ສະບັບທີ 01, ຊຸດທີ 01 (2026); 109-118

ວາລະສານວິທະຍາສາດການເມືອງ-ການປົກຄອງ
www.jnappa.lci.la; ISSN: 3107-1163; E-ISSN: 3107-1171
DOI:https://doi.org/10.71026/jnappa.2026.010111



ພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ

Developing trade to support the Lao-China Railway

ນ. ສີອາມອນ ວົງຈັນ, ສະຖາບັນການເມືອງ ແລະ ການປົກຄອງແຫ່ງຊາດ.
E-mail: Siamone.vongchanh86@gmail.com

ປະຫວັດຫົວຂໍ້ຄົ້ນຄວ້າ

ໄດ້ຮັບ: 30 ພຶດສະພາ 2025
ໄດ້ຮັບພາຍຫຼັງປັບປຸງ: 10 ກັນຍາ 2025
ຖືກຮັບຮອງ:15 ຕຸລາ 2025
ຈັດພິມອອນລາຍ: 24 ມີຖຸນາ 2026

ບົດຄັດຫຍໍ້:

ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ຫົວຂໍ້: ພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ແມ່ນເພື່ອຄົ້ນຄວ້າຊອກຫາໂອກາດ ແລະ ທ່າແຮງການພັດທະນາການຄ້າ ຂອງບັນດາ ແຂວງທີ່ຕິດກັບແລວເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເພື່ອຍົກສູງຄຸນນະພາບການພັດທະນາເສດຖະ ກິດ-ການຄ້າ ຕາມແນວທາງຂອງພັກ; ສຶກສາການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທາງເສັ້ນທາງ ລົດໄຟລາວ-ຈີນ; ໂອກາດ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍ ຕໍ່ການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າຕາມແລວເສັ້ນ ທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດ ທີ່ ສປປ ລາວ ຈະໄດ້ຮັບຈາກການພັດທະນາວຽກ ງານການຄ້າ ໂດຍຜ່ານທາງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ. ວິທີການຄົ້ນຄວ້າແມ່ນໄດ້ເກັບກຳ, ສັງລວມຂໍ້ມູນທາງດ້ານທິດສະດີ ແລະ ພຶດຕິກຳຕົວຈິງ ເປັນຕົ້ນແມ່ນບົດລາຍງານ ກ່ຽວກັບ ການຄ້າ ແລະ ບົດລາຍງານຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ (ເລີ່ມຈາກວັນທີ 3 ທັນວາ 2021 ຈົນຮອດທ້າຍປີ 2023).

ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ ແລະສັງລວມຂໍ້ມູນຕົວເລກການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຜ່ານເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ນັບແຕ່ມື້ເລີ່ມເປີດໃຫ້ບໍລິການເປັນຕົ້ນມາຮອດທ້າຍປີ 2023 ມີຈຳນວນສິນຄ້າທັງ ໝົດ 5,725,705 ໂຕນ, ມີ 4,003 ຖ້ຽວ, ອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນ 105.1%, ສະເລ່ຍ 11,333 ໂຕນຕໍ່ມື້. ໃນນັ້ນ, ສິນຄ້າຈາກ ສປປ ລາວ ໄປຍັງ ສປ ຈີນ ມີ 4,775,231 ໂຕນ ແລະສິນຄ້າ ຈາກ ສປ ຈີນ ມາ ສປປ ລາວ ມີ 950,474.02 ໂຕນ, ຜົນສຳເລັດດັ່ງກ່າວໄດ້ສ່ອງແສງໃຫ້ເຫັນ ເຖິງການຂະຫຍາຍຕົວຂອງວຽກງານການຄ້າ. ການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບ ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ປະກອບສ່ວນເຮັດໃຫ້ເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດມີການຂະຫຍາຍຕົວ ແລະເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດເຂົ້າກັບພາກພື້ນ ແລະສາກົນ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ, ສົ່ງເສີມໃຫ້ການ ປະຕິຮູບເສດຖະກິດ ໃຫ້ດຳເນີນໄປຕາມກົນໄກເສດຖະກິດຕະຫຼາດທີ່ມີການດັດສົມຂອງລັດ ເພື່ອສ້າງການພັດທະນາທີ່ວ່ອງໄວ, ສ້າງແຫຼ່ງລາຍຮັບໃຫ້ແກ່ງົບປະມານ, ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ ໂດຍນຳໃຊ້ທ່າແຮງທີ່ຕັ້ງຍຸດທະສາດຂອງປະເທດ ບວກກັບນະໂຍບາຍສົ່ງເສີມ ແລະດຶງດູດການ ລົງທຶນຂອງລັດຈາກພາຍໃນ ແລະຕ່າງປະເທດ ແລະເພື່ອນຳຜົນປະໂຫຍດມາສູ່ປະເທດຊາດ ແລະປະຊາຊົນຢ່າງແທ້ຈິງ ເຮັດໃຫ້ປະເທດຊາດມັ່ງຄັ່ງເຂັ້ມແຂງ, ປະຊາຊົນຮັ່ງມີຜາສຸກ, ສັງຄົມ ມີຄວາມສີວິໄລ.

ຄຳສັບສຳຄັນ: ການຄ້າ, ພັດທະນາ, ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດ.

Abstract:

Developing trade to support the Lao-China railway is to explore the opportunities and potential for trade development of provinces along the Lao-China railway to improve the quality of economic and trade development in line with the Party's guidelines; Study the management of cargo transportation via the Lao-China railway; Opportunities and challenges for the development of trade along the Lao-China railway and the benefits that the Lao PDR will receive from the development of trade via the Lao-China railway. The research method is to collect and summarize theoretical and practical data, such as trade reports and reports related to rail transport (starting from December 3, 2021 to the end of 2023).

The study researches and summarizes the figures of cargo transportation via the Lao-China railway from the date of its opening to the end of 2023. The total volume of cargo transported via the Lao-China railway was 5,725,705 tons, with 4,003 trips, an increase of 105.1%, an average of 11,333 tons per day. Of these, 4,775,231 tons of goods were exported from Laos to China, and 950,474.02 tons were exported from China to Laos. These achievements reflect the growth of trade. The development of trade to support the Lao-China railway has contributed to the growth of the national economy and effective regional and international integration, promoting economic reform to proceed according to the market economy mechanism with state adjustment to create rapid development, generate revenue for the budget, and create jobs by utilizing the country's strategic potential, combined with policies to promote and attract state investment from both domestic and foreign countries, and to bring real benefits to the country and its people, making the country prosperous, the people prosperous, and the society civilized.

Key words: Trade, Development, Lao-China Railway, Goods Transportation, Integration-Connectivity.

I. ຄວາມເປັນມາ ຂອງການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

ໃນເງື່ອນໄຂເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ, ການເຊື່ອມໂຍງ, ເຊື່ອມຈອດ ໄດ້ກາຍເປັນບັນຫາໃຈກາງຂອງທຸກໆປະເທດໃນໂລກ ໃນການວາງນະໂຍບາຍການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງຕົນ; ສຳລັບ ສປປ ລາວເຮົາ ເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ (Land-Lock Country) ພັກ ແລະ ລັດຖະບານ ຈຶ່ງໄດ້ເອົາໃຈ ໃສ່ດຳເນີນນະໂຍບາຍເປີດກວ້າງເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດ ກັບພາກພື້ນ ແລະສາກົນ ພາຍໃຕ້ນະໂຍບາຍເຊື່ອມຈອດ (Land-Link Country). ດັ່ງທ່ານເລນິນ ໄດ້ກ່າວວ່າ: “ສ້າງພື້ນຖານວັດຖຸເຕັກນິກໃຫ້ແກ່ສັງຄົມນິຍົມ ຕ້ອງເອົາໃຈໃສ່ສົ່ງເສີມຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ, ການສົ່ງອອກ ເພື່ອຮັບໃຊ້ຊີວິດການເປັນຢູ່ ຂອງປະຊາຊົນ ຢ່າງແທ້ຈິງ" (ອະລາດີເມຍ ອີລິດ, 2005, ໜ້າ 59). ປະເທດລາວເຮົາ ມີທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃຈກາງຂອງອະນຸພາກພື້ນ ເປັນເງື່ອນໄຂທີ່ເໝາະສົມໃຫ້ແກ່ການບໍລິການທາງຜ່ານ, ເຊື່ອມຈອດກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ ສາມາດສ້າງເປັນສູນກາງທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ການຄ້າ ແລະ ການບໍລິການ ໃນອະນຸພາກພື້ນຂອງອາຊຽນ ກໍ່ຄືການເຊື່ອມໂຍງກັບບັນດາປະເທດໃນພາກພື້ນ ແລະ ສາ ກົນ, ສາມາດຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທາງລົດໄຟ ແລະພັດທະ ນາໃຫ້ກາຍເປັນແລວທາງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ສຳຄັນໃນອະນຸພາກພື້ນ, ເພາະເສັ້ນທາງລົດໄຟ ເປັນສ່ວນໜຶ່ງທີ່ສຳຄັນໃນການພັດທະນາເສດຖະ ກິດ-ສັງຄົມ, ການແລກປ່ຽນດ້ານວັດທະນະທຳ, ການທ່ອງທ່ຽວຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນທາງດ້ານໂລຈິດສ໌ຕິກ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຜູ້ ໂດຍສານ. ໃນເງື່ອນໄຂທີ່ພັກ-ລັດ ພວມດຳເນີນນະໂຍບາຍເປີດກວ້າງການພົວພັນ ແລະ ຮ່ວມມືກັບຕ່າງປະເທດ ທີ່ນັບມື້ນັບກວ້າງຂວາງ ແລະເລິກເຊິ່ງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ທີ່ຈະໄດ້ເປີດກວ້າງການພົວພັນເຊື່ອມໂຍງທາງດ້ານເສດຖະກິດກັບບັນດາປະເທດໃນພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ທັງເປັນການສ້າງປະຖົມປັດໄຈ ນຳພາປະເທດຊາດໃຫ້ຫຼຸດພົ້ນຈາກສະພາວະດ້ອຍພັດທະນາ ແລະ ກ້າວຂຶ້ນຕາມທິດສັງຄົມນິຍົມ ໂດຍຜ່ານການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງເຊື່ອມໂຍງ ແລະ ເຊື່ອມຈອດທີ່ສຳຄັນຕ່າງໆ ດັ່ງທີ່ເຫັນໄດ້ຄືໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ທີ່ຊ່ວຍໃຫ້ການຮ່ວມມືທັງສອງປະເທດ ກ້າວສູ່ລວງເລິກກວ່າເກົ່າໃນຂົງເຂດຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ຄົມມະນາ ຄົມ, ການຄ້າ... ການພັດທະນາແລວທາງເສດຖະກິດລາວ-ຈີນ ແມ່ນການຕົກລົງເປັນເອກະພາບທີ່ສຳຄັນ ຂອງການນຳທັງສອງປະເທດ ເຊິ່ງເລີ່ມຈາກແຂວງຢຸນນານ ສປ. ຈີນ ຈົນເຖິງພາກໃຕ້ຂອງລາວ ໂດຍຖືເອົາທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນແລວຄຳ ໂດຍຜ່ານເຂດຈຸດສຳຄັນຕ່າງໆ,ພ້ອມກັນນັ້ນ ກໍ່ຍັງ

ຜ່ານແຂວງຢຸນນານ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບເຂດຕາເວັນ ຕົກສ່ຽງໃຕ້ຂອງ ຈີນ ແລະ ແຖບເສດຖະກິດຕອນເໜືອຂອງແມ່ນ້ຳຢັ່ງຊີກຽງ ແລະ ຜ່ານລາວ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບບັນດາປະເທດຂົງເຂດອາ ຊີອາຄະເນ. ໃນ ປີ 2019-2030, ສອງຝ່າຍຈະຖືເອົາການຮ່ວມມືລຽບຕາມທາງ ລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນຂົງເຂດຕົ້ນຕໍຂອງການຮ່ວມມື, ພ້ອມທັງເປີດ ໂອກາດໃຫ້ແກ່ຄູ່ຮ່ວມພັດທະນາອື່ນໆ ເຂົ້າມາມີສ່ວນຮ່ວມ.

