

ວິເຄາະທ່າອ່ຽງຂອງການລົງທຶນ ແລະ ການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” (The Belt and Road) ໄລຍະແຕ່ປີ 2021-2025

ບຸນທະວີ ສີພັນທອງ¹, ສຸດຖາວອນ ສີອຸດົມພັນ², ຄຳສອນ ສອນໄຊ³, ສິມຍົດ ໄລຍະແສງ⁴ ແລະ ສິທັດ ສຸລິສັກ⁵

ພາກວິຊາ ເສດຖະສາດ, ຄະນະເສດຖະສາດ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ, ມະຫາວິທະຍາໄລສຸພານຸວົງ

ບົດຄັດຫຍໍ້

¹ ຕິດຕໍ່ພົວພັນ: ບຸນທະວີ ສີພັນທອງ,
ພາກວິຊາ ເສດຖະສາດ, ຄະນະ
ເສດຖະສາດ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ,
ມະຫາວິທະຍາໄລສຸພານຸວົງ,
ໂທລະສັບ: +85620 2993 4334,
E-mail:
siphanthongbounthavy@gmail.com

^{2,3,4,5} ພາກວິຊາ ເສດຖະສາດ, ຄະນະ
ເສດຖະສາດ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ,
ມະຫາວິທະຍາໄລສຸພານຸວົງ

ຂໍ້ມູນບົດຄວາມ:

ການສົ່ງບົດຄວາມ: 16 ກັນຍາ 2021
ປັບປຸງສຳເລັດ: 21 ພະຈິກ 2021
ການຕອບຮັບ: 13 ທັນວາ 2021

ບົດຄົ້ນຄວ້ານີ້ມີຈຸດປະສົງເພື່ອ (1) ບົດບາດຂອງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໃນການກະຕຸ້ນ ການລົງທຶນ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ໄລຍະແຕ່ປີ 2010-2020, (2) ບົດບາດຂອງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໃນການກະຕຸ້ນ ການຄ້າ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ໄລຍະແຕ່ປີ 2010-2020 ແລະ (3) ທ່າອ່ຽງຂອງການລົງທຶນ ແລະ ການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໄລຍະແຕ່ປີ 2021-2025. ດັ່ງທີ່ພວກເຮົາຮັບຮູ້ນຳກັນແລ້ວວ່າ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ເປັນໜຶ່ງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນະໂຍບາຍ ການຕ່າງປະເທດ, ການທຸດ, ເສດຖະກິດ, ການລົງທຶນ ແລະ ການຄ້າ ໃຫ້ເຂັ້ມແຂງໜັກແໜ້ນ. ຜົນການສຶກສາ ເຫັນວ່າປັດຈຸບັນ ການລົງທຶນຂອງສປ ຈີນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ມີປະລິມານເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ເຊິ່ງ ສປ ຈີນໄດ້ກາຍເປັນ ຜູ້ລົງທຶນ ຕ່າງປະເທດລາຍໃຫຍ່ອັນດັບ 1. ສັງເກດເຫັນໄດ້ຈາກມູນຄ່າການລົງທຶນແຕ່ໄລຍະປີ 2010-2020 ມີມູນຄ່າທີ່ສະສົມມາມີເຖິງ 12,812,822,029 ໂດລາສະຫະລັດ, ໃນນີ້ ການລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ ແມ່ນເນັ້ນໜັກໃສ່ ຂະແໜງ ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຂະແໜງພະລັງງານໄຟຟ້າ. ສ່ວນທາງດ້ານ ການຄ້າ ຂອງ ສປ ຈີນ ກັບ ສປປ ລາວນີ້ ເຫັນວ່າຕະຫຼອດໄລຍະ ແຕ່ ປີ 2010-2020 ສປ ຈີນ ກັບ ສປປ ລາວ ທັງ 2 ຝ່າຍລ້ວນແຕ່ໄດ້ຊຸກຍູ້ສິ່ງເສີມ ແລະ ກະຕຸ້ນໃຫ້ການຄ້າຂອງ 2 ປະເທດເປັນໄປດ້ວຍບັນຍາກາດທີ່ດີ ມີທ່າອ່ຽງສືບຕໍ່ຂະຫຍາຍຕົວ ແລະ ເປັນຄູ່ຄ້າທີ່ດີ, ເຊິ່ງເຫັນໄດ້ຈາກມູນຄ່າການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ຈາກ ສປ ຈີນ ແຕ່ປີ 2010-2020 ມີເຖິງ 8,317,247,588.15 ໂດລາສະຫະລັດ, ໃນຂະນະດຽວກັນ ມູນຄ່າການສົ່ງອອກສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ຂອງ ສປປ ລາວ ໄປ ສປ ຈີນ ແຕ່ປີ 2010-2020 ມີມູນຄ່າເຖິງ 9,173,547,133.58 ໂດລາສະຫະລັດ. ນອກຈາກນີ້, ຜົນການວິເຄາະທ່າອ່ຽງຂອງການລົງທຶນ ແລະ ການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໄລຍະແຕ່ປີ 2021-2025 ພົບວ່າທ່າອ່ຽງ ມູນຄ່າການລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ ແມ່ນມີທ່າອ່ຽງຄົງທີ່ ໃນລະດັບ 1,164,802,002.64 ໂດລາສະຫະລັດ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິ (P-value) 0.05 ແລະ ມູນຄ່າທາງການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ແມ່ນມີທ່າອ່ຽງເພີ່ມຂຶ້ນໃນແຕ່ລະປີ. ໃນປີ 2025 ຄາດຄະເນວ່າຈະມີມູນຄ່າທາງການຄ້າເຖິງ 4,724,677,938.20 ໂດລາສະຫະລັດ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິ (P-value) 0.05.

ຄຳສັບທີ່ສຳຄັນ: ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ, ການລົງທຶນ, ການຄ້າ, ທ່າອ່ຽງ

Analyze the trend of investment and trade between Lao PDR and China under the project "The Belt and Road" from 2021-2025

Bounthavy SIPHANTHONG¹, Soutthavone SIOUDOMPHAN², Khamson SONESAI³,
Somyot LAYASENG⁴ and Sithat SOULISACK⁵

Department of Economics, Faculty of Economics and Tourism, Souphanouvong University, Lao PDR

ABSTRACT

The paper aims to study 1) the role of the Belt and Road in stimulating investment between Lao PDR and China from 2010-2020. 2) Role of the Belt and Road in stimulating trade between Lao PDR and China from 2010-2020. 3) Trends of investment and trade between Lao PDR and China under the "The Belt and Road" project from 2021-2025. As we acknowledge that "The Belt and Road" is one of the most robust firm's foreign policy, economy, investment, trade and culture to diplomatic practices.

The results of the study show that the current investment of China in Laos volume increased steadily, which has become an attractive foreign largest number 1. Notice the value investment, but over the years 2010-2020 amounts accumulated up to 12,812,822,029 US dollars, for investment in China emphasis Sector is construction sector and electric power sectors. The trade between China and Lao PDR shows that during the period of 2010-2020, China and Lao PDR have both encouraged and encouraged the two countries' good trade ties with good prospects to continue to grow and become good partners, with the imports value of goods and services from China from 2010-2020 to 8,317,247,588.15 US dollars. The export value of goods and services of Laos to China each year 2010-2020 amounted to 9,173,547,133.58 US dollars. In addition, the results of the analysis of investment and trade trends between Lao PDR and China under the " The Belt and Road " from 2021-2025 show that the trend of Chinese investment value is stable at 1,164,802,002.64 US dollars per year, with a significant at 0.05. In 2025, the trade value is expected to reach 4,724,677,938.20 US dollars with a significant at 0.05.

Keywords: *The Belt and Road, Investment, Trade, Trend.*

¹Corresponding Author:

Bounthavy SIPHANTHONG,
Department of Economics,
Faculty of Economics and
Tourism, Souphanouvong
University, Email:
siphanthongbounthavy@gmail.com

^{2,3,4,5} Department of Economics,
Faculty of Economics and
Tourism, Souphanouvong
University

Article Info:

Submitted: Sep 16, 2021

Revised: Nov 21, 2021

Accepted: Dec 13, 2021

1. ພາກສະເໜີ

“ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ເປັນຍຸດທະສາດເສັ້ນທາງສາຍໄຟໜຶ່ງ ທີ່ເລີ່ມຂຶ້ນໂດຍ ສປປ ຈີນ ເພື່ອຄວາມເຊື່ອມໂຍງ ທາງດ້ານຄົມມະນາຄົມ ດ້ານການຂົນສົ່ງໂລຈິສຕິກ, ເພື່ອເປັນການເຊື່ອມໂຍງຄວາມສຳພັນກັບປະເທດເພື່ອນບ້ານ ໂດຍສະເພາະການສ້າງຄວາມໝັ້ນຄົງໃນເສັ້ນທາງການຄ້າ ບໍ່ວ່າຈະເປັນທາງບົກຫລື ທາງທະເລຂອງ ສປປ ຈີນ ກັບບັນດາປະເທດໃນເສັ້ນທາງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ”. ສປປ ລາວ ແລະ ສປປ ຈີນ ສ້າງສາຍພົວພັນທາງການທຸດ ໃນປີ 1961 ນັບວ່າເປັນປະເທດຄູ່ຮ່ວມພັດທະນາທີ່ດີຕະຫຼອດມາ ຈົນຮອດປີ 2017 ການນຳຂຶ້ນສູງທັງສອງປະເທດໄດ້ຕັດສິນໃຈສູງ ເພື່ອສ້າງອະນາຄົດທີ່ດີກວ່າຂອງປະຊາຊົນສອງຊາດລາວ-ຈີນ ດ້ວຍການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ພາຍໃຕ້ແນວຄິດ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ (The belt and Road)” ພາໃຫ້ເກີດການລົງທຶນ - ການຄ້າ ຫຼາຍໂຄງການທີ່ພື້ນເດັ່ນຕາມມາເຊັ່ນ: ໂຄງການດາວທຽມ ລາວເຊັດ, ໂຄງການ

ສ້າງເຂດເສດຖະກິດ ບໍ່ເຕັ້ນ-ບໍ່ຫາມ, ການສ້າງເຂດພັດທະນາເສດຖະກິດໄຊເສດຖາວຽງຈັນ, ໂຄງການສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ, ໂຄງການທາງດ່ວນ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ບໍ່ເຕັ້ນ (ທອງພັນ ຈັນຖາວອນ, 2019: 1).

ອີກແງ່ມູມໜຶ່ງ ນະໂຍບາຍ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ເປັນນະໂຍບາຍທີ່ລັດຖະບານ ສປປ ຈີນ ສົ່ງເສີມເພື່ອຄວາມຮ່ວມມືທາງດ້ານເສດຖະກິດໃນລະດັບພາກພື້ນ ແລະ ລະດັບສາກົນ, ນອກນັ້ນ ນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວນີ້ ຍັງເປັນການຈັດຕັ້ງລະບຽບ ການລຳລຽງບັນດາປັດໄຈການຜະລິດ, ປັດໄຈທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ການຈັດສັນປັນສ່ວນຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດທີ່ມີຢູ່ຢ່າງຈຳກັດ ໃຫ້ເກີດປະໂຫຍດສູງສຸດ ໂດຍມຸ້ງເນັ້ນເປົ້າໝາຍໄປທີ່ການລວມຕົວກັນທາງດ້ານ ການຕະຫລາດ, ແລະ ຄວາມຮ່ວມມືກັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ ເພື່ອກະຈາຍຜົນປະໂຫຍດ ສູ່ສ່ວນລວມໃນລະດັບພູມິພາກ (ບອນນີ ເກວເຊີ້, 2017:1).

ນະໂຍບາຍ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ແມ່ນໄດ້ມີການລິ

ເລີ່ມຂຶ້ນໃນປີ 2013 ໂດຍທ່ານ ສີ ຈິນພິງ (Qi Jin Ping) ປະທານປະເທດ ແຫ່ງ ສປປ ຈີນ ແລະ ມາເຖິງ ປີ 2017 ໄດ້ມີການຈັດກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລືລະດັບສູງ ວ່າດ້ວຍການຮ່ວມມືສາກົນ ທີ່ ນະຄອນຫລວງປັກກິ່ງ, ເຊິ່ງນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວມີບົດບາດໃນການເປັນເຂດ ການຮ່ວມມື ເພື່ອສົ່ງເສີມການເຕີບໃຫຍ່ຂອງເສດຖະກິດໂລກ ໃນຮູບແບບເສດຖະກິດແບບເປີດ ເຊິ່ງທະນາຄານເພື່ອພັດທະນາຈີນ (CDB) ແລະ ທະນາຄານເພື່ອການສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າຈີນ ໄດ້ກະກຽມເງິນກູ້ຢືມສຳລັບ ໂຄງການພາຍໃຕ້ນະໂຍບາຍນີ້ລວມມີ 380,000 ລ້ານຢວນ ແລະ ລັດຖະບານ ສປປ ຈີນ ຍັງໄດ້ກະກຽມອັດສິດເງິນເຂົ້າສູ່ກອງທຶນ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ອີກ 100,000 ລ້ານຢວນ ລວມທັງເງິນຊ່ວຍເຫຼືອອີກ 60,000 ລ້ານຢວນ ສຳລັບປະເທດກຳລັງພັດທະນາໃນເສັ້ນທາງນີ້, ນອກນັ້ນ ນະໂຍບາຍ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຍັງສາມາດເຊື່ອມຈອດເສັ້ນທາງການຄ້າ ການລົງທຶນ ລະຫວ່າງ ສປປ ຈີນ ກັບບັນດາປະເທດໃນພູມິພາກອາຊີ, ອາຟຣິກາ ແລະ ເອີຣົບ ໂດຍອ້າງອີງຈາກເສັ້ນທາງສາຍໄໝໃນອະດີດ ເຊິ່ງໃນຄັ້ງນີ້ແມ່ນໄດ້ນຳໃຊ້ພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນເສັ້ນທາງລົດໄຟ ເປັນຕົວຢ່າງດັບໃນການພັດທະນາ ເຊິ່ງຄວບຄຸມເຖິງ 65 ປະເທດ ກວມເອົາ 60% ຂອງປະຊາກອນໂລກ ແລະ ປະມານ 1 ໃນ 3 ຂອງຜະລິດຕະພັນມວນລວມຂອງໂລກ (ສຸມາລີ ສຸດານິນ, 2019: 1).

