ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន

របាយការណ៍បញ្ចប់គម្រោង
សម្រាប់
គម្រោងសិក្សា
ពី
ការពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែង
និងការអភិវឌ្ឍន៍
កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ
នៅ
ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា

សង្ខេបខ្លឹមសាររួម

ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០១២

ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន
វិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រខាងក្រៅប្រទេសជប៉ុន
ក្រុមហ៊ុនពិគ្រោះយោបល់បូព៌ាប្រទេស
ក្រុមហ៊ុន Nippon Koei
Ides Inc.

基盤
JR
12-160

អត្រាប្តូរប្រាក់
១ USD = ៨0.២៥ យ៉េន (អត្រាជាមធ្យមចន្លោះពីថ្ងៃទី ១៦-២៩ កុម្ភៈ ២0១២)
១ USD = ៤.0៩៤ រៀល (អត្រាជាមធ្យមចន្លោះពីថ្ងៃទី ១0-១៧ មករា ២0១២)

តារាងពាក្យបំព្រួញ

A	AASHTO	American Association of State Highway and Transportation Officials សមាគមន៍មន្ត្រីផ្លូវយន្តបថ និងការដឹកជញ្ជូនអាមេរិចកាំង
	AC	Asphalt concrete បេតុងកៅស៊ូចាក់ថ្នល់
	ACI	American Concrete Institute វិទ្យាស្ថានបេតុងអាមេរិចកាំង
	ADB	Asian Development Bank ធនាគារអភិវឌ្ឍន៍អាស៊ី
	AFTA	ASEAN Free Trade Area តំបន់ធ្វើពាណិជ្ជកម្មសេរីអាស៊ាន
	AHTN	ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature នាមវលីលេខកូដទំនិញត្រូវគ្នាអាស៊ាន
	APM	APM Terminals ចំណតផែ APM
	ASEAN	Association of South ‐ East Asian Nations សមាគមន៍ប្រជាជាតិអាស៊ីអគ្នេយ៍
	ASYCUDA	Automated System for Customs Data ប្រពន្ធ័ទិន្នន័គយស្វយ័ត
	ASW	ASEAN Single Window ច្រកផ្លូវចេញចូលតែមួយនៃអាស៊ាន
B	BL	Bill of Lading អញ្ញាតបណ្ណ័
	BPR	Business Process Re-engineering វិស្វកម្មដំណើរអាជីវកម្មឡើងវិញ
	BSAA	Bangkok Shipowners and Agents Association សមាគមន៍ម្ចាស់កប៉ាល់ និងភ្នាក់ងារនាវាចរណ៍បាងកក
	BSC	Balanced Scorecard កាតសន្ទុំពិន្ទុ
C	CBT	Cross Border Transport ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
	CBTA	Cross-border Transport Agreement កិច្ចព្រមព្រាងដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់ព្រំដែន
	CCTV	Closed Circuit Television កាមេរ៉ាសន្តិសុខ
	CD	Capacity Development ការកសាងសមត្ថភាព
	CDC	Council for the Development of Cambodia ក្រុមប្រឹក្សាអភិវឌ្ឍន៍កម្ពុជា
	CDIT	Coastal Development Institute of Technology វិទ្យាស្ថានបច្ចេកទេសអភិវឌ្ឍន៍ឆ្នេរសមុទ្រ
	CDL	Chart Datum Level កម្រិតទិន្នន័យជ្យាក្រោម
	CEPT	Common Effective Preferential Tariff ពន្ធលើកលែងអនុវត្តជារួម
	CFS	Container Freight Station ស្ថានីយ៍ដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រ
	CHE	Container Handling Equipment គ្រឿងចក្រលើកដាក់កុងតេន័រ
	CIECC	China International Electronic Commerce Center មជ្ឈមណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មអេឡិចត្រូនិចអន្តរជាតិរបស់ចិន

	CIQ	Customs, Immigration, Quarantine គយ អន្តោប្រវេសន៍ និងចតឡីស័ក
	CLM	Cambodia, Lao PDR and Myanmar កម្ពុជា លាវ និងមីយ៉ាន់ម៉ា
	CP	Counterpart សមភាគី
	CSF	Critical Success Factor កត្តាជោគជ័យដ៏សំខាន់
	CT	Container Terminal ចំណតផែកុងតេន័រ
	CTIC	Chao Phaya Terminal International Co., Ltd. ក្រុមហ៊ុនចំណតផែអន្តរជាតិចៅប្រាយ៉ាង
	CTO Dept.	Container Terminal Operation Department នាយកដ្ឋានប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន័រ
	CY	Container Yard ទីលានកុងតេន័រ
D	DBST	Double Bituminous Surface Treatment ប្រភេទកៅស៊ូចាក់ថ្នល់ធន់នឹងទឹក
	DD	Detailed Design ប្លង់លំអិត
	DDT	Dichloro-diphenyl-trichloroethane (ឈ្មោះប្រភេទដើមឈើ)
	DPW	DP World ពិភព DP
	DWT	Dead Weight Ton ទំងន់សរុប
E	ECD	Empty Container Depot ដេប៉ូសំបកកុងតេន័រ
	EDI	Electronic Data Interchange ប្រពន្ធ័ដោះដូរទិន្នន័យអេឡិចត្រូនិច
	EIA	Environmental Impact Assessment ការវាយតម្លៃពីហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន
	EIRR	Economic Internal Rate of Return អត្រាចំណូលត្រឡប់ខាងក្នុងផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច
	EPZ	Export Processing Zone តំបន់ជំរុញការនាំចេញ
	ESCAC	Environmental and Social Consideration Advisory Council ក្រុមប្រឹក្សា និងពិគ្រោះយោបល់ផ្នែកបរិស្ថាន និងសង្គម
	ESDC	Eastern Seaboard Development Committee គណៈកម្មាធិការអភិវឌ្ឍន៏សមុទ្រខាងកើត
	ETA	Estimated Time of Arrival ពេលវេលាមកដល់តាមការប៉ាន់ស្មាន
	ETD	Estimated Time of Departure ពេលវេលាចេញដំណើរតាមការប៉ាន់ស្មាន
	EU	European Union សហភាពអ៊ឺរ៉ុប
F	FAO	Food and Agriculture Organization អង្គការអាហារ និងកសិកម្ម
	FCL	Full Container Load ចំណុះកុងតេន័រផ្ទុកពេញ
	FDI	Foreign Direct Investment ការវិនិយោគផ្ទាល់ពីបរទេស
	FIRR	Financial Internal Rate of Return អត្រាចំណូលត្រឡប់ខាងក្នុងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ

	FOB	Free on Board មិនគិតពន្ធដឹកជញ្ជូនលើកប៉ាល់
	FOC	Flag of Convenience សញ្ជាតិនាវា
	F/S	Feasibility Study ការសិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធកម្ម
	FT	Freight Ton ហ្វ្រេតតោន
	FZ	Free Zone តំបន់រួចពន្ធ
G	GCHO Dept.	General Cargo Handling Operation Department នាយកដ្ឋានប្រតិបត្តិការលើកដាក់ទំនិញទូទៅ
	GDCE	General Department of Customs and Excise អគ្គនាយកដ្ឋានគយ និងរដ្ឋករ
	GDP	Gross Domestic Product ផលទុនក្នុងស្រុកសរុប
	GDT	General Department of Transport អគ្គនាយកដ្ឋានដឹកជញ្ជូន
	GMAC	Garment Manufacturers Association in Cambodia សមាគមន៍រោងចក្រកាត់ដេរកម្ពុជា
	GMS	Greater Mekong Sub-region មហាអនុតំបន់ទន្លេមេគង្គ
	GOJ	Government of Japan រដ្ឋាភិបាលជប៉ុន
	GSP	Generalized System of Preferences ប្រពន្ធ័លើកលែងទូទៅ
	GT	Gross Tonnage ចំណុះផ្ទុកសរុប
H	HP	Horse Power (កំលាំងម៉ាស៊ីន) សេះ
	HPH	Hutchison Port Holdings ក្រុមហ៊ុនកំពង់ផែ Hutchison
	HWL	Highest Water Level កម្រិតនូវទឹកខ្ពស់បំផុត
I	ICD	Inland Container Depot ដេប៉ូកុងតេន័រដីគោក
	IEA	International Energy Agency ទីភ្នាក់ងារថាមពលអន្តរជាតិ
	IEE	Initial Environmental Evaluation ការវាយតម្លៃបរិស្ថានបឋម
	IMF	International Monetary Fund អង្គការរូបីយវត្ថុអន្តរជាតិ
	IMO	International Maritime Organization អង្គការនាវាចរណ៍អន្តរជាតិ
	ISO	International Organization for Standardization អង្គការបទដ្ឋានអន្តរជាតិ
	ISPS	International Ship and Port Facility Security Code ក្រម/កូដសន្តិសុខបរិបទនីយភណ្ឌផែ និងកប៉ាល់អន្តរជាតិ
	IT	Information Technology ពត៌មានវិទ្យា
	IUCN	International Union for Conservation of Nature សហគមន៍អន្តរជាតិដើម្បីអភិរក្សធម្មជាតិ

	IWD	Inland Waterway Department នាយកដ្ឋានផ្លូវទឹក (តាមទន្លេ)
J	JASTPRO	Japan Association for Simplification of International Trade Procedures សមាគមន៍ជប៉ុនដើម្បីធ្វើសាមញ្ញភាពបែបបទពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ
	JETRO	Japan External Trade Organization អង្គភាពពាណិជ្ជកម្មខាងក្រៅរបស់ជប៉ុន
	JICA	Japan International Cooperation Agency ទីភ្នាក់ងារសហប្រតិបត្តិការអន្តរជាតិជប៉ុន
	JPY	Japanese Yen លុយយ៉េនជប៉ុន
	JSCE	Japan Society of Civil Engineers សង្គមវិស្វករសំណង់ស៊ីវិលជប៉ុន
K	KAMSAB	Kampuchea Shipping Agency & Brokers ភ្នាក់ងារនាវាចរណ៍កម្ពុជា កំសាប
L	LA	Los Angeles ឡូសអែនជឺឡេស
	LCL	Less than Container Load ចំណុះផ្ទុកមិនពេញមួយកុងតេន័រ
	LDC	Low Developed Country ប្រទេសដែលមានការអភិវឌ្ឍន៍តិច
	LLWT	Lowest Low Water Level កម្រិតនូវទឹកទាបបំផុត
	LM Dept	Labor Management Department ការអភិវឌ្ឍន៍ការគ្រប់គ្រងកំលាំងពលកម្ម
	LoLo	Lift-on Lift-off លើកឡើង-លើកចុះ
	LOA	Length Overall ប្រវែងសរុប
	LPI	Logistic Performance Index សន្ទស្សន៍ដំណើរការពស្តុភារ
	LSCI	Liner Shipping Connectivity Index សន្ទស្សន៍ទំនាក់ទំនងខ្សែកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូន
	LWL	Lowest Water Level កម្រិតទឹកទាបបំផុត
M	M/M	Minutes of Meeting កំណត់ហេតុអង្គប្រជុំ
	MAFF	Ministry of Agriculture, Forestry and Fisheries ក្រសួងកសិកម្ម រុក្ខាប្រមាញ់ និងនេសាទ
	MEF	Ministry of Economy and Finance ក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ
	MFN	Most-Favored-Nation ប្រជាជាតិទទួលបានការអនុគ្រោះបំផុត
	MIC	Ministry of Internal Affairs and Communications ក្រសួងកិច្ចការផ្ទៃក្នុង និងទំនាក់ទំនង
	MLIT	Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism ក្រសួងដែនដី ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដឹកជញ្ជូន និងទេសចរណ៍
	MMD	Merchant Marine Department នាយកដ្ឋាននាវាជំនួញសមុទ្រ
	MOC	Ministry of Commerce ក្រសួងពាណិជ្ជកម្ម

