



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ



ກົມທາງນໍ້າ

ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດ
ການພັດທະນາ ຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025)

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ມັງກອນ 2022



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ



ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ເລກທີ.01101.../ຍທຂ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ...19...ມັງກອນ 2022

ຂໍ້ຕົກລົງ

ຂອງລັດຖະມົນຕີ

**ວ່າດ້ວຍ ການຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດໃຊ້ ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດ
ການພັດທະນາ ຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025).**

- ອີງຕາມ ດໍາລັດຂອງທ່ານ ນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ວ່າດ້ວຍ ການຈັດຕັ້ງ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວຂອງກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສະບັບເລກທີ 677/ນຍ, ລົງວັນທີ 21 ທັນວາ 2021.
- ອີງຕາມ ໜັງສືສະເໜີຂອງກົມທາງນໍ້າ ສະບັບເລກທີ 00510/ຍທຂ.ກທນ ລົງວັນທີ 12 ມັງກອນ 2022.

ລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຕົກລົງ:

- ມາດຕາ 1:** ຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດໃຊ້ ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025).
- ມາດຕາ 2:** ມອບໃຫ້ກົມທາງນໍ້າ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນເຈົ້າການໃນການເຜີຍແຜ່ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາ ຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025) ແລະ ເປັນບ່ອນອີງໃນການສ້າງແຜນການ 5 ປີ 2021-2025 ຂອງຕົນ ໃຫ້ຜັນຂະຫຍາຍ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດສະບັບນີ້ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ.
- ມາດຕາ 3:** ທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈົ່ງຮັບຮູ້ ແລະ ໃຫ້ການຮ່ວມມື ໃນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້ໃຫ້ໄດ້ຮັບຜົນເປັນຢ່າງດີ.
- ມາດຕາ 4:** ຂໍ້ຕົກລົງສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດນັບແຕ່ມີລົງລາຍເຊັນເປັນຕົ້ນໄປ



ວຽງສະຫວັດ ສີພັນດອນ

ບົດຄໍາເຫັນ

ທ່ານ ວັນທອງ ບຸດຕະນະວົງ, ຫົວໜ້າກົມທາງນໍ້າ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ສ້າງຕັ້ງກົມໂຍທາທິການທາງນໍ້າ ໃນປີ 2008 ເພື່ອເປັນເສນາທິການ ໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານດ້ານນີ້ໂດຍສະເພາະໃນໄລຍະຜ່ານມາ ພວກເຮົາໄດ້ເປັນໃຈກາງໃນການຈັດຕັ້ງເຄື່ອນໄຫວ ວຽກງານຂອງຕົນຢ່າງຕັ້ງໜ້າ ແລະ ສາມາດຍາດໄດ້ຜົນງານເດັ່ນໃນຫຼາຍດ້ານ, ອີງຕາມແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ- ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ, ເພື່ອສ້າງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ກາຍເປັນໝໍ້ໄຟຂອງອາຊຽນ ໄດ້ຖືເອົາການພັດທະນາເຂື່ອນໄຟຟ້າ ພະລັງງານນໍ້າ ເປັນທ່າແຮງຕົ້ນຕໍ, ເຊິ່ງຈະກາຍເປັນທ່າແຮງ ແລະ ເງື່ອນໄຂທີ່ດີ ໃຫ້ແກ່ການເດີນເຮືອ ແຕ່ເໜືອຮອດ ໃຕ້ ສາມາດຍົກລະດັບຂະໜາດບັນທຸກຂອງເຮືອໃຫ້ໃຫຍ່ຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ (300-500 ໂຕນ) ແລະ ສ້າງແຮງຈູງໃຈໃຫ້ ບັນດາຜູ້ປະກອບການຫັນມານໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ໃຫ້ນັບມື້ຫຼາຍຂຶ້ນ, ເນື່ອງຈາກວ່າການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ແມ່ນ ປະເພດການຂົນສົ່ງທີ່ມີຕົ້ນທຶນຕໍ່າ, ຂົນສົ່ງໄດ້ຫຼາຍ, ປອດໄພ ແລະ ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ກວ່າການຂົນສົ່ງ ປະເພດອື່ນໆ. ນອກຈາກນັ້ນ ລັດຖະບານ ຍັງໄດ້ກໍານົດນະໂຍບາຍ ຫັນເອົາການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນໄປສູ່ທະເລ ຕາເວັນອອກ ໂດຍສະເພາະແມ່ນໄປຜ່ານທ່າເຮືອສາກົນ ລາວ-ຫວຽດນາມ (ຫວຽງອ່າງ ແລະ ຊວນຫາຍ) ເຊິ່ງບໍລິສັດ ຮຸ້ນສ່ວນທ່າເຮືອສາກົນ ລາວ-ຫວຽດນາມ ເປັນຜູ້ດໍາເນີນງານ.

ໃນປັດຈຸບັນສະພາບຕາຝັ່ງຕາມແຄມແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ນໍ້າເຫືອງ ທີ່ເປັນຊາຍແດນທາງນໍ້າ ລະຫວ່າງປະເທດ ຍັງມີການເຊາະເຈື່ອນຢ່າງຮ້າຍແຮງ ຍ້ອນເກີດມາຈາກການປ່ຽນແປງຂອງທໍາມະຊາດ ແລະ ມະນຸດ ເປັນຜູ້ສ້າງຂຶ້ນ ດ້ວຍຮູບການຕ່າງໆເຊັ່ນ: ການຂຸດຄົ້ນຫີນແຮ່, ຊາຍ ແລະ ການກໍ່ສ້າງກິດຈະການຕ່າງໆ ຍື່ນອອກມາຕາມແຄມ ຫຼື ກາງແມ່ນໍ້າ ເຮັດໃຫ້ກະແສນໍ້າປ່ຽນແລວມາກະທົບໃສ່ຕາຝັ່ງເບື້ອງກົງກັນຂ້າມຢ່າງຮ້າຍແຮງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນໃນ ຊ່ວງລະດູຝົນນໍ້ານອງສະເລ່ຍໃນແຕ່ລະປີຖືກເຊາະເຈື່ອນໄປຫຼາຍຮ້ອຍເຮັກຕາ. ບໍ່ພຽງແຕ່ຢູ່ລຽບຕາມແຄມແມ່ນໍ້າ ເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງກະທົບຕໍ່ດອນຕ່າງໆຂອງລາວ ຄື: ດອນຊົມ, ດອນກາງຂອງ, ດອນໝາກໂມ, ດອນຊິງຊຸ້, ດອນສັງຄິ ດອນຄອນລາດ, ດອນປາແດກ, ດອນຊອດ, ດອນໄຄ້ ແລະ ດອນ ອື່ນໆ.

ສະນັ້ນ, ການກໍານົດວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025) ຂອງຕົນ ໂດຍມີຈຸດປະສົງເພື່ອເປັນບ່ອນອີງໃຫ້ແກ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຂົງເຂດຂະແໜງທາງນໍ້າໃນຂັ້ນ ສູງກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ແລະ ສອດຄ່ອງຕາມແນວທາງ, ນະໂຍບາຍຂອງພັກ ແລະ ລັດຖະບານ.

ສໍາລັບເນື້ອໃນຂອງ ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025) ແມ່ນຈະໄດ້ສະເໜີສະເພາະກ່ຽວກັບເປົ້າໝາຍລວມ, ວຽກຈຸດສຸມຂອງຂະແໜງທາງນໍ້າ. ຂ້າພະເຈົ້າ ຫວັງຢ່າງຍິ່ງວ່າ ເອກະສານສະບັບນີ້ ຈະຖືກນໍາໃຊ້ເປັນບ່ອນອີງອັນສໍາຄັນ ໃຫ້ແກ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ການກໍານົດແຜນການພັດທະນາຂອງຂະແໜງທາງນໍ້າ ຢ່າງມີຜົນສໍາເລັດ.

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 10 ມັງກອນ 2022

ຫົວໜ້າກົມ

ວັນທອງ ບຸດຕະນະວົງ

ຄຳນຳ

ມາຮອດປີ 2021 ຖືວ່າເປັນປີກາງສະໄໝການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025). ສະນັ້ນ, ເພື່ອເປັນການປັບປຸງວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025) ໃຫ້ຖືກຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບສະພາບປັດຈຸບັນ ແລະ ທັງເປັນພື້ນຖານອັນສຳຄັນໃນການກຳນົດທິດທາງ, ເປົ້າໝາຍລວມ ແລະ ວຽກຈຸດສຸມຂອງກົມທາງນໍ້າ ໃນການສ້າງແຜນໄລຍະສັ້ນ, ໄລຍະກາງ ແລະ ໄລຍະຍາວ ເປັນບ່ອນອີງໃນການກຳນົດຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງວຽກງານທາງນໍ້າໃນຄັ້ງຕໍ່ໄປ ພ້ອມທັງຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນວຽກຈຸດສຸມໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ສອດຄ່ອງກັບວິໄນແຜນການ-ການເງິນ, ກົດໝາຍລົງທຶນຂອງລັດ, ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍງົບປະມານ ແລະ ບັນດານິຕິກຳຕ່າງໆ. ການປັບປຸງຍຸດທະສາດການພັດທະນາໃນຄັ້ງນີ້ ໄດ້ອີງໃສ່ແຜນພັດທະນາດ້ານຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ແຕ່ປີ 2001-2005, 2006-2010, 2011-2015 ສະບັບເລກທີ 2431/ຄຂປກ ລົງວັນທີ 17 ກໍລະກົດ 2001, ມະຕິກອງປະຊຸມໃຫຍ່ ຄັ້ງທີ IV ຂອງອົງຄະນະພັກກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງຂະແໜງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025) ສະບັບເດືອນກັນຍາ 2018, ພ້ອມດຽວກັນນີ້ຍັງໄດ້ອີງໃສ່ທຳອ່ຽງຂອງການພັດທະນາຕາມຍຸກສະໄໝ ແລະ ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຂອງການພັດທະນາຂະແໜງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນໄລຍະໃໝ່ເປັນພື້ນຖານສຳຄັນ, ຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວ ແມ່ນສືບຕໍ່ຜັນຂະຫຍາຍໝາກຜົນວຽກງານທາງນໍ້າທີ່ຍາດມາໄດ້ໃນໄລຍະ 15 ປີຜ່ານມາ ແຕ່ປີ 2001-2015 ແລະ ຍັງໄດ້ມີການ ກຳນົດເປົ້າໝາຍ ແລະ ວຽກຈຸດສຸມໃຫຍ່ໆ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025) ບົນພື້ນຖານ ວິໄສທັດຂອງກົມທາງນໍ້າ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ຄື: **ພັດທະນາການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ເຊື່ອມຈອດກັບການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ແລະ ໂລຊິດສຕິກແຫ່ງຊາດ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ປອດໄພຕິດພັນກັບການບໍລິການທ່ອງທ່ຽວ, ກໍ່ສ້າງປ້ອງກັນຕາຝັ່ງ ແລະ ນຳໃຊ້ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຍືນຍົງ.**

ໂຄງປະກອບວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025) ມີ 3 ພາກຄື:

ພາກທີ I: ສະຫຼຸບສະພາບການພັດທະນາດ້ານວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 15 ປີ (2001-2015) ມີ 7 ເນື້ອໃນຍ່ອຍ ຄື:

- 1) ທົບທວນຄືນຍຸດທະສາດການພັດທະນາດ້ານວຽກງານທາງນໍ້າ,
- 2) ຜົນສຳເລັດການພັດທະນາ ແລະ ຄວາມຄືບໜ້າລວມຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ,
- 3) ຜົນສຳເລັດໃນການປະຕິບັດນະໂຍບາຍເຊື່ອມໂຍງ ເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ,
- 4) ການປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນວຽກງານສາມສ້າງຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ຕິດພັນກັບການພັດທະນາຊຸມນະບົດ ແລະ ແກ້ໄຂຄວາມທຸກຍາກ,
- 5) ວຽກງານກວດກາ
- 6) ບັນຫາຄົງຄ້າງ
- 7) ບາງບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້.

ພາກທີ II: ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງວຽກງານທາງນໍ້າໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025) ມີ 6 ເນື້ອໃນຍ່ອຍ ຄື:

- 1) ສະພາບແວດລ້ອມໃນພາກພື້ນ, ຈຸດພິເສດ ແລະ ສະພາວະຄວາມເປັນຈິງພາຍໃນການພັດທະນາໃນຂະແໜງທາງນໍ້າ,
- 2) ຂໍ້ສະດວກ/ກາລະໂອກາດ ສິ່ງທ້າທາຍ ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດ,
- 3) ທິດທາງລວມຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ,
- 4) ເປົ້າໝາຍລວມຂອງຍຸດທະສາດຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງຮອດປີ 2025,
- 5) ວິໄສທັດຂອງກົມທາງນໍ້າຮອດປີ 2030
- 6) ຍຸດທະສາດການພັດທະນາວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025).

ພາກທີ III: ນະໂຍບາຍ, ກົນໄກ ແລະ ມາດຕະການໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດປະກອບມີ 3 ເນື້ອໃນຢ່ອຍ ຄື:

- 1) ນະໂຍບາຍ,
- 2) ກົນໄກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ
- 3) ມາດຕະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ຂອງກົມທາງນໍ້າ

ພັດທະນາການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ເຊື່ອມຈອດກັບການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ແລະ ໂລຊິດສຕິກແຫ່ງຊາດ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ປອດໄພຕິດພັນກັບການບໍລິການທ່ອງທ່ຽວ, ກໍ່ສ້າງປ້ອງກັນຕາຝັ່ງ ແລະ ນໍາໃຊ້ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຍືນຍົງ .

ສາລະບານ

ໜ້າ

ພາກທີ I: ສະຫຼຸບການພັດທະນາວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 15 ປີ (2001-2015)----- 1

- 1. ທົບທວນຄືນຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາວຽກງານທາງນໍ້າ.----- 1
- 2. ຜົນສໍາເລັດການພັດທະນາ ແລະ ຄວາມຄືບໜ້າລວມຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ. ----- 2
- 3. ຜົນສໍາເລັດໃນການປະຕິບັດນະໂຍບາຍເຊື່ອມໂຍງ ເຊື່ອມຈອດ ກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ.----- 4
- 4. ການປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນວຽກງານສາມສ້າງຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ຕິດພັນກັບການພັດທະນາຊຸມນະບົດ ແລະ ແກ້ໄຂຄວາມທຸກຍາກ.----- 4
- 5. ວຽກງານກວດກາ. ----- 5
- 6. ບັນຫາຄົງຄ້າງ. ----- 5
- 7. ບາງບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້. ----- 6

ພາກທີ II: ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງວຽກງານ ທາງນໍ້າໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025)----- 7

- 1. ສະພາບແວດລ້ອມໃນພາກພື້ນ, ຈຸດພິເສດ ແລະ ສະພາວະຄວາມເປັນຈິງໃນການພັດທະນາໃນຂະແໜງທາງນໍ້າ. ----- 7
 - 1.1 ສະພາບແວດລ້ອມໃນພາກພື້ນ.----- 7
 - 1.2 ຈຸດພິເສດ ແລະ ສະພາວະຄວາມເປັນຈິງໃນການພັດທະນາໃນຂະແໜງທາງນໍ້າ----- 7
- 2. ຂໍ້ສະດວກ/ກາລະໂອກາດ, ສິ່ງທ້າທາຍ ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດ. ----- 7
 - 2.1 ຂໍ້ສະດວກ/ກາລະໂອກາດ.----- 7
 - 2.2 ສິ່ງທ້າທາຍ ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດ. ----- 8
- 3. ທິດທາງລວມຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.----- 9
- 4. ເປົ້າໝາຍລວມຂອງຍຸດທະສາດຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງຮອດປີ 2025. ----- 9
- 5. ວິໄສທັດຂອງກົມທາງນໍ້າຮອດປີ 2030.----- 10
- 6. ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025). ----- 10
 - 6.1 ເປົ້າໝາຍລວມ:----- 10
 - 6.2 ວຽກຈຸດສຸມ:----- 11

ພາກທີ III: ນະໂຍບາຍ, ກົນໄກ ແລະ ມາດຕະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ----- 13

- 1. ນະໂຍບາຍ:----- 13
- 2. ກົນໄກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ----- 13
- 3. ມາດຕະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ: ----- 14

ພາກທີ I: ສະຫຼຸບການພັດທະນາວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 15 ປີ (2001-2015).

1. ທົບທວນຄືນຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາວຽກງານທາງນໍ້າ.

ປະທານ ໄກສອນ ພິມວິຫານ ໄດ້ໃຫ້ທິດຊີ້ນໍາ ຕໍ່ກອງປະຊຸມ ຄົມມະນາຄົມ ຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ຄັ້ງທີ I ໃນປີ 1991 ວ່າ: ຄວາມເປັນຈິງຢູ່ປະເທດເຮົາສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ເມື່ອການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ ຂະຫຍາຍຕົວໄປຮອດໃສ, ການຜະລິດສິນຄ້າຢູ່ບ່ອນນັ້ນຈະກໍ່ຕົວຂຶ້ນ ແລະ ຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງວ່ອງໄວ, ຄວາມຢູ່ດີກິນດີ ຄວາມສະຫງົບສຸກ ກໍ່ເກີດຂຶ້ນ, ປະຊາຊົນໄດ້ສໍາຜັດຄວາມສີວິໄລ ແລະ ມີຄວາມຕ້ອງການໃນການຮໍາຮຽນ, ໃຊ້ສອຍ ແລະ ຜະລິດໃນຍຸກສະໄໝທີ່ວິທະຍາສາດ-ເຕັກນິກຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງວ່ອງໄວຄືໃນສູ່ມື້ນີ້, ຖ້າພວກເຮົາບໍ່ມີລະບົບຕາໜ່າງຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ທີ່ຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງສົມເຫດສົມຜົນ ພວກເຮົາກໍ່ຈະພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ບໍ່ພຽງແຕ່ໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດພາຍໃນປະເທດເທົ່ານັ້ນ ຫາກຈະບໍ່ສາມາດຍາດແຍ່ງການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ, ບໍ່ສາມາດດຶງດູດຄົນມາທ່ອງທ່ຽວ, ສິນຄ້າຂອງພວກເຮົາຈະບໍ່ສາມາດແກ້ງແຍ້ງກັບຕະຫຼາດໃນພາກພື້ນ ແລະ ໃນໂລກໄດ້. ການເປີດກວ້າງການພົວພັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ວັດທະນະທໍາ ລະຫວ່າງບໍລິເວນຕ່າງໆ ແລະ ຄວາມສາມາດໃນການເຄື່ອນໄຫວ ປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບຈະຖືກຈໍາກັດ. ຍ້ອນແນວນັ້ນພວກເຮົາຕ້ອງຮັບຮູ້ຢ່າງເລິກເຊິ່ງວ່າ ການຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ເປັນປັດໃຈສໍາຄັນຂອງການຜະລິດ, ເສດຖະກິດ, ການເປີດກວ້າງການພົວພັນທາງດ້ານວັດທະນະທໍາ, ການປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຄວາມສົມບູນພູນສຸກຂອງປະຊາຊົນ

ໃນໄລຍະ 15 ທີ່ຜ່ານມາ, ການຜັນຂະຫຍາຍມະຕິຂອງກອງປະຊຸມໃຫຍ່ຄັ້ງທີ VII ຫາ IX ຂອງພັກໃຫ້ກາຍເປັນແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງນັ້ນ, ຂະແໜງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ປະຕິບັດໜ້າທີ່ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນໃນຖານະທີ່ເປັນຂະແໜງການປາຍແຫຼມຂອງເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ ບົນພື້ນຖານແນວທາງນະໂຍບາຍທີ່ກໍານົດ ໂດຍສະເພາະໄດ້ຖືເອົາເນື້ອໃນຈາກທິດນໍາໃນແຕ່ລະໄລຍະ ດັ່ງນີ້:

ມະຕິກອງປະຊຸມໃຫຍ່ຄັ້ງທີ VII ຂອງພັກ: ໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດ ຕ້ອງເອົາໃຈໃສ່ພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານດ້ານເສດຖະກິດໃຫ້ສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ທັນສະໄໝ, ທົ່ວເຖິງ ແລະ ມີຄຸນະພາບ... ;

ມະຕິກອງປະຊຸມໃຫຍ່ຄັ້ງທີ VIII ຂອງພັກ: ພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານໃຫ້ເປັນລະບົບ, ໃນນັ້ນລວມທັງການສ້າງທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ກັບປະເທດໃກ້ຄຽງ ແລະ ສໍາຫຼວດຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການສ້າງທາງລົດໄຟແຕ່ເໜືອຮອດໃຕ້. ອັນຮີບດ່ວນທີ່ສຸດແມ່ນພວກເຮົາຕ້ອງຍົກລະດັບເສັ້ນທາງອອກສູ່ທະເລຕາເວັນອອກ ແລະ ພັດທະນາບັນດາລະບົບບໍລິການ... ແນໃສ່ນໍາໃຊ້ທໍາແຮງດ້ານທີ່ຕັ້ງພູມສາດຂອງປະເທດໃຫ້ເກີດປະໂຫຍດຫຼາຍທີ່ສຸດ...

ມະຕິກອງປະຊຸມໃຫຍ່ຄັ້ງທີ IX ຂອງພັກ: “ຂະຫຍາຍ ແລະ ຍົກລະດັບແລວທາງເສດຖະກິດໃຫ້ເປັນທາງດ່ວນເຊື່ອມຈອດກັບບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ, ຄົ້ນຄວ້າສ້າງແຜນຜັງ ແລະ ການພັດທະນາຕົວເມືອງ ໃຫ້ເປັນໃຈກາງຊຸກຍູ້ແກ່ດຶງການພັດທະນາໃນເຂດພື້ນທີ່ອ້ອມຮອບ, ເອົາຕົວເມືອງໃຫ້ເປັນໃຈກາງການພັດທະນາຊຸມນະບົດ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມແຕກໂຕນດ້ານການພັດທະນາ, ຫັນປະເທດເຮົາເປັນໃຈກາງການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານຜ່ານໃນອະນຸພາກພື້ນໃຫ້ເປັນຈິງ...”

ຄາດໝາຍສູ້ຊົນແຕ່ ປີ 2001 ຮອດປີ 2015 ຕາມທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ໃນແຜນພັດທະນາດ້ານຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ໃນທຸກໆ 5 ປີ ແຕ່ 2001-2005, 2006-2010, 2011-2015 ແລະ ການຜັນຂະຫຍາຍມະຕິຂອງກອງປະຊຸມໃຫຍ່ ຄັ້ງທີ VII ຂອງພັກໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ໂດຍສະເພາະການເຮັດໃຫ້ປະເທດເຮົາຫຼຸດພື້ນອອກຈາກຄວາມດ້ອຍພັດທະນາ, ເປັນປະເທດທີ່ມີຄວາມໝັ້ນຄົງທາງດ້ານການເມືອງ ແລະ ມີຄວາມສະຫງົບປອດໄພທາງດ້ານສັງຄົມຢ່າງໜັກແໜ້ນ, ພ້ອມທັງເອົາໃຈໃສ່ການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານເສດຖະກິດໃຫ້ສະດວກ, ວ່ອງໄວ ທັນສະໄໝ ທົ່ວເຖິງ ແລະ ມີຄຸນະພາບນັ້ນ ກະຊວງ ຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ ໄປສະນີ ແລະ ກໍ່ສ້າງ ໄດ້ວາງຄາດໝາຍສູ້ຊົນຂອງຕົນ ໂດຍສະເພາະ ວຽກງານທາງນໍ້າ ດັ່ງນີ້:

- 1) ປັບປຸງຄອງເດີນເຮືອຕາມລຳແມ່ນ້ຳຂອງ ແຕ່ຊາຍແດນ ລາວ-ຈີນ-ມຽນມາ ຫາ ສະຫວັນນະເຂດ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກປອດໄພໃຫ້ແກ່ການເດີນເຮືອ, ປັບປຸງ ແລະ ກໍ່ສ້າງລະບົບທ່າເຮືອຕາມຈຸດຕ່າງໆທີ່ເຫັນວ່າມີຄວາມຈຳເປັນ;
- 2) ປັບປຸງການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳໃຫ້ເປັນລະບົບຄົບຊຸດທີ່ກົມກຽວກັບແບບກາຍະອິນຊີ, ສຸມໃສ່ເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານເພີ່ມຂຶ້ນ 7% ຕໍ່ປີ;
- 3) ສ້າງພະນັກງານ, ກຳມະກອນຜູ້ຊຳນານງານ ຂອງຂະແໜງການໃຫ້ພຽງພໍທາງດ້ານປະລິມານ ແລະ ຄຸນະພາບເພື່ອປະຕິບັດຄາດໝາຍສູງຊື່ນດັ່ງກ່າວ;
- 4) ປັບປຸງ ແລະ ສ້າງລະບົບເກັບກຳຂໍ້ມູນສະຖິຕິຂອງຂະແໜງການໃຫ້ຄົບຖ້ວນສົມບູນ ແລະ ຊັດເຈນ ເພື່ອເປັນພື້ນຖານສຳຄັນໃຫ້ແກ່ການສ້າງແຜນໄລຍະສັ້ນ, ກາງ ແລະ ຍາວ.

▪ **ແຜນການໄລຍະ 5 ປີ 2001-2005:**

- 1) ປັບປຸງການເດີນເຮືອຕາມລຳແມ່ນ້ຳຂອງ ແຕ່ຊາຍແດນລາວ-ຈີນ-ມຽນມາ ຫາ ຫຼວງພະບາງ, ສືບຕໍ່ກໍ່ສ້າງທ່າເຮືອບ້ານມອມ ແຂວງບໍ່ແກ້ວ, ປັບປຸງທ່າເຮືອໃຫ້ໄດ້ມາດຕະຖານ ເພື່ອບໍລິການໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານທາງນ້ຳ, ສືບຕໍ່ກໍ່ສ້າງລະບົບຕ້ານຕາຝັ່ງເຈື່ອນໃນເຂດທີ່ເປັນອັນຕະລາຍຕໍ່ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງຊາດ ເປັນຕົ້ນຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ບັນດາແຂວງຕ່າງໆ;
- 2) ການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳ ສືບຕໍ່ການກໍ່ສ້າງທ່າເຮືອ ພ້ອມທັງປັບປຸງຄອງເດີນເຮືອຕາມລຳແມ່ນ້ຳຂອງ, ສູ້ຊິນເຮັດໃຫ້ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານເພີ່ມຂຶ້ນ 7-8% ຕໍ່ປີ.

▪ **ແຜນການໄລຍະ 5 ປີ 2006-2010:**

ປັບປຸງ ແລະ ກໍ່ສ້າງທ່າເຮືອ ພ້ອມດ້ວຍລະບົບບໍລິການ ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ, ປັບປຸງຄອງເດີນເຮືອຕາມລຳແມ່ນ້ຳຂອງແຕ່ຊາຍແດນລາວ-ຈີນ-ມຽນມາ ຫາ ຫຼວງພະບາງ ເຮັດໃຫ້ການເດີນເຮືອຕາມລຳແມ່ນ້ຳຂອງຕອນເໜືອ ມີຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ ແລະ ທັນການ.