ປະເທດລາວ ແມ່ນປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ພຽງປະເທດດຽວຂອງອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້ແຕ່ແມ່ນປະເທດທີ່ມີທາງບິກຕິດຕໍ່ຫາລະຫວ່າງຈີນ ກັບບັນດາປະເທດອາຊຽນທີ່ສັ້ນທີ່ສຸດ, ສະນັ້ນ ລັດຖະບານລາວ ຈຶ່ງໄດ້ສຸມໃສ່ການສ້າງສາປະເທດໃຫ້ເປັນປະເທດເຊື່ອມຈອດກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ. ເຊິ່ງຂໍ້ລິເລີ່ມ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຈະເປັນຍຸດທະສາດໃນການພັດທະນາວຽກງານພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມລາວໄດ້ຫຼາຍດ້ານບໍ່ວ່າຈະເປັນ ທາງດ້ານຄົມມະນາຄົມ, ການຄ້າ, ການພົວພັນມິດຕະພາບລະຫວ່າງປະຊາຊົນໃນແຕ່ລະປະເທດ, ການຕັ້ງຄຸດການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດ, ການສົ່ງເສີມການພົວພັນ, ຮ່ວມມືຊື້-ຂາຍ, ແລກປ່ຽນສິນຄ້າ, ການໄປມາຫາສູ່, ການທ່ອງທ່ຽວ, ການລົງທຶນກັບບັນດາປະເທດອາຊຽນ ແລະ ສປປ ຈີນ. ເຊິ່ງໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ກໍແມ່ນໜຶ່ງໃນໂຄງການໃຫຍ່ທີ່ມີຄວາມສຳຄັນເປັນພິເສດ ແລະ ຄວາມໝາຍທາງດ້ານປະຫວັດສາດ-ຍຸດທະສາດທັງເປັນສັນຍາລັກອັນໃໝ່ແຫ່ງການຮ່ວມມື ລາວ-ຈີນ ແລະ ເປັນການເລີ່ມຕົ້ນຂອງໂຄງການ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ລະຫວ່າງລາວ ແລະ ສປປ ຈີນ (ໜັງສືພິມປະເທດລາວ, 2017: 1).

ການກໍ່ສ້າງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຂອງ ສປປ ຈີນ ແມ່ນສອດຄ່ອງກັບຍຸດທະສາດ ແລະ ນະໂຍບາຍ ຂອງ ສປປ ລາວ ເພື່ອສ້າງປະເທດທີ່ບໍ່ມີທາງອອກສູ່ ທະເລມາເປັນປະເທດ

ທາງຜ່ານຂອງສາກົນເຊິ່ງກໍໄດ້ນຳເອົາ ກາລະໂອກາດອັນດີ ໃຫ້ແກ່ປະເທດລາວ ເປັນຕົ້ນ: ໂດຍອີງໃສ່ນະໂຍບາຍ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຂອງ ສປປ ຈີນ, ປັດຈຸບັນສອງ ປະເທດ ລາວ-ຈີນ ໄດ້ຮ່ວມກັນສ້າງ ແຜນແມ່ບົດຊຸກຍູ້ ການຮ່ວມມືກໍ່ສ້າງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ແລະ ຈະລົງນາມນຳກັນ ໃນໂອກາດທ່ານ ເລຂາທິການໃຫຍ່ ບຸນຍັງ ວໍລະຈິດ ຢ້ຽມຢາມ ສປປ ຈີນ ເປັນທາງການ ເພື່ອເຂົ້າຮ່ວມເວທີ ປຶກສາຫາລື ຂັ້ນສູງວ່າດ້ວຍ ການຮ່ວມມືສາກົນ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໃນລະຫວ່າງວັນທີ 12-15 ພຶດສະພາ ປີ 2017. ແຜນແມ່ບົດດັ່ງກ່າວ ແມ່ນອີງໃສ່ ລັກສະນະຈຸດພິເສດ, ພື້ນຖານການ ຮ່ວມມື ແລະ ລັກສະນະຄ້າຈຸນກັນ ຂອງສອງປະເທດລາວ ແລະ ຈີນ, ລົງເລິກໃສ່ ການຮ່ວມມື ໃນຂົງເຂດຈຸດສຸມ ແລະ ໂຄງການທີ່ສຳຄັນ ພາຍໃຕ້ຂອບການຮ່ວມມື “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ”, ຍົກລະດັບການ ເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດ ໃນຂະແໜງການ ຄົມມະນາຄົມ, ພະລັງງານໄຟຟ້າ ແລະ ຂະແໜງການ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງອື່ນໆ, ລົງເລິກໃສ່ການ ຮ່ວມມືຂົງເຂດການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນ, ເສີມຂະຫຍາຍພື້ນ ທີ່ການຮ່ວມມືດ້ານອຸດສາຫະກຳ ການຜະລິດ ແລະ ເຂດນິຄົມ ອຸດສາຫະກຳ, ນຳໃຊ້ກົນໄກການ ຮ່ວມມືທີ່ມີຢູ່ແລ້ວ ໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ, ເພີ່ມທະວີການ ຮ່ວມມືການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ເຝິກອົບຮົມ ດ້ານຊັບພະຍາກອນມະນຸດ, ສົ່ງເສີມການ ພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແບບຍືນຍົງ ຂອງສອງປະເທດ, ເພີ່ມພູນຄຸນສ້າງ ຄວາມອຸດົມຮັ່ງມີ ຜາສຸກຂອງ ປະຊາຊົນສອງຊາດ, ເສີມຂະຫຍາຍ ທ່າແຮງຂອງ ສປປ ລາວ ທີ່ນອນຢູ່ໃຈກາງ ແຫລມອິນດູຈີນ ໃຫ້ພື້ນເດັ່ນຍິ່ງຂຶ້ນ (ກະຊວງການຕ່າງປະເທດ, 2018: 1).

ແຜນແມ່ບົດຮ່ວມມືດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຖືເອົາບາງໂຄງການຮ່ວມມື ສຳຄັນເປັນແຮງຊຸກດັນເຊັ່ນ: ໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ, ໂຄງການສ້າງແຜນແມ່ບົດຕາໜ່າງ ເສັ້ນທາງ 3911 ແລະ ໂຄງການສຳຄັນອື່ນໆ ເພື່ອຊຸກຍູ້ການ ເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດດ້ານພື້ນ ຖານໂຄງລ່າງ, ລວມທັງເຊື່ອມ ໂຍງກັບບັນດາ ປະເທດແຫລມ ອິນດູຈີນ ແລະ ຕາໜ່າງເສັ້ນທາງ ພາຍໃນປະເທດ ຊ່ວຍເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ ບັນລຸເປົ້າໝາຍ ຍຸດທະສາດ ໃນການຫັນສປປ ລາວ ຈາກປະເທດ Land lock ເປັນ Land link. ຖືເອົາການເຊື່ອມໂຍງ ດ້ານຄົມມະນາຄົມ ຂ້າມແດນທີ່ເປັນ ລະບົບຄົບຊຸດ ເປັນຈຸດສຸມພື້ນຖານ ແລະ ເຊື່ອມຕໍ່ຕາຂ້າຍ ດ້ານພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ຂອງແລວເສດຖະກິດ ລະຫວ່າງແຫລມອິນດູຈີນ ກັບ ສປປ ຈີນ ໃຫ້ມີການໂລ່ງລ່ຽນກັນ. ນອກຈາກໂຄງ ລ່າງແລ້ວ ຍັງມີການເຊື່ອມໂຍງ ຂົງເຂດອື່ນໆ ເຊັ່ນ: ການລົງທຶນ, ການຄ້າ, ວັດທະນະທຳ-ສັງຄົມ, ເວົ້າລວມແມ່ນຮອບດ້ານ (ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ການຂົນສົ່ງ, 2016: 1).

ສະເພາະດ້ານການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ກັບ ສປປ ຈີນ ແຕ່ປີ 2011-2015, ບໍລິມາດການຄ້າລະ

ຫວ່າງ ລາວ-ຈີນ ໄດ້ຂະຫຍາຍຕົວ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງ ໜັ້ນໜຽງ ຄື ໃນ ປີ 2011 ມີປະມານ 1.3 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ, ປີ 2012 ປະມານ 1.7 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ, ປີ 2013 ເພີ່ມຂຶ້ນ 2.7 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ, ປີ 2014 ເພີ່ມຂຶ້ນອີກ ປະມານ 3.6 ຕື້ໂດລາ ສະຫະລັດ. ແຕ່ມາຮອດປີ 2015 ຕົວເລກ ການຄ້າສອງຝ່າຍ ໄດ້ຫຼຸດລົງໜ້ອຍ ໜຶ່ງມາຢູ່ທີ່ 2.78 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ ຍ້ອນໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ ຈາກເສດຖະກິດໂລກ ແລະ ລາຄາສິນຄ້າ ບາງປະເພດຫຼຸດລົງ (ແຮ່ທາດ, ຢາງພາລາ) (ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, 2016: 2). ປັດໄຈສໍາຄັນໜຶ່ງ ທີ່ຊ່ວຍໃຫ້ການຄ້າ ມີການຂະຫຍາຍຕົວດີ ແມ່ນພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຂອງສອງ ຝ່າຍໄດ້ລົງເລິກ ປຶກສາຫາລືເລື້ອຍໆ ເພື່ອແກ້ໄຂບັນຫາຂອດຄ້າງຄ່າຕ່າງໆ ໃນ ການອໍານວຍຄວາມສະດວກ ຕໍ່ການສົ່ງ-ນຳເຂົ້າສິນຄ້າຢູ່ຊາຍແດນ; ດ້ານໜຶ່ງອີກ, ລະຫວ່າງສອງຝ່າຍ ກໍໄດ້ມີການເຊັນ MOU ວ່າດ້ວຍການກຳນົດເງື່ອນໄຂ ການກວດກາ ສຸຂະອະນາໄມ ຜະລິດຕະພັນ ກະສິກຳຈຳນວນໜຶ່ງ ເຊັ່ນ: ເຂົ້າ, ມັນຕົ້ນແຫ້ງ, ກ້ວຍ ແລະ ໝາກໂມ ເຮັດໃຫ້ສິນຄ້າກະສິກຳ ເຫລົ່ານີ້ ສາມາດເຂົ້າສູ່ ຕະຫລາດ ສປປ ຈີນ ໄດ້ສະດວກ ແລະ ຫລາຍຂຶ້ນ.

ເພື່ອເປັນການເຮັດໃຫ້ການດຳເນີນການຄ້າຄວ້າວິໄຈຄັ້ງນີ້ ເປັນໄປຕາມເປົ້າໝາຍ ແລະ ສະດວກຕໍ່ການຄົ້ນຄວ້າວິໄຈ ກຸ່ມຜູ້ວິໄຈໄດ້ມີຈຸດປະສົງຂອງການຄົ້ນຄວ້າວິໄຈຄັ້ງນີ້:

(1) ບົດບາດຂອງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໃນການກະຕຸ້ນ ການລົງທຶນ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ໄລຍະແຕ່ປີ 2010-2020.

(2) ບົດບາດຂອງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໃນການກະຕຸ້ນ ການຄ້າ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ໄລຍະແຕ່ປີ 2010-2020.

(3) ວິເຄາະທ່າອ່ຽງຂອງການລົງທຶນ ແລະ ການຄ້າ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໄລຍະແຕ່ປີ 2021-2025.