	MOE	Ministry of Environment ក្រសួងបរិស្ថាន
	MOU	Memorandum of Understanding អនុស្សរណៈយោគយល់គ្នា
	MoEYS	Ministry of Education, Youth and Sport ក្រសួងអប់រំ យុវជន និងកីឡា
	M/P	Master Plan ផែនការមេ
	MPH	Movement Per Hour បំលាស់ទីក្នុងមួយម៉ោង
	MPWT	Ministry of Public Works and Transport ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន
	M&R	Maintenance and Repair ការថែទាំ និងជួសជុល
	MSL	Mean Sea Level កម្រិតទឹកសមុទ្រជាមធ្យម
	MT	Metric Ton មេទ្រិចតោន
	MTSA	Maritime Transportation Security Act ច្បាប់សន្តិសុខដឹកជញ្ជូនតាមនាវាសមុទ្រ
	NACCS	Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System ប្រព័ន្ធប្រមូលទំនិញ និងកំពងផែដោយស្វ័យប្រវត្តិរបស់ជប៉ុន
N	NIS	National Institute of Statistics វិទ្យាស្ថានស្ថិតិជាតិ
	NPM	Net Profit Margin កម្រិតចំណេញសុទ្ធ
	NR	National Road ផ្លូវជាតិ
	NSDP	National Strategic Development Plan ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជាយុទ្ធសាស្ត្រជាតិ
	NSW	National Single Window ច្រកផ្លូវចេញចូលតែមួយជាតិ
O	O/D	Origin and destination ប្រភព និងគោលដៅ
	OCDI	Overseas Coastal Area Development Institute of Japan វិទ្យាស្ថានអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរក្រៅប្រទេសរបស់ជប៉ុន
	ODA	Official Development Assistance ជំនួយការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវការ
	OKM	Oknha Mong Port កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង
	OSB	Oil (Offshore) Supply Base មូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង（នៅសមុទ）
P	PAA	The Pan-Asian e-Commerce Alliance សម្ព័ន្ធភាពពាណិជ្ជកម្មអេឡិចត្រូនិចផែន-អាស៊ាន
	P2M	Project & Program Management ការគ្រប់គ្រងគម្រោង & កម្មវិធី
	PARIS	Port and Airport Research Institute វិទ្យាស្ថានស្រាវជ្រាវកំពង់ផែ និងព្រលានយន្តហោះ
	PAS	Sihanoukville Autonomous Port កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ
	PAT	Port Authority of Thailand អាជ្ញាធរផែថៃ
	P/C	Pre-stressed Concrete បេតុងមុនចាក់កំហាប់

	PCA	Post Clearance Audit សវនកម្មក្រោយពេលធ្វើប្រតិវេទន៍
	PCB	Polychlorinated biphenyl (ឈ្មោះប្រភេទដើមឈើ)
	PCC	Port Clearance Committee គណៈកម្មាធិការប្រតិវេទន៍ផែ
	PCU	Passenger Car Unit ឯកតារថយន្តអ្នកដំណើរ
	PDR	People’s Democratic Republic សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិត
	PENPPAS	Project for Establishment of National Port Policy and Administration System គម្រោងកសាងគោលនយោបាយកំពង់ផែជាតិ និងប្រព័ន្ធរដ្ឋបាល
	PFSP	Port Facilities Security Plan ផែនការសន្តិសុខឋបនីយភណ្ឌផែ
	PFSO	Port Facility Security Officer មន្ត្រីសន្តិសុខឋបនីយភណ្ឌផែ
	PIANC	World Association for Waterborne Transport Infrastructure សមាគមន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកពិភពលោក
	PMB	Port Management Body អង្គភាពគ្រប់គ្រងផែ
	PPAP	Phnom Penh Autonomous Port កំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ
	PPP	Public Private Partnership ការសហការជាដៃគូររវាងឯកជន និងសាធារណៈ
	PR	Provincial Road ផ្លូវតាមខេត្ត
	PRC	People’s Republic of China សាធារណរដ្ឋប្រជាមានិតចិន
	PSC	Port Security Committee គណៈកម្មាធិការសន្តិសុខផែ
Q	QGC	Quayside Gantry Crane ដងយោងធន់ធ្ងន់នៅគែមផែ/ច្រាំងចំណត
R	RC	Reinforced Concrete បេតុងបុកគ្រឹះ
	RGC	Royal Government of Cambodia រាជរដ្ឋាភិបាល
	ROE	Return of Equity ផលចំណូលពីមូលធន
	RORO	Roll-on Roll-off (រថយន្ត) បើកឡើង-បើកចុះ (ពីកប៉ាល់)
	RRC	Royal Railway of Cambodia រាជអាយស្ម័យាន្ត
	RTG	Rubber Tired Gantry Crane ដងយោងធន់ធ្ងន់នៅច្រាំងចំណតផែកង់កៅស៊ូ
S	SCOPE	Service Center of Port Engineering មជ្ឈមណ្ឌលសេវាកម្មវិស្វកម្មកំពង់ផែ
	S/W	Scope of Work វិសាលភាពការងារ
	SEA	Strategic Environmental Assessment ការវាយតម្លៃពីបរិស្ថានជាយុទ្ធសាស្ត្រ
	SEZ	Special Economic Zone តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស
	SHM	Stakeholder Meeting អង្គប្រជុំភាគីពាក់ព័ន្ធ

