ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ការស្ទង់មតិប្រមូលទិន្នន័យ
ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវនីតិវិធីគយ
តាមព្រំដែនសំខាន់ៗនៃប្រទេសកម្ពុជា

របាយការណ៍ចុងក្រោយ

ខ្លឹមសារសង្ខេប

ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២២

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន (JICA)
មជ្ឈមណ្ឌលអភិវឌ្ឍន៍អន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន(IDCJ)
អាយ ស៊ី ណេត លីមីធីត(ICNet)

GP
JR
22－041

ការស្ទង់មតិប្រមូលទិន្នន័យដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវនីតិវិធីគយតាមព្រំដែនសំខាន់ៗនៃប្រទេសកម្ពុជា

សេចក្តីព្រាងរបាយការណ៍ចុងក្រោយ

ខ្លឹមសារសង្ខេប

មាតិកា

១. សេចក្តីផ្តើម 1
១.១. សាវតារ និងវត្ថុបំណង 1
១.២. វិធីសាស្រ្ត 1
២. នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ និងការនាំចូល/នាំចេញនៅប្រទេសកម្ពុជា 3
២.១. នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ និងស្ថានភាពលម្អិត 3
២.១.១. ទិដ្ឋភាពទូទៅ 3
២.១.២. នីតិវិធីមុនពេលការនាំចូល/ការនាំចេញ 5
២.១.៣. នីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន 5
២.១.៤. នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចូល និងនាំចេញ 6
២.២ ការគ្រប់គ្រងនៅច្រកព្រំដែន 7
២.៣. ប្រព័ន្ធច្បាប់ទាក់ទងនឹងបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ និងនីតិវិធីនាំចូល/នាំចេញ 7
២.៤. វឌ្ឍនភាពនៃប្រព័ន្ធបញ្ជរតែមួយជាតិ (NSW) 8
២.៥. ប្រព័ន្ធឆ្លងកាត់គយអាស៊ាន (ACTS) 8
២.៦. កិច្ចព្រមព្រៀងសម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន (CBTA) 9
២.៧. ការឧបត្ថម្ភគាំទ្រពីម្ចាស់ជំនួយអន្តរជាតិ 9
២.៨. គណៈកម្មាធិការពាក់ព័ន្ធនៅកម្ពុជា 10
២.៩. គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវច្រកព្រំដែនក្រោម "គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធភ័ស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា-ដំណាក់កាលទី២" ដោយអង្គការ JICA 10
២.១០. វិស័យឯកជន 11
៣. នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅប្រទេសជិតខាង 12
៣.១. ប្រទេសថៃ 12
៣.២. ប្រទេសវៀតណាម 12
៤. បញ្ហា 13
៤.១. ការប្រៀបធៀបជាអន្តរជាតិអំពីការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅកម្ពុជា 13
៤.២. បញ្ហា 13
៥. ឧទាហរណ៍ពាក់ព័ន្ធនឹងព្រំដែនគោកនៅប្រទេសផ្សេងទៀត 19
៦. សកម្មភាពដែលត្រូវពិចារណា 19
៦.១. ភាពចាំបាច់នៃការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៅតាមព្រំដែន 19
៦.២. ទិសដៅនៃការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៅតាមព្រំដែន 20
៦.៣. សកម្មភាពដែលត្រូវពិចារណា 20
៦.៤. ពេលវេលានៃសកម្មភាព 37
៧. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន 38

បញ្ជីរូបភាព និងតារាង

តារាងទី ២.១ ម៉ោងធ្វើការតាមព្រំដែន 7
តារាងទី ៤.១ បញ្ហានៅព្រំដែន.. 14
តារាង ៥.១ ឧទាហរណ៍នៅប្រទេសផ្សេងទៀត.. 19
តារាងទី ៦.១ បញ្ហានៃការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៅតាមព្រំដែន និងសកម្មភាពអនុវត្តន៍ 21

រូបភាពទី ១.១ ផែនទីតំបន់ដែលត្រូវសិក្សា.. 2
រូបភាពទី ២.១ លំហូរនៃនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចេញពីកម្ពុជា 4
រូបភាពទី ២.២ លំហូរនៃនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចូលមកកម្ពុជា...... 5
រូបភាពទី ៦.១ ពេលវេលានៃសកម្មភាព 37

ពាក្យកាត់

ACTS	ប្រព័ន្ធឆ្លងកាត់គយអាស៊ាន
ADB	ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី
AECB	ផែនការមេសហគមន៍សេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន
AEO	ប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិករសេដ្ឋកិច្ចបានទទួលការអនុញ្ញាត
AISP	ប្រព័ន្ធអនុគ្រោះសម្រាប់សមាហរណកម្មអាស៊ាន
AJCEP	ភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចគ្រប់ជ្រុងជ្រោយអាស៊ាន ជប៉ុន
ASEAN	សមាគមប្រជាជាតិអាស៊ីអាគ្នេយ៍
ASW	ប្រព័ន្ធបញ្ជរតែមួយអាសា៊ន
ATIGA	កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មទំនិញអាស៊ាន
AUDA-NEPAD	ទីភ្នាក់ងារអភិវឌ្ឍន៍សហភាពអាហ្វ្រិក - ភាពជាដៃគូថ្មីសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍអាហ្វ្រិក
BOI	ក្រុមប្រឹក្សាវិនិយោគ នៃប្រទេសថៃ
BOT	សាងសង់-ប្រតិបត្តិការ-ផ្ទេរ
CBTA	កិច្ចព្រមព្រៀងសម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
CBWG	ក្រុមការងារឆ្លងកាត់ព្រំដែន
CCA	តំបន់ត្រួតពិនិត្យរួម
CDC	ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា
CDS	ប្រព័ន្ធប្រតិវេទន៍គយ
CEPT	តារាងពន្ធអនុគ្រោះដែលមានប្រសិទ្ធភាពរួម
CIPE	មជ្ឈមណ្ឌលសហគ្រាសឯកជនអន្តរជាតិ
CNSW	ប្រព័ន្ធបញ្ជរតែមួយជាតិ
COO	វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់ប្រភពដើម
CPTPP	កិច្ចព្រមព្រៀងទូលំទូលាយ និងរីកចម្រើនសម្រាប់ភាពជាដៃគូអន្តរប៉ាស៊ីហ្វិក
CRMDS	ប្រព័ន្ធមូលដ្ឋានទិន្នន័យគ្រប់គ្រងហានិភ័យគយ
CVDS	ប្រព័ន្ធមូលដ្ឋានទិន្នន័យផ្ទៀងផ្ទាត់តម្លៃពន្ធគយ
CVSS	ប្រព័ន្ធស្ថិតិផ្ទៀងផ្ទាត់តម្លៃពន្ធគយ
EAD	Encoded Archival Description
EDI	ផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិក
EU	សហភាពអឺរ៉ុប
FTA	កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី
GAFT	សម្ព័ន្ធសកលសម្រាប់កិច្ចសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្
GDCE	អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករកម្ពុជា
GIZ	Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
GMS	មហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ
GSP	ប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធទូទៅ
GTI	Gümrük ve Turizm Işletmeleri Ticaret A.Ş
GSTP	ប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធពាណិជ្ជកម្មសាកល
ICC	សភាពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ
JICA	ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិនៃប្រទេសជប៉ុន
JTEPA	កិច្ចព្រមព្រៀងភាពជាដៃគូសេដ្ឋកិច្ចជប៉ុន-ថៃ
LPI	សន្ទស្សន៍លទ្ធផលអនុវត្តភ័ស្តុភារកម្ម
MAFF	ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ
MCFA	ក្រសួងវប្បធម៌ និងវិចិត្រសិល្បៈ
MISTI	ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍
MOC	ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម
MOH	ក្រសួងសុខាភិបាល

MOI	ក្រសួងមហាផ្ទៃ
MPWT	ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
MRA	កិច្ចព្រមព្រៀងទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមក
NCTF	គណៈកម្មាធិការជាតិកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម
NLC	ក្រុមប្រឹក្សាជាតិភ័ស្តុភារកម្ម
NSW	ប្រព័ន្ធបញ្ជរតែមួយជាតិ
NTTCC	គណៈកម្មាធិការជាតិសម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់
OSBP	ប៉ុស្តិ៍ច្រកព្រំដែនច្រកចេញចូលតែមួយ
PIDA	កម្មវិធីសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅអាហ្វ្រិក
QIP	គម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់
SAD	ឯកសាររដ្ឋបាលតែមួយ
SEZ	តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស
SSI	ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យតែមួយ
SWI	ប្រព័ន្ធត្រួតពិិនិត្យច្រកចេញចូលតែមួយ
TCMS	ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទំនុកចិត្តចំពោះពាណិជ្ជករ
TDSP	កម្មវិធីគាំទ្រការអភិវឌ្ឍពាណិជ្ជកម្ម
TFA	កិច្ចព្រមព្រៀងសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម
TFCP	គម្រោងសម្របសម្រួល និងប្រកួតប្រជែងពាណិជ្ជកម្ម
TMEA	ម៉ាកសញ្ញាអាហ្វ្រិកខាងកើត
TRS	ការសិក្សាអំពីរយៈពេលបញ្ចេញទំនិញ
UNCTAD	សន្និសីទអង្គការសហប្រជាជាតិស្តីពីពាណិជ្ជកម្ម និងការអភិវឌ្ឍ
WCO	អង្គការគយពិភពលោក
WTO	អង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក

១. សេចក្ដីផ្ដើម

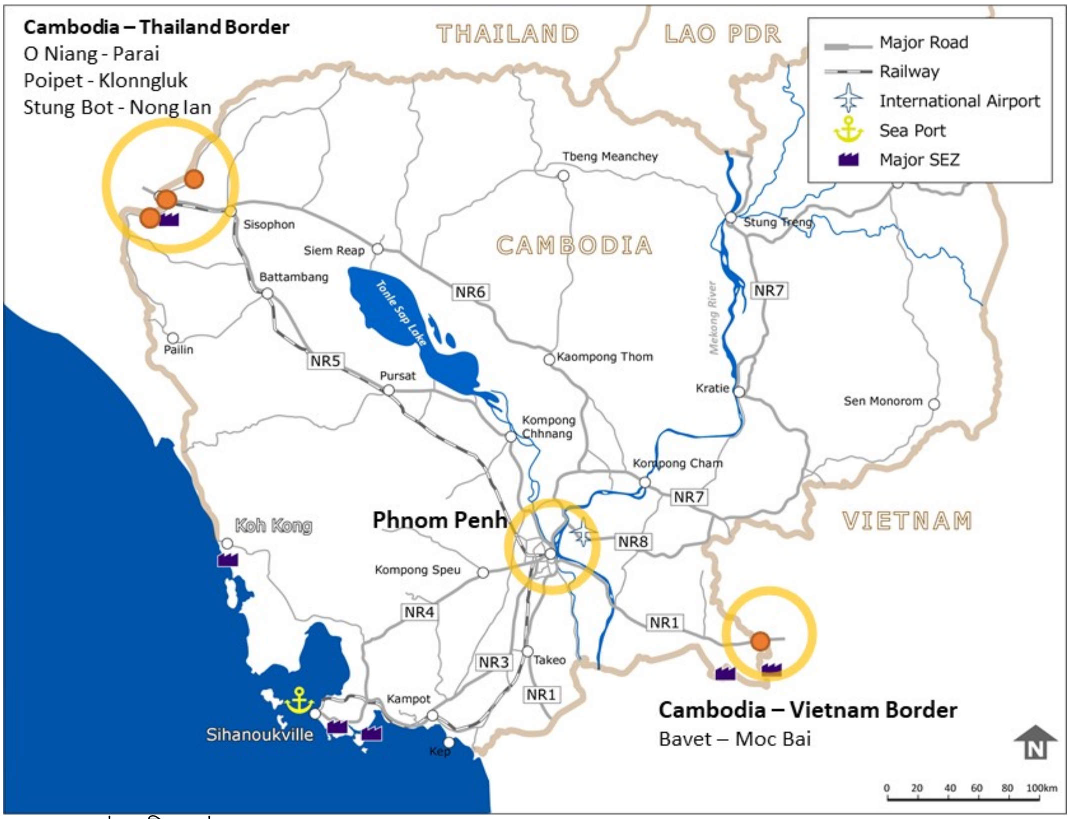
១.១. សាវតារ និងវត្ថុបំណង

គេរំពឹងថា ប្រទេសកម្ពុជានឹងជំរុញពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងពង្រឹងការតភ្ជាប់ក្នុងតំបន់អាស៊ាន ដោយសារកម្ពុជា ស្ថិតនៅក្នុងទីតាំងយុទ្ធសាស្ត្ររវាងប្រទេសថៃ និងវៀតណាមនៅលើច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូង។ “គោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍វិស័យឧស្សាហកម្ម (IDP)” ដែលជាគោលនយោបាយអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចមួយដ៏សំខាន់បំផុតរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានគូសបញ្ជាក់អំពីការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវប្រព័ន្ធបញ្ជរតែមួយជាតិ (NSW) ការបន្ធូបន្ថយនីតិវិធីអន្តោប្រវេសន៍ និងការកាត់បន្ថយនីតិវិធីដែលមិនចាំបាច់ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្ម។

ការស្ទង់មតិនេះដែលគេហៅថា “ការស្ទង់មតិប្រមូលទិន្នន័យដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវនីតិវិធីគយនៅច្រកព្រំដែនសំខាន់ៗនៃប្រទេសកម្ពុជា” ត្រូវបានរៀបចំឡើងដើម្បីស្វែងយល់នីតិវិធីគយនៅតាមច្រកព្រំដែនសំខាន់ៗនៃប្រទេសកម្ពុជា និងដើម្បីវិភាគអំពីឧបសគ្គ ព្រមទាំងវិធានការដែលមានសក្ដានុពលផងដែរ។ សរុបមក ការស្ទង់មតិនេះនឹងរួមចំណែកដល់ការបង្កើតគម្រោង/កម្មវិធីគាំទ្រផ្សេងៗរបស់អង្គការ JICA និងម្ចាស់ជំនួយអន្តរជាតិផ្សេងទៀតនាពេលអនាគត។

១.២. វិធីសាស្ត្រ

ការស្ទង់មតិនេះនឹងគ្របដណ្ដប់លើប្រទេសកម្ពុជាទាំងមូល ហើយផ្ដោតលើរាជធានីភ្នំពេញ ជាពិសេសរវាងកម្ពុជា-ថៃ និងកម្ពុជា-វៀតណាម។ ដើម្បីឱ្យកាន់តែច្បាស់លាស់បន្ថែមទៀត ច្រកព្រំដែនគោកចំនួនបួន រួមមានបាវិត ស្ទឹងបត់ ប៉ោយប៉ែត និងអូរនាងត្រូវបានសិក្សាជាគោល។ រូបខាងក្រោមនេះនឹងបង្ហាញអំពីទីតាំងនៃព្រំដែនទាំងនោះ។



ប្រភព៖ ក្រុមស្ទង់មតិរបស់ JICA

រូបភាពទី ១.១ ផែនទីតំបន់ដែលត្រូវសិក្សា

ដោយសារតែការរីករាល និងការឆ្លងនៃជំងឺកូវីដ១៩ រាល់កិច្ចប្រជុំ និងការផ្លាស់ប្តូរយោបល់ជាមួយសមភាគី និងភាគីពាក់ព័ន្ធត្រូវបានធ្វើឡើងតាមប្រព័ន្ធអនឡាញដើម្បីប្រមូលទិន្នន័យ និងព័ត៌មាន។ បន្ថែមពីលើនេះ ការចុះស្ទង់មតិត្រូវបានធ្វើឡើងនៅតាមច្រកព្រំដែន។ រយៈពេលនៃការស្ទង់មតិគឺប្រហែលជាមួយឆ្នាំគិតចាប់ពីខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២១ ដល់ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២២។

២. នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ និងការនាំចូល/នាំចេញនៅប្រទេសកម្ពុជា

២.១. នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ និងស្ថានភាពលម្អិត

២.១.១. ទិដ្ឋភាពទូទៅ

ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវបទដ្ឋានអន្តរជាតិ

នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ និងពាណិជ្ជកម្មនៅប្រទេសកម្ពុជាកំពុងដំណើរការដើម្បីបំពេញតាមបទដ្ឋានសាកល ដោយចូលរួមជាមួយអង្គការគយពិភពលោក (WCO) នៅថ្ងៃទី៣ ខែមេសា ឆ្នាំ២០០១ និងអង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក (WTO) នៅថ្ងៃទី១៣ ខែតុលា ឆ្នាំ២០០៤។ ប្រទេសកម្ពុជាក៏បានផ្តល់សច្ចាប័នលើអនុសញ្ញាក្រុងក្យូតូដែលបានកែសម្រួល និងកិច្ចព្រមព្រៀងសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម (TFA) ផងដែរ។

ការធ្វើទំនើបកម្មលើនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយតាមកុំព្យូទ័រ

ប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មទិន្នន័យគយ (ACYCUDA/អាស៊ីគុដា) ត្រូវបានដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នៅឆ្នាំ២០០៧ ដើម្បីធ្វើទំនើបកម្មបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយតាមកុំព្យូទ័រនៅប្រទេសកម្ពុជា។ បន្ថែមពីលើប្រព័ន្ធ ACYCUDA ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកគយ (e-Customs) ផ្តល់សេវាកម្មជាច្រើនទៀតសម្រាប់ការបញ្ចេញទំនិញពីគយក្នុងទម្រង់ឌីជីថល។ អាស្រ័យហេតុនេះ បច្ចុប្បន្ន នីតិវិធីភាគច្រើនត្រូវបានប្រើប្រាស់កុំព្យូទ័រ និងប្រើប្រាស់នៅក្នុងការិយាល័យគយ។

ការណែនាំអំពីយន្តការលើកទឹកចិត្តពាណិជ្ជករល្អបំផុត (BTIM)

