



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ



ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ທິດທາງລວມ

ການເຊື່ອມໂຍງສາກົນ ແລະ ການເຊື່ອມຈອດພາກພື້ນ ດ້ານໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 24 ກໍລະກົດ 2014

ສາລະບານ

ເນື້ອໃນ

ໜ້າ

I. ຄວາມໝາຍ ຄວາມສໍາຄັນ ຂອງການເຊື່ອມໂຍງ ດ້ານໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ	2
1.1 ຄວາມສໍາຄັນ ຂອງການເຊື່ອມໂຍງ ແລະການເຊື່ອມຈອດ ດ້ານໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ	2
1.2 ຄວາມສໍາຄັນ ແລະຄວາມຈຳເປັນຂອງການເຊື່ອມໂຍງ ດ້ານໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ	2
1.3 ທັດສະນະ ຂອງພັກ ແລະລັດຖະບານ ຕໍ່ການເຊື່ອມໂຍງ	2
II. ສະພາບການດ້ານແຫງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ຂອງ ສປປ ລາວ	3
2.1 ດ້ານແຂງ	3
2.1.1 ກຸ່ງວັກບໂຄງລ່າງ	3
2.1.2 ກຸ່ງວັກບນິຕິກຳ	4
2.1.3 ກຸ່ງວັກບຸກຄະລາກອນ	4
2.1.4 ກຸ່ງວັກບການບໍລິການ	5
2.2 ດ້ານອ່ອນ	5
2.2.1 ກຸ່ງວັກບໂຄງລ່າງ	5
2.2.2 ດ້ານການບໍລິການ	5
2.3 ສິ່ງທ້າທາຍ	6
2.4 ກາລະໂອກາດ	6
III. ຍຸດທະສາດການເຊື່ອມໂຍງສາກົນ ແລະເຊື່ອມຈອດພາກພື້ນ ດ້ານໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ	7
3.1 ວິໄສທັດ ຮອດປີ 2030	7
3.2 ທິດທາງລວມ ຮອດປີ 2025	7
IV. ສະຫຼຸບ	9

I. ຄວາມໝາຍ ຄວາມສຳຄັນ ຂອງການເຊື່ອມໂຍງ ດ້ານໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ

1.1 ຄວາມສຳຄັນ ຂອງການເຊື່ອມໂຍງ ແລະການເຊື່ອມຈອດ ດ້ານໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ

- ການເຊື່ອມໂຍງສາກົນ ດ້ານໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ:

ການເຊື່ອມໂຍງສາກົນ ດ້ານໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ແມ່ນຂະບວນການທີ່ບັນດາປະເທດລົງນາມໃສ່ ສົນທິສັນຍາສາກົນ ແລະສັນຍາພາກພື້ນ ໂດຍມີຈຸດປະສົງ ຮ່ວມມືກັນ ແລະຮັບຮູ້ຊຶ່ງກັນ ແລະກັນ ກ່ຽວກັບລະບົບ ການສ້າງ ແລະຄຸ້ມຄອງວຽກງານໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການເຄື່ອນໄຫວ ໄປ-ມາ ຂອງຜູ້ຄົນ, ຍານພາຫະນະ ແລະສິນຄ້າ ລະຫວ່າງກັນ ແລະກັນ.

- ການເຊື່ອມຈອດພາກພື້ນ ດ້ານໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ:

ແມ່ນການເຊື່ອມຈອດທາງດ້ານກາຍະພາບ ຊຶ່ງເປັນການເຊື່ອມຈອດເສັ້ນທາງດ້ານຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ, ທາງລົດ, ທາງລົດໄຟ, ທາງນໍ້າ ແລະທາງອາກາດ ລະຫວ່າງ ປະເທດ ແລະພາກພື້ນ.

1.2 ຄວາມສຳຄັນ ແລະຄວາມຈຳເປັນ ຂອງການເຊື່ອມໂຍງ

ໂຄງລ່າງດ້ານຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ແລະການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງ ມີຄວາມສຳ ຄັນຫລາຍຕໍ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງປະເທດ, ແຕ່ຖ້າໂຄງລ່າງນັ້ນ ຫາກບໍ່ເຊື່ອມຈອດກັບພາກ ພື້ນ ແລະຖ້າບໍ່ມີການເຊື່ອມໂຍງທາງດ້ານການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຂົນສົ່ງ ກໍ່ຈະບໍ່ສາມາດສົ່ງເສີມ ໃຫ້ການຜະລິດ, ການຄ້າ, ການລົງທຶນ ແລະການທ່ອງທ່ຽວ ໄດ້ຮັບການກະຕຸກຊຸກຍູ້ ໄປຕາມກົນໄກຕະຫລາດ.

