



The Perception and Attitude of Government Official on the Bilateral between Lao-China Initiatives under the Belt and Road Initiative (BRI) Case Study: Vientiane Capital

Vadsana CHANTHANASINH^{1*}, Visansack KHAMPHENGVONG², Bounthone SOUKAVONG³, Vonethaly VONGSAVANTHONG⁴ and Kimaneevan LAUNGPHONEXAY⁵
Faculty of Economics and Business Management, National University, Laos

^{1*}Correspondence:

Vadsana CHANTHANASINH
*Academic Affairs Division,
Faculty of Economics and
Business Management,
National University of Lao
Tel: +856 20 5646 1777
Email:
Chanthanasinhvadsana@gmail
.com.*

²*Research Division, Faculty of
Economics and Business
Management, National University
of Lao*

³*Department of Commerce,
Faculty of Economics and
Business Management, National
University of Lao*

⁴*Academic Affairs Division,
Faculty of Economics and
Business Management, National
University of Lao*

⁵*Protocol Department, Ministry of
Foreign Affaire*

Article Info:

Submitted: Mar 08, 2022

Revised: Nov 11, 2022

Accepted: Dec 05, 2022

Abstract

The purpose of this study was to examine the level of perception and attitude of government officials on the bilateral between Lao-China Initiative under the Belt and Road Initiative (BRI). There are two methods of the study: the qualitative and methodology. The sample of this study comprised of government officials from 18 ministries with a total of 273 people. From querying the questionnaire, statistics analyze the data. The descriptive statistics include frequency, percentages, standard deviations, and binomial statistics to test the independent samples t -test, the One-way ANOVA.

The results of this study show about knowledge and cooperation that are generally acknowledged and with perception on the attitude of the bilateral between Lao-China Initiative under the Belt and Road Initiative (BRI) about economic, trade and investment, social and economic, and issues and obstacles that are generally agreed upon. In addition, different individual factors, including age, level of education, the school, the experience of working, positions, and ministries (separate areas), will have different levels of perception of on the bilateral between Lao-China Initiative under the Belt and Road Initiative (BRI). Different, individual factors include having graduated from within the country and having the experience of working at different levels with different attitudes on the bilateral between Lao-China Initiative under the Belt and Road Initiative (BRI) with a statistical significance of 5 percentage.

Keywords: *Perception, Attitude, Belt, Road Initiative*

1. ພາກສະເໜີ

ເສັ້ນທາງສາຍໄໝເປັນເສັ້ນທາງທີ່ມີບົດບາດສໍາຄັນ ໃນການຊຸກຍູ້ ແລະ ສົ່ງເສີມອະລິຍະທຳຕ່າງໆ ຂອງມວນ ມະນຸດໃຫ້ມີຄວາມກ້າວໜ້າ, ມີການພັດທະນາ ແລະ ນໍາ ເອົາຄວາມຮຸ່ງເຮືອງສີວິໄລມາສູ່ໂລກຂອງພວກເຮົາ. ນະໂຍບາຍເສັ້ນທາງສາຍໄໝ ຖືກເປີດໂຕເປັນຄັ້ງທຳອິດ ໂດຍທ່ານ ສີ ຈິນຜົງ, ປະທານປະເທດແຫ່ງ ສປ ຈີນ ໂດຍ ໃນປີ 2013 ໄດ້ປະກາດຂໍ້ລິເລີ່ມໜຶ່ງແລ້ວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ ແລະ ຈີນຈະເຂົ້າສູ່ສັງຄົມທີ່ມີຄວາມເປັນຢູ່ທີ່ຂ້ອນຂ້າງດີ ນໍາ ໄປສູ່ສັງຄົມທີ່ມີການຟື້ນຄືນຂອງປະຊາຊົນຈີນ “ຄວາມຝັນ

ຂອງຈີນ”, ໂດຍນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວ ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການ ພັດທະນາ ດ້ວຍຄວາມພ້ອມຂອງຈີນໃນທຸກໆດ້ານ ຈະ ເປັນສ່ວນສໍາຄັນໃນການພັດທະນາປະເທດທຸກຍາກ ຫຼື ປະ ເທດທີ່ກໍາລັງພັດທະນາຕາມແລວທາງ ເສັ້ນທາງສາຍໄໝ ເຮັດໃຫ້ປະຊາຊົນຂອງປະເທດຕ່າງໆ ມີຊີວິດການເປັນຢູ່ທີ່ ດີຂຶ້ນ. ພ້ອມນີ້, ຍັງສົ່ງຜົນເຮັດໃຫ້ເກີດ ການປ່ຽນແປງທາງ ໂຄງສ້າງເສດຖະກິດ ແລະ ການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງຂອງ ໂລກ ໃໝ່ ໂດຍທີ່ມີຈີນເປັນສູນກາງ.

ສປປ ລາວ ແລະ ສປ ຈີນ ມີສາຍພົວພັນທາງການ

ທູດນໍາກັນນັບຕັ້ງແຕ່ ວັນທີ 25 ເມສາ 1961 ເປັນຕົ້ນມາ, ການຮ່ວມມືລາວ-ຈີນ ໃນການສ້າງ ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ ເກີດຂຶ້ນທາງເສດຖະກິດໂລກໄດ້ມີການລວມຕົວກັນ ຢ່າງໄວວາ, ການຮ່ວມມືຂອງພາກພື້ນ ໄດ້ມີການຂະຫຍາຍ ຕົວຢ່າງກວ້າງຂວາງ. ລາວ-ຈີນ ໄດ້ຮ່ວມມືກັນໂດຍຜ່ານກົນ ໂກການຮ່ວມມືໃນຮູບແບບສອງຝ່າຍ ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍ ເຊັ່ນ: ອາຊຽນ + ສປ ຈີນ, ອາຊຽນ +3 (ສປ ຈີນ, ສ. ເກົາຫຼີ, ຍີ່ປຸ່ນ ການຮ່ວມມືດ້ານເສດຖະກິດອານຸພາກພື້ນ ແມ່ນ້ຳຂອງ ແລະ ອົງການຮ່ວມມືຫຼາຍຝ່າຍອື່ນໆ ທີ່ມີຢູ່ໃນ ປະຈຸບັນຢ່າງຕັ້ງໜ້າເຮັດໃຫ້ການຮ່ວມມືຂອງພາກພື້ນໂດຍ ລວມມີການຂະຫຍາຍ ຕົວ ແນ່ໃສ່ການລົບລ້າງຄວາມທຸກ ຍາກ, ການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ, ແກ້ໄຂຜົນກະທົບຂອງວິ ກິດການ, ການເງິນສາກົນສົ່ງເສີມການພັດທະນາແບບຍືນ ຍົງ ແລະ ຊຸກຍູ້ຄວາມກ້າວໜ້າຂອງການຫັນເປັນອຸດສາຫະ ກຳ ຕາມທິດກົນໄກຂອງການຕະຫຼາດ ແລະ ຄວາມຫຼາກ ຫຼາຍຂອງເສດຖະກິດ ຊຶ່ງໄດ້ຮັບໜ້າທີ່ທີ່ໜ້າເພິ່ງພໍໃຈ ໃນລະດັບດິ (ກະຊວງການຕ່າງປະເທດ).

