



ໂຄງການປັບປຸງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນນະຄອນຫລວງ
ວຽງຈັນຂອງລັດວິສະຫະກິດລົດເມນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
ສປປ ລາວ ໂດຍ ອົງການ JICA

ການຟື້ນຟູການຂົນສົ່ງແລະ ການສ້າງຕົວເມືອງ

ວັນທີ 26/8/2013

ຕົວແທນກຸ່ມບໍລິສັດຮຽວປີ-ຜູ້ບໍລິຫານ
ທ່ານ ມິດສີໂນະບຸ ໂຄຈິມະ



SAIBUS (ລົດເມໄຊ)



SOLARVE (ໄຊລາວີ)



ສະຖານີທະມະ (ສະຖານີຄິຊີ)



ໂອກາດັນ MOMO



ປະຫວັດຂອງກຸ່ມບໍລິສັດຮຽວປີ

ສ້າງຕັ້ງໃນປີເມຈິທີ 43 (ປີ 1910)ໃນນາມບໍລິສັດຫຸ້ນສ່ວນລົດໄຟໄຊໄດຍີ ເລັງໃສ່ການປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນສັງຄົມທ້ອງຖິ່ນໂດຍການດໍາເນີນວຽກງານດ້ານວັດທະນະທໍາໄປຄຽງ ຄູ່ກັບວຽກງານການເຊື່ອມຕໍ່ຊີວິດການເປັນຢູ່ຢ່າງແໜ້ນແຟ້ນ

ປະຈຸບັນພາຍໃນກຸ່ມມີທັງໝົດ 55ບໍລິສັດໂດຍກວມເອົາພາກສ່ວນການຊົນສົງ-ທ່ອງທ່ຽວ, ພາກສ່ວນຂໍ້ມູນຂ່າວສານ, ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການດໍາລົງຊີວິດ; ຍອດຂາຍໃນແຕ່ລະປີປະມານ 120ຕື້ເຢນ, ກໍາໄລສຸທິ ປະມານ4.9ຕື້ເຢນ, ມີພະນັກງານທັງໝົດ ປະມານ 8500ຄົນ

ເດືອນ 7 ປີເຮເຊທິ 22 (ປີ 2010) ຄົບຮອບ 100 ປີຂອງການກໍ່ຕັ້ງບໍລິສັດ



ລົດໄຟໄຊເທັດສີທີ່ພວມແລ່ນຂ້າມຂົວເຫຼັກສູນະງາວະ



ວິວຂອງສະຖານີໂອດະຣະຂອງລົດໄຟໄຊໄດຍີ



3 ແຖນກາງຂອງກຸ່ມບໍລິສັດຮຽວບີ

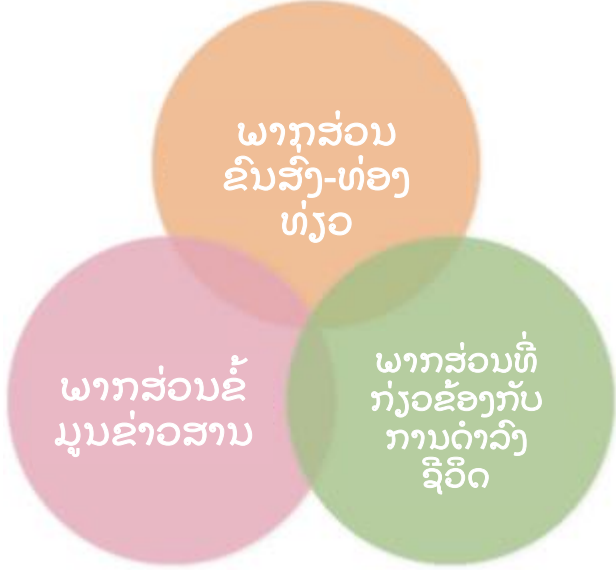
“ພາກສ່ວນຂົນສົ່ງ-ທ່ອງທ່ຽວ” “ພາກສ່ວນຂໍ້ມູນຂ່າວສານ” “ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການດໍາລົງຊີວິດ”



ຄວາມພະຍາຍາມໃນການນຳໃຊ້ລະບົບສົ່ງແອດລ້ອມໃນການຂົນສົ່ງທີ່ທັນສະໄໝເພື່ອພັດທະນາ “ການຂົນສົ່ງ”ໃຫ້ສະດວກກວ່າເກົ່າ



ສ້າງລະບົບຂໍ້ມູນຂ່າວສານແຕ່ລະປະເພດແລະການໃຫ້ບໍລິການທີ່ດີໂດຍການນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີທາງດ້ານໄອທີທີ່ທັນສະໄໝ



ການສ້າງຕົວເມືອງໂອກາຢາມະທີ່ອຸດົມສົມບູນແລະສະດວກສະບາຍໂດຍການຄຳນຶງເຖິງສະພາບແວດລ້ອມຂອງຕົວເມືອງແລະBarrier-free

ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການພັດທະນາສັງຄົມຂອງທ້ອງຖິ່ນໂດຍການປະສົມປະສານລະຫວ່າງ 3 ພາກສ່ວນ (ແຖນກາງ)ດັ່ງກ່າວ

ນະໂຍບາຍການບໍລິຫານຂອງກຸ່ມບໍລິສັດຮຽວບີ

ຫຼັງ, ຄວາມຖືກຕ້ອງຂອງສັງຄົມ

(ຄວາມເອົາໃຈໃສ່ຕໍ່ສັງຄົມ)

ຫຼັງ, ລູກຄ້າຕ້ອງມາກ່ອນ

(ຄວາມເອົາໃຈໃສ່ຕໍ່ລູກຄ້າ)

ຫຼັງ, ຄວາມສຸກຂອງພະນັກງານ

(ຄວາມເອົາໃຈໃສ່ຕໍ່ພະນັກງານ)

ມາດຖານການດໍາເນີນງານ ຂອງກຸ່ມບໍລິສັດຮຽວບີ

ສືບຜູ້ຮູ້ບໍ່ທໍ່ຜູ້ເຄີຍ

ແນວຄິດໃນການບໍລິຫານຂອງ
ກຸ່ມບໍລິສັດຮຽວບີ

ຄວາມເອົາໃຈໃສ່

ນະໂຍບາຍການບໍລິຫານໃນປີ 2013

ການປະຕິບັດຕົວຈິງໃນການເອົາໃຈໃສ່

ຄິດ - ຮູ້ສຶກ - ໃສ່ໃຈ

ຄໍາຂວັນຂອງປີ 2013

ສ້າງພື້ນຖານໃຫ້ແໜ້ນແລ້ວບິນຂຶ້ນໃຫ້ສູງ

ຄໍາຂວັນການບໍລິຫານຂອງກຸ່ມບໍລິສັດຮຽວບີ

ສຸຂະພາບດີຈາກຄວາມບອດໄພ -

ຫຼາຍຫ່ວງ - ເປັນມິດຕໍ່

ສິ່ງແວດລ້ອມ

ຄວາມເອົາໃຈໃສ່...ການເອົາໃຈໃສ່ຈາກໃຈຈິງ

ລວມຢູ່ໃນຄຳສອນຂອງທ່ານໂຍະຊາບຸໂຣຜູ້ກໍ່ຕັ້ງບໍລິສັດທີ່ວ່າ
“ຄວາມໃສ່ໃຈແທງທະລຸຟ້າແລະທະເລ”

ຊີໂຄຖາມວ່າ,
ມີສິ່ງທີ່ມີຄ່າພໍທີ່ສາມາດສະແດງດ້ວຍຄຳຄຳດຽວທີ່ຈະ
ປະຕິບັດໄປຕະຫຼອດຊີວິດບໍ່.
ເຖັກນ້ອຍເອີຍ, ນັ້ນຄືຄວາມເອົາໃຈໃສ່,
ສິ່ງທີ່ຕົນເອງບໍ່ມັກ ກໍ່ຢ່າໄປເຮັດກັບຜູ້ອື່ນ.

ຈາກ “ບົດກະວີ” ເອເຣໂຄ ບົດທີ 15 ໜ້າ 412

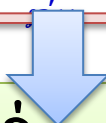
ມາດຖານການດຳເນີນງານ ຂອງກຸ່ມ
ບໍລິສັດຮຽວບີ
ສືບຜູ້ຮູ້ບໍ່ທ່ຽງເຄີຍ ແມ່ນຫຍັງ ?

ແນວຄິດໃນການບໍລິຫານຂອງກຸ່ມບໍລິສັດຮຽວບີ
ຄວາມເອົາໃຈໃສ່
ແມ່ນຫຍັງ ?



ສືບຜູ້ຮູ້ບໍ່ທ່ຽງເຄີຍ
...ເປັນຫົວຂໍ້ໜຶ່ງໃນທິດສະດີຂົງຈີ້ໃໝ່
ໝາຍຄວາມວ່າ
ຖ້າບໍ່ລົງມືເຮັດກໍຖືວ່າບໍ່ຮູ້,
ເມື່ອຮູ້ແລ້ວບໍ່ເຮັດກໍເທົ່າກັບບໍ່ຮູ້

ການບໍລິຫານບົນພື້ນຖານ ແນວຄິດໃນການບໍລິຫານ **ຄວາມເອົາໃຈໃສ່** ແລະມາດຖານການດໍາເນີນງານ **ສືບຜູ້ຮູ້ບໍ່ທູ່້ເຄີຍ** ຂອງ



ການພື້ນຟູການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເພື່ອແນໃສ່
ການສ້າງຕົວເມືອງແລະການກໍ່ສ້າງທ້ອງຖິ່ນ

ຄວາມຮູ້ສຶກບໍ່ໄວ້ໃຈຕໍ່ນະໂຍບາຍການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ໃນເວລາທີ່ຂຶ້ນເປັນ
ປະທານບໍລິສັດໃນປີ
1999

