

ເອກະສານ ໂຄສະນາ-ປາຖະກະຖາ ຜົນສໍາເລັດການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ

I. ຄວາມໝາຍຄວາມສໍາຄັນຂອງທາງລົດໄຟ

1. ຄວາມສໍາຄັນຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ:

ພັກ ແລະ ລັດຖະບານເຮົາຍາມໃດ ຖືເອົາການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ ເປັນວຽກງານໜຶ່ງທີ່ສ້າງ ເງື່ອນໄຂໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງຊາດ, ເສັ້ນທາງປຽບເໝືອນສາຍເລື້ອຍທີ່ ຫຼໍ່ລ້ຽງໄປທົ່ວຮ່າງກາຍຂອງຄົນເຮົາ ໃນການສົ່ງເສີມການຜະລິດ, ການຈໍລະຈອນແຈກຢາຍສິນຄ້າ, ການໄປມາຫາສູ່ກັນ, ການທ່ອງທ່ຽວ, ເສັ້ນທາງໄປຮອດບ່ອນໃດ, ການພັດທະນາກໍ່ໄປເຖິງບ່ອນນັ້ນ, ຖ້າມີການຂົນສົ່ງທີ່ມີປະສິດທິຜົນສູງ ກໍ່ຈະປະກອບສ່ວນເຮັດໃຫ້ເສດຖະກິດມີຄວາມເຕີບໂຕໄວ.

ພາຍຫຼັງທີ່ປະເທດເຮົາ ໄດ້ຮັບການສະຖາປະນາເປັນປະເທດ ສປປ ລາວ, ພັກ ແລະ ລັດຖະບານກໍ່ໄດ້ວາງທິດທາງ ແລະ ໜ້າທີ່ຕົ້ນຕໍພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ໃນໄລຍະຂ້າມຜ່ານ ເຊິ່ງກອງປະຊຸມໃຫຍ່ ຄັ້ງທີ III ຂອງພັກ ໄດ້ກຳນົດ 2 ຍຸດທະສາດຄື: ປົກປັກຮັກສາປະເທດຊາດ ແລະ ກໍ່ສ້າງສັງຄົມນິຍົມ...; ປະທານ ໄກສອນ ພົມວິຫານ ໄດ້ໃຫ້ທິດຊີ້ນຳໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດວ່າ: **“ ການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງເປັນພາກສ່ວນທີ່ສໍາຄັນ ໃນໂຄງປະກອບໂຄງລ່າງແຫ່ງການຜະລິດຂອງເສດຖະກິດແຫ່ງຊາດ, ຖືເອົາການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງເປັນປາຍແຫຼມ, ມີແຕ່ປະຕິບັດແນວທາງດັ່ງກ່າວໃຫ້ສໍາເລັດເທົ່ານັ້ນ ພວກເຮົາຈຶ່ງຈະສາມາດຂຸດຄົ້ນຄວາມອາດສາມາດບົ່ມຊ້ອນ ທາງດ້ານເສດຖະກິດທີ່ອຸດົມຮັ່ງມີ ຢູ່ໃນບໍລິເວນຕ່າງໆຂອງປະເທດເຮົາໄດ້... ”** ຍ້ອນແນວນັ້ນ, ວຽກງານຄົມມະນາຄົມການຂົນສົ່ງ ຈຶ່ງມີຄວາມໝາຍສໍາຄັນທີ່ສຸດ ຕໍ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງປະເທດ, ການຂົນສົ່ງມີຫຼາຍປະເພດເປັນຕົ້ນ ຄົມມະນາຄົມທາງນໍ້າ, ຄົມມະນາຄົມທາງບົກ ແລະ ທາງອາກາດ ຊຶ່ງແຕ່ລະປະເພດ ລ້ວນແຕ່ມີຄວາມໝາຍສໍາຄັນ ໃນການສ້າງເງື່ອນໄຂອໍານວຍຄວາມຄວາມສະດວກ ແລະ ມີຄຸນປະໂຫຍດທີ່ສໍາຄັນໃຫ້ແກ່ການດຳລົງຊີວິດ ກໍ່ຄືການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງປະເທດ.

- ກ່ອນຊຸມປີ 90, ມີຫຼາຍປະເທດໄດ້ນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງດ້ວຍທາງລົດໄຟ ເພາະເປັນການຂົນສົ່ງທີ່ມີຄວາມປອດໄພສູງ, ລາຄາຖືກ, ການຂົນສົ່ງມີປະລິມານຫຼາຍ.

- ຫຼັງຊຸມປີ 90, ຫຼາຍປະເທດ ໄດ້ຫັນມານິຍົມຂົນສົ່ງດ້ວຍທາງລົດ, ຍ້ອນວ່າ ໄດ້ມີການກໍ່ສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງທາງລົດໃຫ້ທັນສະໄໝຂຶ້ນ ເປັນຕົ້ນແມ່ນສ້າງເສັ້ນທາງດວນ ເຊິ່ງສາມາດແລ່ນດ້ວຍຄວາມໄວສູງ ແລະ ມີລະບົບການເຊື່ອມຈອດຫຼາຍຂຶ້ນ; ໄປຄຽງຄູ່ກັນນັ້ນ ການພັດທະນາ ແລະ ຍົກລະດັບ ພາຫະນະຂົນສົ່ງສາມາດຕອບສະໜອງຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ຂອງສັງຄົມ ໂດຍສະເພາະແມ່ນລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ລົດໂດຍສານ ສາມາດບັນທຸກໄດ້ຫຼາຍກວ່າເກົ່າ, ເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງທາງລົດມີປະສິດທິຜົນສູງກວ່າລົດໄຟ; ການຂົນສົ່ງທາງລົດສາມາດເຄື່ອນໄຫວ ໄດ້ຕະຫຼອດທັງເວັນ ແລະ ຄືນ. ສະນັ້ນ, ການຂົນສົ່ງທາງລົດ ກໍ່ນັບມື້ນັບມີຈຳນວນເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ, ພາຫະນະຂົນສົ່ງມີ

ການເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍ ຈຶ່ງມີຜົນກະທົບເຮັດໃຫ້ການຈໍລະຈອນໃນທ້ອງຖະໜົນມີຄວາມແອອັດ ແລະ ເຮັດໃຫ້ການໄປມາພົບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກສັບສົນ, ຂົນສົ່ງໃຊ້ເວລາຍາວ ແລະ ທັງບໍ່ສາມາດຮັບປະກັນ ໄລຍະເວລາ, ພ້ອມກັນນັ້ນ ກໍມັກເກີດມີອຸປະຕິເຫດນັບມື້ນັບເພີ່ມ ເຮັດໃຫ້ມີການສູນເສຍທາງດ້ານ ຊີວິດ ແລະ ຊັບສິນ, ນອກຈາກນີ້, ຍັງເຮັດໃຫ້ເກີດມີມົນລະພິດ ເພີ່ມຂຶ້ນນັບມື້ນັບຫຼາຍ ເຊິ່ງເປັນຜົນ ກະທົບຕໍ່ການດໍາເນີນຊີວິດຂອງມວນມະນຸດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.

