

ບົດລາຍງານຜົນກອງປະຊຸມວິຊາການ ຄັ້ງວັນທີ 26-27 ມີນາ 2019
ເພື່ອກະກຽມ ກອງປະຊຸມໂຍທາທິການ ແລະຂົນສົ່ງ ທົ່ວປະເທດ ປະຈຳປີ 2018
ຂອງທ່ານ ນາງ ວິໄລຄຳ ໂພສາລາດ, ຮອງລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງ ຍທຂ

- ຮຽນ: - ທ່ານ ປອ ບຸນຈັນ ສິນທະວົງ, ລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ,
ປະທານກອງປະຊຸມ ທີ່ເຄົາລົບ ແລະ ນັບຖື.
- ບັນດາທ່ານຄະນະນຳຈາກກະຊວງ ແລະ ແຂວງ-ນະຄອນຫຼວງ ທີ່ນັບຖື.
 - ບັນດາຜູ້ແທນກອງປະຊຸມ, ແຂກຜູ້ມີກຽດ, ທ່ານຍິງ-ທ່ານຊາຍ ທີ່ຮັກແພງ

ຂ້າພະເຈົ້າຮູ້ສຶກເປັນກຽດ ແລະ ພາກພູມໃຈເປັນຢ່າງຍິ່ງ ທີ່ໄດ້ຮັບກຽດຈາກທ່ານປະທານກອງປະຊຸມອະນຸຍາດໃຫ້ຂຶ້ນລາຍງານ ຜົນກອງປະຊຸມວິຊາການ ທີ່ໄດ້ຈັດໃນວັນທີ 26-27 ຜ່ານມາ. ກອງປະຊຸມດັ່ງກ່າວ ໄດ້ດຳເນີນໄປຕາມວາລະດັ່ງນີ້:

1. ປຶກສາຫາລື ກ່ຽວກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນງົບປະມານການລົງທຶນຂອງລັດຂອງກະຊວງ ຍທຂ ລວມມີ ແຜນລົງທຶນບ້ວງປົກກະຕິ ແລະ ບ້ວງກອງທຶນທາງ ປະຈຳປີ 2019 ແລະ ການກະກຽມແຜນລົງທຶນປີ 2020 ຂອງ ກະຊວງ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.
2. ຕີລາຄາຄືນ ຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການແກ້ໄຂ 19 ບັນຫາຄົງຄ້າງທີ່ຝື້ນເດັ່ນ ຂອງຂະແໜງການ ຍທຂ ທີ່ໄດ້ຍົກຂຶ້ນໃນກອງປະຊຸມ ຍທຂ ທົ່ວປະເທດ ປະຈຳປີ 2016 ຜ່ານມາ ໂດຍສາມາດຕີລາຄາ ແລະ ສະຫຼຸບຄວາມຄືບໜ້າການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເພື່ອແກ້ໄຂ 19 ບັນຫາດັ່ງກ່າວ ມາຮອດປະຈຸບັນສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ 72,5% (ລາຍລະອຽດແມ່ນໄດ້ສົ່ງລວມໃນຕາຕະລາງຄວາມຄືບໜ້າການແກ້ໄຂ 19 ບັນຫາທີ່ໄດ້ແຈກຢາຍໃນເອກະສານໃຫ້ບັນດາທ່ານ).
3. ນອກນັ້ນ, ກອງປະຊຸມວິຊາການຄັ້ງນີ້ ໄດ້ຍົກເອົາ 5 ຫົວຂໍ້ທີ່ຝື້ນເດັ່ນຂອງຂະແໜງ ຍທຂ ເພື່ອສົນທະນາແລກປ່ຽນຄວາມຄິດເຫັນ ໃນຮູບແບບເວທີສົນທະນາເປັນຄະນະ ຫລື ເອີ້ນວ່າ Panel Discussion, ເຊິ່ງໃນແຕ່ລະຫົວຂໍ້ແມ່ນມີ ລັດຖະມົນຕີ, ຮອງລັດຖະມົນຕີ ຫລື ຜູ້ຊ່ວຍລັດຖະມົນຕີ ເປັນປະທານ ແລະ ມີບັນດາຜູ້ຊ່ຽວຊານສະເພາະດ້ານ ທີ່ມີປະສົບການສູງມາຮ່ວມເປັນຄະນະ ສົນທະນາແລກປ່ຽນຄຳຄິດຄຳເຫັນ ແລະ ເປີດກວ້າງໃຫ້ຜູ້ແທນກອງປະຊຸມໄດ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການປະກອບຄຳເຫັນ ແລະ ຊັກຖາມ.