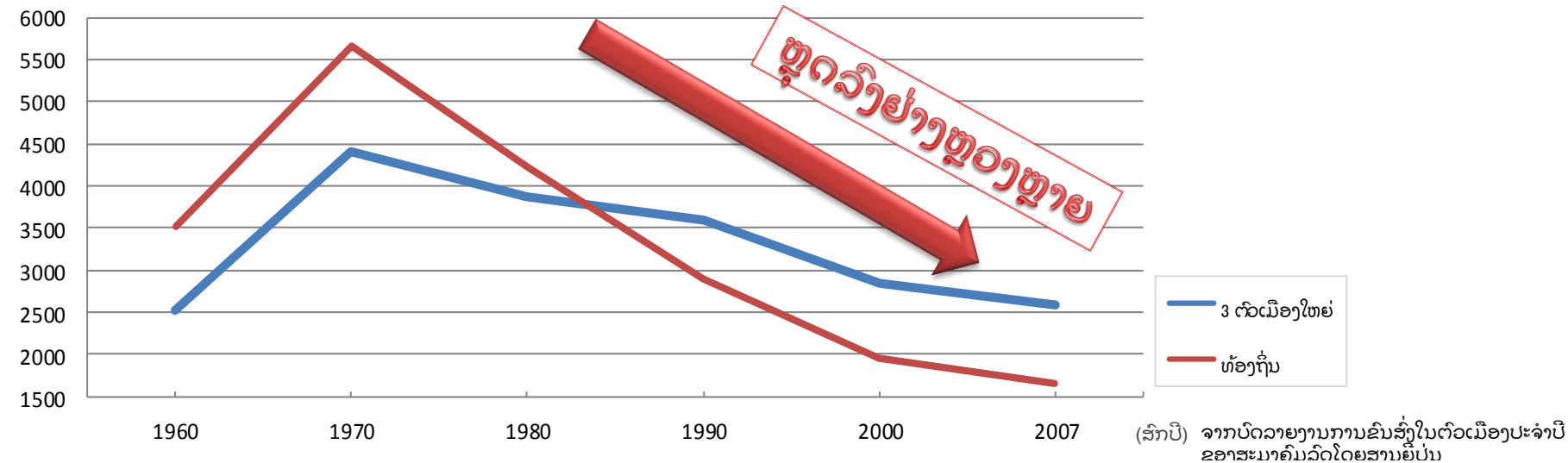
ເມື່ອເຂົ້າສູ່ຍຸກຂອງ My Car, ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະກໍ່ເສຍລູກຄ້າໄປ 50-60%, ການຂະຫຍາຍຕົວເມືອງແບບບໍ່ເປັນລະບຽບ (urban sprawl) ໃນແຕ່ລະທ້ອງຖິ່ນກໍ່ໃຫ້ເກີດບັນຫາການຈໍລະຈອນຕິດຂັດ ພາໃຫ້ລົດເມປະຈໍາທາງບໍ່ສາມາດຮັກສາເວລາໄດ້ → ກໍ່ໃຫ້ເກີດບັນຫາຮອບວຽນຕໍ່ເນື່ອງກັນ ພາໃຫ້ການນໍາໃຊ້ລົດສ່ວນຕົວນັບມື້ນັບເພີ່ມຂຶ້ນ

ຍ້ອນການນໍາໃຊ້ແນວຄິດທີ່ຜິດໆກ່ຽວກັບຄ່າໃຊ້ຈ່າຍແລະຜົນຮັບຕໍ່ກັບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໂດຍເລີ່ມຈາກການຫຼຸດຜ່ອນຂໍ້ຈໍາກັດ...

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນທ້ອງຖິ່ນມີການເສື່ອມຖອຍລົງ

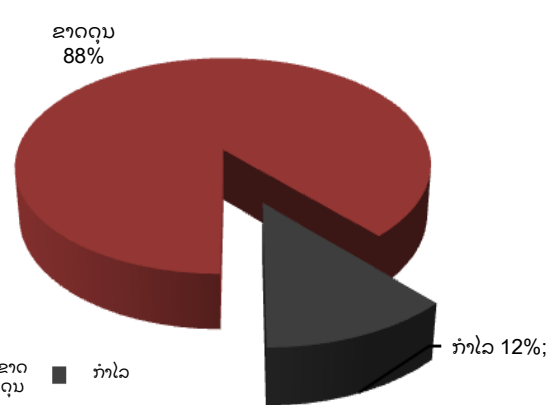
ຄວາມພະຍາຍາມໃນການຟື້ນຟູການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ...ການເສື່ອມຖອຍຂອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນທ້ອງຖິ່ນ

(ລ້ານຄົນ) ຄາດຄະເນຈຳນວນການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານຂອງວົດເມຮ່ວມ (3 ຕົວເມືອງໃຫຍ່, ທ້ອງຖິ່ນ)

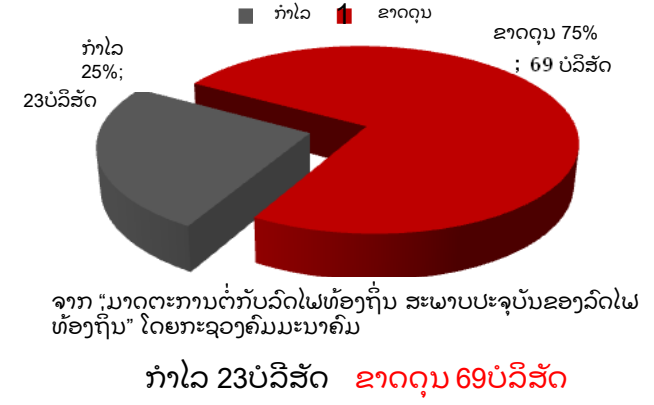


ສະພາບການດຸ່ນດ່ຽງຂອງທຸລະກິດວັດເມຮ່ວມທົ່ວໄປໃນສົກປີ 2010 ໃນທ້ອງຖິ່ນ (ເຂດທິນອກເໜືອຈາກເຂດ 3 ຕົວເມືອງໃຫຍ່) (ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດທີ່ມີວັດໃນຄອບຄອງຫຼາຍກວ່າ 30 ຄັນຂຶ້ນໄປ)

ຂາດດຸນ 133 ບໍລິສັດ ກຳໄລ 18 ບໍລິສັດ



ສະພາບການດຸ່ນດ່ຽງຂອງທຸລະກິດວັດເມຮ່ວມທ້ອງຖິ່ນໃນສົກປີ

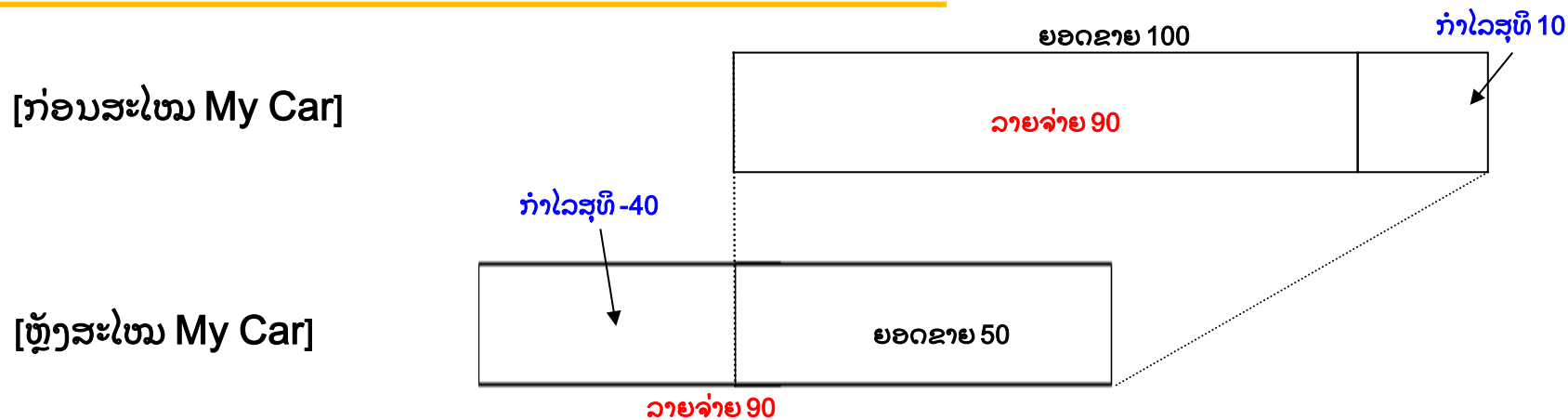


ການສ້າງຕົວເມືອງແລະການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ໃນໄລຍະ 6 ປີແຕ່ 2006-2011, ສາຍທາງລົດເມຈຳນວນ 11,160km ເຊິ່ງກວມເອົາ 2.7%ຂອງສາຍທາງລົດເມທັງໝົດ 417,400kmໃນທົ່ວປະເທດ (ຕົວເລກທຳອິດປີ 2009)ໄດ້ຖືກຍົກເລີກ. ໃນສະພາບປະຈຸບັນທີ່ຈຳນວນຜູ້ໂດຍສານນັບມື້ນັບຫຼຸດໜ້ອຍຖອຍລົງ, 3/4ຂອງສາຍທາງທີ່ຜູ້ປະກອບການໃຫ້ບໍລິການເດີນສາຍເປັນສາຍທາງທີ່ຂາດຫິນ, ໃນບັນດາຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດກໍເຊັ່ນກັນ, 3/4ຂອງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການແມ່ນຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດທີ່ຂາດດຸນ.

ພາກສ່ວນທຸລະກິດໃນທ້ອງຖິ່ນ 133ບໍລິສັດມີການຂາດດຸນ, ສ່ວນອີກ 60ບໍລິສັດທີ່ມີອັດຕາດຸນດ່ຽງ 50-85%ແມ່ນມີຄວາມສ່ຽງ

ສົມຜົນຂອງຮູບແບບທຸລະກິດຂອງການຂົນສົ່ງໃນທ້ອງຖິ່ນ



ກ່ອນທີ່ລົດສ່ວນຕົວ (My Car) ຈະເພີ່ມຂຶ້ນ, ຕົວຢ່າງເຊັ່ນ ຈາກສົມຜົນທີ່ມີ ຍອດຂາຍ 100 - ລາຍຈ່າຍ 90 = ກຳໄລສຸທິ 10, ພາຍຫຼັງສະໄໝ My Car, ຍ້ອນຜູ້ໂດຍສານຫຼຸດລົງພາໃຫ້ຍອດຂາຍຫຼຸດລົງເລິ່ງໜຶ່ງ, ແຕ່ວ່າລາຍຈ່າຍທີ່ຈຳເປັນພັດບໍ່ມີການປ່ຽນແປງ (ລາຍຈ່າຍ 90), ກາຍເປັນສົມຜົນທີ່ຂາດຫິນ (ກຳໄລສຸທິ -40); ນັ້ນຄື ຍອດຂາຍ 50 - ລາຍຈ່າຍ 90 = ກຳໄລສຸທິ -40.

