

ຈຳປາ ດຳ

20
21/11

CHAMPA 193

ISSN 1673-3266



ສະບາຍດີ ເລີ່ມທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ

你好，中老铁路

CONTENTS

ຈຳປາເພງອ່ານ

占芭阅读



新华社图

2 ສະບາຍດີ ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ

你好，中老铁路

4 ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນເສັ້ນທາງແນວໃດ?

中老铁路是什么路?

24 ລົດໄຟ EMU ຂະບວນລ້ານຊ້າງ, ມາແລ້ວ

“澜沧号”，来了

28 ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນສັນຍາລັກແຫ່ງມິດຕະພາບຂອງ

ສອງປະເທດລາວ-ຈີນ

中老铁路是两国友谊的象征

30 ຍິນດີຕົ້ນຮັບບັນດາທ່ານມາທ່ຽວລາວດ້ວຍລົດໄຟ

欢迎乘坐动车到老挝旅游

32 ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ສ້າງຂົວແຫ່ງການຮ່ວມມື ແລະ

ການເປີດປະຕູສູ່ພາຍນອກ

中老铁路架起开放合作桥梁

34 ຄວາມສຳຄັນ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດຂອງ ໂຄງການລົດໄຟລາວ-ຈີນ

中老铁路的重要性及带来的好处

38 ຮ່ວມກັນສ້າງ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ”, ເສັ້ນທາງລົດໄຟຈີນໄດ້
ບຸກເບີກໂລກໃໝ່

共建“一带一路”，中国铁路“跑”出新天地



ຝ່າຍຄຸ້ມຄອງ: ຫ້ອງການຂ່າວຄະນະລັດຖະບານ ສປປ ຈີນ
ຝ່າຍຈັດທຳ: ຫ້ອງການຂ່າວອຳນາດການປົກຄອງແຂວງຢຸນນານ
ຝ່າຍຮັບຈັດທຳ: ກຸ່ມກິດຈະການໜັງສືພິມລາຍວັນຢຸນນານ
ຮຽບຮຽງພິມຈຳໜ່າຍໂດຍ: ສຳນັກພິມວາລະສານ “ຈຳປາ”

ສະມາຊິກຄະນະຊີ້ນຳບັນນາທິການ
ຫົວໜ້າ: ທ. ຜົງປິ່ນ ທ. ເກີຈູຄຸນ
ຮອງຫົວໜ້າ: ທ. ໄລ້ຍິງ ທ. ຫວັງຖິງເຢົາ

ບັນນາທິການໃຫຍ່: ທ. ຫວັງຖິງເຢົາ
ຮອງບັນນາທິການໃຫຍ່ຜູ້ປະຈຳການ: ນ. ຊອງຢ້ຽນ
ບັນນາທິການບໍລິຫານ: ທ. ຈາງໂຮງ
ຫົວໜ້າພະແນກບັນນາທິການ: ທ. ເຊີນຊ້ວງເຢ້
ຮອງຫົວໜ້າພະແນກບັນນາທິການ: ນ. ສາວຢຸນປີ

ຜູ້ກວດແກ້ພາສາລາວ: ທ. ຄຳແກ້ວ ທ. ພອນທະວີ ບຸດດາລາ(ລາວ)
ທ. ສິວເຍີນເທີ
ບັນນາທິການພາສາລາວ: ນ. ປົວໃສ ນ. ກິນນາລີ
ທີມແປພາສາລາວ: ນ. ລັດສະໝີ ທ. ຕຸຍຫວງເຊີງ ນ. ພິລິມລັກ ວິໄລ(ລາວ)
ນ. ວິພາພອນ ບຸດດາລາ(ລາວ) ທ. ຫັງສຸພາ ລາວຫັງ(ລາວ)
ຜູ້ອ່ານຜູ້ສື່ໜຶ່ງ: ທ. ກະຕ່າຍ ມາກໂນຊາ(ລາວ)
ການອອກແບບ: ທ. ອູຣຸຍ
ການແຈກຢາຍ: ທ. ຈາງຈູນຮອງ

ພິມຈຳໜ່າຍເປີດເຜີຍ: ພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ
ວັນທີອອກຈຳໜ່າຍ: ວັນທີ 5 ທຸກເດືອນ
ລະຫັດສິ່ງໄປສະນີ: 64-36
ລະຫັດວາລະສານມາດຖານປະເທດຈີນ:
ISSN 1673-3266
CN 53-1200/D

ທີ່ຕັ້ງ: ຊັ້ນ 9 ຕືກ A ສະໜາມສື່ມວນຊົນ ກຸ່ມກິດຈະການໜັງສືພິມລາຍ
ວັນຢຸນນານ, ເລກທີ 516 ຖະໜົນຮີຊິນຈິງລູ ເຂດຊີຊິນ ນະຄອນຄຸນໝີວ
ແຂວງຢຸນນານ ສປປ ຈີນ
ເບີໂທຫ້ອງການບັນນາທິການ: 86-871-64112975
ເບີໂທພະແນກຈຳໜ່າຍ: 86-871-64101727
ເບີໂທຫ້ອງການບໍລິຫານ: 86-871-64101644
ແຟກ: 86-871-64112975
ລະຫັດໄປສະນີ: 650000
ອີເມວ: ynzhanba@163.com

ຝ່າຍໂຄສະນາຈັດການແທນ: ບໍລິສັດເມືອງດວງເດືອນ
ທີ່ຢູ່: ບ້ານໂພນພະເນົາເມືອງໄຊເສດຖານະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ
ເບີໂທ: 0085620-28037569
ເລກໃບອະນຸຍາດຕຳເນີນທຸລະກິດໂຄສະນາ: 5300004000052
ພິມ: ສູນການພິມຂອງກຸ່ມກິດຈະການໜັງສືພິມລາຍວັນຢຸນນານ
ລາຄາ: 10 ຢວນ /15000 ກີບ



武瑞 绘图

主管: 中华人民共和国国务院办公厅
主办: 云南省人民政府新闻办公室
承办: 云南日报报业集团
编辑出版: 《占芭》杂志社

编辑指导委员会成员
主任: 彭斌 何祖坤
副主任: 赖勇 王廷尧

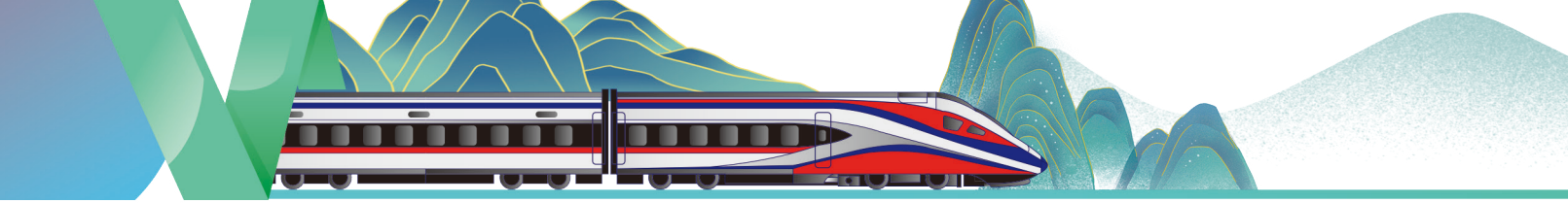
总编辑: 王廷尧
常务副总编辑: 熊燕
执行主编: 张若谷
编辑部主任: 陈创业
编辑部副主任: 曹云波

老挝文译审: 海贤 潘大伟·布达拉(老籍)
刘仁和
中文编辑: 陈创业
老挝文编辑: 覃雪丹 毕漪倩
翻译团队: 黄慕霞 黄胜 罗文艺(老籍)
金娜(老籍) 唐雄华(老籍)
第一读者: 嘎代·马诺萨(老籍)
设计: 武瑞
发行: 张俊宏

发行范围: 国内外公开发行
出版日期: 每月5日
邮发代号: 64-36
中国标准连续出版物号
ISSN 1673-3266
CN 53-1200/D

地址: 中国云南省昆明市西山区日新中路516号云报
传媒广场A座9楼
编辑部电话: 86-871-64112975
发行部电话: 86-871-64101727
办公室电话: 86-871-64101644
传真: 86-871-64112975
邮编: 650000
邮箱: ynzhanba@163.com

广告代理商: 老挝月亮城传媒公司
地址: 万象市赛色塔县蓬帕瑙村
电话: 00856-020-28037569
广告经营许可证号: 5300004000052
印刷: 云南日报印务中心
定价: 10元/15000基普



你好，
中老铁路
湄公河上的新桥梁——澜沧江



新华社图

2021 年 10 月 16 日, 采用老挝国旗“红、蓝、白”三色涂装的“澜沧号”动车组, 由中国磨憨铁路口岸出境, 从老挝磨丁铁路口岸入境, 安全运达刚刚建成不久的万象火车站。这预示着, 中老两国人民期盼已久的中老铁路, 正从梦想驶进现实。

ໃນວັນທີ 16 ຕຸລາ 2021, ລົດໄຟ EMU ຂະບວນ “ລ້ານຊ້າງ” ທີ່ມີສີຕົວລົດໂດຍໄດ້ນຳໃຊ້ສີທຸງຊາດລາວ ສາມສີ “ສີແດງ, ສີຟ້າ, ສີຂາວ” ອອກຈາກກວ່ານຳຊາຍແດນທາງລົດໄຟຈີນບໍ່ຫານ ແລະ ເຂົ້າສູ່ກວ່ານຳຊາຍແດນທາງລົດໄຟລາວບໍ່ເຕັນ ແລ້ວສົ່ງໄປຮອດສະຖານີລົດໄຟນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນທີ່ໄດ້ສ້າງສຳເລັດເມື່ອບໍ່ດົນມານີ້ ຢ່າງປອດໄພ, ອັນນີ້ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນທີ່ປະຊາຊົນສອງປະເທດລາວ-ຈີນມີຄວາມປາຖະໜາຄອງຄອບມາເປັນເວລາດົນນານນັ້ນ ໃກ້ຈະກ້າວຈາກຄວາມຝັນໄປສູ່ຄວາມຈິງແລ້ວ.

ຈາກຜູ້ນຳສູງສຸດຂອງສອງປະເທດເຖິງປະຊາຊົນທົ່ວໄປ, ລ້ວນແຕ່ມີຫຼາຍສິ່ງທີ່ຢາກເວົ້າກ່ຽວກັບເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ——

中国国家主席 习近平：

中老合作已经成为维护地区和平、带动区域合作的重要力量。双方要加快发展战略对接, 推进经济走廊建设, 拓展中老铁路等大项目的辐射和示范效应, 为实现本地区互联互通、共同发展繁荣发挥更大作用。

ທ່ານ ສີຈິນປິງ ປະທານປະເທດຈີນ:

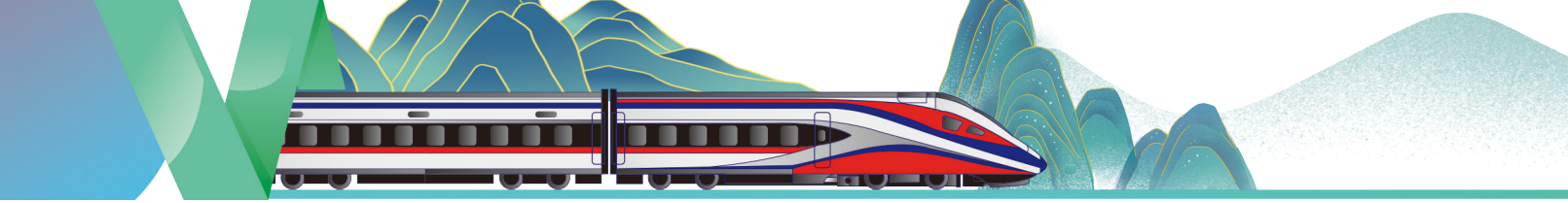
ການຮ່ວມມືລາວ-ຈີນໄດ້ກາຍເປັນກຳລັງສຳຄັນໃນການຮັກສາສັນຕິພາບຂອງພາກພື້ນ ແລະ ຊຸກຍູ້ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງເຂດແຄວ້ນ. ສອງຝ່າຍຄວນເລັ່ງລັດການເຊື່ອມຈອດດ້ານຍຸດທະສາດການພັດທະນາ, ຊຸກຍູ້ການກໍ່ສ້າງແລວເສດຖະກິດ, ເສີມຂະຫຍາຍວົງລັດສະໝີ ແລະ ຜົນດີແບບຢ່າງຂອງໂຄງການໃຫຍ່ດັ່ງ ເຊັ່ນເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນນີ້, ເພື່ອເສີມຂະຫຍາຍບົດບາດໃຫ້ຫຼາຍຢ່າງຂຶ້ນເຂົ້າໃນການບັນລຸການເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດ ແລະ ການພັດທະນາຈະເລີນຮຸ່ງເຮືອງຮ່ວມກັນຂອງພາກພື້ນ.

老挝国家主席 通伦·西苏里：

中老铁路是老中两国的战略合作项目, 是两国合作共赢、共同发展的纽带。中老铁路的建成将成为整个老挝经济发展的强劲动力, 也将给两国人民带来更多实惠。

ທ່ານ ທອງລຸນ ສີສຸລິດ ປະທານປະເທດລາວ :

ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແມ່ນໂຄງການຮ່ວມມືຍຸດທະສາດລະຫວ່າງສອງປະເທດລາວ-ຈີນ, ເປັນສາຍເຊື່ອມຈອດທີ່ສອງປະເທດຮ່ວມມືກັນແບບຕ່າງຝ່າຍຕ່າງມືຜົນປະໂຫຍດ ແລະ ພັດທະນາຮ່ວມກັນ, ການສ້າງສຳເລັດຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຈະກາຍເປັນກຳລັງຊຸກຍູ້ທີ່ແຂງແຮງໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງທົ່ວປະເທດລາວ ແລະ ຈະນຳເອົາຜົນປະໂຫຍດທີ່ແທ້ຈິງມາໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນສອງປະເທດຫຼາຍຂຶ້ນ.

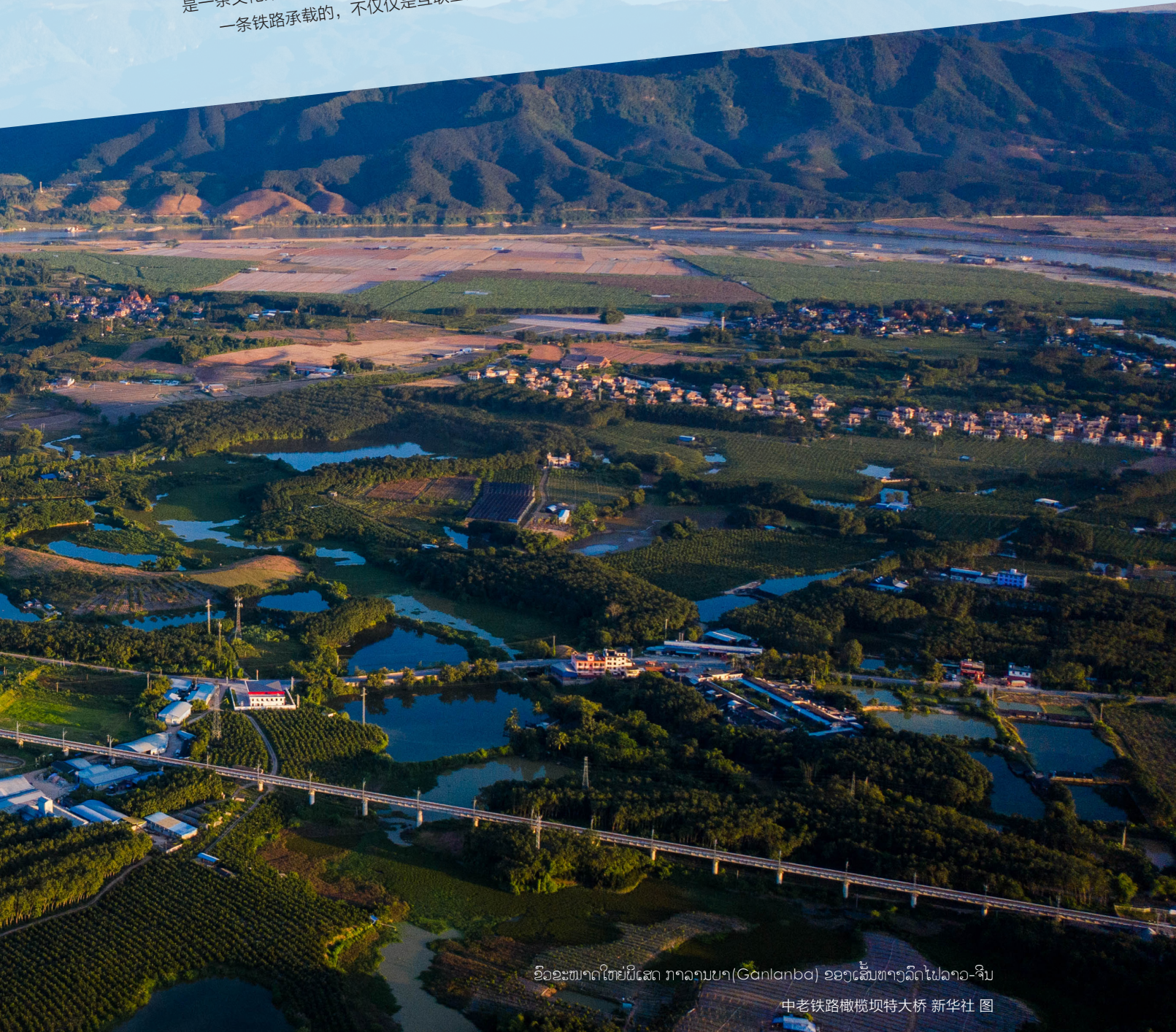


中老铁路是条什么路？

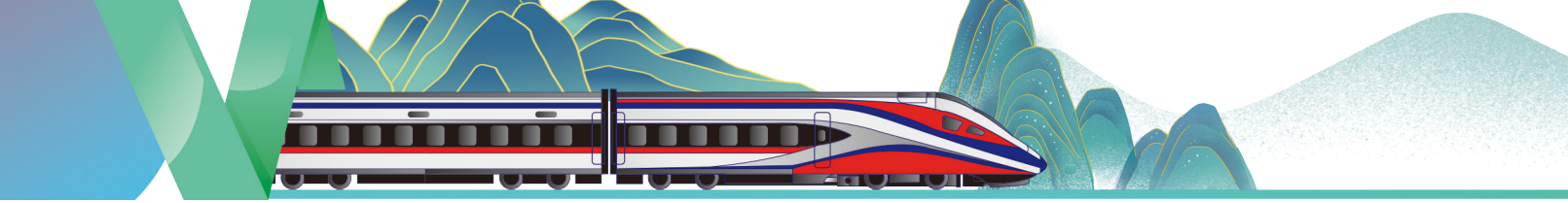
■ 本刊记者 陈创业 / 文



在中老铁路通车运营之际,《占芭》杂志推出专题策划,记录这一值得中老两国人民铭记的历史时刻。在采访中,我们发现,对于中老两国人民,这条铁路有着丰富的内涵。它是一条致富路,是一条科技路,是一条文化路,是一条成长路……
一条铁路承载的,不仅仅是互联互通的现在,更是互利共赢的未来。



ຂົວຂະໜາດໃຫຍ່ມີເສດ ກາລານບາ(Ganlanba) ຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ
中老铁路橄榄坝特大桥 新华社 图



ຄວາມຍາວທັງໝົດຫຼາຍກວ່າ 1000 ກິໂລແມັດ, ຄວາມໄວຕາມການອອກແບບແມ່ນ 160 ກິໂລແມັດຕໍ່ຊົ່ວໂມງ, ພື້ນທີ່ສີຂຽວຂອງເສັ້ນທາງທັງໝົດແມ່ນ 3,46 ລ້ານຕາແມັດ;

ທາງທິດເໜືອເລີ່ມຈາກນະຄອນຫຼວງກຸ່ມິງ ແຂວງຢູນນານຈີນ(Kunming City, Yunnan Province, China), ທາງທິດໃຕ້ຜ່ານນະຄອນຍູຊີ(Yuxi City), ນະຄອນພູເອີ(Puer City), ກິ່ງແຂວງປົກຄອງຕົນເອງຊົນເຜົ່າໄທລື້ສິບສອງພັນນາ(Xishu-angbanna Dai Autonomous Prefecture), ດ່ານບໍ່

ຫານຊາຍແດນຈີນ-ລາວ ຈົນຮອດນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນປະເທດລາວ;

ໃນຖານະເປັນໂຄງການເຊື່ອມຈອດຂອງຂໍ້ລິເລີ່ມ"ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ"ຂອງຈີນ ແລະ ຍຸດທະສາດ"ຫັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລເປັນປະເທດເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດ"ຂອງລາວ, ໄດ້ເລີ່ມການກໍ່ສ້າງຢ່າງຮອບດ້ານໃນເດືອນ ທັນວາ ປີ 2016 ແລະ ຈະສໍາເລັດ ແລະ ເປີດນໍາໃຊ້ໃນເດືອນ ທັນວາ ປີ 2021 ຕາມແຜນການ.

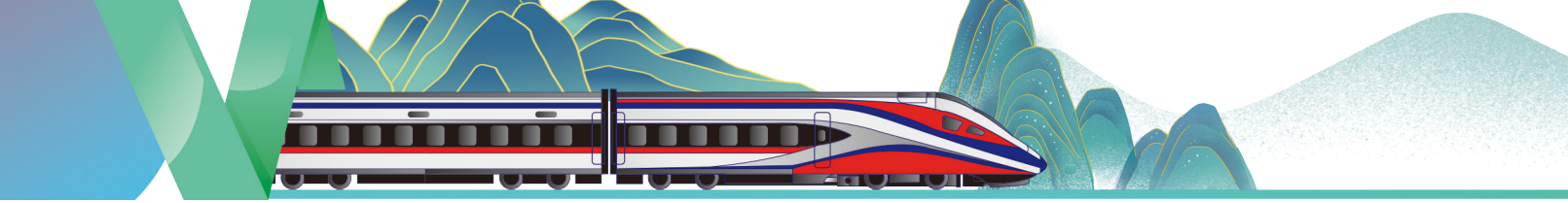




ນັກຂັບລົດໄຟແນະນຳລົດໄຟວິສະວະກຳໃຫ້ແກ່ນັກສຶກສາລາວ
火车司机向老挝学员介绍工程列车 新华社 图



ຢູ່ທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ປະເທດລາວ, ແຜ່ນກ້າງກຳລັງປະກອບຕິດຕັ້ງຮ່າງຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ
在老挝首都万象, 工人在中老铁路铺轨现场工作 新华社 图



ຫຼັງຈາກສ້າງສຳເລັດ ແລະ ເປີດນຳໃຊ້ແລ້ວ, ຈາກນະ
ຄອນຄຸນໝິງ ແຂວງຢຸນນານ ຮອດ ເມືອງຊຽງຮຸ່ງ (Jinghong
City) ກິ່ງແຂວງສິບສອງພັນນາ ຈະໃຊ້ເວລາພຽງແຕ່ປະມານ
3 ຊົ່ວໂມງ, ການໄປຮອດນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນປະເທດລາວ
ອາດຈະບັນລຸການຂົນສົ່ງໂດຍກົງ ແລະ ໄປຮອດໃນມື້ດຽວກັນ.

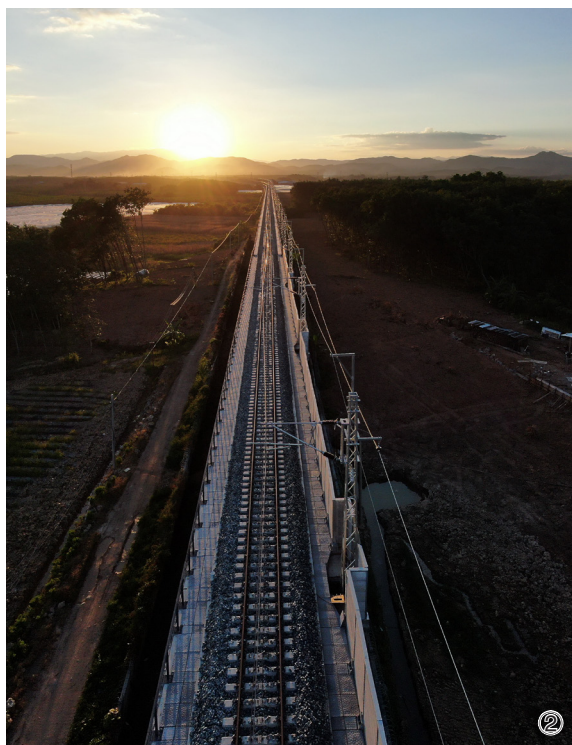
...
ຂ້າງເທິງນີ້ ລ້ວນແຕ່ແມ່ນສະຫຼາກຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟ
ລາວ-ຈີນ.

ເນື່ອງໃນໂອກາດທີ່ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໃກ້ຈະເປີດ
ການນຳໃຊ້ແລ້ວ, ວາລະສານ ຈຳປາ ໄດ້ເປີດຄໍລຳພິເສດເພື່ອ
ບັນທຶກເວລາຮັ່ງປະຫວັດສາດທີ່ຄວນຈົດຈຳຂອງປະຊາຊົນສອງ
ຊາດລາວ-ຈີນ. ໃນໄລຍະເວລາການດຳເນີນການສຳພາດ ພວກ
ເຮົາໄດ້ພົບເຫັນວ່າ ເສັ້ນທາງລົດໄຟສາຍນີ້ ຍັງມີຄວາມໝາຍ
ທີ່ອຸດົມສົມບູນກວ່າເກົ່າ ສຳລັບປະຊາຊົນຂອງສອງຊາດລາວ-
ຈີນ.

ໃນສາຍຕາຂອງຜູ້ກໍ່ສ້າງ, ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນໄດ້
ຫະລຸຜ່ານພູສູງຫຼາຍໜ່ວຍ ຂ້າມນ້ຳຫຼາຍສາຍ, ອຸໂມງທຸກສາຍ
ແລະ ຂົວທຸກແຫ່ງ ລ້ວນແຕ່ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງການຍົກ
ລະດັບທາງດ້ານເຕັກໂນໂລຊີການກໍ່ສ້າງຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງ ແລະ
ການບຸກໜ້າປົນຕົວຂອງຜູ້ກໍ່ສ້າງ;

ພະນັກງານລາວຈຳນວນຫຼາຍໄດ້ເຕີບໃຫຍ່ນຳກັນກັບເສັ້ນ
ທາງລົດໄຟ, ກຳມະກອນກໍ່ສ້າງໃນອະດີດໄດ້ກາຍເປັນຜູ້ຊ່ຽວ
ຊານດ້ານເຕັກນິກ, ນັກແປພາສາໃນອະດີດໄດ້ກາຍເປັນຜູ້
ຈັດການຄຸ້ມຄອງໂຄງການ, ນັກຂັບລົດໄຟ ແລະ ນັກເຕັກນິກ
ລາວກຸ່ມໜຶ່ງໄດ້ຜ່ານການຄັດເລືອກເປັນຫຼາຍຮອບ ແລະ
ຜ່ານການສຶກສາອົບຮົມ, ແລະ ໄດ້ເຕີບໂຕຂຶ້ນເປັນກຳລັງແຮງ
ອັນເຂັ້ມແຂງໃນການດຳເນີນງານຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-
ຈີນ.

ຊາວບ້ານລາວຈຳນວນຫລາຍທີ່ຢູ່ລຽບຕາມເສັ້ນທາງລົດ
ໄຟ ໄດ້ຮັບຜົນປະໂຫຍດຈາກເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແຕ່
ດົນມາແລ້ວ. ພາຍຫຼັງເລີ່ມການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-
ຈີນ, ບາງຄົນໄດ້ໄປເຮັດວຽກຢູ່ພະແນກຄຸ້ມຄອງໂຄງການ,
ບາງຄົນສະໝັກເປັນນັກຂັບລົດວິສາຫະກຳ, ຍັງມີບາງ ຄົນກໍ່
ເປີດຮ້ານຄ້ານ້ອຍໃກ້ບ່ອນກໍ່ສ້າງ... ສຳລັບເຂົາເຈົ້າ ເສັ້ນທາງ
ລົດໄຟລາວ-ຈີນແມ່ນເສັ້ນທາງແຫ່ງນຳໄປສູ່ຄວາມຮັ່ງມີ;



ຊ້າງອາຊີເປັນສັດຫາຍາກທີ່ສອງປະເທດລາວ-ຈີນຮ່ວມກັນປົກປັກຮັກສາ. ເມື່ອດຳເນີນວຽກງານກໍ່ສ້າງຢູ່ສິບສອງພັນນາທີ່ປາຕິບດົງໜາ ແລະ ມີຊ້າງປາໄປມາຢູ່ບໍລິເວນນັ້ນ, ຝ່າຍກໍ່ສ້າງໄດ້ຄຳນຶງເຖິງຜົນກະທົບຂອງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟຕໍ່ສະພາບແວດລ້ອມນິເວດເປັນປັດໄຈສຳຄັນ, ສະນັ້ນໄດ້ສຳຫຼວດເຂດແຈກຢາຍຢູ່ຂອງຊ້າງປາ ແລະ ຊ່ອງທາງການເຄື່ອນຍ້າຍຂອງພວກມັນ, ຫັນປ່ຽນເສັ້ນທາງບາງຕອນເປັນຂົວເພື່ອຮັກສາຊ່ອງທາງໄວ້ໃຫ້ຊ້າງທຽວ...ຖ້າເວົ້າຕາມຄວາມໝາຍດ້ານນີ້, ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນເປັນເສັ້ນທາງສີຂຽວ;

ບ້ານ ລາດຫານ ເມືອງງາ ແຂວງອຸດົມໄຊ ປະເທດລາວ, ຕັ້ງຢູ່ບ່ອນໃກ້ກັບຂົວບ້ານລາດຫານ ຂົວຂະໜາດໃຫຍ່ພິເສດຂອງແມ່ນ້ຳຂອງ. ຕາມຄຳຄິດເຫັນຂອງ ທ່ານນາຍບ້ານ ສິງທອງໄຊຍະວົງ ວ່າ ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແມ່ນເສັ້ນທາງແຫ່ງຄວາມຜາສຸກຂອງຄອບຄົວຕົນ ເພາະຍ້ອນມີເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນແລ້ວ ລາວຈຶ່ງໄດ້ມີລູກເຂີຍຄົນຈີນຜູ້ໜຶ່ງ.

ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນເປັນເສັ້ນທາງແນວໃດ? ໃນໃຈຂອງທ່ານ, ອາດຈະຍັງມີຄຳຕອບທີ່ແຕກຕ່າງກັນ.

ສອງປະເທດລາວ ແລະ ຈີນ ເປັນບ້ານໃກ້ເຮືອນຄຽງທີ່ດີ

ເພື່ອນມິດທີ່ດີ ສະຫາຍທີ່ດີ ແລະ ຄູ່ຮ່ວມມືທີ່ດີ, ຍັງເປັນຄູ່ຮ່ວມຊາຕາກຳນຳກັນ. ສິ່ງທີ່ເສັ້ນທາງລົດໄຟໄດ້ບັນຈຸນັ້ນ ບໍ່ພຽງແຕ່ແມ່ນຍຸກສະໄໝປັດຈຸບັນທີ່ເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດກັນເທົ່ານັ້ນ, ຫາກຍັງມີອະນາຄົດທີ່ຕ່າງຝ່າຍຕ່າງມີຜົນປະໂຫຍດນຳກັນ.

ອະທິບາຍຮູບພາບ

ຮູບ ① ພະນັກງານຈາກກົມທີ 4 ຂອງບໍລິສັດເສັ້ນທາງລົດໄຟຈີນຈຳກັດກຳລັງສ້າງຮ່າງຄານເຫຼັກກ້າ(Steel truss beam)

图① 中铁四局的工人们进行钢桁梁架设作业 新华社 图

ຮູບ ② ຮູບຖ່າຍເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ທີ່ຖ່າຍຢູ່ເມືອງຊຽງຮຸ່ງ ແຂວງຢຸນນານ(Jinghong County, Yunnan Province)

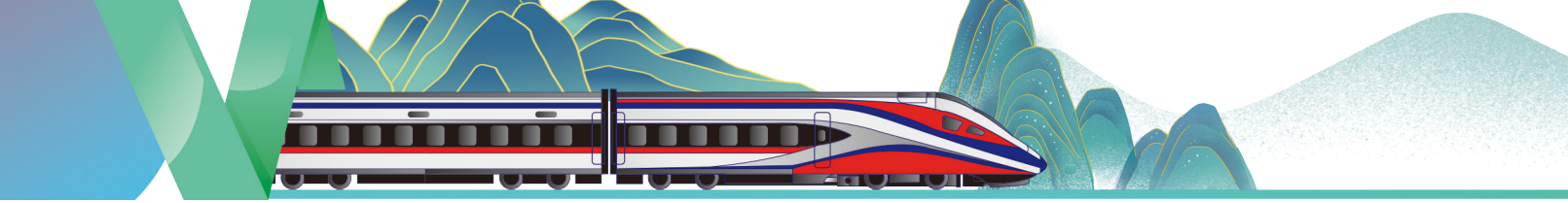
图② 云南省景洪市境内拍摄的中老铁路 新华社 图

ຮູບ ③ ວຽງຄຳ ສິມມາລາ (ຂວາ) ປະຊາຊົນທີ່ຊ່ວຍແຕ່ງກິນໃນພະແນກໂຄງການຂອງສາຂາທີ 4 ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ທີ່ເມືອງກາສີ ແຂວງວຽງຈັນ ສປປ ລາວ

图③ 老挝村民杨坎·西玛拉（右）在老挝噶西县的中老铁路四标段项目部帮厨 新华社 图

ຮູບ ④ ນັກສຶກສາລາວຮຽນຮູ້ການຈອດຮາງ

图④ 老挝学员了解焊轨 新华社 图



科技之路
 ■ 本刊记者 宇剑飞 / 文



ຕອນເຊົ້າວັນທີ 13 ກັນຍາ 2020, ທີ່ຊາຍແດນລາວ-ຈີນ, ພ້ອມກັບສຽງລະເບີດຄັ້ງສຸດທ້າຍໄດ້ຕັ້ງຂຶ້ນ, ອຸໂມງມິດຕະພາບຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນທີ່ມີຄວາມຍາວ 9,59 ກິໂລແມັດໄດ້ທະລຸສຳເລັດຢ່າງສະດວກດີ, ສະມາຊິກທີມກໍ່ສ້າງໄດ້ຮ້ອງໂຮຊົນເຊີຍຂຶ້ນຢ່າງຕື່ນເຕັ້ນ—ພາຍໃຕ້ເບື້ອງຫຼັງນີ້ ແມ່ນການກໍ່ສ້າງທີ່ບາກບັນສຸຊົນເປັນເວລາ 1540 ກວ່າມື້ ຂອງຜູ້ກໍ່ສ້າງລາວ-ຈີນ 1200 ກວ່າຄົນ.

ອຸໂມງມິດຕະພາບເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ມີຄວາມຍາວ 7,17 ກິໂລແມັດຢູ່ໃນດິນແດນຈີນ ແລະ 2,42 ກິໂລແມັດຢູ່ໃນດິນແດນລາວ. ເນື່ອງຈາກສະພາບທຳລະນີທີ່ຊັບຊ້ອນ, ການແຕກຫັກຂອງຮອຍແຕກເລື່ອນບໍ່ຊັດເຈນ, ທີນອ້ອມຮອບທີ່ປະກອບດ້ວຍຫີນຕົມ ຫີນຊາຍ ຫີນເກືອ ແລະ ຫີນກາວຜຸຜ່ອຍແຮງຫຼາຍ, ເຊິ່ງມັນເປັນອຸໂມງຫີນເກືອທີ່ພົບເຫັນໄດ້ຍາກ ທັງມີຄວາມເປື້ອນກັດເຊາະສູງ.

"ຫີນເກືອມີຄວາມຍາວ 1410 ແມັດ ແລະ ມີປະລິມານເກືອເຖິງ 90%, ຖ້າໃຊ້ຊີ້ນັ້ງຄອນກຼີດທຳມະດາມາຄ້ຳໄວ້, ມັນຈະຖືກເຊາະເຈື່ອນງ່າຍ." ທ່ານ ຫວັງຢູເຟີຍ(Wang Yufei), ຜູ້ຮັບຜິດຊອບຂອງພະແນກໂຄງການເສັ້ນທາງລົດໄຟຢູ່ຊີ(Yuxi City)-ບໍ່ຫານ(Mohan City) ກົມທີ 2 ຂອງບໍລິສັດເສັ້ນທາງລົດໄຟຈີນຈຳກັດເວົ້າວ່າ, ເພື່ອຮັບປະກັນຄວາມຄືບໜ້າຂອງການກໍ່ສ້າງ, ແຕ່ເດືອນມິຖຸນາປີ 2016 ເປັນຕົ້ນມາ, ພະແນກນຳພາການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟພາກໃຕ້ແຂວງຢຸນນານ ກຸ່ມບໍລິສັດກົມຄຸນໝິງ ບໍລິສັດເສັ້ນທາງລົດໄຟຈີນ ໄດ້ຈັດຕັ້ງກົມທີ 2 ຂອງບໍລິສັດລົດໄຟຈີນຈຳກັດ ກຸ່ມບໍລິສັດສະຖາບັນວິທະຍາສາດເສັ້ນ

ທາງລົດໄຟຈີນຈຳກັດ ແລະ ກົມກອງອື່ນໆ, ໂດຍໃຊ້ເວລາ 16 ເດືອນ ໄດ້ແກ້ໄຂຄວາມເປື້ອນກັດເຊາະສູງຂອງເກືອຫີນ ແລະ ບັນຫາລະດັບໂລກອື່ນໆ ເຮັດໃຫ້ເລັ່ງລັດຄວາມໄວການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງທັງໝົດໄດ້.

