



## Sustainable Urban Transport Management in Luang Prabang, the World Heritage City in Lao PDR

Bounpheng Chittphone\*, Chahue Yangsansay<sup>1</sup>, and Oulaveing Somsucsaysoempheng<sup>1</sup>

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

### Abstract

\*Correspondence: Bounpheng

Chittphone, Luang Prabang

Province, Tel: +856 20 22886644,

E-mail:

[bounphengchittphone48@gmail.com](mailto:bounphengchittphone48@gmail.com)

<sup>2</sup> Faculty of Economics and

Tourism, Souphanouvong

University, Lao PDR

This study aims to: (1) examine stakeholders' perceptions regarding the strengths, weaknesses, opportunities, and threats (SWOT) of the transport system in Luang Prabang, and (2) explore approaches for developing sustainable urban transport management in Luang Prabang. This research employs a qualitative approach, using interviews as the primary data collection tool. The sample group consists of 10 participants drawn from the Department of Public Works and Transport, the Tourism Department, the Urban Planning and Administration Office, traffic police, urban planning experts, transport consultants, and other relevant stakeholders. Data were analyzed using a thematic analysis approach, focusing on identifying, analyzing, and organizing patterns or themes. The research findings reveal that:

1) The SWOT analysis of the transportation system in Luang Prabang indicates key strengths such as a compact urban layout, strong heritage awareness, and its role as a tourist city with less dependence on vehicles. Weaknesses include limited public transport, insufficient parking, weak traffic law enforcement, and road infrastructure constraints. Opportunities involve integrating tourism with transport, adopting new technologies, international support, a shift to electric vehicles, and public participation. Threats include increasing vehicle numbers, tourism-related risks, conflicts between conservation and development, and environmental impacts.

2) Sustainable urban transport development in Luang Prabang should focus on improving the system, addressing congestion and pollution, and meeting demand. It requires better management, policy planning, and coordination among agencies, along with greater awareness of sustainability. As a UNESCO World Heritage city, development must balance transport improvements with heritage conservation. Future efforts should emphasize comprehensive, modern, and environmentally friendly management rather than only expanding roads or increasing vehicles.

**Keywords:** *Transport Management, SWOT, approaches to developing the transportation system*

### 1. ພາກສະເໜີ

ໃນຊ່ວງຫຼາຍທົດສະວັດຜ່ານມາ ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເມືອງ ແລະ ການເຕີບໂຕດ້ານເສດຖະກິດໃນປະເທດກຳລັງພັດທະນາ ໄດ້ສົ່ງ

ຜົນເຮັດໃຫ້ການນຳໃຊ້ພາຫະນະສ່ວນບຸກຄົນເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງວ່ອງໄວ ອັນນຳໄປສູ່ບັນຫາການຈາລະຈອນມີຄວາມແອອັດ ມີມົນລະພິດທາງ ອາກາດ ແລະ ການໃຊ້ພະລັງງານຢ່າງບໍ່ມີປະສິດທິພາບ (World

Bank, 2020). ສະພາບການນີ້ເຮັດໃຫ້ແນວຄິດ ການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ (Sustainable Urban Transport) ໄດ້ຮັບຄວາມສົນໃຈຫຼາຍ ໂດຍເນັ້ນການຈັດການລະບົບຂົນສົ່ງໃຫ້ສາມາດຕອບສະໜອງຕາມ ຄວາມຕ້ອງການໃນປັດຈຸບັນ ໂດຍບໍ່ກະທົບຕໍ່ຄວາມສາມາດໃນ ອະນາຄົດ (UN-Habitat, 2013).

ນະຄອນຫລວງພະບາງ ເປັນເມືອງມໍລະດົກໂລກ ທີ່ໄດ້ຮັບການ ຂຶ້ນທະບຽນໂດຍອົງການ UNESCO ໃນປີ 1995 ເຊິ່ງມີຄຸນຄ່າດ້ານ ວັດທະນະທຳ ແລະ ສະຖາປັດຍະກຳສູງ. ໃນຊ່ວງຫຼັງ ການເຕີບໂຕຂອງ ການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ຈຳນວນປະຊາກອນ ໄດ້ເຮັດໃຫ້ຈຳນວນພາຫະນະ ເພີ່ມຂຶ້ນ ສົ່ງຜົນໃຫ້ເກີດບັນຫາການຈາລະຈອນ ແລະ ມົນລະພິດ ຊຶ່ງ ອາດຈະກະທົບຕໍ່ສະພາບແວດລ້ອມ ແລະ ຄຸນຄ່າມໍລະດົກ (ADB, 2019).

ນອກຈາກນັ້ນ, ລະບົບຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນເມືອງຍັງບໍ່ ພັດທະນາພຽງພໍ ຂາດການວາງແຜນບຸຮະນາການ ແລະ ການຄວບຄຸມ ຢ່າງເປັນລະບົບ ສົ່ງຜົນໃຫ້ການໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວເພີ່ມຂຶ້ນ (Litman, 2021). ດັ່ງນັ້ນ ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃຫ້ເປັນໄປໃນແນວທາງຍືນ ຍົງ ເປັນບັນຫາສຳຄັນທີ່ຄວນໄດ້ຮັບການສຶກສາ.

ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງໃນ ນະຄອນຫລວງພະ ບາງ ມີຄວາມສຳຄັນໃນຫຼາຍດ້ານ ເຊັ່ນ: 1) ດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ: ການ ຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍກາຊາບອນ ແລະ ມົນລະພິດ ຊ່ວຍຮັກສາຄຸນ ນະພາບອາກາດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ (UNEP, 2021), 2) ດ້ານ ເສດຖະກິດ: ການຂົນສົ່ງທີ່ມີປະສິດທິພາບ ຊ່ວຍຫຼຸດຕົ້ນທຶນ ແລະ ສົ່ງເສີມການທ່ອງທ່ຽວ (World Bank, 2020), 3) ດ້ານສັງຄົມ: ການເຂົ້າເຖິງລະບົບຂົນສົ່ງຢ່າງເທົ່າເທັມ ເພີ່ມຄຸນນະພາບຊີວິດ ແລະ ຄວາມປອດໄພ (UN-Habitat, 2013), 4) ດ້ານການອະນຸລັກ ມໍລະດົກ: ການຄວບຄຸມຈຳນວນພາຫະນະ ແລະ ການວາງແຜນຈາລະ ຈອນທີ່ເໝາະສົມ ຊ່ວຍປົກປັກຮັກສາຄຸນຄ່າຂອງເມືອງມໍລະດົກ (ADB, 2019) ແລະ 5) ດ້ານນະໂຍບາຍ: ຜົນການວິໄຈຈະເປັນຂໍ້ມູນ ສຳຄັນໃນການວາງແຜນ ແລະ ກຳນົດນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງຢ່າງຍືນຍົງ. ສະນັ້ນ, ໂດຍລວມ ການສຶກສານີ້ຈະຊ່ວຍໃຫ້ເກີດແນວທາງໃນການ ພັດທະນາລະບົບຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫລວງພະບາງໃຫ້ມີຄວາມສົມດຸນ ລະຫວ່າງ ເສດຖະກິດ ສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.

ການພັດທະນາດ້ານເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງນະຄອນຫຼວງພະ ບາງ ໂດຍສະເພາະໃນເຂດເທດສະບານ ໄດ້ປະສົບບັນຫາຂອງການ ຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງວ່ອງໄວ, ການຈະເລີນເຕີບໂຕນີ້ ໄດ້ກໍ່ໃຫ້ເກີດບັນຫາ ດ້ານການຂົນສົ່ງຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ ຊຶ່ງສາມາດເຫັນໄດ້ຈາກຫຼາຍຕົວຊີ້ວັດ ເຊັ່ນ: 1) ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຍານພາຫະນະ: ຈຳນວນຍານພາຫະນະທີ່ ຂຶ້ນທະບຽນເພີ່ມຂຶ້ນ 40% ໃນໄລຍະ 5 ປີ (2018–2023) ຈາກ ປະມານ 45,000 ຄັນ ເປັນ 63,000 ຄັນ ໂດຍລົດຈັກຄິດເປັນ 78%

ຂອງຍານພາຫະນະທັງໝົດ (ກົມໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, 2023), 2) ການຈະລາຈອນໜາແໜ່ນ: ປະລິມານການຈະລາຈອນໃນເວລາເລັ່ງ ດ່ວນ ໃນເຂດມໍລະດົກກາງເມືອງ ສູງເຖິງ 2,400 ຄັນ/ຊົ່ວໂມງ ເຮັດໃຫ້ ຄວາມໄວສະເລ່ຍຢູ່ພຽງ 12 ກມ/ຊົ່ວໂມງ ຊຶ່ງຕໍ່າກວ່າມາດຕະຖານອອກ ແບບ 30 ກມ/ຊົ່ວໂມງ (ໜ່ວຍຈັດການຈະລາຈອນ, 2023), 3) ຄວາມກັງວົນດ້ານຄວາມປອດໄພຖະໜົນ: ອຸປະຕິເຫດຈະລາຈອນເພີ່ມ ຂຶ້ນ 28% ຈາກປີ 2020 ຫາ 2023 ໂດຍມີ 127 ກໍລະນີໃນປີ 2023 ສົ່ງຜົນໃຫ້ມີ 18 ຄົນເສຍຊີວິດ ແລະ 156 ຄົນໄດ້ຮັບບາດເຈັບ (ຕຳ ຫຼວດຈະລາຈອນແຂວງ, 2023) ແລະ 4) ຄວາມບໍ່ພຽງພໍຂອງໂຄງສ້າງ ພື້ນຖານ: ຄວາມສາມາດຮອງຮັບທີ່ຈອດລົດແບບທາງການ ຮອງຮັບໄດ້ ພຽງ 35% ຂອງຄວາມຕ້ອງການທີ່ຄາດຄະເນ ເຮັດໃຫ້ເກີດການຈອດ ລົດຢ່າງບໍ່ເປັນທາງການ ຕາມທາງເທົ່າ ແລະ ຖະໜົນມໍລະດົກ ຊຶ່ງ ຂັດຂວາງການເດີນທາງຂອງຄົນເດີນທາງ ແລະ ການເຂົ້າເຖິງຂອງລົດກູ້ ໄ ພ (Department of Public Works and Transport, Oudomxay Province, 2024).