▪ **ແຜນການໄລຍະ 5 ປີ 2011-2015:**

- 1) ຕິດຕັ້ງແຜທຽບເຮືອຢູ່ແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ນ້ຳອູ ຈຳນວນ 15 ແຫ່ງ, ປັບປຸງ ແລະ ກໍ່ສ້າງທ່າເຮືອໃໝ່ຈຳນວນ 9 ແຫ່ງ;
- 2) ຈັດຕັ້ງການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແຕ່ ຫຼວງພະບາງ ຫາ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ;
- 3) ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທີ່ໄດ້ສະເໜີໃນແຜນການ 5 ປີ 2011-2015 ລວມທັງໂຄງການສືບຕໍ່ ໃຫ້ສຳເລັດໂດຍສະເພາະ ໂຄງການກໍ່ສ້າງຄັນຄູ່ຕ້ານໄພນ້ຳຖ້ວມ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

2. ຜົນສຳເລັດການພັດທະນາ ແລະ ຄວາມຄົບໜ້າລວມຂອງວຽກງານທາງນ້ຳ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ສ້າງຕັ້ງ ກົມໂຍທາທິການທາງນ້ຳ ໃນປີ 2008 ເພື່ອເປັນເສນາທິການໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານດ້ານນີ້ໂດຍສະເພາະ ໃນໄລຍະຜ່ານມາພວກເຮົາໄດ້ເປັນໃຈກາງໃນການຈັດຕັ້ງເຄື່ອນໄຫວວຽກງານຂອງຕົນຢ່າງຕັ້ງໜ້າ ແລະ ສາມາດຍາດໄດ້ຜົນງານເດັ່ນໃນຫຼາຍດ້ານເປັນຕົ້ນແມ່ນ: ໄດ້ສ້າງຕັ້ງຄະນະປະສານງານຮ່ວມມືການເດີນເຮືອ ເພື່ອການຄ້າຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ-ນ້ຳລ້ານຊ້າງ, ສ້າງຕັ້ງກອງປະຕິບັດງານຮ່ວມມືລາວ-ຫວຽດນາມ ໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ນຳໃຊ້ທ່າເຮືອຫວຽງອ່າງ, ສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການປ້ອງກັນຜົນກະທົບຕໍ່ຕາຝັ່ງ ແລະ ລະບົບນິເວດວິທະຍາຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ນ້ຳເຫືອງ, ໄດ້ເຊັນສັນຍາຮ່ວມມືກັບ ລັດແຟນເດີ ປະເທດແບນຊິກໃນການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດໃຫ້ພະນັກງານ, ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງສູນຝຶກອົບຮົມຂະແໜງທາງນ້ຳ ແລະ ສະໜອງອຸປະກອນ ຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ວຽກງານທາງນ້ຳ, ໄດ້ເຂົ້າເປັນສະມາຊິກສະມາຄົມເດີນເຮືອສາກົນ (Permanent International Association of Navigation Congresses “PIANC”); ໄດ້ຮັບຮອງເອົາ 7 ລະບຽບການ ແລະ 1 ບົດແນະນຳກ່ຽວກັບການເດີນເຮືອເພື່ອການຄ້າຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ-ນ້ຳລ້ານຊ້າງ ແລະ ມີຜົນສຳເລັດໃນການພັດທະນາແຕ່ລະວຽກງານ ດັ່ງນີ້:

- 1) ວຽກງານພັດທະນາຄອງເດີນເຮືອ ແລະ ທ່າເຮືອ: ໄດ້ສຳເລັດການປັບປຸງຄອງເດີນເຮືອ ຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ຕອນເໜືອ ແຕ່ຊາຍແດນລາວ-ຈີນ-ມຽນມາ ຫາ ສາມຫຼ່ຽມຄຳ ມີຄວາມຍາວ 331 ກມ, ສາມາດໃຫ້ເຮືອ

ບັນທຸກສິນຄ້າຂະໜາດ 100 ໂຕນ ແລ່ນໄດ້ຕະຫຼອດປີ, ໄດ້ຕິດຕັ້ງເຄື່ອງໝາຍການເດີນເຮືອ, ຫຼາແຈ້ງເຕືອນໄພລະດັບນ້ຳຕໍ່າສຸດ, ແພທຽບເຮືອ 23 ແຫ່ງ, ລະບົບນໍາທາງເຮືອ (Global Positioning System “GPS”) ແຕ່ ຫ້ວຍຊາຍ-ຫຼວງພະບາງ ຈໍານວນ 13 ເຄື່ອງ, ເປີດກວ້າງຈຸດແນມເຫັນຢູ່ແກ້ງແພວ, ໄດ້ສໍາເລັດການກໍ່ສ້າງທ່າເຮືອບ້ານມອມ ແລະ ບ້ານຄວ້ານ ເມືອງຕົ້ນເຜິ້ງ ແຂວງບໍ່ແກ້ວ, ທ່າເຮືອບັກບ້ານດອນກວດ ເມືອງຊະນະຄາມ ແຂວງວຽງຈັນ ແລະ ບ້ານເວີນຄໍາ ເມືອງແກ່ນທ້າວ, ບ້ານເວີນໃຕ້ ເມືອງທ່າແຂກ ແຂວງຄໍາມ່ວນ. ນອກຈາກນີ້, ຍັງໄດ້ສໍາເລັດການສໍາຫຼວດເສດຖະກິດ-ເຕັກນິກ ແລະ ອອກແບບທ່າເຮືອຊຽງກົກ ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ, ປາກແບງ ແຂວງອຸດົມໄຊ ແລະ ຄົກຈອງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ພ້ອມທັງກະກຽມເງື່ອນໄຂເພື່ອກໍ່ສ້າງຍົກລະດັບບັນດາທ່າເຮືອດັ່ງກ່າວໃຫ້ໄດ້ມາດຕາຖານສາກົນ ແລະ ເອົາໃຈໃສ່ສ້ອມແປງບູລະນະຮັກສາບັນດາທ່າເຮືອຕ່າງໆໃນປັດຈຸບັນ;

- 2) ວຽກງານປ້ອງກັນຕາຝັ່ງເຈື່ອນທີ່ຕິດພັນກັບການປົກປັກຮັກສາອະທິປະໄຕ ແລະ ຜົນແຜ່ນດິນຂອງຊາດ: ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການກໍ່ສ້າງປ້ອງກັນຕາຝັ່ງເຈື່ອນຕາມແມ່ນໍ້າຂອງ, ນໍ້າສາຂາ ແລະ ນໍ້າຕ່າງໆ ລວມມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 117,71 ກມ ແລະ ຍັງໄດ້ສໍາເລັດການກໍ່ສ້າງຄັນຄູປ້ອງກັນນໍ້າຖ້ວມຢູ່ເທດສະບານເມືອງ ແລະ ແຂວງຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ກໍ່ສ້າງປ້ອງກັນຕາຝັ່ງເຈື່ອນ ຢູ່ເມືອງທ່າໂທມ ແຂວງຊຽງຂວາງ, ຊຸດລອກຄອງນໍ້າເດີມ ຢູ່ເທດສະບານ ແຂວງໄຊຍະບູລີ ແລະ ໄດ້ສໍາເລັດການກໍ່ສ້າງຄັນຄູປ້ອງກັນນໍ້າຖ້ວມ ແຕ່ສະຖານນິດາວທຽມ ຫາ ຫ້ວຍໝາກຮຽວ ເມືອງຫາດຊາຍຟອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ມີຄວາມຍາວ 32.2 ກມ. ນອກຈາກນີ້, ຍັງໄດ້ສ້າງກໍານົດມາດຕະຖານດ້ານເຕັກນິກການກໍ່ສ້າງປ້ອງກັນຕາຝັ່ງເຈື່ອນ ຕາມແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ນໍ້າເຫືອງ ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ການດໍາເນີນກິດຈະການກໍ່ສ້າງຕ່າງໆ ລຽບຕາມຊາຍແດນລະຫວ່າງປະເທດ ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ກັນ ແລະ ກັນ;
- 3) ວຽກງານຂຸດຄົ້ນຫີນແຮ່, ຊາຍ: ໄດ້ອອກລະບຽບຂຸດຄົ້ນຫີນແຮ່ຊາຍ ແລະ ດິນດໍາ ຢູ່ຕາມແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ນໍ້າຕ່າງໆໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ຂໍ້ກໍານົດທາງດ້ານເຕັກນິກ ການຂຸດຄົ້ນຫີນແຮ່, ຊາຍ ໄປພ້ອມໆກັບການຄຸ້ມຄອງ ກິດຈະການກໍ່ສ້າງຕາມແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ນໍ້າເຫືອງ ທີ່ເປັນເສັ້ນຊາຍແດນລະຫວ່າງ ລາວ-ໄທ ໂດຍໄດ້ມີການແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການຄຸ້ມຄອງລະຫວ່າງສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ຕາມທິດສາມສ້າງ;
- 4) ວຽກງານດ້ານບໍລິການ-ຈໍລະຈອນຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ: ພວກເຮົາ ໄດ້ສ້າງແຜນພັດທະນາການເດີນເຮືອລະຫວ່າງປະເທດ, ພ້ອມທັງສົ່ງເສີມການເດີນເຮືອຕາມລໍາແມ່ນໍ້າຂອງຕອນເໜືອ ແລະ ນໍ້າສາຂາ ຄຽງຄູ່ກັນນີ້ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການບໍລິການດ້ານຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ໄດ້ຮັບຄວາມສະດວກ ແລະ ປອດໄພ ພວກເຮົາຍັງໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ສ້ອມແປງບູລະນະຮັກສາບັນດາທ່າເຮືອຕ່າງໆໃນປັດຈຸບັນ ອັນພື້ນເດັ່ນ ແມ່ນໄດ້ສໍາເລັດການສໍາຫຼວດ-ອອກແບບລະອຽດ ພ້ອມທັງກະກຽມດ້ານງົບປະມານ ເພື່ອກໍ່ສ້າງທ່າເຮືອຊຽງກົກ ແຂວງຫຼວງນໍ້າທາ, ທ່າເຮືອປາກແບງ ແຂວງອຸດົມໄຊ ແລະ ທ່າເຮືອຄົກຈອງ ແຂວງຫຼວງພະບາງ ໃຫ້ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ.

ນອກຈາກນັ້ນ, ໃນຊຸມປີຜ່ານມາພວກເຮົາຍັງໄດ້ສໍາເລັດການສ້າງຕັ້ງ ບໍລິສັດຮ່ວມທຸລະກິດລາວ-ຫວຽດນາມ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງການນໍາໃຊ້ທ່າເຮືອຫວຽງອ່າງ ແລະ ໄດ້ເລີ່ມປີ 2012 ເປັນປີທໍາອິດທີ່ ບໍລິສັດຮ່ວມທຸລະກິດລາວ-ຫວຽດນາມ ໄດ້ດໍາເນີນທຸລະກິດຮ່ວມກັນ, ໃນປີ 2014 ມີສິນຄ້າລາວ ຜ່ານທ່າເຮືອຫວຽງອ່າງ ຈໍານວນ 739.000 ໂຕນ ທຽບໃສ່ປີ 2013 ເພີ່ມຂຶ້ນເຖິງ 40%, ຜ່ານການດໍາເນີນທຸລະກິດຮ່ວມກັບຫວຽດນາມ ແຕ່ປີ 2012-2014 ຝ່າຍລາວເຮົາໄດ້ຮັບເງິນປັນຜົນກໍາໄລ ຈໍານວນ 7,3 ຕື້ກີບ.

ຕາຕະລາງ: ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ໄລຍະ 2001-2015.

ລ/ດ	ເນື້ອໃນ	ຫົວໜ່ວຍ	2001	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015
I	ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ									
1	ບໍລິມາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ	ພ.ໂຕນ	695	621	1.088	993,4	1.418,0	1.586,0	1.668	1.752,1
2	ບໍລິມາດຈໍລະຈອນສິນຄ້າ	ພ.ໂຕນ.ກມ	27.600	41.100	69.710	70.000	79.200	82.180	94.700	98.593
II	ບໍລິມາດການຂົນສົ່ງໂດຍສານ									
1	ບໍລິມາດຂົນສົ່ງໂດຍສານ	ພ.ຄ	1.786	1.570	2.053	1.811	2.178	2.707	2.868	2.965,5
2	ບໍລິມາດຈໍລະຈອນໂດຍສານ	ພ.ຄ.ກມ	51.600	40.268	65.485	48.890	71.822	73.142	80.096	86.040

3. ຜົນສໍາເລັດໃນການປະຕິບັດນະໂຍບາຍເຊື່ອມໂຍງ ເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ.

ເພື່ອຕອບສະໜອງປະຕິບັດນະໂຍບາຍຫັນເອົາປະເທດເຮົາ ຈາກບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດຈອດກັບທະເລໃຫ້ກາຍເປັນປະເທດບໍລິການທາງຜ່ານດ້ານຄົມມະນາຄົມ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຂອງອະນຸພາກພື້ນ, ໃນຕົ້ນປີ 2015 ສປປ ລາວ ແລະ ສສ ຫວຽດນາມ ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການກວດກາຈຸດດຽວ ຢູ່ດ່ານແດນສະຫວັນ-ລາວບາວ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຜ່ານທ່າເຮືອຂອງ ສສ ຫວຽດນາມ ຂົນສົ່ງໄປປະເທດທີ 3 ໄດ້ເຊັນບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ 3 ຝ່າຍ ຄື: ລາວ-ຫວຽດນາມ-ກໍາປູເຈຍ ເພື່ອເປີດກ້ວາງການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຮ່ວມກັນ ໃນນີ້ ສສ ຫວຽດນາມ ໄດ້ເປີດຫຼາຍເສັ້ນທາງ ແລະ ອະນຸຍາດໃຫ້ນໍາໃຊ້ທ່າເຮືອທາງທະເລຂອງຕົນ 8 ແຫ່ງ ສ່ວນກໍາປູເຈຍ ກໍ່ເປີດຫຼາຍເສັ້ນທາງອະນຸຍາດໃຫ້ນໍາໃຊ້ທ່າເຮືອທາງທະເລ 1 ແຫ່ງ ແລະ ໃຫ້ນໍາໃຊ້ທຸກດ່ານສາກົນທີ່ສອງປະເທດໄດ້ລົງນາມຮ່ວມກັນ ເຊັ່ນ: ລາວ-ຫວຽດນາມ, ຫວຽດນາມ-ກໍາປູເຈຍ ແລະ ກໍາປູເຈຍ-ລາວ.

4. ການປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນວຽກງານສາມສ້າງຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ຕິດພັນກັບ ການພັດທະນາຊຸມນະບົດ ແລະ ແກ້ໄຂຄວາມທຸກຍາກ.

ວຽກງານທາງນໍ້າ ໄດ້ຖືສໍາຄັນ ແລະ ເອົາໃຈໃສ່ຈັດຕັ້ງຜັນຂະຫຍາຍດໍາລັດເລກທີ 03/ກມສພ ວ່າດ້ວຍການສ້າງແຂວງໃຫ້ເປັນຫົວໜ່ວຍຍຸດທະສາດ, ສ້າງເມືອງເປັນຫົວໜ່ວຍເຂັ້ມແຂງຮອບດ້ານ ແລະ ສ້າງບ້ານເປັນຫົວໜ່ວຍພັດທະນາ ເຊິ່ງໄດ້ດໍາເນີນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ມີການນໍາພາ-ຊີ້ນໍາເປັນປົກກະຕິ, ໃນນີ້ໄດ້ມີການແຕ່ງຕັ້ງຄະນະຊີ້ນໍາຂັ້ນກົມ ແລະ ມີການວາງແຜນດໍາເນີນງານຢ່າງລະອຽດໂດຍການມອບວຽກ, ມອບຄວາມຮັບຜິດຊອບ ແລະ ມອບບຸກຄະລາກອນໃຫ້ແກ່ທ້ອງຖິ່ນຂັ້ນເມືອງຫຼາຍຂຶ້ນ, ໂດຍໄດ້ມີການເຊັນບົດບັນ

ທຶກມອບ 14 ໜ້າວຽກທີ່ກົມເຄີຍຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຜ່ານມາ ໃຫ້ພະແນກ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ບັນດາແຂວງເປັນຜູ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ;

ຄຽງຄູ່ກັບການມອບວຽກ ແລະ ມອບຄວາມຮັບຜິດຊອບໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນຕາມທິດສາມສ້າງແລ້ວ, ພວກເຮົາ
ຍັງໄດ້ ຈັດສັນງົບປະມານພາຍໃນ ແລະ ຂົນຂວາຍ ທຶນຮອນຈາກຕ່າງປະເທດ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ
ຕ່າງໆ ເປັນຕົ້ນແມ່ນໂຄງການຫຼຸດຜ່ອນໄພພິບັດນໍ້າຖ້ວມ ເທດສະບານເມືອງໄຊ ແຂວງອຸດົມໄຊ, ໂຄງການ
ພັດທະນາແຄມຂອງ ແຂວງຈໍາປາສັກໄລຍະ1 ແລະ ແຂວງອື່ນໆ ຈໍານວນໜຶ່ງ ທີ່ກໍາລັງຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນດໍາເນີນ
ການຊອກຫາແຫຼ່ງທຶນ.

5. ວຽກງານກວດກາ.

ໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ໃນການຕິດຕາມກວດກາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໜ້າທີ່ວິຊາສະເພາະ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງ
ພະນັກງານລັດຖະກອນ, ກວດກາແບບເຕັກນິກການກໍ່ສ້າງປ້ອງກັນຕາຝັ່ງໃຫ້ຖືກຕ້ອງມາດຕະຖານເຕັກນິກ
ແລະ ລາຄາຫົວໜ່ວຍທີ່ກໍານົດໄວ້, ກວດກາລາຍຮັບລາຍຈ່າຍປະຈໍາປີຂອງກົມ, ກວດກາການຂຸດຄົ້ນຫີນແຮ່,
ຊາຍ ແລະ ເຂົ້າຮ່ວມການກວດກາລະບຽບການເກັບຄ່າທໍານຽມ ແລະ ກວດກາເຮືອຂັ້ນລົງຕາມແມ່ນໍ້າຂອງຕອນ
ເໜືອໃນທຸກໆປີ, ຜ່ານການກວດກາເຫັນວ່າ ວຽກງານຕ່າງໆ ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຖືກຕ້ອງຕາມວິໄນ
ແຜນການ-ການເງິນ ແລະ ລະບຽບການຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເປັນຢ່າງດີ.

6. ບັນຫາຄົງຄ້າງ.

ໃນໄລຍະ 15 ປີຜ່ານມານີ້, ຄຽງຄູ່ກັບຜົນງານດ້ານຕັ້ງໜ້າທີ່ຍາດມາໄດ້ໃນການຈັດຕັ້ງເຄື່ອນໄຫວວຽກງານ
ທາງນໍ້າ ເຊິ່ງສະແດງອອກໃຫ້ເຫັນດັ່ງທີ່ໄດ້ສັງລວມຢູ່ຂ້າງເທິງນັ້ນແລ້ວກໍ່ຕາມ ແຕ່ພວກເຮົາຍັງປາສະຈາກບໍ່ໄດ້
ບັນຫາທີ່ຍັງຄົງຄ້າງຕ້ອງເອົາໃຈໃສ່ແກ້ໄຂ ບາງບັນຫາຕົ້ນຕໍ ມີດັ່ງນີ້:

- 1) ສຶກສາອົບຮົມນໍາພາດ້ານການເມືອງ-ແນວຄິດ ໃຫ້ພະນັກງານລັດຖະກອນຈໍານວນໜຶ່ງ ເຖິງແມ່ນວ່າຈະໄດ້
ເຮັດເປັນປົກກະຕິແລ້ວ ແຕ່ກໍ່ຍັງບໍ່ທັນເລິກເຊິ່ງ ການນໍາພາແກ້ໄຂສະພາບແນວຄິດ ແລະ ປະກົດການ
ຫຍໍ້ຫໍ່ຫັນແທດເຖິງຕົວຈິງຂອງພະນັກງານພາຍໃນກົມ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ພະນັກງານ, ລັດຖະກອນຈໍານວນໜຶ່ງ
ມີການສົມທຽບຊັງຊາ, ຂາດຄວາມກະຕືລືລົ້ນ ແລະ ຈຸບຈ້າວຫ້າວຫັນຕໍ່ວຽກງານທີ່ມອບໝາຍເທົ່າທີ່ຄວນ;
- 2) ການນໍາພາຊື້ນໍາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານວິຊາສະເພາະ ເຖິງແມ່ນວ່າພວກເຮົາໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ນໍາພາ-ຊື້ນໍາ
ແຕ່ກໍ່ຍັງມີຂໍ້ຄົງຄ້າງຕ້ອງເອົາໃຈໃສ່ແກ້ໄຂ ເປັນຕົ້ນການປະຕິບັດວິໄນແຜນການ-ການເງິນ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ດີ
ເທົ່າທີ່ຄວນພາໃຫ້ເກີດມີສະພາບການອະນຸມັດໂຄງການ ເກີນຄວາມສາມາດຂອງການຕອບສະໜອງ
ງົບປະມານເຮັດໃຫ້ມີໜີ້ສິນຄຸມເຄືອ, ການຄຸ້ມຄອງລາຄາກໍ່ສ້າງ ຍັງເຮັດບໍ່ທັນໄດ້ດີ ບາງໂຄງການມູນຄ່າບໍ່
ທັນສົມເຫດສົມຜົນສະແດງອອກ ຄື: ມີໂຄງການກໍ່ສ້າງວຽກງານທາງນໍ້າຈໍານວນໜຶ່ງ ມີມູນຄ່າແພງເກີນ
ຄວາມເປັນຈິງ, ການປະຕິບັດມາດຕະຖານເຕັກນິກການກໍ່ສ້າງຍັງບໍ່ເຄັ່ງຄັດເຮັດໃຫ້ຄຸນນະພາບການກໍ່ສ້າງຕໍ່າ
ບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານບາງໂຄງການບໍ່ສໍາເລັດຕາມສັນຍາ ນອກຈາກນັ້ນການກໍານົດລາຄາຫົວໜ່ວຍກໍ່ສ້າງ
ທາງນໍ້າ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ປັບປຸງໃຫ້ແທດເໝາະກັບລາຄາຕົວຈິງໃນທ້ອງຕະຫຼາດປັດຈຸບັນ ພ້ອມກັນນັ້ນບັນດາ
ຫົວໜ່ວຍລັດວິສາຫະກິດຍັງພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກດ້ານການເງິນ ແລະ ບໍ່ທັນຕັ້ງໜ້າປັບປຸງຕົວເອງໃຫ້
ເຂັ້ມແຂງຕາມກົນໄກຕະຫຼາດ ແລະ ກຽມເຂົ້າສູ່ການເຊື່ອມໂຍງໃນພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ;
- 3) ກົນໄກການປະສານງານລະຫວ່າງກົມທາງນໍ້າກັບຂະແໜງການອື່ນຍັງບໍ່ທັນປະຕິບັດໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນເຮັດ
ໃຫ້ວຽກງານຊັກຊ້າບໍ່ມີປະສິດທິພາບ, ການເສີມຂະຫຍາຍບົດບາດ ແລະ ກໍາລັງແຮງຂອງພາກສ່ວນ
ເສດຖະກິດອື່ນໆ ເຂົ້າໃນການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານຍັງເຮັດບໍ່ທັນໄດ້ດີ;
- 4) ການພັດທະນາບຸກຄະລາກອນຍັງບໍ່ທັນບັນລຸຕາມເປົ້າໝາຍທາງດ້ານປະລິມານ ແລະ ຄຸນນະພາບເພື່ອຕອບ
ສະໜອງໃຫ້ແກ່ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຂອງວຽກງານຕົວຈິງ ແລະ ຍັງບໍ່ທ່ວງທັນກັບສະພາບຄວາມ
ຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຂອງໜ້າທີ່ວຽກງານ.

7. ບາງບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້.

- 1) ສຶກສາອົບຮົມນຳພາການເມືອງ-ແນວຄິດ ໃຫ້ພະນັກງານ-ລັດຖະກອນຢ່າງເປັນລະບົບ ແລະ ເລິກເຊິ່ງແທດເຖິງຕົວຈິງເຮັດໃຫ້ພະນັກງານ-ລັດຖະກອນມີແນວຄິດອຸ່ນອ່ຽນທຸ່ນທ່ຽງ ແລະ ມີຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ໜ້າທີ່ວຽກງານສູງຂຶ້ນ;
- 2) ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານວິຊາສະເພາະຕ້ອງເຂົ້າມາວິໄນແຜນການ-ການເງິນ, ໄດ້ສ້າງເປັນແຜນການ, ແຜນງານ, ໂຄງການລະອຽດ ແຕ່ງຕັ້ງມອບໝາຍຄວາມຮັບຜິດຊອບມອບສິດຕັດສິນຂາດຕົວ, ການກຳນົດມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ມູນຄ່າກໍ່ສ້າງ, ມີສັນຍາຈະແຈ້ງ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນດ້ານວິຊາການຢ່າງເຂັ້ມງວດ ເຮັດໃຫ້ວຽກງານສຳເລັດຕາມກຳນົດເວລາ ແລະ ມີຄຸນະພາບ;
- 3) ເພີ່ມທະວີການສ້າງ ແລະ ປັບປຸງລະບຽບກົດໝາຍ, ນິຕິກຳລຸ່ມກົດໝາຍ ແລະ ກຳນົດໝາຍ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ເສີມຂະຫຍາຍວຽກງານກວດກາແຕ່ຫົວທີ ແລະ ກວດກາເມື່ອມີການລະເມີດ ເພື່ອຫັນເອົາວຽກງານທາງນ້ຳ ເຂົ້າສູ່ລະບົບເທື່ອລະກ້າວ ເພື່ອຮັບປະກັນໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກຂອງຕົນ;
- 4) ເພີ່ມທະວີການຄົ້ນຄວ້ານຳໃຊ້ວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີເຂົ້າໃນວຽກງານທາງນ້ຳ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນເພື່ອເຮັດໃຫ້ວຽກງານທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມີຄຸນະພາບ ແລະ ຫັນສະໄໝ ໄປພ້ອມກັບການຄົ້ນຄວ້ານຳໃຊ້ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງພາຍໃນໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ;
- 5) ປະຕິບັດໂຄງການຕ່າງໆ ຕ້ອງຍຶດຖືເອົາຄຸນະພາບເປັນກົກ, ເອົາການບຸລະນະຮັກສາເປັນຕົ້ນຕໍ ແລະ ເອົາການກໍ່ສ້າງໃໝ່ເປັນໃຈກາງ;
- 6) ເສີມຂະຫຍາຍກຳລັງແຮງພາຍໃນສົມທົບກັບການຍາດແຍ່ງການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກສາກົນ ແມ່ນເງື່ອນໄຂອັນຈຳເປັນ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານທາງນ້ຳ ໃຫ້ສຳເລັດຕາມຄາດໝາຍ;
- 7) ຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມກຳລັງການກໍ່ສ້າງ ໂດຍການສ້າງເງື່ອນໄຂເອື້ອອຳນວຍໃຫ້ເຂົາເຈົ້າມີການເຕີບໃຫຍ່ຂະຫຍາຍຕົວ ແລະ ເຂັ້ມແຂງ ຕາມກົນໄກຕະຫຼາດ ແມ່ນສິ່ງຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງສືບຕໍ່ປັບປຸງເພື່ອສ້າງເງື່ອນໄຂໃຫ້ບັນດາຫົວໜ່ວຍວິສາຫະກິດພາຍໃນ ສາມາດແຂ່ງຂັນກັບປະເທດອ້ອມຂ້າງໃນຂະບວນວິວັດແຫ່ງການເຊື່ອມໂຍງ ເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ;
- 8) ໃນຕໍ່ໜ້ານີ້ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ຈັງຫວະການຫັນເປັນປະເທດບໍລິການທາງຜ່ານຂອງອະນຸພາກພື້ນນັ້ນ ມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ສຸດ ຕ້ອງຄົ້ນຄວ້າແຫຼ່ງທຶນພາຍໃນດ້ວຍຮູບການຕ່າງໆທີ່ເໝາະສົມ, ສົ່ງເສີມການປະກອບສ່ວນຂອງທຸກພາກສ່ວນເຂົ້າໃສ່ການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງນ້ຳ.

