



ການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ໃນ ສປປ ລາວ: ຜົນກະທົບຂອງປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ

ບົດລາຍງານສຸດທ້າຍ

ພົມເສີຍແຜ່ໂດຍ

ອົງການເຢຍລະມັນເພື່ອການຮ່ວມມືລະຫວ່າງປະເທດ (GIZ) GmbH

ຫ້ອງການຂຶ້ນທະບຽນທີ່

ນະຄອນ ບອນ ແລະ ອິດສະບູນ, ປະເທດເຢຍລະມັນ

ການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດພາກພື້ນຂອງລາວເຂົ້າໃນອາຊຽນ,
ການພັດທະນາການຄ້າ ແລະ ການດຳເນີນທຸລະກິດ (RELATED)
ຊັ້ນ 5, ຕຶກພຣິເມຍ, ກົງກັນຂ້າມກັບວັດສີເມືອງ,
ຖະໜົມໄຊເສດຖາທິຣາດ, ໜ່ວຍ 10, ບ້ານເພຍວັດ, ເມືອງສີສັດຕະນາກ;
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສປປ ລາວ

ໂທລະສັບ +856 21 226 000 – 3 ຕໍ່: 124

ແຟັກ +856 21

226 004

giz-laos@giz.de

www.giz.de/laos

ທັນວາ 2014

ຈັດພົມໂດຍ

ເກົ້າຍອດ ອິມເມດ

ເຮືອນເລກທີ 014 ບ້ານເພຍວັດ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ສປປ ລາວ

ໂທ/ແຟັກ +856 21 216655, 218949 ຜູ້ໂປສະນີ 8147

E-mail: kaoyordimage@gmail.com

www.kaoyordimage.com

ການອອກແບບ ແລະ ຮູບແບບ

ໜ້າປົກ: ໜ່ວຍງານປະຊາສຳພັນ ຂອງຫ້ອງການ GIZ ທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
ບໍລິສັດພັນຄຳຈຳປາຈຳກັດ

ຮູບພາບ

ທ່ານ ພໍ ອັບໂທບ

a. ໜ້າທີ 11

b. ໜ້າທີ 12

c. ໜ້າທີ 13

d. ໜ້າທີ 60

ທ່ານ ຄຣິດສະຕຽນ ຄໍຊໍ

ຮູບພາບໜ້າປົກ

ເນື້ອໃນ

ທ່ານ ພໍ ອັບໂທບ

ທ່ານ ຄຣິດສະຕຽນ ຄໍຊໍ

ທ່ານ ຈອນ ກວາມບີ

ການປະກອບສ່ວນຂອງເຈົ້າຂອງສັນຍາ, ການຂົນສົ່ງໃນພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ, ບໍ່ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງສະເໜີຕຳແໜ່ງຂອງອົງການ GIZ.
ຕາງໜ້າໃຫ້ແກ່ກະຊວງຮ່ວມມືເສດຖະກິດ ແລະ ການພັດທະນາ (BMZ) ຂອງສະຫະພັນເຢຍລະມັນ

ສາລະບານ

ຄຳສັບຫຍໍ້.....	5
ອັດຕາແລກປ່ຽນ.....	6
ສະຫຼຸບຫຍໍ້.....	7
ການນຳສະເໜີ ແລະ ຄວາມເປັນມາ.....	10
ຈຸດປະສົງຂອງບົດສຶກສາ.....	10
ນິຍາມ.....	11
ການດຳເນີນການຄຸ້ມຄອງ.....	11
ນ້ຳໜັກຂອງພາຫະນະ.....	12
ຂະໜາດຂອງລົດບັນທຸກ ແລະ ຄວາມທົ່ງຂອງລົດ.....	12
ຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າ ແລະ ຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງ.....	13
ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ.....	14
ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ.....	16
ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.....	16
ການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສຕໍ່ເສດຖະກິດ.....	16
ໜ້າທີ່ຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງລາວ.....	18
ເສັ້ນທາງຫຼັກ ແລະ ທາງເຂົ້າອອກ.....	22
ການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ.....	23
ການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຕໍ່ເສດຖະກິດ.....	23
ບົດບາດໜ້າທີ່ຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານຂອງລາວ.....	23
ພາບລວມຂອງຄູ່ຮ່ວມທຸລະກິດ.....	26
ຜູ້ປະກອບການໂດຍສານ.....	26
ຜູ້ໃຫ້ການບໍລິການຂົນສົ່ງ.....	28
ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີ.....	29
ການຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ ຂຶ້ນກັບບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ.....	30
ການວິເຄາະຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ໃນ ສປປ ລາວ.....	32
ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ.....	32
ວັດຖຸດິບ ແລະ ແຮ່ທາດ.....	32
ການແຈກຢາຍສິນຄ້າພາຍໃນ.....	32
ການນຳເຂົ້າ / ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ.....	33
ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ.....	33
ສິນຄ້າເນົ່າເປື້ອນໄວ.....	34
ການສົ່ງອອກໝາກໄມ້ບໍ່ອາດສານເຄມີ.....	34
ໂອກາດດ້ານການຕະຫຼາດສຳລັບຂະແໜງການຂົນສົ່ງຂອງລາວ.....	35
ການວິເຄາະດ້ານການເມືອງ.....	38
ຄວາມທ້າທາຍ ແລະ ອຸປະສັກສຳລັບຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າການພັດທະນາ.....	40
ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ອາຊຽນ.....	42
ການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ໃນອາຊຽນ.....	42
ຜົນກະທົບທາງອ້ອມຂອງ AEC ຕໍ່ອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ.....	44
ຜົນກະທົບໂດຍກົງຂອງ AEC ຕໍ່ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງລາວ.....	45

ລະບົບພາສີຜ່ານແດນຂອງອາຊຽນ.....	45
ການເປີດເສລີຕະຫຼາດການດຳເນີນການຂົນສົ່ງສາກົນ.....	45
ການຂຸ່ນຖ່າຍຜ່ານແດນ ແລະ ການບໍລິການໂລຈິດສະຕິກສທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.....	46
ການຫັນເປັນເສລີທາງດ້ານຄວາມເປັນເຈົ້າຂອງສຳລັບຜູ້ລົງທຶນຕ່າງປະເທດ.....	48
ການເປີດເສລີຂອງການຍົກຍ້າຍແຮງງານທີ່ມີທັກສະ.....	49
ພາກສະໜູນ ແລະ ຄຳແນະນຳ.....	49
ການຄົ້ນຄວ້າໃນຕໍ່ໜ້າ.....	53
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ.....	54
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ I: ວິທີການຄົ້ນຄວ້າ.....	54
ການອອກແບບການສຳຫຼວດ.....	54
ການຄັດເລືອກຕົວຢ່າງ.....	54
ຂໍ້ຈຳກັດ.....	55
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ II: ການເຊື່ອມຕໍ່ຂອງປະເທດລາວ: ຍຸດທະສາດຫັນບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລເປັນສູນກາງທາງຜ່ານ.....	56
ການຄ້າສອງຝ່າຍລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ໄທ.....	59
ການຄ້າສອງຝ່າຍລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ຈີນ.....	61
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ III: ສັນຍາຂົນສົ່ງສາກົນ.....	63
ສັນຍາຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.....	63
ສັນຍາສອງຝ່າຍ ແລະ ສາມຝ່າຍ ລຫວ່າງບັນດາປະເທດ GMS.....	64
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ IV: ລະບົບພາສີຜ່ານແດນອາຊຽນ (ACTS).....	65
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ V: ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ໃນບັນດາປະເທດເພື່ອບ້ານ.....	67
ປະເທດໄທ.....	67
ປະເທດຫວຽດນາມ.....	69
ປະເທດກຳປູເຈຍ.....	71
ປະເທດມຽນມາ.....	71
ຈີນ.....	74
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ VI: ການຂັດແຍກອອກຕົ້ນຕໍຈາກສັນຍາ CBTA ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 9.....	75
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ VII: ຂອບສັນຍາອາຊຽນວ່າດ້ວຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າສິນຄ້າ.....	77
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ VIII: ມາດຕະຖານຄວາມຊຳນານໃນການຂົນສົ່ງ.....	79
ເອກະສານອ້າງອີງ.....	83

ຄຳສັບຫຍໍ້

3PL	ໂລຈິດສະຕິກສບຸຄົນທີສາມ
ACTS	ລະບົບພາສີຜ່ານແດນອາຊຽນ
ADB	ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ
AEC	ປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ
AEO	ຜູ້ປະກອບການທາງດ້ານເສດຖະກິດທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ
AFAFGIT	ຂອບສັນຍາອາຊຽນວ່າດ້ວຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າສິນຄ້າຜ່ານແດນ
AFAFIST	ຂອບສັນຍາອາຊຽນວ່າດ້ວຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສາກົນ
AFAMT	ຂອບສັນຍາອາຊຽນວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ
ASEAN	ສະມາຄົມບັນດາປະເທດອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້
ATM	ກອງປະຊຸມລັດຖະມົນຕີຂົນສົ່ງອາຊຽນ
CBTA	ສັນຍາຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ
CFR	ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງ
CLMV	ກຳປູເຈຍ, ສປປ ລາວ, ມຽນມາ ແລະ ຫວຽດນາມ
CMT	ຄະນະຄຸ້ມຄອງສູນກາງ
ERIA	ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າເສດຖະກິດອາຊຽນ ແລະ ອາຊີຕາເວັນອອກ
EU	ສະຫະພາບເອີຣົບ
EUR	ເງິນສະກຸນເອີໂຣ
EWEC	ແລວທາງເສດຖະກິດຕາເວັນອອກຕາເວັນຕົກ
FEU	ຜູ້ສິນຄ້າ 40 ຟຸດ
FOB	ການຈັດສົ່ງສິນຄ້າຈົນເຖິງທ່າເຮືອ
FRETA	ສະມາຄົມບໍລິການຂົນສົ່ງ
FTA	ສັນຍາການຄ້າເສລີ
GDP	ຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນ
GIZ	ອົງການເຢຍລະມັນເພື່ອການຮ່ວມມືລະຫວ່າງປະເທດ
GMS	ອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ
GVW	ນ້ຳໜັກທັງໝົດຂອງພາຫະນະ
HFTA	ສະມາຄົມບໍລິການຂົນສົ່ງຂອງມຽນມາ
ICD	ສະຖານນີຜູ້ສິນຄ້າທາງບົກ
ICT	ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ເຕັກນິກການສື່ສານ
LAK	ສະກຸນເງິນກີບລາວ
LCL	ໜ້ອຍກວ່າການບັນຈຸໃນຜູ້ສິນຄ້າ
LIFFA	ສະມາຄົມບໍລິການຂົນສົ່ງສາກົນຂອງລາວ
MNC	ບໍລິສັດຂ້າມຊາດ
MoU	ບັນທຶກຄວາມຊຶ່ງຈຳ
MRA	ສັນຍາຮັບຮູ້ຮ່ວມກັນທັງສອງຝ່າຍ
NCTS	ລະບົບຜ່ານແດນດ້ວຍການໃຊ້ຄອມພິວເຕີແບບໃໝ່
NERI	ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ
NESDB	ຄະນະຜູ້ບໍລິຫານການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມແຫ່ງຊາດໄທ

NSEC	ແລວທາງເສດຖະກິດເໜືອໃຕ້
NSW	ການບໍລິການປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ
NTB	ອຸປະສັກທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ແມ່ນພາສີ
NTFC	ຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ
RELATED	ການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດພາກພື້ນຂອງລາວເຂົ້າໃນອາຊຽນ, ການພັດທະນາການຄ້າ ແລະ ການດຳເນີນທຸລະກິດ
RMF	ກອງທຶນບູລະນະທາງຫຼວງ
SEZ	ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ
SMEs	ວິສາຫະກິດຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ຂະໜາດກາງ
SOE	ລັດວິສາຫະກິດ
STOM	ກອງປະຊຸມພະນັກງານອາວຸໂສຂະແໜງການຂົນສົ່ງ
TFWG	ຄະນະຮັບຜິດຊອບການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຂົນສົ່ງ
THB	ເງິນສະກຸນບາດໄທ
TTCB	ຄະນະຜູ້ບໍລິຫານປະສານງານທາງດ້ານການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ

ອັດຕາແລກປ່ຽນ

1 ເອີໂຣ = 10,000 ກີບ

1 ເອີໂຣ = 1,25 ໂດລາສະຫະລັດ

1 ເອີໂຣ = 40 ບາດ

ສະຫຼຸບຫຍໍ້

ບົດສຶກສານີ້ຖືກກະກຽມພາຍໃຕ້ໂຄງການ RELATED ຂອງອົງການ GIZ. ເປົ້າໝາຍຂອງບົດສຶກສານີ້ແມ່ນເພື່ອສະໜອງພາບລວມຂອງພາກສ່ວນການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍການນຳໃຊ້ຮູບແບບຕ່ອງໂສ້ລາຄາ, ທັງສຳລັບການບໍລິການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂດຍສານຂົນສົ່ງ. ບົດສຶກສາແນໃສ່ລະບຸຜົນໄດ້ຮັບ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍຕ່າງໆທີ່ເປັນໄປໄດ້ ທີ່ໄດ້ສະເໜີຕໍ່ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍການສ້າງຕັ້ງປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ.

ການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຕໍ່ເສດຖະກິດຂອງລາວ

ມູນຄ່າຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຕໍ່ເສດຖະກິດຂອງປະເທດມີທັງທາງກົງ, ໃນຮູບແບບຂອງການຈ້າງງານ, ການເພີ່ມລາຍຮັບ ແລະ ທາງອ້ອມໃນຮູບແບບຂອງມູນຄ່າ ເຊິ່ງການບໍລິການຂອງມັນ ເພີ່ມມູນຄ່າເຂົ້າໃນສິນຄ້າ ແລະ ການບໍລິການຂອງໂຮງງານຜະລິດ, ຂະແໜງການເຄື່ອນຍ້າຍ, ການຄ້າ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ.

ມີຂໍ້ມູນ ແລະ ສະຖິຕິເລັກໜ້ອຍ ເຊິ່ງລະບຸການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຕໍ່ເສດຖະກິດຂອງລາວເຊັ່ນ: ການຈ້າງງານ ແລະ ການເພີ່ມລາຍຮັບ. ຍ້ອນເຫດຜົນດັ່ງກ່າວ ມັນຈຶ່ງມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການໄລ່ລຽງການປະກອບສ່ວນຢ່າງແທ້ຈິງຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງຕໍ່ເສດຖະກິດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຄາດຄະເນວ່າລະດັບຂອງການປະກອບສ່ວນຕໍ່ GDP ປະມານ 4% ເຊິ່ງໜ້ອຍກວ່າການປະກອບສ່ວນໂດຍສະເລ່ຍ ສຳລັບປະເທດກຳລັງພັດທະນາ 8%. ຕົວເລກທີ່ຕ່ຳແມ່ນສາຍເຫດການປະກອບສ່ວນທີ່ຕ່ຳຂອງບໍລິສັດຂອງລາວ ທີ່ສາມາດເຫັນໄດ້ໃນການຂົນສົ່ງສາກົນ ແລະ ການຈ້າງງານໃນລະດັບສູງແບບບໍ່ເປັນທາງການ ໃນອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງຂອງລາວ.

ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ

ບົດສຶກສາດັ່ງກ່າວພົບວ່າຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ໂດຍລວມໃນ ສປປ ລາວ ບໍ່ໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບການດຳເນີນການແບບພື້ນຖານໃນເສັ້ນທາງພາຍໃນ ແລະ ຮ່ວມກັບຄູ່ຮ່ວມທຸລະກິດຕ່າງປະເທດໃນເສັ້ນທາງສາກົນໃນການຂົນສົ່ງໂດຍສານ. ສຳລັບເສັ້ນທາງບໍລິການຂົນສົ່ງສາກົນ ແມ່ນຍັງຈຳກັດພຽງແຕ່ກັບຫວຽດນາມ ການຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍແມ່ນໄມ້ ແລະ ແຮ່ທາດ.

ສຳລັບການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ, ຍັງຂຶ້ນກັບຕ່າງປະເທດເປັນສ່ວນຫຼາຍ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນລົດບັນທຸກໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ຈີນ ເຊິ່ງນຳໃຊ້ປະເທດລາວເປັນທາງຜ່ານສິນຄ້າ. ການເພີ່ມມູນຄ່າຂອງການບໍລິການໃຫ້ແກ່ຂະແໜງການກະສິກຳ, ໂຮງງານຜະລິດ ແລະ ການຄ້າ ໂດຍບໍລິສັດຂອງຄົນລາວແມ່ນຍັງຈຳກັດຫຼາຍ. ມາດຖານເຕັກນິກຂອງການດຳເນີນງານຂອງບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນດ້ານຄວາມປອດໄພ, ການບໍລິໂພກຮັກສາພາຫະນະ, ການເອົາສິນຄ້າຂຶ້ນລົງລົດ, ການຂັບຂີ່, ອາຍຸໃຊ້ງານຂອງພາຫະນະ ແລະ ສິ່ງສະເພາະອື່ນໆຍັງບໍ່ທັນຕອບສະໜອງໄດ້ຄວາມຕ້ອງການຂອງຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງ. ການພັດທະນາຂອງຂະແໜງການນີ້ແມ່ນຖືກທ່ວງດຶງ ຍ້ອນການຂາດແຄນທັກສະພື້ນຖານ ແລະ ພະນັກງານທີ່ມີຄວາມຊຳນິຊຳນານເຊັ່ນ: ຄົນຂັບ ແລະ ນາຍຊ່າງແປງລົດ, ຂາດຄວາມຮັບຮູ້ທາງດ້ານໂອກາດ ເຊິ່ງການປະກອບສ່ວນໃນຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງສາກົນທີ່ສະເໜີໃຫ້ ແລະ ການຂາດແຄນໂອກາດໃນການຝຶກອົບຮົມ ເພື່ອແກ້ໄຂຄວາມຂາດແຄນດັ່ງກ່າວ. ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ຄຸນນະພາບຄວາມຄ່ອງຕົວຂອງຂະແໜງຂົນສົ່ງຂອງລາວຍັງຕ່ຳຫຼາຍ ເພື່ອແຂ່ງຂັນກັບຄູ່ແຂ່ງໃນພາກພື້ນ ຍ້ອນຄວາມຂາດແຄນທາງດ້ານທຶນຮອນ ເພື່ອຊື້ພາຫະນະໃໝ່. ແຕ່ສຳຄັນຫຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ປະຈຸບັນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວຍັງມີຄວາມໝັ້ນໃຈໜ້ອຍຫຼາຍ ວ່າຄວາມສຳຄັນຂອງການລົງທຶນ ເພື່ອເພີ່ມຄວາມສາມາດໃນແຂ່ງຂັນໃນສາກົນສາມາດເຮັດໃຫ້ເພີ່ມປະສິດທິພາບຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ.

ຄວາມມຸ້ງຫວັງຂອງການເຂົ້າເປັນປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ

ນອກຈາກບັນດາສິ່ງທ້າທາຍພາຍໃນອຸດສາຫະກຳແລ້ວ, ຜົນກະທົບຂອງການເຂົ້າຮ່ວມ ເປັນສະມາຊິກປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ ຄາດຄະເນວ່າຈະສົ່ງຜົນກະທົບທາງລົບຕໍ່ອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສຂອງລາວ ຖ້າຫາກບໍ່ມີການ

ເອົາໃຈໃສ່ຢ່າງຈິງຈັງ.

ໃນຄະນະທີ່ສົ່ງທີ່ໄດ້ຄາດຫວັງວ່າ ປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ ຈະມີຜົນກະທົບດ້ານຜົນປະໂຫຍດທາງອ້ອມຕໍ່ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ໂດຍການເພີ່ມຜະລິດຕະພາບ ແລະ ການຄ້າ ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງຊຸກຍູ້ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດ, ຜົນກະທົບເຫຼົ່ານັ້ນຄາດວ່າຈະປະກອບສ່ວນໃນການເພີ່ມຂຶ້ນພຽງແຕ່ 1% ຕໍ່ປີ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງສາມາດເຫັນໄດ້ວ່າຜົນກະທົບທາງກົງຈະມີຄວາມສຳຄັນໃນໄລຍະຍາວ, ຍົກຕົວຢ່າງ:

- (i) ການອອກອະນຸຍາດຜ່ານແດນໃນປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ ໄດ້ຖືກອອກໃຫ້ແກ່ບັນດາປະເທດສະມາຊິກ, ຄະນະດຽວກັນກໍຈະມີການແຂ່ງຂັນສູງຂຶ້ນຂອງລົດຕ່າງປະເທດຂົນສົນຄ້ານຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ.
- (ii) ການເພີ່ມຂຶ້ນທາງດ້ານການແລກປ່ຽນຂອງສິດໃນການຈຳລະຈອນ, ອະນຸຍາດໃຫ້ລົດຂົນສົ່ງເຂົ້າມາພາຍໃນອານາເຂດຂອງຕ່າງປະເທດ ຈະຫຼຸດຜ່ອນການດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ປະຈຸບັນໄດ້ເກີດຂຶ້ນໃນບັນດາຊາຍແດນຕົ້ນຕໍ ແລະ ເປັນຜົນເຮັດໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວຈະຕ້ອງປົດກິດຈະການໃນດ່ານຊາຍແດນນັ້ນ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນເຂດທ່າໄກສອກຫຼີກ ເຊິ່ງບໍ່ໄດ້ສ້າງໂອກາດຂອງວຽກເຮັດງານທຳຫຼາຍ.
- (iii) ການອອກອະນຸຍາດຜ່ານແຜນ ພາຍໃຕ້ປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ ຈະສົ່ງຜົນໄດ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງບັນດາປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ ພາຍໃຕ້ລະບອບຜູ້ດຳເນີນການດ້ານເສດຖະກິດທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ, ສົ່ງຜົນໃຫ້ບໍ່ມີຜູ້ບໍລິການແລ່ນເອກະສານແຈ້ງພາສີຂອງລາວ ໃນເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສຳລັບທຸລະກິດທັງໝົດທີ່ຮັ່ງມີ. ສິ່ງນີ້ພຽງແຕ່ເພີ່ມການແຂ່ງຂັນດ້ານທຸລະກິດການນຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ.
- (iv) ການປ່ອຍເປັນເສລີດ້ານການລົງທຶນ ພາຍໃຕ້ປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ ຈະເຮັດໃຫ້ປະຊາຊົນທີ່ຖືສັນຊາດອາຊຽນຊື້ ແລະ ຖືຮຸ້ນໄດ້ເຖິງ 70% ຂອງບໍລິສັດຂອງລາວ. ສິ່ງນີ້ຈະເຮັດໃຫ້ພວກເຂົາສາມາດມາຕັ້ງບໍລິສັດໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການປ່ຽນແທນບໍລິສັດຂອງຄົນລາວ.

ການຫຼັ່ງໄຫຼເຂົ້າມາຂອງບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ ໃນຂະແໜງການດັ່ງກ່າວຈະເພີ່ມຄວາມກົດດັນດ້ານການແຂ່ງຂັນ ແລະ ເພີ່ມທະວີຄວາມອາດສາມາດຂອງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ເຊິ່ງຈະສົ່ງຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ເສດຖະກິດຂອງລາວ ແຕ່ໃນຄະນະດຽວກັນກໍເຮັດໃຫ້ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນ ທີ່ດຳເນີນຮູບແບບທຸລະກິດປະຖົມປະຖານຕ້ອງຢຸດເຊົາໄປ.

ອີງໃສ່ພື້ນຖານໂຄງຮ່າງທີ່ກຳລັງເປັນໄປໃນປະຈຸບັນ ຍ້ອນການຈຳລະຈອນຂອງບໍລິສັດຕ່າງປະເທດຢ່າງໜັກໜ່ວງ, ຄວາມສາມາດຂອງ ສປປ ລາວ ໃນການເພີ່ມລາຍຮັບຈາກລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕ່າງປະເທດ ອີງໃສ່ຄ່າບໍລິການທາງຜ່ານ ແລະ ການບໍລິການຜ່ານແດນຍັງຈຳກັດ ຍ້ອນສັນຍາຂົນສົ່ງຂ້າມແດນຂອງອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບຂອບສັນຍາອາຊຽນວ່າດ້ວຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນ.

ແຕ່ປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ ຍັງສະໜອງຜົນປະໂຫຍດທີ່ເປັນໄປໄດ້ສຳລັບອຸດສາຫະກຳໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງ ສປປ ລາວ. ການອອກອະນຸຍາດຜ່ານແຜນ ໃຫ້ແກ່ລົດບັນທຸກສິນຄ້າຂອງບັນດາປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນທັງໝົດ ກໍຍັງອະນຸຍາດໃຫ້ແກ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວ ແລະ ມາຕັ້ງບໍລິສັດໃນ ສປປ ລາວ ເຊິ່ງອາດໃຫຍ່ (ປຽບທຽບກັບປະລິມານຂອງການຂົນສົ່ງທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ) ກວ່າໄປປະເທດໄທ ຫຼື ຫວຽດນາມ. ຍ້ອນທີ່ຕັ້ງຢຸດທະສາດທີ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບ 4 ປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ, ສປປ ລາວ ສະເໜີຄວາມເປັນໄປໄດ້ສຳລັບການປະກອບສ່ວນ ບໍ່ພຽງແຕ່ໃນການເຄື່ອນຍ້າຍນຳເຂົ້າສົ່ງອອກໃນລາວ ແຕ່ໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນລັງສິນຄ້າພາຍໃນອາຊຽນ ແລະ ຈີນ (ຄ້າຍຄືກັບປະເທດຮອນລັງ ແລະ ແບນຊິກໃນສະຫະພາບເອີຣົບ). ຕະຫຼາດສຳລັບການບໍລິການຂົນສົ່ງເຫຼົ່ານີ້ ອາດເຕີບໃຫຍ່ໃນອະນາຄົດອັນໃກ້ນີ້ຍ້ອນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ GDP ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ຍ້ອນການເພີ່ມຂຶ້ນໃນຜະລິດຕະພາບ ຂອງການຄ້າທີ່ມີມູນຄ່າສູງໃນໂຮງງານໃໝ່ຕ່າງໆທີ່ນອນຢູ່ໃນປະເທດຈີນຕາເວັນຕົກສຽງໃຕ້, ພາກເໜືອຂອງໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ. ບັນດາໂຮງງານເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນຖືກເຊື່ອມຕໍ່ກັບຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງໃນພາກພື້ນ ສຳລັບບັນດາອົງປະກອບ ແລະ ຜະລິດຕະພັນສຸດທ້າຍ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເພື່ອເຮັດໃຫ້ສໍາເລັດ, ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວ ຈະຕ້ອງພັດທະນາໂດຍໄວ ທັງດ້ານຂະໜາດ ແລະ ຄຸນນະພາບຂອງການບໍລິການ. ທາງເລືອກຂອງການພັດທະນາດັ່ງກ່າວແມ່ນອັດຕາຄວາມແຕກຕ່າງ. ບໍ່ພຽງເນັ້ນໜັກໃສ່ບັນດາ ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງລາວທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນທຸລະກິດສິນຄ້າຜ່ານແດນເຊັ່ນ: ຄວາມສອດຄ່ອງທາງດ້ານການຂົນສົ່ງ, ພາສີຜ່ານແຜນ ທູດລົງຢ່າງໄວ ພ້ອມກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບຽບຫຼັກການເປັນປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ, ແຕ່ຫາກວ່າຕະຫຼາດພາຍໃນ ອາດຈະໄດ້ຮັບການເປີດກວ້າງສູ່ສາຂາຂອງການແຂ່ງຂັນໃນຕ່າງປະເທດ, ໂດຍສະເພາະໃນປະເທດໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ.

ການສະຫຼຸບ ແລະ ຄໍາແນະນຳຕ່າງໆ

ເສດຖະກິດຂອງລາວ ສາມາດຄົງຕົວໄດ້ຢ່າງແນ່ນອນ ໂດຍປາດສະຈາກອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ທີ່ເປັນຄົນ ລາວ ແລະ ຖືເອົາທ່າໄດ້ປຽບຂອງການບໍລິການໃນລະດັບໂລກ ທີ່ກຳລັງສະເໜີໂດຍນັກທຸລະກິດໃນພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ແລະ ຕໍ່ມາກໍແມ່ນໃນ ສປປ ລາວ. ແຕ່ຈາກຮູບແບບທາງດ້ານການເມືອງ, ມັນເປັນທີ່ແນ່ນອນວ່າຕ້ອງມີຄວາມມັ່ງຫວັງຫຼາຍຂຶ້ນ ໃນການຍາດແຍ່ງເອົາຄວາມໄດ້ປຽບ ໂດຍການຍົກລະດັບອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງລາວ. ຜົນປະໂຫຍດ ຄວາມຫຼາກຫຼາຍຂອງອຸດສາຫະກຳ ອາດເປັນໂອກາດການສ້າງງານໄດ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ສ້າງທັກສະດ້ານອາຊີບຫຼາຍກວ່າເກົ່າໃນ ຂະແໜງການໃນພາກພື້ນ. ຄວາມສາມາດທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນອາດບໍ່ສົ່ງຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ພຽງແຕ່ອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດ ສະຕິກສ ແລະ ອຸດສາຫະກຳໂລຈິດຕິກສເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຍັງແມ່ນເສດຖະກິດທີ່ກວ້າງກວ່າເກົ່າ.

ການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງລາວ ມີພຽງແຕ່ການປະກອບສ່ວນສ່ວນຫຼາຍຂອງພາຫະນະ ຂອງລາວ ໝາຍຄວາມວ່າບໍ່ແມ່ນພຽງແຕ່ການຂົນສົ່ງການນໍາເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະ ຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ແຕ່ຍັງແມ່ນການສະເໜີ ການໃຫ້ບໍລິການສ້າງເພີ່ມມູນຄ່າໃຫ້ສິນຄ້າເຊັ່ນ: ການຂາຍກົງສໍາລັບສິນຄ້າກະສິກໍາສົ່ງອອກຂອງລາວ ແລະ ການຄ້າຜ່ານແຜນ ລາວໄທ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີພຽງວິທີດຽວສໍາລັບບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງລາວເພື່ອປະເຊີນໜ້າກັບຄວາມທ້າທາຍນີ້ຄື: ການປັບປຸງ, ນະວັດຕະກຳ ແລະ ການແຂ່ງຂັນ!

ບັນດາມາດຕະການທີ່ຖືກສະເໜີ

ການຍົກລະດັບອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ແບບມີສ່ວນຮ່ວມບໍ່ພຽງແຕ່ການລົງທຶນໃນພາຫະນະ ແລະ ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການດໍາເນີນງານ. ແຕ່ສໍາຄັນໄປກວ່ານັ້ນ, ແມ່ນການລົງທຶນໃສ່ຊັບພະຍາກອນມະນຸດໃນອຸດສາຫະກຳ ຂົນສົ່ງທີ່ຕ້ອງການສູງ ເພື່ອເພີ່ມທະວີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດໃຫ້ເລິກເຊິ່ງ ແລະ ກວມໄປເຖິງຄົນ ແລະ ຂົງເຂດກ່ຽວຂ້ອງເຊັ່ນ ດຽວກັນກັບການປັບປຸງຄວາມສາມາດທາງດ້ານວິຊາການ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ. ບັນດາຂົງເຂດຕົ້ນຕໍມີດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- (i) ການຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ຄົນຂັບ;
- (ii) ການຝຶກອົບຮົມຊ່າງເຕັກນິກລົດ ແລະ ຊ່າງແປງລົດ; ແລະ
- (iii) ການຝຶກອົບຮົມການຄຸ້ມຄອງບໍລິຫານ.

ເພີ່ມທະວີຄວາມຕ້ອງການຂອງອຸດສາຫະກຳ ບໍ່ພຽງແຕ່ການຝຶກອົບຮົມດ້ານອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ, ແຕ່ຍັງ ເປັນການແກ້ໄຂບັນດາຂໍ້ຈຳກັດຕ່າງໆ ເຊິ່ງມັນຍັງກວມເອົາບັນຫາຕົ້ນຕໍດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- (i) ສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພ;
- (ii) ຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງ ແລະ ຕ່ອງໂສ້ລາຄາ;
- (iii) ປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ; ແລະ
- (iv) ສະມາຄົມ ແລະ ຜູ້ຕາງໜ້າ.

ການນຳສະເໜີ ແລະ ຄວາມເປັນມາ

ຄວາມເປັນມາຂອງບົດສຶກສາ

ບົດສຶກສານີ້ຖືກກະກຽມພາຍໃຕ້ອົງການເຢຍລະມັນເພື່ອການຮ່ວມມືລະຫວ່າງປະເທດ (GIZ) ໂຄງການ “RELATED” (ການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດພາກພື້ນຂອງລາວເຂົ້າໃນອາຊຽນ, ການພັດທະນາການຄ້າ ແລະ ການດຳເນີນທຸລະກິດ). ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການ RELATED ແມ່ນເພື່ອເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ສາມາດຄວບຄຸມທ່າອ່ຽງການພັດທະນາທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ພູດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງທາງດ້ານເສດຖະກິດ ຂອງການເຂົ້າເປັນປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ (AEC). ໂຄງການລວມມີ 2 ອົງປະກອບຄື:

ໂຄງການ RELATED ມີສ່ວນຮ່ວມໃນ 2 ລະດັບ. ຂົງເຂດກົດຈະກຳທີ 1 (ນະໂຍບາຍການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນສຳລັບການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດອາຊຽນ), ມັນຈະສົ່ງເສີມການປັບປຸງລະບົບກະບົດການ ແລະ ຂອບການບໍລິຫານສຳລັບການຄ້າສິນຄ້າ, ການຄ້າບໍລິການ ແລະ ການຄ້າທີ່ຕິດພັນກັບການລົງທຶນໃນຂົງເຂດ. ດັ່ງນັ້ນ, ໂຄງການດັ່ງກ່າວຈະຊ່ວຍປະເທດລາວໃນການໝູນໃຊ້ສັນຍາຕ່າງໆຂອງອາຊຽນ ເຂົ້າໃນລະບົບກະບົດການ ແລະ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆຂອງຊາດ. ໃນລະດັບນີ້, ມັນຈະປະສານສົມທົບກັບບັນດາພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງທັງໝົດຂອງລັດຖະບານ (ບັນດາກະຊວງ ແລະ ອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ). ການຄ້າສິນຄ້າຈະໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຕົ້ນຕໍ ໂດຍຜ່ານການປະກອບສ່ວນທາງດ້ານການເງິນຕໍ່ໂຄງການສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ II, ໂດຍການຮ່ວມໃຫ້ທຶນຂອງບັນດາຜູ້ໃຫ້ທຶນ. ການເພີ່ມທະວີການຄ້າບໍລິການຈະສຸມໃສ່ຕ່ອງໂສ້ດ້ານລາຄາທີ່ຖືກຄັດເລືອກ ກັບຄວາມກ່ຽວເນື່ອງກັນ ສຳລັບຂະບວນການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດພາກພື້ນອາຊຽນ. ການໃຫ້ບໍລິການຄຳປຶກສາສຳລັບການສົ່ງເສີມການຄ້າ ທີ່ຕິດພັນກັບການລົງທຶນ ຈະເອົາໃຈໃສ່ດ້ານການສະໜັບສະໜູນເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ແລະ ການຫັນປ່ຽນແລວທາງຂົນສົ່ງມາເປັນແລວທາງເສດຖະກິດ.

ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ອາດເປັນຂະແໜງການໃນຕ່ອງໂສ້ການບໍລິການທີ່ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນ. ການສ້າງຕັ້ງປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ ອາດມີຜົນກະທົບທາງກົງຕໍ່ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ໃນ ສປປ ລາວ. ມັນອາດນຳໄປສູ່ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການຄ້າສິນຄ້າ ແລະ ການບໍລິການຕາມຊາຍແດນ. ຍ້ອນ ສປປ ລາວ ຖືກອ້ອມຮອບດ້ວຍບັນດາປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ, ປະເທດອາດກາຍເປັນໃຈກາງການໃຫ້ບໍລິການໂລຈິດສະຕິກສ ໃນທັງໝົດຂົງເຂດອະນຸພາກພື້ນ. ດັ່ງນັ້ນ, AEC ອາດນຳໄປສູ່ການຈ້າງງານ ແລະ ລາຍຮັບຈາກຂະແໜງການດັ່ງກ່າວເພີ່ມຂຶ້ນ. ໃນຄະນະດຽວກັນ, ການພັດທະນາຂອງຕ່ອງໂສ້ລາຄາຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ອາດສ້າງຜົນກະທົບທາງອ້ອມທີ່ສຳຄັນສຳລັບເສດຖະກິດຂອງລາວ. ມັນຊ່ວຍພູດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການສະສາງ ແລະ ຍັງເປັນການເພີ່ມຄວາມສາມາດແຂ່ງຂັນຂອງຜະລິດຕະພັນຂອງລາວໃນພາກພື້ນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຂະບວນການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດພາກພື້ນຍັງເພີ່ມຄວາມກົດດັນທາງການແຂ່ງຂັນໃຫ້ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງລາວ.

ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ໂຄງການ RELATED ຈະເພີ່ມທະວີຄວາມສາມາດໃນການໃຊ້ທ່າໄດ້ປຸງຂອງພາກທຸລະກິດ ໃນການປັບປຸງລະບົບກະບົດການ ແລະ ຂອບການບໍລິຫານ ສຳລັບການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນທີ່ຫຼາຍຂຶ້ນ. ດັ່ງນັ້ນ, ກົດຈະກຳໃນຂົງເຂດທີ 2 (ການກຽມພ້ອມຂອງຂະແໜງການສຳລັບການເປັນຕະຫຼາດອັນດຽວກັນ) ແນໃສ່ການກະກຽມໃຫ້ພາກທຸລະກິດໃນການຮັບມືກັບຜົນກະທົບຂອງການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດໃນພາກພື້ນອາຊຽນໃຫ້ດີຂຶ້ນ.

ທາງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຈະກາຍເປັນຕ່ອງໂສ້ລາຄາທີ່ຖືກຄັດເລືອກໃນກົດຈະກຳທີ 1, ການສະໜັບສະໜູນຕໍ່ຂະແໜງການດັ່ງກ່າວຈະຍັງລວມເອົາ ບັນດາກົດຈະກຳເພື່ອກະກຽມໃຫ້ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງລາວໃຫ້ເຂັ້ມແຂງຂຶ້ນໃນການເຂົ້າເປັນ AEC.

ຈຸດປະສົງຂອງບົດສຶກສາ

- (i) ການສ້າງຕັ້ງ AEC ອາດມີຜົນກະທົບທາງກົງສຳຄັນຕໍ່ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ໃນ ສປປ ລາວຄື: ອາດນຳໄປສູ່ການຄ້າສິນຄ້າ ແລະ ການບໍລິການຜ່ານແດນທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ. ຍ້ອນວ່າ ສປປ ລາວ ຖືກອ້ອມຮອບ

ດ້ວຍບັນດາປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ, ປະເທດລາວອາດກາຍເປັນໃຈກາງການບໍລິການໂລຈິດສະຕິກສ ໃນຂົງເຂດອະນຸພາກພື້ນທັງໝົດ. ດັ່ງນັ້ນ, AEC ອາດນຳໄປສູ່ການຈ້າງງານ ແລະ ລາຍຮັບເພີ່ມຂຶ້ນຈາກຂະແໜງການດັ່ງກ່າວ.

- (ii) ໃນຄະນະດຽວກັນ, ການພັດທະນາຂອງຕ່ອງໂສ້ລາຄາຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ອາດສ້າງຜົນກະທົບທາງອ້ອມທີ່ສຳຄັນສຳລັບເສດຖະກິດຂອງລາວ ໂດຍການຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການສະສາງ ແລະ ຍັງເປັນການເພີ່ມຄວາມສາມາດແຂ່ງຂັນ ຂອງຜະລິດຕະພັນຂອງລາວໃນພາກພື້ນ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນຂົງເຂດອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງ (GMS).
- (iii) ຂະບວນການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດພາກພື້ນ ຍັງເພີ່ມແຮງກົດດັນທາງການແຂ່ງຂັນໃຫ້ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງລາວ, ໂດຍສະເພາະຈາກບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານເຊັ່ນ: ໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ຈີນ.

ບົດສຶກສານີ້ແນໃສ່ເພື່ອສະໜອງພາບລວມຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍການນຳໃຊ້ຮູບແບບຂອງຕ່ອງໂສ້ລາຄາ. ໃນບົດສຶກສານີ້, ຂະແໜງການຂົນສົ່ງລວມເອົາການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ໂດຍສານ, ທັງຮູບແບບຂອງການຂົນສົ່ງທີ່ແຕກຕ່າງກັນ. ຈຸດປະສົງຂອງບົດສຶກສານີ້ແມ່ນເພື່ອລະບຸຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍຕ່າງໆ ທີ່ມີຕໍ່ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍການສ້າງຕັ້ງ AEC. ບົດສຶກສາດັ່ງກ່າວຈະເປັນບ່ອນອີງໃຫ້ແກ່ອົງການ GIZ ເພື່ອປະເມີນຄວາມເໝາະສົມຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ເພື່ອລວມເຂົ້າໃນອົງປະກອບທີ 2 ຂອງໂຄງການ RELATED (ການກຽມພ້ອມຂອງຂະແໜງການສຳລັບການເປັນຕະຫຼາດອັນດຽວກັນ). ຖ້າຫາກຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ແມ່ນນອນຢູ່ໃນບັນດາຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າທີ່ຖືກຄັດເລືອກ, ການສະໜັບສະໜູນໃຫ້ແກ່ກິດຈະກຳຕ່າງໆ ເພື່ອເພີ່ມຄວາມສາມາດແຂ່ງຂັນຂອງບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງລາວ ເຊັ່ນດຽວກັບການກະກຽມທີ່ດີຂຶ້ນໃນການແຂ່ງຂັນໃນ AEC ເຊິ່ງຈະມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ໃນປີ 2015.

ຮູບແບບຂອງຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າ ລະບຸການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງລາວ ໃຫ້ແກ່ໄລຍະທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ພາຍໃນຕ່ອງໂສ້ລາຄາເຊັ່ນດຽວກັນກັບພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ, ລວມທັງບົດບາດຂອງພວກເຂົາໃນຕ່ອງໂສ້, ເຂົ້າຮ່ວມໃນທຸກບາດກ້າວໃນລະດັບລັດຖະບານທີ່ແຕກຕ່າງກັນ (ລະດັບຊາດ, ແຂວງ, ທ້ອງຖິ່ນ). ຖ້າເປັນໄປໄດ້, ບົດສຶກສາພະຍາຍາມ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນການຄົ້ນພົບດ້ວຍຂໍ້ມູນທີ່ສາມາດປະມານໄດ້. ຈຸດປະສົງສຸດທ້າຍຂອງລົດລາຍງານແມ່ນເພື່ອສະໜອງຄຳແນະນຳຕ່າງໆ ໃຫ້ອົງການ GIZ ວ່າຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ແມ່ນເໝາະສົມສຳລັບການລວມເອົາອົງປະກອບທີ 2 ຂອງໂຄງການ RELATED ຂອງອົງການ GIZ ເຂົ້າຮ່ວມ.

ນິຍາມ

ມີຫຼາຍຮູບແບບໃນຂົງເຂດຂອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ເຊິ່ງຖືກໃຊ້ປ່ຽນແທນກັນ ແລະ ນຳໄປສູ່ຄວາມສັບສົນແມ້ກະທັ້ງບັນດາຊຸມຊາດ. ພາກຕໍ່ໄປນີ້ໄດ້ສະໜອງບາງນິຍາມການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ (ທີ່ນຳໃຊ້ໃນບົດສຶກສານີ້):

ການດຳເນີນການຄຸ້ນຄ່າຍ

ການຄຸ້ນຄ່າຍ ໝາຍເຖິງການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຕົວຈິງ ຈາກຕູ້ສິນຄ້າໜຶ່ງໄປຫາຕູ້ສິນຄ້າໜຶ່ງ. ການຄຸ້ນຄ່າຍສິນຄ້າ ປົກກະຕິຈະໃຊ້ກຳມະກອນຂົນ, ແຕ່ບາງຄັ້ງກໍ່ໃຊ້ຟືກລິບ ຫຼື ອຸປະກອນອື່ນໆ.



ການສະຫຼັບຕູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໝາຍເຖິງການຕົກລົງລະຫວ່າງຄົນຂັບລົດຂົນສົ່ງ 2 ຄົນ ເພື່ອຮັບຮອງ, ຍົກ ແລະ ສົ່ງຄົນຕູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ທີ່ເປັນຂອງຄົນອື່ນ, ລວມທັງຂະໜາດຕູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ຖືກໃຊ້, ຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄວາມເສຍຫາຍ ແລະ ອື່ນໆ.



ການຂົນສົ່ງ/ ຂົນຂົນ ໝາຍເຖິງການມອບຈັກລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຈາກລົດລາກໜຶ່ງໄປລົດລາກອື່ນ. ປົກກະຕິຈະໃຊ້ລົດເຄນຍົກທັງຕູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (ແທນທີ່ຈະແມ່ນຫີບທ່ຽງພາຍໃນ) ຍ້າຍໄປຍັງລົດຂົນສົ່ງຄັນອື່ນ (ຕົວຢ່າງ, ລົດລາກ, ເຮືອກຳປັ່ນ, ລົດໄຟຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ອື່ນໆ).

ການປ່ຽນລົດລາກ ໝາຍເຖິງການປ່ຽນທົວລາກຂອງລົດບັນທຸກ. ໃນກໍລະນີນີ້, ສິນຄ້າເທິງລົດລາກຍັງຄົງບໍ່ສາມາດຈັບຕ້ອງໄດ້ ແລະ ມີພຽງແຕ່ສ່ວນທົວຂອງລົດຂົນສົ່ງເທົ່ານັ້ນທີ່ສາມາດປ່ຽນໄດ້.

ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ໝາຍເຖິງຂະບວນການທັງໝົດຂອງການປ່ຽນພາຫະນະ/ຕູ້ສິນຄ້າ/ລົງສິນຄ້າ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບແບບວິທີ (ການຄຸ້ມຄອງ, ການຍົກຂຶ້ນ/ຍົກລົງ, ການປ່ຽນລົດລາກ) ແລະ ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງເປັນຄຳສັບທີ່ໃຊ້ແບບລວມໆ.

ນ້ຳໜັກຂອງພາຫະນະ

ນ້ຳໜັກຈົງຂອງລົດ ແມ່ນນ້ຳໜັກຂອງພາຫະນະທີ່ບໍ່ທັນມີສິນຄ້າ. ແມ່ນນ້ຳໜັກຂອງອຸປະກອນຂອງລົດທີ່ບໍ່ມີລົງສິນຄ້າ. ຍັງລວມເອົາໃນກໍລະນີທີ່ມີຕູ້ສິນຄ້າເປົ່າເທິງລົດ.

ນ້ຳໜັກທັງໝົດຂອງພາຫະນະ ໝາຍເຖິງນ້ຳໜັກສູງສຸດ ເຊິ່ງພາຫະນະໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຂົນສົ່ງ ເຊິ່ງລວມເອົານ້ຳມັນຂອງລົດ, ອຸປະກອນຕ່າງໆ ແລະ ລົງສິນຄ້າ.

ນ້ຳໜັກຂອງເພີາລົດ ໝາຍເຖິງນ້ຳໜັກ ເຊິ່ງສົ່ງແຮງກົດໃສ່ເທິງຖະໜົນໂດຍເພີາຂອງພາຫະນະ.

ຂະໜາດຂອງລົດບັນທຸກ ແລະ ຄວາມທ່ຽງຂອງລົດ

ຂະໜາດຂອງລົດບັນທຸກທີ່ນຳໃຊ້ ແລະ ຄ່ານ້ຳໜັກຂອງເພີາ ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນ ເພາະວ່າມັນລະບຸວ່າລະບຽບຫຼັກການໃດທີ່ນຳໃຊ້ ເພື່ອຕັດສິນວ່ານ້ຳໜັກຂອງສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງແມ່ນເທົ່າໃດ.

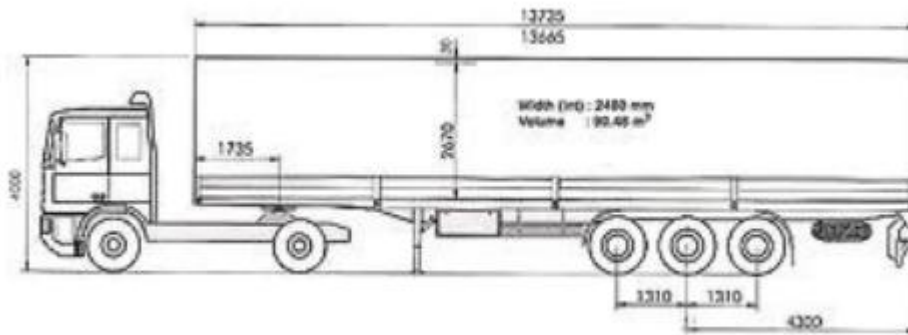
ການປຽບທຽບລະຫວ່າງລົດຂົນສົ່ງຕູ້ສິນຄ້າດຽວ ແລະ ສອງຕູ້ຢູ່ນຳລົດລາກດຽວກັນ



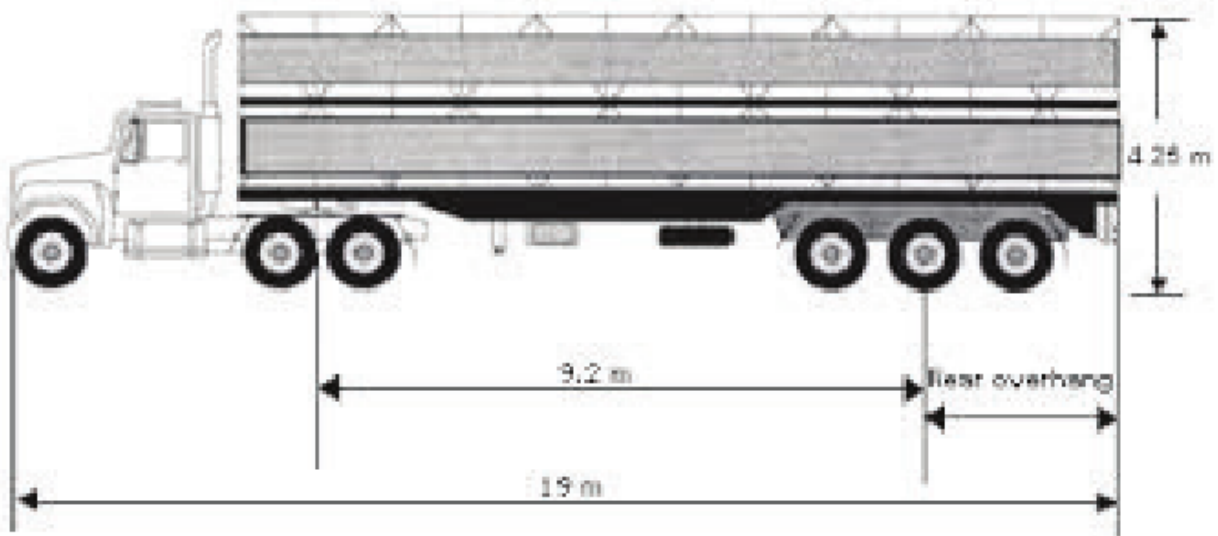
ລົດບັນທຸກມີຫຼາຍເພີາ, ລົດ 12 ລໍ້



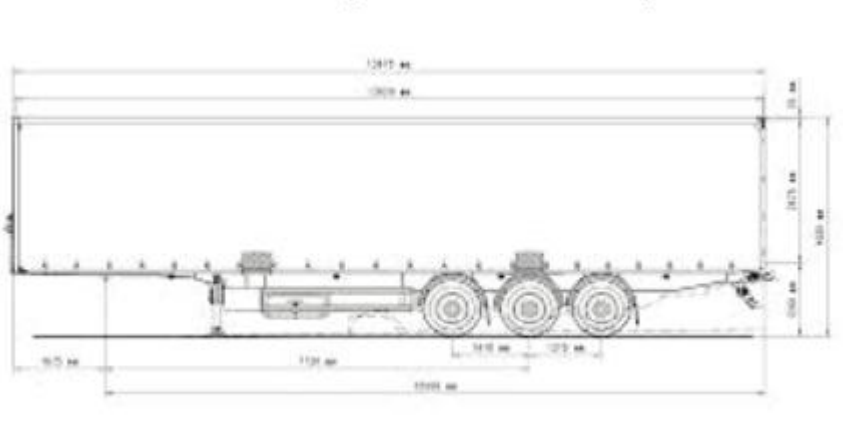
ລົດຂົນສົ່ງມີ 5 ເພົາຕໍ່ເຂົ້າກັນ



ລົດຂົນສົ່ງ 6 ເພົາຕໍ່ເຂົ້າກັນ



ລົດລາກມີ 3 ເພົາ (ບໍ່ມີຫົວລາກ)



ຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າ ແລະ ຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງ

ຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າ ແມ່ນຂັ້ນຕອນຂອງບັນດາກິດຈະກຳຂອງຂະແໜງການທຸລະກິດກ່ຽວຂ້ອງ (ໜ້າທີ່) ຈາກຂອດຂອງປັດໃຈນຳເຂົ້າສະເພາະ ສຳລັບສິນຄ້າສະເພາະເພື່ອການຜະລິດພື້ນຖານ, ການປ່ຽນແປງສະພາບ, ການຕະຫຼາດ ແລະ ຈົນເຖິງການຂາຍໃນຂອດສຸດທ້າຍຂອງສິນຄ້າສະເພາະຕໍ່ກັບຜູ້ຊົມໃຊ້ (ຮູບແບບຂອງໜ້າທີ່ຢູ່ໃນຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າ). ມັນຍັງອະທິບາຍກຸ່ມທຸລະກິດ (ຜູ້ປະກອບການ) ທີ່ດຳເນີນການໃນໜ້າທີ່ດັ່ງກ່າວ. ຕົວຢ່າງ: ຜູ້ຜະລິດ, ຜູ້ປຸງແຕ່ງ, ຄົນຄ້າຂາຍ ແລະ ຜູ້ຂາຍຍ່ອຍຜະລິດຕະພັນສະເພາະດັ່ງກ່າວ. ທຸລະກິດແມ່ນຖືກເຊື່ອມຕໍ່ໂດຍການຈັດການທຸລະກິດຫຼາຍຮູບແບບ ເຊິ່ງສິນຄ້າຖືກສົ່ງຕໍ່ຈາກຜູ້ຜະລິດພື້ນຖານເຖິງຜູ້ຊົມໃຊ້ສຸດທ້າຍ.

ຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງ / ການຄຸ້ມຄອງຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງ ແມ່ນຄ້າຍຄືກັບຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງທົ່ວໄປ. ຄວາມແຕກຕ່າງແມ່ນຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງໃນທີ່ນີ້ໝາຍເຖິງຂັ້ນຕອນຂອງ (ຈາກທາງເທິງ) ແຫຼ່ງທີ່ມາ (ຈາກທາງລຸ່ມ) ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງການຕະຫຼາດຂອງທຸກລະດັບສ່ວນບຸກຄົນຕ່າງໆ, ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນບໍລິສັດຜູ້ນຳໜ້າ. ສະນັ້ນ, ການຄຸ້ມຄອງຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງແມ່ນເຄື່ອງມືການຄຸ້ມຄອງເສດຖະກິດ ແທນທີ່ຈະແມ່ນຮູບແບບຂອງການພັດທະນາ. ສິ່ງດັ່ງກ່າວແມ່ນກ່ຽວຂ້ອງກັບໂລຈິດສະຕິກສ ແທນທີ່ຈະແມ່ນການພັດທະນາຕະຫຼາດ. ມັນຍັງລວມເອົາວິທີຂອງການຮັບປະກັນທາງດ້ານເວລາການສະໜອງ ວັດຖຸດິບ ແລະ ສ່ວນປະກອບຕ່າງໆໃຫ້ຂະບວນການຜະລິດຂອງໂຮງງານ ໂດຍການຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ເວລາໃນການຂົນສົ່ງໃນການຜະລິດສິນຄ້າສູ່ຕະຫຼາດ.

ຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງ, ໃນທັດສະນະທີ່ກວ້າງທີ່ສຸດ ປົກກະຕິຈະແມ່ນອົງປະກອບຂອງຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າຂອງອຸດສາຫະກຳອື່ນໆ. ເພື່ອເຂົ້າໃນພາບລວມຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າສໍາລັບຂະແໜງການຂົນສົ່ງເອງ, ຮູບແບບດັ່ງກ່າວຕ້ອງການຖືກນຳໃຊ້. ສໍາລັບຫຼາຍຮູບແບບການຂົນສົ່ງ ຫຼື ໜ້າທີ່ຫຼາຍຢ່າງຂອງຂັ້ນຕອນການສົ່ງອອກ (ຕົວຢ່າງ: ການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຜ່ານແດນ/ສາກົນ-ທະວີບ ຫຼື ບັນດາຂັ້ນຕອນໂລຈິດສະຕິກສທີ່ສັບສົນ) ຂະບວນການສາມາດຖືກແຍກອອກໂດຍໜ້າທີ່ ແລະ ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງ. ໃນການຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ ແລະ ການແຈກຢາຍຂອງສິນຄ້າບໍລິໂພກທີ່ຖືກນຳເຂົ້າ, ການເພີ່ມມູນຄ່າທັງໝົດເກີດຂຶ້ນໃນຮູບແບບຂອງໄລຍະເວລາຂອງການບໍລິການ ແລະ ການລວມເຂົ້າກັນຂອງສິນຄ້າເພື່ອຂົນສົ່ງ.

ຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າຖືກສ້າງຂຶ້ນໂດຍຄວາມຕ້ອງການ. ສິນຄ້າທັງໝົດໄດ້ຖືກເຄື່ອນຍ້າຍໃນຮູບແບບພື້ນຖານທີ່ສຸດ ແລະ ການເພີ່ມມູນຄ່າຕົ້ນຕໍແມ່ນການຂົນສົ່ງມາເຖິງຕະຫຼາດ. ການເພີ່ມມູນຄ່າໃຫ້ສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແມ່ນຮູບແບບເຊິ່ງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ບໍ່ສາມາດແຍກອອກຈາກອຸດສາຫະກຳທີ່ພວກເຂົາກຳລັງຮັບໃຊ້. ໃນຫຼາຍກໍລະນີຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງອາດບໍ່ຮັບຮູ້ໂອກາດ ແລະ ຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງຄວາມຕ້ອງການໄດ້ຢ່າງງ່າຍດາຍ.

ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ

ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ກວມເອົາໜ້າທີ່ທັງໝົດໃນການເຄື່ອນຍ້າຍ ແລະ ການເກັບມ້ຽນສິນຄ້າ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ກໍ່ມີພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຈຳນວນຫຼາຍທີ່ແຕກຕ່າງກັນໃນອຸດສາຫະກຳດັ່ງກ່າວ. ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນເອົາໃຈໃສ່ໃນ 1 ຫຼື 2 ຂະແໜງການຍ່ອຍ ແລະ ເຮັດວຽກກັບຜູ້ສະໜອງການບໍລິການອື່ນໆ ເພື່ອກວມເອົາບັນດາຂົງເຂດທີ່ພວກເຂົາບໍ່ໄດ້ສະໜອງດ້ວຍຕົນເອງ.

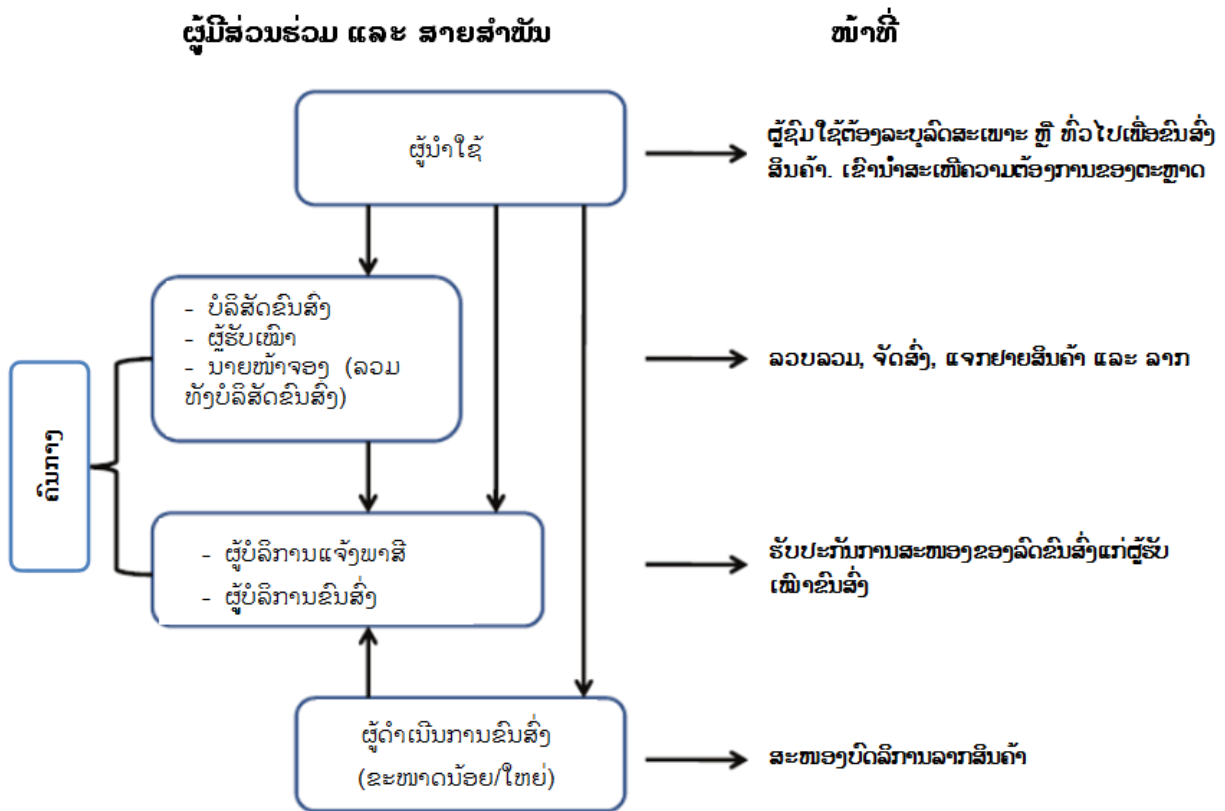
ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ ຈັດສົ່ງສິນຄ້າສໍາລັບບຸກຄົນ ຫຼື ຜູ້ຜະລິດ, ລູກຄ້າ ຫຼື ຈຸດສິ້ນສຸດຂອງການແຈກຢາຍ. ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງປົກກະຕິຖືກແຍກອອກ ໂດຍຈຳນວນຂອງຊັບສິນທີ່ພວກເຂົາເປັນເຈົ້າຂອງເຊັ່ນ: ອຸປະກອນການຂົນສົ່ງ, ອຸປະກອນການຄຸ້ມຄອງຖ່າຍ ແລະ ອື່ນໆ. ຜົນກໍາໄລພື້ນຖານຂອງເຂົາເຈົ້າແມ່ນຄ່າຄວາມແຕກຕ່າງ ຈາກການດຳເນີນການທີ່ພວກເຂົາເຮັດໜ້າທີ່ເປັນຕ່າງໜ້າຂອງລູກຄ້າ.

ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງ ດຳເນີນທຸລະກິດລົດຂົນສົ່ງ, ລົດລາກ ແລະ ພາຫະນະອື່ນໆ. ພວກເຂົາອາດຈະເປັນເຈົ້າຂອງຫຼືເຊົ່າມາ. ພວກເຂົາຕ້ອງການເຮັດວຽກກັບຊັບສິນດັ່ງກ່າວເພື່ອຈ່າຍຄ່າຫຼັກໜັງ, ຄ່າສ້ອມແປງ ແລະ ຄ່າດຳເນີນທຸລະກິດ ແລະ ສ້າງຜົນກໍາໄລ. ໃນຄະນະທີ່ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງໄດ້ຜົນກໍາໄລຈາກຂະບວນການທີ່ສັບສົນ, ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງມີຄວາມສົນໃຈໃນການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມຫຼ້າຊ້າ ແລະ ເຮັດໃຫ້ຂະບວນການມີຄວາມຄ່ອງຕົວເທົ່າທີ່ສາມາດເຮັດໄດ້.

ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີ ແມ່ນບຸກຄົນ ຫຼື ທຸລະກິດຕ່າງໆທີ່ໄດ້ຮັບໃບປະກາດຈາກກົມພາສີ ເພື່ອເອົາສິນຄ້າເຂົ້າ ແລະ ແຈ້ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າຜ່ານຂະແໜງການພາສີຕາງໜ້າຜູ້ນຳເຂົ້າ. ການໃຫ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີໃນ ສປປ ລາວ ປົກກະຕິຈະຖືກປະຕິບັດໂດຍຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີຍັງມີຫຼາຍປະເພດທີ່ແຕກຕ່າງກັນ. ມີຈຳນວນໜຶ່ງແມ່ນໃຫ້ການບໍລິການແຈ້ງສິນຄ້າພາຍໃນໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງ. ນາຍໜ້າແຈ້ງພາສີມີ 2 ປະເພດຄື: (i) ສໍາລັບການແຈ້ງການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກສິນຄ້າພາຍໃນຕ່າງໆ, ແລະ (ii) ສໍາລັບການແຈ້ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ.¹

ຜູ້ສະໜອງການບໍລິການໂລຈິດສະຕິກສອື່ນໆ ກວມເອົາທັງໝົດຂອງການບໍລິການເພີ່ມມູນຄ່າ ເຊິ່ງປ່ຽນການຂົນສົ່ງມາເປັນໂລຈິດສະຕິກສ. ການບໍລິການໄດ້ສະໜອງສິ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທົ່ວໄປເຖິງການເກັບມ້ຽນ ແລະ ການຮັກສາລັງສິນຄ້າທີ່ເພີ່ມໃຫ້ແກ່ໜ້າທີ່ຂອງການຂົນສົ່ງ. ໃນຫຼາຍປະເທດສາງສິນຄ້າ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງການສົ່ງສິນຄ້າຕາມສັງແມ່ນເປັນເຈົ້າຄອງຕະຫຼາດ.

ພາບສະແດງທີ 1: ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ - ຜູ້ປະກອບການ, ສາຍພົວພັນ, ໜ້າທີ່



¹ ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີປົກກະຕິຖືກອະນຸມັດໂດຍກົມພາສີ ແລະ ມີການມັດຈຳເງິນຄ່າປະກັນກັບກົມພາສີເພື່ອສາມາດດຳເນີນທຸລະກິດໄດ້. ບັນດາປະເທດສ່ວນຫຼາຍຍັງຮຽກຮ້ອງນາຍໜ້າພາສີ ເພື່ອຈ້າງພະນັກງານທີ່ມີຄຸນນະວັດ ເພື່ອສຳເລັດການແຈ້ງພາສີ ແລະ ມີພຽງບຸກຄົນເຫຼົ່ານີ້ເທົ່ານັ້ນທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ເຂົ້າເຖິງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ຫຼື ດຳເນີນການແຈ້ງເອກະສານທີ່ຕ້ອງການ.

ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສຕໍ່ເສດຖະກິດ

ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ສົ່ງຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ປະເທດໃນ 2 ດ້ານ: (i) ປົກກະຕິຂະແໜງການດັ່ງກ່າວແມ່ນຂະແໜງການຈ້າງງານພະນັກງານທີ່ມີທັກສະປານກາງ ແລະ ສະໜັບສະໜູນຂະແໜງການຍ່ອຍທີ່ສໍາຄັນຂອງກໍາມະກອນທີ່ມີທັກສະ. ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຫຍຸ້ງມີການພັດທະນາຫຼາຍຂຶ້ນເທົ່າໃດ, ການສະໜັບສະໜູນແມ່ນຕ້ອງການຫຼາຍຂຶ້ນເທົ່ານັ້ນ. ອັນນີ້ແມ່ນກໍລະນີສະເພາະກັບລົດຂົນສົ່ງ ແລະ ລົດເມໂດຍສານທີ່ທັນສະໄໝ ເຊິ່ງຕ້ອງການຊ່າງທີ່ມີຄວາມຊຳນານສະເພາະ, ຊ່າງໄຟຟ້າໂອໂຕເມຕິກ ແລະ ຊ່າງກວດກາສະພາບລົດ; (ii) ຜົນປະໂຫຍດອີກດ້ານໜຶ່ງຂອງການພັດທະນາຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ທີ່ດີແມ່ນເພື່ອອຸດສາຫະກຳຂອງພວກເຂົາເອງ. ບັນດາປະເທດທີ່ມີຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າທີ່ມີການພັດທະນາສູງ ຮຽກຮ້ອງຄຸນນະພາບການສະໜັບສະໜູນຂອງໂລຈິດສະຕິກສທີ່ສູງ.

ສປປ ລາວ ມີກຳລັງແຮງງານປະມານ 2.5 ລ້ານຄົນ. ກະຊວງແຮງງານ ແລະ ສະຫວັດດີການສັງຄົມ (MoLSW) ລາຍງານອັດຕາວ່າງງານ 1.8% ໃນປີ 2010, ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 1.4% ໃນປີ 2005. ເງິນເດືອນຕໍ່າສຸດໃນພາກທຸລະກິດແມ່ນ 800,000 ກີບ (80 ເອີໂຣ) ສໍາລັບ 40 ຊົ່ວໂມງຕໍ່ອາທິດ. (ຜູ້ຕາງໜ້າຈາກກະຊວງແຮງງານ ແລະ ສະຫວັດດີການສັງຄົມ, ສປປ ລາວ, ປີ 2014).

ການຈ້າງງານສາມາດຈັດປະເພດໂດຍຂະແໜງການໃນຕາຕະລາງ 1.

ຕາຕະລາງ 1: ການຈ້າງງານໂດຍຂະແໜງການ 2010, 2012, 2015

2010	2012	2015
ກະສິກໍາ	75.0%	71.0%
ອຸດສາຫະກໍາ	70.0%	
	5.5%	7.0%
	7.0%	
ບໍລິການ	19.5%	22.0%
	23.0%	

ຄາດຄະເນໂດຍໂດຍກະຊວງແຮງງານ ແລະ ສະຫວັດດີການສັງຄົມແຫ່ງຊຸມ: ກະຊວງແຮງງານ ແລະ ສະຫວັດດີການສັງຄົມ

ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ແມ່ນພາກສ່ວນຂອງຂະແໜງການບໍລິການ. ມັນເປັນການຍາກໃນການຄາດຄະເນການຈ້າງງານໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ພາຍໃນຂະແໜງການບໍລິການທີ່ມີຢູ່. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຍັງແມ່ນການຈ້າງງານທີ່ເປັນປະຈຳຂອງແຮງງານທ້ອງຖິ່ນ ເຊິ່ງບໍ່ໄດ້ລະບຸໄວ້ໃນສະຖິຕິໃດໆ. ຍົກຕົວຢ່າງ: ຂະແໜງການນີ້ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃນບັນດາແຂວງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນໃນແຂວງທີ່ມີເສັ້ນທາງຜ່ານແດນ/ຂົນສົ່ງ² ເຖິງແມ່ນວ່າບົດບາດຂອງບໍລິສັດຄົນລາວຂະຂົງເຂດນີ້ແມ່ນຍັງຈຳກັດທີ່ສຸດ ໂດຍສະເພາະແມ່ນພາສີ ແລະ ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງພາຫະນະໃນຕົວຈິງຈາກບັນດາປະເທດ.

ການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງໃນ GDP ແມ່ນມາດຕະການຂອງລະດັບກິດຈະກຳໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ. ອັດຕາສ່ວນຮ້ອຍຂອງ GDP ທີ່ຖືກສ້າງຂຶ້ນໂດຍຂະແໜງການມີທ່າອ່ຽງວ່າຈະຫຼຸດລົງ ໃນຄະນະທີ່ເສດຖະ

² ແລວທາງເສດຖະກິດຕາເວັນອອກຕາເວັນຕົກ (EWEC) ຈາກສະຫວັນນະເຂດ - ແດນສະຫວັນໃນພາກໃຕ້ ແລະ ແລວທາງເສດຖະກິດເໜືອໃຕ້ (ບໍ່ແຕນ - ຫຼວງນ້ຳທາ - ຫ້ວຍຊາຍ) ໃນທິດເໜືອ.

ກົດມີການຂະຫຍາຍຕົວ ແລະ ມີການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຂະແໜງການບໍລິການອື່ນໆເຊັ່ນ: ຂະແໜງການດ້ານການເງິນ. ສະຖິຕິໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງທ່າອ່ຽງຂອງການຂະຫຍາຍຕົວທາງເສດຖະກິດ ໃນລະດັບ 4.5-5%. ຕົວຢ່າງ, ຕົວເລກຂອງເສດຖະກິດອິດສະຕາລີໄດ້ຖືກຮັກສາໄວ້ໃນລະດັບ 4.5-5% ສຳລັບ 30 ປີຜ່ານມາ. ສະຫະພາບເອີຣົບຍັງຈັດການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງໃນລະດັບດຽວກັນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງຕໍ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດແມ່ນຍັງສູງ. ການຂົນສົ່ງຂອງປະເທດໄທ, ຕົວຢ່າງ: ປະກອບສ່ວນຕໍ່ GDP ປະມານ 7.2% ໃນປີ 2010 ຕົກລົງຈາກ 8.2% ໃນປີ 2006 (NESDB Thailand, 2011) (UNCTAD, 2010) (Solidance Consultants, 2014). ມູນຄ່າຂອງໂລຈິດສະຕິກສທັງໝົດ ເປັນເປີເຊັນຂອງມູນຄ່າຂອງສິນຄ້າອຸດສາຫະກຳຕົກລົງຈາກ 18% ເຖິງ 15% ໃນໄລຍະດຽວກັນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມູນຄ່າໂລຈິດສະຕິກສທັງໝົດ ລວມທັງສ່ວນປະກອບສ່ວນໃຫຍ່ຂອງຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສາງສິນຄ້າ ແລະ ບັນຊີສິນຄ້າໃນຄັງ.

ສປປ ລາວ ບໍ່ໄດ້ບັນທຶກການປະກອບສ່ວນເປັນເປີເຊັນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງເຂົ້າໃນ GDP ແຕ່ GDP ຂອງ ສປປ ລາວ ລວມມີ 4 ແຫຼ່ງຕົ້ນຕໍ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 2).

ຕາຕະລາງ 2: ການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການຕໍ່ GDP ຂອງ ສປປ ລາວ ປີ 2010, 2013

	2010
	2013
Agriculture	28.9%
	25.2%
Industry	26.9%
	28.0%
Services	37.2%
	38.9%
Taxes and Import Duties	7.0%
	7.9%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ, 2014

ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນຂະແໜງການບໍລິການ ແຕ່ຂໍ້ມູນລະອຽດຂອງການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການດັ່ງກ່າວແມ່ນບໍ່ມີ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ (NERI) ສະໜອງຮ່າງການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການອື່ນໆ. (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 3).

ຕາຕະລາງ 3: ການປະກອບສ່ວນຂອງໂດຍຂະແໜງການປີ 2013

ຂະແໜງການ	ການປະກອບສ່ວນຕໍ່ GDP	ໝາຍເຫດ
ອຸດສາຫະກຳທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ການຄ້າຂາຍຍົກ ແລະ ຂາຍຍ່ອຍ	6%	US\$ 642 ລ້ານ / 3.8 ລ້ານຄົນ
ຄົມມະນາຄົມ	22%	
ໂຮງແຮມ	4%	
	4%	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ, 2014

ຕາຕະລາງຂ້າງເທິງສະແດງໃຫ້ເຫັນ ການປະສານສ່ວນ 4% ຕໍ່ GDP ຈາກຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ. ເຊັ່ນດຽວກັນກັບໃນບັນດາປະເທດຕ່າງໆ, ຕົວຢ່າງ: ທະນາຄານໂລກຄາດຄະເນຄ່າຂົນສົ່ງສຳລັບປະເທດກຳລັງພັດທະ

ນາປະມານ 8% ຂອງ GDP (Shepherd, 2011). ມີການຂາດດຸນອາດເປັນສາຍເຫດຍ້ອນຄວາມເປັນຈິງຂອງການບໍລິການທາງດ້ານໂລຈິດສະຕິກສ. ຂະແໜງການດັ່ງກ່າວແມ່ນຍັງບໍ່ມີລະບົບການໃນຫຼາຍຂົງເຂດ, ການຈ່າຍເງິນດ້ວຍເງິນສົດແມ່ນຍັງເປັນທີ່ກວ້າງຂວາງ ແລະ ຍັງຂາດຄວາມຕື່ນຕົວຂອງລູກຈ້າງສ່ວນຫຼາຍ. ຄະນະທີ່ຄົນຂັບ ແລະ ຊ່າງແປງລົດແມ່ນຍັງມີຈຳນວນໜ້ອຍ ແລະ ຕ້ອງການຄ່າຈ້າງທີ່ສູງ, ກຳມະກອນທີ່ບໍ່ມີທັກສະຍັງຖືກຈ້າງເປັນບາງໂອກາດໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຂົນສົນຄ້າອີງໃສ່ຄວາມຕ້ອງການ. ຍັງມີການນຳໃຊ້ອຸປະກອນທີ່ໜ້ອຍຍ້ອນຄ່າແຮງຂອງກຳມະກອນຕ່ຳ.

ໜ້າທີ່ຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງລາວ

ອຸດສາຫະກຳບໍລິການຂົນສົ່ງຂອງລາວສາມາດແບ່ງອອກເປັນ 4 ພາກສ່ວນ ເຊິ່ງກ່ຽວເນື່ອງກັນ ແຕ່ບໍ່ຂຶ້ນກັບກັນຫຼາຍ:

ການແຈກຢາຍພາຍໃນປະເທດ

ການແຈກຢາຍສິນຄ້າພາຍໃນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ສົນຄ້ານຳເຂົ້າ ແມ່ນເປັນພຽງຂົງເຂດດຽວທີ່ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວສະໜອງຄວາມສາມາດໃນການຂົນສົ່ງໃຫ້ໄດ້ 100%. ໜຶ່ງໃນຜູ້ແຈກຢາຍໃຫຍ່ທີ່ສຸດແມ່ນບໍລິສັດເບຍລາວ ເຊິ່ງມີການແຈກຢາຍພາຍໃນປະຈຳປີປະມານ 200,000 ໂຕ້ນ ແລະ ຂົນສົ່ງປະມານ 15,000 ຖັງວຸດຕິປະກອບສ່ວນປະມານ 12 ລ້ານເອີໂຣ ຕໍ່ເສດຖະກິດໃນຮູບແບບຂອງການໃຊ້ຈ່າຍໃນການຂົນສົ່ງ (ຜູ້ຕາງໜ້າຈາກບໍລິສັດເບຍລາວ, 2013) ເບຍລາວ 2013). ຍັງມີເຄືອຄ່າຍທີ່ນ້ອຍກວ່າຂອງເບຍ Tiger.

ບ່ອກ 1: ຂໍ້ມູນຂອງຜູ້ຜະລິດເບຍລາວພາຍໃນ

ມີແຫຼ່ງຜະລິດ 2 ແຫ່ງ: ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ປາກເຊ

- ຫຼາຍກວ່າ 200,000 ໂຕ້ນຕໍ່ປີຂອງການແຈກຢາຍພາຍໃນ ຫຼື ປະມານ 20 ລ້ານລັງເບຍຂົນສົ່ງ 15,000 ຖັງ
- ມີ 1 ບໍລິສັດຂົນສົ່ງໃຫຍ່ຮັບຜິດຊອບການແຈກຢາຍພາຍໃນ
- 50-60 ຄັນເຂົ້າຮ່ວມໃນການຂົນສົ່ງປະຈຳວັນໃນທົ່ວປະເທດ
- ມີຫຼາຍກວ່າ 400 ຄົນ ເຂົ້າຮ່ວມໃນການດຳເນີນການແຈກຢາຍລວມມີຄົນຂັບລົດ ແລະ ແອດລົດ
- ການຂົນສົ່ງເບຍພາຍໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ 126 ລ້ານກີບ (12.6 ລ້ານເອີໂຣ) ໃນຂະແໜງບໍລິການຂົນສົ່ງ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຈາກການສຳພາດ

ບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໃຫຍ່ອື່ນໆ ແມ່ນຜູ້ນຳເຂົ້າຂອງສິນຄ້າບໍລິໂພກ ທີ່ອາໄສເສັ້ນທາງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ເຖິງແມ່ນວ່າມີການນຳເຂົ້າໂດຍກົງໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ປາກເຊ ແລະ ຫຼວງນ້ຳທາ. ສິນຄ້າຖືກແຈກຢາຍຜ່ານຜູ້ຄ້າຂາຍຍົກ ທີ່ນຳໃຊ້ການບໍລິການຂົນສົ່ງພາຍໃນແບບຄວບຄູ່ໄປເຖິງຈຸດສູນກາງຂອງພາກພື້ນ. ການຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວແມ່ນຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນເຊິ່ງເປັນເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍໄປສູ່ທາງທິດເໜືອ.

ການແຈກຢາຍສິນຄ້າບໍລິໂພກແມ່ນເພື່ອລູກຄ້າ ທັງສິນຄ້າຜະລິດຕະພັນກະສິກຳມັງໜ້າໄປສູ່ໃຈກາງ ຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ຫຼວງພະບາງຈາກບັນດາແຂວງ. ລະດັບພາຫະນະຂົນສົ່ງສິນຄ້າບໍລິໂພກທີ່ໃຊ້ໃນຕອນຂາກັບແມ່ນຍັງຈຳກັດ. ຜູ້ຜະລິດສິນຄ້າກະສິກຳ ແລະ ດັ່ງນັ້ນລະບົບໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງພວກເຂົາປົກກະຕິຈະບໍ່ຖືກຈັດຕັ້ງເປັນທາງການ, ຕົວຢ່າງ: ການສົ່ງເຂົ້າໄປໃນກຸ່ມຂາຍສິ່ງ. ການຂາດຈຸດຄຸ້ມຄອງ ແລະ ຜູ້ຂາຍສິ່ງ ໂດຍທົ່ວໄປໝາຍຄວາມວ່າການຜະລິດກະສິກຳຖືກສົ່ງໃຫ້ຕະຫຼາດໂດຍຜູ້ຜະລິດທີ່ນຳໃຊ້ລົດຂົນສົ່ງຂອງຕົວເອງ ຫຼື ລົດຂົນສົ່ງທ້ອງຖິ່ນຂະໜາດນ້ອຍ. ລົດຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວຂົນສົນຄ້າບໍລິໂພກກັບຄືນໄປທາແຂວງຕ່າງໆ ເປັນຄືຜູ້ຂົນສົ່ງແຈກຢາຍຍ່ອຍ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ລາຍງານຄວາມບໍ່ສົມດຸນຂອງການຂົນສົ່ງ ເຊິ່ງນຳໄປສູ່ການກັບຄືນດ້ວຍລົດເປົ່າປະມານ 40%. ກາເຟ ແລະ ນ້ຳຕານຈາກປາກເຊ ແລະ ໂຮງງານເຂົ້າໝີມີມີໃນແຂວງຫຼວງພະບາງ ສະ

ເໝີການຂົນສົ່ງຂາກັບໄປນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ສູນກາງເສດຖະກິດໃຫຍ່ຕ່າງໆ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ອັດຕາການຂົນສົ່ງສໍາລັບລົດຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວແມ່ນພຽງແຕ່ປະມານເຄິ່ງໜຶ່ງ ຂອງອັດຕາອອກໄປທາງນອກ. ໃນກໍລະນີຂອງເບຍລາວ, ລົດຂົນສົ່ງໂດຍທົ່ວໄປບໍ່ຂົນເອົາສິນຄ້າພາຍນອກ ຫຼັງຈາກກັບມາຈາກຕະຫຼາດພາຍໃນທີ່ພວກເຂົາໃຊ້ສໍາລັບການຂົນສົ່ງແກ້ວເບຍເປົ່າ ແລະ ລັງກັບໄປຍັງໂຮງງານຜະລິດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ປາກເຊ.

ໃນຫຼາຍປີຜ່ານມາ, ການຂົນສົ່ງວັດສະດຸຂ້າມຄືນຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາບັນດາຕົວເມືອງໃຫຍ່ຂອງ ສປປ ລາວ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາເປັນຕະຫຼາດ ທີ່ແຍກຕົວໃນການແຈກຢາຍພາຍໃນ. ການບໍລິການຕົ້ນຕໍແມ່ນໄປເຖິງທ່າແຂກ, ສະຫວັນນະເຂດ, ປາກເຊໃນພາກໃຕ້. ການບໍລິການຂົນສົ່ງໄປສູ່ແຂວງຫຼວງພະບາງຍັງຈຳກັດ ແລະ ສູນກາງຂອງພາກເໜືອ. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍແມ່ນການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ເຊິ່ງແມ່ນເປັນຂອງລັດວິສາຫະກິດ (SOE). ພວກເຂົາດໍາເນີນການຂົນສົ່ງສະເລ່ຍ 50 ຄັນ ປະຈໍາຄົວລົດ 4 ແຫ່ງ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ໃນການບໍລິການຖັງຕອນຄໍາຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ປະລິມານຂອງການບໍລິການນີ້ຖືກຄາດຄະເນແມ່ນມີປະມານ 20 ໂຕນຕໍ່ມື້ ເຊິ່ງແຕ່ລະຄັນຂົນສົ່ງສິນຄ້າເທົ່າກັບຜູ້ໂດຍສານ 20 ຄົນ.

ພາຫະນະຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ທາງນໍ້າແມ່ນໄດ້ຮັບການບໍລິຈາກຈາກລັດຖະບານຢູ່ປຸ່ນ ແລະ ມີສອງຈາກ (ປະມານ 5 ປີ) ຈາກບໍລິສັດ ສະກາວາ ໃນປະເທດຢູ່ປຸ່ນ. ຜົນກໍາໄລຂອງລົດບໍລິຈາກດັ່ງກ່າວແມ່ນບໍ່ແມ່ນຈາກຂໍ້ຈຳກັດຂອງການຄ້າທຳມະດາ. ແຜນຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ທາງນໍ້າ ແນໃສ່ເພື່ອເປີດສາຂາໃນພາກເໜືອ (ໃນປີ 2014) ແລະ ພົບກັບການແຂ່ງຂັນໃນບາງຂົງເຂດຈາກທຸລະກິດທີ່ສ້າງຕັ້ງໃໝ່. ສິ່ງນີ້ໄດ້ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມຕ້ອງການທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ສໍາລັບການຂົນສົ່ງອີງໃສ່ເວລາຂອງສິນຄ້າທີ່ມີຈຳນວນໜ້ອຍພາຍໃນ ສປປ ລາວ.

ການແຈກຢາຍນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ

ການຈົດຖະບຽນພາຫະນະເພີ່ມຂຶ້ນ ແມ່ນໂດຍທົ່ວໄປນໍາໄປສູ່ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຄວາມຕ້ອງການສໍາລັບນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ບໍານໍ້າມັນໃໝ່ທີ່ຖືກສ້າງຂຶ້ນທົ່ວ ສປປ ລາວ. ຜົນໄດ້ຮັບອັນໜຶ່ງຂອງການພັດທະນາຂະແໜງການຂົນສົ່ງນໍ້າມັນ ທີ່ຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງໄວວາ. ອຸດສາຫະກໍາດັ່ງກ່າວແມ່ນຖືກຄອບຄອງໂດຍບໍລິສັດນໍ້າມັນຂອງລັດ ກັບບໍລິສັດ Petro ຂອງຫຼວງດນາມ ແລະ PTT ຈາກປະເທດໄທ ເປັນຜູ້ແຈກຢາຍຕົ້ນຕໍທີ່ມີຢູ່ໃນປະຈຸບັນ.

ບໍລິສັດນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟລາວມີລົດ 10 ລໍ້ປະມານ 300 ຄັນ, 3 ເຟົາ ຕິດກັບແທັງນໍ້າມັນ. ພວກມັນມີຄວາມສາມາດໃນການຂົນສົ່ງນໍ້າມັນໄດ້ລະຫວ່າງ 16,000 ແລະ 21,000 ລິດ ຕໍ່ຄັນ. ຈຳນວນລົດຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວແມ່ນໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຈາກຜູ້ຖືຮຸ້ນຍ່ອຍປະມານ 20% ຂອງຄວາມຕ້ອງການນໍ້າມັນຂອງລັດ. ຢ່າງໜ້ອຍໜຶ່ງຂອງຜູ້ຖືຮຸ້ນຍ່ອຍຖືກຫັນເປັນເອກະຊົນ.

ບໍລິສັດ PTT ໄດ້ປະກາດວ່າມັນຈະມີ 60 ບໍານໍ້າມັນໃນ ສປປ ລາວ ໃນປີ 2017 ທີ່ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງແຜນການຂະຫຍາຍຂອງອາຊຽນ. ບໍລິສັດນີ້ຈະຖືວ່າເປັນອັນດັບ 2 ຮອງຈາກ Petro Vietnam ເຊິ່ງຖືກຂະຫຍາຍໂດຍຊື້ຈາກການບໍລິການບໍານໍ້າມັນ Royal Dutch Shell ໃນປີ 2012.

ຫຼັກຖານຂອງການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການແຈກຢາຍຂົນສົ່ງນໍ້າມັນ ແມ່ນການນໍາເຂົ້າລົດບັນທຸກນໍ້າມັນແດວູຈຳນວນ 100 ຄັນໂດຍບໍລິສັດເຊື້ອໄຟ, ບໍລິສັດແຈກຢາຍນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟລາວ. ຖັງນໍ້າມັນຕິດກັບລົດ 10 ລໍ້, ມີ 3 ເຟົາ ແຕ່ລະຄັນມີຄວາມສາມາດຂົນສົ່ງໄດ້ 16,000 ລິດ, ບາງຄັນແມ່ນໃຫຍ່ກວ່າມີຄວາມສາມາດບັນທຸກໄດ້ 20,000 ລິດ.

ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ ຕັ້ງໃຈເພື່ອເຊົ່າລົດແກ່ເຈົ້າຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງນ້ອຍ ທີ່ຈະຮັບເຊັນສັນຍາເປັນຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ. ນີ້ແມ່ນການພັດທະນາໃນການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະ ມັນປະຕິບັດຕາມຮູບແບບຂອງການໃຫ້ເຊົ່າແກ່ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຂະໜາດນ້ອຍຄືກັບຫຼາຍປະເທດ. ສິ່ງນີ້ເຮັດໃຫ້ບັນຫາການຈ້າງງານ ແລະ ການບໍລິຈາກສາໄປຈາກບໍລິສັດ ແລະ ອະນຸຍາດໃຫ້ພວກເຂົາຮູ້ໄດ້ຄ່າຂົນສົ່ງຕໍ່ລິດ ໂດຍປາດສະຈາກຄວາມກັງວົນກ່ຽວກັບແຮງງານ ແລະ ບັນຫາດ້ານລະບຽບຫຼັກການ.

ຄໍາຖາມຂອງມາດຕະຖານດ້ານຄວາມປອດໄພແມ່ນຍັງບໍ່ທັນຈະແຈ້ງ. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ຖືກສໍາພາດ ລາຍງານວ່າມີການຝຶກ

ອົບຮົມເປັນບາງຄັ້ງໂດຍບໍລິສັດເຊື້ອໄຟ, ແຕ່ວ່າຍັງບໍ່ມີຫຼັກຖານຂອງເຄື່ອງໝາຍຄວາມປອດໄຟຂອງນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ, ຄູ່ມືຄວາມປອດໄຟ Hazchem/Hazmat ຫຼື ເລກໂທລະສັບຢູ່ແທ້ງນໍ້າມັນ. ມີແທ້ງເກົ່າຈຳນວນຫຼາຍທີ່ຊື່ມາເປັນມືສອງຈາກປະເທດໄທ ໃນສະພາບທີ່ແຕກຕ່າງກັນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມັນເປັນທີ່ຊັດເຈນວ່າຂະແໜງການກຳລັງຂະຫຍາຍຕົວ ແລະ ປະຈຸບັນຄາດຄະເນມີນໍ້າມັນປະມານຫຼາຍກວ່າ 500 ແທ້ງ ຕາມເສັ້ນທາງຂອງ ສປປ ລາວ ເຊິ່ງເປັນຂະແໜງການການຂົນສົ່ງພາຍໃນທີ່ສຳຄັນ.

ການນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ

ລະດັບການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງຂອງລາວ ໃນທຸລະກິດຂຶ້ນກັບເສັ້ນທາງ ແລະ/ຫຼື ລັງສິນຄ້າ.

- ຍ້ອນ ສປປ ລາວ ເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ, ຕູ້ສິນຄ້າທາງທະເລ ແລະ ຕູ້ສິນຄ້າມາຜ່ານທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງຂອງປະເທດໄທ ແລະ ຜ່ານທ່າເຮືອຂອງຫວຽດນາມ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວບໍ່ສາມາດໄປເອົາລັງສິນຄ້າ ຫຼື ສົ່ງລັງສິນຄ້າທີ່ທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ, ດັ່ງນັ້ນ, ລັງສິນຄ້າທັງໝົດທີ່ເຖິງ/ຈາກ ທ່າເຮືອແມ່ນຖືກຂົນສົ່ງໂດຍບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງໄທ. ໝາຍຄວາມວ່າເສດຖະກິດຂອງລາວ ແມ່ນຂຶ້ນກັບອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງໄທ ສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ.
- ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນສາມາດໄດ້ຮັບການຂົນສົ່ງໂດຍຜູ້ຂົນສົ່ງຂອງລາວ, ແຕ່ພຽງແຕ່ຫຼັງຈາກທີ່ສິນຄ້າທີ່ຖືກເອົາເຂົ້າໃນສ້າງສິນຄ້າ ເຊິ່ງຖືກແຈກຢາຍໃນທ້ອງຖິ່ນທີ່ມີປະລິມານການຂົນສົ່ງທີ່ໜ້ອຍໃນທົ່ວປະເທດ. ຫາກປະລິມານການຂົນສົ່ງຫຼາຍພໍສຳລັບລົດຂົນສົ່ງໂດຍກົງໃຫ້ຈຸດທີ່ໝາຍ, ມັນອາດແມ່ນລົດທີ່ນຳເຂົ້າໂດຍກົງ.
- ການສົ່ງອອກທອງ ແລະ ຄຳ ແມ່ນປົກກະຕິສົ່ງໄປທ່າເຮືອຂອງໄທໂດຍລົດຂົນສົ່ງຂອງໄທ. ໃນກໍລະນີຂອງບໍ່ຄຳເຊໂປນ, ເຈົ້າຂອງສັນຍາປະຈຸບັນແມ່ນຊະນະໂດຍຜົນຂົນສົ່ງຄົນລາວ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລົດຂົນສົ່ງ 25 ຄັນ ປະຈຸບັນແມ່ນເປັນລົດໄທ ແລະ ຄົນຂັບຜູ້ທີ່ຂົນສົ່ງຄຳໃນປະຈຸບັນຜ່ານມາ. ທອງແມ່ນຖືກຂົນເປັນກອງໄປທ່າເຮືອຫວຽດນາມ, ເຊິ່ງແມ່ນລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວ ຫຼື ຫວຽດນາມ. ແຕ່ລົດຂອງລາວທີ່ສາມາດຕອບສະໜອງມາດຕະຖານທີ່ຮຽກຮ້ອງໂດຍເຈົ້າຂອງບໍ່ແຮ່ມີຈຳນວນໜ້ອຍ ຍ້ອນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງລາວບໍ່ມັງໝັ້ນ ຫຼື ສາມາດລົງທຶນໃນອຸປະກອນທີ່ຕ້ອງການ.
- ສິນຄ້ານຳເຂົ້າທັງຂົນໄປບໍ່ແຮ່, ສ່ວນຫຼາຍມາຈາກປະເທດໄທ ໂດຍນຳໃຊ້ລົດໄທ (ເຖິງແມ່ນວ່າປະຈຸບັນມີຜູ້ຂົນສົ່ງພາຍໃນດຳເນີນງານຢູ່, ໂດຍສະເພາະແມ່ນອາຊີດຊຸນພູລິກ).
- ການນຳເຂົ້າຈາກຈີນຜ່ານດ່ານບໍ່ເຕັນ ແມ່ນນຳໃຊ້ລົດຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວ. ໃນຄະນະທີ່ລັງສິນຄ້າຖືກນຳມາຈາກຈີນເຖິງຊາຍແດນບໍ່ທານ/ບໍ່ເຕັນ ຄຽງຄູ່ກັນກັບ NSEC ເທິງລົດຂົນສົ່ງຂອງຈີນ. ກິດຈະກຳດັ່ງກ່າວແມ່ນຂຽນຖ່າຍໄປສູ່ 10 ແລະ 12 ລ້ ຫຼັງຈາກແຈ້ງພາສີ. ບັນດາລົດຂົນສົ່ງແບບດຽວກັນປົກກະຕິຈະຂົນສົ່ງສິນຄ້າກະສິກຳ ແລະ ການສົ່ງອອກໄມ້ ເພື່ອສົ່ງອອກໄປສູ່ດ່ານດຽວກັນສຳລັບການຂຽນຖ່າຍໄປສູ່ລົດຂອງຈີນ.
- ການຂົນສົ່ງກອງແຮ່ທາດອາດເປັນຂະແໜງການທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດໃນອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງໃນລາວ. ຈຳນວນຂອງລົດຂົນສົ່ງໃນຂະແໜງການຖືກຄາດຄະເນວ່າມີຫຼາຍກວ່າ 700 ຄັນ ໂດຍມີເຈົ້າຂອງໜ້ອຍກວ່າ 10 ຄົນ ທີ່ມີທຶນໝູນວຽນປະມານ 60 ລ້ານເອີໂຣ (ຂໍ້ມູນຈາກກົມຂົນສົ່ງ). ຜະລິດຕະພັນທີ່ຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍໄປຫວຽດນາມແມ່ນກະເບື້ອງແຜ່ນລຽບ, ຫີນປູນ, ເຫຼັກ, ທາດໄປເຕດຊຽມ, ຖ່ານຫີນລິກໄນ ແລະ ແຮ່ທາດອື່ນໆ. ທັງໝົດແມ່ນຂົນສົ່ງມາຈາກບໍ່ແຮ່ ແລະ ເໝືອງແຮ່ໃນແຂວງຄຳມ່ວນ ແລະ ຈາກແຂວງວຽງຈັນ. ລັງສິນຄ້າທັງໝົດແມ່ນສົ່ງໄປຍັງທ່າເຮືອໃນໃຈກາງຂອງຫວຽດນາມ, ເຊັ່ນທ່າເຮືອວຸ່ງອ່າງ ແລະ ວຸ່ງເອົາ. ແຮ່ທາດດັ່ງກ່າວແມ່ນຖືກຂົນສົ່ງສຳລັບສົ່ງອອກທາງທະເລ ຫຼື ການຊົມໃຊ້ໂດຍໂຮງງານທ້ອງຖິ່ນ.

ມັນຍັງມີການຄ້າຂະໜາດໃຫຍ່, ໂດຍສະເພາະແມ່ນຫີນປູນໄປຫາໂຮງງານໃນນະຄອນພະນົມ ໃນພາກຕາເວັນອອກສຽງເໜືອຂອງປະເທດໄທ. ການຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວແມ່ນຖືກຄອບຄອງໂດຍຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມ, ແຕ່ໃນຕະຫຼອດໄລຍະເວລາ 8 ປີມີຫຼາຍບໍລິສັດໃຫຍ່ຂອງລາວໄດ້ຮວມເຂົ້ານຳ ແລະ ປະຈຸບັນແມ່ນຖືເອົາການຂົນສົ່ງເປັນສ່ວນຫຼາຍ.

ລົດຂົນສົ່ງທີ່ຂຶ້ນທະບຽນມີຄວາມສາມາດເຂົ້າເຖິງໂຮງງານຜະລິດ ແລະ ທ່າເຮືອຂອງທວງດນາມຢ່າງບໍ່ຈຳກັດໃນພາກກອງຂອງທວງດນາມ ສຳລັບການບໍລິການຂົນສົ່ງແບບພື້ນຖານທີ່ສຸດ ໂດຍການນຳໃຊ້ລົດພັງຕໍ່ ແລະ ລົດລາກເຊິ່ງຂົນໄດ້ 35 ຫາ 40 ໂຕນຕໍ່ລົດ 1 ຄັນ. ການຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວແມ່ນໜັກໜ່ວງຕໍ່ອຸປະກອນຂົນສົ່ງ ເຊິ່ງຜິດຕໍ່ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງໃນຄວາມສາມາດສູງສຸດ. ການບັນຈຸໃນລົດຂົນສົ່ງແມ່ນໜັກ ເຊິ່ງມີຜົນເຮັດໃຫ້ບໍ່ມີຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫຼາຍຄົນຕ້ອງການດຳເນີນທຸລະກິດນີ້. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມລາຍງານຄວາມຕ້ອງການສູງ. ຕົວຢ່າງ: ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຄົນໜຶ່ງທີ່ເລີ່ມດຳເນີນທຸລະກິດໃນປີ 2007 ມີລົດມີສອງ 15 ຄັນ, ປະຈຸບັນມີລົດຂົນສົ່ງ 200 ຄັນ (ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນຊີ້ໃໝ່) ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍລັງສິນຄ້າໄດ້ເຖິງ 500,000 ໂຕນຕໍ່ປີ. ສິ່ງຈຳກັດຕົ້ນຕໍຂອງການຂະຫຍາຍທຸລະກິດຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແມ່ນຄວາມສາມາດຊອກຫາຄົນຂັບທີ່ມີຄວາມສາມາດ ໃນການບັງຄັບລົດໜັກ ເຊັ່ນດຽວກັບຊ່າງແປງລົດເພື່ອບຳລຸງຮັກສາລົດດັ່ງກ່າວ.

- ການສົ່ງອອກໄມ້ຈາກບັນດາແຂວງພາກໃຕ້ສ້າງລາຍຮັບຢ່າງສູງ. ເຖິງວ່າມັນເປັນການຕັດໄມ້ຈຳນວນຫຼາຍ, ຍັງມີການຂົນສົ່ງທີ່ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຕັດເປັນທ່ອນ. ການຂົນສົ່ງໄມ້ທ່ອນແມ່ນດຳເນີນໂດຍລົດຂົນສົ່ງຂອງທວງດນາມ, ແຕ່ໄມ້ທີ່ຍັງບໍ່ໄດ້ຕັດ ແລະ ໄມ້ທ່ອນແມ່ນຂົນສົ່ງໂດຍລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວທີ່ໄດ້ຂຶ້ນທະບຽນ. ລົດຂອງລາວທີ່ດຳເນີນການຂົນສົ່ງແມ່ນປົກກະຕິຈະເກົ່າ (ຫຼາຍກວ່າ 30 ປີ) ແລະ ມີຄຸນນະພາບຕ່ຳ. ລະດັບຄວາມປອດໄພແມ່ນຕ່ຳ ແລະ ການບັນທຸກກຳຈຳກັດແຕ່ຊ້ຳພັດຖືກລະເລີຍ.
- ສິນຄ້າໂຄງການຈາກບັນດາປະເທດ ນອກຈາກຈີນ ປົກກະຕິມາໂດຍກົງຈາກປະເທດໄທ ໂດຍໃຊ້ລົດຂົນສົ່ງຂອງໄທ. ສິນຄ້າມາຈາກປະເທດຈີນ ອາດໄປໂດຍກົງເຖິງຈຸດພາຍ ຫຼື ອາດສົ່ງໄປເຖິງສາງພັກສິນຄ້າໃນບໍ່ທານຟາກຊາຍແດນລາວ-ຈີນ. ລົດຂະໜາດນ້ອຍກວ່າ 12-ລໍ່ຂອງລາວ ປົກກະຕິຈະຖືກໃຊ້ຍ້ອນມັນເໝາະສົມກັບຖະໜົນໃນເຂດພູພຽງທາງພາກເໜືອ. ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນປົກກະຕິຈະພຽງແຕ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບວ່າ ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວມີສ່ວນຮ່ວມໃນການນຳເຂົ້າຂອງສິນຄ້າໂຄງການ. ການແຈ້ງພາສີຈະໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍຕາງໜ້າບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ຜູ້ເຊິ່ງອາດຈັດການເອົາເຄື່ອງລົງໃນສະຖານທີ່ ຍົກເວັ້ນມັນຖືກຮັບຜິດຊອບໂດຍຜູ້ຂົນສົ່ງເອງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສິນຄ້າໂຄງການຈຳນວນຫຼາຍແມ່ນບໍ່ເຄີຍຖືກຂົນສົ່ງໂດຍລົດລາວ.

ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ

ຂະແໜງການດັ່ງກ່າວມີອັດຕາການປະກອບສ່ວນ ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວຕ່ຳທີ່ສຸດ. ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຖືກຄອບຄອງໂດຍຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງໄທ, ຈີນ ແລະ ທວງດນາມ ແລະ ບໍ່ຕ້ອງການນຳໃຊ້ລົດລາວທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຂົນສົ່ງ ໃນ 3 ເສັ້ນທາງຕົ້ນຕໍຂອງການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນເຊັ່ນ: ແລວທາງເສດຖະກິດຕາເວັນອອກຕາເວັນຕົກ (EWEC), ແລວທາງເສດຖະກິດ ເໜືອໃຕ້ (NSEC) ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ #12.

ລົດຂົນສົ່ງຂອງໄທໄປທວງດນາມ ຫຼື ພາກໃຕ້ຂອງຈີນ ປົກກະຕິແລ່ນຈາກແຂວງສະຫວັນນະເຂດເທິງເສັ້ນທາງ EWEC ເຊິ່ງຜູ້ສິນຄ້າຂອງພວກເຂົາຖືກສົ່ງຕໍ່ໄປຍັງລົດຂົນສົ່ງຂອງທວງດນາມ. ຜູ້ສິນຄ້າຈະຖືກຂົນສົ່ງຜ່ານ ສປປ ລາວ ໂດຍລົດຂົນສົ່ງຂອງທວງດນາມໄປທວງດນາມ ເທິງເສັ້ນທາງ EWEC ຫຼື ເສັ້ນທາງເລກທີ 12. ມີລົດໄທຈຳນວນໜຶ່ງຂັບຜ່ານດ່ານແດນສະຫວັນລາວບາວ ບ່ອນເຊິ່ງສິນຄ້າຖືກຂຸ່ນຖ່າຍໄປຍັງລົດຂົນສົ່ງຂອງທວງດນາມ.

ລົດໄທທີ່ມຸ້ງໜ້າໄປຢູ່ນານ ສາມາດເຂົ້າໄປໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍຜ່ານຂົວໃໝ່ທີ່ຫວຍຊາຍ ແລະ ສືບຕໍ່ໄປຍັງທາງເລກ R3A ໄປຊາຍແດນບໍ່ເຕັນ. ມີການຄຸ່ນຖ່າຍໄປຍັງລົດຂົນສົ່ງຂອງຈີນ. ຂະບວນການຜ່ານແດນພາສີໄດ້ຖືກຮັບຜິດຊອບໂດຍນາຍໜ້າແຈ້ງພາສີ ແລະ ບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງ ເຊິ່ງເປັນຜູ້ຈັດການການຂຸ່ນຖ່າຍຜູ້ສິນຄ້າໂດຍລົດເຄນ ຫຼື ການໃຊ້ກຳມະກອນຂຸ່ນຖ່າຍ. ມາເຖິງປະຈຸບັນ, ມີພຽງບໍລິສັດຈຳນວນໜ້ອຍ ຫຼື ບໍ່ມີສ່ວນຮ່ວມຂອງອຸດສາຫະກຳໂລຈິດສະຕິກສ ໃນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຜ່ານແດນ.

ການພັດທະນາໃນສາກົນ

ສປປ ລາວ ກຳລັງພັດທະນາການດຳເນີນທຸລະກິດສາກົນ ພາຍໃຕ້ສັນຍາສອງຝ່າຍ ແລະ ສາມຝ່າຍ ກັບບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ (ກຳປູເຈຍ, ມຽນມາ ແລະ ທວງດນາມ) ຍ້ອນຄວາມບໍ່ອົດທົນກັບການບໍ່ມີຄວາມຄືບໜ້າຂອງການເຈລະຈາກັບໄທ. ການ

ພັດທະນາຫຼ້າສຸດແມ່ນການເຊັນສັນຍາສາມຝ່າຍ ເພື່ອອະນຸຍາດໃຫ້ລາວເຂົ້າເຖິງທ່ານເຮືອພາກໃຕ້ຂອງຫວຽດນາມ ພ້ອມກັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຜ່ານກຳປູເຈຍ. ມີພຽງ 70 ການອອກອະນຸຍາດໃຫ້ລາວ, 28 ອະນຸຍາດເປັນຂອງການຮ່ວມທຶນຂອງ SMT-Nissin. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມັນໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາໂດຍຄວາມຄືບໜ້າຂອງສັນຍາ ເພື່ອໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວສາມາດເຂົ້າເຖິງທ່ານເຮືອໄຮ່ຈິມິນໂດຍກົງ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງຕູ້ສິນຄ້າທາງໄກ. ສິ່ງນີ້ໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາວ່າເປັນພຽງທາງອອກທີ່ດີທີ່ສຸດອັນດັບ 2 ຍ້ອນການເຂົ້າເຖິງທ່ານເຮືອແຫຼມສະບັງໄດ້ທາງກົງ, ອີງຕາມກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. ສປປ ລາວ ບໍ່ຄາດຫວັງໃນການເຂົ້າເຖິງທ່ານເຮືອແຫຼມສະບັງໃນອະນາຄົດອັນໃກ້. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສັນຍາສາມຝ່າຍ ລາວ-ກຳປູເຈຍ-ຫວຽດນາມ ເປີດກວ້າງທາງເລືອກໃນການຂົນສົ່ງສຳລັບ ສປປ ລາວ.

ຫວຽດນາມ ຈະອະນຸຍາດໃຫ້ລົດຂອງລາວ ເຂົ້າເຖິງທ່ານເຮືອຂອງຫວຽດນາມ ໂດຍບໍ່ມີໂຄຕ້າ ຫຼື ໃບອະນຸຍາດ. ສິ່ງນີ້ເປັນການກະຕຸ້ນການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການຄ້າແຮ່ທາດໄປຍັງຫວຽດນາມ. ແຕ່ທ່າອ່ຽງດັ່ງກ່າວສາມາດຖືກນຳໃຊ້ເພື່ອຂະຫຍາຍການດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງສາກົນຢ່າງວ່ອງໄວ ທັນທີທີ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວ ພັດທະນາຄວາມສາມາດໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຄວາມຕ້ອງການຂອງລູກຄ້າໃນອະນາຄົດ. ມາເຖິງປະຈຸບັນ, ຄວາມຂາດແຄນລົດລາກ, ພະນັກງານຂັບລົດທີ່ມີທັກສະ, ຊ່າງສ້ອມແປງ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງ ກົດກັນ ສປປ ລາວ ຈາກການໝູນໃຊ້ໂອກາດພາຍນອກໃນການເຄື່ອນຍ້າຍແຮ່ທາດ.

ຍັງມີການວາງແຜນຮ່ວມກັນກັບຫວຽດນາມ ແລະ ມຽນມາ ເພື່ອພັດທະນາເສັ້ນທາງຈາກນະຄອນຫຼວງຮ່າໂນ້ຍ ເຖິງມຽນມາຜ່ານພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ (ເສັ້ນທາງເລກທີ 17). ມຽນມາກຳລັງວາງແຜນເຊື່ອມຕໍ່ຖະໜົນທີ່ມີຢູ່ແລ້ວຈາກທ່າຂີ້ເຫຼັກ ໄປເຖິງເກງຕຸງ (ເສັ້ນທາງເລກທີ 14) ເຖິງຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງໃໝ່ ທີ່ເກງລາບ/ບ້ານຊຽງກົກ ເທິງເສັ້ນທາງເມືອງສິງ ໃນແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ. ຫຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ສາມປະເທດກຳລັບເຮັດວຽກ ກ່ຽວກັບ ການແລກປ່ຽນສິດທິດ້ານການຈໍລະຈອນ ເຊິ່ງສຸດທ້າຍອາດອະນຸຍາດໃຫ້ພາຫະນະຈາກທັງ 3 ປະເທດດຳເນີນທຸລະກິດໃນທັງໝົດເສັ້ນທາງ. ມັນຈະເປັນການເປີດກວ້າງທາງເລືອກຂອງເສັ້ນທາງຈາກຫວຽດນາມໄປເຖິງມຽນມາ ເຊິ່ງຕ້ອງໄດ້ຜ່ານປະເທດໄທ ແລະ ເປີດກວ້າງປະເທດອື່ນໃຊ້ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວ. ການຂົນສົ່ງເທິງເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວແມ່ນແນ່ນອນວ່າຈະບໍ່ໜ້າແທ້ໝົດໃນຫຼາຍປີທຳອິດ (ຜູ້ຕາງໜ້າ, ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ສປປ ລາວ, 2104).

ເສັ້ນທາງຫຼັກ ແລະ ທາງເຂົ້າອອກ

ການນຳເຂົ້າໂດຍບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ສ່ວນຫຼາຍຈະມາຫານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໂດຍກົງ ເພື່ອແຈ້ງພາສີ ແລະ ສົ່ງມອບ ແຕ່ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນແມ່ນຜ່ານຫຼາຍແຂວງທີ່ມີຊາຍແດນຕິດຈອດກັບປະເທດເພື່ອນບ້ານ. ບາດບາດຂອງບັນດາແຂວງຕົ້ນຕໍທີ່ເປັນສູນກາງການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນມີດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ມຸກດາຫານ - ສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນຈຸດຜ່ານແດນຕົ້ນຕໍສຳລັບການປ່ຽນຖ່າຍຕູ້ສິນຄ້າໃນລາວ. ຕູ້ສິນຄ້າຈາກປະເທດໄທທີ່ຂົນສົ່ງໂດຍລົດໄທ ແລະ ຍົກຂຶ້ນໃສ່ລົດຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມ ໃນເຂດພາສີ (ຫຼື ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ) ກວດກາຮ່ວມກັນໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ. ຕູ້ສິນຄ້າດັ່ງກ່າວໄດ້ຮັບການກວດກາ, ປະທັບການກວດກາ ແລະ ເອກະສານສົ່ງຕໍ່ໄປໃຫ້ລົດທະບຽນໝາຍເລກໃໝ່. ຕູ້ສິນຄ້າສ່ວນຫຼາຍແມ່ນຂົນສົ່ງຜ່ານແດນລະຫວ່າງຈີນ ແລະ ໄທ. ລົດຂົນສົ່ງຫວຽດນາມ ຮັບຜິດຊອບຂົນສົນຄ້າທາງພາກໃຕ້ຈາກຊາຍແດນຈີນທີ່ດ່ານພິງຊຽງ, ຜ່ານຮ່າໂນ້ຍ ແລະ ເຂົ້າໄປໃນສປປ ລາວ ຜ່ານທາງເລກທີ 9 ທີ່ດ່ານລາວບາວ / ແດນສະຫວັນ ເທິງເສັ້ນທາງ EWEC ຫຼື ຜ່ານຍອນກາຍ ເສັ້ນທາງເລກທີ 12. ຕູ້ສິນຄ້າຖືກຂົນສົ່ງລົດຂົນສົ່ງຂອງໄທທີ່ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມ ນຳເອົາຕູ້ສິນຄ້າຈາກໄທໄປຈີນ ຫຼື ຫວຽດນາມ.
- ດ່ານແດນສະຫວັນ - ລາວບາວ ແມ່ນຊາຍແດນ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ສສ ຫວຽດນາມ, ຢູ່ບ່ອນດັ່ງກ່າວມີການປ່ຽນລົດຂົນສົ່ງຕູ້ສິນຄ້າໜ້ອຍ ຍ້ອນບໍ່ມີລົດເຄນຍົກຖາວອນ. ການຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍແມ່ນຕູ້ສິນຄ້າຂອງໄທ ຂົນສົ່ງເຂົ້າໄປໃນຫວຽດນາມ ໂດຍລົດຂົນສົ່ງຂອງໄທ. ລົດຂົນສົ່ງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດເຂົ້າໄປເຖິງດ່ານລາວບາວ ເຊິ່ງເມືອງດັ່ງກ່າວເປັນເຂດການຄ້າເສລີ. ລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າສ່ວນຫຼາຍຂອງໄທເອົາສິນຄ້າລົງໂດຍໃຊ້ແຮງງານຄົນ ໂດຍກຳມະກອນໃນທ້ອງຖິ່ນ ຫຼື ຂົນເຂົ້າໃນສາງ. ການນຳເຂົ້າມີຈຳນວນຈຳກັດເຂົ້າໃນ ສປປ ລາວ, ແຕ່ລົດຂົນສົ່ງຂອງຄົນຫວຽດນາມສາມາດເຂົ້າລາວ ແລະ ມີຈຳນວນສິນຄ້າຜ່ານແດນໜ້ອຍຫຼາຍທີ່ຜ່ານລາວ. ລົດຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມແລ່ນຜ່ານສະຫວັນນະເຂດ ຫຼື ເຂົ້າໄປເຖິງທີ່ໝາຍໃນ ສປປ ລາວ ເພື່ອເອົາສິນຄ້າລົງ. ລົດລາວທີ່ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງແມ່ນມີຈຳ

ນວນໜ້ອຍທີ່ສຸດ.

- ດ່ານບໍ່ທານ - ບໍ່ເຕັ້ນ ແມ່ນທາງເຂົ້າອອກຈາກຈີນເທິງເສັ້ນທາງ NSEC. ນີ້ເປັນເຂດທີ່ລົດຂົນສົ່ງຂອງຈີນມາຄຸ້ມຖ່າຍໃສ່ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວ. ຍັງເປັນບ່ອນທີ່ລົດຂົນສົ່ງຂອງໄທມາຄຸ້ມຖ່າຍລັງສິນຄ້າ ຫຼື ຕູ້ສິນຄ້າ ໃສ່ລົດຂົນສົ່ງຂອງຈີນ. ລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າສ່ວນຫຼາຍຂອງໄທເອົາສິນຄ້າລົງໂດຍໃຊ້ແຮງງານຄົນ ໂດຍກຳມະກອນໃນທ້ອງຖິ່ນຄົນຫວຽດນາມ ແລະ ຄົນຈີນ. ບໍ່ມີການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຫຼາຍລະຫວ່າງສອງຝ່າຍໃນເສັ້ນທາງຈີນ-ລາວ-ຈີນ ແຕ່ມີຈຳນວນຫຼາຍແມ່ນຈີນ-ໄທ, ຍົກເວັ້ນການຂົນສົ່ງນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟສ່ວນຫຼາຍແມ່ນນຳໃຊ້ລົດພາຍໃນ. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນຈາກຈີນໄປໄທ ແລະ ຈາກໄທໄປຈີນແມ່ນໃຊ້ຄົນຂົນ. ເຄື່ອງຍົກຕູ້ສິນຄ້າມີຢູ່ພຽງແຕ່ຢູ່ດ່ານບໍ່ເຕັ້ນ ແຕ່ໃຊ້ງານໜ້ອຍຫຼາຍ. ສ່ວນໜຶ່ງກໍເປັນຍ້ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ສູງ ແຕ່ຍັງຂາດຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ ລະຫວ່າງ ຜູ້ປະກອບການຂອງຈີນ ແລະ ໄທ ແລະ ຍັງບໍ່ມີແບບຟອມສັນຍາທົ່ວໄປທີ່ຖືກຍອມຮັບ ເພື່ອລະບຸລະບຽບຫຼັກການໃນການສົ່ງມອບ ແລະ ການສົ່ງຄືນຕູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃຫ້ເຈົ້າຂອງ.
- ດ່ານໜອງຄາຍ - ວຽງຈັນ ແມ່ນເສັ້ນທາງຫຼັກສຳລັບການນຳເຂົ້າຕູ້ສິນຄ້າເຂົ້າໄປໃນ ສປປ ລາວ. ຕູ້ສິນຄ້າຂົນສົ່ງໂດຍລົດຂົນສົ່ງຂອງໄທ ແລະ ເອົາລົງເກັບໄວ້ໃນສາງຂອງຝ່າຍລາວ. ຕູ້ສິນຄ້າອື່ນແມ່ນໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນຈາກຂະແໜງການພາສີ ຫຼື ສົ່ງຕໍ່ໄປຫາຕູ້ຂົນສົ່ງທີ່ຖືກມອບສິດໃນຫວຽດນາມ ຫຼື ພື້ນທີ່ອ້ອມຂ້າງ. ຕູ້ສິນຄ້າທີ່ຖືກສົ່ງໂດຍກົງໂດຍລົດຂົນສົ່ງຂອງໄທ, ເອົາເຄື່ອງລົງ ແລະ ຕິລົດເປົ່າກັບຄືນໄປໄທ.

ການຂົນສົ່ງໂດຍສານ

ການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຕໍ່ເສດຖະກິດ

ສປປ ລາວ ບໍ່ມີລະບົບທາງລົດໄຟ ແລະ ການບໍລິການສາຍການບິນພາຍໃນທີ່ແພ່ຫຼາຍ ສຳລັບປະຊາຊົນລາວທັງໝົດ. ໂດຍທົ່ວໄປສາຍການບິນຈະຖືກນຳໃຊ້ໂດຍນັກທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ທຸລະກິດຕ່າງໆ. ການຂົນສົ່ງໂດຍສານສຳລັບປະຊາຊົນລາວທຳມະດາແມ່ນນຳໃຊ້ຕາງໜ່າງຂົນສົ່ງໂດຍສານລົດເມສຳລັບການເດີນທາງໄລຍະໄກ ແລະ ນຳໃຊ້ລົດສາມລໍ້ ຫຼື ລົດຈັກໃນການເດີນທາງໄປໃກ້. ມີການນຳໃຊ້ລົດຕູ້ເພື່ອຂົນສົ່ງໂດຍສານໃນເຂດເມືອງຕ່າງໆ. ເຖິງແມ່ນວ່າການບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານດັ່ງກ່າວອາດເປັນຄວາມສັບສົນ, ຜູ້ໂດຍສານເກີນບ່ອນນັ່ງຂອງລົດ ແລະ ມາດຕະຖານຕ່ຳ, ມັນໄດ້ເຮັດໜ້າທີ່ເປັນຂະແໜງການຫຼັກ ທີ່ກຳນົດໃນລະບຽບຫຼັກການ ແລະ ມີຄວາມສຳຄັນຕໍ່ການຈ້າງງານຂອງຄົນຢ່າງເປັນທາງການ ແລະ ບໍ່ເປັນທາງການ. ສະມາຄົມລົດສາມລໍ້ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນມີລົດ 1467 ຄັນ ໄດ້ຮັບການຂຶ້ນທະບຽນ. ສະມາຄົມລົດແທັກຊີມີ 327 ຄັນໄດ້ຮັບການຂຶ້ນທະບຽນ. ໃນແຂວງຫຼວງພະບາງ ສະມາຄົມລົດແທັກຊີ 266 ຄັນ ແລະ ລົດສາມລໍ້ 643 ຄັນ ທີ່ໄດ້ຮັບການຂຶ້ນທະບຽນ. ຕົວເລກດັ່ງກ່າວສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ຂະແໜງການຂົນສົ່ງມວນຊົນທ້ອງຖິ່ນເປັນທາງການແມ່ນໃຫຍ່ກວ່າ ແລະ ຈ້າງງານຄົນຫຼາຍກວ່າຂະແໜງການລົດເມໂດຍສານທີ່ຂຶ້ນທະບຽນ (ຜູ້ຕາງໜ້າຈາກກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ສປປ ລາວ, 2014).

ບົດບາດໜ້າທີ່ຂອງຂະແໜງຂົນສົ່ງໂດຍສານຂອງລາວ

ປະຊາຊົນສ່ວນຫຼາຍພາຍໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ບັນດາປະເທດເພື່ອບ້ານ ອີງໃສ່ລົດເມໂດຍສານທີ່ມີການພັດທະນາ ແລະ ເປັນຕູ້ນຳໃນການຂົນສົ່ງໂດຍສານພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ. ລົດເມໂດຍສານທາງໄກດຳເນີນການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ທັງໝົດສູນກາງສຳຄັນໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ພາກພື້ນ GMS. ຄຽງຄູ່ກັບໂດຍສານມວນຊົນຂອງຄົນລາວ ແລະ ແຂກທ່ອງທ່ຽວ, ພວກເຂົາຍັງຂົນສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນເປັນຈຳນວນຫຼາຍ. ໃນຕອນທ້າຍຂອງປີ 2012 ມີ ລົດເມ 3,352 ຄັນໄດ້ຮັບການຂຶ້ນທະບຽນໃນ ສປປ ລາວ. ຕົວເລກດັ່ງກ່າວນີ້ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 10% ນັບແຕ່ປີ 2006 (ກົມຂົນສົ່ງ, 2014)

ລົດເມໂດຍສານພາຍໃນ

ຕາໜ່າງລົດເມໂດຍສານທາງໄກພາຍໃນ ເປັນກະດູກສັນຫຼັງຂອງການຂົນສົ່ງໂດຍສານພາຍໃນ ສປປ ລາວ. ເປັນດາຕົວເມືອງທັງໝົດຖືກເຊື່ອມຕໍ່ກັນໂດຍຕາຕະລາງການຂົນສົ່ງ. ລົດເມຈຳນວນຫຼາຍເປັນເຈົ້າຂອງໂດຍສ່ວນບຸກຄົນ ແລະ ຜູ້ປະກອບການຂະໜາດນ້ອຍ. ບັນດາຜູ້ປະກອບການໄດ້ສ້າງເປັນທຸນສ່ວນຮ່ວມກັນເພື່ອມີຖະບຽນດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງໂດຍສານ. ການບໍລິການໄດ້ຮັບການຂຶ້ນທະບຽນໂດຍກົມຂົນສົ່ງ ບົນພື້ນຖານຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ການສະເໜີ. ມີ 131 ບຸກຄົນໄດ້ຮັບການຂຶ້ນທະບຽນໃນການໂດຍສານໃນ 35 ເສັ້ນທາງໃນຫວຽດນາມ. ເຖິງແມ່ນວ່າເສັ້ນທາງໄປຫວຽດນາມຈະມີໄລຍະທາງໄກກວ່າ ຖ້າທຽບໃສ່ໄປໄທ ແຕ່ກໍມີລົດຫຼາຍຄັນຂຶ້ນທະບຽນຂົນສົ່ງເປັນຜູ້ປະກອບການ (ຜູ້ຕາງໜ້າຈາກກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ,

ສປປ ລາວ, 2014). ການບໍລິການໄປເຂດຫ່າງໄກສອກຫຼີກ ຫຼື ການບໍລິການເພີ່ມເຕີມຕໍ່ກັບຄວາມຕ້ອງການຕາມປົກກະຕິ ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນໂດຍອຳນາດການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການເພີ່ມການເກື້ອໝູນດັ່ງກ່າວແມ່ນບໍ່ຖືກເຜີຍແຜ່.

ລົດເມໂດຍສານສະໜອງການບໍລິການໃຫ້ທັງຜູ້ໂດຍສານພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນນັກທ່ອງທ່ຽວເປັນຫຼາຍ ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວທີ່ມີລາຍຮັບຕໍ່າ. ຍ້ອນຄ່າໂດຍສານທາງອາກາດຍັງຂ້ອນຂ້າງແພງ ແລະ ຊັກຊ້າ, ລົດເມໂດຍສານສະໜອງທາງເລືອກ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບບັນດາສູນກາງພາກພື້ນຕົ້ນຕໍ. ຕາງໜ່າງລົດເມໂດຍສານທາງໄກພາຍໃນໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ແລະ ມີການຈັດຕັ້ງເປັນຢ່າງດີ. ມີສະຖານນີລົດເມໂດຍສານສອງແຫ່ງໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ສະຖານນີແຫ່ງທີ 1 ໃຫ້ບໍລິການໂດຍສານພາກເໜືອ 30% ແລະ ອີກ 70% ແມ່ນການບໍລິການໂດຍສານພາກໃຕ້. ລົດເມໂດຍສານໄປໃຕ້ແມ່ນມີຄວາມນິຍົມຍ້ອນສະພາບຖະໜົນທີ່ເດີນທາງໄປງ່າຍກວ່າ.

ການບໍລິການລົດເມໂດຍສານໄປຊົນນະບົດສາມາດຈັດປະເພດດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ລົດຜູ້ 12 ເຖິງ 15 ທີ່ນັ່ງ: ການບໍລິການດັ່ງກ່າວແມ່ນ 100 ກິໂລແມັດ ຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ມີຫຼາຍກວ່າ 100 ຖັງວ່າມີພາຍໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.
- ລົດເມໂດຍສານທາງໄກ: ເປັນລົດທີ່ບໍ່ມີເຄື່ອງປັບອາກາດ 45 ບ່ອນນັ່ງ ທີ່ມີອາຍຸໃຊ້ງານຢ່າງໜ້ອຍ 20 ປີ, ປົກກະຕິເປັນລົດມືສອງຈາກເກົາຫຼີ. ການບໍລິການໂດຍສານດັ່ງກ່າວແມ່ນບໍ່ເປັນທີ່ນິຍົມ ແລະ ຢຸດເຊົາການບໍລິການໄປ ເພາະມີລົດໃໝ່ອອກມາຫຼາຍ ຜູ້ຕາງໜ້າຈາກກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ສປປ ລາວ, 2014).
- ບໍລິການໂດຍສານ VIP2: ເປັນລົດມີເຄື່ອງປັບອາກາດ 45 ບ່ອນນັ່ງ ແລະ ເປັນທີ່ນິຍົມທີ່ສຸດເພາະມີລາຄາຄ່າແພງກວ່າລົດເມທົ່ວໄປພຽງແຕ່ 20,000 ກີບ (2 ເອໂຣ) ແລະ ໃໝ່ກວ່າ. ລົດສ່ວນຫຼາຍແມ່ນນຳເຂົ້າຈາກປະເທດເກົາຫຼີ ລວມທັງລົດມືສອງສະພາບດີ.
- ບໍລິການໂດຍສານ VIP1: ເປັນລົດມີເຄື່ອງປັບອາກາດທີ່ມີບ່ອນນັ່ງສາມາດເອນນອນໄດ້ ລວມທັງສາມາດເບິ່ງວິດີໂອ. ລົດເມໂດຍສານທາງໄກຍັງມີທ້ອງນ້ຳຕິດຢູ່ພ້ອມ.

ມີ 14 ເສັ້ນທາງໄປທາງທິດເໜືອ ແລະ 13 ເສັ້ນທາງໄປທາງທິດໃຕ້. ແຕ່ລະເສັ້ນທາງມີ 2 ບໍລິສັດລົດເມໂດຍສານ, ບໍລິສັດໜຶ່ງແມ່ນຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ອີກບໍລິສັດໜຶ່ງແມ່ນຈາກສູນກາງຂອງແຂວງ. ຄ່າບໍລິການແມ່ນເທົ່າກັນ ແລະ ອາດແຕກຕ່າງກັນ ອີງໃສ່ປະເພດຂອງການບໍລິການ (ທຳມະດາ/VIP1/VIP2). ເສັ້ນທາງບາງເສັ້ນທາງຍັງສັບສົນອາດມີທັງ 3 ປະເພດຂອງການບໍລິການ, ແຕ່ງເສັ້ນທາງທັງໝົດມີການບໍລິການ VIP2. ຜູ້ປະກອບການລາຍງານໃຊ້ຊາບຕໍ່ກັບການເພີ່ມຄວາມຕ້ອງການຂອງການໃຫ້ບໍລິການ VIP1.

ຕົວເລກຂອງການນຳໃຊ້ທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນແນ່ນອນວ່າຂຶ້ນກັບເສັ້ນທາງ ແລະ ຂຶ້ນກັບລະດູການ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການຂົນສົ່ງ 70% ຍັງແມ່ນເຄື່ອງດື່ມ. ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານລວມກັນທັງ 2 ສະຖານນີໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໃນລະດູທີ່ບໍ່ມີຜູ້ໂດຍສານຫຼາຍແມ່ນ 2,800 ຄົນ ແລະ 7,000 ຄົນ ໃນຊ່ວງເຫດສະການ. ໂດຍທົ່ວໄປຕົວເລກ 3,500 ຄົນຕໍ່ມື້ ນຳໃຊ້ລົດເມທາງໄກເຫັນວ່າຄົງທີ່. ມີການບໍລິການລົດຜູ້ທີ່ດຳເນີນທຸລິກິດເຖິງ 100 ກິໂລແມັດ ເຊິ່ງໂດຍສານປະມານ 2,500 ຄົນຕໍ່ມື້. ຕົວເລກຂອງການບໍລິການໃນຕົວເມືອງໃຫຍ່ເຊັ່ນ: ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ຫຼວງພະບາງ ແລະ ປາກເຊ ແມ່ນບໍ່ມີຕົວເລກທີ່ແນ່ນອນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຄາດຄະເນວ່າຢ່າງໜ້ອຍທີ່ສຸດ ມີອີກ 1,000 ຄົນ ນຳໃຊ້ການບໍລິການລົດຜູ້ພາຍໃນ 100 ກິໂລແມັດ ຈາກບັນດາຕົວເມືອງຂອງແຂວງ (ຜູ້ຕາງໜ້າຈາກກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ສປປ ລາວ, 2014).

ຕົວເລກຜູ້ໂດຍສານໃຊ້ບໍລິການໂດຍສານທາງໄກທັງໝົດແມ່ນ 3,500 ຄົນຕໍ່ມື້. ນັບທັງມື້ວັນພັກຕາມປະເພນີ ຕົວເລກຜູ້ໂດຍສານທາງໄກຄາດຄະເນວ່າຈະເຖິງ 1.4 ລ້ານຄົນຕໍ່ປີ. ຄ່າໂດຍສານສະເລ່ຍ 120,000 ກີບ (12 ເອໂຣ), ເປັນລາຍຮັບປະຈຳປີປະມານ 168 ຕື້ກີບ (16,8 ລ້ານເອໂຣ). ຕົວເລກຜູ້ໂດຍສານດ້ວຍລົດຜູ້ໂລຍະທາງ 100 ກິໂລແມັດ ຈະແມ່ນຢ່າງໜ້ອຍ 1.3 ລ້ານຄົນ. ຄ່າໂດຍສານ 30,000 ກີບ (3 ເອໂຣ), ເປັນລາຍຮັບປະຈຳປີ 42 ຕື້ກີບ (4.2 ລ້ານເອໂຣ).

