



ບົດສຶກສາຄົ້ນຄວ້າ

ທ່າແຮງດ້ານການຜະລິດສິນຄ້າ, ການ
ບໍລິການ ແລະ ການຄ້າໃນການນໍາໃຊ້
ແລວທາງເສດຖະກິດລົດໄຟ ລາວ - ຈີນ

An Evidence-based Approach

ຄຳເຫັນ

ການຮ່ວມມືພັດທະນາແລວທາງເສດຖະກິດລາວ-ຈີນ ກຳນົດຂຶ້ນບົນຜືນຖານເພື່ອເຊື່ອມສານເອົາແນວຄິດລິເລີ່ມ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” (Belt & Road Initiative - BRI) ຂອງ ສປປຈີນ ເຂົ້າກັບຍຸດທະສາດ “ການຫັນປະເທດບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ເປັນປະເທດເຊື່ອມຈອດ” ຂອງ ສປປລາວ. ການຮ່ວມມືຕາມແລວທາງເສດຖະກິດລາວ-ຈີນສຸມໃສ່ຮ່ວມມືກັນໃນ 3 ເນື້ອໃນຫຼັກ ຄື: “ 1 ແລວ, 3 ເມືອງໃຈກາງ, 3 ເຂດ” ທີ່ລຽບຕາມເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ເຊິ່ງ “1 ແລວ” ໝາຍເຖິງ ແລວເສດຖະກິດຕາມເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ; “ 3 ເມືອງໃຈກາງ” ໝາຍເຖິງ 3 ຕົວເມືອງທີ່ເປັນໃຈກາງເຊື່ອມໂຍງທີ່ສຳຄັນຄື: ເຂດທົດລອງພັດທະນາເມືອງຫຼ້າ (ບໍ່ຫານ)-ເຂດເສດຖະກິດພິເສດບໍ່ເຕັ້ນແດນງາມ, ເຂດນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແລະ ເຂດນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ; “ 3 ເຂດ” ໝາຍເຖິງ 3 ເຂດເສດຖະກິດທີ່ສຳຄັນ ຄື: ເຂດແລວທາງເສດຖະກິດລາວ-ຈີນຕອນຢູ່ດິນຈີນ (ແຂວງຢູນນານ), ເຂດຮ່ວມມືດ້ານໂລຈິດສະຕິກ, ການຄ້າ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວຢູ່ພາກເໜືອລາວ ແລະ ເຂດຮ່ວມມືດ້ານການປຸງແຕ່ງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ກະສິກຳຢູ່ພາກກາງຂອງລາວ ໂດຍຜ່ານການພັດທະນາຜືນຖານໂຄງລ່າງເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດທີ່ສຳຄັນຕ່າງໆ ດັ່ງທີ່ເຫັນໄດ້ຄືໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ທີ່ຊ່ວຍໃຫ້ການຮ່ວມມືຂອງທັງສອງປະເທດກ້າວສູ່ລວງເລິກກວ່າເກົ່າໃນຂົງເຂດຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ຄົມມະນາຄົມ, ໂລຈິດສະຕິກ, ຊັບພະຍາກອນພະລັງງານ, ກະສິກຳທັນສະໄໝ, ການຜະລິດ, ການປຸງແຕ່ງ, ການເງິນ-ການລົງທຶນ, ການແລກປ່ຽນວັດທະນະທຳ-ທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ຍົກລະດັບຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງປະຊາຊົນ ເນື່ອງຈາກວ່າລະບົບການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງຜ່ານທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນນອກຈາກຈະເພີ່ມຄວາມສະດວກ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບເຄືອຂ່າຍການຄົມມະນາຄົມກັບປະເທດແລ້ວ ທີ່ສຳຄັນຍັງຊ່ວຍໃຫ້ຕົ້ນທຶນການຂົນສົ່ງຖືກກວ່າການຂົນສົ່ງທາງລົດເຖິງ 02 ເທົ່າ. ແຕ່ໃນຂະນະດຽວກັນ, ຜູ້ປະກອບການພາຍໃນເອງອາດຕ້ອງໄດ້ປະເຊີນກັບການແຂ່ງຂັນກັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າຈາກ ສປປ ຈີນ ລວມທັງຜູ້ປະກອບການຄົນຈີນຈະເຂົ້າມາດຳເນີນທຸລະກິດໃນ ສປປ ລາວ ຫຼາຍຂຶ້ນ. ດັ່ງນັ້ນ, ບົດຄົ້ນຄວ້າສະບັບນີ້ຈຶ່ງມີຈຸດປະສົງສຶກສາຜົນກະທົບທັງດ້ານບວກ ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າງທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກການມີແລວທາງເສດຖະກິດລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ທັງທາງດ້ານການຜະລິດສິນຄ້າ, ການບໍລິການ ແລະ ການຄ້າໃນໄລຍະ 01 ປີທຳອິດໂດຍນຳໃຊ້ວິທີການວິໄຈແບບຄຸນນະພາບ (Qualitative research) ແລະ ແບບປະລິມານ (Quantitative research). ເນື້ອໃນຂອງບົດຄົ້ນຄວ້າສະບັບນີ້ມີ 03 ປະເດັນຄື:

- 1) ປະເມີນຜົນກະທົບຂອງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໃນໄລຍະ 01 ປີ, 2) ທ່າແຮງ ແລະ ອຸປະສັກໃນການຍາດແຍ່ງຜົນປະໂຫຍດຈາກແລວທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໃນໄລຍະ 01 ປີ, 3) ຂໍ້ສະເໜີໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຕໍ່ໜ້າ.

ຜູ້ຊື້ນຳ

ທ່ານ ປອ ສິດທິຣິດ ຣາຊະພິນ

ທ່ານ ນາງ ສີສະຫວັນ ດີດາຣາວົງ

ຫົວໜ້າສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າວິໄຈການພັດທະນາ ແລະ ສູນຝຶກອົບຮົມ

ຮອງຫົວໜ້າສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າວິໄຈການພັດທະນາ ແລະ ສູນຝຶກອົບຮົມ

ຄະນະບັນນາທິການ ແລະ ຮຽບຮຽງ

ທ່ານ ປອ ສິດທິຣິດ ຣາຊະພິນ

ທ່ານ ນາງ ສີສະຫວັນ ດີດາຣາວົງ

ທ່ານ ສຸເສີດ ດາຣາຈັນທຣາ

ຫົວໜ້າສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າ ວິໄຈການພັດທະນາ ແລະ ສູນຝຶກອົບຮົມ

ຮອງຫົວໜ້າສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າວິໄຈການພັດທະນາ ແລະ ສູນຝຶກອົບຮົມ

ທີ່ປຶກສາອາວຸໂສ ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າວິໄຈການພັດທະນາ ແລະ ສູນຝຶກອົບຮົມ

ຜູ້ຊ່ວຍຂຽນ ແລະ ນັກຄົ້ນຄວ້າ

ທ່ານ ນາງ ອຸລາພອນ ເຜືອງສະຫວັນ

ທ່ານ ລັດຕະພິງ ເມກດາລາ

ທ່ານ ປອ ນາງ ທິບໄຕຍາ ສີດາວົງ

ທ່ານ ນາງ ສຸກສັນ ວິໄລລັດ

ຫົວໜ້າພະແນກຄົ້ນຄວ້ານະໂຍບາຍເສດຖະກິດ

ຮອງຫົວໜ້າພະແນກຄົ້ນຄວ້ານະໂຍບາຍເສດຖະກິດ

ວິຊາການພະແນກຄົ້ນຄວ້ານະໂຍບາຍເສດຖະກິດ

ວິຊາການພະແນກຄົ້ນຄວ້ານະໂຍບາຍເສດຖະກິດ

ທີມງານອອກແບບ

ທ່ານ ນິລິງກອນ ນາມໂພໄຊ

ທ່ານ ໄພນິດ ຄຳວິລາ

ທ່ານ ນາງ ພອນລາວັນ ເທບສີເມືອງ

ວິຊາການພະແນກຄົ້ນຄວ້ານະໂຍບາຍເສດຖະກິດ

ວິຊາການພະແນກຄົ້ນຄວ້ານະໂຍບາຍເສດຖະກິດ

ວິຊາການພະແນກຄົ້ນຄວ້ານະໂຍບາຍເສດຖະກິດ

ກະກຽມໂດຍ:

ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າວິໄຈການພັດທະນາ ແລະ ສູນຝຶກອົບຮົມ

ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ

ທີ່ຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ໂທລະສັບ: +85621 254826

ປີຈັດພິມ: 2023

ສາລະບານເນື້ອໃນ

| | | |
|------|--|----|
| I. | ບົດສະເໜີ..... | 1 |
| 1.1. | ແນວຄວາມຄິດກ່ຽວກັບການກາຍເປັນປະເທດເຊື້ອມຈອດ..... | 1 |
| 1.2. | ໂຄງການພັດທະນາທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ..... | 1 |
| 1.3. | ໂອກາດ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍຈາກທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ..... | 3 |
| 1.4. | ຈຸດປະສົງ | 4 |
| 1.5. | ວິທີການສຶກສາ..... | 4 |
| 1.6. | ຂໍ້ຈຳກັດຂອງບົດຄົ້ນຄວ້າ..... | 6 |
| II. | ປະເມີນຜົນກະທົບຂອງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນໃນໄລຍະ 01 ປີ..... | 6 |
| 2.1. | ຜົນກະທົບລະດັບມະຫາຝາກ | 6 |
| 2.2. | ຜົນກະທົບລະດັບທ້ອງຖິ່ນ..... | 13 |
| III. | ຕີລາຄາລວມ..... | 28 |
| IV. | ມາດຕະການດ້ານນະໂຍບາຍ..... | 32 |
| V. | ແຜນການຄົ້ນຄວ້າໃນຕໍ່ໜ້າ..... | 35 |
| | ເອກະສານອ້າງອີງ..... | 36 |
| | ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ..... | 37 |

ບັນຊີຕາຕະລາງ

| | |
|---|----|
| ຕາຕະລາງ 01: ຂໍ້ສົມມຸດຕິຖານການຄົ້ນຄວ້າ | 7 |
| ຕາຕະລາງ 02: ອະທິບາຍຕົວປຽນ..... | 9 |
| ຕາຕະລາງ 03: ສົມທຽບຂໍ້ໄດ້ປຽບໂດຍປຽບທຽບຂອງແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ | 13 |
| ຕາຕະລາງ 04: ປະເມີນຜົນກະທົບທາງດ້ານເສດຖະກິດຈາກໂຄງການພັດທະນາທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຂອງແຂວງ ຫຼວງນໍ້າທາ ໄລຍະ 01 ປີ ໂດຍຜ່ານການສຳພາດ..... | 15 |
| ຕາຕະລາງ 05: ສົມທຽບຂໍ້ໄດ້ປຽບໂດຍປຽບທຽບຂອງແຂວງອຸດົມໄຊ..... | 18 |
| ຕາຕະລາງ 06: ປະເມີນຜົນກະທົບທາງດ້ານເສດຖະກິດຈາກໂຄງການພັດທະນາທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຂອງແຂວງ ອຸດົມໄຊ ໄລຍະ 01 ປີ..... | 20 |
| ຕາຕະລາງ 07: ສົມທຽບຂໍ້ໄດ້ປຽບໂດຍປຽບທຽບຂອງແຂວງຫຼວງພະບາງ | 23 |
| ຕາຕະລາງ 08: ປະເມີນຜົນກະທົບທາງດ້ານເສດຖະກິດຈາກໂຄງການພັດທະນາທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຂອງແຂວງ ຫຼວງພະບາງ ໄລຍະ 01 ປີ..... | 25 |

ບັນຊີຮູບພາບ

| | |
|---|----|
| ຮູບສະແດງ 01: ຈຳນວນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານ | 2 |
| ຮູບສະແດງ 02: ກອບແນວຄວາມຄິດໃນການຄົ້ນຄວ້າ | 7 |
| ຮູບສະແດງ 03: ສະຫຼຸບຜົນການທົດສອບຂໍ້ສົມມຸດຖານ | 12 |
| ຮູບສະແດງ 04: ປະເມີນລະດັບຜົນປະໂຫຍດຈາກໂຄງການທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນຢູ່ 03 ແຂວງເປົ້າໝາຍ | 27 |

ຄຳສັບຫຍໍ້

BRI – Belt Road Initiative

FDI – Foreign Direct Investment

GDP – Gross Domestic Product

GPS – Global Positioning System

LCL – Less than Container-Load

ODOP – One District One Product

RCA – Revealed Comparative Advantage

SMEs – Small and Medium-sized Enterprises

I. ບົດສະເໜີ

1.1. ແນວຄວາມຄິດກ່ຽວກັບການກາຍເປັນປະເທດເຊື່ອມຈອດ

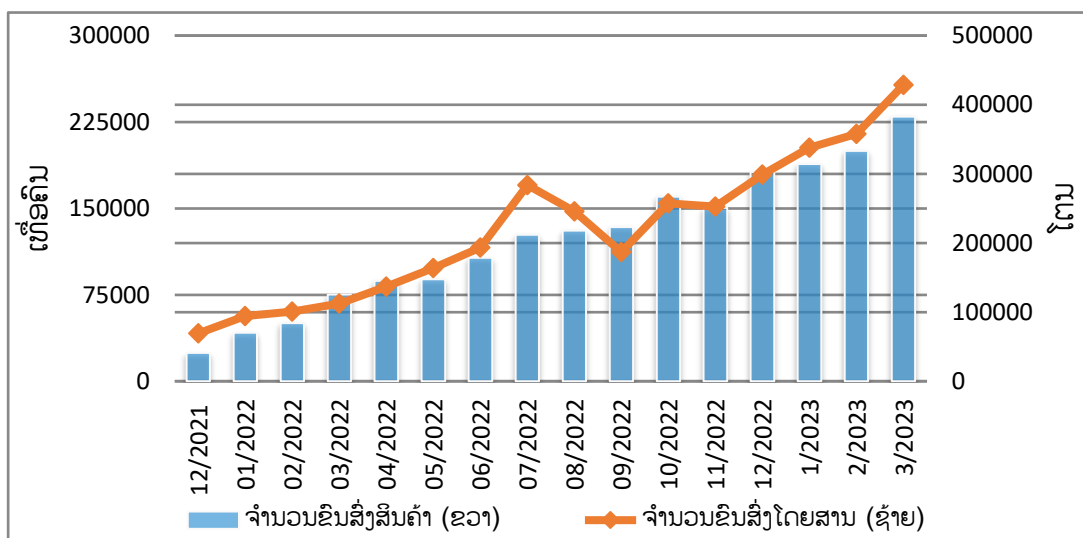
ການຮ່ວມມືພັດທະນາແລວທາງເສດຖະກິດລາວ-ຈີນ ກຳນົດຂຶ້ນບົນຜືນຖານເພື່ອເຊື່ອມໂຍງເອົາແນວຄິດລິເລີ່ມ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” (Belt & Road Initiative - BRI) ຂອງ ສປປ ຈີນ ເຂົ້າກັບຍຸດທະສາດ “ການຫັນປະເທດບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ເປັນປະເທດເຊື່ອມຈອດ” ຂອງ ສປປ ລາວ. ການຮ່ວມມືຕາມແລວທາງເສດຖະກິດລາວ-ຈີນ ແມ່ນຮ່ວມມືໃນ 3 ເນື້ອໃນຫຼັກ ຄື: “ 1 ແລວ, 3 ເມືອງໃຈກາງ, 3 ເຂດ” ທີ່ລຽບຕາມເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ. “ 1 ແລວ” ໝາຍເຖິງ ແລວເສດຖະກິດຕາມເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ; “ 3 ເມືອງໃຈກາງ” ໝາຍເຖິງ 3 ຕົວເມືອງທີ່ເປັນໃຈກາງເຊື່ອມໂຍງທີ່ສຳຄັນ ຄື: ເຂດທົດລອງພັດທະນາເມືອງຫຼ້າ (ບໍ່ຫານ) - ເຂດເສດຖະກິດພິເສດບໍ່ເຕັນແດນງາມ, ເຂດນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແລະ ເຂດນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ; “ 3 ເຂດ” ໝາຍເຖິງ 3 ເຂດເສດຖະກິດທີ່ສຳຄັນ ຄື: ເຂດແລວທາງເສດຖະກິດລາວ-ຈີນ ຕອນຢູ່ດິນຈີນ (ແຂວງຢູນນານ), ເຂດຮ່ວມມືດ້ານໂລຈິດສະຕິກ, ການຄ້າ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ ຢູ່ພາກເໜືອລາວ ແລະ ເຂດຮ່ວມມືດ້ານການປຸງແຕ່ງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ກະສິກຳ ຢູ່ພາກກາງຂອງລາວ. ໂດຍຜ່ານການພັດທະນາຜືນຖານໂຄງລ່າງເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດທີ່ສຳຄັນຕ່າງໆ ເປັນຕົ້ນໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຈະຊ່ວຍໃຫ້ການຮ່ວມມືຂອງທັງສອງປະເທດກ້າວສູ່ລວງເລິກກວ່າເກົ່າໃນຂົງເຂດຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ການຄົມມະນາຄົມ, ໂລຈິດສະຕິກ, ຊັບພະຍາກອນພະລັງງານ, ກະສິກຳ ທັນສະໄໝ, ການຜະລິດ, ການປຸງແຕ່ງ, ການເງິນ-ການລົງທຶນ, ການແລກປ່ຽນວັດທະນະທຳ-ທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ຍົກລະດັບຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງປະຊາຊົນ. ເສັ້ນທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງດັ່ງກ່າວ ເຊື່ອມຕໍ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ບໍ່ເຕັນ ຢູ່ທີ່ຊາຍແດນທາງພາກເໜືອຂອງລາວ ທີ່ຕິດກັບຈີນ ແລະ ເຊື່ອມຈອດໃສ່ຕາໜ່າງ BRI ຢູ່ຄູນມິງ, ສປປ ຈີນ, ດ້ວຍທາງລົດໄຟທີ່ມີຄວາມຍາວ 595 ກິໂລແມັດ. ແນວຄວາມຄິດໃນການເຊື່ອມໂຍງແລວທາງເສດຖະກິດນີ້. ໂດຍສະເພາະ, ເສັ້ນທາງລົດໄຟແຕ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ບໍ່ເຕັນ ແລະ ໄປເຖິງຄູນໝິງ ສປປ ຈີນ ຈະສ້າງປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ສປປ ລາວໃນການຂະຫຍາຍຕະຫຼາດໄປສູ່ພາກພື້ນ ແລະ ສ້າງໃຫ້ຖານການຜະລິດຂອງລາວເຊື່ອມເຂົ້າກັບຕ່ອງໂສ້ການຜະລິດຂອງພາກພື້ນ ແລະ ຂອງໂລກ, ຊ່ວຍດຶງດູດການລົງທຶນເຂົ້າມາໃນ ສປປ ລາວ ຫຼາຍຂຶ້ນ ທັງເປັນການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ປະຊາຊົນລາວຈຳນວນຫຼາຍ ແລະ ສຸດທ້າຍຈະເປັນການເລັ່ງການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ.

1.2. ໂຄງການພັດທະນາທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ

ການພັດທະນາລະບົບຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຖືເປັນຍົກລະດັບໂຄງລ່າງຜືນຖານ ເຊິ່ງເປັນໜ້າວຽກທີ່ມີຄວາມສຳຄັນ ແລະ ຈຳເປັນທີ່ສຸດ ເພື່ອເຊື່ອມໂຍງການເດີນທາງ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນແຕ່ລະເຂດຂອງສປປ ລາວ ເຂົ້າກັນ. ໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ໄດ້ມີການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການສ້າງທາງລົດໄຟ ເພື່ອເຊື່ອມຈອດລະບົບຄົມມະນາຄົມແຕ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາບັນດາແຂວງພາກເໜືອຂອງລາວ ເຊິ່ງໂຄງການພັດທະນາທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນການສຶກສາ ແຕ່ປີ 2010-2011 ຜ່ານຂັ້ນຕອນການຄົ້ນຄວ້າພິຈາລະນາ ແລະ ສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ. ຈີນມາຮອດປີ 2015 ລັດຖະບານຈຶ່ງໄດ້ຕົກລົງເຫັນດີອະນຸມັດໂຄງການ ແລະ ໄດ້ເລີ່ມລົງມືຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການໃນເດືອນທັນວາ 2016 ໂດຍໃຊ້ເວລາປະມານ 5 ປີ ໃນການກໍ່ສ້າງ ໂດຍບໍລິສັດລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ແລະ ໄດ້ເປີດນຳໃຊ້ຢ່າງເປັນທາງການນັບແຕ່ວັນທີ 3 ທັນວາ 2021 ເປັນຕົ້ນໄປ.

ລັກສະນະໂຄງການໂດຍສັງເຂບ: ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 414 ກິໂລແມັດ ແລະ ໄດ້ຖືກອອກແບບເພື່ອຮອງຮັບລົດໄຟທີ່ມີຄວາມໄວສູງສຸດ 200 ກມ/ຊມ. ປະຈຸບັນ, ມີລົດໄຟໂດຍສານແລ່ນ 02 ຂະບວນ, ໃນລະດັບຄວາມໄວ 160 ກມ/ຊມ ແລະ 120 ກມ/ຊມ; ມີສະຖານີຂົນສົ່ງໂດຍສານທັງໝົດ 10 ສະຖານີ, ສະຖານີທີ່ໄດ້ເປີດໃຫ້ບໍລິການແລ້ວມີ 07 ສະຖານີ (ກວມເອົາ 05 ແຂວງ) ຄື: ສະຖານີນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສະຖານີໂພນໂຮງ (ແຂວງວຽງຈັນ), ສະຖານີວັງວຽງ (ແຂວງວຽງຈັນ), ສະຖານີຫຼວງພະບາງ (ແຂວງຫຼວງພະບາງ), ສະຖານີເມືອງໄຊ (ແຂວງອຸດົມໄຊ), ສະຖານີນາເຕີຍ (ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ), ສະຖານີບໍ່ເຕັນ (ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ). ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າທັງໝົດ 07 ສະຖານີ (ກວມເອົາ 05 ແຂວງ) ຄື: ສະຖານີວຽງຈັນໃຕ້ (ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ), ສະຖານີໂພນໂຮງ (ແຂວງວຽງຈັນ), ສະຖານີວັງວຽງ (ແຂວງວຽງຈັນ), ສະຖານີກາສີ (ແຂວງວຽງຈັນ), ສະຖານີຫຼວງພະບາງ (ແຂວງຫຼວງພະບາງ), ສະຖານີເມືອງໄຊ (ແຂວງອຸດົມໄຊ), ສະຖານີນາເຕີຍ (ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ) ແລະ ສະຖານີດ່ານສາກົນທາງລົດໄຟບໍ່ເຕັນ (ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ). ສະຖານີທີ່ໄດ້ເປີດໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າແລ້ວມີ 03 ສະຖານີຄື: ສະຖານີວຽງຈັນໃຕ້, ສະຖານີວັງວຽງ ແລະ ສະຖານີນາເຕີຍ; ສ່ວນສະຖານີບໍ່ເຕັນເປັນສະຖານີດ່ານຈະບໍ່ມີການຂຶ້ນ-ລົງຂອງສິນຄ້າ; ສາມາດຮອງຮັບຜູ້ໂດຍສານໄດ້ປະມານ 1.102 ຄົນ/ຖ້ຽວ, ຮອງຮັບປະລິມານສິນຄ້າໄດ້ປະມານ 3.000 ໂຕນ/ຖ້ຽວ. ປັດຈຸບັນ, ການປະຕິບັດວຽກງານການຂົນສົ່ງແມ່ນນໍາໃຊ້ພຽງແຕ່ການຂົນສົ່ງໃນຮູບແບບຕູ້ສິນຄ້າ (ຄອນເທນເນີ), ສິນຄ້າຫຼັກນໍາເຂົ້າຈາກ ສປປ ຈີນ ມາ ສປປ ລາວ ຄື: ເຄື່ອງໃຊ້ທົ່ວໄປ, ປຸຍ, ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ, ຜັກ ແລະ ອື່ນໆ, ສິນຄ້າສົ່ງອອກຫຼັກຈາກ ສປປ ລາວ ໄປ ສປປ ຈີນ ແມ່ນ ແຮ່ເຫຼັກ, ຫີນແຮ່ສັງກະສີ, ຢາງພາລາ, ຖ່ານດັງໄຟ, ເຂົ້າ, ແບັງມັນຕົ້ນ, ສິນຄ້າຈາກ ສປປ ຈີນ ນໍາສົ່ງຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ ໄປ ໄທສິນຄ້າຫຼັກແມ່ນຜັກທີ່ໃຊ້ການຂົນສົ່ງແບບເກັບຄວາມເຢັນ.

ຮູບສະແດງ 01: ຈໍານວນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ບົດລາຍງານຂອງ ບໍລິສັດ ທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຈໍາກັດ ເດືອນເມສາ 2023

ນັບແຕ່ວັນທີ 03 ທັນວາ 2021 ຮອດເດືອນມີນາ 2023, ປະລິມານການຂົນສົ່ງສິນຄ້າສະສົມທັງໝົດ 3.296.310 ໂຕນ, ໃນນັ້ນ: ສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ ມີ 517.046 ໂຕນ, ສິນຄ້າສົ່ງອອກ ມີ 2.743.877 ໂຕນ. ສ່ວນການຂົນສົ່ງໂດຍສານຮອດເດືອນມີນາ 2023 ປະຕິບັດໄດ້ທັງໝົດ 2.111.691 ເທື່ອຄົນ, ໂດຍສະເລ່ຍຜູ້ໂດຍສານ 131.981 ຄົນ/ເດືອນ (ຮູບສະແດງ 01).