1. ຈຸດປະສົງຂອງການຄົ້ນຄວ້າ: ການຄົ້ນຄວ້ານີ້ ມີຈຸດປະສົງ ເພື່ອຊອກຫາໂອກາດ ແລະ ທ່າແຮງໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດ ເປັນຕົ້ນແມ່ນການຄ້າຂອງປະເທດລາວເຮົາ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ບັນດາແຂວງທີ່ຢູ່ຕິດກັບແລວເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ເພື່ອ ຍົກສູງຄຸນນະພາບ ຂອງການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ການຄ້າ ຕາມ ແນວທາງຂອງພັກ; ໄດ້ແຍກໃຫ້ເຫັນສະພາບຄວາມເປັນຈິງຜົນປະ ໂຫຍດ ຂອງການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງ ລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຢູ່ປະເທດເຮົາໃນໄລຍະຜ່ານມາ ກໍ່ຄືປັດຈຸບັນ.

2. ທິດສະດີທີ່ເປັນພື້ນຖານໃນການຄົ້ນຄວ້າ: ພື້ນຖານທິດ ສະດີທີ່ນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການຄົ້ນຄວ້າ ແມ່ນອີງໃສ່ທິດສະດີຂອງມາກ-ເລນິນ, ແນວຄິດ ໄກສອນ ພົມວິຫານ, ແນວທາງຂອງພັກ, ນະໂຍບາຍຂອງລັດ ແລະ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງ ລັດ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ ທີ່ຕິດພັນກັບການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

3. ວິທີໃນການຄົ້ນຄວ້າ: ການຄົ້ນຄວ້າໃນຄັ້ງນີ້ ແມ່ນໄດ້ໃຊ້ ວິທີການສັງລວມຂໍ້ມູນທາງດ້ານທິດສະດີ ແລະ ພຶດຕິກຳຕົວຈິງ ເປັນ ຕົ້ນແມ່ນບົດລາຍງານ ກ່ຽວກັບການຄ້າ ແລະ ບົດລາຍງານຕ່າງໆ ທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ໂດຍການນຳເອົາຂໍ້ມູນຕົວເລກ ການສົ່ງອອກ-ນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການຜ່ານທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໃນໄລຍະທີ່ຜ່ານມາ (ຕາມຂໍ້ມູນຕົວເລກການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທາງ ລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແຕ່ທ້າຍປີ 2021 ຫາປີ 2023) ເພື່ອໄຈ້ແຍກໃຫ້ ເຫັນເນື້ອໃນຕົ້ນຕໍ ກ່ຽວກັບການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ, ຕີລາ ຄາບັນຫາ ແລະ ສົມທຽບທິດສະດີກັບພຶດຕິກຳ.

4. ຄວາມໝາຍ ຂອງການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອ ຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

ການຄ້າ ແມ່ນຂະແໜງການເສດຖະກິດໜຶ່ງ ທີ່ບໍ່ດຳເນີນການ ຜະລິດວັດຖຸໂດຍກົງ, ແຕ່ເຮັດໜ້າທີ່ຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ຂະບວນວິວັດ ການຜະລິດ. ການຄ້າແມ່ນຮູບການຈັດຕັ້ງໜຶ່ງ ຂອງການຈໍລະຈອນ ສິນຄ້າ, ສູດລວມຂອງການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງການຄ້າ ແມ່ນ ງ-ສ-ງ' (ເງິນ-ສິນຄ້າ-ເງິນ). ຍ້ອນແນວນັ້ນ, ສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ: ຫາດແທ້ ຂອງການຄ້າ ແມ່ນຂະບວນການແລກປ່ຽນສິນຄ້າໂດຍຜ່ານການຊື້-ຂາຍໃນທ້ອງຕະຫຼາດ ແມ່ນຂອດໜຶ່ງທີ່ຈຳເປັນ ຂອງການຜະລິດສຳ. ການຄ້າ ແມ່ນຂົງເຂດເສດຖະກິດໜຶ່ງ ເຊິ່ງບັນດາອັດຕະພາບ ເສດຖະກິດ ດຳ ເນີນການຊື້-ຂາຍ, ແລກປ່ຽນສິນຄ້າດ້ວຍຫຼາຍວິທີ ແຕກຕ່າງກັນ, ການຄ້າກຳເນີດຂຶ້ນ ພ້ອມກັບການກຳເນີດ ຂອງ ເສດຖະກິດສິນຄ້າ. ມາເຖິງປັດຈຸບັນ ການຄ້າໄດ້ກາຍເປັນຂະແໜ ງການໜຶ່ງທີ່ຂະຫຍາຍຕົວສູງ, ມີຂະໜາດກວ້າງໃຫຍ່ໃນເສດຖະກິດ ແຫ່ງຊາດ ກວມເອົາອັດຕາສ່ວນໃຫຍ່ສົມຄວນ ໃນຂົງເຂດການ ບໍລິການ, ການຄ້າບໍ່ແມ່ນຂະແໜງການຜະລິດວັດຖຸເອກະລາດ ແຕ່ມັນ ມີສາຍພົວພັນສະໜິດແໜ້ນ ແລະ ກະ ທົບກັບການຜະລິດ, ປະກອບສ່ວນຊຸກຍູ້ໃຫ້ການຜະລິດຂະຫຍາຍຕົວ, ການກະຕຸກຊຸກຍູ້, ການແບ່ງງານ, ການຫັນເປັນວິຊາສະເພາະ, ແກ້ໄຂບັນຫາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງປະເທດຊາດ. ປະທານ ໄກສອນ ພົມວິຫານ ໄດ້ເວົ້າວ່າ: “ການຈໍລະຈອນສິນຄ້າ ມີການຂະຫຍາຍຕົວ ພາໃຫ້ເສດຖະກິດຂອງ ຊາດ ມີຊີວິດຊີວາຂຶ້ນຕື່ມ” (ພົມວິຫານ, 1997, ໜ້າ 4).

ວຽກງານການຄ້າ ແມ່ນວຽກງານໜຶ່ງໃນລະບົບເສດຖະກິດຕະ ຫຼາດ ມີພາລະບົດບາດໃນການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ມີການຈໍລະ ຈອນສິນຄ້າ ໄປຕາມກົດເກນການໝອງ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າ ໃນສັງຄົມ, ສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ມີການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ຈາກແຫ່ງກຳເນີດໄປສູ່ແຫ່ງອື່ນໆ ໂດຍການມ້າງສິ່ງກີດຂວາງທາງດ້ານ ການຄ້າ ດ້ວຍລັດຖະບານຕ້ອງໄດ້ວາງນະໂຍບາຍ ແລະກົນໄກ ໃຫ້ ວຽກງານການຄ້າ ໄດ້ເຄື່ອນໄຫວໄປຕາມກົດເກນເສດຖະກິດ ທີ່ ສາມາດເຮັດໃຫ້ສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ມີການຈໍລະຈອນໄປຢ່າງເສລີ ຢູ່ ພາຍໃນປະເທດ ແລະ ໄປຕ່າງປະເທດ, ແຕ່ໃຫ້ມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບ ລະບຽບການ ແລະ ກົດໝາຍວ່າງອອກ, ທັງສອດຄ່ອງກັບລະບຽບ ຫຼັກການຂອງສາກົນ ເປັນຕົ້ນແມ່ນລະບຽບການຂອງອົງການການຄ້າ ໂລກວ່າງອອກ ແນ່ໃສ່ເປີດກວ້າງຕະຫຼາດທ້ອງຖິ່ນ ຕິດພັນກັບຕະຫຼາດ ແຫ່ງຊາດ ແລະ ເອົາຕະຫຼາດແຫ່ງຊາດ ເຊື່ອມໂຍງກັບຕ່າງພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ນັບມື້ນັບກວ້າງຂວາງ ແລະ ທັນສະໄໝ.

ການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນນັ້ນ ມີຈຸດປະສົງເພື່ອຊຸກຍູ້ຮ່ວມມືດ້ານການຄ້າ, ການລົງທຶນ ແລະ ຄວາມອາດສາມາດການຜະລິດທັງສອງປະເທດ ໃຫ້ໄດ້ຮັບການ ຍົກລະດັບສູງຂຶ້ນອີກກ້າວໜຶ່ງ ເຊິ່ງຈະເປັນການຊຸກຍູ້ເຮັດໃຫ້ການພັດ ທະນາຕາມແລວທາງລົດໄຟຍິ່ງເລີກເຊິ່ງ ແລະ ພັດທະນາຢ່າງຍືນຍົງ, ທັງເປັນການສ້າງກຳລັງແຮງໃນການພັດທະນາດ້ານເສດຖະກິດຕ່າງໆ ໂດຍສະເພາະພັດທະນາມະວັດຕະກຳທຸກເຂດ ໃນຂະແໜງອຸດສາຫະ

ກຳຂອງລາວ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາສູ່ລະດັບໃໝ່, ຍົກສູງລະດັບຊີວິດການເປັນຢູ່ ແລະ ສະຫວັດດີການ ຂອງປະຊາຊົນລາວໃຫ້ດີຂຶ້ນ. ການພັດທະນາການຄ້າຕາມແລວທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແມ່ນການວາງແຜນຈັດສັນເຂດການຜະລິດ ແລະ ການບໍລິການ ໂດຍສະເພາະຢູ່ບັນດາແຂວງ ແລະ ເມືອງ ທີ່ມີເສັ້ນທາງລົດໄຟຜ່ານ ເຊັ່ນ: ນະຄອນ ຫຼວງວຽງຈັນ, ເມືອງວັງວຽງ ແຂວງວຽງຈັນ, ແຂວງຫຼວງພະບາງ, ເມືອງໄຊ ແລະ ນາໝໍ້ ແຂວງອຸດົມໄຊ, ນາຕີຍ ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ ເຊິ່ງບັນດາແຂວງເປົ້າໝາຍ ແມ່ນມີທ່າແຮງໃນການພັດທະນາເສດ ຖະກິດ ທີ່ຈະສາມາດສ້າງໂອກາດ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຈາກແລວເສັ້ນ ທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນຕົ້ນການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ, ການທ່ອງ ທ່ຽວ, ການຜະລິດສິນຄ້າ ເພື່ອສົ່ງອອກໄປປະເທດອ້ອມຂ້າງ ໂດຍຜ່ານທາງລົດໄຟ, ການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ ແລະອື່ນໆ ເຮັດໃຫ້ເຂດດັ່ງກ່າວ ສາມາດຮອງຮັບການລົງທຶນໃນສະເພາະໜ້າ ແລະຍາວນານ.

