

ຄວາມຈຳເປັນໃນການຫັນປ່ຽນໂລຊິດສະຕິກ ໄປສະນີ

ປະຈຸບັນໂລກໄດ້ກ້າວເຂົ້າສູ່ຍຸກຂອງ Internet Of Things ທີ່ມີຂໍ້ມູນຂ່າວສານຂະໜາດໃຫຍ່ໄດ້ແຜ່ກະຈາຍໄປທົ່ວໂລກ ຊຶ່ງໄດ້ຮັບແຮງຈາກການປະຕິວັດອຸດສາຫະກຳໃນຍຸກ 4.0 ທີ່ສົ່ງຜົນໃຫ້ການຊື້ຂາຍອອນລາຍຂະຫຍາຍຕົວສູງຂຶ້ນ ເຮັດໃຫ້ຄວາມຕ້ອງການຈໍລະຈອນ ແລະແຈກຢາຍສິນຄ້າຈາກຈຸດໜຶ່ງໄປຍັງຈຸດອື່ນຂອງໂລກສູງຂຶ້ນ ສິ່ງຜົນໃຫ້ບໍລິການດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ປັບຕົວ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະຍືນຍົງ, ແຕ່ສິ່ງທ້າທາຍໜຶ່ງທີ່ສຳຄັນ ຊຶ່ງສົ່ງຜົນກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ຕົ້ນທຶນໂລຊິດສະຕິກ ກໍຄືລາຄາຜະລິດ ທີ່ນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການຂົນສົ່ງນັບມື້ນັບຖີບຕົວສູງຂຶ້ນ, ເພື່ອຮັບມືກັບທ່າອ່ຽງທີ່ປ່ຽນແປງ ແລະຄວບຄຸມຕົ້ນທຶນໃຫ້ໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບນັ້ນ, ການວາງແຜນພັດທະນາລະບົບໂລຊິດສະຕິກໄປສະນີຂອງປະເທດ ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນ ໂດຍຕ້ອງດຳເນີນການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ເພື່ອວາງແຜນຜັງໂລຊິດສະຕິກໃຫ້ເໝາະສົມ ແລະສອດຄ່ອງກັບທີ່ຕັ້ງພູມສະຖານຂອງປະເທດເຮົາ ຊຶ່ງລາວເປັນປະເທດທີ່ຕັ້ງຢູ່ລະຫວ່າງຕະຫຼາດອຸດສາຫະກຳຂອງຈີນ ແລະຕະຫຼາດຜູ້ບໍລິໂພກຂອງອາຊຽນຕາມແລວເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ຜ່ານເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະລາວ-ໄທ ເປັນໂຕເຊື່ອມໂຍງ ແລະໃນອານາຄົດກໍຈະມີເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຫວຽດນາມ.

ຈາກສະພາບການປ່ຽນແປງທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ, ໃນມະຕິຂອງສູນກາງພັກ ສະບັບເລກທີ 04/ກມສພ ລົງວັນທີ 11 ເມສາ 2024 ວ່າດ້ວຍການສ້າງເສດຖະກິດເອກະລາດເປັນເຈົ້າຕົນເອງໃນໄລຍະໃໝ່, ກໍໄດ້ຕີລາຄາຄືນໃຫ້ເຫັນການເຊື່ອມໂຍງເປັນເອກະລາດ, ເປັນເຈົ້າຕົນເອງ, ເພິ່ງຕົນເອງ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງດ້ວຍຕົນເອງ ໃຫ້ມີຄວາມໝັ້ນຄົງ ເປັນແນວທາງພັດທະນາອັນເປັນຜູ້ຖານຂອງພັກ ນັບທັງການພັດທະນາເສດຖະກິດ ໂດຍໄດ້ວາງແຜນນະໂຍບາຍໃນການປັບປຸງໂຄງສ້າງການຜະລິດ-ການບໍລິການ ດັ່ງນີ້:

- ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຄືນການກຳນົດຍຸດທະສາດພັດທະນາຂອງບັນດາຂະແໜງການຜະລິດ ແລະການບໍລິການ ດ້ວຍການສົມທົບແໜ້ນລະຫວ່າງການສົ່ງເສີມ, ການພັດທະນາ ແລະຂະຫຍາຍທຸກທ່າແຮງບົ່ມຊ້ອນກັບການສ້າງຖານການຜະລິດ ແລະສິນຄ້າ ທີ່ເປັນປາຍແຫຼມ ແລະມີຄວາມຍືນຍົງ;
- ຖືເອົາກະສິກຳເປັນຜູ້ຖານໃຫ້ແກ່ການຂະຫຍາຍອຸດສາຫະກຳ, ສມໃສ່ຍົກລະດັບຂົງເຂດກະສິກຳໃຫ້ທັນສະໄໝ, ນຳໃຊ້ວິທະຍາສາດ, ຕັກໂນໂລຊີ, ນະວັດຕະກຳ ທີ່ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ເຂົ້າໃນການສົ່ງເສີມການຜະລິດກະສິກຳໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບສະພາບດິນຟ້າອາກາດຢູ່ແຕ່ລະບ່ອນ ແນ່ໃສ່ສ້າງ ແລະຕອບສະໜອງແຫຼ່ງວັດຖຸດິບ ທີ່ມີຄຸນນະພາບ ແລະພຽງພໍຮັບໃຊ້ການປຸງແຕ່ງ ກໍຄືສ້າງໃຫ້ມີຜະລິດຕະພັນກະສິກຳສິດ, ສະອາດ, ປອດສານພິດ ເພື່ອສົ່ງອອກ, ຮັບໃຊ້ການທ່ອງທ່ຽວ ແລະການຊົມໃຊ້ພາຍໃນ, ທົດແທນການນຳເຂົ້າ;
- ລົງທຶນໃສ່ການກໍ່ສ້າງ ແລະຂະຫຍາຍຜູ້ຖານໂຄງລ່າງດ້ານກະສິກຳ-ປ່າໄມ້ ຢູ່ເຂດຊົນນະບົດໃຫ້ເຂັ້ມແຂງ;
- ສ້າງ ແລະຂະຫຍາຍຜູ້ຖານອຸດສາຫະກຳ ຫຼື ໂຮງຈັກ-ໂຮງງານດ້ານອຸດສາຫະກຳທີ່ສຳຄັນຈຳນວນໜຶ່ງ ເປັນຕົ້ນ ໂຮງງານປຸງແຕ່ງແຮ່ທາດ, ເຄມີພັນ, ປຸ່ຍຊີວະພາບ, ຫົວອາຫານລ້ຽງສັດ, ການຜະລິດວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ເຄື່ອງອຸປະໂພກ-ບໍລິໂພກ...
- ປັບປຸງການບໍລິການໂລຈິສຕິກ, ຈຸດຄ່ຽນຖ່າຍ, ຄວາມສາມາດໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ໂດຍສານ ຜ່ານແລວເສດຖະກິດຕ່າງໆ ໂດຍສະເພາະແລວເສດຖະກິດລາວ-ຈີນ, ຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ, ເໜືອ-ໃຕ້ ກໍຄືການເຊື່ອມຕໍ່ ແລະເຂົ້າເຖິງຈຸດບໍລິການຂອງແລວທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເພື່ອປະຕິບັດຍຸດທະສາດເຊື່ອມຈອດດ້ານເສດຖະກິດໃຫ້ແຂງແຮງ ແລະມີລັກສະນະບຸກທະລຸສູງ.

ຈາກທິດຊື່ນ້ຳ ແລະຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການອັນຮີບດ່ວນດັ່ງກ່າວ ຂອງມະຕິ 04 ຂ້າງເທິງ ທີ່ໄດ້ວາງເປົ້າໝາຍສູ້ຊິນ¹ ແຕ່ນີ້ຮອດປີ 2026 ທຸກພາກສ່ວນຕ້ອງສຸມທຸກກຳລັງແຮງສັງລວມ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມະຕິກອງປະຊຸມໃຫຍ່ຄັ້ງທີ 11 ຂອງຝັກໄລຍະທຳຍສະໄໝໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງດ້ວຍຄວາມພາບ ແລະປະສິດທິຜົນຕົວຈິງ ຕາມຈິດໃຈສ້າງການຫັນປ່ຽນທີ່ແຂງແຮງ, ເລິກເຊິງ ແລະຮອບດ້ານ, ພ້ອມທັງສ້າງຖ່ວງທ່າໃໝ່ໃຫ້ແກ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທິດທາງ, ຄາດໝາຍໃຫຍ່ຮອດປີ 2030 ທີ່ຈະຖືກກຳນົດອອກໃນມະຕິກອງປະຊຸມໃຫຍ່ຄັ້ງທີ 12 ຂອງຝັກກຳລັງການບັນລຸຄາດໝາຍໃຫຍ່ວິໄສທັດຮອດປີ 2030.

ດັ່ງນັ້ນ, ຂະແໜງການໄປສະນີ ຊຶ່ງເຮັດໜ້າທີ່ໃນຂອດການຈໍລະຈອນ ແລະແຈກຢາຍສິນຄ້າ ຕ້ອງໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ຫັນປ່ຽນຕົນເອງໃຫ້ໄປຕາມທິດ ແລະນະໂຍບາຍຂອງຝັກ ກ່ຽວກັບ “ການປັບປຸງໂຄງສ້າງການຜະລິດ-ການບໍລິການ” ຂ້າງເທິງທີ່ຝັກໄດ້ວາງໄວ້ ດ້ວຍການປັບປຸງລະບົບໂລຈິດສະຕິກຂອງຕົນ ແລະສ້າງຈຸດຄຽນຖ່າຍ ເພື່ອສ້າງການເຊື່ອມໂຍງ ແລະສົ່ງຜ່ານຖົງໄປສະນີຂອງພາກພື້ນ ຕາມແລວເສດຖະກິດທີ່ລັດຖະບານໄດ້ກຳນົດ ໂດຍສະເພາະແລວເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ເພື່ອສ້າງຄວາມອາດສາມາດໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃຫ້ມີຕົ້ນທຶນທີ່ຕໍ່າ ແລະໄລຍະເວລາໃນການຂົນສົ່ງທີ່ສັ້ນທີ່ສຸດ ບົນພື້ນຖານເສີມຂະຫຍາຍທຸກທ່າແຮງດ້ານໄປສະນີ ໂດຍສະເພາະວິສະຫະກິດໄປສະນີຂອງລັດ ຊຶ່ງມີເຄື່ອນຍ້າຍບໍລິການຂະໜາດໃຫຍ່ທີ່ເຊື່ອມໂຍງກັບ 192 ປະເທດ, ບັນດາຜູ້ປະກອບເອກະຊົນຂອງຂະແໜງການໄປສະນີທີ່ຂະຫຍາຍຕົວສູງ, ບວກກັບການໝູນໃຊ້ທ່າແຮງທາງດ້ານທີ່ຕັ້ງພູມສັນຖານລະຫວ່າງຈີນ ແລະອາຊຽນ.