	SHV	Sihanoukville ខេត្តព្រះសីហនុ
	SLS	Serviceability Limit State កម្រិតដែលអាចប្រើការបាន
	Smax	Spreading Parameter ប៉ារ៉ាម៉ែត្រលាត
	SMB	Sverdrup, Munk, Bretschneider
	SME	Small and Medium Enterprise សហគ្រាសតូច និងមធ្យម
	SPI	Structural Performance Index សន្ទស្សន៍វាស់វែងពីដំណើរការរចនាសម្ព័ន្ធ
	SPZ	Special Promotion Zone តំបន់លើកស្ទួយពិសេស
	SRT	State Railway of Thailand ផ្លូវរថភ្លើងរដ្ឋរបស់ថៃ
	SWOT	Strength, Weakness,Opportnunity and Threat ចំណុចខ្លាំង ចំណុចខ្សោយ ឱកាស និង ការគំរាមគំហែង
T	TBT	Tributyltin
	TC	Technical Committee គណៈកម្មាធិការបច្ចេកទេស
	T&G	Textile and Garment វាយនភណ្ឌ និងសំលៀកបំពាក់
	TEDMEV	Transferência Electrónica de Dados - Macau EDI VAN, S.A.
	TEU	Twenty-feet Equivalent Unit ឯកតាសមមូលនឹងម្ភៃហ្វីត
	THC	Terminal Handling Charge ថ្លៃឈ្នួលលើកដាក់នៅចំណតផែ
	TOC	Total Organic Carbon កាបូនសេរីរាង្គសរុប
	TPT	Thai Prosperity Terminal ចំណតផែវិបុលភាពថៃ
	TR	Tomnop Rolok Port កំពង់ផែទំនប់រលក
	TRR	TOLL Royal Railway Cambodia រាជាអាយស្ម័យយាន្ត TOLL
	TSA	Transportation Security Administration រដ្ឋបាលសន្តិសុខដឹកជញ្ជូន
	TWIC	Transport Workers Identification Credential អត្តសញ្ញាណបណ្ណ័កម្មករដឹកជញ្ជូន
U	UN	United Nations អង្គការសហប្រជាជាតិ
	UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development សន្និបាតអងង្គការសហប្រជាជាតិស្តីពីពាណិជ្ជកម្ម និងការអភិវឌ្ឍន៍
	UNEP	United Nations Environment Programme កម្មវិធីបរិស្ថានអង្គការសហប្រជាជាតិ
	US	United States សហរដ្ឋ
	USA	United States of America សហរដ្ឋអាមេរិច
	UTCT	Unithai Container Terminal ចំណតផែកុងតេន័រ Unithai
	ULS	Ultimate Limit State កម្រិតប្រើប្រាស់អាយុកាលចុងក្រោយ

V	VAT	Value Added Tax ពន្ធបន្ថែមតម្លៃ
	VICT	Viet Nam International Container Terminals ចំណតផែកុងតេន័រអន្តរជាតិវៀតណាម
	VIWA	Vietnam Inland Waterway Administration រដ្ឋបាលដឹកជញ្ជូនតាមទន្លេវៀតណាម
	VTMS	Vessel Traffic Management System ប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរកប៉ាល់/នាវា
W	WB	World Bank ធនាគារពិភពលោក
	WBS	Work Breakdown Structure រចនាសម្ព័ន្ធបែងចែកការងារ
	WTO	World Trade Organization អង្គភាពពាណិជ្ជកម្មពិភពលោក

មាតិកា

សង្ខេបខ្លឹមសាររួម

១. និដ្ឋភាពទូទៅនៃគម្រោង 1
២. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងនិន្នាការទៅអនាគតនៃគោលជំហរប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ 1
២.១. និន្នាការសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច 1
២.២. គោលជំហរកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងក្របខណ្ឌគោលនយោបាយជាតិ 3
២.៣. និន្នាការពស្តុភារនៅតំបន់ពាណិជ្ជកម្មដីគោករបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងភ្នំពេញ 5
២.៤. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវរថភ្លើង 10
២.៥. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងនិន្នាការអភិវឌ្ឍន៍កំពងផែឡៅណ្ណូចិនប៉ែកអគ្នេយ៏ 13
២.៦. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងនិន្នាការបណ្តាញនាវាចរណ៍ទៅអនាគត 18
២.៧. លទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ 21