ການລົງທຶນຂອງບັນດາວິສາຫະກິດຈີນ ຢູ່ ສປປ ລາວ ນັບແຕ່ປີ 1988-2018 ມີທັງໝົດ 777 ໂຄງການ, ລວມມີມູນຄ່າທັງໝົດປະມານ 11,1 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ. ໃນນັ້ນ ຝ່າຍຈີນລົງທຶນ 100% ມີມູນຄ່າການລົງທຶນສູງເຖິງ 8.6 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ, ມູນຄ່າການລົງທຶນ ຂອງວິສາຫະ ກິດຈີນຢູ່ ລາວ ໄດ້ມີການເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງວ່ອງໄວໃນແຕ່ລະປີ, ໂດຍສະເພາະປີ 2018 ການລົງທຶນໂດຍກົງຂອງ ວິສາຫະ ກິດຈີນຢູ່ ລາວ ມີມູນຄ່າທັງໝົດ 139,243,201 ໂດລາ ສະຫະລັດ, ເຂົ້າໃນ 7 ໂຄງການ, ເຊິ່ງເປັນອັນດັບທີ 1 ໃນ ຈຳນວນ 53 ປະເທດ ທີ່ມາລົງທຶນໃນລາວ. ຊຶ່ງປະຈຸບັນກໍ່ ແມ່ນໂຄງການ ເສັ້ນທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງ ລາວ-ຈີນ, ຈີນ-ລາວ ໂດຍເລີ່ມແຕ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ເມືອງ ຄຸນໝຶງ ທີ່ມີຄວາມຍາວ 400 ກວ່າກິໂລແມັດ, ມີມູນຄ່າ ການລົງທຶນ 5,986 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ ແລະ ເປັນໂຄງການ ຮ່ວມມືຂອງສອງຝ່າຍທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດນັບແຕ່ມີການຮ່ວມມື ກັນ. ຊຶ່ງເປັນໂຄງການໜຶ່ງທີ່ລັດຖະບານລາວໄດ້ໃຫ້ຄວາມ ສຳຄັນ ທີ່ ຈະຊ່ວຍອໍານວຍຄວາມໃຫ້ແກ່ການເດີນທາງ ແລະ ຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານແດນສຳລັບລາວ ໄປຍັງ ບັນດາປະ ເທດຕ່າງໆ. ນອກຈາກນີ້, ຍັງມີໂຄງການພະລັງງານໄຟຟ້າ, ໂຄງການເຂື່ອນນ້ຳອຸ, ໂຄງການສ້າງທາງດ່ວນຈາກວຽງຈັນ ໄປຫາເຂດຊາຍແດນຈີນ. ໄລຍະກໍ່ສ້າງທຳອິດ ແມ່ນທາງ

ດ່ວນແຕ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ວັງວຽງ, ເຊິ່ງມີຄວາມ ຍາວ 109.1 ກິໂລແມັດ, ມີມູນຄ່າ 1.29 ຕື້ໂດລາສະຫະລັດ ແລະ ໄດ້ເປີດນຳໃຊ້ຢ່າງເປັນທາງການແຕ່ຕົ້ນປີ 2020. ພ້ອມນີ້, ໂຄງການເຂດພັດທະນາກວມລວມໄຊເຊດຖາ ທີ່ ໄດ້ລົງທຶນເກືອບ 300 ລ້ານໂດລາສະຫະລັດ. ປະຈຸບັນໄດ້ມີ ປະມານ 40 ບໍລິສັດທີ່ເຂົ້າໄປລົງທຶນໃນເຂດດັ່ງກ່າວ ແລະ ໂຄງການອື່ນໆ.

ໃນປີ 2019 ລັດຖະບານສອງປະເທດ ໄດ້ກຳນົດເອົາ ເປັນປີທ່ອງທ່ຽວ ລາວ-ຈີນ. ມາຮອດຕົ້ນເດືອນມິຖຸນາ ມີ ນັກທ່ອງທ່ຽວຈີນ ເຂົ້າມາທ່ຽວລາວ ຈຳນວນ 505.763 ຄົນເພີ່ມຂຶ້ນ 13% ເມື່ອທຽບໃສ່ໄລຍະດຽວກັນຂອງ ປີຜ່ານມາ, ຈັດເປັນອັນດັບ 2 ຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວຕ່າງປະ ເທດທີ່ໄດ້ເຂົ້າມາລາວທັດຈາກປະເທດໄທ. ການສະໜອງ ເງິນຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານເສດຖະກິດ-ເຕັກນິກ ຈາກ ສປ ຈີນ ແກ່ ສປປ ລາວ ໃນໄລຍະຜ່ານມາໄດ້ແບ່ງອອກເປັນ 6 ປະ ເພດຄື: ເງິນຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ, ເງິນກູ້ບໍ່ມີ ດອກເບ້ຍ, ເງິນກູ້ພິ ເສດດອກເບ້ຍຕໍ່າ, ເງິນກູ້ສິນເຊື່ອຝ່າຍຊື້, ເງິນກູ້ທຸລະກິດ ແລະ ເງິນກູ້ກໍລະນີພິເສດໂດຍນຳໃຊ້ເຂົ້າໃນໂຄງການຕ່າງໆ ຕາມການຕົກລົງເຫັນດີຂອງລັດຖະບານທັງສອງປະເທດ. ສປ ຈີນ ໄດ້ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອ ການພັດທະນາດ້ານຊັບພະ ຍາກອນມະນຸດ ໃຫ້ແກ່ ສປປ ລາວ ປະກອບມີ: ທຶນການ ສຶກສາລະດັບປະລິນຍາຕີ, ປະລິນຍາໂທ ແລະ ເອກ ປີລະ 350 ທຶນ, ນັບແຕ່ປີ 2015-2019 ສປ ຈີນ ໄດ້ໃຫ້ທຶນສຳ ມະນາ ແລະ ຝຶກອົບຮົມ ຈຳນວນ 5,464 ທຶນ (ງົບປະມານ ແມ່ນນຳໃຊ້ທຶນບ້ວງສະເພາະຂອງ ກະຊວງການຄ້າ ແຫ່ງ ສປ ຈີນ). ນັບແຕ່ປີ 1990-2017, ຈີນໄດ້ຊ່ວຍເຫຼືອດ້ານ ເສດຖະກິດເຕັກນິກໃຫ້ແກ່ ສປປ ລາວ ລວມທັງໝົດ 18,54 ຕື້ ຢວນ ໂດຍປະກອບມີການຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ 5,912 ຕື້ຢວນ ເງິນກູ້ບໍ່ມີດອກເບ້ຍ 1,379 ຕື້ ຢວນ ແລະ ເງິນກູ້ ພິເສດດອກເບ້ຍຕໍ່າ 11,249 ຕື້ ຢວນ. ປີ 2018-2020, ສປ ຈີນ ໄດ້ປະກາດຈະຊ່ວຍເຫຼືອລ້າແກ່ລາວ ຈຳນວນ 4 ຕື້ຢວນ ໂດຍການເຊັນສັນຍາຮ່ວມມືເສດຖະກິດເຕັກນິກ ກຳນົດວົງເງິນ ແລ້ວ 2.6 ຕື້ ຢວນ, ຄາດວ່າ ໃນປີ 2020 ຈະເຊັນເພີ່ມ ຈຳນວນ 1.4 ຕື້ຢວນ, ລວມມູນຄ່າເງິນ ຊ່ວຍເຫຼືອລ້າ 1990-2020 ທັງໝົດ 9.12 ຕື້ຢວນ (ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ, 2020).

ຂໍ້ລິເລີ່ມໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງແມ່ນ ເພື່ອເສີມ ຂະຫຍາຍການເຊື່ອມຈອດລະຫວ່າງ ທະວີບອາຊີ ແລະ

ເອີຣົບ. ພ້ອມກັນນັ້ນ ຍັງເປີດກວ້າງ ການຮ່ວມມືກັບພາກພື້ນອື່ນໆເຊັ່ນ: ອາຟຣິກາ ແລະ ອາເມລິກາໃຕ້. ໄປຄຽງຄູ່ກັບການປ່ຽນແປງຄືດັ່ງກ່າວນັ້ນພະນັກງານລັດ ຈຳເປັນຕ້ອງມີຄວາມຮັບຮູ້ບັນດາໜ້າວຽກຕ່າງໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຂໍ້ລິເລີ່ມໃຫ້ຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ມີຄວາມເຂົ້າໃຈຢ່າງເລິກເຊິ່ງ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຜົນຂະຫຍາຍ, ການເຜີຍແຜ່ໃຫ້ມີຄວາມສອດຄ່ອງ ແລະ ສະໜັບສະໜູນເຊິ່ງກັນ ແລະ ກັນ ສ້າງກາລະໂອກາດອັນໃໝ່ໆ, ເປັນກຳລັງແຮງຂັບເຄື່ອນການຮ່ວມມືສາກົນ, ດຳເນີນວຽກງານຢ່າງເປີດກວ້າງ ໂດຍການມີສ່ວນຮ່ວມ, ການຮ່ວມມືກັນ ແບບຕ່າງຝ່າຍຕ່າງມີຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ນຳຜົນປະໂຫຍດສູງສຸດມາສູ່ປະເທດໃນອານາຄົດ.