ໃນຂະນະທີ່ງານວິຊາການໃນລະດັບໂລກກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງ ແບບຍືນຍົງໃນເມືອງມໍລະດົກ ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງຫຼາຍ ແລະ ທະນາຄານ ໂລກ (2018) ກໍໄດ້ສຶກສາໂຄງການຂົນສົ່ງໃນຫຼາຍເມືອງມໍລະດົກໃນ ພາກພື້ນອາຊຽນ ລວມທັງນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແຕ່ການສຶກສາທີ່ມີຢູ່ ໃນປັດຈຸບັນຍັງເນັ້ນໃນລັກສະນະກອບນະໂຍບາຍທົ່ວໄປ ໂດຍຂາດ ການວິເຄາະເຊິ່ງອີງຂໍ້ມູນຈິງຢ່າງລະອຽດ ກ່ຽວກັບພະວະການຂົນສົ່ງ ສະເພາະຂອງນະຄອນຫຼວງພະບາງ. ການຄົ້ນຄວ້ານີ້ໄດ້ເນັ້ນແກ້ໄຂຊ່ອງ ວ່າງທາງຄວາມຮູ້ສຳຄັນ 3 ປະການ ຄື: (1) ການບັນທຶກຂໍ້ມູນແບບ ປະລິມານ ກ່ຽວກັບຮູບແບບການຈະລາຈອນ ປະລິມານຈະລາຈອນ ແລະ ສັດສ່ວນຮູບແບບການເດີນທາງ ໃນເຂດມໍລະດົກຂອງນະຄອນ ຫຼວງພະບາງ

(2) ການປະເມີນມູມມອງຂອງຜູ້ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ຢ່າງເປັນລະບົບ ກ່ຽວກັບບັນຫາ ແລະ ລຳດັບຄວາມສຳຄັນດ້ານການຂົນສົ່ງ, (3) ການ ປະສານຂໍ້ມູນເຊິ່ງອີງຫຼັກຖານຈິງ ກັບການວິເຄາະເຊິ່ງຍຸດທະສາດ ເພື່ອ ພັດທະນາຂໍ້ແນະນຳທີ່ເໝາະສົມຕາມບໍລິບົດ ໂດຍການນຳໃຊ້ການ ວັດແທກການຈະລາຈອນ ຂໍ້ມູນຈາກແບບສຳຫຼວດ ແລະ ຄວາມເຫັນ ຈາກຜູ້ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ຜ່ານກອບການວິເຄາະ SWOT ການສຶກສານີ້ ໄດ້ສ້າງພື້ນຖານທີ່ອີງຫຼັກຖານ ສຳລັບການພັດທະນານະໂຍບາຍການ ຂົນສົ່ງ ທີ່ເໝາະສົມກັບລັກສະນະພິເສດຂອງນະຄອນຫຼວງພະບາງ ໃນ ຖານະເປັນເມືອງມໍລະດົກທີ່ມີຊີວິດ ແລະ ມີຂໍ້ຈຳກັດໃນການຂະຫຍາຍ ໂຄງສ້າງພື້ນຖານ.

ຈຸດປະສົງຂອງການຄົ້ນຄວ້າຄັ້ງນີ້ແມ່ນ 1) ເພື່ອສຶກສາຄວາມ ຄິດເຫັນ ກ່ຽວກັບຈຸດແຂງ, ຈຸດອ່ອນ, ໂອກາດ ແລະ ອຸປະສັກ (SWOT) ຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງຢູ່ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແລະ 2)

ເພື່ອແນວທາງໃນການພັດທະນາການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແບບຍືນຍົງ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງພະບາງ.

**2. ອຸປະກອນ ແລະ ວິທີການ**

ການສຶກສາຄົ້ນຄວ້າວິໄຈໃນຄັ້ງນີ້ ຜູ້ສຶກສາແມ່ນໄດ້ໃຊ້ວິທີການສຶກສາແບບປະສົມປະສານ (Mixed Methods Research) ທາງດ້ານຄຸນນະພາບ (Qualitative Research) ແລະ ທາງດ້ານປະລິມານ (Quantitative Research) ໂດຍໃຊ້ແບບສອບຖາມ ແລະ ແບບສຳພາດເຂົ້າຊ່ວຍໃນການເກັບຂໍ້ມູນເພື່ອມາຮວມຂໍ້ມູນ ແລະ ນຳຂໍ້ມູນດັ່ງກ່າວ ມາວິເຄາະ ໂດຍໃຊ້ໂປຣແກຣມທາງສະຖິຕິ ແລ້ວນຳມາອະທິບາຍຜົນ ແລ້ວນຳມາອະທິບາຍໃຫ້ສອດຄ່ອງຕາມວັດຖຸປະສົງຂອງການວິໄຈ, ເຊິ່ງມີວິທີການດຳເນີນ ດັ່ງນີ້:

**2.1 ກຸ່ມຕົວຢ່າງ**

ກຸ່ມຕົວຢ່າງ ສຳລັບການຄົ້ນຄວ້າແບບຄຸນນະພາບ ທີ່ໃຊ້ໃນການຄົ້ນຄວ້າຄັ້ງນີ້ ມີທັງໝົດຈຳນວນ 10 ທ່ານ ເຊິ່ງປະກອບມີ ຈາກພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ຈຳນວນ 4 ທ່ານ, ພະແນກທ່ອງທ່ຽວ, ຫ້ອງການ ອພບຕ, ຕຳຫຼວດຈໍລະຈອນ, ນັກວິຊາການວາງແຜນຜັງເມືອງ, ທີ່ປຶກສາດ້ານການຂົນສົ່ງ ແລະ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ພາກສ່ວນລະ ຈຳນວນ 1 ທ່ານ ໂດຍໃຊ້ວິທີການສຸ່ມຕົວຢ່າງແບບເຈາະຈົງ (Purposive Sampling) ຕາມວິທີຂອງ Creswell (2014) & Etikan et al. (2016).

**2.2 ເຄື່ອງມືທີ່ໃຊ້ໃນການຄົ້ນຄວ້າ**

ເຄື່ອງມືທີ່ໃຊ້ໃນການຄົ້ນຄວ້າຄັ້ງນີ້ ແມ່ນເປັນແບບສຳພາດແບບເຈາະເລິກ ປະກອບມີ 2 ພາກສ່ວນ ດັ່ງລາຍລະອຽດລຸ່ມນີ້:

ພາກສ່ວນທີ 1: ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ຈຸດແຂງ, ຈຸດອ່ອນ, ໂອກາດ ແລະ ອຸປະສັກ (SWOT) ຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງຢູ່ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ.

ພາກສ່ວນທີ 2: ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ແນວທາງໃນການພັດທະນາການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງພະບາງ.

**➤ ການຫາຄຸນນະພາບຂອງເຄື່ອງມື**

- ການກວດສອບຄວາມທ່ຽງ

ໂດຍຜູ້ຄົ້ນຄວ້າ ໄດ້ນຳແບບສອບຖາມໃຫ້ຜູ້ຊ່ຽວຊານ ຈຳນວນ 3 ທ່ານ ພິຈາລະນາ ຄວາມສອດຄ່ອງລະຫວ່າງ ຂໍ້ ຄຳຖາມ ແລະ ຈຸດປະສົງ ຂອງການຄົ້ນຄວ້າ ເຊິ່ງເອີ້ນວ່າ ດັດຊະນີຄວາມສອດຄ່ອງ (Index of Item Objective Congruence: IOC). ສະນັ້ນ, ຄ່າດັດຊະນີຄວາມສອດຄ່ອງ ທີ່ສາມາດໃຊ້ໄດ້ແມ່ນຕ້ອງມີຄ່າຕັ້ງແຕ່ 0.50-1.00 ຈຶ່ງຖືວ່າ ແບບສອບຖາມ ສາມາດໄປທົດລອງໃຊ້ໄດ້ ແຕ່ຕ້ອງໄດ້ປັບປຸງຕາມຄຳແນະນຳຂອງຜູ້ຊ່ຽວຊານ ເພື່ອໃຫ້ໄດ້ແບບສອບຖາມທີ່ດີ (DeVellis, 2016). ຜົນການທົດສອບ ໄດ້ຄ່າ IOC=0.89 ຖືວ່າຜ່ານເກນທີ່ກຳນົດ ແລະ ສາມາດໄປທົດລອງໃຊ້ໄດ້.