៣. ចក្ខុវិស័យរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ 27
៣.១. ក្របខណ្ឌសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច 27
៣.២. ការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការទំនិញ 28
៣.៣. ការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការអ្នកដំណើរ 33
៣.៤. ការកំណត់ចក្ខុវិស័យ 34

៤. យុទ្ធសាស្ត្រពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ 44
៤.១. យុទ្ធសាស្ត្រកែលំអរសេវាកម្មផែ 44
៤.២. យុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រង និងហិរញ្ញវត្ថុ 56
៤.៣. យុទ្ធសាស្ត្រអង្គភាព 59

៥. ផែនការមេយុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ 70
៥.១. វិធីសាស្ត្រធ្វើផែនការ 70
៥.២. សមត្ថភាពបច្ចុប្បន្ននៃបំបនីយកណ្ឋផែ 72
៥.៣. លក្ខខណ្ឌសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍បំបនីយកណ្ឋផែ 74
៥.៤. កន្លែងទំនេរសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ 79
៥.៥. លក្ខណៈធម្មជាតិ 81
៥.៦. លក្ខណៈមូលដ្ឋាននៃបរិស្ថានធម្មជាតិ 83
៥.៧. ពត៌មានមូលដ្ឋានពីបរិស្ថានសង្គម 85
៥.៨. ជំរើសផែនការផ្សេងៗសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ផែ 87
៥.៩. ការប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់បរិស្ថាននៃផែនការជំរើសនីមួយៗ 106
៥.១០. គម្រោងជាអាទិភាព 107
៥.១១. ផែនការកែលំអរបរិស្ថានផែ 113

៥.១២. ការពង្រឹងសន្តិសុខផែ 114
៥.១៣. កែលំអរការថែទាំ និងជួសជុលឋបនីយភណ្ឌផែ និងគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញ 114
៥.១៤. ការធ្វើផែនការមេ 115
៦. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍ 116

សង្ខេបខ្លឹមសាររួម

១. និដ្ឋភាពទូទៅនៃគម្រោង

គម្រោងនេះមានគោលដៅកំណត់មុខងារកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញឱ្យបានច្បាស់លាស់ ព្រមទាំងដាក់ចក្ខុវិស័យទៅអនាគតសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (នៅឆ្នាំគោលដៅ ២០៣០ ឆ្នាំពាក់កណ្តាលគោលដៅ ២០២០) បន្ទាប់មករៀបចំ "យុទ្ធសាស្ត្រពង្រឹងសមត្ថភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ" (យុទ្ធសាស្ត្រទន់សម្រាប់ឆ្នាំគោលដៅ ២០២០) និង "ផែនការយុទ្ធសាស្ត្រមេសម្រាប់អភិវឌ្ឍនីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ" (សម្រាប់ឆ្នាំគោលដៅ ២០៣០) ឱ្យដើរស្របចក្ខុវិស័យដែលបានដាក់ចុះ។

២. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននិងនិន្នាការទៅអនាគតនៃលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

២.១. និន្នាការសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច

២.១.១. កម្ពុជា

១) ប្រជាសាស្ត្រ

តាមការធ្វើជំរឿនចំនួនប្រជាជនទូទៅនៅឆ្នាំ ២០០៨ បង្ហាញថាកម្ពុជាមានប្រជាជនសរុប ១៣.៤ លាននាក់។ ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.២-១ ពីរ៉ាមីតអត្រាប្រជាជនថិតក្នុងអន្តរកាលពីពីរ៉ាមីតថេរទៅពីរ៉ាមីតបង្រួមដោយអត្រាកំណើតបានធ្លាក់ចុះនៅប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះ។ យោងតាមការិយាល័យសេដ្ឋកិច្ច និងកិច្ចការសង្គមរបស់អង្គការសហប្រជាជាតិ អត្រាកំនើនប្រជាជនកម្ពុជាប្រចាំឆ្នាំរហូតដល់ឆ្នាំ ២០៣០ តាមការព្យាករណ៍មានអត្រា ១.១% ធៀបទៅនឹងកាលពីដប់ឆ្នាំមុនមាន ១.៤%។

២) សេដ្ឋកិច្ច

IMF បានធ្វើការវាយតម្លៃពីស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចរបស់កម្ពុជាសង្ខេបដូចខាងក្រោម:-

- នៅពាក់កណ្តាលឆមាស ការកំណត់បានពីចំណុចខ្សោយជារចនាសម្ព័ន្ធរយៈពេលវែងអាចថ្លឹងថ្លែងពីកម្រិតហានិភ័យបាន។ មួយវិញទៀត សក្តានុពលកិច្ចប្រឹងប្រែងត្រឡប់ទៅពង្រឹងបរិស្ថានពាណិជ្ជកម្ម និងបង្កើនចំណូលពីវិស័យសាធារណៈ និងផ្នែកសេវាកម្ម រួមចំណែកកាត់បន្ថយហានិភ័យបានកាន់តែច្រើន។ ផលចំណូលគេរំពឹងថានិងទទួលបានប្រសើរជាងពីការវិនិយោគនៅពាក់កណ្តាលឆមាស ពិសេសលើវិស័យថាមពលអគ្គីសនីយ៍ និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធជនបទ ដែលអាចជំរុញឱ្យមានសក្តានុពលកំនើនសេដ្ឋកិច្ច។ ផ្អែកតាមមូលដ្ឋានស៊ីនណារីយ៉ូ គេរំពឹងថាសេដ្ឋកិច្ចប្រទេសនេះនឹងមានសក្តានុពលកើនឡើងវិញបន្តិចម្តងៗចន្លោះពី ៦-៧ ភាគរយនៅពាក់កណ្តាលឆមាស។