ການທະລຸສຳເລັດຜົນຂອງອຸໂມງມິດຕະພາບເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນຮູບຫຍ້ຂອງຜູ້ກໍ່ສ້າງນຳໃຊ້ເຕັກໂນໂລຊີເພື່ອຜ່ານຜ່າຄວາມຫຍຸ້ງຍາກ. ອຸໂມງອັນດິງ(Anding)ທີ່ມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 17.476 ແມັດ ເປັນອຸໂມງທີ່ຍາວທີ່ສຸດຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ, ເຊິ່ງໄດ້ທະລຸຊອດຮອຍແຕກເລື່ອນ 20 ແຫ່ງ ແລະ ໂຄງສ້າງອ່ຽງຫຼຸບ 2 ບ່ອນ, ເຊິ່ງຄວາມຫຍຸ້ງຍາກໃນການກໍ່ສ້າງ ແລະ ຄວາມສ່ຽງດ້ານວິສະວະກຳແມ່ນບໍ່ຄ່ອຍພົບເຫັນໃນການກໍ່ສ້າງອຸໂມງທາງລົດໄຟຈີນ, ການກໍ່ສ້າງນີ້ໄດ້ສຳເລັດທະລຸຊອດໃນເດືອນພະຈິກ 2020; ຂົວຂະໜາດໃຫຍ່ພິເສດສອງສາຍ ຂົວຢວນຈຽງ(Yuanjiang)ທີ່ມີຄວາມຍາວ 832 ແມັດຕັ້ງຢູ່ຮ່ອນຫ້ວຍຮູບ"V" ຄວາມສູງຫ່າງກັນລະຫວ່າງໜ້າຂົວກັບໜ້າແມ່ນ້ຳປະມານ 237 ແມັດ, ເຊິ່ງມີເສົາຂົວທີ່ສູງທີ່ສຸດລະຫວ່າງຂົວລົດໄຟປະເພດດຽວກັນຂອງໂລກ ແລະ ສຳເລັດການກໍ່ສ້າງໃນເດືອນ ກັນຍາ ປີ 2021...

ທ່ານ ຈ່າງຊິນຈິນ(Zhang Xinjin) ຮອງຜູ້ອຳນວຍການໃຫຍ່ຂອງກຸ່ມບໍລິສັດກົມຄຸນໝິງ ບໍລິສັດລົດໄຟຈີນກ່າວວ່າ, ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແມ່ນເສັ້ນທາງແຫ່ງເຕັກໂນໂລຊີ, ເຊິ່ງໂດຍຜ່ານນະວັດຕະກຳດ້ານເຕັກໂນໂລຊີໄດ້ແກ້ໄຂບັນຫາລະດັບໂລກຕ່າງໆ ແລະ ໄດ້ຮັບປະກັນການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການເປີດນຳໃຊ້ຢ່າງສຳເລັດຜົນດີຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.



成长之路
■ 本报记者 毕漪倩 文

ໃນລະດູຮ້ອນປີ 2020, ສາວລາວ ການຈະເມດ ມາສີຊິນໄຊ ໄດ້ຮຽນຈົບວິຊາພາສາ ແລະ ວັນນະຄະດີຈີນ ຈາກມະຫາວິທະຍາໄລຢຸນນານ, ແລ້ວໄດ້ກາຍເປັນພະນັກງານຜູ້ໜຶ່ງທີ່ເຮັດວຽກກ່ຽວກັບການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

ໃນໄລຍະການຝຶກອົບຮົມເຂົ້າເຮັດວຽກເປັນເວລາສາມເດືອນນັ້ນ, ນາງ ການຈະເມດ ແລະ ບັນດາເພື່ອນຮ່ວມງານໄດ້ຮຽນຮູ້ທິດສະດີທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟຢ່າງເປັນລະບົບ. ເຖິງແມ່ນວ່າລາວເຄີຍຮຽນວິຊາພາສາຈີນໃນມະຫາວິທະຍາໄລ ແລະ ໄດ້ຝຶກຖານພາສາຈີນທີ່ດີ, ແຕ່ເມື່ອປະເຊີນໜ້າກັບຄຳສັບຈີນທີ່ເປັນວິຊາການຄື “转向架 (ຊ່ວງລ່າງ)” “摇枕弹簧装置 (ອຸປະກອນໝອນຮອງລໍຊໍ)” ແລະ ອື່ນໆ, ລາວກໍ່ຮູ້ສຶກມີຄວາມກົດດັນຫຼາຍ.

ຕໍ່ມາ, ນາງ ການຈະເມດ ໄດ້ໄປຮຽນຕົວຈິງນຳທຶນປັບປຸງລະອຽດຕາມເສັ້ນທາງລົດໄຟ. ການຮຳຮຽນຄັ້ງນີ້ໄດ້ໃຊ້ເວລາໜຶ່ງເດືອນກວ່າ ກໍ່ເປັນໄລຍະເວລາທີ່ຫຍຸ້ງຍາກທີ່ສຸດ. “ວຽກງານໃນແຕ່ລະມື້ກໍ່ແມ່ນດຳເນີນການກວດກາ ແລະ ການສ້ອມແປງປະການຕ່າງໆຕາມເສັ້ນທາງລົດໄຟ, ຕະຫຼອດທຸກອັນກໍ່ບໍ່ປ່ອຍປະລະເລີຍໄດ້. ໃນເວລານັ້ນ, ຫ້ອງນ້ຳທີ່ຢູ່ອ້ອມຮອບເສັ້ນທາງລົດໄຟກໍ່ບໍ່ຫຼາຍປານໃດ, ບາງເທື່ອການໄປຫ້ອງນ້ຳນັ້ນ ກໍ່ເປັນສິ່ງທີ່ຍາກອີ່ຫຼີ.” ນາງ ການຈະເມດ ຈື່ໄດ້ວ່າ, ເຖິງແມ່ນວ່າມີຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຫຼາຍ, ແຕ່ຂ້ອຍໄດ້ຮຽນຮູ້ຫຼາຍຢ່າງໃນຂະບວນການນີ້, “ຮູບພາບທີ່ຂ້ອຍໄດ້ເຫັນໃນຫ້ອງຮຽນເມື່ອກ່ອນ ໄດ້ກາຍເປັນວັດຖຸທີ່ແທ້ຈິງຢູ່ທາງຫນ້າຂອງຂ້ອຍ, ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ຂ້ອຍກຳລັງຄວາມຮູ້ທາງລົດໄຟໄດ້ຢ່າງໜັກແໜ້ນ

ກວ່າເກົ່າ.”

ປັດຈຸບັນນີ້, ນາງ ການຈະເມດ ກຳລັງຝຶກງານໃນພະແນກວັດຖຸສິ່ງຂອງ ບໍລິສັດວິສະວະກຳກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟຈີນ ເລກ 2, ນອກຈາກຄວາມກ້າວໜ້າດ້ານລະດັບພາສາຈີນ ແລະ ຄວາມຮູ້ວິຊາການ, ຄວາມສາມາດໃນການເຮັດວຽກຂອງລາວກໍ່ມີປັນຍາແຂງແຮງຂຶ້ນ, ລາວກໍ່ມີຄວາມສຸຂຸນລະອຽດຫຼາຍກວ່າເກົ່າ. “ພວກເຮົາຕ້ອງດຳເນີນວຽກງານສະຖິຕິລ່ວງໜ້າກ່ຽວກັບວັດຖຸສິ່ງຂອງປະເພດຕ່າງໆທີ່ຕ້ອງການ, ເພາະວ່າຂະບວນການຂົນສົ່ງຂອງວັດຖຸສິ່ງຂອງເຫຼົ່ານີ້ຈາກຈີນມາຮອດລາວຈະໃຊ້ເວລາດົນນານ, ຖ້າເກີດມີຄວາມຜິດພາດກໍ່ຈະເກີດມີຜົນກະທົບອັນຮ້າຍແຮງຕໍ່ການກໍ່ສ້າງໂຄງການ. ສະນັ້ນ, ທຸກສິ່ງທຸກຢ່າງຕ້ອງໄດ້ຍືນຍັນຫຼາຍເທື່ອ.” ປັດຈຸບັນນີ້, ນາງ ການຈະເມດ ໄດ້ກາຍເປັນຜູ້ກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟຄົນລາວຜູ້ໜຶ່ງທີ່ສາມາດສຳເລັດໜ້າທີ່ວຽກງານຂອງຕົນເປັນຢ່າງດີແລ້ວ.

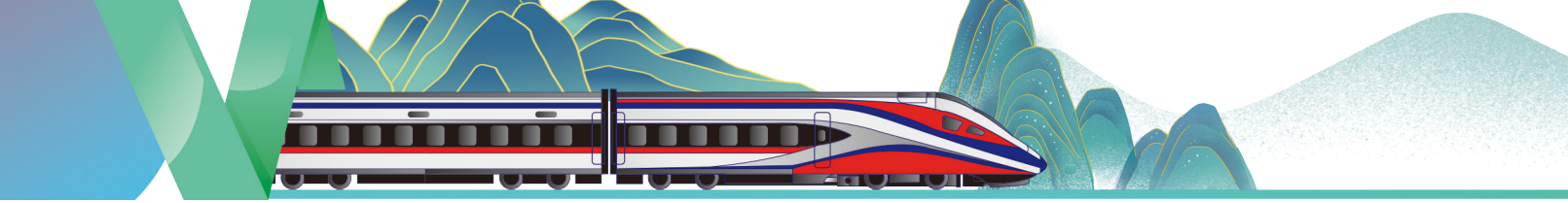
ອະທິບາຍຮູບພາບ

ຮູບ ① ພະນັກງານດຳເນີນການຈອດແບບໄຮ້ຮອຍຕໍ່ ໃຫ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ

图① 员工进行中老铁路无缝线路焊接 新华社 图

ຮູບ ② ນາງ ການຈະເມດ ມາສີຊິນໄຊ(ກາງ) ແລະ ເພື່ອນຮ່ວມງານຂອງລາວຖ່າຍຮູບນຳກັນຢູ່ໃນບໍລິສັດ

图② 蓝佳蕾（中）和同事们在公司合影 受访者供图



富裕之路
 ■ 本刊记者 姚程程 / 文
 ປ່າໄຟຟ້າລາວ-ຈີນ



ຕາຮັກ ທີ່ເປັນພະນັກງານລາວເຮັດວຽກຢູ່ພາກສະໜາມກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ທີ່ເມືອງກາສີ
 工人达哈在老挝噶西县的中老铁路工地上工作 新华社 图

“ພາຍຫຼັງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນເປີດນໍາໃຊ້ແລ້ວ, ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງລາວກັບຈີນຈະສະດວກຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ຄ່າຂົນສົ່ງສິນຄ້າກໍ່ຈະຫຼຸດລົງຢ່າງແນ່ນອນ. ເນື່ອງການແຜ່ລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ສິ້ນສຸດລົງ, ຂ້ອຍມີແຜນການຈະເປີດຮ້ານຄ້ານ້ອຍໜຶ່ງຢູ່ລາວ ເພື່ອຂາຍສິນຄ້າມາຈາກຈີນ.” ຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຂອງລາວ, ແຜນການຊີວິດໃນອະນາຄົດຂອງທ້າວ ເພັດສະໝອນ ສີອໍາພອນ, ອາຍຸ 46 ປີ, ແມ່ນບໍ່ສາມາດແຍກອອກຈາກເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

ແຕ່ກ່ອນ, ການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ນໍາເອົາວຽກງານໜຶ່ງທີ່ເງິນເດືອນດີໃຫ້ແກ່ ທ້າວ ເພັດສະໝອນ, ປັດຈຸບັນນີ້, ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນໃກ້ຈະເປີດນໍາໃຊ້ແລ້ວ, ລາວໄດ້ເຫັນໂອກາດທຸລະກິດທີ່ບໍ່ຈຳກັດທາງດ້ານການຄ້າລະຫວ່າງສອງປະເທດ.

ໃນທ້າຍປີ 2016, ເມື່ອເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນທັງໝົດໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນການກໍ່ສ້າງ, ທ້າວ ເພັດສະໝອນ ຍັງເປັນຄົນຂັບລົດຂົນສົ່ງສິນຄ້າລາວທຳມະດາຜູ້ໜຶ່ງ. “ໃນເວລານັ້ນ, ມີຄົນຈີນຈຳນວນບໍ່ໜ້ອຍເຂົ້າມາລາວ. ຂ້ອຍຄິດວ່າຖ້າຂ້ອຍສາມາດເວົ້າພາສາຈີນໄດ້ ກໍ່ຈະສາມາດເຮັດທຸລະກິດເຊົ່າລົດໃຫ້ຄົນຈີນ ຫຼື ຊອກຫາວຽກເຮັດຢູ່ໃນບໍລິສັດຈີນໄດ້.” ທ້າວ ເພັດສະໝອນ ເວົ້າ.

ເຖິງແມ່ນວ່າພາສາຈີນຮຽນຍາກ, ແຕ່ ທ້າວ ເພັດສະ

ໝອນ ຍັງໄດ້ກໍາເນີດທຸກໆໂອກາດມາຮຽນ. ໃນເວລາຫວ່າງລາວຮຽນການສົນທະນາພາສາຈີນຕາມວິດີໂອ, ຖ້າພົບກັບຄືນຈີນລາວຈິ່ງຕັ້ງໜ້າສົນທະນາດ້ວຍພາສາຈີນ ແລະ ຮຽນພາສາຈີນກັບຄືນຈີນ. ໃນເດືອນ ມັງກອນ 2020, ໂຄງການສະໜອງໄຟຟ້າພາຍນອກຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນ, ຍ້ອນມີທ່າແຮງທີ່ຮູ້ພາສາຈີນ, ທ້າວ ເພັດສະໝອນ ກາຍເປັນຄົນຂັບລົດຂອງບໍລິສັດລົງທຶນໄຟຟ້າລາວຈີນ. “ພາຍຫຼັງມາເຮັດວຽກຢູ່ບໍລິສັດນີ້, ຂ້ອຍໄດ້ເງິນເດືອນໆລະ 5 ລ້ານກີບ (ປະມານ 3.000 ຢວນ) ແລະ ບໍ່ຕ້ອງຈ່າຍເງິນຄ່າອາຫານ ແລະ ເຮືອນພັກ.” ທ້າວ ເພັດສະໝອນ ເວົ້າຕື່ມວ່າ ເງິນເດືອນດັ່ງກ່າວຄິດວ່າແມ່ນຢູ່ໃນລະດັບປານກາງຂັ້ນສູງຂອງລາວ.

ໂດຍຜ່ານຄວາມພະຍາຍາມຂອງຕົນເອງ, ທ້າວ ເພັດສະໝອນໄດ້ເຮັດໃຫ້ຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງຄອບຄົວດີຂຶ້ນເລື້ອຍໆ. ລາວຍັງໄດ້ລ້ຽງດູກໍ່ສ້າງລູກສາວຂອງຕົນໃຫ້ເປັນນັກສຶກສາມະຫາວິທະຍາໄລຜູ້ໜຶ່ງ, “ລູກສາວຂອງຂ້ອຍເຄີຍຮຽນຢູ່ມະຫາວິທະຍາໄລຊົນເຜົ່າຢຸນນານ, ປັດຈຸບັນ ລາວໄດ້ຮຽນຈີບ ແລະ ເຮັດວຽກຢູ່ໃນບໍລິສັດໜຶ່ງຢູ່ວຽງຈັນ, ເງິນເດືອນກໍ່ສູງອີກດ້ວຍ.”

“ຖ້າມີໂອກາດ ຂ້ອຍຢາກພາຄອບຄົວຂີ່ລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ໄປທ່ຽວກໍາແພງເມືອງຈີນ. ແມ່ນອນ, ກໍ່ຍິນດີຕ້ອນຮັບເພື່ອນຈີນຂີ່ລົດໄຟມາທ່ຽວລາວ.” ທ້າວ ເພັດສະໝອນ ເວົ້າ.



新华社 图

绿色之路
ເສັ້ນທາງສີຂຽວ

■ 本刊记者 字剑飞 文

ປີນີ້ນານີ້, ເລື່ອງຊ້າງປາອາຊີເດີນທາງຢ່າງເສລີຢູ່ໃນບໍລິເວນແຂວງຢຸນນານນັ້ນ ໄດ້ກາຍເປັນປ້ອງຢ້ຽມໃຫ້ໂລກເຂົ້າໃຈເຖິງການປົກປ້ອງຊີວະນາໆພັນຂອງແຂວງຢຸນນານ.

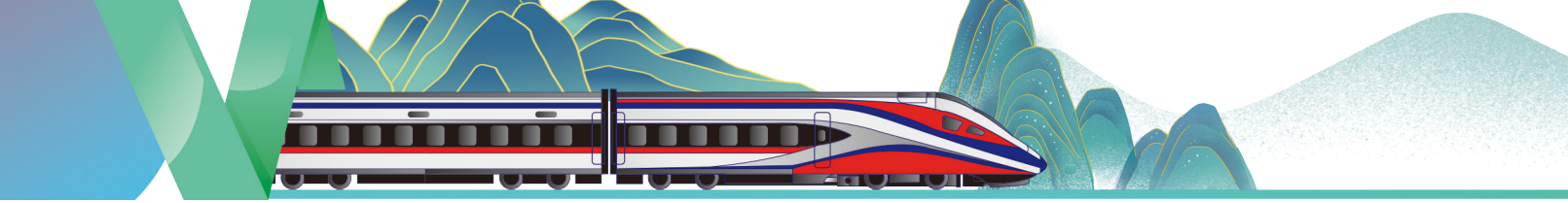
ສະຖານີ ຮ່ອມຜູ້ຊ້າງປາ(Yexianggu)ຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຕັ້ງຢູ່ເມືອງ ຊຽງຮຸ່ງ(Jinghong), ກິ່ງແຂວງປົກຄອງຕົນເອງຊື່ນເຜົ່າໄທລື້ສີບສອງພັນນາ(Xishuangbanna Dai Autonomous)ແຂວງຢຸນນານ(Yunnan Province), ຕິດກັບເຂດສະຫວ່ອນທຳມະຊາດຊ້າງອາຊີ. ປາກກໍ່ສ້າງສະຖານີໂດຍບໍ່ລົບກວນຊ້າງ, ຍັງປົກປ້ອງພືດປ່າໄມ້, ປະເຊີນກັບບັນຫາດັ່ງກ່າວ, ຜູ້ກໍ່ສ້າງໄດ້ວາງແຜນທີ່ດິເລີດ: ຍົກເວັ້ນພາກສ່ວນຫຼັກຂອງສະຖານີ, ພາກສ່ວນອື່ນໆທັງໝົດແມ່ນກໍ່ສ້າງຢູ່ໃນອຸໂມງ.

"ສັນເບື້ອງໜຶ່ງຂອງສະຖານີແມ່ນອຸໂມງ ມັງຢາງ(Mengyang), ອີກສັນເບື້ອງໜຶ່ງແມ່ນອຸໂມງ ສີບສອງພັນນາ(Xishuangbanna). ອຸໂມງທັງສອງແມ່ນອຸໂມງໃຫຍ່ຍາວ ມີຄວາມຍາວຫຼາຍກວ່າ 10 ກິໂລແມັດ." ຕາມການແນະນຳຂອງທ່ານ ຫຼີວີຢີຊຽວ(Liu Yiqiao), ຜູ້ຄຸ້ມຄອງນຳພາວຽກງານຂອງພະແນກຄຸ້ມຄອງບັນຊາການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟພາກໃຕ້ແຂວງຢຸນນານ ກຸ່ມບໍລິສັດກົມຄຸນໝຶງ, ຮູບແບບການກໍ່ສ້າງແບບນີ້ ແມ່ນເທົ່າກັບທີ່ເສັ້ນໜຶ່ງຜ່ານທະລຸພູໄປ, ການ

ເຄື່ອນໄຫວກໍ່ສ້າງຈະດຳເນີນຢູ່ໃຕ້ດິນ, ເຊິ່ງສາມາດຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ສະພາບແວດລ້ອມນິເວດສັດ ແລະ ພືດຂອງບ່ອນນັ້ນ, ຫຼັງຈາກເສັ້ນທາງລົດໄຟໄດ້ເປີດນຳໃຊ້ແລ້ວ, ມັນຈະກໍ່ປ່ຽນຜົນກະທົບຕໍ່ການເຄື່ອນໄຫວປົກກະຕິຂອງຊ້າງອາຊີປ່າ.

ຄວາມເປັນມິດກັບລະບົບນິເວດຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ບໍ່ພຽງແຕ່ມີການສະແດງອອກທາງດ້ານ “ນາລະຍາດທີ່ດີ” ຕໍ່ຊ້າງອາຊີເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງມີການປົກປ້ອງ ແລະ ຝຶນພູພືດພັນອີກດ້ວຍ. ພາກສ່ວນເສັ້ນທາງໃນດິນຈີນຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ມີເສັ້ນທາງທີ່ສ້າງໃໝ່ 500 ກວ່າກິໂລແມັດ, ໃນໄລຍະທ້າຍຂອງການກໍ່ສ້າງ ນັກກໍ່ສ້າງໄດ້ປູກຫຍ້າ ແລະ ຕົ້ນໄມ້ຢ່າງຫຼາຍ, ເຊິ່ງໄດ້ປູກໄມ້ພຸ່ມຫຼາຍກວ່າ 28.6 ລ້ານຕົ້ນ, ໄມ້ເຄືອປະມານ 40 ພັນຕົ້ນ ແລະ ຕົ້ນໄມ້ໃຫຍ່ປະມານ 63 ພັນຕົ້ນ, ເນື້ອທີ່ສີຂຽວຂອງເສັ້ນທາງທັງໝົດມີ 2.26 ລ້ານຕາແມັດ, ໄດ້ສ້າງແລວທາງສີຂຽວທີ່ມີແນວພັນ ອຸດົມສົມບູນ ແລະ ມີລະດັບຫຼາກຫຼາຍຕາມເສັ້ນທາງ.

ພາຍໃນສາຍຕາໄດ້ເຫັນດອກໄມ້, ພາຍນອກປ້ອງຢ້ຽມມີທິວທັດສີຂຽວ, ຄົນນັ່ງຢູ່ໃນລົດ, ລົດເດີນທາງໄປໃນຮູບແຕ້ມ. ອັນນີ້ແມ່ນທັດສະນີຍະພາບເມື່ອເດີນທາງດ້ວຍເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນໃນອະນາຄົດ.



文化之路
 ■ 本刊记者 毕漪倩 / 文



ໂຮງຮຽນປະຖົມມິດຕະພາບລາວ-ຈີນບ້ານໜອງປີງ ຕັ້ງຢູ່ເມືອງຈັນທະບູລີ, ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ, ປະເທດລາວ, ໄດ້ກໍ່ສ້າງດ້ວຍການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກຈີນໃນປີ 2012, ນັບແຕ່ນັ້ນ ເປັນຕົ້ນມາ, ຈີນໄດ້ສົ່ງຄູອາສາສະໝັກໄປສອນ ແລະ ສະໜອງ ອຸປະກອນການຮຽນ-ການສອນ, ເຊິ່ງເປັນໂຄງການແບບຢ່າງ ແຫ່ງມິດຕະພາບລາວ-ຈີນ.

ປີ 2019, ຄູ ແລະ ນັກຮຽນຂອງໂຮງຮຽນປະຖົມແຫ່ງນີ້ ໄດ້ສົ່ງຈົດໝາຍໄປຍັງທ່ານ ສີຈິນຟິງ ປະທານປະເທດຈີນ ໃນ ໂອກາດກ່ອນການຈັດກອງປະຊຸມສູດຍອດເວທີປຶກສາຫາລືການ ຮ່ວມມືສາກົນ "ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ" ຄັ້ງທີ 2 ໂດຍສະແດງ ຄວາມຫວັງວ່າ "ຢາກຂີ່ລົດໄຟລາວ-ຈີນໄປປັກກິ່ງໃນໄວໆນີ້." ທ່ານ ສີຈິນຟິງໄດ້ຕອບຈົດໝາຍເຖິງບັນດາຄູ ແລະ ນັກຮຽນ, ເປັນກໍາລັງໃຈໃຫ້ພວກເຂົາເປັນຜູ້ສືບທອດມິດຕະພາບລາວ-ຈີນ, "ຍິນດີຕ້ອນຮັບພວກເຈົ້າຂີ່ລົດໄຟລາວ-ຈີນ ມາປັກກິ່ງ ໃນໄວໆ ນີ້".

ໄປພ້ອມກັບການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຂະຫຍາຍຍອກໄປ ຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງຢູ່ລາວ, ການພົວ ພັນລະຫວ່າງໂຮງຮຽນປະຖົມບ້ານໜອງປີງ ກັບ ເສັ້ນທາງລົດ ໄຟລາວ-ຈີນ ກໍ່ນັບມື້ນັບເລິກເຊິ່ງກວ່າເກົ່າ. ໃນວັນເດັກນ້ອຍ ສາກົນ 2019, ບໍລິສັດເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ເຊື່ອຊື້ນ ບັນດາຄູ ແລະ ນັກຮຽນຂອງໂຮງຮຽນປະຖົມມິດຕະພາບລາວ ຈີນບ້ານໜອງປີງ ເຂົ້າຊົມສະຖານທີ່ກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ, ເພື່ອໃຫ້ບັນດາຄູ ແລະ ນັກຮຽນເຂົ້າໃຈການກໍ່ສ້າງ

ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນດ້ວຍຕົນເອງ; ໃນເດືອນພະຈິກ 2019 ບໍລິສັດເສັ້ນທາງລົດໄຟຈີນຈຳກັດໄດ້ມອບເຄື່ອງມຸ່ງເຄື່ອງແບບ ໂຮງຮຽນ ແລະ ເຄື່ອງອຸປະກອນຮ່າຮຽນວັດທະນະທຳອື່ນໆ ໃຫ້ແກ່ໂຮງຮຽນປະຖົມມິດຕະພາບລາວ-ຈີນບ້ານໜອງປີງ; ໃນເດືອນ ຕຸລາ 2021, ໂຄງການເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຂອງບໍລິສັດເສັ້ນທາງລົດໄຟຈີນຈຳກັດ ໄດ້ມອບອຸປະກອນກິ ລາເຊັ່ນ: ເດີ່ນເຕະກະຕ້ຫວາຍ ໂຕະຕີປີງປອງ ແລະ ອື່ນໆ, ຍັງ ມີອຸປະກອນຕ້ານການແຜ່ລະບາດຂອງໂຄວິດ-19 ເຊັ່ນ ຜ້າອັດ ປາກດັງ ແລະ ອື່ນໆ. ນອກຈາກນີ້ແລ້ວ, ກິດຈະກຳ "ຄູຊ່ວຍ ສອນນອກຫ້ອງຮຽນຈາກເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ" ທີ່ລິເລີ່ມ ແລະ ເຂົ້າຮ່ວມໂດຍບໍລິສັດເສັ້ນທາງລົດໄຟຈີນໄດ້ໃຫ້ບັນດາ ນັກຮຽນມີເວທີ ແລະ ໂອກາດເປີດກວ້າງສາຍຕາ ສຳຜັດວິຖີ ການດຳລົງຊີວິດ ແລະ ເພີ່ມປະສົບການຂອງຕົນເອງ.

ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນໃກ້ຈະເປີດນຳໃຊ້ແລ້ວ, ທ່ານ ນາງ ພັນທອງ ຄຳທອງມີ ຜູ້ອຳນວຍການໂຮງຮຽນປະຖົມມິດ ຕະພາບລາວ-ຈີນບ້ານໜອງປີງ ກ່າວວ່າ, ຫວັງວ່າຈະໄດ້ຂີ່ ລົດໄຟໄປປັກກິ່ງກັບບັນດາລູກຫຼານ ແລະ ຮຽນຮູ້ແລກປ່ຽນ ກັບໝູ່ເພື່ອນນັກຮຽນຢູ່ໃນປັກກິ່ງ. "ການເປີດນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງ ລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແມ່ນຈະຕ້ອງເຮັດໃຫ້ການແລກປ່ຽນວັດທະ ນະທຳ ລະຫວ່າງສອງປະເທດລາວ-ຈີນ ແໜ້ນແຜ່ນກວ່າເກົ່າ, ພວກເຮົາກໍຫວັງວ່າ ໂດຍຜ່ານການຮຽນຮູ້ບົດຮຽນທີ່ກ້າວໜ້າ, ຈະເຮັດໃຫ້ໂຮງຮຽນປະຖົມມິດຕະພາບລາວ-ຈີນບ້ານໜອງປີງ ມີການພັດທະນາທີ່ທັນສະໄໝ ແລະ ຍາວນານກວ່າເກົ່າ."



②

ບ້ານ ລາດຫານ ເມືອງງາ ແຂວງອຸດົມໄຊ ຕັ້ງຢູ່ແຄມແມ່ນ້ຳຂອງທີ່ສວຍງາມ, ໃກ້ກັບຂົວຂະໜາດໃຫຍ່ຟິເສດແມ່ນ້ຳຂອງບ້ານລາດຫານທີ່ສ້າງຂຶ້ນໂດຍສາຂາທີ 3 ເສັ້ນທາງລົດໄຟບໍ່ເຕັນ-ວຽງຈັນ ກົມທີ 8 ຂອງບໍລິສັດເສັ້ນທາງລົດໄຟຈີນ. ພາຍໃຕ້ການນຳພາຂອງນາຍບ້ານ ສົງທອງ ໄຊຍະວົງ, ຊາວບ້ານໃຈດີລ້ວນແຕ່ໄດ້ສະໜັບສະໜູນການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນຕະຫຼອດມາ. ກໍເພາະຍ້ອນມີເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ສົງທອງ ໄຊຍະວົງ ຈຶ່ງໄດ້ມີລູກເຂີຍຄົນຈີນຊື່ ຈ່າງລິນ (Zhang Lin).

ເລື່ອງນີ້ຕ້ອງເວົ້າແຕ່ປີ 2017 ເປັນຕົ້ນມາ. ນ້ຳບ່າວຂອງທ້າວ ຈ່າງລິນ ໄດ້ຮັບຜິດຊອບການປະສານງານພາຍນອກຂອງເຂດກໍ່ສ້າງຂົວ ແລະ ໄດ້ຮູ້ຈັກກັບນາຍບ້ານ ສົງທອງ ໄຊຍະວົງ ໃນວຽກງານ. ລູກສາວຂອງນາຍບ້ານ ນາງ ຫວານ ເຄີຍຮຽນຢູ່ຈີນ, ຍ້ອນຮູ້ພາສາຈີນ, ນາງ ຫວານມັກເຂົ້າຮ່ວມກິດຈະກຳກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟໃນບ້ານນຳພໍ່ ເພື່ອຊ່ວຍແລກປ່ຽນສົນທະນາກັບຝ່າຍຈີນ. ຫຼັງຈາກການໄປມາຫາສູ່ກັນຄືແບບນີ້, ທຸກຄົນກໍ່ຮູ້ຈັກກັນ, ລູກຂອງທ້າວ ຈ່າງລິນຈຶ່ງແນະນຳທ້າວ ຈ່າງລິນ ຜູ້ທີ່ຍັງຢູ່ປະເທດຈີນໃນເວລານັ້ນ ໃຫ້ນາງຫວານ, ບ່າວສາວສອງຄົນທີ່ຢູ່ປະເທດທີ່ຕ່າງກັນຈຶ່ງໄດ້ພົບກັນດ້ວຍວິທີແບບນີ້ ແລະ ພວກເຂົາໄດ້ຮູ້ຈັກກັນ ແລະ ເຕີດຕໍ່ກັນຜ່ານທາງວິແຊັດ(WeChat).

ໃນເດືອນກໍລະກົດ ປີ 2017, ທ້າວ ຈ່າງລິນໄດ້ປີນໄປປະເທດລາວ ແລະ ພົບກັບນາງ ຫວານ ເປັນຄັ້ງທຳອິດ, ລາວຮູ້

ສຶກປະທັບໃຈກັບວັດທະນະທຳ ແລະ ສິວັດຂອງລາວ, ລາວເກີດມີຄວາມຮັກຕໍ່ປະເທດນີ້ ກໍຄືນາງສາວລາວຄົນນີ້. ໃນປີ 2019, ຫຼັງຈາກສຳເລັດຂັ້ນຕອນຕ່າງໆຂອງການຂໍແຕ່ງງານ ອ້າມຊາດ, ຫຼັງສອງຄົນໄດ້ຈົດທະບຽນເປັນຜົວເມຍກັນ ແລະ ເລີ່ມຊີວິດທີ່ມີຄວາມສຸກຢູ່ແຂວງຈຽງຊູ(Jiangsu Province) ຂອງຈີນ ບ່ອນທີ່ ທ້າວ ຈ່າງລິນ ເຮັດວຽກ.

ສົງທອງ ໄຊຍະວົງ ພວມລໍຖ້າວັນທີ່ເສັ້ນທາງລົດໄຟເປີດນຳໃຊ້. ພາຍຫຼັງທີ່ເປີດນຳໃຊ້ແລ້ວ, ພຽງແຕ່ 3 ຊົ່ວໂມງກໍ່ຮອດນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຈາກຊາຍແດນລາວ-ຈີນ, ລາວຢາກເປີດຮິສອດແຫ່ງໜຶ່ງ ເພື່ອຕ້ອນຮັບນັກທ່ອງທ່ຽວຈີນ, ລາວຍັງຫວັງວ່າລູກສາວລູກເຂີຍ ຈະນຳຫຼານນ້ອຍກັບມາບ້ານເລື້ອຍໆດ້ວຍລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

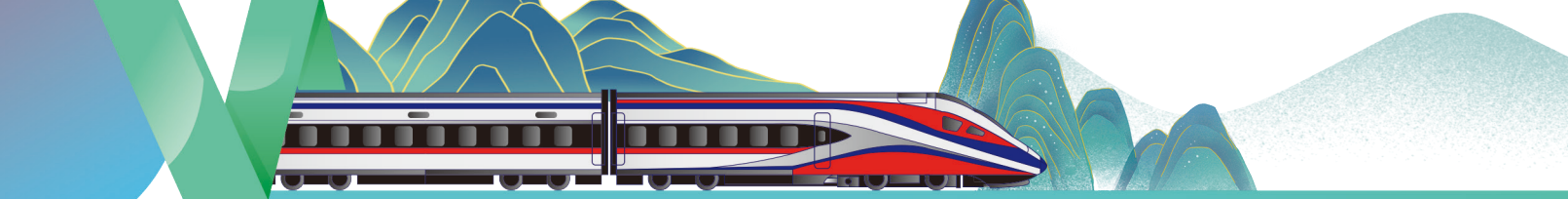
ອະທິບາຍຮູບພາບ

ຮູບ ① ໃນໂຮງຮຽນປະຖົມມິດຕະພາບລາວ-ຈີນບ້ານໜອງປີງ, ບັນດານັກຮຽນກຳລັງຮຽນວິຊາພາສາຈີນ

ຖື ① ໃນສູນກາງກິນເຮືອນ ສູນກາງກິນເຮືອນ ສູນກາງກິນເຮືອນ ສູນກາງກິນເຮືອນ ສູນກາງກິນເຮືອນ

ຮູບ ② ຂົວຂະໜາດໃຫຍ່ຟິເສດແມ່ນ້ຳຂອງບ້ານລາດຫານ

ຖື ② ສູນກາງກິນເຮືອນ ສູນກາງກິນເຮືອນ ສູນກາງກິນເຮືອນ ສູນກາງກິນເຮືອນ



ເສັ້ນທາງກັບເມືອງເຮືອງນັບຍາວໄກຈົກແລ້ວ

回家的路 不再漫长



“我已经快两年没有回老挝了，希望未来全球疫情有所缓解，我可以坐上中老铁路回家。”近日，在云南生活7年的老挝姑娘杨玛尼（Indavong Viengmany）讲述了自己对于中老铁路建成通车的期待。



CFP 图

"ຂ້ອຍບໍ່ໄດ້ກັບເມືອງລາວເກືອບ 2 ປີແລ້ວ, ຂ້ອຍຫວັງວ່າສະພາບການລະບາດຂອງໂຄວິດ-19 ຢູ່ໃນໂລກ ຈະຄ່ອຍຜ່ອນຄາຍລົງ ແລະ ຂ້ອຍຈຶ່ງຈະສາມາດຂີ່ລົດໄຟລາວ-ຈີນກັບເມືອງເຮືອນໄດ້." ຫວ່າງມຸ່ງນານີ້, ນາງສາວລາວ ອິນດາວົງ ວຽງມະນີ ຜູ້ທີ່ອາໄສຢູ່ແຂວງຢຸນນານ(Yunnan Province)ເປັນເວລາ 7 ປີແລ້ວ ໄດ້ເວົ້າເຖິງຄວາມຫວັງຂອງຕົນ ຕໍ່ການສ້າງສຳເລັດ ແລະ ການເປີດນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

ນາງ ວຽງມະນີ ເກີດໃນປີ 1997, ເປັນນັກສຶກສາປະລິນຍາໂທທີ່ກຳລັງຮຽນໃນຄະນະການສຶກສາສາກົນຈີນຂອງມະຫາວິທະຍາໄລຢຸນນານ. ລາວມາຈາກແຂວງຜົ້ງສາລີ ຕອນເໜືອສຸດຂອງປະເທດລາວ ແລະ ມີຊື່ສຽງຮຽນນາມວ່າ "ເມືອງພູດອຍ". "ແຂວງຜົ້ງສາລີມີຊາຍແດນຕິດກັບແຂວງຢຸນນານຈີນ ແລະ ໃກ້ກັບສິບສອງພັນນາ, ມີດິນຟ້າອາກາດທີ່ຄ້າຍຄືກັບນະຄອນຄຸນໝິງ, ເຊິ່ງສິ່ງລະດູລ້ວນແຕ່ຄ້າຍຄືລະດູໃບໄມ້ປົ່ງ."

