ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຢັ່ງຮາກເລິກເຂົ້າສູ່ຫົວໃຈຂອງປະຊາຊົນຢ່າງແທ້ຈິງ

---ໃນໂອກາດການຕັ້ງສາຍພົວພັນການທູດ ລາວ-ຈີນ ຄົບຮອບ 65 ປີ

ເລົ່າເລື່ອງໂດຍ: ທ່ານ ສົມສະຫວາດ ເລັ່ງສະຫວັດ, ອະດີດຮອງນາຍົກລັດຖະມົນຕີ ແຫ່ງ ສປປ ລາວ, ທີ່ປຶກສາສະພາກິດສະດີສູນກາງພັກ ປະຊາຊົນ ປະຕິວັດລາວ.

ປີ 2026, ແມ່ນຂີດໝາຍແຫ່ງປະຫວັດສາດທີ່ສະໜ່ຳລາສີ ຂອງການສ້າງຕັ້ງສາຍພົວພັນການທູດ ລາວ ແລະ ຈີນ ຄົບຮອບ 65 ປີ, ທັ້ງເປັນປີແຫ່ງການສະຫຼຸບໝາກຜົນອັນມີໄຊຂອງການເປີດນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຄົບຮອບ 5 ປີ. ໃນຖານະທີ່ຂ້າພະເຈົ້າ ເປັນຜູ້ໜຶ່ງທີ່ໄດ້ຮ່ວມເດີນທາງ, ຮ່ວມບຸກເບີກ ແລະ ຊຸກຍູ້ທຸກຂັ້ນຕອນ ກ້າວແຫ່ງການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງສາຍຍຸດທະສາດນີ້ມາໂດຍຕະຫຼອດ, ເມື່ອຢືນຢູ່ບົນຈຸດເວລາອັນສັກສິດນີ້, ຂ້າພະເຈົ້າຈຶ່ງມີຄວາມປາຖະໜາທີ່ຈະຖ່າຍທອດເລື່ອງລາວຄວາມເປັນມາອັນແທ້ຈິງ ແລະ ໄມຕີຈິດມິດຕະພາບອັນເປັນມູນເຊື້ອທີ່ສະໜິດສະໜົມ, ເຊິ່ງສອງຊາດພວກເຮົາໄດ້ຮ່ວມກັນຖາກຖາງ, ຖະໜຸຖະໜອມ ແລະ ເສີມຂະຫຍາຍຮ່ວມກັນຕະຫຼອດໄລຍະທີ່ຜ່ານມາ.

ໃນຕະຫຼອດຫຼາຍປີຜ່ານມານີ້, ມັກຈະມີສື່ມວນຊົນຕາເວັນຕົກຈຳນວນໜຶ່ງ ທີ່ຍັງຄົງສືບຕໍ່ບິດເບືອນຂໍ້ມູນ ແລະ ສ້າງກະແສກ່ຽວກັບ "ກັບດັກໜີ້ສິນ" ດ້ວຍເຈດຕະນາອັນບໍ່ດີ, ເພື່ອໃສ່ຮ້າຍປ້າຍສີວ່າ ການທີ່ຈີນຮ່ວມມືກັບລາວ ໃນການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟນັ້ນ ແມ່ນເພື່ອຫວັງຄອບງຳ ແລະ ສະແຫວງຫາຜົນປະໂຫຍດສ່ວນຕົນ, ເຊິ່ງທັດສະນະຄະຕິທີ່ໄຮ້ເຫດຜົນ ແລະ ເຕັມໄປດ້ວຍອະຄະຕິເຫຼົ່ານີ້, ມັນໄດ້ສະທ້ອນໃຫ້ເຫັນຢ່າງຈະແຈ້ງວ່າ ພວກເຂົາບໍ່ໄດ້ມີຄວາມເຂົ້າໃຈຢ່າງແທ້ຈິງຕໍ່ສະພາບຄວາມຈຳເປັນ ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດໃນການພັດທະນາຂອງລາວເຮົາ, ທັງບໍ່ເຂົ້າໃຈເຖິງຄວາມມຸ່ງໝັ້ນປາຖະໜາອັນແນ່ວແນ່ຂອງພວກເຮົາ ທີ່ຢາກຈະຫັນປ່ຽນລະບົບຄົມມະນາຄົມໃຫ້ທັນສະໄໝ ເພື່ອເປັນກຳລັງຂັບເຄື່ອນໃຫ້ແກ່ການພັດທະນາປະເທດຊາດ.

