



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັນທະນະຖາວອນ

===000===



ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ກົມແຜນການ ແລະ ການຮ່ວມມື

ເລກທີ: _____/ຍທຂ.ກຜຮ

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ: _____

(ຮ່າງ) ບົດລາຍງານກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວິໃນແຜນການ

ຕໍ່ກອງປະຊຸມລະດັບວິຊາການເພື່ອກະກຽມໃຫ້ແກ່ກອງປະຊຸມ ຍທຂ ທົ່ວປະເທດ ປີ 2014,

ຄັ້ງວັນທີ: 05-06/01/2015

1. ສະພາບລວມຂອງວຽກງານແຜນການ ສົກປີ 2013-2014

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວິໃນແຜນການສໍາລັບສົກປີປະມານປີ 2013-2014, ໂດຍພື້ນຖານແມ່ນອີງໃສ່ນິຕິກຳດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົງທຶນຂອງລັດ ສະບັບເລກທີ 08/ສພຊ, ລົງວັນທີ 26/11/2009;
- ດໍາລັດຂອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ສະບັບເລກທີ 241/ລບ, ລົງວັນທີ 12/09/2014 ວ່າດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ແຜນງົບປະມານແຫ່ງລັດ ສົກປີ 2013-2014;
- ດໍາລັດຂອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ສະບັບເລກທີ 03/ນຍ, ວ່າດ້ວຍການຈັດຊື້ສິນຄ້າ, ການກໍ່ສ້າງ, ການສ້ອມແປງ ແລະ ການບໍລິການ ດ້ວຍທຶນຂອງລັດ;
- ບົດແນະນຳຂອງລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, ກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດສັງຄົມ ສົກປີ 2013-2014 ສະບັບເລກທີ 2696/ຜທ, ລົງວັນທີ 16/09/2013;
- ຄຳສັ່ງແນະນຳສະບັບເລກທີ 1258/ຍທຂ, ລົງວັນທີ 19/12/2013 ວ່າດ້ວຍການຈັດຕັ້ງຜັນຂະຫຍາຍດໍາລັດຂອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ສະບັບເລກທີ 241/ລບ, ລົງວັນທີ 12/09/2013.

ໃນສົກປີປະມານປີ 2013-2014 ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການສືບຕໍ່; ໂຄງການສະເໜີໃໝ່, ແລະ ໂຄງການປັບປຸງ-ຍົກລະດັບ ແລະ ປົກປັກຮັກສາພື້ນຖານໂຄງລ່າງຄົມມະນາຄົມ, ກະຊວງ ຍທຂ ໄດ້ຮັບອະນຸມັດງົບປະມານຈາກສະພາແຫ່ງຊາດ ຕາມແຈ້ງການຂອງກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນສະບັບເລກທີ 2768/ຜທ.ກຜຮ2, ລົງວັນທີ 07/10/2013 ລວມທັງໝົດ 2,204.76 ຕື້ກີບ; ໃນນັ້ນທຶນພາຍໃນ 522.70 ຕື້ກີບ (ເທົ່າກັບ23.7% ຂອງງົບປະມານອະນຸມັດທັງໝົດ) ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ 452 ໂຄງການ,

ລວມມີ: 1) ໂຄງການສົ່ງເສີມວິຊາການ ຈຳນວນ 58 ໂຄງການ; 2) ໂຄງການກໍ່ສ້າງຍົກລະດັບໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະກໍ່ສ້າງຕ້ານເຈື່ອນ ຈຳນວນ 104 ໂຄງການ; ແລະ 3) ໂຄງການບູລະນະສ້ອມແປງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ຈຳນວນ 290 ໂຄງການ. ນອກຈາກງົບປະມານປົກກະຕິນີ້ແລ້ວ, ກະຊວງຍັງໄດ້ຮັບງົບປະມານຮ່ວງພື້ນຟູໄພນ້ຳຖ້ວມປີ 2013 ຕື່ມອີກຈຳນວນ 60 ຕື້ກີບ ເພື່ອມາຊຳລະໜີ້ສິນສ້ອມແປງສຸກເສີນ ທີ່ໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາຮອດປັດຈຸບັນ ຈຳນວນ 390 ໂຄງການ ຕາມບັນຊີໂຄງການສະບັບລົງວັນທີ 21/4/2014.