ພະນັກງານລັດ ຖືວ່າເປັນປັດໄຈສຳຄັນໜຶ່ງໃນການຊຸກຍູ້ ເພື່ອຍາດແຍ່ງເອົາການຂະຫຍາຍໂອກາດ ການພົວພັນຮ່ວມມືກັນ ໂດຍການຍົກສູງບົດບາດ ພາຍໃຕ້ນະໂຍບາຍປະເທດສັນຕິພາບ, ເອກະລາດ, ມິດຕະພາບ ແລະ ການຮ່ວມມືໃນເວທີສາກົນ. ເມື່ອຮູ້ເຖິງຄວາມສຳຄັນຄືດັ່ງນັ້ນ ເພື່ອຮອງຮັບໃຫ້ແກ່ບັນດາໜ້າວຽກ ທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນຕໍ່ໜ້າບັນດາກະຊວງຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຈຳເປັນຕ້ອງມີພະນັກງານຜູ້ທີ່ຮັບຜິດຊອບຫຼັກ ກໍ່ຄືພະນັກງານທີ່ສັງກັດຢູ່ກົມກອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໂດຍສະເພາະແມ່ນມີການພົວພັນກັບຕ່າງປະເທດ ຕ້ອງໄດ້ເຂົ້າໃຈຢ່າງເລິກເຊິ່ງກ່ຽວກັບ ການຮ່ວມມືລາວ-ຈີນ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ ຖ້າຫາກວ່າພະນັກງານທີ່ຮັບຜິດຊອບ ບໍ່ເຂົ້າໃຈບັນດາໜ້າວຽກພະນັກ ງານບໍ່ສາມາດກຳໄດ້ເຖິງບັນຫາຢ່າງຈະແຈ້ງ ເວລາທີ່ເຈລະ ຈາຕໍ່ລອງ ຫຼື ແກ້ໄຂບັນຫາ ລວມເຖິງ ອາດຈະເປັນຊ່ອງວ່າງ ຫຼື ຜົນກະທົບທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນໃນອານາຄົດ ລວມເຖິງຈະມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ ຫຼື ບໍ່ສາມາດຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ແລະ ຜົນຂະຫຍາຍໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນ.

ເນື່ອງຈາກວ່າໃນປະຈຸບັນ ພະນັກງານທີ່ຮັບຜິດຊອບວຽກງານດັ່ງກ່າວຂອງບັນດາກະຊວງຕ່າງໆ ກໍ່ມີຈຳນວນຈຳກັດ ແລະ ຜູ້ທີ່ສາມາດກຳໄດ້ເຖິງລາຍລະອຽດໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຕົວຈິງກໍ່ມີໜ້ອຍ, ໃນເມື່ອມີການຮ່ວມມື ລາວ-ຈີນ ອາດສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ກັບການປະຕິບັດວຽກງານຕົວຈິງທີ່ຈະເກີດຂຶ້ນ, ສະນັ້ນ, ພະນັກງານລັດທີ່ສັງ ກັດຢູ່ບັນດາກະຊວງຕ່າງໆໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຜູ້ທີ່ວາງນະໂຍບາຍ, ອອກລະບຽບການຄຸ້ມຄອງຕ່າງໆທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໂດຍເປັນຜູ້ກຳນົດ ເຊິ່ງຕ້ອງໄດ້ຮັບຮູ້ ແລະ ເຂົ້າໃຈໃນບັນຫາຢ່າງຈະແຈ້ງ ການວາງຍຸດທະສາດໃຫ້ເໝາະ

ສົມ ກໍ່ຈະເຮັດໃຫ້ພວກເຮົາໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດ, ຜົນຕອບແທນຢ່າງເຕັມເມັດເຕັມໜ່ວຍຈາກໂຄງການນີ້. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງມີຄວາມສົນໃຈໃນການສຶກສາຫົວຂໍ້ນີ້ວ່າ ພະນັກງານລັດ ມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຄະຕິ ໃນແຕ່ລະໜ້າວຽກງານໃນລະດັບໃດຕໍ່ນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວ. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ຍັງຈະຮັບຮູ້ໄດ້ເຖິງດ້ານທີ່ພະນັກງານຍັງບໍ່ທັນມີຄວາມຮັບຮູ້, ເຂົ້າໃຈຢ່າງເລິກເຊິ່ງ ຈຶ່ງຈະສາມາດແກ້ໄຂບັນຫາໄດ້ໃນຕໍ່ໜ້າ ແລະ ເພື່ອເປັນຂໍ້ມູນຂ່າວສານລາຍງານໃຫ້ທາງຂັ້ນເທິງຮັບຮູ້ ແລະ ເປັນຂໍ້ມູນທີ່ດີໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ມີຄວາມສົນໃຈໃນການສຶກສາກ່ຽວກັບຂໍ້ລິເລີ່ມ ດັ່ງກ່າວອີກດ້ວຍ.

2. ອຸປະກອນ ແລະ ວິທີການ

ການສຶກສາຄັ້ງນີ້ ໄດ້ກຳນົດເອົາພະນັກງານລັດ ທີ່ສັງກັດຢູ່ບັນດາກະຊວງຕ່າງໆ ໃນນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຈຳນວນທັງໝົດ 18 ກະຊວງ, ເຊິ່ງປະກອບມີ ກົມແຜນການ ແລະ ການຮ່ວມມື, ກົມຮ່ວມມືສາກົນ, ກົມພົວພັນຕ່າງປະເທດ, ຫ້ອງການຄະນະກຳມະທິການຮ່ວມມື ລາວ-ຈີນ ແລະ ກົມກອງອື່ນໆ ໂດຍມີກຸ່ມປະຊາກອນ 717 ທ່ານ (ຕາມການລົງເກັບກຳຂໍ້ມູນໃນເບື້ອງຕົ້ນ) ເຊິ່ງກຸ່ມຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມ ປະກອບມີທັງ ຫົວໜ້າກົມ, ຮອງຫົວໜ້າກົມ, ຫົວໜ້າພະແນກ, ຮອງຫົວໜ້າພະແນກ ແລະ ພະນັກງານວິຊາການ ທີ່ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງໃນການເຮັດວຽກສອງຝ່າຍ ແລະ ຫຼາຍຝ່າຍກັບສປ ຈີນ ມາເປັນກໍລະນີສຶກສາ. ໂດຍການກຳນົດຂະໜາດຂອງກຸ່ມຕົວຢ່າງ ຕາມແບບວິທີການຄິດໄລ່ ຂອງ Taro Yamane (1973) ດ້ວຍລະດັບຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ 95%, ຄ່າຄວາມຄາດເຄື່ອນໃນກຸ່ມຕົວຢ່າງ 5 ສ່ວນຮ້ອຍ ແລະ ເປັນການສຸ່ມຕົວຢ່າງແບບບັງເອີນສາມາດມີຂະໜາດຂອງກຸ່ມຕົວຢ່າງເທົ່າກັບ 257 ຕົວຢ່າງ ແລະ ແຈກຍາຍໃຫ້ 18 ກະຊວງໃນສັດສ່ວນທີ່ເທົ່າກັນຄື 14,27 ສະບັບ ຕໍ່ກະຊວງ. ດັ່ງນັ້ນ, ຈຶ່ງໄດ້ຍາຍແບບສອບຖາມຈຳນວນ 15 ສະບັບຕໍ່ກະຊວງ (ກົມກອງ) ແຕ່ວ່າກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນແມ່ນປະກອບມີ 2 ກົມກອງທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຄື: ກົມຮ່ວມມືສາກົນ ແລະ ຫ້ອງການຄະນະກຳມະທິການຮ່ວມມື ລາວ-ຈີນ ຈຶ່ງໄດ້ຍາຍເພີ່ມ ລວມເປັນ 30 ສະບັບ ແລະ ກະ ຊວງການຕ່າງປະເທດແມ່ນປະກອບມີ 4 ກົມກອງທີ່ກ່ຽວ ຂ້ອງຄື: ກົມເສດຖະກິດ, ກົມອາຊີປາຊີຟິກ ແລະ ອາຟຣິກາກົມອາຊຽນ ແລະ ກົມພິທີການ ຈຶ່ງໄດ້ຍາຍເພີ່ມ ລວມເປັນ 60 ສະບັບ

ເທົ່າກັບ 330 ສະບັບ, ພາຍຫຼັງທີ່ໄດ້ເກັບກຳຕົວຈິງມີພຽງ 273 ສະບັບ ທີ່ສາມາດນຳໄປວິເຄາະຜົນ.

