຍ

ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ປະເມີນການສຶກສາອົບຮົມ, ກິດຈະກຳປຸກຈິດສຳນຶກ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ເພື່ອການຂັບຂີ່ທີ່ປອດໄພ ເພື່ອສົ່ງເສີມການເດີນທາງໃນຫຼາຍຮູບແບບເຊັ່ນ: ການຍ່າງ, ການຂີ່ລົດຖີບ, ແລະ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ແລະ ການຈຳກັດການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ. ການຈອດລົດທີ່ຜິດກົດໝາຍ ແມ່ນບັນຫາທີ່ຍັງຄົງຢູ່ໃນຫຼວງພະບາງ ແລະ ເປັນປັດໄຈຫຼັກທີ່ບໍ່ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນການນຳໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວ ໄດ້. ເວັ້ນເສຍແຕ່ວ່າບັນຫານີ້ຈະໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ, ມາດຕະການເຂດການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດແມ່ນບໍ່ສາມາດ ຊື່ຜົນກະທົບທີ່ຕັ້ງໃຈໄວ້ໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນ, ແລະ ບໍ່ມີການປ່ຽນແປງໄປສູ່ການຂົນສົ່ງທີ່ວາງແຜນໄວ້.

ດັ່ງນັ້ນ, ເພື່ອບັນລຸການສ້າງເຂດການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ, ຈຶ່ງມີການນຳສະເໜີກົດລະບຽບການຈອດລົດ ຕາມຖະໜົນທີ່ເປັນທີ່ຍອມຮັບຂອງຊາວບ້ານ, ແລະ ມີຄວາມພະຍາຍາມປັບປຸງມາລະຍາດການຈະລາຈອນ. ລາຍລະອຽດໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ໃນພາກທີ 4 ຂອງ ແຜນແມ່ບົດ.

(v) ການສ້າງພື້ນທີ່ສາທາລະນະ ແລະ ອອກແບບຖະໜົນ

ໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ, ມີທາງຢ່າງແຄບ ແລະ ບໍ່ຕໍ່ເນື່ອງ, ແລະ ມີອຸປະສັກຕ່າງໆເຊັ່ນ: ຮ້ານຂາຍເຄື່ອງຕາມຖະໜົນ ແລະ ປ້າຍໂຄສະນາທີ່ກະແຈກກະຈາຍ ເຮັດໃຫ້ຄົນຢ່າງສ່ວນຫຼາຍຢູ່ເທິງທາງລົດແລ່ນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງມີການຈອດລົດແຄມທາງເປັນປະຈຳ ເຮັດໃຫ້ຄົນຢ່າງຕ້ອງຢ່າງຜ່ານໄກ້ກັບລົດທີ່ກຳລັງແລ່ນຕາມທ້ອງຖະໜົນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຫຼວງພະບາງຈຶ່ງປະເຊີນກັບສິ່ງທ້າທາຍກັບສະພາບແວດລ້ອມຂອງຄົນຢ່າງ.

ດັ່ງນັ້ນ, ໂຄງການນີ້ຈຶ່ງມີຈຸດປະສົງເພື່ອພື້ນຟູເຂດມໍລະດົກໂລກໃຫ້ກາຍເປັນ “ເຂດສູນກາງຂອງຜູ້ຄົນ, ໜ້າຢ່າງ, ມີຊີວິດຊີວາ ແລະ ໜ້າສົນໃຈ,” ແລະ ໄດ້ມີການປະເມີນການອອກແບບຖະໜົນຜ່ານກອງປະຊຸມແບບມີສ່ວນຮ່ວມກັບຊາວບ້ານ. ຜົນໄດ້ຮັບຈາກກອງປະຊຸມເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນສັງລວມໃນແຜນແມ່ບົດ ແລະ ແຜນພັບການສ້າງພື້ນທີ່ສາທາລະນະ ແລະ ຈະເປັນແນວທາງໃນການພັດທະນາຖະໜົນໃນອະນາຄົດໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ.

(vi) ການປະເມີນຮູບແບບການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ PPP

ຕິດພັນກັບມາດຕະການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງທີ່ສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ລວມທັງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແມ່ນໄດ້ປະເມີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຮູບແບບ PPP ທີ່ໄດ້ທົບທວນໃນກົດຈະກຳ [1-3]. ໂດຍສະເພາະ, ໄດ້ພິຈາລະນາທ່າແຮງຂອງການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກສ່ວນເອກະຊົນໃນຂັ້ນຕອນການດຳເນີນງານ ແລະ ການບຳລຸງຮັກສາ (O&M) ຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ເຊັ່ນດຽວກັນກັບໃນໂຄງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບພື້ນຖານໂຄງລ່າງເຊັ່ນ: ອຸລົດສາທາລະນະ ຫຼື ອຸລົດເມ ແລະ ສະຖານນີສາກລົດໄຟຟ້າ ລວມທັງ ການນຳໃຊ້ຮູບແບບ PPP ທີ່ເປັນໄປໄດ້ ເຊັ່ນ: O&M, ກໍ່ສ້າງ-ດຳເນີນງານ-ມອບໂອນ (BOT), ແລະ ກໍ່ສ້າງ-ເປັນເຈົ້າຂອງ-ດຳເນີນງານ (BOO).

ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນຫຼວງພະບາງບໍ່ພຽງແຕ່ຮັບໃຊ້ນັກທ່ອງທ່ຽວເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງຮັບໃຊ້ຄວາມຕ້ອງການດ້ານການເດີນທາງປະຈຳວັນຂອງຊາວບ້ານ ແລະ ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງມີລັກສະນະການບໍລິການສາທາລະນະທີ່ເຂັ້ມແຂງ. ເນື່ອງຈາກຂໍ້ຈຳກັດດ້ານຄວາມສາມາດໃນການສ້າງລາຍຮັບ, ຄວນມີການພິຈາລະນາ ນຳໃຊ້ຮູບແບບ PPP ຢ່າງລະອຽດ, ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງການສະໜັບສະໜູນດ້ານການເງິນຂອງພາກລັດ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນແຕ່ລະໄລຍະ ຕາມ ຄວາມເໝາະສົມ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄວາມເໝາະສົມຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ PPP ຄວນກຳນົດເປັນກໍລະນີໄປໂດຍຜ່ານການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຢ່າງລະອຽດ, ໂດຍພິຈາລະນາເຖິງຄວາມເປັນໄປໄດ້ທາງດ້ານການເງິນ, ຄວາມສາມາດຂອງສະຖາບັນ, ແລະ ຄວາມຍືນຍົງໃນການດຳເນີນງານບໍລິການ.

(vii) ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ກອບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງສະຖາບັນ

ໃນກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 6, ແມ່ນໄດ້ຮັບຮອງໃຫ້ສືບຕໍ່ມີຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ (TCP) ພາຍຫຼັງໂຄງການນີ້ສິ້ນສຸດລົງ ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດໄດ້ຢ່າງໝັ້ນຄົງ, ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈະສືບຕໍ່ປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບມາດຕະການການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ. TCP ຄາດວ່າຈະເຮັດໜ້າທີ່ເປັນເວທີປຶກສາຫາລືແບບຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງເພື່ອສົ່ງເສີມການປະສານງານລະຫວ່າງອົງການ ແລະ ເປັນເວທີສຳລັບການພັດທະນາໂຄງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃນອະນາຄົດແບບເຊື່ອມໂຍງ, ນັບແຕ່ການໄຈ້ແນກເຖິງບັນຫາ ຈົນເຖິງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.

2) ສາລະບານ ແລະ ພາບລວມຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ທີ່ສ້າງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ໂຄງການນີ້

ຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນເນື້ອໃນ ແລະ ອົງປະກອບຫຼັກຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ທີ່ສ້າງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ໂຄງການນີ້.

ຕາຕະລາງ 2-13 ບົດຕ່າງໆ ແລະ ເນື້ອໃນຫຼັກຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ພາກທີ		ເນື້ອໃນ
ເນື້ອໃນ ຫຼັກ	1. ພາກນຳສະເໜີ	• ຂອບເຂດ ແລະ ພາລະບົດບາດຂອງແຜນແມ່ບົດນີ້ • ສະພາບປະຈຸບັນ ແລະ ບັນຫາ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍທີ່ຄາດວ່າ ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອະນາຄົດໃນເຂດເປົ້າໝາຍ
	2. ວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ ເພື່ອການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ	• ຂະບວນການວາງແຜນພື້ນຖານ ແລະ ການພິຈາລະນາທີ່ສຳຄັນສຳລັບການສ້າງແຜນການແມ່ບົດ • ວິໄສທັດ / ເປົ້າໝາຍ / ຍຸດທະສາດ / ນະໂຍບາຍ
	3. ການປະຕິບັດງານ	• ທິດທາງນະໂຍບາຍ ແລະ ມາດຕະການໂດຍລວມ ຂອງເຂດເປົ້າໝາຍທັງໝົດ (ລວມທັງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກ ແລະ ຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ) • ທິດທາງນະໂຍບາຍ ແລະ ມາດຕະການ ຂອງ ແຕ່ລະຂົງເຂດ
	4. ແຜນງານ	• ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການຕ່າງໆໃນທົ່ວທຸກຂົງເຂດເປົ້າໝາຍທັງໝົດ • ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສະເພາະເຂດ ເພື່ອບັນລຸການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການໃນທ້ອງຖິ່ນ
ເອກະສານ ຊ້ອນທ້າຍ	1. ການວິເຄາະສະພາບປະຈຸບັນ	• ການວິເຄາະສະພາບປະຈຸບັນຂອງເຂດເປົ້າໝາຍ (ແຜນການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສະພາບທຳມະຊາດ, ສະພາບເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ການພັດທະນາຕົວເມືອງ, ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ) • ການວິເຄາະຄຸນລັກສະນະສະເພາະຂອງຂົງເຂດ
	2. ການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ	• ຜົນຂອງການສຳຫຼວດການສັນຈອນ • ຜົນການວິເຄາະອີງຕາມຂໍ້ມູນສະຖານທີ່ຕັ້ງໂທລະສັບ • ວິທີການ ແລະ ຜົນຂອງການຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ
	3. ການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ (SEA)	• ຜົນຂອງການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ (SEA)
	4. ການວິເຄາະແຜນງານ	• ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ • ການປະເມີນຮູບແບບ ການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ (PPP)

3) ການພິຈາລະນາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ

ການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ (SEA)

ໃນ ສປປ ລາວ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ (SEA) ແມ່ນອີງຕາມກົດໝາຍດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມໃນການສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ແຜນລະດັບຍຸດທະສາດອື່ນໆ. ພື້ນຖານທາງກົດໝາຍສໍາລັບ SEA ແມ່ນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ, ເຊິ່ງໄດ້ຮັບການດັດແກ້ໃນປີ 2012 ແລະ 2024. ການສໍາພາດກະຊວງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ໃນເດືອນກັນຍາ ແລະ ພະຈິກ 2023 ສາມາດຍັງຢືນຖືງານປັບປຸງຂອບກົດໝາຍ SEA ແລະ ຄຸ້ມຄອງນໍ້າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແມ່ນຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນການພິຈາລະນາ. ມາຮອດເດືອນເມສາ 2025, ກົດໝາຍ ແລະ ຄຸ້ມຄອງນໍ້າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕໍ່ໄປນີ້ແມ່ນເອກະສານອ້າງອີງຫຼັກສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ SEA ໃນ ສປປ ລາວ:

- ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ (ສະບັບເລກທີ 28, 2024): ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ SEA ແມ່ນເປັນການບັງຄັບໃຫ້ມີຂະແໜງການເພີ່ມເຕີມ, ລວມທັງສາທາລະນະສຸກ.
- ດໍາລັດກ່ຽວກັບ SEA (ເລກທີ 0483/ກຊທ, 2017): ກຳນົດຂອບການເຮັດວຽກພື້ນຖານຂອງລະບົບ SEA.
- ຄຸ້ມຄອງນໍ້າກ່ຽວກັບການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ (ເລກທີ 6616/ກຊທ, 2018): ຂັ້ນຕອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ SEA, ປະກອບດ້ວຍຫ້າພາກ

ພາຍໃຕ້ໂຄງການນີ້, ໄດ້ມີການສະໜັບສະໜູນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ SEA ສໍາລັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບຂອບກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ຄຸ້ມຄອງນໍ້າຂອງ JICA ໃນການພິຈາລະນາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ.

ໂດຍສະເພາະ, ຜ່ານການປຶກສາຫາລືກ່ອນໜ້ານີ້ກັບ ພະແນກ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມແຂວງ ແມ່ນສາມາດເຂົ້າໃຈເຖິງ ວິທີການໂດຍລວມໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ SEA ແລະ ພະແນກການນັ້ນ ກໍ່ໃຫ້ການຮ່ວມມືໃນການກະກຽມ, ການທົບທວນ, ແລະ ການຢັ້ງຢືນຂອບການສຶກສາ (ToR) ລະອຽດສໍາລັບ SEA ຢ່າງເປັນທາງການ. ນອກຈາກນັ້ນ, ເພື່ອລວມເອົາການພິຈາລະນາມໍຣະດົກດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ, ສັງຄົມ, ແລະ ວັດທະນະທຳ ນັບແຕ່ຂະບວນການວາງແຜນ, ການວິເຄາະເພື່ອສົມທຽບບັນດາທາງເລືອກ ແລະ ປະເທິນ, ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ຂະບວນການສ້າງ SEA ແລະ ແຜນແມ່ບົດສາມາດດຳເນີນໄປແບບເຊື່ອມໂຍ່ງກັນ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ກໍ່ໄດ້ມີການປຶກສາຫາລື ແລະ ເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ ຜ່ານກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືກັບຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຫຼາຍຄັ້ງ ເຊິ່ງປະກອບດ້ວຍ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ລັດຖະບານຂັ້ນແຂວງ, ລັດຖະບານຂັ້ນເມືອງ, ອົງການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ມໍລະດົກ, ອົງການ UNESCO, ICOMOS, ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອື່ນໆ. ຜ່ານວິທີການມີສ່ວນຮ່ວມ, ແມ່ນໄດ້ນຳເອົາຄໍາຄິດເຫັນ ປະກອບເຂົ້າໃນການສຶກສາ SEA ແລະ ການວາງແຜນທັງໝົດ.

ຜ່ານກິດຈະກຳເຫຼົ່ານີ້, ແມ່ນສາມາດສ້າງແຜນແມ່ບົດ ໃຫ້ເປັນແຜນການທີ່ມີການປົກປັກຮັກສາທາງດ້ານສະຖາບັນໃນການພິຈາລະນາມໍຣະດົກທາງດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ວັດທະນະທຳ, ເຊິ່ງບັນລຸຜົນສໍາເລັດດ້ວຍການຮັບຮອງເອົາບົດ SEA ຢ່າງເປັນທາງການຂະແໜງການສິ່ງແວດລ້ອມແຂວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມ ແມ່ນລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3, “ການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບຍຸດທະສາດ,” ຂອງ ແຜນແມ່ບົດ.

ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ມໍຣະດົກໂລກ (HIA)

ເນື່ອງຈາກຫຼວງພະບາງເປັນເມືອງມໍລະດົກໂລກຂອງອົງການ UNESCO, ຈຶ່ງຕ້ອງມີຄວາມເອົາໃຈໃສ່ເປັນພິເສດໃນການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ເຊິ່ງບໍ່ສະເພາະແຕ່ສະພາບແວດລ້ອມທາງທຳມະຊາດ ແລະ ສັງຄົມເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ລວມໄປເຖິງຜົນກະທົບທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນຕໍ່ມໍຣະດົກທາງວັດທະນະທຳອີກ

ດ້ວຍ. ພາຍໃຕ້ຂອບສະຖາບັນຂອງ ສປປ ລາວ, ໂຄງການພັດທະນາທີ່ອາດຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ເຂດມໍລະດົກ ໂລກຕ້ອງໄດ້ດໍາເນີນການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ມໍລະດົກໂລກ (HIA). ຈຸດປະສົງຂອງ HIA ແມ່ນເພື່ອປະເມີນ ຜົນກະທົບທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນຕໍ່ຈັກກະວານອັນໂດດເດັ່ນ (OUV) ຂອງ ຊັບສິນມໍລະດົກໂລກ ແລະ ເພື່ອປະເມີນ ມາດຕະການຫຼີກລ່ຽງ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບທີ່ເໝາະສົມ, ໂດຍສອດຄ່ອງກັບຄໍາແນະນໍາຂອງຄະນະ ກໍາມະການມໍລະດົກໂລກ (WHC) ແລະ ICOMOS.

ໃນ ສປປ ລາວ, ເມື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການພື້ນຖານໂຄງລ່າງຢູ່ໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ, ຜູ້ສະເໜີໂຄງການ ຕ້ອງຢືນແຜນໂຄງການຕໍ່ລັດຖະບານທ້ອງຖິ່ນກ່ອນ (ໃນກໍລະນີຫຼວງພະບາງ). ພວກ ທົບທວນແຜນເບື້ອງຕົ້ນ ຕາມຫຼັກການ ແລ້ວຫຼັງຈາກນັ້ນແຈ້ງຕອບພາຍໃນ 45ວັນ ເພື່ອຮັບຮູ້ເຖິງຄວາມຈໍາເປັນໃນການສຶກສາ HIA ຫຼື ບໍ່. ອີງຕາມເນື້ອໃນຂອງໂຄງການ, ຖ້າຄາດວ່າຈະມີຜົນກະທົບທີ່ອາດເກີດຂຶ້ນຕໍ່ມໍລະດົກໂລກ, ແມ່ນຕ້ອງສຶກ ສາ HIA ແລະ ຍືນສະເໜີໄປຍັງກົມມໍລະດົກແຫ່ງຊາດ ກະຊວງວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ. ໃນລະຫວ່າງ ຂະບວນການທົບທວນ HIA, ຜູ້ຊ່ຽວຊານສະເພາະດ້ານ ຈະໄດ້ມີການປະເມີນໂດຍລະອຽດ ແລະ ປຶກສາຫາລື ກັບອົງການ UNESCO ຕາມຄວາມຈໍາເປັນ, ແລະ ປະເມີນຕາມຄວາມສອດຄ່ອງກັບຂະບວນການປະເມີນຜົນ ກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (EIA) ເຊິ່ງອາດຈະຕ້ອງໄດ້ມີການປະເມີນເຊັ່ນກັນ. ອີງຕາມຜົນໄດ້ຮັບຂອງການທົບ ທວນຄືນເຫຼົ່ານີ້, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ດໍາເນີນການທົບທວນໃບອະນຸຍາດກໍ່ສ້າງ, ຂະບວນການ ນີ້ແມ່ນປະສານສົມທົບກັນກັບອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນຂັ້ນແຂວງ (ລວມໄປເຖິງ ພວກ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ) ຕາມຄວາມເໝາະສົມ ແລະ ມີຂະບວນການອະນຸມັດແບບເຊື່ອມໂຍ່ງ ທີ່ພິຈາລະນາທັງການປົກປັກມໍລະດົກ ແລະ ການອະນຸຍາດກໍ່ສ້າງ, ແລະ ພວກ ແມ່ນເປັນໜ່ວຍງານອະນຸຍາດສຸດທ້າຍສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການ.

ໃນຂະນະທີ່ການຢັ້ງຢືນລະດັບການພິຈາລະນາດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມທີ່ຈໍາເປັນ ແມ່ນແຕກຕ່າງກັນ ໄປຕາມການຈັດປະເພດຂະແໜງການ ແລະ ຂະໜາດຂອງໂຄງການ, ການປະເມີນຜົນກະທົບທາງລົບ (HIA) ແມ່ນເປັນສິ່ງຈໍາເປັນສໍາລັບໂຄງການພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດພາຍໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ. ໃນທາງ ປະຕິບັດ, ກໍ່ຍັງມີກໍລະນີວຽກງານໂຍທາທິການທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດພາຍໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ ໂດຍບໍ່ມີການ ປຶກສາຫາລືລ່ວງໜ້າກ່ຽວກັບການປະເມີນຜົນກະທົບທາງລົບກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ມໍລະດົກແຫ່ງຊາດ, ເຊິ່ງສົ່ງຜົນໃຫ້ ເກີດຄວາມກັງວົນວ່າພູມສັນຖານພື້ນເມືອງ ແລະ ການປະຕິບັດທາງວັດທະນະທຳຈະໄດ້ຮັບຜົນກະທົບທາງລົບ.

ເນື່ອງຈາກຄວາມອາດສາມາດຂອງສະຖາບັນ ແລະ ຊັບພະຍາກອນມະນຸດທີ່ມີຄວາມຊ່ຽວຊານໃນການ ດໍາເນີນ HIA ຍັງມີຈໍາກັດໃນ ສປປ ລາວ, ຈຶ່ງໄດ້ຮັບການຢືນຢັນວ່າການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ ແລະ ການປຶກສາຫາລື ແຕ່ຫົວທີ່ກັບສະຖາບັນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ລວມທັງກະຊວງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ອໍານາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ, ເຊັ່ນດຽວກັນກັບອົງການ UNESCO ແລະ ICOMOS, ແມ່ນມີຄວາມສໍາຄັນ ຫຼາຍ. ນອກຈາກນັ້ນ, HIA ແມ່ນບໍ່ໄດ້ຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນການສ້າງແຜນແມ່ບົດ ແຕ່ຈະມີການສຶກສາ HIA ໃນຂັ້ນ ຕອນການສ້າງ ແລະ ພັດທະນາໂຄງການພື້ນຖານໂຄງລ່າງແຕ່ລະໂຄງການ ຂຶ້ນກັບຄຸນລັກສະນະ ແລະ ທີ່ຕັ້ງ ຂອງໂຄງການທີ່ສະເໜີ.

【1-9】 ນໍາເອົາໝາກຜົນທີ 2 ແລະ ໝາກຜົນທີ 3 ປະກອບເຂົ້າໃນແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສະບັບຮ່າງ.

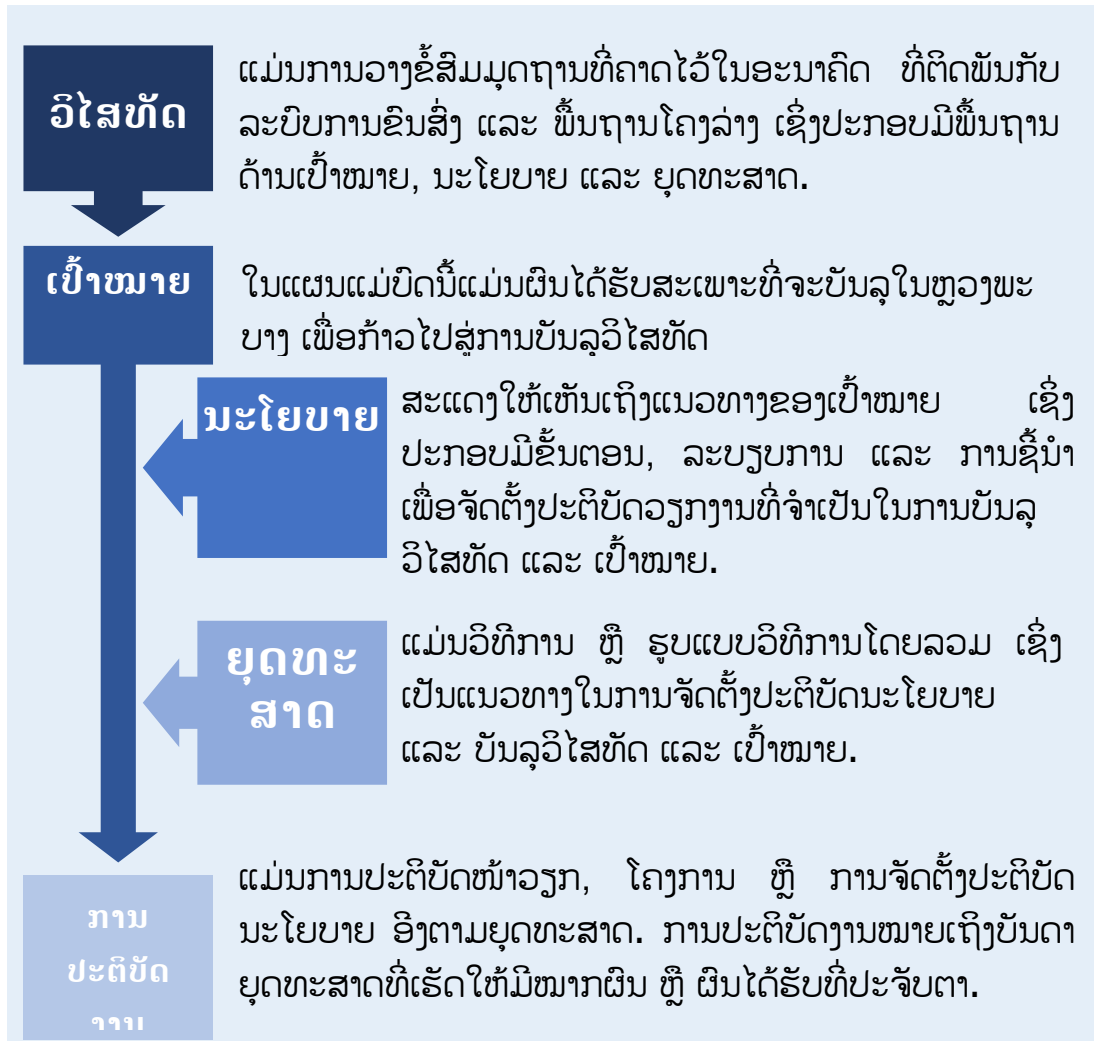
ນໍາເອົາການສຶກສາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກິດຈະກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບໝາກຜົນ 2 ແລະ 3 (ການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ) ປະກອບເຂົ້າໃນ ແຜນງານໄລຍະສັ້ນ , ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວຂອງຮ່າງແຜນແມ່ບົດ. ລາຍລະອຽດໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ໃນ 【2/3-6】 ຕິດຕາມ ໂຄງການທົດລອງ ແລະ ຈໍາແນກເຖິງບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ.

[1-10] ສະຫຼຸບແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງສະບັບຮ່າງ ໃນ ຄະນະປະສານງານຂົນສົ່ງ ຫຼຸບ.

1) ສະຫຼຸບຮ່າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

(i) ຈຸດປະສົງພື້ນຖານ, ນະໂຍບາຍ ແລະ ຍຸດທະສາດສໍາລັບການບັນລຸວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ

ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໄດ້ກຳນົດວິໄສທັດໃນອະນາຄົດເພື່ອການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃນແຂວງ ຫຼວງພະບາງ ແລະ ນໍາສະເໜີຈຸດປະສົງພື້ນຖານ, ນະໂຍບາຍພື້ນຖານ ແລະ ຍຸດທະສາດພື້ນຖານທີ່ຈຳເປັນເພື່ອ ບັນລຸວິໄສທັດໃນອະນາຄົດນີ້. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ສ້າງແຜນການເພື່ອບັນລຸວິໄສທັດໃນອະນາຄົດຕາມຂັ້ນ ຕອນທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຮູບຂ້າງລຸ່ມນີ້.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-49 ຂະບວນການວາງແຜນແມ່ບົດ

ຈຸດປະສົງພື້ນຖານຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນເຖິງຜົນໄດ້ຮັບທີ່ຄາດວ່າຈະບັນລຸເມື່ອບັນລຸວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ ທີ່ເປັນ ເອກະພາບກັນໃນກອງປະຊຸມ TCP. ນອກນັ້ນ, ຍັງອະທິບາຍເຖິງເງື່ອນໄຂທີ່ຈະຖືກສ້າງຂຶ້ນຜ່ານການບັນລຸ ວິໄສທັດໃນອະນາຄົດຈາກການດຳລົງຊີວິດ, ການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ອຸດສາຫະກຳ.

ດ້ານຊີວິດປະຈຳວັນ

ເປົ້າໝາຍທີ່ສຳຄັນທີ່ສຸດ ແມ່ນການເພີ່ມຄຸນນະພາບຂອງການດຳລົງຊີວິດຂອງ ປະຊາຊົນໃຫ້ດີຂຶ້ນ ໂດຍຜ່ານການປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

- ❑ ທຸກຄົນສາມາດເຄື່ອນຍ້າຍໄປ-ມາໄດ້ຢ່າງອິດສະຫຼະ ແລະ ສະດວກສະບາຍດ້ວຍການສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງ ເພື່ອທຸກຄົນໃນສັງຄົມ.
- ❑ ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ຄວາມໜ້າເຊື່ອຖືໃນການເດີນທາງໄປ-ມາໃນຊີວິດປະຈຳວັນ ດ້ວຍການປັບປຸງເສັ້ນທາງ.
- ❑ ສະພາບແວດລ້ອມແຄມທາງທີ່ດີຂຶ້ນ ດ້ວຍການຊຸກຍູ້ໃຫ້ຫັນມາໃຊ້ລົດທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ.

ດ້ານການທ່ອງທ່ຽວ

ຄວາມຫວັງຫຼາຍທີ່ສຸດແມ່ນການສ້າງສາມາດຂຶ້ນຊື່ມຄວາມເປັນມໍລະດົກໂລກດ້ານປະຫວັດສາດ ແລະ ວັດທະນາທຳຂອງຫຼວງພະບາງ ດ້ວຍການຈັດສັນຖະໜົນຄົນໃໝ່ ເພື່ອພິຈາລະນາເຖິງທັດສະນີຍະພາບທາງປະຫວັດສາດ ແລະ ລະບົບການຂົນສົ່ງຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວ.

- ❑ ເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງການເດີນທາງໄປ-ມາຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວ ດ້ວຍການສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ຈິງ ແລະ ນຳໃຊ້ໄດ້ງ່າຍ ຢູ່ ເຂດມໍລະດົກໂລກ.
- ❑ ນັກທ່ອງທ່ຽວ ທ່ຽວຊົມສະຖານທີ່ທ່ອງທ່ຽວນອກເມືອງ ດ້ວຍການສະໜອງການເຂົ້າເຖິງ ທີ່ປອດໄພ ແລະ ເຊື່ອຖືໄດ້.
- ❑ ເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງຄວາມຄົງຄຸ່ນຄ່າຫຼວງພະບາງມໍລະດົກໂລກ ດ້ວຍທົບທວນການອອກແບບ ແລະ ນຳໃຊ້ຖະໜົນຄົນໃໝ່.

ດ້ານອຸດສາຫະກຳ

ຫຼວງພະບາງແມ່ນມີຫຼາກຫຼາຍພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ເປັນຕົ້ນແມ່ນທາງບົກ, ທາງອາກາດ ແລະ ທາງລົດໄຟ. ເຊິ່ງຈະໄດ້ສ້າງຕາໜ່າງເສັ້ນທາງສາຍຍຸດທະສາດທີ່ເຊື່ອມໂຍ່ງ ແລະ ເຊື່ອມຈອດ ເພື່ອເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.

- ❑ ປັບປຸງປະສິດທິພາບຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ດ້ວຍການເພີ່ມການເຊື່ອມຈອດຂອງບັນດາເຂດ **SEZs** ແລະ ເຂດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ
- ❑ ສ້າງກາລະໂອກາດໃໝ່ດ້ານທຸລະກິດຂອງ ການຮ່ວມມືຢ່າງແໜ້ນແຟ້ນຂອງພາກລັດ-ເອກະຊົນດ້ວຍການເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງເສັ້ນທາງ.
- ❑ ເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າດ້ວຍການປັບປຸງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຈອດລົດ ຢູ່ ອ້ອມຮອບເຂດຕະຫຼາດ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-50 ເປົ້າໝາຍພື້ນຖານ

ນະໂຍບາຍພື້ນຖານມີຈຸດປະສົງເພື່ອສ້າງພື້ນທີ່ໃນຕົວເມືອງ ທີ່ມີສະພາບແວດລ້ອມການໄປມາທີ່ລຽບງ່າຍ ແລະ ເປັນສູນກາງຂອງຜູ້ຄົນ. ພາຍໃຕ້ນະໂຍບາຍພື້ນຖານເຫຼົ່ານີ້, ຄວາມພະຍາຍາມແມ່ນເພື່ອສົ່ງເສີມດ້ານຄວາມປອດໄພ, ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການໄປມາລຽບງ່າຍ, ແລະ ສ້າງພື້ນທີ່ສາທາລະນະທີ່ໜ້າສົນໃຈ ແລະ ຍິນຍົງ, ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງກ້າວໄປສູ່ບັນລຸວິໄສທັດໃນອະນາຄົດຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບທີ່ເຊື່ອມໂຍງກັນ.

ຕາຕະລາງ 2-14 ນະໂຍບາຍພື້ນຖານ

ຮັບປະກັນ ສິດທິໃນ ການ ເດີນທາງ	01. ໃຫ້ບຸລິມະສິດແກ່ຄົນຍ່າງ ແລະ ຄົນທ່ຽວຊົມເມືອງດ້ວຍການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ຢູ່ຖະໜົນທຸກເສັ້ນ. 02. ເພີ່ມທາງເລືອກຂອງການຂົນສົ່ງທີ່ມີຫຼາກຫຼາຍຮູບແບບ ເພື່ອບັນລຸການຂົນສົ່ງທີ່ມີຄວາມສະເໝີພາບກັນ ຂອງປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ. 03. ປັບປຸງຄວາມປອດໄພຕາມທ້ອງຖະໜົນອີງຕາມຫຼັກການສາມດ້ານ ຄື: ການປຸກຈິດສຳນຶກ, ດ້ານວິຊາການ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ. 04. ບຸລະນະ ແລະ ສ້ອມແປງ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງທີ່ສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ຢູ່ ໃນບັນດາເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສ.
ສ້າງ ສະຖານທີ່ ທີ່ໜ້າດຶງ ດູດ	05. ສ້າງຖະໜົນ ແລະ ພື້ນທີ່ ທີ່ໜ້າດຶງດູດ ໂດຍຄຳນຶງເຖິງປະຫວັດສາດ ໃນ ເຂດມໍຣະດົກໂລກ. 06. ນຳໃຊ້ພື້ນທີ່ເຂດສະຫງວນຂອງທາງທີ່ສ່ວນໃຫຍ່ໃຊ້ເປັນບ່ອນຈົດລົດແຄມທາງ ໃຫ້ເກີດຜົນປະໂຫຍດສູງສຸດໃນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ.
ສ້າງ ອະນາຄົດທີ່ ດີຂຶ້ນ	07. ສົ່ງເສີມຍຸດທະສາດການພັດທະນາທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ເພື່ອສຸຂະພາບທີ່ດີໃນຂະແໜງການບໍລິການຂົນສົ່ງ. 08. ນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຢີ ເພື່ອການຂົນສົ່ງ ແລະ ເດີນທາງໄປ-ມາທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປອດໄພ.
ສ້າງໂຄງ ຮ່າງ ການຈັດຕັ້ງ ທີ່ຍິນຍົງ	09. ສືບຕໍ່ສ້າງກົນໄກໃນການຍາດແຍ່ງແຫຼ່ງທຶນເພື່ອສົ່ງເສີມການພັດທະນາລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ. 10. ສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການທີ່ປະກອບມີຫຼາຍພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ຕົວເມືອງທີ່ຄົບຖ້ວນ, ສົມບູນ ແລະ ສາມາດປັບປ່ຽນຕາມສະພາບການໄດ້.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ຍຸດທະສາດພື້ນຖານໄດ້ກຳນົດແນວທາງ ເພື່ອບັນລຸວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ ແລະ ຈຸດປະສົງພື້ນຖານຕາມນະໂຍບາຍພື້ນຖານ.

ຕາຕະລາງ 2-15 ຍຸດທະສາດພື້ນຖານ

ຍຸດທະສາດດ້ານໂຄງຮ່າງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງອີງຕາມລະດັບຂອງເສັ້ນທາງ	ສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງທີ່ຄົນຍ່າງ, ລົດຖີບ, ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ລົດສ່ວນຕົວສາມາດເດີນທາງໄດ້ຢ່າງປອດໄພ ແລະ ລຽບງ່າຍ, ສ້າງສະພາບແວດລ້ອມທີ່ທຸກຄົນສາມາດເຄື່ອນໄຫວໄປມາໄດ້ຢ່າງສະດວກສະບາຍ.
ຍຸດທະສາດໃນການເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງທາງຍ່າງ	- ໃຫ້ຄວາມສຳຄັນແກ່ຜູ້ໃຊ້ທາງຍ່າງທຸກໆເສັ້ນທາງ. - ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ ແລະ ຄວາມສະດວກສະບາຍຂອງຄົນຍ່າງ.

ຍຸດທະສາດທີ່ສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ ການຂົນສົ່ງຂະໜາດນ້ອຍ ລວມໄປ ເຖິງການຂີ່ລົດຖີບ	- ສ້າງທາງເລືອກການຂົນສົ່ງຂະໜາດນ້ອຍທີ່ຫຼາກຫຼາຍທີ່ເໝາະສົມກັບ ການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ຊີວິດປະຈຳວັນ. - ປັບປຸງຖະໜົນຫົນທາງໃຫ້ສະດວກສະບາຍ ແລະ ສະດວກສະບາຍສໍາລັບຜູ້ໃຊ້ ການຂົນສົ່ງຂະໜາດນ້ອຍ.
ຍຸດທະສາດໃນການສ້າງການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະເພື່ອທຸກຄົນໃນສັງຄົມ	- ສະໜອງທາງເລືອກດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ທຸກຄົນສາມາດນໍາໃຊ້ໄດ້ງ່າຍ. - ສ້າງການເຊື່ອມຕໍ່ທີ່ລຽບງ່າຍ ແລະ ລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. - ສ້າງຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ໃຫ້ບໍລິການເປັນສູນກາງການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ເຂດທີ່ຢູ່ອາໄສ. - ຮັບປະກັນຄວາມຍືນຍົງທາງດ້ານການເງິນ. - ເສີມສ້າງການປະສານກົມກຽວລະຫວ່າງຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ແລະ ສ້າງລະບົບ ຂົນສົ່ງສາທາລະນະຫຼາຍຮູບແບບ. - ສ້າງຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເປັນມິດກັບຜູ້ໃຊ້.
ຍຸດທະສາດໃນການສ້າງຕາໜ່າງ ເສັ້ນທາງ ອີງຕາມການນໍາໃຊ້ ແລະ ປະສິດທິພາບຂອງເສັ້ນທາງ	ຮັບປະກັນການເຊື່ອມຕໍ່ທີ່ໂລ່ງລ່ຽມຂອງເສັ້ນທາງຕ່າງໆໃນແຕ່ລະ ລະດັບ ເຊັ່ນ: ເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ, ເສັ້ນທາງຫຼວງແຂວງ, ແລະ ເສັ້ນທາງຕົວເມືອງ.
ຍຸດທະສາດໃນການປົກປັກຮັກສາ ມໍຣະດົກໂລກ ແລະ ເຮັດໃຫ້ມີ ຄຸນຄ່າ	- ເສີມຂະຫຍາຍພູມສັນຖານທາງປະຫວັດສາ ທີ່ສວຍງາມ. - ສ້າງພື້ນທີ່ຍ່າງທີ່ມີຊີວິດຊີວາ ແລະ ໜ້າສົນໃຈ
ຍຸດທະສາດໃນການຄຸ້ມຄອງການ ຂົນສົ່ງແບບເຊື່ອມໂຍ່ງ	- ກໍານົດເຂດການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ແລະ ນໍາໃຊ້ຂີ້ຈຳກັດການເຂົ້າອອກ ຕາມ ໄລຍະເວລາທີ່ເໝາະສົມ. - ນໍາສະເໜີການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງເລືອກອື່ນ ໂດຍປະສານກົມກຽວກັບ GSV (ລົດສາທາລະນະນ້ອຍ) ແລະ ລະບົບ ຈອດແລ້ວຈອນ. - ສ້າງກອບການເຮັດວຽກຂອງສະຖາບັນເພື່ອຮັບປະກັນການດໍາເນີນງານ ຫຼື ການ ບໍລິການທີ່ມີປະສິດທິພາບ.
ຍຸດທະສາດໃນການນໍາໃຊ້ເທັກໂນ ໂລຊີ ເພື່ອຄວາມປອດໄພ ແລະ ມີ ປະສິດທິພາບ	- ຮັບປະກັນຄວາມຕໍ່ເນື່ອງລະຫວ່າງຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ແລະ ໃຫ້ຂໍ້ມູນທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງກັບການເຊື່ອມຕໍ່ບໍລິການແກ່ຜູ້ໃຊ້. - ເສີມສ້າງຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນໃນໃຊ້ພື້ນທີ່ຮ່ວມກັນ. - ສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ມີປະສິດທິພາບທີ່ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານ ການທ່ອງທ່ຽວ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

(ii) ຂະບວນການສະຫຼຸບຮ່າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ

ໃນກອງປະຊຸມຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ ທີ່ຈັດຂຶ້ນໃນວັນທີ 10 ທັນວາ 2024, ແມ່ນເປັນເອກະ
ພາບກ່ຽວກັບຮ່າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ແລະ ກອງປະຊຸມ JCC ໃນວັນທີ 17 ທັນວາ ກໍ່ໄດ້
ຮັບຮອງເອົາຮ່າງແຜນແມ່ບົດນັ້ນໃນປີດຽວກັນ. ໃນກອງປະຊຸມ JCC, ມີການໃຫ້ຄວາມຄິດເຫັນວ່າ “ໄລຍະ
ເວລາຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນປະຕິບັດງານຕ້ອງໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາຄືນໃໝ່ ໂດຍຄໍານຶງເຖິງ
ງົບປະມານ ແລະ ເງື່ອນໄຂການສະໜອງທຶນຂອງໂຄງການຂອງແຂວງຫຼວງພະບາງ,” ເຊິ່ງກໍ່ໄດ້ມີການທົບທວນ
ຕາມກອງປະຊຸມແນະນໍາ.

ໃນກອງປະຊຸມຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ ທີ່ຈັດຂຶ້ນໃນວັນທີ 23 ກໍລະກົດ 2025, ໄດ້ເປັນເອກະ
ພາບກ່ຽວກັບຮ່າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ສະບັບປັບປຸງ ເຊິ່ງມີປັບປຸງໄລຍະເວລາການຈັດຕັ້ງ
ປະຕິບັດແຜນງານ, ແລະ ກອງປະຊຸມ JCC ໃນວັນທີ 29 ກໍລະກົດ ກໍ່ໄດ້ຮັບຮອງເອົາ. ຫຼັງຈາກ ນໍາເອົາຄໍາເຫັນ
ສຸດທ້າຍຈາກອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ປະກອບເຂົ້າໃນຮ່າງແຜນແມ່ບົດແລ້ວ, ຮ່າງແຜນແມ່ບົດ ສະບັບສຸດທ້າຍ ກໍ່

ຖືກນຳສົ່ງໃຫ້ ພະແນກ ຍທຂ ໃນວັນທີ 23 ກັນຍາ 2025.

ນອກຈາກນັ້ນ, ໂດຍການຜ່ານຂະບວນການຮັບຮອງຂອງລັດຖະບານລາວທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມ ນີ້ ແລະ ໃນວັນທີ 22 ມັງກອນ 2026 ເຈົ້າແຂວງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ກໍ່ໄດ້ຮັບຮອງເອົາເນື້ອໃນແຜນແມ່ບົດ ການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ ຢ່າງເປັນທາງການ ເພື່ອຮັບປະກັນປະສິດທິພາບ ແລະ ຍັງຍືນຄວາມ ຖືກຕ້ອງຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.

2) ກອງປະຊຸມສຳມະນາເພື່ອເຜີຍແຜ່ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ

ໃນວັນທີ 23 ມັງກອນ 2026, ໄດ້ມີການຈັດກອງປະຊຸມສຳມະນາພາຍໃນແຂວງ ໂດຍມີຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ ປະມານ 50-100 ຄົນ ເພື່ອສົ່ງເສີມຄວາມເຂົ້າໃຈ ແລະ ການນຳໃຊ້ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ. ໃນ ກອງປະຊຸມສຳມະນາ, ໄດ້ມີການນຳສະເໜີແຜ່ນພັບ ແລະ ວິດີໂອ, ເຊິ່ງມີໂລໂກທີ່ເປັນສັນຍາລັກຂອງການ ພັດທະນາທີ່ສອດຄ່ອງກັບປະເພນີຂອງຫຼວງພະບາງ. ເນື້ອໃນຂອງກອງປະຊຸມສຳມະນາແມ່ນມີດັ່ງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 2-16 ກອງປະຊຸມສຳມະນາເພື່ອເຜີຍແຜ່ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ

ລາຍການ	ເນື້ອໃນ		
ວັນທີ	ວັນສຸກ, ວັນທີ 23 ມັງກອນ 2026		
ສະຖານທີ່	ໂຮງແຮມ ສຸພັດຕຣາ ຫຼວງພະບາງ		
ວາລະກອງປະຊຸມ	ເວລາ	ຫົວຂໍ້	ຜູ້ຮັບຜິດຊອບ
	13:30 – 14:00 (30 ນາທີ)	ລົງທະບຽນ	ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມທຸກທ່ານ
	14:00 – 14:10 (10 ນາທີ)	ກ່າວແນະນຳແຂກຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ	ທ່ານ ໄຊແກ້ວ ທະວີໃຈ, ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງຫຼວງພະບາງ
	14:10 – 14:20 (10 ນາທີ)	ກ່າວຕ້ອນຮັບ ແລະ ກ່າວເປີດກອງປະຊຸມສຳມະນາ	ທ່ານ ປອ ບຸນເຫຼືອ ສິນໄຊວໍຣະວົງ, ປະທານ ຄະນະກຳມະການປົກຄອງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ
	14:20 – 14:30 (10 ນາທີ)	ກ່າວເປີດກອງປະຊຸມສຳມະນາ	Mr. Nobuyuki KOBE, ຮອງຫ້ອງການໄຈກາ ປະຈຳລາວ
	14:30 – 15:00 (30 ນາທີ)	ເຜີຍແຜ່ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ ແລະ ແຜນວຽກພາຍໜ້າ	ທ່ານ ສາລິກາ ພົນປະເສີດ ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງຫຼວງພະບາງ
	15:00 – 15:10 (10 ນາທີ)	ສາຍວິດີໂອແນະນຳແຜນແມ່ບົດ	
	15:10 – 15:25 (15 ນາທີ)	ປະກອບຄໍາເຫັນ ຕໍ່ ກັບ ການຮ່ວມມືກັນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນອະນາຄົດ	ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມທຸກທ່ານ
	15:00 – 15:10 (10 ນາທີ)	ກ່າວຄໍາເຫັນຕໍ່ກອງປະຊຸມສຳມະນາ	ທ່ານ ຈັນທະລາ ພິມມະຈັກ, ຫົວໜ້າ ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງ ຍທຂ
	15:10 – 15:20 (10 ນາທີ)	ກ່າວສະຫຼຸບ	ທ່ານ ປອ ບຸນເຫຼືອ ສິນໄຊວໍຣະວົງ, ປະທານ ຄະນະກຳມະການປົກຄອງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ
ພາກສ່ວນເຂົ້າຮ່ວມ	ແຂວງຫຼວງພະບາງ	- ທ່ານ ປອ ບຸນເຫຼືອ ສິນໄຊວໍຣະວົງ, ປະທານ ຄະນະກຳມະການປົກຄອງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ - ທ່ານ ອະນຸສັກ ພອນສະຫວັນ, ຮອງຫົວໜ້າ ຫ້ອງວ່າການປົກຄອງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ	
	ກະສ/ ກະຊວງ ຍທຂ	- ທ່ານ ຈັນທະລາ ພິມມະຈັກ, ຫົວໜ້າ ກົມຂົນສົ່ງ - ທ່ານນາງ ອຳໄພວັນ ແກ້ວປະດິດ, ຮອງຫົວໜ້າ ກົມຂົນສົ່ງ - ທ່ານນາງ ປອ ສຸພານີ ເຮືອງແກ້ວ, ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງບົກ - ທ່ານ ພຸດທະໄຊ ສິຣິສັກ, ວິຊາການ ພະແນກຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງບົກ	
	ພະແນກ ຍທຂ	- ທ່ານ ໄຊແກ້ວ ທະວີໃຈ, ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກ ຍທຂ	

ລາຍການ	ເນື້ອໃນ	
	ແຂວງຫຼວງພະບາງ	- ທ່ານ ສາລິກາ ພົນປະເສີດ, ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກ ຍທຂ - ທ່ານ ສິງຄົມ ປະຈິດ, ຮອງຫົວໜ້າ, ຂະແໜງຂົນສົ່ງ - ທ່ານ ຫຼມແພງ ເພັດປັນຍາ, ວິຊາການ, ຂະແໜງຂົນສົ່ງ - ທ່ານນາງ ຈິນທະລີ ທຳມະວົງ, ວິຊາການ, ຂະແໜງຂົນສົ່ງ - ທ່ານ ສອນໄຊ ປັນຍາສະຫວັດ, ຮອງຫົວໜ້າ, ຂະແໜງຂົວທາງ - ທ່ານ ບຸນສະຫວັດ ປານຸວົງ, ຮອງຫົວໜ້າ, ຂະແໜງຂົວທາງ - ທ່ານ ເຈນນະລິງ ສຸທິວົງ, ວິຊາການ, ຂະແໜງຂົວທາງ - ທ່ານ ອາລຸນກອນ ມະນີຈິດ, ວິຊາການ, ຂະແໜງ ເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ
	ພະແນກ ວັດທະນະທຳ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ ແຂວງຫຼວງພະບາງ	- ທ່ານ ວົງດາວອນ ວົງໄຊຍະຣາດ, ຮອງຫົວໜ້າ ພວທ - ທ່ານ ສຸວະລິດ ພົມປະດິດ, ຮອງຫົວໜ້າ ຂະແໜງຄຸ້ມຄອງມໍຣະດົກໂລກ - ທ່ານນາງ ວິໄລພອນ ໂສມມະລັດ, ຮອງຫົວໜ້າ ຂະແໜງ ໂຄສະນາການທ່ອງທ່ຽວ - ທ່ານ ອິນທະນິງສິດ ຫຼວງໂຄດ, ຂະແໜງ ໂຄສະນາການທ່ອງທ່ຽວ
	ປກສ ແຂວງ	- ທ່ານ ພັທ ສີອຳໄພ ຄໍລະຍົກ, ຮອງຫົວໜ້າ ຫ້ອງດຳຫຼວດ
	ນະຄອນ ຫຼວງພະບາງ	- ທ່ານ ສະເຫວີຍ ສີລາວັນ, ຄະນະປະທານປົກຄອງ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ - ທ່ານ ພັທ ໄວຍາສັກ ຄຳພິຈິດ, ຮອງຫົວໜ້າ ກອງບັນຊາການ ປກສ ນະຄອນ - ທ່ານ ຄຸນເພັດ ວິໄລວົງ, ຮອງຫົວໜ້າ ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ - ທ່ານ ຈັນທິ ພົມສີ, ຮອງຫົວໜ້າ ຫ້ອງການ ຍທຂ ນະຄອນ - ທ່ານ ແສງອາທິດ ສຸກສະຫວັດ, ຫ້ອງການ ຍທຂ ນະຄອນ - ທ່ານ ອຸໄລທອງ ຈະເລີນຜົນ, ຫົວໜ້າ ຫ້ອງການ ສະມາຄົມລົດ
	ເມືອງຈອມເພັດ	- ທ່ານ ສົມສິດ ບຸນທອງສີ, ປະທານ ຄະນະປົກຄອງ ເມືອງຈອມເພັດ - ທ່ານ ລັດຕະນະ ມິ່ງບຸບຜາ, ຫົວໜ້າຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງຈອມເພັດ
	ມສ	- ທ່ານ ປອ ໄຊຍະພອນ ວົງວິໄລ, ຮອງຫົວໜ້າ ຄະນະສະຖາປັດຕະຍະກຳສາດ
	ຫ້ອງການ JICA ປະຈຳລາວ	- Mr. Nobuyuki KOBÉ, ຮອງຫົວໜ້າ ຫ້ອງການໄຈກາປະຈຳລາວ - Mr. Kensuke HAYASHI, Representative - Mr. Sorlaxin PHOMMACHANH, Project Officer
	ທີມງານໂຄງການ	- Mr. Masato WATANABE, ຫົວໜ້າທີມທີ່ປຶກສາ/ ຊ່ຽວຊານດ້ານການວາງແຜນຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ - Mr. Masahiro TAKAHASHI, ຮອງຫົວໜ້າທີມທີ່ປຶກສາ/ ຊ່ຽວຊານດ້ານການວາງແຜນຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ - ນາງ ທິດສະຄອນ ຣາຊມຸນຕຣີ, ວິຊາການ - ນາງ ສຸນິຕາ ອິນທະພອນ, ວິຊາການ
	• ນອກຈາກນັ້ນ, ກໍ່ມີຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມຈາກສະມາຊິກກຸ່ມຊຸມຊົນ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. • ລວມທັງໝົດ 69ທ່ານ.	
ຄຳຄິດເຫັນ	✓ ພະແນກ ຍທຂ ໄດ້ນຳສະເໜີພາບລວມຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ທີ່ຮັບຮອງໂດຍແຂວງຫຼວງພະບາງຢ່າງເປັນທາງການ. ✓ ເຈົ້າຄອງນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແລະ ພາກສ່ວນອື່ນໆ ໄດ້ເນັ້ນໜັກເຖິງຄວາມຈຳເປັນໃນການໃຫ້ຄວາມສຳຄັນໃນການຈັດຕັ້ງເຂດການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດໃຫ້ເປັນໂຄງການບຸລິມະສິດສູງສຸດ. ✓ ເຈົ້າແຂວງໄດ້ຊີ້ນຳເຖິງທິດທາງນະໂຍບາຍເພື່ອປະເມີນບັນດາທາງເລືອກຕ່າງໆ ເພື່ອ ຮັບປະກັນຊັບພະຍາກອນທາງດ້ານການເງິນ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການຕ່າງໆທີ່ໄດ້ສະເໜີໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດ. ✓ ເຈົ້າແຂວງໄດ້ລົງນາມຮັບຮອງເອົາແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.	
ພາບ ບັນຍາກາດ	■ ພາບກອງປະຊຸມ 	■ ພາບກອງປະຊຸມ 
	■ ພາບລວມ	

ລາຍການ	ເນື້ອໃນ
	

2.2. ໝາກຜົນ 2 ແລະ ໝາກຜົນ 3:

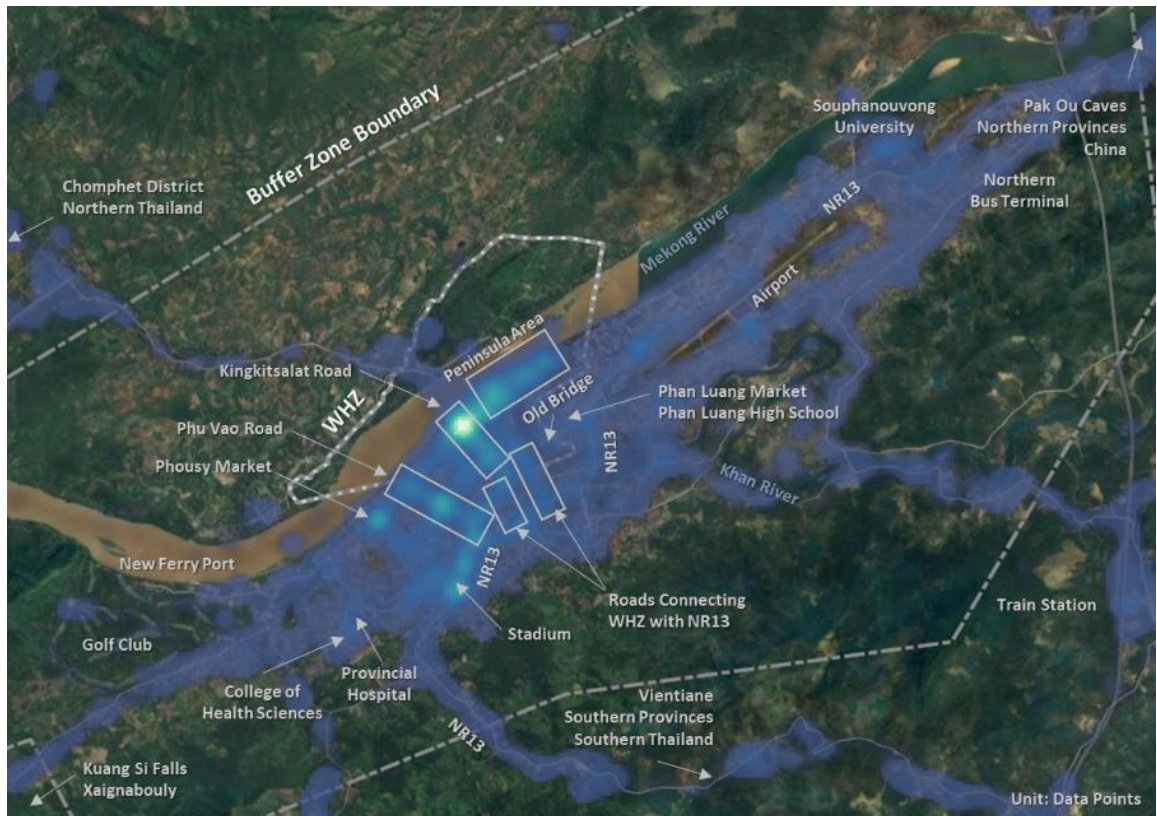
ໂຄງການທົດລອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບແຜນການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ ແລະ ແຜນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ທີ່ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນຜົນສໍາເລັດຂອງທັງ "ໝາກຜົນ 2" ແລະ "ໝາກຜົນ 3". ດັ່ງນັ້ນ, ບົດລາຍງານນີ້ຈຶ່ງລວມມີໂຄງການທົດລອງ.