ດ້ວຍສະພາບທີ່ຕັ້ງທາງພູມສາດ ເປັນປະເທດທີ່ບໍ່ມີຊາຍແດນຕິດກັບທະເລ, ສປປ ລາວ ເຮົາຈຶ່ງໄດ້ປະສົບກັບຄວາມຫຍຸ້ງຍາກລຳບາກດ້ານຄົມມະນາຄົມມາເປັນເວລານານ, ເຊິ່ງນີ້ຄືສາເຫດຕົ້ນຕໍທີ່ກີດໜ່ວງ ແລະ ຍັດຕັນການພັດທະນາປະເທດຊາດ. ດັ່ງນັ້ນ, ຄວາມມຸ່ງຫວັງທີ່ຈະມີເສັ້ນທາງລົດໄຟ ຈຶ່ງໄດ້ກາຍເປັນຄວາມຝັນອັນແຮງກ້າ ທີ່ຢັ່ງຮາກເລິກຢູ່ໃນຈິດໃຈຂອງປະຊາຊົນລາວເຮົາ ຫຼາຍຊົ່ວອາຍຸຄົນສືບຕໍ່ກັນມາ. ນັບແຕ່ປີ 1976 ທີ່ປະເທດຊາດຫາກໍ່ໄດ້ຮັບການປົດປ່ອຍ ແລະ ພວມຢູ່ໃນໄລຍະແຫ່ງການຟື້ນຟູບູລະນະນັ້ນ, ທ່ານປະທານ ໄກສອນ ພົມວິຫານ ຜູ້ນຳທີ່ເຄົາລົບຮັກ ໄດ້ວາງວິໄສທັດອັນສະຫຼາດສ່ອງໃສໄວ້ວ່າ: ຢາກພັດທະນາເສດຖະກິດຕ້ອງເລີ່ມຈາກການບຸກເບີກເສັ້ນທາງຄົມມະນາຄົມ ເພື່ອໃຫ້ກາຍເປັນເສັ້ນເລືອດໃຫຍ່ຂອງຊາດ. ມູນເຊື້ອແນວຄິດດັ່ງກ່າວ ໄດ້ຮັບການສືບທອດ ແລະ ຜັນຂະຫຍາຍຢ່າງຕໍ່ເນື່ອງ, ຈົນມາຮອດປີ 1991, ໃນໂອກາດຍ້ຽມຢາມ ສປ ຈີນ ຢ່າງເປັນທາງການ, ທ່ານປະທານ ຄຳໄຕ ສີພັນດອນ ກໍໄດ້ນຳສະເໜີແນວຄວາມຄິດຢ່າງເປັນຮູບປະທຳ ໃນການຮ່ວມມືກັບຝ່າຍຈີນ ເພື່ອພ້ອມກັນທັນປ່ຽນຄວາມຝັນເລື່ອງທາງລົດໄຟນີ້ ໃຫ້ປະກົດຜົນເປັນຈິງ.