ການເຄື່ອນໄຫວ 10 ປີທີ່ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະເຫຼືອໄວ້ໃຫ້

- 1) ການຈັດສຳມະນາຫຼືການອະພິບາຍເພື່ອສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
- 2) ການຈັດ “ກອງປະຊຸມປະຊາຊົນໃນທ່າຂອງເພື່ອສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນແຂວງໂອກາຢາມະ” ເພື່ອເປັນໜຶ່ງໃນການສົ່ງເສີມການເຄື່ອນໄຫວທາງສັງຄົມ
- 3) ການຈັດຕັ້ງແລະເປີດນຳໃຊ້ລະບົບການນຳໃຊ້ປະຈຳແລະສ່ວນຫຼຸດ, ຈອດແລະລັດລົດເມ
...ການສ້າງເປັນເມືອງແຫ່ງລົດເມ (ນຳໃຊ້ໃນເມືອງໂອກາຢາມະ, ເມືອງຝຸກຢາມະ)
- 4) ສ້າງຈຸດຖ້າລົດເມທີ່ມີໂຄສະນາໄປພ້ອມ ເຊິ່ງມີຕົ້ນກຳເນີດມາແຕ່ປະເທດຝະລັ່ງ (ພາຍໃນເມືອງໂອກາຢາມະ)
- 5) ການພັດທະນາ “ເຫັນຕາຕະລາງລົດເມແລ້ວວວ ັ” (ເຄື່ອງສະແດງຕາຕະລາງລົດເມທີ່ສາມາດຕິດຕັ້ງຢ່າງງ່າຍດາຍ : ໃຊ້ດອກໄຟ LED)
- 6) ການເດີນສາຍຮ່ວມກັນກັບບໍລິສັດຄູ່ແຂ່ງ → ບັບບຸງສະພາບ Cream Skimming ແລະການແຂ່ງຂັນທີ່ເກີນຂອບຂອດ

ໄດ້ປະຕິບັດແຜນການຕ່າງໆທີ່ແນໃສ່ສົ່ງເສີມການນຳໃຊ້, ແຕ່ຈຳນວນລູກຄ້າທີ່ຫຼຸດລົງກໍບໍ່ມີທີ່ທ່າວ່າຈະຢຸດ... ຈຶ່ງສະເຫຼີມສະຫຼອງ “ການສ້າງຕົວເມືອງໃນສະຕະວັດທີ 21” ເພື່ອໃຫ້ເຫັນກັບຕາໄດ້

ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ → ແບັນຫັ່ງໃນເຄື່ອງມືການກະຕຸ້ນການເຄື່ອນໄຫວໃນທ້ອງຖິ່ນ

- ◆ ຍັງຍືນການເຄື່ອນໄຫວໃນການສ້າງຕົວເມືອງໃຫ້ແບັນເມືອງທີ່ສາມາດຍ່າງໄດ້ຢ່າງມ່ວນຊື່ນ ◆
- ◎ ກະຕຸ້ນພາກສ່ວນໃຈກາງເມືອງໂອກາຍາມະ → ສ້າງຕົກຮຽວບິເກຣດຊ
- ◎ ສວນສາທາລະນະກາງເມືອງໂອກາຍາມະ - ວຽກງານການປັບປຸງເນື້ອທີ່ໂຮງຮຽນປະຖົມອິສຸຊິເກົ້າ -
- ◎ LRTຂອງຍຸກອະນາຄົດ (ລົດລາງໄຟຟ້າລຸ້ນພື້ນຕໍ່າພິເສດ 100%) “MOMO”
- ◎ ບ່ອນຖ້າລົດເມທີ່ມີໂຄສະນາແຫ່ງທຳອິດຢູ່ອີ່ປຸ່ນ (ພາຍໃນເມືອງໂອກາຍາມະ)



ໂອກາດັນMOMO

ໄດ້ຮັບລາງວັນດີເດັ່ນໃນດ້ານຮູບແບບການນຳໃຊ້
ທີ່ດິນປີ 2011
ໄດ້ຮັບໃບຢັ້ງຢືນຈາກລັດຖະມົນຕີກະຊວງ
ຄົມມະນາຄົມ!!



ຕົກຮຽວບິເກຣດຊ



ສວນສາທາລະນະກາງເມືອງໂອກາຍາມະ



ບ່ອນຖ້າລົດເມທີ່ມີໂຄສະນາພາຍໃນເມືອງໂອກາຍາມະ
ໂດຍບໍລິສັດ MCDecaux

ກຸ່ມບໍລິສັດຮຽວບີ

ຄວາມພະຍາຍາມໃນການຟື້ນຟູການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

- ◎ ສີ Airport Line (ເມືອງສີແຂງມິເອະ; ປີ 2004)
 - └ ເສັ້ນທາງເດີນເຮືອມັດສີຊາກະ (ເມືອງມັດສີຊາກະແຂງມິເອະ; ຟື້ນຟູແລະເປີດນໍາໃຊ້ໃນເດືອນ 9 ປີ 2009)
- ◎ ວົດໄຟວາກາຢາມະ (ເມືອງແລະແຂງວາກາຢາມະ; ປີ 2005)
- ◎ ວົດເມຈູໂງກຸ (ເມືອງຟຸກຸຊິມະ ແຂງຮິໂຣຊິມະ; ປີ 2006)
- ◎ ຮາໂຫຼ-ໂຕກຽວ (ໂຄໂຕ-ອຸ, ໂຕກຽວ; ປີ 2008)
- ◎ ເຮືອນໍາທ່ຽວອ່າວໂກເບ (ເມືອງໂກເບ ແຂງຮຽວໂງະ; ປີ 2010)
- ◎ Eastern Airport Motors (ໂອຕະ-ອຸ, ໂຕກຽວ; ປີ 2011)
- ◎ ວົດໄຟອິຄາສະ (ເມືອງຄາສະໂອກະ ແຂງໂອກາຢາມະ; ປີ 2012)



ແລະອື່ນໆ



ວຽກງານການຝຶ້ນຜູ້

ສື່ Airport Line

ເປັນຕົວຢ່າງທີ່ປະສົບຜົນສໍາເລັດໃນການທົດລອງ
ການສ້າງໂດຍລັດແຕ່ບໍ່ລິຫານໂດຍເອກະຊົນ



ລົດໄຟອາກາຍາມະ

- 1) ຍັງຍືນເຖິງປະສິດທິຜົນຂອງການສ້າງ(ເປັນເຈົ້າຂອງ)ໂດຍລັດບໍ່ລິຫານໂດຍເອກະຊົນ
- 2) ເປັນການຊ່ວຍສະໜັບສະໜູນການຮັບຮອງກົດໝາຍລັດເປັນເຈົ້າຂອງເອກະຊົນເປັນຜູ້

☆ ຈາກການຂາດດຸນ 500ລ້ານເຢນຕໍ່ປີ ໃນປີ 2010 ສາມາດຫຼຸດລົງເຫຼືອ 40ລ້ານເຢນຕໍ່ປີໂດຍການສ້າງໂດຍລັດບໍ່ລິຫານໂດຍເອກະຊົນແລະຄວາມພະຍາຍາມໃນການບໍລິຫານ; ສາມາດສົ່ງທຶນຊ່ວຍເຫຼືອຄືນໄດ້ປະມານ 40ລ້ານເຢນ

☆ ອັດຕາຜູ້ໂດຍສານທີ່ຫຼຸດລົງ 5%ໂດຍມີ 1.92ລ້ານຄົນໃນປີ 2005 ໄດ້ເພີ່ມຂຶ້ນ 15% ເປັນ 2.2ລ້ານຄົນໃນປີ 2008

* ສົມທົບກັບທ້ອງຖິ່ນ, ຮ່ວມມືເຊິ່ງກັນແລະກັນ
* ສ້າງກິດຈະກຳຫຼາຍກວ່າ80ຄັ້ງໃນແຕ່ລະປີ...
ເປັນການສ້າງຫົວຂໍ້ການເຄື່ອນໄຫວ



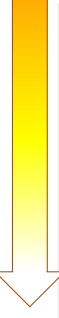
ແຕ່ກໍບໍ່ສາມາດເຫັນຜົນການແກ້ໄຂໄດ້ຢ່າງຈະແຈ້ງ

“ແນວຄິດເມືອງແຫ່ງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມໂອກາຍາມະ”

ລົດເມຈູໂງະກຸ

ບ່ຽນຄ່າຕໍານິໃຫ້ເປັນຄ່າຍົກຍ້ອງ

- 1) ພິສູດເຖິງຄວາມບໍ່ມີປະສິດທິພາບຂອງລະບົບທຶນຊ່ວຍເຫຼືອ
- 2) ສະໜັບສະໜູນການນໍາໃຊ້ລະບົບທຶນຊ່ວຍເຫຼືອທີ່ກ້າວໜ້າທີ່ເອີ້ນວ່າແຮງຈູງໃຈໃນການບໍລິຫານ



☆ ຈໍານວນຜູ້ໂດຍສານຮ່ວມ / ເພີ່ມຂຶ້ນ 7.5%
ສົກປີ 2006 3ລ້ານ 817ພັນຄົນ → ສົກປີ 2009 4ລ້ານ 104ພັນຄົນ

☆ ອຸບັດຕິເຫດທີ່ມີຄວາມຜິດ / ຫຼຸດລົງ 93%
ສົກປີ 2003 124ຄັ້ງ → ສົກປີ 2010 8ຄັ້ງ

☆ ຄ່າຕໍານິ / ຫຼຸດລົງ 46%
ສົກປີ 2005 198ຄັ້ງ → ສົກປີ 2010 92ຄັ້ງ

ລົດໄຟອີຄາສະ

ການແນໃສ່ການຝຶ້ນຜູ້ໂດຍການ “ສ້າງໂດຍເຊິ່ງລັດບໍ່ລິຫານໂດຍເອກະຊົນ”ເພື່ອເປັນບາດກ້າວທຳອິດໃນການຫັນເປັນຮູບແບບການສ້າງໂດຍລັດແລ້ວມອບໃຫ້ເອກະຊົນ

ແຜນວຽກງານເມືອງແຫ່ງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມໂອກາຢາມະ

[ການຮ່ວມມືໃນດ້ານກິດຈະການຢູ່ຕ່າງປະເທດ]
ເລີມແຕ່ເດືອນ 7 ປີ 2012 ໄດ້ຮ່ວມມືກັບອົງການ JICA ໃນການສໍາຫຼວດກະກຽມການຮ່ວມມື(PPP) ໂດຍເປັນທີ່ປຶກສາໃນການໃຫ້ບໍລິການ LRT ແລະການບໍລິຫານອົງກອນໃນ “ການສໍາຫຼວດເພື່ອກະກຽມວຽກງານການປັບປຸງລົດໄຟໃນຕົວເມືອງທີ່ເມືອງບຸເນ”.

