



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

—000—



ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ກົມຂົວທາງ

ເລກທີ:...../ຍທຂ.ກຂທ

ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ວັນທີ:.....

ບົດລາຍງານ

ກ່ຽວກັບ ການກະກຽມທົວຂໍ້ຂອງວຽກຂົວທາງເພື່ອປຶກສາຫາລື

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 ລາຍງານກ່ຽວກັບການກະກຽມບັນດາທົວຂໍ້ ເພື່ອນຳມາປຶກສາຫາລື ໃນກອງປະຊຸມ ຍທຂ ທົ່ວປະເທດ 2014.

ກົມຂົວທາງ ໄດ້ກະກຽມສອງທົວຂໍ້ ສະເໜີນຳໄປປຶກສາຫາລືໃນກອງປະຊຸມ ຍທຂ ທົ່ວປະເທດ ປະຈຳປີ 2014 ດັ່ງນີ້:

1) ມາດຕະຖານເຕັກນິກກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ.

ກ. ຕີລາຄາບັນຫາ

- ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ ບາງໂຄງການ ຍັງບໍ່ປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນການສຳຫຼວດ ອອກແບບ, ຄຸນນະພາບຕໍ່າ, ມູນຄ່າໂຄງການສູງ, ມີການເປ່ເພໄວກ່ອນກຳນົດ ບໍ່ກຸ້ມຄ່າແກ່ການລົງທຶນອັນມະຫາສານຂອງລັດ.
- ການປະຕິບັດກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບການປະມູນຈັດຊື້-ຈັດຈ້າງ ເອົາບໍລິສັດທີ່ປຶກສາ ແລະ ບໍລິສັດຮັບເໝົາ ຍັງບໍ່ເຄັ່ງຄັດ ແລະ ຮັດກຸມເທົ່າທີ່ຄວນ, ຍັງມີປະກົດການຮົ່ວປະມູນ 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 ແມ່ນມີຄຸນນະພາບຕ່ຳ ແລະ ເປ່ເພໄວກ່ອນກຳນົດ.
- ຄຸນນະພາບຂອງຜູ້ຮັບເໝົາ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ ຍັງຕ່ຳ, ບໍ່ມີການປັບປຸງ, ຍົກລະດັບທາງດ້ານວິຊາການ ແລະ ເຕັກນິກ ກ່ຽວກັບການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

ຂ. ວິທີແກ້ໄຂ

- ປັບປຸງມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ຄູ່ມືອອກແບບວຽກກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ, ກຳນົດຂອບເຂດຄວາມຜິດດ່ຽງທີ່ອະນຸຍາດ ລະຫວ່າງການສຳຫຼວດ-ອອກແບບ ກັບການກໍ່ສ້າງຕົວຈິງ ໃຫ້ຊັດເຈນ.
- ປັບປຸງລາຄາຫົວໜ່ວຍ ຂອງກິດຈະການກໍ່ສ້າງຂົວທາງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບສະພາບຕົວຈິງ ແຕ່ລະໜ້າວຽກຂອງໂຄງການ 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) ໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ.

