

# GIAO THÔNG NÔNG THÔN LÀO - NHỮNG THÀNH TỰU VÀ DỰ ÁN

KENG LAO BLIA YAO\*

Từ ngày đầu đất nước mới được giải phóng (1975) Đảng và Nhà Nước Lào đã xác định là phải xây dựng kinh tế Trung ương đi đôi với phát triển kinh tế nông thôn thành một cấu trúc thống nhất, trong đó coi phát triển giao thông nông thôn như mũi nhọn mở đường cho các ngành kinh tế khác phát triển.

Là nước nằm sâu trong lục địa mà phần lớn đất đai là núi rừng hiểm trở, sông suối lắm thác ghềnh, mưa nhiều lại chịu sự phá hoại nhiều năm của chiến tranh nên giao thông cả nước Lào nói chung và ở nông thôn nói riêng gặp rất nhiều khó khăn, trở ngại, không thông suốt, không liên mùa. Những con đường chiến lược được xây dựng thời Pháp thuộc như đường số 9, số 12, số 7, số 6, số 13 và số 23 (thời Mỹ chiếm đóng hầu như không được xây thêm một con đường nào) đã hoàn toàn bị suy sụp không sử dụng được. Để khắc phục những khó khăn đó, tháng 10 năm 1977, Hội nghị đại biểu ngành giao thông vận tải toàn quốc lần I được tổ chức tại Viên Chăn. Hội nghị đã đề ra

phương châm nhà nước và nhân dân cùng làm, Trung ương và địa phương cùng phối hợp khôi phục và phát triển giao thông vận tải. Trên cơ sở đó, hai năm đầu khôi phục và phát triển kinh tế (1976 - 1977) các tỉnh đã sửa chữa các đường giao thông cũ và xây thêm một số đường mới nối liền tỉnh với trung ương, với địa phương và các tỉnh lân cận. Một số sân bay chiến lược như sân bay tỉnh Luông Pha Bang, Xavẳn Nakhệt, Pắc Xê, Xiêng Khoảng, Sâm Nưa... được sửa lại và phục vụ khách hàng, vận tải hàng hóa. Con đường quốc lộ số 13 nối liền Bắc Nam được khôi phục khẩn trương để phục vụ cho công cuộc xây dựng và bảo vệ đất nước. Tỉnh Xaynha Buly đã sửa chữa và đưa vào hoạt động 77 cầu cỡ trung bình và nhỏ, khôi phục lại các bến phà qua sông bảo đảm 2 mùa chuyên chở hàng hóa, xây xong con đường mới từ bản Nặm Pùng đến Pạc Lai [1, tr.15]. Luông Nặm Tha sửa xong các ngã đường trong thị trấn và một số đường chiến lược nối liền với các địa phương trong tỉnh và các tỉnh lân cận dài 392km [2, tr.6-7]. Khăm Muộn sửa

\* Keng Lao Blia Yao, Nghiên cứu sinh người Lào tại Đại học Sư phạm Hà Nội.

lại đường số 12 được 70km, sửa đường số 13 được 150km, sửa chữa lại đường thủy sông Băng Phay được 150km, sửa chữa lại đường thủy sông Băng Phay được 150km, sông Hín Bun được 30km, mở các con đường nối liền tỉnh với huyện, huyện với xã với làng được 2.037km, xây được 159 cầu lớn nhỏ [3, tr.13]. Xavăn Nakhệt sửa chữa và xây được 17 cầu, đặt được 36 ống dẫn nước qua đường xây xong cầu qua các con sông như sông Nhang, sông Phô Xi, sông Đôn làm cho các con đường chính được thông suốt từ tỉnh đến địa phương [4, tr.14-17]. Các tỉnh còn lại cũng tăng cường phát triển đường giao thông trong nội bộ và nối liền với các địa phương khác làm cho việc vận chuyển hàng hóa một phần nào đó được lưu thông dễ hơn trước và phục vụ đắc lực cho sản xuất phát triển.