ຢາກເຮັດໄດ້ຄືແນວນັ້ນ ຕ້ອງໄດ້ມີການວາງແຜນລະບົບໂລຈິດສະຕິກໄປສະນີໃຫ້ສາມາດຮັບມືກັບສິ່ງທ້າທາຍ ແລະເສີມຂະຫຍາຍທ່າແຮງສັງລວມດັ່ງກ່າວ ເຂົ້າໃນການຈັດຕັ້ງຜັນຂະຫຍາຍເປົ້າໝາຍສູ້ຊິນຂອງຝັກໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ຊຶ່ງຂະແໜງການໄປສະນີຈະຕ້ອງໄດ້ມີການວາງແຜນຜັງໂລຈິດສະຕິກໄປສະນີຂອງຕົນ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບການວາງແຜນຜັງການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ ແລະລະບົບການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ໄປຕາມທິດໜຶ່ງປະເທດໜຶ່ງເຄື່ອນຍ້າຍ, ເນື່ອງຈາກການວາງແຜນຜັງເມືອງ ແລະລະບົບໂລຈິດສະຕິກ ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນ ດັ່ງນີ້:

1. ການວາງແຜນພາກ ແລະເມືອງ ແລະ ການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງຄືການຫຼຸດຕົ້ນທຶນການຂົນສົ່ງ (Transport Costs) ດ້ວຍການປ່ຽນຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ແລະການໃຊ້ການຂົນສົ່ງຕໍ່ເນື່ອງຫຼາຍຮູບແບບ (Modal Shift and Multi-Modal transport) ຕະຫຼອດຮອດເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງ (Transport Route) ແນວໃດກໍຕາມສູນກະຈາຍສິນຄ້າ (Distribution Center) ທີ່ເປັນຮູບແບບໜຶ່ງຂອງຄັງສິນຄ້າເປັນໜ່ວຍທີ່ເຊື່ອມໂຍງລະຫວ່າງຜູ້ຜະລິດ ແລະຜູ້ຄ້າຢ່ອຍ ໂດຍເຮັດໜ້າທີ່ໃນການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ, ຮວບຮວມ, ຈັດເກັບ, ຈັດຕຽມສິນຄ້າ ແລະການກະຈາຍສິນຄ້າ ກິດຈະກຳເຫຼົ່ານີ້ລ້ວນເປັນກິດຈະກຳຫຼັກທີ່ເກີດຂຶ້ນໃນສູນກະຈາຍສິນຄ້າ ທັງນີ້ປັດໄຈພື້ນຖານທີ່ກິດຈະການຕ້ອງພິຈາລະນາເຖິງ ໃນການປະກອບກິດຈະການສູນກະຈາຍສິນຄ້າ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການວາງແຜນຜັງເມືອງ ແລະຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງຄືປັດໄຈດ້ານເວລາ ທີ່ຈະພິຈາລະນາຄວາມໄກໄກຈາກລູກຄ້າ ການເຂົ້າເຖິງການບໍລິການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະພື້ນຖານດ້ານການຂົນສົ່ງ ທັງທາງບົກ ທາງນໍ້າ ແລະທາງອາກາດ ແລະເປັນສູນກາງດ້ານການຂົນສົ່ງ (Delivery Hub) ແລະປັດໄຈແຫ່ງຄວາມສຳເລັດຂອງສູນກະຈາຍສິນຄ້າທີ່ສຳຄັນຄືປັດໄຈດ້ານທີ່ຕັ້ງ (Strategy Location).
2. ການແຂ່ງຂັນລະຫວ່າງປະເທດທີ່ສ້າງຜົນປະໂຫຍດມະຫາສານໃຫ້ກັບປະເທດທີ່ເປັນຜູ້ນຳໃນພາກພື້ນນັ້ນເໝືອນກວ່າປະເທດອື່ນໆ ກໍຄືການມີໂຄງຂ່າຍການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດທີ່ສົມບູນນັ້ນ ສິນຄ້າຈະກະຈາຍໄປໃນແຕ່ລະພາກທັງໃນປະເທດ ແລະປະເທດໄກ້ຄຽງໄດ້² ຍຸດທະສາດໃນການວາງແຜນພາກ ແລະ

¹ ມະຕິ 04/ກມສພ ລົງວັນທີ 11 ເມສາ 2024, ຂໍ້ 3.2 ເປົ້າໝາຍສູ້ຊິນ, ໜ້າ 5

² <https://jclao.com/infrastructure-in-laos-one-night-to-bangkok/>

ເມືອງ ຈະມີສ່ວນສະໜັບສະໜູນໃຫ້ກິດຈະກຳການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງດຳເນີນໄປຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ກຳໄລສູງສຸດ ຫຼຸດບັນຫາຜົນກະທົບ ແລະເຮັດໃຫ້ມີຕົ້ນທຶນຕ່ຳສຸດ ຍາດແຍ່ງຂໍ້ໄດ້ປຽບ ແລະບົດຈຸດອ່ອນທາງ ເສດຖະກິດການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງຂອງປະເທດ ລວມທັງຕອບສະໜອງກັບການວາງແຜນໂລຊິດສະຕິກຂອງ ຊາດຢ່າງໝັ້ນຄົງ.

3. ສູນກາງການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ ສົ່ງຜົນຕໍ່ເມືອງ ທັງທາງດ້ານສ້າງລາຍໄດ້ທາງເສດຖະກິດ ໃນຂະນະດຽວກັນ ກໍເກີດຜົນກະທົບຕໍ່ການຈາລະຈອນ ມົນລະພິດ ສະພາບແວດລ້ອມ ສັງຄົມ ແລະຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນ ຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງມີການວາງຜັງເມືອງໃນໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນກິດຈະການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໂດຍປັບປຸງລະບົບໂຄງສ້າງຂອງເມືອງ ແລະຄວາມສຳພັນລະຫວ່າງສູນກາງການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ ແລະເມືອງເປົ້າໝາຍຂອງເມືອງສູນກາງການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງອາດຈະປ່ຽນແປງໄປຈາກການແກ້ບັນຫາສະເພາະການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ກາຍເປັນການປັບປຸງຄວາມອາດສາມາດຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຄວບຄູ່ໄປກັບການປັບປຸງຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງຊາວເມືອງ ແລະການພັດທະນາເມືອງສູນກາງການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງດ້ວຍ.

ການປັບປຸງປ່ຽນແປງລະບົບໂລຊິດສະຕິກໄປສະນີ ຈະສ້າງຜົນປະໂຫຍດຫຍັງແດ່ໃຫ້ກັບແຕ່ລະພາກສ່ວນ

1. ການດຳເນີນການຈໍລະຈອນ ແລະແຈກຢາຍທີ່ມີປະສິດທິພາບ ຈະອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ການຜະລິດສິນຄ້າພາຍໃນໄດ້ສູງຂຶ້ນ;
2. ການບໍລິການທາງຜ່ານທີ່ມີປະສິດທິພາບຂອງພາກພື້ນ ຈະເຮັດໃຫ້ການເຊື່ອມໂຍງຜູ້ບໍລິໂພກ ແລະຜູ້ຜະລິດໃນທົ່ວທຸກພາກຂອງປະເທດ ເຊື່ອມຈອດເຂົ້າກັບ Supply Chain ຂອງໂລກໄດ້ກວ້າງຂວາງຫຼາຍຂຶ້ນ;
3. ລະບົບໂລຊິດສະຕິກທີ່ດີ ຈະຊ່ວຍໃຫ້ການເຊື່ອມໂຍງຂໍ້ມູນບັນດາແຜລດຟອມຕ່າງໆດ້ານດິຊີຕອນໄດ້ຢ່າງຫຼາກຫຼາຍ ແລະມີປະສິດທິພາບສູງ;
4. ການໝູນໃຊ້ແຜດຟອມຕ່າງໆດ້ານການຄ້າເອເລັກໂຕຼນິກຂອງຕ່າງປະເທດໃຫ້ເຊື່ອມຈອດເຂົ້າກັບລະບົບໂລຊິດສະຕິກໄປສະນີ ແລະລະບົບພາສີອາກອນ NSW+ ທີ່ມີຢູ່ແຕ່ລະດ່ານການຄ້າຊາຍແດນ ຈະເປັນແຫຼ່ງສ້າງລາຍຮັບໃໝ່ໃຫ້ແກ່ລັດໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.

ສະພາບລວມພື້ນຖານໂຄງລ່າງໂລຊິດສະຕິກຂອງ ສປປ ລາວ:

ການຂົນສົ່ງທາງຖະໜົນຍັງຄົງເປັນຮູບແບບການຂົນສົ່ງທີ່ຕ້ອງການ³ ແລະເຊື່ອວ່າໃນອານາຄົດ ການຂົນສົ່ງທາງຖະໜົນ ກໍຈະຍັງຄົງຄອງອັນດັບໜຶ່ງ ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະຜູ້ໂດຍສານຕໍ່ໄປ, ເສັ້ນທາງຄົມມະນາຄົມຫຼັກເປັນໄປຕາມຮູບແບບຂອງແລວທາງເໜືອ-ໃຕ້ ຕາມການກະຈາຍຕົວຂອງປະຊາກອນ ແລະມີການເຊື່ອມໂຍງຫຼັກກັບແລວທາງຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ໄປຫາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ເຊັ່ນ ຈີນ, ຫວຽດນາມ, ໄທ, ກຳປູເຈຍ ແລະ ພະມ້າ.