2. ອຸປະກອນ ແລະ ວິທີການ

ເຄື່ອງມືທີ່ໃຊ້ໃນການທີ່ໃຊ້ໃນການວິໄຈ: ໃນການສຶກສາວິໄຈຄັ້ງນີ້ແມ່ນ ການສຶກສາແບບປະສົມປະສານລະຫວ່າງການວິໄຈແບບຄຸນນະພາບ (Qualitative Research) ແລະ ແບບປະລິມານ (Quantitative Research), ໂດຍນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນທຸຕິຍະພູມ (Secondary data) ທີ່ໄດ້ມາຈາກການສັງລວມຈາກເອກະສານຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເຊັ່ນ: ບົດສະຫຼຸບ, ບົດລາຍງານປະຈຳປີ, ບົດຄົ້ນຄວ້າວິໄຈທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ໜັງສືພິມ, ຂໍ້ມູນຕາມເວັບໄຊທາງອິນເຕີເນັດທີ່ມີຄວາມໝາຍເຊື່ອຖື ແລະ ອື່ນໆ ເຂົ້ານຳໃຊ້ໃນການສຶກສາ, ການອະທິບາຍຜົນຂອງການສຶກສາໃນຄັ້ງນີ້ ແມ່ນນຳໃຊ້ຮູບແບບການພັນລະນາ ດ້ວຍການນຳສະເໜີຄຳຕົວເລກ, ນຳໃຊ້ຕາຕະລາງ ແລະ ຮູບກາຟ ລວມໄປເຖິງບັນດາທິດສະດີທີ່ກ່ຽວຂ້ອງອື່ນໆ ເພື່ອປະກອບເຂົ້າໃນການອະທິບາຍເຫດ ແລະ

ຜົນຂອງການສຶກສາ.

ການເກັບລວບລວມຂໍ້ມູນ: ຂໍ້ມູນທີ່ຄະນະຜູ້ວິໄຈເກັບລວບລວມຂໍ້ມູນທຸຕິຍະພູມ ມາວິເຄາະເປັນຫຼັກ, ເຊິ່ງໄດ້ລວບລວມມາຈາກ ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ ກົມການລົງທຶນ, ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ກົມສົ່ງອອກ-ນຳເຂົ້າ.

ການວິເຄາະຂໍ້ມູນ: ສຳລັບຈຸດປະສົງທີ 1 ແລະ 2 ແມ່ນນຳໃຊ້ການວິເຄາະເນື້ອໃນ (Content Analysis) ໂດຍນຳເອົາຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຮວບຮວມມາສັງລວມ, ຕີຄວາມໝາຍ, ພິຈາລະນາ, ເລືອກເຟັ້ນວິເຄາະ ແລ້ວນຳສະເໜີຂໍ້ມູນໂດຍນຳໃຊ້ສະຖິຕິພັນລະນາ (Descriptive Statistics) ເພື່ອອະທິບາຍລັກສະນະຂອງຂໍ້ມູນຕ່າງໆເຊັ່ນ: ຄ່າສ່ວນຮ້ອຍ (Percentage) ແລະ ຄ່າພາລາເມເຕີ ຂອງ ສົມຜົນທ່າອ່ຽງ. ໂດຍການວິເຄາະຜ່ານໂປຣແກມ Excel 2020. ສຳລັບຈຸດປະສົງທີ 3 ແມ່ນໄດ້ນຳໃຊ້ສະຖິຕິອະນຸມານເຂົ້າໃນການວິເຄາະທ່າອ່ຽງການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການລົງທຶນ ແລະ ການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໄລຍະແຕ່ປີ 2021-2025 ດ້ວຍແບບຈຳລອງອະນຸກົມເວລາ $t = Y_t = b_0 + b_1T$.

3. ຜົນໄດ້ຮັບ

3.1 ບົດບາດຂອງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໃນການກະຕຸ້ນການລົງທຶນຂອງຈີນ ໄຫຼເຂົ້າສູ່ ສປປ ລາວ ໃນໄລຍະແຕ່ປີ 2013-2017

ສປປ ລາວ ແລະ ສປ ຈີນ ມີສາຍພົວພັນແບບຄູ່ ຮ່ວມຍຸດທະສາດ ຮອບດ້ານ ນຳກັນຢູ່ແລ້ວ, ຂົງເຂດການຮ່ວມມືໃນຂອບຂອງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ນີ້ສ່ວນໃຫຍ່ກໍມີ ການຮ່ວມມື ຕົວຈິງມາແລ້ວ. ສະນັ້ນ, ການສ້າງການຮ່ວມມື ໃນຂອບ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຈະເປັນປັດໄຈ ເອື້ອອຳນວຍຊຸກຍູ້ອີກບາດກ້າວໜຶ່ງ ໃຫ້ແກ່ການຮ່ວມມື ໃນທຸກດ້ານເວົ້າລວມ, ເວົ້າສະເພາະກໍແມ່ນການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນ ລະຫວ່າງ ລາວ-ຈີນ ໃຫ້ຂະຫຍາຍຕົວ ແລະ ນຳເອົາຜົນປະໂຫຍດ ມາສູ່ປະຊາຊົນສອງຊາດຫລາຍຂຶ້ນ.

ສະເພາະປີ 2010 ເຖິງປະຈຸບັນ, ການລົງທຶນຂອງວິສາຫະກິດຈີນຢູ່ລາວ ມີ 206 ໂຄງການດ້ວຍມູນ ຄ່າລວມ 3,529,427,072 ໂດລາສະຫະລັດ (ລວມທັງໂຄງການຮ່ວມທຶນກັບຝ່າຍລາວ) ເຮັດໃຫ້ການລົງທຶນ ຂອງຈີນຢູ່ລາວ ທັງໝົດສະສົມມາເຖິງ ປັດຈຸບັນມີ 338 ກວ່າໂຄງການ, ດ້ວຍມູນຄ່າປະມານ 12,812,821,959 ໂດລາສະຫະລັດ ແລະ ໄດ້ກາຍເປັນການລົງທຶນຂອງຕ່າງ ປະເທດອັນດັບທີ 1 ຢູ່ ສປປ ລາວ.

ອັນພື້ນເດັ່ນອີກອັນໜຶ່ງ ທີ່ພວກເຮົາຈະໄດ້ຮັບ ແມ່ນການເຂົ້າເຖິງແຫລ່ງທຶນ ເຊິ່ງແຫລ່ງທຶນ ທີ່ເປັນເສົາຄໍ້າ ຂອງຂໍ້ລິເລີ່ມ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ແມ່ນມີຈຳນວນມະຫາສານ, ແຕ່ລະປະເທດທີ່ລຽບຕາມແລວທາງ ສາມາດນຳສະເໜີ ໂຄງການທີ່ເຫັນ

ວ່າ ສອດຄ່ອງ ກັບ ນະໂຍບາຍເຊື່ອມໂຍງ ເຊື່ອມຈອດ ຂອງຂໍ້ລິເລີ່ມ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ແລະ ທັງເປັນໂຄງການ ບຸລິມະສິດຂອງ ປະເທດຕີນ ເພື່ອສະເໜີ ຕໍ່ຝ່າຍຈີນ ນຳໃຊ້ແຫລ່ງທຶນດັ່ງກ່າວ. ປະຈຸບັນ ສປປ ລາວ ມີໂຄງການລົງທຶນທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດມີທັງໝົດ 4,500 ໂຄງການ ລວມມູນຄ່າ 25,000 ຕື້ກວ່າໂດລາສະຫະລັດ ຈາກ 53 ປະເທດ ຢູ່ໃນ 15 ຂະແໜງການ, ໃນນັ້ນ ສປ ຈີນ ເປັນປະເທດທີ່ມີການລົງທຶນຫລາຍກວ່າໝູ່ ແລະ ຕິດອັນດັບທີ 1 ໃນດ້ານການລົງທຶນໃນ ສປປ ລາວ, ຖັດມາແມ່ນ ສສ ຫວຽດນາມ ແລະ ປະເທດໄທ. ສະພາບການລົງທຶນຂອງຕ່າງປະເທດໃນ ສປປ ລາວ ໂດຍລວມແລ້ວໃນແຕ່ລະປີມີທ່າວຽງເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ພາຍຫລັງທີ່ມີການເປີດກວ້າງເສດຖະກິດ ເລີ່ມແຕ່ມີກົດໝາຍສົ່ງເສີມການລົງທຶນຕ່າງປະເທດສະບັບປີ 1988 ເປັນຕົ້ນມາ. ປະຈຸບັນ ມີໂຄງການລົງທຶນທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ 4,500 ໂຄງການມີມູນຄ່າທັງໝົດ 25,281 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ ມາຈາກ 53 ປະເທດ ຢູ່ໃນ 15 ຂະແໜງການຫລັກເປັນຕົ້ນ: ຂະແໜງບໍ່ແຮ່, ພະລັງງານໄຟຟ້າ, ກະສິກຳ, ບໍລິການ ແລະ ອື່ນໆ ເຊິ່ງໃນນັ້ນ 6 ປະເທດທີ່ມີການລົງທຶນຫລາຍກວ່າໝູ່ໄດ້ແກ່ ສປ ຈີນ, ສສ ຫວຽດນາມ, ໄທ, ສ ເກົາຫລີ, ຝຣັ່ງ ແລະ ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ.

ສຳລັບການລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ ມີທ່າກ້າວຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ເປັນອັນດັບໜຶ່ງນັບແຕ່ປີ 2008 ມາຮອດປັດຈຸບັນ ສາມາດສັງລວມໄດ້ທັງໝົດ 755 ໂຄງການມີມູນຄ່າການລົງທຶນທັງໝົດ 6.501 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດໃນ 14 ຂະແໜງການໃນທົ່ວປະເທດ, ກິດຈະການການລົງທຶນທີ່ໄດ້ຮັບຄວາມສົນໃຈກວ່າໝູ່ແມ່ນ ຂະແໜງພະລັງງານໄຟຟ້ານ້ຳຕົກ, ກະສິກຳ, ອຸດສາຫະກຳ, ຫັດຖະກຳ, ການບໍລິການ ແລະ ອື່ນໆ”. ນອກນັ້ນ, ທ່ານ ປອ. ບຸນທະວີ ສີສຸພັນທອງ ກ່າວຕື່ມວ່າ: “ເວົ້າສະເພາະການພັດທະນາເຂດເສດຖະກິດພິເສດ ແລະ ເຂດເສດຖະກິດສະເພາະ ຢູ່ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີຄວາມຄືບໜ້າເປັນຢ່າງດີ ເປັນສັນຍານເຮັດໃຫ້ບັນດານັກລົງທຶນທັນມາສົນໃຈຫລາຍຂຶ້ນ ເຫັນໄດ້ຈາກການພັດທະນາໃນເຂດດັ່ງກ່າວມີການສ້າງເສັ້ນທາງ, ໄຟຟ້າ, ນ້ຳປະປາ, ຄົມມະນາຄົມ, ອາຄານສະຖານທີ່ ສ້າງວຽກເຮັດງານ ທຳນັບມື້ນັບເພີ່ມຂຶ້ນ ເປັນການສ້າງ ໜ່ວຍງານເປັນອຸດສາຫະ ກຳທີ່ທັນສະໄໝ, ຫັນດິນເປັນທຶນ ແລະ ນຳໃຊ້ທ່າແຮງເສັ້ນທາງຍຸດທະສາດຂອງເສັ້ນທາງເຊື່ອມຈອດຕາເວັນຕົກ ທັງນີ້ກໍເພື່ອແນໃສ່ພັດທະນາໃຫ້ ຫລຸດຟື້ນອອກຈາກຄວາມທຸກຍາກ ແລະ ດ້ອຍພັດທະນາ ໃນປີ 2020”.

ຈາກຕາຕາລາງ 1 ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງແຕ່ໄລຍະປີ 2010-2020 ການລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ ໄຫລເຂົ້າ ສປປ ລາວ ສະສົມມີມູນຄ່າເຖິງ 12,812,821,959 ໂດລາສະຫະລັດ. ໃນນັ້ນ, ປີທີ່ມີການລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ ໄຫລເຂົ້າມາລົງທຶນໃນ ສປປ

ລາວ ຫລາຍກວ່າໝູ່ ແມ່ນ ປີ 2016. ຈາກຕາຕາລາງ ຂ້າງເທິງນັ້ນ ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ນັບແຕ່ປີ 2016 ທີ່ມີການລິເລີ່ມປະກາດນະໂຍບາຍ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຢູ່ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີບົດບາດເຮັດໃຫ້ການລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ ໄດ້ສືບຕໍ່ລົງໄຫລເຂົ້າສູ່ ສປປ ລາວ ນັບມື້ນັບຫລາຍຂຶ້ນ ເຊິ່ງເຫັນໄດ້ ໃນປີ 2016 ມູນຄ່າການລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ທັງໝົດມີເຖິງ 3,865,827,750 ໂດລາສະຫະລັດ, ໃນນັ້ນກວມເອົາສັດສ່ວນມູນຄ່າການລົງທຶນທັງໝົດຂອງຕ່າງປະເທດທີ່ລົງທຶນໃນ ສປປ ລາວ ເຖິງ 1.45 ເທົ່າຕົວ, ໃນນັ້ນຂະແໜງການທີ່ໄດ້ຮັບຄວາມສົນໃຈໃຫ້ນັກລົງທຶນ ສປ ຈີນ ມາລົງທຶນຢູ່ ສປປ ລາວ ແມ່ນຂະແໜງການບໍລິການ ມີມູນຄ່າເຖິງ 2,394,400,000 ໂດລາສະຫະລັດ, ຖັດມາແມ່ນຂະແໜງພະລັງງານໄຟຟ້າ ມີມູນຄ່າເຖິງ 1,422,460,000 ໂດລາສະຫະລັດ.