Trong kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 3 năm (1978 - 1980) hệ thống đường giao thông tiếp tục được tu bổ. Đường 9 Nam Lào quá cảnh sang cảng Đà Nẵng (Việt Nam) được xây dựng và mở rộng tạo điều kiện thuận lợi cho các địa phương ở đây phát triển, buôn bán sản xuất. Ngoài ra, ở mỗi địa phương còn động viên nhân dân đóng góp sức người, sức của làm nhiều con đường mới nối giữa các địa phương với huyện, tỉnh với nhau, tạo điều kiện thuận lợi cho sản xuất, giao thông vận tải, lưu thông hàng hóa phát triển. Chỉ sau 5 năm, sau ngày giải phóng, chiều dài đường giao thông do các địa phương quản lý đã lên từ 9.384km (1976) tới 9813km (1980) [21, 123]. Tỉnh Khăm Muộn đã sửa xong đoạn đường số 13 và số 12 (thuộc sự quản lý của tỉnh) từ Thà Khếch đến Nậm

Thon, Pạc Ka Dinh, Mường Ma Ha Xay và Mường Nhôm Ma Lạt [5, tr.5].

Tỉnh Xa La Văn đã động viên nhân dân huyện Đặc Chung và huyện Kha Mam khôi phục lại con đường từ Bản Đan đến Đặc Chung và một số con đường nối liền thị xã tỉnh với một số bản làng miền núi, sửa được 4 cầu bằng gỗ và xây thêm 3 cầu mới, sửa chữa được 59km đường bộ [6, tr.6].

Là đất nước nhiều sông ngòi, cho nên nhân dân các địa phương đã tận dụng các dòng sông ở địa phương mình như một phương tiện giao thông chuyên chở hàng hóa, khách hàng, đặc biệt là vận tải gỗ từ miền núi xuống đồng bằng. Sông Mê Kông, sông Nậm Ngừm, sông Băng Hiêng, sông Xê Kong... là những con sông quan trọng vận chuyển bằng đường thủy. Về mùa mưa các con sông đã tạo điều kiện cho nhân dân các bản làng lân cận giao lưu kinh tế, văn hoá một cách dễ dàng hơn. Trong kế hoạch 3 năm, các con sông này đã hoàn thành chuyên chở hàng chục nghìn tấn hàng hóa.

Đường giao thông được khắc phục làm cho vận chuyển hàng hóa phát triển, thực hiện chính sách phát triển mọi thành phần kinh tế của Đảng và Nhà nước, các địa phương đã khuyến khích các phương tiện vận tải tư nhân phát triển góp phần vào phát triển kinh tế đất nước. Năm 1980 cả nước có 2811 chiếc xe vận tải và có 769 xe chở khách, trong đó địa phương quản lý có 543 chiếc xe vận tải, 1258 xe chở khách thuộc đội vận chuyển tư nhân [21, tr.124 - 125]. Năm 1979 tỉnh Xiêng Khoảng đã vận chuyển được 210.866

tấn hàng hóa, 25.848 khách [25, tr.7]. Tỉnh Xaynha Buly đã hoàn thành vận chuyển hàng nghìn tấn hàng hóa từ trung ương về các địa phương của mình trị giá 554.007.499 kíp [9, tr.9].

Sau kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm lần thứ I (1981 - 1985), hệ thống giao thông trong cả nước, đặc biệt là ở địa phương đã được giải quyết một phần. Nếu năm 1976 hệ thống đường bộ nông thôn dài 9.384km thì năm 1985 đã được xây thêm và dài 10.532km. Đường thủy cũng được khôi phục và xây dựng lại nhiều bến cảng to. Các sân bay mà trước kia giặc Mỹ và tay sai dùng để phục vụ chiến tranh đã có một số được sửa chữa lại phục vụ khách hàng và vận chuyển hàng hóa như sân bay Phôn Xa Văn (Xiêng Khoảng). Sân bay Luông Pha Bang, sân bay Viên Xay (tỉnh Hưả Phấn), sân bay Xa Văn Na Khệt và sân bay Pa Xê. Năm 1985 đã có 108.077 tấn hàng hóa và 9.884 hành khách được chuyển đi các tỉnh bằng đường bộ, đường thủy và đường hàng không trong đó chuyển hàng hóa về Chăm Paxác 22 tấn, về Xavăn Nakhệt 50 tấn, về Attapoi 4 tấn, về Udôn Xay và Phông Xaly 5 tấn [21, tr.129-134]. Tỉnh Bo Keo đã đầu tư 7.290.000 kíp cho sửa chữa các con đường trong thị trấn dài 500m. Sửa chữa cầu qua sông Huội Xai, sông Nặm Thi, Nặm Khảo... Tỉnh còn đầu tư mua và sửa chữa một số phương tiện hàng hóa và khách hàng. Năm 1985 Bo Kẹo có 15 chiếc xe vận tải, 4 chiếc xe ủi đất [7, tr.7] và 6 thuyền chở khách và hàng hóa.