5. ບົດບາດ ຂອງການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ.

(1) ບົດບາດໃນການຊຸກຍູ້ໃຫ້ເສດຖະກິດມີການຂະຫຍາຍຕົວ ແຕ່ຕ່ຳຫາສູງ ແລະ ທັງເປັນການຂະຫຍາຍເສດຖະກິດທ້ອງຖິ່ນຢ່າງແຂງແຮງ ເພື່ອເສີມຂະຫຍາຍຂີດຄວາມສາມາດບໍ່ມຊ້ອນທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ການຜະລິດ, ເພາະວ່າ ການຜະລິດໄດ້ຕິດພັນກັບຕະຫຼາດຈຳໜ່າຍ ເຊິ່ງວຽກງານຄ້າໄດ້ມີບົດບາດສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ຂອງປະຊາຊົນບັນດາເຜົ່າ ພາໃຫ້ເກີດມີທຸລະກິດການຄ້າ ຢູ່ໃນເຂດແຄວ້ນຕ່າງໆ ເພື່ອສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ຄົນທ້ອງຖິ່ນຫຼາຍຂຶ້ນ, ຫຼຸດຜ່ອນການຍົກຍ້າຍຖິ່ນຖານ ຂອງຊາວຊົນນະບົດເຂົ້າສູ່ຕົວເມືອງ ເພື່ອຫາວຽກເຮັດງານທຳ ແລະການລັກລອບໄປຂາຍແຮງງານຢູ່ຕ່າງປະເທດ, ເຮັດໃຫ້ສັງຄົມໃນຊົນນະບົດມີຄວາມສະຫງົບ, ການແບກຫາບພາລະ ຂອງອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນເບົາບາງລົງ.

(2) ວຽກງານການຄ້າ ມີບົດບາດສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນການອະນຸຍາດໃຫ້ປະຊາຊົນນຳເຂົ້າເຄື່ອງມື, ເຄື່ອງຈັກ, ເຄື່ອງລາງ ແລະອຸປະກອນຮັບໃຊ້ຕ່າງໆ ເພື່ອຮັບໃຊ້ການຜະລິດ-ທຸລະກິດ. ຈາກນັ້ນ, ສາມາດນຳໃຊ້ເຕັກນິກ-ເຕັກໂນໂລຊີ ອັນໃໝ່ທີ່ທັນສະໄໝ ເພື່ອຜະລິດການເປັນສິນຄ້າທີ່ມີຄຸນນະພາບ, ໄດ້ມາດຕະຖານ ເພື່ອການສົ່ງອອກ ແລະ ທຽບທັນກັບຕ່າງປະເທດ, ເພີ່ມທະວີປະສິດ ທິພາບໃນການດຳເນີນ ການຜະລິດ-ທຸລະກິດ, ເພີ່ມຄວາມຮູ້ທາງດ້ານການວິໄຈຕະຫຼາດ, ການຕັ້ງລາຄາຕະຫຼາດໄດ້ຢ່າງຄ່ອງຕົວ ມີໄຫວພິບໃນການເຮັດການຄ້າກັບຄູ່ຄ້າ, ຖອດຖອນໄດ້ບົດຮຽນທີ່ກ້າວໜ້າດ້ານການຄ້າ ຂອງຕ່າງປະເທດ.

(3) ບົດບາດເສີມຂະຫຍາຍ ແລະ ເປີດກວ້າງການພົວພັນເສດຖະກິດກັບຕ່າງປະເທດ ໃນພາກພື້ນ ແລະ ກ້າວໄປສູ່ໂລກເທື່ອລະກ້າວ ໂດຍສະເພາະເປີດກວ້າງການລົງທຶນ ຂອງຕ່າງປະເທດ ເປັນພື້ນຖານເພື່ອຂະຫຍາຍການຄົມມະນາຄົມ, ເປີດເສັ້ນທາງອອກສູ່ທະເລ, ເປີດກວ້າງຕະຫຼາດຈຳໜ່າຍສິນຄ້າພາຍໃນ ຢູ່ຕ່າງປະເທດ, ຊ່ວຍຍາດແຍ່ງກຳລັງແຮງພາຍນອກ ເພື່ອພັດທະນາປະເທດເຮົາ. ເຊື່ອມໂຍງທາງດ້ານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເພື່ອເປີດກວ້າງຕະຫຼາດພາຍໃນ ໄປສູ່ຕະຫຼາດຕ່າງປະເທດ ເຊິ່ງແມ່ນລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ທັນສະໄໝ ເພື່ອຮອງຮັບການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການຜະລິດ ແລະ ຈໍລະຈອນສິນຄ້າພາຍໃນປະເທດ, ການເສີມຂະຫຍາຍ ເພື່ອເປີດກວ້າງການພົວພັນຮ່ວມມືເສດຖະກິດກັບຕ່າງປະເທດ ຈະກາຍເປັນທ່າແຮງສຳຄັນ ໃນການສົ່ງອອກສິນຄ້າ ແລະບໍລິການ ເພື່ອຮອງຮັບການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ເຮັດໃຫ້ວຽກງານການຄ້າ ມີການຂະຫຍາຍຕົວໄປ ພ້ອມໆກັນ.

6. ຄວາມສຳຄັນ ຂອງການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ.

(1) ການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ມີຄວາມສຳຄັນຕໍ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງປະເທດເຮົາ, ປະກອບສ່ວນເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX ເຊິ່ງເປັນແຜນຈັດຕັ້ງຜັນຂະຫຍາຍມະຕິກອງປະຊຸມໃຫຍ່ ຄັ້ງທີ XI ຂອງພັກ ກໍ່ຄືແຜນສືບຕໍ່ປະ ຕິບັດຍຸດທະສາດພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025) ແລະ ວິໄສທັດຂອງການພັດທະນາຮອດປີ 2030 ຂອງພັກເຮົາ ສາມາດບັນລຸຕາມເປົ້າໝາຍທີ່ວາງໄວ້. ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX ໄດ້ກຳນົດເອົາ: “ທິດທາງການພັດ ທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງຊາດ ເພື່ອນຳພາປະເທດຊາດຫຼຸດພົ້ນອອກຈາກຄວາມດ້ອຍພັດທະນາ ປະຊາຊົນມີວຽກເຮັດງານທຳ, ຊີວິດການເປັນຢູ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງດີຂຶ້ນ ແລະ ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຢ່າງທົ່ວເຖິງ, ມີຄວາມສະເໝີພາບ ແລະ ທ່ຽງທຳ; ຮັບປະກັນສະຖຽນລະພາບທາງດ້ານການເມືອງ, ສ້າງສັງຄົມໃຫ້ມີຄວາມສະຫງົບ, ມີຄວາມເປັນລະ ບຽບຮຽບຮ້ອຍ, ມີຄວາມສາມັກຄີປອງດອງ, ປະຊາທິປະໄຕ, ຍຸຕິທຳ ແລະ ສີວິໄລ; ມີຄວາມສຳຄັນຕໍ່ການເຊື່ອມໂຍງພາກພື້ນ ແລະສາກົນ” (ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, 2021, ໜ້າ 87).

(2) ພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ມີຄວາມສຳຄັນໃນການເຊື່ອມໂຍງດ້ານເສດຖະກິດ-ການຄ້າ-ການລົງທຶນກັບຕ່າງປະເທດ ບົນພື້ນຖານຕ່າງຝ່າຍຕ່າງມີຜົນຕາມທິດສ້າງ ແລະ ພັດທະນາຖານການຜະລິດ ຕິດພັນຕະຫຼາດຮອງຮັບຂອງພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນທີ່ໝັ້ນຄົງ ທັງເປັນການເປີດກວ້າງການຮ່ວມມືກັບສາກົນ ດ້ານການຜະລິດ, ການຄ້າ ແລະ ການບໍລິການ ເພື່ອຍູ້ໜູນການແລກປ່ຽນນັກຮຽນ, ວິຊາການ, ກົນໄກການຄຸ້ມຄອງ-ບໍລິຫານ, ການນຳໃຊ້ວິທະຍາສາດ-ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ທັນສະໄໝ ມາພັດທະນາດ້ານກະສິກຳຂອງປະເທດເຮົາ ໃຫ້ມີການເຕີບໃຫ່ຍຂະຫຍາຍຕົວ. ປະເທດລາວເຮົາ ເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ, ສະນັ້ນ ລັດ ຖະບານ ຈຶ່ງໄດ້ມີນະໂຍບາຍຫັນ ສປປ ລາວ ມາເປັນປະເທດທາງຜ່ານໃຫ້ແກ່ປະເທດເພື່ອນບ້ານ ແລະ ອານຸຂົງເຂດພາກພື້ນ ໂດຍສະ ເພາະແມ່ນບັນດາກຸ່ມປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ ເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ເປັນໃຈກາງຂອງບັນດາປະເທດ ໃນຂົງເຂດລ່ອງແມ່ນ້ຳຂອງ ເປັນເສັ້ນທາງຜ່ານຈາກປະເທດອາຊຽນ ໄປສູ່ປະເທດໃຫຍ່ ເຊິ່ງມີພົນລະ ເມືອງແໜ້ນໜາ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ປະເທດ ສປ ຈີນ, ຫວຽດນາມ, ໄທ, ມຽນມ້າ ແລະ ປະເທດອື່ນໆ.