**ພາກທີ II: ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງວຽກງານ
ທາງນໍ້າໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025).**

**1. ສະພາບແວດລ້ອມໃນພາກພື້ນ, ຈຸດພິເສດ ແລະ ສະພາວະຄວາມເປັນຈິງໃນ
ການພັດທະນາໃນຂະແໜງທາງນໍ້າ.**

1.1 ສະພາບແວດລ້ອມໃນພາກພື້ນ.

ການເຂົ້າເປັນສະມາຊິກປະຊາຄົມອາຊຽນ ແລະ ສະມາຊິກຂອງອົງການແມ່ນໍ້າຂອງສາກົນ ຕາມສັນຍາແມ່ນໍ້າ
ຂອງ ປີ 1995, ສັນຍາການເດີນເຮືອເພື່ອການຄ້າ ຕາມແມ່ນໍ້າຂອງ-ນໍ້າລ້ານຊ້າງ, ສັນຍາການນໍາໃຊ້
ທ່າເຮືອຫວ່າງອ່າງ ໄດ້ເປັນໂອກາດ ແລະ ເງື່ອນໄຂທີ່ດີ ຂອງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ແກ່ໃນການຮ່ວມມື, ເຊື່ອມໂຍງ
ແລະ ເຊື່ອມຈອດໃນການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ແລະ ທາງທະເລ ກັບບັນດາປະເທດໃນອະນຸພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ,
ເຮັດໃຫ້ປະເທດເຮົາມີບົດບາດສູງຂຶ້ນໃນເວທີສາກົນ, ເປັນທ່າແຮງໃນການດຶງດູດເອົານັກລົງທຶນຈາກ
ຕ່າງປະເທດ, ການຮ່ວມມືດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ວິຊາການໃຫ້ນັບມື້ນັບຫຼາຍຂຶ້ນ.

1.2 ຈຸດພິເສດ ແລະ ສະພາວະຄວາມເປັນຈິງໃນການພັດທະນາໃນຂະແໜງທາງນໍ້າ.

ສປປ ລາວ ມີທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃຈກາງຂອງອະນຸພາກພື້ນແມ່ນໍ້າຂອງ ເປັນເງື່ອນໄຂທີ່ເໝາະສົມໃຫ້ແກ່ການບໍລິການທາງ
ຜ່ານ, ເຊື່ອມຈອດກັບປະເທດອ້ອມຂ້າງ ແລະ ປະເທດທີສາມ, ສາມາດສ້າງເປັນສູນກາງທາງດ້ານເສດຖະກິດ
ແລະ ການບໍລິການໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ອາຊຽນກໍຄືເຊື່ອມໂຍງກັບບັນດາປະເທດໃນພາກພື້ນ
ແລະ ສາກົນ. ມີແມ່ນໍ້າຂອງ ເຊິ່ງເປັນແມ່ນໍ້າສາກົນໄຫຼຜ່ານ ສາມາດພັດທະນາໃຫ້ກາຍເປັນແລວທາງການ
ຂົນສົ່ງ ແລະ ແລວເສດຖະກິດ ທີ່ສໍາຄັນໃນອະນຸພາກພື້ນ, ການເດີນເຮືອລະຫວ່າງປະເທດຕາມແມ່ນໍ້າຂອງ
ເປັນສ່ວນໜຶ່ງທີ່ສໍາຄັນໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ການແລກປ່ຽນດ້ານວັດທະນະທໍາ
ການທ່ອງທ່ຽວ ຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນທາງດ້ານໂລຊິດສຕິກ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ການບໍລິການ ເພີ່ມ
ໂອກາດການແຂ່ງຂັນຂອງສິນຄ້າລາວອອກສູ່ສາກົນ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.

2. ຂໍ້ສະດວກ/ກາລະໂອກາດ, ສິ່ງທ້າທາຍ ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດ.

2.1 ຂໍ້ສະດວກ/ກາລະໂອກາດ.

ຍ້ອນຈຸດພິເສດທີ່ຕັ້ງ ແລະ ພູມສັນຖານຂອງ ສປປ ລາວ ຕັ້ງຢູ່ຈຸດໃຈກາງການເຊື່ອມຈອດລະຫວ່າງ ອາຊຽນ-
ສປ ຈີນ ແລະ ມີແມ່ນໍ້າຂອງ ທີ່ເປັນແມ່ນໍ້າສາກົນໄຫຼຜ່ານ, ມີນໍ້າສາຂາຈໍານວນຫຼາຍ ທີ່ມີເງື່ອນໄຂເໝາະສົມ
ໃນການພັດທະນາເຂື່ອນໄຟຟ້າພະລັງນໍ້າ, ການເດີນເຮືອ, ການດໍາລົງຊີວິດ, ການທ່ອງທ່ຽວທາງນໍ້າ ສາມາດ
ເຊື່ອມຈອດທາງບົກ, ທາງລົດໄຟ ແລະ ທາງອາກາດ.

ພາຍຫຼັງ ເຂົ້າເປັນສະມາຊິກຂອງອາຊຽນ ໃນປີ 1997 ສປປ ລາວ ໄດ້ຄ່ອຍໆເຊື່ອມສານເຂົ້າກັບພາກພື້ນ
ແລະ ສາກົນ ໂດຍໄດ້ເປີດກວ້າງທາງດ້ານການຄ້າ, ການລົງທຶນ, ການຕິດຕໍ່ສື່ສານ, ການແລກປ່ຽນດ້ານ
ເຕັກນິກ ແລະ ວິຊາການ ນັບມື້ນັບຫຼາຍຂຶ້ນ, ວຽກງານທາງນໍ້າ ກໍໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ແລະ ຍົກລະດັບຂຶ້ນ
ເທື່ອລະກ້າວ, ພວກເຮົາໄດ້ເຂົ້າເປັນພາຄີສັນຍາ ແລະ ສັນທິສັນຍາສາກົນ ຫຼາຍສະບັບເຊັ່ນ: ສັນຍາແມ່ນໍ້າຂອງ
ສາກົນ ປີ 1995, ສັນຍາການເດີນເຮືອເພື່ອການຄ້າຕາມແມ່ນໍ້າຂອງ-ນໍ້າລ້ານຊ້າງ, ສັນທິສັນຍາສະຫະປະຊາ
ຊາດ ວ່າດ້ວຍກົດໝາຍທາງທະເລ ແລະ ອື່ນໆ.

ອີງຕາມແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ, ເພື່ອສ້າງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ກາຍເປັນໝໍ້ໄຟຂອງ
ອາຊຽນ, ໄດ້ຖືເອົາການພັດທະນາເຂື່ອນໄຟຟ້າພະລັງງານນໍ້າ ເປັນທ່າແຮງຕົ້ນຕໍ, ເຊິ່ງຈະກາຍເປັນທ່າແຮງ ແລະ
ເງື່ອນໄຂທີ່ດີ ໃຫ້ແກ່ການເດີນເຮືອແຕ່ເໜືອຮອດໃຕ້ ສາມາດຍົກລະດັບຂະໜາດບັນທຸກຂອງເຮືອໃຫ້ໃຫຍ່ຂຶ້ນ
ກວ່າເກົ່າ ແລະ ສ້າງແຮງຈູງໃຈໃຫ້ບັນດາຜູ້ປະກອບການຫັນມານໍາໃຊ້ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ໃຫ້ນັບມື້ຫຼາຍຂຶ້ນ
ເນື່ອງຈາກວ່າການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ແມ່ນປະເພດການຂົນສົ່ງທີ່ມີຕົ້ນທຶນຕໍ່າ, ຂົນສົ່ງໄດ້ຫຼາຍ ແລະ ເປັນມິດຕໍ່
ສິ່ງແວດລ້ອມກວ່າການຂົນສົ່ງປະເພດອື່ນໆ. ນອກຈາກນັ້ນ, ລັດຖະບານຍັງໄດ້ກໍານົດນະໂຍບາຍ ຫັນເອົາການ
ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນໄປສູ່ທະເລຕາເວັນອອກ ໂດຍສະເພາະແມ່ນໄປຜ່ານທ່າເຮືອສາກົນ ລາວ-ຫວຽດນາມ
(ຫວ່າງອ່າງ ແລະ ຊວນຫາຍ) ເຊິ່ງບໍລິສັດຮຸ້ນສ່ວນທ່າເຮືອສາກົນ ລາວ-ຫວຽດນາມ ເປັນຜູ້ດໍາເນີນງານ.

ຍ້ອນຜົນກະທົບຂອງການປ່ຽນແປງສະພາບດິນຟ້າອາກາດ ລັດຖະບານໄດ້ຍົກສູງບົດບາດຄວາມສໍາຄັນຂອງການປ້ອງກັນຕາຝັ່ງເຈື່ອນ ແລະ ນໍ້າຖ້ວມຕົວເມືອງ ແມ່ນມີຄວາມຈໍາເປັນຢ່າງຍິ່ງ ຕ້ອງໄດ້ສຸມທຶນຮອນໃສ່ເພື່ອປົກປັກຮັກສາເຂດນໍ້າແດນດິນ, ຊັບສິນຂອງຊາດ ແລະ ປະຊາຊົນ ໃຫ້ມີຄວາມຍືນຍົງຕະຫຼອດໄປ ໂດຍການພັດທະນາແຄມແມ່ນໍ້າ ໃຫ້ກາຍເປັນແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການບໍລິການ.

ພາຍໃຕ້ຍຸດທະສາດໜຶ່ງແລວໜຶ່ງເສັ້ນທາງ (Belt and Road Initiative “BRI”) ຂອງ ສປປ ຈີນ, ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າຂອງອະນຸພາກພື້ນແມ່ນໍ້າຂອງ (Global Positioning System “GPS”) ໂດຍສະພາະແມ່ນໍ້າຂອງ ແມ່ນໜຶ່ງບຸລິມະສິດທີ່ສໍາຄັນຂອງຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວ, ຈຶ່ງເປັນເງື່ອນໄຂ ແລະ ເວລາທີ່ເໝາະສົມສໍາລັບສປປ ລາວ ທີ່ຈະນໍາໃຊ້ທໍາແຮງທີ່ມີ ແລະ ກາລະໂອກາດດັ່ງກ່າວໃນການພັດທະນາວຽກງານທາງນໍ້າຂອງຕົນ ໂດຍການກໍານົດວິໄສທັດ, ຍຸດທະສາດ, ນະໂຍບາຍ ແລະ ນິຕິກໍາຕ່າງໆ ເພື່ອເປັນເຄື່ອງມືສົ່ງເສີມການລົງທຶນໃນການສ້າງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ໃຫ້ເຊື່ອມຈອດກັບການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ, ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການເປ່ເພສຍຫາຍຂອງເສັ້ນທາງໃນລະດູຝົນ, ຫຼຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນໂລຊິດສຕິກການຂົນສົ່ງ ແລະ ເພີ່ມໂອກາດການແຂ່ງຂັນຂອງສິນຄ້າລາວອອກສູ່ສາກົນໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.

2.2 ສິ່ງທ້າທາຍ ແລະ ຂໍ້ຈໍາກັດ.