**• ການທົດສອບຄວາມເຊື່ອໝັ້ນຂອງແບບສອບຖາມ**

ຜູ້ຄົ້ນຄວ້າ ໄດ້ນຳແບບສອບຖາມ ທີ່ຜ່ານການພິຈາລະນາ ຂອງຊ່ຽວຊານ ໄປທົດສອບ (Pilot Test) ເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າ ຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມ ມີຄວາມເຂົ້າໃຈກົງກັນ ແລະ ຕອບຄຳຖາມໄດ້ຕາມຄວາມເປັນຈິງທຸກຂໍ້ ລວມທັງຂໍ້ຄຳຖາມມີຄວາມສອດຄ່ອງທາງສະຖິຕິ. ດັ່ງນັ້ນ, ຜູ້ຄົ້ນຄວ້າ ໄດ້ນຳແບບສອບຖາມໄປທົດສອບກັບກຸ່ມຄົນ ທີ່ບໍ່ແມ່ນກຸ່ມເປົ້າໝາຍ ຈຳນວນ 30 ຄົນ, ຫຼັງຈາກນັ້ນ ນຳມາວິເຄາະຄວາມເຊື່ອໝັ້ນຂອງແບບສອບຖາມ ໂດຍໃຊ້ສະຖິຕິ ແລະ ພິຈາລະນາຈາກຄ່າສຳປະສິດ  $\alpha$  ຂອງຄອນບາດ (Cronbach's Alpha Coefficient) ຂອງຄຳຖາມໃນແຕ່ລະດ້ານ ທີ່ມີຄ່າເທົ່າກັບ 0.70 ຫຼື 70% ຂຶ້ນໄປສະແດງວ່າ ແບບສອບຖາມທີ່ຈະນຳໄປໃຊ້ກັບກຸ່ມຕົວຢ່າງເປົ້າໝາຍ ມີຄວາມໜ້າເຊື່ອຖື ແລະ ສາມາດນຳແບບສອບຖາມໄປເກັບກຳຂໍ້ມູນກັບກຸ່ມຕົວຢ່າງຈິງໄດ້ (Cronbach, 1951). ຜົນການທົດສອບ ໄດ້ຄ່າ  $\alpha=0.82$  ຖືວ່າຜ່ານເກນທີ່ກຳນົດ ແລະ ສາມາດໄປທົດລອງໃຊ້ກັບກຸ່ມຕົວຢ່າງທີ່ກຳນົດໄດ້.

**2.3 ການຮວບຮວມຂໍ້ມູນ**

ຂໍ້ມູນທີ່ໃນການວິໄຈຄັ້ງນີ້ ຄະນະຜູ້ວິໄຈໄດ້ນຳມາຈາກ 2 ແຫຼ່ງຕົ້ນຕໍດັ່ງນີ້: ຂໍ້ມູນຂັ້ນໜຶ່ງ ແລະ ຂໍ້ມູນຂັ້ນສອງ

**2.3.1 ຂໍ້ມູນຂັ້ນໜຶ່ງ**

ຂໍ້ມູນຂັ້ນໜຶ່ງ ແມ່ນຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ມາຈາກການສັງລວມຂໍ້ມູນຈາກການແຈກແບບສຳພາດໃຫ້ແກ່ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຕໍ່ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ປະກອບມີ: ພະແນກໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ, ພະແນກທ່ອງທ່ຽວ, ຫ້ອງການອພບຕ, ຕຳຫຼວດຈໍລະຈອນ, ນັກວິຊາການວາງແຜນຜັງເມືອງ, ທີ່ປຶກສາດ້ານການຂົນສົ່ງ ແລະ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ຢູ່ພາຍໃນນະຄອນຫຼວງພະບາງ. ເນື້ອໃນຈະເນັ້ນເຖິງ ຈຸດແຂງ, ຈຸດອ່ອນ, ໂອກາດ ແລະ ອຸປະສັກ (SWOT) ຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງຢູ່ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແລະ ແນວທາງໃນການພັດທະນາການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງຢູ່ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ.

**2.3.2 ຂໍ້ມູນຂັ້ນສອງ**

ຂໍ້ມູນຂັ້ນສອງ ແມ່ນຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບແນວຄິດ, ທິດສະດີ, ຮູບແບບການສຶກສາ, ສະຖິຕິພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ບົດສະຫລຸບ, ນິຕິກຳ ແລະນະໂຍບາຍຕ່າງໆ ເຊິ່ງຜູ້ວິໄຈໄດ້ສຶກສາທົບທວນວັນນະກຳຕ່າງໆ ຫາຂໍ້ມູນຄວາມຮູ້ ການວິເຄາະເອກະສານ ງານວິໄຈຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງລວມເຖິງແນວຄິດທິດສະດີຕ່າງໆ ທີ່ມີຄວາມກ່ຽວຂ້ອງກັບການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງ ໃນຕົວເມືອງມໍລະດົກໂລກ ແບບຍືນຍົງຢູ່ ນະຄອນຫລວງພະບາງ, ເອກະສານ ແລະ ການຄົ້ນຄວ້າທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອເປັນແນວທາງໃນການອະພິປາຍຜົນຂອງການສຶກສາ.

## 2.4 ການວິເຄາະຂໍ້ມູນ

ສໍາລັບຂໍ້ມູນແບບຄຸນນະພາບ ທີ່ໄດ້ຈາກແບບສໍາພາດເຈາະເລິກ ທີ່ຕອບຕາມຈຸດປະສົງ ຂອງການຄົ້ນຄວ້າ ແມ່ນໄດ້ວິເຄາະໜ້າ ໄດ້ນໍາມາວິເຄາະໂດຍໃຊ້ວິທີ Thematic Analysis ຕາມແນວຄິດຂອງ Braun & Clarke (2006) ຮ່ວມກັບ Qualitative Content Analysis ຂອງ Elo & Kyngäs (2008) ເຊິ່ງແມ່ນວິທີການວິເຄາະຂໍ້ມູນແບບຄຸນນະພາບ ໂດຍມຸ່ງເນັ້ນການຄົ້ນຫາ, ວິເຄາະ ແລະ ຈັດລະບຽບ ຮູບແບບ (Patterns) ຫຼື ຫົວຂໍ້ (Themes) ໂດຍມີຂັ້ນຕອນປະກອບມີ ການຖອດຂໍ້ມູນ, ການອ່ານເພື່ອຄຸ້ນເຄີຍ, ການລົງລະຫັດ, ການຈັດໝວດໝູ່, ການສ້າງຫົວຂໍ້ ແລະ ການຕີຄວາມໝາຍ ເພື່ອສ້າງເຄາະຂໍ້ມູນທີ່ຕອບຕາມຈຸດປະສົງ.

### 3. ຜົນໄດ້ຮັບ

#### 3.1 ຜົນການວິເຄາະຂໍ້ມູນ ຄວາມຄິດເຫັນ ກ່ຽວກັບຈຸດແຂງ, ຈຸດອ່ອນ, ໂອກາດ ແລະ ອຸປະສັກ (SWOT) ຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງຢູ່ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ

##### 1) ຈຸດແຂງ

- ໂຄງຮ່າງຜັງເມືອງ ມີລັກສະນະເປັນເມືອງນ້ອຍ: ຖະໜົນໃນເຂດມໍລະດົກ ມີຄວາມເໝາະສົມກັບການຍ່າງທຽວໄປມາ ເຮັດໃຫ້ການເດີນທາງ ບໍ່ຈໍາເປັນຕ້ອງໃຊ້ຍານພາຫະນະ ເຊິ່ງກວມເອົາ 68% ຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວ ໃນການການເດີນທາງຢູ່ໃນໄລຍະທາງທີ່ສາມາດຍ່າງໄປມາໄດ້.

- ຄວາມຮັບຮູ້ ທາງດ້ານມໍລະດົກ: ຊຸມຊົນມີຄວາມຮັບຮູ້ສູງກ່ຽວກັບຄຸນຄ່າມໍລະດົກໂລກ ຊຶ່ງສະໜັບສະໜູນນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງທີ່ເນັ້ນການອະນຸລັກ ກວມເອົາ 87% ຂອງຜູ້ຕອບແບບສໍາພາດ ຍືນຍັນຄວາມສໍາຄັນໃນການອະນຸລັກ.

- ສະຖານະເປັນແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວ: ໃນນາມທີ່ມີສະຖານະເປັນເມືອງມໍລະດົກໂລກ ໄດ້ສ້າງຜົນປະໂຫຍດທາງເສດຖະກິດ ຊຶ່ງສາມາດນໍາໄປຮອງຮັບການລົງທຶນດ້ານການຂົນສົ່ງ ເພາະມີນັກທ່ອງທ່ຽວປະມານ 500,000 ຄົນຕໍ່ປີ ທີ່ໄດ້ສ້າງແຫຼ່ງລາຍຮັບມະຫາສານໃຫ້ກັບ ແຂວງຫຼວງພະບາງ.

- ໂຄງສ້າງພື້ນຖານ ທີ່ບໍ່ໃຊ້ຍານພາຫະນະທີ່ສ້າງຂຶ້ນໃໝ່: ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງສໍາລັບລົດຖີບ ແລະ ໂຄງການພັດທະນາທາງຢ່າງ ທີ່ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນຄວາມມຸ່ງໝັ້ນຂອງອົງກອນພາຍໃນ ຕໍ່ການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ.