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, ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ກົດຈະການກໍ່ສ້າງຕ່າງໆ (ຊົ່ວຄາວ ຫຼື ຖາວອນ) ເຊັ່ນ ການຕິດຕັ້ງເສົາໄຟຟ້າ, ເສົາໂທລະສັບ, ປ້າຍໂຄສະນາ, ສາຍໂທລະພາບ ແລະ ອື່ນໆ, ຊຶ່ງສິ່ງທີ່ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ເປັນຜົນກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ອາຍຸການນໍາໃຊ້ເສັ້ນທາງ ແມ່ນ ການອອກໃບຕາດິນ ແລະ ຖົມດິນ ຢູ່ໃນເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ, ຖົມດິນໃສ່ປ່າທາງ, ລະບົບລະບາຍນໍ້າຂ້າງທາງ ແລະ ທາງໄຫຼຂອງນໍ້າອອກຈາກທາງເຮັດໃຫ້ເກີດນໍ້າຖ້ວມຂັງ 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, ການຖົມດິນເພື່ອບຸກສ້າງ, ການຕິດຕັ້ງປ້າຍໂຄສະນາ ແລະ ອື່ນໆ ໂດຍມີການແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບ ລະຫວ່າງ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ທ້ອງການ ຍທຂເມືອງ ໃນການອະນຸຍາດ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ.
- ກະຊວງ ໄດ້ເອົາວຽກປັກຫຼັກໝາຍເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ ເຂົ້າເປັນວຽກໜຶ່ງຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງ, ປັບປຸງ ແລະ ບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງ, ຊຶ່ງເຫັນວ່າໄລຍະຜ່ານມາ ກໍມີຫຼາຍໂຄງການສາມາດປະຕິບັດໄດ້ດີສົມຄວນ, ໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມໃນການສະກັດກັ້ນການບຸກລຸກເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ ດ້ວຍການອອກແບບ, ກຳນົດຂະໜາດຄວາມກວ້າງ, ມາດຕະຖານສຳລັບການວາງທໍ່ ແລະ ຖົມດິນ ເພື່ອສ້າງທາງເຂົ້າຫາເຮືອນຂອງປະຊາຊົນທີ່ອາໄສ

ຢູ່ລຽບສອງຂ້າງທາງ, ພ້ອມນີ້ ຍັງໄດ້ສົມທົບກັບອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ນຳ ເອົານິຕິກຳ ແລະ ລະບຽບການ ກ່ຽວກັບເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງໄປເສີຍແຜ່ ໃຫ້ປະຊາ ຊົນເຂົ້າໃຈ.

ຂ. ຕີລາຄາດ້ານອ່ອນ

- ເຖິງວ່າ ໄດ້ມີນິຕິກຳກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງແລ້ວ ແຕ່ໃນຕົວ ຈິງ ການນຳເອົາລະບຽບການ ແລະ ບັນດານິຕິກຳເຫຼົ່ານັ້ນໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ກໍຍັງບໍ່ທັນມີຜົນ ສັກສິດ ແລະ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບປະສິດທິຜົນເທົ່າທີ່ຄວນ, ຊຶ່ງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າມີລະບຽບການ ແລ້ວແຕ່ກໍຍັງມີປະກົດການລະເມີດ, ບໍ່ມີການປັບໄໝ ຫຼື ປະຕິບັດມາດຕະການ ຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ ຢ່າງສົມເຫດສົມຜົນ.
- ຂະແໜງ ຍທຂ ຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ເຂັ້ມງວດ ແລະ ເປັນເຈົ້າການປະສານສົມທົບ ກັບອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການສະກັດກັ້ນ ແລະ ແກ້ ໄຂ ການບຸກລຸກຂອບເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ.
- ກະຊວງ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ສ້າງ ແລະ ກຳນົດ ມາດຕະຖານໃນການອອກແບບ ຫຼື ກໍ່ສ້າງທາງ ແຍກຈາກເສັ້ນທາງສາຍຫຼັກເຂົ້າຫາເຂດຊຸມຊົນ, ບ້ານ ຫຼື ເຮືອນປະຊາຊົນ ທີ່ອາໄສຢູ່ລຽບ ຕາມທາງຫຼວງ.
- ຂະແໜງກ່ຽວຂ້ອງ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ ຢ່າງເຂັ້ມ ງວດ ແລະ ເປັນເອກະພາບ, ເຖິງວ່າໄດ້ລະບຸຢ່າງຊັດເຈນໄວ້ໃນກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທີ່ດິນ¹ ແລະ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງຫຼວງ² ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງທີ່ດິນຄົມມະນາຄົມ ແຕ່ກໍຍັງມີການອອກ ສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ຂຶ້ນທະບຽນທີ່ດິນ ຢູ່ໃນເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ.
- ປະຊາຊົນຍັງຂາດຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ເຂົ້າໃຈຢ່າງເລິກເຊິ່ງ ຕໍ່ກັບລະບຽບການ, ນິຕິກຳ, ຕະຫຼອດຮອດການກຳນົດຂອບເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ ຍ້ອນການໂຄສະນາເສີຍແຜ່ ແລະ ສຶກສາອົບຮົມ ບັນດານິຕິກຳເຫຼົ່ານັ້ນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ລົງເລິກເຖິງປະຊາຊົນຢ່າງແທ້ຈິງ.