៣) ឧស្សាហកម្ម

ឧស្សាហកម្មទីបីជាឧស្សាហកម្មធំជាងគេនៅកម្ពុជា បើគិតទៅលើតម្លៃបន្ថែម បន្ទាប់មកគឺឧស្សាហកម្មបន្ទាប់បន្សំ។ បើទោះភាគរយប្រជាជនធ្វើការក្នុងវិស័យកសិកម្មមានចំនួនច្រើនលើសលុប សមាមាត្រតម្លៃបន្ថែមនៃវិស័យបឋមមានចំនួនតិចបំផុត។ ឧស្សាហកម្មវាយនភណ្ឌ សំលៀកបំពាក់ និងស្បែកជើងដែលមាន ១៦.៣% នៃតម្លៃបន្ថែមសរុបនៅកម្ពុជាគឺជាអនុវិស័យធំជាងគេ បន្ទាប់មកគឺវិស័យពាណិជ្ជកម្ម។

៤) ពាណិជ្ជកម្ម

បើកម្ពុជាមានសមតុល្យពាណិជ្ជកម្មអវិជ្ជមានក៏ដោយ តែគួរកត់សំគាល់ដែរថាការនាំចេញនៅឆ្នាំ ២០១០ មានលក្ខណៈ

ល្អប្រសើរជាងឆ្នាំ ២០០៩ ដោយឆ្នាំនោះកម្ពុជាទទួលរងគ្រោះពីវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក។ ជាលទ្ធផល តម្លៃនាំចេញបានកើនឡើងជាមួយអត្រាកំនើនប្រចាំឆ្នាំជាមធ្យម ១៣.៨% ក្នុងរយៈពេលមួយទស្សវត្សរ៍ពីឆ្នាំ ២០០០ ដល់ ២០១០។

៥) ការវិនិយោគ

ប្រទេសប្រភពវិនិយោគធំជាងគេគឺប្រទេសចិនច្រើនជាង ៣.៥% ដងធៀបទៅនឹងប្រទេសប្រភពវិនិយោគធំទីពីរគឺប្រទេសកូរ៉េ។ វិស័យទេសចរណ៍គឺជាវិស័យគោលដៅមានសក្តានុពលខ្លាំងជាងគេទាក់ទាញបាន ការវិនិយោគជាង ៧០% នៃការវិនិយោគសរុប។ ប្រៀបធៀបជាមួយវិស័យនេះ ការវិនិយោគលើផ្នែកផលិតកម្មគឺមិនសូវមានច្រើនទេ។

៦) ស្បៀងអាហារ និង ថាមពលអគ្គីសនី

ក្រៅពីគ្រឿងនេះដែលអាចប្តូរថ្មីបាន ប្រភពថាមពលទាំងអស់នៅកម្ពុជាសុទ្ធតែនាំចូលពោលគឺផលិតផលប្រេង។អគ្គិសនីខ្លះក៏មាននាំចូលពីប្រទេសវៀតណាមផងដែរ។ ផលិតផលប្រេងប្រហែល ១ ភាគ ៣ ត្រូវគេយកមកប្រើដើម្បីផលិតថាមពលអគ្គិសនី និង ២ ភាគ ៣ ប្រើប្រាស់សំខាន់ក្នុងវិស័យដឹកជញ្ជូន និងដោយប្រជាជនខ្លួនឯង។ ថាមពលប្រើប្រាស់ក្នុងវិស័យឧស្សាហកម្មមិនសូវមានច្រើនទេ។

កម្ពុជាអាចផ្គត់ផ្គង់ខ្លួនឯងបានគ្រប់គ្រាន់ស្ទើរតែគ្រប់ស្បៀងអាហារដែលចាំបាច់។ ចំណែកស្រូវសាលីក៏ត្រូវនាំចូលដែរ បើទោះណាបរិមាណប្រើប្រាស់ក្នុងស្រុកមិនសូវមានច្រើនក៏ដោយ។ កម្ពុជាជាប្រទេសមានសក្តានុពលនាំចេញស្បៀងអាហារដោយកម្ពុជាផលិតគ្រាប់ធុញ្ញជាតិបានប្រមាណ ៥០ លានតោន និងប្រើប្រាស់ត្រឹមតែ ២.៧ លានតោន នៅឆ្នាំ ២០០៧។

៧) មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូន

បណ្តាញផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជាមានផ្លូវជាតិប្រវែង ៥.២០៥ គម (ផ្លូវជាតិលេខមួយខ្ទង់ប្រវែង ២.១១៩គម និងពីរខ្ទង់ប្រវែង ៣.០៨៦ គម) ផ្លូវតាមខេត្តប្រវែង ៦.៤១៣ គម និងផ្លូវតាមជនបទប្រវែង ៣៣.០០៥ គម (គិតមកដល់ត្រឹមខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២០១០)។ ផ្លូវជាតិភាគច្រើនជាផ្លូវតភ្ជាប់សំខាន់ពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅខេត្តក្រុងផ្សេងៗនៅទូទាំងប្រទេស។ ផ្លូវជាតិចំងាយជាង ២.០០០ គម បានអ៊ុតកៅស៊ូ។ នៅឆ្នាំ ២០១៥ រដ្ឋាភិបាលគ្រោងអ៊ុតកៅស៊ូបន្តទៀតលើផ្លូវជាតិប្រវែង ៤.១០០ គម។