Con đường quốc lộ số 13 được khôi phục từng đoạn như từ Viêng Chăn đến Xavăn Nakhệt và từ Viêng Chăn tới Luông Pha Bang làm cho việc chuyên

chở hàng hóa và khách hàng dần dần được thuận lợi, bớt gánh nặng cho ngành hàng không. Tỉnh Udôn Xay khôi phục lại con đường số 8 và đưa vào phục vụ sản xuất, phát triển kinh tế tỉnh. Năm 1983 - 1984 tỉnh Xaynha Buly đã sửa được 100km đường cũ và xây thêm 10km đường mới. Động viên nhân dân làm đường từ Xiêng Hon đến bờ sông Mê Kông dài 10km [9, tr.4]. Đường quốc lộ 13B dài 200km từ Xiêng Ngán (Luông Pha Bang) xuyên qua thị trấn Xaynha Buly đến huyện Bo Ten của tỉnh Xaynha Buly được khôi phục và mở rộng từ 6 - 7m. Tỉnh Phông Xaly mở được 9km đường mới, sửa chữa đường cũ được 224km, khảo sát con đường từ bản Na Lam huyện Mường Pôn dài 17km dọc sông Nặm U dài 130km. Nhân dân xã Phạc Pang huyện Xa Na Kham và xã Mường Khi (tỉnh Viên Chăn) đã đầu tư xây xong hai con đường nối liền trung tâm xã với các làng lân cận dài 33km [10, tr.60, 61, 111].

Từ những ngày đầu nắm quyền lãnh đạo đất nước, Đảng và Nhà nước Lào đã nhận thấy khâu yếu nhất và là trở ngại lớn nhất trong phát triển kinh tế - xã hội đất nước là vấn đề đường giao thông không phát triển. Để khắc phục những hậu quả đó cần có thời gian, vốn và kiến thức và nguồn nhân lực. Tự lực cánh sinh và tiếp nhận sự viện trợ của nước ngoài để phát triển kinh tế - xã hội đất nước là điều cần thiết và đóng vai trò quan trọng hàng đầu. Nhưng để đưa đất nước thoát khỏi tình trạng lạc hậu, nghèo nàn kéo dài hàng chục thế kỷ mới là vấn đề khó và phải làm như thế nào? Câu hỏi đó đã thúc đẩy các nhà lãnh đạo Lào tiến tới đổi mới để phát triển nhằm thu hút đầu tư trong Đại hội Đảng NDCM Lào lần thứ IV (1986).

Sau đổi mới, ngành giao thông càng được chú trọng phát triển hơn. Mỗi năm Nhà nước đã dành gần 50% ngân sách cho phát triển cơ sở hạ tầng và coi đó là một trong những chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Nhờ chính sách đó mà giao thông nông thôn có được cơ hội phát triển. Năm 1987, chiều dài đường nội thành tỉnh là 5.640km, chiều dài đường bộ nông thôn là 4.000km. Tuy nhiên các con đường này mới chỉ được mở rộng còn ở trong tình trạng nứt nẻ, gồ ghề chỉ đi được vào mùa khô, đặc biệt là ở các tỉnh Attapư, Bô Kẹo, Luông Nặm Tha, Phong Xa Ly. Trong kế hoạch phát triển đất nước 1991 - 1996, Đảng và Nhà nước Lào đã nhấn mạnh: cần củng cố và khôi phục các con đường chiến lược như đường số 13, số 8, số 9, xây các cầu qua sông Mê Kông ở Chăm Pa Xác, Viêng Chăn và Xa Vẳn Na Khệt... qua núi ở các tỉnh [21, tr.18-19]. Thực hiện phương châm trên, năm 2000, tổng cộng chiều dài đường giao thông cả nước đã là 24.000km, tăng gấp hai lần chiều dài đường giao thông năm 1985, trong đó 3.900km rải nhựa, 6.900km rải sỏi đá và 13.200km là đường đất đỏ [22, tr.111-112]. Trong đó ngành giao thông nông thôn có phần đóng góp tích cực.