ວິທີການສຶກສາໃນຄັ້ງນີ້ແມ່ນໄດ້ສຶກສາທັງແບບຄຸນນະພາບ ແລະ ປະລິມານ. ການສຶກສາແບບຄຸນນະພາບແມ່ນເພື່ອວິເຄາະລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຄະຕິຂອງພະນັກງານລັດທີ່ມີຕໍ່ກັບການຮ່ວມມື ລາວ-ຈີນ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມ ໜຶ່ງແລ້ວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ ໂດຍເກນການໃຫ້ຄະແນນ 5 ລະດັບຕາມວິທີຂອງ Likert Scales ເພື່ອຊອກຫາຄ່າຄວາມຖີ່, ຄ່າສ່ວນຮ້ອຍ, ຄ່າສະເລ່ຍ ແລະ ຄ່າຄາດເຄື່ອນມາດຕະຖານ (ວໍລະນິສາ, 2012). ສຶກສາແບບປະລິມານ ແມ່ນເພື່ອສຶກສາປັດໄຈສ່ວນບຸກຄົນ ຂອງພະນັກງານລັດທີ່ສັງກັດຢູ່ບັນດາກະຊວງ ອາດມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ກ່ຽວກັບ BRI ແລະ ທັດສະນະຄະຕິ ຕໍ່ກັບ BRI ແຕກຕ່າງກັນ, ໃນການທົດສອບສົມມຸດຖານດ້ວຍ Independent Sample t-test, One Way ANOVA ເພື່ອທົດສອບສົມມຸດຖານ ຂອງປັດໄຈສ່ວນບຸກຄົນເຊັ່ນ: ເພດ, ສະຖານທີ່ຮຽນຈົບ, ສະຖານະພາບລະດັບການສຶກສາ, ສາຂາວິຊາຮຽນ, ພາສາຕ່າງປະເທດ, ປະສົບການເຮັດວຽກ, ຕຳແໜ່ງ ແລະ ກະຊວງ (ແຍກຕາມຂົງເຂດ) ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ມີທັດສະນະຄະຕິ ຕໍ່ກັບ BRI ແຕກຕ່າງກັນ ໂດຍມີຄ່າລະດັບຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິ 0,05.

3. ຜົນໄດ້ຮັບ

ຈາກຜົນການວິເຄາະຂໍ້ມູນ ຂອງຜູ້ຕອບແບບສອບຖາມທັງໝົດເຫັນວ່າ ລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຂອງພະນັກງານລັດ ກ່ຽວກັບການຮ່ວມມື ລາວ-ຈີນ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມ BRI ເຫັນວ່າ ມີຄວາມຮັບຮູ້ ຢູ່ໃນລະດັບຫຼາຍ ໂດຍມີຄ່າສະເລ່ຍ 3,59 ແລະ ຄ່າຄາດເຄື່ອນມາດຕະຖານ 0,72 ໂດຍຮັບຮູ້ຫຼາຍກວ່າໝູ່ແມ່ນ ໂອກາດຂອງການເຊື່ອມຈອດ ໂດຍການປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງບົກ ດ້ວຍຄ່າສະເລ່ຍ 3,65; ທາງດ້ານການຮ່ວມມື ເຫັນວ່າ ພະນັກງານລັດແມ່ນມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ໂດຍ ລວມຢູ່ໃນລະດັບຫຼາຍ ໂດຍມີຄ່າສະເລ່ຍ 3,83 ແລະ ຄ່າຄາດເຄື່ອນມາດຕະຖານ 0,64 ໂດຍຮັບຮູ້ຫຼາຍກວ່າໝູ່ແມ່ນການເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມືສອງຝ່າຍ ລາວ-ຈີນ ໃນຮູບແບບການເຊື່ອມໂຍງ ທາງບົກ, ທາງນ້ຳ ແລະ ຊາຍແດນ, ສ່ວນລະດັບທັດສະນະຄະຕິ ຂອງພະນັກງານລັດທີ່ມີຕໍ່ ໂອກາດ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍຂອງ BRI ທາງດ້ານເສດຖະກິດ ເຫັນວ່າ ພະນັກງານລັດແມ່ນມີທັດ

ສະ ນະຄະຕິ ໂດຍລວມຢູ່ໃນລະດັບເຫັນດີຫຼາຍ ໂດຍມີຄ່າສະເລ່ຍ 3,69 ແລະ ຄ່າຄາດເຄື່ອນມາດຕະຖານ 0,60 ໂດຍເຫັນດີຫຼາຍກວ່າໝູ່ແມ່ນ ມີການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານພາຍໃນປະເທດໃຫ້ມີຄວາມສະດວກສະບາຍຫຼາຍຂຶ້ນ; ສຳລັບດ້ານການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນ ເຫັນວ່າ ພະນັກງານລັດແມ່ນມີທັດສະນະຄະຕິ ໂດຍລວມຢູ່ໃນລະດັບ ເຫັນດີຫຼາຍ ໂດຍມີຄ່າສະເລ່ຍ 3,76 ແລະ ຄ່າຄາດເຄື່ອນມາດຕະຖານ 0,65 ໂດຍເຫັນດີຫຼາຍກວ່າໝູ່ແມ່ນ ການເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມືທາງດ້ານການຄ້າລະຫວ່າງສອງຝ່າຍ. ນອກຈາກນີ້, ດ້ານເສດຖະກິດສັງຄົມ ເຫັນວ່າ ພະນັກງານລັດແມ່ນມີທັດ ສະນະຄະຕິຢູ່ໃນລະດັບ ເຫັນດີຫຼາຍ ໂດຍລວມມີຄ່າສະເລ່ຍ 3,67 ແລະ ຄ່າຄາດເຄື່ອນມາດຕະຖານ 0,66 ໂດຍເຫັນດີຫຼາຍກວ່າໝູ່ແມ່ນການເພີ່ມໂອກາດໃນການຮັບທຶນຊ່ວຍເຫຼືອ ທາງດ້ານການສຶກສາ, ທຶນຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ພະນັກງານ ແລະ ນັກສຶກສາ. ສ່ວນດ້ານບັນຫາ ແລະ ອຸປະສັກ ເຫັນວ່າ ພະນັກງານລັດແມ່ນມີທັດສະນະຄະຕິ ຢູ່ໃນລະດັບ ເຫັນດີຫຼາຍ ໂດຍລວມມີຄ່າສະເລ່ຍ 3,54 ແລະ ຄ່າຄາດເຄື່ອນມາດຕະຖານ 0,844 ໂດຍເຫັນດີຫຼາຍກວ່າໝູ່ແມ່ນ ການກູ້ຢືມເງິນມາລົງທຶນໃນຫຼາຍໂຄງການພ້ອມກັນເຮັດໃຫ້ເກີດມີຄວາມສ່ຽງໃນການສ້າງໜີ້ສິນເພີ່ມສູງຂຶ້ນ.

ສຳລັບຜົນການປຽບທຽບລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ຂອງພະນັກງານລັດຕໍ່ກັບການຮ່ວມມື ລາວ-ຈີນ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມ ໜຶ່ງແລ້ວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ ໂດຍຈຳແນກຕາມ ປັດໄຈສ່ວນບຸກຄົນ ປະກອບມີ: ເພດ, ອາຍຸ, ສະຖານະພາບ, ລະດັບການສຶກສາ, ສາຂາວິຊາຮຽນຈົບ, ສະຖານທີ່ຮຽນຈົບ, ພາສາຕ່າງປະເທດ, ປະສົບການເຮັດວຽກ, ຕຳແໜ່ງ ແລະ ກະຊວງ (ແຍກເປັນຂົງເຂດ) ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ຈະມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຄະຕິ ຕໍ່ກັບ BRI ແຕກຕ່າງກັນ ໂດຍການນຳໃຊ້ໂປຣແກຣມ SPSS ເຊິ່ງຂໍ້ມູນທີ່ມີ 2 ກຸ່ມຕົວຢ່າງແມ່ນໃຊ້ Independent Sample (t-test) ແລະ 3 ກຸ່ມຕົວຢ່າງແມ່ນໃຊ້ One Way ANOVA ລາຍລະອຽດມີດັ່ງນີ້:

ລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຂອງພະນັກງານລັດກ່ຽວກັບການຮ່ວມມືລາວ-ຈີນ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມໜຶ່ງແລ້ວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ອາຍຸ, ລະດັບການສຶກສາ, ສະຖານທີ່ຮຽນຈົບ, ພາສາຕ່າງປະເທດ, ສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ, ຕຳແໜ່ງ, ປະສົບການເຮັດວຽກ ແລະ ຂົງເຂດຂອງ

ການເຮັດວຽກ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ມີລະດັບການຮັບຮູ້ທີ່ແຕກຕ່າງກັນ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສໍາຄັນທາງສະຖິຕິ 0,05.