1.3. ໂອກາດ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍຈາກທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ

1) ໂອກາດ

- ເພີ່ມທ່າແຮງໃນການຄົມມະນາຄົມ ຫຼື ເປັນການເພີ່ມທາງເລືອກໃຫ້ການບໍລິການທາງດ້ານໂລຈິດສຕິກ: ໂດຍສະເພາະການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດກັບ ສປປ ຈີນ, ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ. ໃນປີ 2022, ສປປ ລາວ ມີ ມູນຄ່າການຄ້າຂ້າມແດນ ສະເລ່ຍປະມານ 14.362 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດຕໍ່ປີ, ໃນນັ້ນ: 40,62% ແມ່ນ ການນໍາເຂົ້າ-ສົ່ງອອກກັບໄທ (ສະເພາະການສົ່ງອອກ ກວມ 32,67%) ແລະ 27% ແມ່ນການນໍາເຂົ້າ-ສົ່ງ ອອກກັບ ສປປ ຈີນ (ສະເພາະການສົ່ງອອກ ກວມ 29,53%) (ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, 2023). ສົມທຽບການເດີນທາງ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດ ແລະ ທາງລົດໄຟຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄປຍັງ ບັນດາແຂວງຕ່າງໆໃນພາກເໜືອ ເຫັນວ່າທາງລົດໄຟແມ່ນຊ່ວຍປະຢັດເວລາ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຫຼາຍ ໂດຍ ສະເພາະການເດີນທາງແຕ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ບໍ່ເຕັນ ໃຊ້ເວລາເດີນທາງບໍ່ເກີນ 04 ຊົ່ວໂມງ ໂດຍໃຊ້ ເວລາເດີນທາງໜ້ອຍລົງຫຼາຍເມື່ອທຽບໃສ່ການເດີນທາງດ້ວຍທາງລົດໃນປັດຈຸບັນ ເຊິ່ງໃຊ້ເວລາປະມານ 15 ຊົ່ວໂມງ, ການເດີນທາງແຕ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ເມືອງວັງວຽງ ໃຊ້ເວລາປະມານ 01 ຊົ່ວໂມງ ເຊິ່ງ ທາງລົດໃຊ້ເວລາປະມານ 04 ຊົ່ວໂມງ. ດັ່ງນັ້ນ, ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຈະເປັນທາງເລືອກທີ່ ສໍາຄັນທັງທາງດ້ານຕົ້ນທຶນ ແລະ ໄລຍະເວລາ ເມື່ອສົມທຽບໃສ່ການຂົນສົ່ງທາງລົດ.
- ການເຊື່ອມໂຍງຕ່ອງໂສ້ອຸປະຫານ (ຕ່ອງໂສ້ທາງດ້ານການຜະລິດ ແລະ ບໍລິການ): ລະບົບການຂົນສົ່ງທາງ ລົດໄຟ ທີ່ອໍານວຍຄວາມສະດວກຈະຊ່ວຍໃຫ້ສາມາດເຂົ້າເຖິງຊັບພະຍາກອນການຜະລິດງ່າຍຂຶ້ນ ໂດຍສະເພາະ ສິນຄ້າກະສິກໍາທີ່ ສປປ ລາວ ມີທ່າແຮງທາງດ້ານເນື້ອທີ່, ພູມມີອາກາດ ແລະ ຊັບພະຍາກອນທໍາມະຊາດທີ່ຍັງອຸດົມສົມບູນ. ທາງດ້ານອຸດສາຫະກຳ: ຈະເຮັດໃຫ້ເກີດອຸດສາຫະກຳເຊື່ອມ ໂຍງກັບການສະໜອງວັດຖຸດິບໃນທ້ອງຖິ່ນຫຼາຍຂຶ້ນ ເຊັ່ນ: ອຸດສາຫະກຳແປຮູບຢາງພາລາ, ມັນຕົ້ນ, ກ້ວຍ, ເຂົ້າ ແລະ ອື່ນໆ ແລ້ວສົ່ງອອກໄປ ສປປ ຈີນ ຜ່ານລະບົບທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ດ້ວຍຕົ້ນທຶນລວມທີ່ຕໍ່າກວ່າ ທັງດ້ານເວລາ ແລະ ຄ່າຂົນສົ່ງ.
- ທາງດ້ານການດຶງດູດການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດ: ເນື່ອງຈາກວ່າໂຄງການທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ສາມາດ ເຊື່ອມຈອດໃສ່ຕາໜ່າງ BRI ຢູ່ ຄຸນໝິງ ສປປ ຈີນ ໄດ້, ຄາດວ່າຈະເພີ່ມໂອກາດການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດ ເຂົ້າມາລາວ ຫຼາຍຂຶ້ນໃນຕໍ່ໜ້າ ໂດຍສະເພາະບັນດາແຂວງພາກເໜືອ ໂດຍມີຕະຫຼາດຈີນເຊິ່ງແມ່ນສູນກາງ ການຄ້າ ເປັນເປົ້າໝາຍສໍາຄັນ.
- ດ້ານການທ່ອງທ່ຽວ: ໃນໄລຍະຜ່ານມາ ນັກທ່ອງທ່ຽວຈີນໄດ້ກາຍເປັນລູກຄ້າທີ່ສໍາຄັນຂອງ ສປປ ລາວ, ໃນປີ 2019 ກ່ອນການແຜ່ລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ໄດ້ມີນັກທ່ອງທ່ຽວເຂົ້າມາລາວ ປະມານ 4.791.065 ເທື່ອຄົນ. ໃນນັ້ນ, ນັກທ່ອງທ່ຽວຈາກ ສປປ ຈີນ ປະມານ 1 ລ້ານເທື່ອຄົນ ກວມປະມານ 21% ຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວທັງໝົດ. ດັ່ງນັ້ນ, ເຫັນໄດ້ວ່າເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຖືເປັນເສັ້ນທາງໜຶ່ງທີ່ຈະອໍານ ວຍຄວາມສະດວກ ແລະດຶງດູດນັກທ່ອງທ່ຽວຈີນທີ່ຢູ່ໄກຈາກຊາຍແດນ ຈີນ-ລາວ ອອກໄປເຂົ້າມາທ່ອງ ທ່ຽວລາວຫຼາຍຂຶ້ນ ໂດຍຖືເອົາຄນໝິງເປັນໃຈກາງ. ນອກນັ້ນ, ຍັງລວມທັງນັກທ່ອງທ່ຽວປະເທດອ້ອມຂ້າງ ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວພາຍໃນເອງ ໃຫ້ສາມາດເດີນທາງດ້ວຍຕົ້ນທຶນທີ່ຕໍ່າກວ່າທັງເວລາ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃຫ້

ສາມາດ ເຂົ້າເຖິງແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວໃນ ສປປ ລາວ ຫຼາຍຂຶ້ນ ໂດຍສະເພາະບັນດາແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວທາງທຳມະ ຊາດ, ປະຫວັດສາດ ແລະ ວັດທະນະທຳທາງພາກເໜືອຂອງລາວ (World Bank, 2020).

- ການກະຈາຍລາຍໄດ້: ໂຄງການທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຈະຊ່ວຍກະຕຸ້ນໃຫ້ເກີດຊຸມຊົນໃໝ່ໆ, ເມືອງໃໝ່, ເສດຖະກິດໃໝ່ຕາມແລວທາງ ເຮັດໃຫ້ເກີດການຈ້າງງານໃນທ້ອງຖິ່ນຫຼາຍຂຶ້ນ, ສິນຄ້າກະສິກຳ ເຊິ່ງແມ່ນ ສິນຄ້າທ່າແຮງພື້ນຖານຂອງປະຊາຊົນ ຈະມີທາງເລືອກຫຼາຍຂຶ້ນໃນການເຂົ້າເຖິງຕະຫຼາດ ໂດຍສະເພາະ ຕະຫຼາດຈີນທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່.

2) ສິ່ງທ້າທາຍ

- ຄວາມສາມາດຂອງການເຂົ້າເຖິງໂອກາດ: ໂຄງການທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຈະເຮັດໃຫ້ຄວາມສາມາດໃນ ການເຂົ້າເຖິງໂອກາດຂອງທຸລະກິດພາຍໃນຍາກຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກວ່າຂີດຄວາມສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນຂອງ ທຸລະກິດພາຍໃນເອງຍັງຕໍ່າ ທັງທາງດ້ານຄວາມພ້ອມ ແລະ ການສະໜັບສະໜູນຈາກພາກລັດ, ໂດຍ ສະເພາະນັກລົງທຶນຈີນ ທີ່ມີຮູບແບບວິທີການດຳເນີນທຸລະກິດແບບຕົ້ນນໍ້າໄປເຖິງປາຍນໍ້າ ເຮັດໃຫ້ບັນດາ ທຸລະກິດພາຍໃນຍາກທີ່ຈະໄປແຂ່ງຂັນ ແລະ ເຊື່ອມເຂົ້າກັບທຸລະກິດຕ່າງໆໄດ້.
- ຄວາມພ້ອມໃນການຮັບມືກັບການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບພາຍນອກ ເປັນຕົ້ນ ການຄ້າ, ການລົງທຶນ, ການ ປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ, ການລະບາດຂອງພະຍາດຕ່າງໆ ທີ່ປ່ຽນແປງຢ່າງໄວຈາກສະພາບການ ແຂ່ງຂັນທີ່ຮຸນແຮງຂອງບັນດາປະເທດຕ່າງໆ ທີ່ຈະສົ່ງຜົນໃຫ້ ສປປ ລາວ ທີ່ຍັງບໍ່ທັນມີລະບົບການຄຸ້ມຄອງ ທາງດ້ານເສດຖະກິດທີ່ໝັ້ນທ່ຽງ ແລະ ຖານການຜະລິດທີ່ຍັງອ່ອນນ້ອຍ.

1.4. ຈຸດປະສົງ

ຈາກບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ບົດຄົ້ນຄວ້າສະບັບນີ້ ຈຶ່ງຢາກສຶກສາເບິ່ງຜົນກະທົບ, ທ່າແຮງ ແລະ ອຸປະສັກດ້ານຕ່າງໆ ໃນການຍາດແຍ່ງຜົນປະໂຫຍດຈາກແລວທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໃນໄລຍະ 01 ປີຂອງການເປີດບໍລິການຜ່ານມາ ໂດຍສຶກສາລົງເລິກບັນດາແຂວງທີ່ມີທາງລົດໄຟ ເຊິ່ງໃນເບື້ອງຕົ້ນແມ່ນສຸມໃສ່ 03 ແຂວງພາກເໜືອ ຄື: ແຂວງ ຫຼວງນໍ້າທາ, ແຂວງອຸດົມໄຊ ແລະ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ເນື່ອງຈາກວ່າ 03 ແຂວງດັ່ງກ່າວເປັນແຂວງໃຫຍ່ ມີທ່າແຮງ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ, ມີ GDP 03 ແຂວງກວມ 10,72% ຂອງ GDP ທົ່ວປະເທດ, ມີເຂດເສດຖະກິດພິເສດຮອງຮັບການ ໄຫຼເຂົ້າມາຂອງການລົງທຶນຂະໜາດໃຫຍ່, ມີສະຖານທີ່ດຶງດູດການທ່ອງທ່ຽວ, ມີແຮງງານຫຼາຍ, ແລະ ມີສິນຄ້າທີ່ ເປັນໜ້ອຍການຜະລິດຫຼາຍ. ພ້ອມນີ້, ທີ່ມີງານຄົ້ນຄວ້າຍັງມີເປົ້າໝາຍສ້າງບົດສຶກສາສະບັບນີ້ເຜື້ອເປັນພື້ນຖານ (Baseline) ໃຫ້ສາມາດຕິດຕາມລະດັບຜົນກະທົບຈາກໂຄງການລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໃນໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ.

1.5. ວິທີການສຶກສາ

- 1) ພື້ນທີ່ສຶກສາແມ່ນເລັ່ງໃສ່ 03 ແຂວງພາກເໜືອ ໄດ້ແກ່: ແຂວງຫຼວງພະບາງ, ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ ແລະ ແຂວງອຸດົມໄຊ ໂດຍກຳນົດເອົາ 01 ເມືອງ ຕໍ່ແຂວງ ແລະ 04 ບ້ານ ຕໍ່ເມືອງ.
- 2) ກຸ່ມເປົ້າໝາຍຂອງຜູ້ທີ່ຈະສະໜອງຂໍ້ມູນ ແລະ ໃຫ້ສຳພາດຄວາມຄິດເຫັນໄດ້ແກ່: ພະແນກແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ; ພະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ; ພະແນກກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້; ພະແນກຖະແຫຼງຂ່າວ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ, ສະພາການຄ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກຳ; ນອກນັ້ນຍັງມີທ້ອງຖານແຜນ ການເມືອງ 01 ເມືອງ ໃນແຕ່ລະແຂວງ (ເມືອງທີ່ໂຄງການຕັ້ງຢູ່) ແລະ ບ້ານ 04 ບ້ານໃນແຕ່ລະເມືອງ (02 ບ້ານມີໂຄງການ ແລະ 02 ບ້ານບໍ່ມີໂຄງການ).

3) ການເກັບ ແລະ ວິເຄາະຂໍ້ມູນ

ສໍາລັບການສຶກສາແບ່ງອອກເປັນ 02 ລະດັບຄື: (1) ປະເມີນຜົນກະທົບຂອງໂຄງການລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຕໍ່ ກັບເສດຖະກິດມະຫາພາກໂດຍລວມ ໂດຍໃຊ້ແບບຈໍາລອງເພື່ອວິເຄາະຫາລະດັບການພົວພັນ ເຊິ່ງນໍາໃຊ້ຂໍ້ມູນ ທຸຕິຍະຜູ້ມອນຸກົມເວລາ (Time series) ລາຍເດືອນ ເລີ່ມແຕ່ເດືອນມັງກອນ 2016 - ທັນວາ 2022 ລວມ ເປັນ 84 ຊຸດຂໍ້ມູນ, ແລະ (2) ປະເມີນຜົນກະທົບຕໍ່ກັບທ້ອງຖິ່ນ (ແຂວງ, ເມືອງ ແລະ ບ້ານ) ໂດຍນໍາໃຊ້ວິທີ ການສັງລວມຂໍ້ມູນຈາກເອກະສານບົດລາຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງແຂວງ ແລະ ເມືອງເປົ້າໝາຍ ຮ່ວມກັບການ ສໍາພາດຕາງໜ້າຂະແໜງການຂັ້ນແຂວງ, ສະພາການຄ້າປະຈໍາແຂວງ, ຫ້ອງການແຜນການເມືອງ ແລະ ອໍານາດ ການປົກຄອງຂັ້ນບ້ານເປົ້າໝາຍ ເພື່ອເປັນການເປີດກວ້າງເບິ່ງຂໍ້ມູນທີ່ຫຼາກຫຼາຍ.

4) ໄລຍະເວລາດໍາເນີນການສຶກສາ : ແຕ່ເດືອນພະຈິກ 2022 ຫາ ເດືອນເມສາ 2023.

5) ແຜນດໍາເນີນງານ

| ແຜນການດໍາເນີນງານ | 11/2022 | | | | 12/2022 | | | | 01/2023 | | | | 02/2023 | | | | 03/2023 | | | |
|---|---------|---|---|---|---------|---|---|---|---------|---|---|---|---------|---|---|---|---------|---|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| - ທົບທວນ, ສັງລວມເອກະສານ ແລະ ບົດລາຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈາກບັນດາ ຂະແໜງການຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນ ແຂວງ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - ສໍາພາດ ແລະ ເກັບກໍາຂໍ້ມູນພາກສະ ໜາມ ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - ສໍາພາດ ແລະ ເກັບກໍາຂໍ້ມູນພາກສະ ໜາມ ແຂວງອຸດົມໄຊ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - ສໍາພາດ ແລະ ເກັບກໍາຂໍ້ມູນພາກສະ ໜາມ ແຂວງຫຼວງພະບາງ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - ວິເຄາະສະຫຼຸບຂໍ້ມູນຈາກການລົງພາກ ສະໜາມ ແລະ ເອກະສານລາຍງານທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງຕ່າງໆ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - ຮ່າງບົດລາຍງານ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - ຜ່ານບົດລາຍງານ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - ຕີພິມ ແລະ ເຜີຍແຜ່ບົດລາຍງານ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

1.6. ຂໍ້ຈຳກັດຂອງບົດຄົ້ນຄວ້າ

ໃນການຄົ້ນຄວ້າຄັ້ງນີ້ ໄດ້ມີບາງຂໍ້ຈຳກັດດັ່ງນີ້:

- ຂໍ້ມູນທີ່ນຳໃຊ້ໃນການຄົ້ນຄວ້າບາງຕົວປ່ຽນແມ່ນບໍ່ທັນກັບໄລຍະເວລາ ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຊຳປະມານ 01 ໄຕມາດ;
- ຈຳນວນກຸ່ມຕົວຢ່າງທີ່ລົງສຳພາດຢູ່ຂັ້ນທ້ອງຖິ່ນຍັງບໍ່ທັນກວມເອົາທຸກຂະແໜງການຂັ້ນແຂວງ, ຕາງໜ້າເມືອງທີ່ເຂົ້າຮ່ວມການສຳພາດກໍ່ບໍ່ທັນຫຼາກຫຼາຍ ເຮັດໃຫ້ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ອາດບໍ່ທັນກວມໄດ້ໝົດທຸກບັນຫາ;
- ຜົນຂອງການຄົ້ນຄວ້າຍັງບໍ່ທັນສາມາດສ່ອງແສງເຖິງຜົນກະທົບ, ບັນຫາ, ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ແລະ ຂໍ້ສະເໜີດ້ານສັງຄົມ ແລະ ຂັ້ນຈຸລະພາກໄດ້ຢ່າງຄົວຖ້ວນ ເຊັ່ນ: ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດຈຸລະພາກ, ຫົວໜ່ວຍການຜະລິດຈຸລະພາກ ແລະ ຄົວເຮືອນ;
- ກໍລະນີສຶກສາຂອງບົດຄົ້ນຄວ້າສະບັບນີ້ ສະທ້ອນສະເພາະທ່າແຮງ ແລະ ຂໍ້ສະເໜີຂອງ 03 ແຂວງພາກເໜືອ ທີ່ມີທາງລົດໄຟເທົ່ານັ້ນ ໄດ້ແກ່: ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ, ແຂວງອຸດົມໄຊ ແລະ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ຍັງບໍ່ທັນສາມາດສ່ອງແສງເຖິງທ່າແຮງ ແລະ ຂໍ້ສະເໜີຂອງບັນດາແຂວງທີ່ມີທາງລົດໄຟທັງໝົດ ເຊິ່ງຍັງມີອີກ 02 ແຂວງ ທີ່ຍັງບໍ່ທັນເຮັດການຄົ້ນຄວ້າເທື່ອ;
- ເຖິງແມ່ນວ່າລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໄດ້ເລີ່ມເປີດໃຫ້ບໍລິການຕັ້ງແຕ່ເດືອນທັນວາ 2021, ແຕ່ສະຖານີຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແລະ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນບາງແຂວງຫາກໍ່ເປີດໃຫ້ບໍລິການໃນທ້າຍປີ 2022. ດັ່ງນັ້ນ, ການສຶກສາເພື່ອປະເມີນຜົນກະທົບຂອງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໃນໄລຍະ 01 ປີຂອງການດຳເນີນການອາດບໍ່ທັນເຫັນຜົນກະທົບຈະແຈ້ງປານໃດ.

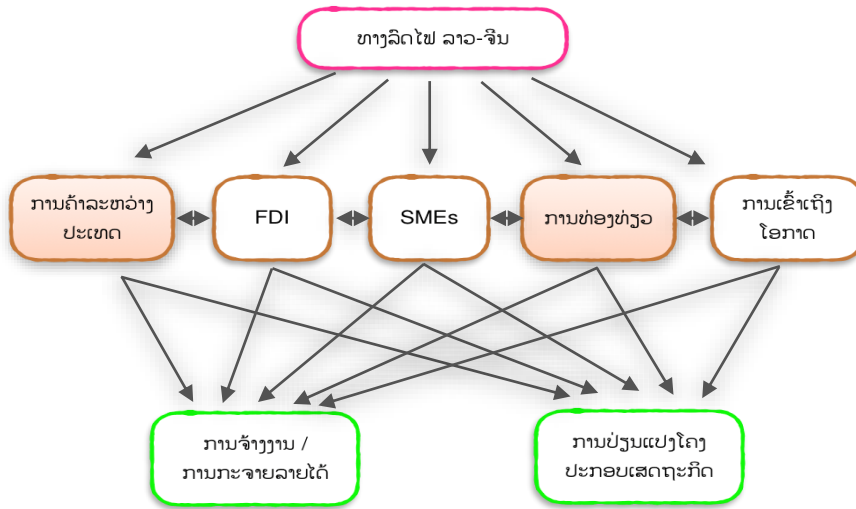
II. ປະເມີນຜົນກະທົບຂອງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນໃນໄລຍະ 01 ປີ

2.1. ຜົນກະທົບລະດັບມະຫາພາກ

1) ຂອບແນວຄວາມຄິດໃນການຄົ້ນຄວ້າ (Conceptual framework)

ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນໄດ້ຊ່ວຍປັບປຸງເງື່ອນໄຂໃນການເຂົ້າຮ່ວມກັບວຽກການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ, ຊ່ວຍອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ການຄ້າ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ການບໍລິການ ທີ່ເປັນທ່າແຮງລະຫວ່າງບັນດາແຂວງຕ່າງໆ ໂດຍສະເພາະແຂວງທີ່ມີທາງລົດໄຟແລ່ນຜ່ານ ແລະ ສາມາດເຂົ້າເຖິງສະຖານີລົດໄຟໄດ້ສະດວກ. ພ້ອມນັ້ນ, ຍັງສາມາດຂະຫຍາຍຕະຫຼາດໄປສູ່ພາຍນອກຜ່ານລະບົບພື້ນຖານໂຄງລ່າງໂລຈິດສະຕິກທີ່ທັນສະໄໝ ເຊິ່ງເປັນການຊ່ວຍຫຼຸດຕົ້ນທຶນການຂົນສົ່ງ. ແຕ່ກໍ່ມີສິ່ງທ້າທາຍຕໍ່ຜູ້ປະກອບການພາຍໃນເອງທີ່ຕ້ອງພົບກັບການແຂ່ງຂັນທີ່ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ຍາກຂຶ້ນ ເນື່ອງຈາກມີການລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຈະເພີ່ມຄວາມສະດວກໃນການນຳເອົາສິນຄ້າ ແລະ ນັກລົງທຶນ ຈາກ ສປປ ຈີນ ເຂົ້າມາໃນ ສປປ ລາວ ຫຼາຍຂຶ້ນ. ຈາກໂອກາດທີ່ຄິດວ່າຈະໄດ້ຮັບ ແລະ ຜົນກະທົບທາງລົບ ຫຼື ສິ່ງທ້າທາຍທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງສາມາດສ້າງເປັນຂອບແນວຄວາມຄິດສຳລັບບົດຄົ້ນຄວ້າສະບັບນີ້ໄດ້ດັ່ງນີ້:

ຮູບສະແດງ 02: ກອບແນວຄວາມຄິດໃນການຄົ້ນຄວ້າ



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ທີມງານຄົ້ນຄວ້າຂອງສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າວິໄຈການພັດທະນາ ແລະ ຝຶກອົບຮົມ

2) ຂໍ້ສົມມຸດຕິຖານ (Hypothesis)

ເນື່ອງຈາກຄວາມຈຳກັດທາງດ້ານຂໍ້ມູນທີ່ມີຢູ່ໃນປັດຈຸບັນ ສຳລັບບົດຄົ້ນຄວ້າສະບັບນີ້ແມ່ນຈະໄດ້ສຶກສາ ແຕ່ຕົວຊີ້ວັດທາງດ້ານການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ, ເຊິ່ງຈາກຂອບແນວຄວາມຄິດໃນການຄົ້ນຄວ້າຂ້າງເທິງນີ້ ສາມາດນຳມາສ້າງຂໍ້ສົມມຸດຕິຖານໄດ້ດັ່ງສະແດງໃນຕາຕະລາງທີ 01.