ນັບຕັ້ງແຕ່ທ້າຍສົກປີ 2012-2013 ເປັນຕົ້ນມາ, ຍ້ອນສະພາບບໍ່ຄ່ອງຕົວທາງການດ້ານເງິນໂດຍລວມຂອງປະເທດ ເພື່ອເປັນການຄຸ້ມຄອງສະຖຽນລະພາບຂອງເສດຖະກິດມະຫາພາກຂອງປະເທດ, ໃນກາງສົກປີງົບປະມານ 2013-2014 ທາງລັດຖະບານໄດ້ມີທິດໃຫ້ຫຼຸດເພດານງົບປະມານການລົງທຶນຂອງລັດຈາກເພດານທັງໝົດຈຳນວນ 3,300 ຕື້ກີບ ລົງມາເປັນ 2,800 ຕື້ກີບ (ຫຼຸດລົງ 500 ຕື້ກີບ). ສະເພາະກະຊວງຍທຂ ແມ່ນຖືກຫຼຸດຈາກງົບປະມານພາຍໃນທັງໝົດທີ່ຖືກອະນຸມັດໃນຕົ້ນສົກປີ ຈຳນວນ 522.7 ຕື້ກີບ ລົງມາເປັນ 500.374 ຕື້ກີບ (ຫຼຸດລົງ 22.326 ຕື້ກີບ), ຍ້ອນສະພາບການທາງດ້ານການເງິນຂອງປະເທດດັ່ງກ່າວຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ການເບີກຈ່າຍແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາໜ້າວຽກຂອງໂຄງການ ບໍ່ເປັນໄປຕາມແຜນການແລະ ລະບຽບການທີ່ໄດ້ວາງໄວ້ໃນຕົ້ນສົກປີ ແລະ ໄດ້ສົ່ງຜົນກະທົບໂດຍກົງໃນການຈັດສັນງົບປະມານໃນສົກປີ 2014-2015 (ເຮັດໃຫ້ລ້າຊ້າ).

2. ຕີລາຄາບັນຫາທີ່ພົ້ນເດັ່ນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວິໄນແຜນການ

■ ຂັ້ນຕອນການສ້າງ ແລະ ອະນຸມັດແຜນ

- ① ງົບປະມານທີ່ສະໜອງໃຫ້ແກ່ການລົງທຶນຍັງບໍ່ທັນພຽງພໍ, ຂະນະດຽວກັນ ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການໃນການພັດທະນາຂອງຂະແໜງການ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນແມ່ນມີສູງ. ຂະແໜງການ ຍທຂ ໄດ້ມີແຜນການ 5 ປີ (2011-2015) ທີ່ໄດ້ກຳນົດທິດທາງ ແລະ ແຜນຄວາມຕ້ອງການລວມໃນການພັດທະນາຂະແໜງການ ສ່ວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງແມ່ນອີງໃສ່ງົບປະມານທີ່ໄດ້ຮັບແຕ່ລະສົກປີ, ແຕ່ໃນຂັ້ນຕອນການສ້າງແຜນ (ແຜນປະຈຳສົກປີ) ຕົວຈິງ ຫຼາຍພາກສ່ວນໄດ້ອີງໃສ່ແຕ່ແຜນຄວາມຕ້ອງການດັ່ງກ່າວນັ້ນ ແລ້ວຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມຮູບແບບຕ່າງໆ ໂດຍບໍ່ມີຈຸດສຸມ; ບໍ່ໄດ້ມີການພິຈາລະນາລະອຽດກ່ຽວກັບແຫຼ່ງທຶນທັງໝົດທີ່ຈະມາຊຳລະໂຄງການດັ່ງກ່າວ, ບາງໂຄງການຍັງໄດ້ລະບຸໃນສັນຍາ ໃຫ້ກະຊວງ ຍທຂ ເປັນຜູ້ຊຳລະ ຫຼື ຊ່ວຍຊຳລະ, ພາໃຫ້ການຊຳລະຕົວຈິງບໍ່ເປັນໄປຕາມສັນຍາ ແລະ ແກ່ຍາວເປັນໜີ້ສິນຄຸ້ມເຄືອຂອງຂະແໜງການ.
- ② ການສະເໜີບັນຊີໂຄງການແຜນການລົງທຶນຂອງແຕ່ລະພາກສ່ວນແມ່ນມີຄວາມລ້າຊ້າ (ທຽບໃສ່ກຳນົດສິ່ງທີ່ລະບຸໃນຄຳສັ່ງແນະນຳຂອງລັດຖະມົນຕີວ່າການ); ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ ບໍ່ປະກອບມີເອກະສານໂຄງການຄົບຊຸດ (ບົດສະເໜີໂຄງການ, ບົດສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້, ບົດລາຍງານການສຳຫຼວດ-ອອກແບບ,...) ເຊິ່ງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົງທຶນຂອງລັດ ສະບັບເລກທີ 08/ສພຊ ທີ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນມາດຕາທີ 17.