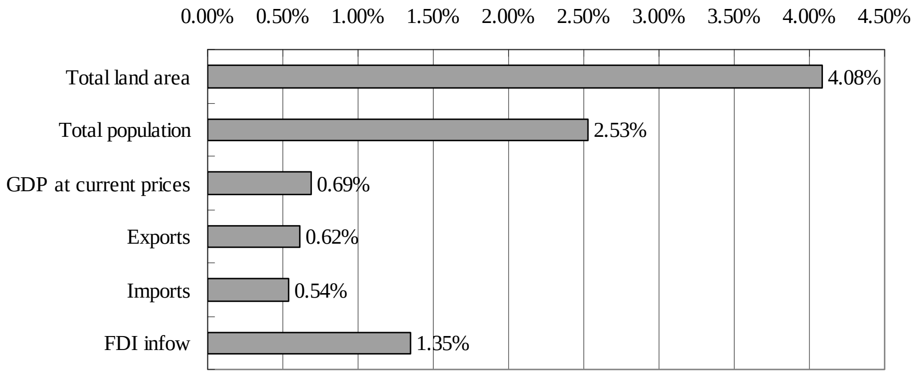
ប្រព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងមានពីរខ្សែគឺខ្សែខាងជើងពីភ្នំពេញទៅប៉ោយប៉ែត (៣៨៦ គម) ដល់ព្រំដែនថៃ និងខ្សែខាងត្បូងពីភ្នំពេញទៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (២៦៤ គម)។ ផ្លូវរថភ្លើងនៅកម្ពុជាបង្កើតបានជាច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូងនៃ GSM មួយផ្នែក។ ផ្លូវរថភ្លើងបច្ចុប្បន្នកំពុងស្តារឡើងវិញ ក្រោមការកែទម្រង់ និងវិនិយោគជាបន្តបន្ទាប់ ដោយមានការយល់ព្រមផ្តល់សម្បទានឱ្យក្រុមហ៊ុនឯកជនជាអ្នកធ្វើប្រតិបត្តិការ។ សេវាដឹកជញ្ជូនទំនិញក៏បានដាក់ឱ្យដំណើរការតាមផ្លូវរថភ្លើងនេះដែរតាំងពីខែ តុលា ឆ្នាំ ២០១០ មក។

ក្នុងចំនោមកំពង់ផែនៅកម្ពុជា មានតែកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និង កំពង់ផែភ្នំពេញប៉ុណ្ណោះ ទទួលទំនិញកុងតេន័រអន្តរជាតិ ព្រោះកំពង់ផែផ្សេងទៀតក្រៅពីកំពង់ផែទាំងពីរនេះជាកំពង់ផែសមុទ្រ ឬ ទន្លេលក្ខណៈតូចតាច។ មានកំពង់ផែសមុទ្រសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មពីរបានសាងសង់បើកធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន។

២.១.២. អាស៊ាន

ដូចបានបង្ហាញក្នុងរូប ២.១-១ កម្ពុជាធៀបទៅនឹងតំបន់អាស៊ានមានផ្ទៃដី ៤% និងមានប្រជាជន ២.៥% នៃចំនួនប្រជាជនប្រទេសអាស៊ានសរុប។ តែសមាមាត្រសន្ទស្សន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាដូចជា GDP ពាណិជ្ជកម្មក្រៅស្រុក និង FDI នៅមានកម្រិតទាបជាងតួលេខទាំងនេះ ច្រើន។ សមាមាត្រ FDI កម្ពុជាធំជាងសន្ទស្សន៍សេដ្ឋកិច្ចផ្សេងទៀត បើទោះ FDI ក្នុងមនុស្ស

ម្នាក់នៅទាបជាងមធ្យមភាគ FDI នៃតំបន់អាស៊ានក៏ដោយ ។



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង (ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យផ្តល់ឱ្យដោយ ASEAN)

រូប ២.១-១: សមាមាត្រកម្ពុជាក្នុងតំបន់អាស៊ាន

២.២. ជំហរកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងក្របខ័ណ្ឌគោលនយោបាយជាតិ

២.២.១. គោលនយោបាយមូលដ្ឋាន និងក្របខណ្ឌស្ថាប័នសម្រាប់វិស័យកំពង់ផែកម្ពុជា

(១) យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ II

“យុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណ” សម្រាប់ការរីកចំរើន បង្កើតការងារ សមធម៌ និងប្រសិទ្ធិភាពដំណាក់កាលទី ២ បានបង្កើតឡើងក្រោយពីការបោះឆ្នោតជាសាកលនៅឆ្នាំ ២០០៨ ដើម្បីឈានទៅសម្រេចឱ្យបានគោលដៅជាតិ ដែលជាគោលនយោបាយមូលដ្ឋានរបស់ រ.រ.ក ។