ຕາຕະລາງ 01: ຂໍ້ສົມມຸດຕິຖານການຄົ້ນຄວ້າ

| ຂໍ້ສົມມຸດຕິຖານ | ລາຍລະອຽດ |
|----------------|---|
| H1 | ການເປີດບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ພົວພັນທາງບວກ (+) ກັບ ມູນຄ່າການຄ້າທັງໝົດ (Total trade+service volume) ຂອງ ສປປ ລາວ. |
| H2 | ການເປີດບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ພົວພັນທາງບວກ (+) ກັບ ມູນຄ່າການຄ້າ (Product trade volume) ຂອງ ສປປ ລາວ. |
| H3 | ການເປີດບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ພົວພັນທາງບວກ (+) ກັບ ມູນຄ່າການສົ່ງອອກທັງໝົດ (Total Product export) ຂອງ ສປປ ລາວ. |
| H4 | ການເປີດບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ພົວພັນທາງບວກ (+) ກັບ ມູນຄ່າການສົ່ງອອກສິນຄ້າ (Product export) ຂອງ ສປປ ລາວ. |
| H5 | ການເປີດບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ພົວພັນທາງບວກ (+) ກັບ ມູນຄ່າການສົ່ງອອກຜ່ານດ່ານບໍ່ເຕັນ ແລະ ດ່ານທ່າບົກທ່ານາແລ້ງ (Boten Dry Port export) ຂອງ ສປປ ລາວ. |
| H6 | ການເປີດບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ພົວພັນທາງບວກ (+) ກັບ ມູນຄ່າການສົ່ງອອກສິນຄ້າກະສິກຳ (Agricultural export) ຂອງ ສປປ ລາວ. |

| | |
|-----|---|
| H7 | ການເປີດບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຜົວຜັນທາງບວກ (+) ກັບ ມູນຄ່າການສົ່ງອອກເຂົ້າ (Rice export) ຂອງ ສປປ ລາວ. |
| H8 | ການເປີດບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຜົວຜັນທາງບວກ (+) ກັບ ມູນຄ່າການສົ່ງອອກຢາງຜາລາ (Rubber export) ຂອງ ສປປ ລາວ. |
| H9 | ການເປີດບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຜົວຜັນທາງບວກ (+) ກັບ ມູນຄ່າການສົ່ງອອກມັນຕົ້ນ (Casava export) ຂອງ ສປປ ລາວ. |
| H10 | ການເປີດບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຜົວຜັນທາງບວກ (+) ກັບ ມູນຄ່າການສົ່ງອອກໝາກກ້ວຍ (Banana export) ຂອງ ສປປ ລາວ. |
| H11 | ການເປີດບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຜົວຜັນທາງບວກ (+) ກັບ ມູນຄ່າການສົ່ງອອກສັດລ້ຽງ (Livestock export) ຂອງ ສປປ ລາວ. |
| H12 | ການເປີດບໍລິການການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຜົວຜັນທາງບວກ (+) ກັບຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດ (Foreign tourists) ທີ່ເດີນທາງເຂົ້າມາທ່ອງທ່ຽວໃນ ສປປ ລາວ. |

3) ແບບຈຳລອງ (Model)

ແບບຈຳລອງໄດ້ຖືກກຳນົດຂຶ້ນ ເພື່ອທົດສອບຂໍ້ສົມມຸດຖານກ່ຽວກັບຜົນກະທົບຂອງການເປີດໃຫ້ບໍລິການລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຕໍ່ກັບການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ ໃນ ສປປ ລາວ, ເຊິ່ງແບບຈຳລອງມີດັ່ງນີ້:

$$\begin{bmatrix} \ln CTradeVolume_Total \\ \ln CTradeVolume_Product \\ \ln CEx_Total \\ \ln CEx_Product \\ \ln CEx_BotenDryPort \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} \beta_{10} & \beta_{11} & \beta_{12} & \beta_{13} & \beta_{14} & \beta_{15} & \beta_{16} \\ \beta_{20} & \beta_{21} & \beta_{22} & \beta_{23} & \beta_{24} & \beta_{25} & \beta_{26} \\ \beta_{30} & \beta_{31} & \beta_{32} & \beta_{33} & \beta_{34} & \beta_{35} & \beta_{36} \\ \beta_{40} & \beta_{41} & \beta_{42} & \beta_{43} & \beta_{44} & \beta_{45} & \beta_{46} \\ \beta_{50} & \beta_{51} & \beta_{52} & \beta_{53} & \beta_{54} & \beta_{55} & \beta_{56} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} 1 \\ Railway_dum \\ A \\ B \\ C \\ Covid_dum \\ Crisis_dum \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \varepsilon_1 \\ \varepsilon_2 \\ \varepsilon_3 \\ \varepsilon_4 \\ \varepsilon_5 \end{bmatrix} \quad (1)$$

$$\begin{bmatrix} \ln CEx_Agri \\ \ln CRice \\ \ln CRubber \\ \ln CCasava \\ \ln CBanana \\ \ln CLivestock \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} \beta_{60} & \beta_{61} & \beta_{62} & \beta_{63} & \beta_{64} & \beta_{65} & \beta_{66} \\ \beta_{70} & \beta_{71} & \beta_{72} & \beta_{73} & \beta_{74} & \beta_{75} & \beta_{76} \\ \beta_{80} & \beta_{81} & \beta_{82} & \beta_{83} & \beta_{84} & \beta_{85} & \beta_{86} \\ \beta_{90} & \beta_{91} & \beta_{92} & \beta_{93} & \beta_{94} & \beta_{95} & \beta_{96} \\ \beta_{100} & \beta_{101} & \beta_{102} & \beta_{103} & \beta_{104} & \beta_{105} & \beta_{106} \\ \beta_{110} & \beta_{111} & \beta_{112} & \beta_{113} & \beta_{114} & \beta_{115} & \beta_{116} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} 1 \\ Railway_dum \\ A \\ B \\ D \\ Covid_dum \\ Crisis_dum \end{bmatrix} + \begin{bmatrix} \varepsilon_6 \\ \varepsilon_7 \\ \varepsilon_8 \\ \varepsilon_9 \\ \varepsilon_{10} \\ \varepsilon_{11} \end{bmatrix} \quad (2)$$

$$[Foreign_tourists] = [\beta_{120} \ \beta_{121} \ \beta_{122} \ \beta_{123} \ \beta_{124} \ \beta_{125} \ \beta_{126}] \begin{bmatrix} 1 \\ Railway_dum \\ A \\ B \\ E \\ Covid_dum \\ Crisis_dum \end{bmatrix} + [\varepsilon_{12}] \quad (3)$$

ເຊິ່ງ:

- A = lnSMEs_no; lnCSMEs_value
- B = d.Laoinflation; d.KipDollar_RER
- C = d.Ctotal_credit; d.Credit_Commerce
- D = d.Ctotal_credit; d.Ccredit_agriculture
- E = d.Ctotal_credit; d.Ccredit_services

ໃນການສຶກສາຜົນກະທົບຂອງໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຕໍ່ກັບການຜະລິດ, ການຄ້າ ແລະ ການບໍລິການຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນຈະວິເຄາະໂດຍນຳໃຊ້ແບບຈຳລອງທາງດ້ານປະລິມານ, ເຊິ່ງຂໍ້ມູນທີ່ນຳມາໃຊ້ແມ່ນຂໍ້ມູນລາຍເດືອນຂອງການສົ່ງອອກແບ່ງຕາມລາຍການຍ່ອຍ ແລະ ຂໍ້ມູນຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວສາກົນ ລະຫວ່າງເດືອນມັງກອນ 2016 ເຖິງ ທັນວາ 2022 ເປັນຕົວປ່ຽນຕາມ (Dependent variables). ນອກຈາກນີ້, ຍັງໄດ້ນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນເສດຖະກິດມະຫາພາກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ສັງລວມໄດ້ຈາກຂະແໜງການ ເປັນຕົວປ່ຽນເອກະລາດ (Independent variables) ດັ່ງລາຍລະອຽດໃນຕາຕະລາງ 02.

ຕາຕະລາງ 02: ອະທິບາຍຕົວປ່ຽນ

| ຕົວປ່ຽນ | ລະຫັດ | ອະທິບາຍ |
|----------------------|------------------------|---|
| Dependent Variable | | |
| Total trade volume | InCTradeVolume_Total | Log of monthly product trade + service trade volume, Unit: mil. kip (constant price) |
| Product trade volume | InCTradeVolume_Product | Log of monthly product trade volume, Unit: mil. kip (constant price) |
| Total export | InCEx_Total | Log of monthly product export + service export, Unit: mil. kip (constant price) * |
| Product export | InCEx_Product | Log of monthly product export, Unit: mil. kip (constant price) |
| Boten DryPort export | InCEx_BotenDryPort | Log of monthly export through Hoten and Dry Port border check points, Unit: mil. kip (constant price) |
| Agricultural export | InCEx_Agri | Log of monthly agricultural export, Unit: mil. kip (constant price) |
| Rice export | InCRice | Log of monthly rice export, Unit: mil. kip (constant price) |
| Rubber export | InCRubber | Log of monthly rubber export, Unit: mil. kip (constant price) |
| Casava export | InCCasava | Log of monthly cassava export, Unit: mil. kip (constant price) |
| Banana export | InCBanana | Log of monthly banana export, Unit: mil. kip (constant price) |
| Livestock export | InCLivestock | Log of monthly livestock export, Unit: mil. kip (constant price) |
| Foreign tourists | Foreign tourists | Monthly foreign tourist, Unit: Arrivals |

| Independent Variable | | |
|-----------------------|-----------------------|--|
| Railway dum | Railway_dum | The months later than 11/2021 (railway has been operated) are denoted 1 and the rest 0 |
| SMEs numbers | lnSMEs_no | Log of monthly newly registered number of SMEs, Unit: Units |
| SMEs value | lnCSMEs_value | Log of monthly newly registered capital of SMEs, Unit: Mil. Kip (constant price) |
| Inflation | d.Laoinflation | First difference of monthly inflation rate, Unit: % |
| Exchange rate | d.KipDollar_RER | First difference of monthly real exchange rate USD to Kip, Unit: Kip |
| Total Credit | d.Ctotal_credit | First difference of monthly total credit, Unit: mil. kip (constant price) |
| Credit agriculture | d.Ccredit_agriculture | First difference of monthly credit to agricultural sector, Unit: mil. kip (constant price) |
| Credit commerce | d.Credit_Commerce | First difference of monthly credit to commerce sector, Unit: mil. kip (constant price) |
| Credit transportation | d.Ccredit_transport | First difference of monthly credit to transportation sector, Unit: mil. kip (constant price) |
| Credit services | d.Ccredit_services | First difference of monthly credit to service sector, Unit: mil. kip (constant price) |
| Credit handicrafts | d.Ccredit_handicrafts | First difference of monthly credit to handicraft sector, Unit: mil. kip (constant price) |
| Covid dum | Covid_dum | Period 2/2020 - 4/2022 is denoted 1 and the rest 0 |
| Crisis dum | Crisis_dum | The months later than 1/2022 (railway has been operation are denoted 1 and the rest 0 |

* ຄາດຄະເນຕົວເລກການສົ່ງອອກໄຟຟ້າ ເດືອນ 10, 11, 12 ປີ 2022

4) ຜົນການຄົ້ນຄວ້າ

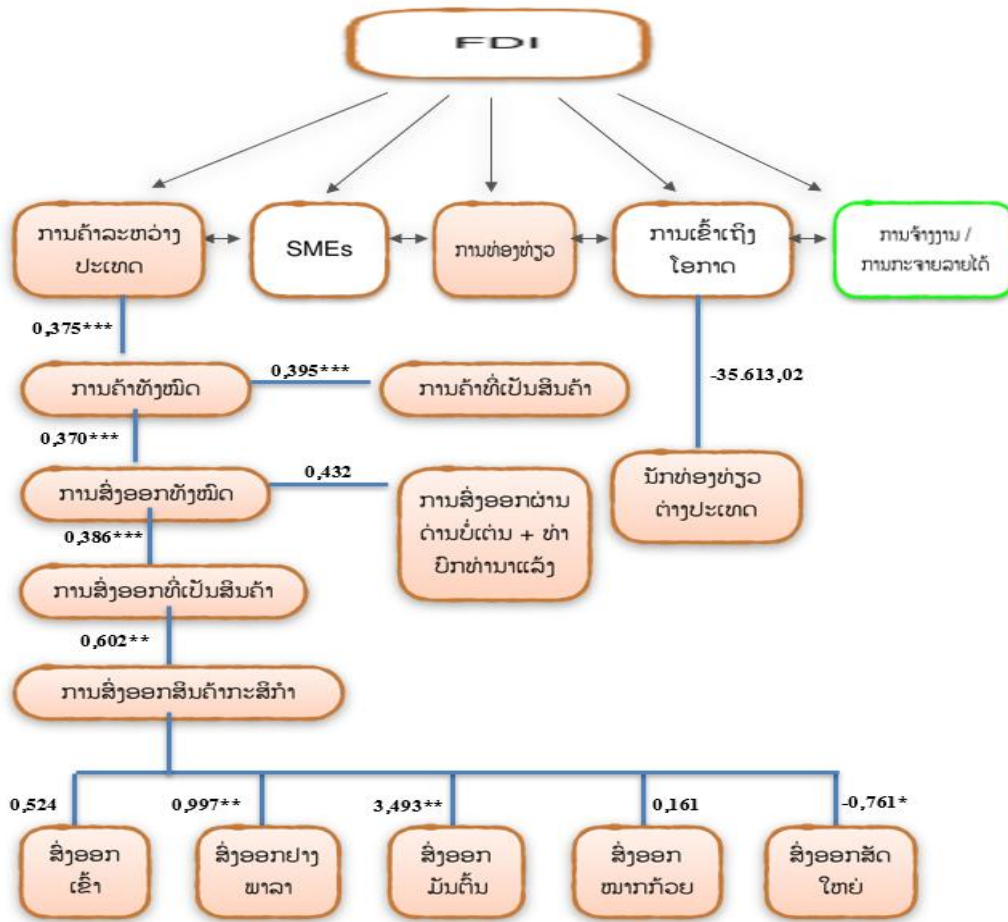
ຈາກຜົນການວິເຄາະຂໍ້ ມູນໂດຍໃຊ້ສະຖິຕິວິທີການວິເຄາະຖືດຖອຍຢ່າງງ່າຍ - OLS (Ordinary Least Square), ເຊິ່ງໃນການຄົ້ນຄວ້າຄັ້ງນີ້ໃຊ້ຄວາມເຊື່ອໝັ້ນທີ່ລະດັບ 90% ($\alpha = 0.1$) ເປັນເກນໃນການຍອມຮັບ ຫຼື ປະຕິເສດສົມມຸດຕິຖານ. ອີງຕາມຜົນການຄຳນວນສະແດງໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3 (Annex 3) ໄດ້ສະແດງໃຫ້

ເຫັນວ່າ ບໍ່ວ່າຈະມີການຄວບຄຸມຕົວປ່ຽນມະຫາພາກອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຫຼື ບໍ່ກໍຕາມຜົນໄດ້ຮັບຈາກ 12 ແບບຈຳລອງ ຂ້ອນຂ້າງສະຖຽນ (Robust) ເຮັດໃຫ້ທີມງານສາມາດສະຫຼຸບໄດ້ຢ່າງໜັ້ນໃຈວ່າ ໃນໄລຍະໜຶ່ງປີຂອງການເປີດ ບໍລິການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນນັ້ນ ໄດ້ມີຜົນກະທົບຕໍ່ບັນດາຕົວຊີ້ວັດທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນບົດຄົ້ນຄວ້າສະບັບນີ້ ດັ່ງລາຍ ລະອຽດລຸ່ມນີ້:

- ໂຄງການທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ສິ່ງຜົນກະທົບທາງບວກ (+) ຕໍ່ກັບມູນຄ່າການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ (ຄື: ການ ສົ່ງອອກ + ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ) ໂດຍມີຄ່າສຳປະສິດຖົດຖອຍ 0,375 ໝາຍຄວາມວ່າ ໂຄງການ ທາງລົດໄຟ ລາວ -ຈີນ ມີການພົວພັນຢ່າງມີໄນຍະສຳຄັນຕໍ່ກັບການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງມູນຄ່າການຄ້າລະຫວ່າງ ປະເທດ 37,5% ທຽບໃສ່ໄລຍະກ່ອນມີໂຄງການ. ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າໂຄງການທາງລົດໄຟໄດ້ປະກອບສ່ວນ ອຳນວຍຄວາມສະດວກທັງທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມຕໍ່ການສົ່ງອອກ ແລະ/ຫຼື ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ຂອງ ສປປ ລາວ ຫຼື ສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າ ການມີທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ສາມາດຊ່ວຍກະຕຸ້ນມູນຄ່າການຄ້າເພີ່ມ ຂຶ້ນ 37,5% ຈາກທີ່ບໍ່ມີທາງລົດໄຟມາກ່ອນ.
- ໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ສິ່ງຜົນກະທົບທາງບວກ (+) ຕໍ່ກັບມູນຄ່າການຄ້າສິນຄ້າ (ການສົ່ງອອກ+ການ ນຳເຂົ້າສິນຄ້າ) ໂດຍມີຄ່າສຳປະສິດຖົດຖອຍ 0,395 ໝາຍຄວາມວ່າ ໂຄງການທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ມີການ ພົວພັນຢ່າງມີໄນຍະສຳຄັນຕໍ່ກັບການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງມູນຄ່າການຄ້າສິນຄ້າ 39,5% ທຽບໃສ່ໄລຍະກ່ອນມີ ໂຄງການ.
- ໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ສິ່ງຜົນກະທົບທາງບວກ (+) ຕໍ່ກັບມູນຄ່າການສົ່ງອອກທັງໝົດ ແລະ ມູນຄ່າ ການສົ່ງອອກສິນຄ້າ, ໂດຍມີຄ່າສຳປະສິດຖົດຖອຍ 0,37 ແລະ 0,386, ຕາມລຳດັບ. ໝາຍຄວາມວ່າ ໂຄງການ ທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນມີການພົວພັນຢ່າງມີໄນຍະສຳຄັນຕໍ່ກັບການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງມູນຄ່າການສົ່ງອອກທັງໝົດ ແລະ ມູນຄ່າການສົ່ງອອກສິນຄ້າ 37% ແລະ 38,6% ຕາມລຳດັບ ທຽບໃສ່ໄລຍະກ່ອນມີໂຄງການ.
- ໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ສິ່ງຜົນກະທົບທາງບວກ (+) ຕໍ່ກັບມູນຄ່າການສົ່ງອອກສິນຄ້າກະສິກຳ ໂດຍ ມີຄ່າສຳປະສິດຖົດຖອຍ 0,602 ໝາຍຄວາມວ່າ ໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ມີການພົວພັນຢ່າງມີໄນຍະ ສຳຄັນຕໍ່ກັບການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງມູນຄ່າສົ່ງອອກສິນຄ້າກະສິກຳ 60,2% ທຽບໃສ່ໄລຍະກ່ອນມີໂຄງການ. ໂດຍ ສະເພາະ ການສົ່ງອອກມັນຕົ້ນ ແລະ ຢາງພາລາ ເຊິ່ງເພີ່ມຂຶ້ນສູງເຖິງ 349,3% ແລະ 99,7%, ຕາມລຳດັບ ທຽບໃສ່ໄລຍະກ່ອນມີໂຄງການ ສອດຄ່ອງກັບສະພາບຄວາມເປັນຈິງທີ່ວ່າສິນຄ້າຢາງພາລາກ້ອນໄດ້ຮັບ ອະນຸຍາດໃຫ້ຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟໄດ້, ສ່ວນມັນຕົ້ນແມ່ນໄດ້ຮັບຜົນກະທົບທາງອ້ອມຈາກໂຄງການ.
- ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ສິ່ງຜົນກະທົບທາງລົບ (-) ຕໍ່ກັບມູນຄ່າການສົ່ງອອກສັດ ໃຫຍ່ ໂດຍມີຄ່າສຳປະສິດຖົດຖອຍ -0,761 ໝາຍຄວາມວ່າ ໂຄງການທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ມີການພົວພັນ ຢ່າງມີໄນຍະສຳຄັນຕໍ່ກັບການຫຼຸດລົງຂອງມູນຄ່າການຄ້າສິນຄ້າ 76,1% ທຽບໃສ່ໄລຍະກ່ອນມີໂຄງການ, ເຊິ່ງ

ສາເຫດໜຶ່ງອາດມາຈາກການສົ່ງອອກສັດໃຫຍ່ສ່ວນຫຼາຍໃນໄລຍະຜ່ານມາ ແມ່ນນໍາໃຊ້ການຄ້າຕາມຊາຍແດນ ແບບບໍ່ເປັນທາງການເຮັດໃຫ້ການເກັບກຳຕົວເລກສົ່ງອອກບໍ່ທັນໄດ້ຄົບຖ້ວນແລະບໍ່ສາມາດສັງລວມໃນລະບົບ ການລາຍງານໄດ້ຕາມຕົວຈິງ.

ຮູບສະແດງ 03: ສະຫຼຸບຜົນການທົດສອບຂໍ້ສົມມຸດຖານ



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ຜົນການປະເມີນແບບຈຳລອງ

- ສໍາລັບຜົນກະທົບຂອງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຕໍ່ກັບມູນຄ່າການສົ່ງອອກຜ່ານດ່ານບໍ່ເຕັ້ນ ແລະ ດ່ານທ່າບົກທ່າ ນາແລ້ງ ເຊິ່ງແມ່ນດ່ານສາກົນ, ການສົ່ງອອກເຂົ້າ ແລະ ກ້ວຍ ຖືເປັນຜົນສິນຄ້າທີ່ເປັນທ່າແຮງຂອງ ສປປ ລາວ ເຖິງວ່າຈະມີຄ່າສໍາປະສິດຖືດຖອຍເປັນບວກ (+) ແຕ່ກໍບໍ່ມີຫຼັກຖານທີ່ພຽງພໍ ທີ່ຈະປະຕິເສດຂໍ້ສົມມຸດຖານ ຫຼັກໄດ້ (Null hypothesis). ເຊັ່ນດຽວກັນກັບຜົນກະທົບຂອງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຕໍ່ກັບຈໍານວນນັກທ່ອງ ທ່ຽວຕ່າງປະເທດ ໂດຍມີຄ່າສໍາປະສິດຖືດຖອຍເປັນລົບ (-) ເນື່ອງຈາກວ່າກຸ່ມນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດຫຼັກ ຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນນັກທ່ອງທ່ຽວຈີນ ແຕ່ມາຮອດໄລຍະທີ່ເກັບກຳຂໍ້ມູນສໍາລັບບົດຄົ້ນຄວ້າສະບັບນີ້ ສປ ຈີນ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນເປີດປະເທດເທື່ອ (ຈາກການລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19). ດັ່ງນັ້ນ, ຈໍານວນນັກທ່ອງ ທ່ຽວສາກົນ ເຖິງຈະເລີ່ມຄ່ອຍໆຟື້ນຕົວ ແຕ່ເມື່ອທຽບໃສ່ໄລຍະກ່ອນ ສປ ຈີນ ປິດປະເທດເຫັນວ່າຍັງຕໍ່າຫຼາຍ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບໍ່ມີຫຼັກຖານທາງສະຖິຕິທີ່ພຽງພໍທີ່ຈະປະຕິເສດຂໍ້ສົມມຸດຖານຫຼັກໄດ້.

2.2. ຜົນກະທົບລະດັບທ້ອງຖິ່ນ

1) ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ

ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ ຕັ້ງຢູ່ພາກຕາເວັນຕົກສຽງເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ, ມີໄລຍະຫ່າງຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 700 ກິໂລແມັດ, ມີເນື້ອທີ່ທັງໝົດ 9.391 ກິໂລຕາແມັດ, ກວມເອົາ 3,97% ຂອງເນື້ອທີ່ທົ່ວປະເທດ, ເປັນແຂວງພູດອຍ ກວມ 85% ຂອງເນື້ອທີ່ທັງໝົດ; ທິດເໜືອ ຕິດກັບ ສປປຈີນ ຍາວ 160 ກິໂລຕາແມັດ, ທິດໃຕ້ຕິດກັບແຂວງບໍ່ແກ້ວ ຍາວ 100 ກິໂລຕາແມັດ, ທິດຕາເວັນອອກ ຕິດກັບ ແຂວງອຸດົມໄຊ ຍາວ 250 ກິໂລຕາແມັດ, ທິດຕາເວັນຕົກ ຕິດກັບ ປະເທດມຽນມາ ຍາວ 159 ກິໂລຕາແມັດ; ມີປະຕູດ່ານ 04 ດ່ານຄື: ດ່ານສາກິນ 01 ດ່ານ, ດ່ານທ້ອງຖິ່ນ 02 ດ່ານ, ດ່ານປະເພນີ 01 ດ່ານ ແລະ 01 ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ; ມີສະຖານີລົດໄຟ 02 ແຫ່ງຄື: ສະຖານີບໍ່ເຕັນ ແລະ ສະຖານີນາເຕີຍ.

ເສດຖະກິດຂອງແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ ໃນປີ 2021 (ໄລຍະກ່ອນມີທາງລົດໄຟ) ຂະຫຍາຍຕົວໃນລະດັບ 3.14%, ລວມຍອດມູນຄ່າຜະລິດຕະພັນມວນລວມ 3.266,86 ຕື້ກີບ. ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດໃນປີ 2022 ຄາດວ່າຈະສາມາດບັນລຸຕາມແຜນການ 5,96% ຕໍ່ປີ, ລວມຍອດມູນຄ່າຜະລິດຕະພັນມວນລວມ 3.412,60 ຕື້ກີບ, ໃນນັ້ນ: ກະສິກໍາ ແລະ ປ່າໄມ້ ຂະຫຍາຍຕົວ 4,27% ກວມເອົາ 49,44% ຂອງ GDP, ອຸດສາຫະກໍາ ຂະຫຍາຍຕົວ 14,43% ກວມເອົາ 19,97% ຂອງ GDP, ການບໍລິການ ຂະຫຍາຍຕົວ 3,83% ກວມເອົາ 29,03% ຂອງ GDP ແລະ ພາສີ-ອາກອນຜະລິດຕະພັນ ຂະຫຍາຍຕົວ 1,94% ກວມເອົາ 1,57% ຂອງ GDP.

ຕາຕະລາງ 03: ສົມທຽບຂໍ້ໄດ້ປຽບໂດຍປຽບທຽບຂອງແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ

| ເນື້ອໃນ | ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ | 8 ແຂວງ ພາກເໜືອ ^d | ສ່ວນແບ່ງພາກ ເໜືອ (%) | ທົ່ວປະເທດ | ສ່ວນແບ່ງທົ່ວ ປະເທດ (%) |
|---|---------------|--------------------------------|-------------------------|---------------|---------------------------|
| ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ (ກິໂລຕາແມັດ) | 9.391 | 113.349 | 8,29 | 236.800 | 3,97 |
| ເນື້ອທີ່ທົ່ງພຽງ + ພູພຽງ (ກິໂລຕາ ແມັດ) | 2.348 | | | 189.440 | 1,24 |
| GDP (ລາຄາໃນປີ) (ຕື້ກີບ) ^a | 3.412,60 | 47.263 | 7,22 | 212.377 | 1,61 |
| ຜົນລະເມືອງ (ຄົນ) | 205.635 | 2.449.643 | 8,39 | 7.313.744 | 2,81 |
| ການສົ່ງອອກ 9 ເດືອນ 2022 (USD) | 91.448.614 | 594.310.946 | 15,39 | 6.129.318.884 | 1,49 |
| ການນຳເຂົ້າ 9 ເດືອນ 2022 (USD) ^b | 1.987.330.942 | 2.222.733.014 | 89,41 | 5.010.706.362 | 39,66 |
| ນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດພັກແຮມ 9 ເດືອນ 2022 (ເທື່ອຄົນ) | 9.942 | | | 644.756 | 1,54 |
| ການຜະລິດພືດສິນຄ້າ 9 ເດືອນ 2022 (ໂຕນ) ^c | 901.453 | | | 7.050.000 | 12,79 |

a ສຳລັບໄຕມາດ 04 ແມ່ນຕົວເລກຄາດຄະເນ.

b ສິນຄ້າຜ່ານແດນ 9 ເດືອນ 2022: 530.942.352 USD.

c ອ້ອຍ, ມັນຕົ້ນ, ກ້ວຍ, ສາລີແຂງ, ສາລີຫວານ, ໝາກນ້ອດ.