- ③ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການໃຫ່ຍຈຳນວນໜຶ່ງໄດ້ຖືກແບ່ງເປັນຫລາຍຊ່ວງ, ຫຼາຍສັນຍາຍ່ອຍ ມີມູນຄ່າລວມບໍ່ຖືກກັນ ພາໃຫ້ມີບັນຫາໃນການເບີກຈ່າຍ ໂດຍສະເພາະງວດສຸດທ້າຍ.

■ **ຂັ້ນຕອນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນ**

- ④ ການດັດແກ້ໂຄງການລົງທຶນຂອງລັດຂອງກະຊວງ ຍທຂ ແມ່ນມີການດັດແກ້ຫຼາຍກ່ວາ 01 ຄັ້ງໃນຊຸມ 05 ປີ ຜ່ານມາ (ສົກ 12-13 ມີ 03 ຄັ້ງ; ສົກປີ 13-14 ມີ 02 ຄັ້ງ). ການສະເໜີແຜນດັດແກ້ 06 ເດືອນທ້າຍສົກປີ ບໍ່ຖືກຕາມກຳນົດເວລາທີ່ຖືກລະບຸໃນດຳລັດ ພາໃຫ້ການເຜີຍແຜ່ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລ້າຊ້າ. ພ້ອມດຽວກັນນີ້, ການລາຍງານຂອງແຕ່ລະພາກສ່ວນໃນການສະເໜີຂໍດັດແກ້ ຫຼື ດັດອ່ວາຍງົບປະມານໂຄງການ ແມ່ນຍັງບໍ່ຕິດພັນກັບການລາຍງານສະພາບຄວາມຄືບໜ້າຂອງໜ້າວຽກຕົວຈິງ (ສະແດງອອກຄື ບາງໂຄງການຂຶ້ນແຜນໃນຕົ້ນສົກປີ ແຕ່ ຖືກດັດອ່ວາຍໃນກາງສົກປີ ຕໍ່ເນື່ອງກັນ 2 ສົກປີ ຫຼືຫຼາຍກ່ວາ). ເວົ້າລວມແມ່ນການຈັດລຽງບູລິມະສິດໃນການດັດຫຼຸດ ແລະ ດັດເພີມ ແມ່ນຍັງບໍ່ຕິດພັນກັບສະພາບຕົວຈິງ ແລະ ບໍ່ສະໜັບສະໜູນແຜນລວມ ຂອງພາກສ່ວນນັ້ນໆ.
- ⑤ ການອະນຸມັດວຽກເພີມ, ການຂົ່ງປະມານເພີມ, ການຂໍຕໍ່ເວລາສຳເລັດໂຄງການ ຂອງບັນດາໂຄງການລົງທຶນກ່ອນ ແລະ ໂຄງການຂະໜາດໃຫ່ຍ ຍັງສືບຕໍ່ເກີດຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ເຮັດໃຫ້ກະທົບຕໍ່ລະບົບການວາງແຜນ, ການຄຸ້ມຄອງມະຫາພາກ ແລະ ອື່ນໆ.