"ពាណិជ្ជករល្អបំផុត" គឺជាផែនការលើកទឹកចិត្តដល់ក្រុមហ៊ុនណាដែលអនុវត្តតាមច្បាប់បានល្អបំផុត និងបំពេញតាមលក្ខខណ្ឌតម្រូវនៃប្រតិវេទន៍គយ និងការបង់ពន្ធ។ ការលើកទឹកចិត្តនេះរួមមានការលុបចោលនូវការពិនិត្យឯកសារជាមុននៅការិយាល័យគយ និងភាពងាយស្រួលនៃការបញ្ចេញទំនិញពីគយ។ គិតត្រឹមខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២០ មានក្រុមហ៊ុនចំនួន ៤០ ដែលត្រូវបានទទួលស្គាល់។ ប្រព័ន្ធពាណិជ្ជករល្អបំផុតត្រូវបានចាត់ទុកថាជាប្រព័ន្ធមុនដំណាក់កាលសម្រាប់ការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិករសេដ្ឋកិច្ចបានទទួលការអនុញ្ញាត (AEO)[1]។

ការជូនដំណឹងស្តីពីការនាំចូល និងនាំចេញទំនិញ

អ្នកនាំចូល និងអ្នកនាំចេញ ត្រូវជូនដំណឹងតាមរយៈការដាក់លិខិតអនុញ្ញាតដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនទៅការិយាល័យគយ និងនគរបាលតាមច្រកព្រំដែន។

ផែស្ងួត និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស (SEZ)

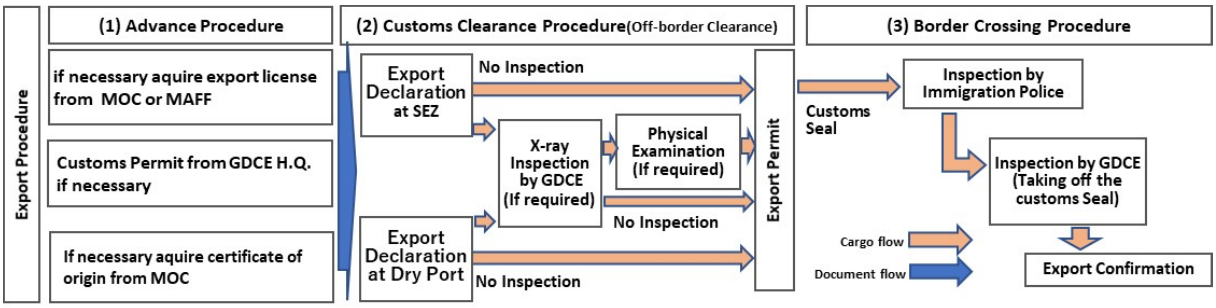
នៅប្រទេសកម្ពុជា ការបញ្ចេញទំនិញពីគយត្រូវបានធ្វើឡើងនៅតាមផែស្ងួត និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស (SEZ) ដែលជាការបញ្ចេញទំនិញនៅក្រៅព្រំដែន។ ផែស្ងួតគឺជាទីតាំងឯកជនមួយដែលមានការិយាល័យគយ កន្លែងដឹកជញ្ជូននិងលើកដាក់ទំនិញ និងឃ្លាំង ដែលមានលក្ខណៈដូចគ្នាទៅនឹងកំពង់ផែសមុទ្រដែរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស (SEZ) គឺជាតំបន់ពិសេសដែលត្រូវបានអនុម័តដោយក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា (CDC)

1 AEO មានគោលបំណងដើម្បីពង្រឹងសន្តិសុខនៃខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ ដូចជាវិធានការសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម និងវិធានការប្រឆាំងភេរវកម្ម។ លើសពីនេះ WCO បានកំណត់បទដ្ឋាននេះសម្រាប់លើកកម្ពស់ភាពជាដៃគូរវាងគយ និងវិស័យឯកជន និងពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងគយ និងក្រសួងពាក់ព័ន្ធ ដោយផ្អែកលើការបញ្ជាក់រវាងគយនៅក្នុងប្រទេសនីមួយៗ។

ហើយអ្នកជួលអាចទទួលបានការលើកទឹកចិត្តក្នុងការវិនិយោគ ដោយទទួលបានការយល់ព្រមជាគម្រោងវិនិយោគមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ (QIP)។ ការលើកលែងពន្ធសម្រាប់សម្ភារៈនាំចូលគឺជាការលើកទឹកចិត្តមួយ។ មិនត្រឹមតែមានការិយាល័យគយប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងមានការិយាល័យរបស់ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម (MOC) សម្រាប់ចេញវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់ប្រភពដើមទំនិញផងដែរ។ មានផែស្ងួត និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសមួយចំនួននៅជិតព្រំដែន និងជុំវិញរាជធានីភ្នំពេញនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយ ការិយាល័យគយមិនមាននៅក្នុងគ្រប់ផែស្ងួត និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសទាំងអស់នោះទេ។

ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចេញ

គម្រោងនៃនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចេញនៅតាមព្រំដែនគោកសំខាន់ៗ មានបង្ហាញក្នុងរូប ២.១ ខាងក្រោម ហើយមានបីដំណាក់កាលដូចជា នីតិវិធីជាមុន នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចេញ និងនីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ កន្លែងបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចេញអាចមានភាពខុសគ្នាទៅតាមតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងផែស្ងួត ក៏ប៉ុន្តែ នីតិវិធីបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចេញគឺស្ទើរតែដូចគ្នាទាំងស្រុង។



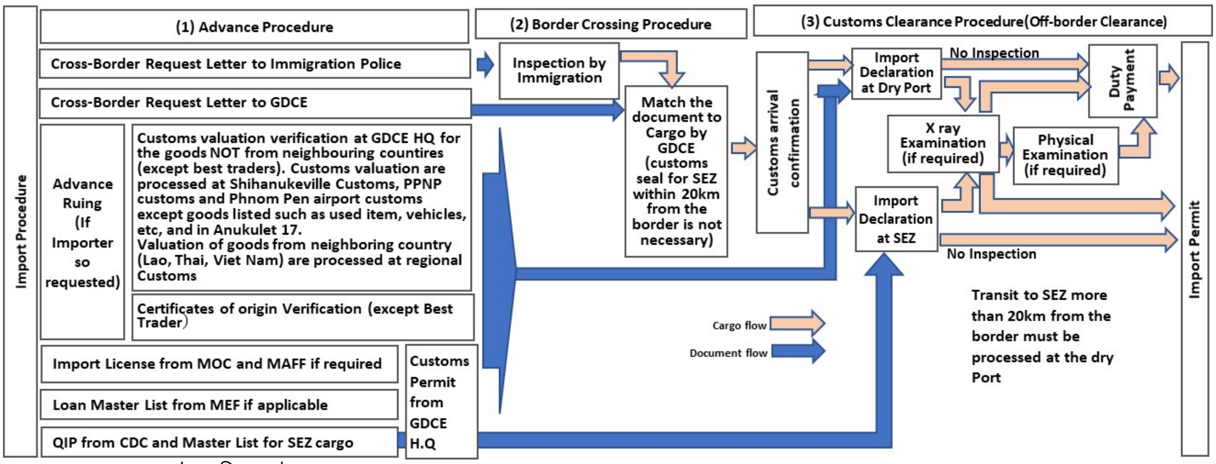
ប្រភព៖ ក្រុមស្ទង់មតិរបស់ JICA

រូបភាពទី ២.១ លំហូរនៃនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចេញពីកម្ពុជា

ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចូល

នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចូលនៅប្រទេសកម្ពុជា គឺពឹងផ្អែកទាំងស្រុងតែលើការបញ្ជាក់ទំនិញសម្រាប់នីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែនប៉ុណ្ណោះ ហើយប្រតិវេសន៍សម្រាប់ការនាំចូលត្រូវបានធ្វើឡើង បន្ទាប់ពីទំនិញត្រូវបានរក្សាទុកនៅផែស្ងួត និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅជិតព្រំដែន (ការបញ្ចេញទំនិញក្រៅព្រំដែន)។ ដោយសារតែប្រតិវេសន៍សម្រាប់ការនាំចូលត្រូវបានដំណើរការឡើងនៅមជ្ឈមណ្ឌលកុំព្យូទ័ររបស់ការិយាល័យគយបន្ទាប់ពីបានរក្សាទុកនៅផែស្ងួត ដើងសារគយត្រូវធ្វើដំណើរជាច្រើនលើករវាងផែស្ងួត និងកន្លែងគយដើម្បីធ្វើការបញ្ចេញទំនិញ។

នីតិវិធីសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញពីព្រំដែនទៅកាន់ផែស្ងួត ឬតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស (ការដឹកជញ្ជូនក្នុងស្រុក) ត្រូវបានកែលម្អដើម្បីដំណើរការតាមរយៈប្រព័ន្ធអ៊ិនធើណិតជាមួយនឹងប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកគយ ចាប់ពីឆ្នាំ ២០២០ មក។ គម្រោងនៃលំហូរនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចូលនៅព្រំដែនគោកសំខាន់ៗមានបង្ហាញក្នុងរូបខាងក្រោម។



ប្រភព៖ ក្រុមស្ទង់មតិរបស់ JICA

រូបភាពទី ២.២ លំហូរនៃនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចូលមកកម្ពុជា

២.១.២. នីតិវិធីមុនពេលការនាំចូល/ការនាំចេញ

នីតិវិធីមុនពេលបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយរួមបញ្ចូលទាំងការទទួលបានអាជ្ញាប័ណ្ណនាំចូល/នាំចេញ។ នៅប្រទេសកម្ពុជា លក្ខខណ្ឌខាងក្រោមចាំបាច់ត្រូវតែទទួលបានជាមុន។

- នីតិវិធីផ្ទៀងផ្ទាត់តម្លៃ
- ការពិនិត្យបឋមលើវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់ប្រភពដើម
- លិខិតអនុញ្ញាតគយ
- ប្រព័ន្ធវិធានបញ្ជាក់ជាមុន

២.១.៣. នីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន

នីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែននៅច្រកព្រំដែនបាវិត-ម៉ុកបាយ និងប៉ោយប៉ែត-ក្លុងឡុក តម្រូវឱ្យអនុវត្តតាមជំហានដូចខាងក្រោម។

១. “លិខិតស្នើសុំឆ្លងដែន” ត្រូវដាក់ជូនទៅនគរបាលតាមច្រកព្រំដែន និងការិយាល័យគយនៅព្រំដែនជាមុន

២. នគរបាលអន្តោប្រវេសន៍នឹងធ្វើការត្រួតពិនិត្យរថយន្ត។

៣. អ្នកបើកបរត្រូវដាក់ឯកសារអត្តសញ្ញាណប័ណ្ណរបស់ខ្លួន រួមទាំងលិខិតឆ្លងដែនទៅកាន់ការិយាល័យគយសម្រាប់ដំណើរការចេញ/ចូលប្រទេសកម្ពុជា។

៤. ដើងសារគយត្រូវបង្ហាញឯកសារទាក់ទងនឹងទំនិញទៅកាន់មន្ត្រីគយដើម្បីធ្វើការបញ្ជាក់។

ក្នុងករណីនាំចូល បន្ទាប់ពីបានបំពេញបែបបទឆ្លងកាត់ពីព្រំដែនទៅផែស្ងួត/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស សៀលគយ (SEAL) ត្រូវកិបលើរថយន្តដឹកទំនិញ។ បន្ទាប់ពីមកដល់ផែស្ងួត/តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ប្រតិវេទន៍គយសម្រាប់ការនាំចូលនឹងត្រូវបានធ្វើឡើង។

ក្នុងករណីនាំចេញវិញ SEAL គយត្រូវបានកាត់ចេញដោយការិយាល័យគយនៅច្រកព្រំដែន ហើយ នីតិវិធីនាំចេញនឹងត្រូវបានបញ្ចប់។ ទោះយ៉ាងណាក៏ដោយ នីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែនអាចមានលក្ខណៈខុសគ្នាតិចតួចអាស្រ័យលើប្រទេសម្ខាងទៀត។

ច្រកព្រំដែនបាវិត - ម៉ុកបាយ

រថយន្តដឹកទំនិញពីខាងវៀតណាមអាចដឹកជញ្ជូនទំនិញទៅកាន់ផែស្ងួត និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដែលមានចម្ងាយប្រហែល ៥ គីឡូម៉ែត្រពីព្រំដែន ហើយត្រឡប់ទៅប្រទេសវៀតណាមវិញ។

វិធីសាស្រ្តនេះត្រូវបានអនុវត្តតាំងពីខែមេសា ឆ្នាំ២០២១។ មុនពេលការរីករាលដាលនៃជំងឺកូវីដ១៩ ទំនិញត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមបីវិធី៖ ១) រថយន្តដឹកទំនិញមកពីប្រទេសទាំងពីរត្រូវផ្លាស់ប្តូរក្បាលរថយន្តនៅតំបន់ព្រំដែន ២) ការដឹកជញ្ជូនទំនិញនៅតំបន់ព្រំដែន និង ៣) ការផ្លាស់ប្តូរអ្នកបើកបររថយន្តនៅតំបន់ព្រំដែន។ ដូច្នេះ ភាពច្របូកច្របល់ និងការកកស្ទះបានកើតមានឡើងជាញឹកញាប់នៅកន្លែងទំនេរ ឬផ្លូវក្បែរព្រំដែន។

ច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត-ក្លូងឡឹក

ឯកសារពាក់ព័ន្ធរបស់រថយន្តដឹកទំនិញ និងអ្នកបើកបរពីខាងប្រទេសថៃ (ច្បាប់ចម្លងលិខិតឆ្លងដែន ប័ណ្ណបើកបរ វិញ្ញាបនបត្រចុះបញ្ជីរថយន្ត វិញ្ញាបនបត្រពន្ធផ្លូវនៅប្រទេសថៃជាដើម) ត្រូវបានដាក់ជូនទៅនគរបាលអន្តោប្រវេសន៍កម្ពុជានៅច្រកព្រំដែន ហើយបន្ទាប់មកនគរបាលនឹងចេញ “លិខិតអនុញ្ញាតបណ្តោះអាសន្នសម្រាប់អ្នកបើកបររថយន្តពីប្រទេសថៃ” ឱ្យបើកបរនៅប្រទេសកម្ពុជាបាន។ រថយន្តដឹកទំនិញពីខាងប្រទេសថៃធ្លាប់ស្ថិតនៅកម្ពុជារយៈពេលមួយសប្តាហ៍ ហើយទំនិញអាចដឹកមករាជធានីភ្នំពេញបាន។ ក៏ប៉ុន្តែ ស្ថិតក្នុងស្ថានភាពជំងឺកូវីដ ១៩ រថយន្តដឹកទំនិញអាចស្ថិតនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាបានត្រឹមតែ ២៤ ម៉ោងប៉ុណ្ណោះ ហើយទំនិញត្រូវឆ្លងកាត់ផែស្ងួតនៅទីក្រុងប៉ោយប៉ែត។

ច្រកព្រំដែនស្ទឹងបត់ - បានណនអៀន

ការសាងសង់ច្រកព្រំដែនស្ទឹងបត់-បានណនអៀន បានកំពុងដំណើរការឆ្ពោះទៅរកការបើកសាកល្បងនៅខែមេសា ឆ្នាំ២០២២ ដោយបានគិតគូរអំពីការកកស្ទះនៅច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត-ក្លូងឡឹក។ គិតត្រឹមខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០២១ សមិទ្ធផលផ្លូវថ្នល់ត្រូវបានបញ្ចប់ជាស្ថាពរ។ ប្រព័ន្ធបង្ហូរទឹកនៅក្នុងតំបន់ដែលតភ្ជាប់ទៅនឹងស្ពានព្រំដែននៅមានកម្រិត ប៉ុន្តែវិធានការមួយចំនួនត្រូវបានធ្វើឡើងដើម្បីកែលម្អស្ថានការណ៍នោះ។ សម្រាប់ប្រតិបត្តិការពេញលេញ ការសាងសង់គ្រោងនឹងបញ្ចប់នៅខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២៣។

ទោះបីជាផែនការប្រតិបត្តិការច្រកព្រំដែនផ្លូវការនេះមិនទាន់ត្រូវបានប្រកាសក៏ដោយ ក៏ផ្លូវឆ្លងកាត់ព្រំដែនចំនួនប្រាំមួយគន្លងម្ខាងត្រូវបានរក្សាទុក ហើយកន្លែងត្រួតពិនិត្យទំនិញសម្រាប់ទាំងការនាំចូល និងនាំចេញក៏ត្រូវបានរក្សាទុកផងដែរ ប្រសិនបើគេក្រឡេកមើលលើផែនទីហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធព្រំដែននោះ។ ដោយសារផែនការនេះត្រូវបានគេរំពឹងថា នឹងមានការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធ SSI និង SWI/CCA តាមរយៈGMS-CBTA វាអាចនឹងក្លាយជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធព្រំដែនដ៏ទំនើបមួយ។

ច្រកព្រំដែនអូរនាង-ប៉ារ៉ាយ

ការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធព្រំដែនកំពុងដំណើរការនៅប៉ារ៉ាយពីខាងប្រទេសថៃ ហើយមានគម្រោងសាងសង់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅតំបន់អូរនាងពីខាងប្រទេសកម្ពុជាកាលពីឆ្នាំ២០០៨។ កិច្ចសន្យាជួលត្រូវបានចុះហត្ថលេខាជាមួយក្រុមហ៊ុនទាំងពីរ ក៏ប៉ុន្តែវឌ្ឍនភាពបន្តមិនមានការបញ្ជាក់ទេ។ មិនទាន់មានគម្រោងសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធព្រំដែននៅខាងប្រទេសកម្ពុជានៅឡើយទេ ហើយផែនការប្រើប្រាស់ក្នុងអំឡុងពេលស្ទង់មតិក៏មិនមានការបញ្ជាក់ផងដែរ។