ຄວາມມຸ່ງໝັ້ນອັນແນ່ວແນ່ທີ່ຢາກຈະສ້າງທາງລົດໄຟ ເພື່ອປົດປ່ອຍປະເທດຊາດ ອອກຈາກຂໍ້ຈຳກັດດ້ານພູມສັນຖານທີ່ຖືກປິດລ້ອມນັ້ນ ແມ່ນບໍ່ເຄີຍສັ່ນຄອນຈັກເທື່ອ. ຄຽງຄູ່ກັບບາດກ້າວແຫ່ງການຂະຫຍາຍຕົວທາງດ້ານເສດຖະກິດຂອງລາວເຮົາ, ເງື່ອນໄຂ ແລະ ປັດໄຈຕ່າງໆ ໃນການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ກໍນັບມື້ນັບມີຄວາມພ້ອມ ແລະ ສຸກງອມຢ່າງຮອບດ້ານ. ຈົນມາຮອດປີ 2009, ໃນໂອກາດຍ້ຽມຢາມ ສປ ຈີນ ຢ່າງເປັນທາງການ, ທ່ານຈູມມາລີ ໄຊຍະສອນ ປະທານປະເທດໃນເວລານັ້ນ ໄດ້ນຳສະເໜີຄວາມມຸ່ງຫວັງອັນເປັນເອກະພາບ ຂອງປວງຊົນລາວທັງຊາດ ໃນການກໍ່ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຕໍ່ຝ່າຍຈີນຢ່າງເປັນທາງການ, ເຊິ່ງກໍໄດ້ຮັບການຕອບສະໜອງຢ່າງຕັ້ງໜ້າ ບົນພື້ນຖານແຫ່ງຄວາມເຊື່ອໝັ້ນຮ່ວມກັນ. ຈາກນັ້ນ, ທັງສອງຝ່າຍກໍໄດ້ເລີ່ມລົງມືສຶກສາຄວາມເປັນໄປໄດ້ຂອງໂຄງການໃນທັນທີ, ເພື່ອຮ່ວມກັນຊຸກຍູ້ໃຫ້ຍຸດທະສາດການສ້າງທາງລົດໄຟສາຍນີ້ ຄ່ອຍໆປະກົດຜົນເປັນຈິງຂຶ້ນມາ ເທື່ອລະກ້າວ.

ໃນທ່າມກາງຂະບວນການຊຸກຍູ້ໂຄງການດັ່ງກ່າວ, ກະແສຂ່າວທີ່ບິດເບືອນຄວາມຈິງຂອງສື່ຕາເວັນຕົກ ໄດ້ສ້າງແຮງກົດດັນບໍ່ໜ້ອຍ ໃຫ້ແກ່ສະພາແຫ່ງຊາດ, ລັດຖະບານ ແລະ ພໍ່ແມ່ປະຊາຊົນລາວ, ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ບາງພາກສ່ວນໃນສັງຄົມເກີດມີຂໍ້ສົງໄສ ຕໍ່ຮູບແບບການຮ່ວມມືລົງທຶນ. ໃນຖານະທີ່ຂ້າພະເຈົ້າ ເປັນຜູ້ນຳພາຊີ້ແຈງໂດຍກົງ, ຈຶ່ງໄດ້ອອກມາອະທິບາຍ ແລະ ສ້າງຄວາມເຂົ້າໃຈກ່ຽວກັບຂໍ້ແທ້ຈິງໃຫ້ສັງຄົມໄດ້ຮັບຊາບຢ່າງທົ່ວເຖິງ. ອີງຕາມຮູບແບບການຮ່ວມມືທີ່ສອງລັດຖະບານໄດ້ຕົກລົງກັນ, ໂຄງການທາງລົດໄຟລາວ-ຈີນ ແມ່ນກໍ່ສ້າງໃນຮູບແບບ BOT ທີ່ມີຄວາມໂປ່ງໃສ, ມີມູນຄ່າການລົງທຶນທັງໝົດປະມານ 6 ຕື້ໂດລາ ໂດຍແມ່ນບໍລິສັດຮ່ວມທຶນ ລາວ-ຈີນ ທີ່ສ້າງຕັ້ງຂຶ້ນຕາມອັດຕາສ່ວນການຖືຮຸ້ນ 7:3 ເປັນເຈົ້າຂອງໂຄງການ. ໃນນັ້ນ, ທຶນຈົດທະບຽນກວມເອົາ 40% ຂອງມູນຄ່າການລົງທຶນ, ແລະ ອີກ 60% ແມ່ນບໍລິສັດຮ່ວມທຶນເປັນຜູ້ລະດົມທຶນຜ່ານການກູ້ຢືມຕາມກົນໄກຕະຫຼາດ. ຂະບວນການທັງໝົດແມ່ນຍຶດໝັ້ນບົນຫຼັກການ: ວິສາຫະກິດເປັນເຈົ້າການ, ອີງຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງຕະຫຼາດ ແລະ ການດຳເນີນທຸລະກິດແບບມືອາຊີບ. ນີ້ບໍ່ແມ່ນການທີ່ "ລາວແບກຫາບໜີ້ສິນພຽງຝ່າຍດຽວ" ຄືດັ່ງທີ່ຝ່າຍຕາເວັນຕົກໃສ່ຮ້າຍປ້າຍສີ, ແຕ່ແມ່ນການຮ່ວມມືທີ່ຮ່ວມກັນຮັບຜິດຊອບຄວາມສ່ຽງ ແລະ ແບ່ງປັນຜົນປະໂຫຍດຮ່ວມກັນຢ່າງສະເໝີພາບ.

