

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສປປ ລາວ

ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ

ແຜນງານການລົງທຶນ ເພື່ອດຳເນີນການດ້ານສະພາບພູມອາກາດ



ພັດທະນາຂຶ້ນໂດຍການນຳໃຊ້ ເຄື່ອງມືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງານຂັ້ນສູງ ເພື່ອຄວາມເປັນເລີດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບຕົວເມືອງ (APEX), ນະວັດຕະກຳຂອງອົງການການເງິນສາກົນ

ໂດຍການຮ່ວມມືກັບ

ກ່ຽວກັບບົດລາຍງານສະບັບນີ້

ບົດລາຍງານສະບັບນີ້ ນຳສະເໜີ ການສັງລວມແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ (ຫຼື GCAP) ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ໂດຍສຸມໃສ່ວຽກງານການລົງທຶນດ້ານສະພາບພູມອາກາດ ເປັນບຸລິມະສິດ ແລະ ກົນໄກທາງການເງິນທີ່ເປັນໄປໄດ້. ແຜນງານດັ່ງກ່າວໄດ້ຖືກພັດທະນາໂດຍນຳໃຊ້ ເຄື່ອງມືທີ່ເອີ້ນວ່າ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງານຂັ້ນສູງ ເພື່ອຄວາມເປັນເລີດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບຕົວເມືອງ (ຫຼື APEX), ຊຶ່ງເປັນນະວັດຕະກຳ ຂອງອົງການການເງິນສາກົນ, ທີ່ເປັນສະມາຊິກຂອງ ກຸ່ມທະນາຄານໂລກ.

ຂໍ້ຈຳກັດຄວາມຮັບຜິດຊອບ

ອົງການການເງິນສາກົນ ບໍ່ຮັບປະກັນຄວາມຖືກຕ້ອງ, ຄວາມໜ້າເຊື່ອຖື, ຫຼື ຄວາມສົມບູນຂອງເນື້ອໃນທີ່ລວມຢູ່ໃນວຽກງານດັ່ງກ່າວນີ້, ຫຼື ການສະຫຼຸບ ຫຼື ການຕັດສິນທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ໃນນີ້, ແລະ ບໍ່ຮັບຜິດຊອບ ຫຼື ຮັບຜິດຕໍ່ການລະເລີຍ ຂໍ້ຜິດພາດໃດໆ (ລວມເຖິງ ແຕ່ບໍ່ໄດ້ຈຳກັດຢູ່ພຽງແຕ່ ຂໍ້ຜິດພາດທາງດ້ານການພິມ ແລະ ຂໍ້ຜິດພາດທາງດ້ານເຕັກນິກຕ່າງໆ) ຕໍ່ກັບເນື້ອໃນທັງໝົດ ຫຼື ການນຳໃຊ້ສຳລັບການອ້າງອິງໃນຕໍ່ໜ້າ. ຂອບເຂດເນື້ອໃນ, ສີ, ປະເພດ ແລະ ຂໍ້ມູນຕ່າງໆທີ່ສະແດງຢູ່ແຕ່ລະຮູບໃນບົດລາຍງານສະບັບນີ້ ບໍ່ໄດ້ບົ່ງບອກເຖິງການຕັດສິນໃດໆຂອງ ກຸ່ມທະນາຄານໂລກ ກ່ຽວກັບສະຖານະທາງກົດໝາຍ ຂອງດິນແດນໃດໜຶ່ງ, ການຮັບຮອງ, ຫຼື ການຍອມຮັບຕ່າງໆ ໃນຂອບເຂດເນື້ອໃນດັ່ງກ່າວ. ຜົນການຄົ້ນຫາ, ການຕີຄວາມໝາຍ ແລະ ການສະຫຼຸບທີ່ສະແດງໃນເອກະສານສະບັບນີ້ ບໍ່ຈຳເປັນສະທ້ອນເຖິງບັນດາທັດສະນະຂອງຜູ້ບໍລິຫານຂອງ ກຸ່ມທະນາຄານໂລກ ຫຼື ບັນດາຕົວແທນຈາກອົງກອນພາກລັດ.

ເນື້ອໃນຂອງເອກະສານສະບັບນີ້ ມີຈຸດປະສົງເພື່ອໃຫ້ຂໍ້ມູນຂ່າວສານທົ່ວໄປເທົ່ານັ້ນ ແລະ ບໍ່ໄດ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອໃຊ້ເປັນຄຳແນະນຳທາງກົດໝາຍ, ຫຼັກຊັບ, ການລົງທຶນ, ຄຳຄິດເຫັນກ່ຽວກັບຄວາມເໝາະສົມໃນການລົງທຶນ ຫຼື ການຊັກຊວນທຸກຮູບແບບ. ອົງການການເງິນສາກົນ ຫຼື ບັນດາສາຂາ ອາດຈະມີການລົງທຶນ, ການໃຫ້ຄຳແນະນຳ ຫຼື ບໍລິການອື່ນໆ ຫຼື ມີຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານການເງິນໃນບາງບໍລິສັດ ແລະ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງທີ່ມີລາຍຊື່ໃນເອກະສານນີ້.

ຖ້າຫາກມີຄຳຖາມເພີ່ມເຕີມກ່ຽວກັບເລື່ອງສິດ ແລະ ການອະນຸຍາດຕ່າງໆ ລວມເຖິງສິດຂອງສາຂາ, ສາມາດປະສານຫາ ກົມພົວພັນຕ່າງປະເທດຂອງ ອົງການການເງິນສາກົນ, ທີ່ຢູ່ 2121 Pennsylvania Avenue, N.W., Washington, D.C. 20433.

ອົງການການເງິນສາກົນ ແມ່ນອົງການສາກົນທີ່ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຕາມຂໍ້ຕົກລົງຂອງບັນດາປະເທດສະມາຊິກ, ແລະ ເປັນສະມາຊິກຂອງກຸ່ມທະນາຄານໂລກ. ບັນດາຊື່, ກາໝາຍ ແລະ ເຄື່ອງໝາຍການຄ້າຂອງ ອົງການການເງິນສາກົນທັງໝົດ ແມ່ນຊັບສິນຂອງອົງການດັ່ງກ່າວ ແລະ ບໍ່ສາມາດນຳໄປໃຊ້ໃນທຸກໆຈຸດປະສົງທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດເປັນລາຍລັກອັກສອນຈາກອົງການການເງິນສາກົນໄດ້. ນອກນັ້ນ, ອົງການການເງິນສາກົນໄດ້ຈັດທະບຽນເຄື່ອງໝາຍການຄ້າຂອງຕົນແລະ ຖືກປົກປ້ອງພາຍໃຕ້ກົດໝາຍສາກົນ. ຊື່ຜະລິດຕະພັນ, ເຄື່ອງໝາຍການຄ້າ ແລະ ເຄື່ອງໝາຍການຄ້າທີ່ຈັດທະບຽນອື່ນໆທັງໝົດ ເປັນຊັບສິນຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ມິຖຸນາ 2024

ສາລະບານ

ສະແດງຄວາມຮູ້ບຸນຄຸນ	2
ກ່ຽວກັບ (APEX)	3
ຄຳຫຍໍ້	4
ບົດສະຫຼຸບຫຍໍ້	6
ພາກສະເໜີ	11
ຄວາມເປັນມາ ແລະ ຈຸດປະສົງ	12
ຂະບວນການພັດທະນາແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ	14
ສະພາບລວມຂອງຕົວເມືອງ	15
ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ ແລະ ການຫຼຸດຜ່ອນ ການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ	21
ສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ	24
ການຂົນສົ່ງ	28
ສິ່ງເສດເຫຼືອ	31
ນໍ້າ	34
ແນວທາງສຳລັບການລົງທຶນສີຂຽວ	36
ສະຫຼຸບສັງລວມ	40
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ A: ຂໍ້ມູນຂອງຕົວເມືອງ	41
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B: ຂໍ້ສົມມຸດຕິຖານຫຼັກໃນການວັດແທກ APEX	46
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ C: ເອກະສານອ້າງອີງ	50

ສະແດງຄວາມຮູ້ບຸນຄຸນ

ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ - ແຜນງານການລົງທຶນ ເພື່ອດຳເນີນການດ້ານສະພາບພູມອາກາດແມ່ນໝາກຜົນຂອງການຮ່ວມມືຢ່າງແໜ້ນ ແຟ້ນ ລະຫວ່າງ ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ຍທຂ), ພະແນກການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ອົງການການເງິນ ສາກົນ ແລະ ທະນາຄານໂລກ. ແຜນດຳເນີນງານ ໄດ້ໝູນໃຊ້ປະໂຫຍດຂອງເຄື່ອງມື ທີ່ອົງການການເງິນສາກົນສ້າງຂຶ້ນໃໝ່ທີ່ເອີ້ນວ່າການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງານຂັ້ນສູງເພື່ອ ຄວາມເປັນເລີດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບຕົວເມືອງ (ຫລືເອີ້ນວ່າ APEX) ຊຶ່ງສາມາດ ເຮັດວຽກຜ່ານແອັບພລິເຄຊັນອອນລາຍ, APEX ເປັນເຄື່ອງມືທີ່ຊ່ວຍວິເຄາະໃຫ້ ຜົນອອກມາເປັນຕົວເລກ ແລະ ຍັງສາມາດຈັດລຽງບຸລິມະສິດຂອງນະໂຍບາຍ ແລະ ແນວທາງການລົງທຶນ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາໃນບັນດາ 04 ຂະແໜງການຫຼັກຄື: ສະພາບ ແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ, ການຂົນສົ່ງ, ສິ່ງເສດເຫຼືອ ແລະ ນໍ້າ.

ທີມງານຂອງ ອົງການການເງິນສາກົນ ນຳພາໂດຍ ທ່ານ ພຣະຊານ ກາບໍ ແລະ ເຮັດວຽກຮ່ວມກັນກັບ ທ່ານ ນາງ ລິເລີນ ຊຸກກ້າ, ທ່ານ ເຄວິນ ທະນິເປສ, ທ່ານ ນາງ ຄຳເປົ້າ ນັນທະວິງ, ແລະ ທ່ານ ນາງ ອຳພາວັນ ສີສຸວັນ. ແຜນດຳເນີນງານດັ່ງກ່າວ ແມ່ນສ່ວນໜຶ່ງຂອງວຽກງານລວມ ຂອງ ກຸ່ມທະນາຄານໂລກ ໃນ ສປປ ລາວ ກ່ຽວກັບ ວຽກງານການລົງທຶນດ້ານຕົວເມືອງທັນສະໄໝທີ່ມີຄວາມທົນທານຕໍ່ ການປ່ຽນແປງສະພາບດິນຟ້າອາກາດ. ພ້ອມກັນນີ້ ທີມງານພວກເຮົາສະແດງຄວາມ ຂອບໃຈຕໍ່ບັນດາເພື່ອນຮ່ວມງານ ທີ່ປະຈຳຢູ່ ສຳນັກງານຂອງກຸ່ມທະນາຄານໂລກ ປະຈຳ ສປປ ລາວ ທີ່ໄດ້ໃຫ້ຄຳແນະນຳ, ສະໜອງຂໍ້ມູນ-ຂ່າວສານ ຕະຫຼອດ ຂະບວນການດຳເນີນວຽກງານນີ້ ຊຶ່ງປະກອບມີ: ທ່ານ ມິຄິສ ອັນເດຣສ໌ ຮໍລິນສ, ທ່ານ ຖານິດາ ອາຣະຍະເວດສະກິດ ແລະ ທ່ານ ນາງ ວຽງສິມປະສິງ ອິນທະວິງ. ຂໍສະແດງຄວາມຂອບໃຈມາຍັງ ຄະນະບໍລິຫານຂອງອົງການການເງິນສາກົນ

ທ່ານ ໂທມັສ ເຈມສ໌ ຈາຄອບ ຜູ້ຕາງໜ້າ ອົງການການເງິນສາກົນ ປະຈຳ ກຳປູເຈຍ, ສປປ ລາວ ແລະ ຫວຽດນາມ, ແລະ ທ່ານ ພິງສະຫວັນ ພິມກອງ, ຫົວໜ້າຫ້ອງການ ອົງການການເງິນສາກົນ ປະຈຳ ສປປ ລາວ ທີ່ໄດ້ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນ.

ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ຮັບການຊີ້ນຳຈາກ ທ່ານ ປອ. ວຽງນາມ ດວງພະຈັນ, ຫົວໜ້າກົມ, ໂດຍປະສານງານກັບ ທ່ານ ນະລົງ ໄຊ ມົວາປະດິດ ຮອງຫົວໜ້າກົມ, ທ່ານ ນາງ ບັນນະແສງ ສີໂພໄຊ ຮອງຫົວໜ້າກົມ ແລະ ຄະນະທີມງານວິຊາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຄື: ທ່ານ ຄຳພອນມິໄຊ ພິມມະທັດ, ທ່ານ ເຈນນິພອນ ໄຊຍະລາດ, ທ່ານ ສະເໜ່ຫາ ບັນຍາສະຫວັດ, ທ່ານ ຊາຍນ້ອຍ ແສນທະວິສຸກ, ຊຶ່ງທັງໝົດເປັນພະນັກງານ ຈາກກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. ບັນດາຂໍ້ມູນ ແລະ ຂ່າວສານຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໄດ້ຖືກສະໜອງໃຫ້ໂດຍ ບັນດາໜ່ວຍງານພາກລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ລວມ ມີ: ກົມຂົນສົ່ງ ແລະ ກົມນໍ້າປະປາ ກະຊວງ ຍທຂ; ກົມນະໂຍບາຍ ແລະ ແຜນ ພະລັງງານ, ກົມສົ່ງເສີມ ແລະ ປະຫຍັດພະລັງງານ ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່; ກົມຄຸ້ມຄອງປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ກະຊວງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ; ບັນດາພະແນກການກ່ຽວຂ້ອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຄື: ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ພະແນກຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ, ພະແນກພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່, ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິການ ຕົວເມືອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ລັດວິສະຫະກິດນໍ້າປະປານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ລັດວິສະຫະກິດໄຟຟ້າລາວ ສາຂານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ສຸດທ້າຍນີ້, ທາງທີມ ງານຂໍສະແດງຄວາມຂອບໃຈມາຍັງ ບັນດາຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມກອງປະຊຸມ ແລະ ທຸກໆຄຳ ຄິດເຫັນທີ່ມີຄຸນຄ່າ.

ຮ່າງແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ - ແຜນງານການລົງທຶນ ເພື່ອດຳເນີນການດ້ານສະພາບພູມອາກາດ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ຮັບການບົກສາຫາລື ແລະ ຍິ່ງຢືນຢັນ ທີ່ ໂຮງແຮມ ແລນມາກ ໃນວັນທີ 5 ມີນາ 2024.



Image: Sakthone Phomsouwanh / JFC

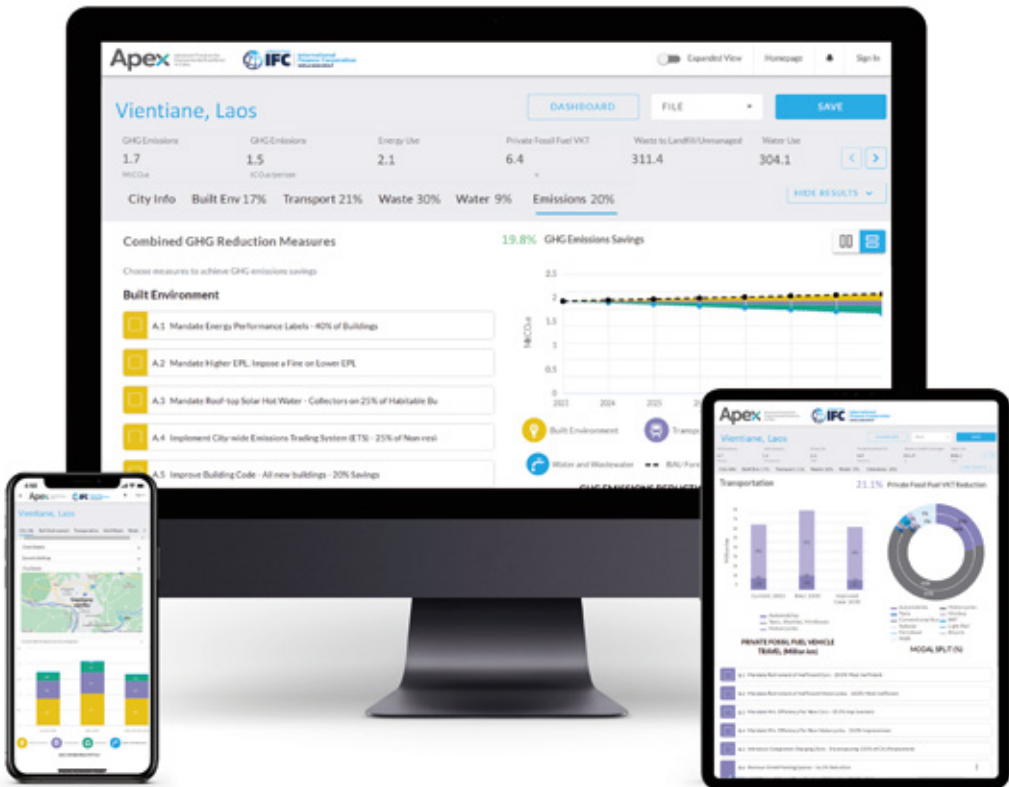
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ • ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ

ກ່ຽວກັບ ການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດງານຂຶ້ນສູງ ເພື່ອຄວາມເປັນເລີດ ດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ສຳລັບຕົວເມືອງ (APEX)

APEX (ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງານຂຶ້ນສູງ ເພື່ອຄວາມເປັນເລີດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບຕົວເມືອງ) ສຳລັບໂຄງການຕົວເມືອງສີຂຽວ ເປັນການລິເລີ່ມວຽກງານໃໝ່ ຂອງ ອົງການການເງິນສາກົນ ທີ່ສະໜັບສະໜູນຕົວເມືອງຕ່າງໆໃນປະເທດເສດຖະກິດເກີດໃໝ່ ເພື່ອເລັ່ງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການດຳເນີນນະໂຍບາຍ ແລະ ການລົງທຶນທີ່ມີຄວາມຊັດເຈນ ທີ່ຈະປະກອບສ່ວນສຳຄັນ ຕໍ່ການຫັນປ່ຽນໄປສູ່ເສັ້ນທາງການເຕີບໂຕທີ່ມີກາບອນຕໍ່າ ແລະ ການນຳໃຊ້ຊັບພະຍາກອນຢ່າງມີປະສິດທິພາບ. ໂຄງການນີ້ໄດ້ນຳໃຊ້ຊ່ອຍແວ APEX ແບບອອນໄລ (ເບິ່ງຮູບທີ 1), ຊຶ່ງຊ່ວຍໃຫ້ຕົວເມືອງຕ່າງໆ ສາມາດປະເມີນ ຫາວິທີທີ່ຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ມີປະສິດທິພາບ ເພື່ອນຳເອົາມາດຕະການຕ່າງໆ ເຂົ້າໃນແຜນການລົງທຶນ ແລະ ແນວທາງໃນການປະຕິບັດນະໂຍບາຍ ໄດ້ຢ່າງວ່ອງໄວທີ່ສຸດ, ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍທີ່ກຳນົດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກັບຂະແໜງ ພະລັງງານ, ການຂົນສົ່ງ, ສິ່ງເສດເຫຼືອ, ນໍ້າ ແລະ ການປ່ອຍ GHG.

APEX ນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນສ້າງເປັນປີທຽບຖານ ເພື່ອຄາດຄະເນການປ່ຽນແປງໃນປີເປົ້າໝາຍ ໂດຍໃຊ້ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງປະຊາກອນທີ່ຄາດໄວ້. ເຄື່ອງມືນີ້ ປະເມີນການການເຄື່ອນໄຫວທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ພາຍໃຕ້ສະຖານະການຂອງການດຳເນີນກິດຈະກຳຕາມປົກກະຕິ (ເອີ້ນຫຍໍ້ວ່າ BAU) ຊຶ່ງໝາຍເຖິງສະຖານະການທີ່ສົມມຸດວ່າ ອຳນາດການປົກຄອງຂອງຕົວເມືອງ ບໍ່ໄດ້ດຳເນີນມາດຕະການສະເພາະໃດໜຶ່ງເພີ່ມເຕີມ, ແລະ ການປະຕິບັດງານຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ຢູ່ອາໄສ ແມ່ນບໍ່ໄດ້ປ່ຽນໄປຈາກປີທຽບຖານ. ຂໍ້ສົມມຸດຖານທີ່ສຳຄັນ ຂອງ ສະຖານະການ BAU ສາມາດປັບປ່ຽນໄດ້ຕາມການຄາດການລ່ວງໜ້າຂອງການເຕີບໂຕທາງເສດຖະກິດ ແລະ ການລິເລີ່ມຕ່າງໆ ຂອງບັນດາໜ່ວຍງານອື່ນໆໃນພາກລັດ.

APEX ຊ່ວຍ ປະເມີນຂະໜາດຜົນກະທົບ ຂອງການລົງທຶນ, ການວາງແຜນ ແລະ ບັນດານະໂຍບາຍແກ້ໄຂບັນຫາ - ເອີ້ນວ່າມາດຕະການ - ໃນປີເປົ້າໝາຍ. ມີຫຼາຍກວ່າ 100 ມາດຕະການທີ່ຖືກບັນຈຸເຂົ້າໃນ APEX ລວມເຖິງ ທາງເລືອກໃນການກຳນົດມາດຕະການຂຶ້ນເອງ. ໃນແຕ່ລະມາດຕະການ ໄດ້ມີກົນໄກການປະເມີນຂະໜາດຜົນກະທົບ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໂດຍອີງໃສ່ລັກສະນະສະເພາະຂອງແຕ່ລະຕົວເມືອງ. ວິທີການຄິດໄລ່ຂອງແຕ່ລະມາດຕະການ ແມ່ນອີງໃສ່ການຄິດໄລ່ດ້ານວິສະວະກຳທີ່ມີຢູ່, ບົດສຶກສາຄົ້ນຄວ້າຕ່າງໆ ແລະ/ຫຼື ຈາກກໍລະນີສຶກສາຈາກຕົວເມືອງອື່ນໆ.



ຮູບທີ 1: ແອັບພຣິກເຄຊັນອອນລາຍ (ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້ທີ່ www.apexcities.com).

ຄຳຫຍໍ້

APEX	Advanced Practices for Environmental Excellence in Cities	ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງານຂັ້ນສູງ ເພື່ອຄວາມເປັນເລີດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບຕົວເມືອງ
BAU	Business-as-usual	ການດຳເນີນກິດຈະກຳຕາມປົກກະຕິ
BRT	Bus Rapid Transport	ລົດເມດ່ວນ
DOT	Department of Transportation	ກົມຂົນສົ່ງ
DHUP	Department of Housing and Urban Planning	ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ
DPI	Department of Planning and Investment	ກົມແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ
EaaS	Energy-as-a-Service	ການບໍລິການພະລັງງານ
EDGE	Excellence in Design for Greater Efficiencies	ຄວາມເປັນເລີດໃນການອອກແບບ ເພື່ອປະສິດທິພາບທີ່ດີຂຶ້ນ
EDL	Electricity Du Laos	ລັດວິສະຫະກິດ ໄຟຟ້າລາວ
EE	Energy Efficiency	ການໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບ
ESCO	Energy Service Company	ບໍລິສັດທີ່ໃຫ້ບໍລິການດ້ານພະລັງງານ
EV	Electric Vehicles	ພາຫະນະໄຟຟ້າ
FF	Fossil Fuel	ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ
GCAP	Green City Action Plan	ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ
GGGI	Global Green Growth Institute	ສະຖາບັນການເຕີບໂຕສີຂຽວສາກົນ
GHG	Greenhouse Gas	ທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ
GWh	Gigawatt hours	ກິກາວັດໂມງ
HVAC	Heating, Ventilation, and Air Conditioning	ເຄື່ອງເຮັດຄວາມຮ້ອນ, ການລະບາຍອາກາດ ແລະ ເຄື່ອງປັບອາກາດ
ICT	Information and Communication Technology	ເຕັກໂນໂລຊີຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ການສື່ສານ
IFC	International Finance Corporation	ອົງການການເງິນສາກົນ
JICA	Japan International Cooperation Agency	ອົງການຮ່ວມມືສາກົນຢີ່ປຸ່ນ
km²	Square kilometers	ກິໂລຕາແມັດ
KPI	Key Performance Indicator	ຕົວຊີ້ວັດຫຼັກ
kt/year	Kilotonnes (thousand tonnes) per year	ກິໂລໂຕນ (ສິບພັນໂຕນ) ຕໍ່ປີ
ktCO₂e	Kilotonnes of carbon dioxide equivalent	ກິໂລໂຕນ ກາກບອນທຽບເທົ່າ
Lao PDR	Lao People's Democratic Republic	ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
m²	Square meters	ຕາແມັດ
m³	Cubic meters	ແມັດກ້ອນ
MEM	Ministry of Energy and Mines	ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່
MLD	Million Liters per Day	ລ້ານລິດຕໍ່ມື້
MONRE	Ministry of Natural Resource and Environment	ກະຊວງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ
MPWT	Ministry of Public Works and Transport	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
MRF	Materials Recovery Facility	ໂຮງຄັດແຍກ ແລະ ແປຮູບຂີ້ເຫຍື້ອ
MW	Megawatt	ເມກາວັດ
NSEDP	National Socio-Economic Development Plan	ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ
NUA	New Urban Agenda	ວາລະການພັດທະນາຕົວເມືອງສະບັບໃໝ່
OBF	On-bill Financing	ການຊຳລະສິນເຊື້ອຜ່ານບິນເກັບເງິນ
O&M	Operation and Maintenance	ການດຳເນີນງານ ແລະ ການບຳລຸງຮັກສາ
PLF	Property-linked Finance	ການເງິນທີ່ພົວພັນກັບມູນຄ່າຊັບສິນ
PPP	Public-Private Partnerships	ການລົງທຶນຮ່ວມ ລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ
PV	Photovoltaics	ແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນ
SUP	Single-Use Plastic	ປລາສຕິກທີ່ໃຊ້ໄດ້ຄັ້ງດຽວ
t/day	Tonnes per Day	ໂຕນຕໍ່ມື້
USD	United States Dollar	ໂດລາ ສະຫະລັດອາເມລິກາ
VCOMS	Vientiane City Office of Management and Service	ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິການ ຕົວເມືອງວຽງຈັນ
VKT	Vehicle Kilometers Travelled	ຈຳນວນ ກມ ທີ່ຍານພາຫະນະໄດ້ໃຊ້ເດີນທາງ
VTMP	Vientiane Transport Master Plan	ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ



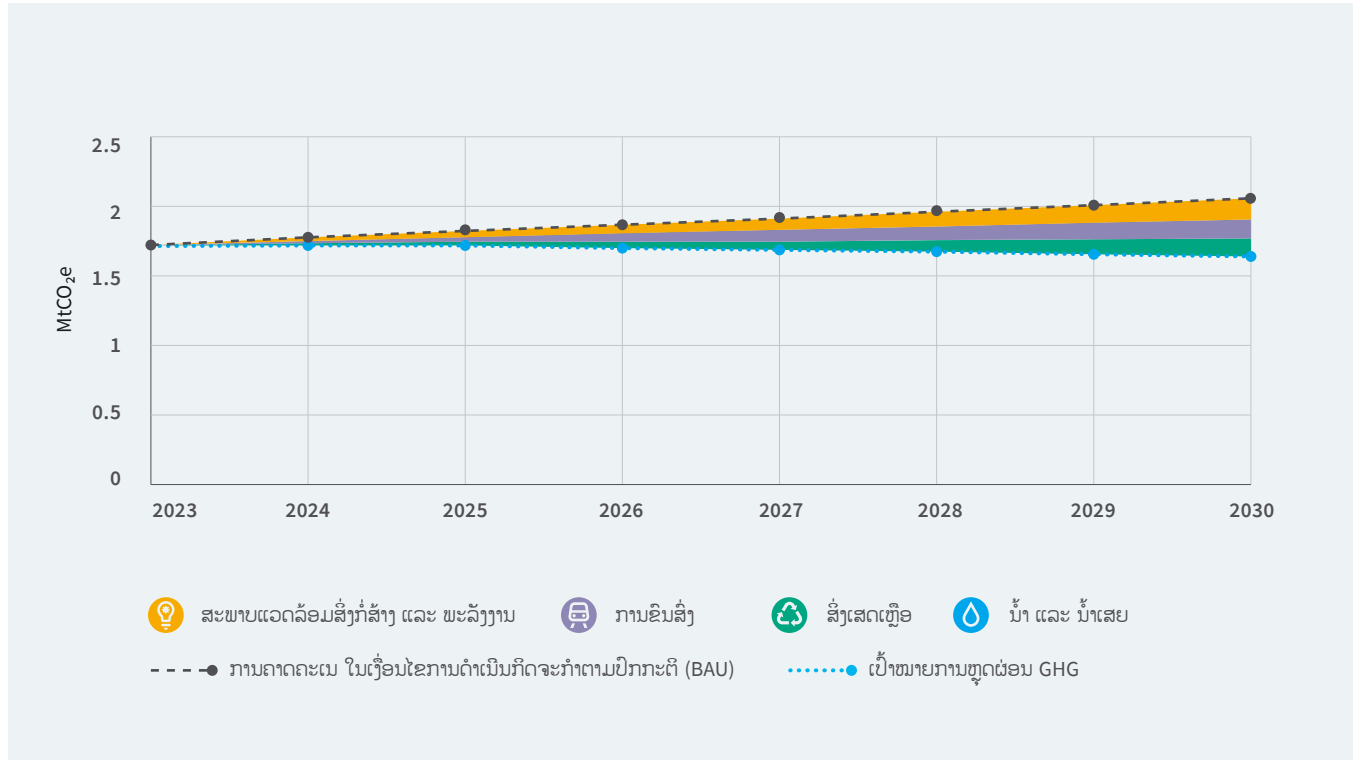
ບົດສະຫຼຸບຫຍໍ້

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເປັນເມືອງຫຼວງທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ການເມືອງ ຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ເປັນສູນກາງການສຶກສາ, ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ທີ່ສຳຄັນໃນພາກພື້ນອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້. ຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງແມ່ນຕັ້ງຢູ່ເຂດພາກກາງຂອງປະເທດ, ມີເນື້ອທີ່ 3.920 Km² ແລະ ມີປະຊາກອນເກືອບໜຶ່ງລ້ານຄົນ. ຜົນປະໂຫຍດຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນທີ່ຕິດກັບແມ່ນ້ຳຂອງ ຄືການຄ້າຂ້າມຊາຍແດນ ແລະ ການເຊື່ອມຈອດ ຊຶ່ງເປັນຈຸດສຳຄັນຕໍ່ການເຕີບໂຕສີຂຽວຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ປະເທດ.

ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອຊ່ວຍໃຫ້ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ສປປ ລາວ ບັນລຸວິໄສທັດ ດ້ານການຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຈາກການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ສ້າງຄວາມຍືນຍົງ ດ້ວຍການໄຈ້ແຍກ ແລະ ຈັດລຽງບຸລິມະສິດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໜ້າວຽກຕົວເມືອງສີຂຽວລວມເຖິງນະໂຍບາຍຂັ້ນຕົວເມືອງ, ການລົງທຶນ ແລະ ການວາງແຜນຍຸດທະສາດ ໂດຍແນ່ໃສ່ການຫຼຸດຜ່ອນທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ, ຜົນປະໂຫຍດຂອງຂະແໜງການ, ຄາດຄະເນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ແຫຼ່ງທຶນທີ່ສາມາດເປັນໄປໄດ້. ໂດຍໝູນໃຊ້ເຄື່ອງມືທີ່ພັດທະນາຂຶ້ນໃໝ່ ຈາກ ອົງການການເງິນສາກົນທີ່ເອີ້ນວ່າ APEX (ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງານຂັ້ນສູງ ເພື່ອຄວາມເປັນເລີດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບຕົວເມືອງ) ຊຶ່ງເປັນຊ່ອຍແວອອນລາຍເປັນເຄື່ອງມືຊ່ວຍໃນການວິເຄາະຂໍ້ມູນອອກມາເປັນຕົວເລກ ແລະ ຈັດລຽງບຸລິມະສິດນະໂຍບາຍຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ການລົງທຶນ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາໃນຂະແໜງພະລັງງານ, ຂົນສົ່ງ, ສິ່ງເສດເຫຼືອ ແລະ ນ້ຳ. ດ້ວຍເຫດນັ້ນ, ເຄື່ອງມືດັ່ງກ່າວຈຶ່ງມີຈຸດປະສົງ ເພື່ອເພີ່ມ

ແນວທາງໃນການລົງທຶນ ຂອງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການລົງທຶນດ້ານສະພາບພູມອາກາດ ຊຶ່ງສາມາດໄດ້ຮັບອິດທິພົນຈາກການກຳນົດນະໂຍບາຍ ແລະ ການວາງແຜນຂອງຕົວເມືອງໄດ້.

ໂດຍນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນໃນປີ 2023 ເປັນປີທຽບຖານ ແລະ ຄາດຄະເນຮອດປີ 2030, ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ຈັດບຸລິມະສິດ ແລະ ມາດຕະການທີ່ໄດ້ຮັບການຄັດເລືອກ ທັງໝົດ 30 ມາດຕະການ, ເອີ້ນວ່າ ມາດຕະການສຳລັບ 04 ຂະແໜງການຫຼັກ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້ ຄາດວ່າຈະເຮັດໃຫ້ຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍ GHG ລົງ 22%, ເທົ່າກັບ 450 ktCO₂^e. ແນວໂນ້ມການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍ GHG ຮອດປີ 2030 ແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນໂດຍປຽບທຽບກັບ ການປ່ອຍ GHG ໃນເງື່ອນໄຂການດຳເນີນກິດຈະກຳຕາມປົກກະຕິ (BAU) ເບິ່ງຮູບທີ 2. ມາດຕະການທີ່ເປັນບຸລິມະສິດ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ຂະແໜງການຫຼັກທັງ 04 ຂະແໜງການ ພ້ອມດ້ວຍປະລິມານການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍ GHG ແມ່ນໄດ້ຖືກສະແດງໃນ ຕາຕະລາງທີ 1.



ຮູບທີ 2: ການຫຼຸດຜ່ອນ GHG ທີ່ເປັນຜົນມາຈາກມາດຕະການທີ່ໄດ້ຖືກຄັດເລືອກ ຈາກ 04 ຂະແໜງການຫຼັກຂອງ APEX. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການທັງ 30 ມາດຕະການຄາດວ່າຈະເຮັດໃຫ້ຫຼຸດຜ່ອນ GHG 22%, ເທົ່າກັບ 450 ktCO₂^e.
 ໝາຍເຫດ: MtCO₂^e= ເມກາໂຕນກາກບອນທຽບເທົ່າ; BAU = ການດຳເນີນກິດຈະກຳຕາມປົກກະຕິ; GHG = ທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ.

ບົດສະຫຼຸບຫຍໍ້

ຕາລະລາງ ທີ 1: ມາດຕະການທີ່ຖືກຄັດເລືອກ, ຜົນປະໂຫຍດ, ແລະ ການຫຼຸດຜ່ອນ GHG ໃນ 04 ຂະແໜງການ APEX.