ບັນດາແຂກທ່ານຍິງ-ທ່ານຊາຍ ທີ່ນັບຖື

ຜ່ານການນຳສະເໜີ ແລະ ປະກອບຄຳເຫັນແລກປ່ຽນໃນກອງປະຊຸມວິຊາການ, ສາມາດສັງລວມຜົນກອງປະຊຸມໃນແຕ່ລະຫົວຂໍ້ສິນທະນາໄດ້ ດັ່ງນີ້:

1) ການຍົກສູງຄຸນນະພາບ, ປະສິດທິພາບ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງຂົວທາງ:

❖ ສາເຫດທີ່ຜ່ານໃຫ້ ໂຄງການກໍ່ສ້າງ-ສ້ອມແປງເສັ້ນທາງ ມີມູນຄ່າສູງ, ຄຸນນະພາບຕໍ່າ ແລະ ແກ່ຍາວເວລາ:

1. ສາເຫດທີ່ຜ່ານໃຫ້ມູນຄ່າສູງ:

- ໂຄງການກໍ່ສ້າງໃນຮູບແບບການລົງທຶນ EPC ໂດຍແມ່ນ ບໍລິສັດດຽວເປັນຜູ້ສຶກສາ, ສຳຫຼວດ-ອອກແບບ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການເອງ ກໍ່ຄືການກໍ່ສ້າງເອງ.
- ໂຄງການກໍ່ສ້າງ ໃນຮູບແບບ ສຳຫຼວດ-ອອກແບບໄປນຳ ແລະ ກໍ່ສ້າງໄປຜ່ອມກັນ (Design Build).
- ໂຄງການລົງທຶນກ່ອນ, ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີມູນຄ່າສູງ ໄດ້ຄິດໄລ່ອັດຕາດອກເບ້ຍທະນາຄານ, ຄິດໄລ່ໄລຍະເວລາໃນການຊຳລະ ແລະ ຄວາມສ່ຽງອື່ນໆເຂົ້າຕື່ມ.

2. ສາເຫດທີ່ຜ່ານໃຫ້ຄຸນນະພາບຕໍ່າ-ແກ່ຍາວເວລາການກໍ່ສ້າງ:

- ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການບໍ່ໄປຕາມລະບຽບການຂອງການກໍ່ສ້າງເຊັ່ນ: ບໍ່ມີທີ່ປຶກສາເພື່ອຄວບຄຸມຄຸນນະພາບຂອງການກໍ່ສ້າງ, ບໍ່ມີການທົດລອງຄຸນນະພາບຂອງວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ແລະ ອື່ນໆ.
- ການຄັດເລືອກບໍລິສັດຜູ້ຮັບເໝົາວຽກສ້ອມແປງ ບໍ່ໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນ; ການປະມຸນເປີດກວ້າງໄດ້ລາຄາທີ່ຕໍ່າ ແຕ່ຜູ້ຮັບເໝົາ ທີ່ຊະນະການປະມຸນໃນລາຄາຕໍ່າ ຈຳນວນນຶ່ງບໍ່ມີ ຄວາມຜ່ອມທາງດ້ານບຸກຄະລາກອນ, ພາຫະນະກົນຈັກ, ແຫຼ່ງທຶນ ຫຼື ທຶນໝູນວຽນ ແລະ ອື່ນໆ.
- ຖືເປົ້າວຽກສ້ອມແປງປົກກະຕິເຊັ່ນ: ຕາບຊຸມຮັງໄກ່ - ເຮັດໃຫ້ໜ້າທາງເປ່ເຜເສຍຫາຍເພີ່ມຂຶ້ນ; ງົບປະມານການສ້ອມແປງກໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນເຊັ່ນກັນ.
- ການຊຳລະງົບປະມານລັດຊັກຊ້າ, ແກ່ຍາວ, ບໍ່ໄດ້ຕາມແຜນການເບີກຈ່າຍ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ຜູ້ຮັບເໝົາຂາດທຶນໝູນວຽນ ເພື່ອສືບຕໍ່ກໍ່ສ້າງໃຫ້ສຳເລັດ ຈຶ່ງແກ່ຍາວໄປເລື້ອຍໆ.

