



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ
ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນະຖາວອນ

ນາຍົກລັດຖະມົນຕີ

ເລກທີ **291** /ນຍ
ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ **28 / 05 / 25**

ດໍາລັດ

ວ່າດ້ວຍການຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດໃຊ້
ແຜນດໍາເນີນງານອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ປີ 2025-2030

- ອີງຕາມ ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍລັດຖະບານ ສະບັບເລກທີ 03/ສພຊ, ລົງວັນທີ 16 ພະຈິກ 2021;
- ອີງຕາມ ໜັງສືລາຍງານ ຂອງຄະນະອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ສະບັບເລກທີ 001/ ຄອຄຂ.ສ, ລົງວັນທີ 05 ພຶດສະພາ 2025.

ນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ອອກດໍາລັດ :

- ມາດຕາ 1 ຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດໃຊ້ ແຜນດໍາເນີນງານອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ປີ 2025-2030.
- ມາດຕາ 2 ມອບໃຫ້ຄະນະອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອຜັນຂະຫຍາຍ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແຜນດໍາເນີນງານອໍານວຍຄວາມສະດວກ ທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ປີ 2025-2030 ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ໄດ້ຮັບຜົນດີ.
- ມາດຕາ 3 ບັນດາກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ອົງການ, ບັນດາອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ທຸກພາກສ່ວນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈົ່ງຮັບຮູ້ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເປັນຢ່າງດີ.
- ມາດຕາ 4 ດໍາລັດສະບັບນີ້ ມີຜົນສັກສິດ ນັບແຕ່ວັນລົງລາຍເຊັນເປັນຕົ້ນໄປ

ນາຍົກລັດຖະມົນຕີ



ສອນໄຊ ສີພັນດອນ

ບົດນຳ

ຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຕາມດຳລັດ ເລກທີ 145/ລບ, ລົງວັນທີ 14 ມີນາ 2023 ໃນທຳມະການຍຸກແຫ່ງການເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມໂຍງ, ວຽກງານອຳນວຍ ຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ມີບົດບາດສຳຄັນຫຼາຍຕໍ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ການແກ້ໄຂຄວາມຫຍຸ້ງຍາກທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ເງິນເຟີ້ ໂດຍການຫຼຸດຜ່ອນຂັ້ນຕອນ, ເວລາ ແລະ ຕົ້ນທຶນດ້ານ ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເພື່ອສ້າງຄວາມສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນຂອງທຸລະກິດລາວ ກັບ ຕ່າງປະເທດ. ພ້ອມດຽວ ກັນ, ການໂຮມຄະນະກຳມະການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ເຂົ້າກັບຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ເປັນຄະນະດຽວ ກໍ່ເພື່ອເຮັດໃຫ້ກົນໄກປະສານ ແລະ ແກ້ໄຂບັນຫາຕ່າງໆທີ່ເກີດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ມີຄວາມກົມກຽວ ແລະ ສະດວກຄ່ອງຕົວຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ.

ຈຸດປະສົງຂອງແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ 2025-2030 ແມ່ນເພື່ອ ກຳນົດບັນດາໜ້າວຽກບຸລິມະສິດທີ່ຕິດພັນກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ ແລະ ທັງປະຕິບັດຕາມພັນທະທີ່ມີຕໍ່ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນໃນອີກ 5-6 ປີຂ້າງໜ້າ ຊຶ່ງສັງລວມ ເອົາບັນດາມາດຕະການ, ແຜນວຽກຈຸດສຸມ, ກິດຈະກຳ ແລະ ຄາດໝາຍສູ່ຊົນຂອງສອງຂົງເຂດວຽກງານ (ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ) ເຂົ້າເປັນອັນດຽວ ແນໃສ່ເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານ ມີຄວາມສອດຄ່ອງ, ເປັນເອກະ ພາບ ແລະ ໄປໃນລວງດຽວກັນ ໃນອານາຄົດຂ້າງໜ້າ.

ເປົ້າໝາຍລວມຂອງແຜນດຳເນີນງານສະບັບນີ້ ແມ່ນເພື່ອ “ເຮັດໃຫ້ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ທັນສະໄໝ, ໂປ່ງໃສ ແລະ ປອດໄພ” ຊຶ່ງມີ 4 ຄາດໝາຍສູ່ຊົນ ຄື: ① ຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັ້ງຢືນ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ② ຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການກວດປ່ອຍ ສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ຢູ່ດ່ານ, ③ ບັບປຸງດັດສະນີຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບດ້ານໂລຊິດສະຕິກຂອງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ເພີ່ມຂຶ້ນ, ④ ຫຼຸດຜ່ອນຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ຈຳເປັນ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ ການເຄື່ອນຍ້າຍ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າຢູ່ພາຍໃນ. ນອກຈາກນີ້, ຍັງມີ 12 ມາດຕະການ, 22 ແຜນວຽກຈຸດສຸມ ແລະ ບັນດາກິດຈະກຳຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງລະອຽດ ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍລວມ ແລະ ຄາດໝາຍສູ່ຊົນທີ່ກຳນົດໄວ້.

ແຜນດຳເນີນງານສະບັບນີ້, ໄດ້ຖືກຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດໃຊ້ ຢ່າງເປັນທາງການ ຕາມດຳລັດ ເລກທີ 291/ນຍ, ລົງ ວັນທີ 28 ພຶດສະພາ 2025. ສະນັ້ນ, ທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕ້ອງໄດ້ສ້າງແຜນວຽກລະອຽດເພື່ອຈັດຕັ້ງຜັນ ຂະຫຍາຍແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ 2025-2030 ຕາມຂົງເຂດ ວຽກງານ ແລະ ພາລະບົດບາດຂອງຕົນ. ຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການ ຂົນສົ່ງ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຜັນຂະຫຍາຍ, ກວດກາ, ຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານດັ່ງກ່າວ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຮັບໝາກຜົນດີ.

ທ້າຍສຸດ, ຂໍສະແດງຄວາມຂອບໃຈເປັນຢ່າງຍິ່ງມາຍັງທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທີ່ໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ຄົ້ນຄວ້າ, ປະສານ ສົມທົບເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນ ແລະ ປະກອບຄຳຄິດເຫັນຢ່າງກົງໄປກົງມາ ແລະ ສ້າງສັນ ເຮັດໃຫ້ການສ້າງແຜນດຳເນີນ ງານສະບັບນີ້ ສຳເລັດໄປດ້ວຍດີ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ກໍ່ບໍ່ອາດປາສະຈາກໄດ້ຂໍຜິດພາດ ແລະ ຂໍ້ບົກຜ່ອງ ຊຶ່ງພວກເຮົາ ຍິນດີຮັບເອົາຄຳຕຳນິຕິຊົມ ເພື່ອນຳໄປປັບປຸງ ແລະ ພັດທະນາໃຫ້ດີຂຶ້ນ ໃນຄັ້ງຕໍ່ໆໄປ.

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ 02 ມິຖຸນາ 2025

ຮອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ

ຫົວໜ້າຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກ
ທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນສູນກາງ



ສະເຫລີມໄຊ ກົມມະສິດ

ແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກ ທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງຂອງ ສປປ ລາວ 2025-2030



ພຶດສະພາ 2025

ບົດນຳ

ຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຕາມດຳລັດ ເລກທີ 145/ລບ, ລົງວັນທີ 14 ມີນາ 2023 ໃນທຳມະການຍຸກແຫ່ງການເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມໂຍງ, ວຽກງານອຳນວຍ ຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ມີບົດບາດສຳຄັນຫຼາຍຕໍ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ການແກ້ໄຂຄວາມຫຍຸ້ງຍາກທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ເງິນເຟີ້ ໂດຍການຫຼຸດຜ່ອນຂັ້ນຕອນ, ເວລາ ແລະ ຕົ້ນທຶນດ້ານ ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເພື່ອສ້າງຄວາມສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນຂອງທຸລະກິດລາວ ກັບ ຕ່າງປະເທດ. ພ້ອມດຽວ ກັນ, ການໂຮມຄະນະກຳມະການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ເຂົ້າກັບຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ເປັນຄະນະດຽວ ກໍ່ເພື່ອເຮັດໃຫ້ກົນໄກປະສານ ແລະ ແກ້ໄຂບັນຫາຕ່າງໆທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ມີຄວາມກົມກຽວ ແລະ ສະດວກຄ່ອງຕົວຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ.

ຈຸດປະສົງຂອງແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ 2025-2030 ແມ່ນເພື່ອ ກຳນົດບັນດາໜ້າວຽກບຸລິມະສິດທີ່ຕິດພັນກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ ແລະ ທັງປະຕິບັດຕາມຜົນທະທີ່ມີຕໍ່ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນໃນອີກ 5-6 ປີຂ້າງໜ້າ ຊຶ່ງສັງລວມ ເອົາບັນດາມາດຕະການ, ແຜນວຽກຈຸດສຸມ, ກິດຈະກຳ ແລະ ຄາດໝາຍສູ່ຊົນຂອງສອງຂົງເຂດວຽກງານ (ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ) ເຂົ້າເປັນອັນດຽວ ແນໃສ່ເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານ ມີຄວາມສອດຄ່ອງ, ເປັນເອກະ ພາບ ແລະ ໄປໃນລວງດຽວກັນ ໃນອານາຄົດຂ້າງໜ້າ.

ເປົ້າໝາຍລວມຂອງແຜນດຳເນີນງານສະບັບນີ້ ແມ່ນເພື່ອ “ເຮັດໃຫ້ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ທັນສະໄໝ, ໂປ່ງໃສ ແລະ ປອດໄພ” ຊຶ່ງມີ 4 ຄາດໝາຍສູ່ຊົນ ຄື: ❶ ຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ❷ ຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການກວດປ່ອຍ ສິນຄ້າ ນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ຢູ່ດ່ານ, ❸ ປັບປຸງດັດສະນີຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບດ້ານໂລຊິດສະຕິກຂອງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ເພີ່ມຂຶ້ນ, ❹ ຫຼຸດຜ່ອນຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ຈຳເປັນ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ ການເຄື່ອນຍ້າຍ ແລະ ຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າຢູ່ພາຍໃນ. ນອກຈາກນີ້, ຍັງມີ 12 ມາດຕະການ, 22 ແຜນວຽກຈຸດສຸມ ແລະ ບັນດາກິດຈະກຳຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງລະອຽດ ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍລວມ ແລະ ຄາດໝາຍສູ່ຊົນທີ່ກຳນົດໄວ້.

ແຜນດຳເນີນງານສະບັບນີ້, ໄດ້ຖືກຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດໃຊ້ ຢ່າງເປັນທາງການ ຕາມດຳລັດ ເລກທີ 291/ນຍ, ລົງ ວັນທີ 28 ພຶດສະພາ 2025. ສະນັ້ນ, ທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕ້ອງໄດ້ສ້າງແຜນວຽກລະອຽດເພື່ອຈັດຕັ້ງຜັນ ຂະຫຍາຍແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ 2025-2030 ຕາມຂົງເຂດ ວຽກງານ ແລະ ພາລະບົດບາດຂອງຕົນ. ຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການ ຂົນສົ່ງ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຜັນຂະຫຍາຍ, ກວດກາ, ຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານດັ່ງກ່າວ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ຮັບໜ້າຜົນດີ.

ທ້າຍສຸດ, ຂໍສະແດງຄວາມຂອບໃຈເປັນຢ່າງຍິ່ງມາຍັງທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທີ່ໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ຄົ້ນຄວ້າ, ປະສານ ສົມທົບເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນ ແລະ ປະກອບຄຳຄິດເຫັນຢ່າງກົງໄປກົງມາ ແລະ ສ້າງສັນ ເຮັດໃຫ້ການສ້າງແຜນດຳເນີນ ງານສະບັບນີ້ ສຳເລັດໄປດ້ວຍດີ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ກໍ່ບໍ່ອາດປາສະຈາກໄດ້ຂໍຜິດພາດ ແລະ ຂໍ້ບົກຜ່ອງ ຊຶ່ງພວກເຮົາ ຍິນດີຮັບເອົາຄຳຕຳນິຕິຊົມ ເພື່ອນຳໄປປັບປຸງ ແລະ ພັດທະນາໃຫ້ດີຂຶ້ນ ໃນຄັ້ງຕໍ່ໆໄປ.

ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ວັນທີ.....

ຮອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ

ຫົວໜ້າຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກ
ທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນສູນກາງ

ຄຳສັບຫຍໍ້

AEO	ຜູ້ປະກອບການມາດຕະຖານເອອີໂອ (Authorized Economic Operator)
ASYCUDA	ລະບົບແຈ້ງພາສີແບບອັດຕະໂນມັດ (Automated System for Customs Data)
ASW	ລະບົບແຈ້ງພາສີປະຕູດຽວອາຊຽນ (ASEAN Single Window)
CBTA	ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (Cross Border Transport Agreement)
EDB	ບົດລາຍງານຄວາມສະດວກໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ຂອງທະນາຄານໂລກ
GMS	ການຮ່ວມມືທາງເສດຖະກິດໃນຂອບອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (Great Mekong Subregion)
LNSW	ລະບົບແຈ້ງພາສີປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ (Lao National Single Window)
LBF	ກອງປະຊຸມທຸລະກິດລາວ (Lao Business Forum)
LPI	ດັດສະນີຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບດ້ານໂລຊິດສະຕິກ (Logistics Performance Index)
NTMs	ມາດຕະການທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ແມ່ນພາສີ (Non-Tariff Measures)
NSWA+	ລະບົບແຈ້ງພາສີແບບເອເລັກໂຕຣນິກທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ສອງລະບົບ (LNSW + ASYCUDA)
OSJD	ອົງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງລົດໄຟ (Organization for Cooperation Between Railways)
SDGs	ເປົ້າໝາຍການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ (Sustainable Development Goals)
SPS	ມາດຕະການດ້ານສຸຂາພາໄມ ແລະ ສຸຂາພາໄມພືດ (Sanitary and Phytosanitary Measures)
SOP	ຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງານທີ່ເປັນມາດຕະຖານ (Standard Operating Procedure)
TBT	ມາດຕະການດ້ານເຕັກນິກຕໍ່ການຄ້າ (Technical Barriers to Trade)
UNESCAP	ຄະນະກຳມະການເພື່ອພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມ ໃນອາຊີ ແລະ ປາຊີຟິກ ຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific)
TRS	ການສຶກສາເວລາກວດປ່ອຍສິນຄ້າ (Time Release Study)
WTO-TFA	ສັນຍາ ວ່າດ້ວຍການອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າໃນຂອບອົງການການຄ້າໂລກ (World Trade Organization – Trade Facilitation Agreement)

ບົດນຳ	I
ຄຳສັບຫຍໍ້	II
ສາລະບານ	III
ພາກທີ I ສະພາບລວມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	7
1. ສະພາບລວມການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ໃນໄລຍະຜ່ານມາ	7
2. ຄວາມສຳຄັນວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	9
3. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ 2017-2022	11
4. ສະພາບລວມວຽກງານໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ຂົນສົ່ງຂອງ ສປປ ລາວ	14
5. ແນວໂນ້ມສາກົນ ແລະ ພາກພື້ນ ກ່ຽວກັບວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	16
6. ຕີລາຄາດ້ານດີ, ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້	18
ພາກທີ II ເປົ້າໝາຍລວມ, ຄາດໝາຍສຸດຍຸດ ແລະ ມາດຕະການ	20
1. ເປົ້າໝາຍລວມ	20
2. ຄາດໝາຍສຸດຍຸດ	20
3. ມາດຕະການ	20
ມາດຕະການທີ 1: ການປັບປຸງກົນໄກປະສານງານ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນ	20
ມາດຕະການທີ 2: ການປັບປຸງມາດຕະການທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ແມ່ນພາສີ	21
ມາດຕະການທີ 3: ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າໃນຂອບອົງການການຄ້າໂລກ	22
ມາດຕະການທີ 4: ການຫັນເປັນທັນສະໄໝ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ລະບົບຖານຂໍ້ມູນ	23
ມາດຕະການທີ 5: ການປັບປຸງຂະບວນການດຳເນີນການຢູ່ດ່ານ	24
ມາດຕະການທີ 6: ການເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມໂຍງທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	27
ມາດຕະການທີ 7: ການປັບປຸງກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນໃຫ້ເຂັ້ມແຂງ	30
ມາດຕະການທີ 8: ການສຶກສາຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	31
ມາດຕະການທີ 9: ການຫຼຸດຜ່ອນຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງພາຍໃນປະເທດ	31
ມາດຕະການທີ 10: ການເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ ໃນການແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບ ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	31
ມາດຕະການທີ 11: ການສ້າງຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າ	32
ມາດຕະການທີ 12: ການປັບປຸງຕົວຊີ້ວັດການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຕາມບົດລາຍງານການປະເມີນສະພາບແວດລ້ອມໃນ ການດຳເນີນທຸລະກິດ ແລະ ການລົງທຶນ	33
ພາກທີ III ແຜນວຽກຈຸດສຸມ, ກິດຈະກຳ ແລະ ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ	34
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 1 ປັບປຸງກົນໄກປະສານງານ, ການກວດກາ, ຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກ ງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	34
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 2 ສ້າງຂີດຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນຮັບຜິດຊອບວຽກງານກອງເລຂາ ແລະ ສອງໜ່ວຍງານ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ	35
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 3 ທົບທວນຄືນ ແລະ ປັບປຸງບັນດາມາດຕະການ NTMs	35
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 4 ສ້າງຕັ້ງກົນໄກ ເພື່ອປະເມີນຜົນທະຫົບບັນດາຮ່າງນິຕິກຳທີ່ເປັນມາດຕະການ NTMs	38
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 5 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການທີ່ນອນໃນສັນຍາ WTO-TFA	38
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 6 ຫັນມານຳໃຊ້ລະບົບທັນສະໄໝເຂົ້າໃນການການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ, ການກວດປ່ອຍສິນຄ້າຢູ່ດ່ານ, ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການເກັບຄ່າຜັນທະຕ່າງໆ	41
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 7 ປັບປຸງກົງຈັກການຈັດຕັ້ງ, ລະບົບການ ແລະ ຂັ້ນຕອນປະຕິບັດງານທີ່ເປັນມາດຕະຖານຂອງດ່ານ	42
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 8 ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງກົນໄກປະສານງານ ແລະ ການຮ່ວມມືຢູ່ດ່ານ	43
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 9 ກວດກາເອກະສານ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານກົນໄກບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງຮ່ວມກັນ	43
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 10 ຊຸກຍູ້ຜູ້ປະກອບການມາດຕະຖານເອື້ອອິໄອ	44
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 11 ພັດທະນາ, ປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ຈັດສັນອຸປະກອນທີ່ທັນສະໄໝ ຂອງດ່ານ	44

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 12 ຜັນຂະຫຍາຍນະໂຍບາຍການກວດກາຈຸດດຽວ ຫຼື ເຂດຄວບຄຸມຮ່ວມກັນ	45
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 13 ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງການບໍລິການທ່າບົກ.....	45
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 14 ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງການບໍລິການ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ	46
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 15 ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງນິຕິກຳກ່ຽວຂ້ອງ, ສັນຍາຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ ແລະ ອະນຸພາກພື້ນ.....	46
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 16 ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	47
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 17 ປັບປຸງກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນໃຫ້ເຂັ້ມແຂງ.....	47
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 18 ສຶກສາຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.....	48
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 19 ຫຼຸດຜ່ອນຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງພາຍໃນປະເທດ.....	48
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 20 ເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ ໃນການແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບ ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	49
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 21 ສ້າງຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າ.....	50
ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 22 ປັບປຸງຕົວຊີ້ວັດການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຕາມບົດລາຍງານການປະເມີນສະພາບແວດລ້ອມໃນການ ດຳເນີນທຸລະກິດ ແລະ ການລົງທຶນ (B-READY).....	51
ພາກທີ IV ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	52
1. ອົງການຈັດຕັ້ງໃນການປະສານງານ	52
2. ການຕິດຕາມ, ກວດກາ, ປະເມີນຜົນ ແລະ ລາຍງານ	52
3. ງົບປະມານ	52
4. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ	52
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1: ການແປງຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງ ດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ 2025-2030.....	53
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2: ຕົວຊີ້ວັດຜົນສຳເລັດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານ 2025-2030	65
ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3: ຂະແໜງການທີ່ອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ	67

ສາລະບານຮູບສະແດງ

ຮູບສະແດງທີ 1: ມູນຄ່າການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກສິນຄ້າແຕ່ປີ 2017-2023	7
ຮູບສະແດງທີ 2: ລາຍການສິນຄ້ານຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກຕົ້ນຕໍ ຂອງ ສປປ ລາວ ປີ 2023	8
ຮູບສະແດງທີ 3: ໂຄງປະກອບການຈັດຕັ້ງ ແລະ ບຸກຄະລາກອນ ຂອງຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານ ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນສູນກາງ (ຄອຄຂ.ສ).....	9
ຮູບສະແດງທີ 4: ໂຄງປະກອບການຈັດຕັ້ງ ແລະ ບຸກຄະລາກອນ ຂອງຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານ ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນແຂວງ (ຄອຄຂ.ຂ).....	10
ຮູບສະແດງທີ 5: ຖານຂໍ້ມູນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ WTO-TFA ຂອງ ສປປ ລາວ ກັບ ປະເທດອາຊຽນ	22

ສາລະບານຕາຕະລາງ

ຕາຕະລາງທີ 1: ຕົວຊີ້ວັດຄວາມສະດວກໃນການດຳເນີນທຸລະກິດຂອງບັນດາປະເທດອາຊຽນ 2019-2020	11
ຕາຕະລາງທີ 2: ມາດຕະການທີ່ເປັນຕົວຊີ້ວັດການຄ້າຂ້າມແດນຂອງ ສປປ ລາວ 2018-2020	12
ຕາຕະລາງທີ 3: ຕັດສະນີຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບດ້ານໂລຊິດສະຕິກຂອງ 10 ປະເທດອາຊຽນ 2018 ແລະ 2023	15
ຕາຕະລາງທີ 4: ການປະເມີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ WTO-TFA ຂອງ ສປປ ລາວ	22
ຕາຕະລາງທີ 5: ມາດຕະການ NTMs ທີ່ຂະແໜງການລັດເປັນຜູ້ວາງອອກ	36
ຕາຕະລາງທີ 6: 452 ມາດຕະການ NTMs ແລະ 51 ມາດຕະການບຸລິມະສິດ ຕາມຄຳສັ່ງ 12/ນຍ	36
ຕາຕະລາງທີ 7: ຂໍ້ສະເໜີແນະໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບາງມາດຕະການໝວດ B ແລະ C ຂອງສັນຍາ WTO-TFA ຕາມ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນການປະເມີນແຜນດຳເນີນງານ 2017-2022	38
ຕາຕະລາງທີ 8: ສັງລວມຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງຂອງບັນດາແຂວງ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ	49

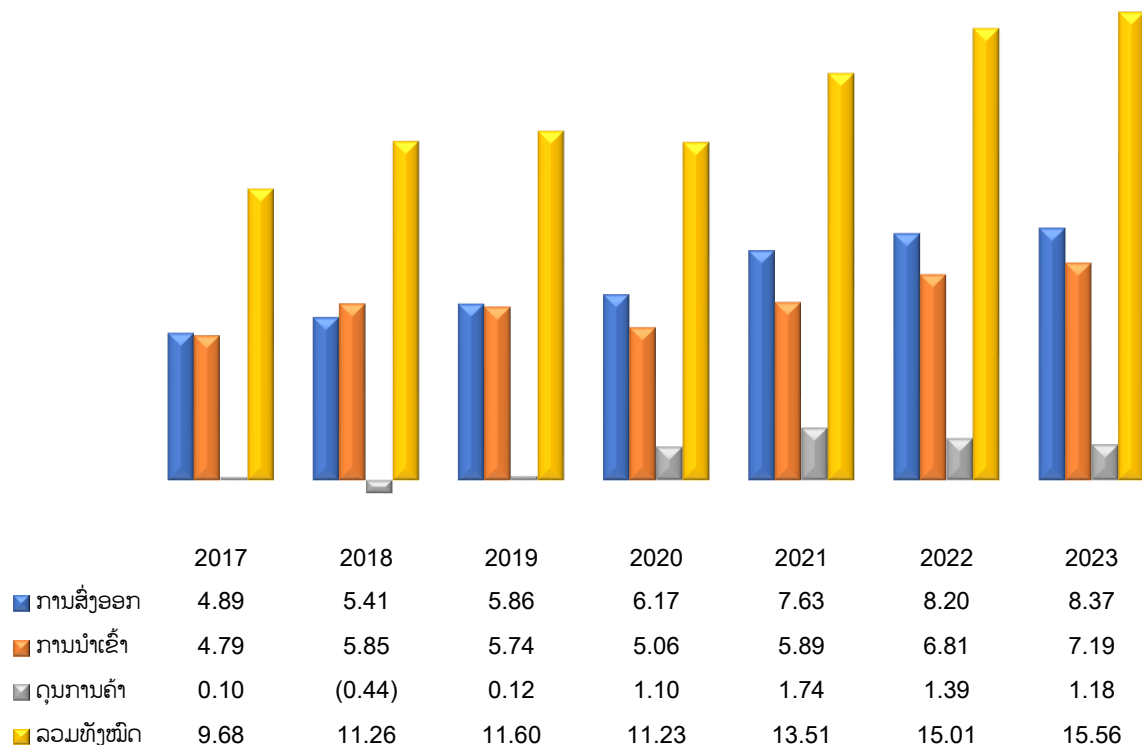
ພາກທີ I ສະພາບລວມການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກ ທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ

1. ສະພາບລວມການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ໃນໄລຍະຜ່ານມາ

ອີງຕາມແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX (2021-2025), ອັດຕາການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດຂອງ ສປປ ລາວ ໃນປີ 2017-2020 ແມ່ນສະເລ່ຍ 7.2% ຕໍ່ປີ ແລະ ໄດ້ຫຼຸດລົງຫຼາຍສະເພາະໃນປີ 2020 ຊຶ່ງສະເລ່ຍປະມານ 3.3 ຫາ 3.6% ເນື່ອງຈາກການລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ສົ່ງຜົນກະທົບດ້ານລົບຕໍ່ທຸກຂົງເຂດເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມຂອງປະເທດ. ໃນນີ້, ວຽກງານການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ກໍ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບເຊັ່ນດຽວກັນ ຊຶ່ງສະແດງອອກ ຄື: ມູນຄ່າການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ຂອງ ສປປ ລາວ ໃນປີ 2020 ບັນລຸໄດ້ 11.23 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ ຫຼຸດລົງ 3.21% ທຽບໃສ່ປີ 2019. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ມູນຄ່າການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ກັບມາເພີ່ມຂຶ້ນໃນປີ 2021-2023 ຊຶ່ງໃນປີ 2021 ບັນລຸໄດ້ 13.51 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ, ໃນປີ 2022 ບັນລຸໄດ້ 15.01 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ ແລະ ໃນປີ 2023 ບັນລຸໄດ້ 15.56 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ ສະເລ່ຍ 11.68%. ສະເພາະປີ 2023, ມູນຄ່າການສົ່ງອອກບັນລຸໄດ້ 8.37 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ ເພີ່ມຂຶ້ນ 2.1%, ມູນຄ່າການນຳເຂົ້າບັນລຸໄດ້ 7.19 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ ເພີ່ມຂຶ້ນ 5.6% (ຮູບສະແດງທີ 1). ສິນຄ້າສົ່ງອອກຕົ້ນຕໍ ແມ່ນໄຟຟ້າກວມ 28% ຂອງການສົ່ງອອກທັງໝົດ, ຄຳ ແລະ ແຮ່ທາດ (ຄຳ, ແຮ່ທອງ, ແຮ່ເຫຼັກ) ກວມ 18%, ເຈ້ຍ ແລະ ເສດເຈ້ຍ 9%, ເກືອ 5%, ມັນຕົ້ນ 4%, ຢາງພາລາ 4%, ນ້ຳຕານ 3%, ເຄື່ອງນຸ່ງຫົ່ມ 3% ແລະ ອື່ນໆ. ສິນຄ້ານຳເຂົ້າຕົ້ນຕໍ ແມ່ນນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ (ກາຊວນ, ແອັດຊັງ ແລະ ແອັດຊັງຟິເສດ) ກວມ 17% ຂອງການນຳເຂົ້າທັງໝົດ, ຍານພາຫະນະ ແລະ ຊີ້ນສ່ວນອາໄຫຼ່ ກວມ 13%, ອຸປະກອນກົນຈັກ 8%, ເຫຼັກ 6%, ເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ 4%, ພລາສະຕິກ 3%, ເຈ້ຍ ແລະ ເສດເຈ້ຍ 3%, ເຄື່ອງດື່ມ 3%, ນ້ຳຕານ 3%, ແລະ ອື່ນໆ (ຮູບສະແດງທີ 2).

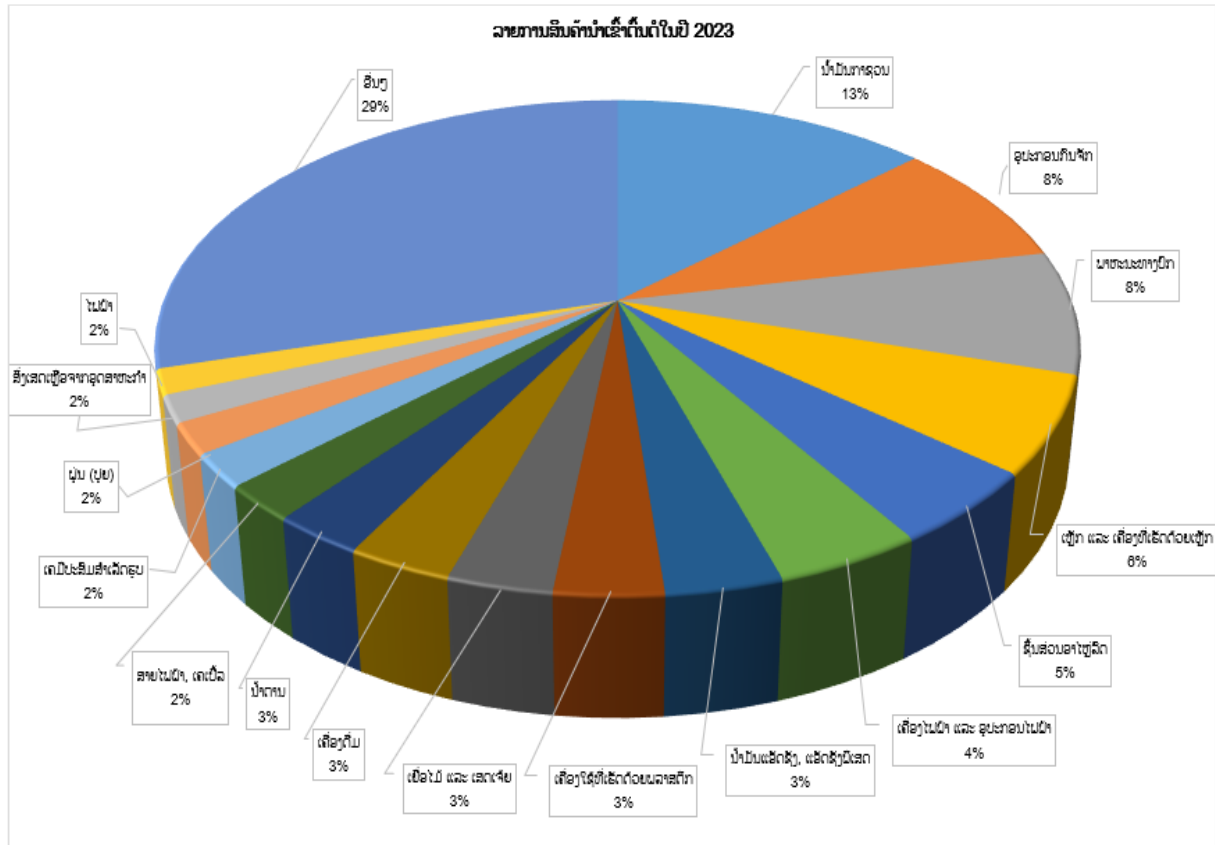
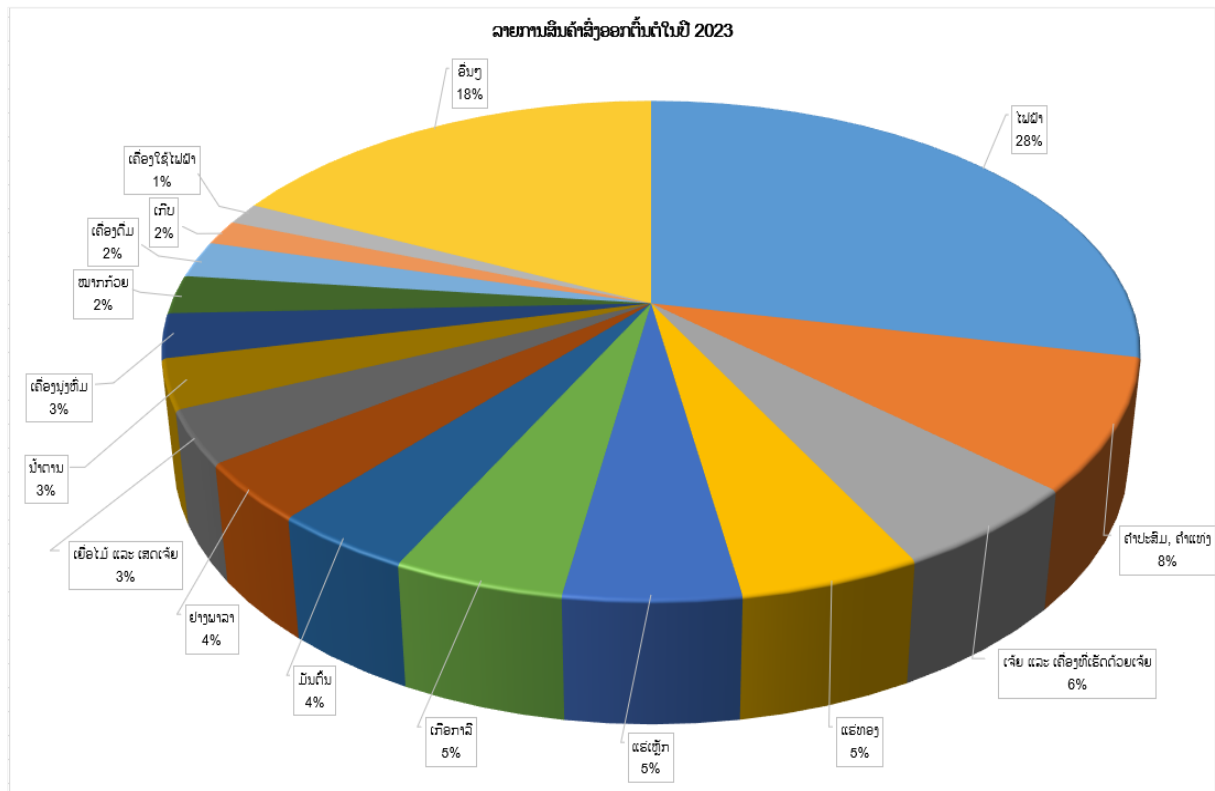
ຮູບສະແດງທີ 1: ມູນຄ່າການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກສິນຄ້າແຕ່ປີ 2017-2023

ຫົວໜ່ວຍ: ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ.

ຮູບສະແດງທີ 2: ລາຍການສິນຄ້ານຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກຕົ້ນຕໍ ຂອງ ສປປ ລາວ ປີ 2023

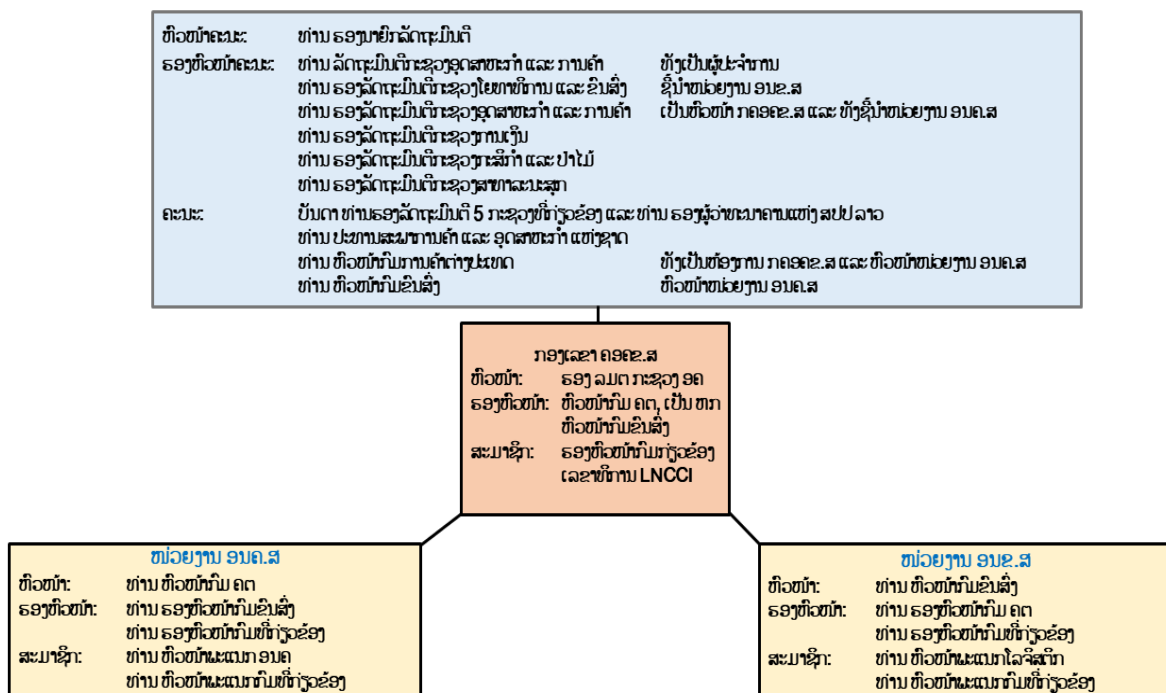


ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ.

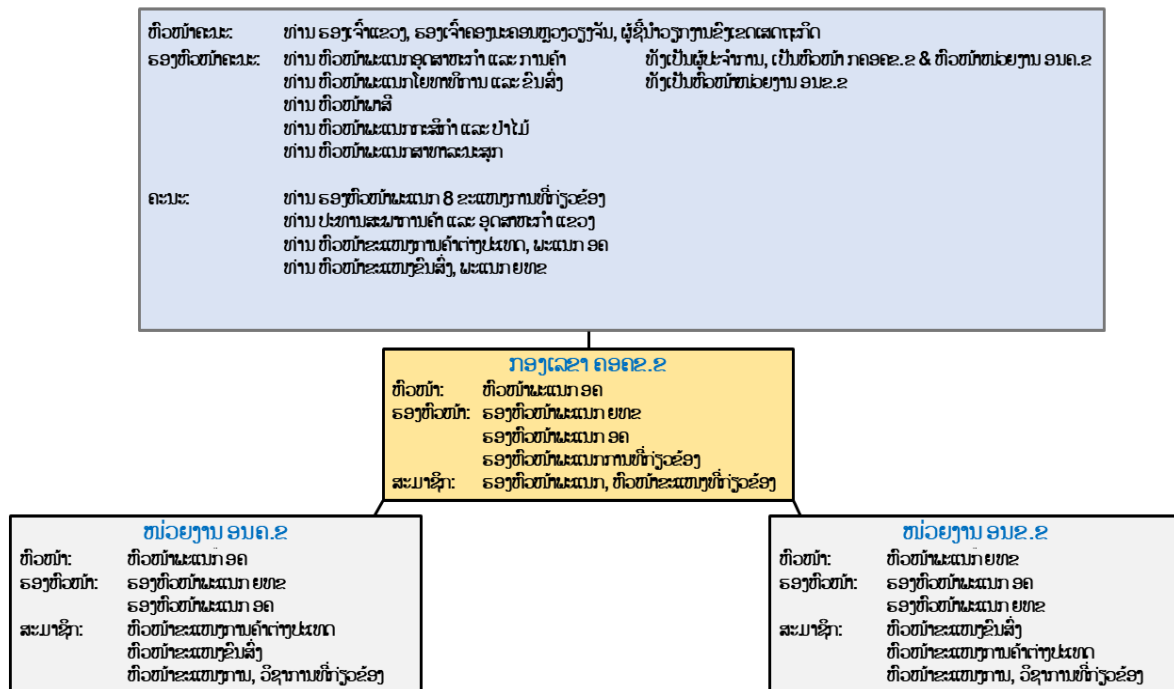
2. ຄວາມສໍາຄັນວຽກງານອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ

ນັບແຕ່ປີ 2022 ເປັນຕົ້ນມາ ສປປ ລາວ ໄດ້ພົບກັບສິ່ງທ້າທາຍໃໝ່ຫຼາຍຢ່າງ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ອັດຕາເງິນເຝີ້ສູງທີ່ສຸດ ເປັນປະຫວັດສາດ ຊຶ່ງສິ່ງຜົນໃຫ້ລາຄາສິນຄ້າຖີບຕົວຂຶ້ນຫຼາຍກວ່າສອງເທົ່າ. ລັດຖະບານ ໄດ້ມີນະໂຍບາຍ ແລະ ມາດຕະການຕ່າງໆ ເພື່ອແກ້ໄຂຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກທາງດ້ານເສດຖະກິດເຫຼົ່ານີ້ ຊຶ່ງໜຶ່ງໃນນັ້ນແມ່ນວຽກງານອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຂັ້ນຕອນ, ເວລາ ແລະ ຕົ້ນທຶນທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງທັງເປັນການຜັນຂະຫຍາຍຕາມເນື້ອໃນຈິດໃຈຂອງຄໍາສັ່ງ ວ່າດ້ວຍການປັບປຸງບັນດາລະບຽບການ ແລະ ກົນໄກປະສານງານ ໃນການດໍາເນີນທຸລະກິດ ຢູ່ ສປປ ລາວ ເລກທີ 02/ນຍ, ລົງວັນທີ 01 ກຸມພາ 2018 ແລະ ຄໍາສັ່ງ ວ່າດ້ວຍການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການນໍາເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ, ການນໍາເຂົ້າຊົ່ວຄາວ, ການຜ່ານແດນ ແລະ ການເຄື່ອນຍ້າຍ ສິນຄ້າ ຢູ່ ສປປ ລາວ ເລກທີ 12/ນຍ, ລົງວັນທີ 16 ຕຸລາ 2019. ຄຽງຄູ່ກັນ, ລັດຖະບານ ກໍ່ໄດ້ຕັດສິນໃຈໂຮມຄະນະຊີ້ນຳລວມອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ຄະນະກຳມະການຂົນສົ່ງແຫ່ງຊາດ ຊຶ່ງໃນເມື່ອກ່ອນເປັນສອງຄະນະທີ່ແຍກກັນ ເຂົ້າເປັນຄະນະດຽວໂດຍໃສ່ຊື່ວ່າ: “ຄະນະກຳມະການອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ” ຕາມດໍາລັດ ເລກທີ 145/ນຍ, ລົງວັນທີ 14 ມີນາ 2023 ເພື່ອເຮັດໃຫ້ກົນໄກປະສານງານ ແລະ ແກ້ໄຂບັນຫາຕ່າງໆມີຄວາມສະດວກຄ່ອງຕົວຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ. ຄະນະກຳມະການດັ່ງກ່າວປະກອບມີ 2 ຂັ້ນ ຄື: ຂັ້ນສູນກາງ (ຄອຄຂ.ສ) ແມ່ນທ່ານຮອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ເປັນຫົວໜ້າຄະນະ, ທ່ານລັດຖະມົນຕີກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ເປັນຮອງຫົວໜ້າຄະນະ ແລະ ທັງເປັນຜູ້ປະຈຳການ; ຂັ້ນແຂວງ (ຄອຄຂ.ຂ) ແມ່ນທ່ານຮອງເຈົ້າແຂວງ, ຮອງເຈົ້າຄອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເປັນຫົວໜ້າຄະນະ, ທ່ານຫົວໜ້າຜະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ເປັນຮອງຫົວໜ້າຄະນະ ແລະ ທັງເປັນຜູ້ປະຈຳການ. ພ້ອມກັນນີ້, ກໍ່ໄດ້ສ້າງຕັ້ງກອງເລຂາຄະນະກຳມະການອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງປະກອບມີ 2 ຂັ້ນ ຄື: ຂັ້ນສູນກາງ (ກຄອຄຂ.ສ) ແມ່ນທ່ານ ຮອງລັດຖະມົນຕີກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ເປັນຫົວໜ້າກອງເລຂາ; ຂັ້ນແຂວງ (ກຄອຄຂ.ຂ) ແມ່ນທ່ານຫົວໜ້າຜະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ເປັນຫົວໜ້າຄະນະ. ກອງເລຂາ ໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 2 ໜ່ວຍງານ ຄື: ໜ່ວຍງານອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ (ອນຄ) ມີຈຸດປະສານງານຢູ່ຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ແລະ ໜ່ວຍງານອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຂົນສົ່ງ (ອນຂ) ມີຈຸດປະສານງານຢູ່ຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ (ຮູບສະແດງທີ 3 ແລະ 4).