ໃນປີທີສາມຂອງມັດທະຍົມຕອນຕົ້ນ, ນາງ ວຽງມະນີ ໄດ້ມາພົບຄອນພູເອີ(Puer City), ແຂວງຢຸນນານເປັນຄັ້ງທຳອິດ ແລະ ໄດ້ສຳພັດກັບວິທີການສຶກສາຈີນທີ່ຕ່າງກັນກັບລາວ. "ໃນເວລານັ້ນ, ຂ້ອຍກໍໄດ້ຕັດສິນໃຈວ່າຈະຮຽນພາສາຈີນ ແລະ ໄປຮຽນຢູ່ຈີນ." ໃນປີ 2014, ຫຼັງຈາກຈົບຊັ້ນມັດທະຍົມຕອນປາຍ, ລາວກໍໄດ້ເດີນທາງມາຈີນເພື່ອຮຽນປະລິນຍາ. ຫຼັງຈາກໄດ້ຮຽນພາສາຈີນຢູ່ນະຄອນວິທະຍາໄລພູເອີເປັນເວລາ 2 ປີແລ້ວ, ລາວຈຶ່ງເຂົ້າມະຫາວິທະຍາໄລຢຸນນານເພື່ອສຶກສາວິຊາເສດຖະກິດ ແລະ ການຄ້າສາກົນ.

ໃນໄລຍະເວລາທີ່ຮຽນຢູ່ແຂວງຢຸນນານ, ພ້ອມທັງການຮຽນຮູ້ວັດທະນະທຳຈີນ, ນາງ ວຽງມະນີ ຍັງໄດ້ພະຍາຍາມເຮັດໃຫ້ຄົນຈີນຫຼາຍຄົນກວ່າເກົ່າຮູ້ຈັກກັບປະເທດລາວ, ເຊິ່ງລາວໄດ້ສະແດງການຟ້ອນລຳລາວໃນງານລາຕີຕ້ອນຮັບນັກສຶກສາໃໝ່, ໄດ້ນຳເອົາສະພາບການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ວັດທະນະທຳຂອງລາວເຂົ້າໃນຫ້ອງຮຽນ, ໂດຍຜ່ານການບອກເລົ່າຂອງຕົນ ເພື່ອໃຫ້ນັກສຶກສາຈີນເພີ່ມຄວາມເຂົ້າໃຈຕໍ່ລາວຫຼາຍຂຶ້ນ.

ໃນເດືອນຕຸລາປີ 2021, ກອງປະຊຸມປະເທດພາສີສິນທິສັນ



ນາງ ອິນດາວົງ ວຽງມະນີ
杨玛尼 中新网 图

ຍາວ່າດ້ວຍຊີວະນານາພັນ ຄັ້ງທີ 15 ໄດ້ຈັດຂຶ້ນຢູ່ນະຄອນຄຸນໝິງ, ນາງ ວຽງມະນີ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມການເຄື່ອນໄຫວພາກປະຕິບັດຕົວຈິງຂອງມະຫາວິທະຍາໄລ ແລະ ໄດ້ຢຽມຢາມສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າພຶກສາສາດຄຸນໝິງຂອງສະພາວິທະຍາສາດແຫ່ງຊາດຈີນ. ລາວເວົ້າວ່າ, "ຈີນເອົາໃຈໃສ່ເຖິງການປົກປັກຮັກສາຊັບພະຍາກອນທຳມະຊາດ ແລະ ຊີວະນານາພັນ, ເຊິ່ງເປັນສິ່ງທີ່ພວກເຮົາຄວນຮຽນຕາມ."

ເມື່ອຫວນຄືນການເດີນທາງຈາກແຂວງຜົ້ງສາລີເຖິງນະຄອນຄຸນໝິງ, ນາງ ວຽງມະນີມີຄວາມປາຖະໜາຢາງຫຼວງຫຼາຍຕໍ່ການເປີດນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ. "ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ, ໃນເວລາ 8 ໂມງເຊົ້າ ຂ້ອຍຂີ່ລົດໂດຍສານຈາກແຂວງຜົ້ງສາລີໄປດ່ານບໍ່ຫານ ແລະ ຂ້າມຊາຍແດນ, ໃນເວລາ 5 ໂມງແລງ ປ່ຽນລົດໂດຍສານອີກໄປສູ່ຄຸນໝິງ ຈົນໃນຕອນເຊົ້າຂອງມື້ຕໍ່ມາ ຈຶ່ງຈະຮອດ." ນາງ ວຽງມະນີເວົ້າວ່າ, ການເປີດນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຈະບໍ່ພຽງແຕ່ເຮັດໃຫ້ເວລາການໄປມາລະຫວ່າງສອງປະເທດສັ້ນເວົ້າກວ່າເກົ່າ, ການເດີນທາງກໍບໍ່ຫຍຸ້ງຍາກອີກແລ້ວ, "ເສັ້ນທາງກັບເມືອງເຮືອນບໍ່ຍາວໄກອີກແລ້ວ."

ພວກເຂົາເວົ້າກ່ຽວກັບເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ 关于中老铁路，他们说

ທ່ານນາງ ຈັນທະຈອນ ວົງໄຊ ຮອງປະທານສະພາການຄ້າ
ແລະ ອຸດສາຫະກຳແຫ່ງຊາດລາວກ່າວວ່າ:

ເສດຖະກິດລາວ ໃນປີ 2021 ຈະຟື້ນຕົວເທື່ອລະກ້າວ, ໂດຍ
ສະເພາະການເປີດນຳໃຊ້ທາງດ່ວນວຽງຈັນ-ວັງວຽງ ແລະ ເສັ້ນ
ທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ທີ່ຈະເປີດນຳໃຊ້ໃນເດືອນທັນວາປີນີ້, ອັນນີ້
ຈະສ້າງຄວາມສະດວກຫຼາຍຢ່າງ, ໂດຍສະເພາະແມ່ນການຫຼຸດ
ຕົ້ນທຶນການຜະລິດ, ເຊິ່ງຈະສ້າງເງື່ອນໄຂທີ່ດີໃຫ້ແກ່ການພັດທະ
ນາເສດຖະກິດຂອງລາວ ການພົວພັນດ້ານການຄ້າ ແລະ ການ
ຮ່ວມມືລະຫວ່າງລາວ-ຈີນ.

ທ່ານ ສິນຸກ ສີສິມບັດ ປະທານສະມາຄົມກາເຟລາວ ກ່າວວ່າ:

ພວກເຮົາໄດ້ເລີ່ມສົ່ງອອກມັດກາເຟໄປຈີນແລ້ວ ແລະ ຫນັງ
ວ່າຕໍ່ໄປຈະມີລົດໄຟມາຮອດວຽງຈັນເພື່ອເຮັດໃຫ້ການສົ່ງອອກ
ກາເຟໄປຈີນຍິ່ງມີຄວາມສະດວກສະບາຍຫຼາຍຂຶ້ນ. ອ້າພະເຈົ້າ
ຄິດວ່າ ຈີນມີຕະຫຼາດທີ່ກວ້າງໃຫຍ່, ໂອກາດການລົງທຶນຈະໃຫຍ່
ຂຶ້ນເລື້ອຍໆໃນອະນາຄົດ, ຄຸນນະພາບຂອງກາເຟລາວແມ່ນ ມີເອ
ກະລັກພິເສດ, ເຊື່ອໝັ້ນວ່າຄົນຈີນຈະມັກເລືອກຊື້ກາເຟລາວ.



ຟິຢານຸ ພະນັກງານຈາກພະແນກຖະແຫຼງຂ່າວ ບໍລິສັດທາງ
ລົດໄຟລາວ-ຈີນຈຳກັດ:

ອ້ອຍໄດ້ເຮັດວຽກຢູ່ໃນບໍລິສັດທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນຈຳກັດ
ເປັນເວລາ 6 ປີແລ້ວ, ອ້ອຍຢາກເວົ້າວ່າ ໂຊກດີທີ່ເຮັດວຽກກັບ
ບັນດາຄູ່ຮ່ວມງານຈີນທີ່ດີເດັ່ນ ພວກເຮົາປະກອບເປັນທີມງານ
ໜຶ່ງທີ່ດີເລີດ.

ນາງ ສິນແພງ:

ອ້ອຍແມ່ນໜຶ່ງໃນບັນດາ 233 ນັກສຶກສາລາວຊຸດທຳອິດ
ທີ່ຮັບສະໝັກໃນໄລຍະດຳເນີນທຸລະກິດເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.
ຂະແໜງການລົດໄຟມີຜູ້ຊາຍເປັນຫລັກ ແຕ່ອ້ອຍຄິດວ່າ ໃນ
ຍຸກສະໄໝປັດຈຸບັນ, ສິ່ງທີ່ຜູ້ຊາຍເຮັດໄດ້ ຜູ້ຍິງກໍສາມາດເຮັດ
ໄດ້ເຊັ່ນກັນ. ຖ້າວ່າເຮັດໄດ້ ອ້ອຍຢາກເຮັດວຽກຢູ່ເສັ້ນທາງລົດ
ໄຟຕະຫຼອດໄປ. ຄວາມໃຝ່ຝັນຂອງອ້ອຍແມ່ນເປັນນັກອັບລົດໄຟ
ຜູ້ຍິງທຳອິດຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟທັນສະໄໝແຫ່ງທຳອິດຂອງ
ລາວ ກໍຄືເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

ຄຳສຸກ ນາຍແປພາສາຈາກບໍລິສັດທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຈຳກັດ:

ຂ້ອຍໄດ້ເຮັດວຽກຢູ່ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ 4 ປີແລ້ວ ແລະ ເປັນສັກຂີພິຍານທີ່ໄດ້ເຫັນການກໍ່ສ້າງ ອຸໂມງ ແລະ ຂົວ, ເຊິ່ງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນໄດ້ນຳເອົາສະພາບຊີວິດການ ເປັນຢູ່ທີ່ດີຫຼາຍຂຶ້ນມາໃຫ້ແກ່ຂ້ອຍ. ຊີວິດການເປັນຢູ່ບໍ່ພຽງແຕ່ ແມ່ນ ການດຳລົງຊີວິດກິນຢູ່ຊຶ່ງ, ຍັງມີສິ່ງໃໝ່ ແລະ ວັດທະ ນະທຳໃໝ່ທີ່ຕ້ອງໄດ້ໄປຄົ້ນຫາ. ຖ້າວ່າບໍ່ມີເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ- ຈີນຂ້ອຍບໍ່ອາດເກີດຄວາມຄິດທີ່ຢາກຈະອອກໄປຈາກລາວ. ດຽວນີ້, ຂ້ອຍຢາກຂຶ້ນອົບລົດໄຟໄວເທົ່າທີ່ຈະໄວໄດ້ ແລະ ໄປເບິ່ງ ບ່ອນອື່ນນອກປະເທດລາວ.

ພຸດທະວັນ ເມືອງ ສະໜາມໄຊ ແຂວງອັດຕະປື ພາກໃຕ້ ລາວ:

ປີ 2018, ໄພພິບັດເຂື່ອນກັນນ້ຳໄຟຟ້າແຕກ ໄດ້ທຳລາຍ ບ້ານເຮືອນຂອງພວກເຮົາ, ແຕ່ໂຄງການເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ- ຈີນໄດ້ນຳເອົາຊີວິດໃໝ່ມາໃຫ້ແກ່ພວກເຮົາ. ບໍລິສັດຈີນມາສ້າງ ຕັ້ງຂົວຢູ່ໜ້າເຮືອນຂອງຂ້ອຍ, ເຫັນວ່າພວກເຮົາທຳມາຫາກິນ ຍາກ ຈຶ່ງຮັບເອົາພວກເຮົາໄປເຮັດວຽກໃນໂຄງການ. ຖ້າມີໂອ ກາດ, ຂ້ອຍຍັງຢາກໄປເຮັດວຽກໃນໂຄງການຕໍ່ໄປນຳບໍລິສັດຈີນ ຫຼື ເຮັດວຽກຢູ່ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ.

ທ່ານນາງ ພິນທອງ ຄຳທອງມີ ອຳນວຍການໂຮງຮຽນປະ ຖິມນິດຕະພາບລາວ-ຈີນບ້ານໜອງປົງ:

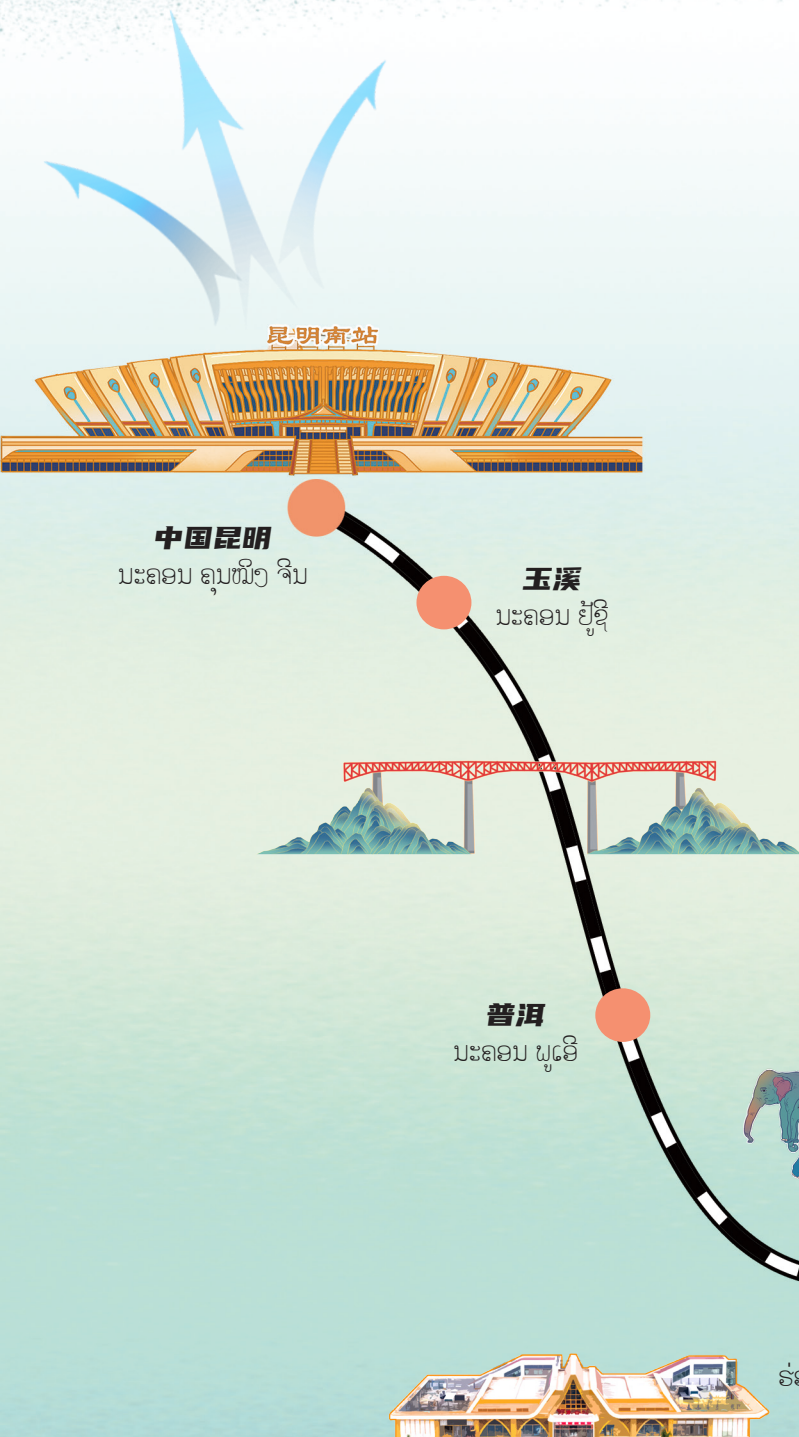
ປັນດາຄູ-ນັກຮຽນຂອງໂຮງຮຽນພວກເຮົາ ກຳລັງພາກັນ ແຕ້ມຮູບສີນ້ຳແຜ່ນໜຶ່ງຢ່າງຕັ້ງໃຈ ທີ່ຈະນອບໃຫ້ແກ່ຜູ້ກໍ່ສ້າງ ລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຂອງບໍລິສັດລົດໄຟຈີນຈຳກັດ ເພື່ອສະແດງ ຄວາມປາຖະໜາທີ່ຢາກອົບລົດໄຟລາວ-ຈີນໄປຈີນໂດຍໄວທີ່ສຸດ.

ຢາງຢຸນ(Yang Yun) ຜູ້ກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ: ປະສົບການທີ່ໄດ້ເຮັດວຽກຢູ່ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນແມ່ນ ການຫຼອມຕົວເຂົ້າທີ່ສົມບູນແບບໃນການພັດທະນາຕົນເອງ ແລະ ພາລະກິດແຫ່ງຊາດ. ຫວັງວ່າເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນຈະເປີດ ນຳໃຊ້ໂດຍໄວ ແລະ ອົບລົດໄຟເດີນທາງຕາມເສັ້ນ ທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນອີກເທື່ອໜຶ່ງ.

ລ້ຽວຈິງ(Liao Jing) ຜູ້ກໍ່ສ້າງ ຈາກກົມທີ 5 ຂອງບໍລິສັດ ລົດໄຟຈີນ ຈຳກັດ:

ຫຼັງຈາກບາກບັນສູ້ຊົນເປັນເວລາ 5 ປີ, ຂ້ອຍໄດ້ປ່ຽນຈາກ ຄົນແປກໜ້າມາເປັນເພື່ອນທີ່ດີກັບຄົນລາວຫຼາຍຄົນ ແລະ ໄດ້ ຮູ້ສຶກຄວາມຄາດຫວັງຂອງປະຊາຊົນລາວຢ່າງເລິກເຊິ່ງ ກ່ຽວ ກັບການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນໃຫ້ສຳເລັດ.

中国铁路网
ເຄືອຂ່າຍເສັ້ນທາງລົດໄຟຈີນ



ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນເປັນໂຄງການເຊື່ອມຈອດກັນຂອງຂໍ້ລິເລີ່ມ "ໜຶ່ງແລວໜຶ່ງເສັ້ນທາງ" ຂອງຈີນແລະຍຸດທະສາດ "ຫັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລເປັນປະເທດເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດ" ຂອງລາວ, ແຕ່ເໝືອເລີ່ມຈາກນະຄອນຄຸນໝິງແຂວງຢູນນານ ປະເທດຈີນ (Kunming City, Yunnan Province, China), ຈົນລົງໄປຮອດທາງໃຕ້ທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ປະເທດລາວ, ມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 1000 ກວ່າກິໂລແມັດ. ຫຼັງຈາກເປີດການນໍາໃຊ້ແລ້ວ, ຈາກນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ລາວຮອດ ນະຄອນຄຸນໝິງ ຈີນ ອາດຈະເດີນທາງຫາກັນໄດ້ພາຍໃນມື້ດຽວ.

ການສ້າງສໍາເລັດ ແລະ ເປີດການນໍາໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຈະເພີ່ມຊ່ອງທາງເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດເສັ້ນໃຫຍ່ ໜຶ່ງ ລະຫວ່າງລາວ ກັບ ຈີນ, ແລະ ຍັງໄປກວ່ານັ້ນ ຍັງຈະເຮັດໃຫ້ລາວເຊື່ອມຕໍ່ກັບເຄືອຂ່າຍເສັ້ນທາງລົດໄຟ ອັນໃຫຍ່ຫຼວງຂອງຈີນ, ເຊິ່ງຈະນໍາເອົາກໍາລັງແຮງອຸກຍູ້ອັນແຂງແຮງໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງລາວໂດຍລວມ.



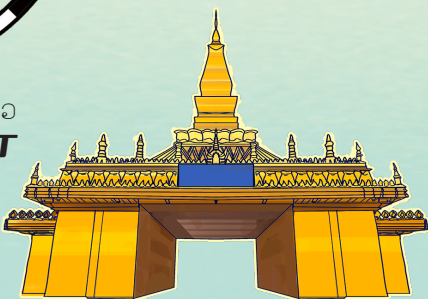
ນະຄອນຫຼວງ ວຽງຈັນ
万象

ປະເທດ ໄທ
泰国

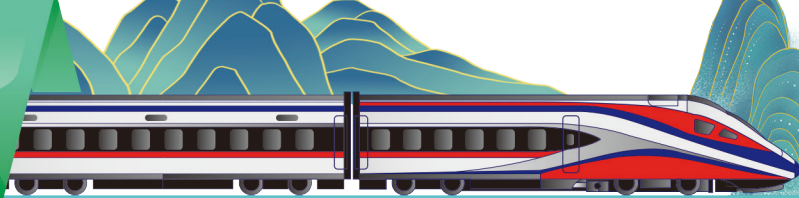
ເມືອງ ວັງວຽງ
万荣

ແຂວງ ອຸດົມໄຊ
乌多姆赛

ບໍ່ເຕັນ ລາວ
老挝磨丁



ນະຄອນຫຼວງໜຶ່ງແມ່ນສູນລວມໃຈກາງເສັ້ນທາງລົດໄຟ ຫຼັກໃນພາກຕາເວັນຕົກຂອງຈີນ. ເລີ່ມຈາກນະຄອນຫຼວງໜຶ່ງ, ຜ່ານເຄືອຂ່າຍເສັ້ນທາງລົດໄຟ, ຈະໄປຮອດແຂວງເຊສວນ(Sichuan Province) ແລະ ເລີກເຂົ້າໄປສູ່ພາກຕາເວັນຕົກຂອງຈີນຕື່ມອີກ; ມຸ້ງໄປສູ່ທິດຕາເວັນອອກອີກ ສາມາດໄປຮອດນະຄອນຊຽງໄຮ(Shanghai City) ໄດ້, ຂຶ້ນໄປສູ່ທິດເໜືອອີກ ສາມາດໄປຮອດນະຄອນຫຼວງປັກກິ່ງ(Beijing Capital) ໄດ້, ລົງໄປສູ່ທິດໃຕ້ອີກ ສາມາດໄປຮອດນະຄອນກວາງໂຈ່ວ(Guangzhou City) ແລະ ເຂດປົກຄອງພິເສດຮົງກົງ(Hong Kong Special Administrative Region) ໄດ້.



ສາຍທາງຍຸຕິພົວພັນມິດຕະພາບ ລາວ-ໄຊທຸນນານ ເຂົ້າຫາກັນ

串起滇老友好城市



昆明

ນະຄອນ ຄຸນໝິງ



玉溪

ນະຄອນ ຍູ້ຊີ

ສອດຫ້ອຍຕົວເມືອງມິດຕະພາບລາວ-ຢຸນນານ ເຂົ້າຫາກັນ:

ນະຄອນຄຸນໝິງ(Kunming City) ແຮກເປັນຕົວເມືອງມິດ
ຕະພາບ ກັບນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ແລະ ນະຄອນຫຼວງພະບາງ
ປະເທດລາວ;

ນະຄອນຍູ້ຊີ(Yuxi City) ແຮກເປັນຕົວເມືອງ-ແຂວງມິດ

ແຂວງຢຸນນານ(Yunnan Province)ເປັນແຂວງ
ດຽວຂອງຈີນທີ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບລາວ, ມິດຕະພາບ ລະຫວ່າງ
ລາວ ແລະ ຢຸນນານ ເຮັດໃຫ້ລາວ-ຈີນຖານອ້າຍນ້ອງ ຍິ່ງຮູບ
ປະທຳກວ່າເກົ່າ ແລະ ເລິກເຊິ່ງເປັນພິເສດຍິ່ງຂຶ້ນ, ສາຍພົວພັນ
ມິດຕະພາບ ລະຫວ່າງແຂວງຢຸນນານ ກັບ ປະເທດລາວຂະ
ຫຍາຍຕົວອອກໄປຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງ, ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນໄດ້

景洪

ເມືອງ ຊຽງຮຸ່ງ





ນະຄອນຫຼວງ ວຽງຈັນ
万象



ແຂວງ ຫຼວງພະບາງ
琅勃拉邦

ຕະພາບ ກັບແຂວງຈຳປາສັກ ປະເທດລາວ;

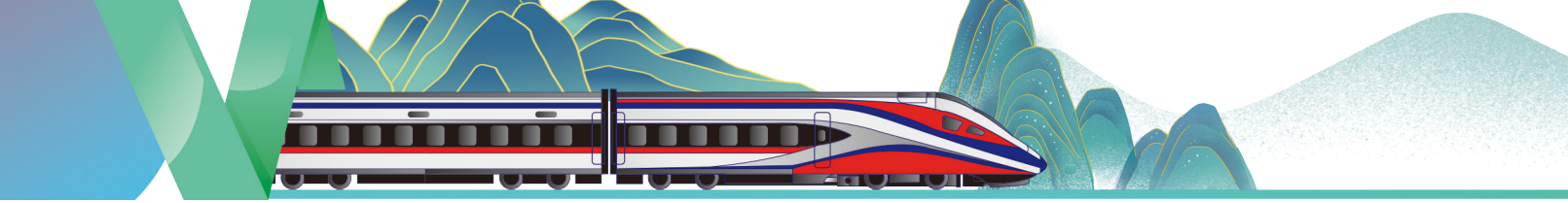
ນະຄອນພູເອີ(Puer City)ແຮກເປັນຕົວເມືອງ-ແຂວງມິດ
ຕະພາບ ກັບແຂວງຜົ້ງສາລີ ປະເທດລາວ;

ເມືອງຊຽງຮຸ່ງ(Jinghong County) ແຮກເປັນຕົວເມືອງ
ມິດຕະພາບກັບນະຄອນຫຼວງພະບາງ ປະເທດລາວ;

ໜ່ວຍປ້ອງກັນຊາດຂອງບ້ານມ່ານຮຸ່ຍຈ້ວງ, ຕາແສງເໝີງ
ເຜິ້ງ, ເມືອງຫຼ້າ(Manhuizhuang Village, Mengpeng
Town, Mengla County) ແຮກເປັນບ້ານມິດຕະພາບ ກັບ
ບ້ານປ່າປົວະ, ເມືອງສິງ, ປະເທດລາວ...



ແຂວງ ຜົ້ງສາລີ
丰沙里



ລົດໄຟ EMU ຂະບວນ “ລ້ານຊ້າງ” ທີ່ໄກ້ຈະເປີດນຳໃຊ້ຢູ່ ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນນັ້ນເປັນຕົວແທນພາບພົດ ຂອງການ ຮ່ວມມືອັນເລິກເຊິ່ງລະຫວ່າງສອງປະເທດລາວ-ຈີນ.

ທ່ານ ພັນຄຳ ວິພາວັນ ນາຍົກລັດຖະມົນຕີລາວ ໄດ້ຕັ້ງຊື່ ໃຫ້ລົດໄຟ EMU ດ້ວຍຕົນເອງ. ການຕັ້ງຊື່ “ລ້ານຊ້າງ” ແມ່ນ ນາຈາກ “ອານາຈັກລ້ານຊ້າງ” ທີ່ເປັນຊື່ເກົ່າຂອງປະເທດລາວ ແລະ ແມ່ນ້ຳລ້ານຊ້າງ-ແມ່ນ້ຳຂອງ ທີ່ໄຫຼຜ່ານສອງປະເທດ ລາວ-ຈີນ, ເຊິ່ງມີໝາຍຄວາມເຖິງການພົວພັນ “ສິດ” ລະຫວ່າງ ສອງປະເທດ ທີ່ເປັນເພື່ອນບ້ານໃກ້ເຮືອນຄຽງທີ່ດີ, ເພື່ອນມິດ ທີ່ດີ, ສະຫາຍທີ່ດີ ແລະ ຄູ່ຮ່ວມມືທີ່ດີ.

ເບື້ອງນອກຂອງຕົວລົດໄຟ EMU ຂະບວນ “ລ້ານຊ້າງ” ແມ່ນນຳໃຊ້ສີທຸງຊາດລາວ 3 ສີ “ສີແດງ, ສີຟ້າ, ສີຂາວ” ເຄືອບເປັນສີລົດ. ການອອກແບບ ແລະ ຕົບແຕ່ງພາຍໃນຂອງ

ຂະບວນລົດໄຟ EMU ໄດ້ມີການປະສານເຂົ້າກັນທາງດ້ານວັດ ທະນະທຳທີ່ເປັນມູນເຊື້ອ ແລະ ອົງປະກອບຄວາມງາມຂອງ ຊົນຊາດລາວ ແລະ ຈີນ, ເຊິ່ງມີຄວາມໝາຍສະແດງເຖິງຄວາມ ປາຖະໜາຕໍ່ຊີວິດການເປັນຢູ່ອັນດີງາມໃນອະນາຄົດຂອງປະ ຊາຊົນລາວ ແລະ ມິດຕະພາບຂອງປະຊາຊົນສອງຊາດລາວ- ຈີນ.

ລົດໄຟ EMU ຂະບວນ “ລ້ານຊ້າງ” ມີຕັ້ງລົດໄຟທີ່ກວ້າງ ຂວາງ, ອຸນຫະພູມຂອງແອເຢັນສາມາດປັບໄດ້ຕາມຄວາມຕ້ອງ ການ, ການອອກແບບບ່ອນນັ່ງແມ່ນຖືກຕາມຮູບແບບຮ່າງກາຍ ຂອງມະນຸດ, ຢູ່ດ້ານລຸ່ມຂອງບ່ອນນັ່ງທຸກຊຸດ ປະກອບມີຮູປັກສຽບ ໄຟຟ້າຕາມມາດຕະຖານຮູປັກສຽບໄຟຟ້າຂອງລາວ ແລະ ຈີນ;

ລົດໄຟ EMU ຂະບວນລ້ານຊ້າງ ມາແລ້ວ
“澜沧号” , 来了

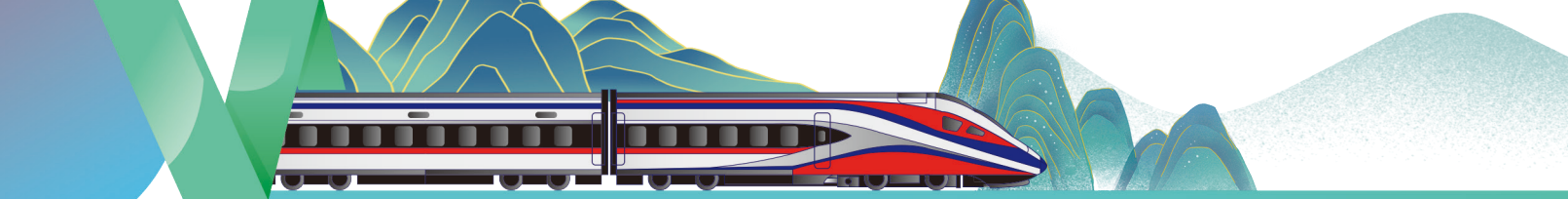


ຜູ້ຕ້ອງອາຫານ ປະກອບມີ ເຂດບາ-ອາຫານ ແລະ ອຸປະກອນ ຕ່າງໆເຊັ່ນ: ຕູໂຊອາຫານ, ເຄື່ອງເຮັດກາຝ ແລະ ໄມໂຊເວັບ; ຈິສະແດງຂໍ້ມູນຜູ້ໂດຍສານ, ການປະກາດແຈ້ງການ ແລະ ປ້າຍ ບອກການບໍລິການຕ່າງໆທັງໝົດ ແມ່ນໃຊ້ 3 ພາສານຳກັນຄື: ພາສາຈີນ, ພາສາລາວ ແລະ ພາສາອັງກິດ; ຕູ້ທີ 4 ຂອງຂະ ບວນລົດໄຟ ແມ່ນເຂດປອດສິ່ງກົດຂວາງ, ເຊິ່ງປະກອບມີສິ່ງ ອຳນວຍຄວາມສະດວກຄື ບ່ອນນັ່ງພໍ່ມີສິ່ງກົດຂວາງ ແລະ ຮາວ ຈັບ, ຫ້ອງນ້ຳສຳລັບຄົນພິການ, ປຸ່ມກົດຂໍ້ຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອ SOS ແລະ ເຄື່ອງໝາຍອັກສອນເບວສຳລັບຄົນພິການຕາ, ເພື່ອອຳ ນວຍຄວາມສະດວກໃນການເດີນທາງໃຫ້ຜູ້ໂດຍສານທີ່ເປັນຄົນ ພິການ.

ລົດໄຟ EMU ຂະບວນ “ລ້ານຊ້າງ” ມີຄວາມໄວສູງສຸດໃນ ການແລ່ນ ເຖິງ 160 ກມ/ຊມ, ປະກອບມີ 9 ຕູ້, ເຊິ່ງທັງໝົດ ສາມາດປັນຈຸໄດ້ 720 ຄົນ. ຫຼັງຈາກເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ- ຈີນເປີດນຳໃຊ້ແລ້ວ, ລົດໄຟ EMU ຂະບວນ “ລ້ານຊ້າງ” ກໍຈະສາ ມາດນຳໃຊ້ໄດ້ທັນທີໂລດ, ເຊິ່ງເວລາການເດີນທາງຈາກນະ ຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຫາ ຊາຍແດນລາວ-ຈີນຈະສັ້ນລົງຈາກ 2 ມື້ມາເປັນ 3 ຊົ່ວໂມງ, ຈາກນະຄອນຄຸນໝິງ ແຂວງຢຸນນານ ຫາ ເມືອງຊຽງຮຸ່ງ ກິ່ງແຂວງປົກຄອງຕົນເອງຊົນເຜົ່າໄທລື້ ສິບສອງພັນນາ(Jinghong City, Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture)ຈະໃຊ້ເວລາປະມານ 3 ຊົ່ວໂມງ, ສ່ວນວ່າ ໄປນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ຈະແມ່ນອອກຕອນເຊົ້າໄປ ຮອດຕອນແລງ.

本刊综合





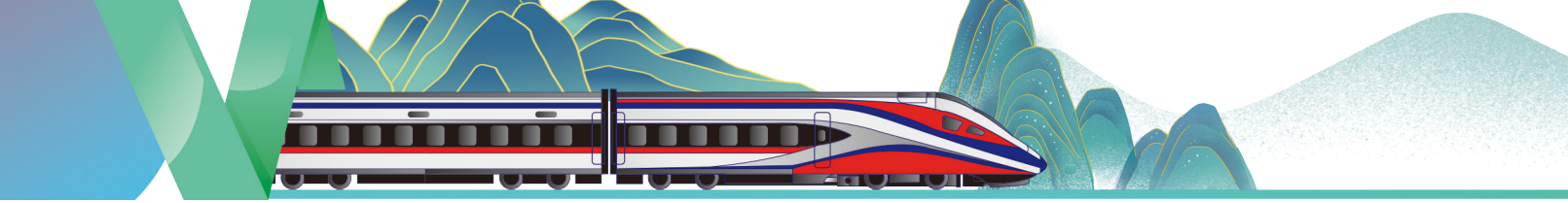
ຜູ້ກໍ່ສ້າງ 29 ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ

视觉 · 中老铁路建设者

图片来源：新华社







ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນເປັນສັນຍາລັກ ແຫ່ງມິດຕະພາບ29໑໒໑ປະເທດລາວ-ຈີນ --ການສຳພາດພິເສດຕໍ່ທ່ານ ທາ ຄຳເພົາ ເຈີນທະວັນ ເຈົ້າກະຊວງຄຸ້ມຄອງ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ ປະຈຳ ສປ ຈີນ

中老铁路是两国友谊的象征 ——专访老挝驻华大使坎葆·恩塔万

中老铁路项目将为推动长期稳定的中老全面战略合作伙伴关系朝着“好邻居、好朋友、好同志、好伙伴”的四好方向发展，以及在中老命运共同体建设中发挥重要作用与积极贡献。中老铁路项目是中老最大的合作项目，是两国友谊的象征。

ການສ້າງສຳເລັດ ແລະ ເປີດນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນເຫດການທີ່ສຳຄັນທາງປະຫວັດສາດການພົວພັນສອງຝ່າຍລາວ-ຈີນທີ່ປະຊາຊົນສອງຊາດລ້ວນແຕ່ໃຫ້ຄວາມສົນໃຈຫຼາຍ. ໃນສະບັບນີ້, ວາລະສານຈຳປາຮູ້ສຶກເປັນກຽດທີ່ທ່ານາງຄຳເພົາ ເຈີນທະວັນ ເອກອັກຄະລັດຖະທູດແຫ່ງ ສປປ ລາວປະຈຳ ສປ ຈີນ ໄດ້ຮັບການເຊື່ອເຊີນຂໍໃຫ້ສຳພາດ ເພື່ອມີຄຳເຫັນກ່ຽວກັບຄວາມໝາຍສຳຄັນຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ—

ກ່ອນອື່ນ, ຂ້າພະເຈົ້າ ຂໍສະແດງຄວາມຂອບໃຈເປັນຢ່າງຍິ່ງຕໍ່ວາລະສານ ຈຳປາ ທີ່ໄດ້ສຳພາດຂ້າພະເຈົ້າ ໃນໂອກາດທີ່ມີຄວາມໝາຍທາງປະຫວັດສາດສຳລັບການພົວພັນສອງປະເທດລາວ ແລະ ຈີນ.

