ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (MPWT)
ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

លេខ

ការសិក្សាស្ដីពីផែនការមេសម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

របាយការណ៍សង្ខេបសារទន្ត

សីហា ២០០៧

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន

វិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរក្រៅប្រទេសរបស់ជប៉ុន (OCDI)
ក្រុមហ៊ុនវិទ្យាសាស្ត្រសមុទ្រជប៉ុន (JMS)

SD
JR
07-56

អត្រាប្តូរប្រាក់

(គិតនៅថ្ងៃទី១៦ ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០០៧)

១ដុល្លាអាមេរិក = ៤.០៦២រៀល = ១១៩,៦យ៉េន

អារម្ភកថា

ឆ្លើយតបនឹងសំណើរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា (មានឈ្មោះកាត់ថា RGC) រដ្ឋាភិបាលជប៉ុន បានសំរេចចិត្តធ្វើការសិក្សាស្តីពីផែនការមេសម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ នៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា និងបានប្រគល់ការសិក្សានេះ ឱ្យទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន JICA អនុវត្ត ។

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន បានជ្រើសរើស និងបញ្ជូនក្រុមសិក្សាទៅប្រទេសកម្ពុជា ចំនួនពីរលើកនៅក្នុងចន្លោះខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៦ និង ខែកក្កដា ឆ្នាំ ២០០៧ ដែលដឹកនាំដោយលោកបណ្ឌិត ស៊ូមីអុ ស៊ីស្សុគី (Dr. Sumio Suzuki) និង មានសមាសភាពសមាជិកនានា មកពីវិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរក្រៅប្រទេសរបស់ប្រទេសជប៉ុន (OCDI) និងក្រុមហ៊ុនវិទ្យាសាស្ត្រសមុទ្រជប៉ុន (JMS) ។

ក្រុមសិក្សា បានធ្វើការពិភាក្សាជាមួយមន្ត្រីពាក់ព័ន្ធនានារបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និង បានធ្វើការសិក្សាជាក់ស្តែងនៅមូលដ្ឋាន នៅតាមតំបន់សិក្សា ។ ក្រោយពីត្រឡប់មកប្រទេសជប៉ុនវិញ ក្រុមសិក្សា បានធ្វើការសិក្សាបន្ថែមជាច្រើនទៀត និងបានរៀបចំនូវរបាយការណ៍បញ្ចប់នេះ ។

ខ្ញុំសង្ឃឹមថា របាយការណ៍នេះ នឹងផ្តល់ជាវិភាគទាន ដល់ការជំរុញលើកកំពស់សេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជា និង ពង្រឹងទំនាក់ទំនងជាមិត្តភាពរវាងប្រទេសទាំងពីរ ។

ជាចុងបញ្ចប់ ខ្ញុំសូមសំដែងនូវអំណរគុណយ៉ាងជ្រៀលជ្រៅ ដល់មន្ត្រីពាក់ព័ន្ធរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាទាំងអស់ដែលបានផ្តល់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការយ៉ាងជិតស្និតជាមួយក្រុមសិក្សា ។

ខែ សីហា ឆ្នាំ ២០០៧

Kazuhisa Matsuoka
អនុប្រធាន
ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន

លិខិតបញ្ជូន

ខែ សីហា ឆ្នាំ ២០០៧

លោក Kazuhisa Matsuoka

អនុប្រធាន

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន JICA

គោរពជូនលោក Mr. Matsuoka,

ខ្ញុំមានសេចក្តីសប្បាយរីករាយក្រៃលែងដើម្បីផ្ញើជូននូវរបាយការណ៍បញ្ចប់នៃការសិក្សាស្តីពីផែនការមេសម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ នៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ។

ក្រុមសិក្សា ដែលមានសមាសភាពមកពី វិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រក្រៅប្រទេសរបស់ប្រទេសជប៉ុន (OCDI) និងក្រុមហ៊ុនវិទ្យាសាស្ត្រសមុទ្រជប៉ុន (JMS) បានធ្វើការសិក្សានៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា នៅក្នុងរយៈពេលរវាងខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ ២០០៦ និងខែកក្កដា ឆ្នាំ ២០០៧ ស្របតាមកិច្ចសន្យាជាមួយទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន ។

ក្រុមសិក្សា បានចងក្រងរបាយការណ៍នេះ ដែលលើកឡើងនូវផែនការមេ សម្រាប់ពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ ដែលមានជាទិសដៅនៅឆ្នាំ២០២០ និង ផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី សម្រាប់គំរោងអាទិភាពនានា តាមរយៈការពិគ្រោះយោបល់ជិតស្និតជាមួយមន្ត្រីទាំងឡាយរបស់រាជរដ្ឋាភិ-បាលកម្ពុជា និងសម្រាប់អាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធនានា ។

ក្នុងនាមក្រុមសិក្សា ខ្ញុំសូមសំដែងនូវអំណរគុណយ៉ាងជ្រៅលជ្រៅ ដល់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចនានា ចំពោះកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងការជួយជ្រោមជ្រែងដ៏ល្អបំផុតរបស់គេ និងចំពោះការទទួលរាក់ទាក់ដ៏ស្មោះស្ម័គ្ររបស់គេ ដែលបានផ្តល់ដល់ក្រុមសិក្សា នៅក្នុងអំឡុងពេលស្នាក់នៅរបស់យើងក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ។

ខ្ញុំក៏សូមអគុណផងដែរដល់ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន JICA ក្រសួងការបរទេសប្រទេសជប៉ុន ក្រសួងដែនដី ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងដឹកជញ្ជូនរបស់ប្រទេសជប៉ុន និងស្ថានទូដ៏បុនប្រចាំព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដែលបានផ្តល់ដល់យើងខ្ញុំ នូវការផ្តល់យោបល់ និងការជួយជ្រោមជ្រែងដ៏មានតម្លៃ នៅក្នុងអំឡុងដំណើរការសិក្សា ។

ដោយក្តីគោរព

Sumio Suzuki

ប្រធានក្រុមសិក្សា

ការសិក្សាស្តីពីផែនការមេសម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ

នៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

បណ្តាញផ្លូវដឹកជញ្ជូនអន្តរជាតិសំខាន់ៗនៅជុំវិញប្រទេសកម្ពុជា

មាតិកា

លេខទំព័រ

១.ប្រវត្តិ គោលបំណង និងទំរង់ការនៃការសិក្សា

១.១ ប្រវត្តិ.. ១

១.២ គោលបំណងនៃការសិក្សា.. ១

១.៣ ទំរង់ការនៃការសិក្សា.. ១

១.៤ ភាគីពាក់ព័ន្ធ.. ២

២. ភូមិសាស្រ្តកម្ពុជា និងសេដ្ឋកិច្ច

២.១ ភូមិសាស្រ្ត និងចំនួនប្រជាជន..៥

២.២ ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចសង្គម.. ៥

២.៣ លក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិ.. ៧

៣.ការពណ៌នាទូទៅនៃការដឹកជញ្ជូនជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និងក្នុងស្រុក

៣.១ ពាណិជ្ជកម្ម និងការដឹកជញ្ជូនជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ.. ៨

៣.២ ចំណែកនៃការដឹកតាមនាវា ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវរថភ្លើង ផ្លូវអាកាស និងផ្លូវទឹកសាប..១០

៣.៣ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវរថភ្លើង និងផ្លូវទឹកសាប.. ១១

៤. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ

៤.១ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន ផ្លូវប្រតិបត្តិការ និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកសាប........... ១៤

៤.២ រដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ ការចាត់តាំង និង បទប្បញ្ញត្តិនាវាចរណ៍សមុទ្រ.. ១៦

៤.៣ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ.. ១៧

៤.៤ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ ភ្នាក់ងារនាវា និង ជើងសារនាវា.. ២០

៤.៥ នាវា..២៣

៤.៦ នាវិក.. ២៤

៤.៧ ឧស្សាហកម្មពាក់ព័ន្ធឯទៀត១.. ២៦

៤.៨ គយ អន្តោប្រវេសន៍ និងកាំកុងត្រូល.. ២៧

៥. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃវិស័យកំពង់ផែ

៥.១ ទីតាំងកំពង់ផែ.. ៣០

៥.២ រដ្ឋបាលកិច្ចកំពង់ផែ ច្បាប់ និងការរៀបចំ.. ៣១

៥.៣ កំពង់ផែភ្នំពេញ.. ៣១

៥.៤ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ.. ៣៤

៥.៥ កំពង់ផទៀត១.. ៣៧
៥.៦ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃសន្តិសុខកំពង់ផែ.. ៣៩
៦. ផែនការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច និងគំរោងពាក់ព័ន្ធ
៦.១ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិ... ៤១
៦.២ ការកសាងការដ្ឋានយកប្រេងនៅសមុទ្រក្រៅ... ៤២
៦.៣ ការគាំទ្រពីអង្គការអន្តរជាតិ និងរដ្ឋាភិបាលបរទេស.. ៤៣
៧. ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ និងកំពង់ផែ នៅក្នុងប្រទេសជិតខាង
៧.១ ឧស្សាហកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្រ នយោបាយនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងសកម្មភាពភ្នាក់ងារ........................ ៤៦
៧.២ ការអប់រំ និង បណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅប្រទេសជិតខាង... ៤៩
៧.៣ ការគ្រប់គ្រង និងការអភិវឌ្ឍន៏កំពង់ផែ នៅក្នុងប្រទេសជិតខាង.. ៥១
៨. ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស
៨.១ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន.. ៥៦
៨.២ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់.. ៥៩
៨.៣ ស្ថានភាពនៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និង បណ្តាប្រទេសជិតខាង........................... ៥៩
៩. បញ្ហានៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ
៩.១ បញ្ហានៃនាវាចរណ៍សមុទ្រ.. ៦៤
៩.២ បញ្ហានៃវិស័យកំពង់ផែ.. ៦៦
១០. ការព្យាករណ៍សេចក្តីត្រូវការ និងបញ្ហារយៈពេលវែង
១០.១ ទំរង់ការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម (គោលដៅ : ២០២០)... ៧១
១០.២ ការព្យាករណ៍សេចក្តីត្រូវការដឹកជញ្ជូន... ៧២
១០.៣ បញ្ហាអាទិភាព និងកិច្ចការ... ៧៩
១១. ផែនការមេសម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ
១១.១ សំណើសម្រាប់សំរេចតាមបទដ្ឋានសកលលោក នៅក្នុងសេវានាវាកុងតេន័រ....................................... ៨៤
១១.២ ការចុះបញ្ជីនាវា អធិការកិច្ចនាវា ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ និងឧស្សាហកម្ម................... ៩០
១១.៣ ការអប់រំ និង បណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ... ៩១
១១.៤ ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការអនុវត្តអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ.. ៩៥
១១.៥ ការដឹកជញ្ជូនតាមនាវាតំបន់ឆ្នេរ និង ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ... ៩៦
១២. ផែនការមេសម្រាប់វិស័យកំពង់ផែ
១២. ១ ទិសដៅជាមូលដ្ឋានស្តីពីការអភិវឌ្ឍ និងការប្រើប្រាស់កំពង់ផែ នៅប្រទេសកម្ពុជា............................ ៩៨

១២.២ ការអភិវឌ្ឍ និងការជំរុញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ....១០២
១២.៣ ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែរបស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ.... ១០៩
១២.៤ សក្តានុពលអភិវឌ្ឍន៍នៃតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រនៅជុំវិញក្រុងព្រះសីហនុ.... ១១០
១២.៥ វិធានការសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព.... ១១៤
១២.៦ សន្តិសុខកំពង់ផែ.... ១១៥
១២.៧ ការអភិវឌ្ឍតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅកំពង់ផែ.... ១១៦

១៣. ផែនការរយៈពេលវែងសម្រាប់កែលំអរសមត្ថភាពរដ្ឋបាល

១៣.១ ការទទួលខុសត្រូវនៃរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ.... ១២០
១៣.២ រដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ.... ១២៣
១៣.៣ ទិសដៅកម្មវិធីវិស័យសម្រាប់ការលើកកំពស់សមត្ថភាពរដ្ឋបាល.... ១២៧

១៤. ផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី

១៤.១ បញ្ហាអាទិភាព.... ១៣៣
១៤.២ ការលើកកំពស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុជាស្ថានភាពច្រកទ្វារ.... ១៣៧
១៤.៣ ការលើកកំពស់សមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័ររបស់ទីលានកុងតេន័រភ្នំពេញ.... ១៤៣
១៤.៤ ការកែលំអការត្រួតពិនិត្យដោយរដ្ឋម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា....១៤៤
១៤.៥ ការបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ.... ១៤៦
១៤.៦ សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍.... ១៥០
១៤.៧ ការពង្រឹងសមត្ថភាពរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ.... ១៥១
១៤.៨ ការរៀបចំនយោបាយកំពង់ផែជាតិ ច្បាប់កំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលកំពង់ផែឯកជន ១៥១
១៤.៩ ការកែលំអស្ថាប័ននាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ.... ១៥៥
១៤.១០ ការអនុវត្តផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី.... ១៥៧

១៥. សន្និដ្ឋាន និង អនុសាសន៍

១៥.១ ដែនអនុវត្តន៍នៃការសិក្សា.... ១៥៩
១៥.២ សន្និដ្ឋាន.... ១៦០
១៥.៣ អនុសាសន៍.... ១៧៦

បញ្ជីរូបចំព្រួញ

លេខទំព័រ

រូប ១.៣.១ កាលបរិច្ឆេទសិក្សា... ៤
រូប ៧.៣.១ ទីតាំងនៃកំពង់ផែនៅហ្វូជីមិញ និងវង់តាវ-ទីវ៉ៃ.. ៥២
រូប ១១.១.១ ថ្លៃ និង ប្រាក់ចំណាយនាវាចរណ៍សមុទ្រ ៨៩
រូប ១២.២.១ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលវែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ.. ១០៧
រូប ១២.២.២ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលខ្លីរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ.. ១០៩
រូប១២.៤.១ ដំណើរវិភាគក្រឡាសំណាញ់.. ១០៩
រូប១២.៤.២ តំបន់សក្តានុពលសម្រាប់ទីលានកុងតេន័រ.. ១១២
រូប១២.៤.៣ តំបន់សក្តានុពលសម្រាប់ទីលាន សម្រាប់នាវាតំបន់ឆ្នេរ... ១១២
រូប ១២.៤.៤ តំបន់សក្តានុពល សម្រាប់ទីលានទំនិញរាយ ជំរៅទឹកជ្រៅ...១១៣
រូប ១២.៤.៥ តំបន់សក្តានុពល សម្រាប់ ឧស្សាហកម្មកែច្នៃនាំចេញ... ១១៣
រូប ១២.៤.៦ ទិសដៅនៃការអភិវឌ្ឍអនាគតនៃក្រុងព្រះសីហនុ និងតំបន់ជិតខាង... ១១៣
រូប ១៣.២.១ ការកែលអំស្ថាប័នគ្រប់គ្រងរយៈពេលខ្លី... ១២៤
រូប ១៣.២.២ ជំរើសមួយនៃការកែលំអស្ថាប័ននៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ.. ១២៦
រូប ១៣.៣.១ ទិសដៅកម្មវិធីវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ... ១២៨
រូប ១៤.២.៣ ចំណុចដែលត្រូវពិនិត្យមើល និងផែនទីបំព្រួញ សម្រាប់ទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង......................... ១៤២
រូប ១៤.៥.១ ទស្សនទាននៃមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង មជ្ឈមណ្ឌលអប់រំ និង បណ្តុះបណ្តាល អនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ.. ១៤៦
រូប ១៤.៥.២ មាតិកានៃផែនការកម្ម នៃការបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ.......................... ១៤៨

បញ្ជីតារាង

លេខទំព័រ

តារាង ២.២.១ ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប និងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបក្នុងម្នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំតាមថ្លៃថេរន្ត........................ ៦

តារាង ៣.២.១ បរិមាណទំនិញនៅប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យរបស់គយកម្ពុជា.. ១០

តារាង ៣.២.២ បរិមាណទំនិញតាមម៉ូដដឹកជញ្ជូន... ១១

តារាង ៣.២.៣ ចំណែកនៃម៉ូដដឹកជញ្ជូននីមួយៗ... ១១

តារាង ៤.១.១ ស្ថិតិទំនិញដឹកតាមនាវា (ទូទៅ)... ១៤

តារាង ៤.១.២ ការនាំចូលប្រេងឥន្ធនៈនៅភ្នំពេញ.. ១៦

តារាង ៤.៣.១ បរិក្ខា និងនាវាប្រយុទ្ធទល់នឹងប្រេងកំពប់ មានឈ្មោះក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងបីប្រទេស........................... ១៨

តារាង ៤.៤.១ ភ្នាក់ងារនាវា.. ២១

តារាង ៤.៦.២ ការខុសគ្នារវាងការផ្គត់ផ្គង់ និងសេចក្តីត្រូវការ ដោយក្រុមប្រទេសធំ៧សម្រាប់ឆ្នាំ២០១៥................. ២៥

តារាង ៨.១.៣ បញ្ជីឯកសារបែបបទ... ៥៨

តារាង ៩.២.១ បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈប្រសិទ្ធិភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិស្តីពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ... ៦៧

តារាង ៩.២.២ បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈប្រសិទ្ធិភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវ សមុទ្រជាលក្ខណៈអន្តរជាតិស្តីពីកំពង់ផែភ្នំពេញ.. ៦៨

តារាង ៩.២.៣ បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃការជំរុញសកម្មភាពឧស្សាហកម្ម ស្តីពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ... ៦៨

តារាង ៩.២.៤ បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃការជំរុញសកម្មភាពឧស្សាហកម្មស្តីពីកំពង់ផែភ្នំពេញ............... ៦៩

តារាង ៩.២.៥ បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃតួនាទីបែងចែករវាងការដឹកជញ្ជូនផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវសមុទ្រ........... ៦៩

តារាង ៩.២.៦ បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃតួនាទីវិស័យសាធារណៈ និងឯកជន..................................... ៦៩

តារាង ៩.២.៧ បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ.. ៦៩

តារាង ៩.២.៨ បញ្ហាបច្ចុប្បន្ន ស្តីពីរដ្ឋបាលកំពង់ផែ និងទំរង់ច្បាប់.. ៧០

តារាង ១០.១.១ ការព្យាករណ៍ចំនួនប្រជាជន.. ៧១

តារាង ១០.១.២ អត្រាលូតលាស់ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប.. ៧២

តារាង ១០.១.៣ ទំរង់ការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចអនាគត.. ៧២

តារាង ១០.២.១ ទំនាក់ទំនងរវាងអត្រាលូតលាស់ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប និង អត្រាលូតលាស់ទំនិញកុងតេន័រ......... ៧៣

តារាង ១០.២.២ អត្រាលូតលាស់ទំនិញកុងតេន័រ... ៧៣

តារាង ១០.២.៣ ការព្យាករណ៍ទំនិញកុងតេន័រ.. ៧៣

តារាង ១០.២.៤ ប្រូបាបនៃការជ្រើសរើសផ្លូវ (ផ្លូវលេខ១ និងផ្លូវលេខ២ និងលេខ៣)... ៧៤

តារាង ១០.២.៥ ប្រួបាបនៃការជ្រើសរើសផ្លូវ (ផ្លូវលេខ២អា និងផ្លូវលេខ៣អា).. ៧៥
តារាង ១០.២.៦ ការព្យាករណ៍ការកំណត់ទំនិញដឹកតាមកុងតេន័រ... ៧៥
តារាង ១០.២.៧ ការព្យាករណ៍ទំនិញមិនដឹកតាមកុងតេន័រ.. ៧៧
តារាង ១០.២.៨ ការព្យាករណ៍ការមកដល់នៃអ្នកទេសចរ និង ចំនួនចូលរបស់នាវា.. ៧៨
តារាង ១០.៣.១ ការវាយតម្លៃអំពីវិធានការនានា... ៧៩
តារាង ១១.១.១ ប្រាក់ចំណាយពាក់ព័ន្ធក្នុងស្រុក (ថ្លៃចំណាយតាម FOB)..៨៦
តារាង ១១.១.២ សោហ៊ុយចំណាយកំពង់ផែ...៨៧
តារាង ១១.១.៣ ថ្លៃចំណាយលើកដាក់កុងតេន័រ..៨៨
តារាង ១១.១.៤ នាវាវេទនី និងបរិមាណទំនិញទៅកាន់សហរដ្ឋអាមេរិក..៨៨
តារាង ១១.៥.១ បរិមាណប្រេងឥន្ធនៈ នៅទីលានទន្លេមេគង្គ... ៩៦
តារាង ១២.២.១ ដែនសហប្រតិបត្តិការ សម្រាប់កែលំអប្រតិបត្តិការ និងការគ្រប់គ្រងទីលានកុងតេន័រ.................. ១០២
តារាង ១២.២.២.១ សេចក្តីត្រូវការសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ... ១០៦
តារាង ១២.២.២.២ បបនីយភណ្ឌដែលចាំបាច់នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ.. ១០៦
តារាង ១៤.១.១ បញ្ហាវិធានការ/កិច្ចការនៃផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី.. ១៣៣
តារាង ១៤.១.២ អាទិភាពនៃវិធានការ/កិច្ចការនៅក្នុងផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី......................................១៣៤
តារាង ១៤.១.៣ ការកំណត់ថ្លៃសន្តិសុខកំពង់ផែ.. ១៣៦
តារាង ១៤.២.១ សេវាកុងតេន័រនៅក្រុងព្រះសីហនុ ១៣៧
តារាង ១៤.២.២ សេវាកុងតេន័រនៅកំពង់ផែឡាមចាបាង... ១៣៨

បញ្ជីរាយនាមអក្សរកាត់

ADB	Asian Development Bank ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី
AFTA	ASEAN Free Trade Agreement កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជសេរីអាស៊ាន
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation Conference សន្និសីទសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចអាស៊ីប៉ាស៊ីហ្វិក
ARPA	Automatic Radar Plotting Aids សញ្ញាជំនួយចាប់យករូបភាពរ៉ាដាស្វ័យប្រវត្តិ
ASEAN	Association of Southeast Asia សមាគមន៍ប្រជាជាតិអាស៊ីអគ្នេយ៍
BAF	Bunker Ajustment Factor កត្តាតម្រឹមវង្វាស់ធុងប្រេង
BIMCO	Baltic and International Maritime Council ក្រុមប្រឹក្សានាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ និងបាល់ ទិក
B/L	Bill of Lading អញ្ញត្តិប័ណ្ណ
BOT	Build Operate Transfer សាងសង់-ប្រតិបត្តិការ-ផ្ទេរ
BRM	Bridge Resource Management ការគ្រប់គ្រងធនធានស្ពាន
CAMTA	Cambodia Trucking Association សមាគមន៍អ្នកដឹកជញ្ជូនដោយរថយន្តកម្ពុជា
CBTA	Cross Border Transport Agreement កិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
CEPT	Common Effective Preferential Tariff អត្រាពន្ធអនុគ្រោះប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពរួម
CCSEZ	Cambodian Commission for Specail Economic Zone គណៈកម្មការកម្ពុជា សម្រាប់តំបន់សេដ្ឋពិសេស
CDC	Council for the Development of Cambodia ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា
CFS	Container Freight Station ស្ថានីយ៍យកថ្លៃកុងតេន័រ
CIF	Cost, Insurance and Freight ថ្លៃចំណាយ ធានារ៉ាប់រង និងថ្លៃឈ្នួល
CIQ	Customs, Immigration and Quarantine គយ អន្តោប្រវេសន៍ និងចត្តាឡីស័ក
CMDG	Cambodia Millennium Development Goal Report របាយការណ៏គោលដៅអភិវឌ្ឍន៍សហវត្សរ៏កម្ពុជា
CMI	Committee Maritime International គណៈកម្មការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ
CNMC	Cambodian Natioal Mekong Commitee គណៈកម្មាធិការជាតិទន្លេមេគង្គកម្ពុជា
COC	Carrier's Own Containers កុងតេន័រផ្ទាល់ខ្លួនរបស់អ្នកដឹក
COLREG	Convention on the Intenational Regulations for Preventing Collisions at Sea អនុសញ្ញាស្តីពីបទបញ្ជាអន្តរជាតិសម្រាប់បង្ការការប៉ះទង្គិចនៅសមុទ្រ
COM	Council of Ministers ទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី

CSC Convention for Safe Containers អនុសញ្ញាសម្រាប់កុងតេន័រប្រកបដោយសុវត្ថិភាព

CSD Center of Social Development មជ្ឈមណ្ឌលសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសង្គម

CSEZB Cambodian Special Economic Zone Board គណៈកម្មការតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសកម្ពុជា

CY Container Yard ទីធ្លាកុងតេន័រ

DA Designated Authority អាជ្ញាធរដែលបានត្រូវតែងតាំង (សម្រាប់សន្តិសុខឋបនីយភណ្ឌផែ)

DPWT Department of Public Works and Transport មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

DWT Deadweight Tonnage ចំណុះតោនផ្ទុក

ECD Empty Container Depots កន្លែងស្តុកកុងតេន័រទទេរ

EDI Electronic Data Interchange ការផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យតាមអេឡិចត្រូនិក

EPZ Economic Promotion Zone តំបន់កែច្នៃនាំចេញ

ESCAP Economic and Social Commission for Asia and the Pacific គណៈកម្មការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមសម្រាប់អាស៊ី និងប៉ាស៊ីហ្វិក

FAL Convention on Facilitation of International Maritime Traffic អនុសញ្ញាស្តីពីការសំរបសំរួលចរាចរណ៍នាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ

FEFC Far Eastern Freight Conference សន្និសីទស្តីពីថ្លៃឈ្នួលអាស៊ីបូពា៌

FDI Foreign Direct Investment វិនិយោគផ្ទាល់បរទេស

FOB Free On Board

FOC Flag of Convenience ទង់ជាតិដែលផ្តល់ឱ្យនាវាសញ្ជាតិបរទេស

FTA Free Trade Agreement កិច្ចព្រមព្រៀងពាណិជ្ជកម្មសេរី

GC Generla Cargo ទំនិញទូទៅ

GIZ General Industrial Zone តំបន់ឧស្សាហកម្មទូទៅ

GMAC Garment Manufacture's Association of Cambodia សមាគមមនីរោងចក្រកាត់ដេរកម្ពុជា

GMDSS Global Maritime Distress Satellite System ប្រព័ន្ធសេតេឡាយសញ្ញាគ្រោះអាសន្ននាវាចរណ៍សកលោកល

GMS Greater Mekong Sub-region មហាអនុតំបន់មេគង្គ

GRT Gross Register Tonnage ចំណុះចុះបញ្ជីសរុប

GSP General System of Preferences ប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធទូទៅ

GT Gross Tonnage ចំណុះសរុប

HNS Hazardous and Noxious Substance សារធាតុពុលគ្រោះថ្នាក់

IACS	International Association of Classification Societies សមាគមន៍អន្តរជាតិនៃសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវា
IIFG	Inter-Institutional Facilitating Group ក្រុមសំរបសំរួលអន្តរក្រសួង
ILO	International Labor Organization អង្គការពលកម្មអន្តរជាតិ
IMO	International Maritime Organization អង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ
ISF	International Shipping Federation សហព័ន្ធនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ
ISM	International Safety Management Code ក្រមអន្តរជាតិគ្រប់គ្រងសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code ក្រមអន្តរជាតិស្តីពីសន្តិសុខនាវា និងសន្តិសុខបរិយាកាសកំពង់ផែ
ISROC	International Ship Registry of Cambodia ការចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិកម្ពុជា
IWD	Inland Water Department នាយកដ្ឋានផ្លូវទឹក
IWT	Inland Waterway Transport ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក
JETRO	Japan External Trade Organization អង្គការពាណិជ្ជកម្មក្រៅប្រទេសរបស់ជប៉ុន
JICA	Japan International Cooperation Agency ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន
JMS	Japan Marine Science សាជីវកម្មវិទ្យាសាស្ត្រសមុទ្រជប៉ុន
KAMSAB	Kampuchea Ship Agency and Brokers ភ្នាក់ងារនាវាចរណ៍កម្ពុជា
LLMC	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims អនុសញ្ញាស្តីពីការកំណត់សំណងសម្រាប់បណ្តឹងនាវាចរណ៍សមុទ្រ
LNGC	Liquefied Natural Gas Carrier នាវាដឹកឧស្ម័នធម្មជាតិរាវ
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships អនុសញ្ញាអន្តរជាតិសម្រាប់ការបង្ការការបំពុលពីនាវា
MEF	Ministry of Economy and Finance ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
MET	Maritime Education and Traning ការអប់រំ និងការបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ
MMD	Merchant Marine Department នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ
MOAFF	Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ
MOC	Ministry of Commerce ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម
MOI	Ministry of Interior ក្រសួងមហាផ្ទៃ
MOIME	Ministry of Industry, Mines and Energy ក្រសួងឧស្សាហកម្ម រ៉ែ និងថាមពល
MOH	Ministry of Health ក្រសួងសុខាភិបាល

MOP	Ministry of Planning ក្រសួងផែនការ
MOU	Memorandum of Understanding on Port State Control អនុស្សរណៈស្តីពីការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ
MPC	Maritime Promotion Commission គណៈកម្មការលើកកំពស់នាវាចរណ៍សមុទ្រ
MPWT	Ministry of Public Works and Transport ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
MRC	Mekong River Commission គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ
MRD	Ministry of Rual Development ក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ
NAP	Navigation Programme កម្មវិធីនាវាចរណ៍
NCCOSR	National Coordinating Center for Oil Spill Response មជ្ឈមណ្ឌលសំរបសំរួលជាតិសំរាប់ទប់ទល់នឹងប្រេងកំពប់
NCP	National Contact Point ចំណុចទំនាក់ទំនងថ្នាក់ជាតិ
NGO	Non-governmental Organization អង្គការក្រៅរដ្ឋាភិបាល
NIS	National Institute of Statistics វិទ្យាស្ថានស្ថិតិជាតិ
NOSC	National On-Scene Coordinator អ្នកសំរបសំរួលនៅនឹងកន្លែងថ្នាក់ជាតិ
NOSCP	National Oil Spill Contingency Plan ផែនការបន្ទាន់ទប់ទល់នឹងប្រេងកំពប់ជាតិ
NOSRC	National Oil Spill Response Center មជ្ឈមណ្ឌលទប់ទល់នឹងប្រេងកំពប់ជាតិ
NPRS	National Poverty Reduction Strategy យុទ្ធសាស្ត្រកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រជាតិ
NRT	Net Register Tonnage ចំណុះចុះបញ្ជីសុទ្ធ
NSDP	National Strategic Development Plan ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជាយុទ្ធសាស្ត្រជាតិ
OCDI	The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan វិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរក្រៅប្រទេសរបស់ជប៉ុន
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development អង្គការសម្រាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការ និងអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច
OPRC	The International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីការត្រៀមទុក ការទប់ទល់ និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ លើការបំពុលដោយប្រេង
OSIMT	Oil Spill Incident Management Team ក្រុមគ្រប់គ្រងឧប្បត្តិហេតុប្រេងកំពប់
OSPAR	Project on Oil Spill Preparedness and Response in ASEAN Region គំរោងស្តីពីការត្រៀមទុក និងការទប់ទល់ប្រេងកំពប់នៅតំបន់អាស៊ាន

PFSA	Port Facility Security Assessment ការវាយតម្លៃសន្តិសុខបរិក្ខារផែ
PFSO	Port Facility Security Officer នាយសន្តិសុខបរិក្ខារផែ
PFSP	Port Facility Security Plan ផែនការសន្តិសុខបរិក្ខារផែ
PMIS	Sub-Committee on Investment of the Provinces/Municipalities អនុគណៈកម្មាធិការវិនិយោគខេត្ត-ក្រុង
POLREP	Pollution Report របាយការណ៍បំពុល
PPAP	Phnom Penh Autonomous Port កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ
PSC	Port State Control ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ
QGC	Quay Ganty Crane ដងស្ទូចនៅតែមផែ
QIP	Qualified Investment Project គំរោងវិនិយោគមានគុណវឌ្ឍនី
RCC	Regional Coordination Centers មជ្ឈមណ្ឌលសំរបសំរួលថ្នាក់តំបន់
ReCAAP	Regional Agreement on Combating Piracy and Armed Robery Against Ships In Asia កិច្ចព្រមព្រៀងថ្នាក់តំបន់ស្តីពីការប្រយុទ្ធទល់នឹងចោរសមុទ្រ និងចោរប្លន់នាវាប្រដាប់អាវុធ នៅ អាស៊ី
RGC	Royal Government of Cambodia រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា
SAP	Sihanoukvilee Autonomous Port កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
SAR	Search and Rescue/International Convention on Maritime Search and Rescue ការរុករក និងសង្គ្រោះ / អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីការរុករក និងសង្គ្រោះ
SCM	Sumply Chain Management ការគ្រប់គ្រងចង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់
SEZ	Special Economic Zone តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស
SEZTSC	Special Economic Zone Trouble Shooting Committee គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយទំនាស់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស
SOC	Shiper's Own Containers កុងតេន័ររបស់អ្នកផ្ញើទំនិញ
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ សម្រាប់សុវត្ថិភាពអាយុជីវិតមនុស្សនៅសមុទ្រ
SPZ	Special Promotion Zone តំបន់លើកទឹកចិត្ត
STCW	International Convention on Standards of Traning, Certification and Watchkeeping for Seafarer អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ស្តីពីបទដ្ឋាននៃការបណ្តុះបណ្តាល ការផ្តល់វិញ្ញាប័នប័ត្រ និង ការប្រចាំវេនបើកបរ សម្រាប់នាវិក
SUA	Convention of the Suppression of Unlawful Act Against the Safety Maritime Navigation អនុសញ្ញាស្តីពីការបង្ក្រាបអំពើល្មើសច្បាប់ទល់នឹងសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ

TAP	Technical Assistance Project គំរោងជំនួយបច្ចេកទេស
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit ឯកតាសមមូលនឹង២០ហ្វីត
THC	Terminal Handling Charge ថ្លៃលើកដាក់នៅទីលាន
TONNAGE	International Convention on Tonnage Measurement of Ships អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ស្តីពីវង្វាស់ចំណុះតោនរបស់នាវា
TSS	Transport Sector Strategy យុទ្ធសាស្ត្រវិស័យដឹកជញ្ជូន
TSSS	Transport Sector Strategy Study ការសិក្សាយុទ្ធសាស្ត្រវិស័យដឹកជញ្ជូន
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea អនុសញ្ញាអង្គការសហប្រជាជាតិ ស្តីពីច្បាប់សមុទ្រ
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development សន្និសីទអង្គការសហប្រជាជាតិ ស្តីពីពាណិជ្ជកម្ម និងការអភិវឌ្ឍ
UNDP	United Nations Development Programme កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍អង្គការសហប្រជាជាតិ
UNTAC	United Nations Transitional Authority in Cambodia អាជ្ញាធរបណ្តោះអាសន្នអង្គការសហប្រជាជាតិ នៅកម្ពុជា
USWC	United State West Coast ឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងលិចរបស់សហរដ្ឋអាមេរិក
VAT	Value Added Tax អាករតម្លៃបន្ថែម
VLCC	Very Large Crude Tanker នាវាដឹកប្រេងឆៅធំៗ
WTO	World Trade Organization អង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក

របាយការណ៍សង្ខេបសារវន្ត

សេចក្តីសង្ខេប

ការសិក្សាស្តីពីផែនការមេសម្រាប់វិស័យ
នាវាចរណ៍សមុទ្រនិងកំពង់ផែនៅកម្ពុជា

សេចក្តីសង្ខេប

១. ប្រវត្តិ និងគោលបំណងនៃការសិក្សា

១.១ ប្រវត្តិ

នៅក្នុងសកលភាវូបនីយកម្មនៃសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច ការសិក្សានេះ មានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ប្រទេសនីមួយៗ ដើម្បីចូលរួមក្នុងទីផ្សារពិភពលោក តាមមធ្យោបាយនៃការនាំចូល និងការនាំចេញ ក្នុងគោលបំណងសម្រេចបាននូវការលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ហេតុនេះ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រប្រកបដោយការប្រកួតប្រជែង នឹងជាការចាំបាច់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសនីមួយៗ។

ប្រទេសកម្ពុជា បានចូលរួមជាសមាជិកអាស៊ានចាប់ពីខែមេសា ឆ្នាំ១៩៩៩មកម្ល៉េះ។ មូលដ្ឋានគ្រឹះនៃសេដ្ឋកិច្ចត្រូវបានកសាងឡើងវិញ ដោយការគាំទ្រនៃជំនួយអន្តរជាតិ ហើយប្រទេសកម្ពុជា បានចូលជាសមាជិកភ្ជាប់ខ្លួនរបស់អង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោកនៅខែតុលា ឆ្នាំ២០០៤។ បើទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ក៏ប្រទេសកម្ពុជា នៅតែជួបនូវបញ្ហាចំបងនានាដូចជាឧស្សាហកម្មនាំចេញតូច កង្វះខាតមូលនិធិ និងកង្វះខាតធនធានមនុស្ស ដោយសារតែលទ្ធផលនៃសង្គ្រាមស៊ីវិល។ ជាពិសេស កង្វះខាតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ច និងស្ថាប័នច្បាប់ ត្រូវចាត់ទុកថាជាមូលហេតុដ៏សំខាន់ក្នុងភាពមិនគ្រប់គ្រាន់នៃវិនិយោគផ្ទាល់បរទេស នៅប្រទេសកម្ពុជា។

ដើម្បីជំរុញល្បឿនអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច តាមរយៈការពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែងលើវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានស្នើសុំឱ្យទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន រៀបចំនូវ **ផែនការមេសម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ** និងអនុវត្តការសិក្សាអំពីការអភិវឌ្ឍ និងច្បាប់នៅក្នុងវិស័យទាំងនេះ។

១.២ ដែនអនុវត្តន៍នៃការសិក្សា

ដោយយល់ឃើញថា ទំនើបភាវូបនីយកម្មនៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែកម្ពុជា ជាការចាំបាច់មិនអាចខ្វះបាន សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា នោះការសិក្សានេះ មានគោលបំណងពង្រឹងនូវភាពប្រកួតប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិលើវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ នៅកម្ពុជា។ ការសិក្សានេះ ក៏មានគោលបំណង ជួយដល់ការគោរពតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ វិញ្ញាបនប័ត្រនាវិក សុវត្ថិភាពនាវា ការបំពុលសមុទ្រ និងបញ្ហាឯទៀតៗជាច្រើន។

ដោយសារពុំមានឧស្សាហកម្មនាវាសមុទ្ររបស់ជាតិ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា នោះការសិក្សានេះ នឹងបង្ហាញអំពីការចាំបាច់ ដើម្បីបំពេញឱ្យសេវាកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្រ នាវិក និងអាជីវកម្មពាក់ព័ន្ធនឹងនាវា ក៏ដូចជាដើម្បីបង្កើនផលិតភាពរបស់កំពង់ផែ។ ក្រៅពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រតាមកំពង់ផែសមុទ្រកម្ពុជា ចាំបាច់ក៏ត្រូវកែលំអប្រសិទ្ធិភាព នៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ដែលប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ និង ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនតាមផ្លូវថ្នល់តាមច្រកទក្សិណ។

ផែនអនុវត្តន៍នៃការសិក្សានេះ គឺដើម្បីរៀបចំផែនការមេសម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែនៅកម្ពុជា និងលើកឡើងនូវផែនការអនុវត្តន៍រយៈពេលខ្លី សម្រាប់គំរោងអាទិភាពនានា ដែលបានបញ្ជាក់បង្ហាញនៅក្នុងផែនការមេនេះ។ ផែនការមេនេះ (ទិសដៅឆ្នាំ២០២០) រួមមានយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ នៅក្នុងវិស័យធំ៧បី គឺវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ វិស័យកំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង កំពង់ផែ។

២. ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា

ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបក្នុងមនុស្សម្នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំរបស់កម្ពុជា គឺ ៤៤៨ USD នៅឆ្នាំ២០០៥ ដែលបានបញ្ជាក់អំពីអត្រាកំណើន ១៥,៣% តែនៅរក្សាត្រឹមចំនួន ២/៣ នៃកំរិតផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបក្នុងមនុស្សម្នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំនៃប្រទេសវៀតណាម និង ១/៤ នៃប្រទេសចិន ប៉ុណ្ណោះ។ នៅក្នុងចំណោមប្រទេសអាស៊ី ប្រទេសណេប៉ាល់ ប្រទេសអាហ្កានីស្ថាន និងប្រទេសភូមា ត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ថាមានលំដាប់លេខទាបជាងប្រទេសកម្ពុជា។ ចំនួនប្រជាជនប៉ាន់ស្មាននៅឆ្នាំ២០០៥ មានចំនួន១៣,៨លាននាក់ និង១៥,៣លាននាក់ នៅឆ្នាំ២០១០។ ការប៉ាន់ស្មានចំនួនប្រជាជនកម្ពុជានេះបង្ហាញថា មានកំណើនឡើងគួរកត់សំគាល់នៅតាមខេត្ត-ក្រុងនីមួយៗ។ ចំនួនប្រជាជននៅទីក្រុងភ្នំពេញ នឹងកើនឡើងរហូតដល់ ១,៦លាននាក់ នៅឆ្នាំ២០១០ ហើយនៅក្រុងព្រះសីហនុ នឹងកើនឡើងរហូតដល់ ២៧៨.០០០នាក់។

៣. ស្ថានភាពវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ

៣.១ សេវាកម្មនាវា

នាវាកុងតេន័រ ដែលមានចំនួន ៦ក្រុមហ៊ុន បានចូលមកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនៅឆ្នាំ២០០៥។ នាវាវេទន៍ ត្រូវបានចរចានៅហុងកុង ឬ សឹង្ហបុរី និងពុំដែលបានធ្វើឡើងនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាឡើយ។ នាវាវេទន៍ដឹកបន្ត បានសម្រេចធ្វើឡើងនៅក្នុងរបៀបមួយស្មុគ្រស្មាញ ដោយភ្ជាប់នឹងខ្សែដើម។ ផ្អែកតាមប្រភពពតិមានទីផ្សារ ដែលអាចជឿជាក់បាន គេអាចសន្មត់បានថា នាវាវេទន៍ ប្រែប្រួលពី ៦០០ ទៅ ៦៥០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ២០ហ្វីត និងពី១២០០ ទៅ ១៣០០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត សម្រាប់ COC ពីហុងកុងទៅក្រុងព្រះសីហនុ និង ប្រែប្រួលពី ២៥០ ទៅ ៣០០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ២០ហ្វីត និងពី៥០០ ទៅ ៦០០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត សម្រាប់ SOC ពីហុងកុងទៅក្រុងព្រះសីហនុ។

អត្រានាវាវេទន៍នៃសេវាដឹកបន្តតាមផ្លូវទឹកទន្លេ ក៏ត្រូវបានចរចាគ្នាផងដែរនៅប្រទេសវៀតណាម ហុងកុង និងតៃវ៉ាន់រវាងអ្នកផ្ញើទំនិញ និងអ្នកដឹក។ ហេតុនេះហើយ ប្រទេសកម្ពុជា បានស្ថិតនៅក្រៅការចរចានោះ។ ភ្នាក់ងារនៅកម្ពុជា គិតតែអំពីប្រតិបត្តិការកុងតេន័រ ហើយពុំមានការចាប់អារម្មណ៍លើទីផ្សារ ឬ ការលក់ឡើយ។ តាមប្រភពពតិមានទីផ្សារដែលអាចជឿជាក់បាន បញ្ជាក់ថា អត្រានាវាវេទន៍មាន ២៥០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត សម្រាប់កុងតេន័រទទេ និង ៥០០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត សម្រាប់កុងតេន័រផ្ទុកទំនិញ នៅក្នុងដំណើរមួយជើងរវាងភ្នំពេញ និង ហូជីមិញ។

៣.២ ប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីនាវាអន្តរជាតិ

ប្រទេសកម្ពុជា បានចាប់ផ្តើមអនុវត្តប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីនាវាអន្តរជាតិនៅឆ្នាំ១៩៩៣ ដើម្បីជំរុញឧស្សាហកម្មនាវា ដោយការបង្កើនចំនួននាវា ដែលពាក់ទង់ជាតិកម្ពុជា។ ចំនួននៃនាវាដែលពាក់ទង់ជាតិកម្ពុជា បានកើនឡើង តាមរយៈប្រព័ន្ធងាយស្រួលមួយ ដោយមិនមានបទប្បញ្ញត្តិរឹតត្បិតឡើយ។ ចំនួននៃការឃាត់នាវាដោយភាគីអនុស្សរណៈនៅក្នុងពិភពលោក បានកើនឡើងពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ ដោយសារការកើនឡើងនៃនាវាក្រោមបទដ្ឋាន។ អាជ្ញាធរទទួលខុសត្រូវសម្រាប់ការចុះបញ្ជីនាវា បានផ្លាស់ប្តូរពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនទៅគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិកម្ពុជា នៃទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី នៅឆ្នាំ២០០៣។

នៅក្នុងរយៈពេល ៣ឆ្នាំ ពីឆ្នាំ២០០៣ ដល់ឆ្នាំ២០០៥ អនុស្សរណៈតូក្យូ បានត្រួតពិនិត្យនាវាពាក់ទង់ជាតិកម្ពុជា ចំនួន៣១៧០គ្រឿង និងបានឃាត់ចំនួន៦២១គ្រឿង ស្មើនឹង២០%នៃនាវាទាំងអស់ដែលបានត្រួតពិនិត្យ។ ចំនួននាវាពាក់ទង់ជាតិកម្ពុជា ត្រូវចាត់ទុកថា ជាចំនួនខ្ពស់បំផុត នៅក្នុងចំណោមនាវាទាំងឡាយ ដែលបានឃាត់ដោយអនុស្សរណៈតូក្យូ។ ការកាត់បន្ថយចំនួនឃាត់នាវា គឺជាបញ្ហាបន្ទាន់របស់សង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវាពិភពលោក។

៣.៣ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ

ប្រទេសកម្ពុជា បានផ្តល់សច្ចាប័នលើអនុសញ្ញាសំខាន់ៗ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ។ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិខាងក្រោមនេះ គួរត្រូវពិចារណា និងផ្តល់សច្ចាប័ន តាមពេលវេលាសមស្រប ៖

១. អនុសញ្ញាសហប្រជាជាតិស្តីពីច្បាប់សមុទ្រឆ្នាំ១៩៨២ (UNCLOS82)

២. អនុសញ្ញាឡុងដុងដឹស្តីពីការបង្ការការបំពុលសមុទ្រដោយការចាក់សំណល់ និងសារធាតុផ្សេងៗទៅក្នុងសមុទ្រ ឆ្នាំ១៩៧២ (LC72)

៣. អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីការរុករក និងសង្គ្រោះឆ្នាំ១៩៧៩ (SAR79)

៤. អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីបទដ្ឋាននៃការបណ្តុះបណ្តាល ការផ្តល់វិញ្ញាបនប័ត្រ និងការប្រចាំវេនបើកបរសម្រាប់នាវិក ឆ្នាំ១៩៩៥ (STCW95)

៥. អនុសញ្ញាស្តីពីការសំរួលចរាចរណ៍នាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ ឆ្នាំ១៩៦៥ (FAL65)

៦. អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីកុងតេន័រប្រកបដោយសុវត្ថិភាព ឆ្នាំ១៩៧២ (CSC72)

៧. អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីព្រំដែនសំណងសម្រាប់បណ្តឹងនាវាចរណ៍សមុទ្រ ឆ្នាំ១៩៧៦ (LLMC76)

៨. អនុសញ្ញាស្តីពីបទដ្ឋាននាវិកអប្បរមានៅក្នុងនាវាជំនួញ ឆ្នាំ១៩៧៦ (ILO Convention)។

ដំណាក់កាលបីសម្រាប់ការផ្តល់សច្ចាប័ន អាចប្រើប្រាស់បាននៅប្រទេសកម្ពុជា។ ដំណាក់កាលទី១ គឺ UNCLOS82, LC72, LLMC76 និងអនុសញ្ញាអង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិឆ្នាំ១៩៩៣ មានសារៈសំខាន់សម្រាប់ប្រទេស។ ដំណាក់កាលទី២ ILO Convention និង FAL65 នឹងក្លាយជាការចាំបាច់។ ដំណាក់កាលទី៣ SAR79 និង SUE88

ត្រូវផ្ដល់សច្ចាប័ន។

៣.៤ នាវិក

ប្រទេសកម្ពុជា បានប្រើប្រាស់វិទ្យាស្ថានអប់រំ និងបណ្ដុះបណ្ដាលនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅមុនពេលជំលោះស៊ីវិលកើតឡើងទៅទៀត។ ប៉ុន្តែ វិទ្យាស្ថាននោះ បានត្រូវបិទ ដោយសារនយោបាយមិនបន្តឱ្យមានវិទ្យាស្ថានអប់រំ។ ចំនួននាវិកនៅប្រទេសកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន មានប្រមាណ ៥០០នាក់ នៅក្នុងពេលដែលចំនួនអ្នកនេសាទប៉ាន់ស្មាន មានប្រមាណ ៤.៥០០-៥.៥០០នាក់។

រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានចាប់ផ្ដើមផ្ដល់បដិលេខឱ្យនាវិកបរទេសបំរើការងារនៅលើនាវាពាក់ទង់ជាតិកម្ពុជា នៅក្រោមប្រព័ន្ធទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមកនៃវិញ្ញាបនប័ត្រសមត្ថភាពជំនាញ ជាមួយប្រទេសចំនួន ១១ នោះគឺ ប្រទេសហ្វីលីពីន ប្រទេសកូរ៉េខាងត្បូង ប្រទេសកូរ៉េខាងជើង ប្រទេសរុស្ស៊ី ប្រទេសអ៊ុយក្រែន ប្រទេសអេស្តូញ៉ា ប្រទេសអេស៊ីប ប្រទេសរ៉ូម៉ានី ប្រទេសសឹង្ហបុរី ប្រទេសឡាទ្វីយ៉ា និងប្រទេសយ៉កយ៉ា។

៣.៥ ការរុករក និងសង្គ្រោះ

ប្រព័ន្ធសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅប្រទេសកម្ពុជា មិនទាន់បានបង្កើតឡើងនៅឡើយទេ។ កងទ័ពជើងទឹក កងទ័ពអាកាស ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និង នគរបាលព្រំដែនទឹក កំពុងចាត់នូវវិធានការរៀងៗខ្លួនសម្រាប់ការរុករក និងសង្គ្រោះ។ តួនាទីនៃមជ្ឈមណ្ឌលសំរបសំរួលតំបន់ ធ្វើឡើងដោយកងទ័ពជើងទឹក និង កងទ័ពអាកាស។ ក្រុមរុករក និងសង្គ្រោះរបស់កងទ័ពជើងទឹក ធ្វើជាតំណាងប្រទេសនៅក្នុងអាស៊ាន។ ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធឯទៀតៗកំពុងធ្វើសហប្រតិបត្តិការសម្រាប់ការរុករក និងសង្គ្រោះ តាមរយៈការរៀបចំសេចក្ដីព្រាងផែនការគ្រោះអាសន្នជាតិ សម្រាប់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ។ នៅពេលណាដែលគណៈកម្មាធិការជាតិ ឬ ស្ថាប័នណាមួយ ត្រូវបានរៀបចំឡើង នោះក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ត្រូវដើរតួនាទីជាស្ថាប័នទំនាក់ទំនងសម្រាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការក្នុងតំបន់។

៣.៦ ការបង្ការការបំពុលសមុទ្រ

ប្រទេសកម្ពុជា បានផ្ដល់សច្ចាប័នរួចហើយលើអនុញ្ញាអន្តរជាតិដែលពាក់ព័ន្ធនឹង MARPOL ហើយបច្ចុប្បន្ន កំពុងចាត់ចែងរៀបចំបណ្ដាញអនុវត្តក្នុងស្រុក រួមទាំងផែនការគ្រោះអាសន្នទល់នឹងការកំពប់ប្រេងថ្នាក់ជាតិ និង មជ្ឈមណ្ឌលទប់ទល់នឹងការកំពប់ប្រេងថ្នាក់ជាតិ។ ប្រទេសកម្ពុជា បានចុះកិច្ចព្រមព្រៀងជាមួយប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាម ដើម្បីការពារបរិស្ថានតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រនៃឈូងសមុទ្រថៃ នៅក្នុងទំរង់ការជាសេចក្ដីថ្លែងការរួមនៃប្រទេសកម្ពុជា ប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាម ស្ដីពីដៃគូភាពក្នុងការរៀបចំ និងទប់ទល់នឹងប្រេងកំពប់នៅក្នុងឈូងសមុទ្រថៃ នៅខែមករា ឆ្នាំ២០០៦។ សេចក្ដីថ្លែងការរួមនេះ ជាកិច្ចព្រមព្រៀងអន្តររដ្ឋបីស្ដីពីការប្រយុទ្ធទល់នឹងប្រេងកំពប់។

ដើម្បីបំពេញនូវលក្ខខ័ណ្ឌនៃអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ស្តីពីកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ ការរៀបចំ និងការទប់ទល់នឹងការបំពុលដោយប្រេង (OPRC) គប្បីប្រឹងប្រែងបង្កើតឡើងនូវមជ្ឈមណ្ឌលទប់ទល់នឹងប្រេងកំពប់ថ្នាក់ជាតិ ដើម្បីផ្តល់នូវទំរង់ការថ្នាក់ជាតិមួយសម្រាប់ទប់ទល់ទៅនឹងការកំពប់ប្រេង។

៤. ស្ថានភាពវិស័យកំពង់ផែ

៤.១ កំពង់ផែកម្ពុជា

កំពង់ផែភ្នំពេញ និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ជាកំពង់ផែអន្តរជាតិធំៗពីរ ដែលបំពេញមុខងារជាច្រកទ្វារកំពង់ផែថ្នាក់ជាតិ។ កំពង់ផែទាំងពីរ មានស្ថានភាពជាកំពង់ផែស្វយ័ត ដោយយោងតាមអនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើតកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និង កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ដែលបានប្រកាសឱ្យប្រើនៅខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៨។

ផ្អែកតាមនយោបាយបើកចំហច្រកសមុទ្ររបស់រដ្ឋាភិបាល ការអភិវឌ្ឍនៃកំពង់ផែឯកជននានា បានទទួលការយល់ព្រម ហើយកំពង់ផែស្រែអំបិលបានបើកនៅឆ្នាំ២០០៣ និងកំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុងបានបើកនៅឆ្នាំ២០០៤។ កំពង់ផែប្រេងចំនួនពីរ បានកសាងឡើងដោយក្រុមហ៊ុនប្រេងឯកជននៅភាគឧត្តរនៃកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលបានជំនួសកំពង់ផែប្រេងរបស់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ។

ក្រៅពីកំពង់ផែស្វយ័ត និងកំពង់ផែឯកជន មានកំពង់ផែមូលដ្ឋាន ដែលបានកសាងឡើងដោយអាជ្ញាធរខេត្ត-ក្រុងភាគច្រើននៅក្នុងទសវត្សឆ្នាំ១៩៧០។ ការិយាល័យខេត្ត-ក្រុង និងនាយកដ្ឋានផ្លូវទឹក ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនជាអ្នកទទួលខុសត្រូវចំពោះការសាងសង់ និងថែរក្សានូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផែទាំងនេះ។ បើទោះជាយ៉ាងនេះក៏ដោយ ក៏មិនមានរបាយការណ៍ណាមួយអំពីការសាងសង់កំពង់ផែនៅមូលដ្ឋាន ចាប់ពីឆ្នាំ១៩៩៩មក។ កំពង់ផែជាច្រើន សម្រាប់នាវានេសាទមាននៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្ទឹងហាវ ហើយដែលពុំមានការយល់ព្រមជាផ្លូវការ សម្រាប់ការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផែទាំងនោះឡើយ។

៤.២ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ជាកំពង់ផែសមុទ្រជំរៅជ្រៅតែមួយគត់នៅតាមឆ្នេរសមុទ្រនៃប្រទេសកម្ពុជា។ ជំរៅនៃប្រឡាយចូលមាន ១០ម។ កំពង់ផែនេះ ស្ថិតនៅចំងាយ ២៣០គ.ម ពីទីក្រុងភ្នំពេញ និងចំណតកុងតេន័រប្រវែង ៤០០ម ដោយមានជំរៅទឹកសងខាង ៩ម ដែលគួរត្រូវជីករហូតដល់ជំរៅ ១១ម នៅពេលអនាគត ឱ្យទៅជាប្រឡាយចូល។ បរិមាណកុងតេន័រនៅឆ្នាំ២០០៦ មាន ២៣១.០០០ TEU។ បរិមាណទំនិញសរុបមាន ១.៥៨៧.០០០ត ហើយប្រាក់ចំណូលប្រតិបត្តិការ មាន ២១ លាន USD នៅឆ្នាំ២០០៦។ ប្រាក់ចំណូលសុទ្ធក្រោយពីការបង់អាកររួច មានចំនួន ៨៧៣.០០០ USD នៅឆ្នាំ២០០៦។ ចំនួនសរុបនៃនិយោជិត មាន ១.០៨០នាក់ គិតត្រឹមខែមករា ឆ្នាំ២០០៧។

៤.៣ កំពង់ផែភ្នំពេញ

កំពង់ផែភ្នំពេញ ស្ថិតនៅតាមដងទន្លេសាប ប្រមាណ ៣,៥គ.ម ពីចំណុចប្រសប់ទន្លេមេគង្គ។ ចំងាយទៅព្រំដែនវៀតណាម មានប្រវែង ១១០គ.ម និងទៅច្រកចុងទន្លេគូទាវនៅវៀតណាម មានប្រវែង ៣៣០គ.ម។ កំរិតទឹកអប្បបរិមានៅកំពង់ផែមានប្រមាណ ៥,២ម លើផែនទីទិន្នន័យ (LWL) ហើយចំណុចដែលមានជំរៅទឹករាក់ នៅតាមទន្លេមេគង្គ មានប្រមាណ ៤,០ - ៤,៥ម។ ភាពខុសគ្នានៅក្នុងកំរិតទឹក រវាងរដូវប្រាំង និងរដូវវស្សា មានប្រមាណ ៩ម។ ទំហំអតិបរមារបស់នាវា ដែលអាចធ្វើនាវាចរណ៍បាន មានប្រមាណ ២.០០០ត (dwt) នៅរដូវប្រាំង។ កំពង់ផែភ្នំពេញ បានលើកដាក់ទំនិញចំនួន ៣៨.២៣៣ TEU នៅឆ្នាំ២០០៦។ បរិមាណទំនិញសរុបមាន ៧៣៧.៥០០ត និងប្រាក់ចំណូលប្រតិបត្តិការមាន ៣,៤លាន USD នៅឆ្នាំ២០០៥។ ប្រាក់ចំណូលសុទ្ធក្រោយការបង់អាករួច មានចំនួន ៣៨០.០០០USD នៅឆ្នាំ២០០៥។ ចំនួនសរុបនៃនិយោជិត មាន ៤៥៨នាក់ គិតត្រឹមខែមករា ឆ្នាំ២០០៧។

៤.៤ កំពង់ផែឯកជន

កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង ស្ថិតនៅក្នុងភូមិកោះពស់ ស្រុកស្រែអំបិល ខេត្តកោះកុង និងមានចំងាយ ៧៥គ.ម ពីក្រុងព្រះសីហនុ និង ១៨៥គ.ម ពីទីក្រុងភ្នំពេញ។ ការសាងសង់កំពង់ផែនេះ បានចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ២០០៣ និង ចាប់ផ្តើមប្រើប្រាស់នៅខែសីហា ឆ្នាំ២០០៤។ ប្រវែងចំណតសរុបមាន ១.១១១ម ដែលមានទទឹងប្រវែង ២០០ម និងជំរៅទឹកមាន ៥,៥ម និងប្រហែលជាស្ថិតនៅលើផែនទីទិន្នន័យ។ គយ កាំសាប អន្តោប្រវេសន៍ និងកាំកុងត្រូល មានការិយាល័យរបស់ខ្លួននៅកំពង់ផែនោះ។ ទំនិញសំខាន់ៗ មានស៊ីម៉ង់ត៍ ផ្លែឈើ ស្ករស និងផលិតផលចំណីអាហារ និងទំនិញធម្មតាឯទៀតៗ។ ពុំមានពត៌មានអំពីស្ថិតិនៃទំនិញដែលបានលើកដាក់ឡើយ ដោយសារកង្វះខាតនៃបទប្បញ្ញត្តិស្ថិតិកំពង់ផែ ស្តីពីកំពង់ផែឯកជន។

កំពង់ផែស្រែអំបិល ស្ថិតនៅភូមិរណ្តៅជ័រ ស្រុកស្រែអំបិល ខេត្តកោះកុង និងស្ថិតនៅចំងាយ ១០០គ.ម ពីទីក្រុងព្រះសីហនុ និងប្រមាណ ១៦០គ.ម ពីទីក្រុងភ្នំពេញ។ ការសាងសង់កំពង់ផែនេះ បានចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ២០០១ និងបានបើកឱ្យប្រើប្រាស់នៅឆ្នាំ២០០៣ ដោយក្រុមហ៊ុនពាណិជ្ជកម្ម MDH។ កំពង់ផែនេះ ស្ថិតនៅតាមបណ្តោយប្រឡាយ ដែលមានប្រវែងប្រហែល ១២គ.ម ពីលំហសមុទ្រ។ ប្រវែងចំណតសរុប មាន ៥០០ម និងជំរៅទឹក មាន ៥ម ដែលជាជំរៅរាក់ជាងនៅក្នុងផែនទីទិន្នន័យ។ ទូក/នាវា ដែលមានចំណុះត្រឹម ១៨០ត ប៉ុណ្ណោះ អាចធ្វើដំណើរតាមប្រឡាយនេះបាន។ ការិយាល័យនៃស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ មានគយ កាំសាប អន្តោប្រវេសន៍ និងកាំកុងត្រូល។

៥. តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅប្រទេសកម្ពុជា

គ្រោង/ប្រព័ន្ធតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស បានរំលេចឡើងនៅឆ្នាំ២០០៥ ហើយបេក្ខជនចំនួន ១៤ បានចុះបញ្ជីនៅក្នុងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។ ភាគច្រើននៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស បានគ្រោងធ្វើឡើងនៅជិតព្រំដែនជាមួយប្រទេសវៀត

ណាម ឬ ប្រទេសថៃ ឬ នៅជិតតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ ដែលសមស្របសម្រាប់ឧស្សាហកម្មនាំចេញ។ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចចំនួន ៦ ត្រូវបានគ្រោងឡើងនៅជុំវិញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ប៉ុន្តែក្នុងចំណោមនោះ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសខ្លះ នឹងត្រូវគ្រោងឡើងដោយពុំមានការសិក្សាឡើយ។ គិតត្រឹមខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៧ មានតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសតែមួយគត់ គឺតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស Manhattan បានចាប់ផ្ដើមដំណើរការ។

តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ កំពុងគ្រោងធ្វើឡើងដោយកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ហើយការសិក្សាលទ្ធភាពកំពុងដំណើរការ។ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនេះ ត្រូវគ្រោងធ្វើឡើងទុកជាផ្នែកមួយនៃកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងមានបុព្វសិទ្ធិពេញលេញលើទីតាំងនោះ។ កុងតេន័រនាំចេញពី និង កុងតេន័រនាំចូលមកតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៃកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវលើកដាក់នៅក្នុងទីលានដាក់កុងតេន័ររបស់កំពង់ផែ។

៦. ការអភិវឌ្ឍនៃកំពង់ផែសមុទ្រជំរៅជ្រៅនៅហូជីមិញ និងឡាមចាបាង

ប្រទេសកម្ពុជា ស្ថិតនៅចន្លោះកំពង់ផែធំៗពីរ គឺកំពង់ផែឡាមចាបាងនៅក្នុងប្រទេសថៃ និងកំពង់ផែហូជីមិញនៅក្នុងប្រទេសវៀតណាម។ បន្ថែមលើនេះ កំពង់ផែកុងតេន័រសមុទ្រជំរៅជ្រៅថ្មីមួយ នៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ កំពុងសាងសង់នៅក្នុងតំបន់កៃម៉េបទីវ៉ៃ នៅឆ្នេរសមុទ្រភាគអគ្នេយ៍នៃទីក្រុងហូជីមិញ និង នឹងត្រូវដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នៅក្រោយឆ្នាំ២០០៩។ កំពង់ផែនេះ ត្រូវគ្រោងសង់ឡើង ដើម្បីទទួលនាវាកុងតេន័រខ្សែដើមអាមេរិកខាងត្បូង និងអឺរ៉ុប នឹងត្រូវបានផ្ដល់សេវាសម្រាប់ចូលទៅកាន់កំពង់ផែនោះ ក្រោយការបញ្ចប់ការសាងសង់ហើយ។ ការកែលំអផ្លូវជាតិលេខ១ ក៏កំពុងអនុវត្តក្រោមជំនួយអន្តរជាតិ ហេតុនេះ ទំនិញនាំចូល និងទំនិញនាំចេញរបស់ប្រទេសកម្ពុជា អាចនឹងត្រូវបែងចែកទៅកាន់កំពង់ផែថ្មីនេះសម្រាប់ដឹកតាមនាវា។

៧. ការព្យាករណ៍អំពីសេចក្ដីត្រូវការ

ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ បានព្យាករអំពីអត្រាកំណើនផលិតផលក្នុងស្រុក ដែលមាន ៦%ក្នុងមួយឆ្នាំ នៅក្នុងឆ្នាំ២០០៩-២០១០ មាន៦.៩%ក្នុងមួយឆ្នាំនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៤-២០១៥ និងមាន៧.៨%ក្នុងមួយឆ្នាំនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៩-២០២០។ ការសិក្សានេះ អនុលោមតាមការព្យាករណ៍របស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ដែលបញ្ជាក់ថា អត្រាកំណើនផលិតផលក្នុងស្រុកប្រចាំឆ្នាំ បានឡើងដល់ ១៧.៧% នៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥។ ផ្អែកតាមអត្រាកំណើននេះ ការសិក្សានេះ ប៉ាន់ស្មានអំពីសេចក្ដីត្រូវការសម្រាប់ទំនិញកុងតេន័រតាមផ្លូវសមុទ្រទាំងអស់របស់កម្ពុជា។

សេចក្ដីត្រូវការអនាគត ត្រូវបែងចែកទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែហូជីមិញ ដោយប្រើប្រាស់គំរូ Logit (Logit Model)។ ទំហំនៃទំនិញកុងតេន័រទៅហូជីមិញ ត្រូវបែងចែងទៅតាមការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ និងផ្លូវថ្នល់ដោយប្រើប្រាស់តាមគំរូដដែលនេះ។ ទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ ដូចគ្នានឹងបរិមាណទំនិញនៃកំពង់ផែភ្នំពេញ។

ការព្យាករណ៍បរិមាណកុងតេន័រប្រចាំឆ្នាំ នៅក្នុងឆ្នាំ២០១០ និង ២០២០ (TEUs)

ករណី	ឆ្នាំ	២០០៥	២០០៦	២០១០ ទាប - ខ្ពស់	២០២០ ទាប - ខ្ពស់
កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ		២១១.១៤១	២៣១.០៣៦	២៧០.០០០ - ៣៨៩.០០០	៤៧៩.០០០ - ១.១២៤.០០០
កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ		៣០.២៨១	៣៨.២៣៣	៤៣.០០០ - ៧៤.០០០	១១២.០០០ - ៣៩៣.០០០
ផ្លូវជាតិលេខ ១		-	-	៩.០០០ - ១៥.០០០	៤៨.០០០ - ១៦៩.០០០
	សរុប	២៤១.៤២២	២៦៩.២៦៩	៣៤៥.០០០ - ៤១០.០០០	៧៩៩.០០០ - ១.៤០៥.០០០

ក្រៅពីទំនិញកុងតេន័រ ការសិក្សានេះ ប៉ាន់ស្មានអំពីសេចក្ដីត្រូវការអនាគតសម្រាប់ទំនិញចាក់ធារ ទំនិញរាយ និងទំនិញចាក់ធាររាវ។ ការប្រើប្រាស់ស៊ីម៉ងត៍ នឹងកើនឡើងដោយស្របតាមកំណើនផលិតផលក្នុងស្រុក។ ដោយសារតែរោងចក្រផលិតស៊ីម៉ងត៍ថ្មី នឹងមានសមត្ថភាពរហូតដល់ ២លានតោន ក្នុងមួយឆ្នាំ ស៊ីម៉ង់ត៍ដែលត្រូវលើកដាក់នៅកំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នឹងមិនកើនឡើងទៀតទេ នៅឆ្នាំ២០២០។ ប៉ុន្តែ បើទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ការនាំចូលនូវធ្យូងថ្ម នឹងត្រូវកើនឡើងសម្រាប់ប្រើប្រាស់នៅក្នុងឆ្នាំ២០២០។ ឈើបន្ទះ និងកុំផ្លាកកេនឹងត្រូវផលិតនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា នៅក្នុងឆ្នាំ២០១០ ហេតុនេះ ការនាំចេញនឹងកើនឡើងនៅ ក្នុងឆ្នាំ២០២០។ អ្នកធ្វើដំណើរកំសាន្តជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ នឹងត្រូវសង្ឃឹមថាកើនឡើងគួរកត់សំគាល់ និងសន្មត់ថា កើនឡើងដល់កំរិតជាក់លាក់ណាមួយ។

៨. ផែនការមេសម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ

៨.១ សោហ៊ុយកំពង់ផែ

សោហ៊ុយចំណាយកំពង់ផែនៃនាវាធម្មតា ដែលចូលនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មានប្រមាណជា ៤២.៥00USD បើជានាវាកុងតេន័រដែលមានចំណុះ ៩.៨00GRT និងដែលផ្ទុកកុងតេន័របាន ៣00TEU និងផ្ទេរកុងតេន័របាន ៣00TEU។ សោហ៊ុយចំណាយនៅកំពង់ផែឡាមចាបាង គឺ៣0.៧00USD និង នៅកំពង់ផែហូជីមិញ គឺ ៣១.៥00USD ចំពោះនាវាខាងលើ។ សោហ៊ុយចំណាយ ដែលបង់ដោយប្រតិបត្តិករនាវា មានប្រមាណជា ៧១ USD ក្នុងមួយ TEU នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ៥៣ USD ក្នុងមួយ TEU នៅកំពង់ផែហូជីមិញ និង ៥១ USD ក្នុងមួយ TEU នៅកំពង់ផែឡាមចាបាង។ សោហ៊ុយចំណាយ មានថ្លៃកំពង់ផែ ថ្លៃកណ្ដុធារកិច្ច ថ្លៃសេវាសណ្ដោង ថ្លៃចំណត ថ្លៃចលនាចូលចេញចំណត ថ្លៃឈ្នួលលើកដាក់កុងតេន័រ ថ្លៃភ្នាក់ងារនាវា និង ថ្លៃឯទៀតៗដែលពាក់ព័ន្ធនឹងនាវា ដែលបង់ដោយក្រុមហ៊ុននាវា។

៨.២ ប្រាក់ចំណាយដឹកជញ្ជូនក្នុងស្រុក

ដោយសន្មត់ថា រោងចក្រផលិត តាំងនៅទីក្រុងភ្នំពេញ នាំចេញនូវកុងតេន័រទំហំ៤0ហ្វីត ដាក់សំលៀកបំពាក់ ដែលមានតម្លៃ ១00.000 USD នោះថ្លៃឈ្នួលតាម FOB ដែលត្រូវបង់ដោយអ្នកផ្ញើទំនិញកម្ពុជា ត្រូវប៉ាន់ស្មានចំនួនប្រមាណ

៦២០ USD ទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និង ២៦០ USD ទៅកំពង់ផែភ្នំពេញ ដែលក្នុងនោះ ១០០ USD ជាថ្លៃឈ្នួលអង្កេតរបស់កាំកុងត្រូល ។ ថ្លៃឈ្នួលដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅទីក្រុងហូជីមិញ មានចំនួនប្រមាណ ៦០០-៦៥០ USD ក្នុងមួយប្រអប់ រួមទាំងថ្លៃឈ្នួលលើកឡើង និងលើកចុះចំនួន ៦០ USD (កុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត) នៅបារិត ។ ប៉ុន្តែត្រូវបង់ថ្លៃចំណាយក្រៅផ្លូវការនៅព្រំដែន ចំនួនប្រមាណ ១៥០ ទៅ ១៨០ USD នៅខាងវៀតណាម និង ២៥០-២៨០ USD នៅខាងកម្ពុជា ។ អត្រាថ្លៃ នៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេរវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងហូជីមិញ មានប្រមាណ ៥០០ USD សម្រាប់កុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត ។ ចំណាយក្រៅផ្លូវការ ក៏ត្រូវបង់ផងដែរនៅព្រំដែន ។

៨.៣ អត្រាថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ

កំពង់ផែឡាមចាបាង នៅប្រទេសថៃ បានទទួលកុងតេន័ររហូតដល់ ៣,៨លាន TEU នៅឆ្នាំ២០០៥ ហើយកំពង់ផែហូជីមិញ បានទទួលកុងតេន័ររហូតដល់ ១,៩ TEU ។ នៅក្នុងពេល ដែលកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ បានទទួលកុងតេន័រ ២៣០.០០០ TEU នៅក្នុងឆ្នាំ២០០៦ កំពង់ផែនេះ នៅតែជាកំពង់ផែសម្រាប់ការដឹកបន្ត ហើយអត្រាថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ នៅតែខ្ពស់ជាងអត្រាថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រនៅកំពង់ផែឡាមចាបាង និងកំពង់ផែហូជីមិញ ។ អត្រាថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រនាពេលថ្មីៗនៃកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត ពីក្រុងព្រះសីហនុទៅកាន់ឆ្នេរសមុទ្រខាងលិចរបស់សហរដ្ឋអាមេរិក មានប្រមាណ ២.៦០០ USD ប៉ុន្តែពីទីក្រុងហូជីមិញ មានត្រឹម ២.០០០ USD ហើយពីកំពង់ផែឡាមចាបាង មានត្រឹម ២.១០០ USD ប៉ុណ្ណោះ ។

ដោយការពិចារណាលើការចំណាយដឹកជញ្ជូនទាំងអស់ ពីរោងចក្រផលិតនៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញទៅកាន់កំពង់ផែណាមួយនៃឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងលិចរបស់សហរដ្ឋអាមេរិក ការចំណាយសរុបតាមកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ខ្ពស់ជាងការចំណាយនៅកំពង់ផែហូជីមិញ ។ នៅក្នុងករណីនៃការនាំចូលកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត ត្រូវយកថ្លៃឈ្នួលម៉ាស៊ីនស្កែន ចំនួន ៨០ USD ពីអ្នកទទួលទំនិញ ។ ថ្លៃឈ្នួលផ្លូវលើផ្លូវជាតិលេខ៤ និងថ្លៃឈ្នួលម៉ាស៊ីនស្កែន ធ្វើឱ្យកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មានការប្រកួតប្រជែងខ្សោយ ។

៨.៤ ការចុះបញ្ជីនាវា និងការត្រួតពិនិត្យនាវា

ការកែលំអនៅក្នុងប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ចាំបាច់ត្រូវធ្វើឡើងដើម្បីបំពេញតាមបទដ្ឋានពិភពលោក ។ ប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវបានស្នើសុំឱ្យរិតបន្តឹងការត្រួតពិនិត្យលើក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីនាវា និងសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវាដែលពាក់ព័ន្ធ ។ ការគ្រប់គ្រងផ្នែកបច្ចេកទេសដែលមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធ នឹងត្រូវធ្វើឡើងដើម្បីត្រួតពិនិត្យឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពលើក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីនាវា និងសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវាដែលពាក់ព័ន្ធនានា ។ ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូនត្រូវមានរដ្ឋបាលបច្ចេកទេសនៃការចុះបញ្ជីនាវា ដោយសហការជាមួយគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិកម្ពុជានៃទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ។

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច អាចប្រមូលនូវកំណត់ហេតុត្រួតពិនិត្យទាំងអស់ និងបង្ហាញនូវប្រព័ន្ធមួយសមស្រប ដើម្បីបញ្ជាក់ និង រក្សាកំណត់ហេតុទាំងនោះ។ របាយការណ៍បន្ថែម ត្រូវចាត់ទុកជាកាតព្វកិច្ច នៅពេលណាដែលពតិមាន អំពីការឃាត់នាវា ផ្ញើមកពីអង្គការនៃអនុស្សរណៈពិភពលោក។ របាយការណ៍ ត្រូវមាននូវវិធានការទប់ស្កាត់នានាចំពោះ នាវាដែលបានឃាត់នោះ ដែលអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវបញ្ជាក់ និងយល់ព្រម។ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវផ្តល់ការ ណែនាំយ៉ាងតឹងរ៉ឹងចំពោះក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីនាវារបស់ខ្លួន និងសង្កមចំណាត់ថ្នាក់នាវាដែលពាក់ព័ន្ធ រួមទាំងទិសដៅប្រចាំឆ្នាំ ដើម្បីកាត់បន្ថយចំនួននៃការឃាត់នាវា។ ការកែប្រែនៃប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ក៏មានលក្ខណៈចាំបាច់ផង ដែរ នៅក្នុងពេលអនាគត។

៨.៥ ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ

ការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស នៅក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ គឺជាបញ្ហាអាទិភាពនៅប្រទេសកម្ពុជា។ ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ បានទើបតែចាប់ផ្តើមនៅឯមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ ដែល ស្ថិតនៅកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញពីឆ្នាំ២០០៦មក។ ប៉ុន្តែ វាជាការលំបាកណាស់ ក្នុងការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង ចាំបាច់នានានៅមជ្ឈមណ្ឌលនេះ ដោយសារកង្វះខាតឋបនីយភណ្ឌ និងឧបករណ៍សំភារៈ ដែលស្របតាមបទដ្ឋានអន្តរជាតិ។ ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលលើវិស័យកំពង់ផែ មិនទាន់បានអនុវត្តតាមរបៀបអចិន្ត្រៃយ៍នៅឡើយទេ។

ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ ជាការចាំបាច់ ដើម្បីធានាថា ប្រទេសកម្ពុជា រក្សាបាននូវបញ្ជីស ក្នុងអនុសញ្ញា STCW ដែលនឹងត្រូវទទួលការពិនិត្យឡើងវិញនៅឆ្នាំ២០១០។ នៅពេលដែលពុំមានឋបនីយភណ្ឌ និងឧបករណ៍សំភារៈសម្រាប់អនុវត្តការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនៅប្រទេសកម្ពុជា នោះនឹងចាំបាច់ត្រូវប្រើប្រាស់ការ បណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនៅសកលវិទ្យាល័យនាវាចរណ៍សមុទ្រវៀតណាមនៅក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។ ការបណ្តុះ បណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង នឹងត្រូវកំណត់នៅក្នុងអនុសញ្ញា STCW។

៨.៦ ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ

ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ ជាការត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស នៅតាមកំពង់ផែនានា ដើម្បីពិនិត្យឱ្យឃើញ ថា លក្ខខ័ណ្ឌ និងឧបករណ៍របស់នាវា អនុវត្តតាមបទប្បញ្ញត្តិអន្តរជាតិ និងថានាវានោះ បានគ្រប់គ្រងដោយនាវិក និង ធ្វើប្រតិបត្តិការដោយស្របតាមគោលការណ៍នៃបទប្បញ្ញត្តិទាំងនេះ។ ការត្រួតពិនិត្យនេះ មានគោលបំណង ដើម្បីជាបង្អែក សម្រាប់ការអនុវត្តកាតព្វកិច្ចរដ្ឋក្នុងនាមជាម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា។ ប៉ុន្តែ បទពិសោធន៍ បានបញ្ជាក់ថា ការត្រួតពិនិត្យនេះ អាច ធ្វើឡើងទៅបានប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ប្រសិនបើ បានរៀបចំនៅក្នុងមូលដ្ឋានតំបន់ និងបានសំរបសំរួលយ៉ាងជិតស្និត។

បើទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយពុំមានការចាំបាច់ អាចពន្យាពេលការចេញដំណើររបស់ នាវា និងកាត់បន្ថយការចូលរបស់នាវា។ គប្បីប្រឹងប្រែងយ៉ាងណា ដើម្បីត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋក្នុងនាមជាម្ចាស់សញ្ជាតិ

នាវា លើនាវាដែលបានចុះបញ្ជីសញ្ជាតិខ្មែរ និងកាត់បន្ថយការឃាត់នាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ។

៨.៧ សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងការបង្ការការបំពុលសមុទ្រ

ប្រទេសកម្ពុជា មិនទាន់បានផ្តល់សច្ចាប័នលើអនុសញ្ញា SAR នៅឡើយទេ ដោយសារកង្វះខាតនៃការរៀបចំសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ។ ដោយសារតែប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនង បំពេញតួនាទីដ៏សំខាន់នៅក្នុងការធានាឱ្យមានសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ នោះទើបការបង្កើតនៃមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងថ្នាក់តំបន់ ដែលបំពេញនូវលក្ខខ័ណ្ឌ GMDSS នៃអនុសញ្ញា SAR និង លក្ខខ័ណ្ឌទាំងឡាយនៅក្នុងករណីនៃគ្រោះថ្នាក់កំពប់ប្រេង និងករណីបន្ទាន់ឯទៀតៗ ត្រូវជាការចាំបាច់។ មជ្ឈមណ្ឌលនេះ នឹងក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលពត៌មានទូទៅ និងទំនាក់ទំនងសម្រាប់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ ការបង្ការការបំពុលសមុទ្រ និងការរុករក និងសង្គ្រោះ។ ដោយសារតែប្រវែងឆ្នេរសមុទ្រកម្ពុជា មានត្រឹម ៤៣៥គ.ម មជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងប្រកបដោយសមត្ថភាពតែមួយគត់ នឹងត្រូវគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់កិច្ចការទាំងអស់ខាងលើ ។

៩. ផែនការមេសម្រាប់វិស័យកំពង់ផែ

៩.១ នយោបាយកំពង់ផែជាតិ

នយោបាយជាមូលដ្ឋាន ដែលជាគោលដៅនៃវិស័យកំពង់ផែកម្ពុជា ជាបញ្ហាមួយក្នុងចំណោមបញ្ហាសំខាន់នានា នៅក្នុងវិស័យកំពង់ផែ។ ដើម្បីលើកកំពស់ការប្រកួតប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិនៃកំពង់ផែកម្ពុជា និង ដើម្បីសម្រេចបាន នូវការលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ច និងការអភិវឌ្ឍដែនដីនៃកម្ពុជា ជាការចាំបាច់សម្រាប់វិស័យកំពង់ផែកម្ពុជា ដើម្បីបង្កើតនូវគោលដៅច្បាស់លាស់។ នយោបាយកំពង់ផែជាតិ ត្រូវមានគោលបំណង :

១. ពង្រឹងមុខងាររបស់កំពង់ផែ ជាមជ្ឈមណ្ឌលសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មកម្ពុជា
២. ផ្តល់សេវាកម្មកំពង់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព
៣. អភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ដែលគាំពារដល់ការអភិវឌ្ឍជាតិ និងតំបន់
៤. ធានាសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខកំពង់ផែ និងអភិរក្សបរិស្ថាន
៥. គោរពតាមទស្សនទាននៃការគ្រប់គ្រងតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ
៦. ធានានូវវិនិយោគដ៏ល្អ និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព នៅក្នុងការអភិវឌ្ឍផែ
៧. ដៃគូភាពសាធារណៈ និងឯកជន
៨. ការអភិវឌ្ឍជាយុទ្ធសាស្ត្រលើកំពង់ផែសំខាន់ៗ ។

៩.២ ប្រតិបត្តិការទីលានប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

ទីលានកុងតេន័រថ្មីដែលមានប្រព័ន្ធកុំព្យូទ័រសម្រាប់ប្រតិបត្តិការទីលាន នឹងបើកប្រើពេញលេញនៅក្នុងឆ្នាំ២០០៩។

ដើម្បីធ្វើប្រតិបត្តិការប្រកដោយប្រសិទ្ធិភាពលើទីលានថ្មីនោះ ចាំបាច់ត្រូវបង្កើតឡើងនូវប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការថ្មី និង បង្កើនកំរិតមុខជំនាញរបស់បុគ្គលិកទាំងអស់ តាមរយៈការបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេស នៅក្នុងវគ្គដំបូង។

សកម្មភាពជំរុញកំពង់ផែ មានសារៈសំខាន់ណាស់ ដើម្បីពង្រឹងការទំនាក់ទំនងជាមួយក្រុមហ៊ុននាវា។ ប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិច ជាវិធានការមួយប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ដើម្បីកែលំអផលិតភាពកំពង់ផែ និងកាត់បន្ថយដំណើរការឯកសារដែលមានភាពស្មុគ្រស្មាញ។ ការផ្តល់នូវសម្បទាននៃប្រតិបត្តិការទីលានឱ្យទៅប្រតិបត្តិករទីលានឯកជនទាំងឡាយ អាចជាមធ្យោបាយ ដើម្បីប្រើប្រាស់ទីលានកុងតេន័ររបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ប៉ុន្តែ ត្រូវពិនិត្យដោយប្រុងប្រយ័ត្នអំពីសម្បទាន ឬ កិច្ចសន្យាជួល ដែលអាចកែលំអផលិតភាពរបស់កំពង់ផែ បង្កើនបរិមាណទំនិញ និង ជំរុញឱ្យនាវាចូលច្រើន ឬ បង្កើនប្រាក់ចំណូលដុលរបស់កំពង់ផែ។

៩.៣ ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនៅពេលអនាគត

ដោយយល់ឃើញថា កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវបន្តបំពេញតួនាទីនាំមុខជាកំពង់ផែសមុទ្រជំរៅជ្រៅតែមួយគត់នៅប្រទេសកម្ពុជា នោះការអភិវឌ្ឍដ៏ពិតប្រាកដនៃកំពង់ផែនេះ មានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ពាណិជ្ជកម្ម និងឧស្សាហកម្មកម្ពុជា។ គេក៏បានសង្ឃឹមយ៉ាងមុតមាំថា កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នឹងអភិវឌ្ឍ/ផ្តល់នូវតំបន់ឧស្សាហកម្មដែលអាចចូលទៅកាន់កំពង់ផែដោយងាយស្រួល និងជំរុញឱ្យមានទីតាំងនៃឧស្សាហកម្មគោលដៅនាំចេញ។

ប្រភេទឋបនីយភណ្ឌ	ផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី	ផែនការរយៈពេលវែង/មធ្យម
កុងតេន័	ទីលានកុងតេន័រ (-១១ម) ប្រព័ន្ធទីលាន និងឧបករណ៍លើកដាក់ទំនិញ	ទីលានកុងតេន័រ (-១២ ទៅ -១៤ម)
ចាក់ចារ	ទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង (-៥ ទៅ-៧ម) ទីលានសម្រាប់ទំនិញ និងមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង	ទីលានចាក់ចារ (-១២ម)
អ្នកដំណើរ	-	ទីលានអ្នកដំណើរ (-៩ម)
តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស	ទីលានកុងតេន័រសម្រាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ច្រកផ្លូវការទៅកាន់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស	តំបន់ពង្រីកបន្ថែម
ការដឹកជញ្ជូនទៅកាន់តំបន់ឆ្ងាយដាច់ស្រយាលផ្សេងៗ	កន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេស-ច្រកចូលទៅកាន់ទីលានរថភ្លើង ប្រព័ន្ធសន្តិសុខកំពង់ផែ	

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ចាំបាច់ត្រូវ :

១. លើកកំពស់មុខងារជាកំពង់ផែកុងតេន័រ
២. ធ្វើឱ្យស្របនឹងកំណើនការលើកដាក់ទំនិញកុងតេន័រ
៣. ធ្វើឱ្យសម្រេចនូវប្រតិបត្តិការប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ដើម្បីទទួលយកនូវនាវាកុងតេន័រធំៗ
៤. បង្កើនសមត្ថភាពលើកដាក់ទំនិញចាក់ធារសម្រាប់ធ្យូងថ្ម ឈើបន្ទះ កុំផ្លាកកេ ស្រូវសាឡី និងរថយន្ត
៥. ផ្តល់នូវវប្បនីយភណ្ឌសម្រាប់មូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង
៦. កែលំអមុខងារទីលានអ្នកដំណើរ
៧. អភិវឌ្ឍតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដោយផ្សារភ្ជាប់នឹងទីលានកុងតេន័រ
៨. រៀបចំពង្រីកទៅអនាគតនូវតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស
៩. លើកកំពស់ការដឹកជញ្ជូនទៅកាន់តំបន់ឆ្ងាយៗដាច់ស្រយាល តាមផ្លូវគោក និងផ្លូវរថភ្លើង ។

ដោយស្របតាមសេចក្តីត្រូវការដូចមានរៀបរាប់នៅខាងលើនេះ ការអភិវឌ្ឍនៅពេលអនាគតនៃកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវមាននូវវប្បនីយភណ្ឌដែលបានរៀបរាប់ខាងលើនោះ ។

ដោយពិចារណាលើដំណាក់កាលផែនការ សម្រាប់ការកែលំអកំពង់ផែ និងការពង្រីកកំពង់ផែនៅពេលអានាគត ផែនការអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលវែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវបានលើកឡើង ដូចមានបង្ហាញជូននៅក្នុងរូប ១២.២.២ ។ គំនូសព្រាង និងប្លង់លំអិតនៃទីលាននេះ ត្រូវសម្រេចដោយផ្អែកលើសេចក្តីត្រូវការអនាគត សម្រាប់ទំនិញចាក់ធារ និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស លក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិ ការប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន និងលទ្ធភាពផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ ។

៩.៤ ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែភ្នំពេញ

មុខងាររបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ ត្រូវលើកកំពស់ តាមរយៈការពង្រីកជាអតិបរមានូវទីតាំងដែលមានប្រយោជន៍របស់កំពង់ផែនេះ នៅទីក្រុងភ្នំពេញ និងការយកឈ្នះលើគុណវិបត្តិទាំងឡាយនៃការកើតនាវាចរណ៍ និង វិវាទជាមួយនឹងសកម្មភាពទីក្រុង ។

វាជាការលំបាក ដើម្បីរកទីតាំងគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែនេះនៅក្នុង និងនៅជិតតំបន់បច្ចុប្បន្ន នៃទីក្រុងភ្នំពេញ ហេតុនេះហើយ ទីលានថ្មី នៅតំបន់ថ្មី គួរត្រូវកសាងឡើងដោយពិចារណាលើលក្ខខ័ណ្ឌនានានៃផ្លូវទន្លេ ជំរៅទឹក ស្ថេរភាពបាតទន្លេ ការហូរច្រោះច្រាំងទន្លេ ច្រកចូលទៅកាន់ផ្លូវជាតិលេខ១ ច្រកចូលទៅកាន់ទីក្រុងភ្នំពេញ ចំងាយទៅកាន់ព្រំដែនរវាងវៀតណាម លក្ខខ័ណ្ឌនៃតំបន់ដែលត្រូវសាងសង់ ការប្រើប្រាស់ដីនៅតំបន់ជុំវិញ និងលក្ខខ័ណ្ឌបរិស្ថាន ។ ការសិក្សាអំពីលទ្ធភាពនៅតំបន់ថ្មី ត្រូវបានសង្ឃឹមថានឹងធ្វើឡើងជាបន្ទាន់ ។

៩.៥ ការវិភាគសក្ដានុពលនៃទីតាំងកំពង់ផែសមុទ្រ

សក្ដានុពលនៃទីតាំងកំពង់ផែសមុទ្រ បានប៉ាន់ប្រមាណតាមវិធីវិភាគប្រៀបធៀប។ ស្ថានភាពនៃការប្រៀបធៀបនីមួយៗ ត្រូវបានលើកយកមកវិភាគ ដោយផ្អែកលើទស្សនៈអំពីលក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមានស្រាប់ ចង្កោមសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងការប្រៀបធៀបចំងាយ៤គ.មម្ដងៗ ។

សក្ដានុពលនៃការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ត្រូវបានវាយតម្លៃ ដោយផ្អែកលើលទ្ធភាពនៃការសាងសង់ចំណត ដែលមានជំរៅទឹករហូតដល់១២ម ចំងាយពីឧទ្យានជាតិ លក្ខខ័ណ្ឌនៃព្រៃកោងកាងតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ ខ្សាច់តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ ទិសដៅខ្យល់បក់សំខាន់ៗ ច្រកចូលទៅកាន់ផ្លូវសំខាន់ៗ និង ទីតាំងនៃទីលានកុងតេន័របច្ចុប្បន្ន។

តំបន់សក្ដានុពលខ្ពស់បំផុត សម្រាប់ទីលានកុងតេន័រជំរៅទឹកជ្រៅ និងទីលានចាក់ធារ គឺជាតំបន់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ តំបន់សក្ដានុពលបន្ទាប់ឯទៀតៗ គឺតំបន់គ្រោងទុកភាគខាងកើតកំពង់ផែ ទីលានប្រេងបច្ចុប្បន្ន និង តំបន់ជាប់ៗនោះ។ ចំពោះសកម្មភាពនាវាតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ តំបន់ដែលទំនងអាចជ្រើសរើសបាន ស្ថិតនៅតាមបណ្ដោយឆ្នេរសមុទ្រដ៏ធំល្វឹងល្វើយ។ តំបន់កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង និងតំបន់កំពង់ផែស្ទឹងហាវដែលបានគ្រោងទុកហើយ មានសក្ដានុពលទាបសម្រាប់ជាកំពង់ផែសមុទ្រជំរៅជ្រៅ។

១០. អនុសាសន៍

១០.១ បញ្ហាអាទិភាព

បញ្ហា និង វិធានការ/កិច្ចការ សម្រាប់ផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី ត្រូវបានជ្រើសរើសយកក្នុងចំណោមបញ្ហាទាំងអស់ ដែលមានចុះឈ្មោះនៅក្នុងផែនការរយៈពេលវែង។ ការជ្រើសរើសបញ្ហាអាទិភាព បានផ្អែកលើទស្សនៈ នៃការពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែងនៃសេវាកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងការគោរពតាមប្រព័ន្ធនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ។ បញ្ហា និង វិធានការ/កិច្ចការទាំងនោះ មាន :

បញ្ហា	វិធានការ/កិច្ចការ
១. ការលើកកំពស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ទៅជាច្រកកំពង់ផែសំខាន់មួយ	១.១ បង្កើនសេវាកម្មទ្បេងទាត់ និងពង្រឹងទំនាក់ទំនងជាមួយនឹងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ១.២ កែលំអការគ្រប់គ្រង និងទីលានកុងតេន័រ ១.៣ កសាងទីលាន និងទីចំណតប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង ១.៤ ជំរុញការប្រើប្រាស់ផែស្ងួត ១.៥ កាត់បន្ថយឱ្យនៅទាបបំផុតនូវសន្តិសុខកំពង់ផែដែលដាក់លើអ្នកផ្ញើទំនិញ និង អ្នកទទួលទំនិញ
២. ការលើកកំពស់សមត្ថភាពលើក	២.១ កសាងទីលានកុងតេន័រថ្មី និងកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេស

ដាក់កុងតេន័ររបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ	២.២ កែលំអឱ្យមានភាពងាយស្រួលនៃការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រតាមទន្លេមេគង្គ ។
៣. ការកែលំអការត្រួតពិនិត្យកាតព្វកិច្ចរដ្ឋក្នុងនាមជាម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា	៣. ការកែលំអរដ្ឋបាលកិច្ចចុះបញ្ជីនាវា និងការត្រួតពិនិត្យនាវា
៤. ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ	៤. បង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ
៥. សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ	៥. កែលំអប្រព័ន្ធសម្រាប់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងតំបន់ឆ្នេរ
៦. សន្តិសុខកំពង់ផែ	កែលំអបណ្តាញ និងការគ្រប់គ្រងសន្តិសុខកំពង់ផែ
៧. ការពង្រឹងរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ	៧. អនុម័តក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបង្កើតបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ
៨. ការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ និងបណ្តាញប្រតិបត្តិការ	៨. បង្កើតនយោបាយកំពង់ជាតិ ច្បាប់កំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលកិច្ចលើការអភិវឌ្ឍ និងគ្រប់គ្រងកំពង់ផែឯកជន
៩. ការកែលំអអង្គការចាត់តាំងកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍សមុទ្រ	៩. កែលំអអង្គការចាត់តាំងនៃរដ្ឋបាលកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងប្រតិបត្តិការ

១០.២ ការបង្កើតឱ្យមានភាពផ្សេងគ្នាច្រើននៃសេវាកម្មទៀងទាត់ និងការទំនាក់ទំនងជិតស្និតជាមួយតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ គួរធ្វើការប្រឹងប្រែងយ៉ាងខ្លាំង ដើម្បីទាក់ទាញក្រុមនាវាវិលជុំជាច្រើន តាមរយៈការលើកកំពស់ភាពប្រកួតប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិរបស់ខ្លួន ក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការលើសកម្មភាពតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។ ដោយសារតែកំពង់ផែឡាមចាបាង មានក្រុមនាវាវិលជុំរហូតដល់ ៦៥ខ្សែជុំ ដែលទំនាក់ទំនងជាមួយនឹងកំពង់ផែសហរដ្ឋអាមេរិក អឺរ៉ុប និងកំពង់ផែសំខាន់ៗជាច្រើនទៀតនៅអាស៊ី ហេតុនេះជាការសំខាន់ ត្រូវទាក់ទាញក្រុមនាវាខ្សែជុំទាំងនេះមួយចំនួន ដើម្បីចូលកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ប្រសិនបើកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មានទំនិញកុងតេន័រគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ក្រុម នាវាខ្សែជុំណាមួយ និងអាចបានផ្តល់នូវថ្លៃចំណាយកំពង់ផែថោកជាង នោះនឹងជាការទាក់ទាញឱ្យនាវាចូលបន្ថែមទៀតនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។

ការកត់សំគាល់លើកំពង់ផែជិតខាង ជាពិសេសកំពង់ផែហូជីមិញ និងកំពង់ផែឡាមចាបាង បញ្ជាក់អំពីចំណុចខ្សោយនៃកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដើម្បីក្លាយជាច្រកទ្វារមួយ។ ជាពិសេស ថ្លៃចំណាយកំពង់ផែ ត្រូវចំណាយសោហ៊ុយច្រើនហួសពេក ដែលមិនអាចទាក់ទាញក្រុមនាវាថ្មីៗសម្រាប់ទំនិញនៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។ ហេតុនេះ ការលើកទឹកចិត្ត

ពិសេសខ្លះៗ ត្រូវតែពិចារណា ចំពោះសេវាកម្មនាវាទៀងទាត់ជាគោលដៅសំរាប់ការទាក់ទាញ។

១០.៣ ការកែលំអការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ

គប្បីត្រូវពិនិត្យដោយប្រុងប្រយ័ត្នលើប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ ដោយការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយ RCL, MMC និង អ្នកប្រើប្រាស់សំខាន់ៗឯទៀត នៅមុនពេលលទ្ធកម្ម។ ការបណ្តុះបណ្តាលបន្ថែម ត្រូវការជាបន្ទាន់ សម្រាប់ប្រតិបត្តិករដងយោង រថយន្តលើកដាក់ ប្រតិបត្តិការច្រកចេញចូល ការធ្វើផែនការទីផ្លា ការធ្វើផែនការស្តុក និងកិច្ចការឯទៀតៗនៅក្នុងទីធ្លាកុងតេន័រ។

សេវាច្រកចេញចូលតែមួយ ក៏មានសារៈសំខាន់ផងដែរ ដើម្បីកែលំអនីតិវិធីនាំចេញ និងនាំចូល។ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ គួរផ្តល់នូវសេវាច្រកចេញចូលតែមួយ ដោយសហការជាមួយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធ តាមរយៈប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិច។ នៅក្នុងពេល ដែលការត្រួតពិនិត្យទំនិញកុងតេន័រនាំចេញរបស់គយ ជាធម្មតាធ្វើនៅរោងចក្រផលិត ហើយកុងតេន័រដែលបានបិទតែមហើយ ត្រូវនាំទៅកាន់កំពង់ផែនោះ នោះសេវាផ្លាស់ទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិច និងសេវាច្រកចេញចូលតែមួយ ដែលធ្វើឡើងដោយគយ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ កាំកុងត្រូល កាំសាប ចត្តាឡីស័ក និងអន្តោប្រវេសន៍ នឹងត្រូវបង្ហាញឱ្យតាមពេលវេលាសមស្រប។

ការបញ្ចូលប្រតិបត្តិករទីលានឯកជន នឹងជាការចាំបាច់ សម្រាប់ទីលានថ្មីៗ ដែលត្រូវកសាងឡើងទន្ទឹមនឹងការលូតលាស់របស់កំពង់ផែ។ ការបង្កើតឡើងនូវក្រុមហ៊ុនចំរុះជាមួយប្រតិបត្តិករទីលានអន្តរជាតិ ក៏អាចមានប្រសិទ្ធិភាពផងដែរ។ ដោយសារតែប្រតិបត្តិការទីលាន មានគុណសម្បត្តិផង និងគុណវិបត្តិផង នោះការបញ្ចូលប្រតិបត្តិករទីលានឯកជនទៅក្នុងទីលានកុងតេន័របច្ចុប្បន្ន ត្រូវពិនិត្យដោយប្រុងប្រយ័ត្ន ដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃដែនអនុវត្តជាទូទៅ និងតាមរយៈការពិភាក្សាគ្នា ដើម្បីបង្កើតឡើងនូវនយោបាយកំពង់ផែជាតិ។

១០.៤ ការកសាងទីចំណត និងទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង

ដើម្បីតំរូវតាមសេចក្តីត្រូវការ សម្រាប់ការលើកដាក់ទំនិញចាក់ចារ និងទំនិញគ្រោងទុក ចាំបាច់ត្រូវមានទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង សម្រាប់ធ្យូងថ្ម ឈើបន្ទះ កុំផ្លាកកេ ស្រូវសាឡី រថយន្ត និងទំនិញផ្សេងទៀត។ ទីលាននេះអាចប្រើប្រាស់បានសម្រាប់ការពង្រីកជាទីលានកុងតេន័របច្ចុប្បន្ន នៅក្នុងពេលអនាគត ហើយទីលាននាវាចាក់ចារ អាចត្រូវលើកទៅកាន់កន្លែងផ្សេងទៀត។

ទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង នឹងត្រូវសាងសង់ឡើងនៅចន្លោះទីចំណតទូទៅ និងរនាំងបាំងទឹកភាគខាងលិច ដែលមានជំរៅទឹក ៥-៧ម។ ប្រសិនបើបាតសមុទ្រនៃអាងនេះ មានថ្មនៅផ្នែកខាងលើរាក់ជាងជំរៅ ៧ម នោះវាជាការលំបាកក្នុងការជីកអាងនោះ។ ហេតុនេះហើយ ការសិក្សាដោយការខួងមើល ត្រូវបានផ្តល់ជាអនុសាសន៍ដោយទទូច ដើម្បីធ្វើឡើងនៅដំណាក់កាលបន្ទាន់ណាមួយ ដែលអាចធ្វើទៅបានរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ទីចំណត និងទីធ្លាថ្មី នឹងត្រូវ

ដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់សម្រាប់ទំនិញចាក់ធារ និងទំនិញគ្រោងទុក នៃមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង។

១០.៥ ការកសាងកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេស

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ស្ថិតនៅចំងាយ ២៣០គ.ម ពីទីក្រុងភ្នំពេញ។ ការចំណាយដឹកជញ្ជូនទៅមកកំពង់ផែនេះ ជាបន្ទុកធ្ងន់ធ្ងរ ចំពោះអ្នកផ្ញើទំនិញ និងអ្នកទទួលទំនិញ។ នៅក្នុងករណី ដែលកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេសឡាតក្រាបាង ដើរតួនាទីដ៏សំខាន់សម្រាប់កំពង់ផែឡាមចាបាង នោះកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេសនៅភ្នំពេញ អាចជំរុញការប្រើប្រាស់ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ តាមរយៈការកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក។ ប្រសិនបើការស្តារឡើងវិញនៃផ្លូវរថ ភ្លើងចប់ នោះការដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងរវាងកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេស និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នឹងផ្តល់នូវសេវា ទៀងទាត់លើការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រ។ បើទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ក៏ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ នឹងមានចំណែកធំឡើងៗក្នុងការ ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ព្រោះថាសមត្ថភាព នៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើង នៅមានកំរិត ដោយសារមានផ្លូវរថភ្លើងតែ មួយខ្សែ។

១០.៦ ការបង់ថ្លៃសន្តិសុខកំពង់ផែ

ការបង់ថ្លៃសន្តិសុខកំពង់ផែ ត្រូវបានធ្វើរួចហើយនៅកំពង់ផែមួយចំនួននៅអឺរ៉ុប និងសហរដ្ឋអាមេរិក ដើម្បីថែរក្សា ប្រព័ន្ធសន្តិសុខរបស់គេ។ ក្នុងមួយកុងតេន័រ កំពង់ផែខ្លះនៅអឺរ៉ុបមួយចំនួន កំរិតយកថ្លៃពី៥ ទៅ ៩ អឺរ៉ូ កំពង់ផែខ្លះ នៅសហរដ្ឋអាមេរិក យកថ្លៃ ២ USD កំពង់ផែខ្លះនៅកាណាដា យកថ្លៃ ១,៧៥ ដុល្លាកាណាដា កំពង់ផែខ្លះនៅម៉ិចស៊ិកូ យកថ្លៃ ១០ USD ដែលក្នុងពេលនេះ ចិនបានយកថ្លៃជាបណ្តោះអាសន្ន ២០ Yuan សម្រាប់កុងតេន័រ ទំហំ២០ហ្វ៊ីត និង ៣០ Yuan សម្រាប់កុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វ៊ីត។

ដោយសារគយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុយកថ្លៃ ៤០ USD ក្នុងកុងមួយតេន័រទំហំ២០ហ្វ៊ីត និង ៨០ USD ក្នុងមួយ កុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វ៊ីត ការយកថ្លៃនោះ ជាបន្ទុកធ្ងន់ធ្ងរចំពោះអ្នកទទួលទំនិញកម្ពុជា។ នៅពេលណាដែលប្រព័ន្ធកាំរស្មីអ៊ិចថ្មី ត្រូវយកមកប្រើប្រាស់ នោះគួរកាត់បន្ថយថ្លៃទាំងនេះ រហូតដល់កំរិតជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ។

១០.៧ ការកសាងទីលានស្តុកកុងតេន័រថ្មីនៅតំបន់ទីក្រុងភ្នំពេញ

ការវិភាគលើការព្យាករណ៍ ទស្សន៍ទាយថា បរិមាណទំនិញនៅកំពង់ផែភ្នំពេញ មានប្រមាណ ៤៣.០០០-៧៤.០០០ TEU នៅក្នុងឆ្នាំ២០១០ និង១១២.០០០-៣៩៣.០០០ TEU នៅក្នុងឆ្នាំ២០២០។ ដោយសារតែចំណតបច្ចុប្បន្ន ប្រវែង៣០០ម មានទីធ្លាតូចចង្អៀត និងមិនអាចលើកដាក់ទំនិញទំហំធំបាន នោះចាំបាច់ត្រូវមានទីលានថ្មី នៅក្នុងពេល អនាគតដ៏ខ្លីខាងមុខនេះ។ ទីតាំងនៃទីលានថ្មី អាចស្ថិតនៅភាគខាងក្រោមខ្សែទឹកទីក្រុងភ្នំពេញ និងត្រូវស្ថិតនៅជិតផ្លូវជាតិ លេខ១ ដើម្បីចេញចូលដោយស្រួលទៅទីក្រុងភ្នំពេញ។

ដោយសារតែផែនការនៃទីលានថ្មីនេះ មិនទាន់បានរៀបចំនៅឡើយ គប្បីត្រូវធ្វើផែនការ និងការសិក្សាលទ្ធភាពតាមភាពងាយស្រួលបន្ទាន់ណាមួយរបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ។ ដោយសារតែទំនងជាត្រូវឱ្យមានការចូលរួមវិនិយោគឯកជននៅក្នុងទីលានថ្មីនោះ ផែនការជាមូលដ្ឋាន នឹងត្រូវរៀបចំឡើងសម្រាប់ការអនុញ្ញាតឱ្យចូលរួមនោះ ដែលរួមមានទាំងទីតាំងប៉ាន់ស្មាន ទំហំនៃទីចំណត និងទីលាន បរិមាណទំនិញទស្សន៍ទាយប្រចាំឆ្នាំ ការថែរក្សាប្រឡាយ និងលក្ខខ័ណ្ឌនៃសម្បទាន។

១០.៨ ការកែលំអការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រតាមទន្លេមេគង្គ

ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេ ត្រូវប្រឈមនឹងបែបបទ/អាជ្ញាធរមួយចំនួននៅព្រំដែន ដូចជាការផ្លាស់ប្តូរកណ្តធារមន្ត្រីគយ និង នគរបាលអន្តោប្រវេសន៍។ ដំណើរការធ្វើបែបបទ មានរយៈពេលប្រមាណ២ម៉ោង និងរាំងស្ទះដល់ប្រសិទ្ធិភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេ។ ម៉ោងធ្វើការ ចាប់ពីម៉ោង ៧ព្រឹក ទៅម៉ោង ៥ល្ងាច។ ប្រសិនបើនាវាមកដល់ក្រោយម៉ោង៥ល្ងាច នាវាត្រូវរង់ចាំរហូតដល់ព្រឹកបន្ទាប់ ដើម្បីបំពេញបែបបទនោះ លើកលែងតែចំពោះទូកដឹកអ្នកដំណើរ។

ផ្អែកតាមសេចក្តីព្រាងពិធីសារ ដើម្បីអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងហាណូយឆ្នាំ១៩៩៨ គេនឹងពិភាក្សាគ្នាដើម្បីលុបបំបាត់នូវការបញ្ឈប់នៅព្រំដែននោះ និងត្រូវបំពេញបែបបទត្រឹមតែនៅវង់តាវ ឬ ត្រឹមតែនៅកំពង់ផែគោលដៅប៉ុណ្ណោះ។ ហេតុនេះហើយ បែបបទដែលបានសំរួលនោះ នឹងនាំឱ្យមានការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពតាមទន្លេមេគង្គ។ ការចរចាលើសេចក្តីព្រាងពិធីសារនេះ សង្ឃឹមថានឹងត្រូវបញ្ចប់នៅឆ្នាំ២០០៧នេះ។

១០.៩ ការកែលំអការចុះបញ្ជីនាវា និងការត្រួតពិនិត្យនាវា

ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋជាម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា ជាកាតព្វកិច្ចរបស់រដ្ឋាភិបាល ដែលបានបញ្ញត្តដោយអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ SOLAS និង MARPOL។ ប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវបានស្នើសុំឱ្យកំណត់យកអាទិភាពទី១ ដើម្បីកែលំអស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និងកាត់បន្ថយនូវអត្រាឃាត់នាវាដែលបានចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

វិធានការដែលចាំបាច់នានា រួមមាន :

១. រៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រ ដើម្បីអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋជាម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា ដោយសហការជាមួយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិកម្ពុជា នៃទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី។

២. ពង្រឹងការត្រួតពិនិត្យលើក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ។

៣. រិតបន្តឹងការត្រួតពិនិត្យលើសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវានានា។

ការបណ្តុះបណ្តាលមន្ត្រីនៃនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ លើការត្រួតពិនិត្យនាវា ក៏ជាមធ្យោបាយដ៏មានសារៈ

សំខាន់ផងដែរ ដើម្បីកែលំអការចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។

១០.១០ ការបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ

មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្របច្ចុប្បន្ន នៅកំពង់ផែភ្នំពេញ បានបើកនៅឆ្នាំ២០០៦ ក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយប្រទេសប៊ែលស៊ិក។ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ គ្រប់គ្រងមជ្ឈមណ្ឌលនេះ សម្រាប់បណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិករបស់គេ។ ចំនួនសិក្ខាកាម នៅមានកំរិត ដោយសារកង្វះខាតថវិកាបណ្តុះបណ្តាល ហើយការពិតទៅទៀត មជ្ឈមណ្ឌលនេះ ត្រូវប្រើប្រាស់ត្រឹមតែសម្រាប់បុគ្គលិកកំពង់ផែប៉ុណ្ណោះ។

ដោយយល់ឃើញថា មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ នឹងក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាល សម្រាប់មន្ត្រី/បុគ្គលិក និងមិនមានមុខងារបណ្តុះបណ្តាលដល់កម្មករនាវា នោះទើបមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ ត្រូវផ្តោតទៅលើការបណ្តុះបណ្តាលកម្មករនាវា និងត្រូវដាក់ឱ្យកំពង់ផែភ្នំពេញប្រើប្រាស់ ដោយមានការត្រួតពិនិត្យពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ ភាគច្រើននៃថវិកា ដែលបានស្នើឡើងសម្រាប់មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ នឹងត្រូវបែងចែកជាមួយនឹងមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ។ គោលបំណងនៃមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ គឺដើម្បីផ្តល់ដល់កម្មករនាវាកម្ពុជាចំនួនច្រើនចូលទៅកាន់ទីផ្សារនាវិកសកលលោក ដែលផ្តល់ដល់យុវវ័យជំនាន់ក្រោយនូវកាលានុវត្តភាពការងារល្អៗ។ រយៈពេលបណ្តុះបណ្តាល នឹងមាន ១ឆ្នាំ ហើយអ្នកទទួលសញ្ញាប័ត្រ សង្ឃឹមថា មានចំនួនរហូតដល់ ១០០នាក់ នៅក្នុងឆ្នាំ២០១០។

១០.១១ ការបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពត៌មានតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ

នៅក្នុងព្រឹត្តិការណ៍នៃគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍ ឬ ឧប្បត្តិហេតុបំពុលសមុទ្រ មជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពតិមានតំបន់ឆ្នេរ នឹងទទួលសញ្ញាពីនាវា និងពតិមានពីស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងប្រទេសជិតខាង។ មជ្ឈមណ្ឌលនេះ នឹងធ្វើការនៅក្នុងគណៈកម្មាធិការជាតិរុករក និងសង្គ្រោះនាវាចរណ៍សមុទ្រ ដែលនឹងត្រូវស្នើឡើង និង នៅក្នុងគណៈកម្មាធិការជាតិសម្រាប់រៀបចំ និងទប់ទល់នឹងប្រេងកំពប់ដែលនឹងត្រូវស្នើឡើង។

នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ជាអង្គភាពទំនាក់ទំនងនៃគណៈកម្មាធិការជាតិនីមួយៗ ហើយមជ្ឈមណ្ឌលនេះ នឹងក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលពតិមានសម្រាប់គណៈកម្មាធិការជាតិទាំងនោះ។ មជ្ឈមណ្ឌលនេះ នឹងត្រូវបង្កើតឡើងតាមពេលវេលាសមស្រប និងមានឧបករណ៍ទំនាក់ទំនងពតិមាន ដូចជាទូរវិទ្យុ MF ទូរវិទ្យុ HF ទូរវិទ្យុ VHF ប្រព័ន្ធ DSC និងឧបករណ៍ឯទៀតៗ។

១០.១២ ការគ្រប់គ្រងសន្តិសុខកំពង់ផែ

វិសោធនកម្មនៃអនុសញ្ញា SOLAS បានចូលជាធរមាននៅពាក់កណ្តាលឆ្នាំ២០០៤ ហើយកំពង់ផែ ត្រូវបានស្នើ

ឡើងឱ្យមានផែនការសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ។ ប្រទេសកម្ពុជា បានចេញអនុក្រឹត្យចុះថ្ងៃទី៩ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៦ ស្តីពីសន្តិសុខនាវា និងសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ។ ប៉ុន្តែ បទប្បញ្ញត្តិលំអិតសម្រាប់ការអនុវត្តលើការត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខកំពង់ផែនៅមិនទាន់បានចេញនៅឡើយ។ ហេតុនេះ ពុំទាន់មានរបាយការណ៍ណាមួយ អំពីផែនការសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែទៅអង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិនៅឡើយទេ ដោយសារកង្វះខាតបទប្បញ្ញត្តិលំអិតនោះ។ ដើម្បីបំពេញតាមការស្នើសុំរបស់ក្រុមហ៊ុននាវា ផែនការសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ គួរត្រូវអនុម័តជាបន្ទាន់។

នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ត្រូវបានស្នើឡើង ដើម្បីរៀបចំ និងពិនិត្យទំរង់បែបបទនានា ដើម្បីបែងចែកកិច្ចការនានា ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង :

១. ការវាយតម្លៃសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ
២. ការបង្កើតផែនការសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ
៣. ការកែប្រែផែនការសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ
៤. ការផ្តល់អនុសាសន៍លើការវាយតម្លៃសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ។

១០.១៣ ការរៀបចំក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង បទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ

បញ្ហាមួយក្នុងចំណោមបញ្ហាបន្ទាន់បំផុត សម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រកម្ពុជា គឺត្រូវបង្កើតនូវបទប្បញ្ញត្តិអនុវត្តច្បាប់ ដោយផ្អែកលើក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងក្រមនេះ។ នៅក្នុងដំណាក់កាលដំបូង សេចក្តីព្រាងក្រមនេះ គួរត្រូវដាក់ពិនិត្យឡើងវិញ ដោយផ្ទៀងផ្ទាត់ជាមួយអនុសញ្ញាអន្តរជាតិនានាដែលបានផ្តល់សច្ចាប័នថ្មីៗ ដើម្បីដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងក្រមនោះ។

ដំណាក់កាលទី២ បទប្បញ្ញត្តិសុវត្ថិភាពនាវាក្នុងស្រុក ក៏ត្រូវចាំបាច់ធ្វើឡើងជាបន្ទាន់ផងដែរ។ ដំណាក់កាលទី៣ បទប្បញ្ញត្តិក្នុងស្រុកដែលទាក់ទងនឹងក្រមនេះ ត្រូវព្រាងឡើងតាមពេលវេលាសមស្រប។ ជាមួយគ្នានឹងការរៀបចំក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព ចាំបាច់ត្រូវធ្វើឡើងដើម្បីលើកកំពស់សមត្ថភាពបច្ចេកទេស និងបង្កើនចំនួនអធិការនាវា និងមន្ត្រីបច្ចេកទេសឯទៀតៗ។ សេវាផ្តល់យោបល់ជាបន្ត នឹងត្រូវធ្វើឡើង ដើម្បីរៀបចំក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។