ຮູບສະແດງທີ 3: ໂຄງປະກອບການຈັດຕັ້ງ ແລະ ບຸກຄະລາກອນ ຂອງຄະນະກຳມະການອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນສູນກາງ (ຄອຄຂ.ສ)



ຮູບສະແດງທີ 4: ໂຄງປະກອບການຈັດຕັ້ງ ແລະ ບຸກຄະລາກອນ ຂອງຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນແຂວງ (ຄອຄຂ.ຂ)



ນອກຈາກນີ້, ປະຈຸບັນ ການຫັນເປັນດິຈິຕອນ ມີບົດບາດສຳຄັນຫຼາຍ ເພື່ອເພີ່ມປະສິດທິພາບ ແລະ ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ. ໃນນີ້, ເປົ້າໝາຍການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ (SDGs) ຂອງຄະນະກຳມະການເພື່ອພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມ ຂອງອາຊີ ແລະ ປາຊີຟິກ ຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ (UNESCAP) ຖືເອົາການຫັນເປັນດິຈິຕອນເປັນໜຶ່ງໃນ 6 ຫຼັກການຕົ້ນຕໍ ສຳລັບການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ¹. ຄຽງຄູ່ກັນ, ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX (2021-2025)² ໄດ້ກຳນົດໃຫ້ມີການປັບປຸງກົນໄກການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງພາກທຸລະກິດ ໂດຍການສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ລະບົບຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ICT ເຂົ້າໃນການບໍລິຫານ, ພິມັດ ແລະ ບໍລິການທາງດ້ານວິຊາການຕ່າງໆ ພ້ອມທັງການປັບປຸງ ແລະ ພັດທະນາການຄ້າໃຫ້ເປັນລະບົບທັນສະໄໝ. ພ້ອມດຽວກັນ, ແຜນພັດທະນາດັ່ງກ່າວ ຍັງກຳນົດໃຫ້ສຸມໃສ່ພັດທະນາ ແລະ ຍົກລະດັບບັນດາໂຄງລ່າງພື້ນຖານຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ ໃຫ້ສາມາດເຊື່ອມຈອດກັນພາຍໃນ, ກັບປະເທດອ້ອມຂ້າງ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ຢ່າງມີຈຸດສຸມ ແລະ ເປັນລະບົບກົມກຽວກັນ ເພື່ອເຮັດປະເທດລາວເປັນຈຸດໃຈກາງສຳຄັນຂອງການຂົນສົ່ງ. ສຳລັບແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ 5 ປີ ຄັ້ງທີ X ສະບັບໃໝ່ (2026-2030) ກໍ່ໄດ້ກຳນົດໃຫ້ສືບຕໍ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາແຜນວຽກຈຸດສຸມດັ່ງກ່າວ ຕື່ມ.

ຈາກສິ່ງທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຫຼາຍໃນການສ້າງແຜນດຳເນີນງານການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ສະບັບນີ້ຂຶ້ນ ເພື່ອສືບຕໍ່ຜັນຂະຫຍາຍບັນດານະໂຍບາຍ, ແຜນພັດທະນາ, ແຜນຍຸດທະສາດ, ແຜນດຳເນີນງານ ແລະ ນິຕິກຳຕ່າງໆ ຂອງລັດຖະບານ ລວມທັງການແກ້ໄຂບັນຫາຕ່າງໆທີ່ຍັງຄົງຄ້າງເພື່ອປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມທີ່ເອື້ອອຳນວຍໃຫ້ແກ່ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແນໃສ່ດຶງດູດການລົງທຶນທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ, ສາມາດເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມໂຍງ ກັບ ສະພາບການປ່ຽນແປງໃໝ່ຂອງພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ, ປະກອບສ່ວນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງປະເທດ.

¹ ບົດລາຍງານການພັດທະນາແບບຍືນຍົງຂອງເຄືອຂ່າຍແກ້ໄຂການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ (SDSN), ປີ 2022. 6 ຫຼັກການປ່ຽນແປງທາງສັງຄົມທີ່ສຳຄັນໃນການປະຕິບັດເປົ້າໝາຍ SDG ຄື: ໑ ການສຶກສາ, ເພດ ແລະ ສິດສະເໝີພາບ, ໒ ສຸຂະພາບ ແລະ ຄວາມເປັນຢູ່ທີ່ດີ, ໓ ພະລັງງານສະອາດ ແລະ ອຸດສາຫະກຳແບບຍືນຍົງ, ໔ ອາຫານ, ທີ່ດິນ ແລະ ຊັບພະຍາກອນນ້ຳ ແບບຍືນຍົງ, ໕ ຕົວເມືອງ ແລະ ຊຸມຊົນແບບຍືນຍົງ ແລະ ໖ ການຫັນເປັນດິຈິຕອນ ເພື່ອການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ.

² ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 5 ປີ ຄັ້ງທີ IX (2021-2025), ເປົ້າໝາຍທີ 5, ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 1 ແລະ 2.

3. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ 2017-2022

ນັບແຕ່ມີແຜນດຳເນີນງານວຽກອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ 5 ປີ (2017-2022), ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ໄດ້ເປັນເຈົ້າການສົມທົບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານດັ່ງກ່າວ ໂດຍ ສະເພາະການປັບປຸງອັນດັບຕົວຊີ້ວັດທີ 8 “ການຄ້າຂ້າມແດນ” ຕາມຄຳສັ່ງເລກທີ 02/ນຍ ໃຫ້ດີຂຶ້ນ ໂດຍຫຼຸດຜ່ອນ ເວລາໃນການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກສິນຄ້າໃຫ້ໄດ້ 50%. ອີງຕາມບົດລາຍງານຄວາມສະດວກໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ (EDB) ຂອງທະນາຄານໂລກ ເຫັນວ່າ: ອັນດັບຂອງຕົວຊີ້ວັດທີ 8 ສປປ ລາວ ແມ່ນດີຂຶ້ນຈາກອັນດັບທີ 124 ໃນປີ 2018 ມາເປັນ 78 ໃນປີ 2020 ທຽບໃສ່ຕົວຊີ້ວັດອື່ນ (ອີກ 9 ຕົວຊີ້ວັດ) ເຫັນວ່າ ຕົວຊີ້ວັດທີ 8 ແມ່ນຢູ່ໃນອັນດັບທີ່ ດີກວ່າໝູ່ ແລະ ທຽບໃສ່ບັນດາປະເທດອາຊຽນ ແມ່ນຢູ່ອັນດັບທີ 4 ຮອງຈາກ ປະເທດສິງກະໂປ, ມາເລເຊຍ ແລະ ໄທ (ຕາຕະລາງທີ 1).

ຕາຕະລາງທີ 1: ຕົວຊີ້ວັດຄວາມສະດວກໃນການດຳເນີນທຸລະກິດຂອງບັນດາປະເທດອາຊຽນ 2019-2020

ປະເທດ	ການເລີ່ມຕົ້ນ ທຸລະກິດ		ການຂ້ອນຂຽງ ປຸກສ້າງ		ການຕິດຕັ້ງ ໄຟຟ້າ		ການຂົນສົ່ງ ທະບຽນຮັບ ສິນ		ການເຂົ້າເຖິງ ສິນເຊື່ອ		ການປົກ ປ້ອງນັກ ລົງທຶນ		ການເສຍ ອາກອນ		ການຄ້າ ຂ້າມແດນ			ການບັງຄັບໃຊ້ ສັນຍາ		ການແກ້ໄຂ ບັນຫາການ ລົ້ມລະລາຍ		ຄວາມສະດວກໃນ ການດຳເນີນທຸລະກິດ		
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2018	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	ສົມທົບ 19-20
ສິງກະໂປ	3	4	8	5	16	19	21	21	32	37	7	3	8	7	42	45	47	1	1	27	27	2	2	0
ມາເລເຊຍ	122	126	3	2	4	4	29	33	32	37	2	2	72	80	61	48	49	33	35	41	40	15	12	↑3
ໄທ	39	47	67	34	6	6	66	67	44	48	15	3	59	68	57	59	62	35	37	24	24	27	21	↑6
ບຣູໄນ	16	16	55	54	31	31	142	144	1	1	48	128	84	90	144	149	149	67	66	64	59	55	66	↓11
ຫວຽດນາມ	104	115	21	25	27	27	60	64	32	25	89	97	131	109	94	100	104	62	68	133	122	69	70	↓1
ອິນໂດເນເຊຍ	134	140	112	110	33	33	100	106	44	48	51	37	112	81	112	116	116	146	139	36	38	73	73	0
ຟິລິບປິນ	166	171	94	85	29	32	116	120	184	132	132	72	94	95	99	104	113	151	152	63	65	124	95	↑29
ກຳປູເຈຍ	185	187	179	178	141	146	124	129	22	25	110	128	137	138	108	115	118	182	182	79	82	138	144	↓6
ສປປ ລາວ	180	181	99	99	156	144	85	88	73	80	174	179	155	157	124	76	78	162	161	168	168	154	154	0
ມຽນມາ	152	70	81	46	144	148	136	125	178	181	185	176	126	129	163	168	168	188	187	164	164	171	165	↑6

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ບົດລາຍງານຄວາມສະດວກໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ (EDB) ຂອງທະນາຄານໂລກ, ປີ 2018-2020³.

ສະເພາະມາດຕະການທີ່ເປັນຕົວຊີ້ວັດ ເຫັນວ່າ: ເວລາໃນການອອກອະນຸຍາດນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ຫຼຸດລົງຈາກ 216 ຊົ່ວໂມງ ມາເປັນ 60 ຊົ່ວໂມງ ຫຼື ບັນລຸໄດ້ 72%. ສຳລັບເວລາໃນການກວດປ່ອຍສິນຄ້າສົ່ງອອກຢູ່ດ່ານ ຫຼຸດລົງ ຈາກ 12 ຊົ່ວໂມງ ມາເປັນ 9 ຊົ່ວໂມງ ຫຼື ບັນລຸໄດ້ 25%, ເວລາໃນການກວດປ່ອຍສິນຄ້ານຳເຂົ້າຢູ່ດ່ານ ຫຼຸດລົງຈາກ 14 ຊົ່ວໂມງ ມາເປັນ 11 ຊົ່ວໂມງ ຫຼື ບັນລຸໄດ້ 21% (ຕາຕະລາງທີ 2). ໃນນີ້, ສັງເກດເຫັນວ່າ: ເວລາໃນການອອກ ອະນຸຍາດນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ຫຼຸດລົງ 72%, ສ່ວນເວລາໃນການກວດປ່ອຍສິນຄ້ານຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກຢູ່ດ່ານ ຫຼຸດ ລົງ 23%. ຖ້າເອົາເວລາຂອງການອອກອະນຸຍາດ ແລະ ການກວດປ່ອຍຢູ່ດ່ານ ມາສະເລ່ຍລວມກັນ ແມ່ນບັນລຸໄດ້ 48% ຊຶ່ງເກືອບບັນລຸຄາດໝາຍລວມທີ່ກຳນົດໄວ້ 50%.

³ ບົດລາຍງານ EDB ໄດ້ຢຸດຕິການສຶກສາໃນປີ 2020 ແລະ ຖືກປ່ຽນແທນໂດຍບົດລາຍງານການປະເມີນສະພາບແວດລ້ອມໃນການດຳ ເນີນທຸລະກິດ ແລະ ການລົງທຶນ (Business Ready: B-READY) ຊຶ່ງໄດ້ເລີ່ມສຶກສາໃນປີ 2023 ເປັນຕົ້ນມາ. ສຳລັບຜົນການສຶກສາ ຂອງ ສປປ ລາວ ຄາດວ່າຈະສຳເລັດໃນປີ 2025.

ຕາຕະລາງທີ 2: ມາດຕະການທີ່ເປັນຕົວຊີ້ວັດການຄ້າຂ້າມແດນຂອງ ສປປ ລາວ 2018-2020

ມາດຕະການທີ່ເປັນຕົວຊີ້ວັດ	ສປປ ລາວ					ສະເລ່ຍ ອາຊຽນ
ການສົ່ງອອກ	2018	2019	ສົມທຽບ (%)	2020	ສົມທຽບ (%)	ຊົ່ວໂມງ
ເວລາສົ່ງອອກ: ດຳເນີນການຢູ່ດ່ານ (ຊົ່ວໂມງ)	12	9	-25	9	0	60
ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສົ່ງອອກ: ດຳເນີນການຢູ່ດ່ານ (USD)	73	140	+91.78	140	0	319
ເວລາສົ່ງອອກ: ການດຳເນີນເອກະສານ (ຊົ່ວໂມງ)	216	60	-72	60	0	67
ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍສົ່ງອອກ: ການດຳເນີນເອກະສານ (USD)	235	235	0	235	0	91
ການນຳເຂົ້າ						
ເວລານຳເຂົ້າ: ດຳເນີນການຢູ່ດ່ານ (ຊົ່ວໂມງ)	14	11	-21.43	11	0	73
ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍນຳເຂົ້າ: ດຳເນີນການຢູ່ດ່ານ (USD)	153	224	+46.4	224	0	356
ເວລານຳເຂົ້າ: ການດຳເນີນເອກະສານ (ຊົ່ວໂມງ)	216	60	-72	60	0	67
ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍນຳເຂົ້າ: ການດຳເນີນເອກະສານ (USD)	115	115	0	115	0	100
ອັນດັບຕົວຊີ້ວັດທີ 8 (ການຄ້າຂ້າມແດນ)		76		78	-2	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ບົດລາຍງານຄວາມສະດວກໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ (EDB) ຂອງທະນາຄານໂລກ, ປີ 2018-2020.

□ ສັງເກດຕີລາຄາ

ເຖິງວ່າ ສປປ ລາວ ໄດ້ສຳເລັດການສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການຊີ້ນຳລວມອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ຕາມຂໍ້ຕົກລົງ ເລກທີ 48/ນຍ, ລົງວັນທີ 26 ກໍລະກົດ 2018 (ປ່ຽນແທນໂດຍຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຕາມດຳລັດ ເລກທີ 145/ນຍ) ຊຶ່ງເປັນພັນທະໜຶ່ງທີ່ ສປປ ລາວ ມີຕໍ່ສັນຍາວ່າດ້ວຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າໃນຂອບອົງການການຄ້າໂລກ (WTO-TFA), ແຕ່ຍັງມີຫຼາຍໜ້າວຽກໃນສັນຍາດັ່ງກ່າວ ທີ່ ສປປ ລາວ ຈະຕ້ອງສືບຕໍ່ປະຕິບັດໃຫ້ໄດ້ເຕັມສ່ວນ ເນື່ອງຈາກສາມາດປະເມີນໄດ້ວ່າ: ມີພຽງ 30.5% ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ເຕັມສ່ວນ, 16.7% ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ສ່ວນໃຫຍ່ ແລະ 52.8% ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ບາງສ່ວນ. ບັນດາວຽກທີ່ຈະຕ້ອງສືບຕໍ່ປະຕິບັດໃຫ້ໄດ້ເຕັມສ່ວນປະກອບມີ: ການປັບປຸງມາດຕະການທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ແມ່ນພາສີ (NTMs), ການບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ, ການນຳໃຊ້ລະບົບແຈ້ງພາສີປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ (LNSW), ການຊຳລະແບບເອເລັກໂຕຣນິກ ແລະ ອື່ນໆ. ສາເຫດທີ່ເຮັດໃຫ້ຍັງບໍ່ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນຍ້ອນຂາດກົນໄກການຕິດຕາມ ແລະ ລາຍງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ, ການສ້າງ ແລະ ປັບປຸງລະບຽບການ ຫຼື NTMs ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຍັງມີຄວາມລ່າຊ້າ, ລະບົບເອເລັກໂຕຣນິກທີ່ມີຢູ່ (ລະບົບ LNSW, ASYCUDA) ຍັງບໍ່ສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ເຕັມຮູບແບບ, ຂາດການຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານວິຊາການແບບຕໍ່ເນື່ອງ (ຍ້ອນການລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຊັກຊ້າໃນການຈັດຈ້າງຊ່ຽວຊານມາຊ່ວຍວຽກ) ແລະ ອື່ນໆ⁴.

□ ຂໍ້ແນະນຳໃນຕໍ່ໜ້າ

ການປະເມີນຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດັ່ງກ່າວ ຍັງໄດ້ມີຂໍ້ສະເໜີແນະທີ່ສຳຄັນ ໃຫ້ແກ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າໃນອານາຄົດ ຄືດັ່ງນີ້:

- 1) ການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ກອງເລຂາຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ເຊັ່ນ: ການສ້າງຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນ, ການປັບປຸງກົນໄກປະສານງານ, ການສ້າງລະບົບລາຍງານ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ເປັນລະບົບ ແລະ ມີຄວາມຕໍ່ເນື່ອງ.

⁴ ບົດປະເມີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານວຽກອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ ປີ 2017-2022, ເດືອນມັງກອນ 2023

- 2) ການຍົກສູງການຮ່ວມມືກັບພາກເອກະຊົນ ໂດຍການສ້າງກົນໄກຕ່າງໆເພື່ອເພີ່ມທະວີການປະສານສົມທົບລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນໃນທຸກລະດັບ ເພື່ອປະຕິຮູບວຽກງານການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ແກ້ໄຂບັນຫາຂອງພາກທຸລະກິດໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ. ນອກຈາກນີ້, ກອງເລຂາຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຄວນປະສານສົມທົບກັບກອງເລຂາກອງປະຊຸມທຸລະກິດລາວ (LBF) ຂອງສະພາການຄ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກຳແຫ່ງຊາດ ຢ່າງໃກ້ຊິດ ເພື່ອຄວາມເປັນເອກະພາບໃນການແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ.
- 3) ການຫັນໄປສູ່ການຄ້າຂ້າມແດນແບບທັນສະໄໝ ຍັງບໍ່ທັນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນ. ສະນັ້ນ, ລັດຖະບານຄວນສ້າງແຜນດຳເນີນງານ ແລະ ກຳນົດເວລາໃນການຫັນເປັນດິຈິຕອນ ຢ່າງຊັດເຈນ ພ້ອມທັງຈັດຕັ້ງຜັນຂະຫຍາຍນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເປັນຕົ້ນ ກົດໝາຍທຸລະກຳເອເລັກໂຕຼນິກ, ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍລາຍເຊັນເອເລັກໂຕຼນິກ ແລະ ດຳລັດ ວ່າດ້ວຍການຄ້າທາງເອເລັກໂຕຼນິກ. ບາດກ້າວລິເລີ່ມໃນການຫັນເປັນການຄ້າແບບທັນສະໄໝແມ່ນການນຳໃຊ້ລະບົບແຈ້ງພາສີແບບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ (LNSW) ເຂົ້າໃນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ, ເຄື່ອນຍ້າຍ ແລະ ຜ່ານແດນສິນຄ້າ ແລະ ລະບົບແຈ້ງພາສີແບບເອເລັກໂຕຼນິກ (NSWA+)⁵ ເຂົ້າໃນການແຈ້ງ ແລະ ກວດປ່ອຍສິນຄ້າຢູ່ດ່ານ.
- 4) ການປະຕິຮູບມາດຕະການ NTMs ຢ່າງຈິງຈັງ ໂດຍການທົບທວນຄືນ ແລະ ວິເຄາະຂໍ້ດີ, ຂໍ້ເສຍ ພ້ອມທັງກຳນົດຂໍ້ສະເໜີແນະໃນການປັບປຸງມາດຕະການດັ່ງກ່າວ ເພື່ອສະເໜີຕໍ່ຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ພິຈາລະນາຕົກລົງວ່າ ມາດຕະການໃດແດ່ທີ່ຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງ ຫຼື ລົບລ້າງ ຫຼື ມາດຕະການໃດທີ່ມີເຫດຜົນພຽງພໍ ຈະມີການປັບປຸງຄືແນວໃດ. ເນື່ອງຈາກຜ່ານມາກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ ໄດ້ມີຫຼາຍຂໍ້ສະເໜີປັບປຸງມາດຕະການ NTMs, ແຕ່ມີຫຼາຍຂະແໜງການ ມີຄວາມລ່າຊ້າ ແລະ ບໍ່ພິຈາລະນາຂໍ້ສະເໜີທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້. ນອກຈາກນີ້, ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕ້ອງສົ່ງຮ່າງລະບຽບການທັງໝົດ ທີ່ກຳນົດມາດຕະການ NTMs ໃໝ່ ໃຫ້ຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເພື່ອຂໍຄຳເຫັນ ຫຼື ທິດຊີ້ນຳ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າລະບຽບການ ຫຼື ມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້ ຈະບໍ່ກາຍເປັນສິ່ງກົດຂວາງທາງດ້ານການຄ້າ.
- 5) ການສ້າງແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າໃນຕໍ່ໜ້າ ຄວນໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຂໍ້ຄິດລິເລີ່ມຕ່າງໆ ທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນຂອບພາກພື້ນ ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍ ເຊັ່ນ: ອາຊຽນ, ອາຊຽນ+, ອານຸພາກລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ (GMS), ສັນຍາການຮ່ວມມືເສດຖະກິດແບບຮອບດ້ານລະດັບພາກພື້ນ (RCEP), ທະນາຄານໂລກ, ທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ, ອົງການ UNESCAP, ອົງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງປະເທດຍີ່ປຸ່ນ (JICA) ແລະ ອື່ນໆ ເພື່ອໃຫ້ສປປ ລາວ ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດສູງສຸດຈາກຂອບການຮ່ວມມືເຫຼົ່ານີ້. ພ້ອມດຽວກັນ, ແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ຄວນເຊື່ອມໂຍງກັບແຜນພັດທະນາ ຫຼື ຍຸດທະສາດຂອງການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ແລະ ໂລຊິດສະຕິກ ເນື່ອງຈາກແຜນງານດັ່ງກ່າວ ເປັນວາລະທີ່ສຳຄັນຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຂອງຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.
- 6) ທ້າຍສຸດ, ແມ່ນທຸກຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການທີ່ນອນ A, B ແລະ C ໃນສັນຍາ WTO-TFA ໃຫ້ໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນ ໂດຍການກຳນົດແຜນປະຕິບັດງານ ແລະ ຂະແໜງການທີ່ຮັບຜິດຊອບຢ່າງຊັດເຈນ ພ້ອມທັງໃຫ້ມີກົນໄກໃນການຕິດຕາມ ແລະ ສະໜັບສະໜູນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ. ໃນນີ້, ຄວນເນັ້ນໃສ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການທີ່ນອນໃນໝວດ B ແລະ C ທີ່ ສປປ ລາວ ມີຜົນທະຕ້ອງໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດປະຕິບັດໃຫ້ສຳເລັດ ເຊັ່ນ: ການບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ, ການນຳໃຊ້ລະບົບ LNSW, ການຊຳລະແບບເອເລັກໂຕຼນິກ, ການທົບທວນຄືນ ແລະ ປັບປຸງລະບຽບການ ແລະ ອື່ນໆ.

⁵ ລະບົບ NSWA+ ເປັນລະບົບທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັນລະຫວ່າງລະບົບ LNSW ແລະ ASYCUDA ເພື່ອຍົກສູງປະສິດທິພາບໃນການແຈ້ງພາສີດ້ວຍການແຈ້ງແບບເອເລັກໂຕຼນິກຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ແລະ ລົບລ້າງການນຳໃຊ້ເອກະສານເປັນເຈ້ຍ.

4. ສະພາບລວມວຽກງານໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ຂົນສົ່ງຂອງ ສປປ ລາວ

ໃນຍຸກຂອງການເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມໂຍງ ປະຈຸບັນ, ວຽກງານໂລຊິດສະຕິກມີບົດບາດສໍາຄັນຫຼາຍຕໍ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ເວົ້າລວມເວົ້າສະເພາະ ແມ່ນການນໍາເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ, ການເຄື່ອນຍ້າຍ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ. ສໍາລັບ ສປປ ລາວ ເຖິງວ່າຈະເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ແຕ່ມີຄວາມໄດ້ປຽບດ້ານພູມສັນຖານທີ່ຕັ້ງຢູ່ໃຈກາງ ລະຫວ່າງ 5 ປະເທດ (ສປ ຈີນ, ຫວຽດນາມ, ໄທ, ມຽນມາ ແລະ ກຳປູເຈຍ), ລັດຖະບານ ຈຶ່ງມີນະໂຍບາຍຕ່າງໆໃນການຫັນຈາກປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ທະເລ ມາເປັນປະເທດເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມໂຍງ (Land Link) ເພື່ອໃຫ້ກາຍເປັນສູນກາງບໍລິການໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນພາກພື້ນ ດ້ວຍການປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ການບໍລິການດ້ານຄົມມະນາຄົມ-ຂົນສົ່ງ ໃຫ້ກາຍເປັນແຮງສະໜັບສະໜູນທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ ໃຫ້ແກ່ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝ, ສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ປອດໄພ, ມີປະສິດທິຜົນສູງ, ຍືນຍົງ ແລະ ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ທ່າບົກ, ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ, ເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງບົກ ທາງນໍ້າ ແລະ ທາງອາກາດ ແລະ ອື່ນໆ. ຄຽງຄູ່ກັນ, ລັດຖະບານ ກໍ່ເອົາໃຈໃສ່ໃນການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ເພື່ອຊຸກຍູ້ການຜະລິດ, ການບໍລິການ ແລະ ສ້າງເງື່ອນໄຂທີ່ເອື້ອອໍານວຍໃຫ້ທຸກພາກສ່ວນເສດຖະກິດເຄື່ອນໄຫວໄດ້ຢ່າງຄ່ອງຕົວ ຕາມກົນໄກຕະຫຼາດ, ເພີ່ມຄວາມສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ເຊື່ອມໂຍງ ກັບ ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ.

ໂລຊິດສະຕິກ ມີຜົນກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ຕ່ອງໂສ້ການສະໜອງສິນຄ້າ ຊຶ່ງຫຼາຍປະເທດໄດ້ຖືເອົາລະດັບການພັດທະນາໂລຊິດສະຕິກເປັນຕົວຊີ້ວັດຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຈໍລະຈອນສິນຄ້າຈາກແຫຼ່ງຜະລິດໄປເຖິງຕະຫຼາດ. ຢູ່ບາງປະເທດທີ່ກຳລັງພັດທະນາ ຕົ້ນທຶນທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກແມ່ນສະເລ່ຍ 25% ຂອງຕົ້ນທຶນການຂົນສົ່ງ, ສ່ວນປະເທດທີ່ພັດທະນາແລ້ວ ແມ່ນສະເລ່ຍຕໍ່າສຸດ 8% ຂອງຕົ້ນທຶນການຂົນສົ່ງ⁶. ປັດໄຈທີ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ຕົ້ນທຶນທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ປະກອບມີ: ① ໂຄງລ່າງພື້ນຖານການຂົນສົ່ງ, ② ບົດບາດຂອງຂະແໜງເສດຖະກິດ, ③ ອັດຕາດອກເບ້ຍ, ④ ລະດັບການແຂ່ງຂັນລະຫວ່າງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ, ⑤ ເຕັກໂນໂລຊີຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ⑥ ລະບຽບການ ແລະ ການເກັບອາກອນ. ດັ່ງນັ້ນ, ຖ້າ ສປປ ລາວ ມີລະບົບໂລຊິດສະຕິກທີ່ດີ ຈະສາມາດຫຼຸດຕົ້ນທຶນ ແລະ ເວລາທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເຮັດໃຫ້ສາມາດແຂ່ງຂັນ ກັບ ຕ່າງປະເທດໄດ້.

ອີງຕາມດັດສະນີຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບດ້ານໂລຊິດສະຕິກ (Logistics Performance Index: LPI) ຂອງທະນາຄານໂລກໃນປີ 2018 ເຫັນວ່າ: ປະສິດທິພາບດ້ານໂລຊິດສະຕິກຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນສະເລ່ຍ 2.7 ຄະແນນ (ເຕັມ 5.0 ຄະແນນ) ຊຶ່ງຢູ່ອັນດັບທີ 82 (ຈາກທັງໝົດ 160 ປະເທດ) ແລະ ເມື່ອທຽບກັບບັນດາປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ ແມ່ນຢູ່ອັນດັບທີ 8. ລ່າສຸດດັດສະນີ LPI ປີ 2023 ໄດ້ລາຍງານວ່າ: ປະສິດທິພາບດ້ານໂລຊິດສະຕິກຂອງ ສປປ ລາວ ແມ່ນສະເລ່ຍ 2.4 ຄະແນນ ຊຶ່ງຫຼຸດລົງ 0.3 ຄະແນນ ທຽບໃສ່ປີ 2018 ແລະ ຢູ່ອັນດັບທີ 115 (ຈາກທັງໝົດ 139 ປະເທດ). ໃນນີ້, ເຫັນວ່າ: ຫຼາຍຕົວຊີ້ວັດຂອງດັດສະນີ LPI ມີຄະແນນຫຼຸດລົງ ເຊັ່ນ: ການກວດປ່ອຍຢູ່ດ່ານ ຈາກ 2.7 ມາເປັນ 2.4, ໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ຈາກ 2.4 ມາເປັນ 2.3, ຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ ຈາກ 2.7 ມາເປັນ 2.3, ຄວາມສາມາດ ແລະ ຄຸນນະພາບດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ຈາກ 2.6 ມາເປັນ 2.4, ການຕິດຕາມ ແລະ ການກວດສອບສິນຄ້າ ຈາກ 2.9 ມາເປັນ 2.4. ມີພຽງແຕ່ຄະແນນຕົວຊີ້ວັດການຕິດຕາມເທົ່ານັ້ນ ທີ່ຍັງເປັນ 2.8 ຄະແນນ ຄືເກົ່າ (ຕາຕະລາງທີ 3).

⁶ ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ທະນາຄານໂລກ ສໍາລັບຂໍ້ມູນລວມຍອດຜະລິດຕະພັນພາຍໃນປະເທດ (GDP) ແລະ ບັນດາແຫຼ່ງຂໍ້ມູນຕົ້ນທຶນທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ.

ຕາຕະລາງທີ 3: ດັດສະນີຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກຂອງ 10 ປະເທດອາຊຽນ 2018 ແລະ 2023

ລ/ດ	ປະເທດ	ປີລາຍງານ	ອັນດັບລວມ	ປະສິດທິພາບທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ	ການກວດປ່ອຍຢູ່ດ່ານ	ໂຄງລ່າງພື້ນຖານ	ຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ	ຄວາມສາມາດ ແລະ ຄຸນນະພາບທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ	ການຕິດຕາມ ເວລາໃນການບໍລິການ	ການຕິດຕາມ ແລະ ການກວດສອບສິນຄ້າ
1	ສິງກະໂປ	2018	7	4.0	3.9	4.0	3.5	4.1	4.3	4.0
		2023	1	4.3	4.2	4.6	4.0	4.4	4.3	4.4
2	ມາເລເຊຍ	2018	41	3.2	2.9	3.1	3.3	3.3	3.4	3.1
		2023	26	3.6	3.3	3.6	3.7	3.7	3.7	3.7
3	ໄທ	2018	32	3.4	3.1	3.1	3.4	3.4	3.8	3.4
		2023	34	3.5	3.3	3.7	3.5	3.5	3.5	3.6
4	ຟິລິບປິນ	2018	60	2.9	2.5	2.7	3.2	2.7	2.9	3.0
		2023	43	3.3	2.8	3.2	3.1	3.3	3.9	3.3
5	ຫວຽດນາມ	2018	39	3.2	2.9	3.0	3.1	3.4	3.6	3.4
		2023	43	3.3	3.1	3.2	3.3	3.2	3.3	3.4
6	ອິນໂດເນເຊຍ	2018	46	3.1	2.6	2.9	3.2	3.1	3.6	3.3
		2023	61	3.0	2.8	2.9	3.0	2.9	3.3	3.0
7	ບຣູໄນ	2018	80	2.7	2.6	2.4	2.5	2.7	3.1	2.7
		2023	-	-	-	-	-	-	-	-
8	ສປປ ລາວ	2018	82	2.7	2.6	2.4	2.7	2.6	2.8	2.9
		2023	115	2.4	2.3	2.3	2.3	2.4	2.8	2.4
9	ກຳປູເຈຍ	2018	98	2.5	2.3	2.1	2.7	2.4	3.1	2.5
		2023	115	2.4	2.2	2.1	2.3	2.4	2.7	2.8
10	ມຽນມາ	2018	137	2.3	2.1	1.9	2.2	2.2	2.9	2.2
		2023	-	-	-	-	-	-	-	-

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ບົດລາຍງານຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ (LPI) ຂອງທະນາຄານໂລກ.

ໝາຍເຫດ: ປີ 2018 ໄດ້ສຶກສາເອົາ 160 ປະເທດ, ສ່ວນປີ 2023 ແມ່ນ 139 ປະເທດ.

ສປປ ລາວ ເຮົາມີທ່າແຮງທາງດ້ານການບໍລິການໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຫຼາຍດ້ານ ທີ່ເປັນບ່ອນເຕົ້າໂຮມ, ແຈກຢາຍ, ຄ່ຽນຖ່າຍ ແລະ ຍົກຍໍ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ❶ ທ່າບົກ 3 ແຫ່ງ⁷; ❷ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຈຳນວນ 8 ແຫ່ງ⁸. ການບໍລິການທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ການຂົນສົ່ງເຫຼົ່ານີ້ ຍັງບໍ່ທັນບັນລຸຕາມຈຸດປະສົງໃນການຫຼຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນການຂົນສົ່ງ ແລະ ສ້າງຄວາມສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນ, ແຕ່ຊ້ຳຜັດເປັນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອດ, ເວລາ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ປະກອບການ ແລະ ຜູ້ລົງທຶນໃນອຸດສາຫະກຳຕ່າງໆ ສາເຫດຍ້ອນ: ການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງ ທ່າບົກທ່ານາແລ້ງ ແລະ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າວຽງຈັນໃຕ້ ດ້ວຍລະບົບລາງສູ່ລາງ ເຮັດໃຫ້ຕ້ອງໄດ້ຍົກຍໍ-ຄ່ຽນຖ່າຍ ສິນຄ້າໃສ່ລົດໄຟໂຕເພື່ອຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຫາ ກັນ ແລະ ກັນ; ການແຂ່ງຂັນໃນການບໍລິການຍົກຍໍ-ຄ່ຽນຖ່າຍ ຢູ່ທ່າບົກ ແລະ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຍັງບໍ່ທັນເປີດກວ້າງ (ລັກສະນະຜູກຂາດ); ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ມີຫຼາຍຂັ້ນຂອດປະຕິບັດງານ; ກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນຍັງບໍ່ສາມາດຕອບສະໜອງການຂົນສົ່ງດ້ານປະລິມານ, ລາຄາ ແລະ ຄຸນນະພາບ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ; ການເກັບຄ່າບໍລິການຂອງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການບາງລາຍການ ຍັງບໍ່ທັນສົມເຫດສົມຜົນ ແລະ ບໍ່ສອດຄ່ອງກັບລະບຽບການ ແລະ ອື່ນໆ. ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມຈຳເປັນຫຼາຍໃນການກຳນົດມາດຕະການ ແລະ ແຜນວຽກຈຸດສຸມເພື່ອປັບປຸງບັນດາຕົວຊີ້ວັດຂອງດັດສະນີ LPI ແລະ ແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ກ່າວຂ້າງເທິງ ໃນແຜນດຳເນີນງານສະບັບນີ້.

⁷ ໃນເດືອນ ພະຈິກ 2024, ສປປ ລາວ ມີທ່າບົກ 3 ແຫ່ງ ຄື: ທ່າບົກສະຫວັນນະເຂດ (2016), ທ່າບົກວັງເຕົ້າ (2021) ແລະ ທ່າບົກທ່ານາແລ້ງ (2021). ໃນອານາຄົດອັນໃກ້ ອາດຈະມີເພີ່ມອີກ 2 ທ່າບົກ ຄື: ທ່າບົກປາກຊັນ ແລະ ທ່າບົກນາເຕີຍ.

⁸ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ມີ 8 ແຫ່ງ ຄື: ວຽງຈັນໃຕ້, ໂພນໂຮງ, ວັງວຽງ, ກາສີ, ຫຼວງພະບາງ, ນາເຕີຍ, ບໍ່ແຕ່ນ ແລະ ເມືອງໄຊ.

5. ແນວໂນ້ມສາກົນ ແລະ ພາກພື້ນ ກ່ຽວກັບວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ

ການນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີດິຈິຕອນທີ່ທັນສະໄໝທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ ໄດ້ສ້າງປະສິດທິພາບໃນການປະຕິບັດງານຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ ຊຶ່ງເປັນແນວໂນ້ມການຂະຫຍາຍຕົວຂອງສາກົນ ໃນການຫັນໄປສູ່ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແບບທັນສະໄໝ. ປະເທດສິງກະໂປ, ເກົາຫຼີໃຕ້, ຍີ່ປຸ່ນ ແລະ ສປປ ຈີນ ເປັນປະເທດທີ່ນຳໜ້າໃນການນຳໃຊ້ລະບົບດິຈິຕອນເຂົ້າໃນການຄ້າຂ້າມແດນ ຊຶ່ງໄດ້ຜັດທະນາຫຼາຍລະບົບປະຕູດຽວທີ່ມີປະສິດທິພາບ ສຳລັບຈຸດປະສົງດັ່ງກ່າວ. ໃນນີ້, ສປປ ຈີນ ເລີ່ມນຳໃຊ້ລະບົບປະຕູດຽວສຳລັບການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດໃນປີ 2017, ແຕ່ໄດ້ມີການຫັນປ່ຽນຢ່າງໄວວາ ໂດຍດຳເນີນຂະບວນການທາງການຄ້າແບບທັນສະໄໝ ເຂົ້າໃນທຸກຂັ້ນຕອນທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ລວມທັງການບໍລິການທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ການເງິນ. ສ່ວນບັນດາປະເທດເພື່ອນບ້ານ ເຊັ່ນ: ໄທ, ຫວຽດນາມ ແລະ ກຳປູເຈຍ ກໍ່ໄດ້ຫັນເປັນການຄ້າແບບທັນສະໄໝ. ຕົວຢ່າງ: ປະເທດໄທ ເລີ່ມທົດລອງນຳໃຊ້ລະບົບປະຕູດຽວຢູ່ຂະແໜງພາສີ ແລະ 6 ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນປີ 2008 ແລະ ໄດ້ຫັນມາດຳເນີນການຄ້າແບບເອເລັກໂຕຼນິກຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ເຂົ້າໃນການກວດປ່ອຍສິນຄ້າ ແລະ ການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈຳນວນ 37 ຂະແໜງການ. ສສ ຫວຽດນາມກໍ່ຄ້າຍຄືກັນ ໄດ້ມີການເລີ່ມນຳໃຊ້ລະບົບປະຕູດຽວແຫ່ງຊາດ ໃນປີ 2015 ຊຶ່ງມີການດຳເນີນຂະບວນການແບບທັນສະໄໝ (ລະບົບອັດຕະໂນມັດລະດັບ 4) ເຂົ້າໃນການກວດປ່ອຍສິນຄ້າ ແລະ ການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຈຳນວນ 13 ຂະແໜງການໃນປີ 2019. ປະເທດກຳປູເຈຍ ຖືວ່າເປັນປະເທດທີ່ມີການນຳໃຊ້ຊ້າກວ່າປະເທດອື່ນທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ ຊຶ່ງໄດ້ເລີ່ມນຳໃຊ້ລະບົບແຈ້ງພາສີປະຕູດຽວ ໃນປີ 2019 ແລະ ນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການອອກອະນຸຍາດແບບເອເລັກໂຕຼນິກຂອງ 5 ຂະແໜງການ ທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບແຈ້ງພາສີແບບເອເລັກໂຕຼນິກ (ASYCUDA) ທີ່ໃຊ້ສຳລັບການກວດປ່ອຍພາສີແບບອັດຕະໂນມັດ ແລະ ຕໍ່ມາໄດ້ຖືກຂະຫຍາຍການນຳໃຊ້ໄປສູ່ຂະແໜງການອື່ນ. ສຳລັບ ສປປ ລາວ ໄດ້ທົດລອງນຳໃຊ້ລະບົບປະຕູດຽວ ຫຼື ລະບົບ LNSW ໃນປີ 2017 ແລະ ເລີ່ມນຳໃຊ້ຢ່າງເປັນທາງການໃນປີ 2019 ສຳລັບການອອກໃບອະນຸຍາດນຳເຂົ້າຍານພາຫະນະທີ່ນຳເຂົ້າມາຈຳໜ່າຍ ຢູ່ ສປປ ລາວ ຂອງກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ແລະ ການອອກໃບອະນຸຍາດທາງດ້ານເຕັກນິກຍານພາຫະນະນຳເຂົ້າຂອງກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ. ຕໍ່ມາ, ໄດ້ຂະຫຍາຍການນຳໃຊ້ລະບົບ LNSW ໄປສູ່ລາຍການສິນຄ້າ ແລະ ຂະແໜງການອື່ນ ເຊັ່ນ: ການອອກໃບອະນຸຍາດນຳເຂົ້ານ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ ແລະ ອາຍແກັສ ຂອງກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ໃນປີ 2020; ການອອກອະນຸຍາດນຳເຂົ້າອາຫານຂອງກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ ໃນປີ 2023.