(3) ພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ມີຄວາມສຳຄັນ ແລະ ຈຳເປັນພາວະວິໄສສຳລັບປະເທດເຮົາ ເພາະວ່າໃນປັດຈຸບັນ ພື້ນຖານເສດຖະກິດຂອງພວກເຮົາ ຍັງບໍ່ທັນແຂງແຮງ, ການຜະລິດສິນຄ້າ ເພື່ອສົ່ງອອກຫາກໍ່ລິເລີ່ມ ແລະ ເປັນໜໍ່ແໜງ ໃນບາງປະເພດສິນຄ້າເທົ່ານັ້ນ. ດັ່ງນັ້ນ, ພັກເຮົາ ຈຶ່ງໄດ້ໃຫ້ທັດສະນະວ່າ: “ການພັດທະນາເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ ຕ້ອງມີການສົມ ທົບແໜ້ນ ລະຫວ່າງ ການຂະຫຍາຍພື້ນຖານການຜະລິດ ແລະບໍລິ ການຂະໜາດໃຫຍ່ຢ່າງມີຈຸດສຸມ, ສ້າງເປັນຂະແໜງການ ແລະຜະລິດ ຕະພັນປາຍແຫຼມ ພ້ອມທັງຮັບປະກັນໃຫ້ຊາວ ຊົນນະບົດ, ຜູ້ປະກອບການ ມີການພັດທະນາທີ່ເລີ່ມຈາກຄວາມ ສາມາດເພິ່ງຕົນເອງ ແລະ ພັດທະນາຍົກລະດັບຊີວິດການເປັນຢູ່ ໃຫ້ດີຂຶ້ນເລື້ອຍໆ ເພື່ອຮັບປະ ກັນການສ້າງຖານເສດຖະກິດທີ່ເຂັ້ມແຂງ, ເປັນເຈົ້າຕົນເອງ ແລະ ແກ້ໄຂການຫຼຸດໂຕນແບບບໍ່ເປັນທຳ” (ອາລະ ສານອາລຸນໃໝ່, 2021, ໜ້າ 191). ດັ່ງນັ້ນ, ການພັດທະນາວຽກງານ ການຄ້າ ຈຶ່ງມີຄວາມສຳຄັນໃນການຊຸກຍູ້ອັນໃໝ່ ເພື່ອຫັນປ່ຽນຫົວໜ່ວຍການຜະລິດຊາວກະສິກອນແບບທຳມະຊາດ ແລະ ເຄິ່ງທຳມະຊາດ ເພິ່ງຕົນເອງ, ກຸ້ມຕົນເອງແບບພໍໃຜພໍລາວ ໃຫ້ກາຍເປັນຫົວໜ່ວຍການຜະລິດສິນຄ້າ ຕາມກົນໄກຕະຫຼາດທີ່ມີການນຳພາຂອງພັກ ແລະການຄຸ້ມຄອງຂອງລັດ. ວຽກງານການຄ້າໃນເງື່ອນໄຂທີ່ມີລະບົບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໄດ້ກາຍເປັນທ່າແຮງທີ່ສຳຄັນ ໃນການຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມການຜະລິດສິນຄ້າ, ສົ່ງເສີມອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງ ໄປຄຽງຄູ່ກັບການສົ່ງເສີມສ້າງຕັ້ງບໍລິສັດການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບຜົນຜະລິດ ຂອງຊາວກະສິກອນຢູ່ຊົນນະບົດ ເຊິ່ງເປັນການປ່ຽນແປງວິຖີຊີວິດ ຂອງປະຊາຊົນຢູ່ຊົນນະບົດ ໄປສູ່ການຄ້າຂາຍໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.

II. ເນື້ອໃນການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ.

1. ຜົນສຳເລັດການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ.

ພາຍຫຼັງສຳເລັດການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ກໍ່ໄດ້ມີວາງແຜນບັນດາກິດຈະກຳຕ່າງໆ ເພື່ອນຳເອົາຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານເສດຖະກິດໃຫ້ແກ່ສອງຝ່າຍ ເປັນຕົ້ນ: (1) ໄດ້ຮ່ວມເຮັດວຽກກັບຝ່າຍຈີນ ໃນການຮ່າງສັນຍາແລ່ນລົດໄຟຂ້າມແດນ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ສປ ຈີນ ແລະ ໄດ້ມີກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືແລກປ່ຽນຄຳເຫັນສອງຝ່າຍແລ້ວຫຼາຍຄັ້ງ; (2) ໄດ້ຮ່ວມກັບພາກເອກະຊົນໃນການພັດ ທະນາເຂດທ່າບົກ (Dry Port) ຕາມເສັ້ນທາງລົດໄຟ ເພື່ອນຳໃຊ້ເປັນບ່ອນສັງລວມ ແລະ ກະຈາຍສິນຄ້າ; ໃນເບື້ອງຕົ້ນແມ່ນໄດ້ສຸມໃສ່ພັດ ທະນາທ່າບົກທ່ານາແລ້ງ ແລະ ເຂດໂລຈິດສ໌ຕິກຄົບວົງຈອນຢູ່ນະຄອນ ຫຼວງວຽງຈັນ (ຕົ້ນທາງ) ເຊິ່ງໄດ້ມອບໃຫ້ພາກສ່ວນເອກະຊົນ ເຂົ້າມາພັດທະນາ ແລະ ສາມາດເປີດການນຳໃຊ້ແລ້ວທ້າຍປີ 2021. ນອກນັ້ນ, ຍັງໄດ້ວາງແຜນສຸມໃສ່ພັດທະນາທ່າບົກນາເຕີຍ ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ (ປາຍທາງ) ເຊິ່ງປັດຈຸບັນພາກສ່ວນເອກະຊົນກຳລັງເລັ່ງພັດທະນາ; (3) ໄດ້ສຳເລັດການສຶກສາທ່າແຮງ ການພັດທະນາດ້ານເສດຖະກິດ ຕາມແລວທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຮ່ວມກັບທະນາຄານໂລກ; (4) ໄດ້ຮ່ວມກັບທະນາຄານໂລກ ໃນການກະກຽມໂຄງການພັດທະນາແລວທາງເສດຖະ ກິດພາກເໜືອ ເພື່ອການເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດພາກພື້ນ (Northern Laos Regional Economic Corridor and Connectivity Project); (5) ໄດ້ສົມທົບກັບຝ່າຍຈີນ ເພື່ອກະກຽມໃນການກຳນົດພືດເພື່ອສົ່ງອອກ ແລະ ໄດ້ສຳເລັດການເຈລະຈາ ແລະ ເຊັນສັນຍາສິນຄ້າກະສິກຳ ເພື່ອສົ່ງອອກໄປຍັງ ສປ ຈີນ ຈຳນວນ 14 ຊະນິດພືດ (ເຂົ້າ, ສາລີ, ອາຫານສັດ, ມັນຕົ້ນແຫ້ງ, ໝາກກ້ວຍ, ໝາກໂມ, ມັນດ້ວງ, ຖົ່ວຝັກຍາວ, ຖົ່ວເຫຼືອງຜັກສົດ, ຖົ່ວເບີ, ໝາກນ່ອດ, ໝາກກ້ຽງເປືອກໜາ, ໝາກພຸກ, ໝາກນາວເຫຼືອງ ແລະ ງົ້ວ-ຄວາຍ; (6) ໄດ້ສຳຫຼວດຂອບເຂດ ແລະ ປັກຫຼັກໝາຍທີ່ດິນນາເຂດຊົນລະປະທານ ໃນບັນດາແຂວງຕາມແລວທາງລົດໄຟມີ 5 ເມືອງ ໃນ 5 ແຂວງ ແລະ

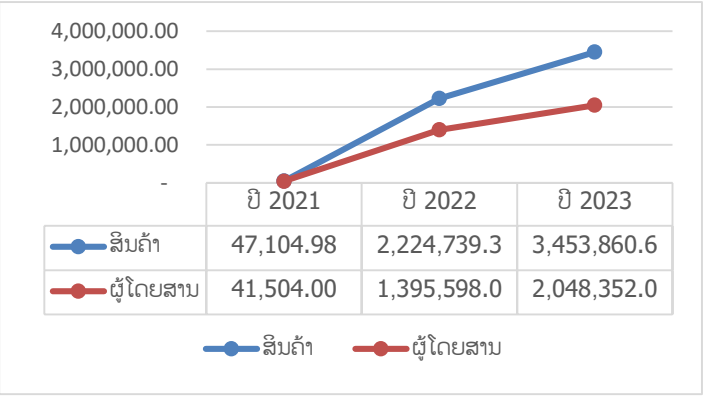
ວາງແຜນເມືອງສົ່ງອອກຕາມແລວທາງລົດ ໄຟ 27 ເມືອງໃນ 4 ແຂວງ (ຫຼວງນ້ຳທາ, ບໍ່ແກ້ວ, ຫຼວງພະບາງ ແລະ ວຽງຈັນ); (7) ໄດ້ສຳເລັດການສຳຫຼວດຂອບເຂດ ແລະ ປັກຫຼັກໝາຍເຂດຜະລິດກະສິກຳ ຕາມແລວທາງລົດ ໄຟ, ການບໍລິການສົ່ງເສີມກະສິກຳຮອບດ້ານ, ການລ້ຽງສັດຜະລິດ ເປັນສິນຄ້າພາກເໜືອ ສປປ ລາວ; (8) ສຳເລັດການສ້າງແຜນຟື້ນຟູການທ່ອງທ່ຽວຂອງ ສປປ ລາວ ຈາກການແຜ່ລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ສຳລັບປີ 2021-2025 ໂດຍໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຈາກອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ເພື່ອການພັດທະນາ (UNDP) ແລະຖືກຮັບຮອງໃນວັນທີ 21 ກໍລະກົດ 2021 ທີ່ຜ່ານມານີ້; (9)ໄດ້ສຳເລັດການສ້າງແຜນດຶງດູດການລົງທຶນ ຂອງພາກເອກະຊົນ ທີ່ຕິດພັນກັບແລວທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໃນ 5 ແຂວງພາກເໜືອ ຄື: ແຂວງຜົ້ງສາລີ, ຫົວພັນ, ຫຼວງນ້ຳທາ, ຫຼວງພະບາງ ແລະ ແຂວງອຸດົມໄຊ.

ໃນທ່າມກາງທີ່ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ກຳລັງດຳເນີນການປະຕິວັດອຸດສາຫະກຳ ຄັ້ງທີ 4, ສປປ ລາວ ກໍ່ໄດ້ຮັບກາລະໂອກາດອັນດີ ຈາກຄວາມກ້າວໜ້າທາງດ້ານເຕັກໂລໂນຊີ ແລະ ວິທະຍາສາດ ເພື່ອປະກອບສ່ວນຊຸກດັນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງປະເທດເຊິ່ງການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟແມ່ນໜຶ່ງໃນນັ້ນ. ການບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໄດ້ດຳເນີນມາແຕ່ທ້າຍປີ 2021 ມາເຖິງປັດຈຸບັນ ໂດຍບໍລິສັດຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນຈຳກັດ ເຊິ່ງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄດ້ 4-6 ຖ້ຽວ/ມື້, ການຂົນສົ່ງຜູ້ ໂດຍສານໄດ້ 3-4 ຖ້ຽວ/ມື້ ສະແດງອອກດັ່ງນີ້:

- ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ: "ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ນັບແຕ່ມື້ເລີ່ມເປີດໃຫ້ການບໍລິການເປັນຕົ້ນມາ ຮອດວັນທີ 31 ຕຸລາ 2023 ມີຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານທັງໝົດ 3,485,454 ເທື່ອຄົນ, ສະເລ່ຍ 4,902 ເທື່ອຄົນ/ມື້ ຜ່ານມາມີຜູ້ໂດຍສານມາໃຊ້ບໍລິການຫຼາຍສຸດ ເຖິງ 10,197 ເທື່ອຄົນ/ມື້" (ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, 2023, ໜ້າ 1-2). ສຳລັບບໍລິມາດການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານພາຍໃນປະເທດ ໃນເດືອນຕຸລາ 2023 ມີຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານທັງໝົດ 216,454 ເທື່ອຄົນ, ສະເລ່ຍ 6,982 ເທື່ອຄົນ/ມື້. ສຳລັບບໍລິມາດການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານຂ້າມແດນເດືອນຕຸລາ 2023 ມີຜູ້ໂດຍສານຂາເຂົ້າ ມີ 6,448 ເທື່ອຄົນ, ຜູ້ໂດຍສານຂາອອກ ມີ 5,774 ເທື່ອຄົນ. ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງຜູ້ ໂດຍສານຂ້າມແດນເດືອນຕຸລາ 2023 ລວມທັງໝົດ 12,222 ເທື່ອຄົນ, ສະເລ່ຍ 394 ເທື່ອຄົນ/ມື້: ປັດຈຸບັນໄດ້ມີສະຖານີທີ່ເປີດບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານແລ້ວທັງໝົດ 10 ສະຖານີ ຄື: ສະຖານີນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ໂພນໂຮງ, ວັງວຽງ, ກາສີ, ຫຼວງພະບາງ, ເມືອງງາ, ເມືອງໄຊ, ນາໝໍ້, ນາຕີຍ ແລະ ບໍ່ເຕັນ.

- ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ: ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ນັບແຕ່ມື້ເລີ່ມເປີດໃຫ້ການບໍລິການ ເປັນຕົ້ນມາ "ຮອດວັນທີ 31 ຕຸລາ 2023 ມີຈຳນວນສິນຄ້າທັງໝົດ 5,725,705 ໂຕນ, ສະເລ່ຍການຂົນສົ່ງ 8,303 ໂຕນ/ມື້ ແລະ ຂົນສົ່ງໄດ້ສູງສຸດ 15,250 ຕໍ່ມື້, ສຳລັບບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມແດນ ສິນຄ້າແຕ່ ສປ ຈີນ ເຂົ້າມາ ສປປ ລາວ ມີ 950,474.02 ໂຕນ ແລະ ສິນຄ້າແຕ່ ສປປ ລາວ ອອກໄປ ສປ ຈີນ ມີ 4,775,231 ໂຕນ" (ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, 2023, ໜ້າ 2). ສຳລັບບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນເດືອນຕຸລາ 2023 ສາມາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າທັງໝົດ 187,760 ໂຕນສະເລ່ຍ 6,056,774 ໂຕນ/ມື້, ສິນຄ້າຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ 50,000 ໂຕນ; ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ທັງໝົດມີ 9 ສະຖານີ: ສະຖານີບໍ່ເຕັນ, ສະຖານີ ນາຕີຍ, ສະຖານີເມືອງໄຊ, ສະຖານີເມືອງງາ, ສະຖານີຫຼວງພະບາງ, ສະ ຖານີກາສີ, ສະຖານີວັງວຽງ, ສະຖານີໂພນໂຮງ ແລະ ສະຖານີນະຄອນ ຫຼວງວຽງຈັນໃຕ້, ປັດຈຸບັນ ສະຖານີທີ່ໄດ້ເປີດໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນ ຄ້າແລ້ວ 8 ສະຖານີ ແລະ ກຳລັງກະກຽມປັບປຸງບັນດາໜ້າວຽກກ່ຽວ ຂ້ອງ ທີ່ຍັງບໍ່ທັນສຳເລັດມີ 1 ສະຖານີ ຄື: ສະຖານີເມືອງງາ ເພື່ອໃຫ້ສາມາດເປີດໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄດ້ໃນ ໄວໆນີ້.

ເສັ້ນສະແດງເຖິງການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ປີ 2021-2023.



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສະຖິຕິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ປີ 2021-2023, ເລກທີ 135/ຍທຂ.ກລຟ, ລົງວັນທີ 22 ທັນວາ 2023, ໜ້າ 2.

2. ຜົນປະໂຫຍດຂອງການຄ້າ ຕໍ່ກັບການຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ.

(1) ຈະຊ່ວຍເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ຈາກເມື່ອກ່ອນເປັນປະເທດ Landlocked ກາຍເປັນປະເທດ Land linked ເຊິ່ງຈະຂັບເຄື່ອນ

ການເຊື່ອມຈອດດ້ານພື້ນຖານໂຄງລ່າງຄົມມະນາຄົມ ຂອງປະເທດ ໃນເຂດແຫຼມອິນດູຈີນຕື່ມອີກບາດກ້າວໜຶ່ງ, ເສດຖະກິດການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ແລະ ຍົກລະດັບຂຶ້ນທັງ ສ້າງຂີດຄວາມສາມາດດ້ານການແຂ່ງຂັນໃນລະດັບພາກພື້ນ ແລະ ເພື່ອຍົກລະດັບການຮ່ວມມືທາງດ້ານເສດຖະກິດລາວ-ຈີນ ໂດຍ ຜ່ານການປັບປຸງ, ເພີ່ມເຕີມ ແລະ ເຮັດໃຫ້ກົນໄກການຮ່ວມມືທີ່ມີ ໃນປັດຈຸບັນສົມບູນຂຶ້ນ, ເພື່ອເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນແມ່ບົດການພັດທະນາທີ່ປາກົດເປັນຮູບປະທຳ, ແນໃສ່ ເຮັດໃຫ້ການຮ່ວມມືດ້ານເສດຖະກິດ ລາວ-ຈີນ ຍິ່ງນັບມື້ນັບປາກົດ ຜົນເປັນຈິງ, ເລິກ ເຊິ່ງ, ມີປະສິດທິຜົນ, ຍືນຍົງ, ເພື່ອສ້າງພື້ນຖານ ອັນແໜ້ນແກ່ນໃຫ້ແກ່ການສ້າງຄູ່ຮ່ວມຊາຕາກຳສອງປະເທດ ທີ່ບໍ່ ສາມາດທັບມ້າງໄດ້.

(2) ເປັນການຍົກສູງຄຸນນະພາບ ແລະ ມາດຕະຖານສິນຄ້າ, ການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ນອກຈາກຈະເຮັດໃຫ້ປະລິມານການ ຜະລິດສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ ຂອງຜູ້ບໍລິ ໂພກເພີ່ມຂຶ້ນ ຍັງເຮັດໃຫ້ຜູ້ບໍລິໂພກສິນຄ້າທີ່ມີຄຸນ ນະພາບ ແລະ ມາດຕະຖານສູງຂຶ້ນ ເພາະມີການແຂ່ງຂັນໃນດ້ານການ ຜະລິດຫຼາຍຍິ່ງຂຶ້ນ ເຮັດໃຫ້ຜູ້ຜະລິດ ແລະ ຜູ້ສົ່ງອອກເຂັ້ມງວດໃນ ຄຸນນະພາບ ແລະມາດຕະຖານຂອງສິນຄ້າ ເນື່ອງຈາກຕ້ອງປະເຊີນ ກັບຄູ່ແຂ່ງຂັນ ເຮັດໃຫ້ຕ້ອງພັດທະນາການຜະລິດໂດຍການໃຊ້ ເຕັກນິກ ແລະ ວິທະຍາການທີ່ກ້າວໜ້າ ແລະ ທັນສະໄໝ ເຮົາມັກ ຈະໄດ້ຍິນສະເໝີວ່າ ສິນ ຄ້າປະເພດອຸດສາຫະກຳ ທີ່ຜະລິດໃນບາງ ປະເທດມີຊື່ສຽງ ແລະ ເປັນທີ່ຮູ້ຈັກຄຸ້ນເຄີຍຂອງຜູ້ບໍລິໂພກ ໃນ ຕະຫຼາດຕ່າງປະເທດດ້ວຍເຫດ ຜົນຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ລາຄາຕ່ຳ, ຄຸນ ນະພາບສູງ ແລະ ຮູບຮ່າງລັກສະນະທີ່ສວຍງາມ ເຮັດໃຫ້ເປັນທີ່ ຕ້ອງການຂອງຜູ້ບໍລິໂພກ ເປັນຢ່າງຫຼາຍ. ນອກຈາກນີ້, ປະເທດທີ່ນຳ ເຂົ້າທັ້ງຫຼາຍ ສາມາດຄວບຄຸມມາດຕະ ການກວດສອບຄຸນນະພາບ ແລະ ມາດຕະຖານຂອງສິນຄ້າໄດ້ ເມື່ອປຽບທຽບກັບການຜະລິດ ເພື່ອຕອບສະໜອງພາຍໃນປະເທດ ເພາະ ວ່າ ການຄວບຄຸມຄຸນ ນະພາບ ແລະ ມາດຕະຖານຂອງສິນຄ້າເປັນໄປດ້ວຍຄວາມຍາກລຳ ບາກກວ່າ ເນື່ອງຈາກຜູ້ຜະລິດສິນຄ້າຈະຢູ່ກະ ແຈກກະຈາຍທົ່ວໄປ.

(3) ສ້າງລາຍຮັບໃຫ້ແກ່ທຸລະກິດການຄ້າ ໃນການບໍລິການ ຂົນສົ່ງຜ່ານເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ທີ່ສາມາດຮອງຮັບໄດ້ຈຳນວນ ຫຼາຍ, ວ່ອງໄວ ແລະ ມີຄວາມທ່ຽງຕົງຕໍ່ເວລາ ແລະ ສ້າງລາຍຮັບເຂົ້າ ງົບປະມານຂອງລັດ ໃນຮູບການພາສີອາກອນ ແລະ ໄດ້ຈາກການບໍລິ ການຜ່ານ ຂອງສິນຄ້າຈາກ ສປ ຈີນ ໄປຍັງປະເທດອ້ອມຂ້າງ. ໃນ ເມື່ອມີການສົ່ງອອກເພີ່ມຂຶ້ນ ຍ່ອມມີຜົນໃຫ້ລາຍໄດ້ ແລະ ການຈ້າງ ງານພາຍໃນຜະເທດເພີ່ມຂຶ້ນ ຫຼື ເປັນການເພີ່ມອຸປະສົງພາຍໃນປະ ເທດນັ້ນເອງ. ການສົ່ງອອກເພີ່ມຂຶ້ນ ຈະເຮັດໃຫ້ປະເທດມີລາຍໄດ້ຈາກ ການຈຳໜ່າຍສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການໃນຕ່າງປະເທດ ເຊິ່ງມີຜົນໃຫ້ກະ ແສໝຸນວຽນຂອງລາຍໄດ້ ໃນລະບົບເສດຖະກິດຂະຫຍາຍຕົວສູງຂຶ້ນ, ຜູ້ຜະລິດຈະເພີ່ມການໃຊ້ຈ່າຍ ໃນລະບົບເສດຖະກິດຫຼາຍຂຶ້ນ, ຄ່າໃຊ້ ຈ່າຍໃນການບໍລິໂພກຂອງຜູ້ຜະລິດ ກໍ່ຈະຕົກໄປເປັນລາຍໄດ້ຂອງບຸກ ຄົນກຸ່ມອື່ນໆ ແລະ ເມື່ອລວມລາຍໄດ້ຂອງບຸກຄົນທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ໃນ ລະບົບເສດຖະກິດ ຈະເຫັນວ່າ ລາຍໄດ້ປະຊາຊາດ ກໍ່ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະຜົນຈາກການເພີ່ມຂອງລາຍໄດ້ປະຊາຊາດແຫ່ງຊາດນີ້ ສົ່ງຜົນເຮັດ ໃຫ້ມີການເພີ່ມອຸປະສົງຂອງສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການພາຍໃນປະເທດ, ເຮັດໃຫ້ການຜະລິດລາຍໄດ້ ແລະ ການຈ້າງງານພາຍໃນປະເທດ ຂະຫຍາຍ ຕົວຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ເຮັດໃຫ້ແຮງງານເກີດມີຄວາມຊຳນານ ສະເພາະດ້ານຫຼາຍຂຶ້ນ.