ຄ. ວິທີ ແລະ ມາດຕະການແກ້ໄຂ

- ສ້າງກົນໄກ ໃນການປະສານສົມທົບກັບອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກສ່ວນ ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການນຳເອົານິຕິກຳ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ ໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃຫ້ມີຄວາມເປັນເອກະພາບ ແລະ ເຂັ້ມງວດ; ກ່ອນອື່ນໝົດ ຕ້ອງຖືເອົາການ ສະກັດກັ້ນການບຸກລຸກເປັນບຸລິມະສິດ, ພ້ອມທັງແກ້ໄຂການລ່ວງລຳຂອງປະຊາຊົນໃຫ້ໄດ້ເທື່ອ ລະກ້າວ ເປັນຕົ້ນແມ່ນສິ່ງກໍ່ສ້າງ (ຊົ່ວຄາວ ແລະ ຖາວອນ) ຢູ່ໃນຂອບເຂດສະຫງວນຂອງ ທາງຫຼວງ.

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 ການອອກແບບເສັ້ນທາງແຍກເຂົ້າທາເຂດຊຸມຊົນ, 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 ກ່ຽວກັບຂອບເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ 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; ຂຶ້ນແຜນກຳນົດກໍ່ສ້າງພະນັກງານ, ເຜີຍແຜ່ ແລະ ນຳໃຊ້ວິທະຍາສາດໃໝ່ເຂົ້າໃນການພັດທະນາວຽກງານ ພ້ອມນີ້ກໍ່ຍັງໄດ້ສຸມໃສ່ຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ສະຫຼຸບຕີລາຄາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງ.