២.១.៤. នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចូល និងនាំចេញ

នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ទំនិញនាំចូល និងនាំចេញនៅប្រទេសកម្ពុជា គឺមានលក្ខណៈដូចគ្នានៅតាមការិយាល័យគយ ដោយមានការបញ្ចេញទំនិញពីគយជាមុន និងការបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់នាំចូល/នាំចេញដែលត្រូវធ្វើឡើង

បន្ទាប់ពីទំនិញត្រូវបានបញ្ជូនទៅផែស្ងួត ឬតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។

នៅក្នុងប្រតិវេសន៍សម្រាប់ការនាំចូល និងនាំចេញ ព័ត៌មានគយអាចត្រូវបានរក្សាទុកដោយបញ្ចូលព័ត៌មានគយ ហើយផ្ញើទៅកាន់គយក្នុងឯកសាររដ្ឋបាលតែមួយ (SAD) នៃប្រព័ន្ធ ASYCUDA ដែលជាប្រព័ន្ធបញ្ចេញទំនិញពីគយ រួមជាមួយនឹងអាជ្ញាប័ណ្ណនាំចូលនិងនាំចេញ វិក្កយបត្រ ប័ណ្ណដឹកជញ្ជូន បញ្ជីB/L ជាដើមដែលទទួលបានតាមរយៈការបញ្ចេញទំនិញជាមុន។ ប្រព័ន្ធ ASYCUDA អាចភ្ជាប់ពីអ៊ីនធើណិតដោយចុះឈ្មោះជាមួយគយជាមុន និងទទួលបានលេខសម្គាល់ (ID)។ លើសពីនេះទៀត ការិយាល័យគយនីមួយៗមានមណ្ឌលទិន្នន័យប្រព័ន្ធ ASYCUDA ហើយអ្នកអាចចូលទៅកាន់គយ ហើយបញ្ចូលទិន្នន័យទៅក្នុងប្រព័ន្ធ ASYCUDA បាន។

២.២ ការគ្រប់គ្រងនៅច្រកព្រំដែន

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធព្រំដែននឹងត្រូវបានសាងសង់ឡើងដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (MPWT) ហើយនឹងប្រគល់ទៅឱ្យក្រសួងមហាផ្ទៃ (MOI) បន្ទាប់ពីបញ្ចប់ការសាងសង់រួចរាល់។ ក្រសួងមហាផ្ទៃផ្ទេរការគ្រប់គ្រងទៅរដ្ឋបាលខេត្តដែលព្រំដែនស្ថិតនៅ ហើយរដ្ឋាភិបាលគ្រប់គ្រងលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធព្រំដែន ប៉ុន្តែជាទូទៅ នាយកដ្ឋានព្រំដែននៃអគ្គនាយកដ្ឋានអន្តោប្រវេសន៍នៃក្រសួងមហាផ្ទៃ គឺជាអ្នកទទួលបន្ទុកលើការថែទាំ។ គណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងព្រំដែននឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅតាមព្រំដែននីមួយៗ ហើយការិយាល័យរដ្ឋាភិបាលដែលពាក់ព័ន្ធ នឹងធ្វើការពិភាក្សា និងដោះស្រាយបញ្ហាទាក់ទងនឹងព្រំដែន។

តារាងទី ២.១ ម៉ោងធ្វើការតាមព្រំដែន

	ច្រកព្រំដែនបាវិត	ច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត
ម៉ោងធ្វើការនៅព្រំដែន	០៦:០០ - ២២:០០	០៦:០០ - ២២:០០
ម៉ោងធ្វើការនៅការិយាល័យ	០៦:០០ - ២២:០០	០៧:៣០ - ១១:៣០ ១៣:៣០ - ១៧:៣០ នៅពេលមានការស្នើសុំ មន្ត្រីគយអាចធ្វើការក្រៅម៉ោងការងារបាន។
ម៉ោងធ្វើការនៅការិយាល័យតាមច្រកព្រំដែន	០៦:០០ - ២២:០០	០៦:០០ - ២២:០០
ប្រព័ន្ធ(ចំនួនមន្ត្រី ការងារផ្លាស់វេន)	មន្ត្រីគយ៖ ៣៩នាក់ នគរបាលអន្តោប្រវេសន៍៖១៥៨ នាក់ ប្រព័ន្ធផ្លាស់វេន៖ ២៤/៧ (អន្តោប្រវេសន៍)	មន្ត្រីគយ៖ ៥១នាក់ នគរបាលអន្តោប្រវេសន៍៖១៥២ នាក់ ប្រព័ន្ធផ្លាស់វេន៖ ២៤/៧ (អន្តោប្រវេសន៍)

ប្រភព៖ ក្រុមស្ទង់មតិរបស់ JICA

២.៣. ប្រព័ន្ធច្បាប់ទាក់ទងនឹងបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ និងនីតិវិធីនាំចូល/នាំចេញ

នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ទំនិញមានចែងក្នុងច្បាប់ស្តីពីគយរបស់កម្ពុជា ហើយវិធានការចាំបាច់ក៏ត្រូវបានចែងឡើងសម្រាប់ការបញ្ចេញទំនិញចំពោះការនាំចូល និងនាំចេញ ដូចជាជំពូកទី២ ស្តីពីនីតិវិធីនៃការនាំចូល និងនាំចេញ មាត្រា ១០ ដល់ ១៥ ស្តីពីការនាំចូល មាត្រា ១៦ និង១៧ ស្តីពីចំណាត់ថ្នាក់តាមតារាង ដើមកំណើត និងតម្លៃគិតពន្ធគយ ហើយមាត្រា ២៥ ដល់ ២៨ ស្តីពីការវាយតម្លៃប្រភពដើម និងការវាយតម្លៃគយ និងមាត្រា ២៥ ដល់ ២៨ ស្តីពីការលើកលែង ការលើកលែងជាភាគ និងការបង្វិលសងវិញនូវពន្ធ និងអាករ។

ចំពោះអត្រាពន្ធ តារាងពន្ធគយរបស់កម្ពុជាត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយ ប៉ុន្តែអត្រាពន្ធគយត្រូវបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពនៅលើគេហទំព័ររបស់អគ្គនាយកដ្ឋាន។

២.៤. វឌ្ឍនភាពនៃប្រព័ន្ធបញ្ជរតែមួយជាតិ (NSW)

ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ (MEF) និងអគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋាករ (GDCE) បាននិងកំពុងអភិវឌ្ឍជាបណ្តើរៗនូវប្រព័ន្ធបញ្ជរតែមួយជាតិ (CNSW) ដើម្បីឆ្លើយតបទៅនឹងការកើនឡើងនៃពាណិជ្ជកម្មឆ្លងដែន។ CNSW ដែលមានបំណងផ្តល់នូវប្រសិទ្ធភាព និងតម្លាភាពសម្រាប់នីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន នឹងរួមចំណែកលើកកម្ពស់ការជួយសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម។ CNSW នឹងអនុញ្ញាតឱ្យអ្នកជាប់ពាក់ព័ន្ធក្នុងពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិទទួលបានឯកសារដែលត្រូវការដូចជា អាជ្ញាប័ណ្ណនាំចូល/នាំចេញ លិខិតអនុញ្ញាត និងវិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់។ ប្រព័ន្ធនេះកំពុងត្រូវបានអភិវឌ្ឍឡើងស្របតាម "ផែនការមេនៃប្រព័ន្ធបញ្ជរតែមួយជាតិ" ដែលបានរៀបចំឡើងដោយធនាគារពិភពលោក (WB) ។ ផែនការនេះមាន ៤ ដំណាក់កាល ហើយបច្ចុប្បន្នកំពុងអនុវត្តដំណាក់កាលទី២។ CNSW អាចតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធ ASYCUDA និងប្រព័ន្ធស្វ័យប្រវត្តិកម្មសម្រាប់វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់ប្រភពដើមទំនិញ ជាមួយនឹងប្រព័ន្ធបញ្ជរតែមួយអាស៊ាន (ASW) ក្នុងដំណាក់កាលទី១។ បច្ចុប្បន្ននេះ ប្រព័ន្ធនេះត្រូវបានកែលម្អឡើងដើម្បីភ្ជាប់ក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធចំនួនប្រាំទៀតទៅ CNSW រួមមាន ក្រសួងសុខាភិបាល (MOH) ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម (MOC) ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ (MAFF) ក្រសួងឧស្សាហកម្ម វិទ្យាសាស្ត្រ បច្ចេកវិទ្យា និងនវានុវត្តន៍ (MISTI) និងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា (CDC)។ បន្ទាប់ពីបញ្ចប់ដំណាក់កាលទី២ លិខិតអនុញ្ញាត និងវិញ្ញាបនបត្រនឹងត្រូវផ្តល់ជូនតាមអេឡិចត្រូនិកក្នុងដំណាក់កាលទី៣។

ប្រព័ន្ធ ASYCUDA, ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកគយ និងប្រព័ន្ធទិន្នន័យផ្ទៀងផ្ទាត់គិតតម្លៃពន្ធគយ (CVDS) ត្រូវបានភ្ជាប់គ្នាទៅវិញទៅមកតាំងពីខែមករា ឆ្នាំ២០២២។ ប៉ុន្តែ អ្នកប្រើប្រាស់ត្រូវបញ្ចូលទិន្នន័យ និងព័ត៌មានស្រដៀងគ្នាម្តងទៀតនៅក្នុងប្រព័ន្ធនីមួយៗសម្រាប់បែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ។ ដូចដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ "លិខិតស្នើសុំឆ្លងដែន" ប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធដោយដៃ ហើយមិនត្រូវគ្នាជាមួយប្រព័ន្ធឌីជីថលខាងលើឡើយ។ ជាងនេះទៅទៀត ការផ្សព្វផ្សាយ និងការបំភ្លឺព័ត៌មានដល់វិស័យឯកជនចាំបាច់ត្រូវពង្រឹងដើម្បីបង្កើនចំនួនអ្នកប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធនេះ។

២.៥. ប្រព័ន្ធឆ្លងកាត់គយអាស៊ាន (ACTS)

ប្រព័ន្ធឆ្លងកាត់គយអាស៊ាន (ACTS) ត្រូវបានបង្កើតឡើង និងណែនាំដោយគម្រោង ARISE Plus (កម្មវិធីសមាហរណកម្មតំបន់អាស៊ាន ដែលគាំទ្រដោយសហភាពអឺរ៉ុប) ជាមួយនឹងមូលដ្ឋាននៃ "ពិធីការទី ៧៖ ប្រព័ន្ធឆ្លងកាត់គយ" នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌអាស៊ានស្តីពីការសម្រួលទំនិញឆ្លងកាត់ (AFAFGIT)។ ACTS គឺជាប្រព័ន្ធកុំព្យូទ័រសម្រាប់ដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនគោកក្នុងប្រទេសចំនួនបី ឬច្រើននៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន សម្រាប់ការគ្រប់គ្រងការឆ្លងកាត់គយ។

ការប្រើប្រាស់ ACTS គឺអាស្រ័យលើការសម្រេចចិត្តរបស់ពាណិជ្ជករ ដែលមិនមែនជាកាតព្វកិច្ចឡើយ។ ក្រៅពីនេះ ACTS គឺអាចអនុវត្តបានសម្រាប់តែការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ប្រទេសចំនួនបីប៉ុណ្ណោះ។ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ACTS ត្រូវបានកម្រិតចំពោះការប្រើប្រាស់ ក្នុងករណីដែលប្រទេសដើម និងប្រទេសគោលដៅគឺត្រូវតែជាប្រទេសសមាជិកអាស៊ាន។ ឧទាហរណ៍ កញ្ចប់ដឹកជញ្ជូនពីប្រទេសដែលស្ថិតក្រៅអាស៊ាន ដូចជាប្រទេសជប៉ុន មិនអាចអនុវត្ត ACTS បានទេ។ ដូច្នេះ ចំនួនអ្នកប្រើប្រាស់ ACTS នៅមានកម្រិតណាស់។

២.៦. កិច្ចព្រមព្រៀងសម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន (CBTA)

កិច្ចព្រមព្រៀងសម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន (CBTA) គឺជាកិច្ចព្រមព្រៀងពហុភាគីដែលមានគោលបំណងដើម្បីសម្របសម្រួលដល់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនក្នុងតំបន់មេគង្គ រួមមានប្រទេសតាមដងទន្លេមេគង្គចំនួនប្រាំ (វៀតណាម កម្ពុជា ឡាវ ថៃ និងមីយ៉ាន់ម៉ា) និងខេត្តភាគខាងត្បូងប្រទេសចិនចំនួនពីរ (ខេត្តយូណាន និងតំបន់ស្វយ័តក្វាងចូវ)។ នៅពេលមានការអនុវត្តដំបូងនៃកិច្ចព្រមព្រៀង CBTA “ឯកសារអនុញ្ញាតឱ្យយានយន្តចូលជាបណ្ដោះអាសន្ន (TAD)” ត្រូវបានណែនាំឡើងដែលអនុញ្ញាតឱ្យការដឹកជញ្ជូនទំនិញ និងរថយន្តពាណិជ្ជកម្មចូលបណ្ដោះអាសន្នទៅកាន់ប្រទេសម្ខាងទៀតបាន។ ប្រទេសកម្ពុជាផ្តល់កូតា TAD ចំនួន ៥០០ គ្រឿងសម្រាប់ប្រទេសវៀតណាម និង ១៥០ គ្រឿងសម្រាប់ប្រទេសថៃ។ បច្ចុប្បន្ននេះ ដោយមានការគាំទ្រពី ADB និង AusAID ការត្រួតពិនិត្យគ្រប់ជ្រុងជ្រោយលើកិច្ចព្រមព្រៀង ឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីការ (ការរៀបចំ CBTA 2.0) កំពុងតែដំណើរការឡើង ក៏ប៉ុន្តែកំណែដែលបានកែសម្រួលមិនទាន់ត្រូវបានបោះពុម្ពផ្សាយនោះទេ គិតត្រឹមខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១។

២.៧. ការឧបត្ថម្ភគាំទ្រពីម្ចាស់ជំនួយអន្តរជាតិ

ARISE Plus

“កម្មវិធីសមាហរណកម្មតំបន់អាស៊ានដែលគាំទ្រដោយសហភាពអឺរ៉ុប (ARISE)” ត្រូវបានធ្វើឡើងដោយសហភាពអឺរ៉ុប (EU) សម្រាប់ការសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្មក្នុងបណ្ដាប្រទេសអាស៊ានពីឆ្នាំ២០១៣ ដល់ឆ្នាំ២០១៦។ នៅក្នុងកម្មវិធី ARISE មានកម្មវិធីជាច្រើនរួមទាំងការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពក៏ត្រូវបានអនុវត្តឡើងផងដែរ។ នៅពេលនេះ ARISE Plus ដែលជាគម្រោងស្នងតំណែងរបស់កម្មវិធី ARISE កំពុងដំណើរការពីឆ្នាំ២០១៧ ដល់ឆ្នាំ២០២២ ក្នុងគោលបំណងដើម្បីអនុវត្ត “ផែនការមេសហគមន៍សេដ្ឋកិច្ចអាស៊ាន ២០២៥ (AECB)" និងការកសាងសមត្ថភាពរបស់ស្ថាប័នអនុវត្តន៍។

ARISE Plus ជួយជាចម្បងលើការវាយតម្លៃ NSW និងការចេញអាជ្ញាប័ណ្ណនាំចូល/នាំចេញ។ បន្ទាប់មក គឺការបណ្តុះបណ្តាលលើប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងហានិភ័យដោយផ្អែកលើ WTO រួមទាំងការពិនិត្យឡើងវិញនៃប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងហានិភ័យបច្ចុប្បន្ន និងការកែលម្អទម្រង់ហានិភ័យ រួមទាំងការវិភាគអំពីយន្តការលើកទឹកចិត្តពាណិជ្ជករល្អបំផុត (BTIM)។ ក្រៅពីការកែលម្អប្រព័ន្ធដើម្បីបើកដំណើរការនីតិវិធីមុនពេលចាកចេញសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រដោយប្រព័ន្ធ ASYCUDA កម្មវិធី Application Programming Interface (API) ក៏ត្រូវបានគ្រោងឱ្យដំណើរការជាមួយ UNCTAD ផងដែរ។

អង្គការ Swisscontact

អង្គការ Swisscontact កំពុងតែដំណើរការគម្រោងពីឆ្នាំ២០២០ ដល់ឆ្នាំ២០២២ ដើម្បីជួយសម្រួលពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា អ៊ូហ្គង់ដា និងបង់ក្លាដែស។ នៅប្រទេសកម្ពុជា គម្រោងចំនួនពីរត្រូវបានអនុវត្តឡើង៖ មួយគឺ គម្រោងគាំទ្រសមត្ថភាពស្ថាប័នសម្រាប់ការអនុវត្ត EAD [2] និងមួយទៀតគឺ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ និងផ្សព្វផ្សាយវេបផតថលពាណិជ្ជកម្មអេឡិចត្រូនិក។ លើសពីនេះ អង្គការ Swisscontact

[2] EAD = Encoded Archival Description

គ្រោងនឹងចាប់ផ្តើមគម្រោងកែលម្អប្រព័ន្ធសម្រាប់ដំណើរការមុនពេលមកដល់នៅឆ្នាំ២០២១។

២.៨. គណៈកម្មាធិការពាក់ព័ន្ធនៅកម្ពុជា

គណៈកម្មាធិការជាតិកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម (NCTF)

"កិច្ចព្រមព្រៀងសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម" ដែលចេញដោយ WTO នៅខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០១៧ តម្រូវឱ្យបង្កើត "គណៈកម្មាធិការជាតិកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម" សម្រាប់ប្រទេសជាសមាជិកក្នុងផ្នែកទី៣ មាត្រា២៣។ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងបញ្ហានេះ គណៈកម្មាធិការជាតិកិច្ចសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម (NCTF) ត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា កាលពីខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០២០ ដែលមាន GDCE ជាលេខាធិការដ្ឋាន។