ໂດຍໃນປັດຈຸບັນ ບັນດາບໍລິສັດຈາກ ຈີນ ນັບເປັນຜູ້ລົງທຶນໃນ ລາວ ເປັນອັນດັບທີ 1 ຈາກທັງໝົດ 53 ປະເທດທີ່ມີມູນຄ່າການລົງທຶນໃນ ສປປ ລາວ ລວມກັນຫຼາຍກວ່າ 28,000 ລ້ານໂດລາ ທັງນີ້ສາເຫດສຳຄັນທີ່ເຮັດໃຫ້ການລົງທຶນຂອງ ຈີນ ໃນ ລາວ ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ກໍເພາະວ່າທາງການທັງ 2 ຝ່າຍໄດ້ຕົກລົງເສີມຂະຫຍາຍການຮ່ວມມືທາງເສດຖະກິດ ລະຫວ່າງ ກັນຢ່າງຮອບດ້ານ ແລະ ໄດ້ຮ່ວມກັນສ້າງແຜນແມ່ບົດຮ່ວມມືທາງເສດຖະກິດ ແລະ ເທກນິກເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຮ່ວມກັນນັບຈາກປີ 2016 ເປັນຕົ້ນມາ ແລະ ຍັງຈະດຳເນີນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຮ່ວມກັນຕໍ່ໄປຈົນເຖິງປີ 2020 ອີກດ້ວຍ. ນອກນັ້ນ, ການລົງທຶນຂອງບັນດາບໍລິສັດເອກະຊົນ ຈີນ ໃນ ລາວ ທັງໃນສ່ວນທີ່ເປັນການລົງທຶນຂອງ ຈີນ ທັງ 100 ເປີເຊັນ ແລະ ຮ່ວມທຶນກັບເອກະຊົນ ລາວ ນັ້ນກໍມີຢູ່ເຖິງ 338 ໂຄງການ ໂດຍມີມູນຄ່າການລົງທຶນລວມກັນເກີນກວ່າ 12,812,821,959 ໂດລາໃນປັດຈຸບັນ ແລະ ການລົງທຶນຂອງບັນດາບໍລິສັດຈາກ ຈີນ ຢູ່ໃນ ລາວ ກໍໄດ້ເນັ້ນໜັກທັງການຜະລິດໃນພາກກະສິກຳ ແລະ ປ່າໄມ້, ພາກພະລັງງານໂດຍສະເພາະແມ່ນການກໍ່ສ້າງເຂື່ອນຜະລິດໄຟຟ້າ ແລະ ການຂຸດຄົ້ນແຮ່ທາດເປັນຫຼັກ.

ກ່ອນໜ້ານີ້ ທາງການ ລາວ-ຈີນ ກໍໄດ້ລົງນາມໃນເອກະສານສຳຄັນຈຳນວນ 16 ສະບັບທີ່ກ່ຽວກັບການຮ່ວມມືຮອບດ້ານລະຫວ່າງກັນ ຊຶ່ງໃນນີ້ລວມເຖິງການລົງນາມໃນສັນຍາເງິນກູ້ໃນໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ ລາວ-ຈີນ ການສະໜອງເງິນກູ້ດອກເບ້ຍຕໍ່າເພື່ອປັບປຸງສາຍສົ່ງກະແສໄຟຟ້າໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຮ່າງແຜນແມ່ນບົດວ່າດ້ວຍການຮ່ວມມືໃນໂຄງຂ່າຍ ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ, ການພັດທະນາຄວາມສາມາດຂອງການຜະລິດສິນຄ້າ, ການຮ່ວມມືໃນການສ້າງແຜນພັດທະນາແບບກວມລວມໃນຂົງເຂດໄຟຟ້າ, ການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ວັດທະນະທຳ, ບັນທຶກການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານ

ພາສີ, ສັນຍາເງິນກູ້ສຳລັບເຂດພັດທະນາກວມລວມເມືອງໄຊເສດຖາ, ສັນຍາເງິນກູ້ຢືມເພື່ອກໍ່ສ້າງເຂື່ອນນ້ຳງື່ມ 4, ເຂື່ອນນ້ຳອູໄລຍະທີ 2 ແລະ ການຮ່ວມທຶນກໍ່ສ້າງເຂື່ອນຢູ່ແຂວງຫົວພັນ.

ໃນວັນທີ 11 ພຶດສະພາ 2018 ທີ່ ນະຄອນຫລວງວຽງຈັນ, ຄະນະກຳມະການຮ່ວມມື ເສດຖະກິດ, ການຄ້າ ແລະ ເຕັກນິກ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ແລະ ສປ ຈີນ ໄດ້ເຊັນສັນຍາສືບຕໍ່ຮ່ວມມື ຮອບດ້ານ ໂດຍ ທ່ານ ນາງ ເຂັມມະນີ ພົນເສນາ ລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ທັງເປັນປະທານຄະນະ ກຳມະການຮ່ວມມືລາວ-ຈີນ ແລະ ທ່ານ ນາງ ກາວຢ້ຽນ ຮອງລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງການຄ້າ ແຫ່ງ ສປ ຈີນ ແລະ ມີບັນດາພະນັກງານ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງເຂົ້າຮ່ວມ. ເຊິ່ງເນື້ອໃນສັນຍາ ໄດ້ລະບຸວ່າ: ສອງຝ່າຍມີຄວາມຍິນດີ ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນ ດ້ານທຶນຮອນ ຂອງຝ່າຍຈີນ ໃຫ້ແກ່ຝ່າຍລາວ ເພື່ອຊຸກຍູ້ ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງລາວ ແບບຍືນຍົງ ເຊັ່ນ: ໂຄງການສຶກສາທາງໄກ, ໂຄງການສ້າງຄວາມເຂັ້ມແຂງ ໃຫ້ແກ່ຄູ່-ອາຈານ ຢູ່ຊົນນະບົດ; ໂຄງການສ້າງແຜນແມ່ບົດ ຊັບພະຍາກອນທີ່ດິນ ແລະ ຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ; ໂຄງການແສງສະຫວ່າງຊົນນະບົດ; ໂຄງການໂທລະພາບດິຈິຕອນຊົນນະບົດ; ໂຄງການສຸກສາລາຊົນນະບົດ; ໂຄງການສະໜອງນ້ຳເຂດຊົນນະບົດ ແລະ ໂຄງການລະບົບການຄ້າ ຜະລິດຕະພັນກະສິກຳ ໂດຍຜ່ານ ອິນເຕີເນັດທັງໝົດ ເຫັນວ່າມີຄວາມຄືບໜ້າດີ; ພ້ອມນີ້ຍັງມີໂຄງການຊ່ວຍເຫຼືອ ໂຮງໝໍມະໂຫສິດ; ໂຄງການຊ່ວຍເຫຼືອ ຫ້ອງອາຫານ ຫໍປະຊຸມ ແຫ່ງຊາດລາວ; ໂຄງການຊ່ວຍເຫຼືອ ບັບປຸງລະບົບໄອຊີທີ ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ ເຊິ່ງຈະໄດ້ເລີ່ມລົງມືຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດ ພາຍໃນປີນີ້; ເຂື່ອນໄຟຟ້າຫ້ວຍປາລາຍ ທີ່ເປັນໂຄງການ ນຳໃຊ້ເງິນກູ້ຢືມພິເສດ ມີຄວາມພ້ອມທີ່ຈະປ່ອຍເງິນກູ້ ແລະ ຈະເລີ່ມລົງມືກໍ່ສ້າງໃນໄວ້ງນີ້. ຝ່າຍຈີນ ຍັງມີຄວາມຍິນດີ ຈະສືບຕໍ່ສະໜັບສະໜູນ ຊ່ວຍເຫຼືອຝ່າຍລາວ ໃນດ້ານຕ່າງໆ ລວມທັງການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ຕາມຄວາມສາມາດຂອງຕົນ, ພິຈາລະນາສະໜອງເງິນສິນເຊື່ອໃຫ້ແກ່ ໂຄງການທີ່ຖືກຕາມເງື່ອນໄຂ ແລະ ຊຸກຍູ້ການພັດທະນາເສດຖະກິດສັງ-ຄົມຂອງລາວ.

ປັດຈຸບັນ ການລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ມີປະລິມານເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ເຊິ່ງຈີນໄດ້ກາຍເປັນ ຜູ້ລົງທຶນຕ່າງປະເທດລາຍໃຫຍ່ອັນດັບໜຶ່ງ. ສອງຝ່າຍຍັງເຫັນດີ ຈະສືບຕໍ່ຊຸກຍູ້ໂຄງການຮ່ວມມືຂະໜາດໃຫຍ່ ເຊັ່ນ: ໂຄງການຮ່ວມມືເສດຖະກິດ ບໍ່ເຕັນ-ບໍ່ຫານ, ໂຄງການພັດທະນາກວມລວມໄຊເສດຖາ, ທາງດ່ວນວຽງຈັນ-ວັງວຽງ, ເຂດພັດທະນາຕົວແບບການ ຮ່ວມມືກະສິກຳທັນສະໄໝ, ໂຄງການ ເກືອໂປຕັດລາວ ແລະອື່ນໆ. ສອງຝ່າຍເຫັນດີ ຈະເພີ່ມການປະສານງານ, ຮ່ວມກັນຊຸກຍູ້ ແລະ ການຮ່ວມມືກັນ ໃນຂອບການຮ່ວມມື ຫລາຍຝ່າຍ

ເຊັ່ນ: ການຮ່ວມມືຂອບແມ່ນ້ຳລ້ານຊ້າງ-ແມ່ນ້ຳຂອງ, ຈີນ-ອາຊຽນ ແລະ ອື່ນໆ ເພື່ອໃຫ້ສຳເລັດໂດຍໄວ. ສະນັ້ນ, ພາຍໃຕ້ຂອບແນວຄິດ ລິເລີ່ມຮ່ວມກັນສ້າງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໂດຍສອງຝ່າຍຍິນດີເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມືດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານຂະໜາດໃຫຍ່ ຂອງສອງປະເທດ, ຕັ້ງໜ້າຊຸກຍູ້ການກໍ່ສ້າງ ແລວທາງເສດຖະກິດ ລາວ-ຈີນ, ສືບຕໍ່ປະສານງານຢ່າງໃກ້ຊິດ ເພື່ອຮັບປະກັນການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໃຫ້ມີຄວາມຄືບໜ້າເປັນຢ່າງດີ, ພ້ອມທັງເຮັດໃຫ້ ຮັດແໜ້ນສາຍ ພົວພັນ ຄູ່ຮ່ວມມືຍຸດທະສາດ ຮອບດ້ານ ລາວ-ຈີນ ໃຫ້ນັບມື້ເລິກເຊິ່ງ.

3.2 ບົດບາດຂອງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໃນການກະຕຸ້ນການຄ້າ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ໄລຍະແຕ່ປີ 2010-2020

ເມື່ອເວົ້າເຖິງການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ກັບ ສປ ຈີນ ແລ້ວ, ສປ ຈີນ ຖືໄດ້ວ່າເປັນປະເທດຄູ່ຄ້າ ຍຸດທະສາດ ອັນດັບຕົ້ນຂອງ ສປປ ລາວ ບໍ່ວ່າຈະເປັນການສົ່ງອອກ ຫລື ນຳເຂົ້າ ເຊິ່ງກວມເອົາຫຼາຍປະເພດສິນຄ້າໃນຕາຕະລາງ ສາລະບານພາສີ. ໃນແຕ່ລະປີ ມູນຄ່າການຄ້າຂາຍລະຫວ່າງ ສອງ ປະເທດ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ດ້ວຍຈັງຫວະ ອັນວ່ອງໄວ. ສປປ ລາວ ແລະ ສປ ຈີນ ມີສາຍພົວພັນແບບຄູ່ ຮ່ວມຍຸດທະສາດ ຮອບດ້ານ ນຳກັນຢູ່ແລ້ວ, ຂົງເຂດການຮ່ວມມືໃນຂອບຂອງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ນີ້ສ່ວນໃຫຍ່ກໍ່ມີ ການຮ່ວມມື ຕົວຈິງມາແລ້ວ. ສະນັ້ນ, ການສ້າງການຮ່ວມມື ໃນຂອບ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຈະເປັນປັດໄຈ ເອື້ອອຳນວຍຊຸກຍູ້ອີກບາດກ້າວໜຶ່ງໃຫ້ແກ່ການຮ່ວມມື ໃນທຸກດ້ານເວົ້າລວມ, ເວົ້າສະເພາະກໍ່ແມ່ນການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນ ລະຫວ່າງ ລາວ-ຈີນ ໃຫ້ຂະຫຍາຍຕົວ ແລະ ນຳເອົາຜົນປະໂຫຍດ ມາສູ່ປະຊາຊົນສອງຊາດຫລາຍຂຶ້ນ.

ເມື່ອເວົ້າເຖິງການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ກັບ ສປ ຈີນ ແລ້ວ, ສປ ຈີນ ຖືໄດ້ວ່າເປັນປະເທດຄູ່ຄ້າຍຸດທະສາດອັນດັບຕົ້ນຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ມີການຄ້າຮ່ວມກັນມາແຕ່ຍາວນານ ບໍ່ວ່າຈະເປັນການສົ່ງອອກ ຫລື ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ເຊິ່ງກວມເອົາຫຼາຍປະເພດສິນຄ້າໃນຕາຕະລາງສາລະບານພາສີ, ໃນແຕ່ລະປີມູນຄ່າການຄ້າລະຫວ່າງສອງປະເທດໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ດ້ວຍຈັງຫວະອັນວ່ອງໄວ. ເຊິ່ງມີລາຍລະອຽດ ດັ່ງຕາຕະລາງ 2.