ໃນຂອບຂອງຄະນະກຳມະການເພື່ອຜັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມ ໃນອາຊີ ແລະ ປາຊີຟິກ ຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ (UNESCAP) ໄດ້ພະຍາຍາມຊຸກຍູ້ໃຫ້ບັນດາປະເທດອາຊີ ແລະ ປາຊີຟິກ ເພື່ອໃຫ້ສັດຕະຍາບັນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ ວ່າດ້ວຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຄ້າຂ້າມແດນແບບທັນສະໄໝ ໃນອາຊີ ແລະ ປາຊີຟິກ (Framework Agreement on Facilitation of Cross-Border Paperless Trade in Asia and the Pacific) ທີ່ໄດ້ຖືກຮັບຮອງໃນວັນທີ 19 ພຶດສະພາ 2016 ແລະ ມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ໃນວັນທີ 19 ກຸມພາ 2021 ເປັນຕົ້ນມາ. ມາຮອດເດືອນ ທັນວາ 2024, ມີ 16 ປະເທດທີ່ໄດ້ໃຫ້ສັດຕະຍາບັນ, ຍອມຮັບ, ອະນຸມັດ ແລະ ເຂົ້າຮ່ວມໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາດັ່ງກ່າວຈາກທັງໝົດ 53 ປະເທດທີ່ເປັນສະມາຊິກຂອງອົງການ UNESCAP. ໃນນີ້, ບັນດາປະເທດອາຊຽນ ມີພຽງປະເທດກຳປູເຈຍ ທີ່ໄດ້ເຊັນລົງນາມໃນວັນທີ 29 ສິງຫາ 2017 ແລະ ປະເທດຟິລິບປິນ ທີ່ເຂົ້າຮ່ວມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ (ໃນວັນທີ 23 ທັນວາ 2019). ສະເພາະ ສປປ ລາວ ໄດ້ສຳເລັດບົດປະເມີນຄວາມພ້ອມ ກ່ຽວກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຄ້າຂ້າມແດນແບບທັນສະໄໝ ຊຶ່ງໜຶ່ງໃນຂໍ້ສະເໜີແນະຂອງບົດປະເມີນດັ່ງກ່າວແມ່ນສະເໜີ ສປປ ລາວ ຝຶຈາລະນາໃຫ້ສັດຕະຍາບັນປະຕິບັດສັນຍາວ່າດ້ວຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດແບບທັນສະໄໝໃນອາຊີ ແລະ ປາຊີຟິກ⁹.

⁹ ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ບົດປະເມີນຄວາມພ້ອມ ກ່ຽວກັບການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດແບບທັນສະໄໝຂອງ ສປປ ລາວ ໃນວັນທີ 20 ເມສາ 2022, ອົງການ UNESCAP.

ນອກຈາກນີ້, ໃນແຜນດຳເນີນງານຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ສຳລັບປະເທດກຳລັງພັດທະນາທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດທະເລ ສົກປີ 2024-2034 ໄດ້ກຳນົດ 5 ຂົງເຂດບຸລິມະສິດ¹⁰. ໃນນີ້, ຕິດພັນກັບວຽກງານການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແມ່ນນອນໃນບຸລິມະສິດທີ 2 ຊຶ່ງມີເປົ້າໝາຍເພື່ອສົ່ງເສີມການສົ່ງອອກໃຫ້ມີຄວາມຫຼາກຫຼາຍ ແລະ ສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມ, ປັບປຸງມາດຕະການທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ແມ່ນພາສີ, ຫຼຸດຜ່ອນຫຼື ລົບລ້າງ ສິ່ງກົດຂວາງທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ແມ່ນພາສີ ທີ່ບໍ່ສອດຄ່ອງກັບຫຼັກການຂອງອົງການການຄ້າໂລກ, ສ້າງຄວາມໂປ່ງໃສ ກ່ຽວກັບມາດຕະການສຸຂານາໄມ ແລະ ສຸຂານາໄມພືດ ແລະ ອື່ນໆ. ສ່ວນວຽກງານຂົນສົ່ງ ແມ່ນນອນໃນວຽກບຸລິມະສິດທີ 3 ຊຶ່ງມີຈຸດປະສົງເພື່ອພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານທີ່ຍືນຍົງ, ປອດໄພ ແລະ ເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມໂຍງ ກັບພາກພື້ນ, ການເຂົ້າເຖິງການຂົນສົ່ງທາງທະເລໄດ້ຢ່າງປະສິດທິພາບ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນ, ການພັດທະນາລະບົບການຂົນສົ່ງທາງອາກາດ ແລະ ອື່ນໆ.

ສຳລັບວຽກງານຂົນສົ່ງທາງບົກ, ຫຼາຍປະເທດ ຖືເປັນວຽກງານໜຶ່ງທີ່ມີຄວາມສຳຄັນໃນການຂັບເຄື່ອນວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ເຊັ່ນ: ໃນຂອບການຮ່ວມມືອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ (Greater Mekong Sub-Region: GMS) ໄດ້ຖືເອົາຂົງເຂດການຮ່ວມມືດ້ານຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງເປັນວຽກບຸລິມະສິດໜຶ່ງ ຊຶ່ງເຫັນໄດ້ຈາກ ❶ ການສ້າງສັນຍາ ວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນໃນອະນຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ (GMS Cross Border Transport Agreement: GMS CBTA) ທີ່ມີຈຸດປະສົງເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ຂ້າມແດນ ແລະ ສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ; ❷ ໂຄງການແລວທາງເສດຖະກິດໃນອະນຸພາກພື້ນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ (GMS Economic Corridors); ❸ ແຜນຍຸດທະສາດການຂົນສົ່ງອາຊຽນ 2023-2027 ຊຶ່ງວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຂົນສົ່ງ ເປັນຂົງເຂດບຸລິມະສິດໜຶ່ງທີ່ມີເປົ້າໝາຍເພື່ອສ້າງໂລຊິດສະຕິກ ທີ່ເຊື່ອມໂຍງ, ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ສາມາດແຂ່ງຂັນໄດ້, ແລະ ລະບົບການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ເພື່ອເຄື່ອນຍ້າຍໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ດ້ວຍຍານພາຫະນະພາຍໃນອາຊຽນ ແບບເຊື່ອມຕໍ່. ຄຽງຄູ່ກັນ, ສປປ ລາວ ໄດ້ມີສັນຍາ ແລະ ອະນຸສັນຍາຂົນສົ່ງທາງບົກສອງຝ່າຍ (ລາວ-ໄທ, ລາວ-ຫວຽດນາມ, ລາວ-ຈີນ, ລາວ-ກຳປູເຈຍ) ແລະ ສັນຍາຂົນສົ່ງຫຼາຍຝ່າຍ (ອາຊຽນ, ລາວ-ໄທ-ຫວຽດນາມ, ລາວ-ກຳປູເຈຍ-ຫວຽດນາມ) ຊຶ່ງເປັນບ່ອນອີງຕົ້ນຕໍໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບັນດາສັນຍາ ແລະ ອະນຸສັນຍາເຫຼົ່ານີ້ ແມ່ນເກົ່າຫຼາຍສົມຄວນ ຊຶ່ງບໍ່ທັນສອດຄ່ອງກັບສະພາບການຂົນສົ່ງໃນຍຸກປະຈຸບັນ ເຊັ່ນ: ການບັງຄັບໃຊ້ບັນດາມາດຕາຕ່າງໆຂອງສັນຍາ ຍັງບໍ່ເຂັ້ມງວດ, ການສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈຜູ້ຂັບລົດຂົນສົ່ງ ຍັງຈຳກັດ, ໂຄງລ່າງພື້ນຖານຂອງເສັ້ນທາງ ຍັງບໍ່ໄດ້ມາດຕະຖານ, ການກຳນົດເສັ້ນທາງຂົນສົ່ງ ແລະ ອື່ນໆ. ສະນັ້ນ, ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງແຈ້ງລະຈາ ກັບ ປະເທດຄູ່ສັນຍາ ເພື່ອປັບປຸງສັນຍາຂົນສົ່ງທາງບົກໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການຂອງແຕ່ລະປະເທດ ແລະ ສະພາບການຕົວຈິງ ແນໃສ່ສ້າງກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນໃຫ້ມີຄວາມເຂັ້ມແຂງ.

ສ່ວນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟຂອງ ສປປ ລາວ ຖືເປັນທ່າແຮງ ແລະ ກາລະໂອກາດທີ່ສຳຄັນຫຼາຍໃນການເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມໂຍງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ກັບ ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ. ຜ່ານມາ ສປປ ລາວ ໄດ້ເຊັນສັນຍາການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງລົດໄຟກັບປະເທດທີ່ມີເສັ້ນທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ ເຊັ່ນ: ສປ ຈີນ ແລະ ໄທ ພ້ອມທັງໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມເປັນໜຶ່ງໃນ 30 ປະເທດສະມາຊິກຂອງອົງການຮ່ວມມືລະຫວ່າງລົດໄຟ (OSJD) ຕາມຜົນກອງປະຊຸມລັດຖະມົນຕີອົງການ OSJD ຄັ້ງທີ 50. ການເຂົ້າຮ່ວມເຊັນສັນຍາດັ່ງກ່າວ ຈະອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ຂອງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ຊຶ່ງສາມາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກຕົ້ນທາງໄປຮອດປາຍທາງໄດ້ເລີຍ ໂດຍບໍ່ມີການກວດກາຫຼາຍຄັ້ງ ເຊັ່ນ: ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຈາກ ສປປ ລາວ ຜ່ານບໍ່ແຕ່ນ-ບໍ່ຫານ-ເອີຫຼຽນ-ອຸລັນປາໂທ (ມິງໂກລີ) ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທາງບໍ່ຫານ-ບໍ່ແຕ່ນ-ເສິງຕູ ຂຶ້ນຂະບວນລົດໄຟ ຈີນ-ເອີລົບ ໄປຮອດ ໂປໂລຍ, ເຢຍລະມັນ, ລັດເຊຍ ແລະ ປະເທດເອີລົບອື່ນໆ ພ້ອມທັງສາມາດຂົນສົ່ງຕໍ່ທາງລົດໄຟໂອໂຕ ແລະ ທາງທະເລ ໄປທົ່ວໂລກ.

¹⁰ ແຜນດຳເນີນງານຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດ ສົກປີ 2024-2034 ມີ 5 ບຸລິມະສິດ ຄື: ❶ ການປ່ຽນແປງໂຄງສ້າງ ແລະ ວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ນະວັດຕະກຳ ❷ ການຄ້າ, ການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການເຊື່ອມໂຍງພາກພື້ນ, ❸ ການຜ່ານແດນ, ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມໂຍງ, ❹ ການເພີ່ມທະວີຄວາມສາມາດໃນການປັບຕົວ, ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຄວາມຍືດຍຸ່ນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການປ່ຽນແປງດິນຟ້າອາກາດ ແລະ ໄພພິບັດ ແລະ ❺ ວິທີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.

6. ຕີລາຄາດ້ານດີ, ຂໍ້ຄົງຄ້າງ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້

ຜ່ານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ສາມາດຕີລາຄາດ້ານດີ, ດ້ານອ່ອນ ແລະ ບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້ ດັ່ງນີ້:

□ ດ້ານດີ:

- 1) ລັດຖະບານ ເລັ່ງເຫັນຄວາມສຳຄັນຕໍ່ກັບບົດບາດຂອງຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ໃນການປະກອບສ່ວນແກ້ໄຂບັນຫາຫຼັກຢ່າງທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ການເງິນ ກໍຄືການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ພ້ອມທັງເປັນການປະຕິບັດພັນທະຂອງ ສປປ ລາວ ຕໍ່ສາກົນ ແລະ ພາກພື້ນ.
- 2) ມີກົນໄກປະສານງານ ແລະ ແບບແຜນວິທີເຮັດວຽກຂອງຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ກຳນົດອອກມາຢ່າງຊັດເຈນ ຊຶ່ງປະກອບມີຂັ້ນກອງເລຂາ ແລະ ໜ່ວຍງານ ເພື່ອຄົ້ນຄວ້າແກ້ໄຂບັນຫາຕ່າງໆທີ່ຕິດພັນ.
- 3) ມີນະໂຍບາຍ, ແຜນພັດທະນາ, ແຜນງານ ແລະ ນິຕິກຳ ຫຼາຍສະບັບ ທີ່ເປັນບ່ອນອີງໃຫ້ແກ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.
- 4) ມີຫຼາຍເຄື່ອງມືຢູ່ພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ທີ່ເປັນຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.
- 5) ມີຫຼາຍລະບົບທັນສະໄໝທີ່ໄດ້ຮັບການພັດທະນາຂຶ້ນ ຊຶ່ງເປັນພື້ນຖານອັນສຳຄັນໃນການຫັນໄປສູ່ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແບບທັນສະໄໝ.
- 6) ໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານວິຊາການ ແລະ ງົບປະມານ ຈາກຜູ້ຮ່ວມພັດທະນາ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.

□ ຂໍ້ຄົງຄ້າງ:

- 1) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາແຜນດຳເນີນງານ ແລະ ນິຕິກຳ ທີ່ຕິດພັນກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຍັງບໍ່ທັນເຂັ້ມງວດ ແລະ ບໍ່ເປັນເອກະພາບກັນ ທັງຍຸ້ງຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ເຊັ່ນ: ບາງຂະແໜງການມີຄວາມລ່າຊ້າໃນການປັບປຸງຂັ້ນຂອດ ແລະ ເອກະສານຂໍອະນຸຍາດ; ມີການອອກອະນຸຍາດຊ້ຳຊ້ອນກັນ; ການຕັ້ງຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງຍັງມີຫຼາຍ ແລະ ອື່ນໆ.
- 2) ການສ້າງ ແລະ ປັບປຸງມາດຕະການ NTMs ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແມ່ນມີຄວາມລ່າຊ້າ. ເຖິງວ່າຈະມີການສ້າງ ແລະ ປັບປຸງລະບຽບການ ແລະ ມາດຕະການ NTMs ຈຳນວນໜຶ່ງແລ້ວ, ແຕ່ເຫດຜົນສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນເບິ່ງໃນແງ່ຄຸ້ມຄອງ ແລະ ເກັບລາຍຮັບ. ນອກຈາກນີ້, ນິຕິກຳຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃນໄລຍະຜ່ານມາສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນບໍ່ໄດ້ຜ່ານການປະເມີນຜົນກະທົບ ຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສ້າງນິຕິກຳທີ່ກຳນົດໄວ້ ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມີຜົນກະທົບຕາມມາ.
- 3) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຫຼາຍມາດຕະການທຶນອນໃນສັນຍາ WTO-TFA ໃຫ້ໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນ ຫຼື ສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນມີຄວາມລ່າຊ້າ ເຊັ່ນ: ການນຳໃຊ້ລະບົບ LNSW ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເຂົ້າໃນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ຍັງຈຳກັດ; ລະບົບຊຳລະແບບເອເລັກໂຕຣນິກເຂົ້າໃນການເກັບລາຍຮັບຂອງໜ່ວຍງານທີ່ປະຈຳຢູ່ດ່ານ ຍັງບໍ່ທັນລວມສູນ; ວຽກງານບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງຮ່ວມກັນ ຍັງປະຕິບັດຜຽງດ່ານດຽວ; ຜູ້ປະກອບການມາດຕະຖານເອື້ອອີໄອ ຍັງມີໜ້ອຍ ແລະ ອື່ນໆ.
- 4) ການແກ້ໄຂບັນຫາຂອງພາກທຸລະກິດ ທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຍັງມີຄວາມລ່າຊ້າ ແລະ ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂຢ່າງຈິງຈັງ ຊຶ່ງຕິດພັນກັບນະໂຍບາຍ ແລະ ນິຕິກຳຂອງພາກລັດ ແລະ ການປະກອບສ່ວນໃນການແກ້ໄຂຂອງພາກທຸລະກິດທີ່ດຳເນີນກິດຈະການຕ່າງໆ (ຜູ້ບໍລິການ ທ່າບົກ, ລົດໄຟ, ສາງຄ່ຽນຖ່າຍ ແລະ ອື່ນໆ).
- 5) ກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນຂອງ ສປປ ລາວ ຍັງບໍ່ທັນມີຄວາມເຂັ້ມແຂງ ເນື່ອງຈາກຈຳນວນລົດຂົນສົ່ງຍັງຈຳກັດ, ມາດຕະຖານຂອງລົດຂົນສົ່ງຍັງຕ່ຳ ແລະ ຄ່າຂົນສົ່ງຍັງບໍ່ທັນສາມາດແຂ່ງຂັນໄດ້ ເມື່ອທຽບໃສ່ປະເທດເພື່ອນບ້ານ.
- 6) ຂາດການກວດກາ, ຕິດຕາມ, ປະເມີນຜົນ ແລະ ລາຍງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ເຮັດໃຫ້ຍັງມີບາງໜ້າວຽກ ບໍ່ສຳເລັດຕາມຄາດໝາຍ.

□ ບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້:

- 1) ຄວນມີບັນດານະໂຍບາຍ, ແຜນພັດທະນາ, ແຜນງານ ແລະ ນິຕິກຳ ທີ່ລະອຽດຈະແຈ້ງ ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງທີ່ສຳຄັນ ໃຫ້ແກ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.
- 2) ກອງເລຂາ ແລະ ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ຕ້ອງຮັບປະກັນບຸກຄະລາກອນທີ່ມີ ຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ແລະ ພຽງພໍ ເພື່ອຮັບຜິດຊອບວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການຄົ້ນຄວ້າ, ຕິດຕາມ ແລະ ລາຍງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃຫ້ເປັນປົກກະຕິ.
- 3) ຄວນປັບປຸງກົນໄກປະສານງານໃຫ້ຄ່ອງຕົວ ລະຫວ່າງ ຂະແໜງ ອຄ ແລະ ຂະແໜງ ຍທຂ ທັງຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກສ່ວນອື່ນ ໃນການຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງ ດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.
- 4) ຂັ້ນຂອດການຄຸ້ມຄອງກວດກາສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະຂົນສົ່ງເຂົ້າ-ອອກ ຂອງໜ່ວຍງານລັດ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ ປະຈຳດ່ານ, ທ່າບົກ ແລະ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຕ້ອງປັບປຸງໃຫ້ກະທັດຮັດ ເພື່ອບໍ່ເຜີມເວລາ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຂອງຜູ້ປະກອບການ ແລະ ທັງໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບການປະຕິບັດທີ່ດີຂອງສາກົນ ແລະ ພາກພື້ນ.
- 5) ການນຳໃຊ້ລະບົບເອເລັກໂຕຼນິກທີ່ທັນສະໄໝ ເຂົ້າສູ່ວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການເຊື່ອມຕໍ່ຖານຂໍ້ມູນຂອງລະບົບຕ່າງໆ ແມ່ນມີຄວາມຈຳເປັນຫຼາຍ ເພື່ອກ້າວໄປສູ່ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແບບທັນສະໄໝ.
- 6) ການເປີດໂອກາດໃຫ້ແກ່ພາກເອກະຊົນ ມີສ່ວນຮ່ວມໃນການປົກສາຫາລື, ປະກອບຄຳຄິດເຫັນ ແລະ ມີຂໍ້ສະເໜີ ຕໍ່ການປັບປຸງນິຕິກຳ, ລະບຽບການ ແລະ ການແກ້ໄຂບັນຫາຕ່າງໆ ທີ່ຕິດພັນກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງ ດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນ ເພື່ອຄວາມເປັນເອກະພາບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.
- 7) ການປັບປຸງກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ເພື່ອຕອບສະໜອງກັບຄວາມຕ້ອງການດ້ານມາດຕະຖານ, ຄຸນນະພາບ ແລະ ປະລິມານ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນແມ່ນເປັນສິ່ງຈຳເປັນ ເພື່ອສົ່ງເສີມຄວາມສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນ ກັບ ຕ່າງປະເທດ.
- 8) ການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານທີ່ພຽງພໍ ແລະ ເໝາະສົມ ເປັນສິ່ງສຳຄັນເພື່ອຊ່ວຍຮອງຮັບການຂົນສົ່ງ ແລະ ການເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມໂຍງ ກັບປະເທດເພື່ອນບ້ານ ແລະ ພາກພື້ນ.

ພາກທີ II ເປົ້າໝາຍລວມ, ຄາດໝາຍສຸ່ຊິນ ແລະ ມາດຕະການ

1. ເປົ້າໝາຍລວມ

ອີງໃສ່ບັນຫາທີ່ສິ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ບົດຮຽນທີ່ຖອດຖອນໄດ້, ການຕີລາຄາຄວາມຄືບໜ້າໃນການແກ້ໄຂບັນຫາຂອງພາກທຸລະກິດ ທີ່ຜ່ານມາຈົນເຖິງປະຈຸບັນ, ບັນດາຂໍ້ສະເໜີແນະ ທີ່ກຳນົດໄວ້ໃນບົດປະເມີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ 2017-2022 ພ້ອມທັງບັນດາທ່າແຮງ ແລະ ກາລະໂອກາດ ໃນ 5-6 ປີຂ້າງໜ້າ. ສະນັ້ນ, ຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຈຶ່ງໄດ້ວາງເປົ້າໝາຍລວມຂອງແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຄື: **“ເຮັດໃຫ້ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ທັນສະໄໝ, ໂປ່ງໃສ ແລະ ປອດໄພ”** ແນໃສ່ປະກອບສ່ວນເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ກາຍເປັນສູນກາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກຂອງພາກພື້ນ.

2. ຄາດໝາຍສຸ່ຊິນ

ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍລວມຂ້າງເທິງ ຈຶ່ງໄດ້ກຳນົດຄາດໝາຍສຸ່ຊິນດັ່ງລຸ່ມນີ້:

- 1) ຫຼຸດຜ່ອນເວລາ ໃນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃຫ້ໄດ້ຢ່າງໜ້ອຍ 40% (ຈາກ 1 ວັນ 4 ຊົ່ວໂມງ 46 ນາທີ ໃນປີ 2022 ມາເປັນ 17 ຊົ່ວໂມງ 15 ນາທີ ໃນປີ 2030).
- 2) ຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການກວດປ່ອຍສິນຄ້ານຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ຢູ່ດ່ານ ໃຫ້ໄດ້ຢ່າງໜ້ອຍ 50% (ຈາກ 3 ຊົ່ວໂມງ 19 ນາທີ ໃນປີ 2022 ມາເປັນ 1 ຊົ່ວໂມງ 39 ນາທີ ໃນປີ 2030).
- 3) ປັບປຸງດັດສະນີຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບດ້ານໂລຊິດສະຕິກຂອງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ເພີ່ມຂຶ້ນ 40% (ຈາກ 2.4 ຄະແນນ ໃນປີ 2023 ມາເປັນ 3.4 ຄະແນນ ໃນປີ 2030).
- 4) ຫຼຸດຜ່ອນການຕັ້ງຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ຈຳເປັນ ຢ່າງໜ້ອຍ 50% (ຈາກ 202 ຈຸດໃນປີ 2024 ມາເປັນ 99 ຈຸດໃນປີ 2030) ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການເຄື່ອນຍ້າຍ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຢູ່ພາຍໃນປະເທດ.

3. ມາດຕະການ

ເພື່ອບັນລຸເປົ້າໝາຍລວມ ແລະ ຄາດໝາຍສຸ່ຊິນ ທີ່ໄດ້ວາງໄວ້, ຈະສຸມໃສ່ 12 ມາດຕະການດັ່ງນີ້:

ມາດຕະການທີ 1: ການປັບປຸງກົນໄກປະສານງານ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນ

- **ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:** ບຸກຄະລາກອນຂອງຂະແໜງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, ຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແລະ ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ທີ່ມີຄວາມສາມາດໃນການຄົ້ນຄວ້າແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຍັງຈຳກັດ ເນື່ອງຈາກຜ່ານມາການຄົ້ນຄວ້າຍັງມີລັກສະນະເປົາບາງ, ບໍ່ທັນລົງເລິກ ແລະ ມີຄວາມລ່າຊ້າ ເຮັດໃຫ້ບໍ່ສາມາດແກ້ໄຂບັນຫາໄດ້ທັນສະພາບການຕົວຈິງ. ສະນັ້ນ, ຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ມີຄວາມຈຳເປັນຕ້ອງປັບປຸງກົນໄກປະສານງານໃຫ້ມີຄວາມກົມກຽວ ແລະ ສະດວກຄ່ອງຕົວຂຶ້ນ, ມີການແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບ ແລະ ກຳນົດແບບແຜນວິທີເຮັດວຽກ ຢ່າງລະອຽດ ພ້ອມທັງສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນ ໃນການຄົ້ນຄວ້າແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ນັບແຕ່ຂັ້ນໜ່ວຍງານ, ຂັ້ນກອງເລຂາ ຈົນເຖິງຂັ້ນຄະນະກຳມະການ.
- **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ແລະ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອ:
 - 1) ປັບປຸງກົນໄກປະສານງານ, ການກວດກາ, ຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ຄ່ອງຕົວ ແລະ ເປັນປົກກະຕິ.
 - 2) ຈັດສັນບຸກຄະລາກອນທີ່ເໝາະສົມ, ມີຄວາມຮູ້ ຄວາມສາມາດ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.

- 3) ຈັດຝຶກອົບຮົມ ແລະ ສ້າງຂໍ້ຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນ ໃຫ້ສາມາດລົງເລິກສ້າງ ແລະ ປັບປຸງ ນິຕິກຳ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ, ພັນທະຂອງ ສປປ ລາວ ຕໍ່ສາກົນ ແລະ ພາກພື້ນ ພ້ອມທັງການຄົ້ນຄວ້າແກ້ໄຂບັນຫາຂອງພາກທຸລະກິດ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ.
- 4) ຄົ້ນຄວ້າຊອກຫາແຫຼ່ງທຶນຈາກບັນດາຄູ່ຮ່ວມພັດທະນາ ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍ ຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ມີຄວາມຕໍ່ເນື່ອງ ແລະ ຍືນຍົງ.

ມາດຕະການທີ 2: ການປັບປຸງມາດຕະການທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ແມ່ນພາສີ

□ ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:

- 1) ມາດຕະການທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ແມ່ນພາສີ (NTMs) ມີບົດບາດສຳຄັນຫຼາຍຕໍ່ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກສິນຄ້າ, ຖ້າມີມາດຕະການ NTMs ຫຼາຍເທົ່າໃດ ຈະເພີ່ມເວລາ ແລະ ຕົ້ນທຶນໃນການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ໂດຍບໍ່ຈຳເປັນ ຫຼາຍຂຶ້ນເທົ່ານັ້ນ ໂດຍສະເພາະມາດຕະການທີ່ບໍ່ມີຄວາມສົມເຫດສົມຜົນ ແລະ ບໍ່ມີປະສິດທິພາບ. ມາດຕະ ການ NTMs ຂອງ ສປປ ລາວ (ເດືອນ ທັນວາ 2022) ສາມາດຈັດປະເພດໄດ້ທັງໝົດ 452 ມາດຕະການ ຈາກທັງໝົດ 143 ນິຕິກຳ. ຜ່ານການທົບທວນຄືນມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້ ເຫັນວ່າ: ເຫດຜົນສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງ, ເກັບລາຍຮັບ, ຕິດຕາມ ແລະ ອື່ນໆ ຊຶ່ງໄດ້ມີຂໍ້ສະເໜີແນະຕ່າງໆຕໍ່ຂະແໜງການລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອປັບປຸງມາດຕະການ NTMs ຈຳນວນໜຶ່ງທີ່ຍັງບໍ່ສອດຄ່ອງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ຫຼາຍຂະແໜງການ ຍັງ ມີຄວາມລ່າຊ້າໃນການປັບປຸງ ແລະ ສົ່ງຜົນໃຫ້ການແກ້ໄຂບັນຫາຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ບໍ່ທັນກັບສະພາບການ.
- 2) ມາດຕະການ NTMs ສ່ວນໃຫຍ່ ຍັງບໍ່ທັນມີການປະເມີນຜົນກະທົບ ຢ່າງລະອຽດ ກ່ຽວກັບຄວາມສອດຄ່ອງ ທາງດ້ານນິຕິກຳ, ຜົນໄດ້ ແລະ ຜົນເສຍທາງເສດຖະກິດ ແລະ ການຄ້າ ກ່ອນຈະຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດໃຊ້ ເຮັດໃຫ້ຫຼາຍໆລະບຽບການ ກາຍເປັນມາດຕະການ NTMs ທີ່ສ້າງອຸປະສັກຕໍ່ການຄ້າ, ບໍ່ມີຄວາມສອດ ຄ່ອງກັບຫຼັກການປະຕິບັດທີ່ດີ ແລະ ພັນທະສັນຍາຂອງ ສປປ ລາວ ມີຕໍ່ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ.
- 3) ການປັບປຸງມາດຕະການ NTMs ຍັງເປັນສ່ວນໜຶ່ງທີ່ຈະຊ່ວຍໃຫ້ ສປປ ລາວ ສາມາດບັນລຸຕາມເປົ້າໝາຍ ການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ (SDGs) ຂອງອົງການສະຫະປະຊາຊາດຊຶ່ງມີທັງໝົດ 17 ຕົວຊີ້ວັດ¹¹. ເນື່ອງຈາກ ວ່າມີບາງ NTMs ທີ່ຕິດພັນທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມ ຕໍ່ກັບບາງຕົວຊີ້ວັດຂອງ SDGs ເຊັ່ນ: ຕົວຊີ້ວັດທີ 2 (ການຫຼຸດຜົນຈາກຄວາມອຶດຫິວ) ແມ່ນຕິດພັນກັບມາດຕະການອຸດໜູນຂອງລັດຖະບານ ແລະ ການຄ້າ ປະກັນສະບຽງອາຫານ ແລະ ຕົວຊີ້ວັດທີ 3 (ສຸຂະພາບ ແລະ ການດຳລົງຊີວິດທີ່ດີ) ແມ່ນຕິດພັນກັບມາດ ຕະການດ້ານສຸຂະພາບ ແລະ ສຸຂະພາບໄມພິດ (SPS) ແລະ ມາດຕະການດ້ານເຕັກນິກຕໍ່ການຄ້າ (TBT) ແລະ ຕົວຊີ້ວັດອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
- 4) ໃນຍຸກການຜະລິດສີຂຽວຂອງໂລກ ແມ່ນສິ່ງເສີມໃຫ້ມີການນຳໃຊ້ສິນຄ້າທີ່ເປັນຜະລັງງານທົດແທນສີຂຽວ ເພື່ອປ່ຽນແທນຜະລັງງານເຊື້ອໄຟ. ເຖິງວ່າມາດຕະການ NTMs ທີ່ຖືກນຳໃຊ້ຕໍ່ສິນຄ້າທີ່ເປັນຜະລັງງານສີຂຽວ ຍັງບໍ່ຫຼາຍ ໃນປະຈຸບັນ, ແຕ່ຖ້າການຄ້າສິນຄ້າດັ່ງກ່າວມີທ່າອ່ຽງເພີ່ມຂຶ້ນ ຈະເຮັດໃຫ້ມີຫຼາຍປະເທດລວມທັງ ສປປ ລາວ ກຳນົດມາດຕະການ NTMs ເພື່ອຄຸ້ມຄອງ. ສະນັ້ນ, ຕ້ອງຮັບປະກັນວ່າມາດຕະການ NTMs ທີ່ ຈະສ້າງ ຫຼື ສ້າງຂຶ້ນ ມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ມີປະສິດທິພາບ ໂດຍບໍ່ເພີ່ມສິ່ງອຸດຕັນ ຫຼື ຕົ້ນທຶນທີ່ບໍ່ຈຳເປັນຕໍ່ ການຄ້າ¹².

¹¹ ເປົ້າໝາຍ SDGs ຈຳນວນ 17 ຕົວຊີ້ວັດ ມີ: 1) ການຫຼຸດຜົນຄວາມທຸກຍາກ, 2) ການຫຼຸດຜົນຈາກຄວາມອຶດຫິວ, 3) ສຸຂະພາບ ແລະ ການດຳລົງຊີວິດທີ່ດີ, 4) ການສຶກສາທີ່ເທົ່າທຽມ, 5) ຄວາມເທົ່າທຽມທາງເພດ, 6) ການຈັດການນ້ຳສະອາດ ແລະ ສຸຂະພາບໄມ, 7) ຜະລັງ ງານສະອາດທີ່ເຂົ້າເຖິງໄດ້, 8) ການຈ້າງງານທີ່ມີຄຸນຄ່າ ແລະ ການຂະຫຍາຍຕົວທາງເສດຖະກິດ, 9) ອຸດສາຫະກຳ, ນະວັດຕະກຳ ແລະ ໂຄງ ລ່າງພື້ນຖານ, 10) ການຫຼຸດຜ່ອນຄວາມບໍ່ເທົ່າທຽມ, 11) ຕົວເມືອງ ແລະ ຊຸມຊົນທີ່ຍືນຍົງ, 12) ແຜນການບໍລິໂພກ ແລະ ຜະລິດທີ່ຍືນຍົງ, 13) ການຮັບມືການປ່ຽນແປງສະພາບອາການ, 14) ການໃຊ້ປະໂຫຍດຈາກມະຫາສະໝຸດ ແລະ ຊັບພະຍາກອນທາງທະເລ, 15) ການໃຊ້ ປະໂຫຍດຈາກລະບົບນິເວດທາງບົກ, 16) ສັງຄົມສະຫງົບສຸກ, ຍຸຕິທຳ ແລະ ບໍ່ແບ່ງແຍກ, 17) ການຮ່ວມມືການພັດທະນາທີ່ຍືນຍົງ.

¹² ບົດລາຍງານຂໍ້ມູນພາສີໂລກ, ປີ 2022.

- **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອ:
- 1) ຈັດປະເພດ ແລະ ທົບທວນຄືນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນິຕິກຳ ຫຼື ມາດຕະການ NTMs ທີ່ໄດ້ວາງອອກແຕ່ລະໄລຍະ. ຖ້າພົບເຫັນຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ແລະ ບໍ່ສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການ, ສິນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ແມ່ນໃຫ້ຄືນຄວາມປັບປຸງໃຫ້ທັນກັບສະພາບການ ໂດຍສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
 - 2) ຄົ້ນຄວ້າສ້າງຕັ້ງກົນໄກ ເພື່ອປະເມີນຜົນທະທົບບັນດາຮ່າງນິຕິກຳທີ່ເປັນມາດຕະການ NTMs ຕາມກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການສ້າງນິຕິກຳ, ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ແບບຟອມທີ່ກຳນົດໄວ້. ທັງນີ້, ເພື່ອບໍ່ເປັນການສ້າງຂັ້ນຂອດທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ຈຳເປັນ ແລະ ຮັບປະກັນຄວາມສອດຄ່ອງກັບສັນຍາ WTO-TFA ແລະ ສັນຍາຕ່າງໆທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ ພ້ອມທັງເປີດໂອກາດໃຫ້ສັງຄົມປະກອບຄໍາເຫັນຢ່າງກວ້າງຂວາງ ແລະ ມີໄລຍະຂ້າມຜ່ານ ກ່ອນມີຜົນບັງຄັບໃຊ້.
 - 3) ຄົ້ນຄວ້າກຳນົດບັນຊີລາຍການສິນຄ້າທີ່ຕິດພັນກັບຕົວຊີ້ວັດ SDGs ແລະ ການສົ່ງເສີມສິນຄ້າສີຂຽວ ຂອງ ສປປ ລາວ ເພື່ອປັບປຸງບັນດາມາດຕະການ, ຂັ້ນຂອດ ແລະ ເອກະສານຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຮັບປະກັນການບັນລຸເປົ້າໝາຍທີ່ກຳນົດໄວ້.

ມາດຕະການທີ 3: ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາການອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າໃນຂອບອົງການການຄ້າໂລກ

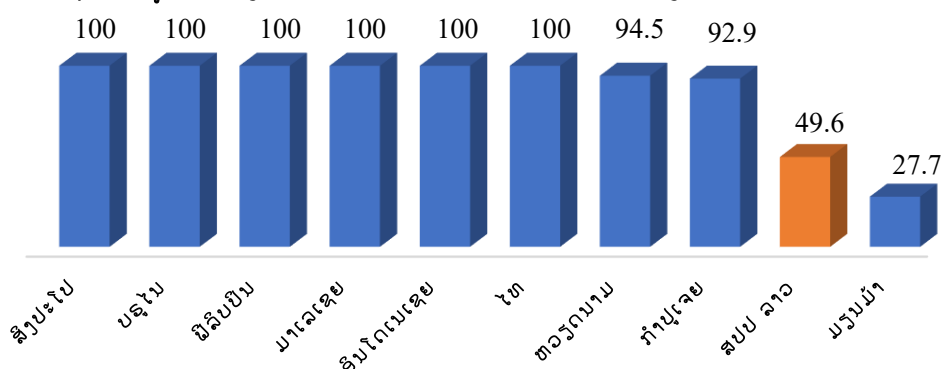
- **ຄວາມສໍາຄັນຂອງບັນຫາ:** ເຖິງວ່າ ສປປ ລາວ ໄດ້ແຈ້ງຄວາມຄືບໜ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບັນດາມາດຕະການທີ່ນອນໃນສັນຍາ WTO-TFA ໃຫ້ແກ່ກອງເລຂາຂອງອົງການການຄ້າໂລກ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ. ແຕ່ຜ່ານການປະເມີນເຫັນວ່າ: ບັນດາມາດຕະການທີ່ແຈ້ງໄປນັ້ນ (ໝວດ A, B ແລະ C) ຈຳນວນ 36 ມາດຕະການ ສາມາດປະຕິບັດໄດ້ເຕັມສ່ວນພຽງແຕ່ 30.5%, ປະຕິບັດໄດ້ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນ 16.7% ແລະ ອີກ 52.8% ປະຕິບັດໄດ້ບາງສ່ວນ (ຕາຕະລາງທີ 4). ນອກຈາກນີ້, ອີງຕາມຖານຂໍ້ມູນ WTO-TFA, ສປປ ລາວ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ WTO-TFA ໄດ້ພຽງ 49.6% ຊຶ່ງຢູ່ໃນອັນດັບທີ 9 ຂອງປະເທດອາຊຽນ (ຮູບສະແດງທີ 5). ສາເຫດຍ້ອນການຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານງົບປະມານ ແລະ ວິຊາການ ໃຫ້ແກ່ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຍັງຈຳກັດ ແລະ ບໍ່ຕໍ່ເນື່ອງ, ຂາດການກວດກາ ແລະ ຕິດຕາມ ເປັນປົກກະຕິ; ການລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ແລະ ອື່ນໆ.

ຕາຕະລາງທີ 4: ການປະເມີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ WTO-TFA ຂອງ ສປປ ລາວ

ມາດຕະການ		ການປະເມີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ		
ໝວດມາດຕະການ	ຈຳນວນ	ເຕັມສ່ວນ	ສ່ວນໃຫຍ່	ບາງສ່ວນ
ໝວດ A	13	7	0	6
ໝວດ B	11	3	3	5
ໝວດ C	12	1	3	8
ຈຳນວນມາດຕະການທັງໝົດ	36	11	6	19
ອັດຕາສ່ວນ		30.5%	16.7%	52.8%

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ການປະເມີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານວຽກອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ ປີ 2017-2022, ເດືອນ ມັງກອນ 2023.

ຮູບສະແດງທີ 5: ຖານຂໍ້ມູນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ WTO-TFA ຂອງ ສປປ ລາວ ກັບ ປະເທດອາຊຽນ



ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: <https://tfadatabase.org/members/> ເຂົ້າເບິ່ງວັນທີ 01 ທັນວາ 2024.

□ **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ໃນນາມຈຸດປະສານງານຂອງສັນຍາ WTO-TFA ເປັນເຈົ້າການສົມທົບ ກັບ ກະຊວງການເງິນ, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ ແລະ ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ, ກວດກາ, ຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນ ບັນດາມາດຕະການທີ່ນອນໃນ ໝວດ A, B ແລະ C ຂອງສັນຍາ WTO-TFA ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຜົນປະເມີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ສັນຍາດັ່ງກ່າວ ສາມາດບັນລຸໄດ້ເຕັມສ່ວນ ແລະ ສ່ວນໃຫຍ່ ຢ່າງໜ້ອຍ 85%. ພ້ອມດຽວກັນ, ແມ່ນແຈ້ງຄວາມ ຄືບໜ້າໃຫ້ແກ່ອົງການການຄ້າໂລກ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ອັດຕາສ່ວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ ຂອງ ສປປ ລາວ ໃນ ຖານຂໍ້ມູນຂອງອົງການການຄ້າໂລກ ບັນລຸໄດ້ 100%. ທັງນີ້, ເພື່ອດຶງດູດການລົງທຶນພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ເປັນການເຊື່ອມໂຍງເສດຖະກິດ ແລະ ຕະຫຼາດ ກັບ ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ.