ປະຊາຊົນລາວ ກໍຄືສ່ວນຕົວຂ້າພະເຈົ້າ ແມ່ນມີຄວາມພາກພູມໃຈຫຼາຍ ທີ່ໄດ້ເຫັນວ່າ ໂຄງການເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ສ້າງສຳເລັດ ແລະ ເປີດນຳໃຊ້ໃຫ້ບໍລິການຕໍ່ສັງຄົມໃນທ້າຍປີນີ້. ຂ້າພະເຈົ້າ ຕິລາຄາສູງຕໍ່ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ທີ່ຈະປະກອບສ່ວນຢ່າງຕັ້ງໜ້າເຂົ້າໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງ ສປປ ລາວ ກໍຄືການແກ້ໄຂຄວາມທຸກຍາກຂອງປະຊາຊົນລາວ. ພ້ອມນັ້ນ, ໂຄງການດັ່ງກ່າວ ບໍ່ພຽງແຕ່ເປັນການສົ່ງເສີມການໄປມາຫາສູ່ກັນ ລະຫວ່າງ ປະຊາຊົນສອງ

ຊາດລາວ-ຈີນ ເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ກໍເປັນການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ, ການທ່ອງທ່ຽວໃນອະນຸພາກພື້ນ ແລະ ພາກພື້ນອີກດ້ວຍ.

ຂ້າພະເຈົ້າເຊື່ອໝັ້ນວ່າ ໂຄງການເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຈະມີບົດບາດສຳຄັນ ແລະ ປະກອບສ່ວນຢ່າງຕັ້ງໜ້າເຂົ້າໃນການສົ່ງເສີມການເປັນຄູ່ຮ່ວມມືຍຸດທະສາດຮອບດ້ານ ທີ່ໝັ້ນຄົງຍາວນານ ຕາມທິດ 4 ດິ ຄື: ບ້ານໄກ້ເຮືອນຄຽງທີ່ດີ, ເພື່ອນມິດທີ່ດີ, ສະຫາຍທີ່ດີ ແລະ ຄູ່ຮ່ວມມືທີ່ດີ ກໍຄືການເປັນຄູ່ຮ່ວມຊາຕາກຳລາວ-ຈີນ. ໂຄງການເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແມ່ນໂຄງການຮ່ວມມືທີ່ໃຫຍ່ທີ່ສຸດຂອງລາວ ແລະ ຈີນ, ທັງເປັນສັນຍາລັກແຫ່ງມິດຕະພາບຂອງສອງປະເທດ.

ຈຸດປະສົງຂອງໂຄງການລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແມ່ນການຮ່ວມມືເພື່ອສ້າງສິ່ງອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງການຄ້າ, ການລົງທຶນ, ການທ່ອງທ່ຽວ ລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ແລະ ສປ ຈີນ ແລະ ປະເທດອື່ນໆໃນພາກພື້ນ ແລະ ໃນໂລກ. ຂ້າພະເຈົ້າເຊື່ອວ່າ ໂຄງການດັ່ງກ່າວນີ້ຍັງເປັນການສະໜັບສະໜູນຍົກລະດັບຄວາມສາມາດການແຂ່ງຂັນທາງດ້ານເສດຖະກິດໃນສະພາບທີ່ ສປປ ລາວ ເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລເປັນປະເທດເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດຂອງອະນຸພາກ

ຝັນ ແລະ ພາກຝັນ, ຊ່ວຍເຮັດໃຫ້ສປປ ລາວ ກາຍເປັນໃຈກາງ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າອຸດສາຫະກຳ, ກະສິກຳ ແລະ ອື່ນໆ ໃນອະນາຄົດ ທີ່ມີລາຄາທີ່ຖືກກວ່າ, ວ່ອງໄວກວ່າ.

ແມ່ນອນແລ້ວວ່າ ເພື່ອເຮັດໃຫ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການຮ່ວມມືລາວ-ຈີນໃຫ້ດີຫຼາຍຂຶ້ນກວ່າເກົ່າ, ຂ້າພະເຈົ້າເຫັນວ່າ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງ ສປປ ລາວ ແລະ ສປ ຈີນ ຈະຕ້ອງໄດ້ສືບຕໍ່ຮ່ວມມືກັນຄືນຄວາມ ປຶກສາຫາລື ຊອກຫາບັນດາທ່າແຮງທີ່ທັງສອງຝ່າຍມີ, ປັບປຸງສະພາບແວດລ້ອມການດຳເນີນທຸລະກິດຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ, ເລັ່ງລັດການພັດທະນາ ຊັບພະຍາກອນມະນຸດ, ຍົກສູງຄຸນນະພາບການຄຸ້ມຄອງດ້ານການ ບໍລິການ ເພື່ອດຶງດູດການລົງທຶນຈາກຕ່າງປະເທດໃຫ້ນັບມື້ນັບ ຫຼາຍຂຶ້ນ; ສປປ ລາວ ຈະຕ້ອງໄດ້ສືບຕໍ່ຮຽນຮູ້ຖອດຖອນບົດຮຽນ ດ້ານຕ່າງໆເພື່ອຈັດຕັ້ງປະຕິບັດການຕົກລົງຮ່ວມມືໃນດ້ານ ຕ່າງໆໃນຂອບສອງຝ່າຍກໍຄືບັນດາຂອບການຮ່ວມມືຕ່າງໆຂອງ ພາກຝັນ ແລະ ສາກົນ, ເພື່ອແນໃສ່ນຳເອົາຜົນປະໂຫຍດອັນແທ້ຈິງມາສູ່ປະຊາຊົນສອງຊາດ.

ແຂວງຢຸນນານເປັນແຂວງດຽວຂອງ ສປ ຈີນ ທີ່ມີຊາຍແດນຕິດຈອດກັບ ສປປ ລາວ, ການສ້າງສຳເລັດ ແລະ ການເປີດນຳໃຊ້ຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຈະເຮັດໃຫ້ບົດບາດຂອງແຂວງຢຸນນານໃນການຮ່ວມມືລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ ກັບ ສປ ຈີນ ນັບມື້ນັບຟັນເດັ່ນຂຶ້ນ. ໃນດ້ານນະໂຍບາຍ, ແຂວງຢຸນນານ ແມ່ນໜຶ່ງໃນສາມແຂວງ ຂອງ ສປ ຈີນ ທີ່ໄດ້ກຳນົດໃນແຜນແມ່ບົດວ່າດ້ວຍການສ້າງຄູ່ຮ່ວມຊາຕາກຳລາວ-ຈີນ ຈີນ-ລາວ, ເຊິ່ງມີບູລິມະສິດໃນການຈັດຕັ້ງຜັນຂະຫຍາຍບັນດາແຜນການ, ໂຄງການຕ່າງໆ; ໃນດ້ານທີ່ຕັ້ງ, ລາວ ແລະ ແຂວງຢຸນນານມີຊາຍແດນຕິດຈອດກັນທັງສາຍພູສາຍນ້ຳ, ມີວັດທະນະທຳທີ່ຄ້າຍຄືກັນ, ມີຄວາມສະດວກຫຼາຍດ້ານໃນການໄປມາ ຫາສູ່ກັນ, ເຊິ່ງໄດ້ອຳນວຍເງື່ອນໄຂອັນສະດວກໃຫ້ແກ່ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງສອງປະເທດທາງດ້ານການເມືອງ, ຄວາມໝັ້ນຄົງ, ເສດຖະກິດ, ວັດທະນະທຳ ການສຶກສາ ແລະ ອື່ນໆ. ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ແຂວງຢຸນນານ ຍັງມີທ່າແຮງທີ່ສຳຄັນທາງດ້ານເສດຖະກິດ, ເຕັກນິກວິທະຍາສາດ, ເຕັກໂນໂລຊີທີ່ໜັ້ນສະໄໝ, ມີບຸກຄະລາກອນ ທີ່ເປັນຊ່ຽວຊານ ແລະ ມີປະສົບການສູງ ແລະ ອື່ນໆ, ເຊິ່ງສາມາດຮ່ວມມືກັບລາວໃນດ້ານການລົງທຶນ, ການຄ້າຂາຍ ແລະ ໃນດ້ານຕ່າງໆ.

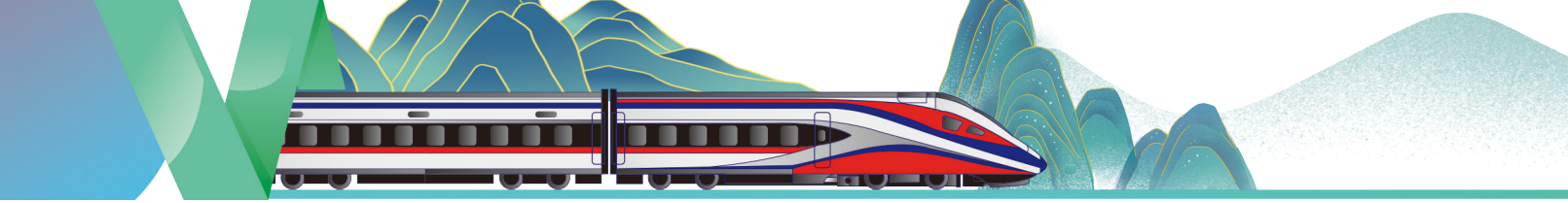


ປັດຈຸບັນນີ້, ແຂວງຢຸນນານໄດ້ມີໜຶ່ງທ່າແຮງສຳຄັນເພີ່ມຂຶ້ນອີກ—ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເຮັດໃຫ້ລາວ ກັບ ແຂວງຢຸນນານ ເຊື່ອມຕໍ່ເຂົ້າກັນຢ່າງແໜ້ນແຜ່ນກວ່າເກົ່າ.

ອະທິບາຍຮູບພາບ

ທ່ານນາງ ຄຳເຝົ້າ ເຢັນຫະວັນ, ເອກອັກຄະລັດຖະທູດແຫ່ງ ສປປ ລາວ ປະຈຳ ສປ ຈີນ

老挝驻华大使坎葆·恩塔万 供图



ຍົນດີຕ້ອນຮັບບັນດາທ່ານມາທ່ຽວລາວດ້ວຍລົດໄຟ

ທ່ານ ອຸ່ນທາວຸ ຂາວພັນ ຮອງລັດຖະມົນຕີ

ກະຊວງຖະແຫຼງຂ່າວ ວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວລາວ

欢迎乘坐动车到老挝旅游

老挝新闻文化旅游部副部长 温吞·考潘

中老铁路老挝段长 400 多公里、经过 5 个省和直辖市，即乌多姆塞省、琅南塔省、琅勃拉邦省、万象省和首都万象市。这些地方，沿途有着美丽的自然风光、丰富的森林资源、优秀的旅游景点、知名的世界遗产，你可以体验老挝各族人民极具民族特色的文化和生活方式，可以收获快乐，同时安全与健康也会得到保障。

ປີ 2021 ນີ້ເປັນປີທີ່ມີຄວາມໝາຍຄວາມສຳຄັນເປັນຢ່າງຍິ່ງ ສຳລັບ ສປປ ລາວ ແລະ ສປ ຈີນ; ເຊິ່ງທັງສອງພັກສອງລັດຖະບານ ກໍ່ຄືປະຊາຊົນສອງຊາດລາວ-ຈີນກຳລັງກະກຽມດ້ວຍຄວາມເບີກບານມ່ວນຊື່ນ ເພື່ອເປີດນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນຢ່າງເປັນທາງການໃນວັນທີ 2 ທັນວາ 2021 ພ້ອມດຽວກັນນີ້ກໍ່ເປັນການສະເຫຼີມສະຫຼອງການສ້າງຕັ້ງສາຍພົວພັນທາງການທູດລະຫວ່າງ ສປປ ລາວ-ສປ ຈີນ ຄົບຮອບ 60 ປີ.

ດັ່ງທີ່ບັນດາທ່ານໄດ້ຮັບຊາບແລ້ວວ່າ: ການແຜ່ລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ໄດ້ສົ່ງຜົນກະທົບອັນໃຫຍ່ຫຼວງ ຕໍ່ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ອຸດສາຫະກຳການທ່ອງທ່ຽວຢູ່ໃນພາກພື້ນ ແລະ ໃນໂລກ, ຈຳນວນຕົວເລກຂອງນັກທ່ອງທ່ຽວສາກົນທີ່ເດີນທາງລະຫວ່າງປະເທດໄດ້ຫຼຸດລົງຫຼາຍກວ່າ 74% ໃນປີ 2020 ທຽບໃສ່ປີ 2019. ເຖິງຢ່າງໃດກໍ່ຕາມ ແຕ່ລະປະເທດກໍ່ໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະການປ້ອງກັນ, ຄວບຄຸມ ແລະ ແກ້ໄຂການແຜ່ລະບາດພະຍາດດັ່ງກ່າວຢ່າງເຂັ້ມງວດຕາມເງື່ອນໄຂສະພາບຂອງປະເທດຕົນ. ຄຽງຄູ່ກັນນັ້ນ ຫຼາຍປະເທດກໍ່ໄດ້ມີແຜນນະໂຍບາຍສົ່ງເສີມການທ່ອງທ່ຽວພາຍໃນແນໃສ່ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳ ແລະ ລາຍຮັບໃຫ້ແກ່ສັງຄົມ, ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການຟື້ນຟູ ແລະ ພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມຂອງແຕ່

ລະປະເທດ.

ໂຄງການເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນໂຄງການໜຶ່ງທີ່ມີຄວາມໝາຍທາງດ້ານປະຫວັດສາດອັນສຳຄັນຢ່າງຍິ່ງລະຫວ່າງສອງຊາດ ລາວ-ຈີນ, ເປັນໂຄງການເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງອັລີເລີນ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຂອງ ສປ ຈີນ ແລະ ຍຸດທະສາດຂອງ ສປປ ລາວ “ຫັນປະເທດລາວທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ເປັນປະເທດເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດ” ແລະ ຍັງສອດຄ່ອງກັບແຜນແມ່ບົດວ່າດ້ວຍການເຊື່ອມຈອດອາຊຽນໃນປີ 2025.

ເພື່ອເປັນການເປີດນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນຢ່າງເປັນທາງການ, ລັດຖະບານ ສປປ ລາວ ໄດ້ສຸມໃສ່ໂຄສະນາຕະຫຼາດນັກທ່ອງທ່ຽວຈີນ ແລະ ຕະຫຼາດທ່ອງທ່ຽວສາກົນທີ່ເປັນເປົ້າໝາຍ, ພັດທະນາຜະລິດຕະພັນທ່ອງທ່ຽວໃຫ້ມີຄວາມຫຼາກຫຼາຍ, ປັບປຸງການບໍລິການໃຫ້ມີຄຸນນະພາບ, ພັດທະນາພາກພື້ນຕະຫຼານສຸຂະອະນາໄມໃນຂະແໜງການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ໂຮງແຮມທີ່ໄດ້ຮັບຮອງແລ້ວນັ້ນໃຫ້ສຳເລັດ ເພື່ອຄວາມປອດໄພ ແລະ ສ້າງຄວາມເຊື່ອໝັ້ນໃຫ້ນັກທ່ອງທ່ຽວ, ສົມທົບກັບພາກທຸລະກິດສ້າງເງື່ອນໄຂຈັດກິດຈະກຳການທ່ອງທ່ຽວພາຍໃນ “ລາວທ່ຽວລາວ” ແລະ ຮອງຮັບການເປີດປະເທດ ເພື່ອຮັບຕ້ອນນັກທ່ອງ



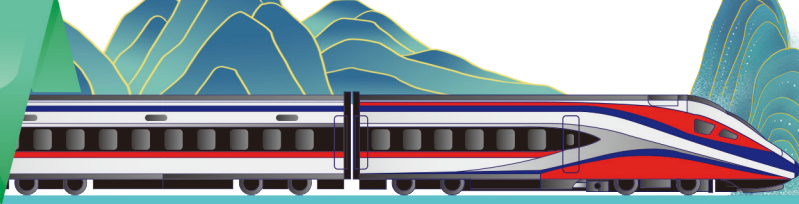
ທ່ຽວສາກົນຈາກບັນດາປະເທດທີ່ຄວບຄຸມການລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ໄດ້ດີ ດ້ວຍຮູບແບບການທ່ອງທ່ຽວ Travel Bubble ຄາດວ່າຈະຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໃນເດືອນ 3 ປີ 2022 ແລະການຮັບຮັກທ່ອງທ່ຽວຈາກປະເທດທີ່ໄດ້ຮັບວັກຊີນ 80% ຂຶ້ນໄປໃນຮູບແບບການທ່ອງທ່ຽວ Vaccinated Travel ໂດຍພາຍໃຕ້ມາດຕະການຄວບຄຸມການແຜ່ລະບາດຂອງພະຍາດໂຄວິດ-19 ຂອງລັດຖະບານຢ່າງເຄັ່ງຄັດ.

ອ້າພະເຈົ້າຂໍຖືໂອກາດນີ້ ແຈ້ງມາຍັງທ່ານຊາບວ່າເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໂດຍສະເພາະຢູ່ດິນແດນ ສປປ ລາວ ມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 422.4 ກມທີ່ແລ່ນຜ່ານ 5 ແຂວງ ຄື: ແຂວງອຸດົມໄຊ, ແຂວງຫຼວງນ້ຳທາ, ແຂວງຫຼວງພະບາງ, ແຂວງວຽງຈັນ ແລະ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ ເຊິ່ງຕາມເສັ້ນທາງດັ່ງກ່າວ ພວກເຮົາຈະໄດ້ເຫັນທິວທັດທຳມະຊາດທີ່ສວຍສົດງົດງາມ ແລະ ອຸດົມສົມບູນໄປດ້ວຍພູຜາປ່າໄມ້, ແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວທີ່ໂດດເດັ່ນ, ແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວມໍລະດົກໂລກ, ວິຖີການດຳລົງຊີວິດ, ວັດທະນະທຳ ທີ່ເປັນເອກະລັກຂອງປະຊາຊົນລາວບັນດາເຜົ່າ ເຊິ່ງນັກທ່ອງທ່ຽວສາມາດສຳຜັດ, ໄປທ່ຽວຊົມ ແລະ ຮຽນຮູ້ເອົາປະສົບການໄດ້ ດ້ວຍຄວາມເບີກບານມ່ວນຊື່ນຮັບປະກັນທາງດ້ານຄວາມປອດໄພ ແລະ ສຸຂະພາບ.

ຂະນະໂອກາດອັນມີຄວາມໝາຍຄວາມສຳຄັນນີ້, ຕາງໜ້າໃຫ້ກະຊວງຖະແຫຼງຂ່າວ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວຂ້າພະເຈົ້າຂໍສະແດງຄວາມຮູ້ບຸນຄຸນມາຍັງລັດຖະບານແຫ່ງ ສປປ ຈີນ ທີ່ໃຫ້ຄວາມຊ່ວຍເຫຼືອ ແລະ ສະໜັບສະໜູນ ສປປ ລາວ ມາໂດຍຕະຫຼອດທາງດ້ານທຶນຮອນ ແລະ ວິຊາການໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ການສ້າງພື້ນຖານໂຄງລ່າງດ້ານການຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງທາງບົກ, ສິ່ງອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ການທ່ອງທ່ຽວ. ສະແດງຄວາມຂອບໃຈເປັນຢ່າງສູງມາຍັງຄະນະຮັບຜິດຊອບຈັດງານວາງສະແດງທ່ອງທ່ຽວສາກົນຄັ້ງນີ້ ລວມທັງຄະນະປະສານງານຂອງ ສປປ ຈີນ ທີ່ໄດ້ເອົາອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ສ້າງເງື່ອນໄຂໃຫ້ ສປປ ລາວ ໄດ້ມີສ່ວນຮ່ວມໃນງານຄັ້ງນີ້. ຂໍອວຍພອນມິດຕະພາບລະຫວ່າງລາວ-ຈີນ ຈີນ-ລາວ ແລະ ສາຍພົວພັນ'ສິດິ' (ບ້ານໃຫ້ເຮືອນຄຽງທີ່ດີ ເພື່ອນມິດທີ່ດີ ສະຫາຍທີ່ດີ ຄູ່ຮ່ວມມືທີ່ດີ) "ຈົ່ງໝັ້ນຄົງຂະໜົງແກ່ນຊົ່ວກາລະນານ.

ອະທິບາຍຮູບພາບ

ທ່ານ ອຸ່ນທວງ ຂາວພັນ, ຮອງລັດຖະມົນຕີກະຊວງຖະແຫຼງຂ່າວ, ວັດທະນະທຳ ແລະ ທ່ອງທ່ຽວລາວ
老挝新闻文化旅游部副部长温吞·考潘 供图



ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ສ້າງຂວາແຫ່ງ ການຮ່ວມມື ແລະ ເປີດປະຕູສູ່ພາຍນອກ

中老铁路架起开放合作桥梁

中国（昆明）南亚东南亚研究院老挝研究所所长 孔志坚

中老铁路通车运营，必将架起开放合作的桥梁，为老挝的全面发展插上腾飞的翅膀，为东南亚地区发展提供新机遇。通过开放合作，共同建设一个持久和平、普遍安全、共同繁荣、开放包容、清洁美丽的世界，推动构建人类命运共同体。

ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນໂຄງການເຊື່ອມກັນທາງຍຸດທະສາດ ລະຫວ່າງແນວຄິດລິເລີ່ມ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຂອງປະເທດຈີນ ແລະນະໂຍບາຍ “ຫັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລເປັນປະເທດເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດ” ຂອງປະເທດລາວ. ການເປີດບໍລິການເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຈະເປັນແຮງຊຸກຍູ້ການຮ່ວມມືການເປີດປະຕູສູ່ພາຍນອກລະຫວ່າງປະເທດຈີນ ປະເທດລາວ ແລະ ປະເທດອື່ນໆໃນອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້.

ການເປີດປະຕູສູ່ພາຍນອກ ແມ່ນເຮັດໃຫ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ມີອະນາຄົດອັນສົດໃສ. ປີນີ້ ເປັນປີທີ່ປະເທດລາວ ແລະ ຈີນ ໄດ້ສ້າງສາຍພົວພັນທາງການທູດນຳກັນຄົບຮອບ 60 ປີ ພ້ອມທັງເປັນປີມິດຕະພາບລະຫວ່າງສອງປະເທດ, ເປັນປີທີ່ປະເທດລາວໄດ້ປະຕິບັດ ການປະຕິຮູບ ແລະ ປ່ຽນແປງໃໝ່ ຄົບຮອບ 35 ປີ ແລະ ປີທຳອິດແຫ່ງການປະຕິບັດ “ແຜນການພັດທະນາເສດຖະກິດສັງຄົມ ຄັ້ງທີ 9”. ປະຫວັດສາດ ແລະ ຄວາມເປັນຈິງ ໄດ້ຢັ້ງຢືນວ່າ, ການເປີດປະຕູສູ່ພາຍນອກ ຊຸກຍູ້ການພັດທະນາເສດຖະກິດ, ຍົກສູງອິດທິພົນທາງສາກົນຂອງປະເທດນັ້ນ. ສາມາດຄາດເຫັນໄດ້ວ່າ, ຫຼັງຈາກເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປີດການບໍລິການແລ້ວ, ບາດກ້າວແຫ່ງການເປີດປະຕູສູ່

ພາຍນອກຂອງປະເທດລາວ ຈະນັບມື້ນັບໃຫຍ່ຂຶ້ນ ນັບມື້ນັບໄກຂຶ້ນ. ສູ່ທິດເໜືອ ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຈະເຊື່ອມຕໍ່ກັບທາງລົດໄຟຈີນ-ເອີຣົບ(China-Europe Railway Express), ໂດຍຜ່ານການເຊື່ອມຈອດກັນກັບໜອງຄາຍປະເທດໄທ(Nong Khai, Thailand) ທີ່ແນມເຫັນກັນຢູ່ຕໍ່ໜ້າມະຄອນຫຼວງວຽງຈັນຂຶ້ນດ້ວຍແມ້ນ້ຳຂອງນັ້ນ ກໍສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ກັບເຄືອຂ່າຍເສັ້ນທາງລົດໄຟຂອງ ມາເລເຊຍ ແລະ ສິງກະໂປ, ໂດຍຜ່ານການເຊື່ອມຕໍ່ກັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ ແລະ ເສັ້ນທາງຫຼວງ ກໍສາມາດເຊື່ອມຈອດອາຊຽນເຂົ້າກັນ, ຫັນຈຸດຕ້ອຍ ທີ່ເປັນ “ປະເທດບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ” ໃນເມື່ອກ່ອນ ມາເປັນທ່າແຮງທີ່ເປັນ “ປະເທດເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດກັນ” ໃນປັດຈຸບັນ, ສ້າງເປັນເຄືອຂ່າຍຄົມມະນາຄົມພາກພື້ນທີ່ເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດກັນຂຶ້ນ, ເຊິ່ງຊຸກຍູ້ສິ່ງເສີມຄວາມສະດວກວ່ອງໄວທາງການຄ້າການລົງທຶນ, ເປັນກຳລັງແຮງຊ່ວຍໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດຂອງລາວ.

ການຮ່ວມມື ແມ່ນເຮັດໃຫ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ດຳເນີນການໄດ້ຢ່າງສະດວກ. ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປັນໂຄງການສັນຍາລັກຂອງການຮ່ວມມືທຶນພາກພື້ນຕົວຈິງ ລະຫວ່າງສອງປະເທດລາວ ແລະ ຈີນ, ເປັນພາກສ່ວນອັນສຳຄັນຂອງ



ເສັ້ນທາງສາຍກາງໃນເສັ້ນທາງລົດໄຟອາຊີ(Trans-Asian Railway, TAR), ພາຍຫຼັງການເປີດບໍລິການລົດໄຟແລ້ວ ຈະສົ່ງເສີມການພັດທະນາໃນການຫັນເປັນພາກພື້ນ. ໂດຍອາໄສເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນນີ້, ສອງປະເທດລາວ ແລະ ຈີນ ສາມາດຮ່ວມມືກັນຫຼາຍຂຶ້ນໃນການບຸກເບີກພັດທະນາແລວເສດຖະກິດລາວ-ຈີນ, ຂັບເຄື່ອນສອງປະເທດລາວ-ຈີນ ປະກອບເປັນການຄ້າການລົງທຶນ ແລະ ການຮ່ວມມືກໍາລັງການຜະລິດທີ່ມີລະດັບສູງຍິ່ງຂຶ້ນ, ເຊິ່ງຈະສົ່ງເສີມການພັດທະນາໃນທາງເລິກ ແລະ ການພັດທະນາຄວາມຮຸ່ງເຮືອງຂອງເຂດແຄມທາງທີ່ລົດໄຟຜ່ານກາຍ, ຂັບເຄື່ອນພາໃຫ້ການພັດທະນາຂອງແຕ່ລະຫ້ອງຖິ່ນ ແຕ່ລະຂະແໜງການຂອງປະເທດລາວ ກ້າວຂຶ້ນສູ່ຂັ້ນໄດຂຶ້ນໃໝ່, ທັງຍົກສູງລະດັບຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງປະຊາຊົນລາວ; ໂດຍອາໄສເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນນີ້, ສົ່ງເສີມການເປີດປະຕູ ພົວພັນກັນ, ຊຸກຍູ້ການເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຕໍ່ກັນ, ນຳເອົາໂອກາດການພັດທະນາອັນໃໝ່ມາສູ່ບັນດາປະເທດອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້. ໃນໄລຍະນີ້, ພະຍາດໂຄວິດ-19 ຍັງແຜ່ລະບາດຢ່າງຮ້າຍແຮງຢູ່ໃນປະເທດແຫຼມອິນດູຈີນ, ຂົ່ມຂູ່ຄວາມປອດໄພທາງສຸຂະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນຢ່າງຮ້າຍແຮງ, ມີພຽງແຕ່ການຮ່ວມມືກັນ, ຈຶ່ງຈະສາມາດຍາດໄດ້ໄຊຊະນະຕໍ່ການຕໍ່

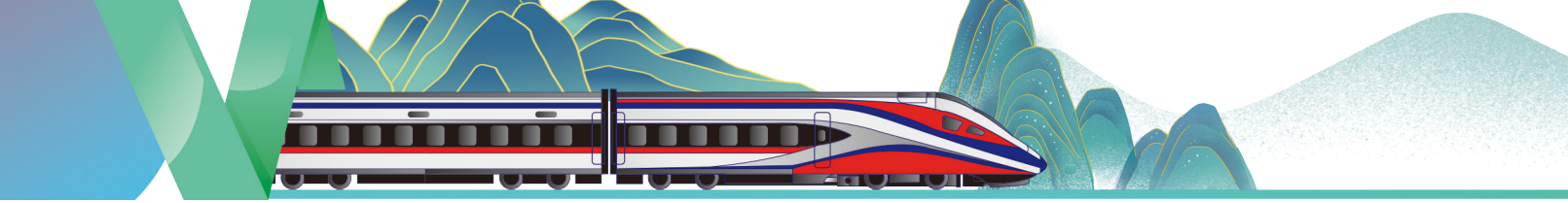
ຕ້ານພະຍາດໂຄວິດ-19.

ການເປີດບໍລິການເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ, ຈະແມ່ນການສ້າງເປັນຂົວແຫ່ງການຮ່ວມມື ແລະ ການເປີດປະຕູສູ່ພາຍນອກຂຶ້ນມາຢ່າງແນ່ນອນ, ຈະເປັນການຕິດປົກປິ່ນໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາຢ່າງຮອບດ້ານຂອງປະເທດລາວ, ແລະ ສະໜອງໂອກາດໃໝ່ໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາຂອງແຫຼມອິນດູຈີນ. ໂດຍຜ່ານການຮ່ວມມື ແລະ ການເປີດປະຕູສູ່ພາຍນອກ, ຮ່ວມກັນກໍ່ສ້າງໂລກທີ່ມີສັນຕິພາບຍືນຍົງ ມີຄວາມປອດໄພທົ່ວໄປ ມີຄວາມຮຸ່ງເຮືອງຮ່ວມກັນ ມີການເປີດກວ້າງໃຈກວ້າງ ແລະ ປອດໃສສວຍງາມ, ຊຸກຍູ້ການກໍ່ສ້າງປະຊາຄົມຮ່ວມຊາຕາກຳຂອງມວນມະນຸດ.

ອະພິບາຍສູບພາບ

ທ່ານນາງ ຂົງຈີ້ຈຽນ(Kong Zhijian)ຮອງຫົວໜ້າພະແນກຄົ້ນຄວ້າປະເທດລາວ, ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າອາຊີໃຕ້ ແລະ ອາຊີອາຄະເນແຫ່ງຊາດຈີນ (ຄຸນໝາຍ)

中国（昆明）南亚东南亚研究院老挝研究所副所长孔志坚 供图



ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໄດ້ສ້າງຂົວແຫ່ງ ການຮ່ວມມື ແລະ ເປີດປະຕູສູ່ພາຍນອກ

中老铁路的重要性及带来的好处

老挝中国研究中心主任 西提塞·赛雅翁

中老铁路是“中老命运共同体”的重要标志，是加强中老全面战略合作伙伴关系向着“四好”方针长久稳定发展的重要项目。该项目是老挝“陆锁国”变“陆联国”战略与中国提出的“一带一路”倡议的对接，也是“中老经济走廊”建设逐步实施的一部分。

ເຖິງແມ່ນວ່າໃນໄລຍະ 2 ປີຜ່ານມານີ້, ສະພາບ ໂຄວິດ-19 ໄດ້ສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ແລະ ບັນດາໂຄງການຕ່າງໆກໍຕາມ, ແຕ່ໂຄງການທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ, ແມ່ນໄດ້ປະຕິບັດສໍາເລັດຕາມແຜນການ, ເຊິ່ງໄດ້ມີການສົ່ງມອບຂະບວນລ້ານຊ້າງຢ່າງເປັນທາງການໃນວັນທີ 16 ຕຸລາ 2021 ແລະ ໃນປັດຈຸບັນກໍາລັງຢູ່ໃນໄລຍະການທົດລອງນໍາໃຊ້ຕົວຈິງ. ຄາດວ່າການບໍລິການຂົນສົ່ງຖ້ວນປະຖົມມະລືກຈະເປີດນໍາໃຊ້ຢ່າງເປັນທາງການ ໃນວັນທີ 3 ທັນວາ 2021 ນີ້.

ໂຄງການລົດໄຟລາວ-ຈີນເປັນສັນຍາລັກທີ່ສໍາຄັນຂອງການເປັນ “ຄູ່ຮ່ວມຊະຕາກໍາລາວ-ຈີນ” ແລະ ເປັນການເສີມຂະຫຍາຍການເປັນຄູ່ຮ່ວມມືຍຸດທະສາດຮອບດ້ານ ທີ່ໝັ້ນຄົງຍາວນານ ຕາມທິດ 4 ດີ ໃຫ້ແໜ້ນແຟ້ນ ແລະ ເຂົ້າສູ່ລວງເລິກຍິ່ງໆຂຶ້ນ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວເປັນການເຊື່ອມໂຍງຍຸດທະສາດທີ່ສໍາຄັນຂອງສອງຊາດຄື: “ການຫັນປະເທດບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ ເປັນປະເທດເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດ” ຂອງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ເຂົ້າກັບຍຸດທະສາດ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຂອງ ສປປ ຈີນ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວຍັງແມ່ນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ “ແລວເສດຖະກິດລາວ-ຈີນ” ໃຫ້ເປັນຮູບປະທໍາທີ່ອະນາຄົດ.

ໂດຍເຫັນໄດ້ຄວາມສໍາຄັນຄືດັ່ງກ່າວ: ຝັກ ແລະ ລັດຖະ

ບານທັງສອງປະເທດໄດ້ຕົກລົງເປັນເອກະພາບ, ເພື່ອສ້າງໂຄງການລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແລະ ເພື່ອໃຫ້ໂຄງການໄດ້ຖືກຈັດຕັ້ງປະຕິບັດຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ, ທັງສອງຝ່າຍໄດ້ຮ່ວມກັນສ້າງຕັ້ງບໍລິສັດ ທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຈຳກັດ, ເຊິ່ງລັດຖະບານລາວຖື ຮຸ້ນ 30% ແລະ ລັດຖະບານຈີນຖືຮຸ້ນ 70%.

ຈາກການຜົນຂອງການສຶກສາທາງດ້ານເສດຖະກິດເຕັກນິກ (FS) ຂອງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ແລະ ກົມທາງລົດໄຟ ກະຊວງໂຍທາ ແລະ ຂົນສົ່ງໄດ້ຢັ້ງຢືນວ່າ: ໂຄງການດັ່ງກ່າວຈະໃຫ້ຜົນຕອບແທນໂດຍກົງ ຫຼື ອັດຕາຜົນຕອບແທນພາຍໃນ (IRR) ປະມານ 6,3%, ເຖິງແມ່ນວ່າອັດຕາຜົນຕອບແທນໂດຍກົງດັ່ງກ່າວແມ່ນຢູ່ ໃນລະດັບທີ່ບໍ່ສູງ ຖ້າທຽບໃສ່ໂຄງການລົງທຶນທາງທຸລະກິດໂດຍທົ່ວໄປ, ແຕ່ຖ້າທຽບໃສ່ໂຄງການລົງທຶນພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂະໜາດໃຫຍ່ກໍຖືວ່າເປັນອັດຕາຜົນຕອບແທນທີ່ຢູ່ໃນເກນມາດຕະຖານ. ຖ້າທຽບໃສ່ອັດຕາດອກເບ້ຍທີ່ທະນາຄານນໍາເຂົ້າສົ່ງອອກ ສປປ ຈີນ ໃຫ້ກູ້ຢືມໃນອັດຕາ 2,3% ກໍຖືວ່າເປັນໂຄງການທີ່ມີປະສິດທິຜົນ ແລະ ສາມາດສ້າງຜົນກໍາໄລໃນໄລຍະຍາວ. ໂຄງການດັ່ງກ່າວຍັງໃຫ້ຜົນປະໂຫຍດທາງອ້ອມຂ້ອນອ້າງດີ, ເຊິ່ງອັດຕາຜົນຕອບແທນພາຍໃນທາງດ້ານເສດຖະກິດ (ERR) ສູງເຖິງ 18,5%, ເຊິ່ງອັດຕາຜົນຕອບແທນດັ່ງ



ກ່າວ, ຖ້າທຽບການລົງທຶນໃສ່ໂຄງການພັດທະນາພື້ນຖານໂຄງລ່າງຂະໜາດໃຫຍ່ ເພື່ອຜັນປະໂຫຍດຕໍ່ສາທາລະນະທົ່ວໄປກໍ່ຖືວ່າ ສູງກວ່າມາດຕະຖານສາກົນ.