ການປ່ຽນແປງໂຄງປະກອບ GDP

| ຂະແໜງການ | 2016 | 2020 | 2021 | 2022 | ການປ່ຽນແປງ ທຽບ 2016 (ຈຸດສ່ວນຮ້ອຍ) | ການປ່ຽນແປງ ທຽບ 2021 (ຈຸດສ່ວນຮ້ອຍ) |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|---|---|
| ກະສິກຳ-ປ່າໄມ້ (%) | 50,44 | 49,95 | 52,65 | 49,44 | -1,00 | -3,21 |
| ອຸດສາຫະກຳ (%) | 19,08 | 20,38 | 20,09 | 19,97 | 0,89 | -0,12 |
| ບໍລິການ (%) | 30,48 | 28,15 | 26,22 | 29,03 | -1,45 | 2,81 |
| ພາສີ-ອາກອນ (%) | | | 1,04 | 1,57 | 1,57 | 0,53 |

| ເນື້ອໃນ | ສະເລ່ຍ 5 ປີ (2016-2020) | 2021 | 9 ເດືອນ 2022 | ການປ່ຽນແປງ ທຽບສະເລ່ຍ 5 ປີ 2016- 2020 (%) | ການປ່ຽນແປງທຽບ 2021 (%) |
|----------------------------------|----------------------------|-------------|--------------|--|---------------------------|
| ທ່າອ່ຽງການເກັບລາຍຮັບງົບປະມານ | | | | | |
| ລາຍຮັບທັງໝົດ (ຕື້ກີບ) | 402.476 | 489,77 | 602,11 | 49,60 | 22,94 |
| ພູດສູນກາງ (ຕື້ກີບ) * | 291.046 | 388,82 | 506,11 | 73,89 | 30,17 |
| ພູດທ້ອງຖິ່ນ (ຕື້ກີບ) ** | 111,43 | 100,95 | 95,99 | -13,86 | -4,91 |
| ທ່າອ່ຽງການເຕີບໂຕ 03 ຂົງເຂດຕົ້ນຕໍ | | | | | |
| ການສົ່ງອອກ (USD) | 85.989.765 | 119.482.613 | 91.448.614 | 6,35 | -23,46 |
| ນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດ (ເທື່ອຄົນ) | 659.314 | 0 | 9.942 | -98,49 | |
| ການຜະລິດພືດສິນຄ້າ (ໂຕນ) | 178.789 | 1.062.945 | 901.453 | 404,20 | -15,19 |

* ພາສີ-ອາກອນ, ຄ່າປັບໄຫມ, ຂາຍໄມ້ຍືດໄດ້

** ສ່ວຍສາ-ອາກອນ, ຄຸ້ມຄອງຊັບສິນລັດພາກຫຼວງ, ຄຸ້ມຄອງຊັບສິນ, ລາຍຮັບອື່ນໆ

ທາງດ້ານການປ່ຽນແປງໂຄງປະກອບເສດຖະກິດ, ຂະແໜງກະສິກຳແມ່ນຂະແໜງຕົ້ນຕໍທີ່ປະກອບສ່ວນໃຫ້ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GDP ໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ແຕ່ມາຮອດປີ 2022 ເຊິ່ງເລີ່ມເປີດບໍລິການທາງລົດໄຟ ເຫັນໄດ້ວ່າຂະແໜງບໍລິການເລີ່ມມີບົດບາດ ແລະ ມີການຂະຫຍາຍຕົວທີ່ຜື້ນເດັ່ນເປັນພິເສດ ໂດຍມີອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວທີ່ກ້າວກະໂດດ ຄາດວ່າຂະແໜງບໍລິການຈະກວມເອົາສ່ວນແບ່ງໃນ GDP ເພີ່ມຂຶ້ນເກືອບ 3 ຈຸດສ່ວນຮ້ອຍ ໃນປີ 2022 ທຽບໃສ່ປີຜ່ານມາ. ຄຽງຄູ່ກັນນັ້ນ, ມູນຄ່າການນຳເຂົ້າຂອງແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ ໃນໄລຍະ 09 ເດືອນ ປີ 2022 ກວມເອົາເຖິງ 40% ຂອງມູນຄ່າການນຳເຂົ້າທົ່ວປະເທດ ເຊິ່ງເປັນອັດຕາສ່ວນທີ່ສູງ ແຕ່ດ້ວຍຈຸດທີ່ຕັ້ງທີ່ຢູ່ຊາຍແດນຕໍ່ກັບ ສປປ ຈີນ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ສິນຄ້າຕ່າງໆທີ່ຜ່ານເຂົ້າມາ ສປປ ລາວ ນັ້ນ ຕ້ອງຜ່ານດ່ານບໍ່ເຕັນ, ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ ຈຶ່ງອາດເປັນປັດໄຈໜຶ່ງທີ່ເຮັດໃຫ້ມູນຄ່າການນຳເຂົ້າສູງ. ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ປະໂຫຍດທີ່ໄດ້ຮັບພັດແມ່ນການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງຜົນທະພາສີ-ອາກອນທີ່ໄດ້ຈາກການ ນຳເຂົ້າເຊັ່ນກັນ. ທາງດ້ານລາຍຮັບທັງໝົດເຫັນວ່າສະເພາະໄລຍະ 09 ເດືອນປີ 2022 ເຊິ່ງເລີ່ມໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແຂວງສາມາດຈັດເກັບລາຍຮັບໄດ້ທັງໝົດ

ດ 602,11 ຕື້ກີບ ສິນລາຍຮັບໝົດປີ 2021 ປະມານ 23%. ໃນນັ້ນ, ພູດສູນກາງ ເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 30% ແຕ່ລາຍຮັບພູດທ້ອງຖິ່ນ ຫຼຸດລົງ 5%. ສັງລວມແລ້ວ, ໃນໄລຍະ 01 ປີຂອງການເປີດໃຫ້ບໍລິການທາງລົດໄຟ ຂະແໜງບໍລິການແມ່ນຂະແໜງທີ່ເປັນທ່າແຮງສໍາຄັນເພື່ອຍາດແຍ່ງຜົນປະໂຫຍດຈາກໂຄງການລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜົນປະໂຫຍດຈາກການຈັດເກັບລາຍຮັບ ເຖິງຈະເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍ ແຕ່ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນເຂົ້າສູນກາງ ຫຼາຍກວ່າເຂົ້າແຂວງ.

ໃນໄລຍະ 09 ເດືອນ ປີ 2022 ທ່າອ່ຽງການເຕີບໂຕຂອງການສົ່ງອອກ ແລະ ການຜະລິດຜົດສິນຄ້າ ມີລັກສະນະຄົງທີ່ທຽບໃສ່ປີ 2021 (ໂດຍການສະເລ່ຍ), ຍົກເວັ້ນຂະແໜງທ່ອງທ່ຽວທີ່ເລີ່ມຟື້ນຕົວ ແຕ່ຈໍານວນນັກທ່ອງທ່ຽວສາກົນ (ບໍ່ລວມນັກທ່ອງທ່ຽວຈີນ) ຍັງຕໍ່າຫຼາຍເມື່ອທຽບໃສ່ຈໍານວນນັກທ່ອງທ່ຽວສາກົນ ສະເລ່ຍຕົວເລກໃນ 5 ປີຜ່ານມາ (2016-2020) ເຊິ່ງເປັນໄລຍະກ່ອນມີການແຜ່ລະບາດຂອງະຍາດໂຄວິດ-19.

ສັງລວມແລ້ວ, ຜົນກະທົບຈາກໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໃນໄລຍະ 01 ປີຜ່ານມາ ເຫັນວ່າບໍ່ທັນໄດ້ສົ່ງຜົນກະທົບຢ່າງຈະແຈ້ງຕໍ່ກັບການສົ່ງອອກ ແລະ ການຜະລິດຜົດເປັນສິນຄ້າເທື່ອ, ສ່ວນຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວ ເຖິງວ່າຈະເລີ່ມມີການຟື້ນຕົວ ແຕ່ກໍຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບປະໂຫຍດຢ່າງເຕັມເມັດເຕັມໜ່ວຍ ເນື່ອງຈາກຍັງໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກນະໂຍບາຍປິດປະເທດຂອງ ສປປ ຈີນ. ໃນປັດຈຸບັນ ພ້ອມນີ້, ຂະແໜງທີ່ເປັນທ່າແຮງຂອງແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ ທີ່ຄວນເອົາໃຈໃສ່ຊຸກຍູ້ສິ່ງເສີມໃຫ້ຟື້ນຕົວ ເພື່ອກາຍເປັນຂະແໜງຕົ້ນຕໍປະກອບສ່ວນສໍາຄັນໃຫ້ເສດຖະກິດຂອງແຂວງໄດ້ແກ່: ການບໍລິການທາງຜ່ານ ແລະ ການຜະລິດຜົດເປັນສິນຄ້າ.

ຕາຕະລາງ 04: ປະເມີນຜົນກະທົບທາງດ້ານເສດຖະກິດຈາກໂຄງການຜັດທະນາທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຂອງແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ ໄລຍະ 01 ປີ ໂດຍຜ່ານການສໍາພາດ

| ຜົນກະທົບດ້ານຕ່າງໆ |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • ຜ່ານການປະເມີນເຫັນວ່າ ທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຍັງບໍ່ທັນສາມາດສ້າງຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາໄດ້ຕາມເປົ້າໝາຍເທື່ອ. ໃນຈໍານວນສິນຄ້າທີ່ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ ສົ່ງອອກເກືອບ 20 ລາຍການ, ສິນຄ້າທີ່ສາມາດສົ່ງອອກຜ່ານທາງລົດໄຟໄດ້ມີພຽງແຕ່ 2-3 ລາຍການ (ຜະລິດຕະພັນຢາງພາລາ ແລະ ແຮ່ທາດ), ສ່ວນສິນຄ້າກະສິກໍາທີ່ສາມາດບຸດເນົ້າໄດ້ນັ້ນຍັງບໍ່ທັນສາມາດຂົນສົ່ງດ້ວຍລົດໄຟໄດ້ເທື່ອ ເນື່ອງຈາກຂັ້ນຕອນການກວດກາສິນຄ້າປະເພດກະສິກໍາຍັງບໍ່ທັນກຽມພ້ອມ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການມີທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ກໍໄດ້ຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນຄວາມແອອັດຂອງການຂົນສົ່ງດ້ວຍລົດໄຟໄດ້ບາງສ່ວນ ໂດຍສະເພາະຄວາມແອອັດຂອງລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຢູ່ບໍລິເວນດ່ານຊາຍແດນລາວ-ຈີນ. • ສໍາລັບການສົ່ງເສີມການລ້ຽງສັດໃຫຍ່ເພື່ອການສົ່ງອອກໄປ ສປປ ຈີນ (ລັດຖະບານຕັ້ງເປົ້າໝາຍສົ່ງອອກປະມານ 50,000 ໂຕຕໍ່ປີ), ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງເຫັນວ່າການສົ່ງອອກຍັງຕໍ່າເມື່ອທຽບໃສ່ທ່າແຮງ ແລະ ກາລະໂອກາດ (ມາຮອດປັດຈຸບັນ, ສາມາດສົ່ງອອກໄດ້ປະມານ 2.000-3.000 ໂຕ). ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໄດ້ເກີດມີກິດຈະການທອມງົວເພື່ອການສົ່ງອອກໄປ ສປປຈີນ ຢູ່ເມືອງສິງ, ເຊິ່ງເປັນການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ ໂດຍສະເພາະກິດຈະການປັ້ນອ້ອມ ເຊັ່ນ ການປູກຫຍ້າລ້ຽງງົວ. • ໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ສາມາດດຶງດູດການລົງທຶນຂະໜາດໃຫຍ່ເຂົ້າມາລົງທຶນໃນແຂວງ ໂດຍສະເພາະໃນນິຄົມອຸດສາຫະກໍາທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບໂຄງການລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ເຊັ່ນ: ນິຄົມອຸດສາຫະກໍາອໍາມະຕະທີ່ມີເປົ້າໝາຍເຊື່ອມກັບທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ . |

- ຜູ້ປະກອບການທ່ອງທ່ຽວຍັງບໍ່ທັນມີສ່ວນຮ່ວມໃນການລົງທຶນເຂົ້າໃສ່ກິດຈະການປົນອ້ອມທາງລົດໄຟ ເຊັ່ນ: ຮ້ານຄ້າ, ຮ້ານອາຫານ ແລະ ສູນຈຳໜ່າຍເຄື່ອງຫັດຖະກຳຢູ່ສະຖານີລົດໄຟ ເນື່ອງຈາກວ່າທຸກກິດຈະກຳໃນຂອບເຂດດັ່ງກ່າວຜູກຂາດກັບບໍລິສັດລົດໄຟ.
- ກິດຈະການບ້ານພັກ ແລະ ໂຮງແຮມໃນແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດເທົ່າທີ່ຄວນ ເນື່ອງຈາກວ່າ ຂະໜາດຂອງການທ່ອງທ່ຽວໃນແຂວງແມ່ນໜ້ອຍ ແລະ ບໍ່ມີຄວາມຫຼາກຫຼາຍຂອງປະເພດການທ່ອງທ່ຽວ ເຊິ່ງການເດີນທາງຈາກແຂວງໜຶ່ງ ໄປແຂວງໜຶ່ງ ແມ່ນໃຊ້ເວລາບໍ່ດົນ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ນັກທ່ອງທ່ຽວບໍ່ໃຊ້ເວລາດົນພາຍໃນແຂວງ ຖ້າທຽບໃສ່ບັນດາແຂວງອື່ນ.
- **ສັງລວມແລ້ວ**, ມາຮອດປະຈຸບັນ ລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໄດ້ຮັບໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າມາແຕ່ ສປປ ຈີນ ເປັນສ່ວນຫຼາຍ, ສ່ວນສິນຄ້າລາວທີ່ສົ່ງອອກໄປ ສປປ ຈີນ ຍັງມີຈຳນວນໜ້ອຍຫຼາຍ ເນື່ອງຈາກວ່າການຜະລິດເປັນສິນຄ້າບໍ່ທັນເປັນຂະບວນການເທົ່າທີ່ຄວນ, ການຜະລິດຍັງແບບກະແຈກກະຈາຍ, ເປັນຄອບຄົວ.

ຂໍ້ຄົງຄ້າງ/ຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກ/ອຸປະສັກ

- ການສົ່ງອອກຢາງພາລາຍັງພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ, ເຖິງແມ່ນວ່າໄດ້ເຊັນສັນຍາສົ່ງອອກຢາງພາລາກັບ ສປປ ຈີນ ແລ້ວກໍຕາມ ແຕ່ໃນການສົ່ງອອກຕົວຈິງ ທາງ ສປປ ຈີນ ບໍ່ໄດ້ອໍານວຍຄວາມສະດວກເທົ່າທີ່ຄວນ ເຊັ່ນ: ແຈ້ງໂຄຕ້າໃນໄລຍະສິ້ນຫຼາຍ ປະມານ 2-3 ເດືອນ ເຮັດໃຫ້ບັນດາໂຮງງານບໍ່ສາມາດສົ່ງອອກໄດ້ທັນຕາມກຳນົດເວລາ.
- ການເຂົ້າເຖິງສິນເຊື້ອຂອງຫົວໜ່ວຍ SMEs ຍັງພົບບັນຫາ, ທຸລະກິດພາຍໃນສ່ວນໃຫຍ່ຍັງແມ່ນທຸລະກິດຂະໜາດນ້ອຍ, ການປະກອບເອກະສານໃນການດຳເນີນທຸລະກິດບໍ່ຄົບຖ້ວນ ເຮັດໃຫ້ບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງແຫຼ່ງທຶນດອກເບ້ຍຕ່ຳ ຕາມເງື່ອນໄຂຂອງລັດຖະບານ.
- ການຈອງຕູ້ຄອນເທນເນີ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຍັງພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ: ຜ່ານມາບໍລິສັດທ່ອງທ່ຽວສາມາດເຂົ້າເຖິງການຈອງຕູ້ຄອນເທນເນີ້ໄດ້ຈຳກັດທີ່ສຸດ, ສ່ວນໃຫຍ່ເຫັນວ່າບໍລິສັດຂະໜາດໃຫຍ່ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຜູກຂາດກັບບໍລິສັດຢູ່ ສປປ ຈີນ ເລີຍ.
- ຂອດປະສານງານລະຫວ່າງຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ຂະແໜງການການຄ້າ ຍັງບໍ່ທັນມີລະບົບ, ກົນໄກໃນການເຮັດວຽກທີ່ຊັດເຈນ ໂດຍສະເພາະເຂດທີ່ມີການສົ່ງເສີມການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ເຂດທີ່ຊຸກຍູ້ການຜະລິດ ODOP ຍັງບໍ່ສອດປະສານກັນ.
- ຈຸດແວ່-ຈຸດພັກຕ່າງໆພາຍໃນແຂວງຫຼວງນ້ຳທາຍັງບໍ່ທັນສາມາດດຶງດູດນັກທ່ອງທ່ຽວໃຫ້ພັກແຮມຄ້າງຄົນໄດ້ດົນ.
- ຜູ້ປະກອບການພາຍໃນບໍ່ທັນສາມາດມີສ່ວນຮ່ວມໃນຕ້ອງໂສ້ການຜະລິດ ເນື່ອງຈາກວ່າຜູ້ປະກອບການຈີນສ່ວນຫຼາຍເປັນເຈົ້າຂອງກິດຈະການແຕ່ຕົ້ນນ້ຳຮອດປາຍນ້ຳ.
- ລະບົບການແຈ້ງພາສີເຫັນວ່າບໍ່ທັນເໝາະສົມກັບການຊື້-ຂາຍສິນຄ້າທົ່ວໄປ. ໃນຄວາມເປັນຈິງ, ເວລານັກລົງທຶນເຂົ້າມາລົງທຶນ ພາກລັດບໍ່ໄດ້ຄຸ້ມຄອງການນຳເງິນເຂົ້າມາລົງທຶນໃນ ສປປ ລາວ, ແຕ່ພັດຄຸ້ມຄອງໃນເວລາຂາຍສິນຄ້າອອກ ເຊິ່ງຕ້ອງນຳເງິນເຂົ້າມາ ສປປ ລາວ ເຮັດໃຫ້ພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຫຼາຍເນື່ອງຈາກວ່າ

ໃນບາງກໍລະນີມີການຊໍາລະກັນຢູ່ນອກປະເທດ. ດັ່ງນັ້ນ, ແຈ້ງການເລກທີ 2482/ກງ, ລົງວັນທີ 24 ສິງຫາ 2022 ບໍ່ທັນເໝາະສົມເທື່ອກັບສະພາບການດໍາເນີນທຸລະກິດໃນປະຈຸບັນ.

- ການຊື້-ຂາຍດ້ວຍສະກຸນເງິນ ກີບ-ຢວນ ຍັງພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ: ໃນບາງກໍລະນີ, ທະນາຄານມີເງິນຢວນບໍ່ພຽງພໍ ເຮັດໃຫ້ບໍ່ສາມາດຖອນໄດ້, ການເກັບຄ່າບໍລິການກໍ່ຂ້ອນຂ້າງສູງຫຼາຍເຮັດໃຫ້ເກີດມີຊ່ອງວ່າງການສະແຫວງຫາກໍາໄລຈາກຄວາມຕ້ອງການເງິນຢວນທີ່ສູງກວ່າການສະໜອງ.
- ບັນຫາການຄຸ້ມຄອງອັດຕາແລກປ່ຽນ: ອັດຕາແລກປ່ຽນໃນ ແລະ ນອກລະບົບທີ່ຕ່າງກັນຫຼາຍ ສິ່ງຜິດໃຫ້ການດໍາເນີນທຸລະກິດພົບບັນຫາ ແລະ ຍັງເປັນປັດໄຈເຮັດໃຫ້ເງິນຕາໄຫຼອອກຈາກລະບົບທະນາຄານ.

ຂໍ້ສະເໜີ

- ຄວນສຸມໃສ່ການລົງທຶນກໍ່ສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງຮອງຮັບໃຫ້ແກ່ການບໍລິການຂົນສົ່ງ ໂດຍສະເພາະລະບົບອໍານວຍຄວາມສະດວກຈາກດ່ານບໍ່ເຕັນ ເຊັ່ນ: ລານສິນຄ້າເຜື້ອຮອງຮັບສິນຄ້າທີ່ຫຼັງໄຫຼເຂົ້າມາຈາກບັນດາແຂວງອື່ນໆລໍຖ້າການແລ່ນເອກະສານສົ່ງອອກ, ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງຈາກປາກດ່ານໃຫ້ກວ້າງຂວາງ, ສະດວກສະບາຍ ແລະ ທັນສະໄຫມ ເພື່ອເປັນປາກດ່ານຂົນສົ່ງສິນຄ້າອອກໄປ ສປ ຈີນ ແນໃສ່ສ້າງເມັດເງິນຈາກທ່າແຮງດັ່ງກ່າວໃຫ້ໄດ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ ແລ້ວຈຶ່ງຂະຫຍາຍການພັດທະນາໄປເຂດອື່ນໆ.
- ພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງ ສະຖານີລົດໄຟ ໄປຫາເຂດຜະລິດ, ການທ່ອງທ່ຽວພາຍໃນແຂວງ.
- ຫັນລະບົບການເກັບຄ່າບໍລິການຕ່າງໆເປັນທັນສະໄຫມເພື່ອປົດຮູ້ຮົ່ວໄຫຼ ເນື່ອງຈາກວ່າ ຜ່ານມາທ່າແຮງຂອງແຂວງຫຼວງນໍ້າທາແມ່ນສູງຫຼາຍ ແຕ່ການຈັດເກັບລາຍຮັບຕົວຈິງພັດວ່າຕໍ່າຫຼາຍ.
- ຄວນພິຈາລະນາອະນຸຍາດໃຫ້ມີຍຸດທະສາດຮ່ວມພັດທະນາລະຫວ່າງ 02 ແຂວງແຮກສ່ຽວພາຍໃນ ເພື່ອຮ່ວມກັນພັດທະນາໂຄງການຂະໜາດໃຫຍ່ນອນໃນຂັ້ນການຄຸ້ມຄອງຂອງ 02 ແຂວງແຮກສ່ຽວ ໂດຍອອກທຶນຮ່ວມກັນ ເຊິ່ງປະໂຫຍດທີ່ຈະໄດ້ຮັບຈາກຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວຄືຫຼຸດຜ່ອນຈໍານວນໂຄງການທີ່ຂຶ້ນສູນກາງເປັນຜູ້ພິຈາລະນາອະນຸມັດ, ປະຢັດເວລາໃນການດໍາເນີນເອກະສານລົງ ແລະ ເພີ່ມການເຊື່ອມໂຍງບັນດາໂຄງການທີ່ເປັນຍຸດທະສາດລະດັບພາກພື້ນ.
- ສິ່ງເສີມການລົງທຶນເຂົ້າໃສ່ກິດຈະການທອມສັດໃຫຍ່ເພື່ອກຽມສິ່ງອອກເຊິ່ງເປັນທ່າແຮງອັນໃໝ່ຂອງແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ ໃຫ້ເປັນຮູບປະທໍາ ແລະ ເປັນຂະບວນ.
- ສິ່ງເສີມຜູ້ປະກອບການທ່ອງທ່ຽວພັດທະນາຈຸດແວ່ພັກໃຫ້ນັກທ່ອງທ່ຽວແລະສ້າງເຄືອຄ່າຍການທ່ອງທ່ຽວກັບບັນ ດາແຂວງອ້ອມຂ້າງ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສໍາພາດພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຂັ້ນແຂວງ ແລະ ເມືອງ ໃນແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ ລະຫວ່າງວັນທີ 22-30 ຕຸລາ 2022

2) ແຂວງອຸດົມໄຊ

ແຂວງອຸດົມໄຊ ຕັ້ງຢູ່ພາກເໜືອຂອງ ສປປລາວ, ຢູ່ຈຸດໃຈກາງທາງຜ່ານເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມຕໍ່ກັບ 05 ແຂວງພາກເໜືອ ແລະ ອອກສູ່ຕ່າງປະເທດ, ມີໄລຍະຫ່າງຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 538 ກິໂລແມັດ, ມີເນື້ອທີ່ທັງໝົດ 15.370 ກິໂລຕາແມັດ, ກວມເອົາ 6,5% ຂອງເນື້ອທີ່ທົ່ວປະເທດ, ເປັນແຂວງພູດອຍ ກວມ 85% ຂອງເນື້ອທີ່ທັງໝົດ; ທິດເໜືອ ຕິດກັບ ແຂວງຜົ້ງສາລີ ຍາວ 66,5 ກິໂລຕາແມັດ ແລະ ສປ ຈີນ ຍາວ 22,5 ກິໂລແມັດ, ທິດໃຕ້ ຕິດກັບແຂວງໄຊຍະບູລີ ຍາວ 120 ກິໂລຕາແມັດ, ທິດຕາເວັນອອກຕິດກັບແຂວງຫຼວງພະບາງ ຍາວ 183,25 ກິໂລ

ຕາແມັດ, ທິດຕາເວັນຕົກ ຕິດກັບແຂວງຫຼວງນໍ້າທາຍາວ 160 ກິໂລຕາແມັດ. ແຂວງອຸດົມໄຊເປັນແຂວງໜຶ່ງທີ່ມີເສັ້ນທາງລົດໄຟແລ່ນຜ່ານ ເຊິ່ງມີຄວາມຍາວ 126,6 ກິໂລແມັດ, ມີທັງໝົດ 09 ສະຖານີ ແຕ່ໃນໄລຍະທຳອິດມີພຽງ 03 ສະຖານີຄື: ສະຖານີເມືອງນາໜ້, ສະຖານີເມືອງໄຊ ແລະ ສະຖານີເມືອງງາ.

ເສດຖະກິດຂອງແຂວງອຸດົມໄຊ ໃນປີ 2021 ຂະຫຍາຍຕົວໃນລະດັບ 3,83%, ລວມຍອດມູນຄ່າຜະລິດຕະພັນມວນລວມ 5,650.87 ຕື້ກີບ. ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດໃນປີ 2022 ຄາດວ່າຈະຂະຫຍາຍຕົວ 4,75% ຕໍ່ປີ, ລວມຍອດມູນຄ່າຜະລິດຕະພັນມວນລວມ 6.025,5 ຕື້ກີບ, ໃນນັ້ນ: ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ ຂະຫຍາຍຕົວ 1,84% ກວມເອົາ 37,42% ຂອງ GDP, ອຸດສາຫະກຳ ຂະຫຍາຍຕົວ 6,23% ກວມເອົາ 17,73% ຂອງ GDP, ການບໍລິການ ຂະຫຍາຍຕົວ 6,24% ກວມເອົາ 43,49% ຂອງ GDP ແລະ ພາສີ-ອາກອນຜະລິດຕະພັນ ຂະຫຍາຍຕົວ 1,56% ກວມເອົາ 1,36% ຂອງ GDP.