ມາດຕະການທີ 4: ການຫັນເປັນທັນສະໄໝ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ລະບົບຖານຂໍ້ມູນ

□ **ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:**

- 1) ສປປ ລາວ ໄດ້ນຳໃຊ້ລະບົບເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ດິຈິຕອນ ເຂົ້າໃນທຸລະກຳຕ່າງໆທາງດ້ານການຄ້າ, ພາສີ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ: ການອອກອະນຸຍາດ ແລະ ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ຂອງຂະແໜງການທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ; ການແຈ້ງ ແລະ ກວດປ່ອຍ ສິນຄ້າ ແລະ ພາຫະນະ ຢູ່ດ່ານຊາຍແດນ, ສະໜາມບິນສາກົນ, ສະຖານີ ລົດໄຟ, ທ່າບິກ, ສາງຝັກ ຫຼື ສາງຄ່ຽນຖ່າຍ ສິນຄ້າ, ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ແລະ ອື່ນໆ; ການຊຳລະພາສີ- ອາກອນ, ຄ່າທຳນຽມ, ຄ່າບໍລິການ ແລະ ຄ່າພັນທະຕ່າງໆ. ລະບົບຕ່າງໆທີ່ພັດທະນາຂຶ້ນ ລວມມີລະບົບອອກ ໃບຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດສິນຄ້າແບບເອເລັກໂຕຼນິກ (e-CO) ຂອງກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ; ລະບົບພາສີທັນ ສະໄໝ (Smart Customs), ລະບົບແຈ້ງພາສີແບບອັດຕະໂນມັດ (ASYCUDA), ລະບົບແຈ້ງພາສີປະຕູ ດຽວ (LNSW), ລະບົບແຈ້ງພາສີແບບເອເລັກໂຕຼນິກ (NSWA+), ລະບົບແຈ້ງເຕືອນຂະແໜງການທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ (ນອກຈາກຂະແໜງພາສີ) ເມື່ອສິນຄ້າມາຮອດດ່ານ (Dashboard and Alert System) ເພື່ອ ກວດກາຕາມຫຼັກການບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ, ລະບົບຄຸ້ມຄອງສາງພາສີ (CWMS) ຂອງຂະແໜງພາສີ; ລະບົບ ຄຸ້ມຄອງຂໍ້ມູນລາຍຮັບສ່ວຍສາອາກອນ (TaxRIS) ຂອງຂະແໜງສ່ວຍສາອາກອນ; ລະບົບຊຳລະພັນທະ ງົບປະມານແຫ່ງລັດແບບລວມສູນ (FINLINK) ຂອງຂະແໜງການເງິນ; ລະບົບຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງຂ້າມ ແດນເອເລັກໂຕຼນິກ (CBTM) ຂອງຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ; ການນຳໃຊ້ລາຍເຊັນເອເລັກໂຕຼນິກ (E-signature) ຂອງສູນອິນເຕີເນັດແຫ່ງຊາດ ເປັນຕົ້ນ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ລະບົບເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ຮັບການ ພັດທະນາຂຶ້ນເປັນເອກະລາດຂອງໃຜຂອງລາວ, ບໍ່ລວມສູນ, ບໍ່ທັນເຊື່ອມຕໍ່ກັນໄດ້ໝົດ ແລະ ກວດສອບໄດ້ ຍາກ ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການປ້ອນຂໍ້ມູນຂອງຜູ້ຊົມໃຊ້ ແລະ ການເກັບຄ່າບໍລິການຂອງບາງລະບົບ ຍັງບໍ່ສົມເຫດສົມຜົນ ແລະ ຊ້ຳຊ້ອນກັນ.
- 2) ໃນນີ້, ການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກສິນຄ້າມີພຽງ 3 ຂະແໜງການຄື: ກົມການຄ້າ ຕ່າງປະເທດ, ກົມຂົນສົ່ງ ແລະ ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ ຈາກທັງໝົດ 25 ຂະແໜງການທີ່ນຳໃຊ້ລະບົບ LNSW ເຂົ້າໃນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ຈຳນວນ 13 ໃບອະນຸຍາດ/ຍັງຢືນ ຫຼື ກວມເອົາພຽງ 13.5% ຈາກທັງໝົດມີ 96 ໃບອະນຸຍາດ/ຍັງຢືນ (ລາຍລະອຽດຢູ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3).
- 3) ສຳລັບການເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການຢູ່ດ່ານ ແມ່ນມີຫຼາຍລະບົບທີ່ໄດ້ຖືກພັດທະນາຂຶ້ນ ເຊັ່ນ: Smart Tax, Smart VAT, Easy Tax, Easy Pass, Finpass ແລະ ອື່ນໆ. ແຕ່ເພື່ອໃຫ້ມີການລວມສູນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນການນຳໃຊ້ຫຼາຍລະບົບທີ່ຊ້ຳຊ້ອນກັນ, ກະຊວງການເງິນ ຈະນຳໃຊ້ແຕ່ 2 ລະບົບຄື: ❶ ລະບົບ Easy Pass ທີ່ນຳໃຊ້ຢູ່ 7 ດ່ານສາກົນ (ຂົວມິດຕະພາບ 3, ນາເຝົ້າ, ວັງເຕົ່າ, ຂົວມິດຕະພາບ 2, ແດນສະຫວັນ, ຂົວມິດຕະພາບ 4 ແລະ ບໍ່ແຕ່ນ). ❷ ລະບົບ Finpass ທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ຢູ່ດ່ານສາກົນຂົວມິດຕະພາບ 1. ໃນຕໍ່ໜ້າ, ສອງລະບົບເຫຼົ່ານີ້ ຈະຖືກຍົກລະດັບມາເປັນການຈັດເກັບແບບລວມສູນຜ່ານລະບົບ Finpass ລະບົບດຽວ ທີ່ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບການຊຳລະຂອງທະນາຄານ (ລະບົບ Lapnet).

□ **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງການເງິນ ສົມທົບກັບກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, ອົງການປົກຄອງແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ຜູ້ພັດທະນາລະບົບຕ່າງໆ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອ:

- 1) ສ້າງກົນໄກໃນການສົມທົບກັບພາກສ່ວນຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ເພື່ອພັດທະນາ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ລະບົບຖານຂໍ້ມູນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ, ການກວດປ່ອຍສິນຄ້າຢູ່ດ່ານ, ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການເກັບຄ່າພັນທະຕ່າງໆ ເປັນແບບລວມສູນ. ມີຄວາມຈຳເປັນຫຼາຍ ທີ່ຕ້ອງໄດ້ມີການວິເຄາະຂັ້ນຕອນໃດທີ່ຈຳເປັນ ແລະ ຂັ້ນຕອນໃດທີ່ສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ກັນໄດ້ກັບລະບົບອື່ນໆ ເພື່ອຮັບປະກັນບໍ່ໃຫ້ມີຄວາມຊ້າຊ້ອນທາງດ້ານໜ້າທີ່, ການນຳໃຊ້ ແລະ ການເກັບຄ່າບໍລິການ. ຖ້າພົບເຫັນມີຄວາມຊ້າຊ້ອນກັນ, ຕ້ອງໄດ້ປຶກສາຫາລືຫາທາງອອກ ເພື່ອບໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນຂອດ, ເວລາ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃຫ້ແກ່ພາກທຸລະກິດ ໂດຍບໍ່ຈຳເປັນ.
- 2) ພັດທະນາ ແລະ ຂະຫຍາຍລະບົບ LNSW ໄປສູ່ຂະແໜງການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ເພີ່ມເຕີມຢ່າງໜ້ອຍ 15 ຂະແໜງການ ແລະ ໃຫ້ບັນລຸຢ່າງໜ້ອຍ 85% ຫຼື 86 ໃບອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ທີ່ຕິດພັນກັບການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ. ກໍລະນີມີການພັດທະນາລະບົບອື່ນ ແມ່ນໃຫ້ເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບ LNSW, ພັດທະນາ ແລະ ລວມສູນບັນດາລະບົບຕ່າງໆເປັນລະບົບດຽວ ໃນທີ່ສຸດ.
- 3) ພັດທະນາລະບົບ Smart Customs ໃຫ້ລວມສູນການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ມູນພາສີແບບເອເລັກໂຕຣນິກ ໂດຍເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບ ASYCUDA, NSW+, Dashboard, CWMS ແລະ ອື່ນໆ ຊຶ່ງລະບົບເຫຼົ່ານີ້ ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ຮັບການພັດທະນາໂມດູນ (Module) ຕ່າງໆໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝ ເຊັ່ນ: ການເປີດໃຫ້ລະບົບສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ລະບົບຖານຂໍ້ມູນ (Application Programming Interface: API), ການແຈ້ງ ແລະ ຮັບຮອງການແຈ້ງພາສີລ່ວງໜ້າ, ການຮອງຮັບລະບົບ E-Signature ແລະ ເອກະສານແບບເອເລັກໂຕຣນິກ ແລະ ອື່ນໆ. ພາຍຫຼັງລະບົບດັ່ງກ່າວໄດ້ຖືກພັດທະນາສຳເລັດ, ຄວນຂະຫຍາຍການນຳໃຊ້ໄປສູ່ທຸກດ່ານສາກົນທົ່ວປະເທດ.
- 4) ພັດທະນາ ແລະ ຂະຫຍາຍລະບົບ Finpass ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບອື່ນໆສຳລັບໃນການເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ຂອງທຸກຂະແໜງການທີ່ປະຈຳຢູ່ດ່ານໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ ໂດຍລວມສູນການຊຳລະຢູ່ລະບົບ FINLINK.
- 5) ພັດທະນາລະບົບຕ່າງໆທີ່ມີຢູ່ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ໂດຍສະເພາະການເຊື່ອມຕໍ່ລະບົບ LNSW ແລະ NSW+ ກັບ ລະບົບແຈ້ງພາສີປະຕູດຽວອາຊຽນ (ASW) ເພື່ອແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເຊັ່ນ: ເອກະສານແຈ້ງພາສີ (ACDD), ໃບຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດສິນຄ້າແບບເອເລັກໂຕຣນິກ (e-CO), ໃບຢັ້ງຢືນສຸຂະພາບໄມພຶດແບບເອເລັກໂຕຣນິກ (e-phyto), ເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສຸຂະພາບໄມ ແລະ ສຸຂະພາບໄມພຶດແບບເອເລັກໂຕຣນິກ (e-SPS) ແລະ ອື່ນໆ.

ມາດຕະການທີ 5: ການປັບປຸງຂະບວນການດຳເນີນການຢູ່ດ່ານ

ກ. ການປັບປຸງກົງຈັກການຈັດຕັ້ງ, ລະບຽບການ ແລະ ຂັ້ນຕອນປະຕິບັດງານທີ່ເປັນມາດຕະຖານຂອງດ່ານ

□ ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:

- 1) ຫຼາຍຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢູ່ສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ໄດ້ແຕ່ງຕັ້ງໜ່ວຍງານຂອງຕົນໄປປະຈຳຢູ່ດ່ານ ເພື່ອດຳເນີນການກວດກາສິນຄ້າເຂົ້າ-ອອກ ຊຶ່ງບໍ່ສອດຄ່ອງກັບຫຼັກການປະຕິບັດທີ່ດີຂອງສາກົນທີ່ກຳນົດໃຫ້ມີແຕ່ໜ່ວຍງານຕຳຫຼວດກວດຄົ້ນເຂົ້າ-ອອກເມືອງ, ພາສີ ແລະ ກັກກັນ ຫຼື ເອີ້ນຫຍໍ້ ICQ ເຮັດໃຫ້ເພີ່ມຂຶ້ນຂອດ, ເວລາ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃຫ້ແກ່ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ຜ່ານດ່ານ.
- 2) ຍັງບໍ່ທັນມີນິຕິກຳສະເພາະ ແລະ ຂັ້ນຕອນປະຕິບັດງານທີ່ເປັນມາດຕະຖານຂອງດ່ານ ເພື່ອຜັນຂະຫຍາຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຄຸ້ມຄອງດ່ານ ແລະ ການບໍລິການຢູ່ດ່ານ ໂດຍສະເພາະວຽກງານການກວດປ່ອຍສິນຄ້ານຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງປະຈຳຢູ່ດ່ານສາກົນ ເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ຍັງບໍ່ທັນມີຄວາມເປັນເອກະພາບ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

□ ມາດຕະການແກ້ໄຂ: ກະຊວງພາຍໃນ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວ ຂ້ອງ ເພື່ອ:

- 1) ປັບປຸງກົງຈັກການຈັດຕັ້ງຂອງດ່ານ, ສ້າງກົນໄກກວດກາ, ຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດຳລັດ ວ່າດ້ວຍດ່ານເຂົ້າ-ອອກ ສປປ ລາວ ເລກທີ 643/ລບ, ລົງວັນທີ 25 ພະຈິກ 2024 ໃຫ້ເປັນປົກກະຕິ. ຖ້າພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ຫຼື ການປະຕິບັດທີ່ບໍ່ສອດຄ່ອງ ແມ່ນໃຫ້ລາຍງານລັດຖະບານ ເພື່ອໃຫ້ທິດຊີ້ນຳແກ້ໄຂ.

- 2) ສ້າງນິຕິກຳລຸ່ມດຳລັດ ແລະ ຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງານທີ່ເປັນມາດຕະຖານຂອງດ່ານ ໂດຍອີງໃສ່ການປະຕິບັດທີ່ດີຂອງສາກົນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ວຽກງານການບໍລິການຢູ່ດ່ານ ມີຄວາມສະດວກວ່ອງໄວ ແລະ ເປັນເອກະພາບກັນໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

ຂ. ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງກົນໄກປະສານງານ ແລະ ການຮ່ວມມືຢູ່ດ່ານ

□ ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:

- 1) ໃນທ້າຍປີ 2021 ໄດ້ມີການເຊັນບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ (MOU) ລະຫວ່າງ 4 ຂະແໜງການ (ກົມພາສີ, ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ) ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ ແລະ ກວດກາສິນຄ້າຮ່ວມກັນ ຢູ່ດ່ານ ແລະ ມີຄຳແນະນຳໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານດັ່ງກ່າວ ຊຶ່ງໄດ້ເລີ່ມທົດລອງປະຕິບັດຢູ່ທ່າບົກທ່ານາແລ້ງ ໃນເດືອນ ກຸມພາ 2024 ເປັນຕົ້ນມາ. ສຳລັບຂະແໜງການອື່ນໆຈາກ 4 ຂະແໜງການທີ່ກ່າວມາຂ້າງເທິງ ແມ່ນປະຕິບັດວຽກກວດກາສິນຄ້າຢູ່ດ່ານ ຕາມພາລະບົດບາດຂອງຕົນເອງ.
- 2) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ, ກົມພາສີ ໂດຍສົມທົບກັບຜູ້ພັດທະນາ ໄດ້ພັດທະນາລະບົບແຈ້ງເຕືອນ (Dashboard and Alert System) ທີ່ເປັນລະບົບເຊື່ອມຕໍ່ຂໍ້ມູນຄວາມສ່ຽງຈາກໂມດູນເລືອກເຝັ້ນຂອງລະບົບ ASYCUDA ເພື່ອແຈ້ງເຕືອນໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງປະຈຳດ່ານເວລາສິນຄ້າມາຮອດດ່ານ ແລະ ສົມທົບກັນເພື່ອດຳເນີນການກວດກາສິນຄ້າ.

□ ມາດຕະການແກ້ໄຂ: ກະຊວງການເງິນ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອ:

- 1) ເພີ່ມທະວີກົນໄກປະສານງານ ແລະ ການຮ່ວມມືຂອງ 4 ຂະແໜງການ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ ແລະ ກວດກາສິນຄ້າຮ່ວມກັນ ຢູ່ດ່ານ.
- 2) ຂະຫຍາຍຂອບເຂດການປະສານງານ ແລະ ການຮ່ວມມືຂອງ 4 ຂະແໜງການໄປສູ່ພາກສ່ວນອື່ນ ກ່ຽວກັບວຽກງານການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ ແລະ ກວດກາການເຂົ້າ-ອອກ ຂອງຄົນ, ພາຫະນະ ແລະ ສິນຄ້າ ເຊັ່ນ: ຂະແໜງຕຳຫຼວດກວດຄົນເຂົ້າ-ອອກເມືອງ, ຂະແໜງມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ຜູ້ພັດທະນາທ່າບົກ ແລະ ລົດໄຟ ແລະ ອື່ນໆ ແນໃສ່ເຮັດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມີຄວາມເປັນເອກະພາບ.
- 3) ພັດທະນາ ແລະ ຂະຫຍາຍການນຳໃຊ້ລະບົບ Dashboard ໄປສູ່ດ່ານສາກົນ ແລະ ທ່າບົກອື່ນ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

ຄ. ການກວດກາສິນຄ້າຕົວຈິງຜ່ານກົນໄກບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງຮ່ວມກັນ:

□ ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:

- 1) ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ ແລະ ກວດກາສິນຄ້າຮ່ວມກັນ, ໄດ້ມີການສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງຮ່ວມກັນ ໂດຍແມ່ນທ່ານ ຫົວໜ້າກົມພາສີ ເປັນຫົວໜ້າຄະນະ ແລະ ມີຕາງໜ້າຈາກກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກົມປຸກຝັງ ແລະ ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ ເປັນຄະນະ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ການຈັດກອງປະຊຸມຂອງຄະນະກຳມະການດັ່ງກ່າວ ເພື່ອປຶກສາຫາລື ກ່ຽວກັບການວິເຄາະ, ຈັດ ແລະ ປັບປຸງຄ່າຄວາມສ່ຽງຂອງແຕ່ລະຂະແໜງການ ຍັງບໍ່ທັນເປັນປົກກະຕິເທົ່າທີ່ຄວນ.
- 2) ຂໍ້ມູນຄ່າຄວາມສ່ຽງ (Risk Profile) ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວປະກອບມີ ❶ ປະຫວັດບໍລິສັດ (Company Profile), ❷ ປະເພດສິນຄ້າ (HS Code), ❸ ລະບອບໃບແຈ້ງພາສີ (Customs Regime), ❹ ປະເທດຕົ້ນກຳເນີດ (Country of Origin) ແລະ ❺ ມູນຄ່າແຈ້ງພາສີ (Customs Valuation) ແລະ ອື່ນໆ. ແຕ່ໃນທາງປະຕິບັດເຫັນວ່າ: ການຈັດຄ່າຄວາມສ່ຽງຂອງຂະແໜງພາສີ ແລະ ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ສ່ວນໃຫຍ່ແລ້ວແມ່ນຢູ່ໃນຄ່າຄວາມສ່ຽງສູງ (ຊ່ອງສີແດງ) ຊຶ່ງຕ້ອງໄດ້ຮັບການກວດກາເອກະສານລະອຽດ ແລະ ສິນຄ້າຕົວຈິງຢູ່ດ່ານ ເຮັດໃຫ້ເພີ່ມເວລາ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃນການກວດປ່ອຍສິນຄ້າຢູ່ດ່ານ.

□ ມາດຕະການແກ້ໄຂ: ກະຊວງການເງິນ (ກົມພາສີ) ໃນນາມເປັນຫົວໜ້າຄະນະກຳມະການບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງຮ່ວມກັນ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອ:

- 1) ຈັດກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລື ກັບ ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ເພື່ອວິເຄາະ, ປັບປຸງ ແລະ ຮັບຮອງ ຄ່າຄວາມສ່ຽງຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.

2) ປັບປຸງຂໍ້ມູນຄ່າຄວາມສ່ຽງຢູ່ໃນລະບົບ ASYCUDA ຢ່າງສະໝໍ່າສະເໝີ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າຄ່າຄວາມສ່ຽງສອດຄ່ອງກັບສະພາບການຄ້າ, ພຶດຕິກຳການລັກລອບໜີພາສີ ແລະ ການລະບາດຂອງພະຍາດ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ. ຖ້າສະພາບການເປັນປົກກະຕິ, ຄວນຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາຄ່າຄວາມສ່ຽງສູງ ຫຼື ຊ່ອງສີແດງ (ຕ້ອງໄດ້ກວດກາເອກະສານລະອຽດ ແລະ ສິນຄ້າຕົວຈິງ) ແລະ ຄວາມສ່ຽງກາງ ຫຼື ຊ່ອງສີເຫຼືອງ (ຕ້ອງໄດ້ກວດກາເອກະສານລະອຽດ) ລົງ ແລະ ເພີ່ມອັດຕາຄ່າຄວາມສ່ຽງຕ່ຳ ຫຼື ຊ່ອງສີຂຽວ (ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງກວດກາ) ຂຶ້ນ ໃຫ້ໄດ້ຢ່າງໜ້ອຍ 50% ຂອງການແຈ້ງພາສີທັງໝົດ. ທັງນີ້, ກໍ່ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການກວດກາສິນຄ້າທີ່ມີຄວາມສ່ຽງຕ່ຳ ແລະ ກຳນົດເປົ້າໝາຍການກວດກາສິນຄ້າທີ່ມີຄວາມສ່ຽງສູງ ຢ່າງຖືກຕ້ອງ.

ງ. ວຽກງານຜູ້ປະກອບການມາດຕະຖານເອອີໂອ:

- **ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:** ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນງານຜູ້ປະກອບການມາດຕະຖານເອອີໂອ (AEO) ເປັນວຽກໜຶ່ງທີ່ກະຊວງການເງິນ ໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມສູງໃນການຊຸກຍູ້ໃຫ້ບັນດາຜູ້ປະກອບການ ມາເຂົ້າໃນແຜນງານດັ່ງກ່າວ ເນື່ອງຈາກເປັນຜູ້ປະກອບການທີ່ໄດ້ຮັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ສິດທິພິເສດຕ່າງໆໃນການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ຢູ່ດ່ານ ຫຼາຍກວ່າຜູ້ປະກອບການທົ່ວໄປ. ດ້ານນີ້ຕົກກຳ ແມ່ນມີຄຳແນະນຳການຄຸ້ມຄອງຜູ້ປະກອບການເອອີໂອ ເລກທີ 1159/ກງ, ລົງວັນທີ 18 ເມສາ 2019 (ກຳລັງຈະມີນິຕິກຳປ່ຽນແທນ). ແຕ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານດັ່ງກ່າວມີຄວາມລ່າຊ້າຍ້ອນຫຼາຍປັດໄຈ ເປັນຕົ້ນ ຄວາມບໍ່ເຂົ້າໃຈຂອງຜູ້ປະກອບການ, ມາດຕະການເງື່ອນໄຂຕ່າງໆຂ້ອນຂ້າງສູງ ແລະ ອື່ນໆ. ມາຮອດເດືອນ ກຸມພາ 2025, ກົມພາສີ ໄດ້ເຊັນສັນຍາຮັບຮອງພຽງແຕ່ 3 ບໍລິສັດ ເປັນຜູ້ປະກອບການເອອີໂອ ຄື: ❶ ບໍລິສັດ ໂຕໂຍຕຳລາວ (ວັນທີ 23 ກຸມພາ 2023), ❷ ບໍລິສັດ ເປໂຕເຫຼດ (ວັນທີ 12 ກໍລະກົດ 2023) ແລະ ❸ ບໍລິສັດ ເບຍລາວ (ວັນທີ 06 ກຸມພາ 2024).
- **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ເພື່ອໃຫ້ມີຜູ້ປະກອບການມາດຕະຖານເອອີໂອ ຫຼາຍຂຶ້ນ, ກະຊວງການເງິນ (ກົມພາສີ) ມີບົດບາດສຳຄັນໃນການປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງ ແຜນງານເອອີໂອ, ນິຕິກຳ ແລະ ແບບຟອມ ໂດຍກຳນົດປະເພດ, ລະດັບ, ເງື່ອນໄຂ, ຂັ້ນຕອນ, ຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ອື່ນໆ ຂອງການເປັນຜູ້ປະກອບການເອອີໂອ ຢ່າງລະອຽດ. ພ້ອມດຽວກັນ, ຍັງຕ້ອງສ້າງຂີດຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ, ພາກລັດ ແລະ ທຸລະກິດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກ່ຽວກັບວຽກງານເອອີໂອ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ.

ຈ. ການພັດທະນາ, ປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ຈັດສັນອຸປະກອນທີ່ທັນສະໄໝ ຂອງດ່ານ:

- **ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:** ຄຽງຄູ່ກັບການພັດທະນາລະບົບທັນສະໄໝທີ່ເປັນ Software ແລ້ວ, ການປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ຈັດສັນເຄື່ອງມືອຸປະກອນທີ່ທັນສະໄໝຮັບໃຊ້ຢູ່ດ່ານ ທີ່ເປັນ Hardware ກໍ່ມີຄວາມຈຳເປັນຫຼາຍ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຂະບວນການດຳເນີນງານຢູ່ດ່ານມີຄວາມໂລ່ງລຽນ.
- **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບກະຊວງການເງິນ, ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານຂອງດ່ານເຊັ່ນ: ຕຶກອາຄານ, ຫ້ອງການ, ເສັ້ນທາງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ ໃຫ້ສາມາດຮອງຮັບການນຳໃຊ້ອຸປະກອນກວດກາທີ່ທັນສະໄໝເຊັ່ນ: ເຄື່ອງສະແດງເນີ້, ຊິງຊັງອັດຕະໂນມັດ, ເຄື່ອງອ່ານພາສປອດ ຫຼື ປ້າຍລົດ, ກ້ອງວົງຈອນປິດ, ເຄື່ອງອ່ານເລກຕູ້ຄອນເທນເນີ້, ເຊັນເຊີກວດລະດັບຄວາມຖີ່ຕັ້ງນ້ຳມັນ, ອຸປະກອນກວດກາແບບຝັກພາ ແລະ ອຸປະກອນອື່ນໆ ຊຶ່ງລ້ວນແລ້ວຕ້ອງໄດ້ເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບຕ່າງໆທີ່ນຳໃຊ້ຢູ່ດ່ານ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຂະບວນການກວດກາ ແລະ ກວດປ່ອຍສິນຄ້າຢູ່ດ່ານ ມີຄວາມສະດວກວ່າອ່ງໄວຂຶ້ນ.

ສ. ຜັນຂະຫຍາຍນະໂຍບາຍການກວດກາຈຸດດຽວ (Single Stop Inspection: SSI) ຫຼື ເຂດຄວບຄຸມຮ່ວມກັນ (Common Control Area: CCA):

- **ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:** ວຽກງານ SSI ຫຼື CCA ເປັນໜຶ່ງໃນມາດຕະການຂອງສັນຍາ WTO-TFA ຊຶ່ງສປປ ລາວ ໄດ້ເລີ່ມຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເປັນຄັ້ງທຳອິດໃນປີ 2015 ຢູ່ດ່ານສາກົນແດນສະຫວັນ-ລາວບາວ (ລາວ-ຫວຽດນາມ) ແຕ່ຢຸດຕິນັບແຕ່ປີ 2020 ຍ້ອນການລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ການຂະຫຍາຍການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານດັ່ງກ່າວ ໄປສູ່ດ່ານຄູ່ຊາຍແດນອື່ນທີ່ຕິດກັບ ສສ ຫວຽດນາມ ຫຼື ປະເທດຄູ່ຊາຍແດນອື່ນ ເປັນສິ່ງທ້າທາຍຫຼາຍ ເນື່ອງຈາກລະບຽບການໃນການກວດກາການເຂົ້າ-ອອກ ຄົນ, ພາຫະນະ ແລະ ສິນຄ້າ ຂອງແຕ່ລະປະເທດ ແມ່ນບໍ່ຄືກັນ.

□ **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງການຕ່າງປະເທດ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ, ກະຊວງການເງິນ, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ, ອົງການປົກຄອງແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ຄົ້ນຄວ້າການສ້າງຕັ້ງຈຸດກວດກາຈຸດດຽວ (Single Stop Inspection: SSI) ຫຼື ເຂດຄວບຄຸມຮ່ວມກັນ (Common Control Area: CCA) ລະຫວ່າງດ່ານຢູ່ຊາຍແດນລາວ-ໄທ, ລາວ-ຈີນ ແລະ ລາວ-ຫວຽດນາມ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ປະເທດຄູ່ດ່ານຊາຍແດນ ຟີຈາລະນາ. ພ້ອມດຽວກັນ, ແມ່ນ ຄົ້ນຄວ້າກົນໄກການເຮັດວຽກແບບອື່ນເພີ່ມເຕີມ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການຂະຫຍາຍເວລາບໍລິການຢູ່ດ່ານ ໂດຍ ສະເພາະໃນຊ່ວງເວລາທີ່ມີປະລິມານໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າເຂົ້າ-ອອກຫຼາຍ, ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານລ່ວງ ໜ້າຜ່ານລະບົບທັນສະໄໝ ກ່ຽວກັບການເຂົ້າ-ອອກຂອງຄົນ, ພາຫະນະ ແລະ ສິນຄ້າ ລະຫວ່າງສອງປະເທດ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການກວດປ່ອຍສິນຄ້າ.

ມາດຕະການທີ 6: ການເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມໂຍງທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ການຂົນສົ່ງ

ການພັດທະນາວຽກງານໂລຊິດສະຕິກ ເປັນວຽກງານໜຶ່ງທີ່ມີບົດບາດສໍາຄັນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນະໂຍບາຍຂອງ ຝັກ-ລັດ ໃນການຫັນ ສປປ ລາວ ຈາກປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ໃຫ້ກາຍເປັນປະເທດເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມ ຈອດ ແລະ ເຮັດການບໍລິການໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ເອື້ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າກັບປະເທດ ໃກ້ຄຽງ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ. ສະນັ້ນ, ເພື່ອບັນລຸແນວທາງນະໂຍບາຍຂອງຝັກ-ລັດ ຈຶ່ງໄດ້ກໍານົດມາດຕະການ ຢ່ອຍດັ່ງນີ້:

ກ. ການພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງການບໍລິການ ທ່າບົກ

□ ຄວາມສໍາຄັນຂອງບັນຫາ:

- 1) ພາຍຫຼັງ, ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ໄດ້ໃຫ້ສັດຕະຍາບັນຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສົນທິສັນຍາ ວ່າດ້ວຍທ່າບົກ ຂອງ ອົງການ UNESCAP ໃນປີ 2019, ໄດ້ມີການສ້າງຕັ້ງທ່າບົກຂຶ້ນຈຳນວນ 3 ແຫ່ງ ແລະ ເປີດນໍາໃຊ້ມາຮອດ ປະຈຸບັນ. ບັນດາທ່າບົກທີ່ໄດ້ຮັບການສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຢູ່ ສປປ ລາວ ໃນໄລຍະຜ່ານມາ ແມ່ນເອກະຊົນເປັນຜູ້ລົງທຶນ 100% ຊຶ່ງມີໄລຍະເວລາສໍາປະທານຍາວນານ. ທຽບໃສ່ປະເທດພັດທະນາ ແລະ ກໍາລັງພັດທະນາ ສ່ວນໃຫຍ່ ແມ່ນລັດຖະບານເປັນຜູ້ລົງທຶນເອງ ຫຼື ລົງທຶນຮູບແບບການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ (Public-Private Partnership: PPP).
- 2) ການໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ລົງທຶນໃນກິດຈະການຕ່າງໆຢູ່ໃນທ່າບົກ ຍັງເປັນລັກສະນະຜູກຂາດ ເຮັດໃຫ້ບໍ່ມີການ ແຂ່ງຂັນດ້ານມາດຕະຖານ, ຄຸນນະພາບ ແລະ ລາຄາທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ ແລະ ເປັນທໍາຕໍ່ຜູ້ໃຊ້ບໍລິການ.
- 3) ການກໍານົດປະເພດກິດຈະການບໍລິການ ແລະ ໂຄງສ້າງຄ່າບໍລິການທ່າບົກ ຍັງບໍ່ທັນມີຫຼັກການລວມສູນ ເຮັດ ໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງແຕ່ລະທ່າບົກມີຄວາມແຕກຕ່າງກັນ. ພ້ອມດຽວກັນ, ການທາບທາມຄໍາເຫັນ ຂອງພາກລັດ ແລະ ຜູ້ໃຊ້ບໍລິການ ຕໍ່ກັບປະເພດກິດຈະການ ແລະ ຄ່າບໍລິການທ່າບົກ ກ່ອນມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ ຍັງບໍ່ທັນເປີດກວ້າງເທົ່າທີ່ຄວນ.
- 4) ການກໍານົດໃຫ້ມີການຍົກຍໍ-ຄ່ຽນຖ່າຍ ສິນຄ້າ, ປ່ຽນຫົວລາກ-ຫາງລາກ ຈາກລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດມາໃສ່ ລົດຂົນສົ່ງລາວ (ເບື້ອງນໍາເຂົ້າ) ຫຼື ລົດຂົນສົ່ງລາວມາໃສ່ລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ (ເບື້ອງສົ່ງອອກ) ຢູ່ທ່າບົກ ໄດ້ ເພີ່ມເວລາ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງ ຊຶ່ງຍັງບໍ່ເປັນສິ່ງເສີມການແຂ່ງຂັນ ເທົ່າທີ່ຄວນ.
- 5) ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບຢູ່ທ່າບົກ ຍັງບໍ່ທັນໄດ້ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເຕັມຮູບແບບ ໂດຍສະເພາະການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງລົດໄຟ ແລະ ລົດໄຟ ເນື່ອງຈາກກົນໄກການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເປັນຕົ້ນ ຜູ້ ພັດທະນາທ່າບົກ, ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງຊາດລາວ ເພື່ອເຕົ້າໂຮມ, ຮັບສົ່ງ ແລະ ຍົກຍໍ-ຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ສິນຄ້າ ຍັງບໍ່ທັນມີຄວາມກົມກຽວເທົ່າທີ່ຄວນ.

□ **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນເຈົ້າການ ສົມທົບກັບກະຊວງການເງິນ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ:

- 1) ຄົ້ນຄວ້າການລົງທຶນພັດທະນາທ່າບົກໃນຕໍ່ໜ້າ ໃຫ້ເປັນໃນຮູບແບບການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກ ເອກະຊົນ (PPP) ຫຼາຍຂຶ້ນ ພ້ອມທັງເປີດກວ້າງ ແລະ ສ້າງຄວາມໂປ່ງໃສໃນການລົງທຶນ ແລະ ຈັດຊື້ຈັດຈ້າງ,

ຍົກລະດັບດຳລັດການລົງທຶນຮ່ວມ ລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ ເປັນກົດໝາຍ ແລະ ພັດທະນາຄູ່ມື ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຕາມການປະຕິບັດທີ່ດີຂອງສາກົນ, ສ້າງຕັ້ງກົນໄກ ຫຼື ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອຄຸ້ມຄອງ ໂຄງການໃນຮູບແບບ PPP. ຖ້າເປັນການລົງທຶນເອກະຊົນແບບ 100% ຄວນກຳນົດໄລຍະເວລາສຳປະທານ ຢ່າງເໝາະສົມ ແລະ ມີນະໂຍບາຍຕ່າງໆເພື່ອໃຫ້ຜູ້ພັດທະນາ ສາມາດສ້າງຜົນກຳໄລທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ.

- 2) ສ້າງນະໂຍບາຍ ແລະ ນິຕິກຳລະອຽດ ເພື່ອເປີດກວ້າງການລົງທຶນໃນກົດຈະການຕ່າງໆຢູ່ທຳປົກ ແນໃສ່ຍົກສູງ ມາດຕະຖານ ແລະ ຄຸນນະພາບໃນການໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ລາຄາຄ່າບໍລິການທີ່ເໝາະສົມ.
- 3) ຄົ້ນຄວ້າໂຄງສ້າງລາຄາຄ່າບໍລິການທຳປົກ ເພື່ອເປັນຫຼັກການລວມສູນໃນການກຳນົດຄ່າບໍລິການທຳປົກຢູ່ ແຕ່ລະບ່ອນ. ພ້ອມດຽວກັນ, ຄ່າບໍລິການທຳປົກແຕ່ລະປະເພດ ຄວນໄດ້ຮັບການທົບທວນຄືນ ແລະ ປັບປຸງ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ບົນພື້ນຖານການທາບທາມຄ່າເຫັນແບບເປີດກວ້າງກັບພາກລັດ, ຜູ້ໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ຜູ້ໃຊ້ ບໍລິການທຳປົກ ແລະ ໄດ້ຮັບອະນຸມັດຈາກລັດຖະບານ.
- 4) ສົມທົບກັບຜູ້ພັດທະນາທຳປົກ ເພື່ອເພີ່ມທະວີວຽກງານເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າທີ່ເຄື່ອນຍ້າຍ, ນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ເປັນຕົ້ນ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຢູ່ຈຸດໃດຈຸດໜຶ່ງແລ້ວຕິເປົ້າກັບຄືນ (ບັນຈຸສິນຄ້າຂາດຽວ) ມາເປັນການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຢູ່ຈຸດໃດຈຸດໜຶ່ງແລ້ວຂົນສົ່ງສິນຄ້າກັບຄືນ (ບັນຈຸສິນຄ້າສອງຂາ) ແນໃສ່ຫຼຸດຜ່ອນຕົ້ນທຶນການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ໃຫ້ສາມາດແຂ່ງຂັນກັບຕ່າງປະເທດ.¹³
- 5) ເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມື ລະຫວ່າງຜູ້ພັດທະນາທຳປົກ, ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟ ແຫ່ງຊາດລາວ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ລະຫວ່າງທາງລົດໄຟ ແລະ ທາງ ລົດໄຟ ເພື່ອຊຸກຍູ້ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ແລະ ການເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ຕາມແນວທາງນະໂຍບາຍຂອງລັດຖະບານ.

ຂ. ການພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງການບໍລິການ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

□ ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:

- 1) ອີງຕາມສັນຍາສຳປະທານ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຈຳກັດ ກ່ຽວ ກັບການອອກແບບ, ການກໍ່ສ້າງ, ການເງິນ, ການປະຕິບັດງານ ແລະ ການບຳລຸງຮັກສາ ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ບໍ່ແຕ່ນ-ວຽງຈັນ ໃນ ສປປ ລາວ ໄດ້ກຳນົດໄລຍະເວລາສຳປະທານ 50 ປີ. ສຳລັບອັດຕາຄ່າບໍລິການໂດຍສານ ໄດ້ກຳນົດໃຫ້ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ສະເໜີຕໍ່ລັດຖະບານຂອງ ສປປ ລາວ ເປັນຜູ້ຮັບຮອງ. ສ່ວນອັດຕາຄ່າບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແມ່ນບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນຜູ້ກຳນົດເອງ ໂດຍອີງຕາມສຸດຄິດໄລ່ ຂອງອົງການ OSJD ແລ້ວມາຕັດປັບໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບສະພາບເສດຖະກິດຂອງ ສປປ ລາວ.
- 2) ການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຍັງບໍ່ທັນເປີດກວ້າງການແຂ່ງຂັນເທົ່າທີ່ຄວນ ເພາະ ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນໃຊ້ບໍລິການຂົນສົ່ງຂອງບໍລິສັດຕົວແທນທີ່ໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ ແລະ ນະໂຍບາຍອຸດໜູນຈາກ ລັດຖະບານຂອງ ສປ ຈີນ ຊຶ່ງສາມາດເກັບຄ່າບໍລິການໃນອັດຕາທີ່ຕໍ່າ. ທຽບໃສ່ບໍລິສັດອື່ນຂອງລາວ ແມ່ນຍັງ ບໍ່ສາມາດເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວ, ແລະ ຖ້າຈະຂົນສົ່ງດ້ວຍຕົນເອງ (ໂດຍບໍ່ຜ່ານບໍລິສັດຕົວ ແທນ) ຕ້ອງໄດ້ຈ່າຍຄ່າມັດຈຳຈອງຕູ້ຄອນເທນເນີ້ທີ່ສູງ ແລະ ຄ່າບໍລິການອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
- 3) ປະເພດສິນຄ້າທີ່ສາມາດຂົນສົ່ງຜ່ານທາງລົດໄຟຍັງບໍ່ທັນຫຼາກຫຼາຍເທົ່າທີ່ຄວນ ຊຶ່ງສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນ ແຮ່ເຫຼັກ, ສິນຄ້າກະສິກຳບາງປະເພດ (ໝາກໄມ້, ແບັງມັນຕົ້ນ, ໝາກເດືອຍ, ຢາງພາລາ, ຝຸ່ນ), ຫີນບາລິດ ແລະ ອື່ນໆ. ນອກຈາກນີ້, ບາງຄັ້ງການສະໜອງຕູ້ຄອນເທນເນີ້ຂອງບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຍັງບໍ່ທັນພຽງພໍ ສຳລັບການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າເຫຼົ່ານີ້ ໂດຍສະເພາະໃນລະດູສົ່ງອອກສິນຄ້າກະສິກຳໄປ ສປ ຈີນ.

¹³ ບົດຄົ້ນຄວ້າຂອງອົງການ Jetro ກ່ຽວກັບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍທາງໂລຊິດສະຕິກ ຢູ່ ສປປ ລາວ ໃນປີ 2017, ໜ້າທີ 22 ເຫັນວ່າ: ລະຫວ່າງ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ສະຫວັນນະເຂດ, ຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າ (ທີ່ບັນຈຸສິນຄ້າຂາດຽວ) ແມ່ນສະເລ່ຍ 1,208 USD, ສ່ວນຄ່າຂົນສົ່ງ (ທີ່ ບັນຈຸສິນຄ້າຂາໄປ-ຂາກັບ) ແມ່ນສະເລ່ຍ 743 USD.

- 4) ຜ່ານມາໄດ້ມີກອງປຶກສາຫາລືທາງດ້ານວິຊາການ ກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທາງລົດໄຟ ລະຫວ່າງ 3 ພາກສ່ວນ ຄື: ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງຊາດລາວ, ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ການລົດໄຟແຫ່ງປະເທດ ໄທ ຊຶ່ງໄດ້ຕົກລົງເປັນເອກະພາບກັນຫຼາຍຫົວຂໍ້ ເຊັ່ນ: ກົນໄກປະສານງານແລ່ນຂະບວນລົດໄຟ, ຕາຕະລາງ ເວລາໃນການແລ່ນຂະບວນ, ການສັບປ່ຽນ-ຄ່ຽນຖ່າຍຖັດອອນເທນເນີ້, ການໂຄສະນາປະຊາສຳພັນ ແລະ ອື່ນໆ.