Tỉnh Xây Nha Bu Ly, cũng như các tỉnh Attapư, Bô Kẹo, Luông Nặm Tha và Phong Xa Ly trước đổi mới hình như bị cô lập với thế giới bên ngoài, sự liên hệ với trung ương bằng máy bay là chính, nay đã hoàn thành 27 dự án xây đắp đường, trong đó mở thêm 5 con đường mới dài 90km, xây cầu qua sông Huội Đưa dài 14km, tu sửa được 331,7km đường cũ và 3 cầu dài 153m. Năm 2000, Xây Nha Bu Ly đã có 32,7km đường nhựa, 171km đường sỏi

đá, 1080km đường đất đỏ. Đường giao thông được khôi phục đã tác động đến sự tăng nhanh phương tiện giao thông. Năm 1999, Xây Nha Bu Ly đã có 341 chiếc xe vận tải, 795 xe du lịch, 48 xe con, 295 chiếc thuyền chở khách hàng với số lượng hàng hóa [17, tr.2-6].

Tỉnh Xiêng Khoảng - tỉnh chiến lược hồi chiến tranh, cũng đã có nhiều cố gắng trong khôi phục và phát triển các con đường giao thông trong tỉnh. Mười năm (1975 - 1985) xây dựng lại bản làng, Xiêng Khoảng đã giành được nhiều thắng lợi trong mọi lĩnh vực, nhưng điển hình vẫn là những thắng lợi trong phát triển kinh tế - xã hội sau đổi mới, đặc biệt là trong lĩnh vực giao thông vận tải. Đường bộ duy nhất nối liền Xiêng Khoảng với các tỉnh miền Bắc là đường số 7. Được sự giúp đỡ của ngân hàng phát triển châu Á (ADB) và các tổ chức quốc tế, con đường số 7 dài 308km đã được xây dựng lại và hoàn thành vào năm 2002. Đường số 7 có ý nghĩa chiến lược quan trọng trong phát triển kinh tế, an ninh quốc phòng. Nó tạo điều kiện thuận lợi trong quan hệ kinh tế giữa huyện với huyện, làng với làng trong nội tỉnh, với các tỉnh khác ở miền bắc Lào và sang biên giới các nước láng giềng [18, tr.15]. Con đường số 19 tỉnh Phong Xa Ly hay còn gọi là đường số 4 phía Bắc là con đường nối liền các tỉnh phía bắc với nhau, nó chạy dài từ phía đông đến phía tây của tỉnh và có chiều dài là 382km. Đây là con đường được Nhà nước Trung Quốc giúp đỡ xây dựng từ năm 1972. Sau giải phóng, con đường đã hỏng. Năm 1997, tỉnh và trung ương đã quyết định khôi phục lại với số tiền tương đối lớn là 5.492.500 kíp và 27,8 triệu USD. Nay con đường đã được hồi phục và phục vụ đắc lực cho quá trình phát triển kinh tế. Con đường