2. ຄວາມໝາຍສໍາຄັນຂອງການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ.

ການພັດທະນາທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ນັບມື້ນັບຂະຫຍາຍຕົວເທົ່າໃດ, ການຄົມມະນາ ຄົມຂົນ ສົ່ງ ກໍຕ້ອງມີການພັດທະນາໃຫ້ມີຄຸນນະພາບສູງ, ມັນຮຽກຮ້ອງຕ້ອງໃຫ້ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຕ້ອງ ໄດ້ພັດທະນາຍົກລະດັບໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝ ເພື່ອຮັບປະກັນທາງດ້ານປະສິດທິຜົນ ແລະ ສາມາດ ແຂ່ງຂັນກັບການຂົນສົ່ງທາງລົດໄດ້; ຄໍາສຸພາສິດຈົນກໍໄດ້ເວົ້າວ່າ: “ **ຖ້າຢາກຮັ່ງມີໃຫ້ສ້າງທາງ ກ່ອນ, ຖ້າຢາກລ່າລວຍໃຫ້ສ້າງທາງລົດໄຟ ເມື່ອມີສຽງລົດໄຟດັ່ງຂຶ້ນເງິນຄໍາກໍໄຫລມາ ເທມາ**”. ດັ່ງນັ້ນ, ນັບແຕ່ຊຸມປີ 90 ຫາ ປີ 2000 ມີຫຼາຍປະເທດ ໄດ້ສຸມໃສ່ກໍ່ສ້າງເສັ້ນ ທາງລົດໄຟ ໃຫ້ມີການພັດທະນາ ທີ່ມີຄວາມໄວສູງຂຶ້ນ ໂດຍສະເພາະ ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟທີ່ມີລະບົບລາງລົດໄຟ ທີ່ສາມາດຮັບຮອງນໍ້າໜັກຫຼາຍຂຶ້ນ, ການສ້າງທາງລົດໄຟເປັນການຫຼຸດຜ່ອນການໃຊ້ຈ່າຍໃນການສ້ອມ ແປງ, ຍ້ອນວ່າລົດໄຟໄດ້ນໍ້າໃຊ້ພະລັງງານໄຟຟ້າຂັບເຄື່ອນແທນນໍ້າມັນ, ຖ່ານຫີນ; ພ້ອມກັນນີ້ ໄດ້ມີ ການປັບປຸງລະບົບການຄ່ຽນຖ່າຍໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ມີການເຊື່ອມຈອດກັບເສັ້ນທາງລົດ ແລະ ມີ ລະບົບສັນຍາແບບອັດຕະໂນມັດ. ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງດ້ວຍລົດໄຟທີ່ທັນສະໄໝນັ້ນ ເຮັດໃຫ້ມີ ຄວາມປອດໄພສູງ, ບໍ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ, ຫຼຸດຜ່ອນການສັນຈອນທີ່ແອອັດ ໃນທ້ອງຖະ ໜົ ນ, ຄ່າຂົນສົ່ງກໍຖືກ, ໄລຍະເວລາຂົນສົ່ງກໍໄວ, ຂົນສົ່ງໄດ້ຈໍານວນຫຼາຍ, ທັງຮັບປະກັນຕໍ່ກັບເວລາ.

ການພັດທະນາໃນປັດຈຸບັນ ມີຫຼາຍປະເທດ ໄດ້ສຸມໃສ່ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຂະຫຍາຍທາງລົດໄຟ ທີ່ມີລະດັບຄວາມໄວສູງເຊັ່ນ: ສປ ຈີນ, ອັງກິດ, ເຢຍລະມັນ, ຝຣັ່ງ, ຍີ່ປຸ່ນ....; ເຫັນໄດ້ຄວາມສໍາຄັນ ຂອງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ, ຍ້ອນແນວນັ້ນ ຈຶ່ງໄດ້ມີການສ້າງຕັ້ງຄະນະກຳມະການຄົ້ນຄວ້າທາງລົດໄຟ ສາກົນຂຶ້ນ ເພື່ອພັດທະນາລະບົບການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ໃຫ້ມີການເຊື່ອມຈອດກັນໃນທົ່ວໂລກ ແລະ ມີການບໍລິການທີ່ທັນສະໄໝ; ຄະນະກຳມະການດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຕີລາຄາ ແລະ ຊີ້ໃຫ້ເຫັນວ່າ: “ **ການ ຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ແມ່ນການຂົນສົ່ງທີ່ມີລັກສະນະເປັນຕາຍໃຫ້ແກ່ສັງຄົມໃນທົ່ວໂລກ ແລະ ເປັນກະດູກສັນຫຼັງຂອງການຂົນສົ່ງ ທີ່ສາມາດຮັບປະກັນໃຫ້ເສດຖະກິດມີການ ເຕີບໂຕທີ່ໜັ້ນທ່ຽງ ແລະ ມີຄວາມຍືນຍົງ ໃນສະຕະວັດທີ 21** ” ການຂົນສົ່ງດ້ວຍລົດໄຟ ສາມາດຕອບສະໜອງກັບຄວາມຕ້ອງການ ໃນການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ມີປະລິມານຫຼາຍ, ທັງມີຄຸນນະພາບສູງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງປະຊາກອນ, ທັງເປັນການປະກອບສ່ວນເຂົ້າ ໃນການແກ້ໄຂການປ່ຽນແປງຂອງດິນຟ້າອາກາດ; ການຂົນສົ່ງດ້ວຍລົດໄຟມີຄວາມວ່ອງໄວ ແລະ ທັນ ສະໄໝຂຶ້ນເລື້ອຍໆ ໂດຍແນໃສ່ການພັດທະນາລະບົບຄວາມປອດໄພ, ການຮັກສາຄວາມປອດໄພ, ມີ ຄວາມທັນສະໄໝ, ມີລະບົບຮັກສາຄວາມປອດໄພສູງ, ບໍລິມາດບັນທຸກໄດ້ຈໍານວນຫລາຍ, ມີຄວາມ

ຮັບປະກັນຕໍ່ເວລາ ພ້ອມທັງມີຄວາມສະດວກ ໃນການເຊື່ອມຈອດກັບການຂົນສົ່ງປະເພດອື່ນໆ ດ້ານ
ບໍລິການກໍມີລະບົບທີ່ເປັນຕ່ອງໂສ້ທີ່ມີຄວາມຍືນຍົງ.

II. ຄວາມເປັນມາຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

ຜ່ານໄລຍະ 10 ປີ ແຫ່ງການສ້າງສາພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ເພື່ອກ້າວຂຶ້ນສູ່ສັງຄົມ
ນິຍົມຂອງປະເທດເຮົາ, ພັກ ແລະ ລັດຖະບານ ໂດຍມີປະທານ ໂກສອນ ພົມວິຫານ ເປັນແກນນໍາໃນ
ການຊີ້ນໍາ-ນໍາພາ ໄດ້ກໍານົດທິດທາງ, ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງປະເທດຊາດ ໃຫ້
ຖືກຕ້ອງສອດຄ່ອງກັບສະພາບຄວາມເປັນຈິງຂອງປະເທດໃນແຕ່ລະໄລຍະຄື: ແຕ່ປີ 1975-1985,
ສາມາດຍາດໄດ້ໄຊຊະນະອັນສໍາຄັນຫຼາຍປະການ ເປັນຕົ້ນ ແມ່ນວຽກງານຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ, ພັກ
ເຮົາໄດ້ສຸມໃສ່ພື້ນຟູທາງເກົ່າ ແລະ ສ້າງທາງໃໝ່, ສ້ອມແປງຂົວເກົ່າ ແລະ ສ້າງຂົວໃໝ່ໄດ້ເກືອບ 700
ແຫ່ງ, ພ້ອມກັນນັ້ນ ລັດ ແລະ ປະຊາຊົນໄດ້ພ້ອມກັນສ້າງທາງຢູ່ຊົນນະບົດ, ເຮັດໃຫ້ການຄົມມະນາຄົມ
ຂົນສົ່ງທະລຸໂລ່ງໃນທົ່ວປະເທດເທື່ອລະກ້າວ.

- ກອງປະຊຸມໃຫຍ່ ຄັ້ງທີ IV ຂອງພັກ ໄດ້ກໍານົດແນວທາງປ່ຽນແປງໃໝ່ ທາງດ້ານເສດຖະ
ກິດ ແລະ ໄດ້ກໍານົດແນວທາງພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຕ່ປີ 1986-2000 ເຊິ່ງພັກເຮົາ ໄດ້ຖື
ເອົາວຽກງານຄົມມະນາຄົມເປັນຂະແໜງປາຍແຫຼມ ທີ່ມີຄວາມໝາຍສໍາຄັນຍຸດທະສາດ ສໍາລັບການ
ພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ເສີມຂະຫຍາຍທ່າແຮງດ້ານທີ່ຕັ້ງພູມສາດຂອງປະເທດ. ດັ່ງນັ້ນ,
ການພັດທະນາຄົມມະນາຄົມໃຫ້ທັນສະໄໝ, ສະດວກວ່ອງໄວ ແລະ ທະລຸໂປສູ່ຈຸດສໍາຄັນຕ່າງໆ ໃນ
ທົ່ວປະເທດ ຈຶ່ງເປັນໜ້າທີ່ຍຸດທະສາດທີ່ສໍາຄັນອັນໜຶ່ງ ແມ່ນການສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງດ້ານຄົມມະ
ນາ
ຄົມຂົນສົ່ງ, ເຮັດໃຫ້ປະເທດເຮົາມີເສັ້ນທາງເຊື່ອມຈອດກັບບັນດາປະເທດສັງຄົມນິຍົມ ຕາມຈິດໃຈ
ຊີ້ນໍາທີ່ວ່າ ຕ້ອງຫັນໄປທິດຕາເວັນອອກ.

- ອີງຕາມຍຸດທະສາດດັ່ງກ່າວນັ້ນ ສູນກາງພັກ ແລະ ລັດຖະບານພວກເຮົາ ຈຶ່ງໄດ້ເຈລະຈາກັບ
ບັນດາປະເທດສັງຄົມນິຍົມອ້າຍນ້ອງ, ກ່ອນອື່ນໝົດແມ່ນສຸມໃສ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດ, ໃນນັ້ນ, ຈຸດສຸມ
ນໍ້າເບີໜຶ່ງ ແມ່ນທາງເລກ 9, ພ້ອມກັນນັ້ນ ກໍຍົກລະດັບເສັ້ນທາງເລກ 12, ເລກ 8, ເລກ 7 ແລະ 6;
ໃນເວລາດຽວກັນນັ້ນ ສູນກາງພັກ ກໍໄດ້ຄົ້ນຄວ້າກ່ຽວກັບການສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ, ຍ້ອນເຫັນວ່າ
ປະເທດເຮົາເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ, ອີງໃສ່ແຕ່ການຂົນສົ່ງທາງລົດ ແມ່ນມີການສິ້ນ
ເປືອງຫລາຍ ຈາກນັ້ນ, ພວກເຮົາຈຶ່ງໄດ້ມີແຜນສົ່ງຄືນໄປຮຽນກ່ຽວກັບທາງລົດໄຟຕັ້ງແຕ່ຫົວທີ, ແຕ່
ເປັນໜ້າເສຍດາຍວ່າ ໃນເວລານັ້ນ ບໍ່ມີປະເທດສັງຄົມນິຍົມໃດຕົກລົງໃຫ້ການຊ່ວຍເຫລືອພວກເຮົາ
ໃນການສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ, ຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ໂຈະໂຄງການທາງລົດໄຟນີ້ໄວ້ກ່ອນ.

ກ້າວເຂົ້າສູ່ສັດຕະວັດທີ 21 ການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ການພົວພັນຮ່ວມມືກັບ
ບັນດາປະເທດພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ນັບມື້ນັບຂະຫຍາຍຕົວນັ້ນ, ສູນກາງພັກ ແລະ ລັດຖະບານພວກ
ເຮົາ ຈຶ່ງໄດ້ມີນະໂຍບາຍຫັນປະເທດພວກເຮົາ ຈາກສະຖານະພາບທີ່ເປັນປະເທດບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບ
ທະເລ ໃຫ້ກາຍເປັນປະເທດເຊື່ອມຈອດກັບບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ ແລະ ພາກພື້ນ ຊຶ່ງເປັນຍຸດທະສາດ

ທີ່ເຫັນກວ້າງມອງໄກຂອງພັກ ແລະ ລັດ, ທັງສອດຄ່ອງກັບວິວັດທະນາການແຫ່ງການພັດທະນາຂອງ ສັງຄົມມະນຸດ.