ພະນັກງານທີ່ມີອາຍຸຫຼາຍກວ່າ 51 ປີ ຂຶ້ນໄປ ມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຕໍ່ກັບ BRI ຕໍ່າກວ່າພະນັກງານທີ່ມີອາຍຸ 32 ລົງມາ. ພະນັກງານຜູ້ທີ່ຈົບການສຶກສາລະດັບປະລິນຍາໂທ ແລະ ປະລິນຍາເອກມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຕໍ່ກັບ BRI ສູງກວ່າຜູ້ທີ່ຈົບຊັ້ນສູງໂດຍສະເລ່ຍ 0,70 ແລະ 0,87 ຕາມລຳດັບ. ສໍາລັບພະນັກງານຜູ້ທີ່ໄດ້ພາສາອັງກິດແມ່ນມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຕໍ່ກັບ BRI ສູງກວ່າຜູ້ທີ່ໄດ້ພາສາຈີນດ້ວຍຄະແນນຄວາມແຕກຕ່າງ 0,40. ພະນັກງານຜູ້ທີ່ມີປະສົບການໃນການເຮັດວຽກຫຼາຍກວ່າ 33 ປີ ມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຕໍ່ກັບ BRI ສູງກວ່າຜູ້ທີ່ມີປະສົບການໃນການເຮັດວຽກ 24 ປີລົງມາ ດ້ວຍລະດັບຄວາມແຕກຕ່າງຄວາມແຕກຕ່າງ 0,85. ພະນັກງານທີ່ມີຕຳແໜ່ງລະດັບຮອງຫົວໜ້າກົມມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຕໍ່ກັບ BRI ຫຼາຍກວ່າຜູ້ທີ່ມີຕຳແໜ່ງ ຮອງຫົວໜ້າພະແນກ ແລະ ວິຊາການ ດ້ວຍຄ່າຄວາມແຕກຕ່າງຂອງລະດັບການຮັບຮູ້ 0,61 ແລະ 0,67 ຕາມລຳດັບ. ພະນັກງານຜູ້ທີ່ເຮັດວຽກໃນຂົງເຂດພາກປະຕິບັດ ມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ຕໍ່ກັບ BRI ຫຼາຍກວ່າຜູ້ທີ່ເຮັດວຽກໃນຂົງເຂດເສດຖະກິດ ດ້ວຍລະດັບຄວາມແຕກຕ່າງ 0,33

ສ່ວນ ເພດ, ສະຖານະພາບ, ສາຂາວິຊາທີ່ຮຽນຈົບທີ່ແຕກຕ່າງກັນແມ່ນມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຂອງພະນັກງານລັດກ່ຽວກັບການຮ່ວມມື ລາວ-ຈີນ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມ ຄືກັນດ້ວຍລະດັບຄວາມສໍາຄັນທາງສະຖິຕິ 0,05.

ສໍາລັບທັດສະນະຄະຕິຂອງພະນັກງານລັດຕໍ່ກັບການຮ່ວມມືລາວ-ຈີນ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ສະຖານທີ່ຮຽນຈົບ ແລະ ປະສົບການເຮັດວຽກ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນມີທັດສະນະຄະຕິຕໍ່ກັບການຮ່ວມມືລາວ-ຈີນ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງແຕກຕ່າງກັນ ດ້ວຍຄວາມສໍາຄັນທາງສະຖິຕິ 0,05. ພະນັກງານລັດທີ່ມີ ເພດ, ອາຍຸ, ສະຖານະພາບ, ແລະ ລະດັບການສຶກສາ, ພາສາຕ່າງປະເທດ, ສະຖານທີ່ເຮັດວຽກ, ຕຳແໜ່ງ, ປະສົບການເຮັດວຽກ ແລະ ຂົງເຂດຂອງການເຮັດວຽກ ທີ່ແຕກຕ່າງກັນມີທັດສະນະຄະຕິ ຕໍ່ກັບ BRI ຄືກັນ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສໍາຄັນທາງສະຖິຕິ 0,05.

ພະນັກງານຜູ້ທີ່ຮຽນຈົບຈາກຕ່າງປະເທດມີທັດສະນະຄະຕິຕໍ່ກັບ BRI ສູງກວ່າຜູ້ທີ່ຮຽນຈົບພາຍໃນ

ປະເທດ. ພະນັກງານຜູ້ທີ່ມີປະສົບການໃນການເຮັດວຽກຫຼາຍກວ່າ 33 ປີ ມີທັດສະນະຄະຕິຕໍ່ກັບ BRI ໜ້ອຍກວ່າຜູ້ທີ່ມີປະສົບການໃນການເຮັດວຽກຕັ້ງແຕ່ 24 ປີ ລົງມາ ດ້ວຍຄວາມສໍາຄັນທາງສະຖິຕິ 0,043

4. ວິພາກຜົນ

ຈາກຜົນການວິເຄາະພົບວ່າລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຂອງພະນັກງານລັດ ກ່ຽວກັບການຮ່ວມມື ລາວ-ຈີນ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມ BRI ເຫັນວ່າ ມີຄວາມຮັບຮູ້ ຢູ່ໃນລະດັບຫຼາຍ. ເນື່ອງຈາກວ່າ ພະນັກງານລັດຮັບຮູ້ ແລະ ເຫັນໂອກາດໃນການປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານການຄົມມະນາຄົມທາງບົກ, ການສົ່ງເສີມເສດຖະກິດການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນ, ສົ່ງເສີມການຂະຫຍາຍສົ່ງເສີມການຂະຫຍາຍອຸດສາຫະກຳ, ເຂດການຄ້າເສລີ, ວຽກງານທາງດ້ານການເງິນ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ, ເຖິງແນວໃດກໍຕາມພະນັກງານລັດຍັງມີຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ເຂົ້າໃຈ ຕໍ່ກັບນະໂຍບາຍຂອງຂອງການຮ່ວມມື ລາວ - ຈີນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການ ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ ແມ່ນຍັງຕໍ່າ.

ເມື່ອປຽບທຽບລະດັບການຮັບຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຄະຕິຂອງພະນັກງານລັດຂອງພະນັກງານລັດ ກ່ຽວກັບການຮ່ວມມື ລາວ-ຈີນ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມ BRI, ຈະເຫັນໄດ້ວ່າພະນັກງານທີ່ມີອາຍຸ 51 ປີ ຂຶ້ນໄປມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຄະຕິ ຕໍ່ກັບ BRI ຕໍ່າກວ່າຜູ້ທີ່ມີອາຍຸ 32 ປີ ລົງມາ ເຊິ່ງສອດຄ່ອງກັບບົດຄົ້ນຄວ້າຂອງ ຄົງກະຊັບ (2012), ເນື່ອງຈາກວ່າເປັນພະນັກງານໜຸ່ມນ້ອຍເປັນໄວທີ່ກຳລັງມີຄວາມທ້າວຫັນໃນການສ້າງຜົນງານ, ເປັນກຳລັງແຮງໃນການເຮັດວຽກ ຫຼາຍກວ່າ. ພະນັກງານລັດທີ່ມີລະດັບການສຶກສາຊັ້ນສູງ ມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ທີ່ແຕກຕ່າງຕໍ່ BRI ທາງດ້ານຄວາມຮັບຮູ້ ກັບກຸ່ມທີ່ມີລະດັບການສຶກສາສູງກວ່າ, ເພາະວ່າລະດັບການສຶກສາທີ່ສູງກວ່າເຮັດໃຫ້ມີການຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ມີຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບນະໂຍບາຍຕ່າງໆ ຫຼາຍກວ່າ. ສ່ວນພະນັກງານລັດທີ່ມີຄວາມຮູ້ພາສາອັງກິດແມ່ນມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຄະຕິ ຕໍ່ກັບ BRI ຫຼາຍກວ່າ ກັບກຸ່ມທີ່ມີຄວາມຮູ້ພາສາຈີນ, ເພາະວ່າ ພາສາອັງກິດແມ່ນໃຊ້ເຂົ້າໃນວຽກງານຕ່າງໆ ເປັນຕົ້ນແມ່ນເອກະສານທາງການຂອງລັດ. ພະນັກງານລັດທີ່ມີປະສົບການໃນການເຮັດວຽກຫຼາຍກວ່າ 33 ປີຂຶ້ນໄປມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຕໍ່ກັບ BRI ຫຼາຍກວ່າຜູ້ທີ່ມີປະສົບການໃນການເຮັດວຽກໜ້ອຍ ເຊິ່ງກົງກັບບົດຄົ້ນຄວ້າຂອງ