ຂະແໜງການຂອງ APEX	ມາດຕະການ	ຕົວຊີ້ວັດຂອງຂະແໜງການ	ການຫຼຸດຜ່ອນ GHG ທຽບກັບ BAU (ຄິດໄລ່ເປັນ %)	ການຫຼຸດຜ່ອນ GHG ທຽບກັບ BAU (ຄິດໄລ່ເປັນ ktCO ₂ e)
ພະລັງງານ	ດໍາເນີນການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນ ຢູ່ເທິງຫຼັງຄາ ເພື່ອຜະລິດນໍ້າຮ້ອນ	ການຫຼຸດຜ່ອນພະລັງງານນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ 16%	8%	168
	ດໍາເນີນການປັບປຸງກົດຄວບຄຸມອາຄານ			
	ສະໜັບສະໜູນການສ້າງຫຼັງຄາໃຫ້ເຢັນຂຶ້ນ			
	ເພີ່ມເນື້ອທີ່ປ່າໄມ້ໃນຕົວເມືອງ			
	ຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການສ້າງ ໃບຍັງຢືນອາຄານສີຂຽວ (ຕົວຢ່າງລະບົບ EDGE ຂອງ IFC)			
	ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນ ໃນການປັບປຸງປະສິດທິພາບ ຂອງ ການໃຊ້ພະລັງງານຂອງພາກເອກະຊົນ			
	ດໍາເນີນການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນເທິງຫຼັງຄາ			
	ດໍາເນີນການອອກໃບຍັງຢືນອາຄານສີຂຽວໃຫ້ແກ່ອາຄານສໍານັກງານຂອງຕົວເມືອງທັງໝົດ			
	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການປັບປຸງການນໍາໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບໃຫ້ແກ່ອາຄານສໍານັກງານຂອງຕົວເມືອງທັງໝົດ			
	ປັບປຸງດອກໄຟເຍືອງທາງທັງໝົດດ້ວຍຫຼອດໄຟປະຢັດພະລັງງານ			
ການຂົນສົ່ງ	ສະເໜີໃຫ້ມີການເກັບເງິນໃນເຂດທີ່ມີການຈະລາຈອນແອອັດ	ການເດີນທາງດ້ວຍພາຫະນະສ່ວນຕົວທີ່ໃຊ້ນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ ໜ້ອຍລົງ 24%	8%	165
	ຫ້າມການຈອດລົດຕາມແຄມຖະໜົນ			
	ສະໜອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານສໍາລັບບ່ອນສາກລົດໄຟຟ້າ			
	ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນໃຫ້ແກ່ຜູ້ຊື້ລົດໄຟຟ້າ			
	ສ້າງຊ່ອງຈະລາຈອນສໍາລັບລົດຖີບ			
	ຂະຫຍາຍການໃຫ້ບໍລິການລົດເມໄຟຟ້າ			
	ເພີ່ມລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ລົດເມໄຟຟ້າ			
	ເພີ່ມບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບສະຖານີລົດຂົນສົ່ງສາທາລະນະ			
	ສະເໜີໃຫ້ມີການນໍາໃຊ້ບັດເກັບຄ່າເດີນທາງທີ່ທັນສະໄໝ			
ສົ່ງເສດເຫຼືອ	ກໍານົດໃຫ້ມີການເຮັດຝຸ່ນປົມແບບບໍ່ລວມສູນ	ຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ຖືກສົ່ງໄປສະໜາມກໍາຈັດຂີ້ເຫຍື້ອຫຼຸດລົງ 37%	5%	111
	ກໍານົດໃຫ້ມີການບໍາບັດທີ່ບໍ່ໃຊ້ອາກາດ ແບບບໍ່ລວມສູນ			
	ຫ້າມການນໍາໃຊ້ປລາສຕິກທີ່ໃຊ້ໄດ້ຄັ້ງດຽວ			
	ປັບປຸງການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ			
	ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ໂຮງຄັດແຍກ ແລະ ແປຮູບຂີ້ເຫຍື້ອ			
	ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ເຕົາເຜົາ ຂີ້ເຫຍື້ອ ເພື່ອຜະລິດເປັນພະລັງງານໄຟຟ້າ			
ນໍ້າ	ກໍ່ສ້າງໜອງ/ອ່າງສໍາລັບເກັບນໍ້າຝົນ.	ປັບປຸງຄວາມໜັ້ນຄົງດ້ານນໍ້າ 9%	0.3%	6.9
	ສ້າງແຮງຈູງໃຈ ໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນສ້າງໜອງ/ອ່າງກັບນໍ້າ			
	ຫຼຸດຜ່ອນ ນໍ້າຮົ່ວໄຫລ ທີ່ບໍ່ສາມາດເກັບກໍາໄດ້			
	ເພີ່ມໂຮງບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນແບບລວມສູນແຫ່ງໃໝ່			
	ເພີ່ມໂຮງບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ			
ລວມການຫຼຸດຜ່ອນ GHG ທັງໝົດ			22%	450 KtCO₂e

ບົດສະຫຼຸບຫຍໍ້

ວິທີແກ້ໄຂໃນ ແຜນດຳເນີນງານ GCAP ສາມາດປັບປ່ຽນເປັນ ແນວທາງສຳລັບ ການລົງທຶນສີຂຽວໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໄດ້, ໂດຍໄດ້ຮັບທຶນສະໜັບສະໜູນ ຈາກພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ. ທັງໝົດ 30 ມາດຕະການພ້ອມທັງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ ແມ່ນໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນ ຕາຕະລາງທີ 2, ຊຶ່ງລວມມີ ການຄາດຄະເນ ມູນຄ່າ ການລົງທຶນເບື້ອງຕົ້ນ ແລະ ຫຼື ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ (ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ທີ່ໄດ້ມາຈາກ ງົບປະມານ) ໃຫ້ກັບເທດສະບານຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ໜ່ວຍງານຕ່າງໆ ທີ່ຂຶ້ນກັບ ຕົວເມືອງ, ຊຶ່ງມູນຄ່າໃນການລົງທຶນດັ່ງກ່າວແມ່ນນອນຢູ່ໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບ ຂອງອຳນາດການປົກຄອງຂອງຕົວເມືອງ. ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງທັງໝົດແມ່ນ ປະມານ 1.170 ລ້ານໂດລາ ສະຫະລັດແລະ ລວມທັງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່

ຕົວເມືອງສາມາດໝູນໃຊ້ແຫຼ່ງທຶນອື່ນໄດ້ ເຊັ່ນ: ຜ່ານຮູບແບບ ການລົງທຶນຮ່ວມ ລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ (PPPs) ສຳລັບການລົງທຶນຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງອ້ອມ (ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ທີ່ ໄດ້ມາຈາກການລະດົມທຶນຈາກພາກສ່ວນອື່ນ), ຕົວເມືອງສາມາດ ເປີດໂອກາດ ຫຼື ສ້າງແຮງຈູງໃຈ ໃຫ້ພາກເອກະຊົນລົງທຶນໃນມາດຕະການພັດທະນາ ສີຂຽວ ໂດຍຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວ ເປັນຕົ້ນ.



Image: © Phounsub Thepvongsa / World Bank

ຫ້ອງການ ທະນາຄານໂລກ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ (GCAP) ຄຳນຶງເຫັນປະສິດທິພາບຂອງການປະຢັດພະລັງງານໃນອາຄານ ຈະເປັນໜຶ່ງໃນວິທີການທີ່ ກໍ່ໃຫ້ເກີດຜົນກະທົບສູງ ແລະ ມີຕົ້ນທຶນທີ່ເໝາະສົມໃນລະດັບຕົວເມືອງ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ (GHG).

ບົດສະຫຼຸບຫຍໍ້

ຕາລະລາງ 2: ແນວທາງສໍາລັບການລົງທຶນສີຂຽວຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ລວມທັງທຶນຮອນ ແລະ ບັນດາແຫຼ່ງທຶນສໍາຄັນ.

ຂະແໜງການຂອງ APEX	ມາດຕະການ	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ (ລ້ານ ໂດລາ ສະຫະລັດ)	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ (ລ້ານ ໂດລາ ສະຫະລັດ)	ບັນດາແຫຼ່ງທຶນທີ່ສໍາຄັນ			
				ລາຍຮັບຂອງຕົວເມືອງ	ເງິນໂອນຂອງລັດຖະບານ ຂັ້ນສູນກາງ/ເງິນກຸ້ຢມ	ການລົງທຶນ ຮ່ວມລະຫວ່າງພາກລັດ-ເອກະຊົນ	ເງິນຈາກພາກເອກະຊົນ
ພະລັງງານ	ດໍາເນີນການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນ ຢູ່ເທິງຫຼັງຄາ ເພື່ອຜະລິດນໍ້າຮ້ອນ	28					✓
	ດໍາເນີນການປັບປຸງກົດຄວບຄຸມອາຄານ	37					✓
	ສະໜັບສະໜູນການສ້າງຫຼັງຄາໃຫ້ເຢັນຂຶ້ນ	72					✓
	ເພີ່ມເນື້ອທີ່ປ່າໄມ້ໃນຕົວເມືອງ	293	293	✓			
	ຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການສ້າງ ໃບຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວ (ຕົວຢ່າງລະບົບ EDGE ຂອງ IFC)	9					✓
	ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນ ໃນການປັບປຸງປະສິດທິພາບຂອງການໃຊ້ພະລັງງານຂອງພາກເອກະຊົນ	300					✓
	ດໍາເນີນການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນເທິງຫຼັງຄາ	135					✓
	ການອອກໃບຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວໃຫ້ແກ່ອາຄານສໍານັກງານຂອງຕົວເມືອງທັງໝົດ	3	3	✓			✓
	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການປັບປຸງການນໍາໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບໃຫ້ແກ່ອາຄານສໍານັກງານຂອງຕົວເມືອງທັງໝົດ	32	32			✓	
	ປັບປຸງດອກໄຟເຍືອງທາງທັງໝົດດ້ວຍຫຼອດໄຟປະຢັດພະລັງງານ	14	14	✓			
ການຂົນສົ່ງ	ສະເໜີໃຫ້ມີການເກັບເງິນໃນເຂດທີ່ມີການຈະລາຈອນແອອັດ						
	ຫ້າມການຈອດລົດຕາມແຄມຖະໜົນ						
	ສະໜອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານສໍາລັບບ່ອນສາກລົດໄຟຟ້າ	1	1				✓
	ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນໃຫ້ແກ່ຜູ້ຊື້ລົດໄຟຟ້າ	1,625					✓
	ສ້າງຊ່ອງຈະລາຈອນສໍາລັບລົດຖີບ	0.2	0.2	✓			
	ຂະຫຍາຍການໃຫ້ບໍລິການລົດເມໄຟຟ້າ	68	68		✓	✓	
	ເພີ່ມລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ລົດເມໄຟຟ້າ	441	441		✓	✓	
	ເພີ່ມບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບສະຖານີລົດຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	12	12	✓	✓	✓	
ສະເໜີໃຫ້ມີການນໍາໃຊ້ບັດເກັບຄ່າເດີນທາງທີ່ທັນສະໄໝ				✓	✓		
ສິ່ງເສດເຫຼືອ	ກໍານົດໃຫ້ມີການເຮັດຝຸ່ນປົ່ມແບບບໍ່ລວມສູນ	25	25		✓	✓	
	ກໍານົດໃຫ້ມີການບໍາບັດທີ່ບໍ່ໃຊ້ອາກາດ ແບບບໍ່ລວມສູນ	0.5	0.5		✓	✓	
	ຫ້າມການນໍາໃຊ້ປລາສຕິກທີ່ໃຊ້ໄດ້ຄັ້ງດຽວ						
	ປັບປຸງການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ	2	2		✓	✓	
	ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ໂຮງຄັດແຍກ ແລະ ແປຣຸບຂີ້ເຫຍື້ອ	10	10		✓	✓	
	ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ເຕົາເຜົາ ຂີ້ເຫຍື້ອ ເພື່ອຜະລິດເປັນພະລັງງານໄຟຟ້າ	40	40		✓	✓	
ນໍ້າ	ກໍ່ສ້າງໜອງ/ອ່າງສໍາລັບເກັບນໍ້າຝົນ.	185	185	✓			
	ສ້າງແຮງຈູງໃຈ ໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນສ້າງໜອງ/ອ່າງກັບນໍ້າ						
	ຫຼຸດຜ່ອນ ນໍ້າຮົ່ວໄຫລ ທີ່ບໍ່ສາມາດເກັບກໍາໄດ້	3	3		✓	✓	
	ເພີ່ມໂຮງບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນແບບລວມສູນແຫ່ງໃໝ່	7	7		✓	✓	
	ເພີ່ມໂຮງບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ	33	33		✓	✓	
ລວມທັງໝົດ		3,376	1,170				

ບົດສະຫຼຸບຫຍໍ້

ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ ແມ່ນໜຶ່ງໃນວິທີການແກ້ໄຂຮອບດ້ານຂອງຕົວເມືອງ ໃນການແກ້ໄຂການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ສົ່ງເສີມການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ. ແຜນດັ່ງກ່າວສຸມໃສ່ການຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຈາກການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ເຮັດໃຫ້ເກີດການນຳໃຊ້ຊັບພະຍາກອນຢ່າງມີປະສິດທິພາບໃນດ້ານການນຳໃຊ້ພະລັງງານ, ການເດີນທາງດ້ວຍຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ, ການຫຼຸດຜ່ອນປະລິມານສິ່ງເສດເຫຼືອ, ແລະ ຄວາມໝັ້ນຄົງດ້ານນໍ້າ ຮອດປີ 2030. ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ມີເປົ້າໝາຍການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍ ແລະ ເພີ່ມການດູດຊັບທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ ໃຫ້ເປັນສູນ ໃນປີ 2050 ແລະ ຍັງມີວຽກ ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ພັດທະນາແຜນປະຕິບັດງານສະເພາະຂອງແຕ່ລະຂະແໜງຂອງຕົນ ຮອດປີ 2030.

ນອກຈາກນີ້, ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກເອກະຊົນທີ່ມີຄວາມເຂັ້ມແຂງ ສາມາດສະໜັບສະໜູນການປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານ GCAP ໃຫ້ປະສິບຜົນສຳເລັດ. ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສາມາດນຳເອົາບັນດາພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ສຳຄັນມາເຮັດວຽກຮ່ວມກັນ ເພື່ອເລັ່ງການຈັດຕັ້ງປະບັດວຽກງານດ້ານສະພາບດິນຟ້າອາກາດ ໂດຍການສ້າງເຄືອຂ່າຍທີ່ກວ້າງຂວາງຂອງທຸລະກິດທີ່ທັນສະໄໝດ້ານສະພາບດິນຟ້າອາກາດ, ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ສະຖາບັນການເງິນ ເພື່ອມຸ່ງໜັ້ນໃນການບັນລຸເປົ້າໝາຍທີ່ຕັ້ງໄວ້ ແລະ ວິໄສທັດໃນການກາຍເປັນຕົວເມືອງສີຂຽວ.

ຖະໜົນລ້ານຊ້າງ ແມ່ນ ເສັ້ນທາງຫຼັກຢູ່ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ທີ່ມີການເຊື່ອມຕໍ່ຈຸດສຳຄັນຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ປະຕູໄຊ, ຫໍຄຳ, ສຳນັກງານນາຍົກລັດຖະມົນຕີ, ວັດສີສະເກດ ແລະ ອົງການສະຫະປະຊາຊາດ.



Image: © Phourisub Thepvongsa / World Bank

ພາກສະເໜີ



ຄວາມເປັນມາ ແລະ ຈຸດປະສົງ



ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ເປັນຕົວເມືອງໃຫຍ່ທີ່ສຸດ ແລະ ເປັນສູນກາງດ້ານເສດຖະກິດ ວັດທະນະທຳ ແລະ ການເມືອງຂອງ ສປປ ລາວ, ຕັ້ງຢູ່ຈຸດຍຸດທະສາດໃນພາກກາງ ຂອງປະເທດ, ມີເນື້ອທີ່ 3.920 km², ມີປະຊາກອນ 968.991 ຄົນ, ອັດຕາການການ ຂະຫຍາຍຕົວຂອງປະຊາກອນສະເລ່ຍຕໍ່ ປີ ແມ່ນ 3.1%. ພູມສັນຖານຂອງຕົວເມືອງ ໄດ້ມີການຫັນປ່ຽນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ, ໂດຍສະເພາະໃນ 4 ເມືອງຫຼັກຄື: ເມືອງຈັນທະບູລີ, ເມືອງສີສັດຕະນາກ, ເມືອງໄຊເສດຖາ, ແລະ ເມືອງສີໂຄດຕະບອງ ຊຶ່ງມີການ ຂະຫຍາຍຕົວເມືອງຢ່າງວ່ອງໄວເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມແອອັດ. ໃນທິດສະວັດທີ່ຜ່ານມາ, ໄດ້ມີການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງອາຄານສູງ ໂດຍສະເພາະຢູ່ໃຈກາງເມືອງ. ການພັດທະນາໂຄງ ລ່າງພື້ນຖານບໍ່ໄດ້ຈຳກັດສະເພາະໃນບັນດາເມືອງຫຼັກເທົ່ານັ້ນ; ບັນດາເຂດອ້ອມໃຈກາງ ເມືອງ ເຊັ່ນ: ເມືອງໄຊທານີ, ເມືອງຫາດຊາຍຟອງ, ເມືອງສັງທອງ, ເມືອງນາຊາຍທອງ ແລະ ເມືອງປາກງື່ມ ກໍ່ເຫັນວ່າມີການປັບປຸງການບໍລິການ ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍໂຄງລ່າງ ພື້ນຖານໃນຕົວເມືອງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍເຊັ່ນກັນ.

ເສດຖະກິດຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນມີການຂະຫຍາຍຕົວທາງດ້ານການຄ້າ, ການບໍລິການ, ການຜະລິດ ແລະ ຍັງໄດ້ຮັບການຊຸກຍູ້ໃຫ້ນັບມື້ນັບແໜ້ນແຜ່ນກັບ ເມືອງຊາຍແດນແມ່ນ້ຳຂອງຕື່ມອີກ, ຊຶ່ງເປັນການສົ່ງເສີມທາງດ້ານການຄ້າຂາຍ ຂ້າມຊາຍແດນ. ນອກຈາກນີ້, ແນວທາງທີ່ມັງໝັ້ນຂອງລັດຖະບານໃນການດຶງດູດ ການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດໄດ້ຊຸກຍູ້ການສ້າງເສດຖະກິດພິເສດ ປະກອບສ່ວນ ການຂັບເຄື່ອນເສດຖະກິດຂອງຕົວເມືອງ.

ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຫ່ງຊາດຂອງ ສປປ ລາວ ໃນການຮັບມືກັບການປ່ຽນແປງ ສະພາບດິນຟ້າອາກາດ ໄລຍະປີ 2021-2030 ໄດ້ກຳນົດເປົ້າໝາຍການຫຼຸດຜ່ອນ GHG ທົ່ວປະເທດໃຫ້ໄດ້ 60% ໃນປີ 2030. ວາລະການພັດທະນາຕົວເມືອງສະບັບ ໃໝ່ຂອງ ສປປ ລາວ ໄດ້ຖືກຮອງຮັບໃນປີ 2017 ແລະ ສອດຄ່ອງກັບຍຸດທະສາດ ການປ່ຽນແປງສະພາບດິນຟ້າອາກາດດັ່ງກ່າວ, ໄດ້ກຳນົດຄວາມມັງໝັ້ນໃນການ ຫັນປ່ຽນໄປສູ່ ການພັດທະນາຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ແລະ ຍັງລວມເອົາບັນດາວາລະ ດ້ານຄວາມຫັນສະໄໝທີ່ກ່ຽວກັບສະພາບດິນຟ້າອາກາດ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

- ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຫຼຸດຜ່ອນແລະການປັບຕົວຕໍ່ກັບການປ່ຽນແປງສະພາບ ດິນຟ້າອາກາດໂດຍຜ່ານ (i) ການເຊື່ອມສານວຽກງານການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ເຂົ້າສູ່ນະໂຍບາຍ, ຍຸດທະສາດ ແລະ ການດຳເນີນງານຂອງແຕ່ລະຂະແໜງການ; (ii) ເພີ່ມທະວີການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ສະໜັບສະໜູນດ້ານວິຊາການ; (iii) ການປັບປຸງກົນໄກການຮ່ວມມື; ແລະ (iv) ຫຼຸດຜ່ອນການຜະລິດການປ່ອຍ GHG ເຊັ່ນ: ທາດເມຕານ ແລະ ກາກບອນ (ຕົວຢ່າງ: ຈາກນາເຂົ້າ, ການໝັກ-ການດອງ, ມູນສັດ) ໂດຍຜ່ານການນຳໃຊ້ຕັ້ງກາສເຊື້ອເພີງຊີວະພາບ ສຳລັບການຜະລິດໄຟຟ້າ ແລະ ເອຕາໂນນຊີວະພາບ.

- ການສ້າງຄວາມທົນທານໃຫ້ແກ່ຕົວເມືອງ ຜ່ານການສ້າງໂຄງລ່າງພື້ນຖານທີ່ມີ ຄຸນນະພາບ ແລະ ການວາງແຜນດ້ານພື້ນທີ່ ເຊັ່ນ: (i) ການພິຈາລະນາທາງ ເລືອກຂອງການພັດທະນາ ທີ່ທົນຕໍ່ສະພາບດິນຟ້າອາກາດ; (ii) ການຮັບຮອງເອົາ ນະໂຍບາຍ ແລະ ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດ້ານການປ້ອງກັນສະພາບດິນຟ້າອາກາດ; (iii) ການປະເມີນຄວາມສ່ຽງຕໍ່ສະພາບດິນຟ້າອາກາດ ກ່ອນການອະນຸມັດໂຄງການ ກໍ່ສ້າງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ; (iv) ການປະຕິບັດມາດຕະການການກວດສອບໂຄງສ້າງ ເພື່ອປ້ອງກັນໂຄງລ່າງພື້ນຖານທີ່ມີຄວາມບອບບາງ; ແລະ (v) ການຮັບຮອງກົດ ຄວບຄຸມອາຄານ ທີ່ຄຳນຶງເຖິງການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບອຸທິກກະສາດ ສຳລັບ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ອາຄານ, ພ້ອມດຽວກັບ ສົ່ງເສີມມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນຜົນ ກະທົບຂອງການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ສຳລັບ ການໃຫ້ບໍລິການ, ການດຳເນີນ ງານ ແລະ ການບຳລຸງຮັກສາ (O&M) ຂອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກໃນເຂດຕົວເມືອງທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ.

- ນຳໃຊ້ແນວຄິດຕົວເມືອງທັນສະໄໝທີ່ໄດ້ໝູນໃຊ້ປະໂຫຍດຈາກ ການຫັນເປັນດິ ຈິຕອລ, ພະລັງງານສະອາດ ແລະ ບັນດາເຕັກໂນໂລຊີຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: (i) ຖານຂໍ້ມູນ ພູມສັນຖານສຳລັບການຕິດຕາມ ແລະ ວາງແຜນການບໍລິການຕົວເມືອງ ແລະ ດ້ານ ອື່ນໆໃນຕົວເມືອງ; (ii) ລະບົບຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານພື້ນທີ່; (iii) ການວິເຄາະຂໍ້ມູນ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນການດຳເນີນງານ; (iv) ການຮັກສາຄວາມປອດໄພເຄືອຂ່າຍ ICT ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງຕົວເມືອງ, ລະດັບຊາດ ແລະ ລະດັບສາກົນ; (v) ການນຳ ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກ, ແລະ (vi) ການຈ່າຍເງິນ/ຊຳລະເງິນໃນຮູບແບບອີເລັກໂຕນິກ ແລະ ຮູບແບບດິຈິຕອນ.

¹ ຍຸດທະສາດການປ່ຽນແປງສະພາບດິນຟ້າອາກາດແຫ່ງຊາດ ຮອດປີ 2030, ຂໍ້ຕົກລົງສະບັບເລກທີ 98/ນຍ, ລົງວັນທີ 24 ກຸມພາ 2023.
² ສຳລັບລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມ, ເບິ່ງບົດລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າແຫ່ງຊາດ ກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວາລະຕົວເມືອງໃໝ່ ທີ່ຈັດພິມໃນເດືອນກັນຍາ 2021 ໂດຍ ກະຊວງ ຍທຂ; ແລະ ເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ: ເອກະສານບົດລາຍງານ ສະບັບເຕັມແມ່ນມີຢູ່ທີ່ ຫ້ອງການ ສະຫະປະຊາຊາດ ປະຈຳ ສປປ ລາວ ຫຼື ສາມາດເບິ່ງຈາກ <https://laopdr.un.org/en/13108- voluntary-national-review-implementation-2030-agenda-sustainable-development>.

ຮ່າງແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສະພາບດິນຟ້າອາກາດສໍາລັບນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໄດ້ສ້າງຂຶ້ນໂດຍສະຖາບັນການເຕີບໂຕຂອງສາກົນ (GGGI) ແລະ ກໍາລັງຢູ່ໃນຂັ້ນຕອນການອະນຸມັດຈາກເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ. ໂດຍໄດ້ກໍານົດມາດຕະການເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍ GHG ປະຈໍາປີຕໍ່ຫົວຄົນ ຈາກ 2,6 ຫາ 2 ໂຕນຕໍ່ຄົນ ຕໍ່ປີ, ໃຊ້ປະໂຫຍດຈາກໂອກາດທາງດ້ານເສດຖະກິດ ຈາກການປ່ຽນແປງສະພາບດິນຟ້າອາກາດ, ແລະ ເພີ່ມຄວາມເຂັ້ມແຂງຕໍ່ໄພພິບັດ. ພ້ອມກັນນັ້ນ ກໍ່ໄດ້ກໍານົດວິໄສທັດທີ່ມີຄວາມທ້າທາຍ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

“ ໃນປີ 2030 ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ຈະກາຍເປັນຕົວເມືອງທີ່ໜ້າຢູ່, ມີສະເໜ່ ແລະ ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ, ເປັນສູນກາງ ດ້ານການພັດທະນາ, ມີການເຕີບໂຕທາງດ້ານ ເສດຖະກິດທີ່ມີຄຸນນະພາບຕາມທິດສີຂຽວ ແລະ ຍືນຍົງ ໂດຍການນໍາໃຊ້ຊັບພະຍາກອນ ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ ທັນສະໄໝ, ມີຄວາມທົນທານຕໍ່ໄພພິບັດ ທໍາມະຊາດ ແລະ ການປ່ຽນແປງດິນ ຟ້າອາກາດ, ມີຄວາມສະເໝີພາບໃນສັງຄົມ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດທີ່ດີຂຶ້ນ ຂອງຊາວ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນທຸກຄົນ. ”

ແຜນດໍາເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວຂອງ GGGI ສໍາລັບນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໄລຍະປີ 2023-2030.

ເພື່ອບັນລຸວິໄສທັດຂ້າງເທິງ, ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໄດ້ວາງເປົ້າໝາຍຈຸດປະສົງ ຍຸດທະສາດ ດັ່ງນີ້:

- ເສີມຂະຫຍາຍການເຕີບໂຕທາງດ້ານເສດຖະກິດທີ່ມີຄຸນນະພາບ ຜ່ານການນໍາໃຊ້ຊັບພະຍາກອນທີ່ຈໍາກັດຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ນໍາໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມຢ່າງຍືນຍົງ.
- ປົກປັກຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມໃນຕົວເມືອງຢ່າງມີແບບແຜນ ແລະ ຍືນຍົງ, ຫຼຸດຜ່ອນມົນລະພິດທາງອາກາດ, ນໍ້າ, ສຽງ, ແລະ ມົນລະພິດຂອງດິນ, ພ້ອມທັງຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍ GHG ສູ່ຂັ້ນບັນຍາກາດ.
- ຍົກລະດັບຄຸນນະພາບຊີວິດຂອງຊາວນະຄອນຫລວງວຽງຈັນທຸກຄົນ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກໃນການເຂົ້າເຖິງການບໍລິການສາທາລະນະຢ່າງສະເໝີພາບ.

ແຜນດໍາເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວຂອງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໂດຍການນໍາໃຊ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງານຂັ້ນສູງ ເພື່ອຄວາມເປັນເລີດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມສໍາລັບຕົວເມືອງ (APEXGCAP) ທີ່ສະເໜີມານີ້, ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອສະໜັບສະໜູນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ວາລະການພັດທະນາຕົວເມືອງສະບັບໃໝ່ (NUA), ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງ GGGI ແລະ ຍຸດທະສາດ/ແຜນແມ່ບົດ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການປ່ຽນແປງຂອງສະພາບດິນຟ້າອາກາດ. GCAP ກໍານົດ ແລະ ຈັດລໍາດັບຄວາມສໍາຄັນຂອງການປະຕິບັດງານສີຂຽວ ໂດຍອີງຕາມຜົນກະທົບ ແລະ ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ. GCAP ໄດ້ມີການກໍານົດບັນດາໂຄງການສະເພາະ, ນະໂຍບາຍ, ແລະ ຍຸດທະສາດໃນການວາງທີ່ສາມາດຊ່ວຍໃຫ້ຕົວເມືອງບັນລຸເປົ້າໝາຍການຫຼຸດຜ່ອນ GHG, ພ້ອມທັງຍົກໃຫ້ເຫັນມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ເປັນຕົວຊີ້ວັດ. ມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນສອດຄ່ອງກັບກົນໄກແຫຼ່ງທຶນທີ່ມີທໍາແຮງ ທີ່ຕົວເມືອງສາມາດພິຈາລະນາເພື່ອສະໜັບສະໜູນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດັ່ງກ່າວ, ໃນນັ້ນລວມມີການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກເອກະຊົນ.

ສວນແຄມແມ່ນໍ້າຂອງເປັນຈຸດຫມາຍປາຍທາງທີ່ໄດ້ຮັບຄວາມນິຍົມສໍາລັບກິດຈະກໍາການພັກຜ່ອນຢ່ອນໃຈນອກບ້ານທີ່ມີສະຖານທີ່ສີຂຽວແລະຕະຫຼາດກາງຄືນ. ນອກນັ້ນຍັງນໍາໃຊ້ເປັນພື້ນຖານໂຄງລ່າງການຫຼຸດຜ່ອນໄພນໍ້າຖ້ວມ ແລະ ເສັ້ນທາງລະບາຍໃນໄລຍະການສັນຈອນທີ່ໜ້າແທ້ໝາຍທີ່ສຸດ.



Image: © Phourab Thepongsat / World Bank

³ ແຜນດໍາເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ 2023-2030 ໄດ້ກະກຽມໃນປີ 2022 ໂດຍ GGGI ຮ່ວມກັບກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (MPWT) ແລະ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ ໂດຍໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນດ້ານການເງິນຈາກອົງການຮ່ວມມືສາກົນ ສ.ເກີຫຼີ (KOICA). ລໍຖ້າການອະນຸມັດຈາກເຈົ້າຄອງນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ.

ຂະບວນການພັດທະນາແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ

ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໂດຍການນຳໃຊ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງານຂັ້ນສູງ ເພື່ອຄວາມເປັນເລີດດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມສຳລັບຕົວເມືອງ (APEX GCAP) ໄດ້ຖືກພັດທະນາຂຶ້ນ ໃນລະຫວ່າງ ເດືອນຕຸລາ 2023 ຫາ ເດືອນມິຖຸນາ 2024 ໂດຍການຮ່ວມມືກັບກະຊວງຍອມຮັບການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ຍທຂ), ນຳພາໂດຍ ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ, ແລະ ໄດ້ຮັບຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງຂະແໜງການຫຼັກທີ່ສຳຄັນ ຈາກບັນດາກົມວິຊາການຕ່າງໆ. ຈຸດປະສົງແມ່ນ ເພື່ອພັດທະນາແນວທາງການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍ GHG ໂດຍການກຳນົດ ແລະ ຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນຂອງມາດຕະການຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບຂະແໜງ ສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ, ການຂົນສົ່ງ, ສິ່ງເສດເຫຼືອ, ແລະ ນ້ຳ ເພື່ອຊ່ວຍນຳທາງໃຫ້ ກຊ ຍທຂ, ອຳນາດການປົກຄອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ບັນດາໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນການບັນລຸຄວາມຊັດເຈນຂອງຕົວເມືອງສີຂຽວ.

ຂະບວນການພັດທະນາ GCAP ໄດ້ປະຕິບັດຕາມ 3 ຂັ້ນຕອນຕົ້ນຕໍ ຄື: 1) ການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ແລະ ການກຳນົດປົກຄຸມຖານ, 2) ການຄັດເລືອກ ແລະ ການຈັດລຳດັບຄວາມສຳຄັນຂອງມາດຕະການ ແລະ 3) ການວິເຄາະໂດຍໃຊ້ເຄື່ອງມື APEX ທາງອອນລາຍ. ນອກຈາກນັ້ນ, ບົດລາຍງານ ຍັງລວມເອົາແນວຄວາມຄິດສຳລັບຮູບແບບທຸລະກິດ ແລະ ກົນໄກທາງການເງິນ ເພື່ອປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ.

ຊອບແວ APEX ນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນຂອງປົກຄຸມຖານ ເພື່ອຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບໃນປີເປົ້າໝາຍ ໂດຍໃຊ້ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງປະຊາກອນທີ່ຄາດໄວ້. APEX ຈະປະເມີນກິດຈະກຳຕ່າງໆທີ່ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສະຖານະການປົກຄຸມທີ່ ຫຼືເອີ້ນວ່າ BAU: ໝາຍເຖິງສະຖານະການທີ່ອຳນາດການປົກຄອງຂອງຕົວເມືອງບໍ່ໄດ້ດຳເນີນມາດຕະການສະເພາະໃດໜຶ່ງ, ແລະ ການດຳເນີນງານຂອງເທດສະບານ ແລະ ພຶດຕິກຳຂອງຜູ້ຢູ່ອາໄສບໍ່ໄດ້ປ່ຽນຈາກປົກຄຸມຖານ. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, APEX ຍັງຊ່ວຍປະເມີນຜົນກະທົບຂອງການລົງທຶນ, ການວາງແຜນ, ແລະການແກ້ໄຂນະໂຍບາຍ - ເອີ້ນວ່າມາດຕະການ - ໃນປີເປົ້າໝາຍ. ມີຫຼາຍກວ່າ 100 ມາດຕະການທີ່ຖືກບັນຈຸເຂົ້າໃນ APEX, ຕະຫຼອດເຖິງທາງເລືອກໃນການກຳນົດມາດຕະການເອງໄດ້. ແຕ່ລະມາດຕະການມີກົນໄກທີ່ຈະປະເມີນຂະໜາດຜົນກະທົບ ແລະ ຫຼືນຮອນ ໂດຍອີງໃສ່ສະຖານະການສະເພາະໃນຕົວເມືອງ. ວິທີການກຳນົດແຕ່ລະມາດຕະການ ແມ່ນອີງໃສ່ການຄິດໄລ່ດ້ານວິສະວະກຳ, ການສຶກສາທີ່ມີຢູ່ໃນທິດສະດີ, ແລະ/ຫຼື ກຳລະນິສຶກສາຈາກຕົວເມືອງອື່ນໆ.

ອົງການ IFC ໄດ້ປະສານສົມທົບກັບ ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ ກະຊວງ ຍທຂ ເພື່ອຮວບຮວມຂໍ້ມູນ, ທົບທວນຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນການຕ່າງໆ, ລວມທັງກຳນົດ ແລະ ຈັດບຸລິມະສິດ ວິທີແກ້ໄຂບັນຫາ.

ຂໍ້ມູນໄດ້ຖືກສະໜອງໃຫ້ໂດຍຄະນະວິຊາການຂອງ ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ ແລະ ພາກສ່ວນ/ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ພ້ອມທັງໄດ້ມາຈາກແຫຼ່ງຂໍ້ມູນສາທາລະນະ ແລະ ຄູ່ຮ່ວມພັດທະນາທີ່ສຳຄັນ (ເຊັ່ນ: ທະນາຄານໂລກ, GGGI, JICA ແລະ ອື່ນໆ). ສຳລັບການຄັດເລືອກມາດຕະການ, ເລີ່ມຕົ້ນ ທີ່ມາດຕະການທີ່ທົບທວນຄືນຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນການຂອງ ຂະແໜງການ/ພະແນກການ ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ GGGI ເພື່ອນຳມາເປັນຂໍ້ມູນພື້ນຖານອ້າງອີງ ສຳລັບມາດຕະການສຳຄັນທີ່ສາມາດນຳມາປະເມີນໄດ້ ໂດຍໃຊ້ເຄື່ອງມື APEX. ສຸດທ້າຍ, ກອງປະຊຸມວິຊາການ ໄດ້ຈັດຂຶ້ນຮ່ວມກັບບັນດາຜູ້ຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງຂະແໜງການ ເພື່ອກວດສອບຂໍ້ມູນ ແລະ ປຶກສາຫາລືກ່ຽວກັບສະພາບການ ແລະ ຈັດລຽງບຸລິມະສິດຂອງບັນດາມາດຕະການທີ່ແຕກຕ່າງກັນ.

ກອງປະຊຸມດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຈັດຂຶ້ນທີ່ໂຮງແຮມແລນມາກ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ໃນວັນທີ 5 ມີນາ 2024. ມີຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມຕາງໜ້າຈາກ ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ, ທີມງານວິຊາການຫຼັກ ທີ່ເປັນຕົວແທນໃຫ້ແກ່ 4 ຂະແໜງການຂອງ APEX, ລວມມີສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ (ພະແນກພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ລັດວິສາຫະກິດໄຟຟ້າລາວ ສາຂານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ), ຂົນສົ່ງ (ກົມຂົນສົ່ງ/ຍທຂ ແລະ ຂະແໜງ ຍທຂ/ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ), ສິ່ງເສດເຫຼືອ (ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິການ ຕົວເມືອງວຽງຈັນ) ແລະ ນ້ຳ ແລະ ນ້ຳເສຍ (ລັດວິສາຫະກິດນ້ຳປະປາ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ກົມນ້ຳປະປາ/ຍທຂ, ຫ້ອງການຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແຂວງ/ເມືອງ) ແລະ ພາກສ່ວນອື່ນໆ ລວມທັງ ພະແນກແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສະຖາບັນການເຕີບໂຕສີຂຽວສາກົນ, ແລະ ຄະນະສະຖາປັດຕະຍະກຳສາດມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດ. ຈຸດປະສົງຂອງກອງປະຊຸມດັ່ງກ່າວ ແມ່ນເພື່ອໃຫ້ເຫັນພາບລວມຂອງຂະບວນການ APEX GCAP, ເຂົ້າໃຈຕໍ່ກັບເນື້ອໃນ ແລະ ແຜນບຸລິມະສິດທີ່ມີຢູ່ໃນປັດຈຸບັນ, ທົບທວນ ແລະ ປຶກສາຫາລືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ສອດຄ່ອງກັບ APEX, ແລະ ກຳນົດມາດຕະການບຸລິມະສິດ ເພື່ອດຳເນີນການວິເຄາະຂັ້ນຕໍ່ໄປ.