* ແຜນວຽກງານກ່ຽວກັບວຽກງານການປັບປຸງ LRT/Eco City ຂອງເມືອງບຸເນໃນລັດມະຫາຮາຊຕຣາ ປະເທດອິນເດຍມີຄື...

ເປັນໂຄງການ LRT ທີ່ແລ່ນຈາກເຂດໃຈກາງເມືອງຫາເຂດອຸດສະຫະກຳແລະສວນ IT ທີ່ຢູ່ນອກເມືອງ ເຊິ່ງມີໄລຍະທາງ 14.5km ໂດຍປະຈຸບັນພວມຢູ່ໃນໄລຍະວາງແຜນແລະຄາດວ່າຈະເປີດໃຊ້ໃນປີ 2020.

ເມືອງບຸເນເຊິ່ງເປັນເມືອງແຫ່ງ IT ແລະວິທະຍາສາດ ພວມຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງວ່ອງໄວ ເປັນເຫດໃຫ້ເກີດບັນຫາການຈໍລະຈອນພາຍໃນເມືອງເຊັ່ນການຈໍລະຈອນຕິດຂັດ. ເປັນໂຄງການທີ່ມີຈຸດປະສົງແລະເປົ້າໝາຍອັນດຽວກັນ “ແຜນວຽກໂອກາຢາມະ” ທີ່ແນະໃສ່ການສ້າງຕົວເມືອງທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ (Eco City) ໂດຍການປັບປຸງການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງຈົນເຖິງການປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມໃນຕົວເມືອງແລະສະພາບແວດລ້ອມໃນການດໍາລົງຊີວິດເຊິ່ງໂຄງການດັ່ງກ່າວມີຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ.

ຂໍ້ສະເໜີຕໍ່ເມືອງໂອກາຢາມະ
ໃນເດືອນ 5 ປີເຮເຊທິ 22 (2010)

ຈາກນະໂຍບາຍການແບ່ງໜ້າທີ່ຂອງພາກລັດແລະເອກະຊົນໂດຍມີລັດເປັນເຈົ້າຂອງເອກະຊົນເປັນຜູ້ບໍລິຫານ, ໄດ້ສະເໜີລະບົບການຂົນສົ່ງໃນຕົວເມືອງທີ່ທັນສະໄໝແລະຮອບດ້ານໂດຍການນໍາໃຊ້ LRT ແລະລົດແຮມສະໄໝໃໝ່ເພື່ອ “ສ້າງຕົວເມືອງໃຫ້ເປັນເມືອງທີ່ຍຸ່ງໄດ້ຢ່າງມ່ວນຊື່ນ” ທັງນີ້ກໍເພື່ອໃຫ້ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມແລະສັງຄົມທີ່ມີຜູ້ສູງອາຍຸ

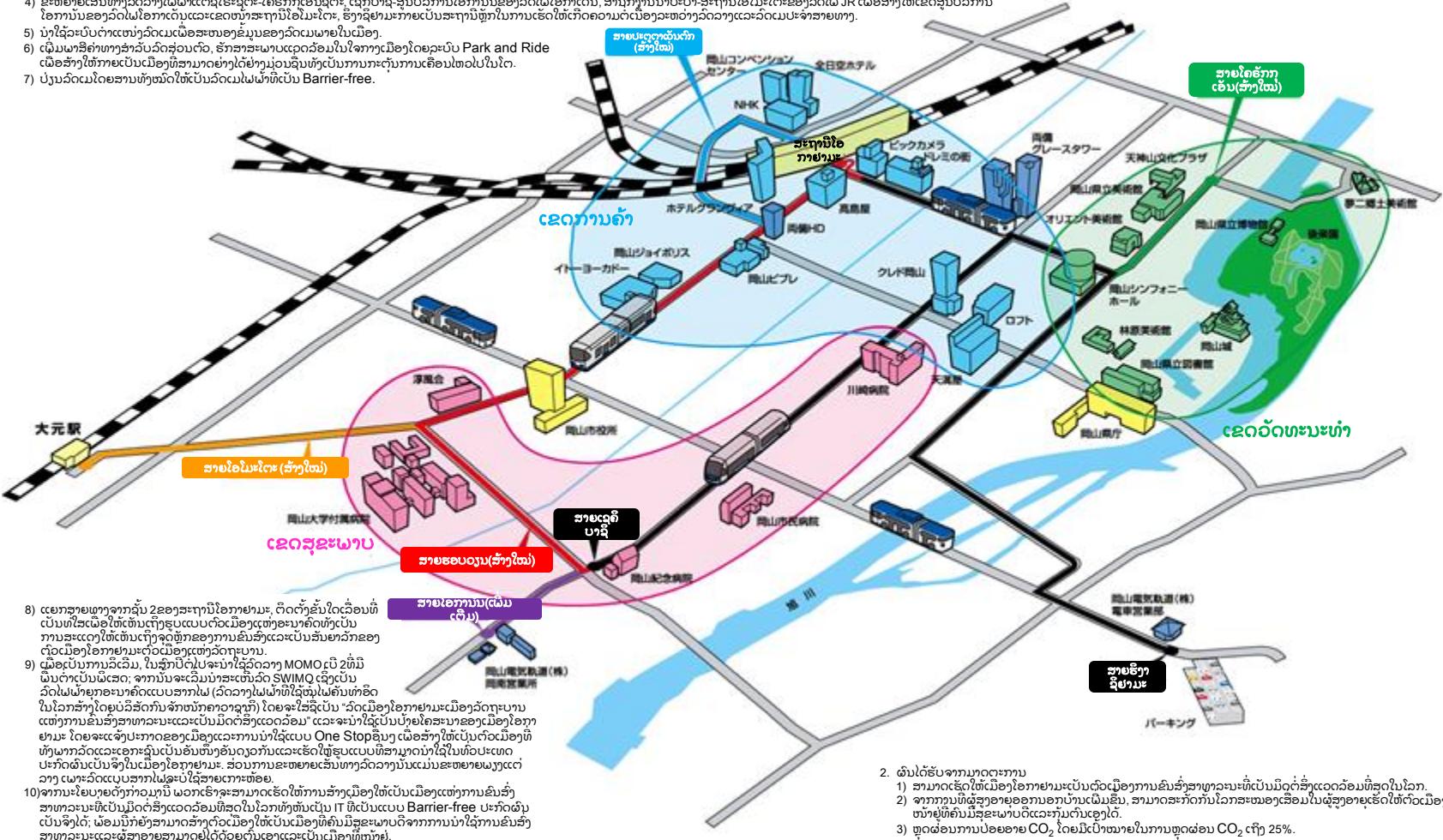
ແຜນການດໍາເນີນງານ 5 ຂໍ້ເພື່ອເຮັດໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ

ການກໍ່ຕັ້ງສະພາກົດໝາຍຢ່າງຮີບດ່ວນ

1. ຂະຫຍາຍ LRT (ລົດລາງໄຟຟ້າ) ເຮັດໃຫ້ “ການສ້າງຕົວເມືອງ” ທີ່ສາມາດແລ່ນອ້ອມຮອບໄດ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ
2. ເສັ້ນທາງທີ່ຂະຫຍາຍແມ່ນບໍ່ໃຫ້ມີສາຍເກາະຫ້ອຍ
3. ນໍາໃຊ້ລົດ MOMO ເປີ 2 ທີ່ມີພື້ນຖານເປັນພິເສດ. ບ້າຍເມືອງໂອກາຢາມະຈະເຮັດໜ້າທີ່ເປັນສັນຍາລັກຂອງໂຄງການດັ່ງກ່າວ
4. ນໍາໃຊ້ຕົວລົດ “SWIMO” ເຊິ່ງເປັນລົດປະເພດສາກໄຟໄດ້ເປັນຄັນທໍາອິດໃນໂລກ. ສ້າງໃຫ້ເປັນສັນຍາລັກເພື່ອໃຫ້ເຫັນໄດ້ເຖິງເມືອງໂອກາຢາມະ ເມືອງແຫ່ງອະນາຄົດ
5. ສ້າງສະຖານີໂອກາຢາມະໃຫ້ເປັນຕົ້ນທາງແລ້ວແຍກໃຫ້ບໍລິການການຂົນສົ່ງປະເພດຕ່າງກັນຕາມແຕ່ລະເສັ້ນທາງ

ການແບ່ງໂຊນຂອງເຂດໃນເມືອງຈາກການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງລົດລາງໄຟຟ້າ

1. ຂັ້ນຕອນຂອງມາດຕະການ
 - 1) ຕໍາການແຜ່ນເຂົ້າເຂດດິນໜັງສະຖານີໂອກາຢາມະຂອງວັດລາງໄຟຟ້າເປັນບາດກ້ວນກັບສິດເຊື່ອສ້າງໃຫ້ເປັນເສັ້ນທາງລົດລາງໄຟໂດຍເຍກຕາມສາຍທາງຢ່າງຈະແຈ້ງ.
 - 2) ຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງລົດລາງໄຟຟ້າແຕ່ສະຖານີໂອກາຢາມະເທື່ອງວ່າການເມືອງ-ໜັງສາມັກງານນໍາປະປາ-ໂຮງໝໍເມະຫາວິທະຍາໄລ-ເຊນີບາຊີເພື່ອເຮັດໃຫ້ເປັນວົງແຜ່ນແວດລ້ອມສ້າງເຂດແຕ່ຫ້ອງວ່າການເມືອງໜັງສາມັກງານນໍາປະປາ-ໂຮງໝໍເມະຫາວິທະຍາໄລໃຫ້ເປັນເຂດສຸຂະພາບ.
 - 3) ຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງລົດລາງໄຟຟ້າໄປທາງປະຕູຕາເວັນຕົກຂອງສະຖານີໂອກາຢາມະເພື່ອໃຫ້ແວນອ້ອມຜ່ານເຂດໂອຄັນ-ໂຈ, ສະຖານີໂອກາຢາມະ, ໂອໂມະເຕະ-ໂຈ (ພວມພິຈາລະນາແຜນທີ່ຈະເຊື່ອມເຂົ້າກັບວັດໄພ JR ສາຍຄີບີນີໃນອະນາຄົດ).
 - 4) ຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງລົດລາງໄຟຟ້າແຕ່ເຮົາເຊີຕະ-ໂອຄັນກຸຣຸ້ນຊິຕະ-ເຊນີບາຊີ-ສູນບໍລິການໂອກາຢາມະຂອງວັດໄພໂອກາເດັນ, ສາມັກງານນໍາປະປາ-ສະຖານີໂອໂມະເຕະຂອງວັດໄພ JR ເພື່ອສ້າງໃຫ້ເຂດສູນບໍລິການໂອກາຢາມະຂອງວັດໄພໂອກາເດັນແລະເຂດໜັງສາມັກງານໂອໂມະເຕະ, ຮົງຊີຢາມະກາຍເປັນສະຖານີຫຼັກໃນການເຮັດໃຫ້ເກີດອາກາດເມືອງຂອງວັດລາງແລະວັດເມະຈາສາຍທາງ.
 - 5) ນຳໃຊ້ວັດເປັນດ່າງແຫ່ງວັດເມະເພື່ອສະໜອງສູນຂອງວັດເມະພາຍໃນເມືອງ.
 - 6) ເພີ່ມພາສີຄຳທາງສຳລັບວັດສູນຕົວ, ຮັກສາສະພາບແວດລ້ອມໃນໂອກາເມືອງໂດຍລຽບ Park and Ride ເພື່ອສ້າງໃຫ້ກາຍເປັນເມືອງທີ່ສາມາດຍ່າງໄດ້ຢ່າງມ່ວນຊື່ນທັງເປັນການກະຕຸ້ນການເຄື່ອນໄຫວໄປໃນໂຕ.
 - 7) ປຸງປັບວັດເມະໂດຍສານທັງໝົດໃຫ້ເປັນວັດເມະໄຟຟ້າທີ່ເປັນ Barrier-free.



- 8) ແຍກສາຍທາງຈາກລຸ້ນ 2 ຂອງສະຖານີໂອກາຢາມະ, ຕິດຕັ້ງຂັ້ນໃດເລື່ອນທີ່ເປັນທີ່ເຂົ້າເຮັດໃຫ້ເຫັນເຖິງສູນແຜ່ນດິນເມືອງແຫ່ງສະບາຍຄົດທັງເປັນການສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງຈຸດຫຼັກຂອງການຂົນສົ່ງແລະເປັນສັນຍາວັກຂອງຕົວເມືອງໂອກາຢາມະຕົວເມືອງແຫ່ງວັດລາງ.
- 9) ເພື່ອເປັນການລະເມີນ, ໃນສູນປັດໄພຈະນຳໃຊ້ວັດວາງ MOMO ຄູບ 2 ທີ່ມີພື້ນດິນເປັນພື້ນຖານ; ຈາກນັ້ນຈະລະເມີນສະໜັບສະໜູນ SWIMQ ຄູບເປັນວັດໄພຢ່າງອະນາຄົດແບບສາກໄຟ (ວັດລາງໄຟຟ້າທີ່ໃຊ້ໜູ່ໄພຄົນທຳອິດໃນໂລກສ້າງໂດຍບໍລິສັດກິນຈິກໜັກຄາວາຊູກິ) ໂດຍຈະໃຊ້ເປັນ "ວັດເມືອງໂອກາຢາມະເມືອງວັດຖະບານແຫ່ງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແລະເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ" ແລະຈະນຳໃຊ້ເປັນປ່ອງໂຕສະນາຂອງເມືອງໂອກາຢາມະ ໂດຍຈະແຈ້ງປະກາດຂອງເມືອງແລະການນຳໃຊ້ແບບ One Stop ຊຶ່ງເພື່ອສ້າງໃຫ້ເປັນຕົວເມືອງທີ່ທັງພາກລົດແລະອາຍຸເປັນອັນໜຶ່ງອັນດວງກັນແລະເຮັດໃຫ້ສູນແຜ່ນດິນສາມາດນຳໃຊ້ໃນທິດປະເທດປະກົດຜົນເປັນຈິງໃນເມືອງໂອກາຢາມະ. ສ່ວນການຂະຫຍາຍເສັ້ນທາງລົດລາງນັ້ນແມ່ນຂະຫຍາຍທາງແຕ່ວາງ ເພາະວັດແຜ່ນດິນສາກໄຟຟ້າບໍ່ໃຊ້ສາຍເກາະຫ້ອຍ.
- 10) ຈາກນະໂຍບາຍດັ່ງກ່າວມາກໍ່ ພວກເຮົາຈະສາມາດເຮັດໃຫ້ການສ້າງເມືອງໃຫ້ເປັນເມືອງແຫ່ງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ສຸດໃນໂລກທັງໝົດເປັນ IT ທີ່ເປັນແບບ Barrier-free ປະກົດຜົນເປັນຈິງໄດ້. ເພື່ອນືກອ່າງສາມາດສ້າງຕົວເມືອງໃຫ້ເປັນເມືອງທີ່ຄົນມີສຸຂະພາບດີຈາກການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະແລະຜູ້ສູງອາຍຸສາມາດຢູ່ໄດ້ດ້ວຍຕົນເອງແລະເປັນເມືອງທີ່ຫນ້າຢູ່.

2. ຜົນໄດ້ຮັບຈາກມາດຕະການ
 - 1) ສາມາດເຮັດໃຫ້ເມືອງໂອກາຢາມະເປັນຕົວເມືອງການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທີ່ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມທີ່ສຸດໃນໂລກ.
 - 2) ຈາກການທີ່ຜູ້ສູງອາຍຸອອກມາຈາກເມັດຂົນ, ສາມາດສະກັດກັ້ນໄວກສະໜອງເລືອມໃນຜູ້ສູງອາຍຸເຮັດໃຫ້ຕົວເມືອງການເປັນເມືອງໜ້າຢູ່ທີ່ຄົນມີສຸຂະພາບດີແລະກຸ່ມຕົວເອງໄດ້.
 - 3) ຫຼຸດຜ່ອນການປ່ອຍອາຍ CO₂ ໂດຍມີເປົ້າໝາຍໃນການຫຼຸດຜ່ອນ CO₂ ເຖິງ 25%.

ແນໃສ່ຫຼຸດຜ່ອນ CO₂
ກວ່າ 50% ແທນລົດສ່ວນຕົວໂດຍລົດເມ
ຈະສາມາດຫຼຸດຜ່ອນ CO₂ ໄດ້ເຖິງ 1/4

ເພີ່ມພູນສຸຂະພາບຂອງປະຊາຊົນ
→ ການນຳໃຊ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະມີຜົນປະໂຫຍດຕໍ່
ການຮັກສາຫຸ້ນ
ຈາກຜົນການຄົ້ນຄວ້າພົບວ່າ ຜູ້ທີ່ໃຊ້ LRT ໃນການທຽບການ
ຈະມີຄວາມສ່ຽງຕໍ່ການເປັນໂລກຕ້ອຍປະມານ 81% ເຊິ່ງຕໍ່າ
ກວ່າເມື່ອທຽບໃສ່ຜູ້ທີ່ບໍ່ໄດ້ໃຊ້ (ທ່ານ Robert Stokes
ມະຫາວິທະຍາໄລ Drexel ລັດເພິນຊິນວາເນຍ ສະຫະລັດ
ອາເມລິກາ)

ການກະຕຸ້ນແລະການພື້ນຟູການຂົນສົ່ງ ສາທາລະນະໃນທ້ອງຖິ່ນ

ຜູ້ສູງອາຍຸສາມາດອອກເຮືອນໄດ້ຢ່າງສະບາຍໃຈ
→ ຫຼຸດຜ່ອນອັດຕາຂອງໂລກສະໝອງເຮືອນໃນຜູ້ສູງອາຍຸ
ຜົນກຳນົດຄວ້າພົບວ່າການອອກເຮືອນສາມາດສະກັດກັ້ນຄວາມສ່ຽງ
ໃນການເກີດໂລກດັ່ງກ່າວໄດ້ 1/4 ສຳລັບ
ຜູ້ມີອະສັກໃນການຍ່າງແລະ 1/3.5 ສຳລັບໂລກສະໝອງເຮືອນ
(ໂດຍທ່ານ ໄຊຈິ ຊິງໄກ ຈາກສະຖາບັນຄວ້າກ່ຽວກັບຜູ້ສູງອາຍຸໂຕກງວ)

ມຸມມອງຂອງປະຊາຊົນຈະ
ແມ່ນອັນໃດ ??
ການນຳໃຊ້ທາງດ່ວນພີ ຕ້ອງເສຍ 2
ໂກດ 500 ຕື້ເຢນ,
ເຖິງຈະໃຫ້ການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ
ໃນທ້ອງຖິ່ນສາມາດນຳໃຊ້ໄດ້ພິກັຍ
ຕ້ອງເສຍ 1 ໂກດເຢນ