■ **ຂັ້ນຕອນການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ**

- ⑥ ການລົງທຶນຂອງລັດໃນຂະແໜງ ຍທຂ, ຕົ້ນຕໍຍັງໜັກໄປໃນທິດທາງແຕ່ ຢາກໃຫ້ຂັ້ນເທິງອະນຸມັດໂຄງການເພື່ອໃຫ້ໄດ້ໂຄງການ ໂດຍບໍ່ໄດ້ຄຳນຶງເຖິງວິໄນແຜນການ ແລະ ເມື່ອໂຄງການຖືກອະນຸມັດແລ້ວ ກໍ່ບໍ່ໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ປະກອບເອກະສານໃຫ້ຖືກຕ້ອງ ແລະ ບໍ່ໄດ້ຕິດຕາມ ແລະ ຄຸ້ມຄອງຢ່າງໃກ້ຊິດຕໍ່ໂຄງການທີ່ອະນຸມັດໄປແລ້ວ ເຮັດໃຫ້ການຕິດຕາມ ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ດີ ແລະ ບໍ່ເປັນລະບົບປົກກະຕິ.
- ⑦ ຜ່ານການຕິດຕາມກວດກາບັນດາໂຄງການຕ່າງໆຢູ່ບັນດາແຂວງເຫັນວ່າຍັງມີປະກົດການຫຍໍ້ທໍ້ເກີດຂຶ້ນ ເຊັ່ນ: ໂຄງການບໍ່ປະຕິບັດຕາມຂັ້ນຕອນການສຳຫລວດ-ອອກແບບ, ມີມູນຄ່າສູງ, ເຮັດຕົວຈິງຄຸນນະພາບຕໍ່າ, ບໍ່ປະຕິບັດຕາມສັນຍາ, ບາງໂຄງການ ບໍ່ທັນສຳເລັດແຕ່ປະກອບເອກະສານເບີກຈ່າຍແລ້ວ 100%.
- ⑧ ການສົ່ງບົດສະຫຼຸບລາຍງານໃນແຕ່ລະງວດ ແມ່ນບໍ່ຖືກຕາມກຳນົດເວລາທີ່ຖືກລະບຸໄວ້ໃນດຳລັດຂອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ (ດຳລັດເລກທີ 241/ລບ) ແລະ ຄຳສັ່ງແນະນຳຂອງລັດຖະມົນຕີວ່າການ (ຄຳສັ່ງເລກທີ 1285/ຍທຂ), ພາໃຫ້ການສະຫຼຸບລາຍງານຂອງກະຊວງ ກໍ່ຄືຂອງຂະແໜງການບໍ່ທັນກັບສະພາບຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຂອງຂັ້ນເທິງ.
- ⑨ ບົດສະຫຼຸບລາຍງານບໍ່ໄດ້ສ່ອງແສງໃຫ້ເຫັນໄດ້ຄວາມຄືບໜ້າຂອງໜ້າວຽກທຽບໃສ່ແຜນການໃນແຕ່ລະໄລຍະ (ສ່ວນໃຫ່ຍຈະຕີລາຄາລວມໆເທົ່ານັ້ນ), ບໍ່ໄດ້ສ່ອງແສງໃຫ້ເຫັນຄວາມຄືບໜ້າ ຫຼື ສະພາບການເບີກຈ່າຍງົບປະມານຕົວຈິງຂອງໂຄງການ; ລາຍລະອຽດ ແລະ ແຜນການລະອຽດຂອງໂຄງການ

ທີ່ອາດຈະມີການປັບປຸງຈາກແຜນເບື້ອງຕົ້ນມີຄວາມໄດ. ບັນຫານີ້ ສະແດງອອກໃນຕົວຈິງບົດສະຫຼຸບ ບໍ່ສາມາດຕອບສະໜອງຂໍ້ມູນ ໃຫ້ຄະນະນຳກະຊວງໃນເວລາຕ້ອງການລາຍງານລັດຖະບານໄດ້ຢ່າງ ເປັນລະບົບ ແລະ ຖືກຕ້ອງຕາມລະບຽບເອກະສານທາງການ. ຕົວຈິງ ແມ່ນຍັງຕ້ອງໄດ້ໂທລະສັບຫາ ບັນດາຫົວໜ້າໂຄງການ ແລະ ສອບຖາມຂໍ້ມູນຄາດຄະເນປາກເປົ່າ ເຊິ່ງບໍ່ສາມາດໃຊ້ເປັນບ່ອນອີງໃນ ການຮ່າງເອກະສານທາງການໄດ້.