ກອງປະຊຸມວິຊາການດັ່ງກ່າວ ເປັນສິ່ງສຳຄັນ ເພື່ອເຂົ້າໃຈສະພາບການທ້ອງຖິ່ນຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ພາຍຫຼັງສຳເລັດກອງປະຊຸມ, ທີມງານ APEX ໄດ້ພັດທະນາ GCAP ດ້ວຍຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຮັບຈາກທີມງານວິຊາການ. ດຳເນີນການຕໍ່ໄປ, ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ ຈະສືບຕໍ່ມີການເຂົ້າເຖິງຊອບແວ APEX ອອນໄລນ໌ ເພື່ອເຮັດການວິເຄາະຕື່ມອີກ, ຕິດຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ແລະ ຕິດຕາມຜົນໄດ້ຮັບຈາກການວິເຄາະ.

ການປຶກສາຫາລືກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໃນລະຫວ່າງກອງປະຊຸມທີ່ຈັດໂດຍ ຍທຂ ໄດ້ມີການລະບຸ ແລະ ຈັດລຽງບຸລິມະສິດດ້ານມາດຕະການຕ່າງໆ.



Image: Sakhone Phomsouvanh / IFC

ສະພາບລວມຂອງຕົວເມືອງ

ພາກນີ້ແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນການສະຫຼຸບ-ສັງລວມຂໍ້ມູນດ້ານຕົວເລກຂອງຕົວເມືອງ ພາຍໃຕ້ການວິເຄາະຂໍ້ມູນ ໂດຍນຳໃຊ້ເຄື່ອງມື APEX ໃນ 04 ຂະແໜງການຫຼັກຄື: ສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ, ການຂົນສົ່ງ, ສິ່ງເສດເຫຼືອ ແລະ ນໍ້າ. ລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມ ແມ່ນໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນຫ້າຍ A.



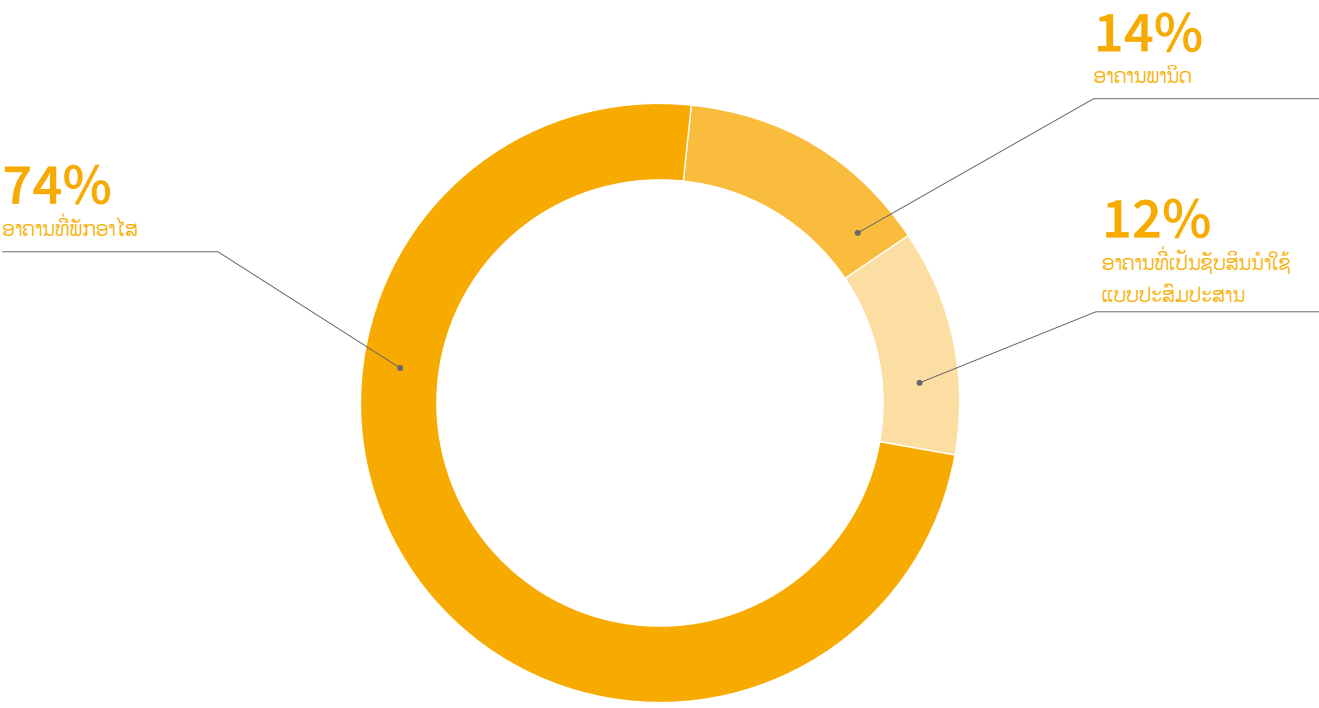
ລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຈະເຕີມທາງຜ່ານເສັ້ນທາງແຫ່ງຊາດ 13 ໃຕ້, ເຊື່ອມຕໍ່ມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດ, ສະຖານີລົດໄຟ ແລະ ແຂວງພາກໃຕ້ຂອງ ສປປ ລາວ.

ສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໄດ້ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນເປັນເວລາ ຫຼາຍກວ່າ 450 ປີ, ແຕ່ໃນ ໄລຍະຫຼາຍທົດສະຫວັດທີ່ຜ່ານມາ ສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງມີການປ່ຽນແປງ ຫຼາຍສົມຄວນ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການນໍາໃຊ້ທີ່ດິນ. ການຫັນເປັນຕົວເມືອງ ມີການຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງວ່ອງໄວ ແລະ ບໍ່ສາມາດຄວບຄຸມໄດ້ ເນື່ອງຈາກມີການ ຍ້າຍຖິ່ນຖານຂອງປະຊາຊົນຢູ່ຊົນນະບົດ ເຂົ້າມາອາໄສຢູ່ໃນຕົວເມືອງຫຼາຍຂຶ້ນ. ດ້ວຍສາເຫດນີ້, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດມີການແຜ່ລາມຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ເກີດຄວາມ ແອອັດເພື່ອຮອງຮັບກັບຈໍານວນປະຊາກອນທີ່ຫຼັງໄຫຼເຂົ້າມາໃນຕົວເມືອງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນໄວໜຸ່ມທີ່ກໍາລັງຊອກຫາວຽກເຮັດງານທໍາ, ໂອກາດທາງດ້ານ ການສຶກສາ ແລະ ຄຸນນະພາບຊີວິດທີ່ດີຂຶ້ນ. ພື້ນທີ່ການປູກສ້າງ ມີການຂະຫຍາຍ ຕົວ ແລະ ລວມຕົວຢູ່ໃນຂອບເຂດ 04 ເມືອງຫຼັກຄື: ເມືອງຈັນທະບູລີ, ສີສັດຕະ ນາກ, ໄຊເສດຖາ ແລະ ສີໂຄດຕະບອງ. ການພັດທະນາຂອງພື້ນທີ່ດັ່ງກ່າວແມ່ນ ສອດຄ່ອງຕາມແຜນຜັງລວມຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2030 ທີ່ໄດ້ຖືກ ຮັບຮອງເມື່ອບໍ່ດົນມານີ້, ຊຶ່ງໄດ້ແບ່ງພື້ນທີ່ໃຈກາງເມືອງອອກເປັນ 04 ເຂດຫຼັກຄື: ເຂດໃຈກາງເມືອງ, ເຂດອ້ອມໃຈກາງເມືອງ, ເຂດຊານເມືອງ ແລະ ເຂດຂະຫຍາຍ ຕົວເມືອງ. ເຂດໃຈກາງເມືອງແມ່ນສະຫງວນໄວ້ໃຫ້ແກ່ພື້ນທີ່ເມືອງເກົ່າ, ມໍຮະດົກ ວັດທະນະທໍາ, ການບໍລິຫານ, ການຄ້າ ແລະ ການບໍລິການ. ເຂດອ້ອມໃຈກາງ ເມືອງ ລວມມີ ເຂດອ້ອມຂ້າງສະໜາມບິນ ແລະ ລຽບແຄມຝັ່ງແມ່ນໍ້າຂອງ. ເຂດ ຊານເມືອງ ລວມມີເຂດອ້ອມຂ້າງສະໜາມບິນ, ພື້ນທີ່ດິນກະສິກໍາ, ມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດ, ເຂດສະຫງວນ ແລະ ເຂດພັດທະນາໃໝ່ ເຊັ່ນ: ເສັ້ນທາງ 450 ປີ, ທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງ ແລະ ດ່ານຊາຍແດນ. ເຂດຂະຫຍາຍ ຕົວເມືອງ ລວມມີເຂດທີ່ດິນສິ່ງເສີມການພັດທະນາຕົວເມືອງໃໝ່,

ບັນດາສູນການຂົນສົ່ງ ແລະ ບັນດາມິຄິມອຸດສາຫະກໍາ ແລະ ກະສິກໍາ. ຜົນຂອງການວິເຄາະດ້ວຍເຄື່ອງມື APEX ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ 74% ຂອງຈໍານວນ ອາຄານທັງໝົດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນເປັນອາຄານທີ່ພັກອາໄສ, ຊຶ່ງ ປະກອບດ້ວຍ: ເຮືອນຂອງບຸກຄົນ ແລະ ຄົວເຮືອນ, ອາພາດເມັ້ນ ແລະ ຮ້ານ ຂາຍເຄື່ອງ (ຮູບທີ 3). ສ່ວນອີກ 14% ແມ່ນອາຄານພານິດ ແລະ ສ່ວນທີ່ເຫຼືອ 12% ແມ່ນຊັບສິນທີ່ນໍາໃຊ້ແບບປະສົມປະສານ, ລວມທັງບັນດາຕຶກອາຄານຂອງ ລັດຖະບານ.

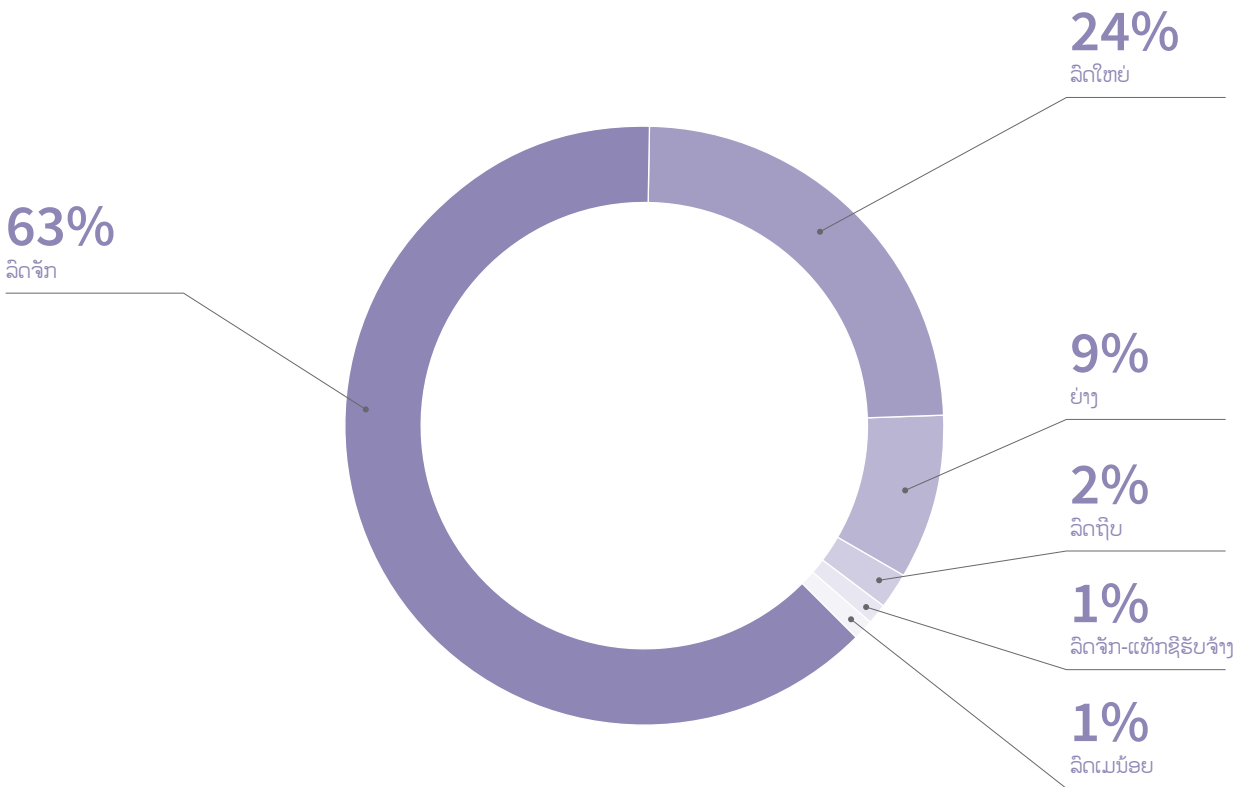
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ອາໄສພຽງແຕ່ລັດວິສາຫະກິດໄຟຟ້າລາວເປັນຫຼັກໃນ ການແຈກຈ່າຍກະແສໄຟຟ້າ (ຟຟລ). ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເປັນພື້ນທີ່ທີ່ມີ ຄວາມຕ້ອງການຊົມໃຊ້ໄຟຟ້າໃນປະລິມານທີ່ສູງທີ່ສຸດໃນປະເທດ, ຊຶ່ງມີ ຄວາມຕ້ອງການຊົມໃຊ້ໄຟຟ້າສູງເຖິງ 3,8 ລ້ານ GWh ແລະ ມີອັດຕາການເຕີບໂຕ ສະເລ່ຍ 5%/ປີ (2021-2030). ແຫຼ່ງພະລັງງານຫຼັກທີ່ນໍາໃຊ້ໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນ ຈາກເຂື່ອນໄຟຟ້າພະລັງງານນໍ້າ (80,4%), ຮອງລົງມາແມ່ນຈາກພະລັງງານຈາກ ໂຮງໄຟຟ້າຖ່ານຫີນ (18,6%), ຊີວະມວນ (0,4%) ແລະ ພະລັງງານແສງຕາເວັນ (0,6%). ໃນປີ 2020, ກໍາລັງການຜະລິດໄຟຟ້າທີ່ສາມາດຕິດຕັ້ງໄດ້ທັງໝົດແມ່ນ 10.091 MW, ຊຶ່ງໃນນັ້ນ ປະມານ 70% ແມ່ນການສົ່ງອອກ. ໃນປີ 2030, ຄາດຄະເນຄວາມຕ້ອງການຊົມໃຊ້ພະລັງງານພາຍໃນປະເທດ ແມ່ນປະມານ 2.541 MW (ດ້ວຍອັດຕາການຈະເລີນເຕີບໂຕ 7%), ຊຶ່ງໃນນັ້ນ, ຄາດວ່າ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຈະເປັນພື້ນທີ່ ທີ່ມີຄວາມຕ້ອງການໃນການຊົມໃຊ້ສູງທີ່ສຸດ ເຖິງ 660 MW.



ຮູບທີ 3: ອັດຕາສ່ວນພື້ນທີ່ອາຄານແຍກເປັນປະເພດ

ການຂົນສົ່ງ

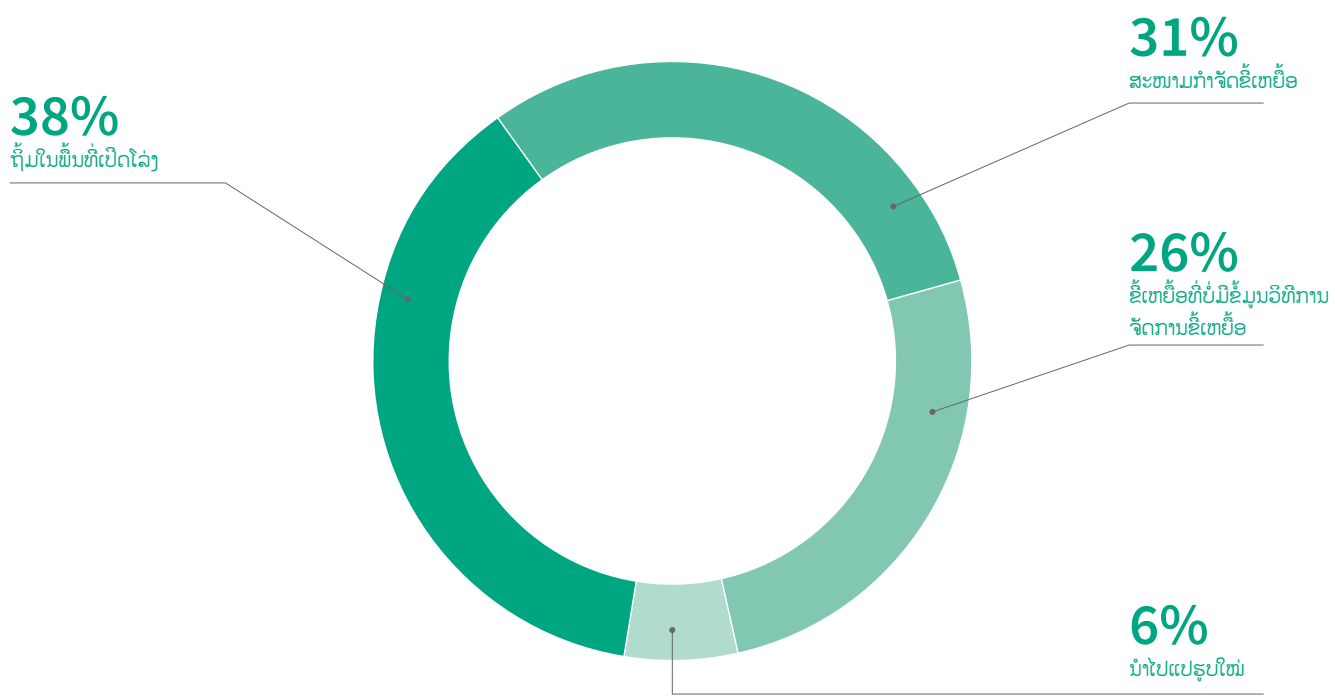
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ກຳລັງປະສົບກັບບັນຫາການຫັນມານຳໃຊ້ຍານພາຫະນະທີ່ມີເຄື່ອງຈັກເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງວ່ອງໄວ. ຜູ້ຢູ່ອາໄສໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນແມ່ນນຳໃຊ້ລົດຈັກເປັນສ່ວນໃຫຍ່ ຊຶ່ງກວມເອົາ 63%, ຮອງລົງມາແມ່ນລົດໃຫຍ່ ກວມເອົາ 24%, ຍ່າງ ກວມເອົາ 9%, ລົດຖີບ ກວມເອົາ 2% ແລະ ຮູບແບບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະອື່ນໆ ກວມເອົາ 2%, ຊຶ່ງລາຍລະອຽດແມ່ນສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນຮູບທີ 4. ຮູບເຫຼົ່ານີ້ສອດຄ່ອງກັບກັບແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2040, ຊຶ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ພາຫະນະສ່ວນບຸກຄົນສ່ວນຫຼາຍແມ່ນນຳໃຊ້ເຄື່ອງຈັກທີ່ມີການເຜົາໃໝ່ ແລະ ພະຫະນະດັ່ງກ່າວນີ້ກາຍເປັນຮູບແບບການຂົນສົ່ງຫຼັກທີ່ນຳໃຊ້ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ສ່ວນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະມີຕົວເລກທີ່ຫຼຸດລົງ ຈາກ 4% ໃນປີ 2007 ແລະ ຫຼຸດລົງມາເປັນ 1,4% ໃນປີ 2019. ຈາກຕົວເລກທີ່ຫຼຸດລົງນີ້ເປັນສາເຫດເຮັດໃຫ້ເກີດມີການສັນຈອນທີ່ແອອັດຢູ່ໃນທົ່ວຕົວເມືອງ. ໃນຕົວເມືອງ, ລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະປະກອບດ້ວຍລົດເມ ແລະ ລົດຈັກ-ແທັກຊີ ຮັບຈ້າງ (ເຊັ່ນ: ລົດໃຫຍ່, ລົດສອງແຖວ, ຕຸກຕຸກ, ຈຳໂປ້ ແລະ ລົດຈັກ). ນອກຈາກນັ້ນ, ໃນບັດຈຸບັນໄດ້ມີການສະເໜີ ແລະ ວາງແຜນລະບົບລົດເມຂົນສົ່ງດ່ວນ (BRT) ໄລຍະ 27,6 Km ໃຫ້ເປັນສ່ວນໜຶ່ງໃນການປະຕິຮູບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ຊຶ່ງໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 03 ໄລຍະຄື: ໄລຍະສັ້ນ (2022-2027, ຢູ່ໃນໄລຍະກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ), ໄລຍະກາງ (2028-2032) ແລະ ໄລຍະຍາວ (2033-2040).



ຮູບທີ 4: ຮູບແບບການນຳໃຊ້ພາຫະນະ ຈຳແນກຕາມຈຳນວນຫຼັກກຳໄລແມັດ ທີ່ຜູ້ໂດຍສານໄດ້ເດີນທາງ

ສິ່ງເສດເຫຼືອ

ຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ຜະລິດອອກມາຈາກຜູ້ຢູ່ອາໄສແຕ່ລະຄົນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໂດຍສະເລ່ຍແມ່ນມີຈຳນວນປະມານ 0,38 ໂຕນ/ຄົນ/ປີ, ຊຶ່ງສິ່ງຜິດເຮັດໃຫ້ມີຈຳນວນຂີ້ເຫຍື້ອຫຼາຍກວ່າ 350.000 ໂຕນ/ປີ. ຂີ້ເຫຍື້ອເຫຼົ່ານີ້ປະກອບດ້ວຍຂີ້ເຫຍື້ອຍ່ອຍສະຫຼາຍຢ່າງທີ່ມາຈາກເສດອາຫານກວມເອົາຫຼາຍກວ່າ 60% ຂອງຈຳນວນຂີ້ເຫຍື້ອທັງໝົດ. ເຖິງແນວໃດກໍຕາມ, ຂີ້ເຫຍື້ອໄດ້ຖືກຂົນສົ່ງໄປຍັງສະໜາມກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ຖືກຈັດສັນໄວ້ ກວມເອົາພຽງແຕ່ 31% ຂອງຈຳນວນຂີ້ເຫຍື້ອທັງໝົດ, ຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ຖືກນຳໄປຖິ້ມໃນພື້ນທີ່ເປີດໂລງ ກວມເອົາ 38%, ຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ບໍ່ມີຂໍ້ມູນວິທີການຈັດການຂີ້ເຫຍື້ອ ກວມເອົາ 26% ແລະ ຂີ້ເຫຍື້ອນຳເອົາໄປແປຮູບໃໝ່ ກວມເອົາ 6% (ເບິ່ງຕາມຮູບທີ 5). ການຈັດການຂີ້ເຫຍື້ອຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນຍັງພົບເຫັນສິ່ງທ້າທາຍຫຼາຍຢ່າງ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນຂາດແຄນ ສະໜາມກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ຖືກຫຼັກສຸຂະອະນາໄມ ແລະ ລົດເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ, ສະພາບເສັ້ນທາງ ທີ່ແຄບ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຄຸນນະພາບ ແລະ ຍັງຂາດຈິດສຳນຶກ ແລະ ຄວາມຮູ້ກ່ຽວກັບການນຳຂີ້ເຫຍື້ອໄປແປຮູບໃໝ່, ຊຶ່ງສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ສົ່ງຜົນໃຫ້ເກີດມີຂໍ້ຈຳກັດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການແຍກຂີ້ເຫຍື້ອ. ເນື່ອງຈາກ ເຄືອຂ່າຍລະບົບການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ການບໍລິການທີ່ຂາດປະສິດທິພາບ ຂອງໜ່ວຍງານທ້ອງຖິ່ນ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ປະຊາຊົນ ມີການປະພຶດທີ່ຜິດກົດລະບຽບ ເຊັ່ນ: ການຖິ້ມຂີ້ເຫຍື້ອຊະຊາຍ, ການຈຸດຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ລວມທັງນຳໃຊ້ວິທີການນຳເອົາຂີ້ເຫຍື້ອໄປແປຮູບໃໝ່ແບບບໍ່ຖືກວິທີ.



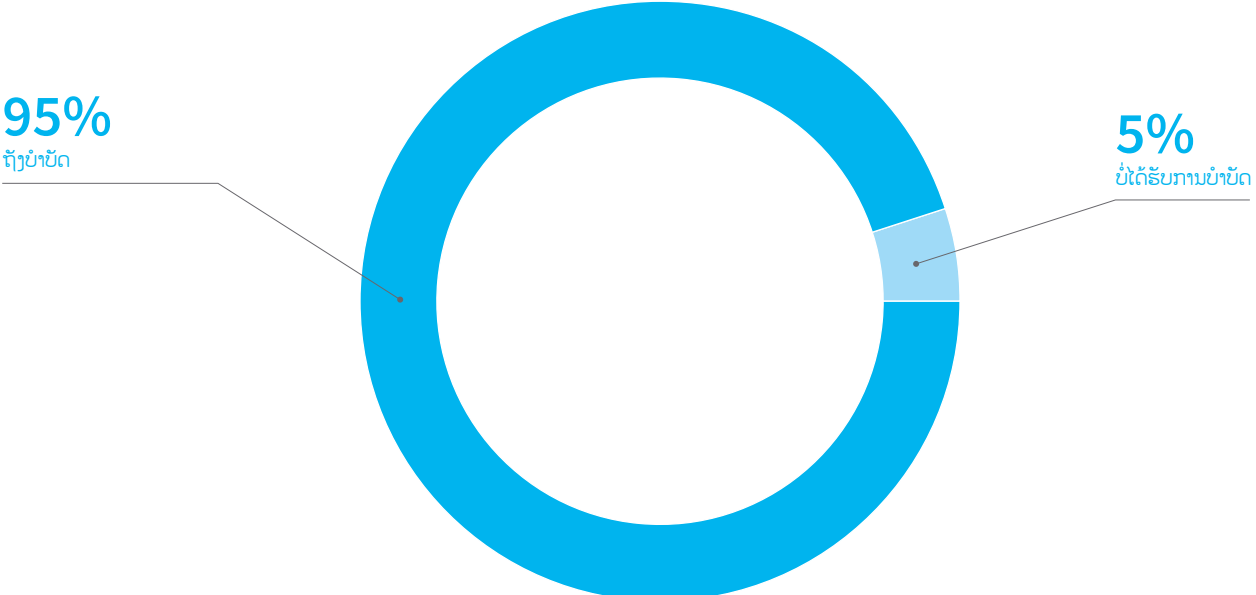
ຮູບທີ 5: ການກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອແບ່ງຕາມປະເພດການບຳບັດ

ນໍ້າ

ປະມານ 70% ຂອງຜູ້ຢູ່ອາໄສໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນສາມາດເຂົ້າເຖິງນໍ້າດື່ມ ແລະ ນໍ້າໃຊ້ ທີ່ປອດໄພ, ຊຶ່ງຜູ້ຢູ່ອາໄສເຫຼົ່ານີ້ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນອາໄສຢູ່ເຂດໃຈກາງເມືອງ, ເຂດອ້ອມໃຈກາງເມືອງ ແລະ ເຂດຊານເມືອງ. ລັດວິສະຫະກິດນໍ້າປະປານະຄອນຫຼວງ ເປັນຜູ້ພັດທະນາ, ດໍາເນີນງານ, ແລະ ແຈກຈ່າຍນໍ້າປະປາໃນທ້ວນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ລັດວິສະຫະກິດນໍ້າປະປານະຄອນຫຼວງ ສືບຕໍ່ຂະຫຍາຍຈໍານວນການຜະລິດເພື່ອສາມາດສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຊົມໃຊ້ນໍ້າປະປາ ໃນໄລຍະຍາວ (2016-2030) ໃຫ້ໄດ້ 669.000 m³/ມື້ ເມື່ອປຽບທຽບ ໃສ່ຈໍານວນການແຈກຈ່າຍນໍ້າປະປາໃນປັດຈຸບັນ ປະມານ 449.000 m³/ມື້ (2024). ສໍາລັບຜູ້ຢູ່ອາໄສທີ່ຍັງບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງນໍ້າດື່ມ ແລະ ນໍ້າໃຊ້ທີ່ປອດໄພ, ການນໍາໃຊ້ນໍ້າສ້າງ ຫຼື ນໍ້າບາດານ ເປັນອີກແຫຼ່ງທາງເລືອກໜຶ່ງໃຫ້ແກ່ຜູ້ຢູ່ອາໄສໄດ້ຊົມໃຊ້.

ຜູ້ຢູ່ອາໄສໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໂດຍສະເລ່ຍແລ້ວຊົມໃຊ້ນໍ້າ ຈໍານວນ 183 ລິດ/ຄົນ/ມື້, ຊຶ່ງລວມສະສົມ ຈໍານວນ 177 ລ້ານລິດ/ມື້ ໃນທ້ວຕົວເມືອງ. ນໍ້າຈໍານວນທັງໝົດນີ້ແມ່ນເຂົ້າຜ່ານການບໍາບັດຢູ່ຕາມໂຮງບໍາບັດບ່ອນຕ່າງໆຂອງລັດວິສະຫະກິດນໍ້າປະປານະຄອນຫຼວງ.

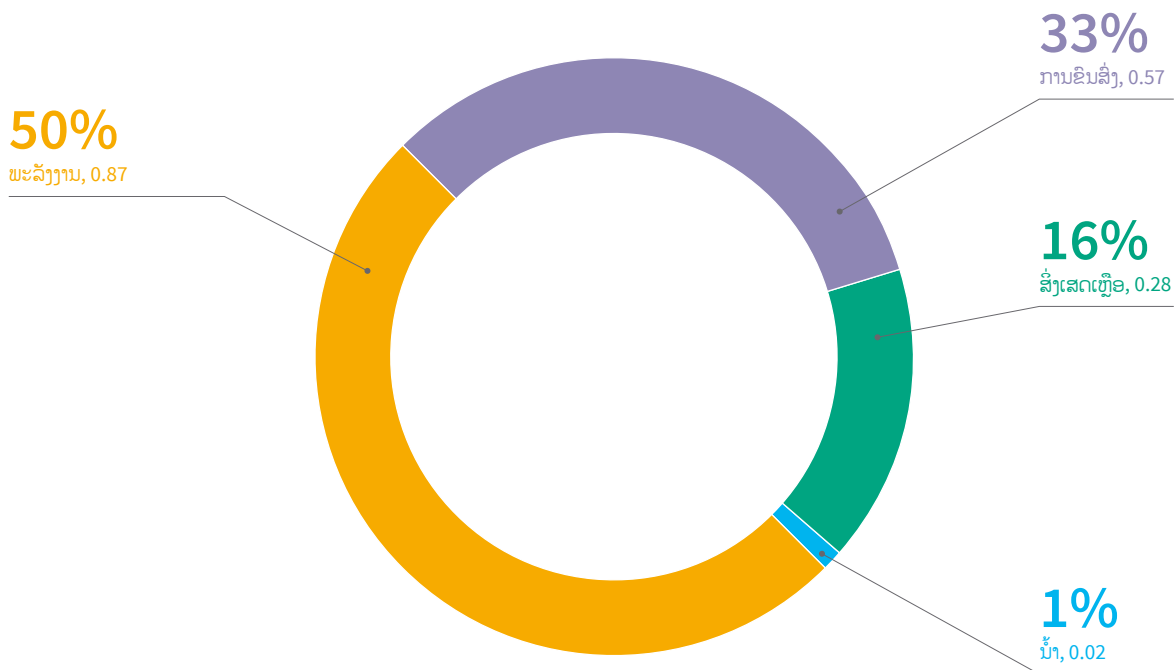
ໃນດ້ານການຈັດການຄຸ້ມຄອງນໍ້າເປື້ອນ ແລະ ລະບົບທໍ່ລະບາຍນໍ້າເປື້ອນ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເຫັນວ່າ 95% ຂອງນໍ້າເປື້ອນແມ່ນຖືກບໍາບັດໃນລະບົບຖັງນໍ້າເສຍ, ສ່ວນອີກ 5% ແມ່ນບໍ່ໄດ້ຮັບການບໍາບັດ (ຮູບທີ 6). ເນື່ອງຈາກບັນດາຄົວເຮືອນ ແລະ ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດ ມີສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນທີ່ບໍ່ພຽງພໍ, ຈຶ່ງກໍ່ໃຫ້ເກີດມີນໍ້າເປື້ອນທີ່ມາຈາກຫ້ອງນໍ້າ ໄຫຼລົ້ນລົງສູ່ລະບົບລະບາຍນໍ້າ, ຮ່ອງນໍ້າສາທະລະນະ ແລະ ພື້ນທີ່ທໍາມະຊາດ ໂດຍບໍ່ມີການບໍາບັດທີ່ຖືກຕ້ອງ-ເໝາະສົມ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຂໍ້ກໍານົດ ແລະ ລະບຽບການ ທີ່ຍັງມີບໍ່ພຽງພໍ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບ ທີ່ບໍ່ເຂັ້ມງວດ, ລວມເຖິງຄວາມຮັບຮູ້ໃນຊຸມຊົນຕໍ່ການບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນຍັງຕໍ່າ ຈຶ່ງສົ່ງຜົນເຮັດໃຫ້ຂາດການກໍາຈັດຕະກອນໃນຖັງບໍາບັດນໍ້າເສຍຢ່າງເປັນປະຈໍາ. ຄຽງຄູ່ກັນນັ້ນ, ກໍຍັງມີບັນຫາການອຸດຕັນຂອງຮ່ອງນໍ້າສາທາລະນະ, ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ເກີດມີນໍ້າຖ້ວມຢູ່ໃນບາງທ້ອງຖິ່ນ, ນໍ້າອັ່ງ ແລະ ການແຜ່ລະບາດຂອງພະຍາດ ໂດຍສະເພາະແມ່ນໃນລະດູຝົນ.



ຮູບທີ 6: ວິທີການບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນ

ການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ

ຜ່ານການນຳໃຊ້ແອັບພິເຄຊັນອອນລາຍຂອງ APEX ໃນການພັດທະນາຂໍ້ມູນ ພື້ນຖານກ່ຽວກັບທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ (GHG) ໃນປີ 2023, ບັນຊີຂໍ້ມູນການປ່ອຍ ທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນມີການປ່ອຍອາຍ ກາກບອນຫຼາຍກວ່າ 1,74 ລ້ານໂຕນ ໃນທົ່ວຂະແໜງການຂົນສົ່ງ, ສິ່ງເສດເຫຼືອ ແລະ ນໍ້າ. ໃນຮູບທີ 7 ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ຈຳນວນເຄີ່ງໜຶ່ງ ຫຼື 50% ຂອງອາຍທີ່ ປ່ອຍອອກ ແມ່ນມາຈາກສະພາບແວດລ້ອມທີ່ມະນຸດສ້າງຂຶ້ນ ແລະ ພະລັງງານ, ສ່ວນອີກເຄີ່ງໜຶ່ງແມ່ນມາຈາກ ການຂົນສົ່ງ (33%), ສິ່ງເສດເຫຼືອ (16%) ແລະ ນໍ້າ ແລະ ນໍ້າເປື້ອນ (ໜ້ອຍກວ່າ 1%).