□ **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນເຈົ້າການ:

- 1) ສົມທົບກັບບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ທົບທວນ ແລະ ປັບປຸງຄ່າບໍລິການ ສຳລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທາງ ລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ບົນຜົນຖານການທາບທາມຄຳເຫັນແບບເປີດກວ້າງກັບພາກລັດ, ຜູ້ໃຫ້ ບໍລິການ ແລະ ຜູ້ໃຊ້ບໍລິການ ພ້ອມທັງສອດຄ່ອງກັບປັດໄຈຕ່າງໆທາງດ້ານເສດຖະກິດ. ກໍລະນີພາກລັດຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງການສ້າງກົນໄກໃນການຄຸ້ມຄອງບັນດາກິດຈະການ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ສຳລັບການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າຜ່ານທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແມ່ນຄວນເຈລະຈາກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປ ຈີນ.
- 2) ສົມທົບກັບບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ຄ້າລາວ ເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ການບໍລິການຂອງລົດໄຟຫຼາຍຂຶ້ນ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວາມສັບສົນ ແລະ ນຳໃຊ້ການ ບໍລິການບໍລິສັດຕົວແທນຂອງຕ່າງປະເທດ ຢ່າງດຽວ ເຊັ່ນ: ການສ້າງແຜລດຟອມດິຈິຕອນ ສຳລັບການຈອງຕູ້ ຄອນເນີ້ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານໃນການບໍລິການຢ່າງໂປ່ງໃສ ແລະ ທົ່ວເຖິງ, ການຈັດຝຶກອົບຮົມໃຫ້ ພາກທຸລະກິດ ໃນການນຳໃຊ້ການບໍລິການ ແລະ ຊ່ວຍຊອກຫາໂອກາດທາງການຕະຫຼາດໃໝ່ໆ.
- 3) ສົມທົບບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ, ຜູ້ຜັດທະນາທຳບິກ, ເຂດຜະລິດ, ບັນດາສະມາຄົມ ແລະ ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດ ທີ່ຕິດພັນກັບການເຄື່ອນຍ້າຍ, ນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ທີ່ຢູ່ໃກ້ກັບສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ສົມທົບກັນ ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງ, ວັດຖຸອັນຕະລາຍ, ກະສິກຳ ແລະ ອື່ນໆ ໃຫ້ສາມາດຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າຫຼາຍປະເພດຜ່ານເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຂຶ້ນຕື່ມ ພ້ອມທັງຄົ້ນຄວ້າໃຫ້ນະໂຍບາຍພິເສດຕ່າງໆສຳລັບ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າກະສິກຳ. ຄຽງຄູ່ກັນ, ຕ້ອງຮັບປະກັນດ້ານເຕັກນິກການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ: ຈຳນວນ ແລະ ມາດຕະຖານຕູ້ຄອນເນີ້, ຂະບວນລົດໄຟ ແລະ ອື່ນໆ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ ໃຫ້ພຽງພໍ.
- 4) ສົມທົບກັບລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງຊາດລາວ ເພື່ອເຈລະຈາສ້າງສັນຍາຮ່ວມມື ຫຼື ບົດບັນທຶກຄວາມ ເຂົ້າໃຈ (MOU) ຮ່ວມກັບ ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ການລົດໄຟແຫ່ງປະເທດໄທ ເພື່ອເພີ່ມທະວີການ ຮ່ວມມືການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທາງລົດໄຟລະຫວ່າງ 3 ປະເທດ (ສປປ ລາວ, ສປ ຈີນ ແລະ ໄທ) ເປັນຕົ້ນ ແມ່ນກົນໄກປະສານງານ ແລະ ຮ່ວມມື, ໂຄງລ່າງຜືນຖານທີ່ຕິດພັນກັບລົດໄຟໃນຂອບເຂດຊາຍແດນ, ການ ຂົນສົ່ງແບບລາງ ສູ່ ລາງ, ຂໍ້ຮຽກຮ້ອງທາງດ້ານການຂ້າມແດນ ແລະ ຜ່ານແດນ ແລະ ຂັ້ນຕອນຕ່າງໆ, ຄ່າ ທຳນຽມ ແລະ ບໍລິການ, ການບໍລິການໂລຊິດສະຕິກ, ການດຳເນີນການຂອງສະຖານີ, ການຈອງຕູ້ ແລະ ການຮັບປະກັນ ໂດຍສອດຄ່ອງກັບມາດຕະຖານສາກົນ ແລະ ຜົນທະສັນຍາພາກພື້ນ.

ຄ. ການສ້າງ ແລະ ປັບປຸງນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສັນຍາຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ ແລະ ອະນຸພາກພື້ນ

□ **ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:**

- 1) ນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງພາຍໃນປະເທດ ໄດ້ຖືກວາງອອກຫຼາຍສະບັບ ເປັນຕົ້ນ ກົດໝາຍ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ, ກົດໝາຍການຂົນສົ່ງທາງບິກ, ກົດໝາຍການທາງນໍ້າ, ກົດໝາຍການລົດໄຟ, ກົດໝາຍການບົນພົນລະເຮືອນ, ດຳລັດ ທຳບິກ, ນິຕິກຳກຳນົດນໍ້າໜັກສູງສຸດລົດຂົນສົ່ງ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ບັນດານິຕິກຳເຫຼົ່ານີ້ ຍັງບໍ່ຖືກບັງຄັບໃຊ້ ແລະ ຜົນຂະຫຍາຍ ຢ່າງເຕັມສ່ວນ ຍ້ອນຍັງບໍ່ມີລະບຽບການສະເພາະ ເຈາະຈົງ ແລະ ການເຜີຍແຜ່ຍັງບໍ່ກວ້າງຂວາງ. ນອກຈາກນີ້, ຍັງມີຄວາມຈຳເປັນໃນການສ້າງນິຕິກຳອື່ນທີ່ປົ່ນ ອ້ອມ ເຊັ່ນ: ການຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ, ເຂດໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ອື່ນໆ.
- 2) ບັນດາສັນຍາຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍ ແລະ ອື່ນໆ ເຫັນວ່າ: ມີຫຼາຍໆສະບັບຂ້ອນຂ້າງເກົ່າ ຊຶ່ງບໍ່ທັນ ສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ສະພາບການຕົວຈິງໃນຍຸກການ ເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດ. ພ້ອມດຽວກັນ, ບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງທີ່ເປັນປະເທດທາງຜ່ານໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ສົ່ງອອກຂອງລາວ ໄດ້ນຳໃຊ້ມາດຕະການຈຳກັດຕ່າງໆເພື່ອປົກປ້ອງກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນຂອງຕົນ ເຊັ່ນ: ເຕັກນິກຍານພາຫະນະ, ກຳນົດໃຫ້ມີການຫຸ້ມຫໍ່, ໜົບກົວ ແລະ ຂໍອະນຸຍາດ, ກຳນົດຈຸດຄ່ຽນຖ່າຍ, ການກວດກາ ຕາມເສັ້ນທາງ ແລະ ອື່ນໆ ຊຶ່ງເປັນອຸປະສັກເຮັດໃຫ້ສິນຄ້າຂອງລາວ ບໍ່ສາມາດແຂ່ງຂັນໃນຕະຫຼາດສາກົນໄດ້.

□ **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ:

- 1) ຄົ້ນຄວ້າສ້າງ, ປັບປຸງ ແລະ ຜັນຂະຫຍາຍ ນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ແລະ ທາບທາມຄຳເຫັນຢ່າງກວ້າງຂວາງ ກ່ອນຈະປະກາດໃຊ້ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມເປັນເອກະພາບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.
- 2) ເຈລະຈາກັບປະເທດຄູ່ຮ່ວມສັນຍາຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ທາງລົດໄຟ ສອງຝ່າຍ (ໄທ, ສສ ຫວຽດນາມ, ສປປ ຈີນ, ກຳປູເຈຍ, ມຽນມາ) ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍ (GMS-CBTA, OSJD, ອາຊຽນ ແລະ ອື່ນໆ) ຄົ້ນຄວ້າສ້າງ, ປັບປຸງ ຫຼື ບັງຄັບໃຊ້ ບັນດາສັນຍາຂົນສົ່ງ ເພື່ອຮັບປະກັນຜົນປະໂຫຍດສູງສຸດໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງຂອງປະເທດ.
- 3) ສຳລັບການຂົນສົ່ງທາງນໍ້າ ແມ່ນການເຈລະຈາເຂົ້າເປັນສະມາຊິກຂອງອົງການເດີນເຮືອທາງທະເລສາກົນ (IMO) ພ້ອມທັງສ້າງນິຕິກຳ ແລະ ກົນໄກຄຸ້ມຄອງ ຢ່າງຊັດເຈນ.

ງ. ການພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ

□ **ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:** ໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ເຊັ່ນ: ເສັ້ນທາງລົດຂົນສົ່ງທາງບົກ, ທ່າບົກ, ລົດໄຟ, ທ່າເຮືອ ແລະ ສະໜາມບິນ ເປັນໝາກຫົວໃຈສຳຄັນໃນການເຊື່ອມໂຍງ-ເຊື່ອມຈອດການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ກັບ ບັນດາປະເທດໃນພາກພື້ນ ຊຶ່ງເປັນສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການເຕົ້າໂຮມ, ແຈກຢາຍ, ເຄື່ອນຍ້າຍ, ນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ສິນຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກໂລ່ງລ່ຽນ.

□ **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນເຈົ້າການປະສານສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເຊັ່ນ: ຂະແໜງການລັດ, ຜູ້ຮ່ວມພັດທະນາ, ຜູ້ຮັບເໝົາ, ຜູ້ສຳປະທານ ແລະ ອື່ນໆ ເພື່ອພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ເປັນຕົ້ນ ເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດໃຫ້ມາດຕະຖານຂອງອາຊຽນ ແລະ ເສັ້ນທາງຫຼວງທ້ອງຖິ່ນ ເພື່ອຮອງຮັບນໍ້າໜັກລົດບັນທຸກແຕ່ລະປະເພດ ໃຫ້ເປັນເອກະພາບທົ່ວປະເທດ, ຊຶ່ງຊຶ້ງທັນສະໄໝ (ແບບຄົງທີ່ ແລະ ແບບເຄື່ອນທີ່), ເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ລົດໄຟລາວ-ໄທ ແລະ ເສັ້ນທາງລົດໄຟວຽງຈັນ-ທ່າແຂກ-ຫວຽງອ່າງ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ສສ ຫວຽດນາມ, ທ່າບົກ, ສະຖານີຂົນສົ່ງ, ທ່າເຮືອ ແລະ ອຸ່ຕໍ່ເຮືອ, ສະໜາມບິນ ແລະ ສາງຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ຢູ່ຈຸດຍຸດທະສາດສຳຄັນ, ທ່າເຮືອຫວຽງອ່າງ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສິນຄ້າຜ່ານແດນຂອງລາວ ແລະ ພາກພື້ນໄປປະເທດທີສາມ, ສາງເກັບຮັກສາຄວາມເຢັນສຳລັບສິນຄ້າກະສິກຳທີ່ເປັນມາດຕະຖານ ແລະ ອື່ນໆ.

ມາດຕະການທີ 7: ການປັບປຸງກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນໃຫ້ເຂັ້ມແຂງ

□ **ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:** ກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນຂອງ ສປປ ລາວ ຍັງບໍ່ທັນມີຄວາມເຂັ້ມແຂງ ເນື່ອງຈາກຍັງບໍ່ສາມາດຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການທາງດ້ານລາຄາ, ມາດຕະຖານ ແລະ ຈຳນວນຂອງລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ. ໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ໄດ້ນຳໃຊ້ມາດຕະການເພື່ອປົກປ້ອງກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ໂດຍກຳນົດໃຫ້ມີການຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າຈາກລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ ມາເປັນໃສ່ລົດຂົນສົ່ງລາວ ຢູ່ດ່ານ ຫຼື ທ່າບົກ. ໃນກໍລະນີມີຄວາມຈຳເປັນນຳເຂົ້າລົດບັນທຸກຕູ້ຄອນເທນເນີ້ເປົ່າເຂົ້າມາເອົາສິນຄ້າເພື່ອສົ່ງອອກ ແມ່ນຕ້ອງຂໍອະນຸຍາດນຳເຂົ້າຈາກຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຂັ້ນແຂວງ ແລະ ສູນກາງ ເປັນແຕ່ລະກໍລະນີ. ແຕ່ຍັງເຫັນວ່າມາດຕະການດັ່ງກ່າວ ເປັນພຽງການແກ້ໄຂສະເພາະໜ້າເທົ່ານັ້ນ.

□ **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບສະມາຄົມຜູ້ຂົນສົ່ງ ແລະ ຈັດສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ປັບປຸງ ມາດຕະການຄຸ້ມຄອງລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ ແລະ ການກຳນົດໃຫ້ມີການຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ຕາມຫຼັກການປະຕິບັດທີ່ດີຂອງສາກົນ ແລະ ທັງເປັນການສົ່ງເສີມກຳລັງຂົນສົ່ງພາຍໃນ. ພ້ອມດຽວກັນ, ແມ່ນການຄົ້ນຄວ້າແຜນການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງໃຫ້ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງ ຢ່າງຊັດເຈນ ແລະ ຮອບດ້ານ ເຊັ່ນ: ການສ້າງຕັ້ງກຸ່ມ ຫຼື ສະມາຄົມຂົນສົ່ງ, ການເປີດກວ້າງການແຂ່ງຂັນການບໍລິການໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ການປັບປຸງມາດຕະຖານເຕັກນິກລົດຂົນສົ່ງ, ການຮ່ວມມືກັບບໍລິສັດລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ, ການເກັບຄ່າບໍລິການທີ່ເປັນທຳ ແລະ ອື່ນໆ ໃຫ້ເປັນມາດຕະຖານ, ມີຄວາມປອດໄພ ແລະ ຍືນຍົງ.

ມາດຕະການທີ 8: ການສຶກສາຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ

- **ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:** ການເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ຂອງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເປັນປັດໄຈໜຶ່ງທີ່ເປັນຕົວກຳນົດວ່າລາຄາຂົນສົ່ງ ແລະ ລາຄາສິນຄ້າຖືກ ຫຼື ແພງ. ອີງຕາມຂໍ້ມູນການຈັດປະເພດມາດຕະການ NTMs ເຫັນວ່າ: ມາດຕະການເກັບຄ່າທຳນຽມ, ຄ່າບໍລິການ, ອາກອນ ແລະ ອື່ນໆ ທີ່ຕິດພັນກັບການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ຂອງພາກລັດ ມີທັງໝົດ 120 ມາດຕະການ ຊຶ່ງກວມເອົາ 26.5% ຂອງມາດຕະການທັງໝົດ ຊຶ່ງໄດ້ຈັດປະເພດຕາມລັດຖະບັນຍັດ ວ່າດ້ວຍຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ເລກທີ 002/ປປທ, ລົງວັນທີ 17 ມິຖຸນາ 2021. ທຸກຂະແໜງການພາກລັດ ແມ່ນປະຕິບັດຕາມລັດຖະບັນຍັດດັ່ງກ່າວ ໃນຂອບເຂດທີ່ວ່າປະເທດ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ, ຍັງມີທາງສຽງວ່າພາກລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ບໍ່ສອດຄ່ອງກັບລັດຖະບັນຍັດ ແລະ ລະບຽບການ ທີ່ວາງອອກ ແລະ ບໍ່ເປັນເອກະພາບກັນ, ພາກທຸລະກິດ ຈ່າຍຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ທີ່ບໍ່ເປັນທາງການ ໃຫ້ແກ່ພາກລັດ, ມີການເກັບຄ່າບໍລິການຂອງພາກເອກະຊົນທີ່ລົງທຶນໃນກິດຈະການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ (ທ່າບິກ, ລົດໄຟ, ບໍລິການແຈ້ງພາສີ, ບໍລິການຄ່ຽນຖ່າຍ-ຍົກຍໍ່ ສິນຄ້າ ແລະ ອື່ນໆ) ທີ່ແພງ ແລະ ບໍ່ສົມເຫດສົມຜົນ ຊຶ່ງເພີ່ມເວລາ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃຫ້ແກ່ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.
- **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ດຳເນີນການສຶກສາ ກ່ຽວກັບການເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ເປັນແບບວິທະຍາສາດ ເພື່ອສ້າງຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ຄວາມເປັນທຳຕໍ່ທຸກຝ່າຍ ແລ້ວນຳສະເໜີພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຝຶຈາລະນາປັບປຸງ.

ມາດຕະການທີ 9: ການຫຼຸດຜ່ອນຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງພາຍໃນປະເທດ

- **ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:** ອີງຕາມຄຳສັ່ງ ເລກທີ 12/ນຍ ວ່າດ້ວຍການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ, ການນຳເຂົ້າຊົ່ວຄາວ, ການຜ່ານແດນ ແລະ ການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ຢູ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ກຳນົດການຕັ້ງຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງ ໃຫ້ມີແຕ່ 3 ພາກສ່ວນ ຄື: ❶ ຂະແໜງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ເພື່ອກວດກາເອກະສານທີ່ພົວພັນກັບລົດ ແລະ ການຂັບຂີ່; ❷ ຂະແໜງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ເພື່ອກວດການ້ຳໜັກ ແລະ ຂະໜາດຂອງລົດບັນທຸກ; ❸ ຂະແໜງພາສີ ຕັ້ງຈຸດກວດກາໃນກໍລະນີມີຄວາມສົງໄສ ຫຼື ແຫຼ່ງຂ່າວທີ່ໜ້າເຊື່ອຖືໃນການລັກລອບກາໜີພາສີ. ສຳລັບຂະແໜງການອື່ນ ສາມາດຕັ້ງຈຸດກວດກາໄດ້ຊົ່ວຄາວ ໂດຍໄດ້ຮັບການອະນຸຍາດໂດຍທ່ານ ເຈົ້າແຂວງ, ເຈົ້າຄອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ຕ້ອງມີກຳນົດເວລາຊັດເຈນ. ແຕ່ຕົວຈິງ, ສ່ວນໃຫຍ່ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຢູ່ຂັ້ນທ້ອງຖິ່ນ (ຂັ້ນເມືອງ, ຂັ້ນແຂວງ) ໄດ້ຕັ້ງຈຸດກວດກາເພື່ອກວດກາສິນຄ້າ ແລະ ເອກະສານເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ທີ່ບໍ່ສອດຄ່ອງກັບຄຳສັ່ງ ເລກທີ 12/ນຍ ຊຶ່ງໄດ້ສ້າງຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ແລະ ເພີ່ມຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃຫ້ແກ່ການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ ຢູ່ພາຍໃນປະເທດ. ອີງຕາມການສັງລວມຂອງກອງເລຂາຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນແຂວງ ໃນເດືອນ ມິຖຸນາ 2024 ເຫັນວ່າ ຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງທົ່ວປະເທດ ແມ່ນມີທັງໝົດ 202 ຈຸດ.
- **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ອີງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ (ແຂວງ, ເມືອງ) ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກວດກາ ແລະ ປັບປຸງ ການຕັ້ງຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງ ທີ່ເຫັນວ່າບໍ່ຈຳເປັນ ແລະ ບໍ່ສອດຄ່ອງ ກັບ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຈຳລະຈອນ ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າພາຍໃນປະເທດ ມີຄວາມສະດວກ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ.

ມາດຕະການທີ 10: ການເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ ໃນການແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ

- **ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:** ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ໃນນາມຜູ້ປະຈຳການຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນສູນກາງ ໄດ້ຮັບຫຼາຍຂໍ້ສະເໜີ ແລະ ບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຈາກພາກເອກະຊົນ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອເປັນເຈົ້າການຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຝຶຈາລະນາແກ້ໄຂ.

□ **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:**

- 1) ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ຈັດກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລື ກັບ ພາກລັດ ແລະ ທຸລະກິດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃຫ້ເປັນປົກກະຕິຕໍ່ເນື່ອງ ເພື່ອເປັນເວທີປຶກສາຫາລື ແລະ ສະເໜີວິທີການແກ້ໄຂບັນຫາຕ່າງໆ ທີ່ປົ່ນອ້ອມວຽກງານການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຕາມບຸລິມະສິດທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້. ທັງນີ້, ກໍ່ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການແກ້ໄຂບັນຫາ, ປັບປຸງ ຫຼື ປະຕິຮູບ ລະບຽບການຂອງພາກລັດ ມີປະສິດທິພາບ, ປະກອບສ່ວນແກ້ໄຂຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ມີຄວາມເປັນເອກະພາບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ຖ້າມີບັນຫາໃດທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແຕ່ບໍ່ສາມາດຕົກລົງແກ້ໄຂໄດ້ ລະຫວ່າງພາກລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຫຼື ລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ ແມ່ນໃຫ້ນຳໃຊ້ກົນໄກຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.
- 2) ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ຄົ້ນຄວ້າສ້າງກົນໄກປຶກສາຫາລື ກັບ ສະພາການຄ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກຳແຫ່ງຊາດ ຢ່າງໜ້ອຍ 1 ຄັ້ງ/ປີ ເພື່ອຄົ້ນຄວ້າແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບການດຳເນີນທຸລະກິດໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍສະເພາະບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເພື່ອຄວາມເປັນເອກະພາບ ກ່ອນສະເໜີໃນກອງປະຊຸມກອງປະຊຸມທຸລະກິດລາວ (LBF) ໃນແຕ່ລະຄັ້ງ ຕະຫຼອດເຖິງການຕິດຕາມຄວາມຄືບໜ້າໃນການແກ້ໄຂບັນຫາໃນແຕ່ລະໄລຍະ.

ມາດຕະການທີ 11: ການສ້າງຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າ

□ **ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:**

- 1) ສປປ ລາວ ໄດ້ເລີ່ມນຳໃຊ້ເວັບໄຊທ໌ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ (Lao PDR Trade Portal: LTP) ເປັນທາງການນັບແຕ່ວັນທີ 22 ມິຖຸນາ 2012 ເປັນຕົ້ນມາ ຊຶ່ງເປັນຈຸດສູນລວມດຽວ ເພື່ອສະໜອງຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າ ທີ່ສະດວກ, ວ່ອງໄວ ແລະ ໂປ່ງໃສ ເປັນຕົ້ນ: ຂ່າວສານ, ປະກາດ, ລາຍການສົນຄ້າ, ນິຕິກຳ, ແບບຟອມ, ຂັ້ນຕອນ, ມາດຕະການ, ອັດຕາພາສີ, ແລະ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານຕ່າງໆທີ່ຕິດພັນກັບການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ, ການຜ່ານແດນ, ການເຄື່ອນຍ້າຍ ສິນຄ້າ. ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ (ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ) ໄດ້ຖືກມອບໜ້າຍຈາກລັດຖະບານເປັນຈຸດປະສານງານໃນການສະໜອງ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ໂດຍຜ່ານເວັບໄຊທ໌ LTP ໃຫ້ເປັນປົກກະຕິ.
- 2) ການສ້າງຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ເຜີຍແຜ່ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າທາງອິນເຕີເນັດ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການແຈ້ງບັນດາຮ່າງນິຕິກຳ ເພື່ອໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຢູ່ພາຍໃນປະເທດ ປະກອບຄຳເຫັນກ່ອນມີຜົນບັງຄັບໃຊ້ ແລະ ການເຜີຍແຜ່ນິຕິກຳທີ່ປະກາດໃຊ້ ແມ່ນມີຄວາມສຳຄັນຫຼາຍ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມເປັນເອກະພາບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ນອກຈາກນີ້, ຍັງເປັນຜົນທະໜຶ່ງທີ່ ສປປ ລາວ ມີຕໍ່ອົງການການຄ້າໂລກ ແລະ ອາຊຽນ ເພື່ອໃຫ້ບັນດາປະເທດສະມາຊິກທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ ມີຄຳເຫັນຕໍ່ນິຕິກຳທີ່ເປັນຮ່າງ ແລະ ປະກາດໃຊ້. ອີງຕາມຂໍ້ມູນຂອງ LTP ໃນເດືອນ ທັນວາ 2022 ເຫັນວ່າ: ນິຕິກຳທັງໝົດທີ່ຖືກຈັດປະເພດເປັນມາດຕະການ NTMs ແມ່ນມີຈຳນວນ 143 ສະບັບ ຊຶ່ງປະກອບມີ 452 ມາດຕະການ. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ບັນດານິຕິກຳ ແລະ ມາດຕະການເຫຼົ່ານີ້ ໄດ້ແຈ້ງໄປອົງການການຄ້າໂລກພຽງແຕ່ 1-2% ຂອງຈຳນວນທັງໝົດ ເທົ່ານັ້ນ¹⁴.

□ **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ເປັນເຈົ້າການ:

- 1) ສົມທົບກັບຜູ້ພັດທະນາ ສືບຕໍ່ພັດທະນາເວັບໄຊທ໌ LTP ໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝ ຕາມສະພາບການຫັນເປັນດິຈິຕອນຂອງສາກົນ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ. ພ້ອມດຽວກັນ, ແມ່ນສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ບັນຈຸຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າລົງໃນເວັບໄຊທ໌ LTP ໃຫ້ທັນຍຸກທັນເຫດການ ເປັນປົກກະຕິ ທັງເປັນພາສາລາວ ແລະ ພາສາອັງກິດ.

¹⁴ ບັນດາແຈ້ງການຂອງ ສປປ ລາວ ທີ່ແຈ້ງຕໍ່ອົງການການຄ້າໂລກ: <https://notifications.wto.org/en/status-by-member/lao-peoples-democratic-republic> ແລະ <https://www.epingalert.org/en/MemberProfiles/Profile?countryId=C418>

2) ສົມທົບຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ເປັນຜູ້ສ້າງນິຕິກຳທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ເພື່ອເປີດກວ້າງການທາບທາມຄຳ ເຫັນຈາກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກ່ຽວກັບຮ່າງນິຕິກຳທີ່ຈະສ້າງຂຶ້ນໃໝ່ ແລະ ເຜີຍແຜ່ພາຍຫຼັງຖືກຮັບຮອງແລ້ວ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ຜ່ານຊ່ອງທາງຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ເວັບໄຊທ໌ LTP, ຈົດໝາຍເຫດລັດຖະການ (Lao Official Gazette), ເວັບໄຊທ໌ຂອງບັນດາກົມ ແລະ ກະຊວງ, ການຈັດກອງປະຊຸມຝຶກອົບຮົມ ແລະ ສຳມະນາ ແລະ ສື່ ສັງຄົມອອນໄລນ໌ຕ່າງໆ (Facebook, Youtube ແລະ ອື່ນໆ) ເພື່ອໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ມີຄວາມເຂົ້າໃຈ ແລະ ເປັນເອກະພາບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ. ພ້ອມດຽວກັນ, ບັນດາຮ່າງນິຕິກຳ ຫຼື ນິຕິກຳທີ່ຖືກຮັບຮອງ ຍັງຕ້ອງໄດ້ແຈ້ງຕໍ່ອົງການການຄ້າໂລກ ແລະ ອາຊຽນ ເພື່ອຊາບ ແລະ ມີຄຳເຫັນ.

ມາດຕະການທີ 12: ການປັບປຸງຕົວຊີ້ວັດການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຕາມບົດລາຍງານການປະເມີນ ສະພາບແວດລ້ອມໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ແລະ ການລົງທຶນ

□ **ຄວາມສຳຄັນຂອງບັນຫາ:** ໃນເດືອນ ກັນຍາ 2021, ທະນາຄານໂລກ ໄດ້ປະກາດຢ່າງເປັນທາງການວ່າ ຈະສຶກສາ ການສະພາບແວດລ້ອມໃນການດຳເນີນທຸລະກິດ ແລະ ການລົງທຶນ ແບບໃໝ່ ໂດຍໃສ່ຊື່ວ່າ "Business Ready" ຫຼື B-READY. ຈຸດປະສົງ ແມ່ນເພື່ອສົ່ງເສີມການປະຕິຮູບທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ໃຫ້ຄຳແນະນຳທາງດ້ານນະໂຍບາຍ ແລະ ສົ່ງເສີມການພັດທະນາດ້ານການຄ້າຄວາ-ວີໄຈ. ໃນນີ້, ສະເພາະຫົວຂໍ້ທີ່ຕິດພັນກັບວຽກງານການອຳນວຍຄວາມ ສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແມ່ນການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ (International Trade) ຊຶ່ງເປັນຕົວຊີ້ວັດ ທີ 6.

□ **ມາດຕະການແກ້ໄຂ:** ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ສົມທົບກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຄົ້ນຄວ້າປັບປຸງ ບັນດາຕົວຊີ້ວັດວຽກງານການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຕາມບົດລາຍງານ B-READY ໃນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອສ້າງ ສະພາບແວດລ້ອມທີ່ເອື້ອອຳນວຍໃຫ້ແກ່ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ທັງເປັນການດຶງດູດການລົງທຶນພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ.

ພາກທີ III ແຜນວຽກຈຸດສຸມ, ກິດຈະກຳ ແລະ ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ

ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເປົ້າໝາຍລວມ, ຄາດໝາຍສູ່ຊັ້ນ ແລະ ມາດຕະການ ທີ່ໄດ້ກ່າວມາໃນພາກທີ II ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນສູງ ຈຶ່ງໄດ້ກຳນົດແຜນວຽກຈຸດສຸມ, ກິດຈະກຳ ແລະ ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ ດັ່ງນີ້:

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 1 ປັບປຸງກົນໄກປະສານງານ, ການກວດກາ, ຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ຄ່ອງຕົວ ແລະ ເປັນປົກກະຕິ.

ກິດຈະກຳ:

- 1) ແຕ່ງຕັ້ງ, ຕິດຕາມ ແລະ ປັບປຸງ ລາຍຊື່ບຸກຄະລາກອນທີ່ຮັບຜິດຊອບເຂົ້າເປັນສະມາຊິກຂອງຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ, ກອງເລຂາ ແລະ ສອງໜ່ວຍງານ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ.
- 2) ຈັດກອງປະຊຸມລະຫວ່າງສອງໜ່ວຍງານ (ໜ່ວຍງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ໜ່ວຍງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຂົນສົ່ງ) ເພື່ອປຶກສາຫາລືປັບປຸງກົນໄກປະສານງານ ແລະ ແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການແກ້ໄຂບັນຫາ ແລະ ການລາຍງານຂັ້ນເທິງ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ.
- 3) ຈັດກອງປະຊຸມໜ່ວຍງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ໜ່ວຍງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຂົນສົ່ງ ຢ່າງໜ້ອຍໜ່ວຍງານລະ 2 ຄັ້ງ/ປີ. ກໍລະນີມີຄວາມຈຳເປັນ ສາມາດຈັດກອງປະຊຸມວິສາມັນໄດ້.
- 4) ຈັດກອງປະຊຸມກອງເລຂາຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ຢ່າງໜ້ອຍ 2 ຄັ້ງ/ປີ. ກໍລະນີມີຄວາມຈຳເປັນ ສາມາດຈັດກອງປະຊຸມວິສາມັນໄດ້.
- 5) ຈັດກອງປະຊຸມຂອງຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ຢ່າງໜ້ອຍ 1 ຄັ້ງ/ປີ. ກໍລະນີມີຄວາມຈຳເປັນ ສາມາດຈັດກອງປະຊຸມວິສາມັນໄດ້.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ກົນໄກປະສານງານວຽກອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງ ຂະແໜງການຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ລະຫວ່າງຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ມີຄວາມສະດວກຄ່ອງຕົວ ໂດຍສະມາຊິກຂອງຄະນະກຳມະການ, ກອງເລຂາ ແລະ ສອງໜ່ວຍງານ ໄດ້ຖືກແຕ່ງຕັ້ງເຂົ້າຮ່ວມເປັນຄະນະ ຄົບຖ້ວນ ແລະ ເຂົ້າຮ່ວມກອງປະຊຸມຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ເພື່ອປຶກສາຫາລືບັນຫາທີ່ຕິດພັນ.
- 2) ມີການແບ່ງວຽກ, ແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບ ໃນການແກ້ໄຂບັນຫາຢ່າງຊັດເຈນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ມີຄວາມເປັນເອກະພາບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ສາມາດຕິດຕາມໄດ້.
- 3) ບັນຫາຕ່າງໆທີ່ຖືກຍົກຂຶ້ນມາປຶກສາຫາລື ຢູ່ຂັ້ນຄະນະກຳມະການ, ກອງເລຂາ ແລະ ສອງໜ່ວຍງານ ໄດ້ຮັບການແກ້ໄຂ ຫຼື ໄດ້ຮັບທິດຊີ້ນຳທີ່ຊັດເຈນ ເພື່ອໃຫ້ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງນຳໄປຄົ້ນຄວ້າແກ້ໄຂ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ພະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
- ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 2 ສ້າງຂີດຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນຮັບຜິດຊອບວຽກງານກອງເລຂາ ແລະ ສອງໜ່ວຍງານ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ກ່ຽວກັບວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານ ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການສ້າງ, ປັບປຸງ ແລະ ຜັນຂະຫຍາຍນິຕິກຳ, ການຄົ້ນຄວ້າແກ້ໄຂບັນຫາ ຂອງພາກທຸລະກິດ, ການເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ການລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານເປັນ ປົກກະຕິ ແລະ ອື່ນໆ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ. ພ້ອມດຽວກັນ, ຕ້ອງໄດ້ຊອກຫາການຊ່ວຍເຫຼືອທາງ ດ້ານງົບປະມານ ແລະ ວິຊາການ ເພື່ອມາສະໜັບສະໜູນວຽກງານດັ່ງກ່າວ.

ກິດຈະກຳ:

- 1) ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ສັງລວມລາຍງານໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ກອງເລຂາຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ເປັນທຸກໆ ໄຕມາດ, 6 ເດືອນ ແລະ 1 ປີ.
- 2) ຈັດກອງປະຊຸມຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ຫ້ອງການກອງເລຂາ ແລະ ສອງໜ່ວຍງານ (ຂະແໜງການຄ້າຕ່າງປະເທດ ແລະ ຂະແໜງຂົນສົ່ງ) ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ກ່ຽວກັບວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານດັ່ງກ່າວ ມີຄວາມຕໍ່ເນື່ອງ.
- 3) ຄົ້ນຄວ້າຊອກຫາແຫຼ່ງທຶນຈາກບັນດາຜູ້ຮ່ວມຜັດທະນາ ເພື່ອມາສະໜັບສະໜູນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ທັງຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ກອງເລຂາຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ໄດ້ຮັບການລາຍງານຈາກຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອສັງລວມລາຍງານ ຫົວໜ້າຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ກໍ່ຄືລັດຖະບານ ເພື່ອຝຶຈາລະນາ ແລະ ໃຫ້ທິດຊີ້ນຳ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ.
- 2) ກອງເລຂາຫ້ອງການກອງເລຂາ ແລະ ສອງໜ່ວຍງານ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ ໄດ້ຈັດສັນບຸກຄະລາກອນທີ່ມີ ຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ແລະ ພຽງພໍ ແລະ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມຝຶກອົບຮົມ ເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ.
- 3) ມີໂຄງການສະໜັບສະໜູນວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ກົມພາສີ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ພະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ, ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
- ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 3 ທົບທວນຄືນ ແລະ ປັບປຸງບັນດາມາດຕະການ NTMs ຈຳນວນ 452 ມາດຕະການ ຈາກ 143 ນິຕິກຳ ຂອງ 12 ກະຊວງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ (ຕາຕະລາງທີ 5) ແລະ ມາດຕະການທີ່ວາງອອກໃໝ່ໂດຍໝູນໃຊ້ ບົດທົບທວນຄືນໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ບົດຮຽນຂອງສາກົນ ແລະ ຂໍ້ສະເໜີແນະນຳກຳນົດໄວ້ໃນບົດສຶກສາ TRS ໃນແຕ່ລະໄລຍະ (ປີ 2020, 2022, 2024, 2026, 2028 ແລະ 2030) ພ້ອມທັງຈັດປະເພດມາດຕະການ NTMs ລວມ ທັງມາດຕະການທີ່ຕິດພັນກັບຕົວຊີ້ວັດ SDGs ແລະ ການສົ່ງເສີມສິນຄ້າສີຂຽວ ທີ່ວາງອອກໃນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອ ສະເໜີຕໍ່ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຝຶຈາລະນາ. ຖ້າຝົບເຫັນວ່າມີນິຕິກຳ, ມາດຕະການ ຫຼື ຂັ້ນຕອນໃດ ທີ່ບໍ່ສົມເຫດ ສົມຜົນ ແລະ ສ້າງສິ່ງກົດຂວາງທີ່ບໍ່ຈຳເປັນໃຫ້ແກ່ການຄ້າ, ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕ້ອງໄດ້ຝຶຈາລະນາປັບປຸງ. ຖ້າ ບໍ່ສາມາດຕົກລົງແກ້ໄຂໄດ້ ແມ່ນໃຫ້ສະເໜີຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການ ຂົນສົ່ງ ຂັ້ນສູນກາງ ໃຫ້ທິດຊີ້ນຳ.

ຕາຕະລາງທີ 5: ມາດຕະການ NTMs ທີ່ຂະແໜງການລັດເປັນຜູ້ວາງອອກ

ລ/ດ	ຂະແໜງການ	ຈຳນວນ NTMs (ມາດຕະການ)	ສັດສ່ວນ (%)	ຈຳນວນນິຕິກຳ (ສະບັບ)
1	ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້	140	30.97%	30
2	ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ	97	21.46%	20
3	ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ	92	20.35%	42
4	ກະຊວງຖະແຫຼງຂ່າວ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ	33	7.30%	13
5	ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ	28	6.19%	10
6	ກະຊວງການເງິນ	20	4.42%	11
7	ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	17	3.76%	2
8	ທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ	9	2.00%	2
9	ກະຊວງປ້ອງກັນປະເທດ	6	1.33%	3
10	ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່	5	1.11%	4
11	ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ	3	0.66%	3
12	ກະຊວງຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ປ່າໄມ້	2	0.44%	3
ລວມທັງໝົດ		452		143

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ເວັບໄຊທ໌ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ (Lao PDR Trade Portal: LTP), ເດືອນ ທັນວາ 2022 ແລະ ການຄິດໄລ່ຂອງຜູ້ຂຽນ.

ຕາຕະລາງທີ 6: 452 ມາດຕະການ NTMs ແລະ 51 ມາດຕະການບຸລິມະສິດ ຕາມຄຳສັ່ງ 12/ນຍ

ລ/ດ	ປະເພດມາດຕະການ	ມາດຕະການ NTMs	ມາດຕະການບຸລິມະສິດຕາມ ຄຳສັ່ງ 12/ນຍ
1	ການເກັບຄ່າພາສີ-ອາກອນ, ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າ ບໍລິການທີ່ຕິດພັນກັບການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກສິນຄ້າ	120	
2	ການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ແລະ ອະນຸມັດ ນຳເຂົ້າ-ສົ່ງ ອອກ ສິນຄ້າ	96	- NTMs ຈຳນວນ 42 ມາດຕະການ - ທົ່ວໄປ ຈຳນວນ 5 ມາດຕະການ
3	ການຈົດທະບຽນສິນຄ້າ, ການອອກອະນຸຍາດ ດຳເນີນ ທຸລະກິດນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ	61	
4	ການຕິດສະຫຼາກ, ເກັບຮັກສາ, ການຂົນສົ່ງ, ການຫຸ້ມຫໍ່ ແລະ ມາດຕະການເຕັກນິກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ TBT	49	
5	ການກວດກາສິນຄ້າ ກ່ອນອອກອະນຸຍາດ ແລະ ເວລາ ສິນຄ້າມາຮອດດ່ານ	46	
6	ການຕິດສະຫຼາກ, ເກັບຮັກສາ, ການຂົນສົ່ງ, ການຫຸ້ມຫໍ່ ແລະ ມາດຕະການເຕັກນິກທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບ SPS	31	
7	ການກຳນົດດ່ານນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະ ມາດຕະການທີ່ ບໍ່ແມ່ນເຕັກນິກອື່ນໆ	29	
8	ການເກືອດຫ້າມນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກສິນຄ້າ	20	
9	ການອອກອະນຸຍາດເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າ		4 ມາດຕະການ
ລວມທັງໝົດ		452	51

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ເວັບໄຊທ໌ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ (Lao PDR Trade Portal: LTP), ເດືອນ ທັນວາ 2022 ແລະ ການຄິດໄລ່ຂອງຜູ້ຂຽນ.