- ບໍລິສັດຮັບເໝົາ ຜູ້ດຽວຮັບຜິດຊອບຫຼາຍສັນຍາ ເຮັດໃຫ້ຜູ້ຮັບເໝົາ ບໍ່ສາມາດລົງມືຮັບ ພ້ອມກັນທຸກສັນຍາ, ການສ້ອມແປງມີການແກ່ຍາວ ເຮັດໃຫ້ເສັ້ນທາງເກີດການເປ່ເພຫຼາຍ ຂຶ້ນ;
- ການພັດທະນາຕາໜ່າທາງຫຼວງ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງວ່ອງໄວ, ເຮັດໃຫ້ລັດຖະບານ ຕອບສະໜອງ ງົບປະມານໃນການ ບູລະນະຮັກສາ ແລະ ສ້ອມແປງ ທາງຫຼວງບໍ່ພຽງພໍ ແລະ ບໍ່ທົ່ວເຖິງໄດ້, ປີໜຶ່ງໄດ້ພຽງ 50 – 60% ໃນການສ້ອມແປງທັງໝົດ ກໍ່ຖືວ່າບໍ່ພຽງພໍ.
- ການຄຸ້ມຄອງນໍ້າໜັກ ບໍ່ເຂັ້ມງວດ, ເຮັດໃຫ້ເສັ້ນທາງເປ່ເພໄວກວ່າກຳນົດ.
- ການປ່ຽນແປງສະພາບອາກາດ ເຮັດໃຫ້ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຫລາຍຂຶ້ນທຸກໆ ປີ ມີຄວາມຕ້ອງການງົບປະມານເພີ່ມຂຶ້ນ ເພື່ອສ້ອມແປງສຸກເສີນ.
- ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ ຕົວເມືອງ ແລະ ຊຸມຊົນ ລຽບຕາມທາງຫຼວງ ເຮັດໃຫ້ເກີດການ ບຸກລຸກເຂດສະຫງວນຂອງທາງຫຼວງ, ຖິດດິນຊະຊາຍໃສ່ ຮ່ອງລະບາຍນໍ້າ, ທໍ່ລະບາຍນໍ້າ, ທາງເຂົ້າ-ອອກຂອງນໍ້າ ເຮັດໃຫ້ນໍ້າຖ້ວມຂັງຕາມເສັ້ນທາງໃນລະດູຝົນ, ເກີດການເປ່ເພ ແລະ ຕ້ອງການງົບປະມານເພີ່ມຂຶ້ນເພື່ອແກ້ໄຂ.

❖ *ທິດທາງແກ້ໄຂໃນຕໍ່ໜ້າ ຈະໄດ້ສືບຕໍ່ດັ່ງນີ້:*

1. ດຳເນີນການຕາມຂັ້ນຕອນ (ຮອບວຽນຂອງໂຄງການ, Project cycle) ເຊັ່ນ: ເລີ່ມຈາກ ການຈັດບູລິມະສິດໂຄງການ ; ການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການ; ສຳຫຼວດ-ອອກ ແບບລະອຽດ ແລະ ປະເມີນມູນຄ່າເບື້ອງຕົ້ນ; ສະເໜີຮັບຮອງ ແລະ ເອົາໂຄງການເຂົ້າແຜນ; ປະຕິບັດການປະມູນໂຄງການ ຕາມກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຈັດຊື້-ຈັດຈ້າງ ຢ່າງເຂັ້ມງວດ
2. ການພັດທະນາບຸກຄະລາກອນ ຈະຕ້ອງໄດ້ຍົກລະດັບຄວາມຮູ້ດ້ານເຕັກນິກວິຊາການ ໃຫ້ແກ່ ຄະນະຄຸ້ມຄອງໂຄງການ ແລະ ເຮັດວຽກການເມືອງແນວຄິດ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ເພື່ອສ້າງ ພະນັກງານໃຫ້ມີຈັນຍາບັນ, ຈັນຍາທຳຕໍ່ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຕົນ.
3. ນຳໃຊ້ລາຄາຫົວໜ່ວຍ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງ ກົດຈະການຂະແໜງ ຍທຂ ສະບັບປັບປຸງ ໃຫ້ ຖືກຕ້ອງ.
4. ສືບຕໍ່ປັບປຸງ ແລະ ສ້າງນິຕິກຳໃນຂະແໜງການໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.
5. ປັບປຸງ ແລະ ນຳໃຊ້ ລະບົບຄຸ້ມຄອງທາງຫຼວງ (RMS) ໃນການເກັບກຳຂໍ້ມູນ, ວິເຄາະ ແລະ ຈັດລຽງບູລິມະສິດວຽກສ້ອມແປງ, ເປັນບ່ອນອີງໃນການຂຶ້ນແຜນວຽກ ແລະ ການຈັດສັນ ງົບປະມານ;

6. ຄົ້ນຄວ້າ, ປັບປຸງ ເງື່ອນໄຂສັນຍາ ໃນການນໍາໃຊ້ກອງສ້ອມແປງຂອງ ຊຸມຊົນ ຮັບຜິດຊອບ ວຽກບຸລະນະຮັກສາແບບເປັນປະຈໍາແຕ່ລະຕອນທາງ.

2) ວຽກງານການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ຄວາມຈໍາເປັນພາວະວິໄສ ກ່ຽວກັບການສ້າງຕັ້ງເຈົ້າໜ້າທີ່ຂົນສົ່ງທາງບົກ/ເຈົ້າໜ້າທີ່ກວດກາ ຍທຂ:

ພາຍຫລັງລັດຖະບານໃຫ້ຢຸດເຊົາສະຖານີຕິດຊັ່ງນໍ້າໜັກ ຈາກ 39 ແຫ່ງທົ່ວປະເທດ ຍັງເຫຼືອ 13 ແຫ່ງຢູ່ດ່ານຊາຍແດນສາກົນ, 13 ແຫ່ງ ນໍາໃຊ້ຊົງເຄື່ອນທີ່ ໂດຍໄດ້ສຸ່ມໃສ່ກວດກາ ເພື່ອຄວບຄຸມລົດບັນທຸກນໍ້າໜັກເກີນ ຕາມເສັ້ນທາງທີ່ສໍາຄັນ; ຕໍ່ບັນຫາການຍົກເລີກການປະຕິບັດສະຖານີຕິດຊັ່ງ ເຮັດໃຫ້ມີຊ່ອງວ່າງສວຍໂອກາດດັດແປງເຕັກນິກ ເຊັ່ນ: ຕໍ່ເຕີມຕັ້ງ, ຄັນຊີ, ເສີມເພີ່ມ ເພື່ອບັນທຸກໃຫ້ໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນ; ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງບໍ່ມີສູນໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ລະບົບຄຸ້ມຄອງລົດຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ເຮັດໃຫ້ມີການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊະຊາຍ, ລົດຕ່າງປະເທດບໍ່ແລ່ນເສັ້ນທາງໃນສັນຍາ, ສ້າງຄວາມເສຍຫາຍໃຫ້ແກ່ເສັ້ນທາງ-ຂົວ; ນອກຈາກນັ້ນ, ຍັງບໍ່ມີເຈົ້າໜ້າທີ່ກວດກາວຽກງານການຂົນສົ່ງທາງບົກ; ບໍ່ມີ ນິຕິກໍາອະນຸຍາດນໍ້າໜັກບັນທຸກ ແລະ ການປັບໄໝ ເຫັນວ່າຍັງບໍ່ສອດຄ່ອງກັບສະພາບຄວາມເປັນຈິງໃນປະຈຸບັນ ຄື ການປັບໄໝໃສ່ໂທດຍັງເປົ່າ ແລະ ບໍ່ເຂັ້ມງວດ ຖ້າທຽບໃສ່ບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີການລະເມີດຫລາຍຂຶ້ນ.

ເພື່ອແກ້ໄຂສະພາບດັ່ງກ່າວ ແມ່ນໄດ້ສົມທົບກັບ ທະນາຄານໂລກ ໂດຍໄດ້ວ່າຈ້າງຊ່ຽວຊານສ້າງຍຸດທະສາດການຄຸ້ມຄອງລົດບັນທຸກໜັກ ແລະ ການກວດກາການຂົນສົ່ງ; ສົມທົບກັບ ADB ເພື່ອກໍານົດຈຸດທີ່ຕັ້ງກໍ່ສ້າງສະຖານີຕິດຊັ່ງທັນສະໄໝ; ສືບຕໍ່ສ້າງຕັ້ງເຈົ້າໜ້າທີ່ຂົນສົ່ງທາງບົກ ໃຫ້ສໍາເລັດໃນປີ 2020; ໄດ້ປັບປຸງນິຕິກໍາຄືນໃໝ່ໃຫ້ຮັດກຸມຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ຂໍ້ກໍານົດກ່ຽວກັບການອະນຸມັດນໍ້າໜັກລວມສູງສຸດຂອງລົດບັນທຸກ, ລະບຽບການປັບໄໝລົດບັນທຸກນໍ້າໜັກເກີນ, ອັດຕາການປັບໄໝການລະເມີດກົດຈະລາຈອນທາງບົກ; ສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກວດການໍ້າໜັກລົດບັນທຸກ ແມ່ນມອບໃຫ້ທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ທຸກພາກສ່ວນໃນສັງຄົມມີສ່ວນຮ່ວມໃນການຕິດຕາມລາຍງານ ໂດຍສະເໜີໃຫ້ມີໂທລະສັບສາຍດ່ວນ ແລະ ມີລະບົບ ບຸລະນະຮັກສາ, ສ້ອມແປງສະຖານີ ແລະ ຈັດຊື້ຊົງຊັ່ງ ປ່ຽນແທນ, ພ້ອມທັງຝຶກອົບຮົມ ແລະ ສ້າງບຸກຄະລາກອນໃຫ້ມີມາດຕະຖານ.

3) ຍົກສູງຄວາມເຂັ້ມງວດ ໃນການປະຕິບັດວິໄນແຜນການ-ວິໄນການເງິນ:

❖ ສາເຫດ:

1. ບຸກຄະລະກອນຜູ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ບໍ່ທັນເຂົ້າໃຈກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຢ່າງເລິກເຊິ່ງ ຈຶ່ງພາກັນລະເມີດຂັ້ນຕອນຕາມຂະບວນການຂອງກົດໝາຍ ໂດຍສະເພາະແມ່ນກົດໝາຍການລົງທຶນສະບັບປັບປຸງ ເລກທີ 72/ສພຊ, ລົງວັນທີ 15/12/2015 ຊຶ່ງເຫັນວ່າ 55 ມາດຕາທີ່ຕິດຜັນຂອງກົດໝາຍທີ່ຕິດຜັນກັບຂະແໜງ ຍທຂ ຈະຕ້ອງໄດ້ສືບຕໍ່ ເຂັ້ມງວດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕົວຈິງ ເຊິ່ງໃນ 4 ຂັ້ນຕອນ ຫັນໄປສູ່ການບັນລຸຕົວຊີ້ວັດ ການປະຕິບັດວິໄນແຜນການ-ການເງິນຄື: ຂັ້ນຕອນ (1) ສ້າງ ແລະ ອະນຸມັດແຜນ, (2) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນ, (3) ການຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ການປະເມີນຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ (4) ການສະຫຼຸບສັງລວມ ແລະ ສ້າງແຜນໃໝ່.
2. ບຸກຄະລະກອນຜູ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບໍ່ມີຈັນຍາບັນໃນການປະຕິບັດວຽກງານຂອງຕົນ, ສວຍໃຊ້ຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ຊອກຫາຊ່ອງວ່າງຂອງກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຈົນພາໃຫ້ເກີດເປັນພະຍາດສໍ້ລາດບັງຫຼວງຫາຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ຕົວເອງ.
3. ຊັບຊ້ອນຕໍາແໜ່ງງານຂອງພະນັກງານ-ລັດຖະກອນ ບໍ່ແທດເໝາະກັບໜ້າວຽກສົມຄູ່ກັບຄວາມສາມາດຂອງພະນັກງານ.
4. ການສ້າງ ແລະ ປັບປຸງນິຕິກຳຕ່າງໆ ບໍ່ທັນກັບສະພາບປະຈຸບັນ ເຊິ່ງເຫັນວ່າຍັງມີໜ້ອຍ ໂດຍສະເພາະແມ່ນບັນດານິຕິກຳລຸ່ມກົດໝາຍ.
5. ການປະຕິບັດໜ້າທີ່ຕິດຕາມກວດກາຍັງເຮັດບໍ່ໄດ້ເປັນປົກກະຕິຕໍ່ເນື່ອງ.

❖ ທິດທາງແກ້ໄຂ ໃນຕໍ່ໜ້າ:

1. ສືບຕໍ່ເຜີຍແຜ່ບັນດານິຕິກຳຕ່າງໆທີ່ເປັນປ່ອນອົງໃນການປະຕິບັດວິໄນແຜນການ-ການເງິນ ເພື່ອບຳລຸງສ້າງໃຫ້ພະນັກງານ-ລັດຖະກອນຖັນແຖວແຜນການ ທຸກຂັ້ນ ທັງສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນເປັນລັກສະນະສະເພາະ ເພື່ອຈະສຸ່ຊົນສ້າງຂະແໜງການ ຍທຂ ໃຫ້ເປັນຂະແໜງຕົວແບບ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວິໄນແຜນການ-ການເງິນ ໃນປີ 2020.
2. ເພີ່ມທະວີເອົາໃຈໃສ່ຢ່າງຈິງຈັງໃນວຽກງານກວດກາພາຍໃນຢ່າງເປັນປົກກະຕິ, ຖືສຳຄັນການກວດກາໂຄງການແຕ່ຫົວທີ ແລະ ເອົາໃຈໃສ່ຢ່າງຈິງຈັງໃນການແກ້ໄຂຜົນ

ການກວດສອບປະຈຳປີ ຕາມບົດແນະນຳຂອງ ອົງການກວດສອບແຫ່ງລັດ ເພື່ອໃຫ້ໝົດໄປເທື່ອລະກ້າວ ແລະ ການສົ່ງຂ່າວຈາກສະພາແຫ່ງຊາດໃຫ້ໄດ້ດີ.

3. ສືບຕໍ່ສ້າງນິຕິກຳລຸ່ມກົດໝາຍ ເພື່ອຜັນຂະຫຍາຍ 2 ກົດໝາຍທີ່ຕິດຜັນຄື: ກົດໝາຍ ງົບປະມານສະບັບປັບປຸງ ເລກທີ 71 ແລະ ກົດໝາຍການລົງທຶນ ສະບັບປັບປຸງເລກທີ 72 ໃຫ້ເປັນອັນສະເພາະຂອງຂະແໜງ ຍທຂ ແລະ ຍຶດໝັ້ນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍ ແລະ ບັນດານິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເຂົ້າໃສ່ 5 ແຜນງານ 44 ແຜນວຽກຈຸດສຸມ ແລະ 103 ຕົວຊີ້ວັດ ຂອງແຜນພັດທະນາ 5 ປີ 2016-2020 ຂອງຂະແໜງການ ຍທຂ ແລະ ກະກຽມໃຫ້ແກ່ການສ້າງແຜນພັດທະນາ 5 ປີ 2021-2025 ຢ່າງເປັນລະບົບສອດຄ່ອງ ຈຶ່ງຈະແກ້ໄຂບັນຫາວິໄນແຜນການ-ການເງິນ ໃຫ້ຕົກໄປໄດ້.

4) ວຽກງານເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ :

ສຳລັບເວທີສົນທະນາ ກ່ຽວກັບວຽກງານເຊື່ອມໂຍງ ເຊື່ອມຈອດພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ຂອງ ສປປ ລາວ, ໄດ້ສຸມໃສ່ທົບທວນຄືນຍຸດທະສາດເຊື່ອມໂຍງ ເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນຂອງ ຂະແໜງການ ຍທຂ ໄລຍະ 2016-2025, ພ້ອມທັງຕີລາຄາຄວາມຄືບໜ້າການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ນັບແຕ່ ປີ 2016 ເປັນຕົ້ນມາ; ອັນສຳຄັນ ແມ່ນໄດ້ສະເໜີກ່ຽວກັບບັນຫາສິ່ງທ້າທາຍ, ກາລະໂອກາດ ແລະ ແຜນການດ້ານນະໂຍບາຍ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ແກ່ການປະຕິບັດວຽກງານດັ່ງກ່າວໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນກໍ່ຄືການຍາດເອົາຜົນປະໂຫຍດລວມສູງສຸດມາສູ່ປະເທດຊາດໃນຕໍ່ໜ້າ, ເປັນຕົ້ນ ການພັດທະນາ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານດ້ານຄົມມະນາຄົມ ເພື່ອສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງ, ການປັບປຸງບັນດາລະບຽບການ ແລະ ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດການຂົນສົ່ງຢູ່ພາຍໃນປະເທດ; ເຊິ່ງສາມາດສັງລວມໄດ້ດັ່ງນີ້:

❖ ສິ່ງທ້າທາຍ:

- ການເພີ່ມຂຶ້ນດ້ານການຄ້າ, ການຫັນເປັນອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຫັນເປັນຕົວເມືອງ ຄຽງຄູ່ກັບຂໍ້ຈຳກັດດ້ານຕາໜ່າງຄົມມະນາຄົມ ທີ່ບໍ່ທົ່ວເຖິງ; ສະພາບຂອງເສັ້ນທາງ ແລະ ຂົວ ທີ່ມີຢູ່ແມ່ນຄຸນນະພາບຕໍ່າກວ່າມາດຕະຖານ; ການບັງຄັບໃຊ້ມາດຕະການຄວບຄຸມລົດບັນທຸກໜັກຍັງບໍ່ມີປະສິດທິພາບ.
- ຕົ້ນທຶນການຂົນສົ່ງພາຍໃນສູງ ເປັນອຸປະສັກສຳຄັນໃນການຂົນສົ່ງເພື່ອສ້າງປະເທດເຮົາໃຫ້ກາຍເປັນປະເທດບໍລິການເພື່ອເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ;

- ຂໍ້ຈຳກັດທາງດ້ານຄວາມພ້ອມຂອງພາກເອກະຊົນ ເປັນຕົ້ນແມ່ນຂະແໜງການໂລຊິດສຕິກ; ການເອົາໃຈໃສ່ໃນການພັດທະນາ ແລະ ເຊື່ອມຈອດລະບົບຂົນສົ່ງຫລາຍຮູບແບບແມ່ນຍັງບໍ່ທັນເຮັດໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນ;
- ນິຕິກຳ ແລະ ນະໂຍບາຍໃນການສົ່ງເສີມ ການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດ ແລະ ການຮ່ວມມືກັບຜູ້ປະກອບການພາຍໃນ ຍັງບໍ່ເປັນຮູບປະທຳ, ການປະສານງານ ແລະ ການແປງປັນໜ້າທີ່ຮັບຜິດຊອບ ພາຍໃນ ລະຫວ່າງ ພາກສ່ວນຕ່າງໆທີ່ຕິດພັນກັບວຽກເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມໂຍງ ຍັງປະຕິບັດບໍ່ທັນໄດ້ດີ.

❖ ກາລະໂອກາດ:

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ພວກເຮົາ ກໍຍັງມີກາລະໂອກາດທີ່ດີ ເພື່ອຍົກສູງການປະຕິບັດວຽກງານດັ່ງກ່າວ, ໂດຍສະເພາະ ການມີທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃຈກາງ (Strategic Position) ຂອງຂົງເຂດປະເທດອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ GMS ແລະ ASEAN ຊຶ່ງຢູ່ຈຸດຍຸດທະສາດສຳຄັນໃນການບໍລິການ ເພື່ອການເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນດ້ານຂົນສົ່ງທາງບົກ. ນອກຈາກນັ້ນ ສປປລາວ ຕິດກັບຕະຫລາດໃຫຍ່ຂອງພາກພື້ນ ແລະ ອະນຸພາກພື້ນ ເຊັ່ນ: ສປ ຈີນ, ສສ ຫວຽດນາມ ແລະ ໄທ. ນອກນັ້ນ, ໄດ້ມີລົງທຶນໃສ່ລະບົບຂົນສົ່ງຫລາຍຮູບແບບ ເຊັ່ນ: ໂຄງການລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ແລະ ລົດໄຟວຽງຈັນ-ທ່າແຂກ-ຫວຽງອາງ.