ໃນປີ 2015 ລາວ, ກຳປູເຈຍ, ຈີນ, ພະມ້າ, ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ຕ່າງກໍໃຫ້ການອະນຸມັດ ແລະ ດຳເນີນການຕາມຂໍ້ຕົກລົງໃນການອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ (Cross-Border Transport Facilitation Agreement: CBTA) ຢ່າງເປັນທາງການໃນບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ (MoU) ທີ່ລົງນາມຮ່ວມກັນຂອງອານຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ (Greater Mekong Subregion: GMS) ໂດຍມີກຳນົດເວລາເຖິງ ເດືອນ ມີນາ ປີ 2018 ທີ່ນຳໃຊ້ເປັນເອກະສານຊົ່ວຄາວ (Temporary Admission Documents: TADs) ໃນການອະນຸຍາດໃຫ້ເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະທີ່ຂຶ້ນທະບຽນ ສາມາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະໂດຍສານ ຈາກປະເທດໜຶ່ງສາມາດເດີນທາງໄດ້ຢ່າງອິສະລະ ບິນເສັ້ນທາງໃດກໍໄດ້ ແລະຂ້າມຊາຍແດນໃດໆທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນລະບຽບການຂອງ CBTA ໂດຍໃນເບື້ອງຕົ້ນ ສປປ ລາວ ໄດ້ຈຳກັດການຂົນສົ່ງເຂົ້າ ແລະອອກປະເທດໄປຍັງດ່ານຊາຍແດນບໍ່ເຕັນ, ຫ້ວຍຊາຍ, ແດນສະຫວັນ ແລະດ່ານສະຫວັນນະເຂດ ທີ່ຕັ້ງຢູ່ຕາມເສັ້ນທາງຫຼວງໝາຍເລກ 3, ເລກ 9 ແລະ ເລກທີ 13.

³ <https://dlca.logcluster.org/>

ການຂົນສົ່ງທາງຖະໜົນໃນປະຈຸບັນຮອງຮັບຜູ້ໂດຍສານໄດ້ 78% (ຜູ້ໂດຍສານ/ກິໂລແມັດ) ແລະ 96% ຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (ໂຕນ/ກິໂລແມັດ) ຈາກສະຖິຕິຂອງກະຊວງແຜນການ ແລະການລົງທຶນ (Statistics YearBook 2022, ສປປ ລາວ)⁴. ແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະແມ່ນ້ຳສາຂາມີສ່ວນແບ່ງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຝຽງແຕ່ 3.73% ພ້ອມດ້ວຍສ່ວນແບ່ງການຈໍລະຈອນຜູ້ໂດຍສານຝຽງ 1.62% ປະລິມານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງອາກາດຢູ່ທີ່ 0.01% ແລະການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງອາກາດພາຍໃນປະເທດ 1.54% ຂອງຄວາມຕ້ອງການ ແລະມີບົດບາດສຳຄັນໃນການເຊື່ອມໂຍງເຂດຕົວເມືອງ ແລະສ່ວນອື່ນໆ ທີ່ບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ຂອງປະເທດ.

ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ໃນສ່ວນຂະຫຍາຍ 3.5 ກມ ເພື່ອເຊື່ອມໂຍງລະຫວ່າງທ່ານາແລ້ງ-ໜອງຄາຍ ຊຶ່ງໄດ້ເປີດສັນຈອນໃນ ເດືອນ ມີນາ ປີ 2009 ເຖິງຈະເປັນເສັ້ນທາງລົດໄຟຂະນາດນ້ອຍ ແຕ່ກໍເຊື່ອມຕໍ່ກັບເຄື່ອນຍ້າຍລົດໄຟໄທໄດ້ ເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງທາງລາວໄດ້ກວ້າງອອກໄປສູ່ທ່າເຮືອໃນປະເທດໄທ ແລະທີ່ອື່ນໆ ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບລາວ-ໄທ ທີ່ຖືກສ້າງຂຶ້ນເພື່ອການເຊື່ອມໂຍງການຄົມມະນາຄົມລະຫວ່າງລາວ-ໄທ ກັບເສັ້ນທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງລາວ-ຈີນ ໄລຍະທາງ 422 ກມ ຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໄປຍັງບໍ່ແຕ່ນຊາຍແດນຈີນ ໂດຍມີສະຖານີຫຼາຍແຫ່ງຕະຫຼອດເສັ້ນທາງ ທີ່ເປີດໃຫ້ບໍລິການໃນເດືອນ ທັນວາ ປີ 2021. ໃນຊ່ວງ 3 ເດືອນເລີ່ມຕົ້ນ ລົດໄຟລາວ-ຈີນໄດ້ໃຫ້ບໍລິການຜູ້ໂດຍສານຫຼາຍກວ່າ 1.7 ລ້ານຄົນ ແລະສິນຄ້າ 1.1 ລ້ານໂຕນ ອັດຕາສ່ວນແບ່ງການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ 1.64%.

ການດຳເນີນການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຊຶ່ງຕັດກັບທາງລົດໄຟລາວ-ໄທ ທີ່ Dry Port ທ່ານາແລ້ງ ຊຶ່ງເປັນໂຄງການຄອບຄຸມລະບົບໂລຊິດສະຕິກຂອງປະເທດ ໄດ້ປ່ຽນລາວຈາກປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ໃຫ້ເປັນປະເທດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັນດ້ວຍເສັ້ນທາງບົກ ຫາ ທາງດ່ວນວຽງຈັນ-ວັງວຽງ ໃນໄລຍະທາງ 109 ກມ ໄດ້ຫຼຸດເວລາການເດີນທາງເຫຼືອ 1 ຊມ (ຄິດຄ່າຜ່ານທາງຕະຫຼອດເສັ້ນທາງ) ທຽບກັບເມື່ອກ່ອນທີ່ໃຊ້ເວລາເຖິງ 3 ຊມ ຕາມເສັ້ນທາງເລກທີ 13 ແລະກຳລັງດຳເນີນການຂະຫຍາຍຈາກວັງວຽງໄປຫາຫຼວງພະບາງ.

1. ທ່າເຮືອຂອງ ສປປ ລາວ

ລາວເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ຈຶ່ງອາໄສບໍລິການທ່າເຮືອຈາກປະເທດເພື່ອນບ້ານ ຄື ຫວຽດນາມ ແລະໄທ, ປະຈຸບັນສິນຄ້າສ່ວນໃຫຍ່ໄດ້ນຳເຂົ້າຜ່ານທ່າເຮືອຫຼັກ 2 ແຫ່ງ ຂອງປະເທດໄທ ຄື ທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ ແລະກຸງເທບ ລວມເຖິງທ່າເຮືອ ເມືອງ ໂຮ່ຈິມິນ ຂອງຫວຽດນາມ.

2. ເສັ້ນທາງອາກາດຂອງ ສປປ ລາວ

ລາວ ມີສະນາມບິນສາກົນ 4 ແຫ່ງ ຄື ສະນາມບິນສາກົນວັດໄຕ, ສະນາມບິນສາກົນຫຼວງພະບາງ, ສະນາມບິນສາກົນປາກເຊ ແລະສະນາມບິນສາກົນອັດຕະປື. ນອກຈາກນັ້ນກໍມີສະນາມບິນແຫ່ງຊາດທີ່ໃຫ້ບໍລິການແກ່ສາຍການບິນພາຍໃນຄື ສະນາມບິນໜອງຄ້າງ (ຫົວພັນ), ສະນາມບິນຫ້ວຍຊາຍ (ໄຊຍະບູລີ), ສະນາມບິນຫຼວງນ້ຳທາ, ສະນາມບິນອຸດົມໄຊ, ສະນາມບິນໄຊຍະບູລີ, ສະນາມບິນຊຽງຂວາງ, ສະນາມບິນສະຫວັນນະເຂດ, ສະນາມບິນບຸນເໜືອ (ຜຶ້ງສາລີ).

ສາຍການບິນຫຼັກທີ່ນຳໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະໂດຍສານ ທີ່ນຳໃຊ້ສະນາມບິນສາກົນ ແລະສະນາມບິນແຫ່ງຊາດ ມີ 2 ສາຍການບິນ ຄື Lao airLine ແລະ Lao Skyway.

ສະນາມບິນສາກົນວັດໄຕ ເປັນສະນາມບິນຫຼັກຂອງປະເທດ ທີ່ໃຫ້ບໍລິການເຊື່ອມໂຍງລະຫວ່າງສູນກາງຂອງພາກພື້ນກັບສາກົນ ໂດຍຜ່ານພາກພື້ນອາຊີ-ປາຊີຟິກ, ສະນາມບິນວັດໄຕຫ່າງຈາກໃຈກາງເມືອງໄປທາງທິດເໜືອປະມານ 3 ກມ ສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ກັບທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດເລກທີ 13 ດ້ວຍ 2 ສະນາມບິນສາກົນ ຄື ສະນາມບິນຫຼວງພະບາງທາງພາກເໜືອ ແລະສະນາມບິນປາກເຊທາງພາກໃຕ້. ຄວາມສາມາດໃນການບັນທຸກສິນຄ້າທາງອາກາດຍັງມີ

⁴ www.lsb.gov.la (ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ).

ນ້ອຍ ການຈັດການສິນຄ້າທັງລະຫວ່າງປະເທດ ແລະພາຍໃນປະເທດລວມເຖິງໄປສະນີອາກາດລະຫວ່າງປະເທດ ໃນປີ 2019 ຢູ່ທີ່ 2,000 ກິໂລກຣາມ ຊຶ່ງຄາດຄະເນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງອາກາດໃນປີ 2025 ວາງໄວ້ທີ່ 6,000 ກິໂລກຣາມ. ພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂອງສະນາມບິນ ປະກອບມີ ດ່ານພາສີ, ດ່ານກວດກາຄົນເຂົ້າເມືອງ, ອາຄານໂດຍສານ, ສະຖານີສົ່ງສິນຄ້າ, ຈຸດຮັບສິ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ຫໍຄວບຄຸມການບິນ, ສິ່ງອ່ານວຍຄວາມສະດວກສະພາບອາກາດ, ບໍລິການອາຫານ, ຫ້ອງປະຕິບັດການພາກພື້ນ, ເລດາສະນາມບິນ ແລະສ່ວນອື່ນໆ. ສໍາລັບສິ່ງອ່ານວຍຄວາມສະດວກການຈັດເກັບເຄື່ອງ ມີເນື້ອທີ່ທັງໝົດ 4,306 m² ປະກອບດ້ວຍ ອາຄານຂົນສົ່ງສິນຄ້າ 3 ແຫ່ງໃນສະນາມບິນ ແຫ່ງທີ່ໜຶ່ງໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ທີ່ດໍາເນີນການໂດຍບໍລິສັດຮຸ່ງເຮືອງໂລຊິດສະຕິກຈໍາກັດ (HHL) ແລະອີກ 2 ແຫ່ງນໍາໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສໍາລັບສາຍການບິນພາຍໃນ ຂອງ 2 ສາຍການບິນ ຄື Lao airLine ແລະ Lao skyway.