- 1) ຍ້ອນວ່າແມ່ນໍ້າຂອງເປັນແມ່ນໍ້າໃຫຍ່ສາຍຫຼັກຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ເປັນແມ່ນໍ້າສາກົນ ທີ່ພົວພັນເຖິງ 6 ປະເທດ, ວຽກງານທາງນໍ້າຈະປະເຊີນໜ້າກັບສິ່ງທ້າທາຍຫຼາຍຢ່າງ ເຊັ່ນ: ຂະບວນການເຊື່ອມໂຍງ, ການເປັນມາດຕະຖານສາກົນ, ການແຂ່ງຂັນດ້ານການຕະຫຼາດ, ວິກິດທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ການເງິນ ຂອງສາກົນ, ການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ການກະທໍາຂອງຝ່າຍໃດຝ່າຍໜຶ່ງ;
- 2) ໂຄງລ່າງພື້ນຖານດ້ານວຽກງານທາງນໍ້າ ຍັງບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານໃນລະດັບພາກພື້ນ ເຊັ່ນ: ທ່າເຮືອ, ຄອງເດີນເຮືອ ຍັງເປັນລັກສະນະທໍາມະຊາດ, ເຄື່ອງມື-ອຸປະກອນຄວາມປອດໄພຂອງການເດີນເຮືອ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ອື່ນໆ;
- 3) ສປປ ລາວ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ເຂົ້າເປັນ ສະມາຊິກຂອງອົງການເດີນເຮືອທາງທະເລສາກົນ (International Maritime Organization “IMO”), ເຮັດໃຫ້ເສຍໂອກາດໃນການເຂົ້າເຖິງການພັດທະນາວຽກງານຂົນສົ່ງທາງທະເລ ແລະ ສິດຜົນປະໂຫຍດທີ່ຄວນຈະໄດ້ຮັບຈາກອົງການເດີນເຮືອທາງທະເລສາກົນ (International Maritime Organization “IMO”);
- 4) ການພົວພັນປະສານກັບຕ່າງປະເທດ ຍັງມີຂໍ້ຈໍາກັດ ຕ້ອງໄດ້ສ້າງພະນັກງານວິຊາການທາງນໍ້າ ໃຫ້ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດໃນການພົວພັນກັບຕ່າງປະເທດຕື່ມ;
- 5) ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ຍັງມີອັນຈໍາກັດຫຼາຍ ເປັນຕົ້ນທ່າເຮືອສ່ວນຫຼາຍ ຍັງເປັນທ່າເຮືອແບບທໍາມະຊາດ, ພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງນໍ້າແບບປະຖົມປະຖານ, ບໍ່ມີອຸ່ຕໍ່ເຮືອທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ແລະ ຄອງເດີນເຮືອ ສ່ວນຫຼາຍບໍ່ໄດ້ມີການປັບປຸງຍັງເປັນທໍາມະຊາດ ບໍ່ສາມາດແລ່ນໄດ້ສອງລະດູ ແຕ່ເໜືອເຖິງໃຕ້ ເນື່ອງຈາກມີແກ້ງ, ຫາດ, ຄອງເດີນເຮືອແຄບຄິດໂຄ້ງເປັນອັນຕະລາຍ ແລະ ມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເດີນເຮືອ;
- 6) ສະພາບຕາຝັ່ງຕາມແຄມແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ນໍ້າເຫືອງ ທີ່ເປັນຊາຍແດນທາງນໍ້າ ລະຫວ່າງປະເທດ ຍັງມີການເຊາະເຈື່ອນຢ່າງຮ້າຍແຮງ ຍ້ອນເກີດມາຈາກການປ່ຽນແປງຂອງທໍາມະຊາດ ແລະ ມະນຸດ ເປັນຜູ້ສ້າງຂຶ້ນດ້ວຍຮູບການຕ່າງໆເຊັ່ນ: ການຂຸດຄົ້ນຫີນແຮ່, ຊາຍ ແລະ ການກໍ່ສ້າງກິດຈະການຕ່າງໆ ຍື່ນອອກມາຕາມແຄມ ຫຼື ກາງແມ່ນໍ້າ ເຮັດໃຫ້ກະແສນໍ້າປ່ຽນແລວມາກະທົບໃສ່ຕາຝັ່ງເບື້ອງກົງກັນຂ້າມຢ່າງຮ້າຍແຮງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນໃນຊ່ວງລະດູຝົນນ້ຳນອງ ສະເລ່ຍໃນແຕ່ລະປີຖືກເຊາະເຈື່ອນໄປຫຼາຍຮ້ອຍເຮັກຕາ ຄື: ການເຊາະເຈື່ອນແມ່ນໍ້າຂອງ ສະເລ່ຍ 12,5 ແມັດ, ຍາວ 262.480 ແມັດ ເນື້ອທີ່ເສຍຫາຍ 328,10 ເຮັກຕາຕໍ່ປີ ແລະ ນໍ້າເຫືອງ ສະເລ່ຍ 12,5 ແມັດ ຍາວ 9.190 ແມັດ ເນື້ອທີ່ເສຍຫາຍ 11,49 ເຮັກຕາຕໍ່ປີ ບໍ່ພຽງແຕ່ຢູ່ລຽບຕາມແຄມແມ່ນໍ້າເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງກະທົບຕໍ່ດອນຕ່າງໆຂອງລາວຄື: ດອນຊົມ, ດອນກາງຂອງ, ດອນໜາກໂມ, ດອນຊິງຊຸ້, ດອນສັງຄີ, ດອນຄອນລາດ, ດອນປາແດກ, ດອນຊອດ, ດອນໄຄ້ ແລະ ດອນ ອື່ນໆ.

3. ທິດທາງລວມຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

- 1) ຈັດຕັ້ງຜັນຂະຫຍາຍມະຕິກອງປະຊຸມໃຫຍ່ຄັ້ງທີ X ຂອງພັກ, ມະຕິກອງປະຊຸມໃຫຍ່ຄັ້ງທີ IV ຂອງອົງຄະນະພັກກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃຫ້ເປັນຍຸດທະສາດພັດທະນາຂະແໜງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຕາມທິດສາມສ້າງບາດກ້າວບຸກທະລູ ທັງ 4 ດ້ານໃຫ້ໜັກແໜ້ນ ແລະ ເຂັ້ມແຂງ, ມີມາດຕະຖານທາງດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ລະບົບການຄຸ້ມຄອງທີ່ເປັນເອກະພາບກັນໃນທົ່ວປະເທດ;
- 2) ເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມື, ການເຊື່ອມໂຍງ, ເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ຫັນປະເທດໃຫ້ເປັນໃຈກາງເຊື່ອມຕໍ່ ແລະ ບໍລິການທາງຜ່ານຂອງພາກພື້ນໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນສູງ ຄຽງຄູ່ກັບເຂົ້າຮ່ວມຂະບວນການເຄື່ອນໄຫວຂອງສາກົນຢ່າງເປັນເຈົ້າການ ຕາມແນວທາງການຮ່ວມມື ການຕ່າງປະເທດຂອງພັກ ແລະ ນະໂຍບາຍລັດຖະບານ, ເພີ່ມທະວີຄວາມສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນພັດທະນາໃນຂັ້ນພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ໃຫ້ສູງຂຶ້ນ;
- 3) ສຸ່ຊົນກໍ່ສ້າງຍົກລະດັບໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ດ້ານການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າໃຫ້ໄດ້ຄຸນະພາບ, ຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພ, ມີມາດຕະຖານເທົ່າທຽມກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ, ມາດຕະຖານອາຊຽນ ຕາມທິດສີຂຽວ ແລະ ຍືນຍົງ;
- 4) ປັບປຸງກົດໝາຍ, ລະບຽບການ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງລະຫວ່າງສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ຕາມທິດສາມສ້າງ ແລະ ໃນເງື່ອນໄຂແຫ່ງການເຊື່ອມໂຍງ ເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ;
- 5) ເພີ່ມທະວີ ແລະ ສົ່ງເສີມ ໃຫ້ບັນດາພາກສ່ວນທຸລະກິດ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ເພື່ອລົງທຶນເຂົ້າໃນວຽກງານການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ໃນຮູບແບບການລົງທຶນໃນດ້ານຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກທຸລະກິດ ແລະ ການລົງທຶນຂອງພາກທຸລະກິດ 100% ເພື່ອເປັນການຫຼຸດຜ່ອນການລົງທຶນໂດຍກົງຈາກພາກລັດ ແລະ ສາມາດກະຈາຍງົບປະມານຂອງພາກລັດເຂົ້າໃນຂະແໜງການອື່ນໆທີ່ມີຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ຈໍາເປັນ;
- 6) ເອົາໃຈໃສ່ປັບປຸງທຸກຮູບແບບການຂົນສົ່ງໃຫ້ມີຄວາມເຂັ້ມແຂງຮອບດ້ານ ເພື່ອສາມາດແຂ່ງຂັນກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ ໃນເງື່ອນໄຂແຫ່ງການເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ;
- 7) ຍົກລະດັບວຽກງານຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ຝຶກອົບຮົມ ຕິດພັນກັບການຍົກລະດັບ ແລະ ພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດຂອງຂະແໜງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເພື່ອສ້າງບຸກຄະລາກອນ ທີ່ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ແລະ ບັນດານິຕິກຳ ທີ່ສາມາດໃຊ້ເປັນເຄື່ອງມື ແລະ ເປັນບ່ອນອີງ ໃນການຄຸ້ມຄອງວຽກງານ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.

4. ເປົ້າໝາຍລວມຂອງຍຸດທະສາດຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງຮອດປີ 2025.

ເພື່ອເຮັດໃຫ້ໂຄງລ່າງພື້ນຖານດ້ານໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ມີການພັດທະນາຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງນັ້ນ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ມີເປົ້າໝາຍ ລວມຂອງຍຸດທະສາດຮອດປີ 2025 ດັ່ງນີ້:

- 1) ສືບຕໍ່ຍົກລະດັບ ແລະ ພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານຄົມມະນາຄົມທາງບົກ (ລວມທັງທາງລົດໄຟ), ທາງອາກາດ ແລະ ທາງນໍ້າ ຢ່າງເປັນລະບົບໃຫ້ເຊື່ອມຈອດກັນ ແລະ ກົມກຽວ, ໃຫ້ມີຄວາມໂລ່ງລ່ຽນ, ເຊື່ອມຈອດແຕ່ສູນກາງຫາທ້ອງຖິ່ນ, ບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ ແລະ ຫັນສະໄໝ;
- 2) ສຸ່ຊົນພັດທະນາການຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ການບໍລິການທາງຜ່ານໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ປອດໄພ ແລະ ວ່ອງໄວ ໂດຍການສ້າງລະບົບໂລຊິດສຕິກຄົບຊຸດ, ຄຽງຄູ່ກັບການປັບປຸງລະບຽບການ ແລະ ກົນໄກປະສານງານ ລະຫວ່າງຂະແໜງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ກັບຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອື່ນໆ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ;

- 3) ປັບປຸງລະບົບບໍລິການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ, ລະບົບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ທາງທະເລ ໄປຍັງປະເທດທີ່ 3 ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ ແລະ ວ່ອງໄວຫລາຍຂຶ້ນ;
- 4) ຊຸກຍູ້ສິ່ງເສີມວິສາຫະກິດຂົນສົ່ງພາຍໃນໂດຍການສ້າງເງື່ອນໄຂເອື້ອອຳນວຍໃຫ້ເຂົ້າເຈົ້າມີການເຕີບໃຫຍ່ຂະຫຍາຍຕົວ ແລະ ເຂັ້ມແຂງ ຕາມກົນໄກຕະຫຼາດ ເພື່ອສາມາດເຂົ້າຮ່ວມແຂ່ງຂັນກັບປະເທດອ້ອມຂ້າງໃນຂະບວນວິວັດແຫ່ງການເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດ ກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ;
- 5) ສຸ້ຍຊົນພັດທະນາວຽກງານທາງນໍ້າ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການກໍ່ສ້າງບັນດາທ່າເຮືອ, ປັບປຸງຄອງເດີນເຮືອ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ສະບາຍ ແລະ ດີຂຶ້ນກ່ວາເກົ່າກໍ່ສ້າງປ້ອງກັນຕາຝັ່ງເຈື່ອນ ໃຫ້ສໍາເລັດໂດຍພື້ນຖານບັນດາຈຸດທີ່ມີການເຊາະເຈື່ອນຮ້າຍແຮງ ທີ່ຕິດພັນກັບການປົກປັກຮັກສາເຂດນໍ້າແດນດິນ ແລະ ອະທິປະໄຕຂອງຊາດ;
- 6) ສືບຕໍ່ປັບປຸງ ແລະ ສ້າງໃໝ່ບັນດາກົດໝາຍ, ລະບຽບການ, ຕະຫຼອດຮອດບັນດາຄູ່ມືດ້ານເຕັກນິກວິຊາການຕ່າງໆ ຂອງຂະແໜງການ ໃຫ້ມີຄວາມສົມບູນຄົບຖ້ວນເທື່ອລະກ້າວ ເພື່ອເປັນເຄື່ອງມືໃນການຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກຂອງຂະແໜງການ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນເງື່ອນໄຂແຫ່ງການເຊື່ອມໂຍງ ເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ, ສາກົນ ໄປຕາມທິດສີຂຽວ ແລະ ຍືນຍົງ;
- 7) ລະດົມທຸກພາກສ່ວນເສດຖະກິດ ເຂົ້າໃສ່ການພັດທະນາຂະແໜງການ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຢ່າງມີຈຸດສຸມ ເປັນຕົ້ນແມ່ນງົບປະມານຂອງລັດ, ທຶນຊ່ວຍເຫຼືອຂອງຕ່າງປະເທດເພື່ອການພັດທະນາ, ການລົງທຶນແບບມີສ່ວນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ແລະ ການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງເອກະຊົນ.

5. ວິໄສທັດຂອງກົມທາງນໍ້າຮອດປີ 2030.

ເພື່ອຈັດຕັ້ງຜັນຂະຫຍາຍບັນດາທິດທາງ ແລະ ເປົ້າໝາຍລວມ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນ ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂະແໜງການໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງຮອດປີ 2025. ກົມທາງນໍ້າ ໄດ້ນຳເອົາເນື້ອໃນຈິດໃຈຂອງແຜນພັດທະນາດັ່ງກ່າວ ມາເປັນບ່ອນອີງໃນການກຳນົດ ວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງຕົນ ດັ່ງນີ້: **ພັດທະນາການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ເຊື່ອມຈອດກັບການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ແລະ ໂລຊິດສຕິກແຫ່ງຊາດ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ປອດໄພຕິດພັນກັບການບໍລິການທ່ອງທ່ຽວ, ກໍ່ສ້າງປ້ອງກັນຕາຝັ່ງ ແລະ ນຳໃຊ້ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຍືນຍົງ.**

6. ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ໄລຍະ 10 ປີ (2016-2025).