nối liền huyện Bun Tạy với huyện Xăm Phăn của tỉnh Phông Xa Ly dài 70km cũng đã được xây dựng đã hoàn thành vào năm 2002. Con đường Bun Tạy - Xăm Phăn được hoàn thành tạo điều kiện thuận lợi cho kinh tế - văn hoá ở đây phát triển, thu hút người dân phát triển hàng hóa, ngừng phát rẫy làm nương, ngừng trồng thuốc phiện, đi làm các nghề nghiệp khác có lợi hơn. Để tạo mọi điều kiện thuận lợi cho giao thông phát triển, năm 1996 tỉnh Luông Pha Bang đã sửa và xây dựng thành công các con đường Xiêng Men Hồng Xả dài 13km, Long Lăn - Ca Xia - Pha Hung dài 5km, Phôn xay - Xốp Chia 12km v.v... Hoàn thành xây nhiều con đường khác trong nội tỉnh, với tổng số đầu tư 1.442 triệu kíp [63, tr.9]. Chính quyền huyện Mường Xính, tỉnh Luông Nặm Tha đã động viên quần chúng mở được con đường từ làng Viêng Chay đến làng Mường Mon dài 22km sửa được 123km đường bộ, xây được 21.863km đường mới, sửa chữa và xây dựng được 27 cầu bằng gỗ (1988) [12, tr.3]. Năm 1997, Luông Nặm Tha đã hoàn thành nâng cấp và rải nhựa các đoạn đường trong thị trấn tỉnh dài 17km, con đường từ Mường Xính đến Xiêng Kốc đến Mường Long dài 10km, sửa chữa lại sân bay, mở đường thông suốt từ Mường Long đến làng Noong Bốc đến bờ sông Mê Kông dài 19km, từ Mường Na Le đến làng Chu Chạ Le dài 10km [11, tr.7].

Luông Nặm Tha còn là tỉnh có biên giới dài giáp với hai nước bạn là Mianma và Trung Quốc, có đường giao thông bằng đường sông và đường bộ, là tỉnh có nhiều thắng cảnh tham quan gồm nhiều bộ tộc sinh sống, chính vì vậy việc phát triển đường giao thông trong nội tỉnh nối liền với các tỉnh khác và biên giới đóng vai trò quan trọng trong

phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Năm 2000 tỉnh đã rải nhựa được 1.250km đường, sửa chữa đường từ thị trấn Nặm Tham đến Na Tơi dài 13km, từ Na Tơi đến Nặm Pheng dài 5km, từ Nặm Tha đến Mường Xính 15km. Các con đường Nặm Tha - Na Le, Mường Xính - Pạc Lai, từ Luông Nặm Tha đến tỉnh Bo Kẹo cũng đã được sửa lại. Được sự giúp đỡ của các tổ chức quốc tế, con đường Mường Xính - Xiêng Kốc đến biên giới Mianma dài 72km đã được xây lại và bảo đảm đi lại cả hai mùa [13, tr.6].

Tỉnh Xa la Văn, Attapư, Xê Kong là ba tỉnh gặp rất nhiều khó khăn trong đi lại bằng mọi phương tiện. Khách hàng từ ba tỉnh này muốn đến Viêng Chăn phải đi bộ hoặc thuyền hoặc xe khách (chỉ có 1 hoặc 2 chuyến trong 1 tuần) đến Chăm Pa Xắc sau đó mới dùng các phương tiện khác nhau để đến được Viêng Chăn. Trước đổi mới, ba tỉnh này đã có nhiều cố gắng trong phát triển đường giao thông. Tuy nhiên kết quả chưa được nhiều. Sau đổi mới, vấn đề phát triển cơ sở hạ tầng được quan tâm hơn. Tỉnh Attapư đã xây được 4 cầu dài 170m, làm được 23km đường mới (1988), xây được con đường Mường Phu Vông dài 960km (1996) [19, tr. 4].

Con đường số 15 bắt đầu từ thị trấn tỉnh Xa La Văn qua 4 huyện là huyện Xa La Văn, Tu Lan, Ta Ôi và Xạ Môi nối với đường quốc lộ số 13 đến biên giới Việt Nam đã được xây thông suốt vào năm 1986, là đường đất tự nhiên, không có hệ thống dẫn nước, không có cầu vũng chắc... đó là nguyên nhân làm cho đường hỏng nhanh và chỉ sử dụng được mùa khô, vốn sửa chữa lại có hạn. Để tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế vùng này, nhà nước cũng như chính quyền địa phương đã đề ra dự án