ລົດເມໂດຍສານທາງໄກທີ່ເດີນທາງຫຼາຍກວ່າ 400 ກິໂລແມັດ ມີຄົນຂັບ 2 ຄົນ ແລະ ແອດລົດ 2 ຄົນ. ເງິນເດືອນຂອງພະນັກງານຂັບລົດຢ່າງໜ້ອຍ 2.5 ລ້ານກີບຕໍ່ປີ (250 ເອີໂຣ) ຕໍ່ເດືອນ ແລະ ຄົນຂັບຜູ້ທີ 2 ໄດ້ 1.5 ລ້ານ (150 ເອີໂຣ). ການຊອກຫາ ແລະ ການຮັກສາຄົນຂັບລົດທີ່ດີແມ່ນເປັນບັນຫາທີ່ຍົກຂຶ້ນເລື້ອຍໆ, ບໍລິສັດຈຳເປັນຕ້ອງຈ່າຍເງິນເດືອນເພີ່ມເຕີມໃຫ້ຄົນຂັບລົດທີ່ມີປະສົບປະການເພື່ອຮັກສາພວກເຂົາໃຫ້ຢູ່ນຳ. ປະມານ 100 ຖັງວຸດຕໍ່ມື້, ມີພະນັກງານເທິງລົດ 400 ຄົນ ແລະ ມີພະນັກງານປະມານ 100 ຄົນທີ່ເຮັດວຽກໃນສະຖານນີ.

ການຫາພະນັກງານສ້ອມແປງລົດຍັງເປັນບັນຫາໃຫຍ່. ຜູ້ປະກອບການໂດຍສານທີ່ນຳໜ້າໃນພາກເໜືອຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນມີລົດເມ 50 ຄັນ. ແຕ່ມີພຽງລົດ 30 ຄັນແລ່ນໃນແຕ່ລະມື້. ມີພະນັກງານສ້ອມແປງລົດອາວຸໂສຈຳນວນ 12 ຄົນ, ແຕ່ຢ່າງໜ້ອຍພະນັກງານ 7 ຄົນ ແມ່ນມາຈາກປະເທດໄທຕາມສັນຍາ ຍ້ອນຂາດພະນັກງານສ້ອມແປງພາຍໃນ. ພະນັກງານສ້ອມແປງລົດເຮັດວຽກເຕັມເວລາແມ່ນ 3.5-4 ລ້ານກີບ (350-400 ເອີໂຣ). ບໍລິສັດຍັງໄດ້ເອົາພະນັກງານໜຸ່ມເພື່ອສອນຊ່າງສ້ອມແປງຂອງພວກເຂົາຍ້ອນຄວາມຂາດແຄນພະນັກງານ.

ລົດເມຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ການບໍລິການລົດເມຂົນສົ່ງພາຍໃນ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ມີຈຳນວນໜ້ອຍໃຫ້ບຸກຄົນ ແລະ ບໍລິສັດ. ການບໍລິການດັ່ງກ່າວຍັງສະໜອງເຄືອຄ່າຍພາຍໃນປະເທດສຳລັບໄປສະນີ. ມີທ້ອງຖານໄປສະນີໃນແຕ່ລະສະຖານນີລົດໂດຍສານ ແລະ ລົດໂດຍສານສະໜອງການເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງເມືອງກັບເມືອງ. ລູກຄ້າພາຍໃນໃຊ້ການບໍລິການລົດເມສຳລັບຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ທີບທີ່ຮີບດ່ວນ, ໂດຍສະເພາະໄປທາງພາກເໜືອ ຍ້ອນການບໍລິການລົດໂດຍສານແມ່ນໄວກວ່າ. ຄຳນຳໃຊ້ການບໍລິການລົດເມໂດຍສານແມ່ນແພງກວ່າການຂົນສົ່ງພາຍໃນ. ລົດໂດຍສານເກັບຄ່າສົ່ງເປັນກິໂລເຊັ່ນດຽວກັນກັບໄປສະນີ, ແຕ່ພວກເຂົາເກັບສູງກວ່າມູນຄ່າຂອງສິນຄ້າ. ບໍ່ມີຕົວເລກທີ່ແນ່ນອນວ່າລົດເມໂດຍສານສາມາດຂົນໄດ້ເທົ່າໃດ, ແຕ່ມັນມີຄວາມປອດໄພ ສາມາດເວົ້າໄດ້ວ່າລົດເມແຕ່ລະຄັນມີເຄື່ອງຂົນສົ່ງປະມານ 1 ໂຕ້ນ ແລະ ມີ 100 ຖັງວຸດຕໍ່ມື້ (ຜູ້ຕາງໜ້າຈາກກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ສປປ ລາວ, 2014).

ການບໍລິການລົດເມໂດຍສານສາກົນ

ມີເຄືອຄ່າຍການເຊື່ອມໂຍງລະຫວ່າງລົດເມໂດຍສານທີ່ໄດ້ຮັບການສ້າງຂຶ້ນ ແລະ ປະສົບຄວາມສຳເລັດໃນ ສປປ ລາວ ໃນ 13 ຈຸດໝາຍໃນປະເທດໄທ, 15 ຈຸດໝາຍໃນ ຈີນ, 3 ຈຸດໝາຍໃນ ກຳປູເຈຍ ແລະ 36 ຈຸດໝາຍໃນ ຫວຽດນາມ. ມີທັງໝົດ 196 ລົດເມໂດຍສານຂອງລາວໄດ້ຮັບການຂຶ້ນທະບຽນ ເພື່ອດຳເນີນທຸລະກິດຕາມບັນດາເສັ້ນທາງ (ຜູ້ຕາງໜ້າຈາກກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ສປປ ລາວ, 2014).

ລະບົບການບໍລິການລົດເມໂດຍສານສາກົນ ເປັນຕົວຢ່າງທີ່ດີເຖິງວ່າຂໍ້ຕົກລົງລະຫວ່າງ 2 ຝ່າຍຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການເຊັນ ຫຼື ອະນຸມັດ, ແຕ່ຍັງຄົງດຳເນີນງານ. ໂດຍທົ່ວໄປ, ເພື່ອເປີດເສັ້ນທາງໂດຍສານໃໝ່ ແມ່ນບໍ່ມີການປະມູນລາຄາ ມີພຽງແຕ່ຜູ້ໄດ້ຮັບເງື່ອນໄຂສະໝັກເຂົ້າເພື່ອສະໜອງການບໍລິການເພື່ອໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາ.³ ແຕ່ລະເສັ້ນທາງໄດ້ດຳເນີນຕາມປົກກະຕິ ອີງໃສ່ການຄວບຄຸມ, ທັງສອງດ້ານ ໝາຍຄວາມວ່າຈຳນວນການໃຫ້ບໍລິການທີ່ເທົ່າກັນ ແມ່ນຖືກສະເໜີໃຫ້ຈາກສອງຕົວເມືອງໂດຍຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ມີທະບຽນ. ຕົວຢ່າງ, ໃນແຕ່ລະເສັ້ນທາງ (ຕົວຢ່າງ: ວຽງຈັນ-ບາງກອກ), ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ຮັບສິດຕ້ອງມີຕົວເລກການບໍລິການທີ່ສອດຄ່ອງກັນ, ຄ່າທຳນຽມທີ່ສອດຄ່ອງກັນ ໃນສະກຸນເງິນຂອງຕົນເອງ (248,000 ກີບ/24.80 ເອີໂຣ ຫຼື 1,000 ບາດ) ແລະ ແຕ່ລະບໍລິສັດມາດຂາຍບິລິດໄດ້ຢ່າງເສລີ ໃນບັນດາຕົວເມືອງຕອນທາງກັບ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວສາມາດແຂ່ງຂັນກັບການບໍລິການລົດເມໂດຍສານທາງໄກສາກົນ, ສ່ວນໜຶ່ງແມ່ນເປັນຍ້ອນຄູ່ຮ່ວມສັນຍາໜຶ່ງ ທີ່ດຳເນີນທຸລະກິດຕາມເສັ້ນທາງສະເພາະໃດໜຶ່ງຕ້ອງເປັນບໍລິສັດຂອງລາວ. ຄະນະທີ່ລົດເມໂດຍສານໄດ້ຮັບການສະໜອງຈາກຜູ້ປະກອບການໃນແຕ່ລະປະເທດ, ມີຫຼາຍກໍລະນີທີ່ຜູ້ປະກອບການຝ່າຍລາວ ເປັນຜູ້ຖືຊື່ໃນນາມລ້ວນ ແລະ ທັງສອງຝ່າຍໂດຍຜູ້ປະກອບການຕ່າງປະເທດ.

³ ຂັ້ນຕອນການສະໝັກ: ໃບຄຳຮ້ອງຕ້ອງຍື່ນເຖິງກົມຂົນສົ່ງສຳລັບແຕ່ລະເສັ້ນທາງ. ໃບຄຳຮ້ອງຕ້ອງກ່ຽວຂ້ອງກັບຜູ້ປະກອບການຈາກຕົວເມືອງອື່ນທີ່ຈະໃຫ້ບໍລິການ. ມັນຈະມີການປະເມີນຜົນລະດັບຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງການຂົນສົ່ງ, ສະເໜີຄ່າໂດຍສານ ແລະ ເສັ້ນທາງ. ການສະເໜີດັ່ງກ່າວຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບປະເທດ (ຜູ້ຕາງໜ້າຈາກກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ສປປ ລາວ, 2014).

ໃນກໍລະນີ, ຄົນຂັບລົດ ແລະ ພະນັກງານແມ່ນຖືກສະໜອງໂດຍຄູ່ຮ່ວມທຸລະກິດຕ່າງປະເທດ ເຊິ່ງມີຜົນປະໂຫຍດພຽງເລັກນ້ອຍຕໍ່ເສດຖະກິດຂອງລາວ.

ໃນຄະນະທີ່ການບໍລິການໄປເຖິງບາງກອກ, ຮ່າໂນ້ຍ ແລະ ຄູນໝຶງ ເປັນສົບຜົນສໍາເລັດ, ພວກມັນເປັນເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ເປັນທີ່ນິຍົມ. ຍ້ອນໄລຍະທາງ ແລະ ເວລາໃນການເດີນທາງ, ການບໍລິການລົດເມໂດຍສານສາມາດແຂ່ງຂັນກັບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດຫຼາຍຂຶ້ນ. ການບໍລິການທີ່ຕ້ອງການຫຼາຍທີ່ສຸດແມ່ນການເຊື່ອມຕໍ່ຂອງ ສປປ ລາວ ກັບບັນດາຕົວເມືອງໃນພາກພື້ນໃນປະເທດໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ. ການບໍລິການໄປຈັງຫວັດອຸດອນທານີແມ່ນປະສົບຄວາມສໍາເລັດ ຍ້ອນມັນປະສົມປະສານກັນລະຫວ່າງທາງລົດ ແລະ ທາງອາກາດທີ່ລາຄາຖືກໄປບາງກອກ ທຽບໃສ່ການເດີນທາງກົງດ້ວຍຍົນ.

ພາບລວມຂອງຄູ່ຮ່ວມທຸລະກິດ

ຜູ້ປະກອບການໂດຍສານ

ໂດຍອີງໃສ່ຕົວເລກທາງການມີ 67 ບໍລິສັດຂຶ້ນທະບຽນຂົນສົ່ງໂດຍສານໃນ ສປປ ລາວ. ມີອີກ 36 ບໍລິສັດຂຶ້ນທະບຽນຮ່ວມທຶນກັນ ລະຫວ່າງ ລາວ ແລະ ບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ ແລະ 37 ບໍລິສັດຂົນສົ່ງທີ່ເປັນຂອງຕ່າງປະເທດ. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ຍັງມີ 378 ທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງຜູ້ດຽວ. ຜູ້ຕາງໜ້າຈາກອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງມີ 17 ສະມາຊິກໃຫຍ່ຂອງສະມາຄົມບໍລິການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນລາວ (LIFFA).

ບ່ອກ 2: ຈຳນວນຖົງລົດໂດຍສານບໍລິການປະຈຳອາທິດ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານປີ 2013

- ໄທ: 42 ຖົງ ມີຜູ້ໂດຍສານປະມານ 250,000 ຄົນ
- ຈີນ: 25 ຖົງ ການບໍລິການໄລຍະເວລາດົນທີ່ສຸດຈາກວຽງຈັນ ເຖິງ ຄູນໝຶງ
- ກຳປູເຈຍ: 7 ຖົງ ລວມທັງພະນົມເປັນ ແລະ ສຽມຮຽບ
- ຫວຽດນາມ: 35 ຖົງ ລວມທັງ 4 ຖົງ ຕໍ່ມື້ໄປຮ່າໂນ້ຍ.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ສະຖະຕິຂອງກົມຂົນສົ່ງ

ໃນປີ 2013 ມີລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ 33,460 ຄັນ ແລະ ລົດໂດຍສານ 3,532 ຄັນ ຂຶ້ນທະບຽນໃນ ສປປ ລາວ. ລົດສ່ວນຫຼາຍເປັນລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (16,918) ໄດ້ຮັບການຈົດທະບຽນໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ອັນດັບທີສອງແມ່ນແຂວງສະຫວັນນະເຂດມີລົດຂົນສົ່ງຈຳນວນ 3,193 ຄັນ. ອັດຕາການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການຂຶ້ນທະບຽນໃນປີຜ່ານມາແມ່ນ 16.7% ຫຼັງຈາກການເພີ່ມຂຶ້ນ 12.65% ແລະ 10.5% ໃນປີ 2011 ແລະ 2012 ຕາມລຳດັບ. ລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນລາວເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 13,085 ໃນປີ 2002, ເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 155% ໃນ 10 ປີຜ່ານມາ. ສຳລັບລົດໂດຍສານມວນຊົນ, ມີການເພີ່ມຂຶ້ນ 73% ແລະ ຄົງທີ່ປະມານ 10% ຕໍ່ປີໃນສອງສາມປີຜ່ານມາ (ກົມຂົນສົ່ງ, ປີ 2014).

ໃນຫຼາຍປະເທດວິສາຫະກິດຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ຂະໜາດກາງ (SMEs) ແມ່ນກະດູກສັນຫຼັງຂອງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງທາງບົກ.⁴ ໃນ ສປປ ລາວ, ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂະໜາດນ້ອຍແມ່ນເບິ່ງບໍ່ເຫັນ; ມັນເປັນການຍາກເພື່ອຈະຈັດໃຫ້ພວກເຂົາ. ການເຊື່ອມໂຍງກັບບັນດາບໍລິສັດຕ່າງປະເທດແມ່ນໜ້ອຍຫຼາຍ ແລະ ພວກເຂົາພຽງແຕ່ໄດ້ຮັບການຂົນສົ່ງສາກົນພຽງແຕ່ວຽກຮັບເໝົາຕໍ່ຈາກບໍລິສັດຂົນສົ່ງໃຫຍ່. ສຳລັບສິນຄ້າພາຍໃນ, ຄວາມຂາດແຄນຂອງການຈັດຕັ້ງຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທ້ອງຖິ່ນເປັນຫຼັກຖານທີ່ຊັດເຈນ. ຄະນະທີ່ມີຈຳນວນບໍລິສັດພາຍໃນມີລົດຫຼາຍກວ່າ 20 ຄັນ, ພວກເຂົາໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນໂດຍຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ມີລົດຂົນສົ່ງ 1 ຫຼື 2 ຄັນ. ມີພຽງບໍລິສັດຂະໜາດນ້ອຍໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນທີ່ເທົ່າກັນໃນບັນດາເມືອງໃຫຍ່ອື່ນໆ. ພວກເຂົາເຫັນວ່າສຸມໃສ່ໃນພາກເໜືອ (ຕົວຢ່າງ: ຫຼວງພະບາງ, ຫຼວງນ້ຳທາ, ບໍ່ເຕັນ ແລະ ຫ້ວຍຊາຍ) ຫຼື ພາກໃຕ້ (ຕົວຢ່າງ: ສະຫວັນນະເຂດ ແລະ ປາກເຊ) ຂອງປະເທດທີ່ບໍ່ມີຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງເລີຍໃນທົ່ວປະເທດ.

ບ່ອກ 3: ລາຍລະອຽດຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂະໜາດນ້ອຍພາຍໃນ

- ລົດຂົນສົ່ງ: 20 x 12 ລ້, ເປັນລົດມີ 2 ຈາກຍີ່ປຸ່ນທັງໝົດ, ປ່ຽນພວງມະໄລເປັນຝາກຊ້າຍໃນ ສປປ ລາວ. ອາຍຸສະເລ່ຍ 12 ປີ. ນຳເຂົ້າເມື່ອຕອນອາຍຸໃຊ້ງານ 6 ປີ ແລະ ຊື້ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ.
- ຄົນຂັບ: 20 ຄົນ ແຕ່ລະຄັນມີແອດລົດ. ຈ່າຍເງິນເດືອນປະຈຳ 3.5 ລ້ານກີບ (350 ເອີໂຣ) ສຳລັບຄົນຂັບ ແລະ ປະມານ 150 ເອີໂຣ ສຳລັບແອດລົດ.
- ພະນັກງານຍົກເຄື່ອງ: ມີ 12 ຄົນ ເງິນເດືອນ 1.2 ລ້ານກີບ (120 ເອີໂຣ)
- ພະນັກງານຫ້ອງການ: ມີ 4 ຄົນ, ປົກກະຕິຈະແມ່ນສະມາຊິກຄອບຄົວຂອງເຈົ້າຂອງບໍລິສັດ.
- ການບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ເປ່ເພ: ປະຕິບັດໂດຍຄົນຂັບ ແລະ ຜູ້ຊ່ວຍ. ການສ້ອມແປງແມ່ນສົ່ງໄປກາຣາໃນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫຼື ສະຖານທີ່ມີລົດເປ່ເພ.
- ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ: ສາງສິນຄ້ານ້ອຍຂ້າງທາງ (100 m²) ຖືກນຳໃຊ້ສຳລັບຮັບ ແລະ ເອົາເຄື່ອງຂຶ້ນ ລົດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ບໍລິສັດລວບລວມເອົາລັງສິນຄ້າ ຫຼື ຜູ້ທີ່ມາສົ່ງດ້ວຍລົດຕູ້ ແລ້ວຍົກດ້ວຍແຮງ ງານຄົນ ແລະ ເອົາລວມເຂົ້າກັນ.
- ຫ້ອງການ: ໂຕະເຮັດວຽກໃນສາງ ແລະ ຫ້ອງການນ້ອຍໃນເຮືອນ.
- ຄາດຄະເນທຶນໝູນວຽນຕໍ່ປີ 9,6 ຕື້ກີບ (960,000 ເອີໂຣ).
- ພະນັກງານທັງໝົດ 50 ໂດຍຄາດຄະເນເງິນເດືອນປະມານ 136,000 ເອີໂຣ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ການສຳພາດ

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງປົກກະຕິ ຊ່ຽວຊານໃນການໃຫ້ບໍລິການໃນເມືອງສະເພາະໃດໜຶ່ງ ແລະ ເກັບຕາມກິໂລ ຫຼື ແມັດກ້ອນສຳລັບຕູ້ ສິນຄ້າທີ່ປະສົມ, ຫຼື ອີງຕາມຄວາມບັນຈຸເຕັມເປັນພື້ນຖານ. ໜ້າວຽກຕົ້ນຕໍແມ່ນຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ການ ຂົນສົ່ງຂາກັບແມ່ນເປັນສະເພາະກິດ. ໃນເສັ້ນທາງເໜືອຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ມີ 40% ຂອງລົດໂດຍສານຕີເປົ່າກັບຄືນ. ຈຳ ນວນໜຶ່ງຂົນສົ່ງໄປຊາຍແດນຈີນ ເພື່ອເກັບເອົາສິນຄ້ານຳເຂົ້າຜ່ານແຜນ ຫຼື ລໍຖ້າເພິງ 3 ວັນ ໃນເດືອນຈອດລົດ ໃນເມືອງ ຫ້ວຍຊາຍເພື່ອກັບມາໂຫຼດ.

ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂະໜາດກາງ ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນໂດຍເຈົ້າຂອງລົດເອງ ຜູ້ເຊິ່ງຖືວ່າເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງລົດຂອງເຂົາເອງ. ບໍລິສັດດັ່ງກ່າວມີລູກຄ້າໂດຍກົງໃນຕະຫຼາດພາຍໃນຂອງຕົນ ແລະ ນຳໃຊ້ນາຍໜ້າ ຫຼື ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕອນຂາກັບມາ. ລາຍຮັບຈາກການຂົນສົ່ງຕອນຂາກັບປະມານ 50-60% ທຽບໃສ່ຂາໄປ.

ການຂົນສົ່ງແຮ່ທາດສຳລັບສົ່ງອອກ (ຍັງມີການຂົນສົ່ງພາຍໃນ) ເປັນພາກສ່ວນທີ່ມີການຂະຫຍາຍຕົວສູງສຳລັບອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ຂອງລາວ. ບໍລິສັດທີ່ລະບຸໄວ້ຂ້າງເທິງມີລົດຂົນສົ່ງ 50 ຄັນ ແລະ ມີທຶນໝູນວຽນ 3 ລ້ານເອີໂຣ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜູ້ດຳເນີນ ການຂົນສົ່ງທີ່ໃຫຍ່ກວ່າໄດ້ຮັບການສຳພາດ ທີ່ມີລົດປະມານ 200 ຄັນ, ພະນັກງານ 450 ຄົນ ແລະ ທຶນໝູນວຽນ 20 ລ້ານເອີໂຣ. ການຄຸ້ມຄອງຂອງບໍລິສັດດັ່ງກ່າວໄດ້ລາຍງານວ່າ ການຂາດແຄນພະນັກງານຂັບລົດທີ່ມີຄວາມສາມາດ ແລະ ໄດ້ຮັບການຝຶກ ແລະ ພະນັກງານສ້ອມແປງ ເປັນຄວາມຫຍຸ້ງຍາກອັນໃຫຍ່ຫຼວງສຳລັບການຂະຫຍາຍທຸລະກິດ.

4 ບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງຂ້າມຊາດarge ("3PL") ປົກກະຕິບໍ່ຖືຊັບສິນ ແລະ ອີງໃສ່ຊັບສິນຂອງບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ເພື່ອສະໜອງພາຫະນະ. ຕົວຢ່າງ, ໃນບັນດາ ເສດຖະກິດຕາເວັນຕົກພາກສ່ວນໃຫຍ່ຂອງບໍລິສັດຂົນສົ່ງແມ່ນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງເປັນເຈົ້າຂອງ. ໃນຍີ່ປຸ່ນການຂົນສົ່ງແມ່ນຖືກຄອບຄອງໂດຍບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ, ມີ 50,000 ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມີ 22,500 (45%) ບໍລິສັດ ທີ່ມີລົດໜ້ອຍກວ່າ 10 ຄັນ. ໃນເອີຣົບ, ອັດຕາການຖື ຫຸ້ນໃນຕະຫຼາດຂະແໜງການຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຫຼື ບໍລິສັດທີ່ມີລົດໜ້ອຍກວ່າ 10 ຄັນແມ່ນຫຼາຍກວ່າ.

ບ່ອກ 4: ລາຍລະອຽດຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂະໜາດນ້ອຍພາຍໃນ

- ລົດຂົນສົ່ງ: 38 x 12 ລໍ້, ມີບ່ອນຕັ້ງທາງລາກ ແລະ ມີທັງໝົດ 22 ລໍ້. ເປັນລົດມີ 2 ຈາກຍີ່ປຸ່ນທັງໝົດ, ປ່ຽນພວງມະໄລ ເປັນຝາກຊ້າຍໃນ ສປປ ລາວ. ອາຍຸສະເລ່ຍ 12 ປີ. ນຳເຂົ້າເມື່ອຕອນອາຍຸໃຊ້ງານ 6 ປີ ແລະ ຊື້ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ.
- ມີລົດລາກ 10, ຊື້ໃໝ່ຈາກປະເທດຈີນ
- ຄົນຂັບ: 50 ຄົນ ແຕ່ລະຄັນມີແອດລົດ. ຈ່າຍເງິນເດືອນປະຈຳ 5.75 ລ້ານກີບ (575 ເອີໂຣ)
- ພະນັກງານຫ້ອງການ: ມີ 4 ຄົນ, ປົກກະຕິຈະແມ່ນສະມາຊິກຄອບຄົວຂອງເຈົ້າຂອງບໍລິສັດ.
- ການບຳລຸງຮັກສາ: ພະນັກງານອາວຸໂສ 20 ຄົນ ເງິນເດືອນ 4 ລ້ານກີບ (400 ເອີໂຣ) ມີ 15 ຄົນເປັນຜູ້ຊ່ວຍ ເງິນເດືອນ 2 ລ້ານກີບ (200 ເອີໂຣ)
- ພະນັກງານຫ້ອງການ: ມີ 15 ຄົນ ເງິນເດືອນສະເລ່ຍ 2 ລ້ານກີບ (200 ເອີໂຣ)
- ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ: ມີເດີ່ນສຳລັບຂົນສົ່ງ ແລະ ເຄື່ອງມືບໍລິສັດສຳລັບທົກລົດໂດຍສານ
- ຫ້ອງການ: ໂຕະເຮັດວຽກໃນສາງ ແລະ ຫ້ອງການນ້ອຍໃນເຮືອນ.
- ຄາດຄະເນທຶນໝູນວຽນຕໍ່ປີ 3,3 ຕື້ກີບ (330,000 ເອີໂຣ).
- ພະນັກງານທັງໝົດ 100 ໂດຍຄາດຄະເນເງິນເດືອນປະມານ 470,000 ກີບ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ການສຳພາດ

ມີຈຳນວນ 2 ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໃຫຍ່ທີ່ມີລົດຂົນສົ່ງເຖິງ 200 ຄັນ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂະໜາດກາງທີ່ມີລົດຂົນສົ່ງພຽງ ແຕ່ 50 ຄັນ. ຖ້າລະດັບຂອງກົດຈະກຳເປັນຄືກັບດັ່ງທີ່ໄດ້ສຳພາດ, ມັນໝາຍຄວາມວ່າຂະແໜງການຂົນສົ່ງມີທຶນໝູນວຽນປະມານ 60 ລ້ານ ເອີໂຣ, ມີການຈ້າງງານປະມານ 1,500 ຄົນ. ແນ່ນອນວ່າໃນນີ້ ມີປະມານ 1,000 ຄົນເປັນພະນັກງານຂັບລົດ ທີ່ມີ ເງິນເດືອນສະເລ່ຍ 4.5 ລ້ານກີບ (450 ເອີໂຣ). ເງິນເດືອນດັ່ງກ່າວແມ່ນຫຼາຍກວ່າ 3 ລ້ານກີບ (300 ເອີໂຣ) ສຳລັບ ພະນັກງານຂັບລົດທີ່ມີປະສົບການໃນຂະແໜງການອື່ນໆ.

ຜູ້ໃຫ້ການບໍລິການຂົນສົ່ງ

ຜູ້ໃຫ້ການບໍລິການຂົນສົ່ງຂອງລາວ ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງເປັນຢ່າງດີໂດຍສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານພາຍໃນ. ສະມາຊິກສ່ວນຫຼາຍ ແມ່ນເປັນສະມາຊິກຂອງສະມາຄົມ LIFFA ເຊິ່ງໄດ້ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ການຊີ້ນຳຂອງກົມຂົນສົ່ງ, ທີ່ເປັນຕາງໜ້າຂອງລັດຖະບານ ແລະ ຈັດຕັ້ງເປັນທາງການເປັນຜູ້ຕາງໜ້າອຸດສາຫະກຳນີ້. ສະມາຄົມ LIFFA ເປັນຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານ ການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ (NTFC) ແລະ ຄະນະຂອງກອງທຶນບຳລຸງຮັກສາທາງຫຼວງ (RMF). ບັນດາສະມາຊິກມີຄວາມສາມາດ ສ້າງສັນຍາກັບກົມພາສີ ແລະ ຍັງຍືນໃບຮັບປະກັນຜ່ານແດນສຳລັບພາຫະນະ ແລະ ສິນຄ້າ ທີ່ຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ. ພ້ອມດຽວ ກັນນັ້ນ, ກົມຂົນສົ່ງຍັງໄດ້ສະໜອງໃບຍັງຍືນການຄ້າປະກັນເພີ່ມເຕີມໃຫ້ແກ່ກົມພາສີ ໃນກໍລະນີມີການສະເໜີຈາກສະມາຊິກຂອງ ສະມາຄົມ LIFFA. ປະຈຸບັນໃບຍັງຍືນດັ່ງກ່າວແມ່ນບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້.

ບັນດາສະມາຊິກຂອງ LIFFA ແມ່ນເຂັ້ມແຂງທີ່ສຸດ ແລະ ມີອິດທິພົນທີ່ສຸດໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ. ເຖິງຢ່າງໃດ ກໍ່ຕາມ, ບັນດາບໍລິສັດເຫຼົ່ານີ້ດຳເນີນງານ ດ້ວຍຊັບສິນດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ຍັງໜ້ອຍ ແລະ ປົກກະຕິແມ່ນຮັບສັນຍາຕໍ່ຊ່ວງເພື່ອຂົນ ສົ່ງດ້ວຍລົດຂອງຕົນເອງ.⁵ ສະມາຊິກຂອງ LIFFA ປົກກະຕິມີການຕິດຕໍ່ໂດຍກົງກັບເຈົ້າຂອງສິນຄ້າ/ລູກຄ້າ, ລວມທັງລູກຄ້າ ຕ່າງປະເທດ. ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງຂອງລາວແຂ່ງຂັນກັນເອງສຳລັບທຸລະກິດຂົນສົ່ງສາກົນ, ໂດຍສຸມໃສ່ການດຳເນີນງານໃນຫຼາຍ ຂົງເຂດເຊັ່ນ:

⁵ ຍົກເວັ້ນບໍລິສັດຂົນສົ່ງ Societe Mixte de Transport, ເຊິ່ງເປັນບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດ. ພວກເຂົາໄດ້ສ້າງການດຳເນີນທຸລະກິດຮ່ວມກັນກັບ Nissin Transport ຈາກ ຫວຽດນາມ ແລະ ມີລົດຂົນສົ່ງ 28 ຄັນໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ. ພວກເຂົາເປັນພຽງບໍລິສັດລາວບໍລິສັດດຽວທີ່ຮັກສາການຂົນສົ່ງ ເປັນສ່ວນຫຼາຍ.

- ການແຈ້ງເສຍພາສີຂອງສິນຄ້າໃນຕູ້ສິນຄ້າ;
- ການນຳເຂົ້າ, ການແຈ້ງ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າທົ່ວໄປ ແລະ ໃນພາກພື້ນ;
- ການແຈ້ງສິນຄ້າໂຄງການກັບທີ່, ເອົາສິນຄ້າລົງຈາກລົດ ແລະ ຂົນສົ່ງຕໍ່;
- ສະໜອງລົດຍົກ ແລະ ເຄື່ອງມືສຳລັບສິນຄ້າໂຄງການ;
- ການສົ່ງອອກດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ທາງທະເລ; ແລະ
- ການແຈ້ງພາສີສິນຄ້າຜ່ານແດນສຳລັບລົດຂົນສົ່ງ ເທິງເສັ້ນທາງ EWEC ຫຼື NSEC ສຳລັບລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ.

ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີ

ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີທັງໝົດທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຈັດຂຶ້ນໂດຍບໍລິສັດລາວບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ໃຫຍ່ກວ່າ. ພວກເຂົາສະໜອງການບໍລິການແຈ້ງພາສີ ເຊິ່ງເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການບໍລິການຂອງພວກເຂົາ. ຍັງມີນາຍໜ້າແຈ້ງພາສີແບບອິດສະຫຼະຜູ້ເຊິ່ງສຸມໃສ່ການແຈ້ງພາສີ ແລະ ບໍ່ສະໜອງການບໍລິການຂົນສົ່ງ. ນາຍໜ້າແຈ້ງພາສີສ່ວນຫຼາຍດຳເນີນງານໃນ 1 ໃນ 3 ຂົງເຂດດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ດ່ານບໍ່ເຕັນ: ຍັງມີຫ້ອງການອີກຫ້ອງການໜຶ່ງທີ່ເມືອງຫ້ວຍຊາຍ. ພວກເຮັດຮັບຜິດຊອບການແຈ້ງເອກະສານສິນຄ້າຜ່ານແດນສຳລັບ NSEC ສຳລັບການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຈີນ, ການແຈ້ງພາສີນຳເຂົ້າ ແລະ ການຈ່າຍພາສີທີ່ດ່ານບໍ່ເຕັນສຳລັບການນຳເຂົ້າຈາກຈີນ. ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີຈັດລົດຂົນສົ່ງພາຍໃນເຖິງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫຼື ເຖິງໃຈກາງເມືອງຕ່າງໆ ທັນທີທີ່ສິນຄ້າໄດ້ຖືກປ່ອຍໂດຍພາສີ.
- ດ່ານນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ/ທ່ານາແລ້ງ: ນີ້ແມ່ນຈຸດຕົ້ນຕໍຂອງການເຂົ້າມາຂອງສິນຄ້ານຳເຂົ້າຈາກໄທ ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບຈາກໜອງຄາຍ. ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງມີບໍລິສັດໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ສາມາດແຈ້ງສິນຄ້າທີ່ມາເຖິງທາງຍົນ. ນາຍໜ້າແຈ້ງພາສີຈາກພາກເໜືອ ແລະ ພາກໃຕ້ມີຫ້ອງການຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຍ້ອນພວກເຂົາຕ້ອງການຕິດຕໍ່ກັບພາສີທີ່ຕິດພັນກັບຜ່ານແດນ ຫຼື ການແຈ້ງເສຍພາສີກ່ອນລ່ວງໜ້າອື່ນໆ.
- ດ່ານສະຫວັນນະເຂດ: ມີພຽງຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີສອງແຫ່ງໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ເພື່ອການແຈ້ງສິນຄ້າຜ່ານແດນໂດຍນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງ EWEC. ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດກໍຍັງແມ່ນບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງ. ມີຈຳນວນສິນຄ້າຂົນສົ່ງພາຍໃນຫຼາຍ ແລະ ພວກເຂົາຍັງບໍລິການຜ່ານແດນຜ່ານຂົວມິດຕະພາບທ່າແຂກໃໝ່. ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ປະຕິບັດການແຈ້ງການນຳເຂົ້າໂດຍກົງຢູ່ປາກເຊ ໂດຍສົ່ງພະນັກງານລົງໄປປາກເຊຖ້າມີຄວາມຕ້ອງການ.

ເມື່ອສິນຄ້າມາເຖິງດ່ານຊາຍແດນຂອງລາວ-ຫວຽດນາມ ຫຼື ກຳປູເຈຍ, ບໍ່ມີຂະບວນການກວດກາຕົວຈິງຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢູ່ຊາຍແດນ. ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫຼື ສະຫວັນນະເຂດ ຈັດຕັ້ງການກວດກາກ່ອນສິນຄ້າມາເຖິງດ່ານ ໂດຍພະນັກງານພາສີ ແລະ ສົ່ງເອກະສານສະແກນໃຫ້ຜູ້ຕາງໜ້າຂອງພວກເຂົາທີ່ປະຈຳຢູ່ດ່ານຂາເຂົ້າ ເພື່ອປ່ອຍລົດຂົນສົ່ງອອກ. ການກວດກາການແຈ້ງພາສີຕົວຈິງໄດ້ປະຕິບັດ ເມື່ອລົດຂົນສົ່ງມາເຖິງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫຼື ສະຫວັນນະເຂດ. ສຳລັບດ່ານທີ່ຢູ່ຫ່າງໄກ, ເອກະສານແມ່ນຖືກສົ່ງດ້ວຍມື.

ບັນດາຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີບໍ່ມີພາຫະນະຂົນສົ່ງຂອງຕົນເອງ. ລາຍຮັບທັງໝົດຂອງພວກເຂົາອີງໃສ່ການເກັບຄ່າການແຈ້ງພາສີ, ການເກັບຄ່າຄ້າປະກັນຜ່ານແດນ ຫຼື ອັດຕາສ່ວນຄ່າຕ່າງກັນຂອງສັນຍາຂົນສົ່ງຕໍ່ຊ່ວງ. ອັດຕາການເກັບຄ່າການແຈ້ງພາສີແມ່ນສູງຫຼາຍໂດຍທຽບກັບມາດຕະຖານສາກົນ. ພວກເຂົາມາຄວາມສາມາດແຂ່ງຂັນຕໍ່າໃນບັນດາປະເທດອາຊຽນ ແລະ ທັນທີທີ່ເຂົ້າເປັນປະຊາຄົມ AEC. ຫ້ອງການຜູ້ຕາງໜ້າລາວຂອງບັນດາຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງຕົ້ນຕໍ, ໂລຈິດສະຕິກສ, ຂົນສົ່ງພັດສະດຸ, ຂົນສົ່ງ ແລະ ບໍລິສັດແຈ້ງພາສີ ແມ່ນບໍ່ມີໃບອະນຸຍາດເພື່ອດຳເນີນການແຈ້ງພາສີ. ພວກເຂົາຈຳເປັນຕ້ອງນຳໃຊ້ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີພາຍໃນ ຜູ້ເຊິ່ງເປັນຄູ່ຮ່ວມສຳລັບການແຈກຢາຍພາຍໃນ. ຖ້າ AEC ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນ, ບໍລິສັດເຫຼົ່ານີ້ຈະສາມາດດຳເນີນການໂດຍກົງກັບພາສີຂອງລາວ ແລະ ສ້າງຕັ້ງການດຳເນີນງານການແຈ້ງພາສີດ້ວຍຕົນເອງ.

ການຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ ຂຶ້ນກັບບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ

ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ອີງໃສ່ຕະຫຼາດພາຍໃນທີ່ມີຂະໜາດນ້ອຍ, ປະຊາກອນຍັງອາໄສຢູ່ກະແຈກກະຈາຍໃນທົ່ວປະເທດ, ຂາດແຖນໂຮງງານຜະລິດຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ຖານການຄ້າ ແລະ ຊັບພະຍາກອນທີ່ມີຢູ່ ຍ້ອນເຫດຜົນດັ່ງກ່າວປະເທດລາວຈຶ່ງຕ້ອງຍັງຂຶ້ນກັບການບໍລິການຂົນສົ່ງ ທີ່ດີເລີດຈາກບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນປະເທດໄທ.⁶ ການຄ້າຂອງປະເທດໂດຍທົ່ວໄປຍັງຂຶ້ນກັບປະເທດໄທ (55% ຂອງການຄ້າຕ່າງປະເທດຂອງ ສປປ ລາວ), ຈີນ (29,5%), ແລະ ຫວຽດນາມ (9,3%) (International Trade Center, 2013) ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ເປັນທາງເຂົ້າອອກສິນຄ້າທີ່ຈຳເປັນສຳລັບເສດຖະກິດຂອງລາວ. ອັດຕາການຄ້າຂະໜາດນ້ອຍຖືກດຳເນີນການໂດຍມຸງມ້າ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບສະໜາມບິນສາກົນວຽງຈັນ.

ປະເທດໄທໂດຍທົ່ວໄປຕ້ອງການໄປຜ່ານປະເທດທີ 3 ຍ້ອນວ່າທ່າເຮືອບາງກອກ ແລະ ແຫຼມສະບັງ ແມ່ນໃກ້ກັບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນກວ່າທ່າເຮືອໃນຫວຽດນາມ. (ນະຄອນດານັງ ຫຼື ຮ່າໂນ້ຍ). ຫຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ທາງເຂົ້າອອກໄດ້ສະເໜີຫຼາຍຈຸດໝາຍ, ຫຼາຍການບໍລິການ ແລະ ອັດຕາຄ່າບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ມີລາຄາຕ່ຳກວ່າ. ຫຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ພື້ນຖານໂຄງລ່າງທາງດ້ານການຄ້າຂອງໄທແມ່ນໄດ້ຮັບການພັດທະນາກວ່າຫວຽດນາມ ແລະ ປະຊາຊົນສາມາດປາກເວົ້າເຂົ້າໃຈກັນ ແລະ ມີວັດທະນະທຳທີ່ໃກ້ຄຽງກັນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວຍັງຄົງຖືກຈຳກັດດ້ວຍເສັ້ນທາງ ທີ່ພວກເຂົາສາມາດໃຫ້ການບໍລິການພາຍໃນປະເທດໄທ ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດທັງໝົດທີ່ຍົກຂຶ້ນມານັ້ນແມ່ນຍ້ອນຄວາມສາມາດທີ່ຈຳກັດໃນການແຂ່ງຂັນກັບລົດຂົນສົ່ງຂອງໄທ.

ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງໄທໃຫຍ່ກວ່າບໍລິສັດຂອງລາວປະມານ 20 ເທື່ອ (770,000 ທຽບກັບ 33,460), ທັນສະໄໝກວ່າ ແລະ ໃຫ້ການບໍລິການທີ່ຖືກກວ່າຍ້ອນມີລົດຂະໜາດໃຫຍ່ກວ່າ, ປະທັບດ້ານນັ້ນໄດ້ຫຼາຍກວ່າ. ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວສ່ວນຫຼາຍມີຂະໜາດນ້ອຍເກືອນໄປ (ເປັນສາຍເຫດໃຫ້ມີລາຄາແພງຂຶ້ນ), ມາດຕະຖານທາງດ້ານເຕັກນິກຕ່ຳກວ່າ (ມີຄວາມສູງໃນການເປ່ເພ ແລະ ຕ້ອງການຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຜ່ານດ່ານກວດ) ແລະ ບໍ່ສາມາດເອົາສິນຄ້າຕອນຂາກັບພາຍໃນປະເທດໄທ (ເຊິ່ງລົດໄທສາມາດປະຕິບັດໄດ້).

ພ້ອມກັນນັ້ນ, ຍັງມີເຫດຜົນທາງດ້ານການຄ້າສຳລັບການຄອບຄອງຕະຫຼາດຂອງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງໄທ. ສາຍການຂົນສົ່ງ, ສາຍການບິນ, ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີ ແລະ ຜູ້ສະໜອງການບໍລິການໂລຈິດສະຕິກສອື່ນໆ ໄດ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການເຂົ້າອອກຂອງສິນຄ້າຂອງໄທແບບໂອໂຕເມຕິກ. ຍ້ອນການສົ່ງອອກຂອງລາວສ່ວນຫຼາຍ ແມ່ນການຂາຍຕໍ່ໃຫ້ ສປປ ລາວ, ຫຼື FOB⁷ ເຖິງທ່າເຮືອຂອງປະເທດໄທ, ສາຍການຂົນສົ່ງ, ສາຍການບິນ ແລະ 3PL (ບຸກຄົນທີ 3 ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການໂລຈິດສະຕິກສ) ໄດ້ຮັບຄັດເລືອກໂດຍຜູ້ຊື້. ບໍລິສັດທັງໝົດແມ່ນຢູ່ໃນປະເທດໄທ ແລະ ການຄວບຄຸມສາຂາສາກົນຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານບັນດາປະເທດໃນປະເທດນັ້ນ. 3PL ຂອງໄທສະໜອງລະບົບ ICT ແລະ ລະບົບການຕິດຕາມມາດຕະຖານລະດັບໂລກ, ອັດຕາການຂົນສົ່ງທີ່ມີລາຄາຕ່ຳ ແລະ ການປະກັນໄພເຊື່ອມຕໍ່.⁸

ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າເຂົ້າ ສປປ ລາວ ຜ່ານ ໄທ ໂດຍທົ່ວໄປແມ່ນນຳໃຊ້ລະບົບລາຄາ ແລະ ການຂົນສົ່ງ (CFR)⁹ ເປັນຕົ້ນຕໍ, ທ່າເຮືອ/ເດີນບິນຂອງໄທ, ຫຼື CFR ຂອງລາວ. ເຊັ່ນດຽວກັບການສົ່ງອອກ, ປົກກະຕິແມ່ນບໍ່ມີບໍລິສັດຂອງລາວເຂົ້າຮ່ວມຈົນເຖິງເວລາສິນຄ້າມາເຖິງດ່ານຊາຍແດນຂອງລາວ.

ຍ້ອນຄວາມແຕກຕ່າງກັນຂອງການຄ້າຂ້າງເທິງ ຍັງມີຕະຫຼາດຕົ້ນຕໍສຳລັບບໍລິສັດການຄ້າ ແລະ ໂຮງງານຜະລິດຂອງໄທ. ຍ້ອນການເຊື່ອມໂຍງສາກົນ ແລະ ພື້ນຖານການເງິນທີ່ເຂັ້ມແຂງ, ພວກເຂົາເຮັດໜ້າທີ່ເປັນຜູ້ຊື້ວັດຖຸດິບດ້ານການຄ້າ, ຜະລິດຕະພັນ

⁶ "ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງໄທ" ພາຍເຖິງບໍລິສັດທີ່ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນພາຍໃນ ແລະ ໃຫ້ບໍລິການຢູ່ນອກປະເທດໄທ. ໃນຄວາມເປັນຈິງມີຫຼາຍບໍລິສັດເປັນບໍລິສັດຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ 3PL ເຊິ່ງຖືກຄອບຄຸມໃນປະເທດທີສາມ.

⁷ "ການຈັດສົ່ງສິນຄ້າຈົນເຖິງທ່າເຮືອ" ພາຍຄວາມວ່າຜູ້ຂາຍສຳເລັດການນຳສົ່ງສິນຄ້າ ເມື່ອສິນຄ້າໄດ້ຜ່ານໄປເຖິງເຮືອກຳປັ່ນໃນທ່າເຮືອ. ມີພາຍຄວາມວ່າຜູ້ຊື້ຕ້ອງຮັບເອົາຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທັງໝົດ ແລະ ຄວາມສູງຂອງການເສຍຫາຍຕໍ່ສິນຄ້າຈາກຈຸດນັ້ນ (ການຂົນສົ່ງລະດັບໂລກ, 2014).

⁸ ບໍລິສັດສາມາດດຳເນີນທຸລະກິດໃນ ສປປ ລາວ ແຕ່ໃນຕົວຈິງແມ່ນບໍ່ຈຳເປັນ, ສ່ວນໜຶ່ງເປັນຍ້ອນກົດຈະກຳ 3PL ໃນ ສປປ ລາວ ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການສົ່ງເສີມ.

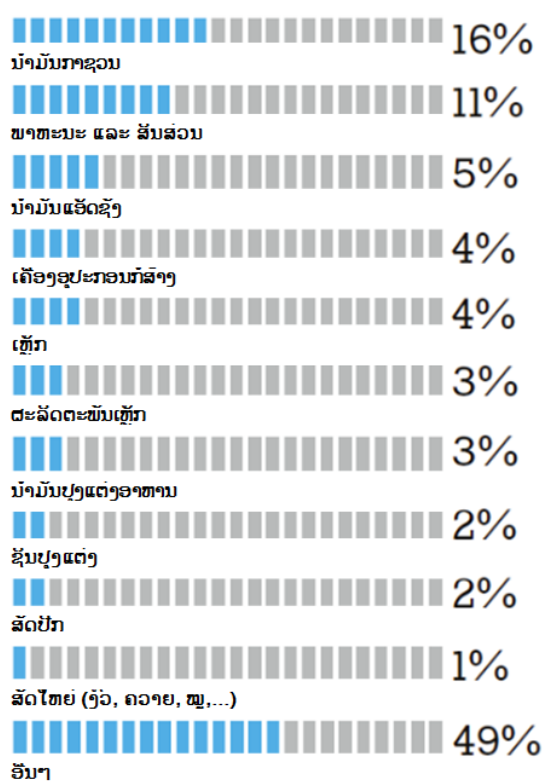
⁹ "ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ການຂົນສົ່ງ" ພາຍຄວາມວ່າຜູ້ຂາຍຕ້ອງຈ່າຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ຈຳເປັນ ເພື່ອນຳສິນຄ້າໄປເຖິງທ່າເຮືອຈຸດໝາຍ ແຕ່ຄວາມສູງຂອງການເສຍຫາຍຕໍ່ສິນຄ້າ, ເຊັ່ນດຽວກັບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ເພີ່ມເຂົ້າ ຍ້ອນເຫດການຕ່າງໆທີ່ເກີດຂຶ້ນຫຼັງຈາກເວລາສິນຄ້າຖືກຂົນສົ່ງທາງເຮືອ ທີ່ສົ່ງຈາກຜູ້ຂາຍຫຼືຜູ້ຊື້ ເມື່ອສິນຄ້າຜ່ານເຮືອກຳປັ່ນໃນທ່າເຮືອຂົນສົ່ງ (ການຂົນສົ່ງລະດັບໂລກ, 2014).

ເຄິ່ງສຳເລັດຮູບ ຫຼື ສິນຄ້າ ຈາກ ສປປ ລາວ ແລະ ຂາຍອອກ, ບາງຄັ້ງມີການເພີ່ມມູນຄ່າ ໃຫ້ແກ່ລູກຄ້າໃນປະເທດທີສາມ. ການຄ້າດັ່ງກ່າວຍັງຈຳກັດຈາກພະນັກງານຈຳນວນໜຶ່ງ, ຫາກ ສປປ ລາວ ມີຊັບພະຍາກອນ ແລະ ເພີ່ມມູນຄ່າໜ້ອຍ, ຫາກມີລາຍຮັບສຳລັບ ສປປ ລາວ ທັນທີທີ່ລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານດ່ານຊາຍແດນຂອງປະເທດ.

ການຄ້າຜ່ານແດນກັບປະເທດໄທໃນປີ 2012 ມີປະມານ 172.6 ຕື້ບາດ (4.315 ຕື້ເອີໂຣ) ກວມເອົາ 14% ຂອງການຄ້າຜ່ານແດນຂອງໄທ (NESDB Thailand, 2011). ການຄ້າດັ່ງກ່າວ, 56% ຂອງການສົ່ງອອກຈາກໄທຜ່ານດ່ານໜອງຄາຍ ຄະນະທີ 73% ຂອງການນຳເຂົ້າຜ່ານດ່ານສະຫວັນນະເຂດ/ມຸກດາຫານ. ໃນປີ 2012, ໄທມີການຄ້າເກີນດຸນກັບລາວ 86,102 ຕື້ບາດ (1.95 ຕື້ເອີໂຣ). ໄທສົ່ງອອກມາ ສປປ ລາວ ປະມານ 30% ໃນຫຼາຍປີຜ່ານມາ.¹⁰ ການສົ່ງອອກຂອງລາວໄປໄທຍັງເພີ່ມຂຶ້ນຍາກ.

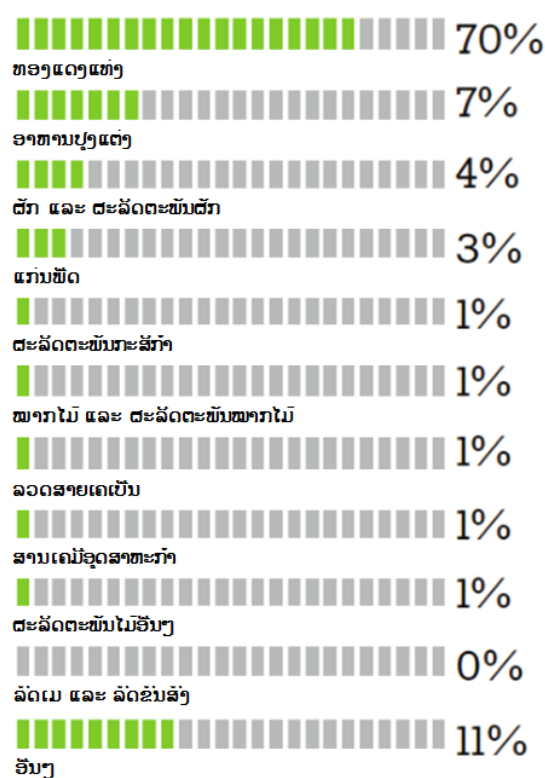
ພາບສະແດງ 2: ການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ໄທ ໂດຍສິນຄ້າ, ປີ 2012

ສິນຄ້າຕົ້ນຕໍນຳເຂົ້າຈາກປະເທດໄທເຂົ້າສູ່ລາວໂດຍທາງບົກ (ການຈັດລຳດັບມູນຄ່າການນຳເຂົ້າ ປີ 2012)



- 56% ຂອງການຄ້າຜ່ານແດນຈາກໄທໄປລາວປະຕິບັດຜ່ານດ່ານໜອງຄາຍແຫ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກະຊວງພານິດແຫ່ງປະເທດໄທ

ສິນຄ້າຕົ້ນຕໍນຳເຂົ້າຈາກປະເທດໄທເຂົ້າສູ່ລາວໂດຍທາງບົກ (ການຈັດລຳດັບມູນຄ່າການສົ່ງອອກ ປີ 2012)



- 73% ຂອງການຄ້າຜ່ານແດນຈາກລາວໄປໄທປະຕິບັດຜ່ານດ່ານມຸກດາຫານແຫ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກະຊວງພານິດແຫ່ງປະເທດໄທ

NESDB ປະເທດໄທ, 2011

¹⁰ ເງິນສະກຸນໄທ ເປັນ ລາວ ປີ 2011 4.243 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ, ປີ 2012 5,806 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ, 2013 6,192 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ
ເງິນສະກຸນໄທ ເປັນ ລາວ ປີ 2011 3.016 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ, 2012 3.210 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ, 2013 3.111 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ

ການວິເຄາະຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ໃນ ສປປ ລາວ

ໂລຈິດສະຕິກສແມ່ນອົງປະກອບຂອງການຄຸ້ມຄອງຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າ. ສິນຄ້າ, ຄົນ ແລະ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານເຄື່ອນຍ້າຍພາຍໃນຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າຈາກຜູ້ສະໜອງໃຫ້ຜູ້ຜະລິດ ຫຼື ຈາກຜູ້ຜະລິດເຖິງຜູ້ຊົມໃຊ້ສຸດທ້າຍ. ການຄຸ້ມຄອງການເຄື່ອນຍ້າຍແມ່ນບົດບາດຂອງໂລຈິດສະຕິກສ. ລະບົບການຄຸ້ມຄອງໂລຈິດສະຕິກສທີ່ດີ ສາມາດປະຢັດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ເວລາ ເຊິ່ງນຳໄປສູ່ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການແຂ່ງຂັນສຳລັບອົງການຈັດຕັ້ງ ຫຼື ສິນຄ້າ.

ໂດຍທົ່ວໄປ, ໂລຈິດສະຕິກສສາມາດລວມເອົາບັນດາກິດຈະກຳດັ່ງນີ້: (1) ການບໍລິການລູກຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ, (2) ຄວາມຕ້ອງການດ້ານຊັບພະຍາກອນ ແລະ ການວາງແຜນ, (3) ການສະໜອງ, (4) ການຄຸ້ມຄອງສາງ, (5) ການສື່ສານດ້ານໂລຈິດສະຕິກສ ແລະ ການສັ່ງການຜະລິດ, (6) ການເກັບຮັກສາວັດຖຸ ແລະ ການຫຸ້ມຫໍ່, (7) ການຂົນສົ່ງ, (8) ໂລຈິດສະຕິກສກັບຄືນ ແລະ (9) ການເລືອກຈຸດສ້າງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ, ສາງພັກສິນຄ້າ ແລະ ສາງເກັບມຸ້ງສິນຄ້າ (Grant, Lambert, Stock, & Ellram, 2006).

ການວິເຄາະດ້ານເສດຖະກິດ

ໂລຈິດສະຕິກສເພີ່ມມູນຄ່າໃຫ້ແກ່ຂະບວນການ ດ້ວຍການເອົາສິນຄ້າ ແລະ ການບໍລິການເຂົ້າມາໃນບ່ອນທີ່ຕ້ອງການ ເພື່ອຊ່ວຍຂະບວນການໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຄວາມຕ້ອງການຂອງລູກຄ້າ. ໂລຈິດສະຕິກສ ແມ່ນມາຈາກຄວາມຕ້ອງການຂອງການຄ້າ. ໂລຈິດສະຕິກສ ເປັນຕົວຂັບເຄື່ອນທີ່ສຳຄັນໃນການເຮັດໃຫ້ປະເທດຊາດມີຄວາມຍືນຍົງ ແລະ ສາມາດເຮັດໃຫ້ປະເທດມີຄວາມສາມາດແຂ່ງຂັນໃນຂົງເຂດ. ໃນຫຼາຍປະເທດຍັງມີຂາດຄວາມເຂົ້າໃຈຕໍ່ຮູບແບບຂອງໂລຈິດສະຕິກສ ແລະ ນະໂຍບາຍການພັດທະນາລະບົບໂລຈິດສະຕິກສແຫ່ງຊາດເປັນຄືແນວໃດ ແມ່ນບໍ່ມີຫຍັງຫຼາຍກວ່າແຜນການສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງການຂົນສົ່ງ. ໃນຮູບແບບຂອງ ສປປ ລາວ ຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າປະຈຸບັນຍັງບໍ່ທັນກ້າວໜ້າ. ຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າໂລຈິດສະຕິກສມີຫຼາຍປະເພດດັ່ງລຸ່ມນີ້:

ວັດຖຸດິບ ແລະ ແຮ່ທາດ

ລວມມີແຮ່ທາດ, ໄມ້ ແລະ ສິນຄ້າກະສິກຳ ຂົນສົ່ງໃນຮູບແບບພື້ນຖານສຳລັບການປຸງແຕ່ງໃນບ່ອນອື່ນ. ນີ້ແມ່ນຮູບແບບການຂົນສົ່ງແບບງ່າຍດາຍທີ່ສຸດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມັນໄດ້ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂະຫຍາຍຕົວໃນການສົ່ງອອກວັດຖຸດິບ ແລະ ເປັນຂະແໜງການ ເຊິ່ງຜູ້ຂົນສົ່ງຂອງລາວໄດ້ປະສົບຄວາມສຳເລັດທີ່ສຸດ. ມີການຂະຫຍາຍຕົວທາງດ້ານຄວາມຕ້ອງການພາຍໃນສຳລັບການສະໜອງຊີມັງ ແລະ ອຸປະກອນການກໍ່ສ້າງ.

ການແຈກຢາຍສິນຄ້າພາຍໃນ

ສິນຄ້າຂອງລູກຄ້າສ່ວນຫຼາຍແມ່ນໃນຮູບແບບຂອງການນຳເຂົ້າຈາກປະເທດໄທ ໂດຍທາງລົດ ແລະ ກະຈາຍຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໂດຍບໍລິສັດຂົນສົ່ງພາຍໃນ. ການຜະລິດພາຍໃນສຳລັບການກະຈາຍສິນຄ້າພາຍໃນຂອງລາວຍັງຈຳກັດ, ຍົດເວັ້ນເບຍລາວ ເຊິ່ງເປັນບໍລິສັດທີ່ສົ່ງໃຫ້ເຄືອຄ່າຍຂອງຕົນເອງ. ຍ້ອນຄວາມເປັນຈິງຂອງການນຳເຂົ້າ, ທຸລະກິດແຈກຢາຍ ແລະ ຄວາມໜ້າແໜ້ນຂອງປະຊາກອນທີ່ຕ່ຳ, ສິນຄ້າພາຍໃນສ່ວນຫຼາຍຖືກຂົນສົ່ງແບບລວມເຂົ້າກັນ (ຜູ້ຊົມໃຊ້ທົ່ວໄປ) ເປັນຕົ້ນຕໍ. ຜູ້ສະໜອງບໍລິການຂົນສົ່ງເອົາສິນຄ້າຈາກຫຼາຍພາກສ່ວນ ລວມເຂົ້າກັນໃນລົດຂົນສົ່ງຄັນໜຶ່ງເພື່ອຂົນສົ່ງໄປເຖິງເຈົ້າຂອງສິນຄ້າໃນຫຼາຍຕົວເມືອງໃນຂົງເຂດ. ນີ້ແມ່ນການເພີ່ມມູນຄ່າຫຼັກ ເຊິ່ງມັນໄດ້ນຳມາເຊິ່ງຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານເສດຖະກິດໃນການແຈກຢາຍສິນຄ້າພາຍໃນ. ຜູ້ສິນຄ້າຖືກຄິດໄລ່ເປັນກິໂລ ຫຼື ແມັດກ້ອນ. ຖ້າບໍ່ມີການເອົາສິນຄ້າໂຮມເຂົ້າກັນ, ລູກຄ້ານ້ອຍສາມາດພຽງແຕ່ຂົນສົ່ງບໍ່ເປັນປົກກະຕິ ແລະ ປະລິມານທີ່ຫຼາຍ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ຫຼຸດຄວາມສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນຂອງພວກເຂົາ.

ການຂົນສົ່ງປະລິມານໜ້ອຍຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ຍັງໄດ້ຖືກເຂົ້າສົ່ງໃສ່ຫຼັງຄາຂອງລົດເມທາງໄກ. ສິ່ງດັ່ງກ່າວໄດ້ຫຼຸດລາຄາຂົນສົ່ງ ແລະ ສາມາດຂົນສົ່ງໃຫ້ແຕ່ລະຈຸດຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງໃນແຂວງ. ການປະສົມປະສານຂອງການຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ທາງນ້ຳທີ່ມີຂະໜາດນ້ອຍ LCL (ໜ້ອຍກວ່າໃສ່ໃນຕູ້ສິນຄ້າ) ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າຂະແໜງການດັ່ງກ່າວແມ່ນກຳລັງຂະຫຍາຍຕົວ ແລະ ມີຄວາມຕ້ອງການ. ຍັງມີການແຂ່ງຂັນສຳລັບການຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ທາງນ້ຳເທິງເສັ້ນທາງຫຼັກ, ໂດຍສະເພາະຜ່ານທາງທິດຕາເວັນອອກສຽງເໜືອຂອງປະເທດ. ຄວາມສາມາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ມີຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ໃຫ້ທັນເວລາ

ຕ້ອງການການບໍລິການທັງສອງຝາກຂອງແຂວງ ເປັນການເພີ່ມມູນຄ່າອັນສໍາຄັນໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງ. ການຂົນສົ່ງເຄື່ອງອາໄຫຼ່ອີເລັກໂຕຣນິກເຊັ່ນ: ໂທລະສັບມືຖື ແລະ ຄອມພິວເຕີ ມີຄວາມວ່ອງໄວ. ມັນຍັງເຮັດໃຫ້ການສົ່ງຄືນມາຂອງການສ້າງແບ່ງອາໄຫຼ່ທີ່ມີລາຄາແພງ ແລະ ສົ່ງຄືນໄດ້ໄວ (RMA). ສິ່ງດັ່ງກ່າວໄດ້ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ບໍລິການທາງດ້ານເຕັກໂນໂລຊີຫຼຸດຜ່ອນການເກັບມື້ນເຄື່ອງອາໄຫຼ່ ແລະ ສາມາດຕອບສະໜອງການບໍລິການໄດ້ທັນເວລາ.

ການຂົນສົ່ງໃນຮູບແບບດັ່ງກ່າວ ເປັນຄວາມກ້າວໜ້າອັນໃຫຍ່ຫຼວງຂອງລະບົບໂລຈິດສະຕິກສ໌ໃນ ສປປ ລາວ. ການຮັບຮູ້ທາງດ້ານຄວາມຕ້ອງການຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການເພື່ອຈ່າຍ ອາດເປັນແນວຄິດລິເລີ່ມດ້ານຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າທີ່ສໍາຄັນທີ່ສຸດທີ່ປະກົດມີໃນ ສປປ ລາວ ເທົ່າທີ່ຜ່ານມາ.

ການນໍາເຂົ້າ / ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າທົ່ວໄປ

ຕະຫຼາດນີ້ແມ່ນຖືກຄອບຄອງໂດຍບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງໄທ. ມາດຕະຖານຂອງການບໍລິການທີ່ສະໜອງ ແລະ ເພີ່ມມູນຄ່າແມ່ນເປັນມາດຕະຖານສາກົນ ແຕ່ການປະກອບສ່ວນຂອງລາວ ໃນຂະຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າແມ່ນຍັງມີໜ້ອຍ. ການສະໜອງການບໍລິການຂອງລາວອາດເປັນໄປໄດ້ໃຫ້ແກ່ໄທ, ຫາກການບໍລິການມີມູນຄ່າເທົ່າກັນ, ເຊິ່ງຈະນໍາຜົນປະໂຫຍດມາສູ່ປະເທດລາວ ເຊັ່ນການການວຽກເຮັດງານທຳ. ຜົນປະໂຫຍດໂດຍກົງຂອງ ສປປ ລາວ ທີ່ສາມາດບັນລຸໄດ້ຜ່ານການປ່ຽນການດຳເນີນງານເຊັ່ນ: ການສ້າງຕັ້ງເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ສະຖານນີທາງບົກ (ICD) ໃກ້ກັບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ສິ່ງນີ້ຈະນໍາຜູ້ສະໜອງບໍລິການຝ່າຍລາວເຂົ້າສູ່ໃນຕ່ອງໂສ້ລາຄາ ແລະ ໃນຄະນະດຽວກັນກໍເປັນການຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງການຂົນສົ່ງຜູ້ສົນຄ້າທາງທະເລ.

ການສ້າງຕັ້ງ ICD ຫຼື ສາງສິນຄ້າເທິງບົກແມ່ນການສະເໜີແຕ່ເວລາດົນນານ ຈາກອຸດສາຫະກຳໂລຈິດສະຕິກສ໌ຂອງລາວ ຍ້ອນມັນຈະສະໜອງການມີສ່ວນຮ່ວມໃນການນໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ. ຖ້າມີສາງສິນຄ້າທາງບົກໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ມັນຈະເປັນການງ່າຍສໍາລັບຜູ້ສະໜອງການຂົນສົ່ງຂອງລາວ ເພື່ອເລີ່ມຕົ້ນການສົ່ງອອກດ້ວຍຕົນເອງ ແທນທີ່ຈະຂົນສົ່ງສິນຄ້າເປົ້າມາຈາກບາງກອກ. ມັນອາດຈະເຮັດໃຫ້ຂະແໜງການຂົນສົ່ງຂອງລາວມີຄວາມສາມາດແຂ່ງຂັນເພີ່ມຂຶ້ນ ເພາະມັນຈະເປັນການຫຼຸດຄວາມໄດ້ປຸງຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງໄທໃນປະຈຸບັນ ເຊິ່ງມີຄວາມສາມາດໃນການຂຽນຖ່າຍພາຍໃນໄທ.

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງລາວບໍ່ມີບົດບາດຫຼາຍໃນການຂົນສົ່ງ ໃນຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າການຂົນສົ່ງສໍາລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ. ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີ ແລະ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງນໍາໃຊ້ການແຈ້ງພາສີຜ່ານແຜນ, ການປ່ຽນຜູ້ສົນຄ້າ ແລະ ບ່ອນໃດທີ່ມີຄວາມຕ້ອງການ, ຂົນດ້ວຍແຮງງານຄົນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ພວກເຂົາຍັງບໍ່ທັນທ້າວທັນໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ຍົກເວັ້ນບໍລິສັດຮ່ວມທຶນລາວ-ຫວຽດຂອງບໍລິສັດ SMT-Nissin ທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃນແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ເຊິ່ງມີລົດຂົນສົ່ງໃນເສັ້ນທາງຮ່າໂນ້ຍ-ບາງກອກຜ່ານເສັ້ນທາງ EWEK.

ຂັ້ນຕອນການແຈ້ງພາສີ, ການປ່ຽນຜູ້ສົນຄ້າ ຫຼື ລັງສິນຄ້າ ໄດ້ເພີ່ມມູນຄ່າຈາກຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ມັນຍັງເປັນການເພີ່ມມູນຄ່າ ເຊິ່ງສາມາດເຫັນໄດ້ວ່າບໍ່ມີຄວາມສໍາຄັນ ແລະ ບໍ່ມີຄວາມຍືນຍົງໃນໄລຍະຍາວ. ສັນຍາຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ (CBTA) ແລະ ບັນດາສັນຍາສາມຝ່າຍ ຈະອະນຸຍາດໃຫ້ພາຫະນະເພື່ອນໍາສິນຄ້າຜ່ານ ສປປ ລາວ ໂດຍປາດສະຈາກການຂຽນຖ່າຍ ແລະ ການກຳເນີດຂອງ AEC ແລະ ACTS (ລະບົບພາສີຜ່ານແດນອາຊຽນ) ຈະອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ຂົນສົ່ງໄພ່ເຂົ້າໄປໃນຕະຫຼາດພາສີຜ່ານແດນ, ເປັນການຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ອັດຕາສ່ວນຕ່າງຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນຢ່າງຫຼີກລ້ຽງບໍ່ໄດ້.