គណៈកម្មាធិការជាតិសម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ (NTTCC)

AFAFGIT ដែលចេញនៅឆ្នាំ១៩៩៨ តម្រូវឱ្យមានការបង្កើតគណៈកម្មាធិការជាតិសម្របសម្រួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ (NTTCC) នៅក្នុងប្រទេសអាស៊ាននីមួយៗក្នុងផ្នែកទី៧ មាត្រា២៩។ NTTCC នៅប្រទេសកម្ពុជាត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០១ ដែលមាន MPWT ជាលេខាធិការដ្ឋាន និងមានគោលបំណងដើម្បីសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម និងការដឹកជញ្ជូន ហើយនិងការសម្របសម្រួលជាមួយទីភ្នាក់ងារក្នុងស្រុក។ លើសពីនេះ NTTCC មានយុត្តាធិការលើការចុះបញ្ជី និងផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណដល់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រមទាំងចេញ TAD។

ក្រុមការងារឆ្លងកាត់ព្រំដែន (CBWG)

ក្រុមការងារឆ្លងកាត់ព្រំដែន (CBWG) ត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅខែឧសភា ឆ្នាំ២០២០ ដែលមាន MPWT ជាលេខាធិការដ្ឋាន មានគោលបំណងដើម្បីចែករំលែកព័ត៌មាន និងគំនិតនានាក្នុងចំណោមក្រសួងស្ថាប័នសាមីនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសជិតខាងរួមមាន ថៃ និងវៀតណាម ដើម្បីកែលម្អនីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែននៅតាមព្រំដែនសំខាន់ៗ រួមមាន ប៉ោយប៉ែត (និងស្ទឹងបត់) និងបាវិត។ CBWG មានតួនាទីក្នុងផែនការសកម្មភាពអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់វិធានការប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៃការកែលម្អព្រំដែន និងសម្របសម្រួលជាមួយម្ចាស់ជំនួយអន្តរជាតិរួមទាំងអង្គការ JICA ក្នុងការអនុវត្តផងដែរ។

ក្រុមការងារចម្រុះ (កម្ពុជា-វៀតណាម) ត្រូវបានបង្កើតឡើងក្រោម CBWG ក្នុងគោលបំណងដើម្បីពិភាក្សាជាមួយភាគីវៀតណាម ហើយនិងពិភាក្សាអំពីមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនទាំងអស់ រួមទាំងផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវដែក ផ្លូវទឹក លើកលែងតែការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស។

២.៩. គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវច្រកព្រំដែនក្រោម "គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធភ័ស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា-ដំណាក់កាលទី២" ដោយអង្គការ JICA

នៅក្នុងដំណាក់កាលទី២ នៃគម្រោងធ្វើឱ្យប្រឡើងនូវប្រព័ន្ធភ័ស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជា (CLIP-2) ក្រុមការងារកំពុងធ្វើការដើម្បីកែលម្អការកកស្ទះនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមព្រំដែន ក៏ដូចជាការគាំទ្រដល់ការបង្កើតគោលនយោបាយពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យភ័ស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជាផងដែរ។

យោងតាមការស្ទង់មតិដែលធ្វើឡើងដោយគម្រោង CLIP-2

ចំនួនរថយន្តដឹកទំនិញនៅពេលព្រឹកមានចំនួនតិចតួចណាស់ពីខាងកម្ពុជា។ ជាក់ស្តែង រថយន្តដឹកទំនិញជាច្រើនកំពុងរង់ចាំចូលមកប្រទេសកម្ពុជាទាំងព្រឹកព្រលឹមពីខាងវៀតណាម ហើយប្រសិនបើផ្នែកនេះអាចដោះស្រាយបាន នោះការបញ្ចេញទំនិញពីគយខាងកម្ពុជានឹងត្រូវចាប់ផ្តើមលឿនផងដែរ ដែលគេរំពឹងថានឹងជួយកាត់បន្ថយការចំណាយលើភ័ស្តុភារកម្មដែលកើតឡើងក្នុងពេលរង់ចាំ។

បញ្ហាប្រឈមមួយទៀត គឺដោយសារតែកាស៊ីណូ និងកន្លែងកម្សាន្តជាច្រើនត្រូវបានសាងសង់ឡើងនៅក្រុងបាវិត និងប៉ោយប៉ែតលើព្រំដែនកម្ពុជា ហើយគោលនយោបាយនោះគឺដើម្បីទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរមកពីប្រទេសជិតខាង។ ដូច្នេះហើយ វាមានភាពពិបាកក្នុងការពង្រីកកន្លែងបញ្ចេញទំនិញពីគយ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធភ័ស្តុភារកម្មនៅជិតច្រកព្រំដែនដោយសារតែដីមានតម្លៃថ្លៃ។

២.១០. វិស័យឯកជន

មានអាជីវកម្មឯកជនចំនួនពីរធំៗទាក់ទងនឹងការបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅប្រទេសកម្ពុជា៖ មួយគឺជាក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន ហើយមួយទៀតគឺក្រុមហ៊ុនបញ្ជូនទំនិញបន្ត។ បន្ថែមពីលើនេះ ក៏មានក្រុមហ៊ុនមួយចំនួនតូចដែលធ្វើអាជីវកម្មដឹកជញ្ជូន និងអនុវត្តការបញ្ចេញទំនិញពីគយដោយខ្លួនឯង។ បើនិយាយពីទំហំក្រុមហ៊ុនវិញ មាននិន្នាការទូលំទូលាយនៅប្រទេសកម្ពុជា ចាប់ពីក្រុមហ៊ុនខ្នាតធំដែលមានដើមទុនមកពីបរទេស រហូតដល់ក្រុមហ៊ុនខ្នាតតូច និងមធ្យមដែលដំណើរការជាលក្ខណៈគ្រួសារ។ ក្រុមហ៊ុនធំៗភាគច្រើនចុះបញ្ជីនៅសមាគមភ័ស្តុភារកម្មកម្ពុជា (CLA) និង/ឬសមាគមរថយន្តដឹកទំនិញកម្ពុជា (CAMTA)។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ក្រុមហ៊ុនខ្នាតតូចមានទំនោរមិនចុះបញ្ជីនៅសមាគមទាំងនោះឡើយ។ ដូច្នេះចំនួនសរុបនៃអាជីវកម្មទាក់ទងនឹងវិស័យភ័ស្តុភារកម្មនៅកម្ពុជាមិនត្រូវបានដឹងច្បាស់លាស់នោះទេ។ គិតត្រឹមខែមិថុនា ឆ្នាំ២០២១ មានជើងសារគយចំនួន ៤៨៩ នាក់ដែលអនុវត្តនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ ដែលមួយចំនួនជាអ្នកធ្វើការឱ្យក្រុមហ៊ុន ក៏ប៉ុន្តែភាគច្រើនធ្វើការដោយឯករាជ្យ។ ហេតុដូច្នេះ វិស័យឯកជនដែលពាក់ព័ន្ធនឹងបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅតាមព្រំដែនមានភាពចម្រុះ និងចំនួនច្រើននៅប្រទេសកម្ពុជា។

នៅក្នុងការស្ទង់មតិនេះ ការសម្ភាសលម្អិតជាមួយក្រុមហ៊ុនវិនិយោគក្នុងស្រុក និងបរទេសត្រូវបានធ្វើឡើង។ ជាលទ្ធផល គេបានរកឃើញថា ទោះបីជាក្រុមហ៊ុនឯកជនមានការរំពឹងទុកសម្រាប់ការពន្លឿនការឆ្លងកាត់ព្រំដែនក៏ដោយ ក៏ពួកគេទទួលស្គាល់ថា ការប៉ាន់ស្មានពីការឆ្លងកាត់ព្រំដែន ជាពិសេសពេលវេលា និងតម្លៃគឺជាអាទិភាព។ សំខាន់បំផុតគឺ “ការដឹកជញ្ជូនទំនិញដោយគ្មានការពន្យារពេល” ហើយបញ្ហានោះ គឺការផ្លាស់ប្តូរនីតិវិធីនិងពេលវេលាមិនទៀងទាត់សម្រាប់ក្រុមហ៊ុនឯកជន។ បច្ចុប្បន្ននេះ នីតិវិធីនាំចូល/នាំចេញ និងនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយអាចខុសគ្នាពីព្រំដែនមួយទៅព្រំដែនមួយ។ លើសពីនេះ ការកកស្ទះចរាចរណ៍ដែលនឹកស្មានមិនដល់ តែងតែកើតមានឡើង ហើយពេលវេលាឆ្លងកាត់ព្រំដែនមិនអាចប៉ាន់ស្មានទុកជាមុនបានទេ។ ក្នុងស្ថានភាពបែបនេះ សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនទំនិញទំនងជាធ្លាក់ចុះ ដែលបណ្តាលឱ្យមានគុណវិបត្តិចំពោះក្រុមហ៊ុនឯកជន។ ដូច្នេះមានការបញ្ជាក់ថា ក្រសួង និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធត្រូវបញ្ជាក់ឱ្យច្បាស់ និងកំណត់បទដ្ឋាននៃនីតិវិធីនាំចូល/នាំចេញ និងនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ និងធ្វើយ៉ាងណាដើម្បីឱ្យពេលវេលាឆ្លងកាត់ព្រំដែនមិនប្រែប្រួលច្រើនឡើយ។

លើសពីនេះ ក្រោមឥទ្ធិពលនៃជំងឺកូវីដ១៩ ដែលបានរីករាលដាលចាប់ពីឆ្នាំ២០២០ កន្លងមក នីតិវិធីនាំចូល/នាំចេញ និងនីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយត្រូវបានធ្វើឡើងតាមអនឡាញ ដើម្បីចៀសវាងការធ្វើទំនាក់ទំនងដោយផ្ទាល់ និងមានភាពងាយស្រួល។ ក្រុមហ៊ុនឯកជនមានឆន្ទៈទទួលយកការផ្លាស់ប្តូរជាវិជ្ជមានបែបនេះ។ បញ្ហាមួយនៃការធ្វើទំនើបកម្មនីតិវិធីតាមអនឡាញត្រូវបានទទួលស្គាល់។ ទោះបីជាប្រព័ន្ធ e-Customs និង ACYCUDA គឺជាប្រព័ន្ធផ្សេងគ្នាដែលមានគោលបំណងផ្សេងគ្នាក៏ដោយ ក៏ការបញ្ចូលព័ត៌មានមានលក្ខណៈស្រដៀងគ្នាទៅក្នុងទិន្នន័យពីរដង ដែលនោះជាចំណុចមួយត្រូវកែលម្អដើម្បីតភ្ជាប់ប្រព័ន្ធទាំងពីរ។

៣. នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅប្រទេសជិតខាង

៣.១. ប្រទេសថៃ

ប្រព័ន្ធបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅក្នុងប្រទេសថៃមានភាពជឿនលឿនក្នុង លក្ខខណ្ឌធ្វើទំនើបកម្មតាមកុំព្យូទ័រ (កុំព្យូទ័រភាវូបនីយកម្ម) និងការបង្កើតប្រព័ន្ធ NSW បើប្រៀបធៀបទៅនឹងប្រទេស GMS ផ្សេងទៀត។ ឧទាហរណ៍ គយក្នុង LPIs ជាប់ចំណាត់ថ្នាក់ទី៣៦ (ខណៈកម្ពុជាជាប់ចំណាត់ថ្នាក់ទី៩៨) ដែលបង្ហាញថា ក្រុមហ៊ុនឯកជនវាយតម្លៃគយខ្ពស់។ ប្រទេសថៃក៏បង្កើតប្រព័ន្ធដោយខ្លួនឯង ហើយក៏មិនមានបញ្ហាលើ O&M ដែរ។

តាមរយៈការពន្លឿនការឆ្លងកាត់ព្រំដែនរវាងថៃ និងកម្ពុជា ការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងចំណុចខ្វះខាតនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅព្រំដែននឹងត្រូវបានដោះស្រាយឡើង នៅពេលដែលច្រកព្រំដែនស្ទឹងបត់-បាណលងអៀនថ្មីបើកដំណើរការ។ ដូចដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ ព្រំដែនស្ទឹងបត់ត្រូវរួមមានទាំងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ SSI/CCA តែយ៉ាងណាមិញវិធានការប្រតិបត្តិការរវាងប្រទេសទាំងពីរមិនទាន់បានចាប់ផ្តើមនៅឡើយទេ។ បន្ថែមពីនេះ ភាពងាយស្រួលនៃការឆ្លងកាត់ព្រំដែននៅមានចំណុចត្រូវកែលម្អបន្ថែមទៀត។ ជាអាទិ៍រួមមាននីតិវិធីដែលមានការបត់បែន និងលក្ខណៈសាមញ្ញសម្រាប់ការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅក្រៅម៉ោង តួយ៉ាងគឺបន្ទាប់ពីម៉ោង ១៧:០០ ល្ងាច។

៣.២. ប្រទេសវៀតណាម

ប្រព័ន្ធបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅប្រទេសវៀតណាមក៏មានភាពជឿនលឿនក្នុង លក្ខខណ្ឌកុំព្យូទ័រភាវូបនីយកម្ម និងការបង្កើតប្រព័ន្ធ NSW ផងដែរ បើធៀបនឹងប្រទេស GMS ផ្សេងទៀត។ លើសពីនេះ វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់ប្រភពដើមទំនិញ និងចត្តាឡីស័កក៏អនុវត្តតាមរយៈប្រព័ន្ធកុំព្យូទ័រផងដែរ។ ចំណែកឯនៅក្នុងកម្មវិធីអនឡាញវិញ គេអាចបញ្ចូលឯកសារអេឡិចត្រូនិចទាំងអស់ដែលជាលក្ខខណ្ឌតម្រូវសម្រាប់នីតិវិធីគយ ហើយនីតិវិធីនេះអាចគ្រប់គ្រងបានតាមរយៈប្រព័ន្ធអនឡាញរយៈពេល ២៤ ម៉ោងក្នុងមួយថ្ងៃ។ យើងអាចនិយាយបានថា ប្រព័ន្ធគយរបស់វៀតណាមគឺមានលក្ខណៈពេញលេញ។

ចំពោះបញ្ហាប្រឈមនាពេលអនាគតដែលត្រូវដោះស្រាយ គឺការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការព្រំដែនដែលនៅត្រូវការភាពប្រសើរឡើង។ ជាពិសេសតាមរយៈការពន្លឿនការឆ្លងកាត់ព្រំដែនរវាងវៀតណាម និងកម្ពុជា ច្រកព្រំដែនបាវិត-ម៉ុកបាយ បច្ចុប្បន្នគឺចាំបាច់ត្រូវពង្រឹងសមត្ថភាពចរាចរណ៍

ដោយពិនិត្យលើការកើនឡើងនៃបរិមាណទំនិញ និងលំហូរមនុស្សនាពេលអនាគត។ ដោយពិនិត្យលើទីតាំងឧស្សាហកម្មជុំវិញព្រំដែនក្រុងបាវិតឃើញថា តម្រូវការអភិវឌ្ឍច្រកព្រំដែនបាវិត-ម៉ុកបាយថ្មីអាចមានលទ្ធភាពកើតឡើងខ្ពស់។

ក្នុងន័យនេះ សម្រាប់រយៈពេលខ្លី ព្រំដែនម៉ុកបាយអាចធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាពចរាចរណ៍សម្រាប់ការឆ្លង កាត់ព្រំដែន បន្ទាប់មកទៀតក្នុងរយៈពេលមធ្យម និងវែង ការអភិវឌ្ឍច្រកព្រំដែនបាវិត-ម៉ុកបាយថ្មីនឹងធ្វើឡើង ដោយមានការពិគ្រោះយោបល់គ្នាជាមួយប្រទេសកម្ពុជា រាប់បញ្ចូលទាំងការណែនាំឱ្យប្រើ SSI / CCA នៅទីនោះផងដែរ។ កិច្ចសហការរវាងវៀតណាម និងកម្ពុជា គឺតម្រូវឱ្យមានតាមរយៈប្រើប្រាស់សេចក្តីព្រាងផែនការរបស់អាជ្ញាធរតំបន់សេដ្ឋកិច្ចខេត្តតៃនិញធ្វើជាចំណុចចាប់ផ្តើម។

៤. បញ្ហា

៤.១. ការប្រៀបធៀបជាអន្តរជាតិអំពីការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅកម្ពុជា

សូចនាករលទ្ធផលអនុវត្តភ័ស្តុភារកម្ម (LPI) ដែលបានកំណត់ដោយធនាគារពិភពលោក គឺត្រូវបានគេស្គាល់ថាជាសន្ទស្សន៍សម្រាប់ការប្រៀបធៀបវិស័យភ័ស្តុភារកម្មអន្តរជាតិ។ ការអនុវត្តភ័ស្តុភារកម្មរួមមានការវាយតម្លៃចំនួនប្រាំមួយចំណុចៈ ១) គយ ២) ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ៣) ការដឹកជញ្ជូនអន្តរជាតិ ៤) សមត្ថភាពភ័ស្តុភារកម្ម ៥) ការតាមដានបញ្ញើក្នុង និងក្រៅប្រទេស និង ៦) ភាពទាន់ពេលវេលា។ ក្នុងនោះដែរ "គយ" ត្រូវបានគេវាយតម្លៃតាមរយៈប្រសិទ្ធភាពនៃការគ្រប់គ្រងការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញ និងព្រំដែន។

៤.២. បញ្ហា

បញ្ហាដែលបានលើកឡើងក្នុងជំពូកទី២ ត្រូវបានពិចារណាតាមរយៈកត្តាចំនួន ៣ ចំណុច ដូចខាងក្រោម ៖