១០.១៤ នយោបាយកំពង់ផែជាតិ ច្បាប់កំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលកំពង់ផែឯកជន

បញ្ហាបន្ទាន់បំផុត ដែលវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រកម្ពុជា កំពុងប្រឈម គឺការបង្កើតប្រព័ន្ធច្បាប់សម្រាប់កំពង់ផែឯកជន។ ពោលគឺ នយោបាយស្តីពីកំពង់ផែឯកជន នឹងត្រូវរៀបចំឡើង នៅមុនពេលបង្កើតច្បាប់ជាមូលដ្ឋាន ស្តីពីកំពង់ផែ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ។

នយោបាយកំពង់ផែជាតិ ត្រូវរួមមានដៃគូរភាពសាធារណៈ-ឯកជន ការទទួលខុសត្រូវលើការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ

ការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការ សេចក្តីត្រូវការអនាគតសម្រាប់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងសេវា និងបញ្ហាបន្ទាន់សំខាន់ៗឯទៀតជាច្រើន។

ច្បាប់កំពង់ផែកម្ពុជា ត្រូវមានបទប្បញ្ញត្តិស្តីពី :

១. ស្ថាប័នគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ និងស្ថានភាពផ្លូវច្បាប់ ការបង្កើត ការរៀបចំ ហិរញ្ញវត្ថុ និងកាតព្វកិច្ចរបស់ស្ថាប័ននោះ

២. ព្រំដែននៃតំបន់កំពង់ផែ និងការត្រួតពិនិត្យនៅក្នុងតំបន់កំពង់ផែ

៣. ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ផែនការកំពង់ផែ ការសាងសង់កំពង់ផែ និងការថែរក្សាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ

៤. ការត្រួតពិនិត្យ និងការគ្រប់គ្រងសកម្មភាព និងសេវាកំពង់ផែ

៥. ការប្រមូលស្ថិតិកំពង់ផែ

៦. ពន្ធ និងថ្លៃកំពង់ផែ

៧. សន្តិសុខកំពង់ផែ ការការពារបរិស្ថាន និងបញ្ហាសំខាន់ឯទៀតៗ។

នៅមុនពេលធ្វើសេចក្តីព្រាងច្បាប់កំពង់ផែកម្ពុជា ចាំបាច់ត្រូវអនុម័តអនុក្រឹត្យស្តីការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែឯកជនជាមុនសិន។ អនុក្រឹត្យ អាចរួមទាំងបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីស្ថានភាពផ្លូវច្បាប់នៃកំពង់ផែឯកជន កាតព្វកិច្ចរបស់រដ្ឋាភិបាល និងកាតព្វកិច្ចរបស់កំពង់ផែឯកជន។

១០. ១៥ ការកែលំអស្ថាប័ននាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ

ដោយបំពេញនូវកន្លែងចន្លោះរដ្ឋបាល ចាំបាច់ត្រូវកែលំអនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ និង បង្កើតឡើងនូវនាយកដ្ឋានកំពង់ផែ។ នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ត្រូវទទួលខុសត្រូវ :

១. កែលំអការគ្រប់គ្រងការចុះបញ្ជីនាវា និង វិញ្ញាបនប័ត្រនាវិក និងចេញសៀវភៅអ្នកដើរសមុទ្រឱ្យនាវិកដែលបំរើការងារនៅលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ

២. ត្រួតពិនិត្យបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីសកម្មភាពភ្នាក់ងារនាវាចរណ៍ និងផ្តល់ការយល់ព្រមចំពោះភ្នាក់ងារនាវាចរណ៍ឯកជននានា

៣. ធ្វើការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលកម្មករនាវា ដោយសហការជាមួយមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ បន្ថែមលើមុខងារបច្ចុប្បន្ន។

នាយកដ្ឋានកំពង់ផែ នឹងត្រូវទទួលខុសត្រូវ :

១. រៀបចំសេចក្តីព្រាងនយោបាយកំពង់ផែ ដើម្បីសំរបសំរួលគ្រប់គ្រងកំពង់ផែរដ្ឋ និងកំពង់ផែឯកជន

២. រៀបចំបទប្បញ្ញត្តិ និងពិធីសារស្តីពីការចូល និងការជំរះបែបបទនៃនាវាបរទេស

៣. ចាត់ចែងបញ្ជាការកំពង់នាវា នៅគ្រប់កំពង់ផែឯកជននីមួយៗ ដើម្បីពិនិត្យមើលការធ្វើនាវាចរណ៍របស់នាវា និងរក្សារបៀបរៀបរយរបស់កំពង់ផែ

៤. រៀបចំស្ថិតិបរិមាណទំនិញ និងស្ថិតិនាវាចូលផែ និង កិច្ចការចាំបាច់ឯទៀត។

មធ្យោបាយមានប្រសិទ្ធិភាព គឺថាត្រូវចាត់ចែងបញ្ហាការកំពង់នាវាទៅកាន់កំពង់ផែឯកជននីមួយៗ និង បង្កើតនាយកដ្ឋានកំពង់ផែ នៅក្នុងអគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន ដើម្បីទទួលគ្រប់គ្រងលើបញ្ហាការកំពង់នាវា និងដើម្បីរៀបចំច្បាប់កំពង់ផែ និងនយោបាយកំពង់ផែជាតិ។ ការបង្កើតឡើងនៃវិទ្យាស្ថានអប់រំនាវាចរណ៍សមុទ្រកម្ពុជា និង មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាល ដែលមានឈ្មោះជាបណ្តោះអាសន្នថា មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ នឹងត្រូវធ្វើឡើងក្នុងដំណាក់កាលឆាប់ៗ ដែលអាចធ្វើទៅបាន។

របាយការណ៍

សង្ខេបសារវន្ត

ការសិក្សាស្តីពីផែនការមេសម្រាប់វិស័យ
នាវាចរណ៍សមុទ្រនិងកំពង់ផែនៅកម្ពុជា

ជំពូកទី ១
ប្រវត្តិ គោលបំណង និងទំរង់ការនៃការសិក្សា

១.១ ប្រវត្តិ

ប្រទេសកម្ពុជា ស្ថិតនៅក្នុងភាគនិរតីនៃឧបទ្វីបឥណ្ឌូចិន និងមានកំពង់ផែសមុទ្រក្រុងព្រះសីហនុ ស្ថិតនៅប្រឈមនឹងឈូងសមុទ្រថៃ និងកំពង់ផែទន្លេក្រុងភ្នំពេញ កាត់តាមក្រុងហូជីមិញ ដែលជាច្រកភ្ជាប់ទៅនឹងពិភពលោក។ ការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មនាំចេញ ដែលត្រូវបានកំណត់ថាជាកត្តាសំខាន់សម្រាប់ការរីកលូតលាស់ នៃសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជានៅក្នុងពេលអនាគត ផ្អែកលើតម្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រប្រកបដោយការប្រកួតប្រជែង។

ការបង្កើតឡើងនូវផែនការមេសំរាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ បានចាប់ផ្តើម ហើយបន្ថែមលើនេះទៀត ការជំនួយលើផ្នែកច្បាប់ និងស្ថាប័ន ក៏ដូចជាការផ្ទេរបច្ចេកវិទ្យា នឹងត្រូវធ្វើឡើងផងដែរ តាមរយៈដំណើរការនៃការសិក្សានេះ។

១.២ គោលបំណងនៃការសិក្សា

គោលបំណងនៃការសិក្សានេះ គឺដើម្បីបង្កើតជាផែនការមេសំរាប់ពង្រឹងការប្រកួតប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ នៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែនៅកម្ពុជា។ ផែនការមេនេះ (ទិសដៅឆ្នាំ២០២០) នឹងរួមមានយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍នៅក្នុងវិស័យបីធំៗសំខាន់ នោះគឺវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ វិស័យកំពង់ផែ និង ការលើកកំពស់នៃសមត្ថភាពរដ្ឋបាល។ បន្ថែមលើនេះ វិធានការអនុវត្តរយៈពេលខ្លី (ទិសដៅឆ្នាំ២០១០) សំរាប់គំរោងអាទិភាពទាំងឡាយ ដែលបានកំណត់នៅក្នុងផែនការមេនេះ នឹងត្រូវបង្កើតឡើង។ លើសពីនេះទៀត សំណើនានាអំពីការកែទំរង់រដ្ឋបាល និងការកែលំអប្រព័ន្ធច្បាប់ ក៏ដូចជាការផ្ទេរបច្ចេកវិទ្យាអំពីបទពិសោធន៍ និងវិធីអង្កេត នឹងត្រូវធ្វើឡើងនៅក្នុងដំណើរការនៃការសិក្សានេះ។

១.៣ ទំរង់ការនៃការសិក្សា

១.៣.១ មាតិកានៃការសិក្សា

ដើម្បីអនុវត្តគោលបំណងស្នើឡើងនូវផែនការមេរបស់ខ្លួនសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ ក៏ដូចជាការកែលំអប្រព័ន្ធរដ្ឋបាល និងច្បាប់ ក្រុមសិក្សា នឹងប្រមូលផ្តុំពត៌មាន និងផ្លាស់ប្តូរយោបល់ជាមួយនឹងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា រួមទាំងសមភាគីរបស់ខ្លួន ក្រសួងពាក់ព័ន្ធ រដ្ឋាភិបាលមូលដ្ឋាន ក្រុមហ៊ុនរដ្ឋ និង ឯកជន។

ក្រុមសិក្សា នឹងពិនិត្យដោយយកចិត្តទុកដាក់អំពីប្រវត្តិ និងខ្លឹមសារនៃបេសកកម្មវាយតម្លៃសេចក្តីត្រូវការអំពីច្បាប់ និងរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅកម្ពុជា ដែលបានធ្វើឡើងដោយអង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ នៅក្នុងឆ្នាំ ២០០១ និងអំពីប្រវត្តិ និងខ្លឹមសារនៃផែនការមេសំរាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកនៅក្នុងប្រព័ន្ធទន្លេមេគង្គនៅកម្ពុជា ឆ្នាំ

២០០៦ ក្រោមជំនួយរបស់ប្រទេសបែលស៊ិក ព្រមទាំងបញ្ចូលនូវគំហើញទាំងនេះរបស់គេទៅក្នុងផែនការមេរបស់ខ្លួនទៅតាមការដែលអាចធ្វើទៅបាន។

នៅក្នុងវគ្គទី១ ក្រុមសិក្សា នឹងវិភាគអំពីលក្ខខ័ណ្ឌបច្ចុប្បន្ន និងកំណត់រកនូវបញ្ហានានា។ ក្រុមសិក្សា បន្ទាប់មកនឹងធ្វើសេចក្តីព្រាងជាផែនការមេគ្រោង ដែលបង្ហាញនូវបញ្ហានានា ដូចមានរៀបរាប់ខាងលើ ក៏ដូចជាគោលបំណង នៃការសិក្សា។ សមភាគី នឹងធ្វើការជាមួយនឹងក្រុមសិក្សា ដើម្បីធានាឱ្យមានការឯកភាពរវាងគ្នា នៅក្នុងការពិភាក្សាលើផែនការមេនេះ។

នៅវគ្គទី២ កម្មវិធីដ៏ត្រឹមត្រូវ និងច្បាស់លាស់ ត្រូវបានដាក់បន្ថែមទៅលើផែនការមេ ហើយផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី ដែលឆ្លើយតបនឹងបញ្ហាបន្ទាន់ និងអាទិភាពខ្ពស់ នឹងត្រូវលើកឡើង ។

វិធីសាស្ត្រការងារសំរាប់វគ្គនីមួយៗ មានដូចខាងក្រោម។ ក្រុមសិក្សា នឹងគាំទ្រដល់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន នៅក្នុងការរៀបចំលិខិតបទដ្ឋានសម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ និង នៅក្នុងការកែលំអប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងរបស់ក្រសួង នៅក្នុងដំណើរការនៃការសិក្សា ។

១.៣.២ សមាជិកក្រុមសិក្សា

លោក Sumio Suzuki	ប្រធានក្រុម
លោក Tatsuyuki Shishido	រដ្ឋបាល និងអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ
លោក Masaya Omae	រដ្ឋបាល និងអភិវឌ្ឍន៍នាវាចរណ៍សមុទ្រ
លោក Tetsuji Kohara	គ្រប់គ្រងកិច្ចការនាវា
លោក Hirokazu Nishimura	អធិការកិច្ច និងចុះបញ្ជីនាវា
លោក Takeo Koyama	អប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវិក
លោក Masayuki Fujiki	គ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ
លោក Eiji Hasebe	សន្តិសុខនាវា
លោក Isao Sakai	ជំរុញលើកទឹកចិត្តតំបន់សេដ្ឋកិច្ច
លោក Akira Moriki	វិភាគសេចក្តីត្រូវការ និងនិន្នាការនាវាចរណ៍
លោក Shintaro Saito	សំរបសំរួល
លោក Hironobu Shiratsuchi	សំរបសំរួល។

១.៤ ភាគីពាក់ព័ន្ធ

១.៤.១ គណៈកម្មការដឹកនាំគំរោង និងសមភាគី

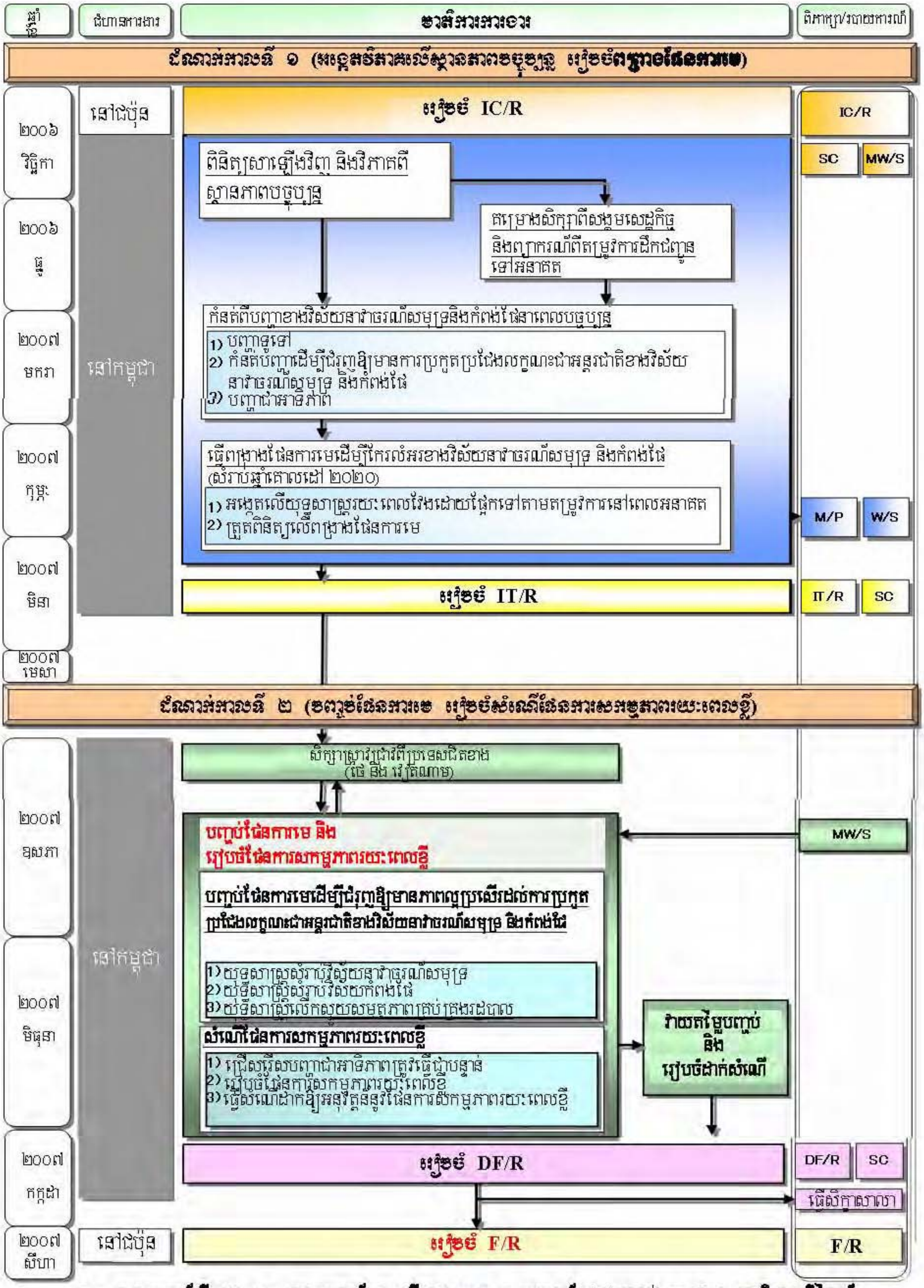
គណៈកម្មការដឹកនាំគំរោង ត្រូវដឹកនាំដោយរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។

ឯកឧត្ដម ស៊ុន ចាន់ថុល	រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
ឯកឧត្ដម ជុំ អឿក	រដ្ឋលេខាធិការក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
ឯកឧត្ដម អ៊ឹង ជួនហួរ	អគ្គនាយក អគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
ឯកឧត្ដម លូ គឹមឈុន	ប្រធានអគ្គនាយកកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
ឯកឧត្ដម ហ៊ី បាវី	ប្រធានអគ្គនាយកកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
ឯកឧត្ដម រស់ វណ្ណា	ប្រធានអគ្គនាយកកាំសាប ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
លោក ចាន់ តារា	អគ្គនាយករង អគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
លោក វ៉ាន់ សំណាង	នាយការិយាល័យ នាយកដ្ឋានទ្រព្យរដ្ឋ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
លោកបណ្ឌិត ហង់ នៅ	នាយករង កាំកុងត្រូល ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម។

១.៤.២ សមភាគី

លោក ចាន់ តារា	អគ្គនាយករង អគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
លោក ម៉ក់ ស៊ីដេត	នាយក នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
លោក ញ៉ែម សារង្ស	នាយរង ការិយាល័យអធិការកិច្ចនាវា នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
លោកបណ្ឌិតធឹង កាទ្រី	នាយក នាយកដ្ឋានផ្លូវទឹក ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
លោក ម៉ា ស៊ុនហួត	អគ្គនាយករង កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
លោក ប៉េង ហុក	នាយកដ្ឋានចលនានាវា កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
លោក ជា សម្បត្តិ	នាយក ផែនការ និងស្ថិតិ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
លោក ឈុន ហុង	នាយក នាយកដ្ឋានលើកដាក់ទំនិញ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
លោក តៃ ឫទ្ធី	នាយកការិយាល័យតម្លៃ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
លោក អៀង វ៉េងស៊ុន	អគ្គនាយករង កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ
លោក អាន សំអុល	អគ្គនាយករង កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ
លោក គឹម សាន	នាយ ការិយាល័យបួង កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ
លោក ហង់ ហារី	នាយក អាជីវកម្ម កាំសាប
លោក ដេត វាសនា	នាយក នាយកដ្ឋានទ្រព្យរដ្ឋ ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។

រូប ១.៣.១ *កាលបរិច្ឆេទសិក្សា*



IC/R: របាយការណ៍ដើមគ្រា IT/R: របាយការណ៍អន្តរកាលទីមួយ DF/R: របាយការណ៍ព្រាងបញ្ចប់ SC: គណៈកម្មាធិការអចិន្ត្រៃយ៍

M/P: ផែនការមេ MW/S: សិក្ខាសាលាទ្រង់ទ្រាយតូច W/S: សិក្ខាសាលាធំ

ជំពូកទី ២
ភូមិសាស្ត្រកម្ពុជា និង សេដ្ឋកិច្ច

២.១ ភូមិសាស្ត្រ និងចំនួនប្រជាជន

២.១.១ ភូមិសាស្ត្រ

ប្រទេសកម្ពុជា ស្ថិតនៅក្នុងភាគនិរតីនៃឧបទ្វីបឥណ្ឌូចិន និងមានផ្ទៃក្រឡា ១៨១.០៣៥ គ.ម២ ។ ប្រវែងបណ្តោយអតិបរមា មាន៥៧៥ គ.ម នៅទិសបូព៌ា និងទិសពាយ័ព្យ និងប្រវែងទទឹង ៤៤៦ គ.ម នៅទិសឧត្តរ និង ទិសទក្សិណ។ ប្រទេសកម្ពុជា មានព្រំដែនជាប់ជាមួយប្រទេសឡាវ និងប្រទេសថៃនៅភាគខាងឧត្តរ និងពាយ័ព្យ និងជាមួយប្រទេសវៀតណាមនៅភាគអគ្នេយ៍ ។ ព្រំដែនភាគនិរតីនៃប្រទេស ជាប់នឹងឈូងសមុទ្រថៃ ហើយឆ្នេរមានប្រវែង ៤៣៥គ.ម ។

តំបន់ទំនាបកណ្តាល ស្ថិតនៅផ្ទៃកកណ្តាលនៃផ្ទៃប្រទេស និងមានប្រព័ន្ធផ្លូវទឹកដ៏ធំ គឺទន្លេសាប ទន្លេបាសាក់ និងប្រព័ន្ធទន្លេមេគង្គ ដែលហូរកាត់ពីទិសឧត្តរទៅទិសទក្សិណ នៅផ្ទៃកកណ្តាលនៃតំបន់ទំនាបកណ្តាល។ តំបន់ផ្សេងៗទៀតនៃប្រទេស ជាតំបន់ខ្ពង់រាប ដែលមានព្រៃច្រើន និងមានប្រជាជនរស់នៅតិច។

២.១.២ ចំនួនប្រជាជន

ផ្អែកតាមការគ្រោងទុកចំនួនប្រជាជនដែលបានកែប្រែជាលើកទី១ សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ឆ្នាំ១៩៩៨-២០២០ ដែលធ្វើឡើងដោយវិទ្យាស្ថានជាតិស្ថិតិ និងសកលវិទ្យាល័យភូមិន្ទភ្នំពេញ ចំនួនប្រជាជនកម្ពុជា នៅឆ្នាំ២០០៦ មានប្រមាណ ១៤.១ លាននាក់ និងមានអត្រាកំណើនប៉ាន់ស្មានចំនួន ២.១០% ក្នុងមួយឆ្នាំ។ របាយប្រជាជន មានចំនួនខ្ពស់នៅតាមខេត្ត-ក្រុង ដែលស្ថិតនៅក្នុងតំបន់ទំនាបកណ្តាល និងនៅជុំវិញទីក្រុង ដែលមានចំនួនប្រមាណរហូតដល់ ៥០% នៃចំនួនប្រជាជនសរុប។

២.២ ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចសង្គម

២.២.១ ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប

ផលិតក្នុងស្រុកសរុប (GDP) នៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥ មាន ៦.១៩៥ លាន USD ហើយផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបក្នុងម្នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ មាន ៤៤៨ USD។ អត្រាលូតលាស់មធ្យមឆ្នាំ ២០០០-២០០៥ មាន ១១.២% ។

តារាង ២.២.១ *ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប និងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបក្នុងម្នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ តាមថ្លៃថេរ*

ឆ្នាំ	ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (លាន USD)	អត្រាលូតលាស់ (%)	ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបក្នុងម្នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំ (លាន USD)	អត្រាលូតលាស់ (%)
១៩៩៣	២.៤៧៣	-	២៦១	-
១៩៩៤	២.៧៦០	១១,៦	២៧៧	៦,២
១៩៩៥	៣.៤២០	២៣,៩	៣២៧	១៧,៨
១៩៩៦	៣.៤៨១	១,៨	៣១៦	-៣,៤
១៩៩៧	៣.៣៨៧	-២,៧	២៩១	-៧,៨
១៩៩៨	៣.១០៥	-៨,៣	២៥៥	-១២,៤
១៩៩៩	៣.៥១៥	១៣,២	២៨២	១០,៧
២០០០	៣.៦៥១	៣,៩	២៨៨	២,០
២០០១	៣.៩៧០	៨,៧	៣០៨	៧,០
២០០២	៤.២៧៦	៧,៧	៣២៦	៥,៩
២០០៣	៤.៥៩១	៧,៤	៣៤៥	៥,៦
២០០៤	៥.២៦៥	១៤,៧	៣៨៩	១២,៨
២០០៥	៦.១៩៥	១៧,៧	៤៤៨	១៥,៣

ប្រភព: *សៀវភៅស្ថិតិប្រចាំឆ្នាំកម្ពុជា ឆ្នាំ២០០៦*

ចំណែកនៃវិស័យកសិកម្ម ជលផល និងរុក្ខា នៅក្នុងផលិតក្នុងស្រុកសរុបដែលមានចំនួន ៣៤% បានថយចុះ តែបានកើនឡើងយ៉ាងរហ័សនៅឆ្នាំ២០០៥។ វិស័យឧស្សាហកម្ម ដែលមានចំណែក ២៧% កំពុងកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំង។ ឧស្សាហកម្មវាយនភណ្ឌ សំលៀកបំពាក់ និងស្បែកជើង មានចំនួន ៤៩% តែអត្រាលូតលាស់ បានថយចុះ នៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥។ ការថយចុះនេះ ទំនងជាបណ្តាលមកពីការបញ្ចប់នៃកម្មវិធីប្រព័ន្ធអនុគ្រោះពន្ធទូទៅ GSP នៅសហរដ្ឋអាមេរិក។ ឧស្សាហកម្មសំលៀកបំពាក់នានា ប្រមូលផ្តុំនៅតំបន់ទីក្រុង។ វិស័យសេវាកម្ម ជាវិស័យធំជាងគេ ដែលមានអត្រារហូតដល់ ៣៩% ហើយការលូតលាស់ ត្រូវនាំមុខដោយពាណិជ្ជកម្មដឹកជញ្ជូន ទំនាក់ទំនងពតិមាន សណ្ឋាគារ និងភោជនីយដ្ឋាន។

២.២.២ ពាណិជ្ជកម្មបរទេស

ផ្អែកតាមស្ថិតិរបស់អង្គការមូលនិធិរូបិយប័ណ្ណអន្តរជាតិ IMF តម្លៃនាំចេញសរុបមានចំនួន ២.៩១០ លាន USD និងតម្លៃនាំចូលសរុបមានចំនួន ៤.២៥៤ លាន USD នៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥។ វត្ថុធាតុនាំចេញសំខាន់ៗ មានសំលៀកបំពាក់ ស្បែកជើង និងផលិតផលកសិកម្ម។ វត្ថុធាតុនាំចូលសំខាន់ៗ មានផលិតផលប្រេង ស៊ីម៉ង់ត៍ ដែកថែប គ្រឿងសំណង់ និងសំលៀកបំពាក់។

២.២.៣ ហិរញ្ញវត្ថុរដ្ឋាភិបាល

ចំណូលដុលរបស់រដ្ឋសរុប សម្រាប់ឆ្នាំ២០០៥ មានចំនួន ៦៤១លាន USD ដែលស្មើនឹង ១២,០% នៃផលិតផលក្នុង

ស្រុកសរុប។ ការចំណាយសរុបរបស់រដ្ឋ មានចំនួន ៨៣៥លាន USD ដែលស្មើនឹង ១៥,៧%នៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប។

២.២.៤ ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ

ផ្អែកតាមផែនការអភិវឌ្ឍន៍យុទ្ធសាស្ត្រជាតិឆ្នាំ២០០៦-២០១០ ចំនួនប្រជាជន ដែលស្ថិតនៅក្រោមបន្ទាត់ក្រីក្រ មានចំនួន ៣៤,៧% នៅឆ្នាំ២០០៤។ បើទោះបីជាអត្រាភាពក្រីក្រ បានថយចុះតាំងពីឆ្នាំ ១៩៩៣/១៩៩៤ ក៏ដោយ ក៏អត្រាភាពក្រីក្រនៅតែខ្ពស់ ជាពិសេសនៅក្នុងតំបន់ជនបទ។ ហេតុនេះ បញ្ហាមួយក្នុងចំណោមបញ្ហាសំខាន់ៗទាំងឡាយនៅក្នុងផែនការអភិវឌ្ឍន៍យុទ្ធសាស្ត្រជាតិឆ្នាំ២០០៦-២០១០នេះ គឺត្រូវធ្វើយ៉ាងណា ដើម្បីបែងចែកផលិតផលនៃការលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ច ទៅដល់ប្រជាជនជនបទ។

២.៣ លក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិ

បណ្តាញផ្លូវទឹកនៅកម្ពុជា ត្រូវបានចែកជាបីប្រព័ន្ធ គឺប្រព័ន្ធទន្លេមេគង្គ ប្រព័ន្ធបឹងទន្លេសាប និងតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ។ ប្រព័ន្ធទន្លេមេគង្គ រួមមានទន្លេមេគង្គ ទន្លេបាសាក់ និងដៃនៃទន្លេទាំងនេះ ដែលមានប្រវែងរហូតដល់ ៥០០ គ.ម កាត់ដែនដីប្រទេសកម្ពុជា ពីព្រំដែននៅភាគឧត្តរទៅព្រំដែននៅភាគទក្សិណ។ ទន្លេមេគង្គ មានរដូវពីរខុសគ្នា រដូវទឹកជំឡើង ដែលចាប់ផ្តើមពីខែមិថុនាដល់ខែតុលា និងរដូវទឹកស្រកពីខែវិច្ឆិកាដល់ខែឧសភា។

ប្រព័ន្ធទន្លេសាប រួមមានបឹងទន្លេសាប ទន្លេសាប និងដៃរបស់វា។ តំបន់នេះ ទទួលទឹកជំនន់ជារៀងរាល់ឆ្នាំ ដែលបឹងទន្លេសាប មានផ្ទៃទឹករហូតដល់ ១០.០០០ គ.ម^{២} នៅក្នុងរដូវទឹកឡើង និង មានផ្ទៃត្រឹមតែ ៣.០០០ គ.ម^{២} ប៉ុណ្ណោះនៅរដូវទឹកស្រក។

អាកាសធាតុរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ប្រែប្រួលទៅតាមខ្យល់មូសុង និងចែកជាពីររដូវកាលខុសគ្នា : ពីពាក់កណ្តាលខែឧសភារហូតដល់ដើមខែតុលា ខ្យល់បក់ខ្លាំងមកពីភាគនិរតី ដែលនាំមកនូវទឹកភ្លៀងខ្លាំង និងសំណើមខ្យល់ខ្ពស់ និងពីដើមខែវិច្ឆិការហូតដល់ពាក់កណ្តាលខែមិនា ខ្យល់បក់ខ្សោយ និងសំណើមខ្យល់ទាប។ លក្ខណៈទឹកភ្លៀងធ្លាក់ ប្រែប្រួលទៅតាមរយៈកំពស់។ កំរិតទឹកភ្លៀងធ្លាក់ច្រើននៅតំបន់ភ្នំតាមតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ ដែលទទួលទឹកភ្លៀងពី ២.៥០០ មម រហូតដល់ច្រើនជាង ៥.០០០ មម ក្នុងមួយឆ្នាំៗ។ កំរិតទឹកភ្លៀងមធ្យម មាន ១.៤០០មម នៅដីតំបន់ទំនាបកណ្តាល និងរហូតដល់ ៥.០០០ មម នៅតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ ឬ នៅតំបន់ខ្ពង់រាប។

សំណើមខ្យល់ខ្ពស់នៅពេលយប់ក្នុងរយៈពេលពេញមួយឆ្នាំ និងជាធម្មតា លើសពី ៩០%។ នៅក្នុងពេលថ្ងៃ នៅរដូវសម្រក សំណើមខ្យល់ មានជាមធ្យម ៥០% ឬ ទាបជាងបន្តិច ប៉ុន្តែសំណើមខ្យល់នេះ អាចនឹងកើនឡើងរហូតដល់ ៦០% នៅរយៈពេលភ្លៀងធ្លាក់។

សីតុណ្ហភាព អាចឡើងដល់ ៤០អង្សាសេ នៅខែមេសា ហើយសីតុណ្ហភាពត្រជាក់បំផុត អាចមានរហូតដល់ ១៧អង្សាសេ នៅខែមករា ។ សីតុណ្ហភាពមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ មាន ២៨អង្សាសេ។

ជំពូកទី ៣
ការពណ៌នាទូទៅនៃការដឹកជញ្ជូនជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និង ក្នុងស្រុក

៣.១ ពាណិជ្ជកម្ម និង ការដឹកជញ្ជូនជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ

៣.១.១ ពាណិជ្ជកម្ម

យោងតាមស្ថិតិរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី តម្លៃនាំចូល មានចំនួនសរុប ៣.៦៧៨លាន USD នៅឆ្នាំ២០០៥ ហើយដៃគូពាណិជ្ជកម្មសំខាន់ៗ មានប្រទេសថៃ (៩០៩លាន USD) ប្រទេសចិន (៥៣៦លាន USD) ហុងកុង (៤៩៨លាន USD) តៃវ៉ាន់ (៣៣០លាន USD) និងប្រទេសសឹង្ហបុរី (៣០៣លាន USD)។ រហូតមកដល់ពេលនេះ វត្ថុធាតុនាំចូលច្រើនជាងគេបំផុត គឺក្រណាត់ និងសំភារៈសំលៀកបំពាក់ ដែលមានចំនួនរហូតដល់ ៩៧០លាន USD ស្មើនឹង ២៦%នៃតម្លៃនាំចូលទាំងអស់។ វត្ថុធាតុសំខាន់ទី២ គឺប្រេងឥន្ធនៈ និងផលិតផលប្រេងកាត ដែលបាននាំចូលមកពីប្រទេសថៃ (១៥០លាន USD) និងប្រទេសសឹង្ហបុរី (១០០លាន USD)។

តម្លៃនាំចេញសរុបចំនួន ២.៦៩៥លាន USD នៅឆ្នាំ២០០៥ ដែលក្នុងនោះ សំលៀកបំពាក់ មានស្មើនឹងចំនួននោះ។ ដៃគូពាណិជ្ជកម្មសំខាន់ៗ មានសហរដ្ឋអាមេរិក (១.៧០៣លាន USD) បន្ទាប់មកអាល្លឺម៉ង់ (២៨២ លាន USD) ចក្រភពអង់គ្លេស (១៩៥លាន USD) កាណាដា (១០៦លាន USD) និងបារាំង (៣៥លាន USD)។ តម្លៃនៃការនាំចេញសំលៀកបំពាក់ទៅកាន់ប្រទេសសំខាន់ៗចំនួន៧ មានចំនួនសរុប ២.៣៣៧លាន USD ស្មើ ៨៧% នៃតម្លៃនាំចេញសរុប។

នៅក្នុងលក្ខណៈពាណិជ្ជកម្មរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ក្រណាត់ និងវត្ថុធាតុដើម បាននាំចូលពីប្រទេសអាស៊ីខាងកើត ដែលបានធ្វើការកែច្នៃជាសំលៀកបំពាក់នៅប្រទេសកម្ពុជា ហើយបន្ទាប់មក ទើបនាំចេញទៅសហរដ្ឋអាមេរិក និងបណ្តាប្រទេសអឺរ៉ុប (ទីផ្សារសហរដ្ឋអាមេរិក មានចំនួន ៧៣%នៃការនាំចេញសំលៀកបំពាក់របស់កម្ពុជា)។ ពុំមានវត្ថុធាតុដើមសម្រាប់សំលៀកបំពាក់ ផលិតនៅប្រទេសកម្ពុជាទេ។

៣.១.២ ការដឹកជញ្ជូនជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ

ទំនិញនាំចូល និងនាំចេញទាំងអស់ ត្រូវដឹកតាមនាវានៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ តាមការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកសាបនៅកំពង់ផែភ្នំពេញ តាមយន្តហោះនៅអាកាសយានដ្ឋានភ្នំពេញ និងតាមយានយន្តឆ្លងកាត់ព្រំដែន រវាងប្រទេសថៃ ឡាវ និង វៀតណាម។

(១). នាវាចរណ៍អន្តរជាតិ

នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នាវាចូលកំពង់ផែនៅឆ្នាំ២០០៥ មានចំនួនសរុប ៦៨៦គ្រឿង ដែលរួមមាននាវាកុងតេន័រចំនួន ៤៣៣គ្រឿង នាវាដឹកប្រេងចំនួន ១៣២គ្រឿង និងនាវាដឹកទំនិញទូទៅចំនួន ១២១គ្រឿង។ ចំនួននេះ កំពុងថយចុះចំនួន ១២៨គ្រឿង ពីចំនួន៨១៤គ្រឿងនៅឆ្នាំ២០០០ ដោយសារការបើកកំពង់ផែថ្មីៗ ដូចជាកំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង និង

កំពង់ផែឯទៀតៗ ។

(២). ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកសាប

ចំនួននាវា ដែលបានចូលនៅកំពង់ផែភ្នំពេញនៅឆ្នាំ២០០៥ មានចំនួន ១.០៧៦គ្រឿង ដែលរួមមាននាវាកុងតេន័រ ចំនួន ២៥៤គ្រឿង នាវាដឹកប្រេងចំនួន ៧០៨គ្រឿង និងនាវាដឹកទំនិញទូទៅចំនួន ១១៤គ្រឿង។ ក្នុងចំណោមនាវាទាំងបី ប្រភេទនេះ នាវាដឹកប្រេងឆ្លងកាត់ទន្លេជាញឹកញាប់បំផុត និងផ្ទេរប្រេងនៅទីលានប្រេងចំនួន ៧កន្លែង នៅតាមទន្លេមេគង្គ និងទន្លេសាប។ សេវាកម្មកុងតេន័រ ទើបបានចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ ២០០២ ដែលបច្ចុប្បន្ននេះ មាននាវាចំនួន ៧គ្រឿង បានដឹក កុងតេន័រ។

(៣). ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវអាកាសជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ

សេវាផ្លូវអាកាសទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ បច្ចុប្បន្ននេះ បានផ្តល់រហូតដល់ ១៥១ជើង ក្នុងមួយ សប្តាហ៍ ដែលរួមមានអ៊ីនជុង(៨ជើង) បឹងកក(៣៥ជើង) ទីក្រុងហូជីមិញ(២១ជើង) ហាណូយ(៧ជើង) វៀងច័ន្ទ (១៤ជើង) កូឡាឡាំពួរ(១៧ជើង) សឹង្ហបុរី(១៩ជើង) ហុងកុង(៨ជើង) គ័ងចូវ(៧ជើង) សាងហៃ(៣ជើង) និងតៃប៉ិះ (១២ជើង)។ សេវាផ្លូវអាកាសទាំងអស់ ប្រព្រឹត្តឡើងដោយយន្តហោះដឹកអ្នកដំណើរ និងពុំមានសេវា ដែលប្រព្រឹត្តឡើង ដោយយន្តហោះដឹកទំនិញមកកម្ពុជាឡើយ។

បរិមាណនាំចូលនៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥ មានចំនួន ៦.២៦០ត ដែលក្នុងពេលនោះ បរិមាណនាំចេញមានចំនួនរហូតដល់ ១០.២៦០ត។ ពុំមានសេវាផ្ទាល់ជាមួយសហរដ្ឋអាមេរិក ឬ សហគមន៍អឺរ៉ុបឡើយ ហេតុនេះគោលដៅទាំងនេះ ត្រូវបាន បន្តភ្ជាប់នៅបឹងកក ឬ សឹង្ហបុរី។ បរិមាណទំនិញ តូចណាស់ នៅក្នុងយន្តហោះដឹកអ្នកដំណើរ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងលក្ខខ័ណ្ឌ នៃថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមយន្តហោះ ហើយទំនិញភាគច្រើន ជាកញ្ចប់តូចៗ។

(៤). ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

កិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនជាមួយប្រទេសវៀតណាម បានចូលជាធរមាននៅថ្ងៃទី៣០ ខែតុលា ឆ្នាំ ២០០៦ ហើយបច្ចុប្បន្ននេះ មានរថយន្តចំនួន ៤០គ្រឿង ដែលរួមមាន ២០គ្រឿង ជារថយន្តដឹកអ្នកដំណើរ និង ២០គ្រឿង ទៀត ជារថយន្តដឹកទំនិញ អាចឆ្លងកាត់ច្រកទ្វារព្រំដែន ដោយពុំចាំបាច់លើកផ្ទេរជារៀងរាល់ថ្ងៃ។ ច្រកទ្វារនេះ បច្ចុប្បន្ន ក៏បានបើកឱ្យប្រើប្រាស់ចាប់ពីម៉ោង ៦ព្រឹក រហូតដល់ម៉ោង ១០យប់ គឺជាការបន្ថែមពេលរហូតដល់ ៤ម៉ោង និងដោយ សង្ឃឹមថា ចំនួនចរាចរណ៍កុងតេន័រ ដែលបច្ចុប្បន្ននេះ មានចំនួនមធ្យមពី ១២០-១៥០គ្រឿង នឹងកើនឡើង។ នៅពេល បច្ចុប្បន្ននេះ ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ជាមួយប្រទេសថៃដោយមិនមានការផ្ទេរ ត្រូវក៏រឹតឱ្យតែចំពោះ តំបន់ខេត្តមួយចំនួន ប៉ុណ្ណោះ ហើយកិច្ចព្រមព្រៀងទ្វេភាគី ស្ថិតនៅក្នុងការចរចានៅឡើយ។

ម្យ៉ាងវិញទៀត ផ្លូវរថភ្លើង មិនទាន់បានភ្ជាប់គ្នាជាមួយប្រទេសថៃ សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ទេ។ បច្ចុប្បន្ននេះ ផ្លូវរថភ្លើង កំពុងស្ថិតនៅក្នុងការស្តារឡើងវិញដោយធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី លើខ្សែភាគខាងត្បូងចំងាយ ២៥៤គ.ម និងខ្សែ ភាគខាងជើងចំងាយ ៣៨៨គ.ម ហើយកំណាត់ផ្លូវរថភ្លើងចំងាយ ៤៨គ.ម ទៅប៉ោយប៉ែត នឹងត្រូវធ្វើបញ្ចប់នៅខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៩ ដែលនឹងភ្ជាប់ជាមួយផ្លូវរថភ្លើងរដ្ឋរបស់ថៃ។ នៅក្នុងពេលនោះ ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនតាមផ្លូវរថភ្លើង នឹង

ត្រូវចាប់ផ្តើមនាំចេញ និងនាំចូលវត្ថុ រវាងប្រទេសថៃ ដូចជាសំបកកុងតេន័រ ប្រេងឥន្ធនៈ និងស៊ីម៉ង់ត៍ជាដើម។

៣.២ ចំណែកនៃការដឹកតាមនានា ផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវរថភ្លើង ផ្លូវអាកាស និងផ្លូវទឹកសាប

៣.២.១ ការវិភាគតាមប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យគយ

បរិមាណទំនិញនាំចេញ និងនាំចូល នៅតាមប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យគយចំនួន ៨កន្លែង មានបញ្ជាក់នៅក្នុងតារាងខាងក្រោម។ " ប៉ុស្តិ៍ផ្សេងៗទៀត" មានកំពង់ផែឯកជន អាងស្តុកប្រេងឥន្ធនៈ និងរោងចក្រ។ នៅក្នុងចំណោមបរិមាណ នៃការនាំចូលសរុប ៣.៤៨៤.០០០ត នៅឆ្នាំ២០០៥ ប៉ោយប៉ែតមានលំដាប់ថ្នាក់លេខ១ ដែលមានចំនួន ១.០៥៧.០០០ត បន្ទាប់មក" ប៉ុស្តិ៍ផ្សេងៗទៀត" ដែលមានចំនួន៩១៩.០០០ត កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលមានចំនួន ៧៥២.០០០ត។ល។ នៅក្នុងចំណោមបរិមាណនៃការនាំចេញសរុប៣៧០.០០០ត នៅឆ្នាំ២០០៥ ចំនួន ២៧២.០០០ត បានធ្លាក់ចូលទៅតាម" ប៉ុស្តិ៍ផ្សេងៗទៀត" បន្ទាប់មកតាមកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (៣៧.០០០ត) កំពង់ផែភ្នំពេញ (២៧.០០០ត) ។ល។

បរិមាណទំនិញច្រើនបំផុត ត្រូវបានធ្វើបែបបទនៅប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យគយនៅកំពង់ផែឯកជន (២៦%នៃទំនិញនាំចូលទាំងអស់ និង ៧៤%នៃទំនិញនាំចេញទាំងអស់) នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

តារាង ៣.២.១ *បរិមាណទំនិញនៅប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យរបស់គយកម្ពុជា*

នាំចូល	កំ.ភ្នំពេញ	ផែស្ងួត	កំ.សីហនុ	អ.ភ្នំពេញ	ប៉ោយប៉ែត	បាវិត	កោះកុង	ផ្សេងៗ	សរុប
២០០៥	២០៨	១០៤	៧៥២	៧	១.០៥៧	១៤	៤២៣	៩១៩	៣.៤៨៤

នាំចេញ	កំ.ភ្នំពេញ	ផែស្ងួត	កំ.សីហនុ	អ.ភ្នំពេញ	ប៉ោយប៉ែត	បាវិត	កោះកុង	ផ្សេងៗ	សរុប
២០០៥	២៧	១០	៣៧	១១	៦	១	៥	២៧៣	៣៧០

ប្រភព: *គយកម្ពុជា* ***ឯកតា :*** *ពាន់តោន*

នាវាផ្លូវទឹកសាប ជាធម្មតាដឹកទំនិញ ដែលបានធ្វើបែបបទនៅគយកំពង់ផែភ្នំពេញ ហើយទំនិញដែលបានធ្វើបែបបទនៅផែស្ងួត ឬ នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវដឹកតាមនាវាសមុទ្រ។ ទំនិញនៅអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ត្រូវដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស ហើយទំនិញនៅប៉ោយប៉ែត បាវិត និងកោះកុង ត្រូវដឹកជញ្ជូនតាមយានយន្តដឹកទំនិញ។ នៅក្នុងករណី" ប៉ុស្តិ៍ផ្សេងៗទៀត" គេសន្មត់ថា ទំនិញអាចដឹកតាមនាវាសមុទ្រ និងនាវាផ្លូវទន្លេ ហើយបរិមាណប៉ាន់ស្មាននៃប្រេងឥន្ធនៈ ដែលដឹកតាមសាឡាង់ប្រេងផ្លូវទន្លេ មានរហូតដល់ ៤៦០.០០០ត នៅឆ្នាំ២០០៥។ ហេតុនេះ គេក៏អាចសន្មត់បានថា ទំនិញសេសសល់ នៅប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យរបស់គយឯទៀតៗ ត្រូវបានដឹកតាមនាវាសមុទ្រ ។

៣.២.២ ការវិភាគម៉ូដដឹកជញ្ជូន

ដោយផ្អែកលើការសន្មត់ខាងលើ បរិមាណទំនិញតាមស្ថិតិគយ ត្រូវបានបែងចែកទៅតាមម៉ូដដឹកជញ្ជូន ដែលមាន

តាមផ្លូវសមុទ្រ តាមផ្លូវទឹកសាប តាមផ្លូវអាកាស និងតាមផ្លូវថ្នល់។ ប៉ុន្តែ បច្ចុប្បន្ននេះ មិនទាន់មានសេវារថភ្លើង ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិនៅប្រទេសកម្ពុជាទេ និងក៏មិនមានបរិមាណទំនិញ ត្រូវបានបែងចែកទៅតាមផ្លូវរថភ្លើងដែរ។

តារាង ៣.២.២ *បរិមាណទំនិញតាមម៉ូដដឹកជញ្ជូន*

នាំចូល	**តាមផ្លូវសមុទ្រ**	**តាមផ្លូវទឹកសាប**	**តាមផ្លូវអាកាស**	**តាមផ្លូវថ្នល់**	**តាមផ្លូវរថភ្លើង**	**សរុប**
២០០៥	១.៣១១	៦៧២	៧	១.៤៩៣	0	៣.៤៨៤
នាំចេញ	**តាមផ្លូវសមុទ្រ**	**តាមផ្លូវទឹកសាប**	**តាមផ្លូវអាកាស**	**តាមផ្លូវថ្នល់**	**តាមផ្លូវរថភ្លើង**	**សរុប**
២០០៥	៣១៩	២៧	១១	១២	0	៣៧០
សរុប	**តាមផ្លូវសមុទ្រ**	**តាមផ្លូវទឹកសាប**	**តាមផ្លូវអាកាស**	**តាមផ្លូវថ្នល់**	**តាមផ្លូវរថភ្លើង**	
សរុប	២០០៥ ១.៦៣០	៧០០	១៩	១.៥០៥	0	៣.៨៥៤

ប្រភព: *ការវិភាគរបស់ក្រុមសិក្សាទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុនផ្អែកលើស្ថិតិគយ* ***ឯកតា:*** *ពាន់តោន*

តាមតារាងខាងលើ ក្នុងចំណោមទំនិញនាំចេញ និងនាំចូលទាំងអស់នៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥ ទំនិញចំនួន ១.៦៣០.០០០ត ត្រូវបានដឹកតាមនាវាសមុទ្រ ៧០០.០០០ត តាមនាវាផ្លូវទន្លេ ១៩.០០០ត តាមយន្តហោះ និង ១.៥០៥.០០០ត តាមរថយន្ត។ តាមម៉ូដដឹកជញ្ជូនវិញ ៤២%បានដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រ ១៨%តាមផ្លូវទឹក 0,៥% តាមផ្លូវអាកាស ៣៩% តាមផ្លូវថ្នល់ និង 0%តាមផ្លូវរថភ្លើង ។ ពោលគឺ ដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ និង តាមផ្លូវទឹកសាប មានចំនួនរហូតដល់ ៦០%។

តារាង ៣.២.៣ *ចំណែកនៃម៉ូដដឹកជញ្ជូននីមួយៗ*

	តាមផ្លូវសមុទ្រ	**តាមផ្លូវទឹក**	**តាមផ្លូវអាកាស**	**តាមផ្លូវថ្នល់**	**តាមផ្លូវរថភ្លើង**	**សរុប**
២០០៥	៤២%	១៨%	0,៥%	៣៩%	0%	១០០%

ប្រភព: *ការវិភាគរបស់ក្រុមសិក្សានៃទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន*

៣.៣ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ ផ្លូវរថភ្លើង និងផ្លូវទឹកសាប

៣.៣.១ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវរថភ្លើង

(១) ផ្លូវថ្នល់

បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ប្រទេសកម្ពុជា មាន៤ថ្នាក់ គឺផ្លូវជាតិមួយលេខ (២.០៥២គ.ម) ផ្លូវជាតិពីរលេខ (២.៦៤៣គ.ម) និង ផ្លូវខេត្ត-ក្រុង (៦.៦១៥គ.ម) ដែលគ្រប់គ្រងដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និង ផ្លូវជនបទ (១៨.៩៤៨គ.ម) ដែលគ្រប់គ្រងដោយក្រសួងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ។

ផ្លូវថ្នល់ ត្រូវទទួលការខូចខាតនៅក្នុងអំឡុងពេលសង្គ្រាមស៊ីវិល។ ផ្លូវជាតិមួយលេខទាំងអស់ ស្ទើរតែត្រូវបានកសាងឡើងវិញនៅឆ្នាំ២០០៥។ ផ្លូវជាតិពីរលេខ ទទួលរងការខូចខាតដោយសារការចាក់កៅស៊ូអ៊ុតមិនល្អ និងមានស្ពាន

ជាបណ្តោះអាសន្នដែលមានតែមួយខ្សែរ។ ក៏រិតអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវខេត្ត-ក្រុង និងផ្លូវជនបទ នៅទាបណាស់។

ក្រុមសិក្សារបស់ JICA បានធ្វើការសិក្សាអង្កេតដង់ស៊ីតេចរាចរណ៍ នៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥។ ដង់ស៊ីតេចរាចរណ៏នៃផ្លូវជាតិមួយលេខមាន ៥.១០០-៣៩.៧០០រថយន្តក្នុងមួយថ្ងៃ នៅតំបន់ទីក្រុង ១.៥០០-៨.០០០រថយន្តក្នុងមួយថ្ងៃ នៅតំបន់មូលដ្ឋាន និង ១០០-៨.៥០០រថយន្តក្នុងមួយថ្ងៃ នៅតំបន់ព្រំដែន។

(២) ផ្លូវរថភ្លើង

ផ្លូវរាជាយស្ម័យានកម្ពុជា មានពីរខ្សែ គឺខ្សែខាងជើង (៣៨៥គ.ម) ដែលភ្ជាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ និងប៉ោយប៉ែត និងខ្សែខាងត្បូង (២៦៥គ.ម) ដែលភ្ជាប់ទីក្រុងភ្នំពេញ និងទីក្រុងព្រះសីហនុ។

ខ្សែទាំងពីរ ត្រូវបានទទួលរងខូចខាតយ៉ាងធ្ងន់ នៅក្នុងសង្គ្រាមស៊ីវិល។ ការស្តារឡើងវិញ បានចាប់ផ្តើមនៅក្នុងឆ្នាំ ១៩៨០ និងមានការជួសជុលតិចតួច ដោយប្រើប្រាស់ជំនួយរបស់ធនាគារអភិវឌ្ឍន៏អាស៊ី ដែលបានបញ្ចប់នៅក្នុងឆ្នាំ១៩៩៦។ ប៉ុន្តែ ស្ថានភាពនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនេះ នៅតែមិនល្អនៅឡើយ ហើយក៏រិតសេវា ក៏នៅទាបផងដែរ។ កំណាត់ផ្លូវស៊ីសុផុន-ប៉ោយប៉ែត នៅមិនទាន់បានស្តារឡើងវិញចប់នៅឡើយ។

រថភ្លើង បានដឹកជញ្ជូនទំនិញចំនួន ២៦៨.០០០ត នៅឆ្នាំ២០០៥ គឺបានធ្លាក់ចុះចំនួន ៩.៨% បើប្រៀបធៀបនឹងចំនួន ២៩៧.០០០ត ដែលបានដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងនៅឆ្នាំ២០០៤។ ចំនួនភារវត្ថុសរុប ៣៥០ត បានដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងនៅឆ្នាំ២០០៥ គឺថយចុះ ៣៣.១% បើប្រៀបធៀបនឹងចំនួន ៥២៣ត ដែលបានដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងនៅឆ្នាំ២០០៤។ ចំនួនអ្នកដំណើរ ដែលបានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើងមាន ៤៧.០០០ នាក់ គឺថយចុះ ៤២% បើប្រៀបធៀបនឹងចំនួនអ្នកដំណើរ ៨១.០០០នាក់ ដែលបានដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងនៅឆ្នាំ២០០៤។

៣.៣.២ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក

ចំងាយផ្លូវទឹកពីពោងសញ្ញាផ្លូវចូលវង់តាវទៅភ្នំពេញ នៅត្រង់ចំណុចបែងចែកទន្លេមេគង្គ និងទន្លេសាប មានប្រវែង ៣៤៨គ.ម ដែលឆ្លងកាត់ព្រំដែន នៅត្រង់ចំណុចដែលមានចំងាយ ២៥១គ.ម។ ហេតុនេះ នាវាត្រូវធ្វើដំណើរស្ទើរតែទាំងស្រុង នៅក្នុងទឹកដីវៀតណាម និងធ្វើដំណើរត្រឹម ១០០គ.មប៉ុណ្ណោះ នៅក្នុងទឹកដីប្រទេសកម្ពុជា នៅចន្លោះវង់តាវ និងទីក្រុងភ្នំពេញ។ នៅក្នុងករណីនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកសាប នាវាទន្លេតូចៗ ដែលមានល្បឿន ១០ Knot ត្រូវធ្វើដំណើររយៈពេល ២៧ម៉ោង ពីវង់តាវមកដល់ភ្នំពេញ និងត្រូវធ្វើដំណើរត្រឡប់វិញពីភ្នំពេញទៅវង់តាវរយៈពេល ១៥ម៉ោង ដោយគិតបញ្ចូលនូវល្បឿនទឹកហូរ ៣ Knot ជាមធ្យម និងដោយពុំមានរបាំងបែបបទគយផង។ ប៉ុន្តែ ការពិតជាក់ស្តែង នាវាកម្ពុជា អាចប្រើពេលវេលាពី ២ ទៅ ៣ថ្ងៃ សម្រាប់ការធ្វើដំណើរនេះ ព្រោះថា ការបើកបរនៅពេលយប់ ត្រូវហាមឃាត់នៅក្នុងទឹកដីវៀតណាម។

ការធ្វើនាវាចរណ៍នៅក្នុងទន្លេមេគង្គ មានការដាក់ក៏រិតយ៉ាងខ្លាំង នោះគឺនាវាមានជំរៅស៊ីទឹកតិចជាង ៤.៥ម ទើបអាចចូលមាត់ច្រកទន្លេគូទាវ និងកំពស់ត្រឹម ៣៧.៥ម ក្រោមស្ពានមីធួន។ ការដាក់ក៏រិតនេះ ក៏រិតឱ្យនាវាត្រឹមទំហំ និងសមត្ថភាពមិនលើសពី ១៦០ TEU សម្រាប់នាវាកុងតេន័រ ក៏ដូចជា ១០០០ dwt សម្រាប់នាវាដឹកប្រេងតាមផ្លូវទឹក

ទន្លេមេគង្គរវាងវៀតណាម និងភ្នំពេញ។

ដើម្បីលុបបំបាត់នូវការដាក់កំរិតនេះ រដ្ឋាភិបាលវៀតណាម កំពុងរៀបចំផែនការដើម្បីធានាឱ្យនាវា ដែលមានជំរៅស៊ីទឹកអតិបរមា ៦-៧ ម អាចឆ្លងកាត់តាមទន្លេបាសាក់ ដែលមានទីក្រុងកានថឺនៅលើច្រាំងខាងលិច ស្ថិតនៅ។ តាមសេចក្តីសំរេចចិត្តរបស់នាយករដ្ឋមន្ត្រី ដែលបានប្រកាសឱ្យប្រើនៅខែមករា ឆ្នាំ២០០៧ ការសិក្សាលទ្ធភាព បានសំរេចឱ្យមានការជីកព្រែកថ្មីមួយ "ព្រែកជីកកាត់ Quan Chanh Bo " ដើម្បីចៀសវាងនូវជំរៅស៊ីទឹករាក់ ដោយរទាំងខ្សាច់នៅមាត់ពាម Dinh An។ គំរោងលំអិតអំពីការជីកនេះ មិនទាន់ត្រូវបានផ្សព្វផ្សាយនៅឡើយក៏ពិតមែន តែគេអាចនិយាយបានថា ការសិក្សាលទ្ធភាពនោះ នឹងត្រូវចប់នៅឆ្នាំ២០១០។ តាមវិធីជីកព្រែកជីកកាត់ Quan Chanh Bo និង ការកែលំអផ្លូវឆ្លង Van Nao Pass នោះ ផ្លូវទឹកថ្មីនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកសាប តាមរយៈទន្លេបាសាក់ ដែលភ្ជាប់ទៅទន្លេមេគង្គលើ នឹងត្រូវមានជំរៅស៊ីទឹក ៦,៥ម ទើបអាចឆ្លងកាត់ទៅភ្នំពេញបាន។ ជាការពិត កិច្ចការទាំងនេះ ស្ថិតនៅក្នុងដែនដីនៃប្រទេសវៀតណាម ដែលរួមមានទាំងការផ្លាស់ប្តូរខ្សែភ្លើងដែលមានតង់ស្យុងខ្ពស់ផង ប៉ុន្តែរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា គួរតែសហការជាប្រចាំលើគំរោងនេះ ដើម្បីផ្តល់នូវផលប្រយោជន៍លើវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្ររបស់ខ្លួន។

ជំពូកទី ៤
ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ

៤.១ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន ផ្លូវប្រតិបត្តិការ និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកសាប

៤.១.១ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក

ទំនិញជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ នៅប្រទេសកម្ពុជា បានដឹកជញ្ជូនតាមនាវាសមុទ្រ តាមច្រកទ្វារកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ក៏ដូចជាតាមនាវាផ្លូវទន្លេ តាមច្រកទ្វារកំពង់ផែភ្នំពេញ។ វត្ថុសំខាន់ៗ ដែលដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក មានកុងតេន័រ ប្រេងឥន្ធនៈ និង ស៊ីម៉ង់ត៍។

តារាង ៤.១.១ *ស្ថិតិទំនិញដឹកតាមនាវា (ទូទៅ)*

	២០០០	២០០១	២០០២	២០០៣	២០០៤	២០០៥
នាំចូល	១.៨៩៤	២.០៥៧	១.៨៩៩	២.០៨៥	១.៨៤៥	១.៨០៩
ទៅក.ភ្នំពេញ	៤០៧	៦៤២	៤០៤	៤៩៦	៥៦០	៦៨០
ទៅក. ក្រុងព្រះសីហនុ	១.៤៨៧	១.៥៩៥	១.៤៩៥	១.៥៨៩	១.២៨៥	១.១២៩
នាំចេញ	២០៦	២០២	១៩២	២១០	២៥១	៣០៩
ពីក.ភ្នំពេញ	៥១	៣៤	១២	២៧	៣៣	៥៧
ពីក.ក្រុងព្រះសីហនុ	១៥៥	១៦៨	១៨០	១៨៣	២១៨	២៥២

ប្រភព: *កំពង់ផែស្វ័យតក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្វ័យតភ្នំពេញ*

នៅឆ្នាំ២០០៥ បរិមាណកុងតេន័រ នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មាន ២១១.១៤១ TEU ដែលទន្ទឹមនឹងនោះ កំពង់ផែភ្នំពេញ មាន ៣០.២១៨ TEU ។

៤.១.២ ការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រ និងផ្លូវសេវា

នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ក្រុមហ៊ុននាវាចំនួន ៥ បានឱ្យនាវាប្រដាប់ដោយឧបករណ៍លើកដាក់កុងតេន័រ ចូលចេញជាទៀងទាត់តាមកម្មវិធីប្រចាំសប្តាហ៍ ចំនួន ៤៣៣ដង។ ទំនិញកុងតេន័រ មានទំនិញ ដែលមានម្ចាស់ជា Intra Asia ជាទំនិញដឹកបន្តទៅសហរដ្ឋអាមេរិក ឬ បណ្តាប្រទេសអឺរ៉ុប តាមសឹង្ហបុរី និង កុងតេន័រទទេ។ នាវាវេទន៍ ត្រូវបានចរចាគ្នានៅក្រៅប្រទេសកម្ពុជា ដូចជានៅហុងកុង និងសឹង្ហបុរី ដោយមានការបញ្ចុះតម្លៃ និងមិនមានឃើញនៅប្រទេសកម្ពុជាទេ។ នាវាវេទន៍ដឹកបន្ត បានត្រូវសម្រេចឡើងដោយភាពស្មុគ្រស្មាញ ជាមួយនឹងខ្សែមេ ដែលជាតារាងដឹកបន្តទាំងមូល។ តាមប្រភពពតិមានទីផ្សារ ដែលគួរជឿជាក់បាន គេអាចសន្មត់បានថា នាវាវេទន៍ ប្រែប្រួលពី ៦០០-៦៥០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ២០ហ្វីត ១២០០-១៣០០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត សម្រាប់ COC ពីហុងកុងទៅ

ក្រុងព្រះសីហនុ និង ២៥០-៣០០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ២០ហ្វីត ៥០០-៦០០ ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត សម្រាប់ SOC ពីសឹង្ហបុរីទៅក្រុងព្រះសីហនុ។

នៅកំពង់ផែភ្នំពេញ ក្រុមហ៊ុននាវាចំនួន ៤ ដែលរួមមាន SOVEREING, CHINA SHIPPING, GEMADEPT និង SONG DAO បានដាក់នាវាកុងតេន័រផ្លូវទន្លេ ដែលបានចូលចំនួន ២៥៤ដង ជាសេវាទៅមករវាងកំពង់ផែហូជីមិញ។ ទំនិញកុងតេន័រភាគច្រើន ជាក្រណាត់នាំចូល និងសំភារៈសំណង់ ពីសេវាតាមហូជីមិញ និងសំលៀកបំពាក់នាំចេញខ្លះៗ ឬ ឈើកែច្នៃនាំចេញទៅប្រទេសអាស៊ីខាងកើត ឬ វៀតណាម។ សេវានេះ ទើបបានចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ២០០២ ហើយទំហំនៃចរាចរណ៍បានកើនឡើងរាល់ឆ្នាំ។ គេក៏អាចសន្មត់បានថា ក៏រិតនាវាវេទន៍ មានចំនួន ៥០០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំនិញពេញទំហំ៤០ហ្វីត និង២៥០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទទេទំហំ៤០ហ្វីត។

៤.១.២ ការនាំចូលប្រេងឥន្ធនៈ និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ

ប្រេងឥន្ធនៈ ត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមវៀតណាមដោយនាវាដឹកប្រេងផ្លូវទន្លេ និងផ្ទេរចេញនៅទីលានអាងស្តុកប្រេង ដែលចែកចាយដោយក្រុមហ៊ុនចែកចាយប្រេងឥន្ធនៈដូចតទៅ :

- ទីលានផែ PETRONAS និងទីលានផែ TOTAL ស្ថិតនៅតាមច្រាំងទន្លេមេគង្គក្រោម
- ទីលានផែ MEKONG ស្ថិតនៅទន្លេមេគង្គលើ
- ទីលានផែ SAVIMEX ទីលានផែ TELA និងទីលានផែ MITTAPHEAP ស្ថិតនៅតាមច្រាំងទន្លេសាប។

តាមស្ថិតិរបស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ចំនួននាវាដឹកប្រេងផ្លូវទន្លេសរុប មាន ៧០៨គ្រឿង ដែលបានចូលមកទីលានផែប្រេងទាំងនេះ និងបានផ្ទេរប្រេងចេញចំនួន ៤៦៤.០០០ត នៅឆ្នាំ២០០៥។ ប្រេងឥន្ធនៈ បានត្រូវនាំចូលពីប្រទេសសឹង្ហបុរី ដោយនាវាដឹកផលិតផលប្រេងសំរេចទៅវៀតណាម និងបូមផ្ទេរចូលនាវាដឹកប្រេងផ្លូវទន្លេតូចៗ នៅអាងស្តុកប្រេង ឬ ដោយផ្ទេរផ្ទាល់ពីនាវាដឹកផលិតផលប្រេងសំរេចនោះ ទៅនាវាដឹកប្រេងផ្លូវទន្លេតូចៗនោះតែម្តង។

នាវាដឹកប្រេងផ្លូវទន្លេ មានចំណុះពី ៦០០-១.០០០ dwt ហើយត្រូវបានចុះបញ្ជីនៅវៀតណាម លើកលែងតែនាវាដឹកប្រេង LPG ដែលមានសញ្ជាតិថៃ។ VITACO ជាក្រុមហ៊ុនសាខានៃក្រុមហ៊ុនសាជីវកម្មជាតិវៀតណាម គឺជាម្ចាស់ភាគហ៊ុនធំបំផុត នៃប្រតិបត្តិការនាវាដឹកប្រេងសំរេចនៅប្រទេសវៀតណាម។ ប្រេងឥន្ធនៈ ត្រូវបានទិញមកពីអ្នកផ្គត់ផ្គង់សឹង្ហបុរី ឬ ថៃ ដែលជាអ្នករៀបចំការដឹកជញ្ជូន តាមទំរង់មូលដ្ឋានកិច្ចសន្យា CIF។ SOKIMEX ជាក្រុមហ៊ុនចែកចាយដ៏ធំបំផុតនៅប្រទេសកម្ពុជា បានបង្កើតប្រតិបត្តិករនាវាដឹកប្រេងនៅប្រទេសវៀតណាម ដែលមានឈ្មោះថា SONG KIM CO. LTD និងកាន់កាប់នាវាដឹកប្រេងផ្លូវទន្លេដែលមានសញ្ជាតិវៀតណាម។ SOKIMEX រៀបចំការដឹកជញ្ជូនប្រេងឥន្ធនៈរបស់ខ្លួនដោយប្រើប្រាស់នាវាដឹកប្រេងផ្លូវទន្លេរបស់ខ្លួន រវាងប្រទេសវៀតណាម និង ទីក្រុងភ្នំពេញ។

***តារាង ៤.១.២** ការនាំចូលប្រេងឥន្ធនៈនៅភ្នំពេញ*

ភ្នំពេញ	២០០០	២០០១	២០០២	២០០៣	២០០៤	២០០៥
ប្រេងនាំចូល	៣៩៤.០៣២	៤០១.០៥០	៣៦៨.៧៧៥	៤១៩.២៧៦	៤៦០.៦៥២	៤៦៤.៣៦៦
នាវាប្រេងចូល	៥២៤	៥៧៣	៥២២	៥៩២	៦៣៩	៧០៨

***ប្រភព:** កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ*

៤.២ រដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ ស្ថាប័ន និង បទប្បញ្ញត្តិនាវាចរណ៍សមុទ្រ

ពីឆ្នាំ១៩៧៣ដល់ឆ្នាំ១៩៩៣ ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បានទទួលរងនូវសង្គ្រាមស៊ីវិលរយៈពេល ២០ឆ្នាំ។ នៅក្នុងអំឡុងពេលនេះ ការគ្រប់គ្រងសកម្មភាពដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ ត្រូវអាក់ខាន ហើយក្របខ័ណ្ឌច្បាប់ និងរដ្ឋបាល ដែលបានទទួលយកពីសម័យអាណានិគមបារាំង ត្រូវបានបាត់បង់។ ប៉ុន្តែ បើទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏នៅក្នុងឆ្នាំ១៩៩៤ សេវានាវាជំនួញសមុទ្រ ត្រូវបានបង្កើតឡើងវិញ ហើយដែលក្រោយមក ត្រូវបានលើកដំឡើងជានាយកដ្ឋាន។ រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានបង្កើតនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ (MMD) នៅថ្ងៃទី៥ ខែមេសា ឆ្នាំ១៩៩៩។ នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រស្ថិតនៅក្រោមការទទួលខុសត្រូវដោយផ្ទាល់របស់អគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន នៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ នាយកដ្ឋាននេះ មាន៥ការិយាល័យ ដែលរួមមានការិយាល័យកិច្ចការទូទៅ ការិយាល័យផែនការ និងនីតិកម្ម ការិយាល័យចុះបញ្ជីនាវា កិច្ចការនាវិក និងវិញ្ញាបនប័ត្រ ការិយាល័យអធិការកិច្ចនាវា និងការិយាល័យរុករក សង្គ្រោះ និងត្រួតពិនិត្យតំបន់ឆ្នេរ។

ប្រព័ន្ធច្បាប់នាវាចរណ៍សមុទ្រ នៅប្រទេសកម្ពុជា រហូតដល់ពេលនេះ ស្ថិតនៅពាក់កណ្តាលនៃដំណាក់កាលកសាង។ សមិទ្ធិផលសំខាន់របស់នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ គឺសេចក្តីព្រាងក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ។ ក្រមនេះ ស្ថិតនៅក្នុងដំណាក់កាលបញ្ចប់សេចក្តីព្រាង (ច្រើនជាង ២០០ទំព័រ ខ្នាត A4) ប៉ុន្តែ ត្រូវការឱ្យមានការកែប្រែខ្លះៗ ដោយពិគ្រោះយោបល់ជាមួយស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា។ ក្រមនេះ ចែងអំពីតំបន់សមុទ្រដែនដី ការចុះបញ្ជីនាវា សុវត្ថិភាពនាវា ការបង្ការការប៉ះទង្គិចនាវាចរណ៍ កំពង់ផែ កណ្តូចារ ការរុករក និងសង្គ្រោះ នាវិក ការបង្ការការបំពុលបរិស្ថានសមុទ្រ ការសាកសួរអំពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរណ៍ ដែលជាច្បាប់សាធារណៈ និងនាវាជំនួញសមុទ្រ ដែលជាច្បាប់ឯកជន។ ច្បាប់សាធារណៈ ត្រូវបានកំណត់ឡើង ដើម្បីបង្កើតវិធាន និងបទប្បញ្ញត្តិនាវាចរណ៍សមុទ្រទាំងឡាយ នៅក្រោមបទប្បញ្ញត្តិនៃក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ។ មាត្រាអំពីទោសប្បញ្ញត្តិ ត្រូវបានលើកឡើងនៅក្នុងបទប្បញ្ញត្តិនៃច្បាប់សាធារណៈ ហើយនេះ នឹងមានគោលដៅធ្វើឱ្យក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រនេះ ក្លាយជាច្បាប់ដែលត្រូវអនុវត្តដ៏សំខាន់មួយ។ ចំពោះការដឹកជញ្ជូនទំនិញជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ប្រទេសកម្ពុជា កំពុងប្រើប្រាស់វិធាន Hamburg (អនុសញ្ញាអង្គការសហប្រជាជាតិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវសមុទ្រ ឆ្នាំ១៩៧៨) ដែលរក្សាសិទ្ធិរបស់អ្នកផ្ញើទំនិញ។

បច្ចុប្បន្ននេះ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ) កំពុងរៀបចំសេចក្តីព្រាងអនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើតគណៈកម្មាធិការជាតិសំរាប់ការទប់ទល់ប្រេងកំពប់ ក៏ដូចជាការរៀបចំអំពីការបង្កើតគណៈ

កម្មាធិការជាតិគ្រោះអាសន្នទប់ទល់ការកំពប់ប្រេង និងផែនការគ្រោះអាសន្នទប់ទល់នឹងការកំពប់ប្រេង ដើម្បីចូលជាសមាជិកភ្ជាប់ខ្លួនអនុសញ្ញា OPRC ។ ក្រសួង (នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ) ក៏នឹងកំពុងរៀបចំអនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើតការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ នៅតាមកំពង់ផែព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា ដើម្បីអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែនៅប្រទេសកម្ពុជា ។

ហេតុនេះ ការងាររដ្ឋបាល ដើម្បីទទួលយកស្តង់ដារពិភពលោក នឹងត្រូវធ្វើឡើងជាបន្តបន្ទាប់ នៅក្នុងល្បឿនលឿនមួយ ។ កិច្ចការសំខាន់បំផុតរបស់ក្រសួងក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ន គឺការបញ្ចប់នូវក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង ការអនុវត្តអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័នរួចហើយ ដូចជាការបញ្ចូល SOLAS និង MARPOL ទៅក្នុងប្រព័ន្ធច្បាប់ក្នុងស្រុកជាដើម ។

៤.៣ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ

ប្រទេសកម្ពុជា បានផ្តល់សច្ចាប័នអនុសញ្ញានាវាចរណ៍អន្តរជាតិជាច្រើន ប៉ុន្តែ នៅមានអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ជាមូលដ្ឋានឯទៀតៗ ដែលត្រូវផ្តល់សច្ចាប័ន ដើម្បីទទួលយកបទដ្ឋាននាវាចរណ៍ពិភពលោក ។ អនុសញ្ញាជាបន្តបន្ទាប់ខាងក្រោមនេះ ចាត់ទុកថាមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ប៉ុន្តែមិនទាន់បានផ្តល់សច្ចាប័ននៅឡើយ :

១. អនុសញ្ញាសហប្រជាជាតិស្តីពីច្បាប់សមុទ្រឆ្នាំ១៩៨២ (UNCLOS82)

២. អនុសញ្ញាឡុងដុងដ៏ស្តីពីការបង្ការការបំពុលសមុទ្រដោយការចាក់សំណល់ និង សារធាតុផ្សេងៗទៅក្នុងសមុទ្រឆ្នាំ១៩៧២ (LC72)

៣. អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីការរុករក និងសង្គ្រោះឆ្នាំ១៩៧៩ (SAR79)

៤. អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីបទដ្ឋាននៃការបណ្តុះបណ្តាល ការផ្តល់វិញ្ញាបនប័ត្រ និង ការប្រចាំវេនបើកបរសម្រាប់នាវិក ឆ្នាំ១៩៩៥ (STCW95)

៥. អនុសញ្ញាស្តីពីការសំរួលចរាចរណ៍នាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ ឆ្នាំ១៩៦៥ (FAL65)

៦. អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីកុងតេន័រប្រកបដោយសុវត្ថិភាព ឆ្នាំ១៩៧២ (CSC72)

៧. អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីព្រំដែនសំណងសម្រាប់បណ្តឹងនាវាចរណ៍សមុទ្រ ឆ្នាំ១៩៧៦ (LLMC76)

៨. អនុសញ្ញាស្តីពីបទដ្ឋាននាវិកអប្បរិមានៅក្នុងនាវាជំនួញ ឆ្នាំ១៩៧៦ (ILO Convention No.147) ។

កិច្ចសហប្រតិបត្តិការតំបន់ (វិធានការចំពោះអាស៊ាន)

ប្រទេសកម្ពុជា បានក្លាយជាសមាជិកពេញសិទ្ធិរបស់អាស៊ាននៅឆ្នាំ១៩៩៩ ។ ក្រោយពីការចូលរួមជាសមាជិកកិច្ចព្រមព្រៀងនៅឆ្នាំ១៩៩៩ និង WTO នៅខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៣ ប្រទេសកម្ពុជា កំពុងជំរុញឧស្សាហកម្មនាវាចរណ៍ តាមរយៈសកម្មភាពទាំងឡាយ នៅក្នុងរបបពាណិជ្ជកម្មសេរីអន្តរជាតិ ។ នៅក្នុងករណីនេះ ការចូលរួមនេះជារឿងដ៏សំខាន់ ដើម្បីរក្សាស្ថានភាពរបស់ខ្លួននៅក្នុងអាស៊ាន ជាពិសេសនៅក្នុងឈូងសមុទ្រថៃ ។ ផែនការសកម្មភាពសំខាន់ៗរបស់អាស៊ានលើវិស័យដឹកជញ្ជូន ត្រូវបានអនុម័តដោយកិច្ចប្រជុំលើកទី១០នៃរដ្ឋមន្ត្រីអាស៊ាន (ភ្នំពេញ ឆ្នាំ ២០០៤) ។ បច្ចុប្បន្ននេះ ប្រទេសកម្ពុជា

កំពុងប្រឹងប្រែងយ៉ាងខ្លាំង ដើម្បីធ្វើដំណើរឱ្យស្របនឹងផែនការសកម្មភាពនេះ។

អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ STCW

រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានសំរេចផ្តល់សច្ចាប័នលើអនុសញ្ញា STCW ដែលបានកែប្រែនៅឆ្នាំ១៩៩៥ (STCW95) នៅខែមិថុនា ឆ្នាំ២០០១ និង ចូលជាធរមាននៅខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០១។ ហេតុនេះ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ត្រូវបានស្នើឡើង ដើម្បីបំពេញនូវលក្ខខ័ណ្ឌទាំងឡាយ ដែលបានចែងនៅក្នុងអនុសញ្ញានេះ ដូចជាលក្ខខ័ណ្ឌអប្បរិមា ដើម្បីចេញវិញ្ញាបនប័ត្រ និងលក្ខខ័ណ្ឌអប្បរិមាសម្រាប់គុណវឌ្ឍន៍ និង សមត្ថភាពជំនាញជាដើម។ កិច្ចការនេះ ជាការទទួលខុសត្រូវរបស់នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ នៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដែលជាអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចលើការងារនាវាចរណ៍សមុទ្រ។

ការបង្ការការបំពុលសមុទ្រ

ប្រទេសកម្ពុជា បានផ្តល់សច្ចាប័នលើអនុសញ្ញាអន្តរជាតិដែលពាក់ព័ន្ធនឹង MARPOL ដូចជា MARPOL 73/78 និងអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ OPRC ហើយបច្ចុប្បន្ននេះ កំពុងរៀបចំគ្រោងការអនុវត្តច្បាប់ក្នុងស្រុក ដូចជាផែនការជាតិគ្រោះអាសន្នទប់ទល់ប្រេងកំពប់ (NOSCP) និង មជ្ឈមណ្ឌលជាតិទប់ទល់នឹងប្រេងកំពប់ (NOSRC)។ ក្រសួង នឹងប្រើប្រាស់គណៈកម្មាធិការជាតិនេះ និងប្រព័ន្ធអង្គភាពទាក់ទងសម្រាប់រៀបចំស្ថាប័នអនុវត្តថ្នាក់ជាតិ។ ប្រព័ន្ធនេះ ក៏ប្រើប្រាស់នៅក្នុងបណ្តាប្រទេសអាស៊ានជាច្រើន។ ប្រទេសកម្ពុជា កំពុងរៀបចំគ្រោងការទប់ទល់ការបំពុល ដោយសហការជាមួយប្រទេសថៃ និងវៀតណាម។

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ពុំមានថវិកានិងឧបករណ៍គ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់វិធានការឆ្លើយតបនឹងប្រេងកំពប់ ហើយត្រូវពឹងផ្អែកលើថវិកា និងឧបករណ៍ ដែលកាន់កាប់ដោយកំពង់ផែនីមួយៗ ឬ ក្រុមហ៊ុនប្រេងឯកជន។ NOSRC ប្រើប្រាស់ទាហានជើងទឹក (ក្រុមរុករក និងសង្គ្រោះ) និងនគរបាលព្រំដែនទឹក ក្នុងប្រតិបត្តិការជាធម្មតាសម្រាប់ការស្រង់ប្រេងកំពប់។ ទាហានជើងទឹក និងនគរបាលព្រំដែនទឹក មិនមានសញ្ញាណាមួយបង្ហាញថា មាននាវាស្រង់ប្រេងកំពប់ឡើយ ហើយពួកគេមានកាតព្វកិច្ចប្រើប្រាស់នាវាល្បាតធម្មតាសម្រាប់ប្រតិបត្តិការនេះ។

តារាង ៤.៣.១ *បរិក្ខា និងនាវាប្រយុទ្ធទល់នឹងប្រេងកំពប់ មានឈ្មោះក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងបីប្រទេស*

ឧបករណ៍ទប់ទល់នឹងប្រេងកំពប់	**ប្រទេសថៃ**	**ប្រទេសវៀតណាម**	**ប្រទេសកម្ពុជា**
ពោងហ៊ុមព័ទ្ធប្រេង	២៩.៣០០ម៉ែត្រ	១.៦០០ម៉ែត្រ	៦៣៧ម៉ែត្រ
សារធាតុគីមីបំបែកធាតុ	-	-	២៧ ធុង
ប្រដាប់បាញ់សារធាតុគីមីបំបែកធាតុប្រេង	-	-	២ ឯកតា
ប្រដាប់ចូកយកប្រេង	១២ ឯកតា	-	១ ឯកតា
ធុងស្តុក	៣៨ សំរាប់	-	គ្មាន
កប៉ាល់ប្រឆាំងនឹងការបំពុល	៤១ម៉ែត្រ x ១ ៣១ម៉ែត្រ x ១ ១៥ម៉ែត្រ x ១	៨០ម៉ែត្រ x ១ ៦០-៨០ម៉ែត្រ x ១១ ៤០-៦០ម៉ែត្រ x ៨	គ្មាន
ទូកធ្វើការ	២ ឯកតា	២៣ ឯកតា	គ្មាន

ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃរបបរុករក និងសង្គ្រោះ នៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន

អនុសញ្ញា SAR បានត្រូវកែប្រែនៅឆ្នាំ១៩៩៨ ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ ងាយស្រួលផ្តល់សច្ចាប័ន តាមរយៈការអនុម័តប្រព័ន្ធសហប្រតិបត្តិការតំបន់។ លក្ខខ័ណ្ឌលំអិត សម្រាប់ជួយការសំរបសំរួល ជាពិសេសសម្រាប់ GMDSS ដែលធ្វើឱ្យមានលក្ខណៈងាយស្រួលសម្រាប់ប្រទេសនីមួយៗ បើសិនជាសមត្ថភាពសរុបសម្រាប់ការគ្រប់គ្រង SAR សមស្របជាលក្ខណៈតំបន់។

ចំពោះរបប SAR នៅក្នុងតំបន់អាស៊ាន សច្ចាប័នតំបន់លើអនុសញ្ញា SAR បានត្រូវពិភាក្សានៅក្នុងកិច្ចប្រជុំតំបន់អាស៊ាន។ ប៉ុន្តែ សច្ចាប័នតំបន់នេះ មិនមានការរីកចំរើនឡើយ ដោយសារតែប្រវត្តិរឿងមិនច្បាស់លាស់ ដូចជាព្រំដែនជាដើម។ លក្ខខ័ណ្ឌដែលមានត្រឹមតែប្រទេសសឹង្ហបុរីមួយគត់ ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័ន បានបន្តក្នុងរយៈពេលយូរមកហើយ។ នៅខែមិនា ឆ្នាំ២០០៧ ប្រទេសវៀតណាម បានផ្តល់សច្ចាប័នលើអនុសញ្ញានេះ ដោយបញ្ជាក់ថា បានបំពេញនូវលក្ខខ័ណ្ឌទាំងនេះហើយ។ កិច្ចព្រមព្រៀង SAR បានចុះហត្ថលេខាយល់ព្រមរវាងអាជ្ញាធរ SAR នៃប្រទេសប្រ៊ុយណេ ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី ប្រទេសហ្វីលីពីន ប្រទេសសឹង្ហបុរី និងប្រទេសថៃ។ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ ចែងអំពីការជួយគ្នាទៅវិញទៅមកនៅក្នុងការអនុវត្តកិច្ចប្រតិបត្តិការ SAR ឬ ការផ្តល់ជំនួយ SAR និង សម្រាប់ការទំនាក់ទំនងពត៌មានដោយផ្ទាល់ រវាងអាជ្ញាធរ SAR ឬ ស្ថាប័ននានាលើរាល់បញ្ហារួមរបស់ SAR។ ចំពោះអនុតំបន់ឈូងសមុទ្រថៃ ប្រទេសជុំវិញទាំងអស់ លើកលែងតែប្រទេសកម្ពុជា រៀបចំផ្តល់សច្ចាប័នលើអនុសញ្ញានេះហើយ។ ការរៀបចំសម្រាប់សច្ចាប័នតំបន់ នៅក្នុងឈូងសមុទ្រថៃ នឹងត្រូវបានចប់សព្វគ្រប់ ប្រសិនបើប្រទេសកម្ពុជាបានរៀបចំផ្តល់សច្ចាប័ន។

លក្ខខ័ណ្ឌបច្ចុប្បន្ននៃសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅប្រទេសកម្ពុជា

ប្រទេសកម្ពុជា បានបង្ហាញនូវយុទ្ធសាស្ត្ររបស់ខ្លួន ដើម្បីធានាឱ្យមានសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខនាវាចរណ៍សមុទ្ររបស់ខ្លួន តាមរយៈកិច្ចសហប្រតិបត្តិការតំបន់។ ប្រទេសកម្ពុជា បានក្លាយជាសមាជិក ក្នុងចំណោមសមាជិកដំបូង នៃកិច្ចព្រមព្រៀងតំបន់ស្តីពីការប្រយុទ្ធទល់នឹងចោរសមុទ្រ និងចោរប្លន់នាវាប្រដាប់អាវុធនៅអាស៊ី (ReCAAP) ដែលបានធ្វើឡើងនៅទីក្រុងតូក្យូ ខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០៤ និងចូលជាធរមាននៅខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៦។ ប្រព័ន្ធសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅប្រទេសកម្ពុជា មិនទាន់បានរៀបចំនៅឡើយទេ ហើយស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនីមួយៗ ដូចជា ទាហានជើងទឹក (ក្រសួងការពារជាតិ) ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងនគរបាលព្រំដែនទឹក កំពុងចាត់វិធានការដោយឡែករៀងៗខ្លួន។ តួនាទីនៃមជ្ឈមណ្ឌលសំរបសំរួលតំបន់ ត្រូវបានដើរតួដោយទាហានជើងទឹក និងទ័ពអាកាស។ នៅក្នុងករណីនៃការរុករក និងសង្គ្រោះ ក្រុមទាហានជើងទឹក តំណាងឱ្យជាតិនៅក្នុងអាស៊ាន។ បច្ចុប្បន្ននេះ ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ កំពុងសហការគ្នា ដើម្បីធ្វើឱ្យស៊ីគ្នានូវស្ថានភាពនោះ តាមរយៈការរៀបចំសេចក្តីព្រាងផែនការបំរុងជាតិសម្រាប់សុវត្ថិនាវាចរណ៍ ដើម្បីឱ្យគណៈកម្មាធិការជាតិទោល ឬ ស្ថាប័នទោលណាមួយ ត្រូវបានរៀបចំឡើង ហើយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ) អាចបំពេញតួនាទីជាស្ថាប័នទំនាក់ទំនង ចំពោះកិច្ចសហប្រតិបត្តិការតំបន់នោះ។

សន្តិសុខនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋតំបន់ឆ្នេរ

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ) យល់ឃើញថា ការបញ្ចូលគ្នានៃការត្រួត

ពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋតំបន់ឆ្នេរនៅក្នុងប្រព័ន្ធក្នុងស្រុក និង ផែនការសកម្មភាពអាស៊ាន នៅក្នុងប្រព័ន្ធតំបន់ គឺជាយុទ្ធសាស្ត្រមួយសំខាន់ ដើម្បីរក្សាសន្តិសុខនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ប្រការសំខាន់គឺថា ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ពិចារណាអំពីការបង្កើតឡើងនូវមជ្ឈមណ្ឌលសំរបសំរួលតំបន់ ដែលត្រូវនឹង GMDSS នៅក្នុងករណីនេះ។ នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ មានការិយាល័យ ដែលមានឈ្មោះថា ការិយាល័យត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋតំបន់ឆ្នេរ ដើម្បីត្រួតពិនិត្យការធ្វើនាវាចរណ៍នៅក្នុងដែនទឹក តំបន់ឆ្នេរប្រទេសកម្ពុជា ក៏ដូចជា ដើម្បីធ្វើការរុករក និងសង្គ្រោះ និងស៊ើបអង្កេតករណីគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍សមុទ្រ។ ទស្សនៈនៃការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋតំបន់ឆ្នេរ មានទស្សនទានទូលាយដែលរួមមានទាំងការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋម្ចាស់សញ្ជាតិ ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ និង សន្តិសុខនាវាចរណ៍ ។

៤.៤ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ ភ្នាក់ងារនាវា និង ជើងសារនាវា

៤.៤.១ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ

ពុំមានប្រតិបត្តិករនាវាកុងតេន័រ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាទេ។ នាវាកុងតេន័រទាំងអស់ ដែលចូលនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញ ត្រូវបានធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនបរទេស។ នៅក្រុងព្រះសីហនុ មានក្រុមហ៊ុនចំនួន ៥ ដែលប្រើប្រាស់នាវាកុងតេន័ររបស់ខ្លួន : RCL, COTS ជារបស់ប្រទេសថៃ MCC, ACL ជារបស់ប្រទេសសឹង្ហបុរី និង HUB ជារបស់ប្រទេសម៉ាឡេស៊ី ដែលបានចុះបញ្ជីនៅទីស្នាក់ការរបស់ប្រទេសគេ។ នៅភ្នំពេញ មានក្រុមហ៊ុនចំនួន ៤ ដែលប្រើប្រាស់នាវាកុងតេន័រផ្លូវទន្លេរបស់ខ្លួន : SOVEREING នៅតៃវ៉ាន់ CHINA SHIPING នៅចិន GEMADEPT និង SONG DAO នៅវៀតណាម។

ប្រតិបត្តិករនាវាដឹកប្រេង ក៏ពុំមាននៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាផងដែរ។ ប្រេងឥន្ធនៈ ត្រូវបានទិញតាមមូលដ្ឋានកិច្ចសន្យា CIF។ អ្នកផ្គត់ផ្គង់បរទេស រៀបចំនាវាដឹកផលិតផលប្រេងសំរេច ឧ.នាវាដឹកប្រេងរបស់សឹង្ហបុរី ថៃ និង វៀតណាម ។ ស៊ីម៉ង់ត៍ ត្រូវបាននាំចូលដោយអ្នកផ្គត់ផ្គង់ថៃ ដូចជា Camel, Diamond, TPI, Pegasus, Mountain, Lotus, Eagle ។ល។ នៅក្នុងករណីនេះ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រទៅមកកំពង់ផែប្រទេសកម្ពុជា ស្ទើរតែទាំងស្រុង ត្រូវពឹងផ្អែកដោយអ្នកដឹកជញ្ជូនបរទេស លើកលែងតែការដឹកជញ្ជូនតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ រវាងថៃដោយប្រើប្រាស់នាវាឈើតូចៗរបស់កម្ពុជា។

៤.៤.២ ភ្នាក់ងារនាវា

ក្រុមហ៊ុននាវាចំនួន ៩ បានតែងតាំងភ្នាក់ងារនាវាសម្រាប់សកម្មភាពប្រតិបត្តិការនាវា និង លក់។

***តារាង ៤.៤.១** ភ្នាក់ងារនាវា*

ក្រុមហ៊ុននាវាឡើងទាត់	សញ្ជាតិ	ភ្នាក់ងារនាវា
RCL	ថៃ	Feeder Shipping Agency Co. Ltd
MCC	សឹង្ហបុរី	Maersk (កម្ពុជា)
ACL	សឹង្ហបុរី	International Trade Logistics (កម្ពុជា)
HUB	ម៉ាឡេស៊ី	Hub International (កម្ពុជា) Pte.Ltd
COTS	ថៃ	KAMSAB
SOVEREING	តៃវ៉ាន់	SOVEREING Base Logistics Holdings Co.Ltd
CHINA SHIPPING	ចិន	China Shipping (កម្ពុជា)Agency Co.Ltd
DEMADEPT	វៀតណាម	Gemadept Corporation
SONG DAO	វៀតណាម	KAMSAB

***ប្រភព:** ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

មានឧទាហរណ៍ជាច្រើនអំពីភ្នាក់ងារនាវា ដែលបានបង្កើតឡើង ជាក្រុមហ៊ុនក្នុងស្រុក ដែលវិនិយោគដោយក្រុមហ៊ុននាវាបរទេស ហើយកាំសាប គ្រាន់តែត្រូវបានតែងតាំងដោយ COTS និង SONG DAO ប៉ុណ្ណោះ។ ប៉ុន្តែ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា សកម្មភាពភ្នាក់ងារដូចៗគ្នានេះ ត្រូវបានប្រគល់ឱ្យត្រឹមតែកាំសាបប៉ុណ្ណោះ តាមអនុក្រឹត្យ ហើយភ្នាក់ងារទាំងអស់នេះ គ្រាន់តែអាចធ្វើការលក់ប៉ុណ្ណោះ។ ហេតុនេះហើយ ទើបកាំសាប ត្រូវបានចាត់ទុកថាជាភ្នាក់ងារតែមួយគត់នៅប្រទេសកម្ពុជា។

៤.៤.៣ ជើងសារនាវា

មុខងារសំខាន់របស់ជើងសារនាវា គឺដើម្បីចរចារវាងម្ចាស់នាវា និងអ្នកជួលនាវា និង ដើម្បីធ្វើកំណត់សំគាល់ និងរៀបចំការចុះហត្ថលេខាដោយភាគីទាំងសងខាងសម្រាប់កិច្ចសន្យាជួលនាវាតាមពេល កិច្ចសន្យាជួលនាវាតាមជើង និងកិច្ចសន្យាជួលនាវាភារវេទកិច្ច។ ជើងសារនាវា ក៏ត្រូវរៀបចំកិច្ចសន្យាលក់នាវា ឬ កិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូន។ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា កាំសាបទទួលសិទ្ធិធ្វើជាភ្នាក់ងារសម្រាប់ជួល និងលក់នាវា ហើយគេអាចយល់ច្បាស់បានថា កាំសាបក៏មានសិទ្ធិក្នុងសកម្មភាពជើងសារនាវាផងដែរ។ បើទោះជាយ៉ាងនេះក៏ដោយ ក៏មានសកម្មភាពដោយកម្រពីម្ចាស់នាវា ឬ អ្នកជួលនាវាដែលអនុវត្តជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ហើយជាការពិត ហាក់ដូចជាពុំចាំបាច់មានសមត្ថភាពជើងសារនាវា នៅប្រទេសកម្ពុជាទេ។

៤.៤.៤ កាំសាប

កាំសាប បានបង្កើតឡើងជាក្រុមហ៊ុនរដ្ឋ នៅឆ្នាំ១៩៩៩ ហើយពេលបច្ចុប្បន្ននេះ កំពុងស្ថិតនៅក្នុងរដ្ឋបាលបច្ចេកទេសរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ឯការគ្រប់គ្រងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ ស្ថិតនៅក្នុងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និង ហិរញ្ញ

វត្ថុ។ តាមអនុក្រឹត្យលេខ៨១អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី៣០ ខែសីហា ឆ្នាំ១៩៩៩ កាំសាប បានទទួលសិទ្ធិលើសេវាភ្នាក់ងារ និងជើងសារចំនួន ១៣ចំណុចសំខាន់ៗ តំណាងឱ្យម្ចាស់នាវា ឬ អ្នកជួលនាវាដូចខាងក្រោម :

១. ចាត់ចែងសុំច្បាប់ឱ្យនាវាចូល និងចេញពីកំពង់ផែ នៃព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា។

២. ស្នើសុំអ្នកនាំផ្លូវ និងចំណតនាវា។

៣. ទាក់ទងសំរួលការលើកដាក់ ផ្ទេរ ផ្ទុក ទទួល ប្រគល់ រាប់ ថ្លឹង វាស់ ទំនិញផ្ទុកក្នុងឃ្លាំង លើទីលាន ឬ លើផែ និងសំរួលទំនិញឱ្យបានល្អដូចដើម បាវ កញ្ចប់ ឡាំង ដែលខូចខាត ធ្លុះធ្លាយ បាត់បង់ ឬ ច្របូកច្របល់ ព្រមទាំងចូលរួមដោះស្រាយបណ្តឹងតវ៉ាចំពោះទំនិញទាំងនេះ។

៤. ជាភ្នាក់ងារកណ្តាលក្នុងការជួល ទិញ លក់ ប្រគល់ ទទួល កាន់កាប់ ប្រើប្រាស់នាវា និង ទាក់ទងនឹងការជួលដឹក ផ្ទុក រើ បញ្ជូន និង ត្រៀមកន្លែងផ្ទុកទំនិញ ព្រមទាំងចុះហត្ថលេខាតាងនាមម្ចាស់នាវា ឬ អ្នកជួលនាវា លើកិច្ចសន្យាទាំងនោះ។

៥. សំរួលការជួសជុល ការពិនិត្យលក្ខណៈបច្ចេកទេសនាវា ធ្វើពាក្យសុំត្រួតពិនិត្យឃ្លប់ បាញ់ថ្នាំសម្លាប់សត្វល្អិត បំបាត់សត្វកណ្តុរ បោសសំអាតឃ្លប់នាវា។

៦. ត្រៀមកន្លែង រៀបចំទម្រង់ការតវ៉ាន់ និង អ្នកដំណើរឡើងចុះនាវា។

៧. សំរួលការឱ្យនាវិកឡើងគោក ដើម្បីធ្វើទំនាក់ទំនងការងារផ្សេងៗ ជាមួយភ្នាក់ងារមានសមត្ថកិច្ច ឬ ក្រសួងនានា ធ្វើទស្សនកិច្ច ព្យាបាលជំងឺនៅមន្ទីរពេទ្យ ធ្វើមាតុភូមិនិវត្តន៍ ផ្ទេរនាវិកពីនាវាមួយទៅនាវាមួយ រៀបចំបញ្ញើប្រៃសណីយ៍ តាមផ្លូវទឹក ផ្លូវគោក និងផ្លូវអាកាស។

៨. សំរួលការផ្តល់ម្ហូបអាហារ ទឹកសាប ប្រេងឥន្ធនៈ កន្ទេល ក្តារបន្ទះ ឫស្សី ក្តារទ្រនាប់ ប្រដាប់ផ្តល់ខ្យល់ចេញចូល សំភារៈ និងឧបករណ៍ផ្សេងៗដល់នាវា ក្នុងករណីត្រូវការ។

៩. ប្រមូល និងផ្ទេរប្រាក់ឈ្នួលនាវា ប្រាក់សំណង សំរួលក្នុងការដោះស្រាយប្រាក់រង្វាន់ ឬ ប្រាក់ពិន័យក្នុងការលើកដាក់ទំនិញ។

១០. ចាត់ចែងជួយសង្គ្រោះនាវា ក្នុងពេលមានគ្រោះថ្នាក់ ហើយចូលរួមដោះស្រាយប្រាក់ចំណាយ និង ប្រាក់រង្វាន់ នៃការជួយសង្គ្រោះនាវា។

១១. សំរួលទំនាក់ទំនងការងារ រវាងម្ចាស់នាវា និងកំពង់ផែ ម្ចាស់ទំនិញ ស្ថាប័នរដ្ឋក្នុងពេលនាវាស្ថិតនៅកំពង់ផែ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហា និងសំណូមពរនានារបស់ម្ចាស់នាវា ហើយផ្តល់ពតិមានអំពីសកម្មភាពនាវានៅកំពង់ផែ។

១២. ចាត់ចែងគ្រប់គ្រងកម្មករអណ្តែតលើកដាក់ ធ្វើការងារដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក គោក និងអាកាស បំពេញភារកិច្ចជាភ្នាក់ងារប្រតិបត្តិការ ភ្នាក់ងារបញ្ជូនទំនិញ ភ្នាក់ងារការពារនាវា។

១៣. ធ្វើការងារ អាហារ័ណ និហារ័ណ និងគ្រប់គ្រងសណ្ឋាគារ សម្រាប់ជួលឱ្យម្ចាស់នាវា អ្នកជួលនាវា និងនាវិក។

៤.៥ នាវា

បទប្បញ្ញត្តិសុវត្ថិភាពនាវាក្នុងស្រុក

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានចេញនូវសារាចរណែនាំ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការចុះបញ្ជីនាវា និង បទដ្ឋានសុវត្ថិភាព សម្រាប់នាវាតំបន់ឆ្នេរកម្ពុជា នៅឆ្នាំ១៩៩៩។ សារាចរណែនាំនេះ មានខ្លឹមសារគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការចុះបញ្ជីនាវាក្នុងស្រុក ប៉ុន្តែមិនគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់វិធានសុវត្ថិភាពនាវាក្នុងស្រុកនោះឡើយ ដោយសារសារាចរណែនាំនេះ ពុំមានចែងអំពីគំនូសក្រឹតទំងន់ផ្ទុក លំនឹង វង្វាស់តោន និងលក្ខខ័ណ្ឌនៃការបំពាក់អគ្គីសនី។

ប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីផ្តល់សញ្ជាតិឱ្យនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ

ប្រទេសកម្ពុជា បានចាប់ផ្តើមប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីផ្តល់សញ្ជាតិឱ្យនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ នៅឆ្នាំ១៩៩៣។ នៅឆ្នាំ ២០០៣ ក្រុមហ៊ុនឯកជន ដែលមានឈ្មោះថា ISROC បានចូលជំនួសប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីផ្តល់សញ្ជាតិឱ្យនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិមុន។ នៅក្នុងពេលជាមួយគ្នានោះ អាជ្ញាធរទទួលខុសត្រូវនៅប្រទេសកម្ពុជា បានផ្លាស់ប្តូរពីក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន (នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ) ទៅគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិកម្ពុជានៃទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ដែលក្នុងនោះ ISROC បានទទួលប្រព័ន្ធចុះបញ្ជី និង យុទ្ធសាស្ត្រពង្រីកដូចគ្នា នឹងក្រុមហ៊ុន CSC ដែរ និង បង្កើនការចុះបញ្ជីនាវា។

យោងតាមស្ថិតិរបស់ Lloyd ចំនួននាវាពាក់ទង់ជាតិកម្ពុជា បានកើនឡើងពី ២៤៩គ្រឿង (៨៤២.000 GT) នៅឆ្នាំ១៩៩៩ ដល់ ៨១៧គ្រឿង (១.៩៩៩.000 GT) នៅឆ្នាំ២០០៧។

ចំពោះប្រភេទនាវា មាន : ស្មើរ ៦៤% ជានាវាដឹកទំនិញទូទៅ។ ចំនួននាវាដឹកទំនិញទូទៅ និងនាវានេសាទ មានចំនួនសរុបស្មើនឹង ៧៥% នៃចំនួននាវាទាំងអស់ដែលបានចុះបញ្ជីហើយ។ ពុំមាននាវាដឹកប្រេងនៅទេ។ ប្រភេទនាវាដែលបានបង្ហាញនៅក្នុងនេះ មានចំនួន ៩៥%នៃចំនួនសរុប។

ចំពោះការបែងចែកចំណុះសរុបវិញ មាន: ក្នុងចំណោម ៨១៧គ្រឿងដែលបានចុះបញ្ជី នាវាដែលធំផុត មានចំណុះ ៣៣.000 GT និង តូចបំផុត មានចំណុះ ១០២ GT។ ទំហំមធ្យម មាន ២.៤៤០ GT។ នាវា ដែលមានចំណុះតិចជាង ៧.000 GT មាន ៩៦% នៃចំនួនសរុប ហើយនាវាដែលមានចំណុះច្រើនជាង ៥.000 GT មាន ៩២%។ នាវា ដែលមានចំណុះលើសពី ៧.000 GT មានសរុប ៣៧គ្រឿង។ នាវា ដែលបានចុះបញ្ជីផ្តល់សញ្ជាតិជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ មានរួមទាំងនាវាដែលមានទំហំតូចៗ។

ចំពោះការបែងចែកអាយុ មាន : អាយុជាមធ្យម ២៨ឆ្នាំ។ នាវា ដែលមានអាយុលើសពី ១៥ឆ្នាំ មាន ៩៣,៥%។ អាយុខ្ពស់ គឺពី ២០-៤០ឆ្នាំ ហើយនាវា ដែលមានអាយុចាស់ជាង ២០ឆ្នាំ មានចំនួន ៨៥% នៃចំនួនសរុប។

បច្ចុប្បន្ននេះ នាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ត្រូវបានទទួលការចាប់អារម្មណ៍ពីសមត្ថកិច្ចត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែលើពិភពលោក។ នៅក្នុងរយៈពេល ៣ឆ្នាំ ចាប់ពីឆ្នាំ២០០៣ ដល់ឆ្នាំ២០០៥ អនុស្សរណៈតូក្យូ បានត្រួតពិនិត្យនាវាសញ្ជាតិខ្មែរចំនួន ៣.១៧០គ្រឿង និងបានឃាត់ចំនួន ៦២១គ្រឿង ស្មើនឹង ២០% នៃនាវាដែលបានត្រួតពិនិត្យដោយសារតែជានាវាក្រោមបទដ្ឋាន។ តាមរបាយការណ៍ប្រចាំឆ្នាំ នាវាចំនួន ១១.៤៣០គ្រឿង បានទទួលការត្រួតពិនិត្យ នៅឆ្នាំ២០០៥ និង

មាននាវាប្រមាណ ៦០០គ្រឿង ត្រូវបានឃាត់។ អត្រាឃាត់នាវាជាមធ្យមមាន ៥.២១%។ នៅក្នុងករណីនៃការចុះបញ្ជីផ្តល់សញ្ជាតិឱ្យនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិរបស់កម្ពុជា នាវាចំនួន ១.១៤៨ គ្រឿង ត្រូវបានត្រួតពិនិត្យនាវាចំនួន ៨.៤៧៨គ្រឿង មានលក្ខណៈខ្វះបច្ចេកទេស និងនាវាចំនួន ១៦៩គ្រឿង ត្រូវឃាត់។ អត្រាកង្វះខាតបច្ចេកទេស ដែលមានន័យថា ចំនួននៃកង្វះខាតបច្ចេកទេស ដែលបានកំណត់សម្រាប់នាវាមួយគ្រឿង មាន ៧.៤។ អត្រាឃាត់ មានចំនួន ១៥%។ តួលេខនេះ បង្ហាញថា អត្រាកង្វះខាតបច្ចេកទេសមានពីរដងខ្ពង់ជាងចំនួនមធ្យម អត្រាឃាត់ មានចំនួនបីដងច្រើនជាងចំនួនមធ្យម និងចំនួននៃការត្រួតពិនិត្យ (១.១៤៨គ្រឿង) ក៏មានចំនួនខ្ពស់ខ្លាំង បើប្រៀបធៀបនឹងចំនួនត្រួតពិនិត្យសរុបដែលធ្វើឡើងដោយអនុស្សរណៈតូក្យូ។ នេះមានន័យថា ប្រទេសសមាជិកអនុស្សរណៈតូក្យូ កំពុងយកឧទាហរណ៍នាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ជានាវាក្រោមបទដ្ឋាន និងបានធ្វើការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ ជាញឹកញាប់។

៤.៦ នាវិក

៤.៦.១ ចំនួននាវិកនៅប្រទេសកម្ពុជា

នៅប្រទេសកម្ពុជា នាវិក បានទទួលការបណ្តុះបណ្តាលនៅបណ្តាអតីតប្រទេសសង្គមនិយម ប៉ុន្តែពុំមានការរៀបចំស្ថិតិណាមួយពិតប្រាកដឡើយ។ គេអាចប៉ាន់ប្រមាណចំនួននាវិកកម្ពុជា ដោយយោងតាមសៀវភៅវិជ្ជាជីវៈនាវិក ប៉ុន្តែ ចំនួននេះ ក៏ស្ថិតនៅក្នុងស្ថានភាពដូចគ្នា ដោយពុំមានការរៀបចំចុះបញ្ជីនាវិក និងប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យវិញ្ញាបនប័ត្រ។

របាយការណ៍របស់ APEC និង IMO បានបញ្ជាក់ថា មាននាវិកប្រមាណ ៥០០នាក់ និងចំនួន ៥.០០០-៦០០០ នាក់ជាអ្នកនេសាទ។ ប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីនាវិក នឹងត្រូវបង្កើតឡើងនៅក្រោយការរៀបចំលក្ខខ័ណ្ឌគុណវឌ្ឍន៍ និងប្រព័ន្ធផ្តល់វិញ្ញាបនប័ត្រនាវិក ហេតុនេះហើយ ចំនួននាវិកប៉ាន់ស្មាន អាចនឹងត្រូវបានយកទៅប្រើប្រាស់ជាស្ថិតិបច្ចុប្បន្នជាបណ្តោះអាសន្នបាន។

បន្ថែមលើនេះ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានផ្តល់បដ្ឋិលេខឱ្យនាវិកបរទេស ដែលមកបំរើការងារនៅលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

៤.៦.២ ការផ្គត់ផ្គង់ និងសេចក្តីត្រូវការនាវិក

ការវិភាគលើការផ្គត់ផ្គង់ និងសេចក្តីត្រូវការនាវិកនៅក្នុងពិភពលោក សម្រាប់ឆ្នាំ២០១៥ មានបង្ហាញនៅក្នុងតារាង ៤.៦.២ (BIMCO/MANPOWER 2005)។ នៅក្នុងឆ្នាំ២០១៥ ឧស្សាហកម្មនេះ នឹងជួបប្រទះនូវការខ្វះខាតនាយនាវិក ដែលមានចំនួន ២៥.០០០នាក់ និងម្យ៉ាងវិញទៀត មានបន្ថែមនូវនាវិកជាកម្មករនាវា ដែលមានចំនួន ៤៤៧.០០០ នៅទូទាំងពិភពលោក។ ចំពោះមូលហេតុនេះ ការប្រកួតប្រជែងគ្នាដ៏ខ្លាំង ដើម្បីទទួលយកនាយនាវិកកំពុងកើតមានហើយ។

បើទោះជាមានការប៉ាន់ប្រមាណអំពីការបន្ថែមចំនួនកម្មករនាវាក៏ដោយ ក៏ស្ថានភាពពិត មិនអាចជាភស្តុតាង នៃការប៉ាន់ស្មាននេះដែរ។ នៅក្នុងករណីនៃវិទ្យាល័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ នៅទីក្រុងហូជីមិញ គេបានរៀបចំផ្តើមថ្នាក់រៀនរយៈពេលខ្លីសម្រាប់តែកម្មករនាវា ពីព្រោះមានតម្រូវការនៅក្នុងទីផ្សារ។

តារាង ៤.៦.២ ការខុសគ្នារវាងការផ្គត់ផ្គង់ និងសេចក្តីត្រូវការ ដោយក្រុមប្រទេសធំៗសម្រាប់ឆ្នាំ២០១៥

ទង់ជាតិ	ការផ្គត់ផ្គង់		សេចក្តីត្រូវការព្យាករ		ការខុសគ្នា	
	នាយនាវិក	កម្មករនាវា	នាយនាវិក	កម្មករនាវា	នាយនាវិក	កម្មករនាវា
ប្រទេស OECD	102	183	208	227	-106	-43
អឺរ៉ុបខាងកើត	១០៨	១៨១	៣៧	៣០	៧១	១៥១
អាហ្វ្រិច/អាមេរិកឡាទីន	៥៦	១៦៦	១៧៨	១៦៩	-១២២	-៤
អាស៊ីបូព៌ា	២១៥	២៩៩	១៤៥	១៥៦	៧០	១៤៣
ឧបទ្វីបឥណ្ឌា	៨៣	២២៤	២១	២៤	៦២	២០០
ក្រុមប្រទេសទាំងអស់	៥៦៤	១.០៥៣	៥៨៩	៦០៧	-២៥	៤៤៧

ប្រភព : *BIMCO/ISF MANPOWER 2005, ពត៌មានបច្ចុប្បន្នភាព : ១២/២០០៥* ***ឯកតា:*** *គោន*

នាវិក ដែលមានវិន័យថ្លៃថ្នូរ មុខជំនាញ និងតម្លៃថោក ឈ្នះនៅក្នុងការប្រជែងនៅលើទីផ្សារនាវិកអន្តរជាតិ។ នៅពេលដែលកម្ពុជា បានទទួលការយល់ព្រមថាជាភាគីអនុវត្តអនុសញ្ញា STCW នោះនាវិកកម្ពុជា មានឱកាសអាចប្រកួតប្រជែងនៅលើទីផ្សារអន្តរជាតិបាន។ ក្រុមហ៊ុននាវា ដែលផ្តល់នូវសេវានាវាកុងតេន័រផ្លូវទន្លេ រវាងភ្នំពេញ និង ហូជីមិញ បញ្ជាក់ថា បើទោះបីជាគេបំរើការងារជាកម្មករកម្ពុជា ដែលមិនមែនជានាវិកត្រឹមត្រូវតាមអនុសញ្ញា ក៏បានទទួល ១០០-១៥០ USD ក្នុងមួយខែផងដែរ ហើយបើពួកគេនឹងបំរើការងារជានាវិកកម្ពុជា ដែលជានាវិកស្របតាមអនុសញ្ញាវិញ នៅក្នុងក៏រិតទទួលប្រាក់ស្មើគ្នានឹងជនជាតិឯទៀតៗដែរ ដែលអាចមានចំនួនប្រមាណ ១.០០០ USD ក្នុងមួយខែ នៅក្នុងករណីនៃវិញ្ញាបនប័ត្រ ដែលចេញស្របតាមអនុសញ្ញា STCW ។

៤.៦.៣ ប្រព័ន្ធអប់រំនាវិក

ដូចមានរៀបរាប់នៅក្នុងចំណុច ៤.៣ ឆ្លើយតបទៅនឹងអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បាននឹងកំពុងរៀបចំច្បាប់ពាក់ព័ន្ធនឹងប្រព័ន្ធអប់រំនាវិក ប៉ុន្តែនឹងទាមទារពេលវេលា ដើម្បីបញ្ចប់នូវច្បាប់នោះ ពីព្រោះសេចក្តីព្រាងក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ មិនមានចែងលំអិតអំពីប្រព័ន្ធអប់រំនាវិកទេ ហើយដោយរង់ចាំអនុក្រឹត្យ ដែលចាំបាច់ដើម្បីអនុវត្តក្រមនេះទៅវិញ។

បើទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ក៏ប្រព័ន្ធអប់រំនាវិកបច្ចុប្បន្នជាក់ស្តែង អាចចាត់ទុកជាប្រព័ន្ធនៃមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍ ដែលកំពុងអនុវត្តដោយកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ នៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ មជ្ឈមណ្ឌលនេះ ត្រូវបានបើកឱ្យប្រើជាផ្លូវការនៅខែមករា ឆ្នាំ២០០៦ ដែលជួយដោយសហគមន៍អឺរ៉ុប។

ចំណុចសំខាន់ៗនៃប្រព័ន្ធអប់រំនាវិកបច្ចុប្បន្ន មានដូចខាងក្រោម :

(១). ប្រព័ន្ធជ្រើសរើសសិស្ស

ពុំទាន់មានការជ្រើសរើសជាទូទៅនៅឡើយទេ។ សិស្សនៃមជ្ឈមណ្ឌលនេះ ត្រូវបានជ្រើសរើសមកពីមន្ត្រី របស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ។ បច្ចុប្បន្ននេះ មជ្ឈមណ្ឌលនេះ កំពុងពិនិត្យដើម្បីឱ្យក្លាយជាវិទ្យាស្ថានអប់រំជាន់ខ្ពស់ ដើម្បីចេញឱប្ល៉ូម។

(២). វគ្គ

វគ្គកំពុងដំណើរការសម្រាប់សិស្សនៃវគ្គនាវាចរណ៍ មានរយៈពេលរៀន ១ឆ្នាំ និង ៦ខែ ហាត់រៀនអនុវត្ត ហើយបន្ទាប់មក នឹងត្រូវឡើងដើម្បីទទួលឱប្ល៉ូម នៅពេលណាដែលមជ្ឈមណ្ឌលនេះ បានទទួលការអនុម័តជាវិទ្យាស្ថានអប់រំជាន់ខ្ពស់ ដូចជារយៈពេល ២ឆ្នាំ សម្រាប់វគ្គប្រតិបត្តិ និង ២ឆ្នាំ សម្រាប់វគ្គគ្រប់គ្រង លើវគ្គនាវាចរណ៍ និងវគ្គយន្តការីសមុទ្រ។

(៣). កម្មវិធីសិក្សា

កម្មវិធីសិក្សា បានត្រូវពិភាក្សា ត្រួតពិនិត្យ និង បញ្ចប់ ដោយផ្អែកលើកម្មវិធីរបស់សកលវិទ្យាល័យវៀតណាម ហេតុនេះហើយ កម្មវិធីនេះ គ្របដណ្តប់លើមុខវិជ្ជា និងអនុសាសន៍ចាំបាច់នានា។