##### 2) ຈຸດອ່ອນ

- ຂໍ້ຈໍາກັດຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ: ການບໍລິການລົດເມຍັງມີໜ້ອຍ ເຮັດໃຫ້ປະຊາຊົນນໍາໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວສູງ ໂດຍມີພຽງ 8% ຂອງປະຊາຊົນ ທີ່ໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ມີຫຼາຍພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ມີຄວາມເຫັນດີຜ່ອມກັນວ່າ ຍັງເປັນປະເດັນບັນຫາທີ່ສໍາຄັນຫຼາຍໃນປັດຈຸບັນ.

- ໂຄງສ້າງບ່ອນຈອດລົດບໍ່ພຽງພໍ: ບ່ອນຈອດລົດແບບທາງການຮອງຮັບໄດ້ພຽງ 35% ຂອງຄວາມຕ້ອງການ ສິ່ງຜົນເຮັດໃຫ້ເກີດການຈອດລົດທີ່ບໍ່ເປັນລະບຽບ ຂັດຂວາງການຍ່າງຂອງຄົນ ແລະ ການເຂົ້າເຖິງໃນເວລາເກີດເຫດສຸກເສີນ.

- ການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນບໍ່ເຂັ້ມງວດ: ຂີດຈໍາກັດດ້ານການຄວບຄຸມ ເຮັດໃຫ້ເກີດການລະເມີດກົດຈະລາຈອນຢ່າງກວ້າງຂວາງເຊັ່ນ: ການຈອດລົດ, ຄວາມໄວ ແລະ ເຂດຫ້າມ.

- ຂໍ້ຈໍາກັດດ້ານໂຄງສ້າງ: ຖະໜົນມີຄວາມຄັບແຄບໃນເຂດມໍລະດົກ ບໍ່ສາມາດຮອງຮັບຈໍານວນຈະລາຈອນສະໄໝ ໃໝ່ໄດ້ ໂດຍຄວາມໄວສະເລ່ຍໃນເວລາເລັ່ງດ່ວນມີພຽງ 12 ກມ/ຊົ່ວໂມງ ເຊິ່ງຕໍ່າກວ່າເກນມາດຕະຖານ 60%.

- ຂໍ້ຈໍາກັດດ້ານການປະສານງານຂອງພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ: ການຕັດສິນໃຈທີ່ຈໍາແນກລະຫວ່າງ ຫຼາຍພາກສ່ວນ ແລະ ການສື່ສານທີ່ບໍ່ທົ່ວເຖິງ ກັບຜູ້ປະກອບການ ແລະ ຊຸມຊົນ ເຮັດໃຫ້ນະໂຍບາຍຂາດປະສິດທິພາບ.

##### 3) ໂອກາດ

- ການບຸລະນາການທ່ອງທ່ຽວ-ການຂົນສົ່ງ: ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການທ່ອງທ່ຽວ ເປັນແຮງຈູງໃຈທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ການເມືອງ ໃນການລົງທຶນດ້ານການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ ໂດຍຄວາມນິຍົມຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວຕໍ່ການຍ່າງທຽວໄປມາ (45%) ສອດຄ່ອງກັບເປົ້າໝາຍການອະນຸລັກມໍລະດົກໂລກ.

- ການນໍາໃຊ້ເທັກໂນໂລຊີ: ແຜນພັດທະນາເຄື່ອນໄຫວດິຈິຕອນ, ລະບົບຂໍ້ມູນຈະລາຈອນແບບເວລາຕົວຈິງ ແລະ ລະບົບບໍລິຫານບ່ອນຈອດລົດອັດສະລິຍະ ເປັນທາງເລືອກໃນການປັບປຸງການຈັດການທີ່ມີຕົ້ນທຶນຕໍ່າ ໂດຍບໍ່ຕ້ອງຂະຫຍາຍໂຄງສ້າງ.

- ການສະໜັບສະໜູນຈາກນາໆຊາດ: ສະຖານະການເປັນມໍລະດົກໂລກຂອງ UNESCO ແລະ ຄວາມຮ່ວມມືໃນການພັດທະນາຈາກສາກົນ ສາມາດຕອບສະໜອງການຊ່ວຍເຫຼືອທາງເທັກນິກ ແລະ ແຫຼ່ງທຶນ ສໍາລັບໂຄງການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ.

- ການຂ້າມຜ່ານໄປສູ່ລົດໄຟຝ່າ: ນະໂຍບາຍລັດຖະບານ ທີ່ສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ລົດໄຟຝ່າ ພ້ອມກັບຕົ້ນທຶນແບັດເຕີຣີທີ່ຫຼຸດລົງ ສ້າງໂອກາດໃຫ້ມີລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຖີບໄຟຝ່າ ທີ່ປ່ອຍມົນລະພິດຕໍ່າເພື່ອຮອງຮັບນັກທ່ອງທ່ຽວໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ.

- ການສະໜັບສະໜູນຈາກປະຊາຊົນ: ຜົນສໍາຫຼວດສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ 73% ສະໜັບສະໜູນການຂະຫຍາຍການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ 67% ເຫັນດີກັບເຂດຄົນຍ່າງ ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນຊັດເຈນໃນຄວາມຜ່ອມຂອງຊຸມຊົນຕໍ່ນະໂຍບາຍ ໃໝ່.

**4) ອຸປະສັກ**

- ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຍານພາຫະນະຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ: ຖ້າທ່າອ່ຽງໃນປັດຈຸບັນຍັງດຳເນີນຕໍ່ໄປ ມີການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຍານພາຫະນະ 40% ໃນ 5 ປີຕໍ່ໜ້າ ຈຳນວນລົດຈະເກີນຄວາມສາມາດຂອງໂຄງສ້າງ ເຮັດໃຫ້ການຈະລາຈອນແອອັດ ແລະ ກະທົບຕໍ່ເຂດມໍລະດົກຢ່າງແນ່ນອນ.

- ຄວາມສ່ຽງຈາກການທ່ອງທ່ຽວເກີນຂອບເຂດ: ການເຕີບໂຕດ້ານການທ່ອງທ່ຽວທີ່ບໍ່ມີການຄວບຄຸມ ອາດຈະສ້າງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການຂົນສົ່ງເກີນລະດັບທີ່ຍືນຍົງ ແລະ ອາດຈະທຳລາຍລະບົບການທ່ອງທ່ຽວ ພ້ອມກັບຄວາມເປັນຈິງຂອງເຂດມໍລະດົກ.

- ຄວາມຂັດແຍ່ງລະຫວ່າງການອະນຸລັກ ແລະ ການພັດທະນາ: ຄວາມກົດດັນຈາກການພັດທະນາເສດຖະກິດ ອາດຈະເກີດຂຶ້ນຂັດແຍ່ງກັບການອະນຸລັກດ້ານມໍລະດົກ ເຮັດໃຫ້ການຕັດສິນໃຈຊັກຊ້າ ຫຼື ເກີດມີໂຄງການທີ່ບໍ່ເໝາະສົມກັບສະພາບຄວາມເປັນຈິງ ເຊິ່ງຈະສ້າງຜົນກະທົບຕໍ່ບັນດານັກລົງທຶນ.

- ການເສື່ອມໂຊມດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ: ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງມົນລະພິດຈາກລົດຂົນສົ່ງ ຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ອາກາດ, ຕໍ່ສຸຂະພາບ ແລະ ໃນຂະນະດຽວກັນ ສຽງຈາກການຈະລາຈອນ ອາດຈະລົບກວນ ແລະ ທຳລາຍບັນຍາກາດທີ່ສະຫງົບ ທີ່ເປັນການດຶງດູດນັກທ່ອງທ່ຽວເຂົ້າມາທ່ອງທ່ຽວໃນເຂດ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ.

- ຂໍ້ຈຳກັດດ້ານຄວາມສາມາດໃນການນຳໃຊ້: ຂາດແຄນດ້ານງົບປະມານ, ຂາດຄວາມຊຳນານທາງເທັກນິກ ແລະ ຂາດຄວາມສາມາດໃນການບັງຄັບໃຊ້ ອາດຈະເກີດມີການຂັດຂວາງດ້ານການນຳນະໂຍບາຍໄປປະຕິບັດ.

**3.2 ຜົນການວິເຄາະຂໍ້ມູນ ແນວທາງໃນການປັບປຸງພັດທະນາການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢຸນະຄອນຫຼວງພະບາງ**

ຜົນຈາກການສຳພາດກຸ່ມເບົາໝາຍ ຕໍ່ກັບ ແນວທາງໃນການພັດທະນາການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ຜົນວ່າ:

- 1) ສະພາບການປັດຈຸບັນຂອງການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງ ແມ່ນໄດ້ອີງໃສ່ສະພາບໃນປັດຈຸບັນ ທີ່ເນັ້ນໃສ່ ປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ, ຄວນແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ເກີດຂຶ້ນ ເຊັ່ນ: ການຈະລາຈອນແອອັດ ມົນລະພິດ ແລະ ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການໃຫ້ພຽງພໍ.
- 2) ການບໍລິຫານ ແລະ ນະໂຍບາຍ: ເອົາໃຈໃສ່ໃນການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນປັດຈຸບັນ, ຄວນມີນະໂຍບາຍ ຫຼື ແຜນງານການຂົນສົ່ງໃຫ້ມີປະສິດທິຜົນ ແລະ ເອົາໃຈໃສ່ໃນການປະສານງານລະຫວ່າງໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ.
- 3) ຄວາມຍືນຍົງຂອງການຂົນສົ່ງ ຄວນເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ ບໍ່ວ່າຈະເປັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ ສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຄວນມີມາດຕະການມານຳໃຊ້ເພື່ອສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງຢ່າງຍືນຍົງ.