ຮູບທີ 7: ການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

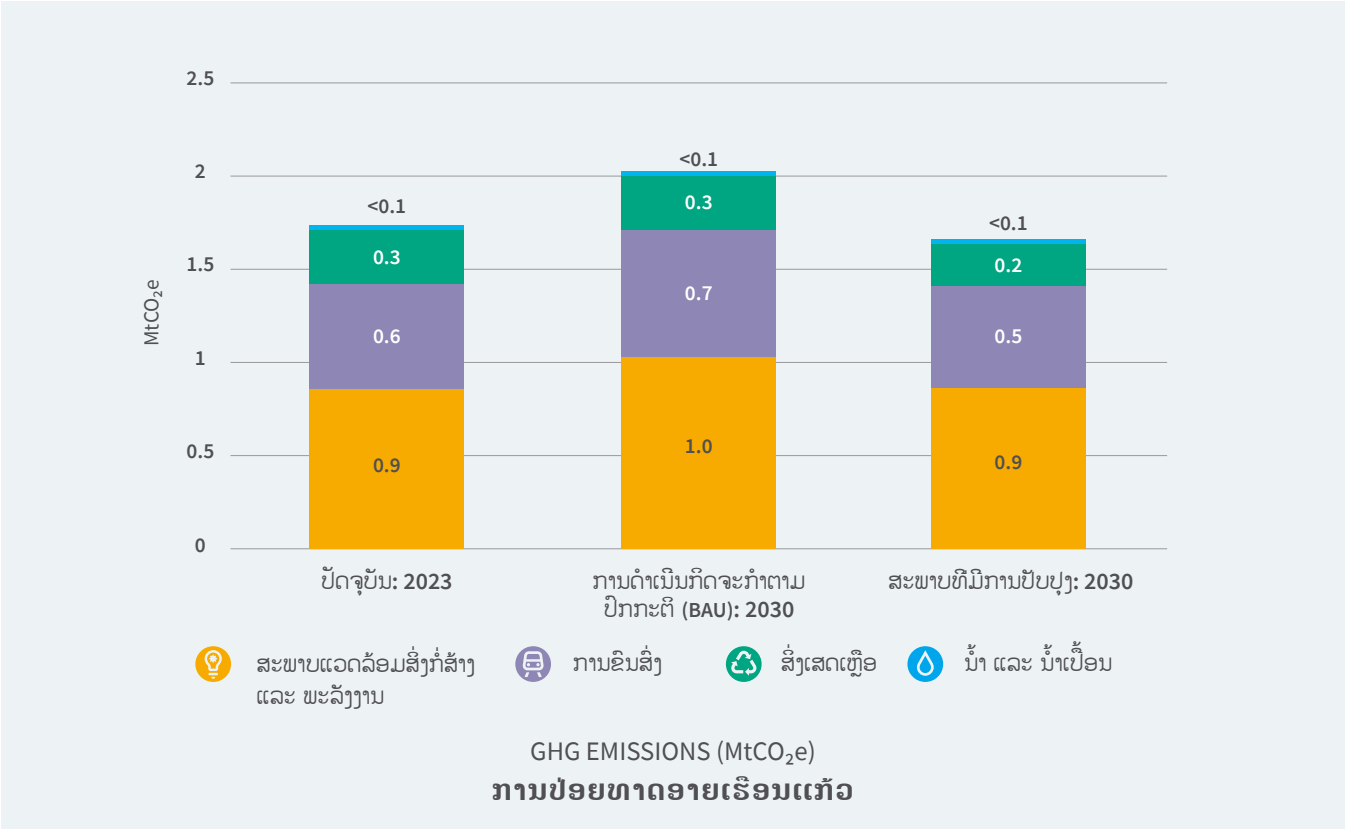
ແຜນດຳເນີນງານ ຕົວເມືອງສີຂຽວ ແລະ ການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍ ທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ



ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ ແລະ ການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ

ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ (GCAP) ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ລວມມີ 30 ມາດຕະການ ທີ່ຄາດວ່າຈະຊ່ວຍຫຼຸດຈຳນວນການປ່ອຍອາຍເຮືອນແກ້ວ 22% ພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂຂອງການດຳເນີນກິດຈະກຳຕາມປົກກະຕິ (BAU) ຂອງຕົວເມືອງ ທີ່ມາຈາກ ຂະແໜງການສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ, ຂົນສົ່ງ, ສິ່ງເສດເຫຼືອ ແລະ ນໍ້າ. ການປ່ອຍອາຍເຮືອນແກ້ວໃນປັດຈຸບັນ, ການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວແບບດຳເນີນກິດຈະກຳຕາມກິດຈະກຳຕາມປົກກະຕິ, ແລະ ກໍລະນີການປ່ອຍອາຍເຮືອນທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ-ແກ້ໄຂ ໃນແຕ່ລະຂະແໜງການ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນຮູບທີ 8 ແລະ ການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ ຂອງແຕ່ລະຂະແໜງການໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນໃນຮູບທີ 9. ການປ່ອຍອາຍອາດສາມາດຫຼຸດຈຳນວນລົງໄດ້ຕື່ມອີກ ຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກິດຈະກຳໃນຂະແໜງການທີ່ຢູ່ນອກຂອບເຂດຂອງການວິເຄາະ APEX (ແລະ ຢູ່ນອກຂອບເຂດທີ່ຮັບຜິດຊອບໂດຍກົງຂອງອຳນາດການປົກຄອງຂອງຕົວເມືອງ), ໂດຍສະເພາະແມ່ນໃນຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ກະສິກຳ.

ໃນບັນດາ 30 ມາດຕະການ ລວມມີທັງ ມາດຕະການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໂດຍກົງ, ຊຶ່ງເປັນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຮັບຜິດຊອບໂດຍຕົວເມືອງ ແລະ ໜ່ວຍງານຂອງຕົວເມືອງຈາກງົບປະມານຂອງລັດ, ຫຼື ມາດຕະການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງອ້ອມ ທີ່ລະດົມທຶນຈາກການປະຕິບັດບັນດານະໂຍບາຍ, ລະບຽບການ ແລະ ໂຄງການເຜີຍແຜ່ປະຊາສຳພັນຕ່າງໆ (ຫຼື ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຢູ່ໃນຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງລັດຖະບານຂັ້ນອື່ນໆ). ໃນພາກນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນສະພາບລວມຂອງບັນດາມາຕະການທີ່ເປັນບຸລິມະສິດ ແລະ ຜົນໄດ້ຮັບທີ່ເປັນຈາກການວິເຄາະ APEX, ຊຶ່ງລວມມີ ການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍອາຍເຮືອນແກ້ວ, ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ, ການປະຢັດພະລັງງານ ແລະ ຕົວຊີ້ວັດອື່ນໆ. ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B ສະແດງໃຫ້ເຫັນບັນຊີລາຍການເຕັມຮູບແບບຂອງບັນດາສິມມຸດຖານທີ່ສຳຄັນຕໍ່ກັບບັນດາມາດຕະການທີ່ຕິດພັນກັບຜົນການຄິດໄລ່.



ຮູບທີ 8: ການປ່ອຍອາຍໃນປັດຈຸບັນ, ການປ່ອຍອາຍແບບ BAU, ກໍລະນີການປ່ອຍອາຍທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ-ແກ້ໄຂ (MtCO₂e/year). ຈຳນວນລວມຂອງການປ່ອຍອາຍ GHG ໃນກໍລະນີ BAU ແມ່ນ 2.1 MtCO₂e. ຈຳນວນລວມຂອງການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍອາຍ GHG ໃນກໍລະນີການປ່ອຍອາຍທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ-ແກ້ໄຂ ແມ່ນ 450 ktCO₂e, ແທນຄ່າການປະຢັດໄດ້ 22%.

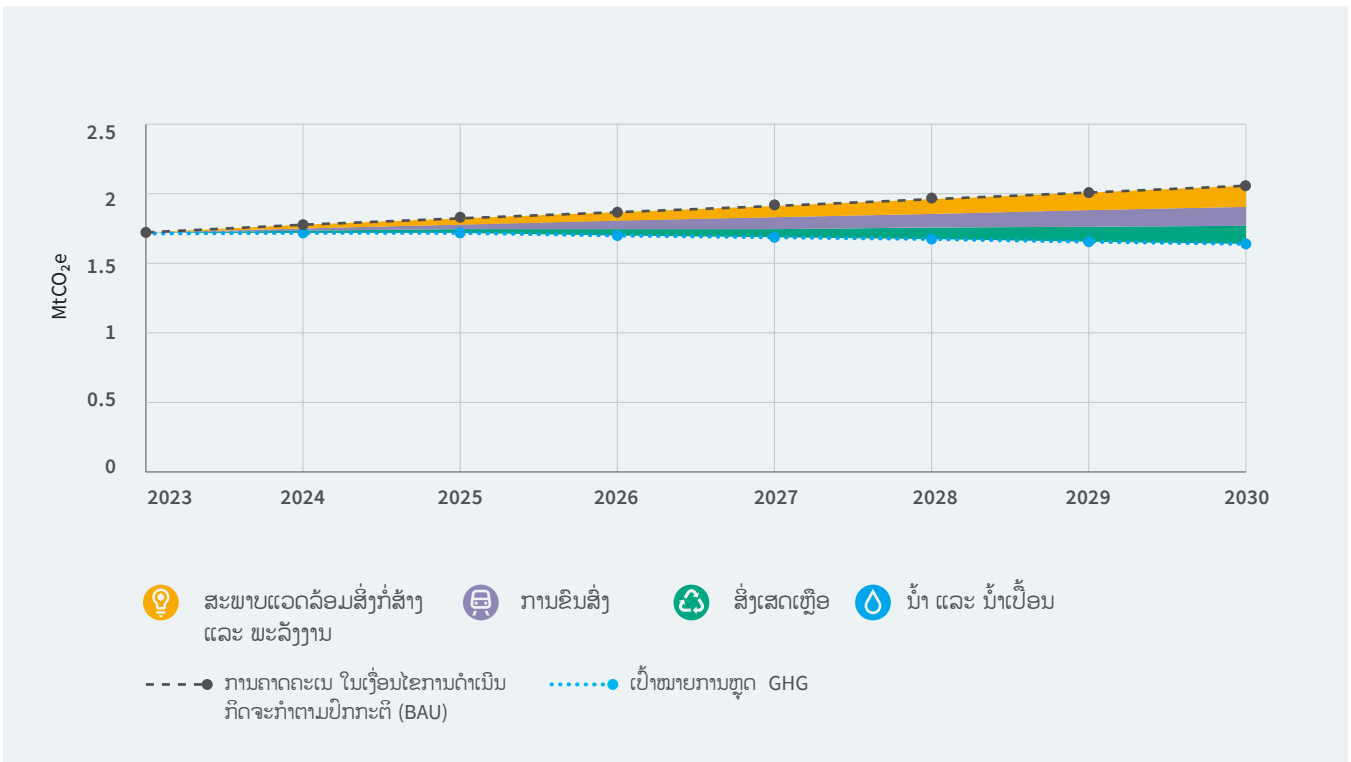
ໝາຍເຫດ: MtCO₂e ຫຼຽບເທົ່າກັບອາຍກາກໂບນິກ 1 ລ້ານໂຕນ; BAU = ການປ່ອຍອາຍແບບດຳເນີນກິດຈະກຳຕາມປົກກະຕິ; GHG ທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ.

ແຜນດຳເນີນງານຕົວເມືອງສີຂຽວ ແລະ ການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ



Image © Phounrub Thepongsat / World Bank

ສວນສາທາລະນະຕາມແຄມແມ່ນ້ຳຂອງທີ່ສາມາດແນມເຫັນປະເທດໄທ ແລະຍັງເປັນຈຸດສຳຄັນໃນການຈັດງານບຸນຕ່າງໆໃນທ້ອງຖິ່ນ ເຊັ່ນ ບຸນໄຫຼເຮືອໄຟ.



ຮູບທີ 9: ຄາດຄະເນການຫຼຸດຜ່ອນ GHG ທີ່ມີຜົນໄດ້ຮັບຈາກບັນດາມາດຕະການທີ່ເລືອກໃຊ້ໃນທ້ວຂະແໜງການ APEX. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ 30 ມາດຕະການທີ່ຄາດວ່າຈະສາມາດເຮັດໃຫ້ GHG ຫຼຸດລົງ 22% ທຽບເທົ່າກັບ 450 ktCO₂e ໃນການປ່ອຍອາຍ GHG.

ໝາຍເຫດ: ktCO₂e ທຽບເທົ່າກັບກິໂລຕອນ ກາກບອນທຽບ; BAU = ການປ່ອຍອາຍແບບດຳເນີນກິດຈະກຳຕາມປົກກະຕິ; GHG ທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ.



ສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ

ບັນດາບຸລິມະສິດ ໃນຂະແໜງສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ ທີ່ຕົວເມືອງສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດ້ວຍຕົນເອງໄດ້ ແລະ ໂດຍທາງອ້ອມ ຜ່ານການສົ່ງເສີມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະຫວ່າງບັນດາຄົວເຮືອນ ແລະ ບັນດາພາກທຸລະກິດ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພາຍໃຕ້ກອບການດຳເນີນງານ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຂອງຕົວເມືອງ ລວມມີ ການຂະຫຍາຍພື້ນທີ່ປ່າໄມ້ໃນຕົວເມືອງ, ປັບປຸງໄຟເຢືອງທາງໃຫ້ເປັນລະບົບພະລັງງານທາງເລືອກທີ່ສາມາດນຳໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບ, ຍົກລະດັບການໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບໃຫ້ແກ່ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທີ່ຕົວເມືອງເປັນເຈົ້າຂອງ, ການນຳໃຊ້ພະລັງງານແສງຕາເວັນຢູ່ໃນບັນດາອາຄານສຳນັກງານຂອງຕົວເມືອງ.

ການປະຢັດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ສຳຄັນທີ່ສຸດໃນຂະແໜງການນີ້ ແມ່ນຄາດວ່າຈະໄດ້ຈາກບັນດາມາດຕະການທາງອ້ອມ, ຊຶ່ງບັນດາມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້ລວມມີ ການກໍ່ສ້າງບັນດາອາຄານທີ່ນຳໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບທີ່ສອດຄ່ອງກັບກົດຄວບຄຸມອາຄານສີຂຽວ, ການປັບປຸງການນຳໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບຂອງບັນດາອາຄານທີ່ມີຢູ່ໃນປັດຈຸບັນໃໝ່ແລະການນຳສະເໜີໂຄງການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນເທິງຫຼັງຄາ ແລະ ສ້າງຫຼັງຄາໃຫ້ເຢັນຂຶ້ນ.

ບັນດາຂໍ້ເລີ່ມເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນສອດຄ່ອງກັບແຜນຍຸດທະສາດການພັດທະນາພະລັງງານທົດແທນ ຂອງ ສປປ ລາວ ຮອດປີ 2025, ນະໂຍບາຍແຫ່ງຊາດວ່າດ້ວຍການປະຢັດ ແລະ ອະນຸລັກພະລັງງານ ແລະ ຍຸດທະສາດພະລັງງານຂອງ ສປປ ລາວ 2021-2030. ເວົ້າລວມແລ້ວ, ບັນດາຍຸດທະສາດເຫຼົ່ານີ້ ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອສົ່ງເສີມການອະນຸລັກພະລັງງານ ແລະ ການນຳໃຊ້ພະລັງງານໄຟຟ້າທົດແທນພາຍໃນບັນດາຄົວເຮືອນ ແລະ ຊຸມຊົນ.

ການປະຢັດພະລັງງານເຊື້ອໄຟຈຳນວນລວມທັງໝົດແມ່ນ 356 GWh/ປີ.

ຂະແໜງການຂອງ APEX	ມາດຕະການ	ເປີເຊັນໃນການຫຼຸດການນຳໃຊ້ພະລັງງານເຊື້ອໄຟ (%)	ການຫຼຸດຜ່ອນ GHG (%)	ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍລວມ (ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ)
ສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ	1. ຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນ ຢູ່ເທິງຫຼັງຄາ ເພື່ອຜະລິດນໍ້າຮ້ອນ	0.2%	0.1%	28
	2. ປັບປຸງກົດຄວບຄຸມອາຄານ	0.6%	0.3%	37
	3. ສະໜັບສະໜູນການສ້າງຫຼັງຄາໃຫ້ເຢັນຂຶ້ນ	0.1%	<0.1%	72
	4. ເພີ່ມເນື້ອທີ່ປ່າໄມ້ໃນຕົວເມືອງ*	<0.1%	<0.1%	293
	5. + ຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການອອກ ໃບຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວ	1.2%	0.6%	9
	6. + ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນ ໃນການປັບປຸງປະສິດທິພາບຂອງການໃຊ້ພະລັງງານ ຂອງພາກເອກະຊົນ	5.4%	2.8%	300
	7. + ດຳເນີນການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນເທິງຫຼັງຄາ	6.9%	3.5%	135
	8. ດຳເນີນການອອກໃບຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວໃຫ້ແກ່ອາຄານສຳນັກງານຂອງຕົວເມືອງທັງໝົດ*	0.6%	0.3%	3
	9. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການປັບປຸງການນຳໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບໃຫ້ແກ່ອາຄານສຳນັກງານຂອງຕົວເມືອງທັງໝົດ*	0.7%	0.4%	32
	10. ປັບປຸງດອກໄຟເຢືອງທາງທັງໝົດ ດ້ວຍຫລອດໄຟປະຢັດພະລັງງານ*	0.1%	<0.1%	14
ລວມທັງໝົດ		16%	8%	923

* ລາຍການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ
+ ບັນດາມາດຕະການແມ່ນມີຜົນກະທົບໃນດ້ານການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວໄດ້ສູງສຸດ

ໝາຍເຫດ: GWh = ກິກາວັດໂມງ; GHG = ທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ; EE = ການໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບ; PV = ແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນ; USD = ໂດລາສະຫະລັດ.



1. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນຢູ່ເທິງຫຼັງຄາເພື່ອຜະລິດນໍ້າຮ້ອນໃຫ້ແກ່ບັນດາອາຄານສ່ວນບຸກຄົນ

ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການນີ້, ຕົວເມືອງຈຳເປັນຕ້ອງມີລະບົບເຮັດນໍ້າຮ້ອນຈາກພະລັງງານແສງຕາເວັນເທິງຫຼັງຄາ ບັນດາອາຄານທີ່ພັກອາໄສ ເຊັ່ນ: ໂຮງແຮມ, ອາຄານສາທາລະນະສຸກ ແລະ ເຮືອນຢູ່ອາໄສຂອງບຸກຄົນ ແລະ ຄອບຄົວ. ລະບົບເຄື່ອງເຮັດນໍ້າຮ້ອນພະລັງງານແສງຕາເວັນເຮັດວຽກໂດຍການໃຊ້ແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນທີ່ຕິດຕັ້ງຢູ່ເທິງດາດຟ້າແລ້ວນໍາໃຊ້ພະລັງງານທີ່ເກັບໄວ້ໄດ້ເພື່ອປັບອຸນຫະພູມໃຫ້ນໍ້າຮ້ອນຂຶ້ນກ່ອນທີ່ຈະປ່ອຍນໍ້າອອກໄປຜ່ານລະບົບທໍ່ນໍ້າຂອງອາຄານ. ລະບົບເຄື່ອງຜະລິດນໍ້າຮ້ອນພະລັງງານແສງຕາເວັນຈະນໍາສິ່ງນໍ້າໂດຍໃຊ້ປໍ້ານໍ້າແລະ ໃນເວລາດຽວກັນກໍ່ອາໄສລະບົບແຮງດັນນໍ້າເພື່ອນໍາສິ່ງນໍ້າຮ້ອນທີ່ຜະລິດໄດ້. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ເກີດຜົນກະທົບທີ່ດີຂອງມາດຕະການນີ້ ຢ່າງໜ້ອຍຕ້ອງຕິດຕັ້ງໃຫ້ໄດ້ 25% ຂອງອາຄານທີ່ພັກອາໄສ.

ນີ້ແມ່ນມາດຕະການທາງອ້ອມເນື່ອງຈາກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດໃນການຕິດຕັ້ງນໍ້າໃຊ້ລະບົບເຄື່ອງປັບນໍ້າຮ້ອນພະລັງງານແສງຕາເວັນ ແມ່ນບັນດາຄົວເຮືອນ ແລະ ພາກສ່ວນທຸລະກິດເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບເອງ.

2. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດຄວບຄຸມອາຄານສີຂຽວ

ມາດຕະການນີ້ ລວມມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດຄວບຄຸມອາຄານສີຂຽວທີ່ນໍາໃຊ້ກັບອາຄານທີ່ກໍ່ສ້າງໃໝ່ ທີ່ບໍ່ແມ່ນເຮືອນຢູ່ຂອງບຸກຄົນ ແລະ ຄອບຄົວ. ກົດຄວບຄຸມອາຄານສີຂຽວ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນຈະມີການກຳນົດໃນລະດັບຊາດ ຊຶ່ງເປັນຂໍ້ກຳນົດທີ່ກວມລວມ, ແຕ່ໜ່ວຍງານຂອງຕົວເມືອງກໍ່ສາມາດກຳນົດຄວາມຕ້ອງການຂອງຕົນເພື່ອເຮັດໃຫ້ຂໍ້ກຳນົດມີຄວາມຊັດເຈນຂຶ້ນ. ມາດຕະການນີ້ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອປະຢັດພະລັງງານ ແລະ ນໍ້າ ໃຫ້ໄດ້ 20%.

ເຖິງວ່າມາດຕະການນີ້ ຈະເປັນນະໂຍບາຍທີ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍໜ່ວຍງານຂອງຕົວເມືອງ, ແຕ່ກໍ່ຍັງເປັນມາດຕະການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງອ້ອມ ເນື່ອງຈາກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການກໍ່ສ້າງອາຄານສີຂຽວແມ່ນຂຶ້ນກັບບັນດາຜູ້ພັດທະນາ.

3. ສົ່ງເສີມການສ້າງຫຼັງຄາໃຫ້ເຢັນຂຶ້ນ ຫຼື ຫຼັງຄາກັນຄວາມຮ້ອນໃຫ້ແກ່ບັນດາອາຄານທີ່ເປັນຂອງລັດ ແລະ ເອກະຊົນ

ຕົວເມືອງສົ່ງເສີມໃຫ້ນໍາໃຊ້ຫຼັງຄາໂປ່ງແສງສະທ້ອນຄວາມຮ້ອນໃນບັນດາອາຄານ. ຫຼັງຄາເຢັນ ສາມາດສະທ້ອນຄວາມຮ້ອນຈາກແສງຕາເວັນອອກໄດ້ຫຼາຍ ແລະ ບໍ່ດູດຊັບຄວາມຮ້ອນໄວ້ຫຼາຍ ຄືກັບຫຼັງຄາໃນຮູບແບບເກົ່າ, ຊຶ່ງສາມາດຊ່ວຍໃຫ້ຫຼຸດຜ່ອນການທຳງານຂອງແອ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນປະກົດການເກາະຄວາມຮ້ອນໃນຕົວເມືອງ. ຜົນໄດ້ຮັບຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການນີ້ແມ່ນອີງຕາມເງື່ອນໄຂຄືຈະຕ້ອງສ້າງຫຼັງຄາໃຫ້ເຢັນຂຶ້ນຢ່າງໜ້ອຍ 25% ຫຼື ປະມານ 1,2 ລ້ານ m² ຂອງພື້ນທີ່ດາດຟ້າ.

ມາດຕະການການນີ້ ເປັນມາດຕະການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງອ້ອມສໍາລັບບັນດາອາຄານສ່ວນບຸກຄົນເນື່ອງຈາກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການໃນການເຮັດຫຼັງຄາໂປ່ງແສງແມ່ນພາກເອກະຊົນເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ. ສໍາລັບບັນດາອາຄານທີ່ເປັນຂອງຕົວເມືອງ, ການເຮັດຫຼັງຄາໂປ່ງແສງສາມາດເອົາເຂົ້າລວມຢູ່ໃນການຂະຫຍາຍການກໍ່ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງອາຄານສໍານັກງານຂອງຕົວເມືອງ, ຊຶ່ງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍແມ່ນ ຕົວເມືອງເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໂດຍກົງ.

4. ເພີ່ມເນື້ອທີ່ປ່າໄມ້ໃນຕົວເມືອງ

ມາດຕະການນີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອເພີ່ມພື້ນທີ່ປົກຫຸ້ມຂອງພູມໄມ້ໃນຕົວເມືອງໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ລວມທັງເພີ່ມພື້ນທີ່ປ່າໄມ້ຂອງຕົວເມືອງ, ເພີ່ມຈຳນວນຕົ້ນໄມ້ຕາມແຄມທາງ ແລະ ເພີ່ມຕົ້ນໄມ້ໃນບັນດາສວນສາທາລະນະ ແລະ ພື້ນທີ່ສີຂຽວອື່ນໆ. ຕົ້ນໄມ້ໃນຕົວເມືອງສາມາດຊ່ວຍເຮັດໃຫ້ການຊົມໃຊ້ພະລັງງານໃນອາຄານຫຼຸດລົງ, ຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນການເກີດປະກົດການເກາະຄວາມຮ້ອນໃນຕົວເມືອງ ແລະ ຊ່ວຍດູດຊັບກາກບອນທີ່ມີຢູ່ໃນອາກາດ. ຜົນໄດ້ຮັບຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການນີ້ແມ່ນອີງຕາມເງື່ອນໄຂຄື ຈະຕ້ອງເພີ່ມເນື້ອທີ່ປ່າໄມ້ໃນຕົວເມືອງ ຢ່າງໜ້ອຍ 10% ຊຶ່ງຈະເຮັດໃຫ້ມີເນື້ອທີ່ປົກຫຸ້ມຂອງພູມໄມ້ເພີ່ມຂຶ້ນ 10 km². ການເພີ່ມເນື້ອທີ່ປ່າໄມ້ດັ່ງກ່າວຍັງສອດຄ່ອງກັບແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມແຫ່ງຊາດ, ຄັ້ງທີ 9 ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ແຜນຜັງເມືອງລວມຂອງຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສະບັບທີ III ແລະ ຮ່າງແຜນດຳເນີນງານດ້ານສະພາບດິນພໍ້າອາກາດ ຊຶ່ງມີເປົ້າໝາຍເພື່ອພັດທະນາ ແລະ ຂະຫຍາຍພື້ນທີ່ສີຂຽວແລະຮວບຮວມເອົາແນວຄວາມຄິດການສ້າງພື້ນທີ່ສີຂຽວໃຫ້ເຂົ້າກັບບັນດາການພັດທະນາໃໝ່ (ທັງບັນດາໂຄງການລົງທຶນຂອງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ), ໂດຍຕັ້ງເປົ້າໝາຍການເພີ່ມພື້ນທີ່ສີຂຽວໃຫ້ໄດ້ 9m²/ຄົນພາຍໃນປີ 2030.

ອີງການປົກຄອງຂອງຕົວເມືອງ ເປັນຜູ້ນໍາພາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກິດຈະກຳການປູກຕົ້ນໄມ້, ຊຶ່ງຖືວ່າເປັນມາດຕະການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ. ຕົ້ນໄມ້ທີ່ປູກໃນຕົວເມືອງຈະນໍາເອົາຜົນປະໂຫຍດດ້ານເສດຖະກິດຫຼາຍຢ່າງໃຫ້ແກ່ຕົວເມືອງ ເຊັ່ນ: ເພີ່ມຄຸນຄ່າດ້ານຊັບສິນ, ປັບປຸງຄຸນະພາບອາກາດ ແລະ ເມືອງກໍ່ຍັງສາມາດກະຕຸກຊຸກຍູ້ໃຫ້ພາກເອກະຊົນ ແລະ ຊຸມຊົນ/ຄົວເຮືອນ ດຳເນີນການປູກຕົ້ນໄມ້ໂດຍອີງໃສ່ບັນດາລະບຽບການທີ່ໄດ້ວາງແຜນໄວ້ ແລະ/ຫຼື ຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງອົງການຈັດຕັ້ງຕົວເມືອງສໍາລັບການປູກຕົ້ນໄມ້ ໃນໂຄງການການພັດທະນາໃໝ່, ສໍານັກງານຕ່າງໆ, ໂຮງຮຽນ, ວັດວາອາຣາມ ແລະ ອື່ນໆ.

5. ຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການອອກໃບຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວ

ສໍາລັບມາດຕະການນີ້, ຕົວເມືອງຈະເປັນຜູ້ສ້າງແຮງຈູງໃຈໃນການອອກໃບຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວໃຫ້ແກ່ບັນດາອາຄານໃໝ່ ແລະ ການພັດທະນາໃໝ່. ໃບຢັ້ງຢືນ EDGE ທີ່ອອກໂດຍອົງການການເງິນສາກົນ ແມ່ນເໝາະສົມທີ່ຈະເອົາເຂົ້າໃນນະໂຍບາຍຂອງລັດ ເນື່ອງຈາກມີຄວາມສະດວກສະບາຍ, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍບໍ່ສູງ ແລະ ມີຄວາມຍືດຍຸ່ນບັບປ່ຽນໄດ້. ໃບຢັ້ງຢືນ EDGE ສາມາດອອກໃຫ້ບັນດາອາຄານສີຂຽວທີ່ສາມາດປະຢັດພະລັງງານ, ນໍ້າ ແລະ ພະລັງງານທີ່ຖືກໃຊ້ໃນການຜະລິດວັດສະດຸ. ນອກນັ້ນ, ກໍ່ຍັງມີການອອກໃບຢັ້ງຢືນໃນລະດັບທີ່ສູງກວ່າ 2 ຂັ້ນ ຄື: EDGE ຂັ້ນສູງ (ສາມາດປະຢັດໄດ້ 40%) ແລະ EDGE ທີ່ມີລະດັບກາກບອນເປັນສູນ. ການສ້າງແຮງຈູງໃຈໃນມາດຕະການນີ້ອາດປະກອບມີບັນດາສິ່ງຈູງໃຈດ້ານການບໍລິຫານ (ເຊັ່ນ: ການວາງແຜນ ແລະ ຂັ້ນຕອນການອະນຸມັດແບບຮີບດ່ວນ), ການສ້າງສິ່ງຈູງໃຈທາງການເງິນ (ເຊັ່ນ: ການຫຼຸດຜ່ອນພາສີ, ກອງທຶນ, ສ່ວນຫຼຸດ) ແລະ ການສະໜັບສະໜູນດ້ານວິຊາການ (ເຊັ່ນ: ການຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານວິຊາການ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ອາຄານສີຂຽວ). ຜົນໄດ້ຮັບຈາກມາດຕະການນີ້ ແມ່ນອີງໃສ່ການຈຳລອງສະຖານະການທີ່ມີການປັບປຸງຈາກສະພາບປັດຈຸບັນພາຍໃຕ້ເງື່ອນໄຂ 30% ຂອງເຮືອນຢູ່ສ່ວນຕົວ ແລະ ຄອບຄົວ ທີ່ປູກສ້າງໃໝ່ ຫຼື ປະມານ 889.000 m² ຂອງເນື້ອທີ່ການກໍ່ສ້າງ ຄວນໄດ້ຮັບການຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວ ຫຼື ທຽບເທົ່າກັບການປະຢັດພະລັງງານຂອງອາຄານໄດ້ 20%.



ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງອ້ອມເນື່ອງຈາກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ
ໃນການອອກໃບຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວ ແລະ ການກໍ່ສ້າງແມ່ນພາກເອກະຊົນເປັນ
ຜູ້ຮັບຜິດຊອບ.

6. ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນ ໃນການປັບປຸງປະສິດທິພາບ ຂອງການໃຊ້ ພະລັງງານ ຂອງພາກເອກະຊົນ

ມາດຕະການນີ້ ແມ່ນໂຄງການຈັດຫາເງິນທຶນເພື່ອປັບປຸງການໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງ
ມີປະສິດທິພາບຂອງເຮືອນຢູ່ສ່ວນຕົວ ແລະ ຄອບຄົວ, ລວມທັງປະສິດທິພາບ
ຂອງແສງສະຫວ່າງ/ບັນດາເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ, ປະຕູປ່ອງຢ້ຽມ ແລະ ໂຄງສ້າງອາຄານ
ດ້ານນອກ ທີ່ໄດ້ຜ່ານການປັບປຸງແລ້ວ, ປັບປຸງ ລະບົບຄວາມຮ້ອນ, ລະບົບລະບາຍ
ອາກາດ ແລະ ລະບົບເຄື່ອງປັບອາກາດ (HVAC) ທີ່ໄດ້ຮັບການຍົກລະດັບແລ້ວ
ແລະ ອື່ນໆ. ຜົນໄດ້ຮັບຈາກມາດຕະການນີ້ ແມ່ນອີງໃສ່ 30% ຂອງພື້ນທີ່
ອາຄານທີ່ມີຢູ່ໃນປັດຈຸບັນ ຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການປັບປຸງການນຳໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີ
ປະສິດທິພາບ ຫຼື ມີເນື້ອທີ່ການກໍ່ສ້າງ ປະມານ 7,85 ລ້ານ m².

ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງອ້ອມເນື່ອງຈາກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ
ໃນການປັບປຸງການໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບຄືນໃໝ່ແມ່ນພາກສ່ວນບຸກຄົນ
ທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງອາຄານເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ. ການປັບປຸງການໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີ
ປະສິດທິພາບຂອງພາກເອກະຊົນແມ່ນສິ່ງທີ່ສຳຄັນໃນການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍອາຍ
ເຮືອນແກ້ວ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຕົວຢ່າງຂອງການເປີດໃຊ້ບັນດານະໂຍບາຍ
ແລະ ຜະລິດຕະພັນນະວັດຕະກຳການເງິນ ໃນບັນດາປະເທດອື່ນໆ ທີ່ມີການເງິນ
ທີ່ພົວພັນກັບມູນຄ່າຊັບສິນ (PLF) ແລະ ການຊຳລະສິນເຊື່ອຜ່ານບິນເກັບເງິນ
(OBF). ໃນ PLF, ການກູ້ຢືມແມ່ນຂຶ້ນກັບຊັບສິນ ບໍ່ໄດ້ຂຶ້ນກັບບຸກຄົນ ຫຼື ບໍລິສັດ
ທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງອາຄານ. ລັດຖະບານ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ເງິນກູ້ຢືມເອກະຊົນ ສະໜອງ
ການເງິນໃຫ້ແກ່ເຈົ້າຂອງອາຄານ ໂດຍການຊ່ວຍຈ່າຍບັນດາຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຕິດພັນກັບ
ການປັບປຸງການໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບໃຫ້ກ່ອນລ່ວງໜ້າ. ເງິນທີ່ກູ້ຢືມ
ໄດ້ຈະຖືກຈ່າຍຄືນໂດຍການເພີ່ມພາສີຊັບສິນຕາມອັດຕາທີ່ກຳນົດໃນໄລຍະເວລາ
ທີ່ຕົກລົງເຫັນດີກັນ. ເຈົ້າຂອງຊັບສິນເລີ່ມປະຢັດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍດ້ານພະລັງງານພ້ອມທັງ
ຈ່າຍເງິນເພື່ອການປັບປຸງພະລັງງານ. ການດຳເນີນງານແບບນີ້ເຮັດໃຫ້ມີກຳໄລສຸດທິ
ຢ່າງເປັນປະຈຳເຖິງວ່າຈະມີພາສີຊັບສິນທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນກໍຕາມ. ໃນທາງກົງກັນຂ້າມ,
OBF ອະນຸຍາດໃຫ້ລູກຄ້າຜູ້ຊົມໃຊ້ສາມາດຊື້ອຸປະກອນຜ່ານຮ້ານຄ້າຂາຍຍ່ອຍຂອງ
ເຂົາເຈົ້າໄດ້ຕາມປົກກະຕິ ຊຶ່ງເຂົາເຈົ້າໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນຈາກ
ຜູ້ຊົມໃຊ້ ຫຼື ຜູ້ໃຫ້ກູ້ຢືມເອກະຊົນ ແລ້ວຈຶ່ງຈ່າຍໃຫ້ຄືນຕາມໄລຍະເວລາທີ່ລະບຸໄວ້
ໃນໃບບິນໄຟຟ້າ.

7. ດຳເນີນການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງ ຕາເວັນເທິງຫຼັງຄາ

ມາດຕະການນີ້ແມ່ນການດຳເນີນການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນເທິງຫຼັງຄາ
ທົ່ວຕົວເມືອງ ສຳລັບເຮືອນຢູ່ສ່ວນຕົວ ແລະ ຄອບຄົວ, ໂດຍທີ່ຕົວເມືອງ ແລະ ຄູ່
ຮ່ວມງານ ສາມາດສ້າງແຮງຈູງໃຈ ຫຼື ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອ ແລະ ສະໜັບສະໜູນໃຫ້
ມີການຕິດຕັ້ງແຜງ ພະລັງງານແສງຕາເວັນໃຫ້ແກ່ເຮືອນຢູ່ສ່ວນຕົວ ແລະ ຄອບຄົວ
ໃນທົ່ວຕົວເມືອງ. ຜົນຂອງມາດຕະການນີ້ແມ່ນອີງໃສ່ການຕິດຕັ້ງຈຳນວນ 159
MWp ຂອງກຳລັງຜະລິດທີ່ຕິດຕັ້ງໄດ້. ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຜົນຮັບທີ່ດີ ຄວນມີການຕິດຕັ້ງ
ແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນ ທີ່ສາມມາດກວາມອາ ປະມານ 50% ຂອງເນື້ອທີ່
ຫຼັງຄາໃນທົ່ວຕົວເມືອງ, ພ້ອມກັນນີ້ ແຜງດັ່ງກ່າວກໍຍັງຈະສາມາດຕິດຕັ້ງຢູ່ເທິງໜ້າ
ດິນໄດ້.

ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງອ້ອມເນື່ອງຈາກຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ
ໃນການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງ ຕາເວັນເທິງຫຼັງຄາ ແມ່ນຄວາມຮັບຜິດຊອບ
ຂອງເຈົ້າຂອງອາຄານ. ການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນເທິງຫຼັງຄາ ແມ່ນ
ການດຳເນີນການທີ່ສຳຄັນອີກຢ່າງໜຶ່ງທີ່ຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນ
ແກ້ວໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເຖິງວ່າໃນປັດຈຸບັນຍັງບໍ່ທັນມີລະບຽບການທີ່
ສະໜັບສະໜູນມາດຕະການດັ່ງກ່າວ, ແຕ່ຫຼັງຄາທີ່ຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງ
ຕາເວັນກໍສາມາດລວມເຂົ້າໃນນະວັດຕະກຳທາງການເງິນໃນຮູບແບບ PLF ຫຼື
OBF ທີ່ໄດ້ອະທິບາຍໄວ້ໃນຫົວຂໍ້ຂ້າງເທິງກ່ອນໜ້ານີ້. ສຳລັບບັນດາກົນໄກອື່ນໆ
ເພື່ອປັບປຸງໃຫ້ມາດຕະການນີ້ ສາມາດດຳເນີນງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ລວມມີ
ການວັດປະລິມານໄຟຟ້າສຸດທິ, ຊຶ່ງ ເຈົ້າຂອງເຮືອນ ແລະ ເຈົ້າຂອງຫົວໜ່ວຍ
ທຸລະກິດ ທີ່ຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນ ສາມາດໄດ້ຮັບຄ່າຕອບແທນ ຈາກ
ປະລິມານພະລັງງານໄຟຟ້າທີ່ເຂົາເຈົ້າຜະລິດໄດ້ຈາກແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນທີ່
ໄດ້ເກີນຄວາມຕ້ອງການນຳໃຊ້ ໂດຍການນຳປະລິມານພະລັງງານດັ່ງກ່າວເຂົ້າສູ່
ລະບົບເຄືອຂ່າຍໄຟຟ້າສາທາລະນະ, ຊຶ່ງຄ່າຕອບແທນທີ່ເປັນພະລັງສ່ວນເກີນເນັ້ນ
ສາມາດນຳມາໃຊ້ເປັນສ່ວນຫຼຸດຄ່າໄຟຟ້າໃນເມື່ອການຜະລິດໄຟຟ້າຈາກພະລັງງານ
ແສງຕາເວັນອາດຈະບໍ່ພຽງພໍໃນບາງເວລາ. ນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວນີ້ຖືກອອກແບບມາ
ເພື່ອສະໜັບສະໜູນການພັດທະນາແຫຼ່ງພະລັງງານທົດແທນ ໂດຍຮັບປະກັນໃຫ້
ຜູ້ຜະລິດໄດ້ຮັບລາຄາທີ່ສູງກວ່າລາຄາຕະຫຼາດ.

8. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການອອກໃບຢັ້ງຢືນສີຂຽວ ໃຫ້ແກ່ບັນດາອາຄານສຳນັກງານຂອງ ຕົວເມືອງ

ສຳລັບມາດຕະການນີ້, ຕົວເມືອງຈະຕ້ອງມີຄວາມພະຍາຍາມເຮັດໃຫ້ການກໍ່ສ້າງ
ບັນດາອາຄານໃໝ່ຂອງລັດທັງໝົດເປັນໄປຕາມມາດຕະຖານອາຄານສີຂຽວ. ດັ່ງທີ່
ໄດ້ກ່າວໄວ້ຂ້າງເທິງວ່າ ຖ້ານຳໃຊ້ລະບົບການຢັ້ງຢືນ EDGE ຂອງອົງການການເງິນ
ສາກົນ, ອາຄານສີຂຽວທີ່ຜ່ານການຢັ້ງຢືນ ຈະຫຼຸດຜ່ອນການໃຊ້ພະລັງງານ ແລະ
ນຳລົງໄດ້ 20% ແລະ ພ້ອມກັນນີ້ກໍຍັງສາມາດຫຼຸດຜ່ອນພະລັງງານທີ່ຖືກໃຊ້ໃນ
ການຜະລິດວັດສະດຸລົງ 20% ເມື່ອທຽບກັບການກໍ່ສ້າງໃນແບບເດີມ. ຕົວເມືອງ
ສາມາດເປັນຜູ້ນຳ ແລະ ຕົວແບບທີ່ດີໄດ້ ໂດຍການດຳເນີນການອອກໃບຢັ້ງຢືນ
ສີຂຽວໃຫ້ແກ່ອາຄານສຳນັກງານຂອງຕົວເມືອງນັ້ນ ແລະ ຍັງສາມາດຊ່ວຍ
ສະໜັບສະໜູນການພັດທະນາຄວາມສາມາດດ້ານວິຊາການກ່ຽວກັບການອອກ
ໃບຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວຢູ່ໃນພາກເອກະຊົນ ເຊັ່ນດຽວກັນ.

ມາດຕະການນີ້ ເປັນມາດຕະການທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ ລວມທັງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ
ເພີ່ມເຕີມ ທີ່ມາຈາກການກໍ່ສ້າງອາຄານສີຂຽວ, ຊຶ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນສາມາດ
ນຳໃຊ້ເງິນຈາກງົບປະມານພາກລັດຂອງຕົນ ຫຼື ຈາກລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ.



9. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການປັບປຸງການນຳໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບໃຫ້ແກ່ອາຄານສຳນັກງານຂອງຕົວເມືອງ

ມາດຕະການນີ້ແມ່ນການປັບປຸງການນຳໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບໃຫ້ແກ່ອາຄານສຳນັກງານຂອງຕົວເມືອງ ເພື່ອຍົກລະດັບໃຫ້ບັນດາອາຄານສຳນັກງານຂອງຕົວເມືອງທີ່ມີຢູ່ໃນປັດຈຸບັນ ໃຫ້ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນການຊົມໃຊ້ພະລັງງານລົງ. ຕົວເມືອງສາມາດເປັນຜູ້ນຳ ແລະ ຕົວແບບທີ່ດີໃນການນຳໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບໄດ້ ໂດຍການນຳໃຊ້ເຄື່ອງໃຊ້ ແລະ ອຸປະກອນອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆຂອງລັດຢ່າງມີປະສິດທິພາບດ້ານພະລັງງານ, ແລະ ຍັງສາມາດຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການດຳເນີນງານຂອງອາຄານໄດ້. ຜົນໄດ້ຮັບຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການນີ້ແມ່ນອີງຕາມເງື່ອນໄຂຄື ຍົກລະດັບບັນດາອາຄານສຳນັກງານຂອງຕົວເມືອງທັງໝົດ ຫຼື ປະມານ 820,800 m² ຂອງພື້ນທີ່ອາຄານ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການນີ້ຈະຕ້ອງໄດ້ມີການສ້າງລາຍການບັນຊີອາຄານສຳນັກງານຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ຂໍ້ມູນການຊົມໃຊ້ພະລັງງານຂອງອາຄານດັ່ງກ່າວ. ການກວດສອບພະລັງງານແບບຮອບດ້ານຈະສາມາດໃຫ້ຄຳແນະນຳດ້ານວິຊາສະເພາະເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການຊົມໃຊ້ພະລັງງານ ຕົວຢ່າງເຊັ່ນ: ການຍົກລະດັບແສງສະຫວ່າງ, ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ, ປະຕູປ່ອງຢ້ຽມ ແລະ ບັນດາເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າແບບ HVAC.

ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງພ້ອມກັບມີລາຍຮັບຈາກການປະຢັດພະລັງງານ, ຊຶ່ງສາມາດດຶງດູດ ແລະ ສົ່ງເສີມການລົງທຶນຂອງພາກເອກະຊົນ ຖ້າມີການເອື້ອອຳນວຍທາງດ້ານນະໂຍບາຍ. ຕົວຢ່າງເຊັ່ນ ການບໍລິການພະລັງງານ (EaaS) ຫຼື ການເຊົ່າສິນເສື້ອ ເປັນວິທີທີ່ຕົວເມືອງສາມາດເຮັດວຽກກັບ

ບັນດາຜູ້ສະໜອງທຶນເອກະຊົນ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການປັບປຸງການໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ວັດຖຸອຸປະກອນທີ່ມີປະສິດທິພາບດ້ານພະລັງງານຢ່າງ ເຊັ່ນ: ບັນດາເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າທີ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ບັນດາເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າປະເພດ HVAC. EaaS ແມ່ນຮູບແບບທຸລະກິດທີ່ລູກຄ້າຈ່າຍຄ່າບໍລິການດ້ານພະລັງງານໂດຍທີ່ບໍ່ຕ້ອງມີທຶນເພື່ອການລົງທຶນລ່ວງໜ້າ. ບໍລິສັດ EaaS ເປັນຜູ້ຕິດຕັ້ງ ແລະ ເຈົ້າຂອງອຸປະກອນ ທີ່ເພີ່ມປະສິດທິພາບການນຳໃຊ້ພະລັງງານໃນອາຄານສຳນັກງານຂອງຕົວເມືອງ ທີ່ຕົວເມືອງຄັດເລືອກ ແລະ ມີການເກັບລາຍໄດ້ຈາກຄ່າບໍລິການ. ໃນກໍລະນີໃຫ້ເຊົ່າສິນເສື້ອ, ຝ່າຍທີ່ໃຫ້ກູ້ຢືມ (ເຊັ່ນ: ສະຖາບັນການເງິນ, ຜູ້ຂາຍ, ບໍລິສັດເຊົ່າສິນເສື້ອ) ເປັນຜູ້ສະໜອງບັນດາວັດຖຸອຸປະກອນໃຫ້ຕົວເມືອງນຳໃຊ້ໃນໄລຍະເວລາທີ່ກຳນົດໄວ້ ເພື່ອແລກປ່ຽນກັບການຊຳລະເງິນເປັນງວດ, ຊຶ່ງສາມາດຊຳລະໂດຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍການນຳໃຊ້ພະລັງງານທີ່ປະຢັດໄດ້.

10. ຍົກລະດັບໄຟເຢືອງທາງທັງໝົດໃຫ້ເປັນຫຼອດໄຟປະຢັດພະລັງງານ

ມາດຕະການນີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອຍົກລະດັບໄຟເຢືອງທາງຫຼາຍກວ່າ 6,000 ດອກດ້ວຍຫຼອດໄຟປະຢັດພະລັງງານ, ຊຶ່ງໃຊ້ພະລັງງານໜ້ອຍກວ່າຫຼອດໄຟແບບປົກກະຕິທີ່ມີໃນປັດຈຸບັນ 80%. ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ ຊຶ່ງມີລາຍຮັບຈາກການປະຢັດພະລັງງານ. ໃນບັນດາຕົວເມືອງຕ່າງໆທົ່ວໂລກ ມີການນຳໃຊ້ຫຼາກຫຼາຍຮູບແບບຂອງ PPPs ເພື່ອຍົກລະດັບແສງສະຫວ່າງຕາມຖະໜົນຢ່າງສຳເລັດ, ເຊັ່ນ: ສັນຍາປະສິດທິພາບດ້ານພະລັງງານ, ຊຶ່ງບໍລິສັດທີ່ໃຫ້ບໍລິການດ້ານພະລັງງານ (ESCO) ຈະເປັນຜູ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ແລະ ໄດ້ຮັບການຊຳລະເງິນ ຕາມປະລິມານພະລັງງານທີ່ສາມາດປະຢັດໄດ້ ທີ່ໄດ້ຕົກລົງກັນໃນສັນຍາ.

ມີການຕິດຕັ້ງດອກໄຟແສງຕາເວັນຕາມຖະໜົນທີ່ມີການປັບປຸງໃຫມ່ ຕາມການຂະຫຍາຍຕົວຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.



Image: © Philippe Aramburu / World Bank



ການຂົນສົ່ງ

ບັນດາບຸລິມະສິດພາຍໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງສຸມໃສ່ການຂະຫຍາຍການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ພັດທະນາຊ່ອງຈາລະຈອນສຳລັບລົດຖີບ ຄວບຄູ່ກັບການນຳໃຊ້ພະລັງງານໄຟຟ້າສຳລັບ ລົດເມ ແລະ ພາຫະນະສ່ວນບຸກຄົນ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ບັນດາເປົ້າໝາຍເຫຼົ່ານີ້ສາມາດບັນລຸຜົນໃນລະດັບສູງ, ຈຶ່ງສະເໜີໃຫ້ມີການນຳໃຊ້ລະບົບເກັບຄ່າເດີນທາງທີ່ທັນສະໄໝຄວບຄູ່ໄປກັບບັນດານະໂຍບາຍທີ່ອອກມາເພື່ອຈັດການ-ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງການຂັບຂີ່ລົດສ່ວນບຸກຄົນເຂົ້າມາໃນຕົວເມືອງ. ນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວນີ້ອາດລວມມີການເກັບເງິນໃນເຂດທີ່ມີການຈາລະຈອນແອອັດ, ເພີ່ມບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບສະຖານີລົດຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ຫ້າມການຈອດລົດຕາມແຄມຖະໜົນ. ບັນດາຂໍ້ລິເລີ່ມເຫຼົ່ານີ້ສອດຄ່ອງກັບບັນດາເປົ້າໝາຍທີ່ລະບຸໃນແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VTMP 2040), ຊຶ່ງເປັນແຜນກຳນົດວິໄສທັດເມືອງທີ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງໄດ້, ໜ້າຢູ່ ແລະ ຍືນຍົງສຳລັບທຸກຄົນພາຍໃນປີ 2040.

ເພື່ອເຮັດໃຫ້ວິໄສທັດຂ້າງເທິງສາມາດບັນລຸໄດ້, ຈຳເປັນຕ້ອງມີການອອກແບບໂຄງສ້າງດ້ານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄົນໃຫ້ຄົບຖ້ວນ-ຮອບດ້ານລວມໄປເຖິງການພັດທະນາເຄືອຄ່າຍຖະໜົນ ແລະ ການຈັດການ-ຄຸ້ມຄອງການຈາລະຈອນ ແລະ ຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການຫັນປ່ຽນພຶດຕິກຳການເດີນທາງ. ຖ້າບໍ່ມີຄວາມພະຍາຍາມຮ່ວມກັນໃນການປ່ຽນແປງການປະພຶດທີ່ມີໃນປັດຈຸບັນ, ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະກໍຈະຍັງກວມເອົາອັດຕາສ່ວນຢູ່ໃນລະດັບຕໍ່າ 14% ໃນປີ 2040, ຊຶ່ງຫຼຸດລົງຕໍ່າກວ່າເປົ້າໝາຍທີ່ຕັ້ງໄວ້ 30%. ຄວາມພະຍາຍາມທີ່ຈະປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຄວນຈະພິຈາລະນາເຖິງການຫັນໄປສູ່ການນຳໃຊ້ພາຫະນະໄຟຟ້າ ທີ່ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນ GHG, ທີ່ໄດ້ມາຈາກຜູ້ຊົມໃຊ້ລົດໄຟຟ້າສ່ວນບຸກຄົນ, ລົດເມໄຟຟ້າ ແລະ ລົດເມດ່ວນໄຟຟ້າ.

24% ການຫຼຸດລົງ ຂອງພາຫະນະສ່ວນບຸກຄົນທີ່ໃຊ້ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟໃນການເດີນທາງ

8% ການຫຼຸດຜ່ອນ GHG (%)

1,999 ລ້ານ VKT/ປີ
ຈຳນວນກິໂລແມັດທີ່ຫຼຸດລົງຂອງ FF VKT

2,147 ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍລວມ (ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ)

ຈຳນວນກິໂລແມັດ ທີ່ຫຼຸດລົງຂອງພາຫະນະສ່ວນບຸກຄົນທີ່ໃຊ້ນ້ຳມັນ ເຊື້ອໄຟທັງໝົດ: 1.999 ລ້ານ VKT/ປີ

ຂະແໜງການຂອງ APEX	ມາດຕະການ	ຈຳນວນກິໂລແມັດທີ່ຫຼຸດລົງ ຂອງພາຫະນະສ່ວນບຸກຄົນທີ່ໃຊ້ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ ໃນການເດີນທາງ (%)	ການຫຼຸດຜ່ອນ GHG (%)	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍລວມ (ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ)
ການຂົນສົ່ງ	1. ສະເໜີໃຫ້ມີການເກັບເງິນໃນເຂດທີ່ມີການຈາລະຈອນແອອັດ**	1.3%	0.4%	--
	2. ຫ້າມການຈອດລົດຕາມແຄມຖະໜົນ**	0.4%	0.4%	--
	3. ສະໜອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານສຳລັບບ່ອນສາກລົດໄຟຟ້າ*	<0.1%	<0.1%	1
	4. + ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນໃຫ້ແກ່ຜູ້ຊື້ລົດໄຟຟ້າ	16.7%	5.4%	1,625
	5. ສ້າງຊ່ອງຈາລະຈອນສຳລັບລົດຖີບ*	<0.1%	<0.1%	0.2
	6. + ຂະຫຍາຍການໃຫ້ບໍລິການລົດເມໄຟຟ້າ*	2.8%	0.8%	68
	7. + ເພີ່ມລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ລົດເມໄຟຟ້າ*	2.7%	0.8%	441
	8. ເພີ່ມບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບສະຖານີລົດຂົນສົ່ງສາທາລະນະ*	0.2%	0.1%	12
	9. ສະເໜີໃຫ້ມີການນຳໃຊ້ບັດເກັບຄ່າເດີນທາງທີ່ທັນສະໄໝ**	<0.1%	<0.1%	--
ລວມທັງໝົດ		24%	8%	2,147

*ມາດຕະການທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ
**ມາດຕະການທາງນະໂຍບາຍ ທີ່ບໍ່ໄດ້ກຳນົດມູນຄ່າໃນ APEX
+ ບັນດາມາດຕະການແມ່ນມີຜົນກະທົບໃນດ້ານການຫຼຸດຜ່ອນ GHG ສູງສຸດ

ໝາຍເຫດ: EV = ພາຫະນະໄຟຟ້າ; BRT = ລົດເມດ່ວນ; E-buses = ລົດເມໄຟຟ້າ; FF = ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ; GHG = ທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ; USD ໂດລາສະຫະລັດ

⁴ ໄດ້ກະກຽມ ແລະ ຮັບການອະນຸມັດໃນ ເດືອນມີນາ 2023, ໂດຍໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຈາກອົງການ JICA - ໂດຍຜ່ານໂຄງການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດຂອງສະຖາບັນເພື່ອລະບົບການຂົນສົ່ງຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງໃນ ສປປ ລາວ.



1. ສະເໜີໃຫ້ມີການເກັບເງິນໃນເຂດທີ່ມີການຈະລາຈອນແອອັດ

ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ນຳສະເໜີໃຫ້ມີການເກັບເງິນໃນເຂດທີ່ມີການຈະລາຈອນແອອັດ ຊຶ່ງສ່ວນໃຫຍ່ເຂດດັ່ງກ່າວນີ້ມັກຈະເປັນເຂດສູນກາງທຸລະກິດຂອງຕົວເມືອງ. ຕາມປົກກະຕິແລ້ວ, ບັນດາພາຫະນະທີ່ເຂົ້າມາໃນຂອບເຂດສູນກາງທຸລະກິດໃນໂມງການ - ຊົ່ວໂມງຮີບດ່ວນ - ຈະຕ້ອງໄດ້ເສຍຄ່າທຳນຽມ. ການກຳນົດຄ່າທຳນຽມຄວນມີລັກສະນະທີ່ສາມາດເຮັດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດບໍ່ຢາກເດີນທາງດ້ວຍພາຫະນະສ່ວນບຸກຄົນທີ່ໃຊ້ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ເຮັດໃຫ້ເຂົາເຈົ້າຢາກນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຫຼາຍຂຶ້ນ.

ເຂດສູນກາງທຸລະກິດຂອງຕົວເມືອງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ເຂດແຄມຝັ່ງແມ່ນ້ຳຂອງ ໄດ້ຖືກກຳນົດໃຫ້ເປັນພື້ນທີ່ ທີ່ສຳຄັນໃຫ້ແກ່ທຸລະກິດ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ. ສົມມຸດຖານຂອງມາດຕະການນີ້ແມ່ນຄາດວ່າ 20% ຂອງພາຫະນະທັງໝົດທີ່ເຂົ້າມາໃນເຂດສູນກາງ ຈະຕ້ອງເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຄຳນຶງເຖິງຄຸນຄ່າຂອງເຂດເມືອງເກົ່າ, ແລະ ໃຫ້ຄວາມສຳຄັນຕໍ່ທາງຢ່າງ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຜູ້ນຳໃຊ້ພາຫະນະສ່ວນບຸກຄົນໃນການເດີນທາງ ມານຳໃຊ້ທາງເລືອກອື່ນທິດແທນ. ຜົນຂອງມາດຕະການນີ້ແມ່ນອີງໃສ່ລະບົບເກັບຄ່າທຳນຽມໃນເຂດທີ່ມີການຈະລາຈອນແອອັດ ແລະ ສາມາດຈຳກັດການນຳໃຊ້ພາຫະນະໄດ້ຈຳນວນ 30.200 ຄັນ/ມື້.

ມາດຕະການນີ້ຖືເປັນມາດຕະການດ້ານນະໂຍບາຍແລະບໍ່ໄດ້ມີການລະບຸມູນຄ່າການໃຊ້ຈ່າຍໃນການວິເຄາະໃນ APEX.

2. ຫ້າມການຈອດລົດຕາມແຄມຖະໜົນ

ໃນມາດຕະການດ້ານນະໂຍບາຍນີ້, ຕົວເມືອງຈະສາມາດລົບລ້າງພື້ນທີ່ຈອດລົດຢູ່ຕາມຖະໜົນໄດ້ປະມານ 10% ເພື່ອຍ້າຍການນຳໃຊ້ພາຫະນະສ່ວນບຸກຄົນຕາມຖະໜົນໃນຕົວເມືອງ. ພື້ນທີ່ຈອດລົດຢູ່ຕາມຖະໜົນດັ່ງກ່າວນັ້ນສາມາດນຳມາໃຊ້ເພື່ອຂະຫຍາຍທາງຢ່າງແຄມທາງ ຫຼື ເຮັດບ່ອນນັ່ງຫຼີ້ນກາງແຈ້ງແທນໄດ້. ຕົວເມືອງສາມາດສົ່ງເສີມຮູບແບບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ສາມາດເຮັດໃຫ້ເປັນຮູບປະທຳຍິ່ງຂຶ້ນ ດ້ວຍການຈຳກັດບໍ່ໃຫ້ມີບັນດາສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກສຳລັບລົດສ່ວນຕົວ.

ມາດຕະການນີ້ຖືເປັນມາດຕະການດ້ານນະໂຍບາຍແລະບໍ່ໄດ້ມີການລະບຸມູນຄ່າການໃຊ້ຈ່າຍໃນການວິເຄາະໃນ APEX.

3. ສະໜອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານສຳລັບບ່ອນສາກລົດໄຟຟ້າ

ມາດຕະການນີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອສ້າງເຄືອຂ່າຍຈຸດບໍລິການສຳຫຼັບສາກລົດໄຟຟ້າດ້ວຍການລິເລີ່ມການຕິດຕັ້ງສະຖານີສາກໄຟສາທາລະນະ ຈຳນວນ 100 ສະຖານີ. ບັນດາສະຖານີເຫຼົ່ານີ້ຈະຕິດຕັ້ງຢູ່ຕາມບັນດາຈຸດຕ່າງໆໃນທົ່ວຕົວເມືອງ ເພື່ອເປີດໂອກາດໃຫ້ຜູ້ທີ່ໃຊ້ລົດໄຟຟ້າສາມາດສາກໄຟເວລາອອກໄປຂ້າງນອກໄດ້ນອກຈາກຈະສາມາດສາກໄຟຢູ່ຈຸດສາກໄຟພາຍໃນເຮືອນຂອງຕົນເອງ. ເນື່ອງຈາກການນຳໃຊ້ລົດໄຟຟ້າມີຈຳນວນເພີ່ມຂຶ້ນ, ມາດຕະການນີ້ມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ເຮັດວຽກຮ່ວມກັນຄູ່ຮ່ວມມືອື່ນໆເພື່ອສ້າງເຄືອຂ່າຍຈຸດບໍລິການສາກລົດໄຟຟ້າໃຫ້ມີການຂະຫຍາຍຕົວກວ້າງຂວາງຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ.

ພື້ນຖານໂຄງລ່າງສຳລັບບ່ອນສາກລົດໄຟຟ້າເປັນວຽກງານໃໝ່ຂອງການວາງແຜນພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ຊຶ່ງຄວນມີການສ້າງກອບໜ້າວຽກເປັນ

ອັນລະອຽດໃຫ້ແກ່ການວາງແຜນວຽກງານທີ່ຕິດພັນກັບລົດໄຟຟ້າ ແລະ ສະຖານີສາກລົດໄຟຟ້າ. ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ພາກເອກະຊົນໄດ້ມີການສ້າງສະຖານີສາກລົດໄຟຟ້າຂອງຕົນເອງ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນການບໍລິການລົດໄຟຟ້າສາທາລະນະທີ່ດຳເນີນໂດຍພາກເອກະຊົນ ເຊັ່ນ: ຂະບວນລົດແທັກຊີໄຟຟ້າ ຫຼື ບັນດາການບໍລິການໃຊ້ລົດຮ່ວມກັນ.

ຈາກທັດສະນະຂອງ ລັດວິສະຫະກິດໄຟຟ້າລາວ, ການສາກລົດໄຟຟ້າເປັນສິ່ງຂັບເຄື່ອນໃຫ້ແກ່ຄວາມຕ້ອງການດ້ານພະລັງງານເພີ່ມເຕີມ ພ້ອມທັງເປັນທ່າແຮງຂອງແຫຼ່ງລາຍຮັບໃນອະນາຄົດ. ຈາກທັດສະນະຂອງການຂົນສົ່ງ, ພະຫະນະໄຟຟ້າເປັນສິ່ງທີ່ສາມາດສ້າງໂອກາດໃຫ້ແກ່ການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍອາຍາກາກບອນ ແລະ ຊ່ວຍເຮັດໃຫ້ຄຸນນະພາບ ອາກາດໃນແຕ່ລະທ້ອງຖິ່ນດີຂຶ້ນ. ອີງຕາມຍຸດທະສາດພະລັງງານ 2030 ໄດ້ກຳນົດນະໂຍບາຍເພື່ອ “ສ້າງກົນໄກຫຼຸດຜ່ອນການນຳເຂົ້ານ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ທາດອາຍ ດ້ວຍການປ່ຽນແປງ ແລະ ສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ພາຫະນະໄຟຟ້າໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງ”. ຄວາມຕ້ອງການດ້ານພະລັງງານໂດຍລວມໃນປີ 2030 ແມ່ນໄດ້ມີຄວາມກຽມພ້ອມໃຫ້ແກ່ການສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ລົດໄຟຟ້າໂດຍຄາດວ່າຄວາມຕ້ອງການໃນການຊົມໃຊ້ໄຟຟ້າຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຈະມີປະມານ 1.322 GWh (ທຽບເທົ່າກັບ 219 MW) ຫຼື ເທົ່າກັບວ່າພາຍໃນທົ່ວປະເທດຈະມີຄວາມຕ້ອງການປະມານ 16.787 GWh. ຕົວເລກນີ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນອັດຕາການຈະເລີນເຕີບໂຕສະເລ່ຍແມ່ນ 7,6%, ຊຶ່ງ 0,8% ແມ່ນສູງກວ່າກໍລະນີ BAU.

ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ ຊຶ່ງຕົວເມືອງສາມາດເຮັດວຽກກັບບັນດາຄູ່ຮ່ວມມືພາກເອກະຊົນ ຜ່ານບັນດາທາງເລືອກຕ່າງໆໃນຮູບແບບ PPPs. ຕົວຢ່າງເຊັ່ນ: ຕົວເມືອງສາມາດອະນຸຍາດໃຫ້ບັນດາບໍລິສັດໃນການສ້າງ, ເປັນເຈົ້າຂອງ ແລະ ດຳເນີນກິດຈະການສະຖານີສາກລົດໄຟຟ້າສາທາລະນະໃນເຂດທີ່ດິນທີ່ຕົວເມືອງເປັນເຈົ້າຂອງ. ມາດຕະການນີ້ຍັງເໝາະສົມກັບຮູບແບບທຸລະກິດທີ່ ນຳເອົາສິນຄ້າ-ຫັນມາເປັນການບໍລິການ ຫຼື ຮູບແບບການເຊົ່າຊັບສິນ, ທີ່ຕົວເມືອງສາມາດເຊົ່າເຄື່ອງສາກລົດໄຟຟ້າແລ້ວ ຈ່າຍເງິນຄ່າເຊົ່າເຄື່ອງຈາກລາຍຮັບທີ່ໄດ້ຈາກການຂາຍໄຟຟ້າ. ຖ້າຕົວເມືອງຕ້ອງການຮັກສາຄວາມເປັນເຈົ້າຂອງພື້ນຖານໂຄງລ່າງເຄື່ອງສາກລົດໄຟຟ້າ, ກໍ່ອາດໄດ້ຮັບເງິນສະໜັບສະໜູນໂດຍຜ່ານການໂອນຈ່າຍ ຫຼື ກູ້ຢືມຈາກ ລັດຖະບານ.

4. ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນໃຫ້ແກ່ຜູ້ຊື້ລົດໄຟຟ້າ

ມາດຕະການນີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອຊຸກຍູ້ ແລະ ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ການຫັນໄປນຳໃຊ້ລົດໄຟຟ້າ ໂດຍຜ່ານນະໂຍບາຍ ແລະ ຕົວກາງທາງການເງິນ. ບັນດາທະນາຄານສາມາດໃຫ້ຂໍສະເໜີດ້ານການເງິນແກ່ຜູ້ຊື້ລົດໄຟຟ້າ, ຊຶ່ງສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄປຄຽງຄູ່ກັບການສ້າງແຮງຈູງໃຈດ້ານອື່ນໆ ທີ່ຕົວເມືອງ ແລະ ຄູ່ຮ່ວມມືຂອງຕົວເມືອງວາງໄວ້, ເຊັ່ນ: ການເຂົ້າເຖິງຈຸດບໍລິການສາກລົດໄຟຟ້າສາທາລະນະ, ການຂຶ້ນທະບຽນລົດແບບດ່ວນ ຫຼື ຫຼຸດລາຄາໃນການຂຶ້ນທະບຽນລົດ, ມີສ່ວນຫຼຸດຄ່າໄຟຟ້າໃນຈຸດສາກລົດໄຟຟ້າສ່ວນບຸກຄົນ ແລະ ອື່ນໆ. ຜົນຂອງມາດຕະການນີ້ແມ່ນອີງໃສ່ການປ່ຽນແທນຈາກການນຳໃຊ້ລົດໃຫຍ່ ແລະ ລົດສອງລໍ້ ແບບເກົ່າພາຍໃນຕົວເມືອງມາເປັນກຸ່ມລົດທີ່ນຳໃຊ້ລະບົບໄຟຟ້າ ຈຳນວນ 325,000 ຄັນ.

ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງອ້ອມ ຍ້ອນວ່າຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຊື້ພາຫະນະໄຟຟ້າແມ່ນເຈົ້າຂອງລົດເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ. ການປ່ຽນໄປໃຊ້ລົດໄຟຟ້າເປັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທີ່ສຳຄັນ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍ GHG ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ຊຶ່ງການລະດົມທຶນຈາກພາກເອກະຊົນ ແລະ ບັນດານະໂຍບາຍການເງິນທີ່ເອື້ອອຳນວຍ ສາມາດເລັ່ງລັດໃຫ້ມາດຕະການນີ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງໄດ້.



5. ສ້າງຊ່ອງຈາລະຈອນສຳລັບລົດຖີບ

ມາດຕະການນີ້ລວມມີ ການສ້າງຊ່ອງຈາລະຈອນສຳລັບລົດຖີບ ຈຳນວນ 30 Km ແລະ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານອື່ນໆໃຫ້ແກ່ລົດຖີບ (ເຊັ່ນ: ບ່ອນຈອດລົດຖີບ). ໂຄງລ່າງພື້ນຖານລົດຖີບຊ່ວຍສົ່ງເສີມໃຫ້ຄົນກະຕືລືລົ້ນຢາກນຳໃຊ້ລົດຖີບດ້ວຍການປັບປຸງສະພາບໂຄງລ່າງໃຫ້ເອື້ອອຳນວຍແກ້ຜູ້ຂີ່ລົດຖີບ, ລວມທັງຄວາມປອດໄພໃນເວລາຂີ່ລົດຖີບ, ຄວາມປອດໄພຂອງຊັບສິນໃນເວລາທີ່ລົດຖີບບໍ່ໄດ້ຮັບໃຊ້ຂັບຂີ່ ແລະ ຄວາມງ່າຍໃນການນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດຖີບ.

ມາດຕະການນີ້ ແມ່ນມາດຕະການນຳໃຊ້ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ ເນື່ອງຈາກພື້ນຖານໂຄງລ່າງຊ່ອງຈາລະຈອນສຳລັບລົດຖີບຖືເປັນສິ່ງສາທາລະນະທີ່ຕົວເມືອງເປັນຜູ້ສະໜອງໃຫ້. ລັດຖະບານສາມາດໃຫ້ທຶນການສະໜັບສະໜູນການສ້າງແຜນພື້ນຖານໂຄງລ່າງລົດຖີບ ແລະ ການຂົນສົ່ງຮອບດ້ານ ໂດຍ ການນຳໃຊ້ງົບປະມານຂອງຕົນເອງ ຫຼື ຜ່ານຮູບແບບກູ້ຢືມເງິນ/ການໂອນຂອງລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ. ນອກຈາກນັ້ນ, ການຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ໃຊ້ເຄື່ອງຈັກຍັງສາມາດເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງໂຄງການພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ທັນສະໄໝຕໍ່ສະພາບພູມອາກາດທີ່ໃຫຍ່ຂອງລັດທີ່ສາມາດສອດຄ່ອງກັບການສະໜອງທຶນດ້ານສະພາບອາກາດ.

6. ຂະຫຍາຍການໃຫ້ບໍລິການລົດເມໄຟຟ້າ

ມາດຕະການນີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອຂະຫຍາຍ ແລະ ເພີ່ມຂະບວນລົດເມໄຟຟ້າ ທາງໃນຕົວເມືອງໃຫ້ສາມາດຮອງຮັບຜູ້ໂດຍສານທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ. ລົດເມໄຟຟ້າມີການປ່ອຍມົນລະພິດຈາກທ່ອນເສຍໃນປະລິມານທີ່ໜ້ອຍກວ່າ ແລະ ຕ້ອງການການບຳລຸງຮັກສາໜ້ອຍກວ່າເມື່ອທຽບໃສ່ ລົດເມທີ່ໃຊ້ນ້ຳມັນກາຊວນ. ລົດເມໄຟຟ້າທີ່ເພີ່ມເຂົ້າມາໃນມາດຕະການນີ້ຄວນມີການປະສານສົມທົບກັບການດຳເນີນງານອື່ນໆ ໃນການສ້າງແຮງຈູງໃຈໃຫ້ແກ່ຜູ້ໂດຍສານທີ່ນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ເຊັ່ນ: ການປັບປຸງເສັ້ນທາງເດີນລົດທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ, ຄວາມຖີ່ຂອງລົດເມ ແລະ ພື້ນທີ່ສະຖານີຈອດລົດເມ. ໃນດ້ານການດຳເນີນງານ, ການໃຊ້ພະລັງງານໄຟຟ້າຂອງຂະບວນລົດເມຍັງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີການຍົກລະດັບພື້ນຖານໂຄງລ່າງເຄື່ອງສາກລົດໄຟຟ້າໃຫ້ແກ່ບັນດາສະຖານີຂົນສົ່ງ ແລະ ສະຖານີທີ່ໃຫ້ບໍລິການຂອງລົດເມອີກດ້ວຍ.

ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ ທີ່ມີວິທີການນຳໃຊ້ນະວັດຕະກຳ PPP ໃນຫຼາຍຮູບແບບ ຊຶ່ງສາມາດເຮັດວຽກຕົວຈິງກັບຕະຫຼາດການຄ້າອື່ນໆ ເພື່ອນຳໃຊ້ປະໂຫຍດຈາກການຈັດຫາທຶນຈາກພາກເອກະຊົນ. ຕົວຢ່າງ, ການກໍ່ຕັ້ງບໍລິສັດຊັບສິນສາທາລະນະທີ່ຊື່ ແລະ ບຳລຸງຮັກສາລົດເມໄຟຟ້າ, ໜີ້ໄພ ແລະ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງເຄື່ອງສາກລົດໄຟຟ້າ. ລົດເມໄຟຟ້າ ແລະ ໜີ້ໄພ ອາດຈະຕ້ອງໄດ້ມີການພິຈາລະນາ ແລະ ຈັດຊື້ເປັນແຕ່ລະລາຍການແຍກກັນ ໂດຍຜ່ານຮູບແບບນຳເອົາສິນຄ້າ-ຫັນມາເປັນການບໍລິການ ຫຼື ຮູບແບບການເຊົ່າຊັບສິນ. ຖ້າຕົວເມືອງຕ້ອງການຮັກສາຄວາມເປັນເຈົ້າຂອງລົດເມ, ເງິນທຶນທີ່ນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນມາດຕະການນີ້ສາມາດດຳເນີນໄດ້ໂດຍຜ່ານງົບປະມານຂອງຕົວເມືອງ ຫຼື ເງິນກູ້ຢືມຈາກລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ, ລວມທັງການເງິນທີ່ຕິດພັນກັບວຽກງານສ້າງຄວາມຍືນຍົງ ຫຼື ສະພາບອາກາດ.

7. ເພີ່ມລະບົບລົດເມດ່ວນ

ມາດຕະການນີ້ ແມ່ນການເພີ່ມລະບົບລົດເມດ່ວນ (BRT) ໃໝ່. ລະບົບ BRT ແມ່ນເຄືອຂ່າຍລົດເມທີ່ແລ່ນຢູ່ໃນເສັ້ນທາງທີ່ສ້າງໄວ້ສະເພາະ, ໃນຊ່ອງຈາລະຈອນສະເພາະ ທີ່ຄ້າຍຄືກັນກັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ. ມາດຕະການນີ້ລວມມີການຊື້ລົດເມໄຟຟ້າ BRT ໃຫ້ແກ່ລະບົບ BRT ໃໝ່ ຕະຫຼອດຮອດພື້ນຖານໂຄງລ່າງເຄື່ອງສາກລົດໄຟຟ້າໃຫ້ແກ່ບັນດາສະຖານີຂົນສົ່ງ ແລະ ສະຖານີທີ່ໃຫ້ບໍລິການຂອງລົດເມ.

ໂຄງການລົດເມ BRT ໄລຍະ 1 ແມ່ນຢູ່ພາຍໃຕ້ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2040 ທີ່ໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນກໍ່ສ້າງ ແລະ ຄາດວ່າຈະເປີດດຳເນີນການເປີດນຳໃຊ້ໃນປີ 2024, ຊຶ່ງມີຄວາມຍາວຂອງແລວທາງ 12,9 km ແລະ ສະຖານີ 27 ແຫ່ງ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວຍັງຈະສະໜອງຂະບວນລົດເມໄຟຟ້າທີ່ນຳໃຊ້ໜີ້ໄຟຢູ່ທ້ອງລົດ, ຂະໜາດ 12 ແມັດ, ຈຳນວນ 55 ຄັນ, ພ້ອມທັງໂຄງການຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ຜູ້ຂັບລົດເມໄຟຟ້າ, ຈຳນວນ 140 ຄົນ.

ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ, ຊຶ່ງບັດຈຸບັນມີທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ, ກອງທຶນການລົງທຶນອາຊີຂອງສະຫະພາບເອີຣົບ, ທະນາຄານການລົງທຶນເອີຣົບ, ກອງທຶນສິ່ງແວດລ້ອມໂລກແລະກອງທຶນອົງກອນຂອງບັນດາປະເທດຜູ້ຜະລິດນ້ຳມັນສົ່ງອອກເພື່ອການພັດທະນາສາກົນ ເປັນຜູ້ຮ່ວມໃຫ້ທຶນ.

8. ເພີ່ມບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບສະຖານີລົດຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ມາດຕະການນີ້ລວມມີບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບສະຖານີລົດຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ຊຶ່ງມີພື້ນທີ່ສຳລັບຈອດລົດໃຫຍ່ 1.000 ຄັນ ແລະ ພື້ນທີ່ສຳລັບຈອດລົດຈັກ 2.000 ຄັນ. ບ່ອນຈອດລົດດັ່ງກ່າວນີ້ ສາມາດອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ຂັບລົດສາທາລະນະ, ຊຶ່ງເປັນບ່ອນທີ່ຜູ້ຂັບລົດສາທາລະນະສາມາດຈອດລົດຕົນເອງປະໄວຢູ່ພື້ນທີ່ດັ່ງກ່າວເພື່ອຫຼີກຫຼ່ຽງການຂັບລົດເຂົ້າໄປໃນຕົວເມືອງ. ບ່ອນຈອດລົດສາມາດຊ່ວຍເພີ່ມຜູ້ໂດຍສານທີ່ໃຊ້ບໍລິການການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ໃນບັນດາເຂດທີ່ບໍ່ມີບ່ອນຈອດລົດເມ ເຊັ່ນ: ເຂດທີ່ມີລົດເມແລ່ນຜ່ານບໍ່ພຽງພໍ ເຊັ່ນ: ເຂດອ້ອມໃຈກາງເມືອງ ແລະ ເຂດຊານເມືອງ.

ມາດຕະການນີ້ແມ່ນມາດຕະການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ ເຊິ່ງຕ້ອງໄດ້ມີການຈັດສັນທຶນພາຍໃນໂຄງການພື້ນຖານໂຄງລ່າງການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ: ໂຄງການ BRT ແລະ ໂຄງການລົດເມຕົວເມືອງທີ່ລະບຸໄວ້ຂ້າງເທິງ. ການນຳໃຊ້ງົບປະມານຂອງຕົວເມືອງ ກໍ່ເປັນອີກທາງເລືອກໜຶ່ງ ຖ້າຕົວເມືອງຕ້ອງການນຳໃຊ້ທີ່ດິນຂອງຕົວເມືອງ ສຳລັບການສ້າງບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບສະຖານີລົດຂົນສົ່ງສາທາລະນະ.

9. ສະເໜີໃຫ້ມີການນຳໃຊ້ບັດເກັບຄ່າເດີນທາງທີ່ທັນສະໄໝ

ໃນມາດຕະການນີ້, ຕົວເມືອງສາມາດນຳສະເໜີໃຫ້ມີການນຳໃຊ້ບັດເກັບຄ່າເດີນທາງທີ່ທັນສະໄໝ ຊຶ່ງອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ຂັບຂີ່ລົດສາມາດຕື່ມເງິນເຂົ້າໃນບັດ ແລະ ຈ່າຍຄ່າເດີນທາງໂດຍການແປະ ຫຼື ແຕະ ບັດດັ່ງກ່າວແບບງ່າຍໆໃສ່ເຄື່ອງສະແກນ. ມາດຕະການນີ້ສາມາດເພີ່ມຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານທີ່ນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະຍ້ອນການຊຳລະເງິນທີ່ໄວ ແລະ ສະດວກ ຕະຫຼອດເຖິງການປັບປຸງຄວາມປອດໄພດ້ວຍເນື່ອງຈາກຜູ້ໂດຍສານບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງຖືເງິນສົດ.

ມາດຕະການນີ້ຖືເປັນມາດຕະການດ້ານນະໂຍບາຍ ແລະ ບໍ່ໄດ້ມີການລະບຸມູນຄ່າການໃຊ້ຈ່າຍໃນການວິເຄາະໃນ APEX.

⁵ ພາຍໃຕ້ໂຄງການຂົນສົ່ງຍືນຍົງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ (VSUTP) ທີ່ຮ່ວມໃຫ້ທຶນໂດຍທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ, ທະນາຄານການລົງທຶນເອີຣົບ, ກອງທຶນອົງກອນຂອງບັນດາປະເທດຜູ້ຜະລິດນ້ຳມັນສົ່ງອອກ, ກອງທຶນການລົງທຶນອາຊີຂອງສະຫະພາບເອີຣົບ, ກອງທຶນສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ກອງທຶນເຕັກໂນໂລຊີຂັ້ນສູງ Fund.



ສິ່ງເສດເຫຼືອ

ບັນດາບຸລິມະສິດໃນຂະແໜງສິ່ງເສດເຫຼືອແມ່ນໄດ້ສຸມໃສ່ການປັບປຸງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການແປຮູບຄືນໃໝ່, ເພີ່ມປະສິດທິພາບການບໍລິການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ, ແລະ ສົ່ງເສີມການປະຕິບັດຕົວຈິງດ້ານການປ່ຽນຂີ້ເຫຍື້ອເປັນພະລັງງານ, ການເຮັດຝຸ່ນປົ່ມ ແລະ ການບຳບັດທີ່ບໍ່ໃຊ້ອາກາດ. ຄວາມພະຍາຍາມດັ່ງກ່າວນີ້ ແມ່ນສອດຄ່ອງກັບຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອແບບຍືນຍົງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2021-2030 ທີ່ແນະໃສ່ເຮັດໃຫ້ຕົວເມືອງສະອາດ, ສີຂຽວ ແລະ ໜ້າຢູ່. ເພື່ອບັນລຸວິໄສທັດດັ່ງກ່າວ, ສິ່ງສຳຄັນຕ້ອງສາມາດຮັບປະກັນໃຫ້ພົນລະເມືອງທຸກຄົນສາມາດເຂົ້າເຖິງການບໍລິການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ພຽງພໍ. ນອກຈາກນັ້ນ, ຜົນສຳເລັດຂອງຍຸດທະສາດນີ້ ແມ່ນຂຶ້ນກັບການຟື້ນຟູຂີ້ເຫຍື້ອຢ່າງມີປະສິດພາບ ໂດຍຜ່ານຂໍ້ລິເລີ່ມດ້ານຊັບພະຍາກອນ ແລະ ໂຮງຄັດແຍກ ແລະ ແປຮູບຂີ້ເຫຍື້ອ, ພ້ອມທັງການສົ່ງເສີມການແຍກຂີ້ເຫຍື້ອໃນລະດັບຄົວເຮືອນ ເພື່ອຫຼຸດອັດຕາການຜະລິດຂີ້ເຫຍື້ອຕໍ່ຄົນ.

37%
ຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ຖືກສົ່ງໄປສະໜາມກຳຈັດ

5%
ການຫຼຸດຜ່ອນ GHG

95 ກິໂລໂຕນ/ປີ
ການຫຼຸດລົງຂອງຂີ້ເຫຍື້ອຢູ່ສະໜາມກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອ

77
ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດ (ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ)

ການຫຼຸດລົງຂອງຂີ້ເຫຍື້ອຢູ່ສະໜາມກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອ: 95 ກິໂລໂຕນ/ປີ

ຂະແໜງການຂອງ APEX	ມາດຕະການ	ຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ຖືກສົ່ງໄປສະໜາມກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອ (%)	ການຫຼຸດຜ່ອນ GHG (%)	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດ (ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ)
ສິ່ງເສດເຫຼືອ	1. ກຳນົດໃຫ້ມີການເຮັດຝຸ່ນປົ່ມແບບບໍ່ລວມສູນ*	8.4%	1.0%	25
	2. ກຳນົດໃຫ້ມີການບຳບັດທີ່ບໍ່ໃຊ້ອາກາດ ແບບບໍ່ລວມສູນ*	5.0%	0.7%	0.5
	3. ຫ້າມການນຳໃຊ້ປລາສຕິກທີ່ໃຊ້ໄດ້ຄັ້ງດຽວ**	0.2%	<0.1%	--
	4. ປັບປຸງການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ*	2.5%	1.0%	2
	6. + ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ໂຮງຄັດແຍກ ແລະ ແປຮູບຂີ້ເຫຍື້ອ*	6.4%	1.4%	10
	7. + ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ເຕົາເຜົາ ຂີ້ເຫຍື້ອ ເພື່ອຜະລິດເປັນພະລັງງານໄຟຟ້າ*	14.0%	1.3%	40
	ລວມທັງໝົດ	37%	5%	77

* ອີງຕາມການສຳຫຼວດທີ່ດຳເນີນໂດຍ GGGI ໃນປີ 2020, ການຜະລິດຂີ້ເຫຍື້ອຕໍ່ຫົວຄົນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນ 750g/ມື້, ໃນຂະນະທີ່ການຜະລິດຂີ້ເຫຍື້ອໃນຄົວເຮືອນທັງໝົດແມ່ນ 711 ໂຕນ/ມື້ ອີງຕາມຂໍ້ມູນຈາກສູນສະຖິຕິລາວ. ຖ້ານັບຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ມາຈາກແຫຼ່ງອື່ນໆເຊັ່ນ: ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດ ແລະ ອາຄານສາທາລະນະແລ້ວ, ໃນປີ 2020 ຈຳນວຍຂີ້ເຫຍື້ອທັງໝົດທີ່ມີໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນມີຈຳນວນປະມານ 970 ໂຕນ/ວັນ.



1. ກຳນົດໃຫ້ມີການເຮັດຝຸ່ນປົ່ມ ແບບບໍ່ລວມສູນ

ຕາມມາດຕະການນີ້, ຕົວເມືອງຕ້ອງມັ່ງໜັ້ນໃນການເຮັດຝຸ່ນປົ່ມໃຫ້ໄດ້ 15% ຂອງຂີ້ເຫຍື້ອຈາກຄົວເຮືອນ ແລະ ຂີ້ເຫຍື້ອຍ່ອຍສະຫຼາຍຯຯ ຈາກເຂດການຄ້າ ໂດຍຮຽກຮ້ອງໃຫ້ບັນດາຄົວເຮືອນ, ພາກທຸລະກິດ, ແລະ/ຫຼື ເຂດໃກ້ຄຽງ ຄຸ້ມຄອງ ຂີ້ເຫຍື້ອຢູ່ໃນທ້ອງຖິ່ນຂອງຕົນ. ມາດຕະການນີ້ແມ່ນການເຮັດຝຸ່ນປົ່ມແບບບໍ່ລວມສູນພາຍໃນຊຸມຊົນ ທີ່ນຳໃຊ້ໂຮງບົ່ມຂະໜາດນ້ອຍ ຫຼື ຂະໜາດກາງ ໃນການເຮັດຝຸ່ນ, ຊຶ່ງທ້ອງຖິ່ນຈະເປັນຜູ້ຄຸ້ມຄອງການເກັບ ແລະ ບຳບັດຂີ້ເຫຍື້ອ. ການຍ່ອຍສະຫຼາຍແມ່ນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການເຊື່ອມສະພາບຂອງສານອິນຊີ ໂດຍຈຸລິນຊີທີ່ມີອີກຊີເຈນ. ການເຮັດຝຸ່ນປົ່ມແບບບໍ່ລວມສູນສາມາດຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຂົນສົ່ງຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ສາມາດຫັນປ່ຽນຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ຍ່ອຍສະຫຼາຍຯຯມາໃຊ້ເປັນຝຸ່ນແທນການນຳສິ່ງໄປກຳຈັດຢູ່ສະໜາມກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອ. ຜົນຂອງມາດຕະການນີ້ແມ່ນອີງໃສ່ການຫັນເອົາເສດອາຫານ ແລະ ຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ຍ່ອຍສະຫຼາຍຯຯ ຈຳນວນ 60 ໂຕນ/ມື້ ມາເຮັດເປັນຝຸ່ນປົ່ມແທນການນຳສິ່ງໄປກຳຈັດຢູ່ສະໜາມກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອ. ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ, ຊຶ່ງສາມາດໄດ້ຮັບການສະໜອງທຶນໂດຍຜ່ານງົບປະມານຂອງຕົວເມືອງ/ການໂອນຈ່າຍຂອງລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ ຫຼື ຜ່ານສັນຍາ PPP ໃນຮູບແບບຕ່າງໆ. ມາດຕະການນີ້ສາມາດສ້າງລາຍຮັບຈາກວັດຖຸດິບທີ່ນຳມາເຮັດເປັນຝຸ່ນປົ່ມ ແຕ່ກໍ່ອາດຈະເປັນພຽງລາຍຮັບທີ່ເລັກນ້ອຍ ທີ່ບໍ່ໜ້າຈະພຽງພໍ ຫຼື ເກີນມູນຄ່າການດຳເນີນງານ.

2. ກຳນົດໃຫ້ມີການບຳບັດທີ່ບໍ່ໃຊ້ອາກາດ ແບບບໍ່ລວມສູນ

ມາດຕະການນີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອດຳເນີນການບຳບັດທີ່ບໍ່ໃຊ້ອາກາດໃຫ້ໄດ້ 20% ຂອງເສດອາຫານຈາກຄົວເຮືອນ ແລະ ຈາກເຂດການຄ້າ. ມາດຕະການນີ້ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງມີໂຮງບຳບັດຂະໜາດນ້ອຍເພື່ອແປຮູບເສດອາຫານ (ເຊັ່ນ: ຊີວະມວນ) ໃຫ້ເປັນທາດອາຍຊີວະພາບ, ເຊິ່ງສາມາດນຳໃຊ້ໃນການຜະລິດກະແສໄຟຟ້າ ແລະ ຫຼື ຄວາມຮ້ອນໄດ້. ການບຳບັດທີ່ບໍ່ໃຊ້ອາກາດ ແມ່ນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການເຊື່ອມສະພາບຂອງສານອິນຊີ ໂດຍຈຸລິນຊີທີ່ມີອີກຊີເຈນ. ສິ່ງເຈືອປົນໃນເສດຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ມາຈາກອາຫານ, ລວມມີ ເສດຈາກສິ່ງຫຸ້ມຫໍ່ອາຫານ ແລະ ເຄື່ອງໃຊ້ໃນຄົວເຮືອນ, ສາມາດຂັດຂວາງຂັ້ນຕອນການບຳບັດ ທັງທາງດ້ານກົນຈັກ ແລະ ຊີວະເຄມີ. ດັ່ງນັ້ນ, ວິທີການນີ້ແມ່ນເຫມາະສົມທີ່ສຸດທີ່ຈະໃຊ້ກັບບັນດາແຫຼ່ງຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ມາຈາກພາກສ່ວນຜະລິດອາຫານ ແລະ ເຄື່ອງດື່ມ ແລະ ບັນດາແຫຼ່ງຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ມາຈາກເສດອາຫານກ່ອນທີ່ຈະໄປເຖິງຜູ້ບໍລິໂພກ, ຊຶ່ງແຫຼ່ງເຫຼົ່ານີ້ມີແນວໂນ້ມທີ່ຈະມີລະດັບສິ່ງເຈືອປົນຕໍ່າ. ຜົນຂອງມາດຕະການນີ້ແມ່ນອີງໃສ່ການຫັນເອົາຂີ້ເຫຍື້ອຈາກອາຫານ ຈຳນວນ 36 ໂຕນ/ມື້ ຈາກສະໜາມກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອ ເພື່ອເກັບເອົາອາຍທາດຊີວະພາບຈາກການບຳບັດມານຳໃຊ້ເປັນເຊື້ອໄຟພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນ.

ເຊັ່ນດຽວກັນກັບການເຮັດຝຸ່ນປົ່ມ, ມາດຕະການນີ້ ແມ່ນມາດຕະການຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ ທີ່ອາດຈະມີລາຍຮັບຈາກອາຍທາດຊີວະພາບທີ່ເກັບໄວ້ໄດ້, ແຕ່ອາດຈະມີຈຳນວນນ້ອຍ. ມາດຕະການນີ້ສາມາດໄດ້ຮັບການສະໜອງທຶນໂດຍຜ່ານງົບປະມານຂອງຕົວເມືອງ/ການໂອນຈ່າຍຂອງລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ ຫຼື ນຳໃຊ້ວິທີການ PPP.

3. ຫ້າມການນຳໃຊ້ຖົງຢາງທີ່ໃຊ້ໄດ້ຄັ້ງດຽວ

ມາດຕະການນີ້ ແມ່ນການຫ້າມການນຳໃຊ້ປລາສຕິກທີ່ໃຊ້ໄດ້ຄັ້ງດຽວ (SUPs) ທີ່ຄວາມເອົາປະມານ 2% ຂອງຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ເປັນຖົງຢາງທັງໝົດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. SUPs ປະກອບມີຖົງຢາງຫຸ້ນໜຶ່ງ, ຖົງຢາງທີ່ນຳໃຊ້ໃນຄົວເຮືອນ, ຫຼອດດູດຢາງ, ສິ່ງຫຸ້ມຫໍ່ທີ່ເປັນຖົງຢາງ ແລະ ເຄື່ອງໃຊ້ຢາງອື່ນໆ ທີ່ຖືກອອກແບບມາສຳລັບໃຊ້ໄດ້ຄັ້ງດຽວແລ້ວຖິ້ມເລີຍ. ການຫ້າມນຳໃຊ້ SUPs ສາມາດຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນປະລິມານຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ສົ່ງໄປສະໜາມກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນເສດຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ເປັນຢາງໃນສິ່ງແວດລ້ອມ ລວມທັງໃນແມ່ນ້ຳ, ທະເລ ແລະ ມະຫາສະໝຸດ. ຕົວເມືອງຍັງສາມາດຊຸກຍູ້ໃຫ້ພາກເອກະຊົນພັດທະນາຜະລິດຕະພັນທາງເລືອກທີ່ສາມາດໃຊ້ແທນ SUPs ໂດຍນຳໃຊ້ວັດສະດຸທີ່ມີຢູ່ໃນທ້ອງຖິ່ນ.

ມາດຕະການນີ້ຖືເປັນມາດຕະການດ້ານນະໂຍບາຍ ແລະ ບໍ່ໄດ້ມີການລະບຸມູນຄ່າການໃຊ້ຈ່າຍໃນການວິເຄາະໃນ APEX.

4. ປັບປຸງການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ

ໃນມາດຕະການນີ້, ຕົວເມືອງຈະຕ້ອງສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມພະຍາຍາມທີ່ຈະປັບປຸງການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ, ຖ້າບໍ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກໍ່ຈະເຮັດໃຫ້ຂີ້ເຫຍື້ອບໍ່ມີການຄວບຄຸມ ແລະ ບຳບັດ. ຕົວເມືອງສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຫຼື ຂະຫຍາຍໂຄງການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອຕາມແຄມທາງ ແລະ/ຫຼື ເຮັດວຽກຮ່ວມກັບຊຸມຊົນ ແລະ ຂະແໜງການພາຍນອກທີ່ເຮັດວຽກກ່ຽວກັບການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ. ການປັບປຸງການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອສາມາດຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນການຖິ້ມຂີ້ເຫຍື້ອຊະຊາຍເທິງບົກ ແລະ ໃນນ້ຳ. ມາດຕະການນີ້ແມ່ນອີງໃສ່ການບັນລຸການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອໃນທົ່ວຕົວເມືອງ 100%. ສຳລັບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ນຳໃຊ້ໃນວຽກງານນີ້, ຕາມການວິເຄາະແມ່ນຄາດວ່າຈະຕ້ອງໄດ້ເພີ່ມຈຳນວນຖັງຂີ້ເຫຍື້ອຈຳນວນ 10.000 ຖັງ, ສະຖານີຄຽນຖ່າຍຂີ້ເຫຍື້ອ ທີ່ສາມາດຮອງຮັບຂີ້ເຫຍື້ອໄດ້ 247 ໂຕນ/ມື້ ແລະ ພາຫະນະເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ 5 ຄັນ, ແຕ່ກໍ່ຍັງມີຄວາມຈຳເປັນທີ່ຕ້ອງປະເມີນຄວາມເປັນໄປໄດ້ແບບຮອບດ້ານໃຫ້ແກ່ມາດຕະການນີ້.

ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ, ຊຶ່ງສາມາດໄດ້ຮັບການສະໜອງທຶນໂດຍຜ່ານງົບປະມານຂອງຕົວເມືອງ/ການໂອນຈ່າຍຂອງລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ ຫຼື ຜ່ານສັນຍາ PPP ໃນຮູບແບບຕ່າງໆທີ່ຕິດພັນກັບບໍລິການດ້ານການຄຸ້ມຄອງ-ຈັດການຂີ້ເຫຍື້ອ.



5. ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ໂຮງຄັດແຍກ ແລະ ແປຮູບ ຂີ້ເຫຍື້ອ

ຕົວເມືອງ ຈະຕ້ອງສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມມຸ່ງໝັ້ນ ທີ່ຈະເຮັດໃຫ້ 40% ຂອງ ຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ສາມາດແປຮູບໄດ້ມີຄວາມພ້ອມທີ່ຈະນຳໄປແປຮູບ ຫຼື ນຳໄປໃຊ້ຄືນໃໝ່. ມາດຕະການນີ້ ຈຶ່ງຈຳເປັນຕ້ອງເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ໂຮງຄັດແຍກ ແລະ ແປຮູບຂີ້ເຫຍື້ອ (MRF) ທີ່ສາມາດເປັນໂຮງຮັບ, ແຍກ ແລະ ກະກຽມຄັດແຍກຂີ້ເຫຍື້ອໃຫ້ແກ່ໂຮງງານ ອຸດສະຫະກຳດ້ານການແປຮູບ ແລະ ບັນດາຜູ້ຜະລິດທີ່ສົ່ງສິນຄ້າອອກໃຫ້ຜູ້ຊົມໃຊ້. MRF ມີທັງໝົດ 2 ປະເພດ: MRF ທີ່ສະອາດ, ຊຶ່ງຮັບຂີ້ເຫຍື້ອແປຮູບຈາກແຫຼ່ງທີ່ ແຍກແລ້ວ, ແລະ MRF ທີ່ບໍ່ສະອາດ, ຊຶ່ງຮັບຂີ້ເຫຍື້ອແບບປະສົມ, ການແປຮູບໃໝ່ ຈະເປັນການແປຮູບຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ມາຈາກຫຼາຍແຫຼ່ງ.

MRF ຂະໜາດນ້ອຍລົງມາ ຈະເປັນໂຮງທີ່ມີຂັ້ນຕອນການເຮັດວຽກດ້ວຍມື ຫຼື ເຄື່ອງ ອັດຕະໂນມັດ, ຊຶ່ງສາມາດໃຈຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ສາມາດນຳໄປແປຮູບໃໝ່ ໄດ້ໜ້ອຍກວ່າ 15 ໂຕນ/ມື້. ໂຮງໃຈຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ມີຂະໜາດໃຫຍ່ຂຶ້ນມາຕື່ມ ແມ່ນນຳໃຊ້ຂັ້ນຕອນ ການເຮັດວຽກທີ່ເປັນເຄື່ອງຈັກ ແລະ ເປັນລະບົບອັດຕະໂນມັດແບບເຕັມສ່ວນ, ຊຶ່ງສາມາດຄັດແຍກຂີ້ເຫຍື້ອໄດ້ 100 ໂຕນ/ມື້ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າ. ຜົນຂອງມາດຕະການ ນີ້ແມ່ນອີງໃສ່ອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການນຳເອົາຂີ້ເຫຍື້ອໄປແປຮູບໃໝ່ 40% ຂອງຈຳນວນຂີ້ເຫຍື້ອໃນຕົວເມືອງທີ່ສາມາດນຳໄປແປຮູບໄດ້, ຊຶ່ງໄດ້ເພີ່ມ ໂຮງຄັດ ແຍກ ແລະ ແປຮູບຂີ້ເຫຍື້ອ ທີ່ສາມາດ ຄັດແຍກຂີ້ເຫຍື້ອໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 100 ໂຕນ/ມື້.

ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ, ຊຶ່ງສາມາດໄດ້ຮັບ ການສະໜອງທຶນໂດຍຜ່ານງົບປະມານຂອງເມືອງ/ການໂອນຈ່າຍຂອງລັດຖະບານ ຂັ້ນສູນກາງ ຫຼື ຮ່ວມກັບພາກເອກະຊົນ ໂດນຜ່ານສັນຍາ PPP. ຄວາມເປັນໄປໄດ້

ໃນການເຮັດສັນຍາແມ່ນຫຼາຍວິທີ/ຮູບແບບ, ຊຶ່ງຂຶ້ນກັບລາຄາ ແລະ ການຢູ່ລອດ ຂອງຕະຫຼາດ ສຳລັບວັດສະດຸຮີໂຊເຄິນ.

6. ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ເຕົາເຜົາ ຂີ້ເຫຍື້ອ ເພື່ອຜະລິດເປັນພະລັງງານໄຟຟ້າ

ມາດຕະການນີ້ ເປັນການເພີ່ມເຕົາເຜົາ ຂີ້ເຫຍື້ອ ເພື່ອຜະລິດເປັນພະລັງງານໄຟຟ້າ ໃໝ່ ຫຼື ຂະຫຍາຍເຕົາເຜົາ ຂີ້ເຫຍື້ອ ເພື່ອຜະລິດເປັນພະລັງງານໄຟຟ້າທີ່ມີຢູ່ໃນ ປັດຈຸບັນ. ການນຳເອົາຂີ້ເຫຍື້ອໄປຜະລິດເປັນພະລັງງານໄຟຟ້າ ແມ່ນການກຳຈັດ ຂີ້ເຫຍື້ອດ້ວຍຄວາມຮ້ອນ ໂດຍການເຜົາໄໝ້ຂີ້ເຫຍື້ອໃຫ້ກາຍເປັນ ຄວາມຮ້ອນ, ອາຍເກສ ແລະ ຂີ້ຖືກ. ການນຳຂີ້ເຫຍື້ອມາຜະລິດເປັນພະລັງງານໄຟຟ້າ ແມ່ນ ວິທີການຈັດການ-ຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອຂັ້ນພື້ນຖານ, ໃນເວລາດຽວກັນ ກໍຍັງສາມາດ ນຳສິ່ງກະແສໄຟຟ້າໃຫ້ແກ່ຕາຄ່າຍໄຟຟ້າໄດ້ (ແລະຍັງສາມາດສະໜອງຄວາມຮ້ອນ ໄດ້). ຜົນຂອງມາດຕະການນີ້ແມ່ນອີງໃສ່ເຕົາເຜົາທີ່ເຜົາຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ມີກຳລັງການເຜົາ ຂີ້ເຫຍື້ອໄດ້ 100 ໂຕນ/ມື້.

ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ໃຊ້ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ ທີ່ສາມາດໃຫ້ທຶນ ໂດຍງົບປະມານຂອງຕົວເມືອງ/ການໂອນຈ່າຍຂອງລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ ຫຼື ຜ່ານສັນຍາ PPP. ຕາມປົກກະຕິ, ການນຳຂີ້ເຫຍື້ອມາຜະລິດເປັນພະລັງງານໄຟຟ້າ ແມ່ນອາໄສຂຶ້ນກັບ ຄ່າທຳນຽມໃນການກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອ ຫຼື ຄ່າຖິ້ມຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ອັດຕາຄ່າໄຟຟ້າເພື່ອເຮັດໃຫ້ທຸລະກິດສາມາດດຳເນີນໄດ້. ມາດຕະການນີ້ມີຄວາມ ຊັບຊ້ອນ ແລະ ຈຳເປັນຕ້ອງມີບົດສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ຮອບດ້ານ ແລະ ການ ຈັດແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ປລາສຕິກທີ່ໃຊ້ໄດ້ຄັ້ງດຽວ (SUPs) ມີປະມານ 2 ເປີເຊັນຂອງ ສິ່ງເສດເຫຼືອເປັນປລາສຕິກທັງໝົດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ການຫ້າມ ການນຳໃຊ້ SUPs ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນປະລິມານຂອງສິ່ງ ເສດເຫຼືອທີ່ສົ່ງໄປສະໜາມຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ຂີ້ເຫຍື້ອປລາສຕິກທີ່ຖິ້ມຊະຊາຍຕາມສະພາບແວດລ້ອມ.





ນໍ້າ

ບຸລິມະສິດໃນຂະແໜງນໍ້າ ລວມມີ ການນຳໃຊ້ນໍ້າຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ມີຄວາມໝັ້ນຄົງໃນການສະໜອງນໍ້າ ໂດຍການຫຼຸດຜ່ອນການຮົ່ວໄຫຼຂອງນໍ້າ ຈຳນວນຫຼາຍໃນລະບົບ, ພ້ອມທັງການພັດທະນາແຫຼ່ງນໍ້າທາງເລືອກ ດ້ວຍການສ້າງ/ຂະຫຍາຍ ບ່ອນເກັບກັກນໍ້າຝົນ. ເມື່ອມີພື້ນທີ່ໃນການເກັບກັກນໍ້າຝົນ ໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນ, ກໍ່ສາມາດເຮັດໃຫ້ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມຕຶງຄຽດທາງດ້ານນໍ້າ ໃນຊ່ວງເວລາເກີດໄພແຫ້ງແລ້ງ ແລະ ສາມາດບັນເທົາໄພນໍ້າຖ້ວມໃນລະດູຝົນ. ເຊັ່ນດຽວກັນ ຕົວເມືອງຈຳເປັນຕ້ອງໃຫ້ຄວາມສຳຄັນ ໃນການເພີ່ມຈຳນວນສະຖານທີ່ບຳບັດນໍ້າເປື້ອນແຫ່ງໃໝ່ ທີ່ເປັນຈຸດສູນກາງ ແລະ ສຳລັບທ້ອງຖິ່ນຕ່າງໆ ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມສາມາດໃນການບຳບັດນໍ້າເປື້ອນຢູ່ບັນດາພື້ນທີ່ເຂດພັດທະນາໃໝ່, ເຂດອຸດສະຫະກຳ ຫຼື ເຂດຊຸມຊົນ ເປັນຕົ້ນ.

9%
ການປັບປຸງເພື່ອຄວາມໝັ້ນຄົງດ້ານນໍ້າ

0.3%
ການຫຼຸດຜ່ອນ GHG

27 MLD
ປະລິມານທັງໝົດຈາກການປັບປຸງເພື່ອຄວາມໝັ້ນຄົງດ້ານນໍ້າ

228
ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດ (ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ)

ປະລິມານທັງໝົດຈາກການປັບປຸງເພື່ອຄວາມໝັ້ນຄົງດ້ານນໍ້າ: 27 MLD

ຂະແໜງການຂອງ APEX	ມາດຕະການ	ເປີເຊັນການປັບປຸງເພື່ອຄວາມໝັ້ນຄົງດ້ານນໍ້າ (%)	ເປີເຊັນການຫຼຸດຜ່ອນ GHG (%)	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດ (ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ)
ນໍ້າ	ນໍ້າທີ່ປະຍັດໄດ້ຈາກການຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວ	1.4%		
	1. ສ້າງໜອງ/ອ່າງ ເກັບກັກນໍ້າຝົນ*	4.6%	<0.1%	185
	2. ສ້າງແຮງຈູງໃຈໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນສ້າງໜອງ/ອ່າງເກັບກັກນໍ້າ **	<0.1%	<0.1%	--
	3. ຫຼຸດຜ່ອນນໍ້າຮົ່ວໄຫຼທີ່ບໍ່ສາມາດເກັບກຳໄດ້*	2.6%	<0.1%	3
	4. ເພີ່ມສະຖານທີ່ບຳບັດນໍ້າເປື້ອນແບບລວມສູນແຫ່ງໃໝ່*	--	0.1%	7
5. ເພີ່ມສະຖານທີ່ບຳບັດນໍ້າເປື້ອນໃນລະດັບທ້ອງຖິ່ນ*	--	0.3%	33	
	ລວມທັງໝົດ	9%	0.3%	228

*ລາຍການທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ
 **ມາດຕະການທີ່ນອນໃນແນວທາງນະໂຍບາຍ ຈະບໍ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ສະແດງໃນການວິເຄາະ APEX
 ໝາຍເຫດ: MLD = ລ້ານລິດຕໍ່ມື້; GHG = ທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ; USD = ໂດລາສະຫະລັດອາເມລິກາ



1. ສ້າງໜອງ/ອ່າງເກັບກັກນໍ້າຝົນ

ໃນມາດຕະການນີ້, ເມືອງ ຈະສ້າງ ໜອງ/ອ່າງ ເພື່ອເກັບກັກນໍ້າຝົນ, ເຊິ່ງນໍ້າຝົນ ຈະເກັບກັກໄວ້ເພື່ອນໍາໃຊ້ໃນອະນາຄົດ. ນອກຈາກນີ້ໜອງ/ອ່າງດັ່ງກ່າວ ຍັງສາມາດ ຊ່ວຍບັນເທົາເວລາເກີດໄພນໍ້າຖ້ວມໄດ້ ໂດຍການປ້ອງກັນບໍ່ໃຫ້ນໍ້າຝົນໄຫຼເຂົ້າສູ່ ລະບົບລະບາຍນໍ້າ. ຜົນຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການນີ້ ແມ່ນອີງຕາມການ ເພີ່ມປະລິມານການເກັບນໍ້າຝົນໃຫ້ໄດ້ຢ່າງໜ້ອຍ 10% ຫຼືປະມານ 670.000 m³.