ຈາກຕາຕະລາງ 2 ສະແດງເຖິງມູນຄ່າການຄ້າລະຫວ່າງ ລາວ-ຈີນໃນຊ່ວງໄລຍະເວລາ 10 ປີ (2010-2020) ທີ່ຜ່ານມາມີມູນຄ່າລວມສູງເຖິງ 17,490,794,721.74 ໂດລາສະຫະລັດ ເຊິ່ງມີອັດຕາເພີ່ມຂຶ້ນໂດຍສະເລ່ຍ 22.89% ຕໍ່ປີ. ໃນນັ້ນ, ປາກົດວ່າ ສປປ ລາວ ເປັນຝ່າຍທີ່ໄດ້ປຽບດຸນການຄ້າຕໍ່ ສປ ຈີນ ອີກດ້ວຍ ນັ້ນກໍ່ຄືໃນຂະນະທີ່ ສປປ ລາວ ນຳເຂົ້າຈາກ ສປ ຈີນ ຄິດເປັນມູນຄ່າລວມ 8,317,247,588.15 ໂດລາສະຫະລັດ ແລະ ໄດ້ສົ່ງອອກໄປ ສປ ຈີນ ຄິດເປັນມູນຄ່າລວມເຖິງ

9,173,547,133.58 ໂດລາສະຫະລັດ ເຊິ່ງ ສປປ ລາວ ໄດ້ປຽບ
ດູນການຄ້າມີມູນຄ່າລວມ 856,299,545.43 ໂດລາສະຫະລັດ.
ໃນນັ້ນ ປີ 2017 ເປັນປີທີ່ ສປປ ລາວ ໄດ້ປຽບດູນການຄ້າຕໍ່ ສປ
ຈີນ ມີມູນຄ່າສູງກວ່າປີອື່ນໆ ເຊິ່ງມີມູນຄ່າ 416,164,035.88
ໂດລາສະຫະລັດ, ໃນຂະນະດຽວກັນ ປີ 2012 ເປັນປີທີ່ ສປປ
ລາວ ເສຍປຽບດູນການຄ້າຕໍ່ ສປ ຈີນ ມີມູນຄ່າ
438,093,862.50 ໂດລາສະຫະລັດ.

ໃນປີ 2019, ເປັນປີທີ່ ການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ
ແລະ ສປ ຈີນ ໄດ້ພື້ນເດັ່ນກວ່າປີອື່ນໆ ເຊິ່ງມີມູນຄ່າລວມເຖິງ
3,221,346,084.12 ໂດລາສະຫະລັດ, ໃນນັ້ນ ສປປ ລາວ ໄດ້
ການນຳເຂົ້າຈາກ ສປ ຈີນ ມີມູນຄ່າ 1,511,987,388.62 ໂດລາ
ສະຫະລັດ ແລະ ໄດ້ສົ່ງອອກໄປ ສປ ຈີນ ມີມູນຄ່າ
1,709,358,695.50 ໂດລາສະຫະລັດ. ເຊິ່ງປາກົດເຫັນວ່າ ສປປ
ລາວ ໄດ້ດູນການຄ້າຕໍ່ ສປ ຈີນ ລວມມູນຄ່າເຖິງ
197.371.306,88 ໂດລາສະຫະລັດ.

ໃນຂະນະດຽວກັນນັ້ນ, ໃນປີ 2020 ເປັນປີທີ່ມູນຄ່າການ
ຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ສປ ຈີນ ມີອັດຕາຫລຸດລົງເມື່ອ
ປຽບທຽບກັບປີຜ່ານມາ (ປີ 2019) ມີອັດຕາຫລຸດລົງເຖິງ
24.39%, ເຊິ່ງມີມູນຄ່າການຄ້າລວມ 2,589,756,973.85 ໂດ
ລາສະຫະລັດ. ໃນນັ້ນ ສປປ ລາວ ໄດ້ການນຳເຂົ້າຈາກ ສປ ຈີນ
ມີມູນຄ່າ 8,317,247,588.15 ໂດລາສະຫະລັດ ແລະ ໄດ້ສົ່ງ
ອອກໄປ ສປ ຈີນ ມີມູນຄ່າ 1,467,376,959.09 ໂດລາ
ສະຫະລັດ. ເຊິ່ງສາເຫດຕົ້ນຕໍທີ່ເຮັດໃຫ້ມູນຄ່າການຄ້າຫລຸດລົງ
ຈາກປີທີ່ຜ່ານມານັ້ນກໍ່ເນື່ອງມາຈາກການລະບາດຂອງ Covid-
19, ໄດ້ເຮັດໃຫ້ທັງສອງປະເທດໄດ້ປິດດ່ານທີ່ເປັນປະຕູການຄ້າ
ລະຫວ່າງກັນ. ສະນັ້ນ, ການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດຈຶ່ງພົບຄວາມ
ຫຍຸ້ງຍາກຫຼາຍປະການ, ມີຂໍ້ຈຳກັດ ແລະ ມີມາດຕະການປ້ອງກັນ
ຕ່າງໆຕໍ່ກັບສິນຄ້ານຳເຂົ້າຈາກຕ່າງປະເທດ ເຊິ່ງສິນຄ້າບາງປະເພດ
ກໍ່ຖືກຫ້າມນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກລະຫວ່າງກັນ ເປັນຕົ້ນ. ແຕ່ເຖິງ
ແນວໃດກໍ່ຕາມ ໃນປີດັ່ງກ່າວນີ້ ສປປ ລາວ ກໍ່ຍັງໄດ້ດູນການຄ້າ
ກັບ ສປ ຈີນ ລວມມູນຄ່າເຖິງ 344,996,944.33 ໂດລາ
ສະຫະລັດ.

ຕະຫຼອດໄລຍະແຕ່ປີ 2010 ຫາປີ 2020, ສປ ຈີນ ກັບ
ສປປ ລາວ ທັງ 2 ຝ່າຍລ້ວນແຕ່ໄດ້ຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມ ແລະ ກະຕຸ້ນ
ໃຫ້ການຄ້າຂອງ 2 ປະເທດເປັນໄປດ້ວຍບັນຍາກາດທີ່ດີ, ມີທ່າ
ອ່ຽງສືບຕໍ່ຂະຫຍາຍຕົວ ແລະ ເປັນຄູ່ຄ້າທີ່ດີຕໍ່ກັນ, ເຊິ່ງເຫັນໄດ້
ຈາກມູນຄ່າການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ຈາກ ສປ ຈີນ ແຕ່ປີ
2010-2020 ມີມູນຄ່າລວມສູງເຖິງ 8,317,247,588.15 ໂດລາ
ສະຫະລັດ ເຊິ່ງໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນໃນອັດຕາສ່ວນສະເລ່ຍ 20.96% ຕໍ່
ປີ, ໃນນັ້ນ ການນຳເຂົ້າສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນໄດ້ແກ່ປະເພດ ກົນຈັກ
ແລະ ເຄື່ອງປະກອບ, ເຄື່ອງອຸປະກອນໄຟຟ້າ ແລະ ເຄື່ອງ

ປະກອບຂອງເຄື່ອງດັ່ງກ່າວ, ຜະລິດຕະພັນບໍ່ແຮ່, ໂລຫະ ແລະ
ເຄື່ອງໃຊ້ທີ່ເຮັດດ້ວຍໂລຫະ, ແລະ ພາຫະນະຂົນສົ່ງອື່ນໆ. ໃນ
ຂະນະດຽວກັນ ສປປ ລາວ ກໍ່ໄດ້ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ
ໄປ ສປ ຈີນ ຄິດເປັນມູນຄ່າລວມເຖິງ 9,173,547,133.58 ໂດ
ລາສະຫະລັດ ເຊິ່ງໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນໃນອັດຕາສ່ວນສະເລ່ຍ 6.06% ຕໍ່
ປີ, ໃນນັ້ນ ການສົ່ງອອກສ່ວນໃຫຍ່ໄດ້ແກ່ປະເພດຜະລິດຕະພັນ
ຈາກພືດ ເຊັ່ນ ມັນຕົ້ນ, ອ້ອຍ, ສາລີ, ຖົ່ວດິນ, ກ້ວຍ, ເຂົ້າສານ ...
ແລະ ປະເພດ ອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງອາຫານ, ເຄື່ອງດື່ມ, ເຫຼົ້າ
ແລະ ອື່ນໆ.

ແຕ່ຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ, ການທີ່ມູນຄ່າການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ
ລາວ ກັບ ສປ ຈີນ ເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ລາວກໍ່ເປັນຝ່າຍໄດ້ປຽບດູນ
ການຄ້າຕໍ່ ສປ ຈີນ ນັ້ນກໍ່ເປັນຍ້ອນວ່າບັນດານັກທຸລະກິດຈີນໄດ້
ພາກັນຫຼັ່ງໄຫຼເຂົ້າມາລົງທຶນຢູ່ໃນລາວຫຼາຍຂຶ້ນຕໍ່ເນື່ອງ ເປັນຕົ້ນ
ແມ່ນຂະແໜງການກະສິກຳ ເຊິ່ງຜົນຜະລິດທີ່ໄດ້ຮັບສ່ວນໃຫຍ່
ຈະຖືກສົ່ງກັບຄືນໄປບໍລິໂພກຢູ່ ສປ ຈີນ. ນອກນັ້ນແລ້ວ, ເພື່ອ
ເປັນການຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມການຄ້າລະຫວ່າງກັນໃຫ້ນັບມື້ເພີ່ມທະວີ
ແລະ ແໜ້ນແຟ້ນຍິ່ງຂຶ້ນ ໃນປີ 2018, ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປ ຈີນ
ແລະ ສປປ ລາວ ກໍ່ມີການລົງນາມຮັບຊື້ສິນຄ້າຈຳນວນ 9
ລາຍການ ຈາກ ສປປ ລາວ ເຊິ່ງປະກອບມີ ນ້ຳຕານ 5 ແສນໂຕນ
ຕໍ່ປີ, ຫມາກມ່ວງຫົມະພານ 2 ແສນໂຕນ/ປີ, ຖົ່ວເຫລືອງ 2 ແສນ
ໂຕນ/ປີ, ກ້ວຍ 1 ແສນໂຕນຕໍ່ປີ, ແບັງມັນຕົ້ນ 1 ແສນໂຕນ/ປີ,
ຫມາກມ່ວງ 1 ແສນໂຕນ/ປີ, ຖົ່ວດິນ 1 ແສນໂຕນ/ປີ, ຊີ້ນງົວແຊ່
ແຊງ 1 ແສນໂຕນ/ປີ, ຖົ່ວລຽນ 50.000 ໂຕນ/ປີ. ໃນທາງ
ກົງກັນຂ້າມ, ສປປ ລາວ ກໍ່ໄດ້ນຳເຂົ້າສິນຄ້າຈາກ ສປປ ຈີນ
ເປັນຕົ້ນແມ່ນເຄື່ອງກົນຈັກ, ວັດຖຸປະກອບຕ່າງໆ ແລະ ເທັກໂນ
ໂລຢີຕ່າງໆຈາກ ສປ ຈີນ ເພື່ອເປັນເຄື່ອງມືຮັບໃຊ້ໃນໂຄງການ
ລົງທຶນຕ່າງໆ ຕະຫລອດຮອດການຜະລິດສິນຄ້າອື່ນໆຢູ່ໃນ ສປປ
ລາວ ເຊິ່ງໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນຈາກການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໂຄງການ
ທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງທີ່ເຊື່ອມຕໍ່ຈາກ ສປ ຈີນ ຫາ ສປປ ລາວ
ແຕ່ປີ 2017-2021, ໄດ້ເຮັດໃຫ້ມູນຄ່າການນຳເຂົ້າສິນຄ້າຂອງ
ສປປ ລາວ ຈາກ ສປ ຈີນເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ. ເຊິ່ງໃນນັ້ນ, ໃນປີ
2018 ມູນຄ່າການນຳເຂົ້າໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນສູງເຖິງ 40% ເມື່ອ
ປຽບທຽບກັບປີທີ່ຜ່ານມາ ນັ້ນກໍ່ຍ້ອນວ່າ ເຄື່ອງມື ແລະ
ອຸປະກອນຮັບໃຊ້ໂຄງການດັ່ງກ່າວຕະຫລອດຮອດເຕັກນິກໃນ
ການອອກແບບທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງດັ່ງກ່າວນັ້ນ ແມ່ນຕ້ອງ
ໄດ້ນຳເຂົ້າຈາກ ສປ ຈີນ.