ທຸລະກິດຜ່ານແຜນຈະສືບຕໍ່ຂະຫຍາຍຕົວ, ໂດຍສະເພາະໂຮງງານຜະລິດຂອງຈີນທີ່ຍ້າຍມາທາງທິດຕາເວັນຕົກ ເຊິ່ງຈະເຮັດໃຫ້ເສັ້ນທາງຜ່ານ ສປປ ລາວ ເທິງເສັ້ນທາງ NSEC ເປັນເສັ້ນທາງຫຼັກໃນການເຊື່ອມຕໍ່ອົງປະກອບໂຮງງານຂອງໄທ ກັບໂຮງງານຂອງໃຈກາງ ແລະ ທິດຕາເວັນຕົກສຽງໃຕ້ຂອງຈີນ. ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງລາວມີໂອກາດເປັນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ສໍາຄັນໃນການຄ້ານີ້, ແຕ່ພວກເຂົາຕ້ອງດຳເນີນກິດຈະການເກີນກວ່າຜູ້ແຈ້ງເອກະສານຜ່ານແດນ ແລະ ປ່ຽນຜູ້ສົນຄ້າ ເພື່ອເຫັນໄດ້ຜົນປະໂຫຍດຂອງຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າເພີ່ມໃຫ້ແກ່ ສປປ ລາວ.

ສິນຄ້າເນົ່າເປື່ອຍໄວ

ສປປ ລາວ ເຂົ້າຮ່ວມໃນການເຄື່ອນຍ້າຍຜູ້ສິນຄ້າເນົ່າເປື່ອຍໄວ ທີ່ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສາກົນ, ການສົ່ງອອກ ຜະລິດຕະພັນຂອງລາວ, ການນຳເຂົ້າ ແລະ ການແຈກຢາຍຂອງສິນຄ້າເນົ່າເປື່ອຍໄວ. ເພື່ອປະກອບສ່ວນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍໃນການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າເນົ່າເປື່ອຍໄວ ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວຈະຕ້ອງການຄວາມສາມາດ ໃນການເກັບຮັກສາສິນຄ້າໃນຕູ້ເກັບຄວາມ ເຢັນສົ່ງໃຫ້ລູກຄ້າເຖິງບ້ານ. ການຮັກສາຄວາມເຢັນສາມາດນຳຜົນປະໂຫຍດອັນໃຫຍ່ຫຼວງ ໂດຍການຫຼຸດຜ່ອນສິ່ງເນົ່າເປື່ອຍ ແຕ່ ມັນເປັນຕ້ອງໂສ້ຄຸນຄ່າທີ່ມີຄວາມທ້າທາຍສຳລັບຜູ້ຂົນສົ່ງ ແລະ ສປປ ລາວ ເອງກໍຍັງບໍ່ທັນມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກສຳລັບ ການຮັກສາຄວາມເຢັນ.

ບໍ່ມີຜູ້ສະໜອງທີ່ສາມາດທີ່ມີຄວາມສາມາດດ້ານການແຊ່ເຢັນສິນຄ້າ ແລະ ສາຍທີ່ສາມາດຄວບຄຸມຄວາມເຢັນ. ໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານ ແດນຂັ້ນຕອນການຂຸ່ນຖ່າຍບໍ່ໄດ້ຮັກສາຄວາມເຢັນ, ບໍ່ມີການຄວບຄຸມຄວາມເຢັນໃນສາຍໃນດ່ານຊາຍແດນສຳລັບຮັກສາສິນຄ້ານຳ ເຂົ້າທີ່ອາຍຸສັ້ນ, ການກັບມຸງ ແລະ ເກັບຮັກສາເພື່ອການສົ່ງອອກສິນຄ້າສົດຈາກລາວ.

ປະຈຸບັນການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງລາວໃນການນຳເຂົ້າ ແມ່ນຈຳກັດພຽງແຕ່ບໍລິສັດຂົນສົ່ງພາຍໃນໃນສ່ວນຂອງເຈົ້າຂອງຮ້ານອາຫານ ແລະ ຜູ້ນຳເຂົ້າອາຫານ, ການນຳໃຊ້ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງບໍລິສັດເອງ. ໃນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຜ່ານແດນທີ່ເປັນໝາກ ໄມ້ ແລະ ຜັກລະຫວ່າງໄທ ແລະ ຈີນ ເທິງເສັ້ນທາງ NSEC, ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງຝ່າຍລາວພຽງແຕ່ເປັນຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີ ສຳລັບລົດຂົນສົ່ງໄທ ແລະ ຈີນ ຫຼື ຕົວແທນບໍລິສັດຂົນສົ່ງທີ່ໃຫ້ບໍລິການແຮງງານໃນການຍົກສິນຄ້າຂຶ້ນລົງ ເຊິ່ງບໍ່ສອດຄ່ອງກັບ ມາດຕະຖານການຮັກສາຄວາມເຢັນເລີຍ. ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ສຳລັບອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວ ໃນການຂົນສົ່ງໄປເຖິງຊາຍ ແດນ ແຕ່ການລົງທຶນໃນພາຫະນະທີ່ເໝາະສົມ ແລະ ເຄື່ອງອຳນວຍຄວາມສະດວກຈະມີຄວາມຈຳເປັນ.

ຄວາມເປັນໄປໄດ້ທີ່ສຸດສຳລັບການເພີ່ມມູນຄ່າ ສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດທ້າທີ່ລະບົບຜູ້ສິນຄ້າຄວາມເຢັນໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນ ຜົນການກຽມພ້ອມການສົ່ງອອກຂອງຜະລິດຕະພັນພືດຂອງລາວ. ໃນປະຈຸບັນມີການຄ້າຂະໜາດນ້ອຍທີ່ດຳເນີນການຢູ່, ສ່ວນຫຼາຍ ບໍ່ເປັນທາງການ, ຂ້າມແມ່ນ້ຳຂອງໂດຍປາດສະຈາກໃບຢັ້ງຢືນກັກກັນພືດ.

ແຜນການໄດ້ຮັບການປຶກສາຫາລືໃນຊ່ວງເວລາໃດໜຶ່ງ ເພື່ອເປີດສູນກາງຮັບການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍການສະໜັບສະ ໜູນໂດຍສັຍຍາຊື້ຂາຍກັບຜູ້ຊື້ຕ່າງປະເທດ (ທັງໝົດແມ່ນໄທ). ບັນດາສູນກາງດັ່ງກ່າວມີເຄື່ອງຄວບຄຸມອຸນຫະພູມ, ເອົາເຂົ້າ, ຕິດແຈບ, ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຈ່າຍ ແລະ ໃບຢັ້ງຢືນກັກກັນພືດສາມາດຮັບຮອງການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ຈາກຜູ້ຜະລິດ ພືດພັນຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບການຄວບຄຸມອຸນຫະພູມການຂົນສົ່ງທາງຮ້ານ ຫຼື ສູນກາງແຈກຢາຍຂອງຕ່ອງໂສ້ການ ຂາຍຍ່ອຍທັນສະໄໝໃນປະເທດໄທ.

ສິ່ງເສດເຫຼືອແມ່ນບັນຫາໃຫຍ່ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເນົ່າເປື່ອຍໄວ. ມັນເປັນບັນຫາສຳຄັນໃນການຄ້າລະຫວ່າງທວງດນາມ ແລະ ຈີນ ບ່ອນເຊິ່ງປະມານ 40% ສິນຄ້າທີ່ຜະລິດບໍ່ຖືກຍອມຮັບ ຫຼື ຫຼຸດລະດັບລົງ. ຢູ່ທີ່ຊາຍແດນຂອງມຸງມ້າກັບຈີນ, ສິ່ງອຳນວຍ ຄວາມສະດວກທີ່ຖືກຍອມຮັບ ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນສຳລັບຜະລິດຕະພັນຂອງມຸງມ້າຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາ ແລະ ຍ້ອມຮັບ ກ່ອນການຂົນສົ່ງໄປຈີນ. ມັນເປັນການຫຼຸດຜ່ອນສິ່ງເສດເຫຼືອ.

ການສົ່ງອອກພາກກ້ວຍທີ່ຍືນຍົງແຕ່ບໍ່ເປັນທາງການ ແລະ ໝາກໄມ້ຕາມລະດູອື່ນໆທີ່ໃຊ້ລົດຈີນຂົນສົ່ງຜ່ານດ່ານທ້ອງຖິ່ນຈາກ ພາກເໜືອຂອງລາວ. ຕາມການລາຍງານມີລົດຂົນສົ່ງ 100 ຄັນຕໍ່ວັນ ໂດຍບໍ່ມີການເພີ່ມມູນຄ່າຂອງຝ່າຍລາວ ແລະ ບໍ່ມີການ ປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ຫຼື ໂລຈິດສະຕິກສໃນການສົ່ງອອກຜະລິດຕະພັນດັ່ງກ່າວ.

ການສົ່ງອອກພາກໄມ້ປອດສານເຄມີ

ມີຂະໜາດນ້ອຍແຕ່ເປັນທຸລະກິດທີ່ປະສົບຜົນສຳເລັດ ໃນການສົ່ງອອກຜັກປອດສານຜິດຈາກ ສປປ ລາວ ໄປສະຫະພາບເອີຣົບ. ການຜະລິດແມ່ນຂະຫຍາຍໃນແຂວງວຽງຈັນ ໂດຍຜູ້ຜະລິດທີ່ໄດ້ຮັບການຄັດເລືອກ. ຜູ້ຜະລິດຂະໜາດນ້ອຍແມ່ນຜະລິດຜັກອີຕູ, ໝາກເຂືອທຳມິນ, ຫອມລາບ, ໝາກເຜັດ ແລະ ອື່ນໆ. ຜົນຜະລິດດັ່ງກ່າວຖືກເກັບກູ້ ແລະ ນຳເຂົ້າມາສູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເພື່ອອານາໄມ ແລະ ຫຸ້ມຫໍ່. ຜະລິດຕະພັນຖືກສົ່ງໄປບາງກອກໂດຍທາງຍົນ ແລະ ສົ່ງຕໍ່ໄປນະຄອນແຟຣງເຟີດ, ໂຄເປັນຫາເກັນ

ແລະ ສະວິດສະແລນ (ຜູ້ຕາງໜ້າ, Lao Green Vegetables, 2014). ລະດັບການສົ່ງອອກໃນປະຈຸບັນແມ່ນ 1 ເຖິງ 2 ໂຕ້ນຕໍ່ອາທິດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜູ້ສົ່ງອອກລາຍງານຄວາມຕ້ອງການວ່າ ພວກເຂົາບໍ່ສາມາດປະຕິບັດຕາມຄວາມຕ້ອງການໄດ້ ຍ້ອນບັນຫາການຂົນສົ່ງ. ການຂົນສົ່ງຈາກບ່ອນຜະລິດພາຍໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຕ້ອງຖືກປະຕິບັດພາຍໃນສູງສຸດ 3-4 ຊົ່ວໂມງ ຍ້ອນບໍ່ມີຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າປັບຄວາມເຢັນ, ບໍ່ມີການຄວບຄຸມອຸນຫະພູມສິນຄ້າ ແລະ ບໍ່ມີສູນກາງຄວບຄຸມອຸນຫະພູມສູນກາງ. ຄວາມສາມາດຂອງການຂົນສົ່ງທາງຍົນ (ສູງສຸດ 2 ໂຕ້ນຕໍ່ຖົງ). ບໍ່ມີຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າປັບຄວາມເຢັນໂດຍທາງລົດໄປບາງກອກ ຍົກເວັ້ນ ລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ມີເຄື່ອງປັບຄວາມເຢັນທີ່ຖືກເຊົ່າ.

ຖ້າມີຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າປັບຄວາມເຢັນມີໃນ ສປປ ລາວ, ບໍ່ພຽງແຕ່ການຂົນສົ່ງທາງໃກ ແຕ່ຍັງແມ່ນສໍາລັບການລວບລວມຕາມທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ສູນກາງການເກັບຮວມເຂົ້າກັນ ຂົງເຂດການເກັບກຽວສາມາດຖືກຂະຫຍາຍເຖິງ 12 ຊົ່ວໂມງຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ສິ່ງນີ້ຈະອະນຸຍາດໃຫ້ການຂົນສົ່ງທີ່ຫຼາຍກວ່າໄດ້ຮັບການລວບລວມ ແລະ ເຊິ່ງລົດຂົນສົ່ງເຄື່ອງປັບອາກາດໂດຍທາງລົດໄປເພິ່ງ ສະໜາມບິນບາງກອກ. ສິ່ງນີ້ຈະອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ຂົນສົ່ງເພື່ອເອົາຜົນປະໂຫຍດຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ໄປເຖິງ ສະຫະພາບເອີຣົບ ແລະ ບໍ່ຈຳກັດພຽງແຕ່ສາຍການບິນໄທ ເຊິ່ງພຽງແຕ່ຜ່ານບໍລິສັດຂົນສົ່ງຈາກ ສປປ ລາວ ແລະ ເປັນຜູ້ຄອບ ຄອງການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ. ຖ້າມີຜູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າປັບອາກາດພາຍໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ໄປຕໍ່ເຖິງບາງກອກ, ຄ່າຂົນສົ່ງຈະຫຼຸດ ລົງ, ມີຄວາມຕ້ອງການເພີ່ມເຕີມໄດ້ຮັບຄວາມເພິ່ງພໍໃຈ ແລະ ພາຍໃນໃນຕະຫຼາດອື່ນໆ.

ໂອກາດດ້ານການຕະຫຼາດສໍາລັບຂະແໜງການຂົນສົ່ງຂອງລາວ

ການຂົນສົ່ງວັດຖຸດິບ ເປັນພຽງແຕ່ເພີ່ມມູນຄ່າໃນພື້ນຖານຂອງໂລຈິດສະຕິກສທີ່ສຸດ. ຄະນະທີ່ມີອົງປະກອບຫຼາຍຢ່າງຂອງຕ່ອງໂສ້ ຄຸນຄ່າທີ່ພັດທະນາໃນການແຈກຢາຍພາຍໃນ ແລະ ການເຄື່ອນຍ້າຍພັດສະດຸພາຍໃນຕາມເວລາກຳນົດ, ສິ່ງນີ້ສາມາດຂະຫຍາຍ ພຽງແຕ່ມີຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ຄວາມສາມາດຂອງລູກຄ້າຂອງລາວ ເພື່ອຈ່າຍຄ່າເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ທີ່ມີລາຄາແພງ ຫຼື ບໍລິສັດ ຂອງລາວຕ້ອງການ ແລະ ຈ່າຍການບໍລິການທີ່ມີກຳນົດເວລາ.

ໃນຂົງເຂດອື່ນໆຂະແໜງການຂົນສົ່ງຂອງລາວມີໂອກາດໄດ້ຜົນປະໂຫຍດຂອງທີ່ຕັ້ງ ແລະ ການຂົນສົ່ງທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ແຕ່ຍັງບໍ່ທັນມີ ສ່ວນຮ່ວມຢ່າງເຂັ້ມແຂງ. ບັນດາຂະແໜງການລວມມີ:

- (i) ການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຈີນ ເຊັ່ນດຽວກັບ ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ.
- (ii) ການນໍາເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ຂອງຜູ້ສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ບົງສິນຄ້າທີ່ໄປຈາກໄທ.
- (iii) ຜູ້ເກັບຄວາມເຢັນ ແລະ ການຮັກສາສິນຄ້າເນົ່າເປືອຍໄວຜ່ານແດນ ແລະ ເພື່ອສົ່ງອອກຂອງ ສປປ ລາວ.
- (iv) ການບໍລິການເພີ່ມມູນຄ່າສໍາລັບການສົ່ງອອກສິນຄ້າເນົ່າເປືອຍໄວ; ການຫຸ້ມຫໍ່, ຕິດສະຫຼາກ, ການຮັບຮອງ.
- (v) ການບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ກຽວຂ້ອງເຊັ່ນ: ການບໍາລຸງຮັກສາລົດ, ຈອດຢາງ-ເຕີມລົມ, ການສ້ອມແປງ.

ໃນຂົງເຂດອື່ນໆໂອກາດຂອງຕະຫຼາດຈະຕ້ອງການການປະສານງານ. ສ້າງຄວາມສາມາດໃນຕ່ອງໂສ້ການຂົນສົ່ງ ໂດຍປາດສະ ຈາກຄວາມຕ້ອງການຈະມີຜົນເຮັດໃຫ້ຫຼົ້ມເຫຼວ. ໃນທາງກັບກັນ ການຂາດແຄນຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າການຂົນສົ່ງ ເຮັດໃຫ້ມັນເປັນໄປບໍ່ ໄດ້ສໍາລັບຂະແໜງການຄ້າເພື່ອພັດທະນາ ແລະ ແຂ່ງຂັນ.

- (vi) ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານຄວາມເຢັນ ແລະ ການຂົນສົ່ງ. ການຮັບຮອງການຜະລິດ, ການທຳຄວາມສະອາດ, ການຫຸ້ມຫໍ່ ແລະ ການຕິດສະຫຼາກແມ່ນການສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມໃນລະດັບສູງ. ພວກມັນບໍ່ໄດ້ເພີ່ມມູນຄ່າໃຫ້ໃນການສ້າງ ລາຍຮັບ. ມັນສະໜອງມູນຄ່າເພີ່ມໃຫ້ຜະລິດຕະພັນທີ່ມີມູນຄ່າຕໍ່າ ແລະ ສ້າງອາຊີບໃຫ້ກຳມະກອນທີ່ບໍ່ມີທັກສະ ຜູ້ເຊິ່ງ ພາຍມາເປັນຜູ້ທີ່ມີທັກສະປານກາງ ໂດຍຜ່ານການສ້າງຄວາມຮັບຮູ້ດ້ານການຝຶກອົບຮົມສິນຄ້າ. ມັນຍັງແທດເໝາະກັບຜູ້ ຜະລິດຂະໜາດນ້ອຍໃນຊຸມນະບົດ ໂດຍການພັດທະນາສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງ.
- (vii) ສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພ ແມ່ນສິ່ງສໍາຄັນຂອງຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າຂົນສົ່ງໃນປະເທດພັດທະນາ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບາດກ້າວທຳອິດແມ່ນເພື່ອພັດທະນາວັດທະນະທຳຄວາມປອດໄພ ໃນອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ. ການຂົນສົ່ງນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ ເປັນພາກສ່ວນທີ່ສໍາຄັນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ. ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສໍາ ລັບການຂົນສົ່ງນໍ້າມັນເຊື້ອໄຟ, ເຄື່ອງອຸປະກອນກໍ່ສ້າງ, ຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ, ລົດເມໂດຍສານທາງໃກ ແລະ ການ

ຂົນສົ່ງໜັກຈະບໍ່ພຽງແຕ່ສົ່ງຜົນປະໂຫຍດອຸດສາຫະກຳ ແຕ່ເສດຖະກິດຂະໜາດທີ່ກວ້າງກວ່າ.

- (viii) ເສັ້ນທາງລະຫວ່າງພາກເໜືອຂອງຫວຽດນາມ ແລະ ມຽນມາ ຜ່ານຖະໜົນເລກທີ 17 ແລະ ຂົວໃໝ່, ເຊິ່ງສະໜອງສປປ ລາວ ໂອກາດທີ່ໃຫຍ່ກວ່າເກົ່າ ເພື່ອໝູນໃຊ້ທີ່ຕັ້ງ ແລະ ແບ່ງປັນລາຍຮັບໃນເສັ້ນທາງນີ້ຈະສ້າງຂຶ້ນ. ທາກສປປ ລາວ ບໍ່ປະກອບສ່ວນຢ່າງຫ້າວຫັນໃນການຂົນສົ່ງເທິງເສັ້ນທາງນີ້, ມັນຈະສົ່ງຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ຫວຽດນາມຈາກການເລີ່ມຕົ້ນ ແລະ ກັບມຽນມາທີ່ມີຂະແໜງການຂົນສົ່ງທາງໄກ, ລາວຈະຫຼຸດຜ່ອນຜູກວຸດກາ. ຫວຽດນາມໄດ້ຮັບຮອງເອົາລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວ ແລະ ມຽນມາຕົກລົງໃຫ້ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວ, ນີ້ແມ່ນໂອກາດດີຂອງລາວເພື່ອໝູນໃຊ້ໂອກາດນີ້.
- (ix) ໃນການມີຄົນຂັບລົດທີ່ມີທັກສະ, ພະນັກງານສ້ອມແປງລົດ ແລະ ພະນັກງານ, ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງລາວສາມາດຂະຫຍາຍຄວາມສຳເລັດໃນການຂົນສົ່ງວັດຖຸດິບ. ນີ້ແມ່ນບາດກ້າວອັນຫຍິບໃຫຍ່, ແຕ່ຍັງຕ້ອງໃຊ້ເວລາອີກຍາວໄກເພື່ອສາມາດແຂ່ງຂັນກັບປະເທດໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ໃນຕະຫຼາດຂົນສົ່ງທີ່ມີມູນຄ່າສູງກວ່າ. ຄ່າຈ້າງຄົນຂັບລົດ ແລະ ຊ່າງສ້ອມແປງລົດແມ່ນລາຄາແພງ ແລະ ມີຈຳນວນໜ້ອຍ. ຍົກເວັ້ນແຕ່ຄວາມຂາດແຄນດັ່ງກ່າວໄດ້ຖືກແກ້ໄຂໃຫ້ສປປ ລາວ ຈະບໍ່ນຳຫຼັງ ແລະ ອຸດສາຫະກຳເຊິ່ງຂຶ້ນກັບການຂົນສົ່ງຈະຮັບຜົນກະທົບ. ການມາເຖິງຂອງ AEC ຈະນຳໂອກາດຕ່າງໆ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບໄພຂົ່ມຂູ່ ແລະ ສປປ ລາວ ຕ້ອງສາມາດຮັບມືກັບຂົງເຂດດັ່ງກ່າວ ທັງເປັນການຂະຫຍາຍຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງການຖືກພົ້ນອອກໃນຂະແໜງການ.
- (x) ເວັ້ນເສຍແຕ່ລາວໄດ້ຍົກລະດັບຄວາມອາດສາມາດດ້ານການຂົນສົ່ງສາກົນ, ຈະສາມາດຢູ່ລອດໄດ້ເມື່ອ AEC ມາເຖິງ. ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ມີການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງໄກ ແລະ ມາເລເຊຍອາດຕ້ອງການເຊື່ອມຕໍ່ໂຮງງານຜະລິດທັນສະໄໝໃນພາກພື້ນ ພ້ອມດ້ວຍລູກຄ້າ ແລະ ຜູ້ສະໜອງພາຍໃນປະເທດຈີນ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງມາເລເຊຍຈະສູນເສຍຍ້ອນການເປີດກວ້າງຂອງຊາຍແດນ ກັບປະເທດໄທ ແລະ ຈະຊອກຫາເສັ້ນທາງເຊິ່ງນຳໃຊ້ເພື່ອຂະຫຍາຍການຂົນສົ່ງ. ບໍລິສັດຂົນສົ່ງປະເທດມາເລເຊຍແມ່ນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດໃນຕະຫຼາດອີເລັກໂຕຣນິກ ຂົນສົ່ງໄປຈີນໂດຍນຳໃຊ້ຜູ້ຮັບເໝົາຂອງໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ.
- (xi) ໄພຂົ່ມຂູ່ຂອງ AEC ແລະ ການເປີດກວ້າງຂອງການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ແມ່ນຍັງເປັນໂອກາດອັນຫຍິບໃຫຍ່ສຳລັບ ສປປ ລາວ ເພື່ອໝູນໃຊ້. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ພວກເຂົາຕ້ອງມາການຝຶກອົບຮົມທີ່ດີ, ມີການແຂ່ງຂັນ ແລະ ຄຸນນະພາບຂອງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງທີ່ຮອງຮັບ. ຍ້ອນມີຊາຍແດນຕິດກັບ 5 ປະເທດ, 4 ປະເທດແມ່ນສະມາຊິກຂອງອາຊຽນ ເຊິ່ງເປັນທ່າໄດ້ປຸງຂອງລາວ ເພື່ອໝູນໃຊ້ສະຖານະພາບຂອງປະເທດທາງເຊື່ອມຕໍ່ ແລະ ເປັນທາງເຂົ້າອອກເຖິງ ແລະ ຈາກຈີນ. ລົດຂົນສົ່ງຂອງຈີນຈະບໍ່ອະນຸຍາດເຂົ້າເຖິງຕະຫຼາດອາຊຽນທີ່ກວ້າງຂວາງກວ່າ ແລະ ເບິ່ງຄືວ່າຈະລັງເລຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງຈີນເພື່ອຮ່ວມທຸລະກິດໄປທາງພາກໃຕ້ຫຼາຍ. ສິ່ງນີ້ສາມາດໄດ້ຮັບການໝູນໃຊ້ໂດຍ ສປປ ລາວ.
- (xii) ດ້ວຍການມີພະນັກງານທີ່ໄດ້ຮັບການຝຶກ ແລະ ມີລະບຽບໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ, ລາວພາຍເປັນທີ່ຕັ້ງຂອງການລົງທຶນທາງເລືອກສຳລັບປະເທດອາຊຽນ ຕ້ອງການເຂົ້າເຖິງປະເທດຈີນທາງດ້ານໂລຈິດສະຕິກສ, ຫຼາຍປະເທດທີ່ມີຖານການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບໃນອາຊຽນ ຈະຊອກຫາເພື່ອສ້າງຕັ້ງການດຳເນີນທຸລະກິດໃນ ສປປ ລາວ. ແຮງງານທີ່ມີທັກສະເປັນສິ່ງທີ່ຈຳເປັນ.

ຄະນະທີ່ມີອຸປະສັກຫຼາຍຢ່າງ ພວກເຂົາບໍ່ທັນມີວິທີແກ້ໄຂທີ່ເໝາະສົມ. ເຖິງວ່າການຂົນສົ່ງໄດ້ມີຢ່າງໃນຕະຫຼາດຂົນສົ່ງແລ້ວ; ສປປ ລາວ ພຽງແຕ່ຕ້ອງການໃຫ້ຕົນເອງມີບ່ອນຢືນໃນການຍາດແຍ່ງສ່ວນແບ່ງຂອງຕະຫຼາດ. ການຜະລິດກະສິກຳແມ່ນກຳລັງຂະຫຍາຍຕົວ, ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ. ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ລັດຖະບານກຳລັງຊອກຫາຄົນຂັບ ແລະ ພະນັກງານສ້ອມແປງເພື່ອຍາດແຍ່ງຜົນປະໂຫຍດ ຂອງໂອກາດທີ່ມີຢູ່. ການພັດທະນາການເພີ່ມມູນຄ່າການບໍລິການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສຈະພັດທະນາພາກພື້ນ ແລະ ຊຸມຊົນຊົນນະບົດ. ການສ້າງອາຊີບຈະໄປສູ່ແມ່ຍິງໃນຂະແໜງການປຸງແຕ່ງອາຫານ ແລະ ການຫຸ້ມຫໍ່.

ການສະຫຼຸບໂອກາດໄດ້ຮັບການນຳສະເໜີໃນຕາງຕະລາງ 4 ລຸ່ມນີ້:

ຕາຕະລາງ 4: ບັນດາໂອກາດສໍາລັບອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ

ຊະນິດຂອງຜູ້ສົນທິສັນຍາ ການບໍລິການເພີ່ມມູນຄ່າ	ວັດຖຸດິບ	ການແຈກຢາຍພາຍໃນ	ການນໍາເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ ຂອງສິນຄ້າທົ່ວໄປ	ການບໍລິການສິນຄ້າຜ່ານ ແດນລວມທັງສິນຄ້າເນົ່າ ເປື້ອຍໄວ	ການສົ່ງອອກສິນຄ້າເນົ່າ ເປື້ອຍໄວລວມມີຜັກປອດ ສານຜິດ
ການບໍລິການ ຂົນສົ່ງ	ໂອກາດສໍາລັບຜູ້ດຳ ເນີນການຂົນສົ່ງຂອງ ລາວຍ້ອນການເພີ່ມ ຂຶ້ນຂອງການສົ່ງອອກ ວັດຖຸດິບເຊັ່ນ: ແຕ່ ທາດ, ໄມ້ ແລະ ຜະລິດຕະພັນກະສິ ກຳ	ການຂົນສົ່ງພັດສະດຸ ແລະ ການບໍລິການ ຂົນສົ່ງ	ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ ທາງຜູ້ດຳເນີນການ ຂົນສົ່ງຂອງລາວ ສາມາດກຳສ່ວນແບ່ງ ຂອງຜູ້ຂົນສົ່ງຂອງໄທ	ເບິ່ງການໃຫ້ບໍລິການ ປັບອາກາດ	ເບິ່ງການໃຫ້ບໍລິການ ປັບອາກາດ
ຜູ້ສົນທິສັນຍາ ປະສານ		ເພື່ອໃຫ້ການບໍລິການ ຂົນສົ່ງເຂດຊົນນະບົດ ກັບຄວາມຕ້ອງການ ເຫຼັກໜ້ອຍ/ ຄ່າ ການແຈກຢາຍທີ່ສູງ. ສິ່ງນີ້ເປີດກວ້າງ ໂອກາດສໍາລັບການ ສ້ອມແປງ ແລະ ການບໍລິການຖັງວັດ ຄືນ (ຖັງວັດຄືນ) ແລະ ການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າໃນຄັງສິນຄ້າ.			
ການບໍລິການຜູ້ສົນທິສັນຍາ ອາກາດ/ສາງສິນຄ້າ				ບັນດາໂອກາດໂດຍ ການຂະຫຍາຍອາຍຸ/ ຄຸນນະພາບຂອງສິນຄ້າ ແລະ ຫຼຸດຜ່ານສິ່ງເສດ ເຫຼືອ (ແຕ່ຕ້ອງການຜູ້ ສົນທິສັນຍາປັບອາກາດ ແລະ ສາງສິນຄ້າ) ສອດຄ່ອງກັບ ລະບຽບການສຸຂາ ນາໄມສັດ/ພືດ	ບັນດາໂອກາດໂດຍ ການຂະຫຍາຍອາຍຸ/ ຄຸນນະພາບຂອງສິນຄ້າ ແລະ ຫຼຸດຜ່ານສິ່ງເສດ ເຫຼືອ (ແຕ່ຕ້ອງການຜູ້ ສົນທິສັນຍາປັບອາກາດ ແລະ ສາງສິນຄ້າ) ສອດຄ່ອງກັບ ລະບຽບການສຸຂາ ນາໄມສັດ/ພືດ

				ໃນການສົ່ງອອກ (ການເຂົ້າເຖິງ ຕະຫຼາດ) ສາງສິນຄ້າສະເໝີ ໂອກາດສໍາລັບການ ເອົາສິນຄ້າເຂົ້າ, ການຫຸ້ມຫໍ່, ການຕິດ ສະຫຼາກ ແລະ ອື່ນໆ. ຄະນະທີ່ຜູ້ ສິນຄ້າໃນສາງປັບ ອາກາດສ້າງໂອກາດ ສໍາລັບການຍອມຮັບ	ໃນການສົ່ງອອກ (ການເຂົ້າເຖິງ ຕະຫຼາດ) ສາງສິນຄ້າສະເໝີ ໂອກາດສໍາລັບການ ເອົາສິນຄ້າເຂົ້າ, ການ ຫຸ້ມຫໍ່, ການຕິດສະ ຫຼາກ ແລະ ອື່ນໆ. ຄະນະທີ່ຜູ້ສິນຄ້າໃນ ສາງປັບອາກາດສ້າງ ໂອກາດສໍາລັບການ ຍອມຮັບ
ການບໍລິການອື່ນໆ		ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມຂອງ ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ສໍາລັບການຂົນສົ່ງນໍ້າ ມັນເຊື້ອໄຟ, ອຸປະກອນ ກໍ່ສ້າງ, ສິນຄ້າກະສິກໍາ ແລະ ອື່ນໆ.	ການສ້າງຕັ້ງ ICD ອະນຸຍາດໃຫ້ການມີ ສ່ວນຮ່ວມຂອງຜູ້ດໍາ ເນີນການຂົນສົ່ງຂອງ ລາວໃນການຄ້ານໍ້າເຂົ້າ ສົ່ງອອກ ໂດຍການລິ ເລີ່ມສົ່ງອອກຈາກ ສປປ ລາວ ໃນຜູ້ ສິນຄ້າຂອງສາຍການ ຂົນສົ່ງ	ການບໍລິການຂົນສົ່ງ ຜ່ານແດນລະຫວ່າງໄທ ແລະ ຈີນ (ຈີນກະທັ້ງ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຂອງສັນຍາທີ່ມີຢູ່ ອະນຸຍາດໃຫ້ມີການ ເສລີຂອງລົດຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ)	
ບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ	- ການບໍາລຸງຮັກສາພາຫະນະ, ຢາງລົດ, ການຊ່ວຍເຫຼືອການເປ່ເພ - ການເພີ່ມຂຶ້ນການສະໜອງຂອງຄົນຂັບ ແລະ ຊ່າງສ້ອມແປງທີ່ມີທັກສະ				

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຜູ້ໃຫ້ຂໍ້ມູນ

ການວິເຄາະດ້ານການເມືອງ

ມີບັນຫາດ້ານເຕັກນິກຫຼາຍຢ່າງທີ່ຍັງບໍ່ທັນແກ້ໄຂ ເຊິ່ງອາດຂັດຂວາງໂດຍການຕັດສິນໃຈດ້ານການເມືອງ. ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນຕິດພັນກັບຄວາມາຂຶ້ນກັບເສດຖະກິດອັນໃຫຍ່ຫຼວງຂອງປະເທດໄທທີ່ເປັນປະເທດທາງຜ່ານ.

ສປປ ລາວ ໄດ້ເຊັນເປັນພາຄີຂອງຫຼາຍສັນຍາສາກົນ, ທີ່ເປັນໜ້າສັງເກດທີ່ສຸດແມ່ນສັນຍາ CBTA ແລະ ຂອບສັນຍາ ASEAN ວ່າດ້ວຍການອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານສິນຄ້າຜ່ານແດນ (AFAFGIT) ເຊິ່ງໄດ້ເຊັນກັນໃນຫຼາຍປີຜ່ານມາ ແຕ່ຊັກຊ້າໃນການໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນບາງປະເທດເພື່ອນບ້ານ ໄດ້ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມເຊື່ອຖືຂອງສັນຍາໃນສາຍຕາຂອງພະນັກງານລັດລາວຫຼາຍຄົນ. ຍ້ອນແນວນັ້ນ, ຫຼາຍຄົນເຊື່ອວ່າ ສປປ ລາວ ຈະບໍ່ຈໍາເປັນຕ້ອງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຫຼື ອົດທົນຕໍ່ສັນຍາເຊັ່ນກັນ.

ຕົວຢ່າງ, ມີຜູ້ສິນຄ້າຫຼາຍຜູ້ຈາກປະເທດທີ່ສາມທີ່ມີໃນດ່ານສາກົນ ແລະ ສະໜາມບິນເຊັ່ນ: ທ່າເຮືອຄອງເຕີຍ (ບາງກອກ) ແລະ

ທ່າເຮືອແຫຼມສະບັງ ຫຼື ສະໜາມບິນສະວັນນະພູມ (ບາງກອກ) ເຊິ່ງສາມາດຊ່ວຍເຫຼືອການຂົນສົ່ງທາງໃກຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວ. ຍ້ອນສິນຄ້າເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນພາຍໃຕ້ການຄຸ້ມຄອງຂອງພາສີ ແລະ ພຽງແຕ່ສາມາດໄດ້ຮັບການຂົນສົ່ງພາຍໃນ, ອີງການຈັດຕັ້ງພາສີບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ມາເຖິງປະຈຸບັນ, ການອະທິບາຍຍັງບໍ່ມີຢ່າງຄົບຖ້ວນ ແລະ ການເຈລະຈາ/ການໃຫ້ຄຳປຶກສາ ກັບເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີຂອງໄທ ແລະ ກົມຂົນສົ່ງທາງບົກຂອງໄທແມ່ນກຳລັງດຳເນີນການ. ບັນຫາຕົ້ນຕໍທີ່ກຳລັງປຶກສາຫາລືແມ່ນການອະນຸຍາດແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນ ວ່າລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດສາມາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ຫາກບໍລິສັດຕ່າງປະເທດສາມາດສະເໜີການອະນຸຍາດຜູ້ສິນຄ້າ ຫຼື ຫາກຜູ້ຕາງໜ້າໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງອາດສະເໜີການບໍລິການໃຫ້ບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ.

ເບິ່ງຄືວ່າການເກັບເອົາຜົນປະໂຫຍດໃນອຸສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ທ່ວງດຶງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງສັນຍາ ເພື່ອຮັບປະກັນສະຖານະພາບ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດບໍ່ເຂົ້າເຖິງຕະຫຼາດທີ່ລ້ຳລວຍທີ່ສຸດ. ສະນັ້ນ, ຈົນກະທັ້ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອໂດຍກົງເຂົ້າເຖິງທ່າເຮືອໃນປະເທດໄທ, ສັນຍາພາກພື້ນຈະປະສົບກັບບັນຫາຄວາມເຊື່ອຖື.

ຜົນຂອງການຂັດຂວາງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງສັນຍາສາກົນ, ມີການຮ່ວມມືເພີ່ມຂຶ້ນລະຫວ່າງປະເທດ (ກຳປູເຈຍ, ສປປ ລາວ, ມຽນມາ, ຫວຽດນາມ) ໃນການຄ້າຜ່ານແດນ. ສັນຍາສອງຝ່າຍໄດ້ຮັບການເຊັນສັນຍາ ແລະ ການເຄື່ອນຍ້າຍຂອງພາຫະນະລະຫວ່າງ ລາວ ແລະ ຫວຽດນາມ ແມ່ນຖືກຈຳກັດໜ້ອຍທີ່ສຸດຂອງບັນດາປະເທດໃນອາຊຽນ. ມີຄວາມມຸ່ງມາດປາດຖະໜາ ແລະ ຄວາມຕັ້ງໃຈອັນດີເພື່ອພັດທະນາການເຊື່ອມຕໍ່ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ CLMV ແລະ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຄວາມເຄັ່ງຄັດເຊິ່ງສັຍຍາອື່ນໆຍັງກຳລັງລໍຖ້າການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

ຍັງມີບັນຫາອື່ນໆ ເຊິ່ງຕ້ອງການຄວາມເອົາໃຈໃສ່ດ້ານລະບຽບຫຼັກການ. ອັນທີ່ໜຶ່ງແມ່ນທັດສະນະຂອງການອະນຸຍາດນໍ້າໜັກສູງສຸດຕໍ່ເພົາ ເຊິ່ງແຕກຕ່າງກັບລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ GMS ຫຼື ບັນດາປະເທດອາຊຽນ. ນໍ້າໜັກຂອງພາຫະນະ ແລະ ມາດຕະຖານແມ່ນພາກພື້ນ ແລະ ການຍົກລະດັບຂອງລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວຈະມີພັນທະສໍາລັບປະເທດອື່ນໆ ແລະ ພາຫະນະຂອງພວກເຂົາເຂົ້າໃນລາວ. ເພື່ອປະຕິບັດໄດ້, ລະບຽບຫຼັກການທີ່ມີຕ້ອງບັງຄັບໃຊ້ຄະນະທີ່ລາວຕ້ອງການເຫັນໄດ້ຜົນປະໂຫຍດ ທີ່ເປັນຮູບປະທຳຈາກການເພີ່ມມາດຕະຖານ ແລະ ສັນຍາການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ປະຈຸບັນ, ນໍ້າໜັກ ແລະ ຄວາມຍາວຂອງລົດຂົນສົ່ງ, ເງື່ອນໄຂຂອງລົດ ແລະ ການຂັບຂີ່ຢ່າງປອດໄພ ໄດ້ຮັບການເອົາໃຈໃສ່ໃນອຸດສາຫະກຳພາກພື້ນເປັນດັ່ງບັນຫາການດຳເນີນງານເຊິ່ງສາມາດໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂຜ່ານສັນຍາພາຍໃນປະເທດ. ວັດທະນະທຳຂອງລະບຽບຫຼັກການຕ້ອງການ ໃຫ້ມີລະບຽບຫຼັກການໃໝ່. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການບັງຄັບໃຊ້ລະບຽບຫຼັກການທີ່ພຽງພໍສາມາດຊ່ວຍເຫຼືອລະດັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍການເພີ່ມມາດຕະຖານຂອງອຸດສາຫະກຳທ່ອງທ່ຽວ. ໃນຄວາມເປັນຈິງ, ໂດຍສະເພາະໃນບາດກ້າວທຳອິດ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວຕ້ອງການໃຫ້ຄືຂຶ້ນກວ່າອັນອື່ນໆພົດ ແລະ ເຫັນໄດ້ວ່ານັບຖື ແລະ ຍຶດຖືລະບຽບຫຼັກການ ເຊິ່ງພວກເຂົາຈະຕ້ອງການກວດກາກວ່າຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງອື່ນໆ ຍ້ອນເຄືອຄ່າຍຂອງພວກເຂົາຂາດແຄນອິດທິພົນ ເມື່ອດຳເນີນການນອກ ສປປ ລາວ. ໃນດ້ານບວກຂອງ ສປປ ລາວ, ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວບໍ່ໃຫຍ່ຫຼາຍ ແລະ ເຂົ້າໄປໃນການຄ້າຜ່ານແດນເປັນສ່ວນຫຼາຍຈະໃໝ່ ຫຼື ການຂະຫຍາຍຈາກການປະກອບການພາຍໃນ. ຫາກຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງນໍາໃຊ້ອຸປະກອນທີ່ດີ (ເຊິ່ງສອດຄ່ອງກັບລະບຽບຫຼັກການທີ່ມີຢູ່), ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງສາມາດສ້າງຕັ້ງຕົນເອງເປັນໜຶ່ງໃນຜູ້ສະໜອງດ້ານຄຸນນະພາບ ແລະ ນໍາໜ້າຄູ່ແຂ່ງອື່ນໆໃນບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ. ສິ່ງນີ້ຈະມີຜົນກະທົບຕໍ່ຕະຫຼາດທີ່ກວ້າງກວ່າ ແລະ ເຮັດໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວມີຄວາມໜ້າດຶງດູດໃຈຂຶ້ນຕໍ່ກັບຕາງໜ້າໂລຈິດສະຕິກສຂອງສາກົນ, ຜູ້ເຊິ່ງຊອກຫາຄູ່ຮ່ວມທຸລະກິດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງຂອງລາວ ເປີດກວ້າງຕໍ່ການຮັບເອົາການຊ່ວຍເຫຼືອຂອງສາກົນ ໃນການຍົກສູງມາດຕະຖານການຂົນສົ່ງ, ໂດຍສະເພາະການຝຶກອົບຮົມ. ພວກເຂົາຮັບຮູ້ໄດ້ຄວາມຂາດແຄນ ແລະ ຕ້ອງຮັບການສະໜັບສະໜູນຕົວຈິງ ເພື່ອພັດທະນາອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ເພື່ອສາມາດແຂ່ງຂັນກັບບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ. ມີຄວາມຮັບຮູ້ຫຼາຍຂຶ້ນຕໍ່ກັບຜົນກະທົບຂອງ AEC ແລະ AFAFGIT ພາຍໃນກົມຂົນສົ່ງກວ່າໃນອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ພາກທຸລະກິດ.

ບັນດາສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພມີຄວາມສອດຄ່ອງທາງດ້ານລະບຽບຫຼັກການ. ລະບຽບການບັງຄັບໃຊ້ເປັນພຽງແຕ່ສໍາຄັນ

ເທົ່າກັບການຂຽນຂຶ້ນໃໝ່. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຖ້າມີຄວາມຕ້ອງການເພື່ອສ້າງ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ວັດທະນະທຳ, ມັນຈະຮັບໃຊ້ບໍ່ພຽງ ແຕ່ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ, ແຕ່ຊຸມຊົນທີ່ກວ້າງກວ່າ. ມັນຍັງເປັນການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃນທຸກລະດັບ.

ມີຄວາມຮູ້ສຶກພາຍໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງວ່າ ສປປ ລາວ ບໍ່ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຢ່າງພຽງພໍໃນການເປັນປະເທດທາງຜ່ານ ແລະ ມີອັດຕາຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ສູງຫຼາຍ. ຕົວຢ່າງ, ກອງທຶນບູລະນະທາງຫຼວງແມ່ນຖືກເກັບນຳພາສິນ້ຳມັນ. ແຕ່ລາຄານ້ຳມັນໂດຍທົ່ວໄປ ແມ່ນຕ່ຳກວ່າບັນດາປະເທດເພື່ອບ້ານຫຼາຍ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຕ່າງປະເທດເຕີມນ້ຳມັນໃສ່ຖັງກ່ອນພວກເຂົາເຂົ້າມາໃນ ສປປ ລາວ ຫຼື ໃສ່ໃນອັດຕາທີ່ໜ້ອຍ ເພື່ອປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນກອງທຶນທາງຫຼວງ ໃນຄະນະທີ່ຄວາມເສຍຫາຍຂອງຖະໜົນແມ່ນຕ້ອງໄດ້ ຈ່າຍເຕັມ. ສິ່ງນີ້ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ເກັບພາສີຜ່ານແດນໃຫ້ວາງອອກ. ແຕ່ຍ້ອນ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຊັນຫຼາຍສັນຍາສາກົນເຊິ່ງຈຳກັດການ ກຳນົດໃຊ້ມາດຕະການຕ່າງໆໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ຕົວຢ່າງ: ສັນຍາທີ່ທ້າມ ສປປ ລາວ ຈາກການປະຕິບັດກັບຜູ້ດຳເນີນການ ຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດທີ່ແຕກຕ່າງກັນກັບພາຍໃນ, ຕົວຢ່າງ: ການເກັບພາສີ ແລະ ຄ່າທຳນຽມຕ່າງໆກັບລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ ເຊິ່ງ ລາວບໍ່ໄດ້ເກັບລົດຂົນສົ່ງຂອງຕົນ. ແຕ່ປະສົບການ ແລະ ການປະຕິບັດຈາກເອີຣົບ (ໂດຍສະເພາະອັງກິດ ແລະ ເຢຍລະມັນ) ອາດສະເໜີຄວາມຄິດເຫັນທີ່ໜ້າສົນໃຈເຊິ່ງອາດໄດ້ຮັບການພິຈາລະນາ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ແມ້ກະທັ້ງຫຼັງຈາກການຮັບຮອງເອົາ ບັນດາການປະຕິບັດທີ່ດີ ມັນມີຄວາມສຳຄັນເພື່ອເຂົ້າໃຈວ່າລາວຮັບຈາກອາກອນນຳໃຊ້ຖະໜົນ ອາດບໍ່ພຽງພໍເພື່ອຫຼຸດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ ເກີດຂຶ້ນສຳລັບການບຳລຸງຮັກສາທາງ.

ຄວາມທ້າທາຍ ແລະ ອຸປະສັກສຳລັບຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າການພັດທະນາ

ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສຂອງລາວ ຖືກຄອບຄອງໂດຍສະມາຊິກຂອງ LIFFA. ພວກເຂົາເປັນຜູ້ທີ່ມີບົດບາດ ຕົ້ນຕໍໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງ ແລະ ຂະແໜງການນາຍໜ້າແຈ້ງພາສີແຕ່ມີຈຳນວນໜ້ອຍທີ່ມີພື້ນຖານໂຄງລ່າງ. ຍົກເວັ້ນບໍລິສັດ SMT ແລະ ຄູ່ຮ່ວມລົງທຶນຂອງພວກເຂົາກັບບໍລິສັດ Nissin ຈາກຫວຽດນາມ. ຈຸດຍືນຂອງ LIFFA ແມ່ນພວກເຂົາລ້ວນແຕ່ເປັນ ບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງ ເຊິ່ງມີຮູບແບບທຸລະກິດທີ່ບໍ່ລວມເອົາເຈົ້າຂອງລົດຂົນສົ່ງ - ໃນທຸກກໍລະນີບໍ່ມີເຫດຜົນໃດໃນການລົງທຶນໃສ່ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງການຂົນສົ່ງ ຍ້ອນພວກເຂົາບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ອກເໜືອຈາກ ສປປ ລາວ ແລະ ມີວຽກທີ່ບໍ່ພຽງພໍສຳລັບພວກເຂົາ ພາຍໃນ ສປປ ລາວ.

ບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງມີຜົນກຳໄລທີ່ດີ ໃນການດຳເນີນການນຳເຂົ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນໂດຍລົດຂົນສົ່ງຂອງໄທ. ບັນດາສະມາຊິກຂອງ LIFFA ທັງໝົດບໍ່ມີຄວາມສົນໃຈໃນການສົ່ງລົດຂອງພວກເຂົາໄປປະເທດໄທ, ຈີນ ຫຼື ຫວຽດນາມ ແມ່ນບໍ່ ຊຸກຍູ້ສຳລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງ CBTA ຫຼື ສັນຍາສອງຝ່າຍ ແລະ ສາມຝ່າຍໃນການສະໜອງການເຂົ້າເຖິງການຂົນສົ່ງ ບຸນຂອງລົດຂົນສົ່ງ.

ສະມາຄົມ LIFFA ແລະ ການໃຫ້ຂໍ້ມູນຈາກກົມຂົນສົ່ງວ່າ ຂາດແຄນບໍລິສັດຂົນສົ່ງ, ລົດຂົນສົ່ງ ແລະ ພະນັກງານຂັບລົດທີ່ມີທັກ ສະ ເຊິ່ງເປັນເຫດຜົນໜຶ່ງເຊິ່ງພວກເຂົາບໍ່ຊຸກຍູ້ການເຂົ້າເຖິງຕະຫຼາດສາກົນ ແລະ ໂດຍສະເພາະການເຂົ້າເຖິງທ່າເຮືອຂອງໄທ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຕົວຈິງຜູ້ເຊິ່ງອາດມີຄວາມສົນໃຈເຊັ່ນ: ການເຂົ້າເຖິງແມ່ນບໍ່ແມ່ນສະມາຊິກຂອງສະມາຄົມ LIFFA, ແມ່ນບໍ່ ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ປົກກະຕິບໍ່ມີຄວາມຮັບຮູ້ຕໍ່ກັບສັນຍາ CBTA, ສັນຍາສອງຝ່າຍ ແລະ ສາມຝ່າຍ ຫຼື ການເຂົ້າເປັນ ປະຊາຄົມ AEC ທີ່ຊັກຊ້າ. ໂດຍທົ່ວໄປພວກເຂົາບໍ່ຕ້ອງການຮັບເອົາໂອກາດຕ່າງໆ ເຊິ່ງມີໃນປະຈຸບັນ ແລະ ມີການກຽມພ້ອມທີ່ບໍ່ ດີເພື່ອຍົກສູງການບໍລິການ. ສິ່ງກົດຂວາງຕົ້ນຕໍສຳລັບການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສຂອງລາວສາມາດ ສະຫຼຸບໄດ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- (i) ຂາດຄວາມຮັບຮູ້ຕໍ່ກັບໂອກາດໃນພາກສ່ວນຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ເຊິ່ງມີໃນປະຈຸບັນ ແລະ ອາດສາມາດຮັບຮູ້ໄດ້ ຜ່ານການເພີ່ມມາດຕະຖານ ແລະ ຊຸກຍູ້ການເຂົ້າເຖິງພາຍໃຕ້ສັນຍາໃນປະຈຸບັນ;

- (ii) ຂາດຄວາມຮັບຮູ້ສັນຍາ CBTA, ສັນຍາສອງຝ່າຍ ແລະ ສາມຝ່າຍ ແລະ ການສ້າງຕັ້ງ AEC;
- (iii) ບໍ່ສາມາດຮັບເອົາບັນດາໂອກາດຕ່າງໆ ອີງໃສ່ການຂາດແຄນຄົນຂັບລົດທີ່ມີທັກສະ ແລະ ຊຳນິຊຳນານ. ບໍ່ມີຄວາມຕ້ອງການສຳລັບຜູ້ຂົນສົ່ງສາກົນທີ່ມີໃບຂັບຂີ່ປະເພດ 'E'. ການຮັບສະໝັກຄົນຂັບລົດທີ່ໄດ້ຖືກຍົກຂຶ້ນໂດຍຂະແໜງການທັງໝົດຂອງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວ ເຊິ່ງເປັນບັນຫາຕົ້ນຕໍ;
- (iv) ຂາດແຄນຂອງຊ່າງສ້ອມແປງລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າໜັກຫນ່ວຍ ແລະ ມີເຕັກນິກທີ່ສັບສົນ. ມີບາງບໍລິສັດຂົນສົ່ງແອ່ທາດລາຍງານວ່າ ຕ້ອງນຳເອົາຊ່າງແປງລົດມາຈາກປະເທດໄທ ຫຼື ຫວຽດນາມ ເພື່ອບຳລຸງຮັກສາລົດຂົນສົ່ງຂອງພວກເຂົາ. ພວກເຂົາໄດ້ຍົກໃຫ້ເຫັນຄວາມຂາດແຄນນັກສ້ອມແປງລົດ ທີ່ເປັນອຸປະສັກຕົ້ນຕໍໃນການຂະຫຍາຍຕົວ;
- (v) ມີນັກບໍລິຫານທີ່ມີປະສົບປະການ ຫຼື ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມຈຳນວນໜ້ອຍ. ບໍລິສັດທັງໝົດຖືກຄຸ້ມຄອງໂດຍຜູ້ກໍ່ຕັ້ງທຸລະກິດ ຜູ້ເຊິ່ງດຳເນີນທຸລະກິດການທົດລອງ ແລະ ພື້ນຖານຄວາມຜິດພາດ. ຍັງມີການຂາດຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງຮູບແບບການບັນຊີທີ່ວ່າໄປຍ້ອນປະສິດທິພາບການຜະລິດ, ການນຳໃຊ້ພາຫະນະ, ການຫຼຸດຜ່ອນ ແລະ ອື່ນໆ ເຊິ່ງບໍ່ຄ່ອຍຖືເປັນສຳຄັນ ແລະ ເຮັດໃຫ້ການຕັດສິນໃຈໃນການລົງທຶນພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ. ບໍ່ມີພື້ນຖານເພື່ອບັນລຸທັກສະທີ່ຈຳເປັນພາຍໃຕ້ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍທີ 9 ຂອງສັນຍາ CBTA;
- (vi) ຂາດຄວາມສາມາດໃນການຂາຍການບໍລິການ ແລະ ຄວາມສາມາດຫາລູກຄ້າຕ່າງປະເທດ ຍ້ອນຂາດວິໄສທັດ, ການຕິດຕໍ່ສື່ສານ ແລະ ທັກສະການນຳສະເໜີ. ພວກເຂົາບໍ່ມີຄວາມສາມາດຕອບສະໜອງຕໍ່ຄຳຖາມ, ບໍ່ມີການນຳໃຊ້ທິດສະດີ ແລະ ຄວາມສາມາດໃນການອອກໃບແຈ້ງລາຄາໃນຮູບແບບທີ່ເປັນໂຄງສ້າງ. ບໍລິສັດທັງໝົດຖືເອົາອັດຕາທີ່ຖືກສະເໜີໂດຍບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງ ຍ້ອນພວກເຂົາບໍ່ມີວິທີໃນການສ້າງລາຄາອີງໃສ່ໃບແຈ້ງລາຄາ;
- (vii) ຄວາມຂາດແຄນລົດຂົນສົ່ງທີ່ເໝາະສົມສຳລັບການດຳເນີນທຸລະກິດສາກົນ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທັງໝົດມີລົດ 10-12 ລ້ ເປັນລົດມີສອງນຳເຂົ້າຈາກຍີ່ປຸ່ນ ຫຼື ເກົາຫຼີ. ລົດຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວແມ່ນຖືກນຳໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ແລະ ບໍ່ມີຄວາມສາມາດບັນທຸກຜູ້ສົນຄ້າທີ່ມີມາດຕະຖານ ISO. ພວກເຂົາຕ້ອງການການໃຊ້ແຮງງານຂອງກຳມະກອນໃນການຄຸ້ມຄອງສິນຄ້າ. ພວກເຂົາບໍ່ແມ່ນລົດຂົນສົ່ງທີ່ຖືກນຳໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງສາກົນ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວຍັງລັງເລໃນການລົງທຶນໃສ່ລົດລາກຢ່າງຈິງຈັງ ຍ້ອນຄວາມຍ້ານຕໍ່ກັບການນຳໃຊ້ທີ່ໜ້ອຍ. ພວກເຂົາຍັງໃຫ້ທັດສະນະວ່າຍັງມີຄວາມຕ້ອງການທີ່ຍັງບໍ່ສູງພາຍໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ພວກເຂົາກໍ່ບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ລົດຂົນສົ່ງໄປຍັງທ່າເຮືອບາງກອກ, ສະນັ້ນຈຶ່ງບໍ່ມີຄວາມຈຳເປັນໃນການລົງທຶນ;
- (viii) ຂາດແຄນການສັ່ງຊື້ລົດຂົນສົ່ງໃໝ່ ເຖິງວ່າຜູ້ຂົນສົ່ງຕ້ອງການ. ການກູ້ເງິນຊື້ລົດຂົນສົ່ງແມ່ນສາມາດຍືມໃນທະນາຄານ, ແຕ່ທະນາຄານບໍ່ໄດ້ຮັບຮູ້ວ່າພາຫະນະເປັນຫຼັກຊັບຄ້ຳປະກັນ. ຖ້າທຽບໃສ່ບ່ອນອື່ນໆລົດຂົນສົ່ງແມ່ນສາມາດຍືມ ຫຼື ຊື້ຜ່ອນໄດ້ ເຊິ່ງມີໃນປະເທດໄທ ແຕ່ອີງໃສ່ກົດໝາຍຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ບໍລິສັດໃຫ້ເຊົ່າ ຫຼື ໂຮງງານຜະລິດສະເໜີໃຫ້ດຳເນີນທຸລະກິດຄືແນວນັ້ນ. ພາຍໃຕ້ການຈັດການໃຫ້ເຊົ່າ ຕ້ອງມີການຄ້ຳປະກັນຈົນກະທັ້ງຈ່າຍລົດຈົນໝົດ;
- (ix) ການຂາດຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງການເພີ່ມມູນຄ່າຂອງຜູ້ສົນຄ້າບັບຄວາມເຢັນ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສຂອງລາວ ໂດຍທົ່ວໄປຍັງບໍ່ທັນຮັບຮູ້ໄດ້ຕໍ່ກັບອັນໃດ ທີ່ຕ້ອງໄດ້ເຮັດໃນຮູບແບບຂອງການບໍລິການ ເພື່ອຈະໃຫ້ພວກເຂົາກ້າວອອກຈາກການຂົນສົ່ງແບບພື້ນຖານ; ແລະ
- (x) ການຂາດວັດທະນະທຳດ້ານຄວາມປອດໄພ. ສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພຍັງບໍ່ເປັນພາກສ່ວນຂອງຄວາມຄິດໃນແຕ່ລະມື້ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ. ບັນດາມາດຕະການຈາກການເອົາສິນຄ້າຂຶ້ນລົງ, ການຂັບຂີ່ແບບບໍ່ສຸພາບ, ການຫຼີກລ້ຽງການບຳລຸງຮັກສາ, ການດື່ມເຫຼົ້າໃນບ່ອນເຮັດວຽກ ເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າອັນຕະລາຍ, Hazchem ແລະ ບັນດາຂັ້ນຕອນການແກ້ໄຂອຸປະຕິເຫດ ຍັງບໍ່ແມ່ນຄວາມຄິດທີ່ມີຕາມທຳມະດາຂອງບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງລາວ.

ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ອາຊຽນ

ການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ໃນອາຊຽນ

ບັນດາຜູ້ນຳຂອງປະເທດອາຊຽນ ໄດ້ຕັດສິນໃຈທີ່ກອງປະຊຸມສຸດຍອດທີ່ນະຄອນກົວລາລຳປົວ ໃນປີ 1997 ເພື່ອຫັນເອົາອາຊຽນ ເປັນຂົງເຂດທີ່ມີຄວາມໝັ້ນຄົງ, ຮັ່ງມີ ແລະ ການແຂ່ງຂັນ ພ້ອມກັບຄວາມເທົ່າທຽມທາງດ້ານການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມທຸກຈົນ ແລະ ຄວາມແຕກໂຕນກັນທາງດ້ານສັງຄົມ-ເສດຖະກິດ. ພວກເຂົາໃຫ້ຊື່ນະໂຍບາຍນີ້ວ່າ “ວິໄສທັດຂອງອາຊຽນ ປີ 2020”. ໃນປີ 2003 ທີ່ກອງປະຊຸມສຸດຍອດທີ່ບາຫຼີ ບັນດາຜູ້ນຳໄດ້ຮັບຮອງເອົາ AEC ເປັນ 1 ໃນສາມເສົາຄໍ້າຂອງປະຊາຄົມອາຊຽນແບບໃໝ່. ອີກສອງເສົາຄໍ້າແມ່ນປະຊາຄົມຄວາມໝັ້ນຄົງຂອງອາຊຽນ ແລະ ປະຊາຄົມດ້ານສັງຄົມ-ວັດທະນະທຳອາຊຽນ. ທັງສາມເສົາຄໍ້າດັ່ງກ່າວໄດ້ຮັບການພັດທະນາຄູ່ກັນ ແລະ ເພື່ອສະຫຼຸບໃນການສຳເລັດການເປັນປະຊາຄົມອາຊຽນໃນປີ 2020.

ໃນປີ 2006, ລັດຖະມົນຕີເສດຖະກິດອາຊຽນພົບປະທີ່ນະຄອນກົວລາລຳປົວ ໄດ້ສະເໜີເພື່ອບັນລຸກຳນົດເສັ້ນຕາຍປີ 2015 ເຊິ່ງອະນຸຍາດໃຫ້ມີການຕົກລົງກັນຢ່າງມີການຜ່ອນສັ່ນຜ່ອນຍາວ ເພື່ອແກ້ໄຂຜົນປະໂຫຍດຂອງບັນດາປະເທດອາຊຽນ. ໃນກອງປະຊຸມອັນດຽວກັນໂລຈິດສະຕິກສ ໄດ້ຖືກຮັບຮອງເປັນຂະແໜງບຸລິສິດອັນດັບທີ 12 ສຳລັບການເຊື່ອມໂຍງທາງດ້ານເສດຖະກິດເພີ່ມໃສ່ 11 ຂະແໜງການທີ່ໄດ້ຖືກແຕ່ງຕັ້ງໃນປີ 2003.

ໃນປີ 2007, ທີ່ກອງປະຊຸມສຸດຍອດອາຊຽນຄັ້ງທີ 12 ທີ່ນະຄອນຊິບູ ຂໍສະເໜີດັ່ງກ່າວໄດ້ຖືກຮັບຮອງໂດຍບັນດາຜູ້ນຳ ຜູ້ເຊິ່ງໄດ້ເຊັນຖະແຫຼງການຊິບູ ວ່າດ້ວຍການເລັ່ງການສ້າງຕັ້ງປະຊາຄົມອາຊຽນໃນປີ 2015. ໂດຍສະເພາະບັນດາຜູ້ນຳໄດ້ຕົກລົງກັນວ່າ AEC ອາດຈະຫັນປ່ຽນອາຊຽນໃນປີ 2015 ເປັນຂົງເຂດທີ່ມີການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຢ່າງເສລີ, ການລົງທຶນ ແລະ ແຮງງານທີ່ມີທັກສະ ພ້ອມກັບການເຄື່ອນຍ້າຍກ້ອນທຶນຢ່າງເສລີ. ແຜນດັ່ງກ່າວຍັງໄດ້ແກ້ໄຂອັດຕາສ່ວນຂອງການພັດທະນາ ແລະ ເພີ່ມທະວີການເຊື່ອມໂຍງຂອງກຳປູເຈຍ, ສປປ ລາວ, ມຽນມາ ແລະ ຫວຽດນາມ ໂດຍຜ່ານແນວຄິດລິເລີ່ມຂອງການເຊື່ອມໂຍງໃນອາຊຽນ.

ແຜນການຂອງອາຊຽນໄດ້ສະເໜີກຳນົດເວລາ ຂອງການຊຸກຍູ້ການພັດທະນາ ແລະ ໄດ້ຮັບການອະນຸມັດໂດຍບັນດາຜູ້ນຳທີ່ກອງປະຊຸມສຸດຍອດຄັ້ງທີ 13 ປີ 2007. ຖະແຫຼງການສະອຳ-ຫົວຫົນ ວ່າດ້ວຍແຜນວຽກໃນຕໍ່ໜ້າສຳລັບປະຊາຄົມອາຊຽນ (2009-2015) ໄດ້ຮັບການລົງນາມໂດຍບັນດາຜູ້ນຳໃນປີ 2009. ອົງການຮັບຜິດຊອບຕົ້ນຕໍສຳລັບຄວາມຄືບໜ້າຂອງເປົ້າໝາຍຕ່າງໆຂອງ AEC ພາຍໃນກອງປະຊຸມລັດຖະມົນຕີຂົນສົ່ງອາຊຽນ (ATM) ແລະ ກອງປະຊຸມພະນັກງານອາວຸໂສຂະແໜງການຂົນສົ່ງ (STOM), ກອງປະຊຸມປະຈຳປີໄດ້ຖືກຈັດຂຶ້ນຄູ່ກັນກັບກອງປະຊຸມ ATM. ອົງການຈັດຕັ້ງດັ່ງກ່າວໄດ້ຮັບການໃຫ້ຄຳປຶກສາ ແລະ ສະໜັບສະໜູນໂດຍໜ່ວຍງານຂະແໜງການບໍລິການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ທີ່ຖືກສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນໃນປີ 2006 ເຊິ່ງໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນ ແລະ ໃຫ້ຄຳປຶກສາໂດຍຄະນະປະສານງານຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຂອງອາຊຽນ (TTCB) ເຊິ່ງເກີດຂຶ້ນນັບແຕ່ກອງປະຊຸມ ATM ຄັ້ງທີ 6 ໃນເດືອນຕຸລາ 2000 ແລະ ກອງປະຊຸມໜ່ວຍງານເຮັດວຽກກ່ຽວກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຂົນສົ່ງຂອງອາຊຽນ (TFWG).

ບ່ອກ 5: ອາຊຽນໂດຍຫຍໍ້

- ປະຊາຄົມອາຊຽນລວມມີ 3 ເສົາຄໍ້າ:
 - ☐ ປະຊາຄົມສັງຄົມ-ວັດທະນະທຳອາຊຽນ
 - ☐ ປະຊາຄົມຄວາມໝັ້ນຄົງອາຊຽນ
 - ☐ ປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ
- 4 ເປົ້າໝາຍພາຍໃນ AEC
 - ☐ ການແຂ່ງຂັນສາກົນໃນອາຊຽນ
 - ☐ ການພັດທະນາເສດຖະກິດຢ່າງເທົ່າທຽມໃນອາຊຽນ
 - ☐ ການເຊື່ອມໂຍງຂອງອາຊຽນກັບເສດຖະກິດໂລກ
 - ☐ ການເປີດກວ້າງຕະຫຼາດຂອງອາຊຽນດ້ານສິນຄ້າ ແລະ ການບໍລິການ
- ຕະຫຼາດອັນໜຶ່ງອັນດຽວແນໃສ່ບັນລຸ 5 ເປົ້າໝາຍ:
 - ☐ ການຈໍລະຈອນສິນຄ້າຢ່າງເສລີ
 - ☐ ການຈໍລະຈອນການບໍລິການຢ່າງເສລີ
 - ☐ �ການຈໍລະຈອນການລົງທຶນຢ່າງເສລີ
 - ☐ ການຈໍລະຈອນຂອງທຶນຮອນຢ່າງເສລີ ແລະ
 - ☐ ການຈໍລະຈອນຂອງແຮງງານຢ່າງເສລີ

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ຫຼັກການປະຊາຄົມເສດຖະກິດຂອງອາຊຽນ.