ມາດຕະການ ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ ທີ່ສາມາດໄດ້ຮັບການສະໜອງທຶນຜ່ານ ງົບປະມານຂອງຕົວເມືອງ ຫຼື ລວມເຂົ້າໃນໂຄງການອື່ນທີ່ເປັນທຶນກູ້ຢືມຂອງ ລັດຖະບານ.

2. ສ້າງແຮງຈູງໃຈໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນ ສ້າງໜອງ/ອ່າງເກັບກັກນໍ້າ

ມາດຕະການ/ນະໂຍບາຍນີ້ລວມເຖິງການສ້າງແຮງຈູງໃຈສໍາລັບຜູ້ພັດທະນາ ແລະ ກຸ່ມຊຸມຊົນໃນການກໍ່ສ້າງອ່າງເກັບນໍ້າ, ທະເລສາບ ແລະ/ຫຼື ອ່າງເກັບນໍ້າໃນພື້ນທີ່ ທີ່ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ພັດທະນາ-ດົນວ່າງເປົ້າ. ລະບົບການກັກເກັບນໍ້າຊໍາລົງ ແລະ ກັກເກັບ ນໍ້າທີ່ໄຫຼລົງມາເພື່ອນໍາໃຊ້ໃນອະນາຄົດ, ເຊິ່ງສາມາດຊ່ວຍເພີ່ມການສະໜອງນໍ້າ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມເຄັ່ງຕຶງຂອງນໍ້າໃນໄລຍະໄພແຫ້ງແລ້ງ. ລະບົບເກັບກັກນໍ້າ ຍັງສາມາດຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນໄພນໍ້າຖ້ວມໄດ້. ຜົນໄດ້ຮັບຂອງມາດຕະການນີ້ ແມ່ນອີງ ຕາມການ ເພີ່ມພື້ນທີ່ ທີ່ສາມາດເກັບກັກນໍ້າຢູ່ຂັ້ນທ້ອງຖິ່ນໃຫ້ໄດ້ 10%, ເທົ່າກັບ 1.960.000 m² ໃນເຂດພື້ນທີ່ສັບຊ້ອນ.

ມາດຕະການນີ້ຖືເປັນມາດຕະການດ້ານນະໂຍບາຍແລະບໍ່ໄດ້ມີການລະບຸມູນຄ່າການ ໃຊ້ຈ່າຍໃນການວິເຄາະໃນ APEX. ຫຼຸດຜ່ອນນໍ້າສູນເສຍ ທີ່ບໍ່ຖືກນັບ.

3. ການຫຼຸດຜ່ອນນໍ້າຮົ່ວໄຫຼທີ່ບໍ່ສາມາດ ເກັບກຳໄດ້

ມາດຕະການນີ້ແມ່ນການປັບປຸງເຄືອຂ່າຍນໍ້າປະປາເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນນໍ້າສູນເສຍໃນ ລະບົບເຄືອຂ່າຍ ທີ່ບໍ່ມີຂໍ້ມູນໃນບັນຊີ. ນໍ້າສູນເສຍ ທີ່ບໍ່ມີຂໍ້ມູນໃນບັນຊີ ສາມາດ ຄິດໄລ່ໄດ້ໂດຍເຫັນໄດ້ຈາກຂໍ້ມູນຈາກປະລິມານນໍ້າທີ່ມີການຄິດໄລ່ບັນຊີເສຍຄ່າ ນໍ້າ ຈະມີຄ່າໜ້ອຍກ່ວາປະລິມານນໍ້າທີ່ຊົມໃຊ້ຕົວຈິງ. ນໍ້າສູນເສຍ ທີ່ບໍ່ມີຂໍ້ມູນໃນ ບັນຊີ ລວມມີ ການສູນເສຍທີ່ເຫັນໄດ້ຊັດເຈນ (ເຊັ່ນວ່າ ການລັກໃຊ້ນໍ້າທີ່ບໍ່ໄດ້ ຮັບອະນຸຍາດ, ເຄື່ອງວັດແທກນໍ້າຂາດຄວາມແມ່ນຍໍາ) ແລະ ການສູນເສຍຕົວຈິງ (ການຮົ່ວໄຫຼຂອງທໍ່ສົ່ງ ຫຼື ທໍ່ແຈກຢາຍຫຼັກ, ການຮົ່ວໄຫຼຂອງອ່າງເກັບນໍ້າ, ແລະ ການຮົ່ວໄຫຼ ຢູ່ຈຸດບໍລິການເຊື່ອມຕໍ່ ໄປຫາ ຈຸດຕັ້ງເຄື່ອງວັດແທກນໍ້າ ຂອງ ລູກຄ້າ. ຍຸດທະສາດການຫຼຸດຜ່ອນ ນໍ້າສູນເສຍ ລວມມີ ການສ້ອມແປງແລະປ່ຽນແທນ ທໍ່ ແລະ ຖັງທໍ່ຮົ່ວ, ປັບປຸງເຄື່ອງວັດແທກນໍ້າ, ຫ້າມ/ຢຸດການຕໍ່ນໍ້າທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ, ແລະຄວບຄຸມການນໍາໃຊ້ນໍ້າສໍາລັບກອກດັບເພີງ. ຜົນໄດ້ຮັບຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ມາດຕະການນີ້ແມ່ນອີງຕາມການປັບປຸງເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍການຫຼຸດຜ່ອນນໍ້າສູນເສຍ ໃຫ້ໄດ້ 25%, ເທົ່າກັບ 8,4 MLD ທີ່ເພີ່ມຕື່ມໃຫ້ແກ່ຄວາມໝັ້ນຄົງດ້ານນໍ້າ.

ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ ພ້ອມກັບໄດ້ລາຍຮັບ ເພີ່ມຂຶ້ນ ຈາກການຫຼຸດຜ່ອນນໍ້າສູນເສຍ ທີ່ບໍ່ມີຂໍ້ມູນໃນບັນຊີ-ຜ່ານ 2 ຮູບແບບ ຄື ການຫຼຸດຜ່ອນນໍ້າສູນເສຍ ຈາກການຄິດໄລ່ບິນຄ່ານໍ້າທີ່ຖືກຕ້ອງ ແລະ ການແກ້ໄຂ ບັນຫາການຮົ່ວໄຫຼໃນເຄືອຂ່າຍ. ມາດຕະການນີ້ສາມາດໄດ້ຮັບເງິນກູ້ຢືມ ຈາກ ລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຍັງສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຜ່ານຮູບແບບ PPPs ທີ່ປະສິບຄວາມສໍາເລັດໃນການເຮັດວຽກເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນນໍ້າສູນເສຍຂອງຕົວເມືອງ

ໃນທົ່ວໂລກມາແລ້ວ, ອີກໜຶ່ງຕົວຢ່າງກໍ່ຄື ຜ່ານບໍລິສັດເອກະຊົນໂດຍການມອບ ຫມາຍໃຫ້ວັດແທກນໍ້າ ແລະ ເກັບເງິນ, ໃນຂະນະທີ່ໜ້າທີ່ບໍາບັດແລະການແຈກ ຢາຍ ນໍ້າຍັງຄົງຢູ່ກັບໜ່ວຍງານນໍ້າຂອງຕົວເມືອງ. ສໍາລັບໂຄງການເຄືອຂ່າຍນໍ້າ ຂະໜາດໃຫຍ່ແລະການຍົກລະດັບລະບົບວັດແທກສາມາດໄດ້ຮັບທຶນກູ້ຢືມໂດຍ ຜ່ານການກູ້ຢືມຂອງລັດຖະບານ.

4. ເພີ່ມສະຖານທີ່ບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນ ແບບລວມສູນແຫ່ງໃໝ່

ມາດຕະການນີ້ແມ່ນລວມມີ ການເພີ່ມສະຖານທີ່ບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນແບບລວມສູນ ແຫ່ງໃໝ່ ເພື່ອສະໜອງຄວາມສາມາດໃນການບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນ ຂອງລະບົບບໍາບັດ ນໍ້າເປື້ອນ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ. ຜົນໄດ້ຮັບຈາກການວິເຄາະ ແມ່ນອີງໃສ່ການເພີ່ມການບໍາ ບັດນໍ້າເສຍທີ່ເປັນທາງການທີ່ມີປະມານ 20 MLD ໃນສະຖານທີ່ບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນ ແຫ່ງໃໝ່.

ມາດຕະການນີ້ເປັນມາດຕະການທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງຊຶ່ງສາມາດໄດ້ຮັບທຶນຈາກ ງົບປະມານຂອງຕົວເມືອງ ຫຼື ໄດ້ຮັບເງິນກູ້ຢືມຈາກລັດຖະບານຂັ້ນສູນກາງ. ພ້ອມກັນນັ້ນ ກໍ່ຍັງມີຫຼາຍຮູບແບບສັນຍາ PPP ທີ່ພາກເອກະຊົນສາມາດມີ ສ່ວນຮ່ວມໃນການກໍ່ສ້າງ ແລະ/ຫຼື ການດຳເນີນງານຂອງບ່ອນບໍາບັດນໍ້າເສຍ.

5. ເພີ່ມສະຖານທີ່ບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນ ໃນລະດັບທ້ອງຖິ່ນ

ມາດຕະການນີ້ປະກອບມີ ສະຖານທີ່ບໍາບັດນໍ້າເສຍສໍາລັບທ້ອງຖິ່ນແຫ່ງໃໝ່ ເພື່ອ ເພີ່ມກໍາລັງໃນການບໍາບັດ ໃຫ້ແກ່ເຂດພື້ນທີ່ສະເພາະຂອງຕົວເມືອງ. ມາດຕະການ ນີ້ ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນເຂດພັດທະນາໃໝ່, ເຂດອຸດສາຫະກຳ, ຫຼືຊຸມຊົນ ທີ່ຍັງບໍ່ມີລະບົບ ແລະ ການບໍລິການດັ່ງກ່າວຜົນໄດ້ຮັບຂອງການວິເຄາະ ແມ່ນອີງ ໃສ່ການເພີ່ມປະລິມານການບໍາບັດນໍ້າເສຍໃນທ້ອງຖິ່ນໃຫ້ໄດ້ປະມານ 60 MLD ສະຖານທີ່ບໍາບັດນໍ້າເສຍແຫ່ງໃໝ່.

ເຊັ່ນດຽວກັນກັບສະຖານທີ່ບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນແບບລວມສູນແຫ່ງໃໝ່, ນີ້ແມ່ນມາດ ຕະການທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງທີ່ສາມາດໄດ້ຮັບທຶນຈາກງົບປະມານຂອງ ຕົວເມືອງ, ຈາກການກູ້ຢືມຂອງລັດຖະບານ, ຫຼືໂດຍຜ່ານຮູບແບບ PPP ທີ່ພາກ ເອກະຊົນເຂົ້າຮ່ວມໃນການກໍ່ສ້າງ ແລະ / ຫຼືການດຳເນີນງານຂອງສະຖານທີ່.

ແນວທາງສໍາລັບ ການລົງທຶນສີຂຽວ



ແນວທາງສໍາລັບການລົງທຶນສີຂຽວ

ບັນດາວິທີແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ໄດ້ກໍານົດໄວ້ຢູ່ໃນແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວເມືອງສີຂຽວນີ້ ສາມາດນໍາໃຊ້ເປັນແນວທາງສໍາລັບການລົງທຶນສີຂຽວໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຊຶ່ງຈໍາເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນທຶນຮອນ ຈາກທາງ ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ. ໃນຕາຕະລາງທີ 3 ດ້ານລຸ່ມ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງ ບັນດາແຫຼ່ງເງິນທຶນທີ່ເປັນໄປໄດ້ໃນອະນາຄົດ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາ 30 ມາດຕະການ ທີ່ໄດ້ຈາກການວິເຄາະ ຊຶ່ງໃນນັ້ນກໍໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງມູນຄ່າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ແຫຼ່ງທຶນທີ່ມາຈາກທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ ເພື່ອການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການດັ່ງກ່າວ. ຕົ້ນທຶນທາງກົງແມ່ນໝາຍເຖິງທຶນທີ່ນອນຢູ່ໃນງົບປະມານໂດຍກົງທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົວເມືອງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມຕົວເມືອງກໍຍັງສາມາດຊອກຫາແຫຼ່ງທຶນອື່ນໆ ຈາກພາກສ່ວນເອກະຊົນ ເຊັ່ນວ່າຜ່ານຮູບແບບການເປັນຄູ່ຮ່ວມພັດທະນາລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ (PPP) ຫຼື ຜ່ານການດໍາເນີນທຸລະກິດໃນຮູບແບບອື່ນໆ. ແນວທາງສໍາລັບການລົງທຶນສີຂຽວ ທີ່ໄດ້ນໍາສະເໜີໃໝ່ນີ້ ຄາດວ່າຈະສາມາດຫຼຸດຜ່ອນທາດອາຍເຮືອນແກ້ວໄດ້ 22% ຂອງການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວຈາກບັນດາຂະແໜງການທີ່ນໍາມາວິເຄາະ.

ເພື່ອເຮັດໃຫ້ພາບລວມທີ່ຊັດເຈນຂຶ້ນ, ຮູບທີ 10 ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນມູນຄ່າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາ 30 ມາດຕະການ ຊຶ່ງໄດ້ຖືກຈັດແບ່ງອອກເປັນ 3 ກຸ່ມ ໂດຍອີງຕາມຄຸນລັກສະນະຂອງກິດຈະກຳ ແລະ ແຫຼ່ງເງິນທຶນທີ່ຄ້າຍຄືກັນ ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

1. ການລົງທຶນໃນການບໍລິການສາທາລະນະ ແລະ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານທີ່ທັນສະໄໝ ທີ່ມີຄວາມທົນທານຕໍ່ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ລວມທັງມາດຕະການທີ່ເພີ່ມທາງເລືອກດ້ານການຂົນສົ່ງ, ບັບປຸງການຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ການເພີ່ມຄວາມໝັ້ນຄົງ ທາງດ້ານນໍ້າ.

2. ການລົງທຶນໃນການສ້າງອາຄານສີຂຽວໃນຕົວເມືອງ ຈະຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນການຊົມໃຊ້ພະລັງງານທັງໃນອາຄານທີ່ກໍ່ສ້າງໃໝ່ ແລະ ອາຄານທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ໂດຍຜ່ານການບັບປຸງການຊົມໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ການນໍາໃຊ້ພະລັງງານທົດແທນ.

3. ການລະດົມທຶນ ເພື່ອສົ່ງເສີມການສ້າງອາຄານສີຂຽວຂອງພາກສ່ວນເອກະຊົນ ແລະ ສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ລົດໄຟຟ້າ ຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນະໂຍບາຍກ່ຽວກັບອາຄານທີ່ທັນສະໄໝ ທີ່ມີຄວາມທົນທານຕໍ່ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ, ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການລົງທຶນຈາກພາກເອກະຊົນສໍາລັບພະລັງງານທາງເລືອກ, ການບັບປຸງອາຄານທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ສໍາລັບອາຄານທີ່ກໍ່ສ້າງໃໝ່ ແລະ ອາຄານເກົ່າ ແລະ ການສ້າງສິ່ງຈູງໃຈໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ທັນປ່ຽນມານໍາໃຊ້ລົດໄຟຟ້າ.

ມູນຄ່າການລົງທຶນທັງໝົດສໍາລັບການດໍາເນີນມາດຕະການທັງໝົດ ແມ່ນມີມູນຄ່າປະມານ 3.376 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ, ຊຶ່ງໃນນັ້ນ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງແມ່ນມີມູນຄ່າ 1.170 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ. ໃນນັ້ນ ໜ້າວຽກທີ່ສໍາຄັນປະກອບມີ ການສ້າງກົດຄວບຄຸມອາຄານສີຂຽວ, ການສ້າງໂຄງການທົດລອງຕ່າງໆເຊັ່ນ: ສະຖານີສາກລົດໄຟຟ້າ ຫຼື ການກະຕຸ້ນໃຫ້ພາກເອກະຊົນໃນການລົງທຶນສີຂຽວໂດຍຜ່ານກົນໄກ EaaS, PPPs, etc.

ໂລກ້າແທ້ກຊີ ແມ່ນບໍລິສັດຂົນສົ່ງເອກະຊົນພາຍໃນທີ່ມີ ລົດ EV ທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດໃນປະເທດ, ແລະໄດ້ຕິດຕັ້ງສະຖານີສາກລົດໄຟຟ້າ ທີ່ວະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ທົ່ວປະເທດ.



Image: Kelvin Tagupez / IFC

ແນວທາງສໍາລັບການລົງທຶນສີຂຽວ

ຕາຕະລາງ 3: ສັງລວມ 30 ມາດຕະການ ທີ່ເປັນແນວທາງໃນການລົງທຶນສີຂຽວ, ລວມທັງເປີເຊັນໃນການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ, ແລະ ບັນດາທາງເລືອກຂອງແຫຼ່ງທຶນທີ່ເປັນໄປໄດ້ ທີ່ຄວນພິຈາລະນາ ໃນອະນາຄົດ. ນອກຈາກນັ້ນ ກໍຍັງສະແດງໃຫ້ເຫັນ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໜ້າວຽກທີ່ຕົວເມືອງຄວນມີການກະຕຸນ (ຕົວຢ່າງ: ການດຳເນີນນະໂຍບາຍຕ່າງໆ, ການສ້າງໂຄງການທົດລອງ ເປັນຕົ້ນ) ທີ່ ການໝູນໃຊ້ໃຫ້ເກີດປະໂຫຍດໂດຍຜ່ານຮູບແບບການເປັນຄູຮວມພັດທະນາລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ (PPP). ມາດຕະການທີ່ມີຜົນໃນການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວໃນປະລິມານສູງ ແມ່ນສະແດງດ້ວຍຕົວອັກສອນສີຂຽວ. ມູນຄ່າການໃຊ້ຈ່າຍໃນຕາຕະລາງເປັນພຽງຕົວຊີ້ບອກມູນຄ່າໂດຍປະມານ, ແຕ່ລະມາດຕະການຈຳເປັນຈະຕ້ອງໄດ້ມີການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຕື່ມອີກ.

ແນວທາງການລົງທຶນສີຂຽວ ສໍາລັບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ຂະແໜງການຂອງ APEX	ມາດຕະການ	ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດ (ລ້ານ ໂດລາ ສະຫະລັດ)	ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງກົງ (ລ້ານ ໂດລາ ສະຫະລັດ)	ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງອ້ອມ (ລ້ານ ໂດລາ ສະຫະລັດ)	ການຫຼຸດຜ່ອນ GHG (%)	ທາງເລືອກຂອງແຫລ່ງການເງິນທີ່ເປັນໄປໄດ້			
						ລາຍຮັບຂອງຕົວເມັ່ນເອງ	ເງິນອນຂອງລັດຖະບານ/ສູນກາງ/ເງິນຢືມ	ຜູ້ຮ່ວມພັດທະນາສະໜັບສະໜູນຈາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ (PPP)	ເງິນຈາກພາກເອກະຊົນ
ສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ	ການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນ ຢູ່ເທິງຫຼັງຄາເພື່ອຜະລິດນໍ້າຮ້ອນ	28		28	0.1%				✓
	ດຳເນີນການປັບປຸງກົດຄວບຄຸມອາຄານ	37		37	0.3%				✓
	ສະໜັບສະໜູນການສ້າງຫຼັງຄາໃຫ້ເປັນຂຶ້ນ	72		72	<0.1%				✓
	ເພີ່ມເນື້ອທີ່ປ່າໄມ້ໃນຕົວເມືອງ	293	293		<0.1%	✓			
	ຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການອອກ ໃບຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວ	9		9	0.6%				✓
	ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນ ໃນການປັບປຸງປະສິດທິພາບ ຂອງ ການໃຊ້ພະລັງງານ ຂອງພາກເອກະຊົນ	300		300	2.8%				✓
	ດຳເນີນການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນເທິງຫຼັງຄາ	135		135	3.5%				✓
	ການອອກໃບຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວໃຫ້ແກ່ອາຄານສໍານັກງານທັງໝົດ ຂອງເມືອງ	3	3		0.3%	✓			✓
	ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການປັບປຸງການນໍາໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ໃຫ້ແກ່ ອາຄານສໍານັກງານທັງໝົດ ຂອງເມືອງ	32	32		0.4%			✓	
ປັບປຸງດອກໄຟເຢືອງທາງທັງໝົດ ດ້ວຍຫລອດໄຟປະຢັດພະລັງງານ	14	14		<0.1%	✓				
ການຂົນສົ່ງ	ສະເໜີໃຫ້ມີການເກັບເງິນໃນເຂດທີ່ມີການຈາລະຈອນແອອັດ				0.4%				
	ຫ້າມການຈອດລົດຕາມແຄມຖະໜົນ				0.4%				
	ສະໜອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານສໍາລັບບ່ອນສາກລົດໄຟຟ້າ	1	1		<0.1%				✓
	ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນໃຫ້ແກ່ຜູ້ຊື້ລົດໄຟຟ້າ	1,625		1,625	5.4%				✓
	ສ້າງຊ່ອງຈາລະຈອນສໍາລັບລົດຖີບ	0.2	0.2		<0.1%	✓			
	ຂະຫຍາຍການໃຫ້ບໍລິການລົດເມໄຟຟ້າ	68	68		0.8%		✓	✓	
	ເພີ່ມລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ລົດເມໄຟຟ້າ	441	441		0.8%		✓	✓	
	ເພີ່ມບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບສະຖານີລົດຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	12	12		0.1%	✓	✓	✓	
	ສະເໜີໃຫ້ມີການນໍາໃຊ້ບັດເກັບຄ່າເດີນທາງທີ່ທັນສະໄໝ				<0.1%		✓	✓	
ສິ່ງເສດເຫຼືອ	ກຳນົດໃຫ້ມີການເຮັດຝຸ່ນປື້ມແບບບໍ່ລວມສູນ	25	25		1.0%		✓	✓	
	ກຳນົດໃຫ້ມີການບໍາບັດຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ບໍ່ໃຊ້ອາກາດ ແບບບໍ່ລວມສູນ	0.5	0.5		0.7%		✓	✓	
	ຫ້າມການນໍາໃຊ້ປລາສຕິກທີ່ໃຊ້ໄດ້ຄັ້ງດຽວ				<0.1%				
	ປັບປຸງການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ	2	2		1.0%		✓	✓	
	ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ໂຮງຄັດແຍກ ແລະ ແປຮູຂີ້ເຫຍື້ອ	10	10		1.4%		✓	✓	
	ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ເຕົາເຜົາ ຂີ້ເຫຍື້ອ ເພື່ອຜະລິດເປັນພະລັງງານໄຟຟ້າ	40	40		1.3%		✓	✓	
ນໍ້າ	ກໍ່ສ້າງໜອງ/ອ່າງສໍາລັບເກັບນໍ້າຝົນ	185	185		<0.1%	✓			
	ສ້າງແຮງຈູງໃຈ ໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນສ້າງໜອງ/ອ່າງກັບນໍ້າ				<0.1%				
	ຫລຸດຜ່ອນ ນໍ້າຮົ່ວໄຫລ ທີ່ບໍ່ຖືກນັບ	3	3		<0.1%		✓	✓	
	ເພີ່ມໂຮງປ່າປັດນໍ້າເປື້ອນແບບລວມສູນແຫ່ງໃໝ່	7	7		0.1%		✓	✓	
	ເພີ່ມໂຮງປ່າປັດນໍ້າເປື້ອນຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ	33	33		0.3%		✓	✓	
ລວມທັງໝົດ		3,376	1,170	2,206	22%				

ສະຫຼຸບສັງລວມ

ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວເມືອງສີຂຽວຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ໄຈ້ແຍກໃຫ້ເຫັນ 30 ມາດຕະການ ທີ່ກວມເອົາ 04 ຂະແໜງ ການເປົ້າໝາຍ: ສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ, ການຂົນສົ່ງ, ສິ່ງເສັດເຫຼືອ ແລະ ນໍ້າ/ນໍ້າເປັນ. ບັນດາ 30 ມາດຕະການແກ້ໄຂບັນຫາເຫຼົ່ານີ້ ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງແນວທາງໃນການລົງທຶນສີຂຽວສໍາລັບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ທີ່ມີມູນຄ່າການໃຊ້ຈ່າຍ 3.376 ລ້ານ ໂດລາສະຫະລັດ. ຖ້າຫາກວ່າ ບັນດາມາດຕະການທັງໝົດໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຈະຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຮອດປີ 2030 ໄດ້ເຖິງ 22% ຫຼື ທຽບເທົ່າກັບ 450 ktCO₂e.

ສໍາລັບຜົນກະທົບຂອງການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວ, ໃນນັ້ນມີ 7 ມາດຕະການທີ່ມີສ່ວນໃນການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວໃນປະລິມານສູງ ລວມມີການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນໃນຕົວເມືອງຢ່າງກວ້າງຂວາງ ແລະ ການສ້າງອາຄານສ່ວນບຸກຄົນທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ດ້ວຍການປັບປຸງການນໍາໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ໃນຂະແໜງສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ, ຊຶ່ງ ສາມາດດຳເນີນການໄດ້ຢ່າງວ່ອງໄວ ໂດຍຜ່ານການຊອກຫາແຫຼ່ງທຶນຈາກພາກເອກະຊົນ. ສໍາລັບຂະແໜງການຂົນສົ່ງ, ການໃຫ້ທຶນ ແລະ ການສ້າງສິ່ງຈູງໃຈໃນການນໍາໃຊ້ລົດໄຟຟ້າ ຈະສາມາດຊຸກຍູ້ ການຫັນປ່ຽນໄປສູ່ການເດີນທາງທີ່ໃຊ້ພະລັງງານໄຟຟ້າ ແລະ ນໍາໄປສູ່ການຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍມົນລະພິດ. ສຸດທ້າຍນີ້, ການປັບປຸງ ການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ ແລະ ການຈັດການຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອໂດຍນໍາໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີໃໝ່ໆ, ລວມທັງ ການບໍ່ມີຂີ້ເຫຍື້ອຊິວະພາບ ເພື່ອຫັນປ່ຽນຂີ້ເຫຍື້ອໄປເປັນພະລັງງານ ຈະຊ່ວຍຫຼີກລ້ຽງການປ່ອຍທາດອາຍເຮືອນແກ້ວຈາກສະໜາມກໍາຈັດຂີ້ເຫຍື້ອ. ເມື່ອນໍາທັງ 7 ມາດຕະການມາລວມກັນ ຈະສາມາດປະກອບສ່ວນເຖິງ 75% ຂອງປະລິມານທາດອາຍເຮືອນແກ້ວທີ່ຄາດວ່າຈະສາມາດຫຼຸດຜ່ອນໄດ້ພາຍໃນປີ 2030 ຈາກບັນດາມາດຕະການທັງໝົດ 30 ມາດ

ຕະການ, ຊຶ່ງຖືໄດ້ວ່າເປັນມາດຕະການບູລິມະສິດທີ່ຄວນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນອະນາຄົດ.

ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວເມືອງສີຂຽວຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ຊີ້ໃຫ້ເຫັນເຖິງທາງເລືອກໃນການຈັດສັນທຶນສໍາລັບຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການຕ່າງໆ ຊຶ່ງສາມາດຈັດແບ່ງເປັນກຸ່ມໂດຍອີງຕາມພາກສ່ວນທີ່ຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຫຼື ບັນດານະໂຍບາຍທີ່ເປັນປະໂຫຍດ. ການຈັດແບ່ງກຸ່ມ ແມ່ນແບ່ງອອກເປັນ 3 ກຸ່ມ ຄື: ໂຄ່ງລາງພື້ນຖານທີ່ທັນສະໄໝ ທຶນທານຕໍ່ການປ່ຽນແປງສະພາບດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ການບໍລິການສາທາລະນະ, ອາຄານສໍານັກງານຂອງຕົວເມືອງທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ, ແລະ ອາຄານສ່ວນບຸກຄົນທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ພາຫານທີ່ຂັບເຄື່ອນດ້ວຍພະລັງງານໄຟຟ້າ. ພາກເອກະຊົນ ຈະເປັນສ່ວນສໍາຄັນໃນການຮັບປະກັນການບັນລຸບັນດາເປົ້າໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ. ຫຼາຍມາດຕະການທີ່ມີຜົນກະທົບສູງ ແມ່ນມາດຕະການທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງອ້ອມ ຊຶ່ງຂຶ້ນຢູ່ກັບອາຄານສ່ວນບຸກຄົນ ແລະ ເຈົ້າຂອງຍານພາຫະນະ. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວເມືອງສີຂຽວກໍ່ຍັງໄດ້ເວົ້າເຖິງຮູບແບບຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດງານ ທີ່ພາກເອກະຊົນສາມາດຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງທາງດ້ານການເງິນຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ສາມາດນໍາເອົາຊັບພະຍາກອນທາງການເງິນທີ່ມີຄຸນຄ່າຂອງຕົວເມືອງສາມາດໄປນໍາໃຊ້ໃນກິດຈະກຳອື່ນ. ເມື່ອພິຈາລະນາເຖິງຄວາມສໍາຄັນຂອງການລະດົມທຶນຈາກພາກເອກະຊົນ ໄປສູ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວເມືອງສີຂຽວ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຈະມີບົດບາດສໍາຄັນໃນການເຕົ້າໂຮມບັນດາພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສ້າງແຮງຈູງໃຈ ແລະ ໃຫ້ຄວາມຮູ້ແກ່ປະຊາຊົນ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວເມືອງສີຂຽວ ແລະ ໂອກາດທາງດ້ານການເງິນ.

ລົດໄຟລາວ-ຈີນ ສາຍ ບໍ່ແຕນ-ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ໄດ້ເປີດບໍລິການໃນເດືອນ ທັນວາ 2021.



Image: © Pichounsb Thepongsa / World Bank

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ A: ຂໍ້ມູນຂອງຕົວເມືອງ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ ສະແດງໃຫ້ເຫັນບັນດາຂໍ້ມູນຂອງຕົວເມືອງ ແລະ ບັນດາສົມມຸດຖານທີ່ຢູ່ພາຍໃຕ້ການວິເຄາະເພື່ອສ້າງແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວເມືອງສີຂຽວ. ຂໍ້ມູນໄດ້ຖືກສະໜອງໂດຍ ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ ໃຫ້ແກ່ ອົງການການເງິນສາກົນ ເປັນກໍລະນີສະເພາະສຳລັບການຮ່ວມມືທາງດ້ານວິຊາການໃນຄັ້ງນີ້. ລາຍການຂໍ້ມູນອ້າງອີງທັງໝົດແມ່ນໄດ້ສະແດງຢູ່ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ C.

ຂໍ້ມູນຕົວເມືອງທົ່ວໄປ

ລາຍການຂໍ້ມູນ	ຄ່າ	ໝາຍເຫດ ແລະ ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນອ້າງອີງ
ປະຊາກອນ	968,991	ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ 2021, ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ
ອັດຕາການເຕີບໂຕຂອງປະຊາກອນ (%)	3.1%	ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ 2020, ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ
ປະຊາກອນໃນຊ່ວງອາຍຸ 15-74 ປີ (%)	79.6%	ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ, ການສຳຫຼວດແຮງງານ 2022, ກຜທ
ຈຳນວນຄົນສະເລ່ຍຕໍ່ 1 ຄອບຄົວ ທີ່ອາໄສໃນຕົວເມືອງ	4.40	ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ, ການສຳຫຼວດແຮງງານ 2022, ກຜທ

ສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ

ລາຍການຂໍ້ມູນ	ຄ່າ	ໝາຍເຫດ ແລະ ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນອ້າງອິງ
ເນື້ອທີ່ຕົວເມືອງ (km ²)	3,920	ຂະແໜງສະຖິຕິນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, 2021
ຄວາມຍາວຂອງຖະໜົນ (km)	2,707	ພະແນກ ຍທຂ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, 2023
ຈຳນວນເລົ່າໄຟຟ້າ	6,219	ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິການຕົວເມືອງວຽງຈັນ 2022
ຈຳນວນຊຸດດອກໄຟເຍືອງທາງ	84	ຫົວຂໍ້ຂ່າວໃນໜັງສືພິມ Vientiane Time 2020
ເນື້ອທີ່ຂອງສວນສາທາລະນະ ແລະ ເຂດຂຽວ (km ²)	0.40	ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິການຕົວເມືອງວຽງຈັນ 2023
ເນື້ອທີ່ປົກຫຸ້ມຂອງປ່າໄມ້ (km ²)	108.15	ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, 2023
ເນື້ອທີ່ການກໍ່ສ້າງທັງໝົດ (ລ້ານ m ²)		
ຮ້ານຂາຍເຄື່ອງຍ່ອຍ	1.22	ປະເມີນຈາກແຜນຜັງນໍາໃຊ້ທີ່ດິນຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
ຫ້ອງການ	1.96	
ໂຮງແຮມ	0.74	
ສາທາລະນະສຸກ	0.30	
ໂຮງຮຽນ	1.06	
ສະຖາບັນ/ສະພາ	0.56	
ສາງ	0.06	
ສະຖານີຂົນສົ່ງ	0.04	
ທີ່ຢູ່ອາໄສ		
ອາພາດເມັ້ນ	8.85	
ເຮືອນສ່ວນຕົວ	8.22	
ເນື້ອທີ່ການກໍ່ສ້າງສະເລ່ຍຕໍ່ຄົນ (m ²)	31.6	ຄິດໄລ່ຈາກຈຳນວນປະຊາກອນໃນປີ 2019
ການຊົມໃຊ້ພະລັງງານຂອງອາຄານ (ກິໂລວັດ ໂມງ/ m ² /ປີ)		
ຮ້ານຂາຍເຄື່ອງຍ່ອຍ	100	ດັດແປງມາຈາກເຄື່ອງມື EDGE ຂອງອົງການການເງິນສາກົນ ແລະ ປັບໃຫ້ສອດຄ່ອງ ກັບຂໍ້ມູນສະພາບການຊົມໃຊ້ພະລັງງານຂອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
ຫ້ອງການ	90	
ໂຮງແຮມ	150	
ສາທາລະນະສຸກ	200	
ໂຮງຮຽນ	90	
ສະຖາບັນ/ສະພາ	80	
ສາງ	80	
ສະຖານີຂົນສົ່ງ	80	
ທີ່ຢູ່ອາໄສ		
ອາພາດເມັ້ນ	70	
ເຮືອນສ່ວນຕົວ	75	
ແຫຼ່ງພະລັງງານ (%)		
ໄຟຟ້າເຄື່ອນຍ້າຍ	95.00%	ຍຸດທະສາດພະລັງງານສໍາລັບ ສປປ ລາວ ຮອດປີ 2030
ການຜະລິດໄຟຟ້າໃນທ້ອງຖິ່ນ	0.00%	
ລະບົບເຮັດຄວາມຮ້ອນແບບລວມສູນ	0.00%	
ລະບົບເຮັດຄວາມຮ້ອນແບບລວມສູນ	0.00%	
ແຫຼ່ງຄວາມຮ້ອນໃນທ້ອງຖິ່ນ	5.00%	
ຄ່າສໍາປະສິດການປ່ອຍທາດອາຍ ເຮືອນແກ້ວ ຈາກ ການຊົມໃຊ້ພະລັງງານ (kgCO ₂ e/kWh)		
ໄຟຟ້າເຄື່ອນຍ້າຍ	0.472	ຄ່າປະເມີນລວມພາຍໃນປະເທດ, ຄ່າພື້ນຖານຂອງ APEX
ແຫຼ່ງຄວາມຮ້ອນໃນທ້ອງຖິ່ນ	0.110	

ການຂົນສົ່ງ

ລາຍການຂໍ້ມູນ	ຄ່າ	ໝາຍເຫດ ແລະ ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນອ້າງອິງ
ຄ່າສະເລ່ຍຈໍານວນຈຸດເດີນທາງຕໍ່ຄົນຕໍ່ມື້	3.5	ປະເມີນຈາກຂໍ້ມູນທີ່ມີຢູ່ໃນແຜ່ນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2023
ໄລຍະທາງສະເລ່ຍຕໍ່ 1 ຈຸດເດີນທາງ (km)	17.94	ປະເມີນຈາກຂໍ້ມູນສະເລ່ຍໃນປະເທດ ແລະ ພາກພື້ນ
ຈໍານວນມື້ເຮັດວຽກຕໍ່ປີ	303	ປະເມີນຈາກຂໍ້ມູນສະເລ່ຍໃນປະເທດ ແລະ ພາກພື້ນ
ສັດສ່ວນຂອງຮູບແບບການເດີນທາງ (%)		
ລົດຍົນ	24%	ແຜ່ນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2023.
ລົດຈັກ	63%	
ແທັກຊີ	1%	
ລົດເມນ້ອຍ	1%	
ລົດຖີບ	2%	
ຍ່າງ	9%	
ຈໍານວນຜູ້ຊົມໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ (ຄົນ/ມື້)		
ລົດເມ	1,643	ປະເມີນຈາກຂໍ້ມູນທີ່ມີຢູ່ໃນແຜ່ນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2023.
ໂຄງລ່າງພື້ນຖານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ		
ຄວາມຍາວຂອງຊ່ອງຈະລາຈອນຂອງລົດເມ (ກມ)	339	ແຜ່ນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2023
ຈໍານວນລົດເມ	88	
ຈໍານວນຜູ້ນໍາໃຊ້ໂດຍສະເລ່ຍ (ນັບສະເພາະຜູ້ໂດຍສານ)		
ລົດຄອບຄົວທົ່ວໄປ	2.5	ປະເມີນຈາກຂໍ້ມູນສະເລ່ຍໃນປະເທດ ແລະ ພາກພື້ນ
ລົດຈັກ	1.4	
ລົດແທັກຊີ	2.5	
ລົດແທັກຊີສາມລໍ້	1.4	
ລົດຕູ້	8.38	
ລົດເມນ້ອຍ	20.11	
ລົດເມໃຫຍ່	47.49	
ຈໍານວນຍານພາຫະນະ		
ລົດຍົນ	298,843	ຂໍ້ມູນຈາກກະຊວງ ຍທຂ ກ່ຽວກັບຈໍານວນພາຫະນະທີ່ລົງທະບຽນໃນທົ່ວປະເທດ 2020 -2023.
ລົດຈັກ	775,790	ຂໍ້ມູນຈາກກະຊວງ ຍທຂ ກ່ຽວກັບຈໍານວນພາຫະນະທີ່ລົງທະບຽນໃນທົ່ວປະເທດ 2020 -2023.
ແທັກຊີ	86	ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງທາງດ້ານວິຊາການສໍາລັບການວາງແຜນລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
ລົດແທັກຊີສາມລໍ້	648	
ລົດເມນ້ອຍ	28,131	ຂໍ້ມູນຈາກກະຊວງ ຍທຂ ກ່ຽວກັບຈໍານວນພາຫະນະທີ່ລົງທະບຽນໃນທົ່ວປະເທດ 2020 -2023.
ອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນສະເລ່ຍຕໍ່ປີຂອງຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ (%)		
ລົດຄອບຄົວທົ່ວໄປ	12.8%	ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງທາງດ້ານວິຊາການສໍາລັບການວາງແຜນລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
ລົດຈັກ		
ອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນສະເລ່ຍຕໍ່ປີຂອງຍານພາຫະນະທີ່ໝົດອາຍຸການໃຊ້ງານ (%)		
ລົດຄອບຄົວທົ່ວໄປ	5.0%	ປະເມີນຈາກຄ່າສະເລ່ຍທົ່ວໂລກ
ລົດຈັກ	5.0%	

ສິ່ງເສດເຫຼືອ

ລາຍການຂໍ້ມູນ	ຄ່າ	ໝາຍເຫດ ແລະ ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນອ້າງອິງ
ການຜະລິດຂີ້ເຫຍື້ອໃນຕົວເມືອງ (ໂຕນ/ຄົນ/ປີ)	0.29	ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານການຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອແບບຍືນຍົງ ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2021-2030
ອົງປະກອບຂອງຂີ້ເຫຍື້ອໃນຕົວເມືອງ (%)		
ຂີ້ເຫຍື້ອຍ່ອຍສະຫຼາຍໆຢ່າຍ	67.0%	ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານການຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອແບບຍືນຍົງ ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2021-2030
ເຈ້ຍ ແລະ ກ່ອງເຈ້ຍ	8.8%	
ໄມ້		
ເສດຜ້າ	0.3%	
ຢາງ ແລະ ໜັງ		
ປລາສຕິກ	12.1%	
ໂລຫະ	0.1%	
ແກ້ວ	3.3%	
ອື່ນໆ	8.4%	
ອົງປະກອບຂອງຂີ້ເຫຍື້ອຍ່ອຍສະຫຼາຍໆຢ່າຍ (%)		
ຂີ້ເຫຍື້ອຈາກເສດອາຫານ	44.3%	ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານການຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອແບບຍືນຍົງ ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2021-2030
ເສດໃບໄມ້, ຫຍ້າ	55.7%	
ການບໍາບັດຂີ້ເຫຍື້ອ (%)		
ສະໜາມກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອ	31%	ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານການຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອແບບຍືນຍົງ ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2021-2030
ສະໜາມຖິ້ມຂີ້ເຫຍື້ອແບບເປີດ	38%	
ການນຳໄປແປຮູບໃໝ່	6%	ປະເມີນຈາກຄ່າສະເລ່ຍຂອງປະເທດ
ບໍ່ມີຂໍ້ມູນວິທີກຳຈັດຂີ້ເຫຍື້ອ	26%	

ນໍ້າ

ລາຍການຂໍ້ມູນ	ຄ່າ	ໝາຍເຫດ ແລະ ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນອ້າງອິງ
ການຊົມໃຊ້ນໍ້າປະປາໃນຕົວເມືອງ (MLD) -	177	ຄິດໄລ່ໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນຂອງລັດວິສາຫະກິດນໍ້າປະປານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
ນໍ້າທີ່ສາມາດດື່ມໄດ້ (%)	100%	
ນໍ້າທີ່ບໍ່ສາມາດດື່ມໄດ້ (%)	0%	
ປະລິມານການຊົມໃຊ້ນໍ້າສະເລ່ຍຕໍ່ຄົນ (ລິດ/ມື້)	183	ບົດສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບການສ້າງຄອງລະບາຍນໍ້າໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສະໜັບສະໜູນໂດຍ ລັດຖະບານຮົງກາລີ, 2020
ການຊົມໃຊ້ນໍ້າລໍາລັບອຸດສະຫະກໍາ (MLD)		
ເປີເຊັນນໍ້າສູນເສຍ (%)	28%	ບົດລາຍງານປະຈໍາປີຂອງລັດວິສາຫະກິດນໍ້າປະປານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ປະຈໍາປີ 2022.
ແຫຼ່ງນໍ້າ (%)		
ນໍ້າໃຕ້ດິນ	0.2%	ບົດລາຍງານປະຈໍາປີຂອງລັດວິສາຫະກິດນໍ້າປະປານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ປະຈໍາປີ 2022.
ນໍ້າເທິງໜ້າດິນ	99.8%	ບົດລາຍງານປະຈໍາປີຂອງລັດວິສາຫະກິດນໍ້າປະປານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ປະຈໍາປີ 2022.
ການແຍກເກືອອອກຈາກນໍ້າ	0%	
ການບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນເພື່ອນໍ້າກັບມາໃຊ້ໃໝ່	0%	
ການເກັບກັກນໍ້າຝົນ	0%	
ການບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນ		
ປະລິມານການໄຫຼ (MLD)	127.7	ບົດສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບການສ້າງຄອງລະບາຍນໍ້າໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສະໜັບສະໜູນໂດຍ ລັດຖະບານຮົງກາລີ, 2020
ປະເພດຂອງການບໍາບັດ (%)		
ຖັງບໍາບັດ	95%	ບົດສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບການສ້າງຄອງລະບາຍນໍ້າໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການບໍາບັດນໍ້າເປື້ອນຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສະໜັບສະໜູນໂດຍ ລັດຖະບານຮົງກາລີ, 2020
ບໍ່ໄດ້ຮັບການບໍາບັດ	5%	ປະເມີນຈາກສະພາບພາຍໃນປະເທດ / ອີງໃສ່ຂໍ້ມູນຕັ້ງຕົ້ນຂອງ APEX

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ B: ຂໍສິມມຸດຕິຖານຫຼັກໃນການວັດແທກ APEX

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນບັນດາສິມມຸດຕິຖານທີ່ສຳຄັນສຳລັບແຕ່ລະມາດຕະການ ທີ່ໄດ້ຜ່ານການວິເຄາະຂໍ້ມູນເພື່ອສ້າງແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວເມືອງສີຂຽວ

ສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ

ລາຍການຂໍ້ມູນ	ຂໍສິມມຸດຕິຖານຫຼັກ	ກົດຈະກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ
1. ດຳເນີນການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນ ຢູ່ເທິງຫຼັງຄາ ເພື່ອຜະລິດນໍ້າຮ້ອນ	<ul style="list-style-type: none"> ຕິດຕັ້ງໃຫ້ໄດ້ 25% ຂອງອາຄານທີ່ຢູ່ອາໄສ ປະຢັດມູນຄ່າຕົ້ນທຶນໄດ້ 8 ໂດລາສະຫະລັດ ກິໂລວັດໂມງ 	A.3 ຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນ ຢູ່ເທິງຫຼັງຄາ ເພື່ອຜະລິດນໍ້າຮ້ອນ
2. ດຳເນີນການປັບປຸງກົດຄວບຄຸມອາຄານ	<ul style="list-style-type: none"> ສຳລັບອາຄານໃໝ່ທີ່ບໍ່ແມ່ນທີ່ຢູ່ອາໄສ, ປະຢັດພະລັງງານໄດ້ 20% ມູນຄ່າ 34 ໂດລາສະຫະລັດ ຕໍ່ ຕາແມັດ, ສຳລັບອາຄານສີຂຽວທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍເພີ່ມເຕີມສຳລັບປັບປຸງອາຄານ ທີ່ບໍ່ແມ່ນທີ່ຢູ່ອາໄສ) 	A.5 ປັບປຸງກົດຄວບຄຸມອາຄານ
3. ສະໜັບສະໜູນການສ້າງຫຼັງຄາໃຫ້ເຢັນຂຶ້ນ	<ul style="list-style-type: none"> ເຮັດໄດ້ 25% ຂອງຫຼັງຄາທັງໝົດ, ແມ່ນມີມູນຄ່າ 1,2 ລ້ານ ມ² ລາຄາແມ່ນ 60 ໂດລາສະຫະລັດ/ມ² ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຫຼັງຄາເຢັນຂຶ້ນ 	A.7 ສະໜັບສະໜູນການສ້າງຫຼັງຄາໃຫ້ເຢັນຂຶ້ນ
4. ເພີ່ມເນື້ອທີ່ປ່າໄມ້ໃນຕົວເມືອງ	<ul style="list-style-type: none"> ຖ້າເພີ່ມຂຶ້ນ 10% ຈະຊ່ວຍເພີ່ມເນື້ອທີ່ປົກຫຸ້ມຂອງພູມໄມ້ ໄດ້ 10 ລ້ານ ມ² ມູນຄ່າປະມານ 29 ໂດລາສະຫະລັດ ໃນການປູກຕົ້ນໄມ້ຕໍ່ 1 ມ² 	A.8 ຂະຫຍາຍເນື້ອທີ່ປ່າໄມ້ໃນຕົວເມືອງ ໃຫ້ເພີ່ມຂຶ້ນ 10%
5. ຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການອອກ ໃບຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວ	<ul style="list-style-type: none"> ສຳລັບອາຄານທີ່ຢູ່ອາໄສ, 30% ຂອງເຮືອນຢູ່ສ່ວນຕົວ ແລະ ຄອບຄົວ ທີ່ສ້າງໃໝ່ ຊຶ່ງຈະມີເນື້ອທີ່ການກໍ່ສ້າງປະມານ 0,89 ລ້ານ ມ² ມູນຄ່າ 10 ໂດລາສະຫະລັດ ຕໍ່ ຕາແມັດ, ສຳລັບອາຄານສີຂຽວທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍເພີ່ມສຳລັບປັບປຸງອາຄານທີ່ຢູ່ອາໄສ) 	A.9 ຊຸກຍູ້ໃຫ້ມີການອອກ ໃບຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວ (ຍົກຕົວຢ່າງ ລະບົບ EDGE)
6. ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນ ໃນການປັບປຸງປະສິດທິພາບ ຂອງ ການໃຊ້ພະລັງງານ ຂອງພາກເອກະຊົນ	<ul style="list-style-type: none"> 30% ຂອງອາຄານທີ່ມີຢູ່ ຊຶ່ງຈະກວມເອົາເນື້ອທີ່ການກໍ່ສ້າງປະມານ 7,85 ລ້ານ ມ² ມູນຄ່າ 38 ໂດລາສະຫະລັດ/ມ², ຂອງເນື້ອທີ່ອາຄານທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃໝ່ 	A.10 ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນ ໃນການປັບປຸງປະສິດທິພາບຂອງການໃຊ້ພະລັງງານ ຂອງພາກເອກະຊົນ
7. ດຳເນີນການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນເທິງຫຼັງຄາ	<ul style="list-style-type: none"> ຕິດຕັ້ງ 159 ເມກາວັດ ຊຶ່ງກວມ 37% ຂອງຫຼັງຄາທັງໝົດ ມູນຄ່າ 850 ໂດລາສະຫະລັດ/ກິໂລວັດ 	A.14 ດຳເນີນການຕິດຕັ້ງແຜງພະລັງງານແສງຕາເວັນເທິງຫຼັງຄາ
8. ດຳເນີນການອອກໃບຢັ້ງຢືນອາຄານສີຂຽວໃຫ້ແກ່ອາຄານສຳນັກງານຂອງຕົວເມືອງທັງໝົດ	<ul style="list-style-type: none"> ອາຄານສຳນັກງານຂອງຕົວເມືອງທີ່ຈະກໍ່ສ້າງໃໝ່ທັງໝົດ, ເນື້ອທີ່ການກໍ່ສ້າງປະມານ 154.000 ມ² ມູນຄ່າ 20 ໂດລາສະຫະລັດ/ມ², ສຳລັບອາຄານສີຂຽວທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍເພີ່ມເຕີມ) 	A.16 ດຳເນີນການອອກໃບຢັ້ງຢືນ/ກາໝາຍ ອາຄານສີຂຽວ ໃຫ້ແກ່ອາຄານສຳນັກງານຂອງຕົວເມືອງທັງໝົດ
9. ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການປັບປຸງການນຳໃຊ້ພະລັງງານ ຢ່າງມີປະສິດທິພາບໃຫ້ແກ່ອາຄານສຳນັກງານຂອງເມືອງທັງໝົດ	<ul style="list-style-type: none"> ອາຄານທີ່ມີຢູ່ແລ້ວທັງໝົດ ຊຶ່ງຈະກວມເນື້ອທີ່ການກໍ່ສ້າງ 843.000 ມ² ມູນຄ່າ 38 ໂດລາສະຫະລັດ/ມ², ຂອງເນື້ອທີ່ອາຄານທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃໝ່. 	A.17 ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການປັບປຸງການນຳໃຊ້ພະລັງງານ ຢ່າງມີປະສິດທິພາບໃຫ້ແກ່ອາຄານສຳນັກງານຂອງເມືອງທັງໝົດ
10. ປັບປຸງດອກໄຟເຍືອງທາງທັງໝົດ ດ້ວຍຫລອດໄຟປະຢັດພະລັງງານ	<ul style="list-style-type: none"> ດອກໄຟເຍືອງທາງທັງໝົດຈຳນວນ 6.219 ຊຸດ ມູນຄ່າໃນການປ່ຽນດອກໄຟທີ່ປະຢັດພະລັງງານແມ່ນ 2.222 ໂດລາສະຫະລັດ/ຊຸດ 	A.19 ປັບປຸງດອກໄຟເຍືອງທາງທັງໝົດດ້ວຍຫລອດໄຟປະຢັດພະລັງງານ

ການຂົນສົ່ງ

ລາຍການຂໍ້ມູນ	ຂໍສົມມຸດຕິຖານຫຼັກ	ກິດຈະກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ
1. ສະເໜີໃຫ້ມີການເກັບເງິນໃນເຂດທີ່ມີການຈາລະຈອນແອອັດ	<ul style="list-style-type: none"> ກວມເອົາ 20% ຂອງການຈ້າງງານໃນຕົວເມືອງ ບໍ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ, ມາດຕະການໃນເຊິ່ງນະໂຍບາຍ 	B.5 ສະເໜີໃຫ້ມີການເກັບເງິນໃນເຂດທີ່ມີການຈາລະຈອນແອອັດ
2. ຫ້າມການຈອດລົດຕາມແຄມຖະໜົນ	<ul style="list-style-type: none"> ຫຼຸດຜ່ອນພື້ນທີ່ຈອດລົດຕາມແຄມຖະໜົນລົງ 10% ບໍ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ, ມາດຕະການໃນເຊິ່ງນະໂຍບາຍ 	B.6 ຫ້າມການຈອດລົດຕາມແຄມຖະໜົນ
3. ສະໜອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານສຳລັບບ່ອນສາກລົດໄຟຟ້າ	<ul style="list-style-type: none"> ຈຸດສາກລົດໄຟຟ້າ 100 ອັນ ມູນຄ່າ 11.480 ໂດລາສະຫະລັດ/ຈຸດສາກ 	B.15 ສະໜອງໂຄງລ່າງພື້ນຖານສຳລັບບ່ອນສາກລົດໄຟຟ້າ
4. ສະໜັບສະໜູນທາງການເງິນໃຫ້ແກ່ຜູ້ຊື້ລົດໄຟຟ້າ	<ul style="list-style-type: none"> ລົດໄຟຟ້າໃໝ່ຈຳນວນ 325.000 ຄັນ, 50% ແມ່ນລົດຍົນທົ່ວໄປ ແລະ ອີກ 50% ແມ່ນລົດສອງລໍ້ ໂດຍສະເລ່ຍມູນຄ່າລົດໄຟຟ້າ ແມ່ນ 5.000 ໂດລາສະຫະລັດ/ຄັນ (ມູນຄ່າທີ່ຈະໄດ້ຮັບສຳລັບລົດຍົນປະມານ 10.000 ໂດລາສະຫະລັດ ແລະ ລົດ 2 ລໍ້ ປະມານຄັນລະ 1.000 ໂດລາສະຫະລັດ ຕໍ່ຄົນ) 	B.16 ສະໜອງເງິນໃຫ້ແກ່ຜູ້ຊື້ລົດໄຟຟ້າ
5. ສ້າງຊ່ອງຈາລະຈອນສຳລັບລົດຖີບ	<ul style="list-style-type: none"> ຊ່ອງຈາລະຈອນສຳລັບລົດຖີບ ຍາວ 30 ກມ ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການສ້າງຊ່ອງຈາລະຈອນສຳລັບລົດຖີບແມ່ນ 8.133 ໂດລາສະຫະລັດ/ກມ 	B.19 ສ້າງຊ່ອງຈາລະຈອນສຳລັບລົດຖີບ
6. ຂະຫຍາຍການໃຫ້ບໍລິການລົດເມໄຟຟ້າ	<ul style="list-style-type: none"> ລົດເມໄຟຟ້າໃໝ່ ຈຳນວນ 285 ຄັນ ມູນຄ່າ 238.215/ຄັນ ສຳລັບລົດເມໃໝ່ 	B.20 ຂະຫຍາຍຂະບວນລົດເມທີ່ເຄີຍໃຫ້ບໍລິການ B.22 ປ່ຽນລົດເມທີ່ເຄີຍໃຫ້ບໍລິການ ເປັນລົດໄຟຟ້າ.
7. ເພີ່ມລະບົບລົດເມດ່ວນ BRT ແລະ ລົດເມໄຟຟ້າ	<ul style="list-style-type: none"> ໄລຍະທາງ 27.6 ກມ ສຳລັບການສັນຈອນຂອງລົດເມດ່ວນ ໄດ້ຖືກສ້າງຂຶ້ນ ແລະ ເປັນລົດເມ BRT ຄັນໃໝ່ ທີ່ໃຊ້ໄຟຟ້າ ຈຳນວນ 160 ຄັນ ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງເດີນລົດສຳລັບລົດເມດ່ວນ ແມ່ນ 14.316.680 ໂດລາສະຫະລັດ/ກມ, ແລະ ມູນຄ່າສຳລັບການຊື້ລົດເມດ່ວນທີ່ໄຟຟ້າແມ່ນ 286.062 ໂດລາສະຫະລັດ/ລົດເມໃໝ່ 	B.23 ເພີ່ມ / ຂະຫຍາຍລະບົບລົດເມດ່ວນ B.25 ປ່ຽນລົດເມດ່ວນ ມາເປັນລົດທີ່ໃຊ້ໄຟຟ້າ
8. ເພີ່ມບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບສະຖານີລົດຂົນສົ່ງສາທາລະນະ	<ul style="list-style-type: none"> ເພີ່ມພື້ນທີ່ບ່ອນຈອດລົດ 3.000 ຊ່ອງຈອດ (ລົດຍົນ ແລະ ລົດສອງລໍ້) ມູນຄ່າ 4.030 ໂດລາສະຫະລັດ/ຊ່ອງຈອດລົດ 	B.31 ເພີ່ມບ່ອນຈອດລົດທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບສະຖານີລົດຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
9. ສະເໜີໃຫ້ມີການນຳໃຊ້ບັດເກັບຄ່າເດີນທາງທີ່ທັນສະໄໝ	<ul style="list-style-type: none"> ເພີ່ມຈຳນວນຜູ້ໃຊ້ບໍລິການລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ບໍ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ, ມາດຕະການໃນເຊິ່ງນະໂຍບາຍ 	B.33 ສະເໜີໃຫ້ມີການນຳໃຊ້ບັດເກັບຄ່າເດີນທາງທີ່ທັນສະໄໝ

ສິ່ງເສດເຫຼືອ

ລາຍການຂໍ້ມູນ	ຂໍສົມມຸດຕິຖານຫຼັກ	ກິດຈະກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ
1. ກຳນົດໃຫ້ມີການເຮັດຝຸ່ນປົ່ມແບບບໍ່ລວມສູນ	<ul style="list-style-type: none"> 15% ຂອງເສດອາຫານ/ເສດໄປໄມ້, 60 ໂຕນ/ມື້ ມູນຄ່າໃນການເຮັດຝຸ່ນປົ່ມແມ່ນ 408.657 ໂດລາສະຫະລັດ ໂຕນ/ມື້ 	C.1 ກຳນົດໃຫ້ມີການເຮັດຝຸ່ນປົ່ມແບບບໍ່ລວມສູນ
2. ກຳນົດໃຫ້ມີການບຳບັດທີ່ບໍ່ໃຊ້ອາກາດ ແບບບໍ່ລວມສູນ	<ul style="list-style-type: none"> 20% ຂອງເສດອາຫານ, 36 ໂຕນ/ມື້ ມູນຄ່າ 13.309 ໂດລາສະຫະລັດ ໂຕນ/ມື້ 	C.2 ກຳນົດໃຫ້ມີການບຳບັດຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ບໍ່ໃຊ້ອາກາດ ແບບບໍ່ລວມສູນ
3. ຫ້າມການນຳໃຊ້ລາສຕິກທີ່ໃຊ້ໄດ້ຄັ້ງດຽວ	<ul style="list-style-type: none"> 2% ຂອງປລາສຕິກ ບໍ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ, ມາດຕະການໃນເຊີງນະໂຍບາຍ 	C.5 ຫ້າມການນຳໃຊ້ປລາສຕິກທີ່ໃຊ້ໄດ້ຄັ້ງດຽວ
4. ປັບປຸງການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ	<ul style="list-style-type: none"> 100% ຂອງອັດຕາທີ່ສາມາດເກັບໄດ້, ສາມາດເກັບໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ 247 ໂຕນ/ມື້ ມູນຄ່າ 8.086 ໂດລາສະຫະລັດ/247 ໂຕນ, ລວມທັງ ຖັງຂີ້ເຫຍື້ອໃໝ່ ຈຳນວນ 10.000 ຖັງລາຄາຖັງລະ 120 ໂດລາສະຫະລັດ, ມູນຄ່າການຂົນສົ່ງແມ່ນ 191,62 ໂດລາສະຫະລັດ/ມື້, ລົດຂົນສົ່ງຂີ້ເຫຍື້ອ ຈຳນວນ 5 ຄັນ ມູນຄ່າຄັນລະ 150.000 ໂດລາສະຫະລັດ 	C.9 ປັບປຸງການເກັບຂີ້ເຫຍື້ອ
5. ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ໂຮງຄັດແຍກ ແລະ ແປຮູບຂີ້ເຫຍື້ອ	<ul style="list-style-type: none"> 40% ຂອງຂີ້ເຫຍື້ອທີ່ສາມາດນຳໄປ ຮິໂຊເຄິນໄດ້, ຄວາມສາມາດໃຈແຍກເອົາໄດ້ ແມ່ນ 100 ໂຕນ/ມື້ ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແມ່ນ 101.031 ໂດລາສະຫະລັດ ໂຕນ/ມື້ 	C.11 ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ໂຮງຄັດແຍກ ແລະ ແປຮູບຂີ້ເຫຍື້ອ
6. ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ເຕົາເຜົາ ຂີ້ເຫຍື້ອ ເພື່ອຜະລິດ ເປັນພະລັງງານໄຟຟ້າ	<ul style="list-style-type: none"> 100 ໂຕນ/ມື້ ມູນຄ່າ 401.451 ໂດລາສະຫະລັດ ໂຕນ/ມື້ 	C.12 ເພີ່ມ/ຂະຫຍາຍ ເຕົາເຜົາ ຂີ້ເຫຍື້ອ ເພື່ອຜະລິດ ເປັນພະລັງງານໄຟຟ້າ

ນໍ້າ

ລາຍການຂໍ້ມູນ	ຂໍສິມມຸດຕິຖານຫຼັກ	ກິດຈະກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ
1. ກໍ່ສ້າງໜອງ/ອ່າງສຳລັບເກັບນໍ້າຝົນ	<ul style="list-style-type: none"> ຄວາມອາດສາມາດທີ່ບັນຈຸໄດ້ 670.000 ມ3 ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ 277 ໂດລາສະຫະລັດ/ມ3 	D.5 ກໍ່ສ້າງໜອງ/ອ່າງສຳລັບເກັບນໍ້າຝົນ
2. ສ້າງແຮງຈູງໃຈ ໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນສ້າງໜອງ/ອ່າງກັບນໍ້າ	<ul style="list-style-type: none"> 10% ຂອງພື້ນທີ່ໂລງ ບໍ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ 	D.8 ສ້າງແຮງຈູງໃຈ ໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນສ້າງໜອງ/ອ່າງເກັບນໍ້າ
3. ຫຼຸດຜ່ອນ ນໍ້າຮົ່ວໄຫລ ທີ່ບໍ່ສາມາດເກັບກຳໄດ້	<ul style="list-style-type: none"> ປັບປຸງການເກັບກຳຂໍ້ມູນໄດ້ດີຂຶ້ນ ຈາກທີ່ບໍ່ສາມາດເກັບກຳໄດ້ 25% ມາເປັນ 10%, ຫຼືກວ້າງການຮົ່ວໄຫລໄດ້ 8.4 MLD ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ 341.524 ໂດລາສະຫະລັດ/MLD ເພື່ອປ້ອງກັນການຮົ່ວໄຫລຂອງນໍ້າ 	D.14 ຫຼຸດຜ່ອນ ນໍ້າຮົ່ວໄຫລ ທີ່ບໍ່ສາມາດເກັບກຳໄດ້
4. ເພີ່ມບ່ອນບຳບັດນໍ້າເປື້ອນແບບລວມສູນແຫ່ງໃໝ່	<ul style="list-style-type: none"> ບຳບັດນໍ້າເປື້ອນໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ 20 MLD ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ 342.086 ໂດລາສະຫະລັດ/MLD ສຳລັບອ່າງບຳບັດແບບລວມສູນ 	D.21 ເພີ່ມອ່າງບຳບັດນໍ້າເປື້ອນແບບລວມສູນແຫ່ງໃໝ່
5. ເພີ່ມອ່າງບຳບັດນໍ້າເປື້ອນຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ	<ul style="list-style-type: none"> ບຳບັດນໍ້າເປື້ອນໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ 60 MLD ມູນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ 546.753 ໂດລາສະຫະລັດ/MLD ສຳລັບອ່າງບຳບັດຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ 	D.24 ເພີ່ມອ່າງບຳບັດນໍ້າເປື້ອນຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ C: ເອກະສານອ້າງອີງ

ຂໍ້ມູນທົ່ວໄປຂອງຕົວເມືອງ

ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ, ສະຖິຕິປະຈຳປີ 2022

ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ. 2020. ຖານຂໍ້ມູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ: ພົນລະເມືອງແບ່ງຕາມແຂວງ.

ກະຊວງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ. 2023. ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດ ການແກ້ໄຂບັນຫາການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ຮອດປີ 2030.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. 2021. ບົດລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວາລະການພັດທະນາຕົວເມືອງສະບັບໃໝ່ ຂອງ ສປປ ລາວ.

ອົງການ GGGI. 2022. ແຜນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວເມືອງສີຂຽວສຳລັບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 2022-2030 (ສະບັບຮ່າງ).

ສະພາບແວດລ້ອມສິ່ງກໍ່ສ້າງ ແລະ ພະລັງງານ

ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່. 2021. ຍຸດທະສາດພະລັງງານສຳລັບ ສປປ ລາວ 2021-2030

ເວັບໄຊສູນສະຖິຕິປະຈຳນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. 2021. <https://psc-vt.lsb.gov.la/>

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. 2023. ລະບົບບູລະນະເສັ້ນທາງ ແລະ ລະບົບຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບູລະນະທາງຫຼວງແຂວງ RMS and (PROMMS)/ກົມຂົວທາງ.

ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິການຕົວເມືອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. 2023. ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບໄຟເຍືອງທາງ; ເນື້ອທີ່ຂອງສວນສາທາລະນະ ແລະ ເຂດຂຽວ.

ການຂົນສົ່ງ

JICA. 2023. ແຜນແມ່ບົດການຂົນສົ່ງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຮອດປີ 2040

ສູນເຄືອຂ່າຍເຕັກໂນໂລຊີສະພາບພູມອາກາດ (CTCN). 2023. ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງທາງດ້ານວິຊາການສຳລັບການວາງແຜນລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນ
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. 2024. ສະຖິຕິຍານພາຫະນະທີ່ລົງທະບຽນ ໃນແຕ່ລະປີ 2020 -2023.

ສິ່ງເສດເຫຼືອ

ຫ້ອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ບໍລິການຕົວເມືອງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. 2021. ຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນດຳເນີນງານການຄຸ້ມຄອງຂີ້ເຫຍື້ອແບບຍືນຍົງຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
2021-2030

ນໍ້າ

ບົດລາຍງານປະຈຳປີຂອງລັດວິສາຫະກິດນໍ້າປະປານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ປະຈຳປີ 2022.

Hungarian Water Lao Project Consortium. 2020. ບົດສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ກ່ຽວກັບການສ້າງຄອງລະບາຍນໍ້າໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການບຳບັດ
ນໍ້າເປື້ອນຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສະໜັບສະໜູນໂດຍ ລັດຖະບານຮົງກາລີ, 2020

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. 2022. ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດສຳລັບການພັດທະນາຂະແໜງສຸຂາພິບານໃນຕົວເມືອງ ໄລຍະ 9 ປີ (2022-2030)

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. 2022. ວິໄສທັດຮອດປີ 2035, ຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂະແໜງນໍ້າປະປາ ແລະ ສຸຂາພິບານ ໄລຍະ 9 ປີ (2022-2030) ແລະ ແຜນ
ພັດທະນາໄລຍະ 4 ປີ (2022-2025).

APEX

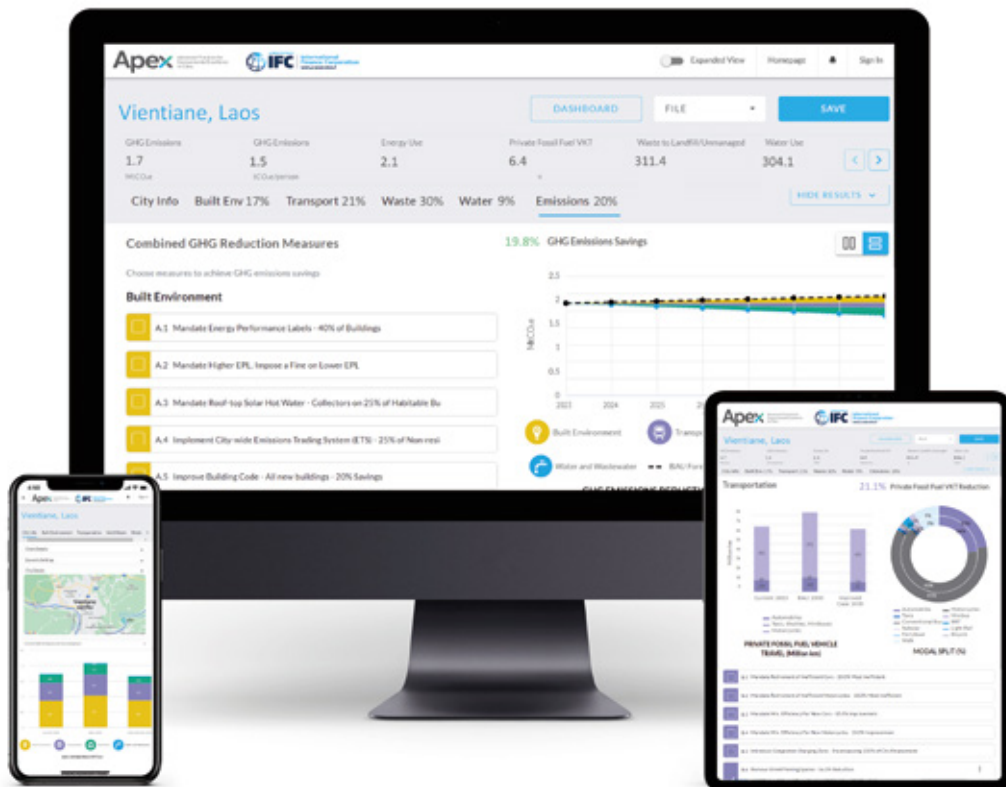
ເປັນນະວັດຕະກຳໃໝ່ຂອງ IFC ທີ່ສາມາດສະໜັບສະໜູນບັນດາຕົວເມືອງໃນປະເທດເສດຖະກິດໃໝ່ເລັ່ງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການດ້ານນະໂຍບາຍທີ່ສາມາດເກີດການປ່ຽນແປງ ແລະ ກ້າວກະໂດດ ແລະ ການລົງທຶນທີ່ ຈະປະກອບສ່ວນສຳຄັນຕໍ່ການຫັນປ່ຽນໄປສູ່ເສັ້ນທາງການເຕີບໂຕທີ່ມີອາຍກາກບອນຕໍ່າ ແລະ ການນຳໃຊ້ຊັບພະຍາກອນຢ່າງມີປະສິດທິພາບ. ວຽກງານ APEX ແບບອອນໄລ ສາມາດຊ່ວຍໃຫ້ຕົວເມືອງຕ່າງໆ ສາມາດປະເມີນ ວິທີທີ່ຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ມີປະສິດທິພາບທີ່ສຸດ ເພື່ອນຳເອົາມາດຕະການຕ່າງໆ ເຂົ້າໃນແຜນການລົງທຶນ ແລະ ແນວທາງໃນການປະຕິບັດນະໂຍບາຍ ໄດ້ຢ່າງວ່ອງໄວທີ່ສຸດ.

www.apexcities.com

IFC

ເປັນສະມາຊິກຂອງກຸ່ມທະນາຄານໂລກທີ່ສຸມໃສ່ການພັດທະນາພາກເອກະຊົນ ແລະ ເຮັດວຽກຮ່ວມກັບຄູ່ຮ່ວມງານ ໃນຫຼາຍກວ່າ 100 ປະເທດເສດຖະກິດໃໝ່ ທີ່ IFC ມີການລົງທຶນ, ໃຫ້ຄຳແນະນຳ, ແລະ ລະດົມຊັບພະຍາກອນຈາກທີ່ອື່ນ, ແລະ ຍັງສ່ວຍສ້າງໂອກາດໃຫ້ລູກຄ້າໃນອຸດສາຫະກຳທີ່ກວ້າງຂວາງ. ການຮ່ວມງານທັງ ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ, IFC ນຳເອົາວິທີການແກ້ໄຂໂດຍອີງໃສ່ຕະຫຼາດເປັນຫຼັກ ເພື່ອຕອບສະຫນອງກັບຄວາມທ້າທາຍໃນການສ້າງການເຕີບໂຕທາງດ້ານເສດຖະກິດ ທີ່ຫັນປ່ຽນໄປສູ່ເສັ້ນທາງການເຕີບໂຕທີ່ມີອາຍກາກບອນຕໍ່າ.

www.ifc.org



The APEX Online Application (available at www.apexcities.com).