ສະນາມບິນສາກົນຫຼວງພະບາງ ຢູ່ຫ່າງຈາກສູນກາງຂອງແຂວງຫຼວງພະບາງປະມານ 4 ກິໂລແມັດ ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນປະຕູຫຼັກສໍາຫຼັບຮັບຕ້ອນແຂກທີ່ເຂົ້າມາທ່ອງທ່ຽວມໍລະດົກໂລກ. ເປັນສະນາມບິນທີ່ມີການນໍາໃຊ້ຫຼາຍອັນດັບ 2 ຂອງປະເທດ ຊຶ່ງມີຖ້ຽວບິນລະຫວ່າງປະເທດໄປຊຽງໃໝ່, ກຸງເທບ, ຮ່າໂນ້ຍ ແລະສຽມລຽບ.

ສະນາມບິນສາກົນປາກເຊ ຕັ້ງຢູ່ແຂວງຈໍາປາສັກ ທາງພາກໃຕ້ຂອງລາວ ຢູ່ຫ່າງຈາກນະຄອນປາກເຊ ໄປທາງທິດເໜືອປະມານ 3 ກິໂລແມັດ ຊຶ່ງເປັນເມືອງເອກຂອງແຂວງຈໍາປາສັກ ທາງແລ່ນຂອງສະນາມບິນມີຄວາມຍາວ 2,400 ແມັດ ແລະກວ້າງ 45 ແມັດ ມີທັງສາຍການບິນລາວ ແລະສາຍການບິນສະກາຍເວ ພາຍໃນປະເທດທີ່ໃຫ້ບໍລິການຖ້ຽວບິນປົກກະຕິ ໄປແລະກັບຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໄປຫາສະນາມບິນດັ່ງກ່າວ, ສາມາດຮອງຮັບຜູ້ໂດຍສານໄດ້ຫຼາຍກວ່າ 2.3 ລ້ານຄົນຕໍ່ປີ.

3. ເສັ້ນທາງຖະໜົນ

ມາຮອດປະຈຸບັນໃນທົ່ວປະເທດຂອງ ສປປ ລາວ ປະກອບມີ ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ⁵ ທີ່ນອນໃນເສັ້ນທາງອານຸພາກພື້ນແມ່ນໍ້າຂອງ (GMS) ຄື: ທາງ R3 ແຕ່ບໍ່ເຕັນ-ນາເຕີຍ-ຫ້ວຍຊາຍ ຍາວ 227.6 ກມ, ທາງ 13S ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ບ້ານເລົາ-ທ່າແຂກ-ເຊໂນເພຍໄຟ-ເວີນຄາມ ຍາວ 828 ກມ, ທາງ 13N ບໍ່ເຕັນ-ອຸດົມໄຊ-ຫຼວງພະບາງ-ໂພນໂຮງ-ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຍາວ 671 ກມ, ທາງ 2E ເມືອງຂວາ-ໄຕຈາງ (ຊາຍແດນລາວ-ຫວຽດນາມ) ຍາວ 73 ກມ, ທາງເລກ 8 ບ້ານເລົາ (ແຍກ 13 ໃຕ້)-ຫຼັກຊາວ-ແດນສະຫວັນ ຍາວ 131 ກມ, ທາງເລກ 9 ສະຫວັນນະເຂດ-ເຊໂນ-ແດນສະຫວັນ ຍາວ 131 ກມ, ທາງ 18A ເພີຍໄຟ (ສາມແຍກ 13 ໃຕ້)-ສາມັກຄີໄຊ (ອັດຕະປື) ຍາວ 126 ກມ ເປັນທາງປູດິນແດງ ແລະ ທາງ 18B ສາມັກຄີໄຊ (ອັດຕະປື)-ບ້ານແຫດ (ຊາຍແດນລາວ-ຫວຽດນາມ) ຍາວ 113 ກມ ເປັນທາງຢາງຂົ້ວ.

ທາງຫຼວງອາຊີ (Asian Highway) ຄື: AH3 (ທາງ R3), AH11 (ທາງ13ໃຕ້), AH12 (ທາງ13ເໜືອ), AH13 (2W: ບ້ານດ່ານ (ເມືອງເງິນ)-ປາກແປງ ແລະແຕ່ ປາກແປງ-ອຸດົມໄຊ, ສ່ວນທີ່ນອນໃນເສັ້ນທາງ 2E ແຕ່ອຸດົມໄຊ-ເມືອງຂວາ ແລະເມືອງຂວາ-ໄຕຈາງ), AH15 (ທາງເລກ 8), AH16 (ທາງເລກ 9).

ສ່ວນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ມີບັນດາເສັ້ນທາງ⁶ ດັ່ງນີ້: ທາງເລກ 1 (1A, 1B, 1C, 1D, 1E, 1F, 1G, 1H, 1I ແລະ 1J), ທາງເລກ 13N, ທາງເລກ 13S, ທາງເລກ 2W ແລະ 2E, ທາງເລກ 3, ທາງເລກ 4, ທາງ 4 (4A, 4B), ທາງເລກ 5, ທາງເລກ 6, ເລກ 6A, ທາງເລກ 7, ທາງເລກ 8, ທາງເລກ 9, 9A, 9B, ທາງເລກ 10, 11, 12, 14A, 14B, 14C, 15, 16, 16A, 17, 17A, 18A, 18B, 19, 20.

ນອກຈາກນັ້ນກໍມີດ່ານຊາຍແດນລະຫວ່າງປະເທດ⁷ ຄື ດ່ານຊາຍແດນບໍ່ເຕນ-ໂມຫານ (ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ), ດ່ານຊາຍແດນລານຕຸ້ຍ-ເມັງກັງ (ຕັ້ງຢູ່ອດອູ່ທາງຕອນເໜືອສຸດຂອງປະເທດລາວ), ດ່ານຊາຍແດນປາງຫົກ-

⁵ https://www.mpwt.gov.la/download_statistics?name=%E0%BA%97%E0%BA%B2%E0%BA%87%20GMS

⁶ <https://www.mpwt.gov.la/statistics/roads>

⁷ <https://www.laotradeportal.gov.la/lo-la/site/display/790>

ໄຕຈາງ (ຜັງສາລີ), ດ່ານຊາຍແດນນ້ຳໂສຍ-ນາແມວ (ຫົວພັນ), ດ່ານຊາຍແດນນ້ຳກັນ (ຊຽງຂວາງ), ດ່ານຊາຍແດນນ້ຳພາວ-ເກົາແຈ່ວ, ດ່ານນາເຜົາ-ຈະລໍ (ຕັ້ງຢູ່ເມືອງບົວລະພາ ແຂວງຄຳມ່ວນ), ດ່ານສະຫວັນ-ລາວບາວ (ຕັ້ງຢູ່ເຊໂປນ ຂອງແຂວງສະຫວັນນະເຂດ), ດ່ານພູເກືອ-ເບີອີ (ດ່ານຊາຍແດນລະຫວ່າງປະເທດພູເກືອ ຕັ້ງຢູ່ໃນເມືອງພູວິງ ຂອງແຂວງອັດຕະປື), ດ່ານຊາຍແດນລາໄລສາລະວັນ (ຕັ້ງຢູ່ໃນເຂດເມືອງສະມ້ວຍ ຂອງແຂວງສາລະວັນ), ດ່ານໜອງນົກຂຽນ-ຕູ້າປຽງກຽນ (ຊາຍແດນເວີນຄາມ-ດົງກະລໍ ລະຫວ່າງລາວ-ກຳປູເຈຍ), ດ່ານຂົວມິດຕະພາບລາວ-ໄທ1 (ວຽງຈັນ-ໜອງຄາຍ), ດ່ານຂົວມິດຕະພາບລາວ-ໄທ2 (ສະຫວັນນະເຂດ-ມກດາຫານ), ດ່ານຂົວມິດຕະພາບລາວ-ໄທ3 (ຄຳມ່ວນ-ນະຄອນພະນົມ), ດ່ານຂົວມິດຕະພາບລາວ-ໄທ4 (ບໍ່ແກ້ວ-ຊຽງລາຍ), ດ່ານປາກຊັນ-ບຶງການ, ດ່ານນ້ຳເຫືອງ-ນາກະເສັງ (ໄຊຍະບູລີ-ເລີຍ), ດ່ານດັກຕາອອກ-ນາມຍາງ (ເຊກອງ-ກວາງນາມ), ດ່ານປາງມອນ-ບ້ານຮວກ (ໄຊຍະບູລີ-ພະເຍົາ), ວັງເຕົ້າ-ຊ່ອງເມັກ (ຈຳປາສັກ-ອຸບົນ), ດ່ານພູດູ (ໄຊຍະບູລີ-ອຸຕະລະດິດ), ຫ້ວຍນ້ຳເງິນ-ຫ້ວຍຄອນ (ລາວ-ໄທ), ດ່ານມິດຕະພາບລາວ-ພະມ້າ (ຊຽງກົກ-ທ່າຂີ້ເຫຼັກ).

4. ເສັ້ນທາງລົດໄຟ

ປະຈຸບັນປະເທດລາວມີ 2 ຈຸດເຊື່ອມໂຍງ ຄື ຈາກທ່ານາແລ້ງ-ໜອງຄາຍ ດ້ວຍໄລຍະທາງ 9 ກມ ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບລາວ-ໄທ ຂ້າມນ້ຳຂອງ ແລະສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ຈາກໜອງຄາຍຫາກຸງເທບ ແລະລະບົບລົດໄຟສ່ວນອື່ນໆ ຂອງປະເທດໄທ ສ່ວນຕໍ່ຂະຫຍາຍຄອບຄຸມທາງລົດໄຟໄລຍະທາງ 7.5 ກມ ເຊື່ອມຕໍ່ສະຖານີ ທ່ານາແລ້ງ ທີ່ຢູ່ໃກ້ຊາຍແດນໄທ ສະຖານີຄຳສະຫວາດ.