- នីតិវិធីជាមុន
- នីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ

ព័ត៌មានលម្អិតមានរៀបរាប់នៅក្នុងតារាង៤.១។

តារាងទី ៤.១ បញ្ហានៅព្រំដែន

ប្រភេទនៃបញ្ហា	ស្ថាប័ន	នីតិវិធីជាមុន	នីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន	នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ
នីតិវិធី និងប្រព័ន្ធ	GDCE	• នីតិវិធីនៅមុនការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅ GDCE ទំនងជាត្រូវចំណាយពេលបីបួនថ្ងៃ។ • ទោះបីជាការត្រួតពិនិត្យជាមុននូវឯកសារនាំចូល/នាំចេញ (ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកគយ) ត្រូវបានអនុវត្តនៅការិយាល័យកណ្ដាលរបស់ GDCE ហើយក្ដី ការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយដោយប្រព័ន្ធ ASYCUDA នៅព្រំដែនគឺនៅតែតម្រូវឱ្យអនុវត្តដដែល។ បញ្ហានេះនាំមកនូវការងារច្រំដែលសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់។	• ក្រៅពីការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ ការអនុញ្ញាតឱ្យឆ្លងកាត់ព្រំដែន (ទម្រង់សរសេរដោយដៃ) និងការអនុញ្ញាតឆ្លងកាត់ (ប្រភេទ e-Transit) គឺតម្រូវឱ្យដាក់ស្នើដោយឡែកពីគ្នា។	• ការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស/ផែស្ងួតមានការរង់ចាំយូរ។ ជួនកាលនីតិវិធីត្រូវលើកយកទៅអនុវត្តនៅថ្ងៃបន្ទាប់។ នេះគឺដោយសារតែកម្រិតប្រមូលផ្ដុំនៃរថយន្តដឹកទំនិញក្នុងពេលវេលាណាមួយ។ • ទិន្នន័យស្ទួននៅក្នុងប្រព័ន្ធ ASYCUDA គឺតម្រូវឱ្យមាន បើទោះជានីតិវិធីមុនតាមរយៈប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិកគយនៅការិយាល័យកណ្ដាលរបស់ GDCE ត្រូវបានអនុវត្តហើយក្ដី។
	OGA	[OGA] • ទោះបីជាប្រព័ន្ធអនឡាញបាន និងកំពុងអភិវឌ្ឍក៏ដោយ ក៏ការភ្ជាប់ទៅកាន់ NSW នៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ • អក្ខរកម្មផ្នែកបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មានសម្រាប់បុគ្គលិកគឺនៅមានកម្រិតនៅឡើយ។ • ដំណើរការឌីជីថលអាចត្រូវចំណាយពេល ដោយសារបរិស្ថានបច្ចេកវិទ្យាព័ត៌មាន រាប់បញ្ចូលកុំព្យូទ័រដែលមានចំនួនតិច ការផ្គត់ផ្គង់ថាមពល ការភ្ជាប់អ៊ីនធើណិត កំហុសប្រព័ន្ធ។	[នគរបាលអន្តោប្រវេសន៍] • "លិខិតស្នើសុំឆ្លងដែន" គឺជាទម្រង់សរសេរដោយដៃ មិនមែនឌីជីថលទេ។	

ប្រភេទនៃបញ្ហា	ស្ថាប័ន	នីតិវិធីជាមុន	នីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន	នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ
	វិស័យឯកជន	• ប្រព័ន្ធអនឡាញដែលទើបដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ថ្មីសម្រាប់ការនាំចូល/នាំចេញ មិនទាន់បានប្រើប្រាស់យ៉ាងល្អ ដោយវិស័យឯកជននៅឡើយទេ ដោយសារការខ្វះឧបករណ៍ និងធនធានមនុស្ស។	• ក្នុងករណីដែលឯកសារសម្រាប់ដឹកទំនិញ ឬ/និងយានជំនិះមិនមានលក្ខណៈពេញលេញ ការកែតម្រូវត្រូវចំណាយពេល។ វាក៏បង្កឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ផងដែរ ដោយសាររថយន្តដឹកទំនិញត្រូវនៅរង់ចាំនៅចំហៀងផ្លូវក្បែរព្រំដែន។	
ប្រតិបត្តិការ	GDCE , នាយកដ្ឋានអន្តោប្រវេសន៍		[ទូទៅ] • បន្ទាប់ពីបើកច្រកព្រំដែន ប្រជាជន និងអាហារស្រស់ៗសម្រាប់ទីផ្សារក្នុងស្រុក ត្រូវបានផ្តល់អាទិភាពក្នុងការឆ្លងកាត់ព្រំដែនរហូតដល់ម៉ោងប្រហែល ១០ ព្រឹក។ ដូច្នេះហើយ រថយន្តដឹកទំនិញនឹងមិនឆ្លងព្រំដែន រហូតដល់ពេលនោះ។ វាបង្កើនពេលវេលារង់ចាំសម្រាប់រថយន្តដឹកទំនិញនៅព្រំដែន ជាលទ្ធផលការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅជិតព្រំដែនទំនងជាកើតឡើង • ពេលវេលាសម្រាប់រថយន្តដឹកអាហារស្រស់ៗត្រូវបានអនុញ្ញាតយូរជាងតម្រូវការ • មន្ត្រីគយអាចធ្វើការងារលើបែបបទបញ្ចេញទំនិញនៅតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស/ផែស្ងួត នៅថ្ងៃបន្ទាប់ ក្នុងករណីដែលទំនិញមកដល់យឺត • មន្ត្រីគយមកធ្វើការ នៅពេលព្រឹកគឺមានចំនួនតិច	
			[បារិត] • រថយន្តកុងតឺន័រសម្រាប់ចេញក្រៅទំនងត្រូវរង់ចាំនៅលើដងផ្លូវក្បែរព្រំដែន ដែលបណ្តាលឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងខាតពេលវេលា។ យ៉ាងណាមិញ បញ្ហានេះមានលក្ខណៈប្រសើរឡើង ដោយសារតែការបង្កើតកន្លែងចតរថយន្តឯកជន • ការប្រមូលផ្តុំរថយន្តដឹកទំនិញបង្កការកកស្ទះចរាចរណ៍។ ម៉ោងអតិបរមាសម្រាប់ពេលចូលគឺនៅ	[បារិត] • ដោយសារមជ្ឈមណ្ឌលគយ និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស/ផែស្ងួតមានចម្ងាយឆ្ងាយពីគ្នា មន្ត្រីគយត្រូវចំណាយយូរក្នុងការធ្វើដំណើរ។ • ការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅលើផ្លូវជាតិលេខ១ គឺដោយសារការចតរថយន្តតាមដងផ្លូវ។ យ៉ាងណាមិញ ផែនការពង្រីកផ្លូវគឺមាន។ • មិនមានវគ្គនភាពចម្បងសម្រាប់ការណែនាំនូវ SSI នោះទេ។

ប្រភេទនៃបញ្ហា	ស្ថាប័ន	នីតិវិធីជាមុន	នីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន	នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ
			ម៉ោងប្រហែល ១០ ព្រឹក ខណៈម៉ោងចេញវិញគឺនៅម៉ោងប្រហែល ១៥ ល្ងាច។ • ការប្រមូលផ្តុំរបស់មនុស្ស និងយានយន្តបង្កការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងរំខានដល់នីតិវិធីរលូន • ទទឹងផ្លូវ និងចំនួនគន្លងមិនគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយទេបើធៀបនឹងបរិមាណចរាចរណ៍ [ប៉ោយប៉ែត] • ការប្រមូលផ្តុំរវាងអ្នកដំណើរ និងយានយន្តបង្កការកកស្ទះចរាចរណ៍ និងរំខានដល់នីតិវិធីដែលរលូន។ ដោយឡែកក្នុងស្ថានការណ៍កូវីដ-១៩ ការឆ្លងដែនរបស់អ្នកដំណើរត្រូវបានផ្អាក។	[ប៉ោយប៉ែត] • មិនមានបញ្ហាអ្វីធំដុំនោះទេ ព្រោះព្រំដែនស្ទើងបត់នឹងបើកក្នុងពេលឆាប់ៗនេះ។ មិនមានវឌ្ឍនភាពចម្បងសម្រាប់ការណែនាំនូវ SSI នោះទេ។

ប្រតិបត្តិការ	ប្រទេសជិតខាង ថៃ និងវៀតណាម		[បាវិត] • បន្ទាប់ពីបើកច្រកព្រំដែន ប្រជាជន និងអាហារស្រស់ៗសម្រាប់ទីផ្សារក្នុងស្រុក ត្រូវបានផ្តល់អាទិភាពក្នុងការឆ្លងកាត់ព្រំដែនរហូតដល់ម៉ោងប្រហែល ១០ ព្រឹក។ ដូច្នេះហើយ រថយន្តដឹកទំនិញនឹងមិនឆ្លងព្រំដែន រហូតដល់ពេលនោះ។ វាបង្កើនពេលវេលារង់ចាំ សម្រាប់រថយន្តដឹកទំនិញនៅព្រំដែន ជាលទ្ធផលការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅជិតព្រំដែន ទំនងជាកើតឡើង • ក្នុងករណីមានលិខិតអនុញ្ញាតមួយសម្រាប់នាំចូល/នាំចេញក្នុងរថយន្តដឹកទំនិញជាច្រើន នោះរថយន្តទាំងអស់ត្រូវឆ្លងព្រំដែនជាមួយគ្នា។ យ៉ាងណាមិញ មិនមានកន្លែងរង់ចាំ រហូតទាល់តែរថយន្តដឹកទំនិញត្រូវតម្រង់ជួរ។(ថ្មីៗនេះ ចំណតរថយន្តឯកជនបានបើកដំណើរការ និងរួមចំណែកកាត់បន្ថយការកកស្ទះបែបនេះ) [ប៉ោយប៉ែត] • ការប្រមូលផ្តុំរថយន្តដឹកទំនិញបង្កការកកស្ទះចរាចរណ៍។ ម៉ោងចូលច្រើនជាងគេគឺចាប់ពីម៉ោង ១០:០០ ដល់ ១៥:០០ ប៉ុន្តែនៅខាងថៃផ្លូវគេមានគន្លងចំនួនមួយ។ លើសពីនេះទៀត ដោយសាររថយន្តដឹកទំនិញអាចឆ្លងកាត់បាននៅក្រោយម៉ោង១០:០០ ដូច្នេះការកកស្ទះចរាចរណ៍អាចនឹងកើតមានរហូតដល់ក្រោយម៉ោង ១០:០០។ • បន្ទាប់ពីបើកច្រកព្រំដែន ប្រជាជន និងអាហារស្រស់ៗសម្រាប់ទីផ្សារក្នុងស្រុក ត្រូវបានផ្តល់អាទិភាពក្នុងការឆ្លងកាត់ព្រំដែនរហូតដល់ម៉ោងប្រហែល ១០ ព្រឹក។ ដូច្នេះហើយរថយន្តដឹកទំនិញនឹងមិនឆ្លងព្រំដែន រហូតដល់ពេលនោះ។ វាបង្កើនពេលវេលារង់ចាំ សម្រាប់រថយន្តដឹកទំនិញនៅព្រំដែន ជាលទ្ធផលការកកស្ទះចរាចរណ៍នៅជិតព្រំដែន ទំនងជាកើតឡើង។ រថយន្ត	[បាវិត] • ការងារបញ្ចេញទំនិញពីគយរបស់វៀតណាមគឺនៅសមត្ថភាពទាប ពាក់ព័ន្ធនឹងគ្រឿងបរិក្ខារ និងធនធានមនុស្ស។ នៅកម្ពុជា មានកន្លែងទំនាក់ទំនងចំនួនពីរដែលមានបុគ្គលិកជាច្រើន ខណៈនៅប្រទេសវៀតណាមមានកន្លែងទំនាក់ទំនងតែមួយ និងគន្លងផ្លូវមួយសម្រាប់ចត្តាឡីស័ក។ • នីតិវិធីខុសគ្នារវាងកម្ពុជា និងវៀតណាម គឺថាកម្ពុជាអនុវត្តការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅក្រៅព្រំដែន ខណៈដែលប្រទេសវៀតណាម អនុវត្តនៅលើព្រំដែន។ ការកកស្ទះទំនងជាកើតឡើងនៅព្រំដែន។ ដោយសារ នៅពេលនេះកន្លែងចតរថយន្តឯកជនត្រូវបានបង្កើតនៅតំបន់ទ្រនាប់ ការកកស្ទះទំនងជាកាត់បន្ថយ។ • ការងារបញ្ចេញទំនិញពីគយទំនងត្រូវចំណាយពេលដោយសារការត្រួតពិនិត្យលម្អិត [ប៉ោយប៉ែត] • ភាគីថៃមិនមានបញ្ហាអ្វីធំដុំទេ។ • ដោយសារកន្លែងនាំចូល/នាំចេញមិនសូវសំខាន់សន្ទុះការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៃព្រំដែនគឺមិនមានខ្ពស់នោះឡើយ។

ប្រភេទនៃបញ្ហា	ស្ថាប័ន	នីតិវិធីជាមុន	នីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន	នីតិវិធីបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ
			ដឹកទំនិញរបស់ថៃទំនងឆ្លងព្រំដែននៅពេលព្រឹក និងត្រឡប់វិញនៅពេលល្ងាច នៅថ្ងៃដដែល។	

បញ្ជាក់ ៖ OGA មានន័យថា ទីភ្នាក់ងារផ្សេងទៀតរបស់រដ្ឋាភិបាល
ប្រភព៖ ក្រុមស្ទង់មតិរបស់ JICA

៥. ឧទាហរណ៍ពាក់ព័ន្ធនឹងព្រំដែនគោកនៅប្រទេសផ្សេងទៀត

ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាពន្លឿនការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅព្រំដែនរបស់កម្ពុជា ឧទាហរណ៍ខាងក្រោមត្រូវបានសិក្សា និងសង្ខេបជូន។

តារាង ៥.១ ឧទាហរណ៍នៅប្រទេសផ្សេងទៀត

ឈ្មោះ	លក្ខណៈ	ប្រទេស/តំបន់
ព្រំដែនឡាវបាវ-ដាន់សាវ៉ាញ់ (Lao Bao – Dansavanh border)	· SSI/CCA ចាប់ផ្តើមក្នុងឆ្នាំ២០១៥ · ការរៀបចំសកម្មភាពដោយផ្អែកលើអនុស្សរណៈនៃការយោគយល់គ្នា ការគាំទ្រការបណ្តុះបណ្តាលភាសាសម្រាប់បុគ្គលិកមូលដ្ឋាន និងទំនាក់ទំនងមិត្តភាពរវាងប្រទេសទាំងពីរ គឺជាចំណុចចាំបាច់។	ឡាវ វៀតណាម
ព្រំដែនសាដៅ-ប៊ូគីត កាយូ ហ៊ីតាម (Sadao – Bukit Kayu Hitam border)	· គម្រោងសាកល្បងរយៈពេលខ្លីនៃប្រតិបត្តិការរយៈពេល ២៤ ម៉ោង ត្រូវបានធ្វើឡើងក្នុងគោលបំណងដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះនៃការឆ្លងព្រំដែន។ · ដោយសារតម្រូវការចរាចរណ៍ដឹកទំនិញចន្លោះពីម៉ោង ២៣:០០ ដល់ ៥:០០ មានកម្រិតតិចតួច ប្រតិបត្តិការរយៈពេល ២៤ ម៉ោងនេះមិនអាចធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវបញ្ហាកកស្ទះបានឡើយ។ គម្រោងសាកល្បងនេះបានបញ្ចប់ដោយគ្មានការសិក្សាបន្ត។	ថៃ ម៉ាឡេស៊ី
ប៉ុស្តិ៍ព្រំដែនច្រកចេញចូលតែមួយនៅអាហ្វ្រិក	· ប៉ុស្តិ៍/កន្លែងចំនួន ៧៦ ត្រូវបានសាងសង់ឡើង គិតត្រឹមឆ្នាំ២០១៧ · ប៉ុស្តិ៍ច្រកព្រំដែនច្រកចេញចូលតែមួយ (OSBP) គឺជាច្រកព្រំដែនដែលអនុញ្ញាតឱ្យអ្នកនាំចូលទំនិញអនុវត្តនីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដោយការឈប់តែមួយកន្លែងនៅទីតាំងរបស់ប្រទេសនាំចូលទំនិញ។ · បញ្ញត្តិប៉ុស្តិ៍ច្រកព្រំដែនច្រកចេញចូលតែមួយគឺដូចគ្នាទៅនឹង SSI, SWI/CCA · ដើម្បីណែនាំការប្រើប្រាស់ និងដំណើរការប្រព័ន្ធប៉ុស្តិ៍ច្រកព្រំដែនច្រកចេញចូលតែមួយ ប្រទេសជិតខាងចំនួនពីរដែលមានព្រំដែនគោលដៅជាមួយគ្នា គឺចាំបាច់ត្រូវយល់ព្រម និងសន្យាតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិដែលចាំបាច់ និងដាក់ឱ្យវាដំណើរយ៉ាងសមស្រប។	តំបន់ អាហ្វ្រិក
ព្រំដែនប្រតិបត្តិការឯកជននៅក្នុងប្រទេសតួកគី	· ប៉ុស្តិ៍/កន្លែងត្រូវបានសាងសង់ដោយ BOT · ទោះបីជា SSI/SWI/CCA មិនត្រូវបានណែនាំក៏ដោយ ក៏ការបំពេញបែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចូល និងនាំចេញ គឺសម្រេចបានតាមរយៈប្រព័ន្ធគយឆ្លងកាត់ដែលមានអន្តរទំនាក់ទំនងជាមួយបណ្តាប្រទេសសហភាពអឺរ៉ុប។ · បរិក្ខារទំនើបបានបង្កើតប្រព័ន្ធដែលអនុញ្ញាតឱ្យអ្នកបើករថយន្តដឹកទំនិញអនុវត្តការនីតិវិធីគយបាន។	តួកគី

ប្រភព៖ ក្រុមស្ទង់មតិរបស់ JICA

៦. សកម្មភាពដែលត្រូវពិចារណា

៦.១. ភាពចាំបាច់នៃការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៅតាមព្រំដែន