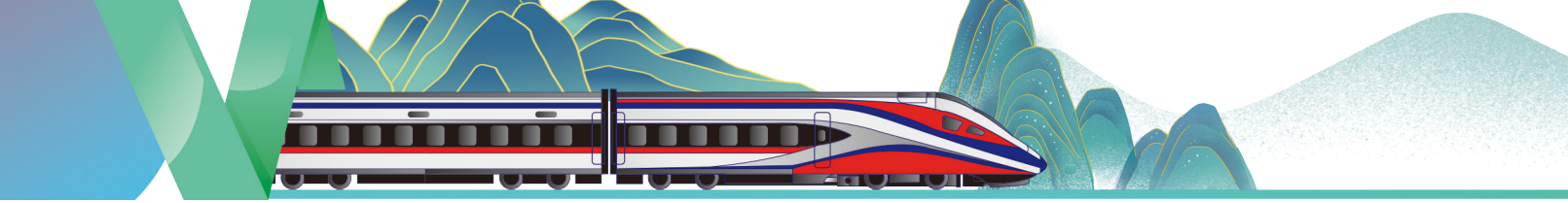
ນອກຈາກຄວາມສຳຄັນ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້ແລ້ວ, ໂຄງການດັ່ງກ່າວຍັງຈະສ້າງປະໂຫຍດທາງກົງ ແລະ ທາງອ້ອມໃຫ້ແກ່ ສປປ ລາວ, ສປ ຈີນ ແລະ ປະເທດໃກ້ຄຽງໃນຫຼາຍດ້ານ, ເຊິ່ງສາມາດສະຫຼຸບໂດຍຫຍໍ້ຄືດັ່ງນີ້: ໂຄງການລົດໄຟລາວ-ຈີນເປັນການລົງທຶນຂະໜາດໃຫຍ່, ສາມາດສົ່ງເສີມ ແລະ ພັດທະນາຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຫຼື ທຸລະກິດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງໃຫ້ມີການເຕີບໃຫຍ່ຂະຫຍາຍຕົວ ແລະ ຊຸກຍູ້ການຂະຫຍາຍຕົວຂອງເສດຖະກິດໂດຍລາວ ໃຫ້ໄວ ແລະ ມີຄຸນນະພາບຂຶ້ນ; ເຮັດໃຫ້ລາວສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ ແລະ ກາຍເປັນໃຈກາງທາງການຂົນສົ່ງຂອງພາກພື້ນ; ເຮັດໃຫ້ການນຳເຂົ້າ-ສົ່ງອອກສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ຂົນສົ່ງໄດ້ຈຳນວນຫຼາຍ, ຫຼຸດຄວາມສ່ຽງໃນການເກີດອຸບັດຕິເຫດ, ສາມາດຫຼຸດຕົ້ນທຶນໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ແລະ ຫຼຸດຕົ້ນທຶນໃນການຄ່ຽນຖ່າຍ ຫຼື ເອົາສິນຄ້າຂຶ້ນລົງໄດ້ຫຼາຍ; ຫຼຸດຄວາມແອອັດຂອງລົດຂົນສົ່ງ ແລະ ລົດໂດຍສານຕາມເສັ້ນທາງຫຼວງ, ເຊິ່ງຈະເຮັດໃຫ້ທາງຫຼວງແຫ່ງຊາດຖືກເປັດໝັ້ນລົງ, ຫຼຸດຜ່ອນການນຳເຂົ້ານ້ຳມັນ, ຫຼຸດຜ່ອນມົນລະ

ພິດ, ຜູ້ປະກອບການ ແລະ ຜູ້ໂດຍສານມີທາງເລືອກຫຼາຍຂຶ້ນ; ດິນເປົ້າຫວ່າງໄດ້ຮັບພັດທະນາ ແລະ ຖືກນຳໃຊ້ໃຫ້ເກີດປະໂຫຍດ, ສົ່ງເສີມການພັດທະນາຊຸມຊົນລຽບຕາມແລວທາງ ແລະ ສະຖານີລົດໄຟ; ສ້າງວຽກເຮັດງານທຳໃນທັງໄລຍະເວລາກໍ່ສ້າງ ແລະ ເວລາດຳເນີນການບໍລິການ, ຄົນລາວຄ່ອຍໆໄດ້ຮັບເຕັກນິກ, ຄວາມຮູ້ໃນກໍ່ສ້າງ ແລະ ການບໍລິຫານ; ສາມາດດຶງດູດການລົງທຶນ, ເຮັດໃຫ້ປະລິມານການຄ້າເພີ່ມຂຶ້ນ; ສາມາດດຶງດູດນັກທ່ອງທ່ຽວຈາກປະເທດໃກ້ຄຽງ ແລະ ທົ່ວໂລກເຂົ້າມາທ່ອງທ່ຽວໃຫ້ຫລາຍຂຶ້ນ, ໂດຍສະເພາະນັກທ່ອງທ່ຽວຈາກພາກໃຕ້ ແລະ ພາກຕາເວັນຕົກສຽງໃຕ້ຂອງຈີນ ແລະ ຈາກພາກຕາເວັນອອກສຽງເໜືອ ແລະ ພາກເໜືອຂອງໄທຈະມາໃຊ້ບໍລິການຂຶ້ນ; ຍ້ອນການຂົນສົ່ງສະດວກ ແລະ ມີຕົ້ນທຶນຕ່ຳ

ອະທິບາຍຮູບພາບ

ທ່ານ ສິດທິໄຊ ໄຊຍະວົງ, ຫົວໜ້າສູນຄົ້ນຄວ້າຈີນ ມະຫາວິທະຍາໄລແຫ່ງຊາດລາວ

老挝中国研究中心主任西提塞 · 赛雅翁 供图



ກວ່າເກົ່າ, ຜູ້ບໍລິໂພກໄດ້ຮັບສິນຄ້າລາຄາຕໍ່າ ແລະ ມີທາງເລືອກຫຼາຍຂຶ້ນ; ສາມາດສ້າງລາຍໄດ້ຈາກການບໍລິການເຊັ່ນ: ຄ່າເຊົ່າສາງ, ຄ່າຄ່ຽນຖ່າຍສິນຄ້າ, ຄ່າປະກັນໄພ, ຄ່າພາສີ, ອາກອນ, ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິຫານອື່ນໆ.

ຄຽງຄູ່ກັບຜົນປະໂຫຍດຄືດັ່ງກ່າວມາຂ້າງເທິງນີ້, ເພື່ອການພັດທະນາຜົນປະໂຫຍດສ່ວນລວມຂອງຊາດ, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ດິນແລະ ສິ່ງກໍ່ສ້າງບາງສ່ວນຖືກຜັນກະທົບຈາກການພັດທະນາ, ແຕ່ທາງໂຄງການກໍໄດ້ຄິດໄລ່ຄ່າຊົນເຊີຍ ແລະ ຈັດສັນໃນເງື່ອນໄຂທີ່ແທດເໝາະພໍສົມຄວນ; ຖ້າລັດຖະບານ ແລະ ຜູ້ປະກອບການບໍລິການວາງແຜນ ແລະ ຄຸ້ມຄອງເປັນຢ່າງດີກໍອາດຈະເກີດມີຜົນກະທົບຕໍ່ທຸລະກິດຂົນສົ່ງໂດຍສານລະຫວ່າງແຂວງ ແລະ ເມືອງທີ່ລຽບຕາມແລວທາງລົດໄຟ, ໂດຍສະເພາະສາຍ

ການບິນ, ຜູ້ຂັບລົດໂດຍສາຍ ແລະ ລົດບັນທຸກ, ແຕ່ກໍສາມາດປ່ຽນໄປບໍລິການ ຢູ່ເມືອງ ຫຼື ແຂວງອື່ນ, ເພື່ອເຊື່ອມຈອດການຂົນສົ່ງຮູບແບບອື່ນໆກັບການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ; ຍ້ອນການຂົນສົ່ງສະດວກ ແລະ ມີຕົ້ນທຶນຕໍ່າກວ່າເກົ່າ, ອາດມີສິນຄ້າຈາກປະເທດໃກ້ຄຽງລົງໄຫຼເຂົ້າມາລາວເພີ່ມຂຶ້ນ, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ມີການແຂ່ງຂັນທີ່ຮຸນແຮງຂຶ້ນຕື່ມ, ຖ້າພາກປະກອບການບໍລິການວາງແຜນ ແລະ ປັບຕົວຢ່າງຫັນການ, ຈະຖືກຜັນກະທົບແນ່ນອນ; ສໍາລັບການທ່ອງທ່ຽວກໍເປັນກັນຍ້ອນມີນັກທ່ອງທ່ຽວຈໍານວນຫຼວງຫຼາຍເພີ່ມຂຶ້ນຢ່າງໄວວາ, ການບໍລິການອາດຈະຮອງຮັບບໍ່ທັນ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມຂອງແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວອາດຖືກທຳລາຍ. ສະນັ້ນ, ຕ້ອງໄດ້ມີການຝຶກອົບຮົມພະນັກງານ ແລະ ກໍານະກອນລາວ, ເພື່ອພະຍາຍາມຫັນປ່ຽນແນວຄິດ, ສັງລົມ



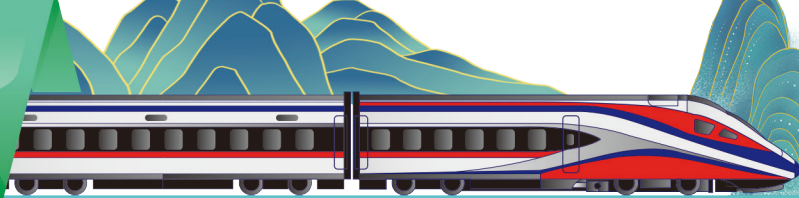
ເຕັກນິກ, ຄວາມຮູ້ ແລະ ວິທີການບໍລິຫານຍຸກໃໝ່; ພັດທະນາ
ສິນຄ້າ ແລະ ການບໍລິການໃຫ້ສູງຂຶ້ນ, ເພື່ອຕອບສະໜອງກັບ
ຄວາມຕ້ອງການຂອງຄູ່ຄ້າ ແລະ ລູກຄ້າທີ່ຢູ່ປະເທດໃກ້ຄຽງ.

ດັ່ງນັ້ນ, ໂຄງການລົດໄຟລາວ-ຈີນຈະບໍ່ເຮັດໃຫ້ ສປປ ລາວ
ເກີດມີໜ້າສິນຈຳນວນມະຫາສານ ຈົນຖືກຍຶດໂຄງການຈາກ ຝ່າຍ
ຈີນ, ແຕ່ມັນຈະຮັດໃຫ້ຕົ້ນທຶນຂົນສົ່ງ ຫຼື ຕົ້ນທຶນທາງໂລຈິດສະ
ຕິກ (Logistic) ຂອງລາວຖືກລົງ; ເຮັດໃຫ້ປະເທດລາວສາມາດ
ເຊື່ອຕໍ່ ແລະ ກາຍເປັນໃຈກາງທາງດ້ານການຂົນສົ່ງຂອງພາກ
ພື້ນ; ສາມາດສົ່ງເສີມການພັດທະນາຊັບພະຍາກອນມະນຸດ ແລະ
ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມໂດຍລວມຂອງຊາດໃຫ້ຂະຫຍາຍຕົວສູງຂຶ້ນ
ຢ່າງມີຄຸນນະພາບ; ສົ່ງເສີມຖານະບົດບາດຂອງລາວໃນເວທີ
ສາກົນໃຫ້ສູງເດັ່ນຂຶ້ນ.

ອະທິບາຍຮູບພາບ

ຂົວຂອງທາງດ່ວນວຽງຈັນ-ວັງວຽງ (ຂວາ) ແລະ ຂົວຂອງເສັ້ນທາງລົດ
ໄຟລາວ-ຈີນ ທີ່ກຳລັງກໍ່ສ້າງ, ຖ່າຍຢູ່ແຂວງວຽງຈັນ, ປະເທດລາວ

在老挝万象省航拍的建设中的万万高速桥梁（右）和中老铁路桥梁 新华社 图



ຮ່ວມກັນສ້າງ "ຫນຶ່ງແລວ ຫນຶ່ງເສັ້ນທາງ" ເສັ້ນທາງລົດໄຟຈີນໄດ້ບຸກເບີກອອກໂລກໃຫມ່

共建“一带一路”，中国铁路“跑”出新天地



ບ່ອນກໍ່ສ້າງຂອງຂົວເລກ 2 ເສັ້ນທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງຈາກກາຕາ
(Jakarta) - ບັນດູງ(Bandung)
雅万高铁2号桥施工现场 新华社 图

随着“一带一路”建设的推进，越来越多中国参与建设的铁路在亚洲、欧洲、非洲等地区落地生根，促进了国家间的互联互通，也让更多地区更紧密地连接在一起。

ຄຽງຄູ່ກັນກັບການດຳເນີນສົ່ງເສີມການກໍ່ສ້າງ “ໜຶ່ງແລວໜຶ່ງເສັ້ນທາງ”, ມີເສັ້ນທາງລົດໄຟທີ່ປະເທດຈີນເຂົ້າຮ່ວມການກໍ່ສ້າງ ນັບມື້ນັບຫຼາຍຂຶ້ນໄດ້ແຕກຕ່າງອອກເປັນຢູ່ເຂດອາຊີ ເຂດເອີຣົບ ເຂດອາຟຼິກາ ແລະ ອື່ນໆ, ເຊິ່ງໄດ້ຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມການເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດກັນລະຫວ່າງແຕ່ລະປະເທດ, ທັງເຮັດໃຫ້ຫຼາຍພາກພື້ນໄດ້ຟື້ວພັນກັນຢ່າງແໜ້ນແຟ້ນກວ່າເກົ່າ.

ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ໄຟລາວມາໄວສູງຈາກາຕາ(Jakarta) - ບັນດູງ(Bandung)

雅万高铁

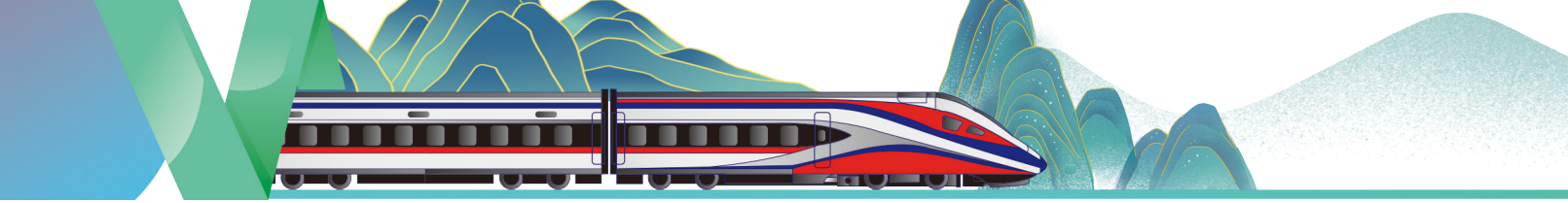
ຕົວເມືອງບັນດູງເປັນແຫຼ່ງທ່ອງທ່ຽວຂອງປະເທດອິນໂດເນເຊຍ. ໃນແຕ່ລະລະດູຮ້ອນ, ຊາວເມືອງຈາກາຕາທຶນຄວາມຮ້ອນບໍ່ໄຫວ ກໍເດີນທາງໄປລີ້ຮ້ອນຢູ່ຕົວເມືອງບັນດູງ ເຊິ່ງເປັນບ່ອນທີ່ເຢັນສະບາຍ, ລົດຕິດຮ້າຍແຮງຢູ່ເທິງເສັ້ນທາງດ່ວນ, ໄລຍະຄວາມຍາວ 150 ກິໂລແມັດ ສ່ວນຫຼາຍຕ້ອງການເວລາເດີນທາງ 3-5 ຊົ່ວໂມງ.

ໃນວັນທີ 28 ມັງກອນ 2021, ໂຄງການສັນຍາລັກຂອງ “ໜຶ່ງແລວໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ທີ່ສອງປະເທດຈີນ ແລະ ອິນໂດເນເຊຍຮ່ວມກັນກໍ່ສ້າງນັ້ນ ກໍຄື ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວມາໄວສູງຈາກາຕາ-ບັນດູງນັ້ນ, ຊ່ອງທາງເຊື່ອມຕໍ່ຂອງສະຖານີລັດເຈີເຄີໄດ້ກໍ່ສ້າງສຳເລັດ, ສາຍປະສານພື້ນຖານປູກ້າ ໄດ້ “ຈັບມື” ກັບເສັ້ນທາງລົດໄຟ ອິນໂດເນເຊຍທີ່ມີໃນປັດຈຸບັນ, ເຊິ່ງໄດ້ສ້າງເງື່ອນໄຂໃຫ້ແກ່ວຽກງານການຈອດຕາມແຜນ ວຽກໃນການຈອດຮາງເຫຼັກກ້າຍາວ ແລະ ອື່ນໆ ຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວມາໄວສູງຈາກາຕາ-ບັນດູງໃນໄລຍະຕໍ່ໄປ.

ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວມາໄວສູງຈາກາຕາ-ບັນດູງ ເປັນ “ໃບສັ່ງທຳອິດ” ຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວມາໄວສູງຂອງຈີນທີ່ເປັນລະບົບຮອບດ້ານ ອົງປະກອບຄົບຊຸດ ແລະ ສາຍຕ່ອງໂສ້ການຜະລິດຮອບດ້ານທີ່ນຳອອກໄປສູ່ພາຍນອກ, ເປັນເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວມາໄວສູງສາຍທຳອິດຂອງເຂດອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້, ເຊິ່ງບໍ່ພຽງແຕ່ຈະປັບປຸງສະພາບຄົມມະນາຄົມຂອງທ້ອງຖິ່ນເທົ່ານັ້ນ, ຍັງຈະສະໜອງຕຳແໜ່ງວຽກງານອັນຫຼວງຫຼາຍໃຫ້ແກ່ອິນໂດເນເຊຍອີກດ້ວຍ.

ລາມະ ແລະ ອາຈິກ ທີ່ຮຽນຈົບຈາກມະຫາວິທະຍາໄລອັນມີຊື່ສຽງຂອງປະເທດອິນໂດເນເຊຍ, ເພື່ອ “ຮ່ຳຮຽນເຕັກນິກການກໍ່ສ້າງລະດັບແຖວໜ້າຂອງໂລກ” ຈຶ່ງມີຄວາມກະຕືລືລົ້ນເລືອກໄປເຮັດວຽກຢູ່ໂຄງການເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວມາໄວສູງ





ຈາກກາຕາ-ບັນດຸງ. ພວກອາຈານຈິນອະທິບາຍຕອບຄໍາຖາມ ແມ່ນລະອຽດ ມີຄວາມອົດທົນ, ອີກທັງຍັງໄດ້ເຮັດຫ້ອງຮຽນພາສາຈິນໃຫ້ເຂົາເຈົ້າສອງຄົນສະເພາະ, ສຸມໃສ່ການຮຽນຮູ້ຄໍາສັບວິສະວະກໍາ. ເວລາຜ່ານໄປບໍ່ດົນ, ສອງຄົນນີ້ໄດ້ກາຍເປັນພະນັກງານຫຼັກແຫຼ່ງດ້ານເຕັກນິກໃນກຸ່ມຄົນຮັບຈ້າງທ້ອງຖິ່ນ, ບໍ່ພຽງແຕ່ສາມາດເປັນ “ຂົວຕໍ່” ເມື່ອຄະນະຂອງຈິນ ແລະ ອິນໂດເນເຊຍແລກປ່ຽນກັນ, ຍັງສາມາດປະສານກັບປະສົບການວຽກງານຂອງຕົວເອງ ມາແບ່ງປັນຂໍ້ສໍາຄັນໃນການປະຕິບັດຕົວຈິງກັບທີ່, ແລະ ສິດສອນເຕັກນິກໃຫ້ແກ່ພະນັກງານອິນໂດເນເຊຍທີ່ຫາກໍ່ເຂົ້າຮ່ວມໃນໂຄງການ.

ທ່ານນາງ ລິນີ ສຸມານີ(Rini Mariani Soemarno) ລັດຖະມົນຕີກະຊວງລັດວິສາຫະກິດອິນໂດເນເຊຍໄດ້ຍ້ອງຍໍວ່າ, ເສັ້ນທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງຈາກກາຕາ-ບັນດຸງ ຈະອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການເດີນທາງຂອງປະຊາຊົນ, ຂັບເຄື່ອນການພັດທະນາຂອງຂະແໜງການຕາມແຄມເສັ້ນທາງ, ສົ່ງຜົນກະທົບທາງບວກໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ສັງຄົມຂອງອິນໂດເນເຊຍ ດ້ວຍຮູບແບບຍືນຍົງ, “ເສັ້ນທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງຈາກກາຕາ-ບັນດຸງ ເປັນຄວາມເອກອ້າງທະນົງໃຈຮ່ວມກັນຂອງພວກເຮົາ.”

ເສັ້ນທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງ ເມັກກາ(Mecca) ຫາ ເມດີນາ(Madina)
麦麦高铁

ເຈດດາ (Jeddah) ຕົວເມືອງຂະໜາດທີ່ສອງຂອງປະເທດ ອາຣັບປີຊາອູຕິດ(Kingdom of Saudi Arabia) ຕັ້ງຢູ່ຝັ່ງຕາເວັນອອກຂອງທະເລແດງ(Red Sea), ທີ່ນີ້ປະກອບມີທ່າເຮືອໃຫຍ່ທີ່ສຸດຂອງ ອາຣັບປີຊາອູຕິດ ແລະ ສະໜາມບິນສາກົນ ອັບດູນລາຊີສ(King Abdulaziz International Airport), ເຊິ່ງເປັນເຂດທີ່ຕ້ອງຜ່ານ ຖ້າໄປເມືອງ ເມັກກາ ແລະ ເມືອງເມດີນາ.

ຊາວເມືອງເຈດດາ ອາເມດ(Ahmad), ໃນຫຼາຍຮຸ້ນຄົນຂອງບັນພະບູລຸດຂອງລາວລ້ວນແຕ່ເຮັດການບໍລິການອາຫານໃຫ້ແກ່ນັກທ່ອງທ່ຽວທີ່ໄປມາຫາສູ່ກັນ, ເຊິ່ງໄດ້ເປັນສັກຂີພິຍານໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາທາງດ້ານຄົມມະນາຄົມລະຫວ່າງສາມຕົວເມືອງ. “ໃນເບື້ອງຕົ້ນທໍາອິດແມ່ນຂີ້ນ້ຳ ຫຼື ຂີ້ອູດ, ການເດີນທາງລໍາບາກຫຼາຍ ແລະ ການໃຊ້ເວລາກໍຍາວນານ; ຫຼັງຈາກນີ້ເສັ້ນທາງຫຼວງແລ້ວ, ລົດຍົນເປັນລ້ານຄັນກໍແລ່ນໄປແລ່ນມາຢ່າງບໍ່ຂາດສາຍ, ຈິ່ງໄດ້ກາຍເປັນຫົວຫັດອັນພິເສດໜຶ່ງຂອງປະເທດອາຣັບປີຊາອູຕິດ, ແຕ່ໂຄງລ່າງພື້ນຖານທີ່ນັບມື້ນັບເກົ້າແກ່ ໄດ້ກາຍເປັນບັນຫາໃໝ່ອີກ.”

ໃນປີ 2018, ເສັ້ນທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງເມັກກາ-ເມດີນາ ທີ່ວິສາຫະກິດຈິນເຂົ້າຮ່ວມການກໍ່ສ້າງ ໄດ້ເປີດການບໍລິການ. ເສັ້ນທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງລາງຮູ້ທີ່ແລ່ນດ້ວຍໄຟຟ້າມີຄວາມໄວສູງທີ່ສຸດຢູ່ໃນແຖບທະເລຊາຍຂອງໂລກ, ໄດ້ຕັດຮອນເວລາເດີນທາງລະຫວ່າງເມືອງເມັກກາ ຫາ ເມດີນາ ຈາກ 4 ຊົ່ວໂມງແຕ່ກ່ອນ ລົງມາເປັນ 2 ຊົ່ວໂມງ, ປະລິມານຂົນສົ່ງຜູ້

ໂດຍສານແຕ່ລະປີທະລຸ 15 ລ້ານເທື່ອຄືນ, ເຊິ່ງໄດ້ຫຼຸດຜ່ອນຄວາມ
ກົດດັນທາງດ້ານຄົມມະນາຄົມຂອງທ້ອງຖິ່ນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ,
ການເດີນທາງກໍ່ຍິ່ງສະບາຍກວ່າເກົ່າ.

ຫຼັງຈາກການເປີດການບໍລິການ 2 ກວ່າປີນີ້, ປະສິດທິ
ຜົນການດຳເນີນຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟຄວາມໄວສູງເມັກກາ-
ເມດີນາ ໄດ້ກາຍຄວາມຄາດຫວັງ, ອັດຕາຖືກເວລາຂອງຂະ
ບວນລົດໄຟກາຍກວ່າ 93%, ອັດຕາການຂີ່ລົດໄຟ ກາຍກວ່າ
82%, ລະດັບການໄດ້ກຳໄລຄ່ອຍໆສູງຂຶ້ນ. ທ່ານ ອາເມດ ພະ
ນັກງານທ້ອງຖິ່ນເວົ້າວ່າ: “ຫຼັງຈາກເສັ້ນທາງລົດໄຟເມດາ-ເມ
ດີນາ ເປີດການບໍລິການແລ້ວ, ຈຶ່ງໄດ້ເປີດສາກໃໝ່ໃຫ້ແກ່ການ
ພັດທະນາທາງດ້ານຄົມມະນາຄົມຂອງອາຣັບຊາອູດິດ, ກໍ່ໄດ້
ສົ່ງກຳລັງຄວາມມີຊື່ວິດຊື່ອາເວົ້າໃນການພັດທະນາຂອງທ້ອງ
ຖິ່ນ, ເຮັດໃຫ້ຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງພວກເຮົານັບມື້ນັບດີຂຶ້ນ.”

ເສັ້ນທາງລົດໄຟຮົງກາລີ(Hungary)-ແຊັກບີ(Serbia)

匈塞铁路

ໃນເດືອນ ພະຈິກ 2020, ເສັ້ນທາງລົດໄຟຮົງກາລີ-ແຊັກ
ບີຕອນທາງເຈມິນ(Zemun)-ປາທະຈິນິຄະ(Batajnika) ໄດ້
ສຳເລັດການຫັນສາຍ ແລະ ເປີດການບໍລິການຢ່າງສະດວກ.
ເສັ້ນທາງລົດໄຟຮົງກາລີ ຫາແຊັກບີໄດ້ເຊື່ອມຕໍ່ນະຄອນຫຼວງ
ບູດາແປັດ ປະເທດຮົງກາລີ(Budapest, Hungary) ກັບ ນະ
ຄອນຫຼວງແບນກຼາດປະເທດແຊັກບີ(Belgrade, Serbia), ມີ
ໄລຍະຄວາມຍາວ 350 ກິໂລແມັດ, ເປັນໂຄງການສຳຄັນຂອງ
ຂີ້ລິເລີ່ມ “ໜຶ່ງແລວ ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ” ຂອງປະເທດຈີນ ຮ່ວມກັນ
ສ້າງສານຳກັນກັບປະເທດເອີຣົບກາງ ແລະ ເອີຣົບຕາເວັນອອກ.

ທີ່ນະຄອນຫຼວງແບນກຼາດ, ບໍລິສັດຮຸ້ນສ່ວນສັນຍານໂທລະ
ຄົມທາງລົດໄຟ ຈີນ ຈຳກັດ(China Railway Signal & Com-
munication Corporation Limited)ໄດ້ສ້າງທ້ອງຫົດລອງ
ລະບົບຄຸ້ມຄອງການເຄື່ອນໄຫວຂະບວນລົດໃຫ້ແກ່ເສັ້ນທາງລົດ
ໄຟຮົງກາລີ-ແຊັກບີສະເພາະ, ບໍ່ພຽງແຕ່ສາມາດຫຼຸດຜ່ອນບໍລິ
ມາດວຽກງານການທົດສອບກັບທີ່ຢ່າງຫຼວງຫຼາຍເທົ່ານັ້ນ, ຍັງ
ໄດ້ສະໜອງການຮັບປະກັນອັນໝັ້ນຄົງໃຫ້ແກ່ວິສະວະກຳ, ໃນ
ອະນາຄົດຍັງສາມາດກາຍເປັນສະຖານທີ່ຜືນຖານການຮັກສາ
ການດຳເນີນເຄື່ອງອຸປະກອນສັນຍານຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟຮົງ
ກາລີ-ແຊັກບີ, ເພື່ອອຳນວຍສະພາບແວດລ້ອມການຝຶກອົບຮົມ
ໃຫ້ແກ່ພະນັກງານຮັບປະກັນຮັກສາເຕັກນິກຂອງເສັ້ນທາງລົດ
ໄຟແຊັກບີອີກດ້ວຍ.



ຢູ່ໃນທ້ອງຫົດລອງ, ທ່ານ ອຸຣາດາ(Urada) ນັກວິສະວະ
ກຳປະເທດແຊັກບີກຳລັງຕິດຕາມກວດກາສະພາບການເຄື່ອນ
ໄຫວຂະບວນລົດໄຟໃນຕອນທາງທີ່ໄດ້ເປີດການບໍລິການແລ້ວ
ພາຍໃນຂົງເຂດປະເທດຂອງຕົນ.

“ເຕັກນິກ ແລະ ແຜນການຈີນອຳນວຍເຄື່ອງອຸປະກອນ
ແລະ ລະບົບທາງວິສະວະກຳຄົບຊຸດໃຫ້ແກ່ໂຄງການ, ປະກອບ
ສ້າງເປັນບົດບາດການຈັດແຈ້ງບັນຊາການ ແລະ ການຄຸ້ມ
ຄອງການເຄື່ອນໄຫວຂະບວນລົດໄຟອັນຄົບຖ້ວນ. ອີງຕາມລະ
ບົບການບັນຊາ, ນັກຈັດແຈ້ງສູນກາງສາມາດຄຸ້ມຄອງສະພາບ
ຫຼ້າສຸດຂອງຂະບວນລົດໄຟໃນເສັ້ນທາງທັງໝົດ, ແລະ ເຮັດ
ການຈັດແຈ້ງຊີ້ນຳ.” ທ່ານ ອຸຣາດາ ຫຼັງຊີ້ແຜນທີ່ເຄື່ອນໄຫວ
ເສັ້ນທາງລົດໄຟຂອງຕອນທາງເກົ່າມະຄອນຫຼວງແບນກຼາດຢູ່
ເທິງໜ້າຈໍໃນທ້ອງຫົດລອງ ຫຼັງແນະນຳໃຫ້ຮູ້ວ່າ, “ລະບົບຊຸດນີ້
ໄດ້ຄ້ຳຊ່ວຍງານການຈັດແຈ້ງຊີ້ນຳບັນຊາການດຳເນີນງານ
ທັງໝົດຂອງອົງການເສັ້ນທາງລົດໄຟປະເທດແຊັກບີ, ໄດ້ຮັບ
ປະກັນລະບຽບການດຳເນີນງານຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟປະເທດ
ຮົງກາລີ. ຄຽງຄູ່ກັນກັບການສົ່ງເສີມດຳເນີນຂອງໂຄງການ,

ອະທິບາຍຮູບພາບ

ຮູບ ① ລົດໄຟທີ່ພວມແລ່ນຢູ່ເມືອງເມັກກາ ອາຣັບຊາອູດິດ

图① 在沙特阿拉伯麦加运行的轻轨 新华社图

ຮູບ ② ທ່ານ ອາເລັກຊັນດາ ວູຊິກ(Aleksandar Vučić) ປະທານາທິບໍດີ
ແຊັກບີ(Serbia, ໜ້າຂວາ)ໄປທັດສະນະສຶກສາສະໜາກໍ່ສ້າງຂອງເສັ້ນ
ທາງລົດໄຟຮົງກາລີ(Hungary)-ແຊັກບີ

图② 塞尔维亚总统武契奇(右前)视察匈塞铁路建设工地
新华社图



ລາວ-ຈີນຮ່ວມກັນປົກປັກຮັກສາພູຊາງວັນໃສຢູ່ລາວ 中老携手保护绿水青山

中老两国山水相连。在老挝，许多中国企业在建设项目时，积极主动保护老挝生态环境，成为中老携手共建地球生命共同体的生动诠释。



ເຂື່ອນໄຟຟ້ານ້ຳຈູ 1 ລາວ
老挝南欧江一级电站 新华社图

ກອງປະຊຸມຕອນທຳອິດຂອງ ກອງປະຊຸມປະເທດພາຄີໃນ ສົນທິສັນຍາວ່າດ້ວຍຊີວະນານາພັນຄັ້ງທີ 15 ຂອງສະຫະປະຊາ ຊາດ ຫຼື COP 15 ໄດ້ປິດລົງໃນວັນທີ 15 ຕຸລາ ທີ່ນະຄອນຫຼວງ ຫຼົງປະເທດຈີນ(Kunming City, China). ນາງ ເອລິຊາເບສ ມູເຣມມາ(Elizabeth Muremma) ເລຂາທິການບໍລິຫານຂອງ ກອງເລຂາທິການສົນທິສັນຍາ ໄດ້ຍ້ອງຍໍກອງປະຊຸມວ່າ “ໄດ້ ຮັບຜົນສຳເລັດອັນຍິ່ງໃຫຍ່” , “ໄດ້ບັນລຸເປົ້າໝາຍທັງໝົດ”.

ນາງ ມູເຣມມາ ເວົ້າວ່າ, ປະເທດຈີນກຳລັງແບ່ງປັນຄວາມ ພະຍາຍາມ ແລະ ຜົນສຳເລັດດ້ານການຮັກສາຊີວະນານາພັນ ກັບປະເທດອື່ນໆ, ປົດຮຽນຂອງຈີນມີຄວາມລ້ຳຄ່າຕໍ່ປະເທດອື່ນ ໄປຮຽນນຳ, ແລະ ຍັງສາມາດໄປຮຽນແບບ ແລະ ຂະຫຍາຍ ຕາມສະພາບຕົວຈິງຂອງຕົນ.

ປະເທດຈີນ ແລະ ປະເທດລາວມີສາຍພູສາຍນ້ຳຕິດຈອດ ກັນ. ຢູ່ລາວ, ວິສາຫະກິດຈີນຈຳນວນຫຼາຍເມື່ອດຳເນີນການກໍ່ ສ້າງໂຄງການນັ້ນ, ເຂົາເຈົ້າຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມທາງນິເວດ ຢ່າງເປັນເຈົ້າການ, ເຊິ່ງໄດ້ກາຍເປັນການອະທິບາຍຢ່າງຊີ ວິດຊີວາໃຫ້ແກ່ປະເທດຈີນ ແລະ ລາວໃນການຮ່ວມກັນສ້າງປະ ຊາຄົມຮ່ວມຊີວິດຢູ່ເທິງໜ່ວຍໂລກດຽວກັນ.

“ຄິດບໍ່ເຖິງເລີຍວ່າ ພວກເຮົາໄດ້ປ່ຽນຈາກຄົນພູດອຍມາ ເປັນຄົນປະມົງ,” ທ່ານ ສົມຄຳ ອາຍຸ 55 ປີ ດຳລົງຊີວິດຢູ່ໃນເຂດ ພູດອຍທີ່ພາກເໜືອຂອງປະເທດລາວ, ແຕ່ກ່ອນແມ່ນທຳມາຫາ ກິນດ້ວຍການຈູດປ່າເຮັດໄຮ່ ເກັບເຄື່ອງປ່າຂອງຕົງ ແລະ ການ ລ່າສັດປ່າ. ໃນປີ 2017, ຢູ່ໃນບ້ານເຄື່ອນຍ້າຍຊາວບ້ານ ຂອງ

ເຂື່ອນໄຟຟ້ານ້ຳອູ 1 ທີ່ກຸ່ມບໍລິສັດພະລັງງານໄຟຟ້າຈີນ ຈຳກັດ (Power Construction Corporation of China,Ltd.) ໄດ້ ລົງທຶນກໍ່ສ້າງແລ້ວນັ້ນ, ຄອບຄົວທ່ານ ສົມຄຳ ໄດ້ຍ້າຍເຂົ້າໄປ ຢູ່ບ້ານໃໝ່ເຄື່ອນຍ້າຍ ຮຸຍລໍ(Huilou) ທີ່ເຂື່ອນໄຟຟ້າໄດ້ຊ່ວຍ ສ້າງໃຫ້.