■ **ຂັ້ນຕອນການສະຫຼຸບສັງລວມ ແລະ ສ້າງແຜນໃໝ່**

- ⑩ ຍ້ອນບໍ່ມີການສະຫຼຸບຕິລາຄາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາໂຄງການ (ຄວາມຄືບໜ້າດ້ານໜ້າວຽກ ແລະ ການການຊຳລະສະສາງ) ຈາກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ເຮັດໃຫ້ພື້ນຖານຂໍ້ມູນໃນການສ້າງແຜນສຶກສາໃໝ່ ບໍ່ພຽງພໍ ແລະ ບໍ່ມີຄວາມຊັດເຈນເທົ່າທີ່ຄວນ.
- ⑪ ການສະຫຼຸບລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າຂອງວຽກຕົວຈິງ ແລະ ການຂໍຊຳລະໂຄງການບໍ່ທັນມີການປະສານ ສົມທົບລະຫວ່າງສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ຢ່າງຮັດກຸມເທື່ອ, ເຮັດໃຫ້ຂາດຂໍ້ມູນການຊຳລະທີ່ຊັດເຈນ ເປັນສາເຫດໃຫ້ມີການຂຶ້ນແຜນຊຳລະທີ່ຊ້ຳຊ້ອນ ແລະ ເຮັດໃຫ້ການຂຶ້ນແຜນງົບປະມານໃນແຕ່ລະສຶກສາ ບໍ່ສອດຄ່ອງກັບຕົວຈິງ ແລະ ບໍ່ບັນລຸປະສິດທິຜົນເທົ່າທີ່ຄວນ.

3. **ທາງອອກ-ວິທີແກ້ໄຂບັນດາບັນຫາດັ່ງກ່າວ**

- ① ຖືເອົາວຽກການສ້າງແຜນການ ເປັນບູລິມະສິດຂອງຄະນະພັກ-ຄະນະນຳແຕ່ລະຂັ້ນ ເພື່ອເປັນພື້ນຖານ ຂອງການທັນເປັນແຜນການຢ່າງແຂງແຮງ ແລະ ຮອບດ້ານ.
- ② ເຜີຍແຜ່ ແລະ ເຊື່ອມຊຶມດຳລັດຂອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ວ່າດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ແຜນງົບປະມານແຫ່ງລັດ ປະຈຳສຶກສາ.
- ③ ສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ຕ້ອງເອົາໃຈໃສ່ໃນການປະຕິບັດຄຳສັ່ງແນະນຳຂອງທ່ານລັດຖະມົນຕີວ່າການ ກະຊວງ ຍທຂ ວ່າດ້ວຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນງົບປະມານແຫ່ງລັດ ສຳລັບຂະແໜງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ; ພ້ອມດ້ວຍບັນດາລະບຽບການຕ່າງໆ ວ່າດ້ວຍການລົງທຶນຂອງລັດ ໃນແຕ່ລະສຶກສາ ໃຫ້ເຂັ້ມງວດ. ການນຳສະເໜີໂຄງການ ຕ້ອງເປັນໄປຕາມບູລິມະສິດຂອງລັດຖະບານ; ບູລິມະສິດ ຂອງແຂວງ ແລະ ຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບງົບປະມານ ຫຼື ແຫຼ່ງງົບປະມານຕົວຈິງທີ່ມີ. ຫຼີກເວັ້ນເດັດຂາດ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການນອກແຜນ. ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ຕ້ອງມີການປຶກສາຫາລືລະອຽດແຫຼ່ງ ງົບປະມານທີ່ຈະມາຊຳລະໂຄງການ ກ່ອນການພິຈາລະນາເຊັນສັນຍາກັບບໍລິສັດຮັບເໝົາ ແລະ ກ່ອນ ການສະເໜີເຂົ້າແຜນ. ຖ້າເປັນໂຄງການທີ່ເປັນການສົມທົບຂອງທັງກະຊວງ ແລະ ແຂວງ ແມ່ນຕ້ອງ ມີບົດບັນທຶກອັດຕາສ່ວນການຊຳລະຄັກແນ່.
- ④ ຕ້ອງເຊື່ອມຊຶມວິໃນແຜນການ ແລະ ການທັນໄປສູ່ແຜນການ ໃຫ້ພະນັກງານເຮັດວຽກງານແຜນການ ທັງສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ໃຫ້ເລິກເຊິ່ງ.
- ⑤ ສ້າງລະບົບ ແລະ ກົນໄກ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ 04 ຂັ້ນຕອນຂອງວິໃນແຜນການ (Plan-Do-Check-Act) ລະຫວ່າງບັນດາກົມກອງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ.