1.3 ທັດສະນະ ຂອງພັກ ແລະລັດຖະບານ ຕໍ່ການເຊື່ອມໂຍງ

“ໃນ 30 ກ່ວາປີທີ່ຜ່ານມາ, ໂດຍສະເພາະພາຍຫລັງການດຳເນີນນະໂຍບາຍປ່ຽນແປງໃໝ່ ຢ່າງຮອບ ດ້ານ ຢ່າງມີຫລັກການ ຂອງພັກຮີາ ໄດ້ເນັ້ນເຖິງການປ່ຽນແປງໃໝ່ໃນຂົງເຂດເສດຖະກິດ ໂດຍທັນຈາກກົນໄກ ລວມສູນອາດຍາສິດ, ບໍລິຫານເກື້ອກູນ ໄປສູ່ກົນໄກເສດຖະກິດໃໝ່ ທີ່ມີການໄລ່ລຽງທຸລະກິດ, ສົ່ງເສີມ ກຳລັງແຮງ ຂອງທຸກພາກສ່ວນເສດຖະກິດ ລວມທັງເປີດກ້ວາງການຮ່ວມມືກັບຕ່າງປະເທດ. ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ດ້ວຍຈຸດພິ ເສດທີ່ ສປປ ລາວ ມີດິນແດນຕິດຈອດກັບ 5 ປະເທດໃນພາກພື້ນອາຊຽນ ຈຶ່ງສາມາດເຮັດບົດບາດການເຊື່ອມ ຈອດໄດ້ງ່າຍກ່ວາປະເທດອື່ນ. ຖ້າປະເທດເຮົາສາມາດບໍລິການຜ່ານ ດ້ານຄົມມະນາຄົມ-ຂົນ ສົ່ງໄດ້ດີ ກໍ່ຈະເປັນ ກາລະໂອກາດອັນດີໃຫ້ແກ່ ການພັດທະນາປະເທດຊາດ ສາມາດສ້າງລາຍຮັບຈາກການດຶງ ຄູດໃຫ້ບັນດາປະເທດ ໃກ້ຄຽງມາຜ່ານ, ມາເຮັດການຄ້າ, ມາລົງທຶນ ແລະມາທ່ອງທ່ຽວໄດ້.

ຍ້ອນເຫັນໄດ້ຄວາມສຳຄັນດັ່ງກ່າວ, ພັກ ແລະລັດພວກເຮົາຈຶ່ງໄດ້ສຸມງົບປະມານອັນມະຫາສານໃສ່ການ ພັດທະນາໂຄງລ່າງຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ພາຍໃນປະເທດ ແລະເຊື່ອມຈອດກັບບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງເຊັ່ນ: ເສັ້ນ ທາງ, ຂົວ, ສະໜາມບິນ, ທ່າເຮືອ, ທາງລົດໄຟ ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງ ອື່ນໆອີກ ຊຶ່ງໄດ້ສ້າງຄຸນປະໂຫຍດອັນໃຫຍ່ຫລວງຕໍ່ການຊຸກຍູ້ການຜະລິດ, ການຄ້າ, ການລົງທຶນ ແລະການທ່ອງທ່ຽວ. ນັບແຕ່ມະຕິ ຂອງກອງປະຊຸມໃຫຍ່ ຂອງພັກປະຊາຊົນປະຕິວັດລາວ ຄັ້ງທີ VII ເປັນຕົ້ນມາ ໄດ້ກຳນົດເອົານະໂຍ ບາຍໃນການທັນ ສປປ ລາວ ໃຫ້ເປັນປະເທດ ບໍລິການທາງຜ່ານດ້ານຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ. ອັນນີ້ແມ່ນຍຸດ ທະສາດທີ່ເຫັນກ້ວາງມອງໄກ ຂອງພັກ ແລະລັດເຮົາ ທັງສອດຄ່ອງກັບວິວັດທະນາການແຫ່ງ ການພັດທະນາ ຂອງສັງຄົມມະນຸດ.

II. ສະພາບການດ້ານໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ

2.1 ດ້ານແຂງ

2.1.1 ກ່ຽວກັບໂຄງລ່າງ

ລັດຖະບານ ຍາມໃດກໍໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ ສະໜັບສະໜູນ ແລະຊຸກຍູ້ ເຮັດໃຫ້ການຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ມີການເຊື່ອມໂຍງ ແລະເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ, ໂດຍໄດ້ລົງທຶນໃສ່ຈຳນວນມະຫາສານໃສ່ການກໍ່ສ້າງ ແລະປັບປຸງເສັ້ນທາງ, ສະໜາມບິນ, ທາງລົດໄຟ ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງ. ມີດ່ານສາກົນສຳລັບເຂົ້າ-ອອກ ເພີ່ມຂຶ້ນຫລາຍບ່ອນ ຊຶ່ງລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບໂຄງລ່າງມີດັ່ງນີ້:

+ ທາງຫລວງ

ຄວາມຍາວ ຂອງເສັ້ນທາງໄດ້ເພີ່ມຈາກ 20,000 ກິໂລແມັດ ໃນປີ 1997 ເປັນ 43,601.33 ກິໂລແມັດ ໃນປີ 2013. ໃນນັ້ນ, ບັນດາເສັ້ນທາງເຊື່ອມຈອດກັບບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ ແລະພາກພື້ນ 12 ເສັ້ນຄື: ທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ເລກທີ 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 12, 13 (ເໜືອ-ໃຕ້), 15, 16 ແລະ 18. ໃນຈຳນວນ 12 ເສັ້ນນັ້ນ ຖືກກຳນົດໃຫ້ ເປັນເສັ້ນທາງຫລວງອາຊຽນ (ASEAN Highway "AH") 5 ເສັ້ນຄື: NR3; NR13 ເໜືອ; NR13 ໃຕ້; NR8; ແລະ NR9.

+ ການຈະລາຈອນອາກາດ ແລະສະໜາມບິນ

ປັດຈຸບັນ ມີເສັ້ນທາງບິນສາກົນຜ່ານນ່ານຟ້າ ສປປ ລາວ 12 ເສັ້ນທາງ, ມີປະລິມານການບິນຜ່ານ 350-400 ຖ້ວງຕໍ່ວັນ, ມີລະບົບການຄຸ້ມຄອງຈະລາຈອນທາງອາກາດ ທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານພື້ນຖານ ຂອງສາກົນ, ມີການປະກອບວິທະຍຸການບິນສຳລັບການຕິດຕາມເຮືອບິນ, ການສື່ສານການບິນ ແລະລະບົບນຳທາງເຮືອບິນໄດ້ຄົບຊຸດສົມຄວນ. ພວກເຮົາສາມາດປະຕິບັດມາດຕະຖານທີ່ອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນວາງອອກ. ຜ່ານການກວດສອບ ຂອງອົງການການບິນພົນລະເຮືອນສາກົນ ໃນປີ 2010 ເຫັນວ່າພວກເຮົາໄດ້ປະຕິບັດຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານ ຂອງສາກົນດິສົມຄວນ ແລະໄດ້ຮັບການຢັ້ງຢືນການກວດຜ່ານຈາກອົງການດັ່ງກ່າວ. ສະໜາມບິນທັງໝົດມີ 12 ແຫ່ງ ໃນນັ້ນສະໜາມບິນສາກົນ ມີ 4 ແຫ່ງ.