(4) ສ້າງເງື່ອນໄຂໃຫ້ແກ່ການຮຽນຮູ້ໃນດ້ານເຕັກໂນໂລຊີການ ບໍລິຫານ, ການຈັດການ ແລະການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ເຮັດໃຫ້ສາມາດ ຮຽນຮູ້ທາງດ້ານເຕັກນິກການຜະລິດ ໂດຍການນຳເອົາເຕັກນິກການ ຜະລິດ ຫຼື ວິທີການຜະລິດທີ່ເໝາະສົມ ແລະ ທັນສະໄໝ ມາໃຊ້ໃນ ການຜະລິດສິນຄ້າພາຍໃນປະເທດ ເຊັ່ນ: ເຕັກນິກ ຫຼື ວິທີການຜະລິດ ເພື່ອເພີ່ມຜົນຜະລິດທາງດ້ານກະສິກຳ ແລະ ອຸດສາຫະກຳ ເຊິ່ງຖືວ່າ ເປັນລັກສະນະຂອງການຮຽນແບບລະຫວ່າງປະເທດ ເຊິ່ງວິທີການນີ້ ປະເທດ ຍີ່ປຸ່ນໃນອະດີດ ໄດ້ນຳໄປໃຊ້ ແລະ ໄດ້ຜົນມາແລ້ວ ໂດຍໄດ້ ຮຽນແບບເຕັກນິກ ແລະ ວິທີການຜະລິດຂອງອັງກິດ ແລະ ປະເທດ ຊັ້ນນຳໃນເອີຣົບ ໂດຍການນຳສິ່ງໄໝດິບອອກໄປຂາຍ ແລກກັບ ການນຳເຂົ້າສິນ ຄ້າປະເພດທຶນ ແລະ ເຄື່ອງຈັກ ສົ່ງຜົນເຮັດໃຫ້ຍີ່ປຸ່ນ ກາຍເປັນປະເທດອຸດສາຫະກຳທີ່ພັດທະນາແລ້ວໃນທີ່ສຸດ. ໃນຂະນະ ດຽວກັນ, ການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ເປີດໂອກາດໃຫ້ປະເທດຕ່າງໆ ໄດ້ ຮຽນຮູ້ ແລະ ນຳເອົາເຕັກນິກທາງດ້ານການຈັດການ ຫຼື ເຕັກນິກທາງ ດ້ານການບໍລິຫານ ຈາກປະເທດທີ່ກ້າວໜ້າ ຫຼື ພັດທະນາແລ້ວ ໄປສູ່ ປະເທດກຳລັງພັດທະ ນາ. ດັ່ງນັ້ນ, ປະເທດຕ່າງໆຈຶ່ງນິຍົມເປີດການ ຄ້າຂາຍ ຕິດຕໍ່ກັບຕ່າງປະ ເທດ, ການປິດປະເທດ ບໍ່ຕິດຕໍ່ຄ້າຂາຍກັບ ຕ່າງປະເທດນັ້ນ ຈະເຮັດໃຫ້ປະເທດດັ່ງກ່າວ ບໍ່ມີໂອກາດທີ່ຈະຮຽນຮູ້ ເຕັກນິກດັ່ງກ່າວ, ການເປີດປະ ເທດຂອງ ສປ ຈີນ ໃນປັດຈຸບັນ ກໍ່ຕັ້ງຢູ່ ໃນຫຼັກການ ແລະ ເຫດຜົນທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງເຊັ່ນກັນ.

(5) ກະຕຸກຊຸກຍູ້ການຈະເລີນເຕີບໂຕທາງດ້ານເສດຖະກິດ. ການບໍລິການຜ່ານເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຈະເປັນຫົວຈັກໜຶ່ງທີ່ສຳ

ຄັນ ໃນການຊຸກຍູ້ໃຫ້ການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ມີການເຕີບໃຫຍ່ຂະ ຫຍາຍຕົວ ແລະ ກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມຈະເລີນເຕີບໂຕທາງເສດຖະກິດ ຂອງປະເທດ ໂດຍຜ່ານຂະບວນການສົ່ງອອກ ເພາະວ່າປະເທດກຳລັງ ພັດ ທະນາ ໂດຍທົ່ວໄປປະຊາກອນສ່ວນໃຫຍ່ມີຖານະທຸກຍາກ, ຕະຫຼາດພາຍໃນປະເທດແຄບ ຈຶ່ງເປັນອຸປະສັກຕໍ່ການຄ້າຂາຍ. ດ້ວຍ ເຫດນີ້, ຈຳເປັນຕ້ອງເພິ່ງພາອາໄສຕະຫຼາດຕ່າງປະເທດ ໂດຍສະເພາະ ປະເທດທີ່ພັດທະນາແລ້ວ ເນື່ອງຈາກປະຊາກອນມີລະດັບລາຍໄດ້ສູງ , ຕະຫຼາດພາຍໃນປະເທດກ້ວາງຂວາງ ຕະຫຼອດຈົນຮອດການ ຄົມມະນາຄົມສະດວກສະບາຍ ມີຜົນໃຫ້ຄວາມຕ້ອງການຊື້ສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການຈາກປະເທດກຳລັງພັດທະນາສູງຂຶ້ນ. ເພາະສະນັ້ນ, ການເພິ່ງພາອາໄສຕະຫຼາດຕ່າງປະເທດ ຈຶ່ງເປັນທາງອອກທີ່ສຳຄັນໃນ ໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນຂອງການພັດທະນາປະເທດ.

3. ສິ່ງທ້າທາຍຕໍ່ການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງ ຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

(1) ສະຖຽນລະພາບທາງເສດຖະກິດ ລະຫວ່າງປະເທດ, ການ ດຳເນີນນະໂຍບາຍການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ທີ່ສະໜັບສະໜູນ ໃຫ້ປະເທດຜະລິດສິນຄ້າ ທີ່ຕົນເອງມີຄວາມໄດ້ປຽບນັ້ນ ມີຜົນໃຫ້ ຫຼາຍ ປະເທດ ຕ້ອງຊື້ສິນຄ້າເຂົ້າປະເທດເປັນມູນຄ່າສູງກວ່າສິນຄ້າ ອອກ ເຮັດໃຫ້ເກີດການຂາດດຸນໃນດຸນການຄ້າ ອາດຈະເຮັດໃຫ້ດຸນ ການ ຊຳລະເງິນລະຫວ່າງປະເທດ ຂາດດຸດເຊັ່ນກັນ, ຈະເຮັດໃຫ້ ປະເທດ ຕ້ອງສູນເສຍຄຳ ຫຼື ທຶນສຳຮອງເງິນຕາຕ່າງປະເທດ. ສາເຫດ ສຳຄັນ ແມ່ນເນື່ອງຈາກອັດຕາການຄ້າ (Term of Trade) ຂອງ ປະເທດຄູ່ຄ້າບໍ່ເທົ່າກັນ; ໃນກໍລະນີຂອງປະເທດກຳລັງພັດທະນາ ໂດຍທົ່ວໄປ ສິນຄ້າສົ່ງອອກ ມັກຈະເປັນສິນຄ້າກະສິກຳ, ລາຄາຈະ ຕ່ຳກວ່າ ແລະຂາດສະຖຽນລະພາບ ເມື່ອທຽບກັບລາຄາສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ເຊິ່ງມັກຈະເປັນສິນຄ້າຈຳພວກທຶນ ແລະ ສິນຄ້າອຸດສາຫະກຳ; ຜົນທີ່ ຕາມມາຄື: ອັດຕາການຄ້າ ຂອງປະເທດກຳລັງພັດທະນາ ມີທ່າອ່ຽງ ຫຼຸດລົງ ນັ້ນກໍ່ຄືມູນຄ່າຈາກການສົ່ງສິນຄ້າອອກ ໜ້ອຍກວ່າມູນຄ່າ ຂອງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ສົ່ງຜົນໃຫ້ເສດຖະກິດຂອງປະເທດຂາດສະຖຽນ ລະພາບ ຄື: ບັນ ຫາດຸນການຄ້າ ແລະ ດຸນການຊຳລະເງິນຂາດດຸນໃນ ທີ່ສຸດ.

(2) ຄວາມເປັນທຳໃນການກະຈາຍລາຍໄດ້ລະຫວ່າງປະເທດ, ການທີ່ອັດຕາການຄ້າ ລະຫວ່າງປະເທດຂອງປະເທດກຳລັງ ພັດທະນາມີທ່າອ່ຽງຫຼຸດລົງນັ້ນ ເຮັດໃຫ້ການກະຈາຍລາຍໄດ້ໃນ ລະດັບນານາຊາດ ທີ່ບໍ່ເທົ່າທຽມກັນຢູ່ແລ້ວ ຍິ່ງມີຄວາມບໍ່ເປັນທຳ ຫຼາຍຂຶ້ນ; ທັງນີ້ຍ້ອນວ່າເປັນການໂອນຊັບພະຍາກອນ ຈາກປະເທດ ກຳລັງພັດທະນາໄປສູ່ປະເທດພັດທະນາ ໂດຍຂະບວນການຂາດດຸນ ການຄ້າ ແລະ ດຸນການຊຳລະເງິນນັ້ນເອງ. ໃນຂະນະດຽວກັນ, ການຫຼ ຫຼອມຄວາມນິ ຍົມ ລະຫວ່າງປະເທດໃຫ້ຢູ່ໃນແບບແຜນດຽວກັນ ກໍ່ ເປັນກົນໄກສຳຄັນອີກປະເພດໜຶ່ງ ທີ່ເຮັດໃຫ້ການກະຈາຍລາຍໄດ້ ລະຫວ່າງປະເທດຫຼຸດລົງ ເພາະວ່າບໍລິສັດການຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່ໃນ ປະເທດ ທີ່ຕາມມາກໍ່ຄືການບໍລິໂພກສິນຄ້າຈຳພວກອຸປະໂພກ ແລະ ບໍລິໂພກ ໃນສິນຄ້າອຸດສາຫະກຳນຳເຂົ້າມາມີຫຼາຍຂຶ້ນ ເຮັດໃຫ້ຕ້ອງ ເສຍເງິນຕາຕ່າງປະເທດຫຼາຍຂຶ້ນ ໃນຂະນະທີ່ລາຍໄດ້ຈາກການຂາຍ ສິນຄ້າອອກ ເພີ່ມຂຶ້ນໜ້ອຍກວ່າ.