xây dựng lại con đường số 15. Quá trình xây dựng bắt đầu vào năm 2002 với vốn đầu tư là 46 triệu USD [14, tr.8-7]. Đường số 20 Phu La Nheç - Cạ Long dài 100km, rộng 6m là con đường chiến lược của tỉnh Khăm Muộn. Con đường này đã ghi nhiều chiến công hiển hách hồi chiến tranh giải phóng dân tộc nên nó chứa nhiều bom đạn chưa nổ do máy bay giặc đổ xuống là con đường vùng sâu, vùng xa đã được khảo sát và xây dựng lại năm 1998 và hoàn thành vào năm 2003 với vốn đầu tư là 12 tỷ kíp. Đường số 20 được xây dựng thành công sẽ nối liền trọng điểm tập trung phát triển Khủn Xê Noọng Mạ, huyện Bua La Pha với trung tâm tỉnh và các huyện khác và đời sống kinh tế - xã hội của nhân dân ở đây sẽ được phát triển. Đường Pạç Xoong - Attapư dài 131km, rộng 9km được bắt đầu xây dựng năm 1996 và hoàn thành vào năm 2000 với vốn đầu tư là 12.585 triệu kíp [15, tr.10-11] đã làm cho giao lưu kinh tế, văn hoá giữa hai tỉnh được thông suốt.

Một trong những thành công lớn trong việc phát triển giao thông nông thôn là đã hoàn thành xây dựng 167 cầu, trong đó các tỉnh miền nam đã xây dựng được 77 cầu trên đường quốc lộ số 13 từ Nậm Ka Đỉnh, tỉnh Khăm Muộn đến Pạç Xê tỉnh Chăm Pa Xắc với vốn đầu tư là 85 triệu USD (do chính phủ Nhật Bản viện trợ không hoàn lại). Nhà nước Nhật Bản cũng đã giúp xây dựng xong cầu hữu nghị Lào - Nhật qua sông Mê Kông ở tỉnh Chăm Pa Xắc và đang tiến hành xây cầu hữu nghị Lào - Nhật thứ II qua sông Mê Kông ở đường số 9, tỉnh Xa Vắn Na Khệt, để từ đó có thể vận chuyển hàng hóa từ Lào sang Thái Lan, Việt Nam và ngược lại bằng đường bộ ngắn nhất.

Hiện nay có nhiều dự án xây dựng đường giao thông nối liền trung ương với tỉnh, tỉnh với huyện, huyện với làng và các trọng điểm tập trung phát triển đã và đang được tiến hành. Các dự án này sẽ được hoàn thành vào những năm tới. Ví dụ: đường Xê Kong đặc trưng dài 110km với tổng số đầu tư là 33 triệu USD, đường vòng quanh Đôn Khổng dài 48,5km với vốn đầu tư lực lượng là 500.000 USD v.v... sẽ hoàn thành vào năm 2002 - 2003 [66, tr.4,10].

Nhưng nói chung vốn đầu tư của các tỉnh (một số tỉnh) cho phát triển giao thông chưa phải là nhiều. Ví dụ tỉnh Phong Xa Ly, vốn chi phí cho phát triển giao thông 1995 - 1996 chỉ bằng 29,85% ngân sách tỉnh trong khi phát triển giao thông là điều cần thiết nhất so với các ngành khác:

Một trong những vấn đề tác động mạnh mẽ đến đời sống hàng ngày của nhân dân nông thôn Lào là vấn đề địa hình núi non hiểm trở, sự phân bố dân số không đồng đều, thấp, khoảng cách giữa các làng, bản xa, điều kiện tận dụng hàng hóa, dịch vụ kinh tế - xã hội gặp nhiều khó khăn. Chính vì vậy, phát triển đường giao thông được thông suốt sẽ giải quyết nhiều vấn đề tiếp theo như dịch vụ, kinh tế, y tế, quốc phòng. Có thể nêu ra đây một ví dụ về hệ thống đường giao thông huyện Mường Pẹç, tỉnh Xiêng Khoảng: chỉ có 61% số làng của huyện có đường giao thông đi lại được cả hai mùa, 29% số làng có đường giao thông chỉ đi được mùa khô, 10% số làng không có đường giao thông [18, tr.8].

Trong hơn 25 năm phát triển, ngành giao thông các địa phương đã đạt được những thành tựu chưa từng có trong lịch sử. Nhà nước đã giành ưu tiên cho

phát triển các con đường chiến lược của đất nước nhằm tạo bàn đạp thúc đẩy kinh tế hàng hóa phát triển.

Trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội đất nước từ nay đến năm 2020 mà hội nghị 6 (Khoá VII) năm 2001 đề ra đã nhấn mạnh rằng từ nay đến năm 2020 phải đưa đất nước Lào thoát khỏi tình trạng không có đường thông ra biển, phải biến đất nước Lào thành trung tâm dịch vụ lưu thông kinh tế trong khu vực.

Nói về vấn đề phát triển giao thông trong bài góp ý của Tổng bí thư Cay Xôn Phôm Vi Hản vào các bài báo cáo phát triển - kinh tế - xã hội của các tỉnh năm 1983 đã từng dặn dò: Vốn chúng ta ít nên ta phải xây dựng cho đảm bảo chất lượng hơn là số lượng dần dần, chúng ta sẽ xây dựng cho đảm bảo chất lượng hơn là số lượng dần dần, chúng ta sẽ xây dựng được một hệ thống giao thông vững chắc... [10, tr 6].

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Báo cáo về phát triển - kinh tế - xã hội năm 1976 - 1977 của tỉnh Xay Nha Bu Ly, tr 15.
2. Báo cáo về phát triển - kinh tế - xã hội năm 1976 - 1977 của tỉnh Luông Nậm Tha, tr 6-7.
3. Báo cáo về phát triển - kinh tế - xã hội năm 1976 - 1977 của tỉnh Khăm Muộn, tr.13.
4. Báo cáo về phát triển - kinh tế - xã hội năm 1976 - 1977 của tỉnh Xa Vẳn Na Khệt, tr 14 - 17.
5. Báo cáo tình hình phát triển kinh tế - xã hội, 1979 - 1980 của tỉnh Khăm Muội, tr5.
6. Báo cáo tình hình phát triển kinh tế - xã hội, 1979 - 1980 của Xa La Vẳn, tr 6.
7. Báo cáo về phát triển - kinh tế - xã hội năm 1975 - 1985 của tỉnh Bo Kủo, tr 7.
8. Báo cáo về phát triển - kinh tế - xã hội năm 1979 - 1980 của tỉnh Xiêng Khoảng.
9. Báo cáo về phát triển - kinh tế - xã hội năm 1979 - 1985 của tỉnh Xay Nha Bu Ly, tr 4.
10. Bài góp ý của Tổng Bí thư Cay Xôn Phôm Vi Hản vào các bài báo cáo về phát triển kinh tế - xã hội của các tỉnh 1980 - 1984, Viêng Chăn, tr 60,61,11.
11. Báo Siêng Pa Sapa Sơn 15.10.2000, tr 3.
12. Báo cáo trong Đại hội Đảng uỷ tỉnh Luông Nậm Tha năm 2000, Luông Nậm Tha, tr7.
13. "Báo cáo của Đảng uỷ tỉnh Luông Nậm Tha Đại hội Đảng Nhân dân Cách mạng Lào lần thứ VII (2001)", 2001. Viêng Chăn, tr 6.
14. Báo cáo đặc biệt tháng 1-2002, tr 7-8.
15. Báo cáo đặc biệt tháng 12-2001, tr 10-11.
16. Báo cáo đặc biệt tháng 2-2002, tr4-10.
17. Tổng kết quá trình phát triển kinh tế - xã hội năm 1999-2000 của tỉnh Xay Nha Bu Ly, 2000, Xay Nha Bu Ly, tr 2-6.
18. Tổng kết quá trình phát triển kinh tế - xã hội năm của tỉnh Xiêng Khoảng, tr 15.
19. "Tài liệu phát triển kinh tế - xã hội năm 1996 của tỉnh Attapư", 1996 Attapư, tr 4.
20. Tổng quá trình phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Xiêng Khoảng năm 2000, 2000, Xiêng Khoảng.
21. Uỷ ban kế hoạch Nhà nước "10 năm phát triển kinh tế - xã hội ở Cộng hòa Dân chủ nhân dân Lào", 1985, Viêng Chăn, tr 123.
22. Uỷ ban kế hoạch Nhà nước "25 năm phát triển kinh tế - xã hội (1975-2000) ở CHDCND Lào", Viêng Chăn, tr 129-134.