ທາງລົດໄຟມາດຕະຖານອີກສາຍທີ່ໃຊ້ໄຟຟ້າວຽງຈັນ-ບໍ່ແກ້ວ (ລົດໄຟລາວ-ຈີນ) ສ້າງແລ້ວ ແລະເປີດໃຊ້ໃນວັນທີ 2 ທັນວາ 2021 ແລະເປັນເສັ້ນທາງລົດໄຟຫຼັກ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ເມືອງຫຼວງຂອງລາວກັບຊາຍແດນຈີນ. ລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຊຶ່ງໃຫ້ບໍລິການຫ້ອງເຢັນ ສາມາດເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າລະຫວ່າງຍຸນານ ແລະວຽງຈັນໄດ້ພາຍໃນ 26 ຊມ ປະຈຸບັນ ບໍລິການລົດໄຟຂົນສົ່ງສິນຄ້າສາຍເຢັນລະຫວ່າງປະເທດລາວ-ຈີນ ມີການວາງແຜນການເດີນທາງ 1 ຖ້ຽວຈາກຄຸນມິງ ຍຸນານ-ວຽງຈັນ.

ລົດໄຟລາວ-ໄທ ດຳເນີນການໂດຍການລົດໄຟແຫ່ງປະເທດໄທ ໃນຂະນະທີ່ລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງ “ໜຶ່ງແຖບໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຂອງຈີນ ຊຶ່ງເປົ້າໝາຍເພື່ອການສົ່ງເສີມການເຊື່ອມຈອດໃນລະດັບພາກພື້ນ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຄ້າ ແລະສົ່ງເສີມການພັດທະນາເສດຖະກິດ ໂດຍສ້າງການເຊື່ອມໂຍງການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງ ອາຊີ, ອາຟລິກາ ແລະເອີລົບ ຜ່ານເຄື່ອນຍ້າຍທັງພາກພື້ນດິນ ແລະທາງທະເລ. ນັບແຕ່ສ້າງຕັ້ງໃນເດືອນທັນວາ ປີ 2021 ເສັ້ນທາງລົດໄຟສາຍນີ້ຮອງຮັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເກືອບ 27 ລ້ານໂຕນ ໄປຫາສະຖານີຕ່າງໆ ຊຶ່ງກວມເອົາ ປະເທດລາວ, ໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະພະມ້າ ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ການບໍລິຫານຈັດການທາງລົດໄຟຢູ່ພາຍໃຕ້ການເບິ່ງແຍງຂອງ The Laos-China Railway Company Ltd (LCR).

ລົດໄຟລາວ-ໄທ ແລະລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນອົງປະກອບທີ່ສຳຄັນຂອງເຄື່ອນຍ້າຍລົດໄຟຂ້າມຊາດທີ່ມີຄວາມອາສາມາດສູງ ຊຶ່ງອອກແບບມາເພື່ອໃຫ້ການເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງຈີນ ແລະສົ່ງກະໂປ ກວມເອົາທົ່ວທັງລາວ, ໄທ ແລະມາເລເຊຍ ເສັ້ນທາງຫຼັກປະກອບດ້ວຍການເດີນທາງຈາກສະຖານີຄຳສະຫວາດໄປຫາທ່ານາແລ້ງ-ໜອງຄາຍ ໂດຍສະຖານີຄຳສະຫວາດ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

ເສັ້ນທາງຫຼັກຂອງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເລີ່ມຈາກວຽງຈັນໄປຫາບໍ່ແກ້ວ ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມສຳເລັດທີ່ສຳຄັນ ພາຍໃນເຄື່ອນຍ້າຍລົດໄຟ Pan-Asian rail network ທີ່ວອາເຊຍ ທີ່ກວ້າງຂວາງ ຊຶ່ງເປັນອົງປະກອບສຳຄັນຂອງເຄື່ອນຍ້າຍລົດໄຟ Trans-Asian Rail network ທີ່ກວ້າງຂວາງ.

ເສັ້ນທາງສາຍວຽງຈັນ ຖືເປັນສ່ວນທີ່ສໍາຄັນໃນເຄື່ອນຍ້າຍລົດໄຟທົ່ວອາຊີ ຊຶ່ງເຄື່ອນຍ້າຍທີ່ກວ້າງຂວາງນີ້ປະກອບດ້ວຍ 3 ເສັ້ນທາງທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ຄື ເສັ້ນທາງກາງ ເລີ່ມຕົ້ນແຕ່ ຄຸນມິງ ຜ່ານປະເທດລາວ ກ່ອນເຖິງປາຍທາງສຸດທ້າຍທີ່ກຸງເທບ, ສ່ວນເສັ້ນທາງຕາເວັນຕົກຜ່ານພະມ້າ ແລະ ໄທ ແລະ ເສັ້ນທາງຕາເວັນອອກຜ່ານຫວຽດນາມ ກໍາປູເຈຍ ແລະ ໄທ ຊຶ່ງທັງ 3 ເສັ້ນທາງນີ້ຈະມາຄົບກັນທີ່ກຸງເທບ ແລ້ວມຸ່ງໜ້າລົງໃຕ້ສູ່ມາເລເຊຍ ແລະ ສິງກະໂປ ດ້ວຍເຫດນີ້ ການດໍາເນີນການລະບົບລາງຈະເຮັດໃຫ້ເກີດການເຊື່ອມຕໍ່ທາງການຄ້າແບບໃໝ່ຜ່ານໃນອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ ຊຶ່ງສອດຄ່ອງກັບຄວາມພະຍາຍາມຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງຂອງບັນດາປະເທດໃນພາກພື້ນນີ້ ໃນການປັບປຸງໂຄງສ້າງພື້ນຖານຂອງຕົນເອງ ໂດຍມີເປົ້າໝາຍໃນການຫຼຸດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍດ້ານໂລຊິດສະຕິກ.

5. ເສັ້ນທາງນໍ້າ

ແມ່ນໍ້າຂອງ ຊຶ່ງໄຫຼຜ່ານດິນແດນລາວຈາກເໜືອລົງໃຕ້ເປັນໄລຍະທາງ 1,865 ກມ ຖືເປັນແມ່ນໍ້າທີ່ຍາວທີ່ສຸດໃຫຍ່ທີ່ສຸດ ແລະ ສໍາຄັນທີ່ສຸດ ໃນການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງທາງບົກ ໃນປະເທດລາວ ບໍ່ພຽງແຕ່ເປັນແມ່ນໍ້າທີ່ຍາວເປັນອັນດັບສີ່ຂອງອາຊີເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງເປັນແມ່ນໍ້າສາກົນທີ່ເຊື່ອມໂຍງ 6 ປະເທດໃນພາກພື້ນ ຄື ຈີນ, ພະມ້າ, ລາວ, ໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ກໍາປູເຈຍ ຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນຄວາມລໍາບາກໃນການເຂົ້າເຖິງພື້ນທີ່ພູເຂົາຂອງປະເທດ ທີ່ບໍ່ສາມາດຂົນສົ່ງທາງບົກ ຫຼື ເສດຖະກິດເຂົ້າເຖິງໄດ້.

ໃນປີ 2000 ຈີນ ແລະ ສາມປະເທດ ຄື ພະມ້າ ລາວ ແລະ ໄທ ໄດ້ເຊັນສັນຍາໃນຄວາມຕົກລົງວ່າດ້ວຍການເດີນເຮືອການຄ້າໃນແມ່ນໍ້າລ້ານຊ້າງ-ແມ່ນໍ້າຂອງ. ໃນຊ່ວງປີ 2002 ແລະ 2003 ຈີນໄດ້ຈ່າຍເງິນສໍາຫຼັບໂຄງການລະເບີດຫີນ ແລະ ແກ້ງ ເພື່ອເປີດເສັ້ນທາງນໍ້າ 16 ຈຸດ ຕາມແມ່ນໍ້າຂອງ ຊຶ່ງເປັນຊາຍແດນຈີນ-ພະມ້າ ແລະ ພະມ້າ-ລາວ ເພື່ອປັບປຸງຊ່ອງທາງການເດີນເຮືອ ປະຈຸບັນ ເສັ້ນທາງ ຫ້ວຍຊາຍ ໃນແຂວງບໍ່ແກ້ວ ໄປຮອດຫຼວງພະບາງ (300 ກມ) ແລະ ຫ້ວຍຊາຍໄປຮອດທ່າເຮືອ Guan Lei (270 Km) ທາງຕອນໃຕ້ຂອງມົນທົນຍູນານຂອງຈີນ ຍັງຄົງເປັນເສັ້ນທາງສາຍສໍາຄັນສໍາຫຼັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ນັກທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານ.

6. ສາງຈັດເກັບ

ເຖິງແມ່ນວ່າພາກການກະເສດຈະມີການຈ້າງງານເຖິງ 85% ຂອງແຮງງານພາຍໃນປະເທດ ແຕ່ຄິດເປັນອັດຕາສ່ວນມີພຽງແຕ່ 15.71% ຂອງ GDP ເທົ່ານັ້ນ (ຂໍ້ມູນຂອງສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ ປະຈຳປີ 2018), ເຂົ້າມີພຽງ 27% ຂອງຜົນຜະລິດທັງໝົດ ແລະ ຄົວເຮືອນກະສິກອນສ່ວນຫຼາຍປູກເຂົ້າໄວ້ບໍລິໂພກເອງ. ຊາວກະສິກອນຍັງຄົງດໍາລົງຊີວິດໄດ້ເປັນສ່ວນໃຫຍ່ ແຕ່ການຄ້າຂາຍສິນຄ້າກະສິກໍາຍັງມີຈໍານວນນ້ອຍ ແລະ ບໍ່ມີການເຮັດເອກະສານໄວ້. ຕະຫຼາດສິນຄ້າກະສິກໍາໃນປະເທດ ຍັງເປັນຊ່ອງທາງຕະຫຼາດທີ່ແຄບ ແລະ ມີຂະໜາດນ້ອຍ ຊຶ່ງສິ່ງນີ້ເອງໄດ້ຈໍາກັດຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ການເຕີບໂຕຂອງພາກການຈັດເກັບຂໍ້ມູນດ້ານການຄ້າ.

ການເຂົ້າເຖິງໂອກາດທາງການຕະຫຼາດຂອງກະສິກອນທີ່ຈໍາກັດ ກໍຍັງຈໍາກັດການເຕີບໂຕຂອງກິດຈະກຳທາງດ້ານການຄ້າສິ່ງອອກອີກດ້ວຍ. ຊາວກະສິກອນມັກຈະຂາຍຜົນຜະລິດຂອງຕົນໂດຍກົງໃຫ້ກັບຜູ້ຄ້າຍ່ອຍທີ່ຝາມ ຫຼື ຕາມແຄມທາງ ຊຶ່ງຊາວກະສິກອນບາງລາຍທີ່ໄດ້ນໍາສິນຄ້າຂອງມາວາງຂາຍ. ໃນຂະນະທີ່ໂຮງສີເຂົ້າ ມີສາງເກັບຂະໜາດໃຫຍ່ສໍາລັບເກັບເຂົ້າເປືອກ ແລະ ເຂົ້າສານ ແຕ່ສະຖານທີ່ຈັດເກັບກໍາຈໍາກັດຫຼາຍ ສໍາຫຼັບຈັດເກັບຜົນຜະລິດທາງການກະເສດອື່ນໆ.