ຄະນະ TTCB ແມ່ນອົງການຈັດຕັ້ງຂອງພະນັກງານອາວຸໂສ ທີ່ເບິ່ງແຍງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ AFAFGIT, ຂອບການຕົກລົງຂອງອາຊຽນວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ (AFAMT) ແລະ ຂອບການຕົກລົງວ່າດ້ວຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສາກົນ (AFAFIST). TFWG ແມ່ນອົງການໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນຕົ້ນຕໍ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນຄະນະ TTCB ກ່ຽວກັບບັນຫາ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຂົນສົ່ງ ຂອງອາຊຽນເຊັ່ນ: AFAFGIT, AFAFIST ແລະ AFAMT. TFWG ຍັງແມ່ນຫຼັກການປະສານສົມທົບ ແລະ ເຄື່ອງມືຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງ STOM ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຂົນສົ່ງ, ໂຄງການ ແລະ ກິດຈະກຳຕ່າງໆ ພາຍໃຕ້ແຜນຍຸດທະສາດຂົນສົ່ງຂອງອາຊຽນ 2011-15 (ແຜນປະຕິບັດງານຂອງ ບຣູໄນ). ຖັດຈາກລະດັບຂອງຄະນະ TTCB ແລະ TFWG ມີຂະບວນການຂອງໜ່ວຍງານເຮັດວຽກ ແລະ ໜ່ວຍງານຍ່ອຍທີ່ຮັບຜິດຊອບການຂົນສົ່ງທາງທະເລ, ທາງອາກາດ ແລະ ທາງບົກ. ທ້າຍສຸດ, ຍັງມີສະມາຄົມນິຕິບຸກ ຄົນ ແລະ ສະມາຄົມການຄ້າຈາກອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງພາຍໃນຂົງເຂດ.

ໃນປີ 2012 ການທົບທວນໄລຍະກາງ (ສຳລັບໄລຍະ 2009-15) ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂດຍສະຖາບັນ ERIA (ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າເສດຖະກິດຂອງ ASEAN ແລະ ອາຊີຕາເວັນອອກ) ເຊິ່ງເປັນກຸ່ມຄົ້ນຄວ້າ. ພວກເຂົາໄດ້ສັງເກດຄວາມສຳເລັດທີ່ບັນລຸໄດ້ມາເຖິງປະຈຸບັນໃນການຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາພາສີ (0% ໃນ 6 ປະເທດອາຊຽນ ແລະ <2,6% ພາຍໃນ CLMV), ລະດັບການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການຄ້າພາຍໃນ ASEAN ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຕົວຈິງຂອງການບໍລິການປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ (NSW) ໃນ 5 ປະເທດສະມາຊິກ. ພວກເຂົາຍັງຕ້ອງການມາດຕະການທາງດ້ານສິ່ງກົດຂວາງທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ແມ່ນພາສີ (NTBs) ຕໍ່ການຄ້າ, ເຊິ່ງການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າທີ່ຍັງຄົງຊັກຊ້າ, ຕົວຢ່າງ: ຈຳນວນວັນທີ່ໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຍັງຄົງຫຼາຍ (ໂດຍສະເພາະໃນ ສປປ ລາວ ປະມານ 29 ວັນ ສຳລັບໄລຍະເວລາການແລ່ນເອກະສານນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກທັງໝົດຂອງ 45 ວັນ) ແລະ ຕາມສັນຍາຂົນສົ່ງຂອງອາຊຽນຍັງຍາກທີ່ສາມາດໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້. ໃນປີ 2012, ໃນກອງປະຊຸມສຸດຍອດອາຊຽນຄັ້ງທີ 21 ເຊິ່ງໄດ້ໃຫ້ຄວາມກະຈ່າງແຈ້ງວ່າ ກຳນົດເສັ້ນຕາຍໃນປີ 2015 ສຳລັບການສຳເລັດໃນການເຂົ້າເປັນສະມາຊິກ AEC ອາດຖືກເຂົ້າໃຈວ່າວັນທີ 31 ທັນວາ 2015.

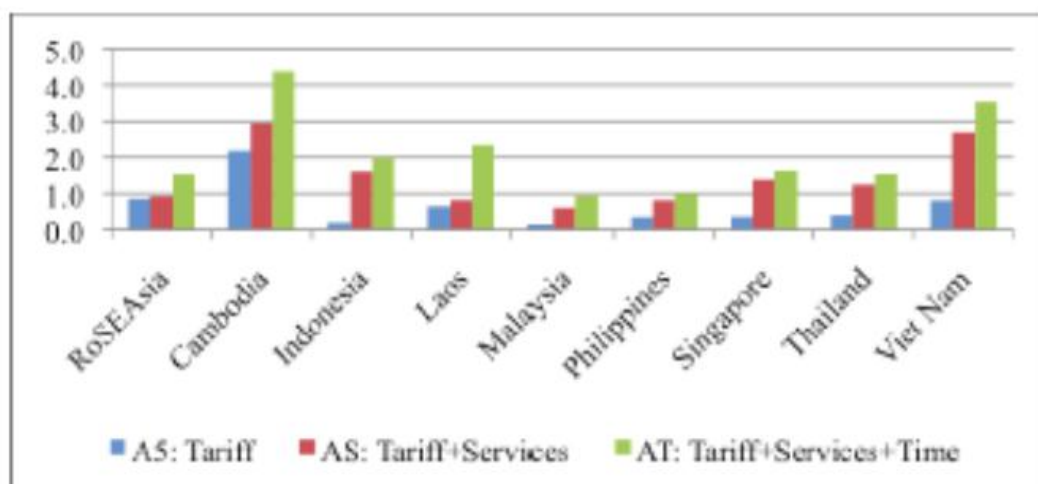
ໃນເດືອນສິງຫາ 2014 ການສຶກສາການໃຫ້ຄະແນນຂອງ AEC ໃນໄລຍະທີ IV ທີ່ຖືກນຳສະເໜີໂດຍສະຖາບັນ ERIA ສະແດງໃຫ້ເຫັນການປັບປຸງໃນຂົງເຂດການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ, ຈຳນວນວັນຂອງການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ແລະ ການນຳສະເໜີທົວຂໍ້ການບໍລິການປະຕູດຽວ, ແຕ່ຍ້ອນຄວາມແຕກໂຕນກັນຢ່າງໃຫຍ່ຫຼວງດ້ານເສດຖະກິດລະຫວ່າງບັນດາປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ. ຍັງມີໜ້າວຽກຈຳນວນຫຼາຍທີ່ຕ້ອງສຳເລັດໂດຍສະເພາະໃນຂົງເຂດ NTBs, ບັນດາຂໍ້ຈຳກັດທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງສັນຍາຂົນສົ່ງຂອງອາຊຽນ. ມັນຈຳເປັນຕ້ອງຖືກສົມມຸດຖານວ່າ ເຖິງແມ່ນວ່າຄວາມສຳເລັດໄດ້ຮັບການປະກາດໃນປີ 2015, ຂະບວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຕົວຈິງຂອງ AEC ໃນຂົງເຂດການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງຈະຍັງຄົມດຳເນີນຕໍ່ໄປເປັນຢ່າງດີຫຼັງຈາກນີ້ນັ້ນ.

ນີ້ແມ່ນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງ 5 ເປົ້າໝາຍຂອງຕະຫຼາດທີ່ເປັນອັນໜຶ່ງອັນດຽວ ເຊິ່ງຈະສົ່ງຜົນກະທົບໃຫ້ແກ່ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວທັງທາງກົງ ໂດຍຜ່ານການປ່ຽນແປງໃນເສດຖະກິດພາຍໃນປະເທດໃນທາງອ້ອມເຊັ່ນກັນ.

ຜົນກະທົບທາງອ້ອມຂອງ AEC ຕໍ່ອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ

ມັນໄດ້ຖືກຄາດຄະເນວ່າການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດໃນອາຊຽນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ບາດກ້າວໃນການລົບລ້າງມາດຕະການທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ແມ່ນພາສີພາຍໃນອາຊຽນ ຈະນຳໄປສູ່ການເພີ່ມຂຶ້ນໃນການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງສາກົນ. ໃນຄວາມເປັນຈິງ, ການຄ້າລະຫວ່າງບັນດາປະເທດອາຊຽນໄດ້ຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງໄວໃນໄລຍະ 10 ປີຜ່ານມາ ແລະ ພ້ອມກັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາການຄ້າເສລີອາຊຽນ (FTA), ມັນບໍ່ໄດ້ຖືກຄາດຄະເນວ່າໃນຕົວຂອງ AEC ເອງຈະມີຜົນກະທົບອັນໃຫຍ່ຫຼວງ. ອັດຕາພາສີໄດ້ຖືກລົດລົງ ຫຼື ເກືອບເທົ່າກັບ 0% ໃນລາຍການສິນຄ້າຈຳນວນຫຼາຍ ພາຍໃນ 6 ປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ ແລະ 2.5 % ລະຫວ່າງບັນດາປະເທດ CLMV. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງເປັນທີ່ຮັບຮູ້ວ່າການຄ້າຈະໄດ້ຮັບການເຕີບໂຕໃນໄລຍະເວລາ 5 ປີຕໍ່ໜ້າ ຈະເປັນຍ້ອນອິດທິພົນໂດຍການເຕີບໂຕຂອງເສດຖະກິດຂອງອາຊຽນເອງຫຼາຍກວ່າ ຜົນກະທົບຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງ AEC. ການທົດທວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄລຍະກາງໃນປີ 2012 ເຫັນໄດ້ຜົນກະທົບຂອງລົບລ້າງພາສີນຳເຂົ້າ ແລະ ອຸປະສັກທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ແມ່ນພາສີ ເຊັ່ນດຽວກັບນັບກັບອຸປະສັກຕໍ່ກັບອຸດສາຫະກຳການບໍລິການ ເຊິ່ງປະກອບສ່ວນຕໍ່ GDP ຂອງ ສປປ ລາວ ຕໍ່າກວ່າ 1% ໃນໄລຍະ 5 ປີຜ່ານມາ. ຜົນປະໂຫຍດຈະເພີ່ມຂຶ້ນເຖິງ 2.4% ຫາກບັນດາມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນເວລາທີ່ຕ້ອງໃຊ້ໃນຂະບວນການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ຍັງໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງມີຜົນສຳເລັດ. ພິຈາລະນາການຄາດຄະເນການເຕີບໂຕ GDP ແມ່ນ 8% ຕໍ່ປີນັບແຕ່ປີ 2012-2014 (ທະນາຄານໂລ, 2014), ແມ່ນບໍ່ຖືກວ່າສຳເລັດຢ່າງລົ້ນເຫຼືອ.

ພາບສະແດງ 3: ຜົນກະທົບຂອງ AEC ຕໍ່ GDP (ອັດຕາເປີເຊັນເພີ່ມຂຶ້ນກວ່າພື້ນຖານ 2011-2015 in 2015)



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ການທົດທວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ AEC ໂດຍສະຖາບັນ ERIA ເດືອນຕຸລາ 2012

ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງຄາດຄະເນວ່າການຂະຫຍາຍຕົວທາງດ້ານການຄ້າ ຈະສືບຕໍ່ໃນອັດຕາສົມທົບກັບ ສິ່ງທີ່ເຄີຍບັນລຸໄດ້ໃນຫຼາຍປີຜ່ານມາ (ເບິ່ງພາບສະແດງ 3).

ຜົນກະທົບໂດຍກົງຂອງ AEC ຕໍ່ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງລາວ

ເຖິງແມ່ນວ່າການເພີ່ມຂຶ້ນທາງດ້ານການຄ້າ ອາດເພີ່ມການດຳເນີນທຸລະກິດຂອງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວ, ຍັງມີບັນຫາສະເພາະທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ AEC ເຊິ່ງອາດສົ່ງຜົນກະທົບທາງລົບຕໍ່ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງລາວ. ຜົນກະທົບທັງໝົດແມ່ນມາຈາກບັນດາກິດຈະກຳການຂົນສົ່ງສາກົນ ຍ້ອນການຄ້າຂາຍທາງເຮືອ¹¹ ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂພາຍໃນ AEC ຫຼື ເອກະສານອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

ລະບົບພາສີຜ່ານແດນຂອງອາຊຽນ

ລະບົບພາສີຜ່ານແດນຂອງອາຊຽນກຳນົດໃນຂໍ້ທີ 7 ຂອງ AFAFGIT. ລະບົບດັ່ງກ່າວແມ່ນຮູບແບບຂອງລະບົບຜ່ານແດນທີ່ໃຊ້ລະບົບຄອມພິວເຕີຂອງເອີຣົບ (NCTS) ແລະ ໄດ້ຮັບກຳລັງໄດ້ຮັບການຂະຫຍາຍອອກ ໂດຍການຊ່ວຍເຫຼືອຂອງສະຫະພາບເອີຣົບ (EU). ການທົດລອງໄດ້ຖືກວາງແຜນໃນຕົ້ນປີ 2016 ໃນເສັ້ນທາງຈາກສິງກະໂປ ຜ່ານ ມາເລເຊຍ ໄປເຖິງໄທ ແລະ ໄປຜ່ານເສັ້ນທາງ EWEC. ລະບົບສູນກາງ ACTS ແມ່ນຮູບແບບຂອງຜູ້ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດປະກອບກາງທາງເສດຖະກິດ (AEO) ແລະ ການຮັບຮູ້ຮ່ວມກັນຂອງ AEO ຜ່ານອົງການຈັດຕັ້ງພາສີສະເພາະຂອງອາຊຽນ.

ສິ່ງນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າບໍລິສັດພາຍໃນອາຊຽນ, ເປັນຜູ້ສົ່ງອອກ, ນຳເຂົ້າ, ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີ ຫຼື ບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງ ສາມາດການເປັນ AEO ແລະ ເປີດການຄ້າປະກັນສິນຄ້າຜ່ານແດນ ທີ່ຂົນສົ່ງໂດຍລົດຂົນສົ່ງຜ່ານອາຊຽນ ຫາກພວກເຂົາສາມາດໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນການຄ້າປະກັນ ຈາກສະຖາບັນການເງິນພາຍໃນປະເທດທີ່ໄດ້ຮັບການຍອມຮັບ ໂດຍອົງການພາສີຂອງປະເທດ. ແຕ່ລະອົງການຈັດຕັ້ງພາສີຂອງອາຊຽນ ຈະຮັບຮູ້ໂດຍອັດຕະໂນມັດທັງສືບການຄ້າປະກັນທີ່ສົ່ງໃຫ້ກົມພາສີຂອງປະເທດນັ້ນ. ຕົວຢ່າງ, ບໍລິສັດການຄ້າຂອງກຳປູເຈຍ ຫຼື ອິນໂດເນເຊຍ ສາມາດອອກໃບຄ້າປະກັນສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ ຜ່ານເສັ້ນທາງ EWEC ຫຼື NSEC. ສິ່ງນີ້ໝາຍຄວາມວ່າຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີຂອງລາວ ຈະເສຍການຄອງຄອບຕະຫຼາດພຽງຜູ້ດຽວ ເຊັ່ນການຄ້າປະກັນຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.

ປະຈຸບັນ, ພາຍໃນ ສປປ ລາວ, ມີພຽງສະມາຊິກຂອງ LIFFA¹² ທີ່ມີໃບອະນຸຍາດອອກອະນຸຍາດການຄ້າປະກັນດັ່ງກ່າວ. 6 ບໍລິສັດແມ່ນປະຕິບັດງານໃນເສັ້ນທາງ EWEC ແລະ ອີກບໍລິສັດໜຶ່ງມີວຽກຫຼາຍໃນການຂົນສົ່ງ NSEC. ການອອກການຄ້າປະກັນສ່ວນຫຼາຍເປັນບໍລິສັດທີ່ມີເງິນຫຼາຍ ຍ້ອນການຄ້າປະກັນຈາກຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີຂອງລາວແມ່ນປະມານ 250-300 ໂດລາ ຕໍ່ຄັນ ແລະ ຈະມີລົດໜ້ອຍທາກມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍນອກເພີ່ມ. ທັນທີທີ່ລະບົບ AEO ໄດ້ຮັບການຈັດ ຕັ້ງປະຕິບັດ, ບໍລິສັດລາວຈະສູນເສຍລາຍຮັບ.

ການນຳສະເໜີຂອງລະບົບພາສີຜ່ານແດນຂອງ GMS-CBTA ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມທ້າທາຍທີ່ຄ້າຍຄືກັນ ແຕ່ສິ່ງທ້າທາຍດັ່ງກ່າວນັ້ນໄດ້ຖືກຜ່ານພື້ນ ຍ້ອນລະບົບບໍ່ໄດ້ຮັບການຮັ່ງຮອງໂດຍຕະຫຼາດໃນຮູບແບບໃນປະຈຸບັນ. ລະບົບຫຼັກລ້ຽງບັນດາຈຸດບົກຜ່ອງສະເພາະຂອງ CBTA-CTS ເທົ່າທີ່ມີ ຍ້ອນການສະໜັບສະໜູນຈາກສະຖາບັນການເງິນອິດສະຫຼະຈະບໍ່ມີ, ແຕ່ລະບົບໃໝ່ຂອງອາຊຽນນີ້ ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການທົດສອບໃນການປະຕິບັດງານຕົວຈິງໃນພາພື້ນເທື່ອ.

ການເປີດເສລີຕະຫຼາດການດຳເນີນການຂົນສົ່ງສາກົນ

ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ GMS-CBTA, ASEAN's AFAFGIT ແລະ AFAFIST ແນໃສ່ອະນຸຍາດໃຫ້ລົດຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ຈາກບັນດາປະເທດເພື່ອຍື່ນຂໍໃບອະນຸຍາດທີ່ມີຈຳກັດ ເພື່ອແຈກຢາຍ ແລະ ຄ້າຂາຍຢ່າງເສລີກັບບັນດາປະເທດໃນຜູ້

¹¹ ການຂົນສົ່ງທາງເຮືອພາຍເຖິງການດຳເນີນງານໃນທະເລ, ທາງອາກາດ ຫຼື ການບໍລິການຂົນສົ່ງອື່ນໆພາຍໃນຕ່າງປະເທດ (ພົດຈະນານຸກົມກົດໝາຍ, 2014). ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການມີສ່ວນແບ່ງໃຫຍ່ຂອງການຂົນສົ່ງພາຍໃນໄລຍະທາງໄກໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນສາຂາໜຶ່ງຂອງການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າສາກົນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈະມີຜົນກະທົບທາງອ້ອມຍັງມີຕໍ່ລົດຂົນສົ່ງທາງໄກພາຍໃນ

¹² ສະມາຄົມ LIFFA ປະຈຸບັນສະໜອງການຄ້າປະກັນແກ່ກົມພາສີຂອງລາວ ສຳລັບພາສີອາກອນຜ່ານແດນຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນ. ການຄ້າປະກັນດັ່ງກ່າວຄວນໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນໂດຍສະມາຊິກແຕ່ລະຄົນ, ແຕ່ຕົນບັງຄັບໃຊ້ແມ່ນມີພຽງກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. ບໍ່ເຄີຍມີການຈົມຈຳວ່າມາກ່ອນຍ້ອນຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີພຽງແຕ່ສະເໜີການບໍລິການນີ້ໃຫ້ແກ່ລູກຄ້າທີ່ພວກເຂົາຮູ້ຈັກ.

ບໍລິການແຈ້ງພາສີ ພຽງແຕ່ສະເໜີການບໍລິການນີ້ໃຫ້ລູກຄ້າທີ່ພວກເຂົາຮູ້ຈັກ. ຂົງເຂດພາກພື້ນ. ທັງ AFAFGIT ແລະ AFAFIST ລະບອບນຸສົນຍາ, ປະລິມານ, ແລະ ແລະ ເຕັກນິກສະເພາະຂອງລົດຂົນສົ່ງສໍາລັບການອະນຸຍາດຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ແລະ ຍັງວາງເງື່ອນໄຂຄວາມຕ້ອງການທາງດ້ານການເຮັດປະກັນໄພບຸກຄົນທີສາມ.

ຄວາມແຕກຕ່າງກັບ CBTA ລວມມີບັນຫາພື້ນຖານດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- (i) ລົດຈີນບໍ່ສາມາດໄດ້ຮັບໃບອະນຸຍາດອາຊຽນແຕ່ລົດມາເລເຊຍສາມາດ, ເຊິ່ງບໍ່ສາມາດນອນຢູ່ໃນສັນຍາ GMS-CBTA, ສາມາດດໍາເນີນງານຢ່າງເສລີພາຍໃຕ້ AFAFGIT/AFAFIST ໃນທຸກປະເທດ GMS ຍົກເວັ້ນຈີນ.
- (ii) ການອະນຸຍາດຂົນສົ່ງແມ່ນແຍກກັນຕາມກົດໝາຍຈາກລະບົບ ACTS. ລົດຂົນສົ່ງຍັງອາດຂົນສົ່ງຢ່າງເສລີໂດຍປາດສະຈາກການໃຊ້ລະບົບ ACTS.

ການປ່ອຍເສລີດັ່ງກ່າວສະແດງໃຫ້ເຫັນສິ່ງທ້າທາຍ ແລະ ກາລະໂອກາດແກ້ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ. ຫາກປະເທດລາວ ຫຼື ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວໄດ້ຖືກກະກຽມເພື່ອລົງທຶນໃນພາຫະນະທີ່ເໝາະສົມ ແລະ ພະນັກງານທີ່ມີຄວາມຊຳນານ ເພື່ອຕອບສະໜອງໄດ້ຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງລູກຄ້າ (ໂດຍສະເພາະເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າທີ່ມີມູນຄ່າສູງ), ດັ່ງນັ້ນ, ບັນດາມາດຕະການການຫັນຕະຫຼາດເປັນເສລີ ສະເໜີຄວາມເປັນໄປໄດ້ສໍາລັບ ສປປ ລາວ ເພື່ອນໍາໃຊ້ທີ່ຕັ້ງສູນກາງຂອງຕົນເພື່ອສ້າງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງສາກົນໃຫ້ສໍາເລັດ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຈາກການອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການເຊື່ອມໂຍງທາງດ້ານເສດຖະກິດ.

ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ຫາກຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ຢູ່ໃນ ສປປ ລາວ ບໍ່ມີຄວາມຕ້ອງການ ຫຼື ບໍ່ມີຄວາມສາມາດປະເຊີນໜ້າກັບຄວາມທ້າທາຍດັ່ງກ່າວ, ອຸດສາຫະກຳທີ່ນ້ອຍ ແລະ ອ່ອນແອຂອງພວກເຂົາຈະສູນເສຍສ່ວນແບ່ງໃນຕະຫຼາດອີກ. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດຈະຄອບຄອງການຂົນສົ່ງສາກົນຂາເຂົ້າ ແລະ ຂາອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ, ເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງພຽງແຕ່ພາຍໃນ. ຖ້າພິຈາລະນາດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ສິ່ງນີ້ຈະບໍ່ຖືວ່າເປັນຄວາມເສຍຫາຍຖ້າຖານບໍລິການໂດຍບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ ແມ່ນມີຄຸນນະພາບສູງ ແລະ ລາຄາທີ່ຕໍ່າກວ່າ. ຖ້າເບິ່ງດ້ານການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ ແລະ ການລົບລ້າງຄວາມທຸກຍາກ ຈະເຮັດໃຫ້ຜູ້ອອກນະໂຍບາຍໃຫ້ຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວ.

ບັນຫາເຫຼົ່ານີ້ໄດ້ຮັບການສົນທະນາໃນຮູບແບບທີ່ເອົາໃຈໃສ່ຫຼາຍໃນຂອບວຽກ ຂອງບົດບັນທຶກຄວາມຊົງຈໍາ (MoU) ວ່າດ້ວຍການຫັນການບໍລິການຂົນສົ່ງເປັນເສລີຕາມເສັ້ນທາງ NSEC; ໃນການໃຫ້ສິດຜ່ານແດນ ເຊິ່ງປະເທດໄທ ແລະ ຈີນມີຄວາມຕ້ອງການ, ແຕ່ລັດຖະບານລາວ ກໍາລັງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີໂກ້ມີການສໍາປະທານຫຼາຍຮູບແບບ ລວມທັງການໄປສົ່ງສິນຄ້າໃນທ່າເຮືອແຫຼມຊະບັງ, ສິດໃນການເກັບຄ່າທຳນຽມຜ່ານແດນ ແລະ ການຊ່ວຍເຫຼືອຕໍ່ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວ ໃນການສ້າງບໍລິສັດຮ່ວມທຸລະກິດກັບຕ່າງປະເທດ ເພື່ອພັດທະນາການມີສ່ວນຮ່ວມໃນການຂົນສົ່ງ ຂອງບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງລາວໃນເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ.

ໃນທຸກກໍລະນີ, ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນການຫັນເປັນເສລີຂອງອາຊຽນຍັງຄົງເປັນສິ່ງທ້າທາຍ. ຕາຕະລາງຂອງມັນເອງກໍຍັງມີການປ່ຽນແປງເລັກໜ້ອຍກ່ອນປີ 2017. ຕົວຢ່າງ: ຊາຍແດນໄທ-ມາເລເຊຍ, ເຖິງແມ່ນວ່ານັບແຕ່ 10 ປີຜ່ານມາ ທັງສອງປະເທດເປັນສະມາຊິກຂອງຂະບວນການ AEC ແລະ ບໍ່ໄດ້ປະເຊີນໜ້າກັບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກທາງດ້ານເຕັກນິກ ຫຼື ການເງິນໃດ, ຂັ້ນຕອນການຂົນສົ່ງຍັງຄົງແມ່ນອີງໃສ່ການຊຸ່ນຖ່າຍສິນຄ້າ ທີ່ມີການປ່ຽນແປງເລັກໜ້ອຍ. ຄວາມກົດດັນຂອງທຸລະກິດທ້ອງຖິ່ນກໍາລັງຢຸດຕິການເປີດຊາຍແດນເພື່ອໃຫ້ລົດຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ຄວາມກົດດັນມາຈາກອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງມາເລເຊຍ ຜູ້ເຊິ່ງຢ້ານກົວຕໍ່ການແຂ່ງຂັນຈາກອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງໄທ ທີ່ມີປະສິດທິພາບສູງກວ່າ ແລະ ຄ່າຂົນສົ່ງທີ່ຖືກກວ່າ. ຜ່ານໄລຍະເວລາຫຼາຍປີຂອງການເຈລະຈາຄວາມຄືບໜ້າ, ແຕ່ການປ່ອຍໃຫ້ເປັນເສລີຢ່າງເຕັມຕົວຍັງຄົງບໍ່ປະກົດໃຫ້ເຫັນ.

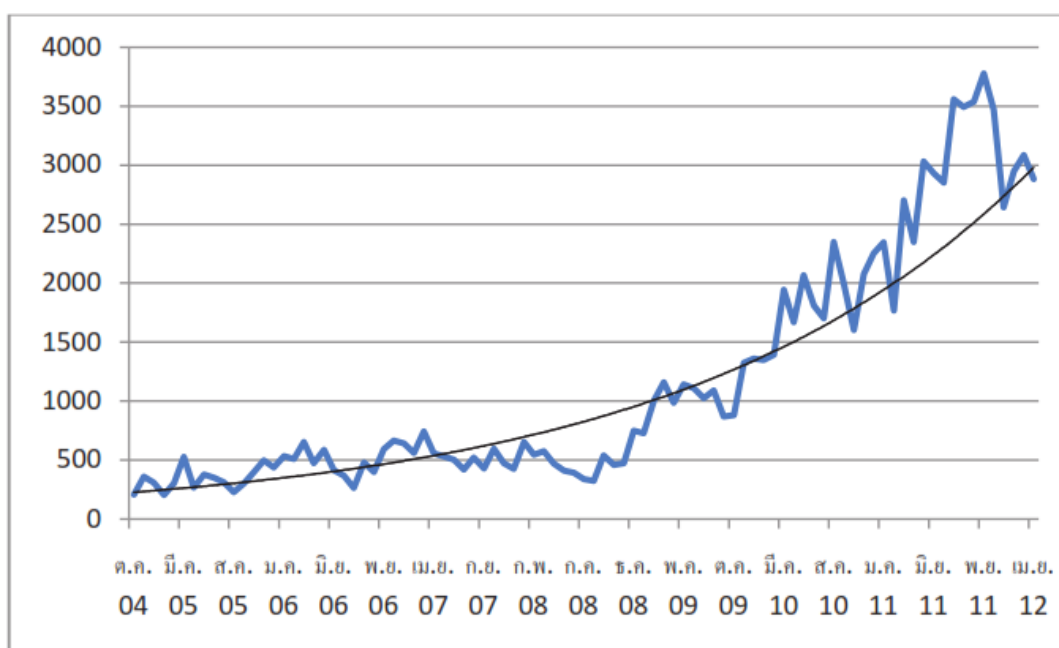
ການຊຸ່ນຖ່າຍຜ່ານແດນ ແລະ ການບໍລິການໂລຈິດສະຕິກສທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ປະຈຸບັນ, ສິນຄ້າຜ່ານແດນຈາກໄທໄປຈີນ, ໄທໄປຫວຽດນາມ ແລະ ອື່ນໆ ຕ້ອງໄດ້ຊຸ່ນຖ່າຍຢ່າງໜ້ອຍ 1 ຄັ້ງຜ່ານ ສປປ ລາວ. ຈຳນວນຂອງລົດຂົນສົ່ງໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຕະຫຼອດເວລາ ຕາມເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງເຊັ່ນ: ເສັ້ນທາງ NSEC, EWEC, ແລະ ທ່າເຮືອ

ບາງກອກ/ແຫຼມຊະບັງ-ວຽງຈັນ ແລະ ສປປ ລາວ ມີຄວາມສາມາດສ້າງອຸດສາຫະກຳບໍລິການໂລຈິດສະຕິກສເພື່ອ ຮັບໃຊ້ວຽກງານຜ່ານແດນ. ຮູບພາບສະແດງ 3 ສະແດງໃຫ້ເຫັນການຈໍລະຈອນເຂົ້າຮ່ວມໃນເສັ້ນທາງ NSEC ຄືແນວໃດ.

ການຈໍລະຈອນເຂົ້າ ແລະ ອອກຂອງລົດຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ສປປ ລາວ ຜ່ານດ່ານພາສີຊຽງຂອງ ໄດ້ເພີ່ມທະວີຫຼາຍກວ່າ 12 ເທົ່າໃນລະຫວ່າງປີ 2005 ແລະ 2011. ຕັ້ງແຕ່ເດືອນທັນວາປີ 2013 ແລະ ການເປີດຕົວຂອງຂົວໃໝ່ ການຈໍລະຈອນຜູ້ໂດຍສານໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ (ປະມານ 1,500 ຄັນຕໍ່ເດືອນ) ແຕ່ການຈໍລະຈອນລົດຂົນສົ່ງໄດ້ຄົງຕົວປະມານ 3,000 ຄັນຕໍ່ເດືອນຄິດເປັນປະມານ 65%% ແມ່ນຜ່ານແດນ (75% ແມ່ນລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ສ່ວນທີ່ເຫຼືອແມ່ນລົດຂົນສົ່ງນໍ້າມັນ ແລະ ອາຍແກັດສ) ເຊິ່ງຕ້ອງການຂຽນຖ່າຍ. ປະມານລົດຂົນສົ່ງ 1,000 ຄັນຕໍ່ເດືອນ ແມ່ນການຈໍລະຈອນນໍ້າເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກທັງລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງນໍ້າມັນ.

ຮູບພາບສະແດງ 4: ການຈໍລະຈອນລົດຂົນສົ່ງປະຈຳເດືອນທີ່ດ່ານພາສີຊຽງຂອງ, ປີ 2005-2012



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: Ksoll & Quarmby, ທັດສະນະຂອງພາກທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບ ການຂົນສົ່ງຕາມເສັ້ນທາງ, 2012

ຕາມເສັ້ນທາງ EWEC ແລະ ເສັ້ນທາງ #12 ໄດ້ປະສົມປະສານບໍລິມາດການຂົນສົ່ງປະມານ 7,000 ຖັງຕໍ່ເດືອນ ຂ້າມແດນ ມຸກດາຫາ-ສະຫວັນນະເຂດ, ປະມານ 50% ຕ້ອງການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.

ດ້ວຍການເປີດເສລີ, ລົດຂົນສົ່ງສາກົນຈະສາມາດຂ້າມແດນສາກົນ ໂດຍປາດສະຈາກການຂຽນຖ່າຍສິນຄ້າຂອງພວກເຂົາ. ສປປ ລາວ ຈະຂາດລາຍຮັບຖ້າບໍ່ມີການຂຽນຖ່າຍປະມານ 4.5 ລ້ານໂດລາຕໍ່ປີ. ຫຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ການຂຽນຖ່າຍສິນຄ້າໄດ້ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ຫຼາຍຮ້ອຍຄົນໃນຂົງເຂດຊາຍແດນ ແລະ ພາກພື້ນ ເຊິ່ງໃຫ້ທາງເລືອກໃນໂອກາດຈ້າງງານໜ້ອຍ. ສິ່ງນີ້ຈະໄດ້ຮັບການກະຕຸ້ນໂດຍການສູນເສຍການຈ້າງງານໃນ ອຸດສາຫະກຳບໍລິການເຊັ່ນຮ້ານອາຫານ, ໂຮງແຮມ, ຮ້ານຄ້າ ແລະ ອື່ນໆທີ່ຮັບໃຊ້ໃຫ້ແກ່ຄົນຂັບ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງເພື່ອຢຸດພັກ ແລະ ໃຊ້ເວລາຢູ່ຊາຍແດນ.

ໃນຄວາມເປັນຈິງການບໍລິການຂຽນຖ່າຍຈະບໍ່ທັນຫາຍສາບສູນໄປຢ່າງໄວເທື່ອ. ການຂຽນຖ່າຍຈະຖືກຕ້ອງການຖ້າຫາກລົດຂົນສົ່ງຈຳນວນໜຶ່ງ ບໍ່ສາມາດຕອບສະໜອງໄດ້ເງື່ອນໄຂສະເພາະທາງດ້ານເຕັກນິກ ທີ່ວາງອອກໃນຫຼາຍສັນຍາ ຫຼື ບໍ່ມີໃບອະນຸຍາດທີ່ຈຳເປັນເພື່ອດຳເນີນງານຜ່ານດ່ານຊາຍແດນ. ການອະນຸຍາດຈະຖືກຈຳກັດດ້ານຈຳນວນ. ຕໍ່ມາ, ທັນທີທີ່ຈຳນວນການອອກອະນຸຍາດພຽງພໍໄດ້ອອກໃຫ້ແລ້ວ, ການສົນທະນາກັບຄືນຂັບລົດຂົນສົ່ງ ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າຫຼາຍຄົນຈະມັກສືບຕໍ່ນຳໃຊ້ການຂຽນຖ່າຍສິນຄ້າແບບງ່າຍດາຍຕາມຊາຍແດນຕົວຈິງ. ລູກຄ້າບາງຄົນຈະຍອມຮັບມັນໄດ້ຖ້າມີລາຄາທີ່ຕໍ່າກວ່າ ເຖິງວ່າຈະມີຄວາມສ່ຽງລູກຄ້າ

ຈະມັກການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.

ການຫັນເປັນເສລີທາງດ້ານຄວາມເປັນເຈົ້າຂອງສໍາລັບຜູ້ລົງທຶນຕ່າງປະເທດ

ໃນຄະນະທີ່ມີການເສລີການເຂົ້າເຖິງຕະຫຼາດ ຈະພຽງແຕ່ຄ່ອຍໆປ່ຽນແປງການດໍາເນີນທຸລະກິດ, ມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ວ່າລະບຽບ ຫຼັກການການປ່ຽນສິດຄວາມເປັນເຈົ້າຂອງ ອາດມີຜົນກະທົບທີ່ໃຫຍ່ກວ່າ ແລະ ໄວກວ່າ. ທັນທີທີ່ “ມີການປ່ອຍເສລີການບໍລິ ການ” ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ໃນປີ 2015 (ແຜນຕົວຈິງແມ່ນ 2013), ບໍລິສັດຈາກບັນດາປະເທດອາຊຽນຈະຊື້ສິດໃນການຄວາມຄຸມ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ໌ໃນ ສປປ ລາວ. ລະບຽບຫຼັກການຂອງ AEC ຈະອະນຸຍາດໃຫ້ມີສິດເປັນເຈົ້າຂອງໄດ້ເຖິງ 70% ທີ່ບໍ່ແມ່ນຄົນລາວ, ບັນດາບໍລິສັດໃນປະເທດໃນອາຊຽນ. ສິ່ງນີ້ອາດມີຜົນກະທົບຢ່າງເຂັ້ມແຂງຕໍ່ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ໌ທີ່ມີຄວາມບອກບາງໃນ ສປປ ລາວ.

ມັນອາດມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ສູງວ່າບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ໌ຂອງຕ່າງປະເທດ ຈະເລີ້ມຕົ້ນສ້າງຕັ້ງທຸກການໃນ ສປປ ລາວ ພາຍໃຕ້ກົດລະບຽບການມີສິດເປັນເຈົ້າຂອງແບບເສລີ. ຈຸດປະສົງຂອງພວກເຂົາແມ່ນເພື່ອເຕີມເຕັມສິ່ງທີ່ບໍລິສັດຂອງລາວ ບໍ່ລົງທຶນໃສ່ໃນລົດຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສາກົນ. ສິ່ງນີ້ຈະກໍາໃຫ້ເກີດຜົນກະທົບຕໍ່ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວໃນປະຈຸບັນດັ່ງລຸ່ມນີ້:

(i) ບໍລິສັດຕ່າງປະເທດຈະເອົາປຽບທາງດ້ານພູມມິສັນຖານຂອງ ສປປ ລາວ

ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ໌ຂອງອາຊຽນ ອາດເລີ້ມນໍາໃຊ້ ສປປ ລາວ ເປັນຖານການຂົນສົ່ງຂອງພວກເຂົາ, ໂດຍສະເພາະການຂົນສົ່ງດ້ວຍລົດ, ການດໍາເນີນງານ ແລະ ເອົາປຽບ ສປປ ລາວ ດ້ານທີ່ຕັ້ງພູມສັນຖານທີ່ມີຊາຍ ແດນຕິດກັບຈີນ, ໄທ, ຫວຽດນາມ, ກຳປູເຈຍ ແລະ ມຽນມາ. ພວກເຂົາຈະໃຊ້ການອະນຸຍາດທີ່ອອກໃຫ້ແກ່ບໍລິສັດ ຂົນສົ່ງຂອງລາວພາຍໃຕ້ສັນຍາສອງຝ່າຍ, ສາມຝ່າຍ ຫຼື ຫຼາຍຝ່າຍ. ການອະນຸຍາດດັ່ງກ່າວປົກປະຕິຖືກອອກໃຫ້ກັບ ສະມາຊິກແບບເທົ່າທຽມກັນ ກັບແຕ່ລະປະເທດທີ່ໄດ້ລົງນາມເປັນພາຄີ. ຍົກຕົວຢ່າງ: ໃນປະເທດໄທ ຫຼື ຈີນ ທີ່ມີລົດ ຂົນສົ່ງຈຳນວນຫຼາຍ ແລະ ບໍລິມາດການນໍາເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກທີ່ຫຼາຍ, ໃບອະນຸຍາດຈະມີໜ້ອຍ ແລະ ມີຄຸນຄ່າສູງ. ໃນ ສປປ ລາວ, ອີກດ້ານໜຶ່ງບັນຫາດັ່ງກ່າວອາດບໍ່ໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂເລີຍ. ສ້າງຕັ້ງບໍລິສັດພາຍໃນອາດເປັນບໍລິສັດ ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ທີ່ຂາດໃບອະນຸຍາດໃນຕະຫຼາດພາຍໃນຂອງຕົນ.¹³

(ii) ຄວາມກົດດັນຈາກການແຂ່ງຂັນທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນສໍາລັບແຮງງານລາວ

ລົດຂົນສົ່ງເຊິ່ງເປັນເຈົ້າຂອງແມ່ນບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ ຈະຕ້ອງການຄົນຂົນ ແລະ ຜູ້ຮ່ວມມືທາງດ້ານໂລຈິດສະຕິກສ໌ ຈະຕ້ອງການຄົນເຮັດວຽກທີ່ເປັນຄົນລາວ ແຕ່ຈະບໍ່ມີແຮງງານທີ່ມີປະສິດທິພາບທີ່ພຽງພໍ ເພື່ອເຫດຜົນເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມ ພໍໃຈກັບຄວາມຕ້ອງການຈາກບ່ອນເຂົ້າໃໝ່. ສິ່ງນີ້ຈະສ້າງຄວາມກົດດັນທາງດ້ານໄພເງິນເຟີ້ ໃນຄ່າແຮງໃນຂະແໜງການ ແລະ ອາດກົດດັນໃຫ້ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວອອກຈາກຕະຫຼາດ ຖ້າພວກເຂົາບໍ່ໃຊ້ຄວາມພະຍາຍາມອັນໃຫຍ່ ຫຼວງ ເພື່ອຍົກລະດັບແຮງງານໃນເຊື້ອສາຫະກຳ ແລະ ເພີ່ມທະວີປະສິດທິພາບ ແລະ ສະມັດຕະພາບຂອງການດໍາເນີນ ງານຂອງພວກເຂົາເອງ.

(iii) ຄວາມກົດດັນທາງດ້ານການແຂ່ງຂັນຈາກອຸປະກອນ ແລະ ທັກສະທີ່ດີຂຶ້ນ

ການເຂົ້າເຖິງຕະຫຼາດຈະນໍາຄວາມຮູ້ມາສູ່ບໍລິສັດ ແລະ ທັກສະໃນການປະຕິບັດງານ ເຊິ່ງຈະໄປສູ່ການຂາດແຄນລົດ ຂົນສົ່ງຂອງບໍລິສັດພາຍໃນ ເຊິ່ງຈະບໍ່ເປັນພຽງຕົວເລກ. ຫຼາຍປີຂອງການບໍ່ລົງທຶນໃສ່ອຸປະກອນ, ຄວາມຂາດແຄນການ ຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ພະນັກງານ ແລະ ການບໍລິການລູກຄ້າຈະໄດ້ຮັບການເຂົ້າເຖິງ. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງລາວອາດຖືກຍູ້ ອອກຈາກອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຢ່າງງ່າຍດາຍ ຍ້ອນຄວາມບໍ່ສາມາດຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງລູກຄ້າໃນໄລຍະ ຂອງການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການສະໜອງບໍລິການທີ່ມີຄຸນນະພາບ.

(iv) ການພົວພັນກັບລູກຄ້າຕ່າງປະເທດທີ່ມີຢູ່

ບັນດາບໍລິສັດໃໝ່ຈະມີເຄືອຄ່າຍ ໂດຍກົງກັບລູກຄ້າຕ່າງປະເທດ: ສິ່ງນີ້ຈະເປັນເຫດຜົນຕົ້ນຕໍສໍາລັບການສ້າງຕັ້ງບໍລິສັດ

¹³ ອາດມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນລະຫວ່າງລະບຽບຫຼັກການຂອງ AEC ແລະ ສັນຍາຂົນສົ່ງຜ່ານແດນສາກົນທີ່ເປັນສໍາຮອງ “ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວ”. ຄວາມແຕກ ຕ່າງອາດຈະມີໃນລະບຽບຫຼັກການຂອງສັນຍາ CBTA.

ຂອງພວກເຂົາພາຍໃນ ສປປ ລາວ. ດັ່ງນັ້ນ, ບໍ່ພຽງແຕ່ສ້າງຕັ້ງບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງລາວ ແຕ່ຍັງແມ່ນບໍລິສັດ 3PL ຂອງ ສປປ ລາວ ຜູ້ເຊິ່ງໄດ້ມີສັນຍາລະຫວ່າງບໍລິສັດຂົນສົ່ງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ລູກຄ້າບໍລິສັດຂ້າມຊາດ (MNCs) ຕ່າງປະເທດຈະເສຍທຸລະກິດ.

ຄະນະທີ່ການພັດທະນາດັ່ງກ່າວນີ້ ອາດມີຜົນກະທົບຕໍ່ພາກເອກະຊົນຂອງລາວ ຈາກທັດສະນະຂອງລັດຖະບານລາວ ສິດຄວາມເປັນເຈົ້າຂອງບໍ່ແມ່ນຄວາມສໍາຄັນຕົ້ນຕໍ. ເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມເປັນເຈົ້າຂອງຂອງຕ່າງປະເທດ ບໍລິສັດທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຂອງລາວ ດໍາເນີນທຸລະກິດລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວ ເທິງເສັ້ນທາງສາກົນ ແມ່ນດີເທົ່າກັນກັບມີບໍລິສັດທີ່ຄົນລາວເປັນເຈົ້າຂອງເຮັດໃນສິ່ງດຽວກັນ. ບໍ່ວ່າຈະເປັນບໍລິສັດພາຍໃນ ຫຼື ຕ່າງປະເທດ, ບໍລິສັດຂຶ້ນທະບຽນໃນ ສປປ ລາວ ຈະສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ຈ່າຍອາກອນ, ຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ພະນັກງານຂອງພວກເຂົາ ແລະ ອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຄວາມເປັນເຈົ້າຂອງຂອງພວກເຂົາ. ມີບໍລິສັດໃນຕ່າງປະເທດເປັນເຈົ້າຂອງແມ່ນດີກວ່າປ່ອຍໂອກາດເປີດໃຫ້ ສປປ ລາວ ໄປຂໍຂົນສົ່ງນຳ.

ການເປີດເສລີຂອງການຍົກຍ້າຍແຮງງານທີ່ມີທັກສະ

ມັນໄດ້ຖືກຄາດຫວັງວ່າບັນດາມາດຕະການ ທີ່ສະເໜີໂດຍ AEC ກ່ຽວກັບ ການປ່ອຍເສລີທາງດ້ານແຮງງານທີ່ມີທັກສະ ຈະບໍ່ມີຜົນຮ້າຍແຮງຕໍ່ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສຂອງລາວ ຍ້ອນບັນດາມາດຕະການທີ່ຖືກສະເໜີດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການປ່ອຍລະບຽບຫຼັກການດ້ານວິຊາຂອງພະນັກງານທີ່ຖືກຈ້າງໃນການຄ້າຜ່ານແດນ;
- ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາຮັບຮູ້ເຊິ່ງກັນລະກັນ (MRA) ຮັບຮູ້ໃບຢັ້ງຢືນຂອງນັກບັນຊີ, ສະຖາປະນິກ, ນັກສຳຫຼວດ, ທ່ານໝໍ ແລະ ໝໍປົວແຂ້ວໃນທົ່ວຂົງເຂດ; ແລະ
- ອຳນວຍຄວາມສະດວກການແລກປ່ຽນທາງດ້ານການສຶກສາ ແລະ ການຝຶກອົບຮົມສ້າງນັກຝຶກອົບຮົມ.

ພາກສະໜູນ ແລະ ຄໍາແນະນຳ

ຕາມການຄາດຄະເນຂະແໜງຂົນສົ່ງປະກອບສ່ວນ 4% ຂອງ GDP ແມ່ນຕໍ່າກວ່າຫຼາຍປະເທດທີ່ມີພື້ນຖານເສດຖະກິດຄ້າຍຄືກັນ ເພາະຕາມທຳມະດາແມ່ນປະມານ 8%. ໃນຮູບແບບທີ່ງ່າຍດາຍໝາຍຄວາມວ່າ ການຂົນສົ່ງປະກອບສ່ວນປະມານເຄິ່ງໜຶ່ງຂອງສິ່ງທີ່ຄວນຈະເປັນຕໍ່ເສດຖະກິດຂອງລາວ. ສິ່ງນີ້ບໍ່ເປັນພຽງແຕ່ຜົນໄດ້ຮັບທີ່ຕໍ່າຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ; ມັນຍັງບໍ່ເປັນການດີສໍາລັບເສດຖະກິດທັງໝົດ ຍ້ອນການຂາດການບໍລິການຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າ ສິ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ການພັດທະນາຂອງພາກສ່ວນອື່ນຂອງເສດຖະກິດ. ການຂົນສົ່ງສະໜອງວຽກງານທີ່ມີທັກສະ ແລະ ເຄິ່ງທັກສະໃນສູນກາງຕ່າງໆຂອງຂົງເຂດພາກພື້ນ. ການຂຶ້ນກັບຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າດ້ານໂລຈິດສະຕິກສ ແລະ ການບໍລິການສະໜັບສະໜູນຍັງສະໜອງອາຊີບທີ່ມີທັກສະ ແລະ ເຄິ່ງທັກສະໃນຂົງເຂດທີ່ພວກເຂົາຕ້ອງການທີ່ສຸດ.

70% ຂອງກຳລັງແຮງງານຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນຍັງເຂົ້າຮ່ວມຢູ່ໃນຂະແໜງກະສິກຳ. ເຖິງແມ່ນວ່າຜະລິດຕະພັນຂອງພວກເຂົາຖືກສົ່ງອອກ, ມັນຖືກຂົນສົ່ງໃນຮູບແບບທີ່ປະຖົມປະຖານທີ່ສຸດ. ໂອກາດໃນການສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມແມ່ນຜ່ານເປັນຂອງບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ. ໂດຍການສະໜອງທາງດ້ານຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າ ແລະ ການຂົນສົ່ງມີລະບົບປັບອາກາດ, ຜົນປະໂຫຍດຈະເກີດຕໍ່ທັງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ຊຸມຊົນຊົນນະບົດ. ການພັດທະນາຄວາມຮູ້ ແລະ ຄວາມສາມາດສໍາລັບການຮັກສາສິນຄ້າເນົ່າເປື້ອນໄວ ຈະເປັນຜົນປະໂຫຍດອັນສໍາຄັນໃຫ້ແກ່ ສປປ ລາວ ໃນການຜ່ານແດນໝາກໄມ້ ແລະ ພືດຜັກ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຈີນ. ຍ້ອນມີແຮງງານທີ່ລາຄາຖືກ ແລະ ປະລິມານສິນຄ້າຜ່ານທີ່ຫຼາຍ, ລາວສາມາດພັດທະນາເຄື່ອງອຳນວຍຄວາມສະດວກການຂົນສົ່ງດ້ວຍຕູ້ຮັກສາຄວາມເຢັນເດີນທາງຕາມເສັ້ນທາງ NSEC ບ່ອນເຊິ່ງສິນຄ້າໄທອາດກຽມພ້ອມຂາຍໃຫ້ແກ່ຕະຫຼາດຈີນ.

ເປັນການຊ່ວຍຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ເພື່ອບັນລຸໄດ້ທ່າແຮງສູງສຸດ ບໍ່ພຽງແຕ່ມີຜົນປະໂຫຍດທາງກົງຕໍ່ GDP ໂດຍການຂະຫຍາຍຂະແໜງການດັ່ງກ່າວ, ມັນຍັງຈະສະໜອງໂອກາດໃຫ້ແກ່ຂະແໜງການອື່ນໆ ໂດຍການອະນຸຍາດໃຫ້ພວກເຂົາສາມາດແຂ່ງຂັນ ແລະ ກາຍເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າຂອງພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ. ສປປ ລາວ ເປັນທີ່ຕັ້ງທີ່ບໍ່

ສາມາດຫຼີກລ້ຽງໄດ້ ທີ່ຕ້ອງມີການສະໜອງການຂົນສົ່ງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍໂດຍບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ຄະນະທີ່ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງເອງບໍ່ມີຄວາມສາມາດແຂ່ງຂັນ ອີງໃສ່ຂາດຄວາມສາມາດ. ໂດຍການແກ້ໄຂຂັ້ນຕົ້ນຢ່າງກວ້າງໃນການຝຶກອົບຮົມ ແລະ ຄຸນນະພາບ, ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວຈະສາມາດຮັກສາແຫຼ່ງລາຍຮັບ ເຊິ່ງປະຈຸບັນແມ່ນຍັງໜ້ອຍ.

ສໍາລັບ ສປປ ລາວ ເພື່ອການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຕະຫຼາດຜ່ານແດນ, ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວ ຈະຕ້ອງການເພື່ອພັດທະນາຄຸນນະພາບ ແລະ ຂະໜາດຂອງຕົນໂດຍໄວ ເພື່ອຮັກສາຄວາມໄດ້ປຽບດ້ານທີ່ຕັ້ງຂອງຕົນເອງ ທີ່ເປັນທາງເຂົ້າອອກລະຫວ່າງຈີນ ແລະ ໄທ. ຕົວຢ່າງ: ໃນເອີຣົບ, ບັນດາອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງໃນປະເທດແບນຊິກ ແລະ ຮົງລັງ ແມ່ນໃຫຍ່ກວ່າຕະຫຼາດຂອງຕົນຫຼາຍ ເພາະວ່າພວກເຂົານຳໃຊ້ທີ່ຕັ້ງຂອງປະເທດ ລະຫວ່າງທ່າເຮືອ ແລະ ຕະຫຼາດໃນປະເທດຝະລັ່ງ ແລະ ເຢຍລະມັນ ເພື່ອຫາລາຍຮັບສໍາລັບການຂົນສົ່ງໄປ ແລະ ຜ່ານບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ. ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງລາວບໍ່ໄດ້ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນມາເຖິງປະຈຸບັນ. ການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງລາວແມ່ນຖືກຈຳກັດໂດຍການແຈ້ງພາສີ ແລະ ການຄ້າປະກັນຜ່ານແດນໃນການຄ້າຜ່ານແດນມາເຖິງປະຈຸບັນ ທີ່ຖືກສະໜອງໃຫ້ໂດຍອົງການຈັດຕັ້ງຂອງລາວ ແລະ ການນຳໃຊ້ລົດຍົກຂອງພວກເຂົາເພື່ອເຄື່ອນຍ້າຍຕູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກລົດຄັນໜຶ່ງໄປສູ່ລົດອີກຄັນໜຶ່ງ. ການປ່ຽນຕູ້ສິນຄ້າຈະບໍ່ມີອີກຕໍ່ໄປ ແລະ ການເລີ່ມຕົ້ນນຳໃຊ້ລະບົບ ACTS ຈະເຫັນໄດ້ການແຂ່ງຂັນສໍາລັບການຄ້າປະກັນທາງດ້ານຂົນສົ່ງ ແລະ ຄ່າຄວາມຕ່າງຂອງການສູນເສຍ.

ຫຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ສປປ ລາວ ບໍ່ຖືກອະນຸຍາດໃຫ້ເກັບຄ່າທຳນຽມສິນຄ້າຜ່ານແດນ ຫຼື ຄ່າທຳນຽມການນຳໃຊ້ຖະໜົນ ໂດຍອະນຸສັນຍາທີ່ໄດ້ຮັບການລົງນາມ (ຄ່າອາກອນຜ່ານແດນເພື່ອໃຊ້ແທນໃຫ້ຖະໜົນທຶນທາງທີ່ເປ່ເພ ຫຼື ຜົນກະທົບດ້ານສະພາບແວດລ້ອມຂອງລົດໄທແລ່ນຜ່ານລາວ ຕ້ອງຈຳເປັນບໍ່ໃຫ້ມີການເລືອກປະຕິບັດສໍາລັບບໍລິສັດຂອງລາວ ແລະ ຕ່າງປະເທດ. ສິ່ງທ້າທາຍແມ່ນບັນດາບໍລິສັດຂອງລາວ ກາຍເປັນຖານໃຫຍ່ຂອງການຂົນສົ່ງສາກົນ ແລະ ເພື່ອເພີ່ມສ່ວນແບ່ງຂອງຕະຫຼາດຂອງການເພີ່ມຂຶ້ນໃນພາກພື້ນ. ເພື່ອເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ມີທາງເລືອກທີ່ດີທີ່ສຸດສໍາລັບບໍລິສັດຕ່າງໆໃນບໍລິສັດຂົນສົ່ງພາກພື້ນ, ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງລາວຈຳເປັນຕ້ອງຍົກລະດັບ ແລະ ໃຫ້ມີຄວາມສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນເພີ່ມຂຶ້ນ.

ພ້ອມກັບລະດັບການຂະຫຍາຍຕົວທາງດ້ານເສດຖະກິດໃນພາກພື້ນ ແລະ ໂດຍສະເພາະການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງໂຮງງານຜະລິດທີ່ກຳລັງສ້າງໃໝ່ໃນໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ຈີນ ໄດ້ເພີ່ມການເຊື່ອມຕໍ່ຄວາມສາມາດໃນການຜະລິດ ຂອງບັນດາອົງປະກອບ ແລະ ການສະໜອງອື່ນໆ ພ້ອມດ້ວຍການຜະລິດໃຫ້ເປັນຜະລິດຕະພັນສຸດທ້າຍ, ຄວາມຕ້ອງການສໍາລັບຖະໜົນຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ແລະ ໂດຍສະເພາະມີຄຸນຄ່າທາງດ້ານການຄ້າສູງກວ່າພາຍໃນຂົງເຂດທີ່ກຳລັງເພີ່ມຂຶ້ນ. ໃນລັກສະນະດັ່ງກ່າວ, ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງທາງບົກພາກພື້ນຮ່ວມກັບໂຄງຮ່າງພື້ນຖານ ແລະ ຂັ້ນຕອນຜ່ານແດນ ແມ່ນມີຄວາມສໍາຄັນສໍາລັບການຂະຫຍາຍຂອງເຄືອຄ່າຍການຜະລິດທີ່ມີການແຂ່ງຂັນ. ການພັດທະນາສະເໜີໂອກາດສໍາລັບການພັດທະນາໃຫ້ມີຄວາມສາມາດແຂ່ງຂັນສູງຂຶ້ນ ແລະ ເປັນຂະແໜງການທີ່ມີລາຍຮັບໃນ ສປປ ລາວ. ຫາກອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງບໍ່ຕອບສະໜອງທັນກັບກາລະໂອກາດດັ່ງກ່າວ, ລາວຈະຕາມຫຼັງໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ເຊິ່ງມີຄວາມສາມາດດ້ານການຂົນສົ່ງ ຜູ້ເຊິ່ງມີການຂົນສົ່ງທາງບົກທີ່ດີ ແລະ ລໍຄອຍບັນດາໂອກາດຕ່າງໆເພື່ອການຂະຫຍາຍຕົວ.

ໃນຕະຫຼາດພາຍ ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງກຳລັງພັດທະນາເພື່ອກຽມພ້ອມຕໍ່ຄວາມຕ້ອງການທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ. ອຸດສາຫະກຳລົດເມໂດຍສານພາຍໃນໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງເປັນຢ່າງດີ ແລະ ບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງໄດ້ປັບປຸງດ້ານເວລາ ແລະ ບໍລິການການລວມກັນຂອງສິນຄ້າ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບໍ່ມີການບໍລິການລົດຂົນສົ່ງປັບອາກາດ ແລະ ສິ່ງນີ້ແມ່ນເປັນອຸປະສັກຕໍ່ຜູ້ຜະລິດກະສິກໍາຂະໜາດນ້ອຍເພື່ອການບັນລຸຕາມທ່າແຮງຂອງພວກເຂົາ ໃນທັງຕະຫຼາດພາຍໃນ ແລະ ພາກພື້ນ. ການບໍລິການລວມກັນຂອງສິນຄ້າ ແມ່ນກຳລັງເຕີບໃຫຍ່ເພື່ອສົ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າຂອງລູກຄ້າ, ແຕ່ບໍ່ພັດທະນາໃນວິທີການເຊິ່ງຈະຊ່ວຍໃຫ້ຜູ້ຜະລິດຂະໜາດນ້ອຍ ສາມາດເຂົ້າຮ່ວມຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າພາຍໃນ ແລະ ພາກພື້ນ.

ສໍາລັບອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວ ເພື່ອຈະເຕີບໃຫຍ່ໃຫ້ມີຂະໜາດເທົ່າກັບໃນບັນດາປະເທດຂະໜາດນ້ອຍ (8%) ແລະ ເພື່ອຍາດແຍ່ງເອົາຜົນປະໂຫຍດຂອງທີ່ຕັ້ງ, ມັນຈຳເປັນຕ້ອງແກ້ໄຂບັນດາຂົງເຂດຕົ້ນຕໍດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- (i) ການຝຶກອົບຮົມພະນັກງານຂັບລົດ: ບັນຫານີ້ໄດ້ຖືກຍົກຂຶ້ນໃນທັງໝົດຂອງການສຳພາດ ໃນລະດັບອຸດສາຫະກຳ

ແລະ ລັດຖະບານ. ຄວາມຂາດແຄນທາງດ້ານການຝຶກອົບຮົມ, ທັກສະ ແລະ ພະນັກງານຂັບລົດທີ່ມີອະນຸຍາດ ແມ່ນ ກຳລັງທ່ວງດຶງອຸດສາຫະກຳດັ່ງກ່າວ. ບໍ່ມີຂະບວນການທີ່ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ໃບຂັບຂີ່ຂັ້ນ 'E' ໃຫ້ ແກ່ຄົນຂັບທີ່ນຳໃຊ້ລົດລາກຢ່າງຖືກ ຕ້ອງ ເທິງເສັ້ນທາງສາກົນ ແລະ ຍັງບໍ່ທັນມີຜ່ານເພື່ອຝຶກພະນັກງານຂັບລົດໃຫ້ ໄດ້ມາດຕະຖານດັ່ງກ່າວ. ເຖິງແມ່ນວ່າສະຖານະຂອງພະນັກງານຂັບລົດພ້ວງ 22 ລ້ານ ແມ່ນຍັງຄົງເປັນການສົງໄສ ຍ້ອນພວກເຂົາມີພຽງແຕ່ໃບຂັບຂີ່ຂັ້ນ 'C' ແລະ ສຳລັບລົດຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ມີລົດລາກ. ບັນຫາດັ່ງກ່າວໄດ້ຮັບການຮັບຮູ້ ໂດຍກົມຂົນສົ່ງ ວ່າເປັນອຸປະສັກຕໍ່ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງສາກົນ.

ມາດຕະຖານຂອງພະນັກງານຂັບລົດຂອງລາວ ຖືກກ່າວຫາໂດຍອຳນາດການປົກຄອງຂອງໄທວ່າ ເປັນສິ່ງທີ່ພວກ ເຂົາທຳມາເພື່ອຈຳກັດບໍ່ໃຫ້ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວແລ່ນໄປເຖິງທ່າເຮືອບາງກອກ. ນອກຈາກນັ້ນ, ສະມາຄົມ LIFFA ຂອງ ສປປ ລາວ ຍັງໄດ້ກ່າວວ່າເປັນເຫດຜົນຕົ້ນຕໍເຮັດໃຫ້ບໍ່ສາມາດປະຕິບັດສິດໃນການຂົນສົ່ງ.

- (ii) ຊ່າງສ້ອມແປງລົດ ແລະ ຊ່າງໄຟລົດແມ່ນຍັງມີໜ້ອຍ. ທຸກບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂາດຊ່າງສ້ອມແປງທີ່ມີທັກສະ ແລະ ຄວາມສາມາດ ເຊິ່ງເປັນເຫດຜົນເຮັດໃຫ້ຈຳກັດການປະຕິບັດງານ ແລະ ການຂະຫຍາຍຂອງທຸລະກິດ. ທັງຜູ້ດຳເນີນ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ຕ້ອງນຳເອົາພະນັກງານຕາມສັນຍາຈາກໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ເພື່ອຊົດເຊີຍຄວາມຂາດແຄນ ແລະ ຕ້ອງຈ່າຍຄ່າຈ້າງທີ່ແພງເພື່ອດຶງດູດ ແລະ ຮັກສາພວກເຂົາໄວ້. ສິ່ງນີ້ບໍ່ແມ່ນ ການຝຶກອົບຮົມໄປຍະສັ້ນ ແລະ ຄວາມຂາດແຄນຂອງຊ່າງທີ່ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ແມ່ນຍັງຈຳກັດການຂະຫຍາຍ ຕົວຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງຂອງລາວ. ໃນຄວາມເປັນຈິງ, ສະຖານະການຈະພຽງແຕ່ຈະຮ້າຍແຮງກວ່າເກົ່າ ຍ້ອນ ລົດຂົນສົ່ງ ແລະ ອຸປະກອນຈຳນວນຫຼາຍ ໄດ້ຖືກຈ່າວຂາຍໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໃນປະຈຸບັນ. ລະດັບການເພີ່ມຂຶ້ນ ຂອງອຸປະກອນມີສອງທີ່ມີເຕັກໂນໂລຊີສູງ ຍັງແມ່ນອີກປັດໃຈໜຶ່ງທີ່ເພີ່ມບັນຫາ ຍ້ອນລົດມີສອງເຊັ່ນ: Hino, Isuzu ແລະ Hyundai ໃນປະຈຸບັນຕ້ອງການຄວາມຮູ້ໃນການຄົ້ນຄວ້າ.
- (iii) ການຝຶກອົບຮົມພື້ນຖານກ່ຽວກັບທຸລະກິດ ແລະ ການດຳເນີນງານ ແມ່ນບໍ່ມີສຳລັບບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂະໜາດກາງ ແລະ ຂະໜາດນ້ອຍ: ການຄຸ້ມຄອງທາງດ້ານການເງິນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການອ່ອນຄ່າຂອງເງິນ, ລາຄາ ແລະ ການຫຼີກ ລ້ຽງການບໍລິສັດສາແມ່ນຍັງຂາດແຄນ. ຍັງມີຊ່ອງວ່າງທາງດ້ານຄວາມຮູ້ໃນໂອກາດການດຳເນີນທຸລະກິດ ໃນການ ສະໜອງການບໍລິການມູນຄ່າເພີ່ມ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງບັບຄວາມເຢັນ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງມີທ່າອ່ຽງຢູ່ໃນ ພາກສ່ວນຍ່ອຍທີ່ພວກເຂົາໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນ. ພວກເຂົາບໍ່ມີຄວາມຫຼາກຫຼາຍອີງໃສ່ຄວາມຂາດແຄນດ້ານຄວາມຮັບຮູ້ຂອງ ຕະຫຼາດ ແລະ ໂອກາດຕ່າງ ແລະ ມີຄວາມຮັບຮູ້ຢ່າງຈະແຈ້ງຄວາມຂາດແຄນຄວາມຮູ້ ໃນຂະແໜງການຂອງພາກ ເຂົາຢ່າງກວ້າງຂວາງ.
- (iv) ສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພ: ຈາກຄວາມຂາດແຄນດ້ານມາດຕະຖານການຂັບຂີ່, ການບັນຈຸ, ສິນຄ້າອັນຕະ ລາຍ, ສະພາບຂອງພາຫະນະ ແລະ ຢາງລົດ ຕໍ່ກັບການນຳໃຊ້ຂອງເງື່ອນໄຂໃນກອງປະຊຸມຂອງກຸ່ມພາຫະນະ, ຍັງ ບໍ່ມີວັດຖະນະທຳດ້ານສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມປອດໄພ. ເວັ້ນເສຍແຕ່ບັນຫານີ້ໄດ້ຖືກແກ້ໄຂ, ມັນມີຄວາມເປັນໄປໄດ້ ສູງໃນການເກີດອຸປະຕິເຫດຮ້າຍແຮງ. ມັນຍັງເປັນອຸປະສັກແກ່ປະເທດລາວໃນການຂົນສົ່ງລົດສະແຕັກນ້ຳມັນພາຍໃນ ແລະ ຈາກໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ຫຼື ຂົນສົ່ງນ້ຳມັນຜ່ານແດນໄປຈີນ.
- (v) ການຝຶກອົບຮົມການພັດທະນາຕ່ອງໂສ້ຄຸນຄ່າ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ພະນັກງານພັດທະນາໃນເຂດ ຂົນນະບົດ: ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທັງໝົດ, ຜູ້ສ້າງຕັ້ງ ແລະ ພະນັກງານຍັງບໍ່ທັນຮັບຮູ້ສິ່ງທີ່ຕ້ອງບັນລຸ ດ້ວຍການ ພັດທະນາຄວາມສາມາດຂອງຜູ້ສິນຄ້າບັບອາກາດ ແລະ ການບໍລິການມູນຄ່າເພີ່ມເຊັ່ນ: ການແຍກ, ການລ້າງ, ການ ທຸ້ມທໍ່ ແລະ ການຕິດສະຫຼາກສິນຄ້າ. ການຝຶກອົບຮົມດັ່ງກ່າວສາມາດຂະຫຍາຍພາຍໃນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຜູ້ທີ່ ເບິ່ງໄປເຖິງຄວາມຫຼາກຫຼາຍ.

- (vi) ການຝຶກອົບຮົມຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບອາຊຽນ: ຍັງມີຄວາມຮູ້ພຽງເລັກໜ້ອຍໃນລະດັບຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ກ່ຽວກັບສິ່ງທ້າທາຍ ແລະ ກາລະໂອກາດສໍາລັບຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວໃນປະຈຸບັນ ແລະ ພາຍໃນ AEC. ບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງແມ່ນເປັນນັກທຸລະກິດໂດຍທຳມະຊາດ, ແຕ່ພວກເຂົາບໍ່ໄດ້ຮັບແຈ້ງ ຫຼື ມີສ່ວນຮ່ວມເຂົ້າໃນຂະບວນການຂອງອາຊຽນ. ການຝຶກອົບຮົມດັ່ງກ່າວຈະລວມເອົາຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ພັນທະຕ່າງໆສໍາລັບຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ, ລະບົບປຶ້ມການໃນບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ແລະ ACTS. ອົງປະກອບຕົ້ນຕໍອາດເປັນຄວາມຮັບຮູ້ຂອງ AEOs ຈາກປະເທດອາຊຽນ ແລະ ສິດທິພວກເຂົາເພື່ອດຳເນີນງານພາຍໃນ ສປປ ລາວ.
- (vii) ອົງການຜູ້ຕາງໜ້າຂອງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສແມ່ນ LIFFA. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບັນດາສະມາຊິກກໍເບິ່ງຄືວ່າຈະບໍ່ຂະຫຍາຍການດຳເນີນງານ. ລະດັບລຸ່ມລົງມາແມ່ນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ, ບາງຄົນແມ່ນສະມາຊິກຂອງສະມາຄົມບໍລິການຂົນສົ່ງ GMS (FRETA) ແລະ ເປັນກະດູກສັນຫຼັງຂອງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວ ແລະ ຕ້ອງການເພີ່ມຄວາມອາດສາມາດຂອງພວກເຂົາເພື່ອສາມາດແຂ່ງຂັນໄດ້.
- (viii) ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການເຂົ້າເຖິງການສະໜອງການເງິນ: ມີຄວາມຕ້ອງການເພື່ອລົງທຶນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງໃນການຊື້ພາຫະນະ ເພື່ອຂະຫຍາຍການຂົນສົ່ງ ຫຼື ຢ່າງໜ້ອຍເພື່ອຮັກສາການແຂ່ງຂັນທາງດ້ານລາຄາ. ສິ່ງນີ້ແມ່ນຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຕໍ່ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂະໜາດນ້ອຍ ແລະ ຂະໜາດກາງ ຍ້ອນພວກເຂົາບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງເງິນກູ້. ໃນຫຼາຍປະເທດ, ລວມທັງໄທ, ລົດຂົນສົ່ງແມ່ນສາມາດເປັນຫຼັກຊັບ ສໍາລັບກູ້ຢືມ ຫຼື ການໃຫ້ເຊົ່າ ແລະ ສາມາດປ່ຽນເປັນຫຼັກຊັບຄໍ້າປະກັນໄດ້. ໃນ ສປປ ລາວ ມັນບໍ່ມີທາງເລືອກ ຍ້ອນສະຖາບັນການເງິນບໍ່ມີຄວາມສາມາດເພື່ອຫັນເອົາຊັບສິນ (ລົດຂົນສົ່ງ) ມາເປັນທຶນ. ສິ່ງນີ້ແມ່ນອຸປະສັກຕໍ່ການພັດທະນາຂອງຂະແໜງການ.
- (ix) ສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ລົດລາກ ແລະ ລົດເຄິ່ງລົດລາກ: ສປປ ລາວ ຕ້ອງສະໜັບສະໜູນການຊື້ຂາຍ ແລະ ການນໍາໃຊ້ຂອງລົດລາກຢ່າງເຂັ້ມແຂງ ຍ້ອນເປັນແມ່ນສິ່ງທີ່ສໍາຄັນຂອງການຂົນສົ່ງສາກົນ. ການເກັບອາກອນ ແລະ ການສໍາປະທານສໍາລັບລົດຂົນສົ່ງທີ່ມີ 5 ແລະ 6 ເຟີ້າ ເຊິ່ງຍັງມີຜົນປະໂຫຍດສໍາລັບພື້ນຖານໂຄງລ່າງທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ໂດຍການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມເສຍຈາກລົດທີ່ເກີນນໍ້າໜັກ.
- (x) ການກ້າວໄປເຖິງ ເພື່ອຮັບຮູ້ການປ່ຽນທາງລາກລະຫວ່າງບັນດາປະເທດ CBTA ພາຍໃຕ້ສັນຍາ 2 ຝ່າຍ ແລະ 3 ຝ່າຍ ອາດເປັນບາດກ້າວຂອງຄວາມຄືບໜ້າໃນການຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ. ສປປ ລາວ ຢູ່ໃນຕໍາແໜ່ງເພື່ອສົ່ງເສີມສິ່ງນີ້ພາຍໃຕ້ວິທີແກ້ໄຂຂອງ CLMV ໃຫ້ກວ້າງອອກກວ່າເກົ່າ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຖ້າ ສປປ ລາວ ບໍ່ເພີ່ມທະວີຄວາມອາດສາມາດຂອງອົງກອນລົດລາກ/ລົດແຕ້ກເຕີ, ບໍລິສັດອື່ນໆຈະເກັບກ່ຽວເອົາຜົນປະໂຫຍດ.

ການຄົ້ນຄວ້າໃນຕໍ່ໜ້າ

ອີງໃສ່ຂອບເຂດຂອງການສຶກສາ ແລະ ຄວາມຈຳກັດດ້ານເວລາ, ຊັບພະຍາກອນ ແລະ ອື່ນໆ. ມີຫຼາຍຂົງເຂດເຊິ່ງສາມາດຄົ້ນຄວ້າເພີ່ມເຕີມ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນ ແລະ ເພີ່ມທະວີຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ໌ໃນລາວ. ບັນຫາຂ້າງລຸ່ມ (ຍັງບໍ່ທັນສົມບູນເທື່ອ). ຍົກຕົວຢ່າງ:

- (i) ການວິເຄາະເຊິ່ງປະລິມານຂອງຜົນປະໂຫຍດທີ່ເປັນໄປໄດ້ ໃນການເພີ່ມທະວີຂະແໜງການຂົນສົ່ງ: ການປະກອບສ່ວນຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງຕໍ່ GDP ໄດ້ຮັບການຕີລາຄາວ່າມີພຽງແຕ່ 4 % ຫຼື ຕໍ່ກວ່າ ຫຼື ຕໍ່ກວ່າເຄິ່ງໜຶ່ງຂອງການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງປະເທດທີ່ມີລະດັບອັນດຽວກັນ. ຕົວຢ່າງ, ອຸດສາຫະກຳໂລຈິດສະຕິກສ໌ ແມ່ນບໍ່ຫຼາຍກວ່າຂະແໜງການຂົນສົ່ງເອງ (ຍ້ອນມີພຽງກົດຈະກຳການເພີ່ມມູນຄ່າຂອງໂລຈິດສະຕິກສ໌ ແລະ ສາຍພັກສິນຄ້າເລັກໜ້ອຍ). ເພາະສະນັ້ນ, ຕ້ອງພິເສດໃຫ້ເຫັນວ່າຂະແໜງການນີ້ ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນເສດຖະກິດຫຼາຍເທົ່າໃດທາງກຳຄຳແນະນຳທັງໝົດ ຫຼື ບາງສ່ວນໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ຄຳແນະນຳໃດທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຜູ້ອອກນະໂຍບາຍເພື່ອຕັດສິນໃຈວ່າຈະເປັນບູລິມະສິດບໍ່?. ທັງຖານຂໍ້ມູນພື້ນຖານການສຶກສາ ແລະ ການວິເຄາະເຊິ່ງປະລິມານ ເພື່ອສະທ້ອນໃຫ້ແກ່ບັນດາຄຳຖາມເຫຼົ່ານັ້ນ.
- (ii) ການວິເຄາະລາຍລະອຽດຂອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ໌ ສາມາດປະກອບສ່ວນຕໍ່ການພັດທະນາຂອງຂະແໜງການກະສິກຳ: ຜະລິດຕະພັນກະສິກຳສະເໜີທ່າແຮງສຳລັບເສດຖະກິດພາກພື້ນຜ່ານປະເທດລາວ ແລະ ສາມາດເປັນພາກສ່ວນເຊື່ອມໂຍງສຳລັບການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງລາວໂດຍລວມ. ນີ້ແມ່ນກົດຈະກຳ ແລະ ຄວາມຕ້ອງການທີ່ມີໂດຍຜ່ານ ຕົວຢ່າງ: ສັນຍາກະສິກຳ ແລະ ອື່ນໆ. ການທົບທວນດັ່ງກ່າວຈະລະບຸຂົງເຂດບ່ອນເຊິ່ງຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ໌ ສາມາດສະໜອງການບໍລິການເພີ່ມມູນຄ່າເຊັ່ນ: ຜູ້ສົນຄ້າປັບອາກາດ ແລະ ອື່ນໆ ແລະ ການພັດທະນາໂຄງການທົດລອງຕ່າງໆ. ມັນອາດຈະເປັນການຊຸກຍູ້ການລົງທຶນຂອງພາກທຸລະກິດໃນຂົງເຂດນີ້ ບ່ອນເຊິ່ງຜະລິດຕະພັນບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງຕະຫຼາດ ຍ້ອນຂໍ້ຈຳກັດດ້ານໂລຈິດສະຕິກສ໌.
- (iii) ການທົບທວນຄວາມມີປະສິດທິພາບ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຂອງເຂດການຄ້າເສລີ ແລະ ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ: ມີຫຼາຍເຂດເສດຖະກິດປະຈຸບັນໄດ້ຮັບການພັດທະນາໃນ ສປປ ລາວ. ຄຽງຄູ່ກັນກັບບັນດາຄຳຖາມດັ້ງເດີມ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຜົນປະໂຫຍດສຳລັບເສດຖະກິດ ແລະ ຄວາມຍືນຍົງໄລຍະຍາວຂອງພາກພື້ນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ໌ ວ່າເຂດເສດຖະກິດດັ່ງກ່າວດຶງດູດການຈໍລະຈອນ ໂດຍຕົວຂອງພວກເຂົາ ເອງ ຫຼື ການຈໍລະຈອນດັ່ງກ່າວບໍ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບພວກເຂົາ.
- (iv) ການວິເຄາະຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ຜົນເສຍຂອງການອຳນວຍຄວາມສະດວກການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ: ສປປ ລາວ ຄຽງຄູ່ກັບບັນດາປະເທດ CLMV ມີອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຜ່ານແດນທີ່ມີຄວາມສຳຄັນໃນລະດັບພາກພື້ນ. ການດຳເນີນຕິດຕາມການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນນຳມາເຊິ່ງຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ຜົນເສຍຕໍ່ກັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ໄລຍະເວລາໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (ເພີ່ມເວລາ) ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນການຄາດຄະເນເວລາໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ໃນລະດັບທ້ອງຖິ່ນ ການດຳເນີນທຸລະກິດຜ່ານແດນ “ທີ່ບໍ່ຈຳເປັນ” ແລະ ເຮັດໃຫ້ຄ່າທຳນຽມປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນເສດຖະກິດຂອງພາກພື້ນ ເພາະວ່າພວກເຂົາຈ້າງຄົນໃນທ້ອງຖິ່ນ, ກຳມະກອນທີ່ບໍ່ມີທັກສະ ຜູ້ເຊິ່ງບໍ່ມີລາຍຮັບ ທີ່ອາດພາກັນເຂົ້າໄປຫາອາຊີບໃນຕົວເມືອງທັງຖືກກົດໝາຍ ແລະ ຜິດກົດໝາຍ. ສະນັ້ນ, ຄຳຖາມດັ້ງເດີມແມ່ນຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ເສດຖະກິດຂອງທ້ອງຖິ່ນ ແມ່ນຫຼາຍກວ່າຄວາມເສຍຫາຍທີ່ເກີດຂຶ້ນຕໍ່ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຄືແນວໃດ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ I: ວິທີການຄົ້ນຄວ້າ

ການອອກແບບການສຳຫຼວດ

ບົດສຶກສານີ້ອີງໃສ່ວິທີການຄົ້ນຄວ້າແບບປະລິມານ ແລະ ຄຸນນະພາບ, ລວມທັງການຄົ້ນຄວ້າເອກະສານ ແລະ ການລົງສະໜາມໃນຕົວຈິງ. ການຄົ້ນຄວ້າເອກະສານສະໜອງຄວາມເຂົ້າໃຈຢ່າງກວ້າງຂວາງ ກ່ຽວກັບ ສັນຍາພາຍໃນ ແລະ ສາກົນ ແລະ ແຜນການ ໃນປະຈຸບັນທີ່ມີຢູ່, ສະຖິຕິກ່ຽວກັບອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສທີ່ມີ ພາຍໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ພາບລວມຂອງແຜນການພັດທະນາ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍຕ່າງໆຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ປະເທດອ້ອມຂ້າງ.

ການລົງເກັບຂໍ້ມູນໃນພາກສະໜາມເພີ່ມເຕີມ ແລະ ໃກ້ຄວາມກະຈ່າງແຈ້ງຕໍ່ຄຳຖາມເປີດ ແລະ ສະເໜີຄວາມເປັນຈິງຕໍ່ສະພາບການໃນພາກຕົວຈິງ. ພາຍໃນການລົງເກັບຂໍ້ມູນໃນຕົວຈິງ, ການສຳພາດຕົວຈິງຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກັບບໍລິສັດຂົນສົ່ງ/ບໍລິການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ/ໂລຈິດສະຕິກສ ເຊັ່ນດຽວກັນກັບຜູ້ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ/ຊາວຄ້າຂາຍ, ຍ້ອນພວກເຂົາເປັນຜູ້ຈັດຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຊ່ວຍສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນສິ່ງທ້າທາຍດ້ານໂລຈິດສະຕິກສພື້ນຖານ, ຜູ້ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ/ຊາວຄ້າຂາຍສະໜອງຂໍ້ມູນທີ່ມີຄຸນຄ່າ ໂດຍສະເພາະການຄັດເລືອກເສັ້ນທາງການຄ້າ ແລະ ການພິຈາລະນາວ່າເປັນພາກສ່ວນທີ່ມີບົດບາດສຳຄັນທີ່ສຸດເມື່ອຈັດຕັ້ງຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງ.

ການຄັດເລືອກຕົວຢ່າງ

ການສຳພາດ 29 ຄົນ ໃນໄລຍະ 5 ອາທິດ (ມິຖຸນາ ເຖິງ ສິງຫາ 2014). ຕົວຢ່າງລວມມີບັນດາບໍລິສັດ, ສະມາຄົມ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງ (ເບິ່ງຕາຕະລາງລຸ່ມນີ້):

ຕາຕະລາງ 5: ລາຍຊື່ຂອງພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງທີ່ໄດ້ຂໍຄຳປຶກສາ

ພາກເອກະຊົນ	
- ບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງ	3
- ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີ	3
- ຜູ້ລວບລວມການຂົນສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນ	3
- ວັດຖຸດິບ / ຜູ້ຂົນສົ່ງແຮ່ທາດ	2
- ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງວັດສະດຸພາຍໃນ	2
- ການແຈກຢາຍນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ	1
- ຜູ້ສົ່ງອອກຜັກ	1
- ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໂດຍສານລົດເມພາຍໃນ	2
- ຜູ້ສະໜອງການບໍລິການໂລຈິດສະຕິກສອື່ນໆ	2
- ຜູ້ຕາງໜ້າຂະແໜງການອຸດສາຫະກຳ	8
	1
ລວມທັງໝົດ	
	29 ຄົນ

ຂໍ້ຈຳກັດ

ຄວາມຊັດເຈນ, ຄົບຖ້ວນ ແລະ ເຊື່ອຖືໄດ້ຂອງສະຖິຕິ ເປັນສິ່ງທ້າທາຍຕົ້ນຕໍໃນບັນດາປະເທດ GMS, ໂດຍສະເພາະໃນ ສປປ ລາວ. ທາງມີຂໍ້ມູນ, ການປຸງປະຕິບັດເລກສະຖິຕິທີ່ປະເທດແມ່ນຫຍຸ້ງຍາກ ອີງໃສ່ວິທີການຄົ້ນຄວ້າທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ໃນການລວບລວມ ແລະ ວິເຄາະຂໍ້ມູນ. ໃນບາງກໍລະນີ, ການຂາດແຄນຕົວເລກທີ່ຖືກນຳໃຊ້ກັບການວິເຄາະສະຖິຕິ ຈາກອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ຫຼື ບົດຄົ້ນຄວ້າທີ່ມີ. ໃນກໍລະນີອື່ນໆ, ບົດຄົ້ນຄວ້າຕົ້ນຕໍໄດ້ຮັບການນຳໃຊ້.

ຈຳນວນບໍລິສັດທັງໝົດທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຍັງມີໜ້ອຍ ອີງໃສ່ປະເທດເພື່ອນບ້ານຄືໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ. ເພື່ອປະຕິບັດການສຳພາດກັບຜູ້ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ/ຊາວຄ້າຂາຍທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ສະມາຄົມອຸດສາຫະກຳ ຫຼື ຄູ່ຮ່ວມພັດທະນາທ້ອງຖິ່ນມີການເຂົ້າຮ່ວມຢ່າງເຂັ້ມແຂງ ຍ້ອນບໍລິສັດທີ່ດຳເນີນທຸລະກິດໃນ ສປປ ລາວ ສ່ວນຫຼາຍ (ທັງຜູ້ບໍລິການຂົນສົ່ງ ແລະ ຜູ້ນຳເຂົ້າ/ສົ່ງອອກ/ຊາວຄ້າຂາຍ) ແມ່ນຍັງມີຈຳນວນໜ້ອຍ. ສະນັ້ນ, ການຄັດເລືອກບໍລິສັດແມ່ນບໍ່ແມ່ນສຸ່ມເລືອກ ແລະ ຂະໜາດຂອງຕົວຢ່າງແມ່ນຂ້ອນຂ້າງໜ້ອຍ. ຂໍ້ຈຳກັດດັ່ງກ່າວເປັນນຳໃຊ້ກັບຂະແໜງຂົນສົ່ງພາຍໃນ. ຫຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ການເປັນຜູ້ນຳຂອງສະມາຄົມຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຍັງມີໜ້ອຍທີ່ນຳສະເໜີຜົນປະໂຫຍດຂອງສະມາຊິກຂອງພວກເຂົາ. ໃນພາກນີ້, ມັນອາດສາມາດເປັນຄວາມຮັບຮູ້ແກ່ອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສທີ່ກວ້າງຂວາງ. ໃນກໍລະນີທັງໝົດ, ຄວາມເປັນຜູ້ນຳມາຈາກບໍລິສັດທີ່ໃຫຍ່ ແລະ ມີຄວາມພ້ອມກວ່າ ເຊິ່ງມີຄວາມສາມາດເຂົ້າເຖິງຕະຫຼາດສາກົນ. ໃນຫຼາຍກໍລະນີ ເຊິ່ງຜູ້ນຳທີ່ມີຜົນປະໂຫຍດຢ່າງໃຫຍ່ຫຼວງທາງທຸລະກິດ, ຄຳຕອບອາດຈະລຳອຽງ ຫຼື ບໍ່ມີຜົນປະໂຫຍດຢ່າງເຕັມທີ່ຂອງຄວາມເປັນສະມາຊິກຂອງພວກເຂົາ.

ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ມັນຕ້ອງເປັນທີ່ສັງເກດວ່າ ຄວາມເຊື່ອໝັ້ນແມ່ນອົງປະກອບສຳຄັນສຳລັບການສຳພາດທີ່ສຳເລັດ, ໂດຍສະເພາະໃນອະນຸພາກພື້ນ GMS. ຍ້ອນວ່າຜູ້ສຳພາດບາງທ່ານບໍ່ຮູ້ຈັກອົງການ GIZ ແລະ ຜູ້ສຳພາດ, ມີຜູ້ໃຫ້ສຳພາດຈຳນວນໜຶ່ງໄດ້ຄັດຕິດຂໍ້ມູນຂ່າວສານທັງໝົດ ເຖິງແມ່ນວ່າການນຳສະເໜີຂອງການສຳພາດນີ້ມີຄວາມຍາວ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ II: ການເຊື່ອມຕໍ່ຂອງປະເທດລາວ: ຍຸດທະສາດທັນບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລເປັນສູນກາງທາງຜ່ານ

ອົງປະກອບຕົ້ນຕໍຂອງຍຸດທະສາດການພັດທະນາຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນເພື່ອຫັນປ່ຽນຈາກເສດຖະກິດປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລເປັນສູນກາງທາງຜ່ານ. ອີງໃສ່ທີ່ຕັ້ງພູມສັນຖານຂອງ ສປປ ລາວ ລະຫວ່າງ 3 ປະເທດ ພາກໃຕ້ຂອງຈີນ, ພາກເໜືອ ຫວຽດນາມ ແລະ ບາງກອກ, ໄທ ທີ່ມີຄວາມເຂັ້ມແຂງທີ່ສຸດໃນພາກພື້ນອາຊີ – ກາລະໂອກາດສໍາລັບການເປີດກວ້າງການຄ້າ ແລະ ຜ່ານແດນຜ່ານ ສປປ ລາວ. ໄດ້ມີການລົງທຶນໂດຍ ສປປ ລາວ, ຜູ້ລົງທຶນຕ່າງປະເທດ ແລະ ຜູ້ໃຫ້ທຶນໃນການສ້າງຕັ້ງ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ (ການສ້າງຂົວຂ້າມແມ່ນໍ້າ, ຖະໜົນ ແລະ ອື່ນໆ) ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ສາມຂົງເຂດດັ່ງກ່າວ. ເລີ່ມຈາກເສັ້ນທາງ EWEC ໂດຍນໍາໃຊ້ເສັ້ນທາງເລກ #9 ໃນພາກກາງຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ການຂະຫຍາຍເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ໂດຍກົງ ລະຫວ່າງ ພາກໃຕ້ຂອງຈີນ (ມົນທົນຍູນານ) ແລະ ພາກເໜືອຂອງໄທ ຜ່ານພາກເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍນໍາໃຊ້ເສັ້ນທາງ #R3A, ການຂົນສົ່ງທາງບົກມີການແຂ່ງຂັນສູງກວ່າ ຖ້າທຽບໃສ່ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ທາງທະເລ (ເບິ່ງພາກສະແດງ 5). ດັ່ງນັ້ນ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານ ສປປ ລາວ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍໃນຕະຫຼອດ 10 ປີຜ່ານມາ. ການເພີ່ມມູນຄ່າຂອງການຂົນສົ່ງທີ່ ສູງຂຶ້ນຢ່າງໄວ, ຍ້ອນເຄືອຄ່າຍການຜະລິດລະຫວ່າງ 3 ຂົງເຂດ ທີ່ເຊື່ອມໂຍງ ແລະ ແລກປ່ຽນອົງປະກອບຕ່າງໆ ລະຫວ່າງ ສູນກາງຜະລິດ (Ksol & Quarmby, ຫັດສະນະຂອງພາກທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບ ການຂົນສົ່ງຕາມເສັ້ນທາງ NSEC, 2012).

ເສັ້ນທາງ EWEC ເຊື່ອມຕໍ່ໄທເຖິງຫວຽດນາມ ຜ່ານ ສປປ ລາວ (ເສັ້ນທາງເລກ 9) ແລະ ເປັນເສັ້ນທາງທໍາອິດທີ່ເປີດຂຶ້ນເພື່ອ ການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ແລະ ຈີນ. ການເປີດໃຊ້ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ເທິງ ເສັ້ນທາງ EWEC ເຊື່ອມຕໍ່ກັບຈັງຫວັດມຸກດາຫານ, ປະເທດໄທກັບແຂວງສະຫວັນນະເຂດ, ສປປ ລາວ 2007, ປ່ຽນແທນການ ໃຊ້ບັກຂົນສົ່ງລົດຂົນສົ່ງ. ສາຍເທດຍ້ອນຄວາມຊັກຊ້າ ແລະ ບັນຫາໃນການເອົາສິນຄ້າຂຶ້ນລົງ ໃນລະຫວ່າງລະດູແລ້ງ ແລະ ລະດູຝົນຍ້ອນການຂຶ້ນລົງຂອງລະດັບແມ່ນໍ້າທີ່ບໍ່ເປັນປົກກະຕິ ແລະ ຄວາມເລິກຂອງທັງສອງຟາກຝັ່ງ. ການເປີດນໍາໃຊ້ຂົວ ມິດຕະພາບ ແລະ ການປັບປຸງຢ່າງຫຼວງຫຼາຍຂອງເສັ້ນທາງເລກ #9 ຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຕາມເສັ້ນທາງ EWEC ຜ່ານ ສປປ ລາວ ຕໍ່າກວ່າ 4 ຊົ່ວໂມງ, ຕໍ່າກວ່າຢ່າງໜ້ອຍ 15 ຊົ່ວໂມງ. ຄຽງຄູ່ກັນນັ້ນ, ສປປ ລາວ ໄດ້ປັບປຸງ ນະໂຍບາຍຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຄ້າປະກັນຜ່ານແດນ (ລາຍລະອຽດເພີ່ມເຕີມອະທິບາຍ ລຸ່ມນີ້). ສິ່ງນີ້ໄດ້ເຮັດໃຫ້ການນໍາສິນຄ້າຜ່ານແດນຂອງ ສປປ ລາວ ໂດຍທາງບົກເປັນຈິງ ແລະ ຄວາມສາມາດແຂ່ງຂັນຂອງ ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ທາງທະເລ ແລະ ເປີດຄວາມເປັນໄປໄດ້ສໍາລັບສິນຄ້າຂົນສົ່ງຜ່ານ ທາງບົກ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ/ຈີນ ຜ່ານ ສປປ ລາວ. ການຂົນສົ່ງຜ່ານເສັ້ນທາງ EWEC ຜ່ານເສັ້ນທາງເລກ #9 ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ #12 ຜ່ານດ່ານຈາລໍ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 100,000 ຄັນຕໍ່ປີ (ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ, 2014).

ເສັ້ນທາງ NSEC ເຊື່ອມຕໍ່ກັບພາກເໜືອໄທ ແລະ ພາກໃຕ້ຂອງແຂວງຍຸນນານ ຜ່ານເສັ້ນທາງເລກ #3A ຜ່ານ ສປປ ລາວ. ແຜນການ NSEC ຍັງລວມເອົາເສັ້ນທາງທີ່ເປັນທາງເລືອກ (ເລກ #3B), ຜ່ານທິດຕາເວັນອອກສຽງເໜືອຂອງມຽນມ້າ ເພື່ອ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບຈີນ (ຈຸດຜ່ານແດນ ກາລົວ - ມົງກະລາ) ຜ່ານເກງຕົງໄປໄທ (ຈຸດຜ່ານແດນທ່າແຂກ - ແມ່ສາຍ). ເຖິງຢ່າງໃດກໍ ຕາມ, ສໍາລັບເຫດຜົນທາງດ້ານຄວາມໝັ້ນຄົງ ແລະ ການເມືອງ, ເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວຍັງບໍ່ເຄີຍໃຫ້ຜ່ານມາກ່ອນ ແລະ ບໍ່ມີການ ປັບປຸງຖະໜົນຢ່າງຈິງຈັງຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ຖະໜົນຜ່ານ ສປປ ລາວ ສາມາດໃຊ້ໄດ້ແຕ່ເສັ້ນທາງແຕ່ເໜືອ - ໃຕ້.

ຈາກການເປີດ ແລະ ປັບປຸງຖະໜົນຫ້ວຍຊາຍ-ບໍ່ເຕັນ ໃນປີ 2003 ແລະ 2008 ເຖິງເດືອນທັນວາ 2013 ເມື່ອຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງທີ 4 ຂ້າມແມ່ນໍ້າຂອງໄດ້ຖືກເປີດຂຶ້ນ, ນໍາໃຊ້ເສັ້ນທາງ NSEC ຖືກຈຳກັດຍ້ອນຄວາມຕ້ອງການທາງດ້ານການນໍາໃຊ້ບັກ ຂ້າມ ເຊິ່ງຈຳກັດເວລາທີ່ໃຊ້ (ປິດວັນເສົາ ແລະ ອາທິດ), ເພື່ອຂ້າມຈາກຊຽງຂອງ, ປະເທດໄທ ໄປຫ້ວຍຊາຍໃນ ສປປ ລາວ. ການຫຼີກລ້ຽງບໍ່ໄດ້ສໍາລັບການຂຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ລະຫວ່າງ ລົດຂົນສົ່ງຈີນ ແລະ ໄທ ໃນດ່ານບໍ່ເຕັນໂດຍການນໍາໃຊ້ແຮງງານແຕ່ ຢ່າງດຽວ ແລະ ຍັງປະຕິບັດຢູ່, ຕູ້ສິນຄ້າເນົາເປື້ອຍໄວ ແລະ ແຕກຫັກງ່າຍໃນເສັ້ນທາງນີ້. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຂຽນຖ່າຍໃນ ດ່ານບໍ່ເຕັນ ມີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ດີໃນເງື່ອນໄຂປະຈຸບັນ ແລະ ຍັງສະເໜີໃຫ້ລົດຍົກສິນຄ້ານໍ້າໜັກ 45 ໂຕນ, ແຕ່ຄວາມເປັນ ຈິງບໍ່ມີສິນຄ້າຜ່ານແດນສາມາດແລ່ນ ລະຫວ່າງ ຈີນ ແລະ ໄທ ໂດຍບາດສະຈາກການຂຽນຖ່າຍ ເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມຫຍຸ້ງ ຍາກ ໃນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການຂົນສົ່ງຕູ້ສິນຄ້າທີ່ມີມູນຄ່າສູງ.

ພາບສະແດງ 5: ແຜນທີ່ຂອງ GMS ທີ່ຖືກລະບຸໂດຍ ADB



07-gms0109 by RM

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ, 2010

ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ການຈໍລະຈອນໃນເສັ້ນທາງ NSEC (ວັດແທກທີ່ຊຸງຂອງ) ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 3,750 ຄັນ ໃນປີ 2005 ເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 36,000 ຄັນໃນປີ 2012 (ເບິ່ງພາບສະແດງ 2 ໜ້າທີ 42). ອັດຕາການສົ່ງອອກສິນຄ້າອາຍຸສັ້ນຂອງໄທໄປຈີນໃນທ້າຍປີ 2013 ມີການຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງຄົງທີ່ (ເລື່ອງເລົ່າຈາກຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ) ແຕ່ຄາດຄະເນວ່າ ການເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງມີປະສິດທິ ພາບຂອງເສັ້ນທາງຈະຂະຫຍາຍທັງຂົງເຂດສະຖານມີຂອງພວກເຂົາ, ສະຫຼຸບແລ້ວເມືອງເຈ້ງຢູ່/ຈອງກົງ ໃນແຂວງສີຊວນ ແລະ ສິນຄ້າປະສົມປະສານ ເພື່ອລວມ ICT ມີມູນຄ່າສູງ ແລະ ເຄື່ອງອາໄລລົດອື່ນໆ. ສໍາລັບການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ, ໃນຫຼາຍເດືອນຕົ້ນປີສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ນັບແຕ່ປີຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 4 ມີຈໍານວນນັກທ່ອງທ່ຽວຂ້າມຂົວດ້ວຍລົດສ່ວນຕົວເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫຼາຍ ເຖິງແມ່ນວ່າມັນຍັງໄວເກີນໄປໃນການຄາດຄະເນທົດທາງໃນໄລຍະຍາວ.

ຂໍ້ມູນຈາກດ່ານບໍ່ເຕັນ ແລະ ຈຸດຜ່ານແດນຫ້ວຍຊາຍສາມາດລວບລວມໄດ້ ແຕ່ຄຸນນະພາບຂອງຂໍ້ມູນໂດຍລວມແມ່ນຫຼາກຫຼາຍ ແລະ ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນຢ່າງຊັດເຈນ. ຂໍ້ມູນລົດສ່ວນຕົວຢ່າງຫ້ອຍເຫັນວ່າໄດ້ຖືກນັບຈໍານວນຢ່າງເປັນປົກກະຕິ. ຕົວເລກສະແດງໃຫ້ເຫັນຈໍານວນລົດທັງໝົດຂອງສອງຝ່າຍ (ເບິ່ງຕາຕະລາງ 6).

ຕາຕະລາງ 6: ຈໍານວນລົດສ່ວນຕົວຜ່ານຊາຍແດນເມືອງຫ້ວຍຊາຍ (ເກັບກໍາໃນໄລຍະປີ 2013, 2014)

	ຈໍານວນລົດຕໍ່ເດືອນ	ລົດຜູ້ ແລະ ລົດເມໂດຍສານຕໍ່ເດືອນ
01/10/12-30/09/13	180 ຄັນ	6,5 ຄັນ
01/10/13-11/12/13	279 ຄັນ	8 ຄັນ
12.12/13-30/03/14	754 ຄັນ	117 ຄັນ
	ນໍາໃຊ້ສະພານໃໝ່	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ບໍ່ມີ

ການປະຕິບັດງານຂອງພາສີໃນ 2 ດ່ານ ແມ່ນດີສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ການປັບປຸງໃນຕໍ່ໜ້າໄດ້ຮັບການວາງແຜນ. ທີ່ດ່ານໄທ/ລາວ, ສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກຂອງ 2 ສິ້ນຂອງຂວາແມ່ນຍັງໃໝ່, ກວ້າງຂວາງ ແລະ ມີອຸປະກອນທີ່ດີ, ລວມທັງເຄື່ອນສະແກນເຄື່ອນທີ່ຢູ່ຝ່າຍໄທ ເຊິ່ງຖືກນໍາໃຊ້ໂດຍການຮ່ວມມືກັບອົງການຈັດຕັ້ງປະຈຳດ່ານຂອງລາວ.

ພາສີຂອງສອງຝ່າຍເປີດ 7 ວັນຕໍ່ອາທິດສໍາລັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ແລະ ເວລາເຮັດວຽກ 8 ຊົ່ວໂມງຕໍ່ວັນ. ເວລາເປີດແມ່ນປະກອບສົມທົບລະຫວ່າງສອງຝ່າຍ ແລະ ມີການບໍລິການນອກເວລາ (ໂດຍມີການແຈ້ງໃຫ້ຊາບກ່ອນລ່ວງໜ້າ) ລະຫວ່າງ 6 ໂມງແລງ ແລະ 10 ໂມງຄ່ຳ. ການບໍລິການປະຕູດຽວ ແລະ ການກວດກາຮ່ວມກັນຈຸດດຽວໄດ້ຖືກວາງແຜນແຕ່ບໍ່ທັນໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ພາສີໄດ້ຮັບການຮັບຮູ້ໂດຍຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີວ່າສົມເຫດສົມຜົນ ແລະ ຍືດຍຸ່ນ, ການກວດກາແມ່ນອີງໃສ່ການຄຸ້ມຄອງຄວາມສ່ຽງ ແລະ ຕັ້ງສິນຄ້າທີ່ປອດໄພ. ທີ່ດ່ານບໍ່ເຕັນ, ພາສີຂອງລາວມີຂອບເຂດຄວາມຮັບຜິດຊອບກັບຈໍານວນຂອງການຈໍລະຈອນ ແລະ ເກົາແກ່ກວ່າ, ເຄື່ອງອໍານວຍຄວາມສະດວກຂະໜາດນ້ອຍ. ພື້ນທີ່ຂອງການຂະຫຍາຍແມ່ນມີຈໍາກັດ ໂດຍຈໍາກັດໂດຍເຂດພູສູງແຕ່ໃນເມືອງຫ້ວຍຊາຍ, ຊົ່ວໂມງການເຮັດວຽກແມ່ນຍືດຍຸ່ນ.

ສະພາບຖະໜົນຂອງເສັ້ນທາງບາງກອກ-ຄຸນໝິງ ໂດຍລວມແມ່ນດີ ແລະ ໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ. ຖະໜົນໃນ ສປປ ລາວ ຈາກເມືອງຫ້ວຍຊາຍເທິງນ້ຳຂອງໄປບໍ່ເຕັນ ຕາມຊາຍແດນຂອງຈີນແມ່ນຍັງໃໝ່, ສ້າງຂຶ້ນໃນປີ 1998 ເຖິງ 2003 ແລະ ປັບປຸງໃນປີ 2008. ອີງໃສ່ຂໍ້ມູນຈາກກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ກົມຂົນສົ່ງ. ຂະແໜງການຂອງລາວກໍ່ໄດ້ສ້າງມາດຕະຖານ 11 ໂຕ້ນຕໍ່ 1 ເຟີລິດ. ການກໍາຄວາມໄວຕາມລະບຽບການແມ່ນ 30 ກິໂລແມັດຕໍ່ຊົ່ວໂມງ. ພວກເຮົາບໍ່ມີສະຖິຕິການເກີດອຸປະຕິເຫດ ແຕ່ຕົວເລກແມ່ນສູງ ແລະ ຄວາມປອດໄພທາງບົກແມ່ນເປັນບັນຫາທີ່ຕ້ອງເອົາໃຈໃສ່. ແຕ່ການດໍາເນີນການທີ່ດີລຸ່ມນີ້ຕໍ່ກັບຄວາມປອດໄພ ແລະ ອຸປະຕິເຫດທີ່ຍັງສູງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ການດໍາເນີນງານລຸ່ມນີ້ຕໍ່ກວ່າຄວາມສາມາດຕໍ່າສຸດ, ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ກໍາລະນີກວ້າງອອກໄປ.

ການຄ້າສາມຝ່າຍຮ່ວມກັບ NSEC

- ສັນຍາການຄ້າສອງຝ່າຍ ລະຫວ່າງ ຈີນ ແລະ ສປປ ລາວ ຜ່ານດ່ານບໍ່ເຕັນບໍ່ທານ
- ການຄ້າສອງຝ່າຍ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ໄທຜ່ານດ່ານຫ້ວຍຊາຍ-ຊຸງຂອງ

- ການຄ້າຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຈີນ ຜ່ານຜ່ານດ່ານຊາຍແດນທັງສອງຝ່າຍ.

ການເຄື່ອນຍ້າຍຂອງສິນຄ້າຂຶ້ນກັບແຫຼ່ງທີ່ມີ/ຈຸດໝາຍປາຍທາງ ແຕ່ສາມາດສະຫຼຸບໄດ້ດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກຈີນມາລາວ ແລະ ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນເຄື່ອງຈັກ ແລະ ອຸປະກອນຂອງໂຄງການ ແລະ ການນຳໃຊ້ຂອງອຸດສາຫະກຳ ລວມກັບສິນຄ້າລູກຄ້າ;
- ລາວໄປຈີນສ່ວນຫຼາຍແມ່ນສິນຄ້າກະສິກຳ ແລະ ໄມ້;
- ໄທມາລາວແມ່ນສິນຄ້າວັດທຸດິບກໍ່ສ້າງ, ຜະລິດຕະພັນນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ, ສິນຄ້າຜູ້ຊົມໃຊ້, ລົດຈັກ ແລະ ລົດໃຫຍ່;
- ລາວໄປໄທແມ່ນສິນຄ້າກະສິກຳ;
- ໄທໄປຈີນສ່ວນຫຼາຍແມ່ນຜະລິດຕະພັນນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ, ໝາກໄມ້ຕາມລະດີ ແລະ ດອກໄມ້;
- ຈີນໄປໄທສ່ວນຫຼາຍແມ່ນສິນຄ້າຂອງລູກຄ້າ, ໝາກໄມ້, ຜັກ ແລະ ດອກໄມ້.

ຍ້ອນການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງຈີນ ແລະ ສປປ ລາວ ຂະຫຍາຍຕົວໃນເສັ້ນທາງ NSEC ກວ່າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ໄທ. ປະລິມານການຈໍລະຈອນຜ່ານດ່ານຊາຍແດນບໍ່ເຕັ້ນ-ບໍ່ຫານ ແມ່ນໃຫຍ່ກວ່າໃນດ່ານຊາຍແດນຫ້ວຍຊາຍ/ຊຽງຂອງ. ຂໍ້ມູນແມ່ນມີຄຸນນະພາບຕໍ່າ ແຕ່ປະລິມານການຈໍລະຈອນຂອງສິນຄ້າຜ່ານແດນແມ່ນດຸ່ນດ່ຽງ ປະມານ 900-1,000 ຄັນຕໍ່ເດືອນໃນແຕ່ລະຝ່າຍ (ມີການຂົນສົ່ງທູດລົງໃນຝ່າຍຂອງໄທປະມານ 550 ຄັນຕໍ່ເດືອນໃນປີ 2013) ແລະ ສະນັ້ນຈຶ່ງເທົ່າກັບປະລິມານການຂົນສົ່ງໃນຊາຍແດນບໍ່ເຕັ້ນ ແລະ ຫ້ວຍຊາຍ, ການຈໍລະຈອນຂອງສອງຝ່າຍໃນບໍ່ຫານ/ບໍ່ເຕັ້ນແມ່ນປະມານ 2,500 ຄັນຕໍ່ເດືອນ ຫຼາຍກວ່າຫຼາຍຖ້າທຽບໃສ່ການຄ້າລາວໄທປະມານ 1,000 ຄັນຕໍ່ເດືອນ. ຍອດການຈໍລະຈອນຜ່ານແດນໃນດ່ານບໍ່ຫານ/ບໍ່ເຕັ້ນແມ່ນປະມານ 3,000-3,500 ຄັນຕໍ່ເດືອນ ທຽບກັບ ດ່ານບໍ່ຫານຫ້ວຍຊາຍ 2,000-2,500 ຄັນ. ຍັງມີການຄ້າສ່ວນຫຼາຍທີ່ຫຼີກລ້ຽງການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນທັງທາງການ. ເຮືອນ້ອຍດຳເນີນການໃນຕະຫຼອດແລວນ້ຳຂອງ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຊົມໃຊ້ ແລະ ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນທາງພາກເໜືອທີ່ຂົນສົ່ງສິນຄ້າກະສິກຳ ແລະ ສັດລ້ຽງເຂົ້າສູ່ປະເທດຈີນທີ່ບໍ່ມີເອກະສານ.

ເຖິງແມ່ນວ່າສະຖິຕິເປັນທາງການ ບໍ່ໄດ້ບັນທຶກສັນຊາດຂອງລົດຂົນສົ່ງຜ່ານຊາຍແດນ ມັນເປັນທີ່ຊັດເຈນວ່າອຸດສາຫະກຳລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວບໍ່ໄດ້ເປັນທາງການ ໃນ 3 ຊ່ອງທາງການຄ້າຕົ້ນຕໍ ເຖິງແມ່ນວ່າມີສັນຍາຂົນສົ່ງທາງບົກສອງຝ່າຍກັບແຕ່ລະບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ. ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວພຽງແຕ່ສາມາດເຂົ້າໄປເຖິງຈີນ ພຽງແຕ່ເມືອງທີ່ອະນຸຍາດຂອງແຂວງບໍ່ຫານເທົ່ານັ້ນ. ໃນທາງທິດສະດີໄປໄດ້ໄກເຖິງຈິງຈັງ, ແຕ່ທາງດ້ານການຄ້າແມ່ນບໍ່ມີຄວາມສົນໃຈ; ຂາກັບມີເຄື່ອງຂົນສົ່ງມີພຽງແຕ່ຢູ່ບໍ່ຫານ ແລະ ຄູນໝຶງເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຄູນໝຶງແມ່ນຫ້າມບໍ່ໃຫ້ລົດລາວເຂົ້າເຖິງ. ດັ່ງນັ້ນ, ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວຕ້ອງເອົາເຄື່ອງລົງ ແລະ ຂົນຂຶ້ນໃນດ່ານບໍ່ເຕັ້ນ ຫຼື ໃນທ່າເຮືອໃຫຍ່ໃນບໍ່ຫານທີ່ມີຄ່າພາສີທີ່ສູງ ເຊິ່ງເຮັດໜ້າທີ່ເປັນເຂດລວບລວມເຄື່ອງ, ເປັນຈຸດໃຈກາງ ແລະ ເປັນຕະຫຼາດ ສຳລັບສິນຄ້າໄປ/ຈາກຈີນທັງໝົດ.

ລົດຂົນສົ່ງຈີນມາຮອດດ່ານໂດຍມີເຄື່ອງເຕັມຄັນລົດສຳລັບ ສປປ ລາວ ອາດຕ້ອງການແຈ້ງເອກະສານທີ່ຝາກລາວທີ່ດ້ານບໍ່ເຕັ້ນ, ແຈ້ງພາສີ ແລະ ຂຽນຖ່າຍສິນຄ້າດ້ວຍແຮງງານຄົນໄປໃສ່ລົດລາວ ຫຼື ຂັບຜ່ານໂດຍກົງໄປເຖິງຈຸດໝາຍສຸດທ້າຍໃນ ສປປ ລາວ. ການຕັດສິນໃຈວ່າສິນຄ້າຈະຖືກຂຽນຖ່າຍຫຼືບໍ່ ແລະ ຍັງຢູ່ເທິງລົດຂອງຈີນແມ່ນມີຫຼາຍປັດໃຈ, ໃນການປະຕິບັດຕົວຈິງ ເຫັນວ່າຈະເປັນການເຈລະຈາ ແລະ ບໍ່ເປັນທາງການ. ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວທີ່ມີຍັງແມ່ນອີກປັດໃຈໜຶ່ງ. ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວແມ່ນລົດຂົນສົ່ງທີ່ເປີດທີ່ມີອາຍຸການໃຊ້ງານ, ບາງຄັ້ງກໍ່ມີລົດ 10 ລ້, ລົດ 12 ຫຼື 14 ລ້ທີ່ເປັນລົດມີ 2 ຈາກຍີ່ປຸ່ນທີ່ມີຄວາມສາມາດບັນທຸກ 15 ໂຕ້ນ. ຄົນຈີນນຳໃຊ້ລົດຂົນສົ່ງດຽວກັນ, ແຕ່ຈະຈ້າງເມື່ອເຫັນວ່າເໝາະສົມ, ລົດຂົນສົ່ງ 22 ລ້ ທີ່ມີພ້ວງຄວາມຍາວ 12 ແມັດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມລົດດັ່ງກ່າວບໍ່ເໝາະສົມສຳລັບຖະໜົນທີ່ບໍ່ດີ ຫຼື ເຂດທາງພູເຂົາຊັນ.

ການຄ້າສອງຝ່າຍລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ໄທ

ເຊັ່ນດຽວກັບການຄ້າສອງຝ່າຍກັບໄທ, ບົກກະຕິລົດຂົນສົ່ງຂອງໄທແລ່ນຜ່ານໄປເຖິງຈຸດໝາຍສຸດທ້າຍໃນ ສປປ ລາວ ຫາກສິ່ງນັ້ນເກີດຂຶ້ນໃນແຂວງບໍ່ແກ້ວ. ເພື່ອຕ້ອງການສືບຕໍ່ແລ່ນໄປແຂວງອື່ນ ພວກເຂົາມີໃບອະນຸຍາດພິເສດ ແຕ່ຖ້າເປັນລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວທີ່ມີ, ໃບອະນຸຍາດດັ່ງກ່າວສາມາດໄດ້ຮັບຄືກັນ. ກໍລະນີນີ້ແມ່ນເປັນແບບໂອໂຕເມຕິກຂອງລົດຂົນສົ່ງຊິມັງ, ລົດສະແຕັກ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ໂດຍຫຼັກການລົດລາວມາກເຖິງຊຽງຂອງແຕ່ອາດຖືກ ຫຼື ຜິດ ເຊິ່ງຕ່ຳຫຼວດຂອງໄທຈະບໍ່ອະນຸຍາດໃຫ້ພວກເຂົາໄປຕໍ່ໄດ້. ອີງໃສ່ການຄ້າທີ່ຂາດດຸນ¹⁴ ຍ້ອນລົດໄທຕອນຂາກັບແມ່ນບໍ່ມີສິນຄ້າ, ດັ່ງນັ້ນ, ລົດໄທດັ່ງກ່າວແມ່ນໃຊ້ເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ຂອງລາວເພື່ອການສົ່ງອອກ. ບໍ່ແມ່ນທັງໝົດ, ໂດຍສະເພາະບໍ່ແມ່ນລົດຂະໜາດນ້ອຍທີ່ໃຊ້ສໍາລັບເຄື່ອງວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ແລະ ຜະລິດຕະພັນກະສິກໍາ, ແມ່ນຍັງໃໝ່ ແຕ່ລົດຂົນສົ່ງທີ່ໃຫຍ່ກວ່າທີ່ຖືກຈ້າງ. ລົດຂົນສົ່ງລາວແມ່ນລົດມີ 2 ທີ່ມີ 10 ແລະ 12 ລໍ້.

ພາບສະແດງ 6: ລົດ 12 ລໍ້ກໍາລັງລໍຖ້າທີ່ດ່ານບໍ່ເຕັນ / ບໍ່ຫານ



¹⁴ ລາວນໍາເຂົ້າຈາກປະເທດໄທມີມູນຄ່າຕີ້ໂດລາສະຫະລັດ (ITC)

2011 4.243...2012 5.806 2013 6,192

ລາວສົ່ງອອກໄປປະເທດໄທ

2011 3.016 2012 3.210 2013 3.111

ການຄ້າສອງຝ່າຍລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ຈີນ

ບໍ່ມີລົດຂົນສົ່ງເຂົ້າຮ່ວມໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຈີນ. ລົດໄທແລ່ນໄປເຖິງບໍ່ເຕັນ ບ່ອນເຊິ່ງມີການຂຸ່ນຖ່າຍໃສ່ລົດຈີນ. ການເຂົ້າຮ່ວມຂອງລົດຂົນສົ່ງລາວແມ່ນຖືກຈຳກັດພຽງແຕ່ການແຈ້ງພາສີຜ່ານແດນທີ່ດ່ານຊາຍແດນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງເດີນຂຸ່ນຖ່າຍສິນຄ້າ. ເຫດຜົນຕົ້ນຕໍແມ່ນ ສປປ ລາວ ບໍ່ມີລົດຂົນສົ່ງຊະນິດທີ່ໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ (50 ໂຕນ, 6 ເຟີ, 22 ລໍ້ ແລະ ມີທາງລາກ 12 ແມັດ). ເຊັ່ນດຽວກັບລົດສະແຕັກຂົນສົ່ງນີ້ມັນ ເຊິ່ງຕ້ອງການແທັງໃສ່ນ້ຳມັນ ຫຼື ລົດນ້ອຍສະເພາະໃນການຂົນສົ່ງ.

ການບໍ່ມີສ່ວນຮ່ວມຂອງການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ແມ່ນຍ້ອນຄວາມຂາດແຄນຂອງລົດຂົນສົ່ງໃນ ສປປ ລາວ ເອງ. ມັນຍັງບໍ່ມີແມ່ກະທັ້ງຜົນປະໂຫຍດທີ່ຄວນໄດ້ຮັບ ສຳລັບຜູ້ນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກທີ່ເປັນຄົນລາວ ແຕ່ມັນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກດ້ານລາຄາສຳລັບ ສປປ ລາວ ໃນການບຳລຸງຮັກສາຖະໜົນທີ່ໃຊ້ຜ່ານແດນ. ຫົວຂໍ້ດັ່ງກ່າວໄດ້ຮັບການປຶກສາຫາລືຈົນມາເຖິງປະຈຸບັນ (ເດືອນມິຖຸນາເຖິງເດືອນສິງກາ 2014) ກັບຈີນ, ໄທ ແລະ ສປປ ລາວ ກ່ຽວກັບຂໍສະເໜີສັນຍາສາມຝ່າຍວ່າດ້ວຍການໃຫ້ສິດໃນການຂົນສົ່ງໃນສາມປະເທດ ຄຽງຄູ່ກັນກັບຄວາມຍາວຂອງເສັ້ນທາງ NSEC ລະຫວ່າງ ບາງກອກ ແລະ ຄູນໝິງ. ການສະເໜີສັນຍາດັ່ງກ່າວແມ່ນມີຄວາມດຶງດູດຕໍ່ຈີນ ແລະ ໄທ ຍ້ອນມັນສົ່ງຜົນປະໂຫຍດບໍ່ພຽງແຕ່ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງພວກເຂົາ ແຕ່ການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກສິນຄ້າອີກດ້ວຍ. ຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ກັບ ສປປ ລາວ ແມ່ນຍັງບໍ່ທັນຈະແຈ້ງ ແລະ ຕ້ອງການໄດ້ຮັບການເຈລະຈາເພີ່ມເຕີມ.

ຂອບເຂດການສົນທະນາເຕັມສ່ວນແມ່ນຢູ່ນອກຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງບົດສຶກສານີ້ ແຕ່ສິ່ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງແມ່ນບົດສະເໜີນີ້ໄດ້ຖືກສະເໜີ ໂດຍການສ້າງອຸສາຫະກຳຂົນສົ່ງສາກົນໃຫ້ມີຄວາມເຂັ້ມແຂງ ແລະ ຄວາມສາມາດແຂ່ງຂັນ, ສປປ ລາວ ຍັງບໍ່ສາມາດສ້າງລາຍຮັບຈາກການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງ NSEC ແຕ່ຍັງເປັນຍ້ອນມາດຕະການການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງເພີ່ມຂຶ້ນໃຫ້ປະເທດໃນຂົງເຂດ ເຊິ່ງມັນລະບຸດ້ານທ່າແຮງ (ເຖິງວ່າຍັງບໍ່ທັນເປັນຮູບປະທຳໃນປະຈຸບັນ) ຄວາມໄດ້ປຸງໃນການແຂ່ງຂັນ. ການຊ່ວຍເຫຼືອໃຫ້ແກ່ ສປປ ລາວ ໃນການສ້າງຄວາມສາມາດຂອງອຸດສາຫະກຳ ແມ່ນຂໍ້ຕໍ່ລອງທີ່ເປັນໄປໄດ້ໃນການເຈລະຈາ.

ໃນ 2 ປີຜ່ານມາ, ການປັບປຸງເສັ້ນທາງເລກທີ #12 ໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ຜົນສຳເລັດຂອງຂົວມິດຕະພາບຂ້າມນ້ຳຂອງລະຫວ່າງຂະຄອນພະນົມ, ປະເທດໄທ ແລະ ທ່າແຂກ, ສປປ ລາວ ໄດ້ເປີດເສັ້ນທາງອີກ 1 ເສັ້ນທາງລະຫວ່າງໄທ ແລະ ຈີນ ໃຕ້ ໂດຍໃຊ້ເວລາຢ່າງໜ້ອຍ 8 ຊົ່ວໂມງລົດຂົນສົ່ງເຂົ້າທາງຫວຽດນາມໄປທາງທິດເໜືອກວ່າເສັ້ນທາງ EWEC, ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງການນຳໃຊ້ຖະໜົນທີ່ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ຂອງຖະໜົນຄວາມໄວສູງແຫ່ງຊາດຂອງຫວຽດນາມ ເລກທີ #1 ເຊັ່ນດຽວກັບການຫຍໍ້ໄລຍະທາງໄດ້ຫຼາຍພັນລົດ.

ຍັງມີອີກຫຼາຍເສັ້ນທາງຜ່ານພູເຂົາ ເຊື່ອມຕໍ່ ສປປ ລາວ ແລະ ຫວຽດນາມ ເຊິ່ງໄດ້ໃຊ້ເປັນເວລາດົນນານສຳລັບຄົນທ້ອງຖິ່ນໃນການຄ້າຂາຍນຳກັນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຖະໜົນດັ່ງກ່າວແມ່ນບໍ່ມີຄວາມເໝາະສົມກັບລົດຂົນສົ່ງຂະໜາດໃຫຍ່ ແລະ ທາງລາກທີ່ມີຕູ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຍາວເຖິງ 40 ຟຸດ (FEU) ເທິງເສັ້ນທາງຂອງໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ/ຈີນ. ພາສີປະຈຳດ່ານທ້ອງຖິ່ນດັ່ງກ່າວມີຄວາມຈຳກັດໃນການເຂົ້າເຖິງການບໍລິການທະນາຄານ ແລະ ປະຈຸບັນຍັງບໍ່ສາມາດໃຊ້ລະບົບແຈ້ງພາສີດ້ວຍລະບົບອີເລັກໂຕຣນິກເທື່ອ.

ຄາດຄະເນວ່າເສັ້ນທາງຕໍ່ໄປໃນການພັດທະນາຈະແມ່ນເສັ້ນທາງທິດເໜືອ ຈາກຫວຽດນາມໄປມຽນມ້າຜ່ານ ສປປ ລາວ. ຫວຽດນາມໄດ້ລົງທຶນເປັນຈຳນວນຫຼາຍ ເພື່ອສ້າງຖະໜົນທີ່ມີຄວາມທັນສະໄໝຈາກທ່າເຮືອຮ່າຍຟອງ ແລະ ຮ່າໂນຍ ເຖິງແຂວງດຽນບຽນຜູ ເຊິ່ງສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ໃສ່ເສັ້ນທາງເລກທີ #17 ໃນ ສປປ ລາວ ເພື່ອເຂົ້າໄປໃນມຽນມ້າ. ຍ້ອນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການພັດທະນາເສດຖະກິດໃນມຽນມ້າ, ເສັ້ນທາງນີ້ແມ່ນມີຄວາມສົນໃຈຕໍ່ກັບບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ເນື່ອງຈາກວ່າມັນມີໄລຍະສັ້ນກວ່າໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໂດຍທາງລົດຜ່ານຈີນ ແລະ ລົງໄປສົ່ງມຽນມ້າ ແລະ ເປັນການຫຼີກຄວາມຕ້ອງການທີ່ຕ້ອງໄປຜ່ານແດນປະເທດໄທເຂົ້າໄປສູ່ມຽນມ້າ.

ໃນຕໍ່ໜ້າ, ການປັບປຸງພື້ນຖານໂຄງລ່າງການຂົນສົ່ງໃນ ແລະ ອ້ອມຂ້າງ ສປປ ລາວ ຈະສືບຕໍ່ຫຼຸດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງການຂົນສົ່ງທາງບົກ ພາຍໃນພາກພື້ນ ແລະ ຜ່ານ ສປປ ລາວ. ສປປ ລາວ ແມ່ນມີທີ່ຕັ້ງຍຸດທະສາດເພື່ອໝູນໃຊ້ຄວາມໄດ້ປຸງຂອງການຫັນເປັນປະເທດບໍລິການທາງຜ່ານ ແລະ ກາຍເປັນຜູ້ສະໜອງການບໍລິການຂົນສົ່ງຫຼັກໃນພາກພື້ນ. ດັ່ງທີ່ໄດ້ຍົກໃຫ້ເຫັນຂ້າງເທິງ, ການຂົນສົ່ງທາງບົກກຳລັງຂະຫຍາຍຕົວເພື່ອສະໜັບສະໜູນ ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ທາງເຮືອພາຍໃນຈີນ ແລະ ທາງທິດເໜືອຂອງອາຊຽນ. ການຈຳລະຈອນຈະເພີ່ມຂຶ້ນຍ້ອນຈີນຍົກຍ້າຍໂຮງງານມາໃນຂົງເຂດພາກພື້ນນີ້ເພື່ອຍາດແຍ່ງເອົາຂໍ້ໄດ້ປຸງດ້ານຄ່າແຮງງານທີ່ຕໍ່າ. ຍ້ອນເສັ້ນທາງ NSEC ພັດທະນາ ແລະ ອະນຸຍາດໃຫ້ຫຼຸດຜ່ອນເວລາການຂົນສົ່ງ, ສິ່ງນີ້ຈະກາຍເປັນເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງທາງບົກຕົ້ນຕໍລະຫວ່າງໄທ ແລະ ໂຮງງານຜະລິດໃໝ່ຂອງພາກກາງ ແລະ ພາກຕາເວັນຕົກສຽງໃຕ້ຂອງຈີນ. ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ອົງປະກອບໂຮງງານຂອງການເພີ່ມມູນຄ່າຈະນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ໂດຍຜ່ານທາງອາກາດ ແລະ ທາງທະເລ ຈະປ່ຽນແທນທາງບົກ. ສິ່ງນີ້ຈະເປັນອັນເພີ່ມເຕີມໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍລະຫວ່າງໄທ ແລະ ຈີນໃນສິນຄ້າປະເພດໝາກໄມ້, ພືດຜັກ, ຜະລິດຕະພັນນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ການຄ້າທີ່ມີມູນຄ່າຕໍ່າກວ່າ.

ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເຕັກໂນໂລຊີສູງ ແລະ ມີລາຄາສູງ, ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຍັງມີຄວາມເປັນຫວ່າງກ່ຽວກັບການຂຸ່ນຖ່າຍສິນຄ້າປະຈຳຊາຍແດນ. ພວກເຂົາຍັງມີຄວາມກັງວົນກ່ຽວກັບຄວາມເສຍຫາຍຕໍ່ສິນຄ້າຈາກການຍົກຍ້າຍທີ່ບໍ່ຈຳເປັນ, ເຖິງແມ່ນວ່າຕູ້ສິນຄ້າຈະຖືກຍົກຍ້າຍໂດຍລົດເຄນ. ທັນທີທີ່ລົດພັ້ງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດແລ່ນຜ່ານ ຫຼື ລົດລາກ ຈຳເປັນພຽງແຕ່ປ່ຽນຫົວລາກ, ສິ່ງນີ້ຈະເປັນການເພີ່ມປະລິມານການຄ້າຢ່າງກ້າວກະໂດດ, ໂດຍສະເພາະຂົນສົ່ງໄປຫວຽດນາມ ແລະ ສິນຄ້າເນົ່າເບື້ອຍໄວຕາມເສັ້ນທາງ NSEC. ລົດລາກທີ່ເຂົ້າມາແມ່ນມີນ້ຳໜັກ 3-4 ໂຕັນ ເປົາກວ່າຕູ້ສິນຄ້າທາງທະເລເທິງລົດລາກເປົ່າ. ສິ່ງນີ້ໝາຍຄວາມວ່າສິນຄ້າທີ່ຫຼາຍຂຶ້ນສຳລັບລາຄາເຕີມ ແລະ ມີຄ່າດຳເນີນງານທີ່ໜ້ອຍລົງ (ປະຫຍັດນ້ຳມັນ) ແລະ ທຳລາຍຖະໜົນໜ້ອຍລົງ ຍ້ອນວ່າລົດຂົນສົ່ງຈະມີນ້ຳໜັກເປົາກວ່າ. ສິ່ງນີ້ຈະຫຼຸດຜ່ອນຄ່າຂົນສົ່ງຕໍ່ກິໂລ ແລະ ປ່ຽນການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ແມ້ກະທັ້ງທາງເຮືອໄປສູ່ທາງລົດ. ການຂົນສົ່ງຈາກເຈັງຢູເຖິງຈອງຈິງຂອງຈີນໃຊ້ເວລາ 2 ວັນ ຈາກທຸກທ່າເຮືອໃນຈີນ. ພາຍໃນເວລາດຽວກັນ 2 ວັນ ລົດຂົນສົ່ງສາມາດມາເຖິງ ສປປ ລາວ ແລະ ພຽງແຕ່ 2-3 ວັນຈາກທ່າເຮືອບາງກອກ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ III: ສັນຍາຂົນສົ່ງສາກົນ

ສປປ ລາວ ແມ່ນສະມາຊິກຂອງຫຼາຍອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ແລະ ໄດ້ລົງນາມໃນຫຼາຍຂໍ້ຕົກລົງ ເຊິ່ງລວມມີບົດບັນຫຍັດວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງ ແລະ ພາສີຜ່ານແດນ. ດັ່ງທີ່ເປັນສະມາຊິກຂອງ

- ອົງການການຄ້າໂລ: ສປປ ລາວ ໄດ້ຖືກຮັບຮອງເຂົ້າເປັນສະມາຊິກຂອງສັນຍາທົ່ວໄປວ່າດ້ວຍພາສີ ແລະ ການຄ້າ (GATT). ໃນປີ 2013, ລາວໄດ້ລົງນາມໃນສົນທິສັນຍາກຽວໂຕສະບັບປັບປຸງ;
- ອາຊຽນ: ລາວເປັນພາສີສັນຍາ AFAFGIT;
- GMS: ລາວໄດ້ລົງນາມໃນສັນຍາ CBTA.

ມີຄວາມກ້າວໜ້າໃນການຂົນສົ່ງ ແລະ ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວໂດຍລວມ, ໂດຍກ່ຽວຂ້ອງກັບການເຄື່ອນຍ້າຍຂອງລົດຕ່າງປະເທດໃນອານາເຂດຂອງລາວ, ໂດຍສະເພາະຕາມເສັ້ນທາງ EWEC ແລະ NSEC. ລົດຂົນສົ່ງຂອງໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ຖືກຖືກເປັນຜູ້ທຳລາຍຖະໜົນທົນທາງຂອງລາວ ຍ້ອນສາຍເຫດລົດຂົນສົ່ງທີ່ຂົນໜັກເກີນກຳນົດ ແລະ ການແລ່ນລົດຂົນສົ່ງທີ່ມີນ້ຳໜັກຕໍ່ເຟົາສູງກວ່າກຳນົດ 9.1 ໂຕນ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດແລ່ນເທິງຖະໜົນຂອງລາວ (ມາດຕະຖານຂອງອາຊຽນແມ່ນ 11 ໂຕນ). ຄວາມເສຍຫາຍຈາກລົດທີ່ບັນທຸກເກີນນ້ຳໜັກແມ່ນບັນຫາຫຼັກ¹⁵ ແລະ ກອງທຶນບູລະນະທາງຫຼວງ, ຕົ້ນຕໍແມ່ນເກັບຈາກພາສີນ້ຳມັນ¹⁶, ແມ່ນບ່ອນພັດທະນາທີ່ມີສະພາບທີ່ດີ. ມີການສືບຕໍ່ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດຕ້ອງຈ່າຍຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ ເພື່ອສ້ອມແປງ ແລະ ບຳລຸງຮັກສາຖະໜົນໃນລາວ ແລະ ຈ່າຍເພີ່ມເຕີມທີ່ຕ້ອງການເພື່ອສະໜອງການບໍລິການຜ່ານແດນ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆ. ນັບແຕ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ລົງນາມໃນສັນຍາດັ່ງກ່າວ, ລົດຖະບານຕ້ອງຊອກວິທີແກ້ໄຂພາຍໃນສັນຍາ ເພື່ອຮັບປະກັນຜູ້ຊົມໃຊ້ຖະໜົນທັງໝົດໄດ້ຮັບການປະຕິບັດຢ່າງເທົ່າທຽມ.

ສັນຍາຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ

ມີ 6 ປະເທດ GMS ໄດ້ລົງນາມໃນສັນຍາ CBTA. ສັນຍາພາກພື້ນໄດ້ຖືກລົງນາມລະຫວ່າງໄທ, ສປປ ລາວ ແລະ ຫວຽດນາມ ໃນປີ 1999 ແລະ ຂະຫຍາຍໄປສູ່ກຳປູເຈຍ (2001), ຈີນ (2002), ແລະ ມຽນມາ (2003). ມັນໄດ້ຖືກອອກແບບເພື່ອຕອບສະໜອງກັບການລົງທຶນຂະໜາດໃຫຍ່ໃນພື້ນຖານໂຄງລ່າງການຂົນສົ່ງໃນ GMS ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ມີການເຊື່ອມໂຍງກັນທາງດ້ານເສດຖະກິດທີ່ໃຫຍ່ກວ່າເກົ່າ. ສັນຍາ CBTA ລວມມີສັນຍາແມ່ພ້ອມດ້ວຍ 20 ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ມາດຕາຕ່າງໆ. ເນື້ອໃນຕົ້ນຕໍຂອງສັນຍາ CBTA ລວບລວມເອົາທັງໝົດຂອງບັນດາມາດຕະການຕົວຈິງ ສຳລັບການຂົນສົ່ງທາງບົກຂ້າມແດນຢ່າງມີປະສິດທິພາບ. ມັນໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນໂດຍເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ ແລະ ມາດຕາຕ່າງໆ ເຊິ່ງໄດ້ໃຫ້ລາຍລະອຽດຂອງການເຄື່ອນຍ້າຍພາຫະນະ, ລະບຽບການຂົນສົ່ງ, ລະບຽບການດ້ານພາສີ ແລະ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ. ນີ້ແມ່ນສັນຍາແມ່ລະຫວ່າງປະເທດ GMS ດ້ວຍກັນ.

ເນື້ອໃນຫຼັກຂອງສັນຍາ CBTA ແມ່ນແຜນການສຳລັບການເຄື່ອນຍ້າຍພາຫະນະຢ່າງເສລີລະຫວ່າງປະເທດສະມາຊິກ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, 3 ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ (6, 8 ແລະ 14) ຍັງຄົງລໍຖ້າໄທເພື່ອລົງນາມ. ຄວາມກົດດັນຂອງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງພາຍໃນແມ່ນປັດໃຈເບື້ອງຫຼັງໃນການປະຕິບັດພັນທະຕໍ່ສັນຍາ CBTA ໃນປະເທດໄທ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເຕັກຮູບແບບຈະໃຫ້ອະນຸຍາດລົດລາວ ແລະ ຫວຽດນາມສາມາດເຂົ້າເຖິງທ່າເຮືອແຫຼມຊະບັງ, ປະມານ 120 ກິໂລແມັດຈາກບາງກອກ. ສິ່ງນີ້ຈະເຮັດໃຫ້ການຄອບຄອງຂອງຂອງບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງໄທສົ້ນສຸດລົງ ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ລະຫວ່າງ ທ່າ

¹⁵ ເສັ້ນທາງເປ່ເພຈາກລົດທີ່ບັນທຸກເກີນນ້ຳໜັກເກີນ ເພີ່ມຂຶ້ນເປັນລະດັບທີ 4. ໝາຍຄວາມວ່າເກີນນ້ຳໜັກອະນຸຍາດ 2 ໂຕ ເປັນສາຍເຫດຄວາມເສຍຫາຍ 16 ເທົ່າທີ່ເກີດຂຶ້ນຈາກນ້ຳໜັກຂອງເຟົາລົດຂົນສົ່ງ.

¹⁶ ການບໍລຸງຮັກສາຖະໜົນໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນທຶນ ຜ່ານການຫັກເກັບຈາກພາສີນ້ຳມັນ 420 ກີບຕໍ່ລິດນ້ຳມັນກະຊວນໃນ ສປປ ລາວ. ການເກັບພາສີນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟແມ່ນຈາກຜູ້ນຳເຂົ້າ. ລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດທີ່ເຕີມນ້ຳມັນທີ່ຖືກກວ່າ ແລະ ມີຄຸນນະພາບທີ່ດີກວ່າກ່ອນເຂົ້າມາໃນ ສປປ ລາວ ບໍ່ໄດ້ປະກອບສ່ວນເສຍພາສີ.

ເຮືອ ແລະ ສປປ ລາວ.

ການຂາດການປະຕິບັດຂອງຝ່າຍໄທ ໄດ້ຫຼຸດຄວາມກົດດັນຕໍ່ບັນດາປະເທດເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ CBTA ຢ່າງເຕັມສ່ວນ. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ CBTA ໄດ້ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ຫວຽດນາມ. ສປປ ລາວ ແລະ ຫວຽດນາມ ມີ ສັນຍາສອງຝ່າຍນຳກັນ ເຊິ່ງໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດພາຍໃຕ້ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປຂອງສັນຍາ CBTA ແລະ ເຫັນວ່າດຳເນີນໄປໄດ້ດ້ວຍດີ. ໃນ ຄວາມເປັນຈິງ, ຫວຽດນາມແມ່ນປະເທດດຽວ ເຊິ່ງໃຫ້ລົດຂົນສົ່ງຂອງລາວເຂົ້າເຖິງຖະໜົນ ເຊິ່ງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງລາວໄດ້ກະກຽມ ເພື່ອນຳໃຊ້. ຍ້ອນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລາວພັດທະນາມາດຕະຖານອຸປະກອນຂອງຕົນ, ພວກເຂົາສາມາດເຂົ້າໄປໃນຫວຽດນາມ ແລະ ຮ່ວມມືກັນຢ່າງໃກ້ຊິດກັບບໍລິສັດຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຫວຽດນາມ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ.

ສັນຍາສອງຝ່າຍ ແລະ ສາມຝ່າຍ ລະຫວ່າງບັນດາປະເທດ GMS

ມີຫຼາຍສັນຍາຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ ແລະ ສາມຝ່າຍລະຫວ່າງບັນດາປະເທດ GMS ເຊິ່ງໄດ້ຮັບການເຈລະຈາອກຂອບສັນຍາ CBTA ແຕ່ອີງ ຕາມຫຼັກການພື້ນຖານຂອງສັນຍາ CBTA. ເຖິງແມ່ນວ່າສັນຍາ CBTA ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເຕັມສ່ວນ, ມັນໄດ້ສ້າງຕັ້ງ ຂອບເຂດສຳລັບສັນຍາສອງຝ່າຍ ແລະ ສາມຝ່າຍ ເຊິ່ງບັນດາປະເທດສາມາດໃຊ້ພາກສ່ວນຂອງສັນຍາເປັນຂອບພື້ນຖານ. ສັນຍາເຫຼົ່ານີ້ ລະບຸລາຍລະອຽດພາຍໃຕ້ບັນດາເງື່ອນໄຂລົດຂົນສົ່ງ, ລົດສ່ວນຕົວທີ່ອາດເດີນທາງໃນອານາເຂດຂອງປະເທດອື່ນ. ຄະນະທີ່ມີຂໍ້ຕົນລົງ ລະຫວ່າງຫຼາຍປະເທດ, ສັນຍາສອງຝ່າຍລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ໄທ ແລະ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ຫວຽດນາມ ແມ່ນມີ ຄວາມເຂັ້ມແຂງທີ່ສຸດ. ສັນຍາສາມຝ່າຍລະຫວ່າງໄທ, ສປປ ລາວ ແລະ ຫວຽດນາມ ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນບົນພື້ນຖານຂອງສັນຍາ ຂົນສົ່ງ EWEC ແຕ່ການນຳໃຊ້ແມ່ນຍັງພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ.

ບັນຫາການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທັງໝົດແມ່ນລວມຢູ່ໃນສັນຍາ CBTA, ເຊິ່ງອະນຸຍາດໃຫ້ສັນຍາສອງຝ່າຍ ແລະ ສາມ ຝ່າຍລະຫວ່າງປະເທດສະມາຊິກ ເພື່ອເອົາໃຈໃສ່ເງື່ອນໄຂພາຍໃນວ່າຂຶ້ນກັບທີ່ຕັ້ງຂອງປະເທດ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການທົດ ລອງ ແລະ ໃຫ້ຄວາມສຳຄັນຜົນປະໂຫຍດຂອງຊາດ. ດັ່ງນັ້ນ, ເຖິງວ່າສັນຍານີ້ຈະບໍ່ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເຕັມຮູບແບບ, ສັນຍາ CBTA ໄດ້ປະສົບຜົນສຳເລັດໃນການສ້າງຕັ້ງ ລະບົບການພື້ນຖານສຳລັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນໃນ GMS ແລະ ເປັນ ພື້ນຖານສຳລັບການພັດທະນາການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຂອງອາຊຽນ ແລະ ລະບົບຜ່ານແດນຢ່າງເຕັມຮູບແບບ.

ໃນເດືອນກຸມພາ 2013, ໄທ, ສປປ ລາວ ແລະ ຫວຽດນາມ ໄດ້ລົງນາມບົດບັນທຶກຄວາມຊົງຈຳເພື່ອເລີ່ມປະຕິບັດສົນທິສັນຍາ ຂັ້ນຕົ້ນຂອງສັນຍາ CBTA. ຜົນໄດ້ຮັບແມ່ນເສັ້ນທາງ EWEC ໄດ້ຮັບການຂະຫຍາຍອອກເພື່ອລວມເອົາ:

- ທ່າເຮືອແຫຼມຊະບັງເຖິງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ;
- ທ່າເຮືອແຫຼມຊະບັງເຖິງສະຫວັນນະເຂດ, ເຖິງດ່ານລາວບາວ, ເພິງຮ່າໂນ້ຍ ຜ່ານເສັ້ນທາງໂຮ່ຈິມິນ ແລະ ທ່າເຮືອຮ່າຍຟອງ

ໃນເດືອນສິງຫາປີ 2010, ໄທ, ສປປ ລາວ ແລະ ຈີນ ໄດ້ເຈລະຈາ MoU ວ່າດ້ວຍສິດຂົນສົ່ງ ເຊິ່ງອາດອະນຸຍາດພາຫະນະ ຈາກແຕ່ລະປະເທດເພື່ອດຳເນີນການຜ່ານເສັ້ນທາງ NSEC ລະຫວ່າງຄູນໝິງ ແລະ ບາງກອກ. ຍ້ອນເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການ ເຈລະຈາຂອງສາມປະເທດ, ດັ່ງນັ້ນຈິ່ງລວມເອົາ ສປປ ລາວ ອາດໃຫ້ອອກອະນຸຍາດ 100 ໃບອະນຸຍາດສຳລັບການຂົນສົ່ງ ສາກົນໃນປີທຳອິດ, ເພີ່ມຂຶ້ນປີລະ 100 ໃບອະນຸຍາດ. ປະຈຸບັນ ສປປ ລາວ ຍັງຂາດແຄນຄວາມສາມາດເພື່ອນຳໃຊ້ການ ອະນຸຍາດດັ່ງກ່າວ, ດັ່ງນັ້ນ, ພວກເຂົາຈຶ່ງບໍ່ທັນຕົກລົງເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ. ການສົນທະນາສາມຝ່າຍກຳລັງດຳເນີນຢູ່.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ IV: ລະບົບພາສີຜ່ານແດນອາຊຽນ (ACTS)

ໃນປີ 1998, ອາຊຽນໄດ້ຮັບຮອງຂອບສັນຍາ AFAFGIT. ຂອບສັນຍາ AFAFGIT ອະນຸສັນຍາ 7 ແມ່ນລະບົບ ACTS, ເຊິ່ງຖືກຕົກລົງເປັນດິໂດຍບັນດາປະເທດສະມາຊິກໃນປີ 2007. ລະບົບ ACTS ແມ່ນລະບົບຂົນສົ່ງຜ່ານແດນພາຍໃຕ້ການຄວບຄຸມຂອງພາສີ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກການເຂື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຜ່ານອານາເຂດປະເທດໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍປະເທດພາຄີ. ລະບົບ ACTS ແມ່ນຄ້າຍຄືກັນຫຼາຍກັບເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 6 ຂອງສັນຍາ CBTA.

- (i) ມັນຖືກອອກແບບ ເພື່ອນຳໃຊ້ລະບົບຄອມພິວເຕີຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ພ້ອມກັບການສົ່ງຂໍ້ຄວາມທາງອີເລັກໂຕຣນິກລະຫວ່າງ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ສຳລັບການຍື່ນເອກະສານ ແລະ ການປ່ອຍສິນຄ້າຜ່ານແດນ. ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນລະຫວ່າງເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ແລະ ຄວາມຊັດເຈນຂອງການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າຜ່ານແດນທັງໝົດລະຫວ່າງຫ້ອງການພາສີຕາມເສັ້ນທາງແມ່ນມີໃນເວລາປະຕິບັດຕົວຈິງ.
- (ii) ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຂອງລະບົບສາມາດລວມເອົາຊາວຄ້າຂາຍ ທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດເຊັ່ນດຽວກັບຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີ, ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.
- (iii) ຊາວຄ້າຂາຍ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ທີ່ສາມາດຕອບສະໜອງໄດ້ຕາມມາດຖານເຊັ່ນ AEOs ແລະ ການອອກໃຫ້ຢ່າງເສລີ ແລະ ຄວາມງ່າຍດາຍໃນການເພີ່ມຄວາມໄວ ແລະ ຊຸກຍູ້ການນຳໃຊ້ລະບົບ ACTS.
- (iv) ລະບົບຖືກອອກແບບເພື່ອຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີພຽງຜູ້ຄຳປະກັນໜຶ່ງດຽວໃນບັນດາປະເທດ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງສິນຄ້າຕະຫຼອດໄລຍະການຂົນສົ່ງ, ອີງຕາມຈຳນວນຂອງປະເທດທາງຜ່ານ. ຜູ້ຄຳປະກັນຈຳຕ້ອງມາຈາກຂະແໜງການການເງິນ ແລະ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໂດຍພາສີໃນປະເທດນັ້ນ. ການຄຳປະກັນຈຳຕ້ອງມີປະສິດທິພາບເພື່ອກວມເອົາພາສີ ແລະ ອາກອນຕ່າງໆທັງໝົດໃນກໍລະນີບໍ່ປະຕິບັດຕາມສັນຍາ.
- (v) ຄວນມີພຽງແຕ່ເອກະສານພາສີພາກພື້ນສະບັບດຽວສຳລັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.

ລະບົບ ACTS ໄດ້ຮັບການອອກແບບ ໂດຍອີງໃສ່ລະບົບ EU-NTCS ແລະ ຖືກຮັບຮອງເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຄວາມເປັນຈິງໃນພາກພື້ນອາຊຽນ. ລະບົບ ACTS ບໍ່ພະຍາຍາມກວມເອົາພາຫະນະ ຫຼື ລົດລາກ. ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ຖືກກວມເອົາພາຍໃຕ້ຂອບສັນຍາສະເພາະຂອງສັນຍາ AFAFGIT ອະນຸສັນຍາ 5.

ເນື້ອໃນຕົ້ນຕໍຂອງລະບົບ ACTS ແມ່ນການເຊື່ອມໂຍງລະບົບ IT ແລະ ຖານຂໍ້ມູນໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບລະບົບ NCTS ຂອງສະຫະພາບເອີຣົບ. ມັນໄດ້ຮັບການຮັບຮູ້ຈາກອາຊຽນວ່າລະບົບ IT ຂອງ ACTS ຈະຮຽກຮ້ອງການປັບປຸງທີ່ສຳຄັນຕໍ່ລະບົບຂອງພາສີໃນປະຈຸບັນຂອງ ສປປ ລາວ, ກຳປູເຈຍ, ມຽນມາ ແລະ ຫວຽດນາມ. ໃນຮູບການດັ່ງກ່າວ, ອາຊຽນວາງແຜນເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບົບ ACTS ໃນຫຼາຍໄລຍະ, ເລີ່ມຕົ້ນຈາກ 2 ໂຄງການທົດລອງດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ໄລຍະທີ 1: ໂຄງການທົດລອງໃນປີ 2016 ຕາມແລວເສດຖະກິດເໜືອໃຕ້ ລະຫວ່າງ ໄທ, ມາເລເຊຍ ແລະ ສິງກະໂປ; ແລະ
- ໄລຍະທີ 2: ແລວທາງເສດຖະກິດຕາເວັນອອກຕາເວັນຕົກ ລະຫວ່າງ ໄທ ແລະ ຫວຽດນາມ ຜ່ານ ສປປ ລາວ.

ເພື່ອສ້າງລະບົບ IT ທີ່ພົ້ນຄົງເຊິ່ງເຊື່ອມຕໍ່ກັບບັນດາປະເທດອາຊຽນທັງໝົດ, ບັນດາປະເທດສະມາຊິກກຳລັງວາງແຜນ ເພື່ອສ້າງຕັ້ງຄະນະຄຸ້ມຄອງສູນກາງ (CMT) ເພື່ອສະໜັບສະໜູນລະບົບ ACTS ທຸກເວລາ. ສິ່ງນີ້ອາດມີຖານທີ່ຕັ້ງຢູ່ປະເທດໄທ ຫຼື ມາເລເຊຍ, ເຊິ່ງມີທັງ 2 ສາມາດສະໜອງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກເພື່ອດຳເນີນການ CMT.

ເຖິງແມ່ນວ່າໃນຮູບແບບຂອງລະບົບ ACTS ຈະມີຜົນປະໂຫຍດຫຼາຍຢ່າງ, ໃນທາງປະຕິບັດມັນຈະຂ້ອນຂ້າງແພງ ເພື່ອພັດທະນາຄວາມສາມາດຂອງລະບົບ IT ທີ່ຕ້ອງການສຳລັບປະເທດສະມາຊິກທັງໝົດ. ລະບົບແມ່ນມີຄວາມຄ້າຍຄືກັບລະບົບຂອງ EU-NCTS ຫຼາຍ ແລະ EU ສະໜອງການຊ່ວຍເຫຼືອເພື່ອສະໜັບສະໜູນຄວາມພະຍາຍາມນີ້ - ທົ່ວໜ່ວຍການຊ່ວຍເຫຼືອຂອງ EU ກຳລັງເຮັດວຽກກັບກອງເລຂາອາຊຽນ. ເຖິງແມ່ນວ່າຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສຳລັບປະເທດ CLMV ຈະຫຼຸດລົງ ຍ້ອນບັນດາປະເທດພັດທະນາລະບົບພາກສີດ້ວຍລະບົບຄອມພິວເຕີທີ່ທັນສະໄໝ. ໃນກໍລະນີຂອງ ສປປ ລາວ, ພວກເຂົາກຳລັງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດລະບົບ ASYCUDA.

ການຮັບຮູ້ເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນຂອງ AEOs ໃນ ASEAN ໄດ້ຖືກຮັບຮູ້ວ່າເປັນທີ່ກັງວົນຂອງບາງປະເທດ. ການທີ່ບໍ່ມີບໍລິສັດພາຍໃນທີ່ສາມາດຕອບສະໜອງການຄ້າປະກັນພາສີທາງກົງ ຕໍ່ພາສີໃນປະເທດອື່ນ ເປັນການມອບການຄວບຄຸມຂອງຂະບວນການໃນປະເທດທາງຜ່ານ. ສປປ ລາວ ໄດ້ລົງນາມແລ້ວ, ແຕ່ມັນອາດລັງເລເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຖ້າກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງຂອງລາວ ແລະ ສະມາຊິກສະມາຄົມ LIFFA ເຫັນວ່າເປັນການນຳໄປສູ່ການມີລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດຫຼາຍຂຶ້ນ ເພື່ອມາດຳເນີນງານຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ສປປ ລາວ ໂດຍບໍ່ສົ່ງຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ເສດຖະກິດຂອງລາວ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ V: ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ໃນບັນດາປະເທດເພື່ອບ້ານ

ສປປ ລາວ ເປັນປະເທດທາງຜ່ານຕົ້ນຕໍຂອງບັນດາປະເທດ GMS ແລະ ASEAN. ດັ່ງທີ່ໄດ້ອະທິບາຍຂ້າງເທິງ ປະເທດລາວ ແມ່ນທາງເຂົ້າອອກສູ່ເສັ້ນທາງພາກເໜືອຂອງຈີນ ແລະ ເປັນເສັ້ນທາງຜ່ານຕົ້ນຕໍລະຫວ່າງໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ພາກໃຕ້ຂອງຈີນ. ເສັ້ນທາງອື່ນໆທີ່ຜ່ານໄປມຽນມາ ແລະ ກຳປູເຈຍ, ແຕ່ພວກເຂົາຈະບໍ່ຖືກນຳໃຊ້ໄດ້ຍ້ອນບັນຫາຄວາມບໍ່ໝັ້ນຄົງທາງການເມືອງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, AEC ໃນປີ 2015 ທີ່ກຳລັງມາເຖິງຈະເພີ່ມການແຂ່ງຂັນທາງຍິ່ງກວ່າເກົ່າ. ສະນັ້ນ, ຄວາມສາມາດຂອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ຂອງ ສປປ ລາວ ຈຳຕ້ອງກຽມພ້ອມຮ່ວມກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ.

ປະເທດໄທ

ການຈັດລະດັບຜົນງານຂອງຂະແໜງການໂລຈິດສະຕິກສຂອງທະນາຄານໂລກ ຈັດໃຫ້ປະເທດໄທໃນລຳດັບ 38 ໃນໂລກ ແລະ ອັນດັບທີ 3 ໃນອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ ຖັດຈາກສິ່ງກະໂປ (1), ແລະ ມາເລເຊຍ (2). ຫຍິ່ງໄປກວ່ານັ້ນ, ຄະນະພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມແຫ່ງຊາດຂອງໄທ (NESDB) ຄາດຄະເນອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ເພື່ອໃຫ້ມີມູນຄ່າປະມານ 870 ຕື້ບາດ (21.75 ຕື້ເອີໂຣ) ຕໍ່ເສດຖະກິດຂອງໄທຕໍ່ປີ. ພວກເຂົາຄາດຄະເນວ່າ 14.5% ຂອງ GDP ມາຈາກຂະແໜງການໃນປີ 2011. ການຄາດຄະເນຂອງພວກເຂົາສຳລັບຂະແໜງການຂົນສົ່ງທີ່ແຄບລົງພຽງແຕ່ 7.2% ຫຼື ພຽງແຕ່ຕ່ຳກວ່າ 10 ຕື້ເອີໂຣ. 84% ຂອງການບໍລິການຂົນສົ່ງ ແລະ 74% ຂອງຜູ້ໂດຍສານທີ່ໃຊ້ການຂົນສົ່ງທາງບົກ, ຂະແໜງການຂົນສົ່ງທາງບົກແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນຫຼາຍຕໍ່ເສດຖະກິດຂອງໄທ. ການປະກອບສ່ວນຕໍ່ GDP ໄດ້ຫຼຸດລົງໃນຕະຫຼອດໄລຍະທົດສະວັດຜ່ານມາ ຍ້ອນການແຂ່ງຂັນ ແລະ ການຫຼຸດຜ່ອນຂັ້ນຕອນ ທີ່ນຳໄປສູ່ການປະຫຍັດຄະນະທີ່ຂະແໜງການອື່ນໆຂະຫຍາຍຕົວ.

ກົມຂົນສົ່ງໄດ້ລາຍງານວ່າໃນປີ 2011 ມີບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງໄທເຂົ້າຮ່ວມໃນການຂົນສົ່ງສາກົນ ແລະ ຫ້າວຫັນໃນເສັ້ນທາງການຂົນສົ່ງໄທ-ລາວ. ແນ່ນອນ, 259 ບໍລິສັດຢູ່ທາງຕາເວັນອອກສຽງເໜືອ ແລະ ສຸມໃສ່ເສັ້ນທາງຂອງ ສປປ ລາວ. 112 ບໍລິສັດຕັ້ງຢູ່ພາກພື້ນສູນກາງຂອງປະເທດໄທ ແລະ 213 ບໍລິສັດ ຖືກລາຍງານວ່າມີທີ່ຕັ້ງຢູ່ບາງກອກ. 80% ຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າກັບລາວ (ລວມທັງຜ່ານແດນ) ໄດ້ຮັບການຂົນສົ່ງໂດຍບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ທີ່ມີທີ່ຕັ້ງໃນປະເທດໄທ. ໃນຄະນະທີ່ການການມີສ່ວນຮ່ວມຂອງ 732 ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຕາມເສັ້ນທາງລາວ-ໄທ ແມ່ນຍາກທີ່ຈະຢັ້ງຢືນ ແລະ ຈຳນວນຂອງຜູ້ເຂົ້າຮ່ວມໃນຕົວຈິງອາດຈະຍັງຕ່ຳ, ການມີເຂົ້າຮ່ວມຂອງຈຳນວນບໍລິສັດລົດຂົນສົ່ງໃນການຄ້າຜ່ານແດນ ໃນທຸກເສັ້ນທາງສະແດງໃຫ້ເຫັນຄວາມເຂັ້ມແຂງຂອງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງທາງບົກຂອງໄທ.

ຫຼາຍກວ່າ 60% ຂອງ GDP ຂອງໄທມາຈາກການຄ້າສາກົນ (ທະນາຄານໂລກ, 2014). ການສົ່ງອອກຈາກໄທຜ່ານ 2 ທ່າເຮືອຕົ້ນຕໍ ແລະ 11 ຈຸດຜ່ານແດນທາງບົກເຖິງປະເທດເພື່ອບ້ານ. ໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນທາງບົກຜ່ານ 5 ດ່ານໃຫຍ່ຂອງ ສປປ ລາວ. ການສົ່ງອອກທາງອາກາດຜ່ານບາງກອກ ຫຼື ຊຽງໃໝ່.

ຂໍ້ມູນຈາກກົມຂົນສົ່ງທາງບົກຈາກປີ 2010 ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າມີ 3,813 ທີ່ຂຶ້ນທະບຽນຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໃນປະເທດໄທ ເຊິ່ງກວມເອົາລົດຂົນສົ່ງ 620,000 ຄັນ ທີ່ຂຶ້ນທະບຽນສຳລັບການນຳໃຊ້ສ່ວນຕົວ (ບໍ່ໃຫ້ເຊົ່າ ແລະ ຈ້າງ). ຂະແໜງການດັ່ງກ່າວແມ່ນມີຄວາມແຂ່ງຂັນ ແລະ ລາວຄາດທີ່ແກ່ງແຍ່ງສູງ. ມີຄວາມແຕກຕ່າງລະຫວ່າງ 2 ລະບົບການບໍລິການຂົນສົ່ງ.

40 ປີຜ່ານມາ, ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງປະເຊີນໜ້າກັບຄວາມທ້າທາຍທີ່ຄ້າຍຄືກັນເຊັ່ນ: ລົດຂົນສົ່ງທີ່ລ້າສະໄໝ, ມີກຳໄລໜ້ອຍ ແລະ ການນຳໃຊ້ທີ່ບໍ່ຫຼາຍອີງໃສ່ການຂົນສົ່ງຕາມລະດູການຜະລິດສິນຄ້າກະສິກຳ. ໂດຍການຫັນເປັນອຸດສາຫະກຳໃນຊຸມປີ 1970/1980, ໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອໂດຍການລົງທຶນຕ່າງປະເທດທີ່ເຂົ້າມາ ແລະ ຄວາມປ່ຽນແປງຂອງຕະຫຼາດການຂົນສົ່ງ. ບັນດາໂຮງງານທີ່ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນສະໜອງໃຫ້ແກ່ທຸລະກິດຕະຫຼອດປີ ແລະ ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງການຄ້າສາກົນ ເຊິ່ງນຳໄປສູ່ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຈຳນວນຂົນສົ່ງທີ່ບໍ່ມີມາກ່ອນ. ແຕ່ລູກຄ້າໃໝ່ມີຄວາມຕ້ອງການໃໝ່ເຊິ່ງລວມມີ:

- ລົດຂົນສົ່ງທີ່ທັນສະໄໝ ແລະ ໄດ້ມາດຕະຖານ;
- ລົດຂົນສົ່ງສະເພາະ ຕົວຢ່າງ: ລົດສະແຕັກ, ໂຄງຕັ້ງສິນຄ້າ, ລົດລາກລົດ, ລົດປັບຄວາມເຢັນ ແລະ ລົດຜູ້ຂົນສົ່ງ;
- ການໃຫ້ສິນເຊື່ອ 30-60 ມື້ຫຼັງຈາກການຂົນສົ່ງ;

- ການປະກັນສໍາລັບຄວາມເສຍຫາຍຂອງສິນຄ້າທີ່ມີລາຄາສູງລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງ;
- ການປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍນໍ້າໜັກຂົນສົ່ງກໍານົດສູງສຸດ ໂດຍປາດສະຈາກການຍອມໃຫ້ເກີນນໍ້າໜັກ; ແລະ
- ຄວາມປອດໄພ, ຄວາມໝັ້ນຄົງ ແລະ ວິໄສທັດການເບິ່ງເຫັນຂອງເສັ້ນທາງ ລວມທັງການປະຕິບັດຕາມເວລາທີ່ກໍານົດ.

ແຕ່ບັນດາໂຮງງານເຫຼົ່ານັ້ນໄດ້ສະໜອງລາຄາບໍລິການຂົນສົ່ງທີ່ດຶງດູດໃຈ. ຄ່າຂົນສົ່ງ, ເປີເຊັນຂອງລາຄາການຜະລິດທັງໝົດ ແມ່ນຂ້ອນຂ້າງຕໍ່າ. ດັ່ງນັ້ນພວກເຂົາຕ້ອງກຽມພ້ອມເພື່ອຈ່າຍສູງກວ່າເກົ່າໃຫ້ແກ່ຜູ້ຮັບເພື່ອ ເຊິ່ງມີຄວາມສາມາດຕອບສະໜອງກັບ ບັນດາມາດຕະຖານທີ່ຕ້ອງການຂອງພວກເຂົາ.

ການພັດທະນາຂອງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງໄທ ແລະ ການເຊື່ອມຕົວເຂົ້າໃນເຄືອຂ່າຍການຜະລິດ, ຜູ້ຂົນສົ່ງຕ້ອງການລະບົບ ໂລຈິດສະຕິກສ ເຊື່ອມໂຍງກັບໂຮງງານຂອງພວກເຂົາກັບຜູ້ສະໜອງ ແລະ ລູກຄ້າ ເພື່ອຮັບປະກັນໄລຍະເວລາຂອງການໄຫຼ ວຽນຂອງສິນຄ້າ ແລະ ມີຄັງສິນຄ້າທີ່ຕໍ່າ. ຕ້ອງໄດ້ສະໜອງດັ່ງກ່າວ ພຽງແຕ່ປະຕິບັດກັບການບໍລິການໂລຈິດສະຕິກທີ່ມີ ປະສິດທິພາບ. ຍ້ອນອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງພາຍໃນບໍ່ມີຄວາມສາມາດສົ່ງມອບດ້ວຍການບໍລິການທີ່ລ້ຳໜ້າ, ໂຮງງານຜະລິດທີ່ໃຫຍ່ ຂຶ້ນ, ການຄຸ້ມຄອງຈັດການຂອງ 3-PLs ຂອງຕ່າງປະເທດ ຜູ້ເຊິ່ງມີປະສົບປະການກັບຕ້ອງໄດ້ສະໜອງທີ່ລ້ຳໜ້າ. ສະນັ້ນ, ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການໂລຈິດສະຕິກສເຊັ່ນ: ບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງ ແລະ ສາຍການຂົນສົ່ງ ທີ່ສ້າງຕັ້ງທຸລະກິດໃນປະເທດໄທທີ່ເປັນຜູ້ນຳ ໜ້າການສະໜອງດ້ານໂລຈິດສະຕິກສ.

ບໍລິສັດເຫຼົ່ານີ້ແມ່ນຖືກຈຳກັດຈາກການດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງຂະໜາດໃຫຍ່ ໂດຍລະບຽບການຂອງລັດຖະບານ ແລະ ນະໂຍ ບາຍທາງດ້ານຊັບສິນ. ສະນັ້ນ, ພວກເຂົາຈຶ່ງອອກ ແລະ ພັດທະນາບໍລິສັດຂົນສົ່ງພາຍໃນ ຜູ້ເຊິ່ງໄດ້ກະກຽມລົງທຶນໃນອຸປະກອນ ທີ່ດີ ແລະ ຮັບຮອງເອົາການປະຕິບັດຂອງສາກົນທີ່ດີເດັ່ນ. ບໍລິສັດ 3-PLs ຂອງຕ່າງປະເທດໄດ້ສະໜອງລະບົບການຄຸ້ມຄອງ ທີ່ຈຳເປັນ, ການໄຫຼວຽນຂອງເງິນ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການຄ້າປະກັນ, ບັນດາບໍລິສັດຂົນສົ່ງພາຍໃນຕ້ອງລົງທຶນໃນທັງ “hardware and software” ເພື່ອສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານດຽວກັນ ດັ່ງທີ່ໄດ້ວາງອອກໂດຍຜູ້ຜະລິດ ແລະ ສົ່ງໃຫ້ຜູ້ຮັບເພື່ອ ຍ່ອຍໂດຍຜູ້ສະໜອງດ້ານໂລຈິດສະຕິກສ.

ການປະຕິບັດຕາມມາດຕະຖານທີ່ກໍ່ໃຫ້ເກີດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ສູງ ດັ່ງນັ້ນ, ອັດຕາການຈ່າຍໃຫ້ແກ່ບັນດາບໍລິສັດເຫຼົ່ານັ້ນໃນການຂົນສົ່ງ ທົ່ວໄປ. ການດຳເນີນງານຂອງບໍລິສັດທີ່ມີການບໍລິຫານທີ່ດີ ໃນຂະແໜງການນີ້ແມ່ນມີຜົນກຳໄລ. ໃນຂັ້ນຕອນນີ້, ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ໂດຍທົ່ວໄປລາຍງານວ່າ ຂໍ້ຈຳກັດຕໍ່ການເຕີບໂຕຂອງກຳໄລມີ:

- ພະນັກງານຂັບລົດທີ່ມີທັກສະລະດັບສູງ, ແລະ
- ການບໍລິຫານເວລາທີ່ຮັບປະກັນ

ເຖິງຢ່າງນັ້ນກໍຕາມ, ການໄດ້ຮັບສັນຍາຮັບເພື່ອຕໍ່, ລົດຂົນສົ່ງພາຍໃນສາມາດຮຽນຮູ້ຈາກບໍລິສັດ 3-PLs ເຮັດແນວໃດເພື່ອໃຫ້ ສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານທີ່ຕ້ອງການໃນເຄືອຂ່າຍການຜະລິດສາກົນ. ປະສົບການຂອງປະເທດໄທສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ການ ຮຽນຮູ້ ແລະ ການຮັບຮອງຈາກບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ ເຮັດໃຫ້ບາງບໍລິສັດພາຍໃນເພື່ອພັດທະນາ ຈາກການເປັນຜູ້ຮັບຊ່ວຍຂອງ ສັນຍາ ມາເປັນຜູ້ແຂ່ງຂັນທີ່ເປັນອິດສະຫຼະສໍາລັບສັນຍາການບໍລິການ. ບັນດາບໍລິສັດທີ່ໃຫ້ບໍລິການບໍລິສັດຕ່າງປະເທດ ຕັດສິນ ໃຈວ່າມັນເປັນການດີໂດຍລວມເພື່ອຮັກສາການຮັບຊ່ວຍສັນຍາແບບນີ້ ແລະ ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງຮັບຜິດຊອບກັບຄວາມຮຽກຮ້ອງທັງ ໝົດ. ພວກເຂົາສາມາດແຂ່ງຂັນໂດຍພື້ນຖານ ແຕ່ຍັງມີບັນຫາເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບເງື່ອນໄຂການຄ້າຂອງໂຮງງານເຊັ່ນ: ການ ຊຳລະເງິນທີ່ໃຊ້ເວລາດົນ, ການຄ້າປະກັນສິນຄ້າຜ່ານແດນທີ່ມີມູນຄ່າສູງ ຫຼື ຂໍ້ຮຽກຮ້ອງດ້ານຄວາມຕ້ອງການ ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງ ກັບບັນດາອະນຸສັນຍາສາກົນຕ່າງໆ.

ປະຈຸບັນຕະຫຼາດຂອງບໍລິສັດ 3PL ຂອງໄທ ມີຫຼາຍພາກສ່ວນ ແລະ ສາມາດແບ່ງອອກໂດຍ:

- ສິນຄ້າ, ຕົວຢ່າງ: ການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ/ທາງເຮືອ, ຜູ້ບໍລິການແຈ້ງພາສີ, ໂລຈິດສະຕິກສຂອງພາສີ, ການແຈກຢາຍ, ການສ້າງສັນຍາຂົນສົ່ງ, ສາງສິນຄ້າ, ບໍລິການຈັດສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ອື່ນໆ;
- ປະເພດຂອງລູກຄ້າ, ຕົວຢ່າງ: ບໍລິສັດ MNCs ຫຼື SMEs ທີ່ນອນໃນເປົ້າໝາຍ;

- ຂະໜາດ, ຕົວຢ່າງ: ຈາກລູກຈ້າງແຕ່ 10 ເຖິງ 2,000 ຄົນ, ທີ່ມີຄວາມຈຳກັດທາງດ້ານຂະໜາດຂອງສັນຍາທີ່ພວກເຂົາສາມາດປະຕິບັດ; ແລະ
- ສັນຊາດ, ຕົວຢ່າງ: ບໍລິສັດ MNCs ທັງໝົດຂອງຍີ່ປຸ່ນ ດຳເນີນທຸລະກິດກັບບໍລິສັດ 3PLs ຂອງຍີ່ປຸ່ນເອງ ແລະ ມີພຽງລູກຄ້າບໍລິສັດຂອງໄທ 2-3 ທີ່ດຳເນີນທຸລະກິດກັບບໍລິສັດ 3PL ຕ່າງປະເທດ.

ແຕ່ບໍ່ແມ່ນທຸກບໍລິສັດຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດຍົກລະດັບບໍລິສັດຂອງຕົນເອງ ແລະ ບໍ່ຕ້ອງການຍົກລະດັບ, ຍ້ອນມີທຶນຮອນທີ່ບໍ່ເທົ່າກັນທີ່ມີ ສຳລັບຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງເພື່ອລົງທຶນ. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ຍັງມີຄວາມສ່ຽງສູງ (ຕົວຢ່າງ: ການລົງທຶນສູງ). ສຳລັບບັນດາບໍລິສັດທີ່ບໍ່ຕ້ອງການຍົກລະດັບ, ຍັງຄົງມີຕະຫຼາດຂະໜາດໃຫຍ່ຮອງຮັບ. ສິນຄ້າເດີມ/ທົ່ວໄປເຊັ່ນ: ອຸປະກອນກໍ່ສ້າງ, ຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ, ສິນຄ້າລາຄາຕ່ຳສູງຂອງລູກຄ້າ ແລະ ອື່ນໆ ຍັງຄົງຖືກຂົນສົ່ງໂດຍຜູ້ຂົນສົ່ງໃນປະຈຸບັນ. ຕະຫຼາດເດີມມີຄວາມຕ້ອງການທີ່ໜ້ອຍ ແລະ ຄວາມຮຽກຮ້ອງດ້ານການລົງທຶນທີ່ຕ່ຳກວ່າຫຼາຍ. ອັດຕາສ່ວນກຳໄລກໍ່ຕ່ຳກວ່າຫຼາຍ.

ສະນັ້ນ, ມີ 2 ພາກສ່ວນໃນປະເທດໄທໃນປະຈຸບັນ ຄຽງຄູ່ກັນພາຍໃນອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ. ຄະນະທີ່ຜູ້ຂົນສົ່ງທີ່ດຳເນີນທຸລະກິດໃຫ້ລູກຄ້າຕ່າງປະເທດ ມີປະສິດປະການໄດ້ຮັບຜົນກຳໄລສູງກວ່າ, ຄວາມຕ້ອງການສູງກວ່າ ແລະ ຄວາມຮຽກຮ້ອງທີ່ສູງກວ່າໃນຮູບແບບຂອງການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ອຸປະກອນ, ບໍລິສັດຂົນສົ່ງລະດັບຕ່ຳຍັງຄົງສາມາດສືບຕໍ່ດຳເນີນທຸລະກິດ. ໃນພາກສ່ວນດັ່ງກ່າວ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງມີລົດທີ່ເກົ່າ ແລະ ມີກຳໄລທີ່ຕ່ຳກັບຄວາມຕ້ອງການທີ່ປ່ຽນແປງໄດ້ງ່າຍ. ດັ່ງນັ້ນ, ພາກສ່ວນດັ່ງກ່າວຍັງແມ່ນພາກສ່ວນພາຍໃນຂອງອຸດສາຫະກຳໂລຈິດສະຕິກສຂອງໄທ ຍ້ອນມັນສະໜອງການບໍລິການຂົນສົ່ງລາຄາຖືກທີ່ເປັນທາງເລືອກສຳລັບສິນຄ້າທີ່ມີມູນຄ່າຕ່ຳ (ສ່ວນພາກສ່ວນອື່ນແມ່ນມີລາຄາແພງເກີນໄປ) (Ksoll & Quarmby, ຫັດສະນະຂອງພາກທຸລະກິດ ກ່ຽວກັບ ການຂົນສົ່ງທາງບົກຕາມເສັ້ນທາງຢ່າງກຸ້ງ - ແມນດາໄລ - ມູເຊ/ຣຸຢລີ - ຄູນໝິງ, 2013).

ປະເທດຫວຽດນາມ

ຂະແໜງການຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາຢ່າງໄວໃນຫຼາຍປີຜ່ານມາ. ການພັດທະນາຢ່າງໄວວາຂອງການລົງທຶນຕ່າງປະເທດໃນເຄື່ອງມືອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງການຜະລິດ ໄດ້ຖືກສະໜອງໂອກາດທາງດ້ານການດຳເນີນທຸລະກິດສຳລັບບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ. ຄະນະທີ່ການຂະຫຍາຍຕົວທາງດ້ານໂລຈິດສະຕິກສ ໄດ້ຖືກນຳໂດຍຜູ້ສະໜອງການບໍລິການໂລຈິດສະຕິກສສາກົນໃຫ້ແກ່ລູກຄ້າຂອງພວກເຂົາ. ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງໄດ້ຮັບການພັດທະນາໂດຍບໍລິສັດພາຍໃນ, ບາງບໍລິສັດເຄີຍເປັນບໍລິສັດລັດວິສາຫະກິດມາກ່ອນ.

ອີງຕາມກະຊວງຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມ, ມີລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈຳນວນ 707,345 ຄັນຂຶ້ນທະບຽນໃນເດືອນພຶດສະພາ 2014. ທຽບກັບເດືອນມີນາ ປີ 2014, ມີພຽງ 2,681 ບໍລິສັດ ແລະ 586 ບໍລິສັດຮ່ວມທຶນຂຶ້ນທະບຽນເພື່ອດຳເນີນທຸລະກິດໃນຫວຽດນາມ (ຫົວໜ້າກົມຂົວທາງ, 2014).

ການພັດທະນາຂອງຂະແໜງການໂລຈິດສະຕິກສໃນຫວຽດນາມ ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນຫຼາຍຈາກບໍລິສັດ 3PL ຂອງຍີ່ປຸ່ນ. ການສ້າງຕັ້ງໂຮງງານໂດຍບໍລິສັດ Honda, Yamaha, Toyota, Canon, Epson ແລະ ບໍລິສັດເຕັກໂນໂລຊີສູງຂອງຍີ່ປຸ່ນ. ຜູ້ສະໜອງໂລຈິດສະຕິກພາຍໃນຂອງຫວຽດນາມ ໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນກັບຮູບແບບການຜະລິດແບບອະດີດສະຫະພາບໂຊຫວຽດ ທີ່ມີປະລິມານສູງແຕ່ຄຸນນະພາບຕ່ຳ. ບໍລິສັດຍີ່ປຸ່ນ ແລະ ບັນດາບໍລິສັດສະໜັບສະໜູນຕ້ອງການເວລາ ແລະ ຄຸນນະພາບຂອງການບໍລິການສູງ, ດັ່ງນັ້ນ ພວກເຂົາຕ້ອງຊຸກຍູ້ຜູ້ສະໜອງບໍລິການໃນປະຈຸບັນ ເພື່ອຕິດຕາມພວກເຂົາໄປເຖິງຫວຽດນາມ. ບໍລິສັດຍີ່ປຸ່ນເຊັ່ນ: NYK, Yusen, KWE, Sagawa, Sumitomo, Logitem, Nippon Express ແລະ ອື່ນໆໄດ້ປະຕິບັດຕາມ ແລະ ເປີດຕົວການສ້າງຕັ້ງພາຍໃນຫວຽດນາມ ເພື່ອສະໜອງການບໍລິການໃຫ້ແກ່ລູກຄ້າຂອງພວກເຂົາ.

ຫວຽດນາມມີລະບົບລົດໄຟ 2,600 ກິໂລແມັດ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນລາຍ 1 ແມັດ ແລ່ນຜ່ານປະເທດແຕ່ເໜືອເຖິງໃຕ້. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມເວລາໃນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນແມ່ນຍັງບໍ່ແນ່ນອນ ຍ້ອນເສັ້ນທາງແມ່ນເສັ້ນທາງດຸ່ງວ ແລະ ລົດໄຟສິນຄ້າຕ້ອງເປີດທາງໃຫ້ແກ່ລົດໄຟຂົນສົ່ງໂດຍສານໃນຂາໄປ ແລະ ຂາກັບ. ແມ້ກະທັ້ງໃນຄະນະທີ່ມັນກຳລັງແລ່ນຢູ່, ຄວາມໄວສະເລ່ຍແມ່ນ 40 ກິໂລແມັດຕໍ່ຊົ່ວໂມງ ຍ້ອນລົດໄຟຕຸ່ງນອນທີ່ມີຄຸນນະພາບຕ່ຳ ແລະ ຍ້ອນເວລາບໍ່ເຄີຍເປັນບັນຫາໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ພາຍ

ໃຕ້ລະບົບຂອງອະດີດສະຫະພາບໂຊຫວຽດ. ຫວຽດນາມຍັງມີຊາຍຝັ່ງທະເລທີ່ຍາວ ແລະ ມີຫຼາຍກວ່າ 80 ທ່າເຮືອພາຍໃນ. ມີຈຸດທຽບທ່າເຮືອ 1,000 ແຫ່ງໃນການປະຕິບັດງານກັບເຮືອ 80,000 ລຳ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (ຜູ້ຕາງໜ້າ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, 2014). ຊາຍຝັ່ງທະເລ ແລະ ທ່າເຮືອແມ່ນ້ຳໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງເຂົ້າ, ຫີນ, ສີມັງ, ເຫຼັກເສັ້ນ ແລະ ເຄື່ອງສະໜອງໃຫ້ແກ່ອຸດສາຫະກຳ. ສິນຄ້າບໍລິໂພກອຸປະໂພກ, ສິນຄ້າເຕັກໂນໂລຊີສູງ ແລະ ອາຫານ ໄດ້ຮັບການຂົນສົ່ງໂດຍທາງລົດ.

ການຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງໄວຂອງການຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງ ໄດ້ນຳໄປສູ່ບັນຫາໃຫຍ່ຕໍ່ຖະໜົນຂອງປະເທດ. ຍັງບໍ່ມີຖະໜົນຄວາມໄວສູງໃນຫວຽດນາມ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງສ່ວນຫຼາຍຕ້ອງນຳໃຊ້ທາງຄວາມໄວສູງແຫ່ງຊາດເລກ #1 ສຳລັບການເດີນທາງແຕ່ເໜືອເຖິງໃຕ້. ຖະໜົນແມ່ນແຄບ ແລະ ແອອັດຫຼາຍ ເຮັດໃຫ້ເກີດຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ແລະ ຄວາມໄວສະເລ່ຍ 20 ກິໂລແມັດຕໍ່ຊົ່ວໂມງ. ຖະໜົນຍັງແລ່ນຜ່ານບັນດາເມືອງຕ່າງໆທີ່ມີການສ້າງຖະໜົນ. ການເດີນທາງແມ່ນໃຊ້ເວລາດົນ ແລະ ອັນຕະລາຍສຳລັບລົດຂົນສົ່ງ ແລະ ມີອັດຕາອຸປະຕິເຫດ ແລະ ບາດເຈັບສູງ.

ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແມ່ນເປັນໄປໄດ້ໃນພາກສ່ວນຂອງຄວາມສາມາດ ໃນການນຳເຂົ້າລົດຂົນສົ່ງມີສອງລາຄາຖືກຈາກອາເມລິກາ. ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງໄດ້ຖືກຄອບຄອງໂດຍລົດມີສອງນຳເຂົ້າເປັນເວລາດົນນານ ເຊິ່ງເຂົ້າມາໃນຫວຽດນາມ ຫຼັງຈາກນຳໃຊ້ແລ້ວປະມານ 6-7 ປີ ໃນອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງໃນອາເມລິກາ. ໃນຫຼາຍກໍລະນີຍັງໄດ້ຮັບການສ້ອມແປງໂດຍຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຄົນອາເມລິກາ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຄົນຫວຽດນາມຈຳນວນຫຼາຍແມ່ນຄົນຫວຽດກຽວທີ່ເຄີຍອາໄສຢູ່ອາເມລິກາມາກ່ອນ ຫຼັງຈາກສົງຄາມຫວຽດນາມສິ້ນສຸດ. ພວກເຂົາກັບມາຫວຽດນາມ ແລະ ສ້າງຕັ້ງບໍລິສັດຂົນສົ່ງໂດຍນຳໃຊ້ລົດມີສອງນຳເຂົ້າຈາກອາເມລິກາ. ການຄອບຄອງຂອງຫຍໍ້ທີ່ International Harvester ເຊິ່ງປະຈຸບັນໄດ້ຫຼຸດລົງ, ລົດຂົນສົ່ງ Peterbilt ປະຈຸບັນເບິ່ງຄືວ່າເປັນຫຍໍ້ທີ່ນິຍົມທີ່ສຸດ. ສິ່ງນີ້ສ່ວນໜຶ່ງແມ່ນຍ້ອນລັດຖະບານຫວຽດນາມຫ້າມນຳເຂົ້າລົດຂົນສົ່ງມີສອງທີ່ມີອາຍຸຫຼາຍກວ່າ 10 ປີ ແລະ ພະຍາຍາມພັດທະນາມາດຕະຖານ.

ການນຳເຂົ້າຂອງລົດຂົນສົ່ງຂອງອາເມລິກາໝາຍຄວາມວ່າ ຕະຫຼາດຫວຽດນາມຖືກຄອບຄອງໂດຍຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງລົດລາກ. ການດັດແປງສະພາບລົດແມ່ນລົດຂົນສົ່ງ Kamaz ເກົ່າ ພວງມະໄລຊ້າຍເດີມຈາກສະໄໝສະຫະພາບໂຊຫວຽດ. ລົດຂົນສົ່ງຂະໜາດນ້ອຍກວ່າປົກກະຕິແມ່ນລົດມີສອງຈາກເກົາຫຼີ ແລະ ຍີ່ປຸ່ນ ພ້ອມກັບລົດຂົນສົ່ງຂະໜາດນ້ອຍຈາກຈີນເລີ້ມມີໃນຕະຫຼາດຫວຽດນາມ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລົດຂົນສົ່ງທາງໃກແມ່ນລົດລາກທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ. ສິ່ງນີ້ເຮັດໃຫ້ບໍລິສັດໂດດເດັ່ນໃນການດຳເນີນທຸລະກິດສາກົນ ຍ້ອນພວກເຂົາສາມາດຂົນສົ່ງຕູ້ສິນຄ້າ FEU (ຫຼື 45 ຟຸດ) ເຊິ່ງເປັນລົດທີ່ໃຊ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນໃນ GMS.

ລົດຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມມີການເຂົ້າຮ່ວມໃນການຄ້າໄທ-ຈີນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ. ພວກເຂົາສາມາດແລ່ນໄປເຖິງ ສະຫວັນນະເຂດໃນ ສປປ ລາວ ແລະ ໄປເຖິງຊາຍແດນຈີນທີ່ແຂງລັງເຊີນ/ພິງຊຽງ. ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເຕັກໂນໂລຊີສູງ ລະຫວ່າງ ຈີນ ແລະ ໄທ ຖືກຂົນສົ່ງຢ່າງໜ້ອຍ 40% ຂອງລົດຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມ. ສັນຍາສອງຝ່າຍລະຫວ່າງຫວຽດນາມ ແລະ ຈີນ ປະຈຸບັນໄດ້ຖືກດຳເນີນການ. ລົດຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມຈຳນວນໜຶ່ງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດແລ່ນໄປເຖິງກວາງເຈົ້າ ແລະ ເຊີນເຈີນພາຍໃຕ້ການອະນຸຍາດເຊິ່ງກັນແລະກັນ ເຊິ່ງມີລົດຂົນສົ່ງຂອງຈີນທີ່ຈຳນວນຫຼາຍກວ່າ ແລ່ນໄປເຖິງຮ່າໂນ້ຍ (ດຸນການຄ້າແມ່ນອ່ຽງໄປທາງຈີນຫຼາຍກວ່າ). ລົດຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກຈີນໄປນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ກຳລັງຄອບຄອງເສັ້ນທາງເລກທີ #12 ຜ່ານຍອນກາຍ ຜ່ານທ່າແຂກ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ. ພວກເຂົາຍັງພະຍາຍາມເບິ່ງເສັ້ນທາງພາກເໜືອຜ່ານ ສປປ ລາວ ເຊິ່ງເຊື່ອມຕໍ່ຮ່າໂນ້ຍ ແລະ ຫຼວງນ້ຳທາ ແລະ ຜ່ານເສັ້ນທາງເລກທີ #17 ເຖິງດ່ານຊາຍແດນກັບມຽນມ້າ. ຫັນທີທີ່ຂົວຂ້າມນ້ຳຂອງຈາກ ສປປ ລາວ ໄປມຽນມ້າສຳເລັດ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຫວຽດນາມຫວັງເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄປຊາຍແດນຂອງມຽນມ້າ.

ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ພວກເຂົາຍັງບໍ່ທັນມີລະດັບຄຸນນະພາບສູງ. ລົດຂົນສົ່ງເກີນນ້ຳໜັກຍັງບໍ່ທັນເຫັນວ່າເປັນບັນຫາ ຍ້ອນວ່າພວກເຂົາໄດ້ຈ່າຍເປັນໂຕ້ນ. ມີການຈ່າຍບໍ່ເປັນທາງການ, ໂດຍສະເພາະການກະທຳຜິດເລັກໜ້ອຍເປັນເລື່ອງປົກກະຕິ ແລະ ຖືກຍອມຮັບໂດຍຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ. ຄວາມກົດດັນຈາກລູກຄ້າຍັງນຳໄປສູ່ການປັບປຸງ ແລະ ບັນດາລົດຂົນສົ່ງທີ່ສາມາດເພີ່ມມາດຕະຖານຂອງຕົນແມ່ນກຳລັງມີຄວາມຕ້ອງການ.

ການຂົນສົ່ງພາກໄມ້ ແລະ ຜັກສົດ ຈາກແຂວງໃນພາກໃຕ້ຂອງຫວຽດນາມ ປະມານ 200 ກິໂລແມັດ ຈາກຊາຍແດນເຂົ້າໃນຍຸຍຄວາມ/ພິງຊຽງ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນສູງປະມານ 200 ຄັນຕໍ່ມື້. ມີແຜນການເພື່ອສະໜອງຕໍ່ຕະຫຼາດຜະລິດຕະພັນໃໝ່ ເຊິ່ງປະຈຸບັນກຳລັງສ້າງຂຶ້ນຢູ່ໜານໜຶ່ງ, ປະມານ 200 ກິໂລແມັດຈາກຊາຍແດນຈີນ/ຫວຽດນາມ.

ປະເທດກຳປູເຈຍ

ຂະແໜງການຂົນສົ່ງໃນກຳປູເຈຍກວມເອົາ 7.6% ຂອງ GDP ໃນ 2103. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ສິ່ງນີ້ແມ່ນອີງໃສ່ຂະແໜງການຂົນສົ່ງ ແທນທີ່ຈະແມ່ນຂະແໜງການໂລຈິດສະຕິກສ (van Es, 2010). ອຸດສາຫະກຳຖືກຄອບຄອງ 5 ບໍລິສັດ ຜູ້ເຊິ່ງມີສາຍສິນຄ້າ ແລະ ລົດຂົນສົ່ງຂອງຕົນເອງ. ມັນເປັນໄປບໍ່ໄດ້ເລີຍທີ່ຈະບໍ່ໃຊ້ການບໍລິການຂອງບັນດາບໍລິສັດເຫຼົ່ານີ້. ພວກເຂົາໄດ້ສ້າງສາຍພົວພັນທາງໃນ ແລະ ທາງນອກທີ່ດີໃນລັດຖະບານ ເພື່ອຄຳປະກັນການຂົນສົ່ງໃຫ້ສະດວກ. ພາຫະນະຂົນສົ່ງຂອງພວກເຂົາເປັນລົດທີ່ເກົ່າແກ່ທີ່ສຸດທີ່ເຄີຍພົບໃນ GMS. ມີຫຼາຍຄັນມີອາຍຸຫຼາຍກວ່າ 30 ປີ ເຊິ່ງຕ້ອງການການບຳລຸງຮັກສາ ແລະ ການສ້ອມແປງສູງ. ຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນກຳປູເຈຍແມ່ນສູງ ອີງໃສ່ຄວາມຈຳກັດທາງດ້ານສະພາບແວດລ້ອມການແຂ່ງຂັນ. ມາເຖິງປະຈຸບັນ, ມີພຽງມີບໍລິສັດສິ່ງກະໂປບໍລິສັດດຽວທີ່ສ້າງຕັ້ງລະບົບ ICD ສຳລັບ Maersk ໃນພະນົມເປນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ພວກເຂົາບໍ່ໄດ້ຄາດຫວັງໃນການເປີດຕະຫຼາດ ແລະ ສຸມໃສ່ການລາກຕູ້ສິນຄ້າທາງທະເລເຖິງສີຫາສຸກວິວ.

ອີງໃສ່ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນສະພາບແວດລ້ອມພາຍໃນຂອງການດຳເນີນທຸລະກິດ ແລະ ການຄ້າດ ໂດຍສະເພາະຕ້ອງເຮັດວຽກກັບອົງການຈັດຕັ້ງຂອງລັດຖະບານທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການຄ້າຜ່ານແດນ, ມີບາງບໍລິສັດຕ່າງປະເທດໄດ້ຢຸດເຊົາ ແລະ ປິດການດຳເນີນທຸລະກິດລົງ. ພວກເຂົາບໍ່ສາມາດດຳເນີນທຸລະກິດ ອີງຕາມມາດຕະຖານຮ່ວມກັນໃນຄະນະທີ່ຮັກສາການແຂ່ງຂັນ. ປະຈຸບັນ, ບໍລິສັດບໍລິການຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດດຳເນີນທຸລະກິດ ຜ່ານບໍລິສັດຕ່າງໜ້າພາຍໃນຜູ້ທີ່ເຮັດໃຫ້ຂັ້ນຕອນງ່າຍດາຍຂຶ້ນ. ບໍ່ມີການນຳໃຊ້ດຳເນີນເອກະສານດ້ວຍລະບົບອີເລັກໂຕຣນິກ ແລະ ສຳເນົາສະບັບຕົ້ນເອກະສານ ຕ້ອງໃຊ້ໃນຂະບວນການຜ່ານແດນ. ເອກະສານຍັງຕ້ອງການອະນະຍາດຈາກພາສີຂອງແຂວງ ເພື່ອໃຫ້ລົດຂົນສົ່ງຜ່ານເສັ້ນທາງໄປພະນົມເປນ.

ລົດຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມ ແລະ ໄທ ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດຂ້າມແດນ ແລະ ແລ່ນໄປເຖິງພະນົມເປນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໃຫ້ທັດສະນະຂອງສະພາບການວ່າຫຍຸ້ງຍາກເກີນໄປ ແລະ ມີພຽງຈຳນວນໜ້ອຍຂອງເອກະສານທີ່ຈະໄດ້ຮັບໃບອະນຸຍາດ. ແມ້ກະທັ້ງບໍລິສັດຂົນສົ່ງຂອງຫວຽດນາມ, ເຊິ່ງຮັບຮູ້ວ່າເປັນບໍລິສັດພາຍໃນ ຍັງລັງເລໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງພະນົມເປນ ແລະ ນະຄອນໂຮຈິມິນ. ຍ້ອນລົດຂົນສົ່ງກຳປູເຈຍເປັນລົດທີ່ຄຸນນະພາບຕ່ຳ, ຈຶ່ງມີການບໍລິການຜ່ານແດນຈຳນວນໜ້ອຍ: ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າສ່ວນຫຼາຍຖືກສົ່ງຜ່ານທັງດ່ານບາເວດ (ຫວຽດນາມ) ຫຼື ຊາຍແດນປອຍເປດ (ໄທ). ການສ້າງຕັ້ງເສັ້ນທາງບາງກອກ-ພະນົມເປນ-ນະຄອນໂຮຈິມິນ ສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນແມ່ນຍັງໄກຈາກຄວາມເປັນຈິງເພາະມັນງ່າຍກວ່າ, ຖືກກວ່າ ແລະ ໄວກວ່າເພື່ອໄປຜ່ານລາວ ແລະ ນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງ EWEC ເຂົ້າໄປໃນຫວຽດນາມ ແລະ ນະຄອນໂຮຈິມິນ ແທນທີ່ຈະໄປຜ່ານກຳປູເຈຍ.

ປະເທດມຽນມາ

ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງທາງບົກໃນມຽນມາແມ່ນກ່ຽວຂ້ອງໜ້ອຍຕໍ່ ສປປ ລາວ ແລະ ບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານໃນ GMS. ທັງສອງປະເທດມີຊາຍແດນທາງນ້ຳຮ່ວມກັນ ໃນທິດຕາເວັນຕົກສຽງເໜືອຂອງ ສປປ ລາວ ແຕ່ຍັງມີພຽງການຄ້າຜ່ານຊາຍແດນດັ່ງກ່າວທີ່ໜ້ອຍ ແລະ ບໍ່ທັນມີເສັ້ນທາງຜ່ານເທື່ອ. ຂົວຂ້າມແມ່ນ້ຳໄດ້ຖືກວາງແຜນຜ່ານແມ່ນ້ຳຂອງລະຫວ່າງ ບ້ານຊຽງໂຄກ ໃນແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ ແລະ ເກງລາບ ໃນລັດເຊນ ຂອງມຽນມາ. ສິ່ງດັ່ງກ່າວເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນລະຫວ່າງຫວຽດນາມ ແລະ ມຽນມາ. ຍ້ອນການຄ້າເປັນທາງການໃນມຽນມາທີ່ຍັງຕ່ຳທັງກັບ ສປປ ລາວ ແລະ ຫວຽດນາມ ແລະ ຄວາມໂດດດ່ຽວຂອງການຂ້າມແດນຈາກທຸກສູນກາງຂອງອຸດສາຫະກຳ ຫຼື ປະຊາກອນ, ຂົວ ແລະ ຖະໜົນເບິ່ງຄືວ່າມີຄວາມສຳຄັນຕໍ່ພາຍໃນ (ເຖິງວ່າມີຄວາມສຳຄັນຫຼາຍໃນການຂົນສົ່ງພາຍໃນ).

ອີງໃສ່ຄວາມແຕກຕ່າງກັນຫຼາຍທາງດ້ານພູມມິສາດ, ມີການຄ້າສອງຝ່າຍພຽງເລັກໜ້ອຍໃນປະຫວັດສາດ ແລະ ບໍ່ມີຫຼາຍສຳລັບ ສປປ ລາວ ເພື່ອຮຽນຮູ້ຈາກການສຶກສາຂອງອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງມຽນມາ ຍົກເວັ້ນສຳລັບການຄຸ້ມຄອງຄວາມສາມາດຂອງຕະຫຼາດ ແລະ ຜົນກະທົບຂອງການປ່ຽນແປງທາງດ້ານລະບຽບການ (ເບິ່ງທາງລຸ່ມນີ້).

ມີຄວາມແຕກຕ່າງກັບ ສປປ ລາວ, ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງຂອງມຽນມາມີການຈັດຕັ້ງທີ່ດີ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຜູ້ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກຄວາມບໍ່ພັດທະນາໃນການລົງທຶນ ໃນລະຫວ່າງຫຼາຍທົດສະຫວັດ ທີ່ຖືກໂດດດ່ຽວທາງເສດຖະກິດຂອງປະເທດ ແລະ ປະຈຸບັນກຳລັງປະສົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ເພື່ອປັບປຸງຄວາມສັບສົນຂອງລຳດັບການພັດທະນາເສດຖະກິດ. ອຸດສາຫະກຳດັ່ງກ່າວຖືກນຳສະເໜີໂດຍສອງກຸ່ມດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- (i) ສະມາຄົມຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜູ້ເຊິ່ງເປັນຜູ້ຕາງໜ້າດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ຈາກທ່າເຮືອ ແລະ ຈາກບັນດາຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໃຫຍ່ອື່ນໆ ທີ່ນຳໃຊ້ລົດລາກທີ່ຊັດເຈນໃນການຂົນສົ່ງໄລຍະທາງໃກ້; ແລະ
- (ii) ສະມາຄົມບໍລິການຂົນສົ່ງ (HFTA) ຜູ້ເຊິ່ງຕາງໜ້າໃຫ້ຫຼາຍຮ້ອຍບໍລິສັດຂະໜາດນ້ອຍ, ທີ່ມີລົດໜ້ອຍກວ່າ 5 ຄັນ ແລະ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ເປັນເຈົ້າຂອງເອງ. ພວກເຂົາມີ 320 ບໍລິສັດທີ່ເປັນສະມາຊິກໃນນະຄອນຢ່າງກຸ້ງ ແລະ 200 ບໍລິສັດໃນແມ່ນດາລີ. ລົດຂົນສົ່ງຂອງພວກເຂົາເປັນລົດມີສອງຈາກຍີ່ປຸ່ນ (10 ຫຼື 12 ລໍ້) (Ksoll & Quarmby, ທັດສະ ນະຂອງພາກທຸລະກິດ ວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງທາງບົກຕາມເສັ້ນທາງຢ່າງກຸ້ງ-ແມ່ນດາເລ-ມູເຊ/ຣຸຢລີ-ຄູນໝິງ, 2013).

ການເປັນສະມາຊິກບໍ່ແມ່ນພັນທະ, ທັງໝົດຂອງບໍລິສັດຂົນສົ່ງບໍ່ເປັນສະມາຊິກຂອງ 2 ສະມາຄົມ ແລະ ໂດຍສະເພາະ SOEs ຈຳນວນຫຼາຍ ດຳເນີນທຸລະກິດຂົນສົ່ງຂະໜາດໃຫຍ່ດ້ວຍຕົນເອງເຊິ່ງບໍ່ໄດ້ລວມເຂົ້າ.

ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ HFTA ສ້າງຕັ້ງຕົວເອງເຂົ້າໃນຊ່ອງທາງການຂົນສົ່ງ. ໃນແຕ່ລະເມືອງມີຊ່ອງທາງສຳລັບແຕ່ລະເມືອງໃນການນຳເຂົ້າ ແລະ ອອກ. ປະຕູດັ່ງກ່າວເຮັດໜ້າທີ່ເປັນຜູ້ເຮັດວຽກຮ່ວມກັນ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຖືກແບ່ງປັນລະຫວ່າງສະມາຊິກດ້ວຍກັນ ລວມທັງລົດເປົ່າຖ້າກັບຄືນບໍລິສັດຂອງຕົນ. ພວກມັນຍັງຖືກນຳໃຊ້ເປັນຈຸດລວບລວມສິນຄ້າສຳລັບສິນ ຄ້າ LCL ເຖິງບັນດາເມືອງໃນແຂວງ. ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກມີປະສິດທິພາບທາງດ້ານການຄ້າ ແຕ່ເປັນສິ່ງທີ່ບໍ່ເປັນທາງການ ແລະ ອາດຈະບໍ່ໄດ້ຮັບການຍອມຮັບຕໍ່ລູກຄ້າຕ່າງປະເທດ - ພວກເຂົາມີສ່ວນຮ່ວມເຂົ້າໃນການຂົນສົ່ງຜະລິດຕະພັນສິນຄ້າກະສິກຳ, ສິນຄ້າບໍລິໂພກ ແລະ ເຄື່ອງອາໄຫຼ້. ຕະຫຼາດຂອງພວກເຂົາແມ່ນອີງຕາມລະດູ ແລະ ຫຼຸດລົງໃນໄລຍະເວລາ 15 ປີຜ່ານມາ. ອັດຕາແມ່ນຕາມຄວາມພໍໃຈ, ຍົກເວັ້ນໃນລະດູທີ່ມີສິນຄ້າຫຼາຍ, ອີງຕາມຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທີ່ຂຶ້ນລົງ ພຽງແຕ່ບໍ່ມີຮູບແບບຂອງການຄ້າທີ່ໄດ້ຮັບການຮັບຮູ້, ບໍ່ມີການຄ້າປະກັນບໍ່ພຽງແຕ່ບຸກຄົນທີ່ສາມເທິງລົດຂົນສົ່ງ, ບໍ່ມີມາດຕະຖານດ້ານຂະໜາດ ຫຼື ຊະນິດ.

ສະມາຄົມຂົນສົ່ງສິນຄ້າແມ່ນອີງໃສ່ໃນນະຄອນຢ່າງກຸ້ງເປັນຫຼັກ ແລະ ມີຄວາມໄດ້ປຸງຂອງການສ້າງຕັ້ງຕາມຫຼັງ, ດັ່ງນັ້ນການເປັນເຈົ້າຂອງຂອງລົດທີ່ໃຫຍ່ກວ່າ, ທັນສະໄໝກວ່າ ແລະ ມີປະສິດທິພາບກວ່າ. ພວກເຂົາໄດ້ມີຜົນກຳໄລ ແລະ ຕະຫຼາດທີ່ເຕີບໂຕໃນຕະຫຼອດໄລຍະສອງສາມປີຜ່ານມາ ຍ້ອນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຜູ້ສິນຄ້າໃນປະເທດມຽນມາ. ບໍລິສັດຂົນສົ່ງໃຫຍ່ໃນປະເທດແມ່ນໃຊ້ເສັ້ນທາງລະຫວ່າງຢ່າງກຸ້ງ ແລະ ແມ່ນດາເລ ແລະ ບັນດາເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສາກົນໄດ້ຮັບການຂະຫຍາຍໃນທິດເໜືອ ໄປເຖິງຊາຍແດນຢູນານ ໃນເຂດຜ່ານແດນມູເຊ-ຣຸຢລີ.

ໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງບົກໃນມຽນມາແມ່ນຕ່ຳກວ່າມາດຕະຖານຂອງພາກພື້ນ. ເຄືອຄ່າຍພື້ນຖານຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການປັບປຸງນັບແຕ່ໄລຍະປົດປ່ອຍໃນປີ 1962 ເຖິງແມ່ນວ່າຂະໜາດທັງໝົດຂອງເຄືອຄ່າຍໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງສູງ, ໂດຍສະເພາະໃນການລະບຸ ແລະ ເຂດຊາຍແດນ. ມີທາງຊີມັງຄວາມໄວສູງ (ທາງເລກ #1) ຈາກຢ່າງກຸ້ງຜ່ານໄນປິທາວ ເຖິງແມ່ນດາເລ ແຕ່ບໍ່ໃຫ້ລົດຂົນສົ່ງແລ່ນ. ລົດຂົນສົ່ງເອກະຊົນຕ້ອງນຳໃຊ້ທາງເກົ່າເລກທີ #AH14 ເຊິ່ງມີສອງເລນ ຈາກສະໄໝເປັນເມືອງຂຶ້ນ ແລ່ນຜ່ານທຸກໝູ່ບ້ານ. ເຖິງແມ່ນວ່ານ້ຳໜັກການຂົນສົ່ງ GVW ສູງສຸດໃນມຽນມາແມ່ນ 50 ໂຕ້ນ ແຕ່ການຂົນສົ່ງຕົວຈິງຜ່ານຂົວທະຫານເກົ່າແມ່ນ 13 ໂຕ້ນ.

ເສັ້ນທາງແຕ່ຢ່າງກຸ້ງໄປແມ່ນເດເລ (750 km) ແລ່ນໃນຄວາມໄວສະເລ່ຍ 40 ກິໂລແມັດ/ຊົ່ວໂມງ ແລະ ໄປກັບແມ່ນ 4-5 ວັນ. ທິດເໜືອໄປແມ່ນເດເລ ຖະໜົນແມ່ນມີສະພາບຕ່ຳກວ່າ ເຖິງແມ່ນວ່າການບຳລຸງຮັກສາແມ່ນກຳລັງດຳເນີນຢູ່. ຄວາມໄວສະເລ່ຍສຳລັບລົດຂົນສົ່ງ 50 ໂຕ້ນ GVW 25 ກິໂລແມັດ/ຊົ່ວໂມງ ບົນເສັ້ນທາງ 450 ກິໂລແມັດ.

ພາກສ່ວນທີ່ທຸງຍາກທີ່ສຸດເຊັ່ນ: ລົດແລ່ນເທິງທາງຄົນຍ່າງ. ເຖິງແມ່ນວ່າອຸປະສັກໃນການຈໍລະຈອນໃນເສັ້ນທາງແມ່ນຍັງໜັກໜ່ວງ.

ຂຶ້ນກັບລະດູການ ມີລົດຂົນສົ່ງ 1,000-1,500 ຄັນມາຮອດຕໍ່ມື້ ຫຼື ອອກຈາກພາກໃຕ້ຂອງມູນເຊ 105 ໄມລ ໃກ້ກັບຊາຍແດນ. ນີ້ແມ່ນດ່ານພາສີຕົ້ນຕໍສໍາລັບດ່ານຊາຍແດນຈີນພຽງແຕ່ 30 ກິໂລແມັດ ໄປທາງທິດເໜືອ. ລົດຂົນສົ່ງຂອງມູນມ້າໄດ້ຮັບອະນຸຍາດເຂົ້າໄປໃນຈີນ ແຕ່ບໍ່ໃຫ້ເຂົ້າໄປໃນເມືອງຈາຍໂກ້/ຮຸຍລີໃນເຂດຊາຍແດນ ແລະ ຍົກເວັ້ນເຊັ່ນ: ບໍລິສັດຂົນສົ່ງອາຫານທະເລ, ບໍລິສັດຈີນເຂົ້າມູນມ້າ. ການສົ່ງອອກສິນຄ້າທັງໝົດຂອງມູນມ້າແມ່ນສິນຄ້າກະສິກໍາເຊັ່ນ: ໝາກນາວ, ໝາກມ່ວງ, ສາລີ, ຜັກ ເຊິ່ງເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງສັນຍາກະສິກໍາ, ແຕ່ຍັງມີອາຫານທະເລ ແລະ ຊີ້ນສັດ. ສ່ວນການລາຍງານຈາກຈີນແມ່ນລວມມີໝາກໄມ້ ແລະ ຜັກທີ່ມີເຄື່ອງປັບອຸນຫະພູມ ແຕ່ເປັນສິນຄ້າບໍລິໂພກ ແລະ ເຄື່ອງຈັກ.

ມັນເປັນທີ່ສັງເກດວ່າຈຸດໝາຍປາຍທາງສຸດທ້າຍສໍາລັບໝາກໄມ້ ແລະ ຜັກແມ່ນໄປຄູນໝຶງ ໃນຕູ້ສິນຄ້າແຊ່ແຂງຄຽງຄູ່ກັນກັບການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງໄທ ແລະ ຄູນໝຶງ, ການຂົນສົ່ງຂອງມູນມ້າບໍ່ມີການປັບອຸນຫະພູມ ແລະ ໃສ່ໃນຕູ້ສິນຄ້າ. ຍັງມີຄວາມຂາດດຸນທາງດ້ານການຄ້າໃນດ່ານມູເຊ/ຮຸຍລີໃນສິນຄ້າປະເພດເຂົ້າ, ປຸຍ ແລະ ສິນຄ້າອື່ນໆ ບ່ອນເຊິ່ງການຄ້າຖືກກົດໝາຍພຽງຊາຍແດນຝ່າຍໜຶ່ງ ແລະ ດັ່ງນັ້ນຈຶ່ງມີການບັນທຶກພຽງແຕ່ຝ່າຍດຽວ.

ເສັ້ນທາງຈາກມູນມ້າເຖິງໄທຜ່ານໂມລາມເຢັນ ແລະ ແມ່ສອດ ບໍ່ມີຄວາມສໍາຄັນຍ້ອນຈໍານວນລົດທີ່ໜ້ອຍ, ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນຍ້ອນເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ດີໄປເມຍວາດີຂອງຝ່າຍມູນມ້າ. ຖະໜົດນີ້ຍັງຊັ້ນຫຼາຍ, ແຄບ ແລະ ສະພາບທີ່ບໍ່ດີ ເຊິ່ງລົດຂົນສົ່ງສາມາດຂອບພຽງແຕ່ຝາກດຽວໃນແຕ່ລະມື້. ທິດທາງຂອງການຂົນສົ່ງສະຫຼັບກັນ. ສໍາລັບເຫດຜົນດັ່ງກ່າວຈຶ່ງບໍ່ມີລົດສິນຄ້າໃນດ່ານຊາຍແດນນີ້, ບໍ່ມີລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າສາມາດຜ່ານໄດ້. ຂົວຂ້າມແມ່ນໍ້າໃໝ່ທີ່ແມ່ສອດ ແລະ ເສັ້ນທາງໃໝ່ຈາກເມຍວາດີໄປເຖິງເຄົາເກີເຮັກ ຕາມເສັ້ນທາງໄປມາວລາມເຢັນ ດັ່ງທີ່ຖືກວາງແຜນປະຈຸບັນ ແລະ/ຫຼື ສ້າງໂດຍລັດຖະບານໄທ.

ອຸດສາຫະກໍາຂົນສົ່ງທາງບົກຂອງມູນມ້າຖືກກະທົບແຮງ ໂດຍການປ່ຽນແປງໃນປະຈຸບັນເປັນລະບຽບການນໍາເຂົ້າສໍາລັບລົດເພື່ອການຄ້າ. ຈົນເຖິງປີ 2011, ການອອກໃບອະນຸຍາດຂໍນໍາເຂົ້າລົດຂົນສົ່ງແມ່ນຖືກຫ້າມ, ບົກກະຕິມັນມີຢູ່ກັບຜູ້ທີ່ມີສາຍສໍາພັນທີ່ດີກັບລັດຖະບານເຊິ່ງເປັນຜູ້ຂາຍໃບອະນຸຍາດ ແລະ ໃນທຸກກໍລະນີການນໍາເຂົ້າພາສີແມ່ນວາງໄວ້ 100 %. ເພື່ອຮັກສາລາຄາຂົນສົ່ງທາງບົກພາຍໃນຜູ້ນໍາເຂົ້າ ມີການໃຫ້ບູລິມະສິດທີ່ເຂັ້ມງວດສໍາລັບການນໍາເຂົ້າລົດມີສອງຈາກຍີ່ປຸ່ນ. ລົດດັ່ງກ່າວເປັນລົດທີ່ໄດ້ຮັບການບໍາລຸງຮັກສາທີ່ດີ ແລະ ຂາຍໃນລາຄາຖືກ ເພື່ອຕອບສະໜອງໄດ້ການໃຊ້ງານ 6-7 ປີ. ໃນການຫຼຸດລົງຂອງອັດຕາຕະຫຼາດຂົນສົ່ງແມ່ນບໍ່ພຽງພໍ ເພື່ອອະນຸຍາດໃຫ້ຫຼຸດຄ່າເງິນແມ້ກະທັ້ງຫົວໜ່ວຍລາຄາທີ່ຕໍ່າ.

ໃນປີ 2011 ລັດຖະບານມູນມ້າໄດ້ຖືກແນະນໍາເພື່ອຫຼຸດພາສີນໍາເຂົ້າ ແລະ ອອກໃບອະນຸຍາດໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນສໍາລັບ (ໃນລາຍການສິນຄ້າອື່ນ) ລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ຄວາມຕັ້ງໃຈດັ່ງກ່າວແມ່ນເພື່ອຢຸດຕິຄວາມກົດດັນ ກ່ຽວກັບ ຄືອດ ແລະ ເປີດຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການລົງທຶນພ້ອມດຽວກັນ ຜົນກະທົບຈາກຄວາມເປັນໄປໄດ້ໃນການລົງທຶນ ໃນຂະແໜງການອຸດສາຫະກໍາ. ໂຊກບໍ່ດີຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ມີຢູ່ບໍ່ມີເງິນເພື່ອຊື້ລົດຂົນສົ່ງໃໝ່ ເຊິ່ງໄດ້ສູນເສຍພຽງແຕ່ຂ້າມຄືນດຽວ 80% ຂອງມູນຄ່າການຂາຍຄືນ, ຍ້ອນບໍ່ມີໃຜນໍາໃຊ້ຫຼັກຊັບໃນການກູ້ເງິນ. ດັ່ງນັ້ນ, ການອອກອະນຸຍາດໃໝ່ຖືກຄອບຄອງໂດຍຜູ້ທີ່ເຂົ້າມາໃນຕະຫຼາດລາຍໃໝ່ ທີ່ຊື້ລົດຈີນໃໝ່ພຽງແຕ່ 60,000-75,000 ໂດລາສະຫະລັດຕໍ່ຄັນ ແລະ ມີພຽງການເສຍພາສີພຽງ 10%. ຍ້ອນລົດດັ່ງກ່າວນີ້ບໍ່ໄດ້ປ່ຽນແທນລົດທີ່ມີຢູ່ ລົດໃໝ່ໄດ້ເຂົ້າມາເຕັມຕະຫຼາດທີ່ມີຄວາມສາມາດ ແລະ ເຮັດໃຫ້ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງເກົ່າບໍ່ສາມາດແຂ່ງຂັນຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ມີລົດໃໝ່ກວ່າ ແລະ ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງໃໝ່ທີ່ມີທຶນ ຮອນແຂ່ງຂັນກັນເອງ ທີ່ມີຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໜ້ອຍກວ່າ. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ຖືກຕ້ອງຕາມກົດໝາຍບໍ່ມີທັງຫຼັກຊັບ ແລະ ລາຄາຂອງສິນຄ້າ.

ຈີນ

ອຸດສາຫະກຳຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກໃນຈີນ ມີຄວາມກ່ຽວຂ້ອງພຽງແຕ່ເລັກໜ້ອຍໃນ ສປປ ລາວ ຍົກເວັ້ນຈຸດຊາຍແດນ. ອຸດສາຫະກຳໂລຈິດສະຕິກສະແມ່ນໃຫຍ່ຫຼວງ ແລະ ປະກອບສ່ວນ 17% ຂອງ GDP ໃນປີ 2010, ລວມທັງການຂົນສົ່ງ ແລະ ຄັງເກັບມ້ຽນສິນຄ້າ (A.T. Kearney, 2010).

ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟໄດ້ຮັບການນຳໃຊ້ຢ່າງໜັກໜ່ວງ ແລະ ມີຄວາມນິຍົມໃນບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານຍ້ອນເປັນລົດໄລຍະທາງຍາວໄດ້ມີການພັດທະນາຢ່າງໃຫຍ່ຫຼວງໃນໄລຍະຜ່ານມາ. ການພັດທະນານີ້ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນ ໂດຍການເພີ່ມການຄ້າໃນບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ບໍ່ມີທະເລ ຫຼື ທາງເລືອກ. ບັນດາປະເທດ GMS ແລກປ່ຽນກັບ 5 ຈຸດຜ່ານແດນໃຫຍ່ກັບຈີນ:

- ມຽນມາ: ຣຸຍລີ/ມູເຊ
- ສປປ ລາວ: ມ່າຫານ/ບໍ່ຫານ
- ຫວຽດນາມ: ຟິງຊຽງ/ລາງເຊີນ
- ຫວຽດນາມ: ດົງຊິງ
- ຫວຽດນາມ: ເຮກູ/ລາວກາຍ

ເຖິງແມ່ນວ່າຂະແໜງການຂົນສົ່ງໃນຈີນ ແມ່ນໃຫຍ່ຫຼາຍ, ໂດຍສະເພາະປຽບທຽບກັບບັນດາປະເທດ GMS ອື່ນ, ແຕ່ມີຄຸນນະພາບທີ່ຕ່ຳ. ລົດຂົນສົ່ງເກົ່າຍັງເປັນບັນຫາສຳລັບຈີນ ເຖິງແມ່ນວ່າການນຳສະເໜີຂອງພາຫະນະທີ່ສ້າງຂຶ້ນພາຍໃຕ້ສັນຍາການລົງທຶນຮ່ວມກັນກັບຜູ້ຜະລິດຂອງເອີຣົບ ຫຼື ລົດນຳເຂົ້າໂດຍກົງ. ຄະນະທີ່ການອອກແບບຂອງຄົນຂັບທັງປີໜຶ່ງກັບຜູ້ແຂ່ງຂັນໃນຕະຫຼາດເອີຣົບ, ການສະໜັບສະໜູນຂອງພວກເຂົາແມ່ນພຽງພໍ ແລະ ການຄ້າປະກັນບໍ່ຕອບສະໜອງໄດ້ມາດຕະຖານສາກົນ. ຜົນກະທົບຂອງທ່ອງທ່ຽວສາມາດເຫັນໄດ້ໃນຂົງເຂດສາມແຫຼ່ງໄຂມຸກແມ່ນ້ຳ ກັບພາຫະນະໃໝ່ ແລະ ການປະກອບການ ເພື່ອໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຄວາມຕ້ອງການຂອງຫຼາຍປະເທດ. ຜົນສະທ້ອນດັ່ງກ່າວແມ່ນໄດ້ປະກົດເຫັນໃນຂົງເຂດການຜະລິດສິນຄ້າເຕັກໂນໂລຊີສູງຂອງຊຽງໄຮ ແລະ ຊູໂຊ, ແຕ່ພວກມັນຍັງໜ້ອຍ. ໂດຍທົ່ວໄປແມ່ນມີການອອກແບບນະວັດຕະກຳຍັງໜ້ອຍໃນຂະແໜງການຂົນສົ່ງກັບບັນດາບໍລິສັດ ທີ່ສືບຕໍ່ປະຕິບັດງານໃນຮູບແບບເກົ່າ. ດັ່ງນັ້ນ, ບັນດາບໍລິສັດຈຶ່ງບໍ່ສາມາດປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການພັດທະນາການແກ້ໄຂໃໝ່ຕໍ່ກັບບັນຫາໂລຈິດສະຕິກສ. ບໍລິສັດຂົນສົ່ງຈີນຕັ້ງໃຈເພື່ອຮຽນຮູ້ໂດຍການດຳເນີນທຸລະກິດ, ແລະ ຍ້ອນແນວນັ້ນບາງຄັ້ງໃຫ້ຄຳໝັ້ນສັນຍາຄວາມສາມາດຂອງພວກເຂົາ.

ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສຂອງຈີນບໍ່ທົ່ວທັນໃນການຊອກວຽກ ຫຼື ພະຍາຍາມຂາຍບໍລິການໃຫ້ລູກຄ້າ. ພວກເຂົາມີທ່າອ່ຽງອາໄສເຄືອຄ່າຍຂອງພວກເຂົາເອງ ແລະ ສາຍພົວພັນກັບລູກຄ້າ. ພວກເຂົາສະເໜີການຂົນສົ່ງທີ່ມີມູນຄ່າຕ່ຳ ເພື່ອຫຼີກລ້ຽງການເຈລະຈາກັບລູກຄ້າໃໝ່. ມີພຽງ 2-3 ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງໄກໃນແຂວງກວາງຊີ ຫຼື ຢູນນານ.

ການຈໍລະຈອນໄປ ແລະ ຈາກຊາຍແດນຮ່ວມກັບຫວຽດນາມ ແມ່ນຖືກຄອບຄອງໂດຍສາມແຫຼ່ງໄຂມຸກແມ່ນ້ຳ, ຄະນະທີ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໃນແຂວງຢູນນານ ມີທ່າອ່ຽງຕ້ອງການການຄ້າກັບມຽນມາ ຍ້ອນມີການຈໍລະຈອນທີ່ງ່າຍດາຍຂອງສອງຝ່າຍໄປເຖິງ ແລະ ຈາກຊາຍແດນຣຸຍລີ/ມູເຊ.

ການນຳເຂົ້າວັດຖຸກໍ່ສ້າງເຂົ້າມາໃນລາວ ຜ່ານດ່ານບໍ່ເຕັນ/ບໍ່ຫານ ເຊັ່ນດຽວກັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນໄປໄທຜ່ານເສັ້ນທາງ NSEC. ມີພຽງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທ້ອງຢືນເທົ່ານັ້ນ ທີ່ເບິ່ງຄືວ່າກຽມພ້ອມ ເພື່ອເດີນທາງຜ່ານລາວ ຍ້ອນພວກເຂົາບໍ່ມີຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ຜູ້ເຊິ່ງພວກເຂົາຄວນຮ່ວມມືກັບ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ VI: ການຂັດແຍກອອກຕົ້ນຕໍຈາກສັນຍາ CBTA ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 9

ມາດຕາ 9: ມາດຖານສໍາລັບການອອກອະນຸຍາດຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ

ມາດຕາ 01: ບົດນໍາ

ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ ຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ລະບຸໄວ້ໃນເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້ທຸກປະການ.

ມາດຕາ 02: ຄຸນນະສົມບັດພື້ນຖານ

ກ. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບອະນຸຍາດໃຫ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງປະເທດຈາກປະເທດຕົ້ນທາງ (Home Country). ທັງນີ້ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຜ່ານເງື່ອນໄຂຂັ້ນຕໍ່າທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນມາດຕາ 03, 04, 05 ແລະ 06 ຂອງເອກະສານຊ້ອນທ້າຍນີ້.

ຂ. ໃນກໍລະນີທີ່ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງບໍ່ແມ່ນບຸກຄົນທົ່ວໄປ ແຕ່ເປັນນິຕິບຸກຄົນ ຫຼື ໃນກໍລະນີທີ່ເຈົ້າຂອງກິດຈະການຂົນສົ່ງບໍ່ມີຄຸນນະສົມບັດຕາມເງື່ອນໄຂດ້ວຍຕົວເອງ. ບຸກຄົນທີ່ເປັນຜູ້ມີໜ້າທີ່ຖາວອນໃນການບໍລິຫານ ກິດຈະການຈະຕ້ອງມີຄຸນນະສົມບັດຕາມເງື່ອນໄຂທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນເລື່ອງຂອງຄວາມໜ້າເຊື່ອຖື ແລະ ຄວາມສາມາດສະເພາະໃນການປະກອບການຂັ້ນສູງ.

ຄ. ໃນກໍລະນີທີ່ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງສູນເສຍຄຸນນະສົມບັດຕາມທີ່ກຳນົດໄວ້, ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງຖືກ ເພີກຖອນໃບອະນຸຍາດດໍາເນີນທຸລະກິດ.

ມາດຕາ 03: ຄວາມເປັນເຈົ້າການຂອງຄົນໃນຊາດ.

ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງປະຕິບັດຕາມຂໍ້ກຳນົດ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ກ. ທຶນໝາຍກວ່າເຄິ່ງໜຶ່ງຂອງກິດຈະການ, ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງເປັນຄົນສັນນຊາດຂອງປະເທດຕົ້ນທາງ (Home Country).

ຂ. ການດໍາເນີນການຈະຕ້ອງມີການບໍລິຫານງານໂດຍຄົນຂອງປະເທດຜູ້ສົ່ງສ່ວນໃຫຍ່.

ມາດຕາ 04: ຄວາມໜ້າເຊື່ອຖື.

ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງບໍ່ເປັນຜູ້:

ກ. ຖືກຕັດສິນວ່າກະທຳຄວາມຜິດຮ້າຍແຮງຕາມກົດໝາຍ ຫຼື ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງປະເທດຕົ້ນທາງ (Home Country); ຫຼື

ຂ. ບໍ່ມີຄວາມສາມາດໃນການປະກອບອາຊີບຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງທາງບົກ ດ້ວຍເຫດຜ່າຝືນກົດໝາຍ ຫຼື ກົດລະບຽບຫຼັກການທີ່ບັງຄັບໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງທາງບົກ; ຫຼື

ຄ. ຖືກປະກາດວ່າເປັນບຸກຄົນລົ້ມລະລາຍ ເວັ້ນເສຍແຕ່ສິດທິ, ຄວາມສາມາດ, ສິດທິພິເສດ ຫຼື ຖານະທາງການເງິນຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງໄດ້ກັບຄືນມາ ຫຼື ກັບສູ່ຖານະເດີມ, ອີງຕາມແຕ່ລະກໍລະນີຕາມກົດໝາຍ ຫຼື ກົດລະບຽບຂອງ ປະເທດຕົ້ນທາງ

ມາດຕາ 05: ຄວາມສາມາດທາງວິຊາຊີບ.

ລັດພາຄີ ຈະຕ້ອງກວດກາໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ມີຄວາມສາມາດໃນການຈັດການກັບກິດຈະການຂົນສົ່ງ, ທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ການບໍລິການທີ່ມີຄຸນນະພາບ, ການແຂ່ງຂັນທີ່ເປັນທຳ ແລະ ການດຳເນີນການຂົນສົ່ງຢ່າງປອດໄພ. ໃນກໍລະນີລັດພາຄີຈະກຳນົດໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທີ່ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດໃນສາຂາ ດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້:

ກ. ຄວາມຮູ້ດ້ານກົດໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງບົກ (ເຊັ່ນ: ສັນຍາ, ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ, ກົດໝາຍບໍລິສັດ, ບັນຊີ, ກົດໝາຍແຮງງານ, ກົດໝາຍພາສີ);

ຂ. ການບໍລິຫານການດຳເນີນການຂົນສົ່ງ (ເຊັ່ນ: ການຄິດໄລ່ຕົ້ນທຶນ ແລະ ລາຄາ, ວິທີການຈ່າຍ ແລະ ລະດົມທຶນ, ການຄວບຄຸມລາຄາ, ການປະກັນໄພ, ຄົນກາງໃນການຂົນສົ່ງ, ເຕັກນິກການຈັດການ, ການຕະຫຼາດ);

ຄ. ເງື່ອນໄຂ ແລະ ກົດລະບຽບໃນການເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດ ຖ້າມີ (ເຊັ່ນ: ການເຂົ້າສູ່ວິຊາຊີບ, ເອກະສານດ້ານການຂົນສົ່ງ, ການແຂ່ງຂັນທີ່ເປັນທຳ/ການຕ້ານການທຸ້ມຕະຫຼາດ);

ງ. ຄວາມຮູ້ດ້ານເຕັກນິກກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ (ເຊັ່ນ: ຂະໜາດ ແລະ ນ້ຳໜັກຂອງພາຫະນະ, ການເລືອກໃຊ້ພາຫະນະ, ການບຳລຸງຮັກສາພາຫະນະ, ການບັນທຸກ ແລະ ຂຽນຖ່າຍສິ່ງຂອງຈາກພາຫະນະ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອັນຕະລາຍ ແລະ ສິນຄ້າເນົ່າເປື້ອນໄວ, ຫຼັກການຄຸ້ມຄອງສິ່ງແວດລ້ອມໃນການຈຳລາຈອນທາງບົກ); ແລະ

ຈ. ຄວາມປອດໄພທາງບົກ (ເຊັ່ນ: ກົດລະບຽບການໃຊ້ເສັ້ນທາງ, ການປ້ອງກັນ ແລະ ການຫຼຸດຜ່ອນອຸປະຕິເຫດທາງບົກ).

ມາດຕາ 06: ຄວາມໝັ້ນຄົງທາງການເງິນ.

ກ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງມີລະບົບທາງການເງິນພຽງພໍເພື່ອຮັບປະກັນການດຳເນີນການ ແລະ ການບໍລິຫານການດຳເນີນການຂັ້ນສູງ.

ຂ. ເພື່ອຈຸດປະສົງໃນການປະເມີນຄວາມໝັ້ນຄົງທາງການເງິນ ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ອາດພິຈາລະນາອົງປະກອບດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້: ບັນຊີດຸ່ນດ່ຽງຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ, ຊັບສິນ, ເຄດິດໃນບັນຊີທະນາຄານ, ຄວາມສາມາດໃນການກູ້ຢືມ, ການຄ້າປະກັນຂອງທະນາຄານ ແລະ ຂອບເຂດການຄຸ້ມຄອງຂອງປະກັນໄພຄວາມຮັບຜິດຊອບທີ່ມີ.

ຄ. ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈະຕ້ອງມີປະກັນໄພຄອບຄຸມຄວາມຮັບຜິດຊອບຕາມສັນຍາຂອງຜູ້ດຳເນີນການ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ VII: ຂອບສັນຍາອາຊຽນວ່າດ້ວຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າສິນຄ້າ

ຕໍ່ໄປນີ້ແມ່ນບັນດາບົດຄວາມທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ AFAFGIT ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງບົດລາຍງານນີ້.

ມາດຕາ 1

ຈຸດປະສົງ

ຈຸດປະສົງຂອງສັນຍານີ້ແມ່ນ.

- ກ. ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນ, ເພື່ອສະໜັບສະໜູນການປະຕິບັດ ເຂດການຄ້າເສລີອາຊຽນ ແລະ ການເຊື່ອມໂຍງກັບເສດຖະກິດຂອງພາກພື້ນ;
- ຂ. ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຂັ້ນຕອນການຂົນສົ່ງ, ລະບຽບການການຄ້າແລະພາສີການຂົນສົ່ງ ແລະ ຂໍ້ຮຽກຮ້ອງການສໍາລັບຈຸດປະສົງຂອງການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ສິນຄ້າຜ່ານແດນໄດ້; ແລະ
- ຄ. ເພື່ອສ້າງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນອາຊຽນ ໃຫ້ປະສິດທິພາບ, ປະສິດທິຜົນ ແລະ ເປັນເອກະພາບກັນ.

ມາດຕາ 2

ຫຼັກການ

ລັດພາຄີຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການນໍາພາໂດຍຫຼັກການພາຍໃຕ້ສັນຍາສະບັບນີ້ຕໍ່ໄປນີ້:

- ກ. ປະເທດທີ່ໄດ້ຮັບການອະນຸເຄາະຫຍິ່ງ: ລັດພາຄີຈະພ້ອມໃຈກັບການຂົນສົ່ງ ຫຼື ຈາກດິນແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນໆ ໂດຍການປະຕິບັດ ທີ່ບໍ່ໜ້ອຍກວ່າທີ່ເອື້ອອຳນວຍໃຫ້ການຂົນສົ່ງໄປ ຫຼື ຈາກປະເທດອື່ນໆ;
- ຂ. ການປະຕິບັດແບບຄົນໃນຊາດ: ລັດພາຄີຈະຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບຜະລິດຕະພັນ ທີ່ໄດ້ຮັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນໂດຍຜ່ານດິນແດນຂອງລັດພາຄີອື່ນ ທີ່ບໍ່ມີການປະຕິບັດໜ້ອຍກວ່າ ເຊິ່ງໄດ້ສອດຄ່ອງກັບຜະລິດຕະພັນທີ່ໄດ້ຖືກຂົນສົ່ງຈາກສະຖານທີ່ແຫຼ່ງກໍານົດຂອງມັນເອງ ໄປຍັງຈຸດໝາຍປາຍທາງໂດຍບໍ່ມີການຜ່ານອານາເຂດຂອງລັດພາຄີອື່ນ;

ມາດຕາ 5

ການໄດ້ຮັບສິດທິ

1. ຂໍ້ກຳນົດຂອງສັນຍານີ້, ແຕ່ລະລັດພາຄີຈະຕ້ອງເຮັດສັນຍາໃຫ້ກັບລັດພາຄີອື່ນໆ:
 - ກ. ສິດທິຂອງການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ; ແລະ
 - ຂ. ສິດທິໃນການໂຫຼດ ແລະ ປະສົນຄ້າປະເທດທີ່ສາມທີ່ພັກສໍາລັບ ຫຼື ມາຈາກລັດພາຄີ.
2. ລັດພາຄີ, ໂດຍຜ່ານອານາເຂດຂອງການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນເກີດຂຶ້ນ, ຈະພະຍາຍາມເພື່ອສະໜອງສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກສໍາລັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບບົດບັນຍັດຂອງສັນຍາສະບັບນີ້.
3. ການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ ຈະບໍ່ມີການຊັກຊ້າ ຫຼື ມີຂໍ້ຈຳກັດທີ່ບໍ່ຈຳເປັນ ແລະ ຈະມີການຍົກເວັ້ນຈາກການເສຍພາສີ, ອາກອນ ແລະ ຄ່າບໍລິການອື່ນໆ ຍົກເວັ້ນແຕ່ຄ່າບໍລິການສໍາລັບ ການບໍລິການສະເພາະວິຊາການ ໃນການເຊື່ອມຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງດັ່ງກ່າວ.
4. ສິນຄ້າຂົນສົ່ງໃນພາຫະນະເທິງຖະໜົນທີ່ຕິດກາຍຢ່າງສະນິດ, ການປະສົມປະສານພາຫະນະ ຫຼື ຕູ້ສິນຄ້າຈະບໍ່ໄດ້ຮັບການກວດສອບໂດຍຫ້ອງການພາສີປະຈຳທາງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ເພື່ອປ້ອງກັນບໍ່ໃຫ້ກະທຳຜິດເຊັ່ນ: ການຄ້າຂາຍເຖື່ອນ ແລະ ການສໍ້ໂກງ, ອຳນາດການປົກຄອງພາສີຂອງທັງລັດພາຄີ ອາດຈະຢູ່ໃນກໍລະນີຍົກເວັ້ນ ແລະ ໂດຍສະເພາະໃນເວລາທີ່ຄວາມຜິດປົກກະຕິຖືກສົງໄສ, ປະຕິບັດການກວດກາສິນຄ້າຢູ່ທີ່ຫ້ອງການດັ່ງກ່າວຫຼືເຂດອື່ນໆ ທີ່ກຳນົດໂດຍອຳນາດການປົກຄອງພາສີ.

ມາດຕາ 9:**Transit ການບໍລິການການຂົນສົ່ງ**

1. ແຕ່ລະລັດພາຄີຈະຕ້ອງອະນຸຍາດໃຫ້ນຳໃຊ້ວິທີການການຂົນສົ່ງທີ່ໄດ້ລົງທະບຽນໃນລັດພາຄີອື່ນໆ ເພື່ອສະໜອງການບໍລິການການຂົນສົ່ງໃນອານາເຂດຂອງຕົນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບ ມາດຕາ 5 ຂອງຂໍ້ຕົກລົງນີ້.
2. ປະເພດຂອງຍານພາຫະນະ ແລະ ປະລິມານຂອງພາຫະນະທີ່ຈະໄດ້ຮັບການນຳໃຊ້ສຳລັບການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນຈະໄດ້ຮັບການຕົກລົງເຫັນດີ ລະຫວ່າງ ພາກສ່ວນທີ່ເປັນພາຄີທັງຫມົດ, ເພື່ອຈະກຳນົດໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາ 3, ກ່ອນທີ່ຈະເລີ່ມໃຫ້ການບໍລິການການຂົນສົ່ງ. ຫຼັງຈາກນັ້ນ, ປະເພດ ແລະ ປະລິມານຂອງຍານພາຫະນະ ຈະໄດ້ຮັບການປຶກສາຫາລືເປັນໄລຍະລະຫວ່າງລັດພາຄີ.

ມາດຕາ 18**ການສ້າງຕັ້ງຂອງລະບົບພາສີຂົນສົ່ງ**

1. ລັດພາຄີຈະສ້າງຕັ້ງລະບົບພາສີຂົນສົ່ງ ສຳລັບວັດຖຸປະສົງຂອງການອຳນວຍໃຫ້ແກ່ ການເຄື່ອນຍ້າຍຂອງສິນຄ້າໃນອານາເຂດຂອງເຂົາເຈົ້າ.
2. ລັດພາຄີຕົກລົງເຫັນດີທີ່ຈະນຳໃຊ້ລະບົບພາສີຂົນສົ່ງ ທີ່ຈະໄດ້ຮັບການກຳນົດໄວ້ໃນອະນຸສັນຍາ 7.

ມາດຕາ 24**ກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ**

1. ກົດໝາຍພາຍໃນປະເທດ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈະ, ເຖິງຕອນນັ້ນເປັນສັນຍານີ້ແລະ ອະນຸສັນຍາຂອງມັນບໍ່ວາງອອກ, ນຳໃຊ້ຢ່າງສະເໝີພາບກັນ ແລະ ບໍ່ມີການເລືອກປະຕິບັດການຂົນສົ່ງຜ່ານແດນ.
2. ລັດພາຄີພະຍາຍາມເພື່ອໃຫ້ລະບຽບການຂອງເຂົາເຈົ້າມີຄວາມສອດຄ່ອງ ແລະ ງ່າຍດາຍ, ລະບຽບຫຼັກການ ແລະ ຂັ້ນຕອນການບໍລິຫານໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບບົດບັນຍັດຂອງສັນຍາສະບັບນີ້.

ມາດຕາ 26**ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍແຫ່ງຊາດ**

ຍົກເວັ້ນບ່ອນທີ່ຖ້າບໍ່ດັ່ງນັ້ນສະໜອງໃນຂໍ້ຕົກລົງ ລະຫວ່າງ ລັດພາຄີ, ເຊິ່ງລວມມີໃນສັນຍານີ້:

- ກ. ວິທີການຂອງການຂົນສົ່ງລັດພາຄີໜຶ່ງລວມທັງບຸກຄົນ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ຈະ, ໃນເວລາທີ່ຢູ່ໃນອານາເຂດຂອງປະເທດອື່ນໆລັດພາຄີ, ປະຕິບັດຕາມກົດໝາຍແຫ່ງຊາດ ແລະ ລະບຽບການທີ່ບັງຄັບໃຊ້ໃນອານາເຂດນັ້ນ; ແລະ
- ຂ. ລັດພາຄີທັງຂອງຝ່າຍຈະບໍ່ບັງຄັບໃຊ້ກັບບຸກຄົນ ຫຼື ສິນຄ້າຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງລັດພາຄີ ທີ່ມີຂໍ້ຈຳກັດຫຼາຍກ່ວາຜູ້ທີ່ນຳໃຊ້ໃນກົດໝາຍແຫ່ງຊາດຂອງຕົນ ແລະ ລະບຽບການກ່ຽວກັບວິທີການຂົນສົ່ງຂອງຕົນ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ VIII: ມາດຕະຖານຄວາມຊຳນານໃນການຂົນສົ່ງ

ບັນຫາຕໍ່ໄປນີ້ແມ່ນໄດ້ມາຈາກບົດລາຍງານ ຂອງທະນາຄານໂລກ ກ່ຽວກັບ ການເພີ່ມມາດຕະຖານການຂົນສົ່ງຢູ່ໃນບັນດາປະເທດພັດທະນາ. ສະມາຄົມບໍລິການຂົນສົ່ງຂອງ GMS (FRETA) ອີງໃສ່ຫຼັກການນີ້ ແລະ ພະຍາຍາມທີ່ຈະເຮັດວຽກກັບ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງອຸດສາຫະກຳ ເພື່ອໃຫ້ບັນລຸມາດຕະຖານທີ່ດີກວ່າ. FRETA ມີຈຳກັດຊັບພະຍາກອນທີ່ຈຳກັດ ແລະ ການຂາດຄວາມຮັບຮູ້ໂດຍຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ ແລະ ສະມາຄົມ.

ບັນດາມາດຕະຖານຄວາມເປັນມືອາຊີບ

1. ບົດນຳ

ຄວາມພະຍາຍາມເພີ່ມຂຶ້ນແມ່ນໄດ້ຖືກປະຕິບັດ ເພື່ອສົ່ງເສີມອຸດສາຫະກຳລົດຂົນສົ່ງຂອງບັນດາປະເທດກຳລັງພັດທະນາເພື່ອສ້າງວິທີການຂອງການຮັບຮອງ ທີ່ສາມາດຖືກນຳໃຊ້ໂດຍຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງສະແດງໃຫ້ລູກຄ້າ ທີ່ມີທ່າແຮງຂອງພວກເຂົາ ເພື່ອສະໜອງການໃຫ້ການບໍລິການມີຄຸນນະພາບທີ່ດີກວ່າ. ວິທີການບັງຄັບໃຊ້ຜົນສຳເລັດດ້ວຍຕົນເອງແບບນີ້ ສາມາດເພີ່ມທະວີການຄວາມເຊື່ອຖື ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງເຊິ່ງໄດ້ຖືກຍອມຮັບຢ່າງກວ້າງຂວາງວ່າເປັນທຸລະກິດທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ ແລະ ສະໜອງພື້ນຖານການປະຕິບັດຕົວຈິງໃນໄລຍະຍາວກວ່າ ສຳລັບການປະສານສົມທົບມາດຕະຖານການເປັນມືອາຊີບ ຢ່າງປະສິດທິພາບເຂົ້າໄປໃນໃບອະນຸຍາດ ຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ໄດ້ຮັບການສະໜັບສະໜູນໃນອຸດສາຫະກຳ ສຳລັບການຄວາມພະຍາຍາມບັງຄັບໃຊ້.

2. ວິທີການເພື່ອຮັບຮອງ

ການຮັບຮອງລວມເອົາບັນດາມາດຕະຖານກ່ຽວຂ້ອງກັບ ການສ້າງຕັ້ງຄວາມສາມາດດ້ານມາດຕະຖານຄວາມເປັນມື ສຳລັບປະຊາຊົນຜູ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການຄຸ້ມຄອງການປະຕິບັດການຂົນສົ່ງ. ສິ່ງນີ້ບໍ່ໄດ້ຫມາຍຄວາມວ່າເຈົ້າຂອງບໍລິສັດຂົນສົ່ງຈຳເປັນຕ້ອງມີຄຸນນະສົມບັດ, ມີພຽງແຕ່ຜູ້ຈັດການທີ່ຖືກຈ້າງເພື່ອປະຕິບັດໜ້າທີ່ຂອງການບໍລິຫານໂດຍລວມ. ມັນກວມເອົາຄວາມຮູ້ພື້ນຖານລັກສະນະທັງໝົດຂອງການເຮັດວຽກການຂົນສົ່ງດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- ກົດໝາຍຂົນສົ່ງ ແລະ ກົດໝາຍທຸລະກິດ,
- ການຄຸ້ມຄອງທຸລະກິດ ແລະ ການເງິນ,
- ມາດຕະຖານທາງດ້ານເຕັກນິກ ແລະ ການປະຕິບັດການດຳເນີນງານ,
- ການອອກອະນຸຍາດ,
- ຄວາມປອດໄພທາງຖະໜົນ
- ລັກສະນະຂອງສາກົນ (ສຳລັບຜູ້ດຳເນີນທຸລະກິດທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນການຂົນສົ່ງສາກົນ).

ວິທີການໜຶ່ງໃນການບັນລຸມາດຕະຖານຄວາມເປັນມືອາຊີບ ຈະສຸມໃສ່ເຄື່ອງມືການຄຸ້ມຄອງເຊັ່ນ: ການຂໍອະນຸຍາດຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ, ຊຶ່ງສາມາດປະກອບຄວາມຕ້ອງການເປັນມືອາຊີບໃນເງື່ອນໄຂການອະນຸຍາດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ນີ້ຈະບໍ່ມີຫຍັງໃນຕົວຂອງມັນເອງເພື່ອຍົກລະດັບ: ຖ້າຫາກວ່າມີຄວາມເຄັ່ງຄັດໃນການບັງຄັບໃຊ້ ມັນຈະມີຜົນແກ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງໃນການສືບຕໍ່ດຳເນີນທຸລະກິດ. ໃນຕົວຈິງ, ຂໍ້ຈຳກັດຂອງສະຖາບັນຈະເຮັດໃຫ້ການບັງຄັບໃຊ້ບໍ່ມີປະສິດທິຜົນ ແລະ ດັ່ງນັ້ນຈະໄດ້ຮັບການບັນລຸຜົນພຽງເລັກນ້ອຍ.

ເປັນວິທີການທາງເລືອກ ເພື່ອສຸມໃສ່ການຊຸກຍູ້ສິ່ງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ໃນການກຳນົດມາດຕະຖານຄວາມເປັນມືອາຊີບຂອງ

ເຂົາເຈົ້າເອງ. ເຖິງແມ່ນວ່າໂດຍບໍ່ມີການສະໜັບສະໜູນມາດຕະການຄຸ້ມຄອງ ມີສິ່ງຈູງໃຈທີ່ເຂັ້ມແຂງສໍາລັບຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງເພື່ອໃຫ້ບັນລຸມາດຕະຖານຄວາມເປັນມືອາຊີບ, ເນື່ອງຈາກວ່າມັນຈະຊ່ວຍໃຫ້ເຂົາເຈົ້າ.

- ເພື່ອເຮັດການຕະຫຼາດບໍລິການຂອງພວກເຂົາມີປະສິດທິພາບ ແກ່ລູກຄ້າຜູ້ເຊິ່ງຕ້ອງການການບໍລິການຄຸນນະພາບສູງ
- ເພື່ອການເຂົ້າເຖິງສິນເຊື່ອໂດຍການປັບປຸງຄວາມໜ້າເຊື່ອຖືຂອງສິນເຊື່ອ.

ມັນອາດຈະໃຊ້ເວລາຫຼາຍປີເພື່ອຍົກລະດັບຄວາມເປັນມືອາຊີບ ແລະ ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ຈະຕ້ອງກໍານົດອອກເປັນແຜນຍຸດທະສາດໄລຍະຍາວສໍາລັບການບັນລຸເປົ້າໝາຍນີ້ ບວກກັບການວາງແຜນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃຫ້ປະສົບຜົນສໍາເລັດ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຂັ້ນຕອນທໍາອິດ. ບັນຊີຈະຕ້ອງໄດ້ຮັບການປະຕິບັດຂອງສະຖານະການທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ໃນອຸດສາຫະກໍາການຂົນສົ່ງ ແລະ ອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ຈັດການທີ່ມີປະສົບການ, ຫຼືບໍ່ມີຄຸນວຸດທິທີ່ຄ້າຍຄືກັນໃນສະຖາບັນການຂົນສົ່ງ, ເປັນເສັ້ນທາງທີ່ແຕກຕ່າງກັນກັບຄຸນວຸດທິທີ່ເມື່ອທຽບກັບຜູ້ຈັດການບໍ່ມີຄຸນນະສົມບັດໃໝ່. ວິທີການຂອງການກວດສອບຍັງຈະໃຊ້ເວລາ ກັບຄວາມສາມາດຂອງບັນຊີຕໍ່ການຮູ້ໜັງສື ແລະ ອະນຸຍາດໃຫ້ຜູ້ຈັດການທີ່ມີປະສົບການຫຼາຍປີ ແຕ່ຄວາມສາມາດໃນການຂຽນຈໍາກັດການກວດສອບໂດຍການໂອ້ລົມ.

ທັນທີທີ່ມາດຕະຖານຄວາມເປັນມືອາຊີບໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນ ໂດຍອຸດສາຫະກໍາການຂົນສົ່ງ, ມັນເປັນການງ່າຍຂຶ້ນສໍາລັບມາດຕະຖານເຫຼົ່ານີ້ຈະໄດ້ລວມເຂົ້າໃນເງື່ອນໄປອະນຸຍາດຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ຖ້າຫາກວ່າສິ່ງນີ້ສາມາດຊ່ວຍສ້າງມາດຕະຖານຄວາມປອດໄພຕໍ່າສຸດສໍາລັບອຸດສາຫະກໍາທັງໝົດ.

ບັນດາບາດກ້າວທີ່ຈໍາເປັນເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວິທີການນີ້ລວມມີ:

1. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ລັດຖະບານຄວນຈະພິຕັ້ງສົນທະນາຄວາມຕ້ອງການ ສໍາລັບຄວາມເປັນມືອາຊີບທີ່ດີຂຶ້ນ ແລະ ການກໍານົດຊ່ອງຫວ່າງຄວາມສາມາດ. ຂັ້ນຕອນທໍາອິດຈະເປັນການຈັດຕັ້ງກອງປະຊຸມລະດັບພາກພື້ນ ສໍາລັບລັດຖະບານເພື່ອນໍາສະເໜີຄວາມຄິດລິເລີ່ມດ້ານນະໂຍບາຍ ແລະ ຮັບເອົາການປະກອບຄໍາຄິດຄໍາເຫັນ.
2. ຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງ ແລະ ການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຄວນຈະພິຈາລະນາສ້າງໜຶ່ງ ຫຼື ຫຼາຍກວ່າສະມາຄົມຜູ້ທີ່ສາມາດສະແດງຜົນປະໂຫຍດຂອງເຂົາເຈົ້າຢູ່ໃນລະດັບຂອງລັດຖະບານ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນກວ່າ ຍ້ອນເປັນກຸ່ມຂອງຜູ້ດໍາເນີນການຂົນສົ່ງສ່ວນບຸກຄົນ. (ຮູບແບບຂອງສະມາຄົມໃຫ້ບໍລິການດັ່ງລຸ່ງນີ້, ເຊິ່ງຈະເຮັດໃຫ້ທິດທາງ ແລະ ຮັບປະກັນວ່າສະມາຄົມໄດ້ສະແດງຜົນປະໂຫຍດຂອງສະມາຊິກໄດ້.)
3. ລັດຖະບານຄວນຊອກຫາວິທີການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກພາຍນອກ (ທາງດ້ານການເງິນ ແລະ ການໃຫ້ຄໍາແນະນໍາ) ເພື່ອສ້າງຕັ້ງສະມາຄົມຂົນສົ່ງ ແລະ ການສະໜັບສະໜູນສໍາລັບການຝຶກອົບຮົມ.
4. ສະມາຄົມຮັບຜິດຊອບໃນການກໍານົດມາດຕະຖານ ແລະ ສໍາລັບການສະໜອງການຝຶກອົບຮົມອຸດສາຫະກໍາສະເພາະ. (ຮ່າງຫຼັກສູດສໍາລັບການຝຶກອົບຮົມການຄຸ້ມຄອງມີດັ່ງລຸ່ມນີ້.)
5. ສະມາຄົມຄວນຈະຕິດຕໍ່ກັບອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ຄ້າຍຄືກັນ ໃນບັນດາປະເທດທີ່ພັດທະນາກວ່າ ເພື່ອໄດ້ຮັບຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ຄໍາແນະນໍາກ່ຽວກັບການກໍານົດມາດຕະຖານ ແລະ ການຈັດຝຶກອົບຮົມ ແລະ ການກວດສອບລະບົບ. (ໃນບາງກໍລະນີຈະມີສະໜະພັນຂອງສະມາຄົມການຂົນສົ່ງ ທີ່ສາມາດປະສານງານດ້ານການຊ່ວຍເຫຼືອ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນໃນໄລຍະການກໍານົດມາດຕະຖານຂອງການຮັບຮອງ.)
6. ລັດຖະບານຄວນຈະຮັບຜິດຊອບ ສໍາລັບເລື່ອງການສຶກສາຂັ້ນພື້ນຖານຕ່າງໆ ທີ່ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການເພີ່ມມາດຕະຖານ

ຄວາມເປັນມືອາຊີບ. (ຕົວຢ່າງ: ມາດຕະຖານການຮູ້ໜັງສືອາດຈະຍັງຕໍ່າຢູ່ໃນບາງປະເທດ.)

7. ການລູກຄ້າສາທາລະນະ ແລະ ການຂົນສົ່ງຄວນຈະໄດ້ຮັບຮູ້ ເຖິງຄວາມເປັນມືອາຊີບຂອງເປົ້າໝາຍຂອງອຸດສາຫະກຳ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ເນັ້ນໜັກໃສ່ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ທີ່ກຳລັງຊອກຫາ ຫຼື ບັນລຸມາດຕະຖານຄວາມເປັນມືອາຊີບທີ່ສູງຂຶ້ນ (ຕົວຢ່າງ: ຜ່ານຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງເພື່ອຊຸກຍູ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ).
8. ໃນກໍລະນີຂອງຂະແໜງການຂົນສົ່ງທາງການ, ມັນຄົງຈະບໍ່ເປັນສັດສ່ວນທີ່ສູງຂອງຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງຈະພິຈາລະນາການ ໄດ້ຮັບການຮັບຮອງ. ສຳລັບຄົນເຫຼົ່ານີ້, ຫຼັກສູດໄລຍະສັ້ນໃນຄວາມສາມາດຂອງການຄຸ້ມຄອງຕົວຈິງ ແລະ ເຄື່ອງມືງ່າຍ ດາຍໄດ້ຖືກກຳນົດໄວ້ ແລະ ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ສາມາດໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງໂດຍສະມາຄົມຂົນສົ່ງ.
9. ລັດຖະບານ ແລະ ອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງຄວນຈະມີການສົນທະນາຢ່າງເປັນປົກກະຕິ, ບາງທິອາດມີກອງປະຊຸມໂດຍ ຜ່ານກອງປະຊຸມໂຕະມົນ ເພື່ອປຶກສາຫາລືບັນຫາການຂົນສົ່ງ ແລະ ການພັດທະນານະໂຍບາຍ.
10. ໃນເວລາທີ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນສັນຍາການຂົນສົ່ງສາກົນ, ການພິຈາລະນາຄວນຈະໄດ້ຮັບການຮັບຮອງມາດຕະຖານທີ່ໄປສຳລັບ ການຝຶກອົບຮົມ, ລະບົບການ, ຄວາມອາດສາມາດ, ການເກັບກຳຂໍ້ມູນ ແລະ ການບັງຄັບໃຊ້.
11. ລັດຖະບານຄວນເຂົ້າໄປໃນບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈເຊິ່ງຮຽກຮ້ອງໃຫ້ ອົງການຈັດຕັ້ງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງລັດຖະບານ ປຶກສາ ຫາລືກັບຜູ້ຕາງໜ້າຂອງອຸດສາຫະກຳການຂົນສົ່ງ ກ່ອນທີ່ຈະມີການປ່ຽນແປງທາງດ້ານກົດໝາຍ ຫຼື ນະໂຍບາຍທີ່ອາດຈະ ສົ່ງຜົນກະທົບຢ່າງຫຼວງຫຼາຍຕໍ່ກັບການອຸດສາຫະກຳໄດ້.

3. ລະຫັດຮູບແບບຂອງການປະຕິບັດສຳລັບຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງບົກ

ວິທີໜຶ່ງສຳລັບການສະມາຄົມຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ເພື່ອສົ່ງເສີມມາດຕະຖານການເປັນມືອາຊີບທີ່ສູງຂຶ້ນ ແມ່ນເພື່ອກຳນົດວິທີ ການປະຕິບັດ ທີ່ຈະຕ້ອງໄດ້ສັງເກດເຫັນໂດຍສະມາຊິກຂອງຕົນ. ພາຍໃຕ້ວິທີການນີ້, ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງລົດບັນທຸກ ແລະ ລົດເມໂດຍສານ ຈະເຂົ້າສັງເກດເບິ່ງກົດລະບຽບສະເພາະໃດໜຶ່ງຂອງພຶດຕິກຳເຊັ່ນ:

- 1) ການວາງແຜນການດຳເນີນງານ ເພື່ອຮັບປະກັນທາງດ້ານກົດໝາຍ, ຄວາມປອດໄພ ແລະ ພັນທະດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ,
- 2) ຕິດຕາມກວດກາການປະຕິບັດລະບຽບການຂອງຄົນຂັບລົດທີ່ມີລະຫັດ,
- 3) ຝຶກອົບຮົມຄົນຂັບຂອບເຂດຕໍ່າສຸດທີ່ທາງດ້ານກົດໝາຍ,
- 4) ຮັບປະກັນວ່າຍານພາຫະນະມີຄວາມປອດໄພ, ມີການບຳລຸງຮັກສາດີ ແລະ ສະອາດ,
- 5) ເຄົາລົບນັບຖືຜູ້ໃຊ້ເສັ້ນທາງດ້ວຍກັນ ແລະ ຄົນຢ່າງຕາມຖະໜົນ,
- 6) ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ຜູ້ຮັບເໝົາ ແລະ ຜູ້ຮັບເໝົາຍ່ອຍເພື່ອປະຕິບັດຕາມລະຫັດ,
- 7) ຕອບເປັນລາຍລັກອັກສອນຕໍ່ບັນດາຄຳຮ້ອງທຸກ.

ຄວາມຫຼົ້ມເຫຼວທີ່ສຳຄັນໂດຍຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບກົດລະບຽບການເຫຼົ່ານີ້ສາມາດນຳໄປສູ່ ການກັກກັນສະມາ ຄົມໄວ້ຊົ່ວຄາວ.

4. ຄວາມຕ້ອງການການຝຶກອົບຮົມເປັນມືອາຊີບ

ຫຼັກສູດການສຶດສອນອອນລາຍດັ່ງຕໍ່ໄປນີ້ກວມເອົາ, ຮູບແບບທົ່ວໄປ, ທົວຂໍ້ຕົ້ນຕໍຂອງການໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງຢູ່ໃນຫຼັກສູດການ ຝຶກອົບຮົມການຮັບຮອງເປັນມືອາຊີບ. ເປັນທີ່ແນ່ນອນວ່າທາງເລືອກສູດທ້າຍຂອງຫົວຂໍ້ ແມ່ນຂຶ້ນກັບສະຖານະການພາຍໃນປະ ເທດດັ່ງກ່າວ ເປັນຮູບແບບຂອງໂຄງຮ່າງການທາງດ້ານກົດໝາຍ ແລະ ບັນຫາໂດຍສະເພາະແມ່ນປະເຊີນໜ້າໂດຍຜູ້ດຳເນີນ

ການຂົນສົ່ງ. ໃນການຝຶກອົບຮົມພິເສດສະເພາະແມ່ນຕ້ອງການສໍາລັບການດໍາເນີນການຂົນສົ່ງສາກົນ.

ຍ້ອນຄົນເຂົ້າຮ່ວມຫຼັກສູດຈະແມ່ນການຈ້າງງານທີ່ເຕັມເວລາ, ຫຼັກສູດຈະມີຄວາມເປັນຫຼັກສູດ ແລະ ອະນຸຍາດໃຫ້ຫົວຂໍ້ທີ່ຈະໄດ້ຮັບການກວມເອົາເປັນໄລຍະເວລາຍາວນານ. ຫຼັກສູດສາມາດໄດ້ຮັບການສະໜອງໃຫ້ ໂດຍສະຖາບັນການຝຶກອົບຮົມ, ບາງທີອາດມີການຊ່ວຍເຫຼືອສາກົນຈາກອົງການຈັດຕັ້ງຕ່າງປະເທດເຊັ່ນ ສະຖາບັນການຂົນສົ່ງ Chartered, ສະມາຄົມການຂົນສົ່ງ ຫຼື ສະຖາບັນການສຶກສາດ້ານການຝຶກອົບຮົມ. ຫົວຂໍ້ພື້ນທີ່ກວມເອົາລວມມີ:

- ກົດໝາຍຂົນສົ່ງທາງບົກ
- ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງທາງບົກ
- ການບໍລິຫານວິສະວະກໍາຍານພາຫະນະ

ແຕ່ລະຫົວຂໍ້ຈະປະກອບດ້ວຍ 10 ຫົວຂໍ້ຍ່ອຍທີ່ລວມເຂົ້າໃນຫົວຂໍ້.

ເອກະສານອ້າງອີງ

- A.T. Kearney. (2010). ຈີນໃນປີ 2015: ການຂົນສົ່ງແລະໂລຈິແຜນຍຸດທະສາດ. Unknown: A.T. Kearney
- ອາຊຽນ. (ປີ 2008). ອາຊຽນ: Blueprint ເສດຖະກິດອາຊຽນ. ເດືອນກໍລະກົດ 20, 2014, ອາຊຽນ: <http://www.asean.org/archive/5187-10.pdf>
- ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ. (2014). ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ.
- ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ. (2010). ແຜນຍຸດທະສາດ ແລະ ແຜນປະຕິບັດງານສໍາລັບຫຼາຍກວ່າແມ່ນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມ ແມ່ນໍ້າຂອງ ຕາມແລວທາງເສດຖະກິດພາກໃຕ້. Mandaluyong City: ທະນາຄານພັດທະນາ AsianDating
- ກົມຂົນສົ່ງ. (2014). ສະຖິຕິການຈົດທະບຽນຍານພາຫະນະ. ວຽງຈັນ: ກະຊວງໂຍທາທິການແລະຂົນສົ່ງ.
- ຫົວໜ້າພະແນກຂົວທາງ. (2014). ການຈົດທະບຽນຍານພາຫະນະ. ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ: ກະຊວງຂົນສົ່ງທວງດນາມ.
- DM Grant, D. , Lambert,, Stock, JR ແລະ Ellram, LM (2006). ພື້ນຖານຂອງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ. ການສຶກສາຊັ້ນສູງ Hill McGraw.
- ສູນກາງການຄ້າສາກົນ. (2013). ແຜນທີ່ການຄ້າ. ເຈນີວາ: ສູນກາງການຄ້າສາກົນ.
- Ksoll, C (2012). ພາລະບົດບາດຂອງການແຂ່ງຂັນຂອງການຂົນສົ່ງ ແລະ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງສໍາລັບໂລຈິດສະຕິກສ: Views ຂະແໜງການເອກະຊົນ. 3 CAREC ສະຫະພັນລົດບັນທຸກແລະສະມາຄົມຂົນສົ່ງ (CFCFA) ກອງປະຊຸມປະຈຳປີ. ກຸງເທບ: ADB.
- Ksoll, C, & Quarmby, J (2012). Views ພາກເອກະຊົນກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງທາງບົກຕາມແລວທາງເສດຖະກິດເໜືອໃຕ້. ກຸງເທບ: ADB / ການຂົນສົ່ງອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງ.
- Ksoll, C, & Quarmby, J (2013). Views ພາກເອກະຊົນ ກ່ຽວກັບ ການຂົນສົ່ງທາງບົກຕາມ Yangon ໄດ້ - Mandalay - Muse / Ruili - ແລວເສດຖະກິດຄຸນຫມິງ. ວຽງຈັນ: ສະມາຄົມຂົນສົ່ງໃນ GMS, ເວທີສໍາມະນາທຸລະກິດ GMS.
- ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ. (2014). ເສດຖະກິດມະຫາພາກ ໃນປີ 2013 ແລະ ຄາດຄະເນໃນປີ 2014 ວຽງຈັນ: ກະຊວງແຜນການແລະການລົງທຶນ.
- NESDB ປະເທດໄທ. (2011). ສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ. ກຸງເທບ: NESDB ປະເທດໄທ.
- ຜູ້ຕາງໜ້າ. (ປີ 2014, ສິງຫາ). (PA, ສໍາພາດ)
- ຜູ້ຕາງໜ້າ. (2013, ຕຸລາ 11). ເບຍລາວ. (PA, ສໍາພາດ)
- ຜູ້ຕາງໜ້າ. (ປີ 2014, ສິງຫາ). ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສປປ ລາວ, (PA, ສໍາພາດ)
- ຜູ້ຕາງໜ້າ. (ປີ 2014, ສິງຫາ). ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສປປ ລາວ, (PA, ສໍາພາດ)
- ຜູ້ຕາງໜ້າ. (ປີ 2014, ສິງຫາ). ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສປປ ລາວ, (PA, ສໍາພາດ)
- ຜູ້ຕາງໜ້າ. (ປີ 2014, ສິງຫາ). ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສປປ ລາວ, (PA, ສໍາພາດ)
- ຜູ້ຕາງໜ້າ. (2104, ສິງຫາ). ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ,. (PA, ສໍາພາດ)
- ຜູ້ຕາງໜ້າ. (ປີ 2014, ເດືອນກັນຍາ). ຜັກສີຂຽວລາວ. (PA, ສໍາພາດ)
- ຜູ້ຕາງໜ້າ. (2014). ກະຊວງຮຽງງານ ແລະ ສະຫວັດດີສັງຄົມ, ສ. ປ. ປ. ລາວ. (PA, ສໍາພາດ)
- ຜູ້ຕາງໜ້າ. (2014). ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. (PA, ສໍາພາດ)
- ຜູ້ຕາງໜ້າ. (ປີ 2014, ເດືອນກັນຍາ). ບໍລິສັດຜູ້ໂດຍສານທາງໂກພາກເໜືອ. (PA, ສໍາພາດ)
- Shepherd, B. (2011). ຕົ້ນທຶນການຂົນສົ່ງແລະການແຂ່ງຂັນ: ການນໍາໃຊ້ວິທີການວັດແທກ ແລະ ນະໂຍບາຍການຄ້າ. ວໍຊິງຕັນ D.C. ທະນາຄານໂລກ.
- ທີ່ປຶກສາ Solid. (2014). ກາລະໂອກາດຂອງປະເທດຂະແໜງໂລຈິດສະຕິກສຂອງໄທ. ກຸງເທບ: ທີ່ປຶກສາ Solid.
- ວັດຈະນານຸກົມກົດໝາຍ. (2014, ສິງຫາ 18). Retrieved 18 ສິງຫາ, 2014, ຈາກ Cabotage ແມ່ນຫຍັງ: <http://thelawdictionary.org/cabotage/>

- UNCTAD. (2010).
- van Es, M. (2010). ການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິດສະຕິກສ ໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ. ກຸງເທບ: ສະຖານທູດລາດສະອານາຈັກຂອງເນເທີແລນໄດ້.
- ທະນາຄານໂລກ. (2014, September 1). ແນວໂນ້ມເສດຖະກິດໂລກ: ທະນາຄານໂລກ. ວັນທີ 5 ກັນຍາປີ 2014, ຈາກທະນາຄານໂລກ: <http://www.worldbank.org/en/publication/global-economic> - ຄວາມສົດໃສດ້ານ / ຂໍ້ມູນພູມິພາກ = EAP?
- ທະນາຄານໂລກ. (2014). ການຄ້າ ແລະ ການປະເມີນຜົນການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຂົນສົ່ງ ຂອງ ສປປ ລາວ. ວິຊິງຕັນ ດີຊີ: ທະນາຄານໂລກ.
- ລະດັບໂລກດັ່ງກ່າວ. (2014, ສິງຫາ 18). CFR Cost ແລະ ນ້ຳໜັກ. ວັນທີ 18 ສິງຫາ, 2014, ຈາກເວັບໄຊທ໌ໂລກທ້ອງການຈັດສົ່ງ: www.worldclassshipping.com/incoterm_cfr.html
- ລະດັບໂລກດັ່ງກ່າວ. (2014, ຕຸລາ 1). FOB - ກຸ່ມກັບຄະນະກຳມະການ. ກັນຍາ 1, 2014, ຈາກເວັບໄຊທ໌ ທ້ອງການຈັດສົ່ງໂລກ: http://www.worldclassshipping.com/incoterm_fob.htm