ກິດຈະກຳ:

- 1) ຈັດຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນຂອງຂະແໜງການລັດທີ່ຮັບຜິດຊອບອອກມາດຕະການ NTMs ກ່ຽວກັບຄວາມໝາຍຄວາມສຳຄັນ, ການຈັດປະເພດ, ທົບທວນ ແລະ ປັບປຸງ ມາດຕະການ NTMs ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມຕໍ່ເນື່ອງ.
- 2) ພັດທະນາຄຸ້ມທົບທວນຄືນມາດຕະການ NTMs ເພື່ອທົບທວນຄືນປະສິດທິພາບ ແລະ ຜົນກະທົບຂອງການນຳໃຊ້ມາດຕະການ NTMs ໂດຍສະເພາະມາດຕະການບຸລິມະສິດ ແລະ ມີຜົນກະທົບຕໍ່ເສດຖະກິດ ພ້ອມໃຫ້ຂໍ້ສະເໜີແນະໃນການປັບປຸງ ຢ່າງເປັນວິທະຍາສາດ.
- 3) ສັງລວມ ແລະ ຈັດປະເພດບັນດານິຕິກຳ ແລະ ມາດຕະການ NTMs ທີ່ວາງອອກໃນແຕ່ລະໄລຍະ.
- 4) ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານວິຊາການ ໃຫ້ແກ່ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການຄົ້ນຄວ້າສ້າງ ແລະ ປັບປຸງນິຕິກຳ ແລະ ມາດຕະການ NTMs ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບກົດໝາຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສົນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ.
- 5) ດຳເນີນການສຶກສາ TRS ໂດຍເພີ່ມຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ທີ່ອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ຄຸ້ມຄອງ ເພື່ອເຂົ້າຮ່ວມການສຶກສາດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.
- 6) ປັບປຸງຂັ້ນຕອນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕາມຂໍ້ສະເໜີແນະຂອງບົດສຶກສາ TRS ໃນແຕ່ລະໄລຍະ.
- 7) ຄົ້ນຄວ້າລາຍການສິນຄ້າທີ່ຕິດພັນກັບຕົວຊີ້ວັດ SDGs ແລະ ການສົ່ງເສີມສິນຄ້າສີຂຽວ ຂອງ ສປປ ລາວ ເພື່ອປັບປຸງບັນດາມາດຕະການ, ຂັ້ນຂອດ ແລະ ເອກະສານຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ຮັບປະກັນການບັນລຸເປົ້າໝາຍທີ່ກຳນົດໄວ້.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ບຸກຄະລາກອນຂອງຂະແໜງການລັດທີ່ຮັບຜິດຊອບອອກມາດຕະການ NTMs ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ກ່ຽວກັບມາດຕະການ NTMs ຢ່າງໜ້ອຍປີລະຄັ້ງ.
- 2) ຢ່າງໜ້ອຍ 50% ຂອງມາດຕະການ NTMs ທັງໝົດ ໄດ້ຮັບການທົບທວນຄືນ ພ້ອມທັງມີຂໍ້ສະເໜີແນະປັບປຸງ.
- 3) ຢ່າງໜ້ອຍ 50% ຂອງມາດຕະການ NTMs ທີ່ໄດ້ທົບທວນຄືນ, ວິເຄາະ-ວິໄຈ ຜົນກະທົບ ໄດ້ມີການປັບປຸງ ແລະ/ຫຼື ລົບລ້າງ ຕາມຂໍ້ສະເໜີແນະ.
- 4) ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານວິຊາການ ໃນການປັບປຸງມາດຕະການ NTMs ຢ່າງໜ້ອຍ 5 ກົມ/ຂະແໜງການ.
- 5) ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເຂົ້າຮ່ວມການສຶກສາ TRS ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໜ້ອຍ 20 ຂະແໜງການ ທຽບໃສ່ປີ 2022 ແລະ ໄດ້ປັບປຸງຂັ້ນຕອນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ ທີ່ຕິດຄຸ້ມຄອງ ຕາມຂໍ້ສະເໜີແນະຂອງບົດສຶກສາ TRS ຢ່າງໜ້ອຍ 20 ຂະແໜງການ ທຽບໃສ່ປີ 2022.
- 6) ເວລາສະເລ່ຍການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຫຼຸດລົງ 40% ທຽບໃສ່ປີ 2022 ຕາມຜົນການສຶກສາ TRS.
- 7) ມີລາຍການສິນຄ້າທີ່ຕິດພັນກັບຕົວຊີ້ວັດ SDGs ແລະ ການສົ່ງເສີມສິນຄ້າສີຂຽວ ເພື່ອນຳມາຄົ້ນຄວ້າປັບປຸງ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກົມອຸດສາຫະກຳ, ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມພາສີ, ກົມສ່ວຍສາອາກອນ, ກົມຄຸ້ມຄອງຊັບສິນຂອງລັດ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປ່າໄມ້, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ກົມຄຸ້ມຄອງບໍ່ແຮ່, ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່
- ກົມເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ດິຈິຕອນ, ກົມຄຸ້ມຄວາມຖີ່, ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ
- ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 4 ສ້າງຕັ້ງກົນໄກ ເພື່ອປະເມີນຜົນທະທົບບັນດາຮ່າງນິຕິກຳທີ່ເປັນມາດຕະການ NTMs ຕາມກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການສ້າງນິຕິກຳ, ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ແບບຟອມທີ່ກຳນົດໄວ້, ສິນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ ໂດຍໝູນໃຊ້ບົດຮຽນ ຫຼື ການປະຕິບັດທີ່ດີ ຂອງສາກົນ.

ກິດຈະກຳ:

- 1) ສຶກສາບັນດານິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ສປປ ລາວ, ສິນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນພາຄີ, ຄູ່ມື ແລະ ບົດຮຽນ ຫຼື ການປະຕິບັດທີ່ດີ ຂອງສາກົນ ກ່ຽວກັບການປະເມີນຜົນທະທົບສໍາລັບຮ່າງມາດຕະການ NTMs ກ່ອນມີຜົນບັງຄັບໃຊ້.
- 2) ສ້າງກົນໄກ ຫຼື ໜ່ວຍງານ ແລະ ພັດທະນາຄູ່ມື ເພື່ອປະເມີນຜົນທະທົບຂອງຮ່າງມາດຕະການ NTMs ຂອງ ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ສໍາເລັດສ້າງຕັ້ງກົນໄກ ແລະ ພັດທະນາຄູ່ມືການປະເມີນຜົນທະທົບ ສໍາລັບຮ່າງມາດຕະການ NTMs.
- 2) ຢ່າງໜ້ອຍ 50 ມາດຕະການ NTMs ໄດ້ຖືກປະເມີນຜົນທະທົບ, ຖືກປັບປຸງ ຫຼື ລົບລ້າງ ຜ່ານກົນໄກການປະເມີນ ທີ່ກຳນົດໄວ້ ກ່ອນມີຜົນບັງຄັບໃຊ້.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກົມອຸດສາຫະກຳ, ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມກົດໝາຍ, ກະຊວງຍຸຕິທຳ
- ກົມພາສີ, ກົມສ່ວຍສາອາກອນ, ກົມຄຸ້ມຄອງຊັບສິນຂອງລັດ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປ່າໄມ້, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ກົມເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ດິຈິຕອນ, ກົມຄົ້ນຄວາມຖີ່, ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ
- ກົມຄຸ້ມຄອງບໍ່ແຮ່, ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່
- ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 5 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການທີ່ນອນໃນສັນຍາ WTO-TFA ຈຳນວນ 36 ມາດຕະການທີ່ນອນໃນໝວດ A (13 ມາດຕະການ), ໝວດ B (19 ມາດຕະການ) ແລະ ໝວດ C (4 ມາດຕະການ) ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃຫ້ໄດ້ຢ່າງເຕັມສ່ວນ ແລະ ສ່ວນໃຫຍ່ ຊຶ່ງໃນບົດປະເມີນແຜນດຳເນີນງານ 2017-2022 ໄດ້ກຳນົດຊຶ່ງເຂດທີ່ເປັນຊ່ອງຫວ່າງ ແລະ ຂໍ້ສະເໜີແນະສໍາລັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບາງມາດຕະການທີ່ ນອນໃນໝວດ B ແລະ C ຢ່າງລະອຽດ (ຕາຕະລາງທີ 7). ພ້ອມດຽວກັນ, ແມ່ນແຈ້ງຄວາມຄືບໜ້າໃຫ້ແກ່ອົງການ ການຄ້າໂລກ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ. ທັງນີ້, ກໍ່ເພື່ອສ້າງສະພາບແວດລ້ອມທີ່ດີໃຫ້ແກ່ການດຳເນີນທຸລະກິດຢູ່ ສປປ ລາວ ແລະ ທັງດຶງດູດການລົງທຶນພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ.

ຕາຕະລາງທີ 7 : ຂໍ້ສະເໜີແນະໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດບາງມາດຕະການໝວດ B ແລະ C ຂອງສັນຍາ WTO-TFA ຕາມທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ໃນການປະເມີນແຜນດຳເນີນງານ 2017-2022

ລ/ດ	ມາດຕະການ	ຊຶ່ງເຂດທີ່ເປັນຊ່ອງຫວ່າງ	ຂະແໜງການ ຮັບຜິດຊອບ	ຂໍ້ສະເໜີແນະໃນການ ປະຕິບັດ
ໝວດ B				
1	ການຈັດສົ່ງດ່ວນ	ບໍ່ມີແຜນງານສະເພາະ ສໍາລັບການ ກວດປ່ອຍສິນຄ້າຈັດສົ່ງດ່ວນ	ກົມພາສີ	ພັດທະນາຂັ້ນຕອນພິເສດ ສໍາ ລັບການກວດປ່ອຍສິນຄ້າ, ເຄື່ອງຂອງ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ດ່ວນ ແບບໄວ.

ລ/ດ	ມາດຕະການ	ຂົງເຂດທີ່ເປັນຊ່ອງຫວ່າງ	ຂະແໜງການ ຮັບຜິດຊອບ	ຂໍ້ສະເໜີແນະນຳໃນການ ປະຕິບັດ
2	ໂອກາດໃນການທົດສອບຄັ້ງ ທີສອງ	ໂອກາດໃນການທົດສອບຄັ້ງທີສອງ ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໂດຍກົມ ອາຫານ ແລະ ຢາ, ກົມປູກຝັງ, ກົມ ລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ ແລະ ກົມ ມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ ໃຫ້ ແກ່ຜູ້ທີ່ບໍ່ໄດ້ຮັບຄວາມເປັນທຳ, ແຕ່ ບໍ່ມີຂໍ້ກຳນົດທີ່ເປັນນິຕິກຳ ສະເພາະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດັ່ງກ່າວ.	ກົມພາສີ, ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປູກຝັງ ແລະ ກົມ ມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ	ຕ້ອງມີຂໍ້ກຳນົດພາຍໃຕ້ກົດ ໝາຍ ຫຼື ກົດລະບຽບ ເພື່ອໃຫ້ ໂອກາດສຳລັບການທົດສອບ ຄັ້ງທີສອງ ແລະ ການ ພິຈາລະນາຜົນການທົດສອບ ເພື່ອການຕັດສິນໃຈ.
3	ລະບົບແຈ້ງພາສີປະຕູດຽວ	ລະບົບ LNSW ກວມເອົາພຽງສາມ ກົມ ເທົ່ານັ້ນ. ສຳລັບການຂະຫຍາຍ ລະບົບ LNSW ແລະ NSW ກໍ່ ຍັງຈຳກັດ.	ບໍລິສັດຜູ້ຜັດທະນາ ລະບົບ, ກົມພາສີ, ຂະແໜງການອອກ ອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ອື່ນໆ.	ຮີບຮ້ອນຂະຫຍາຍການນຳໃຊ້ ລະບົບ LNSW ໄປສູ່ຂະແໜງ ການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ແລະ ລະບົບ NSW+ ໄປສູ່ ທຸກດ້ານສາກົນທົ່ວປະເທດ.
4	ການກວດສອບຄືນຫຼັງການ ກວດປ່ອຍສິນຄ້າ	ຍົກເວັ້ນກົມພາສີ, ບໍ່ມີຂະແໜງການ ທີ່ມີໜ່ວຍງານປະຈຳດ່ານອື່ນ ທີ່ຈັດ ຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານກວດສອບຄືນ ຫຼັງການກວດປ່ອຍສິນຄ້າ.	ກົມພາສີ, ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ ແລະ ກົມປູກຝັງ	ກົມພາສີ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບ ກັບ ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອນຳໃຊ້ການກວດສອບຄືນ ຫຼັງການກວດປ່ອຍສິນຄ້າ, ການກວດກາການຈຳໜ່າຍຫຼັງ ການນຳເຂົ້າ ເພື່ອຜັນຂະຫຍາຍ ການນຳໃຊ້ການບໍລິຫານ ຄວາມສ່ຽງ.
5	ການຮ່ວມມືຂອງຂະແໜງ ການ ຢູ່ດ່ານຊາຍແດນ	ບໍ່ມີການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ ຫຼື ການ ປະສານງານ ລະຫວ່າງຂະແໜງການ ລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການກວດປ່ອຍ ສິນຄ້າ. ການກວດກາຈຸດດຽວ (SSI) ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການຂະຫຍາຍ ນອກຈາກດ່ານແດນສະຫວັນ-ລາວ ບາວ (ຊຶ່ງປະຈຸບັນໄດ້ຖືກຍົກເລີກ ແລ້ວ).	ກົມພາສີ, ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປູກຝັງ ແລະ ກົມ ມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ	ຕ້ອງໄດ້ຜັດທະນາ ແລະ ຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດຂັ້ນຕອນ SOP ກ່ຽວ ກັບການບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ ແລະ ການຮ່ວມມືຢູ່ຊາຍແດນ ໂດຍໄວ ຕາມບົດບັນທຶກ ຄວາມເຂົ້າໃຈຮ່ວມ ທີ່ໄດ້ເຊັນ ລົງນາມໃນເດືອນ ທັນວາ 2021. ຕ້ອງຂະຫຍາຍການ ກວດກາ SSI ໄປສູ່ດ່ານອື່ນ.
6	ການຍອມຮັບເອກະສານ ປະກອບທີ່ເປັນສຳເນົາ	ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕ້ອງ ຍອມຮັບເອກະສານປະກອບທີ່ເປັນ ເຈ້ຍ ຫຼື ເອເລັກໂຕຣນິກ ທີ່ຈຳເປັນ ຕາມລະບຽບການນຳເຂົ້າ, ສິ່ງອອກ ຫຼື ຜ່ານແດນ ໂດຍສະເພາະຖ້າ ເອກະສານຕົ້ນສະບັບ ແມ່ນຢູ່ນຳ ຂະແໜງການອື່ນແລ້ວ.	ທຸກຂະແໜງການທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ	ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ ຕ້ອງອອກຄຳແນະ ນຳໃຫ້ແກ່ຂະແໜງການທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອຍອມຮັບເອົາ ເອກະສານສຳເນົາ ຖ້າໄດ້ຮັບ ການຮັບຮອງໂດຍຂະແໜງ ການທີ່ຖືເອກະສານຕົ້ນສະບັບ, ແລະ ຍອມຮັບເອົາເອກະສານ ເອເລັກໂຕຣນິກ.
7	ຂໍ້ກຳນົດ ສຳລັບການຊຳລະ ແບບເອເລັກໂຕຣນິກ	ຂະແໜງພາສີ ນຳໃຊ້ລະບົບການຊຳ ລະແບບເອເລັກໂຕຣນິກ ຜ່ານບັດ Smart Tax, ແຕ່ຫຼາຍຂະແໜງການ ຍັງເກັບຄ່າທຳນຽມຂອງຕົນດ້ວຍ ເງິນສົດ. ລະບົບ LNSW ສະເໜີ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກດັ່ງກ່າວ ແຕ່ການຂະຫຍາຍການນຳໃຊ້ ແມ່ນ ຊ້າຫຼາຍ.	ທຸກຂະແໜງການທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ ຍົກເວັ້ນ ຂະແໜງພາສີ	ຕ້ອງມີສິ່ງອຳນວຍຄວາມ ສະດວກ ໃນການຍອມຮັບ ການຊຳລະຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການອື່ນໆ ແບບເອເລັກ ໂຕຣນິກ ແລະ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການ ລິເລີ່ມ ແທນການຊຳລະດ້ວຍ ເງິນສົດ.

ລ/ດ	ມາດຕະການ	ຂົງເຂດທີ່ເປັນຊ່ອງຫວ່າງ	ຂະແໜງການ ຮັບຜິດຊອບ	ຂໍ້ສະເໜີແນະນຳໃນການ ປະຕິບັດ
ໝວດ C				
1	ການບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ	ຍົກເວັ້ນກົມພາສີ, ບໍ່ມີຂະແໜງການ ທີ່ມີໜ່ວຍງານປະຈຳດ່ານອື່ນ ທີ່ນຳ ໃຊ້ຫຼັກການບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ ເຂົ້າ ໃນການກວດກາຢູ່ດ່ານຊາຍແດນ.	ກົມພາສີ, ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ ແລະ ກົມປູກຝັງ	ກົມພາສີ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບ ກັບຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອເລີ່ມການກວດກາສິນຄ້າຢູ່ ດ່ານ ຕາມຄວາມສ່ຽງ ເພື່ອ ປ່ຽນແທນການກວດກາສິນຄ້າ ແບບ 100%.
2	ມາດຕະການອຳນວຍຄວາມ ສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ສຳລັບຜູ້ປະກອບເອື້ອ	ແຜນງານເອື້ອໄອ ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ ຊຶ່ງມີພຽງ 2 ບໍລິສັດທີ່ໄດ້ ຖືກຮັບຮອງເປັນຜູ້ປະກອບເອື້ອໄອ.	ກົມພາສີ	ແຜນງານຜູ້ປະກອບການເອື້ອ ໄອ ຕ້ອງໄດ້ຮັບການປັບປຸງ ເພື່ອສ້າງເປັນລະດັບຜູ້ປະກອບ ການເອື້ອໄອ ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນ ປະໂຫຍດ ອີງຕາມສະຖານະທີ່ ພວກເຂົາໄດ້ຮັບອະນຸຍາດ.
3	ການທົບທວນຄືນຂໍ້ ຮຽກຮ້ອງທາງດ້ານລະບຽບ ການ ແລະ ເອກະສານ	ຕ້ອງມີການທົບທວນຄືນຂໍ້ຮຽກຮ້ອງ ທາງດ້ານລະບຽບການ ແລະ ເອກະສານ ເພື່ອການກວດປ່ອຍ ສິນຄ້ານຳເຂົ້າ, ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານ ແດນ ທີ່ວ່ອງໄວ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນຄ່າ ໃຊ້ຈ່າຍໃຫ້ແກ່ຜູ້ຄ້າ.	ທຸກຂະແໜງການທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ	ຂໍ້ສະເໜີແນະນຳຕາມບົດທົບ ທວນຄືນມາດຕະການ NTMs ແລະ ບົດລາຍງານ TRS ຕ້ອງໄດ້ຮັບການ ພິຈາລະນາ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ຂັ້ນ ຕອນກະທັດຮັດ ແລະ ຫຼຸດ ຜ່ອນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ແລະ ເວລາ.
4	ຂໍ້ກຳນົດຂອງການສົ່ງຄືນ ສິນຄ້າທີ່ຖືກປະຕິເສດ	ບາງຂະແໜງການ ອະນຸຍາດໃຫ້ສົ່ງ ກັບຄືນສິນຄ້າທີ່ປະຕິບັດບໍ່ຖືກຕ້ອງ ຕາມລະບຽບ, ແຕ່ບໍ່ມີຄວາມ ສອດຄ່ອງ ຫຼື ຂໍ້ມູນເພື່ອສະໜັບສະ ໜູນ.	ຂະແໜງການທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ ເຊັ່ນ: ກົມ ປູກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ ແລະ ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ	ຕ້ອງອອກຄຳແນະນຳທີ່ຊັດ ເຈນ ເພື່ອອະນຸຍາດໃຫ້ສົ່ງຄືນ ສິນຄ້າທີ່ປະຕິບັດບໍ່ຖືກຕ້ອງ ແລະ ສະຖິຕິຂອງການອອກ ອະນຸຍາດດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງໄດ້ ເກັບກຳໄວ້.

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ບົດລາຍງານການປະເມີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ 2017-2022.

ກົດຈະກຳ:

- 1) ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການທີ່ນອນໃນໝວດ A, B ແລະ C ທີ່ຍັງບໍ່ທັນສຳເລັດ ແລະ ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເຕັມສ່ວນ ຫຼື ເປັນສ່ວນໃຫຍ່.
- 2) ຕິດຕາມ, ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ WTO-TFA ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງໃກ້ຊິດ ໂດຍກຳນົດໃຫ້ມີການລາຍງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເປັນແຕ່ລະເດືອນ ແລະ ໄຕມາດ.
- 3) ແຈ້ງຄວາມຄືບໜ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ WTO-TFA ຂອງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ແກ່ອົງການການຄ້າໂລກ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ມາດຕະການທີ່ນອນໃນໝວດ A, B ແລະ C ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເຕັມສ່ວນ ແລະ ສ່ວນໃຫຍ່ ຢ່າງໜ້ອຍ 85%.
- 2) ອັດຕາສ່ວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການທີ່ນອນໃນສັນຍາ WTO-TFA ຕາມຖານຂໍ້ມູນຂອງອົງການການຄ້າ ໂລກ ບັນລຸໄດ້ 100%.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມພາສີ, ກົມສ່ວຍສາກອນ, ກົມເຕັກໂນໂລຊີຂໍ້ມູນຂ່າວສານການເງິນ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປ່າໄມ້, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ກົມເຕັກໂນໂລຊີດິຈິຕອນ, ສູນອິນເຕີເນັດແຫ່ງຊາດ, ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ
- ກົມຄຸ້ມຄອງບໍ່ແຮ່, ກົມຄຸ້ມຄອງພະລັງງານ, ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່
- ກົມຄຸ້ມຄອງລະບົບການຊຳລະ, ທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ
- ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 6 ຫັນມານຳໃຊ້ລະບົບທັນສະໄໝເຂົ້າໃນການການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ, ການກວດປ່ອຍສິນຄ້າຢູ່ດ່ານ, ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການເກັບຄ່າຜັນທະຕ່າງໆ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມສະດວກ, ໂປ່ງໃສ ແລະ ສາມາດກວດສອບໄດ້.

ກິດຈະກຳ:

- 1) ສ້າງກົນໄກໃນການພັດທະນາ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ລະບົບຖານຂໍ້ມູນ ທີ່ນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ, ການກວດປ່ອຍສິນຄ້າຢູ່ດ່ານ, ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການເກັບຄ່າຜັນທະຕ່າງໆ ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຄຸ້ມຄອງ ເຂົ້າກັນ ແບບລວມສູນ ພ້ອມທັງເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບການຊຳລະຂອງທະນາຄານ. ຖ້າພົບເຫັນມີຄວາມຊ້າຊ້ອນກັນ, ຕ້ອງໄດ້ປຶກສາຫາລືຫາທາງອອກ ເພື່ອບໍ່ເພີ່ມຂຶ້ນຂອດ, ເວລາ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໂດຍບໍ່ຈຳເປັນ.
- 2) ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ນຳໃຊ້ລະບົບ LNSW ຫຼື ເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບ LNSW ເພື່ອໃຊ້ເຂົ້າໃນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ.
- 3) ພັດທະນາລະບົບ Smart Customs ໃຫ້ລວມສູນການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ມູນພາສີແບບເອເລັກໂຕຣນິກ ໂດຍເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບ ASYCUDA, NSW+, Dashboard, CWMS ແລະ ອື່ນໆ.
- 4) ພັດທະນາ ແລະ ຂະຫຍາຍລະບົບ Finpass ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບອື່ນໆສຳລັບໃນການເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ຂອງທຸກຂະແໜງການທີ່ປະຈຳຢູ່ດ່ານໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ ໂດຍລວມສູນການຊຳລະຢູ່ລະບົບ FINLINK.
- 5) ພັດທະນາ ແລະ ຂະຫຍາຍການນຳໃຊ້ ລະບົບຄຸ້ມຄອງພາຫະນະຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ (CBTM), ລະບົບອອກອະນຸຍາດປີ້ມຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ, ຂົນສົ່ງພິເສດ ແລະ ຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ.
- 6) ພັດທະນາລະບົບຕ່າງໆ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບອື່ນໆຂອງພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ໂດຍສະເພາະລະບົບ ASW ເພື່ອແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເຊັ່ນ: ເອກະສານແຈ້ງພາສີ (ACDD), ໃບຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດສິນຄ້າແບບເອເລັກໂຕຣນິກ (e-CO), ໃບຢັ້ງຢືນສຸຂານາໄມພືດແບບເອເລັກໂຕຣນິກ (e-phyto), ເອກະສານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບສຸຂານາໄມ ແລະ ສຸຂານາໄມພືດແບບເອເລັກໂຕຣນິກ (e-SPS) ແລະ ອື່ນໆ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ສຳເລັດກົນໄກໃນການພັດທະນາ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ລະບົບຖານຂໍ້ມູນຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ, ການກວດປ່ອຍສິນຄ້າຢູ່ດ່ານ, ການຂົນສົ່ງ ແລະ ການເກັບຄ່າຜັນທະຕ່າງໆ ເປັນແບບລວມສູນ.
- 2) ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ນຳໃຊ້ລະບົບ LNSW ຫຼື ເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບ LNSW ເພື່ອໃຊ້ເຂົ້າໃນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ເພີ່ມເຕີມຢ່າງໜ້ອຍ 15 ຂະແໜງການ ແລະ ໃຫ້ບັນລຸໄດ້ຢ່າງໜ້ອຍ 85% ຫຼື 86 ໃບອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ທີ່ຕິດພັນກັບການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ.

- 3) ບໍ່ມີການນຳໃຊ້ເຈ້ຍເຂົ້າໃນການແຈ້ງພາສີ, ຫຼຸດຜ່ອນຂັ້ນຕອນການຕື່ມຂໍ້ມູນ ແລະ ຊຳລະຄ່າບໍລິການ ຂອງແຕ່ລະລະບົບທີ່ມີຈຸດປະສົງ ແລະ ໜ້າທີ່ຄ້າຍຄື ຫຼື ຊ້ຳຊ້ອນກັນ ແລະ ສາມາດຊຳລະຄ່າບໍລິການຜ່ານລະບົບທະນາຄານໄດ້.
- 4) ລະບົບ Finpass ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ຂອງທຸກຂະແໜງການທີ່ປະຈຳຢູ່ດ່ານໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.
- 5) ສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບຕ່າງໆຢູ່ພາຍໃນ ກັບ ພາກພື້ນໄດ້ ເພື່ອຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ເປັນເອກະພາບດ້ານຂໍ້ມູນ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມພາສີ, ກົມສ່ວຍສາອາກອນ, ກົມເຕັກໂນໂລຊີຂໍ້ມູນຂ່າວສານການເງິນ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ດິຈິຕອນ, ສູນອິນເຕີເນັດແຫ່ງຊາດ, ກົມຄົ້ນຄວາມຖີ່, ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ
- ກົມຄຸ້ມຄອງລະບົບການຊຳລະ, ທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ
- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ກົມອຸດສາຫະກຳ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມປູກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປ່າໄມ້, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ກົມຄຸ້ມຄອງບໍ່ແຮ່, ກົມຄຸ້ມຄອງຜະລັງງານ, ກະຊວງຜະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່
- ຂະແໜງການລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 7 ປັບປຸງກົງຈັກການຈັດຕັ້ງ, ລະບຽບການ ແລະ ຂັ້ນຕອນປະຕິບັດງານທີ່ເປັນມາດຕະຖານຂອງດ່ານ

ກິດຈະກຳ:

- 1) ປັບປຸງກົງຈັກການຈັດຕັ້ງຂອງດ່ານ ຕາມດຳລັດ ວ່າດ້ວຍດ່ານເຂົ້າ-ອອກ ສປປ ລາວ ເລກທີ 643/ລບ, ລົງວັນທີ 25 ພະຈິກ 2024.
- 2) ສ້າງກົນໄກໃນການກວດກາ, ຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດຳລັດ ເລກທີ 643/ລບ.
- 3) ສ້າງນິຕິກຳລຸ່ມດຳລັດ ແລະ ຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດງານທີ່ເປັນມາດຕະຖານຂອງດ່ານ ໂດຍອີງໃສ່ການປະຕິບັດທີ່ດີຂອງສາກົນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ວຽກງານການບໍລິການຢູ່ດ່ານ ມີຄວາມສະດວກວ່ອງໄວ ແລະ ເປັນເອກະພາບກັນໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ທຸກດ່ານ (ສາກົນ, ທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ປະເມີນ) ໄດ້ປັບປຸງກົງຈັກການຈັດຕັ້ງຕາມດຳລັດ ເລກທີ 643/ລບ ໃຫ້ເປັນເອກະພາບກັນໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.
- 2) ລັດຖະບານ ໄດ້ຮັບການລາຍງານຜົນການປະເມີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດຳລັດ ເລກທີ 643/ລບ ແລະ ມີທິດຊີ້ນຳຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ປັບປຸງ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ.
- 3) ມີນິຕິກຳລຸ່ມດຳລັດ ແລະ ຂັ້ນຕອນການປະຕິບັດວຽກງານບໍລິການ ທີ່ເປັນມາດຕະຖານຂອງດ່ານ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ອົງການປົກຄອງແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
- ກົມພັດທະນາການບໍລິຫານລັດ, ກະຊວງພາຍໃນ
- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມຕຳຫຼວດກວດຄົນເຂົ້າ-ອອກ ເມືອງ, ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ
- ກົມພາສີ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກົມຄວບຄຸມຜະຍາດຕິດຕໍ່, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມຄຸ້ມຄອງຜະລັງງານ, ກະຊວງຜະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່
- ກົມປູກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປ່າໄມ້, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຢູ່ ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 8 ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງກົນໄກປະສານງານ ແລະ ການຮ່ວມມືຢູ່ດ່ານ

ກິດຈະກຳ:

- 1) ເພີ່ມທະວີກົນໄກປະສານງານ ແລະ ການຮ່ວມມື ຂອງ 4 ຂະແໜງການ (ກົມພາສີ, ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ) ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ ແລະ ກວດກາສິນຄ້າຮ່ວມກັນ ຢູ່ດ່ານ.
- 2) ຂະຫຍາຍຂອບເຂດການປະສານງານ ແລະ ການຮ່ວມມືຂອງ 4 ຂະແໜງການໄປສູ່ພາກສ່ວນອື່ນ ກ່ຽວກັບວຽກງານການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນ ແລະ ກວດກາການເຂົ້າ-ອອກ ຂອງຄົນ, ພາຫະນະ ແລະ ສິນຄ້າ ເຊັ່ນ: ຂະແໜງຕຳຫຼວດກວດຄົນເຂົ້າ-ອອກເມືອງ, ຂະແໜງມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ຜູ້ພັດທະນາທ່າບິກ ແລະ ລົດໄຟ ແລະ ອື່ນໆ ແນໃສ່ເຮັດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມີຄວາມເປັນເອກະພາບ.
- 3) ພັດທະນາ ແລະ ຂະຫຍາຍການນຳໃຊ້ລະບົບແຈ້ງເຕືອນ (Dashboard and Alert System) ໄປສູ່ດ່ານສາກົນ ແລະ ທ່າບິກອື່ນ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ມີໜ່ວຍງານປະຈຳຢູ່ດ່ານ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ ແລະ ດຳເນີນການກວດກາສິນຄ້າຮ່ວມກັນ ໃຫ້ມີຄວາມເປັນເອກະພາບຢູ່ທຸກດ່ານສາກົນໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.
- 2) ຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການກວດປ່ອຍຄົນ, ພາຫະນະເຂົ້າ-ອອກ ແລະ ສິນຄ້າ ຢູ່ດ່ານ ໃຫ້ໄດ້ຢ່າງໜ້ອຍ 50%.
- 3) ມີຄວາມເປັນເອກະພາບທາງດ້ານຂໍ້ມູນການກວດກາຄົນ, ພາຫະນະ ແລະ ສິນຄ້າ ເຂົ້າ-ອອກ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມພາສີ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປ່າໄມ້, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ກົມຕຳຫຼວດກວດຄົນເຂົ້າ-ອອກ ເມືອງ, ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ
- ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມຄຸ້ມຄອງພະລັງງານ, ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່
- ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 9 ກວດກາເອກະສານ ແລະ ສິນຄ້າຜ່ານກົນໄກບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງຮ່ວມກັນ

ກິດຈະກຳ:

- 1) ຈັດກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລື ກັບ ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ເພື່ອວິເຄາະ, ປັບປຸງ ແລະ ຮັບຮອງຄຳຄວາມສ່ຽງຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
- 2) ປັບປຸງຂໍ້ມູນຄຳຄວາມສ່ຽງຢູ່ໃນລະບົບ ASYCUDA ຢ່າງສະໝໍ່າສະເໝີ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າຄຳຄວາມສ່ຽງສອດຄ່ອງກັບສະພາບການຄ້າ, ພຶດຕິກຳການລັກລອບໜີພາສີ ແລະ ການລະບາດຂອງພະຍາດ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ຫຼຸດຜ່ອນເວລາ ໃນການກວດປ່ອຍສິນຄ້າຢູ່ດ່ານຕົວຈິງໂດຍການກຳນົດຄຳຄວາມສ່ຽງຕໍ່າໃຫ້ຫຼາຍກວ່າ 50%.
- 2) ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ມີໜ່ວຍງານປະຈຳຢູ່ດ່ານ ດຳເນີນການກວດກາສິນຄ້າຮ່ວມກັນ ຕາມຄຳຄວາມສ່ຽງທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃຫ້ມີຄວາມເປັນເອກະພາບຢູ່ທຸກດ່ານສາກົນໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມພາສີ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປ່າໄມ້, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມຄຸ້ມຄອງພະລັງງານ, ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່
- ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 10 ຊຸກຍູ້ຜູ້ປະກອບການມາດຕະຖານເອອີໂອ

ກິດຈະກຳ:

- 1) ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງ ແຜນງານເອອີໂອ, ນິຕິກຳ ແລະ ແບບຟອມ ໂດຍກຳນົດປະເພດ, ລະດັບ, ເງື່ອນໄຂ, ຂັ້ນຕອນ, ຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ອື່ນໆ ຂອງການເປັນຜູ້ປະກອບການເອອີໂອ ຢ່າງລະອຽດ.
- 2) ຈັດກອງປະຊຸມຝຶກອົບຮົມ ເພື່ອສ້າງຂີດຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກ່ຽວກັບວຽກງານເອອີໂອ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ແຜນງານເອອີໂອທີ່ຈັດມາດຖານເງື່ອນໄຂຜູ້ປະກອບການແຕ່ລະລະດັບ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງ.
- 2) ຫຼຸດຜ່ອນເວລາ ໃນການກວດປ່ອຍສິນຄ້າຢູ່ດ່ານຕົວຈິງຢູ່ດ່ານ ສຳລັບຜູ້ປະກອບການເອອີໂອ.
- 3) ຜູ້ປະກອບການເອອີໂອ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໜ້ອຍ 20 ບໍລິສັດ.
- 4) ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບວຽກງານເອອີໂອ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມພາສີ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປ່າໄມ້, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມຄຸ້ມຄອງພະລັງງານ, ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່
- ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 11 ພັດທະນາ, ປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ແລະ ຈັດສັນອຸປະກອນທັນສະໄໝຂອງດ່ານ

ກິດຈະກຳ: ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານຂອງດ່ານ ເຊັ່ນ: ຕຶກອາຄານ, ຫ້ອງການ, ເສັ້ນທາງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ ໃຫ້ສາມາດຮອງຮັບການນຳໃຊ້ອຸປະກອນກວດກາທີ່ທັນສະໄໝ ເຊັ່ນ: ເຄື່ອງສະແກນເນີ້, ຊິງຊັງອັດຕະໂນມັດ, ເຄື່ອງອ່ານຕົວເລກ ຫຼື ບ້າຍລົດ, ເຄື່ອງອ່ານເລກຕູ້ຄອນເທນເນີ້, ເຊັ່ນເຊີກວດລະດັບຄວາມຖີ່ຖັງນ້ຳມັນ, ອຸປະກອນກວດກາແບບພິກພາ ແລະ ອຸປະກອນອື່ນໆ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ດ່ານສາກົນສຳຄັນຢ່າງໜ້ອຍ 3 ດ່ານ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ.
- 2) ອຸປະກອນກວດກາທີ່ທັນສະໄໝທີ່ຈຳເປັນ ໄດ້ນຳໃຊ້ຢູ່ດ່ານສຳຄັນ ເພື່ອປະຕິບັດວຽກງານຄຸ້ມຄອງ ແລະ ກວດກາຢູ່ດ່ານ.
- 3) ຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການກວດປ່ອຍສິນຄ້າຢູ່ດ່ານຕົວຈິງຢູ່ດ່ານ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມຂົນສົ່ງ, ກົມຂົວທາງ, ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ກົມພາສີ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປ່າໄມ້, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ກົມຕຳຫຼວດກວດຄືນເຂົ້າ-ອອກ ເມືອງ, ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ
- ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມຄຸ້ມຄອງພະລັງງານ, ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່
- ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 12 ຜັນຂະຫຍາຍນະໂຍບາຍການກວດກາຈຸດດຽວ ຫຼື ເຂດຄວບຄຸມຮ່ວມກັນ

ກິດຈະກຳ:

- 1) ຄົ້ນຄວ້າການສ້າງຕັ້ງຈຸດກວດກາຈຸດດຽວ (SSI) ຫຼື ເຂດຄວບຄຸມຮ່ວມກັນ (CCA) ລະຫວ່າງ ດ່ານຄູ່ຊາຍແດນ ລາວ-ໄທ, ລາວ-ຈີນ ແລະ ລາວ-ຫວຽດນາມ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ປະເທດຄູ່ດ່ານ ຊາຍແດນ ພິຈາລະນາ.
- 2) ຄົ້ນຄວ້າກົນໄກການເຮັດວຽກແບບອື່ນເພີ່ມເຕີມ ເປັນຕົ້ນແມ່ນ ການຂະຫຍາຍເວລາບໍລິການຢູ່ດ່ານ ໂດຍ ສະເພາະໃນຊ່ວງເວລາທີ່ມີປະລິມານໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າເຂົ້າ-ອອກຫຼາຍ, ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານລ່ວງ ໜ້າຜ່ານລະບົບທັນສະໄໝ ກ່ຽວກັບການເຂົ້າ-ອອກຂອງຄົນ, ພາຫະນະ ແລະ ສິນຄ້າ ລະຫວ່າງສອງປະເທດ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການກວດປ່ອຍສິນຄ້າ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ: ມີບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ (MOU) ຫຼື ສັນຍາຮ່ວມມື ກັບປະເທດຄູ່ດ່ານຊາຍແດນ ກ່ຽວກັບ:

- 1) ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກ SSI ຫຼື CCA ຢ່າງໜ້ອຍ 2 ສະບັບ.
- 2) ການຂະຫຍາຍເວລາບໍລິການຢູ່ດ່ານ ແລະ ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ກ່ຽວກັບການເຂົ້າ-ອອກຂອງຄົນ, ພາຫະນະ ແລະ ສິນຄ້າ ລະຫວ່າງສອງປະເທດ ຢ່າງໜ້ອຍ 3 ສະບັບ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ຫ້ອງການຄະນະກຳມະການຊາຍແດນແຫ່ງຊາດ, ກະຊວງການຕ່າງປະເທດ.
- ກົມພາສີ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປ່າໄມ້, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ກົມຕຳຫຼວດກວດຄົນເຂົ້າ-ອອກ ເມືອງ, ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ
- ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມຄຸ້ມຄອງຜະລິດຕະພັນ, ກະຊວງຜະລິດຕະພັນ ແລະ ບໍ່ແຮ່
- ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 13 ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງການບໍລິການທ່າບົກ

ກິດຈະກຳ:

- 1) ຄົ້ນຄວ້າຍົກລະດັບດຳລັດ ການລົງທຶນຮ່ວມ ລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ ເປັນກົດໝາຍ.
- 2) ໃຫ້ມີການລົງທຶນພັດທະນາທ່າບົກໃນຮູບແບບການຮ່ວມມື PPP.
- 3) ສ້າງນະໂຍບາຍ ແລະ ນິຕິກຳລະອຽດ ເພື່ອເປີດກວ້າງການລົງທຶນໃນກິດຈະການຕ່າງໆຢູ່ທ່າບົກ.
- 4) ຄົ້ນຄວ້າໂຄງສ້າງລາຄາຄ່າບໍລິການທ່າບົກ ເພື່ອເປັນຫຼັກການລວມສູນໃນການກຳນົດຄ່າບໍລິການທ່າບົກ ຢູ່ແຕ່ລະ ບ່ອນ ພ້ອມທັງທົບທວນຄືນ ແລະ ປັບປຸງ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ.
- 5) ເພີ່ມທະວີວຽກງານເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າທີ່ເຄື່ອນຍ້າຍ, ນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ໂດຍປ່ຽນຈາກການບັນຈຸ ສິນຄ້າຂາດຽວ ມາເປັນ ການບັນຈຸສິນຄ້າສອງຂາ.
- 6) ເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມື ລະຫວ່າງຜູ້ພັດທະນາທ່າບົກ, ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງ ຊາດລາວ ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ມີການລົງທຶນໃນຮູບແບບ PPP ເພື່ອພັດທະນາທ່າບົກຢ່າງໜ້ອຍ 2 ແຫ່ງ.
- 2) ມີໂຄງສ້າງລາຄາຄ່າບໍລິການທ່າບົກ ແລະ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເປັນເອກະພາບໃນຂອບເຂດທີ່ວ່າປະເທດ.
- 3) ປະລິມານຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທ່າບົກເພີ່ມຂຶ້ນ 50%.
- 4) ມີການຂົນສົ່ງສິນຄ້າແບບສອງຂາ ຫຼາຍຂຶ້ນ.
- 5) ມີບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ (MOU) ເພື່ອເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມື ລະຫວ່າງຜູ້ພັດທະນາທ່າບົກ, ບໍລິສັດລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ແລະ ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງຊາດລາວ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມຂົນສົ່ງ, ກົມທາງລົດໄຟ, ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງຊາດລາວ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ກົມສົ່ງເສີມການລົງທຶນ, ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ
- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ຂະແໜງການລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 14 ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງການບໍລິການ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ກິດຈະກຳ:

- 1) ໃຫ້ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ທົບທວນ ແລະ ປັບປຸງຄ່າບໍລິການສໍາລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ. ກໍລະນີພາກລັດຂອງ ສປປ ລາວ ຕ້ອງການສ້າງກົນໄກໃນການຄຸ້ມຄອງບັນດາກິດຈະການ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ສໍາລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແມ່ນຄວນເຈລະຈາກັບພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ຈີນ.
- 2) ໃຫ້ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ຄ້າລາວ ເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ການບໍລິການ ຂອງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຫຼາຍຂຶ້ນ.
- 3) ໃຫ້ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ, ຜູ້ພັດທະນາທຳບົກ, ເຂດຜະລິດ, ບັນດາສະມາຄົມ ແລະ ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດທີ່ຕິດພັນກັບການເຄື່ອນຍ້າຍ, ນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ທີ່ຢູ່ໃກ້ກັບສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ເພື່ອສົມທົບກັນ ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າຕ່າງໆໃຫ້ສາມາດຂົນສົ່ງສິນຄ້າຫຼາຍປະເພດຜ່ານທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຂຶ້ນຕື່ມ. ພ້ອມດຽວກັນ, ແມ່ນການຄົ້ນຄວ້າໃຫ້ນະໂຍບາຍພິເສດຕ່າງໆສໍາລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າກະສິກໍາ.
- 4) ຮັບປະກັນດ້ານເຕັກນິກການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ: ຈໍານວນ ແລະ ມາດຕະຖານຕູ້ຄອນເທນເນີ້, ຂະບວນລົດໄຟ ແລະ ອື່ນໆ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ ໃຫ້ພຽງພໍ.
- 5) ເຈລະຈາສ້າງສັນຍາຮ່ວມມື ຫຼື ບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ (MOU) ຮ່ວມກັນ ລະຫວ່າງ ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟ ແຫ່ງຊາດລາວ, ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ການລົດໄຟແຫ່ງປະເທດໄທ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ມີການທົບທວນ ແລະ ປັບປຸງ ຄ່າບໍລິການແຕ່ລະປະເພດ ແບບເປີດກວ້າງ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ.
- 2) ຜູ້ຄ້າລາວ ສາມາດເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນຂ່າວສານໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທາງລົດໄຟ ແບບອອນໄລນ໌ ແລະ ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມໃນການນຳໃຊ້ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ.
- 3) ປະລິມານຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເພີ່ມຂຶ້ນ 50% ແລະ ມີສິນຄ້າຫຼາກຫຼາຍ.
- 4) ມີນະໂຍບາຍພິເສດຕ່າງໆສໍາລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າກະສິກໍາ.
- 5) ມີຕູ້ຄອນເທນເນີ້ ແລະ ຂະບວນລົດໄຟ ທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ແລະ ພຽງພໍສໍາລັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.
- 6) ມີສັນຍາຮ່ວມມື ຫຼື ບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈ (MOU) ຮ່ວມກັນ ລະຫວ່າງ ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງຊາດລາວ, ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ການລົດໄຟແຫ່ງປະເທດໄທ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມທາງລົດໄຟ, ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງຊາດລາວ, ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມພາສີ, ກະຊວງການເງິນ
- ຂະແໜງການລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 15 ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງນິຕິກຳກ່ຽວຂ້ອງ, ສັນຍາຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ ແລະ ອະນຸພາກຜື້ນ

ກິດຈະກຳ:

- 1) ຄົ້ນຄວ້າສ້າງ, ປັບປຸງ ແລະ ຜັນຂະຫຍາຍ ນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ແລະ ທາບທາມຄຳເຫັນຢ່າງກວ້າງຂວາງ ກ່ອນຈະປະກາດໃຊ້ ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມເປັນເອກະພາບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ.
- 2) ເຈລະຈາສ້າງ, ປັບປຸງ ຫຼື ບັງຄັບໃຊ້ ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງບົກສອງຝ່າຍ ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍ ກັບບັນດາປະເທດຄູ່ຮ່ວມສັນຍາ.