ກອງປະຊຸມໃຫຍ່ ຄັ້ງທີ VII ຂອງພັກ (2001-2005) ໄດ້ກຳນົດທິດທາງ **“ກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງເຊື່ອມຕໍ່ອະນຸພາກພື້ນ, ເສັ້ນທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດ ແລະ ເສັ້ນທາງສຳຄັນຂອງທ້ອງຖິ່ນ, ເສັ້ນທາງລົດໄຟ, ສະໜາມບິນ, ຂົວ, ພັດທະນາການຂົນສົ່ງທາງບົກ-ທາງນໍ້າ”**. ພ້ອມກັນນັ້ນ ໄດ້ກຳນົດແນວທາງການຕ່າງປະເທດ ເພີ່ມທະວີການພົວພັນຮ່ວມມືກັບປະເທດເພື່ອນມິດສັງຄົມນິຍົມ.

ໃນຊຸມປີ (2001-2002), ສູນກາງພັກ ແລະ ລັດຖະບານ ຈຶ່ງໄດ້ມີແຜນນະໂຍບາຍສະເໜີກັບ ສປ ຈີນ ເພື່ອສ້າງທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ກັນ, ການນຳຂອງຈີນໄດ້ມີຄວາມເຫັນວ່າ ໃນເວລານີ້ຍັງບໍ່ທັນເໝາະສົມເທື່ອ ເຖິງຢ່າງໃດກໍຕາມ ໃນຫຼາຍປີຕໍ່ມາ ການນຳຂອງພັກ ແລະ ລັດເຮົາ ຍັງໄດ້ສືບຕໍ່ສະເໜີກັບການນຳຈີນ ແລະ ການນຳຈີນກໍໄດ້ສະເໜີໃຫ້ສອງຝ່າຍຄົ້ນຄວ້າກ່ຽວກັບຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການນີ້ສາກ່ອນ ຝ່າຍຈີນຈຶ່ງໄດ້ລິເລີ່ມໃນການເກັບກຳຂໍ້ມູນຕ່າງໆ ເພື່ອເປັນພື້ນຖານບ່ອນອີງໃຫ້ແກ່ການສ້າງບົດວິພາກເສດຖະກິດ-ເຕັກນິກຂອງໂຄງການລົດໄຟ.

- ປີ 2009 ສະຫາຍ ຈູມມາລີ ໄຊຍະສອນ ອະດີດເລຂາທິການໃຫຍ່ ແລະ ສະຫາຍ ຫຼຸຈິນ ທາວ ອະດີດເລຂາທິການໃຫຍ່ ໄດ້ເປັນເອກະພາບກັນ ໃນການຍົກລະດັບການພົວພັນ ລະຫວ່າງສອງປະເທດລາວ ແລະ ຈີນ ຂຶ້ນເປັນຄູ່ຮ່ວມຍຸດທະສາດຮອບດ້ານ; ໂດຍອີງໃສ່ແນວຄິດຊີ້ນຳດັ່ງກ່າວ, ໃນວັນທີ 7 ເມສາ 2010 ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ແລະ ສປ ຈີນ ໄດ້ມີການເຊັນບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບການຮ່ວມມືໃນໂຄງການສ້າງທາງລົດໄຟ ຊຶ່ງບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈດັ່ງກ່າວໄດ້ລະບຸວ່າ ໃນຂັ້ນຕົ້ນນີ້ແມ່ນກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ແຕ່ຊາຍແດນລາວ-ຈີນ, ຈຸດບໍ່ຫ່ານ-ບໍ່ເຕັນ ເຂົ້າຫານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນແລ້ວ ເຊື່ອມຕໍ່ໄປປະເທດໄທ, ຂຶ້ນຕໍ່ໄປຈຶ່ງຂະຫຍາຍແຕ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນລົງໄປຫາທ່າແຂກ ແລະ ຕໍ່ໃສ່ຊາຍແດນລາວ-ຫວຽດນາມ ອອກໄປສູ່ທ່າເຮືອວຽງອາງ ແລະ ຂະຫຍາຍຕໍ່ຈາກທ່າແຂກ ລົງໄປທາງພາກໃຕ້ລາວຕໍ່ໃສ່ຊາຍແດນລາວ-ກຳປູເຈຍ; ພ້ອມກັນນັ້ນ, ຝ່າຍຈີນກໍຍິນດີສຳຫລວດຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງລົດໄຟໃນທົ່ວປະເທດລາວ.

ພາຍຫລັງທີ່ໄດ້ມີການເຊັນບົດບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງສອງຝ່າຍແລ້ວ, ແຕ່ລະຝ່າຍກໍໄດ້ດຳເນີນການກະກຽມດ້ານຕ່າງໆ ຢ່າງເຄັ່ງຮັອນ ໃນນີ້, ວຽກງານການສຳຫຼວດ-ອອກແບບແລວທາງ ແລະ ການກະກຽມບົດວິພາກເສດຖະກິດ-ເຕັກນິກຂອງໂຄງການ ແມ່ນເປັນວຽກງານອັນຈຳເປັນຮີບດ່ວນ ໃນຈິດໃຈຊີ້ນຳຂອງການສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການ ແມ່ນຕ້ອງຮັບປະກັນໃຫ້ແກ່ການຊຸກຍູ້ດ້ານການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງລາວ, ຊຸກຍູ້ການພົວພັນຮ່ວມມືທາງດ້ານເສດຖະກິດລາວ-ຈີນ, ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມືລະຫວ່າງອາຊຽນກັບສປ ຈີນ, ເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ເປັນໃຈກາງໃນການເຊື່ອມຈອດກັບບັນດາປະເທດອ້ອມຂ້າງ ແລະ ເຊື່ອມຈອດກັບປະເທດອື່ນໆ.

ຜ່ານການກະກຽມດ້ານຕ່າງໆ ໄດ້ສໍາເລັດໂດຍພື້ນຖານແລ້ວ ລັດຖະບານຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ສປ ຈີນ ໄດ້ພ້ອມກັນຈັດພິທີວາງສີລາລຶກໂຄງການສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຂຶ້ນຢ່າງເປັນທາງການໃນວັນທີ 2 ທັນວາ 2015 ເຊິ່ງເປັນຂອງຂວັນໃນການສະເຫຼີມສະຫຼອງ ວັນສະຖາປະນາ ສປປ ລາວ ຄົບຮອບ 40 ປີ.

III. ຜົນສໍາເລັດຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

1. ດ້ານເຕັກນິກ: ໂຄງການລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແມ່ນໄດ້ອອກແບບເປັນລົດໄຟມາດຕະຖານຊັ້ນ I ແລະ ປະເພດເສັ້ນທາງດຽວ, ການກໍານົດຄວາມເນີນອອກແບບສູງສຸດຂອງໂຄງການນີ້ແມ່ນ 1.2% ຢູ່ທົ່ງພຽງ ແລະ 2.4% ເຂດພູສູງ. ແຕ່ຊ່ວງບໍ່ເຕັ້ນ-ວັງວຽງເປັນເຂດພູຜາຊັນ ແລະ ຊ່ວງວັງວຽງ-ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນເປັນເຂດທົ່ງພຽງ; ການກໍານົດຄວາມໄວຂອງລົດໄຟ ໃນການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ນໍາໃຊ້ລາຍຮ່ວມກັນ; ສະນັ້ນ, ການກໍານົດຄວາມໄວ ສໍາລັບການຂົນສົ່ງໂດຍ ສານ ໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ ໃນເຂດພູດອຍແມ່ນໄດ້ກໍານົດຄວາມໄວ 160 ກມ/ຊມ, ສໍາລັບເຂດທົ່ງພຽງແຕ່ວັງວຽງ-ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແມ່ນໄດ້ກໍານົດຄວາມໄວສໍາຮອງ 200 ກມ/ຊມ ໃນອະນາຄົດ; ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າແມ່ນໄດ້ກໍານົດຄວາມຍາວ 120 ກມ/ຊມ; ລະບົບການຂັບເຄື່ອນຂະບວນລົດໄຟແມ່ນນໍາໃຊ້ພະລັງໄຟຟ້າ ແລະ ມີຄວາມສາມາດຮອງຮັບນໍ້າໜັກການຂົນສົ່ງເຖິງ 3.000 ໂຕນ ໃນໄລຍະເລີ່ມຕົ້ນ ແລະ ສາມາດເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 4.000 ໂຕນໃນໄລຍະຍາວ.

- ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 426, 5 ກມ;ໃນນັ້ນ, ນັບແຕ່ບໍ່ເຕັ້ນ-ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ມີຄວາມຍາວ 417 ກມ (ສະຖານີໂດຍສານ ຢູ່ບ້ານໂຄກສະອາດ ເມືອງໄຊທານີ), ຈາກສະຖານີໂດຍສານວຽງຈັນເໜືອ - ສະຖານີລົດໄຟວຽງຈັນໃຕ້ທ່ານາແລ້ງ 9 ກມ. ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ, ໄດ້ກໍ່ສ້າງຂົວ ຈໍານວນ 170 ແຫ່ງ, ມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 69.20 ກມ ລວມທັງຂົວຂ້າມແມ່ນໍ້າຂອງ ຢູ່ແຂວງຫຼວງພະບາງ 2 ແຫ່ງ; ກໍ່ສ້າງອຸມົງຈໍານວນ 75 ແຫ່ງ ມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 197,6 ກມ, ໃນນີ້ ອຸມົງທີ່ມີຍາວຫລາຍກວ່າ 7 ກມ ມີ 7 ແຫ່ງ ແລະ ອຸມົງທີ່ຄວາມຍາວກວ່າໝູ່ແມ່ນ 9,50 ກມ.

2. ການຄຸ້ມຄອງການບໍລິການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ:

ນັບແຕ່ດ້ານບໍ່ເຕັ້ນຮອດສະຖານີນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ມີສະຖານີລົດໄຟທັງໝົດ 33 ສະຖານີ, ໃນໄລຍະທໍາອິດຈະເປີດນໍາໃຊ້ ມີ 21 ສະຖານີ, ອີກ 12 ສະຖານີ ຈະເປີດນໍາໃຊ້ໄລຍະຕໍ່ໄປ. ຈໍານວນ 33 ສະຖານີນີ້ ມີສະຖານີຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າລວມຢູ່ນໍາກັນມີ 11 ສະຖານີຄື: ສະຖານີບໍ່ເຕັ້ນ, ນາເຕີຍ, ນາໝີ້, ເມືອງໄຊ, ເມືອງງາ, ຫຼວງພະບາງ, ກາສີ, ວັງວຽງ, ໂພນໂຮງ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ສະຖານີຂົນສົ່ງສິນຄ້າສະເພາະມີ 1 ແຫ່ງຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນໃຕ້; ຈຸດສະຫຼັບລາງ ແລະ ຈຸດຫຼີກ ທັງໝົດມີ 284 ແຫ່ງ.

- ການຈັດແຜນແລ່ນລົດ ແລະ ການຄຸ້ມຄອງການແລ່ນລົດໄຟ: ສໍາລັບການບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານແມ່ນໃຊ້ເວລາກາງເວັນ, ການບໍລິການສິນຄ້າແມ່ນເວລາກາງຄືນ.

- ຈຳນວນຂະບວນລົດໄຟໃນເບື້ອງຕົ້ນມີ 18 ຂະບວນ, ໃນນັ້ນ ຂະບວນຂົນສົ່ງໂດຍສານ ມີ 4 ຂະບວນ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າມີ 14 ຂະບວນ.

- ການເປີດນຳໃຊ້ສະຖານີລົດໄຟໃນໄລຍະຕົ້ນ ຈະເປີດນຳໃຊ້ 21 ສະຖານີ ເຊິ່ງສາມາດແລ່ນໄດ້ 23 ຖ້ຽວຕໍ່ວັນ, ຖ້າຫາກວ່າໄດ້ເປີດນຳໃຊ້ທັງ 33 ສະຖານີ ສາມາດເພີ່ມຖ້ຽວໄດ້ເຖິງ 39 ຖ້ຽວຕໍ່ວັນ.

3. ການລົງທຶນກໍ່ສ້າງທາງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ:

- ມູນຄ່າການລົງທຶນທັງໝົດຂອງໂຄງການ ປະມານ 5.950 ລ້ານໂດຣາສະຫະລັດ, ການລົງທຶນໂດຍປະຕິບັດຕາມການຕົກລົງຂອງສອງຝ່າຍ (ລາວ-ຈີນ), ສອງຝ່າຍໄດ້ສ້າງຕັ້ງບໍລິສັດຮ່ວມທຶນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ, ໂດຍຝ່າຍລາວຖືຮຸ້ນ 30% ແລະ ຝ່າຍຈີນ 70%; ແຕ່ລະຝ່າຍອອກເງິນຕົ້ນທຶນຕາມອັດຕາສ່ວນຂອງການຖືຮຸ້ນຂອງຕົນ ລວມກັນໃຫ້ໄດ້ 40% ຂອງມູນຄ່າໂຄງການ; ສ່ວນ 60% ຂອງມູນຄ່າໂຄງການນັ້ນ ບໍລິສັດຮ່ວມທຶນຈະກູ້ຢືມນຳທະນາຄານຂອງ ສປປ ຈີນ.

4. ນະໂຍບາຍສົ່ງເສີມສະໜັບສະໜູນຂອງລັດຖະບານສອງປະເທດ.

①. ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ກຳນົດ 6 ນະໂຍບາຍພິເສດ ເພື່ອສະໜັບສະໜູນໂຄງການດັ່ງກ່າວຄື: ກ່ຽວກັບສິດນຳໃຊ້ທີ່ດິນ; ຄ່າອາກອນ, ຄ່າທຳນຽມຊັບພະຍາກອນ, ພາສີນຳເຂົ້າ, ກ່ຽວກັບຄ່າທຳນຽມພັກເຊົາ ແລະ ເຮັດວຽກໂຄງການສະໜັບສະໜູນທາງລົດໄຟ.

②. ລັດຖະບານ ສປປ ຈີນ ໄດ້ມີນະໂຍບາຍຫຼັກໃນການສະໜັບສະໜູນໂຄງການນີ້: ເນື່ອງຈາກວ່າໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນໂຄງການທີ່ມີຄວາມໝາຍສຳຄັນ, ດັ່ງນັ້ນ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ໂຄງການສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ນັ້ນ, ລັດຖະບານຈີນ ຈຶ່ງໄດ້ສະໜັບສະໜູນໃຫ້ລັດວິສາຫະກິດທີ່ມີຄວາມສາມາດຂອງຈີນ ມາລົງທຶນກໍ່ສ້າງ ແລະ ດຳເນີນການບໍລິການທາງລົດໄຟ; ສປປ ຈີນ ໄດ້ອະນຸມັດເງິນກູ້ພິເສດໃຫ້ແກ່ຝ່າຍລາວ ເພື່ອນຳມາເປັນເງິນຕົ້ນທຶນສຳລັບໂຄງການຈຳນວນ 480 ລ້ານໂດຣາສະຫະລັດ ດ້ວຍດອກເບ້ຍ 2,3% ຕໍ່ປີ. ອັດຕາດອກເບ້ຍຂອງການລົງທຶນກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟໃນ ສປປ ຈີນ ໃນໂຄງການທົ່ວໄປແມ່ນປະມານ 4,9% ຕໍ່ປີ, ແຕ່ລັດຖະບານຈີນ ໄດ້ສະໜອງນະໂຍບາຍກູ້ ໃຫ້ແກ່ໂຄງການນີ້ໃນອັດຕາດອກເບ້ຍບໍ່ເກີນ 3% ຕໍ່ປີ.

5. ຜົນສຳເລັດໃນການກໍ່ສ້າງທາງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ:

①. ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໃຊ້ເວລາ 5 ປີ, ໂດຍໄດ້ວາງສິລາລິກ ໃນວັນທີ 2 ທັນວາ 2015, ໄດ້ເລີ່ມລົງມືກໍ່ສ້າງຕົວຈິງ ໃນວັນທີ 25 ທັນວາ 2016 ເປັນຕົ້ນມາ, ເຖິງກາງປີ 2021 ໂຄງການກໍ່ສ້າງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ສຳເລັດ 100% ແລະ ຈະເປີດນຳໃຊ້ຢ່າງເປັນທາງ ໃນວັນທີ 2 ທັນວາ 2021 (ໃນໂອກາດສະເຫຼີມສະຫຼອງວັນຊາດ ສປປ ລາວ ຄົບຮອບ 46 ປີ 2 /12/2021).

②. ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ສ້າງຜົນສຳເລັດອັນໃຫຍ່ຫຼວງ ທີ່ເປັນໄຊຊະນະອັນຍິ່ງໃຫຍ່ຂອງຄວາມສາມັກຄີ, ມິດຕະພາບ ແລະ ການຮ່ວມມືຮອບດ້ານຂອງສອງປະເທດ, ຜົນງານດັ່ງກ່າວໄດ້ຢືນຢັນ ໃຫ້ເຫັນເຖິງໜ້າທີ່ຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງບໍລິສັດທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເຊິ່ງຍາມໃດກໍໄດ້ຍົກສູງຄຸນນະພາບ ຂອງວິສະວະກຳກໍ່ສ້າງໃຫ້ມີປະສິດທິພາບສູງ ນັບແຕ່ການດຳເນີນງານທີ່ມີການຄວບຄຸມການອອກແບບຢ່າງເຂັ້ມງວດ, ຮັດກຸມດ້ານຄຸນນະພາບຂອງວັດຖຸດິບ ແລະ ອຸປະກອນ

ປະກອບທີ່ມີຄຸນນະພາບສູງ ການກໍ່ສ້າງໄດ້ປະຕິບັດຂໍ້ກຳນົດໃນການຄຸ້ມຄອງມາດຕະຖານ, ຍືດໜັ້ນໃນຄຸນນະພາບຂອງຫົວໜ່ວຍໂຄງການ, ການກໍ່ສ້າງຢູ່ສະໜາມຢ່າງມີອະລິຍະທຳ, ເຮັດວຽກຢ່າງມີມາດຕະຖານ. ຖືສຳຄັນການເຮັດວຽກທີ່ມີການກວດກາ ແລະ ທົດສອບໂຄງການໃຫ້ມີຜົນສຳເລັດ; ສ້າງລະບົບການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພ, ເສີມສ້າງການຄຸ້ມຄອງຄວາມປອດໄພໃນການກໍ່ສ້າງ; ເອົາໃຈໃສ່ໃນຈັດຕັ້ງຝຶກອົບຮົມດ້ານຄວາມປອດໄພ, ຍົກລະດັບຄວາມຮູ້ດ້ວຍການປຸກຈິດສຳນຶກໃຫ້ພະນັກງານ, ກຳມະກອນທຸກຄົນ.

③ ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ບັນລຸຜົນສຳເລັດຕາມແຜນການທີ່ໄດ້ກຳນົດໄວ້ທັງມີຄວາມຮັບປະກັນຄຸນນະພາບ ທີ່ດີຂອງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຢ່າງຮອບດ້ານ, ນັກວິສາວະກອນກໍມີຄວາມຊຽວຊານ ແລະ ກຳແໜ້ນຫຼັກການພື້ນຖານ 5 ຂໍ້ ຂອງນັກວິສາວະກຳທີ່ມີຄຸນນະພາບດີຄື: “ ການຍືດໜັ້ນຫຼັກການຄຸນນະພາບເປັນແກ່ນສານ, ຍືດໜັ້ນຫຼັກການຄຸນຄ່າເປັນທິດນຳ, ຍືດໜັ້ນຫຼັກການນະວັດຕະກຳໃໝ່ເປັນການຂັບເຄື່ອນ, ຍືດໜັ້ນຫຼັກການບຸກຄະລາກອນເປັນພື້ນຖານ ແລະ ຍືດໜັ້ນຫຼັກການເປັນເຈົ້າການຮັບຜິດຊອບ ” ພ້ອມທັງປະຕິບັດເປົ້າໝາຍຈັດຕັ້ງແບບ “ 6 ສູງ, 8 ສ້າງ”; “ 6 ສູງ ” ຄື: ການວາງແຜນໃນແຕ່ລະຈຸດແມ່ນແບບລະດັບສູງ, ການຄຸ້ມຄອງແບບມາດຕະຖານສູງ, ການກໍ່ສ້າງແບບຄຸນນະພາບສູງ, ການຊຸກຍູ້ແບບປະສິດທິຜົນສູງ, ການເປີດທາງທີ່ມີຄວາມໝັ້ນຄົງສູງ ແລະ ການພັດທະນາທີ່ມີປະສິດທິຜົນສູງ; “ 8 ສ້າງ” ຄື: ການສ້າງວິສະວະກຳແບບຢ່າງ, ການສ້າງວິສະວະກຳທີ່ປອດໄພ, ການສ້າງວິສະວະກຳທີ່ມີຄຸນນະພາບດີ, ການສ້າງວິສະວະກຳທີ່ມີປະສິດທິພາບສູງ, ການສ້າງວິສະວະກຳມະນຸດ, ການສ້າງວິສະວະກຳຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ, ການສ້າງວິສະວະກຳໂປ່ງໃສ ແລະ ສ້າງວິສະວະກຳແຫ່ງມິດຕະພາບ, ຊຸກຍູ້ການຄຸ້ມຄອງແບບມາດຕະຖານຮອບດ້ານ.

④ ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ໄດ້ຮັບຮອງການຕັ້ງຊື່ເອິ້ນຂະບວນລົດໄຟໂດຍສານສາຍດ່ວນ (ຂະບວນທຳອິດ) ເພື່ອຮັບໃຊ້ການບໍລິການພາຍໃນປະເທດ ແລະ ສາກົນ “ຂະບວນລ້ານຊ້າງ” ເຊິ່ງຂະບວນລົດໄຟ ໄດ້ມາເຖິງ ສປປ ລາວ ໃນກາງເດືອນຕຸລາ 2021.

⑤ ກອງປະຊຸມສະໄໝສາມັນ ເທື່ອທີ 6 ຂອງສະພາແຫ່ງຊາດຊຸດທີ VIII ໄດ້ຮັບຮອງເອົາກົດໝາຍວ່າການລົດໄຟ ໃນວັນທີ 17 ທັນວາ 2018, ໂດຍໄດ້ປະກາດໃຊ້ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ ໃນວັນທີ 29 ມັງກອນ 2019.

IV. ຜົນໄດ້ຮັບຂອງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ

- ສປປ ລາວ ຈະມີພື້ນຖານໂຄງລ່າງທາງດ້ານເສດຖະກິດທີ່ໝັ້ນຄົງ ທີ່ຕອບສະໜອງຍຸດທະສາດ ຫັນປະເທດຈາກປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ມາເປັນປະເທດເຊື່ອມຈອດກັບບັນດາພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ.
- ສປປ ລາວ ຈະບັນລຸຍຸດທະສາດ ຂອງການຮ່ວມມື ແລະ ການເຊື່ອມຈອດລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ກັບປະເທດອາຊຽນ ແລະ ສປຈີນ ເຊິ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ໃຫ້ຄຳໝັ້ນສັນຍາ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດແຜນຍຸດທະສາດການເຊື່ອມຈອດທາງດ້ານຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງ ລະຫວ່າງປະເທດ ແລະ ອາຊຽນ

ກັບສປຈີນ ເຊິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກ ໃຫ້ແກ່ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດເຂດການຄ້າເສລີ ລະຫວ່າງປະເທດອາຊຽນ ກັບສປຈີນ.

- ທາງລົດໄຟຈະເປັນເຄື່ອງມືອັນສໍາຄັນໃນການດຶງດູດ ເອົານັກລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດ ເຊິ່ງຈະເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ມີທຶນຮອນຫຼາຍຂຶ້ນ, ມີເຕັກໂນໂລຊີທັນສະໄໝ ແລະ ມີບຸກຄະລາກອນທີ່ມີຄວາມຮູ້ຄວາມສາມາດສູງເຂົ້າມາປະກອບສ່ວນພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງປະເທດເຮົາ.

- ສປປ ລາວ ຈະມີທ່າແຮງໃນການສົ່ງເສີມ ການພົວພັນຮ່ວມມືດ້ານການຄ້າຂາຍ, ແລກປ່ຽນສິນຄ້າ, ການໄປມາຫາສູ່, ການທ່ອງທ່ຽວ, ການລົງທຶນກັບອາຊຽນ ແລະ ສປ ຈີນ ເຊິ່ງເປັນປະເທດທີ່ມີເສດຖະກິດຂະໜາດໃຫຍ່ຂອງໂລກ ແລະ ທັງເປັນຕະຫຼາດໃຫຍ່ ທີ່ຮອງຮັບເອົາຜະລິດຕະພັນຂອງປະເທດພວກເຮົາ ກໍຄືຂອງພາກພື້ນ.

- ມີຄ່າຂົນສົ່ງລົດໄຟຕໍ່າ ເປັນປັດໄຈປະກອບສ່ວນເຮັດໃຫ້ຂະແໜງກະສິກໍາ, ອຸດສາຫະກໍາທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ຂະແໜງການອື່ນໆ ມີຕົ້ນທຶນການຜະລິດຕໍ່າ, ເປັນທ່າແຮງໄດ້ປຽບໃນການນໍາເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກ ເຊິ່ງຈະເຮັດໃຫ້ບັນດາຂະແໜງການດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຮັບການພັດທະນາແບບກ້າວກະໂດດ, ເພີ່ມວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ແກ່ສັງຄົມໄດ້ຢ່າງກວ້າງຂວາງ ແລະ ປະຊາຊົນຈະມີລາຍຮັບຫຼາຍຂຶ້ນ.

- ທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ສາຍນີ້ຈະກາຍເປັນຊັບສິນ ແລະ ເປັນມໍລະດົກອັນລ້ຳຄ່າ ໃຫ້ແກ່ລູກຫຼານ ໄດ້ສືບທອດຊົມໃຊ້ຕະຫຼອດໄປ ແລະ ເປັນປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາໃຫ້ມີຄວາມຍືນຍົງ.

V. ເພີ່ມທະວີວຽກງານໂຄສະນາສຶກສາອົບຮົມການເມືອງ-ແນວຄິດ.

ພວກເຮົາຮັບຮູ້ແລ້ວວ່າ ການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແມ່ນຍຸດທະສາດແຫ່ງການພັດທະນາປະເທດຊາດຫລຸດພື້ນອອກຈາກສະຖານະພາບດ້ວຍພັດທະນາ ແລະ ກ້າວເດີນສູ່ຈຸດໝາຍສັງຄົມນິຍົມ ພັກ ແລະ ລັດຖະບານເຮົາ ໄດ້ກຳນົດໄວ້ "ສ້າງປະເທດຊາດໃຫ້ມີຄວາມມັ່ງຄັ້ງເຂັ້ມແຂງ, ປະຊາຮັ່ງມີຜາສຸກ..."

- ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນໂຄງການຕົວແບບຂອງນະໂຍບາຍ"ໜຶ່ງແລວໜຶ່ງເສັ້ນທາງ" ແມ່ນໂຄງການຮ່ວມມືຂອງສອງລັດຖະບານ, ບໍ່ແມ່ນໂຄງການສໍາປະທານຂອງເອກະຊົນ; ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແມ່ນໂຄງການທີ່ມີຄວາມສໍາຄັນເປັນພິເສດມີຄວາມໝາຍທາງດ້ານປະຫວັດສາດ ແລະ ຍຸດທະສາດຂອງປະເທດເຮົາ ເຊິ່ງຈະເປັນພື້ນຖານໂຄງລ່າງທາງດ້ານເສດຖະກິດທີ່ໜັກແໜ້ນ ແລະ ຍືນຍົງຂອງປະເທດເຮົາໃນການຂັບເຄື່ອນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງຊາດ ກໍຄືການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນະໂຍບາຍຫັນປະເທດຂອງເຮົາຈາກສະຖາພາບດ້ອຍພັດທະນາ ທີ່ບໍ່ມີຊາດແດນຕິດກັບທະເລໃຫ້ເປັນປະເທດທີ່ເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ.

- ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ກາຍເປັນມໍລະດົກທີ່ມີຄຸນຄ່າ ຂອງປະເທດເຮົາ. ສະນັ້ນ, ເພື່ອປົກປັກຮັກສາມູນມໍລະດົກອັນລ້ຳຄ່າ ໃຫ້ໄດ້ຮັບການນໍາໃຊ້ຢ່າງມີຄຸນນະພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນສູງນັ້ນ ພວກເຮົາຕ້ອງສຸມໃສ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານອັນສໍາຄັນດັ່ງນີ້:

- 1. ຄະນະພັກແຕ່ລະຂັ້ນ ຕ້ອງເພີ່ມທະວີວຽກງານໂຄສະນາສຶກສາອົບຮົມ ໃຫ້ແກ່ພະນັກງານ, ສະມາຊິກພັກ ແລະ ປະຊາຊົນລາວບັນດາເຜົ່າ ເພື່ອສ້າງຄວາມຮັບຮູ້-ເຂົ້າໃຈຢ່າງເລິກເຊິ່ງ ຕໍ່ກັບ

ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ; ຈັດຕັ້ງການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍທາງລົດໄຟ ທີ່ໄດ້ປະກາດໃຊ້ ຢ່າງເປັນທາງການ ໃນວັນທີ 19 ມັງກອນ 2019 ໃຫ້ກວ້າງຂວາງທົ່ວເຖິງທຸກເປົ້າໝາຍ.

2. ຄະນະພັກແຕ່ລະຂັ້ນ ຕ້ອງສືບຕໍ່ໂຄສະນາສຶກສາອົບຮົມ ແລະ ປຸກລະດົມຂົນຂວາຍໃຫ້ ພະນັກງານ, ນັກຮົບ, ປະຊາຊົນບັນດາເຜົ່າ ແລະ ທຸກຊັ້ນຄົນໃນສັງຄົມ ເປັນເຈົ້າການ ແລະ ມີຄວາມ ຕື່ນຕົວປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການວຽກງານປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ໃຫ້ມີຄວາມເຂັ້ມ ງວດ ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນການປົກປັກຮັກສາເສັ້ນທາງລົດໄຟ ທີ່ເປັນມູນມໍລະດົກອັນລ້ຳຄ່າຂອງຊາດ; ພ້ອມກັນນັ້ນຄະນະພັກ ແລະ ອຳນາດການປົກຄອງແຕ່ລະຂັ້ນ ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນໃນບັນດາແຂວງທີ່ ມີທາງລົດໄຟຜ່ານ ຕ້ອງເອົາໃຈໃສ່ເຮັດວຽກງານສຶກສາອົບຮົມການເມືອງ-ແນວຄິດ ໃຫ້ປະຊາຊົນຍົກ ສູງສະຕິເປັນເຈົ້າໃນການຮັກສາຄວາມເປັນລະບຽບຮຽບຮ້ອຍ ແລະ ຄວາມປອດໄພ ໃນທຸກດ້ານຕາມ ເສັ້ນທາງລົດໄຟ.

3. ຄະນະໂຄສະນາອົບຮົມທຸກຊັ້ນ ຕ້ອງປະສານສົມທົບກັບຂະແໜງການຕ່າງໆ ໃນການ ໂຄສະນາປຸກລະດົມ, ຂົນຂວາຍໃຫ້ປະຊາຊົນບັນດາເຜົ່າອອກແຮງງານເພີ່ມພູນຜະລິດຜົນ ດ້ວຍການ ຜະລິດເປັນສິນຄ້າໃຫ້ມີຈຳນວນຫຼາຍ ແລະ ເພີ່ມຂຶ້ນເປັນຕົ້ນແມ່ນປຸກພືດກະສິກຳສະອາດ, ການ ລ້ຽງສັດ ເພື່ອຕອບສະໜອງກັບຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຂອງຕະຫຼາດ ແລະ ຂອງສັງຄົມ, ພາຍໃນ ປະເທດ ແລະ ສິ່ງອອກ.

4. ສືບຕໍ່ເພີ່ມທະວີການພົວພັນຮ່ວມມືຮອບດ້ານກັບ ສປປ ຈີນ, ເຊິ່ງພັກ ແລະ ລັດຖະບານ ທັງສອງປະເທດ ໄດ້ໃຫ້ການຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມ, ທັງໄດ້ຍົກລະດັບການພົວພັນຮ່ວມມືຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ນັບມື້ເຂົ້າ ສູ່ລວງເລິກ ຕາມທິດໜັ້ນຄົງຍາວນານ, ບ້ານໃກ້ເຮືອນຄຽງທິດີ, ໄວ້ເນື້ອເຊື່ອໃຈກັນ, ຮ່ວມມື ຮອບດ້ານ; ຕາມທິດນຳຂອງແນວທາງຕ່າງປະເທດ ຂອງພັກ ທັງສອງປະເທດໄດ້ຢືນຢັນວ່າ ການພົວພັນ ຮ່ວມມືລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປປ ຈີນ ເປັນຄູ່ຮ່ວມມືຍຸດທະສາດຮອບດ້ານ, ເປັນການພົວພັນຄູ່ ຮ່ວມມືຊາຕາກຳທີ່ມີຄວາມໝາຍຍຸດທະສາດ.