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

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

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

ກ. ຕີລາຄາດ້ານດີ

- ໄດ້ມີການສົມທົບກັນ ລະຫວ່າງ ໂຄງການບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງ, ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ໃນການເກັບກຳຂໍ້ມູນສະພາບຂອງ ເສັ້ນທາງ, ຈັດລຽງບຸລິມະສິດ ແລະ ຄັດເລືອກວິທີການສ້ອມແປງ ໂດຍອີງໃສ່ງົບປະມານທີ່ມີ ຈຳກັດ, ຊຶ່ງພວກເຮົາສາມາດປັບປຸງໄດ້ຂອດການສ້າງແຜນວຽກ, ຂຶ້ນແຜນງົບປະມານປະຈຳປີ ແລະ ນຳສະເໜີຂຶ້ນເທິງພິຈາລະນາ ຮັບຮອງ ແລະ ອະນຸມັດ ໃຫ້ໄວຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ.
- ການປະມູນ ແມ່ນ ນຳໃຊ້ຮູບການປະມູນແບບເປີດກວ້າງ (ພາຍໃນປະເທດ) ໂດຍປະຕິ ບັດຕາມດຳລັດວ່າດ້ວຍ ການປະມູນຈັດຊື້ສິນຄ້າ, ການກຳສ້າງ, ການສ້ອມແປງ ແລະ ການບໍ ລິການ ດ້ວຍທຶນຂອງລັດສະບັບເລກທີ 03/ນຍ ລົງວັນທີ 9 ມັງກອນ 2004 ແລະ ລະບຽບ ການອື່ນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ, ຊຶ່ງສາມາດເປີດກວ້າງໃຫ້ມີການເຂົ້າຮ່ວມຂອງບໍລິສັດຮັບ ເໝົາ ແລະ ແຂ່ງຂັນດ້ານລາຄາ ຢູ່ແຕ່ລະເຂດ, ແຂວງ ຫຼາຍຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ.
- ລາຄາທົ່ວໜ່ວຍ ທີ່ນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກ ແມ່ນ ນຳໃຊ້ລາຄາທົ່ວໜ່ວຍ ຂອງກະຊວງ ໂດຍມີການປັບປຸງລາຄາຂອງບາງລາຍການໜ້າວຽກ ໃຫ້ມີຄວາມເໝາະສົມນຳ ໃຊ້ຢູ່ແຕ່ລະເຂດ, ແຂວງ ຊຶ່ງໂດຍລວມ ແມ່ນ ສາມາດແກ້ໄຂໄດ້ບັນຫາຄວາມແຕກໂຕນກັນ ດ້ານລາຄາທົ່ວໜ່ວຍຢູ່ແຕ່ລະເຂດ, ແຂວງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນຢູ່ໃນແຂວງທີ່ໄກ້ຄຽງກັນ ແລະ ທີ່ມີສະພາບພູມປະເທດຄ້າຍຄືກັນ, ຜ່ານການປະມູນເອົາຜູ້ຮັບເໝົາ ໃນສົກປີ 2013-2014 ສັງເກດໄດ້ວ່າລາຄາປະມູນ (ມູນຄ່າສັນຍາ) ເຖິງວ່າຈະສູງກວ່າລາຄາກາງປະມານ 13% (31.5 ຕື້ກີບ) ແຕ່ກໍຍັງຕໍ່າກວ່າລາຄາທີ່ເຄີຍປະຕິບັດຜ່ານມາຢູ່ບັນດາແຂວງທົ່ວປະເທດ ປະ ມານ 14% (47 ຕື້ກີບ), ແຕ່ໃນສົກປີ 2014-2015 ນີ້ ສັງເກດໄດ້ວ່າລາຄາປະມູນແມ່ນສູງ ກວ່າລາຄາກາງພຽງແຕ່ 5.5% (ປະມານ 4.7 ຕື້ກີບ) ເທົ່ານັ້ນ.
- ໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ງົບປະມານບໍລິຫານໂຄງການ ແມ່ນ 2% ຂອງມູນຄ່າສັນຍາທັງໝົດ ຊຶ່ງພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ເປັນຜູ້ນຳໃຊ້, ແຕ່ປະຈຸບັນ ງົບປະ ມານບໍລິຫານໂຄງການ ມີພຽງປະມານ 1% ຂອງມູນຄ່າສັນຍາທັງໝົດ ຊຶ່ງໃນນີ້ມີ ໂຄງການ ປະຈຳເຂດ, ວິຊາການກ່ຽວຂ້ອງຈາກ ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ເປັນຜູ້ນຳໃຊ້.
- ການຄຸ້ມຄອງຄຸນນະພາບວຽກສ້ອມແປງ ແມ່ນ ໄດ້ມີການຕິດຕາມ ກວດກາ ຢ່າງໄກ່ຊິດ ຈາກ ໂຄງການບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງປະຈຳແຕ່ລະເຂດ ຮ່ວມກັບວິຊາການ ຂອງພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ, ຊຶ່ງທຸກວັດສະດຸທີ່ເອົາມານຳໃຊ້ ຕ້ອງໄດ້ຜ່ານການ ທົດລອງ ແລະ ຍັງຢືນ ຈາກຫ້ອງທົດລອງຂອງພະແນກ ຍທຂ ທີ່ກ່ຽວ ຂ້ອງ ຕາມຂໍ້ກຳນົດທາງດ້ານເຕັກນິກທີ່ລະບຸໃນເອກະສານສັນຍາ ພ້ອມນີ້ຍັງໄດ້ເຄັ່ງຄັດຕໍ່ການ ນຳໃຊ້ງົບປະມານທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸມັດຢ່າງຖືກເປົ້າໝາຍ.

- ໂດຍລວມ ແມ່ນ ພວກເຮົາສາມາດແກ້ໄຂໄດ້ສະພາບການເປ່ເພຂອງເສັ້ນທາງສ່ວນໃຫຍ່, ຮັບປະກັນໄດ້ສະພາບການສັນຈອນຢ່າງໂລ່ງລ່ຽນຕະຫຼອດປີ ຕາມທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ, ສະເພາະສົກປີ 2014-15 ນີ້ ພວກເຮົາສາມາດຂຶ້ນແຜນວຽກ ແລະ ແຜນງົບປະມານ ພ້ອມນຳສະເໜີຂັ້ນເທິງພິຈາລະນາອະນຸມັດ ແລະ ເລີ່ມຈັດຕັ້ງການປະມູນໃຫ້ສຳເລັດພາຍໃນເດືອນທັນວາ 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, ວິຊາການຂອງທ້ອງຖານ ຍທຂ ເມືອງ ທີ່ຕິດຕາມພາກສະໜາມຕົວຈິງ ຍັງຂາດປະສົບການ ໃນການຄຸ້ມຄອງສັນຍາ, ຄວບຄຸມຄຸນນະພາບວັດສະດຸ ວິທີ ແລະ ຂັ້ນຕອນໃນການສ້ອມແປງ, ຂາດເຂັ້ມດ້ານພາຫະນະຈຳນວນໜຶ່ງ 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 ແຜນງົບປະມານ ແຕ່ລະໄລຍະ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ໂດຍຜັນຂະຫຍາຍ