ຕາຕະລາງ 05: ສົມທຽບຂໍ້ໄດ້ປຽບໂດຍປຽບທຽບຂອງແຂວງອຸດົມໄຊ

| ເນື້ອໃນ | ແຂວງອຸດົມໄຊ | 8 ແຂວງ ພາກເໜືອ | ສ່ວນແບ່ງ ພາກເໜືອ (%) | ທົ່ວປະເທດ | ສ່ວນແບ່ງທົ່ວ ປະເທດ (%) |
|--|-------------|-------------------|----------------------------|---------------|---------------------------|
| ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ (ກິໂລຕາແມັດ) | 15.370 | 113.349 | 13,56 | 236.800 | 6,49 |
| ເນື້ອທີ່ທົ່ງພຽງ + ພູພຽງ (ກິໂລຕາແມັດ) | 3.842,5 | | | 189.440 | 2,03 |
| GDP (ລາຄາໃນປີ) (ຕື້ກີບ) ^a | 6.025,5 | 47.263 | 12,75 | 212.377 | 2,84 |
| ຜົນລະເມືອງ (ຄົນ) | 341.755 | 2.449.643 | 13,95 | 7.313.744 | 4,67 |
| ການສົ່ງອອກ 9 ເດືອນ 2022 (USD) | 4.580.000 | 594.310.946 | 0,77 | 6.129.318.884 | 0,07 |
| ການນຳເຂົ້າ 9 ເດືອນ 2022 (USD) ^e | 767.402 | 2.222.733.014 | 0,03 | 5.010.706.362 | 0,02 |
| ນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດພັກແຮມ 9 ເດືອນ 2022 (ເທື່ອຄົນ) | 18.580 | | | 644.756 | 2,88 |
| ການຜະລິດພືດສິນຄ້າ 9 ເດືອນ 2022 (ໂຕນ) ^f | 40.344 | | | 7.050.000 | 0,57 |

e ສົ່ງອອກ ສປ ຈີນ: ຜົນຜະລິດກະສິກຳ, ຢາງພາລາເຄິ່ງສຳເລັດຮູບ, ເຄື່ອງປ່າຂອງດົງ, ຊາອົບແຫ້ງ, ຜະລິດຕະພັນໄມ້ສຳເລັດຮູບ; ສສ ຫວຽດນາມ: ຢາຫົວອົບແຫ້ງ, ເຄື່ອງແດງດານ, ໄມ້ໜາກມ້; ໄທ: ຢາຫົວອົບແຫ້ງ

f ສາລີແຂງ, ພືດຕະກູນຖົ່ວ, ພືດຜັກ, ຢາສູບ

ການປ່ຽນແປງໂຄງປະກອບ GDP

| ຂະແໜງການ | 2016 | 2020 | 2021 | 2022 | ການປ່ຽນແປງ ທຽບ 2016 (ຈຸດສ່ວນຮ້ອຍ) | ການປ່ຽນແປງ ທຽບ 2021 (ຈຸດສ່ວນຮ້ອຍ) |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|---|---|
| ກະສິກຳ-ປ່າໄມ້ (%) | 37,44 | 35,84 | 37,14 | 37,42 | -0,02 | 0,28 |
| ອຸດສາຫະກຳ (%) | 15,98 | 18,36 | 16,99 | 17,73 | 1,75 | 0,74 |
| ບໍລິການ (%) | 44,97 | 44,27 | 44,43 | 43,49 | -1,48 | -0,94 |
| ພາສີ-ອາກອນ (%) | 1,62 | 1,53 | 1,44 | 1,36 | -0,26 | -0,08 |

| ເນື້ອໃນ | ສະເລ່ຍ 5 ປີ (2016-2020) | 2021 | 9 ເດືອນ 2022 | ການປ່ຽນແປງ ທຽບສະເລ່ຍ 5 ປີ 2016-2020 (%) | ການປ່ຽນແປງ ທຽບ 2021 (%) |
|----------------------------------|----------------------------|------------|-----------------|--|-------------------------------|
| ທ່າອ່ຽງການເກັບລາຍຮັບງົບປະມານ | | | | | |
| ລາຍຮັບທັງໝົດ (ຕື້ກີບ) | 134.886 | 146,71 | 94,68 | -29,81 | -35,46 |
| ພຸດສຸນກາງ (ຕື້ກີບ) | 15.074 | 6,10 | 17,46 | 15,83 | 186,23 |
| ພຸດທ້ອງຖິ່ນ (ຕື້ກີບ) | 119.814 | 140,60 | 77,22 | -35,55 | -45,08 |
| ທ່າອ່ຽງການເຕີບໂຕ 03 ຂົງເຂດຕົ້ນຕໍ | | | | | |
| ການສົ່ງອອກ (USD) | 13.957.968 | 73.990.446 | 4.580.000 | -67,19 | -93,81 |
| ນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດ (ເທື່ອຄົນ) | 103.683 | 0 | 18.580 | -82,08 | |
| ການຜະລິດພືດສິນຄ້າ (ໂຕນ) | 336.975 | 412.842 | 40.344 | -88,03 | -90,23 |

ທາງດ້ານການປ່ຽນແປງໂຄງປະກອບເສດຖະກິດ, ຂະແໜງບໍລິການ ແມ່ນຂະແໜງການຕົ້ນຕໍ ທີ່ປະກອບສ່ວນໃຫ້ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GDP ໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ແຕ່ມາຮອດປີ 2022 ເຊິ່ງເລີ່ມເປີດບໍລິການທາງລົດໄຟ ຂະແໜງອຸດສາຫະກຳເລີ່ມມີບົດບາດທີ່ຜື່ນເດັ່ນ ໂດຍມີອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວທີ່ກ້າວກະໂດດ, ແຕ່ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຂະແໜງອຸດສາຫະກຳບໍ່ທັນໄດ້ຊຸກຍູ້ໃຫ້ລາຍຮັບທາງດ້ານພາສີອາກອນຜະລິດຕະພັນ-ຂາເຂົ້າໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນເທື່ອ ແຕ່ກົງກັນຂ້າມລາຍຮັບດັ່ງກ່າວພັດຫຼຸດລົງທຽບໃສ່ປີ 2021. ທາງດ້ານລາຍຮັບທັງໝົດເຫັນວ່າສະເພາະໄລຍະ 09 ເດືອນປີ 2022 ເຊິ່ງເລີ່ມໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແຂວງສາມາດຈັດເກັບລາຍຮັບພຸດສຸນກາງ ເພີ່ມຂຶ້ນເກືອບ 02 ເທົ່າ ເມື່ອທຽບໃສ່ປີ 2021, ແຕ່ລາຍຮັບພຸດທ້ອງຖິ່ນຫຼຸດລົງໄດ້ບໍ່ຮອດເຄິ່ງໜຶ່ງຂອງປີຜ່ານມາ. ສັງລວມແລ້ວ, ໃນໄລຍະ 01 ປີຂອງການເປີດໃຫ້ບໍລິການທາງລົດໄຟຂະແໜງອຸດສາຫະກຳແມ່ນຂະແໜງທີ່ເປັນທ່າແຮງສໍາຄັນຍາດແຍ່ງຜົນປະໂຫຍດຈາກໂຄງການລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ແຕ່ຜົນປະໂຫຍດດັ່ງກ່າວຈາກການຈັດເກັບລາຍຮັບສ່ວນໃຫຍ່ເຂົ້າສູນກາງ ຫຼາຍກວ່າເຂົ້າແຂວງ.

ໃນໄລຍະ 09 ເດືອນ ປີ 2022 ທ່າອ່ຽງການເຕີບໂຕຂອງການສົ່ງອອກ ແລະ ການຜະລິດພືດເປັນສິນຄ້າມີການເຕີບໂຕທີ່ຊ້າກວ່າປີ 2021 (ໃນການສະເລ່ຍ), ຍົກເວັ້ນຂະແໜງທ່ອງທ່ຽວທີ່ເລີ່ມຜື່ນຕົວ ແຕ່ຈໍານວນນັກທ່ອງທ່ຽວສາກົນ (ບໍ່ລວມນັກທ່ອງທ່ຽວຈີນ) ຍັງຕໍ່າຫຼາຍເມື່ອທຽບໃສ່ຈໍານວນນັກທ່ອງທ່ຽວສາກົນ ສະເລ່ຍ 5 ປີ (2016-2020) ຜ່ານມາເຊິ່ງເປັນໄລຍະກ່ອນມີການແຜ່ລະບາດຂອງຍາດໂຄວິດ-19.

ສັງລວມແລ້ວ, ໃນໄລຍະປະມານ 01 ປີຜ່ານມາ ແຂວງອຸດົມໄຊ ຍັງບໍ່ສາມາດໃຊ້ປະໂຫຍດຈາກທ່າແຮງດ້ານທີ່ຕັ້ງ ແລະ ທາງຜ່ານລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ເຂົ້າໃນການຊຸກຍູ້ວຽກງານການຜະລິດ, ການຄ້າ ແລະ ການບໍລິການ

ຂອງແຂວງ ໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນເທື່ອ ຖ້າທຽບໃສ່ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ ແລະ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ສະແດງອອກບ່ອນວ່າ ແຂວງອຸດົມໄຊ ມີເນື້ອທີ່ທົ່ງພຽງ ແລະ ພູພຽງ ກວມປະມານ 2% ຂອງເນື້ອທີ່ທົ່ງພຽງ ແລະ ພູພຽງທົ່ວປະເທດ ແຕ່ ສັດສ່ວນການຜະລິດພືດເປັນສິນຄ້າ ບັນລຸໄດ້ພຽງ 0,5% ຂອງການຜະລິດພືດທົ່ວປະເທດ ເຊັ່ນດຽວກັນການສົ່ງ ອອກ ກວມພຽງແຕ່ 0,07% ຂອງການສົ່ງອອກທົ່ວປະເທດ. ສ່ວນຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວເຖິງແມ່ນວ່າຈະເລີ່ມຜື່ນ ຕົວ ແຕ່ກໍ່ຍັງມີລັກສະນະຄ່ອຍເປັນຄ່ອຍໄປ ເນື່ອງຈາກສືບຕໍ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກນະໂຍບາຍປິດປະເທດຂອງ ສປ ຈີນ ໃນປັດຈຸບັນ. ພ້ອມນີ້, ຂະແໜງທີ່ເປັນທ່າແຮງຂອງແຂວງອຸດົມໄຊ ທີ່ຄວນເອົາໃຈໃສ່ຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມໃຫ້ຜື່ນ ເດັ່ນເພື່ອເປັນກຳລັງແຮງສຳຄັນປະກອບສ່ວນໃຫ້ເສດຖະກິດຂອງແຂວງ ໄດ້ແກ່: ການສ້າງໃຫ້ເປັນຖານການຜະລິດ ພາກເໜືອ ເນື່ອງຈາກມີທົ່ງພຽງກວ້າງຂວາງ ແລະ ເປັນຈຸດໃຈກາງຂອງບັນດາແຂວງພາກເໜືອ, ສ່ວນການຜະລິດ ພືດເປັນສິນຄ້າ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ ກໍ່ສາມາດຍົກລະດັບໃຫ້ເປັນຂະແໜງຫຼັກຊຸກຍູ້ໃຫ້ເສດຖະກິດຂອງແຂວງໄດ້.

ຕາຕະລາງ 06: ປະເມີນຜົນກະທົບທາງດ້ານເສດຖະກິດຈາກໂຄງການພັດທະນາທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຂອງແຂວງ ອຸດົມໄຊ ໄລຍະ 01 ປີ.

ຜົນກະທົບດ້ານຕ່າງໆ

- ການຂົນສົ່ງຜ່ານທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນໄດ້ເຮັດໃຫ້ຄ່າຂົນສົ່ງຖືກກວ່າການຂົນສົ່ງທາງລົດບັນທຸກ ປະມານ 20% ແຕ່ເຫັນວ່າການນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ຢ່າງເປັນ ປົກກະຕິ ແລະ ຍັງບໍ່ທັນມີລະບຽບການທີ່ຊັດເຈນເທື່ອ ນອກຈາກການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານທີ່ເຫັນເປັນຮູບປະ ທຳແລ້ວ, ແຕ່ຄວາມຕ້ອງການໃນການນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າແມ່ນມີສູງ ປະໂຫຍດ ທີ່ໄດ້ມີຫຼາຍຢ່າງ ເຊັ່ນ: ຫລຸດຜ່ອນການອັງອໍກັນຂອງລົດຂົນສົ່ງຢູ່ປາກດ່ານສາກົນຄືໄລຍະຜ່ານມາບວກ ກັບເສັ້ນທາງຄົມມະນາຄົມກໍ່ແຄບ ແລະ ເປ່ເພ. ອີກປະການໜຶ່ງ, ບໍລິສັດທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ມີລັກສະນະ ຜູກຂາດທຸກກິດຈະກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ສິ່ງທີ່ແຂວງສາມາດເຮັດໄດ້ໃນປະຈຸບັນແມ່ນພະຍາຍາມດຶງດູດຜົນ ປະໂຫຍດທາງອ້ອມ ເຊັ່ນ: ການທ່ອງທ່ຽວ, ກິດຈະກຳປີ້ນອ້ອມການທ່ອງທ່ຽວ, ກິດຈະການບໍລິການອື່ນໆ ແລະ ການຜະລິດສິນຄ້າສົ່ງອອກ.
- ນັບຕັ້ງແຕ່ ເປີດບໍລິການລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ, ເຫັນວ່າກິດຈະການການບໍລິການຂົນສົ່ງ ທີ່ຕິດຜັນກັບ ການທ່ອງທ່ຽວແມ່ນຂະແໜງທີ່ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດທີ່ສຸດຈາກການມີເສັ້ນທາງລົດໄຟ. ສະພາບ ການທ່ອງທ່ຽວຂອງແຂວງອຸດົມໄຊ ເຖິງວ່າຈະເລີ່ມຜື່ນຕົວດີຂຶ້ນແຕ່ຍັງບໍ່ທັນເຕັມສ່ວນເທື່ອ, ໂດຍສະເພາະ ຈຳນວນແຂກພັກແຮມຫຼຸດລົງເນື່ອງຈາກການເດີນທາງໄປມາສະດວກຂຶ້ນ ເວລາໃນການເດີນທາງແມ່ນສັ້ນ ເຮັດໃຫ້ນັກທ່ອງທ່ຽວໃຊ້ເວລາສັ້ນກວ່າເມື່ອກ່ອນ. ອີກປະ ການໜຶ່ງ, ຜົນປະໂຫຍດທີ່ຄົນທ້ອງຖິ່ນໄດ້ ຮັບແທ້ໆເຫັນວ່າຍັງມີໜ້ອຍ ໂດຍສະເພາະການຜະລິດສິນຄ້າທີ່ເປັນຕ່ອງໂສ້ອາຫານເພື່ອສະໜອງໃຫ້ການ ບໍລິໂພກພາຍໃນ ຍັງບໍ່ທັນເປັນຂະບວນເທື່ອ ເຮັດໃຫ້ຕ້ອງໄດ້ນຳເຂົ້າບາງສ່ວນຈາກຕ່າງປະເທດ ເຊັ່ນ: ພືດ

ພັກ, ອາຫານ, ຂອງທີ່ລະນຶກ ນຳເຂົ້າຈາກ ສສ ຫວຽດນາມ, ສປ ຈີນ ທັງທີ່ປະຊາຊົນມີທ່າແຮງທາງດ້ານນີ້ ແຕ່ບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການສົ່ງເສີມ.

- ໂຄງການລົດໄຟລາວ-ຈີນໄດ້ດຶງດູດຜູ້ປະກອບການພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດຕ່າງມີຄວາມສົນໃຈເຂົ້າມາສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການດຳເນີນໂຄງການຢູ່ພາຍໃນແຂວງຢ່າງເປັນຂະບວນ ໂດຍສະເພາະບໍລິສັດອຳມະຕະ ເຊິ່ງມີຄວາມສົນໃຈຢາກພັດທະນາເມືອງໃຫ້ເປັນ Smart City ຢູ່ເມືອງນາທັນ ແລະ ເມືອງໄຊ. ນອກນີ້, ຍັງມີອີກຫຼາຍບໍລິສັດຂະໜາດໃຫຍ່ທີ່ມີຄວາມສົນໃຈຢາກລົງທຶນຢູ່ແຂວງອຸດົມໄຊ, ໃນນັ້ນ: ການລົງທຶນທີ່ມາແຮງທີ່ສຸດແມ່ນການສົ່ງເສີມປູກມັນຕົ້ນຍ້ອນຕະຫຼາດເປີດກວ້າງຂອງຈີນບວກກັບມີລົດໄຟທີ່ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງ (ແຕ່ທາງພາກລັດເອງຍັງບໍ່ມີນະໂຍບາຍສົ່ງເສີມທີ່ຊັດເຈນວ່າຈະສົ່ງເສີມສິນຄ້ານີ້ບໍ່).
- ສຳລັບຄວາມກຽມພ້ອມທາງດ້ານຕະຫຼາດແຮງງານ: ປະຈຸບັນນີ້ ໂຮງຮຽນວິຊາຊີບທີ່ໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກເຢຍລະມັນໄດ້ຮ່ວມມືກັບບໍລິສັດທີ່ເຂົ້າມາລົງທຶນໃນເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ເພື່ອສ້າງແຮງງານຮອງຮັບໃຫ້ແກ່ການຈ້າງງານຂອງບໍລິສັດໃນອະນາຄົດ. ພ້ອມນີ້, ໄດ້ມີສູນພັດທະນາສີມິແຮງງານພາກເໜືອໄດ້ຮັບການພັດທະນາຈາກລັດຖະບານ ສປ ຈີນ ຄົບວົງຈອນ, ປັດຈຸບັນໄດ້ລົງມືກະກຽມ ໂດຍມອບໃຫ້ແຂວງເປັນຜູ້ໄກ່ເກ່ຍດິນ, ນ້ຳ, ໄຟຟ້າ, ທາງ, ສ່ວນຝ່າຍຈີນຈະລົງທຶນສ້າງຕຶກ ນຳເອົາພະນັກງານໄປຝຶກຢູ່ຈີນເພື່ອສ້າງໃຫ້ເປັນຄູໃນສູນດັ່ງກ່າວ.

ຂໍ້ຄົງຄ້າງ/ຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກ/ອຸປະສັກ

- ພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ຈະຮອງຮັບກັບການສົ່ງອອກສິນຄ້າຍັງບໍ່ທັນພຽງພໍກັບຄວາມຕ້ອງການ. ໃນກໍລະນີມີສິນຄ້າຜ່ານຈາກບັນດາແຂວງໃກ້ຄຽງຫຼັງໄຫຼເຂົ້າມາໃນເວລາດຽວກັນເຮັດໃຫ້ພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຄືໄລຍະຜ່ານມາ ເປັນຕົ້ນ ສາງເກັບມ້ຽນສິນຄ້າ.
- ການບໍລິຫານ, ຈັດການ ຕະຫຼອດຮອດການພົວພັນ, ຮ່ວມມື ລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ພາກທຸລະກິດ ບໍ່ທັນກົມກຽວກັນ ຕ່າງຝ່າຍຕ່າງເຮັດ.
- ການຂົນສົ່ງຜະລິດຕະພັນແຮ່ທາດ, ຜົນຜະລິດກະສິກຳ ຍັງມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຫຼາຍ.
- ເຖິງວ່າຜູ້ປະກອບການພາຍໃນຈະມີສັດສ່ວນຫຼາຍທຽບໃສ່ນັກລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ແຕ່ກໍ່ບໍ່ແມ່ນນັກລົງທຶນຫຼັກຂອງແຂວງ ເພາະທັງຄຸນນະພາບ, ຄວາມເປັນຊ່ຽວຊານຍັງຈຳກັດ ເຮັດໃຫ້ສິນຄ້າສົ່ງອອກຫຼາຍຢ່າງຍັງແມ່ນການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດຢູ່.
- ການນຳໃຊ້ແຮງງານໜຸ່ມທີ່ມີຢ່າງຫຼວງຫຼາຍຢູ່ທ້ອງຖິ່ນໃຫ້ເກີດປະສິດທິຜົນສູງສຸດ ຍັງນຳໃຊ້ບໍ່ເຕັມທ່າແຮງເທື່ອ.

ຂໍ້ສະເໜີ

- ສະເໜີໃຫ້ມີການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄປຫາທາງລົດໄຟທີ່ໄດ້ມາຕະຖານ. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄປຍັງສະຖານີລົດໄຟຂອງແຂວງອຸດົມໄຊໃນປະຈຸບັນແມ່ນນໍາໃຊ້ເສັ້ນທາງເກົ່າທີ່ບໍ່ລິສັດທາງລົດໄຟໄດ້ສ້າງໄວ້ເພື່ອນໍາໃຊ້ໃນເວລາກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ແລະ ຂົວ 02 ແຫ່ງ ທີ່ບໍ່ສາມາດຮັບນໍ້າໜັກໄດ້ຫຼາຍ.
- ສະເໜີຂັ້ນສູນກາງ ເຊິ່ງເປັນຜູ້ກໍານົດເຂດຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ຊຸກຍູ້ການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງໃນເຂດດັ່ງກ່າວໃຫ້ສໍາເລັດ ໂດຍສະເພາະຢູ່ເມືອງໄຊ ເຊິ່ງເປັນໃຈກາງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຫຼາຍກ່ອນໝູ່.
- ສະເໜີຂັ້ນສູນກາງຊ່ວຍແຂວງເຈລະຈາກັບຝ່າຍຈີນເພື່ອເປີດດ່ານພູລະຄໍາ, ດ່ານຊຶ່ງໝິງ ເຊິ່ງເປັນດ່ານທ້ອງຖິ່ນ ເພື່ອຊ່ວຍລະບາຍສິນຄ້າບໍ່ໃຫ້ອັງອຸ່ຢູ່ຈຸດດຽວ.
- ໃນໄລຍະຜ່ານມາສິນຄ້າສິ່ງອອກຂອງແຂວງສ່ວນໃຫຍ່ເປັນຮູບແບບວັດຖຸດິບ ແລະ ບຸດເນົາງ່າຍ, ຖ້າບໍ່ສາມາດສິ່ງອອກໄດ້ ດ້ວຍຮູບການຕ່າງໆ ມັນສ້າງຄວາມເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ຜູ້ປະກອບການ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄວນສຸມໃສ່ດຶງດູດໂຄງການລົງທຶນປຸງແຕ່ງສິນຄ້າກະສິກໍາອາດເປັນເຄິ່ງສໍາເລັດຮູບກ່ອນການສິ່ງອອກ ເພື່ອເປັນການສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມໃຫ້ຜະລິດຕະພັນສິນຄ້າ.
- ເນື່ອງຈາກບໍລິສັດທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ດໍາເນີນທຸລະກິດແບບຜູກຂາດ, ສະເໜີໃຫ້ຂັ້ນເທິງເຂົ້າມາຊ່ວຍເຈລະຈາ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ປະກອບການທ້ອງຖິ່ນໄດ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນກິດຈະການປົ່ນອ້ອມ.
- ບັນຫາການສິ່ງອອກໜາກມ່ວງ: ຜ່ານມາ ໜາກມ່ວງ ແມ່ນຖືກສິ່ງອອກຜ່ານດ່ານທ້ອງຖິ່ນ ແຕ່ເມື່ອດ່ານທ້ອງຖິ່ນຖືກປິດ ຈຶ່ງຈໍາເປັນຕ້ອງສິ່ງອອກຜ່ານດ່ານສາກົນ, ແຕ່ວ່າ ໜາກມ່ວງ ຍັງບໍ່ໄດ້ນອນຢູ່ໃນບັນຊີສິ່ງອອກດ່ານສາກົນເທື່ອ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງຮຽກຮ້ອງມາຍັງສູນກາງຊ່ວຍເຈລະຈາເປີດຕະຫຼາດການສິ່ງອອກໜາກມ່ວງໄປຍັງ ສປປ ຈີນ ໃຫ້ສໍາເລັດ.
- ປະຈຸບັນເຖິງວ່າແຂວງອຸດົມໄຊໄດ້ສ້າງຕັ້ງກຸ່ມການຜະລິດ ແຕ່ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງຍັງບໍ່ທັນເຂັ້ມແຂງ.
- ສະເໜີໃຫ້ມີໜ່ວຍງານກ່ຽວຂ້ອງເຂົ້າມາຊຸກຍູ້ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ເກີດມີໜ່ວຍການຜະລິດພາຍໃນແຂວງອຸດົມໄຊ.
- ການສະໜັບສະໜູນຂອງຄົນພາຍໃນຍັງມີໜ້ອຍ. ຄວນມີໂຄງການປຸກຈິດສໍານິກກ່ຽວກັບການຊົມໃຊ້ສິນຄ້າພາຍໃນໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສໍາພາດພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຂັ້ນແຂວງ ແລະ ເມືອງ ໃນແຂວງອຸດົມໄຊ ລະຫວ່າງວັນທີ 12-26 ພະຈິກ 2022

3) ແຂວງຫຼວງພະບາງ

ແຂວງຫຼວງພະບາງ ຕັ້ງຢູ່ພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ, ເປັນແຂວງທາງຜ່ານຂອງບັນດາແຂວງພາກເໜືອ, ມີໄລຍະຫ່າງຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 385 ກິໂລແມັດ, ມີເນື້ອທີ່ທັງໝົດ 16.875 ກິໂລຕາແມັດ, ກວມເອົາ 7,13%

ຂອງເນື້ອທີ່ທົ່ວປະເທດ. ທິດເໜືອຕິດກັບແຂວງຜົ້ງສາລີ, ທິດຕາເວັນອອກສຽງເໜືອຕິດກັບ ສສ ຫວຽດນາມ, ທິດຕາເວັນອອກ ຕິດກັບແຂວງຫົວພັນ, ທິດຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ ຕິດກັບແຂວງຊຽງຂວາງ, ທິດໃຕ້ຕິດກັບແຂວງວຽງຈັນ, ທິດຕາເວັນຕົກສຽງໃຕ້ ຕິດກັບແຂວງໄຊຍະບູລີ ແລະ ທິດຕາເວັນຕົກ ຕິດກັບແຂວງອຸດົມໄຊ. ແຂວງຫຼວງພະບາງໄດ້ມີທາງລົດໄຟແລ່ນຜ່ານ ຍາວ 80 ກິໂລແມັດ ຜ່ານ 02 ເມືອງ, 01 ນະຄອນ ແລະ 28 ບ້ານ.

ແຂວງຫຼວງພະບາງມີເນື້ອທີ່ ແລະ ຂະໜາດເສດຖະກິດໃຫຍ່ກວ່າໝູ່ໃນບັນດາ 03 ແຂວງທີ່ສຶກສາ, ເຊິ່ງຂະໜາດຂອງເນື້ອທີ່, ປະຊາກອນ ແລະ ເສດຖະກິດມີສັດສ່ວນຂ້ອນຂ້າງສົມຄູ່ກັນ ເມື່ອທຽບໃສ່ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ ແລະ ແຂວງອຸດົມໄຊ. ໃນປີ 2021 ເສດຖະກິດຂອງແຂວງຫຼວງພະບາງ ຂະຫຍາຍຕົວໃນລະດັບ 3,6%, ລວມຍອດມູນຄ່າຜະລິດຕະພັນມວນລວມ 8.176,57 ຕື້ກີບ. ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດໃນປີ 2022 ຄາດວ່າຈະຂະຫຍາຍຕົວ 4,6% ຕໍ່ປີ, ລວມຍອດມູນຄ່າຜະລິດຕະພັນມວນລວມ 13.322,43 ຕື້ກີບ, ໃນນັ້ນ: ກະສິກໍາ ແລະ ປ່າໄມ້ ຂະຫຍາຍຕົວ 3,33% ກວມເອົາ 40,96% ຂອງ GDP, ອຸດສາຫະກໍາ ຂະຫຍາຍຕົວ 5,35% ກວມເອົາ 27,48% ຂອງ GDP, ການບໍລິ ການ ຂະຫຍາຍຕົວ 5,37% ກວມເອົາ 31,55% ຂອງ GDP.