ການຄ້າປາ ແລະ ຜະລິດຕະພັນທີ່ເນົາເສຍງ່າຍອື່ນໆ ມັກຕ້ອງໃຊ້ທ້ອງຢືນ ປະຈຸບັນມີຈໍານວນຈໍາກັດຫຼາຍໃນທົ່ວທຸກພື້ນທີ່ຂອງປະເທດ ປະຈຸບັນຜະລິດພັນປາ ແລະ ຊີ້ນສັດສີດຈໍາໜ່າຍໃນຕະຫຼາດຄ້າຂາຍຍ່ອຍພາຍໃນ 12-24 ຊົ່ວໂມງຫຼັງການຂ້າ ຫຼື ຈັບ. ສໍາຫຼັບຜະລິດຕະພັນປະເພດ ຜັກ ໝ ໄກ່ສີດ ຊາວກະສິກອນບາງລາຍໃນບໍລິເວນຕົວເມືອງມີຂໍ້ຕົກລົງການຈັດຫາລາຄາຄົງທີ່ໃຫ້ກັບຜູ້ຄ້າຍ່ອຍ ແລະ ສິ່ງສິນຄ້າໂດຍຕົງໄປໃຫ້ຜູ້ຄ້າຍ່ອຍທຸກວັນ. ສິ່ງຜົນໃຫ້ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຈັດເກັບຂະໜາດກາງເຖິງໃຫຍ່ ທີ່ມີສ່ວນໃຫຍ່ ເປັນເຈົ້າຂອງເອກະຊົນ,

ນອກຈາກນີ້ ຍັງມີໂຮງສີ ແລະຜູ້ຄ້າສິ່ງຂະໜາດກາງ ທີ່ກະຈຸກຕົວຢູ່ໃນເຂດຕົວເມືອງ ຊຶ່ງມີກຳລັງການຜະລິດເພີ່ມຂຶ້ນ.

ແນວໃດກໍຕາມ ລາວຢູ່ຕິດກັບປະຊາກອນໄທ, ຈີນ ແລະຫວຽດນາມຢ່າງນ້ອຍ 200 ລ້ານຄົນ ຊຶ່ງການພັດທະນາອຸດສະຫະກຳລັງເລັ່ງຕົວຢ່າງວ່ອງໄວໃນປະເທດເຫຼົ່ານີ້ ແລະຄວາມຕ້ອງການຜະລິດຕະພັນອາຫານກໍເຊັ່ນກັນ ທີ່ຈະເປັນການສ້າງໂອກາດທີ່ດີສຳລັບປະເທດລາວ ທີ່ມີຕະຫລາດຂະໜາດໃຫຍ່ຢູ່ຕິດປະເທດ ແລະຈະນຳໄປສູ່ການເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງສູງໃນການລົງທຶນໃນໂຄງການລິເລີ່ມດ້ານການກະເສດ ແລະເຮັດໃຫ້ຄວາມຕ້ອງການກຳລັງການຜະລິດໃນວົງຈອນສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ (Supply Chain) ເພີ່ມສູງຂຶ້ນ ແລະຄວາມອາດສາມາດຂອງພາກພື້ນນີ້.

ການຈັດເກັບ ຫຼື ບໍລິການສາຍທາງດ້ານການຄ້າມີລາຄາແພງຫຼາຍ ແລະບໍ່ຢັ້ງຢືນ ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວການຈັດເກັບສ່ວນບຸກຄົນຈະມີຕົ້ນທຶນທີ່ຕໍ່າກວ່າ (ຕົ້ນທຶນການຈັດຕັ້ງ ແລະການບຳລຸງຮັກສາຕໍ່າກວ່າ) ແລະມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງປະສິດທິພາບໃນການດຳເນີນງານ ກອງທຶນສຳຮອງເງິນສົດມີລາຄາຖືກກວ່າການຈັດເກັບທາງກາຍະພາບ ໂດຍຕົ້ນທຶນຫຼັກຄືການຜູກເງິນສົດໄວ້ໃນບັນຊີ ສັນຍາ call option contacts ແລະ ການຊື້ຂາຍປົກກະຕິເປັນຕົວເລືອກທີ່ຖືກທີ່ສຸດ ແມ້ວ່າຈະກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມບໍ່ແນ່ນອນ ແລະຄວາມທ້າທາຍເພີ່ມເຕີມກໍຕາມ.

ຈາກຕົວເລກສະຖິຕິຈະເຫັນວ່າປະຈຸບັນລາວ ມີຈຳນວນຄັງສິນຄ້າເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງຈາກການຄ້າ ແລະການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກໄທ, ຈີນ ແລະຫວຽດນາມ ຄັງສິນຄ້າຈັດເກັບເປັນພື້ນທີ່ຂະໜາດປານກາງ ເຖິງໃຫຍ່ ເໝາະສຳລັບໃຊ້ໃນການການຄ້າ ອາຄານເຫຼົ່ານີ້ມີຂະໜາດນ້ອຍ ເຖິງກາງ ແລະບໍ່ມີໂຄງສ້າງທີ່ເໝາະສົມ ບາງແຫ່ງຂາດສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂັ້ນພື້ນຖານ ເຊັ່ນ ຮົ່ວ ຫຼື ບ່ອນຈອດລົດ ໂຄງສ້າງເຫຼົ່ານີ້ສ່ວນໃຫຍ່ສ້າງຂຶ້ນໂດຍເຈົ້າຂອງທຸລະກິດ ເພື່ອນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນກິດຈະການຂອງຕົນເອງ ແນວໃດກໍຕາມ ເມື່ອເວລາຜ່ານໄປ ພວກເຂົາກໍຈະເປີດໃຫ້ເຊົ່າ.

ທ່ານາແລ້ງ Dryport ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ Logistics ໃຫ້ບໍລິການເຊົ່າຄັງສິນຄ້າ ນອກເໜືອຈາກບໍລິການຄັງສິນຄ້າທົ່ວໄປ ບໍລິການເຫຼົ່ານີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອເຈັດເກັບຜະລິດຕະພັນ ເພື່ອລໍຖ້າການຈັດສົ່ງ ແລະສົ່ງມອບໃຫ້ກັບລູກຄ້າ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງລູກຄ້າ ຄວາມຈຸດຄັງສິນຄ້າສາມາດຮອງຮັບຜະລິດຕະພັນໄດ້ຫຼາກຫຼາຍ ລວມເຖິງສິນຄ້າອຸປະໂພກບໍລິໂພກ ລາຍການອາຫານ ແລະຜະລິດພັນອຸດສະຫະກຳນ້ຳມັນ ແລະເກັສ ນອກຈາກນີ້ ຄອມເພລັກແຫ່ງດັ່ງກ່າວ ຍັງໃຫ້ບໍລິການປະມວນຜົນເອກະສານ ລະບົບໄອທີ ແລະບໍລິການບຸກຄະລາກອນອີກດ້ວຍ ທີ່ສາມາດຄິດອັດຕາຄ່າບໍລິການຕໍ່ຕະລາງແມັດຕໍ່ວັນໄດ້.

Cold Chain (ວົງຈອນຄວາມເຢັນ): ການດຳເນີນງານດ້ານວົງຈອນຄວາມເຢັນຂອງປະເທດ ຍັງຢູ່ໃນໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນ ມີສະຖານທີ່ຈັດເກັບຫ້ອງເຢັນຈຳນວນຈຳກັດ ທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ໃນປະເທດ ການເກັບຮັກສາຢ່າງເໝາະສົມຖືເປັນສິ່ງທີ່ສຳຄັນສຳຫລັບທຸລະກິດໃນດ້ານສາທາລະນະສຸກ ຊຶ່ງຍັງມີຄວາມທ້າທາຍ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຈັດການ Cold chain ສຳລັບທັງອາຫານ ແລະວັກແຊງ.

7. ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານໂລຊິດສະຕິກ

- ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ

ປະລິມານການນຳໃຊ້ນ້ຳເຊື້ອໄຟຂອງລາວຢູ່ທີ່ 1,200 ລ້ານລິດຕໍ່ປີ ຫຼືປະມານ 100 ລ້ານລິດຕໍ່ເດືອນ ຊຶ່ງລາວຍັງບໍ່ທັນມີນ້ຳມັນ ແລະເກັສສຳຮອງ ຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງມີການຈັດຫາຜະລິດຕະພັນພະລັງງານສຳເລັດຮູບ ເພື່ອສະໜອງໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງ, ຄົວເຮືອນ, ອຸດສະຫະກຳ, ການຄ້າ ແລະນຳໃຊ້ອື່ນໆ ສ່ວນໃຫຍ່ນຳເຂົ້າຈາກໄທ 70% ແລະຫວຽດນາມ 30% ຜະລິດຕະພັນພະລັງງານຕ່າງໆ ມີຄື ນ້ຳມັນເອັດຊັງ, ນ້ຳມັນກາຊວນ, ອາຍເກັສທັງຕົ້ມ ນ້ຳມັນກາດ (ເຄື່ອງບິນ) ແລະນ້ຳມັນຫຼໍ່ລີ້ນ ຊຶ່ງນຳເຂົ້າໂດຍບໍລິສັດຂອງລັດ ແລະເອກະຊົນ ຊຶ່ງມີອັດຕາສ່ວນນ້ຳມັນກາຊວນ 73% ຮອງລົງມາແມ່ນເອັດຊັງ 23% ນ້ຳມັນກາດ ຢູ່ອັນດັບທີ່ 4 ຮອງຈາກເກັສທັງຕົ້ມ.