(៤). ទទួលវិញ្ញាបនប័ត្រសមត្ថភាពជំនាញ

ប្រតិចារិកសិក្សា ត្រូវរៀបចំ និងផ្ញើទៅក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដើម្បីពិនិត្យមើលសិស្សណា ដែលបានប្រឡងជាប់នៅក្នុងមជ្ឈមណ្ឌលនេះ។ បន្ទាប់មក បេក្ខជន ដែលទទួលបានជោគជ័យ ត្រូវបានទទួលវិញ្ញាបនប័ត្រសមត្ថភាពជំនាញ ជានាវិក។

៤.៧ ឧស្សាហកម្មពាក់ព័ន្ធឯទៀតៗ

(១). សេវាកណ្តាធារ

នាវាដែលមានចំណុះចាប់ពី ៣00 GT និងនាវាដែលមានចំណុះចាប់ពី ១00 GT ដឹកទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ត្រូវយកជំនួយកណ្តាធារចូល និងចេញ (និងឆ្លងកាត់ទន្លេសម្រាប់កំពង់ផែភ្នំពេញ) ទាំងនៅកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និង ទាំងនេះកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

(២). សេវានាវាសណ្តោង

នាវាសណ្តោងនៅទីក្រុងភ្នំពេញ មានចំនួន ២គ្រឿង មួយគ្រឿងមានកំលាំង ៣៨0សេះ និងមួយគ្រឿងទៀត មានកំលាំង ៥៥0សេះ។ នៅក្រុងព្រះសីហនុ ក៏មាននាវាសណ្តោងចំនួន ២គ្រឿងផងដែរ ដែលមួយគ្រឿង មានកំលាំង ១.៦00សេះ និងមួយគ្រឿងទៀតមានកំលាំង ១.៨00សេះ។ នាវាទាំងនេះ បានបំពេញសេវាជួយដល់សេវាកណ្តាធារដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ។

(៣). ការជួសជុលនាវា

ពុំមានប្រភេទការដ្ឋានជួសជុលនាវាទំនើប នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាឡើយ។ មានការដ្ឋានជួសជុលនាវាមួយកន្លែង នៅស្រុកអ្នកលឿង។ មានការដ្ឋានផ្លាស់ដីខ្សាតតូចចំនួន ៤កន្លែង នៅតាមបន្ទាត់ឆ្នេរនៃឈូងសមុទ្រថៃ (ស្ទឹងហាវ កោះកុង

ស្រែអំបិល និងក្រុងព្រះសីហនុ) ។ ការដ្ឋានទាំងអស់នេះ មានទំហំតូចណាស់ ។

(៤). កន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេស

មានកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេសចំនួន ៤កន្លែង ដែលគេឱ្យឈ្មោះថា ផៃស្ទួត ។ មានរោងជាងចំនួន ១០កន្លែង ដែលរួមមាន ១កន្លែងស្ថិតនៅក្រុងព្រះសីហនុ ដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់រក្សាទុកត្រឹមតែកុងតេន័រទទេប៉ុណ្ណោះ ។

(៥). រោងជាង និងជួសជុលកុងតេន័រ

មានរោងជាងចំនួន ៩កន្លែង នៅទីក្រុងភ្នំពេញ និង ១កន្លែង នៅទីក្រុងព្រះសីហនុ ដែលវិនិយោគ និងគ្រប់គ្រងដោយក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនដោយរថយន្ត ។

(៦). ការជួសជុលកុងតេន័រ

មុខរបរជួសជុលកុងតេន័រ ហាក់ដូចជាស្ថិតនៅក្នុងដំណាក់កាលមិនទាន់គ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ហើយក្រុមហ៊ុននាវា ពុំមានជំរើសឡើយ ដើម្បីដឹកកុងតេន័រដែលបានបាក់បែកធ្ងន់ធ្ងរទៅក្រៅប្រទេសកម្ពុជា ។

(៧). សេវាដឹកជញ្ជូនដោយរថយន្ត

ឧស្សាហកម្មដឹកជញ្ជូនដោយរថយន្ត ហាក់ដូចជាកំពុងអភិវឌ្ឍ ដូចជាការកើនឡើងនៃការលើកដាក់ទំនិញនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាដែរ ។ មានក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនទំនិញដោយរថយន្តចំនួន ៥ធំៗ ដែលប្រើប្រាស់រថយន្តសរុបចំនួនប្រមាណ ៥០០គ្រឿង ។ សមាគមន៍អ្នកដឹកជញ្ជូនដោយរថយន្តកម្ពុជា មានសមាសភាព ១៦ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដោយរថយន្ត ដែលមានរថយន្តសរុបចំនួន ៦៥០គ្រឿង ។

(៨). ឃ្លាំងស្តុក

ពុំមានមុខរបរឃ្លាំងស្តុកទំនិញមិនទាន់បង់ពន្ធនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ដែលត្រួតពិនិត្យមើលទំនិញនាំចេញ និង ទំនិញនាំចូលសម្រាប់រយៈយូរឡើយ ។ ចំពោះគោលបំណងស្តុកទំនិញមិនទាន់បង់ពន្ធ ក្នុងរយៈពេលខ្លី ទំនិញត្រូវស្តុក នៅឃ្លាំងស្តុកដែលស្ថិតនៅកំពង់ផែអន្តរជាតិ ឬ ការស្តុកសំភារៈនៅក្នុងរោងចក្រ ។ ឃ្លាំងស្តុកទំនិញមិនទាន់បង់ពន្ធ ក៏មាន នៅក្នុងកន្លែងស្តុកទំនិញក្នុងប្រទេសផងដែរ ដែលបង្កឱ្យមានសេវាខ្ចប់វេច ដែលធ្វើឡើងដោយអ្នកបញ្ជូនទំនិញជាលក្ខណៈអន្តរជាតិធំៗ ។

៤.៨ គយ អន្តោប្រវេសន៍ និងការកុងត្រូល

៤.៨.១ គយ

នៅប្រទេសកម្ពុជា ទីចាត់ការគយ និងរដ្ឋាករ ស្ថិតនៅក្នុងរដ្ឋបាលរបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និង បញ្ញត ដោយច្បាប់ពន្ធដារឆ្នាំ១៩៨៩ និងក្រមគយ ។ បច្ចុប្បន្ននេះ ទីចាត់ការ មានបុគ្គលរហូតដល់ ១.៣១៥នាក់ ដែលបានចាត់ឱ្យបំពេញភារកិច្ចនៅតាមកំពង់ផែសមុទ្រអន្តរជាតិ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ផៃស្ទួត ប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យព្រំដែន និង តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ។ នៅទីក្រុងភ្នំពេញ មន្ត្រីគយ ស្ថិតក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និង ហិរញ្ញវត្ថុ ហើយនៅតំបន់មូលដ្ឋាន មន្ត្រីគយស្ថិតនៅក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់សាលាខេត្ត-ក្រុង ។

ដែនរដ្ឋបាលរបស់គយ រួមមានការពិនិត្យប្រតិវេទន៍ ការពិនិត្យទំនិញ ការទារពន្ធគយ និងរដ្ឋាករនៃអាករលើ

តម្លៃបន្ថែម។ ទំនិញនាំចូលទាំងអស់ ត្រូវបង់ពន្ធ ទៅតាមអត្រាពន្ធនាំចូល ឧ.ប្រេង ត្រូវបានបង់ពន្ធគយចំនួន ៣៥% និង ១០% អាករលើតម្លៃបន្ថែម ប៉ុន្តែសំភារៈសំលៀកបំពាក់សម្រាប់កែច្នៃនាំចេញ ត្រូវបានលើកលែងពីពន្ធគយ និងអាករលើតម្លៃបន្ថែម។ ចំពោះទំនិញនាំចេញវិញ មានតែចំនួន ៥មុខប៉ុណ្ណោះ ត្រូវបង់ពន្ធ ដូចជាបសុសត្វ ផលិត ផលកសិកម្ម ជលផល កៅស៊ូ និងត្បូង។

ម៉ោងធ្វើការរបស់គយ គឺ ២៤ម៉ោង ក្នុងមួយថ្ងៃ ហើយនៅប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យទន្លេមេគង្គក្អមសំណររវាងវៀតណាម មន្ត្រីគយទាំងអស់ មានភារកិច្ចប្រចាំការជាទៀងទាត់។ នៅប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យព្រំដែនបាវិត ម៉ោងធ្វើការ បានបន្ថែមរហូតដល់ម៉ោង ១០យប់ (ជំនួសម៉ោង ៦ល្ងាច) ចាប់ពីខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៦ ក្រោយពេលដែលកិច្ចព្រមព្រៀងឆ្លងកាត់ព្រំដែន បានចូលជាធរមាន។ បច្ចុប្បន្ននេះ ការត្រួតពិនិត្យរបស់គយ ត្រូវបានអនុវត្តជាការយកគំរូ និងត្រួតពិនិត្យតែចំពោះកុងតេន័រណាដែលមានទំនិញ ទាំងនាំចេញ និងទាំងនាំចូល ដោយបំពាក់ម៉ាស៊ីនស្កែនកាំរស្មីអ៊ិច នៅកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ឬកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ជាពិសេសសម្រាប់គោលបំណងរក្សារសន្តិសុខ។ ម៉ាស៊ីនស្កែន GAMMA ត្រូវបានបំពាក់នៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងបានប្រើប្រាស់ដើម្បីត្រួតពិនិត្យកុងតេន័រទំនិញនាំចូលដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន ក្នុងនាមក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។ ថ្លៃឈ្នួលត្រួតពិនិត្យ គឺ ៥0 USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ២០ហ្វីត និង ៨0 USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤0ហ្វីត។

៤.៨.២ កាំកុងត្រូល

នៅប្រទេសកម្ពុជា កាំកុងត្រូល ស្ថិតនៅក្រោមរដ្ឋបាលរបស់ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម និង បានបង្កើតឡើងដោយច្បាប់ស្តីពីការគ្រប់គ្រងគុណភាព និងសុវត្ថិភាពផលិតផល និងសេវាកម្មដែលបានអនុម័តដោយរដ្ឋសភាជាតិ នៅថ្ងៃទី ២៩ ខែឧសភា ឆ្នាំ២000។ បច្ចុប្បន្ននេះ មន្ត្រីកាំកុងត្រូលសរុបចំនួន ៤៤៦នាក់ ត្រូវបានចាត់ឱ្យបំពេញភារកិច្ចនៅតាមកំពង់ផែសមុទ្រអន្តរជាតិ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ ផែស្ងួត ប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យឆ្លងកាត់ព្រំដែន និង តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។ ការបែងចែកនេះ គឺដូចគ្នានឹងទីចាត់គយ និងរដ្ឋាករដែរ។ គោលបំណងនៃច្បាប់នេះ គឺចែងអំពី (១) សិទ្ធិរបស់អ្នកប្រើប្រាស់ និងកាតព្វកិច្ចរបស់ប្រតិបត្តិករសេដ្ឋកិច្ច (២)សញ្ញាគុណភាព និងបែបបទ (៣) ការបង្ក្រាបបទឆបោកពាណិជ្ជកម្ម (៤) ការចាត់វិធានការលើផលិតផល ឬ សេវាណាដែលបង្កគ្រោះថ្នាក់ធ្ងន់ធ្ងរ (៥) នីតិវិធីត្រួតពិនិត្យសម្រាប់គុណភាព និងសុវត្ថិភាព នៃផលិតផលទំនិញ និងសេវាកម្ម។ ការត្រួតពិនិត្យ ត្រូវធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើបញ្ជីរាយមុខទំនិញដែលម្ចាស់ទំនិញបានផ្ញើមកឱ្យ។ បន្ថែមលើនេះ ការត្រួតពិនិត្យ ត្រូវធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើការវាយតម្លៃហានិភ័យ ដែលក្នុងនោះ ហានិភ័យត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ជាហានិភ័យទាប ហានិភ័យមធ្យម និងហានិភ័យខ្ពស់។ នៅកំពង់ផែសមុទ្រអន្តរជាតិ ឬ ផែស្ងួត កាំកុងត្រូល ត្រួតពិនិត្យកុងតេន័រទំនិញ ក៏ដូចជាបរិមាណទំនិញ ដែលបានធ្វើឡើងដោយគយហើយ ដែលហាក់ដូចជាប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យទ្វេរដង។ ម្ចាស់ទំនិញ ត្រូវបង់ថ្លៃឈ្នួលសេវាអង្កេតចំនួន 0,១0% នៃតម្លៃវិក័យប័ត្រទៅកាំកុងត្រូល។

អនុក្រឹត្យស្តីពីហានិភ័យ បានចូលជាធរមាននៅខែមិនា ឆ្នាំ២00៦ ហើយក្រុមសំរួលអន្តរស្ថាប័ន នឹងត្រូវបង្កើត

ឡើង ដើម្បីជំរុញឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពនូវការគ្រប់គ្រង និងអនុវត្តការនាំចូល និងនាំចេញនៃទំនិញ តាមរយៈការអនុវត្តការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ (មាត្រា១)។ នេះគឺជាក្តីសង្ឃឹមនាំមកនូវប្រព័ន្ធពាណិជ្ជកម្មថ្មីមួយនៅកម្ពុជា ដែលមានជាអាទិ៍ សម្រាប់បែបបទគយ ដើម្បីក្លាយជាប្រព័ន្ធគ្មានក្រដាស់ (អេឡិចត្រូនិច) (មាត្រា៤) សម្រាប់ហានិភ័យ ដែលបានឃើញនៅក្នុងករណីត្រួតពិនិត្យរួមគ្នាដោយទីចាត់ការគយ និងរដ្ឋាករ និងស្ថាប័នឯទៀត១ (មាត្រា៥) សម្រាប់ការពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់ដោយបែងចែកទំនិញទៅតាមកំរិត៨លេខ (មាត្រា១២) សម្រាប់ឯកសារប្រគល់តែម្តងគត់ (មាត្រា១៥) និងសម្រាប់នីតិវិធីប្រតិបត្តិ ដើម្បីកាត់បន្ថយកិច្ចការត្រួតពិនិត្យជាកាតព្វកិច្ច (មាត្រា១៧)។ បច្ចុប្បន្ននេះ កម្ពុជាកំពុងពិចារណាផ្តល់សច្ចាប័នលើអនុសញ្ញា FAL65 ដែលនឹងមានប្រសិទ្ធិភាពអនុវត្តចំពោះអនុក្រឹត្យនេះ។

៤.៨.៣ អន្តោប្រវេសន៍

នៅប្រទេសកម្ពុជា នគរបាលអន្តោប្រវេសន៍ស្ថិតនៅក្នុងរដ្ឋបាលរបស់ក្រសួងមហាផ្ទៃ។ មន្ត្រីសរុប មានចំនួន ១.២០០នាក់ ត្រូវបានចាត់ឱ្យបោះទីតាំងនៅកំពង់ផែសមុទ្រអន្តរជាតិ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិ និងប៉ុស្តិ៍ឆ្លងកាត់ព្រំដែនសម្រាប់នីតិវិធីចូល ក៏ដូចជាការត្រួតពិនិត្យអ្នកដំណើរ និងនាវិក។ ប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យឆ្លងកាត់ព្រំដែន ត្រូវបែងចែកជាបីថ្នាក់ជាអាទិ៍ (១)ច្រកទ្វារអន្តរជាតិ (២) ច្រកទ្វារទ្វេភាគី និង (៣) ច្រកទ្វារតំបន់។ ច្រកទ្វារអន្តរជាតិចំនួន ១៧ច្រកត្រូវបានរៀបចំឡើង : ប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យនៅព្រំដែនចំនួន ១២ប៉ុស្តិ៍ ប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យតាមច្រកទ្វារផ្លូវទឹកចំនួន ៣ប៉ុស្តិ៍ និងច្រកទ្វារអាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិចំនួន ២ប៉ុស្តិ៍។

ជំពូកទី ៥
ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃវិស័យកំពង់ផែ

៥.១ ទីតាំងកំពង់ផែ

កំពង់ផែភ្នំពេញ និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (ឈ្មោះចាស់កំពង់សោម) ជាកំពង់ផែអន្តរជាតិពីរ ដែលកំពុងបំពេញនាទីជាកំពង់ផែច្រកទ្វាររបស់ប្រទេស។ កំពង់ផែតូចៗឯទៀតៗ ស្ថិតនៅតាមទន្លេមេគង្គ និងបឹងទន្លេសាប ដើម្បីឱ្យនាវាក្នុងស្រុកចូល។ អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើតកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ បានប្រកាសឱ្យប្រើនៅខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៨។

រដ្ឋាភិបាល បានអនុញ្ញាត្តិឱ្យអភិវឌ្ឍកំពង់ផែឯកជន ហេតុនេះ ការសាងសង់កំពង់ផែស្រែអំបិល បានចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ២០០១ និងដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នៅឆ្នាំ២០០៣។ ការសាងសង់កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង បានចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ២០០៣ នៅឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងកើតនៃឆកកំពង់សោម និងបើកឱ្យប្រើប្រាស់នៅខែសីហា ឆ្នាំ២០០៤។ កំពង់ផែប្រេងចំនួនពីរ ក៏ត្រូវបានកសាងឡើងផងដែរ នៅភាគខាងជើងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ជំនួសកំពង់ផែប្រេងចាស់របស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដោយក្រុមហ៊ុនប្រេង។

ក្រៅពីកំពង់ផែស្វយ័ត និងកំពង់ផែឯកជនខាងលើ នៅមានបរិក្ខារមូលដ្ឋានទាំងឡាយ ដែលបានកសាងឡើងដោយអាជ្ញាធរខេត្ត-ក្រុង ដូចជាផែឈើនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នៅខេត្តកំពត នៅស្រុកស្ទឹងហាវ និងនៅតំបន់ឯទៀតៗ។ កំពង់ផែទាំងនេះ ភាគច្រើន បានកសាងឡើងនៅទសវត្សឆ្នាំ១៩៧០ ប្រើប្រាស់សម្រាប់លើកដាក់ទំនិញទូទៅ និងសំភារៈសំណង់មកពីប្រទេសថៃ។ ក្នុងពេលដែលអាជ្ញាធរខេត្ត-ក្រុង និងនាយកដ្ឋានផ្លូវទឹកនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ទទួលខុសត្រូវចំពោះការសាងសង់ និងថែរក្សាបរិក្ខារទាំងនេះ ពុំមានសំណង់កំពង់ផែមូលដ្ឋាន ត្រូវបានកសាងបន្ថែមទៀតចាប់តាំងពីឆ្នាំ១៩៩០មក។

មានកំពង់ផែទន្លេជាច្រើន នៅតាមទន្លេមេគង្គ ដែលជារបស់អាជ្ញាធរខេត្ត ឬ ស្រុកដូចជាកំពង់ផែកំពង់ចាម កំពង់ផែក្រចេះ កំពង់ផែស្ទឹងត្រែង និងកំពង់ផែដរអ្នកលឿង។ នៅតាមទន្លេសាប មានកំពង់ផែកំពង់ឆ្នាំង កំពង់ផែចុងឃ្នាស និងកំពង់ផែបាត់ដំបង។

រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានបង្កើតកំពង់ផែស្វយ័តពីរ អាជ្ញាធរខេត្ត-ក្រុងមានកំពង់ផែឆ្នេរសមុទ្រចំនួន ២ និង កំពង់ផែទន្លេចំនួន ៧ សហគ្រាសឯកជន កាន់កាប់កំពង់ផែឆ្នេរសមុទ្រចំនួន ៣ និងអាជ្ញាធរស្រុក មានកំពង់ផែចំនួន ៤២។ ក្រៅពីកំពង់ផែ ដែលបានរៀបរាប់ខាងលើ មានកំពង់ផែប្រេងឯកជនមួយចំនួន ស្ថិតនៅដែនទឹកទន្លេមេគង្គ នៅតំបន់ទីក្រុងភ្នំពេញ។

៥.២ រដ្ឋបាលកិច្ចកំពង់ផែ ច្បាប់ និងការរៀបចំ

អនុក្រឹត្យស្តីពីការរៀបចំ និងការប្រព្រឹត្តទៅរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានប្រកាសឱ្យប្រើនៅឆ្នាំ ១៩៩៨ ដែលបានកំណត់ថា ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ត្រូវទទួលខុសត្រូវចំពោះការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ។

ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន មានថ្នាក់ស្មើអគ្គនាយកដ្ឋានបី ហើយអគ្គនាយកដ្ឋាននីមួយៗ មានសិទ្ធិបញ្ជាគ្រប់គ្រងនាយកដ្ឋានមួយចំនួនទៅតាមយុត្តាធិការរបស់ខ្លួន។ អគ្គនាយកដ្ឋានសាធារណការ មាននាយកដ្ឋានផ្លូវថ្នល់ គ្រឿងចក្រធុនធ្ងន់ ស្រាវជ្រាវបច្ចេកទេស អាគារសាធារណៈ ផ្លូវទឹក និងសំណង់អាកាសយានដ្ឋាន។ សហគ្រាសសាធារណៈ ដូចជារាជាអាយស្ម័យានកម្ពុជា កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ទទួលគ្រប់គ្រង និង អភិវឌ្ឍហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរបស់ខ្លួន។

នាយកដ្ឋានដែលទាក់ទងនឹងវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ គឺនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ និង នាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក ដែលស្ថិតនៅក្រោមអគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន និងនាយកដ្ឋានផ្លូវទឹក ដែលស្ថិតនៅក្រោមអគ្គនាយកដ្ឋានសាធារណការ។ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែក្រុងភ្នំពេញ និងកាំសាប ជាអង្គភាពស្វយ័ត ដែលស្ថិតនៅក្រោមបញ្ជាផ្ទាល់របស់រដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។

ពុំទាន់មានច្បាប់អំពីកំពង់ផែឯកជន នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាទេ។ ការលើកសំណើសាងសង់ នៅក្នុង និងលើទន្លេ ត្រូវពិនិត្យដោយនាយកដ្ឋានផ្លូវទឹក ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន លើទិដ្ឋភាពបច្ចេកទេសក្នុងការថែរក្សាទន្លេ និង នាវាចរណ៍។

៥.៣ កំពង់ផែភ្នំពេញ

៥.៣.១ ស្ថានភាពទូទៅ

កំពង់ផែភ្នំពេញ គឺជាកំពង់ផែសំខាន់ទី២ នៅប្រទេសកម្ពុជា។ ដោយស្ថិតនៅរាជធានីភ្នំពេញ កំពង់ផែទន្លេនេះ ទល់នឹងទន្លេសាប និងមានចំងាយប្រមាណ ៣-៤គ.ម ពីចំណុចប្រសព្វទន្លេមេគង្គ។ កំពង់ផែភ្នំពេញ ស្ថិតនៅចំងាយ ៣៣០គ.ម ពីវង់តាវនៅត្រង់មាត់ទន្លេមេគង្គ ដែលមួយភាគធំនៅក្នុងទឹកដីវៀតណាម។

៥.៣.២ ឋបនីយភណ្ឌកំពង់ផែ

កំរិតកំពស់ទឹកនៅរដូវវស្សា មានកំពស់ ៩ម(+១០ម) ខ្ពស់ជាងកំរិតទឹកនៅរដូវប្រាំង (+០,៩ម)។ ហេតុនេះហើយ ទើបនាវា ដែលមានចំណុះត្រឹម ២០០០ dwt ប៉ុណ្ណោះ ទើបអាចឆ្លងកាត់បានពេញមួយរដូវ។ បន្ថែមលើនេះ ការជីករក្សាប្រឡាយ គឺជាការចាំបាច់សម្រាប់នាវា ដែលមានចំណុះ ៦.០០០ dwt ឬ តិចជាង ដើម្បីឆ្លងកាត់ក្នុងអំឡុងពេលកំរិតទឹកឡើងខ្ពស់។ ការជីករក្សាប្រឡាយរវាងក្អមសំណា-ភ្នំពេញ-កំពង់ចាម ត្រូវធ្វើឡើងជារៀងរាល់ឆ្នាំសម្រាប់រយៈពេល ២ ឬ ៣ខែ នៅរដូវប្រាំង ដោយនាវាជីកចំនួនពីរគ្រឿង ដែលកាន់កាន់ដោយកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ហើយបរិមាណជីកប្រចាំឆ្នាំមានប្រហែល ១០០.០០០ម៣។

កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ កាន់កាប់កំពង់ផែលេខ១ និងកំពង់ផែលេខ២: កំពង់ផែលេខ១ មានទីចំណតនាវាចំនួន ៣កន្លែង ដែលមានប្រវែងសរុប ៣០០ម និងមានទទឹងផ្លូវប្រវែង ២០ម។ កំពង់ផែលេខ២ មានទីចំណតនាវាចំនួន ២កន្លែងប្រភេទផែបណ្តែតលេខ ៥បេ និង ៥សេ សម្រាប់ផ្ទេរផ្ទុកអ្នកដំណើរ ហើយស្ថិតនៅចំងាយប្រមាណប្រវែង ១គ.ម ពីកំពង់ផែលេខ១ ផ្នែកខាងក្រោម។ ផលិតផលប្រេង ត្រូវធ្វើឡើងនៅបនីយភណ្ឌឯកជន ចំនួន៨កន្លែង នៅចន្លោះ គីឡូម៉ែត្រលេខ៤ និងគីឡូម៉ែត្រលេខ១៣ នៅផ្នែកខាងលើទីក្រុងភ្នំពេញ។ នាវាដែលមានចំណុះ ៦០០-១.០០០ dwt អាច ចតនៅតាមបណ្តោយផែថ្មបាន។

កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ មានទីធ្លាកុងតេន័រចំនួន ២កន្លែង គឺ ទីធ្លាកុងតេន័រទី១ (CY1) មានផ្ទៃក្រឡា ៣.៧៧២ម² និងទីធ្លាកុងតេន័រទី២ (CY2) មានផ្ទៃក្រឡា ៣.៦៣៨ម² និងឧបករណ៍លើកដាក់ទំនិញចំនួន ៤ប្រភេទ គឺដងស្ទូច ចល័តចំនួន ១៧គ្រឿង រថយន្តលើកដាក់ទំនិញចំនួន ១៨គ្រឿង រថយន្តដឹកកុងតេន័រចំនួន ១១ គ្រឿង និងរថយន្តទាញ ចំនួន ៦គ្រឿង។

៥.៣.៣ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ

អាជ្ញាធរកំពង់ផែភ្នំពេញ ត្រូវបានកែទៅតាមអនុក្រឹត្យលេខ៥១អនក្រ. បក ចុះថ្ងៃទី១៧ ខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៨ ហើយដែលបច្ចុប្បន្ននេះ ជាសហគ្រាសសាធារណៈកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ។ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ប្រតិបត្តិ និងគ្រប់គ្រង ក្រោមការត្រួតត្រារបស់អគ្គនាយកម្នាក់ និងអគ្គនាយករងចំនួន៣រូប។ បច្ចុប្បន្ននេះ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ មាន នាយកដ្ឋានមុខងារចំនួន ១២ (នាយកដ្ឋានរដ្ឋបាលចំនួន ៥ និងនាយកដ្ឋានប្រតិបត្តិចំនួន ៧)។ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ត្រូវបានរៀបចំដំណើរការឡើងដោយបុគ្គលិក និងកម្មករ ដែលមានចំនួនសរុប ៤៥៨នាក់។ នៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ កំពង់ ផែស្វយ័តភ្នំពេញ កំពុងជំរុញឱ្យមាននូវឯកជនភាវូបនីយកម្ម ។

នៅក្នុងអំឡុងពេល ២០០២-២០០៥ ចំណូលប្រតិបត្តិការ បានកើនឡើងយ៉ាងរហ័សពី ៤.៧៦៦ លានរៀល នៅឆ្នាំ ២០០២ ទៅ ១៣.៧៦៤លានរៀល នៅឆ្នាំ២០០៥ នៅក្នុងអត្រាកំណើនមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ៤២,៤%។ ចំណូលសុទ្ធក្រោយ ពីបង់ពន្ធរួច មានចំនួន ១.៥១៧ លានរៀល នៅឆ្នាំ២០០៥ ដែលមានចំនួន ៤ដងលើសឆ្នាំ២០០២។ ស្ថានភាពហិរញ្ញវត្ថុ របស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញជាទូទៅបានទទួលជោគជ័យគួជាទីពេញចិត្ត ។

៥.៣.៤ ប្រព័ន្ធលើកដាក់ទំនិញ

ចរាចរណ៍ទំនិញសរុបនៅកំពង់ផែ បានកើនឡើងពី ៤៩៦.២០០ត នៅឆ្នាំ២០០១ ទៅ ៧៣៧.៥០០ត នៅ ឆ្នាំ២០០៥។ ចរាចរណ៍នាំចូលទំនិញ មានចំនួនច្រើនជាង ដែលមានចំនួននាំចូល ៦៨០.១០០ត នៅឆ្នាំ ២០០៥ ដែលស្មើនឹង ៧៨,១% នៃចរាចរណ៍ទំនិញទាំងមូល។

បរិមាណនាំចូលសរុប នៅឆ្នាំ ២០០៥ បានកើនឡើងដល់ ៦៨០.០៦៦ត (អត្រាលូតលាស់ប្រចាំឆ្នាំពី២០០១- ២០០៥ មាន ១០,១%)។ ក្នុងចំណោមចំនួនសរុបនោះ មានទំនិញចំនួន ៤៦៤.៣៦៦ត ឬត្រូវជា ៦៨,៣% ជាប្រេង។

បរិមាណនាំចេញសរុប នៅឆ្នាំ២០០៥ បានកើនឡើងដល់ ៥៧.៤១៨ត (អត្រាលូតលាស់ ប្រចាំឆ្នាំពី ២០០១-២០០៥ មាន ១៤,៣%) ។ ក្នុងចំណោមចំនួនសរុបនោះ មានទំនិញចំនួន ៣១.៧៣៩ត ឬ ត្រូវជា ៥៥,៣% ជាទំនិញកុងតេន័រ ។

ចរាចរណ៍កុងតេន័រ បានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សចាប់ពីឆ្នាំ២០០២មក ។ ចរាចរណ៍កុងតេន័រ បានកើនពី ៧.៦៣០ TEU នៅឆ្នាំ២០០៣ រហូតដល់ ៣៨.២៣៣ TEU នៅឆ្នាំ២០០៦ នៅក្នុងអត្រាកំណើនមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ៧១,១% ។ ចរាចរណ៍កុងតេន័រ មិនមានតុល្យភាពរវាងចលនានាំចូល និង ចលនានាំចេញឡើយ ។ បរិមាណនៃកុងតេន័រទទេសម្រាប់នាំចូល និង នាំចេញនៅឆ្នាំ២០០៦ មាន ២,៦% និង ៧២,៨% ។ ចំណែកទំនិញដែលបានផ្ទុកក្នុងកុងតេន័រនាំចូល និង នាំចេញនៅឆ្នាំ២០០៦ មាន ១២,០ត ក្នុងមួយ TEU និង ១៣,៦ត ក្នុងមួយ TEU ។

៥.៣.៥ សកម្មភាពកំពង់ផែ

យោងតាមកំណត់ហេតុប្រចាំឆ្នាំ នៅឆ្នាំ ២០០៦ នាវាចូលកំពង់ផែ មានចំនួនប្រមាណ ១.៣២០ គ្រឿង។ នាវាភាគច្រើន (៦៤,៦%) ឬ ៨៥៣គ្រឿង ដែលចូលនៅកំពង់ផែនេះ គឺនាវាដឹកប្រេង។ បន្ទាប់មក មាននាវាកុងតេន័រដែលមានចំនួន ៣៤២គ្រឿង (២៥,៩%)។ ចំពោះបរិមាណទំនិញ ដែលបានលើកដាក់នៅកំពង់ផែនេះ នាវាដឹកប្រេងមានចំនួន ៦៣% នៃបរិមាណសរុប ហើយនាវាកុងតេន័រ មានចំនួន ២៧,៧៤% ។

យោងតាមកំណត់ហេតុនៃប្រតិបត្តិការលើកដាក់ទំនិញ នៅឆ្នាំ២០០៦ ចំនួននាវាសរុប ដែលបានចូលចតនៅចំណតលេខ១ មាន ៣៤៧គ្រឿង និងចំណតប្រេង មាន ៨៥៤គ្រឿង ។

ពេលវេលាប្រតិបត្តិការចូលចតជាមធ្យមសម្រាប់នាវាមួយគ្រឿង មាន ៣០,៧ម៉ោង សម្រាប់នាវាកុងតេន័រ ៤៩,២ម៉ោង សម្រាប់នាវាប្រេង។ បរិមាណទំនិញមធ្យម ដែលបានលើកដាក់នៅលើនាវាមួយគ្រឿង មានចំនួន ៧០០ត សម្រាប់នាវាដឹកប្រេង ៥៥ TEU សម្រាប់នាវាដឹកកុងតេន័រ ។ អត្រាប្រើប្រាស់ចំណតនៅកំពង់ផែ មាន ៤០,៥% នៅចំណតលេខ១ និង ៣៥,៩% នៅចំណតលេខ២ និង ៤០,៥% នៅចំណតប្រេងនៅឆ្នាំ២០០៦ ។

យោងតាមកំណត់ហេតុជាក់ស្តែងនៅឆ្នាំ២០០៦ ផលិតភាពលើកដាក់កុងតេន័រមធ្យម មាន៣,៧ TEU ក្នុងមួយម៉ោង ។ ផលិតភាពមធ្យមនៃនាវាដឹកទំនិញទូទៅ មាន ៣ត ក្នុងមួយម៉ោង ។ ផលិតភាពនៃផលិតផលប្រេងនៅ SAVIMEX មាន ២៤ត ក្នុងមួយម៉ោង (អតិបរមា) និងនៅកំពង់ចាម មាន៣,៥ត ក្នុងមួយម៉ោង (អតិបរមា) ហើយផលិតភាពមធ្យមនៅចំណតប្រេងទាំងអស់ មាន ១៧,៤ត ក្នុងមួយម៉ោង ។

៥.៣.៦ លក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិនៃកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ

ក្នុងនាមជាកំពង់ផែទន្លេ កំពង់ផែនេះ មិនទទួលរងការប៉ះពាល់នៃលក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិឡើយ ។ ប៉ុន្តែ បើទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ក៏ការផ្លាស់ប្តូររដូវកាលនៃអាកាសធាតុរបស់កម្ពុជា រដូវទឹកដម្លើង និងរដូវប្រាំង កំពង់ផែ មានលក្ខណៈគួរឱ្យចាប់អារម្មណ៍ពីរផ្សេងគ្នា ។

ជំរៅទឹកកំពង់ផែ មាន ៥,២ម នៅរដូវប្រាំង ។ ទទឹងទន្លេ នៅជុំវិញកំពង់ផែ ផ្លាស់ប្តូរពី ៧០០ ទៅ ៩០០ ម រវាង

រដូវកាលពីរខុសគ្នានោះ។

ល្បឿនទឹកហូររបស់ទន្លេ ប្រែប្រួលពី ២,១ម ក្នុងមួយវិនាទី (អតិបរមា) ទៅ 0,៤ម ក្នុងមួយវិនាទី (អប្បរិមា) ។

លក្ខខ័ណ្ឌដីក្នុងទឹកនៅជុំវិញកំពង់ផែ ជាដីល្បប់ ទន់ និង មានជីវជាតិ ប៉ុន្តែមិនសមស្របសម្រាប់ការសាងសង់ឡើយ។

៥.៤ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

៥.៤.១ ស្ថានភាពទូទៅ

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ គឺជាកំពង់ផែសំខាន់នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និង ស្ថិតនៅច្រកចូលភាគអគ្នេយ៍នៃឆកកំពង់សោម ដែលនៅទីនោះ មានកោះមួយចំនួន ស្ថិតនៅពីភាគខាងជើងរហូតដល់ភាគខាងត្បូង ដូចជាកោះ Nord កោះ Milien កោះ Chenal។ កោះរង់ កោះរង់សន្លឹម កោះ Paletuvires និងកោះពស់ បំពេញនាទីជារបាំងទឹកធម្មជាតិ និងទប់ឆកកំពង់សោមពីរលកភាគខាងលិចទៅភាគនិរតី ដែលបានកើតឡើងនៅឈូងសមុទ្រថៃ។

៥.៤.២ ឋបនីយភណ្ឌផែ

នៅរនាំងបាំងទឹកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មានឋបនីយភណ្ឌផែ ដែលកាន់កាប់ និង គ្រប់គ្រងដោយកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងឋបនីយភណ្ឌខ្នាតតូចៗ សម្រាប់នាវាអ្នកដំណើរ និង ទូកនេសាទដែលគ្រប់គ្រងដោយភ្នាក់ងារនានា (រដ្ឋបាលជលផល និង សាលាក្រុងព្រះសីហនុ)។

មានប្រឡាយចេញចូលពី : ប្រឡាយភាគខាងត្បូង (ប្រឡាយធម្មជាតិ) ដែលមានប្រវែង ៥.៥00ម ជំរៅ ៨,៤ម និង ទទឹង ៨0-១00ម និងប្រឡាយភាគខាងជើង (បញ្ចប់នៅឆ្នាំ២00៦) ដែលមានប្រវែង ១.000ម ជំរៅ ១0ម និង ទទឹង ១៥0-២00ម។

កំពង់ផែមានកំពង់ផែចាស់ និងកំពង់ផែថ្មី។ កំពង់ផែចាស់ប្រវែង ២៩0ម មាន ៤ចំណត (ចំណតលេខ ១-៤) ដែលបានសាងសង់នៅឆ្នាំ១៩៦0 និងមានជំរៅទឹក ៩ម។ កំពង់ផែថ្មី មាន ៣ចំណត (ចំណតលេខ៥-៧) បានបញ្ចប់នៅឆ្នាំ១៩៦៩ និងជាកំពង់ផែចូលជីសមុទ្រ ដែលមានប្រវែងចំណត ៣៥0ម និងជំរៅទឹក ៧,៥ម។ ថ្មីៗនេះ ចំណតថ្មី ដែលមានប្រវែង ២៤0ម និង ១៦0ម បានសាងសង់ហើយដោយប្រាក់កម្ចីរបស់រដ្ឋាភិបាលជប៉ុន ហើយទីធ្លាកុងតេន័រនៅក្រោយចំណតថ្មី ១៦0ម នោះ កំពុងស្ថិតនៅក្នុងការសាងសង់នៅឡើយ។ មានឋបនីយភណ្ឌឯកជនចំនួន ៣ សម្រាប់ផ្ទេរផ្ទុកផលិតផលប្រេងនៅខាងក្រៅរនាំងបាំងទឹក។

កំពង់ផែ មានទីធ្លាកុងតេន័រចំនួន ៣ : ទីធ្លាកុងតេន័រលេខ១ CY1 (១២.000ម^2) ទីធ្លាកុងតេន័រលេខ២ CY2 (២៣.000ម^2) និងទីធ្លាកុងតេន័រលេខ៣ CY3 (៧៥.000ម^2 សម្រាប់កុងតេន័រទទេ) និងឧបករណ៍លើកដាក់ទំនិញមួយចំនួន : ដងស្ទូចផ្ទេរចំនួន ២គ្រឿង ដែលមានសមត្ថភាព ៤0,៦ត ដងស្ទូចចល័ត ២គ្រឿង ដែលមានសមត្ថភាព ៦៤ត ដងយោង ៦គ្រឿង ដែលមានសមត្ថភាព ៤៥ត រថយន្តលើកដាក់ចំនួន ១៧ គ្រឿង ដែលមានសមត្ថភាព ៣-២៥ត

និងរថយន្តដឹកចំនួន ១០គ្រឿង ។

៥.៤.៣ ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ

នៅឆ្នាំ១៩៦១ អាជ្ញាធរកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ បានត្រូវបង្កើតឡើងដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដើម្បីធ្វើប្រតិបត្តិការ និងគ្រប់គ្រងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលស្ថិតនៅក្រោមបញ្ជាផ្ទាល់របស់ក្រសួង។ អាជ្ញាធរកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ បានត្រូវកែតាមអនុក្រឹត្យលេខ ៥០អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី១៧ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៨ ហើយបច្ចុប្បន្នជាសហគ្រាសសាធារណៈកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ។

កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ធ្វើប្រតិបត្តិការ និងគ្រប់គ្រងដោយអគ្គនាយកម្នាក់ និង អគ្គនាយករងចំនួនបីរូប។ បច្ចុប្បន្ននេះ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ មាននាយកដ្ឋានមុខងារចំនួន ១១ (នាយកដ្ឋានរដ្ឋបាលចំនួន៤ និង នាយកដ្ឋានប្រតិបត្តិការចំនួន៧)។ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវរៀបចំដំណើរការដោយមានបុគ្គលិក និងកម្មករ ចំនួនសរុប ១.០៨០នាក់ ។ ក្រុមហ៊ុនឯកជន បានចូលរួមចំពោះប្រតិបត្តិការលើកដាក់ស៊ីម៉ង់ត៍ និងផ្គត់ផ្គង់ទឹក។

នៅក្នុងអំឡុងពេលពីឆ្នាំ២០០២ ដល់ឆ្នាំ២០០៥ ចំណូលប្រតិបត្តិការ បានកើនឡើងតិចតួច ពី ៧៧.៤២៦ លានរៀល នៅឆ្នាំ២០០២ ទៅ ៨៣.៨៩៤ លានរៀល នៅឆ្នាំ២០០៥ នៅក្នុងអត្រាកំណើនមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ២,៧%។ ចំនួនធ្លាក់ចុះ ៨៣.៨៩៤លានរៀលនេះ បានធ្លាក់ចុះពី ៨៤.០៣៩ លានរៀល នៅឆ្នាំ២០០៣ និង ៨៨.៤៨៥លានរៀល នៅឆ្នាំ២០០៤។ នៅក្នុងពេលនោះ ការចំណាយប្រតិបត្តិការ បានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សពី ៥១.៥៥២លានរៀល នៅឆ្នាំ២០០២ ទៅ ៧៨.៨១៥លានរៀល នៅឆ្នាំ២០០៥ តាមអត្រាលូតលាស់ប្រចាំឆ្នាំ ១៥,២% ហើយការចំណាយទិញ ការចំណាយបុគ្គលិក ការកាត់រំលោះ និងការផ្គត់ផ្គង់ ធ្វើឱ្យការចំណាយលើប្រតិបត្តិការសរុប មានរហូតដល់ ៨៨,៥%។ ហេតុនេះហើយ ចំណូលសុទ្ធក្រោយពីការបង់ពន្ធរួច បានថយចុះយ៉ាងឆាប់រហ័សពី ២០.៩៦១ លានរៀល នៅឆ្នាំ២០០២ ទៅ ៣.៤៩១លានរៀល នៅឆ្នាំ២០០៥។ អត្រាពន្ធនាំចេញនាំចូល នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មានដូចគ្នានឹងអត្រាពន្ធនាំចេញនាំចូលនៅកំពង់ផែភ្នំពេញដែរ ។

៥.៤.៤ ប្រព័ន្ធលើកដាក់ទំនិញ

ចរាចរណ៍នៅកំពង់ផែសរុប បានថយចុះពី ១,៦៤លានតោន នៅឆ្នាំ២០០០ ទៅ ១,៥៨លានតោន នៅឆ្នាំ២០០៦ ពីព្រោះទំនិញនាំចូលទាំងអស់ លើកលែងតែគ្រឿងម៉ាស៊ីន និង ទំនិញកុងតេន័រ បានថយចុះ ដូចជាទំនិញទូទៅ ស៊ីម៉ង់ត៍ ដែកថែប និងប្រេង។ ប៉ុន្តែ បើទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ចរាចរណ៍ទំនិញនៅកំពង់ផែនេះ មានការនាំចូលច្រើនលើសលុប ដែលមានរហូតដល់ ៧៩,១% ឬ ១,២៥ លានតោននៃចរាចរណ៍ទំនិញទាំងអស់នៅឆ្នាំ២០០៦។

ទំនិញនាំចូលសរុប ធ្លាក់ចុះពី ១,១៨ លានតោន នៅឆ្នាំ២០០០ ទៅ ០,៩៨លានតោននៅឆ្នាំ២០០៦។ ទំនិញទូទៅធ្លាក់ចុះពី ១៥.០០០ ត នៅឆ្នាំ២០០០ មកនៅ ៤.៦០០ត នៅឆ្នាំ២០០៦។ ស៊ីម៉ង់ត៍ ធ្លាក់ចុះពី ៥៥៣.០០០ត នៅឆ្នាំ២០០០ ទៅ ១៨៤.០០០ត នៅឆ្នាំ២០០៦។ ដែកថែប ធ្លាក់ចុះពី ៧៦.០០០ត នៅឆ្នាំ២០០០ ទៅ ១៨.០០០ត នៅឆ្នាំ២០០៦។

ប្រេងធ្លាក់ពី ៣០២.០០០ត នៅឆ្នាំ២០០០ ទៅ ២៧៦.០០០ត នៅឆ្នាំ២០០៦។ ប៉ុន្តែ បើជាយ៉ាងនេះក្តី ក៏ទំនិញនាំចេញសរុបនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ បានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័សពី ១៥៥.០០០ត នៅឆ្នាំ២០០០ ទៅ ៣៣១.០០០ត នៅឆ្នាំ២០០៦ ដែលក្នុងនោះ ៣២៤.០០០ត ស្មើនឹង ៩៧,៩% ជាទំនិញកុងតេន័រ។

នៅក្នុងអំឡុងពេលពីឆ្នាំ២០០២ ទៅឆ្នាំ២០០៦ ចរាចរណ៍កុងតេន័រ បានកើនឡើងយ៉ាងលឿន ពី ១៦៦.០០០ TEU នៅឆ្នាំ២០០២ ទៅ ២៣១.០០០ TEU នៅឆ្នាំ២០០៦ នៅក្នុងអត្រាកំណើនមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ៨,៥%។ ចរាចរណ៍កុងតេន័រមានតុល្យភាព រវាងចលនានាំចូល និងនាំចេញ។ ចំណែកនៃកុងតេន័រទទេនាំចូល និងនាំចូល នៅឆ្នាំ២០០៦ មាន ២០,៤% និង ៤៥,៣%។ បរិមាណទំនិញដែលបានផ្ទុកក្នុងកុងតេន័រនាំចូល និងនាំចេញ មាន ៨,៦ត ក្នុងមួយ TEU និង ៥,២ត ក្នុងមួយ TEU ។

យោងតាមទិន្នន័យអំពីការចូលរបស់នាវា នៅខែមិនា មេសា និងសីហា ឆ្នាំ២០០៦ ការចូលចតរបស់នាវា រវាងថ្ងៃព្រហស្បតិ៍ និងថ្ងៃសុក្រ ជាថ្ងៃមមាញឹកក្នុងសប្តាហ៍ ហើយចំណែកកំពូលមានរហូតដល់ ២,១៣ ។

៥.៤.៥ សកម្មភាពកំពង់ផែ

យោងតាមកំណត់ហេតុជាក់ស្តែងនៅឆ្នាំ២០០៦ នាវាប្រមាណ ៩៤៤ បានចូលនៅកំពង់ផែនេះ។ នាវាចំនួនជិតពាក់កណ្តាល (៥៣,៩%) ឬ ៥០៩ គ្រឿង ដែលចូលកំពង់ផែនេះ ជានាវាកុងតេន័រ បន្ទាប់មកនាវាទំនិញទូទៅ ដែលមានចំនួន ២៥១គ្រឿង (២៦,៦%) និងនាវាដឹកប្រេង ដែលមានចំនួន ១៥២គ្រឿង (១៦,១%)។ ចំពោះបរិមាណទំនិញ ដែលបានលើកដាក់នៅកំពង់ផែនេះ នាវាកុងតេន័រ មានចំនួន ៧០,៧% និង នាវាដឹកប្រេង មានចំនួន ១៦,៨% នៃបរិមាណសរុប។

មានចំណតចំនួន ៩កន្លែង ដែលប្រើប្រាស់សម្រាប់ផ្ទុក និងផ្ទេរទំនិញកុងតេន័រ ទំនិញទូទៅ និងអ្នកដំណើរ ដែលកាន់កាប់ដោយកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និង មានចំណតប្រេងឯកជនចំនួន ៣កន្លែង។ យោងតាមកំណត់ហេតុនៃប្រតិបត្តិការកំពង់ផែនៅឆ្នាំ២០០៦ ចំនួននាវាសរុប ដែលបានចូលចតនៅកំពង់ផែចាស់ និងកំពង់ផែថ្មី មានចំនួន ១៣៥.៥៦៣គ្រឿង និងចំណតប្រេងឯកជន មានចំនួន ១៥១គ្រឿង។

ពេលវេលាប្រតិបត្តិការ ឬចូលចតជាមធ្យម ក្នុងនាវាមួយគ្រឿង គឺ ២២,៤ម៉ោង សម្រាប់នាវាកុងតេន័រ ២៦,៣ម៉ោង សម្រាប់នាវាដឹកប្រេង និង ៤៤,៥ម៉ោង សម្រាប់នាវាដឹកទំនិញទូទៅ។ បរិមាណទំនិញមធ្យម ដែលលើកដាក់នៅក្នុងនាវា មាន ២២០ TEU ក្នុងនាវាកុងតេន័រមួយគ្រឿង ១.០៧២ត ក្នុងនាវាដឹកទំនិញទូទៅមួយគ្រឿង និង១.០៥៩ត ១.១៩៧ត និង៧.៧០៦ត ក្នុងនាវាដឹកប្រេងមួយគ្រឿងសម្រាប់បរិយភណ្ឌប្រេងនីមួយៗ។

អត្រាប្រើប្រាស់ចំណតនៅកំពង់ផែនេះ មាន ៤៣% នៅកំពង់ផែចាស់ និង ៣១,៦% នៅកំពង់ផែថ្មី និង ១២% នៅចំណតប្រេងឯកជន នៅឆ្នាំ២០០៦។

ផលិតភាពលើកដាក់កុងតេន័រមធ្យម មាន ១៩,២ TEU ក្នុងមួយម៉ោង។ ផលិតភាពលើកដាក់ទំនិញទូទៅ មធ្យម មាន ២៥,៦ត ក្នុងមួយម៉ោង។ ផលិតភាពផ្ទេរផ្ទុកផលិតផលប្រេងសំរេចមធ្យម មាន ៤៣,៤ត ក្នុង មួយម៉ោង ៦៣,៤ត ក្នុងមួយម៉ោង និង ២០៥ត ក្នុងមួយម៉ោង សម្រាប់បរិយភណ្ឌនីមួយៗ ។

៥.៤.៦ លក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិ នៃកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ

ខ្យល់បក់ខ្លាំង កើតមានជាញឹកញាប់ នៅក្នុងរដូវមូសុងនិរតី ដែលនៅរដូវនោះ ល្បឿនខ្យល់បក់អតិបរមា មាន ប្រមាណ ២៥ម ក្នុងមួយវិនាទី ។

ចំពោះលក្ខខ័ណ្ឌភូមិសាស្ត្រ ភាពខុសគ្នារវាងកំរិតទឹកជោរខ្ពស់បំផុត និងកំរិតទឹកនាចបំផុត មាន ១,៤៣ម។ ចលនាទឹកហូរជាទូទៅ គឺពីទិសបច្ចឹមទៅទិសឧត្តរ ដែលមានល្បឿនអតិបរមាប្រមាណ ៥០ម ក្នុងមួយវិនាទី ដែលកើតឡើងនៅទិសដៅផ្សេងៗគ្នា ។

ផ្អែកតាមរបាយការណ៍របស់ JICA កន្លងមក (ការសិក្សាអំពីការរៀបចំផែនការមេ និង ការសិក្សាលទ្ធភាពរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជាៈ របាយការណ៍បញ្ចប់ភាគទី២-ការរៀបចំផែនការមេ ខែមិថុនា ឆ្នាំ១៩៩៧) រលកសមុទ្រក្រៅ ដែលមានកំពស់មិនលើសពី ០,៥ម គ្របដណ្តប់លើផ្ទៃ ៩២,៣% ហើយរលកសមុទ្រក្រៅដែលមានកំពស់ ០,៧៥ម មានប្រមាណត្រឹម ០,៨%ប៉ុណ្ណោះ។ ប៉ុន្តែ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏រលកសមុទ្រក្រៅខ្ពស់អតិបរមា មានកំពស់ ២,៦ម ដែលមានរយៈពេលរលក ៥,៦វិនាទី ពីទិសខាងពាយ័ព្យ ដោយប្រើប្រាស់វិធី SMB នៃរយៈពេល ៥០ឆ្នាំម្តងៗ។

ខ្សាច់តូចៗដែលមានល្បាប់នៃតម្លៃ N តិចជាង ១០គ្រាប់នៅភាគខាងលើនៃស្រទាប់ដី និងស្រទាប់ខ្សាច់ថ្ម ស្ថិតនៅក្រោមបន្ទាប់។ ប៉ុន្តែ បើទោះយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏លក្ខណៈនៃលក្ខខ័ណ្ឌស្រទាប់ដីក្រោម ខុសៗគ្នាយ៉ាងខ្លាំង អាស្រ័យទៅតាមទីតាំង ។

៥.៥ កំពង់ផែផ្សេងៗ

៥.៥.១ កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង

កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង ស្ថិតនៅក្នុងភូមិកែវពស់ ឃុំជ្រោយស្វាយ ស្រុកស្រែអំបិល ខេត្តកោះកុង និង មានចំងាយ ៧៦គ.ម ពីក្រុងព្រះសីហនុ ។

ការសាងសង់កំពង់ផែ បានចាប់ផ្តើមនៅថ្ងៃទី ១ ខែមករា ឆ្នាំ២០០៣ និងប្រតិបត្តិការ បានចាប់ផ្តើមនៅថ្ងៃទី១ ខែសីហា ឆ្នាំ២០០៤។ កំពង់ផែនេះ មានផ្ទៃដី ៦៤ហ.ត ដែលក្នុងនោះផ្ទៃទីលានសរុប មានប្រមាណ ២៦ ហ.ត។ ប្រវែងចំណតសរុប មាន ១.១១១ម ដែលមានទទឹង ២០០ម និង ជំរៅទឹក ៤,៥ម នៅពេលទឹកនាចទាបបំផុត និង ៥,៥ម នៅពេលទឹកជោរខ្ពស់បំផុត។

កំពង់ផែនេះ ត្រូវកាន់កាប់ដោយឯកជន ១០០%។ កំពង់ផែនេះ មានកម្មករការិយាល័យបំរើការងារចំនួន ២០នាក់ ១២នាក់ ជាវិស្វករ (សម្រាប់ប្រតិបត្តិការ) និងកម្មករអណ្តែតចំនួន ៣៥០នាក់។ មានការិយាល័យគយ កាំសាបអន្តោប្រវេសន៍ កាំកុងត្រូល និង សន្តិសុខកំពង់ផែ។

ការដឹកជញ្ជូនភាគច្រើន ត្រូវបានដឹកជញ្ជូន តាមទូកឈើ ដែលដឹកទំនិញ ពីប្រទេសថៃ ដែលមានសមត្ថភាព ៣០០ត។ មានទូកប្រមាណ ៣៥-៥០គ្រឿង ចូលនៅកំពង់ផែនេះ។ នាវាភាគច្រើន មានទំហំតូច និង ដឹកផ្លែឈើ

ពីប្រទេសថៃ (កំពង់ផែខ្លងស្រ៊ុន)។ ស៊ីម៉ង់ត៍ ត្រូវបានដឹកជាក្បូនដែលមានទូកសណ្តោងមួយគ្រឿង និងសាឡង់ចំនួន ៤គ្រឿង (សាឡង់នីមួយៗមានសមត្ថភាព ១.០០០ត)។ រាល់ខែ ជាមធ្យម មានសាឡង់ ១៦-២០ គ្រឿង ដឹកស៊ីម៉ង់ត៍ ពីប្រទេសថៃ ដែលចេញមកពីបឹងកកតែម្តង។

៥.៥.២ កំពង់ផែស្រែអំបិល

កំពង់ផែស្រែអំបិល ស្ថិតនៅក្នុងភូមិរណ្តៅជ័រ ស្រុកស្រែអំបិល ខេត្តកោះកុង និង មានចំងាយ ១០០គ.ម ពីក្រុងព្រះសីហនុ។ ថ្មីៗនេះ កំពង់ផែនេះ បានប្តូរឈ្មោះជាកំពង់ផែថ្មីស្រែអំបិល។

ការសាងសង់កំពង់ផែនេះ ចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ ២០០១ និង មានផ្ទៃដី ១០ហ.ត។ កំពង់ផែ ដែលកំពុងសាងសង់នេះ ស្ថិតនៅ ១៥គ.ម ពីទីរួមខេត្តកោះកុង និងស្ថិតនៅតាមបណ្តោយប្រឡាយ (ព្រែកជីក) ចំងាយប្រមាណ ១២គ.ម ពីលំហសមុទ្រ។ ប្រវែងចំណតសរុប មាន ៥០០ម ដែលមានទទឹង ៣០ម និង ជំរៅទឹក ៥ម។ មានផែនការរួចហើយសម្រាប់ជីកប្រឡាយរហូតដល់ជំរៅ ៦ម ។

កំពង់ផែនេះ បង្កើតឡើងដោយក្រុមហ៊ុនពាណិជ្ជកម្ម MDH ដែលជាក្រុមហ៊ុនឯកជន ១០០%។ កំពង់ផែនេះ មានកម្មករការិយាល័យចំនួន ១៣នាក់ វិស្វករ ៣នាក់ (ប្រតិបត្តិករ និងអ្នកជំនាញបច្ចេកទេស) និង កម្មករចំនួន ៣០០-៤០០នាក់។ មានការិយាល័យគយ កាំសាប អន្តោប្រវេសន៍ និងកាំកុងត្រូល។

ទំនិញដែលបាននាំចូលភាគច្រើន ជាទំនិញធម្មតា ដូចជាម្ហូបអាហារ សង្ក័សី ហ្វីប្រូ ស៊ីម៉ង់ត៍ និងសំភារៈសំណង់។ ភាគច្រើននៃទំនិញ នាំមកពីប្រទេសថៃ បើទោះបីជាទំនិញខ្លះ យកមកពីប្រទេសសឹង្ហបុរីក៏ដោយ។

៥.៥.៣ កំពង់ផែទំនប់រលក

កំពង់ផែទំនប់រលក ស្ថិតនៅភូមិទំនប់រលក នៅក្នុងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ការសាងសង់កំពង់ផែនេះ ចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ១៩៨៩ ដោយរដ្ឋបាលថ្នាក់កណ្តាល (មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងសាលាក្រុងព្រះសីហនុ)។

កំពង់ផែនេះ មានចំណតឈើដែលមានផ្ទៃក្រឡា ៧០០ម^{២} និងជំរៅទឹកប្រែប្រួលពី ២,៨ម ទៅ ៣,៩ម នៅក្នុងពេលទឹកនាច និង ពី៥ម ទៅ ៦ម នៅក្នុងពេលទឹកជោរ។

ពីថ្ងៃទី០១ ខែមករា ឆ្នាំ១៩៩៦ មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន បានដាក់កំពង់ផែនេះឱ្យឯកជនធ្វើប្រតិបត្តិការតាមសេចក្តីសំរេចរួមរវាងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ តាមរយៈការដេញថ្លៃ។ កំពង់ផែទំនប់រលកបច្ចុប្បន្ននេះ ត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន។

ទំនិញ មានទំនិញធម្មតា ដូចជាសំភារៈផ្ទះសំបែង សំភារៈសំណង់ធុនស្រាល និងទំនិញបរិភោគ។ ទំនិញទាំងនេះ បាននាំចូលមកពីប្រទេសថៃដោយទូកឈើ។

៥.៥.៤ កំពង់ផែកំពត

កំពង់ផែកំពត ស្ថិតនៅតាមបណ្តោយព្រែក ចំងាយ ១២គ.ម ពីលំហសមុទ្រ។ កំពង់ផែនេះ បានសាងសង់ នៅឆ្នាំ ១៩៩២។ ផ្ទៃក្រឡា មាន ២៨៨ម^{២} ។ ជំរៅក្នុងព្រែកកាលពីដើមមាន ៥,៥ម ហើយបច្ចុប្បន្ននេះមានពី ១,៥ម ទៅ ៣,៥ម។

កំពង់ផែនេះ ត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាកម្មសិទ្ធិរដ្ឋ ប៉ុន្តែការដាក់ឱ្យដេញថ្លៃសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងដោយឯកជន ធ្វើឡើងនៅឆ្នាំ១៩៩៥ ដោយមន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ បើទោះយ៉ាងនេះក្តី ក៏កំពង់ផែនេះ នៅតែស្ថិតនៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យផ្នែកបច្ចេកទេសរបស់មន្ទីរសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនដដែល។ មានការិយាល័យគយ កាំកុងត្រូល និងអន្តោប្រវេសន៍នៅកំពង់ផែនោះ។

ទំនិញដែលបានដឹកជញ្ជូនតាមខេត្តកំពត មានស្ករស អិដ្ឋ របារដែក មីកញ្ចប់ គ្រឿងភេសជ្ជៈកំប៉ុង/ដប/ប្រអប់ និង ផ្លែឈើ។ ទំនិញទាំងនោះ ភាគច្រើននាំចូលមកពីប្រទេសថៃ បើទោះជាផ្នែកខ្លះមានដឹកពីប្រទេសវៀតណាមក៏ដោយ។

៥.៥.៥ កំពង់ផែស្ទឹងហាវ

ការកសាងកំពង់ផែធំមួយ ដែលគ្រោងឡើងដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន នៅស្ទឹងហាវ ស្ថិតនៅចំងាយប្រមាណជា ៣០គ.ម ពីផ្លូវជាតិលេខ ៤ ឆ្ពោះទៅកាន់ក្រុងព្រះសីហនុ។

ផែនការកសាងកំពង់ផែនេះ មានជំរៅទឹកអតិបរមារហូតដល់ ១២ម។ ផ្ទៃដីសម្រាប់កំពង់ផែ និង ឧស្សាហកម្មនឹងមានប្រមាណ ៥២០ហ.ត ដែលទទួលបានពីការចាក់លុបសមុទ្រ ហើយដែលពេលនោះ អាងមានផ្ទៃក្រឡារហូតដល់ ៤០០ហ.ត ការពារដោយរនាំងបាំងទឹកដែលមានប្រវែង ៧,៦គ.ម។ មាឌនៃវត្ថុធាតុដែលត្រូវជីកចេញសម្រាប់អាង និង ប្រឡាយចេញចូល (ក្នុងករណីដែលទំហំនៃប្រឡាយមានបណ្តោយ ៣,៧គ.ម និង ទទឹង ៣០០ម) មានប្រមាណជា ២១.០០០.០០០ ម^{៣} ។

៥.៦ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃសន្តិសុខកំពង់ផែ

គុណសម្បត្តិ និងគុណវិបត្តិនៃការដាក់បញ្ចូលថ្លៃសន្តិសុខកំពង់ផែ ទៅក្នុងកំពង់ផែទាំងអស់របស់ប្រទេសកម្ពុជា នឹងត្រូវពិនិត្យនៅក្នុងផ្នែកនេះ។ នៅក្នុងពេលជាមួយគ្នានេះ ថ្លៃឈ្នួលស្តែន ដែលបានកំណត់លើកុងតេន័រនាំចូល និង កុងតេន័រនាំចេញនៅកំពង់ផែកម្ពុជា (កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និង កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ) ក៏ត្រូវទទួលការវាយតម្លៃផងដែរ។ ថ្លៃឈ្នួលសន្តិសុខ ត្រូវបានដាក់បញ្ចូលរួចហើយនៅកំពង់ផែខ្លះៗនៃអឺរ៉ុប សហរដ្ឋអាមេរិក និងបណ្តាប្រទេសឯទៀតៗ។

នៅកំពង់ផែប្រទេសកម្ពុជា ថ្លៃឈ្នួលស្តែនកុងតេន័រ បានកំណត់យកលើកុងតេន័រនាំចូល និងកុងតេន័រនាំចេញ។ ពុំមានកំពង់ផែណាមួយនៅក្នុងពិភពលោកនេះ អនុវត្តប្រព័ន្ធនេះទេ។ ថ្លៃឈ្នួលស្តែនកុងតេន័រមាន ៤០ USD សម្រាប់កុងតេន័រទំហំ២០ហ្វ៊ីត និង ៨០ USD សម្រាប់កុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វ៊ីត នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងចំនួន ៤០ USD សម្រាប់កុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វ៊ីតនៅកំពង់ផែភ្នំពេញ។

ការស្តែនកុងតេន័រ ដែលជាការចាំបាច់ខានមិនបានសម្រាប់សន្តិសុខកំពង់ផែ ដើម្បីរក្សាជំហររបស់ប្រទេសកម្ពុជា នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងចង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ ត្រូវបានធ្វើខុស និងត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាមធ្យោបាយ ដើម្បីបង្កើនចំណូលដុលជាតិ។ ថ្លៃឈ្នួលនេះ កំពុងបន្ថែមលើតម្លៃផលិតផល ហើយជាផលវិបាក ការប្រកួតប្រជែងនៃឧស្សាហកម្មរបស់ប្រទេសកម្ពុជានឹងចុះទន់ខ្សោយទៅៗនៅក្នុងទីផ្សារពិភពលោក។ ដោយយល់ឃើញនូវផលវិបាកទាំងនេះ និង ផ្អែកលើទស្សនៈនៃការកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវការចំណាយនាំចូល និងនាំចេញ ថ្លៃឈ្នួលសន្តិសុខកំពង់ផែ មិនគួរត្រូវដាក់បញ្ចូលក្នុងកំពង់ផែរបស់ប្រទេសកម្ពុជាឡើយ។ បន្ថែមលើនេះ ថ្លៃឈ្នួលស្តែនកុងតេន័រ គួរក៏រិតឱ្យទាបបំផុតដែលអាចធ្វើទៅបាន។

ជំពូកទី ៦
ផែនការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ច និងគំរោងពាក់ព័ន្ធ

៦.១ ផែនការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិ

៦.១.១ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ

រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានបោះពុម្ពផ្សាយនូវផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ សម្រាប់ឆ្នាំ២០០៦-២០១០ នៅខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០៦។ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រនេះ បានផ្អែកលើយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ ដែលជានយោបាយមូលដ្ឋានបច្ចុប្បន្នរបស់រាជរដ្ឋាភិបាលលើការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងបានប្រមូលផ្តុំនូវផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជាតិធរមាននានា ដូចជាយុទ្ធសាស្ត្រជាតិកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ ខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០២ របស់មជ្ឈមណ្ឌលអភិវឌ្ឍន៍សង្គម។ ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រនេះ មានគោលដៅចំនួន ១៥ចំបងបំផុត គឺ កាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និងសំរួលចេញនូវយុទ្ធសាស្ត្រលើវិស័យ៦យ៉ាង ដែលជាមធ្យោបាយសំរេចនូវគោលដៅទាំង១៥នោះ។ វិស័យទាំងនោះ មានអភិបាលកិច្ច បរិស្ថាន សម្រាប់អនុវត្តយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ ការលើកកំពស់វិស័យកសិកម្ម ការស្តារ និងការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្ត ការអភិវឌ្ឍវិស័យឯកជន និងការបង្កើតការងារ និងការកសាងសមត្ថភាព និងអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្ស។

យុទ្ធសាស្ត្រនៃវិស័យដឹកជញ្ជូន ក៏ត្រូវបានរៀបរាប់នៅក្នុងវិស័យស្តារ និងសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្ត។ បណ្តាញដឹកជញ្ជូន និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ត្រូវបានកំណត់ថាជាយន្តការ ដែលនាំប្រទេសឆ្ពោះទៅកាន់សមាហរណកម្មសេដ្ឋកិច្ច និងមានសារៈសំខាន់ជាអាយុជីវិតសម្រាប់រួមចំណែកដល់ការលូតលាស់នៃសេដ្ឋកិច្ច។ បណ្តាញដឹកជញ្ជូន និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ បំពេញតួនាទីដ៏សំខាន់ រួមចំណែកកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ ដែលជាគោលដៅខ្ពស់បំផុតរបស់រាជរដ្ឋាភិបាល តាមរយៈការសំរួលពាណិជ្ជកម្ម ចលនាទំនិញ និងសេវាកម្ម តាមរយៈការជំរុញវិស័យទេសចរណ៍ និងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ និងតាមរយៈការជំរុញល្បឿនសមាហរណកម្មទីផ្សារក្នុងស្រុក ក៏ដូចជា តាមរយៈការជំរុញឱ្យមានសមាហរណកម្មនៅក្នុងតំបន់ និងពិភពលោក។ ផែនការនេះ បញ្ជាក់ថា គោលបំណងនៃវិស័យនេះ គឺដើម្បីបង្កើតឱ្យមានបណ្តាញដឹកជញ្ជូនមួយ ដែលមានលក្ខណៈងាយស្រួល ទូលំទូលាយ សុវត្ថិភាព ប្រសិទ្ធិភាព និង តម្លៃថោក ដើម្បីសំរេចនូវគោលបំណងដែលមានរៀបរាប់ខាងលើ។

បន្ថែមលើនេះ សុច្ចនករចំនួន ៤៣ចំណុច មានរៀបរាប់នៅក្នុងផែនការនេះ ដែលសុច្ចនករខ្ពស់បំផុត គឺការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្ររហូតដល់អត្រា ២៥% នៅឆ្នាំ២០១០ ពី ៣៤.៧% នៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥ ហើយនៅក្នុងចំណោមនោះ អត្រាលូតលាស់ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបប្រចាំឆ្នាំ ៦% នៅក្នុងតម្លៃទីផ្សារមិនប្រែប្រួល ដោយបង្កើនចំនួនភ្ញៀវទេសចរប្រចាំឆ្នាំរហូតដល់៣.១២០.០០០នាក់ នៅក្នុងឆ្នាំ២០១០ ដែលស្មើនឹង ២.៥ដង នៃចំនួនភ្ញៀវទេសចរក្នុងឆ្នាំ២០០៥។

៦.១.២ យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ

យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ ត្រូវបានកំណត់ជាបន្ទាត់នយោបាយមូលដ្ឋាន ដើម្បីសំរេចនូវគោលដៅរបស់ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ។ យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ ដាក់វិស័យអភិបាលកិច្ចល្អ ដែលរួមមានការប្រឆាំងនឹងអំពើពុករលួយ ការកែទំរង់រដ្ឋបាលសាធារណៈ ការកែទំរង់ប្រព័ន្ធច្បាប់ និងតុលាការ នៅត្រង់ចំណុចកណ្តាលនៃចតុកោណ ដែលចាត់ទុកជាអាទិភាពខ្ពស់បន្ទាន់។ នៅជ្រុងទាំងបួននៃចតុកោណ មានការលើកកំពស់វិស័យកសិកម្ម ការស្តារ និងការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវ័ន្តនៅពេលអនាគត ការអភិវឌ្ឍវិស័យឯកជន និងការបង្កើតការងារ និង ការកសាងសមត្ថភាព និងការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស ដែលជាកម្មវត្ថុអភិវឌ្ឍន៍អាទិភាព ។

៦.២ ការកសាងការដ្ឋានយកប្រេងនៅសមុទ្រក្រៅ

មានតំបន់ជីករ៉ែចំនួន ៦កន្លែង ដែលបានកំណត់នៅសមុទ្រក្រៅរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។ បច្ចុប្បន្ននេះ ការខួងវាយតម្លៃ បានធ្វើឡើងនៅតំបន់មួយចំនួន។ ឧបករណ៍ និងសំភារៈសម្រាប់ការខួងវាយតម្លៃនោះ មិនមានផលិតនៅប្រទេសកម្ពុជាទេ។ ហេតុនេះ ឧបករណ៍ និងសំភារៈទាំងនេះ នឹងត្រូវដឹកជញ្ជូនចេញពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទៅ ក្រោយពីបាននាំចូលពីបរទេស ដូចជាប្រទេសជប៉ុន ជាដើម និងត្រូវបានផ្ទុកនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុភ្លាមមក។

នៅក្នុងករណី រកឃើញកន្លែងយកប្រេងដែលចំណេញទ្រង់ទ្រាយធំ ហើយផលិតផលពាណិជ្ជកម្ម ត្រូវចាប់ផ្តើមក្នុងទំហំទ្រង់ទ្រាយធំ នោះគួរផ្គត់ផ្គង់នូវឧបករណ៍ និងសំភារៈដ៏ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ សម្រាប់ការសាងសង់ និង ប្រតិបត្តិការនៃសំណង់ខួងប្រេងនៅសមុទ្រក្រៅនោះ។ បន្ថែមលើនេះ ចំនួនមនុស្សរាប់ពាន់នាក់ ដែលធ្វើការនៅក្នុងគំរោងនោះ នឹងត្រូវការសំភារៈរស់នៅប្រចាំថ្ងៃក្នុងចំនួនច្រើនដូចជាម្ហូបអាហារ ឋបនីយភណ្ឌលំនៅដ្ឋាន ដូចជាសណ្ឋាគារ និងឋបនីយភណ្ឌពាណិជ្ជកម្ម ដូចជាមជ្ឈមណ្ឌលទីផ្សារ ជាដើម។ គេអាចសន្មត់ថា មូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់សម្រាប់សំណង់ខួង គួរមានឋបនីយភណ្ឌផែ ដែលមានចំណតនាវា ដែលមានជំរៅស៊ីទឹករហូតដល់ ៩ម និងឧបករណ៍លើកដាក់ទំនិញ និង ដីដែលមានទំហំធំ ៥០ ទៅ ១០០ហ.ត។

ម្យ៉ាងវិញទៀត កន្លែងយកប្រេងសមុទ្រក្រៅដែលអាចទទួលចំណេញច្រើន មានទំហំតូច នោះទីលានចាំបាច់ ដែលជាមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គត់ប្រេង នឹងត្រូវមានទំហំតូចផងដែរ ដែលមានចំណតជំរៅទឹកប្រមាណជា ៦ម។

ការកសាងកន្លែងយកប្រេងសមុទ្រក្រៅ គឺជាគំរោងដ៏សំខាន់ ព្រោះគំរោងនេះ អាចមានផលប៉ះពាល់ធំ លើការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ហេតុនេះ ផែនការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែទៅអនាគត គួរយកចិត្តទុកដាក់លើចលនានៃការកសាងកន្លែងយកប្រេងសមុទ្រក្រៅ ហើយវិស័យកំពង់ផែ ត្រូវរួមមានចំណែកផ្តល់ដល់គំរោងនោះ ទៅតាមការចាំបាច់។

៦.៣ ការគាំទ្រពីអង្គការអន្តរជាតិ និងរដ្ឋាភិបាលបរទេស

៦.៣.១ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសរបស់អង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ និងការសិក្សាអំពីអភិវឌ្ឍន៍របស់ប៊ែលស៊ិច

អង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ បានបញ្ជូនក្រុមសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសមកប្រទេសកម្ពុជា សម្រាប់ការកែលំអរដ្ឋបាល នៅឆ្នាំ២០០១ និងបានផ្តល់នូវអនុសាសន៍ឱ្យមានអ្នកជំនាញការសម្រាប់ប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីនាវាផ្តល់សញ្ជាតិជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និង ប្រព័ន្ធអនុវត្តនៅក្នុងស្រុក។ ចាប់ពីដើមឆ្នាំ២០០៦ និងចាប់ផ្តើមឆ្នាំ២០០៧ បានបញ្ជូនក្រុមសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសចំនួន ៣ក្រុម។ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការទាំងនេះ មានកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស អំពីសិក្ខាសាលាស្តីពីអនុសញ្ញា FAL កិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសអំពីការកែលំអរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស អំពីសិក្ខាសាលាស្តីពីការអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ។

ក្រុមកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ នៅក្នុងរបាយការណ៍របស់ខ្លួន បានផ្តល់យោបល់ដូចតទៅ :

ក. ចំពោះវិធានការអនុវត្តន៍លើនាវាក្នុងនាមជាប្រទេសម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា ក្រុមកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ ផ្តល់អនុសាសន៍ដល់រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា តំរូវឱ្យក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីផ្តល់សញ្ជាតិនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ដើម្បីធ្វើប្រតិបត្តិការការចុះបញ្ជីនាវាពីទីក្រុងភ្នំពេញ ដែលស្ថិតនៅក្នុងសមត្ថកិច្ចរបស់នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ដើម្បីការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋម្ចាស់សញ្ជាតិ អាចដំណើរការទៅបានស្រួល។ ក្រុមនេះ ក៏ផ្តល់អនុសាសន៍ដល់ក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីផ្តល់សញ្ជាតិឱ្យនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ដើម្បីធ្វើការទំនាក់ទំនងគ្នាដោយផ្ទាល់ជាមួយនឹងនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ នៅលើរាល់បញ្ហា ដែលទាក់ទងនឹងការគោរពច្បាប់នាវាចរណ៍សមុទ្ររបស់កម្ពុជា និងលើរាល់ផ្នែកបច្ចេកទេស និង រដ្ឋបាល នៃការចុះបញ្ជីនាវាជំនួសទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី។

ខ. ក្រុមនេះ ផ្តល់អនុសាសន៍ដល់នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ប្រើប្រាស់ឱកាសនីមួយៗ ចូលរួមនៅក្នុងសិក្ខាសាលានានា ដែលអង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិផ្តល់ឱ្យ ដើម្បីពង្រឹងសមត្ថភាពបច្ចេកទេសរបស់មន្ត្រីនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ។ ក្រុមនេះ ក៏ផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ស្នើសុំជំនួយបច្ចេកទេសពីអនុស្សរណៈតូក្យូសម្រាប់ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ។

គ. ក្រុមនេះ ផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ រៀបចំកម្មវិធីរយៈពេលវែងបីឆ្នាំ ដើម្បីជំរុញការរៀបចំរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ ដូចជាការពិនិត្យឡើងវិញលើសេចក្តីព្រាងក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងការបញ្ចប់នូវសេចក្តីព្រាងនេះ ព្រមទាំងការរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិសុវត្ថិភាពនាវាក្នុងស្រុក។ នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ក៏ត្រូវស្នើឡើងឱ្យស្វែងរកដៃគូជំនួយសម្រាប់កម្មវិធីនេះ ស្នើសុំអ្នកជំនាញដើម្បីដឹកនាំកម្មវិធីនេះ ហើយដែលក្នុងពេលជាមួយគ្នានេះ អង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ ក៏ត្រូវស្នើឱ្យសហការផងដែរ។ កម្មវិធីនេះ គួររួមទាំងវិធានការនានា ដើម្បីអនុវត្តអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ដែលបានផ្តល់សច្ចាប័នរួចហើយ និងនឹងត្រូវផ្តល់សច្ចាប័នបញ្ចូលទៅក្នុងច្បាប់ជាតិ។

ឃ. ក្រុមនេះ ក៏ស្នើឱ្យរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា រៀបចំច្បាប់ ដើម្បីធានាដល់ការទទួលខុសត្រូវលើនាវាក្នុងនាមរដ្ឋជាម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា ដើម្បីទទួលយកនូវកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស ពីអង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ និង ម្ចាស់ជំនួយឯទៀតៗ។

៦.៣.២ ការសិក្សាអភិវឌ្ឍន៍របស់ប្រទេសប៊ែលស៊ិច

ការសិក្សាអំពីការអភិវឌ្ឍវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកនៅប្រទេសកម្ពុជា ជាការសិក្សាទូទៅស្តីពីការអភិវឌ្ឍន៍ នៃវិស័យផ្លូវទឹកសាបកម្ពុជា ដែលរួមមានទន្លេបាសាក់ ទន្លេមេគង្គ និងបឹងទន្លេសាប។ ផ្អែកលើបញ្ហាក្នុងរបាយការណ៍ដំបូងនៅខែមិថុនា ឆ្នាំ២០០៥ ក្រុមគំរោងត្រូវធ្វើការអង្កេតលំអិតរយៈពេលលើសពី១ឆ្នាំ និងត្រូវធ្វើសេចក្តីរាយការណ៍បញ្ចប់នៅចុងឆ្នាំ២០០៦។ ការសិក្សានេះ កំណត់យកឆ្នាំ២០១៥ ជាគោលដៅរយៈពេលមធ្យម និង ឆ្នាំ២០២៥ ជាគោលដៅរយៈពេលវែង។ ការសិក្សានេះ បានលើកឡើងនូវកម្មវិធីតូចៗចំនួន ៦៤កម្មវិធី ដែលចែកជាផែនការសកម្មភាពចំនួន ៣ប្រភេទ (ផែនការសកម្មភាពឆ្លងកាត់ព្រំដែន ផែនការសកម្មភាពនាវាចរណ៍ក្នុងស្រុក និង ផែនការសកម្មភាពកសាងសមត្ថភាព និងស្ថាប័ន) នៅក្នុងផែនការរយៈពេលវែង។ ក្រោយការបែងចែកជា ៣ប្រភេទ នៃការព្យាករណ៍សេដ្ឋកិច្ច (សុទិដ្ឋិនិយម កណ្តាល និង ទុទិដ្ឋិនិយម) និងសេចក្តីត្រូវការសេដ្ឋកិច្ច ដែលបានមកពីការព្យាករណ៍សេដ្ឋកិច្ចនោះ ក្រុមគំរោង បានបែងចែកជាឃុតអភិវឌ្ឍន៍ចំនួន ៤ប្រភេទ។

បញ្ហាសំខាន់នៃផែនការសកម្មភាពគ្រោងប្លង់ផ្លូវទឹក គឺកម្មវិធីដឹកពីពាមបាសាក់ទៅភ្នំពេញ និង ពីភ្នំពេញទៅកំពង់ចាម។ ប្រឡាយនាវាចរណ៍ នឹងមានជំរៅទឹកយ៉ាងតិច ៦,៥ម ពីភ្នំពេញទៅព្រំដែនវៀតណាម និង ៤,៥ម ពីភ្នំពេញទៅកំពង់ចាម។

៦.៣.៣ យុទ្ធសាស្ត្រវិស័យដឹកជញ្ជូនមហាអនុតំបន់មេគង្គ (២០០៦-២០១៥)

កម្មវិធីសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ច (មើលផ្នែក៨.១.២) ដែលដឹកនាំដោយធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី រៀបចំនូវផែនការមេដឹកជញ្ជូនមហាអនុតំបន់មេគង្គ នៅឆ្នាំ១៩៩៥ ដើម្បីអភិវឌ្ឍច្រកសេដ្ឋកិច្ច ដែលជាមូលដ្ឋានគ្រឹះនៃកម្មវិធីមហាអនុតំបន់មេគង្គ។

នៅខែតុលា ឆ្នាំ២០០៤ ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី បានផ្តល់នូវជំនួយបច្ចេកទេសសម្រាប់ការសិក្សា ដើម្បីរៀបចំការសិក្សាអំពីយុទ្ធសាស្ត្រវិស័យដឹកជញ្ជូនមហាអនុតំបន់មេគង្គ ដែលជាផែនការបន្តពីផែនការឆ្នាំ១៩៩៥ ដែលផ្តោតលើសេចក្តីត្រូវការដឹកជញ្ជូនចាំបាច់នៅពេលបច្ចុប្បន្ន និងគំរោងអនាគតឆ្នាំ២០១៥។ របាយការណ៍ព្រាង នៃការសិក្សាអំពីយុទ្ធសាស្ត្រវិស័យដឹកជញ្ជូនមហាអនុតំបន់មេគង្គ ត្រូវបានបញ្ចប់រួចហើយ ដោយកិច្ចប្រជុំនៃមន្ត្រីដឹកជញ្ជូនមហាអនុតំបន់មេគង្គ នៅទីក្រុងវៀងច័ន្ទ ប្រទេសឡាវ នៅថ្ងៃទី២១ ខែមិនា ឆ្នាំ២០០៦ ហើយរបាយការណ៍បញ្ចប់ បានត្រូវពិនិត្យឡើងវិញ អនុម័ត និងយល់ព្រមដោយកិច្ចប្រជុំលើកទី១០នៃវេទិការដឹកជញ្ជូនមហាអនុតំបន់មេគង្គ នៅថ្ងៃទី ២២-២៣ ខែមិនា ឆ្នាំ២០០៦។

ផ្អែកសំខាន់ៗ នៃយុទ្ធសាស្ត្រវិស័យដឹកជញ្ជូន គឺការកំណត់ឡើងវិញនូវច្រកសេដ្ឋកិច្ចមហាអនុតំបន់មេគង្គ ការកំណត់អាទិភាពនៃគំរោងវិនិយោគ និង ការអនុវត្តគំរោងជំនួយបច្ចេកទេសនានា។

៦.៣.៤ គំរោងជំនួយអភិវឌ្ឍន៍

សេចក្តីសង្ខេបនៃគំរោងសិក្សាអំពីការអភិវឌ្ឍពាក់ព័ន្ធ គំរោងផ្តល់ថវិកាកម្ចីប្រាក់យ៉េន និងគំរោងផ្តល់ជំនួយឥត

សំណង មានដូចខាងក្រោម ៖

(១). គំរោងពាក់ព័ន្ធកំពង់ផែ

ក. ការសិក្សាលទ្ធភាព និងការរៀបចំផែនការមេរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (គំរោងសិក្សាអភិវឌ្ឍន៍ ឆ្នាំ ១៩៩៥-១៩៩៧) ។

ខ. គំរោងស្តារបន្ទាន់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (គំរោងផ្តល់ថវិកាកម្ចីប្រាក់យ៉េន ឆ្នាំ១៩៩៩) ។

គ. គំរោងពង្រីកបន្ទាន់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (គំរោងផ្តល់ថវិកាកម្ចីប្រាក់យ៉េន ឆ្នាំ២០០៤) ។

ឃ. គំរោងសម្រាប់ការកែលំអបរិយាកាសនិងសុខ និង ឧបករណ៍សន្តិសុខ នៅតាមកំពង់ផែអន្តរជាតិសំខាន់ៗ (គំរោងជំនួយឥតសំណង ឆ្នាំ២០០៦) ។

ង. គំរោងស្តារកំពង់ផែភ្នំពេញ (គំរោងជំនួយឥតសំណង ឆ្នាំ១៩៩៤-១៩៩៥) ។

(២). គំរោងពាក់ព័ន្ធការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្ម

ក. ការសិក្សាស្តីពីការអភិវឌ្ឍតំបន់ សម្រាប់ច្រកលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ចភ្នំពេញ-ក្រុងព្រះសីហនុ (គំរោងសិក្សាអភិវឌ្ឍន៍ ឆ្នាំ ២០០១-២០០៣) ។

ខ. គំរោងអភិវឌ្ឍន៍តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (គំរោងផ្តល់ថវិកាកម្ចីប្រាក់យ៉េន ឆ្នាំ២០០៧) ។

(៣). គំរោងពាក់ព័ន្ធផ្លូវថ្នល់

ក. ការសិក្សាស្តីពីការអភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ (គំរោងសិក្សាអភិវឌ្ឍន៍ ឆ្នាំ២០០៥-២០០៦) ។

ខ. ការសិក្សាស្តីពីការសាងសង់ស្ពានមេគង្គទី២ នៅប្រទេសកម្ពុជា (គំរោងសិក្សាអភិវឌ្ឍន៍ ឆ្នាំ២០០៤-២០០៥) ។

គ. ការសិក្សាលទ្ធភាពស្តីពីការកែលំអផ្លូវជាតិលេខ១ (ភ្នំពេញ-អ្នកលឿង)(គំរោងសិក្សាអភិវឌ្ឍន៍ ឆ្នាំ២០០១) ។

ជំពូកទី ៧
ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ និងកំពង់ផែ នៅក្នុងប្រទេសជិតខាង

៧.១ ឧស្សាហកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្រ នយោបាយនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងសកម្មភាពគ្នាក់ងារ

៧.១.១ ប្រទេសថៃ

នាវាជំនួញនៅក្នុងប្រទេសថៃ ដែលមានសមត្ថភាពលើសពី ១.000 GRT មានចំនួន ៣១៨គ្រឿង និង ចំណុះ ៣.១៩៨.000 dwt គិតមកដល់ខែមករា ឆ្នាំ២00៦ ដែលមានរួមទាំងនាវាសញ្ជាតិបរទេស ដែលតាំងនៅក្នុងប្រទេសថៃផង។ អ្នកដឹកធំៗចំនួន ៥ ដែលរួមមានទាំងក្រុមហ៊ុន RCL និង UNITHAI ត្រូវបានចុះឈ្មោះនៅក្នុងទីផ្សារភាគហ៊ុន (Stock Exchange) របស់ប្រទេសថៃ។

ឧស្សាហកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្រ ត្រូវគ្រប់គ្រង និងជំរុញល្បឿនរីកចំរើនដោយច្បាប់នាវាចរណ៍សមុទ្រ ដូចជាច្បាប់ស្តីពីការធ្វើនាវាចរណ៍នៅក្នុងដែនទឹកសមុទ្រដែនដីថៃឆ្នាំ១៩១៣ ច្បាប់ស្តីពីនាវាសញ្ជាតិថៃឆ្នាំ១៩៣៨ ច្បាប់ស្តីពីអាជ្ញាធរកំពង់ផែប្រទេសថៃឆ្នាំ១៩៥១ ច្បាប់ស្តីពីការជំរុញនាវាជំនួញសមុទ្រឆ្នាំ១៩៧៨ ច្បាប់ស្តីពីការបង្ការការប៉ះទង្គិចនាវាឆ្នាំ១៩៧៩ ច្បាប់ស្តីពីការចាប់នាវាឆ្នាំ១៩៩១ ច្បាប់ស្តីពីការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមសមុទ្រឆ្នាំ១៩៩១ និង ច្បាប់ស្តីពីក្រុមប្រឹក្សាអ្នកផ្ញើទំនិញតាមនាវាឆ្នាំ១៩៩៤។ គណៈកម្មការជំរុញនាវាចរណ៍សមុទ្រ បានត្រូវបង្កើតឡើងនៅក្នុងក្រសួងគមនាគមន៍ និងដឹកជញ្ជូន ក្រោយពីការប្រកាសប្រើច្បាប់ជំរុញនាវាជំនួញសមុទ្រឆ្នាំ១៩៧៨នោះមក។ ច្បាប់នេះ តំរូវឱ្យមានលទ្ធកម្មរដ្ឋ ដើម្បីប្រើប្រាស់នាវាសញ្ជាតិថៃ និង ជួយដល់ឧស្សាហកម្មនាវាចរណ៍នូវជំនួយហិរញ្ញវត្ថុ និងវង្វាន់លើកទឹកចិត្តផ្នែកពន្ធ។ នៅក្នុងច្បាប់ក្រុមប្រឹក្សាវិនិយោគ ម្ចាស់នាវា ត្រូវបានលើកលែងពីពន្ធចំណូលសាជីវកម្មរយៈពេល៨ឆ្នាំ ពីពន្ធនាំចូលសម្រាប់នាវាដែលមានចំណុះលើសពី ១.000 GRT ពីកំណើនមូលធនក្នុងការជំនួសនាវាដែលបានប្រើរួចហើយ និងពីពន្ធប្រាក់ចំណូលសម្រាប់និយោជិតថៃ និងនិយោជិតបរទេសនៃនាវាសញ្ជាតិថៃ។ ឥណទានចំនួនសរុប ៨.000លានបាត ត្រូវបានផ្តល់ឱ្យដោយធនាគារថៃ និង ៤.000 លានបាត ត្រូវបានផ្តល់រួមគ្នា ដោយសាជីវកម្មហិរញ្ញវត្ថុឧស្សាហកម្មនៃប្រទេសថៃ និង ធនាគារនាំចេញ-នាំចូល។ ម្ចាស់នាវា ត្រូវបានបន្ធូរបន្ថយឱ្យបញ្ចុះចំនួននាវិកថៃរហូតដល់ ៥0%។

៧.១.២ ប្រទេសវៀតណាម

នាវាជំនួញនៅប្រទេសវៀតណាម ដែលមានសមត្ថភាពលើសពី ១.000 GRT មានចំនួន ២៦៧គ្រឿង និង ចំណុះ ២.១៩២.000 dwt គិតត្រឹមខែមករា ឆ្នាំ២00៦។ ភាគច្រើននៃនាវា កាន់កាប់ និងប្រើប្រាស់ដោយសហគ្រាសរដ្ឋ នៅក្នុង VINALINES ដែលបច្ចុប្បន្ននេះ ជាអ្នកត្រួតត្រានាវាចំនួន ១0៤គ្រឿង និងចំណុះ ១.១៩៩.000 dwt គិតត្រឹមខែមិថុនា ឆ្នាំ២00៦។ ក្រុមហ៊ុន VINALINES បានបង្កើតឡើងថ្មីៗ នៅឆ្នាំ១៩៩៥សម្រាប់ការកែទំរង់នៃសកម្មភាពនាវា និងកំពង់ផែ និងមុខរបរពាក់ព័ន្ធ ដែលកន្លងមក បានត្រួតត្រាដោយ VINAMARINE ហើយដែលក្រោយមក បានចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការ

របស់ខ្លួនដោយយោងតាមធម្មនុញ្ញ ដែលអនុម័តដោយក្រឹត្យច្បាប់ លេខ ៧៩/CP នៅឆ្នាំ១៩៩៥។

វៀតណាម បានដាក់ឱ្យប្រើក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រឆ្នាំ២០០៥ ដែលចូលជាធរមានពីថ្ងៃទី១ ខែមករា ឆ្នាំ២០០៦ និងនិរាករណ៍លើក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រឆ្នាំ១៩៩០ ដែលបានអនុវត្តតាមនយោបាយ Doi Moi នៅឆ្នាំ១៩៨៦។ ច្បាប់ថ្មីនេះ ឆ្លើយតបនឹងនយោបាយនាវាចរណ៍សមុទ្របច្ចុប្បន្នភាពនៅប្រទេសវៀតណាម ដែលរួមមានទាំងអនុសញ្ញានាវាចរណ៍អន្តរជាតិ ដូចជាអង្គការសហប្រជាជាតិ អង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ គណៈកម្មាធិការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ ហើយនៅព្រមពេលជាមួយគ្នា ដែលកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបរទេស និងវិនិយោគនៅក្នុងកិច្ចការកំពង់ផែ ដែលបានស្ថិតនៅក្នុងកំរិតទាបនៅឡើយ ដែលជាហេតុនាំឱ្យអាជ្ញាធរកំពង់ផែ ត្រូវផ្តាច់ចេញពីសហគ្រាសកំពង់ផែ។

នៅក្នុងការអនុវត្តច្បាប់វិនិយោគបរទេស ភ្នាក់ងារនាវា នៃក្រុមហ៊ុននាវាចរណ៍បរទេស ចាំបាច់ត្រូវមានវិញ្ញាបនប័ត្រ/អាជ្ញាប័ណ្ណ និងត្រូវចុះបញ្ជីនៅក្នុងក្រសួងផែនការ និងវិនិយោគ។ ក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រថ្មី ឆ្នាំ២០០៥ ចែងអំពីការបើកបន្ថែមឧស្សាហកម្មនេះ ស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិណែនាំរបស់ WTO និង AFTA។ ការពិត ក្រុមហ៊ុន MAERSK មានភ្នាក់ងាររបស់ខ្លួន ដែលបានអនុម័តឱ្យ ១០០% វិនិយោគបរទេស នៅឆ្នាំ២០០៤។ បច្ចុប្បន្ននេះ មានរបាំងតិចតួចសម្រាប់ក្រុមហ៊ុននាវាចរណ៍ ដើម្បីបង្កើតឡើងនូវភ្នាក់ងារនាវាចរណ៍របស់ខ្លួននៅក្នុងប្រទេសវៀតណាម ក្នុងឋានៈជាក្រុមហ៊ុនចំរុះ ដែលមានកាន់កាប់ភាគហ៊ុនលើសលុប។

៧.១.៣ ប្រទេសសឹង្ហបុរី

នាវាជំនួញនៅក្នុងប្រទេសសឹង្ហបុរី ដែលមានសមត្ថភាពលើសពី ១.០០០ GRT មានចំនួន ៧៥៤គ្រឿង និង ចំណុះ ២២.៩៨០.០០០ dwt គិតត្រឹមខែមករា ឆ្នាំ២០០៦ ដែលរួមមានទាំងនាវាសញ្ជាតិបរទេស ដែលតាំងនៅប្រទេសសឹង្ហបុរី ចំនួន ២៨៧គ្រឿងផង។ នៅឆ្នាំ១៩៦៩ បទប្បញ្ញត្តិនាវាជំនួញ(ការចុះបញ្ជីនាវា) ចែងអំពីការចុះបញ្ជីផ្តល់សញ្ជាតិឱ្យនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ។ នៅឆ្នាំ១៩៧០ ច្បាប់ពន្ធប្រាក់ចំណូល បានត្រូវពិនិត្យឡើងវិញ សម្រាប់ការទាក់ទាញការចុះបញ្ជីនាវាផ្តល់សញ្ជាតិសឹង្ហបុរី។ តាមបទប្បញ្ញត្តិនេះ ម្ចាស់នាវាបរទេស អាចចុះបញ្ជីនាវារបស់ខ្លួន នៅក្រោមទង់ជាតិសឹង្ហបុរី ដែលអាចឱ្យ និងលើកលែងពន្ធប្រាក់ចំណូលលើប្រាក់ចំណេញ ក៏ដូចជាពន្ធលើប្រាក់ចំណេញរបស់កូនហ៊ុននីមួយៗ។ បន្ថែមលើនេះ ចាប់ពីឆ្នាំ១៩៧៣មក ពន្ធចំណុះតោន អាចត្រូវបង្វិលចំនួន ៥០% ទៅក្រុមហ៊ុននាវា ដែលធ្វើប្រតិបត្តិការនាវាទង់ជាតិសឹង្ហបុរី ដែលប្រើប្រាស់នាវិកសឹង្ហបុរីចំនួនលើសពី ២៥% ព្រមទាំងអាចរួចផុតពីពន្ធប្រាក់ចំណូល សម្រាប់នាវិក ដែលបំរើការងារនៅលើនាវាទង់ជាតិសឹង្ហបុរី។ នៅឆ្នាំ១៩៩២ បណ្តាញសហគ្រាសនាវាអន្តរជាតិ(AIS) ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដោយ International Business Opportunities នៅប្រទេសសឹង្ហបុរី។ ក្រុមហ៊ុននាវា ដែលបានផ្តល់នូវស្ថានភាព AIS ត្រូវរួចផុតពីការបង់ពន្ធលើប្រាក់ចំណូល ដែលទទួលបានពីសកម្មភាពកែលំអគុណភាព និង សម្បទានឯទៀតៗ ដូចជាការលើកលែងពន្ធរយៈពេល ១០ឆ្នាំ លើប្រាក់ចំណូលពីបរទេស លើប្រាក់ចំណេញរបស់កូនហ៊ុនពីសាខាបុត្រសម្ព័ន្ធ។ នៅឆ្នាំ២០០៣ ដែននៃការកែលំអគុណភាពនាវា ត្រូវបានពង្រីករហូតដល់នាវាសណ្តោង នាវាសង្គ្រោះ នាវាបូមស្ការ និង នាវាខួង។ នៅឆ្នាំ២០០២ នាវាទង់ជាតិសឹង្ហបុរី ដែលមានគុណភាពទាបចំនួន ១០% ត្រូវបានលុបចោល និងនៅឆ្នាំ២០០៥ ពន្ធត្រូវបានលើកលែង

ចំពោះកំណើនមូលធនពីនាវាដែលផ្ទេរ ដែលជាសមាជិក AIS ។

៧.១.៤ ហុងកុង

នាវាជំនួញនៅក្នុងហុងកុង ដែលមានសមត្ថភាពលើសពី ១.000 GRT មានចំនួន ៦៦៣គ្រឿង និងចំណុះ ៤៣.៨៤៣.000 dwt គិតត្រឹមខែមករា ឆ្នាំ២00៦ ដែលរួមមានទាំងនាវាសញ្ជាតិបរទេសដែលតាំងនៅហុងកុង ចំនួន ៣៧១គ្រឿងផង ដែលមានន័យថា មានការកើនឡើងនាវាចំនួន ១៨៨គ្រឿង និងចំណុះ ១២.៩៧២.000 dwt បើប្រៀបធៀបនឹងឆ្នាំ១៩៩៧ ។

ហុងកុង មានប្រវត្តិសាស្ត្រយូរលង់ជាប្រទេសក្រោមអាណានិគម និង មានវិស័យពាណិជ្ជកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ ដែលបានអភិវឌ្ឍយ៉ាងល្អ។ នៅឆ្នាំ១៩៤៩ សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន បានបង្កើតឡើង ហើយសហរដ្ឋអាមេរិក បានដាក់ការហ៊ុមព័ទ្ធសេដ្ឋកិច្ចចិន ពេលនោះ ម្ចាស់នាវាក្រុងសាងហៃ បានទៅតាំងទីជំរកនៅហុងកុង និងបានបង្កើតឡើងនូវក្រុម TUNG និងក្រុមពិភពលោកទូទៅ World Wide Group នៅហុងកុង ដែលនាំយកនូវការផ្លាស់ប្តូរមួយយ៉ាងខ្លាំងលើវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅហុងកុង។ ក្រុមពិភពលោកទូទៅ បានពង្រីកចំនួននាវារបស់ខ្លួន តាមទស្សទានជាក់លាក់ ដែលមានឈ្មោះថាប្រព័ន្ធ SHIKUMISEN ដែលបានផ្តួចផ្តើមឡើងដោយលោក YK.Pao ។ បរិមាណនាវារបស់លោក ត្រូវបានទទួលនូវការផ្តល់ហិរញ្ញវត្ថុតាមកិច្ចសន្យារយៈពេលវែង ជាមួយប្រតិបត្តិករជប៉ុន និងមានទំនាក់ទំនងជាមួយអ្នកសាងសង់នាវា និង អាគារពាណិជ្ជកម្មនានារបស់ជប៉ុន ។

បច្ចុប្បន្ននេះ នៅហុងកុង នាវាត្រូវចុះបញ្ជីតាមបទបញ្ជានាវាចរណ៍សមុទ្រ (Cap.415) និង បទប្បញ្ញត្តិឯទៀតៗ ដែលធ្វើឡើងដោយតាមបទបញ្ជានេះ ។ មានប្រភេទចុះបញ្ជីនាវាចំនួន ៣យ៉ាង ។ ការចុះបញ្ជីបណ្តោះអាសន្ន និងការចុះបញ្ជីពេញ ការចុះបញ្ជីនិក្ខេបនៅលើការចុះបញ្ជីបណ្តោះអាសន្ន ឬ ការចុះបញ្ជីពេញ និងការចុះបញ្ជីនាវាភារវេទកិច្ច ។ នាយកដ្ឋានសមុទ្រហុងកុង បញ្ជាក់អំពីគុណសម្បត្តិរបស់គេនៅលើគេហទំព័ររបស់ខ្លួន ដែលមាន (១) មានមន្ត្រីវិជ្ជាជីវៈ និងមន្ត្រីគាំទ្រផ្នែកបច្ចេកទេស (២) បញ្ញត្តិពន្ធទាបបំផុតនៅក្នុងពិភពលោក (៣) ពុំមានពន្ធប្រាក់ចំណេញដែលដាក់លើពាណិជ្ជកម្មក្រៅប្រទេស (៤) ការរៀបចំលើកលែងការយកពន្ធទ្វេ (៥) ពុំមានការកំរិតជនជាតិ ដែលបំរើការងារនៅលើនាវា (៦) មានការគ្រប់គ្រងនាវា ការសំរួលផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ ការសំរួលផ្នែកទំនាក់ទំនង ការសំរួលផ្នែកច្បាប់ និងការសំរួលឯទៀតៗ (៧) ប្រព័ន្ធច្បាប់ ដែលមានលក្ខណៈឯករាជ្យ និងដែលផ្តល់អំណាចឱ្យតុលាការច្រើន (Common Law System) និង (៨) ច្រកចូលទៅកាន់ប្រទេសចិន។ វិធានការទាំងនេះ ផ្តល់នូវការគាំពារដល់ហុងកុង លើការចុះបញ្ជីសញ្ជាតិហុងកុង និងបន្តពាក់ទង់ជាតិហុងកុង ។

៧.១.៥ ប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

នាវាជំនួញនៅក្នុងប្រទេសម៉ាឡេស៊ី ដែលមានសមត្ថភាពលើសពី ១.000 GRT មានចំនួន ៣២៩គ្រឿង និងចំណុះ ៩.៦៣៣.000 dwt គិតត្រឹមខែមករា ឆ្នាំ២00៦ ដែលរួមមានទាំងនាវាសញ្ជាតិបរទេសដែលតាំងនៅប្រទេសម៉ាឡេស៊ី

ចំនួន ៧៦គ្រឿងផង ហើយដែលចំនួននាវាស្ទើរតែទាំងអស់ កាន់កាប់ និងប្រើប្រាស់ដោយ MISC ។ MISC បានបង្កើតឡើងនៅឆ្នាំ១៩៦៨ ជាក្រុមហ៊ុនរដ្ឋ ហើយនៅឆ្នាំបន្ទាប់មក មានឈ្មោះនៅក្នុងបញ្ជីទីផ្សារភាគហ៊ុនក្រុងកូឡាឡាំពួរនៅប្រទេសម៉ាឡេស៊ី ។ នៅឆ្នាំ១៩៩៧ ក្រុមហ៊ុន PETRONAS បានកាន់កាប់ ចំនួន ៦២%នៃ MISC បន្ទាប់ពីនោះមក MISC បានក្លាយជាអ្នកដឹកជញ្ជូនប្រេង និងឧស្ម័នជាតិតាមបែបឧស្សាហកម្ម នៃប្រទេសម៉ាឡេស៊ី ក៏ដូចជានាវាដឹកកុងតេន័រអន្តរជាតិ ។ MISC ក៏មាននាវាដឹកប្រេង Petronas ផងដែរ ហើយនៅឆ្នាំ២០០៣ MISC ក៏បានពង្រីកចំនួននាវារបស់ខ្លួន តាមរយៈការទទួលយកនាវាដឹកប្រេងអាមេរិក (American Eagle Tankers) LNG ចំនួន១៨គ្រឿង ដែលបច្ចុប្បន្ននេះ ជាម្ចាស់/ប្រតិបត្តិករទោលធំបំផុតនៅក្នុងពិភពលោកលើនាវា LNG នាវាដឹកប្រេងឆៅចំនួន ៤៣គ្រឿង និងនាវាដឹកផលិតផលប្រេងសំរេចចំនួន ៥គ្រឿង ដែលជាម្ចាស់/ប្រតិបត្តិករនៃនាវាដឹកប្រេង Aframax ធំបំផុតនៅក្នុងពិភពលោក នាវាដឹកចាក់ធារចំនួន ៣៤គ្រឿង និង នាវាកុងតេន័រចំនួន ២៤គ្រឿង សម្រាប់សេវាកម្មជាខ្សែទៀងទាត់ ។

ការចុះបញ្ជីនាវានៅប្រទេសម៉ាឡេស៊ី ត្រូវធ្វើឡើងតាមបទបញ្ជានាវាជំនួញសមុទ្រឆ្នាំ១៩៥២ ហើយនាវា ត្រូវមាន ៥១% កាន់កាប់ដោយពលរដ្ឋម៉ាឡេស៊ី ។ ការចុះបញ្ជីនាវាលំដាប់ទី២ ត្រូវបានដាក់បញ្ចូលតាមច្បាប់វិសោធនកម្មនាវាជំនួញសមុទ្រឆ្នាំ១៩៩៧ ដែលក្នុងនោះ ម្ចាស់នាវា ត្រូវបង្កើតឡើងនៅប្រទេសម៉ាឡេស៊ី ឬ ការិយាល័យក្រុមហ៊ុនស្ថិតនៅប្រទេសម៉ាឡេស៊ី អ្នកគ្រប់គ្រងនាវា ត្រូវជាពលរដ្ឋម៉ាឡេស៊ី ឬ សាជីវកម្មម៉ាឡេស៊ី ក្រុមហ៊ុន ត្រូវបង់មូលធនភាគហ៊ុនចំនួន ១០% នៃតម្លៃនាវា ឬ ១.000.000 RM ដោយយកមួយណាដែលខ្ពង់ជាងគេ នាវាដឹកប្រេង ឬ នាវាដឹកចាក់ធារ ត្រូវមានអាយុតិចជាង ១៥ឆ្នាំ ហើយនាវាឯទៀត១ តិចជាង ២០ឆ្នាំ ។ នាវា ដែលពាក់ទង់ជាតិម៉ាឡេស៊ី រួមទាំងនាវានេសាទផង ត្រូវបានរួចផុតពីពន្ធ ។ នាវិកម៉ាឡេស៊ី នៅលើនាវាទង់ជាតិម៉ាឡេស៊ី ត្រូវបានរួចផុតពីពន្ធប្រាក់ចំណូល ។ អ្នកផ្ញើទំនិញ ដែលគាំទ្រដល់នាវាសញ្ជាតិម៉ាឡេស៊ី ទទួលផលប្រយោជន៍ពន្ធសម្រាប់នាវាវេទន៍ និងថ្លៃឈ្នួលទាំងឡាយបន្ថែមលើការកាត់កងចំណាយ ដែលបានអនុញ្ញាតនៅក្នុងផ្នែកទី៣៣ នៃច្បាប់ពន្ធប្រាក់ចំណូលឆ្នាំ១៩៦៧ និងវិសោធនកម្មនៃច្បាប់នេះ ដែលបានចូលជាធរមាននៅឆ្នាំ១៩៩៥ ដែលបានជំរុញការរំលោះនៅលើនាវា ត្រូវអនុញ្ញាតឱ្យមានការបង់មូលធនឆ្នាំទី១ដំបូង ២០% និងបន្ទាប់មក មានការបង់មូលធនពិសេស ៦-១០% ។

៧.២ ការអប់រំ និង បណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅប្រទេសជិតខាង

៧.២.១ ប្រទេសថៃ

វិទ្យាស្ថានអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ នៅប្រទេសថៃ ជាមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាជំនួញសមុទ្រមួយកន្លែង សាលាកម្មករនាវាឯកជនចំនួន ៣កន្លែង និង ៤កន្លែងផ្សេងទៀត ។ នៅក្នុងចំណោមវិទ្យាស្ថានទាំងនោះ វិទ្យាស្ថានតំណាង គឺមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាជំនួញសមុទ្រ ។ វគ្គសំខាន់ៗរបស់វិទ្យាស្ថាននេះ មានវគ្គបើកបរនាវា ៥ឆ្នាំ (១២០នាក់ ក្នុងមួយឆ្នាំ) និងវគ្គយន្តការីនាវាសមុទ្រ ៥ឆ្នាំ (៣០នាក់ ក្នុងមួយឆ្នាំ) សម្រាប់នាយនាវិក និង មានវគ្គពិសេសសម្រាប់យន្តការីនាវាសមុទ្រ ៣ឆ្នាំ (៣០នាក់ ក្នុងមួយឆ្នាំ) វគ្គបំប៉នយន្តការីនាវាសមុទ្រ ២ឆ្នាំ (៣០នាក់ ក្នុងមួយឆ្នាំ) និងវគ្គកម្មករនាវាមួយចំនួន សម្រាប់បំរើនៅលើជាន់នាវា និង ម៉ាស៊ីននាវា ១៥ សប្តាហ៍ (បេក្ខជនចំនួន

៣០នាក់ ក្នុងវគ្គនីមួយៗ)។ មានប្រភេទវគ្គបណ្តុះបណ្តាលខ្លីៗចំនួន ២៦វគ្គ ដែលបានកំណត់ដោយអនុសញ្ញា STCW (Radar/ARPA Simulator, GMDSS និង មុខវិជ្ជាឯទៀតៗ)។

ដើម្បីបំពេញនូវចំនួនខ្វះខាតនៃនាយនាវិកនៅក្នុងសកលលោក មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាជំនួញសមុទ្រ មានបំណងបង្កើនសមត្ថភាពទ្វេរដង គឺផែនការរយៈពេលខ្លី សិស្ស៣៣០នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំៗ និងផែនការរយៈពេលវែង សិស្ស ១.០០០នាក់ ក្នុងមួយឆ្នាំៗ។ JICA បានអនុវត្តកិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសតាមប្រភេទគំរោងចំពោះមជ្ឈមណ្ឌលនេះ (ពីឆ្នាំ១៩៩៣ ដល់ ១៩៩៨- ៥ឆ្នាំ)។

៧.២.២ ប្រទេសវៀតណាម

វិទ្យាស្ថានអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនៅប្រទេសវៀតណាម មាន :

(១). សកលវិទ្យាល័យនាវាចរណ៍វៀតណាម (ក្រសួងដឹកជញ្ជូន) – VIMARU

បុព្វាធិការីនៃ VIMARU ត្រូវបានបង្កើតឡើងជាសាលាបណ្តុះបណ្តាលវិជ្ជាជីវៈនាវាចរណ៍សមុទ្រ នៅទីក្រុងហៃហ្វុង នៅឆ្នាំ១៩៥៦ និង បើកឱ្យប្រើជា VIMARU នៅឆ្នាំ១៩៧៦។ មហាវិទ្យាល័យនានា នៃសកលវិទ្យាល័យនេះ មានមហាវិទ្យាល័បើកបរ មហាវិទ្យាល័យវិស្វកម្មនាវាសមុទ្រ មហាវិទ្យាល័យវិស្វកម្មអេឡិចត្រូនិច-អគ្គីសនីនាវាសមុទ្រ មហាវិទ្យាល័យសាងសង់នាវា មហាវិទ្យាល័យសេដ្ឋកិច្ចដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ មហាវិទ្យាល័យសំណង់ផ្លូវទឹក និង មហាវិទ្យាល័យបច្ចេកវិទ្យាពតិមាន។ ក្នុងចំណោមមហាវិទ្យាល័យទាំងនេះ វគ្គនានាសម្រាប់ការអប់រំ និងការបណ្តុះបណ្តាលនាវិក មានមហាវិទ្យាល័យបើកបរ និងមហាវិទ្យាល័យវិស្វកម្មនាវាសមុទ្រ និង វគ្គដែលមានរយៈពេល ៣ឆ្នាំ។ លក្ខណៈប្លែកនៃសកលវិទ្យាល័យនេះ គឺមហាវិទ្យាល័យសេដ្ឋកិច្ចដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ ពីព្រោះមហាវិទ្យាល័យ គឺគ្រាន់តែសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងតែប៉ុណ្ណោះ មិនមែនជាវិស្វកម្មទេ ដែលដោះស្រាយលើការគ្រប់គ្រងពាណិជ្ជកម្ម និង ការត្រួតពិនិត្យរដ្ឋបាល។

VIMARU បានជួយអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលដល់នាវិកកម្ពុជាស្ទើរតែទាំងអស់ ដែលបានបំពេញតួនាទីជាកណ្តធារ ទាំងនៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និង ទាំងនៅកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ។ លើសពីនេះទៀត VIMARU នឹងជួយដល់គំរោងមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍នៅកម្ពុជា។

(២). សកលវិទ្យាល័យដឹកជញ្ជូននៃទីក្រុងហូជីមិញ (ក្រសួងដឹកជញ្ជូន) – TU-HCMC

TU-HCMC ដែលធ្លាប់ជាសាខារបស់ VIMARU បានផ្តាច់ខ្លួនពី VIMARU នៅឆ្នាំ២០០១ ជាសកលវិទ្យាល័យដឹកជញ្ជូន ដែលរួមមានការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក និងផ្លូវអាកាស។ នាយកដ្ឋានគ្រប់គ្រង មានសមាសភាពសកលវិទ្យាធិការមួយរូប សកលវិទ្យាធិការរងចំនួន ២រូប នាយកនាយកដ្ឋានបើកបរ និង នាយកនាយកដ្ឋានវិស្វកម្ម។ បុគ្គលិកសិក្សាសម្រាប់ការបើកបរមាន ៣៥នាក់ពេញម៉ោង ១១នាក់មកពីសកលវិទ្យាល័យឯទៀតៗ ៨នាក់ជាគ្រូមកពីក្រៅ និង ១០នាក់ជំនួយការបង្រៀន រីឯបុគ្គលិកសិក្សាសម្រាប់វិស្វកម្មនាវា មាន ២៦នាក់ពេញម៉ោង ១៣នាក់មកពីមហាវិទ្យាល័យឯទៀតៗ ១នាក់គ្រូមកពីក្រៅ និង ៣នាក់ជំនួយការបង្រៀន។

លើសពីនេះ ក្នុងនាមជាសកលវិទ្យាល័យជំនាញលើការងារដឹកជញ្ជូន វគ្គសេដ្ឋកិច្ចនាវា ក៏បានរួមចំណែក ដើម្បីផ្តល់

នូវការអប់រំ ដូចជាប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ ភស្តុភារ ការដឹកជញ្ជូនពហុភាព និងការគ្រប់គ្រងគំរោងបន្ថែមលើមុខវិជ្ជាសេដ្ឋកិច្ចនាវាចម្មតា។

(៣). អនុវិទ្យាល័យនាវាចរណ៍សមុទ្រទី១ - ការិយាល័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ

អនុវិទ្យាល័យនេះ បានបង្កើតឡើងនៅជិត VIMARU នៅហៃហ្វុង។ លទ្ធផលប្រចាំឆ្នាំ មានសិស្សជាប់ចំនួន ១.៣០០ នាក់ ។

(៤). អនុវិទ្យាល័យនាវាចរណ៍សមុទ្រទី២ - ការិយាល័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ

អនុវិទ្យាល័យនេះ បានបង្កើតឡើងនៅជិត TU-HCMC នៅទីក្រុងហូជីមិញ ។ លទ្ធផលប្រចាំឆ្នាំ មានសិស្សជាប់ ៧០០នាក់ ។

វគ្គសំខាន់ៗ មានវគ្គកម្មករនាវា ដែលបំរើការងារនៅជាន់នាវា មានរយៈពេលសិក្សា ១៥ខែ និងវគ្គកម្មករនាវា ដែលបំរើការងារនៅម៉ាស៊ីននាវា មានរយៈពេលសិក្សា ១៨ខែ។ វគ្គទាំងពីរនេះ ជាវគ្គកម្មករនាវា សម្រាប់នាវាសមុទ្រធំៗ និងជាវគ្គនាយនាវិកសម្រាប់នាវាឆ្នេរសមុទ្រតូចៗ។