“ບໍລິສັດຈີນ ແລະ ລັດຖະບານລາວປ່ອຍປາເຂົ້າໄປໃນອ່າງ ນ້ຳແຕ່ລະປີ, ພວກເຮົາຫາປາຕາມລະບຽບການກຳນົດ.” ທ່ານ ສົມຄຳ ເວົ້າ, ໃນອ່າງນ້ຳນີ້ປານີບໍ່ມີນ້ຳຫຼາຍຂຶ້ນ ນັບມື້ນັບໃຫຍ່ ຂຶ້ນ, ລາວພ້ອມດ້ວຍຄອບຄົວຈຶ່ງໄດ້ເປີດຮ້ານອາຫານປາຮ້ານ ໜຶ່ງຂຶ້ນຢູ່ແຄມອ່າງນ້ຳ, “ປາສົດ, ຄົນຢູ່ໃນຕົວເມືອງຫຼວງພະ ບາງກໍມັກອັບລົດມາກິນປາຂອງຄອບຄົວພວກເຮົາ, ຜູ້ອັບລົດ ແລະ ຄົນເດີນທາງທີ່ໄປໆກໍມາສືກັນ, ໃນນັ້ນ ກໍມີຄົນຈີນຈຳ ນວນບໍ່ໜ້ອຍນຳເດີ!”

ໂຄງການພະລັງງານໄຟຟ້ານ້ຳອູແບບຂັ້ນໄດ ແມ່ນບໍລິ ສັດພະລັງງານໄຟຟ້າຈີນ ແບ່ງເປັນ 7 ຂັ້ນໄດໃນການດຳເນີນ ການບຸກເບີກ, ກຳລັງຕິດຕັ້ງທັງໝົດແມ່ນ 1,272 ລ້ານກິໂລວັດ.

“ພວກເຮົາເພີ່ມການປ່ອຍແນວພັນປາເຂົ້າໄປໃນແມ່ນ້ຳ ອູແຕ່ລະປີ,” ທ້າວ ຫວັງເຜິງ(Wang Peng) ຮັບຜິດຊອບວຽກ ງານການຍົກຍ້າຍຊາວບ້ານຢູ່ສູ່ນະຄອນພະລັງງານໄຟຟ້າ ນ້ຳອູຫຼວງພະບາງຂອງບໍລິສັດໄຟຟ້າຈີນ, ລາວແນະນຳວ່າ, ບໍ ລິສັດແມ່ນເອົາໃຈໃສ່ຫຼາຍຕໍ່ການເລືອກເຝັ້ນປະເພດແນວພັນ ປາ, ເຖິງແມ່ນວ່າລາຄາແພງກວ່າ ແຕ່ຕ້ອງການປ່ອຍລູກປາ ປະເພດປາທ້ອງຖິ່ນ, ບໍ່ໃຫ້ປ່ອຍປະເພດປາທີ່ມາຈາກທາງນອກ.



ບໍລິສັດຈີນເປັນກຳລັງຫຼັກໃນການລົງທຶນກໍ່ສ້າງເຂື່ອນໄຟຟ້າຢູ່ລາວ, ການຂະຫຍາຍປ່ອຍແນວພັນປາເຂົ້າສູ່ເມືອງນ້ຳ ເປັນໜຶ່ງໃນມາດຕະຖານປົກກະຕິຂອງທຸກໆບໍລິສັດຈີນ ໃນການປົກປັກຮັກສານິເວດ.

ບໍລິສັດໄຟຟ້າພະລັງງານນ້ຳສາກົນຈີນ(CWE)ຂອງກຸ່ມບໍລິສັດສາມຜາຈີນ (China Three Gorges Corporation) ໄດ້ເຂົ້າສູ່ປະເທດລາວເມື່ອປີ 1996, ທັງໄດ້ນຳສະເໜີການດຳເນີນໂຄງການ ຄຽງຄູ່ກັບການຮັກສາພູຊຽວນ້ຳໃສ່ຢ່າງສະເໝີຕົ້ນສະເໝີປາຍ. ເຂື່ອນໄຟຟ້ານ້ຳລືກ ທີ່ບໍລິສັດນີ້ໄດ້ບຸກເບີກລົງທຶນຢູ່ພາກເໜືອຂອງນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນປະເທດລາວ, ແຕ່ລະປີລ້ວນແຕ່ຕ້ອງປ່ອຍແນວພັນປາຈຳນວນ 50.000 ໂຕ, ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ ຕ້ອງເຮັດວຽກກວດກາ ແລະ ຮັກສາຄຸນນະພາບນ້ຳໃຫ້ດີ, ເຊິ່ງໄດ້ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການສ້າງຄວາມດຸນດຽວທາງນິເວດໃຫ້ກັບການອະນຸລັກຊີວະນານາຊາດພັນທາງນ້ຳໃນບໍລິເວນເມືອງນ້ຳ ແລະ ແລວທາງນ້ຳໄຫຼ.

ທ້າວ ພູໄຊ ພະນັກງານຂອງພະແນກສັງຄົມ ແລະ ສິ່ງແວດລ້ອມຂອງເຂື່ອນໄຟຟ້າເວົ້າວ່າ: “ກິດຈະກຳການປ່ອຍແນວພັນປາ ໄດ້ເພີ່ມຈຳນວນປະເພດປາໃນບໍລິເວນເມືອງນ້ຳ, ການກວດກາ ແລະ ຮັກສາຄຸນນະພາບນ້ຳເຮັດໃຫ້ນ້ຳຍິ່ງສະອາດຂຶ້ນ. ວິທີການນີ້, ບໍ່ພຽງແຕ່ໄດ້ສ້າງຄວາມອຸດົມສົມບູນໃຫ້ແກ່ຊີວະນານາຊາດພັນທາງນ້ຳເທົ່ານັ້ນ, ຍັງເຮັດໃຫ້ບ້ານເມືອງຂ້ອຍຍິ່ງງາມຂຶ້ນ.”

ທ່ານ ຮວງຢຽນເຕີ(Huang Yande) ຜູ້ຊ່ວຍອຳນວຍການກຸ່ມບໍລິສັດພະລັງງານໄຟຟ້າຈີນ ຈຳກັດ ສາຂາບໍລິສັດລົງທຶນສາກົນ ພ້ອມທັງເປັນຜູ້ອຳນວຍການບໍລິສັດລົງທຶນສາກົນປະຈຳລາວ ແນະນຳວ່າ, ການພັດທະນານ້ຳອູ ບໍ່ໄດ້ນຳໃຊ້ວິທີການອ່າງເກັບນ້ຳທີ່ເຮືອນສູງ, ແຕ່ຫາກແມ່ນປະສານສົມທົບກັບຕົວຈິງຂອງທ້ອງຖິ່ນ ເພື່ອອອກແບບສະຖານີໄຟຟ້າແບບຂັ້ນໄດຈຳນວນ 7 ແຫ່ງ, ເຖິງແມ່ນວ່າຕົ້ນທຶນການພັດທະນາມີການເພີ່ມຂຶ້ນ ແລະ ປະລິມານການຜະລິດໄຟຟ້າຫຼຸດລົງກໍຕາມ, ແຕ່ນັ້ນສາມາດຮັກສານິເວດດັ້ງເດີມຂອງທ້ອງຖິ່ນ ແລະ ຫຼຸດຜ່ອນເນື້ອທີ່ຖືກນ້ຳຖ້ວມຂະໜາດໃຫຍ່ທີ່ສຸດ.

ທ່ານ ຮວງຢຽນເຕີ ເວົ້າວ່າ, ເຂົ້າເຈົ້າຕ້ອງພະຍາຍາມຫຼຸດຜ່ອນຜົນກະທົບຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມທາງນິເວດ, ມີຜົນປະໂຫຍດແບບສັງລວມອັນຫຼວງຫຼາຍທີ່ສຸດ ແລະ ບັນລຸການພັດທະນາແບບຍືນຍົງ, ເຮັດໃຫ້ລັດຖະບານ ແລະ ປະຊາຊົນລາວສາມາດເຫັນ

ເຖິງຄວາມຕັດສິນໃຈ ແລະ ການປະຕິບັດຂອງວິສາຫະກິດຈີນໃນການປົກປັກຮັກສານິເວດ.

ບໍລິສັດສາຍສົ່ງໄຟຟ້າແຫ່ງຊາດລາວ ແມ່ນການລົງທຶນສ້າງຂຶ້ນມາໂດຍ ບໍລິສັດສາຍສົ່ງໄຟຟ້າພາກໃຕ້ຈີນ(China Southern Power Grid) ກັບ ລັດວິສາຫະກິດໄຟຟ້າລາວ, ເຊິ່ງຈະເຮັດເປັນຝ່າຍບໍລິຫານສາຍສົ່ງໄຟຟ້າແຫ່ງຊາດລາວ ເພື່ອຮັບຜິດຊອບການລົງທຶນ ການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການດຳເນີນທຸລະກິດ ເຄືອຂ່າຍໄຟຟ້າໃນລະດັບ 230 kV ຂຶ້ນໄປ ແລະ ໂຄງການເຊື່ອມຕໍ່ເຄືອຂ່າຍໄຟຟ້າຂ້າມຊາດກັບປະເທດໄກ້ຄຽງ.

ທ່ານ ເສິງຈຸ້ນ(Cheng Jun)ຜູ້ອຳນວຍການໃຫຍ່ຂອງບໍລິສັດດັ່ງກ່າວນີ້ ແນະນຳວ່າ, ໃນຕອນໄລຍະການອອກແບບແຜນຜັງເຄືອຂ່າຍສາຍສົ່ງໄຟຟ້າ, ບໍລິສັດກໍຜ່ານການເລືອກທີ່ຕັ້ງເສັ້ນທາງສາຍຢ່າງສົມເຫດຜົນ ເພື່ອຫຼີກເວັ້ນເຂດແດນຊີວະນານາຊາດ ພະຍາຍາມບໍ່ສົ່ງຜົນກະທົບ ຫຼື ບໍ່ໃຫ້ມີການປ່ຽນແປງຫຼາຍຕໍ່ສະພາບແວດລ້ອມການຄົງຕົວ ແລະ ທຳມາຫາກິນຂອງສັດປ່າ; ໃນຕອນໄລຍະການກໍ່ສ້າງໂຄງການ, ມີການອອກແບບໂດຍນຳໃຊ້ໂຄງວາງສາຍ ຂ້າມຜ່ານໄປດ້ວຍໂຄງເສົາເຫຼັກສູງ ແລະ ອື່ນໆ, ຈຶ່ງໄດ້ຫຼຸດຜ່ອນປະລິມານການຕັດປ່າໄມ້ພິກສາສາດຢ່າງຫຼວງຫຼາຍ, ໄດ້ຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມທາງນິເວດຂອງບໍລິເວນທີ່ໂຄງການກາຍຜ່ານ; ຫຼັງຈາກສິ້ນສຸດການກໍ່ສ້າງແລ້ວ ໄດ້ດຳເນີນການປັບປຸງທີ່ດິນ ແລະ ປູກພິກສາສາດ ເພື່ອຫຼຸດຜ່ອນການເຊາະເຈື່ອນຂອງດິນ...

ທ່ານ ເສິງຈຸ້ນ ເວົ້າວ່າ: “ຕົວຢ່າງວ່າ ຄວາມສູງຂອງສາຍໄຟຟ້າ ແລະ ໂຄງເສົາເຫຼັກສາຍໄຟຟ້າບໍ່ມີຜົນກະທົບຕໍ່ການຜ່ານໄປມາຂອງຊ້າງປ່າ ແລະ ສັດປ່າອື່ນໆ, ນີ້ເປັນບັນຫາທີ່ພວກເຮົາໄດ້ຄິດຄຳນຶງເຖິງຢູ່ສະເໝີໃນໄລຍະອອກແບບ ແລະ ໄລຍະກໍ່ສ້າງ.”

ມາດຕະການປົກປັກຮັກສານິເວດຂອງວິສາຫະກິດຈີນເຫຼົ່ານີ້, ເປັນການບັນລະຍາຍອອກຢ່າງມີຊີວິດຊີວາຂອງປະເທດລາວ ແລະ ຈີນ ໃນການຈັບມືຮ່ວມກັນສ້າງສາປະຊາຄົມຮ່ວມຊີວິດຢູ່ເທິງໜ່ວຍໂລກນີ້.

ອະທິບາຍຮູບພາບ

ເຂດ ເຂື່ອນໄຟຟ້າຂັ້ນໄດນ້ຳອູລາວ
老挝南欧江梯级电站库区 新华社 图

ການຮ່ວມມືທີ່ເຕັມໄປດ້ວຍ ແສງສະຫວ່າງ ແລະ ຄວາມອົບອຸ່ນ

一份充满“光”与“热”的合作

■ 本刊记者 熊燕 覃雪丹 / 文

10 月中旬，“中国—东盟可再生能源联合实验室应用示范国际培训班”在云南师范大学开班。25 名老挝学员和来自泰国、柬埔寨、印度尼西亚等国家的学员一起，以线上线下的方式参与培训。老挝能源与矿业部副部长西尼瓦·苏潘努冯在开班仪式致辞时说：“这一项目的持续深度合作，将使老中成为推动东盟地区可再生能源开发和推广的中坚力量。”



ໃນກາງເດືອນຕຸລາ, ຊຸດຝຶກອົບຮົມສາກົນ ກ່ຽວກັບ “ການສາທິດນຳໃຊ້ ຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມ ດ້ານພະລັງງານທົດແທນ ຈີນ-ອາຊຽນ” ໄດ້ເປີດຂຶ້ນທີ່ນະຫວີທະຍາໄລສ້າງຄູຢູນນານ(Yunnan Normal University). ລວມມີນັກສຶກສາຈຳນວນ 25 ຄົນທີ່ມາຈາກປະເທດລາວ ໄທ ກຳປູເຈຍ ອິນໂດເນເຊຍ ແລະ ປະເທດອື່ນໆ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມໂດຍທາງອອນລາຍ ແລະ ອອຟລາຍ.

ທ່ານ ສິນນາວາ ສຸພານຸວົງ ຮອງລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ລາວ ໄດ້ກ່າວໃນພິທີເປີດຊຸດຝຶກອົບຮົມວ່າ: “ການສືບຕໍ່ຮ່ວມມືລົງເລິກຂອງໂຄງການນີ້ ຈະເຮັດໃຫ້ສອງປະເທດລາວ ແລະ ຈີນ ກາຍເປັນກຳລັງແຮງອັນສຳຄັນໃນການພັດທະນາ ແລະ ເປີດກວ້າງຂະຫຍາຍພະລັງງານທົດແທນຢູ່ໃນພາກພື້ນອາຊຽນ.”

ສົ່ງຕໍ່ເຕັກນິກ ແລະ ບຸກຄະລາກອນ

送去技术与人才

ໃນວັນທີ 3 ກັນຍາ 2013, ມະຫາວິທະຍາໄລສ້າງຄູຢູນນານ ແລະ ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າວັດສະດຸໃໝ່ ແລະ ພະລັງງານທົດແທນລາວ ໄດ້ເຊັນສັນຍາວ່າດ້ວຍ ການຮ່ວມກັນກໍ່ສ້າງຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມພັດທະນາ ແລະ ນຳໃຊ້ພະລັງງານທົດແທນ(ເອີ້ນຫຍໍ້ວ່າ ຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມ). ໃນມັງກອນ ປີ 2018, ພິທີເປີດປ້າຍຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມ ໄດ້ຈັດຂຶ້ນທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ. ໃນເດືອນ ພະຈິກ ຂອງປີດຽວກັນ, ມະຫາວິທະຍາໄລສ້າງຄູຢູນນານ ໄດ້ຮັບການເຊື່ອເຊີນຈາກການປົກຄອງນະຄອນຄຸນໝິງໃຫ້ເປັນຄູ່ຮ່ວມມືຊຸດທຳອິດຂອງສູນຖ່າຍໂອນເຕັກນິກຂອງກຸ່ມປະເທດປະຊາຊາດເພື່ອກໍ່ສ້າງ “ສູນວິທະຍາສາດ-ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ນະວັດຕະກຳຄຸນໝິງ-ວຽງຈັນ”.

ຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມ ເປັນກໍລະນີອັນມີຊີວິດຊີວາໜຶ່ງ ທີ່ໄດ້ບັນລະຍາຍມິດຕະພາບລາວ-ຈີນ ຢ່າງເລິກເຊິ່ງ ພາຍໃຕ້ການກໍ່ສ້າງຮ່ວມກັນ ຊົມໃຊ້ຮ່ວມກັນ ແລະ ໄຊຊະນະຮ່ວມກັນ——

ໃນປັດຈຸບັນ, ປະເທດລາວໄດ້ສ້າງຫ້ອງທົດລອງລະບົບພະລັງງານແສງຕາເວັນ ຫ້ອງທົດລອງພັດທະນາ ແລະ ນຳໃຊ້ພະລັງງານຊີວະພາບສັງລວມ ແລະ ສູນກວດກາຄຸນນະພາບການນຳໃຊ້ຜະລິດຕະພັນແສງຕາເວັນ; ມີເຂດສາທິດສູນລວມພະລັງງານທົດແທນຈຳນວນ 20 ກວ່າແຫ່ງ ໄດ້ສົ່ງຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນທ້ອງຖິ່ນ; ໄດ້ດຳເນີນການສຳຫຼວດຊັບພະຍາກອນພະລັງງານທົດແທນຂອງປະເທດລາວ, ຊ່ວຍປະສານສົມທົບ

ຈັດວາງແຜນການພັດທະນາ ແລະ ນຳໃຊ້ພະລັງງານທົດແທນລາວ, ພ້ອມທັງກໍ່ສ້າງລະບົບຍົກລະດັບ ແລະ ປະເມີນປະສິດທິພາບພະລັງງານປະເທດລາວ; ໄດ້ກາຍເປັນຜົນຜະລິດດ້ານເຕັກນິກໃໝ່ສູງຊຸດໜຶ່ງທີ່ປະກອບມີສິດທິຊັບສິນທາງປັນຍາແບບເອກະລາດ, ເຊິ່ງໄດ້ຊຸກຍູ້ ແລະ ນຳພາທັງສອງຝ່າຍໃຫ້ມີການພັດທະນາຢູ່ໃນຂົງເຂດພະລັງງານທົດແທນ.

ສິ່ງສຳຄັນຍິ່ງກວ່ານັ້ນຄື ໂດຍຜ່ານການກໍ່ສ້າງຮ່ວມກັນປະເທດລາວໄດ້ປະກອບມີບຸກຄະລາກອນແບບສັງລວມລະດັບສູງຊຸດໜຶ່ງ ໃນຂົງເຂດພະລັງງານທົດແທນ.

ໃນທຸກໆປີ, ມະຫາວິທະຍາໄລສ້າງຄູຢູນນານ ຈະຮັບເອົານັກສຶກສາ 2 ຫາ 4 ຄົນຂອງຝ່າຍລາວມາຮຽນຕໍ່ປະລິນຍາໂທ ແລະ ປະລິນຍາເອກຢູ່ປະເທດຈີນ, ໃນຫຼາຍປີຜ່ານມາລວມທັງໝົດໄດ້ຮັບເອົາ 16 ຄົນ ແລະ ດຽວນີ້ມີ 10 ຄົນໄດ້ຮຽນຈົບກັບຄືນປະເທດລາວແລ້ວ, ເຂົາເຈົ້າໄດ້ກາຍເປັນກຳລັງແກ່ນສານໃຈກາງຂອງຝ່າຍລາວ ຂອງຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມ. ທ່ານ ປົວລິວົງວິສິດ ເປັນຫົວໜ້າພະແນກພະລັງງານຊີວະພາບຂອງສະຖາບັນພະລັງງານທົດແທນ ແລະ ວັດສະດຸໃໝ່ ກະຊວງພະລັງງານ ແລະ ບໍ່ແຮ່ລາວ. ຕອນເວລາຮຽນປະລິນຍາເອກຢູ່ມະຫາວິທະຍາໄລສ້າງຄູຢູນນານ, ທິດການຄົ້ນຄວ້າຂອງລາວແມ່ນອາຍເມຕານ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີການນຳໃຊ້ແບບສົມບູນ. “ຝ່າຍຈີນໄດ້ບຳລຸງສ້າງບຸກຄະລາກອນໃຫ້ແກ່ຝ່າຍລາວ ສືບຕໍ່ສະໜອງການສະໜັບສະໜູນ ແລະ ການຮັບປະກັນດ້ານເຕັກນິກ, ເຊິ່ງມັນເປັນການຊ່ວຍເຫຼືອອັນລ້ຳຄ່າອີ່ຫຼີສຳລັບປະເທດລາວ.” ທ່ານ ປົວລິ ກ່າວວ່າ, ຫວັງວ່າສອງຝ່າຍຈະສາມາດຮ່ວມມືກັນໃຫ້ຍາວນານຕໍ່ໄປ, ແລະ ສົ່ງຜົນປະໂຫຍດໄປຍັງປະຊາຊົນລາວຍິ່ງ

ອະທິບາຍຮູບພາບ

ໂຄງການສາທິດວິສະວະກຳລະບົບພະລັງງານແສງຕາເວັນເຊື່ອມຕໍ່ກັບເຂື່ອນຊ່າຍໄຟຟ້າ ຕິດຕັ້ງຢູ່ສະຖານທີ່ສາທິດຂອງລາວ

光伏并网系统工程示范项目在老挝示范点安装 供图

ຫຼາຍຂຶ້ນ.

ເພື່ອບຳລຸງສ້າງບຸກຄະລາກອນຍິ່ງຫຼາຍຂຶ້ນໃຫ້ແກ່ປະເທດລາວ, ສາດສະດາຈານດອກເຕີ ຈຽງຢຸງເຫວີນ(Jiang Yongwen) ຫົວໜ້າຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມ ແລະ ສູນວິທະຍາສາດ-ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ນະວັດຕະກຳ ຄຸນໝົງ-ວຽງຈັນ ຫ້ວຍເປັນເລຂາຄະນະພັກກອມມູນິດຈີນຂອງນະຫວີທະຍາໄລສ້າງຄູຢູນນານກ່າວວ່າ: “ພະຍາຍາມສູ້ຊົນໃຫ້ຮອດຫ້າຍປີ 2023 ຈະສາມາດບຳລຸງສ້າງບຸກຄະລາກອນວິຊາການລະດັບສູງຄົນລາວຈຳນວນ 10-12 ຄົນ ພະນັກງານນະວັດຕະກຳເຕັກນິກໃໝ່ວິຊາການຄົນລາວຈຳນວນ 20-30 ຄົນໃຫ້ແກ່ປະເທດລາວ, ຝຶກອົບຮົມເຕັກນິກໃຫ້ຜູ້ນຳໃຊ້ຂອງລາວ ຈຳນວນ 200 ຄົນ, ເພື່ອສືບຕໍ່ສົ່ງຕໍ່ກຳລັງແກ່ນສານໃຈກາງໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາຂົງເຂດພະລັງງານທົດແທນຂອງປະເທດລາວ.”

ສ້າງຜົນປະໂຫຍດແກ່ປະຊາຊົນ ປັບປຸງຊີວິດການເປັນຢູ່ໃຫ້ດີຂຶ້ນ

造福百姓改变生活

ຢູ່ໃນຫ້ອງການຝ່າຍຈີນຂອງຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມ, ມີຝ່າເບື້ອງໜຶ່ງໄດ້ຕິດຮູບພາບເຕັມຝ່າ. ສຳລັບ ທ່ານ ເສິນຢູເປົາ (Chen Yubao) ຫົວໜ້າຫ້ອງການແລ້ວ, ຮູບພາບເຫຼົ່ານີ້ໄດ້ບັນທຶກເລື່ອງລາວຂອງຫ້ອງການທົດລອງຮ່ວມ ທີ່ໄດ້ສ້າງຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນລາວ—

ໃນເດືອນ ກັນຍາ 2018, ຄະນະຜູ້ແທນຝ່າຍຈີນໄປເຖິງຄອບຄົວຊາວນາບ່ອນໜຶ່ງຢູ່ແຂວງວຽງຈັນ ເພື່ອກວດກາສະພາບການດຳເນີນງານຂອງໂຄງການອ່າງອາຍເມຕານເສັ້ນໃຍເສີມພລາສຕິກແບບສາທິດ. ເຈົ້າຂອງເຮືອນທີ່ເປັນຜູ້ຍິງເວົ້າວ່າ, ຕັ້ງແຕ່ມີອ່າງອາຍເມຕານເປັນຕົ້ນມາ ແລະ ພາຍຫຼັງທີ່ໄດ້ນຳໃຊ້ນ້ຳອ່າງອາຍເມຕານໄປໃສ່ປຸງແລ້ວ, ໝາກທຸ່ງໄດ້ເປັນໝາກໃຫຍ່ກວ່າແຕ່ກ່ອນຫຼາຍ;

ໂຮງໝໍແມ່ ແລະ ເດັກແຫ່ງຊາດລາວ ຕັ້ງຢູ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນປະເທດລາວ, ມີຄວາມຕ້ອງການໃຊ້ນ້ຳຮ້ອນຫຼາຍ. ຫ້ອງການທົດລອງຮ່ວມ ຖືເອົາໂຮງໝໍເປັນໜຶ່ງໃນເຂດສາທິດພະລັງງານທົດແທນ. ໃນປັດຈຸບັນ, ໂຮງໝໍນີ້ໄດ້ຕິດຕັ້ງລະບົບນ້ຳຮ້ອນພະລັງງານແສງຕາເວັນ, ການສະໜອງນ້ຳຮ້ອນແມ່ນມີຄວາມສະດຽມ;

ໂຮງຮຽນມັດທະຍົມຕອນຕົ້ນເດັກກຳຜ້າ ແຫ່ງໜຶ່ງ ຂອງ

ແຂວງວຽງຈັນ, ພາຍໃຕ້ການຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມຂອງຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມ ໄດ້ຕິດຕັ້ງລະບົບນ້ຳຮ້ອນພະລັງງານແສງຕາເວັນຂັ້ນ 2 ຊຸດ. ເມື່ອອາກາດໜາວ ຫຼື ກະແສລົມໜາວມາເຖິງ, ພວກເດັກນ້ອຍມີເງື່ອນໄຂສາມາດອາບນ້ຳຮ້ອນໄດ້;

ໂຄງການເຮືອນຮົ່ມຍົກນ້ຳດ້ວຍພະລັງງານແສງຕາເວັນໄດ້ແກ້ໄຂບັນຫາກ່ຽວກັບການຕົກນ້ຳຍາກຂອງຊາວບ້ານລາວ;

ໄຟເຢືອງທາງໄດ້ແກ້ໄຂບັນຫາແສງສະຫວ່າງເຢືອງທາງຕອນກາງຄືນ;

ເຕົາໄຟປະຢັດ(Biomass semi-gasifier)ໄດ້ແກ້ໄຂບັນຫາຂອງຊາວບ້ານລາວໃນການແຕ່ງອາຫານ ກໍຄື ບັນຫາທີ່ມີຕົ້ນທຶນສູງຂອງໄມ້ຝືນ ການປ່ອຍອາຍກາກບອນສູງ ປະສິດທິພາບການນຳໃຊ້ພະລັງງານຕໍ່າ ແລະ ສະພາບແວດລ້ອມ-ສຸຂະອະນາໄມບໍ່ດີເປັນຕົ້ນ;

.....

ຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມ ໄດ້ສ້າງຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນລາວຢ່າງແທ້ຈິງ.

ຮ່ວມມືກໍ່ສ້າງໂລກສະອາດ

携手共建清洁世界

ຊັບພະຍາກອນປ່າໄມ້ທີ່ອຸດົມສົມບູນ, ເຮັດໃຫ້ຄົນລາວສ້າງເປັນມູນເຊື້ອການຫໍ່າມາຫາກິນແບບ ໃກ້ປ່າເຝິງປ່າ ໃກ້ນ້ຳເຝິງນ້ຳ. ພາຍໃນໄລຍະ 8 ປີ ທີ່ປະເທດຈີນ ແລະ ປະເທດລາວຮ່ວມກັນກໍ່ສ້າງຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມ, ມີປະຊາຊົນລາວນັບມື້ນັບຫຼາຍຂຶ້ນ ເລີ່ມຫັນປ່ຽນແນວຄິດຂອງຕົນ, ປ່ຽນຈາກການເອົາພະລັງງານມາຈາກປ່າໄມ້ ຫັນມາເປັນການເອົາພະລັງງານຈາກເຕັກນິກ.

ທ່ານ ເສິນຢູເປົາ ເວົ້າວ່າ, ຄຽງຄູ່ກັນກັບການສົ່ງເສີມການກໍ່ສ້າງ ແລະ ເປົ້າໝາຍທີ່ກ່ຽວຂ້ອງຂອງຊຸດທີ່ໜຶ່ງ ໄດ້ບັນລຸນັ້ນ, ເຕັກນິກ ແລະ ແນວຄິດພະລັງງານທົດແທນ ໄດ້ຍິ່ງຮາກລົງດິນ ຢູ່ປະເທດລາວ, ໄດ້ສົ່ງເສີມວຽກງານການປົກປັກຮັກສາພູຮູບນ້ຳໃສຂອງລາວ. ສ່ວນຮູບແບບການພັດທະນາແນວນີ້, ບໍ່ພຽງແຕ່ມີຜົນປະໂຫຍດຕໍ່ລາວ, ກໍມີທັງການໂຄສະນາ ແລະ ສ້າງບົດບາດນຳພາຢ່າງຫ້າວຫັນຕໍ່ອາຊຽນອາຊີໃຕ້ ຄື ກັນ. ຝຶດແມ່ນອີງອາໄສຕໍ່ຜົນສຳເລັດອັນຍິ່ງໃຫຍ່ຂອງຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມ, “ຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມພັດທະນາ ແລະ ນຳໃຊ້ພະລັງ



ງານຫົດແທນຈີນ-ລາວ” ໄດ້ຖືກເລືອກເຂົ້າໃນກໍລະນີ ການຖ່າຍ
ໂອນເຕັກນິກຮ້ອຍກໍລະນີທີ່ດີເດັ່ນທົ່ວໂລກຂອງ “ນະວັດຕະກໍາ
ວິທະຍາສາດປະເທດຈີນ”.

ທ່ານ ບັນດິດ ສຈ. ບໍ່ຮຽງຄໍາ ວົງດາລາ ກໍາມະການສູນ
ກາງພັກປະຊາຊົນ ປະຕິວັດລາວ ອະດີດລັດຖະມົນຕີ ກະຊວງວິ
ທະຍາສາດ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ເປັນລັດຖະມົນຕີກະຊວງ
ເຕັກໂນໂລຊີ ແລະ ການສື່ສານ ໃນປັດຈຸບັນ ກ່າວວ່າ: “ໂຄງ
ການຮ່ວມມືໄດ້ບໍລິການໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາເສດຖະກິດ
ຫ້ອງຖິ່ນຢ່າງຫ້າວຫັນ, ນີ້ກໍຄື ຄວາມມີສະເໝ່ຂອງ ໜຶ່ງແລວ
ໜຶ່ງເສັ້ນທາງ.”

ອະທິບາຍຮູບພາບ

ຮູບ ① ຕົ້ນໝາກຫຼັງທີ່ຊາວນາຫົດນ້ຳອາຍເມຕານ ເພື່ອໃຫ້ເກີດມີໝາກ
ຫຼັງດົກໝາ

图① 农户用沼气浇灌的木瓜树果实累累 供图

ຮູບ ② ນັກສຶກສາຕິດຕັ້ງລະບົບເຄື່ອງຈັກນ້ຳຮ້ອນພະລັງງານແສງຕາເວັນ
ດ້ວຍຕົນເອງ

图② 学员实际操作安装太阳能热水器系统 供图

ຮູບ ③ ພະນັກງານຝ່າຍຈີນອະທິບາຍເຄື່ອງຫົດລອງພະລັງງານແສງຕາເວັນ
ຂອງຫ້ອງທົດລອງຮ່ວມ

图③ 中方人员现场讲解联合实验室的太阳能测试仪器 供图

ເລີກກາຍແລ້ວ ເຈົ້າໄດ້"ເຮັດວຽກເສີມ"ບໍ່? 你下班后打过“零工”吗?

下午5时，张先生下班了。坐在自己的车上，打开某网约车软件，他从一名企业员工变为网约车司机。晚上8时左右，张先生收工回家。“我只是把它当个副业，如果哪天觉得累，下班就直接回家。”时间灵活，不耽误本职工作，张先生很喜欢开网约车，每月也能增加一些收入。在中国，越来越多像张先生一样的上班族开始打“零工”，甚至很多人开始专职打“零工”。

ວັນທີ 16 ກັນຍາ, ຕອນ 5 ໂມງແລງ, ທ່ານ ຈ່າງ (Mr. Zhang) ເລີກການແລ້ວ. ນັ່ງຢູ່ໃນລົດຂອງຕົນເອງ, ເປີດໂປຣແກຣມ (Programme) ເອິ້ນລົດທາງອິນເຕີເນັດໜຶ່ງຂຶ້ນມາ (ຕໍ່ໄປເອິ້ນຫຍໍ້ວ່າ ແອັບເອິ້ນລົດ), ລາວກໍຈະປ່ຽນຈາກພະນັກງານບໍລິສັດຜູ້ໜຶ່ງ ເປັນຄົນຂັບລົດຂອງແອັບເອິ້ນລົດ. “ທຸກມື້ຫຼັງຈາກເລີກການແລ້ວ, ຖ້າກັບບ້ານກໍຫວ່າງຢູ່ລ້າໆ, ມາຂັບລົດດ້ວຍການໃຊ້ແອັບເອິ້ນລົດຈະດີກ່ວາ, ຍັງສາມາດຫາເງິນຄ່າ



CFP 图

ນ້ຳມັນຈັກໜ້ອຍໄດ້ນຳ” ທ່ານ ຈ່າງ ໄດ້ກ່າວເຊັ່ນນີ້.

ເວລາປະມານ 8 ໂມງຕອນຄ່ຳ, ທ່ານ ຈ່າງ ເຮັດວຽກແລ້ວກັບເຮືອນ, “ຂ້ອຍພຽງແຕ່ຖືວ່ານີ້ເປັນວຽກເສີມ, ຖ້າວ່າມີມື້ໃດຄິດວ່າເລື້ອຍ, ເລີກການແລ້ວກໍເລືອກເຮືອນໂດຍກົງເລີຍ.” ເວລາບໍ່ຕາຍໂຕ, ບໍ່ເຮັດໃຫ້ເສຍເວລາວຽກປະຈຳ, ທ່ານ ຈ່າງມັກຂັບລົດດ້ວຍວິທີໃຊ້ແອັບເອີ້ນລົດນີ້ຫຼາຍ, ທຸກເດືອນສາມາດເພີ່ມລາຍຮັບໄດ້ຈຳນວນໜຶ່ງ.

ຢູ່ປະເທດຈີນ, ມີພະນັກງານຄືທ່ານ ຈ່າງ ເລີ່ມມາ “ເຮັດວຽກເສີມ” ນັບມື້ນັບຫຼາຍຂຶ້ນ, ຈີນເຖິງຂັ້ນວ່າມີຄົນຈຳນວນຫຼາຍທີ່ເລີ່ມ “ເຮັດວຽກເສີມ” ແບບເປັນອາຊີບ. ເປັນຄົນຂັບລົດໂດຍໃຊ້ແອັບເອີ້ນລົດ, ຄົນສົ່ງອາຫານ, ບໍລິການຂັບລົດແທນ...ຄຽງຄູ່ກັບການພັດທະນາທີ່ວ່ອງໄວຂອງເສດຖະກິດ ແລະ ການພັດທະນາຂອງເຕັກນິກອິນເຕີເນັດ, ພະນັກງານທີ່ເຮັດວຽກແບບປັບປ່ຽນຕາມສະພາບໄດ້ນັບມື້ນັບຫຼາຍຂຶ້ນ, ການ “ເຮັດວຽກເສີມ” ຄ່ອຍໆພັດທະນາກາຍເປັນ “ເສດຖະກິດອາຊີບເສີມ”.

“ເສດຖະກິດອາຊີບເສີມ” ແມ່ນໝາຍເຖິງຄວາມແຕກຕ່າງຈາກການເຮັດວຽກແບບດັ້ງເດີມຄື “ເຂົ້າວຽກເກົ່າໂມງເຊົ້າເລີກວຽກຫ້າໂມງແລງ”, ມີຮູບແບບການເຮັດວຽກທີ່ມີໄລຍະເວລາສັ້ນ ແລະ ບໍ່ຕາຍໂຕ, ນຳໃຊ້ອິນເຕີເນັດ ແລະ ເຕັກນິກມືຖື ໃນການຈັບຄູ່ລະຫວ່າງຝ່າຍສະໜອງ ແລະ ຝ່າຍຕ້ອງການໄດ້ຢ່າງວ່ອງໄວ.

“ການເຮັດວຽກເສີມ” ແບບດັ້ງເດີມ, ນຳໃຊ້ຮູບແບບ “ວິສາຫະກິດ (ບໍລິສັດ)—ພະນັກງານ”, ວິສາຫະກິດສະໜອງຕຳແໜ່ງງານໃຫ້, ບຸກຄົນສະໜັກເຂົ້າເຮັດວຽກຕາມຕຳແໜ່ງນັ້ນ. ເວົ້າບ່ອນສຸດກໍແມ່ນ ບຸກຄົນນັ້ນຍັງເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງວິສາຫະກິດ. “ເສດຖະກິດອາຊີບເສີມ” ພັດປ່ຽນແປງຮູບແບບນີ້, ໄດ້ປ່ຽນເປັນຮູບແບບ “ເວທີຂອງແອັບ ຫຼື ແພລດຟອມ (platform)—ບຸກຄົນ”, ແພລດຟອມສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງຜູ້ນຳໃຊ້, ບຸກຄົນດຳເນີນການເລືອກ. ນີ້ແມ່ນການຍົກລະດັບຮູບແບບດັ້ງເດີມ, ບໍ່ວ່າເປັນວິສາຫະກິດ ຫລື ແມ່ນບຸກຄົນ, ລ້ວນແຕ່ສາມາດແຈ້ງຄວາມຕ້ອງການເທິງແພລດຟອມໄດ້.