- 3) ເຈລະຈາສ້າງ, ປັບປຸງ ຫຼື ບັງຄັບໃຊ້ ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ກັບ ສປປ ຈີນ ແລະ ບັນດາປະເທດທີ່ເປັນສະມາຊິກຂອງ ອົງການ OSJD ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຫຼາຍຂຶ້ນ.
- 4) ເຈລະຈາເຂົ້າເປັນສະມາຊິກຂອງອົງການເດີນເຮືອທາງທະເລສາກົນ (IMO) ພ້ອມທັງສ້າງນິຕິກຳ ແລະ ກົນໄກ ຄຸ້ມຄອງ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງໃນແຕ່ລະຮູບແບບ (ທາງບົກ, ທາງລົດໄຟ, ທາງນໍ້າ, ທາງອາກາດ) ໄດ້ຮັບການ ສ້າງ, ປັບປຸງ ແລະ ຜັນຂະຫຍາຍ ພ້ອມທັງໄດ້ຝຶກອົບຮົມ ແລະ ເຜີຍແຜ່ ໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ລັດ ແລະ ເອກະຊົນ.
- 2) ສຳເລັດການເຈລະຈາສ້າງ ແລະ ປັບປຸງສັນຍາຂົນສົ່ງທາງບົກ ແລະ ທາງລົດໄຟ ສອງຝ່າຍ ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍ ຢ່າງ ໜ້ອຍ 2 ສະບັບ ຊຶ່ງເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຫຼາຍຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ.
- 3) ເປັນສະມາຊິກຂອງອົງການເດີນເຮືອທາງທະເລສາກົນ (IMO).

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມຂົນສົ່ງ, ກົມຂົວທາງ, ກົມທາງລົດໄຟ, ກົມທາງນໍ້າ, ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ, ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງ ຊາດລາວ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 16 ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງໂຄງລ່າງຜື້ນຖານທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ການ ຂົນສົ່ງ

ກົດຈະກຳ: ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງ ໂຄງລ່າງຜື້ນຖານທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ເຊັ່ນ:

- 1) ເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດໃຫ້ມາດຕະຖານຂອງອາຊຽນ ແລະ ເສັ້ນທາງຫຼວງທ້ອງຖິ່ນ ເພື່ອຮອງຮັບນໍ້າໜັກລົດ ບັນທຸກແຕ່ລະປະເພດ ໃຫ້ເປັນເອກະພາບທົ່ວປະເທດ.
- 2) ຊົງຊັງທັນສະໄໝ (ແບບຄົງທີ່ ແລະ ແບບເຄື່ອນທີ່).
- 3) ເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ລົດໄຟລາວ-ໄທ ແລະ ເສັ້ນທາງລົດໄຟວຽງຈັນ-ທ່າແຂກ-ຫວຽ່ງ ອ່າງ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບ ສສ ຫວຽດນາມ.
- 4) ທ່າບົກ, ສະຖານີຂົນສົ່ງ, ທ່າເຮືອ ແລະ ອຸ່ນເຮືອ, ສະໜາມບິນ ແລະ ສາງຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ຢູ່ຈຸດຍຸດທະສາດ ສຳຄັນ.
- 5) ທ່າເຮືອຫວຽ່ງອ່າງ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສິນຄ້າຜ່ານແດນຂອງລາວ ແລະ ພາກພື້ນ ໄປປະເທດບີສາມ.
- 6) ສາງເກັບຮັກສາຄວາມເຢັນສຳລັບສິນຄ້າກະສິກຳທີ່ເປັນມາດຕະຖານ ແລະ ອື່ນໆ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ: ໂຄງລ່າງຜື້ນຖານທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກທີ່ຈຳເປັນ ແລະ ເປັນບູລິມະສິດ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການເຕົ້າໂຮມ, ແຈກຢາຍ, ເຄື່ອນຍ້າຍ, ນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ສິນຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກໂລ່ງລ່ຽນ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມຂົນສົ່ງ, ກົມຂົວທາງ, ກົມເຄຫາ ແລະ ຜັງເມືອງ, ກົມທາງລົດໄຟ, ກົມທາງນໍ້າ, ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ, ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງຊາດລາວ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ຂະແໜງການລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 17 ປັບປຸງກຳລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນໃຫ້ເຂັ້ມແຂງ

ກົດຈະກຳ:

- 1) ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ປັບປຸງ ມາດຕະການຄຸ້ມຄອງລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ ແລະ ການກຳນົດໃຫ້ມີການຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ ຕາມຫຼັກການປະຕິບັດທີ່ດີຂອງສາກົນ ແລະ ທັງເປັນການສົ່ງເສີມກຳລັງຂົນສົ່ງພາຍໃນ.
- 2) ຄົ້ນຄວ້າລາຍການສິນຄ້າບູລິມະສິດ ໂດຍສະເພາະສິນຄ້າກະສິກຳສົ່ງອອກ ທີ່ຈະໄດ້ຮັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກ ພິເສດໃນເວລາຂົນສົ່ງສິນຄ້າ.

- 3) ຄົ້ນຄວ້າແຜນສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຢ່າງຊັດເຈນ ແລະ ຮອບດ້ານ ເຊັ່ນ: ການສ້າງຕັ້ງກຸ່ມ ຫຼື ສະມາຄົມຂົນສົ່ງ, ການເປີດກວ້າງການແຂ່ງຂັນການບໍລິການ ໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ການປັບປຸງມາດຕະຖານເຕັກນິກລົດຂົນສົ່ງ, ການຮ່ວມມືກັບບໍລິສັດລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ, ການເກັບຄ່າບໍລິການທີ່ເປັນທຳ ແລະ ອື່ນໆ.
- 4) ສ້າງກົນໄກປະສານສົມທົບ ກັບ ສະມາຄົມຂົນສົ່ງ ແລະ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ຂອງແຕ່ລະແຂວງ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ມາດຕະຖານຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຢູ່ພາຍໃນໃຫ້ພຽງພໍ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ແກ່ຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ຢ່າງໜ້ອຍຈຳນວນ 50 ບໍລິສັດ.
- 2) ມາດຕະການເຕັກນິກຂອງລົດຂົນສົ່ງພາຍໃນ ສາມາດຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການໄດ້ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ ລວມທັງຄ່າຂົນສົ່ງທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ ແລະ ເປັນທຳ.
- 3) ຊ່ວຍໃຫ້ພາກທຸລະກິດ ສາມາດກຳນົດແຜນການທຸລະກິດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ໃນໄລຍະຍາວ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ.
- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ.
- ກົມປຸກຝັງ, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້.
- ຂະແໜງການລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 18 ສຶກສາຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ

ກິດຈະກຳ:

- 1) ສຶກສາການເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການທຸກຮູບແບບທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເຊັ່ນ: ທາງການ, ບໍ່ເປັນທາງການ, ຄ່ານາຍໜ້າ, ຄ່າສິນຄ້າຜ່ານແດນ ແລະ ອື່ນໆ.
- 2) ສ້າງກົນໄກຄຸ້ມຄອງ, ກວດກາ ແລະ ຕິດຕາມການເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ບໍລິການ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ເຫັນຊັດເຈນບັນດາຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການຕ່າງໆ ທີ່ເປັນຕົ້ນທຶນໃຫ້ແກ່ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເພື່ອສະເໜີພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຝຶກຈາລະນາປັບປຸງ ໃຫ້ໄດ້ຢ່າງໜ້ອຍ 10 ພາກສ່ວນ.
- 2) ມີການກົນໄກຄຸ້ມຄອງ, ກວດກາ ແລະ ຕິດຕາມ ຢ່າງເປັນລະບົບ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກົມອຸດສາຫະກຳ, ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມພາສີ, ກົມສ່ວຍສາກອນ, ກົມຄຸ້ມຄອງຊັບສິນຂອງລັດ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປ່າໄມ້, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ກົມເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ດິຈິຕອນ, ກົມຄົ້ນຄວາມຖີ່, ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ
- ກົມຄຸ້ມຄອງບໍ່ແຮ່, ກົມຄຸ້ມຄອງພະລັງງານ, ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່
- ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 19 ຫຼຸດຜ່ອນຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງພາຍໃນປະເທດ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຄຳສັ່ງເລກທີ 12/ນຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າພາຍໃນປະເທດ. ເນື່ອງຈາກສາມາດສັງລວມໄດ້ວ່າ: ຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງ ທົ່ວປະເທດ ໃນເດືອນ ມິຖຸນາ 2024 ແມ່ນມີທັງໝົດ 202 ຈຸດ (ຕາຕະລາງທີ 8).

ຕາຕະລາງທີ 8: ສັງລວມຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງຂອງບັນດາແຂວງ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ

ລ/ດ	ແຂວງ	ຈຳນວນຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງ
1	ຜົ້ງສາລີ	3
2	ຫຼວງນ້ຳທາ	11
3	ບໍ່ແກ້ວ	6
4	ອຸດົມໄຊ	12
5	ຫຼວງພະບາງ	11
6	ຫົວພັນ	18
7	ຊຽງຂວາງ	17
8	ໄຊຍະບູລີ	8
9	ວຽງຈັນ	4
10	ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ	12
11	ໄຊສົມບູນ	1
12	ບໍລິຄຳໄຊ	14
13	ຄຳມ່ວນ	27
14	ສະຫວັນນະເຂດ	10
15	ສາລະວັນ	7
16	ຈຳປາສັກ	18
17	ເຊກອງ	5
18	ອັດຕະປື	18
ລວມທັງໝົດ		202

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ການສັງລວມຂອງ ກຄອຄຂ.ສ ແລະ ກຄອຄຂ.ຂ, ເດືອນ ມິຖຸນາ 2024.

ກົດຈະກຳ:

- 1) ຄົ້ນຄວ້າຄືນການຕັ້ງຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງ ທີ່ເຫັນວ່າບໍ່ສອດຄ່ອງ ກັບ ຄຳສັ່ງ 12/ນຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
- 2) ອອກຄຳສັ່ງ ຫຼື ແຈ້ງການ ລົບລ້າງຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ຈຳເປັນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ການຈຳລະຈອນ ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍສິນຄ້າພາຍໃນປະເທດ ມີຄວາມສະດວກຂຶ້ນ.

ຄາດໝາຍ:

- 1) ຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ບໍ່ຈຳເປັນ ຫຼຸດລົງຢ່າງໜ້ອຍ 50% ຫຼື 99 ຈຸດ.
- 2) ຫຼຸດຜ່ອນເວລາ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃນການເຄື່ອນຍ້າຍ ແລະ ຂົນສົ່ງພາຍໃນປະເທດ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ອົງການປົກຄອງທ້ອງຖິ່ນ (ແຂວງ ແລະ ເມືອງ), ບັນດາພະແນກການຂອງແຂວງ, ຫ້ອງການຕ່າງໆຂອງເມືອງ.

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 20 ເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ ໃນການແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ

ກົດຈະກຳ:

- 1) ເກັບກຳຂໍ້ມູນສະພາບບັນຫາລະອຽດ ແລະ ຈັດກອງປະຊຸມ ກັບ ພາກລັດ ແລະ ທຸລະກິດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອປຶກສາຫາລືແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ.
- 2) ຈັດກອງປະຊຸມ ລະຫວ່າງກອງເລຂາຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ກອງເລຂາ LBF ຂອງສະພາການຄ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກຳ ແຫ່ງຊາດ ຢ່າງໜ້ອຍ 1 ຄັ້ງ/ປີ ເພື່ອຮ່ວມກັນຄົ້ນຄວ້າແກ້ໄຂບັນຫາຂອງພາກທຸລະກິດ ໃຫ້ເປັນເອກະພາບ ກ່ອນນຳສະເໜີຕໍ່ກອງປະຊຸມ LBF ໃນແຕ່ລະຄັ້ງ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ: ສາມາດແກ້ໄຂບັນຫາຂອງພາກທຸລະກິດທີ່ຕິດພັນກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ຢ່າງໜ້ອຍ 30 ບັນຫາ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ພະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
- ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
- ສະພາການຄ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກຳ ແຫ່ງຊາດ
- ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ແຂວງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 21 ສ້າງຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າ

ກິດຈະກຳ:

- 1) ບັນຈຸຂ່າວສານ, ປະກາດ, ລາຍການສົນຄ້າ, ນິຕິກຳ, ແບບຟອມ, ຂັ້ນຕອນ, ມາດຕະການ ແລະ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ຕ່າງໆທີ່ຕິດພັນກັບການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ, ການຜ່ານແດນ, ການເຄື່ອນຍ້າຍ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ ລົງໃນເວັບໄຊທ໌ LTP ເປັນປົກກະຕິ.
- 2) ພັດທະນາເວັບໄຊທ໌ໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບສະພາບການຕົວຈິງ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ ເພື່ອດຶງດູດໃຫ້ມີການນຳໃຊ້ ນັບມື້ນັບຫຼາຍຂຶ້ນ. ພ້ອມດຽວກັນ, ແມ່ນການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ ແລະ ຝຶກອົບຮົມວິທີການນຳໃຊ້ເວັບໄຊທ໌ LTP ໃຫ້ແກ່ພາກລັດ ແລະ ທຸລະກິດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງທົ່ວເຖິງ.
- 3) ໃຫ້ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເປີດກວ້າງການທາບທາມຄຳເຫັນຈາກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກ່ຽວກັບຮ່າງນິຕິກຳທີ່ຈະສ້າງຂຶ້ນໃໝ່ທີ່ຕິດພັນກັບວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ພ້ອມທັງຈັດກອງປະຊຸມເຜີຍແຜ່, ຝຶກອົບຮົມ ແລະ ສຳມະນາ ພາຍຫຼັງຖືກຮັບຮອງແລ້ວ ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ໃຫ້ແກ່ພາກລັດ ແລະ ພາກທຸລະກິດ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ.
- 4) ໃຫ້ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແຈ້ງບັນດາຮ່າງນິຕິກຳ ຫຼື ນິຕິກຳທີ່ຖືກຮັບຮອງ ຕໍ່ອົງການການຄ້າໂລກ ແລະ ອາຊຽນ ຕາມພັນທະຂອງ ສປປ ລາວ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ:

- 1) ມີຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າ ຢູ່ໃນເວັບໄຊທ໌ LTP ທັນຍຸກທັນເຫດການ.
- 2) ຈຳນວນກອງປະຊຸມເຜີຍແຜ່, ຝຶກອົບຮົມ ແລະ ສຳມະນາ ເວັບໄຊທ໌ LTP ໃຫ້ແກ່ພາກລັດ ໃຫ້ໄດ້ຢ່າງໜ້ອຍ ຈຳນວນ 500 ຂະແໜງການ/ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ.
- 3) ໄດ້ຮັບຄຳເຫັນຈາກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຕໍ່ກັບຮ່າງນິຕິກຳທີ່ຈະສ້າງຂຶ້ນໃໝ່ ແລະ ນິຕິກຳທີ່ຖືກຮັບຮອງ ເພື່ອສົ່ງໃຫ້ຂະແໜງການລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຝຶກຈາລະນາ.
- 4) ທຸກລະບຽບການ ແລະ ມາດຕະການ NTMs ໄດ້ຖືກແຈ້ງຕໍ່ອົງການການຄ້າໂລກ ແລະ ອາຊຽນ.
- 5) ສະຖິຕິການເຂົ້າເບິ່ງເວັບໄຊທ໌ LTP ໃຫ້ໄດ້ສະເລ່ຍປີລະ 1 ລ້ານຄັ້ງ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກົມເຈລະຈາການຄ້າ ແລະ ຮ່ວມມືເສດຖະກິດສາກົນ, ກົມອຸດສາຫະກຳ, ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມກົດໝາຍ, ກະຊວງຍຸຕິທຳ
- ກົມພາສີ, ກົມສ່ວຍສາອາກອນ, ກົມຄຸ້ມຄອງຊັບສິນຂອງລັດ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປ່າໄມ້, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມຂົນສົ່ງ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ກົມເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ດິຈິຕອນ, ກົມຄົ້ນຄວາມຖີ່, ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ
- ກົມຄຸ້ມຄອງບໍ່ແຮ່, ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່
- ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 22 ປັບປຸງຕົວຊີ້ວັດການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຕາມບົດລາຍງານການປະເມີນສະພາບແວດລ້ອມໃນການດໍາເນີນທຸລະກິດ ແລະ ການລົງທຶນ (B-READY)

ກິດຈະກຳ:

- 1) ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງ ກົນໄກປະສານງານ ເພື່ອປັບປຸງຕົວຊີ້ວັດວຽກງານການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ.
- 2) ຄົ້ນຄວ້າລະອຽດ ກ່ຽວກັບບັນດາຕົວຊີ້ວັດປະເມີນວຽກງານການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ໂດຍສົມທົບກັບຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແນໃສ່ປັບປຸງຕົວຊີ້ວັດການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ໃຫ້ດີຂຶ້ນ.

ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ: ຄະແນນວຽກງານການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຢູ່ໃນລະດັບດີ.

ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ:

- ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ
- ກົມສົ່ງເສີມການລົງທຶນ, ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ
- ກົມພາສີ, ກົມສ່ວຍສາອາກອນ, ກະຊວງການເງິນ
- ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ, ກົມປ່າໄມ້, ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້
- ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ
- ກົມຂົນສົ່ງ, ກົມຂົວທາງ, ກົມການບິນພົນລະເຮືອນ, ກົມທາງນໍ້າ, ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ
- ກົມເຕັກໂນໂລຊີດິຈິຕອນ, ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ
- ກົມຕຳຫຼວດກວດຄົ້ນເຂົ້າ-ອອກ ເມືອງ, ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ
- ກົມຄຸ້ມຄອງເງິນຕາຕ່າງປະເທດ, ທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ
- ຂະແໜງການລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ

ພາກທີ IV ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ເພື່ອຮັບປະກັນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ 12 ມາດຕະການ ແລະ 22 ແຜນວຽກຈຸດສຸມ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ຂ້າງເທິງໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ ໄດ້ກຳນົດດັ່ງນີ້:

1. ອົງການຈັດຕັ້ງໃນການປະສານງານ

ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ໃນນາມຜູ້ປະຈຳການຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ຂັ້ນສູນກາງ ເປັນເຈົ້າການສົມທົບກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ຄູ່ຮ່ວມພັດທະນາ ແລະ ອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ 2025-2030 ສະບັບນີ້ ຕາມໜ້າທີ່ ແລະ ຂອບເຂດສິດຂອງຄະນະກຳມະການອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແລະ ພາລະບົດບາດຂອງແຕ່ລະພາກສ່ວນ. (ລາຍລະອຽດການແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບຢູ່ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1)

2. ການຕິດຕາມ, ກວດກາ, ປະເມີນຜົນ ແລະ ລາຍງານ

ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ຄົ້ນຄວ້າສ້າງກົນໄກຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານ ພ້ອມທັງຈັດກອງປະຊຸມແລກປ່ຽນຖອດຖອນບົດຮຽນ, ສົ່ງທ້າທ້າຍ ແລະ ວິທີການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເພື່ອໃຫ້ທັນກັບສະພາບການຕົວຈິງໃນແຕ່ລະໄລຍະ ແລ້ວສັງລວມລາຍງານລັດຖະບານ ເພື່ອພິຈາລະນາ.

3. ງົບປະມານ

ງົບປະມານໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ແມ່ນປະກອບມີງົບປະມານຂອງລັດຖະບານ ແລະ ພາກສ່ວນອື່ນ ເປັນຕົ້ນ ຜູ້ຮ່ວມພັດທະນາຜ່ານໂຄງການຕ່າງໆ ເຊັ່ນ: ໂຄງການສົ່ງເສີມຄວາມສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນ ແລະ ການຄ້າ ຂອງ ສປປ ລາວ (LCT) ໄລຍະໃໝ່, ໂຄງການພັດທະນາຕາມແລວທາງເສດຖະກິດອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້ເພື່ອການເຊື່ອມຈອດ-ເຊື່ອມໂຍງ (SEARECC), ໂຄງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງດ້ານພາສີ ເພື່ອເພີ່ມທະວີການເຊື່ອມຕໍ່ໃນລຸ່ມແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ການປະກອບສ່ວນຂອງພາກເອກະຊົນ ແລະ ອື່ນໆ. ພາກສ່ວນທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ທຶນດັ່ງກ່າວ ຕ້ອງໄດ້ຍົກສູງປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນເພື່ອບັນລຸຄາດໝາຍ ທີ່ກຳນົດໄວ້.

4. ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ

ທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈົ່ງຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານສະບັບນີ້ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ໄດ້ຮັບໜ້າກຳລັງສູງ ພ້ອມທັງຄົ້ນຄວ້າສ້າງແຜນວຽກລະອຽດ ແລະ ຂຶ້ນແຜນງົບປະມານ ເພື່ອຜັນຂະຫຍາຍບັນດາມາດຕະການ ແລະ ແຜນວຽກຈຸດ ເປັນແຕ່ລະປີ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 1: ການແປງຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດຳເນີນງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ 2025-2030

ຄາດໝາຍສູ້ຊົນ	ມາດຕະການ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມ	ກິດຈະກຳ	ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ	ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ	ກຳນົດເວລາ					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
ຄາດໝາຍທີ 1 ຄາດໝາຍທີ 2 ຄາດໝາຍທີ 3 ຄາດໝາຍທີ 4	ມາດຕະການທີ 1 ການປັບປຸງກົນໄກ ປະສານງານ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 1 ປັບປຸງກົນໄກປະສານງານ, ການກວດກາ, ຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	- ແຕ່ງຕັ້ງ, ຕິດຕາມ ແລະ ປັບປຸງ ລາຍຊື່ບຸກຄະລາກອນທີ່ຮັບຜິດຊອບວຽກອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ. - ຈັດກອງປະຊຸມລະຫວ່າງສອງໜ່ວຍງານ (ອນຄ ແລະ ອນຂ) ເພື່ອປຶກສາຫາລືປັບປຸງກົນໄກປະສານງານ ແລະ ແປງຄວາມຮັບຜິດຊອບ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ. - ຈັດກອງປະຊຸມໜ່ວຍງານ ອນຄ ແລະ ອນຂ 2 ຄັ້ງ/ປີ, ກຄອຄຂ 2 ຄັ້ງ/ປີ, ຄອຄຂ ທົ່ວປະເທດ 1 ຄັ້ງ/ປີ.	- ບັນດາສະມາຊິກ ໄດ້ຖືກແຕ່ງຕັ້ງ ແລະ ເຂົ້າຮ່ວມກອງປະຊຸມ ເປັນປົກກະຕິ. - ມີການແປງຄວາມຮັບຜິດຊອບໃນການແກ້ໄຂບັນຫາ. - ບັນຫາຕ່າງໆ ໄດ້ຖືກຍົກຂຶ້ນມາປຶກສາຫາລື ໄດ້ຮັບທິດຊີ້ນຳໃນການຄົ້ນຄວ້າແກ້ໄຂ.	- ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ພະແນກ ອຄ ແຂວງ - ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ແຂວງ	x	x	x	x	x	x
		ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 2 ການສ້າງຂີດຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນ ຮັບຜິດຊອບວຽກງານກອງເລຂາ ແລະ ສອງໜ່ວຍງານ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ	- ລາຍງານຄວາມຄືບໜ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ທຸກໆ ໄຕມາດ, 6 ເດືອນ ແລະ 1 ປີ. - ຈັດກອງປະຊຸມຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ຫ້ອງການກອງເລຂາ ແລະ ສອງໜ່ວຍງານ. - ຄົ້ນຄວ້າຊອກຫາແຫຼ່ງທຶນຈາກບັນດາຜູ້ຮ່ວມພັດທະນາ.	- ມີທິດຊີ້ນຳຈາກລັດຖະບານ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ. - ມີບຸກຄະລາກອນ ທີ່ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດ ແລະ ເໝາະສົມໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກອຳນວຍຄວາມສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ. - ມີໂຄງການສະໜັບສະໜູນຕໍ່ເນື່ອງ.	- ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ພະແນກ ອຄ ແຂວງ - ພະແນກ ຍທຂ ແຂວງ - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ແຂວງ	x	x	x	x	x	x

ຄາດໝາຍສູ້ຊີນ	ມາດຕະການ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມ	ກິດຈະກຳ	ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ	ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ	ກຳນົດເວລາ					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
ຄາດໝາຍທີ 1	ມາດຕະການທີ 2 ການປັບປຸງມາດຕະການທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ແມ່ນຟາສີ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 3 ທົບທວນຄືນ ແລະ ປັບປຸງບັນດາມາດຕະການ NTMs	- ຈັດຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນຂອງຂະແໜງການລັດທີ່ຮັບຜິດຊອບອອກມາດຕະການ NTMs. - ພັດທະນາຄຸນນະພາບທົບທວນຄືນ NTMs ເພື່ອທົບທວນຄືນປະສິດທິພາບ ແລະ ຜົນກະທົບຂອງ NTMs ທີ່ວາງອອກ. - ສັງລວມ ແລະ ຈັດປະເພດບັນດານິຕິກຳ ແລະ ມາດຕະການ NTMs ທີ່ວາງອອກໃນແຕ່ລະໄລຍະ. - ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອ ແກ່ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນການຄົ້ນຄວ້າສ້າງ ແລະ ປັບປຸງນິຕິກຳ ແລະ ມາດຕະການ NTMs. - ດຳເນີນການສຶກສາ TRS ໂດຍເພີ່ມຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເຂົ້າຮ່ວມການສຶກສາດັ່ງກ່າວ ໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ. - ປັບປຸງຂັ້ນຕອນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ຕາມຂໍ້ສະເໜີແນະຂອງບົດສຶກສາ TRS. - ກຳນົດສິນຄ້າທີ່ຕິດພັນກັບຕົວຊີ້ວັດ SDGs ແລະ ການສົ່ງເສີມສິນຄ້າສີຂຽວ.	- ບຸກຄະລາກອນທີ່ຮັບຜິດຊອບອອກ NTMs ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມ ຢ່າງໜ້ອຍປີລະຄັ້ງ. - ຢ່າງໜ້ອຍ 50% ຂອງ NTMs ໄດ້ຮັບການທົບທວນຄືນ. - ຢ່າງໜ້ອຍ 50% ຂອງ NTMs ທີ່ໄດ້ທົບທວນຄືນ ໄດ້ຖືກປັບປຸງ ຕາມຂໍ້ສະເໜີແນະ. - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອ ຢ່າງໜ້ອຍ 5 ຂະແໜງການ. - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເຂົ້າຮ່ວມການສຶກສາ TRS ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໜ້ອຍ 20 ຂະແໜງການ. - ເວລາສະເລ່ຍການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຫຼຸດລົງ 40%. - ມີລາຍການສິນຄ້າທີ່ຕິດພັນ SDGs ແລະ ການສົ່ງເສີມສິນຄ້າສີຂຽວ ເພື່ອນຳມາຄົ້ນຄວ້າປັບປຸງ	- ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ - ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ຂັ້ນແຂວງ	x	x	x	x	x	x

ຄາດໝາຍສູ້ຊີນ	ມາດຕະການ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມ	ກິດຈະກຳ	ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ	ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ	ກຳນົດເວລາ					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
ຄາດໝາຍທີ 1	ມາດຕະການທີ 2 ການປັບປຸງມາດຕະການທາງດ້ານການຄ້າທີ່ບໍ່ແມ່ນຟາສີ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 4 ສ້າງຕັ້ງກົນໄກ ເພື່ອປະເມີນຜົນທະຫົບບັນດາຮ່າງນິຕິກຳທີ່ເປັນມາດຕະການ NTMs	- ສຶກສາບັນດານິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສິນທິສັນຍາ ແລະ ສັນຍາສາກົນ ທີ່ ສປປ ລາວເປັນພາຄີ, ຄູ່ມື ແລະ ບົດຮຽນ ຫຼື ການປະຕິບັດທີ່ດີຂອງສາກົນ ກ່ຽວກັບການປະເມີນຜົນກະທົບ ສໍາລັບຮ່າງມາດຕະການ NTMs ກ່ອນມີຜົນບັງຄັບໃຊ້. - ສ້າງກົນໄກ ຫຼື ໜ່ວຍງານ ແລະ ພັດທະນາຄູ່ມື ເພື່ອປະເມີນຜົນກະທົບຂອງຮ່າງມາດຕະການ NTMs ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ.	- ສໍາເລັດສ້າງຕັ້ງກົນໄກ ແລະ ພັດທະນາຄູ່ມືການປະເມີນຜົນກະທົບ ສໍາລັບຮ່າງມາດຕະການ NTMs. - ຢ່າງໜ້ອຍ 50 ມາດຕະການ NTMs ໄດ້ຖືກປະເມີນຜົນກະທົບ, ຖືກປັບປຸງ ຫຼື ລົບລ້າງ ຜ່ານກົນໄກການປະເມີນຜົນກະທົບ ກ່ອນມີຜົນບັງຄັບໃຊ້.	- ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງຍຸຕິທຳ - ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ - ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x	x	x	x
ຄາດໝາຍທີ 1 ຄາດໝາຍທີ 2 ຄາດໝາຍທີ 3	ມາດຕະການທີ 3 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ WTO-TFA	ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 5 ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການທີ່ນອນສັນຍາ WTO-TFA	- ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການທີ່ນອນໃນໝວດ A, B ແລະ C ທີ່ຍັງບໍ່ທັນສໍາເລັດ ແລະ ຍັງບໍ່ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເຕັມສ່ວນ ຫຼື ເປັນສ່ວນໃຫຍ່. - ຕິດຕາມ, ກວດກາ ແລະ ປະເມີນຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ WTO-TFA ຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງໃກ້ຊິດ ໂດຍກຳນົດໃຫ້ມີການລາຍງານການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ເປັນແຕ່ລະເດືອນ ແລະ ໄຕມາດ. - ແຈ້ງຄວາມຄືບໜ້າການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດສັນຍາ WTO-TFA ຂອງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ແກ່ອົງການການຄ້າໂລກແຕ່ລະໄລຍະ.	- ມາດຕະການທີ່ນອນໃນໝວດ A, B ແລະ C ໄດ້ຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເຕັມສ່ວນ ແລະ ສ່ວນໃຫຍ່ ຢ່າງໜ້ອຍ 85%. - ອັດຕາສ່ວນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການທີ່ນອນໃນສັນຍາ WTO-TFA ຕາມຖານຂໍ້ມູນຂອງອົງການການຄ້າໂລກບັນລຸໄດ້ 100% ພາຍຫຼັງປີ 2025.	- ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ - ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ - ທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ - ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x			

ຄາດໝາຍສູ້ຊີນ	ມາດຕະການ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມ	ກິດຈະກຳ	ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ	ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ	ກຳນົດເວລາ					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
ຄາດໝາຍທີ 1 ຄາດໝາຍທີ 2 ຄາດໝາຍທີ 3	ມາດຕະການທີ 4 ການຫັນເປັນທັນ ສະໄໝ ແລະ ເຊື່ອມ ຕໍ່ລະບົບຖານຂໍ້ມູນ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 6 ຫັນມານຳ ໃຊ້ລະບົບທັນສະໄໝເຂົ້າໃນການ ການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ການ ນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ, ການ ກວດປ່ອຍສິນຄ້າຢູ່ດ່ານ, ການ ຂົນສົ່ງ ແລະ ການເກັບຄ່າຜັນທະ ຕ່າງໆ	- ສ້າງກົນໄກໃນການພັດທະນາ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ລະບົບຖານຂໍ້ມູນ ແບບລວມສູນ. - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ນຳໃຊ້ລະບົບ LNSW ຫຼື ເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບ LNSW. - ພັດທະນາລະບົບ Smart Customs ໃຫ້ລວມສູນການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ມູນພາສີ ແບບເອເລັກໂຕຣນິກ ໂດຍເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບ ASYCUDA, NSW+, Dashboard, CWMS ແລະ ອື່ນໆ. - ພັດທະນາ ແລະ ຂະຫຍາຍລະບົບ Finpass ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບອື່ນໆ ສຳລັບການເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ຂອງທຸກຂະແໜງການທີ່ປະຈຳຢູ່ດ່ານໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ - ພັດທະນາ ແລະ ຂະຫຍາຍການນຳໃຊ້ລະບົບ CBTM, ລະບົບອອກອະນຸຍາດ ປຶ້ມຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ, ຂົນສົ່ງພິເສດ ແລະ ຂົນສົ່ງວັດຖຸອັນຕະລາຍ. - ພັດທະນາລະບົບຕ່າງໆ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບອື່ນໆຂອງພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ເພື່ອແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເຊັ່ນ: ເອກະສານແຈ້ງພາສີ (ACDD), ໃບຢັ້ງຢືນແຫຼ່ງກຳເນີດສິນຄ້າແບບເອເລັກໂຕຣນິກ (e-CO), ໃບຢັ້ງຢືນສຸຂະພາບໄມຟິດແບບເອເລັກໂຕຣນິກ (e-phyto) ແລະ ອື່ນໆ.	- ສຳເລັດກົນໄກໃນການພັດທະນາ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ລະບົບຖານຂໍ້ມູນຕ່າງໆ. - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ນຳໃຊ້ລະບົບ LNSW ຫຼື ເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບ LNSW ເພື່ອໃຊ້ເຂົ້າໃນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ເພີ່ມເຕີມຢ່າງໜ້ອຍ 15 ຂະແໜງການ ແລະ ໃຫ້ບັນລຸໄດ້ຢ່າງໜ້ອຍ 85% ຫຼື 86 ໃບອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ທີ່ຕິດພັນກັບການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ. - ບໍ່ມີການນຳໃຊ້ເຈ້ຍເຂົ້າໃນການແຈ້ງພາສີ, ຫຼຸດຜ່ອນຂັ້ນຕອນການຕື່ມຂໍ້ມູນ ແລະ ຊຳລະຄ່າບໍລິການ ຂອງແຕ່ລະລະບົບທີ່ຊຳຊ້ອນກັນ. - ລະບົບ Finpass ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນການເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ຂອງທຸກຂະແໜງ ການທີ່ປະຈຳຢູ່ດ່ານໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ. - ສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບຕ່າງໆຢູ່ພາຍໃນ ແລະ ພາກພື້ນໄດ້ ເພື່ອຄວາມໂປ່ງໃສ ແລະ ເປັນເອກະພາບດ້ານຂໍ້ມູນ.	- ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ - ທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ - ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ - ຂະແໜງການລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x			

ຄາດໝາຍສູ້ຊົນ	ມາດຕະການ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມ	ກິດຈະກຳ	ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ	ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ	ກຳນົດເວລາ					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
ຄາດໝາຍທີ 2 ຄາດໝາຍທີ 3	ມາດຕະການທີ 5 ການປັບປຸງຂະບວນ ການດຳເນີນການຢູ່ ດ່ານ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 7 ປັບປຸງ ກົງຈັກການຈັດຕັ້ງ, ລະບົບການ ແລະ ຂັ້ນຕອນປະຕິບັດງານທີ່ເປັນ ມາດຕະຖານຂອງດ່ານ	- ປັບປຸງກົງຈັກການຈັດຕັ້ງຂອງດ່ານ ຕາມດຳລັດ ວ່າດ້ວຍດ່ານເຂົ້າ-ອອກ ສປປ ລາວ ເລກທີ 643/ລບ, ລົງວັນທີ 25 ພະຈິກ 2024. - ສ້າງກົນໄກໃນການກວດກາ, ຕິດຕາມ ແລະ ປະເມີນຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດດຳ ລັດ ເລກທີ 643/ລບ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ. - ສ້າງນິຕິກຳລຸ່ມດຳລັດ ແລະ ຂັ້ນຕອນ ການປະຕິບັດງານທີ່ເປັນມາດຕະຖານ ຂອງດ່ານ	- ທຸກດ່ານ (ສາກົນ, ທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ປະເພນີ) ໄດ້ປັບປຸງກົງຈັກການຈັດຕັ້ງ ຕາມດຳລັດ ເລກທີ 643/ລບ ໃຫ້ເປັນ ເອກະພາບກັນໃນຂອບເຂດທົ່ວ ປະເທດ. - ລັດຖະບານ ໄດ້ມີທິດຊີ້ນຳຂະແໜງ ການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ປັບປຸງ ໃນແຕ່ລະ ໄລຍະ. - ມີນິຕິກຳລຸ່ມດຳລັດ ແລະ ຂັ້ນຕອນ ການປະຕິບັດວຽກງານບໍລິການ ທີ່ເປັນ ມາດຕະຖານຂອງດ່ານ.	- ກະຊວງພາຍໃນ - ອົງການປົກຄອງແຂວງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ - ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມ ສະຫງົບ - ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ - ກະຊວງການຕ່າງປະເທດ - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ແຂວງ	x	x	x			
		ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 8 ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງກົນໄກປະສານງານ ແລະ ການຮ່ວມມືຢູ່ດ່ານ	- ເພີ່ມທະວີກົນໄກປະສານງານ ແລະ ການ ຮ່ວມມື ຂອງ 4 ຂະແໜງການ (ກົມ ພາສີ, ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ, ກົມປຸກຝັງ, ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ). - ຂະຫຍາຍຂອບເຂດການປະສານງານ ແລະ ການຮ່ວມມືຂອງ 4 ຂະແໜງການ ໄປສູ່ພາກສ່ວນອື່ນ. - ພັດທະນາ ແລະ ຂະຫຍາຍການນຳໃຊ້ ລະບົບ Dashboard ໄປສູ່ດ່ານສາກົນ ແລະ ທ່າບິກອື່ນ ໃນຂອບເຂດທົ່ວ ປະເທດ.	- ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ມີໜ່ວຍ ງານປະຈຳຢູ່ດ່ານ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກ ງານບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງ ແລະ ດຳເນີນ ການກວດກາສິນຄ້າຮ່ວມກັນ. - ຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການກວດປ້ອຍຄືນ ແລະ ພາຫະນະເຂົ້າ-ອອກ, ສິນຄ້າ ຢູ່ ດ່ານ ຢ່າງໜ້ອຍ 50%. - ມີຄວາມເປັນເອກະພາບທາງດ້ານຂໍ້ມູນ ການກວດກາຄືນ, ພາຫະນະ ແລະ ສິນຄ້າ ເຂົ້າ-ອອກ.	- ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມ ສະຫງົບ - ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ - ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x			

ຄາດໝາຍສູ້ຊົນ	ມາດຕະການ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມ	ກິດຈະກຳ	ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ	ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ	ກຳນົດເວລາ					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
		ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 9 ກວດກາເອກະສານ ແລະ ສິນຄ້າຕົວຈິງຜ່ານກົນໄກບໍລິຫານຄວາມສ່ຽງຮ່ວມກັນ	- ຈັດກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລື ຢ່າງເປັນປົກກະຕິ ເພື່ອວິເຄາະ, ປັບປຸງ ແລະ ຮັບຮອງ ຄ່າຄວາມສ່ຽງຂອງຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. - ປັບປຸງຂໍ້ມູນຄ່າຄວາມສ່ຽງ ຢ່າງສະໝໍ່າສະເໝີ ເພື່ອຮັບປະກັນວ່າຄ່າຄວາມສ່ຽງສອດຄ່ອງກັບສະພາບການຄ້າ, ພຶດຕິກຳການລັກລອບໜີພາສີ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ.	- ຫຼຸດຜ່ອນເວລາ ໃນການກວດປ່ອຍ ສິນຄ້າຢູ່ດ່ານຕົວຈິງໂດຍການກຳນົດຄ່າຄວາມສ່ຽງຕໍ່າໃຫ້ຫຼາຍກວ່າ 50%. - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ມີໜ່ວຍງານປະຈຳຢູ່ດ່ານ ດຳເນີນການກວດກາສິນຄ້າຮ່ວມກັນ ຕາມຄ່າຄວາມສ່ຽງທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ ໃຫ້ມີຄວາມເປັນເອກະພາບຢູ່ທຸກດ່ານສາກົນທົ່ວປະເທດ.	- ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ - ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x	x	x	x
		ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 10 ຜູ້ປະກອບການມາດຕະຖານເອື້ອອິໂອ	- ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງ ແຜນງານເອື້ອອິໂອ, ນິຕິກຳ ແລະ ແບບຟອມ ໂດຍກຳນົດປະເພດ, ລະດັບ, ເງື່ອນໄຂ, ຂັ້ນຕອນ, ຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ອື່ນໆ ຂອງການເປັນຜູ້ປະກອບການເອື້ອອິໂອ. - ຈັດກອງປະຊຸມຝຶກອົບຮົມ ເພື່ອສ້າງຂີດຄວາມສາມາດໃຫ້ແກ່ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ກ່ຽວກັບວຽກງານເອື້ອອິໂອ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ	- ແຜນງານເອື້ອອິໂອ ແລະ ລະບຽບການໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງ. - ຫຼຸດຜ່ອນເວລາ ໃນການກວດປ່ອຍ ສິນຄ້າຢູ່ດ່ານຕົວຈິງຢູ່ດ່ານ ສຳລັບຜູ້ປະກອບການເອື້ອອິໂອ. - ຜູ້ປະກອບການເອື້ອອິໂອ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໜ້ອຍ 20 ບໍລິສັດ. - ເຈົ້າໜ້າທີ່ພາສີ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມກ່ຽວກັບວຽກງານເອື້ອອິໂອ.	- ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ - ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x	x	x	x