ໝາກຜົນ 2	ວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງເພື່ອສ້າງພື້ນທີ່ສູນກາງຂອງຜູ້ຄົນ ທີ່ປອດໄພ, ສະດວກສະບາຍໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ.
ໝາກຜົນ 3	ວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງເພື່ອສ້າງລະບົບຂົນສົ່ງທີ່ສະດວກສະບາຍສໍາລັບຜູ້ຄົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວ, ເຊື່ອມໂຍງເຂດມໍລະດົກໂລກກັບບໍລິເວນອ້ອມຂ້າງ.

【 2/3-1 】 ດໍາເນີນການສຶກສາທີ່ຈຳເປັນເພີ່ມເຕີມທີ່ຈຳເປັນ ອີງຕາມຜົນຂອງການຈັດຕັ້ງກິດຈະກຳ 1.4 ເພື່ອໃຫ້ເຂົ້າໃຈເຖິງຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ໃນ ເຂດມໍລະດົກໂລກ ແລະ ກຳນົດໂຄງການທົດລອງ

ອີງຕາມການວິເຄາະສະພາບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງໃນປະຈຸບັນຜ່ານກິດຈະກຳ 1.4, ກິດຈະກຳ 2.1 ທີ່ໄດ້ດໍາເນີນການສຳຫຼວດເພີ່ມເຕີມເປັນໄລຍະ ເພື່ອເຂົ້າໃຈຮູບແບບການເດີນທາງຕົວຈິງ ແລະ ບັນຫາການສັນຈອນພາຍໃນເຂດມໍລະດົກໂລກໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ. ການສຳຫຼວດເພີ່ມເຕີມເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນເພື່ອເປັນຂໍ້ມູນໃນການຄັດເລືອກ ແລະ ກຳນົດພື້ນທີ່ ຫຼື ເຂດ ໂຄງການທົດລອງ ແລະ ປະເມີນມາດຕະການຕ່າງໆ, ພ້ອມທັງເຊື່ອມໂຍງກັບຂະບວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງຂອງໂຄງການທົດລອງ ແລະ ເກັບກຳຂໍ້ມູນທີ່ຈຳເປັນໂດຍລວມ.

ກ່ອນອື່ນໝົດ, ເພື່ອກຳນົດພື້ນທີ່ພາຍໃນເຂດມໍລະດົກໂລກທີ່ບັນຫາດ້ານການສັນຈອນ, ແມ່ນໄດ້ວິເຄາະການແຈກຢາຍຂອງທີ່ພັກອາໄສ ແລະ ກິດຈະກຳໂດຍໃຊ້ຂໍ້ມູນຂະໜາດໃຫຍ່. ການວິເຄາະນີ້ໄດ້ກຳນົດລະດັບກິດຈະກຳຕາມເຈດທີ່ຢູ່ອາໄສ ແລະ ເຂດທີ່ມີທ່າແຮງສູງດ້ານການສັນຈອນທີ່ແອອັດ. ຜ່ານຂະບວນການນີ້, ແມ່ນສາມາດກຳນົດ ເຂດ ຫຼື ພື້ນທີ່ທີ່ມີໂອກາດສູງທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ການສັນຈອນແອອັດທີ່ຮຸນແຮງ ແລະ ນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນນີ້ ເພື່ອເລືອກເຂດ ຫຼື ພື້ນທີ່ ທີ່ເໝາະສົມສໍາລັບໂຄງການທົດລອງ. ລາຍລະອຽດຂອງການວິເຄາະນີ້ແມ່ນລະບຸໃນ ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2, “ຂໍ້ມູນທີ່ຕັ້ງເທິງມືຖື.”



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-51 ກິດຈະກຳຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວຕາມແຕ່ລະຈຸດ

ນອກຈາກນັ້ນ, ໂດຍມີການປະສານສົມທົບກັບໂຄງການທົດລອງຄັ້ງທຳອິດ ແລະ ຄັ້ງທີສອງ, ແມ່ນໄດ້ດຳເນີນການສຳຫຼວດນັບປະລິມານການສັນຈອນ, ການສຳຫຼວດນັບປະລິມານລົດຈອດຕາມແຄມທາງ, ນັບຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານທີ່ຂຶ້ນ ແລະ ລົງລົດສາທາລະນະ, ແລະ ສຳຫຼວດການສຳພາດນັກທ່ອງທ່ຽວ (ລວມທັງຄວາມເຕັມໃຈທີ່ຈະຈ່າຍຄ່າໂດຍສານລົດສາທາລະນະ (WTP)). ຜົນຂອງການສຳຫຼວດເຫຼົ່ານີ້ບໍ່ພຽງແຕ່ເປັນ ຂໍ້ມູນເພີ່ມເຕີມເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງຖືກນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນວົງຈອນ PDCA ເພື່ອປັບປຸງເນື້ອໃນໂຄງການທົດລອງໃນຄັ້ງຕໍ່ໆໄປ.

ດຳເນີນການສຳຫຼວດແບບສຳພາດກ່ຽວກັບຄວາມເຕັມໃຈທີ່ຈະຈ່າຍ (WTP) ເພື່ອເປັນຂໍ້ມູນພື້ນຖານທີ່ຈຳເປັນສຳລັບການປະເມີນຄວາມເປັນໄປໄດ້ທາງດ້ານເສດຖະກິດທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນກິດຈະກຳ 2.2, ແລະ ການສ້າງນະໂຍບາຍການປັບປຸງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການພິຈາລະນາການກຳນົດຄ່າໂດຍສານ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ໃນລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ, ແມ່ນໄດ້ມີການສັງເກດ ແລະ ການປະເມີນຜົນກ່ຽວກັບຄວາມອາດສາມາດຕົວຈິງ ແລະ ຂະບວນການດຳເນີນງານຂອງອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ລວມທັງ ພະແນກ ຍທຂ, ອຳນາດການປົກຄອງເມືອງ, ຕຳຫຼວດ, ແລະ ພວທ. ຜ່ານຂະບວນການນີ້, ແມ່ນສາມາດຊື້ໃຫ້ເຫັນເຖິງຂົງເຂດທີ່ຕ້ອງການຍົກລະດັບຄວາມອາດສາມາດເພີ່ມເຕີມ, ເຊັ່ນ: ການຄຸ້ມຄອງການດຳເນີນງານ ແລະ ບໍລິການ, ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ, ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດລະບຽບ. ຜົນການວິເຄາະນີ້ ແມ່ນໄດ້ປະກອບເຂົ້າໃນແຜນການພັດທະນາຄວາມອາດສາມາດ.

ຜ່ານການສຳຫຼວດເພີ່ມເຕີມເຫຼົ່ານີ້, ບໍ່ພຽງແຕ່ຂໍ້ມູນທີ່ຈຳເປັນສຳລັບການກວດສອບເນື້ອໃນຂອງໂຄງການທົດລອງເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງເປັນຂໍ້ມູນພື້ນຖານເພື່ອ ສ້າງນະໂຍບາຍ ທີ່ຈະກ້າວໄປສູ່ການບັນລຸວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ ແລະ ເພື່ອເສີມສ້າງກອບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

2/3-2]ແຜນໂຄງການທົດລອງສະບັບຮ່າງ ລວມທັງການວິເຄາະດ້ານການເງິນ

1) ເງື່ອນໄຂການຄັດເລືອກໂຄງການທົດລອງ

ໃນກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 1, ສາມາດສະຫຼຸບເງື່ອນໄຂການຄັດເລືອກໂຄງການທົດລອງ. ໂຄງການທົດລອງ ແມ່ນສອດຄ່ອງກັບທຸກເງື່ອນໄຂລຸ່ມນີ້.

- ✓ ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການພັດທະນາຄວາມອາດສາມາດຂອງຄະນະວິຊາການຝ່າຍລາວໃນການວາງແຜນ, ການປະສານງານ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ
- ✓ ສອດຄ່ອງກັບແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (ປະກອບສ່ວນໃນການແກ້ໄຂບັນຫາພາກພື້ນ)
- ✓ ເຮັດໃຫ້ສາມາດຖອດຖອນບົດຮຽນທີ່ຈຳເປັນສໍາລັບການສ້າງແຜນແມ່ບົດ ແລະ ໂຄງການ
- ✓ ເປັນໂຄງການໄລຍະສັ້ນ, ໃຊ້ງົບປະມານໜ້ອຍ ແລະ ສາມາດຂະຫຍາຍໄປຈັດຕັ້ງຢູ່ເຂດອື່ນໄດ້ ເຊິ່ງຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການປ່ຽນແປງໃນໄລຍະຍາວ (ມີຄວາມສາມາດໃນການນໍາໃຊ້ມາດຕະການທີ່ຄ້າຍຄືກັນ ແລະ ຄວາມຕໍ່ເນື່ອງສໍາລັບໂຄງການຕ່າງໄປ)
- ✓ ມີບຸກຄະລະກອນທີ່ຈຳເປັນທັງໝົດສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ
- ✓ ບໍ່ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການສຶກສາທີ່ໃຊ້ເວລາຫຼາຍເຊັ່ນ: EIA ຫຼື IEE

2) ການວາງແຜນໂຄງການທົດລອງ

(i) ພາບລວມ

- ຂະບວນການວາງແຜນ

ໃນ ໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, ແມ່ນມີການວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງທັງໝົດສາມໂຄງການ. ໂຄງການທົດລອງເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດອີງຕາມຫຼັກການ ຂອງ ຍຸດທະວິທີດ້ານຕົວເມືອງ, ຄື "ເປັນກິດຈະກຳທີ່ມີໄລຍະວາລະສັ້ນ," "ເປັນການທົດລອງໃນສັງຄົມ," ແລະ "ການອອກແບບຊົ່ວຄາວ", ເຊິ່ງສາມາດຜັນຂະຫຍາຍໄປສູ່ການປ່ຽນແປງໃນໄລຍະຍາວໄດ້. ວິທີການນີ້ແມ່ນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມແນວຄວາມຄິດທີ່ນຳສະເໜີໃນຍຸດທະວິທີຕົວເມືອງໂດຍ Mike Lydon et al.

ໃນລະຫວ່າງການວາງແຜນໂຄງການທົດລອງ ປີທຳອິດ ແມ່ນບໍ່ມີຂະບວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ເປັນມາດຕະຖານໃນການລິເລີ່ມດັ່ງກ່າວ, ແລະ ໃຊ້ເວລາປະມານຫ້າເດືອນ ນັບແຕ່ວັນເປັນເອກະພາບກັນໃນກອງປະຊຸມ TCP ຈົນເຖິງການ ເຈົ້າຄອງນະຄອນອອກແຈ້ງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ໂດຍຜ່ານຂະບວນການລອງຜິດລອງຖືກ. ສ່ວນໂຄງການທົດລອງ ປີທີສອງ ແລະ ປີຕໍ່ໆມາ, ຈາກປະສົບການຕົວຈິງເຮັດໃຫ້ມີບົດຮຽນກ່ຽວກັບຂັ້ນຕອນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການປະສານງານລະຫວ່າງອົງການ, ຂະບວນການສ້າງເປັນເອກະພາບ, ການກະກຽມເອກະສານທີ່ຈຳເປັນ, ການວາງແຜນການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ, ແລະ ການສ້າງຕັ້ງກອບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດລະບຽບການສັນຈອນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຂະບວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແມ່ນປະສານສົມທົບກັນພາຍໃນ ກັບ ພະແນກ ຍທຂ.

ປະສົບການເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນເປັນບົດຮຽນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ສາມາດນຳໃຊ້ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນປະຕິບັດງານໃນອະນາຄົດ. ໂດຍຜ່ານຂະບວນການເຫຼົ່ານີ້, ແມ່ນຊື້ໃຫ້ເຫັນວ່າຄວາມອາດສາມາດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງຄະນະຝ່າຍລາວແມ່ນຮັບການປັບປຸງຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ບໍ່ມີການຝຶກອົບຮົມເພີ່ມເຕີມໃດໆ.

- ເນື້ອໃນການວາງແຜນ

ໂຄງການທົດລອງຄັ້ງທຳອິດໄດ້ສຸມໃສ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ “ກິດຈະກຳໄລຍະສັ້ນ” ທີ່ມີຈຸດປະສົງເພື່ອສ້າງພື້ນທີ່ຊົ່ວຄາວ ທີ່ເນັ້ນໃສ່ຜູ້ຄົນເປັນສູນກາງ ແລະ ປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນສາມາດສຳພັດ ແລະ ຮັບຮູ້ຄວາມ

ສະດວກສະບາຍ. ໂຄງການທົດລອງຄັ້ງທີສອງໄດ້ດໍາເນີນ “ການທົດລອງ” ທີ່ຕິດພັນກັບການນໍາສະເໜີເຂດການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ) ແລະ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ເຊິ່ງຖືກກໍານົດວ່າເປັນການປະຕິບັດງານທີ່ມີບູລິມະສິດສູງສຸດໃນການບັນລຸວິໄສທັດໃນອະນາຄົດຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ພາຍໃຕ້ ໝາກຜົນທີ 1 ຂອງໂຄງການ. ນອກຈາກນັ້ນ, ໂຄງການທົດລອງຄັ້ງທີສາມ ທົດລອງນໍາໃຊ້ “ມາດຕະການຊົ່ວຄາວ” ທີ່ໄດ້ຮຽນຮູ້ຈາກການທົດລອງທີ່ຜ່ານມາ ແລະ ມີຈຸດປະສົງເພື່ອການຫັນປ່ຽນໄປສູ່ໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

ແຕ່ລະໂຄງການທົດລອງແມ່ນປະກອບມີຫຼາກຫຼາຍກິດຈະກຳ ຫຼື ອົງປະກອບ, ໂດຍການເຊື່ອມໂຍງອົງປະກອບເຫຼົ່ານີ້ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດພ້ອມໆກັນ ແມ່ນສາມາດລອງໄດ້ວ່າ ສາມາດບັນລຸວິໄສທັດໃນອະນາຄົດຂອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໄດ້ຢ່າງເປັນຮູບປະທຳຫຼາຍຂຶ້ນ. ຕາຕະລາງຂ້າງລຸ່ມນີ້ ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງອົງປະກອບ ຂອງແຕ່ລະໂຄງການທົດລອງ, ທີ່ໄດ້ວາງແຜນຮ່ວມກັນ ຜ່ານ ກອງປະຊຸມ TWG. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ນຳສະເໜີລວມກ່ຽວກັບ “ການນຳສະເໜີສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກລະບົບຈອດແລ້ວຈອນ (P&R)” ແລະ “ການສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວສານໂດຍນຳໃຊ້ການຫັນປ່ຽນດິຈິຕອນ (DX)” ທີ່ຕິດພັນກັບໝາກຜົນທີ 2 ແລະ ທີ 3.

● ການວິເຄາະດ້ານການເງິນ

ອີງຕາມຜົນຂອງໂຄງການທົດລອງຄັ້ງທີສອງ, ໄດ້ມີການວິເຄາະທາງດ້ານການເງິນໂດຍສົມມຸດວ່າມີການນຳສະເໜີການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຂອງພາກເອກະຊົນ. ຜົນວິດຄາະຊື້ໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມເປັນໄປໄດ້ທາງດ້ານການເງິນ (FIRR = 20.7%). ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີສາມ, ເຊິ່ງຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ ທີ່ມີການປັບປຸງ, ຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ໂດຍສານຍັງຄົງຈຳກັດ. ລາຍລະອຽດດ້ານຂໍ້ແນະນຳກ່ຽວກັບຄວາມຍືນຍົງທາງດ້ານການເງິນໂດຍອີງໃສ່ຜົນໄດ້ຮັບເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນລະບຸໃນພາກທີ 4. ລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບການວິເຄາະທາງດ້ານການເງິນແມ່ນລະບຸໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍຂອງແຜນແມ່ບົດ ພາກທີ 4, “ການປະເມີນຮູບແບບ PPP ໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ”

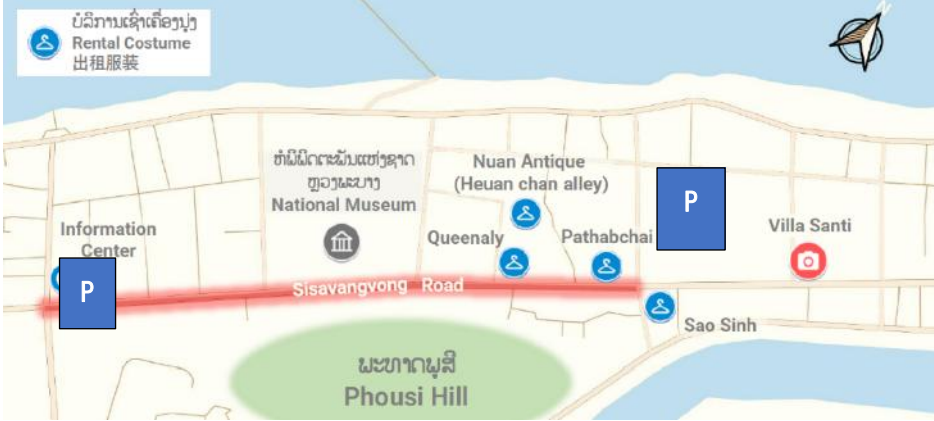
ຕາຕະລາງ 2-17 ອົງປະກອບ ຫຼື ກິດຈະກຳໂຄງການທົດລອງ

ໝາກຜົນ	ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1	ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2	ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3
ໝາກຜົນທີ 2 (WHZ)	- ຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ ຢູ່ ຖະໜົນນສີສະຫວ່າງວົງ - ກິດຈະກຳສົ່ງເສີມການຍ່າງທ່ຽວຊົມຫຼວງພະບາງ	- ຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ ຢູ່ ຖະໜົນນສີສະຫວ່າງວົງ ແລະ ສັກກະລິນ - ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ (ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ) - ບໍລິການລົດສາທາລະນະຮັບສົ່ງ (ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ) - ສະໜອງຂໍ້ມູນດ້ວຍ QR ແປໄດ້ຫຼາຍພາສາ - ຄວບຄຸມການເຂົ້າອອກຂອງພາຫະນະ ແລະ ລະບຽບຈອດລົດ ຢູ່ ເຂດ ມໍຣະດົກໂລກ - ທົດລອງລະບົບ ຈອດແລ້ວຈອນ ຢູ່ ເດີນທາດຫຼວງ - ສ້າງສູນຊຸມຊົນ	- ຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ ແລະສ້າງໃຫ້ເປັນພື້ນທີ່ສາທາລະນະ ຢູ່ ຖະໜົນນສີສະຫວ່າງວົງ - ບໍລິການລົດສາທາລະນະຮັບສົ່ງ (ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ) - ບໍລິການລົດສາທາລະນະຮັບ(ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ) - ສະໜອງຂໍ້ມູນດ້ວຍ QR ແປໄດ້ຫຼາຍພາສາ - ໃຊ້ລະບຽບໜ້າຈອດລົດແຄມທາງ ຢູ່ ເຂດມໍຣະດົກໂລກ - ທົດລອງລະບົບ ຈອດແລ້ວຈອນ ຢູ່ ເດີນທາດຫຼວງ - ສ້າງສວນສາທາລະນະ ຂະໜາດນ້ອຍ
ໝາກຜົນທີ 3 (ທົ່ວທຸກເຂດ)	ທັດສະນະສຶກສາ ລັດວິສາຫະກິດ ລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ລລມ)	- ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ (ເດີນທາດຫຼວງ – ຕາດກວາງຊີ) - ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ (ເດີນທາດຫຼວງ – ສະຖານີລົດໄຟ)	ບໍລິການສາຍທາງລົດສາທາລະນະ (4 ສາຍທາງ) (ຈາກຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

(ii) ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1

ຕາຕະລາງ 2-18 ພາບລວມຂອງໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1

ລາຍການ	ເນື້ອໃນ
ໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	C-1 ຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ, C-2: ກິດຈະກຳສົ່ງເສີມການຍ່າງທ່ຽວຊົມຕົວເມືອງ : 30 ຫາ 31 ມີນາ 2024 C-3 ທັດສະນະສຶກສາ ຢູ່ ລລມ : 6 ຫາ 7 ສິງຫາ 2024
ຂອບເຂດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	■C-1 & C-2 : ຂົງເຂດຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ (ຮູບດັ່ງລຸ່ມນີ້)  ■C-3 : ລລມ (ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ)
ອົງປະກອບ ຫຼື ກິດຈະກຳ	C-1. ຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ ຢູ່ ຖະໜົນ ສີສະຫວ່າງວົງ ຊ່ວງຊົ່ວໂມງ: 6:00~22:30 ລາຍລະອຽດ: ມີການຕັ້ງສິ່ງກົດຂວາງ ຫຼື ຮາວກັນຊົ່ວຄາວ ຢູ່ ສີ່ແຍກ ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ແຍກຮ້ານກາເຟສີໝູກ ເພື່ອຫັນເປັນຖະໜົນປອດລົດ, ສ້າງພື້ນທີ່ສາທາລະນະທີ່ມີຊີວິດຊີວາ ແລະ ເປັນມິດກັບຄົນຍ່າງ. ຫ້າມລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າເຂົ້າໃນ ຊ່ວງເວລາຈັດສັນເຂດປອດລົດ ຍົກເວັ້ນລົດສຸກເສີນ. C-2: ກິດຈະກຳສົ່ງເສີມການຍ່າງທ່ຽວຊົມຕົວເມືອງ ເວລາ: 9:00 – 17:30 ລາຍລະອຽດ: ແຈກຢາຍຄູປອງສ່ວນຫຼຸດ ເພື່ອສົ່ງເສີມການເຊົ່າຊຸດພື້ນເມືອງລາວ (ມູນຄ່າທັງໝົດ: 500,000 ກີບ) ໂດຍເປັນກິດຈະກຳຮ່ວມກັບຮ້ານເຊົ່າຊຸດ 4ຮ້ານ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງມີການບໍລິການຖ່າຍຮູບແບບມືອາຊີບໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຢູ່ທີ່ ວິລາສັນຕິ ເພື່ອສົ່ງເສີມກິດຈະກຳການຍ່າງ ແລະ ເສີມຂະຫຍາຍປະສົບການຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວ. C-3: ທັດສະນະສຶກສາ ຢູ່ ລລມ ເວລາ: 8:00 – 16:00 ລາຍລະອຽດ: ຈັດທັດສະນະສຶກສາ ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (ລລມ), ລວມທັງການລົງພື້ນທີ່ຕົວຈິງ ແລະ ການບັນຍາຍກ່ຽວກັບ ການດຳເນີນງານ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງສາຍທາງລົດເມ, ພ້ອມທັງກວດກາເບິ່ງ ສະຖານີລົດເມ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

(iii) ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2

ຕາຕະລາງ 2-19 ພາບລວມໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2

ລາຍການ	ເນື້ອໃນ
ໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	24 ກຸມພາ ຫາ 2 ມີນາ 2025
ຂອບເຂດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	 The map illustrates the trial route in the Peninsula Area, starting from the Waterfall and ending at the Sakalene Road. It highlights key locations such as the Free Parking Area, the Smart Bus Station, and the Sakalene Road. The route is marked with a green line, and various landmarks and facilities are indicated with icons and labels.
ອົງປະກອບ ຫຼື ກິດຈະກຳ	C-1. ຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ ຢູ່ ຖະໜົນນສີສະຫວ່າງວົງ ແລະ ສັກກະລິນ ເວລາ: 8:00~12:00 / 17:00~23:00 ລາຍລະອຽດ: ຕັ້ງສິ່ງກົດຂວາງຊົ່ວຄາວ ຫຼື ຮາວກັນ ຢູ່ ຈຸດເຂົ້າ/ອອກ ແລະ ທາງແຍກຕາມຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ ແລະ ຖະໜົນສັກກະລິນ ເພື່ອຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ. ໃນຊ່ວງຊົ່ວໂມງຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ ແມ່ນ ຫ້າມລົດຜ່ານ ຍົກເວັ້ນການລົດເມສາທາລະນະຂອງໂຄງການ (C-3). C-2. ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ (ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ) ເວລາ: 6:00-23:00 ລາຍລະອຽດ: ໃຫ້ການບໍລິການ ໂດຍລົດເມຂຽວ ຈຳນວນເກົ້າຄັນ (ລວມທັງລົດສຳຮອງ) ທີ່ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອ ຈາກເກົາຫຼີ ໃນເດືອນທັນວາ 2023. ບໍລິການທຸກໆ 5-10 ນາທີ. ບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍສານ. ມີປ້າຍລົດເມທັງໝົດ 18 ຈຸດ, ແລະອະນຸຍາດໃຫ້ຂຶ້ນ/ລົງໄດ້ສະເພາະຢູ່ປ້າຍລົດເມທີ່ກຳນົດໄວ້ເທົ່ານັ້ນ. C-3: ບໍລິການລົດສາທາລະນະຮັບສິ່ງ (ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ) ເວລາ: 8:00-16:00 ລາຍລະອຽດ: ໃຊ້ລົດຕຸກໆ 13 ຄັນທີ່ມີຢູ່ ເພື່ອໃຫ້ບໍລິການ (ລວມທັງລົດສຳຮອງ). ບໍລິການທຸກໆ 5-10 ນາທີ, ລວມທັງການໃຊ້ລົດສະແຕນບາຍ. ຊ່ວງໂມງບໍລິການ: – ຕອນເຊົ້າ (6:00-7:00) – ສາຍທາງຖັດຈາກຕະຫຼາດກາງຄືນ (17:00-22:00) – ຊ່ວງໂມງອື່ນໆ (7:00-16:00, 22:00-23:00) ບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍສານ. ສາມາດຂຶ້ນລົງໄດ້ທຸກຈຸດຕາມສາຍທາງບໍລິການ. C-4: ສະໜອງຂໍ້ມູນ ດ້ວຍ QR ແປໄດ້ຫຼາຍພາສາ ເວລາ: ຕະຫຼອດໄລຍະເວລາຂອງໂຄງການທົດລອງທັງໝົດ ລາຍລະອຽດ: ນຳໃຊ້ QR ທີ່ແປໄດ້ຫຼາຍພາສາ ຂອງ ພວກ ທີ່ ໂຄງການ JICA ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອ ເພື່ອເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຕາຕະລາງເວລາລົດເມ, ສາຍທາງບໍລິການ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. C-5: ຄວບຄຸມການເຂົ້າອອກຂອງພາຫະນະ ແລະ ລະບຽບຈອດລົດ ຢູ່ ເຂດ ມໍຣະດົກໂລກ ເວລາ: 8:00-12:00 / 17:00-23:00 ລາຍລະອຽດ: ໂດຍປະສານສົມທົບກັບຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ, ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການທ່ອງທ່ຽວ, ແລະ ປະຊາຊົນ, ແມ່ນຫ້າມບໍ່ໃຫ້ລົດຖັດນຳທ່ຽວ ແລະ ລົດຕຸກໆ ເຂົ້າໃນເຂດບໍລິການສາຍທາງລົດເມສາທາລະນະ ແລະ ເຂົ້າເຂດຖະໜົນເສັ້ນກາງ ທີ່ກຳນົດເປັນເຂດປອດລົດ. ອະນຸຍາດສະເພາະລົດປະຊາຊົນ. ຫ້າມຈອດລົດຕາມຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ ແລະ ຖະໜົນສັກກະລິນ ໃນ ໄລຍະເວລາທີ່ກຳນົດໄວ້. C-6: ທົດລອງລະບົບ ຈອດແລ້ວຈອນ ຢູ່ ເດີນທາດຫຼວງ ເວລາ: 6:00-23:00 ລາຍລະອຽດ: ອີງຕາມສະພາບບ່ອນຈອດລົດໃນເຂດແຄມຄານແຄມຂອງໃນຊ່ວງໂຄງການທົດລອງຄັ້ງທີ 1, ເດີນທາດຫຼວງ ແມ່ນສາມາດຮອງຮັບບ່ອນຈອດລົດໄດ້ຢ່າງພຽງພໍ, ສາມາດຈອດລົດຈັກ 565 ຄັນ, ລົດໃຫຍ່ 387 ຄັນ

ລາຍການ	ເນື້ອໃນ
	ແລະ ລົດຕູ້ນໍາທ່ຽວ 265 ຄັນ. ໄດ້ຕັ້ງສະຖານີລົດເມຊົ່ວຄາວເພື່ອດໍາເນີນການບໍລິການລົດຮັບສົ່ງ ແລະ ລົດເມສາທາລະນະ. • C-7: ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ (ເດີ່ນທາດຫຼວງ – ຕາດກວາງຊີ) ເວລາ: 8:00–19:30 ລາຍລະອຽດ: ໃຫ້ບໍລິການ ລົດເມຂຽວ ຈຳນວນຫ້າຄັນ (ລວມທັງລົດສໍາຮອງ). ບໍລິການທຸກໆໜຶ່ງຊົ່ວໂມງ. ບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍສານ. ມີປ້າຍລົດເມທັງໝົດ 43 ຈຸດ, ແລະ ຂຶ້ນ/ລົງ ໄດ້ແຕ່ຢູ່ປ້າຍລົດເມທີ່ກຳນົດໄວ້ເທົ່ານັ້ນ. ສາຍທາງລົດເມແມ່ນສະແດງຢູ່ຮູບ ຂວາມື. • C-8: ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ (ເດີ່ນທາດຫຼວງ – ສະຖານີລົດໄຟ) ເວລາ: 8:00–19:30 ລາຍລະອຽດ: ໃຫ້ບໍລິການລົດເມຂຽວ ສີ່ຄັນ (ລວມທັງລົດສໍາຮອງ). ບໍລິການທຸກໆໜຶ່ງຊົ່ວໂມງ. ບໍ່ເສຍຄ່າໂດຍສານ. ປ້າຍລົດເມທັງໝົດ 31 ຈຸດ ທີ່ສາມາດ ຂຶ້ນ/ລົງ ຢູ່ ປ້າຍລົດເມທີ່ກຳນົດໄວ້ເທົ່ານັ້ນ. ສາຍທາງບໍລິການແມ່ນສະແດງຢູ່ຮູບ ຂວາມື. C-9: ສ້າງສູນຊຸມຊົນ ລາຍລະອຽດ: ປັບປຸງສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານການທ່ອງທ່ຽວທີ່ມີໃຫ້ເປັນສູນ ຫຼື ພື້ນທີ່ ທີ່ບໍ່ພຽງແຕ່ນັກທ່ອງທ່ຽວເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ ຊຸມຊົນ ແລະ ປະຊາຊົນຍັງສາມາດເຂົ້າເຖິງ ແລະ ຊົມໃຊ້ໄດ້. ຕິດຕັ້ງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆເຊັ່ນ: ໜ້າຈໍຂໍ້ມູນ ເພື່ອໃຫ້ສະພາບແວດລ້ອມທີ່ເໝາະສົມສໍາລັບການປະຊຸມຊຸມຊົນ ແລະ ກິດຈະກຳທ່ອງຖິ່ນ. ແຜນຜັງຫຼັງຈາກການປັບປຸງແມ່ນສະແດງຢູ່ດ້ານຂ້າງນີ້.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

(iv) ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3

ຕາຕະລາງ 2-20 ພາບລວມຂອງໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3

ລາຍການ	ເນື້ອໃນ
ໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	8 ຫາ 14 ທັນວາ 2025
ຂອບເຂດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	 The map illustrates the trial route within the Peninsula Area. It shows a green line representing the trial route, with various zones and landmarks marked. Key areas include the 'Free Parking Area' (ບ່ອນຈອດລົດຢູ່ໂດຍບໍ່ຄ່າ), 'Car-free street' (ຖະໜົນປ່ອຍລົດ), and 'Sumed Loop' (ສາຍທາງບໍລິການລົດສາທາລະນະ). The map also shows the 'Sumed Loop' (ສາຍທາງບໍລິການລົດສາທາລະນະ) and the 'Sumed Loop' (ສາຍທາງບໍລິການລົດສາທາລະນະ).
ອົງປະກອບ ຫຼື ກິດຈະກຳ	C-1: ຈັດສັນຖະໜົນປ່ອຍລົດ ແລະສ້າງໃຫ້ເປັນພື້ນທີ່ສາທາລະນະ ຢູ່ ຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ ເວລາ: 17:00–23:00 / ຕະຫຼອດວັນ ລາຍລະອຽດ: ຕັ້ງສິ່ງກົດຂວາງ ຫຼື ຮາວກັນ ຢູ່ ທາງເຂົ້າຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ, ຖະໜົນຫຼັກຂອງເມືອງ, ແລະ ຢູ່ ທາງແຍກຕ່າງໆ ເພື່ອຈັດສັນຖະໜົນປ່ອຍລົດ. ຂະຫຍາຍໜ້າທາງຢ່າງຊົ່ວຄາວ ໂດຍການວາງກະຖາງຕົ້ນໄມ້ຕາມແຄມທາງ, ເພື່ອຈຳລອງການຂະຫຍາຍທາງຢ່າງຖາວອນໃນອະນາຄົດ, ໃນຂະນະດຽວກັນກໍ່ຫຼຸດຜ່ອນການຈອດລົດຢູ່ຕາມຖະໜົນ. C-2: ບໍລິການລົດສາທາລະນະ (ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ) ເວລາ: 6:00–23:00 ລາຍລະອຽດ: ໃຫ້ບໍລິການລົດສາທາລະນະ ໂດຍໃຊ້ລົດສອງແຖວທີ່ມີຢູ່. ບໍລິການທຸກໆ 10 ນາທີ. ມີການເກັບຄ່າໂດຍສານ, ບັດຂີ່ລົດ 1ວັນ 60,000 ກີບ ສຳລັບ ນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດ ແລະ 20,000 ກີບ ສຳລັບຄົນລາວ. ນັບແຕ່ວັນທີ 9 ທັນວາ ເປັນຕົ້ນໄປ, ແມ່ນໄດ້ມີການຂາຍບັດຂີ່ລົດເທື່ອດຽວ ໃນລາຄາ 10,000 ກີບ. ຈຸດຂາຍບັດ 3 ຈຸດ ແລະ ມີປ້າຍລໍຖ້າລົດເມ 18 ຈຸດ. ການຂຶ້ນ ແລະ ລົງລົດສາທາລະນະແມ່ນອະນຸຍາດໃຫ້ພຽງແຕ່ຢູ່ປ້າຍລົດເມທີ່ກຳນົດໄວ້ເທົ່ານັ້ນ. C-3: ບໍລິການລົດສາທາລະນະຮັບສິ່ງ (ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ) ເວລາ: 8:00–16:00 ລາຍລະອຽດ: ໃຫ້ບໍລິການລົດສາທາລະນະ ໂດຍໃຊ້ລົດຕຸກໆທີ່ມີຢູ່. ບໍລິການທຸກໆ 5–10 ນາທີ. ມີການເກັບຄ່າໂດຍສານ, ບັດຂີ່ລົດ 1ວັນ 60,000 ກີບ ສຳລັບ ນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດ ແລະ 20,000 ກີບ ສຳລັບຄົນລາວ. ນັບແຕ່ວັນທີ 9 ທັນວາ ເປັນຕົ້ນໄປ, ແມ່ນໄດ້ມີການຂາຍບັດຂີ່ລົດເທື່ອດຽວ ໃນລາຄາ 10,000 ກີບ. ຈຸດຂາຍບັດ 3 ຈຸດ ແລະ ມີປ້າຍລໍຖ້າລົດເມ 18 ຈຸດ. ການຂຶ້ນ ແລະ ລົງລົດສາທາລະນະໄດ້ທຸກຈຸດຕາມສາຍທາງບໍລິການ. C-4: ສະໜອງຂໍ້ມູນດ້ວຍ QR ແປໄດ້ຫຼາຍພາສາ ລາຍລະອຽດ: ນຳໃຊ້ QR ທີ່ແປໄດ້ຫຼາຍພາສາ ຂອງ ພວກ ທີ່ ໂຄງການ JICA ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອ ເພື່ອເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບຕາຕະລາງເວລາລົດເມ, ສາຍທາງບໍລິການ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ C-5: ໃຊ້ລະບຽບຫ້າມຈອດລົດແຄມທາງ ຢູ່ ເຂດມໍຣະດົກໂລກ ເວລາ: ຕະຫຼອດວັນ ລາຍລະອຽດ: ນຳສະເໜີລະບຽບການຈອດລົດ ໂດຍມີການແຍກພື້ນທີ່ເສັ້ນທາງຢ່າງຊັດເຈນ ເພື່ອ ຫ້າມຈອດລົດ ແລະ ຫ້າມຢຸດລົດ ແຕ່ ອະນຸຍາດໃຫ້ຈອດຮັບ ແລະ ສົ່ງໄດ້. ການບັງຄັບໃຊ້ນີ້ແມ່ນເຮັດວຽກຮ່ວມກັບຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ. C-6: ທົດລອງລະບົບ ຈອດແລ້ວຈອນ ຢູ່ ເດີນທາດຫຼວງ ເວລາ: 6:00–23:00 ລາຍລະອຽດ: ອີງຕາມສະພາບບ່ອນຈອດລົດໃນເຂດແຄມຄານແຄມຂອງໃນຊ່ວງໂຄງການທົດລອງຄັ້ງທີ 2, ເດີນທາດຫຼວງ ແມ່ນສາມາດຮອງຮັບບ່ອນຈອດລົດໄດ້ຢ່າງພຽງພໍ, ສາມາດຈອດລົດຈັກ 565 ຄັນ, ລົດໃຫຍ່ 387 ຄັນ ແລະ ລົດຕຸ້ນທ່ຽວ 265 ຄັນ. ໄດ້ຕັ້ງສະຖານີລົດເມຊົ່ວຄາວເພື່ອດຳເນີນການບໍລິການລົດຮັບສິ່ງ ແລະ ລົດສາທາລະນະ. C-7: ສ້າງສວນສາທາລະນະ ຂະໜາດນ້ອຍ ລາຍລະອຽດ: ໃນພື້ນທີ່ເປົ້າໝາຍທາງໜ້າໂຮງຮຽນອະນຸບານຫຼວງພະບາງ, ໄດ້ມີການທຳຄວາມສະອາດ, ການປັບປຸງສວນ, ແລະ ວາງຕັ້ງນັ່ງສາທາລະນະ ເພື່ອສ້າງສວນສາທາລະນະຂະໜາດນ້ອຍ ໃຫ້ເປັນພື້ນທີ່ພັກຜ່ອນສາທາລະນະຂະໜາດນ້ອຍ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

2/3-3]ສະຫຼຸບແຜນໂຄງການທົດລອງ ຢູ່ ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ ຫຼຸບ.

- ✓ ໂຄງການທົດລອງ ປີທຳອິດ: ມີຄວາມເອກະພາບກັນຂຶ້ນພື້ນຖານໃນກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 2. ແລະ ສະຫຼຸບ ໃນກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 3.
- ✓ ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2: ມີຄວາມເອກະພາບກັນຂຶ້ນພື້ນຖານໃນກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 4. ແລະ ສະຫຼຸບ ໃນກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 6.
- ✓ ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3: ມີຄວາມເອກະພາບກັນຂຶ້ນພື້ນຖານໃນກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 7. ແລະ ສະຫຼຸບ ໃນກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 8.

2/3-4]ຈັດກອງປະຊຸມຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນໂຄງການທົດລອງເພື່ອສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບກັນ.

ຢັ້ງຢືນຂະບວນການຮັບຮອງທີ່ຈຳເປັນສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ແລະ ຈັດກອງປະຊຸມຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມ. ໄດ້ກອງປະຊຸມຂຶ້ນບ້ານເພື່ອອະທິບາຍ ລະບຽບການສັນຈອນ ຮ່ວມກັນກັບຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ເພື່ອຮັບປະກັນຂໍ້ມູນໂຄງການທົດລອງຖືກເຜີຍແຜ່. ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ແມ່ນພາບລວມຂອງເນື້ອໃນຫຼັກ ແລະ ໄລຍະເວລາສຳລັບການເຜີຍແຜ່ ຂໍ້ມູນໂຄງການໃຫ້ແກ່ຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຮັບຮູ້ໃນແຕ່ລະໄລຍະຂອງໂຄງການທົດລອງ. ລາຍລະອຽດແມ່ນລະບຸໃນພາກ "3.2.4 ກອງປະຊຸມ, ກອງປະຊຸມສຳມະນາ, ແລະອື່ນໆ."

ຕາຕະລາງ 2-21 ການປະສານງານຫຼັກ ແລະ ໄລຍະເວລາສຳລັບໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1

ວັນທີ	ເນື້ອໃນ
17 ມິຖຸນາ 2023	ຈັດກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 2 ຂຶ້ນ: ບັນລຸຄວາມເປັນເອກະພາບກັນກ່ຽວກັບເນື້ອໃນ, ໄລຍະເວລາ ແລະ ນະໂຍບາຍພື້ນຖານສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ
14 ກຸມພາ 2024	ອະທິບາຍໃຫ້ແກ່ບັນດານາຍບ້ານ ແລະ ຄະນະບ້ານຮັບຊາບ
15 ກຸມພາ 2024	ອະທິບາຍໂດຍຫຍໍ້ໃຫ້ແກ່ນະຄອນຫຼວງພະບາງ, ຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ ແລະ ສະມາຄົມລົດ
16 ກຸມພາ 2024	ອະທິບາຍໃຫ້ແກ່ຫົວໜ້າ ພະແນກ ຍທຂ
24 ກຸມພາ 2024	ຈັດກອງປະຊຸມຂຶ້ນບ້ານ ຄັ້ງທີ 1
24 ມີນາ 2024	ຈັດກອງປະຊຸມຂຶ້ນບ້ານ ຄັ້ງທີ 2
26 ມີນາ 2024	ຈັດກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 3 ຂຶ້ນ: : ບັນລຸຄວາມເປັນເອກະພາບຄັ້ງສຸດທ້າຍກັນກ່ຽວກັບເນື້ອໃນ, ໄລຍະເວລາ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ
26 ມີນາ 2024	ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ອອກໜັງສືແຈ້ງການກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ
26–29 ມີນາ 2024	ພະແນກ ຍທຂ ແຈກຢາຍແຜ່ນພັບ ແລະ ຄູປອນສ່ວນຫຼຸດ ເພື່ອການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ
30–31 ມີນາ 2024	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທຳອິດ
11 May 2024	ຈັດກອງປະຊຸມຂຶ້ນບ້ານ ຄັ້ງທີ 3 (ລາຍງານຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ຕາຕະລາງ 2-22 ການປະສານງານຫຼັກ ແລະ ໄລຍະເວລາສຳລັບໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2

ວັນທີ	ເນື້ອໃນ
17 ທັນວາ 2024	ຈັດກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 4 ຂຶ້ນ: ບັນລຸຄວາມເປັນເອກະພາບກັນກ່ຽວກັບເນື້ອໃນ, ໄລຍະເວລາ ແລະ ຂະບວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ
6–7 ມັງກອນ 2025	ພະແນກ ຍທຂ ອະທິບາຍໂດຍຫຍໍ້ ແລະ ປຶກສາຫາລືກັບແຂວງ
20 ມັງກອນ 2025	ອະທິບາຍໃຫ້ແກ່ບັນດານາຍບ້ານ ແລະ ຄະນະບ້ານຮັບຊາບ
27 ມັງກອນ 2025	ຈັດກອງປະຊຸມຄະນະປະຈຳ ປະຈຳເດືອນ ເຂົ້າຮ່ວມໂດຍ ເຈົ້າແຂວງ ແລະ ຮອງເຈົ້າແຂວງ
30 ມັງກອນ 2025	ອະທິບາຍໂດຍຫຍໍ້ໃຫ້ແກ່ ສະມາຄົມໂຮງແຮມ, ເຮືອນພັກ ແລະ ຮ້ານອາຫານ

ວັນທີ	ເນື້ອໃນ
30 ມັງກອນ 2025	ອະທິບາຍໂດຍຫຍໍ້ໃຫ້ແກ່ ສະມາຄົມລົດ
31 ມັງກອນ 2025	ພະແນກ ຍທຂ ເຮັດໜັງສືສະເໜີໄປຍັງ ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ
10 ກຸມພາ 2025	ຈັດກອງປະຊຸມຂັ້ນບ້ານ ຄັ້ງທີ 1: ລົງໄປແຕ່ລະທ້າງຮ້ານ ແລະ ຄົວເຮືອນ ຢູ່ ເຂດມໍຣະດົກໂລກ (ແຈກຢາຍແຜ່ນພັບ) ລວມມີ ຄົວເຮືອນ, ໂຮງຮຽນ ແລະ ສະຖານທີ່ທາງການຄ້າທັງໝົດໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ ສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານບໍລິການໃຫ້ຂໍ້ມູນ
12 ກຸມພາ 2025	ເຈົ້ານະຄອນ ອອກໜັງສືແຈ້ງການກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ
17 ກຸມພາ 2025	ຈັດກອງປະຊຸມຂັ້ນບ້ານ ຄັ້ງທີ 2 ເລີ່ມເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນໂຄງການທົດລອງ ຜ່ານ Facebook ເລີ່ມເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນໂຄງການທົດລອງ ຜ່ານ ວິທະຍຸ
20 ກຸມພາ 2025	ຕັ້ງປ້າຍບອກຂໍ້ມູນໂຄງການທົດລອງ ຢູ່ໃນ ແລະ ນອກເຂດໂຄງການທົດລອງ
22 ກຸມພາ 2025	ຈັດກອງປະຊຸມຂັ້ນບ້ານ ຄັ້ງທີ 3
24 ກຸມພາ – 2 ມີນາ 2025	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2 ໃນວັນທີ 28 ກຸມພາ ໄດ້ຈັດກອງປະຊຸມຄະນະປະສານງານ ຂັ້ນ (ເຂົ້າຮ່ວມໂດຍຮອງເຈົ້າແຂວງ ແລະ ຫົວໜ້າ ພະແນກ ຍທຂ) ເພື່ອທົບທວນມາດຕະການຕ່າງໆອີງຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງແຕ່ວັນທີ 24-27 ກຸມພາ, ແລະ ໄດ້ປັບປຸງກົດຈະກຳຂອງໂຄງການທົດລອງໃນສ່ວນໜຶ່ງ ສຳລັບໄລຍະເວລາທີ່ຍັງເຫຼືອ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ຕາຕະລາງ 2-23 ການປະສານງານຫຼັກ ແລະ ໄລຍະເວລາສຳລັບໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3

ວັນທີ	ເນື້ອໃນ
23 ກໍລະກົດ 2025	ຈັດກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 7 ຂຶ້ນ, ແລະ ເປັນເອກະພາບກັນດັ່ງລຸ່ມນີ້: • ແຜນໂຄງການທົດລອງປີທີ 3 • ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ ສະບັບສົມບູນ
29 ກໍລະກົດ 2025	ຈັດກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 5 ເນື້ອໃນດຽວກັນກັບກອງປະຊຸມ TCP ທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ ແລະ ຮັບຮອງເອົາແຜນການດັ່ງກ່າວ ⇒ ເລີ່ມກະກຽມໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3
ທ້າຍເດືອນກໍລະກົດ 2025	ຫຼວງພະບາງນຳສະເໜີ E-Bike ຫຼື ລົດຖີບໄຟຟ້າ
5 ສິງຫາ 2025	ຈັດກອງປະຊຸມກ່ຽວກັບການສ້າງພື້ນທີ່ສາທາລະນະ ຄັ້ງທີ 3 ແລະ ສະຫຼຸບວິໄສທັດການອອກແບບຖະໜົນຕາມຖະໜົນສາຍຫຼັກຜ່ານການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນ
9 ກັນຍາ 2025	ຈັດກອງປະຊຸມກ່ຽວກັບການສ້າງພື້ນທີ່ສາທາລະນະ ຄັ້ງທີ 4 ແລະ ເຫັນດີຕໍ່ກັບການສ້າງພື້ນທີ່ພັກຜ່ອນສາທາລະນະລຽບຕາມຖະໜົນສາຍຫຼັກ ໂດຍຜ່ານການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນ
11 ກັນຍາ 2025	ເລີ່ມໃຫ້ບໍລິການສາຍທາງລົດເມ ຢູ່ ເຂດຕົວເມືອງຍ່ອຍ ໂດຍ ບໍລິສັດ ຊ້າງຄຳປະເສີດ. ໃຫ້ບໍລິການຈາກເດີ່ນທາດຫຼວງ (ສາຍທາງ ເດີ່ນທາດຫຼວງ–ຕາດກວາງຊີ, ເດີ່ນທາດຫຼວງ–ມສ, ເດີ່ນທາດຫຼວງ–ສະໜາມບິນ–ຄົວລົດສາຍເໜືອ)
3 ຕຸລາ 2025	ເຈົ້ານະຄອນ ຮັບຮອງເອົາແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ
12 ພະຈິກ 2025	ຈັດກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 7 ຂຶ້ນ ແລະ ເປັນເອກະພາບກັນ “ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3 ສະບັບປັບປຸງ”

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

2/3-5]ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ

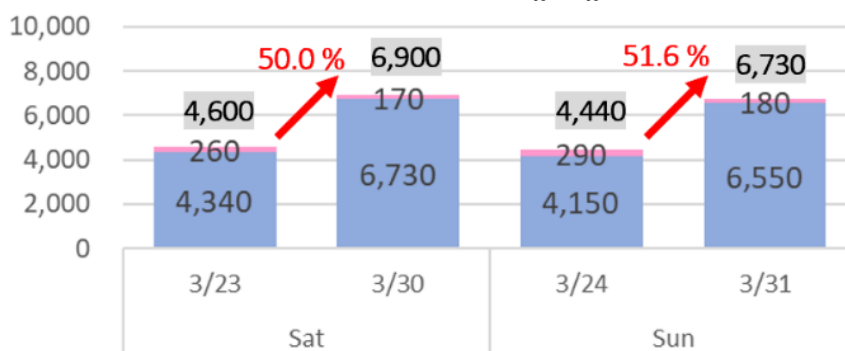
1) ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1

(i) C-1: ຖະໜົນປອດລົດ ຢູ່ ຖະໜົນ ສີສະຫວ່າງວົງ

ຈຳກັດການເຂົ້າອອກຂອງພາຫະນະ ຢູ່ ຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ ເພື່ອຈັດສັນເຂດປອດລົດ.

ໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາຂອງໂຄງການທົດລອງ, ຈຳນວນຄົນຍ່າງ ຢູ່ ຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ ເພີ່ມຂຶ້ນໃນທຸກຈຸດ ເມື່ອທຽບກັບສະພາບປົກກະຕິ. ໂດຍສະເພາະ, ຢູ່ໜ້າຮ້ານກາເຟສີໝຸກ, ຈຳນວນຄົນຍ່າງປະມານ 6,700–6,900 ຄົນ ໃນໄລຍະເວລາ 16 ຊົ່ວໂມງ, ເຊິ່ງສູງກວ່າໃນສະພາບປົກກະຕິ ປະມານ 1.5 ເທົ່າ. ການເພີ່ມຂຶ້ນນີ້ ແມ່ນ ໃນຊ່ວງຕອນແລງ.

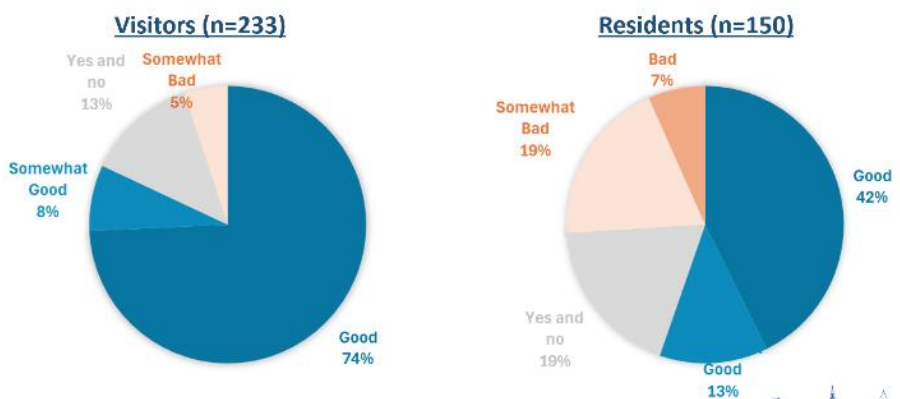
ການເພີ່ມຂຶ້ນນີ້ແມ່ນ ເນື່ອງຈາກນັກທ່ອງທ່ຽວທີ່ປົກກະຕິແລ້ວໃຊ້ລົດຕູ້ນຳທ່ຽວໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ ແມ່ນໄດ້ຍ່າງໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາຂອງໂຄງການທົດລອງເພື່ອໄປຮອດຈຸດໝາຍປາຍທາງ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຳນວນຄົນຍ່າງ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວໄປມາໃນເຂດນີ້ແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-52 ປະລິມານຄົນຍ່າງຕາມໄລຍະເວລາຢູ່ຈຸດຕໍ່ໜ້າຮ້ານກາເຟສີໝຸກ

ໃນຂະນະດຽວກັນ, ຕິດພັນກັບຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ກັບຖະໜົນປອດລົດນີ້, 100% ຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວ ແມ່ນ “ເພິ່ງພໍໃຈ” ຫຼື “ເພິ່ງພໍໃຈໂດຍທົ່ວໄປ”, ໃນຂະນະທີ່ລະດັບຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຂອງປະຊາຊົນໃຫ້ອາງຖິ່ນ ແມ່ນມີພຽງປະມານ 50%. ຍ້ອນມີການຈຳກັດການເຂົ້າເຖິງຂອງພາຫະນະ ທີ່ບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງຮ້ານຄ້າໃນຊ່ວງຊົ່ວໂມງຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ ແລະ ມີບ່ອນຈອດລົດບໍ່ພຽງພໍ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-53 ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ກັບຖະໜົນປອດລົດ

(ii) C-2: ກິດຈະກຳສົ່ງເສີມການຍ່າງທ່ຽວຊົມຕົວເມືອງ

ແຈກຢາຍຄູປອງສ່ວນຫຼຸດເພື່ອເຊົ່າຊຸດພື້ນເມືອງທັງໝົດ 3,000 ໃບ, ແລະ ມີການບໍລິການຖ່າຍຮູບໂດຍບໍ່ເສຍຄ່າບໍລິການ. ມີນັກທ່ອງທ່ຽວຈຳນວນຫຼວງຫຼາຍ ຍ່າງຜ່ານຖະໜົນປອດລົດ ແລະ ນຸ່ງຊຸດພື້ນເມືອງລາວ. ໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາຂອງໂຄງການທົດລອງ, ມີນັກທ່ອງທ່ຽວ 70 ຄົນ ໃຊ້ບໍລິການຖ່າຍຮູບ, ກິດຈະກຳນີ້ຊ່ວຍປັບປຸງຍ່າງທ່ຽວຊົມຕົວເມືອງດ້ວຍການຍ່າງ.



Luang Prabang, Laos, 30-31 March 2024



ຮູບ 2-54 ກິດຈະກຳສົ່ງເສີມການຍ່າງທ່ຽວຊົມຕົວເມືອງ

(iii) C-3: ຫັດສະນະສຶກສາ ຢູ່ ລັດວິສາຫະກິດລົດເມ (ລລມ)

ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ການບໍລິການລົດເມໃນຕົວເມືອງໄດ້ຮັບການປັບປຸງໂດຍຜ່ານໂຄງການທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍ JICA. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງໄດ້ຈັດຫັດສະນະສຶກສາ ຢູ່ ລລມ ໃນວັນທີ 6 ແລະ 7 ສິງຫາ 2025, ໂດຍມີຈຸດປະສົງເພື່ອເພີ່ມທະວີຄວາມຮູ້ທີ່ຄົບຖ້ວນ ແລະ ຄວາມເຂົ້າໃຈຕົວຈິງກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການດຳເນີນງານຂອງລະບົບລົດເມໃນຕົວເມືອງ. ແຜນຫັດສະນະສຶກສາ ແລະ ຜົນການຈັດຕັ້ງ ແມ່ນ ມີດັ່ງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 2-24 ແຜນຢ້ຽມຢາມ ຫຼື ທັດສະນະສຶກສາ ຢູ່ ລລມ ແລະ ຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ (ວັນທີ 1)

Date	Time	Description
2024/06/08	08:00-11:00	LPB Office
	11:00	Move to LPB airport
	12:05- 12:50	Fly to VTE by Lao airlines
	12:50	Arrive VTE and lunch
	14:15	Move to VCSBE by project car
	14:30-15:15	Lecture: 1. Outline of VCBSE - Background, key milestones, core values, service areas and coverage, No. and types of vehicles, key facilities (depots, stations), organization chart, partnerships and future plan) 2. Operation management - Challeges and next steps - - Route planning and fleet management: route design and scheduling, bus stop, maintainance plan - Human resource: staffing plan, recruitment and training - Financial planning and government support: budgeting, funding and financial projection - Regulatory compliance
	15:15-15:30	Coffee break
	15:30-16:30	Lecture: Operation management - Challeges and next steps - - Technology and infrastructure: IT system, GPS & tracking, facilities: depot, O&M facilities and offices - Safety and security, like emergency plan: emergencies, such as accidents, breakdowns, etc Observation: depot facilities & reserved bus parked at depot - Examining depot facilities to understand their role and management in the overall bus system operations
	16:30-17:00	Lecture: Operation management - Challeges and next steps - - Market & sales and customer service: Branding and customer service - customer feeback, communication :clear information about routes, schedules, fares, and service updates through a user-friendly website and mobile app. and accessibility - Monitoring and evaluation: key performance to measure the success of operation, such ridership numbers & Continuous Improvement: Regularly review performance data and feedback to make improvements and optimize operations
	17:00-17:30	Q&A

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຕາຕະລາງ 2-25 ແຜນຢ້ຽມຢາມ ຫຼື ທັດສະນະສຶກສາ ຢູ່ ລລມ ແລະ ຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ (ວັນທີ 2)

Date	Time	Description
2024/07/08	08:00-08:30	Move to CBS by project car
	08:30-12:00	Lecture: - Continue the lecture, if required/ brief explanation before observation Observation: Terminal and bus route: 1. Fleet management - Understanding dispatch operations and the role of operational facilities Real time location Passenger counts on-board payment system (ICT card/ bus pass, and other, if any) and other related 2. Customer service: Providing information about routes, schedules, fares, and service updates through a user-friendly website and mobile app
	12:00-13:00	Lunch
	13:00-13:30	Move to Vientiane City 2 by Bus Route No. 18 (CBS-ITECC Mall 13:10-13:30) Observation: bus stop, onboard service and information
	13:30-15:00	Observation: - Terminal and bus route (similar to the Morning session) Discussion: - Open discussion on operational challenges, innovative solutions, and strategies for future improvements. - Exploring opportunities for further cooperation and collaboration in urban bus system management
	15:00-15:30	Move to train station by project car
	15:55	Depart to LPB by train
	18:06	Arrive LPB

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

 ອຳນວຍ ລວມ ນຳສະເໜີພາບລວມຂອງ ລວມ	 ລົງຢ້ຽມຢາມສຶກສາອຸລິດເມ
 ການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບພາສີ, ເງື່ອນໄຂທາງການເງິນ, ແລະ ການພິຈາລະນາການດຳເນີນງານ (ສະຖານີລົດເມຕະຫຼາດເຊົ້າ)	 ການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບການກວດກາຍານພາຫະນະຕົວຈິງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ ຄົນຂັບ ແລະ ຍານພາຫະນະບໍລິການ (ສະຖານີ ລາວ-ໄອເຕັກ)

ຮູບ 2-55 ພາບລວມຂອງການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ທັດສະນະສຶກສາ ຢູ່ ລວມ

ຜ່ານທັດສະນະສຶກສານີ້, ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມໄດ້ເຂົ້າໃຈຢ່າງເລິກເຊິ່ງໃນຫຼາຍດ້ານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການດຳເນີນງານຂອງລົດເມໂດຍສານ, ລວມທັງການວາງແຜນສາຍທາງ, ການຄຸ້ມຄອງລົດເມບໍລິການ, ການພັດທະນາ ແລະ ການນຳໃຊ້ຊັບພະຍາກອນມະນຸດ, ການວາງແຜນດ້ານການເງິນ, ກອບກົດໝາຍ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ການບໍລິການລູກຄ້າ, ແລະ ຄວາມປອດໄພ ແລະ ຄວາມໝັ້ນຄົງ. ນອກຈາກນັ້ນ, ການຢ້ຽມຢາມຄັ້ງນີ້ ຍັງເປັນກາລະໂອກາດທີ່ດີໃນການສ້າງເຄືອຂ່າຍມະນຸດສຳພັນລະຫວ່າງລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ແລະ ຄາດວ່າຈະມີການຮ່ວມມືດ້ານວິຊາການຕື່ມອີກໃນອະນາຄົດ.

ໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາຢ້ຽມຢາມ, ແມ່ນໄດ້ຈັດກອງປະຊຸມແລກປ່ຽນຄວາມຄິດເຫັນ ດັ່ງລະບຸໄວ້ລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 2-26 ຄວາມຄິດເຫັນໃນການປຶກສາຫາລື

ການແລກປ່ຽນຄວາມຄິດເຫັນ ແລະ ປຶກສາຫາລື
✓ ພິຈາລະນາການນຳໃຊ້ການບໍລິການທ່ອງທ່ຽວໃນຕົວເມືອງ, ລົດເມນຳທ່ຽວທີ່ມີນັກຮຽນເປັນອາສາສະໝັກນຳທ່ຽວ, ລົດເມໂດຍສານຮ່ວມກັບຮ້ານຄ້າ ແລະ ຮ້ານກາເຟ ແລະ ການບໍລິການລົດຮັບສົ່ງໄປສະໜາມບິນ ແລະ ສະຖານີລົດໄຟ. ✓ ພິຈາລະນາການສ້າງແຮງຈູງໃຈດ້ານພາສີ (ການຍົກເວັ້ນພາສີ) ສຳລັບການຊື້ລົດເມ ແລະ ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ. ✓ ຈັດສັນພາສີມູນຄ່າເພີ່ມ (VAT) ທີ່ໄດ້ຮັບຄືນ ໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງປ້າຍລົດເມ ແລະ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ✓ ຮັກສາໂຄງສ້າງສາຍທາງທີ່ຫຼາກຫຼາຍເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມຍືນຍົງຂອງການບໍລິການ. ✓ ສຳລັບສາຍທາງໃໝ່, ແມ່ນໃຫ້ບໍລິການຟຣີໃນໄລຍະເວລາໃດໜຶ່ງ ເພື່ອດຶງດູດຜູ້ໃຊ້. ✓ ສົ່ງເສີມການປ່ອຍເຊົ່າ ແລະ ນຳໃຊ້ລົດສາທາລະນະ ໃຫ້ແກ່ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ, ເພື່ອໃຫ້ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້

ທັງຈຸດປະສົງຂອງລັດ ແລະ ເອກະຊົນ.

✓ ໃຫ້ຄວາມສໍາຄັນກັບການຈ້າງພະລັງງານຂັບລົດທີ່ມີປະສິບການ ທີ່ມີໃບອະນຸຍາດປະເພດ **D**, ພ້ອມທັງໃຫ້ການ
ຝຶກອົບຮົມ ແລະ ສົ່ງເສີມການສອບເສັງເອົາໃບຂັບຂີ່ໃຫ້ໄດ້ຕາມເກນ.

2) ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2

ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີສອງ ໂດຍຮ່ວມມືກັບຄະນະກຳມະການທີ່ປຶກສາ ທີ່ບໍ່ສະເພາະແຕ່ ຊ່ຽວຊານ ແລະ ທີ່ປຶກສາຍ່ອຍ, ເນື່ອງຈາກໂຄງການທົດລອງນີ້ ຕິດພັນກັບການດຳເນີນງານ ແລະ ບໍລິການ ລົດເມ ແລະ ກິດຈະກຳອື່ນໆທີ່ມີຜົນກະທົບທາງສັງຄົມທັງທາງບວກ ແລະ ທາງລົບ ແລະ ການປະຕິບັດງານ ທີ່ຈຳເປັນ ແລະ ວ່ອງໄວເມື່ອເກີດມີບັນຫາ, ໄດ້ຈັດການປຶກສາຫາລື ກັບ ສຳນັກງານໃຫຍ່ JICA, ແລະ ປັບປຸງ ກິດຈະກຳຕ່າງໆ ແລະ ຈັດຕັ້ງມາດຕະການແກ້ໄຂທີ່ຈຳເປັນຕາມຄວາມເໝາະສົມ.

ການປັບປຸງ ແລະ ມາດຕະການສະເພາະທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແມ່ນສະຫຼຸບ ຢູ່ ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 2-27 ການປັບປຸງ ແລະ ມາດຕະການສະເພາະທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນ ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2

ອົງປະກອບ	ມາດຕະການ
C-1. ຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ ຢູ່ ຖະໜົນນສີສະຫວ່າງວົງ ແລະ ສັກກະລິນ	[ຄວບຄຸມການເຂົ້າອອກຂອງຍານພາຫະນະ ໃນ ຖະໜົນສາຍຫຼັກ] - ມື້ທີ 1 (24/2): ຍານພາຫະນະຫຼາຍຄັນເດີນທາງເຂົ້າມາໃນພື້ນທີ່ ເຖິງວ່າຈະມີຄຳແນະນຳໃຫ້ ຢຸດ ຫຼື ຫ້າມເຂົ້າ ຈາກຕຳຫຼວດ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ແລ້ວກໍຕາມ. - ມື້ທີ 2 (25/2): ປັບປຸງມາດຕະການຕ່າງໆ ລວມໄປເຖິງຈັດວາງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດຢ່າງເຂັ້ມ ງວດ ແລະ ຕັ້ງສິ່ງກົດຂວາງທາງ ຫຼື ຮາວກັນ ແລະ ໃຊ້ເຊືອກ (ຊ່ອງຫວ່າງຂອງຮາວກັນ ເຮັດ ໃຫ້ລົດສາມາດເຂົ້າ ແລະ ໃຫ້ຕຳຫຼວດການຕິດຕາມກວດກາ). - ມື້ທີ 2 (25/2): ຕຳຫຼວດຈະລາຈອນ ລາດຕະເວນ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ. [ຈຳກັດການເຂົ້າມາໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ ຂອງ ລົດຕູ້ນຳທ່ຽວ ແລະ ລົດຕຸກກຸງທີ່ບໍ່ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມ ໂຄງການ] - ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຕັ້ງແຕ່ມື້ທີ 1 (24/2). - ມື້ທີ 5 (28/2): ຂໍ້ຈຳກັດຫ້າມລົດຕູ້ນຳທ່ຽວ ແລະ ລົດຕຸກກຸງທົ່ວໄປ ເຂົ້າເຂດມໍຣະດົກໂລກ ແມ່ນ ຖືກຍົກເລີກ.
C-2. ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ (ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດແຄມຄານ ແຄມຂອງ)	- ມື້ທີ 1 (2/24): ລົດເມທີ່ມີຜູ້ໂດຍສານເຕັມຕະຫຼອດສາຍທາງ ເຮັດໃຫ້ບໍ່ຜູ້ໂດຍສານບໍ່ ສາມາດຂຶ້ນລົດໄດ້ໃນລະຫວ່າງທາ, ມີການໃຫ້ຄຳແນະນຳເພີ່ມເຕີມເພື່ອຮັບປະກັນວ່າລົດເມ ທຸກຄັນຈະຈອດຢູ່ທຸກໆປ້າຍລົດເມ. - ມື້ທີ 2 (2/25): ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມກົດດັນຂອງຜູ້ໂດຍສານທີ່ເກີດຈາກເວລາລໍຖ້າ ແມ່ນ ໄດ້ປັບປຸງຂໍ້ມູນເວລາລໍຖ້າທີ່ສະແດງຢູ່ປ້າຍລົດເມ (ປັບເປັນການບໍລິການທຸກໆ 5 ນາທີ ເພື່ອ ເພີ່ມການບໍລິການ ແລະ ອີງຕາມສະພາບຕົວຈິງ). - ມື້ທີ 2 (2/25): ເມື່ອລົດເມເຕັມ, ຜູ້ໂດຍສານຕ້ອງໄດ້ລໍຖ້າລົດເມຄັນຕໍ່ໄປ. ເພື່ອຮອງຮັບ ຜູ້ໂດຍສານຕ່າງປະເທດທີ່ມີອຸປະສັກດ້ານພາສາ, ພະນັກງານນັ່ງຢູ່ດ້ານໜ້າໄດ້ຕັ້ງປ້າຍແຈ້ງໃຫ້ ລໍຖ້າຄັນຕໍ່ໄປ. - ມື້ທີ 6 (3/1): ການບໍລິການສາຍທາງລົດເມ ຢູ່ ເຂດມໍຣະດົກໂລກ ຖືກຍົກເລີກ ແລະ ໄດ້ ເພີ່ມການບໍລິການສາຍທາງຕາດກວາງຊີຂຶ້ນ.
C-3: ບໍລິການລົດສາທາລະນະ ຮັບສິ່ງ (ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດ ແຄມຄານແຄມຂອງ)	- ມື້ທີ 1 (2/24): ເນື່ອງຈາກມີຜູ້ໂດຍສານຫຼາຍ, ພະນັກງານຂັບລົດ ກະກາງຄືນ ກໍໄດ້ເຮັດວຽກ ເພີ່ມ ເພື່ອໃຫ້ມີການບໍລິການແຕ່ເຊົ້າໆ. ມີລົດຕຸກກຸງທັງໝົດ 12 ຄັນທີ່ເຮັດວຽກເກືອບເຕັມມື້ ເພື່ອໃຫ້ບໍລິການເພີ່ມເຕີມ. - ມື້ທີ 2 (2/25): ຈັດລົດຕຸກກຸງເພີ່ມເຕີມອີກ 10 ຄັນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຊົ່ວໂມງເຮັດວຽກຂອງ ພະລັງງານຂັບລົດໃຫ້ຢູ່ໃນ ປະມານ 8 ຊົ່ວໂມງຕາມແຜນການເດີມ, ພ້ອມທັງໃຫ້ບໍລິການຄວາມ ຕ້ອງການ. - ມື້ທີ 6 (3/1): ປ່ຽນສາຍທາງບໍລິການລົດຮັບສິ່ງ ປ່ຽນຈາກ ເດີນທາດຫຼວງ ຫ ປາກຄານ ມາ ເປັນ ເດີນທາດຫຼວງ-ສູນມາຊີຊູກຣີ ຫຼື ສູນຊຸມຊົນ.

ອົງປະກອບ	ມາດຕະການ
C-4: ສະໜອງຂໍ້ມູນ ດ້ວຍ QR ແປໄດ້ຫຼາຍພາສາ	ມື້ທີ 6 (3/1): ປັບປຸງການສະໜອງຂໍ້ມູນໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບກັບການປ່ຽນແປງການບໍລິການລົດສາທາລະນະ.
C-5: ຄວບຄຸມການເຂົ້າອອກຂອງພາຫະນະ ແລະ ລະບຽບຈອດລົດ ຢູ່ ເຂດ ມໍຣະດົກໂລກ	[ຂດແຄມຄານແຄມຂອງ (ສາຍທາງລົດເມ)] C- 1 ແມ່ນມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແບບມີປະສິດທິພາບ, ເຮັດໃຫ້ປະລິມານຈອດລົດຕຸ້ນນຳທ່ຽວໜ້ອຍລົງ . [ຖະໜົນເສັ້ນຫຼັກ] - ເຖິງວ່າຈະມີແຈ້ງການໜ້າ, ແຕ່ກໍສັງເກດເຫັນລົດຈັກທີ່ຈອດຜິດລະບຽບເປັນຈຳນວນຫຼາຍ, ເຊິ່ງເຮັດຫຍຸ້ງຍາກທີ່ຈະແກ້ໄຂສະຖານະການດ້ວຍຈຳນວນເຈົ້າໜ້າທີ່ຕຳຫຼວດທີ່ປະຈຳຢູ່ແຕ່ລະຈຸດ. - ໃນເວລາດຽວກັນ, ກໍຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ເສີມສ້າງມາດຕະການຫ້າມເຂົ້າຂອງພາຫະນະໂດຍບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ, ຈັດຜູ້ຄວບຄຸມ ໂດຍສຸມໃສ່ຈຸດເຂົ້າເຖິງຫຼັກ. - ໃນວັນເສົາ ແລະ ວັນອາທິດ, ວັນທີ 1 ແລະ 2 ມີນາ, ບັງຄັບໃຊ້ການຄວບຄຸມການເຂົ້າເຖິງຂອງພາຫະນະທີ່ເຂົ້າມາຈອດ ຢູ່ ຖະໜົນສາຍຫຼັກ ເພື່ອຫ້າມຈອດລົດຕາມແຄມທາງ.
C-6: ທົດລອງລະບົບ ຈອດແລ້ວຈອນ ຢູ່ ເດີ່ນທາດຫຼວງ	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມແຜນ.
• C-7: ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ (ເດີ່ນທາດຫຼວງ – ຕາດກວາງຊີ)	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມແຜນ.
C-8: ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ (ເດີ່ນທາດຫຼວງ – ສະຖານີລົດໄຟ)	- ມື້ທີ 1: ເປັນສາຍທາງທີ່ມີຄວາມຕ້ອງການສູງຫຼາຍ ແລະ ມີການບໍລິການເພີ່ມເຕີມ ໂດຍໃຊ້ລົດສຳຮອງໃນຊ່ວງເວລາເລັ່ງດ່ວນແຕ່ 9:00 ຫາ 14:00. - ເຖິງແມ່ນວ່າໃນເບື້ອງຕົ້ນຜູ້ໂດຍສານຖືກແນະນຳໃຫ້ລໍຖ້າ ລົດບໍລິການຄັນຕໍ່ໄປ ແຕ່ ສຸດທ້າຍລົດກໍເຕັມ, ຍ້ອນເປັນສາຍທາງທີ່ມີຄວາມຕ້ອງການສູງ ຈົນເຮັດໃຫ້ເວລາລໍຖ້າເກີນສອງຊົ່ວໂມງ ແລະ ສະຖານີກໍມີຄວາມແອອັດ; ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງໄດ້ໃຊ້ລະບົບປີ້ເລກຄິວຕັ້ງແຕ່ວັນທີ 27 ກຸມພາ. - ສຳລັບຜູ້ໂດຍສານທີ່ບໍ່ຕ້ອງການລໍຖ້າ, ແມ່ນໄດ້ແນະນຳໃຫ້ໃຊ້ຮູບແບບການຂົນສົ່ງອື່ນໆ ທີ່ເປັນທາງເລືອກ. - ເພື່ອຊ່ວຍຜູ້ໂດຍສານທີ່ບໍ່ສາມາດຂຶ້ນລົດຖ້ຽວສຸດທ້າຍໄດ້ ແລະ ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການເດີນທາງກັບບ້ານ, ແມ່ນໄດ້ຈັດສັນພະນັກງານ ແລະ ວິທີການຂົນສົ່ງທີ່ເປັນທາງເລືອກໄວ້ໃຫ້ເມື່ອບໍ່ສາມາດຫຼີກລ່ຽງໄດ້. - ຫຼັງ C-2 (ການດຳເນີນງານຂອງລົດເມອັດສະລິຍະລະຫວ່າງສ່ວນສາທາລະນະທາດຫຼວງ ແລະ ບໍລິເວນແຫຼມ) ຖືກຍົກເລີກ, ຈຶ່ງຈັດສັນການບໍລິການເພີ່ມເຕີມໂດຍໃຊ້ລົດເມທີ່ຖືກຍົກເລີກນັ້ນ ນັບແຕ່ວັນທີ 1 ມີນາ, ບໍລິການທຸກໆ 30 ນາທີ.
C-9. ສ້າງສູນຊຸມຊົນແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມແຜນ.

(i) C-1: ຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ ຢູ່ ຖະໜົນນສີສະຫວ່າງວົງ ແລະ ສັກກະລິນ

ຈຳກັດການເຂົ້າເຖິງຂອງຍານພາຫະນະ ຢູ່ຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ ແລະ ຖະໜົນສັກກະລິນ. ຢູ່ ແຍກທີ່ ສຳຄັນຕາມຖະໜົນສາຍຫຼັກ, ມີເຈົ້າໜ້າທີ່ ຕຳຫຼວດ ແລະ ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ບັງຄັບໃຊ້ ລະບຽບຈຳກັດການເຂົ້າຂອງພາຫະນະ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຍ້ອນມີຍານພາຫະນະບາງຄັນເຂົ້າໄປໃນພື້ນທີ່ ດັ່ງກ່າວໂດຍບັງເອີນ ແລະ ບໍ່ຄຳນຶງເຖິງລະບຽບການ, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີການຕັ້ງສິ່ງກົດຂວາງທາງ ຫຼື ຮາວກັນເພີ່ມ ເຕີມ. ໃນຂະນະດຽວກັນ, ເນື່ອງຈາກມີບຸກຄະລະກອນຈຳກັດ ເພື່ອກັນບໍ່ໃຫ້ລົດເຂົ້າ ຢູ່ ຈຸດແຍກທີ່ສຳຄັນ, ແມ່ນຍັງເຫັນວ່າລົດຍັງເຂົ້າປົກກະຕິເມື່ອບໍ່ມີເຈົ້າໜ້າທີ່ ຫຼື ຄະນະປະຈຳການ.

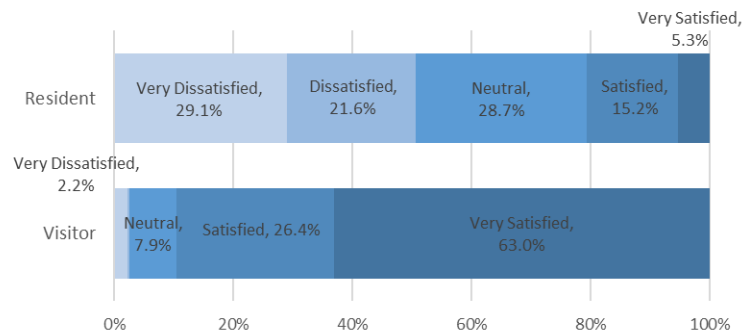


ຮູບ 2-56 ມາຕະການຄວບຄຸມການເຂົ້າອອກຂອງພາຫະນະ



ຮູບ 2-57 ບັນຍາກາດຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ ໃນ ຊ່ວງບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບການສັນຈອນ

ອີງຕາມຜົນຂອງການສຳຫຼວດຄວາມເພິ່ງພໍໃຈ, ອັດຕາສ່ວນຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວທີ່ຕອບວ່າ "ບໍ່ພໍໃຈ" ຫຼື "ບໍ່ພໍໃຈເລັກນ້ອຍ" ແມ່ນພຽງແຕ່ 2%, ໃນຂະນະທີ່ປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແມ່ນ 50%. ເຖິງແມ່ນວ່າມາດຕະການນີ້ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວໄດ້ຮັບການຕອບຮັບເປັນຢ່າງດີຈາກນັກທ່ອງທ່ຽວ, ແຕ່ຖືວ່າການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ ແມ່ນຍັງບໍ່ທົ່ວເຖິງປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ, ເຊິ່ງສ້າງຄວາມບໍ່ສະດວກສະບາຍໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນບາງກຸ່ມຄົນ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ແມ່ນມີປະລິມານຄົນຍ່າງທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ຢູ່ ທຸກຈຸດສຳຫຼວດ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນ ຢູ່ ປາກຄານ. ເຊັ່ນດຽວກັນກັບໂຄງການທົດລອງ ຄັ້ງທຳອິດ, ສາມາດສະຫຼຸບໄດ້ວ່າ ມາດຕະການຈັດສັນເຂດປອດລົດ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ມີການສັນຈອນຂອງຄົນຍ່າງເພີ່ມຂຶ້ນ.

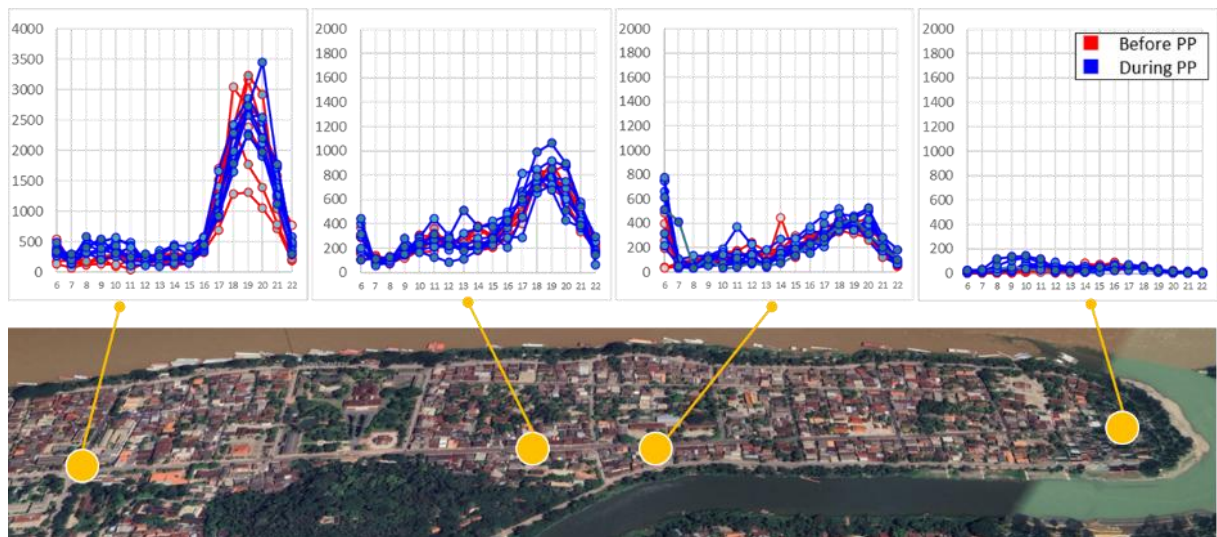


ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-58 ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ການຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ

(ປະຊາຊົນ: N = 310, ນັກທ່ອງທ່ຽວ: N = 90)

ປຸງຈາກຊ້າຍມື: ບໍ່ເພິ່ງພໍໃຈ, ບໍ່ເພິ່ງພໍໃຈໜ້ອຍໜຶ່ງ, ປານກາງ, ເພິ່ງພໍໃຈໜ້ອຍໜຶ່ງ, ເພິ່ງພໍໃຈ]



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-59 ປະລິມານຄົນຍ່າງ ຕາມ ຈຸດສຳຫຼວດ

(ii) C-2 / C-3: ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ ແລະ ລົດຮັບສົ່ງ (ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ)

ລົດເມສາທາລະນະໃຫ້ບໍລິການລະຫວ່າງ ເດີນທາດຫຼວງ ແລະ ເຂດມໍຣະດົກໂລກ ຕັ້ງແຕ່ເວລາ 6:00 ໂມງ ຫາ 23:00 ໂມງ, ໃນຂະນະທີ່ການບໍລິການລົດຮັບສົ່ງ ແມ່ນເລີ່ມແຕ່ເວລາ 8:00 ໂມງ ຫາ 16:00 ໂມງ. ລົດເມທີ່ໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກເກົາຫຼີ ແມ່ນໃຊ້ເປັນລົດເມສາທາລະນະ, ແລະ ລົດຕຸກກໆທີ່ມີຢູ່ ແມ່ນໃຊ້ເປັນການບໍລິການລົດຮັບສົ່ງ.



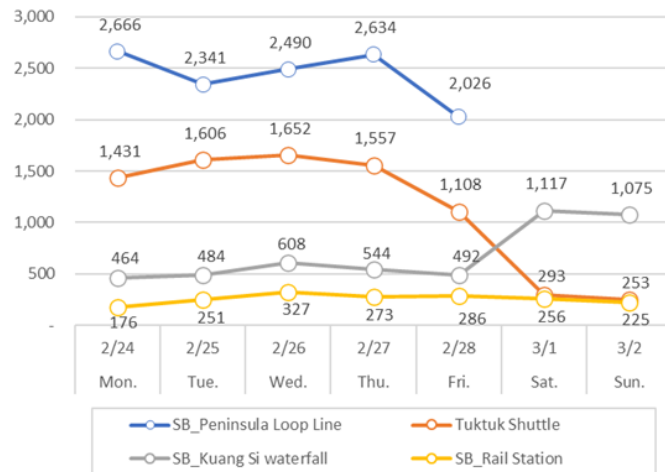
ຮູບ 2-60 ພາບເດັກນ້ອຍທົດລອງຂີ່ລົດເມ



ຮູບ 2-61 ພາບຜູ້ໂດຍສານຂຶ້ນລົງລົດເມ ຢູ່ ເດີນທາດຫຼວງ

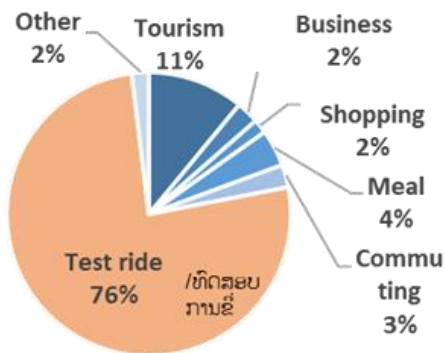
ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານຕົວເລກສະສົມໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາໂຄງການທົດລອງແມ່ນ 26,700 ຄົນ. ມີປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວ ໃຊ້ຫຼາຍ ແລະ ເນື່ອງຈາກຄວາມຕ້ອງການທີ່ເກີນຄວາມອາດສາມາດໃນການບໍລິການ, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີຄວາມແອອັດໃນລົດ ເນື່ອງຈາກຄວາມອາດສາມາດບໍ່ພຽງພໍ ແລະ ເວລາລໍຖ້າດົນກວ່າ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ເນື່ອງຈາກຂໍ້ຈຳກັດກ່ຽວກັບການເຂົ້າລົດຕໍ່ທ່ອງທ່ຽວທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໃນພາຍຫຼັງໄດ້ຖືກຍົກເລີກ, ການບໍລິການລົດເມສາທາລະນະຈຶ່ງໄດ້ຢຸດເຊົາຕັ້ງແຕ່ວັນທີ 1 ມີນາ, ແລະ ກໍ່ເຮັດໃຫ້ບໍລິການລົດຮັບສິ່ງສັ້ນລົງເຊັ່ນດຽວກັນ.

ຕິດພັນກັບຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ກັບລົດເມສາທາລະນະ, ນັກທ່ອງທ່ຽວທີ່ບໍ່ມີຮູບແບບການເດີນທາງເປັນຂອງຕົນເອງແມ່ນເພິ່ງພໍໃຈກັບການບໍລິການສາຍທາງ, ໃນຂະນະດຽວກັນນັ້ນ, ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຂອງປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ມີຮູບແບບການເດີນທາງປະຈຳວັນເປັນຂອງຕົນເອງ ແມ່ນ ຍັງຢູ່ທີ່ປະມານ 40%, ເຊິ່ງຄວນພິຈາລະນາ ໃນການອອກແບບການບໍລິການຄືນໃໝ່. ຍ້ອນວ່າ 76% ຂອງຜູ້ໃຊ້ບໍລິການທີ່ເປັນຄົນທ້ອງຖິ່ນນີ້ແມ່ນຢາກທົດລອງຂີ່ ແທນທີ່ຈະເປັນເພື່ອຈຸດປະສົງການເດີນທາງໃນອະນາຄົດ, ການຈຳແນກຜູ້ໂດຍສານທີ່ເປັນທ່າແຮງ ໃນຊ່ວງໂຄງການທົດລອງນີ້ ຖືກວ່າເປັນສິ່ງທ້າທາຍຫຼາຍ.



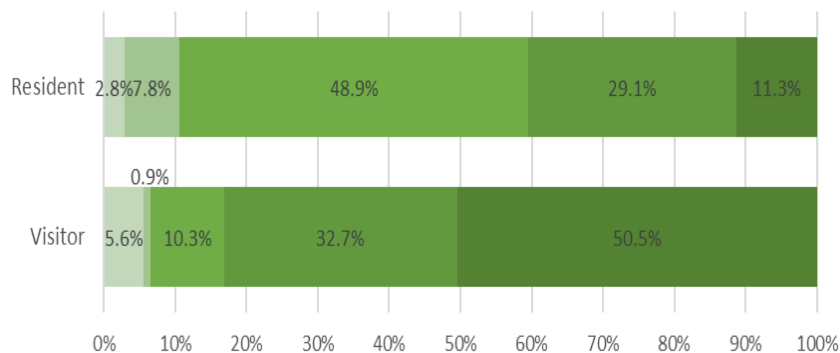
ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-62 ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ໃນ ຊ່ວງໂຄງການທົດລອງ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-63 ຈຸດປະສົງການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໂດຍປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ

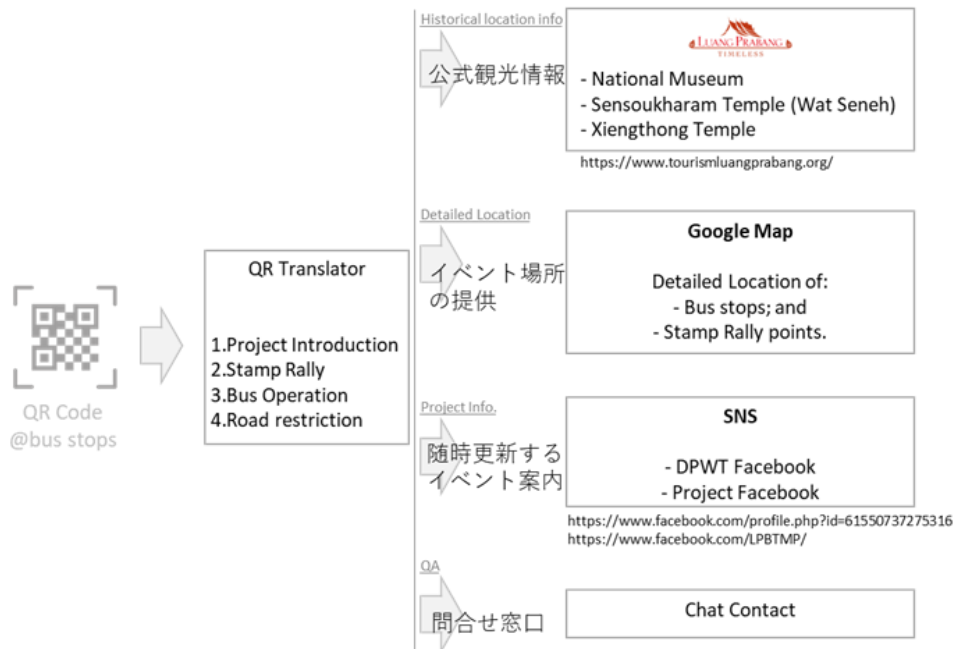


ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-64 ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ກັບການບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ ແລະ ລົດຮັບສົ່ງ
(ປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ: N = 310, ນັກທ່ອງທ່ຽວ: N = 90)
[ປຸງຈາກຊ້າຍມື: ບໍ່ເພິ່ງພໍໃຈ, ບໍ່ເພິ່ງພໍໃຈໜ້ອຍໜຶ່ງ, ປານກາງ, ເພິ່ງພໍໃຈໜ້ອຍໜຶ່ງ, ເພິ່ງພໍໃຈ]

(iii) C-4: ສະໜອງຂໍ້ມູນ ດ້ວຍ QR ແປໄດ້ຫຼາຍພາສາ

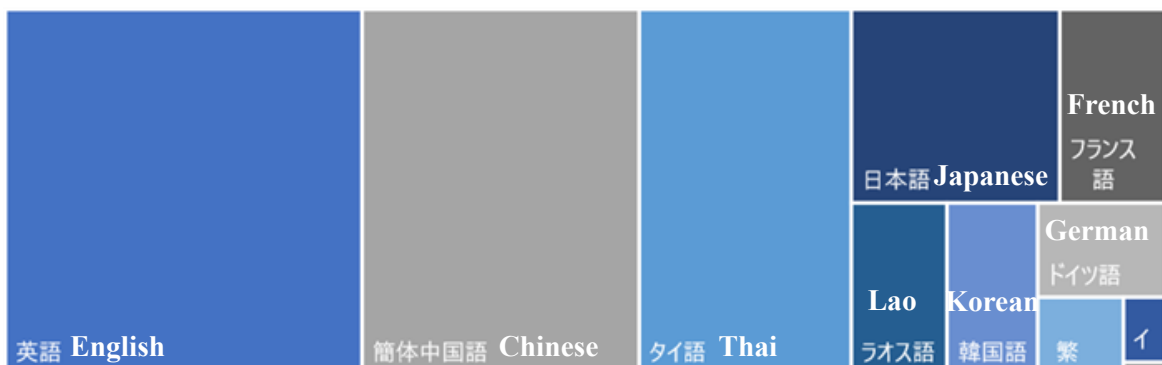
ການແປພາສາດ້ວຍ **QR** (ເວັບໄຊທ໌ທີ່ມີໜ້າທີ່ແປອັດຕະໂນມັດ) ທີ່ສະໜອງໃຫ້ໂດຍຄະນະວິຊາການຝ່າຍລາວ ແມ່ນຖືວ່າເປັນຊ່ອງທາງທີ່ສໍາຄັນ ໃນການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນໂຄງການທົດລອງ ແລະ ຜູ້ໃຊ້ສາມາດເຂົ້າເຖິງເວັບໄຊທ໌ຂໍ້ມູນຕ່າງໆ ແລະ ສອບຖາມ, ດັ່ງນັ້ນ ສະໜອງຂໍ້ມູນ ດ້ວຍ **QR** ແປໄດ້ຫຼາຍພາສາ ຈຶ່ງຖືກໃຊ້ເປັນກົນໄກການສະໜອງຂໍ້ມູນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-65 ການເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນ ຜ່ານ QR

ໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາໂຄງການທົດລອງ (ຕັ້ງແຕ່ເວລາ 00:00 ໂມງ ຂອງວັນທີ 24 ກຸມພາ 2025 ຫາ 23:30 ໂມງ ຂອງວັນທີ 2 ມີນາ 2025), ຕົວແປພາສາ **QR** ໄດ້ບັນທຶກການເຂົ້າເຖິງຫຼາຍກວ່າ 700 ຄັ້ງ. ດ້ານພາສາໃຊ້ແປ, ພາສາອັງກິດກວມເອົາອັດຕາສ່ວນຫຼາຍທີ່ສຸດ, ຕາມມາດ້ວຍພາສາຈີນ, ໄທ, ຍີ່ປຸ່ນ, ຝຣັ່ງ, ລາວ ແລະ ເກົາຫຼີ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-66 ອັດຕາສ່ວນຂອງການເຂົ້າເຖິງການແປພາສາ ແບ່ງຕາມພາສາທີ່ໃຊ້ແປ (ພື້ນທີ່ ທີ່ໃຫຍ່ ໝາຍເຖິງອັດຕາສ່ວນທີ່ສູງ)

The map shows the Mekong River flowing through the region. Key locations marked include Kuang Si Waterfall, Tad Thong Waterfalls, and several temples. The 'On The Mekong River' tour is indicated by a red line along the river. Other points of interest include the 'Rice farm cafe', 'Sakha Village', and 'Ban Xiang-Nouak'. The map also shows the 'Luang Prabang Wildlife Sanctuary' and 'Ban Long'. A legend in the bottom left corner identifies the symbols used for different types of locations.

ຮູບ 2-67 ທີ່ຕັ້ງຂອງຜູ້ຄົນເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນ ດ້ວຍ QR

ຍົກເວັ້ນລົດປະຊາຊົນທີ່ອາໄສໃນເຂດໂຄງການທົດລອງ ແມ່ນຫ້າມລົດຜູ້ນໍາທ່ຽວ ແລະ ລົດຕຸກໆທົ່ວໄປເຂົ້າ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງຫ້າມຈອດລົດຕາມແຄມທາງ ຢູ່ ຖະໜົນ ສີສະຫວ່າງວົງ ແລະ ຖະໜົນສັກກະລິນ.



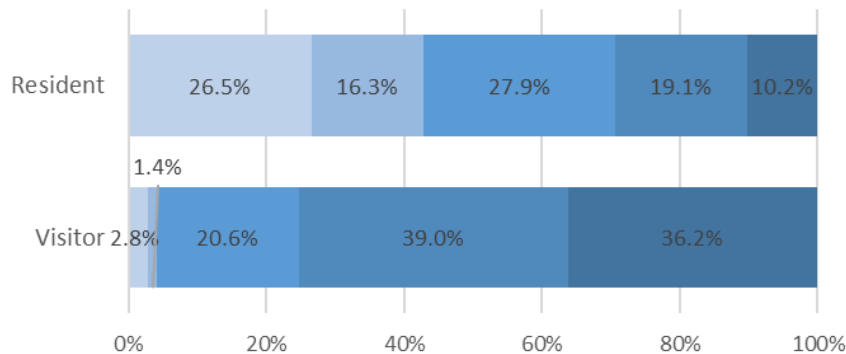
2-82



ຮູບ 2-69 ການຄວບຄຸມການເຂົ້າອອກຂອງພາຫະນະ ຢູ່ ເຂດແຄມຂອງແຄມຄານ

ໂດຍການສົມປຽບທຽບ ກ່ອນ ແລະ ໃນລະຫວ່າງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າການຈອດລົດແຄມທາງ ຢູ່ ເຂດມໍຣະດົກໂລກແມ່ນຫຼຸດລົງຫຼາຍ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຜົນກະທົບດັ່ງກ່າວຍັງບໍ່ມີການໃຊ້ລະບຽບຢູ່ນອກເຂດຫ້າມຈອດລົດທີ່ກຳນົດໄວ້. ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີ ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນລ່ວງໜ້າ ແລະ ອອກບັດອະນຸຍາດໃຫ້ລົດຊາວບ້ານ ແລະ ຜູ້ປະກອບການເຂົ້າໄດ້, ແຕ່ບາງກຸ່ມຊຸມຊົນກໍ່ຍັງບໍ່ມີຄວາມເພິ່ງພໍໃຈ ຍ້ອນການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນທີ່ບໍ່ພຽງພໍ. ດັ່ງນັ້ນ, ມາດຕະການຫ້າມລົດເຂົ້າຈຶ່ງຖືກຍົກເລີກນັບແຕ່ມື້ທີຫ້າຂອງໂຄງການທົດລອງ.

ອີງຕາມການສຳຫຼວດຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຂອງປະຊາຊົນກ່ຽວກັບການຫ້າມລົດເຂົ້າ, ລະດັບຄວາມເພິ່ງພໍໃຈແມ່ນຍັງຕໍ່າສຳລັບຜູ້ທີ່ມີຈຸດປະສົງການເດີນທາງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບທຸລະກິດ, ໃນຂະນະດຽວກັນນັ້ນ, ລະດັບຄວາມເພິ່ງພໍໃຈທີ່ຂ້ອນຂ້າງສູງ ແມ່ນ ສຳລັບຜູ້ທີ່ມີຈຸດປະສົງການເດີນທາງປະຈຳວັນເຊັ່ນ: ການຊື້ເຄື່ອງ ແລະ ການເດີນທາງໄປໂຮງຮຽນ.

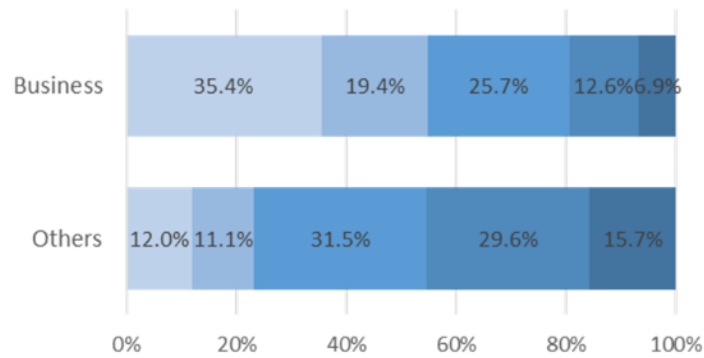


ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-70 ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ກັບການຫ້າມລົດຕູ້ນຳທ່ຽວ ເຂົ້າເຂດມໍຣະດົກໂລກ

(ປະຊາຊົນ: N = 310, ນັກທ່ອງທ່ຽວ: N = 90)

[ນັບຈາກຊ້າຍມື: ບໍ່ເພິ່ງພໍໃຈ, ບໍ່ເພິ່ງພໍໃຈໜ້ອຍໜຶ່ງ, ປານກາງ, ເພິ່ງພໍໃຈໜ້ອຍໜຶ່ງ, ເພິ່ງພໍໃຈ]



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-71 ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ກັບການຫ້າມລົດຕູ້ນຳທ່ຽວ ເຂົ້າເຂດມໍຣະດົກໂລກ ຕາມຈຸດປະສົງຂອງການເດີນທາງ

(ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດ: N = 175, ອື່ນໆ: N = 108)

[ນັບຈາກຊ້າຍມື: ບໍ່ເພິ່ງພໍໃຈ, ບໍ່ເພິ່ງພໍໃຈໜ້ອຍໜຶ່ງ, ປານກາງ, ເພິ່ງພໍໃຈໜ້ອຍໜຶ່ງ, ເພິ່ງພໍໃຈ]

(v) C-6: ທິດລອງລະບົບ ຈອດແລ້ວຈອນ ຢູ່ ເດີນທາດຫຼວງ

ຈັດສັນລະບົບຈອດແລ້ວຈອນ (P&R) ຢູ່ ເດີນທາດຫຼວງ, ແລະ ຈັດສັນບ່ອນຈອດລົດສຳລັບລົດທີ່ເດີນທາງມາຈາກນອກເຂດນອກເຂດມໍຣະດົກໂລກ ເພື່ອຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ເນື່ອງຈາກມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບຽບການຫ້າມລົດເຂົ້າໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ, ແມ່ນເຮັດໃຫ້ມີລົດຕູ້ນຳທ່ຽວຈອດຢູ່ສະຖານທີ່ຈອດແລ້ວຈອນ ແລະ ໃຊ້ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ ແລະ ລົດຮັບສົ່ງ ທີ່ເດີນທາດຫຼວງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຍ້ອນວ່າ ມີການລໍຖ້າ ແລະ ບໍລິການລົດຮັບ-ສົ່ງຍັງສືບຕໍ່ໄປໃຫ້ບໍລິການຕາມຖະໜົນກຶ່ງກົດສະລາດ ແລະ ຖະໜົນແຄມຂອງ ເຊິ່ງຢູ່ນອກເຂດຫ້າມລົດເຂົ້າ, ເຮັດໃຫ້ມາດຕະການດັ່ງກ່າວຈຶ່ງຖືວ່າບໍ່ພຽງພໍທີ່ຈະຮອງຮັບກຸ່ມນັກທ່ອງທ່ຽວຂະໜາດໃຫຍ່ໄດ້.



ຮູບ 2-72 ພາບລົດຕູ້ນຳທ່ຽວຈອດລົດຢູ່ ສະຖານທີ່ ຈອດແລ້ວຈອນ



ຮູບ 2-73 ພາບການຄ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານຈາກລົດຕູ້ໄປໃຊ້ບໍລິການລົດສາທາລະນະ ຢູ່ ສະຖານທີ່ຈອດແລ້ວຈອນ

(vi) C-7: ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ (ເດີ່ນທາດຫຼວງ – ຕາດກວາງຊີ)

ມີການໃຊ້ບໍລິການສາຍທາງນີ້ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ໂດຍປະຊາຊົນທັງຖິ່ນ ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ໄດ້ຮັບການປະເມີນສູງ. ສາຍທາງຕາດກວາງຊີ, ມີຜູ້ໂດຍສານທັງໝົດ 3,840 ຄົນ. ເມື່ອລົດເມມີຜູ້ໂດຍສານເຕັມທີ່ແລ້ວ, ໃນເບື້ອງຕົ້ນແມ່ນໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານລໍຖ້າລົດເມຄັນຕໍ່ໄປໃນອີກໜຶ່ງຊົ່ວໂມງຂ້າງໜ້າ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້ສາຍທາງນີ້ແມ່ນສູງຫຼາຍ ຈົນເຮັດໃຫ້ເວລາລໍຖ້າເກີນສອງຊົ່ວໂມງ, ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມແອອັດຢູ່ສະຖານີ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງໃຊ້ລະບົບບັດຄິວທີ່ມີຕົວເລກ ແຕ່ວັນທີ 27 ກຸມພາ ເພື່ອປັບປຸງຄວາມປອດໄພ ແລະ ປະສິດທິພາບໃນການດຳເນີນງານ ແລະ ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ຫຼັງຈາກລົດເມສາທາລະນະສາຍທາງເຂດມໍຣະດົກໂລກຖືກຍົກເລີກ ຕັ້ງແຕ່ວັນທີ 1 ມີນາ ເປັນຕົ້ນໄປ, ລົດບໍລິການສາຍທາງນັ້ນໆ ແມ່ນຖືກໂອນຖ່າຍໄປຮັບໃຊ້ບໍລິການສາຍທາງຕາດກວາງຊີ, ແລະ ເຮັດໃຫ້ມີການບໍລິການທຸກໆ 30 ນາທີ.



ຮູບ 2-74 ພາບແຈກຢາຍບັດຄິວ ຂອງ ສາຍທາງຕາດກວາງຊີ



ຮູບ 2-75 ປະກາດແຈ້ງການກ່ຽວກັບສາຍທາງຕາດກວາງຊີເຕັມ ຫຼື ຈອງເຕັມ

(vii) C-8: ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ (ເດີ່ນທາດຫຼວງ – ສະຖານີລົດໄຟ)

ມີການນຳໃຊ້ບໍລິການສາຍທາງນີ້ຢ່າງກວ້າງຂວາງ. ໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາຂອງໂຄງການທົດລອງ, ມີຜູ້ໂດຍສານ 1,739 ຄົນ.

(viii) C-9: ສ້າງສູນຊຸມຊົນ

ປັບປຸງສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານການທ່ອງທ່ຽວຄືນໃໝ່, ແລະ ພິທີເປີດສູນ Machizukuri (ສູນຊຸມຊົນ) ໄດ້ຈັດຂຶ້ນ

ໃນວັນອັງຄານ, ວັນທີ 25 ເດືອນກຸມພາ ປີ 2025. ດັ່ງນັ້ນ, ສູນດັ່ງກ່າວຈຶ່ງຖືກນຳໃຊ້ຄືນໃໝ່ໃຫ້ເປັນພື້ນທີ່ ທີ່ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ຫຼາກຫຼາຍຈຸດປະສົງ ທີ່ນອກເໜືອຈາກສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານການທ່ອງທ່ຽວ, ແຕ່ຍັງເປັນພື້ນທີ່ສຳລັບການຈັດກິດຈະກຳຕ່າງໆຂອງຊຸມຊົນອີກດ້ວຍ. ພະແນກ ວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ ແຂວງຫຼວງພະບາງ (ພວທ) ໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງພະນັກງານໜຶ່ງທ່ານເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບສູນ **Machizukuri** (ສູນຊຸມຊົນ) ແຫ່ງນີ້.



ຮູບ 2-76 ພາບການນຳໃຊ້ສູນຂໍ້ມູນ

3) ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3

ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີສາມ ເປັນດັ່ງໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນຂອງຮູບແບບການພັດທະນາ ຫຼື ປັບປຸງວຽກງານຂົນສົ່ງຕາມແຕ່ລະໄລຍະທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດ. ໂດຍອີງໃສ່ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນຈາກໂຄງການທົດລອງຄັ້ງທີສອງ ແມ່ນໄດ້ປັບລະດັບການບັງຄັບໃຊ້ກົດລະບຽບ ແລະ ເນັ້ນໃສ່ການເສີມຂະຫຍາຍລະບຽບການທີ່ເປັນຍອມຮັບຂອງສັງຄົມຫຼາຍຂຶ້ນ.

ຄ້າຍຄືກັນກັບໂຄງການທົດລອງ ປີທີສອງ, ໂຄງການທົດລອງ ປີທີສາມ ແມ່ນລິເລີ່ມໂດຍການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຄະນະກຳມະການທ້ອງຖິ່ນ. ເພື່ອຕອບສະໜອງຕໍ່ສະພາບການທີ່ມີການປ່ຽນແປງ, ທີ່ມງານໂຄງການໄດ້ປຶກສາຫາລືກັບສຳນັກງານໃຫຍ່ **JICA** ແລະ ປັບປຸງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂທີ່ຈຳເປັນຕາມຄວາມເໝາະສົມ

ຕາຕະລາງ 2-28 ການປັບປຸງ ແລະ ມາດຕະການສະເພາະທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນ ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3

ອົງປະກອບ	ມາດຕະການ
C-1. ຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ ແລະ ສ້າງໃຫ້ເປັນພື້ນທີ່ສາທາລະນະ ຢູ່ ຖະໜົນນິສະຫວ່າງວົງ	ເນື່ອງຈາກການຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ, ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຈັດລະບຽບ ແລະ ຈັດສັນບ່ອນຈອດລົດແຄມທາງຄືນໃໝ່. ເຖິງແມ່ນວ່າໃນເບື້ອງຕົ້ນໄດ້ມີການວາງແຜນບ່ອນຈອດລົດຈັກຕາມແຄມຄານ, ແຕ່ສະຖານທີ່ເຫຼົ່ານັ້ນບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ເນື່ອງຈາກການກໍ່ສ້າງຕ່າງເຈື່ອນ. ດັ່ງນັ້ນ, ບ່ອນຈອດລົດຈັກຈຶ່ງຈັດສັນຢູ່ເທິງທາງຍ່າງທີ່ມີຄວາມ

ອົງປະກອບ	ມາດຕະການ
	ກວ້າງພຽງພໍ.
C-2. ບໍລິການລົດສາທາລະນະ (ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ)	• ໃນເບື້ອງຕົ້ນໂຄງການວາງແຜນທີ່ຈະນໍາໃຊ້ລົດ EV ທີ່ຈັດຊື້ໂດຍຜູ້ປະກອບການລົດເມເອກະຊົນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ເນື່ອງຈາກຄວາມລ່າຊ້າໃນການຈັດຊື້, ຈຶ່ງໃຊ້ລົດຕຸກໆທີ່ມີຢູ່ຊົ່ວຄາວສໍາລັບການບໍລິການລົດຮັບສົ່ງ, ໃນຂະນະທີ່ລົດສອງແຖວ ແມ່ນໃຊ້ແທນລົດ EV ສໍາລັບການບໍລິການລົດເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ. • ເພື່ອຫຼີກການສັ່ງໂກງຈາກການຂາຍປີ້ໂດຍສານ, ຈຶ່ງໄດ້ເຮັດບັດຂີ່ລົດສາທາລະນະໜຶ່ງວັນຂຶ້ນ ແລະ ຂາຍຢູ່ຈຸດຂາຍປີ້ ສາມຈຸດ; ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ເນື່ອງຈາກຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ມີໜ້ອຍຫຼາຍ, ຈຶ່ງນໍາສະເໜີປີ້ແບບເທື່ອຄັ້ງດຽວ (10,000 ກີບ) ຕັ້ງແຕ່ວັນທີ 9 ທັນວາ, ແລະ ອະນຸຍາດໃຫ້ພະລັງງານຂັບລົດຮັບສົ່ງ ແລະ ບໍລິການລົດ ສາມາດຂາຍປີ້ໄດ້ໃນເວລາຜູ້ໂດຍສານຂຶ້ນລົດບໍລິການ.
C-3. ບໍລິການລົດສາທາລະນະຮັບສົ່ງ (ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ)	
C-4. ສະໜອງຂໍ້ມູນດ້ວຍ QR ແປໄດ້ຫຼາຍພາສາ	• ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມແຜນ
C-5. ໃຊ້ລະບຽບຫ້າມຈອດລົດແຄມທາງ ຢູ່ເຂດມໍຣະດົກໂລກ	• ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈະມີການລ່າຕະເວນຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ ຢູ່ ເສັ້ນແຄມຄານແຄມຂອງເປັນປະຈຳ, ແຕ່ນັບແຕ່ວັນທີ 9 ທັນວາເປັນຕົ້ນມາ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດໄດ້ປະຈຳການໃນຊ່ວງເວລາທີ່ມີລົດຈອດລົດຫຼາຍ ຢູ່ ບໍລິເວນອ້ອມຮອບວັດຊຽງທອງໃນຕອນເຊົ້າ ແລະ ອ້ອມຮອບເຂດພູສີໃນຕອນແລງ ເຊິ່ງລ້ວນແລ້ວແຕ່ເປັນບ່ອນທີ່ລົດຕູ້ນໍາທ່ຽວຈອດຫຼາຍເປັນພິເສດ.
C-6. ທົດລອງລະບົບ ຈອດແລ້ວຈອນ ຢູ່ເດີນທາດຫຼວງ	• ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມແຜນ
C-7. ສ້າງສວນສາທາລະນະ ຂະໜາດນ້ອຍ	• ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມແຜນ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

(i) C-1: ຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ ແລະສ້າງໃຫ້ເປັນພື້ນທີ່ສາທາລະນະ ຢູ່ ຖະໜົນນສີສະຫວ່າງວົງ

ຈຳກັດ ຫຼື ຫ້າມເຂົ້າເຂດຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ ແຕ່ເວລາ 17:00 ໂມງ ຫາ 23:00 ໂມງ ເພື່ອສ້າງເຂດຢ່າງ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງມີການວາງກະຖາງຕົ້ນໄມ້ ຢູ່ ຕາມແຄມທາງເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ທາງລົດແລ່ນແຄບລົງ ແລະ ສົ່ງເສີມໃຫ້ມີໜ້າທາງຢ່າງທີ່ກວ້າງຂຶ້ນ, ເພື່ອຮັບປະກັນສະພາບພື້ນທີ່ທາງຢ່າງໃນອະນາຄົດທີ່ກວ້າງອອກ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນການຈອດລົດຕາມຖະໜົນ.



ຮູບ 2-77 ສະພາບຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງກ່ອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ

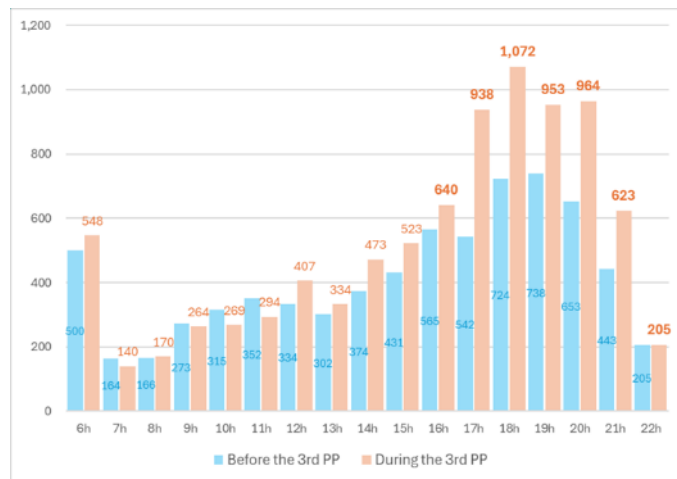


ຮູບ 2-78 ສະພາບຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງໃນຊ່ວງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ

ໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາຂອງໂຄງການທົດລອງ, ປະລິມານຄົນຢ່າງ ຢູ່ ຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ ແມ່ນເພີ່ມຂຶ້ນ ເມື່ອທຽບກັບສະພາບພື້ນຖານ. ຢູ່ ຈຸດແຍກຮ້ານກາເຟສີໝຸກ, ປະລິມານຄົນຢ່າງມີປະມານ 17,284 ຄົນ ໃນ

ໄລຍະເວລາ 16 ຊົ່ວໂມງ, ເຊິ່ງເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 1.3 ເທົ່າເມື່ອທຽບກັບສະພາບປົກກະຕິ. ການເພີ່ມຂຶ້ນແມ່ນເຫັນໄດ້ຊັດເຈນໂດຍສະເພາະໃນຊ່ວງຕອນແລງ.

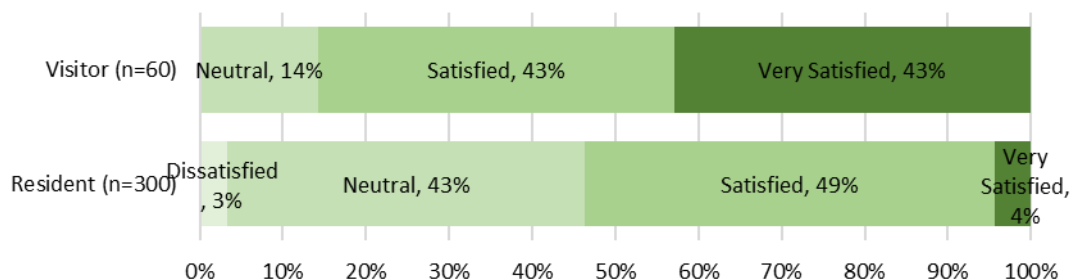
ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຈຳນວນຄົນຍ່າງທາງບໍ່ພຽງແຕ່ເປັນຜົນມາຈາກການຫ້າມ ຫຼື ຈຳກັດລົດເຂົ້າເທົ່ານັ້ນ. ແຕ່ຍັງເປັນພື້ນທີ່ ທີ່ໜ້າຄິດຄູ່ອນມີມີອົງປະກອບໃໝ່ໆທີ່ຍືນຍົງ ແລະ ມີຊີວິດຊີວາ ຕາມຖະໜົນຫົນທາງ, ເຊັ່ນ: ການວາງກະຖາງຕົ້ນໄມ້ສີຂຽວຕາມແຄມທາງ ແລະ ວາງຕັ້ງໂຕະ ແລະ ຕັ້ງ ດ້ວຍຄວາມສະໝັກໃຈຂອງ ຮ້ານຄ້າ ແລະ ຮ້ານອາຫານ ໃນ ເຂດນັ້ນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-79 ປະລິມານຄົນຍ່າງ ຕາມຊ່ວງຊົ່ວໂມງລະຫວ່າງວັນ ຢູ່ ຈຸດແຍກຮ້ານກາເຟສີທຸກ

ຕິດພັນກັບຄວາມເພິ່ງພໍໃຈກັບການຈັດສັນເຂດຍ່າງເທົ່ານັ້ນ, 86% ຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວ ແມ່ນ "ພໍໃຈ" ຫຼື "ພໍໃຈຫຼາຍ", ໃນຂະນະທີ່ ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຂອງປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນຢູ່ທີ່ປະມານ 50%. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ອັດຕາສ່ວນຂອງຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມທີ່ຊີ້ບອກວ່າ "ບໍ່ພໍໃຈ" ຫຼື "ບໍ່ພໍໃຈຫຼາຍ" ແມ່ນ 0% ໃນບັນດານັກທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ມີພຽງ 3% ຂອງ ປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນເທົ່ານັ້ນທີ່ "ບໍ່ພໍໃຈຫຼາຍ". ຜົນໄດ້ຮັບເຫຼົ່ານີ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ມາດຕະການດັ່ງກ່າວກຳລັງເລີ່ມເປັນທີ່ຍອມຮັບຈາກຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນເທື່ອລະກ້າວເຊັ່ນກັນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-80 ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ກັບການຈັດສັນເຂດຄົນຍ່າງ

(ii) C-2 • C-3: ບໍລິການລົດສາທາລະນະ (ເດີນທາດຫຼວງ - ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ)

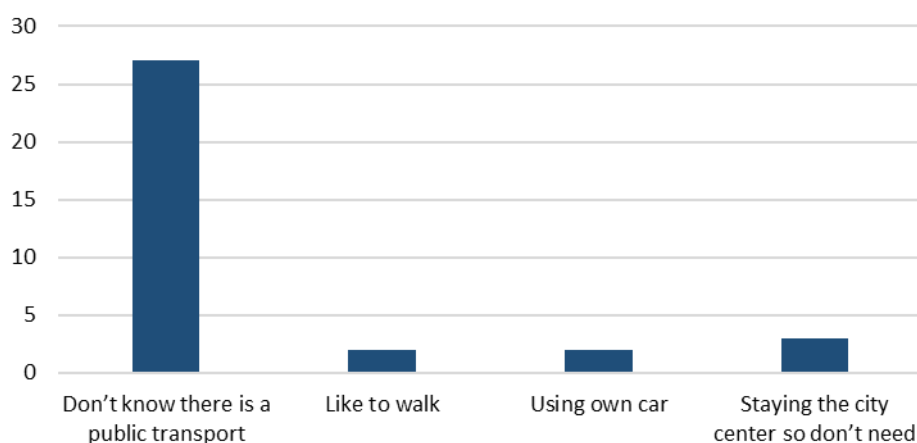
ເມື່ອທຽບກັບໂຄງການທົດລອງທີ່ຜ່ານມາ, ຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ໄດ້ຫຼຸດລົງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ. ໃນໂຄງການທົດລອງທີ່ຜ່ານມາ ແມ່ນຫ້າມລົດຜູ້ນຳທ່ຽວເຂົ້າເຂດມໍຣະດົກໂລກ, ເຊິ່ງສ້າງເງື່ອນໄຂທີ່ສາມາດຊຸກຍູ້ໃຫ້ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໄດ້. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ໃນໂຄງການທົດລອງ ຄັ້ງນີ້ ແມ່ນເປີດໃຫ້ລົດເຂົ້າໄດ້ປົກກະຕິ ແລະ ເປັນການບໍລິການທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ. ປັດໄຈເຫຼົ່ານີ້ຖືວ່າເປັນສາເຫດຫຼັກທີ່ເຮັດໃຫ້ຄົນໃຊ້ບໍລິການຫຼຸດລົງ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ອີງຕາມຜົນການສຳຫຼວດແບບສອບຖາມນັກທ່ອງທ່ຽວ, ຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມຫຼາຍຄົນໄດ້ຊີ້ບອກວ່າ ບໍ່ຮູ້ເຖິງມາດຕະການ ຫຼື ກິດຈະກຳດັ່ງກ່າວນີ້, ເຊິ່ງຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າວຽກງານປະຊາສຳພັນທີ່ບໍ່ພຽງພໍ ທີ່ອາດຈະເປັນສາເຫດທີ່ເຮັດໃຫ້ມີລະດັບການນຳໃຊ້ບໍລິການທີ່ໜ້ອຍ.

ຕາຕະລາງ 2-29 ການສົມທຽບຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ຂອງ ສາຍທາງລົດສາທາລະນະເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ ແລະ ລົດຮັບ-ສົ່ງ

ລາຍການ	ສາຍທາງຕາດກວາງຊີ ແລະ ສາຍທາງສະຖານີລົດໄຟ	ສາຍທາງເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ	ສາຍທາງຮັບ-ສົ່ງເສັ້ນກາງປາກຄານ		
	ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2	ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2	ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3	ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2	ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3
ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານ ຕໍ່ມື້	939	2431	18	1470	14
ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານທັງໝົດ	6573	12155	130	7353	103

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET



ຮູບ 2-81 ຜົນການສຳຫຼວດສຳພາດນັກທ່ອງທ່ຽວ: ເຫດຜົນທີ່ບໍ່ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

(iii) C-4: ໜອງຂໍ້ມູນດ້ວຍ QR ແປໄດ້ຫຼາຍພາສາ

ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານໂດຍເນັ້ນໃສ່ການເສີມສ້າງການເບິ່ງເຫັນດ້ວຍສາຍຕາໂດຍຜ່ານການນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີ AR (ຫຼື ພາບສະເໝືອນຈິງ ຫຼື Augmented Reality) ຮ່ວມກັນ ການແປພາສາດ້ວຍ QR (ເວັບ

ໄຊທ໌ທີ່ມີໜ້າທີ່ແປອັດຕະໂນມັດ) ທີ່ສະໜອງໃຫ້ໂດຍຄະນະວິຊາການຝ່າຍລາວ ແມ່ນຖືວ່າເປັນຊ່ອງທາງທີ່ສໍາຄັນ ໃນການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນໂຄງການທົດລອງ,

AR ເປັນເທັກໂນໂລຢີທີ່ນໍາເອົາວັດຖຸຕ່າງໆມາວາງທັບຊ້ອນກັນ ແລະ ວາງໃສ່ສະພາບແວດລ້ອມໂລກແຫ່ງຄວາມເປັນຈິງ. ໃນປະເທດຍີ່ປຸ່ນ, ແມ່ນຖືກນໍາໃຊ້ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ຢູ່ ສະຖານທີ່ທ່ອງທ່ຽວ ເພື່ອຈົນຕະນາການສ້າງອາຄານປະຫວັດສາດຄືນໃໝ່ດ້ວຍການໃຊ້ເທັກໂນໂລຢີ ແລະ ເພື່ອສະໜອງກອບຮູບທີ່ລະນຶກສະເພາະສະຖານທີ່ທ່ອງທ່ຽວນັ້ນໆ. ດັ່ງນັ້ນ, **AR** ຈຶ່ງເປັນທີ່ຍອມຮັບໃນລະດັບໜຶ່ງພາຍໃນຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວ. ໂດຍສະເພາະໃນພື້ນທີ່ຕ່າງໆເຊັ່ນ: ສະຖານທີ່ມໍລະດົກໂລກ, ບ່ອນທີ່ຈໍາກັດການປ່ຽນດ້ານພູມສັນຖານທີ່ມີຢູ່ທີ່ສູງ, **AR** ເປັນຂໍ້ຕິໃນການນໍາໃຊ້ພື້ນທີ່ສະເໝີຈິງເພື່ອສື່ສານແນວຄວາມຄິດທີ່ສາມາດເບິ່ງເຫັນດ້ວຍສາຍຕາ ແລະ ມີປະສິດທິພາບໂດຍບໍ່ຕ້ອງປ່ຽນແປງສະພາບແວດລ້ອມທາງກາຍະພາບ. ເປັນເຄື່ອງມືທີ່ໃຊ້ໄດ້ຈົງສໍາລັບການແລກປ່ຽນແນວຄວາມຄິດເຫັນໃນລັກສະນະທີ່ຊັດເຈນ ແລະ ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້.

ຕາຕະລາງ 2-30 ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານໂດຍນໍາໃຊ້ເທັກໂນໂລຊີດິຈິຕອນ ພາຍໃຕ້ ໂຄງການທົດລອງ ປີທີສາມ

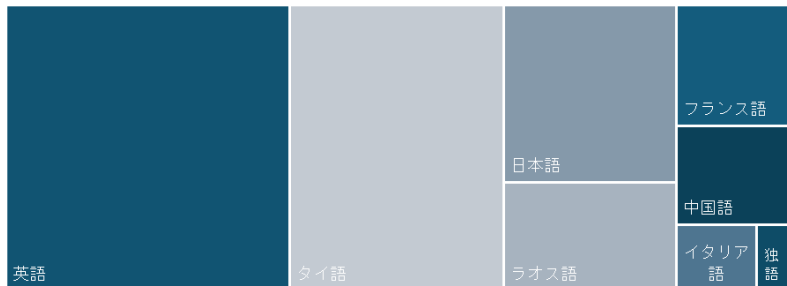
	ເທັກໂນໂລຊີທີ່ຖືກນໍາໃຊ້	ລາຍລະອຽດຂອງມາດຕະການທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ
1	QR	【ຂໍ້ມູນບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ】 ການໃຫ້ຂໍ້ມູນບໍລິການລົດເມທີ່ແປໄດ້ຫຼາຍພາສາ, ເພີ່ມ ແລະ ເສີມສ້າງຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງຜູ້ໃຊ້ທີ່ຫຼາກຫຼາຍ, ລວມທັງນັກທ່ອງທ່ຽວທີ່ບໍ່ເຂົ້າໃຈພາສາອັງກິດ ຫຼື ພາສາລາວ.
2	QR + AR	【ກອບຮູບທີ່ລະນຶກ AR】 ກອບຮູບພິເສດສະເພາະໂຄງການທົດລອງມີໃຫ້ບໍລິການຢູ່ສູນຊຸມຊົນ. 
3	QR + AR	【ການອອກແບບທາງຢູ່ຢ່າງ AR】 ນໍາໃຊ້ເທັກໂນໂລຢີ AR ເພື່ອເອົາວັດຖຸວາງຊ້ອນກັນ ກັບ ການອອກແບບທາງຢ່າງໃນອະນາຄົດທີ່ສະເໜີໄວ້ໃສ່ຊ່ວງເສັ້ນທາງຂຶ້ນດ້ວຍກະຖາງຕົ້ນໄມ້. ວິທີການນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນແນວຄວາມຄິດຂອງການຮັບປະກັນພື້ນທີ່ສໍາລັບຄົນຍ່າງ ແລະ ການສັນຈອນທີ່ພຽງພໍ. (ກ່ອນໃຊ້ AR)  (ຫຼັງໃຊ້ AR) ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າພື້ນທີ່ລະຫວ່າງທາງຢ່າງ ແລະ ພື້ນທີ່ ທີ່ຖືກກັ້ນດ້ວຍກະຖາງຕົ້ນໄມ້ ແມ່ນຈັດສັນເປັນພື້ນທີ່ສໍາລັບຄົນຍ່າງ ແລະ ພື້ນທີ່ລົດແລ່ນ, ໃນຂະນະທີ່ພື້ນທີ່ພາຍໃນເສັ້ນກະຖາງຕົ້ນໄມ້ແມ່ນເປັນຈົນຕະນາການວ່າເປັນການໃຊ້ພື້ນຮ່ວມກັນກັບເວລາລົດສາມາດແລ່ນຜ່ານໄດ້ ແລະ ຄົນຍ່າງໄປພ້ອມໆກັນ. 

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາຂອງໂຄງການທົດລອງ (ຕັ້ງແຕ່ເວລາ 00:00 ໂມງ ຂອງວັນທີ 8 ທັນວາ 2025 ຫາ 24:00 ໂມງ ຂອງວັນທີ 14 ທັນວາ 2025), ມີການເຂົ້າເຖິງໜ້າຂໍ້ມູນບໍລິການລົດເມເຖິງ 116 ຄັ້ງ, ໃຊ້

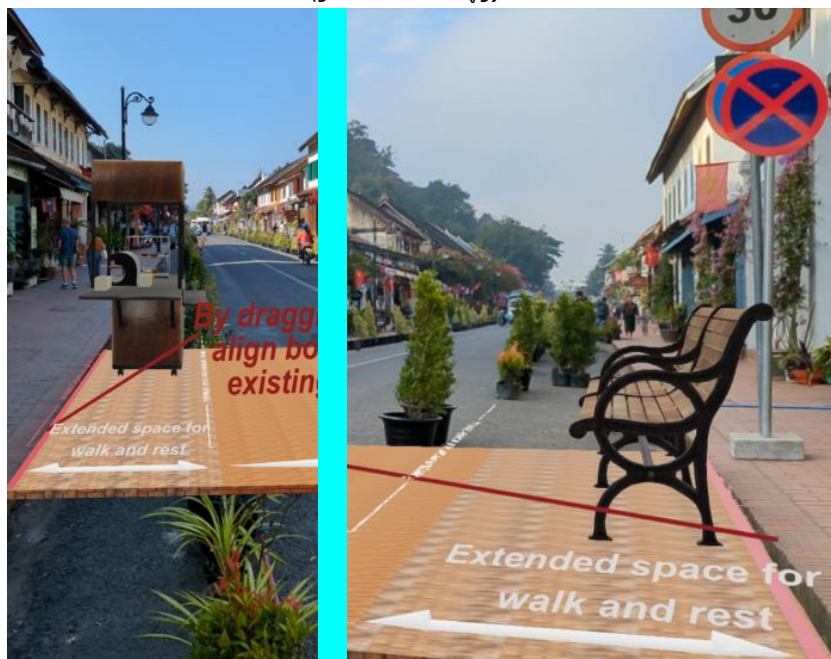
ກອບຮູບທີ່ລະນຶກ 19 ຄັ້ງ, ແລະ ໃຊ້ການອອກແບບທາງຍ່າງ 170 ຄັ້ງ. ການວິເຄາະການເຂົ້າເຖິງເນື້ອຫາການອອກແບບທາງຍ່າງຕາມພາສາທີ່ໃຊ້ ແມ່ນເຫັນວ່າເປັນພາສາອັງກິດຈຳນວນຫຼາຍ, ຮອງລົງມາແມ່ນພາສາໄທ, ພາສາຍີ່ປຸ່ນ, ພາສາລາວ, ພາສາຝຣັ່ງ, ແລະ ພາສາຈີນ. ຜົນໄດ້ຮັບນີ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າການອອກແບບຖະໜົນໃນອະນາຄົດທີ່ສະເໜີໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດ ແມ່ນມີການເຜີຍແຜ່ຢ່າງມີປະສິດທິພາບໃຫ້ແກ່ຜູ້ໃຊ້ຢ່າງກວ້າງຂວາງໂດຍບໍ່ຄຳນຶງເຖິງສັນຊາດ.

ໃນມື້ທຳອິດຂອງໂຄງການທົດລອງ, ເຈົ້າຂອງຮ້ານຄ້າລຽບຕາມຖະໜົນທົດລອງ ພ້ອມທັງນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດທີ່ຜ່ານພື້ນທີ່ດັ່ງກ່າວ ແລະ ໃຫ້ເຊີນຊວນໃຫ້ເບິ່ງການອອກແບບທີ່ສະແດງດ້ວຍ AR ແລະ ໃຫ້ຄຳຕິຊົມ. ມີຫຼາຍຄຳເຫັນເປັນທາງບວກ, ລວມທັງຈະກາຍຖະໜົນຫົນ “ທີ່ໜ້າຍ່າງຫຼາຍຂຶ້ນ,” “ເສີມສ້າງທັດສະນີຍະພາບຂອງຖະໜົນຫົນທາງ,” ແລະ ເປັນພື້ນທີ່ ທີ່ມີ “ທ່າແຮງດ້ານການຄ້າ ແລະ ໃຊ້ເພື່ອການພັກຜ່ອນສາທາລະນະ.”



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : JET

ຮູບ 2-82 ອັດຕາສ່ວນການເຂົ້າເຖິງເນື້ອຫາການອອກແບບທາງຍ່າງ AR ແບ່ງຕາມພາສາທີ່ໃຊ້ແປ (ພື້ນທີ່ ທີ່ໃຫຍ່ ໝາຍເຖິງອັດຕາສ່ວນທີ່ສູງ)



ນຳໃຊ້ເທັກໂນໂລຢີ AR ເພື່ອເບິ່ງເຫັນພາບ ແລະ ອະທິບາຍການປ່ຽນແປງຂອງພື້ນທີ່ທີ່ມີຢູ່ ລະຫວ່າງທາງຍ່າງ ແລະ ເສັ້ນວາງກະຖາງຕົ້ນໄມ້ໃຫ້ກາຍເປັນພື້ນທີ່ສຳລັບຄົນຍ່າງ ແລະ ພື້ນທີ່ສຳລັບລົດແລ່ນ.

(ວັດຖຸທາງຍ່າງ AR ແມ່ນສ້າງຂຶ້ນໂດຍນັກສຶກສາຂອງມະຫາວິທະຍາໄລສຸພານຸວົງ.)

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ຮູບ 2-83 ພາບຈຳລອງຂອງພື້ນທີ່ຍ່າງທາງ ແລະ ພື້ນທີ່ຍ່າງທ່ຽວຊົມຕົວເມືອງທີ່ກວ້າງຂຶ້ນ ໂດຍໃຊ້ AR

(iv) C-5 ໃຊ້ລະບຽບຫ້າມຈອດລົດແຄມທາງ ຢູ່ ເຂດມໍຣະດົກໂລກ

ພາຍໃຕ້ໂຄງການທົດລອງນີ້, ໄດ້ມີການທົບທວນລະບຽບການກ່ຽວກັບການຈອດລົດ ແລະ ການຈອດລົດ ເພື່ອຮັບ-ສົ່ງຜູ້ໂດຍສານໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ. ສໍາລັບການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ, ໂດຍສະເພາະມາດຕະການ ຫ້າມຈອດລົດແຄມທາງ ແມ່ນມີເຈົ້າໜ້າທີ່ດໍາຫຼວດຫ້າຄົນ ລາດຕະເວນຕາມເສັ້ນທາງເສັ້ນຫຼັກໃນເຂດມໍຣະດົກ ໂລກແຕ່ເວລາ 7:00 ໂມງ ຫາ 23:00 ໂມງ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງມີການຕິດຕາມກວດກາຢ່າງເຂັ້ມງວດໃນຊ່ວງ ເວລາ ທີ່ມີນັກທ່ອງທ່ຽວຫຼາຍທີ່ສຸດໃນບໍລິເວນໃກ້ຄຽງກັບວັດຊຽງທອງ ແລະ ເຂດຕີນພູສີ.



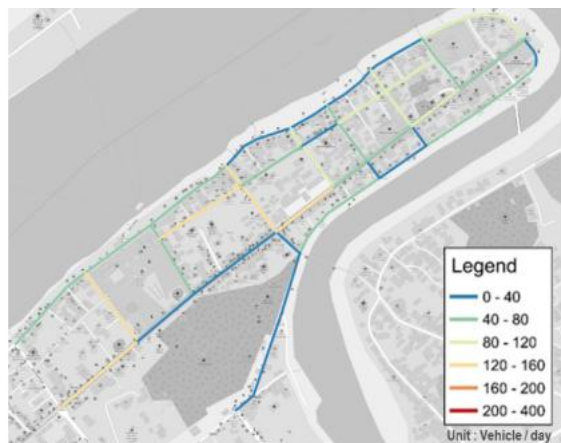
ຮູບ 2-84 ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບຫ້າມຈອດລົດຕາມແຄມທາງ

ໂດຍລວມຈຳນວນພາຫະນະທີ່ຈອດຕາມແຄມທາງ ຢູ່ ເຂດມໍຣະດົກໂລກ ແມ່ນ ຫຼຸດລົງ. ໂດຍສະເພາະ, ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ ຫຼຸດລົງ 26%. ໃນບາງເຂດການຈອດລົດຕາມແຄມທາງກໍ່ຫຼຸດລົງເຊັ່ນດຽວກັນ ຫຼຸດລົງປະມານ 63% ໃນບໍລິເວນໃກ້ຄຽງກັບວັດຊຽງທອງ ແລະ 61% ອ້ອມຮອບເຂດຕີນພູສີ. ໃນຂະນະດຽວກັນ, ການນໍາໃຊ້ສະຖານທີ່ຈອດລົດທີ່ຈັດສັນຢູ່ຕາມແຄມທາງແມ່ນ ເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 10%, ເຊິ່ງຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ພາຫະນະນໍາທ່ຽວ ແມ່ນປ່ຽນໄປໃຊ້ບ່ອນຈອດລົດ ແລະ ພື້ນທີ່ລໍຖ້າ ຢູ່ ເຂດອື່ນ.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ຮູບ 2-85 ສະພາບການຈອດລົດແຄມທາງ ກ່ອນການ ບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ຮູບ 2-86 ສະພາບການຈອດລົດຫຼັງຈາກມີມາດຕະການທີ່ ເຂັ້ມງວດຂຶ້ນ

ອີງຕາມຜົນໄດ້ຮັບຂ້າງເທິງ, ສາມາດຢັ້ງຢືນໄດ້ວ່າການເພີ່ມທະວີການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ ແມ່ນ ມີຜົນໃນ ລະດັບໜຶ່ງໃນການຫຼຸດຜ່ອນການຈອດລົດຕາມທາງ. ໂດຍສະເພາະ, ໃນຊ່ວງເວລາທີ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ດໍາຫຼວດ ປະຈຳການຢູ່ຈຸດທີ່ສໍາຄັນ, ລົດຕູ້ນໍາທ່ຽວແມ່ນຫຼີກລ່ຽງທີ່ຈະຈອດຕາມແຄມທາງ ແລະ ຈອດຢູ່ຈຸດຮັບ-ສົ່ງທີ່

ກຳນົດໄວ້ເທົ່ານັ້ນ, ແລະ ກໍ່ມີການຂຶ້ນ-ລົງຕາມປະສົງ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ການຈອດລົດຕາມແຄມທາງຍັງຄົງມີຕະຫຼອດໃນຊ່ວງເວລາ ແລະ ໃນເຂດ ຫຼື ຈຸດທີ່ບໍ່ມີເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດປະຈຳ. ເພື່ອຮັບປະກັນປະສິດທິພາບຂອງລະບຽບການ, ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ສ້າງລະບົບການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

(v) C-6: ທົດລອງລະບົບ ຈອດແລ້ວຈອນ ຢູ່ ເດີນທາດຫຼວງ

ເຊັ່ນດຽວກັບໃນໂຄງການທົດລອງທີ່ຜ່ານມາ, ສະຖານທີ່ຈອດແລ້ວຈອນ ຢູ່ ເດີນທາດຫຼວງ ແມ່ນບໍ່ຖືກນຳໃຊ້ເລີຍ ຫຼື ບໍ່ຖືກນຳໃຊ້ເທົ່າທີ່ຄວນ. ເນື່ອງຈາກລົດສາມາດເຂົ້າໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກໄດ້ປົກກະຕິ ແລະ ການບໍລິການລົດສາທາລະນະ ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ເກັບຄ່າໂດຍສານ, ເຮັດໃຫ້ສະຖານທີ່ຈອດແລ້ວຈອນບໍ່ຖືກນຳໃຊ້ເທົ່າທີ່ຄວນ.

(vi) C-7: ສ້າງສວນສາທາລະນະ ຂະໜາດນ້ອຍ

ໃນວັນທີ 15 ພະຈິກ, ແມ່ນໄດ້ມີກິດຈະກຳອອກແຮງງານລວມກັບບ້ານ ແລະ ຮ່ວມກັນກັບ Trash Idol, ເຊິ່ງເປັນອົງການ NGO ທ້ອງຖິ່ນໃນພື້ນທີ່ເປົ້າໝາຍ, ພ້ອມກັບຄູອາຈານຈາກໂຮງຮຽນອະນຸບານຫຼວງພະບາງ. ຕໍ່ມາ, ໃນວັນທີ 23 ພະຈິກ, ແມ່ນໄດ້ສ້າງສວນສາທາລະນະຂະໜາດນ້ອຍ ດ້ວຍການວາງຫີນບົດໃສ່ພື້ນ, ທາສີກຳແພງໃໝ່, ແລະ ຈັດແຈງພື້ນທີ່ດອກໄມ້.



ຮູບ 2-87 ກິດຈະກຳປັບປຸງສວນສາທາລະນະຂະໜາດນ້ອຍ



ຮູບ 2-88 ນັກທ່ອງທ່ຽວນັກພັກຜ່ອນ ຢູ່ ສວນສາທາລະນະຂະໜາດນ້ອຍ

[2/3-6] ຕິດຕາມກວດກາໂຄງການທົດລອງ ແລະ ຈຳແນກເຖິງບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ.

1) ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1

ເພື່ອຕິດຕາມກວດກາໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1 ແລະ ເພື່ອກຳນົດບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນນັ້ນ ແມ່ນໄດ້ດຳເນີນການສຳຫຼວດທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 2-31 ພາບລວມຂອງການສຳຫຼວດທີ່ໄດ້ດຳເນີນໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1

	ປະເພດການສຳຫຼວດ	ວັນທີ	ໝາຍເຫດ
1	ນັບປະລິມານຄົນຢ່າງ ແລະ ຄົນລົດຖີບ	ວັນທີ 23-24 ມີນາ 2024 (ກ່ອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ)	3 ຈຸດ (6:00-22:00)
2	ນັບປະລິມານລົດຈອດຕາມ ແຄມທາງ	ວັນທີ 30-31 ມີນາ 2024 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	ທຸກໆ 2 ຊົ່ວໂມງ (6:00-22:00)
3	ສຳພາດນັກທ່ອງທ່ຽວ	ວັນທີ 30-31 ມີນາ 2024 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	182 ຕົວຢ່າງ
4	ສຳພາດປະຊາຊົນ		152 ຕົວຢ່າງ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1 , ຖະໜົນປອດລົດ ແມ່ນຈັດສັນໂດຍຄະນະວິຊາການຝ່າຍລາວ; ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ກໍ່ຍັງສິ່ງທ້າທາຍດ້ານຂັ້ນຕອນການຮັບຮອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ລວມທັງການອອກໜັງສືແຈ້ງການຈາກເຈົ້າຄອງນະຄອນ ທີ່ໃຊ້ເວລາດົນ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ໃນຂະນະທີ່ນັກທ່ອງທ່ຽວມີຄວາມເພິ່ງພໍໃຈສູງຕໍ່ກັບການຈັດສັນຖະໜົນປອດລົດ ແຕ່ຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຂອງປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບທີ່ຕ່ຳ ເມື່ອທຽບກັບນັກທ່ອງທ່ຽວ. ເຫດຜົນຫຼັກແມ່ນຍ້ອນການຈຳກັດການເຂົ້າເຖິງຮ້ານຄ້າລຽບຕາມຖະໜົນປອດລົດ. ສິ່ງນີ້ຊຶ້ງໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມຈຳເປັນໃນການຈັດສັນບ່ອນຈອດລົດສຳລັບພະນັກງານຂອງຮ້ານຄ້າແຄມທາງ, ສະໜອງທາງເລືອກໃນການເດີນທາງ, ແລະ ການອະທິບາຍ ຫຼື ໃຫ້ຄຳແນະນຳລ່ວງໜ້າຢ່າງພຽງພໍໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນ .

ຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງນີ້ ແມ່ນໄດ້ລາຍງານໃນກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີສອງ, ແລະ ກໍ່ໄດ້ຈັດກອງປະຊຸມຂັ້ນບ້ານ ເພື່ອ ໃຫ້ຄຳແນະນຳ ແລະ ຄຳອະທິບາຍຕ່າງໆແກ່ປະຊາຊົນຮັບຊາບ. ບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ ແມ່ນປະກອບເຂົ້າໃນການວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີສອງ ແລະ ປີຕໍ່ໆໄປ.

Chapter 3 Result of the 1st Pilot Project

3.5 Findings and Lessons Learned for the Next Pilot Project

Pedestrians prefer to walk in the shade. 	Pedestrians took a break on stairs. Resting places are not installed adequately. 	Cyclists parked their bicycles on the street in front of tourist attractions. 
Pedestrians decreased around noon due to the heat. It is necessary to reconsider whether the road is closed around noon or not. 	Many people parked their motorcycles in front of the entrance of the car-entry restriction area. 	There was not enough space for tourists to get in and out of the tourist van. 



Project on Sustainable Urban and Transport Management in Luang Prabang

128

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

2) ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2

ເພື່ອຕິດຕາມກວດກາໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2 ແລະ ເພື່ອກຳນົດບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນນັ້ນ ແມ່ນໄດ້ດຳເນີນການສຳຫຼວດທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 2-33 ພາບລວມຂອງການສຳຫຼວດທີ່ໄດ້ດຳເນີນໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2

	ປະເພດການສຳຫຼວດ	ວັນທີ	ໝາຍເຫດ
1	ນັບປະລິມານຄົນຍ່າງ ແລະ ຄົນລົດຖີບ	ວັນທີ 17-23 ກຸມພາ 2025 (ກ່ອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ) ວັນທີ 24 ກຸມພາ - ວັນທີ 2 ມີນາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	9 ຈຸດ (6:00~23:00)
2	ນັບປະລິມານລົດຈອດ ຫຼື ການນຳໃຊ້ຢູ່ ສະຖານທີ່ຈອດແລ້ວຈອນ	ວັນທີ 24 ກຸມພາ - ວັນທີ 2 ມີນາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	4 ຈຸດ (6:00~23:00)
3	ນັບປະລິມານລົດຈອດຕາມແຄມທາງ	ວັນທີ 17-23 ກຸມພາ 2025 (ກ່ອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ) ວັນທີ 24 ກຸມພາ - ວັນທີ 2 ມີນາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	ທຸກໆ 1 ຊົ່ວໂມງ (6:00~23:00)
4	ສຳພາດນັກທ່ອງທ່ຽວ	ວັນທີ 24 ກຸມພາ - ວັນທີ 2 ມີນາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	267 ຕົວຢ່າງ
5	ສຳພາດປະຊາຊົນ	ວັນທີ 17-23 ກຸມພາ 2025 (ກ່ອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ)	300 ຕົວຢ່າງ

		ວັນທີ 24 ກຸມພາ - ວັນທີ 2 ມີນາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	
6	ນັບປະລິມານຜູ້ໂດຍສານຕາມສາຍທາງບໍລິການ	ວັນທີ 24 ກຸມພາ - ວັນທີ 2 ມີນາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	ຜູ້ໂດຍສານທຸກຄົນ
7	ສຳພາດຜູ້ໂດຍສານລົດສາທາລະນະ	ວັນທີ 24 ກຸມພາ - ວັນທີ 2 ມີນາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	400 ຕົວຢ່າງ
8	ສຳພາດພະນັກງານຂັບລົດຕຸກງ ແລະ ລົດຖີ່ນໍ້າທ່ຽວ	ວັນທີ 24 ກຸມພາ - ວັນທີ 2 ມີນາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	100 ຕົວຢ່າງ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ຮູບ 2-89 ຈຸດສຳຫຼວດ ຂອງ ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2

ໃນກອງປະຊຸມ ທີ່ຈັດຂຶ້ນໃນວັນທີ 28 ກຸມພາ, ບັນດາອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງລວມທັງຮອງເຈົ້າແຂວງໄດ້ປະເມີນໂຄງການທົດລອງໂດຍລວມ, ລວມທັງກົດລະບຽບການສັນຈອນ ແລະ ການບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ, ວ່າເປັນ “ການລິເລີ່ມທີ່ຈຳເປັນ ແລະ ມີຄວາມໝາຍ”. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ເຖິງແມ່ນວ່າມີຫຼາກຫຼາຍບັນຫາທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ, ເຊັ່ນ: ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຂອງລົດຖີ່ນໍ້າທ່ຽວ ໃນການເຂົ້າເຂດມໍຣະດົກໂລກ, ຄວາມຕ້ອງການທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ຍ້ອນເປັນຊ່ວງລະດູທີ່ມີນັກທ່ອງທ່ຽວຫຼາຍ, ແລະ ຄວາມຈຳເປັນຕໍ່ຄວາມປອດໄພຂອງຜູ້ໃຊ້ ແມ່ນໄດ້ມີການພິຈາລະນາມາດຕະການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແຕ່ຍັງມີຕ້ອງໄດ້ປັບແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ຕາມ ຄວາມຄິດເຫັນທີ່ໄດ້ຮັບໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍໃນການດຳເນີນງານ.

ນອກນັ້ນ, ຍັງມີຄວາມກັງວົນຕໍ່ກັບການບໍລິການຕ່າງໆເຊັ່ນ: ລົດເມສາທາລະນະ ແລະ ລົດຕຸກຕຸກຮັບສິ່ງ ທີ່ບໍ່ພຽງພໍກັບຄວາມຕ້ອງການ, ແລະ ການຄ່ຽນຖ່າຍຜູ້ໂດຍສານ ຢູ່ ເດີ່ນທາດຫຼວງແມ່ນບໍ່ສະດວກສະບາຍ. ຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນທາງປະຕິບັດ, ການບໍລິການແມ່ນມີໃຫ້ບໍລິການທົ່ວໄປ ໂດຍມີລົດລໍຖ້າສູງສຸດໜຶ່ງຄັນ (ເວລາລໍຖ້າປະມານ 5-10 ນາທີ). ສິ່ງນີ້ສາມາດເປັນຕົວຢ່າງດ້ານຊ່ອງຫວ່າງທີ່ສຳຄັນ ເຖິງຄວາມຮັບຮູ້ຂອງຜູ້ທີ່ຄຸ້ນເຄີຍກັບການໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ອົດທົນຕໍ່ການລໍຖ້າ (ເຊັ່ນ: ນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດ) ແລະ ຜູ້ທີ່ບໍ່ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນປະຈຳ ແລະ ຜູ້ທີ່ຄຸ້ນເຄີຍກັບການເດີນທາງດ້ວຍລົດສ່ວນຕົວ ຫຼື ລົດຈັກ (ເຊັ່ນ: ປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ). ເມື່ອການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຖືກນຳໃຊ້ເປັນວົງກວ້າງ ຄາດວ່າຄວາມບໍ່ພໍໃຈດັ່ງກ່າວຈະຫຼຸດລົງ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ດ້ານສະມາຊິກຄະນະຮັບຜິດຊອບ ທີ່ໄດ້ລົງຢ້ຽມຢາມພື້ນທີ່ຕົວຈິງຊື້ໃຫ້ເຫັນວ່າ, ເມື່ອພິຈາລະນາເຖິງຈຸດປະສົງໄລຍະຍາວ ແລະ ຜົນກະທົບທີ່ຄາດໄວ້ຂອງໂຄງການ, ສະພາບການໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງນີ້ແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບທີ່ຍອມຮັບໄດ້. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສໍາລັບບາງຄົນ, ກໍ່ຍາກທີ່ຈະຍອມຮັບ, ແລະ ການເມືອງກໍ່ມີບົດບາດ, ເຊິ່ງໃນທີ່ສຸດກໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງມີການປ່ຽນແປງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ. ໂດຍອີງໃສ່ປະສົບການເຫຼົ່ານີ້, ແມ່ນສາມາດຢັ້ງຢືນເຖິງຄວາມສໍາຄັນຂອງການທົດສອບການປ່ຽນແປງເທື່ອລະກ້າວພາຍໃນຂອບເຂດທີ່ປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມຍອມຮັບໄດ້.

3) ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3

ເພື່ອຕິດຕາມກວດກາໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3 ແລະ ເພື່ອກໍານົດບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນນັ້ນ ແມ່ນໄດ້ດໍາເນີນການສໍາຫຼວດທີ່ສະແດງຢູ່ໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 2-34 ພາບລວມຂອງການສໍາຫຼວດທີ່ໄດ້ດໍາເນີນໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3

	ປະເພດການສໍາຫຼວດ	ວັນທີ	ໝາຍເຫດ
1	ນັບປະລິມານຄົນຢ່າງ ແລະ ຄົນລົດຖີບ	ວັນທີ 3 ແລະ 7 ທັນວາ 2025 (ກ່ອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ) ວັນທີ 10 ແລະ 14 ທັນວາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	10 ຈຸດ (6:00~23:00)
2	ນັບປະລິມານລົດຈອດ ຫຼື ການນໍາໃຊ້ ຢູ່ ສະຖານທີ່ຈອດແລ້ວຈອນ	ວັນທີ 10 ແລະ 14 ທັນວາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	4 ຈຸດ (6:00~23:00)
3	ນັບປະລິມານລົດຈອດຕາມແຄມທາງ	ວັນທີ 3 ແລະ 7 ທັນວາ 2025 (ກ່ອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ) ວັນທີ 10 ແລະ 14 ທັນວາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	ທຸກໆ 1 ຊົ່ວໂມງ (6:00~23:00)
4	ສໍາພາດນັກທ່ອງທ່ຽວ	ວັນທີ 10 ແລະ 14 ທັນວາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	60 ຕົວຢ່າງ
5	ສໍາພາດປະຊາຊົນ	ວັນທີ 3 ແລະ 7 ທັນວາ 2025 (ກ່ອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ) ວັນທີ 10 ແລະ 14 ທັນວາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	300 ຕົວຢ່າງ
6	ນັບປະລິມານຜູ້ໂດຍສານຕາມສາຍທາງບໍລິການ	ວັນທີ 10 ແລະ 14 ທັນວາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	ຜູ້ໂດຍສານທຸກຄົນ
7	ສໍາພາດຜູ້ໂດຍສານລົດສາທາລະນະ	ວັນທີ 10 ແລະ 14 ທັນວາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	32 ຕົວຢ່າງ
8	ສໍາພາດພະນັກງານຂັບລົດຕຸກໆ ແລະ ລົດຕູ້ນໍາທ່ຽວ	ວັນທີ 10 ແລະ 14 ທັນວາ 2025 (ໃນລະຫວ່າງໂຄງການທົດລອງ)	72 ຕົວຢ່າງ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ຮູບ 2-90 ຈຸດສຳຫຼວດ ຂອງ ໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3

ຜ່ານການສົມທຽບໂຄງການທົດລອງ ປີທີສອງ ແລະ ທີສາມ ສາມາດຊີ້ໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມແຕກຕ່າງດ້ານ ເງື່ອນໄຂການດຳເນີນງານ ເຊັ່ນ: ປະເພດຍານພາຫະນະ, ວິທີການເກັບຄ່າໂດຍສານ, ແລະ ວິທີການສະໜອງຂໍ້ມູນ ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຕ້ອງການດ້ານການຊົມໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ແຕກຕ່າງກັນ. ອີງຕາມຜົນໄດ້ຮັບເຫຼົ່ານີ້, ຈຳເປັນຕ້ອງມີການກວດສອບເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ, ລວມທັງການກຳນົດເງື່ອນໄຂການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ເໝາະສົມ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ການທົບທວນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດລະບຽບການຈອດລົດ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ມີການສັນຈອນທີ່ສະດວກ ແລະ ງ່າຍຂຶ້ນ ແລະ ປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມຂອງຄົນຍ່າງທີ່ບໍ່ມີການຕໍ່ຕ້ານ. ດັ່ງນັ້ນ, ກົດລະບຽບເຫຼົ່ານີ້ຈຶ່ງແນະນຳໃຫ້ສືບຕໍ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເຖິງວ່າໂຄງການທົດລອງຈະສິ້ນສຸດລົງກໍຕາມ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ໃນລະຫວ່າງໄລຍະເວລາຂອງໂຄງການທົດລອງ, ການປະຕິບັດຕາມລະບຽບແມ່ນຫຼຸດລົງ ໃນພື້ນທີ່ ແລະ ໄລຍະເວລາທີ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ດຳຫຼວດບໍ່ປະຈຳການ. ເພື່ອປັບປຸງການປະຕິບັດຕາມລະບຽບໃນອະນາຄົດ, ຈະຕ້ອງມີມາດຕະການບັງຄັບໃຊ້ທີ່ມີປະສິດທິພາບຫຼາຍຂຶ້ນ, ລວມທັງການເພີ່ມທະວີການລາດຕະເວນ ແລະ ມາດຕະການຄ່າປັບໃໝທີ່ເໝາະສົມ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ຜ່ານຂໍ້ລິເລີ່ມການສ້າງສະຖານທີ່, ເຮັດໃຫ້ສາມາດຮັບຮູ້ໄດ້ວ່າ ຖະໜົນຫົນທາງເລີ່ມຫັນປ່ຽນຈາກພື້ນທີ່ລົດແລ່ນໄປສູ່ພື້ນທີ່ສາທາລະນະ ບ່ອນທີ່ປະຊາຊົນສາມາດພັກເຊົາ ແລະ ເຂົ້າຮ່ວມກິດຈະກຳຕ່າງໆໄດ້. ໂດຍສະເພາະ, ການສ້າງພື້ນທີ່ສີຂຽວ ແລະ ເປັນມິດກັບຄົນຍ່າງໂດຍໃຊ້ກະຖາງຕົ້ນໄມ້ ໂດຍ ຄຳນຶງເຖິງຄວາມຄິດເຫັນຂອງຜູ້ຢູ່ອາໄສ, ຖືວ່າສາມາດປັບປຸງຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຂອງຜູ້ຢູ່ອາໄສໄດ້. ໂຄງການທົດລອງນີ້ ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າເຖິງຈະບໍ່ມີການກໍ່ສ້າງຖະໜົນຫົນທາງຂະໜາດໃຫຍ່, ຄຸນນະພາບຂອງສະພາບແວດລ້ອມຂອງຖະໜົນຫົນທາງສາມາດປັບປຸງໄດ້ເທື່ອລະກ້າວໂດຍຜ່ານການມີສ່ວນຮ່ວມຈາກຜູ້ປະກອບການແຄມທາງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງທີ່ເໝາະສົມ.

ເພື່ອສ້າງຖະໜົນຫົນທາງຄົນຍ່າງ, ແມ່ນບໍ່ພຽງແຕ່ຈຳເປັນຕ້ອງປະຕິບັດມາດຕະການການຫ້າມລົດເຂົ້າ ແລະ ຫ້າມຈອດລົດເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງຕ້ອງໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເປັນທາງເລືອກໃນການເດີນທາງ. ໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3, ແມ່ນໄດ້ໃຊ້ວິທີການແບບເຊື່ອມໂຍງ ເຊິ່ງມີບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ທົບທວນລະບຽບຈອດລົດ ແລະ ຫ້າມຢຸດຫ້າມຈອດ ທີ່ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດພ້ອມໆກັນ ເພື່ອ ເຊິ່ງປັບປຸງທັງໝົດຂອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ພື້ນທີ່ຖະໜົນ.

4) ການສັງລວມຂໍ້ມູນພື້ນຖານສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການບຸລິມະສິດໄລຍະສັ້ນ

ໃນບັນດາແຜນປະຕິບັດງານໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ, ແລະ ໄລຍະຍາວທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (MP), ໂຄງການທີ່ໄດ້ຮັບການປະເມີນວ່າມີບຸລິມະສິດສູງ ແລະ ຕ້ອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນ. ອີງຕາມຜົນການໂຄງການທົດລອງ, ແມ່ນໄດ້ເກັບກຳຂໍ້ມູນພື້ນຖານທີ່ຈຳເປັນ ແລະ ຈັດຕັ້ງກິດຈະກຳທີ່ຈຳເປັນ ສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນອະນາຄົດ.

ສອງໂຄງການທີ່ຖືກຄັດເລືອກແມ່ນ: (i) ການພັດທະນາພື້ນທີ່ທາງຍ່າງ ແລະ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ; ແລະ (ii) ການປັບປຸງຂົວເກົ່າ ຫຼື ຂົວບ້ານໝື່ນນາ.

ທັງສອງໂຄງການນີ້ ຖືກກຳນົດໃຫ້ເປັນໂຄງການບຸລິມະສິດອັນດັບຕົ້ນໆໃນໄລຍະໄລຍະສັ້ນຂອງແຜນແມ່ບົດ, ເຊິ່ງເປັນມາດຕະການພື້ນຖານເພື່ອຮັບປະກັນປະສິດທິພາບຂອງນະໂຍບາຍການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ແລະ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນການສ້າງຕາໜ່າງບໍລິການ ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ສ່ວນລາຍລະອຽດແມ່ນສັງລວມເຂົ້າເປັນຂໍ້ມູນພາຍໃນ, ສ່ວນບົດລາຍງານນີ້ແມ່ນມີພຽງແຕ່ຂໍ້ມູນລວມ ຫຼື ພາບລວມເທົ່ານັ້ນ.

(i) ສ້າງພື້ນທີ່ຄົນຍ່າງ ແລະ ໂຄງສ້າງພື້ນຖານທີ່ຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ໂຄງການນີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອຮັບປະກັນສະພາບແວດລ້ອມການຍ່າງທີ່ປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍ ໂດຍສ້າງພື້ນທີ່ຄົນຍ່າງພາຍໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ ແລະ ສົ່ງເສີມເສັ້ນທາງທີ່ມີການກັ່ນແຍກລະຫວ່າງທາງຄົນຍ່າງ ແລະ ທາງລົດແລ່ນ ຢູ່ ຕາມເສັ້ນທາງອ້ອມຮອບເຂດມໍຣະດົກໂລກ. ໃນເວລາດຽວກັນ, ວິທີການນີ້ ແມ່ນວິທີການຈັດລະບຽບພື້ນທີ່ຖະໜົນຫົນທາງຄົນໃໝ່ ໃຫ້ເປັນໃນລັກສະນະທີ່ສອດຄ່ອງກັບການນໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນອະນາຄົດ.

ອີງຕາມຜົນການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບການຈະລາຈອນ ແລະ ມາດຕະການການຈັດສັນພື້ນທີ່ ທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດພາຍໃຕ້ໂຄງການທົດລອງ ແມ່ນໄດ້ມີການປະເມີນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ດັ່ງລາຍລະອຽດລຸ່ມນີ້:

- ຄວາມຍາວປະມານຂອງເສັ້ນທາງເປົ້າໝາຍ ແລະ ນະໂຍບາຍພື້ນຖານສໍາລັບການຈັດສັນພື້ນທີ່ຄົນໃໝ່
- ການຈຳແນກໜ້າທີ່ຂອງເສັ້ນທາງຢ່າງຊັດເຈນເພື່ອໃຫ້ມີການນໍາໃຊ້ພື້ນທີ່ເສັ້ນທາງ ລະຫວ່າງເສັ້ນທາງທີ່ອະນຸຍາດໃຫ້ຍ່າງໄດ້ຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ແລະ ທາງລົດແລ່ນທີ່ໃຊ້ຄວາມໄວຕໍ່າ.
- ນະໂຍບາຍການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນພື້ນຖານຢູ່ທາງແຍກ ແລະ ມາດຕະການຄວາມປອດໄພທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ
- ວິທີການຄຸ້ມຄອງບ່ອນຈອດລົດຕາມແຄມທາງ ແລະ ການປະສານງານ ເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.
- ຫຼັກການພື້ນຖານສໍາລັບການພິຈາລະນາທັດສະນີຍະພາບ (ວັດສະດຸປູທາງ, ການກຳນົດເສັ້ນທາງ, ການອອກແບບທີ່ປອດສິ່ງກົດຂວາງ, ແລະອື່ນໆ)
- ກອບການເຮັດວຽກຮ່ວມກັນລະຫວ່າງອົງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການຈັດການສໍາລັບການບໍາລຸງຮັກສາ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງມີການທົບທວນບັນດາຂໍ້ພິຈາລະນາກ່ຽວກັບຄວາມແຕກຕ່າງຂອງຮູບແບບການຂົນສົ່ງທີ່ມີຢູ່ ແລະ ແນວຄວາມຄິດຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນແຕ່ລະໄລຍະ ເຊິ່ງເປັນການຍິ່ງຍືນເຖິງຄວາມຕ້ອງການດ້ານປັບປຸງທາງກາຍະພາບແບບເຊື່ອມໂຍງກັບການຈັດການດ້ານສະຖາບັນ ແລະ ການດຳເນີນງານ.

ໂຄງການນີ້ ຖືວ່າເປັນຂໍ້ເລີ່ມທີ່ເປັນເອກະລັກໃນການເສີມສ້າງຄຸນນະພາບຂອງແລວທາງການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ປັບປຸງຄວາມປອດໄພໃນການສັນຈອນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງຖືກຈັດເປັນເງື່ອນໄຂພື້ນຖານທີ່ຈຳເປັນເພື່ອອໍານວຍ

ຄວາມສະດວກໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນອະນາຄົດໃນໄລຍະສັ້ນ.

(ii) ການປັບປຸງຂົວເກົ່າ ຫຼື ຂົວບ້ານໝື່ນນາ

ໂຄງການນີ້ຕິດພັນກັບການປັບປຸງຂົວເກົ່າບ້ານໝື່ນນາ ເພື່ອປັບປຸງຄວາມປອດໄພຂອງໂຄງສ້າງ ແລະ ກໍ່ສ້າງຄືນໃໝ່ເພື່ອຮັບໃຊ້ການຂົນສົ່ງ, ພ້ອມທັງເປັນອົງປະກອບພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ສໍາຄັນທີ່ສົ່ງເສີມການສ້າງຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

ຂົວດັ່ງກ່າວເປັນຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ທີ່ສໍາຄັນລະຫວ່າງໃຈກາງເມືອງປະຫວັດສາດ ແລະ ບໍລິເວນເຂດອ້ອມຂ້າງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຄວາມສາມາດໃນການເຮັດວຽກຂອງຂົວໃນປະຈຸບັນນີ້ ແມ່ນມີຂໍ້ຈຳກັດ ຍ້ອນຄວາມກວ້າງທີ່ຈຳກັດ ແລະ ການເສື່ອມໂຊມຂອງໂຄງສ້າງ. ອີງຕາມການວິເຄາະສະພາບການສັນຈອນໃນໂຄງການທົດລອງ ແມ່ນໄດ້ມີການປະເມີນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ດັ່ງລາຍລະອຽດລຸ່ມນີ້:

- ການປັບໜ້າທີ່ຂອງຂົວຄືນໃໝ່ (ລວມທັງການຈັດລຳດັບຄວາມສໍາຄັນຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ)
- ນະໂຍບາຍພື້ນຖານສໍາລັບການສ້າງພື້ນທີ່ຄືນຢ່າງ ແລະ ເພີ່ມທະວີຄວາມປອດໄພ
- ພິຈາລະນາການອອກແບບໃຫ້ປະສານກັມກວຽກກັບພູມສັນຖານທາງປະຫວັດສາດ
- ວິທີການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນພື້ນທີ່ ໃນ ລະຫວ່າງການກໍ່ສ້າງ
- ກອບຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການດໍາເນີນງານ ແລະ ບໍາລຸງຮັກສາ

ຜ່ານຂະບວນການນີ້, ການປ່ຽນແທນຂົວເກົ່າ ຫຼື ການປັບປຸງຂົວເກົ່າ ບໍ່ພຽງແຕ່ເປັນໂຄງການປັບປຸງໃໝ່ເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງເປັນມາດຕະການດ້ານພື້ນຖານໂຄງລ່າງຍຸດທະສາດທີ່ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນ ແລະ ນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ແລະ ເງື່ອນໄຂພື້ນຖານທີ່ຈຳເປັນສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນອະນາຄົດ.

【2/3-7】 ນໍາເອົາບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ ປະກອບເຂົ້າໃນການວາງແຜນຂົນສົ່ງ.

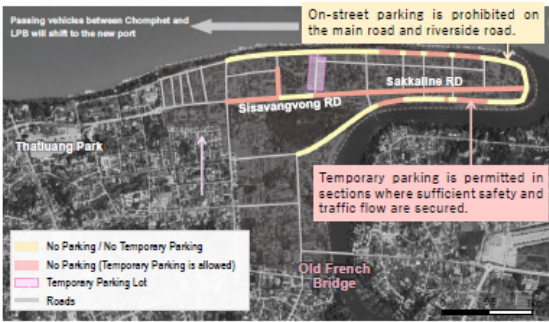
ກຳຈັດການຈອດລົດຕາມແຄມທາງ ຢູ່ ຖະໜົນເສັ້ນຫຼັກ ແລະ ຖະໜົນເຂດແຄມແມ່ນໍ້າ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ຈະສ້າງເຂດການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ສໍາເລັດໃນປີ 2030 ແລ້ວກໍ່ຕາມ, ລະດັບຄວາມຕ້ອງການໃຊ້ລົດຈັກແມ່ນຍັງມີຢູ່ ແລະ ຄາດວ່າຈະເປັນໃນຊ່ວງເວລາກາງຄືນ ແລະ ຕອນເຊົ້າມືດ ໃນຊ່ວງເວລາທີ່ບໍ່ມີການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງຕ້ອງໄດ້ປະເມີນບ່ອນຈອດລົດຖີບ ແລະ ລົດຈັກ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ໂດຍອີງຕາມການນໍາໃຊ້ຕົວຈິງ ແລະ ທ່າແຮງຄວາມຕ້ອງການ ໂດຍຄໍານຶງເຖິງຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ຈະປ່ຽນເປັນການຈັດສັນແບບຖາວອນຕາມຄວາມຈຳເປັນ.

1) ວິໄສທັດ ໃນປີ 2026

ຈຳກັດ ຫຼື ບໍ່ໃຫ້ມີການຈອດລົດຕາມແຄມທາງ ຢູ່ ຖະໜົນເສັ້ນກາງ ແລະ ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ.

Year 2026 : Remove on-street parking from the main streets and riverside roads.

■ Traffic Control in Whole Peninsula Area



Vehicle Entry

- All Vehicles allow to enter to the peninsula area.

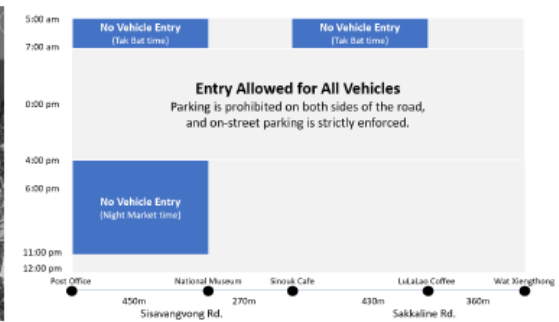
Parking

- On-street parking is restricted on riverside roads and Sisavangvong /Sakkaline RD.
- Temporary parking is allowed in sections where safety and traffic flow are ensured, away from sharp curbs, steep slopes, narrow sidewalks, intersections, bus stops, and roadside parking lots.
- In front of the National Museum, temporary parking is prohibited as at present.
- People can park on the narrow streets.

What is needed for realization

- Securing temporary parking spaces
- Building consensus with local residents regarding changes in parking restrictions
- Approval of parking restriction changes by Luang Prabang City and Luang Prabang Province

■ Vehicle Entry on Sisavangvong /Sakkaline RD



Vehicle Entry

- The current vehicle entry regulations remain. (During the Tak Bat and night market, vehicle entry is restricted on certain sections of Sisavangvong Road and Sakkaline Road.)

Parking

- On-street parking is prohibited on Sisavangvong Road and Sakkaline Road.
- Enforcement measures will be implemented to eliminate on-street parking.
- Temporary motorcycle parking areas are designated along narrow streets and other suitable locations.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

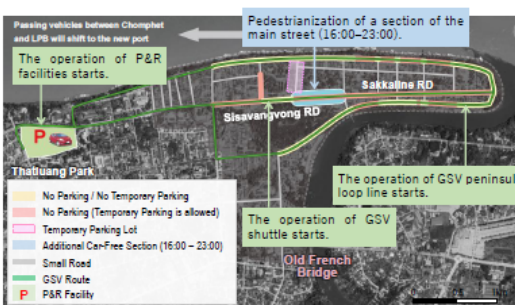
ຮູບ 2-91 ວິໄສທັດຂອງເຂດມໍຣະດົກໂລກ ໃນປີ 2026

2) ວິໄສທັດ ໃນປີ 2027

ເລີ່ມໃຫ້ບໍລິການລົດສາທາລະນະຂະໜາດນ້ອຍ GSV ແລະ ສ້າງເຂດປອດລົດ ຢູ່ ຊ່ວງເສັ້ນທາງຖະໜົນ ສີສະຫວ່າງວົງ (ຄວາມຍາວຂອງເສັ້ນທາງ L=170m).

Year 2027 : Introduce the GSV and pedestrianize a section of Sisavangvong Road in the evening.

■ Traffic Control in Whole Peninsula Area



Public Transport

- The GSV Peninsula Loop Line commence operations as a basis for implementing the TCZ.
- Some vehicle and motorcycle users shift to use GSV.

Vehicle Entry

- All Vehicles allow to enter to the peninsula area.
- The number of vehicle entry decreases thanks to the operation of public transport.

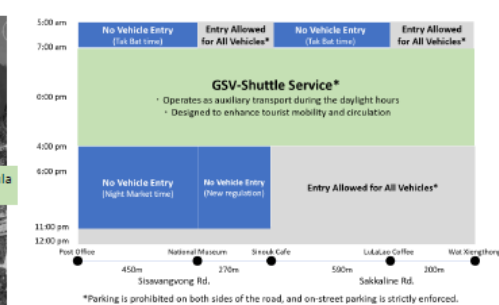
Parking

- Parking conditions remain the same as in 2026.

What is needed for realization

- Approval of permits for public transport operation by LPB DPWT
- Encouragement of public transport usage
- Consensus building with roadside residents regarding pedestrianization
- Approval of pedestrianization by Luang Prabang City and Luang Prabang Province

■ Vehicle Entry on Sisavangvong /Sakkaline RD



Public Transport

- During the daytime, the GSV shuttle operate as a supplementary mode of transport to enhance visitor circulation.

Vehicle Entry

- In addition to the current vehicle entry regulations, after 4:00 p.m., the section between the National Museum and Sinouk Café, where shops are lined up, is newly designated as a car free zone to create a lively street atmosphere.

Parking

- Parking condition on Sisavangvong road and Sakkaline road remains the same as in 2026.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

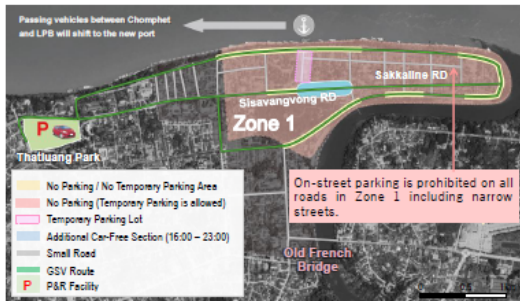
ຮູບ 2-92 ວິໄສທັດຂອງເຂດມໍຣະດົກໂລກ ໃນປີ 2027

3) ວິໄສທັດ ໃນປີ 2028

ຂະຫຍາຍເຂດຫ້າມຈອດລົດແຄມທາງ ຢູ່ ຫົວທຸກເຂດມໍຣະດົກໂລກ (ເຂດ 1).

Year 2028 : Extend the on-street parking restriction to the entire Traffic Calming Zone by 2030.

■ Traffic Control in Whole Peninsula Area



Public Transport

- The GSV Peninsula Loop Line is in operation.
- More vehicle and motorcycle users shift to use GSV.

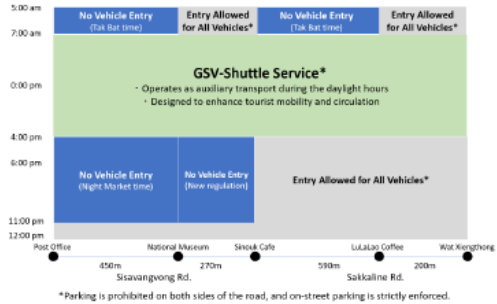
Vehicle Entry

- All Vehicles allow to enter to the peninsula area.

Parking

- On-street parking is prohibited throughout the entire TCZ (Zone 1).

■ Vehicle Entry on Sisavangvong /Sakkaline RD



* Parking is prohibited on both sides of the road, and on-street parking is strictly enforced.

Public Transport

- The GSV shuttle is in operation during the daytime.

Vehicle Entry

- Vehicle entry condition remains the same as in 2027.

Parking

- Parking conditions on Sisavangvong road and Sakkaline road remains the same as in 2027.

What is needed for realization

- Encouragement of public transport usage
- Consensus building with local residents regarding parking restriction on the narrow streets in the whole peninsula area.
- Approval of parking restriction changes by Luang Prabang City and Luang Prabang Province

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ຮູບ 2-93 ວິໄສທັດຂອງເຂດມໍຣະດົກໂລກ ໃນປີ 2028

ພາກທີ 3 ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິຫານໂຄງການ

3.1 ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງໂຄງການ

ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ປະກອບມີຊ່ຽວຊານໄລຍະສັ້ນ ແລະ ວິຊາການໂຄງການ. ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຝ່າຍລາວ ແມ່ນປະກອບມີສອງພາກສ່ວນຄື: ກົມຂົນສົ່ງ (ກະຊວງ ຍທຂ) ແລະ ພະແນກ ຍທຂ.

3.1.1 ທີມງານໂຄງການໄຈກາ

ທີມງານຊ່ຽວຊານຍີ່ປຸ່ນ ມີທັງໝົດ 12 ທ່ານ ແລະ ວິຊາການໂຄງການ 4 ທ່ານ.

ຕາຕະລາງ 3-1 ລາຍຊື່ຊ່ຽວຊານໄລຍະສັ້ນ

ໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບ	ຊື່ ແລະ ນາມສະກຸນ	ໄລຍະການເຮັດວຽກ
1 ຫົວໜ້າໂຄງການ/ ວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ	Masato Watanabe	ກຸມພາ 2023–ມັງກອນ 2026
2 ຮອງຫົວໜ້າໂຄງການ/ ວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ	Masahiro Takahashi	ກຸມພາ 2023–ມັງກອນ 2026
3 ວາງແຜນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ/ ວາງແຜນຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ	Naoki Murayama	ກຸມພາ 2023–ມັງກອນ 2026
4 ວາງແຜນທັດສະນີຍະພາບຕົວເມືອງ ແລະ ປະຫວັດສາດ	Koji Morio	ກຸມພາ 2023–ມັງກອນ 2026
5 ວາງແຜນຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ/ ໂຄງການທົດລອງ	Keisuke Takeda	ກຸມພາ 2023–ມັງກອນ 2026
6 ວາງແຜນສຳຫຼວດ/ ປະເມີນຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ	Isaac Alfonso Garcia Garcia	ກຸມພາ 2023–ມັງກອນ 2026
7 ຜັງເມືອງ/ ລະບຽບຜັງເມືອງ	TEH Yee Sing	ກຸມພາ 2023–ມັງກອນ 2026
8 ວິເຄາະເສດຖະກິດ/ ແບບແຜນທຸລະກິດ	Atsushi Saito	ກຸມພາ 2023–ມັງກອນ 2026
9 ນະຄອນອັດສະລິຍະ/ ສົ່ງເສີມການຫັນເປັນດິຈິຕອນ	Koya Honda	ກຸມພາ 2023–ມັງກອນ 2026
10 ປະຊາສຳພັນ	Mitsue Tamagake	ກຸມພາ 2023–ມັງກອນ 2026
11 ສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ 1	Takanori Hayashida	ກຸມພາ 2023–ມີນາ 2025
12 ສົ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສັງຄົມ 2	Kiminari Takahashi	ເມສາ 2025–ມັງກອນ 2026
13 ວາງແຜນຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ 2/ ໂຄງການທົດລອງ 2/ ປະສານງານ	Takenaka Ryo	ກຸມພາ 2023–ກັນຍາ 2024
14 ວາງແຜນຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ 3/ ໂຄງການທົດລອງ 3/ ປະສານງານ 2	Tatsuya Akiguchi	ຕຸລາ 2024–ມັງກອນ 2026

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ (JET)

ຕາຕະລາງ 3-2 ລາຍຊື່ວິຊາການໂຄງການ

ໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບ		ຊື່ ແລະ ນາມສະກຸນ	ໄລຍະການເຮັດວຽກ
1	ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິຫານລວມ /ວາງແຜນຕົວເມືອງ	ນາງ ທິດສະຄອນ ຣາຊມຸນຕິ	ກຸມພາ 2023–ມັງກອນ 2026
2	ໂຄງການທົດລອງ ດ້ານການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ	ດຣ. ກົງແກ້ວ ພາມາວັນ	ກໍລະກົດ 2023–ກຸມພາ 2026
3	GIS 1	ທ້າວ ວິລະກອນ ມະນີໂພສີ	ມິຖຸນາ 2023–ຕຸລາ 2023
4	GIS 2	ນາງ ແສງດາວ ປະວະບຸດ	ຕຸລາ 2023–ກຸມພາ 2026
5	ໂຄງການທົດລອງ (ການສ້າງພື້ນທີ່ສາທາລະນະ)	ນາງ ພິມພັນ ພັດທະນາ	ກັນຍາ 2024–ທັນວາ 2025
6	ໂຄງການທົດລອງ (ຜູ້ຊ່ວຍວຽກການບໍລິຫານລົດສາທາລະນະ)	ທ້າວ ສິດທິພິນ ຈັນໂທທະວົງ	ກັນຍາ 2024–ຕຸລາ 2024
7	ໂຄງການທົດລອງ (ຜູ້ຊ່ວຍວຽກການບໍລິຫານລົດສາທາລະນະ)	ທ້າວ ບຸນລັດ ຂົວລິມ	ກັນຍາ 2024–ຕຸລາ 2024
5	ເລຂາໂຄງການ	ນາງ ສຸນິຕາ ອິນທະພອນ	ກຸມພາ 2023–ມັງກອນ 2026

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ (JET)

3.1.2 ຄະນະຝ່າຍລາວ

ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຝ່າຍລາວ ແມ່ນປະກອບມີ 11 ທ່ານ. ໃນນັ້ນ, 3 ທ່ານ ມາຈາກ ກົມຂົນສົ່ງ (ກະຊວງ ຍທຂ) ແລະ 8 ທ່ານ ຈາກ ພະແນກ ຍທຂ.

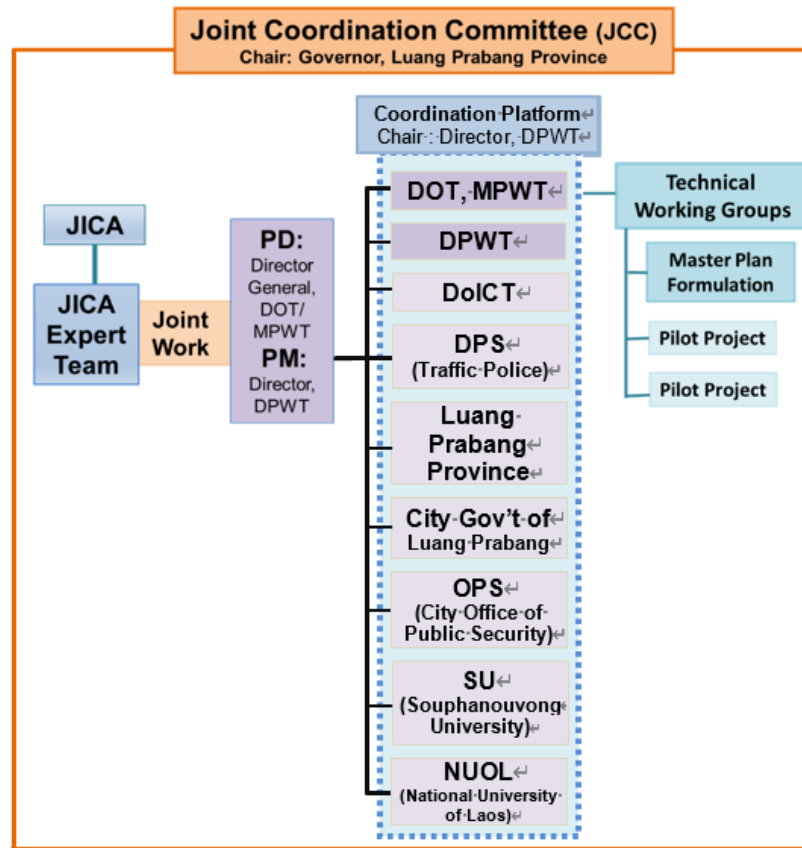
ຕາຕະລາງ 3-3 ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຝ່າຍລາວ

ຕຳແໜ່ງ	ພາກສ່ວນ
ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງບົກ	ກົມຂົນສົ່ງ/ກະຊວງ ຍທຂ
ວິຊາການ	
ຫົວໜ້າ ພະແນກ ຍທຂ	
ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກ ຍທຂ	ພະແນກ ຍທຂ/ ແຂວງຫຼວງພະບາງ
ຮອງຫົວໜ້າ ຂະແໜງຂົນສົ່ງ	
ວິຊາການ (2)	ຂະແໜງຂົນສົ່ງ,
ຮອງຫົວໜ້າ ຂະແໜງຂົວທາງ	
ວິຊາການ (2)	ພະແນກ ຍທຂ/ ແຂວງຫຼວງພະບາງ
ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງບົກ	ຂະແໜງຂົວທາງ,
	ພະແນກ ຍທຂ/ ແຂວງຫຼວງພະບາງ
ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງບົກ	ຂະແໜງເຄຫາ, ຜັງເມືອງ ແລະ ນ້ຳປະປາ, ພະແນກ ຍທຂ/ ແຂວງຫຼວງພະບາງ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ (JET)

3.1.3 ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ (JCC)

ພາຍໃຕ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແມ່ນໄດ້ຕັ້ງຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ (JCC) ເພື່ອໃຫ້ເປັນຄະນະຊີ້ນຳ ແລະ ຕັດສິນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດຈະກຳຂອງໂຄງການ. ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ ແລະ ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ ແມ່ນມີດັ່ງລຸ່ມນີ້. ໃນ ປີ 2025 ຖວທ ໄດ້ປ່ຽນຊື່ມາເປັນ ພວທ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ (JET)

ຮູບ 3-1 ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ

ຕາຕະລາງ 3-4 ລາຍຊື່ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ (ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ)

ຊື່ ແລະ ນາມສະກຸນ	ຕຳແໜ່ງ	ພາກສ່ວນ
ທ່ານນາງ ສຸພານີ ເຮືອງແກ້ວ	ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງບົກ	ກຂສ/ ກະຊວງ ຍທຂ
ທ່ານ ພຸດທະວັນ ພິມມະຈັກ	ວິຊາການ	
ທ່ານ ປຸງວາງ ຫວ່າງເຈຍຊາ	ຫົວໜ້າ ພະແນກ	ພະແນກ ຍທຂ/ ຫຼຸບ
ທ່ານ ສາລິກາ ພົນປະເສີດ	ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກ	
ທ່ານ ສິງຄົມ ປະຈິດ	ຮອງຫົວໜ້າ ຂະແໜງ	ຂະແໜງ ຂົນສົ່ງ, ພະແນກ ຍທຂ/ ຫຼຸບ
ທ່ານ ບຸນສະຫວັດ ປານຸວົງ (ນັບແຕ່ເດືອນກໍລະກົດ 2023)	ວິຊາການ (ຈົນຮອດ ເດືອນພຶດສະພາ 2024) ຮອງຫົວໜ້າ ຂະແໜງ (ນັບແຕ່ເດືອນພຶດສະພາ 2024)	
ທ່ານ ຫຸມແພງ ເພັດປັນຍາ	ວິຊາການ	
ທ່ານນາງ ຈັນທະລີ ທຳມະວົງ	ວິຊາການ	
ທ່ານ ສອນໄຊ ປັນຍາສະຫວັດ	ຮອງຫົວໜ້າ ຂະແໜງ	ຂະແໜງຂົວທາງ, ພະແນກ ຍທຂ/ຫຼຸບ
ທ່ານ ບຸນສະຫວັດ ປານຸວົງ (ຈົນຮອດ ກໍລະກົດ 2023) ທ່ານ ເຈນນະລິງ ສຸທິວົງ (ນັບແຕ່ ກໍລະກົດ 2023)	ວິຊາການ	
ທ່ານ ອາລຸນກອນ ມະນີຈິດ	ວິຊາການ	ຂະແໜງ ເຄຫາ-ຜັງເມືອງ ແລະ ນ້ຳປະປາ, ພະແນກ ຍທຂ/ ຫຼຸບ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ (JET)

ຕາຕະລາງ 3-5 ລາຍຊື່ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ (ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ)

ຊື່ ແລະ ນາມສະກຸນ	ຕຳແໜ່ງ	ພາກສ່ວນ	ໝາຍເຫດ
ທ່ານນາງ ສິຣິພອນ ສຸພັນທອງ	ຮອງເຈົ້າແຂວງ	ແຂວງ ຫຼວງພະບາງ	ຫົວໜ້າຄະນະ
ທ່ານ ສີສະຫວາດ ຍິລັດໃຈ	ຮອງຫົວໜ້າ	ພະແນກ ຖວທ	
ທ່ານ ພັທ ຄຳເພົາ ເດດບັນດິດ	ຮອງຫົວໜ້າ	ປກສ ແຂວງ	
ທ່ານ ພັທ ເຈີເຣີ ຟາເຈຍເນັງຍີ	ຮອງຫົວໜ້າ	ປກສ ນະຄອນ-ຫຼຸບ	
ທ່ານ ຫຸມແພງ ແກ້ວວິຈິດ	ຮອງຫົວໜ້າ	ຫ້ອງວ່າການແຂວງ	ມີນາ ຫາ ເມສາ 2023
ທ່ານ ອານຸສັກ ພອນສະຫວັນ	ຮອງຫົວໜ້າ	ຫ້ອງວ່າການແຂວງ	ນັບແຕ່ ເມສາ 2023
ທ່ານ ຄຸນເພັດ ມະນີວົງ	ຮອງຫົວໜ້າ	ຫ້ອງວ່າການ ນະຄອນ	
ທ່ານ ໄຊຍະພອນ ວົງວິໄລ	ຮອງຄະນະບໍດີ	ມະຫາວິທະຍາໄລ ສຸພານຸວົງ	
ທ່ານ ອານຸສອນ ອຸໄທລັດສະດີ	ອາຈານສອນ	ມຊ	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ (JET)

3.1.4 ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ (TCP)

ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ ໄດ້ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂຶ້ນ ພາຍໃຕ້ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ ເພື່ອໃຫ້ເປັນຄະນະທີ່ສາມາດຮັບຮອງເອົາແຜນວຽກໂຄງການທົດລອງ ແລະ ແຜນວຽກຂອງໂຄງການ ຮ່ວມກັນກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ຄະນະນີ້ປະກອບມີ ຫົວໜ້າພະແນກ, ຫົວໜ້າຂະແໜງ ຈາກ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເຊິ່ງໃນນັ້ນ ຫົວໜ້າ ພະແນກ ຍທຂ ແມ່ນເປັນຫົວໜ້າ ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ ເພື່ອຊີ້ນຳໂຄງການ.ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ ແມ່ນສະແດງໃນພາກ 2.1 [1-2].

ກອງປະຊຸມຄະນະກຳມະການຮ່ວມຊີ້ນຳໂຄງການ ຄັ້ງທີ 6 ໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີເປັນເອກະພາບໃຫ້ມີການສືບຕໍ່ຈັດກອງປະຊຸມຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງຢ່າງເປັນປະຈຳ ເຖິງແມ່ນວ່າໂຄງການນີ້ຈະສິ້ນສຸດລົງແລ້ວກໍຕາມ; ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ບັນດາພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈະຮ່ວມກັນສືບຕໍ່ຄົ້ນຄວ້າ, ປຶກສາຫາລື ແລະ ທົບທວນຄືນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ວິໄສທັດໃນຕໍ່ໜ້າຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງຫຼວງພະບາງປະກົດຜົນເປັນຈິງ.

ເພື່ອຮ່ວມກັນຄົ້ນຄວ້າວິໄສທັດໃນຕໍ່ໜ້າ ຂອງຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ ແລະ ຖະໜົນສັກກະລິນ, ເຊິ່ງເປັນເສັ້ນທາງສາຍ
ຫຼັກໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ ໂດຍມີການປະສານສົມທົບກັບປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ, ຈຶ່ງໄດ້ມີການສ້າງຕັ້ງ "ຄະນະ
ຮັບຜິດຊອບ" ເຊິ່ງປະກອບມີ ສະມາຊິກຈາກ ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ ແລະ ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ.
ຄະນະຮັບຜິດຊອບດັ່ງກ່າວ ໄດ້ເປັນເຈົ້າການໃນການວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກອງປະຊຸມເພື່ອສ້າງພື້ນທີ່
ສາທາລະນະສໍາລັບທັງສອງເສັ້ນທາງ, ລວມທັງການວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ. ສໍາລັບລາຍຊື່
ສະມາຊິກຂອງຄະນະຮັບຜິດຊອບແມ່ນມີລາຍລະອຽດດັ່ງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 3-6 ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

ຊື່ ແລະ ນາມສະກຸນ	ຕຳແໜ່ງ	ພາກສ່ວນ	ໝາຍເຫດ
ທ່ານ ສາລິກາ ພົນປະເສີດ	ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກ	ພະແນກ ຍທຂ/ ຫຼບ	ຫົວໜ້າຄະນະ
ທ່ານ ສິງຄົມ ປະຈິດ	ຮອງຫົວໜ້າ ຂະແໜງ	ຂະແໜງ ຂົນສົ່ງ, ພະແນກ ຍທຂ/ ຫຼບ	
ທ່ານ ບຸນສະຫວັດ ປານຸວົງ	ວິຊາການ (ຈົນຮອດ ເດືອນພຶດສະພາ 2024) ຮອງຫົວໜ້າ ຂະແໜງ (ນັບແຕ່ເດືອນພຶດສະພາ 2024)	ຂະແໜງ ຂົນສົ່ງ, ພະແນກ ຍທຂ/ ຫຼບ	
ທ່ານ ຫຸມແພງ ເພັດປັນຍາ	ວິຊາການ	ຂະແໜງ ຂົນສົ່ງ, ພະແນກ ຍທຂ/ ຫຼບ	
ທ່ານນາງ ຈັນທະລີ ທຳມະວົງ	ວິຊາການ	ຂະແໜງ ຂົນສົ່ງ, ພະແນກ ຍທຂ/ ຫຼບ	
ທ່ານ ອາລຸນກອນ ມະນີຈິດ	ວິຊາການ	ຂະແໜງ ເຄຫາ-ຜັງເມືອງ ແລະ ນໍ້າ ປະປາ, ພະແນກ ຍທຂ/ ຫຼບ	
ທ່ານ ເຈນນະລົງ ສຸທິວົງ	ວິຊາການ	ຂະແໜງຂົວທາງ, ພະແນກ ຍທຂ/ ຫຼບ	
ທ່ານ ວັນແພງ ອິດທິພົນ	ຫົວໜ້າ	ຂະແໜງໂຄສະນາການທ່ອງທ່ຽວ, ພະ ແນກ ຖວທ/ ຫຼບ	
ທ່ານ ສຸວະລິດ ພົມປະດິດ	ຮອງຫົວໜ້າ	ຂະແໜງຄຸ້ມຄອງມໍຣະດົກໂລກ , ພະ ແນກ ຖວທ/ ຫຼບ	
ທ່ານ ອິນທະນິງສິດ ຫຼວງໂຄດ	ວິຊາການ	ຂະແໜງໂຄສະນາການທ່ອງທ່ຽວ, ພະ ແນກ ຖວທ/ ຫຼບ	
ທ່ານ ໄຊກອນ ພອນສະຫວັດ	ວິຊາການ	ຂະແໜງຄຸ້ມຄອງມໍຣະດົກໂລກ , ພະ ແນກ ຖວທ/ ຫຼບ	
ທ່ານ ຄຸນເພັດ ວິໄລວົງ	ຮອງຫົວໜ້າ	ຫ້ອງວ່າການປົກຄອງ ນະຄອນຫຼວງພະ ບາງ	
ທ່ານ ດາວວັນ ສິຣິວົງ	ຮອງຫົວໜ້າ	ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິການຕົວ ເມືອງ (ຫຄບຕ)	
ທ່ານ ຈັນທິ ພົມສີ	ຮອງຫົວໜ້າ	ຫ້ອງການ ຍທຂ ນະຄອນ	
ທ່ານ ແສງອາທິດ ສຸກສະຫວັດ	ຫົວໜ້າໜ່ວຍງານ	ຫ້ອງການ ຍທຂ ນະຄອນ	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ (JET)

3.1.5 ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຫຼື ຄະນະວິຊາການ (TWG)

ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (TWG) ໄດ້ຖືກແຕ່ງຕັ້ງຂຶ້ນເພື່ອປຶກສາຫາລືດ້ານວິຊາການ ແລະ ການພິຈາລະນາທີ່ສໍາຄັນ. ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການນີ້ ປະກອບມີຄະນະວິຊາການ ແລະ ໃນນັ້ນ ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກ ຍທຂ ເປັນ ຫົວໜ້າຄະນະ ເພື່ອການປະສານງານວຽກງານວິຊາການ.