ក្រៅពីវគ្គទាំងនេះ វគ្គឯទៀតៗ ក៏បានអនុវត្តផងដែរ ដូចជាវគ្គរំលឹក វគ្គបំប៉ន និងវគ្គកាតព្វកិច្ចនៃអនុសញ្ញា STCW ជាដើម។ វិទ្យាល័យនេះ ប្រឡងជាប់នាវាហាត់ការ សម្រាប់នាវាផ្លូវទន្លេ ដែលមានចំណុះ ១០០ dwt និង សិស្សហាត់ចំនួន ២០នាក់ និងសម្រាប់នាវាទំនិញសមុទ្រ ដែលមានចំណុះ ១.៣៨៥ dwt និង សិស្សហាត់ចំនួន ២០នាក់។

៧.២.៣ ជំនួយចំពោះមជ្ឈមណ្ឌលនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅកម្ពុជាដោយសហគមន៍អឺរ៉ុប

ជាកម្មវិធីមួយក្នុងចំណោមកម្មវិធី ASIA-LINK សាលាបណ្ឌិតសភានាវាចរណ៍អង់វែរបានរួមចំណែកជួយបើកឱ្យមានមជ្ឈមណ្ឌលបណ្ដុះបណ្ដាលនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅកម្ពុជា។ នៅក្នុងជំហានទី១ ការបើកសម្ពោធវគ្គបើកបរ ចាប់រៀបចំតាំងពីខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៤មក បន្ទាប់មក វគ្គនេះក៏បានចាប់ផ្ដើមដំណើរការនៅខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០៥។ ការបើកជាផ្លូវការជាមជ្ឈមណ្ឌលបណ្ដុះបណ្ដាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ បានធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី២៥ ខែមករា ឆ្នាំ២០០៦។ គំរោងនឹងបញ្ចប់នៅខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០៧ និងត្រូវពន្យាពេលទៅតាមគោលដៅជាក់លាក់ ដើម្បីរៀបចំ និង ចាប់ផ្ដើមវគ្គវិស្វកម្មនាវាសមុទ្រ។ កម្មវិធីនេះ បានទទួលការគាំពារពីសាលាបណ្ឌិតសភានាវាចរណ៍សមុទ្រអង់វែរ (ប្រទេសបែលស៊ិកៈ វិទ្យាស្ថាននាំមុខគេ) មហាវិទ្យាល័យបើកបរនាវាសមុទ្រប្រទេសអ៊ីរឡង់ដ៍ សកលវិទ្យាល័យពហុបច្ចេកទេសកាតាលូណា (មហាវិទ្យាល័យបើកបរបាសេឡូណាប្រទេសអេស្បាញ) និង សកលវិទ្យាល័យនាវាចរណ៍សមុទ្រវៀតណាម។

៧.៣ ការគ្រប់គ្រង និងការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ នៅក្នុងប្រទេសជិតខាង

៧.៣.១ ទស្សនីយភាពនៃកំពង់ផែវៀតណាម

កំពង់ផែ/ទីលានវៀតណាម គ្រប់គ្រងដោយអង្គការរដ្ឋសហគ្រាសរដ្ឋ ឬ ក្រុមហ៊ុនឯកជន។ សហគ្រាសរដ្ឋ ជាសាខារបស់អង្គការរដ្ឋ ដូចជារដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រវៀតណាមនៅក្នុងក្រសួងដឹកជញ្ជូន (VINAMARINE) ក្រសួងការពារជាតិ

ក្រសួងឧស្សាហកម្ម ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម ក្រសួងកសិកម្ម និងអភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ក្រសួងសំណង់ និង គណៈកម្មាធិការប្រជាជន។ ក្រុមហ៊ុនឯកជន ជាក្រុមហ៊ុនចំរុះជាមួយប្រតិបត្តិករទីលានបរទេស។

កំពង់ផែហូជីមិញ គឺជាការរួមផ្គុំនៃទីលាននានា ដែលមានកំពង់ផែសាយហ្គុន (Saigon) កំពង់ផែតានកាង (Tan Cang) កំពង់ផែបៀនងិ (Ben Nghe) កំពង់ផែកាត់ឡៃ (Cat Lai) ទីលានកុងតេន័រអន្តរជាតិ។ ទីលាននីមួយៗ កាន់កាប់ និងប្រតិបត្តិការដោយអង្គភាពផ្សេងៗ។ អាជ្ញាធរកំពង់ផែនានា ជាសាខាមូលដ្ឋានរបស់រដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រវៀតណាម ដែលបំពេញកិច្ចការ ជាមេបញ្ជាការកំពង់នាវា ហេតុនេះភារកិច្ចរបស់គេ ខុសពីអាជ្ញាធរកំពង់ផែ ដែលជាអ្នកបញ្ជា។

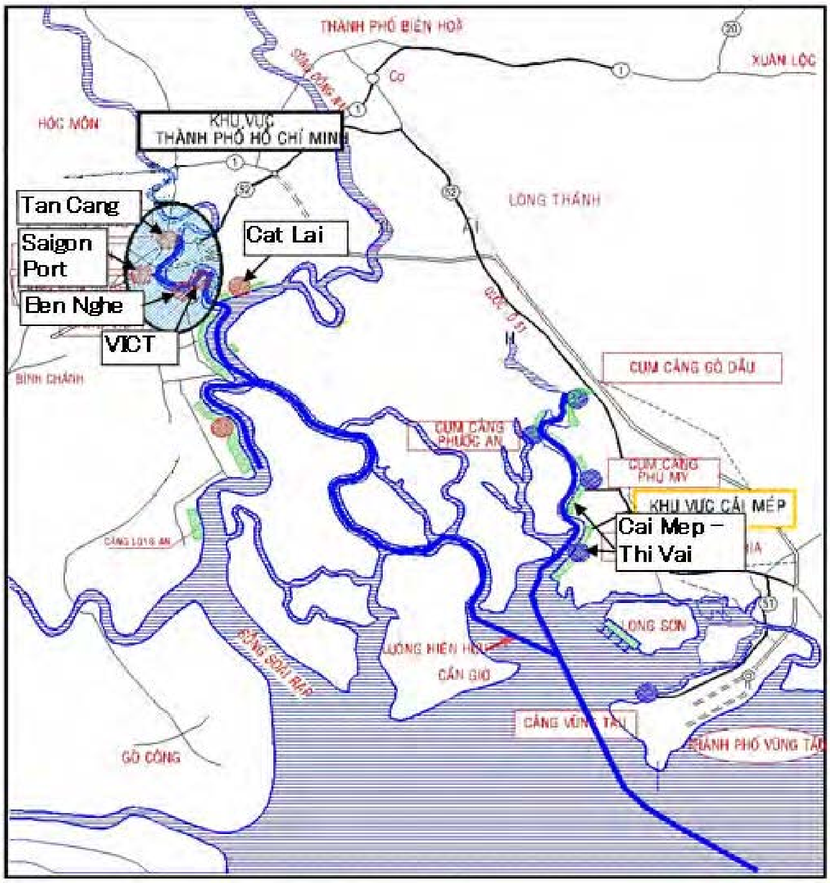
ផែនការអភិវឌ្ឍន៍មួយចំនួននៃកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅ ត្រូវបានអនុម័តដោយរដ្ឋាភិបាល នៅតំបន់កៃម៉េប-ទីវៃ (Cai Mep-Thi Vai)។

(១). ទីលានកុងតេន័រកៃម៉េប Cai Mep (VINAMARINE)

VINAMARINE មានផែនការ ដើម្បីកសាងទីលានកុងតេន័រទំហំពេញ ដែលមានចំណតប្រវែង ៦០០ម និង ជំរៅទឹក ១៤ម។ ទីលាននេះ ត្រូវបានគ្រោងឡើង ដើម្បីទទួលនាវាកុងតេន័រចូលរហូត ៨.០០០ TEU និង សមត្ថភាពគ្រោងរហូតដល់ ៧៤០.០០០ TEU ក្នុងមួយឆ្នាំ។ គំរោងនេះ បានផ្តល់ថវិកាដោយធនាគារជប៉ុន សម្រាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិ និង សង្ឃឹមថា នឹងត្រូវដាក់ឱ្យប្រតិបត្តិការនៅចុងឆ្នាំ ២០១០។

(២). ទីលានកុងតេន័រ Cai Mep (កំពង់ផែសាយហ្គុន)

កំពង់ផែសាយហ្គុន មានផែនការ ដើម្បីកសាងទីលានកុងតេន័រ នៅជាប់នឹងទីលានកុងតេន័រ Cai Mep របស់ VINAMARINE។ ទីលាននេះ ត្រូវគ្រោងធ្វើឡើង ដើម្បីឱ្យនាវាចូលរហូតដល់ ៨.០០០ TEU ដែលមានប្រវែងសរុប ១.២០០ម ជំរៅទឹក ១៤ម និងផ្ទៃទីលាន ៤៨ហ.ត។ សមត្ថភាពលើកដាក់ទំនិញនៅទីលាននេះ មានប្រមាណ ១.១លាន TEU ក្នុងមួយឆ្នាំៗ។ គំរោងនេះ បានចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ ២០០៥ និងសង្ឃឹម ថានឹងចប់នៅ ឆ្នាំ២០១០ ។



រូប ៧.៣.១ *ទីតាំងកំពង់ផែនៅហូជីមិញ និងវង់តាវទីវៃ*

ក្រុមហ៊ុនកំពង់ផែសាយហ្គន បានយល់ព្រមលើកិច្ចព្រមព្រៀងជាមួយក្រុមហ៊ុន AP Moller Maersk ដើម្បីបង្កើតជាក្រុមហ៊ុនចំរុះ សាងសង់ចំណតពីរ នៃទីលានកុងតេន័រកៃម៉េប Cai Mep ។ វិនិយោគរបស់គេ មានប្រមាណ ១៨៧លាន USD ហើយក្រុមហ៊ុនចំរុះនេះ បានទទួលការយល់ព្រមពីនាយករដ្ឋមន្ត្រីរួចហើយ នៅខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៦។ ក្រុមហ៊ុនកំពង់ផែសាយហ្គន ក៏បានព្រមព្រៀងជាមួយនឹង SPA (សិង្ហបុរី) និង SSA (សហរដ្ឋអាមេរិក) ដើម្បីកសាងទីលានកុងតេន័រ ។

(៣). ទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាងទីវ៉ៃ Thi-Vai (VINAMARINE)

រដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រវៀតណាម មានផែនការដើម្បីកសាងទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាងថ្មីមួយ ដែលមានប្រវែងសរុប ៦០០ម ជំរៅទឹក ១៤ម និង ផ្ទៃដី ១២ហ.ត។ ទីលាននេះ ត្រូវគ្រោងកសាងឡើង ដើម្បីឱ្យនាវារហូតដល់ ៧៥.000 dwt ចូល ហើយសមត្ថភាពលើកដាក់ទំនិញមានប្រហែល ២,៥លានតោន ។

(៤). ទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង Thi-Vai (កំពង់ផែសាយហ្គន)

ក្រុមហ៊ុនកំពង់ផែសាយហ្គន ក៏មានផែនការ ដើម្បីសាងសង់ទីលានថ្មីមួយ ដែលមានប្រវែងសរុប ៦០០ម ជំរៅទឹក ១៤ម និងផ្ទៃដី ២៧ហ.ត។ នាវាចំណុះអតិបរមា មាន ៥០.000 dwt និង សមត្ថភាពលើកដាក់ទំនិញ មានប្រមាណ ២,២លានតោន ។ វិនិយោគទុនសរុប មាន ៦៣លាន USD នៅក្នុងរយៈពេលគំរោងពីឆ្នាំ២០០៥ រហូតដល់ឆ្នាំ២០១០ ។

(៥). ទីលានកុងតេន័រកៃម៉េប Cai Mep លើ (កំពង់ផែថ្មីសាយហ្គន)

ក្រុមហ៊ុនកំពង់ផែថ្មីសាយហ្គន បានចាប់ផ្តើមកសាងទីលានកុងតេន័រថ្មី នៅខែមករា ឆ្នាំ២០០៦ នៅទន្លេភាគខាងលើនៃទីលានកុងតេន័រកៃម៉េប ។ ផែនការរបស់គេ គឺដើម្បីកសាងទីលានថ្មីមួយដែលមានប្រវែង ៩០០ម ជំរៅទឹក១៥ម និងផ្ទៃទីលាន ៦០ហ.ត។ ជំហានទី១ នៃគំរោងនេះ សំដៅកសាងចំណតមួយប្រវែង ៣០០ម រហូតដល់ឆ្នាំ២០០៨ និងជំហានទី២ នឹងត្រូវកសាងឡើងនូវចំណតទី២រហូតដល់ឆ្នាំ២០១១ ដែលនឹងបន្តដោយជំហានទី៣ នៅឆ្នាំ២០១៤។

(៦). ទីលានកុងតេន័រកៃម៉េប Cai Mep ក្រោម (Gemadept)

ក្រុមហ៊ុន Gemadept រៀបចំផែនការ ដើម្បីកសាងទីលានកុងតេន័រថ្មីនៅទន្លេភាគខាងក្រោមនៃទីលានកុងតេន័រកៃម៉េប Cai Mep ។ ទីលាននេះ នឹងមានចំណតពីរ ដែលមានប្រវែង ៦០០ម ។

៧.៣.២ ទស្សនីយភាពនៃកំពង់ផែថៃ

(១). ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែឡាមចាបាង

កំពង់ផែបឹងកក (Khlong Toei) ស្ថិតនៅចំងាយ ៣៥គ.ម ទន្លេភាគខាងលើ ពីមាត់ច្រកនៃទន្លេ Chao Phraya ជាកំពង់ផែច្រកទ្វារប្រទេសតែមួយគត់ រហូតដល់ឆ្នាំ១៩៩១។ ដោយសារកំពង់ផែបឹងកក ជាកំពង់ផែទន្លេនៅតំបន់ភាគខាងក្រោម នោះកំពង់ផែនេះ បានជួបនូវការលំបាកជាច្រើន ដូចជាការស្ទះចរាចរណ៍នៅជុំវិញកំពង់ផែ ពុំមានទីកន្លែងសម្រាប់ពង្រីកប្រឡាយរាក់នៅទន្លេ Chao Phraya ជាដើម ។ ឆ្លើយតបនឹងស្ថានភាពនេះ រដ្ឋាភិបាលថៃ បានសំរេចចិត្តដើម្បីកសាងកំពង់ផែសមុទ្រជំរៅជ្រៅថ្មីមួយ នៅឡាមចាបាង នៅចំងាយប្រមាណ ១៣០គ.ម ភាគខាងត្បូងបឹងកក ។

កំពង់ផែឡាមចាបាង ត្រូវគ្រប់គ្រងដោយអាជ្ញាធរកំពង់ផែប្រទេសថៃ (PAT)។ នៅក្នុងពេលដែល PAT ផ្តល់នូវ

សេវាផ្ទេរ-ផ្ទុកទំនិញ នៅកំពង់ផែបឹងកក និងដើរតួជាប្រតិបត្តិករ នោះទីលានកុងតេន័រទាំងអស់នៃកំពង់ផែឡាមចាបាង (LCB) ត្រូវប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន។ នយោបាយនេះ បានអនុម័តឡើង ដើម្បីធ្វើឱ្យកំពង់ផែ មានការប្រកួតប្រជែងច្រើនឡើងៗ ដោយការជំរុញឱ្យមានការប្រកួតប្រជែង រវាងទីលាននានា និង ដោយការបញ្ចូលនូវប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រទំនើប តាមរយៈប្រតិបត្តិករអន្តរជាតិ។

នៅកំពង់ផែឡាមចាបាង PAT ទទួលខុសត្រូវចំពោះការសាងសង់រនាំងបាំងទឹក ជីកប្រឡាយ និងចាក់ដីចូលសមុទ្រ សញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍ និងបរិក្ខារបរិយាកាសដែលមិនទទួលផលចំណេញឯទៀតៗ។ បរិក្ខារទីលានកុងតេន័រ ដូចជាម៉ាស៊ីនស្ទូច ស្ថានីយ៍កុងតេន័រ (CFS) ទីធ្លា ច្រកទ្វារ និងសំណង់ឯទៀតៗ ត្រូវបានផ្តល់ដោយប្រតិបត្តិករទីលានឯកជន។ PAT ក៏ត្រូវរៀបចំបរិក្ខារទាំងនេះ នៅពេលណាដែលត្រូវការជាបន្ទាន់។

(២). ទីលាននានា នៃកំពង់ផែឡាមចាបាង

ទីចំណតនៃកំពង់ផែឡាមចាបាង មានឈ្មោះពីអក្សរ A ទៅ F ពីជើងទៅត្បូង។ ជំហានទី១ នៃការកសាងកំពង់ផែឡាមចាបាង សង់ទីចំណត A និង B ដែលមានជំរៅទឹក ១២ម។ ជំហានទី២នៃការកសាងចាក់ដីចូលសមុទ្រ សម្រាប់ទីចំណត C និង D ដែលមានជំរៅទឹក ១៤ម និងត្រូវគ្រោងឡើង ដើម្បីទទួលនាវាចំណុះ ៨.000 TEU ចូល ដែលមានចំណុះប្រមាណ ១00.000 dwt។ ទីចំណតនីមួយៗ នៃ C និង D ត្រូវរៀបចំឱ្យមានទីលាន ៣ ដែលមានឈ្មោះពី C1 ទៅ C3 និង ពី D1 ទៅ D3។

ក្រុមហ៊ុនទីលានអន្តរជាតិឡាមចាបាង បានបើកទីចំណត C3 នៅខែសីហា ឆ្នាំ២00៤ ។ ក្រុមហ៊ុននេះ ជាសាខារបស់ PDW ដែលជាអ្នកទទួលកាន់កាប់កំពង់ផែ P&O។ ការដេញថ្លៃសម្រាប់ទីលាន C1, C2, D1, D2 និង D3 ត្រូវបានកោះអញ្ជើញ ហើយក្រុមហ៊ុន (Hutchison Port Holdings-HPH) បានទទួលនូវសម្បទានលើទីលានទាំង៥ខាងលើ នៅខែកញ្ញា ឆ្នាំ២00៤។ HPH មានកាតព្វកិច្ច ដើម្បីបើកទីលានចំនួនពីរ នៅខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២00៧ និង ទីលានចំនួនបីទៀត នៅឆ្នាំ ២0១១។ PAT បានប៉ាន់តម្លៃថា សមត្ថភាពនៃទីលានទាំងនេះ មានប្រមាណ ៥,៨លាន TEU និងសង្ឃឹមថា សមត្ថភាពកំពង់ផែឡាមចាបាង នឹងមិនមានជួបការខ្វះខាតអ្វីទៀតទេ ក្រោយពីការសាងសង់ទីលាន D1-D3 ចប់។ សម្បទាននៃទីលានថ្មី មានរយៈពេល ២៧-៣0ឆ្នាំ។

៧.៣.៣ ទស្សនីយភាពនៃកំពង់ផែម៉ាឡេស៊ី

(១). កំពង់ផែឃីឡាង (Port Kelang)

កំពង់ផែឃីឡាង ស្ថិតនៅចំងាយ ៤0គ.ម ភាគខាងលិចទីក្រុងកូឡាឡាំពួរ និង បរិមាណកុងតេន័រប្រចាំឆ្នាំ បានកើនឡើងយ៉ាងខ្លាំង ពី ១,៤លាន TEU នៅឆ្នាំ១៩៩៦ ទៅ ៥,៥លាន TEU នៅឆ្នាំ២00៥ ស្មើនឹង ៤ដង ក្នុងរយៈពេល ៩ឆ្នាំ។ ប្រវត្តិនៃកំណើនបរិមាណកុងតេន័រប្រចាំឆ្នាំយ៉ាងលឿននេះ ត្រូវបានវិភាគដូចខាងក្រោម :

ក. រដ្ឋាភិបាលម៉ាឡេស៊ី បានជំរុញលើកទឹកចិត្តការដឹកជញ្ជូនតាមនាវា នៃទំនិញនាំចូល និងទំនិញនាំចេញរបស់ម៉ាឡេស៊ី នៅកំពង់ផែម៉ាឡេស៊ី និង ដាក់ចេញនូវនយោបាយមួយ ដើម្បីអភិវឌ្ឍកំពង់ផែឃីឡាង ឱ្យទៅជា

មជ្ឈមណ្ឌលផ្ទុកទំនិញប្រទេស។

ខ. ដើម្បីជំរុញលើកទឹកចិត្តការដឹកជញ្ជូនតាមនាវានៅកំពង់ផែនេះ រដ្ឋាភិបាល បានបង្កឱ្យងាយស្រួលនូវបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការដឹកជញ្ជូនពីកំពង់ផែមួយទៅកំពង់ផែមួយទៀតនៅក្នុងប្រទេសម៉ាឡេស៊ី (Cabotage) ហើយនាវាសញ្ជាតិបរទេស ត្រូវចូលរួមប្រើសេវាដឹកជញ្ជូនបន្ត នៅក្នុងប្រទេសម៉ាឡេស៊ី។

គ. EDI មានរហូតដល់ ៩៨%នៃឯកសារគយ។

ឃ. កំពង់ផែនេះ ស្ថិតនៅជិតមហាទំនាបឃីឡាង ដែលជាមជ្ឈមណ្ឌលប្រមូលផ្តុំឧស្សាហកម្ម និងពាណិជ្ជកម្ម នៅប្រទេសម៉ាឡេស៊ី និង បំពេញតួនាទីដ៏សំខាន់ជាអាយុជីវិត នៅក្នុងការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសម៉ាឡេស៊ី។

(២). អាជ្ញាធរកំពង់ផែ និងប្រតិបត្តិករទីលាន

អាជ្ញាធរកំពង់ផែ (KPA) ជាអង្គការរដ្ឋ និង ទទួលខុសត្រូវចំពោះសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍ ការគ្រប់គ្រងទ្រព្យកំពង់ផែ ធានាឱ្យមានការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ ផ្សព្វផ្សាយកំពង់ផែ និង ផែនការអភិវឌ្ឍអនាគតរបស់កំពង់ផែនេះ ក៏ដូចជាគ្រប់គ្រង និងតាមដានត្រួតពិនិត្យសកម្មភាពរបស់ក្រុមហ៊ុនឯកជននានា។

នៅកំពង់ផែឃីឡាង ទីលានកុងតេន័រនៃកំពង់ផែភាគខាងជើង ត្រូវបានប្រគល់ឱ្យឯកជននៅឆ្នាំ១៩៨៦ ហើយទីលានកុងតេន័រឃីឡាង ត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បីដំណើរការទីលាននេះ។ ទីលានប្រើប្រាស់ចំរុះឃីឡាងបង្កើតឡើងនៅឆ្នាំ១៩៩៤ និងសង់កំពង់ផែភាគខាងលិច។ ក្រុមហ៊ុន Hutchison (Port Holdings) បានទទួលភាគហ៊ុន ៣០% នៃទីលានប្រើប្រាស់ចំរុះនេះ។ ក្រុមហ៊ុន Northport Corp Berhad បានទទួលយកទីលានកុងតេន័រឃីឡាងនៅឆ្នាំ២០០៣។ កំពង់ផែភាគខាងជើង និងកំពង់ផែភាគខាងត្បូង មានការប្រកួតប្រជែងជាមួយគ្នាខ្លាំង ក្នុងការទទួលទំនិញកុងតេន័រ។ KPA យល់ឃើញជាមុនថា សមត្ថភាពទីលានកុងតេន័រ នឹងត្រូវកើនឡើងរហូតដល់ ៨,៤លាន TEU នៅឆ្នាំ២០១០ ដោយសារការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែភាគខាងជើង និងកំពង់ផែភាគខាងត្បូង។

ជំពូកទី ៨
ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស

៨.១ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

៨.១.១ របៀបទ្វេភាគី

(១). ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់

ក. វៀតណាម

កិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនតាមផ្លូវថ្នល់ទ្វេភាគីរវាងប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសវៀតណាម បានចុះហត្ថលេខា នៅថ្ងៃទី១ ខែមិថុនា ឆ្នាំ១៩៩៨ និង ពិធីសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បានចុះហត្ថលេខា នៅថ្ងៃទី១០ ខែតុលា ឆ្នាំ ២០០៥។ កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បង្កលក្ខណៈឱ្យភាគីនីមួយៗ មានរថយន្តចំនួន ៤០គ្រឿង ឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ គោលដៅរបស់រថយន្ត ត្រូវកំរិតទៅតាមទីក្រុងនានា ដែលបានកំណត់រួចហើយ ដូចជាទីក្រុងភ្នំពេញ និង ទីក្រុងហូជីមិញជាដើម។

កិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បានចូលជាធរមាននៅថ្ងៃទី៣០ ខែកញ្ញា ឆ្នាំ២០០៦។ រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានរៀបចំចេញឱ្យរថយន្តដឹកទំនិញចំនួន ២០គ្រឿង និងរថយន្តដឹកអ្នកដំណើរចំនួន ២០គ្រឿង។ រដ្ឋាភិបាលវៀតណាម បានរៀបចំចេញឱ្យរថយន្តអ្នកដំណើរទាំងអស់ចំនួន ៤០គ្រឿង។ រថយន្តដឹកទំនិញ បានធ្វើប្រតិបត្តិការដោយភាគីទាំងពីរ។ ប៉ុន្តែ រថយន្តកម្ពុជា មិនបានដំណើរការឡើយ បើទោះបីជា ក្រុមហ៊ុនភស្តុភារកម្ពុជា បានចុះបញ្ជីរថយន្តរបស់ខ្លួនសម្រាប់ដឹកទំនិញហើយក៏ដោយ។ បញ្ហាកើតមាន ដូចជា ការផ្តល់ការធានារ៉ាប់រងទៅរថយន្តបរទេស ការបើកការិយាល័យនៅបរទេស ការកំណត់របឹសក្រុង ឬ កន្លែងចំណតទំនិញនៅបរទេស ជាដើម។

កិច្ចប្រជុំទ្វេភាគីលើបញ្ហានេះ បានធ្វើឡើងនៅខែមិនា ឆ្នាំ២០០៧ នៅសៀមរាប។ ភាគីទាំងពីរ បានព្រមព្រៀងបន្ថែមចំនួន ១១០គ្រឿងទៀត ដែលមានសរុប ១៥០គ្រឿង សម្រាប់រថយន្តឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ អនុស្សរណៈ ដែលនឹងបញ្ចូលរថយន្តទាំងនេះ ត្រូវរំពឹងទុកថា ចុះហត្ថលេខានៅខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០៧។ បញ្ហាទាំងនោះ បានពិភាក្សាគ្នាហើយ តែត្រូវបន្តពិភាក្សាគ្នាបន្ត។

ខ. ប្រទេសថៃ

ប្រទេសកម្ពុជា និងថៃ កំពុងចរចាលើការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនតាមផ្លូវថ្នល់ នៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌ GMS CBTA (មើល ៨.១.២)។ ប្រទេសថៃ បានចុះហត្ថលេខាលើ GMS CBTA ឆ្នាំ១៩៩៩ និងប្រទេសកម្ពុជាបានចុះហត្ថលេខាលើ GMS CBTA ឆ្នាំ២០០៣។ ការចុះហត្ថលេខាលើឧបសម្ព័ន្ធ និងពិធីសារទាំងអស់ បានបញ្ចប់នៅខែមិនា ឆ្នាំ២០០៧។ ភាគីទាំងពីរ បានចុះហត្ថលេខាលើអនុស្សរណៈ អំពីការចាប់ផ្តើមអនុវត្ត GMS CBTA នៅច្រកប៉ោយប៉ែត-អារ៉ាញ់ប្រាថេត នៅឆ្នាំ ២០០៥។ បច្ចុប្បន្ននេះ ភាគីទាំងពីរកំពុងចរចាគ្នាលើអនុស្សរណៈស្តីពីការផ្លាស់ប្តូរសិទ្ធិធ្វើចរាចរណ៍។ យោងតាមអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចរបស់កម្ពុជា ភាគីកម្ពុជា បានយល់ព្រមរួចហើយលើសេចក្តីព្រាងអនុស្សរណៈនេះ ប៉ុន្តែ ភាគីថៃនៅកំពុងជជែកគ្នានៅឡើយ។ ការបរិច្ឆេទចុះហត្ថលេខា នៅមិនទាន់បានសំរេចនៅឡើយទេ។

(២). ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក

កិច្ចព្រមព្រៀងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកឆ្លងកាត់ព្រំដែនទ្វេភាគី រវាងប្រទេសកម្ពុជា និងប្រទេសវៀតណាម បានចុះហត្ថលេខា នៅថ្ងៃទី១៣ ខែធ្នូ ឆ្នាំ១៩៩៨ ប៉ុន្តែ ពិធីសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ មិនទាន់បានចុះហត្ថលេខានៅឡើយទេ។ ចំណុចសំខាន់នៃការពិភាក្សា គឺការប្រើប្រាស់ទន្លេបាសាក់។

ថ្មីៗនេះ ការចរចាគ្នា មានការរីកចំរើន ហើយសង្ឃឹមថា ពិធីសារនោះ នឹងត្រូវបញ្ចប់នៅកិច្ចប្រជុំលើកក្រោយ ដែលនឹងធ្វើនៅខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០៧។ កិច្ចព្រមព្រៀង ដែលនឹងត្រូវកែប្រែនេះ ក៏ចាំបាច់ត្រូវដោះស្រាយអំពីបញ្ហានៃទន្លេបាសាក់ផងដែរ។

៨.១.២ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ច នៅមហាអនុតំបន់មេគង្គ

(១). កម្មវិធី GMS

កម្មវិធី GMS ជាប្រព័ន្ធកិច្ចសហប្រតិបត្តិការសេដ្ឋកិច្ចតំបន់ ដែលនាំមុខដោយធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី។ កម្មវិធីនេះរួមមាន ៦ប្រទេស កម្ពុជា ចិន ឡាវ ភូមា ថៃ និងវៀតណាម។

កម្មវិធីនេះ ផ្តល់នូវជំនួយពីរប្រភេទ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន។ កម្មវិធីមួយ គឺការសំរួលនីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន តាមកិច្ចព្រមព្រៀង GMS CBTA និងកម្មវិធីមួយទៀត គឺ ការកំណត់អាទិភាពគំរោង និង ជំនួយបច្ចេកទេស តាមយុទ្ធសាស្ត្រវិស័យដឹកជញ្ជូន GMS (មើល ៦.៣.៣)។

(២). គណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ (MRC)

ប្រទេសកម្ពុជា ឡាវ ថៃ និង វៀតណាម បានចុះហត្ថលេខាលើកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយនិរន្តរភាពនៃអាងទន្លេមេគង្គ នៅខែឧសភា ឆ្នាំ១៩៩៥ នៅទីក្រុងឆៀងរ៉ៃ ប្រទេសថៃ។ នៅថ្ងៃដដែលនោះ ភាគីទាំងនេះ ក៏បានចុះហត្ថលេខាលើពិធីសារនៃកិច្ចព្រមព្រៀងស្តីពីកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍប្រកបដោយនិរន្តរភាពនៃអាងទន្លេមេគង្គ សម្រាប់ការបង្កើត និងចាប់ផ្តើមនៃគណៈកម្មការទន្លេមេគង្គ និងបានបង្កើត MRC ដូចមានចែងនៅក្នុងជំពូកទី៤ នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ។

មាត្រា៩នៃកិច្ចព្រមព្រៀងនេះ បញ្ជាក់អំពីសេរីភាពនៃនាវាចរណ៍ នៅក្នុងទន្លេមេគង្គ។ គេបានយល់ថា មាត្រា៩ បញ្ជាក់អំពីនយោបាយទូទៅ និង មានពុំមានអាជ្ញាធរស្របច្បាប់ណាមួយឡើយ លុះត្រាតែមានការយល់ព្រមអនុវត្តយ៉ាងពិតប្រាកដ នៅក្នុងកិច្ចព្រមព្រៀងឯទៀតៗ។ MRC បានជំរុញការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក តាមកម្មវិធីនាវាចរណ៍ តាំងពីឆ្នាំ២០០៤។

(៣). អាស៊ាន

បណ្តាប្រទេសអាស៊ាន បានកសាងលិខិតុបករណ៍មួយចំនួន ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន ដូចជាកិច្ចព្រមព្រៀងក្របខ័ណ្ឌអាស៊ាន ស្តីពីការសំរួលទំនិញឆ្លងកាត់ ឆ្នាំ១៩៩៨។

៨.១.៣ នីតិវិធីឆ្លងកាត់ព្រំដែន

(១). ការិយាល័យត្រួតពិនិត្យនៅព្រំដែន

អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើតការិយាល័យត្រួតពិនិត្យនៅព្រំដែន បានធ្វើឡើងនៅថ្ងៃទី២៩ ខែកក្កដា ឆ្នាំ២០០១។

(២). សេវាចេញចូលតែមួយ

មានការិយាល័យសេវាចេញចូលតែមួយ នៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស Manhattan នៅបាវិត។ ការិយាល័យត្រួតពិនិត្យនេះ មានការិយាល័យសាខាមួយចំនួននៃក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា គយ កាំកុងត្រូល និងក្រសួងការងារ និងផ្តល់នូវសេវារដ្ឋចាំបាច់ទាំងអស់សម្រាប់ក្រុមហ៊ុនជួលដីតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនោះ។

ផ្អែកតាមការធ្វើបទសម្ភាសន៍ជាមួយអាជ្ញាធរពាក់ព័ន្ធ មានផែនការដើម្បីអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យរួមគ្នារវាងគយកម្ពុជា និងគយវៀតណាម នៅប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យព្រំដែនបាវិត-ម៉ុកបាយ។ ប៉ុន្តែ ពេលវេលាចាប់ផ្តើម នៅមិនទាន់សំរេចនៅឡើយ។

(៣). បែបបទនៅព្រំដែនតាមទន្លេមេគង្គ

ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ដែលក្នុងនោះ ព្រំដែនដែលត្រូវឆ្លងកាត់ ត្រូវមានបែបបទមួយចំនួន ដូចជា មេបញ្ជាការកំពង់នាវា មន្ត្រីគយ និងអន្តោប្រវេសន៍។ ការបំពេញបែបបទ ត្រូវមានរយៈពេលប្រមាណ ២ម៉ោង និងរាំងស្ទះដល់ប្រសិទ្ធិភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក។ ម៉ោងធ្វើការ មានពីម៉ោង ៧ព្រឹក ទៅម៉ោង ៥ល្ងាច គឺ មិនដល់ ២៤ម៉ោងទេ ហើយប្រសិនបើនាវា(លើកលែងតែនាវាដឹកអ្នកដំណើរ) មកដល់ព្រំដែននៅក្រោយពេលម៉ោង ៥ល្ងាច នោះនាវាចាំបាច់ត្រូវរង់ចាំរហូតដល់ពេលព្រលឹមបន្ទាប់ ដើម្បីបំពេញបែបបទ។ តារាងខាងក្រោមនេះ បង្ហាញពីឯកសារបែបបទ ដែលត្រូវបញ្ជូនទៅការិយាល័យនីមួយៗ។

តារាង ៨.១.៣ *បញ្ជីឯកសារបែបបទ*

ឯកសារ	មេបញ្ជាការកំពង់នាវា	គយ	អន្តោប្រវេសន៍
ប្រតិវេទន៍ទូទៅនៃការមកដល់ General Declaration of Arrival	ច្បាប់ដើម ១ច្បាប់	ច្បាប់ដើម ១ច្បាប់	ច្បាប់ដើម ១ច្បាប់
ប្រតិវេទន៍ទូទៅនៃការចេញដំណើរ General Declaration of Departute	ច្បាប់ដើម ១ច្បាប់	ច្បាប់ចំឡង ១ច្បាប់	ច្បាប់ដើម ១ច្បាប់
ឯកសារជំរះបែបបទកំពង់ផែចុងក្រោម Last Port Clearance Paper	ច្បាប់ដើម ១ច្បាប់		
បញ្ជីនាវិក Crew List	ច្បាប់ដើម ១ច្បាប់	ច្បាប់ចំឡង ២ច្បាប់	ច្បាប់ចំឡង ២ច្បាប់
បញ្ជីទ្រព្យនាវិក Crew Effect List		ច្បាប់ចំឡង ២ច្បាប់	
បញ្ជីនាវាភ័ណ្ឌ Shipstore List		ច្បាប់ចំឡង ២ច្បាប់	
បញ្ជីសូន្យ Nil List		ច្បាប់ចំឡង ២ច្បាប់	
បញ្ជីទំនិញគ្រោះថ្នាក់ DG List		ច្បាប់ចំឡង ២ច្បាប់	
បញ្ជីប្រតិវេទន៍ទំនិញ Cargo Declaration List		ច្បាប់ចំឡង ២ច្បាប់	
បញ្ជីរាយនាមទំនិញនាំចេញ Export Cargo Manifest		ច្បាប់ចំឡង ២ច្បាប់	
សន្លឹកឯកសារផ្ទេរ Document Transfer Sheet		ច្បាប់ចំឡង ២ច្បាប់	

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

ផ្អែកតាមសេចក្តីព្រាងពិធីសារ ដែលអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងហាណូយឆ្នាំ១៩៩៨ មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យ អាចសំរេចលុប ចោលការឈប់នៅតាមព្រំដែន និង ធ្វើបែបបទនៅត្រឹមតែវង់តាវ ឬ នៅកំពង់ផែគោលដៅប៉ុណ្ណោះ។ ហេតុនេះ ការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពនៅពេលអនាគត តាមទន្លេមេគង្គ អាចជាក្តីសង្ឃឹម ដោយសារបែបបទ ដែលកាន់តែងាយឡើង។

៨.២ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវថ្នល់

ដោយផ្អែកលើស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា និង បណ្តាប្រទេសជិតខាង ការអភិវឌ្ឍផ្លូវជាតិលេខ១ និង ផ្លូវជាតិលេខ៥ មានអាទិភាពខ្ពស់បំផុត ដើម្បីជំរុញលើកកំពស់សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា តាមរយៈការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់។ ផ្លូវជាតិ លេខ១-ភ្នំពេញ-បាវិត (ជាប់នឹងព្រំដែនវៀតណាម) ដែលភ្ជាប់ទីក្រុងភ្នំពេញទៅវៀតណាមភាគខាងត្បូង។ ផ្លូវជាតិ លេខ៥- ភ្នំពេញ-ប៉ោយប៉ែត (ជាប់នឹងព្រំដែនថៃ) ដែលភ្ជាប់ភាគខាងលិចប្រទេសកម្ពុជានឹងថៃ។

បន្ថែមលើនេះ ការអភិវឌ្ឍផ្លូវជាតិលេខ៧ និងផ្លូវជាតិលេខ៤៨ មានអាទិភាពបន្ទាប់ សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនឆ្លង កាត់ព្រំដែន។ ផ្លូវជាតិលេខ៧ ស្គន់-ដុងក្រឡ (ជាប់នឹងព្រំដែនឡាវ) ដែលភ្ជាប់ទីក្រុងភ្នំពេញទៅឡាវ។ ផ្លូវជាតិលេខ៤៨ ចំការលួង-កោះកុង (ជាប់នឹងព្រំដែនថៃ) ដែលភ្ជាប់តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រនៃប្រទេសកម្ពុជានឹងប្រទេសថៃ។

តាមការសិក្សា " ការសិក្សាស្តីពីការអភិវឌ្ឍបណ្តាញផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងព្រះរាជណាចក្រកម្ពុជា " របស់ JICA ឆ្នាំ ២០០៦ ផ្លូវជាតិទាំងបួននេះ ស្ថិតនៅក្នុងដំណាក់កាលសាងសង់ ដូចជា ការពង្រីកផ្លូវ និង ការលើកកំពស់ការអ៊ុតកៅស៊ូជា ដើម។

៨.៣ ស្ថានភាពនៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា និង បណ្តាប្រទេសជិតខាង

៨.៣.១ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅកម្ពុជា

(១). គំរោងវិនិយោគមានគុណវឌ្ឍន៍ (QIP) និង ការលើកទឹកចិត្តវិនិយោគទុន

នៅប្រទេសកម្ពុជា ប្រព័ន្ធផ្តល់អាជ្ញាប័ណ្ណវិនិយោគ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយច្បាប់វិនិយោគ នៅឆ្នាំ១៩៩៤ និង ត្រូវបានកែដោយច្បាប់ស្តីពីវិសោធនកម្មលើច្បាប់ស្តីពីច្បាប់វិនិយោគ ឆ្នាំ២០០៣។

នៅក្នុងប្រព័ន្ធនេះ វិនិយោគិនក្នុងស្រុក និង បរទេស អាចទទួលការលើកទឹកចិត្ត ដូចមានរៀបរាប់ខាងក្រោម នៅក្នុងករណី ដែលក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ឬ អនុគណៈកម្មាធិការវិនិយោគខេត្ត-ក្រុង បានអនុម័តជាគំរោងវិនិយោគ មានគុណវឌ្ឍន៍។ គេសង្ឃឹមថា ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា បំពេញតួនាទីជាសេវាច្រកចេញចូលតែមួយ សម្រាប់វិនិយោគិន ទាំងអស់ និងទទួលនូវរាល់អាជ្ញាប័ណ្ណចាំបាច់នានាពីក្រសួងពាក់ព័ន្ធក្នុងនាមបេក្ខជនវិនិយោគ។ ថ្មីៗនេះ ឧស្សាហកម្ម ដែល មានទិសដៅនាំចេញសំលៀកបំពាក់ បានរៀបចំឡើងតាមប្រព័ន្ធនេះ។

ការលើកទឹកចិត្តសម្រាប់គំរោងវិនិយោគមានគុណវឌ្ឍន៍ មានដូចខាងក្រោម :

ក. ការលើកលែងប្រាក់ចំណេញ ឬ បញ្ញត្តិពិសេស (ការជំរើស)

ខ. ការលើកលែងពន្ធនាំចេញ ១០០%

គ. ការនាំចូលដោយគ្មានពន្ធគយ។

(២). តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស

ប្រព័ន្ធតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស បានដាក់បញ្ចូលនៅខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៥។ គំរោងវិនិយោគមានគុណវឌ្ឍន៍ ដែលស្ថិតនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស អាចទទួលការលើកទឹកចិត្ត ដូចជាគំរោងវិនិយោគមានគុណវឌ្ឍន៏ឯទៀតៗដែរ នៅក្នុងច្បាប់ស្តីពីការធ្វើវិសោធនកម្មលើច្បាប់ស្តីពីច្បាប់វិនិយោគ និង អនុវត្តច្រកចេញចូលតែមួយ ដែលជាការសង្ឃឹម ដើម្បីកាត់បន្ថយពេលវេលា ការចំណាយ និង នីតិវិធីយ៉ាងច្រើន ពាក់ពន្ធនឹងការរៀបចំ និងដំណើរការនៃគំរោង។

តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ចាំបាច់ត្រូវមានផ្ទៃដីលើសពី ៥០ហ.ត ដែលមានតំបន់ឧស្សាហកម្មទូទៅ(GIZ) និង/ឬ តំបន់កែច្នៃនាំចេញ(EPZ)។ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនីមួយៗ ត្រូវមានតំបន់ផលិតកម្ម ដែលមានតំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី តំបន់សេវា។ល។ អាគារការិយាល័យគ្រប់គ្រង និង ការិយាល័យរដ្ឋបាលតំបន់ និង ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចាំបាច់ទាំងអស់ ត្រូវបង្កើតឡើង។ តំបន់កែច្នៃនាំចេញ និង តំបន់ពាណិជ្ជកម្មសេរី ត្រូវមានរបងការពារ។

អង្គការរដ្ឋដែលទាក់ទងនឹងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ជាគណៈកម្មាធិការតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសកម្ពុជា(CSEZB) ដែលបានបង្កើតឡើងនៅក្នុងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៏កម្ពុជា ដើម្បីផ្តល់សេវាច្រកចេញចូលតែមួយ។ គណៈកម្មាធិការនេះ រៀបចំរដ្ឋបាលតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស នៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនីមួយៗ ដែលចាត់ទុកជាអង្គការផ្តល់សេវាច្រកចេញចូលតែមួយនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។

លើសពីនេះ គណៈកម្មាធិការដោះស្រាយបញ្ហាតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស(SEZTSC) បានបង្កើតឡើងនៅក្នុងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៏កម្ពុជា ដើម្បីដោះស្រាយជាបន្ទាន់នូវបញ្ហានានា នៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដែលមិនស្ថិតនៅក្នុងរដ្ឋបាលតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ឬ គណៈកម្មាធិការតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសកម្ពុជា។

ម្យ៉ាងវិញទៀត អ្នកអភិវឌ្ឍន៏ និងអ្នកគ្រប់គ្រងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ក៏មានតួនាទីសំខាន់ ដើម្បីថែរក្សាសន្តិសុខតំបន់មួយចំនួន សម្រាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស នៅក្នុងតំបន់ទីតាំងល្អៗ និង ដើម្បីកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចាំបាច់នានា ដូចជាទីតាំងរោងចក្រ ផ្លូវ អគ្គិសនី ទឹក ការិយាល័យរដ្ឋបាល និងប្រគល់នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងនេះទៅក្រុមហ៊ុនជួលដីតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនានាទៅតាមតម្លៃប្រកួតប្រជែង។ អ្នកអភិវឌ្ឍន៏ និងអ្នកគ្រប់គ្រងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ក៏មានតួនាទីដ៏សំខាន់ណាស់ដែរ ដើម្បីជំរុញឱ្យមានទំនាក់ទំនងល្អរវាងអង្គការរដ្ឋនានា ដូចជាក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៏កម្ពុជា និងក្រុមហ៊ុនជួល។ អ្នកអភិវឌ្ឍន៏ និងអ្នកគ្រប់គ្រងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស គួររៀបចំឱ្យមានសេវាច្រកចេញចូលតែមួយពិតប្រាកដដែលត្រូវផ្តល់ឱ្យទៅក្រុមហ៊ុនជួលនោះ។

អ្នកអភិវឌ្ឍន៏ ហាក់ដូចជាមានផែនការកសាងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសប្រមាណជា ១៤តំបន់។ ភាគច្រើននៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសទាំងនេះ ត្រូវគ្រោងឡើងនៅជិតព្រំដែនជាប់នឹងប្រទេសវៀតណាម ឬ ប្រទេសថៃ ឬ នៅតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រមានលក្ខណៈសមស្រប សម្រាប់ក្រុមហ៊ុនដែលមានទិសដៅនាំចេញ។ នៅក្នុងចំណោមតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដែលបានគ្រោង

ឡើងនៅក្នុងតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ តំបន់ខ្លះស្ថិតនៅជុំវិញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសខ្លះទៀត ត្រូវបានគ្រោងឡើងរួមគ្នាជាមួយនឹងការកសាងកំពង់ផែថ្មី បើទោះបីជាលទ្ធភាពសំរេចបាននៃផែនការនោះ មិនមានកំរិតខ្ពស់ក៏ដោយ។ នៅក្នុងពេលនេះ មានតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសតែមួយគត់ គឺ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស Manhattan បានចាប់ដំណើរការរបស់ខ្លួន។ ហេតុនេះ ក៏នៅមិនទាន់ច្បាស់នៅឡើយថា តើតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសទាំងអស់ នឹងរួមចំណែកចំពោះការទាក់ទាញវិនិយោគបរទេសដោយផ្ទាល់ តាមរយៈសេវាច្រកចេញចូលតែមួយ ដែលមានគុណភាពខ្ពស់ ឬ មិនរួមចំណែកឡើយ។

តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស Manhattan ដែលជាតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសតែមួយគត់កំពុងដំណើរការនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ បង្កើតឡើងដោយក្រុមហ៊ុន Manhattan Development Co. Ltd នៅបាវិត ជាប់នឹងព្រំដែនប្រទេសវៀតណាម បើទោះបីជាតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនេះ មិនទាន់បានយល់ព្រមដោយក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍ក៏ដោយ។ គិតមកដល់ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ២០០៧ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនេះ មានអ្នកជួលចំនួន៣លើផ្នែកទោចក្រយាន្តប្រណាំង គ្រឿងខ្មៅ និងស្បែកជើង និងផ្តល់ការងារប្រមាណ ១.៣៥០នាក់។ រដ្ឋបាលតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស មានសាខានៅក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម គយកាំកុងត្រូល និងការិយាល័យការងារ និង ផ្តល់នូវសេវាច្រកចេញចូលតែមួយដល់ក្រុមហ៊ុនជួលនានា។ គុណសម្បត្តិនៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនេះ គឺថាតំបន់នេះស្ថិតនៅជិត(ប្រមាណ៨០គ.ម) ទៅទីក្រុងហូជីមិញ ដែលមានតម្លៃជួលដីថោកខ្លាំង និងមានការផ្គត់ផ្គង់អគ្គីសនីជាប្រចាំពីប្រទេសវៀតណាម ។

៨.៣.២ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅប្រទេសជិតខាង

បណ្តាប្រទេសអាស៊ីអគ្នេយ៍ ដូចជាប្រទេសថៃ ម៉ាឡេស៊ី និងវៀតណាមជាដើម បានបង្កើតនូវតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដើម្បីជំរុញឱ្យមានវិនិយោគផ្ទាល់បរទេស។ ប្រទេសចិន ក៏បង្កើតតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ ដើម្បីបង្កើតជាមូលដ្ឋានអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងទីផ្សារសេដ្ឋកិច្ច។ ការលើកទឹកចិត្ត ដែលរួមមានការអនុគ្រោះពន្ធ និង ការបង្កលក្ខណៈងាយលើនីតិវិធីនានា ជាទូទៅត្រូវបានផ្តល់ដល់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសទាំងអស់នេះ។ ករណីនៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដែលបានធ្វើទុកជាមុន នៅប្រទេសវៀតណាម និង ថៃ មានដូចខាងក្រោម :

(១). តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅប្រទេសវៀតណាម

ក. ស្ថានភាពនៃប្រព័ន្ធលើកទឹកចិត្តវិនិយោគនៅប្រទេសវៀតណាម

នៅប្រទេសវៀតណាម ប្រព័ន្ធតំបន់ឧស្សាហកម្មវៀតណាម និង តំបន់កែច្នៃនាំចេញ ត្រូវបានបង្កើតឡើងនៅពាសពេញប្រទេស ដើម្បីទាក់ទាញការវិនិយោគផ្ទាល់បរទេស និង ការវិនិយោគក្នុងស្រុក ចាប់តាំងពីឆ្នាំ១៩៩១មក។ នៅក្នុងប្រព័ន្ធនេះ ទីតាំងឧស្សាហកម្មចំនួនប្រមាណ ១៥០កន្លែង ដែលមានផ្ទៃដីសរុប ៣២.០០០ហ.ត បានបង្កើតឡើង និងរួមចំណែកយ៉ាងធំដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចវៀតណាម ដោយបានបញ្ចូលនូវគំរោងវិនិយោគផ្ទាល់បរទេសចំនួន ២៥០ គំរោង ដែលមានទុនវិនិយោគចំនួន ២៤.០០០លាន USD និង គំរោងក្នុងស្រុកចំនួន ២.៧០០គំរោង ដែលមានទុនវិនិយោគ ចំនួន ៩.០០០លាន USD។

នៅក្នុងពេលជាមួយគ្នានេះ ច្បាប់វិនិយោគទុនថ្មី ដែលកំណត់អំពីតំបន់លើកទឹកចិត្តវិនិយោគ និង វិស័យវិនិយោគ

ក៏បានដាក់ចូលជាធរមាន។ តំបន់ឧស្សាហកម្ម តំបន់កែច្នៃនាំចេញ។ល។ ត្រូវបានលើកទឹកចិត្ត។ មានចំនួនតំបន់ឧស្សាហកម្មលើសពី ១០០តំបន់ ដើម្បីទាក់ទាញក្រុមហ៊ុននានា ដែលមានជំនាញលើផលិតកម្មឧស្សាហកម្ម និង ក្រុមហ៊ុនគាំទ្រ ដែលផ្តល់នូវសេវាដល់ផលិតកម្មឧស្សាហកម្មនោះ។ តំបន់កែច្នៃនាំចេញ ក៏បានបង្កើតឡើងផងដែរ នៅទីក្រុងហាណូយ ទីក្រុងហៃហ្វុង ទីក្រុងហូជីមិញ ទីក្រុងដាណាង។ល។ ដើម្បីទាក់ទាញក្រុមហ៊ុនកែច្នៃនានា ដែលមានជំនាញលើផលិតផលនាំចេញ និងក្រុមហ៊ុនគាំទ្រនានា ដែលផ្តល់នូវសេវាដល់ការផលិតនាំចេញ និងសកម្មភាពនាំចេញ។

ខ. ឧទ្យានឧស្សាហកម្មវៀតណាម-សឹង្ហបុរី

ឧទ្យានឧស្សាហកម្មវៀតណាម-សឹង្ហបុរី (VSIP) ដែលស្ថិតនៅជាយក្រុងហូជីមិញ បានចាប់ផ្តើមដំណើរការនៅឆ្នាំ ១៩៩៦ ដែលជាទីតាំងឧស្សាហកម្មដំបូងបង្អស់ នៅប្រទេសវៀតណាម។ VSIP បានចាប់ផ្តើមដោយផ្អែកលើកិច្ចព្រមព្រៀងរវាងនាយករដ្ឋមន្ត្រីនៃប្រទេសវៀតណាម និងប្រទេសសឹង្ហបុរី។ VSIP មានលក្ខណៈស្រដៀងនឹងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ លើចំណុចដូចខាងក្រោម :

- ជាគំរោងមួយនៃគំរោងទីតាំងឧស្សាហកម្មដំបូងបំផុត នៅក្នុងបណ្តាប្រទេសឧស្សាហកម្មចុងក្រោយ នៃតំបន់អាស៊ាន។
- គំរោង ដែលជួយដោយរដ្ឋាភិបាលបរទេស។

ហេតុនេះ ករណីនៃសេវារបស់ VSIP ជាឧទាហរណ៍ដ៏ល្អ សម្រាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ស្ថានភាពរបស់ VSIP មានរៀបរាប់នៅខាងក្រោម។

ក្រុមហ៊ុនចំរុះឧទ្យានឧស្សាហកម្មវៀតណាម-សឹង្ហបុរី ដែលអ្នកអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិករ VSIP បានបង្កើតឡើងជាក្រុមហ៊ុនចំរុះរវាងក្រុមហ៊ុនជាតិសឹង្ហបុរី ដែលមានភាគហ៊ុន ៥១%នៃមូលធន ដែលដឹកនាំដោយសហគ្រាសសាធារណៈ SembCorp និងសហគ្រាសរដ្ឋវៀតណាម ដែលមានភាគហ៊ុន ៤៩%នៃមូលធន។ នៅដំណាក់កាល VSIP ទី១ លើផ្ទៃដី ៥០០ហ.ត ដែលស្ថិតនៅចំងាយ ១៧គ.ម ពីទីក្រុងហូជីមិញ បានបើកឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការនៅឆ្នាំ១៩៩៦។ ប៉ុន្តែ ទោះជាយ៉ាងក៏ដោយ ក៏ដំណាក់កាល VSIP ទី១ មានលទ្ធភាពត្រឹមតែបង្ហាញអ្នកជួលមួយចំនួនប៉ុណ្ណោះ នៅមុនឆ្នាំ២០០០ ដោយសារចំណែកនៃវិបត្តិហិរញ្ញវត្ថុអាស៊ី។ ក្រោយមកនោះ ការវិនិយោគផ្ទាល់បរទេសនោះទៅប្រទេសវៀតណាម ចាប់ផ្តើមបង្កើនល្បឿន ហើយ VSIP បច្ចុប្បន្ននេះ មានអ្នកជួលពេញ។ ៧០%នៃគំរោងជួល VSIP នៅក្នុងដំណាក់ទី១ កំពុងដំណើរការហើយ។ វិនិយោគទុនសរុបនៃគំរោងកំពុងដំណើរការ មានប្រមាណ ១១.៥០០ លានUSD។ ចំនួននិយោជិតនៃគំរោងទាំងនេះ មានប្រហែល ៤១.០០០នាក់។

(២). តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅប្រទេសថៃ

ក. ស្ថានភាពនៃប្រព័ន្ធលើកទឹកចិត្តវិនិយោគនៅប្រទេសថៃ

ឧទ្យានឧស្សាហកម្មចំនួនលើសពី ៥០កន្លែង ត្រូវបានបង្កើតឡើង ដើម្បីទទួលការលើកទឹកចិត្តនៅប្រទេសថៃ។ គណៈកម្មការវិនិយោគ(BOI) កំណត់អំពីវិស័យវិនិយោគដែលត្រូវមានការលើកទឹកចិត្ត និងផ្តល់នូវការលើកទឹកចិត្តដល់គំរោងទាំងឡាយណា ដែលបំពេញតាមបទដ្ឋាននៃវិស័យនីមួយៗ និងអំពីចំនួននៃប្រាក់វិនិយោគទុន។ល។ ការលើកទឹក

ចិត្តខុស១គ្នានៅក្នុងតំបន់នីមួយ១នៅក្នុងតំបន់ទាំងបួន។ គណៈកម្មការវិនិយោគទុន ផ្ដល់នូវការលើកទឹកចិត្តដ៏សម្បូរសធមិ ដល់តំបន់ដាច់ស្រយាលពីទីក្រុងបឹងកកដោយមានគោលបំណងដើម្បីការអភិវឌ្ឍដោយតុល្យាភាពនៅក្នុងប្រទេសទាំងមូល។

ខ. ទីតាំងឧស្សាហកម្មឡាមចាបាង

ទីតាំងឧស្សាហកម្មឡាមចាបាង ដែលស្ថិតនៅជាប់ក្រោយកំពង់ផែឡាមចាបាង បានបង្កើតឡើងនៅឆ្នាំ១៩៩២ ដែលនៅក្នុងពេលជាមួយគ្នានឹងការបង្កើតកំពង់ផែនេះដែរ។ អ្នកអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិករ នៃទីតាំងនេះ ជាអាជ្ញាធរទីតាំងឧស្សាហកម្មថៃ(IEAT)។ ទីតាំងឧស្សាហកម្មឡាមចាបាង មានលក្ខណៈស្រដៀងនឹងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដូចជា ស្ថិតនៅជាប់ ឬ នៅក្នុងកំពង់ផែនេះ និងឆ្ងាយពីទីរាជធានី។

ទោះបីជា មានត្រឹមតែអ្នកជួលមួយចំនួនតូចនៅដើមឆ្នាំដំបូងក៏ដោយ ក៏ចំនួនអ្នកជួល បានកើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់ តាមការលូតលាស់របស់កំពង់ផែ។ ការជួល បានជួលពេញ នៅឆ្នាំ២០០៤។

(៣). សេចក្ដីសង្ខេបនៃករណីជឿនលឿនជាមុននៅប្រទេសបណ្ដាប្រទេសជិតខាង

សេចក្ដីសង្ខេបនៃរបកគំហើញករណីនានានៅកំពង់ផែប្រទេសវៀតណាម និងថៃ មានដូចខាងក្រោម :

ក. តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស បានបង្កើតឡើងនៅជាប់នឹងកំពង់ផែកុងតេន័រសមុទ្រ ដែលមានជំរៅជ្រៅ ដូចជា កំពង់ផែកៃម៉េប និងកំពង់ផែឡាមចាបាង។

ខ. ទីតាំងឧស្សាហកម្ម ដែលមានទំហំ ៥០០ហ.ត ត្រូវបានកសាងឡើងជាជំហានដំបូង។

គ. ជំហានដំបូងនៃការកសាងតំបន់ឧស្សាហកម្ម គឺលំបាកណាស់ ពីព្រោះក្រុមហ៊ុនបរទេស ស្ទាក់ស្ទើរដើម្បីជំរុញជាមុននូវការអភិវឌ្ឍប្រទេសដែលពុំអាចដឹងបាន។ តាមលទ្ធផល មានអ្នកជួលមួយចំនួនតូចប៉ុណ្ណោះក្នុងរយៈពេលច្រើនឆ្នាំ។ ប៉ុន្តែ បើទោះជាយ៉ាងនេះក្ដី ក៏ចំនួនអ្នកជួល បានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ហើយទីតាំងឧស្សាហកម្ម ដែលមានផ្ទៃដីសរុប ៥០០ហ.តនោះ ក៏មានអ្នកជួលពេញ ក្រោយពីលើកកំពស់ការគោរព ទទួលស្គាល់លើទីតាំងនោះ ថាជាតំបន់វិនិយោគ ដែលមានការចាប់អារម្មណ៍។

ឃ. ដើម្បីឱ្យទីតាំងឧស្សហកម្មដំបូងទទួលបានជោគជ័យ ការគាំទ្រយ៉ាងពេញទំហឹង នៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌមួយ ដែលមានស្ថេរភាព គឺជាការចាំបាច់។ នៅក្នុងករណីនៃឧទ្យានឧស្សាហកម្មវៀតណាម-សឹង្ហបុរី រដ្ឋាភិបាលទាំងពីរ បានជួយដល់គំរោងការនេះ។

ង. ចំនួនកុងតេន័រនាំចេញពីទីតាំងឧស្សហកម្ម ដែលមានផ្ទៃដី ៥៧០ហ.ត មាន ២.៥០០ ទៅ ៣.៥០០ TEU ក្នុងមួយខែ នៅក្នុងករណីនៃទីតាំងឧស្សាហកម្មឡាមចាបាង។

ច. ពុំមានវិស្វកម្មភាពពាក់ព័ន្ធនឹងការរៀបចំទំនាក់ទំនងរវាងកំពង់ផែ និងទីតាំងឧស្សាហកម្មនៅជាប់១នោះ នៅក្នុងប្រទេសវៀតណាមនិងប្រទេសថៃទេ។ ហេតុនេះ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ អាចមានគុណសម្បត្តិ ប្រសិនបើមានការរៀបចំទំនាក់ទំនងជិតស្និត ត្រូវបានបង្កើតឡើងរវាងកំពង់ផែនេះនិងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។

ជំពូកទី ៩
បញ្ហានៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង កំពង់ផែ

៩.១ បញ្ហានៃនាវាចរណ៍សមុទ្រ

យោងតាមជំពូកទី៤ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងជំពូកទី៧ ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃឧស្សាហកម្មនាវា នៅបណ្តាប្រទេសជិតខាង បញ្ហាទាំងឡាយ និងវិធានការទប់ទល់ដែលអាចធ្វើទៅបានសម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ ត្រូវមានសង្ខេបនៅក្នុងតារាងនានា ដូចខាងក្រោម ។

៩.១.១ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ក្រុមហ៊ុននាវា ផ្លូវប្រតិបត្តិការ និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ

យោងតាមការកត់សំគាល់ ដែលធ្វើឡើងដោយក្រុមសិក្សា ចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រពីក្រុងព្រះសីហនុ ទៅឆ្នេរសមុទ្រខាងលិចរបស់សហរដ្ឋអាមេរិក មានប្រមាណ ២០% ខ្ពង់ជាងកំពង់ផែធំៗ នៃបណ្តាប្រទេសជិតខាង។ ការចំណាយខ្ពស់ នឹងមានន័យថា ក្រុងព្រះសីហនុ មិនអាចជាច្រកទ្វារ នៅក្នុងបណ្តាញកុងតេន័រសកលោកបានឡើយ ។

បញ្ហា	វិធានការ
លើកកំពស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទៅកាន់ស្ថានភាពច្រកចេញចូល ។	អភិវឌ្ឍន៍រួមគ្នានៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែនេះ ។ ការប្រឹងប្រែងយ៉ាងខ្លាំងសំរាប់ការលក់របស់កំពង់ផែ ។
ការលើកកំពស់កំពង់ផែភ្នំពេញ ដើម្បីឱ្យមានការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រតាមទីក្រុងហូជីមិញ ។	សេវារាល់ថ្ងៃក្នុងមួយសប្តាហ៍ ។ ប្រើប្រាស់នាវា ដែលមានទំហំធំៗ ។
ការពឹងផ្អែកលើក្រុមហ៊ុនភស្តុភារបរទេស ។ ពុំមានភ្នាក់ងារលក់របស់កម្ពុជា ។ ឧស្សាហកម្មរូបវ័ន្ត (អ្នកផ្ញើ/អ្នកទទួលទំនិញ) ពុំអាចទាក់ទងដោយផ្ទាល់ទៅក្រុមហ៊ុននាវា ។	ការលើកកំពស់ក្រុមហ៊ុនភស្តុភារឯកជន ។ ការជំរុញភ្នាក់ងារបញ្ជូនទំនិញ ភ្នាក់ងារនាវា និង ភ្នាក់ងារលក់ ។ ការកាត់បន្ថយអត្រាកុងតេន័រទទេ ។
ការបង្កើតការដឹកជញ្ជូនផលិតផលប្រេង និងទំនិញចាក់ធារ ដែលគួរជឿជាក់បាន ។	ការលើកទឹកចិត្តកិរិតជាតិប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព សម្រាប់នាវា ដែលប្រើប្រាស់ដោយកម្ពុជា ។

៩.១.២ គយ កាំកុងត្រូល និងអន្តោប្រវេសន៍

កាំកុងត្រូល ជាស្ថាប័នកម្ពុជាតែមួយគត់ ដែលទទួលខុសត្រូវចំពោះការត្រួតពិនិត្យគុណភាពទំនិញនៅតាមព្រំដែន ។

បើទោះជាការត្រួតពិនិត្យគុណភាព មានសារៈសំខាន់ក៏ដោយ ក៏ការត្រួតពិនិត្យលើរាល់មុខទំនិញទាំងអស់ មិនមែនជាការចាំបាច់ឡើយ ឬ មិនសមស្របចំពោះទស្សនៈនៃប្រសិទ្ធិភាពឡើយ ។

បញ្ហា	វិធានការ
ការត្រួតពិនិត្យទ្វេដងនៅព្រំដែន ដោយគយ និងកាំកុងត្រូល	គួរប្រើប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យគុណភាពដែលមានប្រសិទ្ធិភាពជាង
ការអនុវត្តប្រព័ន្ធហានិយភ័យថ្មីរបស់កម្ពុជា ដោយ IIFG ទៅក្នុងប្រព័ន្ធសន្តិសុខបរិបទនីយភណ្ឌផែ	ការដឹងអំពីការគ្រប់គ្រងចង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ នៅក្នុងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ ក៏ដូចជាក្នុងកិច្ចការសន្តិសុខ

៩.១.៣ រដ្ឋបាល រចនាសម្ព័ន្ធ និងការកសាងច្បាប់នាវាចរណ៍

បញ្ហា	វិធានការ
ការកសាងក្របនាវាចរណ៍សមុទ្រ។ ការកសាងបទប្បញ្ញត្តិសុវត្ថិភាពនាវា។ ការផ្តល់សច្ចាប័នអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ។ ការពិនិត្យឡើងវិញលើទំនាក់ទំនងរវាងច្បាប់ជាតិ និងអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ។	ការទទួលយកអ្នកជំនាញ។ ការអនុវត្តតាមក្រមដែលមានការទទួលស្គាល់ជាលក្ខណៈអន្តរ ជាតិ ដូចជា UNDP/IMO ។ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការអាស៊ាន ឬ ថ្នាក់តំបន់សម្រាប់គោលការណ៍រួម។

៩.១.៤ ការចុះបញ្ជីនាវា និងការត្រួតពិនិត្យ

ជាការសំខាន់ ត្រូវរៀបចំនូវផែនការណាមួយ ដែលមានស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវ ចំពោះការអនុវត្តការចុះបញ្ជី និង អធិការកិច្ច។ ការចុះបញ្ជីនាវាផ្តល់សញ្ជាតិខ្មែរជាលក្ខណៈអន្តរជាតិរបស់ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា បានបណ្តាលឱ្យមាន ស្ថានភាពមិនល្អ និង បង្កើតឡើងនូវការភ័ន្តច្រឡំ នៅក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ។ ការសំរេចចិត្ត ដែលមានលក្ខណៈជានយោបាយច្រើន គឺជាការចាំបាច់បន្ទាន់។

បញ្ហា	វិធានការ
ការចុះបញ្ជីនាវា មិនបានអនុវត្តត្រឹមត្រូវ។	ការកសាងសមត្ថភាពរបស់អធិការនាវា។ ការប្រើប្រាស់សង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវា ។
ការចុះបញ្ជីជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ត្រួតត្រាដោយគណៈកម្មាធិការគ្រប់គ្រងការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិកម្ពុជា។	ការសំរេចចិត្ត មានលក្ខណៈជានយោបាយច្រើន។

៩.១.៥ កិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយបណ្តាប្រទេសជិតខាង

ការអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យដោយរដ្ឋកំពង់ផែ វិធានការរុករក និងសង្គ្រោះ និងវិធានការបង្ការការបំពុលដោយប្រេង គឺជាបញ្ហាធំរួមសម្រាប់បណ្តាប្រទេសទាំងអស់របស់អាស៊ាន។ ប្រទេសកម្ពុជា ប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាម កំពុងរៀបចំការអនុវត្តដែលមានលក្ខណៈជាកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ។

បញ្ហា	វិធានការ
ការត្រួតពិនិត្យដោយរដ្ឋកំពង់ផែ	ការចូលរួមក្នុងអនុស្សរណៈតូក្យូ
កង្វះខាតឋបនីយភណ្ឌសម្រាប់ការរុករក និងសង្គ្រោះ	មជ្ឈមណ្ឌលសំរបសំរួលថ្នាក់តំបន់ ។ ការផ្តល់ជំនួយលើ GMDSS
ការបង្ការការបំពុលដោយប្រេង	កម្មវិធីក្របខ័ណ្ឌរបស់កម្ពុជា ថៃ និងវៀតណាម

៩.១.៦ នាវិក

គុណវឌ្ឍន៍ និងការចុះបញ្ជីនាវិក នៅតែជាបញ្ហាមិនទាន់ដោះស្រាយនៅឡើយ ។ មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវិក បានបើកប្រើប្រាស់នៅឆ្នាំ២០០៦ ដោយសហការជាមួយប្រទេសប៊ែលស៊ិកសម្រាប់បណ្តុះបណ្តាលនាយនាវិក ។ ប្រទេសកម្ពុជា ក៏មានក្តីសង្ឃឹម នៅក្នុងការបង្កើនលទ្ធភាពការងារ សម្រាប់យុវៈជំនាន់ក្រោយ ។ ការផ្តល់កម្មករជានាវិក សម្រាប់ទីផ្សារនាវិកសកលលោក គួរតែជាឱកាសល្អមួយ ។

បញ្ហា	វិធានការ
ពុំមានកំណត់ត្រាអំពីចំនួននាវិកកម្ពុជា ។ ពុំមានប្រព័ន្ធចុះបញ្ជី និងផ្តល់វិញ្ញាបនប័ត្រប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពសម្រាប់នាវិកកម្ពុជាឡើយ ។	ការទទួលយកអ្នកជំនាញ ។ ការយល់ដឹងទូទៅអំពីមុខជំនាញដែលចាំបាច់នៅក្នុងនាវាចរណ៍ផ្លូវទន្លេ ។
ស្ថាប័នបណ្តុះបណ្តាលនាវិក	មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ បានបើកឡើងនៅឆ្នាំ ២០០៦ ។
កង្វះខាតសំភារៈបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង	ការផ្តល់ជំនួយលើសំភារៈបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង
ការបណ្តុះបណ្តាលកម្មករនាវា	ការបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាល

៩.១.៧ បញ្ហាពាក់ព័ន្ធនឹងនាវាចរណ៍សមុទ្រឯទៀតៗ

បញ្ហា	វិធានការ
ការអភិវឌ្ឍផែស្ងួត	ក្តីសង្ឃឹមថានឹងមានប្រតិបត្តិការខ្នាតធំ និងដែលភ្ជាប់ជាមួយនឹងរថភ្លើង
រោងជាង និងការជួសជុលកុងតេន័រ	ក្តីសង្ឃឹមថានឹងមានរោងជាង និងការជួសជុលកុងតេន័រខ្នាតធំ

៩.២ បញ្ហានៃវិស័យកំពង់ផែ

ដោយសារលទ្ធផលនៃការលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ច និងកំណើនសកម្មភាពឧស្សាហកម្មនៅកម្ពុជា ទំនិញនាំចូល និងនាំចេញ ចូលចេញប្រទេសកម្ពុជា នឹងកើនឡើងបន្ថែមទៀត ។ ផ្អែកតាមស្ថានភាពនេះ វិស័យកំពង់ផែ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា នឹងត្រូវបំពេញតួនាទីដ៏សំខាន់ និងជាកំលាំងនាំមុខមួយនៃសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ។

ចលនាដ៏សំខាន់នៅក្នុងវិស័យកំពង់ផែកម្ពុជា រួមមានស្ទ័យភាពដែលកំពុងតែផ្តល់ឱ្យកំពង់ផែធំៗពីរ ភាពជឿន

ឿននៅក្នុងការបង្កើនសមត្ថភាពរបស់កំពង់ផែ និងការចូលរួមរបស់វិស័យឯកជនដែលកាន់តែរីកឡើងៗ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ស្ថានភាពអន្តរជាតិ ដែលស្ថិតនៅជុំវិញកំពង់ផែនៅប្រទេសកម្ពុជា ក៏កំពុងផ្លាស់ប្តូរផងដែរ។ ឧទាហរណ៍ កំពង់ផែសមុទ្រជំរៅជ្រៅៗ ដែលកំពុងត្រូវកសាងនៅប្រទេសវៀតណាម។

ហេតុនេះហើយ វិស័យកំពង់ផែនៅកម្ពុជា ស្ថិតនៅក្នុងចំណុចមួយ ដែលគេគប្បីត្រូវសំរេចអំពីទិសដៅជាមូលដ្ឋាននៃការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ។

បញ្ហាបច្ចុប្បន្ននេះ ដែលកំពុងជួបប្រទះចំពោះវិស័យកំពង់ផែកម្ពុជា ត្រូវបានពិនិត្យដោយផ្អែកលើទស្សនៈប្រសិទ្ធិភាពនៃសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ការជំរុញលើកទឹកចិត្តការលូតលាស់ផ្នែកឧស្សាហកម្មតួនាទីសមស្របក្នុងការចែកចាយការដឹកជញ្ជូនទំនិញជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ការបែងចែកតួនាទីរបស់រដ្ឋ និងឯកជន នៅក្នុងវិស័យកំពង់ផែ ការគោរពតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ការកសាងច្បាប់ បទប្បញ្ញត្តិ និងស្ថានប័ន និងការកសាងសមត្ថភាព។

តារាង ៩.២.១ *បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈប្រសិទ្ធិភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រជាលក្ខណៈអន្តរជាតិស្តីពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ*

បញ្ហា	វិធានការ
ការថយចុះនៃទំនិញតាមកំពង់ផែ	ការលើកកំពស់ចំណាយ និងសេវា។ ការអនុវត្តការលើកទឹកចិត្តកំពង់ ផែ
ការប្រមូលការចូលនាវាកុងតេន័រ	ការកើនឡើងនូវចំនួននាវាដែលចូលផែ និងការរៀបចំឡើងវិញនូវការចូលរបស់នាវានៅថ្ងៃបន្ត
ខ្សែមេ មិនចូលផែ	ការលើកកំពស់ការទំនាក់ទំនងជាមួយខ្សែមេ
ប្រសិទ្ធិភាពទាបនៅក្នុងប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ	ការដាក់ចូលនៃប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពដោយប្រព័ន្ធទំនើប
នីតិវិធីកំពង់ផែស្មុគ្រស្មាញ	ការដាក់ចូលនៃនីតិវិធីកំពង់ផែដែលបង្រួបបង្រួមហើយ
រយៈពេលរង់ចាំរថយន្តដឹកនៅក្នុង ឬ នៅជិតកំពង់ផែ យូរ	ការប្រើប្រាស់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពនៃតំបន់កំពង់ផែ និងការលើកកំពស់កែលំអ នៅក្នុងកំពង់ផែ
ការត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខមិនគ្រប់គ្រាន់នៃកុងតេន័រនាំចេញ	ការបំពាក់ស្កែននែរកុងតេន័រថ្មី
ការខ្វះខាតនៃឋបនីយភណ្ឌ/តំបន់ ឆ្លើយតបនឹងការលើកដាក់ទំនិញ ថ្មី និងការស្នើឱ្យរក្សាទុកទំនិញ	ការកែលំអឋបនីយភណ្ឌដែលចាំបាច់នានា
កង្វះខាតនៃទីលានអ្នកដំណើរ និងការមិនងាយស្រួលសម្រាប់អ្នកដំណើរ	ការកែលំអទីលានអ្នកដំណើរ
ការកំរិត លើការប្រើប្រាស់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព និងការអភិវឌ្ឍ តំបន់កំពង់ផែនេះ នាពេលអនាគត	ការប្រើប្រាស់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពនៃតំបន់កំពង់ផែ
សារៈសំខាន់នៃការទំនាក់ទំនងពតិមាន នៅក្នុងចំណោមវិស័យសាធារណៈ និងឯកជន ដែលពាក់ពន្ធនឹងកំពង់ផែ	ការបង្កើតស្ថាប័នអចិន្ត្រៃយ៍សម្រាប់ជំរុញលើកកំពស់កំពង់ផែ
ការប្រកួតប្រជែងជាមួយកំពង់ផែភ្នំពេញ	យុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ ដែលផ្តល់នូវគុណសម្បត្តិអតិបរមានៃកំពង់ផែសមុទ្រ ។

តារាង ៩.២.២ *បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈប្រសិទ្ធិភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រជាលក្ខណៈអន្តរជាតិស្តីពីកំពង់ផែភ្នំពេញ*

បញ្ហា	វិធានការ
កំណើនយ៉ាងឆាប់នៃទំនិញកុងតេន័រ	បង្កើនសមត្ថភាពនៃការលើកដាក់កុងតេន័រ
ការដាក់ទំនិញដឹកតាមនាវានៅកំពង់ផែទឹកជ្រៅនៅវៀតណាម	ការលើកកំពស់ទំនាក់ទំនងជាមួយខ្សែរមេ
ការចាំបាច់នៃការជីករក្សាឃ្លងជាប្រចាំ	ការអនុវត្តជីករក្សាប្រឡាយ
ប្រសិទ្ធិភាពទាបនៅក្នុងការលើកដាក់កុងតេន័រ	ការបំពាក់ឧបករណ៍លើកដាក់កុងតេន័រ
នីតិវិធីកំពង់ផែស្មុគ្រស្មាញ	ការដាក់ចូលនូវនីតិវិធីកំពង់ផែដែលបង្រួបបង្រួមហើយ
ការត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខមិនគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់កុងតេន័រនាំចេញ និងនាំចូល	ការបំពាក់ស្កេនន័រកុងតេន័រ
ការចង្អៀតនៃផែចំណត និងការខ្វះខាតនៃតំបន់កំពង់ផែ	ការកែលំអទីធ្លារកុងតេន័រ
ការចង្អៀតនៃផ្លូវថ្នល់នៅជិតកំពង់ផែ	ការកែលំអផ្លូវថ្នល់នៅទីក្រុងភ្នំពេញ
សារៈសំខាន់នៃការទំនាក់ទំនងពតិមាននៅក្នុងចំណោមវិស័យសាធារណៈ និងឯកជន ដែលទាក់ទងនឹងកំពង់ផែ	ការបង្កើតស្ថាប័នអចិន្ត្រៃយ៍ សម្រាប់ការលើកកំពស់កំពង់ផែ
ការប្រកួតប្រកួតប្រជែងជាមួយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ	យុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ ដែលផ្តល់ដល់កំពង់ផែនូវទីតាំងដ៏មានប្រយោជន៏

***តារាង ៩.២.៣** បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃការជំរុញសកម្មភាពឧស្សាហកម្ម ស្តីពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ*

បញ្ហា	វិធានការ
ខ្សែរមេ មិនចូលផែ	ការលើកកំពស់ទំនាក់ទំនងទៅកាន់ខ្សែរមេ
ការប្រមូលការចូលនាវាកុងតេន័រ	ការបង្កើនចំនួននាវាចូលផែ និងការរៀបចំថ្លៃចូលបន្ត
ប្រភេទផ្សេងៗនៃការចំណាយ ដែលដាក់នៅលើការនាំចេញ និងការនាំចូលតាមកំពង់ផែ	ការរៀបចំថ្លៃឈ្នួលប្រកបដោយការប្រកួតប្រជែង
គុណសម្បត្តិនៃពេលវេលា និងការចំណាយ ដោយសារទីតាំងដាច់ស្រយាលនៃឧស្សាហកម្ម	ការកែលំអលក្ខខ័ណ្ឌស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់
ការខ្វះខាតនៃឋបនីយភណ្ឌ/តំបន់ ដែលស្របនឹងការស្នើពីឧសស្សាហកម្ម នៅតំបន់ដាច់ស្រយាល	ការកែលំអឋបនីយភណ្ឌផែ
ការខ្វះខាតនៃឋបនីយភណ្ឌ/តំបន់ ដែលដាក់ឧស្សាហកម្មថ្មីដោយមានទំនាក់ទំនងផ្ទាល់ ជាមួយកំពង់ផែ	ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ សម្រាប់ឧស្សាហកម្មដែលទាក់ទងនឹងកំពង់ផែ
កំរិតទាបនៃឧស្សាហាភាវូបនិយកម្ម នៅក្នុងតំបន់ជិតកំពង់ផែ	ការជំរុញឱ្យមានទីតាំងឧស្សាហកម្មនៅជិតកំពង់ផែ
ពុំមានឧស្សាហកម្មដែលមានទំនាក់ទំនងផ្ទាល់ជាមួយកំពង់ផែ	ការបង្កើតតំបន់ស្នូលឧស្សាហកម្មនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសរបស់កំពង់ផែ

***តារាង ៩.២.៤** បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃការជំរុញសកម្មភាពឧស្សាហកម្មស្តីពីកំពង់ផែភ្នំពេញ*

បញ្ហា	វិធានការ
ការផ្ទុកទំនិញដឹកតាមនាវាំនៅកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅ	ការលើកកំពស់ទំនាក់ទំនងជាមួយខ្សែមេ
ការកំរិតសមត្ថភាពនាវាចរណ៍នៅទន្លេមេគង្គ	ការកែលំអលក្ខខ័ណ្ឌនាវាចរណ៍
ប្រភេទផ្សេងៗនៃការចំណាយ ដែលដាក់នៅលើការនាំចេញ និងការនាំចូលតាមកំពង់ផែ	ការរៀបចំថ្លៃឈ្នួលប្រកបដោយការប្រកួតប្រជែង
កង្វះខាតឋបនីយភណ្ឌផែសម្រាប់ទំនិញចាក់ធារ	ការកែលំអឋបនីយភណ្ឌផ្ទេរ-ផ្ទុកទំនិញចាក់ធារ
កង្វះខាតកន្លែងរក្សាទុកកុងតេន័រ	ការកែលំអទីធ្លារកុងតេន័រ
កង្វះខាតទីកន្លែងពង្រីកកំពង់ផែ ដែលតភ្ជាប់ពីទីតាំងបច្ចុប្បន្ន	ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែតំបន់ថ្មី

***តារាង ៩.២.៥** បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃតួនាទីបែងចែករវាងការដឹកជញ្ជូនផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវសមុទ្រ*

បញ្ហា	វិធានការ
ការចាំបាច់ ដើម្បីលើកកំពស់ការប្រកួតប្រជែងជាមួយការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់	យន្តការ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងសំណើររបស់គយ
ការចាំបាច់ ដើម្បីលើកកំពស់មុខងារកំពង់ផែ ដើម្បីផ្តល់នូវគុណសម្បត្តិជាអតិបរមានៃការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ	ការស្រាវជ្រាវ និងការលើកកំពស់កំពង់ផែ
កង្វះខាតឋបនីយភណ្ឌផែ សម្រាប់ទំនិញ ដែលមានគុណសម្បត្តិ នៅក្នុងការដឹកជញ្ជូផ្លូវសមុទ្រ	ការពង្រីកឋបនីយភណ្ឌផែ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងការកើនឡើងនៃទំនិញ

***តារាង ៩.២.៦** បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃតួនាទីវិស័យសាធារណៈ និងឯកជន*

បញ្ហា	វិធានការ
ការអភិវឌ្ឍ និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែឯកជន មិនឆ្លើយតបនឹងស្តង់ដារសកលលោក	ការគ្រប់គ្រងដ៏សមស្របនៃវិស័យឯកជន នៅក្នុងស្ថាប័នបច្ចុប្បន្ន
ការចាំបាច់នៃការព្រមព្រៀងលើតួនាទីបែងចែករវាងកំពង់ផែស្វយ័ត និងកំពង់ផែឯកជន	ការបង្កើតនយោបាយកំពង់ផែជាតិ
កង្វះខាតនៃប្រព័ន្ធរដ្ឋបាលកំពង់ផែ ដែលគ្រប់គ្រងកំពង់ផែសមុទ្រឯកជន	ការបង្កើតប្រព័ន្ធរដ្ឋបាលកំពង់ផែសម្រាប់កំពង់ផែឯកជន
ប្រព័ន្ធសំរបសំរួលមិនគ្រប់គ្រាន់ រវាងគំរោងនានា ដែលធ្វើឡើងដោយវិស័យឯកជន និងនយោបាយកំពង់ផែជាតិ	ការបង្កើតប្រព័ន្ធរដ្ឋបាលកំពង់ផែទូទៅ

***តារាង ៩.២.៧** បញ្ហាបច្ចុប្បន្នដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ*

បញ្ហា	វិធានការ
កង្វះវិធានការទល់នឹងភាពអាសន្នប្រេងកំពប់	ការបង្កើតប្រព័ន្ធសម្រាប់ភាពអាសន្នប្រេងកំពប់
ការពន្យាពេលរៀបចំច្បាប់ជាតិស្តីពីសន្តិសុខកំពង់ផែ	ការលើកកំពស់រដ្ឋបាលស្តីពីសន្តិសុខកំពង់ផែ
កង្វះខាតទំរង់ការសម្រាប់ធ្វើឱ្យនីតិវិធីកំពង់ផែមានលក្ខណៈងាយ	ការផ្តល់សច្ចាប័នលើសន្ធិសញ្ញា និងការបង្កើតច្បាប់ជាតិ

តារាង ៩.២.៨ *បញ្ហាបច្ចុប្បន្ន ស្តីពីរដ្ឋបាលកំពង់ផែ និងទំរង់ច្បាប់*

បញ្ហា	**វិធានការ**
ប្រព័ន្ធរដ្ឋបាលកំពង់ផែស្មុគ្រស្មាញ	ការបង្កើតប្រព័ន្ធសមស្របសម្រាប់រដ្ឋបាលកំពង់ផែ
កង្វះខាតនៃនយោបាយកំពង់ផែជាតិ	ការរៀបចំបង្កើតនយោបាយកំពង់ផែជាតិ
ការលំបាកក្នុងការឆ្លើយតបនឹងទស្សនៈវិស័យកំពង់ផែទៅក្នុងការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ	ការបង្កើតស្ថាប័នស្តីពីការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ
ការចាំបាច់សម្រាប់នយោបាយកំពង់ផែ ដែលស្របនឹងនយោបាយអភិវឌ្ឍដែនដី និងសេដ្ឋកិច្ច	ការបង្កើតប្រព័ន្ធសំរបសំរួលនៅក្នុងបណ្តាផែនការ និងនយោបាយដែលពាក់ព័ន្ធនានា
កង្វះខាតពតិមាន/ទិន្នន័យទូទាំងប្រទេស ស្តីពីសកម្មភាពកំពង់ផែ	ការបង្កើតប្រព័ន្ធស្ថិតិកំពង់ផែ

ជំពូកទី ១០
ការព្យាករណ៍សេចក្ដីត្រូវការ និង បញ្ហារយៈពេលវែង

១០.១ ទំរង់ការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គម (ទិសដៅឆ្នាំ : ២០២០)

ចំនួនប្រជាជន និងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប ត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាតារាងទិសដៅសម្រាប់ការព្យាករណ៍សេចក្ដីត្រូវការក្នុងការដឹកជញ្ជូនក្នុងដែនម៉ាក្រូ។ តារាងទិសដៅទាំងនេះ បានដកស្រង់ពីរបាយការណ៍របស់គំរោងសិក្សា" ការសិក្សាស្ដីពីការអភិវឌ្ឍបណ្ដាញផ្លូវថ្នល់នៅក្នុងព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា "របស់ JICA ឆ្នាំ២០០៦ ដែលតទៅនេះមាន ឈ្មោះថា " ការសិក្សាបណ្ដាញផ្លូវថ្នល់ "។

១០.១.១ អត្រាលូតលាស់នៃចំនួនប្រជាជន និងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប

(១). ចំនួនប្រជាជន

ការព្យាករណ៍ចំនួនប្រជាជន ត្រូវផ្អែកតាមរបាយការណ៍ "ចំនួនប្រជាជនដែលបានកែប្រែលើកទី១ សម្រាប់ប្រទេសកម្ពុជា ១៩៩៨-២០២០ " (វិទ្យាស្ថានស្ថិតិជាតិ ឆ្នាំ២០០៥) និងត្រូវគិតនៅក្នុងការសិក្សាបណ្ដាញផ្លូវថ្នល់ដូចខាងក្រោម :

តារាង ១០.១.១ *ការព្យាករណ៍ចំនួនប្រជាជន*

ឆ្នាំ	២០០៥	២០១០	២០១៥	២០២០
ចំនួនប្រជាជន	១៣.៣៥០	១៤.៧៣២	១៦.២៦១	១៧.៩៤៥
អត្រាលូតលាស់មធ្យមប្រចាំឆ្នាំ		២.១%	២.១%	១.៩%

ប្រភព: *ការសិក្សាស្ដីពីបណ្ដាញផ្លូវថ្នល់ ឆ្នាំ ២០០៦*

(២). ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប

នៅក្នុងការសិក្សាបណ្ដាញផ្លូវថ្នល់ ៦% ត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាអត្រាលូតលាស់ រហូតដល់ឆ្នាំ២០១០ ដែលជាការព្រាងទុករបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។ សម្រាប់រយៈពេលពីឆ្នាំ២០១៥ ទៅ ឆ្នាំ២០២០ តម្លៃ ៦.៩% និង ៧.៨% ដែលខ្ពស់ជាងតម្លៃព្រាងទុករបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុបន្តិច ត្រូវយកមកប្រើប្រាស់ ពីព្រោះការព្រាងទុករបស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ មានតម្លៃទាបជាងនិន្នាការព្រាងទុក។

***តារាង ១០.១.២** អត្រាលូតលាស់ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប*

វិស័យ	អត្រាលូតលាស់ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប			
	២០០៤-០៥(ពិត)	២០០៩-១០	២០១៤-១៥	២០១៩-២០
ការព្រាងទុកជានិន្នាការ	៧,៧%	៨,២%	៩,៤%	១០,៦%
ការព្រាងទុករបស់ក្រសួងស.ហិរញ្ញវត្ថុ	៧,៧%	៦,០%	៦,៤%	៦,៤%
ការព្រាងទុកស្មើឡើង	៧,៧%	៦,០%	៦,៩%	៧,៨%
វិស័យទី១	-២,០%	៣,៨%	៣,៨%	៣,៨%
វិស័យទី២	១៦,១%	៧,២%	៨,០%	១០,០%
វិស័យទី៣	៩,២%	៧,១%	៨,០%	៨,០%

***ប្រភព:** ការសិក្សាស្តីពីបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ ឆ្នាំ ២០០៦*

១០.១.២ ទំរង់ការអនាគតនៃចំនួនប្រជាជន និងផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប

អត្រាលូតលាស់នៃចំនួនប្រជជន និង ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប សម្រាប់ការព្យាករណ៍សេចក្តីត្រូវការដឹកជញ្ជូនក្នុងដែនម៉ាក្រូ មានកំណត់នៅខាងក្រោម។ តម្លៃផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប នៅឆ្នាំ២០០៥ នៅក្នុងការសិក្សាបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ត្រូវជំនួសដោយទិន្នន័យថ្មីទៀត ដែលបានដកស្រងចេញពីសៀវភៅស្ថិតិប្រចាំឆ្នាំកម្ពុជា ឆ្នាំ២០០៦ (វិទ្យាស្ថានស្ថិតិជាតិ ឆ្នាំ ២០០៦)។

***តារាង ១០.១.៣** ទំរង់ការសេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមកិច្ចអនាគត*

ឆ្នាំ	២០០៥(ឆ្នាំមូលដ្ឋាន)		២០១០		២០២០	
ចំនួនប្រជាជន (ពាន់)	១៣.៣៥០	១,០០	១៤.៧៣២	១,១០	១៧.៩៤៥	១,៣៤
ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (កោដរៀល)	២៥.៣៥០	១,០០	៣៤.២២៣	១,៣៥	៦៩.២០៦	២,៧៣
ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប (លានដុល្លា)	៦.១៩៥		៨.៤២៥		១៧.០៣៧	

***ប្រភព:** ការសិក្សាស្តីពីបណ្តាញផ្លូវថ្នល់ឆ្នាំ ២០០៦ និងសៀវភៅស្ថិតិប្រចាំឆ្នាំកម្ពុជាឆ្នាំ២០០៦*

១០.២ ការព្យាករណ៍សេចក្តីត្រូវការដឹកជញ្ជូន

១០.២.១ ការព្យាករណ៍ទំនិញកុងតេន័រ

ចំពោះទំនិញដាក់តាមកុងតេន័រ អត្រាលូតលាស់នៃទំនិញ ខ្ពង់ជាងអត្រាលូតលាស់ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប នៅក្នុងបណ្តាប្រទេសជិតខាង នាពេលថ្មីៗនេះ។ គេបានកំណត់យកមេគុណ ១,៨០ សម្រាប់ករណីកំរិតខ្ពស់ និង ១,២០ សម្រាប់ករីណីកំរិតទាប ដោយផ្អែកលើស្ថានភាពនៅក្នុងបណ្តាប្រទេសជិតខាង និង ១,៥០ ដែលជាចំនួនមធ្យមនៃករណីកំរិតខ្ពស់ និងករណីកំរិតទាប សម្រាប់ករណីកំរិតជាកណ្តាល។

តារាង ១០.២.១ *ទំនាក់ទំនិងរវាងអត្រាលូតលាស់ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប និង អត្រាលូតលាស់ទំនិញកុងតេន័រ*

ប្រទេស	ទំនិញនៅកំពង់ផែ GDP	២០០១	២០០៥	អត្រាលូតលាស់ (%)	មេគុណ
ថៃ	ឡាំចាបាង (TEU)	២.៣១២.៤៣៨	៣.៧៦៥.៩៦៧	១៣,0	១,១៦
	GDP (USD)	១១៥.៥៣៦	១៧៦.២២២	១១,២	-
វៀតណាម	ហូជីមិញ (TEU)	៧៧៤.០១០	១.៩១១.០១៦	២៥,៤	២,00
	GDP (USD)	៣២.៦៨៥	៥២.៨៣២	១២,៧	-

ប្រភព: *Containerisation International Web Site, JETRO Web Site*

តារាង ១០.២.២ *អត្រាលូតលាស់ទំនិញកុងតេន័រ*

ប្រភេទទំនិញ		មេគុណ	២០០៥	២០១០	២០២០
ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុប		-	១,00	១,៣៥	២,៧៣
ទំនិញតាមកុងតេន័	ខ្ពស់	១,៨0	១,00	១,៧0	៥,៨២
	មធ្យម	១,៥0	១,00	១,៥៦	៤,៤0
	ទាប	១,២0	១,00	១,៤៣	៣,៣១

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់JICA*

តារាង ១០.២.៣ *ការព្យាករណ៍ទំនិញកុងតេន័រ*

ប្រភេទទំនិញ	ករណី	២០០៥		២០១០		២០២០	
កុងតេន័ (TEU)	ខ្ពស់	២៤១.៤២២	១,00	៤១0.៤១៧	១,៧0	១.៤0៥.0៧៦	៥,៨២
	មធ្យម	២៤១.៤២២	១,00	៣៧៦.៦១៨	១,៥៦	១.0៦២.២៥៧	៤,៤0
	ទាប	២៤១.៤២២	១,00	៣៤៥.២២៣	១,៤៣	៧៩៩.១0៧	៣,៣១

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់JICA*

១០.២.២ ការកំណត់កុងតេន័រទំនិញ

(១). ផ្លូវសម្រាប់ពិចារណា

មានផ្លូវផ្សេងៗគ្នាចំនួនបី ដែលត្រូវពិចារណា ដូចខាងក្រោម :

ផ្លូវទី១: កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (តាមផ្លូវជាតិលេខ៤ រួមទាំងកំពង់ផែឯកជនផង)

ផ្លូវទី២: កំពង់ផែហូជីមិញ (តាមកំពង់ផែភ្នំពេញ និងទន្លេមេគង្គ)

ផ្លូវទី៣: កំពង់ផែហូជីមិញ (តាមផ្លូវជាតិលេខ១ និង ប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យបាវិត)។

(២). ការកំណត់តាមគំរូលេខ

ការកំណត់ទំនិញ រវាងផ្លូវលេខ១ លេខ២ និងលេខ៣ ត្រូវធ្វើឡើងដោយប្រើប្រាស់ប្រូបាបជំរើសប្រភេទ។ ប្រូបាបជំរើស p^{rs}_k សម្រាប់ផ្លូវ k នៃគូ OD (r, s) មានបង្ហាញទៅតាមរូបមន្តខាងក្រោម :

$$p_k^{rs} = \frac{\exp\left(-\theta \cdot C_k^{rs}\right)}{\sum_{k' \in K_{rs}} \exp\left(-\theta \cdot C_{k'}^{rs}\right)}$$

K_{rs} ជាផ្លូវសម្រាប់ដឹកជញ្ជូន r-s និង C^{rs}_k ជាចំណាយដែលបានប្រើប្រាស់ (រហូតដល់ ១.000 JPY) សម្រាប់ផ្លូវ k នៃការដឹកជញ្ជូន r-s។ ការចំណាយដែលបានប្រើប្រាស់ រួមមានទាំងការចំណាយតាមពេលវេលា ដែលទាក់ទងនឹងពេលវេលាដឹកជញ្ជូន និងការចំណាយឧបសគ្គ ដែលទាក់ទងនឹងឧបសគ្គសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូន។ ការចំណាយឧបសគ្គ ត្រូវគ្រោងឡើងដើម្បីបង្ហាញឡើងវិញនូវស្ថានភាពកំណត់ប្រាកដនៅឆ្នាំមូលដ្ឋាន។

នៅលើកដំបូង ការកំណត់រវាងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (ផ្លូវលេខ១) និង កំពង់ផែហូជីមិញ (ផ្លូវលេខ២ និងលេខ៣) ត្រូវគិតពិចារណា។ បន្ទាប់មក សម្រាប់កំពង់ផែហូជីមិញ ការកំណត់រវាងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ (ផ្លូវលេខ២) និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ (ផ្លូវលេខ៣) ត្រូវពិចារណា។

ក. ការកំណត់រវាងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (ផ្លូវលេខ១) និងកំពង់ផែហូជីមិញ (ផ្លូវលេខ២ និងលេខ៣) ភ្នំពេញ និងឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងលិចរបស់សហរដ្ឋអាមេរិក ត្រូវប្រើប្រាស់ជាគំរូធម្មតាមួយនៃគូ OD។ មូលហេតុដែលគូរនេះត្រូវយកមកប្រើប្រាស់ គឺថា សហរដ្ឋអាមេរិក ជាដៃគូពាណិជ្ជកម្មដ៏លើសលុបមួយ ហើយគូរនេះ នឹងមានប្រសិទ្ធិភាពអនុវត្តជាធម្មតា តាមរយៈប្រតិបត្តិការទីលាន Cai Mep-Thi Vai។ ពេលវេលាដឹកជញ្ជូននៅឆ្នាំមូលដ្ឋាន ត្រូវមាន ២៦ថ្ងៃ សម្រាប់ផ្លូវលេខ១ និង ២៩ថ្ងៃ សម្រាប់ផ្លូវលេខ២ និងលេខ៣។ សម្រាប់ឆ្នាំ២០២០ ពេលវេលាដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ផ្លូវលេខ២ និងលេខ៣ ត្រូវផ្លាស់ប្តូរមក២២ថ្ងៃវិញ ដោយគិតតាមកការចូលដោយផ្ទាល់របស់នាវាមេនៃខ្សែមេ Asia- North America ទៅទីលាន Cai Mep-Thi Vai។

លទ្ធផលខុសគ្នារវាងកំណែទំរង់ថ្មីនៃនាវាចរណ៍ និងកំពង់ផែ មានករណីកំរិតខ្ពស់ មធ្យម និងទាប។ ចំពោះករណីកំរិតខ្ពស់ ការចំណាយកំពង់ផែ មាន ៥០% និងការចំណាយនាវា មាន ១០% សម្រាប់ផ្លូវលេខ១។ ចំពោះករណីកំរិតទាប ពុំមានការកាត់បន្ថយចំណាយសម្រាប់ផ្លូវលេខ១ទេ។ ចំពោះករណីកំរិតមធ្យម ការចំណាយកំពង់ផែមានត្រឹម ៥០% ប៉ុណ្ណោះ។

***តារាង ១០.២.៤** ប្រូបាបនៃការជ្រើសរើសផ្លូវ (ផ្លូវលេខ១ និងផ្លូវលេខ២ និងលេខ៣)*

	២00៥	២0២0 ខ្ពស់ (១*)	២0២0 មធ្យម (២*)	២0២0 ទាប (៣*)
ផ្លូវលេខ ១: ភ្នំពេញ-សីហនុ-ឆ្នេរខាងលិចអាមេរិក	៨៧.៥%	៧៧.២%	៧៣.២%	៦១.៨%
ផ្លូវលេខ២ និង២:ភ្នំពេញ-ហូជីមិញ-ឆ្នេរខាងលិចអាមេរិក	១២.៥%	២២.៨%	២៦.៨%	៣៨.២%

***ប្រភព:** ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

(១*) - ការចំណាយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ៥០% ការចំណាយនាវាំនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ៩០% និងផ្លូវលេខ២ និងលេខ៣ ពី២៥ថ្ងៃ មក ២២ថ្ងៃ ។

(២*) - ការចំណាយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ៥០% ផ្លូវលេខ២ និងលេខ៣ ២៥ថ្ងៃ មក២២ថ្ងៃ

(៣*) - ផ្លូវលេខ២ និងលេខ៣ ២៥ថ្ងៃ មក២២ថ្ងៃ ។

ខ. ការកំណត់រវាងទន្លេមេគង្គ (ផ្លូវលេខ២អា) និងផ្លូវជាតិលេខ១ (ផ្លូវលេខ៣អា)ភ្នំពេញ និងហូជីមិញ ត្រូវប្រើប្រាស់ជាគូរ OD ។ ផ្លូវដែលមានឈ្មោះថ្មី ២អា និង៣អា ដោយសារតែផ្លូវទាំងនោះ ជាផ្នែកមួយ នៃផ្លូវលេខ២ និងផ្លូវលេខ៣ ។ ពេលវេលាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវលេខ២អា នៅឆ្នាំ២០២០ នឹងត្រូវថយចុះ ពី៤៨ម៉ោង រហូតដល់២៤ម៉ោង បើសិនជានាវាចរណ៍នៅពេលយប់ នៅតាមទន្លេមេគង្គ នៅទឹកដីវៀតណាម អាចប្រព្រឹត្តទៅបាន ។ ពេលវេលាដឹកជញ្ជូន នៅផ្លូវលេខ៣អា នៅឆ្នាំ២០២០ នឹងមិនមានការផ្លាស់ប្តូរឡើយ ពីព្រោះមានការថយចុះនៃការកែលំអផ្លូវជាតិលេខ១ និងការកសាងស្ពានឆ្លងទន្លេមេគង្គទី២ នឹងត្រូវមានតុល្យភាពគ្នា ដោយការពង្រីកផ្លូវពីទីក្រុងហូជីមិញទៅតំបន់ Cai Mep-Thi Vai ។ ការចំណាយឧបសគ្គ នៅផ្លូវលេខ៣អា នៅឆ្នាំ២០២០ នឹងមានប្រមាណ ៥០% ពីព្រោះនីតិវិធីសំរបសំរួលការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ ដូចជាកិច្ចព្រមព្រៀងទ្វេភាគីស្តីពីការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ បាននឹងកំពុងរីកចំរើននាពេលថ្មីៗនេះ ។

តារាង ១០.២.៥ *ប្រូបាបនៃការជ្រើសរើសផ្លូវ (ផ្លូវលេខ២អា និងផ្លូវលេខ៣អា)*

	២០០៥	២០២០(១*)
ផ្លូវលេខ ២អា: ភ្នំពេញ-មេគង្គ-ហូជីមិញ	៨៩.៤%	៧១.២%
ផ្លូវលេខ៣អា: ភ្នំពេញ-ផ្លូវជាតិលេខ១-ហូជីមិញ	១០.៦%	២៨.៨%

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់JICA*

(១*) - ពេលវេលាផ្លូវលេខ២អា ៤៨ម៉ោង ទៅ ២៤ម៉ោង ការចំណាយឧបស័គ្គផ្លូវលេខ៣អា ៥០% ។

ផ្អែកលើប្រូបាបជំរើសខាងលើ ការកំណត់ទំនិញដឹកតាមកុងតេន័រ ត្រូវព្យាករ ដូចខាងក្រោម ។ ការកំណត់ នៅឆ្នាំ ២០១០ នឹងត្រូវគិតតាមអាំងទែប៉ូឡាសុងជាលំដាប់ ។

តារាង ១០.២.៦ *ការព្យាករណ៍ការកំណត់ទំនិញដឹកតាមកុងតេន័រ*

ក. ការកែលំអខ្លាំងលើការអនុវត្ត-ចំណាយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

		២០០៥		២០១០		២០២០	
ករណី	ផ្លូវ.១ ក.សីហនុ(១)	២១១.១៤១	៨៧.៥%	៣៤៩.០០០	៨៥.០%	១.១២៤.០០០	៨០.០%
កំរិតខ្ពស់	ផ្លូវ.២ និង៣ ក.ហូជីមិញ	៣០.២៨១	១២.៥%	៦២.០០០	១៥.០%	២៨១.០០០	២០.០%
	ផ្លូវ.២ តាមទន្លេមេគង្គ	-	(៨៩.៤%)	៥១.០០០	(៨២.៩%)	១៩៧.០០០	(៧០.០%)
	ផ្លូវ.៣ ផ្លូវជាតិលេខ១	-	(១០.៦%)	១១.០០០	(១៧.១%)	៨៤.០០០	(៣០.០%)

	សរុប	២៤១.៤២២	១០០%	៤១០.០០០	១០០%	១.៤០៥.០០០	១០០%
ករណីកំរិតមធ្យម	ផ្លូវ.១ ក.សីហនុ(១)	២១១.១៤១	៨៧,៥%	៣២០.០០០	៨៥,០%	៨៥០.០០០	៨០.០%
	ផ្លូវ.២ និង៣ ក.ហ្វូជីមិញ	៣០.២៨១	១២,៥%	៥៧.០០០	១៥,០%	២១២.០០០	២០,០%
	ផ្លូវ.២ តាមទន្លេមេគង្គ	-	(៨៩,៤%)	៤៧.០០០	(៨២,៩%)	៤៨.០០០	(៧០,០%)
	ផ្លូវ.៣ ផ្លូវជាតិលេខ១	-	(១០,៦%)	១០.០០០	(១៧,១%)	៦៤.០០០	(៣០,០%)
	សរុប	២៤១.៤២២	១០០%	៣៧៧.០០០	១០០%	១.០៦២.០០០	១០០%
ករណីកំរិតទាប	ផ្លូវ.១ ក.សីហនុ(១)	២១១.១៤១	៨៧,៥%	២៩៣.០០០	៨៥,០%	៦៣៩.០០០	៨០.០%
	ផ្លូវ.២ និង៣ ក.ហ្វូជីមិញ	៣០.២៨១	១២,៥%	៥២.០០០	១៥,០%	១៦០.០០០	២០,០%
	ផ្លូវ.២ តាមទន្លេមេគង្គ	-	(៨៩,៤%)	៤៣.០០០	(៨២,៩%)	១១២.០០០	(៧០,០%)
	ផ្លូវ.៣ ផ្លូវជាតិលេខ១	-	(១០,៦%)	៩.០០០	(១៧,១%)	៤៨.០០០	(៣០,០%)
	សរុប	២៤១.៤២២	១០០%	៣៤៥.០០០	១០០%	៧៩៩.០០០	១០០%

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

(១) - អាចរាប់បញ្ចូលនូវទំនិញ ដែលលើកដាក់ដោយកំពង់ផែជិតខាង បើមាន ។

ខ. ការកែលំអមធ្យមលើការអនុវត្ត-ចំណាយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

		២០០៥		២០១០		២០២០	
ករណីកំរិតខ្ពស់	ផ្លូវ.១ ក.សីហនុ(១)	២១១.១៤១	៨៧,៥%	៣៣៥.០០០	៨១,៧%	៩៨៤.០០០	៧០.០%
	ផ្លូវ.២ និង៣ ក.ហ្វូជីមិញ	៣០.២៨១	១២,៥%	៧៥.០០០	១៨,៣%	៤២២.០០០	៣០,០%
	ផ្លូវ.២ តាមទន្លេមេគង្គ	-	(៨៩,៤%)	៦២.០០០	(៨២,៩%)	២៩៥.០០០	(៧០,០%)
	ផ្លូវ.៣ ផ្លូវជាតិលេខ១	-	(១០,៦%)	១៣.០០០	(១៧,១%)	១២៧.០០០	(៣០,០%)
	សរុប	២៤១.៤២២	១០០%	៤១០.០០០	១០០%	១.៤០៥.០០០	១០០%
ករណីកំរិតមធ្យម	ផ្លូវ.១ ក.សីហនុ(១)	២១១.១៤១	៨៧,៥%	៣០៨.០០០	៨១,៧%	៧៤៣.០០០	៧០.០%
	ផ្លូវ.២ និង៣ ក.ហ្វូជីមិញ	៣០.២៨១	១២,៥%	៦៩.០០០	១៨,៣%	៣១៩.០០០	៣០,០%
	ផ្លូវ.២ តាមទន្លេមេគង្គ	-	(៨៩,៤%)	៥៧.០០០	(៨២,៩%)	២២៣.០០០	(៧០,០%)
	ផ្លូវ.៣ ផ្លូវជាតិលេខ១	-	(១០,៦%)	១២.០០០	(១៧,១%)	៩៦.០០០	(៣០,០%)
	សរុប	២៤១.៤២២	១០០%	៣៧៧.០០០	១០០%	១.០៦២.០០០	១០០%
ករណីកំរិតទាប	ផ្លូវ.១ ក.សីហនុ(១)	២១១.១៤១	៨៧,៥%	២៨២.០០០	៨១,៧%	៥៥៩.០០០	៧០.០%
	ផ្លូវ.២ និង៣ ក.ហ្វូជីមិញ	៣០.២៨១	១២,៥%	៦៣.០០០	១៨,៣%	២៤០.០០០	៣០,០%
	ផ្លូវ.២ តាមទន្លេមេគង្គ	-	(៨៩,៤%)	៥២.០០០	(៨២,៩%)	១៨៦.០០០	(៧០,០%)
	ផ្លូវ.៣ ផ្លូវជាតិលេខ១	-	(១០,៦%)	១១.០០០	(១៧,១%)	៧២.០០០	(៣០,០%)
	សរុប	២៤១.៤២២	១០០%	៣៤៥.០០០	១០០%	៧៩៩.០០០	១០០%

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

(១) - អាចរាប់បញ្ចូលនូវទំនិញ ដែលលើកដាក់ដោយកំពង់ផែជិតខាង បើមាន ។

គ. ការកែលំអមធ្យមលើការអនុវត្ត-ចំណាយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

		២០០៥		២០១០		២០២០	
ករណី	ផ្លូវ.១ ក.សីហនុ(១)	២១១.១៤១	៨៧,៥%	៣២១.០០០	៧៨,៣%	៨៤៣.០០០	៦០.០%
កំរិតខ្ពស់	ផ្លូវ.២ និង៣ ក.ហ្វូជីមិញ	៣០.២៨១	១២,៥%	៨៩.០០០	២១,៧%	៥៦២.០០០	៤០,០%
	ផ្លូវ.២ តាមទន្លេមេគង្គ	-	(៨៩,៤%)	៧៤.០០០	(៨២,៩%)	៣៩៣.០០០	(៧០,០%)
	ផ្លូវ.៣ ផ្លូវជាតិលេខ១	-	(១០,៦%)	១៥.០០០	(១៧,១%)	១៦៩.០០០	(៣០,០%)
	សរុប	២៤១.៤២២	១០០%	៤១០.០០០	១០០%	១.៤០៥.០០០	១០០%
ករណី	ផ្លូវ.១ ក.សីហនុ(១)	២១១.១៤១	៨៧,៥%	២៩៥.០០០	៧៨,៣%	៦៣៧.០០០	៦០.០%
កំរិត	ផ្លូវ.២ និង៣ ក.ហ្វូជីមិញ	៣០.២៨១	១២,៥%	៨២.០០០	២១,៧%	៤២៥.០០០	៤០,០%
មធ្យម	ផ្លូវ.២ តាមទន្លេមេគង្គ	-	(៨៩,៤%)	៦៨.០០០	(៨២,៩%)	២៩៨.០០០	(៧០,០%)
	ផ្លូវ.៣ ផ្លូវជាតិលេខ១	-	(១០,៦%)	១៤.០០០	(១៧,១%)	១២៨.០០០	(៣០,០%)
	សរុប	២៤១.៤២២	១០០%	៣៧៧.០០០	១០០%	១.០៦២.០០០	១០០%
ករណី	ផ្លូវ.១ ក.សីហនុ(១)	២១១.១៤១	៨៧,៥%	២៧០.០០០	៧៨,៣%	៤៧៩.០០០	៦០.០%
កំរិត	ផ្លូវ.២ និង៣ ក.ហ្វូជីមិញ	៣០.២៨១	១២,៥%	៧៥.០០០	២១,៧%	៣២០.០០០	៤០,០%
ទាប	ផ្លូវ.២ តាមទន្លេមេគង្គ	-	(៨៩,៤%)	៦២.០០០	(៨២,៩%)	២២៤.០០០	(៧០,០%)
	ផ្លូវ.៣ ផ្លូវជាតិលេខ១	-	(១០,៦%)	១៣.០០០	(១៧,១%)	៩៦.០០០	(៣០,០%)
	សរុប	២៤១.៤២២	១០០%	៣៤៥.០០០	១០០%	៧៩៩.០០០	១០០%

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

(១) - អាចរាប់បញ្ចូលទូវទំនិញ ដែលលើកដាក់ដោយកំពង់ផែជិតខាង បើមាន ។

១០.២.៣ ការព្យាករណ៍ទំនិញមិនដឹកតាមកុងតេន័រ

ការព្យាករណ៍ទំនិញមិនដឹកតាមកុងតេន័រ មានសង្ខេបដូចខាងក្រោម :

តារាង ១០.២.៧ *ការព្យាករណ៍ទំនិញមិនដឹកតាមកុងតេន័រ (ឯកតា: តោន)*

			២០០៥(១)	២០១០	២០២០
ការនាំចូល	**ក្រុងព្រះសីហនុ**		៣០៣.៦៥៩	៧០១.២៥៩	១.៣៤០.៥៣៣
		មិនមែនប្រេង	៥៤.៥១១	៤៦៤.៩០៩	៦៦០.៣៥៩
		ស្រូវ	៧.៥៥៧	៨.៣២៣	១០.១៣៣
		ទំនិញទូទៅ	៤.៦០០	៥.០៦៤	៦.១៦៩
		ម៉ាស៊ីន	១៧.១៣៣	២៣.១៣០	៤៦.៧៧៣
		ស្ករស	៦.៨១៣	៧.៤៨៩	៩.១២៣
		ដែក	១៨.៤០៨	២៤.៨០៣	៥០.១៥៦
		ធ្យូងថ្ម	-	២៣៦.៤០០	៣៩០.០០០
		ស្រូវសាឡី	-	៥៩.៧០០	១៤៨.០០០
		ប្រេង	២៤៩.១៤៨	៣៣៦.៣៥០	៦៨០.១៧៤

	ឧកញ៉ាម៉ុង		២២១.៩១៩	២៧២.៩៩៥	៤៥៥.៦០៨
		ស្រូវ	៣៧.២១២	៤០.៩២៣	៤៩.៨៥២
		ទំនិញទូទៅ	៤៤.៣៧២	៤៨.៨០៥	៥៩.៤៥៤
		ជីរ	២៩.៨០៩	៤០.២៤២	៨១.៣៧៩
		ស្ករស	២៦.៥៥៩	២៩.២២១	៣៥.៩៥៦
		កៅស៊ូក្រាលថ្នល់	១៩.៩៨៨	២៦.៩៨៤	៥៤.៥៦៧
		ដែក	៦៣.៩៧៩	៨៦.៤២០	១៧៤.៧៦០
	ភ្នំពេញ	ប្រេង	៤៦៤.៣៦៦	៦២៦.៨៩៤	១.២៦៧.៧១៩
ការនាំចេញ	**សីហនុព្រះសីហនុ**			៥០៣.៧៨១	១.៥០១.៧៣៦
		ស៊ីម៉ង់ត៍	-	៣២៥.២៨១	១២៦.២៣៦
		ក្តារបន្ទះ	-	-	៦០២.០០០
		កុំផ្លាកកេ	-	១៧៨.៥០០	៧៧៣.៥០០
	ឧកញ៉ាម៉ុង				
		ស៊ីម៉ង់ត៍	-	៥២៥.៨០១	៣៥៩.២៨៦

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

(១) - តម្លៃឆ្នាំ២០០៥ អាចត្រូវផ្ទៀងផ្ទាត់ និង មិនសុទ្ធតែដូចនឹងទិន្នន័យស្ថិតិឡើយរហូតទេ។

១០.២.៤ ការព្យាករណ៍អ្នកដំណើរ

គេអាចសន្មត់បានថា ការមកដល់នៃអ្នកទេសចរ នឹងត្រូវមានចំនួនរហូតដល់ ២៥០.០០០នាក់ នៅឆ្នាំ២០២០ និងថា អត្រាលូតលាស់ នឹងថេរនៅក្នុងរយៈពេលនោះ ដោយផ្អែកលើករណីនៃប្រទេសថៃ។ អត្រាលូតលាស់ដូចគ្នានេះ ត្រូវកើតមានផងដែរ ចំពោះកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញ។ ដោយផ្អែកលើស្ថិតិនេះ ចំនួនអ្នកដំណើរ ក្នុងនាវាមួយគ្រឿង នឹងមាន ៤៥០នាក់ នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និង ៦០នាក់ នៅកំពង់ផែភ្នំពេញ។