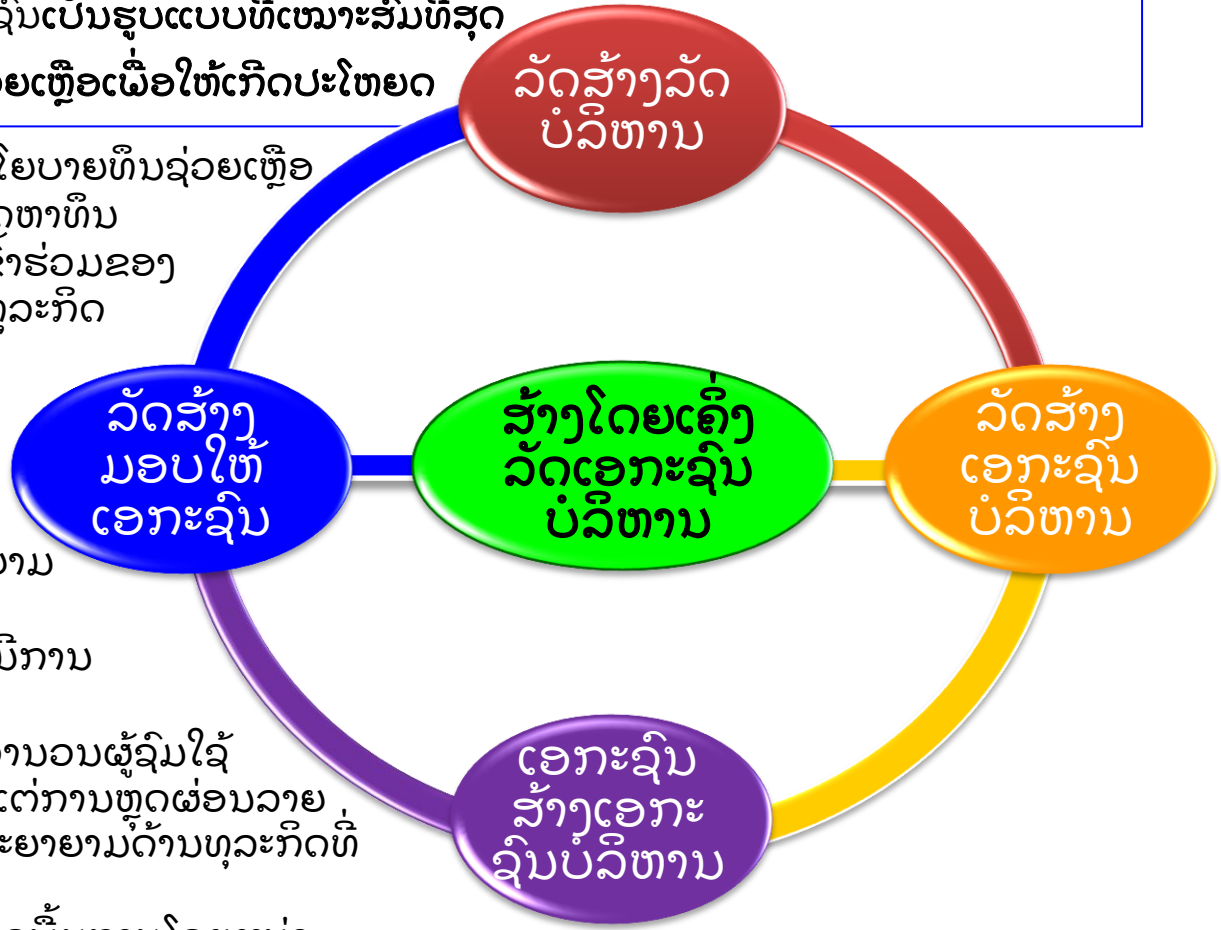
ແຜນການການພື້ນຜູກການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນທ້ອງຖິ່ນ

ຮູບແບບ “ການສ້າງໂດຍເຄິ່ງລັດບໍລິຫານໂດຍເອກະຊົນ” ເຊິ່ງເປັນການປະສົມປະສານການສ້າງໂດຍລັດບໍລິຫານໂດຍເອກະຊົນເຂົ້າກັບການສ້າງໂດຍລັດມອບໃຫ້ເອກະຊົນເປັນຮູບແບບທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ
 ⇒ ຈຳເປັນຕ້ອງປ່ຽນແປງລະບົບທຶນຊ່ວຍເຫຼືອເພື່ອໃຫ້ເກີດປະໂຫຍດ

1. ຕ້ອງມີມາດຕະການຕໍ່ຜົນກະທົບຈາກນະໂຍບາຍທຶນຊ່ວຍເຫຼືອ
2. ຕ້ອງມີມາດຕະການແກ້ໄຂບັນຫາການຈັດຫາທຶນ
3. ຕ້ອງມີມາດຕະການແກ້ໄຂບັນຫາການເຂົ້າຮ່ວມຂອງບໍລິສັດໃໝ່ແລະຄວາມພະຍາຍາມດ້ານທຸລະກິດ



- 1) ປ່ຽນແທນທຶນຊ່ວຍເຫຼືອ “ແບບຖົມຫີ້ພາຍຫຼັງ”, ມາເປັນ “ແບບຄວາມພະຍາຍາມບໍລິຫານທີ່ສາມາດເຫັນໄດ້”
- 2) ໂດຍພື້ນຖານແມ່ນໃຫ້ມູນຄ່າຈຳກັດ (ບໍ່ມີການຊ່ວຍເຫຼືອໃນການໃຊ້ທຶນ)
- 3) ສ້າງນະໂຍບາຍການບໍລິຫານເພື່ອເພີ່ມຈຳນວນຜູ້ຊົມໃຊ້ໂດຍແນໃສ່ການເພີ່ມຂອບເຂດ (ພຽງແຕ່ການຫຼຸດຜ່ອນລາຍຈ່າຍກໍຖືວ່າເປັນແຮງຈູງໃຈໃນຄວາມພະຍາຍາມດ້ານທຸລະກິດທີ່ສາມາດຮັບໄດ້)
- 4) ຕ້ອງຈ່າຍເງິນທຶນໃນການດຳເນີນທຸລະກິດພື້ນຖານໂດຍແບ່ງເປັນ ລາຍເດືອນ



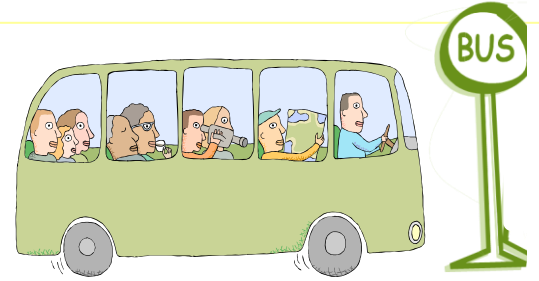
ຮູບແບບການບໍລິຫານການຂົນສົ່ງສາທາລະນະໃນທ້ອງຖິ່ນ

ເງື່ອນໄຂຂອງລົດເມປະຈໍາທາງໃນຖານະທີ່ເປັນການຂົນສົ່ງສາທາລະນະ

ຖ້າຖາມວ່າການແລ່ນລົດເມຕາມເສັ້ນທາງແມ່ນການບໍລິການລົດເມປະຈໍາທາງບໍ່, ຄໍາຕອບກໍ່ຄືການແລ່ນລົດເມໂດຍບໍ່ຕອບສະໜອງເງື່ອນໄຂຂ້າງລຸ່ມນີ້ ກໍ່ເທົ່າກັບການເອົາລົດເມມາໃຫ້ບໍລິການລົດຕັກຊີຮ່ວມ, ບໍ່ສາມາດເອີ້ນວ່າລົດເມປະຈໍາທາງໄດ້.

ເງື່ອນໄຂທີ່ຕ້ອງມີ

1. ມີສະຖານີຕົ້ນທາງແລະປາຍທາງຢ່າງຈະແຈ້ງ
2. ມີຕາຕະລາງເວລາແລ່ນລົດແລະຕ້ອງແລ່ນລົດຕາມເວລາທີ່ກຳນົດ
3. ຕ້ອງມີຄວາມຖີ່ໃນການເດີນລົດໃນລະດັບໃດໜຶ່ງ (1 ຊົ່ວໂມງໃດ 1 ຄັ້ງ (ຄັນ))ຂຶ້ນໄປ
4. ຕ້ອງມີການກຳນົດຄ່າໂດຍສານ
5. ຕ້ອງມີຈຸດຖ້າລົດທີ່ແນ່ນອນແລະຕ້ອງມີບ້າຍບອກທີ່ເຂົ້າໃຈງ່າຍ, ສໍາລັບຈຸດຖ້າລົດເມທີ່ບໍ່ໄດ້ເສຍຄ່າໂດຍສານ (ລົດເມຟີ)ແມ່ນຕ້ອງມີບ້າຍເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພຂອງການສັນຈອນ
6. ຕ້ອງກຳນົດເຄືອຂ່າຍສາຍທາງເພື່ອໃຫ້ສາມາດເຂົ້າເຖິງການຂົນສົ່ງປະເພດອື່ນໄດ້ແລະຕ້ອງສ້າງໃຫ້ເປັນເຄືອຂ່າຍການຂົນສົ່ງ