3.3 ວິເຄາະທ່າອ່ຽງຂອງການລົງທຶນ ແລະ ການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງ ເສັ້ນທາງ” ໄລຍະແຕ່ປີ 2021-2025

ຂໍ້ມູນຄ່າທີ່ສະແດງໃນຕາຕະລາງທີ 3 ແລະ ຮູບພາບ 1
ຂ້າງເທິງ ເຫັນວ່າ ຜົນຄາດຄະເນທ່າອ່ຽງການລົງທຶນລະຫວ່າງ

ສປປ ລາວ ກັບ ສປ ຈີນ ແຕ່ປີ 2021-2025 ເຊິ່ງພາຍໃຕ້ກອບ ແນວຄວາມຄິດທີ່ວ່າ: “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ທີ່ລັດຖະບານ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ກັບ ລັດຖະບານແຫ່ງ ສປ ຈີນ ຮ່ວມກັນ ພັດທະນາເສີມຂະຫຍາຍຕະຫຼອດໄລຍະທີ່ຜ່ານມາແມ່ນມີການ ຂະຫຍາຍຕົວ; ຖ້າເບິ່ງໃນພາບລວມດ້ານມະຫາພາກ ແນວໂນ້ມ ການລົງທຶນໃນອະນາຄົດແມ່ນຈະມີພາວະຂະຫຍາຍຕົວແບບຕໍ່ ເນື່ອງ, ຄົງທີ່ສະໜ້າສະເໝີ ບໍ່ມີການເພີ່ມຂຶ້ນ, ແຕ່ເບິ່ງລາຍ ລະອຽດຍ່ອຍກ່ຽວກັບການຮ່ວມມືທາງດ້ານຈຸລະພາກແລ້ວແມ່ນ ຈະເຫັນວ່າ ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງພາກທຸລະກິດເອກະຊົນພາຍ ໃນ ສປປ ລາວ ຜູ້ທີ່ຖືສິດທິທາງດ້ານກິດຈະການທຸລະກິດ ກັບ ເອກະຊົນຈາກ ສປ ຈີນ ຜູ້ທີ່ສາມາດສະໜອງແຫຼ່ງເງິນທຶນແມ່ນ ຍັງມີລັກສະນະເພີ່ມຂຶ້ນເລື້ອຍໆ. ສ່ວນການລົງທຶນໂດຍກົງທີ່ນັກ ລົງທຶນຈາກ ສປ ຈີນ ເປັນຜູ້ດຳເນີນກິດຈະການເອງໄລຍະຜ່ານມາ ເຫັນວ່າມີມູນຄ່າເຫຼັກຖີ່ເພີ່ມຂຶ້ນ-ຫຼຸດລົງກໍ່ເນື່ອງຈາກວ່າ ຮູບແບບ ກິດຈະການບາງປະເພດບໍ່ສອດຄ່ອງກັບແນວທາງຂອງ ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ເຊິ່ງຕ້ອງໄດ້ມີການປັບປຸງຄັດຈ້ອນ ເຊັ່ນ: ການລົງທຶນປະສິກາທີ່ໃຊ້ສານເຄມີອັນຕະລາຍ, ຮູບແບບການ ລົງທຶນຍ່ອຍທີ່ຍາດແຍ່ງຜົນປະໂຫຍດຜູ້ປະກອບການລົງທຶນພາຍ ໃນປະເທດ ເປັນຕົ້ນ, ນອກຈາກນີ້ການລົງທຶນລະຫວ່າງ ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ກັບ ລັດຖະບານ ສປ ຈີນ ຍັງມີຫຼາຍ ໂຄງການທີ່ກຳລັງຢູ່ໃນຂັ້ນສຶກສາຂໍ້ມູນ ເຊັ່ນ: ການກໍ່ສ້າງເຂດ ພັດທະນາເສດຖະກິດ, ເສັ້ນທາງດ່ວນ, ພະລັງງານໄຟຟ້າ ແລະ ການປຸງແຕ່ງແຮ່ທາດ...ສະນັ້ນ, ຍຸດທະສາດການລົງທຶນລ້ວນ ແລ້ວແຕ່ມີໂອກາດທີ່ຈະຂະຫຍາຍຕົວສູງ; ເພື່ອເປັນກະຕຸ້ນໃຫ້ ລັດຖະບານກໍ່ຕັ້ງຜູ້ປະກອບການທຸລະກິດລົງທຶນພາຍໃນໃຫ້ໄດ້ ຮັບຜົນປະໂຫຍດຫຼາຍທີ່ສຸດນັ້ນ, ລັດຖະບານກໍ່ຕ້ອງໄດ້ ພະຍາຍາມປັບປຸງຮູບແບບການລົງທຶນຮ່ວມລະຫວ່າງພາກເອກະ ຊົນທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດໃຫ້ຫຼາຍທີ່ສຸດ ເຊິ່ງຈະເຮັດໃຫ້ ພາກການລົງທຶນເອກະຊົນພາຍໃນປະເທດມີຄວາມສາມາດເຂົ້າ ຫາແຫຼ່ງທຶນ ແລະ ເຕັກນິກທາງດ້ານວິຊາການ ອີກດ້ວຍ.

ຈາກຜົນການວິເຄາະແນວໂນ້ມໃນອະນາຄົດ 5 ປີຄື ປີ 2021-2025 ຈະສັງເກດເຫັນວ່າ ມູນຄ່າການລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ ແມ່ນມີທ່າອ່ຽງຄົງທີ່ ໃນລະດັບ 1,164,802,002.64 ໂດລາ ສະຫະລັດ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສໍາຄັນທາງສະຖິຕິ (P-value) 0.05 ແລະ ມູນຄ່າທາງການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ແມ່ນມີ ທ່າອ່ຽງເພີ່ມຂຶ້ນໃນທາງທິດບວກ ແບບຕໍ່ເນື່ອງໃນແຕ່ລະປີ. ໃນປີ 2025 ຄາດຄະເນວ່າຈະມີມູນຄ່າທາງການຄ້າເຖິງ 4,724,677,938.20 ໂດລາສະຫະລັດ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສໍາ ຄັນທາງສະຖິຕິ (P-value) 0.05. ສາເຫດທີ່ເຮັດໃຫ້ມູນຄ່າການຄ້າ ເພີ່ມຂຶ້ນແບບສະເໝີພາບຕໍ່ເນື່ອງແຕ່ລະປີກໍ່ຍ້ອນວ່າ ນະໂຍບາຍ ການຄ້າລະຫວ່າງລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ກັບ ລັດຖະບານ ສປ

ຈີນ ທີ່ໄດ້ຮ່ວມປະຕິບັດຜ່ານມາແມ່ນມີຄວາມສະດວກ,ວ່ອງໄວ ແລະ ສະເໝີພາບຕ່າງຝ່າຍຕ່າງມີຜົນປະໂຫຍດຮ່ວມກັນ ແລະ ປັດໄຈທີ່ເປັນຕົວກະຕຸ້ນການຄ້າເພີ່ມຂຶ້ນອີກຢ່າງໜຶ່ງກໍ່ເນື່ອງມາ ຈາກສອງປະເທດມີຊາຍແດນຕິດຈອດກັນ, ດ້ານພື້ນຖານໂຄງ ລ່າງ ໂດຍສະເພາະຊ່ອງທາງການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງກໍ່ມີຫຼາຍ ດ້ານ ເຊັ່ນ: ທາງນໍ້າ, ທາງບົກ ແລະ ທາງອາກາດ ເຊິ່ງສະດວກ ວ່ອງໄວ; ສະເພາະດ້ານການຄ້າຈາກຂໍ້ມູນຜ່ານມາເຊິ່ງເຫັນວ່າ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີປະລິມານການນໍາເຂົ້າສິນຄ້າຈາກ ສປ ຈີນ ສ່ວນໃຫຍ່ຈະແມ່ນສິນຄ້າ ປະເພດອຸດສາຫະກຳກໍ່ສ້າງ ເຊັ່ນ: ເຫຼັກຮູບປະພັນ, ຊີມັງ, ເຟນິເຈີ...,ຕໍ່ມາກໍ່ແມ່ນດ້ານອຸດສາຫະກຳ ໄຟຟ້າ,ເຄື່ອງກົນຈັກ ແລະ ເຄື່ອງໃຊ້ສອຍຕ່າງໆພາຍໃນບ້ານ.ເຊິ່ງ ສິນຄ້າດັ່ງກ່າວແມ່ນເພື່ອຕອບສະໜອງຕໍ່ການລົງທຶນພັດທະນາ ພື້ນຖານໂຄງລ່າງພາຍໃນປະເທດ; ອີກປະການໜຶ່ງກໍ່ເນື່ອງຈາກ ສິນຄ້າທີ່ ສປ ຈີນ ສົ່ງອອກກໍ່ມີຄຸນນະພາບ, ລາຄາຖືກເຊິ່ງເປັນທີ່ ເພິ່ງພໍໃຈຕໍ່ຜູ້ບໍລິໂພກໃນ ສປປ ລາວ. ສ່ວນສິນຄ້າທີ່ ສປປ ລາວ ສາມາດສົ່ງອອກໄປ ສປ ຈີນ ກໍ່ຈະແມ່ນດ້ານອຸດສາຫະກຳຜະລິດ ແລະ ອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງເຄິ່ງສໍາເລັດຮູບ ເຊັ່ນ: ພະລັງງານ ໄຟຟ້າ, ແຮ່ທາດ,ຜະລິດຕະພັນໄມ້ຮູບປະພັນ, ຢາງພາລາ, ຢາສຸບ ແລະ ຜະລິດຕະພັນເຄື່ອງປ່າຂອງດົງ... ແລະ ດ້ານຜະລິດຕະພັນ ກະສິກໍາກໍ່ຈະແມ່ນ: ສັດລ້ຽງປະເພດໝູ, ງົວ, ຄວາຍ, ແບ້...ເຊິ່ງ ວ່າທ່າອ່ຽງຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າກະສິກໍາເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍໃນແຕ່ລະ ປີ ເຊິ່ງເຫັນວ່າປະເພດສິນຄ້າດັ່ງກ່າວນີ້ຈະເປັນຕົວກະຕຸ້ນການຄ້າ ໃຫ້ ສປປ ລາວ ມີຄວາມໄດ້ປຽບດຸ່ນການຄ້າຈາກ ສປ ຈີນ ໄດ້ ໄລຍະຍາວໃນອະນາຄົດ. ສະນັ້ນ, ລັດຖະບານຄວນກະຕຸ້ນ ນະໂຍບາຍໃຫ້ພາກເອກະຊົນພາຍໃນຫັນມາພັດທະນາໂອກາດ ດັ່ງກ່າວໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການໃຫ້ ພຽງພໍ ເພື່ອຈະໄດ້ຮັບສາດນການຄ້າ; ສ່ວນທາງດ້ານອຸດສາຫະກຳ ຜະລິດ, ປຸງແຕ່ງ ລັດຖະບານກໍ່ຕ້ອງໄດ້ເນັ້ນໃສ່ໃຫ້ມີຫຼາກຫຼາຍ ຜະລິດຕະພັນ, ແຍກບາງຜະລິດຕະພັນທີ່ສາມາດແປຮູບໄດ້ຫຼາຍ ຢ່າງ ທັງນີ້ກໍ່ເພື່ອສ້າງໃຫ້ສິນຄ້າສົ່ງອອກມີມູນຄ່າເພີ່ມນັ້ນເອງ.

4. ວິພາກຜົນ

ສໍາລັບຜົນການວິເຄາະ ທ່າອ່ຽງຂອງການລົງທຶນ ແລະ ການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ “ໜຶ່ງ ແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໄລຍະແຕ່ປີ 2021-2025 ພົບວ່າ: ພາຍໃຕ້ ຂອບແນວຄິດ ລິເລີ່ມຮ່ວມກັນສ້າງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໂດຍສອງຝ່າຍຍືນດີເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມືດ້ານໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ຂະໜາດໃຫຍ່ ຂອງສອງປະເທດ, ຕັ້ງໜ້າຊຸກຍູ້ການກໍ່ສ້າງ ແລວ ທາງເສດຖະກິດ ລາວ-ຈີນ, ສືບຕໍ່ປະສານງານຢ່າງໃກ້ຊິດ ເພື່ອ ຮັບປະກັນການກໍ່ສ້າງເສັ້ນ ທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໃຫ້ມີຄວາມຄົບ ໜ້າເປັນຢ່າງດີ, ພ້ອມທັງເຮັດໃຫ້ ຮັດແໜ້ນສາຍ ພົວພັນ ຄູ່ຮ່ວມ ມືຍຸດທະສາດ ຮອບດ້ານ ລາວ-ຈີນ ໃຫ້ນັບມື້ເລິກເຊິ່ງ. ເຊິ່ງ