4) ການອະນຸລັກມໍລະດົກໂລກ ເນື່ອງຈາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ເປັນເມືອງມໍລະດົກໂລກ ທີ່ຮັບຮອງຈາກ UNESCO ແນ່ນອນວ່າ ການບໍລິຫານຈັດການ ລະບົບການຂົນສົ່ງ ອາດຈະມີຜົນກະທົບຕໍ່ມໍລະດົກ, ສະນັ້ນ ໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຄວນມີການປະສານງານທີ່ດີ ແລະ ວາງມາດຕະການ ໃນການຈຳກັດຍານພາຫະນະ ຫຼື ການຈັດລະບົບເສັ້ນທາງ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບການອະນຸລັກ ການປົກປັກຮັກສາມໍລະດົກໃຫ້ມີຄວາມຍືນຍົງ ໂດຍໃຫ້ຄຽງຄູ່ໄປກັບການພັດທະນາໃນຫຼາຍດ້ານ.

**5) ແນວທາງໃນການພັດທະນາ:**

ການພັດທະນາລະບົບຂົນສົ່ງໃນອະນາຄົດ ຄວນເນັ້ນໃຫ້ເກີດຄວາມສະດວກ, ຄວາມປອດໄພ, ປະຢັດ ແລະ ມີຄວາມຍືນຍົງ ໂດຍສາມາດດຳເນີນການໄດ້ດັ່ງນີ້:

- ພັດທະນາໂຄງສ້າງຜື່ນຖານ ຄວນປັບປຸງຖະໜົນ, ປ້າຍສັນຍານຈາລະຈອນ, ບ່ອນຈອດລົດ, ທາງຄົນຍ່າງ ແລະ ເສັ້ນທາງລົດຖີບ ໃຫ້ມີຄວາມເໝາະສົມ ແລະ ປອດໄພຫຼາຍຂຶ້ນ;
- ສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ຄວນພັດທະນາລະບົບລົດໂດຍສານ ຫຼື ລົດຮັບສົ່ງສາທາລະນະ ໃຫ້ມີມາດຕະຖານ, ກົງຕໍ່ເວລາ, ລາຄາເໝາະສົມ ເພື່ອຫຼຸດການໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວ;
- ນຳໃຊ້ເທັກໂນໂລຊີສະໄໝໃໝ່ ຄວນນຳໃຊ້ລະບົບ Smart Transport ເຊັ່ນ: ກ້ອງຄວບຄຸມການຈາລະຈອນ, ແອັບພລິເຄຊັນຕິດຕາມລົດໂດຍສານ, ລະບົບ GPS ແລະ ການຊຳລະຄ່າໂດຍສານແບບອອນລາຍ;
- ພັດທະນາຂົນສົ່ງທີ່ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມ ຄວນສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ລົດໄຟຟ້າ, ລົດຖີບ ແລະ ພາຫະນະທີ່ປ່ອຍມົນລະພິດຕໍ່າເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນຄວັນພິດ ແລະ ສຽງລົບກວນ;
- ຈັດການ ການຈາລະຈອນຢ່າງເປັນລະບົບ ຄວນຈັດເສັ້ນທາງຫຼັກ-ຮອງ, ແຍກເຂດຈອດລົດ, ກຳນົດເຂດຫ້າມຈອດ ແລະ ກຳນົດເວລາການເດີນລົດໃນບາງເຂດ ເພື່ອແກ້ບັນຫາລົດຕິດ;
- ສອດຄ່ອງກັບການອະນຸລັກຕົວເມືອງ ສຳລັບເຂດມໍລະດົກ ຫຼື ເຂດເກົ່າ ຄວນຈຳກັດພາຫະນະຂະໜາດໃຫຍ່, ຫຼຸດຄວາມໄວລົດ ແລະ ອອກແບບລະບົບຂົນສົ່ງ ບໍ່ໃຫ້ກະທົບຕໍ່ຄຸນຄ່າຂອງມໍລະດົກ;
- ສ້າງການມີສ່ວນຮ່ວມ ຄວນໃຫ້ພາກລັດ, ພາກເອກະຊົນ, ປະຊາຊົນ ແລະ ຜູ້ປະກອບການ ເຂົ້າມາມີສ່ວນຮ່ວມໃນການວາງແຜນ ແລະ ຕັດສິນໃຈຊ່ວຍໃນວຽກງານດັ່ງກ່າວ;
- ກຳນົດນະໂຍບາຍ ແລະ ກົດລະບຽບທີ່ຊັດເຈນ ຄວນມີນະໂຍບາຍຄວບຄຸມພາຫະນະ, ມາດຕະຖານການໃຫ້ບໍລິການ ແລະ ແຜນພັດທະນາການຂົນສົ່ງໃນໄລຍະຍາວ ເພື່ອໃຫ້ການດຳເນີນມີທິດທາງ ທີ່ສອດຄ່ອງ ແລະ ເໝາະສົມ;
- ເນັ້ນໃສ່ຄວາມປອດໄພ ຄວນສ້າງມາດຕະການຫຼຸດຜ່ອນອຸບັດຕິເຫດ ເຊັ່ນ: ປ້າຍເຕືອນ, ທາງມ້າລາຍ, ໄຟສັນຍານ, ການກວດກາຄວາມໄວ ແລະ ສ້າງຈິດສຳນຶກໃຫ້ຜູ້ໃຊ້ຖະໜົນ;

- ການວາງແຜນໃນໄລຍະຍາວ ຄວນສຶກສາທ່ອງການຂະຫຍາຍຕົວຂອງຕົວເມືອງ, ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຈຳນວນປະຊາກອນ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ ເພື່ອອອກແບບລະບົບຂົນສົ່ງໃຫ້ຮອງຮັບໃນອະນາຄົດ.

#### 4. ວິພາກຜົນ

##### 4.1 ຄວາມຄິດເຫັນ ກ່ຽວກັບຈຸດແຂງ, ຈຸດອ່ອນ, ໂອກາດ ແລະ ອຸປະສັກ (SWOT) ຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງຢູ່ ນະຄອນຫຼວງຜະບາງ

**ຈຸດແຂງ:** ໂຄງຮ່າງຜັງເມືອງ ມີລັກສະນະເປັນເມືອງນ້ອຍ, ຖະໜົນໃນເຂດມໍລະດົກ ມີຄວາມເໝາະສົມກັບການຍ່າງທຽວໄປມາຫຼາຍກວ່າທີ່ຈະຕ້ອງໃຊ້ຍານພາຫະນະ ໃນການການເດີນທາງ ເພາະໄລຍະທາງສາມາດຍ່າງໄປມາໄດ້ຢ່າງສະດວກ. ຄວາມຮັບຮູ້ ທາງດ້ານມໍລະດົກຂອງຊຸມຊົນແມ່ນມີຄວາມຮັບຮູ້ສູງກ່ຽວກັບຄຸນຄ່າມໍລະດົກໂລກ ຊຶ່ງສະໜັບສະໜູນນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງທີ່ເນັ້ນການອະນຸລັກ ແລະ ໃຫ້ຄວາມສໍາຄັນໃນການອະນຸລັກສູງ. ໃນນາມທີ່ເປັນເຂດແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວທີ່ມີສະຖານະເປັນເມືອງມໍລະດົກໂລກ ອັນໄດ້ສ້າງຜົນປະໂຫຍດທາງດ້ານເສດຖະກິດ ທີ່ສາມາດນໍາໄປສູ່ການລົງທຶນດ້ານການຂົນສົ່ງ ເພາະມີນັກທ່ອງທ່ຽວຈຳນວນຫຼາຍຕໍ່ປີ ທີ່ໄດ້ສ້າງແຫຼ່ງລາຍຮັບມະຫາສານໃຫ້ກັບ ແຂວງຫຼວງຜະບາງ. ໂຄງສ້າງຜືນຖານ ທີ່ບໍ່ຈໍາເປັນຕ້ອງໃຊ້ຍານພາຫະນະ ເຮັດໃຫ້ມີການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງສໍາລັບລົດຖີບ ແລະ ໂຄງການພັດທະນາທາງຢ່າງ ທີ່ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນຄວາມມຸ່ງໝັ້ນຂອງອົງກອນພາຍໃນ ຕໍ່ການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ. ເຊິ່ງສອດຄ່ອງກັບ UN-Habitat (2013) ທີ່ໄດ້ເນັ້ນອີກວ່າ ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນເມືອງປະຫວັດສາດ ຈໍາເປັນຕ້ອງອາໄສການມີສ່ວນຮ່ວມຢ່າງເຂັ້ມແຂງຂອງຊຸມຊົນ ແລະ ການປະສານງານຂ້າມພາກສ່ວນ ເພື່ອຮັບປະກັນໃຫ້ການນໍາມະໂຍບາຍໄປປະຕິບັດເກີດຜົນຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ.