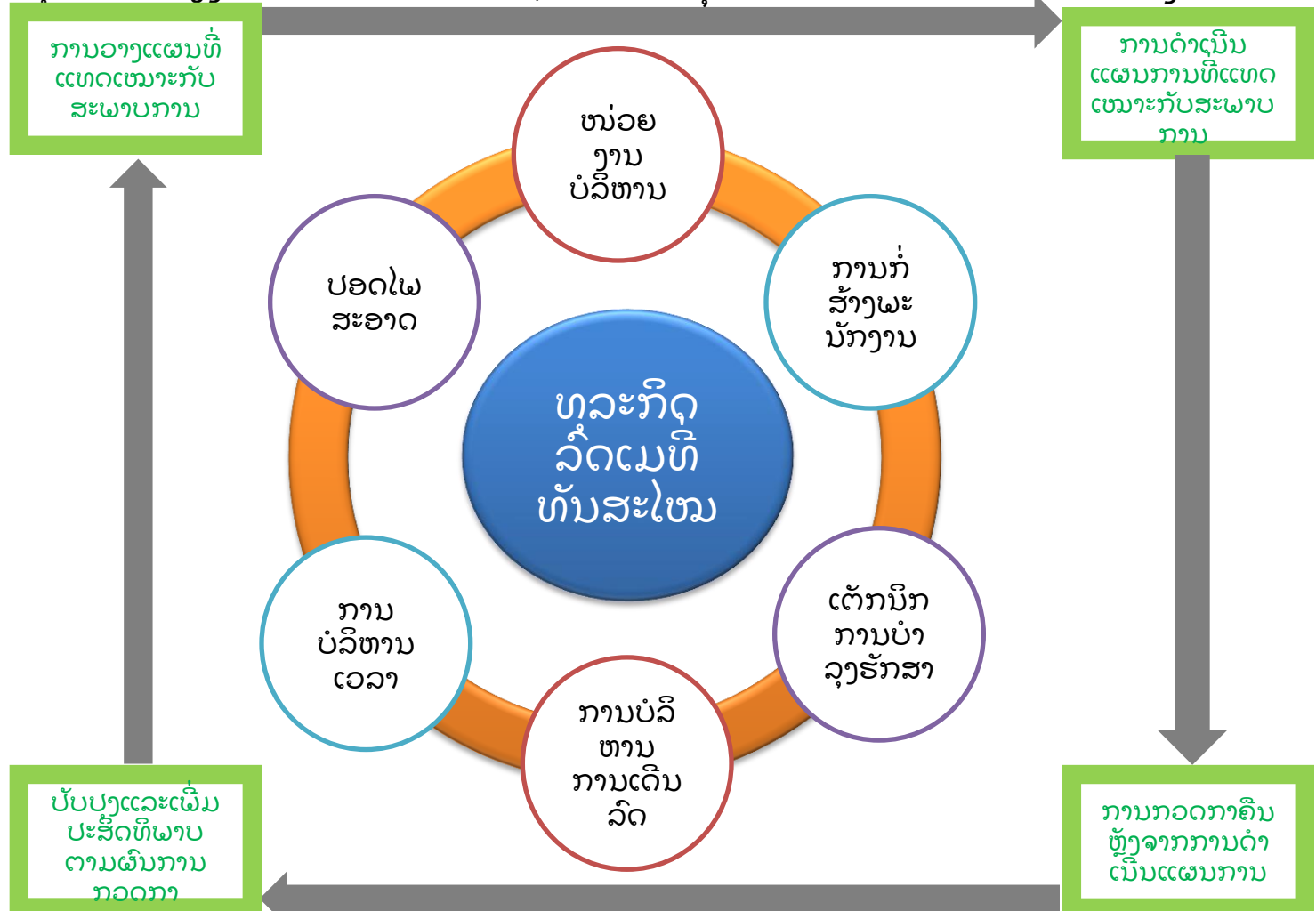


ການບໍລິຫານການເດີນສາຍແລະການກໍ່ສ້າງພະນັກງານ

ເພື່ອເຮັດໃຫ້ “ທຸລະກິດລົດເມທີ່ທັນສະໄໝ” ປະກົດຜົນເປັນຈິງນັ້ນ ຕ້ອງມີ “ການພັດທະນາເຕັກນິກການຂັບຂີ່-ການບໍາລຸງຮັກສາ” ແລະ “ການນໍາໃຊ້ຄວາມສາມາດຂອງພະນັກງານຢ່າງເຕັມທີ່ໂດຍການກໍ່ສ້າງພະນັກງານ”



ບໍ່ແມ່ນທຸລະກິດທີ່ພຽງແຕ່ປ່ອຍລົດໃຫ້ຄົນຂັບ, ແຕ່ແມ່ນທຸລະກິດທີ່ບໍລິຫານລະບົບການຂົນສົ່ງສາທາລະນະທັງໝົດ



ການບໍລິຫານການເດີນສາຍ

ເພື່ອນຳໃຊ້ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກຕ່າງໆສຳລັບລົດແລະອື່ນໆໃຫ້ເກີດຜົນປະໂຫຍດໄດ້ນັ້ນ ການກໍ່ສ້າງ “ຊັບພະຍາກອນມະນຸດ” ຍອມເປັນສິ່ງທີ່ຂາດບໍ່ໄດ້, ກຸ່ມບໍລິສັດຮຽວບີໄດ້ນຳໃຊ້ຄວາມຮູ້ອັນອຸດົມສົມບູນກ່ຽວກັບການກໍ່ສ້າງແລະບໍລິຫານພະນັກງານທີ່ທ້ອນໂຮມໄດ້ຈາກການບໍລິຫານທຸລະກິດການຂົນສົ່ງຜູ້ໂດຍສານມາເກີນກວ່າ 100 ປີນັບແຕ່ໄດ້ກໍ່ຕັ້ງມາ ເຂົາໃນການກໍ່ສ້າງພະນັກງານ-ກໍ່ສ້າງຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ຈົນສາມາດຮັກສາມາດຖານດ້ານຄວາມປອດໄພໃນລະດັບສູງຢູ່ປະເທດຍີ່ປຸ່ນ ໃນລະດັບທີ່ວ່າໃນການເດີນລົດອ້ອມໂລກ 125ຮອບໃດ (ປະມານ 50ພັນkm)ຈະມີອັດຕາເກີດອຸບັດຕິເຫດພຽງ 1 ຄັ້ງ.



ການນຳໃຊ້ວິທີການບໍລິຫານໂດຍການກວດກາແຜນການເດີນລົດໃນມື້ນັ້ນໆ ໃນຄອມພິວເຕີແລ້ວສົ່ງຕໍ່ໄປຫາຄົນຂັບລົດຢ່າງຖືກຕ້ອງ.



ການຮຽກເອີ້ນກ່ອນອອກເດີນສາຍ. ຜູ້ບໍລິຫານກວດເຊັກສະພາບຮ່າງກາຍຂອງຄົນຂັບ, ການຕົມສົ່ງມື້ນເມົາແລະອື່ນໆເພື່ອໃຫ້ແນ່ໃຈວ່າຈະບໍ່ເປັນອຸປະສັກໃນການເດີນສາຍໃນມື້ນັ້ນ.



ຫຼັງຈາກເອົາລົດເຂົ້າອູ່ແລ້ວ ຕ້ອງລາຍງານສະພາບການເດີນສາຍ ແລະຖອກເງິນຄ່າໂດຍສານໃນມື້ນັ້ນ.

ໃນແຕ່ລະມື້ ພວກເຮົາໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມໃນການບັນລຸເປົ້າໝາຍໃນການນຳສົ່ງຜູ້ໂດຍສານໄປຍັງຈຸດໝາຍປາຍທາງຢ່າງປອດໄພ. ໂດຍສະເພາະແມ່ນແລ້ງເຫັນຄວາມສຳຄັນຂອງລະບົບການບໍລິຫານພະນັກງານແລະການກໍ່ສ້າງພະນັກງານທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການເດີນສາຍ ຈຶ່ງໄດ້ພະຍາຍາມກໍ່ສ້າງພະນັກງານໂດຍຜ່ານການແຂ່ງຂັນພາຍໃນກຸ່ມເຊິ່ງມີຈຸດປະສົງເພື່ອກິດຈະກຳ SSP-UP ທີ່ແລ້ງໃສ່ການຍົກລະດັບມາລະຍາດຂອງພະນັກງານແລະການຍົກລະດັບຄວາມສາມາດໃນການຂັບຂີ່ເປັນຕົ້ນ.

5SAF

ກິດຈະກຳຜັກຫົມ

3ຊົ່ວ ຂອງບໍລິສັດຂົນສົ່ງຮຽວບີ

ການດື່ມເຫຼົ້າ
ການໃຊ້ໂທລະສັບມືຖື
ການຂັບລົດໂດຍບໍ່ພົກພາໃບຂັບຂີ່

ກຸ່ມບໍລິສັດຮຽວບີ

ກິດຈະກຳການເພີ່ມຄວາມສາມາດ
ໃນໜ້າວຽກຕົວຈິງ

SSP-UP

S ... Safety & Security (ຄວາມປອດໄພ)
S ... Service (ການໃຫ້ບໍລິການ)
P ... Productivity (ປະສິດທິຜົນ)
UP... Up (ເພີ່ມ)

ກິດຈະກຳSAFTY – OK + IB

S: ບໍ່ແລ້ງລົດໄວ
A: ຮັກສາໄລຍະຫ່າງທີ່ປອດໄພລະຫວ່າງລົດ
F: ຈອດຢູ່ທາງຄົບທາງລົດໄພ
T: ບໍ່ຕຳກັນ
Y: ບໍ່ເກີ
O: ລະວັງໃນການແຊງ
K: ຂັບຊ້າໆໃນເຂດທາງແຍກ
+ I: ບໍ່ຫຼັບໃນ
B: ບໍ່ອອດການຖອຍຫຼັງ

(ສະບັບຂອງການຂົນສົ່ງຮຽວໃຈ)

ການກໍ່ສ້າງພະນັກງານ

ການສ້າງລະບົບວຽກງານການບໍລິຫານ, ການເດີນສາຍ, ການບໍາລຸງຮັກສາຕົວຈິງແລະລະບົບການກໍ່ສ້າງພະນັກງານ

ກຸ່ມບໍລິສັດຮຽວບີບໍ່ເຄີຍປ່ອຍປະລະເລີຍຕໍ່ຄວາມພະຍາຍາມໃນການບໍລິຫານລູກຄ້າແລະການເດີນສາຍ ລົດເມທີ່ປອດໄພ, ພວກເຮົາໄດ້ດໍາເນີນການກໍ່ສ້າງພະນັກງານຢູ່ເປັນປະຈໍາໂດຍການສ້າງລະບົບການກໍ່ສ້າງ ພະນັກງານພາຍໃນກຸ່ມທີ່ເອີ້ນກັນວ່າ “ມະຫາວິທະຍາໄລຮຽວບີ”.

ວິຊາຫຼັກທີ່ສອນແມ່ນ ການກໍ່ສ້າງພະນັກງານບໍລິຫານການເດີນສາຍ, ການສ້າງພະນັກງານຂັບລົດ, ການສ້າງ ພະນັກງານຄຸ້ມຄອງການບໍາລຸງຮັກສາ, ການສ້າງພະນັກງານບໍາລຸງຮັກສາ

- ການກໍ່ສ້າງພະນັກງານບໍລິຫານການເດີນສາຍ ຕ້ອງໄດ້ຮຽນຢ່າງພຽງພໍກ່ຽວກັບການບໍລິຫານລູກຄ້າໄປພ້ອມໆກັນ.

- ການສອນເຕັກນິກການເດີນລົດ ເພື່ອປ້ອງກັນການເກີດອັດຕິເຫດ ຈໍາເປັນຕ້ອງມີເຕັກນິກການຂັບລົດ ໃນລະດັບ10cm.

- ການຍົກລະດັບເຕັກນິກການບໍາລຸງຮັກສາ ຝັກຝົນເຕັກນິກການບໍາລຸງຮັກສາລົດຢູ່ໃນໂຮງງານແລະສູນຂອງ ກຸ່ມໂດຍມີການສື່ສອນຈາກABCຂອງການບໍາລຸງຮັກສາຈາກ ຊ່າງທີ່ຊຳນານ.