+ ທາງລົດໄຟ

ສປປ ລາວ ມີທາງລົດໄຟ 3.5 km ທີ່ຕໍ່ຈາກໜອງຄາຍ, ປະເທດໄທ ຫາ ທ່ານາແລ້ງ. ຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ໄດ້ສຳເລັດການວາງແຜນໄລຍະຍາວເພື່ອ ກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟທີ່ເປັນບູລິມະສິດເຊື່ອມຈອດກັບບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງເຊັ່ນ: ທາງລົດໄຟແຕ່ບໍ່ເຕັນ-ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ; ແຕ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ-ທ່າແຂກ-ມູຢາ (ຊາຍແດນລາວ-ຫວຽດນາມ); ແຕ່ທ່າແຂກ-ສະຫວັນນະເຂດ-ຈຳປາສັກ-ໜອງນົກຂຽນ (ຊາຍແດນລາວ-ກຳປູເຈຍ) ແລະຈຳປາສັກ-ວັງເຕົາ (ຊາຍແດນລາວ-ໄທ).

+ ເສັ້ນທາງນໍ້າ

ຄອງເດີນເຮືອໄດ້ຮັບການປັບປຸງ 333 ກິໂລແມັດ ແຕ່ຊາຍແດນ ລາວ-ຈີນ-ມຽນມາ ຫາຫ້ວຍຊາຍ ສາມາດ ແລ່ນເຮືອບັນທຸກ 100 ໂຕນ ໄດ້ຕະຫລອດປີ ແລະໃນລະດູຝົນເຮືອບັນທຸກ 350 ໂຕນ ສາມາດໄປໄດ້.

ສຳລັບການຂົນສົ່ງທາງທະເລ ພວກເຮົາມີທ່າເຮືອຫຼວງອ່າງ ຂອງຫວຽດນາມ ທີ່ລາວ ແລະຫວຽດນາມ ໄດ້ຮ່ວມ ທຶນກັນ ໃນການຍົກລະດັບ ແລະບໍລິການ ເພື່ອຮອງຮັບການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ຂອງລາວ ໃຫ້ມີຄວາມ ສະດວກ ແລະລາຄາທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ.

+ ດ່ານຊາຍແດນສາກົນ

ປັດຈຸບັນ ສປປ ລາວ ມີດ່ານຊາຍແດນສາກົນ ກັບບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງທັງໝົດ 20 ແຫ່ງຄື: ລາວ-ໄທ 8 ແຫ່ງ; ລາວ-ຫວຽດນາມ 9 ແຫ່ງ; ລາວ-ຈີນ 2 ແຫ່ງ ແລະລາວ-ກຳປູເຈຍ 1 ແຫ່ງ.

+ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ

ນອກຈາກການກໍ່ສ້າງ ແລະປັບປຸງບັນດາເສັ້ນທາງເຊື່ອມຈອດຕົ້ນຕໍແລ້ວ, ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ ແລະນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງໃຫ້ເກີດປະໂຫຍດສູງສຸດ ພວກເຮົາໄດ້ສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຕາມເສັ້ນ ທາງເຊັ່ນ: ຈຸດພັກລົດ, ສາງສິນຄ້າ, ສະຖານີລົດ, ແລະກຳລັງຈະສ້າງສູນເຕົ້າໂຮມ ແລະແຈກຢາຍສິນຄ້າ (Logistics Park) 4 ແຫ່ງຄື: ນາເຕີຍ, ສະຫວັນນະເຂດ, ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະຈຳປາສັກ.

+ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ:

ການພັດທະນາຕົວເມືອງ ຂອງພວກເຮົາ ຕິດພັນກັບການພັດທະນາຊຸມນະບົດ, ນອກຈາກຈະເຮັດໃຫ້ ຄວາມແຕກໂຕນັ້ນ ລະຫວ່າງ ຕົວເມືອງກັບຊຸມນະບົດ ຫຍັບໃກ້ເຂົ້າແລ້ວ ຍັງໄດ້ສ້າງແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວໃຫ້ເກີດ ຂຶ້ນຫຼາຍ ຊຶ່ງເປັນການດຶງດູດໃຫ້ນັກທ່ອງທ່ຽວ ໄດ້ມາທ່ຽວລາວຫຼາຍຂຶ້ນ.

2.1.2 ກ່ຽວກັບນິຕິກຳ

ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການເຊື່ອມໂຍງ ແລະການເຊື່ອມຈອດ ດ້ານຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ພວກ ເຮົາມີກົດໝາຍທາງຫລວງ, ການຂົນສົ່ງທາງບົກ, ການຂົນສົ່ງຫລາຍຮູບແບບ, ຈະລາຈອນທາງບົກ, ການບິນພົນ ລະເຮືອນ, ກໍ່ສ້າງ, ພວກເຮົາເປັນພາຄີສິນທີ່ສັນຍາສາກົນ ແລະສັນຍາ ຂອງພາກພື້ນ. ນອກຈາກນີ້, ພວກເຮົາຍັງ ມີສັນຍາຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ ກັບທຸກປະເທດໃກ້ຄຽງ ນອກຈາກມຽນມາ ຊຶ່ງຈະຕົກລົງ ແລະລົງນາມນຳກັນ ພາຍຫລັງການກໍ່ສ້າງຂົວມິດຕະພາບ ລາວ-ມຽນມາ ສຳເລັດ.