ដោយសារប្រទេសកម្ពុជាស្ថិតនៅលើច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ច GMS ភាគខាងត្បូង និងស្ថិតនៅចន្លោះប្រទេសថៃ និងវៀតណាម បណ្តាញតភ្ជាប់សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកគឺមានសារៈសំខាន់ណាស់។ ជាក់ស្តែង ការតភ្ជាប់បាននិងកំពុងពង្រឹងដោយការអភិវឌ្ឍ និងលើកកម្ពស់បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ជាមួយប្រទេសជិតខាង និងការអនុវត្ត CBTA។ យ៉ាងណាមិញ ដោយ LPI របស់ធនាគារពិភពលោកបានបង្ហាញថា ប្រតិបត្តិការគយ

និងការឆ្លងកាត់ព្រំដែនគឺស្ថិតក្នុងកម្រិតទាបនៅឡើយ បើប្រៀបធៀបជាមួយប្រទេសជិតខាង ដូច្នេះការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការឆ្លងកាត់ព្រំដែនគឺមានសារៈសំខាន់ និងចាំបាច់ណាស់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ និងការសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្មបន្ថែមទៀតនៅកម្ពុជា។

សម្រាប់ក្រុមហ៊ុនឯកជនដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការនាំចូល និងនាំចេញនៅប្រទេសកម្ពុជា ពេលវេលា និងតម្លៃនៃការនាំចូលនិងនាំចេញ គឺជាកង្វល់មួយដ៏ចម្បងបំផុត។ យ៉ាងណាមិញ ពេលវេលាដឹកជញ្ជូន និងថ្លៃចំណាយសម្រាប់ការឆ្លងកាត់ព្រំដែនទំនងមានលក្ខណៈខុសៗគ្នាទៅតាមពេលវេលា។ កត្តានេះបណ្តាលឱ្យមានការរអាក់រអួលសម្រាប់ការផលិតឧស្សាហកម្ម ដោយសារតែពួកគេពិបាកព្យាករណ៍ទុកនូវពេលវេលាសម្រាប់ដឹកជញ្ជូន និងកាលវិភាគដឹកផលិតផលចេញ។

អាស្រ័យហេតុនេះ នីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែនគោក គួរតែមានគោលដៅពន្លឿន និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវលទ្ធភាពព្យាករណ៍ទុកផងដែរ។ ចំពោះបញ្ហានេះ ការបង្កើតបរិស្ថានដែលមានស្ថិរភាពសម្រាប់ការឆ្លងកាត់ព្រំដែនពាក់ព័ន្ធនឹងលក្ខខណ្ឌពេលវេលា និងថ្លៃចំណាយ តាមរយៈការផ្តល់នូវនីតិវិធីឆាប់រហ័ស ងាយស្រួល និងទៀងទាត់ គឺជាប្រការដ៏ចាំបាច់។

៦.២. ទិសដៅនៃការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៅតាមព្រំដែន

ដើម្បីពន្លឿនការឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការព្យាករណ៍ដូចបានរៀបរាប់ខាងលើ ការកែលម្អនីតិវិធី និងប្រព័ន្ធពាក់ព័ន្ធនឹងការបញ្ចេញទំនិញពីគយ និងការឆ្លងកាត់ព្រំដែន គឺចាំបាច់ណាស់ រាប់បញ្ចូលទាំងការកែលម្អបញ្ហាជារូបវន្ត ដូចជាគ្រឿងបរិក្ខារ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅព្រំដែន។ គោលការណ៍មូលដ្ឋានសម្រាប់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការឆ្លងកាត់ព្រំដែនអាចត្រូវបានសន្និដ្ឋានលើ ៣ ចំណុចខាងក្រោម។

- បំពេញប្រព័ន្ធ NSW ដោយប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធ ASYCUDA ជាប្រព័ន្ធចម្បង
- ដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នូវ “ប្រព័ន្ធប្រតិវេសន៍ មុនពេលមកដល់” ដើម្បីជួយសម្រួលដល់ការឆ្លងកាត់ព្រំដែន
- ពង្រីកបរិក្ខារព្រំដែន និងណែនាំនូវ SSI, SWI/CCA ដើម្បីបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនៃការត្រួតពិនិត្យគយ

៦.៣. សកម្មភាពដែលត្រូវពិចារណា

ព័ត៌មានលម្អិតនៃសកម្មភាពខាងលើ (បញ្ហាដែលត្រូវដោះស្រាយ គោលបំណងនៃសកម្មភាព វិសាលភាព អង្គភាពអនុវត្តន៍) ត្រូវបានសង្ខេបនៅក្នុងតារាង ៦.១។

តារាងទី ៦.១ បញ្ហានៃការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៅតាមព្រំដែន និងសកម្មភាពអនុវត្តន៍

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធ និងនីតិវិធី						
សម្រាប់ GDCE						
1.1 1	ការបង្កើតប្រព័ន្ធរួមបញ្ចូលគ្នាសម្រាប់នីតិវិធីនាំចូល/នាំចេញដោយ ASYCUDA (A: ការភ្ជាប់ជាមួយគ្នានូវលិខិតស្នើសុំឆ្លងព្រំដែន និង e-Transit)	· ការស្នើសុំឆ្លងព្រំដែនត្រូវយកពី GDCE និងនគរបាលអន្តោប្រវេសន៍រៀងៗខ្លួន។ ការអនុញ្ញាតនៅតែជាទម្រង់សរសេរដោយដៃ ដូច្នេះហើយកំហុសឆ្គងក្នុងឯកសារទំនងអាចកើតមានឡើងនៅព្រំដែន។ · ការអនុញ្ញាតឆ្លងព្រំដែនរបស់នគរបាលអន្តោប្រវេសន៍តម្រូវឱ្យចុះឈ្មោះយានយន្ត និងលេខកុងតឺន័រតែប៉ុណ្ណោះ ខណៈពេលដែល GDCE ទាមទារឱ្យមានពាក្យស្នើសុំវិក្កយបត្រ បញ្ជីវេចខ្ចប់ និងឯកសារដឹកទំនិញរបស់រថយន្ត។	· ការអនុញ្ញាតឆ្លងព្រំដែនមានភាពចាំបាច់សម្រាប់នគរបាលអន្តោប្រវេសន៍ និង GDCE សម្រាប់ការគ្រប់គ្រងការឆ្លងព្រំដែន។ ប្រសិនបើអ្នករត់ការផ្ទែកគយអាចធ្វើឯកសារក្នុងពេលតែមួយបាន នោះនីតិវិធីឆ្លងកាត់នឹងលឿន ហើយកំហុសឆ្គងក្នុងឯកសារនឹងត្រូវកាត់បន្ថយ។ · ការបង្កើតប្រព័ន្ធរួមបញ្ចូលគ្នាដែលប្រើប្រាស់ដោយភ្នាក់ងារទាំងពីរអាចសម្រួលដល់នីតិវិធីនេះ និងលើកកម្ពស់ការប្រើប្រាស់កុំព្យូទ័រ	(១) ការអនុញ្ញាតឱ្យឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយនគរបាលអន្តោប្រវេសន៍ និង GDCE នឹងផ្លាស់ប្តូរទៅជាទម្រង់ឌីជីថល។ កម្មវិធីសម្រាប់សុំការអនុញ្ញាតពីស្ថាប័នទាំងពីរនឹងត្រូវធ្វើឡើងដោយការបញ្ចូលទិន្នន័យតែមួយ។ ប្រព័ន្ធនេះនឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងដើម្បីប្រមូលផ្តុំទិន្នន័យ និងកម្មវិធីឌីជីថល។ សម្រាប់ GDCE ប្រព័ន្ធនេះត្រូវការភ្ជាប់ e-Transit ទៅក្នុងប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិចគយ។ (២) ប្រព័ន្ធនេះនឹងត្រូវបានបង្កើតឡើងដើម្បីភ្ជាប់ជាមួយប្រព័ន្ធ NSW នាពេលអនាគត (៣) ប្រតិបត្តិការសាកល្បងនឹងធ្វើឡើងដើម្បីពិនិត្យមើលបញ្ហា និងលក្ខខណ្ឌផ្សេងៗ (៤) ប្រតិបត្តិការពេញលេញ	រយៈពេលខ្លី ២០២២-២៤	GDCE 、នគរបាលអន្តោប្រវេសន៍

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
		ឯកសារភ្ជាប់ទាំងនេះគឺដូចគ្នាទៅនឹង e-Transit ដែរ។ អាស្រ័យហេតុនេះ ការចែករំលែកព័ត៌មាន e-Transit ជាមួយនគរបាលអន្តោប្រវេសន៍ និង GDCE អាចជួយសម្រួលដល់នីតិវិធីនៃការស្នើសុំការឆ្លងព្រំដែន។ វាក៏អាចកាត់បន្ថយផងដែរនូវកំហុសឆ្គងក្នុងឯកសារ។	• នេះនឹងក្លាយជាផ្នែកមួយនៃប្រព័ន្ធ NSW			
1.1 2	ការបង្កើតប្រព័ន្ធរួមបញ្ចូលគ្នាសម្រាប់នីតិវិធីនាំចូល/នាំចេញដោយ ASYCUDA (B៖ បង្កើតដែលអាចគ្រប់គ្រងគ្រប់យ៉ាងចាប់ពីទំនិញឆ្លងកាត់មាត់ច្រករហូតដល់ការបំពេញ	• ដោយសារតែ ប្រព័ន្ធ ASYCUDA និង ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិចគយមិនទាន់ត្រូវបានភ្ជាប់គ្នាដូច្នេះហើយអ្នកប្រើប្រាស់ត្រូវតែបញ្ចូលទិន្នន័យតែមួយទៅក្នុងប្រព័ន្ធពីរផ្សេងគ្នា។	• និតីវិធីខាងក្រោមនឹងត្រូវបានដាក់បញ្ចូលក្នុងប្រព័ន្ធតែមួយ ដែលគ្រប់គ្រងពីការប្រកាសទុកជាមុនរហូតដល់ការបញ្ចេញទំនិញពីគយ - ការប្រកាសទុកជាមុន - ការបញ្ជូនបន្ត (e-transit) - ការអនុញ្ញាតិ (e-permit) - ប្រព័ន្ធ ASYCUDA	(១) ពិនិត្យ និតិវិធីនំចូល ចាប់ទាំងពីការដឹកជញ្ជូនពីប្រទេសដើមរហូតដល់ការអនុញ្ញាត្តិនាំចូល (២) រួមបញ្ចូលការវាយតម្លៃអេឡិចត្រូនិច និងការអនុញ្ញាតអេឡិចត្រូនិចទៅក្នុងប្រព័ន្ធ ASYCUDA លំហូរ - ដាក់ជូនការបង្ហាញ (submit manifest) - ការប្រកាសទុកជាមុន	រយៈពេលមធ្យម ២០២៥-២០២៧	GDCE

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
	បែបបទបញ្ចេញទំនិញពីគយ នៅផែស្ងួត ឬ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស (ការរួមបញ្ចូលគ្នា Pre-arrival នៃការប្រកាសនាំចូល)		- ការវាយតម្លៃគយ (e-valuation) - ការបង់ប្រាក់ (e-payment)	- ការផ្ទៀងផ្ទាត់ប្រភពដើមទំនិញ និងប្រកាសអញ្ញាប័ណ្ណ - ការបញ្ជាក់ពីការមកដល់ជាមុននៅព្រំដែន - ការត្រួតពិនិត្យទំនិញ - ការចំនាយបន្ថែម - ការអនុញ្ញាតអោយនាំចូល		
1.1 3	ការបង្កើតប្រព័ន្ធរួមបញ្ចូលគ្នាសម្រាប់នីតិវិធីនាំចូល/នាំចេញដោយប្រព័ន្ធ ASYCUDA (C: ការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធដែលអាចឆ្លងកាត់នីតិវិធីដោយប្រព័ន្ធASYCUDA)	· ដោយសារប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិចគយមិនភ្ជាប់ទៅកាន់ប្រព័ន្ធ ASYCUDA អ្នកប្រើប្រាស់ត្រូវតែបញ្ចូលទិន្នន័យដដែលក្នុងប្រព័ន្ធពីរផ្សេងគ្នា។	· នីតិវិធីខាងក្រោមនឹងត្រូវបានដាក់បញ្ចូលនៅក្នុងប្រព័ន្ធតែមួយដែលគិតចាប់តាំងពីប្រតិវេសន៍មុនពេលមកដល់ រហូតដល់ការបញ្ចេញទំនិញពីគយ។ - ប្រតិវេសន៍មុនពេលមកដល់ - ប្រព័ន្ធ e-Transit - ការអនុញ្ញាតអេឡិចត្រូនិច - ប្រព័ន្ធ ASYCUDA	(១) ពិនិត្យឡើងវិញនូវនីតិវិធីនាំចូល ដោយគិតចាប់ពីការដឹកជញ្ជូនពីប្រទេសដើមរហូតដល់ការអនុញ្ញាតឱ្យនាំចូល។ (២) ដាក់បញ្ចូលម៉ូឌុលតាមរយៈប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិចគយទៅក្នុងប្រព័ន្ធ ASYCUDA សម្រាប់អនុវត្តនីតិវិធី តាមលំហូរនៃដំណើរការបញ្ចេញទំនិញពីគយ * លំហូរដំណើរការល្អមានដូចខាងក្រោម។ - ការដាក់ជូននូវបញ្ជីទំនិញដឹកជញ្ជូន - ប្រតិវេសន៍មុនពេលមកដល់ (ការកំណត់តម្លៃ (តម្លៃ/តារាងកំណត់)	រយៈពេលមធ្យម ២០២៥-២០២៧	GDCE

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
			- ការវាយតម្លៃអេឡិចត្រូនិច - ការទូទាត់ប្រាក់តាមអេឡិចត្រូនិក	- វិញ្ញាបនបត្របញ្ជាក់ប្រភពដើមទំនិញ និង ប្រតិវេទន៍អាជ្ញាប័ណ្ណដែលកំណត់ដោយបទប្បញ្ញត្តិដទៃទៀត និងការទូទាត់ពន្ធផ្សេងៗ - ការបញ្ជាក់មុនពេលមកដល់ព្រំដែន - ប្រតិវេទន៍នៃការឆ្លងកាត់ - ការត្រួតពិនិត្យទំនិញ - ការត្រួតពិនិត្យការបង់ពន្ធ - ការអនុញ្ញាតឱ្យនាំចូល		
1.2	ប្រតិវេសន៍មុនពេលមកដល់សម្រាប់ការនាំចូល	• ការបញ្ចេញទំនិញពីគយសម្រាប់ការនាំចូលត្រូវចំណាយពេលជាក់លាក់មួយ ព្រោះវាត្រូវបានអនុវត្តនៅតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស/ផែស្ងួត។ ការខ្វះប្រព័ន្ធប្រតិវេសន៍មុនពេលមកដល់ អាចរំខានដល់ប្រសិទ្ធភាពនៃការបញ្ចេញទំនិញពីគយនៅក្រៅព្រំដែន។	• បច្ចុប្បន្ននៅច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត ការបញ្ចូលទិន្នន័យជាមុនទៅកាន់ប្រព័ន្ធ ASYCUDA មានមុខងារដូចគ្នាខ្លាំងទៅនឹងប្រតិវេសន៍មុនពេលមកដល់សម្រាប់ទំនិញនាំចូល។ ប្រព័ន្ធនេះជួយពិនិត្យមើលភាពចាំបាច់នៃការត្រួតពិនិត្យទំនិញ។ ដូច្នេះហើយ រថយន្តដឹកទំនិញអាចមានការណែនាំឱ្យទៅត្រួតពិនិត្យ	(១) រៀបចំនីត្យានុកូលកម្មនៃនីតិវិធីប្រតិវេសន៍មុនការមកដល់សម្រាប់ទំនិញនាំចូលជានីតិវិធីផ្លូវការ (២)បង្កើតផែនការ៖ ការទទួលបានអាជ្ញាប័ណ្ណនាំចេញទំនិញរហូតដល់មកដល់ព្រំដែនគឺមានពេលវេលាខ្លី បើធៀបនឹងទំនិញតាមផ្លូវអាកាស និងសមុទ្រ។ ដូច្នេះ	រយៈពេលខ្លី ២០២២-២០២៤	GDCE

លេខ	សកម្មភាព	សាវតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
			ការស្នើអ៊ិច មុនពេលធ្វើដំណើរទៅកាន់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស/ផែស្ងួតទៅតាមការចាំបាច់។ លើសពីនេះ ការបញ្ចេញទំនិញពីគយអាចចាប់ផ្តើមភ្លាមៗបន្ទាប់ពីទំនិញបានមកដល់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស/ផែស្ងួត។ · ផ្តែកលើប្រតិបត្តិការនៅព្រំដែនជោយប៉ែត ប្រព័ន្ធសមស្របសម្រាប់ប្រតិវេសន៍មុនពេលមកដល់អាចរួមចំណែកដើម្បីកាត់បន្ថយពេលវេលានៃការឆ្លងព្រំដែនបាន។	ទំនិញដែលបានចាកចេញពីប្រទេសដើមក្នុងរយៈពេលដ៏ខ្លីចាំបាច់ត្រូវបញ្ជាក់។ - ការពិនិត្យឡើងវិញនូវឧទាហរណ៍នៃក្រុងប៉ោយប៉ែត៖ ក្នុងករណីបើមានវិធានការអនុវត្តស្រាប់នៅច្រកព្រំដែនប៉ោយប៉ែត នោះគឺជាប្រព័ន្ធមួយដែលត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយការជឿទុកចិត្តលើអ្នករត់ការផ្ទែកគយ និងគយ។ - ប្រតិវេសន៍មុនពេលមកដល់ត្រូវការអ្នករត់ការផ្ទែកគយដែលមានលក្ខណៈសម្បត្តិគ្រប់គ្រាន់ ដូច្នេះប្រព័ន្ធកំណត់គុណវុឌ្ឍិរបស់ពួកគាត់ចាំបាច់ត្រូវយកមកពិចារណា។ (៣) អនុវត្តប្រតិបត្តិការសាកល្បងសម្រាប់ពិនិត្យបញ្ហា និងលក្ខខណ្ឌផ្សេងៗ (៤) ប្រតិបត្តិការពេញលេញជាមួយប្រព័ន្ធច្បាប់		
1.3	បមាណីយកម្ម និងការផ្សព្វផ្សាយរបស់ប្រព័ន្ធ NSW	បានបង្កើតប្រព័ន្ធអនឡាញដោយផ្អែកលើ “គំរូប្រព័ន្ធ NSW”។ យ៉ាងណាមិញ ប្រព័ន្ធឌីជីថលទាំងនេះត្រូវបាន	· ស្តង់ដារនីតិវិធីគយត្រូវបានយល់យ៉ាងទូលំទូលាយដោយភាគីពាក់ព័ន្ធ រួមទាំង GDCE ក្រសួងពាក់ព័ន្ធ	(១) រៀបចំ “ប្រព័ន្ធជូនដំណឹង” ដែលលម្អិតអំពីស្តង់ដារនីតិវិធីនៃការបញ្ចេញទំនិញពីគយ។	រយៈពេលខ្លី និងមធ្យម ២០២២-២០២៧	GDCE