- ⑥ ຈັດຝຶກອົບຮົມຄວາມຮູ້ພື້ນຖານ ແລະ ເອກະສານກ່ຽວຂ້ອງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ຄຸ້ມຄອງ ແຜນການ ໂດຍສະເພາະແມ່ນ ເອກະສານ PCAP (ການສ້າງແຜນ, ຕິດຕາມປະເມີນຜົນ ແລະ ສະຫຼຸບລາຍງານ), ເພື່ອສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ພະນັກງານເຮັດວຽກແຜນການ ທັງສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ໃຫ້ມີຄວາມຄວາມເຂົ້າໃຈເປັນເອກະພາບ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບແຜນການລວມຂອງ ຂະແໜງການ ຍທຂ ແລະ ແຜນພັດທະນາລວມຂອງປະເທດໃນແຕ່ລະໄລຍະ.

4. ມາດຕະການເພື່ອແກ້ໄຂບັນດາບັນຫາດັ່ງກ່າວ ໃນສົກປີ 2014-2015

- ① ຈະບໍ່ພິຈາລະນາບັນດາໂຄງການທີ່ບໍ່ຖືກປະເມີນຜົນ ຫຼື ໂຄງການທີ່ນຳໄປປະເມີນແຕ່ບໍ່ທັນມີຜົນການປະເມີນເທື່ອ ເຂົ້າແຜນງົບປະມານປະຈຳປີ.
- ② ສຳລັບໂຄງການທີ່ຖືກບັນຈຸໃນແຜນ ຖ້າຫາກບໍ່ມີການສະຫຼຸບລາຍງານ ແລະ ປະເມີນຜົນໜ້າວຽກ ແລະ ການຊຳລະໂຄງການນັ້ນໆ ຕາມກຳນົດເວລາ ທີ່ໄດ້ລະບຸໃນຄຳສັ່ງແນະນຳຂອງທ່ານ ລັດຖະມົນຕີວ່າການກະຊວງ ຍທຂ, ຈະບໍ່ພິຈາລະນາຈັດສັນງົບປະມານຕໍ່ໃນສົກປີຕໍ່ໄປ.
- ③ ເດັດຂາດຈຳກັດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການນອກແຜນ, ພາກສ່ວນໃດເຮັດແມ່ນໃຫ້ພາກສ່ວນນັ້ນ ຮັບຜິດຊອບເອງ.
- ④ ສຳລັບໂຄງການຍັງບໍ່ມີຄວາມກະຈ່າງແຈ້ງຕໍ່ກັບມູນຄ່າລວມໂຄງການ, ເປັນຕົ້ນແມ່ນ: ໂຄງການທີ່ໄດ້ແບ່ງເປັນຫຼາຍສັນຍາຍ່ອຍ; ໂຄງການທີ່ມີມູນຄ່າປະເມີນເບື້ອງຕົ້ນແຕກໂຕນກັບມູນຄ່າສັນຍາຕົວຈິງ; ແລະ ໂຄງການທີ່ມີວຽກເພີ່ມ ຕ່າງໆ, ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕ້ອງມີບົດລາຍງານລະອຽດ ເຊິ່ງຕ້ອງສ່ອງແສງໃຫ້ເຫັນໄດ້ທີ່ໄປທີ່ມາ ແລະ ສາເຫດຂອງບັນຫາດັ່ງກ່າວ; ຕ້ອງເປັນເຈົ້າການໃນການປະສານສົມທົບກັບທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເພື່ອມີກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລື ແລະ ມີບົດບັນທຶກທີ່ເປັນລາຍລັກອັກສອນຮ່ວມກັນ ເພື່ອໃຊ້ເປັນບ່ອນອີງໃນການນຳສະເໜີຕໍ່ຂັ້ນເທິງ ເພື່ອຂໍທິດຊີ້ນຳ.

ຮັກສາການຫົວໜ້າກົມ