2.1.3 ກ່ຽວກັບບຸກຄະລາກອນ

ພະນັກງານຂະແໜງການພວກເຮົາມີ ລະດັບຄວາມຮູ້ວິຊາສະເພາະໃນລະດັບອັນແນ່ນອນ; ມີປະສົບການ ຄວາມຊຳນານງານໃນວຽກງານຕົວຈິງ; ໄດ້ຜ່ານການຝຶກອົບຮົມ, ເຄີຍຮ່ວມວຽກງານໃນລະດັບພາກພື້ນ ແລະສາ ກົນ. ພາຍໃນປະເທດ ມີສະຖາບັນການສຶກສາສຳລັບຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ທີ່ເຮັດໜ້າທີ່ບຳລຸງກໍ່ ສ້າງບຸກຄະລາກອນໃຫ້ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດຕໍ່ເນື່ອງກັນເຊັ່ນ:

- + ພາກວິຊາວິສະວະກຳຂົວທາງ ແລະຂົນສົ່ງ ຂອງຄະນະວິສະວະກຳສາດ, ມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດ;
- + ສະຖາບັນທີ່ຂຶ້ນກັບກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ມີ: ສະຖາບັນໂຍທາ ແລະຂົນສົ່ງ, ສູນຝຶກໂຍທາທິ ການ ແລະຂົນສົ່ງ ແລະສູນຝຶກການບິນ.

2.1.4 ກ່ຽວກັບການບໍລິການ

+ ການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງບົກ:

ພວກເຮົາມີສາຍທາງຂົນສົ່ງໂດຍສານປະຈຳທາງ ລະຫວ່າງປະເທດ ຈຳນວນທັງ ໝົດ 65 ສາຍທາງ, ໃນນັ້ນ ລາວ-ຫວຽດນາມ 35 ສາຍທາງ; ລາວ-ໄທ 12 ສາຍທາງ; ລາວ-ຈີນ 15 ສາຍທາງ ແລະລາວ-ກຳປູເຈຍ 3 ສາຍທາງ.

+ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງບົກ:

ນັບແຕ່ພວກເຮົາດຳເນີນການເຊື່ອມໂຍງເປັນຕົ້ນມາ, ພວກເຮົາສາມາດທັບມ້າງການຜູກຂາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄດ້ ແລະໄດ້ເປີດເສລີໃຫ້ຫລາຍບໍລິສັດສາມາດດຳເນີນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຊຶ່ງໄດ້ເປີດໂອກາດໃຫ້ມີການ ແຂ່ງຂັນໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງ ອັນໄດ້ເຮັດໃຫ້ລາຄາຂົນສົ່ງຖືກລົງ ແລະຄຽງຄູ່ກັນນັ້ນ ບໍລິສັດ ຂອງລາວ ກໍມີສິດເຮັດການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນກັບບັນດາປະເທດທີ່ມີຊາຍແດນຕິດທະເລ ແລະສາມາດນຳລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຂອງຕົນໄປເຖິງທ່າເຮືອສາກົນໄດ້.

+ ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

ມາຮອດປັດຈຸບັນ, ມີ 8 ສາຍການບິນ ທີ່ບິນສາຍລະຫວ່າງປະເທດ, ໃນນັ້ນ ມີສາຍການບິນ ຂອງລາວ 2 ບໍລິສັດ, ສາຍການບິນ ຂອງຈີນ 1 ບໍລິສັດ, ສາຍການບິນໄທ 2 ບໍລິສັດ, ສາຍການບິນຫວຽດນາມ 1 ບໍລິສັດ, ສາຍການບິນ ຂອງ ສ.ເກົາຫລີ 1 ບໍລິສັດ ແລະສາຍການບິນ ຂອງມາເລເຊຍ 1 ບໍລິສັດ.

2.2 ດ້ານອ່ອນ

2.2.1 ກ່ຽວກັບໂຄງລ່າງ

ເຖິງແມ່ນວ່າພວກເຮົາມີຫລາຍເສັ້ນທາງເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແຕ່ເສັ້ນທາງຈຳນວນໜຶ່ງຍັງບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພ ຂອງທາງຊັ້ນ III ທີ່ບັນດາປະເທດອາຊຽນໄດ້ກຳນົດໄວ້, ມີແຕ່ເສັ້ນທາງທີ່ເຊື່ອມຈອດພາກພື້ນເທົ່ານັ້ນທີ່ອະນຸຍາດຮອງຮັບນ້ຳໜັກຕາມມາດຕະຖານ ຂອງພາກພື້ນ. ສ່ວນເສັ້ນທາງເຊື່ອມຈອດພາຍໃນອື່ນໆ ຍັງບໍ່ສາມາດຮັບນ້ຳໜັກບັນທຸກໄດ້ຕາມມາດຕະຖານ ຂອງພາກພື້ນ. ການປົກປັກຮັກສາເສັ້ນທາງຫລວງແຫ່ງຊາດ ເພື່ອຮອງຮັບການຈະລາຈອນ ຍັງມີຄຸນນະພາບຕ່ຳ; ການຄວບຄຸມການຈະລາຈອນຕາມເສັ້ນທາງ ຍັງບໍ່ທັນມີລະບົບຄວບຄຸມທີ່ທັນສະໄໝ (Intelligent Transport System “ITS”); ບໍ່ມີລະບົບຕິດຕາມ ແລະເກັບຮັກສາຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານ ການຂົນສົ່ງ.

2.2.2 ກ່ຽວກັບການບໍລິການ

ກຳລັງການຂົນສົ່ງ ແລະຄວາມສາມາດບໍລິການ ການຂົນສົ່ງ ຍັງບໍ່ທັນສູງ, ຄວາມສາມາດແຂ່ງຂັນກັບພາກພື້ນຍັງຕ່ຳ, ຜູ້ໃຊ້ບໍລິການງານຂົນສົ່ງນິຍົມໃຊ້ການບໍລິການ ຂອງບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ຂອງຕ່າງປະເທດ ຊຶ່ງບໍ່ໄດ້ສ້າງໂອກາດໃຫ້ກຳລັງການຂົນສົ່ງ ຂອງລາວ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາ.