ແຕ່ປີ 2020 ລາວມີໂຮງກັນນ້ຳມັນ 2 ແຫ່ງ ຕັ້ງຢູ່ໃນເຂດພັດທະນາຄົບວົງຈອນໄຊເສດຖາ ຫ່າງຈາກສະໜາມບິນສາກົນວັດໄຕ 19 ກມ, ຫ່າງຈາກສະຖານີລົດໄຟລາວ-ຈີນ 1.5 ກມ ແລະຕິດຕັ້ງຖັງນ້ຳມັນ 16 ຖັງ ຄວາມຈຸລວມ

80 ລ້ານລິດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເປັນຂອງບໍລິສັດ Lao Petroleum & Chemical Co . Ltd (Laopec) ຊຶ່ງ ເປັນບໍລິສັດຮ່ວມທຶນລາວ-ຈີນ ໄດ້ເປີດຕົວການຜະລິດເຟສທຳອິດຂອງໂຄງການກັນ 3 ລ້ານໂຕນຕໍ່ປີ ຊຶ່ງລວມ ເຖິງນ້ຳມັນເອັດຊັງ ກາຊອນ ແລະເຄມີຜັນອື່ນໆ ສ່ວນເຊື້ອເຟັງການບິນຍັງຢູ່ໃນລາຍການຜະລິດໃນຂັ້ນຕອນສຸດ ທ້າຍ ທີ່ຈຳເລັດໃນປີ 2030. ໂຮງງານຍອດງົ່ມພາວເວີຕັ້ງຢູ່ເມືອງແປກ ແຂວງຊຽງຂວາງ ຫ່າງຈາກຕົວເມືອງ 390 ກມ ເພື່ອດຳເນີນການຜະລິດນ້ຳມັນກາຊອນຈາກວັດຖຸດິບນ້ຳເຂົ້າ ຫ່າງຈາກຫວຽດນາມ 318 ກມ ໂຮງງານມີກຳລັງ ການຜະລິດ 100 ລ້ານລິດຕໍ່ປີ ແລະຄວາມຈຸ 2.4 ລ້ານລິດ ການຜັດທະນາທັງ 2 ແຫ່ງນີ້ຄາດວ່າຈະຕອບສະໜອງ ປະມານ 60% ຂອງຄວາມຕ້ອງການເຊື້ອໄຟໃນປະເທດ.

- ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ

ສະຖິຕິຂອງກະຊວງແຜນການ ແລະການລົງທຶນ ປີ 2018 (ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ) ມີການເຕີບໂຕຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ອອດສະຫະກຳລິດບັນທຸກໃນປະເທດຈາກ 44,000 ຄັນໃນປີ 2014 ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍກວ່າ 56,335 ຄັນໃນປີ 2017 ຊຶ່ງສອດຄ່ອງກັບການເຕີບໂຕໂດຍລວມຂອງຍານພາຫະນະທີ່ຈິດທະບຽນທັງໝົດ 1,586,545 ໃນປີ 2014 ເພີ່ມ ເປັນ 1,979,789 ຄັນ ໃນປີ 2017 ໂດຍມີລິດຈັກ 76% ລິດບັນທຸກມີພຽງ 3%.

ຄວາມສາມາດໃນການບັນທຸກ ຍັງຄົງບໍ່ຄ່ອຍດີ ເນື່ອງຈາກລິດບັນທຸກສ່ວນໃຫຍ່ຊຸດໂຊມ ແລະເກົ່າແກ່ຫຼາຍ ຂຶ້ນ ແລະສິນຄ້າສ່ວນໃຫຍ່ຂົນສົ່ງໂດຍໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າດ້ວຍລິດບັນທຸກທີ່ໃຫ້ ບໍລິການໂດຍບໍລິສັດເອກະຊົນທັງໝົດ ເຖິງວ່າສ່ວນໃຫຍ່ຈະເປັນພາຫະນະຂະໜາດນ້ອຍກໍຕາມ ແຕ່ບໍ່ຄ່ອຍນິຍົມໃຊ້ ກັນ.

ສະມາຄົມຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດລາວ (Lao International Freight Forwarder Association: WFP) ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໃນປີ 2001 ເພື່ອຍົກລະດັບຄວາມຮູ້ທາງວິຊາຊີບ ແລະສົ່ງເສີມການລົງທຶນໃນທະນາຄານ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ທະນາຄານຂົນສົ່ງທີ່ດຳເນີນບໍລິການຮັບຈ້າງ (ລວມເຖິງການສ້ອມແປງລິດ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຄັງ ຮັກສາສິນຄ້າ ສນຸ່ງຖ່າຍສິນຄ້າ) ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຈາກຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງປະຈຳທ້ອງຖິ່ນ, ສຳລັບບໍລິສັດທີ່ມີຜູ້ຖືຫຸ້ນຕ່າງຊາດ ແລະບໍລິສັດທີ່ມີການລົງທຶນຂະໜາດໃຫຍ່ ແມ່ນກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງເປັນຜູ້ຝຶກຈາລະນາອະນຸມັດ.

ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວຜູ້ຂົນສົ່ງຈະໃຊ້ລິດບັນທຸກຂະໜາດໃຫຍ່ (20-30 ໂຕນ) ໃນການຈັດສົ່ງລະຫວ່າງຄັງສິນຄ້າ (ທັງໝົດບິນຖະໜົນລາດຢາງໃນທຸກສະພາບອາກາດ) ການຈັດສົ່ງໄປຍັງຈຸດຈັດສົ່ງສຸດທ້າຍສ່ວນໃຫຍ່ເປັນການຮັບ ເໝົາເປັນຊ່ວງ ດ້ວຍລິດບັນທຸກຂະໜາດໃຫຍ່ມາຮັບຈາກສາງ ໄປຫາເມືອງຕ່າງໆດ້ວຍທາງລະດັບ 2 ແລະຂົນສົ່ງ ດ້ວຍລິດບັນທຸກຂະໜາດນ້ອຍ (0.5 ຫາ 3 ໂຕນ ລິດຕຸກໆ ລິດສາມລໍ້ ແລະລິດລາກຈູງ) ດ້ວຍຖະໜົນທີ່ນ້ອຍກວ່າ ທີ່ຢູ່ຢາງເຂົ້າໃນໝູ່ບ້ານຕ່າງໆ.

- ແຮງງານ

ຫ້ອງວ່າການສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີໄດ້ອອກແຈ້ງການ ສະບັບເລກທີ 1502/ຫສນຍ, ລົງວັນທີ 16 ສິງຫາ 2023 ເລື່ອງປັບຄ່າແຮງຂັ້ນຕໍ່າ⁸ ໂດຍປັບຂຶ້ນຄ່າແຮງຂັ້ນຕໍ່າຈາກ 1,300,000 ກີບ ຕໍ່ຄົນຕໍ່ເດືອນເປັນ 1,600,000 ກີບຕໍ່ຄົນຕໍ່ເດືອນ ໂດຍເລີ່ມແຕ່ວັນທີ 1 ຕຸລາ 2023 ເປັນຕົ້ນໄປ. ການເພີ່ມຂຶ້ນຄວາມຕໍ່ເນື່ອງຂອງ ການຂຶ້ນຄ່າແຮງຂັ້ນຕໍ່າ ທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນໂດຍເລີ່ມມາແຕ່ກາງປີ 2022. ນອກນັ້ນ, ຫາກນາຍຈ້າງ ຈ້າງກຳມະກອນທີ່ເຮັດ ວຽກໃນເຂດອັນຕະລາຍ ຊຶ່ງມີສະພາບຄວາມເປັນຍຸ່ງທີ່ຍາກລຳບາກ ຕ້ອງເພີ່ມຄ່າຈ້າງຂຶ້ນຕໍ່າອີກ 15% ຂອງຄ່າຈ້າງ ຂຶ້ນຕໍ່າຂ້າງເທິງ.

⁸ <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=687765483379922&id=100064394304145&set=a.482253447264461>

ຈາກຂໍ້ມູນລ່າສຸດຂອງກະຊວງແຜນການ ແລະການລົງທຶນ (ປຶ້ມສະຖິຕິປະຈຳປີ 2022) ຄ່າຈ້າງສະເລ່ຍຂອງ ພະນັກງານແຕກຕ່າງກັນໄປຕາມຂົງເຂດອຸດສາຫະກຳ ແລະກະສິກຳ ຊຶ່ງໃນພາກອຸດສາຫະກຳ ແລະກະສິກຳ ມີອັດຕາ ຄ່າແຮງຂັ້ນຕໍ່າທີ່ໃກ້ຄຽງກັນ ແຕ່ໃນພາກບໍລິການຈ່າຍຫຼາຍກວ່າ 3,011,000 ກີບຕໍ່ຄົນຕໍ່ເດືອນ.

ນັບແຕ່ເດືອນ ມິຖຸນາ ປີ 2022 ມີການປັບຂຶ້ນຄ່າແຮງຂັ້ນຕໍ່າ ເປັນຄັ້ງທີ 3 ພາຍໃນປະເທດ ຍ້ອນການອ່ອນຄ່າ ຂອງເງິນກີບເມື່ອທຽບກັບເງິນຕາຕ່າງປະເທດ ແລະອັດຕາເງິນເຝີໃນຕົ້ນທຶນສິນຄ້າບໍລິໂພກປະຈຳວັນ ຊຶ່ງເປັນ 2 ສາຍເຫດຫຼັກທີ່ເຮັດໃຫ້ເກີດການປັບຂຶ້ນຄ່າແຮງຂັ້ນຕໍ່າ. ການປັບເພີ່ມຂຶ້ນເທື່ອລະນ້ອຍເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນ ເຖິງແນວທາງການຕໍ່ສູ້ຂອງລັດຖະບານໃນການແກ້ໄຂວິກິດຄ່າຄອງຊືບຂອງລາວ ແລະຜົນກະທົບຕໍ່ຄ່າແຮງຂັ້ນຕໍ່າ ຂອງແຮງງານລາວ.

ຄວາມຕ້ອງການຂອງແຮງງານສີມືທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ແຕ່ກໍເປັນເລື່ອງຍາກທີ່ຈະໄດ້ມາຊຶ່ງແຮງງານທີ່ມີສີມືດີ ເນື່ອງ ຈາກອັດຕາເງິນເຝີທີ່ສູງຂຶ້ນ ສິ່ງຜົນໃຫ້ແຮງງານທັກສະສີມື ຖືກດຶງດູດໄປປະເທດເພື່ອນບ້ານທີ່ມີເງິນເດືອນຂັ້ນຕໍ່າ ສູງກວ່າ. ອົງກອນທີ່ຕ້ອງການຈ້າງພະນັກງານຕ້ອງປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍໃຫ້ເກີດຄວາມຍຸຕິທຳທັງໃນດ້ານການຈ້າງ ງານ ແລະຄ່າຈ້າງ, ນາຍຈ້າງມີໜ້າທີ່ປະຕິບັດຕາມກົດລະບຽບຂອງລັດຖະບານກ່ຽວກັບຄ່າແຮງຂັ້ນຕໍ່າ ແລະຊົ່ວໂມງ ເຮັດວຽກ ແຮງງານອາດໄດ້ຮັບການວ່າຈ້າງງານ ຜ່ານທຸລະກິດການຈັດຫາງານຢ່າງເປັນທາງການ ຫຼື ຜ່ານການເຮັດ ສັນຍາຈ້າງເປັນລາຍບຸກຄົນ.