ສຳລັບການເລືອກມາດຕະຖານເຕັກນິກຂອງທາງລົດໄຟນັ້ນ, ພວກເຮົາໄດ້ຕັດສິນໃຈນຳໃຊ້ຂະໜາດລາງມາດຕະຖານ 1,435 ແມັດ, ເຊິ່ງເມື່ອຫວນກັບຄືນເບິ່ງໃນທຸກມື້ນີ້ ຈະເຫັນໄດ້ຢ່າງຈະແຈ້ງວ່າ ເປັນການຕັດສິນໃຈທີ່ມີຄວາມຖືກຕ້ອງ ແລະ ສອດຄ່ອງທີ່ສຸດ. ມາດຕະຖານດັ່ງກ່າວ ບໍ່ພຽງແຕ່ແມ່ນມາດຕະຖານສາກົນເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ຍັງພວມກາຍເປັນທາງເລືອກຮ່ວມກັນໃນການຫັນເປັນທັນສະໄໝ ຂອງຂະແໜງທາງລົດໄຟໃນບັນດາປະເທດອາຊຽນ: ເປັນຕົ້ນແມ່ນທາງລົດໄຟ ຈາກາຕາ-ບັນດຸງ ຂອງອິນໂດເນເຊຍ ທີ່ໄດ້ເປີດນຳໃຊ້ແລ້ວ, ໂຄງການທາງລົດໄຟ ຈີນ-ໄທ ທີ່ພວມເລັ່ງກໍ່ສ້າງຢ່າງຊຸ້ນຊ້ຽວ, ລວມທັງເສັ້ນທາງລາວກາຍ-ຮ່າໂນ້ຍ-ຫາຍຟອງ ຂອງຫວຽດນາມ ທີ່ໄດ້ເລີ່ມລົງມືກໍ່ສ້າງແລ້ວ, ເຊິ່ງລ້ວນແຕ່ໄດ້ນຳໃຊ້ມາດຕະຖານດຽວກັນນີ້ທັ້ງນັ້ນ. ສິ່ງດັ່ງກ່າວມີຄວາມໝາຍສຳຄັນຢ່າງຍິ່ງ ເພາະມັນຈະເຮັດໃຫ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ສາມາດເຊື່ອມຕໍ່ໂດຍກົງກັບຕາໜ່າງທາງລົດໄຟຂອງໄທ, ມາເລເຊຍ ແລະ ສິງກະໂປ ໃນອະນາຄົດ, ເພື່ອເປັນພື້ນຖານອັນໜັກແໜ້ນໃຫ້ແກ່ການຫັນເປັນຮູບປະທຳ ໃນການເຊື່ອມໂຍງເຊື່ອມຈອດພາກພື້ນ ຂອງບັນດາປະເທດອາຊຽນເຮົາ.