**ຈຸດອ່ອນ (Weaknesses):** ຂໍ້ຈໍາກັດຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ເຮັດໃຫ້ການບໍລິການລົດເມຍັງມີໜ້ອຍ ສິ່ງຜົນໃຫ້ປະຊາຊົນນໍາໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວສູງ ແລະ ຫຼາຍພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຍັງຄິດວ່າເປັນປະເດັນບັນຫາທີ່ສໍາຄັນຫຼາຍໃນປັດຈຸບັນ. ໂຄງສ້າງບ່ອນຈອດລົດບໍ່ພຽງພໍ ເນື່ອງຈາກບ່ອນຈອດລົດແບບທາງການຮອງຮັບໄດ້ຍັງມີໜ້ອຍ ເມື່ອທຽບກັບຄວາມຕ້ອງການ ສິ່ງຜົນເຮັດໃຫ້ເກີດມີການຈອດລົດທີ່ບໍ່ເປັນລະບຽບ ຂັດຂວາງການຍ່າງຂອງຄົນ ແລະ ການເຂົ້າເຖິງໃນເວລາເກີດເຫດສຸກເສີນ. ການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນຍັງບໍ່ເຂັ້ມງວດ ເນື່ອງຈາກຍັງມີຂີດຈໍາກັດດ້ານການຄວບຄຸມ ເຮັດໃຫ້ເກີດການລະເມີດກົດຈະລາຈອນຢ່າງກວ້າງຂວາງ ເຊັ່ນ: ການຈອດລົດ, ຄວາມໄວ ແລະ ເຂດຫ້າມ. ຂໍ້ຈໍາກັດດ້ານໂຄງສ້າງ ເຫັນວ່າ ຖະໜົນມີຄວາມຄັບແຄບໃນເຂດມໍລະດົກ ບໍ່ສາມາດຮອງຮັບຈຳນວນການຈະລາຈອນແບບໃໝ່ໄດ້ ໂດຍຄວາມໄວສະເລ່ຍໃນເວລາເລັ່ງດ່ວນມີພຽງ 12 ກມ/ຊົ່ວໂມງ ເຊິ່ງຕໍ່າກວ່າເກນມາດຕະຖານກໍານົດ ແລະ ຂໍ້ຈໍາກັດດ້ານການປະສານງານຂອງພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ເຫັນວ່າ ການຕັດສິນໃຈໃນການຈໍາແນກລະຫວ່າງ ຫຼາຍພາກສ່ວນ ກັບ ການສື່ສານທີ່ບໍ່ທົ່ວເຖິງ ກັບຜູ້ປະກອບການ ແລະ ຊຸມຊົນ ເຮັດໃຫ້ນະໂຍບາຍຂາດປະສິດທິຜົນ. ສອດຄ່ອງກັບ ລະດັບນະໂຍບາຍສາກົນ UNESCO (2011) ໄດ້ນໍາສະເໜີແນວຄິດ “ຜູ້ມີທັດຕົວເມືອງປະຫວັດສາດ”

(Historic Urban Landscape: HUL) ຊຶ່ງເນັ້ນການພັດທະນາຕົວເມືອງ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບການອະນຸລັກມໍລະດົກ. ແນວທາງນີ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງໃນເມືອງມໍລະດົກ ຄວນຫຼີກເວັ້ນໂຄງສ້າງຂະໜາດໃຫຍ່ ທີ່ອາດຈະສົ່ງຜົນກະທົບທາງລົບຕໍ່ຄຸນຄ່າທາງດ້ານວັດທະນະທໍາ ແລະ ຄວນໃຫ້ຄວາມສໍາຄັນກັບມາດຕະການດ້ານການຄຸ້ມຄອງແທນ ແລະ ແຕກຕ່າງກັບ ແນວຄິດກ່ຽວກັບ ໃນຂົງເຂດຂອງການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການເດີນທາງ (Travel Demand Management: TDM) ຂອງ Litman (2020) ທີ່ໄດ້ອະທິບາຍວ່າ ນະໂຍບາຍເຊັ່ນ: ການກໍານົດຄ່າຈອດລົດ, ການຈັດເຂດຄົນຍ່າງ ແລະ ການສົ່ງເສີມການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນການໃຊ້ຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວໄດ້ຢ່າງມີລະດັບຄວາມສໍາຄັນ.

**ໂອກາດ (Opportunities):** ການບຸລະນາການທ່ອງທ່ຽວ-ການຂົນສົ່ງ ເຫັນວ່າ ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງການທ່ອງທ່ຽວ ເປັນແຮງຈູງໃຈທາງດ້ານເສດຖະກິດ ແລະ ການເມືອງ ໃນການລົງທຶນດ້ານການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ ໂດຍຄວາມມີຍົມຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວຕໍ່ການຍ່າງທຽວໄປມາ ເຊິ່ງສອດຄ່ອງກັບເປົ້າໝາຍການອະນຸລັກມໍລະດົກໂລກ. ການນໍາໃຊ້ເທັກໂນໂລຊີ ເຫັນວ່າ ແຜລດຜອມການເຄື່ອນໄຫວດິຈິຕອນ, ລະບົບຂໍ້ມູນຈະລາຈອນແບບເວລາຕົວຈິງ ແລະ ລະບົບບໍລິຫານບ່ອນຈອດລົດອັດສະລິຍະ ເປັນທາງເລືອກໃນການປັບປຸງການຈັດການທີ່ມີຕົ້ນທຶນຕໍ່າ ໂດຍບໍ່ຕ້ອງຂະຫຍາຍໂຄງສ້າງ. ການສະໜັບສະໜູນຈາກນາໆຊາດ ແມ່ນມີສະຖານະການເປັນມໍລະດົກໂລກ ແລະ ຄວາມຮ່ວມມືໃນການພັດທະນາຈາກສາກົນ ສາມາດຕອບສະໜອງການຊ່ວຍເຫຼືອທາງເທັກນິກ ແລະ ແຫຼ່ງທຶນ ສໍາລັບໂຄງການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ. ການຂ້າມຜ່ານຫັນໄປສູ່ລົດໄຟຜ້າ ໂດຍລັດຖະບານມີນະໂຍບາຍ ທີ່ສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ລົດໄຟຜ້າ ພ້ອມກັບຕົ້ນທຶນແບັດເຕີຣີທີ່ຫຼຸດລົງ ສ້າງໂອກາດໃຫ້ມີລົດຕຸກຕຸກ ແລະ ລົດຖີບໄຟຜ້າ ທີ່ປ່ອຍມົນລະພິດຕໍ່າ ເພື່ອຮອງຮັບນັກທ່ອງທ່ຽວໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ການສະໜັບສະໜູນຈາກປະຊາຊົນ ທີ່ສະໜັບສະໜູນການຂະຫຍາຍຕາໜ່າງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ເຫັນດີກັບການສ້າງທາງເຂດຄົນຍ່າງ ທີ່ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນຊັດເຈນໃນຄວາມພ້ອມຂອງຊຸມຊົນຕໍ່ນະໂຍບາຍໃໝ່. ເຊິ່ງສອດຄ່ອງກັບ ອົງການພັດທະນາ World Bank (2018) & Asian Development Bank (2020) ໄດ້ເນັ້ນວ່າ ບັນດາປະເທດກໍາລັງພັດທະນາ ຄວນໃຫ້ຄວາມສໍາຄັນກັບການລົງທຶນໃນລະບົບການຂົນສົ່ງທີ່ມີຄ່າບອນຕໍ່າ, ປັບປຸງການບໍລິການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ນໍາໃຊ້ເທັກໂນໂລຊີດິຈິຕອນໃນການຈັດການຈະລາຈອນ. ການສະໜັບສະໜູນຈາກນາໆຊາດ ເນື່ອງຈາກສະຖານະການ ການເປັນມໍລະດົກໂລກຂອງ UNESCO ແລະ ຄວາມຮ່ວມມືໃນການພັດທະນາຈາກສາກົນ ສາມາດຕອບສະໜອງການຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານເທັກນິກ ແລະ ແຫຼ່ງທຶນສໍາລັບໂຄງການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ. ການຂ້າມຜ່ານໄປສູ່ລົດໄຟຜ້າ ເນື່ອງຈາກນະໂຍບາຍຂອງລັດຖະບານ ທີ່ສົ່ງເສີມການນໍາໃຊ້ລົດໄຟຜ້າ ພ້ອມກັບຕົ້ນທຶນແບັດເຕີຣີທີ່ຕໍ່າ ສ້າງໂອກາດໃຫ້ມີລົດຕຸກຕຸກ ແລະ

ລົດຖີບໄຟຟ້າ ທີ່ປ່ອຍມົນລະພິດຕໍ່າ ເພື່ອຮອງຮັບນັກທ່ອງທ່ຽວໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ. ການສະໜັບສະໜູນຈາກປະຊາຊົນ ໂດຍອີງຕາມຜົນການສຳຫຼວດສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ການສະໜູນການຂະຫຍາຍການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ ແລະ ເຂດຄົນຍ່າງ ແມ່ນກວມອັດຕາສູງ ເຊິ່ງສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນຊັດເຈນໃນຄວາມພ້ອມຂອງຊຸມຊົນຕໍ່ນະໂຍບາຍໃໝ່. ສອດຄ່ອງກັບການຄົ້ນຄວ້າຂອງ Cervero (1998), ການວາງແຜນການຂົນສົ່ງທີ່ບຸລະນາການກັບຮູບແບບເມືອງ (transport–land use integration) ເປັນປັດໄຈສຳຄັນໃນການຫຼຸດຜ່ອນການຟຶງຜາຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ. ປະເດັນນີ້ຍັງມີຄວາມສຳຄັນໃນເມືອງມໍລະດົກ ທີ່ມີໂຄງສ້າງເມືອງແບບກະທັດຮັດ ບ່ອນທີ່ການສົ່ງເສີມການຍ່າງ ແລະ ການໃຊ້ລົດຖີບ ເປັນທາງເລືອກການເດີນທາງທີ່ມີປະສິດທິຜົນສູງ.