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
		ប្រើប្រាស់យ៉ាងពេញលេញដោយវិស័យឯកជន។ បញ្ហាខាងក្រោមត្រូវបានយកមកពិចារណា។ • អ្នកប្រើប្រាស់មិនយល់ច្បាស់អំពីនីតិវិធីតាមរយៈប្រព័ន្ធអ៊ីនធើណិតឡើយទេ ដែលវាមានប្រសិទ្ធភាពបំផុត។ • ក្រសួងពាក់ព័ន្ធដែលចេញអាជ្ញាប័ណ្ណនាំចូល/នាំចេញមិនយល់ច្បាស់ពីប្រព័ន្ធនេះនៅឡើយ។	និងវិស័យឯកជនដើម្បីលើកកម្ពស់ការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធឌីជីថល។ • តាមរយៈការពង្រឹងការយល់ដឹងអំពីការបញ្ចេញទំនិញពីគយនីតិវិធីនេះនឹងត្រូវបានធ្វើឱ្យប្រសើរឡើង។	(២) ផ្សព្វផ្សាយអំពី “ប្រព័ន្ធជូនដំណឹង” តាមរយៈ GDCE ដល់វិស័យឯកជន និងក្រសួងពាក់ព័ន្ធ (៣) ប្រមូលមតិ និងសំណើតាមរយៈកិច្ចសន្ទនាសាធារណៈ និងឯកជន រួចកែសម្រួលតាមការចាំបាច់	រយៈពេលខ្លី និងមធ្យម ២០២២-២០២៧	
1.4	ការពង្រីក ACTS	ACTS អនុញ្ញាតឱ្យសម្រួលនីតិវិធីឆ្លងកាត់ជាអន្តរជាតិនៅព្រំដែន ដោយសារទិន្នន័យឆ្លងកាត់នឹងត្រូវបានចែករំលែកជាមួយប្រទេសគោលដៅ បន្ទាប់ពីប្រតិវេទន៍ឆ្លងកាត់។	• ដោយសារការនាំចូល/នាំចេញទំនិញមកពី/ទៅប្រទេសទីបីតាមរយៈប្រទេសថៃ និងវៀតណាម ការពង្រីក ACTS នឹងនាំមកនូវអត្ថប្រយោជន៍។ • តាមទស្សនៈរយៈពេលវែង ការពង្រីក ACTS	(១) ការពិនិត្យឡើងវិញនៃ ACTS ដូចជាការអនុវត្តប្រតិបត្តិការ បញ្ហា និងការទាមទារ។ (២) វិភាគទំនិញពីប្រទេសទីបីតាមរយៈប្រទេសថៃ និងវៀតណាម (៣) ពិភាក្សាជាមួយប្រទេសថៃ និងវៀតណាមអំពីការពង្រីក ACTS	រយៈពេលវែង ២០២៨-២០៣០	GDCE

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
		សៀលគយក៏មានសុពលភាពដល់គោលដៅផងដែរ។ យ៉ាងណាមិញ ACTS មានកម្រិតសម្រាប់ការប្រើប្រាស់ ចំពោះតែករណីដែលប្រទេសដើម និងប្រទេសគោលដៅត្រូវតែជាប្រទេសអាស៊ាន ហើយការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកដោយឆ្លងកាត់ច្រើនជាង ៣ប្រទេស។ ដូច្នេះការឆ្លងកាត់រវាងប្រទេសចំនួនពីរ ដូចជាកម្ពុជា-ថៃ និងកម្ពុជា-វៀតណាម គឺមិនអនុញ្ញាតបានឡើយ។	រួមទាំងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និងសមុទ្រនឹងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវនីតិវិធីនៅព្រំដែន។	(៤) ស្វែងរកការគាំទ្រពីម្ចាស់ជំនួយអន្តរជាតិអំពីការពង្រីក ACTS (៥) សុំការយល់ព្រមពីប្រទេសថៃ និងវៀតណាម (៦) អនុវត្តប្រតិបត្តិការសាកល្បងសម្រាប់ពិនិត្យបញ្ហា និងលក្ខខណ្ឌ (៧) ប្រតិបត្តិការពេញលេញ		
1.5	ឌីជីថលភាវូបនីយកម្មនៃសៀលគយដោយ ACTS (ជាមួយ GPS)	· បច្ចុប្បន្ន សៀលគយសម្រាប់ ACTS មិនមានប្រើ GPS ទេ។ ការដាក់សៀលគយជាមួយ GPS អាចពិនិត្យមើលទីតាំងពិត	· សៀលគយជាមួយ GPS អាចជួយដល់ប្រតិបត្តិការសមស្របសម្រាប់ការឆ្លងកាត់តាមរយៈ ACTS	(១) បង្កើតបណ្តាញពិភាក្សារវាងប្រទេសកម្ពុជា ថៃ និងវៀតណាម អំពីការណែនាំនូវសៀលគយបែបឌីជីថល (២) បង្កើតសៀលគយឌីជីថលដែលប្រទេសទាំងបីអាចប្រើប្រាស់បាន	រយៈពេលខ្លី ២០២២-២០២៤	GDCE

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
		ប្រាកដនៃរថយន្តដឹកទំនិញ និងរួមចំណែកដល់ការឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយរលូន · ការដំឡើងគន្លងអាទិភាពនៅព្រំដែនសម្រាប់ ACTS មានសារៈសំខាន់ណាស់ក្នុងការយល់ដឹងអំពីទីតាំងរថយន្តដឹកទំនិញ	· ការដំឡើងមុខងារ GPS នៅលើរថយន្តដឹកទំនិញអាចទប់ស្កាត់ការរត់ពន្ធ · ផ្លូវអាទិភាពនៅព្រំដែនសម្រាប់ ACTS អាចរួមចំណែកដល់ការឆ្លងកាត់យ៉ាងរលូន	(៣) អនុវត្តប្រតិបត្តិការសាកល្បងសម្រាប់ពិនិត្យបញ្ហា និងលក្ខខណ្ឌ (៤) ប្រតិបត្តិការពេញលេញ		
1.6	ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសុចរិតភាពនៃ GDCE	GDCE ត្រូវការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវតម្លាភាព និងប្រសិទ្ធភាពនៃប្រតិបត្តិការ និងបង្កើនភាពជឿជាក់របស់ក្រុមហ៊ុនឯកជនទាក់ទងនឹងអាជីវកម្មនាំចូល/នាំចេញ។	· បង្កើនភាពជឿជាក់ពីវិស័យឯកជនដោយការធ្វើឱ្យប្រតិបត្តិការប្រសើរឡើង · បន្តអនុវត្តវិធានការដើម្បីបង្កើនតម្លាភាពដោយផ្អែកលើ "យុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់កំណែទម្រង់គយ និងទំនើបកម្ម"	(1) ធ្វើការបណ្តុះបណ្តាល GDCE ដើម្បីពង្រឹងសុចរិតភាព (2) ត្រួតពិនិត្យប្រសិទ្ធភាពនៃប្រតិបត្តិការ (3) ពិនិត្យប្រព័ន្ធវាយតម្លៃលើបុគ្គលិក GDCE និងពិនិត្យការគ្រប់គ្រង (4) បើកគុពិគ្រោះយោបល់តាមរយៈអង្គភាពភាគីទីបី	រយៈពេលខ្លី និងមធ្យម ២០២២-២០២៧	GDCE
សម្រាប់ទីភ្នាក់ងារផ្សេងទៀតរបស់រដ្ឋាភិបាល (OGA) និងវិស័យឯកជន						
1.7	ពង្រឹងការអនុវត្ត និងការពង្រីកប្រព័ន្ធ NSW	· NSW អាចធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវភាពងាយស្រួល តម្លាភាព និងការពន្លឿននៃនីតិវិធីនាំចូល/នាំចេញ។ បច្ចុប្បន្ននេះ	· ការពង្រីក NSW ដោយតភ្ជាប់ក្រសួងពាក់ព័ន្ធផ្សេងទៀតក្នុងដំណាក់កាលទី៣	(១) ពិភាក្សាជាមួយភាគីពាក់ព័ន្ធ រួមមាន GDCE និង OGA ទាក់ទងនឹងអាជ្ញាប័ណ្ណនាំចូល/នាំចេញ	រយៈពេលខ្លី និងមធ្យម ២០២២-២០២៧	OGA

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
		នៅក្នុងដំណាក់កាលទី ២ មានតែក្រសួងចំនួន ៥ ប៉ុណ្ណោះដែលតភ្ជាប់ NSW។ · ប្រព័ន្ធ ASYCUDA និង ប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិចគយ ធ្វើការដោយឯករាជ្យ និងមិនតភ្ជាប់ទៅ NSW ឡើយ។	ស្របតាមបច្ចុប្បន្នភាពនៃប្រព័ន្ធ ASYCUDA · ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវមុខងារ NSW	(២) ធ្វើប្រព័ន្ធឌីជីថលសម្រាប់អាជ្ញាប័ណ្ណនាំចូល/នាំចេញ (៣) តភ្ជាប់រវាងប្រព័ន្ធដែលប្រើដោយ OGA និង ASYCUDA (៤) រៀបចំសៀវភៅណែនាំសម្រាប់ OGA (៥) ធ្វើការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់បុគ្គលិករបស់ OGA អំពីប្រព័ន្ធតភ្ជាប់ជាមួយ ASYCUDA		
1.8	ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធ IT នៅក្នុង OGA ទាក់ទងនឹងអាជ្ញាប័ណ្ណ នាំចូល/នាំចេញ	· ទោះបីជាការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធឌីជីថលសម្រាប់អាជ្ញាប័ណ្ណនាំចូល/នាំចេញ និងការតភ្ជាប់ទៅ NSW បាននិងកំពុងដំណើរការក៏ដោយ ក៏ប្រព័ន្ធ IT ទំនងជាត្រូវបានទុកចោលនៅក្នុង OGA។	· ប្រព័ន្ធឌីជីថលភាវូបនីយនៅក្នុង OGA អាចបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនៃនីតិវិធីអាជ្ញាប័ណ្ណនាំចូល/នាំចេញ	(១) បង្កើតក្រុមការងារ និងពិភាក្សាអំពីបញ្ហាបច្ចុប្បន្ននៃប្រព័ន្ធឌីជីថល (២) ទិញឧបករណ៍ចាំបាច់ដូចជាកុំព្យូទ័រ បណ្តាញ ម៉ាស៊ីនមេ (server) និងការផ្គត់ផ្គង់ថាមពល បន្ទាន់ (៣) រៀបចំវគ្គបណ្តុះបណ្តាល IT ដល់បុគ្គលិក (៤) លើកកម្ពស់អ្នកប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធឌីជីថល - រៀបចំ និងចែកចាយការណែនាំ និងសៀវភៅណែនាំ - ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពប្រព័ន្ធ - រៀបចំសិក្ខាសាលាដល់វិស័យឯកជន	រយៈពេលខ្លី និងមធ្យម ២០២២-២០២៧	OGA

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
1.9	ការកសាងសមត្ថភាពនៃវិស័យឯកជនសម្រាប់ការអនុវត្តនីតិវិធីនាំចូល/នាំចេញតាមអ៊ីនធើណិត	· ទោះបីជាការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធឌីជីថលសម្រាប់អាជ្ញាប័ណ្ណនាំចូល/នាំចេញ និងការតភ្ជាប់ទៅ NSW បាននិងកំពុងដំណើរការក៏ដោយ ក៏អ្នកប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធឌីជីថលទាំងនោះគឺនៅមានកម្រិត ដោយសារតែខ្វះព័ត៌មាន។	· បង្កើនអ្នកប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធឌីជីថលអាចបង្កើនប្រសិទ្ធភាពនៃនីតិវិធីអាជ្ញាប័ណ្ណនាំចូល/នាំចេញ	(១) បង្កើតក្រុមពិភាក្សាជាមួយ OGA ទាក់ទងនឹងអាជ្ញាប័ណ្ណនាំចូល/នាំចេញ និងវិស័យឯកជន រួមមាន CLA និង CC (២) គាំទ្រវិស័យឯកជន - រៀបចំគោលការណ៍ណែនាំ និងសៀវភៅណែនាំ ហើយចែកចាយតាមរយៈការបង្កើតទំព័របណ្តុំព័ត៌មាន និងគេហទំព័ររបស់ OGA - ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពប្រព័ន្ធដោយផ្អែកលើសំណើ និងមតិពីវិស័យឯកជន - រៀបចំវគ្គបណ្តុះបណ្តាល និងសិក្ខាសាលាពាក់ព័ន្ធនឹងវិទ្យាស្ថានដូចជា CLA និង Japan Center - ពិនិត្យមើលស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃប្រព័ន្ធ IT ក្នុងវិស័យឯកជន និងពិចារណាលើវិធានការគាំទ្រដើម្បីណែនាំនូវប្រព័ន្ធ IT	រយៈពេលខ្លី និងមធ្យម ២០២២-២០២៧	GDCE , 民間団体（CLA,CCC 等)

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រតិបត្តិការព្រំដែន						
2.1	ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រតិបត្តិការព្រំដែន	· បន្ទាប់ពីព្រំដែនត្រូវបានបើកឡើងវិញ ប្រជាជន និងអាហារស្រស់សម្រាប់ទីផ្សារក្នុងស្រុកត្រូវបានផ្តល់អាទិភាពក្នុងការឆ្លងកាត់ព្រំដែនរហូតដល់ម៉ោងប្រហែល 10 ព្រឹក។ ដូច្នេះរថយន្តដឹកទំនិញប្រហែលមិនឆ្លងកាត់រហូតដល់ម៉ោង១០ព្រឹក។ · ដោយសារភាគច្រើននៃប្រជាជន និងអាហារស្រស់សម្រាប់ទីផ្សារក្នុងស្រុកបានបញ្ចប់នៅម៉ោង 8 ព្រឹក ចំណុចនៃការកែលម្អគឺប្រតិបត្តិការមុនសម្រាប់រថយន្តដឹកទំនិញ។	· ទំនិញទូទៅនឹងអាចឆ្លងព្រំដែនបានក្នុងរយៈពេលពីរម៉ោង ចាប់ពីម៉ោង ៨ ព្រឹកដល់ម៉ោង ១០ ព្រឹក ដើម្បីបង្កើនប្រសិទ្ធភាពភស្តុភារកម្ម។	(១) បង្កើតក្រុមពិភាក្សាជាមួយ GDCE រដ្ឋបាលខេត្ត និងនគរបាលអន្តោប្រវេសន៍ សម្រាប់ប្រតិបត្តិការព្រំដែន (២) ពិនិត្យលើតម្រូវការចាប់ពីម៉ោង ៦ ព្រឹកដល់ម៉ោង ១០ ព្រឹក ហើយពិចារណារកវិធានការសមស្រប ផែនការទី១៖ ប្រជាជន និងអាហារស្រស់ៗសម្រាប់ទីផ្សារក្នុងស្រុកអាចឆ្លងព្រំដែនរហូតដល់ម៉ោង ៨ ព្រឹក។ រថយន្តដឹកទំនិញអាចឆ្លងបានចាប់ពីម៉ោង ៨ ព្រឹក។ ផែនការទី២៖ រថយន្តដឹកទំនិញដែលត្រូវឆ្លងមុនម៉ោង១០ព្រឹក អាចស្នើសុំទៅ GDCE និងនគរបាលអន្តោប្រវេសន៍តាមអ៊ីនធើណិត (1) សម្របសម្រួលជាមួយវៀតណាម និងថៃ ដើម្បីដាក់ចេញនូវវិធានការ (2) ពិនិត្យបញ្ហាពីទស្សនៈជាក់ស្តែង	រយៈពេលខ្លី ២០២២-២០២៤	GDCE ខេត្តបន្ទាយមានជ័យ ការិយាល័យគយថៃ ខេត្តស្រះកែវ