(3) ປະສິດທິພາບຂອງນະໂຍບາຍທາງເສດຖະກິດ ໂດຍ ສະເພາະຖ້າພາກການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ມີຂະໜາດໃຫຍ່ຂຶ້ນເທົ່າໃດ ເຮັດໃຫ້ ການດຳເນີນນະໂຍບາຍທາງເສດຖະກິດພາຍໃນປະເທດ ຈະ ມີປະສິດ ທິພາບໜ້ອຍລົງເທົ່ານັ້ນ ເຊັ່ນ: ເມື່ອບັນຫາເງິນເຟີ້ເກີດຂຶ້ນ ພາຍໃນປະ ເທດ ທີ່ຜ່ານກົນໄກຂອງທັງລາຄາສິນຄ້າສົ່ງອອກ ແລະ ລາຄາສິນຄ້ານຳເຂົ້າ, ນະໂຍບາຍເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາເງິນເຟີ້ຈະມີຄວາມ ຫຍຸ້ງຍາກຂຶ້ນໄປດ້ວຍ. ເພາະວ່າລະບົບໂຄງລ່າງພື້ນຖານດ້ານການ ຜະລິດ-ທຸລະກິດ ຍັງຢູ່ໃນລະດັບຂັ້ນພື້ນຖານ(ຂະໜາດຕະຫຼາດພາຍ ໃນນ້ອຍ ແລະ ມີກຳລັງ ການຊື້ບໍ່ສູງ), ຍັງບໍ່ທັນກ້າວໄປສູ່ຂະບວນການ ຜະລິດທີ່ທັນສະໄໝນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີທັນສະ ໄໝ ດ້ວຍນະວັດຕະ ກຳອັນໃໝ່ ແລະ ລະບົບດິຈິຕອນ, ໄອຊີທີ ແລະ ລະບົບຄອມພິວເຕີ ເຂົ້າມາຊ່ວຍ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ສາ ມາດຜະລິດສິນຄ້າທີ່ໄດ້ຄຸນນະພາບ, ມີ ມາດຕະຖານ ແລະ ສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມໃຫ້ສູງຂຶ້ນ ຈົນກ້າວໄປເຖິງການ ສ້າງຕ່ອງໂສ້ມູນຄ່າເພີ່ມ ໃນລະ ດັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ຕາມຄວາມ ຕ້ອງການຂອງຕະຫຼາດໄດ້ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ.

(4) ລະບົບການບໍລິການທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ສິນຄ້າ ຍັງມີ ລັກສະນະປະຖົມປະຖານ ຍັງບໍ່ທັນສະໄໝຕາມຍຸກເສດຖະກິດດິຈິ ຕອນ ແລະ ການພັດທະນາເສດຖະກິດການຄ້າ ໃນເງື່ອນໄຂໂລກາ ວິວັດແຫ່ງການເຊື່ອມໂຍງ, ເຊື່ອມຈອດລະດັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ. ທຸລະກິດຍັງບໍ່ທັນມີທັດສະນະທັນປ່ຽນອອກຈາກຄວາມຊິນເຄີຍ ແລະ ຮຽນຮູ້ຮັບເອົາເຕັກນິກ-ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການປະດິດສ້າງອັນໃ ໝ່ໆ, ການປ່ຽນແປງໃນລະບົບການບໍລິຫານ (ການຈັດຕັ້ງເປັນກຸ່ມ, ສະມາຄົມ ແລະ ສະຫະກອນ), ລວມທັງການຍາດແຍ່ງເອົາການລະ ໂອກາດຈາກການຮ່ວມມືຈາກຕ່າງປະເທດ ເພື່ອເປັນການສະໜັບສະ ໜູນໃຫ້ທັນກັບແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງລັດຖະບານ ທີ່ໄດ້ກຳນົດອອກໃນແຕ່ລະໄລຍະ.

III. ຂໍ້ສະເໜີ ແລະ ສະຫຼຸບ.

1. ຂໍ້ສະເໜີຕໍ່ການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ.

(1) ປະຕິບັດບົດບາດການພັດທະນາການຄ້າ ຍູ້ແຮງການສ້າງພະ ນັກງານ, ການປັບປຸງການຈັດຕັ້ງ ທີ່ເຮັດວຽກງານການຄ້າຢູ່ປະເທດເຮົາ ໃຫ້ເຂັ້ມແຂງ. ຕ້ອງເອົາການພັດທະນາທາງດ້ານເສດຖະກິດ ໄປ ຄ່ຽງຄູ່ກັບການພັດທະນາຄວາມສີວິໄລ ທາງດ້ານຈິດໃຈ, ໂດຍສະ ເພາະການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ຢ່າງສົມສ່ວນຮອບດ້ານເຊັ່ນ: ດ້ານຮ່າງກາຍ, ຈິດໃຈ ແລະ ສະຕິປັນຍາ. ຄຸນະພາບຂອງພະ ນັກງານ ມີບົດບາດຕັດສິນຕໍ່ຜົນໄດ້ຜົນເສຍ ຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິ ບັດແນວທາງ, ນະໂຍບາຍ ຂອງພັກ-ລັດ, ເວົ້າສະເພາະການສ້າງແຂວງເປັນຫົວໜ່ວຍຍຸດທະສາດ, ສ້າງເມືອງເປັນຫົວໜ່ວຍເຂັ້ມແຂງຮອບ ດ້ານ ແລະ ສ້າງບ້ານເປັນຫົວໜ່ວຍພັດທະນາ ທີ່ຕິດພັນກັບພາລະບົດບາດໜ້າທີ່ ຂອງກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ. ສະນັ້ນ, ໃນເງື່ອນໄຂໃໝ່ນີ້, ພັກເຮົາຍິ່ງຈຳເປັນຕ້ອງມີຖັນແຖວພະນັກງານ ທີ່ມີຄວາມຮູ້-ຄວາມສາມາດ, ມີຄຸນສົມບັດ, ທາດແທ້ຫຼັກໝັ້ນການເມືອງ ໜັກແໜ້ນ, ມີຄວາມຈົງຮັກພັກດີ ຢ່າງສຸດຊຶ້ງຕໍ່ປະເທດຊາດ ກໍ່ຄືພາລະກິດຂອງພັກ, ມີນ້ຳໃຈຮັບໃຊ້ຊາດ ແລະ ປະຊາຊົນ ດ້ວຍຄວາມບໍລິສຸດໃຈ, ມີແບບແຜນການດຳລົງຊີວິດທີ່ສິດໃສ, ກ້າວໜ້າ, ມີມາ ນະຈິດຝຶກຝົນຫຼໍ່ຫຼອມຕົນເອງ ແລະ ດຸໝັ່ນຄົ້ນຄວ້າຮ່ຳຮຽນ ຍົກລະ ດັບໃນທຸກດ້ານຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງ, ມີສະຕິຕໍ່ການຈັດຕັ້ງ, ມີລະບຽບວິໄນ, ເຄົາລົບ, ປະຕິບັດກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບຂອງພັກ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.ອັນນີ້ມັນພົວພັນເຖິງການສ້າງ ແລະ ຈັດວາງກຳລັງ ຕິດພັນກັບການປັບປຸງກົງຈັກການຈັດຕັ້ງ ເຊິ່ງແນວທາງການຈັດຕັ້ງ ບໍ່ພຽງແຕ່ຮັບໃຊ້ແນວທາງການເມືອງເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງເປັນອັນຕັດສິນຜົນສຳເລັດ ຂອງແນວທາງການເມືອງ, ການວາງ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແນວທາງ, ແຜນນະໂຍບາຍ ແລະ ນະໂຍບາຍຕ່າງໆ ຂອງພັກອີກດ້ວຍ.

(2) ສືບຕໍ່ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງບັນດາກົດໝາຍ ແລະ ນິຕິກຳ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ແຜນການ ມີບົດບາດສູງຂຶ້ນໃນການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບການບໍລິການເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ບົດບາດແຜນການໃນການພັດທະນາການຄ້ານັ້ນ ດຳເນີນໄປຖືກທິດ ແລະ ທ່າແຮງຂອງປະເທດ. ກ່ອນອື່ນ ຕ້ອງຮີບຮ້ອນປັບປຸງລະບົບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງຂອງລັດ, ເປັນຕົ້ນແມ່ນຕ້ອງເອົາໃຈໃສ່ປັບປຸງລະບົບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ໃນການຄຸ້ມຄອງການຄ້າໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບກົດເກນພາວະວິໄສ ແລະ ກົນໄກຕະຫຼາດ, ຈຳກັດແກ້ໄຂສິ່ງເສດເຫຼືອ ແລະ ຮ່ອງ ຮອຍຂອງກົນໄກເກົ່າ, ສ້າງສະພາບແວດລ້ອມກົດໝາຍ, ນະໂຍບາຍ, ລະບຽບການ ແລະ ການບໍລິການໃຫ້ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະເປັນແຮງຈູງໃຈ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ປະກອບການຜະລິດ-ທຸລະກິດ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ, ທັງຂະໜາດນ້ອຍ, ຂະໜາດກາງ ແລະ ຂະໜາດໃຫຍ່, ໂດຍການສ້າງສະພາບແວດລ້ອມທີ່ດີໃຫ້ທຸລະກິດ ເຮັດໃຫ້ກົນໄກຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ ຂອງຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, ດ້ານນະໂຍບາຍ, ລະບຽບກົດໝາຍເອື້ອອຳນວຍຢ່າງເຕັມສ່ວນ ແກ່ການດຳເນີນທຸລະກິດ ແລະ ເຮັດໃຫ້ປະເທດເຮົາ ກາຍເປັນປະເທດທີ່ໄດ້ຮັບຄວາມສົນໃຈຢາກມາລົງທຶນ ຂອງຕ່າງປະເທດຫຼາຍຂຶ້ນ.