ຍົກຕົວຢ່າງການເອີ້ນລົດທາງອິນເຕີເນັດ, ບຸກຄົນໃດມີຄວາມຕ້ອງການນຳໃຊ້ລົດ, ໄດ້ແຈ້ງຄວາມຕ້ອງການນຳໃຊ້ລົດເທິງແພລດຟອມການເອີ້ນລົດ, ຄົນຂັບລົດຂອງແອັບເອີ້ນລົດກໍຍາດເອົາໃບສັ່ງນັ້ນ, ດ້ວຍເຫດນີ້ກໍສາມາດຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການຂອງລູກຄ້າທີ່ຕ້ອງການໃຊ້ລົດ. ລູກຄ້າຈ່າຍຄ່າລົດ, ສາມາດຖືໄດ້ວ່າເປັນຄ່າຕອບແທນ. ຄົນສົ່ງເຄື່ອງ, ຄົນສົ່ງອາຫານ, ການຂັບລົດແທນ ແລະອື່ນໆ ລ້ວນແຕ່ແມ່ນຮູບແບບໃໝ່ນີ້.

“ແພລດຟອມກາຍເປັນສື່ສານສື່ສານເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງຝ່າຍຜູ້ສະໜອງແຮງງານ ແລະ ຝ່າຍທີ່ມີຄວາມຕ້ອງການໃນ ‘ເສດຖະກິດອາຊີບເສີມ’, ແລະ ເພື່ອບັນລຸການຈັບຄູ່ຢ່າງວ່ອງໄວລະຫວ່າງຝ່າຍຕ້ອງການ ແລະ ຝ່າຍສະໜອງ.” ທ່ານ ຈ່າງ

ເຊັ່ຍເຫິງ (Zhang Xiaoheng) ຮອງສາດສະດາຈານ ຄະນະການຄ້າ ມະຫາວິທະຍາໄລການເມືອງ ແລະ ກົດໝາຍຕາເວັນຕົກສຽງເໜືອ (Northwest University of Political Science and Law) ເຫັນວ່າ, ນີ້ແມ່ນເຫດຜົນອັນສໍາຄັນທີ່ວ່າແຮງງານຈໍານວນຫຼາຍຜູ້ທີ່ມີກໍາລັງການສະໜອງ, ມີເວລາອອກແຮງງານ ແລະ ທັກສະດ້ານອອກແຮງງານຈຶ່ງມັກໃນການ “ເຮັດວຽກເສີມ”.

ທ້າວ ສຽວຢາງ (Mr. Yang) ແມ່ນ ໂປຣແກຣມເມີ (Programmer) ຜູ້ໜຶ່ງ, ມັກຖ່າຍຮູບຫຼາຍ, ເວລາວ່າງມັກຈັບກ້ອງໄປຖ່າຍຮູບໃນທົ່ວທຸກບ່ອນ. ເມື່ອຖ່າຍໄດ້ຮູບງາມ, ສຽວຢາງກໍອັບໂຫຼດ(upload)ຮູບຂຶ້ນເທິງເວັບໄຊ້ຮູບພາບລັກສະນະທຸລະກິດ. ເມື່ອຮູບຖືກດາວໂຫລດໃນແຕ່ລະຄັ້ງກໍຈະໄດ້ສ່ວນປັນຜົນທີ່ເໝາະສົມ, ໃນແຕ່ລະເດືອນ ລາວກໍສາມາດຫາເງິນໄດ້ຫຼາຍຮ້ອຍຢ່ວນຈາກການຖ່າຍຮູບ.

ບໍ່ພຽງແຕ່ເທົ່ານີ້, ຄຽງຄູ່ກັບການຍົກສູງທາງດ້ານເຕັກ

ນິກ, ສຽວຢາງ ກໍມີຊື່ສຽງພໍປະມານ. ກິດຈະກຳຖ່າຍຮູບເພື່ອທຸລະກິດ-ການຄ້າຈໍານວນໜຶ່ງກໍມັກໃຫ້ລາວໄປເປັນຊ່າງຖ່າຍຮູບແບບມືອາຊີບ, ຄ່າຕອບແທນແຕ່ລະເທື່ອກໍບໍ່ເທົ່າກັນມີຕັ້ງແຕ່ຫຼາຍຮ້ອຍຢ່ວນໄປຈົນຮອດພັນຢ່ວນ. ສຽວຢາງ ທັງເວົ້າທັງຫົວວ່າ “ຄິດບໍ່ເຖິງເລີຍວ່າ, ສິ່ງທີ່ມັກເຮັດໃນຍາມວ່າງ ກໍສາມາດສ້າງຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ຂ້ອຍຈໍານວນບໍ່ໜ້ອຍເລີຍ!” ມີເວລາຂ່ອນຂ້າງອິດສະຫຼະ, ສະຖານທີ່ບໍ່ຈໍາເປັນຕ້ອງເປັນບ່ອນຖາວອນ, ເນື້ອໃນຕັດສິນໃຈດ້ວຍຕົນເອງໄດ້...ສິ່ງເຫຼົ່ານີ້ລ້ວນແຕ່ແມ່ນສະເໝ່ ຂອງ “ເສດຖະກິດອາຊີບເສີມ”. ຍັງມີອີກຈຸດພິເສດໜຶ່ງກໍຄື ເອກະລັກສະເພາະຂອງອິນເຕີເນັດທີ່ເປັນສິ່ງໃໝ່ກໍຄື—ການຕິລາຄາຂອງລູກຄ້າ. ຜູ້ປະກອບການ “ເສດຖະກິດອາຊີບເສີມ” ທີ່ໄດ້ຮັບການຕິລາຄາທີ່ໂດດເດັ່ນຢ່າງຫຼວງຫຼາຍເຫຼົ່ານັ້ນ ຈະໄດ້ຮັບໂອກາດຍິ່ງຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ມີລາຍຮັບທີ່ຍິ່ງສູງຂຶ້ນ. ຍ້ອນສິ່ງເຫຼົ່ານີ້, ມີຊາວໜຸ່ມຈົນນັບມື້ນັບຫຼາຍຂຶ້ນ ຈຶ່ງເລີ່ມທົດລອງ “ເຮັດວຽກເສີມ”.



ເພີ່ມຄວາມຮູ້: 知道多一点:

ທ້າຍປີ 2020, ສະຖາບັນຄົ້ນຄວ້າເສດຖະສາດ ສະຖານ ບັນວິທະຍາສາດສັງຄົມ ມະຫາວິທະຍາໄລຊິງຫົວ (Tsinghua University) ໄດ້ເຜີຍແຜ່ບົດລາຍງານວ່າ: ຢູ່ປະເທດຈີນ, “ເສດຖະກິດອາຊີບເສີມ” ກຳລັງກາຍເປັນແຮງຂັບເຄື່ອນອັນສຳຄັນຂອງ “ຮູບແບບການປະກອບອາຊີບແບບໃໝ່” ແລະ ຈຸດຂະຫຍາຍຕົວໃໝ່ທີ່ສົ່ງເສີມການພັດທະນາເສດຖະກິດຄຸນນະພາບສູງແຫ່ງຊາດ. ປີ 2019, ອັດຕາການປະກອບສ່ວນຂອງ“ເສດຖະກິດອາຊີບເສີມ” ຕໍ່ກັບປະລິມານການເພີ່ມຂຶ້ນຂອງ GDP ຂອງຈີນ ແມ່ນ 10.43%, ຄາດຄະເນວ່າຮອດປີ 2035 ອັດຕາສ່ວນນີ້ຈະເພີ່ມຂຶ້ນເປັນ 13.26%.

ຂໍ້ມູນສະຖິຕິສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ, ໃນປັດຈຸບັນ ຂະໜາດຂອງ

ຜູ້ປະກອບອາຊີບທີ່ປັບປ່ຽນໄປຕາມສະພາບໄດ້ ມີປະມານ 200 ລ້ານຄົນ, ໃນນັ້ນ ມີສ່ວນໜຶ່ງທີ່ເປັນຈຳນວນບໍ່ໜ້ອຍກໍແມ່ນຜູ້ປະກອບອາຊີບໃນ “ເສດຖະກິດອາຊີບເສີມ”. ອີງຕາມການຄາດຄະເນຂອງອົງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ, ຮອດປີ 2036, ຜູ້ປະກອບອາຊີບໃນ “ເສດຖະກິດອາຊີບເສີມ” ຈະມີເຖິງ 400 ລ້ານຄົນ.

“ເສດຖະກິດອາຊີບເສີມ” ກໍແມ່ນຫຼາຍຄືກັນໃນທົ່ວໂລກ. ສະຖິຕິສະແດງໃຫ້ເຫັນວ່າ, ຢູ່ອາເມລິກາ ແລະ ຫະວີບເອີຣົບ, ມີ 10% -15% ຂອງປະຊາກອນໃນໄວເຮັດວຽກໄດ້ “ເຮັດວຽກເສີມ” ຫາລ້ຽງຊີບ, ຍັງມີ ຄົນອີກ 10% -15% ເອົາການ “ເຮັດວຽກເສີມ” ເປັນອາຊີບເສີມນອກຈາກອາຊີບຫຼັກ, ຈຳນວນຄົນທີ່ເຂົ້າຮ່ວມຕົວຈິງກາຍ 160 ລ້ານຄົນ.



ການເກີດໃໝ່ຂອງເຈ້ຍ

纸的新生

造纸术，与指南针、火药、印刷术列为中国古代四大发明。与其他书写材料相比，纸的表面平滑，便于书写，还可染色；纸张宽大，容字较多，又便于裁剪，做成各种型制；柔软耐折，可任意舒卷，便于携带与存放；寿命长，易于保存；原料易寻，价格低廉；用途广泛，既可作书写、印刷之用，又可用作包装材料等。这些无可比拟的优点，使得纸一经发明，便经久不衰，且传播世界各地，为世人所钟情。



ອົບແຕ້ງເຈ້ຍເປືອກໄມ້ທີ່ເຮັດດ້ວຍມື
烘干手工皮纸 新华社 图

ເຕັກນິກການຜະລິດເຈ້ຍ, ເຂັມຊີ້ທິດ, ໝີ່ ແລະ ວິທີການ ຜົມຕົວໜັງສື ຖືກຈັດເຂົ້າເປັນການປະດິດສ້າງສີ່ຢ່າງທີ່ຍິ່ງໃຫຍ່ ຂອງປະເທດຈີນສະໄໝບູຮານ. ເມື່ອທຽບກັບວັດຖຸສໍາລັບຂີດ ຂຽນອື່ນໆແລ້ວ, ເຈ້ຍມີໜ້າພຽງ ແລະ ມື້ນ, ງ່າຍສໍາລັບຂີດ ຂຽນ, ຍັງສາມາດຍ້ອມສີອີກ; ໃບເຈ້ຍກໍກວ້າງໃຫຍ່, ບັນຈຸຕົວ ໜັງສືໄດ້ອ່າວຫຼາຍ, ແຖມຍັງສະດວກໃນການຕັດແຍກ, ເຮັດ ເປັນຮູບຮ່າງຕ່າງໆນານາໄດ້; ເຊິ່ງທັງອ່ອນຫຼັກທານຕໍ່ການ ຝົບ, ສາມາດກັບເຂົ້າ ຫຼື ມາຍອອກໄດ້ຕາມໃຈ, ສະດວກໃນການ

ນໍາຕິດຕົວໄປ ແລະ ເກັບມ້ຽນໄວ້; ມີອາຍຸການນໍາໃຊ້ທີ່ຍືນຍາວ, ການເກັບຮັກສາໄວ້ກໍງ່າຍດາຍ; ວັດຖຸດິບສໍາລັບຜະລິດເຈ້ຍ ທັງຫາໄດ້ງ່າຍ, ທັງມີລາຄາຖືກ; ບົດບາດການນໍາໃຊ້ ຂອງ ເຈ້ຍກໍກວ້າງຂວາງ, ສາມາດໃຊ້ສໍາລັບການຂຽນຕົວໜັງສື ແລະ ການຜົມ, ຍັງສາມາດໃຊ້ເປັນວັດສະດຸຫຸ້ນຫໍ່ອີກ ດັ່ງນີ້ເປັນ ຕົ້ນ. ຈຸດດີທີ່ບໍ່ສາມາດປຽບທຽບດັ່ງກ່າວ, ເຮັດໃຫ້ເຈ້ຍ ພໍໄດ້ ປະດິດສ້າງຂຶ້ນ ກໍຈະເລີນຮຸ່ງເຮືອງຕະຫຼອດເວລາ, ທັງຖືກເຜີຍ ແຜ່ໄປສູ່ທຸກຫົນທຸກແຫ່ງໃນທົ່ວໂລກ, ແລະ ກາຍເປັນສິ່ງຂອງ ຈໍາເປັນສໍາລັບການດໍາລົງຊີວິດ ແລະ ການທໍາງານຂອງມວນ ມະນຸດ.

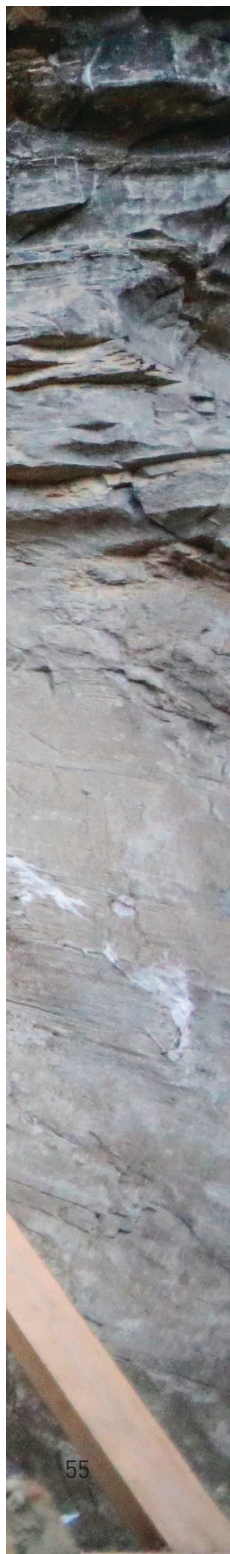
ເຈ້ຍຖືກປະດິດສ້າງຂຶ້ນດ້ວຍຜູ້ໃດ ແລະ ໃນເວລາໃດ, ຈີນເຖິງປະຈຸບັນ ບັນຫານີ້ກໍຍັງບໍ່ໄດ້ມີການຍືນຍັນຄັກແນ່ເທື່ອ. ຄົນສ່ວນຫຼາຍຍອມຮັບວ່າ, ໃນປີ ຄສ 105, ສະໄໝລາຊະວົງ ຕົງຮ້ານຂອງຈີນ, ຊ້າຍຫລຸນ(Cai Lun) ໄດ້ດັດແປງວິທີການ ຜະລິດເຈ້ຍ. ເພິ່ນໃຊ້ເປືອກໄມ້, ປານ(ເສັ້ນໃຍທີ່ໄດ້ມາຈາກ ພືດຊະນິດປານຕ່າງໆ)ແລະ ຜ້າແພ, ແຫຼ່ງຖືກປາ ແລະອື່ນໆ ເປັນວັດຖຸດິບ, ໂດຍຜ່ານອັນຕອນການຕໍາ, ຂົ້ວ, ອົບແຫ້ງ ແລະ ອື່ນໆ ຈຶ່ງຜະລິດເປັນເຈ້ຍໄດ້, ເຊິ່ງເປັນແຫຼ່ງທີ່ມາຂອງເຈ້ຍ ໃນປັດຈຸບັນ.

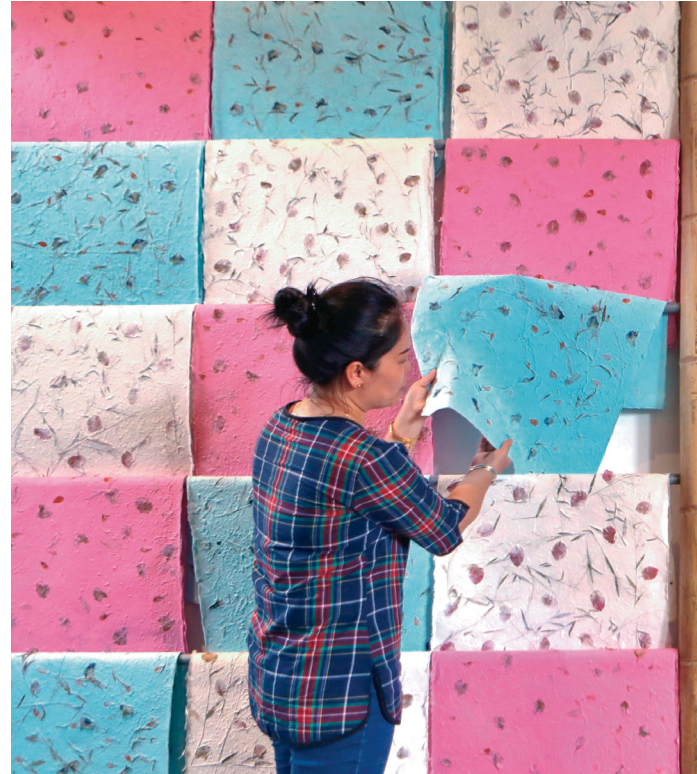
ຈາກເຈ້ຍຊ້າຍຫລຸນເຖິງເຈ້ຍໝີ່ແຜນດາ

从蔡伦纸到熊猫纸

ພາຍຫຼັງ ຊ້າຍຫລຸນ ເຖິງແກ່ມໍລະນະກໍາແລ້ວ ແມ່ນຖືກ ຝັງຢູ່ໃນເມືອງຢາງແຂວງສ້ານຊີ(Yang County, Shaan xi Province). ໂດຍໄດ້ຮັບຜົນສະທ້ອນຈາກ ຊ້າຍຫລຸນ, ຈີນ ຮອດຊູ່ນີ້ນີ້, ແຂວງສ້ານຊີຍັງຄົງມີຫຼາຍໆຄົນກໍາລັງສືບທອດຜີ ມືຜະລິດເຈ້ຍແບບບູຮານທີ່ເປັນມູນເຊື້ອ, ແຖມຍັງມີການປະດິດ ສ້າງໃໝ່ນໍາອີກດ້ວຍ.

ບ້ານສີ່ຫລຽງ(Qiliang Village)ທີ່ຕັ້ງຢູ່ພາຍໃນເມືອງ ໂຈ້ຈິ້ນະຄອນຊີອ່ານ(Zhouzhi County, Xi'an City)ແຂວງ ສ້ານຊີ, ຫ່າງຈາກເມືອງຢາງທີ່ເປັນບ່ອນຕັ້ງສຸສານຂອງຊ້າຍ ຫລຸນ 200 ກິໂລແມັດ, ຫ່າງຢູ່ໃກ້ກັບສູນຄົ້ນຄວ້າໝີ່ແຜນດາສາຍ ພູສິນຫລ້ຽງ(Qinling Mountains)ອີກ. ນີ້ໜຶ່ງຂອງປີ 2016, ລຸງ ຫຼີວສ້ຽວຕົງ(Liu Xiaodong) ຊາວບ້ານອາຍຸ 67 ປີ ໄດ້ ພາຫຼານໄປຢ້ຽມຊົມໝີ່ແຜນດາ, ຍ້ອນວ່າເພິ່ນເອງໄດ້ປະກອບ ອາຊີບຜະລິດເຈ້ຍແບບບູຮານມາໄດ້ຫຼາຍປີແລ້ວ, ເພິ່ນກໍພົບ





ເຫັນໂດຍບັງເອີນວ່າ, ໃນອາຈົມ(ອີ) ຂອງໝີແຜນດາ ເຕັມໄປດ້ວຍເສັ້ນໂຍໄມ້ໄຜ່, ເຊິ່ງສາມາດເອົາມາຜະລິດເປັນເຈ້ຍໄດ້.

ພາຍຫຼັງໄດ້ຂໍຄໍາແນະນໍາຈາກສູນຄົ້ນຄວ້າໝີແຜນດາ ສາຍພູສິນຫຼັງແລ້ວ ລູງ ຫຼົວສັຽວຕົງ ກໍ່ຊາບວ່າ, ໝີແຜນດາທີ່ໃຫຍ່ເຕັມໂຕໂຕໜຶ່ງ ນີ້ໜຶ່ງຕ້ອງກິນໄມ້ໄຜ່ 12-15 ກິໂລ. ໂດຍຜ່ານລະບົບລະລາຍຂອງໝີແຜນດາແລ້ວ, ອາຫານເຫຼົ່ານີ້ຈະກາຍເປັນອາຈົມເກີນ 10 ກິໂລ. “ໝີແຜນດາເປັນຊັບສົມບັດຂອງຊາດຈີນ, ແລະ ເປັນສັດທີ່ປະຊາຊົນທົ່ວໂລກລ້ວນແຕ່ຮັບຮູ້ ແລະ ຮັກມັກດ້ວຍ. ຖ້າວ່ານໍາເອົາອາຈົມຂອງມັນມາຜະລິດເປັນເຈ້ຍ, ຄິດວ່າກໍຈະໄດ້ຮັບຄວາມນິຍົມຊົມຊອບຂອງປະຊາຊົນຢ່າງແນ່ນອນ.”

ຈາກການເກີດມີຄວາມຄິດຈົນເຖິງການຜະລິດເຈ້ຍຢ່າງສໍາເລັດຜົນ, ລູງ ຫຼົວສັຽວຕົງ ໄດ້ຄົ້ນຄວ້າສຶກສາເປັນເວລາຕັ້ງ 2 ປີ. ປີ 2018, ການຄົ້ນຄວ້າຜະລິດ“ເຈ້ຍໝີແຜນດາ”ຂອງລູງ ຫຼົວສັຽວຕົງ ກໍ່ໄດ້ຮັບຜົນສໍາເລັດ. ຂັ້ນຕອນການຜະລິດເຈ້ຍໝີແຜນດາກັບເຈ້ຍແບບບູຮານແມ່ນຄືກັນ, ເຊິ່ງຖືອາຈົມໝີແຜນດາເປັນວັດຖຸດິບຕົ້ນຕໍ, ເປືອກຕົ້ນສູ້(Paper Mulberry) ແລະ ນໍ້າກັ່ນເຄືອໝາກກິວີ ເປັນວັດຖຸດິບສໍາຮອງ, ໂດຍຜ່ານຫຼາຍສິບຂັ້ນຕອນຈຶ່ງຜະລິດເປັນເຈ້ຍໄດ້, ເຊິ່ງຕ້ອງການເວລາປະມານໜຶ່ງເດືອນ.

“ເຈ້ຍໝີແຜນດາທີ່ຜະລິດດ້ວຍອາຈົມຂອງໝີແຜນດາ

ນັ້ນ ບໍ່ພຽງແຕ່ມີຈຸດພິເສດຂອງເຈ້ຍໄມ້ໄຜ່ ແລະ ຈຸດດີຂອງເຈ້ຍຕົ້ນໄມ້ສູ້, ແຖມຍັງມີກິ່ນຫອມບາງໆຂອງຫອມກິ່ນໄມ້ໄຜ່ອີກ, ຍ້ອນວ່າປັດຈຸບັນນີ້ ຈໍານວນການຜະລິດໄດ້ບໍ່ຫຼາຍ, ສະນັ້ນສ່ວນຫຼາຍແມ່ນມອບເປັນຂອງຂວັນໃຫ້ຄົນເພື່ອເກັບຮັກສາໄວ້.” ລູງ ຫຼົວສັຽວຕົງ ກ່າວ.

ຈາກການຂີດຂຽນເຖິງການເອ້ຍ້ອງ

从书写到装饰

ເຈ້ຍທີ່ພວກເຮົາພົບເຫັນ ແລະ ນໍາໃຊ້ໃນຊຸມນີ້ ໂດຍຜົນຖານແມ່ນຜະລິດຕະພັນອຸດສາຫະກໍາ. ສ່ວນຢູ່ທຸກແຫ່ງຫົນຂອງປະເທດຈີນ, ພິມິຜະລິດເຈ້ຍແບບບູຮານຕະກູນຕ່າງໆ ຍັງຄົງສືບທອດຕໍ່ກັນຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງ, ຜູ້ສືບທອດຄື ລູງ ຫຼົວສັຽວຕົງ ທີ່ເປັນຈໍານວນຫຼວງຫຼາຍນັ້ນ ກໍາລັງຊອກຄົ້ນຢ່າງທ້າວຫັນ, ເພື່ອເສີມສ້າງຊີວິດໃໝ່ໃຫ້ແກ່ເຈ້ຍ.

ຢູ່ແຂວງຢຸນນານທີ່ພາກຕາເວັນຕົກສຽງໃຕ້ຂອງປະເທດຈີນ, ນາງ ໄອ້ແຢ້(Ai Ye) ກໍາເນີດເກີດຂຶ້ນຢູ່ໃນຄອບຄົວຊົນເຜົ່າໄທລີ້ຂອງນະຄອນຫຼີນຊາງ(Lincang City). ພິມິຜະລິດເຈ້ຍຂອງຄອບຄົວນາງໄດ້ສືບທອດມາຮອດຮຸ່ນທີ 10 ແລ້ວ, ເດັກນ້ອຍໃນບ້ານນີ້ ຕ່າງກໍສາມາດເລົ່າຂັ້ນຕອນການຜະລິດເຈ້ຍໄດ້ຈັກສອງສາມຂັ້ນຕອນ.



ການທີ່ເປັນຜູ້ສືບທອດຮຸ່ນທີ 10, ນາງ ໄອ້ແຢ້ ເຄີຍໄປ ໂຄສະນາຂາຍ “ເຈ້ຍຝ້າຍຂາວ”ຂອງຄອບຄົວຕົນຕໍ່ລູກຄ້າໃນ ຫົວເມືອງ. ເລີ່ມແຕ່ຮຸ່ນຄົນປູ່ເປັນຕົ້ນມາ, ການຜະລິດເຈ້ຍແບບ ຄອບຄົວຂອງເຂົາເຈົ້າໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກການເຮັດແບບ ເຄື່ອງຈັກ, “ມີເທື່ອໜຶ່ງ, ອ້າພະເຈົ້າໄປພົວພັນແລກປ່ຽນສຶກ ສາຢູ່ຕ່າງຖິ່ນ, ຍືນຢູ່ຕໍ່ໜ້າສາຍການຜະລິດເຈ້ຍແບບເຄື່ອງ ຈັກທີ່ໜຶ່ງຜະລິດເຈ້ຍໄດ້ສອງສາມພັນໃນນັ້ນ, ກໍສຸດທີ່ສະເໜີ ໃຈ.”ນາງຖືກກະທົບໃຈຈາກການຜະລິດແບບເຄື່ອງຈັກ, ແຕ່ພັດ ຖິ່ນຝີມີຄອບຄົວຕົນບໍ່ໄດ້, “ຝີມີການຜະລິດເຈ້ຍຂອງແຕ່ລະຄົນ ບໍ່ຄືກັນ ພາໃຫ້ເຈ້ຍແຕ່ລະໃບມີລັກສະນະຂອງໃຜມັນ, ອັນນີ້ ແຫຼະ ກໍເປັນສິ່ງລ້ຳຄ່າທີ່ສຸດຂອງເຈ້ຍຝ້າຍຂາວຄອບຄົວພວກ ເຮົານີ້ເອງ.”

ມື້ໜຶ່ງ, ນາງ ໄອ້ແຢ້ ພວມເຮັດເຈ້ຍຢູ່ກ້ອງຕົ້ນໂພ. ພີ່ ລົມພັດມາ, ໃບໂພກໍຫຼິ້ນຕົກລົງໃສ່ໜ້າເຈ້ຍ, ນາງໂລດເອົາໃບ ໂພເຂົ້າໄປໃນເຈ້ຍ. ເລື່ອງບັງເອີນນີ້ເປັນການກະຕຸ້ນໃຫ້ນາງ ເລີ່ມລອງເອົາດອກໄມ້ໃບຫຍ້າຕ່າງໆມາຮັດເຂົ້າໃນເຈ້ຍໄປ ພ້ອມ, ເຮັດເປັນ “ເຈ້ຍດອກໄມ້ໃບຫຍ້າ”. ເຈ້ຍແບບໃໝ່ໆນີ້, ໄດ້ຮັບຄວາມນິຍົມຊົມຊອບຈາກນັກທ່ອງທ່ຽວແລະລູກຄ້າ, ເຊິ່ງແຕ່ກ່ອນມີແຕ່ຂາຍໃນລາຄາ 2 ຢວນຕໍ່ໃບ, ບາດນີ້ສູງສຸດ ກໍຂາຍໄດ້ໃບລະ 20 ຢວນພັນ.

ຈາກນັ້ນ, ນາງ ໄອ້ແຢ້ ສືບຕໍ່ປະດິດສ້າງຜະລິດຕະພັນ

ຕ່າງໆຂຶ້ນດ້ວຍເຈ້ຍຝ້າຍຂາວ ເຊັ່ນ ປຶ້ມບັນທຶກ, ວິເຈ້ຍ, ໂຄມ ໄຟເຈ້ຍ, ກັບໃບຊາເຈ້ຍ, ຖົງຫົວເຈ້ຍ ແລະ ອື່ນໆ, ຜະລິດຕະພັນ ເຫຼົ່ານີ້ລ້ວນແຕ່ຂາຍດີໄປທົ່ວປະເທດຈີນ, ແລະ ມີຈຳນວນໜຶ່ງ ຍັງໄດ້ຂົນສົ່ງຂ້າມທະເລໄປຂາຍເຂົ້າສູ່ຕະຫຼາດຕ່າງປະເທດອີກ ດ້ວຍ.

ຈາກການທີ່ເປັນພາຫະນະເຜີຍແຜ່ຕົວໜັງສືເຖິງການ ເຜີຍແຜ່ວັດທະນະທຳ, ການທີ່ເປັນແຫຼ່ງກຳເນີດຂອງເຈ້ຍ, ປະ ເທດຈີນຍັງມີນາຍຊ່າງຈຳນວນຫຼວງຫຼາຍ, ໃນເວລາຮັກສາ ມູນເຊື້ອນັ້ນ ພວກເພິ່ນກໍບໍ່ປະຕິເສດການປ່ຽນແປງ ແລະ ການ ປະດິດສ້າງໃໝ່, ຈຶ່ງເຮັດໃຫ້ໃບເຈ້ຍເກີດມີພະລັງຊີວິດໃໝ່ຂຶ້ນ.

ອະທິບາຍຮູບພາບ

ຮູບ ① ໂຄມໄຟເຈ້ຍທີ່ເຮັດດ້ວຍເຈ້ຍທິເບດ

图① 藏纸做成的灯笼 新华社 图

ຮູບ ② ເຈ້ຍດອກໄມ້ໃບຫຍ້າ

图② 花草纸 新华社 图

ຮູບ ③ ເຮັດເຈ້ຍດອກໄມ້ໃບຫຍ້າ

图③ 制作花草纸 新华社 图

ຮູບ ④ ຕາກເຈ້ຍ

图④ 晾晒纸张 新华社 图



图虫创意 图

ຮຽນຄໍາສຸພາສິດ

学谚语

本栏目内容选自《老挝语谚语选编》，作者李小龙、张良民

ຄໍາສຸພາສິດບໍ່ພຽງແຕ່ໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງແກ່ນແທ້ວັດ
ທະນະທຳຂອງປະເທດໜຶ່ງ, ຍັງໄດ້ສະແດງໃຫ້ເຫັນເຖິງຄວາມ
ງົດງາມແຫ່ງວັດທະນະທຳຂອງປະເທດນັ້ນ.

ວາລະສານ ຈຳປາ ຈະຈັດພິມຄໍາສຸພາສິດຈີນ-ລາວ ລາວ-
ຈີນ ທີ່ມີຄວາມໝາຍໃກ້ຄຽງກັນ ຫຼື ຄ້າຍຄືກັນຢູ່ໃນຄໍາ “ມ່ວນ
ກັບພາສາຈີນ” ເພື່ອຊຸກຍູ້ການຖອດຖອນຮຽນຮູ້ວັດທະນະທຳຮ່ວມ
ກັນ ແລະ ເຊື່ອມໂຍງດ້ານຈິດໃຈຂອງປະຊາຊົນສອງຊາດລາວ-
ຈີນ. ເນື້ອໃນຂອງຄໍາສຸພາສິດນີ້ໄດ້ຄັດເລືອກມາຈາກປຶ້ມສຸພາສິດລາວ
ທີ່ຂຽນໂດຍປະລິນຍາເອກ ທ່ານນາງ ແສງມະນີ(Li Xiaoyuan)
ອາຈານວິຊາພາສາລາວ ແລະ ສາດສະດາຈານ ທ່ານ ຈຳງ
ຫຼຽງໝິນ(Zhang Liangmin)ຈາກມະຫາວິທະຍາໄລພາສາ
ຕ່າງປະເທດປັກກິ່ງ(Beijing Foreign Studies University).