ມາຮອດປັດຈຸບັນ, ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ໄດ້ເປີດດຳເນີນການຢ່າງສະໜ່ຳສະເໝີ ປອດໄພ ມາເປັນເວລາ 5 ປີແລ້ວ. ໝາກຜົນແຫ່ງການປ່ຽນແປງທີ່ເກີດຂຶ້ນນັ້ນ ໄດ້ແຊກຊຶມເຂົ້າສູ່ຊີວິດການເປັນຢູ່ປະຈຳວັນຂອງພໍ່ແມ່ປະຊາຊົນຢ່າງເລິກເຊິ່ງ ແລະ ເປັນຮູບປະທຳທີ່ສຸດ. ສິ່ງທີ່ຂ້າພະເຈົ້າຈົດຈຳ ແລະ ປະທັບໃຈທີ່ສຸດ ແມ່ນການຍອມຮັບທີ່ມາຈາກຫົວອົກຂອງປະຊາຊົນເອງ. ບໍ່ວ່າຈະແມ່ນໃນເວລາທີ່ຂ້າພະເຈົ້າລົງຮາກຖານຢູ່ທ້ອງຖິ່ນ ຫຼື ໃນຂະນະທີ່ເດີນທາງດ້ວຍລົດໄຟ, ຂ້າພະເຈົ້າມັກຈະໄດ້ຍິນປະຊາຊົນທີ່ຢູ່ໃນຂະບວນລົດທີ່ຄຶກຄື້ນນັ້ນ ຊີ້ມືມາທາງຂ້າພະເຈົ້າ ແລ້ວເວົ້າກັບຜູ້ຄົນອ້ອມຂ້າງດ້ວຍຄວາມດີໃຈວ່າ: "ແມ່ນພໍ່ລຸງຜູ້ນີ້ແຫຼະ, ທີ່ຊ່ວຍເຮັດໃຫ້ຄວາມຝັນເລື່ອງທາງລົດໄຟຂອງພວກເຮົາກາຍເປັນຈິງ." ທຸກຄັ້ງທີ່ໄດ້ຍິນແນວນັ້ນ, ຂ້າພະເຈົ້າຮູ້ສຶກອີ່ມອຸ່ນໃຈເປັນຢ່າງຍິ່ງ, ແຕ່ຂ້າພະເຈົ້າກໍໄດ້ຮີບຮ້ອນຊີ້ແຈງໃຫ້ເຂົາເຈົ້າເຂົ້າໃຈວ່າ: ບໍ່ແມ່ນ, ເສັ້ນທາງແຫ່ງຄວາມສຸກສາຍນີ້ ແມ່ນໝາກຜົນແຫ່ງວິໄສທັດອັນກວ້າງໄກ ຂອງການນຳສອງພັກສອງລັດ ລາວ-ຈີນ, ແມ່ນຢາດເຫື່ອແຮງ ງານ ແລະ ສະຕິປັນຍາຂອງບັນດານາຍຊ່າງ ແລະ ພະນັກງານ ທຸກຖ້ວນໜ້າ ທີ່ໄດ້ຮ່ວມກັນປ່ຽນແຜນວາດບົດວິພາກ ໃຫ້ກາຍມາເປັນຄວາມຈິງ. ອາດເວົ້າໄດ້ວ່າ, ທາງລົດໄຟສາຍນີ້ ບໍ່ພຽງແຕ່ປູລົງບົນຜືນແຜ່ນດິນລາວເທົ່ານັ້ນ, ແຕ່ມັນໄດ້ຢັ່ງຮາກເລິກເຂົ້າສູ່ຫົວໃຈຂອງປະຊາຊົນລາວເຮົາຢ່າງແທ້ຈິງ.