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
				(3) ចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការ បន្ទាប់ពីដោះស្រាយបញ្ហា		
2.2 1	ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅព្រំដែនបាវិត	• នៅច្រកព្រំដែនបាវិត ការកកស្ទះតែងតែកើតឡើង ដោយសារតែសមត្ថភាពនៅមានកម្រិត ដូចជាចំនួនគន្លងផ្លូវ និងបញ្ជរសម្រាប់នីតិវិធីគយ ។	• ការពង្រីកផ្លូវនៅតំបន់ព្រំដែន និងការបង្កើនចំនួនស្តង់គឺជាការចាំបាច់ដើម្បីកែលម្អច្រកព្រំដែន រួមជាមួយនឹងការពង្រឹងសមត្ថភាពប្រតិបត្តិការនៅក្នុងប្រទេសវៀតណាម។	(១) បង្កើនគន្លងផ្លូវចាប់ពីពីរទៅបួន ក្នុងតំបន់ទ្រនាប់រវាងបាវិត និងម៉ុកបាយ (២) ពិភាក្សាអំពីការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនៅក្នុងក្រុមការងារចម្រុះ (៣) ធ្វើការស្រុះស្រួលមតិ ក្នុងការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវគ្រឿងបរិក្ខារ និងទីកដីពីប្រទេសវៀតណាម (៤) សាងសង់គន្លងផ្លូវ (៥) បង្កើនបញ្ជរ សម្រាប់នគរបាលអន្តោប្រវេសន៍ និងការិយាល័យព្រំដែន GDCE	រយៈពេលខ្លី ២០២២-២០២៤	MPWT
2.2 2	ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅព្រំដែនបាវិត	ការជួសជុលផ្លូវជាតិលេខ១ ចម្ងាយ ១,៥គម ពីច្រកព្រំដែនបាវិត	• ផ្ទៃផ្លូវមិនមានស្ថានភាពសមរម្យសម្រាប់ចរាចរណ៍ដោយរលូន	• ជួសជុលផ្លូវជាតិលេខ១ (១,៥គម)	រយៈពេលខ្លី ២០២២-២០២៤	MPWT

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
2.2 3	ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនៅព្រំដែនបាវិត	ផ្លូវជាតិលេខ១ ពីបាវិតទៅស្វាយរៀង (៣០គម) ទំនងជាធ្វើឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរណ៍ ដោយសារផ្លូវម្ខាងៗមានគន្លងមួយតែប៉ុណ្ណោះ។	• ការពង្រីកផ្លូវឱ្យមានពីរគន្លងនៅសងខាង សម្រាប់ភាពប្រសើរឡើងនៃចរាចរណ៍ទៅមកយ៉ាងរលូនពីព្រំដែនបាវិត។	• ការពង្រីកផ្លូវជាតិលេខ១ ពីបាវិតទៅស្វាយរៀង	រយៈពេលខ្លី ២០២២-២០២៤	MPWT
2.3	ការអភិវឌ្ឍច្រកព្រំដែនថ្មីនៅបាវិត	សមត្ថភាពព្រំដែនបច្ចុប្បន្នមិនគ្រប់គ្រាន់ក្នុងការបង្កើនបរិមាណចរាចរណ៍រវាងបាវិតនិងម៉ុកបាយបាននៅឡើយទេ។	• ព្រំប្រទល់ថ្មីសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនទំនិញចាំបាច់ត្រូវធ្វើឱ្យបានប្រសើរឡើងស្របតាមបរិមាណចរាចរណ៍	(១)ពិភាក្សាអំពីការអភិវឌ្ឍច្រកព្រំដែនថ្មីក្នុងក្រុមការងារចម្រុះ (២) ឌីស្សាញផែនការរៀបចំព្រំដែនថ្មី -ទីតាំង - គ្រឿងបរិក្ខារ - ផ្លូវចូល (តភ្ជាប់ទៅកាន់ផ្លូវល្បឿនលឿនថ្មីពីភ្នំពេញទៅហូជីមិញ) (៣) ពិចារណាលើប្រព័ន្ធគយប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាពនៅព្រំដែន - បង្កើតសេណារីយ៉ូសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ SSI/CCA - រៀបចំផែនការអនុវត្ត	រយៈពេលមធ្យម និងវែង ២០២៥-២០៣០	MPWT, GDCE, ខេត្តស្វាយរៀង, MOT វៀតណាម, ការិយាល័យគយវៀតណាម, ខេត្តតៃនិញ

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
				(៤) សាងសង់ព្រំដែនថ្មី រាប់បញ្ចូលទាំងសម្ភារៈបរិក្ខារ (៥) ណែនាំនូវ SSI/CCA ម្តងមួយជំហាន និងបញ្ជាក់ឱ្យច្បាស់ពីបញ្ហា និងប្រតិបត្តិការ (សេចក្តីលម្អិតមានរៀបរាប់នៅជំពូកទី ៧)		
2.4	ការអភិវឌ្ឍច្រកព្រំដែនស្ទឹងបត់ (ដំណាក់កាលទី២)	· ដោយសារតែផែនការហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធព្រំដែនត្រូវបានបង្កើតឡើងកាលពី ១០ ឆ្នាំមុន សមត្ថភាពរបស់វាហាក់ដូចជានៅទាប (កន្លែងចតរថយន្តមានត្រឹមតែ ៦០ ប៉ុណ្ណោះ) · ការឧស្សាហ៍មិនមានប្រសិទ្ធភាព ទោះបីជាផែនការនេះរាប់បញ្ចូលការដឹកទំនិញតាមផ្លូវដែកក៏ដោយ។	· គាំទ្រដល់ប្រតិបត្តិការនៅព្រំដែនស្ទឹងបត់	(១) បង្កើតគណៈកម្មាធិការរវាងកម្ពុជា និងថៃ សម្រាប់ប្រតិបត្តិការនៅព្រំដែនស្ទឹងបត់ (២) លើកឡើងនូវផែនការពង្រីកហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ - ចំណតរថយន្ត - មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្លូវដែក (៣) ណែនាំនូវ CCA/SSI - បង្កើតសេណារីយ៉ូ ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធព្រំដែន រាប់បញ្ចូលទាំងការណែនាំអំពី SSI/CCA - បង្កើតផែនការអនុវត្តដោយផ្អែកលើសេណារីយ៉ូ - អនុវត្តប្រតិបត្តិការសាកល្បងសម្រាប់ពិនិត្យបញ្ហា និងលក្ខខណ	រយៈពេលមធ្យម ២០២៥-២០២៧	GDCE ខេត្តបន្ទាយមានជ័យ ការិយាល័យគយថៃ ខេត្តស្រះកែវ

លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
				- ប្រតិបត្តិការពេញលេញ		
2.5	ការបង្កើតគណៈកម្មាធិការចម្រុះសម្រាប់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវព្រំដែន	NTCF, NTTCC និង JTFT ត្រូវបានបង្កើតឡើងក្នុងនាមជាគណៈកម្មាធិការពិភាក្សាថ្នាក់ជាតិ ដើម្បីបង្កើនពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ និងធ្វើឱ្យចរាចរណ៍ប្រសើរឡើង ។ យ៉ាងណាមិញ គណៈកម្មាធិការ និងក្រុមការងារទាំងនេះ មិនពិភាក្សាអំពីបញ្ហាមូលដ្ឋាន និងជាក់ស្តែងឡើយ។ ដូច្នេះការដោះស្រាយបញ្ហាទាំងនេះទំនងត្រូវការពេលវេលា។	• ប្រតិបត្តិការព្រំដែនអាចប្រសើរឡើងដោយផ្អែកលើការពិភាក្សានៅកម្រិតជាក់ស្តែង ដូចជារដ្ឋបាលមូលដ្ឋាន និងការិយាល័យគយព្រំដែន	(១) បង្កើតគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងក្រោម NCTF, NTTCC ឬ CBWG ព្រំដែនកម្ពុជា-ថៃ៖ GDCE រដ្ឋបាលខេត្តបន្ទាយមានជ័យ ការិយាល័យគយថៃ រដ្ឋបាលខេត្តស្រះកែវ ព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាម៖ GDCE រដ្ឋបាលខេត្តស្វាយរៀង ការិយាល័យគយវៀតណាម រដ្ឋបាលខេត្តតៃនិញ (២) រៀបចំផែនការអនុវត្តសម្រាប់គណៈកម្មាធិការ ដើម្បីដំណើរការរលូន - សមាជិកនៃគណៈកម្មាធិការ - លេខាធិការដ្ឋាន និងតួនាទី - អាជ្ញាធរ (៣) រៀបចំ "នីតិវិធីប្រតិបត្តិការស្តង់ដារ (SOP)" ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវតម្លាភាពនៃនីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន (៤) ធ្វើការពិភាក្សាសាកល្បងដោយផ្អែកលើទ	រយៈពេលមធ្យម និងវែង ២០២៥-២០៣០	GDCE, ខេត្តបន្ទាយមានជ័យ ការិយាល័យគយថៃ ខេត្តស្រះកែវ ខេត្តស្វាយរៀង ការិយាល័យគយវៀតណាម ខេត្តតៃនិញ

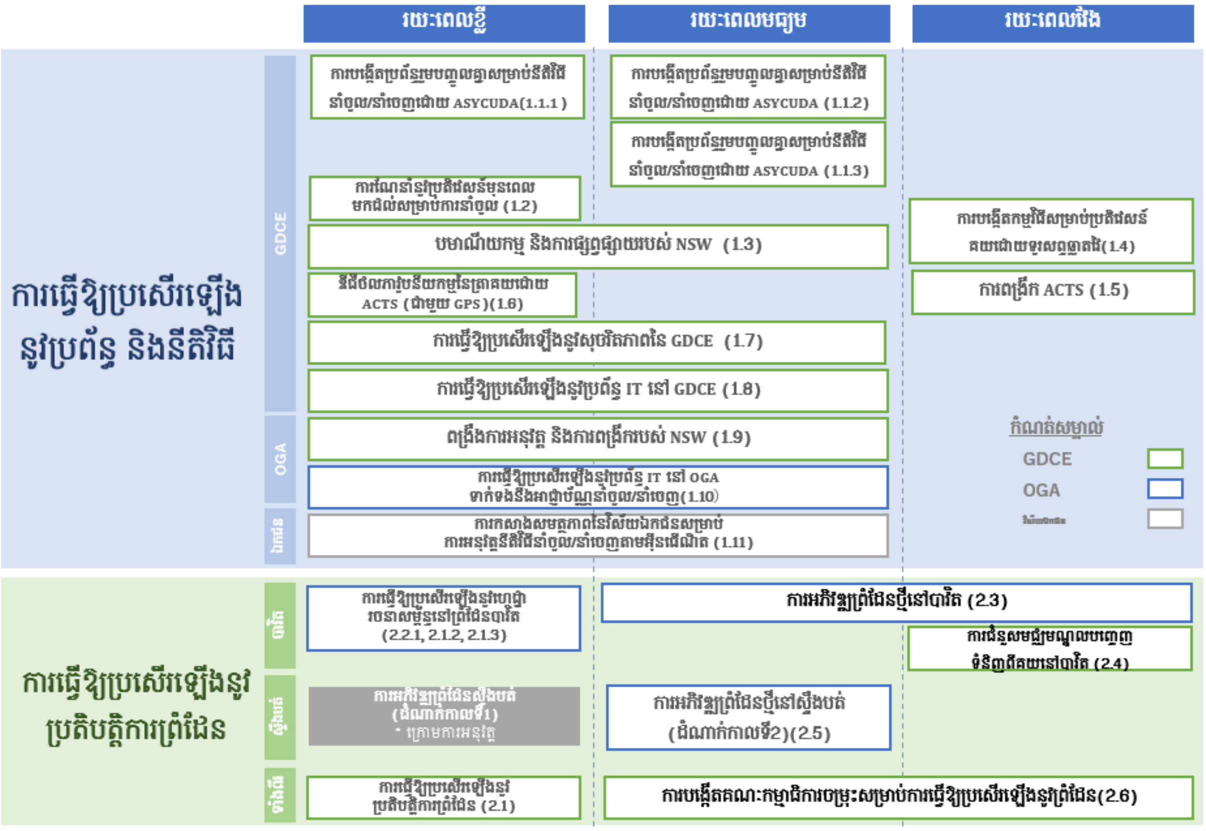
លេខ	សកម្មភាព	សារតារ និងបញ្ហា	គោលបំណង	វិសាលភាព	កាលវិភាគ	I.B.
				ម្រង់ក្រៅនៃការអនុវត្ត និង ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវភាពចាំបាច់នៃទម្រង់ក្រៅនោះ (៥) ចាប់ផ្តើមការពិភាក្សា		

បញ្ជាក់៖ I.B. មានន័យថា ស្ថាប័នអនុវត្តន៍
ប្រភព៖ ក្រុមស្ទង់មតិរបស់ JICA

៦.៤. ពេលវេលានៃសកម្មភាព

ក្នុងរយៈពេលខ្លី ដើម្បីពន្លឿនការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវការឆ្លងកាត់ព្រំដែន គឺចាំបាច់ត្រូវផ្តោតលើសកម្មភាព "ប្រមូលផលដំបូង" ដែលនឹងដោះស្រាយ និងកាត់បន្ថយរឿងរ៉ាវ និងបញ្ហានៃការឆ្លងកាត់ព្រំដែនដោយវិធានការរឹង និងទន់សម្រាប់ព្រំដែនគោកសំខាន់ៗនៅកម្ពុជា។ សកម្មភាពរយៈពេលខ្លីក៏អាចរួមបញ្ចូលនូវសកម្មភាពដែលត្រូវបានគ្រោងទុកសម្រាប់គម្រោងធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវច្រកព្រំដែនផងដែរ។ បន្ទាប់ពីនោះ ក្នុងរយៈពេលមធ្យមទៅរយៈពេលវែង សកម្មភាពផ្លាស់ប្តូរដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវនីតិវិធី និងប្រព័ន្ធបញ្ចេញទំនិញពីគយ។ លើសពីនេះ ការអភិវឌ្ឍផ្នែករឹង និងប្រតិបត្តិការព្រំដែន ដែលត្រូវអនុវត្តក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយប្រទេសថៃ និងវៀតណាម នឹងត្រូវយកមកពិចារណា។

រូប ៦.២ បង្ហាញពីសកម្មភាពដែលបានស្នើឡើងសម្រាប់រយៈពេលខ្លី មធ្យម និងវែង ។



ប្រភព៖ ក្រុមស្ទង់មតិរបស់ JICA

រូបភាពទី ៦.១ ពេលវេលានៃសកម្មភាព

៧. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន

សម្រាប់ការបន្តអភិវឌ្ឍប្រទេសកម្ពុជា ខ្សែសង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ក្នុងបណ្តាប្រទេស GMS ដូចជាប្រទេសថៃ និងវៀតណាម គឺចាំបាច់ត្រូវដើរតួនាទីយ៉ាងសំខាន់។ ជាពិសេស ទំហំពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិត្រូវបានគេរំពឹងថានឹងកើនឡើង ដោយសារតែការកើនឡើងនៃកម្លាំងនៃការទិញ រួមជាមួយនឹងចំនួនប្រជាជន និងកំណើនសេដ្ឋកិច្ចនៅកម្ពុជា។ម្យ៉ាងវិញទៀត ការតភ្ជាប់ទៅកាន់ប្រទេសជិតខាងបាននឹងកំពុងពង្រឹងដោយការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលរាប់បញ្ចូលផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវដែក និងការអនុវត្ត CBTA។ ទោះជាយ៉ាងនេះក្តី នីតិវិធីនៃការបញ្ចេញទំនិញពីគយ និងច្រកព្រំដែនហាក់ដូចជាត្រូវបានទុកចោល នេះបើយោងតាម LPI ដោយធនាគារពិភពលោក។ ដូច្នេះ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវនីតិវិធីទាំងនេះគឺជាបញ្ហាប្រឈមមួយក្នុងការលើកកម្ពស់វិស័យភ័ស្តុភារកម្ម និងសេដ្ឋកិច្ចអន្តរជាតិនៅកម្ពុជា។

ដើម្បីពង្រឹងនីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន ភាពងាយស្រួល និងលទ្ធភាពព្យាករណ៍ទុកគឺមានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់វិស័យឯកជនពាក់ព័ន្ធនឹងអាជីវកម្មភ័ស្តុភារកម្ម។ ដើម្បីសម្រេចទៅបាន ចំណុចចំនួន ៣ ត្រូវបានលើកឡើងៈ ១) ភាពងាយស្រួល និងប្រសិទ្ធភាពនៃនីតិវិធីមុនពេលមកដល់នៃទំនិញនៅព្រំដែន ២) ការពន្លឿននៃនីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែនសម្រាប់រថយន្តដឹកទំនិញនៅព្រំដែន និង ៣) ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវលទ្ធភាពព្យាករណ៍ទុកនៃនីតិវិធីបញ្ចេញទំនិញពីគយ។

សកម្មភាពចំនួន ១៣ ត្រូវបានស្នើឡើងសំរាប់ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រព័ន្ធ និងនីតិវិធី និងសកម្មភាពចំនួន ៨ សំរាប់ ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវប្រតិបត្តិការព្រំដែន ដែលជាលទ្ធផលនៃការស្ទង់មតិនេះ។

ដើម្បីអនុវត្តសកម្មភាពទាំងនេះ ដំណាក់កាលទាំងពីរត្រូវបានពិចារណា។ សម្រាប់រយៈពេលខ្លី សកម្មភាពដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាបច្ចុប្បន្នតាមរយៈការអនុវត្តវិធានការរឹង និងទន់នៅកម្ពុជា គឺចាំបាច់ត្រូវអនុវត្ត។ ទន្ទឹមនេះ សម្រាប់រយៈពេលពាក់កណ្តាល និងរយៈពេលវែង សកម្មភាពដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពប្រព័ន្ធ និងបទប្បញ្ញត្តិនឹងត្រូវយកមកអនុវត្ត។ លើសពីនេះទៀត ប្រតិបត្តិការព្រំដែនជាមួយប្រទេសជិតខាងដូចជាថៃ និងវៀតណាមគឺចាំបាច់ត្រូវពង្រឹង។

សកម្មភាពមួយចំនួនគ្រោងនឹង អនុវត្តដោយមានការគាំទ្រពីរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងម្ចាស់ជំនួយអន្តរជាតិនានា។ ដោយសារប្រទេសជប៉ុនបានគាំទ្រដល់ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងតាមព្រំដែននៅក្នុងប្រទេសនានារួចមកហើយ សកម្មភាពដែលត្រូវការបទពិសោធន៍បែបនេះគួរតែត្រូវបានអនុវត្តដោយ JICA នាពេលអនាគត។