តារាង ១០.២.៨ *ការព្យាករណ៍ការមកដល់នៃអ្នកទេសចរ និង ចំនួនចូលរបស់នាវា*

ឆ្នាំ	២០០៥		២០១០		២០២០	
ការមកដល់នៃអ្នកទេសចរតាមផ្លូវទឹក	១១.៩៥០	១,០០	៣២.២២៥	២,៧៩	២៥០.០៥៨	២១,៦៥
ក្រុងព្រះសីហនុ	២.៩៥០		៧.១១៥		៥៥.២០៨	
ភ្នំពេញ	៩.០០០		២៥.១១០		១៩៤.៨៥០	
ចំនួនចូលរបស់នាវា						
ក្រុងព្រះសីហនុ	៥		១៤		១០៨	
ភ្នំពេញ	១៥០		៤១៩		៣.២៤៨	

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

១០.៣ បញ្ហាអាទិភាព និងកិច្ចការ

១០.៣.១ ការកែលំអសេវានាវាចរណ៍សមុទ្រ

ដោយផ្អែកលើទំរង់ការសេដ្ឋកិច្ច និងការព្យាករណ៍អនាគតរបស់កម្ពុជា បញ្ហា និងវិធានការទប់ទល់នានា ដែលមានរៀបរាប់ដោយសង្ខេបនៅក្នុងតារាងនានា នៅក្នុងផ្នែកទី៩ នឹងត្រូវបានវាយតម្លៃ ដូចមានបង្ហាញនៅក្នុងតារាង ១០.៣.១ តាមទស្សនៈនៃសារៈសំខាន់ៗ ការប្រញាប់ និងលទ្ធភាពដែលអាចធ្វើទៅបាន។ ផែនការមេ និង ផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី នឹងត្រូវសង្ខេបដោយយោងលើតារាងនេះ។

តារាង ១០.៣.១ *ការវាយតម្លៃអំពីវិធានការនានា*

ចំណាត់ថ្នាក់	បញ្ហា	វិធានការ	សំខាន់	បន្ទាន់	លទ្ធភាព
សេវានាវាចរណ៍សមុទ្រប្រកបដោយការប្រកួតប្រជែង	ការលើកកំពស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ឱ្យទៅជាស្ថានភាពច្រកចេញចូល	ការអភិវឌ្ឍរួមគ្នារវាងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ	◎	◎	◎
		ការប្រឹងប្រែងយ៉ាងខ្លាំងសម្រាប់ការលក់ដូររបស់កំពង់ផែ	◎	◎	◎
	ការលើកកំពស់កំពង់ផែភ្នំពេញ ដើម្បីធ្វើការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រហ្វីឌឺមិញ	ថ្លៃផ្តល់សេវាសប្តាហ៍	◎	◎	○
		ការប្រើប្រាស់នាវាកាន់តែមានទំហំធំ	○		
	ការពឹងផ្អែកលើសហគ្រាសភស្តុភារបរទេស ពុំមានភ្នាក់ងារលក់ដូររបស់កម្ពុជា ឧស្សាហកម្មរួបវ័ន្តបុគ្គល (អ្នកផ្ញើ/អ្នក ទទួលទំនិញ) ពុំមានចូលទៅដល់ក្រុមហ៊ុននាវាដោយផ្ទាល់	ការលើកកំពស់ក្រុមហ៊ុនភស្តុភារឯកជន	◎	◎	○
		ការជំរុញលើកទឹកចិត្តភ្នាក់ងារបញ្ជូនទំនិញ នាវា និង លក់	◎	◎	○
	ការបង្កើតការដឹកជញ្ជូនផលិតផលប្រេង និងទំនិញចាក់ធារ ដែលគួរជឿជាក់បាន	ការលើកទឹកចិត្តជាតិប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព សម្រាប់នាវាដែលប្រើប្រាស់ដោយកម្ពុជា (នាវាដឹកប្រេង និងនាវាដឹកទំនិញចាក់ធារ)	◎	◎	○
	ការត្រួតពិនិត្យទ្វេរដង នៅព្រំដែន ដោយគយ និងកាំកុងត្រូល	ប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យគុណភាពកាន់តែប្រសើរឡើងៗ គួរត្រូវប្រើប្រាស់	◎	○	○

	ការអនុវត្តប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងហានិភ័យថ្មីរបស់កម្ពុជា ដោយ IIFG ទៅក្នុងប្រព័ន្ធសន្តិសុខកំពង់ផែ	ការយល់ដឹងអំពីការគ្រប់គ្រងចង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់ នៅក្នុងការប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ	◎	◎	○
ការកសាងច្បាប់/ការត្រួតពិនិត្យ	ការកសាងក្រុមនាវាចរណ៍សមុទ្រ ការកសាងបទប្បញ្ញត្តិសុវត្ថិភាពនាវា	ការដាក់ចូលអ្នកជំនាញ	◎	◎	◎
	ការផ្តល់សច្ចាប័នអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ការពិនិត្យឡើងវិញលើទំនាក់ទំនងរវាងបទប្បញ្ញត្តិជាតិ និងអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ	ការអនុវត្តក្រុមដែលមានការទទួលស្គាល់ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ដូចជា UNDP/IMO ជាដើម	◎	◎	◎
		កិច្ចសហប្រតិបត្តិការតំបន់ ឬ អាស៊ាន សម្រាប់វិធានរួមគ្នា	○	○	
ការត្រួតពិនិត្យ/ការចុះបញ្ជី	ការចុះបញ្ជីនាវា មិនត្រូវបានអនុវត្តត្រឹមត្រូវ ការត្រួតពិនិត្យនាវា មិនត្រូវបានអនុវត្តត្រឹមត្រូវ	ការកសាងសមត្ថភាពរបស់អធិការនាវា	○	○	
		ការប្រើប្រាស់សង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវា	○	○	○
	ការចុះបញ្ជីនាវាផ្តល់សញ្ជាតិជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ	ការសំរេចចិត្តដែលមានលក្ខណៈជានយោបាយខ្លាំង	◎	◎	◎
	កង្វះខាតស្ថាប័នអនុវត្ត	បង្កើតស្ថាប័នសម្រាប់ CSC	◎	◎	

អនុសញ្ញា	ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ	ចូលរួមក្នុងអនុស្សរណៈតូក្យូ	○	○	
	កង្វះខាតឋបនីយភណ្ឌរុករក និងសង្គ្រោះ	មជ្ឈមណ្ឌលសំរបសំរួលតំបន់	○	○	
		ការផ្តល់ជំនួយដល់ GMDSS	○	○	○
	ការបង្ការការបំពុលដោយប្រេង	កម្មវិធីក្របខ័ណ្ឌរបស់កម្ពុជា ថៃ និងវៀតណាម	○	○	○
បទប្បញ្ញត្តិនាវិក	ពុំមានកំណត់ត្រាអំពីចំនួននាវិកកម្ពុជា ពុំមានប្រព័ន្ធចុះបញ្ជី និងផ្តល់វិញ្ញាបនប័ត្រសម្រាប់នាវិកកម្ពុជា	ការដាក់ចូលអ្នកជំនាញ	○	○	○
		ការយល់ដឹងជារួមអំពីមុខជំនាញដែលចាំបាច់នៅក្នុងនាវាចរណ៍ផ្លូវទន្លេ	○	○	
ការបណ្តុះប	ការបណ្តុះបណ្តុះបណ្តាលនាយនាវិក	មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ បានបើកនៅឆ្នាំ២០០៦			

	កង្វះខាតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង	ការផ្តល់ជំនួយលើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង	○	○	○
	ការបណ្តុះបណ្តាលនាវិកជាកម្មករនាវា	ការបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាល	◎	◎	○
ពេលវែង	ការអភិវឌ្ឍផែស្ងួត	ការសង្ឃឹមលើប្រតិបត្តិការខ្នាតធំ និងដែលមានទំនាក់ទំនងជាមួយរថភ្លើង (ផែស្ងួត)	◎	◎	
	រោងជាង និង ការជួសជុលកុងតេន័រ	សង្ឃឹមថានឹងមានខ្នាតធំ	○	○	○

១០.៣.២ បញ្ហាអាទិភាព និងកិច្ចការនៃវិស័យកំពង់ផែ

មានប្រភេទផ្សេងៗគ្នានៃបញ្ហា ដែលត្រូវដោះស្រាយ នៅក្នុងវិស័យកំពង់ផែប្រទេសកម្ពុជា។ បញ្ហាជាច្រើន ទាក់ទងនឹងបញ្ហាឯទៀតៗ និងលំបាកដោះស្រាយ តាមវិធានការតែមួយណាស់។ កំពង់ផែ បំពេញមុខនាទី ជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ មិនត្រឹមតែគុណសម្បត្តិនៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផែតែមួយនោះទេ តែថែមទាំងកំពង់ផែមួយ ដែលមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងៗច្រើនទៀតផង។

ដើម្បីលើកកំពស់ការប្រកួតប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ចាំបាច់ណាស់ដែលថា វិស័យកំពង់ផែ នៅប្រទេសកម្ពុជា បង្កើតនូវយុទ្ធសាស្ត្រទូទៅ ដើម្បីលើកកំពស់ប្រតិបត្តិការ និងសេវាកំពង់ផែ។

បញ្ហានានា ដែលមានឈ្មោះនៅក្នុងជំពូកទី៩.២ មាននូវវិធានការរឹង (វិធានការរូបវន្ត) និងវិធានាការទន់ (វិធានមិនរូបវ័ន្ត) និងចែកជាការអភិវឌ្ឍ និងកែលំអកំពង់ផែ ការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ និង រដ្ឋបាលកំពង់ផែ ដើម្បីកំណត់នូវវិធានការនានា ដែលចាំបាច់ត្រូវចាត់ការ។

(១). ការអភិវឌ្ឍ និងការកែលំអកំពង់ផែ

ដើម្បីក្លាយជាមូលដ្ឋាននៃភស្តុភារជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និងសកម្មភាពឧស្សាហកម្ម កំពង់ផែ ត្រូវផ្តល់នូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផែ ដែលមានសមត្ថភាព ទំហំ និងឧបករណ៍គ្រប់គ្រាន់ ដែលជួយដល់ការលើកដាក់ទំនិញដោយរលូន សម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់ទាំងអស់។ ដោយពិចារណាឃើញថា បរិមាណទំនិញ កំពុងកើនឡើងជាមួយគ្នានឹងការលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ច ការចូលនូវនាវាធំឡើងៗ និងការបង្កើនការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធពត៌មានវិទ្យានៅក្នុងការលើកដាក់ទំនិញ នោះ កំពង់ផែ ត្រូវកសាងជាបន្ត និងកែលំអនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផែ និងឧបករណ៍របស់កំពង់ផែ។

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

ក. នយោបាយរយៈពេលវែង

យុទ្ធសាស្ត្រប្រតិបត្តិការ និងគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ ដែលជំរុញផ្តល់ជាអតិបរមានូវគុណសម្បត្តិនៃកំពង់ផែសមុទ្រនេះ ការជំរុញលើកកំពស់ឱ្យមានទីតាំងឧស្សាហកម្មនៅជិតកំពង់ផែ ការបង្កើតតំបន់ស្នូលឧស្សាហកម្មនៅតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសកំពង់ផែ ការប្រើប្រាស់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពនៃតំបន់កំពង់ផែ។

ខ. ការកែលំអឋបនីយភណ្ឌផែ

ការប្រើប្រាស់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពនៃតំបន់កំពង់ផែ ការកែលំអនៃឋបនីយភណ្ឌផែដែលចាំបាច់នានា ការកែលំអទីលានអ្នកដំណើរ ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែសម្រាប់ឧស្សាហកម្មដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកំពង់ផែ។

គ. ទីលានកុងតេន័រថ្មី

ទីលានកុងតេន័រប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ដែលមានប្រព័ន្ធទំនើប ការបំពាក់ម៉ាស៊ីនស្ទែនកុងតេន័រថ្មី។

កំពង់ផែភ្នំពេញ

ក. នយោបាយរយៈពេលវែង

ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែនៅតំបន់ថ្មី ការបង្កើនសមត្ថភាពការលើកដាក់កុងតេន័រ ការកែលំអឋបនីយភណ្ឌផែ ផ្ទេរផ្ទុកទំនិញចាក់ធារ យុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ ដែលផ្ដល់ជាអតិបរមាដល់កំពង់ផែ នូវទីតាំងដ៏មានគុណប្រយោជន៍។

ខ. ការកែលំអឋបនីយភណ្ឌផែ

ការបង្កើនសមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័រ ការបំពាក់ឧបករណ៍លើកដាក់កុងតេន័រ ការបំពាក់ម៉ាស៊ីនស្ទែន ការកែលំអទីធ្លាកុងតេន័រ និងការអនុវត្តការជីករក្សាប្រឡាយនាវាចរណ៍។

(២). ការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការ

បញ្ហាប្រតិបត្តិការ និងគ្រប់គ្រងកំពង់ផែខ្លះ ត្រូវមានលក្ខណៈពិសេសទៅតាមកំពង់ផែនីមួយៗ ប៉ុន្តែប្រតិបត្តិការ និងការគ្រប់គ្រងនេះ មានលក្ខណៈរួមចំពោះកំពង់ផែទាំងពីរ។ បញ្ហាសំខាន់បំផុតនៅក្នុងការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ ដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃការប្រកួតប្រជែង គឺដើម្បីផ្ដល់ឱ្យមានការប្រើប្រាស់ឋបនីយភណ្ឌផែងាយស្រួល និងផ្ដល់នូវសេវាគុណភាពខ្ពស់ដល់អ្នកប្រើប្រាស់កំពង់ផែ។

ក. សេវាកំពង់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព

ការបង្កើនសមត្ថភាពនៃការលើកដាក់កុងតេន័រ ការបំពាក់ឧបករណ៍លើកដាក់កុងតេន័រ ការកែលំអទីធ្លាកុងតេន័រ ការលើកកំពស់ការទំនាក់ទំនងជាមួយខ្សែមេ ការបង្កើនចំនួននាវាចូលផែ ការរៀបចំថ្លៃចូលឡើងវិញ ការរៀបចំថ្លៃឈ្នួលប្រកបដោយភាពប្រកួតប្រជែង ការលើកកំពស់ចំណាយ និងសេវា និង ការអនុវត្តការលើកទឹកចិត្តជំរុញកំពង់ផែ។

ខ. ការកែលំអនីតិវិធីកំពង់ផែ

ការដាក់ចូលនៃនីតិវិធីកំពង់ផែដែលមានលក្ខណៈឯកភាពគ្នា ការប្រើប្រាស់តំបន់កំពង់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព និងការលើកកំពស់នីតិវិធីនៅតាមកំពង់ផែ ការបំពាក់ម៉ាស៊ីនស្ទែន។

គ. ការកែលំអលក្ខខ័ណ្ឌនៅជុំវិញកំពង់ផែ

ការលើកកំពស់នៃការទំនាក់ទំនងជាមួយខ្សែមេ ការកែលំអលក្ខខ័ណ្ឌស្ដីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ និង នាវាចរណ៍តាមផ្លូវទន្លេ ការកែលំអផ្លូវថ្នល់នៅជិតកំពង់ផែ ការប្រើប្រាស់តំបន់កំពង់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព សន្តិសុខកំពង់ផែ ផែនការគ្រោះអាសន្នប្រេងកំពប់។

ឃ. នយោបាយគ្រប់គ្រង

យុទ្ធសាស្ត្រប្រតិបត្តិការ និងគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ ដែលផ្តល់ជាអតិបរមាដល់កំពង់ផែ នូវទីតាំងជាគុណប្រយោជន៍ និង គុណសម្បត្តិនៃកំពង់ផែសមុទ្រ ការជំរុញលើកទឹកចិត្តទីតាំងឧស្សាហកម្មនៅជិតកំពង់ផែ យន្តការដើម្បីឆ្លើយតបនឹងសំណើរបស់គយ ការបង្កើតស្ថាប័នអចិន្ត្រៃយ៍សម្រាប់ការជំរុញលើកទឹកចិត្តកំពង់ផែ ការស្រាវជ្រាវ និង ការជំរុញផ្សព្វផ្សាយកំពង់ផែ។

(៣). រដ្ឋបាលកំពង់ផែ

រដ្ឋបាលកំពង់ផែសមស្រប ជាជំហាន សម្រាប់ដំណោះស្រាយលើបញ្ហានានា នៅក្នុងវិស័យកំពង់ផែ។

ក. ការបង្កើតប្រព័ន្ធកំពង់ផែជាមូលដ្ឋាន

ការប្រតិបត្តិគ្រប់គ្រាន់នៃស្ថាប័នបច្ចុប្បន្ន ការបង្កើតឡើងនៃប្រព័ន្ធត្រឹមត្រូវ/ទូទៅស្តីពីរដ្ឋបាលកំពង់ផែ ការបង្កើតឡើងនៃប្រព័ន្ធរដ្ឋបាលកំពង់ផែសម្រាប់កំពង់ផែឯកជន ការបង្កើតឡើងនៃស្ថាប័នស្តីពីការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ការបង្កើតស្ថាប័នរដ្ឋបាលដើម្បីឆ្លើយតបនឹងសេចក្តីត្រូវការចុងក្រោយបំផុត ការដាក់ចូលនៃប្រព័ន្ធនីតិវិធីកំពង់ផែដែលមានការឯកភាពគ្នា ការលើកកំពស់ចំណាយ និងសេវា ការអនុវត្តការលើកទឹកចិត្តកំពង់ផែ ការបង្កើតប្រព័ន្ធស្ថិតិកំពង់ផែ។

ខ. ការបង្កើតឡើងនូវនយោបាយកំពង់ផែ

ការរៀបចំបង្កើតនយោបាយកំពង់ផែជាតិ ការបង្កើតប្រព័ន្ធសំរបសំរួលនៅក្នុងចំណោមផែនការ និង នយោបាយនានាដែលពាក់ព័ន្ធ និងការបង្កើតឡើងនៃប្រព័ន្ធស្ថិតិកំពង់ផែ។

គ. ការអនុវត្តតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ

ការលើកកំពស់រដ្ឋបាលលើការងារសន្តិសុខកំពង់ផែ ការបង្កើតឡើងនៃប្រព័ន្ធសម្រាប់ផែនការគ្រោះអាសន្នប្រេងកំពប់។

ឃ. ការជំរុញឱ្យរីកចំរើនលើធនធានមនុស្ស

ការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពនៅលើផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ ការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ រដ្ឋបាលកំពង់ផែ ការបណ្តុះបណ្តាលនៃនាយទីលានកំពង់ផែ និងប្រតិបត្តិករកំពង់ផែ។

ជំពូកទី ១១
ផែនការមេសម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ

១១.១ សំណើសម្រាប់សំរេចតាមបទដ្ឋានសកលលោក នៅក្នុងសេវានាវាកុងតេន័រ

១១.១.១ សេវានាវាកុងតេន័រ នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ការសិក្សារបស់យើង ព្យាករអំពីបរិមាណទំនិញប្រចាំឆ្នាំរបស់កំពង់ផែនេះ ដែលអាចរីករហូតដល់ ១.១២៤.០០០ TEU នៅឆ្នាំ២០២០ ដែលសមមូលនឹងការលើកដាក់ទំនិញចំនួន ២០.០០០ TEU ក្នុងមួយសប្តាហ៍ និងដែលជាបរិមាណល្មមនឹងនាវាវិលជុំចំនួនប្រមាណ ៣០ខ្សែជុំចូលបានផងដែរ។ នៅឆ្នាំ២០០៥ មាននាវាវិលជុំចំនួន ៩ខ្សែជុំ ដែលប្រើប្រាស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ហេតុនេះហើយ ចំនួននាវាចូលកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនេះ នឹងកើនឡើងរហូតទៅ៣ដង នៅឆ្នាំ២០២០។

បច្ចុប្បន្ននេះ សំលៀកបំពាក់ស្ទើរតែទាំងអស់ បានផលិតនៅទីក្រុងភ្នំពេញ សម្រាប់ការនាំចេញ ប៉ុន្តែមជ្ឈមណ្ឌលផលិតកម្មលើផ្នែកពាណិជ្ជកម្មនានា នឹងត្រូវលើកទៅដាក់នៅទីតាំងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសក្រុងព្រះសីហនុ ឬ ទៅដាក់នៅច្រកលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ច រវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងក្រុងព្រះសីហនុ។ ប្រភពនៃការនាំចូលសំភារៈ ឬ គោលដៅនាំចេញ នឹងត្រូវធ្វើឡើងទៅតាមគោលដៅផ្សេងៗ នៅក្នុងពេលអនាគត ហើយផ្លូវខ្សែកុងតេន័រកាន់តែកើនឡើងៗនោះ អាចនឹងត្រូវសុំឱ្យធ្វើឡើងដោយភ្ជាប់នឹងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ជាមួយនឹងកំពង់ផែអាស៊ីឯទៀតៗ។

នៅប្រទេសកម្ពុជា ទំនិញកុងតេន័រទាំងអស់ បានធ្វើឡើងដោយក្រុមហ៊ុននាវាបរទេស ហើយទំនិញវេចខ្ចប់ទាំងអស់ត្រូវធ្វើឡើងដោយអ្នកបញ្ជូនទំនិញបរទេស។ សកលភាវូបនីយកម្ម ដែលចេះតែកើនឡើងនៅក្នុងមុខរបរកុងតេន័រកម្ពុជា នឹងផ្តល់នូវឱកាសតិចតួចណាស់ដល់ក្រុមហ៊ុនក្នុងស្រុករបស់កម្ពុជា ក្នុងការចូលរួមតែឯកឯង ពោលគឺត្រូវតែមានការចូលរួមជាក្រុមហ៊ុនចំរុះជាមួយវិនិយោគបរទេស ដែលហាក់ដូចជាអាចអនុវត្តទៅបានដើម្បីគ្រប់គ្រងមុខរបរដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកុងតេន័រនេះ។ ជាពិសេស នៅក្នុងមុខរបរនៃអ្នកបញ្ជូនទំនិញជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ដៃគូបរទេសល្អៗ មានសារៈសំខាន់ណាស់ ដើម្បីរៀបចំមុខរបរនេះ។ មុខរបរភ្នាក់ងារនាវាចរណ៍ ហាក់ដូចជាមានស្ថានភាពដូចគ្នានឹងអ្នកបញ្ជូនទំនិញ និងមុខរបរដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកុងតេន័រឯទៀតៗផងដែរ។ នៅឆ្នាំ២០២០ គេសង្ឃឹមថា នាវាវិលជុំប្រមាណជា ៣០ ខ្សែជុំមានសេចក្តីត្រូវការចាំបាច់សម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ហើយនាវាទាំងនេះ នឹងផ្តល់នូវការបែងចែកជានាវាកុងតេន័រផ្សេងៗ តាមប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការផ្សេងៗ។ ដូចនេះ ភ្នាក់ងារនាវា ត្រូវបានស្នើឡើង ដើម្បីចាប់យកប្រព័ន្ធនេះ ជាមួយនឹង EDI ទៅកាន់ក្រុមហ៊ុននាវា។ ទន្ទឹមនឹងនេះដែរ សេវាច្រកចេញចូលតែមួយ ចំពោះបែបបទគយ និង បែបបទឯទៀតៗតាមប្រព័ន្ធអេឡិចត្រូនិច នឹងត្រូវសំរេចគោលដៅនៃការគ្រប់គ្រងហានិភ័យប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព នៅប្រទេសកម្ពុជា។

ដោយផ្អែកលើមុខរបរជាក្រុមហ៊ុននាវា នៅប្រទេសកម្ពុជា គេសង្ឃឹមថា នឹងបង្កើតឡើងនៅក្នុង និងនៅជុំវិញឆ្នាំ ២០១៥ នូវសេវាកុងតេន័រវិលជុំចំនួនប្រមាណ២០ខ្សែជុំ ដែលចាំបាច់សម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និង នាវាខ្សែជុំថ្មីៗទៀត ដែលត្រូវចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការរបស់ខ្លួនដោយក្រុមហ៊ុនជាតិ ឬ ដោយក្រុមហ៊ុននាវាចរណ៍ឯករាជ្យនៅពេលអនាគត។

នៅក្នុងករណីនៃការរៀបចំក្រុមហ៊ុនជាតិ ប្រតិបត្តិករបរទេសធម្មតា អាចចូលរួមជាមួយនឹងកម្មសិទ្ធិករថ្មីរបស់កម្ពុជា ដែលជាអ្នកផ្តល់សេវានាវា។ ហេតុនេះហើយ នៅពេលដែលក្រុមហ៊ុននាវាណាមួយ បានដាក់សុំឱ្យនាវាចូលនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ចាំបាច់ត្រូវជូនដំណឹងនេះ ជាលំអិតអំពីដៃគូក្រុមហ៊ុនជាតិ ក៏ដូចជាអំពីលទ្ធភាពនៃកម្មសិទ្ធិកររបស់កម្ពុជា ដែលចូលរួមជាមួយនោះ។ ក្រៅពីនេះ ដើម្បីនឹងជំរុញកម្មសិទ្ធិករកម្ពុជា ឱ្យចូលរួមជាមួយក្រុមហ៊ុនជាតិ ការចំណាយរបស់ក្រុមហ៊ុននេះ ត្រូវជាការចំណាយប្រកបដោយការប្រកួតប្រជែង ដើម្បីផ្តល់នូវការជួលនាវាតាមពេល ដែលមានតម្លៃថោកជាងទីផ្សារ។

១១.១.២ សេវានាវាកុងតេន័រនៅកំពង់ផែភ្នំពេញ

នៅកំពង់ផែភ្នំពេញ ការសិក្សារបស់យើង បានព្យាករអំពីបរិមាណទំនិញក្នុងមួយឆ្នាំរបស់កំពង់ផែនេះ ដែលអាចនឹងពង្រីកបានរហូតដល់ ២៨១.០០០ TEU នៅឆ្នាំ២០២០ ដែលមានន័យថា ប្រមាណជា ១៤ដងនៃបរិមាណ ដែលកើនឡើងលើសពី ៣០.០០០ TEU នៅឆ្នាំ២០០៥។ ផ្លូវនេះ មានអត្រាត្រឹម ១២,៥%នៃបរិមាណកុងតេន័រប្រចាំឆ្នាំទាំងអស់ប៉ុណ្ណោះ នៅឆ្នាំ២០០៥ ហើយដែលក្នុងពេលនោះ គេសង្ឃឹមថា នឹងមានអត្រា ២០% នៅឆ្នាំ២០២០ ដោយសារការផ្គត់ផ្គង់ទំនិញកុងតេន័រ ដែលកើនឡើងតាមកំពង់ផែកៃម៉េបនៅប្រទេសវៀតណាម។

បច្ចុប្បន្ននេះ នៅវៀតណាមភាគខាងត្បូង សមត្ថភាពស្រូបយកកុងតេន័រសរុប មានប្រមាណ ២,៨លាន TEU សម្រាប់ទីលានកុងតេន័រចំនួន ៦កន្លែង នៅតាមដងទន្លេសាយហ្គន និងទន្លេណៃដុង។ នៅឆ្នាំ២០១០ សមត្ថភាពនេះ នឹងមានប្រមាណរហូតដល់ ៧,៧លាន TEU សម្រាប់ទីលានកុងតេន័រចំនួន ៩កន្លែងថ្មីបន្ថែមទៀត និងនៅឆ្នាំ២០១៥ សមត្ថភាពនេះ នឹងត្រូវប៉ាន់ស្មានថា មានកំណើនឡើងយ៉ាងច្រើន រហូតដល់ទៅ ១១,៧ លាន TEU សម្រាប់ទីលានកុងតេន័រចំនួន ១៧កន្លែង។ ទន្ទឹមនឹងនេះដែរ ទីលានកុងតេន័រជំរៅទឹកជ្រៅ អាចទទួលនូវនាវាកុងតេន័រខ្នាតចុងក្រោយ PANAMAX រវាងកំពង់ផែកៃម៉េប និងសហរដ្ឋអាមេរិក ឬ កំពង់ផែនានានៃសហគមអឺរ៉ុបដោយផ្ទាល់។ ការផ្លាស់ប្តូរទាំងនេះ នៅប្រទេសវៀតណាម នឹងមានឥទ្ធិពលលើសេវាដឹកជញ្ជូនកុងតេន័របន្ត តាមទន្លេមេគង្គ។ ជាពិសេស ត្រូវយកចិត្តទុកដាក់លើការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ នៅតំបន់កៃម៉េប ដែលមានជំរៅស៊ីទឹករហូតដល់ ១៤ម។

និន្នាការនេះ នឹងផ្លាស់ប្តូរសេវាដឹកជញ្ជូនបន្តតាមផ្លូវទន្លេ ដើម្បីទាក់ទាញអតិថជនកាន់តែច្រើនឡើងៗ។ ដើម្បីភ្ជាប់ទំនិញទីក្រុងភ្នំពេញទៅខ្សែមេ ដោយមិនមានការខកខាន នោះសេវាដឹកជញ្ជូនបន្ត ត្រូវធ្វើឡើងតាមថ្ងៃកំណត់ និងកាលបរិច្ឆេទកំណត់ ដើម្បីឱ្យនាវាកុងតេន័រផ្លូវទន្លេរុញដោយកំលាំងម៉ាស៊ីន ធ្វើដំណើរតាមចរន្តហូរខ្លាំង នៅតាមទន្លេមេគង្គ ដោយគ្មានការពន្យាពេល ហើយការចរចា ត្រូវធ្វើឡើងជាមួយរដ្ឋាភិបាលវៀតណាម ដើម្បីធ្វើនាវាចរណ៍ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព នៅក្នុងអំឡុងពេលរាត្រី សម្រាប់នាវាសញ្ជាតិបរទេស រក្សាបាននូវកាលបរិច្ឆេទនោះ។ ទន្ទឹមនឹងនេះដែរ គំរោងសាងសង់នាវាកុងតេន័រផ្លូវទន្លេ គួរត្រូវផ្លាស់ប្តូរ ដើម្បីឱ្យកុងតេន័រដែលមានប្រវែងតួ ៤៥ហ្វីត អាចដាក់បាននៅលើនាវា។ ហេតុនេះហើយ ប្រតិបត្តិករដឹកជញ្ជូនបន្ត ត្រូវចូលរួមនៅក្នុងការធ្វើវិនិយោគជាច្រើន ដើម្បីតភ្ជាប់ទំនិញនាំចេញទៅកាន់ខ្សែមេ តាមកំពង់ផែកៃម៉េប ហើយនេះត្រូវបានគេគិតថា ជាឱកាសដ៏ល្អ ដើម្បីសំរេចទទួលនូវបទដ្ឋានសលលោក

សម្រាប់សេវាកុងតេន័រដឹកតាមនាវាកុងតេន័រផ្លូវទន្លេ ដែលត្រូវផ្តល់ដល់អតិថជននាវានៅប្រទេសកម្ពុជា ។

១១.១.៣ ការប្រៀបធៀបប្រាក់ចំណាយកំពង់ផែ និងប្រាក់ចំណាយដឹកតាមនាវា

ការបង់ថ្លៃតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំរង់ FOB ដែលត្រូវបង់ដោយអ្នកផ្ញើទំនិញកម្ពុជា ត្រូវបានប៉ាន់ស្មាននៅក្នុងតារាងខាងក្រោម ពីរោងចក្ររបស់គេទៅកាន់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និង ទៅកាន់កំពង់ផែភ្នំពេញ ។ តារាងនេះ បង្ហាញអំពីប្រាក់ចំណាយនៅក្នុងស្រុក ដោយសន្មត់ថា អ្នកនាំចេញសំលៀកបំពាក់ ដឹកកុងតេន័រទទេទំហំ៤០ហ្វីត ពីកំពង់ផែនីមួយៗទៅកាន់រោងចក្រ ដែលស្ថិតនៅទីក្រុងភ្នំពេញ និងដឹកកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីតផ្ទុកពេញដោយសំលៀកបំពាក់ ដែលមានតម្លៃ ១០.០០០ ដុល្លាសហរដ្ឋអាមេរិក ទៅកាន់កំពង់ផែនីមួយៗ ។ អ្នកផ្ញើទំនិញ ត្រូវបង់ចំណាយទាំងនេះ បើទោះបីជាកិច្ចសន្យាទិញ បានកំណត់តាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនតាមទំរង់ FOB ក៏ដោយ ។ នៅក្នុងករណីនៃការវេចខ្ចប់ទំនិញរបស់អ្នកទិញ អ្នកបញ្ជូនទំនិញ ត្រូវរៀបចំរាល់ការដឹកជញ្ជូននៅក្នុងស្រុកទាំងអស់ ក្នុងនាមអ្នកផ្ញើទំនិញ និង ត្រូវបង់ថ្លៃចំណាយលើ FOB ទាំងអស់ ។

តារាង ១១.១.១ ប្រាក់ចំណាយពាក់ព័ន្ធក្នុងស្រុក (ថ្លៃចំណាយតាម FOB)

ថ្លៃចំណាយ FOB	បង់ទៅ	ក្រុងព្រះសីហនុ	ភ្នំពេញ
១ ថ្លៃចំណាយលើកកុងតេន័រទទេចូល	កំពង់ផែ តាមរយៈអ្នកដឹកដោយរថយន្ត	៤៨,៤០ $	៥០,៦០ $
២ ម៉ាស៊ីនស្កែនកាំរស្មី γ	គយ	-	-
៣ ចំណាយដឹកដោយរថយន្ត (ទៅមក)	អ្នកដឹកដោយរថយន្ត	២៦៤,០០ $	៣៩,៦០ $
៤ ថ្លៃចំណាយផ្លូវ (ទៅមក)	តាមរយៈអ្នកដឹកដោយរថយន្ត	៣៣,២៤ $	-
៥ ម៉ាស៊ីនស្កែនកាំរស្មី X	គយ	-	-
៦ ថ្លៃចំណាយលើកកុងតេន័រផ្ទុកចេញ	កំពង់ផែ តាមរយៈអ្នកដឹកដោយរថយន្ត	៦៨,២០ $	៦៨,២០ $
៧ ថ្លៃចំណាយលើកដាក់នៅទីលាន	ក្រុមហ៊ុននាវា	១០០,០០ $	-
៨ ពន្ធលើប្រាក់ចំណេញ VAT 10%	គយ	-	-
៩ ថ្លៃប្រតិវេទន៍	គយ តាមរយៈជើងសារគយ	៥,០០ $	៥,០០ $
១០ ថ្លៃត្រួតពិនិត្យ	កាំកុងត្រូល	១០០,០០ $	១០០,០០ $
១១ នាវាវេទន៍	ក្រុមហ៊ុននាវា	-	-
សរុប		៦១៨,៨៤ $	២៦៣,៤០ $

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

ដើម្បីប្រៀបធៀបសោហ៊ុយចំណាយកំពង់ផែ រវាងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និង កំពង់ផែឯទៀតៗ តារាងខាង

ក្រោមនេះ បង្ហាញអំពីការវិភាគប្រៀបធៀបនៃថ្លៃចំណាយកំពង់ផែ នៅក្នុងករណីនៃនាវាកុងតេន័រដែលបានសន្មត់ដោយមានប៉ារ៉ាម៉ែត្រដូចតទៅ : សមត្ថភាព ១.១០០ TEU ចំណុះតោនចុះបញ្ជីសរុប ៩.៨០០ TEU ជំរៅស៊ីទឹកមកដល់ ៨,៣ម ផ្ទុកទំនិញ ៣០០ TEU និង ផ្ទេរទំនិញ ៣០០ TEU ប្រភេទគ្មានឧបករណ៍លើកដាក់ និង ត្រូវការដងស្ទូចនៅគែមផែចំនួន២គ្រឿង ដែលដំណើរការរយៈពេល ១០ម៉ោង ។ ផ្អែកតាមស្ថិតិកំពង់ផែនីមួយៗ គេបានគិតថា អត្រាកុងតេន័រទទេមានចំនួន ៣៥%នៅក្រុងព្រះសីហនុ ចំនួន ២៩%នៅក្រុងហូជីមិញ និង ៣០% នៅឡាមចាបាង ។

តារាង ១១.១.២ សោហ៊ុយចំណាយកំពង់ផែ

ថ្លៃចំណាយកំពង់ផែ	ក្រុងព្រះសីហនុ	ក្រុងហូជីមិញ	ឡាមចាបាង
នាវាចរណ៍	៩.៥៦៣ $	៧.៦៦៣ $	២.៤៥៧ $
ចំណត	២.៩៩៤ $	១.០៤១ $	២២៥ $
ប្រតិបត្តិការទំនិញ	២៧.៣៨៥ $	២១.៨៧៥ $	២៥.៨៩០ $
សេវាឯទៀតៗ	២.៥៨៥ $	៩៣៥ $	២.១៦០ $
សរុប	៤២.៥៣២ $	៣១.៥១៣ $	៣០.៧៣២ $
ថ្លៃចំណាយកំពង់ផែក្នុង ១ TEU	៧១ $	៥៣ $	៥១ $
អត្រាទទេ	៣៥%	២៩%	៣០%
ថ្លៃចំណាយកំពង់ផែ ក្នុង ១កុងតេន័រផ្ទុក	១០៩ $	៧៤ $	៧៣ $

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

ថ្លៃចំណាយកំពង់ផែនៃនាវាចរណ៍ មានថ្លៃផែ ថ្លៃប្រឡាយ ថ្លៃចំណុះតោន ថ្លៃសេវាកណ្តធារកិច្ច និងថ្លៃសេវាសណ្តោង។ ថ្លៃចំណាយកំពង់ផែនៃចំណត មានថ្លៃចំណត ថ្លៃចលនាចូលចេញចំណត និងថ្លៃបើក និងបិទឃ្លប់នាវា។ ថ្លៃចំណាយកំពង់ផែនៃប្រតិបត្តិការទំនិញ ជាថ្លៃលើកដាក់កុងតេន័រ និងថ្លៃចំណាយសេវាបន្ថែមនៃប្រតិបត្តិការទំនិញ។ ថ្លៃចំណាយកំពង់ផែនៃសេវាឯទៀតៗ មានថ្លៃភ្នាក់ងារ និងសេវារាប់ចំនួន/បរិមាណ។ ជាលទ្ធផល ថ្លៃចំណាយកំពង់ផែក្នុងមួយកុងតេន័រផ្ទុក មានប្រមាណចំនួន ១០៩ $/TEU នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ៧៤ $/TEU នៅកំពង់ផែហូជីមិញ និង ៧៣ $/TEU នៅកំពង់ផែឡាមចាបាង។ មូលហេតុ ដែលកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មានសោហ៊ុយចំណាយថ្លៃជាងគេ គឺថាថ្លៃចំណាយទាំងអស់ ត្រូវផ្អែកលើពន្ធផ្លូវការ និង ពុំមានការចរចាជាមួយនឹងក្រុមហ៊ុននាវាឡើយ ដូចជាបរិមាណដែលត្រូវចុះតម្លៃ ឬ ការលើកទឹកចិត្តណាមួយ សម្រាប់ក្រុមហ៊ុននាវាជាដើម។ ប៉ុន្តែ នៅទីលានកុងតេន័រឧស្សាហកម្មវៀតណាម VICT នៅទីក្រុងហូជីមិញ ឬ នៅកំពង់ផែឡាមចាបាង ទីលានកុងតេន័រ ត្រូវគ្រប់គ្រងដោយក្រុមហ៊ុនចំរុះនៃប្រតិបត្តិករទីលានកុងតេន័រអន្តរជាតិ ហើយថ្លៃចំណាយកំពង់ផែ ត្រូវបានកំណត់ជាមូលដ្ឋានតាមនីតិវិធីអន្តរជាតិ តាមរយៈការពិភាក្សាគ្នា និង ការចរចាគ្នា។ ទន្ទឹមនឹងនេះដែរ ថ្លៃលើកដាក់កុងតេន័រ ដែលជាចំណាយធំជាងគេបង្អស់នៅក្នុងចំណោមថ្លៃចំណាយកំពង់ផែនោះ ត្រូវបានប្រៀបធៀបដូចខាងក្រោម :

តារាង ១១.១.៣ ថ្លៃចំណាយលើកដាក់កុងតេន័រ

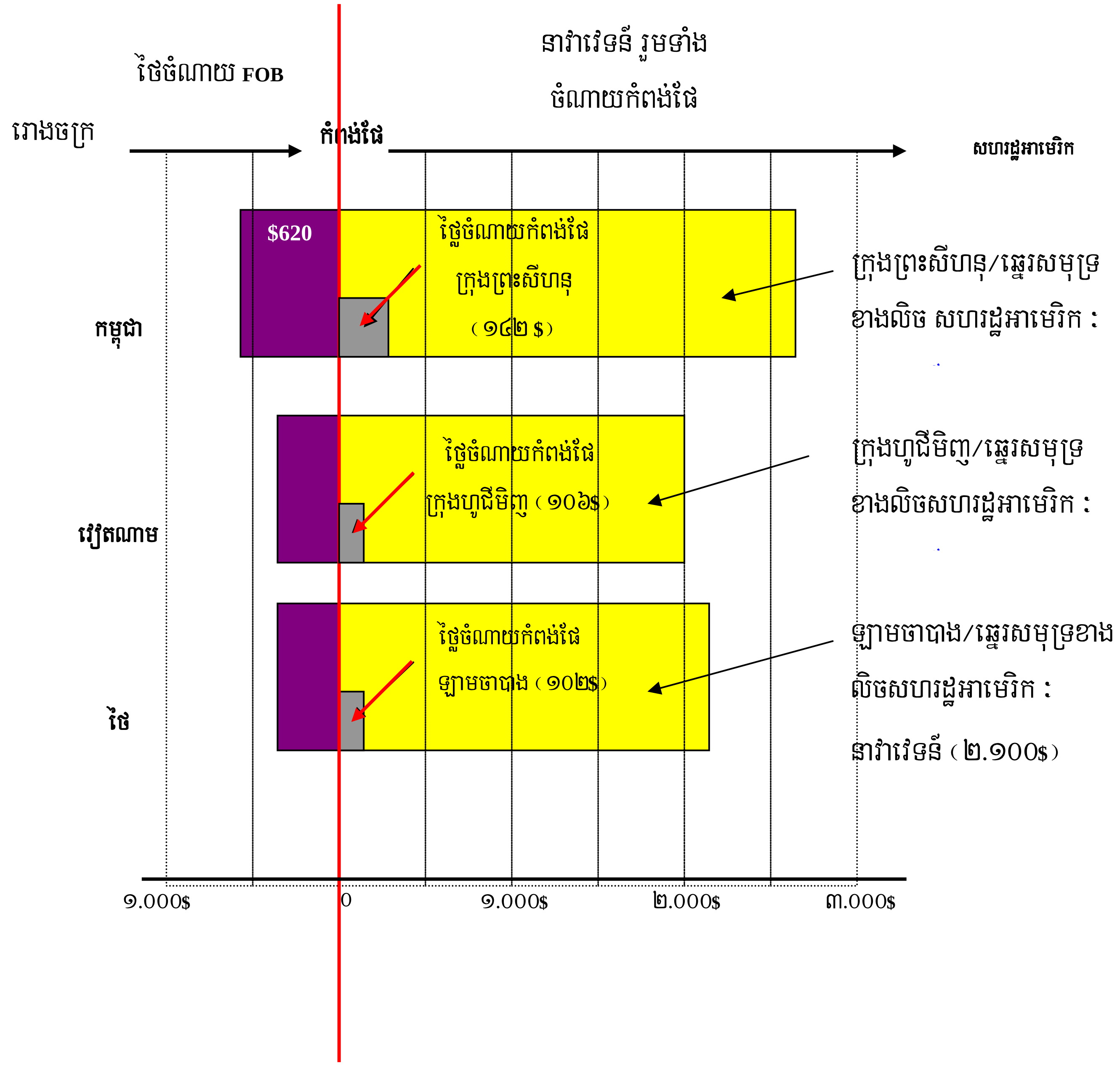
	ក្រុងព្រះហីសហនុ ពន្ធផ្លូវការ និងពន្ធលើប្រាក់បន្ថែម	ក្រុងហូជីមិញ អាចចរចាបាន	ឡាមចាបាង អាចចរចាបាន
កុងតេន័រទំហំ២០ហ្វីតផ្ទុក	៦២,៧០ $	៤៧,២៥ $	៥៤,០០ $
កុងតេន័រទំហំ២០ហ្វីតទទេ	៣៣,០០ $	២៧,៣០ $	៣៥,០០ $
កុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីតផ្ទុក	៩៣,៥០ $	៧២,៤៥ $	៨៥,០០ $
កុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីតទទេ	៤៩,៥០ $	៣៩,៩០ $	៥៥,០០ $

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

តារាង ១១.១.៤ នាវាវេទន៍ និងបរិមាណទំនិញទៅកាន់សហរដ្ឋអាមេរិក

	ឆ្នេរសមុទ្រខាងលិចសហរដ្ឋអាចមេរិក អត្រា BAF	បរិមាណទំនិញឆ្នាំ ២០០៥ TEU នាំចេញ/នាំចូល
ក្រុងព្រះសីហនុ	២.៦០០ $	៣៧.៣២៨/៥.៦៩៤
ក្រុងហូជីមិញ	២.០០០ $	២៤៦.០៧០/៤៩.៤៧៤
ឡាមចាបាង	២.១០០ $	៤៥១.២៦១/១២៦.៤៨៩

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់ JICA* (មករា ២០០៧)



រូប ១១.១.១ *ថ្លៃ និង ប្រាក់ចំណាយនាវាចរណ៍សមុទ្រ*

ចំណាំ :

ថ្លៃចំណាយតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនតាមទំរង់ FOB នៅប្រទេសកម្ពុជា : ពីភ្នំពេញទៅកាន់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (ប្រមាណ ២៣០គ.ម)

ថ្លៃចំណាយតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនតាមទំរង់ FOB នៅប្រទេសថៃ និងវៀតណាម : ពុំមានកំណត់ឡើយ ដោយហេតុថា ពុំមានប្រវែងជាក់លាក់ ត្រូវបានសន្មត់ឡើងរវាងរោងចក្រនានា និងកំពង់ផែ ។

ប្រាក់ចំណាយដឹកជញ្ជូន ដែលត្រូវបង់ដោយអ្នកផ្ញើទំនិញ ត្រូវមានថ្លៃចំណាយតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំរង់ FOB រវាងរោងចក្រ និងកំពង់ផែផ្ទុកទំនិញ ក៏ដូចជានាវាវេទន៍រវាងកំពង់ផែផ្ទុកទំនិញ និង កំពង់ផែគោលដៅ ។ ការចំណាយតាមកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូនទំរង់ FOB សរុប ដែលបានបង្ហាញនៅក្នុងតារាង ១១.១.១ មានប្រមាណ ៦២០ USD នៅក្នុងករណីនៃ

កាផ្ទុកទំនិញដឹកតាមនាវានៅទីក្រុងព្រះសីហនុ ដែលរួមមានថ្លៃចំណាយលើកចូល និងថ្លៃចំណាយលើកចេញ ថ្លៃដឹកដោយរថយន្តទៅមក ថ្លៃចំណាយផ្លូវជាតិលេខ ៤ ថ្លៃចំណាយលើកដាក់នៅទីលានដែលត្រូវបង់ទៅក្រុមហ៊ុននាវា ថ្លៃប្រតិវេទន៍គយ និង ថ្លៃត្រួតពិនិត្យរបស់កាំកុងត្រូល ។ ប៉ុន្តែ ត្រូវបង់បន្ថែមលើម៉ាស៊ីនស្កេនកាំរស្មី γ សម្រាប់កុងតេន័រទទេ ហើយពុំទាន់មានបង់ម៉ាស៊ីនស្កេនកាំរស្មី x នៅឡើយទេ ។ ពន្ធលើប្រាក់ចំណេញចំនួន ១០% ត្រូវបង់សម្រាប់ការនាំសំលៀកបំពាក់ចេញ និង នាវាវេទន៍ ត្រូវបង់ដោយអ្នកទទួលទំនិញ ។ រោងចក្រកាត់ដេរភាគច្រើន ស្ថិតនៅទីក្រុងភ្នំពេញ ដូចដែលសមាគមន៍រោងចក្រកាត់ដេរកម្ពុជា GMAC បានរាយការមកថា នៅមានរោងចក្រចំនួន ២២០ ស្ថិតនៅទីក្រុងភ្នំពេញ នៅក្នុងចំណោមរោងចក្រកាត់ដេរចំនួនសរុប ២៨៤រោងចក្រកាត់ដេរនាំចេញ នៅប្រទេសកម្ពុជា ។ នាវាវេទន៍ នៅក្រុងព្រះសីហនុ/ឆ្នេរសមុទ្រខាងលិចរបស់សហរដ្ឋអាមេរិក មានចំនួន ២.៦០០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត ក្រុងហូជីមិញ/ឆ្នេរសមុទ្រខាងលិចរបស់សហរដ្ឋអាមេរិក មានចំនួន ២.០០០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត និង ឡាមចាបាង/ឆ្នេរសមុទ្រខាងលិចរបស់សហរដ្ឋអាមេរិក មានចំនួន ២.១០០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត ដូចមានបង្ហាញនៅក្នុងតារាង ១១.១.៤ ស្រាប់ ។

១១.២ ការចុះបញ្ជីនាវា អធិការកិច្ចនាវា ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ និងឧស្សាហកម្មជួសជុលនាវា

ដើម្បីឱ្យប្រទេសកម្ពុជា រៀបចំនូវបទបដ្ឋានពិភពលោក នៅក្នុងបទប្បញ្ញត្តិស្ថាប័ននាវាចរណ៍បាន ជាការសំខាន់ ត្រូវពង្រឹងសមត្ថភាពផ្នែករៀបចំ និងផែនការរបស់នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ នៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូនតាមរយៈអំណាចអនុវត្តច្បាប់លើការចុះបញ្ជីនាវា អធិការកិច្ចនាវា ការចុះបញ្ជីនាវិក និងការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ។

១១.២.១ ការអនុវត្តដោយរដ្ឋម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា

អាទិភាពទី១ គឺត្រូវកែលំអស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីផ្តល់សញ្ជាតិនាវាជាលក្ខណៈអន្តជាតិ ដើម្បីរក្សាតាមបទដ្ឋានពិភពលោក។ គប្បីត្រូវមានការគ្រប់គ្រងបច្ចេកទេសដែលមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធ នៅក្នុងរយៈពេលវែង ដើម្បីត្រួតពិនិត្យប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពលើក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីនាវា និងសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវាដែលពាក់ព័ន្ធ។ នៅក្នុងករណីនេះ ការផ្លាស់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ពីគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិកម្ពុជា ទៅក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ) អាចជាជំរើសដែលអាចអនុវត្តបាននៅក្នុងជំហានទី១។

១១.២.២ ការរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់នាវា ដែលអនុវត្តអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ

បញ្ហាធំ គឺបទប្បញ្ញត្តិអនុវត្តក្នុងស្រុក សម្រាប់អនុសញ្ញាដែលបានផ្តល់សច្ចាប័នហើយ។ អនុសញ្ញាទាំងនេះ រួមបញ្ចូលនូវចំនួនបទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសដ៏ច្រើន ដែលជាឧបសម្ព័ន្ធ ឬ ក្រម។ លើសពីនេះទៀត បទប្បញ្ញត្តិបច្ចេកទេសទាំង

នេះ នឹងត្រូវមានការកែប្រែជាបន្តបន្ទាប់។ ហេតុនេះ ចាំបាច់ត្រូវមានការបកប្រែ និងការពិនិត្យលើឯកសារបកប្រែទាំងនេះ ជាភាសាខ្មែរ។ បទប្បញ្ញត្តិអនុវត្តក្នុងស្រុក ចាំបាច់ត្រូវធ្វើឡើងជាបន្ទាន់ ហើយបទប្បញ្ញត្តិដែលងាយស្រួល ត្រូវយកមកធ្វើមុន ដើម្បីឱ្យការបកប្រែជាភាសាខ្មែរតិចបំផុត។

១១.២.៣ ការរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់នាវាដែលអនុវត្តចំពោះនាវាដែលមានទំហំក្រៅពីអនុសញ្ញា

សរាចរណែនាំលេខ ០០៦ ស.រ.ណ.ន ចុះថ្ងៃទី៩ ខែតុលា ឆ្នាំ១៩៩៩ របស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ចែងអំពីលក្ខខ័ណ្ឌពិសេស អំពីនាវាតំបន់ឆ្នេរកម្ពុជា។ ប៉ុន្តែ សរាចរណែនាំនេះ មិនមានបទប្បញ្ញត្តិណាមួយស្តីពីបន្ទាត់គំនូសក្រឹតទំងន់ផ្ទុក ភាពលំនឹងរបស់នាវា រង្វាស់ចំណុះផ្ទុក និងលក្ខខ័ណ្ឌនៃការបំពាក់អគ្គិសនី ដែលតម្រូវឱ្យមានតាមបទប្បញ្ញត្តិស្តង់ដារសុវត្ថិភាព។ ការដែលប្រសើរឡើងនោះ គឺត្រូវកែប្រែ ដើម្បីបញ្ចូលនូវលក្ខខ័ណ្ឌសុវត្ថិភាពនាវា សម្រាប់ក្តីសង្ឃឹមអនាគតនៃនាវាតំបន់ឆ្នេរ ដែលបង្ហាញឡើងតាមអនុសាសន៍របស់អង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ " បទប្បញ្ញត្តិសុវត្ថិភាពសម្រាប់នាវាដែលមានទំហំក្រៅអនុសញ្ញា "។

១១.២.៤ ការទទួលយកអធិការនាវា មន្ត្រីត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ និង មន្ត្រីបច្ចេកទេសឯទៀត។

ការបណ្តុះបណ្តាល ដើម្បីកែលំអសមត្ថភាពបច្ចេកទេសនៃមន្ត្រីទាំងនេះ និង ការទទួលយកបុគ្គលិកបច្ចេកទេសថ្មីៗ ចាំបាច់ត្រូវធ្វើឡើងជាបន្ទាន់។ ការត្រួតពិនិត្យលើក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីនាវាផ្តល់សញ្ជាតិជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និង លើសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវា ត្រូវទាមទារឱ្យមានបុគ្គលិកបច្ចេកទេសបន្ថែមទៀត ដែលមានចំណេះដឹងពិតប្រាកដ។

១១.២.៥ ការឆ្លើយតបដ៏សមស្របនឹងឧស្សាហកម្មជួសជុលនាវា

ដំណោះដែលអាចអនុវត្តទៅបាន ដើម្បីកែលំអលក្ខខ័ណ្ឌជួសជុលនាវា នៅប្រទេសកម្ពុជា គឺត្រូវបំពាក់ឧបករណ៍បន្ថែមសមត្ថភាពការដ្ឋានសាងសង់នាវាស្ទឹងហាវ ឱ្យបានរហូតដល់ ៥០០ GT នៅឆ្នាំ២០២០។

១១.៣ ការអប់រំ និង បណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ

ការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្សលើមុខវិជ្ជានៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ ជាបញ្ហាអាទិភាពទី១ នៅប្រទេសកម្ពុជា។ ការរៀបចំស្ថាប័នឡើងវិញ ស្ថិតនៅលើការអនុវត្តជាក់ស្តែង ដែលនឹងបំពេញចប់សព្វគ្រប់នូវក្រុមនាវាចរណ៍សមុទ្រ ដែលជាស្នូលមួយនៃការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធច្បាប់នាវាចរណ៍សមុទ្រនៅប្រទេសកម្ពុជា។ វិធានការលើកកំពស់ធនធានមនុស្ស ជាការបណ្តុះគ្រាប់ពូជ ទន្ទឹមគ្នានឹងការអភិវឌ្ឍប្រព័ន្ធច្បាប់ ដោយរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។ ខាងក្រោមនេះ ជាវិធានការចាំបាច់នានាដែលត្រូវចាត់ឡើង សម្រាប់ដោះស្រាយនូវបញ្ហានានា :

សហគមអឺរ៉ុប បានផ្តល់ជំនួយដល់ផ្នែកទន់នៃការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់នាយនាវិក ដែលអនុវត្តដោយកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ។ ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាល បានចាប់ផ្តើមតាមមធ្យោបាយ

នៃវិភាគទានរបស់មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ ចាប់ពីតាំងពីឆ្នាំ២០០៦មក។ ប៉ុន្តែ មជ្ឈមណ្ឌលនេះ នៅមានជួបការលំបាក ដើម្បីបំពេញនូវការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងចាំបាច់នានា ដោយសារកង្វះខាតផ្នែកបរិក្ខារ និង ឧបករណ៍ ដែលនឹងត្រូវបំពេញតាមតម្រូវការនៃអនុសញ្ញា STCW។ លើសពីនេះទៀត ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រសម្រាប់កម្មករនាវា ពុំទាន់បានចាប់ផ្តើមនៅឡើយ។ គេរំពឹងយ៉ាងមុតមាំថា នឹងមានបង្កើនឱកាសការងារច្រើន ពីព្រោះការចាំបាច់សម្រាប់បណ្តុះបណ្តាលកម្មករនាវាមានរយៈពេលតិចជាងការបណ្តុះបណ្តាលនាយនាវិក។

(១). បញ្ហានៅក្នុងការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ

ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅប្រទេសកម្ពុជា បាននឹងកំពុងអនុវត្តនៅឯមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ ដែលស្ថិតនៅកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ។ សម្រាប់មេរៀនសិក្សា សាលាបណ្ឌិតសភានាវាចរណ៍សមុទ្រអង់វែរ៍ បានជួយផ្តល់នូវផ្នែកទន់។ ជាលទ្ធផលនៃការខិតខំប្រឹងប្រែងដ៏ខ្លាំងក្លារបស់ខ្លួន មជ្ឈមណ្ឌលនេះ បានបើកសម្ពោធជាផ្លូវការនៅខែវិច្ឆិកា ឆ្នាំ២០០៥។ ប្រទេសប៊ែលស៊ិក បន្តជួយមជ្ឈមណ្ឌលនេះ បើផ្អែកតាមដំណើរទស្សនកិច្ចរយៈពេលខ្លីទៅមជ្ឈមណ្ឌលនេះ។ កម្មវត្ថុ នៃគំរោងនេះ នៅក្នុងរយៈពេលខ្លី ប្រទេសកម្ពុជា នឹងធ្វើការពិនិត្យឡើងវិញនូវបញ្ជីស White List នៃ STCW ដែលនឹងត្រូវឡើងនៅឆ្នាំ២០១០ ឬម្យ៉ាងវិញទៀត គេអាចនិយាយបានថា ប្រទេសកម្ពុជាត្រូវបាននឹងអនុម័តយល់ព្រមដល់ប្រទេសកម្ពុជា ថាជាភាគីគោរពតាមអនុសញ្ញានាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិពេញលេញ។

ប៉ុន្តែ បើទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ពុំមានបរិក្ខារ និង ឧបករណ៍ ដែលចាំបាច់សម្រាប់ការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងឡើយ។ ហេតុនេះ ការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង ដែលមានរៀបរាប់នៅក្នុង STCW នឹងត្រូវមានមានការជួយដោយសកលវិទ្យាល័យនាវាចរណ៍សមុទ្រវៀតណាម ជាបណ្តោះអាសន្ន។ ដើម្បីផ្តល់នូវបរិក្ខារ និងឧបករណ៍ទាំងនេះ ចាំបាច់ត្រូវមានជំនួយពីម្ចាស់ជំនួយនានា បើទោះបីជាភាគីកម្ពុជា នឹងខិតខំប្រឹងប្រែងខ្លួនឯងក៏ដោយ អាស្រ័យនឹងទំហំរបស់គេ។

(២). ផែនការអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ

ជាការលំបាក ដើម្បីផ្តល់នូវការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងដែលចាំបាច់ ដូចមានរៀបរាប់នៅខាងលើ នៅប្រទេសកម្ពុជា រហូតការអនុវត្តលើការត្រួតពិនិត្យឡើងវិញ White List នៃ STCW នៅឆ្នាំ២០១០ ដោយសារពេលវេលាចង្អៀត និងបន្ទុកហិរញ្ញវត្ថុ។

បរិក្ខារ និងឧបករណ៍បណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង មិនមែនជាការងាយស្រួលឡើយ ដើម្បីដំណើរការ និងប្រើប្រាស់សម្រាប់ការបណ្តុះបណ្តាល ដោយគ្មានលក្ខខ័ណ្ឌចាំបាច់នោះ ដូចជាការយល់ដឹងបានអំពីចំណេះដឹងជាក់លាក់ និងបច្ចេកទេស ដើម្បីដំណើរការបរិក្ខារ និងឧបករណ៍ឱ្យបានពិតប្រាកដ រួមជាមួយនឹងខ្លឹមសារនៃវគ្គបណ្តុះបណ្តាលជាកាតព្វកិច្ចនីមួយៗ។ ដើម្បីទទួលនូវកេរ្តិ៍នៃការបណ្តុះបណ្តាលនេះ ចំណេះដឹងជាមូលដ្ឋាន និង ការណែនាំបច្ចេកទេស ត្រូវធ្វើឡើងចំពោះគ្រូបង្គាត់ដែលទទួលគ្រប់គ្រងការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនេះ។ គោលការណ៍ ណែនាំជាមូលដ្ឋាន អាចនឹងត្រូវយោងតាមវគ្គគំរូរបស់អង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ IMO Model Courses។ ប៉ុន្តែ សៀវភៅបណ្តុះបណ្តាលនីមួយៗ ត្រូវផ្អែកលើលក្ខខ័ណ្ឌពិតជាក់ស្តែង។

ផ្អែកលើចំណុចខាងលើ បញ្ហាខាងក្រោមនេះ ត្រូវយកមកពិចារណា ដើម្បីអភិវឌ្ឍមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ :

១. ពិនិត្យអំពីលក្ខណៈបច្ចេកទេស នៃបរិក្ខារ និងឧបករណ៍នានា ដែលចាំបាច់ ។

២. ណែនាំគ្រូបង្ហាត់ សម្រាប់ការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង ។

៣. ណែនាំអំពីប្រតិបត្តិការ ការប្រើប្រាស់ និងការថែរក្សាបរិក្ខារ និងឧបករណ៍នានា ។

៤. រៀបចំសៀវភៅ កម្មវិធី និងអត្ថបទបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍ ។

ចំណាត់ថ្នាក់នៃនាយនាវិករបស់នាវាតាមអនុសញ្ញា STCW មានដូចខាងក្រោម ។ មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ នឹងមានការអប់រំ និងការបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់ចំណាត់ថ្នាក់ N-2 និង E-2 (កំរិតអនុវត្ត) និងចំណាត់ថ្នាក់ N-3 និង E-3 (កំរិតគ្រប់គ្រង) នៅក្នុងចំណោមកំរិតទាំងនោះ ។ ពុំមានភាពខុសគ្នាអំពីប្រភេទនៃបរិក្ខារ និងឧបករណ៍ឡើយ ភាពខុសគ្នាមានត្រឹមនៅលើខ្លឹមសាររវាងកំរិតអនុវត្ត និងកំរិតគ្រប់គ្រងប៉ុណ្ណោះ ។ បន្ទាប់មកទៀត ការបណ្តុះបណ្តាលកម្មករនាវាជាមូលដ្ឋាន ត្រូវគ្រោងឡើង ដើម្បីអនុវត្តនៅមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ ដើម្បីផ្តល់ដល់យុវៈជំនាន់ក្រោយ នូវឱកាសការងារល្អ នៅក្នុងទីផ្សារសកលលោក ។ ប៉ុន្តែ ការបណ្តុះបណ្តាលនេះ មិនមានរៀបរាប់នៅក្នុងការបណ្តុះបណ្តាលជាកាតព្វកិច្ចក្នុង STCW ក្រៅពីការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងជាកាតព្វកិច្ចសម្រាប់នាវិកទាំងអស់ឡើយ ។ នៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ ការបណ្តុះបណ្តាលជាកាតព្វកិច្ច មានចំណាត់ថ្នាក់ ជា NR-1 និង ER-1 និងត្រូវមានបន្ថែមចំណាត់ថ្នាក់ NR-2 និង ER-2 ដូចមានរៀបរាប់ខាងក្រោមថែមទៀត ។ គេសង្ឃឹមថា ជាដំបូង ការបណ្តុះបណ្តាលកម្មករនាវាជាមូលដ្ឋាន នឹងត្រូវចាប់ផ្តើម ហើយបន្ទាប់ក្រោយមក នឹងបន្តការបណ្តុះបណ្តាលកម្មករនាវាត្រៀមឡើង សម្រាប់កម្មករនាវាណាដែលមានបទពិសោធន៍ នៅមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រជាបន្តបន្ទាប់ ។

ជាការសំខាន់ ត្រូវកំណត់ច្បាស់លាស់នូវគោលដៅ ដែលចំណូលថ្មី ខិតខំទទួលយកនូវការគោរពរាប់រក នៅក្នុងទីផ្សារនាវិកសកលលោក ។ បើទោះបីជាប្រទេសហ្វីលីពីន ផ្គត់ផ្គង់នាវិករហូតដល់ ៤០% ទៅក្នុងទីផ្សារសកលលោក នៅពេលបច្ចុប្បន្នក៏ដោយ ក៏ប្រទេសហ្វីលីពីន នៅតែកំពុងបន្តយកចិត្តទុកដាក់លើការបណ្តុះបណ្តាលនាយនាវិកដដែល ។ ដោយផ្តោតលើការបណ្តុះបណ្តាលនាវិកជាកម្មករនាវា អាចជាយុទ្ធសាស្ត្រដ៏ល្អសម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្ររបស់ប្រទេសកម្ពុជា ។

ក. នាវាចរណ៍

N-1 នាយនាវិក ដែលទទួលជាអ្នកប្រចាំវេនបើកបរ និងជាមេបញ្ជាការនៅលើនាវាចំណុះតិចជាង ៥០០ GT ដែលប្រកបអាជីវកម្មនៅក្នុងដំណើរចរខ្លី ។

N-2 នាយនាវិក ដែលទទួលជាអ្នកប្រចាំវេនបើកបរ នៅលើនាវាចំណុះ ចាប់ពី ៥០០ GT ។

N-3 មេបញ្ជាការនាវា និង មេបញ្ជាការរង នៅលើនាវា ចំណុះចាប់ពី ៥០០ GT ។

NR-1 កម្មករនាវា ដែលបំពេញមុខងារផ្នែកខ្លះនៃការប្រចាំវេនបើកបរ ។

NR-2 កម្មករនាវា ដែលជានាវិកមានសមត្ថភាពលើជាន់នាវា ។

ខ. វិស្វកម្មនាវាសមុទ្រ

E-1 នាយនាវិក ដែលទទួលជាអ្នកប្រចាំវេនម៉ាស៊ីននាវា នៅក្នុងបន្ទប់ម៉ាស៊ីន ឬ ដែលបានប្រគល់កិច្ចការ ជាវិស្វករ នៅក្នុងបន្ទប់ម៉ាស៊ីនដែលគ្មានមនុស្ស ។

E-2 នាយយន្តការី និងយានយន្តការីថ្នាក់ទី២ នៅលើនាវា ដែលមានចលនាថាមពលដោយម៉ាស៊ីនបង្វិលស្លាបចាក់ ដែលមានកំលាំងរវាង ៧៥៩គីឡូវ៉ាត់ និង ៣.០០០គីឡូវ៉ាត់ ថាមពលបង្វិល ។

E-3 នាយយន្តការី និងនាយយន្តការីថ្នាក់ទី២ នៅលើនាវា ដែលចលនាថាមពល ដោយម៉ាស៊ីនបង្វិលស្លាបចាក់ ដែលមានកំលាំង ចាប់ពី ៣.០០០គីឡូវ៉ាត់ឡើងទៅ ។

ER-1 កម្មករនាវា ដែលបំពេញមុខងារផ្នែកខ្លះនៃការប្រចាំវេនម៉ាស៊ីន នៅក្នុងបន្ទប់ម៉ាស៊ីនដែលមានមនុស្ស ឬ ដែលបានប្រគល់កិច្ចការទទួលខុសត្រូវនៅក្នុងបន្ទប់ម៉ាស៊ីន ដែលគ្មានមនុស្ស ។

ER-2 កម្មករនាវា ដែលមានសមត្ថភាពជានាវិកនៅម៉ាស៊ីន ។

(៣). ទំនាក់ទំនងនៃផែនការ

ការអប់រំផ្នែកទ្រឹស្តី នៅក្នុងថ្នាក់រៀន និងការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង គឺជាស្នូលពីរសំខាន់នៃការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ ។ បើទោះបីជាការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង នឹងត្រូវជួយដោយ VIMARU ក៏ដោយក៏ការបណ្តុះបណ្តាលទាំងពីរនេះ អាចនឹងកាន់តែមានប្រសិទ្ធភាពឡើង ក្នុងការរក្សាមិនឱ្យនៅដាច់ពីគ្នា ប្រសិនបើការបណ្តុះបណ្តាលទាំងពីរនេះ ស្ថិតនៅក្នុងមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅភ្នំពេញ ។ លើសពីនេះទៀត សិស្សមានចំនួន ២៨នាក់ និងប្រសិនបើជាមជ្ឈមណ្ឌលនេះ ក្លាយជាវិទ្យាស្ថានអប់រំជាន់ខ្ពស់ សម្រាប់រយៈពេល៤ឆ្នាំ នោះចាំបាច់ ត្រូវបញ្ជូនសិស្សចំនួន ៦០នាក់ រៀងរាល់ឆ្នាំ ទៅប្រទេសវៀតណាម ។ នៅពេលណា ដែលមជ្ឈមណ្ឌលនេះ ពង្រីកគោលដៅរបស់ខ្លួនទៅកាន់ទីផ្សារអន្តរជាតិ នោះចំនួនសិស្ស នឹងកាន់តែច្រើនឡើងៗ ។

បន្ថែមលើនេះទៀត គេសង្ឃឹមថា កម្មករនាវាកម្ពុជា នឹងផ្តល់នូវការចាំបាច់ផ្គត់ផ្គង់បន្ទាន់នៃកម្មករនាវា ដែលមានប្រសិទ្ធភាព នៅក្នុងតំបន់ជិតខាង ដែលនាំទៅកាន់ស្ថេរភាពនៃប្រតិបត្តិការនាវាប្រកបដោយសុវត្ថិភាព ការកសាងវប្បធម៌នាវាចរណ៍សមុទ្រនៅកម្ពុជា និងការជំរុញលើកកំពស់ឧស្សាហកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅកម្ពុជា ។

ហេតុនេះហើយ ផែនការនេះ មានភាពទាក់ទងយ៉ាងខ្លាំងលើផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ ប្រសិទ្ធភាពនៃការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាល ឥទ្ធិពលរួបរួមគ្នាតាមរយៈកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយសហគមអឺរ៉ុប និង កំរិតខ្ពស់នៃក្តីសង្ឃឹមពីឧស្សាហកម្មនេះ ។

(៤). ការបណ្តុះបណ្តាលនៅលើនាវា

មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ ស្ថិតនៅក្នុងបរិវេណកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងនៅជិតទីលានអ្នកដំណើរ ។ ការបណ្តុះបណ្តាលនៅលើនាវា ទាំងសម្រាប់វគ្គនាវាចរណ៍ និងវគ្គវិសកម្មនាវាសមុទ្រ នឹងត្រូវអនុវត្តនៅលើនាវាសណ្តោង ដែលកាន់កាប់ដោយកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ។ ស្ថានភាពនេះ មានផលប្រយោជន៍ច្រើន ដើម្បីបង្កើតឡើងនូវស្ថាប័នអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ តាមការចំណាយរបស់កំពង់ផែលើនាវា សម្រាប់ទទួលយក ថែរក្សា

និងប្រតិបត្តិការបណ្តុះបណ្តាលនៅលើនាវា។ ការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង នឹងត្រូវណែនាំដោយនាវិក និង កណ្ណធារ ដែលមានបទពិសោធន៍អនុវត្តគ្រប់គ្រាន់ នៅក្រោមការត្រួតពិនិត្យរបស់បុគ្គល ដែលទទួលខុសត្រូវលើការងារបណ្តុះបណ្តាលនោះ។ ដើម្បីធ្វើឱ្យមានការឯកភាពតែមួយលើការបណ្តុះបណ្តាលនៅលើនាវា គប្បីត្រូវរៀបចំនូវសៀវភៅបណ្តុះបណ្តាលនៅលើនាវា និងសៀវភៅកំណត់ត្រាបណ្តុះបណ្តាល។

១១.៤ ការផ្តល់សច្ចាប័ន និងការអនុវត្តអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ

១១.៤.១ ការអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ

ប្រទេសកម្ពុជា នឹងឈានទៅអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ ជាពិសេសលើបរិបទនៃសន្តិសុខកំពង់ផែ ដែលប្រើប្រាស់ការិយាល័យត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ និងការិយាល័យអធិការកិច្ចនាវា នៅក្នុងនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ។ ប្រទេសកម្ពុជា គួរកត់សំគាល់នូវចំណុចសំខាន់ៗបីយ៉ាង។ នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ គួរមានកម្មវិធីដើម្បីចូលរួមនៅក្នុងសកម្មភាពនៃអនុស្សរណៈតូក្យូ។ អនុស្សរណៈទាំងអស់នៅក្នុងពិភពលោក ទាមទារឱ្យប្រទេសសមាជិកទាំងអស់ សំរេចនូវក៏រិតជាក់លាក់ លើការអនុវត្តដោយរដ្ឋម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា។ អនុស្សរណៈតូក្យូ អាចមិនទទួលប្រទេសកម្ពុជា ជាសមាជិកផ្លូវការបានឡើយ រហូតដល់លទ្ធផលល្អ អាចនឹងទទួលបានក្នុងការអនុវត្តដោយរដ្ឋម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា។ ប៉ុន្តែ ប្រទេសកម្ពុជា អាចប្រើប្រាស់កម្មវិធីពិគ្រោះយោបល់នៃអនុស្សរណៈតូក្យូបាន ដើម្បីពង្រឹងសក្តានុពលបច្ចេកទេសអំពីការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែរបស់ខ្លួនបាន។

១១.៤.២ សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ ការបង្ការការបំពុលសមុទ្រ និងការរុករក និង សង្គ្រោះ

ផ្អែកតាមវិធានការទាំងឡាយ ដែលមានទិសដៅនៅឆ្នាំ២០២០ ការសំខាន់ជាអាយុជីវិត គឺត្រូវពង្រឹងសកម្មភាពរដ្ឋបាលរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ) ដែលជាអ្នកសំរបសំរួល (អង្គភាពទំនាក់ទំនង) ក្នុងរង្វង់អ្នករដ្ឋបាលដែលមានការទទួលខុសត្រូវទាំងឡាយ សម្រាប់សន្តិសុខនាវាចរណ៍សមុទ្រ ការបង្ការការបំពុលសមុទ្រ និងការរុករក និងសង្គ្រោះ។ កិច្ចការសំខាន់របស់នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ គឺត្រូវធ្វើសមាហរណកម្មសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ ការបង្ការការបំពុលសមុទ្រ និង ការរុករក និងសង្គ្រោះ ទៅជាប្រព័ន្ធចាត់តាំងតែមួយ ដោយបញ្ចូលគ្នានូវទំនាក់ទំនងពតិមានក្នុងស្រុក និងតំបន់។

១១.៤.៣ ការបង្កើតនៃមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពត៌មានតំបន់ឆ្នេរ

កិច្ចការ ដើម្បីបង្កើតឡើងនូវមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពតិមានតំបន់ឆ្នេរ ដែលបំពេញនូវលក្ខខ័ណ្ឌ GMDSS នៃការរុករក និងសង្គ្រោះ និងលក្ខខ័ណ្ឌនៃប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនងថ្នាក់តំបន់ ស្តីពីគ្រោះអាសន្ន ដូចជាគ្រោះថ្នាក់ប្រេងកំពប់ជាដើម មានសារៈសំខាន់ជាអាយុជីវិត។ មជ្ឈមណ្ឌលនេះ នឹងក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលពតិមានទូទៅ និងទំនាក់ទំនងពតិមានសម្រាប់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ ការបង្ការការបំពុលសមុទ្រ និង ការរុករក និងសង្គ្រោះ។ នៅពេលដែលប្រទេសកម្ពុជា បានរៀបចំនូវប្រព័ន្ធរុករក និងសង្គ្រោះ ដែលមានឋបនីយភណ្ឌ GMDSS ភ្លាម នោះប្រព័ន្ធសហប្រតិបត្តិការថ្នាក់

តំបន់ សម្រាប់ការរុករក និងសង្គ្រោះ នឹងត្រូវគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ប្រទេសទាំងអស់ ដែលស្ថិតនៅជុំវិញឈូងសមុទ្រថៃ។ ស្ថានភាពនេះ អាចជំរុញចលនាឆ្ពោះទៅកាន់ការផ្តល់សច្ចាប័នលើអនុសញ្ញា SAR នៅក្នុងឈូងសមុទ្រថៃ ។

១១.៤.៤ ការទទួលយកឋបនីយភណ្ឌ និងឧបករណ៍បង្ការការបំពុលសមុទ្រ និងការរៀបចំប្រតិបត្តិការ

នៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ រដ្ឋាភិបាល មិនមានឋបនីយភណ្ឌ ឬ ឧបករណ៍ សម្រាប់ការបង្ការការបំពុលសមុទ្រឡើយ។ នាវា និងមនុស្សដែលធ្វើប្រតិបត្តិការ ចំពោះគ្រោះថ្នាក់បំពុលដោយប្រេង ត្រូវផ្គត់ផ្គង់ដោយក្រុមរុករក និង សង្គ្រោះនៅក្នុងកងទាហ៊ានជើងទឹក និងនគរបាលព្រំដែនទឹក។ ទាំងកងទាហ៊ានជើងទឹក និងនគរបាលព្រំដែនទឹក ពុំមាននាវាសំអាតប្រេងឡើយ និងត្រូវមានកាតព្វកិច្ច ដើម្បីមានទូកល្បាត និងនាវាឯទៀតៗរបស់ខ្លួន។ មជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងជាតិមានតំបន់ឆ្នេរ គួរត្រូវបំពាក់ឧបករណ៍បង្ការការបំពុលសមុទ្រ និងត្រូវដំណើរការដោយក្រុមប្រតិបត្តិការ។

១១.៥ ការដឹកជញ្ជូនតាមនាវាតំបន់ឆ្នេរ និង ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ

(១). ការកែលំអការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ

ពុំមានរោងចក្រចំរាញ់ប្រេង នៅប្រទេសកម្ពុជាឡើយ ហើយប្រេងឥន្ធនៈទាំងអស់ ត្រូវនាំចូលមកពីប្រទេសសឹង្ហបុរី និង ប្រទេសថៃ។ នៅឆ្នាំ២០០៥ ប្រេងចំនួន ៤៦០.០០០តោន បានដឹកតាមនាវាដឹកប្រេងផ្លូវទន្លេ មកកាន់ទីក្រុងភ្នំពេញ និង ប្រេងចំនួន ២៥០.០០០តោន បានដឹកតាមនាវាដឹកប្រេងសមុទ្រមកកាន់ក្រុងព្រះសីហនុ។ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ មានអត្រា៦០%នៃប្រេងឥន្ធនៈនាំចូលទាំងអស់ តាមទន្លេមេគង្គ។ នៅឆ្នាំ២០០៥ ប្រេងឥន្ធនៈ ត្រូវបានដឹកជញ្ជូនតាមនាវាដឹកប្រេងផ្លូវទន្លេតូចៗចំនួន ៧០៦គ្រឿង ដែលស្ទើរតែទាំងអស់ពាក់ទង់ជាតិវៀតណាម លើកលែងតែនាវាដឹកប្រេង LPG ចំនួន១២គ្រឿង ដែលពាក់ទង់ជាតិថៃ។ នៅទីក្រុងភ្នំពេញ ប្រេងឥន្ធនៈ ត្រូវបានផ្ទេរនៅទីធ្លាអាងប្រេង ដូចមានបង្ហាញនៅក្នុងតារាងខាងក្រោម។

តារាង ១១.៥.១ *បរិមាណប្រេងឥន្ធនៈ នៅទីលានទន្លេមេគង្គ*

ទីលាន		បរិមាណ (តោន)	នាវា (ចំនួនចូល)	ចំណែក(%)
១	SOKIMEX	១៥៨.៦១១	២៤៩	៣៤
២	TELA	១១៩.៦៦៩	១៦៤	២៦
៣	TOTAL	៦៩.៥៨៣	៩០	១៥
៤	SAVIMEX	៤៩.៧២០	៩០	១១
៥	PETRONAS	៤៦.២៦៨	៧៣	១០
៦	ផ្សេងៗ	២០.៥១៥	៤០	៤
	សរុប	**៤៦៤.៣៦៦**	**៧០៦**	**១០០**

ប្រភព: កំពង់ផែស្វ័យតភ្នំពេញ

គេសង្ឃឹមថា ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ នឹងមានជំរៅស៊ីទឹក ៦-៧ម តាមរយ:ការដឹកប្រឡាយវាំង Quan Chanh Bo នៅពាមទន្លេបាសាក់ និងតាមរយ:ការកែលំអផ្លូវ Van Nao Pass។ ក្រៅពីភស្តុភារប្រេងឥន្ធនៈនៅប្រទេសវៀតណាម

នឹងត្រូវផ្លាស់ប្តូរតាមរោងចក្រចំរាញ់ប្រេង Dung Quat ដែលនឹងចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការ ចំនួន ១៣០.០០០ bpd ចាប់ពីឆ្នាំ ២០០៩ទៅ ហើយរោងចក្រចំរាញ់ប្រេងថ្មី ក៏អាចប៉ះពាល់ដល់ការនាំចូលប្រេងឥន្ធនៈទៅទីក្រុងភ្នំពេញ។ កត្តាផ្លាស់ប្តូរទាំងនេះ នៅពេលអនាគត នាវាដឹកប្រេងផ្លូវទន្លេ នឹងប៉ះពាល់ដល់ជំរៅស៊ីទឹកនៃផែឯកជននៅទីក្រុងភ្នំពេញ ដើម្បីសាងសង់ឡើងវិញ ឬ ទំហំនាវាដឹកប្រេង ដើម្បីជំនួសសមត្ថភាពធំៗជាងនេះ។ ប៉ុន្តែ បើទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ពុំមានការដ្ឋានសាងសង់នាវា និងពុំមាននាវិកដែលបានបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់ដំណើរការនាវាដឹកប្រេង នៅប្រទេសកម្ពុជា ដើម្បីឱ្យនាវារបស់ខ្លួន គ្រប់គ្រង និងដំណើរការ នៅក្នុងប្រទេសវៀតណាម ដូចជាក្រុមហ៊ុន SONG KIM CO. LTD នៃ SOKIMEX ។

(២). ការដឹកជញ្ជូនដោយនាវារបស់ខ្លួន

ប្រេងឥន្ធនៈ ត្រូវបានធ្វើពាណិជ្ជកម្មតាមមូលដ្ឋានកិច្ចសន្យា CIF ទៅកាន់ប្រទេសកម្ពុជា និង អ្នកផ្គត់ផ្គង់ ត្រូវមានសិទ្ធិទទួល និង កាតព្វកិច្ច ដើម្បីរៀបចំការដឹកជញ្ជូនរបស់ខ្លួន។ ពីសិង្ហបុរី មកកាន់ភ្នំពេញ ប្រេងឥន្ធនៈ ត្រូវដឹកជញ្ជូនភ្លាមតាមវៀតណាម ដោយនាវាដឹកប្រេងសំរេចទំហំធំៗ និងបន្ទាប់មក ផ្ទេរចូលទៅនាវាដឹកប្រេងផ្លូវទន្លេតូចៗ ដែលបានចុះបញ្ជីនៅប្រទេសវៀតណាម ឬ បូមចេញពីនាវាដឹកផលិតផលប្រេងសំរេច ទៅនាវាដឹកប្រេងផ្លូវទន្លេតូចៗ នៅវ៉ុងតាវ។

ក្រុមហ៊ុន SOKIMEX បានរៀបចំប្រតិបត្តិករនាវាដឹកប្រេង នៅឆ្នាំ១៩៩៣ ដែលមានឈ្មោះថា SONG KIM CO. LTD និង បានចុះបញ្ជីនៅប្រទេសវៀតណាម។ ប្រតិបត្តិករ SONG KIM កាន់កាប់នាវាដឹកប្រេងផ្លូវទន្លេចំនួន ៩គ្រឿង ពាក់ទង់ជាតិវៀតណាម និង បំរើសេវាដឹកជញ្ជូនប្រេងឥន្ធនៈរបស់ក្រុមហ៊ុន SOKIMEX ត្រឹមតែរវាងវៀតណាម និង ភ្នំពេញប៉ុណ្ណោះ។ ការចុះបញ្ជីវៀតណាម មានគុណប្រយោជន៍ជាច្រើន សម្រាប់ប្រតិបត្តិការនាវាដឹកប្រេង មិនត្រឹមតែនៅលើការជួសជុលនាវាប៉ុណ្ណោះទេ តែថែមទាំងធនធាននាវិកកាន់ការទៀតផង។ ប្រតិបត្តិករ SONG KIM បានសំរេចចិត្តរៀបចំចុះបញ្ជីវៀតណាម ដែលមានបុគ្គលិករហូតដល់ ៧០នាក់ ជានាយនាវិកវៀតណាម និងនាវិក ហើយអត្រាថ្លៃឈ្នួលដឹកជញ្ជូន បានត្រូវពិនិត្យឡើងវិញមួយឆ្នាំម្តងរវាងក្រុមហ៊ុន SOKIMEX និងប្រតិបត្តិករ SONG KIM ។

ប្រសិនបើនាវាដឹកប្រេង បានកាន់កាប់ និងប្រតិបត្តិ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងរបស់ប្រទេសកម្ពុជា នោះកណ្តធារជាកាតព្វកិច្ច និងការហាមឃាត់នាវាចរណ៍នៅពេលរាត្រី ប៉ះពាល់ដល់ប្រតិបត្តិការរបស់ខ្លួនយ៉ាងធ្ងន់ធ្ងរ នៅក្នុងដែនដីវៀតណាម។ គុណវិបត្តិ សម្រាប់នាវាពាក់ទង់ជាតិកម្ពុជា គួរត្រូវបានដោះស្រាយជាបន្ទាន់ទៅតាមការដែលអាចធ្វើទៅបាន ហើយប្រព័ន្ធលើកលែងវិញ្ញាបនប័ត្រកណ្តធារ អាចនឹងត្រូវបានលើកឡើង បើមិនដូចនោះទេ នាវាកម្ពុជា នឹងនៅតែមានសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងតិចណាស់ទល់នឹងនាវារបស់វៀតណាម។ ជាពិសេស ការផ្តល់ជំនួយគាំទ្រខ្លះ សម្រាប់នាវាដឹកប្រេងកម្ពុជា ដើម្បីជំរុញឱ្យមានការរីកចំរើន គួរត្រូវពិចាត់ទុកថាជាជំនួយហិរញ្ញវត្ថុ និងការលើកទឹកចិត្តផ្នែកពន្ធ ដូចជាច្បាប់ស្តីពីការជំរុញលើកទឹកចិត្តនាវាជំនួញសមុទ្រ នៅប្រទេសថៃជាដើម។ ផ្លូវវាង Quan Chanh Bo នឹងធ្វើឱ្យនាវាផ្លូវទន្លេទំហំធំៗ ទៅកាន់ទន្លេមេគង្គ ដែលមានជំរៅស៊ីទឹកជ្រៅ ប្រហែលជានៅឆ្នាំ២០១៥ និង បន្ទាប់មក ត្រូវពិចារណាអំពីទីចំណតនាវាដឹកប្រេងថ្មី និង ចំណតប្រេងឯកជន ដែលត្រូវដឹក និងសាងសង់ឡើងវិញ ដោយអ្នកចែកចាយឥន្ធនៈនៅប្រទេសកម្ពុជា។

ជំពូកទី ១២
ផែនការមេសម្រាប់វិស័យកំពង់ផែ

១២. ១ ទិសដៅជាមូលដ្ឋានស្តីពីការអភិវឌ្ឍ និងការប្រើប្រាស់កំពង់ផែ នៅប្រទេសកម្ពុជា

១២.១.១ ទស្សនៈទូទៅស្តីពីព្រឹត្តិការណ៍នៅជុំវិញវិស័យកំពង់ផែនៅប្រទេសកម្ពុជា

ដើម្បីបង្កើតជាទិសដៅមូលដ្ឋានស្តីពីការអភិវឌ្ឍ និងប្រើប្រាស់កំពង់ផែ នៅប្រទេសកម្ពុជា ចាំបាច់ណាស់ ត្រូវកំណត់អំពីព្រឹត្តិការណ៍នានា ដែលនៅជុំវិញកំពង់ផែកម្ពុជា លើរចនាសម្ព័ន្ធដីរដ្ឋ អាយុជីវិតជាតិ សេដ្ឋកិច្ចជាតិ ឧស្សាហកម្ម ពាណិជ្ជកម្ម ការចែកចាយអន្តរជាតិ មរតក និងបរិស្ថានធម្មជាតិ និង បណ្តាប្រទេសជិតខាង ។

១២.១.២ ទស្សនទានមូលដ្ឋានសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ និងការប្រើប្រាស់កំពង់ផែ

នៅលើមូលដ្ឋាននៃព្រឹត្តិការណ៍ និងនយោបាយជាតិ ទស្សនទានមូលដ្ឋានសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ និងការប្រើប្រាស់កំពង់ផែ ដែលមាននូវចំណុចទាំងឡាយដូចខាងក្រោម ដែលបានកំណត់ឡើងសម្រាប់បង្កើតនូវនយោបាយកំពង់ផែជាតិ ។

១. រួមចំណែកកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និង ទទួលស្គាល់នូវអាយុជីវិតជាតិសមស្រប ។

២. គាំទ្រវិនិយោគឧស្សាហកម្មថ្មីៗ និងជំរុញលើកទឹកចិត្តសកម្មភាពឧស្សាហកម្ម ។

៣. ជំរុញឱ្យមានការអភិវឌ្ឍជាតិប្រកបដោយតុល្យភាពល្អ ដែលរួមមានទាំងការអភិរក្សបរិស្ថាន តាមរយៈការប្រើប្រាស់សក្តានុពលនៃតំបន់នីមួយៗ ។

៤. ធ្វើការប្រើប្រាស់ឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពនូវធនធានធម្មជាតិ ដែលបានកំណត់ ។

នយោបាយកំពង់ផែជាតិ ដែលបានបង្កើតឡើង ដោយផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃទស្សនទានមូលដ្ឋាននេះ ត្រូវក្លាយជាវិធានការយុទ្ធសាស្ត្រ សម្រាប់សំរេចនូវគោលដៅនៃនយោបាយជាតិ ពីព្រោះថា ខ្លឹមសារនៃនយោបាយជាតិ មានទំនាក់ទំនងជិតស្និតជាមួយនឹងនយោបាយចតុកោណ ។

១២.១.៣ គោលដៅនៃការអភិវឌ្ឍ និងការប្រើប្រាស់កំពង់ផែ

ដើម្បីលើកកំពស់ការប្រកួតប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិនៃកំពង់ផែរបស់កម្ពុជា និងដោយទទួលមកវិញនូវការលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ច និងការអភិវឌ្ឍដែនដីរបស់ប្រទេសកម្ពុជា នោះជាការចាំបាច់ណាស់សម្រាប់វិស័យកំពង់ផែរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ដើម្បីកំណត់គោលដៅច្បាស់លាស់ និងសម្រាប់ភាគីពាក់ព័ន្ធនានា ដើម្បីប្រឹងប្រែងទទួលយកនូវគោលដៅទាំងនោះជាមួយគ្នា។ វិស័យកំពង់ផែនៅប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវមានបំណងទៅតាមគោលដៅនោះទៅតាមរបៀប ដូចខាងក្រោម :

១) ពង្រឹងមុខងារ ជាមជ្ឈមណ្ឌលចែកចាយទំនិញជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ

ដើម្បីជួយដល់សេដ្ឋកិច្ចជាតិកម្ពុជា និងអាយុជីវិតជាតិ រាជរដ្ឋាភិបាល ជំរុញលើកទឹកចិត្តការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ដែលមានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែងជាអន្តរជាតិ ដែលអាចបង្ករឱ្យមានលំហូរល្បឿនលឿន នៃទំនិញនាំចូល និងនាំចេញ នៅក្នុងតម្លៃចំណាយទាប ចំពោះប្រជាជនកម្ពុជា និងឧស្សាហកម្មនានា។ កំពង់ផែកុងតេន័រជំរៅស៊ីទឹកជ្រៅ ដែលផ្តល់នូវឋបនីយភណ្ឌ សម្រាប់នាវាធំៗ និង កំពង់ផែទន្លេ ដែលបង្កើនសមត្ថភាពស្រូបយកកុងតេន័រ នៅតាមទន្លេមេគង្គ ត្រូវបានកែលំអ និងប្រតិបត្តិការប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព។ ការដឹកជញ្ជូនប្រកបដោយការជឿជាក់ និងមានប្រសិទ្ធិភាព ទៅមកកំពង់ផែ នៅតំបន់ដាច់ស្រយាល ត្រូវបានទទួលដឹង តាមរយៈការប្រើប្រាស់កន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេស។

ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងសេចក្តីត្រូវការ ដែលចេះតែកើនឡើងជាលំដាប់នោះ សម្រាប់ការនាំចេញនៃធនធាន ដែលបានផលិតនៅប្រទេសកម្ពុជា និងសម្រាប់ការនាំចូលនៃវត្ថុធាតុដើមសម្រាប់ឧស្សាហកម្ម ក៏ដូចជាការចាំបាច់ប្រចាំថ្ងៃ នោះ ទីលានទំនិញចាក់ចារ ដែលផែជំរៅជ្រៅគ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់នាវាធំៗ បំពាក់ដោយឧបករណ៍ និងមានផ្ទៃដីគ្រប់គ្រាន់ និងមានប្រសិទ្ធិភាពខ្ពស់ សម្រាប់ការលើកដាក់ទំនិញ និងរក្សាទុកទំនិញ ត្រូវកសាងឡើង។

ផ្លូវថ្នល់ និងតំបន់រង់ចាំនៅជិតកំពង់ផែ សម្រាប់រថយន្តដឹកទៅមកកំពង់ផែ ត្រូវធានា។ បន្ថែមលើនេះ ការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវរថភ្លើង ត្រូវរៀបចំឡើងដើម្បីប្រើប្រាស់នូវផលប្រយោជន៍នេះ នៅពេលណាដែលផ្លូវរថភ្លើងត្រូវបានកែលំអហើយ។ វិស័យកំពង់ផែ ត្រូវធ្វើការប្រឹងប្រែងគ្រប់យ៉ាង ដើម្បីលើកកំពស់មុខងាររបស់កំពង់ផែ ជាមូលដ្ឋានដឹកជញ្ជូនទំនិញ ដែលទទួលផលប្រយោជន៍អំពីការការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ។

ជាការចាំបាច់ណាស់ដែលថា មុខនាទីរបស់កំពង់ផែរដ្ឋ និងកំពង់ផែឯកជន ត្រូវបានបែងចែកឱ្យបានសមស្របទៅតាមលក្ខណៈរបស់កំពង់ផែនីមួយៗ និងការប្រើប្រាស់សមស្របនៃធនធាន។ តាមរយៈកិច្ចសហការ និង ការប្រកួតប្រជែង នៅក្នុងចំណោមកំពង់ផែទាំងនេះ កំពង់ផែនានា នៅប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវលើកកំពស់នូវមុខងាររបស់ខ្លួនជារួម។

២) ការផ្តល់សេវាកំពង់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព

ឆ្លើយតបនឹងសំណើរបស់អ្នកប្រើប្រាស់កំពង់ផែ កំពង់ផែ ត្រូវកែលំអនូវប្រសិទ្ធិភាពនៃការដឹកជញ្ជូន និងភាពងាយស្រួល នៃការប្រើប្រាស់កំពង់ផែ។ នៅក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ កំពង់ផែ ត្រូវផ្តល់នូវសេវាតាមបទដ្ឋានអន្តរជាតិ ដែលត្រូវប្រុងប្រយ័ត្នកែលំអលក្ខខ័ណ្ឌការងារនៅកំពង់ផែ។ បន្ទាប់មកទៀត កំពង់ផែ ត្រូវធ្វើការប្រឹងប្រែងគ្រប់យ៉ាង សម្រាប់លើកកំពស់ប្រសិទ្ធិភាពនៃការលើកដាក់ទំនិញ និងផ្តល់សេវាប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ព្រមទាំងធ្វើឱ្យកាន់តែងាយ និង បង្រួបបង្រួមនីតិវិធី ដូចជាឯកសារនៅក្នុងនីតិវិធីចូលមក និងចេញពីកំពង់ផែ ដោយប្រើប្រាស់បច្ចេកវិទ្យាពតិមាន ដូចជា EDI ជាដើម។

៣) ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដែលជួយដល់ការអភិវឌ្ឍជាតិ និងតំបន់

កំពង់ផែ ត្រូវប្រឹងប្រែងគ្រប់យ៉ាង ដើម្បកែលំអនូវព្រឹត្តិការណ៍ សម្រាប់គាំទ្រសកម្មភាពនៃឧស្សាហកម្ម ដែលប្រើប្រាស់កំពង់ផែជាផលប្រយោជន៍ នៃការតភ្ជាប់ដោយផ្ទាល់ទៅទីផ្សារបរទេស។ កំពង់ផែ ត្រូវរៀបចំឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ដើម្បីឆ្លើយតបទៅតាមសំណើរបស់ឧស្សាហកម្មថ្មី ដូចជាការអភិវឌ្ឍអណ្តូងប្រេងសមុទ្រក្រៅ និងវិស័យទេសចរណ៍។

បន្ទាប់មក កំពង់ផែ ត្រូវឆ្លើយតបឱ្យទាន់ពេលវេលា និងមានភាពរស់រវើកលើសំណើនានាពីឧស្សាហកម្មថ្មី និងត្រូវអភិវឌ្ឍតាមចង្កូវិស័យរយៈពេលវែងដោយផ្អែកលើសក្តានុពលនៃការអភិវឌ្ឍនៅពេលអនាគត។ តំបន់សេដ្ឋពិសេស ត្រូវកសាងឡើង និង ប្រើប្រាស់ដោយសហការជាមួយកំពង់ផែ។ កំពង់ផែមូលដ្ឋាន ត្រូវផ្តល់នូវសេវាចាំបាច់នានា ដែលជាមជ្ឈមណ្ឌលនៃបណ្តាញដឹកជញ្ជូនផ្លូវទន្លេ សមុទ្រ ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងជឿជាក់បាន។

៤) ការធានាសន្តិសុខកំពង់ផែ និងអភិរក្សបរិស្ថាន

សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍ និងការប្រើប្រាស់ដែនទឹក ត្រូវបានធានា ស្របទៅតាមវិធាននានា ដូចជាកិច្ចព្រមព្រៀងអន្តរជាតិ នៅក្រោមកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ។ ដើម្បីកែលំអនូវការជឿជាក់ និងសុវត្ថិភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រជាលក្ខណៈអន្តរជាតិបាន នោះវិធានការរឹង និងទន់ ដែលចាំបាច់សម្រាប់ធានាសន្តិសុខ ត្រូវចាត់ចែងឡើង ដើម្បីអនុវត្តតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ SOLAS។

ដើម្បីអភិរក្សបរិស្ថានសម្រាប់ជំនាន់ក្រោយ វិធានការបរិស្ថាន នៅតាមកំពង់ផែនានា នឹងត្រូវចាត់ចែងឡើងតាមការចាំបាច់។ ការវាយតម្លៃបរិស្ថាន និងវិធានការនានា ដើម្បីចៀសវាងនូវ និងបន្ថយផលប៉ះពាល់លើបរិស្ថាន ត្រូវតែចាត់ចែងឡើងជាចាំបាច់។

៥) ការអភិវឌ្ឍ និងការប្រើប្រាស់កំពង់ផែ ដោយផ្អែកលើទស្សនទាននៃការអភិវឌ្ឍ និងការប្រើប្រាស់ទូទៅនៃតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ

កំពង់ផែ ត្រូវធ្វើការអភិវឌ្ឍ និងប្រើប្រាស់កំពង់ផែ ដោយផ្អែកលើទស្សនទាននៃការអភិវឌ្ឍ និងការប្រើប្រាស់ទូទៅនៃតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ ដែលមានគោលបំណងធ្វើឱ្យមានសុខដុមរមនានៅក្នុងចំណោមការប្រើប្រាស់ទាំងអស់នៅក្នុងតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ។ កំពង់ផែ ត្រូវខិតខំប្រឹងប្រែងគ្រប់យ៉ាង ដើម្បីសំរេចនូវការរួមរស់នៅជាមួយគ្នាជាមួយនឹងតំបន់ ដែលកំពង់ផែស្ថិតនៅ។

៦) វិនិយោគប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ

ទ្រព្យមានស្រាប់ គួរត្រូវប្រើប្រាស់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ហើយវិនិយោគថ្មី ត្រូវអនុវត្តតាមរយៈលក្ខខ័ណ្ឌលួតលាស់នៅក្នុងតំបន់ និងសេចក្តីត្រូវការអនាគត នៃទំនិញ និងការសំរបសំរួលជាមួយនឹងផែនការ និងគំរោងពាក់ព័ន្ធឯទៀត។ កំពង់ផែ ត្រូវអនុវត្តផែនការជាថ្នាក់ៗ និងត្រូវបើកថវិបនីយភណ្ឌដោយផ្នែកៗ បើចាំបាច់។ កំពង់ផែ ត្រូវខិតខំប្រឹងប្រែងគ្រប់យ៉ាង ដើម្បីបង្កើតឡើងនូវបរិយាកាសវិនិយោគ ដែលទាក់ទាញវិស័យឯកជន។ នៅក្នុងករណី នៃវិនិយោគឯកជន ការសំរបសំរួលជាចាំបាច់ រវាងស្ថាប័នរដ្ឋ និងឯកជន ត្រូវធ្វើឡើង ដើម្បីចៀសវាងនូវការវិនិយោគដែលគ្មានរបៀបរៀបរយ និងមិនសមស្រប។

៧) ការចូលរួមស្តីពីវិស័យផ្សេងៗ និងតួនាទីបែងចែកសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍ និងការប្រើប្រាស់កំពង់ផែ

កំពង់ផែ ត្រូវអភិវឌ្ឍ និង ធ្វើប្រតិបត្តិការ នៅក្រោមតួនាទីបែងចែកសមស្របរវាងវិស័យរដ្ឋ និងវិស័យឯកជន និងរួមចំណែកជំរុញឱ្យមានសភាពដើមនៃតំបន់នីមួយៗ ដោយសហការជាមួយស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធនានា។

៨) ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែសំខាន់ៗជាយុទ្ធសាស្ត្រ

ក. កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវបន្តបំពេញតួនាទីនាំមុខរបស់ខ្លួន ជាកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅមួយ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវមានបំណងក្លាយជាកំពង់ផែកុងតេន័រអន្តរជាតិ និង ត្រូវបំពេញតួនាទីផងដែរ ជាកំពង់ផែឧស្សាហកម្ម។ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុថ្មី ត្រូវកសាងឡើងនៅកន្លែងសមស្រប ដោយផ្អែកលើទស្សនទាននៃការអភិវឌ្ឍ និងការប្រើប្រាស់ទូទៅនៃតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ តាមការចាំបាច់។

ខ. កំពង់ផែភ្នំពេញ

មុខងាររបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ ត្រូវបានលើកកំពស់ តាមរយៈការផ្តល់ជាអតិបរមានូវទីតាំងដ៏មានប្រយោជន៍របស់ខ្លួននៅទីក្រុងភ្នំពេញ និង តាមរយៈការយកប្រៀបលើគុណវិបត្តិនានានៃឧបសគ្គនាវាចរណ៍ និងវិវាទជាមួយសកម្មភាពពង្រីកទីក្រុង។ កំពង់ផែ នៅតំបន់ថ្មី ត្រូវកសាងឡើង ដោយពិចារណាលើលក្ខខ័ណ្ឌពាក់ព័ន្ធនានា ដែលជាការចាំបាច់។

១២.១.៤ គំរោងអាទិភាព

ដើម្បីសំរេចនូវគោលដៅប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព អាទិភាព ត្រូវកំណត់ទៅលើគំរោងដូចខាងក្រោម :

១. ប្រតិបត្តិការប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពនៃទីលានកុងតេន័រថ្មី នៅក្នុងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។

២. អភិវឌ្ឍកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ស្របតាមផែនការរយៈពេលវែង។

៣. អភិវឌ្ឍកំពង់ផែភ្នំពេញ។

៤. អភិវឌ្ឍសមស្រប និងប្រើប្រាស់សមស្របនៃតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ។

៥. ធានាសន្តិសុខកំពង់ផែ។

៦. អភិវឌ្ឍតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅកំពង់ផែ។

១២.១.៥ ការរៀបចំលក្ខខ័ណ្ឌជាមុនសម្រាប់សំរេចនូវទិសដៅ

១) ការអនុញ្ញាត ប្រព័ន្ធច្បាប់ និងស្ថាប័ន

នយោបាយមូលដ្ឋានជាតិ ត្រូវរៀបចំឡើង ទុកជានយោបាយរដ្ឋដែលបានទទួលការអនុវត្តហើយ តាមរយៈការសិក្សាលំអិតស្តីពីបញ្ហានានា ដែលត្រូវរៀបរាប់នៅក្នុងនយោបាយនោះ និងមុខងារដែលជាគោលការណ៍ណែនាំនៃការអភិវឌ្ឍ និងការប្រើប្រាស់កំពង់ផែនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ នយោបាយកំពង់ផែជាតិ ត្រូវមានការកែប្រែ ស្របទៅតាមស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចសង្គម។

ប្រព័ន្ធច្បាប់ ដែលគាំពារដល់នយោបាយនេះ ក៏ចាំបាច់ត្រូវរៀបចំផងដែរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ការរៀបចំចាត់ចែងស្តីពីរដ្ឋបាលកំពង់ផែ និងការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ ក៏ត្រូវលើកកំពស់ ជាមួយនឹងការជំរុញឱ្យមានការរីកចំរើនលើផ្នែកទេពកោសលគ្រប់គ្រង នៅក្នុងកិច្ចការកំពង់ផែ។

២) ការកែលំអប្រព័ន្ធស្ថិតិកំពង់ផែ

ដោយយល់បានយ៉ាងច្បាស់លាស់នូវស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នលើសកម្មភាពកំពង់ផែជាទូទៅនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា គប្បីត្រូវរៀបចំទុកជាមុននូវនយោបាយជាមូលដ្ឋាន។ បន្ថែមលើនេះ សកម្មភាពតាមដានត្រួតពិនិត្យកំពង់ផែ ជាការចាំបាច់សម្រាប់សំរេចនូវគោលដៅនៃនយោបាយនោះ។ ប្រការសំខាន់សម្រាប់វិស័យកំពង់ផែ គឺត្រូវប្រមូលទិន្នន័យមូលដ្ឋាន ស្តីពីសកម្មភាពកំពង់ផែជាទៀងទាត់ និង រៀបចំនូវទិន្នន័យទាំងនេះ ឱ្យទៅជាស្ថិតិជាតិដែលគួរជឿជាក់បាន ។

៣) កិច្ចសហប្រតិបត្តិការក្នុងចំណោមភាគីពាក់ព័ន្ធនានា

កិច្ចសហប្រតិបត្តិការនៅក្នុងចំណោមអាជ្ញាធរកំពង់ផែ និងអង្គភាពគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ សហគ្រាសឯកជន គ្រឹះស្ថានសិក្សា ប្រជាជនមូលដ្ឋាន NPO និងការប្រឹងប្រែងដោយភាគីនីមួយៗ ក៏មានសារៈណាស់ដែរ។

១២.២ ការអភិវឌ្ឍ និងការជំរុញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

១២.២.១ ប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រថ្មី

(១). ការងារសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសសម្រាប់ពង្រឹងការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការទីលាន

ការសាងសង់ទីលានកុងតេន័រថ្មី ដែលមានប្រវែងចំណត ៤០០ម ការដាក់ប្រព័ន្ធកុំព្យូទ័រជាដើម បានគ្រោងធ្វើឡើងឱ្យចប់សព្វគ្រប់នៅឆ្នាំ២០០៨។ ប៉ុន្តែ ទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ចរាចរណ៍បន្ថែមទៀត ឬ ការផ្លាស់ប្តូរលក្ខណៈចរាចរណ៍ នឹងបង្កើតនូវបន្ទុកបន្ថែមទៀត ដែលអាចនាំឱ្យមានបញ្ហាផ្សេងៗជាច្រើនអំពីប្រតិបត្តិការ និងការគ្រប់គ្រងកុងតេន័រ។ ចាំបាច់ ត្រូវពង្រឹងប្រតិបត្តិការ និងការគ្រប់គ្រងកុងតេន័រ តាមរយៈកិច្ចសហប្រតិបត្តិារបច្ចេកទេស នៅវគ្គដំបូង (ពេលចាប់ផ្តើម)។

កិច្ចសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេសពីម្ចាស់ជំនួយ នឹងត្រូវអនុវត្តទៅតាមផ្នែកនានាដូចខាងក្រោម សម្រាប់កែលំអប្រតិបត្តិការ និងគ្រប់គ្រងទីលានកុងតេន័រ។

តារាង ១២.២.១ *ផែនសហប្រតិបត្តិការ សម្រាប់កែលំអប្រតិបត្តិការ និងការគ្រប់គ្រងទីលានកុងតេន័រ*

ផ្នែក	កម្មវត្ថុ
ផ្នែកទូទៅ	កែទំរង់រដ្ឋបាល និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងរបស់របស់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
	កែទំរង់ប្រព័ន្ធហិរញ្ញវត្ថុមូលដ្ឋានរបស់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
	ការកែលំអបែបបទ និងនីតិវិធីរបស់កំពង់ផែ
	ការរៀបចំនយោបាយ និងផែនការអនុវត្ត
	ការអញ្ជើញអ្នកជំនាញពីបរទេស ដែលមានបទពិសោធន៍លើផ្នែកគ្រប់គ្រងទូទៅរបស់កំពង់ផែចូលរួម
អង្គការចាត់តាំង និងការគ្រប់គ្រងបុគ្គលិក	ការកែទំរង់អង្គការចាត់តាំងរបស់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
	ការកែប្រែប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងបុគ្គលិក
	ការអភិវឌ្ឍការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាល

	ការកែលំអអង្គការចាត់តាំងរបស់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
ផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ	ការកែលំអការគ្រប់គ្រងហិរញ្ញវត្ថុ ការរៀបប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងគណៈនេយ្យ ការកែលំអប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងទទួលខុសត្រូវទ្រព្យ ការអញ្ជើញអ្នកជំនាញពីបរទេស ដែលមានបទពិសោធន៍លើផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ
ការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការ	ការកែលំអប្រតបត្តិការកំពង់ផែទូទៅ ការកែលំអប្រសិទ្ធិភាពនៃប្រតិបត្តិការនាវា ការប្រើប្រាស់លំហដីនៅក្នុង និងក្រៅកំពង់ផែ
ការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការកុងតេន័រ	ការត្រួតពិនិត្យជាទូទៅនៃប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ ការត្រួតពិនិត្យជាទូទៅនៃប្រតិបត្តិការនាវាកុងតេន័រ ការគ្រប់គ្រង និងការត្រួតពិនិត្យផលិតភាព តាមគោលដៅ ការគ្រប់គ្រង និងការត្រួតពិនិត្យការបរិច្ឆេទមកដល់នៃនាវា ការលើកកំរិតឧបករណ៍លើកដាក់ នៅទីលានកុងតេន័រ ការផ្លាស់ប្តូរប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការនៃទីលានកុងតេន័រ ការបង្កើនកន្លែងដាក់កុងតេន័រ នៅក្នុងទីធ្លាតម្រៀបកុងតេន័រ ការអញ្ជើញអ្នកជំនាញពីបរទេស ដែលមានបទពិសោធន៍លើផ្នែកប្រតិបត្តិការកុងតេន័រ
ប្រព័ន្ធថែរក្សា និងគ្រប់គ្រងវិស្វកម្ម	ការបណ្តុះបណ្តាលកម្មករថែរក្សា ការរៀបចំសៀវភៅបទដ្ឋានថែរក្សា ការកែលំអបទប្បញ្ញត្តិទិញ ការធ្វើឱ្យងាយស្រួលលើការងារផ្គត់ផ្គង់ និងការរក្សាទុកគ្រឿងបន្លាស់ ការពង្រឹងប្រព័ន្ធថែរក្សា ដែលបានគ្រោងឡើងហើយ ការអង្កេតចំណាយសម្រាប់ការជួសជុល នៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែឯកជន ការអញ្ជើញអ្នកជំនាញពីបរទេស ដែលមានបទពិសោធន៍លើផ្នែកថែរក្សា
ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងពតិមាន	ការលើកកំពស់ផ្នែករឹងកុំព្យូទ័រ ការកសាងប្រព័ន្ធប្រើប្រាស់ថ្មី ធ្វើប្រតិបត្តិការកុំព្យូទ័រ និងប្រើប្រាស់ កែលំអស្ថិតិ និងប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងពតិមាន ពង្រឹងសមត្ថភាពផែនការកុំព្យូទ័រ ការអញ្ជើញអ្នកជំនាញពីបរទេស ដែលមានបទពិសោធន៍លើផ្នែកកុំព្យូទ័រ

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សា*

(២). ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ

ការគ្រប់គ្រងល្អបំផុតនៃទីលានកុងតេន័រ ត្រូវធ្វើឡើងដោយស្ថាប័នទោលមួយ ដែលមានបុគ្គលិក និងកម្មករជំនាញគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីផ្តល់នូវសេវាពេញលេញដល់អតិថជន (ក្រុមហ៊ុននាវា អ្នកផ្ញើទំនិញតាមនាវា និង អ្នកទទួលទំនិញ)

ពីទទួលកុងតេន័រដាក់នៅលើនាវា ឬ ពីផ្ទេរកុងតេន័រប្រគល់ទៅអ្នកទទួលទំនិញ។

នៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ គ្រប់គ្រងចាត់ចែងដោយកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ។ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ជាអង្គភាពមានបទពិសោធន៍ខ្ពស់នៅក្នុងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ នៅប្រទេសកម្ពុជា ហើយកំពង់ផែនេះ មានបុគ្គលិកកម្មករជំនាញជាច្រើន។ តាមទំហំរបស់កំពង់ផែ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ជាកំពង់ផែមានទំហំធំជាងគេបង្អស់នៅប្រទេសកម្ពុជា ប៉ុន្តែ បើប្រៀបធៀបនឹងកំពង់ផែខ្នាតពិភពលោកវិញ កំពង់ផែនេះ នៅខ្វះបរិមាណទំនិញ ដើម្បីរក្សាប្រតិបត្តិករទីលានមួយចំនួន ដែលកំពុងធ្វើការក្នុងពេលដូចគ្នានេះ។ ដោយពិចារណាលើស្ថានភាពនេះ ជាការសមស្របដែលកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការដោយផ្ទាល់លើទីលានកុងតេន័រថ្មី នៅក្នុងតំបន់កំពង់ផែមានស្រាប់នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។ សម្បទានដល់ក្រុមហ៊ុនឯកជន ឬ កិច្ចសន្យាជួលជាមួយប្រតិបត្តិករទីលានកុងតេន័រឯកជន អាចជាសញ្ញាសំខាន់នៃនយោបាយកំពង់ផែជាតិ។

វិធានការចាំបាច់នានា មានដូចខាងក្រោម :

ក. កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ នឹងបង្កើតផ្នែកប្រតិបត្តិការទីលានថ្មីផ្តាច់មុខមួយ ដើម្បីគ្រប់គ្រងចាត់ចែងទីលានកុងតេន័រថ្មីនោះ។

ខ. ផ្នែកនេះ ត្រូវត្រួតពិនិត្យប្រតិបត្តិការកុងតេន័រទាំងអស់ ដែលរួមមានទាំងការផ្ទុកកុងតេន័រលើនាវា និង ការចង ឬ មិនចងកុងតេន័រនៅលើនាវា។

គ. រៀបចំឡើងវិញនូវការថែរក្សាគ្រឿងយន្ត និងប្រព័ន្ធជួសជុល សម្រាប់ម៉ាស៊ីនលើកដាក់ទំនិញ ដែលចាំបាច់ដើម្បីរក្សាម៉ាស៊ីនលើកដាក់ទំនិញនោះឱ្យស្ថិតនៅក្នុងលក្ខខ័ណ្ឌដំណើរការល្អរហូត។

ឃ. ដើម្បីប្រើប្រាស់ឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពនូវលំហទីធ្លាកុងតេន័រដែលបានកំណត់ហើយ ចាំបាច់ត្រូវបែងចែកបរិមាណទំនិញ និងចៀសវាងការកកស្ទះ ដោយទុកពេលទំនេរធ្វើការចំនួនម្តងក្នុងមួយថ្ងៃ។

(៣). អង្គការចាត់តាំង និងបុគ្គលិកដែលចាំបាច់

ដើម្បីគ្រប់គ្រងទីលានកុងតេន័រដែលអាចដំណើរការបានពេញលេញ ទីលានកុងតេន័រថ្មី ចាំបាច់ត្រូវបង្កើតឡើងនូវអង្គការចាត់តាំង ដែលមាន៤ផ្នែក : ផ្នែកផ្ទេរផ្ទុក Loading/Unloading Division ផ្នែកត្រួតពិនិត្យទីធ្លា Yard Control Division ផ្នែកប្រតិបត្តិការច្រក Gate Operation Division និងផ្នែកឯកសារ Documentation Division ដែលរួមមានទាំងផ្នែកនាំចេញ និងនាំចូល។