- ໂທລະຄົມມະນາຄົມ

ກະຊວງກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະການສື່ສານ ເປັນໜ່ວຍງານທີ່ຄຸ້ມຄອງ ແລະຮັບຜິດຊອບໃນການບໍລິ ການ ດ້ານໂທລະຄົມມະນາຄົມ ມີໜ້າທີ່ອອກໃບອະນຸຍາດໃຫ້ແກ່ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ ຄວບຄຸມອັດຕາຄ່າບໍລິການ ແລະບັງຄັບ ໃຊ້ກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ປະຈຸບັນມີຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ 4 ລາຍໃຫຍ່ ຄື Lao Telecom (LTC), Star Telecom (UNITEL), Enterprise Telecommunications Lao (ETL) ແລະ T-Plus Laos (Beeline) ຊຶ່ງບໍລິສັດເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ລົງທຶນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍໃນການຂະຫຍາຍເຄື່ອນຍ້າຍ ແລະປັບປຸງບໍລິການໃນຊ່ວງຫຼາຍປີຜ່ານມາ.

ນະໂຍບາຍສຳຄັນຂອງການຄຸ້ມຄອງກິດຈະການໂທລະຄົມມະນາຄົມ ຄື ສົ່ງເສີມການແຂ່ງຂັນ ໂດຍລັດຖະ ບານໄດ້ເປີດກວ້າງໃນການອອກອະນຸຍາດໃຫ້ກັບບໍລິສັດອື່ນໆອີກ ເປັນຕົ້ນ Planet, LaoSat, SLT Network, Mangkone ແລະ Chalurnsup ບໍລິສັດເຫຼົ່ານີ້ສາມາດແຂ່ງຂັນກັບຜູ້ໃຫ້ບໍລິການລາຍໃຫຍ່ໄດ້ ໂດຍສະເໜີອັດຕາ ຄ່າບໍລິການທີ່ຕໍ່າ ແລະບໍລິການທີ່ເປັນນະວັດຕະກຳກວ່າ.

ໃນປີ 2023 ລາວມີການເຊື່ອມຕໍ່ໂທລະສັບມີຖືປະມານ 6.45 ລ້ານຄັ້ງ ຄິດເປັນ 85% ຂອງປະຊາກອນທັງໝົ ດພາຍໃນປະເທດ 7.58 ລ້ານຄົນ ແຜລດຟອມໂຊຊຽວມີເດຍ ທີ່ໄດ້ຮັບຄວາມນິຍົມຫຼາຍທີ່ສຸດໃນລາວແມ່ນ Facebook ຊຶ່ງມີຜູ້ນຳໃຊ້ 3.2 ລ້ານຄົນ (ຍິງ 46% ແລະຊາຍ 53%) Instragram ມີຜູ້ນຳໃຊ້ 488,000 ຄົນ (ຍິງ 58% ຊາຍ 41.2%) ແລະ Twitter ມີຜູ້ໃຊ້ 238,000 ຄົນ (ຍິງ 69%).

ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການອິນເຕີເນັດ (ISP): ມີຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຈຳນວນ 25 ລາຍ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດດຳເນີນບໍລິການ ISP ໃນປີ 2021 ເພື່ອໃຫ້ບໍລິການເຊື່ອມຕໍ່ອິນເຕີເນັດຜ່ານດາວທຽມ ແລະເຄື່ອນຍ້າຍໄຍແກ່ວ່າແສງ ແຕ່ລະອົງກອນ ສາມາດຮັບສັນຍານຈາກບໍລິສັດດັ່ງກ່າວ. ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ ISP ລາຍໃຫຍ່ພາຍໃນປະເທດ ມີ Lao Telecom (LTC), Star Telecom (UNITEL), Enterprise Telecommunications Lao (ETL) ແລະ T-Plus Laos (Beeline).

ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການມືຖື: ລາວມີຜູ້ໃຫ້ບໍລິການເຄື່ອນຍ້າຍມືຖືລາຍໃຫຍ່ 4 ບໍລິສັດ ຄື Lao Telecom ມີຜື້ນທີ່ຄອບ ຄຸ້ມຫຼາຍທີ່ສຸດ ໂດຍມີ 4G ກວມທົ່ວປະເທດ ເຖິງວ່າບາງໝູ່ບ້ານໃນເຂດຫ່າງໄກຍັງຄົງໃຊ້ 3G ຫຼື 2G ກຳຕາມ ແລະ ອັນດັບທີ 2 ສັນຍານ 4G ຂອງ Unitel ທີ່ໃຫ້ບໍລິການຕາມເມືອງໃຫຍ່ ແລະເຂດຊົນນະບົດ ທົ່ວທຸກແຂວງຂອງ ປະເທດ, ເຄື່ອນຍ້າຍ Enterprise Telecommunications Lao (ETL) ກວມເອົາເມືອງໃຫຍ່ເກືອບທຸກເມືອງ ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍ T-Plus Laos ໃນເຂດເມືອງທີ່ສຳຄັນ ແລະໄດ້ຂະຫຍາຍໄປສູ່ບາງເຂດຊົນນະບົດ ແລະຫ່າງໄກ ສອກຫຼີກຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

- ການຄ້າຊາຍແດນ⁹

ມາຮອດປະຈຸບັນການຄ້າຊາຍແດນທົ່ວປະເທດຂອງ ສປປ ລາວ ປະກອບມີດ່ານສາກົນທັງໝົດ 27 ດ່ານ, ດ່ານທ້ອງຖິ່ນ 32 ດ່ານ ແລະ ດ່ານປະເພນີ ທັງໝົດ 48 ດ່ານ. ນັບແຕ່ປີ 1990 ເປັນຕົ້ນມາ ລາວ ໄດ້ລົງນາມເຊັນ ສັນຍາການຄ້າສອງຝ່າຍກັບ 15 ປະເທດໃນໂລກ ຄື ລັດເຊຍ, ມົງໂກນ, ໄທ, ມຽນມາ, ເກົາຫຼີ, ຈີນ, ຫວຽດນາມກຳປູເຈຍ, ມາເລເຊຍ, ອິນເດຍ, ເບລາຣຸດ, ອາກຊັງຕິນ, ອາເມລິກາ, ຕວກກີ ແລະ ກວເວດ.

ການເຊັນສັນຍາການຄ້າສອງຝ່າຍ ແນໃສ່ເພື່ອສົ່ງເສີມການຮ່ວມມືດ້ານການຄ້າລະຫວ່າງຄູ່ສັນຍາ ແລະ ຍົກສູງມິດຕະພາບແບບພິເສດ ແລະການຮ່ວມມືຢ່າງຮອບດ້ານ; ບາງສັນຍາ, ກໍສົ່ງເສີມການເຂົ້າເຖິງຕະຫຼາດການຄ້າດ້ານສິນຄ້າ ແລະ ການບໍລິການລະຫວ່າງສອງຝ່າຍໃຫ້ມີຄວາມໝັ້ນຄົງ ແລະ ຍາວນານ. ດ້ານໜຶ່ງ, ແມ່ນແນໃສ່ສ້າງຂອບວຽກໃນການຮ່ວມມື ເພື່ອປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມທີ່ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການພົວພັນການຄ້າ ລະຫວ່າງກັນພາຍໃຕ້ລະບຽບກົດໝາຍ ແລະ ຂອດການບໍລິຫານ ທີ່ມີຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ເຮັດໃຫ້ສິນຄ້າຂອງປະເທດຄູ່ຄ້າ ສາມາດເຂົ້າເຖິງຕະຫຼາດຂອງກັນ ແລະ ກັນ ໄດ້ສະດວກ ແລະ ໄວຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ. ນອກຈາກນີ້, ກໍຍັງເປັນການດຶງດູດການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດໃຫ້ນັບມື້ນັບຫຼາຍຂຶ້ນ.

ນອກຈາກນີ້, ກໍຍັງມີຂອບການຮ່ວມມືແບບຮອບດ້ານໃນຮູບແບບຂອງຄະນະກຳມະທິການ ວ່າດ້ວຍການຮ່ວມມືລະຫວ່າງ ລາວ ແລະ ປະເທດຄູ່ຄ້າ (Joint Commission-JC) ເພື່ອເປັນການເພີ່ມທະວີສາຍພົວພັນລະຫວ່າງສອງຝ່າຍ. ການຮ່ວມມືດັ່ງກ່າວ ເປັນການຮ່ວມມືໃນແບບສອງຝ່າຍຂັ້ນລັດຖະບານ ທີ່ກວມເອົາຫຼາຍຂະແໜງການປົນອ້ອມຂະແໜງເສດຖະກິດ ທີ່ມີການກຳນົດທິດທາງແຜນການຮ່ວມມື ແລະ ວາງຄາດໝາຍສູ້ຊິນຮ່ວມກັນ, ເປັນອີກເວທີໜຶ່ງທີ່ບັນດາປະເທດຄູ່ຮ່ວມມືສະເໜີໃຫ້ມີການເຈລະຈາສັນຍາຕ່າງໆລວມເຖິງການເຈລະຈາ ແລະ ການແກ້ໄຂບັນຫາທາງດ້ານການຄ້າ. ປະຈຸບັນ ລາວ ໄດ້ມີຂໍ້ຕົກລົງຢູ່ໃນຂອບການຮ່ວມມື JC ກັບ 16 ປະເທດ ຄື ຫວຽດ ນາມ, ໄທ, ກູບາ, ກຳປູເຈຍ, ມຽນມາ, ລັດເຊຍ, ມົງໂກນ, ອິນເດຍ, ອີຢູ, ຈີນ, ອິນໂດເນເຊຍ, ອາເມລິກາ, ມາເລເຊຍ, ສປປ ເກົາຫຼີ, ບຣູໄນ ແລະ ສ.ເກົາຫຼີ.

⁹ <http://www.dftp.moic.gov.la/la/bilateral-trade/>