ການປະສານສົມທົບລະຫວ່າງບັນດາຂະແໜງການພາຍໃນເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາການຂົນສົ່ງ ຍັງບໍ່ທັນກົມກຽວ, ການບໍລິການຢູ່ດ່ານຊາຍແດນສາກົນ ຍັງສະງັກ ຊັກຊ້າ ຫລາຍຂັ້ນ ຫລາຍຂອດ, ເຮັດໃຫ້ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສູງ.

2.3 ສິ່ງທ້າທາຍ

- 1) ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ທັງສູນກາງ ແລະທ້ອງຖິ່ນ ຍັງບໍ່ທັນຮັບຮູ້ ແລະເຂົ້າໃຈຢ່າງເລິກເຊິ່ງຕໍ່ສິນທິລັຍາ ແລະສັນຍາພາກພື້ນກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງ. ຍິ່ງໄປກ່ວານັ້ນ, ຜູ້ປະກອບການ ຂົນສົ່ງ ແລະພາກທຸລະກິດອື່ນໆ ຂອງລາວ ຈຳນວນຫລວງຫລາຍ ຖືເປົ້າຕໍ່ສັນຍາດັ່ງກ່າວ.
- 2) ປັດຈຸບັນ, ພວກເຮົາມີແຕ່ໂຄງລ່າງທາງດ້ານຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ແຕ່ການພັດທະນາໂຄງລ່າງທາງ ດ້ານໂລຈິສຕິກເຊັ່ນ: ສູນເຕົ້າໂຮມ ແລະແຈກຢາຍສິນຄ້າ ຍັງຊັກຊ້າ, ລວມທັງຍັງຂາດຜູ້ປະກອບການດ້ານໂລຈິສຕິກ ຊຶ່ງເປັນປັດໄຈອັນສຳຄັນ ໃນການລິການທາງຜ່ານ.
- 3) ກົນໄກປະສານງານດ້ານຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງປະກອບດ້ວຍຂະແໜງການຕ່າງໆເຊັ່ນ: ຂົນສົ່ງ, ພາສີ, ຕຳຫລວດ, ການຄ້າ, ກະສິກຳ, ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງ, ຜູ້ປະກອບການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ບໍ່ມີປະສິດທິພາບ.
- 4) ພາຍຫຼັງເກີດການເຊື່ອມໂຍງແລ້ວ, ມີບໍລິສັດ ແລະ ຍານພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງບົກ, ທາງອາກາດ ແລະທາງນ້ຳ ຂອງຕ່າງປະເທດ ຫຼັງໄຫຼເຂົ້າມາປະເທດເຮົາ ລວມທັງການບິນຜ່ານ, ແຕ່ລະບົບການຄຸ້ມຄອງເຮົາຍັງຕ່ຳ, ບໍ່ທັນສະໄໝ.
- 5) ບໍລິສັດຕ່າງປະເທດທີ່ມາແຂ່ງຂັນຢູ່ປະເທດເຮົາ ມີຄວາມສາມາດສູງກ່ວາບໍລິສັດລາວ ແຕ່ດ້ານກົງກັນຂ້າມບໍລິສັດລາວ ທີ່ມີຄວາມສາມາດຕ່ຳ ພັດຍັງບໍ່ທັນໄດ້ ຮັບການສົ່ງເສີມຢ່າງຈິງຈັງ ແລະບໍ່ທັນເຕົ້າໂຮມກັນເປັນກ້ອນກຳລັງໃນຮູບແບບສະມາຄົມ.
- 6) ນະໂຍບາຍ ແລະ ຂອບເຂດກ່ຽວກັບການລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ຂອງຂະແໜງ ໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ຍັງບໍ່ທັນຊັດເຈນ ແລະ ຄວາມເຂົ້າໃຈພາຍໃນ ກ່ຽວກັບບັນຫານີ້ ຍັງບໍ່ທັນເປັນເອກະພາບກັນ; ໃນພາກປະຕິບັດຕົວຈິງ ໄດ້ເກີດມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງກັນ ລະຫວ່າງຜູ້ປະກອບການຕ່າງປະເທດ ແລະ ພາຍໃນປະເທດ.

2.4 ກາລະໂອກາດ

- 1) ການພັດທະນາເສດຖະກິດໃນອາຊີ ແລະກາລະໂອກາດໃໝ່ໆໃນການເຊື່ອມໂຍງ ດ້ານໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ແລະ ການຄ້າ ເປັນສິ່ງກະຕຸກ ຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການເຮັດການຄ້າຮູບແບບໃໝ່ ທີ່ມີບໍລິມາດການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ແລະ ການໄປມາຂອງຄົນຫລາຍຂຶ້ນ;
- 2) ການຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ທີ່ໂລ່ງລ່ຽນ, ສະດວກ, ວ່ອງໄວ ແລະປອດໄພ ເປັນປັດໄຈ ທີ່ສຳຄັນໃຫ້ແກ່ ການຕັດສິນໃຈໃນການລົງທຶນ, ການຜະລິດ, ການຄ້າ ແລະການທ່ອງທ່ຽວພາຍໃນ ຊຶ່ງຈະເຮັດໃຫ້ທຸລະກິດການຂົນສົ່ງຂະຫຍາຍຕົວ, ການບໍລິການຂົນສົ່ງ ໃນອະນາຄົດຈະມີຄຸນນະພາບດີຂຶ້ນ, ມີຄວາມສາມາດ ໃນການແຂ່ງຂັນ ແລະ ຮ່ວມມືສູງຂຶ້ນ;
- 3) ຜ່ານການແຂ່ງຂັນ ແລະຮ່ວມມື ກັບບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ຂອງຕ່າງປະເທດ ບໍລິສັດ ຂອງລາວ ຈະມີໂອກາດສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ຂອງຕົນ, ພັດທະນາດ້ານເຕັກໂນໂລຊີ, ການເຂົ້າເຖິງທຶນຮອນ ແລະຍົກລະດັບຄຸນນະພາບຂອງຍານພາຫະນະ;
- 4) ການເຊື່ອມໂຍງ ສ້າງຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການໃໝ່ທາງດ້ານໂຄງລ່າງ ແລະການບໍລິການທີ່ມີຄຸນນະພາບ, ຄວາມເຂັ້ມງວດໃນການປະຕິບັດລະບຽບກົດໝາຍ ແລະບຸກຄະລະກອນທີ່ມີຄວາມສາມາດທຽບທັນກັບສາກົນເທື່ອລະກ້າວ, ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນ ກໍ່ບໍ່ສາມາດດຶງດູດປະເທດໃກ້ຄຽງມາໃຊ້ບໍລິການທາງຜ່ານ ຂອງປະ ເທດເຮົາໄດ້.