ສອດຄ່ອງກັບບົດຄົ້ນຄວ້າຂອງ Adeeb Yusuf ທີ່ວ່າໂຄງການ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຈະເປັນຮູບແບບການຮ່ວມມືທາງເສດຖະກິດທີ່ມີຄວາມກ້າວໜ້າ ແລະ ເປັນຮູບປະທຳຫຼາຍທີ່ສຸດເນື່ອງຈາກ ສປປ ຈີນ ມີການລົງທຶນມະຫາສານໃນການສ້າງພື້ນຖານຕ່າງໆເຊັ່ນ: ເສັ້ນທາງ, ລາງລົດໄຟ, ເສັ້ນທາງດ່ວນ, ເຂດເສດຖະກິດພິເສດ, ສູນຜະລິດການກະເສດ ແລະ ພະລັງງານທົດແທນ. ປັດຈຸບັນ ການລົງທຶນຂອງສປປ ຈີນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ມີປະລິມານເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ເຊິ່ງຈີນໄດ້ກາຍເປັນ ຜູ້ລົງທຶນຕ່າງປະເທດລາຍໃຫຍ່ອັນດັບໜຶ່ງ. ພ້ອມນັ້ນ ສອງຝ່າຍຍັງເຫັນດີຈະສືບຕໍ່ຊຸກຍູ້ໂຄງການຮ່ວມມືຂະໜາດໃຫຍ່ ເຊັ່ນ: ໂຄງການຮ່ວມມືເສດຖະກິດ ບໍ່ເຕັນ-ບໍ່ຫານ, ໂຄງການພັດທະນາກວມລວມໄຊເສດຖາ, ທາງດ່ວນວຽງຈັນ-ວຽງຈັນ, ເຂດພັດທະນາຕົວແບບການ ຮ່ວມມືກະສິກຳທັນສະໄໝ, ໂຄງການເກືອໂປຕັດລາວ ແລະອື່ນໆ. ສອງຝ່າຍເຫັນດີ ຈະເພີ່ມການປະສານງານ, ຮ່ວມກັນຊຸກຍູ້ ແລະ ການຮ່ວມມືກັນ ໃນຂອບການຮ່ວມມື ຫລາຍຝ່າຍເຊັ່ນ: ການຮ່ວມມືຂອບແມ່ນ້ຳລ້ານຊ້າງ-ແມ່ນ້ຳຂອງ, ຈີນ-ອາຊຽນ ແລະ ອື່ນໆ ເພື່ອໃຫ້ສຳເລັດໂດຍໄວ. ໃນຂະນະດຽວກັນ ໃນຕະຫຼອດໄລຍະແຕ່ປີ 2010 ຫາປີ 2020, ສປປ ຈີນ ກັບ ສປປ ລາວ ທັງ 2 ຝ່າຍລ້ວນແຕ່ໄດ້ຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມ ແລະ ກະຕຸ້ນໃຫ້ການຄ້າຂອງ 2 ປະເທດເປັນໄປດ້ວຍບັນຍາກາດທີ່ດີ, ມີທ່າອ່ຽງສືບຕໍ່ຂະຫຍາຍຕົວ ແລະ ເປັນຄູ່ຄ້າທີ່ດີຕໍ່ກັນ, ເຊິ່ງເຫັນໄດ້ຈາກມູນຄ່າການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ຈາກ ສປປ ຈີນ. ໃນນັ້ນ ການນຳເຂົ້າສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນໄດ້ແກ່ປະເພດ ກົນຈັກ ແລະ ເຄື່ອງປະກອບ, ເຄື່ອງອຸປະກອນໄຟຟ້າ ແລະ ເຄື່ອງປະກອບຂອງເຄື່ອງດັ່ງກ່າວ, ຜະລິດຕະພັນບໍ່ແຮ່, ໂລຫະ ແລະ ເຄື່ອງໃຊ້ທີ່ເຮັດດ້ວຍໂລຫະ, ແລະ ພາຫະນະຂົນສົ່ງອື່ນໆ. ສປປ ລາວ ກໍ່ໄດ້ສົ່ງອອກສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການໄປ ສປປ ຈີນ ສ່ວນໃຫຍ່ໄດ້ແກ່ປະເພດຜະລິດຕະພັນຈາກພືດ ເຊັ່ນ ມັນຕົ້ນ, ອ້ອຍ, ສາລີ, ຖົ່ວດິນ, ກ້ວຍ, ເຂົ້າສານ ... ແລະ ປະເພດ ອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງອາຫານ, ເຄື່ອງດື່ມ, ເຫຼົ້າ ແລະ ອື່ນໆ.

ນອກຈາກນີ້, ຜົນການວິເຄາະທ່າອ່ຽງການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນ ໃນອະນາຄົດ 5 ປີ ຄືປີ 2021-2025 ຈະສັງເກດເຫັນວ່າ ມູນຄ່າການລົງທຶນຂອງ ສປປ ຈີນ ແມ່ນມີທ່າອ່ຽງຄືງທີ່ດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິ (P-value) 0.05 ແລະ ມູນຄ່າທາງການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປປ ຈີນ ແມ່ນມີທ່າອ່ຽງເພີ່ມຂຶ້ນໃນທາງທົດບວກ ແບບຕໍ່ເນື່ອງໃນແຕ່ລະປີ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິ (P-value) 0.05. ສາເຫດທີ່ເຮັດໃຫ້ມູນຄ່າການຄ້າເພີ່ມຂຶ້ນແບບສະເໝີພາບຕໍ່ເນື່ອງແຕ່ລະປີກໍ່ຍ້ອນວ່າ ນະໂຍບາຍການຄ້າລະຫວ່າງລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ກັບ ລັດຖະບານ ສປປ ຈີນ ທີ່ໄດ້ຮ່ວມປະຕິບັດຜ່ານມາແມ່ນມີຄວາມສະດວກ, ວ່ອງໄວ ແລະ ສະເໝີພາບຕ່າງຝ່າຍຕ່າງມີຜົນປະໂຫຍດຮ່ວມ

ກັນ ແລະ ປັດໄຈທີ່ເປັນຕົວກະຕຸ້ນການຄ້າເພີ່ມຂຶ້ນອີກຢ່າງໜຶ່ງກໍ່ເນື່ອງມາຈາກສອງປະເທດມີຊາຍແດນຕິດຈອດກັນ, ດ້ານພື້ນຖານໂຄງລ່າງ ໂດຍສະເພາະຊ່ອງທາງການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງກໍ່ມີຫຼາຍດ້ານ ເຊັ່ນ: ທາງນ້ຳ, ທາງບົກ ແລະ ທາງອາກາດ ເຊິ່ງສະດວກວ່ອງໄວ; ເຊິ່ງສອດຄ່ອງກັບບົດຄົ້ນຄວ້າຂອງ Chanokporn Thongtakorn and Somprin Niyomthai ທີ່ວ່າ: ນະໂຍບາຍການພາຍໃຕ້ໂຄງການ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຈະເປັນຊ່ອງທາງເສດຖະກິດຂອງຈີນທີ່ເຮັດໃຫ້ເກີດການເພີ່ງພາລະຫວ່າງປະເທດໃນລະດັບປະເທດໃນອາຊີນັກ ສປປ ຈີນ. ສະເພາະດ້ານການຄ້າຈາກຂໍ້ມູນຜ່ານມາເຊິ່ງເຫັນວ່າ ສປປ ລາວ ແມ່ນມີປະລິມານການນຳເຂົ້າສິນຄ້າຈາກ ສປປ ຈີນ ສ່ວນໃຫຍ່ຈະແມ່ນສິນຄ້າ ປະເພດອຸດສາຫະກຳກໍ່ສ້າງ ເຊັ່ນ: ເຫຼັກຮູບປະພັນ, ຊີມັງ, ເຟນິເຈີ..., ຕໍ່ມາກໍ່ແມ່ນດ້ານອຸດສາຫະກຳໄຟຟ້າ, ເຄື່ອງກົນຈັກ ແລະ ເຄື່ອງໃຊ້ສອຍຕ່າງໆພາຍໃນບ້ານ. ເຊິ່ງສິນຄ້າດັ່ງກ່າວແມ່ນເພື່ອຕອບສະໜອງຕໍ່ການລົງທຶນພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງພາຍໃນປະເທດ; ອີກປະການໜຶ່ງກໍ່ເນື່ອງຈາກສິນຄ້າທີ່ ສປປ ຈີນ ສົ່ງອອກກໍ່ມີຄຸນນະພາບ, ລາຄາຖືກເຊິ່ງເປັນທີ່ເພີ່ງພໍໃຈຕໍ່ຜູ້ບໍລິໂພກໃນ ສປປ ລາວ. ສ່ວນສິນຄ້າທີ່ ສປປ ລາວ ສາມາດສົ່ງອອກໄປ ສປປ ຈີນ ກໍ່ຈະແມ່ນດ້ານອຸດສາຫະກຳຜະລິດ ແລະ ອຸດສາຫະກຳປຸງແຕ່ງເຄິ່ງສຳເລັດຮູບ ເຊັ່ນ: ພະລັງງານໄຟຟ້າ, ແຮ່ທາດ, ຜະລິດຕະພັນໄມ້ຮູບປະພັນ, ຢາງພາລາ, ຢາສູບ ແລະ ຜະລິດຕະພັນເຄື່ອງປ່າຂອງດົງ... ແລະ ດ້ານຜະລິດຕະພັນກະສິກຳກໍ່ຈະແມ່ນ: ສັດລ້ຽງປະເພດໝູ, ງົວ, ຄວາຍ, ແບ້...ເຊິ່ງວ່າທ່າອ່ຽງຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າກະສິກຳເພີ່ມຂຶ້ນຫຼາຍໃນແຕ່ລະປີ ເຊິ່ງເຫັນວ່າປະເພດສິນຄ້າດັ່ງກ່າວນີ້ຈະເປັນຕົວກະຕຸ້ນການຄ້າໃຫ້ ສປປ ລາວ ມີຄວາມໄດ້ປຽບດຸ່ນການຄ້າຈາກ ສປປ ຈີນ ໄດ້ໄລຍະຍາວໃນອະນາຄົດ. ສະນັ້ນ, ລັດຖະບານຄວນກະຕຸ້ນນະໂຍບາຍໃຫ້ພາກເອກະຊົນພາຍໃນຫັນມາພັດທະນາໂອກາດດັ່ງກ່າວໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການໃຫ້ພຽງພໍ ເພື່ອຈະໄດ້ຮັບສາດຖະກິດການຄ້າ; ສ່ວນທາງດ້ານອຸດສາຫະກຳຜະລິດ, ປຸງແຕ່ງ ລັດຖະບານກໍ່ຕ້ອງໄດ້ເນັ້ນໃສ່ໃຫ້ມີຫຼາກຫຼາຍຜະລິດຕະພັນ, ແຍກບາງຜະລິດຕະພັນທີ່ສາມາດແປຮູບໄດ້ຫຼາຍຢ່າງ ທັງນີ້ກໍ່ເພື່ອສ້າງໃຫ້ສິນຄ້າສົ່ງອອກມີມູນຄ່າເພີ່ມຂຶ້ນເອງ.

5. ສະຫຼຸບ

ດັ່ງທີ່ຮູ້ນຳກັນແລ້ວວ່າ ການກໍ່ສ້າງ “ໜຶ່ງແລວທາງ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ແມ່ນຍຶດໝັ້ນ ຕາມຫຼັກການ “ຮ່ວມກັນປົກສາ, ຮ່ວມກັນສ້າງ, ຮ່ວມກັນຊົມໃຊ້”, ຕັ້ງໜ້າຊຸກຍູ້ ຍຸດທະສາດ ການພັດທະນາ ຂອງບັນດາປະເທດ ທີ່ຢູ່ຕາມແລວທາງ ໃຫ້ເຊື່ອມໂຍງເຂົ້າກັນ. ຈິດໃຈຂໍ້ລິເລີ່ມ “ ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ ” ຂອງປະທານ ສີຈິນຜົງ ແມ່ນເພື່ອສືບຕໍ່ ສ້າງກາລະໂອກາດອັນໃໝ່ໃຫ້ແກ່ ການລົງເລິກຮ່ວມມື ກັບຕ່າງປະເທດ ແລະ ຂະຫຍາຍພື້ນທີ່

ອັນໃໝ່ໃນການ ຮ່ວມມືກັບ ພາກພື້ນ, ໂດຍເລັ່ງໃສ່ ເຊື່ອມໂຍງ 5 ຂົງເຂດໃຫຍ່ ຄື: ສົ່ງເສີມການເຊື່ອມໂຍງທາງ ດ້ານນະໂຍບາຍ, ການເຊື່ອມໂຍງທາງດ້ານພື້ນຖານໂຄງລ່າງ, ສ້າງຄວາມສະດວກສະບາຍທາງດ້ານການຄ້າ, ການເຊື່ອມໂຍງ ທາງດ້ານທຶນຮອນ, ການເຊື່ອມໂຍງ ຄວາມສຳພັນ ລະຫວ່າງປະຊາຊົນ.