ແຜນຍຸດທະສາດໃນການພັດທະນາຂອງຂະແໜງການ ແລະ ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງທ້ອງຖິ່ນ ຢ່າງມີຈຸດສຸມ.

- ກົມຂົວທາງ ບັບປຸງພາລະບົດບາດ ຂອງໂຄງການບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງ ໃຫ້ສຳເລັດ ໂດຍໄວ, ນຳສະເໜີຂັ້ນເທິງພິຈາລະນາ ຮັບຮອງ ແລະ ອອກຂໍ້ຕົກລົງ ເພື່ອເປັນນິຕິກຳ ແລະ ບ່ອນອີງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກຂອງໂຄງການ; ໃນນີ້ ໂຄງການເປັນຜູ້ຮັບຜິດຊອບໂດຍ ກົງ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ເຊັ່ນ ການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ສະພາບເສັ້ນທາງ, ຈັດລຽງບຸລິມະສິດ, ກຳນົດມາດຕະຖານ ແລະ ວິທີການສ້ອມແປງ, ສ້າງ ແຜນວຽກ ແລະ ແຜນງົບປະມານ, ຕິດຕາມ, ກວດກາ ແລະ ຄວບຄຸມຄຸນນະພາບວຽກ ສ້ອມແປງ ໂດຍປະຕິບັດຕາມລະບຽບການ ແລະ ນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

- ກຳນົດກົນໄກໃນການປະສານງານລະຫວ່າງ ໂຄງການ, ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະ ຄອນຫຼວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ໃຫ້ຊັດເຈນເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກ ໃນການ ຈັດ

ຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນກວ່າເກົ່າ.

- ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ຮັບຜິດຊອບໃນການປະສານສົມທົບ, ອຳນວຍ ຄວາມສະດວກ ແລະ ໃຫ້ການຮ່ວມມື ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງ ແຫ່ງຊາດ ທີ່ນອນໃນຂອບເຂດແຂວງຂອງຕົນ.

- ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ສົມທົບກັບໂຄງການບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງປະຈຳແຕ່ລະເຂດ ຕິດຕາມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກຂອງຜູ້ຮັບເໝົາ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງຕາມມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ກຳ ນົດໝາຍເຕັກນິກ ແລະ ເງື່ອນໄຂຕ່າງໆ ທີ່ລະບຸໄວ້ໃນສັນຍາ.

- ເກັບກຳຄວາມຕ້ອງການຕົວຈິງ ແລະ ສ້າງແຜນຝຶກອົບຮົມຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ໃຫ້ແກ່ວິຊາການ ຂອງໂຄງການ, ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ ເພື່ອ ບັບປຸງຂີດຄວາມສາມາດໃນການຄຸ້ມຄອງສັນຍາ, ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນ ການຄວບຄຸມຄຸນນະ ພາບວັດສະດຸ, ວິທີ ແລະ ຂັ້ນຕອນ ໃນການສ້ອມແປງ.

- ບັບປຸງນິຕິກຳຂອງກອງທຶນທາງ ແລະ ຈັດສັນງົບປະມານຈາກກອງທຶນທາງ ສຳລັບວຽກ ບູລະນະຮັກສາທາງຫຼວງທ້ອງຖິ່ນ ໃນຊັດສ່ວນທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ.

ຮຽນມາດ້ວຍຄວາມນັບຖື.

ຫົວໜ້າກົມ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ:

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