**ອຸປະສັກ: ການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຍານພາຫະນະຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ** ຖ້າຫາກວ່າ ທ່າອ່ຽງໃນປັດຈຸບັນຍັງດຳເນີນຕໍ່ໄປ ທີ່ມີການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຍານພາຫະນະ ໃນອີກ 5 ປີຕໍ່ໜ້າ ຈຳນວນລົດຈະເກີນຄວາມສາມາດຂອງໂຄງສ້າງ ເຮັດໃຫ້ການຈະລາຈອນແອອັດ ແລະ ກະທົບຕໍ່ເຂດມໍລະດົກຢ່າງແນ່ນອນ. **ຄວາມສຽງຈາກການທ່ອງທ່ຽວເກີນຂອບເຂດ** ຈະເຮັດໃຫ້ການເຕີບໂຕດ້ານການທ່ອງທ່ຽວຂາດການຄວບຄຸມ ອາດຈະສົ່ງຜົນຕໍ່ຄວາມຕ້ອງການດ້ານການຂົນສົ່ງທີ່ເກີນລະດັບຄວາມຍືນຍົງ ແລະ ອາດຈະທຳລາຍລະບົບການທ່ອງທ່ຽວ ຄຽງຄູ່ກັບສະພາບຄວາມເປັນຈິງຂອງເຂດມໍລະດົກ. **ຄວາມຂັດແຍ່ງລະຫວ່າງການອະນຸລັກ ແລະ ການພັດທະນາ** ອາດຈະສ້າງຄວາມກົດດັນຈາກການພັດທະນາເສດຖະກິດ ທີ່ເກີດຂຶ້ນຂັດແຍ່ງກັບການອະນຸລັກດ້ານມໍລະດົກ ເຮັດໃຫ້ການຕັດສິນໃຈຊັກຊ້າ ຫຼື ເກີດມີໂຄງການທີ່ບໍ່ເໝາະສົມກັບສະພາບຄວາມເປັນຈິງ ເຊິ່ງຈະສ້າງຜົນກະທົບຕໍ່ບັນດານັກລົງທຶນ ແລະ **ການອະນຸລັກ. ການເສື່ອມໂຊມດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ** ເມື່ອການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງມົນລະພິດຈາກລົດຂົນສົ່ງ ແນ່ນອນວ່າ ຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ອາກາດ ແລະ ຕໍ່ສຸຂະພາບ, ແຕ່ໃນຂະນະດຽວກັນ ສຽງຈາກການຈະລາຈອນ ອາດຈະລົບກວນ ແລະ ທຳລາຍບັນຍາກາດທີ່ສະຫງົບ ທີ່ເປັນການດຶງດູດນັກທ່ອງທ່ຽວເຂົ້າມາທ່ອງທ່ຽວໃນເຂດ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ມີການຫຼຸດລົງ ແລະ **ຂໍ້ຈຳກັດດ້ານຄວາມສາມາດໃນການນຳໃຊ້** ເຫັນວ່າ ຂາດແຄນດ້ານງົບປະມານ, ຂາດຄວາມຊຳນານທາງເທັກນິກ ແລະ ຂາດຄວາມສາມາດໃນການບັງຄັບໃຊ້ ອາດຈະເກີດມີການຂັດຂວາງດ້ານການນຳນະໂຍບາຍໄປຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ. ຊຶ່ງສອດຄ່ອງກັບຜົນການຄົ້ນຄວ້າຂອງ Banister (2008) ທີ່ກ່າວວ່າ ການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ໄດ້ຮັບຄວາມສົນໃຈຢ່າງກວ້າງຂວາງ ໂດຍສະເພາະໃນບໍລິເວນຂອງເມືອງມໍລະດົກ ມີ ນັກວິຊາການຈຳນວນຫຼາຍທ່ານ ໄດ້ເນັ້ນວ່າ ການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງບໍ່ໄດ້ຈຳກັດພຽງການຫຼຸດມົນລະພິດ ຫຼື ການປັບປຸງສະພາບການຈະລາຈອນເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຈຳເປັນຕ້ອງພິຈາລະນາພ້ອມກັນ ບໍ່ວ່າຈະເປັນທາງດ້ານສັງຄົມ, ເສດຖະກິດ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ.

**4.2 ແນວທາງໃນການພັດທະນາການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງພະບາງ**

ແນວທາງໃນການພັດທະນາການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ແນວທາງໃນການພັດທະນາການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ໂດຍລວມແລ້ວ ຄວນອີງໃສ່ສະພາບໃນປັດຈຸບັນ ທີ່ເນັ້ນໃສ່ປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ, ຄວນແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ເກີດຂຶ້ນ ເຊັ່ນ: ການຈະລາຈອນແອອັດ ມົນລະພິດ ແລະ ຕອບສະໜອງຕາມຄວາມຕ້ອງການໃຫ້ພຽງພໍ, ເອົາໃຈໃສ່ໃນການບໍລິຫານ ແລະ ວາງນະໂຍບາຍ, ເພີ່ມທະວີການປະສານງານລະຫວ່າງໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ, ຄວນເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບ ຄວາມຍືນຍົງຂອງການຂົນສົ່ງ ບໍ່ວ່າຈະເປັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ ສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຄວນມີການອະນຸລັກມໍລະດົກໂລກ ເນື່ອງຈາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ເປັນເມືອງມໍລະດົກໂລກ ທີ່ຮັບຮອງຈາກ UNESCO ແນ່ນອນວ່າ ການບໍລິຫານຈັດການ ລະບົບການຂົນສົ່ງ ອາດຈະມີຜົນກະທົບຕໍ່ເມືອງມໍລະດົກໂລກ ທັງໃນໄລຍະສັ້ນ ແລະ ໄລຍະຍາວ, ແນວທາງໃນການພັດທະນາໃນອະນາຄົດ ບໍ່ຄວນເນັ້ນພຽງແຕ່ການສ້າງຖະໜົນ ຫຼື ເພີ່ມພາຫະນະເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຄວນເນັ້ນການບໍລິຫານຢ່າງຄົບວົງຈອນ ໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝ, ເປັນລະບົບ, ຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບວິຖີຊີວິດຂອງປະຊາຊົນ ໃຫ້ຫຼາຍຢູ່ຂຶ້ນ. ຊຶ່ງສອດຄ່ອງກັບຜົນການຄົ້ນຄວ້າ ຂອງແນວຄິດການວາງແຜນແບບບຸລະນາການລະຫວ່າງການຂົນສົ່ງ ແລະ ການໃຊ້ທີ່ດິນ (Transport–land use integration) ທີ່ຖືກເນັ້ນໃນຜົນງານຂອງ Cervero (1998) ໃນໜັງສື The Transit Metropolis ໂດຍຍົກໃຫ້ເຫັນວ່າ ການປະສານງານລະຫວ່າງ ການພັດທະນາຕົວເມືອງກັບລະບົບການຂົນສົ່ງ ຈະຊ່ວຍຫຼຸດຜ່ອນການຟຶງຜາຍານພາຫະນະສ່ວນຕົວ ແລະ ສົ່ງເສີມການເດີນທາງແບບຍືນຍົງ. ໃນລະດັບນະໂຍບາຍສາກົນ UN-Habitat (2013) ໄດ້ລາຍງານໃນ Planning and Design for Sustainable Urban Mobility ໂດຍຍືນຍົນວ່າ ການວາງແຜນການຂົນສົ່ງ ຈຳເປັນຕ້ອງບຸລະນາການກັບນະໂຍບາຍຕໍ່ເຂດຕົວເມືອງໂດຍລວມ ເພື່ອບັນລຸຄວາມຍືນຍົງໃນໄລຍະຍາວ. ການນຳໃຊ້ລະບົບຂົນສົ່ງອັດສະລິຍະ (Intelligent Transport Systems: ITS) ແລະ ເທັກໂນໂລຊີດິຈິຕອນ ເພື່ອປັບປຸງປະສິດທິພາບການຈະລາຈອນ, ຍັງສອດຄ່ອງກັບຜົນງານຂອງ World Bank (2018) ທີ່ຍົກໃຫ້ເຫັນວ່າ ເທັກໂນໂລຊີດິຈິຕອນ ເປັນທາງເລືອກທີ່ຄຸ້ມຄ່າ ແລະ ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນຄວາມແອອັດໄດ້ ໂດຍບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງຂະຫຍາຍໂຄງສ້າງຂະໜາດໃຫຍ່. ນອກຈາກນັ້ນ Litman (2020) ໄດ້ອະທິບາຍວ່າ ການຄຸ້ມຄອງຄວາມຕ້ອງການເດີນທາງ (Travel Demand Management: TDM) ຜ່ານການນຳໃຊ້ເທັກໂນໂລຊີເຊັ່ນ: ລະບົບບ່ອນຈອດລົດອັດສະລິຍະ ແລະ ຂໍ້ມູນຈະລາຈອນແບບກົງຕໍ່ເວລາຕົວຈິງ ສາມາດຊ່ວຍຍົກລະດັບການຕັດສິນໃຈຕໍ່ນະໂຍບາຍ