ສີພະຈັນ (2018), ເຫດຜົນເນື່ອງມາຈາກພະນັກງານທີ່ມີປະສົບການເຮັດວຽກຫຼາຍປີສາມາດຮັບຮູ້ເຖິງແຜນການ ແລະ ນະໂຍບາຍຂອງໂຄງການ BRI ໄດ້ຫຼາຍກວ່າ. ພະນັກງານຜູ້ທີ່ມີຕຳແໜ່ງຮອງຫົວໜ້າກົມມີລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ກ່ຽວກັບ BRI ຫຼາຍກວ່າຜູ້ທີ່ມີຕຳແໜ່ງ ຫົວໜ້າໜ່ວຍງານ ແລະ ພະນັກງານວິຊາການ ເຊິ່ງກົງກັບບົດຄົ້ນຄວ້າຂອງ ວຸດທະພົງໄຊກິດ (2015), ຜູ້ທີ່ມີຕຳແໜ່ງສູງຈະຮູ້ລາຍລະອຽດກ່ຽວກັບໂຄງການ BRI ດີກວ່າ. ຜູ້ທີ່ຮຽນຈົບຈາກຕ່າງປະເທດມີທັດສະນະຄະຕິຕໍ່ກັບ BRI ສູງກວ່າຜູ້ທີ່ຮຽນຈົບພາຍໃນປະເທດ, ຜູ້ທີ່ຮຽນຈົບຈາກຕ່າງປະເທດໄດ້ເຫັນເຖິງຜົນປະໂຫຍດທີ່ຈະໄດ້ຮັບຈາກ BRI ເປັນຕົ້ນ ແມ່ນພັດທະນາເສດຖະກິດ, ຂະແໜງການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນ.

5. ສະຫຼຸບ

ຜ່ານການຄົ້ນຄວ້າກ່ຽວກັບຮັບຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຄະຕິຂອງພະນັກງານລັດທີ່ມີຕໍ່ກັບການຮ່ວມມື ລາວ-ຈີນ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມ ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ ກໍລະນີສຶກສານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ຈະເຫັນໄດ້ວ່າຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຄະຕິຂອງພະນັກງານລັດທີ່ມີຕໍ່ກັບການຮ່ວມມື ລາວ-ຈີນ ພາຍໃຕ້ຂໍ້ລິເລີ່ມ ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ ແມ່ນຂ້ອນຂ້າງສູງ. ເຖິງແນວໃດກໍຕາມເມື່ອວິເຄາະລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຄະຕິຂອງພະນັກງານລັດໂດຍແນກຕາມຄຸນລັກສະນະສ່ວນບຸກຄົນຂອງພະນັກງານລັດແລ້ວເຫັນວ່າ: ເພດ, ອາຍຸ, ສະຖານະພາບ, ລະດັບການສຶກສາ, ສາຂາວິຊາຮຽນຈົບ, ສະຖານທີ່ຮຽນຈົບ, ພາສາຕ່າງປະເທດ, ປະສົບການເຮັດວຽກ, ຕຳແໜ່ງງານ ແລະ ຂົງເຂດການເຮັດວຽກທີ່ແຕກຕ່າງກັນມີຜົນເຮັດໃຫ້ລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຕໍ່ກັບ BRI ແຕກຕ່າງກັນ ດ້ວຍລະດັບຄວາມສຳຄັນທາງສະຖິຕິ 0,05. ສະຖານທີ່ຮຽນຈົບ ແລະ ປະສົບການໃນການເຮັດວຽກມີຜົນເຮັດໃຫ້ພະນັກງານລັດມີທັດສະນະຄະຕິຕໍ່ກັບ BRI ແຕກຕ່າງກັນ.

6. ຂໍ້ຂັດແຍ່ງ

ພວກຂ້າພະເຈົ້າໃນນາມຜູ້ຄົນຄວ້າຂໍຮັບປະກັນວ່າ ຂໍ້ມູນທີ່ນຳມາວິເຄາະທັງໝົດນີ້ແມ່ນຂໍ້ມູນທີ່ໄດ້ມາຈາກການເກັບກຳ ແລະ ສຳຫຼວດຕົວຈິງ. ຂໍ້ມູນທັງໝົດເຫຼົ່ານີ້ບໍ່ມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງກັບພາກສ່ວນອື່ນ ແລະ ບໍ່ສະໜັບສະໜູນຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ພາກສ່ວນໃດ. ໃນກໍລະນີ ມີການລະເມີດ

ຮູບແບບໃດໜຶ່ງທີ່ກ່າວມານັ້ນພວກຂ້າພະເຈົ້າຂໍຮັບຜິດຊອບຕໍ່ຄວາມຜິດທັງໝົດ.

7. ເອກະສານອ້າງອີງ

ກະຊວງການຕ່າງປະເທດ. (2015). *ຂໍ້ມູນພື້ນຖານກ່ຽວກັບ ຂໍ້ລິເລີ່ມ ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ*.

ກະຊວງການຕ່າງປະເທດ. (2015). *ບົດຖະແຫຼງການຮ່ວມຂອງກອງປະຊຸມ ໂຕະມົນບັນດາຜູ້ນຳ ເວທີປຶກສາຫາລືຂັ້ນສູງ ວ່າດ້ວຍການຮ່ວມມືສາກົນ "ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ"*.

ກະຊວງການຕ່າງປະເທດ. (2019). *ບົດລາຍງານຕໍ່ກອງປະຊຸມທາງການ ຂອງກອງປະຊຸມວຽກງານການຕ່າງປະເທດ ຄັ້ງທີ 14*.

ກະຊວງອຸດສາຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ. (2019). *ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ສະຖິຕິການລົງທຶນຂອງຈີນ ນັບແຕ່ປີ 2013-2019*.

ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ. (2016). *ແຜນພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແຫ່ງຊາດ 5 ປີ ຄັ້ງທີ 8 (2016-2020)*.

ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ. (2018). *ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຮ່ວມມືເສດຖະກິດ, ການຄ້າ ແລະ ເຕັກນິກ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ແລະ ລັດຖະບານ ສປ ຈີນ ປະຈຳປີ 2017 ແລະ ທິດທາງແຜນການ ປີ 2018*.

ກະຊວງແຜນການ ແລະ ການລົງທຶນ. (2019). *ຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ການຮ່ວມມືເສດຖະກິດ, ການຄ້າ ແລະ ເຕັກນິກ ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ແລະ ລັດຖະບານ ສປ ຈີນ ປະຈຳປີ 2018 ແລະ ທິດທາງແຜນການ ປີ 2019*.

ກະພົນ ໄລວິລັດ. (2017). *ສຶກສາ ການພົວພັນ ໄທ - ຈີນ ໂອກາດ ແລະ ຄວາມທ້າທາຍຕໍ່ຍຸດທະສາດແຫ່ງຊາດໄລຍະ 20 ປີ 2018-2038*. Thailand.

ຂະນິດຖາ ພົວພັນພົງ. (2018). *ສຶກສາ ຄວາມທ້າທາຍຂອງການນຳນະໂຍບາຍໄປສູ່ການປະຕິບັດ, ກໍລະນີສຶກສາ: ໂຄງການລົດໄຟ ຄວາມໄວສູງ ເສັ້ນທາງກຸງເທບ - ນະຄອນລາດສະສີມາ ພາຍໃຕ້ໂຄງການຮ່ວມມື ລະຫວ່າງ ລັດຖະບານ ໄທ ແລະ ລັດຖະບານຈີນ*. Thailand.