❖ ທິດທາງເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຕໍ່ໜ້າ ເຊິ່ງສາມາດສະໜັບໄດ້ດັ່ງນີ້:

1. ການປັບປຸງນະໂຍບາຍການຈັດສັນການນຳໃຊ້ທີ່ດິນ ແລະ ນະໂຍບາຍການວາງແຜນຂົນສົ່ງແບບລວມສູນເພື່ອຍົກລະດັບ ສປປ ລາວ ໃຫ້ເປັນສູນກາງທາງຜ່ານຂອງພາກພື້ນ ແລະ ອະນຸພາກພື້ນ ໂດຍການສ້າງໂຄງລ່າງພື້ນຖານທີ່ຮັບປະກັນເງື່ອນໄຂດັ່ງກ່າວ ປະກອບສ່ວນສະໜັບສະໜູນເຂົ້າໃນການຂະຫຍາຍຕົວຂອງ ຂົງເຂດກະສິກຳ-ປ່າໄມ້, ບໍ່ແຮ່, ອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ; ແລະ ການນຳໃຊ້ແນວທາງການພັດທະນາພື້ນທີ່ແບບມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຫລາຍຂະແໜງການ ເຊັ່ນ: ການພັດທະນາທີ່ດິນ, ຄົມມະນາຄົມ, ການຈ້າງງານ ແລະ ການພັດທະນາສີມິແຮງງານ ເພື່ອສ້າງເງື່ອນທີ່ດີໃນການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ.
2. ນະໂຍບາຍການຈັດສັນບຸລິມະສິດໃນການລົງທຶນ: ຕ້ອງໄດ້ສຸມໃສ່ຈັດສັນຕາໜ່າງຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ສອດຄ່ອງກັບການຕົກລົງໃນຂອບຮ່ວມມືສາກົນ ຕາມແລວທາງເສດຖະກິດອະນຸພາກພື້ນ

ແມ່ນ້ຳຂອງ GMS; ຈັດບຸລິມະສິດການລົງທຶນຕາມເສັ້ນທາງ ຫລື ແລວທາງຍຸດທະສາດ ທີ່ ຈະສະໜັບສະໜູນການເຕີບໂຕຂອງເສດຖະກິດ, ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ; ສຸມໃສ່ປັບປຸງ ແລະ ຍົກລະດັບພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ໃຫ້ສອດຄ່ອງຕາມງົບປະມານທີ່ມີໃຫ້ເໝາະສົມ ແລະ ເພີ່ມ ທະວີການສົ່ງເສີມໃຫ້ພາກເອກະຊົນເຂົ້າມາມີສ່ວນຮ່ວມ ແລະ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ຮອງຮັບການຂົນສົ່ງຢ່າງທົ່ວເຖິງ ເຊັ່ນ: ການບໍລິການຍົກຍໍ່, ສູນແຍກຢາຍຂ່ຽນຖ່າຍ ແລະ ສະ ໜາມໂລຊິດສຕິກ.

3. ການພັດທະນາ ຂະແໜງບໍລິການຂົນສົ່ງສາກົນ: ຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງ ການເປີດກວ້າງດ້ານການຄ້າ ແລະ ຂັ້ນຕອນການຂໍອະນຸມັດດຳເນີນກິດຈະການຂອງ ບໍລິສັດພາຍໃນ, ສິ່ງອອກ ແລະ ນັກ ລົງທຶນຕ່າງປະເທດ; ສົ່ງເສີມ ແລະ ເພີ່ມການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງພາກທຸລະກິດ; ສ້າງຄວາມ ເຂັ້ມແຂງ ແລະ ປັບປຸງ ຂະແໜງການໂລຊິດສຕິກພາຍໃນ, ເຊິ່ງປະກອບມີ ການສ້າງສິ່ງ ອຳນວຍຄວາມສະດວກ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ສາງ ແລະ ສະໜາມໂລຊິດສຕິກ; ປັບປຸງປະສິດທິພາບ ຂອງຂັ້ນຕອນພາຍໃນດ່ານ ໃນຂະບວນການຂ້າມແດນ, ຄຽງຄູ່ກັບການປັບປຸງນິຕິກຳ ແລະ ສັນຍາ ທີ່ຈະອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ກັບການດຳເນີນວຽກໂລຊິດສຕິກ ແລະ ເອົາໃຈໃສ່ ປັບປຸງ ແລະ ສົ່ງເສີມ ທຸລະກິດຂະໜາດກາງ ແລະ ນ້ອຍ ໃນການແຂ່ງຂັນ ແລະ ຈັບມືກັບ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ.
4. ທຸກພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ຈະຕ້ອງໄດ້ພ້ອມກັນຄົ້ນຄ້ວາສ້າງແຜນພັດທະນາຮ່ວມກັນ ໃຫ້ມີ ລັກສະນະເປັນຕ້ອງໄດ້ ເກາະກາຍ ໃນການພັດທະນາຂອງແຕ່ລະຂະແໜງການ ແລະ ພ້ອມກັນ ປະຕິບັດເຮັດແນວໃດໃຫ້ສາມາດຍາດເອົາຜົນປະໂຫຍດສູງສຸດມາສູ່ປະເທດຊາດ ຈາກການ ປະຕິບັດນະໂຍບາຍເຊື່ອມໂຍງ ເຊື່ອມຈອດ ຂອງ ສປປລາວ ໄດ້ຢ່າງແທ້ຈິງ.