ແລະ ປັບປຸງຜົນການດຳເນີນງານຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງໂດຍລວມ. ແນວຄິດການບໍລິຫານແບບມີສ່ວນຮ່ວມ (Participatory governance) ໄດ້ຖືກເນັ້ນໃນກອບຂອງ UNESCO (2011) ພາຍໃຕ້ແນວຄິດ Historic Urban Landscape (HUL) ໂດຍລະບຸວ່າ ການອະນຸລັກເມືອງມໍລະດົກ ຈຳເປັນຕ້ອງອາໄສການປະສານງານລະຫວ່າງພາກລັດ, ພາກເອກະຊົນ ແລະ ຊຸມຊົນທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ການພັດທະນາການຂົນສົ່ງໃນເມືອງມໍລະດົກ ຄວນໃຫ້ຄວາມສຳຄັນກັບມາດຕະການດ້ານການຄຸ້ມຄອງ ຫຼາຍກວ່າການກໍ່ສ້າງໂຄງສ້າງຂະໜາດໃຫຍ່. ໃນທຳນອງດຽວກັນ UN-Habitat (2013) ກໍໄດ້ເນັ້ນວ່າ ການປະສານງານຂ້າມພາກສ່ວນ ເປັນປັດໄຈສຳຄັນໃນການນຳນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງໄປປະຕິບັດໃຫ້ສຳເລັດ ແລະ ຍັງສອດຄ່ອງກັບມຸມມອງທາງວິຊາການຂອງ Banister (2008) ໄດ້ອະທິບາຍວ່າ ການຂົນສົ່ງແບບຍືນຍົງ ຈຳເປັນຕ້ອງພິຈາລະນາພ້ອມກັນທັງຄຸນຄ່າທາງສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ຊຶ່ງສອດຄ່ອງກັບແນວທາງການຂົນສົ່ງທີ່ຄຳນຶງເຖິງມໍລະດົກ.

**5. ສະຫຼຸບ**

1) ຄວາມຄິດເຫັນ ກ່ຽວກັບຈຸດແຂງ, ຈຸດອ່ອນ, ໂອກາດ ແລະ ອຸປະສັກ (SWOT) ຂອງລະບົບການຂົນສົ່ງຢູ່ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ໂດຍສ່ວນໃຫຍ່ແມ່ນມີຄວາມຄິດ ຕໍ່ຈຸດແຂງ ແມ່ນໂຄງຮ່າງຜັງເມືອງ ມີລັກສະນະເປັນເມືອງນ້ອຍ, ຊຸມຊົນມີຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບຄຸນຄ່າທາງດ້ານມໍລະດົກສູງ, ມີສະຖານະເປັນເຂດແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວ, ໂຄງສ້າງພື້ນຖານ ບໍ່ຈຳເປັນຕ້ອງໃຊ້ຍານພາຫະນະ. ຕໍ່ຈຸດອ່ອນ ແມ່ນຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ, ໂຄງສ້າງບ່ອນຈອດລົດບໍ່ພຽງພໍ, ການບັງຄັບໃຊ້ກົດຈະລາຈອນຍັງບໍ່ເຂັ້ມງວດ, ຍັງມີຂໍ້ຈຳກັດດ້ານໂຄງສ້າງຂອງຖະໜົນ. ຕໍ່ໂອກາດ ແມ່ນມີການບຸລະນາການທ່ອງທ່ຽວ-ການຂົນສົ່ງ, ມີການນຳໃຊ້ເທັກໂນໂລຊີ, ການສະໜັບສະໜູນຈາກນາໆຊາດ, ການຫັນໄປສູ່ລົດໄຟຜ້າ ແລະ ການສະໜັບສະໜູນຈາກປະຊາຊົນ. ຕໍ່ກັບອຸປະສັກ ມີການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງຍານພາຫະນະຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ, ມີຄວາມສ່ຽງຈາກການທ່ອງທ່ຽວເກີນຂອບເຂດ, ມີຄວາມຂັດແຍ່ງລະຫວ່າງການອະນຸລັກ ແລະ ການພັດທະນາ, ການເສື່ອມໂຊມດ້ານສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດດ້ານຄວາມສາມາດໃນການນຳໃຊ້.

2) ແນວທາງໃນການພັດທະນາການຄຸ້ມຄອງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງແບບຍືນຍົງ ຢູ່ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ໂດຍລວມແລ້ວ ຄວນອີງໃສ່ສະພາບໃນປັດຈຸບັນ ທີ່ເນັ້ນໃສ່ປັບປຸງລະບົບການຂົນສົ່ງໃນນະຄອນຫຼວງພະບາງ, ຄວນແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ເກີດຂຶ້ນ ເຊັ່ນ: ການຈະລາຈອນແອອັດ ມົນລະພິດ ແລະ ຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການໃຫ້ພຽງພໍ, ເອົາໃຈໃສ່ໃນການບໍລິຫານ ແລະ ວາງນະໂຍບາຍ, ເພີ່ມທະວີການປະສານງານລະຫວ່າງໜ່ວຍງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ, ຄວນເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບ ຄວາມຍືນຍົງຂອງການຂົນສົ່ງ ບໍ່ວ່າຈະປັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ ສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຄວນມີການອະນຸລັກມໍລະດົກໂລກ ເນື່ອງຈາກ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ ເປັນເມືອງມໍລະດົກໂລກ ທີ່ຮັບຮອງຈາກ UNESCO ແນ່ນອນວ່າ ການບໍລິຫານຈັດການລະບົບການຂົນສົ່ງ ອາດຈະມີຜົນກະທົບຕໍ່ເມືອງມໍລະດົກໂລກ ທັງໃນ

ໄລຍະສັ້ນ ແລະ ໄລຍະຍາວ, ແນວທາງໃນການພັດທະນາໃນອະນາຄົດ ບໍ່ຄວນເນັ້ນພຽງແຕ່ການສ້າງຖະໜົນ ຫຼື ເພີ່ມພາຫະນະເທົ່ານັ້ນ ແຕ່ຄວນເນັ້ນການບໍລິຫານຢ່າງຄົບວົງຈອນ ໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝ, ເປັນລະບົບ, ຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ສອດຄ່ອງກັບວິຖີຊີວິດຂອງປະຊາຊົນ ໃຫ້ຫຼາຍຢູ່ຂຶ້ນ.

**6. ຂໍ້ຂັດແຍ່ງ**

ຂ້າພະເຈົ້າໃນນາມຜູ້ຄົນຄວ້າວິທະຍາສາດ ຂໍປະຕິຍານຕົນວ່າ ຂໍ້ມູນທັງໝົດທີ່ມີໃນບົດຄວາມວິຊາການດັ່ງກ່າວນີ້ ແມ່ນບໍ່ມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງທາງຜົນປະໂຫຍດກັບພາກສ່ວນໃດ ແລະ ບໍ່ໄດ້ເອື້ອປະໂຫຍດໃຫ້ກັບພາກສ່ວນໃດພາກສ່ວນໜຶ່ງ, ກໍລະນີມີການລະເມີດ ໃນຮູບການໃດໜຶ່ງ ຂ້າພະເຈົ້າມີຄວາມຍິນດີ ທີ່ຈະຮັບຜິດຊອບແຕ່ພຽງຜູ້ດຽວ.

**7. ເອກະສານອ້າງອີງ**

Asian Development Bank. (2019). *Sustainable transport in Asia and the Pacific*. Manila: ADB.

Asian Development Bank. (2020). *Sustainable Transport for Asia and the Pacific*. Manila: ADB.

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80.

Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101.

Cervero, R. (1998). *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Island Press.

Cochran, W. G. 1953. *Sampling Techniques*. New York: John Wiley & Sons.

Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches*. Sage.

Cronbach, L. J. (1951). Coefficient alpha and the internal structure of tests. *Psychometrika*, 16(3), 297–334.

DeVellis, R. F. (2016). *Scale development: Theory and applications* (4th ed.). Sage.

Department of Public Works and Transport, Oudomxay Province. (2024). *Statistics on housing and urban planning construction*. Oudomxay, Lao PDR.

Etikan, I., Musa, S. A., & Alkassim, R. S. (2016). Comparison of Convenience Sampling and Purposive Sampling. *American Journal of Theoretical and Applied Statistics*, 5(1), 1–4.

- Elo, S., & Kyngäs, H. (2008). The qualitative content analysis process. *Journal of Advanced Nursing*, 62(1), 107–115.
- Likert, R. (1932). A technique for the measurement of attitudes. *Archives of Psychology*, 140, 1–55.
- Litman, T. (2020). *Evaluating Transportation Demand Management*. Victoria Transport Policy Institute.
- Litman, T. (2021). *Evaluating transportation sustainability*. Victoria Transport Policy Institute.
- United Nations Environment Programme (UNEP). (2021). *Global environment outlook*. Nairobi: UNEP.
- United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat). (2013). *Planning and design for sustainable urban mobility*. London: Routledge.
- World Bank. (2018). *Lao PDR: Transport Sector Review*. Washington, DC: World Bank.
- World Bank. (2020). *Transforming urban transport for sustainable development*. Washington, DC: World Bank.
- UNESCO. (1995). *Luang Prabang World Heritage listing*. Paris: UNESCO.
- UNESCO. (2011). *Recommendation on the Historic Urban Landscape*. Paris: UNESCO.
- UN-Habitat. (2013). *Planning and Design for Sustainable Urban Mobility*. Nairobi: UN-Habitat.