ຕາຕະລາງ 3-7 ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

ຕຳແໜ່ງ	ພາກສ່ວນ
ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງບົກ	ກຂສ/ ກະຊວງ ຍທຂ
ວິຊາການ	
ຮອງຫົວໜ້າ ພະແນກ	ພະແນກ ຍທຂ/ຫຼບ
ຮອງຫົວໜ້າ ຂະແໜງ	ຂະແໜງຂົນສົ່ງ, ພະແນກ ຍທຂ/ຫຼບ
ວິຊາການ (ຈົນຮອດ ເດືອນພຶດສະພາ 2024) ຮອງຫົວໜ້າ ຂະແໜງ (ນັບແຕ່ເດືອນພຶດສະພາ 2024)	
ວິຊາການ	
ວິຊາການ	
ຮອງຫົວໜ້າ ຂະແໜງ	ຂະແໜງຂົວທາງ, ພະແນກ ຍທຂ/ຫຼບ
ວິຊາການ	
ວິຊາການ	ຂະແໜງ ເຄຫາ-ຜັງເມືອງ ແລະ ນໍ້າປະປາ, ພະແນກ ຍທຂ/ ຫຼບ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ : ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ (JET)

3.2 ກິດຈະກຳກອງປະຊຸມ ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳໂຄງການ, ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ , ຄະນະວິຊາການ ແລະ ກອງປະຊຸມອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ພ້ອມທັງບົດບັນທຶກກອງປະຊຸມ

3.2.1 ກອງປະຊຸມ JCC

ຕາຕະລາງ 3-8 ສະຫຼຸບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກອງປະຊຸມ JCC

	ວັນທີ (ປີ/ເດືອນ/ວັນ)	ພາກສ່ວນເຂົ້າຮ່ວມ
1	2023/3/24	ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ປກສ ແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ມສ, ມຊ, JICA HQ, ຫ້ອງການ JICA LAOS, JICA Chubu Center, ທີ່ມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
2	2024/4/4	ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ປກສ ແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ເມືອງຈອມເພັດ, ມສ, ມຊ, JICA HQ, ຫ້ອງການ JICA LAOS Office, ສະຖານທູດຍີ່ປຸ່ນ, ທີ່ມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
3	2024/8/5	ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ປກສ ແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ເມືອງຈອມເພັດ, ມສ, ມຊ, JICA HQ, ຫ້ອງການ JICA LAOS Office, ທີ່ມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
4	2024/12/17	ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ປກສ ແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ເມືອງຈອມເພັດ, ມສ, ມຊ, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, JICA HQ, ຫ້ອງການ JICA LAOS Office, ທີ່ມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
5	2025/7/29	ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ປກສ ແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ເມືອງຈອມເພັດ, ມຊ, ຫ້ອງການ JICA LAOS Office, ທີ່ມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
6	2026/1/23	ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ປກສ ແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ເມືອງຈອມເພັດ, ມສ, ຫ້ອງການ JICA LAOS Office, ທີ່ມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

3.2.2 ກອງປະຊຸມ TCP

ຕາຕະລາງ 3-9 ສະຫຼຸບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກອງປະຊຸມ TCP

	ວັນທີ (ປີ/ເດືອນ/ວັນ)	ພາກສ່ວນເຂົ້າຮ່ວມ
1	2023/6/29	ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ຫ້ອງການນະຄອນ, ມສ, ມຊ, JICA HQ, JICA LAOS Office, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
2	2023/10/18	ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ຫ້ອງການນະຄອນ, ປກສ ແຂວງ, ຍທຂ ເມືອງ, ມສ, ມຊ, JICA HQ, JICA LAOS Office, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
3	2024/3/26	ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ຫ້ອງການນະຄອນ, ປກສ ແຂວງ, ຍທຂ ເມືອງ, ມສ, ສະມາຄົມລົດ, ທີມງານທີ່ປຶກສາ ADB, JICA HQ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
4	2024/7/30	ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ຫ້ອງການນະຄອນ, ປກສ ແຂວງ, ຍທຂ ເມືອງ, ມສ, ມຊ, ສະມາຄົມລົດ, ທີມງານທີ່ປຶກສາ ADB, JICA HQ, ຫ້ອງການ ໄຈກາ ປະຈຳລາວ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
5	2024/8/1	ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ຫ້ອງການນະຄອນ, ປກສ ແຂວງ, ຍທຂ ເມືອງ, ມສ, ມຊ, ສະມາຄົມລົດ, JICA HQ, ຫ້ອງການ ໄຈກາ ປະຈຳລາວ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
6	2024/12/10	ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ຫ້ອງການນະຄອນ, ປກສ ແຂວງ, ຍທຂ ເມືອງ, ທີມງານທີ່ປຶກສາ ADB, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
7	2025/7/23	ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ຫ້ອງການນະຄອນ, ປກສ ແຂວງ, ຍທຂ ເມືອງ, ສະມາຄົມລົດ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
8	2025/11/12	ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ຫ້ອງການນະຄອນ, ປກສ ແຂວງ, ຍທຂ ເມືອງ, ມສ, ສະມາຄົມລົດ, ສະມາຄົມໂຮງແຮມ-ເຮືອນພັກ ແລະ ຮ້ານອາຫານ, JICA HQ, ຫ້ອງການ ໄຈກາ ປະຈຳລາວ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

3.2.3 ກອງປະຊຸມ TWG

ຕາຕະລາງ 3-10 ສະຫຼຸບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກອງປະຊຸມ TWG

	ວັນທີ (ປີ/ເດືອນ/ວັນ)	ພາກສ່ວນເຂົ້າຮ່ວມ
1	2023/3/30	ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
2	2023/4/10	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
3	2023/4/19	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
4	2023/6/19	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
5	2023/7/4	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
6	2023/10/6	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
7	2023/10/13	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
8	2023/10/26	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
9	2023/10/31	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
10	2024/2/15	ພະແນກ ຍທຂ, ຍທຂ ເມືອງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ປກສ ນະຄອນ, ສະມາຄົມລົດ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
11	2024/2/19	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
12	2024/2/23	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
13	2024/3/5	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
14	2024/3/12	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
15	2024/3/15	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
16	2024/3/21	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
17	2024/5/15	ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
18	2024/5/23	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
19	2024/5/28	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
20	2024/7/26	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
21	2024/8/2	ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, JICA HQ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
22	2024/8/8	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
23	2024/10/2	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
24	2024/12/13	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
25	2024/12/17	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

26	2025/4/1	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
27	2025/4/3	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
28	2025/6/5	ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
29	2025/7/17	ພະແນກ ຍທຂ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
30	2025/9/10	ພະແນກ ຍທຂ, ພວທ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

3.2.4 ກອງປະຊຸມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ກອງປະຊຸມສໍາມະນາ ແລະ ອື່ນໆ.

ຕາຕະລາງ 3-11 ສະຫຼຸບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກອງປະຊຸມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສໍາມະນາ ແລະ ອື່ນໆ

	ວັນທີ (ປີ/ເດືອນ/ວັນ)	ພາກສ່ວນເຂົ້າຮ່ວມ
1	2023/6/20	ກະຊວງ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ພວທ, ປກສ ແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ມສ, ມຊ, ພະແນກ ຍທຂ, ບັນດາບ້ານໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ, ສະມາຄົມທຸລະກິດທ່ອງທ່ຽວ, ຜູ້ປະກອບການ, ຍທຂ ເມືອງ, ສະມາຄົມລົດ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
2	2024/2/8	ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ຍທຂ ເມືອງ, ມຊ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ມສ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
3	2024/2/24	ພະແນກ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
4	2024/3/24	ພະແນກ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
5	2024/5/11	ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
6	2024/7/29	ກະຊວງ ຍທຂ, ພະແນກ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ພວທ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ມສ Chuo University, JICA HQ, JICA LAOS Office, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
7	2025/2/10	ພະແນກ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
8	2025/2/17	ພະແນກ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
9	2025/2/22	ພະແນກ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
10	2025/2/25	ກະຊວງ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ພວທ, ປສກ ແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ມສ, ມຊ, ພະແນກ ຍທຂ, ບັນດາບ້ານໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ, ສະມາຄົມທຸລະກິດທ່ອງທ່ຽວ, ຜູ້ປະກອບການ, ຍທຂ ເມືອງ, ສະມາຄົມລົດ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
11	2025/6/4	ກະຊວງ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ພວທ, ປສກ ແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ມສ, ມຊ, ພະແນກ ຍທຂ, ບັນດາບ້ານໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ, ສະມາຄົມທຸລະກິດທ່ອງທ່ຽວ, ຜູ້ປະກອບການ, ຍທຂ ເມືອງ, ສະມາຄົມລົດ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
12	2025/7/31	ກະຊວງ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ພວທ, ປສກ ແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ມສ, ມຊ, ພະແນກ ຍທຂ, ບັນດາບ້ານໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ, ສະມາຄົມທຸລະກິດທ່ອງທ່ຽວ, ຜູ້ປະກອບການ, ຍທຂ ເມືອງ, ສະມາຄົມລົດ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
13	2025/8/4	ກະຊວງ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ພວທ, ປສກ ແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ມສ, ມຊ, ພະແນກ ຍທຂ, ບັນດາບ້ານໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ, ສະມາຄົມທຸລະກິດທ່ອງທ່ຽວ, ຜູ້ປະກອບການ, ຍທຂ ເມືອງ, ສະມາຄົມລົດ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
14	2025/9/9	Team ກະຊວງ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ພວທ, ປສກ ແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ມສ, ມຊ, ພະແນກ ຍທຂ, ບັນດາບ້ານໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ, ສະມາຄົມທຸລະກິດທ່ອງທ່ຽວ, ຜູ້ປະກອບການ, ຍທຂ ເມືອງ, ສະມາຄົມລົດ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ
15	2025/12/18	ກະຊວງ ຍທຂ, ຫ້ອງວ່າການແຂວງ, ພວທ, ປສກ ແຂວງ, ຫ້ອງວ່າການນະຄອນ, ມສ, ມຊ, ພະແນກ ຍທຂ, ບັນດາບ້ານໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ, ສະມາຄົມທຸລະກິດທ່ອງທ່ຽວ, ຜູ້ປະກອບການ, ຍທຂ ເມືອງ, ສະມາຄົມລົດ, ທີມງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

3.3 ຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

3.3.1 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍຝ່າຍຍື່ນ

1) ແຜນວຽກທຶນງານຊ່ຽວຊານໄຈກາ

ລາຍລະອຽດການລົງເຄື່ອນໄຫວວຽກງານຂອງຊ່ຽວຊານ ແມ່ນໄດ້ສະແດງໄວ້ໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

ຕາຕະລາງ 3-12 ຜົນໄດ້ຮັບ ແລະ ແຜນການລົງເຄື່ອນໄຫວວຽກງານທີ່ວາງໄວ້ ແລະ ຕົວຈິງ

担当業務	格付	計画/実績	人月合計		渡航回数実績（注2～注4）			
			全期間	当該月	全期間	2023年度	2024年度	2025年度
渡辺 雅人 （業務主任者/都市交通計画）	2	当初計画	4.00		6	3	2	1
		最新計画（注1）	5.60		13	5	4	4
		実績	5.13	0	11	5	5	1
高橋 真大 （副業務主任者/都市交通計画）	2	当初計画	4.00		6	3	2	1
		最新計画（注1）	4.50		8	4	1	3
		実績	4.50	0	7	4	1	2
村山 直輝 （公共交通計画/交通管理計画）	3	当初計画	7.00		8	3	3	2
		最新計画（注1）	7.50		11	5	3	3
		実績	7.03	0	10	4	4	2
森尾 康治 （歴史・景観まちづくり）	3	当初計画	5.00		8	3	2	3
		最新計画（注1）	5.50		9	4	2	3
		実績	4.77	0	8	4	2	2
武田 圭介 （道路計画/パイロット事業）	3	当初計画	4.00		6	4	1	1
		最新計画（注1）	3.87		6	2	2	2
		実績	3.47	0.37	6	2	2	2
Isaac Alfonso Garcia Garcia （交通調査/需要予測）	5	当初計画	6.66		3	1	1	1
		最新計画（注1）	6.66		4	3	1	0
		実績	6.30	0	4	3	1	0
TEH Yee Sing （都市計画/都市計画規制システム）	3	当初計画	3.00		4	3	0	1
		最新計画（注1）	3.00		5	2	1	2
		実績	3.00	0	5	2	2	1
斉藤 淳 （経済分析/事業化モデル）	3	当初計画	2.67		4	2	1	1
		最新計画（注1）	1.83		3	1	2	0
		実績	1.83	0	3	1	2	0
本田 孝哉 （スマートシティ/DX化推進）	3	当初計画	3.67		4	2	1	1
		最新計画（注1）	3.67		4	1	1	2
		実績	3.10	0.70	4	1	1	2
玉懸 光枝 （デザイン/ブランディング/広報）	3	当初計画	3.67		4	2	1	1
		最新計画（注1）	4.98		5	2	1	2
		実績	3.57	0.10	5	2	1	2
林田 貴範 （環境社会配慮）	3	当初計画	3.83		5	3	2	0
		最新計画（注1）	3.35		4	2	1	1
		実績	3.35	0	4	2	2	0
高橋 君成 （環境社会配慮）	3	当初計画	0		0	0	0	0
		最新計画（注1）	0		0	0	0	0
		実績	0	0	0	0	0	0
竹中 亮（自社負担） （道路計画2/パイロット事業2） （業務調整）	5	当初計画	(7.40)		(8)	(4)	(2)	(2)
		最新計画（注1）	9.80		(6)	(4)	(2)	(0)
		実績	(7.10)	(0)	(6)	(4)	(2)	(0)
秋口達哉（自社負担） （道路計画3/パイロット事業3） （業務調整）	5	当初計画	(6.00)		(0)	(0)	(2)	(2)
		最新計画（注1）	7.17		(4)	(0)	(2)	(2)
		実績	(1.97)	(0)	(0)	(0)	(2)	
当初計画（合計）			47.5		58	29	16	13
修正計画（合計）			50.5		72	31	19	22
実績（合計）			46.05	1.17	67	30	23	14

2) ການຝຶກອົບຮົມ ຢູ່ ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ

ໃນໂຄງການນີ້, ໄດ້ມີການດຳເນີນການຝຶກອົບຮົມຢູ່ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ 2 ຄັ້ງ ເພື່ອຍົກລະດັບຂໍ້ຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຝ່າຍລາວ ແລະ ພະນັກງານຈາກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນດ້ານການວາງແຜນຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ. ສຳລັບພາບລວມຂອງການຝຶກອົບຮົມຢູ່ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ແມ່ນໄດ້ສະແດງໄວ້ໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້.

ລາຍລະອຽດຂອງການຝຶກອົບຮົມຢູ່ປະເທດຍີ່ປຸ່ນແຕ່ລະຄັ້ງ ແມ່ນມີລະບຸໄວ້ໃນບົດລາຍງານສຳເລັດ “ໂຄງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ ເມືອງຫຼວງພະບາງ, ສປປ ລາວ (ການຝຶກອົບຮົມດ້ານເຕັກນິກວິຊາການ ຄັ້ງທີ 1)” ແລະ “ໂຄງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ ເມືອງຫຼວງພະບາງ, ສປປ ລາວ (ການຝຶກອົບຮົມດ້ານເຕັກນິກວິຊາການ ຄັ້ງທີ 2)”.

ຕາຕະລາງ 3-13 ພາບລວມຂອງການຝຶກອົບຮົມ ຢູ່ ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ

ລຳດັບ	ໄລຍະເວລາ	ສະຖານທີ່ຝຶກອົບຮົມ	ຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມ
ຄັ້ງທີ 1	28 ກໍລະກົດ – 9 ສິງຫາ 2023 (ລວມທັງວັນເດີນທາງ)	ເມືອງທາກາຍາມະ, ແຂວງກິຟູ ໜູ່ບ້ານຊິຣະກະວະ, ແຂວງກິຟູ ເມືອງທາກາໂອກະ, ແຂວງໂຕຍາມະ	ທັງໝົດ: 13 ທ່ານ ກົມຂົນສົ່ງ: 2 ທ່ານ ແຂວງຫຼວງພະບາງ: 2 ທ່ານ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງຫຼວງພະບາງ: 4 ທ່ານ ກອງບັນຊາການ ປກສ ແຂວງຫຼວງພະບາງ: 1 ທ່ານ ພະແນກ ຖວທ ແຂວງຫຼວງພະບາງ: 1 ທ່ານ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ: 1 ທ່ານ ກອງບັນຊາການ ປກສ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ: 1 ທ່ານ ມະຫາວິທະຍາໄລສຸພານຸວົງ: 1 ທ່ານ
ຄັ້ງທີ 2	3 – 16 ມິຖຸນາ 2024 (ລວມທັງວັນເດີນທາງ)	ເມືອງຊາກຸຣະ, ແຂວງຊິປະ ເມືອງຄາວາກູຈິ, ແຂວງໄຊຕາມະ ເມືອງຮິກາຊິ ມັດສິຢາມະ, ແຂວງໄຊຕາມະ ເຂດເນຣິມະ, ໂຕກຽວ ບໍລິສັດ ວິສະວະກອນວາງແຜນ ໂອອິຊິ ມິຈິ ບໍລິສັດ Igelbus ເມືອງໂປໂກຣາມະ, ແຂວງການາກາວະ ເຂດຈິໂຢດະ, ໂຕກຽວ	ທັງໝົດ: 14 ທ່ານ ກົມຂົນສົ່ງ: 2 ທ່ານ ແຂວງຫຼວງພະບາງ: 1 ທ່ານ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງຫຼວງພະບາງ: 8 ທ່ານ ພະແນກ ຖວທ ແຂວງຫຼວງພະບາງ: 1 ທ່ານ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ: 1 ທ່ານ ມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດລາວ: 1 ທ່ານ

3) ອຸປະກອນໂຄງການ

ໃນໂຄງການນີ້, ໄດ້ມີການສະໜອງບັນດາອຸປະກອນຕາມທີ່ລະບຸໄວ້ໃນຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້, ພ້ອມທັງໄດ້ມີການປັບປຸງບຸລະນະ ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານການທ່ອງທ່ຽວ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ເພື່ອສ້າງໃຫ້ເປັນສະຖານທີ່ ທີ່ປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນສາມາດເຂົ້າມານຳໃຊ້ ແລະ ເຮັດກິດຈະກຳຮ່ວມກັນໄດ້.

ຕາຕະລາງ 3-14 ລາຍການອຸປະກອນ

ລຳດັບ	ລາຍການ	ຈຳນວນ	ໝາຍເຫດ
1	ຮາວກັ້ນ	3	102"W x 71.3"H
2	ຕັ້ງມ້າ	6	35.4"D x 12.99"W x 16.93"H
3	ໂຕະເຕ້ຍ	3	
4	ໂຕະປະຊຸມ	6	
	ຕັ້ງອີ້ (ແບບຕິດຕັ້ງຖາວອນ)	9	
5	ຕັ້ງປະຊຸມ	42	
6	ອຸປະກອນກອງປະຊຸມທາງໄກ	1	Logitech BCC950 Black

ລຳດັບ	ລາຍການ	ຈຳນວນ	ໝາຍເຫດ
7	ລຳໂພງ	1	
8	ຈຳພາບໂທລະພາບ	1	Samsung 75' BU8100 Crystal UHD 4K Smart TV
9	ຄອມພິວເຕີແບບພິກພາ	4	ACER Aspire Lite AL16-51P-56T9
10	ຕູ້ກົດນ້ຳດື່ມ	1	XX
11	ເຄື່ອງປັບອາກາດ	1	Amber I 、24,000 BTU
12	ເຄື່ອງສາຍພາບ	1	EPSON EB-E01
13	ຜ້າສາກສາຍພາບ	1	244cmx305cm



ຮູບ 3-2 ພາບການນຳໃຊ້ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານການທ່ອງທ່ຽວ ພາຍຫຼັງໄດ້ຮັບການປັບປຸງ

3.3.2 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍຝ່າຍລາວ

ຕາມທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ ພາກທີ 3.1.2, ບຸກຄະລາກອນທັງໝົດ 10 ທ່ານ, ເຊິ່ງປະກອບມີ 2 ທ່ານ ຈາກ ກະຊວງ ຍທຂ ແລະ 8 ທ່ານ ຈາກພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ໄດ້ຮັບການແຕ່ງຕັ້ງໃຫ້ເປັນ ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຝ່າຍລາວ ແລະ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມກອງປະຊຸມຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ລວມທັງການຝຶກອົບຮົມຢູ່ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ບັນລຸ ຄາດໝາຍຂອງໂຄງການ.

ນອກຈາກນີ້, ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ ຍັງໄດ້ສ້າງຕັ້ງຫ້ອງການໂຄງການ ເພື່ອໃຫ້ບັນດາຊ່ຽວຊານໄດ້ນຳໃຊ້ໃນ ການເຄື່ອນໄຫວວຽກງານ.



ຮູບ 3-3 ຫ້ອງການໂຄງການ

ພາກທີ 4 ຜົນໄດ້ຮັບຈາກການຖ່າຍທອດດ້ານວິຊາການ

4.1 ຜົນສໍາເລັດອີງຕາມເປົ້າໝາຍລວມ, ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ ແລະ ໝາກຜົນຂອງໂຄງການ

ຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້ ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງຜົນສໍາເລັດຂອງແຕ່ລະຕົວຊີ້ວັດທີ່ສາມາດຢັ້ງຢືນໄດ້ ທີ່ລະບຸໃນແບບແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (Project Design Matrix - PDM) ໂດຍມີເປົ້າໝາຍລວມ, ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ ແລະ ໝາກຜົນຂອງໂຄງການ.

ຕາຕະລາງ 4-1 ລະດັບຄວາມສໍາເລັດຕາມເປົ້າໝາຍລວມ

ເປົ້າໝາຍລວມ	ຕົວຊີ້ວັດ	ສະຖານະຜົນສໍາເລັດ
ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາໂຄງການບຸລິມະສິດ ທີ່ກໍານົດໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ເພື່ອສົ່ງເສີມການພັດທະນາແຂວງຫຼວງພະບາງໃຫ້ເປັນເມືອງທ່ອງທ່ຽວແບບຍືນຍົງ.	1. ຈຳນວນໂຄງການຂົນສົ່ງທີ່ກໍານົດໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ. 2. ການຈັດສັນງົບປະມານຕົວຈິງສໍາລັບໂຄງການຂົນສົ່ງທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍອີງຕາມແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ. 3. ຈຳນວນໂຄງການຂົນສົ່ງທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍອີງຕາມແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ.	1. ວາງແຜນສອງໂຄງການ. (i) ມີຄວາມຄືບໜ້າໃນການວາງແຜນການບໍລິຫານສາຍທາງລົດເມຄັ້ງທຳອິດໃນຫຼວງພະບາງ, ແລະ (ii) ການທົບທວນລະບຽບການຈອດລົດພາຍໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ. 2. ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຂົນສົ່ງໂດຍອີງໃສ່ MP, ແມ່ນມີຄວາມຄືບໜ້າດ້ານການດໍາເນີນງານດ້ານການບໍລິຫານເພື່ອການສະຫຼຸບສັນຍາສໍາປະທານໃນການບໍລິຫານລົດເມສາທາລະນະ, ພ້ອມກັບການສ້າງໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງການດໍາເນີນງານເພື່ອເສີມສ້າງລະບຽບການສັນຈອນ, ແລະ ການຈັດສັນບຸກຄະລະກອນ. ໃນຂະນະທີ່ມາດຕະການງົບປະມານເພີ່ມເຕີມຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການຍືນຍັນຢ່າງຈະແຈ້ງ ແຕ່ໄດ້ເລີ່ມການຈັດສັນບຸກຄະລະກອນດ້ານການບໍລິຫານເພື່ອການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການພາຍໃຕ້ MP. 3. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສອງໂຄງການ. (i) ໃນບັນດາເສັ້ນທາງທີ່ວາງແຜນໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງຫຼວງພະບາງ, ເລີ່ມໃຫ້ບໍລິການສາຍທາງລົດເມ ສາຍທາງ ໂດຍຜູ້ປະກອບການລົດເມເອກະຊົນ ໃນ ເດືອນກັນຍາ 2025. (ii) ກົດລະບຽບການຈອດລົດທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ແມ່ນໄດ້ຮັບການຮອງຮັບຈາກແຂວງຫຼວງພະບາງໃນເດືອນພະຈິກ 2025, ແລະ ກົດລະບຽບໃໝ່ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ຕາຕະລາງ 4-2 ລະດັບຄວາມສໍາເລັດຕາມຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ

ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ	ຕົວຊີ້ວັດ	ສະຖານະຜົນສໍາເລັດ
ການປັບປຸງຄວາມສາມາດໃນການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງອົງການບໍລິຫານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ເມືອງທ່ອງທ່ຽວຫຼວງພະບາງ	1. ເພີ່ມຈຳນວນວິຊາການ ພະແນກ ຍທຂ ທີ່ມີຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບຂະບວນການວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໂດຍຜ່ານກອງປະຊຸມຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (TWG). 2. ເພີ່ມຈຳນວນວິຊາການ ພະແນກ ຍທຂ ທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການພັດທະນາຕົວເມືອງທີ່ຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງ ໂດຍຜ່ານກອງປະຊຸມຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (TWG). 3. ວິຊາການຈາກພາກລັດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ເຂົ້າຮ່ວມການຝຶກອົບຮົມ ຫຼື ກອງປະຊຸມສໍາມະນາພາຍໃຕ້ໂຄງການນີ້ ໃຫ້ບັນລຸໄດ້ XX ທ່ານ.	1. ວິຊາການ ພະແນກ ຍທຂ ຈຳນວນ 9 ທ່ານ ໄດ້ຮຽນຮູ້ ແລະ ຍົກລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈຢ່າງເລິກເຊິ່ງ ກ່ຽວກັບ ຂະບວນການສ້າງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ໂດຍຜ່ານກອງປະຊຸມຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (TWG). 2. ວິຊາການ ພະແນກ ຍທຂ ຈຳນວນທັງໝົດ 9 ທ່ານ ໄດ້ຍົກລະດັບຄວາມເຂົ້າໃຈຢ່າງເລິກເຊິ່ງ ກ່ຽວກັບ ຂະບວນການສ້າງແຜນພັດທະນາຕົວເມືອງ ທີ່ຕິດພັນກັບການຂົນສົ່ງ (ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ) ໂດຍຜ່ານກອງປະຊຸມຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (TWG). 3. ມີຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມທັງໝົດ 139 ທ່ານ ຈາກພາກລັດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ກອງປະຊຸມສໍາມະນາ; ໃນນັ້ນ, ມີພະນັກງານລັດຖະກອນ ຈຳນວນ 27 ທ່ານ ທີ່ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມການຝຶກອົບຮົມທີ່ຈັດຂຶ້ນພາຍໃຕ້ໂຄງການນີ້..

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

ຕາຕະລາງ 4-3 ລະດັບຄວາມສໍາເລັດຕາມໝາກຜົນຂອງໂຄງການ

ຜົນໄດ້ຮັບ	ຕົວຊີ້ວັດ	ສະຖານະພາບຜົນສໍາເລັດ
[ໝາກຜົນທີ 1] ສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງທີ່ປະກອບມີວິໄສທັດ ແລະ ໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ ຮອດປີ 2045 ໂດຍຜ່ານຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ.	1. ກະກຽມຮ່າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ. 2. ຮ່າງແຜນແມ່ບົດຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນເປັນເອກະພາບຈາກຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ.	1. ສ້າງຮ່າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຜ່ານກອງປະຊຸມຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ ຄັ້ງທີ 1 ຫາ ຄັ້ງທີ 4. ຮ່າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ສະບັບສົມບູນ ແມ່ນເປັນເອກະພາບໃນກອງປະຊຸມຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ ຄັ້ງທີ 6.
[ໝາກຜົນທີ 2] ການວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາໂຄງການທົດລອງດ້ານສັນຈອນເພື່ອສົ່ງເສີມການສ້າງພື້ນທີ່ສູນກາງຂອງຜູ້ຄົນທີ່ມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ສະດວກສະບາຍ ຢູ່ພາຍໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ.	1. ບັນດາມາດຕະການທົດລອງດ້ານການສັນຈອນທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້ ແມ່ນສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ສໍາເລັດ 100%. 2. ຈຳນວນຄົນຢ່າງຢູ່ພາຍໃນເຂດພື້ນທີ່ໂຄງການທົດລອງ ມີອັດຕາເພີ່ມຂຶ້ນ. 3. ຍອດຂາຍເພີ່ມຂຶ້ນຂອງບັນດາຮ້ານຄ້າທີ່ຕັ້ງຢູ່ແຄມທາງພາຍໃນເຂດໂຄງການທົດລອງ. 4. ປັບປຸງທັດສະນີຍະພາບພາຍໃນໂຄງການທົດລອງໃຫ້ດີຂຶ້ນ. 5. ຈຳນວນການຈອດລົດຊະຊາຍພາຍໃນເຂດທົດລອງ ມີທ່າອ່ຽງຫຼຸດລົງ.	1. ບັນດາມາດຕະການທົດລອງດ້ານການສັນຈອນທັງໝົດ ທີ່ໄດ້ວາງແຜນຮ່ວມກັບຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແມ່ນໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງຄົບຖ້ວນ, ເຊິ່ງລວມມີບັນດາກິດຈະກຳດັ່ງລຸ່ມນີ້: ① ໂຄງການທົດລອງຈັດສັນເຂດປອດລົດ ຢູ່ ຖະໜົນ ສີສະຫວ່າງວົງ. ② ທັດສະນະສຶກສາ ຢູ່ ລັດວິສາຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ③ ການສ້າງພື້ນທີ່ສາທາລະນະ ຢູ່ ຖະໜົນສາຍຫຼັກ (ລວມໄປເຖິງການສ້າງສວນສາທາລະນະຂະໜາດນ້ອຍ) ④ ການສ້າງສູນຊຸມຊົນ (ສູນມາຊິສຶກຮູ້). ⑤ ຈັດສັນເຂດຖະໜົນປອດລົດ ຢູ່ ຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ ແລະ ຖະໜົນສັກກະລິນ. ⑥ ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະລະຫວ່າງ ເດີນທາດຫຼວງ ແລະ ເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ. ⑦ ບໍລິການລົດຮັບ-ສົ່ງສາທາລະນະລະຫວ່າງ ເດີນທາດຫຼວງ ແລະ ເຂດມໍລະດົກ

ຜົນໄດ້ຮັບ	ຕົວຊີ້ວັດ	ສະຖານະພາບຜົນສໍາເລັດ
		ໂລກເສັ້ນກາງ. ⑧ ສະໜອງຂໍ້ມູນດ້ວຍ QR Code ແປໄດ້ຫຼາຍພາສາ ⑨ ເພີ່ມທະວີຄວາມເຂັ້ມງວດ ໃນການຈັດລະບຽບການຈອດລົດຕາມແຄມທາງໃນເຂດແຄມຂອງແຄມຄານ ⑩ ການທົດລອງນໍາໃຊ້ລະບົບຈອດແລ້ວຈອດ ຢູ່ ເດີນທາດຫຼວງ. 2. ໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1, ຈຳນວນຄົນຍ່າງ ຢູ່ ຖະໜົນສີສະຫວ່າງວົງ ມີອັດຕາເພີ່ມຂຶ້ນສູງສຸດປະມານ 50% ເມື່ອທຽບກັບສະພາບການ ປົກກະຕິ. ສ່ວນໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2, ຈຳນວນຄົນຍ່າງ ຢູ່ ຖະໜົນສາຍຫຼັກ ມີອັດຕາເພີ່ມຂຶ້ນສູງສຸດປະມານ 44% ເມື່ອທຽບກັບສະພາບປົກກະຕິ. 3. ອີງຕາມຜົນການສໍາພາດປະຊາຊົນໃນພື້ນທີ່, ພົບວ່າອັດຕາສ່ວນຂອງຮ້ານຄ້າໃນເຂດແຄມຂອງແຄມຄານທີ່ມີຍອດຂາຍ ຫຼື ຈຳນວນລູກຄ້າເພີ່ມຂຶ້ນແມ່ນມີປະມານ 14% ໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1 ແລະ ປະມານ 1% ໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2. 4. ການຈອດລົດຢູ່ຕາມແຄມທາງ, ເຊິ່ງເຄີຍເປັນປັດໄຈຕົ້ນຕໍທີ່ສົ່ງຜົນກະທົບດ້ານລົບຕໍ່ທັດສະນີຍະພາບຂອງຖະໜົນສາຍຫຼັກໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ, ແມ່ນມີຈຳນວນຫຼຸດລົງໃນທຸກໆໄລຍະຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ເມື່ອທຽບກັບສະພາບການປົກກະຕິ; ເຊິ່ງຜົນດັ່ງກ່າວ ໄດ້ເຮັດໃຫ້ທັດສະນີຍະພາບຂອງຕົວເມືອງໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃຫ້ມີຄວາມສວຍງາມ ແລະ ເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ. 5. ໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2, ຈຳນວນຍານພາຫະນະທີ່ຈອດລົດຊະຊາຍຢູ່ພາຍໃນເຂດແຄມຂອງແຄມຄານ ມີອັດຕາຫຼຸດລົງປະມານ 3% ໃນວັນລັດຖະການ ແລະ ຫຼຸດລົງປະມານ 8% ໃນວັນເສົາ-ອາທິດ ເມື່ອທຽບກັບສະພາບການປົກກະຕິ. ສາເຫດທີ່ຈຳນວນການຈອດລົດຊະຊາຍຫຼຸດລົງຫຼາຍໃນວັນເສົາ-ອາທິດນັ້ນ ແມ່ນເນື່ອງມາຈາກການເພີ່ມທະວີຄວາມເຂັ້ມງວດໃນການຈັດລະບຽບການຈອດລົດຢູ່ຕາມຖະໜົນສາຍຫຼັກ ໂດຍມີການປະສານງານຮ່ວມມືກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດຈະລາຈອນ.
[ໝາກຜົນທີ 3] ວາງແຜນ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງເພື່ອສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ມີຄວາມສະດວກສະບາຍເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງເຂດມໍລະດົກໂລກ ແລະ ເຂດອ້ອມຂ້າງເພື່ອຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ທັງປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວ.	1. ບັນດາມາດຕະການທົດລອງດ້ານການຂົນສົ່ງ ທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້ ແມ່ນສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ສໍາເລັດຄົບຖ້ວນ 100%. 2. ຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນເຂດໂຄງການທົດລອງ ມີອັດຕາເພີ່ມຂຶ້ນ.	1. ບັນດາມາດຕະການທົດລອງດ້ານການຂົນສົ່ງທັງໝົດທີ່ໄດ້ວາງແຜນຮ່ວມກັບຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແມ່ນໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງຄົບຖ້ວນ, ເຊິ່ງລວມມີບັນດາກິດຈະກຳດັ່ງລຸ່ມນີ້: ① ການໃຫ້ບໍລິການສາຍທາງລົດເມສາທາລະນະລະຫວ່າງ ເດີນທາດຫຼວງ ແລະ ຕາດກວາງຊີ ② ການໃຫ້ບໍລິການສາຍທາງລົດເມສາທາລະນະລະຫວ່າງ ເດີນທາດຫຼວງ ແລະ ສະຖານີລົດໄຟ

ຜົນໄດ້ຮັບ	ຕົວຊີ້ວັດ	ສະຖານະພາບຜົນສໍາເລັດ
		2. ໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2, ຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການລົດສາທາລະນະ ລະຫວ່າງເຂດມໍລະດົກໂລກ ແລະ ເຂດຊານເມືອງ (ຕາດກວາງຊີ ແລະ ສະຖານີລົດໄຟ) ແມ່ນບັນລຸໄດ້ປະມານ 18,700 ເທື່ອຄົນຕໍ່ອາທິດ; ເຊິ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (ເນື່ອງຈາກໃນສະພາບການປົກກະຕິ ແມ່ນບໍ່ມີການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ຕົວເລກຜູ້ໃຊ້ບໍລິການເທົ່າກັບສູນ).

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: JET

4.2 ການປະເມີນໂດຍໃຊ້ DAC6

(1) ຄວາມກ່ຽວໂຍງ

ໂຄງການນີ້ ມີຈຸດປະສົງເພື່ອເສີມສ້າງນະໂຍບາຍດ້ານການຂົນສົ່ງ ໂດຍຜ່ານການສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງ ໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາໂຄງການທົດລອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ເພື່ອແນໃສ່ການແກ້ໄຂບັນດາບັນຫາທີ່ເກີດຈາກການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫຼວງພະບາງ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ບັນຫາການສັນຈອນແອອັດທີ່ມີທ່າອ່ຽງຮຸນແຮງຂຶ້ນ, ລະບົບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ບໍ່ເຂັ້ມແຂງ, ການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນທີ່ບໍ່ພຽງພໍໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ, ສະພາບແວດລ້ອມທາງຍ່າງທີ່ຊຸດໂຊມລົງ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຕາມການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຕົວເມືອງໃນເຂດຊານເມືອງ. ບັນດາສິ່ງທ້າທາຍເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນກຳນົດເປັນບຸລິມະສິດທີ່ສຳຄັນ ໃນຍຸດທະສາດຂອງຂະແໜງຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກ ແລະ ນະໂຍບາຍການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ ຂອງ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຸດປະສົງ ແລະ ແນວທາງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງໂຄງການນີ້ ຈຶ່ງມີຄວາມສອດຄ່ອງສູງກັບບຸລິມະສິດດ້ານນະໂຍບາຍຂອງປະເທດທີ່ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອ.

ໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ, ແຜນຜັງປົກປັກຮັກສາ ແລະ ເຮັດໃຫ້ມີຄຸນຄ່າ (PSMV) ແນ່ໃສ່ເພື່ອສ້າງຄວາມສົມດຸນລະຫວ່າງການປົກປັກຮັກສາ ແລະ ການສົ່ງເສີມການທ່ອງທ່ຽວ. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ກໍໄດ້ມີການວາງນະໂຍບາຍທີ່ຊັດເຈນກ່ຽວກັບວຽກງານຂົນສົ່ງ ແລະ ພື້ນທີ່ສາທາລະນະ ເຊິ່ງລວມມີການຈັດສັນພື້ນທີ່ທາງຍ່າງ, ການຄຸ້ມຄອງການເຂົ້າ-ອອກຂອງຍານພາຫະນະ ແລະ ການປົກປັກຮັກສາທັດສະນີຍະພາບຕາມແຄມທາງ. ອີງຕາມນະໂຍບາຍທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນ PSMV, ໂຄງການໄດ້ສຶກສາຄົ້ນຄວ້າກ່ຽວກັບເຂດການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (Traffic Calming Zones - TCZ), ການຄຸ້ມຄອງບ່ອນຈອດລົດ, ການສ້າງພື້ນທີ່ບຸລິມະສິດສຳລັບຄົນຍ່າງ ແລະ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການນຳໃຊ້ລົດສາທາລະນະຂະໜາດນ້ອຍທີ່ໃຊ້ຄວາມໄວຕ່ຳ (Green Slow Mobility - GSV) ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການໃນການສັນຈອນຂອງທັງນັກທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ. ບັນດາມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນກຳນົດໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດ ເພື່ອເປັນຮູບແບບການດຳເນີນງານດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ເໝາະສົມສຳລັບເຂດມໍລະດົກໂລກ. ຜ່ານແນວທາງດັ່ງກ່າວ, ໂຄງການໄດ້ເສີມສ້າງຄວາມສອດຄ່ອງກັບຫຼັກການຂອງ PSMV ໃນການຮັບປະກັນຄວາມສະດວກສະບາຍພາຍໃນເຂດດັ່ງກ່າວ ໂດຍຖືເອົາການປົກປັກຮັກສາເປັນເງື່ອນໄຂບຸລິມະສິດພື້ນຖານ.

ນອກຈາກນີ້, ການເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງເຂດຊານເມືອງ ກັບ ສະຖານທີ່ທ່ອງທ່ຽວທີ່ສຳຄັນ ແລະ ຈຸດເຊື່ອມຕໍ່ການຂົນສົ່ງຢູ່ໃນເຂດອ້ອມຮອບຕົວເມືອງ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ສະໜາມບິນ ແລະ ສະຖານີລົດໄຟ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນຫຼາຍ. ໃນບໍລິບົດນີ້, ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າກ່ຽວກັບຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເພື່ອຮອງຮັບການສັນຈອນໃນທຸກຂົງເຂດ ແມ່ນມີຄວາມເໝາະສົມໃນການແກ້ໄຂບັນຫາສິ່ງທ້າທາຍດ້ານການຂົນສົ່ງໃນທຸກຂົງເຂດຂອງຕົວເມືອງ.

ແບບແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (PDM) ແມ່ນໂຄງສ້າງທີ່ເນັ້ນການເສີມສ້າງຂີດຄວາມສາມາດໃນການກຳນົດສ້າງນະໂຍບາຍ ແລະ ໂຄງການທົດລອງ ຄວບຄູ່ໄປກັບການກະກຽມແຜນແມ່ບົດ. ໂຄງການໄດ້ລວບລວມເອົາຫຼາຍມາດຕະການທົດລອງມາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເພື່ອຍັງຢືນຄວາມເປັນໄປໄດ້ທັງໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ ແລະ ເຂດຊານເມືອງ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການທົດລອງໃຫ້ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ, ຍານພາຫະນະຂະໜາດນ້ອຍທີ່ໃຊ້ຄວາມໄວຕ່ຳ (GSV), ເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ), ການທົດລອງ□ ໃຊ້ລະບົບຈອດແລ້ວຈອນ (P&R), ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການອອກແບບພື້ນທີ່ຖະໜົນແບບຊົ່ວຄາວ. ນອກຈາກນັ້ນ, ທາງເລືອກດ້ານນະໂຍບາຍຕ່າງໆ ແມ່ນໄດ້ຖືກພິຈາລະນາຢ່າງເປັນຂັ້ນຕອນ ຜ່ານການປຶກສາຫາລືກັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ໂດຍອີງໃສ່ນະໂຍບາຍຂອງ PSMV. ແນວທາງດັ່ງກ່າວ ຖືວ່າມີຄວາມເໝາະສົມຢ່າງຍິ່ງ ໃນການເພີ່ມທະວີຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງແຜນການ, ພ້ອມທັງຮັບປະກັນຄວາມສອດຄ່ອງກັບຫຼັກການປົກປັກຮັກສາມໍລະດົກຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, ໄດ້ມີຂໍ້ຈຳກັດຈາກປັດໄຈພາຍນອກບາງປະການ ທີ່ບໍ່ສາມາດຄາດການໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນໃນເບື້ອງຕົ້ນ. ສິ່ງເຫຼົ່ານັ້ນລວມມີ ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການປະສານງານ ແລະ ການປັບປຸງລະຫວ່າງພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຕ່າງໆ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ, ຕະຫຼອດຮອດຄວາມຈຳເປັນໃນການສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈ ແລະ ການຍອມຮັບຈາກປະຊາຊົນ ແລະ ຜູ້ປະກອບການທຸລະກິດໃນເຂດດັ່ງກ່າວ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໂຄງການຍັງໄດ້ສືບຕໍ່ດຳເນີນການ ໂດຍຜ່ານການທົບທວນແຜນການ ແລະ ປັບປຸງບັນດາໂຄງການທົດລອງ ຜ່ານກົນໄກການປຶກສາຫາລື ເປັນຕົ້ນແມ່ນ: ຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳຮ່ວມ (JCC) ແລະ ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (TWG). ເນື່ອງຈາກຜົນໂຄງການທົດລອງ ໄດ້ຮັບການຕີລາຄາໃນລະດັບທີ່ດີຈາກທັງພາກລັດ ແລະ ປະຊາຊົນ, ຜົນໄດ້ຮັບເຫຼົ່ານີ້ ຈຶ່ງໄດ້ກາຍເປັນສ່ວນສຳຄັນໃນການເສີມສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈໃຫ້ແກ່ພາກສ່ວນບໍລິຫານຂອງລັດ ແລະ ເຮັດໃຫ້ການພິຈາລະນາເຖິງນະໂຍບາຍມີຄວາມເລິກເຊິ່ງ ແລະ ຮັດກຸມຂຶ້ນ. ສ້າງຖານຄວາມຮູ້ພື້ນຖານ ທີ່ສາມາດນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການຕັດສິນໃຈດ້ານນະໂຍບາຍໃນຂັ້ນຕໍ່ໄປ.

ໂດຍສັງລວມແລ້ວ, ໂຄງການນີ້ໄດ້ຖືກອອກແບບໂດຍຄຳນຶງເຖິງນະໂຍບາຍຂອງລັດຖະບານ, ຫຼັກການປົກປັກຮັກສາຂອງ (PSMV), ຕະຫຼອດຮອດສິ່ງທ້າທາຍດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ຕິດພັນກັບການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຕົວເມືອງໃນເຂດຊານເມືອງຢ່າງຖີ່ຖ້ວນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄວາມກ່ຽວໂຍງຂອງໂຄງການຈຶ່ງຖືກປະເມີນໄວ້ໃນລະດັບສູງ.

(2) ປະສິດທິຜົນ

ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ ແມ່ນເພື່ອຍົກລະດັບຂີດຄວາມສາມາດດ້ານການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຂອງບັນດາອົງການຈັດຕັ້ງພາກລັດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ຢູ່ ຫຼວງພະບາງໃນຖານະທີ່ເປັນເມືອງທ່ອງທ່ຽວ. ໃນແບບແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (PDM), ໄດ້ມີການກຳນົດຕົວຊີ້ວັດຍັງຢືນຄວາມຖືກຕ້ອງ (OVIs) ເພື່ອຢັ້ງຢືນການບັນລຸຈຸດປະສົງດັ່ງກ່າວ, ເຊິ່ງລວມມີ: (i) ຈຳນວນວິຊາການທີ່ມີຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບຂະບວນການວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ; (ii) ຈຳນວນວິຊາການທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ; ແລະ (iii) ຈຳນວນວິຊາການທີ່ສຳເລັດການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ກອງປະຊຸມສຳມະນາ. ອີງຕາມຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຮັບໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, ພົບວ່າວິຊາການ ພະແນກ ຍທຂ ຈຳນວນ 5 ທ່ານ ມີຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບຂະບວນການວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ, ວິຊາການຈາກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈຳນວນ 20 ທ່ານ ໄດ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການກະກຽມ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການວາງແຜນການຂົນສົ່ງ ແລະ ບັນດາມາດຕະການທົດລອງ, ແລະ ມີວິຊາການທັງໝົດຫຼາຍກວ່າ 100 ທ່ານ ທີ່ສຳເລັດຫຼັກສູດການຝຶກອົບຮົມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ເມື່ອພິຈາລະນາລວມແລ້ວ, ຜົນໄດ້ຮັບເຫຼົ່ານີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ບັນດາຕົວຊີ້ວັດທີ່ກຳນົດໄວ້ແມ່ນສາມາດບັນລຸໄດ້ຕາມຄາດໝາຍຢ່າງເໝາະສົມ ໃນໄລຍະການສິ້ນສຸດໂຄງການ.

ໃນດ້ານການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດ, ໂຄງການໄດ້ສ້າງໂອກາດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງໃຫ້ແກ່ພະນັກງານພາກລັດ ໃນການຮຽນຮູ້ຂະບວນການວາງແຜນການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບພາກປະຕິບັດຕົວຈິງ ໂດຍຜ່ານກອງປະຊຸມສຳມະນາ, ຫຼັກສູດການຝຶກອົບຮົມຢູ່ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ແລະ ການພັດທະນາທັກສະຜ່ານການເຮັດວຽກຕົວຈິງ (OJT) ທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຜ່ານບັນດາມາດຕະການທົດລອງຕ່າງໆ. ໂດຍສະເພາະແມ່ນການມີສ່ວນຮ່ວມຢ່າງທ້າວຫັນຂອງວິຊາການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນທຸກຂັ້ນຕອນ, ນັບແຕ່ການວາງແຜນຈົນເຖິງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢູ່ພາກພື້ນທີ່ຕົວຈິງ ເຊັ່ນ: ການວິເຄາະຄວາມຕ້ອງການດ້ານການສັນຈອນ, ການອອກແບບການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ການທົດລອງນຳໃຊ້ມາດຕະການເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການຈອດລົດ, ລວມທັງການສຶກສາການອອກແບບພື້ນທີ່ຖະໜົນ, ເຊິ່ງລ້ວນແຕ່ໄດ້ປະກອບສ່ວນສຳຄັນເຂົ້າໃນການປັບປຸງທັກສະພາກປະຕິບັດຕົວຈິງ. ຜ່ານຄວາມພະຍາຍາມດັ່ງກ່າວ, ຈຶ່ງມີກອບການເຮັດວຽກພາຍໃນພາກລັດ ໂດຍມີພະແນກ ຍທຂ ເປັນສູນກາງໃນການຊຸກຍູ້ການສຶກສາ, ການປະສານງານ ແລະ ການທົດລອງມາດຕະການຕ່າງໆຕາມແຕ່ລະໄລຍະ, ເຊິ່ງການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດນີ້ໄດ້ຮັບການປະເມີນວ່າມີຄວາມຄືບໜ້າຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ໝັ້ນຄົງ.

ຕິດພັນກັບໜ້າທີ່ຂອງໂຄງການນັ້ນ, ຂັ້ນຕອນທຳອິດແມ່ນການສ້າງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ (MP) ໃຫ້ເປັນຊຸດມາດຕະການທີ່ກວມລວມທັງເຂດມໍລະດົກໂລກ ແລະ ເຂດຊານເມືອງ. ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ວິໄສທັດໃນອະນາຄົດ, ໂຄງສ້າງຕົວເມືອງ, ແນວທາງການພັດທະນາ ແລະ ມາດຕະການຍຸດທະສາດ ແມ່ນເປັນເອກະພາບກັນ ແລະ

ຮອງຮັບຜ່ານຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ (TCP) ແລະ ຄະນະກຳມະການຮ່ວມຊີ້ນຳໂຄງການ (JCC). ບັນດາ ວິໄສທັດ ແລະ ຍຸດທະສາດ ແມ່ນເປັນເອກະພາບກັນໃນກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 2, ແຜນປະຕິບັດງານ ຜ່ານ ກອງ ປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 3, ແລະ ຮ່າງແຜນຜັງແມ່ບົດ ແມ່ນຖືກຮອງຮັບໃນກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 4. ຕໍ່ມາ, ພາຍຫຼັງການ ປັບປຸງຄັ້ງສຸດທ້າຍໃນກອງປະຊຸມ TCP ຄັ້ງທີ 7, ຮ່າງແຜນແມ່ບົດສະບັບສົມບູນ ກໍໄດ້ຮັບການຍັ້ງຢືນ ແລະ ຮອງຮັບ ໃນກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 5, ແລະ ແຜນແມ່ບົດສະບັບສົມບູນ ແມ່ນໄດ້ຖືກຮອງຮັບຢ່າງເປັນທາງການໃນກອງປະຊຸມ JCC ຄັ້ງທີ 6. ຜ່ານຂະບວນການດັ່ງກ່າວ, ແມ່ນໄດ້ຍົກລະດັບ ຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບເນື້ອໃນຂອງແຜນແມ່ບົດພາຍໃນ ພາກລັດ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ເຊິ່ງເປັນການປະກອບສ່ວນຢ່າງມີປະສິດທິຜົນໃນການສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈຮ່ວມ ກັນ ແລະ ເປັນພື້ນຖານໃຫ້ແກ່ການຕັດສິນໃຈດ້ານນະໂຍບາຍ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນອະນາຄົດ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ບັນດາມາດຕະການທົດລອງທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ເຊັ່ນ: ການໃຫ້ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະ, ການທົດລອງ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເຂດສັນຈອນທີ່ມີດ, ການໃຫ້ບໍລິການລົດຮັບສາທາລະນະຂະໜາດນ້ອຍທີ່ໃຊ້ຄວາມໄວຕ່ຳ (GSV shuttle), ການທົດລອງນຳໃຊ້ລະບົບຈອດແລ້ວຈອນ (P&R), ແລະ ການທົດລອງອອກແບບພື້ນທີ່ຖະໜົນ, ແມ່ນໄດ້ ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້ 100 ເປີເຊັນ, ເຊິ່ງເປັນໂອກາດສຳຄັນໃນການຍັ້ງຢືນຄວາມເປັນໄປໄດ້ ຂອງມາດຕະການຕ່າງໆພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂຕົວຈິງຂອງທ້ອງຖິ່ນ. ໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2, ຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການ ຂົນສົ່ງສາທາລະນະບັນລຸເຖິງ 26,000 ຄົນ¹. ຕົວເລກນີ້ແມ່ນຈຳນວນສະສົມຂອງຜູ້ໃຊ້ບໍລິການສາຍທາງເຂດແຄມຄານ ແຄມຂອງ ແລະ ບໍລິການລົດຮັບສົ່ງ ທີ່ໄດ້ເປີດໃໝ່ພາຍໃຕ້ໂຄງການທົດລອງ, ເຊິ່ງເປັນການຍັ້ງຢືນຢ່າງຊັດເຈນເຖິງຄວາມ ເປັນໄປໄດ້ໃນການນຳໃຊ້ການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບໃໝ່ ແລະ ການເສີມສ້າງທາງເລືອກໃນການສັນຈອນຢູ່ ຫຼວງພະບາງ. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ແລະ ລະບຽບຫ້າມຢຸດ-ຫ້າມຈອດລົດ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ມີຜົນໄດ້ຮັບທີ່ດີ ເຊັ່ນ ຈຳນວນຄົນຍ່າງເພີ່ມຂຶ້ນ, ການຈອດລົດແຄມທາງຫຼຸດລົງ ແລະ ພື້ນທີ່ຖະໜົນມີຊີວິດ ຊີວາຂຶ້ນ, ເຊິ່ງເປັນກາລະໂອກາດທີ່ສຳຄັນທີ່ໃຫ້ພາກລັດຮັບຮູ້ຢ່າງເປັນຮູບປະທຳເຖິງຄວາມຈຳເປັນ ແລະ ຄວາມເປັນໄປ ໄດ້ຂອງມາດຕະການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ. ຜົນໄດ້ຮັບເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນປະກອບເຂົ້າໃນຊຸດມາດ ຕະການ ແລະ ການກຳນົດບຸລິມະສິດຂອງແຜນແມ່ບົດ, ແລະ ກາຍເປັນຫຼັກຖານພື້ນຖານທີ່ຊ່ວຍເພີ່ມປະສິດທິຜົນໃຫ້ ແກ່ການພິຈາລະນານະໂຍບາຍ.