- ຈິນດານັນ ບຳລຸງຈິດ. (2018). ສຶກສາ ການພົວພັນ ລະຫວ່າງປະເທດ ອິນເດຍ ແລະ ຈີນ ລະຫວ່າງ ຄ.ສ. 1991-2014. Thailand.
- ສອນດາວັນ ພັນທະລັງສີ. (2015). ຄວາມເຂົ້າໃຈຂອງ ພະນັກງານທະນາຄານແຫ່ງ ສປປ ລາວ ໃນການເຂົ້າ ເປັນປະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ. Lao PDR.
- ສີພະຈັນ ເຂັມມະນີວົງ. (2018). ສຶກສາທັດສະນະຕະຕິ ຂອງພະນັກງານສິນເຊື້ອທະນາຄານທຸລະກິດຢູ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຕໍ່ການນຳໃຊ້ລະບົບຂໍ້ມູນ ຂ່າວສານສິນເຊື້ອ. Lao PDR.
- ຊິດສະນິກ ທອງໄທ. (2013). ສຶກສາການຮັບຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຕະຕິ ທີ່ມີຜົນຕໍ່ຄວາມພ້ອມໃນການເຂົ້າສູ່ ຕະຫຼາດແຮງງານປະຊາຄົມອາຊຽນ ຂອງນັກສຶກສາ ປະລິນຍາໂທ, ມະຫາວິທະຍາໄລສີນັກຄະລິນທະວິ ໂລດ. Thailand.
- ນາຕະສິມ ຕັງເດຊະຫິລັນ. (2017). ສຶກສາ ຍຸດທະສາດ "One Belt One Road" ເສັ້ນທາງສາຍໄໝ ແຫ່ງ ສະຕະວັດທີ 21, ຄວາມທ້າທາຍ ແລະ ຜົນກະທົບທີ່ ມີຕໍ່ປະເທດໄທ. Thailand.
- ບຸນໄຊ ຈະລັນ ແສງສິມບຸນ. (2017). ແນວທາງການສ້າງ ຄວາມຮ່ວມມືທາງການເງິນ ພາຍໃຕ້ແນວຄວາມຄິດ ລິເລີ່ມ ໜຶ່ງແລວທາງ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ ກັບຄວາມໝັ້ນ ຄົງທາງດ້ານເສດຖະກິດຂອງໄທ. Thailand.
- ພລອຍ ພິຣິຍາ. (2017). ວິກິດ ຫຼື ໂອກາດຄັ້ງໃໝ່ ໄທຈະ ໄດ້ຮັບ ຫຼື ສູນເສຍຫຍັງຈາກນະໂຍບາຍ One Belt One Road. ຈ າ ກ <https://thestandard.co/news-business-thailand-one-belt-one-road>.
- ວິລະໄຊ ວຸດທະພົງໃກ້ຊິດ. (2015). ປັດໄຈທີ່ມີຜົນຕໍ່ການ ຮັບຮູ້ນະໂຍບາຍອົງການ ກໍລະນີສຶກສາ ບໍລິສັດເອສ ຊີຈີ ແພັກຄິງ ຈຳກັດ ມະຫາຊຸນ (SCG). Thailand.
- ວໍລະນິສາ ຄົງກະຊັບ. (2012). ການຮັບຮູ້ ແລະ ທັດສະນະຕະຕິຂອງປະຊາຊົນທີ່ມີຕໍ່ຄວາມຮັບຜິດ ຊອບຕໍ່ສັງຄົມຂອງໂຮງງານໄຟຟ້າພະນະຄອນໃຕ້ ການໄຟຟ້າຝ່າຍຜະລິດ ແຫ່ງປະເທດໄທ. Thailand.
- ອະດິບ ຢຸຊຸບ. (2017). ສຶກສານະໂຍບາຍ ໜຶ່ງແລວທາງ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ (One Belt One Road Initiative): ຄວາມຮ່ວມມື ແລະ ຂໍ້ຂັດແຍ່ງ ກໍລະນີສຶກສາ ລັດຖະບານປະເທດປາກິດສະຖານ (Gwadar Port, Balochistan). thailand.
- ອູ່ ຫວາ ຊຸນ. (2015). ສຶກສາໂອກາດ, ອຸປະສັກ ແລະ ແນວໂນ້ມຄວາມຮ່ວມມືດ້ານການຄ້າ, ການລົງທຶນ ໄທ-ຈີນ ພາຍໃຕ້ນະໂຍບາຍ ເສັ້ນທາງສາຍໄໝທາງ ທະເລແຫ່ງ ສະຕະວັດທີ 21. Thailand.
- ໄພດາວັນ ບຸຈະເລີນ. (2019). ສຶກສາຄວາມຮັບຮູ້ຂອງ ພະນັກງານຂະແໜງການເງິນ ແຂວງບໍລິຄຳໄຊຕໍ່ກັບ ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍງົບປະມານແຫ່ງລັດ (ສະບັບ ປັບປຸງ). Lao PDR.
- Michael D. Swaine. (2015). Chinese Views and Commentary on the "One Belt, One Road Initiative" . China: China Leadership Monitor.
- Muhammad Saqib Irshad. (2015). One Belt One Road: Does China - Pakistan Economic Corridor benefit for Pakistan's Economy. Economics and Sustainable Development.
- Julan Du. (2016). Does One Belt One Road Initiative promote Chinese overseas direct investment. ELSEVIER, 1 - 17.
- Kansinee SOMJAI. (2017). ASEAN – China Economic Cooperation Under the ASEAN-China Free Trade Agreement (ACFTA): The Case Study of Thailand. Thailand
- Sangsomboon Ploywarin. (2018). Research on Factors Affecting Public Risk Perception of Thai High-Speed Railway Projects Based on "Belt and Road Initiative" . Sustainability, 1 - 13.
- Hoong Chen Teo. (2019). Environmental Impacts of Infrastructure Development under the Belt and Road Initiative. Environments.
- Quoc An Le. (2019). The belt and Road Initiative and Its Perceive Impacts on the Textile and Carment Industry of Viet Nam. Journal of Open Innovation.

ຕາຕະລາງທີ 1: ສະແດງເຖິງ ລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຂອງພະນັກງານລັດ ກ່ຽວກັບຂໍ້ລິເລີ່ມ BRI

ຂໍ້ລິເລີ່ມ BRI ທາງດ້ານຄວາມຮັບຮູ້	ລະດັບຄວາມຮັບຮູ້		
	$\bar{X}$	S.D.	ແປຄວາມໝາຍ
BRI ແມ່ນຍຸດທະສາດທີ່ຜັນຂະຫຍາຍມາຈາກຂໍ້ລິເລີ່ມ ເສັ້ນທາງສາຍໄໝ	3,6	0,9	ຮັບຮູ້ຫຼາຍ
ນະໂຍບາຍຂອງຂອງການຮ່ວມມື ລາວ - ຈີນ ພາຍໃຕ້ໂຄງການດັ່ງກ່າວ	3,49	0,9	ຮັບຮູ້ຫຼາຍ
ການສົ່ງເສີມດ້ານເສດຖະກິດ, ການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນ	3,63	0,9	ຮັບຮູ້ຫຼາຍ
ໂອກາດຂອງການເຊື່ອມຈອດ ໂດຍການປັບປຸງໂຄງລ່າງພື້ນຖານທາງບົກ	3,64	0,9	ຮັບຮູ້ຫຼາຍ
ສົ່ງເສີມການຂະຫຍາຍອຸດສາຫະກຳ, ເຂດການຄ້າເສລີ, ວຽກງານທາງດ້ານການເງິນ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ	3,59	0,8	ຮັບຮູ້ຫຼາຍ
ລວມ	3,59	0,7	ຮັບຮູ້ຫຼາຍ