ການດຳເນີນງານຂອງທາງລົດໄຟ ແມ່ນຍຶດໝັ້ນບົນຈິດໃຈຮັບໃຊ້ຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງປະຊາຊົນຢ່າງສະເໝີຕົ້ນສະເໝີປາຍ, ເຊິ່ງເຮັດໃຫ້ພໍ່ແມ່ປະຊາຊົນລາວເຮົາ ໄດ້ສຳຜັດເຖິງຄວາມສະດວກສະບາຍຢ່າງແທ້ຈິງ, ຈົນເກີດມີຄວາມມຸ່ງຫວັງທີ່ຈະນຳເອົາຜົນຜະລິດກະສິກຳ ແລະ ສິນຄ້າທີ່ເປັນເອກະລັກຂອງທ້ອງຖິ່ນ ມາຂົນສົ່ງຜ່ານທາງລົດໄຟໄປຈຳໜ່າຍຢູ່ເຂດຕ່າງໆ. ເມື່ອໄດ້ຮັບຊາບເຖິງທາງສຸງ ແລະ ຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການຂອງມວນຊົນແລ້ວ, ຂ້າພະເຈົ້າຈຶ່ງໄດ້ພົບປະຫາລືເປັນພິເສດ ກັບບໍລິສັດທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຈຳກັດ ໂດຍໄດ້ເນັ້ນໜັກແລ້ວເນັ້ນໜັກອີກວ່າ: ຈຸດປະສົງເບື້ອງຕົ້ນຂອງການສ້າງທາງລົດໄຟ ແມ່ນເພື່ອຮັບໃຊ້ ແລະ ສ້າງຜົນປະໂຫຍດໃຫ້ແກ່ປະຊາຊົນ, ດັ່ງນັ້ນ ຕ້ອງໄດ້ສຸມທຸກຄວາມພະຍາຍາມ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຕ້ອງການດ້ານການເດີນທາງ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງປະຊາຊົນໃຫ້ໄດ້ດີທີ່ສຸດ. ແລະໃນທີ່ສຸດ, ບໍລິສັດທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ຈຳກັດ ກໍໄດ້ຈັດສັນຕູ້ຂະບວນລົດເປັນພິເສດ ເພື່ອອຳນວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂອງພໍ່ແມ່ປະຊາຊົນ, ເຊິ່ງນີ້ຄືການຫັນເອົາຄຳຂວັນ "ທາງລົດໄຟຂອງປະຊາຊົນ ຮັບໃຊ້ປະຊາຊົນ" ມາເປັນການກະທຳຕົວຈິງຢ່າງແທ້ຈິງ.