(៤). ការផ្សព្វផ្សាយកំពង់ផែ

ជាអនុសាសន៍ គឺថា ត្រូវធ្វើការយ៉ាងខ្លាំង ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយកំពង់ផែ សម្រាប់ទីលានកុងតេន័រថ្មី។ គេគប្បីទទួលស្គាល់ថា បើទោះបីជាសមត្ថភាពនៅតូច តែនៅមានឱកាស ដើម្បីទាក់ទាញក្រុមហ៊ុននាវា តាមរយៈការអំពាវនាវលើគុណសម្បត្តិជារួមរបស់កំពង់ផែ។ បុគ្គលិកនៃនាយកដ្ឋានទីផ្សារ គួរប្រឹងប្រែងយ៉ាងខ្លាំង និង បើកច្រកចំពោះក្រុមហ៊ុន ដែលអាចនាំទំនិញមកកាន់កំពង់ផែនេះ នៅពេលអនាគត។

ដើម្បីបំពេញសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយកំពង់ផែ ប្រការដែលនឹងមានប្រសិទ្ធិភាព គឺត្រូវបំពេញតាមគោលបំណង

ទៅតាមគោលដៅសំខាន់ៗ និង ត្រូវរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រ ដើម្បីសំរេចទទួលយកនូវគោលដៅទាំងនោះ។ គប្បីបង្កើតនូវយុទ្ធសាស្ត្រនេះឱ្យបានឆាប់។ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ គួរផ្តោតលើទំនិញកុងតេន័រ ដែលរួមមាន ជាពិសេសបណ្តាប្រទេសអាស៊ីឥសាន និងអាស៊ីអគ្នេយ៍ និងអំពាវនាវអំពីការលក់ដល់ក្រុមហ៊ុននាវា និងអ្នកផ្ញើទំនិញ ដែលដឹកកុងតេន័រ។ នៅក្នុងករណីនេះ កម្មវត្ថុត្រូវលក់ មិនត្រឹមតែនៅលើបរិយាកាសផែប៉ុណ្ណោះទេ តែថែមទាំងនៅលើគុណប្រយោជន៍នៃការប្រើប្រាស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ សម្រាប់ក្រុមហ៊ុនទាំងនោះទៀតផង។

ដើម្បីធ្វើឱ្យមានការទាក់ទាញខ្លាំង កូនសៀវភៅតូចៗ សម្រាប់គោលបំណងនេះ នឹងទៅជាការចាំបាច់ត្រូវរៀបចំឡើង។ ការបើកសិក្ខាសាលា ដើម្បីបង្ហាញអំពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ទៅកាន់អ្នកផ្ញើទំនិញនៃប្រទេសផ្សេងៗ ក៏នឹងមានប្រសិទ្ធិភាពអនុវត្តផងដែរ។

ដើម្បីរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រលើកកំពស់កំពង់ផែ ការវិភាគអំពីបរិមាណទំនិញទទួលបាន គឺជាការចាំបាច់។ ប្រការចាំបាច់ផងដែរ គឺត្រូវផ្តល់ឱ្យមានការចូលទទួលដោយងាយស្រួលលើពត៌មានកំពង់ផែ សម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់កំពង់ផែទាំងអស់។ សេវានេះ នឹងធ្វើឱ្យកំពង់ផែ មានការចាប់អារម្មណ៍ច្រើន។ សេវាពត៌មានពិត ជាសេវាស្របច្បាប់ ដើម្បីធានាការរស់នៅទល់នឹងការប្រកួតប្រជែងជាមួយកំពង់ផែដៃគូឯទៀតៗ។ ចាំបាច់ ត្រូវកែលំអប្រព័ន្ធស្ថិតិដើម្បីគាំពារដល់ការរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រនេះ។ គប្បី ត្រូវបង្កើតប្រព័ន្ធសេវាពត៌មានពិត និងរហ័ស។ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នឹងមានគុណប្រយោជន៍ច្រើនលើកំពង់ផែដៃគូ តាមរយៈការអនុវត្តប្រព័ន្ធនេះ។

១២.២.២ ការអភិវឌ្ឍរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរយៈពេលវែង

(១). ទស្សនទានមូលដ្ឋានសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ជាកំពង់ផែសមុទ្រជំរៅទឹកជ្រៅតែមួយគត់ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ បើទោះបីជាកំពង់ផែឯកជនមួយចំនួន មានផែនការ ដើម្បីកសាងទីលានជំរៅទឹកជ្រៅក៏ដោយ ក៏តំបន់ទាំងនោះ មិនមានសក្តានុពលគ្រប់គ្រាន់ឡើយ បើតាមការវិភាគតាមវិធីក្រឡាសំណាញ់ ដោយសារជំរៅទឹកធម្មជាតិរាក់ និងកត្តាឯទៀតៗ។ ហេតុនេះហើយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មានតួនាទីសំខាន់ នៅក្នុងការគាំពារដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជា ពីព្រោះថាកំពង់ផែនេះនឹងគួរជាទីទុកចិត្ត ដើម្បីចាប់យកនូវកំណើនទំនិញនាំចូល និងទំនិញនាំចេញ និងពង្រីកចំនួននាវាចេញចូល កាន់តែច្រើនឡើង។

បន្ថែមលើនេះ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវផ្តល់ផងដែរនូវតំបន់ឧស្សាហកម្ម ដែលមានទំនាក់ទំនងជិតស្និតជាមួយនឹងសកម្មភាពនានា សម្រាប់ដាក់បញ្ចូលនូវឧស្សាហកម្មគោលដៅនាំចេញតាមរយៈ FDI ដែលជាបញ្ហាបន្ទាន់នៃការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជា។

២). សេចក្តីត្រូវការរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

តារាង ១២.២.២.១ *សេចក្តីត្រូវការសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ*

	រយៈពេលខ្លី	រយៈពេលមធ្យម /រយៈពេលវែង
កុងតេន័រ	ក. បង្កើនទំនិញកុងតេន័រ ខ. ប្រតិបត្តិការប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព	ក. បង្កើនទំនិញកុងតេន័រ និង ពង្រីកទំហំនៃនាវា
ចាក់ធារ	ក. ទំនិញថ្មី ដូចជាធ្យូងថ្ម ខ. មុខងាររបស់មូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង	ក. បង្កើនទំនិញចាក់ធារ ដូចជាឈើ និងឈើបន្ទះ
អ្នកដំណើរ	ក. សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខអ្នកដំណើរ	ក. ទីលានមានសុវត្ថិភាព និង ស្រួលប្រើ
តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស	ក. ការបញ្ចូលគ្នានៃទីលានកុងតេន័រ និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស	ក. ផ្ទៃដីពង្រីកកំពង់ផែ
ដឹកជញ្ជូនទៅតំបន់ដាច់ស្រយាល	ក. សេវានៅជិតអតិថជន ខ. កែលំអច្រកចូលទៅកាន់រថភ្លើង	
ផ្សេងៗ	ក. សន្តិសុខកំពង់ផែ	

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សា*

(៣). បរិក្ខារចាំបាច់នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

តារាង ១២.២.២.២ *បរិក្ខារដែលចាំបាច់នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ*

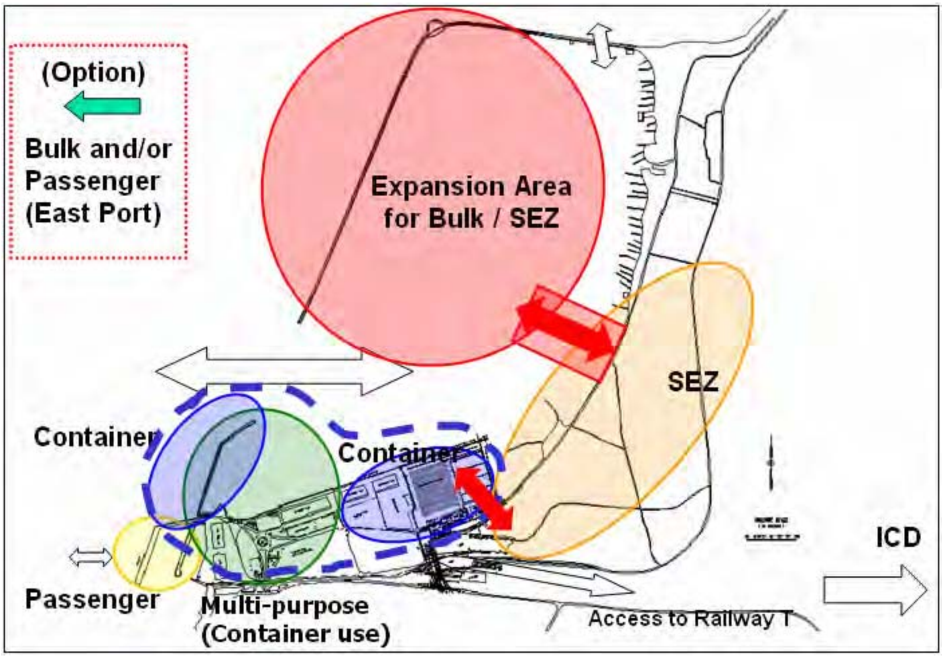
	រយៈពេលខ្លី	រយៈពេលមធ្យម/រយៈពេលវែង
កុងតេន័រ	ក. ទីលានកុងតេន័រ (-១២ម) ខ. ប្រព័ន្ធទីលាន និងឧបករណ៍លើកដាក់ទំនិញ ដូចជាទំនិញទូទៅ	ក. ទីលានកុងតេន័រ (-១២ម ទៅ -១៤ម)
ចាក់ធារ	ក. ទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាងន(-៩ម ទៅ -៧ម) ខ. ទីផ្លាសម្រាប់មូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង	ក. ទីលានទំនិញចាក់ធារ (-១២ម)
អ្នកដំណើរ	ក. ប្រព័ន្ធសន្តិសុខកំពង់ផែ	ក. ទីលានអ្នកដំណើរ (-៩ម)
SEZ	ក. ទីផ្លាកុងតេន័រសម្រាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និង ច្រក	ក. ផ្ទៃដីពង្រីក

ដឹកជញ្ជូនទៅកាន់ តំបន់ជាច់ស្រយាល	ក. កន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេស ខ. ច្រកចូលទៅកាន់ទីលានផ្លូវរថភ្លើង
ផ្សេងៗ	ក. ប្រព័ន្ធសន្តិសុខកំពង់ផែ

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សា*

(៤). ផែនការអភិវឌ្ឍ

១) ផែនការអភិវឌ្ឍន៏រយៈពេលវែង



ប្រភព: *ក្រុមសិក្សា*

រូប ១២.២.១ *ផែនការអភិវឌ្ឍន៏រយៈពេលវែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ*

ក. ការអភិវឌ្ឍនៅក្នុង និងនៅខាងក្រៅរនាំងបាំងទឹកខាងជើង

ផ្ទៃដីពង្រីកនៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងទីលានទំនិញចាក់ធារ ដែលរួមមានទាំងមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង នឹងទាមទារផ្ទៃធំទូលាយ។ ហេតុនេះ ផ្ទៃទឹកនៅខាងក្នុង និងនៅខាងក្រៅនៃរនាំងបាំងទឹកខាងជើង ត្រូវរៀបចំឡើងតាមមុខងារទាំងនេះ។ ទាក់ទងនឹងការប្រើប្រាស់នៃទូកនេសាទនៅខាងក្នុងរនាំងបាំងទឹក ផ្ទៃទឹកគ្រប់គ្រាន់នៅពីមុខកំពង់ផែនេសាទត្រូវការជាចាំបាច់ ហើយនឹងត្រូវកាត់តាមរនាំងបាំងទឹកនោះ ជាប្រឡាយសម្រាប់ទូកនេសាទ។ គំនូសបំព្រួញ និងគំរោងលំអិតនៃទីលាននេះ និងទំហំនៃផ្ទៃដីចាក់ចូលសមុទ្រ ត្រូវបានធ្វើការសំរេចចិត្តដោយពិចារណាលើសេចក្តីត្រូវការអនាគតនៃទំនិញចាក់ធារ និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស លក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិ ឥទ្ធិពលបរិស្ថាន និង ការចំណាយអភិវឌ្ឍន៏ និង កត្តាផ្សេងៗទៀត។

ខ. ការអភិវឌ្ឍនៃទីលានកុងតេន័រដែលបានគ្រោងហើយ

នៅក្នុងរយៈពេលវែង តំបន់ដែលចេញពីទីលានសាងសង់កុងតេន័រថ្មី ទៅខាងក្រៅនៃរនាំងបាំងទឹកខាងលិច នឹង

មានលក្ខណៈសមស្របសម្រាប់ទីលានកុងតេន័ររួមខ្នាតធំ។ ទីលានកុងតេន័រទាំងអស់នេះ ត្រូវកសាងឡើងនៅតាមរបៀបវគ្គៗ ផ្អែកលើសេចក្តីត្រូវការទំនិញកុងតេន័រ។

វគ្គទី១

ទីលានកុងតេន័រ ដែលបច្ចុប្បន្នស្ថិតនៅក្នុងការសាងសង់នៅឡើយ (-១១ម គុណ ៤០០ម)

វគ្គទី២

ទីលានកុងតេន័រប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង នៅខាងក្នុងរនាំងបាំងទឹកភាគខាងលិច ដែលនឹងត្រូវប្រើប្រាស់សម្រាប់ទំនិញចាក់ធារ នៅក្នុងរយៈពេលខ្លី ដូចមានរៀបរាប់នៅក្នុងផែនការអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលខ្លី ត្រូវបង្វែរទុកប្រើប្រាស់កុងតេន័រ។

វគ្គទី៣

ទីលានកុងតេន័រ មានចំណតជំរៅទឹកជ្រៅ ត្រូវកសាងឡើងនៅខាងក្រៅរនាំងបាំងទឹកខាងលិច។ គំនូសបំព្រួញ និងទំហំលំអិតនៃទីលាននេះ ត្រូវមានសេចក្តីសំរេចចិត្ត ដោយពិចារណាលើសេចក្តីត្រូវការអនាគតនៃទំនិញកុងតេន័រ ចលនាវាទំហំនាវា លក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិ ដូចជាជំរៅទឹក និងដី ការចំណាយអភិវឌ្ឍន៍ ការតម្រឹមប្រឡាយ ជាដើម។

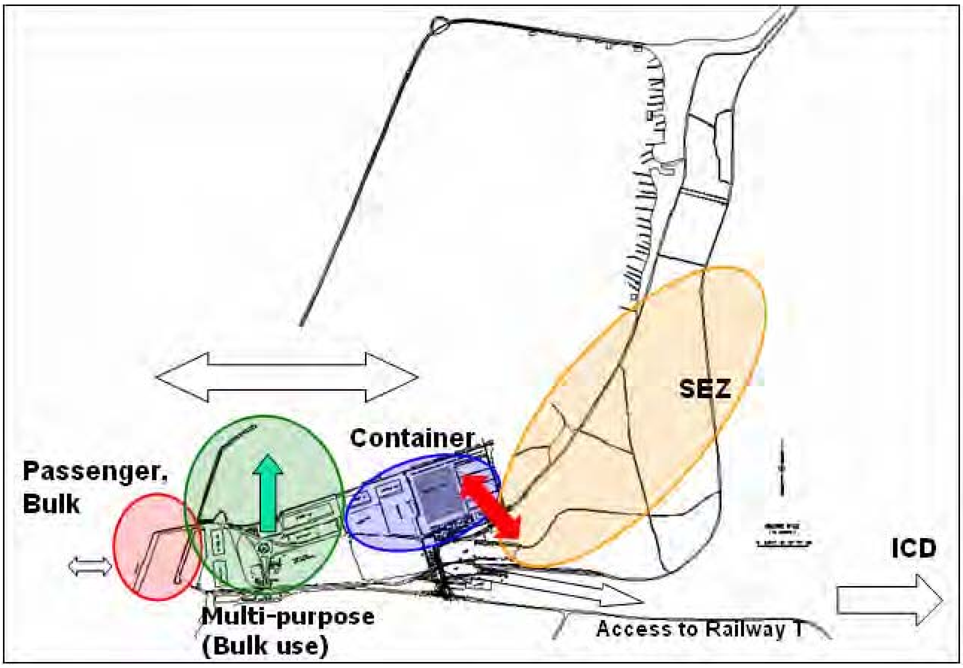
គ. ការអភិវឌ្ឍទីលានអ្នកដំណើរ

ទីតាំងកំពង់ផែចាស់បច្ចុប្បន្ន មានលក្ខណៈសមស្របសម្រាប់អភិវឌ្ឍជាទីលានអ្នកដំណើរ ដោយពិចារណាលើច្រកចូលទៅកាន់តំបន់ទីក្រុង និង ការបែងចែកចរាចរណ៍ រវាងអ្នកដំណើរ និងទំនិញ។ បើទោះបីជាកំពង់ផែចាស់នេះចាស់ទ្រោមក៏ដោយ ក៏កំពង់ផែនេះ អាចនៅជួសជុលបាននៅឡើយ។ ដូច្នេះ រយៈពេលនៃការដែលអាចប្រើប្រាស់បានត្រូវពិនិត្យយ៉ាងហ្មត់ចត់។ ប្រសិនបើមានរយៈពេលគ្រប់គ្រាន់អាចប្រើប្រាស់បាន នោះកំពង់ផែនេះ អាចនឹងត្រូវប្រើប្រាស់ជាទីលានអ្នកដំណើរ។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ទីលានអ្នកដំណើរថ្មី ត្រូវសាងសង់ឡើង ដោយពិចារណាលើលក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិការចំណាយ ។ល។

ឃ. ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែភាគខាងកើត

បើទោះបីជាតំបន់គ្រោងទុកនៃកំពង់ផែភាគខាងកើត ត្រូវបានវាយតម្លៃថាមានលក្ខណៈសមស្របក៏ដោយ សម្រាប់កំពង់ផែសមុទ្រជ្រៅ ដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃជំរៅទឹកក៏ដោយ ក៏ពុំមានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដូចជាផ្លូវថ្នល់នៅជុំវិញតំបន់នោះ នៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះដែរ។ ហេតុនេះហើយ ជាការលំបាក ដើម្បីកសាងកំពង់ផែនោះដោយឯកឯង។ ប៉ុន្តែ ទីតាំងដែលនៅជុំវិញតំបន់នោះ មានលទ្ធភាពដើម្បីអភិវឌ្ឍជាលំនៅដ្ឋានអន្តរជាតិ និងជាតំបន់កែកំសាន្ត ឬ ជាតំបន់ឧស្សាហកម្មពីព្រោះតំបន់នេះ មានគុណប្រយោជន៍ច្រើនអំពីលទ្ធភាពចេញចូលស្រួលទៅអាកាសយានដ្ឋាន និង បណ្តុំសេដ្ឋកិច្ច។ ប្រសិនបើតំបន់នៅជុំវិញតំបន់នេះ ត្រូវបានកសាងឡើង នោះជំរើសមួយគត់ គឺត្រូវកសាងទីលានទំនិញចាក់ធារ និងទីលានអ្នកដំណើរនៅភាគខាងកើត ដោយពិចារណាលើការប្រើប្រាស់ដីនៅតំបន់នោះ។ ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែភាគខាងកើត ត្រូវពិនិត្យដោយប្រុងប្រយ័ត្ន លើសេចក្តីត្រូវការ លក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិ ការចំណាយសាងសង់ ។ល។

២) ផែនការអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលខ្លី



ប្រភព: *ក្រុមសិក្សា*

រូប ១២.២.២ *ផែនការអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលខ្លីរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ*

ក. ការអភិវឌ្ឍទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង

ដោយសារនេះជាបញ្ហាបន្ទាន់ ដើម្បីផ្តល់នូវមុខងារនៃមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង និង ស្រូបយកទំនិញធ្យូងថ្ម ទើបទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង ត្រូវកសាងឡើងនៅខាងក្នុងរនាំងបាំងទឹកខាងលិច។ ទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង នឹងត្រូវបានប្រើប្រាស់ជាមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង និងឋបនីយកណ្ឌសម្រាប់ទំនិញធ្យូងថ្មនៅក្នុងរយៈពេលខ្លី និងត្រូវបង្វែរទៅជាការប្រើប្រាស់កុងតេន័រ នៅក្នុងរយៈពេលមធ្យម និងរយៈពេលវែង ដូចដែលបានរៀបរាប់នៅក្នុងផែនការរយៈពេលវែងខាងលើរួចមកហើយ។ នៅពេលធ្វើផែនការ និងគំរោងប្លង់លំអិតអំពីទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាងនេះ ចាំបាច់ត្រូវពិចារណាលើទំហំដែលចាំបាច់ សម្រាប់ការប្រើប្រាស់រយៈពេលខ្លីនៃមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង និងបន្ទុទ្ធកម្មធ្យូងថ្ម និងការប្រើប្រាស់រយៈពេលវែងនៃទីលានកុងតេន័រ លក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិ ការចំណាយអភិវឌ្ឍន៍ ។ល។

ខ. ការអភិវឌ្ឍតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស

គំរោងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ នឹងត្រូវធ្វើឡើងជាគំរោងប្រាក់កម្ចីយ៉េន នៅទីតាំងដែលស្ថិតនៅជិតទីលានកុងតេន័រ។

១២.៣ ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែរបស់កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ

(១). ផែនការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែភ្នំពេញមានស្រាប់

ការពង្រីកកំពង់ផែភ្នំពេញមានស្រាប់ គឺគ្រាន់តែជាការសំរួលបណ្តោះអាសន្នប៉ុណ្ណោះ និងមិនអាចជាដំណោះស្រាយ

អចិន្ត្រៃយ៍ឡើយ។ ប្រសិនបើមានមូលនិធិដើម្បីពង្រីកកំពង់ផែមានស្រាប់នេះ គេគួរតែបង្វិលថវិកានោះទៅកាន់ការសាងសង់ទីលានថ្មីវិញ។ ដើម្បីកែលំអប្រសិទ្ធភាព និងបង្កើនសមត្ថភាពកំពង់ផែមានស្រាប់ ទីធ្លា និងអាគារនានា ដែលស្ថិតនៅក្នុងបរិវេណកំពង់ផែនេះ គួរត្រូវរៀបចំឡើងវិញ ហើយឧបករណ៍លើកដាក់ទំនិញសមស្របឯទៀតៗ ត្រូវនៅតាមតែមផែបច្ចុប្បន្ន។ ការអភិវឌ្ឍកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុក ICD អាចកែលំអសមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័ររបស់កំពង់ផែភ្នំពេញបាន។ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ មានកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុកមួយកន្លែង ដែលស្ថិតនៅព្រះអង្គញ៉ាញ់ Prak Anhjanh ប្រមាណជា ៥គ.ម ពីកំពង់ផែ និងទីធ្លាមួយទៀត នឹងត្រូវបានកំណត់ជាកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុកថ្មី នៅពេលខាងមុខ។

(២). ការអភិវឌ្ឍទីលានថ្មី និងសមត្ថកិច្ចទទួលខុសត្រូវរវាងកំពង់ផែទាំងពីរ

ការសាងសង់ទីលានថ្មី មានសារៈសំខាន់ជាអាយុជីវិត ដើម្បីទទួលយកនូវបរិមាណកុងតេន័រព្យាករណ៍ ចំនួន ២០០.០០០ TEU ទៅ ២៥០.០០០ TEU។ ទីតាំងនៃទីលានថ្មីនេះ ត្រូវកំណត់ឡើងតាមការវាយតម្លៃទូទៅអំពីផ្នែកទាំងឡាយ ដូចជាលក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិ សេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងលក្ខខ័ណ្ឌបរិស្ថាន ជាដើម។ តំបន់មួយដែលបានស្នើឡើង ស្ថិតនៅលើទីតាំង ដែលមានចំងាយ ៣០គ.ម ទៅភាគខាងក្រោមចំណុចប្រសព្វនៃទន្លេមេគង្គ និងទន្លេសាប (ចំណុចប្រសព្វទន្លេចតុមុខ)។

ទាក់ទងនឹងសមត្ថកិច្ចទទួលខុសត្រូវរវាងកំពង់ផែទាំងពីរ នៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ កំពង់ផែមានស្រាប់ នឹងទទួលទាំងកុងតេន័រ ទាំងទំនិញទូទៅ និងទំនិញចាក់ធារ ហើយទីលានថ្មី នឹងទទួលកុងតេន័រនាំចូល និងនាំចេញទាំងអស់ សម្រាប់រោងចក្រនានា ដែលស្ថិតនៅជាយក្រុងភ្នំពេញ។ នៅពេលអនាគត កំពង់ផែមានស្រាប់នេះ នឹងត្រូវទុកសម្រាប់ទំនិញទូទៅ ទំនិញចាក់ធារ ហើយទីលានថ្មី នឹងត្រូវទុកសម្រាប់កុងតេន័រ។

(៣). បញ្ហាដែលត្រូវដោះស្រាយ

ផែនការមេរួមនៃកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ មានសារៈសំខាន់ និង ជាបន្ទាន់។ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ មានផែនការដើម្បីស្នើសុំជំនួយហិរញ្ញវត្ថុ និងវិនិយោគពីក្នុង និងក្រៅប្រទេស ប៉ុន្តែ ពុំមានភាពជឿនលឿនពិតប្រាកដឡើយ រហូតមកដល់ពេលនេះ។ ផែនការមេអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែនៃកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ដែលរួមមានផែនការស្វែងរកមូលនិធិ ត្រូវរៀបចំឡើងជាបន្ទាន់ ទៅតាមការដែលអាចធ្វើទៅបាន។ ការងារអនុវត្តពិតប្រាកដ គួរចាប់ផ្តើមដោយគ្មានការពន្យាពេល។

១២.៤ សក្តានុពលអភិវឌ្ឍន៍នៃតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រនៅជុំវិញក្រុងព្រះសីហនុ

១២.៤.១ ពត៏មានទូទៅ

ក្រុមសិក្សា បានធ្វើការវិភាគបែបក្រឡាសំណាញ់ ដើម្បីវាយតម្លៃអំពីសក្តានុពលអភិវឌ្ឍន៍ នៅជុំវិញក្រុងព្រះសីហនុ។ សេចក្តីសង្ខេបអំពីការវិភាគ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ មាននៅខាងក្រោម។

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ជាតំបន់សក្តានុពលខ្ពស់តែមួយគត់ សម្រាប់ទីលានកុងតេន័រជំរៅទឹកជ្រៅ។ តំបន់សក្តានុពលខ្ពស់សម្រាប់ទីលានទំនិញចាក់ធារជំរៅទឹកជ្រៅ ក៏ជាកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុតែមួយគត់ និងតំបន់ជិតខាង។

កំពង់ផែនីមួយៗដែលបានគ្រោងឡើង កំពង់ផែប្រេងមានស្រាប់ និងតំបន់ជិតខាង មានលទ្ធភាពខ្លះៗដែរ។

ពាក់ព័ន្ធនឹងទីលានទំនិញ សម្រាប់នាវាតំបន់ឆ្នេរ តំបន់ដែលមានសក្តានុពលមួយចំនួន មានរាយប៉ាយនៅតាមឆ្នេរសមុទ្រ បន្ថែមលើកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និង តំបន់ជិតខាង ដែលមានសក្តានុពលខ្ពស់។

ឆ្នេរខ្សាច់ ដែលស្ថិតនៅភាគនិរតីនៃក្រុងព្រះសីហនុ មានសក្តានុពលខ្ពស់ ជាតំបន់កែកំសាន្តអន្តរជាតិ។

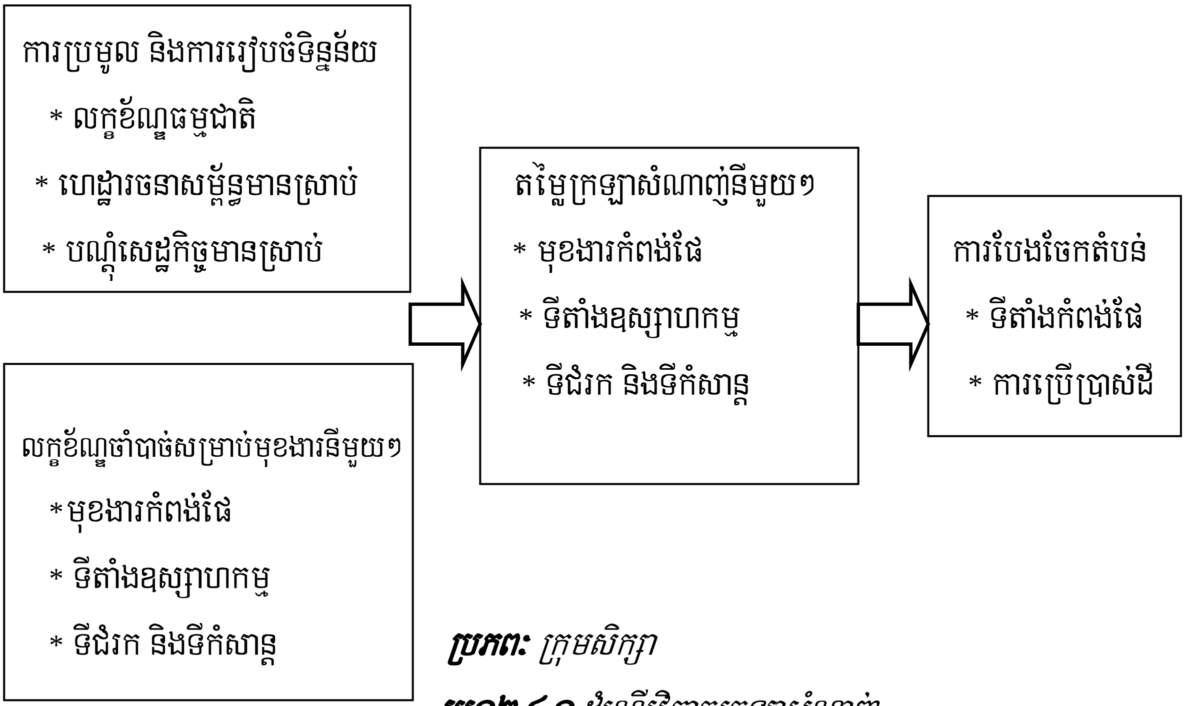
តំបន់ ដែលរួមមានទាំងកំពង់ផែគ្រោងទុកនីមួយៗ មិនមែនជាតំបន់សមស្រប សម្រាប់មុខងារណាមួយ នាពេលបច្ចុប្បន្ន ដោយសារកង្វះខាតនៃផ្លូវថ្នល់ចេញចូល។ ប៉ុន្តែ តំបន់នេះ មានគុណប្រយោជន៍អំពីការចេញចូលយ៉ាងប្រសើរទៅកាន់អាកាសយានដ្ឋាន និងបណ្តុំសេដ្ឋកិច្ច នៅក្នុងករណីដែលផ្លូវថ្នល់ ត្រូវបានកសាង។ ដូច្នេះ តំបន់នេះ មានសក្តានុពលដ៏អាចិកំបាំងនៅពេលអនាគត។

តំបន់នានា នៃកំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង និងកំពង់ផែគ្រោងទុកស្ទឹងហាវ មិនមានសក្តានុពលខ្ពស់ សម្រាប់ទីលានកុងតេន័រសមុទ្រជំរៅទឹកជ្រៅ និងទីលានទំនិញចាក់ធារសមុទ្រជំរៅជ្រៅទេ ដោយសារកង្វះខាតនៃជំរៅទឹក។ ដូច្នេះ តំបន់ទាំងនេះ មានលទ្ធភាពដើម្បីបំរើជាទីលានទំនិញ ដែលមានជំរៅទឹកប្រមាណ ៥ម សម្រាប់នាវាតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ បើទោះបីជាគេមិនអាចនិយាយបានថា តំបន់ទាំងនេះ ជាមានលក្ខណៈល្អណាស់ សម្រាប់គោលបំណងនេះក៏ដោយ។

១២.៤.២ ការវិភាគបែបក្រឡាសំណាញ់ ដែលពិនិត្យទិសដៅអភិវឌ្ឍន៍អនាគតនៃក្រុងព្រះសីហនុ និងតំបន់ជិតខាង

(១). វិធីវិភាគ

ដំណើរការវិភាគ មានបង្ហាញនៅក្នុងរូបខាងក្រោម។ ទី១ ទិន្នន័យអំពីលក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមានស្រាប់ និង បណ្តុំសេដ្ឋកិច្ចមានស្រាប់ ត្រូវបានប្រមូលផ្តុំ និងរៀបចំ។ ទី២ លក្ខខ័ណ្ឌនានា ដែលចាំបាច់ សម្រាប់មុខងារនីមួយៗ ត្រូវបានចុះក្នុងបញ្ជី ហើយក្រឡាសំណាញ់នីមួយៗ ត្រូវបានវាយតម្លៃ សម្រាប់មុខងារនីមួយៗ។ ជាចុងក្រោយ ការរៀបចំបែងចែកតំបន់ជាតំបន់កំពង់ផែ និងការប្រើប្រាស់ដី ត្រូវបានរៀបចំឡើង ដោយផ្អែកលើតម្លៃនៃក្រឡាសំណាញ់នីមួយៗ។



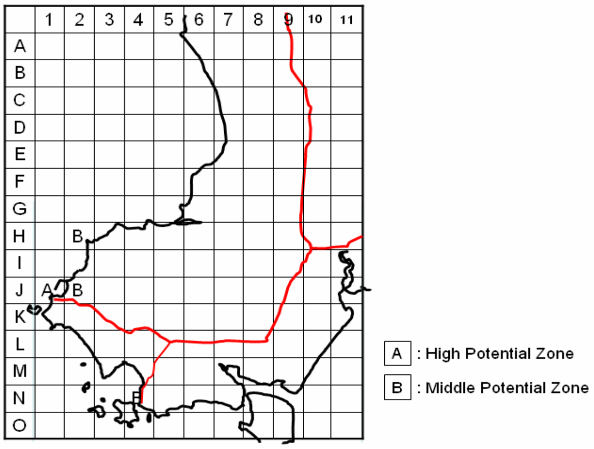
ប្រភព: *ក្រុមសិក្សា*

រូប១២.៤.១ *ដំណើរវិភាគក្រឡាសំណាញ់*

(២). ការវាយតម្លៃក្រឡាសំណាញ់នីមួយៗ

សក្តានុពលនៃក្រឡាសំណាញ់នីមួយៗ សម្រាប់មុខងារនីមួយៗ ត្រូវបានវាយតម្លៃ ដោយផ្អែកលើលក្ខខ័ណ្ឌដូចមានរៀបរាប់ខាងលើ ។ ការវាយតម្លៃនៃក្រឡាសំណាញ់នីមួយៗសម្រាប់មុខងារនីមួយៗ មានដូចខាងក្រោម ។

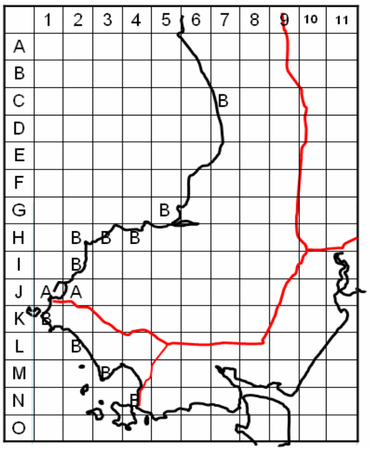
១) ទីលានកុងតេន័រ



ប្រភព: *ក្រុមសិក្សា*

រូប១២.៤.២ *តំបន់សក្តានុពលសម្រាប់ទីលានកុងតេន័រ*

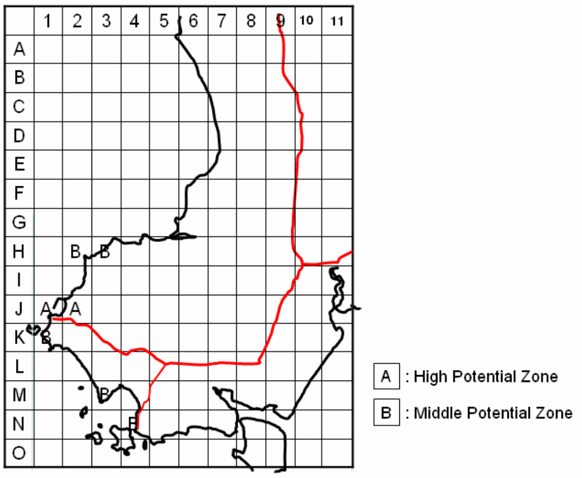
២) ទីលានសម្រាប់នាវាតំបន់ឆ្នេរ



ប្រភព: *ក្រុមសិក្សា*

រូប១២.៤.៣ *តំបន់សក្តានុពលសម្រាប់ទីលាន សម្រាប់នាវាតំបន់ឆ្នេរ*

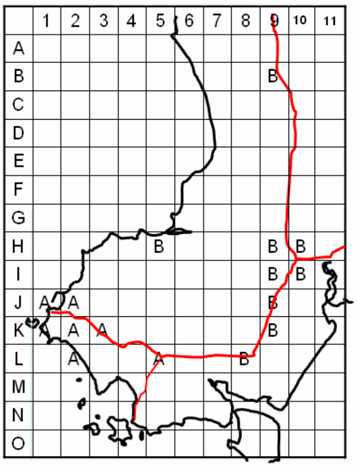
៣) ទីលានទំនិញចាក់ធារជំរៅជ្រៅ



ប្រភព: *ក្រុមសិក្សា*

រូប ១២.៤.៤ *តំបន់សក្តានុពល សម្រាប់ទីលានទំនិញរាយជំរៅទឹកជ្រៅ*

៤) ឧស្សាហកម្មកែច្នៃនាំចេញ

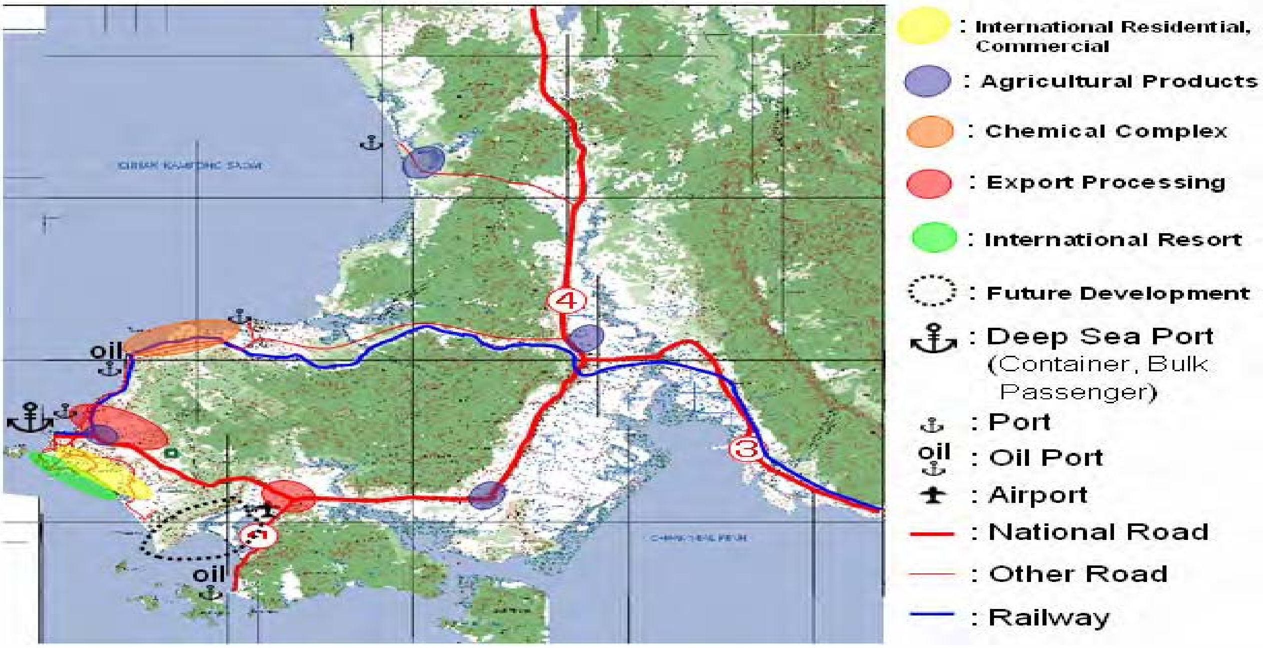


ប្រភព: *ក្រុមសិក្សា*

រូប ១២.៤.៥ *តំបន់សក្តានុពល សម្រាប់ឧស្សាហកម្មកែច្នៃនាំចេញ*

១២.៤.៣ ការបែងចែកតំបន់- ទិសដៅនៃការអភិវឌ្ឍអនាគតនៃក្រុងព្រះសីហនុ និង តំបន់ជិតខាង

ទិសដៅនៃការអភិវឌ្ឍអនាគតរបស់ក្រុងព្រះសីហនុ និងតំបន់ជិតខាង ត្រូវបានពិនិត្យដោយផ្អែកលើការវិភាគ ដូចមានរៀបរាប់នៅខាងលើដោយពិចារណាលើទំនាក់ទំនងមុខងារនីមួយៗ។ លទ្ធផលនៃការពិនិត្យនេះមាននៅខាងក្រោម។



ប្រភព: *ក្រុមសិក្សា*

រូប ១២.៤.៦ *ទិសដៅនៃការអភិវឌ្ឍអនាគតនៃក្រុងព្រះសីហនុ និងតំបន់ជិតខាង*

១២.៥ វិធានការសម្រាប់ការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព

១២.៥.១ ប្រសិទ្ធិភាព និងការធ្វើឱ្យងាយស្រួលលើឯកសារ

កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ នឹងដាក់ប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធកុំព្យូទ័រ សម្រាប់ប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ។ ប្រព័ន្ធនេះត្រូវបានប្រើប្រាស់ ដោយបុគ្គលិករបស់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ សម្រាប់ប្រតិបត្តិការ និងការគ្រប់គ្រងទំនិញកុងតេន័រ ជាមួយគ្នានឹងឯកសារកុងតេន័រ ដែលធ្វើឡើងនៅទីលានកុងតេន័រ។ ប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនងពតិមានទិន្នន័យ នឹងត្រូវធ្វើឡើងតាមប្រព័ន្ធ EDI ទៅអនាគត រវាងប្រព័ន្ធកុំព្យូទ័រនេះ និងអ្នកផ្ញើទំនិញ អ្នកទទួលទំនិញ ក្រុមហ៊ុននាវា និងទីលានកុងតេន័រឯទៀត។ នៅពេលដាក់ប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធ EDI ចាំបាច់ត្រូវអនុម័តបទដ្ឋានអន្តរជាតិ ដែលរៀបចំឡើងដោយអង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ។

១២.៥.២ ការផ្តល់សេវាកំពង់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព

កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ គួរផ្តោតទៅលើសេវាប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ការជឿជាក់ និងវត្តមាននៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ...

នៅលើសេវាប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ប្រតិបត្តិការល្អរលូន និងនីតិវិធីលឿន សម្រាប់បែបបទទំនិញ ជាការចាំបាច់។ សេវាទាំងនេះ ជំរុញអ្នកប្រើប្រាស់កំពង់ផែទាំងអស់ ដើម្បីកាត់បន្ថយជាអតិបរមានូវ ការចំណាយដឹកជញ្ជូន តាមកំពង់ផែ។ ទន្ទឹមនឹងនេះ ការជឿជាក់ និងវត្តមាននៃឋបនីយភណ្ឌផែ និងឧបករណ៍លើកដាក់ទំនិញ ត្រូវរក្សាទុកត្រឹមត្រូវ ដើម្បីឱ្យអ្នកប្រើប្រាស់កំពង់ផែ អាចប្រើប្រាស់ពេញលេញលើឋបនីយភណ្ឌផែ និង ឧបករណ៍ទាំងនោះ។ ពេលវេលាមិនដំណើរការត្រូវមានទាបបំផុត។ ឋបនីយភណ្ឌមិនគ្រប់គ្រាន់ គួរត្រូវដាក់ឱ្យបានល្អ ដើម្បីការពារការខូចខាតទំនិញ។ វិធានការសន្តិសុខសម្រាប់ទំនិញ ឬ វិធានការទប់ទល់នឹងសកម្មភាពលួច ត្រូវចាត់ឡើងឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព។ ប្រតិបត្តិការលើកដាក់ទំនិញត្រូវធ្វើឡើងដោយត្រឹមត្រូវប្រុងប្រយ័ត្ន និង មានសុវត្ថិភាព។ បន្ថែមលើអត្រាពន្ធថ្លៃឈ្នួល កំពង់ផែ គួរជាថ្លៃមានការប្រកួតប្រជែង ដោយត្រូវគ្របដណ្តប់លើការចំណាយលើសំណង់ ការគ្រប់គ្រង និងការថែរក្សាឋបនីយភណ្ឌផែ។ ទំរង់អត្រាពន្ធ គួរជំរុញលើកទឹកចិត្តអ្នកប្រើប្រាស់កំពង់ផែទាំងអស់ ដើម្បីប្រើប្រាស់ឋបនីយភណ្ឌផែទាំងនេះឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព។

១២.៥.៣ សាជីកម្មភាវូបនីយកម្មនៃការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ

ការប្រើប្រាស់នៃសាជីភាវូបនីយកម្មលើការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ រួមមានបញ្ហាដ៏មានសារៈសំខាន់នៅក្នុងនយោបាយកំពង់ផែជាតិ ពីព្រោះសាជីភាវូបនីយកម្មនេះ រួមមានការកែទំរង់នៃការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែនៅក្នុងប្រទេស។ ដូច្នេះ ការពិនិត្យយ៉ាងពេញលេញលើទស្សនៈទូទៅ និងការរៀបចំដោយការគិតគូច្បាស់លាស់ ជាការចាំបាច់នៅពេលណា ដែលប្រើប្រាស់សាជីភាវូបនីយកម្មនោះ។

នៅក្នុងលក្ខណៈទូទៅ បញ្ហាធំៗខ្លះនៅលើគំនិតផ្តួចផ្តើម នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែខ្លួនឯង ភាពផ្តាច់មុខលើការលើកដាក់ទំនិញនៅកំពង់ផែ បញ្ហាពលកម្ម ការគ្រប់គ្រងមិនត្រឹមត្រូវរបស់ស្ថាប័នរដ្ឋ ការបញ្ចៀសនៃការនិយមនយោបាយ

ត្រូវតែដោះស្រាយ តាមការប្រើប្រាស់សាជីភាវូបនីយកម្ម។

ដើម្បីចៀសវាងនូវរណ្ដៅគ្រោះថ្នាក់ខាងលើស្ថាប័នរដ្ឋ ដែលរួមមានរដ្ឋាភិបាល ចាំបាច់ត្រូវមាននយោបាយប្រាកដប្រជា និងការផ្ដួចផ្ដើមដ៏ខ្លាំងនៅលើសាជីភាវូបនីយកម្មនេះ។ ប្រព័ន្ធច្បាប់ និងបុគ្គលិកមានសមត្ថភាព ក៏ត្រូវមានផងដែរ ដើម្បីយល់ដឹងយ៉ាងពិតប្រាកដអំពីសាជីភាវូបនីយកម្មនោះ។

កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ដែលបានបង្កើតឡើងជាសហគ្រាសរដ្ឋ តាមអនុក្រឹត្យគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ និងធ្វើការខិតខំប្រឹងប្រែងយ៉ាងខ្លាំង ដើម្បីពង្រឹងមុខងាររបស់ខ្លួន តាមរយៈការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែនេះ និងតាមរយៈការផ្ដល់សេវាល្អដល់អ្នកប្រើប្រាស់កំពង់ផែ។ នៅពេលណា ដែលចាំបាច់ដើម្បីរៀបចំទីលានកុងតេន័រថ្មីបន្ទាប់ នៅទីតាំងខ្លះនាពេលអនាគត នោះការប្រើប្រាស់សាជីភាវូបនីយកម្ម អាចនឹងត្រូវលើកយកទៅពិភាក្សា។ នៅក្នុងករណីនេះ ការពិចារណាដោយប្រុងប្រយ័ត្នលើបញ្ហាខាងលើ គឺជាការចាំបាច់។ ព្រឹត្តិការណ៍នៅជុំវិញកំពង់ផែកុងតេន័រអន្តរជាតិ កំពុងផ្លាស់ប្ដូរយ៉ាងឆាប់រហ័ស និងចាំបាច់ណាស់សម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដើម្បីផ្ដោតការយកចិត្តទុកដាក់លើចលនាទាំងនេះ និងចាត់នូវវិធានការសមស្របនានាឱ្យទាន់ពេលវេលា។

គោលបំណងរបស់សាជីភាវូបនីយកម្មកំពង់ផែ គឺដើម្បីរួមចំណែកលើការអភិវឌ្ឍថ្នាក់ជាតិ និងថ្នាក់តំបន់ តាមរយៈការលើកកំពស់មុខងាររបស់កំពង់ផែ ជាមជ្ឈមណ្ឌលចែកចាយទំនិញ និងបង្កើនផលិតភាព។ ប្រការសំខាន់ គឺថាទាំងស្ថាប័នរដ្ឋ ទាំងស្ថាប័នឯកជន ត្រូវចែកតួនាទីគ្នា នៅក្នុងការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិកំពង់ផែ និងជំរុញផ្សព្វផ្សាយសកម្មភាពកំពង់ផែនៅក្រោមដៃគូភាពរវាងគ្នា។

១២.៦ សន្តិសុខកំពង់ផែ

(១). ទស្សនៈលើសន្តិសុខកំពង់ផែ

ការទទួលស្គាល់ដែលថា សន្តិសុខកំពង់ផែ គួរស្ថិតនៅក្នុងមជ្ឈមណ្ឌលលំហូរភស្តុភារនោះ មានសារៈសំខាន់ណាស់។ គោលបំណងនៃសន្តិសុខកំពង់ផែ គឺដើម្បីរៀបចំឱ្យមានលំហូរទំនិញ (ចរាចរណ៍ទំនិញ) ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព រហ័ស និងរលូន។ ដូច្នេះ សន្តិសុខកំពង់ផែ ត្រូវបំពេញឡើងមិនត្រឹមតែដោយកំពង់ផែណាមួយប៉ុណ្ណោះទេ តែថែមទាំងនៅក្នុងចំណោមស្ថាប័នភស្តុភារទាំងអស់ដែលពាក់ព័ន្ធផងដែរ។ វិធានការសន្តិសុខកំពង់ផែ គឺជាការចាំបាច់ ដើម្បីធានាថា កំពង់ផែទាំងអស់របស់កម្ពុជា អាចបំពេញតួនាទីបាននៅក្នុងការគ្រប់គ្រងចង្វាក់ផ្គត់ផ្គង់។

(២). វិធីសាស្ត្រនៃសន្តិសុខកំពង់ផែ

ក. កំណត់នូវគោលដៅ ដែលត្រូវការពារ

ខ. ពិចារណាអំពីការគំរាមកំហែងដែលមានសក្ដានុពល

គ. រៀបចំវិធានការទប់ទល់។

របៀបទាំងនេះ គួរត្រូវពិភាក្សា និងដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងផែនការសន្តិសុខបរិយាកាសផែ នៃកំពង់ផែនីមួយៗ។ សន្តិសុខបរិយាកាសផែ ត្រូវអនុម័តយល់ព្រមដោយអាជ្ញាធរដែលបានទទួលការតែងតាំង DA។

ឃ. កំណត់នូវភាពងាយរងគ្រោះ និងដាក់បញ្ចូលនូវភាពងាយរងគ្រោះនេះ ទៅក្នុងផែនការសន្តិសុខបំបនីយភណ្ឌផែថ្មី។

ដោយសារថា ព្រឹត្តិការណ៍នៅជុំវិញកំពង់ផែ អាចមានការផ្លាស់ប្តូរនៅរាល់ម៉ោង តាមទស្សនៈនៃសន្តិសុខបំបនីយភណ្ឌផែ នោះចាំបាច់ត្រូវកំណត់នូវភាពងាយទទួលរងគ្រោះនៃកំពង់ផែ និង ត្រូវពិនិត្យឡើងវិញលើផែនការសន្តិសុខបំបនីយភណ្ឌផែនោះ។ ទម្រង់បែបនេះ មានឈ្មោះថា PDCA (ផែនការ Plan ធ្វើ Do ត្រួតពិនិត្យ Check និងអនុវត្ត Action) ជាខួប។

(៣). សន្តិសុខកំពង់ផែអនាគតនៅកំពង់ផែរបស់ប្រទេសកម្ពុជា

ដោយអនុវត្តតាមជំពូកវិសោធនកម្មរបស់ SOLAS និង ក្រមអន្តរជាតិស្តីពីសន្តិសុខនាវា និងសន្តិសុខបំបនីយភណ្ឌផែ ISPS Code ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (អាជ្ញាធរដែលបានទទួលការតែងតាំង DA នៅកម្ពុជា) ដែលរៀបចំអនុក្រឹត្យលេខ ៤០អនក្រ.បក ចុះថ្ងៃទី ៩ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ២០០៦ ស្តីពីសន្តិសុខនាវា និងសន្តិសុខបំបនីយភណ្ឌផែ។ នៅក្នុងអនុក្រឹត្យនេះ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញ ត្រូវកំណត់ជាកំពង់ផែ ដែលបំរើឱ្យសេវានាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ។ ប្រព័ន្ធសន្តិសុខកំពង់ផែនៃកំពង់ផែទាំងពីរកំពុងដំណើរការជាលក្ខណៈប្រព័ន្ធ។ ប៉ុន្តែ នៅក្នុងព្រឹត្តិការណ៍បច្ចុប្បន្ននេះ ការអនុវត្តជាលក្ខណៈរូបវ័ន្តនៃសន្តិសុខកំពង់ផែ ត្រូវផ្អែកលើជំនួយបរទេស។ នៅពេលអនាគត សន្តិសុខកំពង់ផែ ត្រូវសំរេចយ៉ាងណា ដោយប្រើប្រាស់ថវិកាផ្ទាល់របស់កំពង់ផែ ដោយផ្អែកតាមខួប PDCA។ តាមរបៀបនេះ កំពង់ផែប្រទេសកម្ពុជា នឹងផ្តល់នូវការគោរពទទួលស្គាល់អំពីរឿងសុវត្ថិភាព និងការជឿជាក់។ ដូច្នេះ ដើម្បីកែលំអកំពង់ផែរបស់កម្ពុជា នៅក្នុងពេលអនាគត ជាការចាំបាច់ណាស់ដែលថា បុគ្គលិក/មន្ត្រី ដែលទទួលខុសត្រូវដោយផ្ទាល់ លើកំពង់ផែមិនត្រឹមតែមានចំណេះដឹងពេញលេញអំពីសន្តិសុខកំពង់ផែប៉ុណ្ណោះទេ តែថែមទាំងត្រូវខិតខំប្រឹងប្រែងគ្រប់យ៉ាង ដើម្បីធ្វើឱ្យជនឯទៀតៗ យល់អំពីសារៈសំខាន់នៃកិច្ចការសន្តិសុខកំពង់ផែនេះ។

ពុំមានផែនការមេរយៈពេលវែង ឬ ផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី ដែលគ្របដណ្តប់លើសន្តិសុខកំពង់ផែឡើយ។ ផែនការភាគច្រើនដែលអាចធ្វើទៅបាន ត្រូវធ្វើឡើង និងអនុវត្តជាបន្ទាន់ ដោយស្របតាមស្ថានភាពជាក់ស្តែងរបស់កំពង់ផែ។

១២.៧ ការអភិវឌ្ឍតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅកំពង់ផែ

(១). ការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មនៃតំបន់ក្រុងព្រះសីហនុ

ការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មនៃតំបន់ក្រុងព្រះសីហនុ មានសារៈសំខាន់ណាស់ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។ ដោយសារថា ប្រទេសកម្ពុជាមិនមានមណ្ឌលឧស្សាហកម្មគ្រប់គ្រាន់ នោះជាបន្ទាន់ ឧស្សាហកម្មកែច្នៃនាំចេញដោយវិនិយោគផ្ទាល់បរទេស ត្រូវជំរុញឡើង ដោយប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនេះ។ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងតំបន់ដាច់ស្រយាល មានសក្តានុពលខ្ពស់ សម្រាប់សកម្មភាពនេះ បើសិនជាពិចារណាលើការសិក្សាច្រកលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ច និងការវិភាគតាមបែបក្រឡាសំណាញ់ ដូចបានរៀបរាប់នៅខាងលើ។

ករណីនានានៃការរៀបចំជាមុន នៅប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាម ទីតាំងឧស្សាហកម្ម ដែលមានទំហំ

៥០០ហ.ត ត្រូវបានកសាងរួចហើយជាជំហានដំបូង។ នៅពេលណាដែលទីតាំងឧស្សាហកម្មនេះ ប្រើប្រាស់ពេញលេញ នោះគេសង្ឃឹមថា នឹងបង្កើតការងាររហូតដល់ទៅ ៥០.០០០នាក់ និងធ្វើការនាំចេញដែលមានតម្លៃរហូតដល់ ៣.០០០លាន USD ដែលដូចគ្នានឹងតម្លៃនាំចេញបច្ចុប្បន្នរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។ ដោយយកករណីនៃកំពង់ផែឡាមចាបាង ជាឧទាហរណ៍ នេះទំហំនៃទីតាំងឧស្សាហកម្មនេះ មានសក្តានុពល ដើម្បីទទួលយកទំនិញកុងតេន័រពី ២០០.០០០ TEU ទៅ ៣០០.០០០ TEU ។

នៅក្នុងករណីនៃប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាម ដំណាក់កាលដំបូងនៃការអភិវឌ្ឍ មានការលំបាកណាស់ ពីព្រោះ មានតែអ្នកជួលមួយចំនួនតូចប៉ុណ្ណោះ ក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំដំបូង។ ប៉ុន្តែ ចំនួនអ្នកជួល បានកើនឡើងយ៉ាងឆាប់រហ័ស ហើយទីតាំងឧស្សាហកម្មដែលមានផ្ទៃដី ៥០០ហ.ត នោះ ក៏បានអ្នកជួលពេញ ក្រោយពីទទួលនូវការឱ្យតម្លៃនៅក្នុងចំណោមអ្នកវិនិយោគបរទេស។ ដូច្នេះ ការយកឈ្នះលើឆ្នាំទាំងឡាយដែលមិនសូវទទួលផលល្អនៅពេលចាប់ផ្តើមដំបូង គឺជាបញ្ហាធំ និងលំបាកបំផុត។ តាមរយៈនេះ គំរោងនេះ ចាំបាច់ត្រូវតែមានការគាំទ្រពេញទំហឹងពីរដ្ឋាភិបាល និង ODA ដោយផ្អែកតាមបទពិសោធន៍ប្រទេស (ដូចជាករណីនៃឧទ្យានឧស្សាហកម្មវៀតណាម-សឹង្ហបុរីជាដើម)។

តួនាទីរបស់រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា និងប្រទេសផ្តល់ជំនួយ សម្រាប់ដាក់នូវតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៃតំបន់ទីក្រុងព្រះសីហនុទៅក្នុងគ្រលងនេះ មានបង្ហាញនៅខាងក្រោម។

១) ជំនួយចាំបាច់ពីរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា

ក. ពង្រីកការលើកទឹកចិត្តអ្នកអភិវឌ្ឍន៍ ប្រតិបត្តិករ និងអ្នកជួលតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស

ខ. ផ្តល់នូវសេវាច្រកចេញចូលតែមួយ ពាក់ព័ន្ធនឹងនីតិវិធីរដ្ឋបាល នៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស

គ. ធានាទីតាំងពង្រីកតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដោយបទបញ្ជា និងគោលការណ៍ណែនាំអំពីការប្រើប្រាស់ដី។

២) ជំនួយចាំបាច់ពីប្រទេសផ្តល់ជំនួយ

ក. ជំនួយហិរញ្ញវត្ថុ សម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិការតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស

ខ. ផ្តល់នូវចំណេះដឹង និងបទពិសោធន៍ សម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិការតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស

គ. ជំនួយលើការបណ្តុះបណ្តាលកំលាំងពលកម្ម។

អ្នកអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិករ នៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសលើផ្ទៃដី ៧០ហ.ត ដែលបានគ្រោងឡើងជាលើកទី១ ចាំបាច់ត្រូវយកឈ្នះលើការលំបាកនៃការចាប់ផ្តើមដំបូង ដូចមានរៀបរាប់ខាងលើរួចហើយ។ គំរោងបន្តទៀត នឹងសង្ឃឹមថាងាយស្រួលច្រើន ក្រោយពីការទទួលជ័យជំនះលើគំរោងទី១ខាងលើ។ អ្នកអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិករនៃគំរោងលើកទី១ គួរខិតខំប្រឹងប្រែងយ៉ាងណា ដើម្បីពង្រីកតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនោះ ដោយប្រើប្រាស់នូវបទពិសោធន៍ និង ការទទួលយកការទទួលស្គាល់ ដែលតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ត្រូវទទួល។

(២). ខ្ទបល្ងួតលាសិវិដ្ឋមានរវាងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងកំពង់ផែ

តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលមានផ្ទៃដី ៧០ហ.ត នៅក្នុងកំពង់ផែនេះ កំពុងស្ថិតនៅ ក្នុងគំរោងប្រាក់កម្ចីហិរញ្ញវត្ថុយ៉េន ពីឆ្នាំ២០០៧ និង នឹងត្រូវកសាងនៅឆ្នាំ២០០៩។

តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវបានកំណត់ថា ជាគំរោងអាទិភាពបន្ទាន់ នៃច្រកក្រុងព្រះសីហនុ-ភ្នំពេញ ដែលគេសង្ឃឹមថា នឹងនាំមកនូវជោគជ័យទូទាំងប្រទេសនៅអនាគត អំពីតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និង ការអភិវឌ្ឍរបស់រដ្ឋ។

ម្យ៉ាងវិញទៀត ផ្អែកតាមទស្សនៈនៃការធានាមូលដ្ឋានទំនិញ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្ម នៅតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ មានសារៈសំខាន់ណាស់ ចំពោះការរស់រានមានជីវិតនៃកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលជាកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅតែមួយគត់របស់ប្រទេស។

(៣). បញ្ហាគន្លឹះៗ សម្រាប់តំបន់ពិសេសកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

ព្រឹត្តិការណ៍នានា ដែលនៅជុំវិញតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនេះ មានការលំបាកណាស់ ពីព្រោះមានការប្រកួតប្រជែងគ្នាជាមួយនឹងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសឯទៀតៗ ទាំងនៅក្នុងបណ្តាប្រទេសជិតខាង ទាំងនៅតាមតំបន់នានាក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ បញ្ហាគន្លឹះៗ នៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនេះ មានបង្ហាញនៅខាងក្រោមនេះ។

បញ្ហា	
ការចំណាយ	គយ និងកាំកុងត្រូល
	ការចំណាយដឹកជញ្ជូន
	ការចំណាយថ្លៃដី
	ការថែរក្សា/ថ្លៃសេវា
	ផ្សេងៗ (អគ្គិសនីយ៍ ទឹក ជាដើម)
ពេលវេលា	ប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ
	គយ និងកាំកុងត្រូល
	ផ្សេងៗ
នីតិវិធី	ប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ
	គយ និងកាំកុងត្រូល
	នីតិវិធីនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស
	ផ្សេងៗ
ផ្សេងៗ	ផ្នែកនានានៃវិនិយោគ
	ផ្សេងៗ

(៤). យុទ្ធសាស្ត្រមូលដ្ឋាន

គុណប្រយោជន៍ធំបំផុតនៃតំបន់សេដ្ឋពិសេសកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ គឺទីតាំង។ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនេះ នឹងត្រូវបង្កើតឡើងនៅកំពង់ផែអន្តរជាតិ។ ហេតុនេះ ការចំណាយដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក សង្ឃឹមថានឹងមានតម្លៃថោកណាស់។

គេអាចផ្តល់អនុសាសន៍យ៉ាងខ្លាំងថា ត្រូវតែចាប់យកនូវគុណប្រយោជន៍នៃទំនាក់ទំនងជិតស្និតជាមួយកំពង់ផែ

មិនត្រឹមតែលើភូមិសាស្ត្រប៉ុណ្ណោះទេ តែថែមទាំងស្ថាប័នទៀតផង។ ប្រព័ន្ធបញ្ចូលគ្នារួមមួយ ដែលមានន័យថា ប្រព័ន្ធកំពង់ផែសេរី Free Port Scheme នៅក្នុងកំពង់នេះ និងប្រព័ន្ធតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ត្រូវតែរៀបចំឡើង។

ផ្អែកលើការប្រៀបធៀបតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងប្រព័ន្ធកំពង់ផែសេរី នៅបណ្ដាប្រទេសអាស៊ី ចំណុចសំខាន់ៗខាងក្រោមនេះ គួរលើកយកមកពិចារណា ៖

ក. ការធ្វើឱ្យមានលក្ខណៈងាយស្រួលនៃនីតិវិធី តាមប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការរួម ដែលរួមមានទាំងការបង្កើតឡើងនៃប្រព័ន្ធ EDI ដែលគ្របដណ្ដប់លើកំពង់ផែសេរី តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធឯទៀតៗ។

ខ. ការបង្កើតឡើងនៃតំបន់រួចពន្ធមួយកន្លែង នៅក្នុងកំពង់ផែសេរី បើសិនជាតំបន់នោះ នៅក្រៅពីកំពង់ផែរដ្ឋនេះបើផ្អែកតាមទស្សនៈស្ថាប័ន។

គ. ការកាត់បន្ថយចំណាយធំទាំងស្រុង។

ឃ. ការដកចេញនូវរបាំងមុខរបរ នៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងកំពង់ផែសេរី។

ជំពូកទី ១៣
ផែនការរយៈពេលវែងសម្រាប់កែលំអរសមត្ថភាពរដ្ឋបាល

១៣.១ ការទទួលខុសត្រូវនៃរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ

១៣.១.១ រដ្ឋបាលពាក់ព័ន្ធនឹងនាវាចរណ៍សមុទ្រ

រដ្ឋបាលគ្រប់គ្រងនាវាចរណ៍សមុទ្រ ជាធម្មតាគ្របដណ្តប់លើវិធាននាវាចរណ៍ ការត្រួតពិនិត្យចរាចរណ៍នាវា សុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខនាវាចរណ៍ សុវត្ថិភាពនាវា ការចុះបញ្ជីនាវា ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ គុណវឌ្ឍន៍នាវិក ការចាត់ចែងត្រួតពិនិត្យកិច្ចសន្យាដឹកជញ្ជូន ការធានារ៉ាប់រងសមុទ្រ និង សេវាឯទៀត១។ កិច្ចការរដ្ឋបាល ប្រតិបត្តិនាវាចរណ៍សមុទ្រ រួមមានការរុករក និងសង្គ្រោះនៅសមុទ្រ ការរក្សាបរិយាភណ្ឌសញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍សមុទ្រឱ្យមានរបៀបរៀបរយ ការរៀបចំផែនទីនាវាចរណ៍ ការរក្សាប្រឡាយនាវាចរណ៍ ការពិនិត្យអង្កេតសុវត្ថិភាពនាវា ការផ្តល់សេវាកណ្តាធារកិច្ច ការរៀបចំសាលាបណ្តុះបណ្តាលនាវិក ការយកចេញនូវនាវាលិចលង់ ការតាមដានត្រួតពិនិត្យ ការលេចប្រេង និងសារធាតុឯទៀត១ ព្រមទាំងការផ្តល់នូវសេវាឯទៀត១អំពីសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខនៅសមុទ្រ។

បញ្ហាមួយក្នុងចំណោមបញ្ហាសំខាន់១បំផុតរយៈពេលវែង សម្រាប់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ) គឺដើម្បីបង្កើតធនធានមនុស្សដែលមានសមត្ថភាព។ យុទ្ធសាស្ត្រនេះ មានដូចខាងក្រោម :

១) ពង្រីកទំហំការងារជាជំហាន១ ក្នុងនាមជាភ្នាក់ងារប្រតិបត្តិ ក៏ដូចជាជំរុញលើកកំពស់សមត្ថភាពធនធានមនុស្សបច្ចុប្បន្ន ឱ្យទៅជាស្នូលនៃសកម្មភាពបច្ចុប្បន្ន។ បង្កើនចំនួនអធិការនាវា និងមន្ត្រីបច្ចេកទេសពាក់ព័ន្ធ តាមរយៈសំណើថវិកា ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការពង្រីកទំហំការងារជាក់ស្តែងសម្រាប់ការចុះបញ្ជីនាវា និងអធិការកិច្ចនាវា។ វិធានការដើម្បីប្រើប្រាស់មន្ត្រីនានា នៅតាមការិយាល័យនានារបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូននៅតាមជនបទ ជាមន្ត្រីរបស់នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ អាចត្រូវលើកទៅពិចារណា។

២) បង្កើនចំនួនមន្ត្រី ដោយប្រើប្រាស់តួនាទីជាអ្នកសំរបសំរួល និងរៀបចំផែនការ។ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ) នឹងត្រូវប្រើប្រាស់ជាអង្គភាពទំនាក់ទំនង (អ្នកសំរបសំរួល) ចំពោះអាជ្ញាធរទទួលខុសត្រូវជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និងលក្ខណៈក្នុងស្រុក នៅក្នុងការបង្កើតឡើងនូវការបង្ការការបំពុលសមុទ្រ និង នៅក្នុងបទប្បញ្ញត្តិ SAR។ ក្រុមអនុវត្តបច្ចុប្បន្ននេះ មានសមាសភាពក្រុម SAR នៅក្រសួងការពារជាតិ និងនគរបាលព្រំដែនទឹក។ ការិយាល័យមូលដ្ឋានរបស់ក្រសួងបរិស្ថាន ក៏ត្រូវចូលផងដែរ។ នៅក្នុងជំហានដំបូង ក្រុមអនុវត្តទាំងនេះ គួរត្រូវកសាងឡើងជាក្រុមអនុវត្តនៅក្នុងមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពតិមានតំបន់ឆ្នេរ ដែលនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ជាអង្គភាពទំនាក់ទំនង (អ្នកសំរបសំរួល)។ នៅក្នុងជំហានទី២ គួរជំរុញនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ឱ្យកសាងថ្នាក់គ្រប់គ្រងនៃក្រុមអនុវត្តជាក្រុមរៀបចំផែនការ និងអ្នកសំរបសំរួលនៅក្នុងនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ។ នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ អាចដោះស្រាយនូវកង្វះខាតនៃបញ្ហាធនធានមនុស្ស តាមរយៈយុទ្ធសាស្ត្រនេះ និង ក៏អាចជំរុញលើកកំពស់សមត្ថភាព សម្រាប់តួនាទីរៀបចំផែនការ និងសំរបសំរួលផងដែរ។

ប្រការសំខាន់មួយទៀត គឺត្រូវពង្រឹងប្រព័ន្ធសហប្រតិបត្តិការថ្នាក់តំបន់ ដើម្បីបន្តពង្រីកការរៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រង។ សកម្មភាពនានា នៅក្នុងបណ្ដាប្រទេសអាស៊ាន ក៏មានសារៈសំខាន់ណាស់ដែរ ដើម្បីរក្សាការទទួលខុសត្រូវ និងសិទ្ធិនៃប្រទេសឯករាជ្យ។ ការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរបស់អង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ ក៏មានសារៈសំខាន់ផងដែរ នៅក្នុងកិច្ចការនេះ។ម្យ៉ាងវិញទៀត ការពង្រឹងសកម្មភាពសហប្រតិបត្តិការរវាងប្រទេសកម្ពុជា និង បណ្ដាប្រទេសជិតខាង (ប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាម) ក៏មានសារៈសំខាន់ណាស់ដែរ ដើម្បីររក្សាការទទួលខុសត្រូវ និងសិទ្ធិនៅក្នុងឈូងសមុទ្រថៃ។

១៣.១.២ កិច្ចការនៃរដ្ឋបាលកំពង់ផែ

(១). រដ្ឋបាលកិច្ចលើសកម្មភាពកំពង់ផែ

ការត្រួតពិនិត្យរបស់គយ អន្ដោប្រវេសន៍ ភូត្តគាមអនាម័យ និងអង្គភាពរដ្ឋពាក់ព័ន្ធនឹងកំពង់ផែឯទៀតៗ ដែលអង្គភាពនីមួយៗ ធ្វើតាមគោលបំណងផ្សេងៗគ្នា។ ហេតុនេះ រហូតមកដល់ពេលនេះ ពុំមានប្រទេសណាមួយ បានធ្វើឯកភាវូបនីយកម្មលើផ្នែកផ្សេងៗនៃរដ្ឋបាលកិច្ចនៅឡើយទេ ប៉ុន្តែ ប្រទេសជាច្រើន កំពុងខិតខំប្រឹងប្រែង ដើម្បីបង្កើតនូវប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យតែមួយ សម្រាប់នីតិវិធីបែបបទចូលកំពង់ផែ។ ដោយស្របតាមអនុសញ្ញាស្តីពីការសំរបសំរួលចរាចរណ៍នាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ ឆ្នាំ១៩៦៥ គេអាចកំណត់អនុសាសន៍ថា ត្រូវប្រើប្រាស់ឯកសារបទដ្ឋានស្តីពីនីតិវិធីចូលកំពង់ផែ អធិការកិច្ចសុវត្ថិភាពនាវា ពន្ធនាំចូលនាំចេញ ការត្រួតពិនិត្យអន្តោប្រវេសន៍ និង ពិធីសារឯទៀតៗ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកំពង់ផែ។ ការធ្វើឱ្យកាន់តែងាយស្រួលនៃនីតិវិធីដែលពាក់ព័ន្ធនឹងកំពង់ផែ ជាអត្ថបទអន្តរជាតិដ៏មានសារៈសំខាន់។

នីតិវិធីធម្មតា ដែលបានស្នើឡើង នៅមុនពេលចូលកំពង់ផែ នៅកន្លែងចូល និងកន្លែងចេញដំណើរ មានដូចខាងក្រោម៖

១) ការជូនដំណឹងអំពីដំណើរចូល ៖ នាវា ដែលលើសចំណុះគោនកំណត់ណាមួយ ឬ ដឹកទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ត្រូវបានស្នើសុំឱ្យជូនដំណឹងអំពីដំណើរចូលរបស់ខ្លួន ទៅមេបញ្ជាការកំពង់នាវា ជាមុនអំពីការចូលរបស់នាវានោះ។

២) ការជូនដំណឹងអំពីការចូល ៖ នាវាទាំងអស់ ត្រូវបានស្នើសុំឱ្យជូនពត៌មានអំពីការចូលរបស់ខ្លួន ទៅមេបញ្ជាការកំពង់នាវា អង្គភាពគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ ចត្តាឡីស័ក អន្តោប្រវេសន៍ និងគយ ក្រោយពេលចូលរបស់គេភ្លាម។

៣) ការជូនដំណឹងអំពីការចេញដំណើរ ៖ នៅមុនពេលចេញដំណើរ នាវាទាំងអស់ ត្រូវបានទាមទារឱ្យធ្វើបែបបទនៅមេបញ្ជាការកំពង់នាវា អង្គភាពគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ អន្តោប្រវេសន៍ និងគយ ក្រោយពីការបង់ពន្ធគយ អាករ និងថ្លៃកំពង់ផែរួចមក។

៤) ការស្នើសុំកន្លែងចត ៖ នាវា ត្រូវបានស្នើសុំឱ្យជូនពត៌មានអំពីការសុំចូលកន្លែងចតជាមុន ទៅអង្គភាពគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ។

៥) ការជូនដំណឹងអំពីស្ថានភាព ISPS ៖ នាវាទាំងអស់ ដែលធ្វើដំណើរជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ត្រូវបានស្នើសុំឱ្យផ្តល់ពត៌មានសន្តិសុខរបស់ខ្លួន និងប្រវត្តិនៃការចូលកំពង់ផែ រយៈពេល ២៤ម៉ោង នៅមុនពេលមកដល់របស់គេ។

៦) ការសុំលើកដាក់ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ៖ ការលើកដាក់ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ដែលមានឈ្មោះក្នុងបញ្ជី តាមអនុសញ្ញារបស់អង្គ

ការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ ត្រូវមានការយល់ព្រមពីមេបញ្ជាការកំពង់នាវា តាមស្ថានភាពរបស់កំពង់ផែ និង សុវត្ថិភាពនាវា។

៧) ការស្នើសុំបោះយុថ្កា : ការបោះយុថ្ការបស់នាវា ដែលមានចំណុះលើស ៥០០ GT ឬ នាវា ដែលផ្ទុកទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ត្រូវមានការយល់ព្រមពីមេបញ្ជាការកំពង់នាវា នៅមុនពេលចូលមកដល់កំពង់ផែ។

៨) ការស្នើសុំប្តូរកន្លែងចតនៃនាវា : នាវាទាំងអស់ នៅកំពង់ផែ លើកលែងតែយានតូចៗ ត្រូវបានស្នើសុំឱ្យទទួលការយល់ព្រមពីមេបញ្ជាការកំពង់នាវា នៅពេលដែលនាវា ផ្លាស់កន្លែងពីទីចំណតមួយ ឬ កន្លែងបោះយុថ្កា ទៅកន្លែងផ្សេងទៀត។

៩) ការជូនដំណឹងអំពីការធានារ៉ាប់រងការសងទូទាត់ការបំពុលដោយប្រេង : នាវា ដែលមានចំណុះលើសពី ១០០ GT ត្រូវមានបង្ហាញវិញ្ញាបនប័ត្រធានារ៉ាប់រង P&I ដើម្បីធានាលើគ្រោះថ្នាក់បំពុលដោយប្រេង និងការយកចេញនៃនាវាលិចលង់។

១០) ចត្តាឡីស័ក : នាវាទាំងអស់ ដែលចូលមកពីបរទេស ត្រូវជូនពត៌មានទៅចត្តាឡីស័ក អំពីសុខភាពរបស់សមាជិកនាវិក និងកំពង់ផែចូលនានា មុននឹងការចូលមកដល់របស់គេនៅកំពង់ផែនេះ។

១១) អន្តោប្រវេសន៍ : នាវាទាំងអស់ ដែលចូលមកពីបរទេស មានកាតព្វកិច្ចរាយការអំពីបញ្ជីឈ្មោះសមាជិកនាវិក និងពត៌មានអំពីសៀវភៅអ្នកដើរសមុទ្ររបស់នាវិក បញ្ជីឈ្មោះអ្នកដំណើរ និងពត៌មានអំពីលិខិតឆ្លងដែនរបស់អ្នកដំណើរទៅកំពង់ផែចូល។

១២) គយ : នាវាទាំងអស់ ដែលចូលមកពីបរទេស ត្រូវតែជូនពត៌មានទៅគយអំពីកាលបរិច្ឆេទប៉ាន់ស្មានមកដល់ និងបញ្ជីរាយនាមមុខទំនិញ រយៈពេល ៣ថ្ងៃ មុនការចូលមកដល់។

(២). រដ្ឋបាលកិច្ចលើការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ

កិច្ចការសំខាន់ផងដែរនៃរដ្ឋបាលកំពង់ផែ គឺដើម្បីជំរុញលើកទឹកចិត្តការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ឱ្យឆ្លើយតបនឹងសេចក្តីត្រូវការអនាគត សម្រាប់បរិមាណទំនិញប្រចាំឆ្នាំ និងដើម្បីជំរុញលើកកំពស់ការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្ម តាមរយៈការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែនេះ។

(៣). រដ្ឋបាលកិច្ចលើស្ថិតិកំពង់ផែ និងការសិក្សាអង្កេត

រដ្ឋបាលកំពង់ផែត្រឹមត្រូវ មានការត្រួតពិនិត្យតាមដានសកម្មភាពអនុវត្តរបស់កំពង់ផែនីមួយៗ និង ការដាក់វិធានការសមស្រប ដើម្បីយកឈ្នះលើចំណុចខ្វះខាតទាំងឡាយ។ ស្ថិតិ ជាមធ្យោបាយដ៏មានប្រសិទ្ធិភាព ដើម្បីតាមដានត្រួតពិនិត្យសកម្មភាពនានារបស់កំពង់ផែនីមួយៗ។ ហេតុនេះ គេបានផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យបង្កើតឡើងនូវប្រព័ន្ធស្ថិតិកំពង់ផែជាតិមួយ។

(៤). រដ្ឋបាលកិច្ចលើកិច្ចការបច្ចេកទេស

កិច្ចការសំខាន់មួយផ្សេងទៀតនៃរដ្ឋបាលកំពង់ផែ គឺដើម្បីវាយតម្លៃអំពីសុវត្ថិភាព និងស្ថេរភាពរបស់ឋបនីយភណ្ឌដោយផ្អែកលើបទដ្ឋានបច្ចេកទេស។ បទដ្ឋានបច្ចេកទេសនេះ ត្រូវគ្របដណ្តប់លើសុវត្ថិភាពនៃប្រឡាយនាវាចរណ៍ និងអាង

នាវាចរណ៍ ស្ថេរភាពនៃកំពង់ផែ គែមផែ និងរនាំងបាំងទឹក និងផលប៉ះពាល់បរិស្ថាននៃការជីក និងចាក់ដីលុបសមុទ្រ កាន់កាប់ ។

ដោយមានការគិតគូថា ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែឯកជន នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ កំពុងប្រព្រឹត្តទៅនៅកំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង និងកំពង់ផែស្រែអំបិល និងផែនការអភិវឌ្ឍ កំពុងស្នើឡើងនៅតំបន់ស្ទឹងហាវ និងខេត្តកំពត នោះការវាយតម្លៃអំពីផែនការ អភិវឌ្ឍទាំងនោះ មានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់រដ្ឋបាលកំពង់ផែ។ ជាពិសេស ចំណុចខាងក្រោមនេះ ត្រូវលើកយកមក ពិនិត្យ នៅក្នុងការវាយតម្លៃបច្ចេកទេស :

- ការធ្វើនាវាចរណ៍ប្រកបដោយសុវត្ថិភាព និងការបត់នាវា
- ស្ថេរភាពនៃរនាំងបាំងទឹកទល់នឹងរលក
- កំណកដោយការចាក់លុបសមុទ្រយកដីកាន់កាប់
- ស្ថេរភាពគែមផែ
- គំនូសបំព្រួញកំពង់ផែ និងនីតិវិធីសាងសង់ ។

១៣.២ រដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ

១៣.២.១ ការកែលំអស្ថាប័ននាវាចរណ៍ និងកំពង់ផែរយៈពេលខ្លី

មានចំណុចខ្វះខាតមួយចំនួន នៅក្នុងរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ ដូចដែលបានរៀបរាប់នៅក្នុងជំពូក មុនៗមកហើយ ។ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងចំណុចខ្វះខាតទាំងនេះ ចាំបាច់ត្រូវកែលំអនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ និងបង្កើត ឡើងនូវនាយកដ្ឋានកំពង់ផែ ។ នាយកដ្ឋានទាំងពីរនេះ នឹងទទួលខុសត្រូវចំពោះ :

១) រៀបចំបទប្បញ្ញត្តិ និងពិធីសារ ស្តីពីការចូល និងបែបបទនៃនាវាបរទេស ស្របតាមគយអន្តរជាតិ និងច្បាប់របស់កម្ពុជា និងគ្រប់គ្រងរដ្ឋបាលលើនីតិវិធីបែបបទចូលកំពង់ផែរបស់នាវា ។

២) ធ្វើសេចក្តីព្រាងនយោបាយកំពង់ផែ ដើម្បីសំរបសំរួលកំពង់ផែរដ្ឋ និងកំពង់ផែឯកជន រៀបចំបទប្បញ្ញត្តិដើម្បីធានា ឱ្យមានការប្រកួតប្រជែង រវាងកំពង់ផែរដ្ឋ និងកំពង់ផែឯកជន និងចាត់ចែងមេបញ្ជាការកំពង់នាវា នៅកំពង់ផែឯកជន នីមួយៗ ដើម្បីត្រួតត្រានាវាចរណ៍ និងរក្សារបៀបរៀបរយរបស់កំពង់ផែ ។

៣) រៀបចំស្ថិតិបរិមាណទំនិញ ចំនួនចូលរបស់នាវា និងពត៌មានផ្សេងៗទៀតស្តីពីសកម្មភាពអនុវត្តរបស់កំពង់ផែ ។

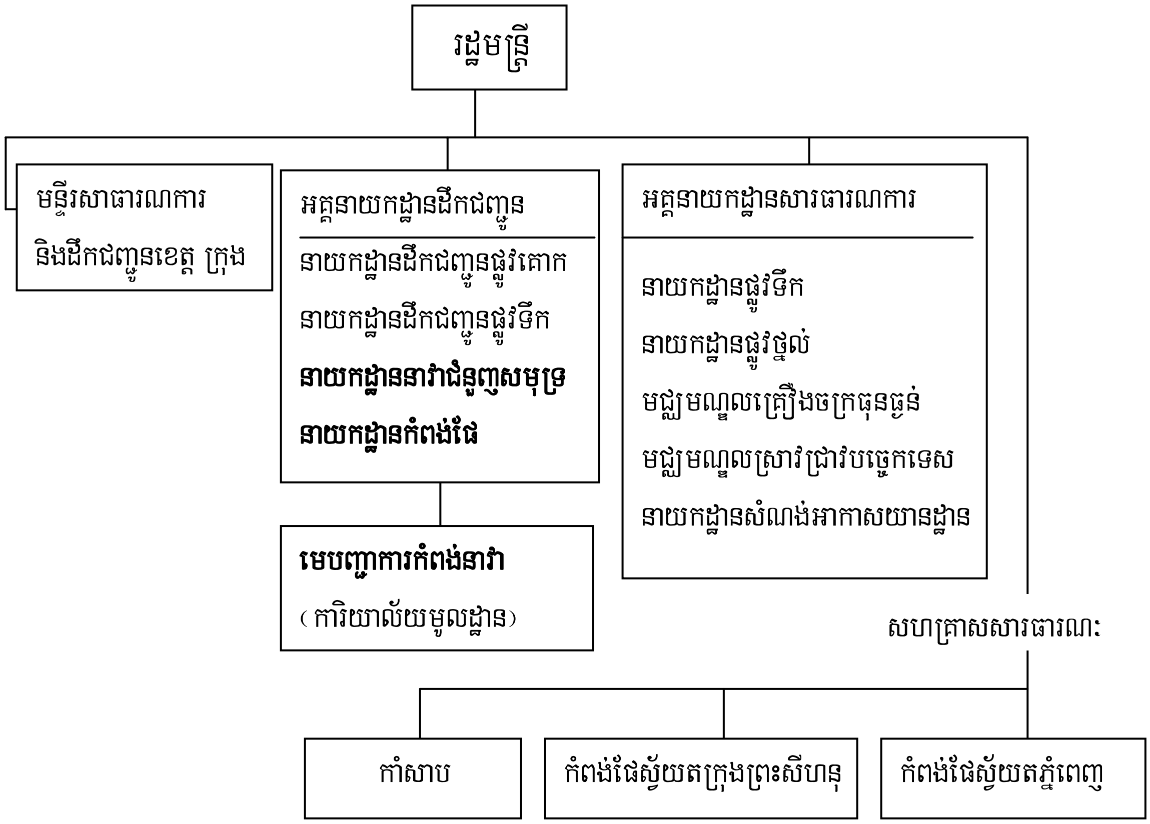
៤) កែលំអការគ្រប់គ្រងការចុះបញ្ជីនាវា និងវិញ្ញាបនប័ត្រនាវិក និងចេញសៀវភៅអ្នកដើរសមុទ្រឱ្យសមាជិកនាវិក ដែល បំរើការងារនៅលើនាវាពាក់ទង់ជាតិកម្ពុជា ។

៥) រៀបចំវិធានស្តីពីសកម្មភាពភ្នាក់ងារនាវា និងផ្តល់ការយល់ព្រមលើភ្នាក់ងារនាវាឯកជន ស្របទៅតាមវិធាននេះ ។

៦) អនុវត្តការអប់រំនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបណ្តុះបណ្តាលកម្មករនាវា ដោយសហការជាមួយមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាល នាវាចរណ៍សមុទ្រ នៅកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ។

ដើម្បីបំពេញតាមលក្ខខ័ណ្ឌទាំងនេះ គេសង្ឃឹមថា នឹងមានការកែលំអស្ថាប័នគ្រប់គ្រង ដូចមានបង្ហាញនៅក្នុង

រូប១៣.២.១ ។



រូប ១៣.២.១ *ការកែលអំស្ថាប័នគ្រប់គ្រងរយៈពេលខ្លី*

១៣.២.២ ការកែលំអរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែរយៈពេលវែង

នៅក្នុងរយៈពេលវែង វានឹងមានប្រសិទ្ធិភាព បើសិនជាគេបង្កើតជាអគ្គនាយកដ្ឋានផ្លូវទឹក ដើម្បីអនុវត្តរដ្ឋបាលកិច្ចនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ ក៏ដូចជាអគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក ដើម្បីអនុវត្តរដ្ឋបាលកិច្ចដឹកជញ្ជូនផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវរថភ្លើង។ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹក និងការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ មានទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និតជាមួយគ្នា ហេតុនេះហើយ វិធានស្រដៀងគ្នាស្តីពីនាវា វិញ្ញាបនប័ត្រនាវិក និងសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍ ត្រូវយកទៅអនុវត្តនៅក្នុងក្របខ័ណ្ឌតែមួយ។ ការអប់រំនាវាចរណ៍សមុទ្រ នឹងត្រូវជាការទទួលខុសត្រូវរបស់អប់រំ យុវជន និងកីឡា ប៉ុន្តែការបណ្តុះបណ្តាល សម្រាប់កម្មករនាវា នឹងជាការទទួលខុសត្រូវរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន។ មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ ត្រូវតែបង្កើតឡើងនៅក្រោមរដ្ឋបាលកិច្ចរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ដូចគ្នានឹងអនុវិទ្យាល័យនាវាចរណ៍សមុទ្ររបស់រដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ នៅប្រទេសវៀតណាម ដូចនោះដែរ។

កាំសាប អាចផ្លាស់ប្តូរពីសហគ្រាសសាធារណៈ ដែលគ្រប់គ្រងដោយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ទៅជាក្រុមហ៊ុនរដ្ឋ ដែលមានភាគហ៊ុនកាន់កាប់ដោយរដ្ឋ និងមានក្រុមហ៊ុនសាខា ដែលនឹងផ្តល់នូវសេវាជាភ្នាក់ងារនាវាភស្តុភារ លើកដាក់ទំនិញនៅកំពង់ផែ និងមុខរបរពាក់ព័ន្ធឯទៀតៗ។ ការផ្លាស់ប្តូរនេះ នឹងពង្រីកទំហំមុខរបររបស់កាំសាប។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ក្រុមហ៊ុនឯកជន នឹងមានសិទ្ធិចូលប្រកបរមុខរបរជាភ្នាក់ងារនាវា ក្រោយពីបានទទួលការយល់ព្រមពីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចមក។

ចាំបាច់ ត្រូវមានក្រុមហ៊ុនលើសពី ២ក្រុមហ៊ុន ដើម្បីប្រកបអាជីវកម្មពាក់ព័ន្ធនឹងនាវា ដែលមានឈ្មោះដូចជា ភ្នាក់ងារនាវា ជើងសារនាវា សេវាកណ្ដូចារ សេវាសណ្ដោង សេវាលើកដាក់ទំនិញ និងសេវាឯទៀតៗនៅកំពង់ផែ។ ដើម្បីសំរេចបាននូវប្រព័ន្ធនេះ រដ្ឋាភិបាល គួររៀបចំច្បាប់ស្ដីពីអាជីវកម្មនាវា និងកំពង់ផែ។ ផ្អែកតាមច្បាប់នេះ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវវាយតម្លៃពាក្យសុំសម្រាប់អាជីវកម្មនោះ និងចេញវិញ្ញាបនប័ត្រអាជីវកម្មឱ្យក្រុមហ៊ុនឯកជន។ ប្រសិនបើប្រភេទអាជីវកម្ម ពុំចាំបាច់ត្រូវការអន្តរាគមន៍ពីរដ្ឋាភិបាល នោះអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច គ្រាន់តែទទួលនូវរបាយការណ៍អំពីអាជីវកម្មនោះ តាមកាលកំណត់ ជាការស្រេច។

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញ ត្រូវបានបង្កើតឡើងដោយអនុក្រឹត្យ និង មានស្ថានភាពផ្លូវច្បាប់ជាកំពង់ផែស្វយ័ត។ មាត្រា ៣ នៃអនុក្រឹត្យ បញ្ជាក់ថា កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ទទួលនូវអំណាច និងកាតព្វកិច្ចទាំងឡាយពីរដ្ឋ ដើម្បីបំពេញបេសកកម្មស្របតាមកម្មវត្ថុរបស់ខ្លួន ក្នុងឋានៈជាស្ថាប័នសាធារណៈ។ កំពង់ផែទាំងពីរ មានអំណាច ដើម្បីសំរេចចិត្តកំណត់នូវអត្រាពន្ធកំពង់ផែរបស់ខ្លួន ត្រួតពិនិត្យក្រុមហ៊ុនឯកជននានា ត្រួតពិនិត្យការបើកបររបស់នាវា និង អនុវត្តភារកិច្ចផ្លូវច្បាប់ឯទៀតៗ។ ដោយយល់ឃើញថា ប្រទេសកម្ពុជា មាននយោបាយបើកចំហជើងមេឃ និងនយោបាយបើកចំហជើងសមុទ្រ ក្រុមហ៊ុនជាច្រើន នឹងចូលរួមនៅក្នុងអាជីវកម្មពាក់ព័ន្ធនឹងនាវា និងកំពង់ផែ។ នៅក្នុងទំនាក់ទំនងនេះ ចាំបាច់ត្រូវបែងចែកឱ្យដាច់ពីគ្នារវាងនិយតករ និង ប្រតិបត្តិករ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ និងការគ្រប់គ្រងអាជីវកម្មនាវា។

នៅក្នុងពេល ដែលអាជ្ញាធរកំពង់ផែនៃប្រទេសសឹង្ហបុរី បានបង្កើតឡើងនៅឆ្នាំ១៩៩៦ នោះអាជ្ញាធរកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍សមុទ្រ បានត្រូវបង្កើតឡើង ជានាយកដ្ឋានមួយរបស់ក្រសួង ហើយបានទទួលនូវការផ្ទេរភារកិច្ចនិយតកម្មពីអាជ្ញាធរកំពង់ផែសឹង្ហបុរី ទៅអាជ្ញាធរកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍សមុទ្រវិញ។ អាជ្ញាធរកំពង់ផែ ត្រូវបានប្រែជាសារជីវកម្ម ហើយក្រុមហ៊ុនសាជីវកម្មនៃអាជ្ញាធរកំពង់ផែសឹង្ហបុរីនេះ ក៏បានបង្កើតឡើងនៅឆ្នាំ១៩៩៧។ ភាគហ៊ុននៃក្រុមហ៊ុនសារជីវកម្មអាជ្ញាធរកំពង់ផែសឹង្ហបុរី បានកាន់កាប់ដោយ Temasec ទាំងស្រុង ដែលជាក្រុមហ៊ុនវិនិយោគរដ្ឋសឹង្ហបុរី។

ភារកិច្ច ដែលបានផ្ទេរទៅឱ្យអាជ្ញាធរកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍សមុទ្រ មាន ៖

១) រដ្ឋបាលកិច្ចលើការចូល និងចេញដំណើររបស់នាវា

២) សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍

៣) កិច្ចការពារបរិស្ថាន នៅតំបន់កំពង់ផែ

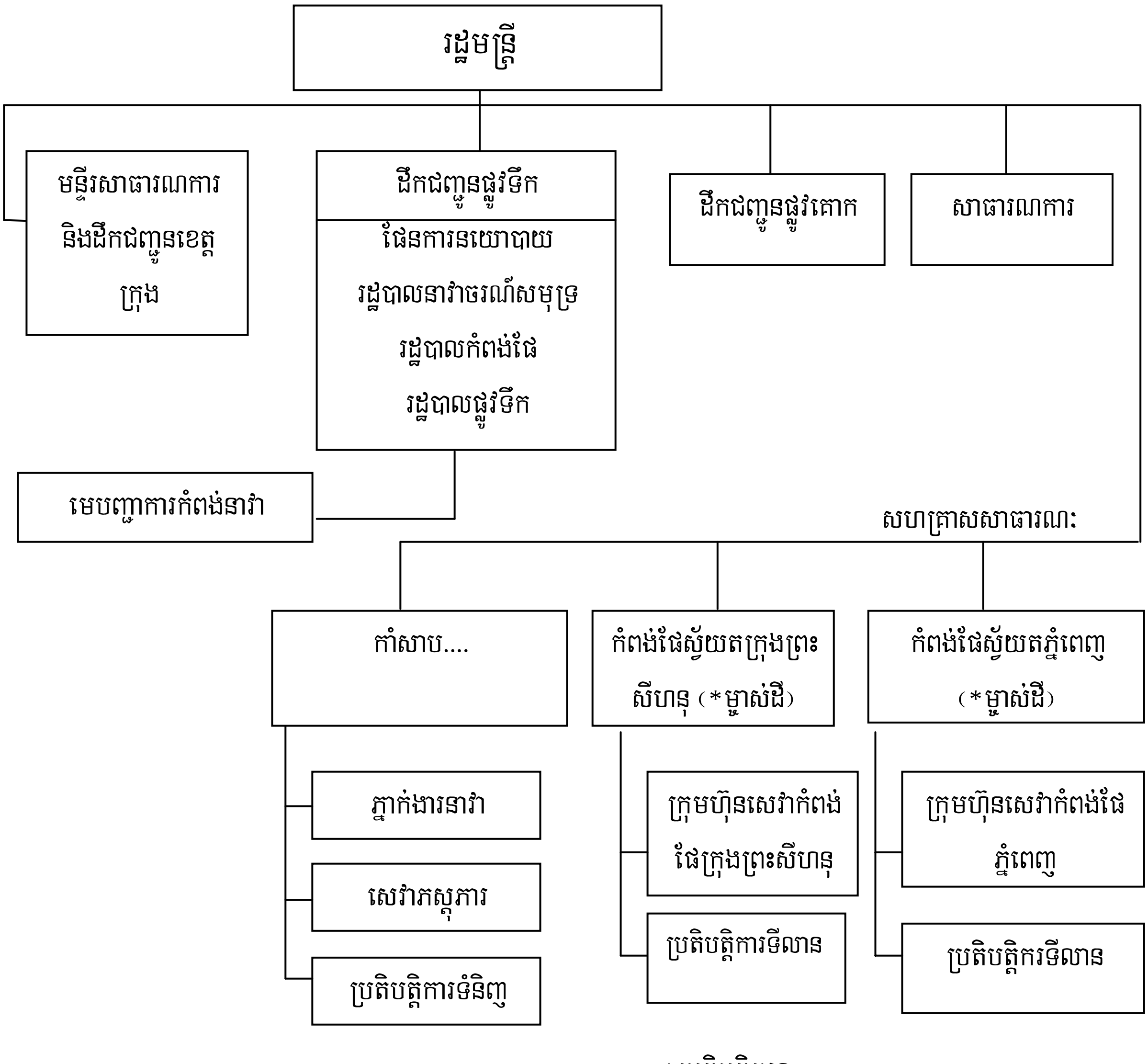
៤) ការរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងកំពង់ផែ

៥) ការត្រួតពិនិត្យអាករកំពង់ផែ

៦) តួនាទីសាធារណៈ និងកិច្ចការនិយតកម្មឯទៀត។

ចាំបាច់ណាស់ សម្រាប់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ដើម្បីកោះហៅក្រុមហ៊ុនឯកជនដែលមានជំនាញចូលរួម ធ្វើប្រតិបត្តិការទីលានថ្មីៗ ដែលត្រូវកសាងឡើងនៅក្នុងពេលអនាគត។ ជាការចាំបាច់ផងដែរ ដើម្បីបង្កើតឡើងនូវក្រុមហ៊ុនចំរុះជាមួយប្រតិបត្តិករទីលានអន្តរជាតិ។ អាជ្ញាធរកំពង់ផែសឹង្ហបុរី បានប្រែជាសាជីវកម្ម

និងបានពង្រីកអាជីវកម្មរបស់ខ្លួនទៅកាន់កំពង់ផែក្រៅប្រទេសនានា។ ប៉ុន្តែ បើទោះយ៉ាងនេះក្តី ក៏កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ នឹងផ្តោតការយកចិត្តទុកដាក់លើការពង្រីកកំពង់ផែរបស់គេ និងបង្កើនផលិតភាព ព្រមទាំងកិរិតសេវានៃកំពង់ផែរបស់គេផងដែរ។ នៅក្នុងករណីនេះ កំពង់ផែទាំងពីរ អាចបង្វែរការយកចិត្តទុកដាក់របស់ខ្លួនពីការងារប្រតិបត្តិការ ទៅជាការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែប្រភេទម្ចាស់ដីវិញ។ អាជ្ញាធរកំពង់ផែ ដូចជាអាជ្ញាធរកំពង់ផែនៃប្រទេសថៃ និង សេរីល័ង្កា កំពុងកាត់បន្ថយផ្នែកប្រតិបត្តិការរបស់គេ និងកំពុងអនុញ្ញាតឱ្យប្រតិបត្តិទីលានកុងតេន័រអន្តរជាតិចូលរួមទៅក្នុងទីលានកំពង់ផែថ្មីៗ។ ជំរើសមួយ សម្រាប់ស្ថាប័នអនាគតនៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែទៅអនាគត មានចង្អុលបង្ហាញនៅក្នុងរូប ១៣.២.២។



*ប្រតិបត្តិករខ្លះ

រូប ១៣.២.២ *ជំរើសមួយនៃការកែលំអស្ថាប័ននៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ*

១៣.២.៣ ស្ថាប័នសម្រាប់រុករក និងសង្គ្រោះ និងការបង្ការការបំពុលសមុទ្រ

ប្រទេសកម្ពុជា ពុំមានស្ថាប័នកំណត់ណាមួយ សម្រាប់អនុវត្តសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងឆ្នាំសមុទ្រឡើយ

ហេតុនេះ ចាំបាច់ត្រូវមានគណៈកម្មាធិការពិសេស សម្រាប់ប្រតិបត្តិការរុករក និងសង្គ្រោះ និងការបង្ការការបំពុលសមុទ្រ ដែលមានឈ្មោះថា គណៈកម្មាធិការជាតិរុករក និងសង្គ្រោះនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងគណៈកម្មាធិការជាតិទប់ទល់នឹងប្រេងកំពប់។ គណៈកម្មការចុងក្រោយនេះ បានចាប់ផ្តើមហើយ។ ដើម្បីសំរបសំរួលសកម្មភាពនៃសមាជិកនីមួយៗ មជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពតិមានតំបន់ឆ្នេរ នឹងបំពេញតួនាទីជាគន្លឹះ នៅក្នុងការប្រមូលពតិមាន និងការធ្វើផែនការប្រតិបត្តិការរួមគ្នាជាមួយបណ្តាប្រទេសជិតខាង។ នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ នឹងជាអង្គភាពទំនាក់ទំនង ដែលជាលេខាធិការដ្ឋានរបស់គណៈកម្មាធិការជាតិទាំងពីរ។

១៣.៣ ទិសដៅកម្មវិធីវិស័យសម្រាប់ការលើកកំពស់សមត្ថភាពរដ្ឋបាល

១៣.៣.១ ផ្នែកនានា នៃទិសដៅកម្មវិធីវិស័យកំពង់ផែ

នៅក្នុងសកលភាវូបនីយកម្មនៃសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច ប្រការសំខាន់គឺត្រូវចូលរួមទៅក្នុងទីផ្សារសកលលោក តាមមធ្យោបាយនៃការនាំចូល និងការនាំចេញ ដើម្បីសំរេចបាននូវការលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ច។ ហេតុនេះ ការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ ដែលប្រកបលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង មិនអាចជៀសរួចចំពោះប្រទេសនីមួយៗ ជាពិសេសចំពោះប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍ ដែលទទួលរងនូវកង្វះខាតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនាវាចរណ៍សមុទ្រ សេវាថ្លៃ និងសេវានាវាចរណ៍សមុទ្រយឺត និង ទំលាប់អនុវត្តកំពង់ផែមិនសមហេតុផល។ ការរៀបចំការដឹកជញ្ជូននាវាចរណ៍សមុទ្រប្រកបដោយលក្ខណៈប្រកួតប្រជែង នឹងជាគន្លឹះចំពោះការលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។

គោលបំណងខាងលើនៃគំរោងកែលំអនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ គឺដើម្បីសំរេចនូវការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្មនេះ និង សេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ការលើកកំពស់ភាពប្រកួតប្រជែងលើការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ មិនអាចជៀសរួចបានឡើយ ដើម្បីសំរេចនូវគោលបំណងខាងលើនោះ។ កិច្ចប្រឹងប្រែងនានា គួរត្រូវធ្វើឡើង ដើម្បី :

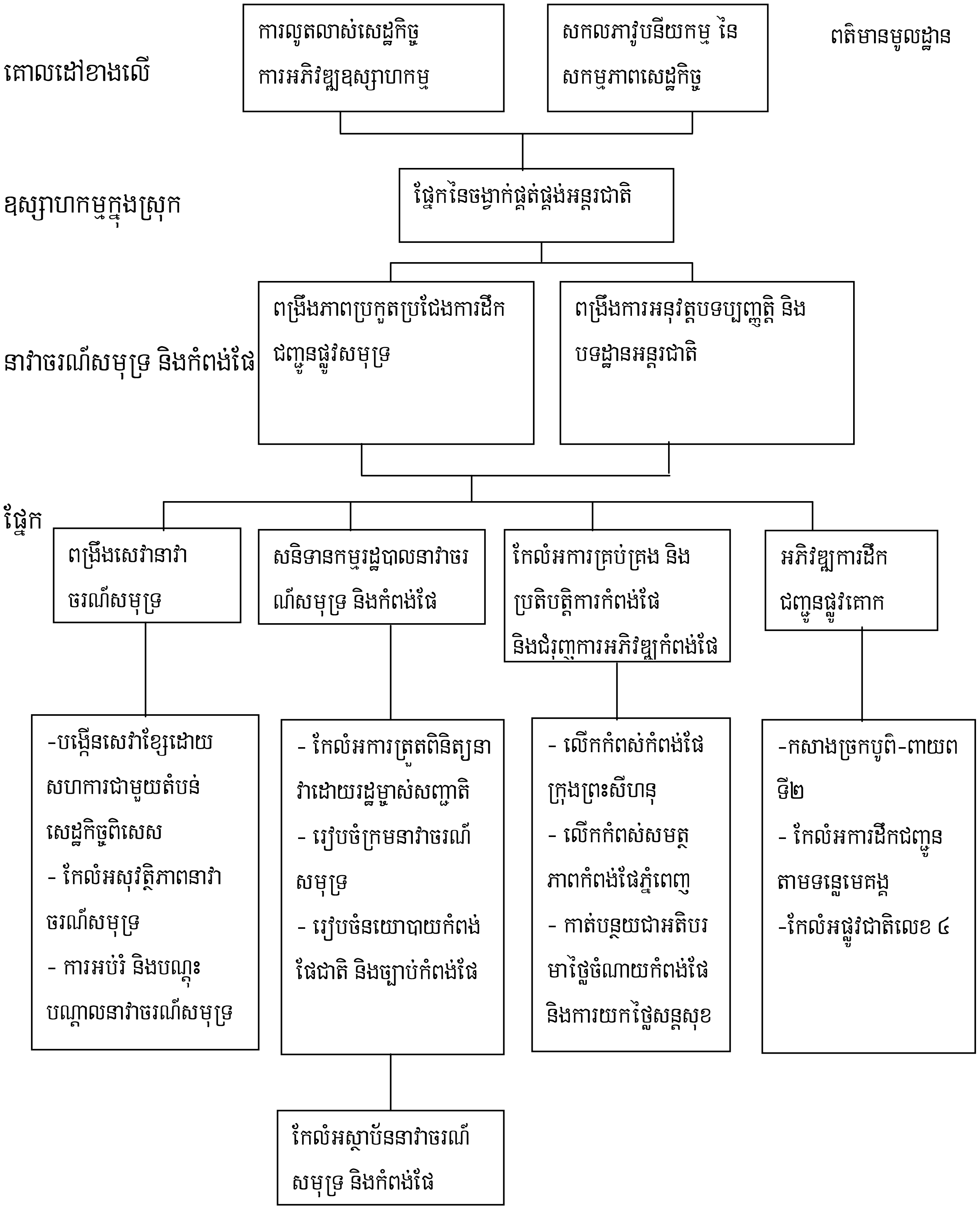
១. ពង្រឹងសេវានាវា ពាក់ព័ន្ធលើការចំណាយ និងការជឿជាក់។

២. ធ្វើសនិទានកម្មរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ។

៣. កែលំអការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ និងជំរុញលើកទឹកចិត្តការអភិវឌ្ឍ។

៤. ការអភិវឌ្ឍការដឹកជញ្ជូនផ្លូវគោក នឹងបំពេញតួនាទីសំខាន់នៅក្នុងការពង្រឹងវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ។

ផ្នែកទាំងបួននេះ ត្រូវបានកំណត់ថា ជាកត្តាគន្លឹះ នៃទិសដៅកម្មវិធីតាមវិស័យ។



***រូប ១៣.៣.១** ទិសដៅកម្មវិធីវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ*

១៣.៣.២ ការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាព

នៅក្នុងផ្នែករដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ ធនធានមនុស្ស នៅមានកំរិតណាស់ និងពុំមានអ្នកជំនាញសម្រាប់រៀបចំផែនការនយោបាយ និងត្រួតត្រាសកម្មភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែទេ។ ជាពិសេស ការគ្រប់គ្រងថ្នាក់កណ្តាលនៃស្ថាប័ននីមួយៗ ហាក់ដូចជាមិនគ្រប់គ្រាន់ ដើម្បីអនុវត្តរដ្ឋបាលកិច្ចឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពឡើយ។

សេវានាវាអន្តរជាតិទាំងអស់ ត្រូវបានអនុវត្តដោយក្រុមហ៊ុនបរទេស ហើយនាវាដឹកប្រេងស្ទើរតែទាំងអស់ នៅតាមទន្លេមេគង្គ ជានាវាវៀតណាម ។ ជាលទ្ធផល រដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ មិនផ្ដល់នូវវិញ្ញាបនប័ត្រនាវិក អធិការកិច្ចនាវា ឬ លិខិតអនុញ្ញាតអាជីវកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្រ ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពឡើយ ។ ដោយសារតែ រដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ រៀបចំមិនបានល្អនេះហើយ ទើបប្រទេសកម្ពុជា អនុញ្ញាតឱ្យមានការចុះបញ្ជីផ្ដល់សញ្ជាតិឱ្យនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិនោះ ។

ដោយសារតែវិស័យសាធារណៈ មិនមានបំណងនឹងកសាងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធថ្មីៗ ហើយការយកថ្លៃឈ្នួលប្រតិបត្តិការថ្លៃខ្ពស់នោះហើយ ទើបកំពង់ផែឯកជននានា បានត្រូវកសាងឡើងនៅតាមតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រនៃឆកកំពង់សោម ។ ប៉ុន្តែបើទោះជាយ៉ាងនេះក្ដី ក៏ពុំមានរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ គ្រប់ដណ្ដប់លើសកម្មភាពកំពង់ផែឯកជនទាំងនោះដែរ ។ ភារកិច្ចសំខាន់របស់រដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ គឺត្រូវធានាឱ្យមានសុវត្ថិភាពនៃនាវាចរណ៍ និងបញ្ជាក់ច្បាស់លាស់អំពីសិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចរបស់កំពង់ផែឯកជនទាំងនោះ ។ ស្ថិតិបរិមាណទំនិញរបស់កំពង់ផែឯកជន ជាការចាំបាច់ណាស់សម្រាប់បង្កើតឡើងនូវនយោបាយកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍សមុទ្រជាតិពិតប្រាកដ ។

(១). ការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពរដ្ឋបាល

ដើម្បីអនុវត្តឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពនូវរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ ប្រការដ៏មានសារៈសំខាន់ គឺត្រូវមានថវិកា ច្បាប់ និងស្ថាប័ន ដែលទាំងអស់នេះ មិនមានគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយទេ នាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ ។ ការជួយដោយអ្នកបច្ចេកទេស នឹងជាផលប្រយោជន៍ នៅក្នុងដំណាក់កាលនេះ ដើម្បីបង្កើតឡើងនូវវិធាន និងបទប្បញ្ញត្តិសមស្របនានា ស្ដីពីសកម្មភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ ។ ការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពនៃមន្ត្រីរដ្ឋបាល មានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ការគ្រប់គ្រងប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពលើវិស័យទាំងពីរនេះ ។

គោលដៅ : ដើម្បីពង្រឹងសមត្ថភាពរបស់រដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ ។

វិធានការ : ដើម្បីសហការលើការរៀបចំច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិនានា និងដើម្បីផ្ដល់យោបល់ជាបន្ទាន់តាមរយៈដំណើរកសាងច្បាប់ ។

(២). ការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពប្រតិបត្តិការ

ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកែលំអសេវានាវាចរណ៍សមុទ្រ ប្រការដ៏មានសារៈសំខាន់ផងដែរ គឺត្រូវលើកកំពស់មុខជំនាញរបស់សមាជិកមន្ត្រីប្រតិបត្តិការ ។ ការបណ្ដុះបណ្ដាលមន្ត្រី ត្រូវធ្វើឡើងជាចាំបាច់ សម្រាប់ការរុករក និងសង្គ្រោះនៅសមុទ្រ សកម្មភាពឆ្មាំសមុទ្រ ការថែរក្សាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍ ការអង្កេតនៅសមុទ្រ ការគ្រប់គ្រងសន្តិសុខកំពង់ផែ ការអង្កេតនាវា សេវាកណ្ដាធារកិច្ច ការអប់រំនាវិក ប្រតិបត្តិការទីលាន ការលើកដាក់ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ និងមុខជំនាញប្រតិបត្តិការឯទៀតៗ ។

ដោយសារតែ ឱកាសសម្រាប់ការបណ្ដុះបណ្ដាលដូច្នេះ មិនគ្រប់គ្រាន់នៅប្រទេសកម្ពុជា ទើបចាំបាច់ត្រូវទទួលការបណ្ដុះបណ្ដាលអនុវត្តនៅតាមបណ្ដាប្រទេសជិតខាង និងបណ្ដាប្រទេសផ្ដល់ជំនួយនានា ។ ស្ថាប័នសមស្របសម្រាប់ការបណ្ដុះបណ្ដាលបុគ្គលិកនៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ គឺវិទ្យាស្ថាននាវាចរណ៍សមុទ្រ នៅប្រទេសវៀតណាម ស្ថាប័នសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងសាលាបណ្ឌិតសភានាវាចរណ៍សមុទ្រ នៅតាមបណ្ដាប្រទេសផ្ដល់ជំនួយនានា

អាជ្ញាធរកំពង់ផែនៅតាមបណ្តាប្រទេសជិតខាង និងបណ្តាប្រទេសផ្តល់ជំនួយនានា និង ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធឯទៀត។ ការបណ្តុះបណ្តាលលើការងារជាក់ស្តែង នឹងកាន់តែមានប្រសិទ្ធិភាពជាងមេរៀន ឬ សិក្ខាសាលាទៅទៀត។

(៣). ការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពរបស់វិស័យឯកជន

ដោយសារតែ សកម្មភាពជាច្រើន ដែលចាំបាច់សម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ ត្រូវផ្តល់ដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន នោះការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពរបស់បុគ្គលិកវិស័យឯកជន មានសារៈសំខាន់ជាពិសេសផងដែរ សម្រាប់សំរេចបាននូវការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រប្រកបដោយភាពប្រកួតប្រជែង។ វានឹងអាចមានប្រសិទ្ធិភាព បើសិនជាគេអាចផ្ទេរក្រុមហ៊ុនរដ្ឋ ទៅជាក្រុមហ៊ុនឯកជន ឬ ជំរុញក្រុមហ៊ុនឯកជនឱ្យចូលរួមក្នុងសេវាសាធារណៈ។ ប៉ុន្តែ គប្បីត្រូវធ្វើការពិចារណាដោយប្រុងប្រយ័ត្នលើស្ថានភាពនៃវិស័យឯកជនដែលពាក់ព័ន្ធនោះ។ វិស័យឯកជនរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ពុំមានទុនគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់វិនិយោគទុនឡើយ និងក៏ពុំមានប្រព័ន្ធគណនេយ្យដែលមានតម្លាភាពផងដែរ។ នៅក្នុងករណីនេះ ក្រុមហ៊ុនឯកជនមានចំនួនលើសពីរក្រុមហ៊ុន គួរអនុវត្តសកម្មភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ ដូចគ្នា។

១៣.៣.៣ ការរៀបចំប្រព័ន្ធច្បាប់មូលដ្ឋានស្តីពីកំពង់ផែកម្ពុជា

(១). ទស្សនទាននៃច្បាប់កំពង់ផែរបស់កម្ពុជា

ការត្រួតត្រាភស្តុភារ និងអាជីវកម្មលើកដាក់ទំនិញ សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍ គយ ចត្តាឡីស័ក អន្តោប្រវេសន៍ ការត្រួតពិនិត្យពាណិជ្ជកម្ម។ល។ ជាផ្នែកទាំងអស់របស់រដ្ឋបាលកំពង់ផែ ហើយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវអភិបាលនូវបញ្ហាទាំងអស់នេះ ទៅតាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ។ ដើម្បីឱ្យកំពង់ផែ បំពេញតួនាទី ជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ចសង្គម និងផ្តល់នូវសេវាមានគុណភាពខ្ពស់ទៅកាន់អ្នកប្រើប្រាស់ កំពង់ផែចាំបាច់ត្រូវគ្រប់គ្រងដោយស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវមួយក្រៅពីអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចខាងលើទាំងពីរ។ ច្បាប់កំពង់ផែកម្ពុជា ត្រូវចែងអំពីប្រព័ន្ធច្បាប់ចាំបាច់ ដើម្បីយល់បានអំពីច្បាប់នេះ។