ໃນດ້ານກົງກັນຂ້າມ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ແລະ ການໃຫ້ບໍລິການລົດສາທາລະນະຂະໜາດ ນ້ອຍທີ່ໃຊ້ຄວາມໄວຕ່ຳໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ, ແມ່ນຕ້ອງໄດ້ໃຊ້ເວລາໃນການປະສານງານກັບປະຊາຊົນ, ຜູ້ປະກອບ ການ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ເຊິ່ງບາງມາດຕະການໄດ້ມີການປັບປຸງດ້ານຂະໜາດ ແລະ ໄລຍະເວລາໃນການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຂະບວນການປັບປຸງດັ່ງກ່າວ ກໍຖືເປັນກາລະໂອກາດໃນການກຳນົດເງື່ອນໄຂເບື້ອງຕົ້ນ ແລະ ບັນຫາດ້ານນິຕິກຳທີ່ຈຳເປັນສຳລັບການນຳໃຊ້ມາດຕະການ, ແລະ ໃນທີ່ສຸດມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້ກໍໄດ້ກຳນົດເຂົ້າໃນ ແຜນແມ່ບົດ ໂດຍອີງໃສ່ຫຼັກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເປັນແຕ່ລະໄລຍະ. ຂະບວນການເຫຼົ່ານີ້ຖືໄດ້ວ່າເປັນການປະກອບສ່ວນ ເຂົ້າໃນການເສີມສ້າງຄວາມອາດສາມາດຂອງພາກລັດໃນການວິເຄາະນະໂຍບາຍຢ່າງແທ້ຈິງ.

ອີງຕາມເນື້ອໃນຂ້າງເທິງ, ໂຄງການໄດ້ຍົກລະດັບຂີດຄວາມສາມາດດ້ານການວາງແຜນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂຄງການຂອງພາກລັດ ໂດຍຜ່ານທັງການສ້າງແຜນແມ່ບົດ ແລະ ບັນດາໂຄງການທົດລອງ, ເຊິ່ງໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງ ຜົນສຳເລັດໃນລະດັບສູງຕໍ່ກັບຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ. ໂດຍສະເພາະແມ່ນການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດດ້ານວິຊາການທີ່

¹ ໃນພາກນີ້, ຄຳວ່າ “ຜູ້ໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ 26,000 ຄົນ” ໝາຍເຖິງຈຳນວນສະສົມຂອງຜູ້ໃຊ້ບໍລິການໃນໄລຍະໜຶ່ງອາທິດຂອງການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2. ຮູບແບບການຂົນສົ່ງທີ່ກວມລວມ ປະກອບມີການໃຫ້ບໍລິການສາຍທາງເຂດແຄມຄານແຄມຂອງ ແລະ ບໍລິການຮັບ ສົ່ງພາຍໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ, ລວມທັງສາຍທາງຕາດກວາງຊີ ແລະ ສະຖານີລົດໄຟ. ສາຍທາງບໍລິການທັງໝົດນີ້ ແມ່ນສາຍທາງທົດລອງທີ່ເປີດໃຫ້ ບໍລິການຊົ່ວຄາວ ເພື່ອສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການນຳໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບໃໝ່ໃນຫຼວງພະບາງ, ເຊິ່ງກ່ອນໜ້ານີ້ແມ່ນບໍ່ເຄີຍມີການ ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຕາມຕາຕະລາງເວລາທີ່ແນ່ນອນ. ກ່ອນຈະມີໂຄງການທົດລອງ, ແມ່ນບໍ່ມີສາຍທາງບໍລິການທີ່ຖືກກຳນົດເປັນຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະປະຈຳສາຍທາງ, ແລະ ເຖິງແມ່ນວ່າຈະມີຮູບແບບການຂົນສົ່ງສ່ວນບຸກຄົນ ເຊັ່ນ: ລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດສອງແຖວ, ແຕ່ຄຸນລັກສະນະການ ບໍລິການແມ່ນມີຄວາມແຕກຕ່າງຈາກຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ດັ່ງນັ້ນ, ຕົວເລກພື້ນຖານຂອງການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຈຶ່ງຖືວ່າເທົ່າກັບສູນ.

ກ່ຽວຂ້ອງ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການທົດລອງໄດ້ 100 ເປີເຊັນ, ຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນລະດັບ 26,000 ເທື່ອຄືນ, ຜົນໄດ້ຮັບຂອງເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ແລະ ມາດຕະການຄຸ້ມຄອງການຈອດລົດ, ລວມທັງການຮັບຮອງເອົາແຜນແມ່ບົດຕາມລະບຽບການຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ລ້ວນແຕ່ແມ່ນການຍິ່ງຍືນຢ່າງຊັດເຈນເຖິງປະສິດທິຜົນຂອງໂຄງການຕາມຈຸດປະສົງທີ່ກຳນົດໄວ້.

(3) ປະສິດທິພາບ

ປະເມີນປະສິດທິພາບຂອງໂຄງການອີງຕາມການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນຢ່າງໃດແດ່ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸໝາກຜົນ ແລະ ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການທີ່ວາງໄວ້. ເຖິງວ່າຈະມີການປັບປຸງໄລຍະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ເພີ່ມໜ້າວຽກຂຶ້ນເມື່ອທຽບກັບແຜນການໃນເບື້ອງຕົ້ນ, ແຕ່ໂຄງການກໍ່ສາມາດບໍລິຫານການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ແລະ ສ້າງໝາກຜົນອອກມາຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ. ດັ່ງນັ້ນ, ປະສິດທິພາບໂດຍລວມຈຶ່ງຖືກປະເມີນວ່າຢູ່ໃນລະດັບທີ່ສູງ.

ໃນໄລຍະທຳອິດຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, ຂະບວນການຮັບຮອງໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1 ຈາກເຈົ້ານະຄອນແມ່ນໃຊ້ເວລາຫຼາຍກວ່າທີ່ຄາດການໄວ້, ສິ່ງຜິດໃຫ້ເກີດຄວາມລ່າຊ້າໃນການປະຕິບັດວຽກງານຂັ້ນຕອນຕ່າງໄປ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຄວາມລ່າຊ້າດັ່ງກ່າວເກີດຈາກປັດໄຈພາຍນອກທີ່ຕິດພັນກັບຂະບວນການຮັບຮອງ, ເຊິ່ງທີມງານໂຄງການໄດ້ຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບດັ່ງກ່າວ ໂດຍມີການປັບປຸງໄລຍະເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ຈັດລຳດັບກິດຈະກຳຄືນໃໝ່. ໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2 ແລະ ປີທີ 3, ຂະບວນການຮັບຮອງ ແລະ ການປະສານງານແມ່ນໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃຫ້ດີຂຶ້ນໂດຍອີງໃສ່ບົດຮຽນຈາກໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1; ໂດຍສະເພາະໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3 ໄດ້ມີການນຳໃຊ້ຂະບວນການຮັບຮອງແບບສອງໄລຍະ (ການຮັບຮອງເນື້ອໃນລວມຂອງໂຄງການທົດລອງ ແລະ ການຮັບຮອງລາຍລະອຽດເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ), ເຊິ່ງຊ່ວຍໃຫ້ການຕັດສິນໃຈມີຄວາມຊັດເຈນ ແລະ ວ່ອງໄວຂຶ້ນ. ດ້ວຍເຫດນັ້ນ, ບັນດາກິດຈະກຳທີ່ວາງແຜນໄວ້ຈຶ່ງສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃຫ້ສຳເລັດຕາມຄາດໝາຍໄດ້ ໂດຍບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງຕໍ່ໂຄງການ, ເຊິ່ງຖືເປັນຜົນງານທີ່ໄດ້ຮັບການຕີລາຄາໃນທາງບວກ.

ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງໜ້າວຽກທີ່ຕິດພັນກັບການດັດແກ້ສັນຍາ ແມ່ນສົມເຫດສົມຜົນໃນທຸກກໍລະນີ. ຈຳນວນໂຄງການທົດລອງ ທີ່ໃນເບື້ອງຕົ້ນວາງໄວ້ 6 ໂຄງການ ໄດ້ຜົນຂະຫຍາຍເປັນກິດຈະກຳຂຶ້ນເປັນ 12 ກິດຈະກຳ ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຄວາມຕ້ອງການເພີ່ມຂຶ້ນໃນການທົດລອງມາດຕະການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການໃຫ້ບໍລິການລົດເມຈາກພາກສ່ວນຜູ້ໃຫ້ທຶນອື່ນໆ, ເພື່ອຍິ່ງຍືນຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງມາດຕະການຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນແຜນແມ່ບົດ ແລະ ການເຊື່ອມຈອດກັບເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດໃນເຂດແຄມຂອງແຄມຄານ. ໂຄງການທົດລອງໄດ້ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເພີ່ມເຕີມ ເພື່ອສົ່ງເສີມຂອດຄວາມເຂົ້າໃຈໃນການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ແລະ ເລັ່ງລັດການປັບປຸງພ້ອມທັງສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບຕໍ່ກັບມາດຕະການຕ່າງໆ, ເຊິ່ງຖືວ່າເປັນໜ້າວຽກເພີ່ມທີ່ສົມເຫດເຫດຜົນ ແລະ ສົ່ງຜົນໂດຍກົງຕໍ່ການຍົກສູງຄຸນນະພາບຂອງຜົນໄດ້ຮັບຂອງໂຄງການ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ໃນການສຶກສາມາດຕະການຕ່າງໆ ຢູ່ ເຂດມໍລະດົກໂລກ, ໄດ້ມີການຮັບຮູ້ຮ່ວມກັນວ່າ ການສ້າງນະໂຍບາຍໂດຍພາກລັດພຽງຝ່າຍດຽວ ຈະບໍ່ສາມາດຮັບປະກັນຄວາມຍືນຍົງໄດ້; ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງໄດ້ມີການນຳໃຊ້ວິທີການແບບມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນເຂົ້າມາເພີ່ມ. ເຊິ່ງໄດ້ມີການປຶກສາຫາລືກັບຊຸມຊົນ ໂດຍນຳໃຊ້ສູນມາຊິຊິກຸຣີ (Machizukuri Center) ແລະ ຈັດກອງປະຊຸມສຳມະນາຮ່ວມກັບສະມາຊິກຊຸມຊົນຂຶ້ນ ເພື່ອເສີມສ້າງພື້ນຖານຄວາມເປັນເອກະພາບກັນ. ເຖິງແມ່ນວ່າກິດຈະກຳເຫຼົ່ານີ້ ຈະບໍ່ໄດ້ຖືກລະບຸໄວ້ຢ່າງຊັດເຈນໃນກອບວຽກເບື້ອງຕົ້ນ, ແຕ່ກໍ່ຖືວ່າເປັນການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການເພີ່ມເຕີມທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ ເມື່ອພິຈາລະນາເຖິງຄຸນລັກສະນະສະເພາະຂອງເຂດມໍລະດົກໂລກ.

ເຖິງວ່າຈະມີການດັດແກ້ສັນຍາ ເພື່ອໃຫ້ຕອບສະໜອງຕໍ່ໜ້າວຽກທີ່ເພີ່ມເຕີມໄດ້, ແຕ່ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການແມ່ນຍັງຖືກຈຳກັດໃຫ້ຢູ່ໃນລະດັບທີ່ໜ້ອຍທີ່ສຸດ ແລະ ການໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການດັ່ງກ່າວກໍ່ຍັງສົ່ງຜົນໃຫ້ມີໝາກຜົນທີ່ມີປະສິດທິພາບ. ໃນທາງປະຕິບັດ, ບັນດາໂຄງການທົດລອງແມ່ນຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນລຸໄດ້ 100% ຕາມແຜນການທີ່ວາງໄວ້ ດັ່ງທີ່ສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນໃບຕິດຕາມໂຄງການ (Monitoring Sheets) ແລະ ໂດຍສະເພາະໃນການທົດລອງໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແມ່ນມີຜູ້ຊົມໃຊ້ເຖິງ 26,000 ຄົນ ເຊິ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການເພີ່ມເຕີມສາມາດສ້າງໝາກຜົນທີ່ເປັນຮູບປະທຳໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ແຜນແມ່ບົດກໍ່ຖືກ

ຮັບຮອງຕາມແຜນການທີ່ວາງໄວ້ ຜ່ານກອງປະຊຸມຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ (TCP) ແລະ ກອງປະຊຸມຄະນະກຳມະການຮ່ວມຊື້ນຳໂຄງການ (JCC); ເຊິ່ງບັນດາມາດຕະການ, ຍຸດທະສາດ ແລະ ການກຳນົດບຸລິມະສິດໃນແຜນດັ່ງກ່າວ ໄດ້ກາຍເປັນຂໍ້ມູນພື້ນຖານທີ່ພຽງພໍໃຫ້ແກ່ການພິຈາລະນານະໂຍບາຍບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ. ສະຫຼຸບລວມແລ້ວ, ປະສິດທິພາບໃນການຫັນປ່ຽນການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການໃຫ້ກາຍເປັນໝາກຜົນ ແມ່ນສາມາດຕີລາຄາໄດ້ວ່າຢູ່ໃນລະດັບທີ່ສູງ.

ອີງຕາມເນື້ອໃນຂ້າງເທິງ, ສາມາດສັງລວມໄດ້ວ່າ ໂຄງການສາມາດບໍລິຫານຈັດການໃນການປັບປ່ຽນໄລຍະເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ກອບວຽກທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນໄດ້ຢ່າງເໝາະສົມ, ພ້ອມທັງໄດ້ນຳໃຊ້ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການເພີ່ມເຕີມຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ເພື່ອສ້າງຜົນໄດ້ຮັບຕາມຄາດໝາຍ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການສ້າງແຜນແມ່ບົດ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ແລະ ການເສີມສ້າງຂີດຄວາມສາມາດດ້ານການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ. ການນຳໃຊ້ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການແມ່ນມີຄວາມເໝາະສົມ ແລະ ມີປະສິດທິພາບສູງ, ເຊິ່ງເຮັດປະສິດທິພາບໂດຍລວມຖືກປະເມີນວ່າຢູ່ໃນລະດັບທີ່ສູງ.

(4) ຜົນກະທົບ

ຜົນກະທົບຂອງໂຄງການ ແມ່ນໄດ້ຮັບການປະເມີນໂດຍອີງໃສ່ຜົນກະທົບໃນວົງກວ້າງທີ່ເກີດຈາກການສ້າງແຜນແມ່ບົດ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ເຊິ່ງລວມມີ ການປ່ຽນແປງດ້ານນະໂຍບາຍ ແລະ ການຈັດຕັ້ງກົນໄກການບໍລິຫານ, ການປ່ຽນແປງວິທີການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ຕະຫຼອດຮອດການປຸກຈິດສຳນຶກໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນ ແລະ ຜູ້ປະກອບການ.

ໃນດ້ານຜົນກະທົບດ້ານນະໂຍບາຍ, ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງທີ່ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ໂຄງການນີ້ ແມ່ນຖືກຮັບຮອງຢ່າງເປັນທາງການໂດຍເຈົ້າແຂວງຫຼວງພະບາງ ພາຍຫຼັງຜ່ານເປັນເອກະພາບກັນໃນຄະນະກຳມະການຮ່ວມຊື້ນຳໂຄງການ (JCC), ແລະ ແຜນແມ່ບົດນີ້ກາຍເປັນໂຄງຮ່າງພື້ນຖານໃຫ້ແກ່ນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງໃນອະນາຄົດ. ໃນບັນດາມາດຕະການທີ່ອີງໃສ່ແຜນແມ່ບົດດັ່ງກ່າວ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຕ່ລະໄລຍະເພື່ອສ້າງເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດນັ້ນ ຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນເຖິງການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງໂດຍກົງ: ໂດຍອີງຕາມຄຳແນະນຳຈາກອຳນາດປົກຄອງຂັ້ນແຂວງ, ລະບຽບຫ້າມຢຸດ-ຫ້າມຈອດລົດໄດ້ຖືກນຳມາພິຈາລະນາຄືນໃໝ່, ແລະ ປ້າຍຈະລາຈອນທີ່ໄດ້ຕິດຕັ້ງໃນໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3 ແມ່ນໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ເປັນມາດຕະການຖາວອນ. ນອກຈາກນີ້, ການໃຫ້ບໍລິການລົດເມໃນເຂດຊານເມືອງ (ເຊັ່ນ: ສາຍທາງທາດຫຼວງ-ຕາດກວາງຊີ ແລະ ທາດຫຼວງ-ສະຖານີລົດໄຟ) ແມ່ນໄດ້ເປີດໃຫ້ບໍລິການຢ່າງເປັນທາງການ ນັບແຕ່ເດືອນກັນຍາ 2025 ພາຍໃຕ້ຮູບແບບສຳປະທານໂດຍ ບໍລິສັດຊ້າງຄຳປະເສີດ, ໂດຍອີງໃສ່ຜົນການທົດລອງແລ້ວໃຫ້ບໍລິການໃນໄລຍະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ. ໂດຍລວມແມ່ນໄດ້ສ້າງພື້ນຖານດ້ານກົນໄກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ເປັນຮູບປະທຳໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ດ້ວຍເຫດຜົນດັ່ງກ່າວ, ຈຶ່ງສາມາດຕີລາຄາໄດ້ວ່າ ໂຄງການນີ້ມີຜົນເປັນຮູບປະທຳຕໍ່ກັບການຕັດສິນໃຈດ້ານນະໂຍບາຍບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການຕ່າງໆ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງສັງເກດເຫັນໄດ້ເຖິງຜົນກະທົບຕໍ່ໂຄງສ້າງການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງ. ຂະບວນການຄົ້ນຄວ້າແຜນແມ່ບົດ ແລະ ບັນດາໂຄງການທົດລອງ ໄດ້ເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ກອບການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພະແນກ ຍທຂ, ອຳນາດການປົກຄອງແຂວງ, ຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕ່າງໆ, ພ້ອມທັງສົ່ງຜົນຕໍ່ຄວາມຄືບໜ້າໃນການພິຈາລະນາດ້ານການຄຸ້ມຄອງການສັນຈອນ, ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ນະໂຍບາຍການທ່ອງທ່ຽວ. ໃນໄລຍະການສຶກສາເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ແລະ ການເພີ່ມທະວີການຄຸ້ມຄອງຫ້າມຢຸດ-ຫ້າມຈອດລົດ, ບັນດາມາດຕະການທີ່ນຳສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ ໄດ້ກາຍເປັນພື້ນຖານໃຫ້ແກ່ການປົກສາຫາລືດ້ານຂອດບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງພາຍໃນ, ເຊິ່ງນຳໄປສູ່ການພິຈາລະນານະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງຢ່າງເປັນລະບົບຫຼາຍຂຶ້ນ. ເຊິ່ງຖືວ່າເປັນຜົນກະທົບທີ່ສຳຄັນດ້ານໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງໂຄງການ.

ນອກຈາກນີ້, ຍັງເຫັນໄດ້ວ່າປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຜູ້ປະກອບການມີຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບການປ່ຽນແປງເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຊັດເຈນ. ເຊິ່ງຜົນຂອງການສຳຫຼວດແບບສຳພາດທີ່ດຳເນີນໃນຊ່ວງໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2 ຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນວ່າສັງຄົມມີການຍອມຮັບບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນວົງກວ້າງ. ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນການໃຫ້ບໍລິການລົດສາທາລະນະສາຍແຄມຄານແຄມຂອງ ແລະ ລົດບໍລິການຮັບສົ່ງໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ, ເຊິ່ງພົບວ່າ 91% ຂອງປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ

99% ຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວຈະນຳໃຊ້ບໍລິການຫາກມີການເປີດນຳໃຊ້ຕົວຈິງ. ນອກຈາກນັ້ນ, ສາຍທາງໄປຕາດກວາງຊີ ແລະ ສະຖານີລົດໄຟ, ພົບວ່າ 97% ຂອງປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ 99% ຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວຈະນຳໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະ, ເຊິ່ງຊື້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະບໍ່ພຽງແຕ່ມີຄວາມສຳຄັນຕໍ່ການທ່ອງທ່ຽວເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງເປັນ ພາຫະນະທີ່ຈຳເປັນສຳລັບການສັນຈອນຂອງປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນອີກດ້ວຍ. ບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້ເຫຼົ່ານີ້ ສອດຄ່ອງ ກັບການນຳໃຊ້ຕົວຈິງຕາມທີ່ໄດ້ບັນທຶກໄວ້ໃນຊ່ວງໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2 (ຜູ້ໃຊ້ທັງໝົດແມ່ນ 26,000 ຄົນ), ເຊິ່ງ ເປັນການຢັ້ງຢືນວ່າການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແມ່ນເປັນທີ່ຍອມຮັບ ແລະ ມີຄວາມຍືນຍົງໃນຖານະທີ່ເປັນ "ການ ບໍລິການທາງສັງຄົມທີ່ຈຳເປັນຕໍ່ຊຸມຊົນ" ເພື່ອຮອງຮັບການເດີນທາງໃນຊີວິດປະຈຳວັນຂອງປະຊາຊົນ. ໃນຂະນະດຽວ ກັນ, ຜ່ານການສຳຫຼວດແບບສຳພາດ ແລະ ກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືຮ່ວມກັບຊຸມຊົນ ກ່ຽວກັບ ມາດຕະການຄວບຄຸມ ການເຂົ້າ-ອອກຂອງພາຫະນະ ແລະ ການຈັດສັນເຂດທາງຢ່າງໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ ແມ່ນຊື້ໃຫ້ເຫັນວ່າຄວາມເຂົ້າໃຈ ຂອງປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຕາມລຳດັບ ແລະ ຄວາມຄັດຄ້ານຕໍ່ມາດຕະການດັ່ງກ່າວກໍຫຼຸດລົງ. ໂດຍສະເພາະ, ຜົນການສຳຫຼວດຄວາມເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ການຈັດສັນເຂດທາງຢ່າງ ພົບວ່າຄຳຄິດເຫັນໃນທາງລົບ ('ບໍ່ພິ່ງພໍໃຈ' ແລະ 'ບໍ່ພິ່ງພໍໃຈ ຫຼາຍ') ໄດ້ຫຼຸດລົງຈາກປະມານ 50% ໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2 ມາເຫຼືອພຽງປະມານ 3% ໃນໂຄງການທົດລອງ ປີ ທີ 3. ເຖິງແມ່ນວ່າ ຜູ້ປະກອບການບາງສ່ວນຍັງມີຄວາມກັງວົນຢູ່ກໍຕາມ, ແຕ່ໃນປະຈຸບັນແມ່ນໄດ້ມີການວາງພື້ນຖານ ສຳລັບການປຶກສາຫາລືລະຫວ່າງພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງພາຍໃນຊຸມຊົນໄວ້ແລ້ວພາຍໃນໂຄງການນີ້.

ໂດຍລວມແລ້ວ, ໂຄງການໄດ້ສ້າງການປ່ຽນແປງໃນຫຼາຍລະດັບ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການຕັດສິນໃຈດ້ານນະໂຍບາຍ, ອົງ ການຈັດຕັ້ງ ແລະ ບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ, ການປຸກຈິດສຳນຶກໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນ ໄປຈົນເຖິງ ການພັດທະນາບໍລິການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະ. ເຊິ່ງໃນບໍລິບົດນີ້, ຜົນກະທົບຂອງໂຄງການແມ່ນຖືກປະເມີນໄວ້ໃນລະດັບສູງ ເນື່ອງຈາກໂຄງການບໍ່ພຽງ ແຕ່ສ້າງຜົນສຳເລັດໃນໄລຍະສັ້ນເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງໄດ້ວາງຮາກຖານອັນເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ການປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນ ຕົວເມືອງໃນໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວອີກດ້ວຍ..

(5) ຄວາມຍືນຍົງ

ຄວາມຍືນຍົງຂອງໂຄງການແມ່ນໄດ້ຮັບການປະເມີນບົນພື້ນຖານຄວາມສາມາດໃນການສືບຕໍ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາ ຄາດໝາຍຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແລະ ບັນດາໂຄງການທົດລອງພາຍຫຼັງໂຄງການສິ້ນສຸດລົງ ໂດຍ ອີງໃສ່ພື້ນຖານດ້ານການບໍລິຫານ, ກົນໄກການຈັດຕັ້ງ, ງົບປະມານ ແລະ ພື້ນຖານທາງສັງຄົມຂອງລັດຖະບານ. ເຖິງວ່າ ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງຂອງ ສະຖາບັນ ແລະ ຂີດຄວາມສາມາດຂັ້ນພື້ນຖານຂອງອົງກອນໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນແລ້ວ, ແຕ່ ການສືບຕໍ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຫຼາຍມາດຕະການໃນອະນາຄົດ ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງມີຄວາມພະຍາຍາມດ້ານການບໍລິຫານຄຸ້ມ ຄອງ ແລະ ການສະໜັບສະໜູນດ້ານນະໂຍບາຍທີ່ເໝາະສົມຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

ດ້ານສະຖາບັນ, ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ທີ່ສ້າງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ໂຄງການ ແມ່ນຖືກຮັບຮອງຕາມຂັ້ນຕອນທີ່ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ (ສະບັບປັບປຸງ), ສະບັບເລກທີ 78/ສພຊ, ແລະ ແຜນແມ່ບົດນີ້ໄດ້ຖືກຮັບຮອງຢ່າງເປັນທາງການໃນວັນທີ 22 ມັງກອນ 2026 ໂດຍຄະນະກຳມະການປົກຄອງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ແລະ ອອກເປັນຂໍ້ຕົກລົງສະບັບເລກທີ 102/ຄປຂ.ຫຼບ. ໃນຂະບວນການທີ່ນຳໄປສູ່ການຮັບຮອງນີ້, ຄຽງຄູ່ກັບລັດຖະບານແຂວງເປັນຜູ້ມີອຳນາດໃນການຕັດສິນໃຈສຸດທ້າຍ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ລັດຖະບານນະຄອນຫຼວງພະບາງ ກໍໄດ້ລວມເຂົ້າໃນຂະບວນການຮັບຮອງ, ແລະ ການຕັດສິນໃຈແມ່ນອີງໃສ່ການ ຮັບຮອງຂອງຄະນະນັ້ນໆ. ດັ່ງນັ້ນ, ແຜນແມ່ບົດນີ້ຈຶ່ງຖືວ່າເປັນເອກະສານນະໂຍບາຍຢ່າງເປັນທາງການໃນລະດັບແຂວງ ແລະ ກອບຄຸ້ມແນະນຳດ້ານນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງ ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍອຳນາດການປົກຄອງຂັ້ນ ສູງກາງ, ຂັ້ນແຂວງ, ແລະ ເທດສະບານ.

ຕິດພັນກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດໃນເຂດມໍລະດົກໂລກເປັນແຕ່ໄລຍະນັ້ນ, ລະບຽບການຫ້າມ ຢຸດ-ຫ້ສມຈອດລົດໄດ້ຮັບທົບທວນຄືນຕາມຄຳແນະນຳຂອງອຳນາດການປົກຄອງແຂວງ. ປ້າຍຈະລາຈອນທີ່ຕິດຕັ້ງໃນ ຊ່ວງໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3 ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ເປັນມາດຕະການຖາວອນ, ເຊິ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ມາດຕະການໃນແຜນ ແມ່ບົດໄດ້ຖືກຜັນຂະຫຍາຍເຂົ້າສູ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງ. ນອກຈາກນີ້, ການບໍລິການລົດເມເຂດຊານເມືອງກໍໄດ້ ເລີ່ມດຳເນີນການຢ່າງເປັນທາງການໂດຍພາກສ່ວນເອກະຊົນ ພາຍໃຕ້ຮູບແບບການສຳປະທານ, ເຊິ່ງຖືວ່າເປັນການວາງ ຮາກຖານດ້ານກົນໄກການຈັດຕັ້ງທີ່ດີ.

ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ເພື່ອໃຫ້ສາມາດຜັນຂະຫຍາຍເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ແລະ ເພີ່ມທະວີການຄຸ້ມຄອງການຫ້າມຢຸດ-ຫ້າມຈອດລົດໃຫ້ມີປະສິດທິພາບນັ້ນ, ແມ່ນຈຳເປັນຢ່າງຍິ່ງທີ່ຈະຕ້ອງຮັບປະກັນຄວາມຕໍ່ເນື່ອງໃນການດຳເນີນງານຂອງກົນໄກການຈັດຕັ້ງ ແລະ ລະບົບການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວພັນກັບຫຼາຍພາກສ່ວນບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ຍັງຕ້ອງມີຄວາມພະຍາຍາມດ້ານການບໍລິຫານຢ່າງສະເໝີຕົ້ນສະເໝີປາຍ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການກຳນົດພາລະບົດບາດ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງແຕ່ລະພາກສ່ວນໃຫ້ມີຄວາມຊັດເຈນ ພ້ອມທັງການເພີ່ມທະວີການປະສານງານລະຫວ່າງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ມີຄວາມກົມກຽວ ເຊິ່ງບັນຫາ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ຖືກຮຽບຮຽງ ແລະ ຈັດລຽງເປັນຂໍ້ສະເໜີແນະສະເພາະ ເຊິ່ງມີລາຍລະອຽດຢູ່ພາກທີ 4.3.

ໃນດ້ານການຈັດຕັ້ງ, ຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງຕ່າງໆ ການປະສານງານລະຫວ່າງ ພະແນກ ຍທຂ, ອຳນາດການປົກຄອງແຂວງ, ຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວ, ອຳນາດການປົກຄອງນະຄອນ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕ່າງໆ ແມ່ນມີຄວາມປະສານກົມກຽວກັນເພີ່ມຂຶ້ນ. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ກໍໄດ້ມີການປຶກສາຫາລືຂັ້ນພື້ນຖານ ກ່ຽວກັບ ການຄຸ້ມຄອງເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ) ແລະ ລະບຽບການຫ້າມຢຸດ-ຫ້າມຈອດລົດ. ໃນດ້ານການປະຕິບັດງານຕົວຈິງ, ໄດ້ມີການປະສານງານລະຫວ່າງພາກສ່ວນບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕ່າງໆ ເພື່ອດຳເນີນການຕິດຕັ້ງປ້າຍຈາລະຈອນ ແລະ ລາດຕະເວນເພື່ອບັງຄັບໃຊ້ກົດລະບຽບ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ແລະ ເພື່ອສືບຕໍ່ຄຸ້ມຄອງຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ມີຄວາມຍືນຍົງ ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ມີການປັບປຸງກົນໄກການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງພາຍໃນໃຫ້ມີຄວາມລະອຽດກວ່າເກົ່າ ລວມທັງເພີ່ມທະວີຄວາມຮ່ວມມືກັບບັນດາພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ແໜ້ນແຟ້ນຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ.

ໃນດ້ານການເງິນ, ເຖິງວ່າການໃຫ້ບໍລິການລົດເມໃນເຂດຊານເມືອງທີ່ດຳເນີນການໂດຍພາກເອກະຊົນຈະມີຄວາມຍືນຍົງໃນລະດັບໃດໜຶ່ງກໍຕາມ, ແຕ່ໃນສະພາບການຕົວຈິງຂອງນະຄອນຫຼວງພະບາງ ທີ່ມີການນຳໃຊ້ພາຫະນະສ່ວນຕົວຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ, ບາງສາຍທາງອາດຈະປະສົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການສ້າງຜົນກຳໄລ ຫາກຍັງສືບຕໍ່ຮູບແບບການດຳເນີນງານແບບເດີມ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບຽບການ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍໃນເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດຢ່າງເໝາະສົມ. ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ຕ້ອງໄດ້ນຳໃຊ້ "ມາດຕະການຜັກດັນ" (Push-type measures) ເພື່ອຈຳກັດການນຳໃຊ້ລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກທີ່ເກີນຄວາມຈຳເປັນ, ຄວບຄູ່ໄປກັບການສົ່ງເສີມຄວາມຕ້ອງການນຳໃຊ້ລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ໃນອະນາຄົດ, ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ພິຈາລະນາສ້າງກອບວຽກຕ່າງໆ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ລະບົບການໃຫ້ບໍລິການສາທາລະນະ ທີ່ສາມາດຮັກສາຄວາມສົມດຸນລາຍຮັບລະຫວ່າງສາຍທາງທີ່ສ້າງຜົນກຳໄລ ແລະ ສາຍທາງທີ່ບໍ່ສ້າງຜົນກຳໄລ ແນໃສ່ຮັບປະກັນຄວາມຍືນຍົງດ້ານການເງິນໃນລະດັບຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງ. ສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການອອກແບບພື້ນທີ່ຖະໜົນແບບຖາວອນນັ້ນ, ການຈັດຫາແຫຼ່ງທຶນຍັງຖືເປັນສິ່ງທ້າທາຍໃນອະນາຄົດ. ໃນຂະນະດຽວກັນ, ໂຄງການໄດ້ວາງແນວຄວາມຄິດພື້ນຖານໃນການອອກແບບ ໂດຍເນັ້ນໃສ່ການໃຫ້ບຸລິມະສິດແກ່ຄົນຢ່າງເຂົ້າໃນແຜນແມ່ບົດ. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ກໍໄດ້ມີການນຳສະເໜີ ແລະ ແລກປ່ຽນວິໄສທັດກ່ຽວກັບຮູບແບບຖະໜົນໃນອະນາຄົດຜ່ານກອງປະຊຸມຂັ້ນບ້ານ ເຊິ່ງຖືເປັນການວາງຮາກຖານອັນຈຳເປັນໃຫ້ແກ່ການຜັນຂະຫຍາຍໂຄງການໃນຕໍ່ໜ້າໃຫ້ປາກົດຜົນເປັນຈິງ.

ໃນດ້ານການຍອມຮັບທາງສັງຄົມ, ຜົນການສຳຫຼວດແບບສຳພາດ ແລະ ການປຶກສາຫາລືກັນໃນກອງປະຊຸມຂັ້ນບ້ານສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນຕໍ່ກັບເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ) ແລະ ການຈັດສັນພື້ນທີ່ທາງຢ່າງແມ່ນນັບມື້ນັບເພີ່ມຂຶ້ນ, ທັງຜູ້ຄົນທີ່ຄັດຄ້ານຫຼຸດລົງ. ເຖິງແມ່ນວ່າຜູ້ປະກອບການບາງພາກສ່ວນຍັງມີຄວາມກັງວົນຢູ່, ແຕ່ການໄດ້ຮັບສຽງສະໜັບສະໜູນຈາກປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນໃນລະດັບໃດໜຶ່ງ ກໍຖືເປັນພື້ນຖານທີ່ສຳຄັນໃຫ້ແກ່ຄວາມຍືນຍົງຂອງມາດຕະການຕ່າງໆ. ນອກຈາກນັ້ນ, ການບໍລິຫານຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເຊັ່ນ GSV ແລະ ສາຍທາງບໍລິການລົດເມໃນເຂດຊານເມືອງ ແມ່ນໄດ້ຮັບຜົນຕອບຮັບໃນທາງບວກ, ເຊິ່ງການບໍລິຫານເຫຼົ່ານີ້ເລີ່ມເປັນທີ່ຮູ້ຈັກໃນວົງກວ້າງດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານທີ່ຈຳເປັນໃນການຮອງຮັບການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຕົວເມືອງໃນອະນາຄົດ

ໂດຍລວມແລ້ວ, ເຖິງວ່າໂຄງການຈະປະສົບຜົນສຳເລັດໃນລະດັບໃດໜຶ່ງ ໃນການວາງຮາກຖານດ້ານສະຖາບັນ, ການຈັດຕັ້ງ ແລະ ການຍອມຮັບທາງສັງຄົມ, ແຕ່ຍັງມີສິ່ງທ້າທາຍທີ່ຕ້ອງໄດ້ສືບຕໍ່ແກ້ໄຂຜ່ານຄວາມພະຍາຍາມໃນດ້ານການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການເພີ່ມທະວີລະບຽບການຈະລາຈອນ, ການດຳເນີນການຂອງຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ມີຄວາມຍືນຍົງ, ຕະຫຼອດຮອດການອອກແບບລະບົບຄ່າໂດຍສານ ແລະ ວິທີການຊຳລະເງິນຄືນໃໝ່. ໃນການແກ້ໄຂສິ່ງທ້າທາຍເຫຼົ່ານີ້, ນອກເໜືອຈາກຄວາມພະຍາຍາມຂອງພາກລັດເອງແລ້ວ, ຍັງມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະ

ຕ້ອງໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ດ້ານກົນໄກການຈັດຕັ້ງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງຕາມຄວາມເໝາະສົມ. ການຊຸກຍູ້ ບັນດາແຜນວຽກເຫຼົ່ານີ້ຢ່າງໜັກແໜ້ນ ແລະ ໝັ້ນຄົງ ຈະຊ່ວຍເພີ່ມໂອກາດໃຫ້ຜົນສໍາເລັດຂອງໂຄງການມີຄວາມຍືນຍົງ ໃນໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ.

(6) ຄວາມສອດຄ່ອງ

ການປະເມີນຄວາມສອດຄ່ອງຂອງໂຄງການແມ່ນພິຈາລະນາຈາກ 3 ດ້ານ ຄື: (i) ຄວາມສອດຄ່ອງກັບກອບ ນະໂຍບາຍຂອງລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ; (ii) ຄວາມສອດຄ່ອງກັບໂຄງການຂອງອົງການໃຫ້ທຶນອື່ນໆ ແລະ ກອບການຮ່ວມມືສາກົນ; ແລະ (iii) ຄວາມສອດຄ່ອງພາຍໃນຂອງບັນດາມາດຕະການຕ່າງໆພາຍໃຕ້ໂຄງການ. ໂດຍລວມແລ້ວ, ໂຄງການໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບບັນດານະໂຍບາຍຕ່າງໆ ແລະ ໂຄງການຂອງ ອົງການໃຫ້ທຶນອື່ນໆ ໃນລະດັບທີ່ສູງ, ເຊິ່ງຖືໄດ້ວ່າກົດຈະກຳທັງໝົດໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ແລະ ສ້າງໄປໃນທິດທາງດຽວ ກັນ.

ໃນດ້ານນະໂຍບາຍ, ໂຄງການມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບ PSMV ໃນລະດັບທີ່ສູງຫຼາຍ. ຫຼັກການພື້ນຖານຂອງ PSMV ເຊັ່ນ ການຈັດສັນພື້ນທີ່ທາງຢ່າງ, ການຄຸ້ມຄອງການເຂົ້າ-ອອກຂອງພາຫະນະ ແລະ ການຮັກສາທັດສະນີຍະພາບຂອງຖະ ໜົນ ແມ່ນມີຄວາມສອດຄ່ອງຢ່າງຊັດເຈນກັບມາດຕະການຂອງໂຄງການ ເຊິ່ງລວມມີການສ້າງເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ), ການຄຸ້ມຄອງບ່ອນຈອດລົດ ແລະ ການສຶກສາການນໍາໃຊ້ລົດສາທາລະນະ GSV. ນອກຈາກນີ້, ໂຄງການຍັງ ມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບນະໂຍບາຍຜັງເມືອງ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວຂອງແຂວງທີ່ລັດຖະບານລາວໄດ້ກຳນົດໄວ້, ໂດຍ ປະສານສົມທົບກັບແຜນການຂອງຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການພັດທະນາເສັ້ນທາງທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ມາດ ຕະການຊຸກຍູ້ເພື່ອດຶງດູດນັກທ່ອງທ່ຽວໃຊ້ພັກເຊົາໃນຫຼວງພະບາງໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ. ນອກຈາກນັ້ນ, ໂຄງການຍັງມີຄວາມ ສອດຄ່ອງກັບນະໂຍບາຍການທ່ອງທ່ຽວຂອງຂັ້ນສູນກາງ, ເຊິ່ງລວມມີການເພີ່ມຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການປັບປຸງ ການເຂົ້າເຖິງສູນກາງການທ່ອງທ່ຽວຕ່າງໆ. ທິດທາງນະໂຍບາຍໃນການພັດທະນາຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນທຸກ ຂົງເຂດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ເຂດມໍລະດົກໂລກເຂົ້າກັບແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວໃນເຂດຊານເມືອງ, ສະຖານີລົດໄຟ ແລະ ສະໜາມບິນ ແມ່ນ ມີຄວາມສອດຄ່ອງ ແລະ ເສີມສ້າງເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນ ຕາມທິດທາງນະໂຍບາຍທັງຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ຄວາມສອດຄ່ອງກັບໂຄງການຂອງອົງການໃຫ້ທຶນອື່ນໆ ກໍຖືວ່າຢູ່ໃນລະດັບທີ່ສູງ. ການສະໜອງ ບໍລິການລົດເມອັດສະລິຍະໂດຍຜູ້ໃຫ້ທຶນລາຍອື່ນ ໄດ້ປະກອບສ່ວນອັນສໍາຄັນເຂົ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການ ທົດລອງດ້ານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະພາຍໃຕ້ໂຄງການນີ້, ເຊິ່ງທັງສອງແຜນງານແມ່ນມີຄວາມເຊື່ອມໂຍງກັນຢ່າງເປັນ ລະບົບ. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ໂຄງການຍັງບໍ່ມີຄວາມຂັດແຍ່ງກັບບັນດາຫຼັກການພື້ນຖານຂອງ ອົງການອຸຍແນັສໂກ (UNESCO) ໃນການປົກປັກຮັກສາມໍລະດົກໂລກ ທັງຍັງໄດ້ສ້າງໂອກາດໃນການສົ່ງເສີມຄວາມເຂົ້າໃຈເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນ ເຊັ່ນ ການເຊື່ອເຊີນອົງການ UNESCO ເຂົ້າຮ່ວມກອງປະຊຸມຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມເພື່ອການປະເມີນສິ່ງແວດລ້ອມແບບ ຍຸດທະສາດ (SHM). ສໍາລັບບັນດາໂຄງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການພັດທະນາຕົວເມືອງຂອງ ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ (ADB) ແລະ ທະນາຄານໂລກ (World Bank), ແມ່ນບໍ່ມີຄວາມຊ້ຳຊ້ອນ ຫຼື ບໍ່ສອດຄ່ອງກັນ; ບັນດາແຜນການ ແລະ ໂຄງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໄດ້ຮັບການທົບທວນຄືນ, ແລະ ອົງປະກອບທີ່ຈຳເປັນຕ່າງໆ ກໍໄດ້ຖືກກຳນົດເຂົ້າໃນແຜນປະຕິບັດ ງານຂອງແຜນແມ່ບົດ. ຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ໂຄງການຍັງມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບແວດລ້ອມພາຍ ນອກ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງທາງລົດໄຟ ແລະ ສະໜາມບິນ, ເຊິ່ງການສຶກສາການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງສູນກາງການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ເຂດໃຈກາງຕົວເມືອງ ແມ່ນຊ່ວຍສົ່ງເສີມການພັດທະນາ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງລະດັບຊາດ. ໂດຍລວມແລ້ວ, ໂຄງການນີ້ແມ່ນບໍ່ມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງກັບອົງການໃຫ້ທຶນອື່ນໆ ຫຼື ຂໍ້ລິເລີ່ມອື່ນໆ.

ຄວາມສອດຄ່ອງພາຍໃນຂອງໂຄງການ ກໍໄດ້ຮັບການປະເມີນໃນລະດັບທີ່ສູງເຊັ່ນດຽວກັນ. ບັນດາມາດຕະການຫຼັກທີ່ ໄດ້ນໍາສະເໜີໃນແຜນແມ່ບົດ, ເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ), ການໃຫ້ບໍລິການລົດເມ, GSV, ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ ບ່ອນຈອດລົດ, ແມ່ນລ້ວນແຕ່ໄດ້ຜ່ານສຶກສາຄົ້ນຄວ້າໃນຮູບແບບຂອງໂຄງການທົດລອງ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ມີການ ສ້າງຂະບວນການແບບເປັນວົງຈອນ ເພື່ອນໍາເອົາໜ້າຜົນຂອງໂຄງການທົດລອງດັ່ງກ່າວມາປັບເນື້ອໃນແຜນແມ່ບົດ. ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ໄດ້ມີການກຳນົດລຳດັບຂັ້ນຕອນ 'ການວາງແຜນ-ການທົດລອງ-ການປັບປຸງ' ຢ່າງເປັນລະບົບ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການກະກຽມຮ່າງແຜນແມ່ບົດ; ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບວິໄສທັດ ແລະ ກອບນະໂຍບາຍຂອງແຜນແມ່ບົດ; ການຖອດຖອນບົດຮຽນຈາກຜົນໄດ້ຮັບຂອງໂຄງການທົດລອງມາປະກອບເຂົ້າໃນ ແຜນແມ່ບົດ; ແລະ ການຢັ້ງຢືນຄືນໃໝ່ໂດຍຜ່ານກົດຈະກຳທົດລອງໃນຂັ້ນຕໍ່ໄປ ຫຼື ຄັ້ງຕໍ່ໆໄປ. ດ້ວຍເຫດນີ້, ຄວາມ ສອດຄ່ອງດ້ານການກຳນົດໄລຍະເວລາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຈຶ່ງຖືວ່າຢູ່ໃນລະດັບທີ່ສູງຫຼາຍ. ນອກຈາກນັ້ນ, ບັນດາ

ມາດຕະການຂອງເຂດມໍລະດົກໂລກ, ເຂດຊານເມືອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງໃນທຸກຂົງເຂດ ກໍຍັງມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບແນວຄວາມຄິດຂອງມາດຕະການແບບຢູ້ ແລະ ດຶງ (Push-and-Pull measures) ແລະ ລະບົບບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ເຊິ່ງເປັນການສ້າງສາຍພົວພັນທີ່ສົ່ງເສີມເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນ ພາຍໃນລະບົບການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງ.

ສະຫຼຸບແລ້ວ, ໂຄງການແມ່ນໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄປໃນທິດທາງດຽວກັນ ໂດຍບໍ່ມີຄວາມຂັດແຍ່ງຕໍ່ກັບກອບນະໂຍບາຍໃນຂັ້ນແຂວງ ແລະ ຂັ້ນສູນກາງ, ກິດຈະກຳຂອງອົງການໃຫ້ທຶນອື່ນໆ, ກອບການຮ່ວມມືສາກົນ, ຫຼື ບັນດາມາດຕະການພາຍໃນຂອງໂຄງການ. ຫາກພິຈາລະນາຈາກຫຼາຍດ້ານ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ຄວາມສອດຄ່ອງດ້ານນະໂຍບາຍ, ໂຄງການ, ແລະ ບັນດາມາດຕະການຕ່າງໆ, ເຫັນວ່າລະດັບຄວາມສອດຄ່ອງຂອງໂຄງການນີ້ແມ່ນສາມາດຕີລາຄາໄດ້ໃນລະດັບທີ່ສູງຫຼາຍ.

4.3 ຂໍ້ແນະນຳເພື່ອບັນລຸຜົນສຳເລັດຕາມເປົ້າໝາຍລວມຂອງໂຄງການ

ອີງຕາມຜົນໄດ້ຮັບຂອງແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງທີ່ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ໂຄງການນີ້ ແລະ ບັນດາໂຄງການທົດລອງຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເພື່ອໃຫ້ແຜນສະບັບນີ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ, ໃນພາກນີ້ ແມ່ນຈະນຳສະເໜີບັນດາຂໍ້ແນະນຳກ່ຽວກັບມາດຕະການບຸລິມະສິດ ທີ່ພາກລັດຄວນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນອະນາຄົດ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸໄດ້ຕາມເປົ້າໝາຍລວມ, ເຊິ່ງກໍຄື 'ບັນດາໂຄງການບຸລິມະສິດທີ່ຈະໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ອີງຕາມແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະບາງ ເພື່ອພັດທະນາໃຫ້ເປັນຕົວເມືອງທ່ອງທ່ຽວແບບຍືນຍົງ.' ບັນດາຂໍ້ແນະນຳເຫຼົ່ານີ້ ຊຶ່ງໃຫ້ເຫັນເຖິງທິດທາງໃນການສົ່ງເສີມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ການດຳເນີນງານຂອງແຜນແມ່ບົດຢ່າງຍືນຍົງ ໂດຍຜ່ານການນຳໃຊ້ມາດຕະການດ້ານການຂົນສົ່ງຕາມແຕ່ລະໄລຍະ ແລະ ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ພື້ນຖານການຮ່ວມມືກັບທ້ອງຖິ່ນ..

(1) ທິດທາງຂອງຄວາມພະຍາຍາມໃນການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງແບບເປັນເຈົ້າການ ແລະ ຕໍ່ເນື່ອງ ແນໃສ່ການສ້າງເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ) ໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ

ໃນເຂດມໍລະດົກໂລກ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ) ແມ່ນເຄື່ອງມືທາງດ້ານນະໂຍບາຍທີ່ສຳຄັນທີ່ສຸດ ເພື່ອປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມໃຫ້ແກ່ຄົນຢ່າງ, ການອະນຸລັກທັດສະນີຍະພາບລຽບຕາມແຄມທາງ, ການຍົກລະດັບຄວາມປອດໄພ ແລະ ຄວາມສະດວກສະບາຍໃນຊີວິດປະຈຳວັນຂອງປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ, ການຈັດສັນເສັ້ນທາງການທ່ອງທ່ຽວໃຫ້ມີຄວາມເໝາະສົມ, ແລະ ການປັບປຸງລະບົບການທ່ອງທ່ຽວໃນພາບລວມໃຫ້ດີຂຶ້ນ.

ໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 3, ເພື່ອເປັນການທົດລອງບັນດາມາດຕະການຂອງເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ), ຈຶ່ງໄດ້ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຈັດສັນພື້ນທີ່ທາງຢ່າງຢູ່ຖະໜົນສາຍຫຼັກ, ການທົບທວນຄືນລະບຽບການຫ້າມຢຸດ-ການຈອດລົດ, ພ້ອມທັງການຕິດຕັ້ງປ້າຍຈະລະຈອນຕ່າງໆ. ເຊິ່ງສາມາດຍັງຢືນໄດ້ຢ່າງຊັດເຈນເຖິງປະສິດທິຜົນຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ຈຳນວນຄົນຢ່າງໃນຖະໜົນສາຍຫຼັກເພີ່ມຂຶ້ນ, ການຈອດລົດຊະຊາຍຕາມແຄມທາງຫຼຸດລົງ, ປະລິມານການສັນຈອນຂອງຄົນຢ່າງມີຄວາມຄ່ອງຕົວດີຂຶ້ນ, ແລະ ຮູບແບບການນຳໃຊ້ພື້ນທີ່ທາງຢ່າງມີຄວາມຫຼາກຫຼາຍຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ.

ອີງການປົກຄອງແຂວງ ໄດ້ໃຫ້ທິດຊີ້ນຳກ່ຽວກັບການທົບທວນລະບຽບການຫ້າມຢຸດ-ຫ້າມຈອດລົດຄືນໃໝ່ ເພື່ອແນໃສ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສ້າງເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ); ທັງນີ້, ບັນດາປ້າຍຈະລະຈອນທີ່ໄດ້ຕິດຕັ້ງໃນໄລຍະໂຄງການທົດລອງ ແມ່ນກຳນົດເປັນມາດຕະການຖາວອນ. ບັນດາຂໍ້ເລີ່ມຕົ້ນກ່າວນີ້ ແມ່ນກຳນົດເປັນໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນເພື່ອຫັນໄປສູ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສ້າງເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ) ແບບເຕັມຮູບແບບ, ຊຶ່ງຕາມຫຼັກການແລ້ວ ຈະມີການຈຳກັດ ຫຼື ຫ້າມຍານພາຫະນະທີ່ສັນຈອນເຂົ້າ-ອອກເຂດແຄມຂອງແຄມຄານພາຍໃນປີ 2030, ອະນຸຍາດໃຫ້ສະເພາະແຕ່ ພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ແລະ ລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເທົ່ານັ້ນ.