III. ຍຸດທະສາດການເຊື່ອມໂຍງສາກົນ ແລະ ເຊື່ອມຈອດພາກພື້ນ ດ້ານໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

3.1 ວິໄສທັດ ຮອດປີ 2030

ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈຶ່ງໄດ້ກຳນົດວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ຂອງຂະແໜງຕົນຄື:
“ເປັນປາຍແຫຼມທີ່ມີຈຸດສຸມ, ປອດໄພ ແລະ ຍືນຍົງ ”

3.2 ທິດທາງລວມ ຮອດປີ 2025

ກ. ການເຊື່ອມຈອດດ້ານໂຄງລ່າງເສັ້ນທາງລົດໂອໂຕ

- 1) ເພື່ອບັນລຸຕາມວິໄສທັດຂອງຂະແໜງການຂ້າງເທິງ ຈຶ່ງກຳນົດທິດທາງລວມຂອງການພັດທະນາລະບົບຕາທ່າລ່າງເສັ້ນທາງລົດໂອໂຕໃຫ້ບັນລຸໄດ້ຕາມລະບົບຕາທ່າລ່າງເສັ້ນທາງເຊື່ອມໂຍງແບບ ****4911**** ຄື: ມີທາງສາຍຕັ້ງ 4 ເສັ້ນ, ມີທາງສາຍຂວາງ 9 ເສັ້ນ ແລະ ມີທາງເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງທາງສາຍຕັ້ງແລະ ທາງສາຍຂວາງ 11 ເສັ້ນ ທີ່ໄດ້ຕາມມາດຖານເຕັກນິກຂອງເສັ້ນທາງຫລວງອາຊຽນຄື: ຢ່າງຕໍ່າມີ 2 ຊ່ອງ ທາງຈະລາຈອນ ຄວາມກວ້າງຊ່ອງລະ 3.5 ແມັດ ແລະ ປ່າທາງ 2 ແມັດ ລວມຄວາມກວ້າງ 9 ແມັດ ແລະ ສາມາດຮອງຮັບນ້ຳໜັກບັນທຸກໄດ້ 11 ໂຕນ ຕໍ່ເຟົາ; ສ້າງຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງປາກຊັນ-ບຶງການ, ສ້າງຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງປາກຕະພານ-ເຂັມມະລາດ, ຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງສຳລັບທາງລົດໄຟ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ-ໜອງຄາຍ ແລະ ຂົວຂ້າມນ້ຳເຊລຳເຟົາ ລາວ-ກຳປູເຈຍ;
- 2) ຮ່ວມກັບຝ່າຍຫວຽດນາມ ສິກສາ, ສຳຫລວດ-ອອກແບບ ແລະ ກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ທີ່ສິນສຸດ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນທີ່ສຸດ ລະຫວ່າງ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ-ນະຄອນຫລວງຮ່າໂນ້ຍ;
- 3) ສ້າງລະບົບ ແລະ ກົນໄກໃນການດຶງດູດການລົງທຶນໃສ່ຂະແໜງໂຄງລ່າງເສັ້ນທາງ ລວມທັງທາງດ່ວນ ເພື່ອຫລຸດຜ່ອນການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງພາກລັດ ຜ່ານຮູບແບບການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກທຸລະກິດທີ່ເໝາະສົມ (Public Private Partnership “PPP”) ໃນນັ້ນ ລວມທັງຮູບແບບສຳປະທານ ນຳໃຊ້ແລະ ມອບໂອນໃຫ້ລັດ (Build-Operate-Transfer “BOT”) ແລະ ອື່ນໆ;
- 4) ຮັບປະກັນການບູລະນະຮັກສາໂຄງລ່າງທີ່ໄດ້ລົງທຶນແລ້ວໃຫ້ມີຄວາມຍືນຍົງ ໂດຍການປັບປຸງລະບົບບູລະນະຮັກສາເສັ້ນທາງດ້ວຍການສ້າງຕັ້ງກອງສ້ອມແປງເສັ້ນທາງເປັນປົກກະຕິປະຈຳແຕ່ລະຕອນທາງຕາມຮູບແບບທຸລະກິດທີ່ເໝາະສົມ; ແລະ
- 5) ເຊື່ອມຈອດເສັ້ນທາງຈາກຕົວເມືອງ ເຂົ້າເຖິງແລວທາງເສດຖະກິດ ໂດຍສະເພາະແລວທາງເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ (EWEC).