ມິດຕະພາບອັນເປັນມູນເຊື້ອ ລະຫວ່າງສອງຊາດ ລາວ-ຈີນ ແມ່ນໄດ້ຮັບການຫຼໍ່ຫຼອມ ແລະ ຊຸບຍ້ອມທ່າມກາງແປວໄຟແຫ່ງການຕໍ່ສູ້ອັນຍືດເຍື້ອຍາວນານ. ຕະຫຼອດໄລຍະທີ່ຜ່ານມາ, ຈີນໄດ້ຍຶດໝັ້ນໃນທັດສະນະທີ່ສະເໝີພາບຕໍ່ລາວເຮົາສະເໝີມາ, ບໍ່ເຄີຍຖືຕົນເອງເປັນປະເທດໃຫຍ່ ຫຼື ບີບບັງຄັບໃຜ, ແຕ່ໄດ້ໃຫ້ການຊ່ວຍເຫຼືອລາວໃນການສ້າງສາພັດທະນາປະເທດຊາດ ຕາມຄວາມຕ້ອງການຂອງຝ່າຍລາວ. ຈີນຍາດມາໄດ້ຜົນສຳເລັດອັນມະຫາສານໃນໄລຍະຜ່ານມາ, ເຮັດໃຫ້ພວກເຮົາຍິ່ງມີຄວາມເຊື່ອໝັ້ນຢ່າງແນ່ວແນ່ວ່າ: ການຮ່ວມມືຄຽງບ່າຄຽງໄຫຼ່ກັບຈີນ ຈະເຮັດໃຫ້ອະນາຄົດຂອງລາວເຮົາ ນັບມື້ນັບຮຸ່ງເຮືອງສົດໃສ. ໃນຂະນະທີ່ຂັບດານັກວິຊາການຈີນ ພວມຖ່າຍທອດບົດຮຽນ ແລະ ປະສົບການໃຫ້ພວກເຮົາຢ່າງເປີດກວ້າງບໍ່ປິດບັງນັ້ນ, ຂ້າພະເຈົ້າຍາກຝາກຄວາມຫວັງໄວ້ກັບຊາວໜຸ່ມລາວ ໃຫ້ຕັ້ງໃຈຖອດຖອນບົດຮຽນຈາກເພື່ອນຈີນ, ເພີ່ມທະວີການພົບປະແລກປ່ຽນ ເພື່ອປະກອບສ່ວນເຫື່ອແຮງເຂົ້າໃນການພັດທະນາປະເທດຊາດ. ພ້ອມກັນນັ້ນ, ກໍຢາກໃຫ້ທຸກຄົນຕັ້ງໃຈສຶກສາ ແລະ ຄົ້ນຄວ້າໃຫ້ເລິກເຊິ່ງ ເພື່ອໃຫ້ເຂົ້າໃຈເຖິງປະຫວັດສາດແຫ່ງມິດຕະພາບລາວ-ຈີນ ທີ່ແທ້ຈິງ ແລະ ເຫັນໄດ້ເຖິງຄວາມຈິງໃຈ ທີ່ຈີນມີຕໍ່ການຊ່ວຍເຫຼືອປະເທດເຮົາຕະຫຼອດມາ.

65 ປີ ແຫ່ງການຜ່ານຜ່າພາຍຸລົມແດງຮ່ວມກັນ, 65 ປີ ແຫ່ງການກ້າວເດີນໄປພ້ອມກັນ. ໃນອະນາຄົດຂ້າງໜ້ານີ້, ຂໍໃຫ້ສອງຊາດ ລາວ-ຈີນ ຈົ່ງສືບຕໍ່ຍຶດໝັ້ນໃນອຸດົມການຫົວທີ, ຄຽງບ່າຄຽງໄຫຼ່ກັນກ້າວໄປຂ້າງໜ້າ ບົນເສັ້ນທາງແຫ່ງການສ້າງຄູ່ຮ່ວມຊາຕາກຳ ລາວ-ຈີນ ຢ່າງໜັກແໜ້ນ, ເພື່ອຮ່ວມກັນຂຽນໜ້າປະຫວັດສາດໃໝ່ ແຫ່ງການຮ່ວມມືທີ່ມີຄວາມໝາຍສຳຄັນ ແລະ ຮ່ວມກັນສ້າງສາໝາກຜົນແຫ່ງການພັດທະນາອັນມະຫັດສະຈັນ ເພື່ອຜົນປະໂຫຍດສູງສຸດ ຂອງປະຊາຊົນສອງຊາດ ລາວ-ຈີນ ຕະຫຼອດໄປ.

ໂດຍ: ວິມິນ

(ສະໜອງຂໍ້ມູນໂດຍ: ວາລະສານ "ຈ໋ຳປາ" ທີ່ຂຶ້ນກັບ ສູນການສື່ສານສາກົນພາກພື້ນອາຊີໃຕ້-ອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້ ແຂວງຢຸນນານ)

www.yunnangateway.com