(3) ຍົກສູງບົດບາດແຜນການໃນການພັດທະນາຕະຫຼາດ, ຊຸກຍູ້ຄວາມສາມາດແກ້ງແຍ້ງແຂ່ງຂັນຜະລິດສິນຄ້າ ຂອງບັນດາຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດຢູ່ປະເທດເຮົາ ໃນຕະຫຼາດໂລກໃຫ້ສູງຂຶ້ນ. ສ້າງແຜນການຕ້ອງເລັ່ງໃສ່ສ້າງສິ່ງເອື້ອອຳນວຍ ໃຫ້ການສົ່ງເສີມການລົງທຶນເຂົ້າໃສ່ການພັດທະນາຕະຫຼາດ ໂດຍການເປີດກວ້າງຜະລິດທຸລະກິດ, ການຈໍລະຈອນແຈກຢາຍສິນຄ້າຕາມກົນໄກເສດຖະກິດຕະຫຼາດ ທີ່ມີການດັດ ສົມຂອງລັດຢ່າງແທ້ຈິງ. ການລົງທຶນເປັນແຮງກະຕຸ້ນທີ່ສຳຄັນ ໃນການຮັບປະກັນການເຕີບໂຕທາງດ້ານເສດຖະກິດຂອງລາວ, ການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ການຖ່າຍໂອນເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການພັດທະນາຕະຫຼາດໃຫ້ສູງຂຶ້ນ ເຮັດໃຫ້ອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງ ແລະ ຫັດຖະກຳ ຂະຫຍາຍຕົວຂຶ້ນຢ່າງໜັ້ນຄົງ, ສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມທາງດ້ານວັດຖຸດິບ, ນຳໃຊ້ຢ່າງມີປະ ສິດທິພາບ ແລະ ຍືນຍົງ ເພື່ອສ້າງພື້ນຖານໜັກແໜ້ນກ້າວເຂົ້າສູ່ອຸດສາຫະກຳທັນສະໄໝ. ສົ່ງເສີມການຜະລິດ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການນຳເຂົ້າ ສິນຄ້າທີ່ປະເທດເຮົາ ມີຄວາມໄດ້ປຽບ, ມີແຫຼ່ງວັດຖຸດິບ, ມີຄວາມຊຳນານງານ ເພື່ອກາຍເປັນສິນຄ້າທ່າແຮງໃນການສົ່ງອອກ ເຊັ່ນ: ສິນຄ້າໜຶ່ງເມືອງໜຶ່ງຜະລິດຕະພັນ (ODOP) ເປັນທີ່ຮັບຮູ້ໃນສັງຄົມ ແລະ ມີຕະຫຼາດທີ່ແນ່ນອນ, ສ້າງນິຕິກຳ ແລະ ນະໂຍບາຍຊ່ວຍເຫຼືອຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດ ໃຫ້ສາມາດເຂົ້າເຖິງນະວັດຕະກຳໃໝ່ໆ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີສະ ໄໝໃໝ່ ເພື່ອຍົກສູງປະສິດທິພາບ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນການຜະລິດ.

(4) ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຄວນຍຶດຖືແຜນການເປັນມາດຕະຖານບ່ອນອີງ ໃນການກວດກາທຸກການເຄື່ອນໄຫວວຽກງານການຄ້າຢູ່ປະເທດເຮົາ: ສ້າງກົນໄກ ແລະ ໜ່ວຍງານຕິດຕາມ ແລະປະເມີນການປະຕິບັດວຽກງານການເຄື່ອນໄຫວການຄ້າຕາມແຜນການຢ່າງໃກ້ຊິດ ໃນການຜັນຂະຫຍາຍໜ້າວຽກຕ່າງໆ ຂອງແຜນຍຸດທະສາດທີ່ສະແດງອອກ ໃນແຜນການແຕ່ລະໄລຍະ; ສ້າງຕົວຊີ້ວັດ ຂອງຜົນສຳເລັດແຕ່

ລະໜ້າວຽກ (3 ເສົາຄ້ຳ ຂອງຍຸດທະສາດ) ເພື່ອຊີ້ວັດຄວາມຄືບໜ້າ ຂອງແຜນຍຸດທະສາດ ຕາມລະດັບຄາດໝາຍ ຂອງລັດຖະບານວາງ ອອກໃນແຕ່ລະໄລຍະ; ຕ້ອງມີການປະເມີນດ້ານມະຫາພາກ ແລະ ຈຸ ລະພາກ ຂອງຂະແໜງການຄ້າໃຫ້ແກ່ການນຳ ເພື່ອຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ແຜນງານນັ້ນສາມາດບັນລຸເປົ້າໝາຍ ແລະ ສາມາດປະກອບສ່ວນໃນ ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໄດ້ຕາມແຜນການວາງໄວ້. ສ້າງ ກົນໄກການປະ ສານງານຢ່າງກົມກຽວ ກັບຂະແໜງການ ແລະ ອົງ ການຈັດຕັ້ງຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບບັນດາແຜນງານທີ່ກ່ຽວພັນກັນ.

2. ສະຫຼຸບ.

ການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບການບໍລິການ ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຢູ່ປະເທດເຮົາ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນພາວະ ວິໄສໜຶ່ງ ໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ ເຊິ່ງເປັນ ການປະກອບສ່ວນທີ່ສຳຄັນອັນໜຶ່ງ ໃນການຫັນເສດຖະກິດທຳມະ ຊາດ ແລະ ເຄິ່ງທຳມະຊາດ ໄປສູ່ເສດຖະກິດສິນຄ້າ ເພື່ອການຍູ້ ແລະ ສົ່ງເສີມເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ ມີການຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ. ວຽກງານການພັດທະນາການຄ້າ ແມ່ນມີບົດບາດສຳຄັນໃນການ ຕິດຕາມ, ກວດກາ, ຄຸ້ມຄອງ, ຊຸກຍູ້ ແລະ ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການ ປະຕິບັດສອງໜ້າທີ່ຍຸດທະສາດຂອງຕົນ ເພື່ອເປັນການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ ເວົ້າລວມ, ເວົ້າສະເພາະ ກໍ່ແມ່ນການ ພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຢູ່ປະເທດເຮົາ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ, ມີຄວາມໂປ່ງໃສ ທີ່ສຳຄັນກໍ່ຄື ການປະກອບ ສ່ວນສ້າງລາຍຮັບໃຫ້ແກ່ງົບປະມານແຫ່ງຊາດ, ສ້າງ ວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນລາວບັນດາເຜົ່າ.

ຄຽງຄູ່ກັບບັນດາຜົນງານດີເດັ່ນຫຼາຍດ້ານ ດັ່ງທີ່ໄດ້ກ່າວມາ ຂ້າງເທິງນັ້ນ, ປະເທດເຮົາກໍ່ບໍ່ສາມາດປາສະຈາກໄດ້ຈຸດອ່ອນ ແລະ ຂໍ້ ຄົງຄ້າງຫຼາຍບັນຫາ ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ພ້ອມກັນສືບຕໍ່ປັບປຸງແກ້ໄຂ ເຊັ່ນ: ການປະຕິບັດບົດບາດແຜນການ ໃນການພັດທະນາວຽກງານ ການຄ້າ ຍັງບໍ່ທັນມີປະສິດທິຜົນສູງເທົ່າທີຄວນ ໂດຍສະເພາະໃນ ເງື່ອນໄຂປັດ ຈຸບັນ ສະພາບການດຳເນີນຜະລິດເປັນສິນຄ້າ ຂອງຂະແ ໜງການຄ້າ ຢູ່ປະເທດເຮົາ ຍັງອ່ອນນ້ອຍ, ຍັງບໍ່ທັນມີການ ຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງແຂງ ແຮງ, ຄວາມສາມາດແກ້ງແຍ້ງແຂ່ງຂັນພາຍ ໃນ ແລະ ພາຍນອກ ຍັງບໍ່ທັນສູງ, ປະສິທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ ຂອງງານ ຍັງຕ່ຳ, ຍັງມີການບໍລິຫານແບບເກື້ອກູນຢູ່, ຍັງມີລັກສະນະ ຈຳກັດ, ຂາດການບໍລິຫານທີ່ດີ, ຍັງບໍ່ທັນຕອບສະໜອງໄດ້ຕາມ ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ລວມໄປເຖິງກົນໄກການປະສານວຽກ ງານ ຍັງບໍ່ທັນຮັດກຸ່ມ ແລະສອດຄ່ອງ ເຊິ່ງເປັນອຸປະສັກອັນໃຫຍ່ ຫຼວງ ທີ່ກີດຂວາງໃນການພັດ ທະນາເສດຖະກິດ ເວົ້າລວມ, ເວົ້າ ສະເພາະ ກໍ່ແມ່ນບົດບາດແຜນການໃນການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ໂດຍກຳນົດທິດທາງ ແລະ ວິທີການໃຫ້ສອດຄ່ອງເໝາະສົມ ເພື່ອໃຫ້ ສາມາດປະຕິບັດເຂົ້າໃນວຽກງານຕົວຈິງໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນ, ມີສະຖຽນລະພາບທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ການເມືອງ ແລະ ສັງຄົມ. ສະນັ້ນ, ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການພັດທະນາວຽກງານການຄ້າ ເພື່ອຮອງຮັບການບໍລິການເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໃນຕໍ່ໜ້າ ມີ ບົດບາດສູງຂຶ້ນ ແລະ ແນໃສ່ຍົກສູງບົດບາດການນຳພາຂອງພັກ ຕໍ່ ບົດບາດແຜນການໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດການຄ້າ ກໍ່ຄືການ ພັດທະນາເສດຖະກິດມະຫາພາກ ຢູ່ປະ ເທດເຮົາ ໃຫ້ມີຄວາມໜັກແ ໜ້ນເຂັ້ມແຂງ, ການລະດົມທຸກພາກສ່ວນໃນສັງຄົມ ເພື່ອພັດທະນາ ວຽກງານການຄ້າ ໂດຍສະເພາະແມ່ນຈາກພາກລັດ-ເອກະຊົນ ເພື່ອ ແນໃສ່ແກ້ໄຂຄວາມທຸກຍາກ ໃຫ້ໄປຕາມແຜນທີ່ວາງໄວ້, ພັດທະນາ ຂະແໜງການຜະລິດສິນຄ້າໃຫ້ສູງຂຶ້ນ ເພື່ອພັດທະນາຂະແໜງການຄ້າ ໃຫ້ມີຄວາມສະຫງົບດ້ານເສດຖະກິດ ໄປຕາມທິດຍືນຍົງ ແລະ ສີ ຂຽວ; ພ້ອມທັງຫັນພື້ນຖານເສດຖະກິດເປັນອຸດສາຫະກຳ ຫັນເປັນ ທັນສະໄໝ ແລະ ຍົກສູງການຕິດຕາມ, ກວດກາ ການພັດທະນາວຽກ ງານການຄ້າ ໃຫ້ແທດເໝາະກັບຕົວຈິງ.

ເອກະສານອ້າງອີງ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. (2023). *ສະຖິຕິການຂົນສົ່ງຜູ້ ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ* ປີ 2021-2023, ເລກທີ 135/ຍທຂ.ກລຟ, ລົງວັນທີ 22 ທັນວາ 2023.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. (2023). *ບົດລາຍງານສະພາບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານການບໍລິການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ* ປະຈຳເດືອນຕຸລາ 2023, ເລກທີ 34636/ກທຟ, ລົງວັນທີ 30 ພະຈິກ 2023.

ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ. (2021). *ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ 5 ປີຄັ້ງທີ IX (2021-2025).*

ພົມວິຫານ, ກ. (1997). *ນິພົນເລືອກເຟັ້ນ ເຫຼັ້ມ III*, ພິມທີ່ໂຮງພິມ ແຫ່ງລັດ.

ວະລາດີເມຍ ອີລິດ, ລ. (2005). *ນິພົນຄົບຊຸດ, ເຫຼັ້ມ 36*, ສຳນັກ ພິມຈຳໜ່າຍ ການເມືອງແຫ່ງຊາດ, ຮ່າໂນ້ຍ.

ວາລະສານອາລຸນໃໝ່. (2021). *ເອກະສານກອງປະຊຸມໃຫຍ່ ຄັ້ງທີ XI ພັກປະຊາຊົນປະຕິວັດລາວ*, ໂຮງພິມແຫ່ງລັດ.