ຜົນການຄົ້ນຄວ້າວິໄຈກ່ຽວກັບ ທ່າອ່ຽງຂອງການລົງທຶນ ແລະ ການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” (The Belt and Road) ໄລຍະແຕ່ປີ 2021-2025 ຜົນການສຶກສາ ເຫັນວ່າປັດຈຸບັນ ການລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ມີປະລິມານເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ເຊິ່ງ ສປ ຈີນ ໄດ້ກາຍເປັນ ຜູ້ລົງທຶນ ຕ່າງປະເທດລາຍໃຫຍ່ອັນດັບ 1. ສັງເກດເຫັນໄດ້ຈາກມູນຄ່າການລົງທຶນແຕ່ໄລຍະປີ 2010-2020 ມີ ມູນຄ່າທີ່ສະສົມມາມີເຖິງ 12,812,822,029 ໂດລາສະຫະລັດ, ໃນນີ້ ການລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ ແມ່ນເນັ້ນໜັກໃສ່ ຂະແໜງການ ກໍ່ສ້າງ ແລະ ຂະແໜງພະລັງງານໄຟຟ້າ. ສ່ວນທາງດ້ານ ການຄ້າ ຂອງ ສປ ຈີນ ກັບ ສປປ ລາວ ນີ້ ເຫັນວ່າ ຕະຫຼອດໄລຍະ ແຕ່ ປີ 2010-2020 ສປ ຈີນ ກັບ ສປປ ລາວ ທັງ 2 ຝ່າຍລ້ວນແຕ່ໄດ້ ຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມ ແລະ ກະຕຸ້ນໃຫ້ການຄ້າຂອງ 2 ປະເທດເປັນໄປ ດ້ວຍບັນຍາກາດທີ່ດີ ມີທ່າອ່ຽງສືບຕໍ່ຂະຫຍາຍຕົວ ແລະ ເປັນຄູ່ ຄ້າທີ່ດີ, ເຊິ່ງເຫັນໄດ້ຈາກມູນຄ່າການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ຈາກ ສປ ຈີນ ແຕ່ປີ 2010-2020 ມີເຖິງ 8,317,247,588.15 ໂດລາສະຫະລັດ, ໃນຂະນະດຽວກັນ ມູນຄ່າການສົ່ງອອກສິນຄ້າ ແລະ ບໍລິການ ຂອງ ສປປ ລາວ ໄປ ສປ ຈີນ ແຕ່ປີ 2010-2020 ມີມູນຄ່າເຖິງ 9,173,547,133.58 ໂດລາສະຫະລັດ. ນອກຈາກ ນີ້, ຜົນການວິເຄາະທ່າອ່ຽງຂອງການລົງທຶນ ແລະ ການຄ້າ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງ ເສັ້ນທາງ” ໄລຍະແຕ່ປີ 2021-2025 ພົບວ່າທ່າອ່ຽງ ມູນຄ່າການ ລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ ແມ່ນມີທ່າອ່ຽງຄົງທີ່ ໃນລະດັບ 1,164,802,002.64 ໂດລາສະຫະລັດ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳ ຄັນທາງສະຖິຕິ (P-value) 0.05 ແລະ ມູນຄ່າທາງການຄ້າ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ແມ່ນມີທ່າອ່ຽງເພີ່ມຂຶ້ນໃນແຕ່ ລະປີ. ໃນປີ 2025 ຄາດຄະເນວ່າຈະມີມູນຄ່າທາງການຄ້າເຖິງ 4,724,677,938.20 ໂດລາສະຫະລັດ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳ ຄັນທາງສະຖິຕິ (P-value) 0.05.

6. ຂໍ້ຂັດແຍ່ງ

ພວກຂ້າພະເຈົ້າໃນນາມທີມຄົ້ນຄວ້າວິທະຍາສາດ ຂໍ ປະຕິບາຍຕົນວ່າ ຂໍ້ມູນທັງໝົດທີ່ມີໃນບົດຄວາມວິຊາການດັ່ງ ກ່າວນີ້ ແມ່ນບໍ່ມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງທາງຜົນປະໂຫຍດກັບພາກສ່ວນໃດ ແລະ ບໍ່ໄດ້ເອື້ອປະໂຫຍດໃຫ້ກັບພາກສ່ວນໃດພາກສ່ວນໜຶ່ງ, ກໍລະນີມີການລະເມີດ ໃນຮູບການໃດໜຶ່ງ ຂ້າພະເຈົ້າມີຄວາມຍິນ ດີ ທີ່ຈະຮັບຜິດຊອບແຕ່ພຽງຜູ້ດຽວ.

7. ເອກະສານອ້າງອີງ

- Thongtakorn and Niyomthai (2017). Analysis of China's 21st Century Silk Road Policy. Public Administration Journal. P 95-122.
- Zheng, W. and Katasila, S. (2021). Thailand's Response to One Belt One Road Policy. Journal of Rangsit graduate studies in business and social sciences. Vol.7 No.1 January-June 2021. p: 234-251.
- Charassangsomboon, B. (2019). Financial cooperation under the belt and road initiative: implications on Thailand's economic security. The national defense college of Thailand Journal Vol. 61 No. 1 January-April 2019. p: 29-44.
- Thongtakorn and Niyomthai (2017). Analysis of China's 21st Century Silk Road Policy. Public Administration Journal. P: 95-122.
- Cai, Peter. “Understanding China's Belt and Road Initiative”. (Online). Available: <http://www.lowyinstitute.org>. Txt. (2017).
- Hongjian, Cui. (2016). The Belt and Road Initiative and Its Impact on Asia-Europe Connectivity. (Online). Available: http://www.ciis.org.cn/english/2016-07/21/content_8911184.htm. Txt.
- Kurlantzick, Joshua. “In Southeast Asia, Belt and Road Attracts Takers, But Skepticism is Rising”. (Online). Available: <https://www.cfr.org/blog/southeast-asia-belt-and-roadattracts-takers-skepticism-rising-0>. Txt, 2018.
- McKenzie, Baker. “Belt & Road: Opportunity & Risk”. The prospects and perils of building China's New Silk Road. 2017. Ouyang, Lily. “One Belt, One Road and China's Evolution in Foreign Policy and Regional Leadership”. (Online). Available: <https://libraetd.lib.virginia.edu>
- Van der Leer, Yeroen and Yau, Joshua. “China's new silk route - The long and winding road”. (Online). Available: <https://www.pwc.com>
- Verlare, Jikkie and Van der Putten, Frans Paul. ““One Belt, One Road’ An Opportunity for the EU's Security Strategy”. (Online). Available: <https://www.clingendael.org>
- ທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ. (2019). ບົດລາຍງານເສດຖະກິດ ປະຈຳປີ 2013-2019. ທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ. Available: <https://www.bol.gov.la/annualreports>.
- ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ (2020). ສະຖິຕິເສດຖະກິດປະຈຳປີ 2013-2020. ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ. Available: <https://laosis.lsb.gov.la>

ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ (2019). ແຜນພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ 2015-2019. Available: <https://www.mpi.gov.la/frontend/web/index.php>

ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ (2020). ສະຖິຕິການສົ່ງອອກ ແລະ ນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ຂອງ ສປປ ລາວ 2013-2020. Available: <https://dimex.moic.gov.la/index.php/statistic>

ຫົງສີພິມປະເທດລາວ (2017, ພຶດສະພາ 12). “ໜຶ່ງແລວທາງໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ກາລະໂອກາດ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍ. Available: <http://kpl.gov.la/detail.aspx?id=24350>

ຕາຕະລາງ 1: ມູນຄ່າການລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ ໃນ ສປປ ລາວ ໃນໄລຍະແຕ່ປີ 2010-2020

ປີ	ການລົງທຶນຂອງ ສປ ຈີນ (USD)	ມູນຄ່າການລົງທຶນຕ່າງປະເທດທັງໝົດ (USD)	ສັດສ່ວນ (%)
2010	1,065,739,017	2,170,397,180	49.1
2011	757,453,609	2,820,377,530	26.86
2012	608,601,626	1,435,829,000	42.39
2013	1,125,992,158	1,467,868,048	76.71
2014	126,782,301	956,714,000	13.25
2015	98,965,884	580,688,000	17.04
2016	3,865,827,750	2,648,570,000	145.96
2017	253,294,076	3,199,428,000	7.92
2018	885,504,013	1,724,376,600	51.35
2019	1,105,114,188	4,452,405,089	24.82
2020	2,919,547,407	4,037,404,016	72.31

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ສະຖິຕິປະຈຳປີ 2010-2020, ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ, ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ. (ໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຈາກກົມສົ່ງເສີມການລົງທຶນ)

ຕາຕະລາງ 2 ມູນຄ່າຂອງການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ກັບ ສປ ຈີນ ແຕ່ປີ 2010-2020

ຫົວຫນ່ວຍ : ໂດລາສະຫະລັດ (USD)

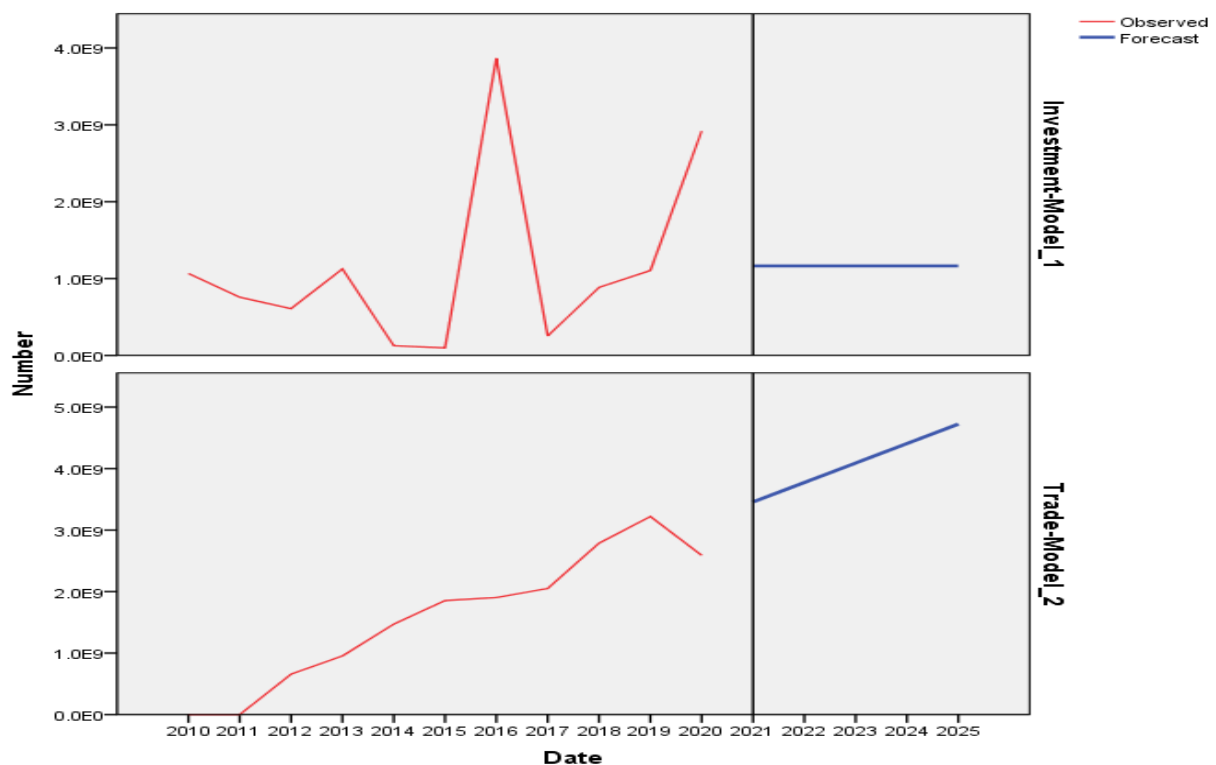
ປີ	ມູນຄ່າການສົ່ງອອກ	ມູນຄ່າການນຳເຂົ້າ	ມູນຄ່າການຄ້າ	ດຸນການຄ້າ
2010	222,831.80	153,876.98	376,708.78	68,954.82
2011	69,861.20	383,234.20	453,095.40	(313,373.00)
2012	109,746,944.92	547,840,807.42	657,587,752.34	(438,093,862.50)
2013	372,498,687.00	580,930,075.78	953,428,762.78	(208,431,388.78)
2014	672,725,785.58	798,347,496.50	1,471,073,282.08	(125,621,710.92)
2015	1,068,236,848.66	786,657,432.89	1,854,894,281.55	281,579,415.77
2016	1,133,754,400.50	769,746,704.88	1,903,501,105.38	364,007,695.62
2017	1,233,463,465.00	817,299,429.12	2,050,762,894.12	416,164,035.88
2018	1,406,092,654.33	1,381,521,127.00	2,787,613,781.33	24,571,527.33
2019	1,709,358,695.50	1,511,987,388.62	3,221,346,084.12	197,371,306.88
2020	1,467,376,959.09	1,122,380,014.76	2,589,756,973.85	344,996,944.33

ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ສະຖິຕິປະຈຳປີ 2010-2020, ສູນສະຖິຕິແຫ່ງຊາດ, ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ. (ໂດຍອີງໃສ່ຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ຈາກກົມສົ່ງເສີມການລົງທຶນ)

ຕາຕະລາງ 3 ທ່າອ່ຽງຂອງການລົງທຶນ ແລະ ການຄ້າລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ - ສປ ຈີນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ໄລຍະ ແຕ່ປີ 2021-2025

ປີ		2021	2022	2023	2024	2025
ຄ່າພະຍາ ກອນ ດ້ວຍ Signifi- cant 0.05	ມູນຄ່າການລົງທຶນ	1,164,802,002.64	1,164,802,002.64	1,164,802,002.64	1,164,802,002.4	1,164,802,002.64
	ມູນຄ່າການຄ້າ	3,457,494,477.71	3,774,290,342.84	4,091,086,207.96	4,407,882,073.08	4,724,677,938.20

ຮູບພາບ 1



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: ໄດ້ຈາກການຄຳນວນຕົວຈິງດ້ວຍໂປແກຣມ SPSS ຄັ້ງວັນທີ 28/6/2021