ເພື່ອຊຸກຍູ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ) ໃຫ້ບັນລຸຕາມເປົ້າໝາຍ, ແມ່ນຍັງມີສິ່ງທ້າທາຍຫຼາຍດ້ານທີ່ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂເປັນແຕ່ລະໄລຍະ, ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈ ແລະ ການຍອມຮັບຈາກສັງຄົມ, ການຈັດສັນພື້ນທີ່ທາງຢ່າງຄືນໃໝ່ຢ່າງເປັນຂັ້ນຕອນ, ການກຳນົດລະບຽບການຄຸ້ມຄອງພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ມີຄວາມລະອຽດຈະແຈ້ງ, ການຄົ້ນຄວ້າກ່ຽວກັບລະບຽບການຈຳກັດເວລາສັນຈອນ, ແລະ ການປັບປຸງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຕົວຈິງ ໃນຊ່ວງໄລຍະລະດູການທ່ອງທ່ຽວທີ່ມີນັກທ່ອງທ່ຽວຫຼາຍ.

ເພື່ອແກ້ໄຂສິ່ງທ້າທາຍເຫຼົ່ານີ້ໄປເທື່ອລະກ້າວ, ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ສືບຕໍ່ບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການຕ່າງໆ ດ້ວຍການຍົກສູງຄວາມເປັນເຈົ້າການຢ່າງແໜ້ນແຟ້ນ, ພ້ອມທັງເປັນເຈົ້າການໃນການນຳພາວຽກງານ

ປະສານງານ ແລະ ສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບ ເພື່ອແນໃສ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສ້າງເຂດ TCZ. ສິ່ງສໍາຄັນແມ່ນຕ້ອງໄດ້ ສືບຕໍ່ຊຸກຍູ້ 4 ວຽກງານ ດັ່ງນີ້: (i) ສືບຕໍ່ການປົກສາຫາລື ແລະ ສ້າງຄວາມເປັນເອກະພາບຮ່ວມກັບປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຜູ້ປະກອບການ; (ii) ກໍານົດລາຍລະອຽດຂອງແຜນການດໍາເນີນງານ, ລວມທັງການຄຸ້ມຄອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ ຮັບອະນຸຍາດ ແລະ ລະບຽບການຈໍາກັດເວລາສັນຈອນ; (iii) ສ້າງກອບການຮ່ວມມືລະຫວ່າງບັນດາພາກສ່ວນທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ; ແລະ (iv) ຮັບປະກັນການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ເພື່ອເປັນທາງເລືອກໃນການສັນຈອນ ຄວບຄູ່ໄປກັບການເພີ່ມທະວີຄວາມເຂັ້ມງວດໃນການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບການ.

(2) ຂະຫຍາຍຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ການຮັບປະກັນຄວາມຍືນຍົງທາງດ້ານ ທຸລະກິດ

ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ເປັນເຂດທີ່ມີການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຕົວເມືອງຢ່າງໄວວາ ໂດຍສະເພາະແມ່ນໃນເຂດຊານເມືອງ, ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຖືເປັນການບໍລິການພື້ນຖານທີ່ຮອງຮັບການສັນຈອນຂອງປະຊາຊົນ, ທັງເປັນເຄື່ອງມືທາງດ້ານ ນະໂຍບາຍທີ່ສໍາຄັນໃນການຫຼຸດຜ່ອນພາລະດ້ານການຂົນສົ່ງໃນທົ່ວຕົວເມືອງ ໂດຍການຮອງຮັບຄວາມຕ້ອງການຂອງນັກ ທ່ອງທ່ຽວ. ໃນປະຈຸບັນ, ຮູບແບບການທ່ອງທ່ຽວແບບເປັນກຸ່ມໂດຍນໍາໃຊ້ລົດຕູ້ (Minibus) ເຊິ່ງເປັນຮູບແບບການ ເດີນທາງຫຼັກຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວ ແມ່ນມີການຈອດລົດລຽບຕາມແຄມເສັ້ນທາງໃນເຂດແຄມຂອງແຄມຄານ ເພື່ອນໍາກຸ່ມ ນັກທ່ອງທ່ຽວໄປຍັງສະຖານທີ່ຕ່າງໆ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ພື້ນທີ່ຖະໜົນໃນເຂດແຄມຂອງແຄມຄານ ແມ່ນມີຄວາມແອ ອັດຫຼາຍແລ້ວ ແລະ ບໍ່ສາມາດຮອງຮັບປະລິມານລົດຕູ້ເພີ່ມໄດ້ອີກ. ດ້ວຍເຫດນັ້ນ, ເຖິງແມ່ນວ່າຈໍານວນນັກທ່ອງທ່ຽວ ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ, ແຕ່ຂີດຄວາມສາມາດຂອງຕົວເມືອງໃນການຮອງຮັບນັກທ່ອງທ່ຽວແມ່ນຢູ່ໃນເຖິງຈຸດອື່ນຕົວ ແລະ ຕົກຢູ່ ໃນສະພາວະທີ່ບໍ່ສາມາດຂະຫຍາຍຕົວໄດ້ອີກ, ເຊິ່ງຈະສົ່ງຜົນໃຫ້ເກີດຄວາມແອອັດໃນການສັນຈອນ ແລະ ປະສິດທິພາບ ໃນການເດີນທາງຫຼຸດລົງ, ຈໍາກັດການຂະຫຍາຍຕົວຂອງອຸດສາຫະກໍາການທ່ອງທ່ຽວ. ດັ່ງນັ້ນ, ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຈຶ່ງເປັນມາດຕະການທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້ ບໍ່ພຽງແຕ່ເພື່ອເປັນການບໍລິການໃຫ້ແກ່ ປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງເພື່ອຮັບປະກັນການພັດທະນາອຸດສາຫະກໍາການທ່ອງທ່ຽວແບບຍືນຍົງອີກດ້ວຍ.

ໃນໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 2, ມີຜູ້ໂດຍສານນໍາໃຊ້ບໍລິການລົດເມ ແລະ ລົດຕູກງຮັບ-ສົ່ງ ທັງໝົດ 26,000 ຄົນ, ເຊິ່ງ ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມຕ້ອງການຕົວຈິງຂອງປະຊາຊົນໃນການນໍາໃຊ້ເປັນພາຫະນະເພື່ອການສັນຈອນ. ນອກຈາກ ນັ້ນ, ໃນສາຍທາງບໍລິການເພື່ອການທ່ອງທ່ຽວ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ສາຍທາງໄປຕາດກວາງຊີ, ເຫັນວ່າມີນັກທ່ອງທ່ຽວນໍາໃຊ້ ບໍລິການຢ່າງສະໝໍ່າສະເໝີ, ເຊິ່ງເປັນການຍື່ນເຖິງທ່າແຮງຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ຈະກາຍເປັນທາງເລືອກທີ່ມີ ປະສິດທິຜົນໃນການເຂົ້າເຖິງແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວຕ່າງໆ. ໃນຕໍ່ໜ້າ, ການສ້າງສາຍທາງບໍລິການເພື່ອການທ່ອງທ່ຽວໃໝ່ ເຊັ່ນ: ສາຍທາງໄປຖ້ໍາຕິ່ງ, ແລະ ການວາງຍຸດທະສາດເພື່ອຮອງຮັບຄວາມຕ້ອງການຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວ ຈະເປັນປັດໄຈສໍາຄັນໃນ ການຊ່ວຍຊຸກຍູ້ຄວາມຍືນຍົງທາງດ້ານການເງິນຂອງຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງໃຫ້ເຂັ້ມແຂງຂຶ້ນ.

ດ້ານຄວາມຍືນຍົງໃນການດໍາເນີນການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະນັ້ນ, ບັນດາຜູ້ປະກອບການລົດເມເອກະຊົນ ແມ່ນມີຂີດຄວາມສາມາດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານປະຈໍາວັນໄດ້ດ້ວຍຕົນເອງ; ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສິ່ງທ້າທາຍໃນ ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການຂະຫຍາຍສາຍທາງ, ການປ່ຽນຖ່າຍພາຫະນະໃໝ່ໃນອະນາຄົດ ແລະ ການຍົກລະດັບການຄຸ້ມຄອງການດໍາເນີນງານ ແມ່ນຍັງຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນດ້ານກົນໄກການຈັດຕັ້ງ ແລະ ນະໂຍບາຍຈາກພາກລັດ. ນອກຈາກນີ້, ໃນສະພາບການນໍາໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວວາ, ຈຶ່ງ ເປັນເລື່ອງຍາກທີ່ຈະຊຸກຍູ້ໃຫ້ຫັນມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (Modal shift) ໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນໄດ້ດ້ວຍການໃຫ້ ບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະພຽງຢ່າງດຽວ. ດ້ວຍເຫດນັ້ນ, ຈໍາເປັນຕ້ອງມີການປະສົມປະສານ ກັບບັນດາມາດຕະການ ທາງດ້ານນະໂຍບາຍຢ່າງເໝາະສົມ ເພື່ອແນໃສ່ຈໍາກັດການນໍາໃຊ້ລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດຈັກທີ່ເກີນຄວາມຈໍາເປັນ, ເປັນຕົ້ນ ແມ່ນ ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບການໃນເຂດ TCZ, ການຄຸ້ມຄອງຫ້າມຢຸດ-ຫ້າມຈອດລົດ, ພ້ອມທັງການເພີ່ມທະວີການ ບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍຕໍ່ຜູ້ເມົາແລ້ວຂັບ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມຍືນຍົງທາງດ້ານການເງິນຂອງຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ການນໍາໃຊ້ ຮູບແບບການຄຸ້ມຄອງການດໍາເນີນງານໃນຮູບແບບຕາມລະດັບຕາໜ່າງບໍລິການ ແມ່ນຈະມີປະສິດທິຜົນສູງ ເປັນຕົ້ນ ແມ່ນ ການນໍາໃຊ້ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ທີ່ສາມາດຊ່ວຍໝູນງົບປະມານລະຫວ່າງເສັ້ນທາງທີ່ສ້າງກໍາໄລ ແລະ ເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ສ້າງຜົນກໍາໄລ, ລວມທັງການກໍານົດໂຄງສ້າງລາຄາທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ລະຫວ່າງ ປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດ. ຜ່ານການສ້າງກອບວຽກ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງລະບົບຄ່າໂດຍສານພ້ອມກັບການເກັບລາຍຮັບ ໃນຮູບແບບເຊື່ອມໂຍງ, ຈະຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງທີ່ເກີນຂອບເຂດໃຫ້ແກ່ຜູ້ປະກອບການ ແລະ ປ້ອງກັນການຢຸດ

ໃຫ້ບໍລິການໃນສາຍທາງທີ່ບໍ່ສ້າງຜົນກຳໄລ, ພ້ອມຮັບປະກັນການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ມີຄວາມຕໍ່ເນື່ອງ.

ໂດຍລວມແລ້ວ, ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຜັກດັນ 4 ອົງປະກອບຫຼັກ ໃນ ແຕ່ລະໄລຍະ ດັ່ງນີ້: (i) ການພັດທະນາສາຍທາງທີ່ສາມາດຮອງຮັບຄວາມຕ້ອງການຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວ; (ii) ການກຳນົດມາດຕະການທາງດ້ານລະບຽບການ ແລະ ການຊຸກຍູ້ເພື່ອຫັນມາໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ; (iii) ການສ້າງລະບົບການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງການດຳເນີນງານ ແລະ ການບໍລິການສາຍທາງ; ແລະ (iv) ການວາງກົນໄກການຈັດຕັ້ງ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມຍືນຍົງທາງດ້ານການເງິນຂອງຕາໜ່າງບໍລິການການຂົນສົ່ງໃນພາບລວມ. ຜ່ານການຊຸກຍູ້ບັນດາອົງປະກອບເຫຼົ່ານີ້ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ ແລະ ເປັນເອກະພາບກັນ, ຄາດວ່າການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ເຊິ່ງຊ່ວຍສົ່ງເສີມເຂດ TCZ, ຈະໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເປັນຮູບປະທຳ ແລະ ກາຍເປັນສູນກາງຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ.

ໃນໂຄງການປະຈຸບັນ, ແມ່ນມີຄວາມຄືບໜ້າກ່ຽວກັບສິ່ງປະກອບທີ່ໄດ້ອະທິບາຍຂ້າງເທິງ. (i), ການສ້າງສາຍທາງເພື່ອດຶງດູດຄວາມຕ້ອງການດ້ານການທ່ອງທ່ຽວ ແມ່ນໄດ້ປະກອບເຂົ້າໃນ MP ໂດຍຜ່ານການບໍລິການສາຍທາງແຄມຄານແຄມຂອງ ແລະ ສາຍທາງຮັບ-ສົ່ງ ແລະ ສາຍທາງຕາດກວາງຊີ ແລະຄວາມຕ້ອງການຕົວຈິງແມ່ນຊື້ໃຫ້ເຫັນຜ່ານການຈັດຕັ້ງໂຄງການທົດລອງຄັ້ງ ປີທີສອງ. (ii), ຜ່ານການຈັດຕັ້ງໂຄງການທົດລອງ ສາມາດຍັງຍືນເຖິງ ມາດຕະການດ້ານກົດລະບຽບ ແລະ ການກະຕຸ້ນເພື່ອສົ່ງເສີມຫັນປ່ຽນໄປໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ລວມທັງຂໍ້ຈຳກັດກ່ຽວກັບພາຫະນະເຂົ້າໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ ແລະ ການທົບທວນກົດລະບຽບການຈອດລົດ. (iii), ອີງຕາມຜົນຂອງໂຄງການທົດລອງ ປີທີສອງ, ແມ່ນໄດ້ເລີ່ມໃຫ້ບໍລິການລົດເມສາທາລະນະເປັນປົກກະຕິ. (iv), ແຜນແມ່ບົດ ໄດ້ສະເໜີການຈັດການຂອງສະຖາບັນເຊັ່ນ: ຄຳໂດຍສານ ໃນການໃຊ້ຫຼາຍສານທາງ ແລະ ການຈຳແນກໜ້າທີ່ລະຫວ່າງການບໍລິການທີ່ເນັ້ນການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການບໍລິການທີ່ເນັ້ນຜູ້ຢູ່ອາໄສ.

ໃນເວລາດຽວກັນ, ແມ່ນຕ້ອງມີຄວາມພະຍາຍາມເພີ່ມເຕີມເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມຍືນຍົງໃນໄລຍະຍາວຂອງລະບົບ, ລວມທັງການເສີມສ້າງຄວາມອາດສາມາດໃນການຄຸ້ມຄອງການດຳເນີນງານໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບການການຂະຫຍາຍຕາໜ່າງບໍລິການ, ການປັບປຸງລະບົບການຄຸ້ມຄອງຄຳໂດຍສານ ແລະ ລາຍຮັບ, ຮັບປະກັນການບັງຄັບໃຊ້ມາດຕະການດ້ານກົດລະບຽບຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ, ແລະ ເສີມຂະຫຍາຍການປະສານງານລະຫວ່າງອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ໂດຍສະເພາະ, ການກຳນົດໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບຂອງສະຖາບັນ ແລະ ການຮັບປະກັນຊັບພະຍາກອນທາງດ້ານການເງິນຍັງຄົງເປັນສິ່ງທ້າທາຍທີ່ສຳຄັນສຳລັບການພັດທະນາຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງຂອງການຂະຫຍາຍຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

(3) ການກຳນົດພາລະບົດບາດຂອງແຕ່ລະຂະແໜງການໃຫ້ຊັດເຈນ ແລະ ການສ້າງກອບການຮ່ວມມື ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການດ້ານການຂົນສົ່ງ

ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສ້າງເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ) ແລະ ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງນັ້ນ, ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ສ້າງກອບການຮ່ວມມື ໂດຍກຳນົດພາລະບົດບາດຂອງບັນດາອົງການປົກຄອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ມີຄວາມຈະແຈ້ງ ແລະ ສືບຕໍ່ປະສານງານກັນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ. ຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາໂຄງການທົດລອງໃນນະຄອນຫຼວງພະບາງໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ພະແນກ ຍທຂ, ອົງການປົກຄອງແຂວງ, ອົງການປົກຄອງນະຄອນ, ພວທ, ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕ່າງໆຈະລາຈອນ ໄດ້ຮ່ວມມືກັນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍໄດ້ມີການປະສານສົມທົບກັນຢ່າງກົມກຽວໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບຽບການ, ແນະນຳກົດລະບຽບການສັນຈອນ ແລະ ວິທີການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ. ບັນດາບົດຮຽນ ແລະ ປະສົບການເຫຼົ່ານີ້ ຖືເປັນພື້ນຖານອັນສຳຄັນໃຫ້ແກ່ການຮ່ວມມືໃນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ໂດຍເນັ້ນໃສ່ເຂດ TCZ ແລະ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນຫຼັກ.

ເພື່ອແນໃສ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສ້າງເຂດ TCZ ຢ່າງເຕັມຮູບແບບ, ຕາມຫຼັກການແລ້ວ ຈະມີການຈຳກັດຍານພາຫະນະທີ່ສັນຈອນເຂົ້າ-ອອກເຂດແຄມຂອງແຄມຄານພາຍໃນປີ 2030 ໂດຍອະນຸຍາດໃຫ້ພຽງແຕ່ຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ແລະ ຂົນສົ່ງສາທາລະນະເທົ່ານັ້ນ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນີ້ ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ກຳນົດພາລະບົດບາດຂອງແຕ່ລະຂະແໜງການຄືນໃໝ່ໃຫ້ຊັດເຈນ ແລະ ສືບຕໍ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການຕ່າງໆ ບົນພື້ນຖານຄວາມເຂົ້າໃຈ ແລະ ເອກະພາບກັນກ່ຽວກັບຈຸດປະສົງດ້ານນະໂຍບາຍ. ໃນນັ້ນ, ພະແນກ ຍທຂ, ໃນນາມເປັນຂະແໜງການຫຼັກທີ່

ຮັບຜິດຊອບນະໂຍບາຍດ້ານການຂົນສົ່ງ, ຈະເປັນພາກສ່ວນສັງລວມການວາງກົນໄກການຈັດຕັ້ງ ແລະ ນະໂຍບາຍການດຳເນີນງານສໍາລັບການສ້າງເຂດ **TCZ**; ອົງການປົກຄອງແຂວງ ຈະຮັບຜິດຊອບໃນການພິຈາລະນາຮັບຮອງ ແລະ ໃຫ້ທິດຊີ້ນຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການນຳໃຊ້ລະບຽບການ, ວຽກງານປະຊາຊົນພື້ນ, ແລະ ການປະສານງານລະຫວ່າງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ; ອົງການປົກຄອງນະຄອນ ຈະຮັບຜິດຊອບວຽກງານຄຸ້ມຄອງພື້ນທີ່ສາທາລະນະ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ເຂດທາງຍ່າງ ແລະ ພື້ນທີ່ຖະໜົນ; ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດ ຈະຮັບຜິດຊອບດ້ານການບັງຄັບໃຊ້ກົດໝາຍ ແລະ ກົດລະບຽບ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບລະບຽບຫ້າມຢຸດ-ການຈອດລົດ ພ້ອມທັງການຄຸ້ມຄອງຍານພາຫະນະທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ. ພວກ ຈະເປັນຜູ້ປະສານງານກັບຜູ້ປະກອບການທຸລະກິດທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ຮັບປະກັນຄວາມສອດຄ່ອງຂອງສາຍທາງບໍລິການເພື່ອການທ່ອງທ່ຽວ, ທັງນີ້ກໍ່ເພື່ອຊຸກຍູ້ການເຊື່ອມໂຍງລະຫວ່າງໜາວຜົນຂອງເຂດ **TCZ** ເຂົ້າກັບການປັບປຸງຄວາມໂລ່ງລ່ຽນຂອງການທ່ອງທ່ຽວ. ຄວາມເຂົ້າໃຈທີ່ຊັດເຈນກ່ຽວກັບຂອບເຂດຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງແຕ່ລະພາກສ່ວນບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການຕ່າງໆຢ່າງມີການປະສານສົມທົບກັນນັ້ນ ຈະເປັນກຸນແຈສໍາຄັນໃນການຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເປັນແຕ່ລະໄລຍະໃຫ້ມີຄວາມແໜ້ນແຟ້ນຂຶ້ນ.

ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງຂະແໜງການ ແມ່ນມີຄວາມສໍາຄັນທີ່ທຽບເທົ່າກັບການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ. ການກຳນົດສາຍທາງ, ມາດຕະຖານການດຳເນີນງານ, ຄຸນນະພາບການບໍລິການ, ລະບົບຄ່າໂດຍສານ, ການຕິດຕາມກວດກາສັນຍາສໍາປະທານ, ແລະ ການພັດທະນາສ້າງສະຖານີຂົນສົ່ງໃນອະນາຄົດ ລ້ວນແຕ່ຕ້ອງມີການປະສານສົມທົບ ລະຫວ່າງຫຼາຍພາກສ່ວນ, ເຊິ່ງຕ້ອງມີການສ້າງກອບການປະສານງານລະຫວ່າງຂະແໜງການ ໂດຍມີ ພະແນກຍທຂ ເປັນໃຈກາງນັ້ນເປັນສິ່ງທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້. ນອກຈາກນີ້, ຍັງຈຳເປັນຕ້ອງມີບົດບາດໃນການຄຸ້ມຄອງແບບເຊື່ອມໂຍງ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການເຂົ້າ-ອອກຂອງຍານພາຫະນະ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງບ່ອນຈອດລົດທີ່ຕິດພັນກັບເຂດ **TCZ**, ຕະຫຼອດຮອດການປະສານງານເພື່ອຮອງຮັບຄວາມຕ້ອງການຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວ, ເພື່ອຄຸ້ມຄອງບັນດານະໂຍບາຍທັງໝົດໃນຮູບແບບເຊື່ອມໂຍງກັນ.

ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງຂະແໜງການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງດັ່ງກ່າວໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນນັ້ນ, ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຮັກສາ ແລະ ເສີມຂະຫຍາຍກົນໄກການຈັດຕັ້ງ ໃນ ການປົກສາຫາລື ແລະ ການປະສານງານໃຫ້ດີຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ. ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ (**TCP**) ທີ່ໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ໂຄງການນີ້, ແມ່ນມີບົດບາດເປັນເວທີປຶກສາຫາລື ເຊິ່ງມີ ພະແນກ ຍທຂ, ອົງການປົກຄອງແຂວງ, ອົງການປົກຄອງນະຄອນ, ພວກ, ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕໍາຫຼວດ ເຂົ້າຮ່ວມເພື່ອປະສານງານດ້ານມາດຕະການຕ່າງໆ, ພ້ອມທັງແລກປ່ຽນບັນຫາຕົວຈິງຢູ່ພາກສະໜາມ ແລະ ປັບປຸງການດຳເນີນງານໃຫ້ດີຂຶ້ນ. ໃນຕໍ່ໜ້າ, ສິ່ງສໍາຄັນແມ່ນຕ້ອງຍັງສືບຕໍ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ສ້າງ **TCP** ໃຫ້ກາຍເປັນເວທີປຶກສາຫາລື ໂດຍການຫັນເຂົ້າສູ່ລະບົບການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ, ການຕິດຕາມກວດກາ, ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມວົງຈອນ **PDCA** (ວາງແຜນ-ປະຕິບັດ-ກວດກາ-ປັບປຸງ) ເພື່ອປັບປຸງບັນດາມາດຕະການຕ່າງໆຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ. ໂດຍການກຳນົດໃຫ້ **TCP** ເປັນສູນກາງຂອງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງຂະແໜງການ, ເຊິ່ງຄາດວ່າຈະສາມາດຊຸກຍູ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສ້າງເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ ແລະ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແບບເຊື່ອມໂຍງໄດ້ ແລະ ສ້າງກອບການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ທີ່ຊ່ວຍສົ່ງເສີມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃຫ້ມີຄວາມໜັກແໜ້ນຂຶ້ນ.

(4) ກົນໄກການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ການຮ່ວມມືພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນ (ສູນມະຊິສິກຸຣີ ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບທ້ອງຖິ່ນ)

ເພື່ອຊຸກຍູ້ມາດຕະການດ້ານການຂົນສົ່ງ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສ້າງເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (**TCZ**) ແລະ ການຂະຫຍາຍຕາໜ່າງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃຫ້ມີຄວາມຄືບໜ້າຢ່າງຍືນຍົງນັ້ນ, ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງມີທາງພາກລັດ, ພ້ອມທັງຊຸມຊົນ ເຊິ່ງລວມມີ ປະຊາຊົນ ແລະ ຜູ້ປະກອບການ ທີ່ຕ້ອງໄດ້ມີສ່ວນຮ່ວມຢ່າງເປັນເຈົ້າການ ແລະ ມີວິໄສທັດຮ່ວມກັນໃນການພັດທະນາຕົວເມືອງ. ພາຍໃຕ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການນີ້, ເພື່ອເປັນການສ້າງພື້ນຖານໃຫ້ແກ່ວຽກງານດັ່ງກ່າວ, 'ສູນມະຊິສິກຸຣີ' (**Machizukuri Center**) ຈຶ່ງໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ໂດຍຕັ້ງຢູ່ພາຍໃນສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານການທ່ອງທ່ຽວ ເພື່ອເປັນສູນກາງໃນການປຶກສາຫາລືກັບປະຊາຊົນ, ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ການເກັບກຳຄຳຄິດເຫັນຕ່າງໆ. ສູນມະຊິສິກຸຣີ ໄດ້ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນ 'ຈຸດເລີ່ມຕົ້ນຂອງການຮ່ວມມືພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນ', ເຊິ່ງເປັນບ່ອນທີ່ປະຊາຊົນເອງໄດ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການພິຈາລະນາບັນຫາດ້ານການຂົນສົ່ງ ແລະ ນຳສະເໜີຂໍ້ຄິດເຫັນໃນການ

ປັບປຸງພື້ນທີ່ຖະໜົນ ພ້ອມທັງດຳເນີນການປົກສາຫາລືຮ່ວມກັບທາງພາກລັດ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ໂຄງການຍັງໄດ້ກຳນົດໃຫ້ມີ "ຄະນະຮັບຜິດຊອບ" ທີ່ນຳພາໂດຍພາກລັດ ເຊິ່ງເປັນໜ່ວຍງານຍ່ອຍທີ່ຂຶ້ນກັບ ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ (TCP) ແລະ ມີພາລະບົດບາດເປັນໜ່ວຍງານພາກປະຕິບັດຕົວຈິງ ທີ່ຮັບຜິດຊອບວຽກງານການຮ່ວມມືພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນ. ຄະນະຮັບຜິດຊອບນີ້ ແມ່ນມີພາລະບົດບາດເປັນຜູ້ນຳພາໃນການເຄື່ອນໄຫວກິດຈະກຳຂອງກຸ່ມຊຸ່ມຊົນ ແລະ ລົງເລິກການສົນທະນາຮ່ວມກັບປະຊາຊົນໃນຫົວຂໍ້ຕ່າງໆ ເປັນຕົ້ນແມ່ນການນຳໃຊ້ພື້ນທີ່ຖະໜົນ, ການປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມທາງຢ່າງ, ແລະ ການອອກແບບກິດຈະກຳຕ່າງໆພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນ. ມີພາລະບົດບາດໃນການເປັນ 'ຂົວຕໍ່' ເພື່ອຊຸກຍູ້ໃຫ້ປະຊາຊົນມີສ່ວນຮ່ວມໃນການສະເໜີຄຳຄິດເຫັນຢ່າງເປັນເຈົ້າການ, ພ້ອມທັງການປັບປຸງຄວາມເປັນໄປໄດ້ ແລະ ຄວາມສອດຄ່ອງດ້ານລະບຽບການໃນດ້ານການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງນັ້ນ, ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນເປັນຢ່າງຍິ່ງ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ ບໍ່ແມ່ນເປັນພຽງແຕ່ກິດຈະກຳທີ່ຈັດຂຶ້ນພຽງຄັ້ງດຽວ, ແຕ່ຈະກາຍເປັນຂະບວນການທີ່ຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ໝັ້ນຄົງ. ຜ່ານການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ການເຄື່ອນໄຫວກິດຈະກຳຂອງຄະນະຮັບຜິດຊອບໃນຕໍ່ໜ້າ, ຄາດວ່າການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງແບບປະຊາຊົນມີສ່ວນຮ່ວມ ຈະສືບຕໍ່ໄດ້ຮັບການພັດທະນາຢ່າງຍືນຍົງ.

ຜ່ານການປົກສາຫາລືກັບປະຊາຊົນໃນກອງປະຊຸມຂັ້ນບ້ານ ແລະ ກອງປະຊຸມສຳມະນາ, ເຫັນວ່າຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບເຂດ TCZ ແລະ ການຈັດສັນພື້ນທີ່ທາງຢ່າງ ແມ່ນມີຄວາມຄືບໜ້າຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ; ເຊິ່ງເຫັນໄດ້ວ່າ ແນວຄິດຄັດຄ້ານແມ່ນມີທ່າອ່ຽງຫຼຸດລົງ ແລະ ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນເພີ່ມຂຶ້ນ. ເຖິງແມ່ນວ່າ ຜູ້ປະກອບການບາງສ່ວນຍັງຄົງມີຄວາມກັງວົນຢູ່ກໍຕາມ, ແຕ່ຄວາມເຂົ້າໃຈທີ່ວ່າການປັບປຸງການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ພັດທະນາສະພາບແວດລ້ອມທາງຢ່າງນັ້ນ ຈະສາມາດຊ່ວຍສ້າງພື້ນທີ່ໜ້າດຶງດູດໃນພາບລວມ. ເຊິ່ງຖືໄດ້ວ່າເປັນການສ້າງພື້ນຖານໃຫ້ແກ່ການຍອມຮັບຂອງສັງຄົມໄປເທື່ອລະບາດກ້າວຢ່າງໝັ້ນຄົງ.

ໃນບໍລິບົດນີ້, ເພື່ອແນໃສ່ເປົ້າໝາຍລວມ ກໍຄື 'ການພັດທະນາໃຫ້ເປັນຕົວເມືອງທ່ອງທ່ຽວແບບຍືນຍົງ', ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ໃນການນຳໃຊ້ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານການທ່ອງທ່ຽວ ເຊິ່ງເປັນທີ່ຕັ້ງຂອງ ສູນມະຊິສຶກຸຣີ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບຫຼາຍຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ. ໂດຍບໍ່ພຽງແຕ່ເປັນສະຖານທີ່ສຳລັບການສະໜອງຂໍ້ມູນໃຫ້ແກ່ນັກທ່ອງທ່ຽວເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງຕ້ອງນຳໃຊ້ເປັນເວທີໃນການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ກ່ຽວກັບບັນດາແຜນວຽກ ແລະ ການລິເລີ່ມຕ່າງໆຂອງທ້ອງຖິ່ນອີກດ້ວຍ. ໃນຕໍ່ໜ້າ, ເພື່ອຊຸກຍູ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສ້າງເຂດ TCZ ແລະ ການຂະຫຍາຍຕາໜ່າງບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນແຕ່ລະໄລຍະ, ແມ່ນຈຳເປັນຕ້ອງສືບຕໍ່ນຳໃຊ້ ສູນມະຊິສຶກຸຣີ ໃຫ້ເປັນສູນກາງໃນການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ການປົກສາຫາລືກ່ຽວກັບບັນດາມາດຕະການດ້ານການຂົນສົ່ງ; ທັງຍັງຕ້ອງກຳນົດໃຫ້ກົນໄກການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນ ໂດຍມີ TCP ແລະ ຄະນະຮັບຜິດຊອບເປັນສູນກາງ ທີ່ຈະຕ້ອງໃຫ້ມີລະບຽບການຈັດຕັ້ງທີ່ເປັນທາງການ, ພ້ອມທັງຄຸ້ມຄອງ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ກອບການຮ່ວມມືລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ຊຸມຊົນ. ໂດຍຜ່ານບັນດາມາດຕະການຕ່າງໆ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການຈັດກອງປະຊຸມຂັ້ນບ້ານຢ່າງເປັນປະຈຳ, ການພັດທະນາກຸ່ມຊຸມຊົນ, ແລະ ການສ້າງລະບົບຮັບຟັງຄຳຄິດເຫັນ ເພື່ອຮັບຟັງຄວາມຄິດເຫັນທ້ອງຖິ່ນ ປະກອບເຂົ້າໃນມາດຕະການດ້ານນະໂຍບາຍ, ແມ່ນຈະຊ່ວຍຮັບປະກັນຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ, ທັງຍັງເສີມສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງພື້ນຖານທາງສັງຄົມ ເພື່ອການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການດ້ານການຂົນສົ່ງໃຫ້ມີຄວາມຍືນຍົງ.

4.4 ບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ ຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ

ໃນພາກນີ້ ແມ່ນສັງລວມບັນດາສິ່ງທ້າທາຍໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຕົວຈິງ ຕະຫຼອດໄລຍະເວລາປະມານ 3 ປີຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ, ພ້ອມທັງຄວາມຮູ້ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້ຈາກການແກ້ໄຂບັນຫາສິ່ງທ້າທາຍດັ່ງກ່າວ. ບັນດາບັນຫາ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນ ເຫຼົ່ານີ້ ບໍ່ສະເພາະແຕ່ໃນຂອບເຂດຂອງໂຄງການນີ້ເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງເປັນຂໍ້ມູນທີ່ເປັນປະໂຫຍດ ໃຫ້ແກ່ການຮ່ວມມືທາງດ້ານວິຊາການໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງໃນຕໍ່ໜ້າອີກດ້ວຍ.

(1) ໄລຍະເວລາດ້ານຂະບວນການຮັບຮອງ ແລະ ພາລະດ້ານການປະສານງານ

ເນື່ອງຈາກຂະບວນການຮັບຮອງໂຄງການທົດລອງ ປີທີ 1 ແມ່ນໃຊ້ເວລາຫຼາຍກວ່າທີ່ຄາດການໄວ້ໃນເບື້ອງຕົ້ນ, ສິ່ງຜິດໃຫ້ເກີດຄວາມລ່າຊ້າໃນການປະຕິບັດວຽກງານຂັ້ນຕອນຕ່າງໄປ. ການປ່ຽນແປງພາຍໃນອົງການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການປັບປຸງຂະບວນການຕັດສິນໃຈ ແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ຄາດການລ່ວງໜ້າໄດ້ຍາກ, ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ສາມາດຍັງຢືນໃຫ້ເຫັນວ່າ ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຄວນມີໄລຍະເວລາທີ່ພຽງພໍສໍາລັບວຽກງານການປະສານງານ. ຈາກບົດຮຽນດັ່ງກ່າວ, ໂຄງການຈຶ່ງໄດ້ປັບປຸງຂັ້ນຕອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນບັນດາໂຄງການທົດລອງ ຄັ້ງຕໍ່ມາ ໃຫ້ມີຄວາມເໝາະສົມຂຶ້ນ ໂດຍການແບ່ງຂະບວນການຮັບຮອງອອກເປັນ 2 ໄລຍະ ຄື “ການຮັບຮອງເນື້ອໃນລວມຂອງໂຄງການທົດລອງ” ແລະ “ການຮັບຮອງລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ”, ພ້ອມທັງເພີ່ມການປຶກສາຫາລືລ່ວງໜ້າ. ໂດຍລວມແລ້ວ ມາດຕະການຂະບວນການຮອງຮັບດັ່ງກ່າວນີ້ ແມ່ນເຫັນວ່າມີປະສິດທິພາບໃນການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງຈາກຄວາມລ່າຊ້າຂອງຂະບວນການຮອງຮັບ.

ໃນສະພາບການນີ້, “ໂຄງຮ່າງການຮັບຮອງ” ໝາຍເຖິງການໄດ້ຮັບອະນຸຍາດລ່ວງໜ້າດ້ານໜ້າວຽກລວມຂອງໂຄງການທົດລອງ, ລວມທັງຈຸດປະສົງ, ພື້ນທີ່ເປົ້າໝາຍ, ມາດຕະການພື້ນຖານ, ແລະໄລຍະເວລາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ກ່ອນລົງລາຍລະອຽດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງ. ສິ່ງນີ້ເຮັດໃຫ້ໂຄງການສາມາດເລີ່ມເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນໃຫ້ແກ່ມວນຊົນ ແລະ ການປຶກສາຫາລືກັບປະຊາຊົນໃນພື້ນທີ່ເປົ້າໝາຍຫຼັງຈາກຖືກຮັບຮອງໃນເບື້ອງຕົ້ນ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, “ການອະນຸມັດເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການໂດຍລະອຽດ ຫຼື ອອກໜັງສືແຈ້ງການ” ແມ່ນແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະອຽດ ແລະ ເງື່ອນໄຂການດໍາເນີນງານ, ເຊິ່ງປະເມີນຄຽງຄູ່ກັບຂະບວນການຮັບຮອງ.

ພາຍໃຕ້ວິທີການກ່ອນໜ້ານີ້, ການຮັບຮອງທີ່ຄົບຖ້ວນສົມບູນຄັ້ງດຽວທີ່ກວມເອົາເນື້ອໃນລະອຽດ ແມ່ນຮ້ອງໃຫ້ມີການອະທິບາຍເພີ່ມເຕີມຊ້າແລ້ວຊ້າອີກ ແລະ ເປັນຂະບວນການທີ່ ລ່າຊ້າໃນການຮັບຮອງ. ໂດຍການແບ່ງຂະບວນການຮັບຮອງອອກເປັນສອງຂັ້ນຕອນ, ແມ່ນສາມາດອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຕັດສິນໃຈ ແລະ ມີເວລາກະກຽມທີ່ພຽງພໍ, ດັ່ງນັ້ນຮູບແບບການນີ້ຈຶ່ງຊ່ວຍເຮັດໃຫ້ມີຄວາມເຊື່ອໝັ້ນດ້ານຕາຕະລາງເວລາຂອງໂຄງການໂດຍລວມຖືກກໍານົດໄວ້ແລ້ວ.

(2) ການຂະຫຍາຍເນື້ອໃນໂຄງການທົດລອງ ແລະ ຄວາມຈໍາເປັນໃນການປັບປຸງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມສະພາບການປ່ຽນແປງໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ

ເນື່ອງຈາກການໃຫ້ບໍລິການລົດເມ ແມ່ນດໍາເນີນການຜູ້ໃຫ້ທຶນລາຍອື່ນ, ຈຶ່ງໄດ້ມີການເພີ່ມໂຄງການທົດລອງໃໝ່ຫຼາຍໂຄງການ, ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ຈຳນວນໂຄງການ ຫຼື ກິດຈະກຳເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 6 ໂຄງການ ໃນແຜນການເບື້ອງຕົ້ນ ມາເປັນ 12 ໂຄງການ. ນອກຈາກນີ້, ການນໍາໃຊ້ຮູບແບບການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນ ຍັງເຮັດໃຫ້ເກີດມີໜ້າວຽກໃໝ່ ເປັນຕົ້ນແມ່ນການສ້າງສູນມະຊິສຶກຸຣີ ແລະ ກຸ່ມຊຸມຊົນ. ເພື່ອຕອບສະໜອງຕໍ່ສະພາບການດັ່ງກ່າວ, ໂຄງການໄດ້ຫຼຸດຜ່ອນໜ້າວຽກທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ໂດຍການນໍາໃຊ້ມາດຕະການຕ່າງໆ ເຊັ່ນ ການທົບທວນການແບ່ງພາລະບົດບາດພາຍໃນຄືນໃໝ່, ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ຄະນະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ (CP), ແລະ ການນໍາໃຊ້ບຸກຄະລາກອນທ້ອງຖິ່ນໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນສູງສຸດ. ເຊິ່ງໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ການວາງໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງທີ່ສາມາດປັບປ່ຽນໄດ້ຕາມສະພາບການປ່ຽນແປງທີ່ເກີດຈາກປັດໄຈພາຍນອກ ແມ່ນເປັນສິ່ງທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການດໍາເນີນໄປຢ່າງຄ່ອງຕົວ.

(3) ຄວາມສໍາຄັນຂອງການປຶກສາຫາລືກັບປະຊາຊົນ ແລະ ຄວາມຈໍາເປັນດ້ານການກໍານົດຂະບວນການປຶກສາຫາລື

ກົດລະບຽບການສັນຈອນ ແລະ ການຈັດສັນພື້ນທີ່ສາທາລະນະຄືນໃໝ່ ແມ່ນສິ່ງຜິດກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ການດໍາລົງຊີວິດປະຈຳວັນ ແລະ ການທໍາມາຫາກິນຂອງປະຊາຊົນ ເຊິ່ງກໍຄື ຜູ້ປະກອບການ. ໃນໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນ, ປະຊາຊົນຍັງບໍ່ທັນມີຄວາມເຂົ້າໃຈທີ່ພຽງພໍຕໍ່ກັບໂຄງການ, ເຊິ່ງເປັນການຊີ້ໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມສໍາຄັນຂອງການລົງເຜີຍແຜ່ບັນດາມາດຕະການຕ່າງໆ ແລະ ການສ້າງຄວາມເຫັນດີເປັນເອກະພາບກັນ.

ການເພີ່ມທະວີການສ່ວນຮ່ວມຂອງປະຊາຊົນໃນໄລຍະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຜ່ານການປຶກສາຫາລືຢູ່ສູນມະຊິສຶກຸຣີ, ຜ່ານການຈັດກອງປະຊຸມຂັ້ນບ້ານ, ແລະ ຜ່ານການສະໜັບສະໜູນກຸ່ມຊຸມຊົນໂດຍຄະນະຮັບຜິດຊອບ, ໄດ້ຍັງຢືນໃຫ້ເຫັນເຖິງ ຄວາມເຂົ້າໃຈເພີ່ມຂຶ້ນ ກ່ຽວກັບເຂດ TCZ ແລະ ການຈັດສັນພື້ນທີ່ທາງຍ່າງ. ເຊິ່ງໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນຢ່າງຊັດເຈນວ່າ ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຊຸມຊົນ ບໍ່ແມ່ນແຕ່ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ລວມໄປເຖິງຊຸມຊົນເຂົ້າຮ່ວມທຸກ

ກອງປະຊຸມ ແລະ ການປຶກສາຫາລື ເພື່ອຮັບຟັງ ແລະ ແລກປ່ຽນຄໍາຄິດເຫັນເພື່ອນໍາມາປະກອບເຂົ້າໃນແຜນແມ່ບົດ.

(4) ພາລະບົດບາດ ແລະ ຄວາມສໍາຄັນຂອງກົນໄກການປະສານງານວຽກງານບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ (TCP)

ເພື່ອຊຸກຍູ້ບັນດາມາດຕະການຕ່າງໆໃຫ້ມີຄວາມຄືບໜ້າ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສ້າງເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ), ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ການຄຸ້ມຄອງການຫ້າມຢຸດ-ຫ້າມຈອດລົດ, ເຊິ່ງແມ່ນວຽກງານທີ່ມີພາລະບົດບາດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຫຼາຍພາກສ່ວນນັ້ນ, ແມ່ນຈໍາເປັນຕ້ອງມີຄະນະປະສານງານທີ່ສາມາດເຄື່ອນໄຫວໄດ້ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ. ຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ (TCP) ທີ່ໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ໂຄງການນີ້, ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນເວທີປຶກສາຫາລືເຊິ່ງລວມມີ ພະແນກ ຍທຂ, ອໍານາດການປົກຄອງແຂວງ, ອົງການປົກຄອງນະຄອນ, ພວທ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ຕ່າງໆ ເພື່ອຮ່ວມກັນປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບການປະສານງານດ້ານມາດຕະການຕ່າງໆ ແລະ ການປັບປຸງວຽກງານພາກປະຕິບັດໃຫ້ດີຂຶ້ນ.

ພາລະບົດບາດ ແລະ ທິດທາງໃນການຮ່ວມມືລະຫວ່າງຂະແໜງການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ມີການແລກປ່ຽນກັນ ແລະ ເປັນເອກະພາບກັນຜ່ານຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ (TCP), ເຊິ່ງປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການສ້າງພື້ນຖານການຮ່ວມມື ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສ້າງເຂດສັນຈອນທີ່ເປັນມິດ (TCZ) ແລະ ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເປັນແຕ່ລະໄລຍະ. ໃນຕໍ່ໜ້າ, ການສືບຕໍ່ເຄື່ອນໄຫວກິດຈະກຳຂອງຄະນະປະສານງານວຽກງານຂົນສົ່ງ (TCP) ຢ່າງເປັນປະຈຳ, ລວມທັງການຄຸ້ມຄອງຄວາມຄືບໜ້າ ແລະ ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ຈະເປັນປັດໄຈສໍາຄັນໃນການຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນຜັງແມ່ບົດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

(5) ການປ່ຽນແປງຈາກສະພາບແວດລ້ອມພາຍນອກ ແລະ ຄວາມຈໍາເປັນດ້ານການຄຸ້ມຄອງຕາມການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບການໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ

ໂຄງການໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກປັດໄຈພາຍນອກຫຼາຍດ້ານ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການທ່ອງທ່ຽວຢ່າງໄວວາ, ການປ່ຽນແປງອົງການບໍລິຫານຄຸ້ມຄອງ ຫຼື ໂຄງຮ່າງການຈັດຕັ້ງ, ແລະ ການປະສານງານກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ມີຄວາມຊັບຊ້ອນຂຶ້ນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜ່ານການທົບທວນປັບປຸງແຜນການຕາມແຕ່ລະໄລຍະ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງທີ່ມີຄວາມຍືດຍຸ່ນ ແລະ ການເພີ່ມທະວີການປຶກສາຫາລືຮ່ວມກັບພາກລັດ, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ໂຄງການສາມາດສ້າງຜົນໄດ້ຮັບທີ່ເປັນບາດກ້າວສໍາຄັນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

ຂະແໜງຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນມີພາລະບົດບາດສໍາຄັນໃນການປ່ຽນແປງສະພາບແວດລ້ອມການຂົນສົ່ງທີ່ມີຢູ່, ເຊິ່ງຈໍາເປັນຕ້ອງມີການຄຸ້ມຄອງທີ່ປັບເຂົ້າກັບສະພາບແວດລ້ອມໃນເວລານັ້ນໆ. ເຊິ່ງໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຕ່ລະໄລຍະ ແລະ ຮູບແບບການຄຸ້ມຄອງທີ່ມີຄວາມຍືດຍຸ່ນ ແມ່ນປັດໄຈທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ໂຄງການບັນລຸຜົນສໍາເລັດ.

ອີງຕາມເນື້ອໃນທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ, ຄວາມຮູ້ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການບໍ່ພຽງແຕ່ໃຫ້ຄໍາແນະນໍາທີ່ສໍາຄັນແກ່ພາກລັດ ທີ່ກໍາລັງກ້າວເຂົ້າສູ່ໄລຍະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງຢ່າງເຕັມຮູບແບບເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງເປັນປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ການຮ່ວມມືທາງດ້ານວິຊາການຂອງ JICA ໃນອະນາຄົດອີກດ້ວຍ. ບັນຫາຕ່າງໆ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ຂະບວນການຮັບຮອງ, ການປຶກສາຫາລືກັບຊຸມຊົນ, ການປະສານງານລະຫວ່າງຂະແໜງການ ແລະ ການຮັບມືຕໍ່ກັບການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບແວດລ້ອມພາຍນອກ ລ້ວນແຕ່ສາມາດເກີດຂຶ້ນໄດ້ໃນບັນດາໂຄງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ; ເຊິ່ງຄາດວ່າ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນນີ້ ຈະຖືກນໍາໃຊ້ເຂົ້າໃນກອບການວາງແຜນໂຄງການ, ການອອກແບບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງໃນຕໍ່ໜ້າ.

(6) ຄວາມສໍາຄັນຂອງການພິຈາລະນາ (ເຊັ່ນ: ການປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ກັບມໍຣະດົກໂລກ HIA) ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ໃນ ເຂດມໍຣະດົກໂລກ

ຜ່ານການປຶກສາຫາລືກັບບັນດາພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດລອງ ແລະ ການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງໃນອະນາຄົດ, ສາມາດຢັ້ງຢືນໄດ້ວ່າການພິຈາລະນາການປະເມີນຜົນກະທົບ ລວມທັງ ການປະເມີນຜົນ

ກະທົບຕໍ່ມໍຣະດົກໂລກ (HIA), ເປັນສິ່ງທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການພາຍໃນເຂດມໍຣະດົກໂລກ. ເຊິ່ງຈຳເປັນຕ້ອງມີການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ ແລະ ປະສານງານກັບຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕັ້ງແຕ່ໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນ, ໂດຍບໍ່ພຽງແຕ່ພິຈາລະນາເຖິງຜົນກະທົບຕໍ່ທັດສະນີຍະພາບ ແລະ ສະພາບແວດລ້ອມທາງປະຫວັດສາດເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງລວມໄປເຖິງຜົນກະທົບຕໍ່ສະພາບແວດລ້ອມທາງທຳມະຊາດ, ວິຖີຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ມໍຣະດົກທາງວັດທະນະທຳທີ່ບໍ່ສາມາດຈັບຕ້ອງໄດ້ອີກດ້ວຍ.

ເຖິງແມ່ນວ່າ ໂຄງການນີ້ຈະບໍ່ໄດ້ດຳເນີນການປະເມີນ HIA ໂດຍກົງ, ແຕ່ບົດຮຽນອັນສຳຄັນທີ່ຖອດຖອນໄດ້ກໍຄື ໃນການຊຸກຍູ້ບັນດາໂຄງການທີ່ເປັນຮູບປະທຳພາຍໃນເຂດພື້ນທີ່ມໍຣະດົກໂລກໃນຕໍ່ໜ້າ, ແມ່ນພິຈາລະນາຜົນກະທົບດັ່ງກ່າວເຂົ້າໃນຂັ້ນຕອນການວາງແຜນ ແລະ ຈະຊ່ວຍໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການດຳເນີນໄປຄາດໝາຍ ແລະ ຊ່ວຍໃຫ້ໄດ້ຮັບຄວາມເຂົ້າໃຈ ແລະ ການສະໜັບສະໜູນຈາກທ້ອງຖິ່ນ.

ອີງຕາມເນື້ອໃນທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ, ຄວາມຮູ້ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການແມ່ນໄດ້ມີຄຳແນະນຳທີ່ສຳຄັນໃຫ້ແກ່ທັງພາກລັດທີ່ກຳລັງກ້າວເຂົ້າສູ່ໄລຍະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ແລະ ການຮ່ວມມືທາງດ້ານວິຊາການຂອງ JICA ໃນອະນາຄົດ. ບັນຫາຕ່າງໆ ເປັນຕົ້ນແມ່ນຂະບວນການຮັບຮອງ, ການປຶກສາຫາລືກັບຊຸມຊົນ, ການປະສານງານລະຫວ່າງຂະແໜງການ ແລະ ການຮັບມືກັບການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບແວດລ້ອມພາຍນອກ ລ້ວນແຕ່ເປັນສິ່ງທີ່ເກີດຂຶ້ນໄດ້ໃນບັນດາໂຄງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ; ເຊິ່ງຄາດວ່າ ບົດຮຽນທີ່ໄດ້ຖອດຖອນເຫຼົ່ານີ້ ຈະຖືກນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການວາງແຜນໂຄງການໃນຕໍ່ໜ້າ ກໍຄື ການອອກແບບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ໂຄງຮ່າງການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ.