ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

—000—

ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ກົມຂົວທາງ

ເລກທີ:................../ຍທຂ.ກຂທ

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ວັນທີ:.................................

ບົດລາຍງານ

ກ່ຽວກັບ ການກະກຽມຫົວຂໍ້ຂອງວຽກຂົວທາງເພື່ອປຶກສາຫາລື ໃນກອງປະຊຸມ ຍທຂ ທົ່ວປະເທດ 2014.

– ອີງຕາມ ຂໍ້ຕົກລົງຂອງທ່ານ ລັດຖະມົນຕີວ່າການ ສະບັບເລກທີ 12144/ຍທຂ, ລົງວັນທີ 28 ສິງຫາ 2013 ວ່າດ້ວຍການຈັດຕັ້ງ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວ ຂອງກົມຂົວທາງ.

– ອີງຕາມ ໜັງສືຂອງຫ້ອງການກະຊວງ ສະບັບເລກທີ 15642/ຍທຂ.ກຂທ, ລົງວັນທີ 29 ສິງຫາ 2014 ລາຍງານກ່ຽວກັບການກະກຽມບັນດາຫົວຂໍ້ ເພື່ອນຳມາປຶກສາຫາລື ໃນກອງປະຊຸມ ຍທຂ ທົ່ວປະເທດ 2014.

ກົມຂົວທາງ ໄດ້ກະກຽມສອງຫົວຂໍ້ ສະເໜີນຳໄປປຶກສາຫາລືໃນກອງປະຊຸມ ຍທຂ ທົ່ວປະເທດ ປະຈຳປີ 2014 ດັ່ງນີ້:

1) **ມາດຕະຖານເຕັກນິກກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ.**

ກ. ຕີລາຄາບັນຫາ

– ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ ບາງໂຄງການ ຍັງບໍ່ປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນການສຳຫຼວດ ອອກແບບ, ຄຸນນະພາບຕ່ຳ, ມູນຄ່າໂຄງການສູງ, ມີການເປ່ເພໄວກ່ອນກຳນົດ ບໍ່ກຸ້ມຄ່າແກ່ການລົງທຶນອັນມະຫາສານຂອງລັດ.

– ການປະຕິບັດກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບການປະມູນຈັດຊື້-ຈັດຈ້າງ ເອົາບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ບໍລິສັດຮັບເໝົາ ຍັງບໍ່ເຄັ່ງຄັດ ແລະ ຮັດກຸມເທົ່າທີ່ຄວນ, ຍັງມີປະກົດການຮົ້ວປະມູນ ແລະ ມອບໝາຍໃຫ້ກັນເຮັດ.

– ມາດຕະຖານເຕັກນິກຂອງວຽກກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ໃຫ້ແທດເໝາະ ກັບລະດັບການຂະຫຍາຍຕົວຂອງພື້ນຖານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ.

– ການນຳໃຊ້ຄູ່ມືການອອກແບບ, ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ວຽກກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ ຍັງບໍ່ທັນເປັນເອກະພາບ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

– ການຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ຄວບຄຸມຄຸນນະພາບວຽກ ຂອງວິສະວະກອນທີ່ປຶກສາ ຍັງບໍ່ທັນເຄັ່ງຄັດ ແລະ ຮັດກຸມ, ສັງເກດໄດ້ວ່າບາງໂຄງການກໍ່ສ້າງທີ່ສຳເລັດ ແມ່ນມີຄຸນນະພາບຕໍ່າ ແລະ ເປ່ເພໄວກ່ອນກຳນົດ.

– ຄຸນນະພາບຂອງຜູ້ຮັບເໝົາ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ ຍັງຕໍ່າ, ບໍ່ມີການປັບປຸງ, ຍົກລະດັບທາງດ້ານວິຊາການ ແລະ ເຕັກນິກ ກ່ຽວກັບການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

ຂ. ວິທີແກ້ໄຂ

– ປັບປຸງມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ຄູ່ມືອອກແບບວຽກກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ, ກຳນົດຂອບເຂດຄວາມຜິດດ່ຽງທີ່ອະນຸຍາດ ລະຫວ່າງການສຳຫຼວດ-ອອກແບບ ກັບການກໍ່ສ້າງຕົວຈິງ ໃຫ້ຊັດເຈນ.

– ປັບປຸງລາຄາຫົວໜ່ວຍ ຂອງກິດຈະການກໍ່ສ້າງຂົວທາງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບສະພາບຕົວຈິງແຕ່ລະໜ້າວຽກຂອງໂຄງການ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ.

– ປະຕິບັດລະບຽບການ ແລະ ເງື່ອນໄຂຢ່າງເຂັ້ມງວດ ກ່ຽວກັບການປະມູນຄັດເລືອກເອົາບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ບໍລິສັດຮັບເໝົາ.

– ສ້າງ ແລະ ກຳນົດມາດຕະຖານ ສຳລັບບຸກຄະລະກອນທີ່ຮັບໜ້າທີ່ບໍລິຫານ ແລະ ຄຸ້ມຄອງໂຄງການ ໃຫ້ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຢ່າງມີຄຸນນະພາບ.

– ຍົກລະດັບຂີດຄວາມສາມາດ ຂອງວິຊາການຂອງບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ບໍລິສັດຮັບເໝົາ ໂດຍຜ່ານການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ສຳມະນາ ທາງດ້ານເຕັກນິກວິຊາການກ່ຽວກັບການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ປົກກະຕິ, ກຳນົດການເຂົ້າຮ່ວມຝຶກອົບຮົມ ຫຼື ສຳມະນາ ເປັນເງື່ອນໄຂໃນການຄັດເລືອກເອົາທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ.

– ປັບປຸງກົນໄກ ໃນການການຕິດຕາມ ກວດກາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຢູ່ແຕ່ລະຂັ້ນ (ສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ) ໃຫ້ມີປະສິດຕິຜົນ.

ຄ. ມາດຕະການແກ້ໄຂ

– ປັບປຸງພາລະບົດບາດຂອງກົມຂົວທາງ ໃຫ້ສາມາດປະຕິບັດວຽກງານກວດກາທາງດ້ານວິຊາການຕາມຂະແໜງການຢູ່ຂັ້ນທ້ອງຖິ່ນ.

– ອອກນິຕິກຳ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ລາຄາຫົວໜ່ວຍວຽກກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ ສະບັບປັບປຸງໃໝ່ຢ່າງເປັນເອກະພາບໃນທົ່ວປະເທດ.

– ຈັດພິມ ແລະ ໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ລາຄາຫົວໜ່ວຍທີ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ໃຫ້ທົ່ວເຖິງ.

- ການດຳເນີນໂຄງການລົງທຶນຂອງລັດ ຕ້ອງຜ່ານການປະມູນຄັດເລືອກບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ບໍລິສັດຮັບເໝົາ ໂດຍປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງເຄັ່ງຄັດ, ຕ້ອງມີການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ຕີລາຄາປະເມີນຜົນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ.

- ສ້າງຫຼັກສູດ ແລະ ຈັດຕັ້ງຝຶກອົບຮົມ ຍົກລະດັບຫົວໜ້າໂຄງການ, ທີ່ປຶກສາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາ ໃຫ້ຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ປົກກະຕິ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງສັນຍາ, ການຄວບຄຸມຄຸນນະພາບວັດສະດຸ, ເຕັກນິກ ແລະ ວິທີການ ກ່ຽວກັບການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ.

2) ການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ.

ການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ ແມ່ນ ບັນຫາໜຶ່ງທີ່ຂະແໜງການພວກເຮົາ ຍັງບໍ່ທັນສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ດີ ຊຶ່ງເປັນບັນຫາທີ່ກ່ຽວພັນກັບຫຼາຍຂະແໜງການ, ໃນໄລຍະຜ່ານມາ ຍັງສັງເກດໄດ້ວ່າ ມີການບຸກລຸກເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນກິດຈະການກໍ່ສ້າງຕ່າງໆ (ຊົ່ວຄາວ ຫຼື ຖາວອນ) ເຊັ່ນ ການຕິດຕັ້ງເສົາໄຟຟ້າ, ເສົາໂທລະສັບ, ປ້າຍໂຄສະນາ, ສາຍໂທລະພາບ ແລະ ອື່ນໆ, ຊຶ່ງສິ່ງທີ່ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ເປັນຜົນກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ອາຍຸການນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງ ແມ່ນ ການອອກໃບຕາດິນ ແລະ ຖົມດິນ ຢູ່ໃນເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ, ຖົມດິນໃສ່ບ່າທາງ, ລະບົບລະບາຍນ້ຳຂ້າງທາງ ແລະ ທາງໄຫຼຂອງນ້ຳອອກຈາກທາງ ເຮັດໃຫ້ເກີດນ້ຳຖ້ວມຂັງ ແລະ ຖ້ວມທາງ ໃນລະດູຝົນ.

ໃນໄລຍະຜ່ານມາ ສາມາດຕີລາຄາດ້ານດີ, ດ້ານອ່ອນ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂໃນຕໍ່ໜ້າ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ ໄດ້ດັ່ງນີ້:

ກ. ຕີລາຄາດ້ານດີ

- ກະຊວງ ຍທຂ, ໂດຍປະຕິບັດຕາມພາລະບົດບາດຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກ, ໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມສ້າງ ແລະ ອອກລະບຽບການ, ນິຕິກຳຕ່າງໆ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ, ມອບຄວາມຮັບຜິດຊອບໃຫ້ແກ່ກົມກ່ຽວຂ້ອງ, ຂະແໜງການຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ ໃນການແກ້ໄຂ ແລະ ສະກັດກັ້ນ ການບຸກລຸກເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ.

- ບັນດາແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ກໍໄດ້ອອກຄຳສັ່ງແນະນຳ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ໃນການຈະລາຈອນຕາມເສັ້ນທາງ, ການຖົມດິນເພື່ອປຸກສ້າງ, ການຕິດຕັ້ງປ້າຍໂຄສະນາ ແລະ ອື່ນໆ ໂດຍມີການແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບ ລະຫວ່າງ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂເມືອງ ໃນການອະນຸຍາດ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ.

- ກະຊວງ ໄດ້ເອົາວຽກປັກຫຼັກໝາຍເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ ເຂົ້າເປັນວຽກໜຶ່ງຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ປັບປຸງ ແລະ ບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງ, ຊຶ່ງເຫັນວ່າໄລຍະຜ່ານມາ ກໍມີຫຼາຍໂຄງການສາມາດປະຕິບັດໄດ້ດີສົມຄວນ, ໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມໃນການສະກັດກັ້ນການບຸກລຸກເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ ດ້ວຍການອອກແບບ, ກຳນົດຂະໜາດຄວາມກວ້າງ, ມາດຕະຖານສຳລັບການວາງທໍ່ ແລະ ຖົມດິນ ເພື່ອສ້າງທາງເຂົ້າຫາເຮືອນຂອງປະຊາຊົນທີ່ອາໄສ

ຢູ່ລຽບສອງຂ້າງທາງ, ພ້ອມນີ້ ຍັງໄດ້ສົມທົບກັບອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ນຳເອົານິຕິກຳ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງໄປເຜີຍແຜ່ ໃຫ້ປະຊາຊົນເຂົ້າໃຈ.

ຂ. ຕີລາຄາດ້ານອ່ອນ

– ເຖິງວ່າ ໄດ້ມີນິຕິກຳກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງແລ້ວ ແຕ່ໃນຕົວຈິງ ການນຳເອົາລະບຽບການ ແລະ ບັນດານິຕິກຳເຫຼົ່ານັ້ນໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກໍຍັງບໍ່ທັນມີຜົນສັກສິດ ແລະ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບປະສິດທິຜົນເທົ່າທີ່ຄວນ, ຊຶ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າມີລະບຽບການແລ້ວແຕ່ກໍຍັງມີປະກົດການລະເມີດ, ບໍ່ມີການປັບໄໝ ຫຼື ປະຕິບັດມາດຕະການ ຕໍ່ຜູ້ລະເມີດຢ່າງສົມເຫດສົມຜົນ.

– ຂະແໜງ ຍທຂ ຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ເຂັ້ມງວດ ແລະ ເປັນເຈົ້າການປະສານສົມທົບກັບອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການສະກັດກັ້ນ ແລະ ແກ້ໄຂ ການບຸກລຸກຂອບເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ.

– ກະຊວງ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ສ້າງ ແລະ ກຳນົດ ມາດຕະຖານໃນການອອກແບບ ຫຼື ກໍ່ສ້າງທາງແຍກຈາກເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກເຂົ້າຫາເຂດຊຸມຊົນ, ບ້ານ ຫຼື ເຮືອນປະຊາຊົນ ທີ່ອາໄສຢູ່ລຽບຕາມທາງຫຼວງ.

– ຂະແໜງກ່ຽວຂ້ອງ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ ແລະ ເປັນເອກະພາບ, ເຖິງວ່າໄດ້ລະບຸຢ່າງຊັດເຈນໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ[1] ແລະກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫຼວງ[2] ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນຄົມມະນາຄົມ ແຕ່ກໍ່ຍັງມີການອອກສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ຂຶ້ນທະບຽນທີ່ດິນ ຢູ່ໃນເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ.

– ປະຊາຊົນຍັງຂາດຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ເຂົ້າໃຈຢ່າງເລິກເຊິ່ງ ຕໍ່ກັບລະບຽບການ, ນິຕິກຳ, ຕະຫຼອດຮອດການກຳນົດຂອບເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ ຍ້ອນການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ ແລະ ສຶກສາອົບຮົມ ບັນດານິຕິກຳເຫຼົ່ານັ້ນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ລົງເລິກເຖິງປະຊາຊົນຢ່າງແທ້ຈິງ.

ຄ. ວິທີ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂ

– ສ້າງກົນໄກ ໃນການປະສານສົມທົບກັບອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການນຳເອົານິຕິກຳ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃຫ້ມີຄວາມເປັນເອກະພາບ ແລະ ເຂັ້ມງວດ; ກ່ອນອື່ນໝົດ ຕ້ອງຖືເອົາການສະກັດກັ້ນການບຸກລຸກເປັນບຸລິມະສິດ, ພ້ອມທັງແກ້ໄຂການລ່ວງລ້ຳຂອງປະຊາຊົນໃຫ້ໄດ້ເທື່ອລະກ້າວ ເປັນຕົ້ນແມ່ນສິ່ງກໍ່ສ້າງ (ຊົ່ວຄາວ ແລະ ຖາວອນ) ຢູ່ໃນຂອບເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ.

---

[1] ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ ສະບັບເລກທີ 04/ສພຊ ລົງວັນທີ 21 ຕຸລາ 2003 (ພາກທີ II ການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນ ແລະ ການຂຶ້ນທະບຽນທີ່ດິນ; ໝວດທີ 6 ການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນຄົມມະນາຄົມ; ມາດຕາ 30-32).

[2] ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫຼວງ ສະບັບເລກທີ 04-99/ສພຊ ລົງວັນທີ 3 ເມສາ 1999 (ພາກທີ III ການຄຸ້ມຄອງ, ການນຳ ໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ຂອບເຂດທາງຫຼວງ; ໝວດທີ 1 ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນເພື່ອກິດຈະການທາງຫຼວງ; ມາດຕາ 17-19).

– ສ້າງມາດຕະຖານ ການອອກແບບເສັ້ນທາງແຍກເຂົ້າຫາເຂດຊຸມຊົນ, ບ້ານ ຫຼື ເຮືອນປະຊາຊົນ ທີ່ອາໄສຢູ່ລຽບຕາມທາງຫຼວງ ແລະ ກຳນົດເຂົ້າຢູ່ໃນຄູ່ມືການອອກແບບທາງ.

– ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງ ນິຕິກຳກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງຂອບເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງໃຫ້ຄົບຖ້ວນກວ່າເກົ່າ, ກົມກອງກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຂະແໜງການຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ ນຳເອົານິຕິກຳ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໄປໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ ແລະ ສຶກສາອົບຮົມ ໃຫ້ເຂົ້າເຖິງປະຊາຊົນ ໂດຍສະເພາະແມ່ນຜູ້ທີ່ອາໄສຢູ່ລຽບຕາມທາງຫຼວງ.

– ຕິດຕັ້ງ ຫຼັກໝາຍຂອບເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ ພ້ອມທັງປ້າຍໂຄສະນາກ່ຽວກັບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບຂອບເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ ໂດຍຖືເອົາທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດເປັນບຸລິມະສິດ.

– ກຳນົດພາລະບົດບາດໃນການຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ປະຕິບັດມາດຕະການ ຕໍ່ຜູ້ລະເມີດກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ ເຂົ້າໃນພາລະບົດບາດຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ ຍທຂ.

3) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງ ຢູ່ 4 ເຂດ.

ໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ໂດຍປະຕິບັດຕາມການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງ ສຳລັບວຽກງານບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງ, ກົມຂົວທາງ ໄດ້ປະຕິບັດພາລະບົດບາດຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກ ໂດຍຕົ້ນຕໍໄດ້ສຸມໃສ່ ການຄົ້ນຄວ້າຮ່າງ ກົດໝາຍ, ຂໍ້ກຳນົດ, ກົດລະບຽບ, ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ແລະ ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກກ່ຽວກັບວຽກບູລະນະຮັກສາທາງ; ຄົ້ນຄວ້າຫັນແນວທາງ ນະໂຍບາຍ ຂອງພັກ ແລະ ລັດຖະບານໃຫ້ກາຍເປັນແຜນຍຸດທະສາດ, ແຜນງານ ແລະ ໂຄງການລະອຽດ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ; ຄົ້ນຄວ້າຊອກຫາແຫຼ່ງທຶນ, ວາງແຜນເພື່ອ ຄຸ້ມຄອງ, ປັບປຸງ, ຍົກລະດັບ ແລະ ບູລະນະຮັກສາ ຕາໜ່າງຂົວທາງພ້ອມທັງຊີ້ນຳການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ; ຂື້ນແຜນກຳນົດກໍ່ສ້າງພະນັກງານ, ເຜີຍແຜ່ ແລະ ນຳໃຊ້ວິທະຍາສາດໃໝ່ເຂົ້າໃນການພັດທະນາວຽກງານ ພ້ອມນີ້ກໍ່ຍັງໄດ້ສຸມໃສ່ຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ສະຫຼຸບຕີລາຄາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງ.

ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ເປັນເຈົ້າການໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການຕົວຈິງ, ຕິດຕາມ, ຄວບຄຸມ ແລະ ກວດກາ ຄຸນນະພາບວຽກທີ່ຜູ້ຮັບເໝົາຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ພ້ອມທັງຢັ້ງຢືນ ແລະ ສະເໜີການຊຳລະໃຫ້ແກ່ວຽກດັ່ງກ່າວ; ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ເປັນຜູ້ເຊັນສັນຍາກັບປະຊາຊົນ, ຊຸມຊົນ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງດ້ວຍແຮງງານປະຊາຊົນ ໃນຂອບເຂດທີ່ຕົນຮັບຜິດຊອບ, ຄຸ້ມຄອງ, ຕິດຕາມ, ກວດກາ ແລະ ຢັ້ງຢືນການຊຳລະ ສຳລັບວຽກດັ່ງກ່າວ.

ຍ້ອນມີການປັບປຸງການຈັດຕັ້ງຂອງກົມຂົວທາງ, ໄດ້ຫຍຸບ ພະແນກຄຸ້ມຄອງທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ, ພະແນກຄຸ້ມຄອງທາງຫຼວງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ສ້າງຕັ້ງໂຄງການບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງປະຈຳ 4 ເຂດ ຂື້ນແທນ ເລີ່ມແຕ່ສົກປີ 2013-14, ເພື່ອຮັບຜິດຊອບການ ວາງແຜນ, ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

ຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານ ຂອງໂຄງການບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງ ໃນໄລຍະສົກປີ 2013-14 ຜ່ານມາ ສາມາດຕີລາຄາດ້ານດີ, ດ້ານອ່ອນ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂໃນຕໍ່ໜ້າ ຕົ້ນຕໍໄດ້ດັ່ງນີ້:

ກ. ຕີລາຄາດ້ານດີ

– ໄດ້ມີການສົມທົບກັນ ລະຫວ່າງ ໂຄງການບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງ, ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ໃນການເກັບກໍາຂໍ້ມູນສະພາບຂອງເສັ້ນທາງ, ຈັດລຽງບຸລິມະສິດ ແລະ ຄັດເລືອກວິທີການສ້ອມແປງ ໂດຍອີງໃສ່ງົບປະມານທີ່ມີຈໍາກັດ, ຊຶ່ງພວກເຮົາສາມາດປັບປຸງໄດ້ຂອດການສ້າງແຜນວຽກ, ຂື້ນແຜນງົບປະມານປະຈໍາປີ ແລະ ນໍາສະເໜີຂັ້ນເທິງພິຈາລະນາ ຮັບຮອງ ແລະ ອະນຸມັດ ໃຫ້ໄວຂື້ນກວ່າເກົ່າ.

– ການປະມູນ ແມ່ນ ນໍາໃຊ້ຮູບການປະມູນແບບເປີດກວ້າງ (ພາຍໃນປະເທດ) ໂດຍປະຕິບັດຕາມດໍາລັດວ່າດ້ວຍ ການປະມູນຈັດຊື້ສິນຄ້າ, ການກໍ່ສ້າງ, ການສ້ອມແປງ ແລະ ການບໍລິການ ດ້ວຍທຶນຂອງລັດສະບັບເລກທີ 03/ນຍ ລົງວັນທີ 9 ມັງກອນ 2004 ແລະ ລະບຽບການອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ, ຊຶ່ງສາມາດເປີດກວ້າງໃຫ້ມີການເຂົ້າຮ່ວມຂອງບໍລິສັດຮັບເໝົາ ແລະ ແຂ່ງຂັນດ້ານລາຄາ ຢູ່ແຕ່ລະເຂດ, ແຂວງ ຫຼາຍຂື້ນກວ່າເກົ່າ.

– ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ທີ່ນໍາໃຊ້ເຂົ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກ ແມ່ນ ນໍາໃຊ້ລາຄາຫົວໜ່ວຍຂອງກະຊວງ ໂດຍມີການປັບປຸງລາຄາຂອງບາງລາຍການໜ້າວຽກ ໃຫ້ມີຄວາມເໝາະສົມນໍາໃຊ້ຢູ່ແຕ່ລະເຂດ, ແຂວງ ຊຶ່ງໂດຍລວມ ແມ່ນ ສາມາດແກ້ໄຂໄດ້ບັນຫາຄວາມແຕກໂຕນກັນດ້ານລາຄາຫົວໜ່ວຍຢູ່ແຕ່ລະເຂດ, ແຂວງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນຢູ່ໃນແຂວງທີ່ໃກ້ຄຽງກັນ ແລະ ທີ່ມີສະພາບພູມປະເທດຄ້າຍຄືກັນ, ຜ່ານການປະມູນເອົາຜູ້ຮັບເໝົາ ໃນສົກປີ 2013-2014 ສັງເກດໄດ້ວ່າລາຄາປະມູນ (ມູນຄ່າສັນຍາ) ເຖິງວ່າຈະສູງກວ່າລາຄາກາງປະມານ 13% (31.5 ຕື້ກີບ) ແຕ່ກໍ່ຍັງຕໍ່າກວ່າລາຄາທີ່ເຄີຍປະຕິບັດຜ່ານມາຢູ່ບັນດາແຂວງທົ່ວປະເທດ ປະມານ 14% (47 ຕື້ກີບ), ແຕ່ໃນສົກປີ 2014-2015 ນີ້ ສັງເກດໄດ້ວ່າລາຄາປະມູນແມ່ນສູງກວ່າລາຄາກາງພຽງແຕ່ 5.5% (ປະມານ 4.7 ຕື້ກີບ) ເທົ່ານັ້ນ.

– ໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ງົບປະມານບໍລິຫານໂຄງການ ແມ່ນ 2% ຂອງມູນຄ່າສັນຍາທັງໝົດ ຊຶ່ງພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ເປັນຜູ້ນໍາໃຊ້, ແຕ່ປະຈຸບັນ ງົບປະມານບໍລິຫານໂຄງການ ມີພຽງປະມານ 1% ຂອງມູນຄ່າສັນຍາທັງໝົດ ຊຶ່ງໃນນີ້ມີ ໂຄງການປະຈໍາເຂດ, ວິຊາການກ່ຽວຂ້ອງຈາກ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ເປັນຜູ້ນໍາໃຊ້.

– ການຄຸ້ມຄອງຄຸນນະພາບວຽກສ້ອມແປງ ແມ່ນ ໄດ້ມີການຕິດຕາມ ກວດກາ ຢ່າງໃກ້ຊິດຈາກ ໂຄງການບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງປະຈໍາແຕ່ລະເຂດ ຮ່ວມກັບວິຊາການ ຂອງພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ, ຊຶ່ງທຸກວັດສະດຸທີ່ເອົາມານໍາໃຊ້ຕ້ອງໄດ້ຜ່ານການ ທົດລອງ ແລະ ຢັ້ງຢືນ ຈາກຫ້ອງທົດລອງຂອງພະແນກ ຍທຂ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕາມຂໍ້ກໍານົດທາງດ້ານເຕັກນິກທີ່ລະບຸໃນເອກະສານສັນຍາ ພ້ອມນີ້ຍັງໄດ້ເຄັ່ງຄັດຕໍ່ການນໍາໃຊ້ງົບປະມານທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸມັດຢ່າງຖືກເປົ້າໝາຍ.

– ໂດຍລວມ ແມ່ນ ພວກເຮົາສາມາດແກ້ໄຂໄດ້ສະພາບການເປ່ເພຂອງເສັ້ນທາງສ່ວນໃຫຍ່, ຮັບປະກັນໄດ້ສະພາບການສັນຈອນຢ່າງໂລ່ງລ່ຽນຕະຫຼອດປີ ຕາມທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ, ສະເພາະສົກປີ 2014-15 ນີ້ ພວກເຮົາສາມາດຂຶ້ນແຜນວຽກ ແລະ ແຜນງົບປະມານ ພ້ອມນຳສະເໜີຂັ້ນເທິງພິຈາລະນາອະນຸມັດ ແລະ ເລີ່ມຈັດຕັ້ງການປະມູນໃຫ້ສຳເລັດພາຍໃນເດືອນ ທັນວາ 2014 ແລະ ຄາດວ່າຈະໄດ້ເລີ່ມລົງມືຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກສ້ອມແປງຕົວຈິງ ໃນທ້າຍເດືອນ ທັນວາ 2014 ນີ້, ຊຶ່ງຈະເຮັດໃຫ້ພວກເຮົາສາມາດລົບທາງສຽງຂອງສັງຄົມທີ່ວ່າ ວຽກສ້ອມແປງທາງແມ່ນເຮັດແຕ່ຍາມຝົນ ແລະ ຈະເຮັດໃຫ້ຄຸນນະພາບຂອງວຽກໄດ້ຮັບການປັບປຸງໃຫ້ດີຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ ເມື່ອສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ໄວ ແລະ ສຳເລັດກ່ອນລະດູຝົນທີ່ຈະມາເຖິງ.

ຂ. ຕີລາຄາດ້ານອ່ອນ

– ຍ້ອນບໍ່ມີພາລະບົດບາດຂອງໂຄງການ ແລະ ການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງ ລະຫວ່າງສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ທີ່ຊັດເຈນ, ພວກເຮົາຍັງບໍ່ທັນສາມາດສ້າງກົນໄກໃນການປະສານງານກັບທ້ອງຖິ່ນໃຫ້ສອດຄ່ອງ ລອງຊອງ ແລະ ກົມກຽວໄດ້, ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນກັບພະແນກ ຍທຂ ບາງແຂວງ, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ບໍ່ສາມາດລາຍງານໃຫ້ອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຮັບຊາບ ແລະ ເຂົ້າໃຈ ກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກຂອງໂຄງການປະຈຳແຕ່ລະເຂດ.

– ບຸກຄະລະກອນຂອງໂຄງການປະຈຳແຕ່ລະເຂດ ຍັງບໍ່ພຽງພໍ, ວິຊາການຂອງຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ທີ່ຕິດຕາມພາກສະໜາມຕົວຈິງ ຍັງຂາດປະສົບການ ໃນການຄຸ້ມຄອງສັນຍາ, ຄວບຄຸມຄຸນນະພາບວັດສະດຸ ວິທີ ແລະ ຂັ້ນຕອນໃນການສ້ອມແປງ, ຂາດເຂີນດ້ານພາຫະນະຈຳນວນໜຶ່ງ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ການ ຕິດຕາມ ກວດກາ ຄຸນນະພາບວຽກຂອງແຕ່ລະສັນຍາຢູ່ແຕ່ລະເຂດ, ແຂວງ ບໍ່ທັນທົ່ວເຖິງ ແລະ ບາງສັນຍາ ກໍຍັງບໍ່ທັນຮັບປະກັນໄດ້ຄຸນນະພາບ ຕາມທີ່ກຳນົດໃນເອກະສານສັນຍາ.

– ລະບົບລາຍງານຂອງໂຄງການປະຈຳເຂດ ຍັງບໍ່ທັນສ່ອງແສງໃຫ້ເຫັນໄດ້ບັນຫາຕົວຈິງທີ່ເກີດຂຶ້ນ ຢູ່ພາກສະໜາມ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ການແກ້ໄຂບັນຫາຊັກຊ້າ ແລະ ບໍ່ມີປະສິດທິຜົນເທົ່າທີ່ຄວນ.

ຄ. ວິທີ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂ

– ກຳນົດ ແລະ ແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບ ໃນການຄຸ້ມຄອງເສັ້ນທາງຫຼວງແຕ່ລະປະເພດ ໃຫ້ຊັດເຈນ ລະຫວ່າງສູນກາງກັບທ້ອງຖິ່ນ, ກະຊວງອອກຂໍ້ຕົກລົງ ມອບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກກໍ່ສ້າງ ແລະ ບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງທ້ອງຖິ່ນ (ທາງຫຼວງແຂວງ, ທາງຫຼວງເມືອງ, ທາງຊົນນະບົດ ແລະ ທາງເທດສະບານ) ໃຫ້ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບ ໂດຍປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ລະບຽບການຕ່າງໆ ທີ່ກະຊວງ ຍທຂ ກຳນົດອອກ; ໃນນີ້ ທ້ອງຖິ່ນເປັນຜູ້ຄົ້ນຄວ້າສ້າງແຜນວຽກ ແລະ ແຜນງົບປະມານແຕ່ລະໄລຍະ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ໂດຍຜັນຂະຫຍາຍ

ແຜນຍຸດທະສາດໃນການພັດທະນາຂອງຂະແໜງການ ແລະ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງທ້ອງຖິ່ນ ຢ່າງມີຈຸດສຸມ.

– ກົມຂົວທາງ ປັບປຸງພາລະບົດບາດ ຂອງໂຄງການບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງ ໃຫ້ສຳເລັດໂດຍໄວ, ນຳສະເໜີຂັ້ນເທິງພິຈາລະນາ ຮັບຮອງ ແລະ ອອກຂໍ້ຕົກລົງ ເພື່ອເປັນນິຕິກຳ ແລະ ບ່ອນອີງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກຂອງໂຄງການ; ໃນນີ້ ໂຄງການເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໂດຍກົງ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ເຊັ່ນ ການເກັບກຳຂໍ້ມູນສະພາບເສັ້ນທາງ, ຈັດລຽງບຸລິມະສິດ, ກຳນົດມາດຕະຖານ ແລະ ວິທີການສ້ອມແປງ, ສ້າງແຜນວຽກ ແລະ ແຜນງົບປະມານ, ຕິດຕາມ, ກວດກາ ແລະ ຄວບຄຸມຄຸນນະພາບວຽກສ້ອມແປງ ໂດຍປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ ແລະ ນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

– ກຳນົດກົນໄກໃນການປະສານງານລະຫວ່າງ ໂຄງການ, ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ໃຫ້ຊັດເຈນເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນການຈັດ
ຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນກວ່າເກົ່າ.

– ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ຮັບຜິດຊອບໃນການປະສານສົມທົບ, ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ໃຫ້ການຮ່ວມມື ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ທີ່ນອນໃນຂອບເຂດແຂວງຂອງຕົນ.

– ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ສົມທົບກັບໂຄງການບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງປະຈຳແຕ່ລະເຂດ ຕິດຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກຂອງຜູ້ຮັບເໝົາ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ກຳນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ເງື່ອນໄຂຕ່າງໆ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາ.

– ເກັບກຳຄວາມຕ້ອງການຕົວຈິງ ແລະ ສ້າງແຜນຝຶກອົບຮົມຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ໃຫ້ແກ່ວິຊາການຂອງໂຄງການ, ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ເພື່ອປັບປຸງຂີດຄວາມສາມາດໃນການຄຸ້ມຄອງສັນຍາ, ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນ ການຄວບຄຸມຄຸນນະພາບວັດສະດຸ, ວິທີ ແລະ ຂັ້ນຕອນ ໃນການສ້ອມແປງ.

– ປັບປຸງນິຕິກຳຂອງກອງທຶນທາງ ແລະ ຈັດສັນງົບປະມານຈາກກອງທຶນທາງ ສຳລັບວຽກບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງທ້ອງຖິ່ນ ໃນຊັດສ່ວນທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ.

ຮຽນມາດ້ວຍຄວາມນັບຖື.

ຫົວໜ້າກົມ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ:

- ຮ່າງຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍ ການຈັດຕັ້ງ ແລະ ເຄື່ອນໄຫວ
  ຂອງໂຄງການບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງ.
- ຮ່າງຂໍ້ຕົກລົງວ່າດ້ວຍ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານບູລະນະ
  ຮັກສາທາງຫຼວງທ້ອງຖິ່ນ.