ຕາຕະລາງ 07: ສົມທຽບຂໍ້ໄດ້ປຽບໂດຍປຽບທຽບຂອງແຂວງຫຼວງພະບາງ

| ເນື້ອໃນ | ແຂວງຫຼວງພະບາງ | 8 ແຂວງ ພາກເໜືອ | ສ່ວນແບ່ງພາກ ເໜືອ (%) | ທົ່ວປະເທດ | ສ່ວນແບ່ງທົ່ວ ປະເທດ (%) |
|--|---------------|-------------------|-------------------------|---------------|---------------------------|
| ເນື້ອທີ່ທັງໝົດ (ກິໂລຕາແມັດ) | 16.875 | 113.349 | 14,89 | 236.800 | 7,13 |
| ເນື້ອທີ່ທົ່ງພຽງ + ຜູພຽງ (ກິໂລຕາແມັດ) | 0 | | | 189.440 | 0,00 |
| GDP (ລາຄາໃນປີ) (ຕື້ກີບ) ^a | 13.322,43 | 47.263 | 28,19 | 212.377 | 6,27 |
| ຜົນລະເມືອງ (ຄົນ) | 474.366 | 2.449.643 | 19,36 | 7.313.744 | 6,49 |
| ການສົ່ງອອກ 9 ເດືອນ 2022 (USD) | 5.468.016 | 594.310.946 | 0,92 | 6.129.318.884 | 0,09 |
| ການນຳເຂົ້າ 9 ເດືອນ 2022 (USD) ^b | 14.949.148 | 2.222.733.014 | 0,67 | 5.010.706.362 | 0,30 |
| ນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດພັກແຮມ 9 ເດືອນ 2022 (ເທື່ອຄົນ) | 110.697 | | | 644.756 | 17,17 |
| ການຜະລິດພືດສິນຄ້າ 9 ເດືອນ 2022 (ໂຕນ) ^c | 84.908,21 | | | 7.050.000 | 1,20 |

g ສິນຄ້າກະສິກໍາ, ເຄື່ອງປ່າຂອງດົງ, ຜະລິດຕະພັນໄມ້ທຳມະຊາດ, ຜະລິດຕະພັນໄມ້ສວນປູກ, ເຄື່ອງຫັດຖະກໍາ

h ສາລີ, ໝາກເດືອຍ, ໝາກງາ, ຖົ່ວ, ຢາສຸບ.

ການປ່ຽນແປງໂຄງປະກອບ GDP

| ຂະແໜງການ | 2016 | 2020 | 2021 | 2022 | ການປ່ຽນແປງ ທຽບ 2016 (ຈຸດສ່ວນຮ້ອຍ) | ການປ່ຽນແປງ ທຽບ 2021 (ຈຸດສ່ວນຮ້ອຍ) |
|-------------------|------|-------|-------|-------|---|---|
| ກະສິກຳ-ປ່າໄມ້ (%) | 31,9 | 28,5 | 40,10 | 40,96 | 9,06 | 0,86 |
| ອຸດສາຫະກຳ (%) | 23,7 | 24,96 | 24,51 | 27,48 | 3,78 | 2,97 |
| ບໍລິການ (%) | 44,4 | 46,54 | 35,38 | 31,55 | -12,85 | -3,83 |
| ພາສີ-ອາກອນ (%) | | | | | 0,00 | 0,00 |

| ເນື້ອໃນ | ສະເລ່ຍ 5 ປີ (2016-2020) | 2021 | 9 ເດືອນ 2022 | ການປ່ຽນແປງ ທຽບສະເລ່ຍ 5 ປີ 2016- 2020 (%) | ການປ່ຽນແປງ ທຽບ 2021 (%) |
|----------------------------------|----------------------------|-------------|-----------------|--|----------------------------|
| ທ່າອ່ຽງການເກັບລາຍຮັບງົບປະມານ | | | | | |
| ລາຍຮັບທັງໝົດ (ຕື້ກີບ) | | 373,64 | 259,49 | | -30,55 |
| ພຸດສູນກາງ (ຕື້ກີບ) | | 8,15 | 17,35 | | 112,88 |
| ພຸດທ້ອງຖິ່ນ (ຕື້ກີບ) | 311.396 | 365,49 | 242,13 | -22,24 | -33,75 |
| ທ່າອ່ຽງການເຕີບໂຕ 03 ຂົງເຂດຕົ້ນຕໍ | | | | | |
| ການສົ່ງອອກ (USD) | 27.799.320 | 117.159.845 | 5.468.016 | -80,33 | -95,33 |
| ນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດ (ເທື່ອຄົນ) | 520.622 | 0 | 110.697 | -78,74 | |
| ການຜະລິດພືດສິນຄ້າ (ໂຕນ) | 68.697 | 115.147 | 84.908 | 23,60 | -26,26 |

ທາງດ້ານການປ່ຽນແປງໂຄງປະກອບເສດຖະກິດ, ຂະແໜງກະສິກຳແມ່ນຂະແໜງການຕົ້ນຕໍທີ່ປະກອບສ່ວນໃຫ້ ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ GDP ໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ນັບຕັ້ງແຕ່ເປີດບໍລິການທາງລົດໄຟຂະແໜງບໍລິການຖືເປັນຂະແໜງທີ່ຝັນເດັ່ນໂດຍມີອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວທີ່ກ້າວກະໂດດ ຄາດວ່າຂະແໜງບໍລິການຈະກວມເອົາສ່ວນແບ່ງໃນ GDP ເພີ່ມຂຶ້ນເກືອບ 3 ຈຸດສ່ວນຮ້ອຍ ໃນປີ 2022 ທຽບໃສ່ປີຜ່ານມາ. ທາງດ້ານລາຍຮັບທັງໝົດເຫັນວ່າ ສະເພາະໄລຍະ 09 ເດືອນປີ 2022 ເຊິ່ງເລີ່ມໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແຂວງສາມາດຈັດເກັບລາຍຮັບພຸດສູນກາງສິ້ນລາຍຮັບໝົດປີຂອງປີ 2021 ສ່ວນພຸດທ້ອງຖິ່ນຍັງຫຼຸດປີຜ່ານມາປະມານ 30%. ສັງລວມແລ້ວ, ໃນໄລຍະ 01 ປີຂອງການເປີດໃຫ້ບໍລິການທາງລົດໄຟຂະແໜງບໍລິການແມ່ນຂະແໜງທີ່ເປັນທ່າແຮງສໍາຄັນຍາດແຍ່ງ

ຜົນປະໂຫຍດຈາກໂຄງການລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມຜົນປະໂຫຍດຈາກການຈັດເກັບລາຍຮັບສ່ວນໃຫຍ່ ເຂົ້າສູນກາງ ຫຼາຍກວ່າເຂົ້າແຂວງ.

ໃນໄລຍະ 09 ເດືອນ ປີ 2022 ທ່າອ່ຽງການເຕີບໂຕຂອງການສົ່ງອອກມີການເຕີບໂຕຊ້າກວ່າປີ 2021 (ໃນ ການສະເລ່ຍ) ສ່ວນການຜະລິດພືດເປັນສິນຄ້າເຫັນວ່າມີການເຕີບໂຕຄົງທີ່ທຽບໃສ່ປີ 2021 (ເກນສະເລ່ຍ), ຍົກເວັ້ນຂະແໜງທ່ອງທ່ຽວທີ່ເລີ່ມຝື້ນຕົວ ແຕ່ຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວສາກົນ (ບໍ່ລວມນັກທ່ອງທ່ຽວຈີນ) ຍັງຕໍ່າຫຼາຍ ເມື່ອທຽບໃສ່ຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວສາກົນ ສະເລ່ຍ 5 ປີ ຜ່ານມາ (2016-2020) ເຊິ່ງເປັນໄລຍະກ່ອນມີການແຜ່ ລະບາດຂອງະຍາດໂຄວິດ-19.

ສັງລວມແລ້ວ, ໃນໄລຍະ 01 ປີຜ່ານມາ ຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວຂອງແຂວງຫຼວງພະບາງສາມາດສ້າງຜົນ ປະໂຫຍດຈາກທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ຝື້ນເດັ່ນທີ່ສຸດ ສະແດງອອກບ່ອນວ່າ ປະມານ 1 ໃນ 5 ຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວ ສາກົນທົ່ວປະເທດທີ່ເດີນທາງເຂົ້າມາ ສປປ ລາວ ມີຈຸດໝາຍປາຍທາງທີ່ແຂວງຫຼວງພະບາງ, ສ່ວນວຽກງານການ ຜະລິດ, ແລະ ການສົ່ງອອກ ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບປະໂຫຍດຈາກທາງລົດໄຟເທົ່າທີ່ຄວນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຂະແໜງທີ່ເປັນທ່າແຮງ ຂອງແຂວງຫຼວງພະບາງທີ່ຄວນເອົາໃຈໃສ່ຊຸກຍູ້ສິ່ງເສີມໃຫ້ຝື້ນເດັ່ນຂຶ້ນກວ່າເກົ່າກໍ່ແມ່ນຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ກິດຈະກຳປີ້ນອ້ອມ ທີ່ຕິດພັນກັບການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ ແລະ ກະຈາຍລາຍໄດ້ໃຫ້ປະຊາຊົນໃນທ້ອງຖິ່ນ.

ຕາຕະລາງ 08: ປະເມີນຜົນກະທົບທາງດ້ານເສດຖະກິດຈາກໂຄງການພັດທະນາທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຂອງແຂວງ ຫຼວງພະບາງ ໄລຍະ 01 ປີ

| ຜົນກະທົບດ້ານຕ່າງໆ |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• ນັບແຕ່ເປີດການນຳໃຊ້ທາງລົດໄຟ ລາວຈີນ ທັງຂັ້ນແຂວງ ແລະ ສູນກາງຍັງບໍ່ທັນມີແຜນຈະແຈ້ງໃນການ ຮອງຮັບຈຳນວນນັກທ່ອງທ່ຽວທີ່ມີຈຳນວນຫຼາຍຂຶ້ນ ລວມທັງກົນໄກ ແລະ ຂອດປະສານງານລະຫວ່າງຜູ້ ປະກອບການພາຍໃນກັບການໃຫ້ບໍລິການທາງລົດໄຟ. ປັດຈຸບັນນີ້ພາກທຸລະກິດທີ່ເລີ່ມປະກອບສ່ວນໃນ ແລວທາງລົດໄຟແມ່ນມີແຕ່ການທ່ອງທ່ຽວ, ຮ້ານອາຫານ ແລະ ໂຮງແຮມ ເປັນສ່ວນໃຫຍ່ເຮັດໃຫ້ການ ບໍລິການຂຶ້ນສິ່ງພາຍໃນແຂວງເລີ່ມມີບັນຍາກາດຝືດຝື້ນຂຶ້ນແຕ່ຂະແໜງການອື່ນຍັງບໍ່ທັນສາມາດ ປະກອບສ່ວນໄດ້.• ຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວ ຖືເປັນຂະແໜງການທີ່ມີທ່າແຮງ ແລະ ໄດ້ຮັບປະໂຫຍດຫຼາຍກ່ອນຂະແໜງການ ອື່ນ ເຮັດໃຫ້ຄວາມຕ້ອງການອາຫານ ແລະ ສິນຄ້າປີ້ນອ້ອມເພີ່ມຫຼາຍຂຶ້ນ ແຕ່ແຂວງຫຼວງພະບາງເອງບໍ່ທັນ ສາມາດສະໜອງໄດ້ຢ່າງພຽງພໍ ສ່ວນໃຫຍ່ຍັງແມ່ນການນຳເຂົ້າຈາກແຂວງອື່ນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ.• ຂະແໜງການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງລົດ, ເຖິງວ່າຈະໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແຕ່ຂະແໜງການ ກ່ຽວຂ້ອງໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ລະດົມໃຫ້ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງຫັນມາໃຫ້ບໍລິການໄລຍະທາງສັ້ນພາຍໃນແຂວງ ແທນ ເພື່ອສາມາດເຊື່ອມກັບການໃຫ້ບໍລິການທາງລົດໄຟໄດ້. |

- ສະພາບການຈ້າງງານພາຍໃນແຂວງທີ່ຕິດພັນກັບວຽກງານທາງລົດໄຟຜ່າເຫັນວ່າ ສ່ວນຫລາຍກໍ່ມີການຈ້າງງານໂດຍກົງຈາກບໍລິສັດລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ເຂົ້າໃນວຽກງານຕ່າງໆຂອງບໍລິສັດ. ແຕ່ວ່າການຈ້າງງານໃນຂະແໜງການປິ່ນອ້ອມຍັງບໍ່ທັນມີບັນຍາກາດຝັດຝົນ ເນື່ອງຈາກບັນດາຂະແໜງປິ່ນອ້ອມຕາມແລວທາງລົດໄຟຍັງບໍ່ທັນສາມາດເຊື່ອມຈອດການດຳເນີນທຸລະກິດໄດ້ ເພາະວ່າທາງແຂວງຫຼວງພະບາງ ຍັງບໍ່ມີນະໂຍບາຍຈຸດສຸມລະອຽດໃນການຊຸກຍູ້.

ຂໍ້ຄົງຄ້າງ/ຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກ/ອຸປະສັກ

- ການດຳເນີນທຸລະກິດພາຍໃນແຂວງຍັງມີລັກສະນະກະແຈກກະຈາຍເຮັດໃຫ້ບໍ່ສາມາດແຂ່ງຂັນກັບສິນຄ້າຕ່າງປະເທດໄດ້. ການຜະລິດກະສິກຳເພື່ອສະໜອງໃຫ້ແກ່ການທ່ອງທ່ຽວຍັງບໍ່ທັນພຽງພໍກັບຄວາມຕ້ອງການຕົວຈິງ. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ການສະໜອງສິນຄ້າກະສິກຳຍັງບໍ່ທັນຕອບສະໜອງທາງດ້ານຄຸນນະພາບ ແລະ ພຽງພໍໃຫ້ບັນດາໂຮງແຮມ ແລະ ຮ້ານອາຫານລະດັບສູງ (4-5 ດາວ). ຍັງບໍ່ທັນມີແຜນ ແລະ ນະໂຍບາຍຈະແຈ້ງ ເພື່ອຊຸກຍູ້ພາກທຸລະກິດ ແລະ ພາກການຜະລິດ ໃຫ້ມີການເຊື່ອມຈອດຕາມແລວທາງລົດໄຟ.
- ການປະສານງານລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ສະພາການຄ້າ ຍັງບໍ່ທັນກົມກຽວ ແລະ ເປັນປົກກະຕິເທົ່າທີ່ຄວນ.
- ເງື່ອນໄຂດ້ານພູມສັນຖານຂອງແຂວງຫຼວງພະບາງ ບໍ່ທັນເອື້ອອຳນວຍໃຫ້ແກ່ການຜະລິດກະສິກຳພໍປານໃດ, ມີຂີ້ຈຳກັດດ້ານຊົນລະປະທານ, ມີຄວາມຈຳກັດດ້ານທຶນຮອນ ແລະ ເທັກໂນໂລຊີທີ່ທັນສະໄໝເຂົ້າໃນການຜະລິດກະສິກຳ.
- ການແຂ່ງຂັນໃນການດຳເນີນທຸລະກິດສູງ ເນື່ອງຈາກຜູ້ປະກອບການຕ່າງປະເທດເຂົ້າມາລົງທຶນເຮັດທຸລະກິດແຂ່ງຂັນກັບຜູ້ປະກອບການຄົນລາວຫຼາຍຂຶ້ນ.

ຂໍ້ສະເໜີ

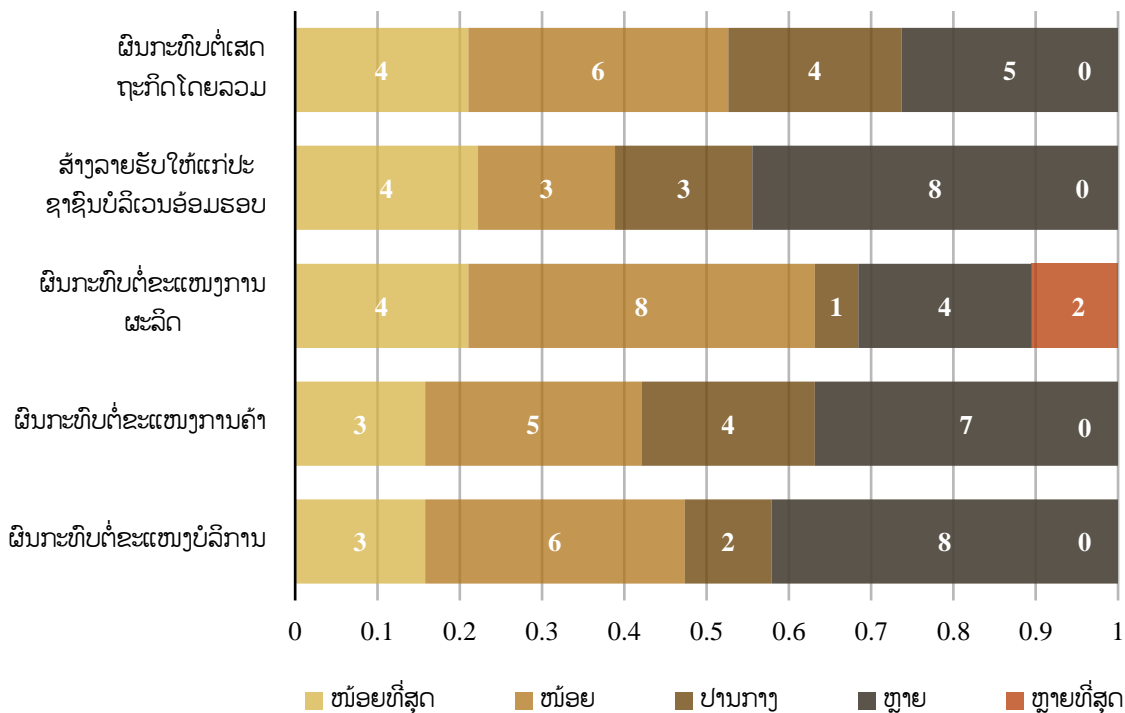
- ພາກລັດຂັ້ນທ້ອງຖິ່ນຄວນມີການຈັດກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລື ແລະ ເຮັດວຽກຮ່ວມກັນຫລາຍຂຶ້ນ ແລະ ເປັນປົກກະຕິ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາຕ່າງໆໃຫ້ຖືກວິທີ ແລະ ທ່ວງທັນກັບຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ.
- ຄວນມີການຄົ້ນຄວ້າຈິງຈັງການເຂົ້າເຖິງແຫຼ່ງທຶນໃນການດຳເນີນທຸລະກິດທີ່ງ່າຍດາຍ, ສະດວກ, ຄວນມີລະບົບຕິດຕາມຄັກແນ່ ພ້ອມທັງຮັບປະກັນປະສິດທິຜົນ.
- ຊຸກຍູ້, ສົ່ງເສີມແຕ່ລະສະມາຄົມທີ່ຍັງບໍ່ທັນເຮັດພາລະບົດບາດຕົນເອງຢ່າງເຕັມທີ່ ເນື່ອງຈາກຍັງບໍ່ທັນຮູ້ທິດທາງ ແລະ ໂອກາດໃນການນຳໃຊ້ແລວທາງລົດໄຟ.
- ເພີ່ມທະວີເອົາໃຈໃສ່ຊຸກຍູ້, ສົ່ງເສີມຜູ້ປະກອບການທີ່ມີໜ້າແໜ້ງ ໂດຍສະເພາະການປຸງແຕ່ງສິນຄ້າກະສິກຳທີ່ຕິດພັນກັບວັດທະນາທຳໃຫ້ເປັນຮູບປະທຳໂດຍໄວ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສຳພາດພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຂັ້ນແຂວງ ແລະ ເມືອງ ໃນແຂວງອຸດົມໄຊ ລະຫວ່າງວັນທີ 12-26 ພະຈິກ 2022

4) ການປະເມີນລະດັບຜົນປະໂຫຍດ

ເພື່ອເປັນການເປີດກວ້າງຮັບຂໍ້ມູນທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ທີມງານຍັງໄດ້ເກັບກຳຂໍ້ມູນໂດຍວິທີສຳພາດແບບບໍ່ເປັນທາງການ ເພື່ອໃຫ້ກຸ່ມເປົ້າໝາຍຕອບແບບສອບຖາມກ່ຽວກັບລະດັບຜົນປະໂຫຍດຂອງໂຄງການທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຕໍ່ກັບດ້ານຕ່າງໆຢູ່ໃນທ້ອງຖິ່ນຂອງຕົນ, ເຊິ່ງກຸ່ມເປົ້າໝາຍຂອງການສຳພາດປະກອບມີ: ຕາງໜ້າຜະແນກການກ່ຽວຂ້ອງຂັ້ນແຂວງ, ສະພາການຄ້າປະຈຳແຂວງ, ຕາງໜ້າຫ້ອງການແຜນການເມືອງເປົ້າໝາຍ, ຕາງໜ້າອຳນາດການປົກຄອງບ້ານ. ຜົນການສຳພາດໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ ປະມານ 40% ຂອງຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມໄດ້ປະເມີນວ່າ ມາຮອດປັດຈຸບັນໂຄງການທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໄດ້ສົ່ງຜົນປະໂຫຍດດ້ານການສ້າງລາຍຮັບໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນບໍລິເວນອ້ອມຮອບ, ໃກ້ຄຽງແລະຂະແໜງບໍລິການຢູ່ໃນລະດັບຫຼາຍ, ຖັດລົງມາແມ່ນຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ຂະແໜງການຄ້າປື້ນອ້ອມ ກວມເອົາ 37% ຂອງຈຳນວນຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມ. ສ່ວນການປະເມີນລະດັບຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ຂະແໜງການຜະລິດ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ເສດຖະກິດໂດຍລວມຂອງ 03 ແຂວງ (ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ, ອຸດົມໄຊ, ແລະ ຫຼວງຜະບາງ) ເຫັນວ່າຍັງຕໍ່າຫຼາຍ (ຮູບສະແດງ 04).

ຮູບສະແດງ 04: ປະເມີນລະດັບຜົນປະໂຫຍດຈາກໂຄງການທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນຢູ່ 03 ແຂວງເປົ້າໝາຍ



III. ຕີລາຄາລວມ

ບົດຄົ້ນຄວ້າສະບັບນີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອສຶກສາຜົນກະທົບຂອງໂຄງການພັດທະນາທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຕໍ່ກັບ ການຜະລິດສິນຄ້າ, ການຄ້າ ແລະ ການບໍລິການໃນລະດັບຊາດ ແລະ ລະດັບທ້ອງຖິ່ນ ກໍລະນີສຶກສາ 03 ແຂວງ ພາກເໜືອທີ່ມີທາງລົດໄຟແລ່ນຜ່ານ ((ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ, ແຂວງອຸດົມໄຊ ແລະ ແຂວງຫຼວງພະບາງ) ໂດຍນໍາໃຊ້ 02 ວິທີການສຶກສາຄື: (1) ວິທີວິທະຍາສາດທີ່ມີແບບຈໍາລອງ (Evidence-based approach) ສໍາລັບການວິເຄາະຜົນ ກະທົບລະດັບຊາດ ເຊິ່ງນໍາໃຊ້ຂໍ້ມູນທຸກຕົ້ນທຸກຊຸມລາຍເດືອນຂອງບັນດາຕົວປ່ຽນທີ່ໄດ້ກໍານົດຂຶ້ນມາ ໂດຍອີງຕາມການ ທົບທວນທົດສະດີ ແລະ ບົດຄົ້ນຄວ້າສາກົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, (2) ວິທີສັງລວມຂໍ້ມູນຈາກບົດລາຍງານ ແລະ ລົງສໍາພາດ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງເພື່ອວິເຄາະເບິ່ງລະດັບຜົນກະທົບຂັ້ນທ້ອງຖິ່ນ. ກຸ່ມຕົວຢ່າງຂອງບົດຄົ້ນຄວ້າສະບັບນີ້ປະກອບມີ: ພະແນກແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນແຂວງ; ພະແນກການຄ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກໍາແຂວງ; ພະແນກກະສິກໍາ ແລະ ປ່າໄມ້ແຂວງ; ພະແນກຖະແຫຼງຂ່າວ; ວັດທະນະທໍາແລະທ່ອງທ່ຽວແຂວງ; ພະແນກໂຍທາທິການແລະຂົນສົ່ງແຂວງ; ຫ້ອງການສະພາການຄ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກໍາປະຈໍາແຂວງ; ຫ້ອງການແຜນການເມືອງ; 02 ບ້ານຕິດກັບໂຄງການ ແລະ 02 ບ້ານທີ່ບໍ່ມີໂຄງການ. ໃນການເກັບກໍາຂໍ້ມູນຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ, ນອກຈາກຂໍ້ມູນທີ່ສັງລວມໄດ້ຈາກບົດລາຍງານ ຕ່າງໆຍັງໄດ້ນໍາໃຊ້ແບບສອບຖາມເພື່ອສຶກສາເບິ່ງຜົນກະທົບໃນມຸມມອງທີ່ຫຼາກຫຼາຍ ເຊິ່ງມີຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມຕອບແບບ ສອບຖາມທັງໝົດ 33 ຊຸດ ((ແຕ່ສາມາດເກັບລວບລວມໄດ້ພຽງ 20 ຊຸດ) ແລ້ວນໍາຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວມາວິເຄາະ.

ຜົນທີ່ໄດ້ຮັບຈາກການຄົ້ນຄວ້າສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ໂຄງການລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ມີການພົວພັນທາງບວກ (+) ກັບມູນຄ່າການຄ້າເພີ່ມຂຶ້ນ ໂດຍສະເພາະການສົ່ງອອກຜົດສິນຄ້າກະສິກໍາທີ່ ສປປ ລາວ ມີທ່າແຮງ ເຊັ່ນ: ຢາງພາລາ ແລະ ມັນຕົ້ນ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ, ໂຄງການລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ມີການພົວພັນກັບມູນຄ່າການສົ່ງອອກສັດໃຫຍ່ທາງ ລົບ (-) ໝາຍວ່າ ເສັ້ນທາງລົດໄຟສົ່ງຜົນໃຫ້ການສົ່ງອອກສັດໃຫຍ່ທູດລົງ ເນື່ອງຈາກວ່າການຄ້າສັດໃຫຍ່ຂ້າມແດນ ຢູ່ບັນດາແຂວງພາກເໜືອໃນໄລຍະຜ່ານມາແມ່ນການຄ້າແບບບໍ່ເປັນທາງການ ເຮັດໃຫ້ລະບົບເກັບກໍາສະຖິຕິບໍ່ຄົບ ຖ້ວນຕາມຈໍານວນຕົວຈິງ. ສໍາລັບຜົນກະທົບຂອງໂຄງການລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໃນໄລຍະ 01 ປີຜ່ານມາ ຕໍ່ກັບ 03 ແຂວງເປົ້າໝາຍ ໂດຍລວມແລ້ວເຫັນວ່າ:

❖ ຜົນກະທົບດ້ານບວກ:

- ການບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າມີຄວາມວ່ອງໄວຂຶ້ນ, ລາຄາຂົນສົ່ງຖືກກ່ອນໂດຍ ປຽບທຽບໃສ່ປະເພດອື່ນ ແລະ ມີຄວາມປອດໄພ ດ້ວຍລະບົບການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງທີ່ທັນສະໄໝ;
- ຈໍານວນນັກທ່ອງທ່ຽວຫຼາຍຂຶ້ນ, ການທ່ອງທ່ຽວມີລັກສະນະເປັນຈຸດສຸມ;
- ມີການສ້າງວຽກເຮັດງານທໍາໃນຂະແໜງກະສິກໍາ, ທ່ອງທ່ຽວ, ບໍລິການ;
- ໂຄງການໄດ້ສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງຈໍານວນໜຶ່ງໃຫ້ບ້ານ ເຊັ່ນ: ຫ້ອງການບ້ານ, ສຸກສາລາ, ສູນຫັດຖະກໍາ.