ពុំមានប្រព័ន្ធច្បាប់ ដែលគ្របដណ្តប់លើការអភិវឌ្ឍ និងគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ នៅប្រទេសកម្ពុជាទេ។ នៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ ក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រកម្ពុជា នៅកំពុងស្ថិតនៅក្នុងសេចក្តីព្រាងនៅឡើយ។ ក្រមនេះ មានជំពូកមួយ សម្រាប់ផ្លូវទឹក និងកំពង់ផែ។ ជំពូកនេះ មាន ៩មាត្រា : អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចផ្លូវទឹក និងកំពង់ផែ អំណាចរបស់អាជ្ញាធរកំពង់ផែ ការដាក់បំរាមលើការផ្ទេរកម្មសិទ្ធិដី អំណាចរបស់អាជ្ញាធរកំពង់ផែដើម្បីរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិកំពង់ផែ ការតែងតាំង និងអំណាចរបស់មេបញ្ជាការកំពង់នាវា ការកំណត់យកថ្លៃកំពង់នាវា និងអត្រាថ្លៃឈ្នួល វិធានអធិការកិច្ច បទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ផ្លូវទឹក និងបទប្បញ្ញត្តិសម្រាប់ឋបនីយភណ្ឌផែឯកជន។

គេបានគិតថា សេចក្តីព្រាងក្រមនេះ អាចនឹងត្រូវព្រាងឡើងសម្រាប់បទប្បញ្ញត្តិស្តីពីអំណាចរដ្ឋបាល និងការទទួលខុសត្រូវ ដោយផ្អែកលើមូលដ្ឋាននៃកំពង់ផែសាធារណៈ។ បទប្បញ្ញត្តិ ស្តីពីកំពង់ផែឯកជន មានចែងនៅក្នុងករណីពិសេស។

ភាពខុសគ្នាខ្លាំងរវាងសេចក្តីព្រាងក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងច្បាប់កំពង់ផែប្រទេសជប៉ុន និងច្បាប់កំពង់ផែប្រ

ទេសចិន គឺ បទប្បញ្ញត្តិស្តីពីកំពង់ផែ និងការសាងសង់កំពង់ផែ។ សេចក្តីព្រាងក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រកម្ពុជា មិនមានបទប្បញ្ញត្តិនេះទេ ប៉ុន្តែ ច្បាប់នៃប្រទេសទាំងពីរនេះ បញ្ញត្តអំពីការអភិវឌ្ឍ និងការសាងសង់កំពង់ផែ។

ដើម្បីលើកកំពស់ភាពប្រកួតប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិនៃកំពង់ផែនានា នៅកម្ពុជា ចាំបាច់ត្រូវរៀបចំប្រព័ន្ធច្បាប់មួយ ស្តីពីការអភិវឌ្ឍ/ការប្រើប្រាស់កំពង់ផែ និងការគ្រប់គ្រង/ប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ។ ហេតុនេះ ប្រការប្រសើរ គឺត្រូវរៀបចំប្រព័ន្ធច្បាប់មួយ តាមរយៈការបង្កើតច្បាប់មួយដោយឡែកស្តីពីកំពង់ផែ ដោយសំរបសំរួលជាមួយនឹងក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ ដែលកំពុងព្រាងនោះ។

ច្បាប់កំពង់ផែកម្ពុជា រួមមានទាំងបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីគោលបំណង កំពង់ផែដែលត្រូវធ្វើ ការបែងចែកកំពង់ផែ ស្ថានភាពផ្លូវច្បាប់នៃស្ថាប័នគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ និងកាតព្វកិច្ចរបស់ស្ថាប័ននោះ ការកំណត់តំបន់កំពង់ផែ និងកិច្ចការត្រួតពិនិត្យនៅក្នុងតំបន់កំពង់ផែ ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ នយោបាយកំពង់ផែជាតិ ការចូល និងចេញកំពង់ផែ ការត្រួតពិនិត្យការប្រើប្រាស់ឋបនីយភណ្ឌផែ ការផ្តល់សេវាកំពង់ផែ ការសំរេចចិត្តថ្លៃពន្ធផែ និងការប្រមូលពន្ធ សន្តិសុខកំពង់ផែ បញ្ហាបរិស្ថាន ការប្រមូលទិន្នន័យសំខាន់ៗ ការរៀបចំស្ថិតិ។ល។ បន្ថែមលើសនេះទៀត បទប្បញ្ញត្តិស្តីពីកំពង់ផែឯកជន ការត្រួតត្រា និងការការពារបុព្វសិទ្ធិរបស់វិស័យឯកជន អាចត្រូវចែងផងដែរ។

ច្បាប់ជាមូលដ្ឋានស្តីពីកំពង់ផែ ត្រូវតែព្រាងឡើង ក្រោយពីការពិនិត្យលំអិតលើបញ្ហានានាដែលបានផ្តល់ តាមមូលដ្ឋាននៃការសិក្សាលំអិតអំពីច្បាប់ពាក់ព័ន្ធ និងស្ថានភាពបច្ចុប្បន្នរបស់កំពង់ផែនៅប្រទេសកម្ពុជា។

(២). រដ្ឋបាលកិច្ចលើកំពង់ផែឯកជន

ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែឯកជន ត្រូវមានការអនុម័តយល់ព្រមនៅដំណាក់កាលដំបូងនៃការរៀបចំផែនការ នៅក្នុងពេលដែលទំរង់ការរដ្ឋបាលនៅក្នុងវិស័យកំពង់ផែ មិនទាន់បានរៀបចំនៅឡើយនៅក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។ បរិមាណទំនិញតាមកំពង់ផែឯកជនមានស្រាប់ កំពុងកើនឡើង ហើយកំពង់ផែខ្លះ មានផែនការពង្រីកតទៅទៀត។ លើសពីនេះទៀត គំរោងអភិវឌ្ឍកំពង់ផែធំៗថ្មី បានអនុម័តរួចហើយ។ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងស្ថានភាពដូច្នេះ ក៏ដូចជាដើម្បីអភិវឌ្ឍកំពង់ផែនៅប្រទេសកម្ពុជា គេចាំបាច់ត្រូវតែបង្កើតឡើងនូវទំរង់ការមួយស្តីពីរដ្ឋបាលកំពង់ផែ។

រដ្ឋបាលនៃកំពង់ផែឯកជន គួរត្រូវប្រតិបត្តិ នៅក្នុងទំរង់ការមួយ ដែលគ្របដណ្តប់លើកំពង់ផែជាទូទៅ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ប៉ុន្តែដោយផ្អែកលើការចាំបាច់របស់ខ្លួន ការរៀបចំអនុក្រឹត្យដែលកំណត់អំពីបទប្បញ្ញត្តិពិសេសស្តីពីកំពង់ផែឯកជន អាចជាការប្រុងប្រយ័ត្ន ដែលជាវិធានការបន្ទាន់មួយ។

ប្រការសំខាន់នោះគឺថា អនុក្រឹត្យនេះ ត្រូវព្រាងឡើងដោយផ្អែកលើស្ថានភាពនៃការលូតលាស់វិស័យកំពង់ផែជារួម នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

អនុក្រឹត្យនេះ ត្រូវរៀបចំឡើងសម្រាប់កំពង់ផែទាំងឡាយ គ្រប់គ្រងដោយសហគ្រាសឯកជន ដែលកសាងឋបនីយភណ្ឌកំពង់ផែ ដូចជាផែចំណត និងដែលធ្វើប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ។ ចាំបាច់ ត្រូវមានវិធានការបណ្តោះអាសន្ន សម្រាប់កំពង់ផែណា ដែលបានបើក ឬ ដែលផែនការអភិវឌ្ឍនៃកំពង់ផែនោះ នឹងត្រូវបានអនុម័តយល់ព្រមនៅពេលដែលអនុក្រឹត្យនោះ ត្រូវបានប្រកាសឱ្យប្រើភ្លាម។ ម្យ៉ាងវិញទៀត គេអាចដាក់បញ្ចូលផងដែរនូវវិធានការបណ្តោះអាសន្ននានា នៅពេល

ដែលច្បាប់មូលដ្ឋានស្តីពីកំពង់ផែ ត្រូវបានបង្កើតឡើង។

នៅក្នុងកាតព្វកិច្ចរបស់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច បទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការអនុម័តយល់ព្រមលើការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ ការអនុម័តយល់ព្រមលើផែនការអភិវឌ្ឍ ការអនុញ្ញាតលើការប្រើប្រាស់តំបន់ទឹកជាអាទិភាព ការអនុញ្ញាតប្រកបកិច្ចការនានានៅក្នុងតំបន់ទឹក ការចាត់បែងចែករបស់មេបញ្ជាការកំពង់នាវា ការអនុវត្តអំណាច អាចនឹងត្រូវមានថែង។ ម្យ៉ាងវិញទៀត នៅក្នុងកាតព្វកិច្ចរបស់សហគ្រាសឯកជន ដែលគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ បទប្បញ្ញត្តិស្តីពី ការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍ ការជូនដំណឹងអំពីលក្ខខ័ណ្ឌនៃការប្រើប្រាស់កំពង់ផែ ការហាមឃាត់អំពីសេវាមិនត្រឹមត្រូវ/មិនយុត្តិធម៌ ចំពោះអ្នកប្រើប្រាស់កំពង់ផែ ការគ្រប់គ្រងតំបន់ទឹក ការចំណាយលើថ្លៃឈ្នួលផ្សេងៗ សុវត្ថិភាពនាវានៅកំពង់ផែ ការធានាសន្តិសុខកំពង់ផែ ការអភិរក្សបរិស្ថាននៅកំពង់ផែ និងតំបន់នៅជុំវិញកំពង់ផែ ការរាយការណ៍ទៅកាន់អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច និងកិច្ចសហការជាមួយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ។ល។ ត្រូវមានរៀបរាប់។

ជំពូកទី ១៤
ផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី

១៤.១ បញ្ហាអាទិភាព

១៤.១.១ បញ្ហា វិធានការ និង កិច្ចការ

បញ្ហា និងវិធានការ/កិច្ចការនានា ដែលត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ នៅក្នុងផែនការមេវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ មានឈ្មោះរួចមកហើយនៅក្នុងជំពូកទី១១ និងជំពូកទី១២ ដែននៅក្នុងនោះ បញ្ហាអាទិភាពទាំងឡាយ ត្រូវបានជ្រើសរើសសម្រាប់ការអនុវត្តរយៈពេលខ្លី។ បញ្ហាអាទិភាព បានត្រូវជ្រើសរើសឡើងដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃការពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែងលើសេវានាវាចរណ៍សមុទ្រ និងការអនុវត្តតាមប្រព័ន្ធនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ។ បញ្ហាវិធានការ និងកិច្ចការ និងសកម្មភាពនានា ដែលត្រូវចាត់ឡើង មានឈ្មោះនៅក្នុងតារាង ១៤.១.១ ។

តារាង ១៤.១.១ *បញ្ហា វិធានការ/កិច្ចការនៃផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី*

បញ្ហា	វិធានការ/កិច្ចការ	សកម្មភាព
១.ការលើកកំពស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ឱ្យទៅជាកំពង់ផែច្រកទ្វារដ៏ធំមួយ	១.១ បង្កើនសេវាខ្សែ និងពង្រឹងទំនាក់ទំនងជាមួយតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស	ការលក់របស់កំពង់ផែ ការអញ្ជើញក្រុមហ៊ុននាវាចូលរួម
	១.២ កែលំអការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ	ការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាពនៅក្នុងប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ សេវាផ្តល់យោបល់ស្តីពីកិច្ចសន្យាសម្បទានទីលាន
	១.៣ កសាងទីលាន និងចំណតប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង	សេវាផ្តល់យោបល់លើផែនការកម្ម និងគំរោងសាងសង់ផែថ្មី
	១.៤ ជំរុញការប្រើប្រាស់ផែស្ងួត	ការយកទំនិញនៅផែស្ងួតនៅទីក្រុងភ្នំពេញ
	១.៥ កាត់បន្ថយឱ្យនៅទាបបំផុតការយកថ្លៃសន្តិសុខកំពង់ផែ នៅលើអ្នកផ្ញើទំនិញ និងអ្នកទទួលទំនិញ	ការកាត់បន្ថយថ្លៃត្រួតពិនិត្យឱ្យនៅត្រឹមកំរិតអន្តរជាតិ
២. ការលើកកំពស់សមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័ររបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ	២.១ កសាងទីលានកុងតេន័រថ្មី និងកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុក	ការសិក្សាលទ្ធភាពស្តីពីទីលានថ្មី
	២.២ កែលំអភាពងាយស្រួលនៃការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រតាមទន្លេមេគង្គ	បែបបទព្រំដែនងាយ និងការធ្វើឱ្យងាយស្រួលនៃបទប្បញ្ញត្តិនៅប្រទេសវៀតណាម និងប្រទេសកម្ពុជា
៣. ការកែលំអការត្រួតពិនិត្យដោយរដ្ឋម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា	៣. ការកែលំអការចុះបញ្ជីនាវា រដ្ឋបាលកិច្ចនាវា និងអធិការកិច្ចនាវា	សេវាផ្តល់យោបល់ស្តីពីរដ្ឋបាលកិច្ចនាវា

៤. ការអប់រំ និងបណ្ដុះបណ្ដាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ	៤. បង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលបណ្ដុះបណ្ដាលអនុវត្តជាក់ស្ដែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ	ថវិកាជំនួយឥតសំណង សម្រាប់ទទួលយកនូវឧបករណ៍បណ្ដុះបណ្ដាល ជំនួយគ្រូបង្រៀន
៥. សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ	៥. កែលំអប្រព័ន្ធសម្រាប់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពតិមានតំបន់ឆ្នេរ	ជំនួយឥតសំណងសម្រាប់ទទួលយកនូវប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនងពតិមានតាមវិទ្យុ សេវាផ្ដល់យោបល់លើសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងប្រតិ បត្តិការនៃមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពតិមានតំបន់ឆ្នេរ
៦. សន្តិសុខកំពង់ផែ	៦. កែលំអការគ្រប់គ្រង និងប្រព័ន្ធសន្តិសុខកំពង់ផែ	ការអនុវត្តតាមលក្ខខ័ណ្ឌសន្តិសុខអន្តរជាតិ
៧. ការពង្រឹងរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ	៧. ធ្វើក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបង្កើតនូវបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនានា	សេវាផ្ដល់យោបល់លើក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ ការបណ្ដុះបណ្ដាលមន្ត្រីជំនាញ
៨. ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងនិងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែសមស្រប	៨. បង្កើតឡើងនូវនយោបាយកំពង់ផែជាតិ ច្បាប់កំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលកិច្ចលើការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែឯកជន	សេវាផ្ដល់យោបល់លើច្បាប់កំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលកំពង់ផែ និង ការបណ្ដុះបណ្ដាលមន្ត្រីជំនាញ
៩. ការកែលំអស្ថាប័ននាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ	៩. កែលំអស្ថាប័នរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ និងប្រតិបត្តិការ	សេវាផ្ដល់យោបលលើរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ

នៅទន្ទឹមនឹងការអនុវត្តវិធានការ/កិច្ចការ នៅក្នុងតារាង ១៤.១.១ ដែលចាំបាច់សម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែនោះ គប្បីត្រូវពិនិត្យមើលអាទិភាពនៃវិធានការនីមួយៗ ដូចមានបង្ហាញនៅក្នុងតារាង ១៤.១.២ ដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃការពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែង ដែលឆ្លើយតបនឹងលក្ខខ័ណ្ឌអន្តរជាតិ និងសំណើរបស់អ្នកជាប់ពាក់ព័ន្ធ។

***តារាង ១៤.១.២** អាទិភាពនៃវិធានការ/កិច្ចការនៅក្នុងផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី*

វិធានការ/កិច្ចការ	ភាពប្រកួតប្រជែង	លក្ខខ័ណ្ឌអន្តរជាតិ	សំណើរបស់អ្នកជាប់ពាក់ព័ន្ធ	អាទិភាពទូទៅ
១.១ បង្កើនសេវាខ្សែ និងពង្រឹងទំនាក់ទំនងជាមួយតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស	A	B	AA	A
១.២ កែលំអការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការ ទីលានកុងតេន័រ	AA	A	AA	AA
១.៣ កសាងទីលាន និងចំណតប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង	A	B	AA	A
១.៤ ជំរុញការប្រើប្រាស់ផែស្ងួត	A	A	B	B
១.៥ កាត់បន្ថយឱ្យនៅទាបបំផុតការយកថ្លៃ សន្តិសុខកំពង់ផែនៅលើអ្នកផ្ញើទំនិញ និងអ្នក ទទួលទំនិញ	A	AA	B	A
២.១ កសាងទីលានកុងតេន័រថ្មី និងកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុក	A	B	A	A

២.២ កែលំអភាពងាយស្រួលនៃការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រ តាមទន្លេមេគង្គ	A	B	B	B
៣. ការកែលំអការចុះបញ្ជីនាវា រដ្ឋបាលកិច្ចនាវា និង អធិការកិច្ចនាវា	A	AA	B	A
៤. បង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង នាវាចរណ៍សមុទ្រ	A	A	A	A
៥. កែលំអប្រព័ន្ធសម្រាប់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពតិមានតំបន់ឆ្នេរ	B	A	B	B
៦. កែលំអការគ្រប់គ្រង និងប្រព័ន្ធសន្តិសុខកំពង់ផែ	B	AA	A	A
៧. ធ្វើក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបង្កើតនូវបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនានា	A	AA	B	A
៨. បង្កើតឡើងនូវនយោបាយកំពង់ផែជាតិ ច្បាប់កំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលកិច្ចលើការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ ឯកជន	A	A	A	A
៩. កែលំអស្ថាប័នរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង កំពង់ផែ និងប្រតិបត្តិការ	A	B	B	B

AA: កំរិតខ្ពស់ខ្លាំង

A: កំរិតខ្ពស់មធ្យម

B: កំរិតធម្មតា

១៤.១.២ ការអភិវឌ្ឍកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុក ដែលជាប់នឹងរថភ្លើង

មានកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុកចំនួន ៤កន្លែង នៅទីក្រុងភ្នំពេញ ដែលនៅទីនោះ គេអាចទទួល និង ប្រគល់ទំនិញនាំចូល និងទំនិញនាំចេញ ដែលគេឱ្យឈ្មោះថា ផែស្ងួត។ គេសង្ឃឹមថា ផ្លូវរថភ្លើងប្រទេសកម្ពុជា នឹងត្រូវកសាងឡើងវិញ នៅខែធ្នូ ឆ្នាំ២០០៩ និងផ្តល់នូវផ្លូវរថភ្លើង ដែលតភ្ជាប់នឹងការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័ររវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និង កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ កន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុកថ្មី នឹងបំពេញបន្ថែមនូវកង្វះខាតលំហនៅកំពង់ផែ សម្រាប់លើកដាក់ និងរក្សាទុកកុងតេន័រ។ នៅពេលអនាគតដ៏ខ្លីនេះ ការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័របន្ត តាមទន្លេមេគង្គកាន់តែមានផលប្រយោជន៍ឡើងៗ ដែលតភ្ជាប់ទៅកំពង់ផែជំរៅទឹកជ្រៅកៃម៉េប ហេតុនេះ គេសង្ឃឹមថា រថភ្លើងដែលភ្ជាប់នឹងកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុក ទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នឹងកាត់បន្ថយថ្លៃ FOB និងទាញយកមកវិញនូវចរាចរណ៍កុងតេន័រ នាំចេញតាមកំពង់ផែកៃម៉េបបាន។ មជ្ឈមណ្ឌលកុងតេន័រថ្មី នឹងត្រូវកើតមានឡើងនៅទីក្រុងភ្នំពេញជាមួយ នឹងមុខងារប្រមូលផ្តុំកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុក ដែលមានរោងជាង និងកន្លែងជួសជុលកុងតេន័រ។

១៤.១.៣ ការកាត់បន្ថយថ្លៃសន្តិសុខកំពង់ផែ និងសុវត្ថិភាពនៃការដំណើរការស្កេន

ថ្លៃស្កេនកុងតេន័រ ដែលត្រូវបង់លើកុងតេន័រនាំចេញ និងនាំចូល នៅកំពង់ផែប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវកាត់បន្ថយមក

នៅកំរិតទាបបំផុត ដើម្បីធ្វើឱ្យកំពង់ផែអាចប្រកួតប្រជែងបាន។ ថ្លៃសន្តិសុខកំពង់ផែធម្មតា មានឈ្មោះនៅក្នុងតារាង ១៤.១.៣ ។

បន្ថែមលើសនេះ ប្រការដែលសំខាន់ផងដែរ គឺត្រូវបន្ថយបង់ផ្លូវជាតិលេខ៤។ នៅពេលដែលផែនការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចសង្គមលើកទី២ ឆ្នាំ២០០០ និងយុទ្ធសាស្ត្រជាតិកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រឆ្នាំ២០០២ បញ្ជាក់ថា រដ្ឋាភិបាលមាននយោបាយដើម្បីបង្កើនប្រាក់ចំណូល ពីវិស័យដឹកជញ្ជូន នោះគេគួរតែប្រឹងប្រែង ដើម្បីកាត់បន្ថយនូវការចំណាយនៃការ ដឹកជញ្ជូនជាលក្ខណៈជាតិពីចំណុចដើមដល់ចំណុចគោលដៅ។ ថ្លៃសន្តិសុខកំពង់ផែ និងថ្លៃបង់ផ្លូវ ជាផ្នែកមួយនៃការចំណាយដឹកជញ្ជូន ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ។

តារាង ១៤.១.៣ *ការកំណត់ថ្លៃសន្តិសុខកំពង់ផែ*

តំបន់	ថ្លៃ
សហគមអឺរ៉ុប	៥-៩អឺរ៉ូ/កុងតេន័រ
សហរដ្ឋអាមេរិក	២ USD/កុងតេន័រ
កាណាដា	១,៧៥ ដុល្លាកាណាដា/កុងតេន័រ
ម៉ិចស៊ិកូ	១០ USD/កុងតេន័រ
ចិន	២០ យ័ន/កុងតេន័រទំហំ២០ហ្វីត
	៣០ យ័ន/កុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត
ជប៉ុន	០ យេន

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

ការយកចិត្តទុកដាក់ដោយប្រុងប្រយ័ត្ន ត្រូវធ្វើឡើងចំពោះសុវត្ថិភាពនៃដំណើរការស្កេនកាំរស្មី X និង កាំរស្មី γ លើការសាយភាយនៃកាំពន្លឺ ។ វិធានការខាងក្រោមនេះ ត្រូវធ្វើឡើង ដើម្បីធានាថា ពុំមានជនណាម្នាក់ ត្រូវទទួលរងនូវកាំពន្លឺនោះឡើយ ។

១. អ្នកបើកបររថយន្ត ចូលទៅក្នុងបន្ទប់រង់ចាំដែលមានរបាំងជិត សម្រាប់រយៈពេលនៃការស្កេនកាំរស្មី x ។

២. ប្រព័ន្ធម៉ាស៊ីនស្កេនកាំរស្មី x ត្រូវស្របតាមស្តង់ដារត្រឹមត្រូវ ដែលបានកំណត់ឡើងដោយប្រទេសនីមួយៗ និង/ឬ ស្តង់ដាររបស់អង្គការសុខភាពពិភពលោក ។

៣. ព្រំដែនវិភាយ សម្រាប់សារធាតុ ដែលកំណត់ដោយអង្គការសុខភាពពិភពលោក មិនត្រូវតិចជាង ១០០ មីក្រូក្រេ (μGy) ។

៤. អាគារទាំងឡាយ ត្រូវគ្រោងឡើងតាមរបៀបណា ដែលដំណើរពន្លឺលេចចេញ មិនត្រូវស្ថិតនៅតិចជាងព្រំដែនដែលផ្តល់អនុសាសន៍ដោយគណៈកម្មការអន្តរជាតិស្តីពីការការពារការចាំងនៃពន្លឺ ។

៥. គ្រឿងយន្ត ត្រូវសង់យ៉ាងណាភ្ជាប់នឹងប្រព័ន្ធម៉ាស៊ីនស្កេនកាំរស្មី x ដើម្បីធានាថា ពុំមានជនណាម្នាក់ ត្រូវទទួលរងដោយការចាំងនៃពន្លឺ នៅក្នុងដំណើរការស្កេនកាំរស្មី x នោះទេ ។

៦. ជញ្ជាំង និង ទ្វារ នៃបន្ទប់ស្កេន ត្រូវសាងសង់ ដើម្បីបិទទំហំពន្លឺឱ្យជិត ដោយមានរនាំងបេតុងរឹងមាំផង ។ ក្លោងទ្វារចេញ និងចូល ត្រូវមានទ្វាររនាំងបិទការចាំងនៃពន្លឺ ។

៧. បន្ទប់រង់ចាំរបស់អ្នកបើកបររថយន្ត ត្រូវបិទរនាំងជិតទាំងអស់ ពីការលេចចេញពន្លឺពីម៉ាស៊ីនស្កេន ។

១៤.២ ការលើកកំពស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុជាស្ថានភាពច្រកទ្វារ

១៤.២.១ ការធ្វើឱ្យមានភាពផ្សេងៗគ្នានៃសេវានាវាជាខ្សែ និងទំនាក់ទំនងជិតស្និតនឹងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស

ការលក់នៅកំពង់ផែជាលក្ខណៈយុទ្ធសាស្ត្រ មានន័យថា ការពិចារណាអំពីផលិតកម្ម និងពាណិជ្ជកម្ម ធ្វើឡើងដោយសហគ្រាសវិនិយោគផ្ទាល់បរទេស ដែលបានដាក់ទុនវិនិយោគទៅតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសក្រុងព្រះសីហនុ ដែលបច្ចុប្បន្ននេះ ស្ថិតនៅក្នុងការសាងសង់ ហើយនឹងត្រូវបើកប្រើប្រាស់នៅឆ្នាំ២០០៩។ នេះជាឱកាសល្អសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដើម្បីដាក់បញ្ចូលការអភិវឌ្ឍតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសក្រុងព្រះសីហនុ។ នាវាវិលជុំកុងតេន័រថ្មី នឹងបញ្ចូលកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលជាសារៈប្រយោជន៍ សម្រាប់សំភារៈនាំចូល និងផលិតផលនាំចេញ ចូលចេញតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសក្រុងព្រះសីហនុ។ នេះគឺជាការអភិវឌ្ឍបែបសមាហរណកម្មនៃកំពង់ផែ និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ហើយមានតែក្រុមនាវាកុងតេន័រវិលជុំដែលជាទីពេញចិត្តប៉ុណ្ណោះ ទើបត្រូវបានជ្រើសរើសជាវិធានការនៃភស្តុភារពាណិជ្ជកម្ម ដែលធ្វើឡើងដោយសហគ្រាសវិនិយោគផ្ទាល់បរទេស។ បច្ចុប្បន្ននេះ មានសេវានាវាកុងតេន័រវិលជុំចំនួន ៩គ្រឿង ដែលបានកំណត់ចូលកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលហាក់ដូចជាមិនមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយទេ នៅពេលណាដែលតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសដាក់សម្ពោធប្រើប្រាស់។

តារាង ១៤.២.១ *សេវាកុងតេន័រនៅក្រុងព្រះសីហនុ*

សេវា	កំពង់ផែនាវាចូល	នាវា (TEU)
RCL 1	Kuantan/ **SIH(Thu)**/ Songkhla/ SIN/ Kuantan	550
RCL 2	Kuantan/ **SIH(Sat)**/ Songkhla/ SIN/ Kuantan	628
RCL 3	HKG/ **SIH(Fri)**/ Songkhla/ HKG/ HPH/ HKG/ KEE/ TCG/ HKG	628
MCC 1	Songkhla/ **SIH(Sat)**/ TJP/ SIN/ Songkhla	347
MCC 2	SIN/ **SIH(Tue)**/ Songkhla/ SIN	327
MCC 3	HCM/ **SIH(Sun)**/ LCB/ HCM/ KHH/ HCM	390
ACL	SIN/ **SIH(Sat)**/ Kuantan/ SIN	728
HUB	Shekou/ HKG/ **SIH(Wed)**/ Bangpakong	671
COTS	LCB/**SIH**/BKK/LCB	194

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

កំពង់ផែនាវាចូល មានសឹង្ហបុរី (៥ខ្សែជុំ) ហុងកុង (២ខ្សែជុំ) កាវស៊ីយុង (១ខ្សែជុំ) ឡាមចាបាង (២ខ្សែជុំ) និងតាន់ជុងពារ៉ាប៉ាស (១ខ្សែជុំ) និង ៥ខ្សែជុំ កំពុងចូលនៅសឹង្ហបុរី ដែលជាច្រកទ្វារ សម្រាប់បណ្តាញកុងតេន័រសកលលោក។ ពុំមានដងស្ទូច/ដងយោងគែមផែ ដែលបានដាក់នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ហេតុនេះនាវាទាំងឡាយ ត្រូវលើកដាក់កុងតេន័រដោយឧបករណ៍នៅលើនាវារបស់ខ្លួននៅក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។ ក្រោយពីការបញ្ចប់នៃទីលានកុងតេន័រថ្មីនៅឆ្នាំ២០០៨ ដងស្ទូចដាក់នៅគែមផែចំនួន ២គ្រឿង និងបំរើសេវាឱ្យនាវា ក្នុងការលើកដាក់កុងតេន័រ ហើយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ អាចទទួលកងនាវាដោយសេរី ដើម្បីទាក់ទាញនាវាកុងតេន័រ ដោយគ្មានឧបករណ៍។

បញ្ហាដ៏មានសារៈសំខាន់បំផុតសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ គឺដើម្បីលើកកំពស់មុខងារកំពង់ផែនេះ អំពីរបៀបដែលត្រូវទាក់ទាញខ្សែជុំនៃនាវាកុងតេន័រទាំងនេះ ដែលកំពុងចូលនៅកំពង់ផែឡាមចាបាង មកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ នាវាទាំងអស់ដែលកំពុងចូលនៅកំពង់ផែឡាមចាបាង កំពុងចាកចេញពីកំពុងផែក្រុងព្រះសីហនុ ហើយប្រសិនបើកំពង់ផែនេះមានទំនិញកុងតេន័រគ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់នាវាខ្សែជុំទាំងនេះ និងអាចផ្តល់នូវថ្លៃកំពង់ផែថោកជាង នោះវានឹងអាចមាន

លទ្ធភាពទាក់ទាញការចូលរបស់នាវាបន្ថែមទៀតមកក្រុងព្រះសីហនុ។ ប្រសិនបើ សហគ្រាសវិនិយោគផ្ទាល់បរទេស នៅក្នុងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស អាចទទួលស្គាល់លើនាវាខ្សែជុំបន្ថែមទៅកាន់ក្រុងព្រះសីហនុ នោះវាហាក់ដូចជាអាចអនុវត្តបាន ដើម្បីនឹងប្រមូលយកនាវាខ្សែជុំថ្មីពីនាវាដែលកំពុងចូលកំពង់ផែឡាមចាបាង។

មានសេវាកុងតេន័រចំនួន ៦៥ខ្សែជុំ នៅកំពង់ផែឡាមចាបាង ដែលរួមមានចំនួន ៧ខ្សែជុំ សម្រាប់គោលដៅសហរដ្ឋអាមេរិក/សហគមអឺរ៉ុប ៣៥ខ្សែជុំ សម្រាប់គោលដៅអាស៊ីអគ្នេយ៍ និង ចំនួន ២៣ខ្សែជុំ សម្រាប់គោលដៅច្រកសមុទ្រ និងអាស៊ីពាយ័ព្យ។ ប៉ុន្តែ ជំរៅស៊ីទឹកនៅមានកំរិតត្រឹម ៩.៥ម ដូចនេះ សមត្ថភាពកុងតេន័រ អាចទាបជាង ១.១០០ TEU។

តារាង ១៤.២.២ *សេវាកុងតេន័រនៅកំពង់ផែឡាមចាបាង*

WAN HAI	OSK/KOB/HAK/MOJ/TYM/KEE/KHH/HKG/LCB/BKK/LCB/HKG/KHH/TXG/KEE/OSK	1080
K-LINE/HANJIN	TOK/YOK/SHZ/NAG/SHG/LCB/BKK/LCB/HCM/TOK	1064
MOL OBW	OSK/KOB/MOJ/HAK/BUS/MNL/LCB/BKK/OSK	1060
K-LINE - B 2	OSK/NAG/YKK/KOB/MOJ/MNL/LCB/BKK/LCB/MNL/OSK	1032
MOL - CBE	TOK/YOK/SHZ/NAG/BUS/LCB/BKK/MNL/TOK	1032
HYUNDAI/SIAM/TSK	HAK/BUS/HCM/BKK/LCB/MNL/SHG/QIN/HAK	1030
SINOKOR/EP CAR	SIN/MNL/LCB/SIN	1022
CNCLINE/SITC/YM	NGB/SHG/HKG/MNL/LCB/BKK/LCB/HKG/NGB	1005
CSCL	SHG/HCM/LCB/HKG/NGB/SHG	964
RCL/WAN HAI	HKG/HCM/BKK/LCB/HCM/HKG	928
HEUNG-A/STX	INC/HKG/BKK/LCB/HCM/HKG/QIN/INC	855
APM SAIGON - SVN	KHH/HKG/SIH/LCB/HCM/KHH	660
GOLD STAR - CVX	NNJ/TCG/NGB/HKG/HCM/BKK/LCB/HCM/HKG/NNJ	660
BIEN DONG - THAI	BKK/LCB/HCM/HPH/BKK	404
E. CAR LINER	YOK/NAG/OSK/KAN/MIZ/KKB/MUA/SIN/PKG/LCB/YOK	400
E. CAR LINER	JKT/LCB/JKT	144

ប្រភព: *ក្រុមសិក្សារបស់ JICA*

តារាងខាងលើ បង្ហាញថា បេក្ខភាពនៃនាវាកុងតេន័រចំនួន ១៦ខ្សែជុំ ដើម្បីបញ្ចូលទាំងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នៅក្រោមសមត្ថភាព ១.១០០ TEU និង ដែលបានជ្រើសរើសពី ៣៥ខ្សែជុំ សម្រាប់គោលដៅអាស៊ីអគ្នេយ៍ រវាងកំពង់ផែឡាមចាបាង ដែលជាការទាក់ទាញជាអាទិភាពខ្ពស់បំផុតសម្រាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសក្រុងព្រះសីហនុ។

នៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ នាវាកុងតេន័រជាច្រើន កំពុងគេចចេញពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ តាមផ្លូវឆ្ពោះទៅកាន់កំពង់ផែឡាមចាបាង ទៅកាន់អាស៊ីអគ្នេយ៍វិញ ឬ ពីកំពង់ផែឡាមចាបាង ទៅកាន់សឹង្ហបុរី និងអាស៊ីខាងលិចវិញ ប៉ុន្តែ នៅឆ្នាំ២០០៨ ទីលានកុងតេន័រទំនើប ដែលមានជំរៅស៊ីទឹក ៩.៥ម នឹងត្រូវបានកសាងឡើង ដែលនឹងធ្វើឱ្យនាវាទំហំធំៗ ឬនាវាកុងតេន័រដែលមិនមានបំពាក់ឧបករណ៍លើកដាក់ទំនិញ ចូលបាន។ កំពង់ផែនេះ គួរខិតខំប្រឹងប្រែងយ៉ាងខ្លាំង ដើម្បីទាក់ទាញនាវាខ្សែជុំជាច្រើន តាមរយៈការលើកកំពស់ភាពប្រកួតប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិរបស់ខ្លួន ដោយភ្ជាប់ជាមួយនឹងសកម្មភាពតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដែលនឹងចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ២០០៩ទៅ។ បើធ្វើដូចនេះទេ ពាណិជ្ជកម្មរបស់ប្រទេសកម្ពុជា នឹងទទួលរងនូវការខូចខាត ហើយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នឹងមិនអាចក្លាយជាច្រកទ្វារបានឡើយ។ ការផ្សារភ្ជាប់នឹងកំពង់ផែប្រទេសជិតខាង ជាពិសេសកំពង់ផែនៅទីក្រុងហូជីមិញ និង កំពង់ផែឡាមាចាបាង នឹងបញ្ជាក់អំពីចំណុចខ្សោយរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដើម្បីក្លាយជាច្រកទ្វារ។ ជាពិសេស ថ្លៃឈ្នួលផែនេះ មានសោហ៊ុយចំណាយខ្ពស់ហួស ដើម្បីទាក់ទាញនាវាខ្សែជុំថ្មី សម្រាប់ភស្តុភារពាណិជ្ជកម្មតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ហេតុនេះ ការលើកទឹកចិត្តពិសេសខ្លះ ត្រូវតែយកមកពិចារណាចំពោះក្រុមហ៊ុននាវាដែលគោលដៅសម្រាប់ការទាក់ទាញ។

ការលក់កំពង់ផែ នឹងត្រូវអនុវត្តនៅក្នុង និងជុំវិញឆ្នាំ២០១០ នៅពេលដែលតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសក្រុងព្រះសីហនុ រៀបចំរួច និងមានអគាររោងចក្រវិនិយោគផ្ទាល់បរទេសហើយ។ នាវាវិលជុំថ្មី សម្រាប់ភស្តុភារពាណិជ្ជកម្មតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស នឹងត្រូវទទួលការទាក់ទាញ បើមិនដូចនោះទៅ នោះតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសក្រុងព្រះសីហនុ នឹងមិនមានគោរពទទួលស្គាល់ល្អឡើយសម្រាប់វិនិយោគបរទេស។

១៤.២.២ ការកែលំអការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការនៃទីលានកុងតេន័រ

ប្រការមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការលូតលាស់សេដ្ឋរបស់ប្រទេសកម្ពុជា គឺថាកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ បន្តបំពេញតួនាទីនាំមុខ ជាកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅនៅប្រទេសកម្ពុជា។ ប្រការសំខាន់បំផុតសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនាពេលបច្ចុប្បន្ននេះ គឺត្រូវបំពេញមុខងាររបស់ខ្លួន ជាច្រកទ្វារអន្តរជាតិ ក្រោយពីបើកទីលានកុងតេន័រថ្មី ដែលកំពុងស្ថិតនៅក្នុងការសាងសង់នៅពេលនេះ។

ទីលានកុងតេន័រថ្មីនេះ មានគំរោងបរិច្ឆេទចប់នៅឆ្នាំ២០០៨។ ប្រការសំខាន់គឺថា ទីលានថ្មីនេះ នឹងបើកឱ្យប្រើប្រាស់ទៅតាមកាលបរិច្ឆេទ និងផ្តល់នូវសេវាស្មើនឹងនឹងបទដ្ឋានអន្តរជាតិ ដើម្បីឱ្យមានការទទួលស្គាល់ ថាជាទីលានកុងតេន័រអន្តរជាតិពេញលេញ។

នៅក្នុងពេលជាមួយគ្នានេះ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវតែរៀបចំផែនការគ្រប់គ្រង និងផែនការប្រតិបត្តិការសម្រាប់ទីលានកុងតេន័រថ្មី។ ការនេះ រួមមានការរៀបចំផ្តល់ឧបករណ៍ចាំបាច់នានា ដើម្បីឱ្យមានរបៀបរៀបរយការងារល្អ និង ការរៀបចំសំរបសំរួលស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីធានាថា នីតិវិធីកំពង់ផែ ត្រូវបានអនុវត្តដោយរលូន។

ក្រោយការបើកប្រើប្រាស់របស់ខ្លួន កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវតែតាមដានត្រួតពិនិត្យប្រតិបត្តិការទីលាន និងអធិការកិច្ចមើលថា តើផែនការ ឯកសារណែនាំ និងប្រព័ន្ធ ដែលបានរៀបចំមុនពេលអនុវត្តនោះ ត្រូវបានយកទៅអនុវត្តនៅក្នុងប្រតិបត្តិការជាក់ស្តែងយ៉ាងណា។ ការកែលំអនៃប្រតិបត្តិការ និងសេវាកំពង់ផែ ត្រូវធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើលទ្ធផលនៃការតាមដានត្រួតពិនិត្យ។ ប្រការចាំបាច់សម្រាប់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ គឺដើម្បីបន្តខិតខំប្រឹងប្រែងដើម្បីបង្កើនផលិតភាពប្រតិបត្តិការរបស់ខ្លួន។

គេសង្ឃឹមថា ការលើកកំពស់ការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័ ប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព និង ការគ្រប់គ្រង និងថែរក្សាឧបករណ៍ឱ្យបានសមស្រប នឹងជាលទ្ធផលនៃផែនការរយៈពេលខ្លី។

កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវតែរៀបចំផែនការគ្រប់គ្រង និងផែនការប្រតិបត្តិការ និងចាត់ចែងប្រព័ន្ធដែលចាំបាច់សម្រាប់ទីលានកុងតេន័រថ្មី ដែលនឹងបើកឱ្យប្រើប្រាស់នៅរយៈពេល ២ឆ្នាំក្រោយ។ ផែនការរយៈពេលខ្លីនេះ រួមមាននូវកម្មវត្ថុ ដែលអាចមានអ្នកជំនាញបច្ចេកទេសរយៈពេលខ្លី/រយៈពេលវែង ដូចបានកំណត់កាលបរិច្ឆេទរួចហើយ ប៉ុន្តែ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ចាំបាច់ត្រូវសំរេចនូវគោលដៅនៅក្នុងផែនការសកម្មភាពនេះ។ ដោយផ្អែកតាមការកំណត់ពេលវេលាដែលចាំបាច់សម្រាប់រៀបចំផែនការ និងសម្រាប់បណ្តុះបណ្តាលមនុស្សទទួលខុសត្រូវផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីនេះ ត្រូវតែចាប់ផ្តើមជាបន្ទាន់។

កម្មវត្ថុ និងកាលបរិច្ឆេទអនុវត្ត មានបង្ហាញនៅក្នុងតារាងខាងក្រោម :

កម្មវត្ថុ	២០០៧	២០០៨	២០០៩	ក្រោយ ២០០៩
ទីលានកុងតេន័រថ្មី	សំណង់/ដំបនការណ៍	សំណង់/ដំបនការណ៍	ការបើក/ប្រតិបត្តិការ	ប្រតិបត្តិការ
ការរៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងទីលានកុងតេន័រ				
ការរៀបចំផែការប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ និង ប្រតិបត្តិការ	អ្នកជំនាញរយៈពេលខ្លីរបស់ JICA			
ការពិនិត្យការគ្រប់គ្រង និង ថែរក្សាឧបករណ៍				
តាមដានត្រួតពិនិត្យប្រតិបត្តិការ និងថែរក្សាឧបករណ៍				ការបន្តរបស់កំពង់ផែស្វ័យតក្រុងព្រះសីហនុ/ការគាំពារដោយម្ចាស់ជំនួយដែលចាំបាច់
កាបណ្តុះបណ្តាល				ការអនុវត្តដែលចាំបាច់

បុគ្គលិករបស់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ធ្វើការដោយសហការជាមួយអ្នកជំនាញ ដែលផ្តល់ដោយអ្នកផ្តល់ជំនួយ។ អ្នកជំនាញអំពីការគ្រប់គ្រងទីលានកុងតេន័រ (ផែនការគ្រប់គ្រង ការលើកកំពស់ស្ថាប័ន បញ្ហាហិរញ្ញវត្ថុ និងនីតិវិធីកំពង់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព។ល។) និងប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ (ការបែងចែកបុគ្គលិក ឯកសារណែនាំលើកដាក់កុងតេន័រ គោលការណណែនាំអំពីការថែរក្សា ការបណ្តុះបណ្តាលអំពីប្រតិបត្តិការទីលាន។ល។) និងប្រព័ន្ធពត៌មាន/កុំព្យូរទ័រ (ការប្រើប្រាស់ប្រព័ន្ធកុំព្យូរទ័រ ការបណ្តុះបណ្តាល។ល។) អាចត្រូវការចាំបាច់។

កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវធ្វើការជាមួយគ្នា ដោយសហការជាមួយអ្នកជំនាញរបស់ JICA រយៈពេលខ្លីដែលនឹងផ្តល់នៅពេលឆាប់ៗខាងមុខនេះ។ ដោយផ្អែកលើការចាំបាច់ សម្រាប់អ្នកគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិករ ដើម្បីទទួលនូវមុខជំនាញកំរិតខ្ពស់ សម្រាប់ការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការជាក់ស្តែង អ្នកជំនាញ ត្រូវផ្តល់នូវការណែនាំ និងការបណ្តុះបណ្តាលអំពីការគ្រងគ្រង និងប្រតិបត្តិការ ដែលរួមមានទាំងនៅតំបន់ត្រួតពិនិត្យជាក់ស្តែងផង។ បន្ថែមលើសនេះទៀត ការបណ្តុះបណ្តាលនៅក្រៅប្រទេស តាមរយៈការសិក្សាអំពីទីលានកុងតេន័រជាមុន ត្រូវអនុវត្តឡើង ដើម្បីជំរុញប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព និងធានាថា សិក្ខាកាមទាំងអស់ បានយល់ដឹងអំពីបទដ្ឋានអន្តរជាតិ។

១៤.២.៣ ការអភិវឌ្ឍទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង

(១). ការបន្ទាន់

ទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង គួរត្រូវប្រើប្រាស់ ជាមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង និងឋបនីយភណ្ឌសម្រាប់ទំនិញធ្យូងថ្ម នៅក្នុងរយៈពេលខ្លី និងបន្ទាប់មក បានផ្លាស់ប្តូរទៅជាការប្រើប្រាស់កុងតេន័រ នៅក្នុងរយៈពេលមធ្យម និងរយៈពេលវែង។

គំរោងខួងប្រេងសមុទ្រក្រៅ មានសារៈសំខាន់ណាស់ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា។ ការខួងដើម្បីវាយតម្លៃ កំពុងដំណើរការនៅឡើយ ហើយប្រព័ន្ធច្បាប់ពាក់ព័ន្ធ នឹងត្រូវពិនិត្យផងដែរ នៅក្នុងពេលនេះ។ ដោយសារមានការសំរេចចិត្តហើយថា កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នឹងផ្តល់នូវមុខងាររបស់មូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង នៅក្នុងករណី ដែលគំរោងការនេះបន្តទៅមុខ ទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង ចាំបាច់ត្រូវកសាងជាបន្ទាន់។

(២). សេចក្តីត្រូវការប៉ាន់ស្មាន

សេចក្តីត្រូវការប៉ាន់ស្មាននៃទីលាននេះ មានបង្ហាញនៅខាងក្រោម ។ ដោយសារតែ ស្ថានភាពនៃគំរោងខួងយកប្រេងសមុទ្រក្រៅ អាចនឹងផ្លាស់ប្តូរ នោះសេចក្តីត្រូវការនេះ ក៏ត្រូវពិនិត្យឡើងវិញផងដែរដោយប្រុងប្រយ័ត្ន នៅមុនពេលកសាងផែនការ និង គំរោងប្លង់សាងសង់ ។

១) ទំនិញធ្យូងថ្ម (រយៈពេលខ្លី)

គេអាចប៉ាន់ស្មានបានថា សេចក្តីត្រូវការទំនិញធ្យូងថ្ម នឹងត្រូវមានចំនួនប្រមាណ ២៤០.០០០ត នៅឆ្នាំ ២០១០ (យោងតាមចំណុច ១០.២.២ (១០)) ។

២) មុខងារមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង (រយៈពេលខ្លី)

គេអាចប៉ាន់ស្មានបានថា ចំណតប្រវែង ២០០ ទៅ ៤០០ ម នឹងត្រូវការជាចាំបាច់ ជាមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេងនៅឆ្នាំ ២០១០ ។(មានតំបន់ជីករ៉ែប្រេងចំនួន ៦កន្លែង ដែលស្ថិតនៅក្នុងសមុទ្រក្រៅរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ។ ចំណតប្រើប្រាស់ដែលត្រូវមានផ្តល់ មានប្រវែងប្រហែល ៤០ម នឹងត្រូវជាការចាំបាច់ សម្រាប់តំបន់ជីករ៉ែប្រេងនីមួយៗ ដែលនឹងត្រូវចាប់ផ្តើមធ្វើប្រតិបត្តិការនៅពេលអនាគតដ៏ខ្លីខាងមុខនេះ។) ។

៣) ទំនិញកុងតេន័រ (រយៈពេលវែង)

ក្រោយពីបង្វែរទៅជាការប្រើប្រាស់កុងតេន័រ នៅក្នុងរយៈពេលវែង ទីលាននេះ នឹងត្រូវទទួលលើកដាក់ទំនិញសម្រាប់នាវាកុងតេន័រតូចៗ ក្នុងបរិមាណកុងតេន័រ ពី ២០០.០០០ TEU ទៅ ៣០០.០០០ TEU ក្នុងមួយឆ្នាំ ។

(៣). បញ្ហា

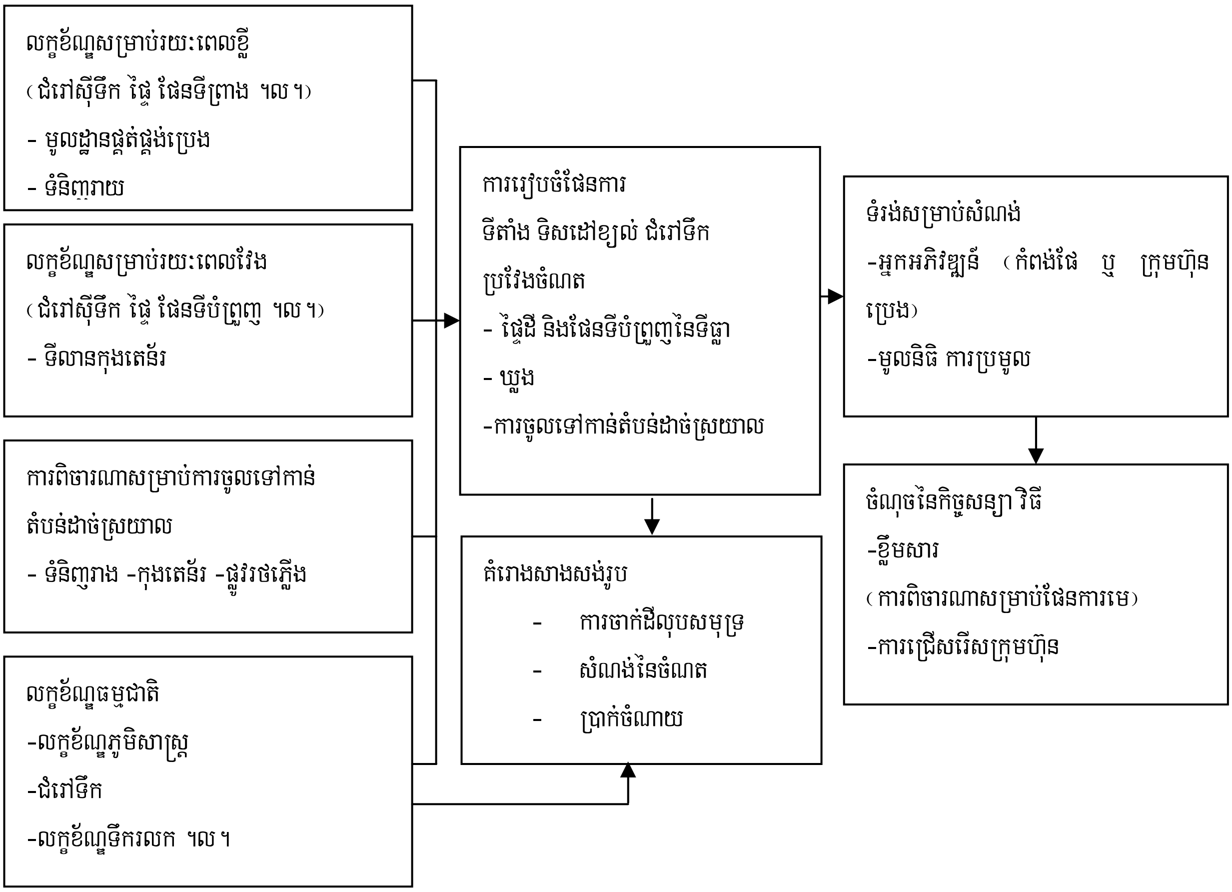
ម្យ៉ាងវិញទៀត មានផ្នែកជាច្រើនទៀត ដែលត្រូវពិនិត្យ ដូចដែលមានរៀបរាប់ខាងលើរួចមកហើយ។ ចាំបាច់ត្រូវគិតអំពីបញ្ហាទាំងនេះ នៅពេលដែលរៀបចំផែនការលំអិត និងគំរោងប្លង់សាងសង់ទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង ដើម្បីពិចារណាអំពីទំហំ សម្រាប់ការប្រើប្រាស់កុងតេន័រ នៅក្នុងរយៈពេលមធ្យម និងរយៈពេលវែង ក៏ដូចជាសំណើរបស់ក្រុមហ៊ុនផ្គត់ផ្គង់ប្រេង។ ដូចគ្នានេះដែរ នៅពេលចុះកិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនផ្គត់ផ្គង់ប្រេង ចំណុចនានា និងលក្ខខ័ណ្ឌនៃកិច្ចសន្យានេះ ត្រូវពិនិត្យផ្ទៀងផ្ទាត់ ជាមួយនឹងការប្រើប្រាស់រយៈពេលមធ្យម និងរយៈពេលវែង។ នៅក្នុងដំណាក់កាល

សាងសង់ មានវិធីពីរយ៉ាងសម្រាប់សាងសង់បរិក្ខារ។ វិធីទី១ គឺថា កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុខ្លួនឯង សាងសង់បរិក្ខារទាំងនោះ ដោយហិរញ្ញវត្ថុរបស់ខ្លួន ឬ ជំនួយ ODA និង ដាក់ជួលបរិក្ខារផែនោះ ក្រោយការសាងសង់ហើយ។ វិធីទី២ គឺថា កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ សំរេចចិត្តតាមលក្ខខ័ណ្ឌ ដូចជាទំរង់សាងសង់-ប្រតិបត្តិការ-ផ្ទេរ BOT និងអនុញ្ញាតឱ្យក្រុមហ៊ុននានា ដើម្បីសាងសង់ និងធ្វើប្រតិបត្តិការបរិក្ខារទាំងនោះ។ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ចាំបាច់ត្រូវជ្រើសរើសទំរង់អភិវឌ្ឍល្អបំផុត ដោយផ្អែកលើការវិភាគដោយប្រុងប្រយ័ត្នអំពីផ្នែកសំខាន់ៗ។

មានបញ្ហាស្មុគស្មាញជាច្រើន ដែលថាកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ចាំបាច់ត្រូវពិនិត្យមើល។ ហេតុនេះ ជំនួយបច្ចេកទេសពីម្ចាស់ជំនួយមានបទពិសោធន៍ នឹងជាការចាំបាច់ នៅដំណាក់កាលនីមួយៗនៃការរៀបចំផែនការ ការរៀបចំគំរោងសាងសង់ ការសាងសង់ និងកិច្ចសន្យា។

(៤). ចំណុចដែលត្រូវពិនិត្យមើល និងផែនទីបំព្រួញ

ចំណុចដែលត្រូវពិនិត្យមើល និងផែនទីបំព្រួញ មានបង្ហាញនៅក្នុងរូបខាងក្រោម។



ប្រភព: *ក្រុមសិក្សា*

រូប ១៤.២.៣ *ចំណុចដែលត្រូវពិនិត្យមើល និងផែនទីបំព្រួញ សម្រាប់ទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង*

(៥). កាលបរិច្ឆេទប៉ាន់ស្មាន

កម្មវត្ថុ	២០០៧	២០០៨	២០០៩	២០១០
សំណើប្រាក់កម្ចី ការរៀបចំ				
ការរៀបចំធ្វើផែនការ គំរោងប្លង់សាងសង់ជាមូលដ្ឋាន ការសិក្សាលទ្ធភាព				
គំរោងប្លង់សាងសង់លំអិត				
ការងារសំណង់				
ប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ កិច្ចសន្យាជាមួយក្រុមហ៊ុនប្រេង				

១៤.៣ ការលើកកំពស់សមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័ររបស់ទីលានកុងតេន័រភ្នំពេញ

១៤.៣.១ ការកសាងទីលានកុងតេន័រថ្មីរបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ

បរិមាណទំនិញតាមកំពង់ផែភ្នំពេញ កំពុងកើនឡើងនៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ។ ទំនិញកុងតេន័រ បង្ហាញអំពីការកើនឡើងគួរកត់សំគាល់ ហើយគេបានព្យាករថា នឹងលើសពីសមត្ថភាពបច្ចុប្បន្នរបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ រយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំខាងមុខនេះ។ ពុំមានទីកន្លែងគ្រប់គ្រាន់ សម្រាប់ពង្រីកកំពង់ផែ នៅកំពង់ផែភ្នំពេញឡើយ ហេតុនេះ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងកំណើននៃទំនិញកុងតេន័រ ការកសាងទីលានកុងតេន័រថ្មី គឺជាបញ្ហាបន្ទាន់បំផុតមួយ សម្រាប់កំពង់ផែភ្នំពេញ។ បន្ថែមលើសនេះទៀត គំរោងនេះ ត្រូវការយ៉ាងខ្លាំងនូវទស្សនៈនៃការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្ម នៅតំបន់ទីក្រុងភ្នំពេញ និងនៅជាមួយគ្នានឹងសកម្មភាពពង្រីកទីក្រុងភ្នំពេញ។

ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទីលានកុងតេន័រថ្មី ត្រូវរៀបចំឡើង ដោយផ្អែកលើការពិនិត្យមើលជាទូទៅ អំពីការលើកដាក់កុងតេន័រប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពប្រសើរឡើង នៅកំពង់ផែបច្ចុប្បន្ន ការលើកកំពស់មុខងារនៃកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុក ការបង្កើនសមត្ថភាពសម្រាប់ការលើកដាក់កុងតេន័រនៅតំបន់ភ្នំពេញតាមរយៈការកសាងទីលានកុងតេន័រថ្មី ការបែងចែកមុខងាររវាងទីលានកុងតេន័រថ្មី និងកំពង់ផែបច្ចុប្បន្ន និង ចំណុចផ្សេងៗទៀត។ ការសិក្សាលទ្ធភាពអំពីផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទីលានកុងតេន័រដែលបានស្នើឡើង ត្រូវតែធ្វើឡើង ហើយកម្មវិធីអនុវត្តកិច្ចការនេះ ត្រូវរៀបចំឡើងដោយស្របនឹងលទ្ធផលនៃការសិក្សាលទ្ធភាពនោះ។ ចាំបាច់ត្រូវ ចាប់ផ្តើមជាដំបូងនៃគំរោងនេះ។

មានលទ្ធភាពមួយដែលថា សមត្ថភាពកំពង់ផែភ្នំពេញ អាចនឹងត្រូវរាំងស្ទះលើការលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ចជាតិរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ប្រសិនបើជាកំពង់ផែនេះ នៅតែពុំមានវិធានការណាមួយ។ ដោយពិចារណាអំពីលក្ខខ័ណ្ឌចាំបាច់សម្រាប់ការរៀបចំផែនការមេ និងសំណង់នៃទីលានថ្មី កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ត្រូវតែចាប់ផ្តើមផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីនេះជាឱ្យបានឆាប់។

កម្មវត្ថុ និងកាលបរិច្ឆេទអនុវត្ត មានបង្ហាញនៅក្នុងតារាងដូចខាងក្រោម :

កម្មវត្ថុ	២០០៧	២០០៨	២០០៩	២០១០	ក្រោយ
ការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលវែងរបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ និងការសិក្សាលទ្ធភាពអំពីគំរោងអភិវឌ្ឍន៍ទីលានកុងតេន័រថ្មី					
ការស្វែងរកមូលនិធិ និងផែនការអនុវត្តគំរោង					
គំរោងប្លង់សាងសង់លំអិត					
ការសាងសង់ទីលានកុងតេន័រថ្មី					
ការចាប់ផ្តើមទីលានកុងតេន័រថ្មី					

ក្រុមសិក្សា ដែលបានផ្តល់ឱ្យដោយម្ចាស់ជំនួយ នៅក្នុងប្រព័ន្ធជំនួយសមស្របមួយ និង បុគ្គលិកសមភាគីរបស់ភាគីកម្ពុជា ត្រូវធ្វើការជាមួយគ្នា សម្រាប់រៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែភ្នំពេញរយៈពេលវែង និងការសិក្សាលទ្ធភាពអំពីគំរោងអភិវឌ្ឍន៍ទីលានកុងតេន័រថ្មី។ ភាគីកម្ពុជា ត្រូវកំណត់អំពីមូលនិធិសមស្រប និងអនុវត្តគំរោងការនេះ។

១៤.៣.២ ការកែលំអកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុករបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ

សមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័ររបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ នៅមានកំរិត ដោយសារតែផ្ទៃទីធ្លាតូចចង្អៀត។ ដោយហេតុថា កំពង់ផែនេះ ស្ថិតនៅចំកណ្តាលទីក្រុងភ្នំពេញ កន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុក ជាមធ្យោបាយមួយដ៏មានប្រសិទ្ធិភាព ដើម្បីពង្រីកសមត្ថភាពរបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ។ ការកែលំអកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុក ដែលជាវិធានការបន្ទាន់មួយ ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងការកើនឡើងទំនិញកុងតេន័រ មិនអាចចៀសរួចបានឡើយ នៅមុនពេលការកសាងទីលានកុងតេន័រថ្មី។

កន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុកដែលបានកែលំអហើយ ត្រូវតែយកទៅដាក់ឱ្យប្រតិបត្តិការប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ដោយទំនាក់ទំនងយ៉ាងជិតស្និតជាមួយប្រតិបត្តិការទីចំណត។ បន្ថែមលើសនេះទៀត នៅពេលដែលកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងស្រុកទាំងនេះ ត្រូវបានរៀបចំ និងប្រតិបត្តិហើយ ចាំបាច់ត្រូវមានការពិចារណាសមស្របអំពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ រវាងកំពង់ផែ និងកន្លែងស្តុកនេះ។

១៤.៤ ការកែលំអការត្រួតពិនិត្យដោយរដ្ឋម្ចាស់សញ្ញាតិនាវា

(១). ការប្រគល់សិទ្ធិអនុវត្ត

ការត្រួតពិនិត្យដោយរដ្ឋម្ចាស់សញ្ជាតិ ជាការកាតព្វកិច្ចទទួលខុសត្រូវ ដែលបានផ្តល់ឱ្យរដ្ឋាភិបាល តាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ SOLAS និង MARPOL។ ប្រទេសកម្ពុជា គួរកំណត់យកអាទិភាពទី១ ដើម្បីកែលំអស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន នៃប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីផ្តល់សញ្ជាតិនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ដើម្បីរក្សាទៅតាមបទដ្ឋានពិភពលោក។ អង្គការអនុស្សរណៈទាំងអស់នៅលើពិភពលោក មានមូលដ្ឋានទិន្នន័យរបស់គេ សម្រាប់អធិការកិច្ច និងមានប្រព័ន្ធរបស់គេ ដើម្បីផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអំពីនាវាក្រោមបទដ្ឋាន ព្រមទាំងកំណត់ហេតុអធិការកិច្ច តាមរយៈប្រព័ន្ធគេហទំព័រ។ ប្រព័ន្ធទាំងនេះ បានចាត់ទុកជាភស្តុតាងដ៏មានប្រសិទ្ធិភាពចំពោះអធិការកិច្ចនៃការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែនានា និងពង្រឹងយ៉ាងពិតប្រាកដនូវសកម្មភាពត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែនៅលើពិភពលោកនេះ។ ដូច្នេះ ការត្រួតពិនិត្យនានាលើនាវាក្រោមបទដ្ឋានកំពុង ត្រូវបាន

ពង្រឹងនាពេលថ្មីៗនេះ។ ហាក់ដូចជាគ្មានមធ្យោបាយណាមួយ ដើម្បីប្រើប្រាស់នាវាក្រោមបទដ្ឋាន ស្វែងរកភាពប្រសើរលើផលចំណេញសេដ្ឋកិច្ចឡើយ។ ប្រទេសកម្ពុជា គួរអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យដោយរដ្ឋម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា ដើម្បីធានាការរស់រានមានជីវិត ក្នុងនាមជាប្រទេសចុះបញ្ជីផ្តល់សញ្ជាតិឱ្យនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ក៏ដូច ជាដើម្បីរក្សានូវការទទួលខុសត្រូវលើអនុសញ្ញាអន្តរជាតិផងដែរ។

(២). សកម្មភាព ដែលត្រូវអនុវត្ត

(២).១ ការរៀបចំបទប្បញ្ញត្តិត្រួតពិនិត្យ ដោយសហការជាមួយគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិកម្ពុជា នៃទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី និងក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ)

- ការអនុវត្តនៃការត្រួតពិនិត្យដោយរដ្ឋម្ចាស់សញ្ជាតិ គួរត្រូវសំរេចដោយរដ្ឋាភិបាល។
- ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ) គួរត្រូវប្រគល់ភារកិច្ច ដើម្បីត្រួតពិនិត្យលើក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និងសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវា។ (នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ការិយាល័យចុះបញ្ជីនាវា ការិយាល័យផែនការ និងនីតិកម្ម ការិយាល័យអធិការកិច្ចនាវា។

(២). ២ ការត្រួតពិនិត្យលើក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ (ORC) និងសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវា (SCS)

សេចក្តីសំរេចចិត្តរបស់អង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិលេខ A.739 "គោលការណ៍ណែនាំសម្រាប់ការអនុញ្ញាតឱ្យអង្គការណាមួយធ្វើជាតំណាងរដ្ឋបាល" គួរត្រូវធ្វើឡើងដើម្បីត្រួតពិនិត្យលើ ORC និង SCS។

- ការអង្កេតមើលមូលដ្ឋានទិន្នន័យ អំពីនាវាដែលបានចុះបញ្ជី។
- ការអង្កេតមើលរបាយការណ៍តាមកាលកំណត់ (ខួប) ពី ORC និង SCS។
- ឆ្លើយឆ្លងចំពោះការសាកសួរ ពីរដ្ឋាភិបាលបរទេស និងអនុស្សរណៈ (ការរៀបចំវិធានការទប់ទល់ដោយសហការជាមួយ ORC និង SCS។
- អនុសាសន៍ចំពោះ ORC និង SCS សម្រាប់គោលដៅកំណត់កែលំអ (កំណត់នូវកូតាលើ ORC និង SCS)។

(៣). ការកែលំអប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យ

ចាំបាច់ត្រូវជ្រើសរើសមន្ត្រីមានសមត្ថភាព ដើម្បីកែលអការត្រួតពិនិត្យលើក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីផ្តល់សញ្ជាតិនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និងសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវា។ វិធានការខាងក្រោមនេះ គួរត្រូវរៀបចំឡើង សម្រាប់គោលបំណងនេះ។

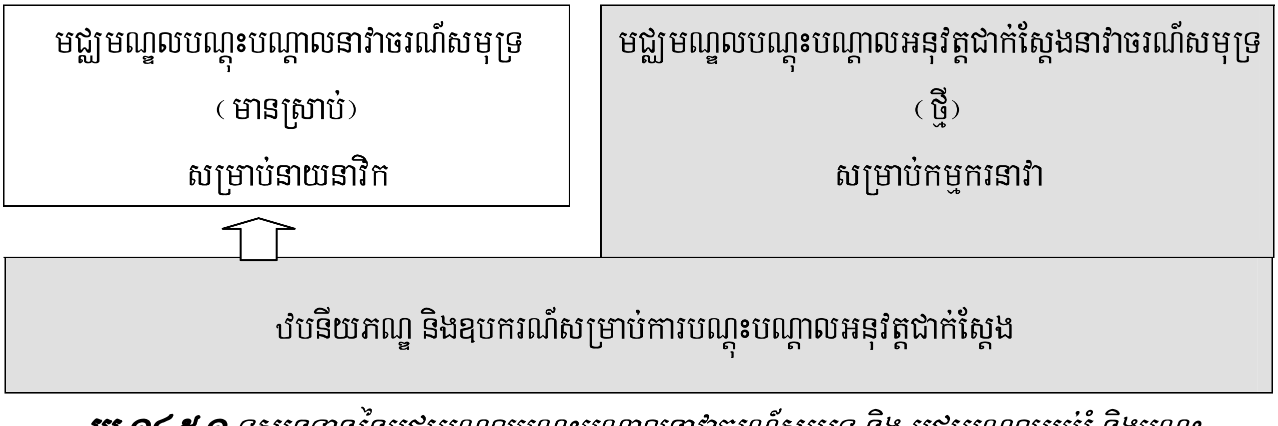
- អ្នកជំនាញបច្ចេកទេស គួរត្រូវជ្រើសរើសយកពីអង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ ដោយប្រើប្រាស់កម្មវិធីរបស់គណៈកម្មាធិការសហប្រតិបត្តិការបច្ចេកទេស។
- អ្នកជំនាញបច្ចេកទេស គួរត្រូវជ្រើសរើសពីសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវាដែលបានគ្រោងទុក និងអនុស្សរណៈតូក្យូ សម្រាប់មូលដ្ឋានទិន្នន័យ និងការអង្កេតមើលរបាយការណ៍តាមការកំណត់ និងសម្រាប់វិធានការទប់ទល់ ដែលឆ្លើយតបនឹងការសាកសួរ ពីរដ្ឋាភិបាលបរទេស និងអនុស្សរណៈពិភពលោក។

១៤.៥ ការបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ

ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ មានកម្មករនាវា និងនាយនាវិក នៅក្នុងនាវាចរណ៍ និងវិស្វកម្មនាវា។ ចាំបាច់ ត្រូវបំពេញតាមមុខវិជ្ជាជាកាតព្វកិច្ច ដែលមានចែងនៅក្នុង STCW ទាំងនៅលើមេរៀនក្នុងថ្នាក់ និង ទាំងការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង ក៏ដូចជានាវាចរណ៍ និងវិស្វកម្ម ដែលនឹងត្រូវទទួលស្គាល់ជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ។ នៅប្រទេសកម្ពុជា ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលកម្មករនាវា ពុំទាន់បានចាប់ផ្តើមនៅឡើយទេ ហើយឋបនីយភណ្ឌ និងឧបករណ៍ សម្រាប់ការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង ក៏ពុំទាន់មានការធានានៅឡើយផងដែរ។ បញ្ហាទាំងពីរនេះ ត្រូវតែជំនះឱ្យបាន ដើម្បីកែលំអការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ។

ដើម្បីដោះស្រាយនូវបញ្ហាទាំងនេះ មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ ត្រូវតែបង្កើតឡើង ដូចដែលមានបង្ហាញនៅក្នុងរូប ១៤.៥.១។ មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ បានបើកសម្ពោធដោយជំនួយប្រទេសប៊ែលស៊ិក។ ប៉ុន្តែ មជ្ឈមណ្ឌលនេះ មានទំហំតូច និងនឹងត្រូវទាមទារជំនួយពីសកលវិទ្យាល័យវៀតណាម សម្រាប់អនុវត្តការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង។ តាមសកម្មភាព ដែលបានស្នើឡើងនៅទីនេះ គេសង្ឃឹមថា នឹងផ្តល់នូវការបណ្តុះបណ្តាលការអនុវត្តជាក់ស្តែងសម្រាប់នាយនាវិក និងបញ្ចប់នូវរាល់ប្រធានបទចាំបាច់នានា សម្រាប់ទាំងកម្មករនាវា និងទាំងនាយនាវិក ដែលជាគោលដៅជំរុញឱ្យរីកចំរើនជានាវិកប្រកបដោយការប្រកួតប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ។

មូលហេតុមួយនៃមូលហេតុនានា សម្រាប់កំណត់ឡើងនូវទិសដៅនៅឆ្នាំ២០១០ គឺដើម្បីបំពេញតាមបទដ្ឋានទាំងឡាយ សម្រាប់ការពិនិត្យឡើងវិញនៃបញ្ជីស White List នៃ STCW ដែលនឹងត្រូវធ្វើឡើងនៅក្នុងឆ្នាំ ២០១០។ ប្រការនេះទាមទារមិនត្រឹមតែវិញ្ញាបនប័ត្រត្រួតពិនិត្យសមត្ថភាពជំនាញបរទេសប៉ុណ្ណោះទេ តែថែមទាំងត្រូវបង្កើតឡើងនូវប្រព័ន្ធអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រទៀតផង ។



រូប ១៤.៥.១ *ទស្សនទាននៃមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង មជ្ឈមណ្ឌលអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ*

បញ្ហានៃការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ គឺជាបញ្ហាចំបងនៅប្រទេសកម្ពុជា។ តាមរយៈការផ្តល់នាវិកកម្ពុជា សម្រាប់ទីផ្សារនាវិក ក៏រិតនៃភាពក្រីក្រ អាចនឹងត្រូវកាត់បន្ថយ។ ការធានាឱ្យមាននាវិកដែលមានប្រសិទ្ធិភាព និងចំណាយមានប្រសិទ្ធិភាព គឺមានសារៈសំខាន់ណាស់ចំពោះឧស្សាហកម្មនាវាចរណ៍សកលលោក។ ហេតុនេះ គេសង្ឃឹមថា ឱកាសការងារ

ចំនួនដ៏ច្រើន នឹងកើតមាន។ តាមកំណត់ហេតុនៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥ នៅប្រទេសហ្វីលីពីន ដែលនិយាយថា ប្រទេសហ្វីលីពីន ផ្តល់នូវនាវិកចំនួន ៤0% នៃទីផ្សារនាវិកពិភពលោក ក្នុងនោះ ចំនួននាយនាវិកមាន ៤៦.000នាក់ និង កម្មករ មានចំនួន ៧៤.000នាក់។ លើសពីនេះទៀត នាវិកហ្វីលីពីនថ្មីៗ កំពុងត្រូវជួលមួយឆ្នាំៗ ជាធម្មតា មាននាយនាវិកចំនួន ២.៣00នាក់ និងនាវិកជាកម្មករចំនួន ៣.៧00នាក់។ ប្រាក់បៀវត្សរ៍ប្រចាំខែធម្មតាសម្រាប់កម្មករមាន ១.១00 US$ និងសម្រាប់នាយនាវិកមានចំនួយ ២.៤00 US$។ ប្រាក់បៀវត្សរ៍នៅប្រទេសកម្ពុជា ទាបជាង ហេតុនេះ គេសង្ឃឹមថា នាវិកកម្ពុជា អាចនឹងស្ថិតនៅក្នុងសេចក្តីត្រូវការច្រើន។

ដើម្បីទទួលបានដូច្នេះ ការសំរបសំរួលផ្តល់ជំនួយ គួរត្រូវពិចារណាត្រឹមត្រូវ ជាមួយនឹងកម្មវិធី ASIA-LINK របស់សហគមអឺរ៉ុប ដែលបានគ្រប់គ្រងដោយសាលាបណ្ឌិតសភានាវាចរណ៍សមុទ្រអង់វែ (ដែលមានឈ្មោះថា AMA)។ ភាពចាំបាច់នៃការសំរបសំរួលផ្តល់ជំនួយ ត្រូវដាក់ឱ្យមានការពិភាក្សាជាសកល ដើម្បីកែលំអគុណភាព និង ប្រសិទ្ធិភាពនៃជំនួយ។

ការបែងចែកតួនាទីជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ បានចាក់ឫសគល់នៅក្នុងឧស្សាហកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្ររួចមកហើយ។ ប្រទេសនីមួយៗ កំពុងបំពេញតួនាទីជាក់លាក់ ស្របតាមភាពរឹងមាំរបស់ខ្លួន។ នៅក្នុងករណីឧស្សាហកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្រ គ្មានព្រំដែន ប្រទេសកម្ពុជា ដែលមិនមានក្រុមហ៊ុននាវា ឬ មិនមាននាវាទំនិញរបស់ខ្លួន នៅតែមានសង្ឃឹមដើម្បីចូលទៅកាន់ទីផ្សារនាវិក ដែលជាជំហានដំបូង នៅក្នុងការជំរុញវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្ររបស់ខ្លួន។ គប្បីសង្ឃឹមផងដែរថា នាវិកដែលទទួលបទពិសោធន៍គ្រប់គ្រាន់នៅលើនាវា នឹងក្លាយជាអ្នកជំនាញនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង ចំឡងចំណេះដឹងទាំងនេះដល់ជំនាន់ក្រោយ។ ដើម្បីសំរេចទិសដៅនោះ នាវិកកម្ពុជា ត្រូវមាន ១០០នាក់ នៅទីផ្សារក្នុងឆ្នាំ ២០១០ ៥00នាក់ ក្នុងឆ្នាំ ២០១៥ និង ជាចុងក្រោយ ១.000នាក់ ក្នុងឆ្នាំ២០២០។

ការបង្កើតក្រុមនាវិកជាកម្មករនាវាដែលមានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែងជាសកល ចាំបាច់ត្រូវមានការទទួលស្គាល់ជាលក្ខណៈជាតិច្បាស់លាស់ចំពោះគុណភាពនាវិក។ ម្យ៉ាងវិញទៀត រហូតដល់ពេលនេះ ពុំមានក្រុមហ៊ុននាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ដែលមានក្រុមនាវិកកម្ពុជានៅឡើយទេ។ បញ្ហានៃលិខិតអនុញ្ញាត និងការចុះបញ្ជីនៅតែជាធរមាន។ បញ្ហាដែលសំខាន់បំផុតគឺថា ត្រូវរៀបចំយ៉ាងណា ដើម្បីឱ្យកម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាលមានលក្ខណៈប្រកួតប្រជែងនៅក្នុងទីផ្សារពិភពលោក។ សមត្ថភាពទំនាក់ទំនងជាភាសាអង់គ្លេស ជាបញ្ហាដ៏មានសារៈសំខាន់មួយទៀត។ ការយកចិត្តទុកដាក់លើការបណ្តុះក្រុមនាវិកជាកម្មករនាវា នឹងជាយុទ្ធសាស្ត្រប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព បើប្រៀបធៀបនឹងប្រទេសឯទៀតៗ។ ការទទួលយកអ្នកជំនាញដែលអាចជឿជាក់បានទាំងសម្រាប់កម្មវិធី និងឱ្យមានការទទួលស្គាល់ គឺជាគន្លឹះនៃគំរោងការនេះ។

ដោយពិចារណាលើមូលដ្ឋានពតិមានទាំងនេះ យើងអាចស្នើឡើងនូវផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីអំពីការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ តាមទិសដៅនៅឆ្នាំ២០១០។

(១). គោលបំណង

គោលបំណង គឺសម្រាប់ឱ្យនាវិកកម្ពុជា ទទួលយកនូវមុខជំនាញ ដែលនឹងអាចធ្វើការប្រកួតប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិបាន នៅក្នុងទីផ្សារនាវិក។

(២). លទ្ធផលរំពឹងទុក

១) នាវិកជាអាជីព នឹងទទួលនូវការទទួលស្គាល់កិត្តិខ្ពស់ ហើយចំនួនច្រើននៃបេក្ខជន នឹងបញ្ចប់ជាមួយគ្នា ដើម្បីចូលទៅកាន់មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ ។

២) កម្មករនាវា ពីមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ នឹងមានលក្ខណៈសមស្របនឹងអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ STCW ។

៣) ការបណ្តុះបណ្តាលការអនុវត្តជាក់ស្តែង ត្រូវបានធានានៅមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ ដោយស្របតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ STCW ។

៤) ផែនការអភិវឌ្ឍនៃមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ តាមទិសដៅឆ្នាំ២០២០ ត្រូវរៀបចំឡើង ។

(៣). មាតិកានៃផែនការ

ផែនការនេះ គឺដើម្បីបង្កើតឡើងនូវមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ សម្រាប់គោលបំណងនៃការធានាឱ្យមានប្រព័ន្ធអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់កម្មករនាវា និងដើម្បីផ្តល់ដល់មជ្ឈមណ្ឌលនេះ នូវសមត្ថភាព ដើម្បីធ្វើការបណ្តុះបណ្តាលការអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រជាទូទៅ ។ ពាក់ព័ន្ធនឹងការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាល ការបណ្តុះបណ្តាលកម្មករនាវាជាមូលដ្ឋាន ត្រូវរៀបចំឡើងជាបន្ទាន់ជាជំហានទី១ ហើយបន្ទាប់មក ការបណ្តុះបណ្តាលកម្មករនាវាត្រៀមបន្ត នឹងចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ២០១០ ពីព្រោះបទពិសោធន៍នៅលើនាវា ជាការចាំបាច់ សម្រាប់កម្មករនាវាត្រៀមបន្ត ដូចជាកម្មករនាវា ដែលបំពេញមុខងារខ្លះៗនៅក្នុងការឃ្លាំមើលបើកបរជាដើម ។

ម្យ៉ាងវិញទៀត មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រមានស្រាប់ ត្រូវតែលើកកំរិតទៅជាវិទ្យាស្ថាននាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពុងរង់ចាំការសំរេចយល់ព្រម ។ ផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី សម្រាប់មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ គឺដើម្បីធានានូវការបណ្តុះបណ្តាលដំបូង ហើយផែនការសកម្មភាពបន្តទៀតរយៈពេលវែង នឹងត្រូវរៀបចំបរិយាកាស និងឧបករណ៍បន្ថែមទៀត ដើម្បីផ្តល់ការបណ្តុះបណ្តាលការអនុវត្តជាក់ស្តែងដល់វិទ្យាស្ថាននាវាចរណ៍សមុទ្រនេះ ។

មាតិកានៃការរៀបចំផែនការនេះ មានដូចខាងក្រោម :

មាតិកានៃផែនការកម្ម	២០០៧		២០០៨		២០០៩		២០១០	
ការសិក្សាអំពីកិច្ចសហការជាមួយម្ចាស់ជំនួយ និងផែនការកម្ម								
១) សកម្មភាពអនុវត្ត ដើម្បីកែលំអកេរ្តិ៍ ឈ្មោះនាវិក								
-១ ស្រាវជ្រាវ និងរៀបចំឯកសារ PR ដែលរក្សាកេរ្តិ៍ ឈ្មោះនាវិក (ការផ្តល់អ្នកជំនាញ)								
- ការអនុវត្ត PR នៅក្នុងការប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយពតិមានផ្សេងៗគ្នា								
២) សកម្មភាពអនុវត្តសម្រាប់ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលកម្មករនាវា								

-១ ការរៀបចំកម្មវិធីសិក្សា និងនីតិវិធីវាយតម្លៃ (ការផ្តល់អ្នកជំនាញ និងការបណ្តុះបណ្តាលក្រៅប្រទេស)			■	■				
-២ ការលើកកំពស់មន្ត្រីបង្រៀន (ការផ្តល់អ្នកជំនាញ និងការបណ្តុះបណ្តាលក្រៅប្រទេស)			■	■	■	■	■	
-៣ ការអនុវត្តការអប់រំ និងការបណ្តុះបណ្តាល (១០០នាក់ នៅឆ្នាំ២០១០ ៥០០នាក់ នៅឆ្នាំ ២០១៥ និង ១.០០០នាក់ នៅឆ្នាំ ២០២០)							■	■
៣) សកម្មភាពអនុវត្តសម្រាប់រៀបចំកន្លែងបណ្តុះបណ្តាលការអនុវត្តជាក់ស្តែង								
-១ ការរៀបចំកម្មវិធីសិក្សា និងនីតិវិធីវាយតម្លៃ (ការផ្តល់អ្នកជំនាញ និងការបណ្តុះបណ្តាលក្រៅប្រទេស)			■	■				
-២ ការរៀបចំបញ្ជីសារពើភណ្ឌ និងឧបករណ៍ (N.B បង្ហាញនៅក្នុងសេចក្តីលំអិត) (ការផ្តល់អ្នកជំនាញ)					■	■		
-៣ ការលើកកំពស់មន្ត្រីបង្រៀន (ការផ្តល់អ្នកបច្ចេកទេស និងការបណ្តុះបណ្តាលក្រៅប្រទេស)			■	■	■	■	■	
-៤ ការអនុវត្តការអប់រំ និងការបណ្តុះបណ្តាល							■	■
៤) សកម្មភាពអនុវត្តសម្រាប់ផែនការអភិវឌ្ឍន៍បន្ថែមនៃមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ								
-១ ការរៀបចំផែនការកម្មករនាវាត្រៀមឡើង							■	■
-២ ការរៀបចំផែនការនាវាដឹកប្រេង និងនាវាប្រភេទ Ro-Ro							■	■
-៣ ការអង្កេតមើលសេចក្តីត្រូវការ និងការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍បន្ថែម							■	■
ការពិនិត្យឡើងវិញនៃបញ្ជី **White List** នៃ **STCW**								■

រូប ១៤.៥.២ *មាតិកានៃផែនការកម្ម នៃការបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ*

ចំណាំ :

- ឧបករណ៍សង្គ្រោះផ្ទាល់ខ្លួន : អាវពោង សំលៀកបំពាក់មុជទឹក ទូកសង្គ្រោះ (មានដងស្ទូច) ពោងសង្គ្រោះ (មានកន្លែងទំលាក់ចុះ) ឧបករណ៍វិទ្យុ សញ្ញាប្រាប់អាសន្ន
- ឧបករណ៍ពន្លត់អគ្គីភ័យ : Fire-Fighter’s Outfits, Fire-Extinguisher, Stretcher
- ឧបករណ៍សង្គ្រោះបន្ទាន់ងាយ : Dummy for resuscitation, other basic medical apparatus
- ឧបករណ៍អនុវត្តជាមូលដ្ឋានសម្រាប់កម្មករម៉ាស៊ីន : ឧបករណ៍សំភារៈផ្សារដែក និងកែច្នៃដែក
- ឧបករណ៍នាវិក : កៅអី ខ្សែពួរ ខែកាប និងឧបករណ៍នាវិកឯទៀតៗ
- ឧបករណ៍ (Simulator) GMDSS
- ឧបករណ៍ (Simulator) RADAR/ARPA
- ឧបករណ៍សំភារៈឯទៀតៗ។

១៤.៦ សុខត្ថិភាពនាវាចរណ៍

ភាពចាំបាច់ដើម្បីបង្កើតឡើងនូវមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពតិមានតំបន់ឆ្នេរ

ប្រទេសកម្ពុជា ពុំមានបបនីយភណ្ឌទំនាក់ទំនងពតិមាន ដើម្បីឆ្លើយតបនឹងគ្រោះថ្នាក់នាវា និងគ្រោះថ្នាក់នៃការបំពុលដោយប្រេងឡើយ។ មជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពតិមានតំបន់ឆ្នេរ នឹងមានភាពចាំបាច់ជាអាយុជីវិត ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងសន្តិសុខនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងដើម្បីបង្កាការបំពុលសមុទ្រ ដែលជាការទទួលខុសត្រូវរបស់រដ្ឋាភិបាល។ ជាការមិនអាចចៀសរួចឡើយ ក្នុងការអនុវត្តឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពនៃកិច្ចព្រមព្រៀងតំបន់ សម្រាប់សន្តិសុខនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងការបង្ការការបំពុលសមុទ្រនៅក្នុងឈូងសមុទ្រថៃ។

ភារកិច្ច

- ទទួលពតិមានអំពីគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍សមុទ្រ និងគ្រោះថ្នាក់ការបំពុលសមុទ្រ ជូនដំណឹងទៅស្ថាប័នអនុវត្តទទួលខុសត្រូវ និងតាមដានត្រួតពិនិត្យលើប្រតិបត្តិការអំពីគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍សមុទ្រ និងគ្រោះថ្នាក់បំពុលសមុទ្រ។
- ទំនាក់ទំនងពតិមាន និងសំរបសំរួលជាមួយមជ្ឈមណ្ឌលសំរបសំរួលថ្នាក់តំបន់ នៃបណ្តាប្រទេសដែលស្ថិតនៅជុំវិញ ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងសន្តិសុខនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងដើម្បីបង្ការការបំពុលសមុទ្រ ដែលជាមជ្ឈមណ្ឌលសំរបសំរួលថ្នាក់តំបន់ទទួលខុសត្រូវនៃប្រទេសកម្ពុជា។
- ធ្វើប្រតិបត្តិការទប់ទល់នឹងការបំពុលដោយប្រេង នៅក្នុងករណីដែលមានគ្រោះថ្នាក់បំពុលសមុទ្រ កើតឡើងនៅតាមតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ នៅក្នុងឈូងសមុទ្រថៃ។

លក្ខខ័ណ្ឌនៃការសំរបសំរួល

- បបនីយភណ្ឌខាងក្រោម ដែលទាក់ទងនឹងលក្ខខ័ណ្ឌនៃ GMDSS មានប្រព័ន្ធទូរវិទ្យុរលកធាតុអាកាសមធ្យម MF ប្រព័ន្ធទូរវិទ្យុរលកធាតុអាកាសខ្លី HF ប្រព័ន្ធទូរវិទ្យុរលកធាតុអាកាស VHF ប្រព័ន្ធ DSC ប្រព័ន្ធ NBDP ប្រព័ន្ធ NAVTEX ប្រព័ន្ធ INMARSAT និង ប្រព័ន្ធ COSPAS-SARSAT ។
- ប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនងសាតេឡាយដោយផ្ទាល់ ជាមួយនឹងមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពតិមានថ្នាក់តំបន់នានា នៅក្នុងឈូងសមុទ្រថៃ។
- ប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនងពតិមានដោយផ្ទាល់ ជាមួយនឹងស្ថាប័នទទួលខុសត្រូវក្នុងស្រុកនានា។
- ឧបករណ៍ ដើម្បីរក្សាប្រេងកំពប់ និងនាវាស្រង់ប្រេងកំពប់។

ប្រសិទ្ធិភាពនៃលទ្ធផល

- ការបង្កើតឡើងនៃមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពតិមានតំបន់ឆ្នេរ នៅប្រទេសកម្ពុជា នឹងរៀបចំនូវប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនងពតិមាននៅក្នុងរង្វង់មជ្ឈមណ្ឌលសំរបសំរួលថ្នាក់តំបន់ទទួលខុសត្រូវនានា នៅក្នុងឈូងសមុទ្រថៃ។
- ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងស្រុក ដើម្បីរក្សានូវសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង ដើម្បីបង្ការការបំពុលសមុទ្រ នឹងត្រូវជំរុញល្បឿនឡើង។

- ការផ្តល់សច្ចាប័នលើអនុសញ្ញា SAR នៅក្នុងឈូងសមុទ្រថៃ នឹងត្រូវជំរុញឡើង នៅពេលដែលការសំរបសំរួលរបស់ប្រទេសកម្ពុជា បញ្ចប់។

ការងាររៀបចំសម្រាប់ការបង្កើត

ការងាររៀបចំនានាខាងក្រោម ជាការចាំបាច់ ជាផែនការសកម្មភាពរហូតដល់ឆ្នាំ២០១០ :

- ការបង្កើតឡើងនៃគណៈកម្មាធិការជាតិនានា មានសមាសភាពអាជ្ញាធរទទួលខុសត្រូវ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងការបង្ការ ការបំពុល និងការរុករក និងសង្គ្រោះ និងការបង្កើតឡើងនៃអង្គភាពទំនាក់ទំនង (អ្នកសំរបសំរួល)។
- ការសំរេចចិត្តនៃអាជ្ញាធរទទួលខុសត្រូវ ដើម្បីគ្រប់គ្រងមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពតិមានតំបន់ឆ្នេរ (គណៈកម្មាធិការជាតិ ឬ ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន - នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ)។
- ការរៀបចំនៃថវិកាធ្វើប្រតិបត្តិការ និងថែរក្សា។
- ដើម្បីកំណត់ទីកន្លែងដាក់មជ្ឈមណ្ឌលនេះ និងកំណត់នូវលក្ខខ័ណ្ឌសំរបសំរួល ប៉ាន់ការចំណាយសាងសង់ (ការសំរបសំរួលរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ក្រសួងបរិស្ថាន ក្រសួងការពារជាតិ និងនរគបាលព្រំដែនទឹក)។
- ការចរចាជាមួយម្ចាស់ជំនួយ។

១៤.៧ ការពង្រឹងសមត្ថភាពរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ

បញ្ហាមួយនៃបញ្ហាបន្ទាន់បំផុត សម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រកម្ពុជា គឺដើម្បីរៀបចំការអនុវត្តច្បាប់ ដែលផ្អែកលើក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបទប្បញ្ញត្តិដែលធ្វើឡើងដោយផ្អែកលើក្រមនេះ។ នៅក្នុងដំណាក់កាលទី១ សេចក្តីព្រាងនេះ គួរត្រូវពិនិត្យឡើងវិញ ដោយឆ្លៀតឱកាសនេះ ដើម្បីដាក់បញ្ចូលអនុសញ្ញាអន្តរជាតិថ្មីៗដែលបានផ្តល់សច្ចាប័នរួចទៅក្នុងក្រមនេះ។ ដំណាក់កាលទី២ បទប្បញ្ញត្តិសុវត្ថិភាពនាវាក្នុងស្រុក ដែលត្រូវការចាំបាច់បន្ទាន់ គួរត្រូវរៀបចំឡើងផងដែរ។ ដំណាក់កាលទាំងពីរនេះ គួរត្រូវបញ្ចប់នៅឆ្នាំ២០១០។ ក្រោយមកទៀត សេចក្តីព្រាងបទប្បញ្ញត្តិនានាក្នុងស្រុក ដែលតំរូវដោយក្រមនេះ គួរត្រូវព្រាងឡើងជាបន្ត ស្របតាមការបន្ទាន់នានា។ នៅក្នុងពេលជាមួយគ្នានេះ កម្មវិធីដែលលើកកំពស់សមត្ថភាពបច្ចេកទេស និងដែលបង្កើនចំនួនអធិការនាវា និងបុគ្គលិកបច្ចេកទេសឯទៀតៗ ក៏គួរបន្តផងដែរ។ កម្មវិធីនេះ នឹងត្រូវបន្តនៅក្នុងរយៈពេលវែង ដោយផ្អែកលើលទ្ធផលនៃផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី។

១៤.៨ ការរៀបចំនយោបាយកំពង់ផែជាតិ ច្បាប់កំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលកំពង់ផែឯកជន

ដើម្បីឱ្យកំពង់ផែនានា នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា បំពេញមុខងាររំពឹងទុករបស់ខ្លួន ជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ចសង្គមដ៏មានសារៈសំខាន់ និងសម្រាប់អ្នកប្រើប្រាស់កំពង់ផែទាំងអស់ ទទួលយកផលប្រយោជន៍លើសេវានេះ នោះប្រការសំខាន់សម្រាប់វិស័យកំពង់ផែនៅប្រទេសកម្ពុជា គឺត្រូវរៀបចំទំរង់ការស្តីពីវិស័យកំពង់ផែ ទៅតាមរបៀបសមស្របតាមពេលវេលា និងរបៀបយុទ្ធសាស្ត្រ។

ជាការចាំបាច់ណាស់សម្រាប់វិស័យកំពង់ផែ ដើម្បីមានគោលដៅកំណត់ និងសម្រាប់ស្ថាប័នសាធារណៈ និងឯក

ជនទាំងអស់ ដើម្បីធ្វើការសំដៅសំរេចបាននូវគោលដៅកំណត់នោះ។ នយោបាយជាមូលដ្ឋាន ដែលដើរតួជាគោលការណ៍ណែនាំមួយសម្រាប់សំរេចនូវគោលដៅកំណត់នោះ គឺជាវិធានរដ្ឋបាលមានប្រសិទ្ធិភាពមួយ។ ប៉ុន្តែ នៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ ពុំមាននយោបាយមូលដ្ឋានណាមួយ ដែលបញ្ជាក់អំពីគោលដៅកំណត់នៃវិស័យកំពង់ផែរបស់កម្ពុជានៅឡើយទេ ហើយកំពង់ផែនីមួយៗ ព្រាងគោលដៅកំណត់នោះជាផែនការរបស់គេ និងអនុវត្តគំរោងនានា ដែលចាំបាច់។ ការបង្កើតឡើងនូវនយោបាយកំពង់ផែជាតិ និងផ្លូវទៅកាន់ការទទួលនូវគំនិតផ្តើមផ្តួចនយោបាយនោះ គឺជាបញ្ហាមួយនៃបញ្ហាមូលដ្ឋានច្រើនបំផុត នៅក្នុងវិស័យកំពង់ផែ។

ការយល់បានច្បាស់លាស់នូវស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន នៃសកម្មភាពកំពង់ផែនៅប្រទេសកម្ពុជា គឺជាមូលដ្ឋានត្រៀមទុកជាមុន ដើម្បីបង្កើតនយោបាយជាមូលដ្ឋាន។ បន្ថែមលើនេះទៀត សកម្មភាពតាមដានត្រួតពិនិត្យ ជាការចាំបាច់សម្រាប់រដ្ឋបាលកំពង់ផែសមស្របមួយ។ មូលហេតុនេះ គឺថា ស្ថិតិនៃសកម្មភាពកំពង់ផែនៅប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវការចាំបាច់។ម្យ៉ាងវិញទៀត ទិន្នន័យស្ថិតិ ក៏មានសារៈសំខាន់ផងដែរ សម្រាប់ការលើកកំពស់ផ្សព្វផ្សាយកំពង់ផែ នៅកំពង់ផែនីមួយៗ។ ច្បាប់ស្ថិតិ បានចូលជាធរមាននៅឆ្នាំ២០០៥ ហើយទំរង់ស្តីពីស្ថិតិនៅក្នុងវិស័យនីមួយៗ ត្រូវបានផ្តល់ដោយផ្អែកលើអនុក្រឹត្យដែលត្រូវរៀបចំឡើងដោយវិស័យនីមួយៗ។ ចាំបាច់ត្រូវបង្កើតឡើងនូវទំរង់មួយ សម្រាប់ប្រមូលទិន្នន័យទិន្នន័យមូលដ្ឋានអំពីសកម្មភាពកំពង់ផែ និងរៀបចំទិន្នន័យទាំងនេះ ជាស្ថិតិដែលស្របតាមបទប្បញ្ញត្តិនេះ។ ស្ថិតិ ផ្តល់នូវពតិមានមូលដ្ឋានបំផុត សម្រាប់រៀបចំនូវរាល់នយោបាយ និងវិធានការនានា នៅក្នុងវិស័យកំពង់ផែ។

ការរៀបចំនៃប្រព័ន្ធច្បាប់ស្តីពីការអភិវឌ្ឍ/ការប្រើប្រាស់កំពង់ផែ និងការគ្រប់គ្រង/ប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ ដែលគ្របដណ្តប់លើកំពង់ផែទាំងអស់ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា មានសារៈសំខាន់ណាស់ ដើម្បីសំរេចនូវគោលដៅកំណត់ ដូចមានរៀបរាប់នៅក្នុងនយោបាយជាមូលដ្ឋាន។ អនុក្រឹត្យស្តីពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញ បានប្រកាសប្រើប្រាស់នៅឆ្នាំ១៩៩៨ ហើយកំពង់ផែទាំងពីរនេះ ជាមានលក្ខណៈជាកំពង់ផែស្វយ័ត។ អនុក្រឹត្យនេះ ផ្តល់នូវកាតព្វកិច្ចការទទួលខុសត្រូវ ការគ្រប់គ្រង បញ្ហាហិរញ្ញវត្ថុ ទំនាក់ទំនងជាមួយរដ្ឋ។ល។ របស់កំពង់ផែស្វយ័តទាំងពីរ។ ប៉ុន្តែ ពុំមានបទប្បញ្ញត្តិណាមួយស្តីពីកំពង់ផែឯកជន ដែលបានពង្រីកសកម្មភាពរបស់គេ នៅក្នុងរយៈពេលប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ។ បញ្ហាមួយចំនួន ដូចជាការត្រួតពិនិត្យនៃការចូល/ចេញកំពង់ផែ រដ្ឋបាលលើការប្រមូលពតិមានអំពីសកម្មភាពកំពង់ផែ និងការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ការរក្សាសុវត្ថិភាពពីទស្សនវិស្វកម្ម និងប្រតិបត្តិការល្អ។ល។ ចាំបាច់ត្រូវធ្វើឡើងនៅកំពង់ផែឯកជន។ ដោយពិចារណាលើស្ថានភាពនេះ ចាំបាច់ត្រូវបង្កើតច្បាប់មូលដ្ឋាន ជាប្រព័ន្ធច្បាប់មួយ ដែលគ្របដណ្តប់លើកំពង់ផែទាំងអស់នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា សម្រាប់អនុវត្តរដ្ឋបាលកិច្ចកំពង់ផែមួយដែលមានលក្ខណៈសមស្រប និងពិតប្រាកដ។

ដូចមានចែងខាងលើរួចមកហើយ រដ្ឋបាលកិច្ចនៃកំពង់ផែឯកជន គួរត្រូវប្រតិបត្តិ នៅក្នុងប្រព័ន្ធមួយដែលគ្របដណ្តប់លើកំពង់ផែជាទូទៅ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា ប៉ុន្តែដោយយល់ឃើញថា កិច្ចការនេះ ជាការបន្ទាន់ នោះការបង្កើតឡើងនូវអនុក្រឹត្យដែលចែងអំពីបទប្បញ្ញត្តិពិសេសអំពីកំពង់ផែឯកជន អាចនឹងត្រូវរៀបចំឡើង នៅមុនពេលបង្កើតច្បាប់កំពង់ផែជាមូលដ្ឋាន។ បទប្បញ្ញត្តិនៃអនុក្រឹត្យនេះ នឹងបញ្ចូលទៅក្នុងច្បាប់កំពង់ផែ នៅពេលក្រោយ នៅពេលដែលច្បាប់នេះ បានព្រាងឡើង ។

ចលនាសំខាន់ នៅក្នុងវិស័យកំពង់ផែប្រទេសកម្ពុជា រួមមានស្វ័យប្រវត្តិកម្ម ដែលកំពុងផ្តល់ទៅកំពង់ផែធំៗទាំងពីរ ភាពជឿនលឿននៅក្នុងការបង្កើនសមត្ថភាពកំពង់ផែ និងការចូលរួមវិស័យកំពង់ផែឯកជនដែលចេះតែកើនឡើង។ ម្យ៉ាងវិញទៀត ស្ថានភាពអន្តរជាតិ ដែលស្ថិតនៅជុំវិញកំពង់ផែនានា នៅប្រទេសកម្ពុជា ក៏កំពុងផ្លាស់ប្តូរផងដែរ។ នៅក្នុងករណីបែបនេះ វិស័យកំពង់ផែនៅប្រទេសកម្ពុជា ស្ថិតនៅចំណុចមួយ ដែលត្រូវតែបង្កើតនូវទំរង់ការជាមូលដ្ឋាន ស្តីពីកំពង់ផែដូចជានយោបាយកំពង់ផែជាតិ ស្ថិតិកំពង់ផែ និងប្រព័ន្ធច្បាប់មូលដ្ឋាន និងរដ្ឋបាល។

លទ្ធផលនានានៃផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីនេះ ទាក់ទងជាមួយគ្នាជិតស្និត និងចាំបាច់ណាស់ដែលថា ផែនការសកម្មភាពនេះ ត្រូវយកទៅអនុវត្តតាមពេលវេលាសមស្រប និងឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព ស្របតាមកាលបរិច្ឆេទ ដែលរៀបចំឡើងដោយផ្អែកលើទំនាក់ទំនងទាំងនេះ។

នយោបាយកំពង់ផែជាតិ និងផ្លូវទៅកាន់ការទទួលយកនូវគំនិតផ្តួចផ្តើម (នយោបាយកំពង់ផែជាតិ) វិធានស្តីពីការស៊ើបអង្កេត និងស្ថិតិអំពីកំពង់ផែ អនុក្រឹត្យស្តីពីកំពង់ផែឯកជន និងច្បាប់កំពង់ផែកម្ពុជា ត្រូវបានគេរំពឹងគិតថា ជាលទ្ធផលនៃផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី។

កម្មវត្ថុ និងកាលបរិច្ឆេទអនុវត្ត មានបង្ហាញនៅក្នុងតារាងខាងក្រោម ៖

កម្មវត្ថុ	២០០៨	២០០៩	២០១០	ក្រោយ
ការបង្កើតនូវក្រុមអនុវត្តកិច្ចការ				
ការពិនិត្យឡើងវិញការសិក្សាផែនការមេ និងការអង្កេតបន្ថែម				
ការស៊ើបអង្កេត និងការវិភាគលើបញ្ហានានា ដែលចាំបាច់សម្រាប់ធ្វើសេចក្តីព្រាងនយោបាយកំពង់ផែជាតិ				
ការស៊ើបអង្កេត និងការវិភាគលើបញ្ហានានា ដែលចាំបាច់សម្រាប់រៀបចំវិធានស្តីពីស្ថិតិកំពង់ផែ				
ការស៊ើបអង្កេត និងការវិភាគលើបញ្ហានានា ដែលចាំបាច់សម្រាប់ធ្វើព្រាងច្បាប់កំពង់ផែ				
ការរៀបចំនយោបាយកំពង់ផែជាតិ				
ការរៀបចំវិធានស្តីពីវិធានអំពីការស៊ើបអង្កេត និងស្ថិតិអំពីកំពង់ផែ				
ការធ្វើសេចក្តីព្រាងអនុក្រឹត្យស្តីពីកំពង់ផែឯកជន				
ការធ្វើសេចក្តីព្រាងច្បាប់កំពង់ផែ វិធាន និងបទប្បញ្ញត្តិដែលពាក់ព័ន្ធ				ប្រកាសប្រើ

ដើម្បីអនុវត្តគំរោងការនេះឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា ត្រូវបង្កើតឡើងនូវក្រុមអនុវត្តកិច្ចការ ដែលមានសមាសភាពជាមន្ត្រីរបស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ហើយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ត្រូវតែទទួលខុសត្រូវចាត់ចែងលេខាធិការដ្ឋានរបស់ខ្លួន។ សមាជិកនៃក្រុមអនុវត្តកិច្ចការ ធ្វើការដោយសហការ/សហប្រតិបត្តិការជាមួយអ្នកជំនាញ ដែលផ្តល់ដោយស្ថាប័នផ្តល់ជំនួយ។

អ្នកជំនាញរដ្ឋបាលកិច្ចកំពង់ផែ (ប្រធាន) នយោបាយកំពង់ផែ (ទំរង់ការនៃនយោបាយកំពង់ផែ ការទទួលគំនិតនៃការផ្តួចផ្តើមនយោបាយ ។ល។) ការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ (ស្ថាប័នគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ និងការទទួលខុសត្រូវ និងកាតព្វកិច្ចរបស់ស្ថាប័ននេះ ការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែឯកជន ។ល។) ផែនការកម្មកំពង់ផែ (ខ្លឹមសារនៃនយោបាយ នីតិវិធីធ្វើផែនការ និងបទដ្ឋានធ្វើផែនការ ។ល។) និងស្ថិតិ និងពត៌មានកំពង់ផែ (វិធីនៃការស៊ើបអង្កេត និងស្ថិតិ ទំរង់នៃស្ថិតិកំពង់ផែ ។ល។) អាចត្រូវការចាំបាច់ ។

ក្រុមអនុវត្តកិច្ចការ ត្រូវធ្វើការស៊ើបអង្កេត និងធ្វើការវិភាគ និងរៀបចំនូវលទ្ធផល ដោយសហការជាមួយអ្នកជំនាញ។ កម្មវិធីបណ្តុះបណ្តាល សម្រាប់ការសិក្សាស្តីពីករណីត្រៀមទុកជាមុន ត្រូវរៀបចំឡើង សម្រាប់សមាជិកនៃក្រុមអនុវត្តកិច្ចការ ។

ក្រោយពីការបង្កើតឡើងនៃនយោបាយកំពង់ផែជាតិមក ការបង្កើតឡើងនូវទំរង់ស្ថិតិកំពង់ផែ ការបង្កើតនូវអនុក្រឹត្យស្តីពីកំពង់ផែឯកជន និងការរៀបចំនូវសេចក្តីព្រាងច្បាប់កំពង់ផែ ភាគីកម្ពុជា ត្រូវចាត់វិធានការនានា ដើម្បីពិនិត្យមើលថា វិធានការទាំងនេះ ចូលជាធរមាន។ នៅក្នុងដំណាក់កាលនោះ អ្នកជំនាញមកពីអ្នកផ្តល់ជំនួយ អាចអនុវត្តតាមកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរបស់គេ ដែលចាំបាច់ ។

នៅក្នុងនយោបាយកំពង់ផែជាតិ ប្រការសំខាន់ គឺត្រូវអនុញ្ញាតឱ្យនយោបាយកំពង់ផែជាតិ ជានយោបាយរដ្ឋផ្លូវការ និងប្រើប្រាស់វានយោបាយនេះ ជាគោលការណ៍ណែនាំមួយនៃការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ បទដ្ឋានស្តីពីផែនការកម្ម និង វិស្វកម្ម និងជាមធ្យោបាយសម្រាប់សំរបសំរួលជាមួយនឹងផែនការពាក់ព័ន្ធនានា ។

នៅក្នុងវិធានស្តីពីការស៊ើបអង្កេត និងស្ថិតិអំពីកំពង់ផែ ការពន្យល់អំពីវិធាននេះ ទៅកាន់អ្នករាយការណ៍ និងអ្នកស៊ើបអង្កេត ការរៀបចំប្រគល់នូវទំរង់ទិន្នន័យនានាទៅកាន់អ្នករាយការណ៍ ការប្រមូលទំរង់ទិន្នន័យណាមួយដែលដកលំជាឯកសារ និងការវិភាគទិន្នន័យប្រមូលបាន ការរៀបចំ និងការបោះពុម្ពផ្សាយអំពីស្ថិតិ និងការរក្សាទុកទិន្នន័យ ត្រូវធ្វើឡើងដោយ ស្របទៅតាមវិធាននោះ ។

នៅក្នុងអនុក្រឹត្យស្តីពីកំពង់ផែឯកជន អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវពិនិត្យ និងយល់ព្រមលើផែនការកំពង់ផែ ផ្តល់នូវការអនុញ្ញាតអំពីការប្រើប្រាស់ដែនទឹក តែងតាំងមេបញ្ជាការកំពង់នាវា។ បន្ថែមលើសនេះទៀត អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវចាត់ចែងស្ថាប័នគ្រប់គ្រងកំពង់ផែឯកជន ស្របទៅតាមអនុក្រឹត្យនេះ។ វិធានការបណ្តោះអាសន្ន ត្រូវទាមទារឱ្យកំពង់ផែទាំងឡាយណា ដែលបានបើកឱ្យប្រើប្រាស់ ឬ ដែលផែនការអភិវឌ្ឍន៍របស់ខ្លួន នឹងមានការយល់ព្រមនៅពេលដែលអនុក្រឹត្យនេះ ចូលជាធរមាន ។

នៅក្នុងច្បាប់កំពង់ផែ សេចក្តីព្រាងច្បាប់កំពង់ផែ ត្រូវផ្ញើជូនដើម្បីសំរេច។ រដ្ឋបាល ដែលផ្អែកលើបទប្បញ្ញត្តិ នៃច្បាប់កំពង់ផែ ត្រូវយកទៅអនុវត្តក្រោយពីការប្រកាសប្រើ។ វិធានការបណ្តោះអាសន្ននានា ត្រូវការឱ្យមាន បើសិនជាចាំបាច់ ។

១៤.៩ ការកែលំអស្ថាប័ននាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ

១៤.៩.១ ការកែលំអស្ថាប័នរយៈពេលខ្លី

ដូចមានបង្ហាញជូនរួចមកហើយនៅក្នុងផ្នែក ១៣.២.២ គេមិនអាចចៀសវាងបាន ដើម្បីនឹងកែលំអមុខងាររបស់នាយកដ្ឋាននាវាជំនួយសមុទ្រ និងបង្កើតឡើងនាយកដ្ឋានកំពង់ផែ ព្រមទាំងមេបញ្ហាការកំពង់នាវានៅតាមកំពង់ផែឯកជនបានកាន់តែឆាប់កាន់តែល្អឡើយ ។

ការទទួលខុសត្រូវបច្ចុប្បន្នរបស់នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ មាន :

១. គ្រប់គ្រងការងារដឹកជញ្ជូនទៀងទាត់តាមផ្លូវសមុទ្រ និង ត្រួតពិនិត្យការអនុវត្តបទបញ្ជាត្រួតពិនិត្យនាវាវិចារ កិច្ចក្រៅកិច្ចព្រមព្រៀង។

២. ស្រាវជ្រាវ ដើម្បីបញ្ចូលនាវាវិចារកិច្ចរបស់រដ្ឋ។

៣. សិក្សា និង វាយតម្លៃគុណភាព និង បរិមាណតំរូវការរបស់រដ្ឋស្តីពីកងនាវាជំនួញ។

៤. ស្រាវជ្រាវវិទ្យាសាស្ត្រ និងបច្ចេកទេសស្តីពីទស្សនាទាននាវាចរណ៍។

៥. ណែនាំឯកសារបច្ចេកទេស ជំនួយដល់ការវិនិយោគនាវាចរណ៍។

៦. តាក់តែង និង ស្នើមូលដ្ឋានបច្ចេកទេសនៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការផ្លូវសមុទ្រក្នុងតំបន់ និងអន្តរជាតិ។

៧. គ្រប់គ្រងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការផ្លូវសមុទ្រក្នុងតំបន់ និងអន្តរជាតិ។

៨. គ្រប់គ្រងកិច្ចព្រមព្រៀងទ្វេភាគីនៃកិច្ចសហប្រតិបត្តិការក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ។

៩. ចរចាជាអន្តរជាតិក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ។

១០. គ្រប់គ្រងវិជ្ជាជីវៈបន្ទាប់បន្សំក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ។

កិច្ចការ និងការទទួលខុសត្រូវបន្ថែមរបស់នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ មាន :

១១. ធ្វើអធិការកិច្ច និងអង្កេតនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

១២. ចេញសៀវភៅអ្នកដើរសមុទ្រឱ្យសមាជិកនាវិក នៅលើនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

១៣. ចេញលិខិតអនុញ្ញាតប្រកបអាជីវកម្មភ្នាក់ងារនាវា។

១៤. អនុវត្តកិច្ចការ ដែលតំរូវឱ្យមាននៅក្នុងក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ។

កិច្ចការ និងការទទួលខុសត្រូវរបស់នាយកដ្ឋានកំពង់ផែ និងកំពង់នាវា :

១. បង្កើតនយោបាយកំពង់ផែជាតិ និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែជាតិ។

២. ធ្វើសេចក្តីព្រាង និងសំរបសំរួលច្បាប់កំពង់ផែកម្ពុជា។

៣. រៀបចំបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីការចូលរបស់នាវា និងបែបបទនាវា និងចេញលិខិតអនុញ្ញាតចូលឱ្យនាវា។

៤. រៀបចំស្ថិតិកំពង់ផែជាតិ និងបញ្ជីសារពើភ័ណ្ឌអំពីឋបនីយភណ្ឌផែ។

៥. សិក្សាអំពីកំពង់ផែឯកជន/ខេត្ត-ក្រុង លើការងារគ្រប់គ្រង ឋបនីភណ្ឌ ប្រតិបត្តិការ ស្ថិតិ និងសកម្មភាពនានា។

៦. ពិនិត្យ និងផ្តល់ការយល់ព្រមលើដែនដីនៃកំពង់ផែឯកជន/ខេត្ត-ក្រុងនីមួយៗ និងតាមដានត្រួតពិនិត្យសកម្មភាព របស់កំពង់ផែទាំងនេះ ។

៧. ផ្តល់ការយល់ព្រមលើពន្ធគយផែ ដែលបានរាយការណ៍ដោយកំពង់ផែឯកជន/ខេត្ត-ក្រុងនីមួយៗ។

៨. ពិនិត្យ និងផ្តល់ការយល់ព្រមលើផែនការអភិវឌ្ឍន៍របស់កំពង់ផែឯកជន/ខេត្ត-ក្រុងនីមួយៗ។

៩. ជំរុញ EDI លើនីតិវិធីកំពង់ផែ។

១០. ផ្តល់ការយល់ព្រមលើផែនការសន្តិសុខរបស់កំពង់ផែនីមួយៗ។

១១. ការពារបរិស្ថានកំពង់ផែទល់នឹងការបំពុល។

១២. អភិបាលមេបញ្ជាការកំពង់នាវា នៅកំពង់ផែនីមួយៗ និង

១៣. អនុវត្តកិច្ចការនានា តាមច្បាប់ និងបទប្បញ្ញត្តិកំពង់ផែ។

កិច្ចការរបស់មេបញ្ជាការកំពង់នាវា :

១. គ្រប់គ្រងការចូល/ចេញរបស់នាវា និងឃ្លាំមើលការធ្វើនាវាចរណ៍របស់នាវា។

២. ទទួល និងផ្តល់ការយល់ព្រមលើសំណើសម្រាប់ការចូល ការប្តូរកន្លែងចត និងការចេញដំណើររបស់នាវា និង ផ្តល់នូវការណែនាំដែលចាំបាច់នានា។

៣. រក្សារបៀបរៀបរយនៅកំពង់ផែ។

៤. ផ្តល់ការយល់ព្រមលើការលើកដាក់ទំនិញគ្រោះថ្នាក់ ។

៥. ទទួលពតិមានសន្តិសុខនាវា ដោយផ្អែកលើបទប្បញ្ញត្តិនៃអនុសញ្ញា SOLAS ។

៦. ឃ្លាំមើលចរាចរណ៍នាវា រក្សាសុវត្ថិភាពនៃប្រឡាយនាវាចរណ៍ និងកិច្ចការឯទៀតៗ ដែលមានចែងនៅក្នុងក្រម នាវាចរណ៍សមុទ្រ និងច្បាប់កំពង់ផែ។

១៤.៩.២ ការកែលំអរយៈពេលវែងនៅក្នុងរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ

ផែនការកែលំអស្ថាប័នវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែរយៈពេលវែង មានបង្ហាញនៅក្នុងផ្នែក ១៣.២.៣ និង រូប ១៣.២.៥។ ដោយយល់ឃើញថា ការកែលំអស្ថាប័ន ទាមទារពេលវេលា និងចាំបាច់ត្រូវមានការសំរបសំរួលគ្នា នោះចក្ខុវិស័យរយៈពេលវែងនៃការកែលំអស្ថាប័ន ត្រូវមានបង្ហាញនៅក្នុងដំណាក់កាលនៃការកែលំអរយៈពេលខ្លី។

ប្រសិនបើ សម្បទាននៃប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ បានត្រូវប្រគល់ឱ្យប្រតិបត្តិករឯកជន នោះរដ្ឋបាលកំពង់ផែចាំបាច់ត្រូវបោះពុម្ពផ្សាយនូវសិទ្ធិ និងកាតព្វកិច្ចរបស់សម្បទានិក និងអង្គភាពគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ។ គេសង្ឃឹមថា ច្បាប់កំពង់ផែ នឹងត្រូវចូលជាធរមាននៅមុនពេលសម្បទាននោះ។

នយោបាយកំពង់ផែជាតិ ដែលត្រូវរៀបចំឡើង នៅក្នុងពេលអនាគត នឹងត្រូវពិភាក្សាអំពីសាជីវភាវូបនីយកម្មនៃកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងអាចយោងទៅលើសម្បទាននៃប្រតិបត្តិការទីលានទៅប្រតិបត្តិករឯកជន ឬ ទៅក្រុមហ៊ុនចំរុះ ដែលមានសមាសភាពវិស័យសាធារណៈ និងឯកជន។ សេវាកណ្តធារ និងនាវា

សណ្តោង អាចនឹងត្រូវបង្វិលទៅសាជីវកម្មសាធារណៈ ដើម្បីបញ្ជាក់ច្បាស់លាស់អំពីការទទួលខុសត្រូវរបស់ខ្លួនអំពីសេវានោះ។ សេវាផ្ទេរផ្ទុកទំនិញ ដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន អាចនឹងត្រូវអនុអញ្ញាតនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញ។ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងផ្លាស់ប្តូរទៅជាអាជ្ញាធរកំពង់ផែប្រភេទម្ចាស់ដី។

ប្រសិនបើជា កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ត្រូវបានធ្វើសាជីភាវូបនីយកម្ម មានជំរើសពីរ ដើម្បីរៀបចំអង្គភាពរដ្ឋបាលកំពង់ផែ។ ជំរើសទី១ គឺត្រូវបង្កើតអាជ្ញាធរកំពង់ផែកម្ពុជា ដែលជាអង្គភាពគ្រប់គ្រងតែមួយគត់ ដើម្បីត្រួតត្រាកំពង់ផែសំខាន់ៗកម្ពុជាទាំងអស់ ដែលជាម្ចាស់ដីផង និងជានិយតករផង។ ជំរើសមួយទៀតគឺត្រូវបង្កើតអគ្គនាយកដ្ឋានមួយទៀតនៃក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន " រដ្ឋបាលកំពង់ផែ " ជាបណ្តោះអាសន្ន និងត្រួតត្រារាល់កំពង់ផែសំខាន់ៗទាំងអស់។ នៅក្នុងករណី នៃការបង្កើតអាជ្ញាធរកំពង់ផែកម្ពុជា CPA អាជ្ញាធរនេះ អាចកាន់កាប់ភាគហ៊ុននៃកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ដែលបានធ្វើសាជីភាវូបនីយកម្មហើយ។ គុណសម្បត្តិ និងគុណវិបត្តិនៃសាជីភាវូបនីយកម្មកំពង់ផែ និងសម្បទាននៃប្រតិបត្តិការទីលាន ត្រូវពិនិត្យមើលដោយប្រុងប្រយ័ត្ន នៅក្នុងនយោបាយកំពង់ផែជាតិ ដែលត្រូវរៀបចំឡើង នៅក្នុងពេលអនាគតដ៏ខ្លីនេះ។

១៤.១០ ការអនុវត្តផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី

ឆ្លើយតបនឹងសកលភាវូបនីយកម្មនៃសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ច ផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី មានគោលបំណងជំរុញការអភិវឌ្ឍឧស្សាហកម្ម និងការលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ចរបស់ប្រទេសកម្ពុជា តាមរយៈ ១) ការពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែងនៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ និង ២) ការពង្រឹងការអនុវត្តតាមបទប្បញ្ញត្តិ និងបទដ្ឋានអន្តរជាតិ។ គំរោងការផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីនានា ត្រូវបានរៀបចំឡើង ដើម្បីពង្រឹងសេវានាវាចរណ៍ ដើម្បីធ្វើសនិទានកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងរដ្ឋបាលកំពង់ផែ ដើម្បីសំរេចនូវការសំរបសំរួលប្រសើរនៃគំរោងអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ និងដើម្បីកសាងសមត្ថភាពនៃការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ។

គំរោងសំខាន់ៗ ដែលទាក់ទងនឹងផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី មាន :

១. ការអភិវឌ្ឍច្រកខាងត្បូង (ហូជីមិញ-ភ្នំពេញ-បឹងកក-ភូមា។

២. ការកែលំអការដឹកជញ្ជូនផ្លូវទឹកទន្លេមេគង្គ។

៣. ការស្តារឡើងវិញនៃផ្លូវជាតិនានា និងផ្លូវរថភ្លើង នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

ការកែលំអស្ថាប័ន គឺជាការចាំបាច់ សម្រាប់អនុវត្តផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី ។ គោលបំណងនៃច្បាប់នាវាចរណ៍សមុទ្រ និង កំពង់ផែ គឺដើម្បីបញ្ជាក់ច្បាស់លាស់អំពីសិទ្ធិ និងភារកិច្ចរបស់ក្រុមហ៊ុនឯកជននានា និងការទទួលខុសត្រូវរបស់ស្ថាប័នរដ្ឋ ហេតុនេះហើយ ច្បាប់ទាំងនេះ ជាការចាំបាច់ សម្រាប់ធានាការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រប្រកបដោយស្ថេរភាព និង សម្រាប់ជំរុញឱ្យមានវិនិយោគផ្ទាល់បរទេស ។ នៅក្នុងករណីដែលក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រកម្ពុជា មិនទាន់បានអនុម័តនៅឡើយ ក្រុមហ៊ុនឯកជន អ្នកផ្ញើទំនិញ នាវា ភ្នាក់ងារ ក្រុមហ៊ុនលើកដាក់ទំនិញ និង ភាគីពាក់ព័ន្ធឯទៀតៗ បានប្រកបអាជីវកម្មរបស់គេ ដោយគ្មានការការពារតាមផ្លូវច្បាប់ ចំពោះសំណងលើករណីគ្រោះថ្នាក់ ឬ ការធានាលើអាជីវកម្មទាំងនោះ

ឡើយ ។ បើគ្មានការប្រកាសប្រើក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រទេ នោះវាជាការលំបាកណាស់ក្នុងការអនុវត្តតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ ។

នៅក្នុងករណីដែលច្បាប់កំពង់ផែរបស់ប្រទេសកម្ពុជា មិនទាន់បានអនុម័ត សិទ្ធិ និងភារកិច្ចរបស់អ្នកអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែឯកជន ឬ ប្រតិបត្តិករទីលាន ឬ តួនាទីរវាងរដ្ឋបាលកណ្តាល/ខេត្ត-ក្រុង នៅតែមានភាពមិនច្បាស់លាស់ ។ ហេតុនេះហើយ នឹងនៅតែជាការលំបាក ដើម្បីធានាដល់សុវត្ថិភាពនៃការចូលរបស់នាវា និង ការចូលចតរបស់នាវា ការការពារបរិស្ថានកំពង់ផែ និង ការប្រកួតប្រជែងដោយយុត្តិធម៌រវាងកំពង់ផែរដ្ឋ និងកំពង់ផែឯកជន ។ នៅក្នុងខណៈ ដែលការប្រកួតប្រជែងដោយយុត្តិធម៌រវាងកំពង់ផែពីរ ជាធម្មតាដើរតួនាទីជាគន្លឹះនៅក្នុងការកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយកំពង់ផែ និង ក្នុងការជំរុញប្រើប្រាស់សេវា នោះការប្រកួតប្រជែងដោយអយុត្តិធម៌ នឹងធ្វើឱ្យខូចសកម្មភាពកំពង់ផែនៃកំពង់ផែមួយ ព្រមទាំងបណ្តាលឱ្យមានការអភិវឌ្ឍមិនត្រឹមត្រូវនៃកំពង់ផែមួយទៀត ។ ការប្រកួតប្រជែងដោយអយុត្តិធម៌ តែងតែបង្កើនប្រាក់ចំណាយរបស់សង្គម និងរាំងដល់ការបែងចែកសមស្របលើធនធានហិរញ្ញវត្ថុទៀតផង ។ ការប្រកួតប្រជែងដោយអយុត្តិធម៌ នឹងធ្វើឱ្យមានលំអៀងផងដែរ ដល់ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែកុងតេន័រ និង រាំងដល់ការរីកចំរើននៃច្រកទ្វារកំពង់ផែអន្តរជាតិ ។ បើគ្មានប្រព័ន្ធស្ថាប័នសមស្របនៃការអភិវឌ្ឍ និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែទេ នោះសមត្ថភាពនៃកំពង់ផែកម្ពុជា នឹងបណ្តាលឱ្យមានភាពខ្វះ និង មានឧបសគ្គ ដល់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជា ។

ជំពូក ១៥
សន្និដ្ឋាន និង អនុសាសន៍

១៥.១ ដែនអនុវត្តន៍នៃការសិក្សា

វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង កំពង់ផែ មានសារសំខាន់សំរាប់ការជំរុញឧស្សាហកម្មកម្ពុជា និង ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងជីវិតរបស់ប្រជាជន។ សកលភាវូបនីកម្មនៃសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចតំរូវការប្រជែងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រទៅកាន់ប្រទេសមួយៗនៅក្នុងពិភពលោក។ គ្មានប្រទេសណា អាចសំរេចការរីកលូតលាស់សេដ្ឋកិច្ចដោយគ្មានការចូលរួមទីផ្សារពិភពលោកដោយមធ្យោបាយនាំចេញ និង នាំចូល។ ការពិចារណាទំនើបរូបនីយកម្មរបស់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង កំពង់ផែកម្ពុជា ត្រូវមានសំរាប់ការអភិវឌ្ឍសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។ ការសិក្សានេះ មានបំណងពង្រីកភាពប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិនៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង កំពង់ផែនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។ ការសិក្សាមានបំណងផងដែរជួយ នៅក្នុងការអនុវត្តតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិនានាពាក់ព័ន្ធនឹងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ វិញ្ញាបនប័ត្រនាវិក សុវត្ថិភាពនាវា ការបំពុលសមុទ្រ និង ផ្សេងៗទៀត។

ដោយសារពុំមានឧស្សាហកម្មជាតិដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រនៅក្នុងកម្ពុជា ការសិក្សារំលេចនូវសេចក្តីត្រូវការចំពោះសេវាកម្មនេះ ការអប់រំនាវាចរណ៍សមុទ្រ នាវិក និង អាជីវកម្មពាក់ព័ន្ធនឹងនាវា ព្រមទាំងបង្កើននូវផលិតភាពកំពង់ផែ។ ក្រៅពីការដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រទៅតាមកំពង់ផែសមុទ្រកម្ពុជា ប្រការដ៏មានសារៈសំខាន់ផងដែរ គឺត្រូវធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវសមត្ថភាពនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ប្រើប្រាស់ការដឹកជញ្ជូនតាមទឹកទន្លេមេគង្គ និង ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែនផ្លូវថ្នល់តាមរបៀងភាគខាងត្បូង។

ដែនអនុវត្តនៃការសិក្សាគឺបង្កើតនូវផែនការមេសំរាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង កំពង់ផែនៅក្នុងកម្ពុជា និង ដាក់ស្នើសកម្មភាពរយៈពេលខ្លីសំរាប់គំរោងអាទិភាពដែលបានរកឃើញនៅក្នុងផែនការមេ។ ផែនការមេនេះ (ទិសដៅឆ្នាំ២០២០) រួមបញ្ចូលយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍នៅក្នុងវិស័យបីគឺ វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ វិស័យកំពង់ផែ និង ការគ្រប់គ្រងនាវាចរណ៍ និងកំពង់ផែ។

បញ្ហាមានសារៈសំខាន់នៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រកម្ពុជា និង កំពង់ផែ មាន :

១. ការលុបបំបាត់ភាពរាំងស្ទះនៅក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍សមុត្រ និងកំពង់ផែ ដើម្បីសំរេចបាននូវសេវាកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្រប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព

២. សេវាដឹកជញ្ជូនតាមនាវាប្រកបដោយការប្រកួតប្រជែង សម្រាប់ការជំរុញឧស្សាហកម្មកម្ពុជា

៣. ការចែកចាយទំនិញសមស្របនៅតាមម៉ូដដឹកជញ្ជូន ដោយផ្អែកលើនិន្នាការនៃដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន

៤. ការកំណត់បែងចែកផ្នែកឯកជន និងសាធារណៈ នៅក្នុងការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការកំពង់ផែ

៥. ការរៀបចំច្បាប់ និង ស្ថាប័ន

៦. ការពង្រឹងការអនុវត្តតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងវិស័យដឹកជញ្ជូនផ្លូវសមុទ្រ និងកំពង់ផែ និង

៧. ការអភិវឌ្ឍសមត្ថភាព ឆ្ពោះទៅការអភិវឌ្ឍដោយចេរភាពខ្លួនឯង។

ពាក់ព័ន្ធនឹងការសិក្សានេះ សិក្ខាសាលាជាច្រើន ត្រូវបានប្រារព្ធនៅភ្នំពេញ និង ក្រុងព្រះសីហនុ ដើម្បីបង្ហាញ អំពីភាពជឿនលឿននៃការសិក្សា និង ពិភាក្សាអំពីស្ថានភាពនៃវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ។

១៥.២ សន្និដ្ឋាន

១៥.២.១ ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា

ផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបក្នុងមនុស្សម្នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំរបស់កម្ពុជា គឺ ៤៤៨ USD នៅឆ្នាំ២០០៥ ដែលបានបញ្ជាក់អំពីអត្រាកំណើន ១៥.៣% តែនៅរក្សាត្រឹមចំនួន ២/៣ នៃកំរិតផលិតផលក្នុងស្រុកសរុបក្នុងមនុស្សម្នាក់ក្នុងមួយឆ្នាំនៃប្រទេសវៀតណាម និង ១/៤ នៃប្រទេសចិននៅឡើយ។ នៅក្នុងចំណោមប្រទេសអាស៊ី ប្រទេសឡាវ ប្រទេសអាហ្កានីស្ថាន និងប្រទេសភូមា ត្រូវបានចាត់ថ្នាក់ថាមានលំដាប់លេខទាបជាងប្រទេសកម្ពុជា។ ចំនួនប្រជាជនប៉ាន់ស្មាននៅឆ្នាំ២០០៥ មានចំនួន១៣,៨លាននាក់ និង១៥,៣លាននាក់ នៅឆ្នាំ២០១០។ ការប៉ាន់ស្មានចំនួន ប្រជាជនកម្ពុជានេះបង្ហាញថា មានកំណើនឡើងគួរកត់សំគាល់នៅតាមការខេត្ត-ក្រុងនីមួយៗ។ ចំនួនប្រជាជននៅទីក្រុងភ្នំពេញ នឹងកើនឡើងរហូតដល់ ១,៦លាននាក់ នៅឆ្នាំ២០១០ ហើយនៅក្រុងព្រះសីហនុ នឹងកើនឡើងរហូតដល់ ២៧៨.០០០នាក់។

នៅពេលកម្ពុជាបានចូលជាសមាជិកភាពអង្គការពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក នៅក្នុងខែតុលា ឆ្នាំ២០០៤ ប្រទេសកម្ពុជាជួបប្រទះនូវបញ្ហាផ្សេងៗជាច្រើន ដូចជាការឧស្សាហកម្មនាំចេញទ្រង់ទ្រាយតូចផ្អែកទៅលើសំលៀកបំពាក់ កង្វះថវិកា និងកង្វះធនធានមនុស្ស ដោយសារតែសង្គ្រាមស៊ីវិល។ ជាពិសេស កង្វះខាតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសេដ្ឋកិច្ច និង ស្ថាប័នច្បាប់ ជាហេតុផលសំខាន់សំរាប់ការវិនិយោគផ្ទាល់បរទេស ដែលមានភាពមិនគ្រប់គ្រាន់នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

១៥.២.២ ពាណិជ្ជកម្មក្រៅប្រទេស

តំលៃពាណិជ្ជកម្ម ត្រូវបានកើនឡើងកំឡុងពេលឆ្នាំថ្មីៗនេះ ដោយតំលៃនាំចូលកើនរហូតដល់ ២.៥៤៨ លានដុល្លា និង តំលៃនាំចេញកើនរហូតដល់ ៣.០១៤ លានដុល្លា នៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥ ការកើនឡើងគួរឱ្យកត់សំគាល់មាន ៨០% និង ១២០% ពីឆ្នាំ២០០០។ ការនាំចេញសំលៀកបំពាក់ ត្រូវកើនខ្ពស់ និង ចំនួនលើសនៅក្នុងតុល្យភាពការចំណាយបានរាយការណ៍តាំងពីឆ្នាំ២០០៣។ ដូច្នេះហើយ ស្ថិតិដៃគូរពាណិជ្ជកម្មក្រៅប្រទេសទាំង១០ បញ្ជាក់ថា ស្ថិតិនៃគយកម្ពុជាជាទូទៅមានតម្លៃទាប ជាពិសេសសម្រាប់ការនាំចូល។ ការនាំចូលអាចលើសការនាំចេញនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា។

គយកម្ពុជា មានទីតាំងពិនិត្យបែបបទសំខាន់ៗចំនួន ៧កន្លែង ដូចជា នៅកំពង់ផែក្រុងភ្នំពេញ ផែស្ងួតភ្នំពេញ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ អាកាសយានដ្ឋានអន្តរជាតិភ្នំពេញ ព្រំដែនប៉ោយប៉ែត ព្រំដែនកោះកុង និង ទីតាំងពិនិត្យបែបបទពិសេសៗផ្សេងទៀត ដូចជានៅកំពង់ផែឯកជន ផែប្រេង និង ច្រកទ្វារព្រំដែនតូចៗផ្សេងទៀត។

ក្នុងចំណោមការនាំចូល និង នាំចេញទាំងអស់ នៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥ ដែលបានរាយការដោយគយកម្ពុជា ចំនួន ១.៦៣០.០០០ តោន ត្រូវប៉ាន់ស្មានថាបានដឹកជញ្ជូនតាមនាវាសមុទ្រសមុទ្រ ៧០០.០០០ តោន បានដឹកជញ្ជូនតាមនាវា

ផ្លូវទន្លេ ១៩.០០០ តោន បានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវអាកាស និង ១.៥០៥.០០០ ពាន់ បានដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់។ តាមម៉ូដដឹកជញ្ជូនវិញ ចំនួន ៤២% បានដឹកជញ្ជូនតាមនាវា ១៨% តាមផ្លូវទន្លេ ០.៥% តាមផ្លូវអាកាស ៣៩% តាមផ្លូវថ្នល់ និង ០% តាមផ្លូវដែក។

១៩.២.៣ សេវាកម្មនាវា

នាវាកុងតេន័រនៃក្រុមហ៊ុននាវាចំនួន ៦ បានចតនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥។ ចំនួនចូលចតរបស់នាវាមាន ១៩៧ ដង ដោយនាវារបស់ RCL ១៤៧ដង ដោយនាវារបស់ MCC ៥៥ដង ដោយនាវារបស់ ACL ៥០ដង ដោយនាវារបស់ HUB និង ២៥ដង ដោយនាវារបស់ COTS។ នាវាវេទនី ត្រូវបានចចារនៅហុងកុង ឬ សឹង្ហបុរី និងមិនកើតមាននៅកម្ពុជាទេ។ នាវាវេទន៏ដឹកបន្ត បានសំរេចធ្វើឡើងនៅក្នុងទំរង់មួយស្មុគ្រស្មាញ ដែលភ្ជាប់ទៅខ្សែដើម ។ តាមប្រភពពតិមានទីផ្សារដែលគួរទុកចិត្តបាន គេអាចសន្ធត់ថា នាវាវេទន៏សមុទ្រ បែប្រែលពី ៦០០-៦៥០ដុល្លា ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ២០ហ្វីត ពី ១.២០០-១.៣០០ដុល្លា ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត សម្រាប់ COC ចេញពីហុងកុងមកកាន់ក្រុងព្រះសីហនុ និង ២៥០-៣០០ដុល្លា ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ២០ហ្វីត និង ៥០០-៦០០ដុល្លា ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត សម្រាប់ SOC ចេញពីសឹង្ហបុរីមកកាន់ក្រុងព្រះសីហនុ។

ក្រុមហ៊ុននាវាចំនួន ៤ក្រុមហ៊ុន : Sovereign, China Shipping, GEMADEPT និង Song Dao បានដាក់នាវាកុងតេន័រតូចៗ សម្រាប់ផ្តល់សេវាកម្មដល់កំពង់ផែភ្នំពេញ។ ទំនិញកុងតេន័រ ភាគច្រើនជាវត្ថុធាតុនាំចូលពីសេវាកម្ម Intra Asia តាមទីក្រុងហូជីមិញ នឹងមានសេវានាំចេញសំលៀកបំពាក់ខ្លះៗ ដែលដឹកបន្តភ្ជាប់ខ្សែរដើម។ សេវាកម្មនេះទើបបានចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ២០០២ ហើយបរិមាណចរាចរណ៍ បានកើនឡើងជារៀងរាល់ឆ្នាំ។

អត្រានាវាវេទន៏នៃសេវាដឹកបន្តតាមផ្លូវទឹកទន្លេ ក៏ត្រូវបានចរចាគ្នាផងដែរនៅប្រទេសវៀតណាម ហុងកុង និងតៃវ៉ាន់ រវាងអ្នកផ្ញើទំនិញ និងអ្នកដឹក។ ហេតុនេះហើយ ប្រទេសកម្ពុជា បានស្ថិតនៅក្រៅការចរចានោះ។ ភ្នាក់ងារនៅកម្ពុជា គិតតែអំពីប្រតិបត្តិការកុងតេន័រ ហើយពុំមានការចាប់អារម្មណ៍លើទីផ្សារ ឬ ការលក់ឡើយ។ តាមប្រភពពតិមានទីផ្សារដែលអាចជឿជាក់បាន បញ្ជាក់ថា អត្រានាវាវេទន៏មាន ២៥០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត សម្រាប់កុងតេន័រទទេ និង ៥០០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត សម្រាប់កុងតេន័រផ្ទុកទំនិញ នៅក្នុងដំណើរមួយជើងរវាងភ្នំពេញ និងហូជីមិញ។

ភ្នាក់ងារនាវា ផ្តល់សេវាមិនសំរាប់តែប្រតិបត្តិការនាវាប៉ុណ្ណោះទេ ថែមទាំងផ្តល់នូវសកម្មភាពនៃការលក់ជំនួសមុខឱ្យម្ចាស់ អ្នកគ្រប់គ្រងនាវា និងប្រតិបត្តិករ ដែលហៅថា " ចាងហ្វាង "។ នៅក្នុងពេលដែលភ្នាក់ងារនាវាជាច្រើនត្រូវបានបង្កើតឡើងជាក្រុមហ៊ុនក្នុងស្រុក ដោយវិនិយោគពីក្រុមហ៊ុននាវាបរទេស សកម្មភាពភ្នាក់ងារសាខា ត្រូវត្រូវបានអនុញ្ញាតតែចំពោះកាំសាបប៉ុណ្ណោះ តាមអនុក្រឹត្យ ហើយភ្នាក់ងារទាំងនោះ អាចគ្រាន់តែបំពេញសកម្មភាពលក់ តែប៉ុណ្ណោះ។

១៥.២.៤ ប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ

កម្ពុជាបានចាប់ផ្តើមប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិនៅក្នុងឆ្នាំ១៩៩៣ ដើម្បីជំរុញឧស្សាហកម្មបញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវសមុទ្រដោយបង្កើននូវចំនួននាវាពាក់ទង់ជាតិកម្ពុជា។ ក្រុមហ៊ុនសាជីវកម្មនាវាចរណ៍កម្ពុជា (CCS) ត្រូវបានប្រើប្រាស់ដើម្បីចាត់ចែងអាជីវកម្មចុះបញ្ជីនាវា។ ចំនួននាវាពាក់ទង់ជាតិកម្ពុជា បានកើនឡើងតាមរយៈប្រព័ន្ធងាយស្រួលមួយដោយគ្មានបទប្បញ្ញត្តិរឹតត្បិតឡើយ។ ហេតុនោះ ចំនួននាវាឃាត់ដោយអនុស្សរណៈពិភពលោក បានកើនឡើងពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ ដោយសារការកើនចំនួននាវាក្រោមបទដ្ឋាន។ ក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីនាវាអន្តរជាតិកម្ពុជា (ISROC) បានទទួលការងារនេះការងារនេះពីក្រុមហ៊ុនសាជីវកម្មនាវាចរណ៍កម្ពុជានៅក្នុងឆ្នាំ២០០៣ ហើយអាជ្ញាធរទទួលខុសត្រូវនៅប្រទេសកម្ពុជា បានផ្លាស់ប្តូរពីក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន ទៅគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិកម្ពុជានៃស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី។

នៅក្នុងរយៈពេល ៣ឆ្នាំ ពីឆ្នាំ២០០៣ ដល់ឆ្នាំ២០០៥ អនុស្សរណៈតូក្យូ បានត្រួតពិនិត្យនាវាពាក់ទង់ជាតិកម្ពុជាចំនួន ៣១៧០គ្រឿង និងបានឃាត់ចំនួន៦២១គ្រឿង ស្មើនឹង ២០% នៃនាវាទាំងអស់ដែលបានត្រួតពិនិត្យ។ ចំនួននាវាពាក់ទង់ជាតិកម្ពុជា ត្រូវចាត់ទុកថា ជាចំនួនខ្ពស់បំផុត នៅក្នុងចំណោមនាវាទាំងឡាយ ដែលបានឃាត់ដោយអនុស្សរណៈតូក្យូ។ ការកាត់បន្ថយចំនួនឃាត់នាវា គឺជាបញ្ហាបន្ទាន់របស់សង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវាពិភពលោក។

១៥.២.៥ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិ

ប្រទេសកម្ពុជា បានផ្តល់សច្ចាប័នលើអនុសញ្ញាសំខាន់ៗចំនួន ១៧ ដែលពាក់ព័ន្ធនឹងសកម្មភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ។ អនុសញ្ញាអន្តរជាតិខាងក្រោមនេះ គួរត្រូវពិចារណា និងផ្តល់សច្ចាប័ន តាមពេលវេលាសមស្រប :

១. អនុសញ្ញាសហប្រជាជាតិស្តីពីច្បាប់សមុទ្រឆ្នាំ១៩៨២ (UNCLOS82)
២. អនុសញ្ញាឡុងដុងត៍ស្តីពីការបង្ការការបំពុលសមុទ្រដោយការចាក់សំណល់ និងសារធាតុផ្សេងៗទៅក្នុងសមុទ្រ ឆ្នាំ ១៩៧២ (LC72)
៣. អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីការរុករក និងសង្គ្រោះឆ្នាំ១៩៧៩ (SAR79)
៤. អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីបទដ្ឋាននៃការបណ្តុះបណ្តាល ការផ្តល់វិញ្ញាបនប័ត្រ និងការប្រចាំវេនបើកបរសម្រាប់នាវិកឆ្នាំ ១៩៩៥ (STCW95)
៥. អនុសញ្ញាស្តីពីការសំរួលចរាចរណ៍នាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ ឆ្នាំ១៩៦៥ (FAL65)
៦. អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីកុងតេន័រប្រកបដោយសុវត្ថិភាព ឆ្នាំ១៩៧២ (CSC72)
៧. អនុសញ្ញាអន្តរជាតិស្តីពីព្រំដែនសំណងសម្រាប់បណ្តឹងនាវាចរណ៍សមុទ្រ ឆ្នាំ១៩៧៦ (LLMC76)
៨. អនុសញ្ញាស្តីពីបទដ្ឋាននាវិកអប្បរមានៅក្នុងនាវាជំនួញ ឆ្នាំ១៩៧៦ (ILO Convention)។

ដំណាក់កាលបីសម្រាប់ការផ្តល់សច្ចាប័ន អាចប្រើប្រាស់បាននៅប្រទេសកម្ពុជា។ ដំណាក់កាលទី១ គឺ UNCLOS82, LC72, LLMC76 និងអនុសញ្ញាអង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិឆ្នាំ១៩៩៣ មានសារៈសំខាន់សម្រាប់

ប្រទេស។ ដំណាក់កាលទី២ ILO Convention និង FAL65 នឹងក្លាយជាការចាំបាច់។ ដំណាក់កាលទី៣ SAR79 និង SUE88 ត្រូវផ្តល់សច្ចាប័ន។

១៥.២.៦ នាវិក

ប្រទេសកម្ពុជា បានប្រើប្រាស់វិទ្យាស្ថានអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅមុនពេលជំលោះស៊ីវិល កើតឡើងទៅទៀត។ ប៉ុន្តែ វិទ្យាស្ថាននោះ បានត្រូវបិទដោយសារនយោបាយមិនបន្តឱ្យមានវិទ្យាស្ថានអប់រំ។ ចំនួននាវិកនៅប្រទេសកម្ពុជាបច្ចុប្បន្ន មានប្រមាណ ៥០០នាក់ នៅក្នុងពេលដែលចំនួនអ្នកនេសាទប៉ាន់ស្មាន មានប្រមាណ ៤.៥០០-៥.៥០០នាក់។

រដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា បានចាប់ផ្តើមផ្តល់បដ្ឋិលេខឱ្យនាវិកបរទេសបំរើការងារនៅលើនាវាពាក់ទង់ជាតិកម្ពុជា នៅក្រោមប្រព័ន្ធទទួលស្គាល់គ្នាទៅវិញទៅមកនៃវិញ្ញាបនប័ត្រសមត្ថភាពជំនាញ ជាមួយប្រទេសចំនួន ១១ នោះគឺ ប្រទេសហ្វីលីពីន ប្រទេសកូរ៉េខាងត្បូង ប្រទេសកូរ៉េខាងជើង ប្រទេសរុស្ស៊ី ប្រទេស អ៊ុយក្រែន ប្រទេសអេស្តូញ៉ា ប្រទេសអេស៊្បែប ប្រទេសរ៉ូម៉ានី ប្រទេសសឹង្ហបុរី ប្រទេសឡាទ្វីយ៉ា និងប្រទេសយ៉កយ៉ា។ ប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីនាវិក គួរត្រូវបង្កើត ព្រមទាំងប្រព័ន្ធបញ្ជាក់នាវិក។

១៥.២.៣ ការរុករក និងសង្គ្រោះ

ប្រព័ន្ធសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រនៅប្រទេសកម្ពុជា មិនទាន់បានបង្កើតឡើងនៅឡើយទេ។ កងទ័ពជើងទឹក កងទ័ពអាកាស ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងនគរបាលព្រំដែនទឹក កំពុងចាត់នូវវិធានការរៀង១ខ្លួនសម្រាប់ការរុករក និងសង្គ្រោះ។ តួនាទីនៃមជ្ឈមណ្ឌលសំរបសំរួលតំបន់ ធ្វើឡើងដោយកងទ័ពជើងទឹក និងកងទ័ពអាកាស។ ក្រុមរុករក និងសង្គ្រោះរបស់កងទ័ពជើងទឹក ធ្វើជាតំណាងប្រទេសនៅក្នុងអាស៊ាន។ ស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធឯទៀត១កំពុងធ្វើសហប្រតិបត្តិការសម្រាប់ការរុករក និងសង្គ្រោះ តាមរយៈការរៀបចំសេចក្តីព្រាងផែនការគ្រោះអាសន្នជាតិសម្រាប់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ។ នៅពេលណាដែលគណៈកម្មាធិការជាតិ ឬ ស្ថាប័នណាមួយ ត្រូវបានរៀបចំឡើង នោះក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ត្រូវដើរតួនាទីជាស្ថាប័នទំនាក់ទំនងសម្រាប់កិច្ចសហប្រតិបត្តិការក្នុងតំបន់។

១៥.២.៨. ការបង្កាការបំពុលសមុទ្រ

ប្រទេសកម្ពុជា បានផ្តល់សច្ចាប័នរួចហើយលើអនុញ្ញាអន្តរជាតិដែលពាក់ព័ន្ធនឹង MARPOL ហើយបច្ចុប្បន្ន កំពុងចាត់ចែងរៀបចំបណ្តាញអនុវត្តក្នុងស្រុក រួមទាំងផែនការគ្រោះអាសន្នទល់នឹងការកំពប់ប្រេងថ្នាក់ជាតិ និង មជ្ឈមណ្ឌលទប់ទល់នឹងការកំពប់ប្រេងថ្នាក់ជាតិ។ ប្រទេសកម្ពុជា បានចុះកិច្ចព្រមព្រៀងជាមួយប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាមដើម្បីការពារបរិស្ថានតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រនៃឈូងសមុទ្រថៃ នៅក្នុងទំរង់ជាសេចក្តីថ្លែងការរួមនៃប្រទេសកម្ពុជា ប្រទេសថៃ និងប្រទេសវៀតណាម ស្តីពីដៃគូភាពក្នុងការរៀបចំ និងទប់ទល់នឹងប្រេងកំពប់នៅក្នុងឈូងសមុទ្រ ថៃ នៅខែមករា ឆ្នាំ

២០០៦។ សេចក្តីថ្លែងការរួមនេះ ជាកិច្ចព្រមព្រៀងអន្តររដ្ឋបីស្តីពីការប្រយុទ្ធទល់នឹងប្រេងកំពប់។

ដើម្បីបំពេញនូវលក្ខខ័ណ្ឌនៃអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ស្តីពីកិច្ចសហប្រតិបត្តិការ ការរៀបចំ និងការទប់ទល់នឹងការបំពុលដោយប្រេង (OPRC) គប្បីប្រឹងប្រែងបង្កើតឡើងនូវមជ្ឈមណ្ឌលទប់ទល់នឹងប្រេងកំពប់ថ្នាក់ជាតិ ដើម្បីផ្តល់នូវទំរង់ការថ្នាក់ជាតិមួយសម្រាប់ទប់ទល់ទៅនឹងការកំពប់ប្រេង ការការពារធនធាននៃតំបន់ឆ្នេរនៃកម្ពុជាដោយផ្តល់យន្តការទប់ទល់ដោយសំរបសំរួលសំរាប់ប្រយុទ្ធនឹងប្រេងកំពប់ប្រើប្រាស់ធនធានរួមគ្នារបស់រដ្ឋាភិបាល និង វិស័យឯកជន។

១៩.២.៩ កំពង់ផែកម្ពុជា

កំពង់ផែភ្នំពេញ និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ជាកំពង់ផែអន្តរជាតិធំៗពីរ ដែលបំពេញមុខជាច្រកកំពង់ផែថ្នាក់ជាតិ។ កំពង់ផែទាំងពីរ មានស្ថានភាពជាកំពង់ផែស្វ័យត ដោយយោងតាមអនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើតកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និង កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ ដែលបានប្រកាសឱ្យប្រើនៅខែកក្កដា ឆ្នាំ១៩៩៨។

ផ្អែកតាមនយោបាយបើកចំហច្រកសមុទ្ររបស់រដ្ឋាភិបាល ការអភិវឌ្ឍនៃកំពង់ផែឯកជននានា បានទទួលការយល់ព្រម ហើយកំពង់ផែស្រែអំបិលបានបើកនៅឆ្នាំ២០០៣ និងកំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុងបានបើកនៅឆ្នាំ២០០៤។ កំពង់ផែប្រេងចំនួនពីរ បានកសាងឡើងដោយក្រុមហ៊ុនប្រេងឯកជននៅភាគឧត្តរនៃកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលបានជំនួសកំពង់ផែប្រេងរបស់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ។

ក្រៅពីកំពង់ផែស្វយ័ត និងកំពង់ផែឯជន មានកំពង់ផែមូលដ្ឋាន ដែលបានកសាងឡើងនៅដោយអាជ្ញាធរខេត្ត-ក្រុង ភាគច្រើននៅក្នុងទសវត្សឆ្នាំ១៩៧០។ ការិយាល័យខេត្ត-ក្រុង និងនាយកដ្ឋានផ្លូវទឹក ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ជាអ្នកទទួលខុសត្រូវចំពោះការសាងសង់ និងថែរក្សានូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផែទាំងនេះ។ បើទោះជាយ៉ាងនេះក៏ដោយ ក៏មិនមានរបាយការណ៍ណាមួយអំពីការសាងសង់កំពង់ផែមូលដ្ឋាន ចាប់ពីឆ្នាំ១៩៩០មក។ កំពង់ផែជាច្រើន សម្រាប់នាវានេសាទ មាននៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែស្ទឹងហាវ ហើយដែលពុំមានការយល់ព្រមជាផ្លូវការ សម្រាប់ការសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផែទាំងនោះឡើយ។

១៩.២.១០ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ជាកំពង់ផែសមុទ្រជំរៅជ្រៅតែមួយគត់នៅតាមឆ្នេរសមុទ្រនៃប្រទេសកម្ពុជា។ ជំរៅនៃប្រឡាយចូលមាន ១០ម។ កំពង់ផែនេះ ស្ថិតនៅចំងាយ ២៣០គ.ម ពីទីក្រុងភ្នំពេញ និងចំណតកុងតេន័រប្រវែង ៤០០ម ដោយមានជំរៅទឹកសងខាង ៩ម ដែលគួរត្រូវជីករហូតដល់ជំរៅ ១១ម នៅពេលអនាគត ឱ្យទៅជាប្រឡាយចូល។

បរិមាណកុងតេន័រនៅឆ្នាំ២០០៦ មាន ២៣១.០០០ TEU។ បរិមាណទំនិញសរុបមាន ១.៩៨៧.០០០ត ហើយប្រាក់ចំណូលប្រតិបត្តិការ មាន ២១ លាន USD នៅឆ្នាំ២០០៦។ ប្រាក់ចំណូលសុទ្ធក្រោយពីការបង់អាកររួច មានចំនួន ៨៧៣.០០០ USD នៅឆ្នាំ២០០៦ ។ ចំនួនសរុបនៃនិយោជិត មាន ១.០៨០នាក់ គិតត្រឹមខែមករា ឆ្នាំ២០០៧។

១៥.២.១១ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ

កំពង់ផែភ្នំពេញ ស្ថិតនៅតាមដងទន្លេសាប ប្រមាណ ៣,៥គ.ម ពីចំណុចប្រសប់ទន្លេមេគង្គ។ ចំងាយទៅព្រំដែនវៀតណាម មានប្រវែង ១១០គ.ម និងទៅច្រកចុងទន្លេគួទាវនៅវៀតណាម មានប្រវែង ៣៣០គ.ម។

កំរិតទឹកអប្បរមានៅកំពង់ផែមានប្រមាណ ៥,២ម លើផែនទីទិន្នន័យ (LWL) ហើយចំណុចដែលមានជំរៅទឹករាក់នៅតាមទន្លេមេគង្គ មានប្រមាណ ៤,០ - ៤,៥ម ។ ភាពខុសគ្នានៅក្នុងកំរិតទឹក រវាងរដូវប្រាំង និងរដូវវស្សា មានប្រមាណ ៩ម។ ទំហំអតិបរមារបស់នាវា ដែលអាចធ្វើនាវាចរណ៍បាន មានប្រមាណ ២.០០០ត (dwt) នៅរដូវប្រាំង។ កំពង់ផែភ្នំពេញ បានលើកដាក់ទំនិញចំនួន ៣៨.២៣៣ TEU នៅឆ្នាំ ២០០៦។ បរិមាណទំនិញសរុបមាន ៧៣៧.៥០០ត និងប្រាក់ចំណូលប្រតិបត្តិការមាន ៣,៤លាន USD នៅឆ្នាំ២០០៥។ ប្រាក់ចំណូលសុទ្ធក្រោយការបង់អាករួច មានចំនួន ៣៨០.០០០USD នៅឆ្នាំ២០០៥ ។ ចំនួនសរុបនៃនិយោជិត មាន ៤៥៨នាក់ គិតត្រឹមខែមករា ឆ្នាំ២០០៧។

១៥.២.១២ កំពង់ផែឯកជន

កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង ស្ថិតនៅក្នុងភូមិកោះពស់ ស្រុកស្រែអំបិល ខេត្តកោះកុង និងមានចំងាយ ៧៥គ.ម ពីក្រុងព្រះសីហនុ និង ១៨៥គ.ម ពីទីក្រុងភ្នំពេញ។ ការសាងសង់កំពង់ផែនេះ បានចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ២០០៣ និង ចាប់ផ្តើមប្រើប្រាស់នៅខែសីហា ឆ្នាំ២០០៤។ ប្រវែងចំណតសរុបមាន ១.១១១ម ដែលមានទទឹងប្រវែង ២០០ម និង ជំរៅទឹកមាន ៥,៥ម និងប្រហែលជាស្ថិតនៅលើផែនទីទិន្នន័យ ។

គយ កាំសាប អន្តោប្រវេសន៍ និងកាំកុងត្រូល មានការិយាល័យរបស់ខ្លួននៅកំពង់ផែនោះ។ ទំនិញសំខាន់ៗមានស៊ីម៉ង់ត៍ ផ្លែឈើ ស្ករស និងផលិតផលចំណីអាហារ និងទំនិញធម្មតាផងទៀតៗ។ ស្ថិតិនៃទំនិញ ដែលបានលើកដាក់ពុំមានពតិមានឡើយ ដោយសារកង្វះខាត នៃបទប្បញ្ញត្តិ ស្ថិតិកំពង់ផែស្តីពីកំពង់ផែឯកជន។

កំពង់ផែស្រែអំបិល ស្ថិតនៅភូមិរណ្តៅជ័រ ស្រុកស្រែអំបិល ខេត្តកោះកុង និងស្ថិតនៅចំងាយ ១០០គ.ម ពីទីក្រុងព្រះសីហនុ និងប្រមាណ ១៦០គ.ម ពីទីក្រុងភ្នំពេញ។ ការសាងសង់កំពង់ផែនេះ បានចាប់ផ្តើមនៅឆ្នាំ២០០១ និងបានបើកឱ្យប្រើប្រាស់នៅឆ្នាំ២០០៣ ដោយក្រុមហ៊ុនពាណិជ្ជកម្ម MDH ។

កំពង់ផែនេះ ស្ថិតនៅតាមបណ្តោយ ប្រឡាយដែលមានប្រវែងប្រហែល ១២គ.ម ពីលំហសមុទ្រ។ ប្រវែងចំណតសរុប មាន ៥០០ម និងជំរៅទឹក មាន ៥ម ដែលជាជំរៅរាក់ជាងនៅក្នុងផែនទីទិន្នន័យ។ ទូក/នាវាដែលមានចំណុះត្រឹម ១៨០ត ប៉ុណ្ណោះ អាចធ្វើដំណើរតាមប្រឡាយនេះបាន។ ការិយាល័យនៃស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ មានគយ កាំសាប អន្តោប្រវេសន៍ និងកាំកុងត្រូល។

១៥.២.១៣ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៅក្នុងកម្ពុជា

គ្រោង/ប្រព័ន្ធតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស បានរំលេចឡើងនៅឆ្នាំ២០០៥ ហើយបេក្ខជនចំនួន ១៤ បានចុះបញ្ជីនៅក្នុងក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា។ ភាគច្រើននៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស បានគ្រោងធ្វើឡើងនៅជិតព្រំដែនជាមួយប្រទេសវៀត

ណាម ឬ ប្រទេសថៃ ឬ នៅជិតតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ ដែលសមស្របសម្រាប់ឧស្សាហកម្មនាំចេញ។ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចចំនួន ៦ ត្រូវបានគ្រោងឡើងនៅជុំវិញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ប៉ុន្តែក្នុងចំណោមនោះ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសខ្លះ នឹងត្រូវគ្រោងឡើងដោយពុំមានការសិក្សាឡើយ។ គិតត្រឹមខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៧ មានតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសតែមួយគត់ គឺតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស Manhattan បានចាប់ផ្តើមដំណើរការ។

តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ កំពុងគ្រោងធ្វើឡើងដោយកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ហើយការសិក្សាលទ្ធភាពកំពុងដំណើរការ។ តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនេះ ត្រូវគ្រោងធ្វើឡើងទុកជាផ្នែកមួយនៃកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងមានបុព្វសិទ្ធិពេញលេញលើទីតាំងនោះ។ កុងតេន័រនាំចេញពី និងកុងតេន័រនាំចូលមកតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសនៃកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវលើកដាក់ត្រឹមជាកុងតេន័រ នៅក្នុងទីលានដាក់កុងតេន័ររបស់កំពង់ផែ។

១៩.២.១៤ ការអភិវឌ្ឍនៃកំពង់ផែសមុទ្រជំរៅជ្រៅនៅហូជីមិញ និងឡាមចាបាង

ប្រទេសកម្ពុជា ស្ថិតនៅចន្លោះកំពង់ផែធំៗពីរ គឺកំពង់ផែឡាមចាបាងនៅក្នុងប្រទេសថៃ និងកំពង់ផែហូជីមិញនៅក្នុងប្រទេសវៀតណាម។ បន្ថែមលើនេះ កំពង់ផែកុងតេន័សមុទ្រជំរៅជ្រៅថ្មីមួយ នៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះ កំពុងសាងសង់នៅក្នុងតំបន់កៃម៉េបទីវ៉ៃនៅឆ្នេរសមុទ្រភាគអគ្នេយ៍នៃទីក្រុងហូជីមិញ និង នឹងត្រូវដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់នៅក្រោយឆ្នាំ២០០៩។ កំពង់ផែនេះ ត្រូវគ្រោងសង់ឡើង ដើម្បីទទួលនាវាកុងតេន័រខ្សែមេអាមេរិកខាងត្បូង និងអឺរ៉ុប នឹងត្រូវបានផ្តល់សេវាសម្រាប់ចូលទៅកាន់កំពង់ផែនោះ ក្រោយការបញ្ចប់ការសាងសង់ហើយ។ ការកែលំអផ្លូវជាតិលេខ១ ក៏កំពុងអនុវត្តក្រោមជំនួយអន្តរជាតិ ហេតុនេះ ទំនិញនាំចូល និងទំនិញនាំចេញរបស់ប្រទេសកម្ពុជា អាចនឹងត្រូវបែងចែកទៅកាន់កំពង់ផែថ្មីនេះសម្រាប់ដឹកតាមនាវា។

១៩.២.១៥ បញ្ហា និង កិច្ចការវិស័យនាវាចរណ៍

បញ្ហាខាងក្រោមនេះ ត្រូវបានរកឃើញនៅក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រកម្ពុជា :

ការដឹកបញ្ជូនទំនិញតាមនាវា

១. ការធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុទៅជាស្ថានការណ៍ច្រកទ្វារ

២. ការបង្កើនកំពង់ផែភ្នំពេញអនុញ្ញាតដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រពីក្រុងហូជីមិញ

៣. គ្មានសហគ្រាសកម្ពុជាសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនកុតេន័រ

៤. ឧស្សាហកម្មនីមួយៗ (អ្នកដឹកជញ្ជូន/អ្នកទទួល) គ្មានច្រកផ្ទាល់ទៅកាន់ក្រុមហ៊ុននាវា

៥. បង្កើតការដឹកជញ្ជូនផលិតផលប្រេងសំរេច និង ទំនិញចាក់ធារ ដែលគួរទុកចិត្តបាន

នីតិវិធីពាណិជ្ជកម្ម

៦. ការត្រួតពិនិត្យទ្វេរដងនៅព្រំដែន ដោយគយ និង កាំកុងត្រូល

៧. ការអនុវត្តនៃប្រព័ន្ធថ្មីគ្រប់គ្រងហានិភ័យកម្ពុជា ដោយក្រុមសំរបសំរួលអន្តរ-ស្ថាប័ន (IIFG) នៅក្នុងប្រព័ន្ធ សន្តិសុខកំពង់ផែ

៨. ការកសាងក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង ការកសាងបទប្បញ្ញត្តិសុវត្ថិភាពនាវា

៩. ការផ្តល់សច្ចាប័នអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ

ការចុះបញ្ជីនាវា

១០. ការចុះបញ្ជីនាវា មិនត្រូវបានប្រតិបត្តិ និងអធិការកិច្ចនាវា មិនត្រូវបានប្រតិបត្តិ

១១. ការចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និងកង្វះខាតអង្គភាពអនុវត្ត

ការអនុវត្ត

១២. ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ

១៣. ការរុករក និង សង្គ្រោះ

១៤. ការបង្ការការបំពុលដោយប្រេង

នាវិក

១៥. ពុំមានកំណត់ហេតុនៃចំនួននាវិកកម្ពុជា

១៦. ពុំមានប្រព័ន្ធចុះបញ្ជី និង ការផ្តល់វិញ្ញាបនប័ត្រប្រកបដោយប្រសិទ្ធភាព សម្រាប់នាវិកកម្ពុជា

១៧. ស្ថាប័នបណ្តុះបណ្តាលនាវិក កង្វះខាតឋបនីយភណ្ឌបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងស្របតាម STCW

១៨. ការបណ្តុះកម្មករនាវា ។

១៥.២.១៦ បញ្ហាវិស័យកំពង់ផែ

បញ្ហាខាងក្រោមនេះ ត្រូវបានរកឃើញនៅតាមកំពង់ផែ និង អភិបាលកិច្ចកំពង់ផែ នៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា :

កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ

១. ការទាក់ទាញនាវាកុងតេន័រ

២. ផលិតភាពទាប នៅក្នុងប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ

៣. ពេលវេលារង់ចាំយូរនៃរថយន្តដឹក នៅខាងមុខច្រកទ្វារ

៤. ការត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខមិនគ្រប់គ្រាន់នៃកុងតេន័រនាំចេញ និង នាំចូល

៥. កង្វះខាតទីធ្លាសម្រាប់ទំនិញចាក់ធារ និង ទំនិញគំរោង

៦. កង្វះខាតទីលានអ្នកដំណើរជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ

៧. ប្រភេទផ្សេងៗនៃថ្លៃ ដែលបានដាក់លើការនាំចេញ និង ការនាំចូល

កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ

៨. កំណើនឆាប់រហ័សនៃទំនិញកុងតេន័រ

៩. ភាពចាំបាច់ សម្រាប់ការជីកថែរក្សាប្រឡាយ

១០. ផលិតភាពទាបនៅក្នុងការលើកដាក់កុងតេន័រ

១១. ខ្វះខាតផ្ទៃទីធ្លា និង ផែស្ងួត

១២. ដំណើរកកស្ទះផ្លូវជិតកំពង់ផែ

កំពង់ផែឯកជន និង កំពង់ផែសាធារណ:

១៣. ការអភិវឌ្ឍន៏កំពង់ផែឯកជនត្រូវការបំពេញបច្ចេកទេស និង លក្ខខ័ណ្ឌបរិស្ថាន

១៤. ការប្រកួតប្រជែងសមភាពរវាងកំពង់ផែសាធារណ និង កំពង់ផែឯកជន

១៥. ខ្វះខាតការត្រួតពិនិត្យលើកំពង់ផែឯកជន

នីតិវិធីកំពង់ផែ

១៦. ការយឺតយ៉ាវក្នុងការរៀបចំច្បាប់/បទប្បញ្ញត្តិក្នុងស្រុក ស្តីពីសន្តិសុខកំពង់ផែ

១៧. កង្វះខាតក្របខ័ណ្ឌ សម្រាប់សំរួលនីតិវិធីកំពង់ផែ

រដ្ឋបាលកិច្ចកំពង់ផែ

១៨. ភាពចាំបាច់ សម្រាប់នយោបាយកំពង់ផែជាតិ ដែលស្របនឹងការអភិវឌ្ឍដីធ្លី និង នយោបាយអភិវឌ្ឍន៏សេដ្ឋកិច្ចជាតិ

១៩. កង្វះខាតពតិមាន/ទិន្នន័យស្តីពីសកម្មភាពកំពង់ផែនៅទូទាំងប្រទេស ។

១៥.២.១៧ ការព្យាករណ៍អំពីសេចក្តីត្រូវការ

ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ បានព្យាករអំពីអត្រាកំណើនផលិតផលក្នុងស្រុក ដែលមាន ៦%ក្នុងមួយឆ្នាំនៅក្នុងឆ្នាំ២០០៩-២០១០ មាន៦,៩%ក្នុងមួយឆ្នាំនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៤-២០១៥ និងមាន៧,៨%ក្នុងមួយឆ្នាំនៅក្នុងឆ្នាំ២០១៩-២០២០។ ការសិក្សានេះ អនុលោមតាមការព្យាករណ៍របស់ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ ដែលបញ្ជាក់ថា អត្រាកំណើនផលិតផលក្នុងស្រុកប្រចាំឆ្នាំ បានឡើងដល់ ១៧,៧% នៅក្នុងឆ្នាំ២០០៥។ ផ្អែកតាមអត្រាកំណើននេះ ការសិក្សានេះ ប៉ាន់ស្មានអំពីសេចក្តីត្រូវការសម្រាប់ទំនិញកុងតេន័រតាមផ្លូវសមុទ្រទាំងអស់របស់កម្ពុជា។ សេចក្តីត្រូវការអនាគត ត្រូវបែងចែកទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែហ្វូជីមិញ ដោយប្រើប្រាស់គំរូ Logit (Logit Model)។ ទំហំនៃទំនិញកុងតេន័រទៅហ្វូជីមិញ ត្រូវបែងចែងទៅតាមការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេ និងផ្លូវថ្នល់ ដោយប្រើប្រាស់តាមគំរូដដែលនេះ។ ទំហំនៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមផ្លូវទន្លេ ដូចគ្នានឹងបរិមាណទំនិញប្រចាំឆ្នាំ នៃកំពង់ផែភ្នំពេញ។

ការទាយទុកកុងតេន័រចូលក្នុងឆ្នាំ២០១០ និង ២០២០ (TEUs)

ឆ្នាំ / ករណី	២០០៥	២០០៦	២០១០ ទាប - ខ្ពស់	២០២០ ទាប - ខ្ពស់
កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ	២១១.១៤១	២៣១.០៣៦	២៧០.០០០ - ៣៤៥.០០០	៤៧៩.០០០ - ១.១២៤.០០០
កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ	៣០.២៨១	៣៨.២៣៣	៤៣.០០០ - ៧៤.០០០	១១២.០០០ - ៣៩៣.០០០
ផ្លូវជាតិលេខ ១	-	-	៩.០០០ - ១៥.០០០	៤៨.០០០ - ១៦៩.០០០
សរុប	២៤១.៤២២	២៦៩.២៦៩	៣៤៥.០០០ - ៤១០.០០០	៧៩៩.០០០ - ១.៤០៥.០០០

ក្រៅពីទំនិញកុងតេន័រ ការសិក្សានេះ ប៉ាន់ស្មានអំពីសេចក្ដីត្រូវការអនាគតសម្រាប់ទំនិញចាក់ធារ ទំនិញរាយ និងទំនិញចាក់ធាររាវ។ ការប្រើប្រាស់ស៊ីម៉ងត៍ នឹងកើនឡើងដោយស្របតាមកំណើនផលិតផលក្នុងស្រុក។ ដោយសារតែរោងចក្រផលិតស៊ីម៉ងត៍ថ្មី នឹងមានសមត្ថភាពរហូតដល់ ២លានតោន ក្នុងមួយឆ្នាំ ស៊ីម៉ង់ត៍ដែលត្រូវលើកដាក់នៅកំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នឹងមិនកើនឡើងទៀតទេ នៅឆ្នាំ២០២០។ ប៉ុន្តែ បើទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ការនាំចូលនូវធ្យូងថ្ម នឹងត្រូវកើនឡើងសម្រាប់ប្រើប្រាស់នៅក្នុងឆ្នាំ២០២០។ ឈើបន្ទះ និងកុំផ្លាកកេនឹងត្រូវផលិតនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជា នៅក្នុងឆ្នាំ២០១០ ហេតុនេះ ការនាំចេញនឹងកើនឡើងនៅ ក្នុងឆ្នាំ២០២០។ អ្នកធ្វើដំណើរកំសាន្តជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ នឹងត្រូវសង្ឃឹមថាកើនឡើងគួរកត់សំគាល់ និងសន្មត់ថា កើនឡើងដល់កំរិតជាក់លាក់ណាមួយ។

១៥.២.១៨ សោហ៊ុយកំពង់ផែ

សោហ៊ុយចំណាយកំពង់ផែនៃនាវាធម្មតា ដែលចូលនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មានប្រមាណជា ៤២.៥០០USD បើជានាវាកុងតេន័រដែលមានចំណុះ ៩.៨០០GRT និងដែលផ្ទុកកុងតេន័របាន ៣០០TEU និងផ្ទេរកុងតេន័របាន ៣០០TEU។ សោហ៊ុយចំណាយនៅកំពង់ផែឡាមចាបាង គឺ៣០.៧០០USD និង នៅកំពង់ផែហូជីមិញ គឺ ៣១.៥០០USD ចំពោះនាវាខាងលើ។ សោហ៊ុយចំណាយ ដែលបង់ដោយប្រតិបត្តិករនាវា មានប្រមាណជា ៧១ USD ក្នុងមួយ TEU នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ៥៣ USD ក្នុងមួយ TEU នៅកំពង់ផែហូជិមិញ និង ៥១ USD ក្នុងមួយ TEU នៅកំពង់ផែឡាមចាបាង។ សោហ៊ុយចំណាយ មានថ្លៃកំពង់ផែ ថ្លៃកណ្ដាធារកិច្ច ថ្លៃសេវាសណ្ដោង ថ្លៃទីចំណត ថ្លៃចលនាចេញចូលទីចំណត ថ្លៃឈ្នួលលើកដាក់កុងតេន័រ ថ្លៃភ្នាក់ងារនាវា និងថ្លៃឯទៀតៗដែលពាក់ព័ន្ធនឹងនាវា ដែលបង់ដោយក្រុមហ៊ុននាវា។

១៥.២.១៩ ប្រាក់ចំណាយដឹកជញ្ជូនក្នុងស្រុក

ដោយសន្មត់ថា រោងចក្រផលិតតាំងនៅទីក្រុងភ្នំពេញ នាំចេញនូវកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត ដាក់សំលៀកបំពាក់ ដែលមានតម្លៃ ១០០.០០០ USD នោះថ្លៃឈ្នួលតាម FOB ដែលត្រូវបង់ដោយអ្នកផ្ញើទំនិញកម្ពុជា ត្រូវប៉ាន់ស្មានចំនួនប្រមាណ ៦២០ USD ទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និង ២៦០ USD ទៅកំពង់ផែភ្នំពេញ ដែលក្នុងនោះ ១០០ USD ជាថ្លៃឈ្នួល

អង្កេតរបស់កាំកុងត្រូល។ ថ្លៃឈ្នួលដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅទីក្រុងហូជីមិញ មានចំនួនប្រមាណ ៦០០-៦៥០ USD ក្នុងមួយប្រអប់ រួមទាំងថ្លៃឈ្នួលលើកឡើង និងលើកចុះចំនួន ៦០ USD (កុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត) នៅបារិត។ ប៉ុន្តែ ត្រូវបង់ថ្លៃចំណាយក្រៅផ្លូវការនៅព្រំដែន ចំនួនប្រមាណ ១៥០ ទៅ ១៨០ USD នៅខាងវៀតណាម និង ២៥០-២៨០ USD នៅខាងកម្ពុជា។ អត្រាថ្លៃ នៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទន្លេរវាង ទីក្រុងភ្នំពេញ និងហូជីមិញ មានប្រមាណ ៥០០ USD សម្រាប់កុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត។ ចំណាយក្រៅផ្លូវការ ក៏ត្រូវបង់ ផងដែរនៅព្រំដែន ប៉ុន្តែ ត្រូវដោយស្រាយដោយក្រុមហ៊ុននាវា។

១៩.២.២០ អត្រាថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ

កំពង់ផែឡាមចាបាង នៅប្រទេសថៃ បានទទួលកុងតេន័ររហូតដល់ ៣,៨លាន TEU នៅឆ្នាំ២០០៥ ហើយកំពង់ផែហូជីមិញ បានទទួលកុងតេន័ររហូតដល់ ១,៩ TEU។ នៅក្នុងពេល ដែលកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ បានទទួលកុងតេន័រ ២៣០.០០០ TEU នៅក្នុងឆ្នាំ ២០០៦ កំពង់ផែនេះ នៅតែជាកំពង់ផែសម្រាប់ការដឹកបន្ត ហើយអត្រាថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ នៅតែខ្ពស់ជាងអត្រាថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រនៅកំពង់ផែឡាមចាបាង និងកំពង់ផែហូជីមិញ។ អត្រាថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រនាពេលថ្មីៗនៃកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត ពីក្រុងព្រះសីហនុទៅកាន់ឆ្នេរសមុទ្រ ខាងលិចរបស់សហរដ្ឋអាមេរិក មានប្រមាណ ២.៦០០ USD ប៉ុន្តែពីទីក្រុងហូជីមិញ មានត្រឹម ២.០០០ USD ហើយពីកំពង់ផែឡាមចាបាង មានត្រឹម ២.១០០ USD ប៉ុណ្ណោះ។

ដោយការពិចារណាលើការចំណាយដឹកជញ្ជូនទាំងអស់ ពីរោងចក្រផលិតនៅក្នុងទីក្រុងភ្នំពេញទៅកាន់កំពង់ផែណាមួយនៃឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងលិចរបស់សហរដ្ឋអាមេរិក ការចំណាយសរុបតាមកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ខ្ពស់ជាងការចំណាយនៅកំពង់ផែហូជីមិញ។ នៅក្នុងករណីនៃការនាំចូលកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត អ្នកទទួលទំនិញ ត្រូវបង់ថ្លៃឈ្នួលម៉ាស៊ីនស្កែនចំនួន ៨០ USD។ ថ្លៃឈ្នួលផ្លូវលើផ្លូវជាតិលេខ៤ និងថ្លៃឈ្នួលម៉ាស៊ីនស្កែន ធ្វើឱ្យកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មានការប្រកួតប្រជែងខ្សោយ។

១៩.២.២១ ការចុះបញ្ជីនាវា និងការត្រួតពិនិត្យនាវា

ការកែលំអនៅក្នុងប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ចាំបាច់ត្រូវធ្វើឡើងដើម្បីបំពេញតាមបទដ្ឋានពិភពលោក។ ប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវបានស្នើសុំឱ្យរិតបន្តឹងការត្រួតពិនិត្យលើក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីនាវា និងសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវា ដែលពាក់ព័ន្ធ។ ការគ្រប់គ្រងផ្នែកបច្ចេកទេសដែលមានលក្ខណៈជាប្រព័ន្ធ នឹងត្រូវធ្វើឡើងដើម្បីត្រួតពិនិត្យឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាពលើក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីនាវា និងសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវាដែលពាក់ព័ន្ធនានា។ ក្រសួងសាធារណការ និង ដឹកជញ្ជូន ត្រូវមានរដ្ឋបាលបច្ចេកទេសនៃការចុះបញ្ជីនាវា ដោយសហការជាមួយគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិកម្ពុជានៃទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី។

អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច អាចប្រមូលនូវកំណត់ត្រាត្រួតពិនិត្យទាំងអស់ និងបង្ហាញនូវប្រព័ន្ធមួយសមស្រប ដើម្បី

បញ្ជាក់ និង រក្សាកំណត់ត្រាទាំងនោះ។ របាយការណ៍បន្ថែម ត្រូវចាត់ទុកជាកាតព្វកិច្ច នៅពេលណាដែលពតិមានអំពីការឃាត់នាវា ផ្ញើមកពីអង្គការនៃអនុស្សរណៈពិភពលោក។ របាយការណ៍ ត្រូវមាននូវវិធានការទប់ស្កាត់នានាចំពោះនាវាដែលបានឃាត់នោះ ដែលអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវបញ្ជាក់ និងយល់ព្រម ។ អាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ច ត្រូវផ្តល់ការណែនាំយ៉ាងតឹងរ៉ឹងចំពោះក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីនាវារបស់ខ្លួន និងសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវាដែលពាក់ព័ន្ធ រួមទាំងទិសដៅប្រចាំឆ្នាំ ដើម្បីកាត់បន្ថយចំនួននៃការឃាត់នាវា។ ការកែប្រែនៃប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ក៏មានលក្ខណៈចាំបាច់ផងដែរនៅក្នុងពេលអនាគត។

១៩.២.២២ ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ

ការអភិវឌ្ឍធនធានមនុស្ស នៅក្នុងវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ គឺជាបញ្ហាអាទិភាពនៅប្រទេស កម្ពុជា។ ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ បានទើបតែចាប់ផ្តើមនៅឯមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ ដែលស្ថិតនៅកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញពីឆ្នាំ២០០៦មក។ ប៉ុន្តែ វាជាការលំបាកណាស់ ក្នុងការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងចាំបាច់នានា នៅមជ្ឈមណ្ឌលនេះ ដោយសារកង្វះខាតឋបនីយភណ្ឌ និងឧបករណ៍សំភារៈ ដែលស្របតាមបទដ្ឋានអន្តរជាតិ។ ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលលើវិស័យកំពង់ផែ មិនទាន់បានអនុវត្តតាមរបៀបអចិន្ត្រៃយ៍ នៅឡើយទេ។

ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ ជាការចាំបាច់ ដើម្បីធានាថា ប្រទេសកម្ពុជា រក្សាបាននូវបញ្ជីសក្នុងអនុសញ្ញា STCW ដែលនឹងត្រូវទទួលការពិនិត្យឡើងវិញនៅឆ្នាំ២០១០។ នៅពេលដែលពុំមានឋបនីយភណ្ឌ និងឧបករណ៍សំភារៈសម្រាប់អនុវត្តការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនៅប្រទេសកម្ពុជា នោះនឹងចាំបាច់ត្រូវប្រើប្រាស់ការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនៅសកលវិទ្យាល័យនាវាចរណ៍សមុទ្រវៀតណាមនៅក្នុងពេលបច្ចុប្បន្ននេះ។ ការបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែង នឹងត្រូវកំណត់នៅក្នុងអនុសញ្ញា STCW។

១៩.២.២៣ ការត្រួតពិនិត្យនាវានៅតាមកំពង់ផែ

ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយរដ្ឋកំពង់ផែ ជាការត្រួតពិនិត្យនាវាបរទេស នៅតាមកំពង់ផែនានា ដើម្បីពិនិត្យឱ្យឃើញថា លក្ខខ័ណ្ឌ និងឧបករណ៍របស់នាវា អនុវត្តតាមបទប្បញ្ញត្តិអន្តរជាតិ និងថានាវានោះ បានគ្រប់គ្រងដោយនាវិក និងធ្វើប្រតិបត្តិការដោយស្របតាមគោលការណ៍នៃបទប្បញ្ញត្តិទាំងនេះ។ ការត្រួតពិនិត្យនេះ មានគោលបំណង ដើម្បីជាបង្អែកសម្រាប់ការអនុវត្តកាតព្វកិច្ចរដ្ឋក្នុងនាមជាម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា។ ប៉ុន្តែ បទពិសោធន៍ បានបញ្ជាក់ថា ការត្រួតពិនិត្យនេះ អាចធ្វើឡើងទៅបានប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ប្រសិនបើ បានរៀបចំនៅក្នុងមូលដ្ឋានតំបន់ និងបានសំរបសំរួលយ៉ាងជិតស្និត។

បើទោះជាយ៉ាងណាក៏ដោយ ក៏ការត្រួតពិនិត្យនាវាដោយពុំមានការចាំបាច់ អាចពន្យាពេលការចេញដំណើររបស់នាវា និងកាត់បន្ថយការចូលរបស់នាវាបានឡើយ។ គប្បីប្រឹងប្រែងយ៉ាងណា ដើម្បីត្រួតពិនិត្យដោយរដ្ឋក្នុងនាមជាម្ចាស់សញ្ជាតិនាវាលើនាវាដែលបានចុះបញ្ជីសញ្ជាតិខ្មែរ និងកាត់បន្ថយការឃាត់នាវាសញ្ជាតិខ្មែរ។

១៥.២.២៤ សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងការបង្ការបំពុលសមុទ្រ

ប្រទេសកម្ពុជា មិនទាន់បានផ្ដល់សច្ចាប័នលើអនុសញ្ញា SAR នៅឡើយទេ ដោយសារកង្វះខាតនៃការរៀបចំសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ។ ដោយសារតែប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនង បំពេញតួនាទីដ៏សំខាន់នៅក្នុងការធានាឱ្យមានសុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ នោះទើបការបង្កើតនៃមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងថ្នាក់តំបន់ ដែលបំពេញនូវលក្ខខ័ណ្ឌ GMDSS នៃអនុសញ្ញា SAR និងលក្ខខ័ណ្ឌទាំងឡាយនៅក្នុងករណីនៃគ្រោះថ្នាក់កំពប់ប្រេង និងករណីបន្ទាន់ឯទៀត១ ត្រូវជាការចាំបាច់។ មជ្ឈមណ្ឌលនេះ នឹងក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលពតិមានទូទៅ និងទំនាក់ទំនងសម្រាប់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ ការបង្ការបំពុលសមុទ្រ និងការរុករក និងសង្គ្រោះ។ ដោយសារតែប្រវែងឆ្នេរសមុទ្រកម្ពុជា មានត្រឹម ៤៣៥គ.ម មជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងប្រកបដោយសមត្ថភាពតែមួយគត់ នឹងត្រូវគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់កិច្ចការទាំងអស់ខាងលើ។

១៥.២.២៥ នយោបាយកំពង់ផែជាតិ

គោលនយោបាយមូលដ្ឋានគ្រោងឡើងនូវគោលដៅនៃវិសយកំពង់ផែកម្ពុជាគឺជាបញ្ហាចំបងបំផុតនៅក្នុងវិស័យកំពង់ផែ។ គោលការណ៍កំពង់ផែជាតិ ត្រូវបង្កើតដោយផ្អែកលើគំនិតមូលដ្ឋានដែលមានបួនប្រការ :

១. វិភាគទានចំពោះការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រ និង ការធ្វើឱ្យសំរេចបាននូវការបំពេញអាយុជីវិតជាតិ

២. គាំទ្រការវិនិយោគឧស្សាហកម្មថ្មី និង ការជំរុញសកម្មភាពឧស្សាហកម្ម

៣. ជំរុញការអភិវឌ្ឍជាតិដែលមានលំនឹងល្អរួមបញ្ចូលការអភិរក្សបរិស្ថានតាមរយៈធ្វើឱ្យការប្រើប្រាស់នៃសក្តានុពលតំបន់នីមួយ១

៤. ធ្វើការប្រើប្រាស់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពនូវធនធាន ដែលលមានកំរិត។

ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងភាពប្រកួតប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិនៃកំពង់ផែកម្ពុជា និង នៅក្នុងខណៈសំរេចកំណើនសេដ្ឋកិច្ច និង ការអភិវឌ្ឍដ៏ថ្មីនៃកម្ពុជា វាជាការចាំបាច់សម្រាប់វិស័យកំពង់ផែនៃកម្ពុជា ដើម្បីកំណត់នូវគោលដៅឱ្យបានច្បាស់លាស់។ គោលនយោបាយជាតិ ត្រូវមានគោលបំណង :

១. ពង្រឹងមុខងាររបស់កំពង់ផែ ជាមជ្ឈមណ្ឌលសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មកម្ពុជា

២. ផ្ដល់សេវាកម្មកំពង់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព

៣. អភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ដែលគាំពារដល់ការអភិវឌ្ឍជាតិ និងតំបន់

៤. ធានាសុវត្ថិភាព និងសន្តិសុខកំពង់ផែ និងអភិរក្សបរិស្ថាន

៥. គោរពតាមទស្សនទាននៃការគ្រប់គ្រងតំបន់ឆ្នេរ

៦. ធានានូវវិនិយោគដ៏ល្អ និងប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព នៅក្នុងការអភិវឌ្ឍផែ

៧. ដៃគូភាពសាធារណៈ និងឯកជន

៨. ការអភិវឌ្ឍជាយុទ្ធសាស្ត្រលើកំពង់ផែសំខាន់១ ។

១៥.២.២៦ ប្រតិបត្តិការទីលានប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

ទីលានកុងតេន័រថ្មីដែលមានប្រព័ន្ធកុំព្យូទ័រសម្រាប់ប្រតិបត្តិការទីលាន នឹងបើកប្រើពេញលេញនៅក្នុងឆ្នាំ២០០៩។ ដើម្បីធ្វើប្រតិបត្តិការប្រកដោយប្រសិទ្ធិភាពលើទីលានថ្មីនោះ ចាំបាច់ត្រូវបង្កើតឡើងនូវប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការថ្មី និង បង្កើនកំរិតមុខជំនាញរបស់បុគ្គលិកទាំងអស់ តាមរយៈការបណ្តុះបណ្តាលបច្ចេកទេស នៅក្នុងវគ្គដំបូង។

សកម្មភាពជំរុញកំពង់ផែ មានសារៈសំខាន់ណាស់ ដើម្បីពង្រឹងការទំនាក់ទំនងជាមួយក្រុមហ៊ុននាវា។ ប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិច ជាវិធានការមួយប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ដើម្បីកែលំអផលិតភាពកំពង់ផែ និងកាត់បន្ថយដំណើរការឯកសារដែលមានភាពស្មុគ្រស្មាញ។ ការផ្តល់នូវសម្បទាននៃប្រតិបត្តិការទីលាន ឱ្យទៅប្រតិបត្តិករទីលានឯកជនទាំងឡាយ អាចជាមធ្យោបាយ ដើម្បីប្រើប្រាស់ទីលានកុងតេន័ររបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ប៉ុន្តែ ត្រូវពិនិត្យដោយប្រុងប្រយ័ត្នអំពីសម្បទាន ឬ កិច្ចសន្យាជួល ដែលអាចកែលំអផលិតភាពរបស់កំពង់ផែ បង្កើនបរិមាណទំនិញ និងជំរុញឱ្យនាវាចូលច្រើន ឬ បង្កើនប្រាក់ចំណូលដុលរបស់កំពង់ផែ ។

១៥.២.២៧ ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនៅពេលអនាគត

ដោយយល់ឃើញថា កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវបន្តបំពេញតួនាទីនាំមុខជាកំពង់ផែសមុទ្រជំរៅជ្រៅតែមួយគត់នៅប្រទេសកម្ពុជា នោះការអភិវឌ្ឍដ៏ពិតប្រាកដនៃកំពង់ផែនេះ មានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់ពាណិជ្ជកម្ម និងឧស្សាហកម្មកម្ពុជា។ គេក៏បានសង្ឃឹមយ៉ាងមុតមាំថា កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នឹងអភិវឌ្ឍ/ផ្តល់នូវតំបន់ឧស្សាហកម្ម ដែលអាចចូលទៅកាន់កំពង់ផែដោយងាយស្រួល និងជំរុញឱ្យមានទីតាំងនៃឧស្សាហកម្មគោលដៅនាំចេញ។

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ចាំបាច់ត្រូវ :

១. លើកកំពស់មុខងារជាកំពង់ផែកុងតេន័រ

២. ធ្វើឱ្យស្របនឹងកំណើនការលើកដាក់ទំនិញកុងតេន័រ

៣. ធ្វើឱ្យសម្រេចនូវប្រតិបត្តិការប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ដើម្បីទទួលយកនូវនាវាកុងតេន័រធំៗ

៤. បង្កើនសមត្ថភាពលើកដាក់ទំនិញចាក់ធារ សម្រាប់ធ្យូងថ្ម ឈើបន្ទះ កុំផ្លាកកេ ស្រូវសាឡី និងរថយន្ត

៥. ផ្តល់នូវបរិក្ខារបរិយាកាសសម្រាប់មូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង

៦. កែលំអមុខងារទីលានអ្នកដំណើរ

៧. អភិវឌ្ឍតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ដោយផ្សារភ្ជាប់នឹងទីលានកុងតេន័រ

៨. រៀបចំពង្រីកទៅអនាគតនូវតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស

៩. លើកកំពស់ការដឹកជញ្ជូនទៅកាន់តំបន់ឆ្ងាយៗដាច់ស្រយាល តាមផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវរថភ្លើង។

ដោយស្របតាមសេចក្តីត្រូវការដូចមានរៀបរាប់នៅខាងលើនេះ ការអភិវឌ្ឍនៅពេលអនាគតនៃកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវមាននូវបរិក្ខារបរិយាកាសដែលបានរៀបរាប់ខាងលើនោះ។

ប្រភេទបំបនីយភណ្ឌ	ផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី	ផែនការរយៈពេលវែង/មធ្យម
កុងតេន័	ទីលានកុងតេន័រ (-១១ម) ប្រព័ន្ធទីលាន និងឧបករណ៍លើកដាក់ទំនិញ	ទីលានកុងតេន័រ (-១២ ទៅ -១៤ម)
ចាក់ធារ	ទីលានគោលបំណងចំរុះ (-៥ ទៅ-៧ម) ទីលានសម្រាប់ទំនិញ និងមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង	ទីលានចាក់ធារ (-១២ម)
អ្នកដំណើរ	-	ទីលានអ្នកដំណើរ (-៩ម)
តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស	ទីលានកុងតេន័រសម្រាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ច្រកផ្លូវការទៅកាន់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស	តំបន់ពង្រីកបន្ថែម
ការដឹកជញ្ជូនទៅកាន់តំបន់ឆ្ងាយដាច់ស្រយាលផ្សេងៗ	កន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេស ច្រកចូលទៅកាន់ទីលានរថភ្លើង ប្រព័ន្ធសន្តិសុខកំពង់ផែ	-

ដោយពិចារណាលើតំណាក់កាលផែនការ សម្រាប់ការកែលំអកំពង់ផែ និងការពង្រីកកំពង់ផែនៅពេលអានាគត ផែនការអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលវែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ត្រូវបានលើកឡើង ដូចមានបង្ហាញជូននៅក្នុងរូប ១២.២.២ ។ គំនូសព្រាង និងប្លង់លំអិតនៃទីលាននេះ ត្រូវសម្រេចដោយផ្អែកលើសេចក្តីត្រូវការអនាគត សម្រាប់ទំនិញចាក់ធារ និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស លក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិ ការប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន និងលទ្ធភាពផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ។

តំបន់នៅផ្នែកខាងក្នុង និង ខាងក្រៅនៃរនាំងបាំងទឹកសមុទ្រ ភាគខាងជើងកំពង់ផែ ត្រូវអភិវឌ្ឍន៍ទៅជាតំបន់ពង្រីកសំរាប់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ចំណតនាវាផ្ទុករួមមានទាំងមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង។ តំបន់ទឹកគ្រប់គ្រាន់នៅខាងមុខផែនេសាទ និង ច្រកចូលសំរាប់ទូកនេសាទត្រូវបានធានា។

មុខងារកំពង់ផែកុងតេន័រ ត្រូវបានពង្រឹងស្ថិតនៅក្នុងផែនការបន្តបន្ទាប់ផ្អែកលើតំរូវការនាពេលអនាគតនៃទំនិញកុងតេន័រ។ ចំណតកុងតេន័រដោយមានប្រវែង ៤០០ម៉ែត្រ ត្រូវបានសាងសង់នៅក្នុងដំណាក់កាលទី១។ នៅក្នុងដំណាក់ទី២ ចំណតសំរាប់គោលបំណងទូទៅនឹងត្រូវបានសាងសង់នៅខាងក្នុងរនាំងបាំងទឹកភាគខាងលិចកំពង់ផែ ដែលនឹងត្រូវប្រើប្រាស់សំរាប់ទំនិញផ្ទុកនៅក្នុងដំណាក់កាលរយៈពេលខ្លី និង នឹងផ្លាស់ប្តូរទៅការប្រើប្រាស់កុងតេន័រ នៅក្នុងពេលអនាគត។ នៅក្នុងដំណាក់ទី៣ ចំណតកុងតេន័រទឹកជ្រៅអាចត្រូវបានអភិវឌ្ឍន៍នៅខាងក្រៅរនាំងបាំងទឹកភាគខាងលិចកំពង់ផែ។

តំបន់ទីដែលផែចាស់ស្ថិតនៅមានសមរម្យសំរាប់ចំណតអ្នកដំណើរ។ ចាប់តាំងពីផែចាស់ត្រូវការស្ថាបនាឡើងវិញ

នៅក្នុងពេលវេលាណាមួយ ផែអ្នកដំណើរថ្មីអាចជំនួសដោយផែចាស់ ។ ទីកន្លែងដែលបានគ្រោងទុកនៃភាគខាងកើតកំពង់ផែ មានផលប្រយោជន៍សំរាប់ទីកន្លែងនៃកំពង់ផែទឹកជ្រៅថ្មី ប៉ុន្តែមានការខូចខាតផលប្រយោជន៍នៃដែនដីខាងក្នុងចង្អៀត និង ផ្លូវគ្មានផ្លូវតភ្ជាប់ ។

១៥.២.២៨ ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែក្រុងភ្នំពេញ

មុខងាររបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ ត្រូវលើកកំពស់ តាមរយៈការពង្រីកជាអតិបរមានូវទីតាំងដែលមានប្រយោជន៍របស់កំពង់ផែនេះ នៅទីក្រុងភ្នំពេញ និងការយកឈ្នះលើគុណវិបត្តិទាំងឡាយនៃការកកស្ទះចរាចរណ៍ និង វិវាទជាមួយនឹងសកម្មភាពទីក្រុង ។

វាជាការលំបាក ដើម្បីរកទីតាំងគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែនេះនៅក្នុង និងនៅជិតតំបន់បច្ចុប្បន្ន នៃទីក្រុងភ្នំពេញ ហេតុនេះហើយ ទីលានថ្មី នៅតំបន់ថ្មី គួរត្រូវកសាងឡើងដោយពិចារណាលើលក្ខខ័ណ្ឌនានានៃផ្លូវទន្លេជំរៅទឹក ស្ថេរភាពបាតទន្លេ ការហូរច្រស់ច្រាំងទន្លេ ច្រកចូលទៅកាន់ផ្លូវជាតិលេខ១ ច្រកចូលទៅកាន់ទីក្រុងភ្នំពេញចំងាយទៅកាន់ព្រំដែនរវាងវៀតណាម លក្ខខ័ណ្ឌនៃតំបន់ដែលត្រូវសាងសង់ ការប្រើប្រាស់ដីនៅតំបន់ជុំវិញ និងលក្ខខ័ណ្ឌបរិស្ថាន។ ការសិក្សាអំពីលទ្ធភាពនៅតំបន់ថ្មី ត្រូវបានសង្ឃឹមថានឹងធ្វើឡើងជាបន្ទាន់ ។

១៥.២.២៨ ការវិភាគសក្តានុពលនៃទីតាំងកំពង់ផែសមុទ្រ

សក្តានុពលនៃទីតាំងកំពង់ផែសមុទ្រ បានប៉ាន់ប្រមាណតាមវិធីវិភាគប្រៀបធៀប។ ស្ថានភាពនៃការប្រៀបធៀបនីមួយៗ ត្រូវបានលើកយកមកវិភាគ ដោយផ្អែកលើទស្សនៈអំពីលក្ខខ័ណ្ឌធម្មជាតិ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមានស្រាប់ចង្កោមសេដ្ឋកិច្ចនៅក្នុងការប្រៀបធៀបចំងាយ៤គ.មម្តងៗ ។

សក្តានុពលនៃការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ត្រូវបានវាយតម្លៃ ដោយផ្អែកលើលទ្ធភាពនៃការសាងសង់ចំណត ដែលមានជំរៅទឹករហូតដល់១២ម ចំងាយពីឧទ្យានជាតិ លក្ខខ័ណ្ឌនៃព្រៃកោងកាងតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ ខ្សាច់តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ ទិសដៅខ្យល់បក់សំខាន់ៗ ច្រកចូលទៅកាន់ផ្លូវសំខាន់ៗ និង ទីតាំងនៃទីលានកុងតេន័របច្ចុប្បន្ន ។

តំបន់សក្តានុពលខ្ពស់បំផុត សម្រាប់ទីលានកុងតេន័រជំរៅទឹកជ្រៅ និងទីលានចាក់ធារ គឺជាតំបន់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ តំបន់សក្តានុពលបន្ទាប់ទៀតៗ គឺតំបន់គ្រោងទុកភាគខាងកើតកំពង់ផែ ទីលានប្រេងបច្ចុប្បន្ន និងតំបន់ជាប់ៗនោះ។ ចំពោះសកម្មភាពនាវាតំបន់ឆ្នេរ តំបន់ដែលទំនងអាចជ្រើសរើសបាន ស្ថិតនៅតាមបណ្តោយឆ្នេរសមុទ្រដ៏ធំល្វឹងល្វើយ។ តំបន់កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង និងតំបន់កំពង់ផែស្ទឹងហាវដែលបានគ្រោងទុកហើយ មានសក្តានុពលទាបសម្រាប់ជាកំពង់ផែសមុទ្រជំរៅជ្រៅ ។

១៥.៣ អនុសាសន៍

១៥.៣.១ បញ្ហាអាទិភាព

បញ្ហា និងវិធានការ/កិច្ចការ សម្រាប់ផែនការសកម្មភាពរយៈពេលខ្លី ត្រូវបានជ្រើសរើសយកក្នុងចំណោមបញ្ហាទាំងអស់ ដែលមានចុះឈ្មោះនៅក្នុងផែនការរយៈពេលវែង។ ការជ្រើសរើសបញ្ហាអាទិភាព បានផ្អែកលើទស្សនៈ នៃការពង្រឹងភាពប្រកួតប្រជែងនៃសេវាកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងការគោរពតាមប្រព័ន្ធនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិ។ បញ្ហា និងវិធានការ/កិច្ចការ ត្រូវបានចុះឈ្មោះខាងក្រោម :

បញ្ហា	វិធានការ/កិច្ចការ
១. ការលើកកំពស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ទៅជាច្រកកំពង់ផែសំខាន់មួយ	១.១ បង្កើនសេវាកម្មទៀងទាត់ និងពង្រឹងទំនាក់ទំនងជាមួយនឹងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស ។ ១.២ កែលំអការគ្រប់គ្រង និងទីលានកុងតេន័រ ១.៣ កសាងទីលាន និងទីចំណតចំរុះ ១.៤ ជំរុញការប្រើប្រាស់ផែស្ងួត ១.៥ កាត់បន្ថយឱ្យនៅទាបបំផុតនូវសន្តិសុខកំពង់ផែដែលដាក់លើអ្នកផ្ញើទំនិញ និង អ្នកទទួលទំនិញ
២. ការលើកកំពស់សមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័ររបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ	២.១ កសាងទីលានកុងតេន័រថ្មី និងកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេស ២.២ កែលំអឱ្យមានភាពងាយស្រួលនៃការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រតាមទន្លេមេគង្គ ។
៣. ការកែលំអការត្រួតពិនិត្យកាតព្វកិច្ចរដ្ឋក្នុងនាមជាម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា	៣. ការកែលំអរដ្ឋបាលកិច្ចចុះបញ្ជីនាវា និងការត្រួតពិនិត្យនាវា
៤. ការអប់រំ និងបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ	៤. បង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ
៥. សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ	៥. កែលំអប្រព័ន្ធសម្រាប់សុវត្ថិភាពនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងតំបន់ឆ្នេរ
៦. សន្តិសុខកំពង់ផែ	៦. កែលំអបណ្តាញ និងការគ្រប់គ្រងសន្តិសុខកំពង់ផែ
៧. ការពង្រឹងរដ្ឋបាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ	៧. អនុម័តក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបង្កើតបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ
៨. ការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ និងបណ្តាញប្រតិបត្តិការ	៨. បង្កើតនយោបាយកំពង់ជាតិ ច្បាប់កំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលកិច្ចលើការអភិវឌ្ឍ និងគ្រប់គ្រងកំពង់ផែឯកជន
៩. ការកែលំអអង្គការចាត់តាំងកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍សមុទ្រ	៩. កែលំអអង្គការចាត់តាំងនៃរដ្ឋបាលកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងប្រតិបត្តិការ

១៥.៣.២ ការបង្កើតឱ្យមានភាពផ្សេងគ្នាច្រើននៃសេវាកម្មទៀងទាត់ និងការទំនាក់ទំនងជិតស្និតជាមួយតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ គួរធ្វើការប្រឹងប្រែងយ៉ាងខ្លាំង ដើម្បីទាក់ទាញក្រុមនាវាច្រើន តាមរយៈការលើកកំពស់ភាពប្រកួតប្រជែងជាលក្ខណៈអន្តរជាតិរបស់ខ្លួន ក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការលើសកម្មភាពតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។ ដោយសារតែកំពង់ផែឡាមចាបាង មានក្រុមនាវាវិលជុំរហូតដល់ ៦៥ខ្សែជុំ ដែលទំនាក់ទំនងជាមួយនឹងកំពង់ផែសហរដ្ឋអាមេរិក អឺរ៉ុប និងកំពង់ផែសំខាន់ៗជាច្រើនទៀតនៅអាស៊ី ហេតុនេះជាការសំខាន់ ត្រូវទាក់ទាញក្រុមនាវាទាំងនេះមួយចំនួន ដើម្បីចូលកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ប្រសិនបើកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ មានទំនិញកុងតេន័រគ្រប់គ្រាន់សំរាប់ក្រុមនាវាវិល ជុំណាមួយ និងអាចបានផ្តល់នូវថ្លៃឈ្នួលកំពង់ផែថោកជាង នោះនឹងជាការទាក់ទាញឱ្យនាវាចូលបន្ថែមទៀតនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។

ការកត់សំគាល់លើកំពង់ផែជិតខាង ជាពិសេសកំពង់ផែហូជីមិញ និងកំពង់ផែឡាមចាបាង បញ្ជាក់អំពីចំណុចខ្សោយនៃកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដើម្បីក្លាយជាច្រកទ្វារមួយ។ ជាពិសេស ថ្លៃឈ្នួលកំពង់ផែ ត្រូវចំណាយសោហ៊ុយច្រើនហួសពេក ដែលមិនអាចទាក់ទាញក្រុមនាវាថ្មីៗសំរាប់ទំនិញនៃតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស។ ហេតុនេះ ការលើកទឹកចិត្តពិសេសខ្លះៗ ត្រូវតែពិចារណា ចំពោះសេវាកម្មនាវាទៀងទាត់ជាគោលដៅសំរាប់ការទាក់ទាញ។

១៥.៣.៣ ការកែលំអការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ

គប្បីត្រូវពិនិត្យដោយប្រុងប្រយ័ត្នលើប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការទីលានកុងតេន័រ ដោយការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយ RCL, MMC និងអ្នកប្រើប្រាស់សំខាន់ៗឯទៀត នៅមុនពេលលទ្ធកម្ម។ ការបណ្តុះបណ្តាលបន្ថែម ត្រូវការជាបន្ទាន់ សម្រាប់ប្រតិបត្តិករដងយោង រថយន្តលើកដាក់ ប្រតិបត្តិការច្រកចេញចូល ការធ្វើផែនការទីធ្លា ការធ្វើផែនការស្តុក និងកិច្ចការឯទៀតៗនៅក្នុងទីធ្លាកុងតេន័រ។

សេវាច្រកចេញចូលតែមួយ ក៏មានសារៈសំខាន់ផងដែរ ដើម្បីកែលំអនីតិវិធីនាំចេញ និងនាំចូល។ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ គួរផ្តល់នូវសេវាច្រកចេញចូលតែមួយ ដោយសហការជាមួយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចពាក់ព័ន្ធ តាមរយៈប្រព័ន្ធផ្លាស់ប្តូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិច។ នៅក្នុងពេល ដែលការត្រួតពិនិត្យទំនិញកុងតេន័រនាំចេញរបស់គយ ជាធម្មតាធ្វើនៅរោងចក្រផលិត ហើយកុងតេន័រដែលបានបិទតែមហើយ ត្រូវនាំទៅកាន់កំពង់ផែនោះ នោះ សេវាផ្លាស់ទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិច និងសេវាច្រកចេញចូលតែមួយ ដែលធ្វើឡើងដោយគយ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ កាំកុងត្រូល កាំសាប ចត្តាឡីស័ក និងអន្តោប្រវេសន៍ នឹងត្រូវបង្ហាញឱ្យតាមពេលវេលាសមស្រប។

ការបញ្ចូលប្រតិបត្តិករទីលានឯកជន នឹងជាការចាំបាច់ សម្រាប់ទីលានថ្មីៗ ដែលត្រូវកសាងឡើងទន្ទឹមនឹងការលូតលាស់របស់កំពង់ផែ។ ការបង្កើតឡើងនូវក្រុមហ៊ុនចំរុះជាមួយប្រតិបត្តិករទីលានអន្តរជាតិ ក៏អាចមានប្រសិទ្ធិភាពផងដែរ។ ដោយសារតែប្រតិបត្តិការទីលាន មានគុណសម្បត្តិផង និងគុណវិបត្តិផង នោះការបញ្ចូលប្រតិបត្តិករទីលានឯកជនទៅក្នុងទីលានកុងតេន័បច្ចុប្បន្ន ត្រូវពិនិត្យដោយប្រុងប្រយ័ត្ន ដោយផ្អែកលើទស្សនៈនៃដែនអនុវត្តជាទូទៅ និងតាមរយៈ

ការពិភាក្សាគ្នា ដើម្បីបង្កើតឡើងនូវនយោបាយកំពង់ផែជាតិ។ កាលៈទេសៈជុំវិញកំពង់ផែកុងតេន័រអន្តរជាតិបានប្រែប្រួលយ៉ាងឆាប់រហ័ស និង វាមានភាពចាំបាច់ សម្រាប់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ យកចិត្តទុកដាក់ចំពោះចលនាបែបនេះ និងចាត់វិធានការគ្រប់គ្រាន់តាមពេលវេលា។

១៩.៣.៤ ការកសាងទីចំណត និងទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង

ដើម្បីតំរូវតាមសេចក្តីត្រូវការ សម្រាប់ការលើកដាក់ទំនិញចាក់ធារ និងទំនិញគ្រោងទុក ចាំបាច់ត្រូវទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង សម្រាប់ធ្យូងថ្ម ឈើបន្ទះ កុំផ្លាកកេ ស្រូវសាឡី រថយន្ត និងទំនិញផ្សេងទៀត។ ទីលាននេះ អាចប្រើប្រាស់បានសម្រាប់ការពង្រីកជាទីលានកុងតេន័របច្ចុប្បន្ន នៅក្នុងពេលអនាគត ហើយទីលាននាវាចាក់ធារ អាចត្រូវលើកទៅកាន់កន្លែងផ្សេងទៀត។

ទីលានប្រើប្រាស់ច្រើនយ៉ាង នឹងត្រូវសាងសង់ឡើងនៅចន្លោះរវាងទីចំណតទូទៅ និងរនាំងបាំងទឹកភាគខាងលិចដែលមានជំរៅទឹក ៥-៧ម។ ប្រសិនបើបាតសមុទ្រនៃអាងនេះ មានថ្មនៅផ្នែកខាងលើរាកជាងជំរៅ ៧ម នោះវាជាការលំបាកក្នុងការជីកអាងនោះ។ ហេតុនេះហើយ ការសិក្សាដោយការខួងមើល ត្រូវបានផ្តល់ជា អនុសាសន៍ដោយទទូច ដើម្បីធ្វើឡើងនៅដំណាក់កាលបន្ទាន់ណាមួយដែលអាចធ្វើទៅបានរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ទីចំណត និងទីធ្លាថ្មី នឹងត្រូវដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ សម្រាប់ទំនិញចាក់ធារ និងទំនិញគ្រោងទុកនៃមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង។

១៩.៣.៥ ការកសាងកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេស

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ស្ថិតនៅចំងាយ ២៣០គ.ម ពីទីក្រុងភ្នំពេញ។ ការចំណាយដឹកជញ្ជូនទៅមកកំពង់ផែនេះជាបន្ទុកធ្ងន់ធ្ងរ ចំពោះអ្នកផ្ញើទំនិញ និងអ្នកទទួលទំនិញ។ នៅក្នុងករណីដែល កន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេសឡាតក្រាបាងដើរតួនាទីដ៏សំខាន់សម្រាប់កំពង់ផែឡាមចាបាង នោះកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេសនៅភ្នំពេញ អាចជំរុញការប្រើប្រាស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ តាមរយៈការកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក។ ប្រសិនបើ ការស្តារឡើងវិញនៃផ្លូវរថភ្លើងចប់ នោះការដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងរវាងកន្លែងស្តុកកុងតេន័រក្នុងប្រទេស និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នឹងផ្តល់នូវសេវាទៀងទាត់លើការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រ។ បើទោះជាយ៉ាងនេះក្តី ក៏ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ នឹងមានចំណែកធំឡើង។ ក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោក ព្រោះថាសមត្ថភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើង នៅមានកំរិតដោយសារមានផ្លូវរថភ្លើងតែមួយខ្សែ។

១៩.៣.៦ ការបង់ថ្លៃសន្តិសុខកំពង់ផែ

ការបង់ថ្លៃសន្តិសុខកំពង់ផែ ត្រូវបានធ្វើរួចហើយនៅកំពង់ផែមួយចំនួននៅអឺរ៉ុប និងសហរដ្ឋអាមេរិក ដើម្បីថែរក្សាប្រព័ន្ធសន្តិសុខរបស់គេ។ ក្នុងមួយកុងតេន័រ កំពង់ផែខ្លះនៅអឺរ៉ុបមួយចំនួន កំរិតយកពី៥ ទៅ ៩ អឺរ៉ូ កំពង់ផែខ្លះនៅសហរដ្ឋអាមេរិក យកថ្លៃ ២ USD កំពង់ផែខ្លះនៅកាណាដា យកថ្លៃ ១,៧៥ ដុល្លាកាណាដា កំពង់ផែខ្លះនៅម៉ិចស៊ិកូ

យកថ្លៃ ១០ USD ដែលក្នុងពេលនេះ ចិនបានយកថ្លៃជាបណ្ដោះអាសន្ន ២០ Yuan សម្រាប់កុងតេន័រ ទំហំ២០ហ្វីត និង ៣០ Yuan សម្រាប់កុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត ។

ដោយសារគេយកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុយកថ្លៃ ៤០ USD ក្នុងកុងមួយតេន័រទំហំ២០ហ្វីត និង ៨០ USD ក្នុងមួយកុងតេន័រទំហំ៤០ហ្វីត ការយកថ្លៃនោះ ជាបន្ទុកធ្ងន់ធ្ងរចំពោះអ្នកទទួលទំនិញកម្ពុជា ។ នៅពេលណាដែលប្រព័ន្ធកាំរស្មីអ៊ិចថ្មីត្រូវយកមកប្រើប្រាស់ នោះគួរកាត់បន្ថយថ្លៃទាំងនេះ រហូតដល់កំរិតជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ។

១៥.៣.៧ ការកសាងទីលានកុងតេន័រថ្មីនៅតំបន់ទីក្រុងភ្នំពេញ

ការវិភាគលើការព្យាករណ៍ ទស្សន៍ទាយថា បរិមាណទំនិញនៅកំពង់ផែភ្នំពេញ មានប្រមាណ ៤៣.០០០-៧៤.០០០ TEU នៅក្នុងឆ្នាំ២០១០ និង ១១២.០០០-៣៩៣.០០០ TEU នៅក្នុងឆ្នាំ២០២០ ។ ដោយសារតែចំណតបច្ចុប្បន្នប្រវែង៣០០ម មានទីធ្លាតូចចង្អៀត និងមិនអាចលើកដាក់ទំនិញទំហំធំបាន នោះចាំបាច់ត្រូវមានទីលានថ្មីនៅក្នុងពេលអនាគតដ៏ខ្លីខាងមុខនេះ ។ ទីតាំងនៃទីលានថ្មី អាចស្ថិតនៅភាគខាងក្រោមខ្សែទឹកទីក្រុងភ្នំពេញ និងត្រូវស្ថិតនៅជិតផ្លូវជាតិលេខ១ ដើម្បីចេញចូលដោយស្រួលទៅទីក្រុងភ្នំពេញ ។

ដោយសារតែផែនការនៃទីលានថ្មីនេះ មិនទាន់បានរៀបចំនៅឡើយ គប្បីត្រូវធ្វើផែនការ និងការសិក្សាលទ្ធភាពតាមភាពងាយស្រួលបន្ទាន់ណាមួយរបស់កំពង់ផែភ្នំពេញ ។ ដោយសារតែទំនងជាត្រូវឱ្យមានការចូលរួមវិនិយោគឯកជននៅក្នុងទីលានថ្មីនោះ ផែនការជាមូលដ្ឋាន នឹងត្រូវរៀបចំឡើងសម្រាប់ការអនុញ្ញាតឱ្យចូលរួមនោះ ដែលរួមមានទាំងទីតាំងប៉ាន់ស្មាន ទំហំនៃទីចំណត និងទីលាន បរិមាណទំនិញទស្សន៍ទាយប្រចាំឆ្នាំ ការថែរក្សាប្រឡាយ និងលក្ខខ័ណ្ឌនៃសម្បទាន ។

១៥.៣.៨ ការកែលំអការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រតាមទន្លេមេគង្គ

ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេ ត្រូវប្រឈមនឹងបែបបទ/អាជ្ញាធរមួយចំនួននៅព្រំដែន ដូចជាការផ្លាស់ប្តូរកណ្តៅការមន្ត្រីគយ និងនគរបាលអន្តោប្រវេសន៍ ។ ដំណើរការធ្វើបែបបទ មានរយៈពេលប្រមាណ ២ម៉ោង និងរាំងស្ទះដល់ប្រសិទ្ធភាពនៃការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកទន្លេ ។ ម៉ោងធ្វើការ ចាប់ពីម៉ោង ៧ព្រឹក ទៅម៉ោង ៥ល្ងាច ។ ប្រសិនបើនាវាមកដល់ក្រោយម៉ោង ៥ល្ងាច នាវាត្រូវរង់ចាំរហូតដល់ព្រឹកបន្ទាប់ ដើម្បីបំពេញបែបបទនោះ លើកលែងតែចំពោះទូកដឹកអ្នកដំណើរ ។

ផ្អែកតាមសេចក្តីព្រាងពិធីសារដើម្បីអនុវត្តកិច្ចព្រមព្រៀងហាណូយឆ្នាំ១៩៩៨ គេនឹងពិភាក្សាគ្នាដើម្បីលុបបំបាត់នូវការបញ្ឈប់នៅព្រំដែននោះ និងត្រូវបំពេញបែបបទត្រឹមតែនៅវង់តាវ ឬ ត្រឹមតែនៅកំពង់ផែគោលដៅប៉ុណ្ណោះ ។ ហេតុនេះហើយ បែបបទដែលបានសំរួលនោះ នឹងនាំឱ្យមានការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព តាមទន្លេមេគង្គ ។ ការចចារលើសេចក្តីព្រាងពិធីសារនេះ សង្ឃឹមថានឹងត្រូវបញ្ចប់នៅឆ្នាំ២០០៧ នេះ ។

១៥.៣.៩ ការកែលំអការចុះបញ្ជីនាវា និងការត្រួតពិនិត្យនាវា

ការត្រួតពិនិត្យដោយរដ្ឋជាម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា ជាកាតព្វកិច្ចរបស់រដ្ឋាភិបាល ដែលបានបញ្ញត្តដោយអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ SOLAS និង MARPOL ។ ប្រទេសកម្ពុជា ត្រូវបានស្នើសុំឱ្យកំណត់យកអាទិភាពទី១ ដើម្បីកែលំអស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃប្រព័ន្ធចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ និងកាត់បន្ថយនូវអត្រាឃាត់នាវានៃនាវាដែលបានចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិខ្មែរ ។

វិធានការដែលចាំបាច់នានា រួមមាន :

១. រៀបចំយុទ្ធសាស្ត្រ ដើម្បីអនុវត្តការត្រួតពិនិត្យដោយរដ្ឋជាម្ចាស់សញ្ជាតិនាវា ដោយសហការជាមួយក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងគណៈកម្មាធិការជាតិគ្រប់គ្រងការចុះបញ្ជីនាវាសញ្ជាតិកម្ពុជា នៃទីស្តីការគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ។

២. ពង្រឹងការត្រួតពិនិត្យលើក្រុមហ៊ុនចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិ ។

៣. រិតបន្តឹងការត្រួតពិនិត្យលើសង្គមចំណាត់ថ្នាក់នាវានានា ។

ការបណ្តុះបណ្តាលមន្ត្រីនៃនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ លើការត្រួតពិនិត្យនាវា ក៏ជាមធ្យោបាយដ៏មានសារៈសំខាន់ផងដែរ ដើម្បីកែលំអការចុះបញ្ជីនាវាជាលក្ខណៈអន្តរជាតិរបស់ប្រទេសកម្ពុជា ។

១៥.៣.១០ ការបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ

មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្របច្ចុប្បន្ន នៅកំពង់ផែភ្នំពេញ បានបើកនៅឆ្នាំ២០០៦ ក្នុងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការជាមួយប្រទេសប៊ែលស៊ិក ។ កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ និងកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ គ្រប់គ្រងមជ្ឈមណ្ឌលនេះ សម្រាប់បណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិករបស់គេ ។ ចំនួនសិក្ខាកាម នៅមានកំរិត ដោយសារកង្វះខាតថវិកាបណ្ដុះបណ្ដាល ហើយការពិតទៅទៀត មជ្ឈមណ្ឌលនេះ ត្រូវប្រើប្រាស់ត្រឹមតែសម្រាប់បុគ្គលិកកំពង់ផែប៉ុណ្ណោះ ។

ដោយយល់ឃើញថា មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ នឹងក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលសម្រាប់មន្ត្រី/បុគ្គលិក និងមិនមានមុខងារបណ្តុះបណ្តាលដល់កម្មករនាវា នោះទើបមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ ត្រូវផ្តោតទៅលើការបណ្តុះបណ្តាលកម្មករនាវា និងត្រូវដាក់ឱ្យកំពង់ផែភ្នំពេញប្រើប្រាស់ ដោយមានការត្រួតពិនិត្យពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ។ ភាគច្រើននៃថវិកាបណ្ដុះបណ្ដាល ដែលបានស្នើឡើងសម្រាប់មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ នឹងត្រូវបែងចែកជាមួយនឹងមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលនាវាចរណ៍សមុទ្រ ។

គោលបំណងនៃមជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍សមុទ្រ គឺដើម្បីផ្តល់ដល់កម្មករនាវាកម្ពុជាចំនួនច្រើន ចូលទៅកាន់ទីផ្សារនាវិកសកលលោក ដែលផ្តល់ដល់យុវវ័យជំនាន់ក្រោយនូវកាលានុវត្តភាពការងារល្អៗ ។ រយៈពេលបណ្តុះបណ្តាល នឹងមាន ១ឆ្នាំ ហើយអ្នកទទួលសញ្ញាប័ត្រ សង្ឃឹមថា មានចំនួនរហូតដល់ ១០០នាក់ នៅក្នុងឆ្នាំ ២០១០ ។

១៥.៣.១១ ការបង្កើតមជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពត៌មានតំបន់ឆ្នេរ

នៅក្នុងព្រឹត្តិការណ៍នៃគ្រោះថ្នាក់នាវាចរណ៍ ឬ ឧប្បត្តិហេតុបំពុលសមុទ្រ មជ្ឈមណ្ឌលទំនាក់ទំនងពតិមានតំបន់ឆ្នេរ នឹងទទួលសញ្ញាលពីនាវា និងពតិមានពីស្ថាប័នពាក់ព័ន្ធ និងប្រទេសជិតខាង។ មជ្ឈមណ្ឌលនេះ នឹងធ្វើការនៅក្នុងគណៈកម្មាធិការជាតិរុករក និងសង្គ្រោះនាវាចរណ៍សមុទ្រដែលនឹងត្រូវស្នើឡើង និងនៅក្នុងគណៈកម្មាធិការជាតិសម្រាប់រៀបចំ និងទប់ទល់នឹងប្រេងកំពប់ដែលនឹងត្រូវស្នើឡើង។

នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ជាអង្គភាពទំនាក់ទំនងនៃគណៈកម្មាធិការជាតិនីមួយៗ ហើយមជ្ឈមណ្ឌលនេះ នឹងក្លាយជាមជ្ឈមណ្ឌលពតិមានសម្រាប់គណៈកម្មាធិការជាតិទាំងនោះ។ មជ្ឈមណ្ឌលនេះ នឹងត្រូវបង្កើតឡើងតាមពេលវេលាសមស្រប និងមានឧបករណ៍ទំនាក់ទំនងពតិមាន ដូចជាទូរវិទ្យុ MF ទូរវិទ្យុ HF ទូរវិទ្យុ VHF ប្រព័ន្ធ DSC និង ឧបករណ៍ឯទៀតៗ។

១៥.៣.១២ ការគ្រប់គ្រងសន្តិសុខកំពង់ផែ

វិសោធនកម្មនៃអនុសញ្ញា SOLAS បានចូលជាធរមាននៅពាក់កណ្តាលឆ្នាំ២០០៤ ហើយកំពង់ផែ ត្រូវបានស្នើឡើងឱ្យមានផែនការសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ។ ប្រទេសកម្ពុជា បានចេញអនុក្រឹត្យចុះថ្ងៃទី៩ ខែឧសភា ឆ្នាំ២០០៦ ស្តីពីសន្តិសុខនាវា និងសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ។ ប៉ុន្តែ បទប្បញ្ញត្តិលំអិតសម្រាប់ការអនុវត្តលើការត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខកំពង់ផែនៅមិនទាន់បានចេញនៅឡើយ។ ហេតុនេះ ពុំទាន់មានរបាយការណ៍ណាមួយ អំពីផែនការសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែទៅអង្គការនាវាចរណ៍សមុទ្រអន្តរជាតិនៅឡើយទេ ដោយសារកង្វះខាតបទប្បញ្ញត្តិលំអិតនោះ។ ដើម្បីបំពេញតាមការស្នើសុំរបស់ក្រុមហ៊ុននាវា ផែនការសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ គួរត្រូវអនុម័តជាបន្ទាន់។

នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ ត្រូវបានស្នើឡើង ដើម្បីរៀបចំ និងពិនិត្យទំរង់បែបបទនានា ដើម្បីបែងចែកកិច្ចការនានា ដែលពាក់ព័ន្ធនឹង :

១. ការវាយតម្លៃសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ

២. ការបង្កើតផែនការសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ

៣. ការកែប្រែផែនការសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ

៤. ការផ្តល់អនុសាសន៍លើការវាយតម្លៃសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ។

១៥.៣.១៣ ការរៀបចំក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង បទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ

បញ្ហាមួយក្នុងចំណោមបញ្ហាបន្ទាន់បំផុត សម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រកម្ពុជា គឺត្រូវបង្កើតនូវបទប្បញ្ញត្តិអនុវត្តច្បាប់ ដោយផ្អែកលើក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធនឹងក្រមនេះ។ នៅក្នុងដំណាក់កាលដំបូង សេចក្តីព្រាងក្រមនេះ គួរត្រូវដាក់ពិនិត្យឡើងវិញ ដោយផ្ទៀងផ្ទាត់ជាមួយអនុសញ្ញាអន្តរជាតិនានាដែលបានផ្តល់សច្ចាប័នថ្មីៗ ដើម្បីដាក់បញ្ចូលទៅក្នុងក្រមនោះ។ ដំណាក់កាលទី២ បទប្បញ្ញត្តិសុវត្ថិភាពនាវាក្នុងស្រុក ក៏ត្រូវចាំបាច់ធ្វើឡើងជាបន្ទាន់ផងដែរ។

ដំណាក់កាលទី៣ បទប្បញ្ញត្តិក្នុងស្រុកដែលទាក់ទងនឹងក្រមនេះ ត្រូវព្រាងឡើងតាមពេលវេលាសមស្រប។ ជាមួយគ្នានឹងការរៀបចំក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍សមត្ថភាព ចាំបាច់ត្រូវធ្វើឡើងដើម្បីលើកកំពស់សមត្ថភាពបច្ចេកទេស និងបង្កើនចំនួនអធិការនាវា និងមន្ត្រីបច្ចេកទេសឯទៀត១។ សេវាផ្តល់យោបល់ជាបន្ត នឹងត្រូវធ្វើឡើង ដើម្បីរៀបចំក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។

១៩.៣.១៤ នយោបាយកំពង់ផែជាតិ ច្បាប់កំពង់ផែ និងរដ្ឋបាលកំពង់ផែឯកជន

បញ្ហាបន្ទាន់បំផុត ដែលវិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រកម្ពុជា កំពុងប្រឈម គឺការបង្កើតប្រព័ន្ធច្បាប់សម្រាប់កំពង់ផែឯកជន។ ពោលគឺ នយោបាយស្តីពីកំពង់ផែឯកជន នឹងត្រូវរៀបចំឡើង នៅមុនពេលបង្កើតច្បាប់ជាមូលដ្ឋាន ស្តីពីកំពង់ផែ និងបទប្បញ្ញត្តិពាក់ព័ន្ធ។

នយោបាយកំពង់ផែជាតិ ត្រូវរួមមានដៃគូរភាពសាធារណៈ-ឯកជន ការទទួលខុសត្រូវលើការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ការគ្រប់គ្រង និងប្រតិបត្តិការ សេចក្តីត្រូវការអនាគតសម្រាប់ឋបនីយភណ្ឌផែ និងសេវា និងបញ្ហាបន្ទាន់សំខាន់ៗឯទៀតជាច្រើន។

ច្បាប់កំពង់ផែកម្ពុជា ត្រូវមានបទប្បញ្ញត្តិស្តីពី :

១. ស្ថាប័នគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ និងស្ថានភាពផ្លូវច្បាប់ ការបង្កើត ការរៀបចំ ហិរញ្ញវត្ថុ និងកាតព្វកិច្ចរបស់ស្ថាប័ននោះ
២. ព្រំដែននៃតំបន់កំពង់ផែ និងការត្រួតពិនិត្យនៅក្នុងតំបន់កំពង់ផែ
៣. ការអភិវឌ្ឍកំពង់ផែ ផែនការកំពង់ផែ ការសាងសង់កំពង់ផែ និងការថែរក្សាឋបនីយភណ្ឌ
៤. ការត្រួតពិនិត្យ និងការគ្រប់គ្រងសកម្មភាព និងសេវាកំពង់ផែ
៥. ការប្រមូលស្ថិតិកំពង់ផែ
៦. ពន្ធ និងថ្លៃកំពង់ផែ
៧. សន្តិសុខកំពង់ផែ ការការពារបរិស្ថាន និងបញ្ហាសំខាន់ឯទៀត១។

នៅមុនពេលធ្វើសេចក្តីព្រាងច្បាប់កំពង់ផែកម្ពុជា ចាំបាច់ត្រូវអនុម័តអនុក្រឹត្យស្តីការអភិវឌ្ឍ និងការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែឯកជនជាមុនសិន។ អនុក្រឹត្យ អាចរួមទាំងបទប្បញ្ញត្តិស្តីពីស្ថានភាពផ្លូវច្បាប់នៃកំពង់ផែឯកជន កាតព្វកិច្ចរបស់រដ្ឋាភិបាល និងកាតព្វកិច្ចរបស់កំពង់ផែឯកជន។

១៩.៣.១៥ ការកែលំអស្ថាប័ននាវាចរណ៍សមុទ្រ និងកំពង់ផែ

វិធានការ និង កិច្ចការដែលតំរូវជាបន្ទាន់សម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រ និង កំពង់ផែ គឺ ១) ធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងការគ្រប់គ្រង និង ប្រតិបត្តិការចំណតកុងតេន័រដើម្បីផ្តល់សេវាកម្មនាវាចរណ៍សមុទ្រដែលប្រកួតប្រជែង និង ២) រៀបចំការគ្រប់គ្រងស្តីពីការអភិវឌ្ឍ និង ការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែឯកជន។ វានឹងមានមធ្យោបាយប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព ដើម្បីចាត់ចែង " អ្នកគ្រប់គ្រងផែ " ចំពោះផែឯកជននីមួយៗ និង បង្កើត " នាយកដ្ឋានកំពង់ផែ " ស្ថិតនៅក្រោមអគ្គនាយកដ្ឋាន

ដឹកជញ្ជូនដើម្បីទទួលខុសត្រូវអ្នកគ្រប់គ្រងផែ និង រៀបចំច្បាប់កំពង់ផែ និងនយោបាយកំពង់ផែជាតិ។

វិធានការ និង កិច្ចការបន្ទាន់ផ្សេងទៀត គឺអនុម័តក្រមនាវាចរណ៍សមុទ្រកម្ពុជា ដែលវាបានផ្តល់អនុសាសន៍ដើម្បីធ្វើឱ្យប្រសើរឡើងនូវមុខងារនាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ។ ការបង្កើតវិទ្យាស្ថានអប់រំនាវាចរណ៍កម្ពុជា និង មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាល ដែលក្រោយនេះ មានឈ្មោះជាបណ្តោះអាសន្ន ថាជា "មជ្ឈមណ្ឌលបណ្តុះបណ្តាលអនុវត្តជាក់ស្តែងនាវាចរណ៍" ដែលនឹងធ្វើឡើងនៅដំណាក់កាលលឿនបំផុតដែលអាចទៅរួច។ នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ ត្រូវរៀបចក្រុមការងារ និង សហប្រតិបត្តិការជិតស្និតលើការរៀបចំវិទ្យាស្ថាន និងមជ្ឈមណ្ឌលនោះ។

គោលនយោបាយកំពង់ផែជាតិ ដែលត្រូវរៀបចំឡើងនៅក្នុងពេលអនាគត នឹងពិភាក្សាអំពីសាជីភាវូបនីយកម្មនៃកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និង កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ ហើយនឹងផ្តល់សម្បទាននៃប្រតិបត្តិការទីលានទៅឱ្យប្រតិបត្តិករឯកជន ឬ ទៅឱ្យក្រុមហ៊ុនចំរុះ ដែលមានវិស័យសាធារណៈ និង ឯកជន។ សេវាកណ្តាល និង សេវាសណ្តោងអាចត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរទៅសាជីភាវូបនីយកម្មសាធារណៈ ដើម្បីបញ្ជាក់ច្បាស់លាស់អំពីសេវាគណនីរបស់ខ្លួនផ្ទាល់។ សេវាផ្ទេរ-ផ្ទុកទំនិញ ដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន អាចនឹងត្រូវបានអនុញ្ញាតិនៅកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និង កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ។ កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ និង កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងភ្នំពេញ នឹងផ្លាស់ប្តូរទៅអាជ្ញាធរកំពង់ផែប្រភេទម្ចាស់ដីវិញ។

JICA

ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

ការសិក្សាស្តីពីផែនការមេសម្រាប់វិស័យនាវាចរណ៍សមុទ្រនិងកំពង់ផែនៅព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

សង្ខេបបញ្ចប់ សីហា ២០០៧