ຕາຕະລາງທີ 2: ສະແດງເຖິງລະດັບທັດສະນະຄະຕິ ຂອງພະນັກງານລັດ ຕໍ່ກັບຂໍ້ລິເລີ່ມ BRI

ໂອກາດ ແລະ ສິ່ງທ້າທາຍ ຂອງ BRI	ລະດັບທັດສະນະຄະຕິ		
	$\bar{X}$	S.D	ແປຄວາມໝາຍ
ທາງດ້ານເສດຖະກິດ			
ໂອກາດທີ່ເສດຖະກິດພາຍໃນປະເທດມີການເຕີມໃຫຍ່ຂະຫຍາຍໂຕ	3,8	0,7	ເຫັນດີຫຼາຍ
ມີການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານພາຍໃນປະເທດໃຫ້ມີຄວາມສະດວກສະບາຍຫຼາຍຂຶ້ນ	3,9	0,8	ເຫັນດີຫຼາຍ
ສະໜັບສະໜູນອຸດສາຫະກຳພາຍໃນປະເທດໃຫ້ມີຄວາມທັນສະໄໝຂຶ້ນເທື່ອລະກ້າວ	3,63	0,8	ເຫັນດີຫຼາຍ
ສ້າງມູນຄ່າເພີ່ມໃຫ້ແກ່ສິນຄ້າພາຍໃນປະເທດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການຜະລິດ	3,43	0,8	ເຫັນດີຫຼາຍ
ໂອກາດໃນການເປີດກວ້າງການຮ່ວມມືທາງດ້ານການເງິນ ລະຫວ່າງປະເທດຫຼາຍຂຶ້ນ	3,52	0,7	ເຫັນດີຫຼາຍ
ເພີ່ມທະວີການພັດທະນາອຸດສາຫະກຳການທ່ອງທ່ຽວພາຍໃນຂອງປະເທດ	3,86	0,8	ເຫັນດີຫຼາຍ
ລວມ	3,69	0,6	ເຫັນດີຫຼາຍ
ທາງດ້ານການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນ			
ເພີ່ມທະວີການຮ່ວມມືທາງດ້ານການຄ້າລະຫວ່າງສອງຝ່າຍ	3,94	0,8	ເຫັນດີຫຼາຍ
ເພີ່ມທະວີໃນການສົ່ງອອກສິນຄ້າໃນບັນດາປະເທດ BRI	3,77	0,8	ເຫັນດີຫຼາຍ
ໂອກາດຂອງການຂະຫຍາຍຕະຫຼາດສິນຄ້າໄປຍັງ ບັນດາປະເທດ BRI	3,68	0,8	ເຫັນດີຫຼາຍ
ເພີ່ມໂອກາດໃນການລົງທຶນພາຍໃນປະເທດຫຼາຍຂຶ້ນ	3,79	0,8	ເຫັນດີຫຼາຍ
ເພີ່ມທະວີການຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ພັດທະນາລະບຽບຫຼັກການໃຫ້ແທດເໝາະກັບສະພາບໃນປະຈຸບັນ	3,61	0,7	ເຫັນດີຫຼາຍ
ລວມ	3,76	0,7	ເຫັນດີຫຼາຍ
ທາງດ້ານເສດຖະກິດສັງຄົມ			
ສົ່ງເສີມ ແລະ ພັດທະນາທັກສະຂອງພະນັກງານພາຍໃນກົມກອງໃນການແລກປ່ຽນບົດຮຽນກັບ ສປ ຈີນ	3,76	0,8	ເຫັນດີຫຼາຍ
ເພີ່ມໂອກາດໄດ້ຮັບການຊ່ວຍເຫຼືອໂຄງການຕ່າງໆໃນການພັດທະນາຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງປະຊາຊົນລາວ	3,61	0,8	ເຫັນດີຫຼາຍ

ໂອກາດໃນການສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃຫ້ແກ່ພໍ່ແມ່ປະຊາຊົນພາຍໃນປະເທດ	3,51	0,8	ເຫັນດີຫຼາຍ
ເພີ່ມໂອກາດໃນການຮັບທຶນຊ່ວຍເຫຼືອທາງດ້ານການສຶກສາ, ທຶນຝຶກອົບຮົມໃຫ້ແກ່ພະນັກງານ ແລະ ນັກສຶກສາ	3,8	0,8	ເຫັນດີຫຼາຍ
ລວມ	3,67	0,7	ເຫັນດີຫຼາຍ
ທາງດ້ານບັນຫາ ແລະ ອຸປະສັກ			
ປະຊາຊົນບໍ່ມີຄວາມປອດໄພໃນການດຳລົງຊີວິດຫຼາຍຂຶ້ນ	3,33	1	ປານກາງ
ປະຊາຊົນມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການທຳມາຫາກິນເນື່ອງຈາກມີການເຄື່ອນຍ້າຍປະຊາກອນຂອງຕ່າງປະເທດເຂົ້າມາຫຼາຍຂຶ້ນ	3,57	1	ເຫັນດີຫຼາຍ
ຄວາມລ່າຊ້າຂອງໂຄງການທີ່ບໍ່ເປັນໄປຕາມແຜນການທີ່ກຳນົດໄວ້ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ການປະຕິບັດງານຂອງໂຄງການ	3,44	1	ເຫັນດີຫຼາຍ
ການກູ້ຢືມເງິນມາລົງທຶນໃນຫຼາຍໂຄງການພ້ອມກັນເຮັດໃຫ້ເກີດມີຄວາມສ່ຽງໃນການສ້າງໜີ້ສິນເພີ່ມສູງຂຶ້ນ	3,83	1	ເຫັນດີຫຼາຍ
ຄວາມແຕກຕ່າງກັນທາງດ້ານວັດທະນະທຳສັງຄົມ	3,56	1	ເຫັນດີຫຼາຍ
ລວມ	3,58	1.1	ເຫັນດີຫຼາຍ

ຕາຕະລາງທີ 1: ສະແດງເຖິງການປຽບທຽບລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ຂອງພະນັກງານລັດ ກ່ຽວກັບ BRI

ລະດັບຄວາມຮັບຮູ້ ກ່ຽວກັບ BRI		SS	df	MS	F	Sig
ເພດ	ຊາຍ	145	3,8	1,7	271	0,091
	ຍິງ	128	3,7			
ອາຍຸ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	5,4	5	1,1	2,937	0,013
	ພາຍໃນກຸ່ມ	98,11	267	0,4		
	ລວມ	103,5	272			
ສະຖານະພາບ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	0,78	2	0,39	1,03	0,358
	ພາຍໃນກຸ່ມ	102,72	270	0,38		
	ລວມ	103,51	272			
ລະດັບການສຶກສາ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	5,34	4	1,33	3,645	0,007
	ພາຍໃນກຸ່ມ	98,17	268	0,37		
	ລວມ	103,51	272			
ສາຂາວຊາທີ່ຮຽນຈົບ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	1,5	3	0,5	1,314	0,270
	ພາຍໃນກຸ່ມ	102,01	269	0,38		
	ລວມ	103,51	272			
ສະຖານທີ່ຮຽນຈົບ	ພາຍໃນ	165	3.6	-3,1	271	0,002
	ຕ່າງປະເທດ	108	3.9			
ພາສາຕ່າງປະເທດ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	3,25	2	1,62	4,373	0,014
	ພາຍໃນກຸ່ມ	100,26	270	0,37		
	ລວມ	103,51	272			
ປະສົບການໃນການເຮັດວຽກ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	3,91	4	0,98	2,628	0,035
	ພາຍໃນກຸ່ມ	99,6	268	0,37		
	ລວມ	103,51	272			
ຕຳແໜ່ງ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	3,88	4	0,97	2,612	0,036

	ພາຍໃນກຸ່ມ	99,62	268	0,37		
	ລວມ	103,51	272			
ກະຊວງ (ແຍກຕາມຂົງເຂດ)	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	299	2	1,49	4,013	0,019
	ພາຍໃນກຸ່ມ	100,52	270	0,37		
	ລວມ	103,51	272			

ຕາຕະລາງທີ 2: ສະແດງເຖິງ ການປຽບທຽບລະດັບທັດສະນະຄະຕິ ຂອງພະນັກງານລັດ ຕໍ່ກັບ BRI

ລະດັບທັດສະນະຄະຕິຂອງພະນັກງານລັດ ຕໍ່ກັບ BRI		SS	df	MS	F	Sig
ເພດ	ຊາຍ	3,65	0,5	-0,7	271	0,492
	ຍິງ	3,69	0,5			
ອາຍຸ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	2,6	5	0,52	1,951	0,086
	ພາຍໃນກຸ່ມ	71,12	267	0,27		
	ລວມ	73,72	272			
ສະຖານະພາບ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	0,23	2	0,11	0,415	0,661
	ພາຍໃນກຸ່ມ	73,49	270	0,27		
	ລວມ	73,72	272			
ລະດັບການສຶກສາ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	1,2	4	0,3	1,106	0,354
	ພາຍໃນກຸ່ມ	72,52	268	0,27		
	ລວມ	73,72	272			
ສາຂາວຊາທີ່ຮຽນຈົບ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	0,41	3	0,14	0,506	0,679
	ພາຍໃນກຸ່ມ	73,31	269	0,27		
	ລວມ	73,72	272			
ສະຖານທີ່ຮຽນຈົບ	ພາຍໃນ	3,62	0,5	-2,1	271	0,036
	ຕ່າງປະເທດ	3,75	0,5			
ພາສາຕ່າງປະເທດ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	0,22	2	0,11	0,396	0,674
	ພາຍໃນກຸ່ມ	73,5	270	0,27		
	ລວມ	73,72	272			
ປະສົບການໃນການເຮັດວຽກ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	2,65	4	0,66	2,496	0,043
	ພາຍໃນກຸ່ມ	71,07	268	0,27		
	ລວມ	73,72	272			
ຕຳແໜ່ງ	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	2,14	4	0,54	2,003	0,094
	ພາຍໃນກຸ່ມ	71,58	268	0,27		
	ລວມ	73,72	272			
ກະຊວງ (ແຍກຕາມຂົງເຂດ)	ລະຫວ່າງກຸ່ມ	1,39	2	0,7	2,601	0,076
	ພາຍໃນກຸ່ມ	72,33	270	0,27		
	ລວມ	73,72	272			