❖ **ຜົນກະທົບດ້ານລົບ:**

- ການຊົດເຊີຍທີ່ດິນທີ່ຖືກຜົນກະທົບຈາກໂຄງການທາງລົດໄຟຍັງບໍ່ທັນສາມາດຊົດເຊີຍໄດ້ໝົດ ແລະ ລາຄາກໍ່ຕໍ່າຫຼາຍ, ປະຊາຊົນສ່ວນຫລາຍຍັງບໍ່ສາມາດປັບຕົວກັບຜົນທີ່ໃໝ່ ແລະ ຫັນປ່ຽນອາຊີບແບບໃໝ່ໄດ້;
- ກະທົບຕໍ່ການດໍາເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງໃນທ້ອງຖິ່ນຈໍານວນໜຶ່ງທີ່ປັບຕົວບໍ່ທັນເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງທາງບົກມີຈໍານວນຫຼຸດລົງ ແລະ ບາງສ່ວນກໍ່ໄດ້ຢຸດຕິການດໍາເນີນກິດຈະການ;
- ຜູ້ປະກອບການຕ່າງປະເທດ ໂດຍສະເພາະຜູ້ປະກອບການຄົນຈີນເຂົ້າມາຄອບຄອງທີ່ດິນທໍາການຜະລິດຂອງປະຊາຊົນທັງທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ;
- ທຸລະກິດລາວຖືກຍາດສ່ວນແບ່ງຕະຫຼາດໂດຍທຸລະກິດຈີນ ທີ່ມີຄວາມພ້ອມຫຼາຍກ່ອນ.

ສ່ວນຜົນກະທົບຂອງໂຄງການລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ສໍາລັບແຕ່ລະແຂວງເປົ້າໝາຍມີຄື: ແຂວງອຸດົມໄຊ ເປັນແຂວງທີ່ນໍາໃຊ້ຜົນປະໂຫຍດຈາກທ່າແຮງທີ່ມີໄດ້ໜ້ອຍທີ່ສຸດ, ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຂ້ອນຂ້າງຜົນເດັ່ນຈາກການບໍລິການໂລຈິດສຕິກ ເຊິ່ງເປັນປາກປະຕູສູ່ຕະຫຼາດ ສປ ຈີນ, ແຂວງຫຼວງພະບາງໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຫຼາຍຈາກການທ່ອງທ່ຽວ ເຊິ່ງເປັນຂະແໜງການຕົ້ນຕໍປະກອບສ່ວນໃຫ້ເສດຖະກິດຂອງແຂວງ; ແຕ່ສໍາລັບຜົນປະໂຫຍດໃນຂະແໜງການອື່ນໆນອກຈາກການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ທຸລະກິດທີ່ປີ້ນອ້ອມກັບການທ່ອງທ່ຽວແລ້ວແມ່ນຍັງບໍ່ເຫັນພາບຂອງປະໂຫຍດທີ່ໄດ້ຮັບເທື່ອ.

ສະຫຼຸບຜົນກະທົບຂອງໂຄງການລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໃນໄລຍະ 01 ປີຜ່ານມາ ແລະ ທ່າແຮງທີ່ຜົນເດັ່ນ

| ເນື້ອໃນ | ວິທີການ | ການຜະລິດ | ການຄ້າ | ບໍລິການ | ທ່າແຮງຜົນເດັ່ນ |
|---|-------------------------|----------|-------------|-------------|----------------|
| ຕົວຊີ້ວັດລະດັບຊາດ | | | | | |
| ສິ່ງອອກ+ນໍາເຂົ້າທັງໝົດ | Evidence-based approach | | (+) | | |
| ສິ່ງອອກ+ນໍາເຂົ້າສິນຄ້າ | | | (+) | | |
| ສິ່ງອອກທັງໝົດ | | | (+) | | |
| ສິ່ງອອກສິນຄ້າ | | | (+) | | |
| ສິ່ງອອກຜ່ານດ່ານບໍ່ເຕັ້ນ + ທ່າບົກທ່ານາແລ້ງ | | | | No evidence | |
| ສິ່ງອອກກະສິກໍາ | | | | (+) | |
| ສິ່ງອອກເຂົ້າ | | | | No evidence | |
| ສິ່ງອອກຢາງພາລາ | | | (+) | | |
| ສິ່ງອອກມັນຕົ້ນ | | | (+) | | |
| ສິ່ງອອກໝາກກ້ວຍ | | | No evidence | | |
| ສິ່ງອອກສັດໃຫຍ່ | | | (-) | | |
| ນັກທ່ອງທ່ຽວສາກົນ | | | | | No evidence |

| ລ/ດ | ແຂວງ | ວິທີການ | ການຜະລິດ | ການຄ້າ | ບໍລິການ | ທ່າແຮງພື້ນດິນ |
|-------------------------------|-----------|--------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------------------|--|
| ຕົວຊີ້ວັດລະດັບທ້ອງຖິ່ນ | | | | | | |
| 1 | ຫຼວງນ້ຳທາ | Interview-based approach | ບໍ່ທັນມີຜົນກະທົບຈະແຈ້ງ | ບໍ່ທັນມີຜົນກະທົບຈະແຈ້ງ | ຜົນກະທົບພື້ນດິນຈາກການບໍລິການທາງຜ່ານ | - ບໍລິການທາງຜ່ານຜະລິດຜົດສິນຄ້າ (ອ້ອຍ, ມັນຕົ້ນ, ກ້ວຍ, ສາລີແຂງ, ສາລີຫວານ, ໝາກນ່ອດ) - ກິດຈະການທອມສັດໃຫຍ່ |
| 2 | ອຸດົມໄຊ | | ບໍ່ທັນມີຜົນກະທົບ | ບໍ່ທັນມີຜົນກະທົບ | ເລີ່ມມີຜົນກະທົບຈາກການທ່ອງທ່ຽວ | - ຫັນເປັນຖານການຜະລິດພາກເໜືອຜະລິດຜົດສິນຄ້າ (ສາລີແຂງ, ຜິດຕະກູນຖົ່ວ, ຜິດຜັກ, ຢາສຸບ) - ການທ່ອງທ່ຽວ |
| 3 | ຫຼວງພະບາງ | | ບໍ່ທັນມີຜົນກະທົບ | ບໍ່ທັນມີຜົນກະທົບ | ຜົນກະທົບພື້ນດິນຈາກການທ່ອງທ່ຽວ | - ການທ່ອງທ່ຽວກິດຈະກຳປີນອ້ອມ - ການທ່ອງທ່ຽວ |

ສະຫຼຸບລວມແລ້ວ, ຜົນກະທົບຂອງໂຄງການລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໃນໄລຍະ 01 ປີຜ່ານມາ ຕໍ່ກັບເສດຖະກິດມະຫາພາກ ແລະ ເສດຖະກິດທ້ອງຖິ່ນເຫັນວ່າຍັງບໍ່ທັນສາມາດເກັບກ່ຽວເອົາຜົນປະໂຫຍດມາໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນເທື່ອເມື່ອທຽບໃສ່ທ່າແຮງ ແລະຄວາມສາມາດບົ່ມຊ້ອນທີ່ມີ, ເຊິ່ງບັນຫາທີ່ເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ບໍ່ທັນສາມາດສວຍໃຊ້ຜົນປະໂຫຍດທີ່ມີຈາກໂຄງການລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນນັ້ນຍ້ອນ:

- ເນື້ອທີ່ສ່ວນໃຫຍ່ຢູ່ບັນດາແຂວງພາກເໜືອແມ່ນເປັນເຂດພູດອຍ ແລະ ເຄິ່ງພູດອຍ (ທີ່ກວມປະມານ 80% ຂອງເນື້ອທີ່ທັງໝົດ) ເຮັດໃຫ້ການເດີນທາງ ແລະ ຂົນສົ່ງບໍ່ສະດວກ, ໃຊ້ເວລາດົນ ບວກກັບລະບົບເສັ້ນທາງຄົມມະນາຄົມຍັງບໍ່ສາມາດທຽວໄດ້ຢ່າງສະດວກ ແລະ ເຊື່ອມຈອດເຂົ້າກັບເຂດການຜະລິດ ສິ່ງຜົນໃຫ້ ຕົ້ນທຶນການຂົນສົ່ງສູງ ແລະ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງດ້ານໂທລະຄົມມະນາຄົມສ່ວນໃຫຍ່ຍັງເຕົ້າໂຮມຢູ່ຕົວເມືອງໃຫຍ່.
- ການສົ່ງເສີມດ້ານເຕັກນິກກະສິກຳຍັງບໍ່ພຽງພໍ ແລະ ບໍ່ທັນເຂັ້ມແຂງ ໂດຍສະເພາະການລົງທຶນໃນການກໍ່ສ້າງຊົນລະ ປະທານເຫັນວ່າບໍ່ພຽງພໍ ຫຼື ບາງເຂດລົງທຶນໄປແລ້ວບໍ່ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ ຈຶ່ງບໍ່ສາມາດຕອບສະໜອງຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງ ການໃນການພັດທະນາ-ສົ່ງເສີມການຜະລິດໄດ້.
- ລະດັບການຫັນເປັນຕົວເມືອງຍັງຕໍ່າໂດຍສະເພາະບັນດາແຂວງພາກເໜືອ; ຕົວເມືອງທີ່ມີຢູ່ໃນປັດຈຸບັນຍັງບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານກັບການເປັນຕົວເມືອງໄດ້ ເປັນຕົ້ນ ຍັງຂາດໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ການອອກແບບຢ່າງມີຄວາມສົມດຸນກັນກັບການສ້າງຕົວເມືອງ ພ້ອມທັງການພົວພັນການຜະລິດລະຫວ່າງເຂດການຜະລິດຕ່າງໆຍັງບໍ່ມີ. ນອກນີ້, ລະດັບຄວາມໝາແໜ້ນຂອງປະຊາກອນໃນເຂດຕົວເມືອງຍັງຂ້ອນຂ້າງຕໍ່າ ສິ່ງຜົນໃຫ້ຍາກໃນການມີແຮງງານໃນຂະແໜງອຸດສາຫະກຳທີ່ຕ້ອງການຄົນຫຼາຍ.

- ພື້ນຖານອຸດສາຫະກຳຍັງອ່ອນນ້ອຍ, ຄວາມສາມາດໃນການສ້າງຂະແໜງການອຸດສາຫະກຳແບບຄົບຊຸດ ຍັງຕ່ຳ, ເຕັກນິກການຜະລິດຍັງຫຼ້າຫຼົງ, ວິສາຫະກິດຂາດຄວາມສາມາດໃນການພັດທະນາ-ຍົກລະດັບຕົນ ເອງ, ຜະລິດຕະພັນທີ່ມີທ່າແຮງດ້ານການແຂ່ງຂັນຍັງມີໜ້ອຍ ແລະ ຍາກທີ່ຈະສາມາດຕອບສະໜອງຄວາມ ຕ້ອງການຂອງຕະຫຼາດໄດ້.
- ບຸກຄະລາກອນທີ່ມີຄວາມຊຳນິຊຳນານດ້ານທຸລະກິດ, ມີຄວາມຮູ້ດ້ານການບໍລິຫານ-ຈັດການ ແລະ ແຮງ ງານທີ່ມີຄວາມຊຳນານດ້ານເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ວິຊາສະເພາະ ຂ້ອນຂ້າງຂາດແຄນ.
- ຜະລິດຕະພັນພາຍໃນຍັງບໍ່ມີຄວາມຫຼາກຫຼາຍ, ຜະລິດຕະພັນສ່ວນຫຼາຍຍັງຈຳກັດຢູ່ໃນຮູບແບບ ແລະ ວິທີ ການຜະລິດແບບດັ້ງເດີມ, ຂາດການອອກແບບທີ່ມີລັກສະນະເປັນເອກະລັກຂອງຊົນເຜົ່າ ແລະ ໄປຕາມຍຸກ ສະໄໝ.
- ປະຊາຊົນສ່ວນໃຫຍ່ຍັງມີຄວາມຄິດຖືເອົາເສດຖະກິດກະສິກຳແບບປະຖົມປະຖານເປັນຕົ້ນຕໍ, ແນວຄິດ ຜະລິດກຸ້ມຕົນເອງ ແລະ ເຮັດການຜະລິດກະສິກຳແບບມູນເຊື້ອ, ຂາດການດັດແປງເພື່ອຍົກສູງກະສິກຳແບບ ເກົ່າດ້ວຍແບບໃໝ່, ຄວາມຕື່ນຕົວຕໍ່ຕະຫຼາດ ແລະ ການແກ້ງແຍ້ງແຂ່ງຂັນຍັງຕ່ຳ ເຮັດໃຫ້ອັດຕາການ ຜະລິດເປັນສິນຄ້າບໍ່ທັນສູງ.
- ເຕັກນິກດ້ານຜະລິດກະສິກຳບໍ່ທັນສະໄໝ, ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນນຳໃຊ້ເຕັກນິກການຜະລິດ ແລະ ຮູບແບບ ຜະລິດດຳເນີນທຸລະກິດແບບດັ້ງເດີມ, ອັດຕານຳໃຊ້ແນວພັນພືດກະສິກຳຄຸນນະພາບດີຍັງມີໜ້ອຍ, ລະດັບ ນຳໃຊ້ກິນຈັກຍັງບໍ່ສູງ, ການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳກະສິກຳມີໜ້ອຍ, ດ້ານວັດຖຸປະກອນການຜະລິດ ເຊັ່ນ: ເຄື່ອງຈັກ, ຜຸ່ນ, ຢາປາບສັດຕູພືດ ແລະ ແນວພັນພືດ-ແນວພັນສັດ ແມ່ນຍັງອາໄສການນຳເຂົ້າຢູ່.
- ຂາດແຄນທຶນຮອນ. ທຶນຮອນທີ່ຕ້ອງການໃຊ້ໃນການກໍ່ສ້າງເສດຖະກິດແມ່ນອາໄສເງິນທຶນຈາກ ຕ່າງປະເທດ ແລະ ການຊ່ວຍເຫຼືອຂອງຕ່າງປະເທດເປັນຕົ້ນຕໍ, ຂາດສິນເຊື້ອດ້ານການຄ້າ, ການລົງທຶນຂອງ ທຶນສັງຄົມມີໜ້ອຍ.
- ຄວາມສາມາດຍາດແຍ່ງຕະຫຼາດຍັງຕ່ຳ, ຂະໜາດຕະຫຼາດພາຍໃນນ້ອຍ. ການຜະລິດພາຍໃນຍັງຖືກຈຳກັດ ດ້ວຍປັດໄຈຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ລະດັບມາດຕະຖານການຜະລິດຍັງຕ່ຳ, ລະດັບການປຸງແຕ່ງຕ່ຳ, ຂະໜາດວິສາຫະ ກິດນ້ອຍ, ການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານຫຼ້າຫຼົງ, ຂາດການນຳພາຂອງວິສາຫະກິດໃຫຍ່ ເຮັດໃຫ້ຜະລິດຕະພັນບໍ່ ສາມາດແຂ່ງຂັນກັບຕະຫຼາດພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດໄດ້.
- ການພັດທະນາຕະຫຼາດການຄ້າພາຍໃນບໍ່ທັນເຂັ້ມແຂງ ແລະ ເປັນຮູບປະທຳ, ສິນຄ້າຮັບໃຊ້ການຜະລິດ ແລະ ການດຳ ລົງຊີວິດຍັງອາໄສສິນຄ້ານຳເຂົ້າສູງ, ອັດຕາການການສົ່ງອອກຕ່ຳ.
- ການພັດທະນາດ້ານການສຶກສາ, ວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ເລີ່ມຕົ້ນຊ້າ.

- ພື້ນຖານເສດຖະກິດຍັງບອບບາງ, ການພັດທະນາຕົວເມືອງຍັງຊ້າ, ຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການບໍລິການຍັງຢູ່ໃນຂັ້ນເລີ່ມຕົ້ນ, ລະດັບການຜະລິດ, ປະລິມານສິນຄ້າ ແລະ ລະດັບລາຍຮັບຍັງຕໍ່າ, ກຳລັງຊື້ມີໜ້ອຍ ແລະ ຕະຫຼາດມີຂະໜາດນ້ອຍ, ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ລ້ວນແຕ່ເປັນອຸປະສັກໃນການສ້າງຜົນປະໂຫຍດຈາກທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ.

IV. ມາດຕະການດ້ານນະໂຍບາຍ¹

ເພື່ອໃຫ້ສາມາດສ້າງຜົນປະໂຫຍດຈາກໂຄງການລົດໄຟລາວ-ຈີນໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນ, ລັດຖະບານຄວນມີມາດຕະການດ້ານນະໂຍບາຍທີ່ເໝາະສົມກັບແຕ່ລະເຂດ ແລະ ພື້ນທີ່, ດັ່ງໃນສາມແຂວງທີ່ໄດ້ລົງໄປສຳພາດ ແລະ ເກັບກຳຂໍ້ມູນນັ້ນ ເຫັນວ່າ ແຕ່ລະແຂວງແມ່ນມີທ່າແຮງ, ຂໍ້ໄດ້ປຽບໂດຍປຽບທຽບ, ມີໂອກາດ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍຈາກພາຍນອກ ແລະ ຂໍ້ຄົງຄ້າງຈາກພາຍໃນແຂວງເອງຫຼາຍຢ່າງ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈາກການຕີລາຄາໃນໄລຍະ 1 ປີທີ່ເປີດເສັ້ນທາງລົດໄຟມານີ້ ມາດຕະການທີ່ສຳຄັນ ແລະ ຈຳເປັນທີ່ສຸດໃນເບື້ອງຕົ້ນຄືການລົງໂຄສະນາ, ເຜີຍແຜ່ໃຫ້ຄວາມຮູ້ກັບປະຊາຊົນທັງທີ່ໃນເຂດທີ່ມີລົດໄຟແລ່ນຜ່ານ ແລະ ເຂດທີ່ບໍ່ມີລົດໄຟແລ່ນຜ່ານ ເພາະການຮັບຮູ້ຂໍ້ມູນ, ຂ່າວສານທີ່ເປັນເອກະພາບກັນແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນເພື່ອໃຫ້ປະຊາຊົນສາມາດວາງແຜນການຜະລິດ ແລະ ການບໍລິການຂອງພວກເຂົາໄດ້. ພ້ອມທັງ, ພາກລັດເອງຕ້ອງລົງໄປສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງທາງດ້ານຄວາມຮູ້, ວິຊາການ-ເຕັກນິກສະເພາະ ເຊັ່ນ: ການບໍລິການການທ່ອງທ່ຽວ, ຮູບແບບການ ທ່ອງທ່ຽວ, ການຜະລິດສະບຽງອາຫານ, ການປຸງແຕ່ງຜິດກະສິກຳ-ອຸດສາຫະກຳເພື່ອສ້າງເປັນມູນຄ່າເພີ່ມໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ, ການຂົນສົ່ງທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ຈາກທາງລົດໄຟ ແລະ ຈາກເຂດການຜະລິດ, ແລະ ການສ້າງແຮງງານ.

ສຳລັບການກຳນົດມາດຕະການລະອຽດແມ່ນມີດັ່ງນີ້:

- ສຸມໃສ່ສິ່ງເສີມການທ່ອງທ່ຽວຢ່າງຈິງຈັງ ໂດຍການສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການທ່ອງທ່ຽວ, ສ້າງຕ່ອງໂສ້ການທ່ອງທ່ຽວກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງເພື່ອດຶງດູດນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະເທດໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ. ຍົກລະດັບສະຖານ ທີ່ທ່ອງທ່ຽວທີ່ສຳຄັນໃຫ້ໄດ້ໃນລະດັບສາກົນ, ພັດທະນາການທ່ອງທ່ຽວຊາຍແດນໂດຍການເຊື່ອມໂຍງຮູບແບບການ ທ່ອງທ່ຽວທາງທົວທັດທຳມະຊາດ, ແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວທີ່ທ້າທາຍ-ພະຈິນໄຟ, ສະຖານທີ່ພັກຜ່ອນ, ບ້ານພັກ-ລີສອດ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ຮີດຄອງປະເພນີຂອງຊົນເຜົ່າໃຫ້ເປັນລະບົບ-ຕ່ອງໂສ້ດຽວກັນເພື່ອສ້າງເປັນສູນກາງການທ່ອງທ່ຽວທີ່ສຳຄັນຂອງພາກພື້ນ.
- ບັບປຸງລະບົບບໍລິການຂໍ້ມູນຂ່າວສານການທ່ອງທ່ຽວຜ່ານເຄືອຂ່າຍເອເລັກໂຕຣນິກ, ຜ່ານລະບົບການສື່ສານອອນລາຍ ເພື່ອໂຄສະນາໃຫ້ບັນດາປະເທດຕ່າງໆຮັບຮູ້.

¹ ບັນດາມາດຕະການໃນບົດນີ້ແມ່ນມາຈາກການຕີລາຄາຂອງທີມງານລົງສຳຫລວດ ແລະ ເກັບກຳຂໍ້ມູນພາກສະໜາມ ທັງຈາກການລາຍງານຂອງແຂວງທີ່ເປັນກໍລະນີສຶກສາ, ຈາກບົດລາຍງານຂອງແຂວງ, ເມືອງ ແລະ ຈາກການສຳພາດພາກລັດ, ເອກະຊົນ ແລະ ປະຊາຊົນໃນຊຸມຊົນ

- ຍົກລະດັບການຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນທາງດ້ານການບໍລິການ ເປັນຕົ້ນ ການບໍລິການ ການທ່ອງທ່ຽວໃຫ້ຫຼາຍທາງດ້ານປະລິມານ ແລະ ຄຸນນະພາບ, ພ້ອມທັງສ້າງຈິດສຳນຶກໃຫ້ແກ່ສັງຄົມມີ ສ່ວນຮ່ວມໃນການປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມທາງທຳມະຊາດທີ່ລາວເຮົາຍັງມີຊັບພະຍາກອນທີ່ ອຸດົມສົມບູນ.
- ສຳລັບອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງຜະລິດຕະພັນກະສິກຳທີ່ເປັນທ່າແຮງນັ້ນ ຕ້ອງຖືເອົາຄວາມຕ້ອງການຂອງ ຕະຫຼາດເປັນສິ່ງສຳຄັນ, ການເພີ່ມປະສິດທິຜົນການຜະລິດກະສິກຳ ແລະ ການສ້າງລາຍຮັບຂອງປະຊາຊົນ ເປັນໃຈກາງ, ສຸມໃສ່ການຍົກລະດັບຄວາມອາດສາມາດຂອງຂະແໜງການຜະລິດກະສິກຳແບບປະສົມ ປະສານ, ປັບປຸງລະບົບກະສິກຳແບບດັ້ງເດີມທີ່ເປັນມູນເຊື້ອໃຫ້ດີຂຶ້ນ ແລະ ພັດທະນາລະບົບກະສິກຳແບບ ໃໝ່ໃຫ້ທັນສະໄໝໂດຍຖືເອົາການນຳໃຊ້ເຕັກນິກວິທະຍາສາດ ແລະ ການຮ່ວມມືຢ່າງກວ້າງຂວາງເປັນ ກຳລັງແຮງເພື່ອຜະລິດສະບຽງອາຫານໃຫ້ພຽງພໍ ແລະ ຮັບປະກັນໃຫ້ກຸ່ມຕົນເອງ, ສິ່ງເສີມການຫັນເປັນ ອຸດສາຫະກຳ ເພື່ອປຸງແຕ່ງຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ-ປ່າໄມ້ທີ່ມີທ່າແຮງໃຫ້ມີມູນຄ່າທີ່ສູງຂຶ້ນ. ນອກນັ້ນ, ຕ້ອງ ສ້າງໃຫ້ໄດ້ສະຫະກອນກະສິກຳ ແລະ ການມີສ່ວນປຸກທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່ກໍ່ເພື່ອສາມາດສະໜອງໃຫ້ໄດ້ ຕະຫລາດພາຍໃນຢ່າງພຽງພໍ ແລະ ມີສ່ວນຂາຍອອກຕ່າງປະເທດ.
- ສິ່ງເສີມການປຸງແຕ່ງຜະລິດຕະພັນກະສິກຳໂດຍສະເພາະຊຸກຍູ້ທຸລະກິດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບກະສິກຳໃຫ້ກາຍເປັນ ການຜະລິດ, ປຸງແຕ່ງ ແລະ ຈຳໜ່າຍໃນລະບົບຕ່ອງໂສ້ດຽວກັນ ລວມທັງເພີ່ມທະວີການສິ່ງເສີມແນວພັນທີ່ ດີຢ່າງກວ້າງຂວາງ, ເລັ່ງການປັບປຸງຊະນິດແນວພັນພືດລີ້ມລູກ, ໄມ້ເສດຖະກິດ ແລະ ສັດ, ເພີ່ມທະວີວຽກ ງານຄັດເລືອກແນວພັນທີ່ເໝາະສົມໃນການປູກອົງຕາມສະພາບແວດລ້ອມໃນແຕ່ລະເຂດ, ສິ່ງເສີມການ ສາທິດທາງດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ນຳໃຊ້ເຄື່ອງມືທາງດ້ານວິທະຍາສາດ, ການຄົ້ນວ້າ ແລະ ທົດລອງ.
- ກຳນົດເຂດຈຸດສຸມການຜະລິດ ແລະ ການຂະຫຍາຍຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດທີ່ມີຜົນສຳເລັດຢ່າງໂດດເດັ່ນ ເປັນ ຈຸດລິເລີ່ມໃນການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງທີ່ມີຄຸນນະພາບ ເຊັ່ນ: ສິ່ງເສີມ ແລະ ຍົກລະດັບອຸດສາຫະ ກຳຢ່າງພາລາໃຫ້ກາຍເປັນຈຸດສຸມການຜະລິດ ແລະ ອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງ ທີ່ສາມາດສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມໄດ້ ຫຼາຍ ແລະ ມີຄວາມສາມາດແຂ່ງຂັນໃນລະດັບສາກົນ.
- ສິ່ງເສີມການຮ່ວມມືກັບຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດຂອງປະເທດອ້ອມຂ້າງໃຫ້ແໜ້ນແຟ້ນຂຶ້ນ ກໍ່ເພື່ອຂະຫຍາຍ ຕະຫລາດ ແລະ ກຸ່ມລູກຄ້າທີ່ມີຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າທີ່ສະອາດ ແລະ ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ທີ່ ສປປ ລາວ ຍັງມີທ່າແຮງດ້ານນີ້.
- ທາງດ້ານການຄ້າ, ຄວນມີມາດຕະການເປີດກວ້າງຕະຫຼາດ ແລະ ສ້າງລະບົບການແຂ່ງຂັນທີ່ເປັນທຳ, ພ້ອມ ທັງປັບປຸງລະບົບກົນໄກຕະຫຼາດ, ຍົກສູງລະດັບການບໍລິຫານ, ສ້າງລະບຽບກົດໝາຍການຄຸ້ມຄອງການຄ້າ ພາຍໃນ ແລະ ຕະຫຼາດໃຫ້ເຂັ້ມແຂງ.
- ສະໜັບສະໜູນການຮ່ວມມືການຄ້າລະຫວ່າງທຸລະກິດຂະໜາດໃຫຍ່, ກາງ ແລະ ນ້ອຍ ເພື່ອຄ່ອຍໆ ພັດທະນາໃຫ້ເປັນເຄືອຂ່າຍຈໍລະຈອນຕະຫຼາດພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ, ສ້າງທຸລະກິດຂະໜາດກາງທີ່

ເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ຂະໜາດໃຫຍ່ ກໍ່ເພື່ອລຸດຜ່ອນການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າຈາກພາຍນອກໃຫ້ໄດ້ເທື່ອລະກ້າວ.