5) ການແປງວຽກ ແລະ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ລະຫວ່າງສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນຕາມທິດ 3 ສ້າງ:

ສຳລັບເວທີກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານສາມສ້າງຂອງຂະແໜງການ ຍທຂ, ພວກເຮົາ ໄດ້ສະເໜີ ກ່ຽວກັບການຕີລາຄາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານສາມສ້າງ ໄລຍະ 2016-2018 ແລະ ທິດທາງແຜນການ ໄລຍະ 2019-2020 ແລະ ຜ່ານຮ່າງຂໍ້ຕົກລົງຂອງ ລັດຖະມົນຕີ ວ່າດ້ວຍການແປງຄວາມຮັບຜິດຊອບ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານວິຊາສະເພາະຕາມ ທິດສາມສ້າງ ລະຫວ່າງ ກົມຂົວທາງ, ກົມຂົນສົ່ງ, ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ, ກົມນ້ຳປະປາ, ກົມ ທາງນ້ຳ ແລະ ກົມການບິນຝົນລະເຮືອນ, ໃຫ້ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ/ນະຄອນຫຼວງ. ພ້ອມດຽວກັນ

ນີ້, ກອງປະຊຸມຍັງໄດ້ມີການຍົກເອົາບັນຫາສໍາຄັນທີ່ຕິດພັນກັບວຽກງານສາມສ້າງ ເພື່ອຄົ້ນຄ້ວາ ແລະ ກໍານົດທິດທາງແກ້ໄຂໃນຕໍ່ໜ້າ, ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ບັນຫາພື້ນເດັ່ນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບົດ ບັນທຶກການແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບວຽກງານວິຊາສະເພາະ ໃນໄລຍະຜ່ານມາ; ການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດວຽກງານສາມສ້າງ ຂອງຂະແໜງການ ເຄຫາ-ຜັງເມືອງ ແລະ ຂົນສົ່ງ ລວມທັງແຜນການ ແກ້ໄຂຂໍ້ຄົງຄ້າງ; ນອກຈາກນັ້ນ, ພວກເຮົາ ຍັງໄດ້ປຶກສາຫາລື ແລະ ເປັນເອກະພາບກັນ ກ່ຽວກັບ ບັນຫາທີ່ເປັນໃຈກາງກ່ຽວກັບການແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບ ລະຫວ່າງ ບັນດາກົມ ແລະ ພະແນກ ຍທຂ ຂັ້ນແຂວງ ແລະ ຫ້ອງການ ຍທຂ ເມືອງ, ໃນນີ້ ອັນສໍາຄັນກ່ຽວກັບທິດທາງແກ້ໄຂໃນຕໍ່ໜ້າ , ກະຊວງ ຍທຂ ໄດ້ເປັນເຈົ້າການຄົ້ນຄ້ວາອອກຂໍ້ຕົກລົງ ວ່າດ້ວຍການແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານວິຊາສະເພາະຕາມທິດສາມສ້າງ ລະຫວ່າງ ບັນດາກົມຂອງກະຊວງ ໃຫ້ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ/ນະຄອນຫຼວງ, ຊຶ່ງເອກະສານດັ່ງກ່າວ ໄດ້ກໍານົດທິດທາງການແບ່ງ ຄວາມຮັບຜິດຊອບ ໂດຍເປັນການຕົກອບລວມໃນການແກ້ໄຂບັນຫາຄົງຄ້າງທີ່ຕິດພັນກັບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານວິຊາສະເພາະ ບົນພື້ນຖານທີ່ສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບ ການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ບັນດາທ່ານຜູ້ແທນ ທີ່ນັບຖື ແລະ ຮັກແພງ !

ຜ່ານມານັ້ນແມ່ນການສັງລວມຜົນກອງປະຊຸມວິຊາການທັງ 2 ວັນ ທີ່ຂ້າພະເຈົ້າໄດ້ນໍາມາລາຍ ງານ ແລະ ຜ່ານຕໍ່ກອງປະຊຸມໃນມື້ນີ້, ນະໂອກາດນີ້, ຂໍອວຍພອນມາຍັງກອງປະຊຸມຈຶ່ງປະສົບຜົນສໍາ ເລັດ ແລະ ບັນລຸຕາມເປົ້າໝາຍທີ່ໄດ້ວາງໄວ້ ຢ່າງຈິບງາມ

(ຂໍຂອບໃຈ)