ພາສາລາວ: ກິນນ້ຳກ້ອງສອກ

zhōng jī rén lí xià

中：寄人篱下

ຄໍາອະທິບາຍ: ໝາຍຄວາມວ່າອາໄສຢູ່ເຮືອນຂອງຄົນອື່ນ ການ
ດຳລົງຊີວິດກໍອາໄສຄົນອື່ນ. ເໝືອນວ່າຊີວິດທີ່ຕ້ອງອາໄສຄົນ
ອື່ນ ບໍ່ມີຊີວິດເອກະລາດຂອງຕົນ.

shì yì zhǐ jū zhù zài bié rén jiā lǐ yī fù zhe tā rén shēng

释义：指居住在别人家里、依附着他人生
huó bǐ yù xū yào yī tuō bié rén de shēng huó méi yǒu zì jǐ
活。比喻需要依托别人的生活，没有自己
de dú lì shēng huó
的独立生活。

ພາສາລາວ: ກິນບໍ່ຊ່າງເປັນໝີ່ ໝີ່ບໍ່ໄຊ້ເປັນຄວາມ

zhōng dà chī dà hē yǎn qián xiāng xì shuǐ cháng liú dù zāi huāng

中：大吃大喝眼前香，细水长流度灾荒

ຄໍາອະທິບາຍ: ກິນແຕ່ຊັ້ນຕອນໜ້າ ປາຕອນໃຫຍ່ແມ່ນແຊບ
ຫຼາຍແຕ່ການດຳລົງຊີວິດແບບນີ້ເປັນເວລາດົນນານບໍ່ໄດ້; ນ້ຳ
ສາຍນ້ອຍໄຫຼໄກ ການດຳລົງຊີວິດຕາມແຜນການຢ່າງລະມັດ
ລະວັງ ຈະສາມາດຜ່ານຜ່າໄພພິບັດດ້ວຍເງິນທີ່ເຫຼືອ.

shì yì dà yú dà ròu chī qǐ lái hěn xiāng dàn shì shēng huó bù néng cháng jiǔ wéi chí xì shuǐ cháng liú jīng dǎ xì suàn guò rì zǐ kě yǐ kào zhe jié yú dù guò zāi huāng
释义：大鱼大肉吃起来很香，但是生活不能长久维持；细水长流、精打细算过日子，可以靠着节余度过灾荒。

ພາສາລາວ: ກິນປາໃຫ້ນ້ອງຊອມດູກ້າງ ຄາຄໍຊີ້ມຍາກ
zhōng qī cì liáng yī yī cì cái
中：七次量衣一次裁

ຄໍາອະທິບາຍ: ໃນເວລາເຮັດເຄື່ອງນຸ່ງຫົ່ມ ຈຳເປັນຕ້ອງໄດ້ ວັດແທກຫຼາຍເທື່ອ, ເພາະວ່າ ເມື່ອຕັດຜ້າແລ້ວ ຈະບໍ່ສາມາດ ປ່ຽນແປງໄດ້. ສຸພາສິດນີ້ຕົກເຕືອນພວກເຮົາຕ້ອງເຮັດວຽກ ງານຕ່າງໆຢ່າງຮອບຄອບຖີ່ຖ້ວນ.

shì yì zuò yī fú de shí hòu yào duō liáng jǐ cì yī dàn cái jiǎn le jiù wú fǎ gēng gǎi tí xǐng rén zuò shì yào jīn shèn
释义：做衣服的时候要多次量几次，一旦裁剪了就无法更改。提醒人做事要谨慎。

ພາສາລາວ: ກິນຜູ້ດຽວບໍ່ປັນໃຫ້ໝູ່ ໆເຫຼືອມັກຽວ
zhōng chī dú shí bù kě qǔ
中：吃独食，不可取

ຄໍາອະທິບາຍ: ການທີ່ເຂົາຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ຕົນເອງຜູ້ດຽວ ບໍ່ແບ່ງປັນກັບຄົນອື່ນນັ້ນ ເປັນຜິດຕິກຳຜິດ.

shì yì dú zhàn lì yì bù hé bié rén fēn xiǎng de zuò fǎ shì bù duì de
释义：独占利益，不和别人分享的做法是不对的。

ພາສາລາວ: ກົບກິ້ນບໍ່

zhōng jǐng dǐ zhī wā zuò jǐng guān tiān
中：井底之蛙，坐井观天

ຄໍາອະທິບາຍ: ໝາຍຄວາມວ່າມັ່ງຢູ່ໃນບໍ່ ແລະ ເບິ່ງຫ້ອງຟ້າ. ສຸພາສິດນີ້ແມ່ນປຽບທຽບ ແລະ ສຽດສີຄົນທີ່ມີວິໄສທັດຄັບແຄບ ຫຼື ປັນຍາຕື້ນ.

shì yì yì sī zhǐ zuò zài jǐng lǐ kàn tiān yòng lái bǐ yù hé cì yǎn jiè xiá huò xué shí fū qiǎn zhī rén
释义：意思指坐在井里看天。用来比喻和讽刺眼界狭窄或学识肤浅之人。

ພາສາລາວ: ກົບຕາຍຍ້ອນປາກ ຄັນຄາກຕາຍຍ້ອນສຽງ

zhōng bìng cóng kǒu rù huò cóng kǒu chū
中：病从口入，祸从口出

ຄໍາອະທິບາຍ: ໝາຍຄວາມວ່າເຊື້ອພະຍາດຈະເຂົ້າຮຸກຮານຮ່າງ ກາຍຍ້ອນການກິນອາຫານແບບບໍ່ໃສ່ໃຈ, ໄພຜິບັດມັກຈະເກີດ ຍ້ອນການເວົ້າຢ່າງບໍ່ລະວັງ.

shì yì zhǐ bìng dú cháng cháng yīn yǐn shí bú zhù yì ér rù qīn
释义：指病毒常常因饮食不注意而入侵，
zāi huò wǎng wǎng yīn shuō huà bù jīn shèn ér zhāo zhì
灾祸往往因说话不谨慎而招致。

ພາສາລາວ: ອ້າໄກ່ໃຫ້ລົງເບິ່ງ

zhōng shā jī jīng hóu
中：杀鸡儆猴

ຄໍາອະທິບາຍ: ອ້າໄກ່ໃຫ້ລົງເບິ່ງ. ປຽບທຽບວ່າໃຊ້ວິທີລົງໂທດ ຄົນໜຶ່ງເພື່ອເຕືອນຄົນອື່ນ.

shì yì shā jī gěi hóu zǐ kàn bǐ yù yòng chéng fá yī gè rén de bàn fǎ lái jǐng gào bié de rén
释义：杀鸡给猴子看。比喻用惩罚一个人的办法来警告别的人。

ພາສາລາວ: ເຂົ້າເມືອງຕາຫຼົ່ວ ຕ້ອງຫຼົ່ວຕາຕາມ

zhōng rù xiāng suí sú
中：入乡随俗

ຄໍາອະທິບາຍ: ເມື່ອໄປບ່ອນໃດໜຶ່ງ ກໍຕ້ອງເຮັດຕາມຮີດຄອງ ປະເພນີຂອງບ່ອນນັ້ນ.

shì yì dào yī gè dì fāng jiù shùn cóng dāng dì de xí sú
释义：到一个地方，就顺从当地的习俗。

ພາສາລາວ: ແຂກທີ່ມາຢູ່ນີ້ ຄືນະຫາໂຈນປຸ້ນເຮືອນຄົວ

zhōng jiǔ zhù lìng rén yàn pín lái qīn yě shū
中：久住令人厌，频来亲也疏。

ຄໍາອະທິບາຍ: ການຢູ່ເຮືອນຂອງຜູ້ອື່ນເປັນເວລາດົນນານ ຈະ ເຮັດໃຫ້ເຂົາເປື້ອໜ່າຍ, ການໄປມາຫາສູ່ກັນຫຼາຍໂພດລະຫວ່າງ ຍາດຝັນອາດຈະເຮັດໃຫ້ສາຍພົວພັນແຮ່ງຫ່າງເຫີນກັນ.

shì yì zài bié rén jiā zhù jiǔ le huì ràng rén tǎo yàn qīn qī jiān pín fán wǎng lái fǎn ér huì biàn de hěn shū yuǎn
释义：在别人家住久了会让人讨厌，亲戚间频繁往来反而会变得很疏远。



ຕົວເພື່ອມິດຕະພາບ 103 ຄົນ 40 ປີ **ຮ່ວມມືກັບໂລກເພື່ອບັນເລງດົນຕີແຫ່ງມິດຕະພາບ** **40 年 103 对友城 携手世界奏响友谊乐章**

2021 年 11 月 5 日，是云南省国际友好城市工作开展 40 周年纪念日。40 年前，昆明市与日本藤泽市缔结了云南省第一对国际友好城市。目前，云南全省、州、市、县与世界五大洲的 36 个国家缔结国际友好城市关系 103 对。其中，云南省在南亚东南亚国家的国际友好城市总数达 49 对。

ວັນທີ 5 ພະຈິກ ປີ 2021 ແມ່ນວັນຄົບຮອບ 40 ປີ ແຫ່ງການດຳເນີນວຽກງານຕົວເມືອງມິດຕະພາບສາກົນແຂວງຢຸນນານ (Yunnan Province). ເມື່ອ 40 ປີກ່ອນ, ນະຄອນຄຸນໝິງ (Kunming City) ໄດ້ສ້າງສາຍພົວພັນຕົວເມືອງມິດຕະພາບສາກົນຄູ່ທຳອິດກັບນະຄອນຟູຈິຊາວະ (Fujisawa) ຢີ່ປຸ່ນ.

40 ປີນານີ້, ວຽກງານຕົວເມືອງມິດຕະພາບສາກົນຂອງແຂວງຢຸນນານໄດ້ເຊິດຊູຄັນທຸງແຫ່ງ "ສັນຕິພາບ, ພັດທະນາ, ຮ່ວມມື, ຕ່າງຝ່າຍຕ່າງມິດຕະພາບ", ຍຶດໝັ້ນວັດຖຸປະສົງໃນການ "ເພີ່ມທະວີມິດຕະພາບລະຫວ່າງປະຊາຊົນ, ສົ່ງເສີມການຮ່ວມມືສາກົນ, ຮັກສາສັນຕິພາບຂອງໂລກ, ຊຸກຍູ້ການພັດທະນາຮ່ວມກັນ" ແລະ ໄດ້ປັນລູການປົກຫຸ້ນທັງໝົດ 16 ນະຄອນ ແລະ ກິ່ງແຂວງຂອງແຂວງຢຸນນານ ໃນການສ້າງສາຍພົວພັນຕົວເມືອງມິດຕະພາບສາກົນກັບຕ່າງປະເທດ. ປັດຈຸບັນນີ້, ທົ່ວແຂວງຢຸນ

ນານ ກໍຄື ນະຄອນ ກິ່ງແຂວງ ແລະ ເມືອງ ທຸກລະດັບໄດ້ ສ້າງຕັ້ງສາຍພົວພັນຕົວເມືອງມິດຕະພາບສາກົນ 103 ຄູ່ກັບ 36 ປະເທດໃນ 5 ທະວີບຂອງໂລກ, ເຊິ່ງໄດ້ສ້າງຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງຕ່າງໆຂຶ້ນ ເພື່ອໃຫ້ໂລກເຂົ້າໃຈແຂວງຢຸນນານ ແລະ ໃຫ້ແຂວງຢຸນນານກ້າວໄປສູ່ຫົວໂລກ. ນອກຈາກນີ້ ສິ່ງທີ່ຄວນຈະກ່າວເຖິງນັ້ນ ແມ່ນ ໂດຍຜ່ານຄວາມພະຍາຍາມຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງ, ຍອດຈຳນວນຕົວເມືອງມິດຕະພາບສາກົນທີ່ແຂວງຢຸນນານແຮກກັບປະເທດອາຊີໃຕ້ ແລະ ອາຊີຕາເວັນອອກສຽງໃຕ້ ໄດ້ປັນລູເຖິງ 49 ຄູ່ ແລ້ວ.

ໃນອະນາຄົດ, ສະມາຄົມມິດຕະພາບກັບຕ່າງປະເທດປະຊາຊົນແຂວງຢຸນນານຈະສືບຕໍ່ປັບປຸງການຈັດວາງວຽກງານຕົວເມືອງມິດຕະພາບສາກົນຕື່ມອີກບາດກ້າວໜຶ່ງ, ເພື່ອປັນລູການເພີ່ມສູງຂຶ້ນທັງປະລິມານ ແລະ ຄຸນນະພາບໄປພ້ອມກັນ, ດຳເນີນວຽກງານການທູດຕົວເມືອງ ການທູດສາທາລະນະການທູດປະຊາຊົນຢ່າງແຂງແຮງໂດຍຜ່ານຕົວເມືອງມິດຕະພາບສາກົນ, ແລະ ເສີມຂະຫຍາຍ ມິດຕະພາບໄມຕີຈິດ ແລະ ຄວາມເຂົ້າໃຈກັນ ຢ່າງເລິກເຊິ່ງກວ່າເກົ່າຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງ ລະຫວ່າງປະຊາຊົນຂອງຕົວເມືອງສອງຝ່າຍ.

云南省人民对外友好协会供稿供图



ນະຄອນຄຸນຫມີປາກວດຊຸ່2ະພາບຮ່າງກາຍ

ໃຫ້ນັກນາງນວນປາກແດງ

中老驿站 · 昆明 | 为红嘴鸥体检

随着气温下降，成千上万的红嘴鸥从西伯利亚飞抵云南昆明越冬，成为春城昆明的一道美丽风景。近日，昆明市开展红嘴鸥环志工作。工作人员对红嘴鸥进行称重，测量身长、翅长、喙长、脚长和尾长，并逐一记录，随后为它们戴上一个带有通信地址和唯一编号的 G 形金属小环和蓝色的彩环。

ພ້ອມກັບການຫຼຸດລົງຂອງອຸນຫະພູມ, ນົກນາງນວນປາກແດງ ເປັນໝື່ນເປັນແສນໂຕໄດ້ບິນມາຮອດນະຄອນຄຸນໜຶ່ງຈາກໄຊບີເຣຍ(Siberia)ເພື່ອມາຜ່ານລະດູໜາວ, ເຊິ່ງໄດ້ກາຍເປັນທິວທັດທີ່ສວຍງາມຂອງນະຄອນຄຸນໜຶ່ງ(Kunming City)ກໍຄື “ເມືອງແຫ່ງລະດູໃບໄມ້ປົ່ງ” ນີ້ເອງ.

ອີງຕາມການຄົ້ນພົບຂອງນັກວິທະຍາສາດ, ຂະບວນການເຄື່ອນຍ້າຍຖິ່ນຖານຂອງນົກນາງນວນປາກແດງເຕັມໄປດ້ວຍຄວາມລຳບາກໜ້າເສົ້າໃຈຫຼາຍ, ເຊິ່ງມັນບໍ່ພຽງແຕ່ຈະປະສົບໄພພິບັດທາງທຳມະຊາດເຊັ່ນ: ຝົນຕົກຜ້າຜ່າ ພາຍຸຝົນ ແລະ ອື່ນໆຕາມທາງເທົ່ານັ້ນ, ຫາກຍັງຈະໄດ້ຮັບບາດເຈັບຍ້ອນຖືກທຳຮ້າຍຈາກນົກ ແລະ ສັດມັກລ່າທັງຫຼາຍ, ສະນັ້ນ ມີແຕ່ນົກນາງນວນປາກແດງບາງສ່ວນ ທີ່ສາມາດມາຮອດຈຸດໝາຍປາຍທາງ ເປັນຢ່າງດີໄດ້. ຈິດໃຈທີ່ກ້າແກ່ນແໜ້ນໜຽວ ອົງອາດກ້າຫານຂອງນົກນາງນວນປາກແດງ ເຮັດໃຫ້ຊາວຄຸນ

ໜຶ່ງປະ ທັບໃຈຢ່າງດູດດື່ມຫຼາຍໆ, ຊາວຄຸນໜຶ່ງກໍປົກປ້ອງເບິ່ງແຍງພວກມັນດ້ວຍພຶດຕິກຳຕົວຈິງຂອງຕົນ.

ຫວ່າງມື້ນີ້, ນະຄອນຄຸນໜຶ່ງໄດ້ເລີ່ມວຽກງານຕິດຕັ້ງເຄື່ອງໝາຍດ້ວຍແຫວນໃຫ້ນົກນາງນວນປາກແດງ. ພະນັກງານໄດ້ຊຶ້ງນ້ຳໝັກຂອງນົກນາງນວນປາກແດງ, ແທກຄວາມຍາວຂອງໂຕ ປີກ ປາກ ຕີນ ແລະ ຫາງມືກ, ພ້ອມທັງປັ້ນສີກທຸກລາຍການ, ແລ້ວໃສ່ແຫວນໂລຫະຮູບໂຕ G ອັນໜຶ່ງ ແລະ ແຫວນສີຝ້າອັນໜຶ່ງໃຫ້ມັນ, ເຊິ່ງມີທັງທີ່ຢູ່ຫ່າງໄປສະນີ ແລະ ໝາຍເລກສະເພາະ. ທ່ານຫຼູໂຮງລິນ(Lu Honglin) ຫົວໜ້າຫ້ອງການສັດຂອງສູນຊ່ວຍເຫຼືອສັດ ແລະ ພຶດຕິກຳຈະສູນພັນນະຄອນຄຸນໜຶ່ງ ແນະນຳວ່າ, ທຸກໆປີກໍໄດ້ກວດກາສຸຂະພາບຮ່າງກາຍ ເພື່ອດຳເນີນການປະເມີນສະພາບຮ່າງກາຍຂອງນົກນາງນວນປາກແດງຢ່າງຮອບດ້ານ. ເວົ້າລວມແລ້ວ, ສະພາບຮ່າງກາຍຂອງນົກນາງນວນປາກແດງປີນີ້ແມ່ນດີຫຼາຍ. ໃນໄລຍະເວລາທີ່ພວກມັນມາຜ່ານລະດູໜາວຢູ່ນະຄອນຄຸນໜຶ່ງນັ້ນ, ໂດຍທົ່ວໄປແລ້ວ ພວກມັນຈະມີນ້ຳໜັກເພີ່ມຂຶ້ນປະມານ 50-150 ກຼາມ ເຊິ່ງລະດັບນ້ຳໜັກຕົວນີ້ ຈະສາມາດຊ່ວຍໃຫ້ ພວກມັນບິນກັບຄືນສູ່ໄຊບີເຣຍໄດ້ເປັນຢ່າງດີໃນລະດູໃບໄມ້ປົ່ງທີ່ຈະມາເຖິງໃນປີໜ້າ.

昆明市委宣传部供稿 新华社 图

ກ່າວເຂົ້າສູ່ຍຸັກຊື່ | ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນໃກ້ຈະເປີດນຳໃຊ້ ນະຄອນຍຸັກຊື່ຕ້ອນຮັບຍຸກໃໝ່ແບ່ງການພັດທະນາ

走进玉溪 | 中老铁路开通在即 拥抱发展新时代



2021 年年末，中老铁路即将通车运营。中老铁路玉溪段全长 145.79 公里，在玉溪市辖区内设立玉溪、研和、峨山、化念和元江 5 个站点，使玉溪的区位和交通优势更加凸显，为沿线民众的生活带来更多便利和机遇。

"ເມື່ອມີເສັ້ນທາງລົດໄຟນີ້ແລ້ວ, ພວກເຮົາຢາກໄປຕ່າງປະເທດກໍໄປໄດ້ແລ້ວ! ພ້ອມດຽວກັນນັ້ນ, ຜະລິດຕະພັນກະສິກໍາຂອງພວກເຮົາຈະຂາຍດີກວ່າເກົ່າ ແລະ ຈະມີຄົນມາທ່ຽວຊົມທິວທັດອັນສວຍງາມຂອງເມືອງຢວນຈຽງ(Yuanjiang County)ຫຼາຍກວ່າເກົ່າ!"

ໃນທ້າຍປີ 2021, ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໃກ້ຈະເປີດນຳໃຊ້. ຕອນນະຄອນຍຸັກຊື່(Yuxi City)ຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ມີຄວາມຍາວທັງໝົດ 145.79 ກິໂລແມັດ, ຢູ່ໃນເຂດປົກຄອງຂອງຍຸັກຊື່ນີ້ ມີ 5 ສະຖານີ ເຊັ່ນ ຍຸັກຊື່ ຢຽນເຮີ(Yanhe) ເອີຊານ(Eshan) ຮົວນ້ຽນ(Huanian) ແລະ ຢວນຈຽງ, ເຊິ່ງຈະເຮັດໃຫ້ທ່າແຮງດ້ານທິຕັ້ງ ແລະ ການຄົມມະນາຄົມຂອງນະຄອນຍຸັກຊື່ ພື້ນເດັ່ນຫຼາຍຂຶ້ນ ແລະ ຈະນຳເອົາຄວາມສະດວກ ແລະ ໂອກາດຫຼາຍກວ່າເກົ່າມາໃຫ້ແກ່ຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງປະຊາຊົນຢູ່ລຽບຕາມແລວທາງ.

ທ່ານ ຫຼີຊິນຢາງ(Li Xinyang) ຮອງຫົວໜ້າສຳນັກງານປະຈຳຖະໜົນກັ້ນຈ່າງ(Ganzhuang Street) ເມືອງຢວນຈຽງ ນະຄອນຍຸັກຊື່ ກ່າວວ່າ: "ສະຖານີຢວນຈຽງ ມີຄວາມສາມາດໃນການຂົນສົ່ງທັງຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ, ເຊິ່ງສາມາດກະຕຸ້ນ ແລະ ຊຸກຍູ້ການພັດທະນາດ້ານການປຸງແຕ່ງກະສິກໍາ ການແຈກຢາຍສິນຄ້າ ການຄ້າຂາຍ ການຂົນສົ່ງໃນບັນດາເມືອງອ້ອມຂ້າງ."

ການຮ່ວມມືລະຫວ່າງນະຄອນຍຸັກຊື່ ແລະ ລາວ ມີປະຫວັດສາດອັນຍາວນານມາແລ້ວ. ໃນປີ 2009, ນະຄອນຍຸັກຊື່ ໄດ້ສ້າງຕັ້ງການພົວພັນຕົວເມືອງມິດຕະພາບກັບແຂວງຈຳປາສັກ ລາວ; ໃນປີ 2016, ນະຄອນຍຸັກຊື່ ແລະ ກະຊວງສຶກສາທິການ ແລະ ກິລາລາວ ໄດ້ລົງນາມສັນຍາຮ່ວມມືບຳລຸງສ້າງບຸກຄະລາກອນວິຊາການປະລິນຍາຕີ ແລະ ສັນຍາບຳລຸງສ້າງບຸກຄະລາກອນວິຊາຊີບລະດັບກາງ, ເຊິ່ງຫຼາຍປີມາ, ໄດ້ບຳລຸງສ້າງບຸກຄະລາກອນທີ່ດີເດັ່ນຈຳນວນໜຶ່ງດ້ານພາສາ ແລະ ເຕັກໂນໂລຊີວິຊາຊີບໃຫ້ລາວ. ຫຼັງຈາກເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປີດນຳໃຊ້ແລ້ວ, ນະຄອນຍຸັກຊື່ຈະຕ້ອນຮັບຍຸກໃໝ່ແຫ່ງການພັດທະນາ, ການຮ່ວມມືກັບລາວກໍຈະກ້າວໄປສູ່ອະນາຄົດທີ່ດີງາມກວ່າເກົ່າ.

玉溪市委宣传部供稿供图



ພົບກັນທີ່ອ່ານຫນຶ່ງ | ຝ່າຍຫນຶ່ງບາດ ຕັດຫນຶ່ງຫນຶ່ງ ສືບທອດວັດທະນະທຳຈີນ

遇见安宁 | 一刀一剪传承中华文化

“先从直角处对折，再从二分之一处折过来……从这里斜着剪一刀，然后展开。你们看，通过对纸的折叠，一下就可以剪出一个五角星。”一个周末的下午，安宁市刻纸技艺代表性传承人耿明府正在家里教两名慕名前来学习刻纸技艺的初中生。

“ເລີ່ມພັບເຄິ່ງແຕ່ຈຸດຫຼ່ຽມມູມສາກ, ແລ້ວພັບເຄິ່ງກັບ ມາອີກເທື່ອໜຶ່ງ...ຈາກບ່ອນນີ້ຕັດອຽງບາດໜຶ່ງ, ຈາກນັ້ນ ເປີດອອກມາ. ພວກເຈົ້າເບິ່ງນີ້, ຜ່ານການພັບເຈ້ຍ, ພຽງແປ້ບ ດຽວກໍສາມາດຕັດເປັນດາວຫ້າແຈອອກມາອັນໜຶ່ງແລ້ວ” ໃນຕອນບ່າຍມື້ໜຶ່ງຂອງຫ້າຍອາທິດ, ນະຄອນອ່ານຫນຶ່ງ(Anning City) ແຂວງຢຸນນານ(Yunnan Province), ຢູ່ເຮືອນຂອງ ທ່ານ ເກິງໝິງຟູ(Geng Mingfu) ຜູ້ສືບທອດຕົວແທນເຕັກນິກການແກະສະຫຼັກເຈ້ຍ ຂອງນະຄອນອ່ານຫນຶ່ງ, ກຳລັງສອນເຕັກນິກການຕັດເຈ້ຍໃຫ້ນັກຮຽນມັດທະຍົມຕົ້ນສອງຄົນທີ່ມາຮຽນ ຍ້ອນຊື່ນຊົມໃນຊື່ສຽງ.

ການແກະສະຫຼັກເຈ້ຍແມ່ນການຕັດເຈ້ຍປະເພດໜຶ່ງ, ເປັນຜະລິດຕະພັນທັດຖະກຳສິລະປະພື້ນເມືອງຈີນ. “ການຕັດເຈ້ຍໂດຍທົ່ວໄປແມ່ນການປະດິດຜົນງານຮູບພາບທີ່ມີຄວາມເປັນສັດສ່ວນ ແລະ ງ່າຍດາຍ, ສ່ວນຮູບພາບທີ່ສັບຊ້ອນ ແລະ ບໍ່ເປັນສັດສ່ວນ, ກໍສາມາດນຳໃຊ້ມີດແກະສະຫຼັກມາປະດິດຜົນງານໄດ້.” ເມື່ອກັ້ນໂຕເຮັດວຽກຢູ່ໜ້າໂຕະທຳງານ, ເກິງໝິງຟູ ກໍຫັງ ກ່າວເຖິງປະຫວັດຄວາມເປັນມາຂອງການແກະສະຫຼັກເຈ້ຍໄປນຳ. ພວກເຮົາໄດ້ເຫັນວ່າ ມີເບື້ອງຊ້າຍຂອງລາວພັກຍ້າຍເຈ້ຍແດງໄປມາ

ແບບບໍ່ຢຸດເຊົາ, ມີເບື້ອງຂວາໜີບມືດແກະສະຫຼັກໄປ ຕາມເຈ້ຍຢ່າງໝັ້ນທ່ຽງ, ລວດລາຍ ແລະ ເສັ້ນບາງນ້ອຍ ເທິງປົກແມງກະເບື້ອຄ່ອຍໆປະກົດອອກມາໃຫ້ເຫັນເທື່ອລະອັນ. “ການປະດິດຜົນງານແກະສະຫຼັກເຈ້ຍ, ທຳອິດແມ່ນ ເອົາແຜນວາດຮູບພາບວາງຫົບລົງໄປເທິງເຈ້ຍແດງ, ຈາກນັ້ນຈຶ່ງຄ່ອຍໃຊ້ມີດຕັດ ຫຼື ມີດແກະສະຫຼັກດຳເນີນການຕັດ ແລະ ແກະສະຫຼັກ.” ແມງກະເບື້ອໂຕໜຶ່ງກໍເປັນຮູບເປັນຮ່າງຂຶ້ນມາ, ເກິງໝິງຟູ ໃຊ້ແນວໜີ້ຍືບຂຶ້ນມາ, “ຜົນງານຮູບອັນໜຶ່ງຕ້ອງແມ່ນຕິດເຊື່ອມຕໍ່ເນື່ອງເປັນອັນດຽວກັນ.”

ປີນີ້ເກິງໝິງຟູ ມີອາຍຸ 80 ປີແລ້ວ, ຄວາມຮັກຫອມຕໍ່ການຕັດເຈ້ຍຂອງລາວ ແມ່ນມີມາແຕ່ຫ້ອງຮຽນຕັດເຈ້ຍ ຄັ້ງໜຶ່ງໃນສະໄໝເປັນນັກຮຽນ, ພາຍຫຼັງບຳນານແລ້ວລາວເອງກໍອາໄສຄວາມຮັກຫອມໃນການສືບທອດຮ່າງຮຽນ. ຫຼາຍຜົນງານຂອງລາວເຊັ່ນ “ສືບສອງນັກສັດແຫ່ງປະເທດຈີນ” “ມັງກອນຈີນ” ໄດ້ເປັນຜົນງານຕົວແທນຂອງນະຄອນອ່ານຫນຶ່ງ (ແຂວງຢຸນນານ) ແລະ ເຂົ້າຮ່ວມງານວາງສະແດງສິລະປະວັນນະຄະດີສາກົນເປັນຫຼາຍຄັ້ງ.

ປັດຈຸບັນ, ໃນທຸກໆວັນພຸດ ແລະ ວັນສຸກ ລາວໄດ້ໄປໂຮງຮຽນປະຖົມຂອງອ່ານຫນຶ່ງ ເພື່ອສອນເຕັກນິກການຕັດເຈ້ຍໃຫ້ພວກນັກຮຽນຊັ້ນປະຖົມ, “ຂ້ອຍຫວັງວ່າຈະສາມາດປຸກເຜີຍພັນໃນໃຈຂອງພວກເດັກນ້ອຍ, ໃຫ້ພວກເຂົາໄດ້ມີໂອກາດໄດ້ສຳຜັດ ແລະ ມັກຮັກເຕັກນິກການຕັດເຈ້ຍ.”

安宁市委宣传部供稿供图

ຄໍາສ່ອງແສງຈາກຜູ້ອ່ານ (feedback)

读者反馈

■ 本刊记者 覃雪丹 / 整理



ຈິນດາ: ສະບາຍດີ! ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ຈະເປີດການບໍລິການໃນໄວ້ນີ້, ມັນຈະເປັນຂະນະເວລາທີ່ໜ້າຕື່ນເຕັ້ນຫຼາຍ. ວາລະສານເດືອນນີ້, ພວກເຮົາຈະແບ່ງປັນຄໍາອວຍພອນຂອງຜູ້ອ່ານສອງຄົນ, ແລະຄວາມຄິດເຫັນຕໍ່ປະເທດຈີນ ແລະ ປະເທດລາວໃນສາຍຕາຂອງເຂົາເຈົ້າ. ພວກເຂົາແມ່ນທ້າວ ສິນເຊົ້າ ທີ່ເປີດຮ້ານອາຫານລາວຢູ່ນະຄອນຫຼວງໜຶ່ງແຂວງຢຸນນານ (Kunming City, Yunnan Province), ແລະ ທ້າວ ວຽງໄຊ ຜູ້ດຸໝະວົງນັກສຶກສາລາວທີ່ຮຽນປະລິນຍາເອກຢູ່ແຂວງຢຸນນານ.

金达: 大家好! 中老铁路开通在即, 这是一个激动人心的时刻。本期, 我们分享两位读者朋友的寄语, 以及他们眼中的中国和老挝。他们分别是在云南昆明开老挝餐厅的秦超, 和在云南读博士的老挝留学生闻鹏宇。

ທ້າວ ສິນເຊົ້າ: ສະບາຍດີ, ຈິນດາ ແລະ ບັນດາຜູ້ອ່ານຂອງວາລະສານ ຈຳປາ ທັງຫຼາຍ. ສອງສາມປີກ່ອນນີ້, ຂ້ອຍໄປທ່ຽວຢູ່ລາວເລື້ອຍໆ, ປັນຍາກາດສາສະໜາພຸດທີ່ເຂັ້ມຂຸ້ນ ແລະ ປະຊາຊົນທີ່ມີຄວາມຈິງໃຈຢູ່ແຫ່ງນັ້ນເຮັດໃຫ້ຂ້ອຍມີ ຄວາມປະທັບໃຈຫຼາຍ. ເພື່ອສືບທອດຄວາມງົດງາມແນວນີ້ໄດ້ມີສືບຕໍ່ໄປ ຂ້ອຍຈຶ່ງໄດ້ເປີດຮ້ານອາຫານລາວກັບໝູ່ເພື່ອນຂອງຂ້ອຍຢູ່ທີ່ນະຄອນຫຼວງໜຶ່ງ, ແຕ່ງອາຫານລາວອັນແຊບຊ້ອຍທີ່ມີເອກະລັກສະເພາະ. ໃນປັດຈຸບັນ, ທຸລະກິດຮ້ານອາຫານລາວຂອງພວກເຮົາແມ່ນໝາຍເຫຼາຍ, ລູກຄ້າສ່ວນຫຼາຍແມ່ນຄົນຈີນທີ່ເຄີຍໄປລາວ ຫຼື ນັກສຶກສາລາວທີ່ຮຽນຢູ່ນຸ່ງໜຶ່ງນີ້. ຢູ່ທີ່ນີ້, ພວກເຮົາໄດ້ຊອກເຫັນຄວາມຊົງຈຳຕໍ່ປະເທດລາວຂອງຕົນ, ຂ້ອຍຈຶ່ງຮູ້ສຶກວ່າພາກພູມໃຈຫຼາຍ.

秦超: 金达和《占芭》的读者朋友们, 大家好。几年前, 我经常去老挝旅游, 那里浓厚的佛教文化和淳朴善良的人民给我留下了深刻印象。为了把这份美好延续下去, 我与朋友一起在云南昆明开了一家老挝餐厅, 专门做老挝特色美食。目前, 我们的老挝餐厅生意很不错, 顾客主要是曾经到过老挝的中国人和在昆明读书的老挝留学生。在这里, 他们找到了属于自己的老挝记忆, 这一点让我觉得很自豪。

ຈິນດາ: ໄດ້ຍິນແນວນີ້ຮູ້ສຶກວ່າດີຫຼາຍ. ເຖົ້າແກ່ ສິນ, ນັກຂ່າວຂອງພວກເຮົາກໍເຄີຍເຫັນວ່າໃນຮ້ານອາຫານຂອງພວກເຈົ້າ ກໍມີວາລະສານ ຈຳປາ ຈັດວາງໄວ້ຢູ່, ຂອບໃຈຫຼາຍໆເດີ.

金达: 听起来很不错。秦店长, 我们的记者曾看到你们店里也摆放了《占芭》杂志, 非常感谢哦。

ທ້າວ ສິນເຊົາ: ແມ່ນ. ຂ້ອຍຄິດວ່າ ບໍ່ວ່າໜ້າປຶກ ຫຼືວ່າ ການອອກແບບຂອງວາລະສານ ຈຳປາ ແມ່ນງາມຫຼາຍ, ລູກຄ້າມາແລ້ວ ກໍມັກເປີດອ່ານ. ວາລະສານ ຈຳປາ ກໍໄດ້ກາຍເປັນໜຶ່ງໃນປັດໄຈຂອງປະເທດລາວໃນຮ້ານອາຫານພວກເຮົາແລ້ວ.

秦超: 是的。我觉得《占芭》杂志的封面和设计都很好看, 顾客来了也喜欢翻阅。《占芭》杂志也成为我们的店的老挝元素之一啦。

ຈິນດາ: ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ໃກ້ຈະເປີດການບໍລິການໃນໄວ້ນີ້ແລ້ວ, ສຳລັບເລື່ອງນີ້ ເຈົ້າມີຄວາມຄາດຫວັງແນວໃດແດ່?

金达: 中老铁路马上就要开通了, 对此你有什么期待呢?

ທ້າວ ສິນເຊົາ: ເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ເປີດການບໍລິການ, ສຳລັບພວກເຮົາແລ້ວ ມັນເປັນເລື່ອງທີ່ໜ້າຄາດຫວັງຫຼາຍ. ຍ້ອນຜົນກະທົບຈາກພະຍາດໂຄວິດ-19, ເຄື່ອງປະກອບການເຮັດອາຫານຂອງຮ້ານອາຫານພວກເຮົາ ດຽວນີ້ສ່ວນຫຼາຍຊື້ມາຈາກກິ່ງແຂວງປົກຄອງຕົນເອງຊື່ນເຜົ່າໄທລື້ສິບສອງພັນນາ(Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture), ເຖິງແມ່ນວ່າສາມາດຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການໃນຂັ້ນຜືນຖານກໍຕາມ, ແຕ່ຍັງມີສ່ວນປະກອບການເຮັດອາຫານບາງຢ່າງ ແມ່ນມີແຕ່ຢູ່ໃນປະເທດລາວສະເພາະ. ຫຼັງຈາກເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນເປີດການບໍລິການແລ້ວ, ພວກເຮົາອາດຈະສາມາດຊື້ເຄື່ອງປະກອບການເຮັດອາຫານ ມາຈາກປະເທດລາວໂດຍກົງຍິ່ງສະດວກຫຼາຍຂຶ້ນ, ພ້ອມທັງຍັງສາມາດປະດິດສ້າງອາຫານລາວຊະນິດໃໝ່ຫຼາຍກວ່າເກົ່າແກ່ລູກຄ້າ.

秦超: 中老铁路开通, 对我们来说是一件十分值得期待的事情。受疫情影响, 我们餐馆现在的食材主要从西双版纳傣族自治州采购, 虽然基本能满足需求, 但仍有一些食材是老挝特有的。中老铁路开通后, 或许我们就可以更方便地从老挝采购食材了, 同时也能为食客们研发出更多的老挝菜品。

ຈິນດາ: ອັນນີ້ສຳລັບຜູ້ມັກຮັກອາຫານລາວຢູ່ໃນປະເທດຈີນແລ້ວ, ມັນເປັນສິ່ງທີ່ໜ້າຕື່ນເຕັ້ນຫຼາຍ, ແຮງບໍ່ຕ້ອງເວົ້າເຖິງໝູ່ເພື່ອນຄົນລາວທີ່ຮຽນຢູ່ນະຄອນຫຼວງຫຼືນີ້ແລ້ວ. ວຽງໄຊ ພຸດທະວົງ, ເຈົ້າຄິດວ່າແນວໃດ?

金达: 这对中国的老挝美食爱好者来说, 真是一件值得高兴的事情, 更别说在昆明求学的老挝朋友了。闻鹏宇, 你觉得呢?

ທ້າວ ວຽງໄຊ ພຸດທະວົງ: ແມ່ນແລ້ວ. ແຕ່ຈິງແລ້ວ, ຂ້ອຍບໍ່ໄດ້ກິນອາຫານລາວມາແຕ່ດົນແລ້ວ, ເທື່ອໜ້າມີໂອກາດ ຈະຕ້ອງໄປຮ້ານອາຫານຂອງເຖົ້າແກ່ ສິນ ຊິນອາຫານລາວແມ່ນອນ. ສຳລັບຂ້ອຍເອງ, ການເປີດການບໍລິການຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ, ຈະເຮັດໃຫ້ເສັ້ນທາງກັບຄືນບ້ານເກີດເມືອງນອນຂອງຂ້ອຍຍິ່ງໃກ້ເຂົ້າ. ເວລາມຸ່ງນີ້, ຂ້ອຍມີໂອກາດດີທີ່ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມກິດຈະກຳການສຳພາດໃນຫົວຂໍ້ກ່ຽວກັບການເປີດການບໍລິການຂອງເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ, ເຊິ່ງຈັດຂຶ້ນໂດຍພາກສ່ວນໂຄສະນາຂອງຄະນະກຳມະການພັກກອມມູນິດຈີນແຂວງຢຸນນານ, ຈຶ່ງໄດ້ສຳຜັດກັບເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ລ່ວງໜ້າກ່ອນໝູ່. ຂ້ອຍໄດ້ເດີນທາງຜ່ານຄຸນໝິງຍູຊີ(Yuxi City) ພູເອີ(Puer City) ກິ່ງແຂວງປົກຄອງຕົນເອງຊື່ນເຜົ່າໄທລື້ສິບສອງພັນນາ(Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture) ແລະ ບ່ອນອື່ນໆ, ແລະ ໄດ້ຮັບຄວາມຮູ້ຫຼາຍຢ່າງຈາກຂະບວນນີ້, ເຮັດໃຫ້ຂ້ອຍຍິ່ງຄາດຫວັງຕໍ່ການເປີດການບໍລິການຂອງລົດໄຟລາວ-ຈີນແລ້ວ.

闻鹏宇: 是的。其实, 我很久没有吃老挝菜了, 改天一定要去秦店长的店里尝尝。对于我来说, 中老铁路开通后, 回家的路更近了。最近, 我有幸参加了云南省委宣传部举办的中老铁路开通运营主题采访活动, 抢先体验了中老铁路。我一路经过了昆明、玉溪、普洱、西双版纳等地, 从中学到了很多知识, 让我对中老铁路的开通更加期待。

ຈິນດາ: ຂອບໃຈຕໍ່ການແບ່ງປັນຂອງພວກເຈົ້າທັງສອງຄົນ, ພວກເຮົາມາຕັ້ງຄວາມຄາດຫວັງຮ່ວມກັນຕໍ່ການເປີດການບໍລິການເສັ້ນທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນເນາະ!

金达: 感谢两位的分享, 让我们一起期待中老铁路正式通车运营吧!



云桥网

WWW.YUNNANGATEWAY.COM



《洞公河》



《占芭》



《吉祥》



《高棉》

2021

SEE CHINA SEE YUNNAN



WWW.YUNNANGATEWAY.COM



Amazing Yunnan