ການບໍລິຫານການເດີນສາຍແລະການກໍ່ສ້າງພະນັກງານ

ຕົວຢ່າງການກໍ່ສ້າງພະນັກງານ

“ວິທີການບໍລິຫານຄົນຂັບລົດເມ” (ໂດຍບໍລິສັດລົດເມຮຽວບີ)

- 1) ຄວາມຕັ້ງໃຈໃນຖານະທີ່ເປັນມືອາຊີບ, 2) ບ້ອງກັນການເກີດອຸບັດຕິເຫດ (ກ່ຽວກັບອາຍຸແລະການບ້ອງກັນອຸບັດຕິເຫດ), 3) ການສອນກ່ຽວກັບການບ້ອງກັນການເກີດອຸບັດຕິເຫດ, 4) ແຜນການສອນ *ເບິ່ງຕາຕະລາງດ້ານລຸ່ມ, 5) ພາກປະຕິບັດຕົວຈິງ, 6) ຄວາມສໍາຄັນໃນການຮຽກເອີນ

ຕາຕະລາງແຜນການສອນປະຈໍາປີ

ບໍລິສັດລົດເມຮຽວບີ

ໄລຍະ	ການສອນເລກທີ 1676 ທີ່ທາງກະຊວງຄົມມະນາຄົມວາງອອກ (ພາຍໃນສູນບໍລິຫານ)	ການສອນພາຍໃນບໍລິສັດລົດເມຮຽວບີ	ການສອນພາຍໃນກຸ່ມບໍລິສັດຮຽວບີ
ເດືອນ 1		ການຝຶກແກ້ໄຂການຂີ່ລົດເມ, ການບ້ອງກັນອັກຄີໄພ (ບັງຄັບເຜິງ)	ການສອນລວມໝູ່ໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ກໍ່ອຸບັດຕິເຫດ
ເດືອນ 2	ຄວາມຕັ້ງໃຈໃນການຂັບລົດ	ມາດຕະການໃນເວລາສຸກເສີນ (ຄືຄືອງສົ່ງສັນຍານສຸກເສີນ, ປະຕູສຸກເສີນ)	
ເດືອນ 3	ຂໍ້ທີ່ຄວນປະຕິບັດເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມປອດໄພໃນການເດີນລົດ	ສອນການຄຸ້ມຄອງລົດເມເປັນລົດດ່ວນ-ລົດເໝົາ	ຫຼັກສູດພິເສດໃນການຄຸ້ມຄອງລົດເມ SSP ການສອນຄົນຂັບມືອາຊີບ ການສອນລວມໝູ່ໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ກໍ່ອຸບັດຕິເຫດ
ເດືອນ 4	ຈຸດພິເສດໃນດ້ານໂຄງສ້າງຂອງລົດ	ຈັດກິດຈະກຳຄວາມປອດໄພໃນການຈໍລະຈອນທີ່ວປະເທດໃນລະດູໃໝ່ໄມ້ປົງ	
ເດືອນ 5	ຄວາມປອດໄພພາຍໃນລົດ	ສອນຜູ້ບໍລິຫານການເດີນສາຍ	ການສອນລວມໝູ່ໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ກໍ່ອຸບັດຕິເຫດ
ເດືອນ 6	ຄວາມປອດໄພໃນເວລາຂຶ້ນລົງລົດ	ມາດຕະການໃນເວລາເກີດສະພາບອາກາດປ່ຽນແປງ	ຫຼັກສູດພິເສດໃນການຄຸ້ມຄອງລົດເມ SSP ການສອນຄົນຂັບມືອາຊີບ
ເດືອນ 7	ເສັ້ນທາງເດີນສາຍທີ່ເໝາະສົມ, ສະພາບເສັ້ນທາງແລະສະພາບການເດີນລົດຕາມເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ	ສອນການຄຸ້ມຄອງລົດເມເປັນລົດດ່ວນ-ລົດເໝົາ	ການສອນລວມໝູ່ໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ກໍ່ອຸບັດຕິເຫດ
ເດືອນ 8	ການຄາດຄະເນຄວາມເປັນອັນຕະລາຍແລະການຫຼີກລ່ຽງ	ສອນຜູ້ບໍລິຫານການເດີນສາຍ	ຫຼັກສູດພິເສດໃນການຄຸ້ມຄອງລົດເມ SSP
ເດືອນ 9	ການຂັບລົດຢ່າງປອດໄພທີ່ເໝາະສົມກັບຄົນຂັບ	ສອນການຄຸ້ມຄອງລົດເມເປັນລົດດ່ວນ-ລົດເໝົາ ຈັດກິດຈະກຳຄວາມປອດໄພໃນການຈໍລະຈອນທີ່ວປະເທດໃນລະດູໃໝ່ໄມ້ປົງ	ການສອນລວມໝູ່ໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ກໍ່ອຸບັດຕິເຫດ ການແຂ່ງຂັນ SSP
ເດືອນ 10	ບັດໃຈດ້ານຮ່າງກາຍແລະຈິດໃຈຂອງຄົນຂັບທີ່ກ່ຽວພັນເຖິງອຸບັດຕິເຫດແລະວິທີການຈັດການກັບບັດໃຈດັ່ງກ່າວ	ສອນການປະຢັດນໍ້າມັນ	
ເດືອນ 11		ການດື່ມສິ່ງມືນເມົາ	ການສອນລວມໝູ່ໃຫ້ແກ່ຜູ້ທີ່ກໍ່ອຸບັດຕິເຫດ
ເດືອນ 12	ຄວາມສໍາຄັນໃນການຮັກສາສຸຂະພາບ	ສອນການຄຸ້ມຄອງລົດເມເປັນລົດດ່ວນ-ລົດເໝົາ ຈັດກິດຈະກຳກວດສອບຄວາມປອດໄພໃນການຂຶ້ນສົ່ງໂດຍລວມໃນໄລຍະທ້າຍປີ-ຕົ້ນປີ	ຫຼັກສູດພິເສດໃນການຄຸ້ມຄອງລົດເມ SSP ການສອນຄົນຂັບມືອາຊີບ

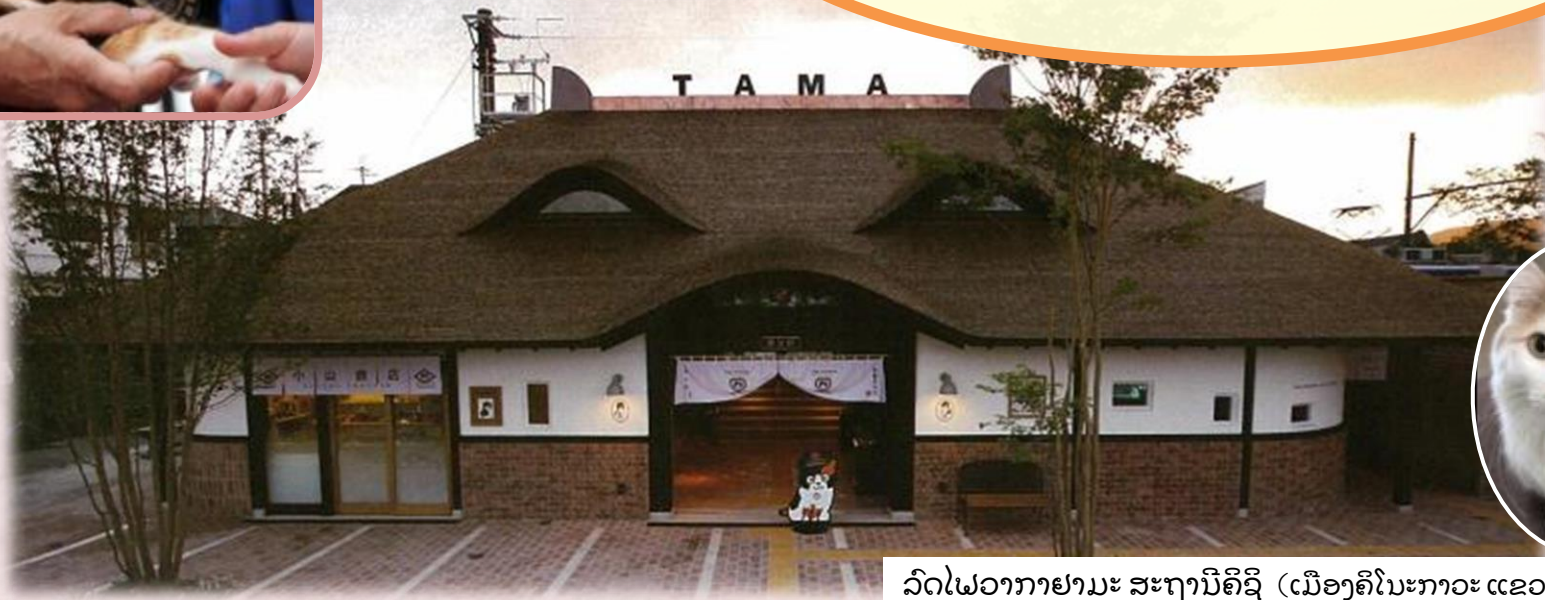
* ການສອນພະນັກງານຂັບລົດໃໝ່, ການສອນຜູ້ທີ່ກໍ່ອຸບັດຕິເຫດ, ການສອນການດໍາເນີນ, ການສອນການພິສູດແມ່ນຈັດຂຶ້ນຕາມຄວາມຈໍາເປັນ

ສະພາບເສດຖະກິດ

1. ສະພາບໂຄງສ້າງເສດຖະກິດຕົກຕໍ່າຕໍ່ເນື່ອງຈົນຮອດປີ 2021
2. ນັບຈາກນີ້ 8 ປີ, ເສດຖະກິດຍີ່ປຸ່ນຈະເຕີບໂຕ ± 0
ໂຕກຽວ-ເຂດເມືອງຫຼວງ ... ປະມານ +3%, ເຂດທ້ອງຖິ່ນ ... ປະມານ -3%



ເປັນຫຍັງຈຶ່ງຕ້ອງມີການ
ຂົນສົ່ງສາທາລະນະ?



ວົດໄຟວາກາຢາມະ ສະຖານີຄິຊີ (ເມືອງຄິໂນະກາວະ ແຂວງວາກາຢາ