6.1 ເປົ້າໝາຍລວມ:

- 1) ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງ ກົດໝາຍ ແລະ ນິຕິກຳ, ຍຸດທະສາດ ເພື່ອເປັນເຄື່ອງມືໃນການຄຸ້ມຄອງໃຫ້ພຽງພໍ;
- 2) ສຸ້ຍຊົນສະໝັກເຂົ້າເປັນສະມາຊິກຂອງອົງການເດີນເຮືອທາງທະເລສາກົນ (International Maritime Organization “IMO”), ສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພ ແລະ ຂັ້ນທະບຽນເຮືອທາງທະເລ ເພື່ອຍາດແຍ່ງໂອກາດໃນການພັດທະນາການຂົນສົ່ງທາງທະເລ ຂອງ ສປປ ລາວ;
- 3) ສ້າງແຜນນະໂຍບາຍສິ່ງເສີມການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ, ສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ເຊື່ອມໂຍງ ແລະ ເຊື່ອມຈອດກັບ ລະບົບໂລຊິດສຕິກແຫ່ງຊາດ, ຕິດພັນກັບການທ່ອງທ່ຽວທາງນໍ້າ, ຊຸກຍູ້ໃຫ້ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈຳນວນຫຼາຍ, ຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ຫນັກ, ໃຫ້ຫັນມານຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ເຊັ່ນ: ເຄື່ອງຈັກ, ເຄື່ອງປັ່ນໄຟ, ເຫຼັກຂົວ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງອື່ນໆ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນດ້ານໂລຊິດສຕິກ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ການບໍລິການ, ເພີ່ມໂອກາດການແຂ່ງຂັນຂອງສິນຄ້າລາວອອກສູ່ສາກົນໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ;
- 4) ສຸ້ຍຊົນໃຫ້ສໍາເລັດການໂອນຮຸ້ນໃຫ້ຝ່າຍລາວໄດ້ຖືຮຸ້ນ 60%, ສຸມໃສ່ພັດທະນາທ່າທຽບເຮືອ 1, 2, 3 ແລະ ທ່າທຽບເຮືອອື່ນໆ ຂອງທ່າເຮືອຫວຽດນາມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ບໍລິສັດທ່າເຮືອສາກົນ ລາວ-ຫວຽດນາມ ໃຫ້ກາຍເປັນທ່າເຮືອສູນກາງບໍລິການດ້ານໂລຊິດສຕິກ ຂອງອະນຸພາກພື້ນ, ເພື່ອຮອງຮັບສິນຄ້າຫວຽດນາມ,

ສິນຄ້າຜ່ານແດນຂອງລາວ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ມາຈາກພາກອີສານຂອງໄທ, ເຊື່ອມຈອດກັບທາງດ່ວນວຽງຈັນ-ຮ່າໂນຍ ແລະ ທາງລົດໄຟ ທ່າແຂກ-ຫວຽ່ງອ່າງ;

- 5) ສົ່ງເສີມການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ (Public Private Partnership “PPP”) ໂດຍສະເພາະແມ່ນສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພ ແລະ ຂຶ້ນທະບຽນເຮືອທາງທະເລ, ການສ້າງຕັ້ງສະຖາບັນ ຫຼື ໂຮງຮຽນທາງນ້ຳ/ທາງທະເລ ເພື່ອສ້າງຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ພັດທະນາບຸກຄະລາກອນ ໃຫ້ພຽງພໍ ຮັບປະກັນທັງປະລິມານ ແລະ ຄຸນນະພາບ;
- 6) ຖືເອົາວຽກງານປ້ອງກັນຕາຝັ່ງເຈື່ອນ ເປັນວຽກທີ່ສຳຄັນ ຕິດພັນກັບການປົກປັກຮັກສາດິນແດນ ແລະ ອະທິປະໄຕຂອງຊາດ ໃນການປົກປ້ອງຊັບສິນຂອງຊາດ ແລະ ບຸກຄົນ ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ການກະທຳຂອງມະນຸດ ທີ່ດັດປັບກະແສນ້ຳໄຫຼ ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ຊັບສິນຂອງຊາດ ແລະ ບຸກຄົນ ຢູ່ລຽບຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ນ້ຳສາຂາຕ່າງໆ ທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ບັນດາດອນ ແລະ ນຳໃຊ້ທ່າແຮງທາງດ້ານທີ່ຕັ້ງໃຫ້ກາຍເປັນເຂດພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ເປັນແຫຼ່ງລາຍຮັບດ້ານການທ່ອງທ່ຽວ;
- 7) ສົ່ງເສີມ ແລະ ຮັບປະກັນ ການນຳໃຊ້ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງເຂົ້າໃນການພັດທະນາ ໂດຍມີການກຳນົດຍຸດທະສາດໃນການນຳໃຊ້ໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ແຫຼ່ງນ້ຳປົກແຫ້ງ, ບໍ່ໃຫ້ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຕາຝັ່ງ, ລະບົບນິເວດວິທະຍາ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ຫຼືກເວັ້ນການຂຸດຄົ້ນແບບຊະຊາຍ ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ຊັບສິນຂອງຊາດ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການຄຸ້ມຄອງການຂຸດຄົ້ນຫີນແຮ່, ຊາຍ, ດິນດຳ ຕາມແມ່ນ້ຳ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງອື່ນໆ ຕາມພາລະບົດບາດຂອງຕົນ ຕິດພັນກັບວຽກງານປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະ ຍືນຍົງ.

6.2 ວຽກຈຸດສຸມ:

- 1) ໂອນຫຸ້ນໃຫ້ຝ່າຍລາວ ຈາກ 20% ມາເປັນ 60% ຕາມສັນຍາລະຫວ່າງ ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ແລະ ສສ ຫວຽດນາມ, ສ້າງແຜນລະອຽດ ການພັດທະນາ ທ່າເຮືອລາວ-ຫວຽດນາມ ຮອດປີ 2040 ໃຫ້ສຳເລັດ;
- 2) ສູ້ຊົນສະໝັກເຂົ້າເປັນສະມາຊິກຂອງອົງການເດີນເຮືອທາງທະເລສາກົນ (International Maritime Organization “IMO”), ສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພ ແລະ ຂຶ້ນທະບຽນເຮືອທາງທະເລ ໃຫ້ສຳເລັດ;
- 3) ສຸມໃສ່ການສ້າງກົດໝາຍການທາງນ້ຳ ແລະ ນິຕິກຳລຸ່ມກົດໝາຍຈຳນວນໜຶ່ງ ເຊັ່ນ: ຍຸດທະສາດການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳເຊື່ອມໂຍງກັບການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ, ຕິດພັນກັບການທ່ອງທ່ຽວທາງນ້ຳ ແລະ ປ້ອງກັນຕາ ຝັ່ງເຈື່ອນ, ໂຄງປະກອບສຸດຄິດໄລ່ລາຄາຫົວໜ່ວຍກໍ່ສ້າງປ້ອງກັນຕາຝັ່ງເຈື່ອນ, ລະບຽບກວດກາເຕັກນິກເຮືອ, ລະບຽບການສ້າງຕັ້ງ ແລະ ຄຸ້ມຄອງອຸ່ຕໍ່ເຮືອ, ລະບຽບການຄຸ້ມຄອງທ່າເຮືອ, ມາດຕະຖານການຈັດປະເພດເຮືອ ແລະ ຄອງເດີນເຮືອ, ມາດຕະຖານການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ອອກໃບຢັ້ງຢືນລູກເຮືອ ແລະ ອື່ນໆ ໃຫ້ສຳເລັດ;
- 4) ສົ່ງເສີມການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ (Public Private Partnership “PPP”) ໂດຍສະເພາະແມ່ນສ້າງຕັ້ງໜ່ວຍງານຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພ ແລະ ຂຶ້ນທະບຽນເຮືອທາງທະເລ, ການສ້າງຕັ້ງສະຖາບັນ ຫຼື ໂຮງຮຽນທາງນ້ຳ/ທາງທະເລ ໃຫ້ສຳເລັດ;
- 5) ສູ້ຊົນໃຫ້ໄດ້ຮັບອະນຸມັດເງິນກູ້ດອກເບ້ຍຕໍ່າ ຈາກ ສປ ຈີນ ເພື່ອກໍ່ສ້າງທ່າເຮືອ 3 ແຫ່ງ ຕາມແມ່ນ້ຳຂອງ ຕອນເໜືອ (ຊຽງກົກ, ປາກແບງ ແລະ ຄົກຈອງ) ແລະ ປັບປຸງທ່າເຮືອ 3 ແຫ່ງ (ບ້ານວັງ, ປາກຊັນ ແລະ ປາກເຊບັ້ງໄຟ) ກຳລັງສະເໜີຂໍທຶນຊ່ວຍເຫຼືອລ້າຈາກ ອົງການໂກຍກ້າ (The Korea International Cooperation Agency “KOICA”);
- 6) ສຸມໃສ່ໂຄງການກໍ່ສ້າງປ້ອງກັນຕາຝັ່ງເຈື່ອນ ໃນທົ່ວປະເທດ ທີ່ເປັນໂຄງການບຸລິມະສິດ ໂດຍນຳໃຊ້ທຶນພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ, ກົມທາງນ້ຳ ໄດ້ສັງລວມໂຄງການບຸລິມະສິດ ໃນແຜນການ 5 ປີ ຂອງວຽກງານທາງນ້ຳ 2021-2025 ໃນທົ່ວປະເທດໄວ້ແລ້ວ ໂດຍຈະສະເໜີແຫຼ່ງທຶນຈາກທະນາຄານໂລກ (World Bank “WB”), ກອງທຶນຮ່ວມມື ເພື່ອການພັດທະນາເສດຖະກິດ (Economic Development Cooperation

- Fund “EDCF”) ແລະ ກໍ່ສ້າງໂຄງການທີ່ໄດ້ຜ່ານການສໍາຫຼວດ ຂອງໂຄງການປ້ອງກັນຕາຝັ່ງເຈື່ອນແບບປະສົມປະສານ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໄພນໍ້າຖ້ວມໃນແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ນໍ້າສາຂາ ຂອງ ສປປ ລາວ ໃນປີ 2015;
- 7) ສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ ແລະ ກໍ່ສ້າງໂຄງການຄຸ້ມຄອງຄວາມສ່ຽງໄພພິບັດນໍ້າຖ້ວມຕົວເມືອງ ໂດຍນໍາໃຊ້ທຶນກູ້ຢືມ ຂອງທະນາຄານໂລກ (World Bank “WB”) ຢູ່ ແຂວງອຸດົມໄຊ, ຫຼວງພະບາງ, ບໍລິຄໍາໄຊ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ;
 - 8) ເອົາໃຈໃສ່ຄຸ້ມຄອງການຂຸດຄົ້ນຫີນແຮ່-ຊາຍ ໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນສູງ ເພື່ອຮັບປະກັນບໍ່ໃຫ້ແຫຼ່ງນໍ້າບົກແຫ້ງ, ໂດຍມີການກໍານົດຈຸດ ແລະ ບໍລິມາດໃນການຂຸດຄົ້ນໃນທຸກໆປີ;
 - 9) ເພີ່ມທະວີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວິໄນແຜນການ-ການເງິນ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ ເພື່ອຮັບປະກັນໃນການຄຸ້ມຄອງແຜນການ-ການເງິນ ແລະ ຊັບສົມບັດຂອງລັດໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນສູງ;
 - 10) ສືບຕໍ່ກໍ່ສ້າງປ້ອງກັນຕາຝັ່ງເຈື່ອນຢູ່ຕາມດອນ, ແຄມແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ນໍ້າເຫືອງ ທີ່ເປັນວຽກງານສໍາຄັນຕິດພັນໃນການປົກປັກຮັກສາເຂດນໍ້າແດນດິນ ອະທິປະໄຕ ແລະ ຜືນແຜ່ນດິນຂອງຊາດ, ພ້ອມທັງກໍ່ສ້າງປ້ອງກັນຕາຝັ່ງເຈື່ອນຮ້າຍແຮງທີ່ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ກໍ່ສ້າງ ຢູ່ຕາມແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ນໍ້າສາຂາ ທີ່ຕິດກັບເຮືອນຊານຂອງປະຊາຊົນຖະໜົນຫີນທາງ, ວັດວາອາຮາມ, ປູສະນິຍະຖານເກົ່າແກ່ຕ່າງໆ ຕິດພັນກັບການປ້ອງກັນນໍ້າຖ້ວມຢູ່ບັນດາຕົວເມືອງ ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຮ້າຍແຮງຢູ່ໃນລະດູຝົນຂອງທຸກໆປີ.