- ສ້າງລະບົບຕະຫຼາດສິນຄ້າທີ່ທັນສະໄໝ ແລະ ນໍາໃຊ້ເຕັກນິກວິທະຍະສາດສູງຢູ່ບັນດາຕົວເມືອງທີ່ສໍາຄັນເພື່ອເປັນໃຈກາງການຄ້າ, ປັບປຸງລະບົບຕະຫຼາດສິນຄ້າທີ່ສະໜອງເຂົ້າໃຫ້ອຸດສາຫະກໍາ, ວັດຖຸດິບທີ່ນໍາໃຊ້ໃນການຜະລິດສິນຄ້າ.
- ຊຸກຍູ້ການລົງທຶນພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດໃຫ້ເຂົ້າໄປລົງທຶນໃນຂະແໜງສາງເກັບມ້ຽນສິນຄ້າ, ລະບົບການຂົນສົ່ງ ແລະ ແຈກຢາຍສິນຄ້າ.
- ພັດທະນາການຄ້າແບບຫຼາຍຮູບຫຼາຍສີ, ອອກແຮງສູ້ຊີນພັດທະນາການຄ້າຊາຍແດນ, ການຄ້າສາກົນ, ສ້າງເຂດຈຸດສຸມການປຸງແຕ່ງເພື່ອສິ່ງອອກ, ເຂດຮ່ວມມືເສດຖະກິດຊາຍແດນ ແລະ ສູນສົ່ງເສີມການຜະລິດສິນຄ້າເພື່ອສິ່ງອອກ.
- ເສີມຂະຫຍາຍການຮ່ວມມືດ້ານການຄ້າຂາເຂົ້າ-ຂາອອກ, ການປຸງແຕ່ງ, ການຄ້າຊາຍແດນ ແລະ ການຂົນສົ່ງກັບ ສປ ຈີນ, ໄທ, ສສ ຫວຽດນາມ, ບັນດາປະເທດໃນພາກພື້ນ.
- ສະໜັບສະໜູນການສ້າງເຄືອຂ່າຍການຄ້າເອເລັກໂຕຣນິກໂດຍການສ້າງສູນການຄ້າເອເລັກໂຕຣນິກ ຢູ່ແຂວງທີ່ເປັນໃຈກາງການຄ້າເພື່ອນໍາເອົາລະບຽບການຄ້າ, ຂໍ້ມູນຂ່າວສານສິ່ງຕໍ່ໄປຫາເຂດດ່ານຊາຍແດນທີ່ສໍາຄັນຢ່າງທັນເວລາ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ວຽກງານການນໍາເຂົ້າ-ສິ່ງອອກ ກາຍເປັນລະບົບເຄືອຂ່າຍເອເລັກໂຕຣນິກ.
- ເອົາໃຈໃສ່ປັບປຸງ, ຍົກລະດັບຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບການພັດທະນາ, ການແຂ່ງຂັນ, ການເປີດກວ້າງແລະການຍົກສູງຄວາມເປັນເຈົ້າການໃນການຜະລິດ, ການພັດທະນາແລະການດໍາເນີນທຸລະກິດໃຫ້ແກ່ຜູ້ປະກອບການພາຍໃນໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.
- ສ້າງ ແລະ ພັດທະນາສີມືໃຫ້ແຮງງານທີ່ຢູ່ໃນທ້ອງຖິ່ນມີຄວາມຮູ້ໃນລະດັບທີ່ແນ່ນອນ ບໍ່ວ່າຈະເປັນການສ້າງວິຊາຊີບ ໃຫ້ແຮງງານທີ່ຖືວ່າເປັນແຮງງານດິບໃຫ້ສາມາດມີທຸລະກິດນ້ອຍໆທີ່ສາມາດສ້າງລາຍຮັບໃຫ້ເຂົາເຈົ້າໄດ້, ຈາກນັ້ນຈຶ່ງສ້າງຕ່ອງໂສ້ການຜະລິດໃຫ້ແຮງງານເຫລົ່ານັ້ນສາມາດຂະຫຍາຍການຜະລິດໄດ້ ກໍ່ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການເຄື່ອນຍ້າຍຂອງແຮງງານໝູ່ມອອກຈາກທ້ອງຖິ່ນດິນ.

V. ແຜນການຄົ້ນຄວ້າໃນຕໍ່ໜ້າ

ການຕໍ່ຍອດການຄົ້ນຄວ້າສາມາດເຮັດໄດ້ຫຼາກຫຼາຍແນວທາງດັ່ງນີ້:

- 1) ສຶກສາຜົນກະທົບຂອງແລວທາງເສດຖະກິດລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໃນໄລຍະ 02 ປີ: ກໍລະນີສຶກສາ ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ, ແຂວງອຸດົມໄຊ ແລະ ແຂວງຫຼວງພະບາງ.
- 2) ສຶກສາຜົນກະທົບຂອງແລວທາງເສດຖະກິດລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໃນໄລຍະ 03 ປີ: ກໍລະນີສຶກສາ ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ, ແຂວງອຸດົມໄຊ ແລະ ແຂວງຫຼວງພະບາງ.
- 3) ສຶກສາທ່າແຮງດ້ານການຜະລິດສິນຄ້າ, ການບໍລິການ ແລະ ການຄ້າໃນການນໍາໃຊ້ແລວທາງເສດຖະກິດລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ : ກໍລະນີສຶກສາ 2 ແຂວງພາກເໜືອທີ່ມີທາງລົດໄຟຜ່ານ, ແຂວງວຽງຈັນ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.
- 4) ສຶກສາທ່າແຮງດ້ານການຜະລິດສິນຄ້າ, ການບໍລິການ ແລະ ການຄ້າໃນການນໍາໃຊ້ແລວທາງເສດຖະກິດລົດໄຟ ລາວ -ຈີນ: ກໍລະນີສຶກສາ 5 ແຂວງພາກເໜືອທີ່ບໍ່ມີທາງລົດໄຟຕັດຜ່ານ.
- 5) ສຶກສາດັດສະນີຄວາມໄດ້ປຽບໃນການແຂ່ງຂັນ (RCA Index) ຂະແໜງການຜະລິດສິນຄ້າຂອງແຕ່ລະແຂວງ ໃນ ສປປ ລາວ.
- 6) ສຶກສາດັດສະນີຄວາມໄດ້ປຽບໃນການແຂ່ງຂັນ (RCA Index) ຂະແໜງການຄ້າຂອງແຕ່ລະແຂວງ ໃນ ສປປ ລາວ.
- 7) ສຶກສາດັດສະນີຄວາມໄດ້ປຽບໃນການແຂ່ງຂັນ (RCA Index) ຂະແໜງການບໍລິການຂອງແຕ່ລະແຂວງໃນ ສປປ ລາວ.
- 8) ສຶກສາຕ່ອງໂສ້ມູນຄ່າເພີ່ມ (Value Added Chain) ຂອງຜະລິດຕະພັນກະສິກໍາ ໃນ ສປປ ລາວ.

ເອກະສານອ້າງອີງ

- ແຜນຍຸດທະສາດ 9 ແຂວງພາກເໜືອ
- ຂອບການຮ່ວມມື ວ່າດ້ວຍການຮ່ວມກັນພັດທະນາແລວທາງເສດຖະກິດ ລາວ-ຈີນ (2019-2030) ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ ແລະ ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສາທາລະນະລັດ ປະຊາຊົນຈີນ.
- ສິ່ງເສີມການຜະລິດທິດແທນການປູກຝັ່ນ ມາໃສ່ເປັນເອກະສານອ້າງອີງ.
- ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX (2021-2025) ຂອງແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ
- ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ປະຈຳປີ 2022 ຂອງແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ
- ບົດລາຍງານຕີລາຄາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 9 ເດືອນ ແລະ ທິດທາງຈຸດສຸມ 3 ເດືອນທ້າຍປີ 2022 ຂອງແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ
- ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX (2021-2025) ຂອງແຂວງອຸດົມໄຊ
- ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ປະຈຳປີ 2022 ຂອງແຂວງອຸດົມໄຊ
- ບົດລາຍງານຕີລາຄາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 9 ເດືອນ ແລະ ທິດທາງຈຸດສຸມ 3 ເດືອນທ້າຍປີ 2022 ຂອງແຂວງອຸດົມໄຊ
- ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX (2021-2025) ຂອງແຂວງຫຼວງພະບາງ
- ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ປະຈຳປີ 2022 ຂອງແຂວງຫຼວງພະບາງ
- ບົດລາຍງານຕີລາຄາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 9 ເດືອນ ແລະ ທິດທາງຈຸດສຸມ 3 ເດືອນທ້າຍປີ 2022 ຂອງແຂວງຫຼວງພະບາງ
- World Bank. 2020. From Landlocked to Land-Linked: Unlocking the potential of Lao-China rail connectivity. Retrieved from <https://www.worldbank.org/en/country/lao/publication/transforming-lao-pdr-from-a-land-locked-to-a-land-linked-economy>

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ

Annex 1: ຜົນການທົດສອບຄວາມສະຖຽນ (Stationary test)

| ຕົວປ່ຽນ | Specification | I(0) |
|------------------------|--------------------|------------|
| InCTradeVolume_Total | with drift, 0 lags | -2,737 *** |
| InCTradeVolume_Product | with drift, 0 lags | -2,255 ** |
| InCEx_Total | with drift, 0 lags | -2,508 *** |
| InCEx_Product | with drift, 0 lags | -2,165 ** |
| InCEx_BotenDryPort | with drift, 0 lags | -2,547 *** |
| InCEx_Agri | with drift, 0 lags | -3,143 *** |
| InCRice | with drift, 0 lags | -4,776 *** |
| InCRubber | with drift, 0 lags | -3,861 *** |
| InCCasava | with drift, 0 lags | -2,846 *** |
| InCBanana | with drift, 0 lags | -6,946 *** |
| InCLivestock | with drift, 0 lags | -3,401 *** |
| Foreign_tourists | with drift, 0 lags | -1,376 * |
| InSMEs_No | with drift, 0 lags | -2,026 ** |
| InCSMEs_value | with drift, 0 lags | -3,477 *** |
| d,Laoinflation | with drift, 0 lags | -5,120 *** |
| d,KipDollar_RER | with drift, 0 lags | -5,116 *** |
| d,Ctotal_credit | with drift, 0 lags | -5,496 *** |
| d,Ccredit_agriculture | with drift, 0 lags | -4,197 *** |
| d,Ccredit_services | with drift, 0 lags | -5,662 *** |

Annex 2: Descriptive statistics

| Variable | Obs | Mean | Std, dev, | Min | Max |
|-----------------------------|-----|---------------|----------------|---------------|------------------|
| Dependent Variable | | | | | |
| CTradeVolume_Total | 80 | 8,842,783 | 1,782,692 | 5,478,155 | 13,900,000 |
| CTradeVolume_Product | 84 | 8,053,670 | 2,146,763 | 4,977,543 | 13,500,000 |
| CEx_Total | 80 | 4,559,293 | 1,082,490 | 2,813,653 | 7,367,646 |
| CEx_Product | 84 | 4,214,139 | 1,252,074 | 2,556,062 | 7,069,448 |
| CEx_BotenDryPort | 48 | 502,159 | 329,080 | 130,869 | 1,278,213 |
| CEx_Agri | 84 | 693,391 | 321,785 | 155,013 | 1,579,617 |
| CRice | 84 | 24,878 | 21,692 | 3,625 | 128,287 |
| CRubber | 84 | 146,168 | 111,953 | 6,890 | 460,329 |
| CCasava | 84 | 112,186 | 176,804 | 368 | 745,587 |
| CBanana | 84 | 137,010 | 75,677 | 4,472 | 364,610 |
| CLivestock | 84 | 97,560 | 75,113 | 9,213 | 315,187 |
| Foreign_tourists | 81 | 230,169 | 169,258 | 0 | 473,648 |
| Independent Variable | | | | | |
| Railway dum | 84 | 0,15 | 0,36 | 0 | 1 |
| SMEs_No | 84 | 7.395,51 | 4.940,81 | 1.554,00 | 25.008,00 |
| CSMEs_value | 84 | 94.400.000,00 | 200.000.000,00 | 1.843.583,00 | 1.800.000.000,00 |
| Laoinflation | 84 | 5,62 | 8,64 | -0,03 | 39,27 |
| KipDollar_RER | 84 | 9.222,01 | 1.502,82 | 8.003,67 | 13.455,10 |
| Ctotal_credit | 57 | 68.300.000,00 | 3.638.289,00 | 64.800.000,00 | 79.200.000,00 |
| Ccredit_agriculture | 57 | 5.308.464,00 | 381.742,10 | 4.098.156,00 | 5.771.681,00 |
| Ccredit_services | 57 | 8.392.199,00 | 1.510.270,00 | 6.470.113,00 | 11.400.000,00 |
| Covid dum | 84 | 0,32 | 0,47 | 0 | 1 |
| Crisis dum | 84 | 0,13 | 0,34 | 0 | 1 |

Annex 3: ຜົນການແລ່ນ 12 ແບບຈຳລອງ

| Explanatory variables | Explained variable | | | | | |
|-----------------------|------------------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| | lnCTradeVolume_Total (Eq, 1) | | | lnCTradeVolume_Product (Eq, 1) | | |
| Model | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| Railway_dum | 0,375 *** (0,088) | 0,371 *** (0,088) | 0,368 *** (0,086) | 0,395 *** (0,093) | 0,375 *** (0,091) | 0,382 *** (0,091) |
| lnSMEs_no | 0,137 *** (0,022) | | 0,081 *** (0,028) | 0,142 *** (0,142) | | 0,082 *** (0,029) |
| lnCSMEs_value | | 0,047 ** (0,018) | | | 0,054 *** (0,018) | |
| d,Laoinflation | 0,015 (0,013) | | 0,016 (0,013) | 0,022 (0,013) | | 0,024 * (0,014) |
| d,KipDollar_RER | | 0,000 (0,000) | | | 0,000 (0,000) | |
| d,Ctotal_credit | | | 0,000 -0,000 | | | 0,000 -0,000 |
| d,Credit_Commerce | | 0,000 -0,000 | | | -0,000 -0,000 | |
| Covid_dum | -0,104 *** (0,036) | -0,123 *** (0,033) | -0,124 *** (0,034) | 0,028 (0,036) | -0,002 (0,034) | 0,010 (0,036) |
| Crisis_dum | -0,164 (0,102) | -0,090 (0,095) | -0,149 (0,097) | -0,097 (0,103) | -0,014 (0,097) | -0,094 (0,101) |
| Constant | 14,805 *** (0,179) | 15,196 *** (0,318) | 15,331 *** (0,244) | 14,581 *** (0,184) | 14,885 *** (0,328) | 15,138 *** (0,257) |
| N | 79 | 55 | 55 | 83 | 56 | 56 |
| Adj-R square | 0,626 | 0,589 | 0,612 | 0,752 | 0,671 | 0,677 |
| F | 27,11 | 13,88 | 15,18 | 50,62 | 19,71 | 20,18 |
| P-value | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |

Note: The standard errors for the regression results are reported in parentheses,
 *** p<0,01, ** p<0,05, * p<0,1

| Explanatory variables | Explained variable | | | | | |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | lnCEX_Total (Eq, 1) | | | lnCEX_Product (Eq, 1) | | |
| | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| Railway_dum | 0,370 *** (0,090) | 0,364 *** (0,104) | 0,378 *** (0,092) | 0,386 *** (0,093) | 0,365 *** (0,106) | 0,389 *** (0,098) |
| lnSMEs_no | 0,163 *** (0,022) | | 0,132 *** (0,030) | 0,157 *** (0,022) | | 0,127 *** (0,032) |
| lnCSMEs_value | | 0,047 ** (0,021) | | | 0,050 ** (0,021) | |
| d,Laoinflation | 0,013 (0,013) | | 0,012 (0,014) | 0,019 (0,013) | | 0,019 (0,015) |
| d,KipDollar_RER | | 0,000 (0,000) | | | 0,000 (0,000) | |
| d,Ctotal_credit | | | -0,000 -0,000 | | | 0,000 -0,000 |
| d,Credit_Commerce | | -0,000 -0,000 | | | -0,000 -0,000 | |
| Covid_dum | -0,019 (0,036) | -0,018 (0,039) | -0,032 (0,036) | 0,121 *** (0,036) | 0,109 *** (0,039) | 0,108 *** (0,039) |
| Crisis_dum | -0,107 (0,104) | -0,021 (0,111) | -0,108 (0,103) | -0,058 (0,103) | 0,050 (0,112) | -0,056 (0,109) |
| Constant | 13,880 *** (0,182) | 14,487 *** (0,373) | 14,177 *** (0,260) | 13,763 *** (0,184) | 14,267 *** (0,382) | 14,051 *** (0,277) |
| N | 79 | 55 | 55 | 83 | 56 | 56 |
| Adj-R square | 0,710 | 0,549 | 0,648 | 0,800 | 0,671 | 0,724 |
| F | 39,19 | 11,95 | 17,60 | 66,59 | 19,73 | 25,00 |
| P-value | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |

Note: The standard errors for the regression results are reported in parentheses,

*** p<0,01, ** p<0,05, * p<0,1

| Explanatory variables | Explained variable | | | | | |
|-----------------------|----------------------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | lnCEx_BotenDryPort (Eq, 1) | | | lnCEx_Agri (Eq, 2) | | |
| Model | 1 | 2 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| Railway_dum | 0,432 (0,317) | 0,468 (0,339) | 0,488 (0,340) | 0,602 ** (0,247) | 0,557 ** (0,222) | 0,567 *** (0,202) |
| lnSMEs_no | 0,208 (0,197) | | 0,210 (0,211) | 0,309 *** (0,059) | | 0,254 *** (0,066) |
| lnCSMEs_value | | 0,126 (0,100) | | | 0,097 ** (0,045) | |
| d,Laoinflation | 0,024 (0,046) | | 0,028 (0,053) | -0,057 * (0,034) | | -0,031 (0,031) |
| d,KipDollar_RER | | -0,000 (0,000) | | | -0,000 (0,000) | |
| d,Ctotal_credit | | | -0,000 -0,000 | | | 0,000 -0,000 |
| d,Ccredit_agriculture | | 0,000 (0,000) | | | -0,000 -0,000 | |
| d,Ccredit_services | | | | | | |
| Covid_dum | -0,211 (0,141) | -0,236 (0,146) | -0,164 (0,151) | 0,213 ** (0,095) | 0,343 *** (0,082) | 0,239 *** (0,080) |
| Crisis_dum | 0,410 (0,350) | 0,488 (0,371) | 0,283 (0,376) | -0,317 (0,274) | -0,454 * (0,242) | -0,404 * (0,225) |
| Constant | 10,896 (1,824) | 10,530 (1,854) | 10,860 (1,954) | 10,579 *** (0,488) | 11,523 *** (0,807) | 11,066 *** (0,573) |
| N | 48 | 45 | 45 | 83 | 56 | 56 |
| Adj-R square | 0,534 | 0,426 | 0,426 | 0,527 | 0,396 | 0,497 |
| F | 11,77 | 6,44 | 6,43 | 19,28 | 7,00 | 10,07 |
| P-value | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |

Note: The standard errors for the regression results are reported in parentheses,

*** p<0,01, ** p<0,05, * p<0,1

| Explanatory variables | Explained variable | | |
|-----------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | Foreign_tourists (Eq, 3) | | |
| Model | 1 | 2 | 3 |
| Railway_dum | -35.613,02 (48.205,44) | -25.555,84 (60.506,14) | -32.544,68 (56.807,35) |
| lnSMEs_no | 21.164,63 * 11.823,95 | | 21.562,84 (18.414,61) |
| lnCSMEs_value | | -3.653,76 (11.175,16) | |
| d,Laoinflation | -10.472,87 (7.172,17) | | -12.223,76 (8.639,68) |
| d,KipDollar_RER | | -150,06 ** (65,35) | |
| d,Ctotal_credit | | | -0,00 (0,01) |
| d,Ccredit_agriculture | | | |
| d,Ccredit_services | | 0,05 (0,06) | |
| Covid_dum | -332.100,00 *** (19.331,36) | -310.253,60 *** (20.666,84) | -335.076,90 *** (22.383,96) |
| Crisis_dum | -101.020,90 * (55.236,97) | -105.673,60 (67.420,61) | -99.799,42 (63.288,08) |
| Constant | 177.150,40 * (97.230,34) | 425.997,20 ** (200.960,80) | 176.531,80 (160.795,20) |
| N | 80 | 56 | 56 |
| Adj-R square | 0,853 | 0,843 | 0,836 |
| F | 92,98 | 50,37 | 47,60 |
| P-value | 0,000 | 0,000 | 0,000 |

Note: The standard errors for the regression results are reported in parentheses,

*** p<0,01, ** p<0,05, * p<0,1

| Explanatory variables | Explained variable | | | | | |
|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|
| | lnCRice (Eq, 2) | | lnCRubber (Eq, 2) | | lnCCasava (Eq, 2) | |
| Model | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 |
| Railway_dum | 0,524 (0,530) | 0,523 (0,531) | 0,997 ** (0,478) | 1,000 ** (0,473) | 3,493 ** (1,366) | 3,075 ** (1,517) |
| lnSMEs_no | | | 0,584 *** (0,115) | | -0,168 (0,318) | -0,076 (0,489) |
| lnCSMEs_value | | 0,090 (0,110) | | 0,298 *** (0,104) | | |
| d,Laoinflation | | 0,020 (0,083) | -0,065 (0,067) | -0,006 (0,081) | | |
| d,KipDollar_RER | 0,000 (0,001) | | | | -0,002 (0,001) | -0,002 (0,002) |
| d,Ctotal_credit | 0,000 * -0,000 | 0,000 ** -0,000 | | | | 0,000 -0,000 |
| d,Ccredit_agriculture | | | | 0,000 * -0,000 | | |
| Covid_dum | 0,202 (0,195) | 0,224 (0,203) | -0,214 (0,184) | -0,091 (0,186) | 0,866 * (0,511) | 0,867 (0,578) |
| Crisis_dum | -0,754 (0,567) | -0,790 (0,590) | -0,386 (0,530) | -0,125 (0,543) | -1,888 (1,450) | -1,595 ** (1,641) |
| Constant | 7,874 *** (1,908) | 8,001 *** (1,964) | 6,546 *** (0,944) | 6,290 *** (1,861) | 11,249 *** (2,624) | 10,321 ** 4,284 |
| N | 56 | 56 | 83 | 56 | 83 | 56,000 |
| Adj-R square | 0,139 | 0,139 | 0,408 | 0,291 | 0,100 | 0,077 |
| F | 2,48 | 2,48 | 12,31 | 4,77 | 2,83 | 1,77 |
| P-value | 0,035 | 0,035 | 0,000 | 0,001 | 0,021 | 0,126 |

Note: The standard errors for the regression results are reported in parentheses,

*** p<0,01, ** p<0,05, * p<0,1

| Explanatory variables | Explained variable | | | |
|-----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| | lnCBanana (Eq, 2) | | lnCLivestock (Eq, 2) | |
| Model | 1 | 2 | 1 | 2 |
| Railway_dum | 0,161 (0,610) | 0,129 (0,368) | -0,761 * (0,385) | -0,752 * (0,430) |
| lnSMEs_no | 0,296 ** (0,142) | 0,267 ** (0,119) | 0,786 *** (0,092) | |
| lnCSMEs_value | | | | 0,388 *** (0,053) |
| d,Laoinflation | | | 0,070 (0,054) | |
| d,KipDollar_RER | -0,000 (0,001) | -0,000 (0,001) | | 0,000 (0,000) |
| d,Ctotal_credit | | 0,000 -0,000 | | |
| d,Ccredit_agriculture | | | | |
| Covid_dum | 0,439 * (0,229) | 0,457 *** (0,140) | 0,258 * (0,149) | 0,370 ** (0,154) |
| Crisis_dum | 0,203 0,648 | 0,251 (0,399) | -0,001 (0,427) | 0,436 (0,451) |
| Constant | 8,833 *** (1,172) | 9,072 *** (1,040) | 4,414 *** (0,762) | 4,324 *** (0,902) |
| N | 83 | 56 | 83 | 83 |
| Adj-R square | 0,178 | 0,396 | 0,598 | 0,521 |
| F | 4,55 | 7,00 | 25,41 | 18,82 |
| P-value | 0,001 | 0,000 | 0,000 | 0,000 |

Note: The standard errors for the regression results are reported in parentheses,
*** p<0,01, ** p<0,05, * p<0,1