ຂ. ການເຊື່ອມຈອດໂຄງລ່າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ

ສືບຕໍ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດທາງລົດໄຟທີ່ລັດຖະບານໄດ້ຮັບຮອງແລ້ວ ໂດຍເລັ່ງໃສ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບາງໂຄງການທີ່ກ່ອນໄດ້ມີພຶດຕະສິດສຳຄັນຄື:

- 1) ສຳເລັດການກໍ່ສ້າງ ແລະ ດຳເນີນການບໍລິການ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແຕ່ຊາຍແດນລາວ-ຈີນ (ບໍ່ເຕັນ) ເຖິງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ;
- 2) ສຳເລັດການອອກແບບລະອຽດ ແລະ ກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ ແຕ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ-ທ່າແຂກ-ມູຢາ;
- 3) ຕິດຕາມການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງການບໍລິການທາງລົດໄຟ ແຕ່ສະຫວັນນະເຂດ-ລາວບາວ ຕາມຮູບ ການການລົງທຶນສຳປະທານ; ແລະ

- 4) ສຶກສາຄວາມເປັນໄດ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ແຕ່ທ່າແຂກ-ສະຫວັນນະເຂດ-ຈຳປາສັກ-ຊາຍແດນ ລາວ-ກຳປູເຈຍ ແລະຈຳປາສັກ-ວັງເຕົາ.

ຄ. ການເຊື່ອມຈອດເສັ້ນທາງນໍ້າ

- 1) ສືບຕໍ່ປັບປຸງເຄື່ອງໝາຍການເດີນເຮືອນຕາມລຳແມ່ນໍ້າຂອງ, ປັບປຸງຄອງເດີນເຮືອແຕ່ຫ້ວຍຊາຍ ຫາ ຫລວງພະບາງ ໃຫ້ໄດ້ມາດຕະຖານຄືກັບແຕ່ຊາຍແດນຈີນ ຫາຫ້ວຍຊາຍ;
- 2) ສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນທ່າເຮືອຕາມລຳແມ່ນໍ້າຂອງ ທີ່ປະຊາຊົນນຳໃຊ້ໃນການໄປມາ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂະໜາດນ້ອຍ;
- 3) ເຊື່ອມຈອດການຄົມມະນາຄົມທາງນໍ້າ ກັບທາງບົກ ດ້ວຍການສ້າງເສັ້ນທາງເຂົ້າເຖິງດ່ານ ແລະນຳໃຊ້ ສາຍຮ່ວມກັນ

ງ. ການເຊື່ອມຈອດເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງທາງອາກາດ

- 1) ປັບປຸງລະບົບວິທະຍຸການບິນ ແລະລະບົບການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທາງອາກາດຮູບແບບໃໝ່ ໃຫ້ສາມາດຄຸ້ມຄອງການບໍລິການບິນຜ່ານທຸກເສັ້ນບິນຢ່າງມີຄວາມປອດໄພ, ປັບປຸງລະບົບວິທະຍຸການບິນ ແລະອຸຕຸນິຍົມການບິນ ໃນສະໜາມບິນສາກົນ 4 ແຫ່ງ ໃຫ້ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພການບິນສູງ, ການຂຶ້ນ ລົງຂອງເຮືອບິນ ແລະສາມາດສື່ສານກັບເຮືອບິນທີ່ທັນສະໄໝ; ສຳລັບສະໜາມບິນພາຍໃນປະເທດຢູ່ເຂດພູດອຍໃຫ້ປັບປຸງລະບົບວິທະຍຸການບິນ ເພື່ອໃຫ້ເຮືອບິນມີຄວາມສາມາດລົງໄດ້ ໃນສະພາບອາກາດທີ່ສາມາດແນມເຫັນໃນໄລຍະໃກ້;
- 2) ສ້າງເສັ້ນທາງບິນທີ່ເຊື່ອມຈອດກັບສາກົນ ເພີ່ມຂຶ້ນຕາມຄວາມຕ້ອງການ ຂອງຕະຫລາດການບິນພາຍໃນ, ລະຫວ່າງປະເທດ ແລະການບິນຜ່ານ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ;
- 3) ຍົກລະດັບສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຂອງຕຶກອາຄານຜູ້ໂດຍສານ ຢູ່ສະໜາມບິນພາຍໃນ ແລະສາກົນໃຫ້ທັນສະໄໝ, ປັບປຸງສະໜາມບິນສາກົນຢ່າງໜ້ອຍໃຫ້ໄດ້ ມາດຕະຖານການບໍລິການພື້ນຖານ ຂອງພາກພື້ນ;
- 4) ສຳຫລວດ ແລະອອກແບບ ສະໜາມບິນສາກົນ ແຫ່ງໃໝ່ ຢູ່ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ແລະເຊໂນ ເພື່ອສ້າງໃຫ້ເປັນສະໜາມບິນທາງຜ່ານ ຂອງພາກພື້ນ; ແລະ
- 5) ຄຸ້ມຄອງ ແລະສົ່ງເສີມສາຍການບິນ ຂອງລາວ ໃຫ້ມີຄຸນນະພາບທາງດ້ານຄວາມປອດໄພ ແລະການບໍລິການທຽບທັນກັບສາຍການບິນ ຂອງບັນດາປະເທດໃນພາກພື້ນ.

ຈ. ການເຊື່ອມໂຍງດ້ານການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງ

- 1) ຮັບປະກັນຄວາມສາມາດໃນການບໍລິການດ້ວຍບໍລິມາດການຂົນສົ່ງ ເພີ່ມຂຶ້ນ 7% ຕໍ່ປີ;
- 2) ຈັດຕັ້ງການບໍລິການໂລຈິສະຕິກຕາມ 3 ຍຸດທະສາດຄື: ຍຸດທະສາດການເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ; ຍຸດທະສາດການສົ່ງເສີມພາກທຸລະກິດ ແລະຍຸດທະສາດການຂະຫຍາຍຕະຫລາດຂົນສົ່ງໂດຍນຳໃຊ້ການບໍລິການຢູ່ເຂດໂລຈິສະຕິກ 5 ແຫ່ງ ສະຖານີລົດໄຟທ່າ ນາແລ້ງ, ເຊໂນ, ວັງເຕົາ, ນາເຕີຍ ແລະຫ້ວຍຊາຍ.
- 3) ສົ່ງເສີມບໍລິສັດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຂອງລາວ ໃຫ້ກ້າວຂຶ້ນເປັນບໍລິສັດໂລຈິສະຕິກ ໃຫ້ໄດ້ຢ່າງໜ້ອຍ 20% ຂອງຈຳນວນບໍລິສັດທັງໝົດ, ສະມາຄົມຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ມີຄວາມສາມາດໃນການຄຸ້ມຄອງທຸກບໍລິສັດຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ.