ພາກທີ III: ນະໂຍບາຍ, ກົນໄກ ແລະ ມາດຕະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

1. ນະໂຍບາຍ:

ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຍຸດທະສາດ ແລະ ວຽກງານຈຸດສຸມດັ່ງກ່າວໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ ບັນລຸຕາມເປົ້າໝາຍ ແລະ ຄາດໝາຍສຸ່ມຂອງຂະແໜງທາງນ້ຳ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ນັ້ນຕ້ອງໄດ້ສຸມໃສ່ບັນດານະໂຍບາຍດັ່ງຕໍ່ຈຳນວນໜຶ່ງ ຄື:

- 1) ສ້າງເງື່ອນໄຂທີ່ເອື້ອອຳນວຍ ແນໃສ່ຫັນປ່ຽນຮູບແບບການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານວຽກງານທາງນ້ຳ ຈາກທາງກວ້າງສູ່ລວງເລິກ, ຫັນຈາກປະລິມານສູ່ຄຸນນະພາບ ຕິດພັນກັບການຄົ້ນຄວ້າວິທະຍາສາດ-ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ນິຕິກຳ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງໃຫ້ມີຄວາມສົມບູນຄົບຖ້ວນທ່ວງທັນກັບຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຂອງວຽກງານແຕ່ລະໄລຍະ;
- 2) ປະຕິບັດຕາມແນວທາງນະໂຍບາຍການຮ່ວມມືເຊື່ອມໂຍງກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ໂດຍເອົາໃຈໃສ່ໃນການເຂົ້າຮ່ວມເຄື່ອນໄຫວບັນດາກິດຈະກຳຕ່າງໆ ແລະ ເຈລະຈາ ໃນກອບການຮ່ວມມືສອງຝ່າຍ, ຫຼາຍຝ່າຍ ເພື່ອຍາດແຍ່ງເອົາການຊ່ວຍເຫຼືອ ຈາກເພື່ອນມິດ ແລະ ສາກົນ ຢ່າງຕັ້ງໜ້າ;
- 3) ສົ່ງເສີມການລົງທຶນຈາກພາກເອກະຊົນທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ໃຫ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານວຽກງານທາງນ້ຳໃນຮູບການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ (Public Private Partnership “PPP”) ໃນນີ້ ວຽກງານຂົນສົ່ງທາງນ້ຳເປັນວຽກບໍລິການທັງໝົດ ຄື: ໂຄງການຮ່ວມມືທາງດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ການລົງທຶນພັດທະນາວຽກງານທາງທະເລ (ສ້າງຕັ້ງຄຸ້ມຄອງໜ່ວຍງານຄວາມປອດໄພ ແລະ ຂັ້ນທະບຽນເຮືອທາງທະເລຂອງ ສປປ ລາວ), ບໍລິການຈັດສົ່ງສິນຄ້າສາກົນ, ສາຍການເດີນເຮືອ (Shipping Lines), ອູ່ຕໍ່ເຮືອ, ບໍລິການກວດກາເຕັກນິກເຮືອ, ບໍລິການຄ່ຽມຖ່າຍສິນຄ້າເປັນຕົ້ນ ແລະ ວຽກກໍ່ສ້າງ, ດຳເນີນງານ ແລະ ມອບໂອນ (Build Operate Transfer “BOT”) ຄື: ປະຕູເດີນເຮືອຢູ່ໃນເຂື່ອນໄຟຟ້າພະລັງນ້ຳ ຕາມແມ່ນ້ຳ;
- 4) ສ້າງແຜນນະໂຍບາຍສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳ, ສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳເຊື່ອມໂຍງ ແລະ ເຊື່ອມຈອດກັບ ລະບົບໂລຊິດສຕິກແຫ່ງຊາດ, ຕິດພັນກັບການທ່ອງທ່ຽວທາງນ້ຳ, ຊຸກຍູ້ການຂົນສົ່ງທາງນ້ຳໃນລະດູຝົນເປັນຕົ້ນ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈຳນວນຫຼາຍ, ຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ໜັກ ເຊັ່ນ: ເຄື່ອງຈັກ, ເຄື່ອງປັ່ນໄຟ, ເຫຼັກຂົວ ແລະ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງອື່ນໆ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນດ້ານໂລຊິດສຕິກການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ການບໍລິການ, ເພີ່ມໂອກາດການແຂ່ງຂັນຂອງສິນຄ້າລາວອອກສູ່ສາກົນໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ;
- 5) ປະຕິບັດຕາມທິດສາມສ້າງໃຫ້ມີຜົນສຳເລັດ ແລະ ຜັນຂະຫຍາຍໄປສູ່ເຂດອື່ນໆ ທີ່ມີເງື່ອນໄຂໃນທົ່ວປະເທດ, ສ້າງບັນດານະໂຍບາຍທີ່ມີລັກສະນະກະຕຸກຊຸກຍູ້ການພັດທະນາດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ການບໍລິການ ໂດຍສະເພາະຢູ່ບັນດາເຂດຈຸດສຸມທີ່ທຸກຍາກ, ຮັບປະກັນການພັດທະນາທີ່ສະເໝີພາບ ແລະ ມີຄວາມຍືນຍົງ;
- 6) ສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ວັດສະດຸພາຍໃນເຂົ້າໃສ່ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ໂດຍການຄົ້ນຄວ້າສ້າງມາດຕະຖານເຕັກນິກ ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງໃນການຜະລິດວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ກໍຄືສ້າງເງື່ອນໄຂໃຫ້ພາກທຸລະກິດໃນການສ້າງຕັ້ງໂຮງງານຜະລິດວັດສະດຸກໍ່ສ້າງໃຫ້ຫຼາກຫຼາຍ ແລະ ມີຄຸນນະພາບສູງເທົ່າທຽມກັບສາກົນ;
- 7) ເພື່ອບັນລຸຈຸດໝາຍຂອງວຽກງານສາມສ້າງທີ່ເປັນວຽກລັກສະນະຍຸດທະສາດ ໃນສະເພາະໜ້າ ແລະ ຍາວນານ ຕ້ອງໄດ້ປະສານສົມທົບຕິດຕາມ, ກວດກາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນການແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບລະຫວ່າງກົມທາງນ້ຳ ກັບ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ/ນະຄອນຫຼວງ ໃຫ້ສອດຄ່ອງຕາມທິດສາມສ້າງ, ດ້ວຍການຈັດຕັ້ງເຜີຍແຜ່ນິຕິກຳ, ຝຶກອົບຮົມຄູ່ມືດ້ານເຕັກນິກທາງນ້ຳ ໃຫ້ຂະແໜງທາງນ້ຳ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ພ້ອມທັງຕິດຕາມຊຸກຍູ້ໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນເກັບກຳຂໍ້ມູນສະຖິຕິ ແລະ ສະເໜີແຜນຄວາມຈຳເປັນໃນການພັດທະນາ ເພື່ອໃຫ້ກົມຄົ້ນຄວ້າເອົາເຂົ້າແຜນການ 5 ປີ ຂອງກົມ.

2. ກົນໄກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ:

- 1) ເອົາໃຈໃສ່ປະຕິບັດພາລະບົດບາດຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກຂັ້ນສູນກາງຂອງຕົນ ໄປຄຽງຄູ່ກັບການເພີ່ມຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນ, ເພີ່ມທະວີເປັນເສນາທິການໃຫ້ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໃນການຜັນ

ຂະຫຍາຍມະຕິກອງປະຊຸມໃຫຍ່ຂອງອົງຄະນະພັກ ແຕ່ລະໄລຍະ ແລະ ຍຸດທະສາດພັດທະນາຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ບົນພື້ນຖານຍຸດທະສາດຂອງພັດທະນາຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ, ສືບຕໍ່ປັບປຸງ ແລະ ສ້າງໃໝ່ບັນດາກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຕ່າງໆຂອງຕົນ;

- 2) ປັບປຸງກົນໄກປະສານງານລະຫວ່າງສູນກາງ ກັບ ທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຂະແໜງການອື່ນ ໃຫ້ມີຄວາມກົມກຽວ, ທັນສະໄໝ ແລະ ເຂົ້າກັບລະບົບສາກົນ;
- 3) ເອົາໃຈໃສ່ປັບປຸງ ແລະ ສ້າງລະບົບຖານຂໍ້ມູນເກັບກຳສະຖິຕິໃຫ້ທັນສະໄໝໃຫ້ມີຂໍ້ມູນຂ່າວສານຄົບຖ້ວນ ສົມບູນ ແລະ ຊັດເຈນ ເພື່ອໃຫ້ເປັນພື້ນຖານທີ່ສໍາຄັນໃນການພັດທະນາດ້ານວຽກງານທາງນໍ້າ ແຕ່ລະໄລຍະ;
- 4) ຮ່ວມກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ສ້າງບັນດາແຜນງານ, ໂຄງການຮ່ວມມື, ການເຊື່ອມໂຍງ ແລະ ເຊື່ອມຈອດ ກັບພາກພື້ນ ແລະ ປະເທດອ້ອມຂ້າງ ເພື່ອຍາດແຍ່ງການສະໜັບສະໜູນດ້ານທຶນຮອນ;
- 5) ປັບປຸງລະບົບການເຮັດວຽກ, ອຸປະກອນ ແລະ ເຄື່ອງມືຮັບໃຊ້ຕາມທິດຫັນເປັນທັນສະໄໝ ເພື່ອຍົກສູງຄຸນະພາບວຽກງານໃນໄລຍະໃໝ່;
- 6) ປັບປຸງລະບົບການຈັດຕັ້ງໃຫ້ກະທັດຮັດ, ໜັກແໜ້ນ, ເຂັ້ມແຂງ ກຳນົດພາລະບົດບາດ, ຂອບເຂດສິດ, ໜ້າທີ່ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນໃຫ້ຈະແຈ້ງຊັດເຈນຕາມຕໍາແໜ່ງງານ, ລວມທັງການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງຕາມທິດສາມສ້າງ;
- 7) ສືບຕໍ່ຈັດຕັ້ງເຜີຍແຜ່ບັນດາເອກະສານສໍາຄັນຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບວຽກງານກວດກາໃຫ້ພະນັກງານລັດຖະກອນໄດ້ເຊື່ອມຊຶມທົ່ວເຖິງ ເພື່ອສະກັດກັ້ນປະກົດການຫຍໍ້ຫໍ່ຕ່າງໆ ບໍ່ໃຫ້ເກີດຂຶ້ນຢູ່ພາຍໃນກົມຢ່າງເດັດຂາດ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາການປະຕິບັດໜ້າທີ່ວຽກງານວິຊາສະເພາະຂອງພະນັກງານລັດຖະກອນ ໃຫ້ເປັນປົກກະຕິ, ນໍາພາ-ຊີ້ນໍາພະແນກກວດກາໃຫ້ເອົາໃຈໃສ່ວຽກງານກວດກາແຕ່ຫົວທີຂອງບັນດາໂຄງການຕ່າງໆ ໃຫ້ດໍາເນີນໄປຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ລາຄາຫົວໜ່ວຍທີ່ວາງໄວ້. ພ້ອມກັນນັ້ນກໍ່ໃຫ້ເອົາໃຈໃສ່ກວດກາລາຍຮັບ, ລາຍຈ່າຍ ແລະ ງົບປະມານກໍ່ສ້າງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມວິໄນແຜນການ-ການເງິນຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

3. ມາດຕະການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ:

- 1) ຄະນະນໍາກົມທາງນໍ້າ ຕ້ອງເພີ່ມທະວີບົດບາດການນໍາພາ-ຊີ້ນໍາ ໃນການຈັດຕັ້ງຜັນຂະຫຍາຍເນື້ອໃນວິໄສທັດຮອດປີ 2030 ແລະ ຍຸດທະສາດຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ 2016-2025 ໃຫ້ເປັນແຜນການ, ແຜນງານ ແລະ ໂຄງການລະອຽດ ທີ່ຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນແຕ່ລະດ້ານ ເຊິ່ງປະກອບດ້ວຍແຜນວຽກ, ແຜນຄົນ ແລະ ແຜນງົບປະມານ ຕ້ອງມີການຕິດຕາມ, ກວດກາ ແລະ ຕີລາຄາສະພາບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນການຜັນຂະຫຍາຍຍຸດທະສາດໃຫ້ເປັນປົກກະຕິ ຖ້າຫາກມີບັນຫາໃດເກີດຂຶ້ນ ຕ້ອງໄດ້ມີການປັບປຸງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບສະພາບການ;
- 2) ກົມທາງນໍ້າຈະໄດ້ອອກແຮງຄົ້ນຄວ້າ, ປັບປຸງ ແລະ ກຳນົດໜ້າວຽກຂອງຕົນໃຫ້ຊັດເຈນ, ເໝາະສົມທັງສອດຄ່ອງກັບຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງຂະແໜງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ;
- 3) ເອົາໃຈໃສ່ປະຕິບັດລະບຽບກົດໝາຍ, ເພີ່ມຄວາມເຂັ້ມງວດໃນການປະຕິບັດວິໄນແຜນການ-ການເງິນ ຕິດພັນກັບການສ້າງລະບຽບການຄຸ້ມຄອງພາຍໃນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ;
- 4) ລະດົມທຸກພາກສ່ວນເສດຖະກິດ ເຂົ້າໃສ່ການພັດທະນາວຽກງານທາງນໍ້າຢ່າງມີຈຸດສຸມ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ: ງົບປະມານຂອງລັດ, ທຶນຊ່ວຍເຫຼືອທາງການເພື່ອການພັດທະນາ, ການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ (Public Private Partnership “PPP”);
- 5) ບັນຈຸ, ຊັບຊ້ອນ ພະນັກງານ ທີ່ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ, ມີສິນທໍາປະຕິວັດ ເຂົ້າຮັບຜິດຊອບວຽກງານສໍາຄັນ ຢູ່ແຕ່ລະຂົງເຂດຢ່າງແທດເໝາະ;
- 6) ເອົາໃຈໃສ່ຕິດຕາມ, ກວດກາແຕ່ຫົວທີໃຫ້ເປັນປົກກະຕິ ແລະ ມີລະບົບລາຍງານ, ກວດກາປະຈໍາ ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ມີປະກົດການຫຍໍ້ຫໍ່ເກີດຂຶ້ນ, ແກ້ໄຂຢ່າງຂາດຕົວ ແລະ ທັນການ;

- 7) ໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບແນວທາງນະໂຍບາຍ, ວິໄສທັດຮອດປີ 230 ແລະ ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງວຽກງານທາງນໍ້າ 2016-2025 ສະບັບນີ້ ໃຫ້ແກ່ອົງການຈັດຕັ້ງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ, ປະຊາຊົນ, ທຸລະກິດທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ເພື່ອປຸກລະດົມໃຫ້ມີການປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການພັດທະນາວຽກງານທາງນໍ້າ ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ



ລັດຖະມົນຕີ.

ວຽງສະຫວັດ ສີພັນດອນ