ຄາດໝາຍສູ້ຊົນ	ມາດຕະການ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມ	ກິດຈະກຳ	ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ	ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ	ກຳນົດເວລາ					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
		ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 11 ການ ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງໂຄງລ່າງ ພື້ນຖານ ແລະ ຈັດສັນອຸປະກອນທີ່ ທັນສະໄໝຂອງດ່ານ	- ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານຂອງດ່ານ ເຊັ່ນ: ຕຶກອາຄານ, ຫ້ອງການ, ເສັ້ນທາງ ແລະ ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກອື່ນໆ ເພື່ອຮອງຮັບການນຳໃຊ້ອຸປະກອນກວດກາທີ່ທັນສະໄໝ.	- ດ່ານສາກົນສຳຄັນຢ່າງໜ້ອຍ 2 ດ່ານໄດ້ຮັບການພັດທະນາດ່ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ. - ອຸປະກອນກວດກາທີ່ທັນສະໄໝທີ່ຈຳເປັນ ໄດ້ຖືກນຳໃຊ້ຢູ່ດ່ານສຳຄັນ. - ຫຼຸດຜ່ອນເວລາໃນການກວດປ້ອຍສິນຄ້າຢູ່ດ່ານຕົວຈິງຢູ່ດ່ານ.	- ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ - ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ - ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x	x	x	x
		ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 12 ຜັນຂະຫຍາຍນະໂຍບາຍການກວດກາ ຈຸດດຽວ ຫຼື ເຂດຄວບຄຸມຮ່ວມກັນ	- ຄົ້ນຄວ້າການສ້າງຕັ້ງ SSI ຫຼື CCA ລະຫວ່າງ ດ່ານຄູ່ຊາຍແດນລາວ-ໄທ, ລາວ-ຈີນ ແລະ ລາວ-ຫວຽດນາມ ເພື່ອສະເໜີລັດຖະບານຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ປະເທດຄູ່ດ່ານຊາຍແດນ ພິຈາລະນາ. - ຄົ້ນຄວ້າການຂະຫຍາຍເວລາບໍລິການຢູ່ດ່ານ ໂດຍສະເພາະໃນຊ່ວງເວລາທີ່ມີປະລິມານໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າເຂົ້າ-ອອກຫຼາຍ ແລະ ກົນໄກການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານລ່ວງໜ້າຜ່ານລະບົບທັນສະໄໝ ລະຫວ່າງປະເທດ.	ມີ MOU ຫຼື ສັນຍາຮ່ວມມື ກ່ຽວກັບ: - ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກ SSI ຫຼື CCA ຢ່າງໜ້ອຍ 2 ແຫ່ງ. - ການຂະຫຍາຍເວລາບໍລິການຢູ່ດ່ານ ແລະ ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນຂ່າວສານກ່ຽວກັບການເຂົ້າ-ອອກຂອງຄົນ, ພາຫະນະ ແລະ ສິນຄ້າ ລະຫວ່າງສອງປະເທດ ຢ່າງໜ້ອຍ 3 ສະບັບ.	- ກະຊວງການຕ່າງປະເທດ - ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x	x	x	x

ຄາດໝາຍສູ້ຊົນ	ມາດຕະການ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມ	ກິດຈະກຳ	ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ	ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ	ກຳນົດເວລາ					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
ຄາດໝາຍທີ 2 ຄາດໝາຍທີ 3	ມາດຕະການທີ 6 ການເຊື່ອມຈອດ- ເຊື່ອມໂຍງທາງດ້ານ ໂລຊິດສະຕິກ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 13 ການ ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງການ ບໍລິການທຳບົກ	- ຄົ້ນຄວ້າຍົກລະດັບດຳລັດ ການລົງທຶນ ຮ່ວມ ລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ພາກ ເອກະຊົນ ເປັນກົດໝາຍ. - ໃຫ້ມີການລົງທຶນພັດທະນາທຳບົກໃນຮູບ ແບບການຮ່ວມມື PPP. - ສ້າງນະໂຍບາຍ ແລະ ນິຕິກຳລະອຽດ ເພື່ອ ເປີດກວ້າງການລົງທຶນກິດຈະການຕ່າງໆ ຢູ່ທຳບົກ. - ຄົ້ນຄວ້າໂຄງສ້າງຄ່າບໍລິການທຳບົກ. - ເພີ່ມທະວີວຽກງານເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ. - ການເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມື ລະຫວ່າງຜູ້ ພັດທະນາທຳບົກ, ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ- ຈີນ ແລະ ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງ ຊາດລາວ (ລລຝລ)	- ມີການລົງທຶນໃນຮູບແບບ PPP ເພື່ອ ພັດທະນາທຳບົກຢ່າງໜ້ອຍ 2 ແຫ່ງ. - ມີໂຄງສ້າງຄ່າບໍລິການທຳບົກ ແລະ ຈັດ ຕັ້ງປະຕິບັດເປັນເອກະພາບທົ່ວປະເທດ. - ປະລິມານຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທຳບົກເພີ່ມ ຂຶ້ນ 50%. - ຂົນສົ່ງສິນຄ້າແບບສອງຂາຫຼາຍຂຶ້ນ. - ມີ MOU ລະຫວ່າງຜູ້ພັດທະນາ ທຳບົກ, ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ລັດວິສາຫະກິດລົດໄຟແຫ່ງຊາດລາວ.	- ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ - ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ຂະແໜງການລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x	x	x	x
		ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 14 ການ ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງການ ບໍລິການ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າ	- ທົບທວນ ແລະ ປັບປຸງຄ່າບໍລິການສຳລັບ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ - ອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ຜູ້ຄ້າລາວ ເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ການ ບໍລິການຂອງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຫຼາຍຂຶ້ນ. - ເຕົ້າໂຮມສິນຄ້າ ທີ່ຢູ່ໃກ້ກັບສະຖານີຂົນສົ່ງ ສິນຄ້າ ໃຫ້ຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄດ້ຫຼາຍປະເພດ. - ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຕູ້ຄອນເທນ ເນີ້ ແລະ ຂະບວນລົດໄຟ ໃຫ້ພຽງພໍ. - ເຈລະຈາສ້າງສັນຍາຮ່ວມມື ຫຼື MOU ລະຫວ່າງ ລລຝລ, ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ການລົດໄຟແຫ່ງປະເທດໄທ.	- ມີການທົບທວນ ແລະ ປັບປຸງ ຄ່າບໍລິ ການແຕ່ລະປະເພດ ເປັນແຕ່ລະໄລຍະ. - ຜູ້ຄ້າລາວ ສາມາດເຂົ້າເຖິງຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານໃນການບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຜ່ານທາງລົດໄຟ ແບບອອນໄລນ໌ ແລະ ໄດ້ຮັບການຝຶກອົບຮົມໃນການນຳໃຊ້. - ປະລິມານຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ເພີ່ມຂຶ້ນ 50%. - ມີຕູ້ຄອນເທນເນີ້ ແລະ ຂະບວນລົດໄຟ ທີ່ໄດ້ມາດຕະຖານ ແລະ ພຽງພໍສຳລັບ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. - ມີສັນຍາຮ່ວມມື ຫຼື MOU ຮ່ວມກັນ ລະຫວ່າງ 3 ພາກສ່ວນ.	- ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງການເງິນ - ຂະແໜງການລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x	x	x	x

ຄາດໝາຍສູ້ຊົນ	ມາດຕະການ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມ	ກິດຈະກຳ	ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ	ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ	ກຳນົດເວລາ					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
		ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 15 ການສ້າງ ແລະ ປັບປຸງນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ສັນຍາຂົນສົ່ງສອງຝ່າຍ ແລະ ອະນຸ ພາກພື້ນ	- ຄົ້ນຄວ້າສ້າງ, ຜັນຂະຫຍາຍ ແລະ ປັບປຸງ ນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ. - ເຈລະຈາສ້າງ, ປັບປຸງ ຫຼື ບັງຄັບໃຊ້ ສັນຍາ ຂົນສົ່ງທາງບົກສອງຝ່າຍ ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍ ກັບບັນດາປະເທດຄູ່ຮ່ວມສັນຍາ. - ເຈລະຈາສ້າງ, ປັບປຸງ ແລະ ບັງຄັບໃຊ້ ສັນຍາຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ກັບ ສປ ຈີນ ແລະ ບັນດາປະເທດທີ່ເປັນສະມາຊິກຂອງ ອົງການ OSJD ເພື່ອອຳນວຍຄວາມ ສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຫຼາຍຂຶ້ນ. - ເຈລະຈາເຂົ້າເປັນສະມາຊິກຂອງອົງການ IMO, ສ້າງນິຕິກຳ ແລະ ກົນໄກຄຸ້ມຄອງ.	- ນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຂົນສົ່ງ ໄດ້ ຮັບການສ້າງ, ປັບປຸງ ແລະ ຜັນຂະ ຫຍາຍ ພ້ອມທັງໄດ້ຝຶກອົບຮົມ ແລະ ເຜີຍແຜ່ ໃຫ້ແກ່ບຸກຄະລາກອນທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງຂອງລັດ ແລະ ເອກະຊົນ. - ສຳເລັດການເຈລະຈາສ້າງ ແລະ ປັບປຸງ ສັນຍາຂົນສົ່ງ ທາງບົກ ແລະ ທາງ ລົດໄຟ ສອງຝ່າຍ ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍ ຢ່າງ ໜ້ອຍ 2 ສະບັບ - ເປັນສະມາຊິກຂອງອົງການ IMO.	- ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x	x	x	x
		ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 16 ການປັບ ປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງດ້ານໂລ ຊິດສະຕິກ	- ພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ເຊັ່ນ: - ເສັ້ນທາງ ເພື່ອຮອງຮັບນໍ້າໜັກລົດບັນທຸກ ແຕ່ລະປະເພດ. - ຊົງຊັງທັນສະໄໝ. - ເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງລົດໄຟລາວ- ຈີນ ແລະ ລົດໄຟລາວ-ໄທ ແລະ ເສັ້ນທາງ ລົດໄຟວຽງຈັນ-ທ່າແຂກ-ຫວຽ່ງອ່າງ. - ທ່າບົກ, ສະຖານີຂົນສົ່ງ, ທ່າເຮືອ ແລະ ອຸ່ ຕໍ່ເຮືອ, ສະໜາມບິນ ແລະ ສາງຄ່ຽນຖ່າຍ ສິນຄ້າ ຢູ່ຈຸດຍຸດທະສາດສຳຄັນ - ທ່າເຮືອຫວຽ່ງອ່າງ. - ສາງເກັບຮັກສາຄວາມເຢັນສຳລັບສິນຄ້າ ກະສິກຳ.	- ໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງດ້ານໂລຊິດສະຕິກ ທີ່ຈຳເປັນ ແລະ ເປັນບຸລິມະສິດ ໄດ້ຮັບ ການພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງ.	- ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ຂະແໜງການລັດ ແລະ ເອກະຊົນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x	x	x	x

ຄາດໝາຍສູ້ຊີນ	ມາດຕະການ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມ	ກິດຈະກຳ	ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ	ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ	ກຳນົດເວລາ					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
ຄາດໝາຍທີ 3	ມາດຕະການທີ 7 ການປັບປຸງກຳລັງ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ໃຫ້ເຂັ້ມແຂງ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 17 ປັບປຸງກຳ ລັງການຂົນສົ່ງພາຍໃນໃຫ້ເຂັ້ມແຂງ	- ຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ປັບປຸງ ມາດຕະການຄຸ້ມ ຄອງລົດຂົນສົ່ງຕ່າງປະເທດ ແລະ ການກຳ ນົດໃຫ້ມີການຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ. - ຄົ້ນຄວ້າລາຍການສິນຄ້າບຸລິມະສິດ ໂດຍ ສະເພາະສິນຄ້າກະສິກຳສິ່ງອອກ ທີ່ຈະໄດ້ ຮັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກຝືໂສດ. - ຄົ້ນຄວ້າແຜນສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງຢ່າງຊັດ ເຈນ ແລະ ຮອບດ້ານ. - ສ້າງກົນໄກປະສານສົມທົບ ກັບ ສະມາຄົມ ຂົນສົ່ງ ແລະ ບໍລິສັດຂົນສົ່ງ ຂອງແຕ່ລະ ແຂວງ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ມາດຕະຖານຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຢູ່ພາຍໃນພຽງພໍ.	- ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ແກ່ຜູ້ປະກອບ ການຂົນສົ່ງພາຍໃນ ຢ່າງໜ້ອຍຈຳນວນ 50 ບໍລິສັດ. - ມາດຕະການເຕັກນິກຂອງລົດຂົນສົ່ງ ພາຍໃນ ສາມາດຕອບສະໜອງຄວາມ ຕ້ອງການໄດ້ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ ລວມທັງຄ່າຂົນສົ່ງທີ່ສົມເຫດສົມຜົນ ແລະ ເປັນທຳ. - ຊ່ວຍໃຫ້ພາກທຸລະກິດ ສາມາດກຳນົດ ແຜນການທຸລະກິດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການ ຂົນສົ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ໃນໄລຍະ ຍາວ.	- ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ຂະແໜງການລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x	x	x	x
ຄາດໝາຍທີ 1 ຄາດໝາຍທີ 2 ຄາດໝາຍທີ 3 ຄາດໝາຍທີ 4	ມາດຕະການທີ 8 ການສຶກສາຄ່າທຳ ນຽມ ແລະ ຄ່າ ບໍລິການ ທີ່ຕິດພັນ ກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 18 ສຶກສາ ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການທີ່ຕິດ ພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	- ສຶກສາການເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າ ບໍລິການ ທຸກຮູບແບບ. - ສ້າງກົນໄກຄຸ້ມຄອງ, ກວດກາ ແລະ ຕິດຕາມການເກັບຄ່າທຳນຽມ ແລະ ບໍລິການ.	- ເຫັນແຈ້ງບັນດາຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າ ບໍລິການຕ່າງໆ ທີ່ເປັນຕົ້ນທຶນໃຫ້ແກ່ ການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ເພື່ອສະເໜີ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ພິຈາລະນາ ປັບປຸງ ຢ່າງໜ້ອຍ 10 ພາກສ່ວນ - ມີການກົນໄກຄຸ້ມຄອງ, ກວດກາ ແລະ ຕິດຕາມ ຢ່າງເປັນລະບົບ.	- ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ - ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ - ຂະແໜງການລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x			

ຄາດໝາຍສູ້ຊົນ	ມາດຕະການ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມ	ກິດຈະກຳ	ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ	ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ	ກຳນົດເວລາ					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
ຄາດໝາຍທີ 4	ມາດຕະການທີ 9 ການຫຼຸດຜ່ອນຈຸດ ກວດກາຕາມ ເສັ້ນທາງພາຍໃນ ປະເທດ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 19 ຫຼຸດຜ່ອນ ຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງພາຍໃນ ປະເທດ	- ຄົ້ນຄວ້າຄືນການຕັ້ງຈຸດກວດກາຕາມ ເສັ້ນທາງ ທີ່ບໍ່ສອດຄ່ອງກັບຄຳສັ່ງ ເລກທີ 12/ນຍ ແລະ ລະບຽບການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ. - ອອກຄຳສັ່ງ ຫຼື ແຈ້ງການ ລົບລ້າງຈຸດ ກວດກາຕາມເສັ້ນທາງທີ່ບໍ່ຈຳເປັນ ເພື່ອ ເຮັດໃຫ້ການຈຳລະຈອນ ແລະ ເຄື່ອນຍ້າຍ ສິນຄ້າພາຍໃນປະເທດ ສະດວກຂຶ້ນ.	- ຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງຂອງຂະ ແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ບໍ່ຈຳເປັນ ຫຼຸດລົງຢ່າງໜ້ອຍ 50% ຫຼື 99 ຈຸດ. - ຫຼຸດຜ່ອນເວລາ ແລະ ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃນ ການເຄື່ອນຍ້າຍ ແລະ ຂົນສົ່ງພາຍໃນ ປະເທດ.	- ອຳນາດການປົກຄອງຂັ້ນ ແຂວງ ແລະ ເມືອງ - ພະແນກການຂອງແຂວງ - ຫ້ອງການຕ່າງໆຂອງ ເມືອງ	x	x	x	x	x	x
ຄາດໝາຍທີ 1 ຄາດໝາຍທີ 2 ຄາດໝາຍທີ 3 ຄາດໝາຍທີ 4	ມາດຕະການທີ 10 ການເພີ່ມທະວີການ ຮ່ວມມືລະຫວ່າງ ພາກລັດ ແລະ ພາກ ເອກະຊົນ ໃນການ ແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ຕິດ ພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 20 ເພີ່ມທະວີ ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກລັດ ແລະ ພາກເອກະຊົນ ໃນການແກ້ ໄຂບັນຫາທີ່ຕິດພັນກັບການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	- ເກັບກຳຂໍ້ມູນສະພາບບັນຫາລະອຽດ ແລະ ຈັດກອງປະຊຸມ ກັບ ພາກລັດ ແລະ ທຸລະ ກິດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃນແຕ່ລະໄລຍະ - ຈັດກອງປະຊຸມ ລະຫວ່າງກອງເລຂາ ຄອຄຂ.ສ ແລະ ກອງເລຂາ LBF ຂອງ ສະພາການຄ້າ ແລະ ອຸດສາຫະກຳ ແຫ່ງ ຊາດ ຢ່າງໜ້ອຍ 1 ຄັ້ງ/ປີ	- ສາມາດແກ້ໄຂບັນຫາຂອງພາກທຸລະ ກິດທີ່ຕິດພັນກັບການອ່ານວຍຄວາມ ສະດວກທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການ ຂົນສົ່ງຢູ່ຂັ້ນສູນກາງ ແລະ ທ້ອງຖິ່ນ ຢ່າງໜ້ອຍຈຳນວນ 30 ບັນຫາ.	- ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ພະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ແຂວງ - ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ແຂວງ - ສະພາການຄ້າ ແລະ ອຸດ ສາຫະກຳ ແຫ່ງຊາດ - ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x	x	x	x
ຄາດໝາຍທີ 1 ຄາດໝາຍທີ 2 ຄາດໝາຍທີ 3 ຄາດໝາຍທີ 4	ມາດຕະການທີ 11 ການສ້າງຄວາມໂປ່ງ ໃສ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຂໍ້ ມູນຂ່າວສານທາງ ດ້ານການຄ້າ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 21 ສ້າງຄວາມ ໂປ່ງໃສ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າ	- ບັນຈຸຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າ ລົງ ໃນເວັບໄຊທ໌ LTP ເປັນປົກກະຕິ. - ພັດທະນາເວັບໄຊທ໌ LTP ໃຫ້ມີຄວາມ ທັນສະໄໝ ພ້ອມທັງໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ ແລະ ຝຶກອົບຮົມວິທີການນຳໃຊ້. - ທາບທາມຄຳເຫັນ ກ່ຽວກັບຮ່າງນິຕິກຳທີ່ ຈະສ້າງຂຶ້ນໃໝ່ ແລະ ເຜີຍແຜ່ພາຍຫຼັງ ນິຕິກຳ ຖືກຮັບຮອງແລ້ວ. - ແຈ້ງຮ່າງນິຕິກຳ ຫຼື ນິຕິກຳທີ່ຖືກຮັບຮອງ ຕໍ່ອົງການການຄ້າໂລກ ແລະ ອາຊຽນ	- ຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າ ຢູ່ໃນ ເວັບໄຊທ໌ LTP ທັນຍຸກທັນເຫດການ. - ກອງປະຊຸມເຜີຍແຜ່, ຝຶກອົບຮົມ ແລະ ສຳມະນາ ວັບໄຊທ໌ LTP ຈຳນວນ 500 ຂະແໜງການ/ຫົວໜ່ວຍທຸລະ ກິດ. - ລະບຽບການ ແລະ NTMs ໄດ້ຖືກແຈ້ງ ຕໍ່ອົງການການຄ້າໂລກ ແລະ ອາຊຽນ. - ສະຖິຕິການເຂົ້າເບິ່ງເວັບໄຊທ໌ LTP ສະເລ່ຍປີລະ 1 ລ້ານຄັ້ງ.	- ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງຍຸຕິທຳ - ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x	x	x	x

ຄາດໝາຍສູ້ຊີນ	ມາດຕະການ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມ	ກິດຈະກຳ	ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ	ຂະແໜງການຮັບຜິດຊອບ	ກຳນົດເວລາ					
						2025	2026	2027	2028	2029	2030
ຄາດໝາຍທີ 1 ຄາດໝາຍທີ 2 ຄາດໝາຍທີ 3	ມາດຕະການທີ 12 ການປັບປຸງຕົວຊີ້ວັດ ການຄ້າລະຫວ່າງ ປະເທດ ຕາມບົດ ລາຍງານການປະ ເມີນສະພາບແວດ ລ້ອມໃນການດຳ ເນີນທຸລະກິດ ແລະ ການລົງທຶນ	ແຜນວຽກຈຸດສຸມທີ 22 ປັບປຸງ ຕົວຊີ້ວັດການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຕາມບົດລາຍງານການປະເມີນ ສະພາບແວດລ້ອມໃນການດຳເນີນ ທຸລະກິດ ແລະ ການລົງທຶນ (B- READY)	- ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງ ກົນໄກປະສານງານ ເພື່ອປັບປຸງຕົວຊີ້ວັດວຽກງານການຄ້າ ລະຫວ່າງປະເທດ. - ຄົ້ນຄວ້າລະອຽດ ກ່ຽວກັບບັນດາຕົວຊີ້ວັດ ປະເມີນວຽກງານການຄ້າລະຫວ່າງ ປະເທດ ໂດຍສົມທົບກັບຂະແໜງການທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ ແນໃສ່ປັບປຸງຕົວຊີ້ວັດການຄ້າ ລະຫວ່າງປະເທດ ໃຫ້ດີຂຶ້ນ.	- ຄະແນນວຽກງານການຄ້າລະຫວ່າງ ປະເທດ ຢູ່ໃນລະດັບດີ.	- ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ - ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ - ກະຊວງການເງິນ - ກະຊວງກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້ - ກະຊວງສາທາລະນະສຸກ - ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ - ກະຊວງເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ - ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ - ກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມ ສະຫງົບ - ທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ - ຂະແໜງການລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ	x	x	x	x	x	x

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 2: ຕົວຊີ້ວັດສໍາເລັດການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນດໍາເນີນງານ 2025-2030

ລ/ດ	ຕົວຊີ້ວັດ	ຄາດໝາຍ	ປີຖານ	ປີສຸດທ້າຍ	ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ
I	ຕົວຊີ້ວັດຕົ້ນຕໍ				
1	ເວລາສະເລ່ຍໃນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນການນໍາເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ	ຫຼຸດລົງ 40%	1 ວ 4 ຊຸມ 46 ນທ (2022)	17 ຊຸມ 15 ນທ (2030)	ບົດສຶກສາ TRS
2	ເວລາສະເລ່ຍໃນການກວດປ່ອຍສິນຄ້ານໍາເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ແລະ ຜ່ານແດນ ຢູ່ດ່ານ	ຫຼຸດລົງ 50%	3 ຊຸມ 19 ນທ (2024)	1 ຊຸມ 39 ນທ (2030)	ບົດສຶກສາ TRS
3	ດັດສະນີຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບດ້ານໂລຊິດສະຕິກຂອງ ສປປ ລາວ	ເພີ່ມຂຶ້ນ 40%	2.4 ຄະແນນ (2023)	3.4 ຄະແນນ (2030)	ບົດສຶກສາ LPI ຂອງ ທະນາຄານໂລກ
4	ຈຸດກວດກາຕາມເສັ້ນທາງພາຍໃນປະເທດທີ່ບໍ່ຈໍາເປັນ	ຫຼຸດລົງ 50%	202 ຈຸດ (2024)	99 ຈຸດ (2030)	ການສັງລວມຂອງ ກຄອຄຂ.ສ ແລະ ກຄອຄຂ.ຂ
II	ຕົວຊີ້ວັດລະດັບກາງ				
1	ທົບທວນຄືນມາດຕະການ NTMs ຂອງ ຈຳນວນທັງໝົດ (452 ມາດຕະການ)	ຈຳນວນ 50%	106 ມາດຕະການ (2022)	226 ມາດຕະການ (2030)	ຕາມບົດທົບທວນຄືນ
2	ປັບປຸງ ຫຼື ລົບລ້າງ ມາດຕະການ NTMs ທີ່ຖືກທົບທວນຄືນ (226 ມາດຕະການ) ຕາມຂໍ້ສະເໜີແນະ	ຈຳນວນ 50%	65 ມາດຕະການ (2022)	113 ມາດຕະການ (2030)	ມີນິຕິກຳວາງອອກ
3	ມາດຕະການ NTMs ໄດ້ຖືກປະເມີນຜົນກະທົບ, ຖືກປັບປຸງ ຫຼື ລົບລ້າງ ຜ່ານກົນໄກການປະເມີນ ກ່ອນມີຜົນບັງຄັບໃຊ້	ຈຳນວນ 50 ມາດຕະການ	-	50 ມາດຕະການ (2030)	ມີແບບຟອມປະເມີນ ແລະ ນິຕິກຳວາງອອກ
4	ມາດຕະການທີ່ນອນໃນໝວດ A, B ແລະ C ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງເຕັມສ່ວນ ແລະ ສ່ວນໃຫຍ່	ເພີ່ມຂຶ້ນ 80%	47.2% (2023)	85% (2030)	ຜົນການປະເມີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຂອງພາກລັດ ແລະ ທຸລະກິດ
5	ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການທີ່ນອນໃນສັນຍາ WTO-TFA	ບັນລຸ 100%	49.6% (2024)	100% (2026)	ຖານຂໍ້ມູນ WTO-TFA
6	ຂະແໜງການ ໄດ້ນໍາໃຊ້ລະບົບ ຫຼື ເຊື່ອມຕໍ່ກັບລະບົບ LNSW ເຂົ້າໃນການອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ	ເພີ່ມຂຶ້ນ 15 ຂະແໜງການ	3 ຂະແໜງການ (2024)	18 ຂະແໜງການ (2026)	ມີ MOU ຫຼື ນິຕິກຳວາງອອກ
7	ໃບອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ ຜ່ານລະບົບ LNSW	ເພີ່ມຂຶ້ນ 73 ໃບອະນຸຍາດ/ ຍັງຢືນ	13 ໃບອະນຸຍາດ/ ຍັງຢືນ (2024)	86 ໃບອະນຸຍາດ/ ຍັງຢືນ (2030)	ມີ MOU ຫຼື ນິຕິກຳວາງອອກ
8	ຜັດທະນາລະບົບ Smart Customs ແລະ ລະບົບອື່ນໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໃຫ້ລວມສູນການຄຸ້ມຄອງຂໍ້ມູນພາສີແບບເອເລັກໂຕຣນິກ	ຫັນໄປສູ່ ດິຈິຕອນແບບເຕັມສ່ວນ	-	ບໍ່ມີການນໍາໃຊ້ເຈ້ຍ ໃນການແຈ້ງພາສີ (2030)	ມີນິຕິກຳ ແລະ ລະບົບທີ່ຮອງຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ
9	ຂະຫຍາຍລະບົບ Finpass ສໍາລັບການເກັບຄ່າທໍານຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ຂອງຂະແໜງ ຢູ່ທຸກດ່ານ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ	ຫັນໄປສູ່ ການຊໍາລະແບບ ເອເລັກໂຕຣນິກ	1 ດ່ານ (ຂົວມິດຕະພາບ 1) (ພຶດສະພາ 2025)	ທຸກດ່ານສາກົນ ທົ່ວປະເທດ (2026)	ມີນິຕິກຳ ແລະ ລະບົບທີ່ຮອງຮັບການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ
10	ມີການຜັດທະນາ SOP ຂອງດ່ານ ແລະ MOU ການປະສານງານ ແລະ ຮ່ວມມື ຂອງຂະແໜງການຢູ່ດ່ານ	ມີຄວາມເປັນເອກະພາບຢູ່ທຸກດ່ານທົ່ວປະເທດ	ດ່ານສາກົນຂົວມິດຕະພາບ 1	ທຸກດ່ານສາກົນ ທົ່ວປະເທດ	ມີນິຕິກຳ ແລະ ລະບົບທີ່ຮອງຮັບການປະຕິບັດ
11	ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງທີ່ມີໜ່ວຍງານປະຈຳດ່ານ ກໍານົດຄ່າຄວາມສ່ຽງສະເລ່ຍໃນລະດັບຕໍ່າ (ຊ່ອງສີຂຽວ)	ອັດຕາສ່ວນ ກວມເອົາ 50%	ສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນ ຊ່ອງສີແດງ	50% (2030)	ລະບົບ ASYCUDA

ລ/ດ	ຕົວຊີ້ວັດ	ຄາດໝາຍ	ປີຖານ	ປີສຸດທ້າຍ	ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ
12	ຈຳນວນຜູ້ປະກອບການເອອີໂອ	ເພີ່ມຂຶ້ນ 20 ບໍລິສັດ	3 ບໍລິສັດ (2024)	23 ບໍລິສັດ (2030)	ມີໃບຢັ້ງຢືນຮັບຮອງເປັນ ຜູ້ປະກອບການເອອີໂອ
13	ດ່ານສາກົນສຳຄັນ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາ ແລະ ປັບປຸງ ດ່ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ	ຈຳນວນ 3 ດ່ານ	-	2 ດ່ານ (2030)	ຕາມບົດລາຍງານທີ່ ກ່ຽວຂ້ອງ
14	ມີ MOU ຫຼື ສັນຍາຮ່ວມມື ການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດວຽກ SSI ຫຼື CCA	ຈຳນວນ 2 ສະບັບ	-	2 ສະບັບ (2030)	ຕາມ MOU ຫຼື ສັນຍາ ຮ່ວມມືທີ່ເຊັນຮ່ວມກັນ
15	ມີການລົງທຶນໃນຮູບແບບ PPP ເພື່ອ ພັດທະນາທ່າບິກ	ຈຳນວນ 2 ແຫ່ງ	-	2 ແຫ່ງ (2030)	ຕາມສັນຍາລົງທຶນ
16	ປະລິມານ (ໂຕນ) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ- ສົ່ງອອກ, ຜ່ານແດນ ຜ່ານທ່າບິກ	ເພີ່ມຂຶ້ນ 50%	3,560,118 ໂຕນ (2023) ¹⁵	5,340,177 ໂຕນ (2030)	- ທ່າບິກທ່ານາແລ້ງ - ທ່າບິກສະຫວັນນະເຂດ
17	ປະລິມານ (ໂຕນ) ການຂົນສົ່ງສິນຄ້ານຳເຂົ້າ- ສົ່ງອອກ, ຜ່ານແດນ ຜ່ານ ລົດໄຟລາວ-ຈີນ	ເພີ່ມຂຶ້ນ 50%	4,098,088 ໂຕນ (2023)	6,147,132 ໂຕນ (2030)	ບໍລິສັດລົດໄຟລາວ-ຈີນ
18	ມີເວັບໄຊທ໌ ຫຼື ແຟລດຟອມ ຂໍ້ມູນຂ່າວສານ ແລະ ການບໍລິການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ	ຈຳນວນ 1 ແຟລດຟອມ	-	1 ເວັບໄຊທ໌ ຫຼື ແຟລດຟອມ	ມີເວັບໄຊທ໌ ຫຼື ແຟລດຟອມ
19	ເຈລະຈາສ້າງ ແລະ ປັບປຸງສັນຍາຂົນສົ່ງສອງ ຝ່າຍ ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍ	ຈຳນວນ 2 ສະບັບ	-	2 ສະບັບ (2030)	ຕາມສັນຍາທີ່ເຊັນ ຮ່ວມກັນ
20	ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ແກ່ຜູ້ປະກອບການ ຂົນສົ່ງພາຍໃນ	ຈຳນວນ 50 ບໍລິສັດ	-	50 ບໍລິສັດ (2030)	ມີແບບຟອມປະເມີນ ສະເພາະ
21	ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ປັບປຸງການເກັບຄ່າ ທຳນຽມ ແລະ ບໍລິການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການ ຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ	10 ພາກສ່ວນ	-	10 ພາກສ່ວນ (2030)	ຕາມຜົນສຶກສາ
22	ແກ້ໄຂບັນຫາຂອງພາກທຸລະກິດ	ຈຳນວນ 30 ບັນຫາ	-	30 ບັນຫາ (2030)	ບົດລາຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ
23	ລະບຽບການ ແລະ ມາດຕະການ NTMs ທີ່ ແຈ້ງຕໍ່ໃຫ້ແກ່ອົງການການຄ້າໂລກ ແລະ ອາຊຽນ.	ຈຳນວນ 100%	1-2% ຂອງ ລະບຽບການ ແລະ NTMs ທັງໝົດ (2024)	100% ຂອງ ລະບຽບການ ແລະ NTMs ທັງໝົດ (2030)	ຕາມແບບຟອມທີ່ສົ່ງໃຫ້ ອົງການການຄ້າໂລກ ແລະ ອາຊຽນ
24	ຈັດຝຶກອົບຮົມ ແລະ ສຳມະນາເວັບໄຊທ໌ LTP	500 ຂະແໜງ ການ/ບໍລິສັດ	-	500 ຂະແໜງການ/ ບໍລິສັດ (2030)	ບົດລາຍງານຜົນ ການຈັດຝຶກອົບຮົມ ແລະ ສຳມະນາ
25	ສະຖິຕິການເຂົ້າເບິ່ງເວັບໄຊທ໌ LTP	ສະເລ່ຍປີລະ 1,000,000 ຄັ້ງ	-	6,000,000 ຄັ້ງ (2025-2030)	Google Analytics
26	ຕົວຊີ້ວັດການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ຕາມບົດ ລາຍງານ B-READY	ຄະແນນ ຕົວຊີ້ວັດດີຂຶ້ນ	ຈະກຳນົດຕື່ມພາຍຫຼັງ	ຈະກຳນົດຕື່ມ ພາຍຫຼັງ	ບົດລາຍງານ B-READY

¹⁵ ໃນນີ້, ທ່າບິກທ່ານາແລ້ງ ແມ່ນ 3,168,770 ໂຕນ, ທ່າບິກສະຫວັນນະເຂດ ແມ່ນ 391,348 ໂຕນ. ສ່ວນທ່າບິກວັງເຕົ້າ ແມ່ນບໍ່ມີຂໍ້ມູນ.

ເອກະສານຊ້ອນທ້າຍ 3: ຂະແໜງການທີ່ອອກອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ສິນຄ້າ

ລ/ດ	ຂະແໜງການ	ໃບອະນຸຍາດ, ຍັງຢືນ (ປະເພດ)	ລາຍການສິນຄ້າ
I	ຂະແໜງການ ກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້	28	
1	ກົມປູກຝັງ/ພະແນກກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້	15	ແນວພັນພືດ, ພືດ ແລະ ຜະລິດຕະພັນພືດ, ຝຸ່ນ, ຢາປາບສັດຕູພືດ,
2	ກົມລ້ຽງສັດ ແລະ ການປະມົງ	7	ສັດ ແລະ ຜະລິດຕະພັນສັດ, ສັດ ແລະ ຜະລິດຕະພັນສັດນ້ຳ, ອາຫານສັດ, ຢາສັດຕະວະແພດ
3	ກົມປ່າໄມ້ ແລະ ພະແນກກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້	6	ຖ່ານຂາວ, ເຄື່ອງປ່າຂອງດົງ, ສັດປ່າ, ພືດປ່າ
II	ຂະແໜງການ ອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ	24	
4	ກົມການຄ້າຕ່າງປະເທດ	9 (ນຳໃຊ້ລະບົບ LNSW ສຳລັບ 3 ລາຍການສິນຄ້າຢູ່ກົມ ການຄ້າຕ່າງປະເທດ)	ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ, ອາຍແກັສ, ຍານພາຫະນະທາງບົກ, ພາຫະນະນຳໃຊ້ໄຟຟ້າ, ເຄື່ອງຈັກຂຸດຄົ້ນ ລາກແກ່ ແລະ ຂົນສົ່ງໄມ້, ເພັດຫຍາບ, ໄມ້
5	ພະແນກ ອຄ ແຂວງ	3	ເຂົ້າ, ໄມ້ຈາກປ່າທຳມະຊາດ, ລົດຈັກ
6	ຫ້ອງການ ອຄ ເມືອງ	1	ໄມ້ປູກ
7	ກົມມາດຕະຖານ ແລະ ວັດແທກ	9	ນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ, ຫັ້ນນັບໄຟຟ້າ, ຫັ້ນແທກນ້ຳປະປາ, ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ, ອຸປະກອນເຄື່ອງໃຊ້ໄຟຟ້າ ແລະ ເອເລັກໂຕຣນິກ, ຫົວຈ່າຍນ້ຳມັນເຊື້ອໄຟ, ສິນຄ້າຫຸ້ມຫໍ່, ອຸປະກອນພິເສດ
8	ກົມອຸດສາຫະກຳ ແລະ ພະແນກອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ	2	ເຄມີ
III	ຂະແໜງການ ຖະແຫຼງຂ່າວ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວ	13	
9	ກົມວັດທະນະທຳມະຫາຊົນ	3	ເຄື່ອງຫຼິ້ນເກມ, ປ້າຍ
10	ກົມມໍລະດົກ	3	ຜົນງານດ້ານວິຈິດສິນ, ຜະລິດຕະພັນວັດທະນະທຳ
11	ກົມສື່ມວນຊົນ	2	ສື່ສົ່ງພິມ
12	ກົມຮູບເງົາ	2	ຮູບເງົາ
13	ກົມສິລະປະການສະແດງ	2	ຜະລິດຕະພັນການສະແດງ
14	ກົມວັນນະຄະດີ ແລະ ພິມຈຳໜ່າຍ	1	ສົ່ງພິມ
IV	ຂະແໜງການ ສາທາລະນະສຸກ	9	
15	ກົມອາຫານ ແລະ ຢາ	9 (ນຳໃຊ້ລະບົບ LNSW ສຳລັບທຸກ ລາຍການສິນຄ້າ)	ອາຫານ, ຢາ, ສານເຄມີອອກລົດຕໍ່ຈິດປະສາດ, ເຄື່ອງສຳອາງ, ເຄື່ອງດື່ມທີ່ມີທາດເຫຼົ້າ, ຢາສຸບ, ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດທີ່ເປັນຢາ, ອຸປະກອນການແພດ
V	ຂະແໜງການ ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ	8	
16	ກົມຄົ້ນຄວາມຖີ່ ແລະ ວິທະຍຸສື່ສານ	7	ອຸປະກອນສື່ສານລະບົບໂຟນີ້, ອຸປະກອນເຄື່ອງຄວາມຖີ່ວິທະຍຸສື່ສານໄລຍະໃກ້, ຊຸດອຸປະກອນຮັບສັນຍານໂທລະພາບ
17	ກົມເຕັກໂນໂລຊີດິຈິຕອນ	1	ອຸປະກອນໄອຊີທີ

VI	ຂະແໜງການ ໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ	5	
18	ກົມການບິນພົນລະເມືອງ	3	ເຄື່ອງບິນແບບບໍ່ມີຄົນຂັບທີ່ມີນ້ຳໜັກເກີນ 200 ກຣາມ, ເຮືອບິນ, ຊັ້ນສ່ວນແລະ ອຸປະກອນປະກອບຂອງເຮືອບິນ
19	ກົມຂົນສົ່ງ	2 (ນຳໃຊ້ລະບົບ LNSW ສຳລັບ 1 ລາຍການສິນຄ້າ)	ຍານພາຫະນະ, ຊັ້ນສ່ວນຍານພາຫະນະ ເພື່ອປະກອບ ຫຼື ຜະລິດຢູ່ໂຮງງານ
VII	ຂະແໜງການ ພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່	2	
20	ກົມຄຸ້ມຄອງບໍ່ແຮ່	2	ແຮ່ທາດ ແລະ ຜະລິດຕະພັນແຮ່ທາດ
VIII	ຂະແໜງການ ກະຊວງປ້ອງກັນປະເທດ	3	
21	ກົມອຸດສາຫະກຳປ້ອງກັນຊາດ	2	ວັດຖຸທາດລະເບີດທາງອຸດສາຫະກຳ
22	ກົມກ່ຽວຂ້ອງຂອງກະຊວງປ້ອງກັນປະເທດ	1	ອາວຸດເສິກ
IX	ທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ	2	
23	ກົມນະໂຍບາຍເງິນຕາ	2	ຄຳແທງສຳລັບການຊຳລະ
X	ຂະແໜງການ ຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ	1	
24	ກົມສິ່ງແວດລ້ອມ	1	ສິ່ງເສດເຫຼືອເປັນຜິດ ແລະ ອັນຕະລາຍ
XI	ຂະແໜງການ ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ	1	
25	ກົມກ່ຽວຂ້ອງຂອງກະຊວງປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ	1	ປືນກິລາ ແລະ ລູກກະສຸນ
ລວມ		96	25 ຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ
		ໃບອະນຸຍາດ/ຍັງຍືນ	

ແຫຼ່ງຂໍ້ມູນ: ເວັບໄຊທ໌ສູນຂໍ້ມູນຂ່າວສານທາງດ້ານການຄ້າຂອງ ສປປ ລາວ (Lao PDR Trade Portal: LTP), ເດືອນ ທັນວາ 2022 ແລະ ການຄິດໄລ່ຂອງຜູ້ຂຽນ.