- 4) ຄຸ້ມຄອງອຸປະຕິເຫດໃນການຈະລາຈອນ ໂດຍອັດຕາການຕາຍຈາກອຸປະຕິເຫດຕາມທາງຫລວງບໍ່ໃຫ້ເກີນ 7 ຄົນ ຕໍ່ປະຊາກອນ 100,000 ຄົນ ແລະສ້າງລະບົບການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພຕາມທາງຫລວງໃຫ້ ເປັນຂອງມວນຊົນ.
- 5) ຄຸ້ມຄອງລົດຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງໄກ ທັງພາຍໃນ ແລະຕ່າງປະເທດ ໃຫ້ມີລະບົບຕິດຕາມດ້ວຍເຄື່ອງ GPS ແລະມີລະບົບກວດກາເຕັກນິກຢູ່ສະຖານີຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງໄກ, ທຸກສະຖານີຂົນສົ່ງໂດຍສານ ມີລະບົບບໍລິການຂາຍປີ້ ແລະແຈ້ງຂ່າວການເດີນທາງທີ່ຫັນສະໄໝ, ລົດຂົນສົ່ງໂດຍສານທີ່ແລ່ນທາງໄກ ມີອາຍຸການນຳໃຊ້ ບໍ່ເກີນ 12 ປີ.

ຈ. ດ້ານການພັດທະນາຕົວເມືອງ

- 1) ປັບປຸງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໃຫ້ເປັນຕົວເມືອງທີ່ມີຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ເປັນຕົວແບບໃນການພັດທະນາຕົວເມືອງໃຫຍ່ໃນທົ່ວປະເທດ ດ້ວຍການພັດທະນາລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຮອບດ້ານທີ່ປະກອບ 5 ເນື້ອໃນດັ່ງນີ້:
 1. ສ້າງ ແລະນຳໃຊ້ລະບົບລົດເມດ່ວນ;
 2. ມີການຄຸ້ມຄອງການຈະລາຈອນທັນສະໄໝ;
 3. ປັບປຸງລະບົບແຄມທາງໃຫ້ມີຄວາມສວຍງາມ;
 4. ມີບ່ອນຈອດລົດ ທີ່ສາມາດເຊື່ອມຈອດ ກັບລົດຂົນສົ່ງສາທາລະນະ;
 5. ມີການຈັດຕັ້ງຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຮອບດ້ານ;
- 2) ພັດທະນາຕົວເມືອງຕາມແລວເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ແລະເຊື່ອມຈອດເສັ້ນທາງໃຫ້ໄດ້ມາດຕະຖານ ລະຫວ່າງ ຕົວເມືອງ ຫາ ແລວເສດຖະກິດ

IV. ສະຫລຸບ

ການເຊື່ອມໂຍງສາກົນ ແລະການເຊື່ອມຈອດພາກພື້ນ ດ້ານໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ແມ່ນຄວາມຈຳເປັນພາວະວິໄສ. ພັກ ແລະ ລັດຖະບານໄດ້ລົງທຶນຢ່າງມະຫາສານເຂົ້າໃນການສ້າງບັນດາເສັ້ນທາງ, ສະໜາມບິນ ແລະສິ່ງອຳນວຍຄວາມ ສະດວກອື່ນໆ ເພື່ອເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ. ການເຊື່ອມໂຍງມີທັງກາລະໂອກາດ ແລະສິ່ງທ້າທາຍ. ພວກເຮົາ ຕ້ອງຕັດສິນໃຈຜ່ານຜ່າສິ່ງທ້າທາຍໃຫ້ໄດ້ ໄປຕາມຄູ່ກັບການສ້າງຄວາມສາມາດໃນການບໍລິຫານກາລະໂອກາດຈຶ່ງຈະເກີດຜົນປະໂຫຍດອັນໃຫຍ່ຫລວງໃຫ້ແກ່ປະເທດເຮົາ. ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນ, ເຮົາກໍ່ຈະເສຍໂອກາດ ແລະ ເສຍທຶນຮອນໃນການສ້າງ ແລະບູລະນະຮັກສາໂຄງລ່າງຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ທີ່ບໍ່ກຸ້ມຄ່າ. ການບໍລິຫານການ ເຊື່ອມໂຍງພົວພັນກັບຫລາຍຂະແໜງການ, ບໍ່ມີຂະແໜງການໃດໜຶ່ງຈະເຮັດໄດ້ຜູ້ດຽວ. ສະນັ້ນ, ການປະຕິບັດ ມາດຕະການບໍລິຫານການເຊື່ອມໂຍງ ຕ້ອງສະແດງອອກໃນນິຕິກຳ, ນະໂຍບາຍ, ກົນໄກ ແລະການກະທຳຕົວຈິງ ທີ່ມີລັກສະນະປະສານສົມທົບແໜ້ນລະຫວ່າງ ຂະແໜງການດ້ວຍກັນ, ສູນກາງກັບທ້ອງຖິ່ນ, ລັດກັບພາກທຸລະກິດ ແລະປະຊາຊົນ.

ລັດຖະມົນຕີວ່າການ