បើទោះក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រនេះមិនបានសំដៅលើកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក៏ពិតមែន តែដោយមានការទទួលស្គាល់ថាបណ្តាញដឹកជញ្ជូនដើរតួនាទី “ជាចលករសំខាន់នៃកំនើនសេដ្ឋកិច្ច” អាទិភាពចំបងគេត្រូវផ្តោតលើការអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ ដូចជាការពង្រីកកំពង់ផែដូចមានបង្ហាញក្នុងប្រអប់ខាងក្រោម ។ យុទ្ធសាស្ត្រនេះក៏បានសង្កត់ធ្ងន់លើសារៈសំខាន់នៃការចូលរួមពីវិស័យឯកជនក្នុងសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនផងដែរ ។

ក្រៅពីប្រយោគសំដៅផ្ទាល់លើហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន រួមទាំងកំពង់ផែផងដែរនោះ ក៏មានប្រយោគច្រើនទៀតក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រនេះមានខ្លឹមសារជិតស្និទ្ធជាមួយកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ។

(២) NSDP ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពសម្រាប់ឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣

ការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពលើផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ (ការធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពលើ NSDP) ឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣ បានធ្វើឡើងដោយផ្តោតលើការកំណត់ពីអ្នកទទួលបន្ទុកអនុវត្តគោលនយោបាយមួយ ឬ ច្រើនជាអាទិភាព តាមផ្នែកនីមួយៗនៃយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណដំណាក់កាលទី ២ សកម្មភាពជាក់លាក់ដែលអង្គភាពស្ថាប័នទទួលបន្ទុកត្រូវអនុវត្តសម្រាប់គោលនយោបាយជាអាទិភាព និងគម្រោងថវិការចំណាយសម្រាប់អង្គភាពស្ថាប័នទទួលបន្ទុកអនុវត្តសកម្មភាពទាំងនោះនៅអំឡុងឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣ ។

២.២.២. គោលនយោបាយកំណត់មុខងារឱ្យកំពង់ផែសាធារណៈ

គោលនយោបាយកំពង់ផែមូលដ្ឋានរបស់កម្ពុជាគឺ “គោលនយោបាយបើកចំហរដែនសមុទ្រ” បើកចំហរទៅអ្នកអភិវឌ្ឍន៍

និងប្រតិបត្តិករកំពង់ផែទាំងអស់ ថ្វីត្បិតវាមិនមានកំណត់ក្នុងយុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណយ៉ាងណាក៏ដោយ។ គោលនយោបាយនេះសំដៅលើ NSDP ដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាព ជាយុទ្ធសាស្រ្តមានស្រាប់។ គោលនយោបាយបើកចំហរដែនសមុទ្រគាំទ្រដោយក្រសួងពាណិជ្ជកម្មថាជា "ការបើកចំហរជើងមេឃ" ក្នុងបរិបទជំរុញការវិនិយោគពីឯកជន។

ក្នុងយុទ្ធសាស្រ្តបើកចំហរដែនសមុទ្រតម្រូវឱ្យធ្វើការប្រកួតប្រជែងដោយយុត្តិធម៌ និងស្មើរភាពគ្នា រាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជាមានការស្ទាក់ស្ទើរដាក់អាទិភាពនយោបាយទៅលើកំពង់ផែណាមួយជាកំពង់ផែសាធារណៈ ឬ កំពង់ផែឯកជន បើទោះដល់ពេលចាំបាច់ត្រូវឱ្យប្រទេសមានការប្រកួតប្រជែងក៏ដោយ។ ពាក់ពន្ធ័នឹងបញ្ហានេះ នៅមិនទាន់មានឯកសារគោលនយោបាយណាមួយកំណត់ច្បាស់លាស់ពីមុខងាររបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញយ៉ាងណានោះទេ។

២.២.៣. តួនាទីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងការសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ជាតិ

តួនាទីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងការសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍ជាតិកំណត់ក្នុងយុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណដំណាក់កាលទី ២ ត្រូវបានយកមកវិភាគ។ ក្នុងបរិបទយុទ្ធសាស្រ្តនេះបានលើកឡើងថាកំពង់ផែដើរតួនាទីសំខាន់ក្នុងការសម្រេចផ្នែកទាំងបួននៃសសរទ្រូងយុទ្ធសាស្រ្តដូចតទៅៈ-

- ស្នូលនៃយុទ្ធសាស្រ្តចតុកោណៈ អភិបាលកិច្ចល្អ
  - លុបបំបាត់អំពើរពុករលួយនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដោយឆន្ទះរបស់ក.ស.ស និងអាជ្ញាធរពាក់ពន្ធ័ខ្លួនឯង កំពង់ផែនឹងក្លាយជាគំរូជោគជ័យមួយក្នុងការប្រយុទ្ធប្រឆាំងអំពើរពុករលួយ និងធ្វើឱ្យសេដ្ឋកិច្ចរីកលូតលាស់
  - ក្រោមក្របខណ្ឌ័គោលនយោបាយកំពង់ផែជាតិធ្វើឡើង ផ្អែកទៅតាមលទ្ធផលសិក្សាក្នុងគម្រោង PENPPAS គោរពទៅតាមអនុសញ្ញាអន្តរជាតិ ច្បាប់ និងបទបញ្ជាជាតិទាំងស្រុង រួមមានច្បាប់កំពង់ផែ ដែលក៏ត្រូវបង្កើតឡើងផ្អែកទៅតាមលទ្ធផល PENPPAS ដែរ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរួមចំណែកសម្រេចគោលដៅអភិវឌ្ឍន៍វិស័យកំពង់ផែនៅកម្ពុជា និងបង្កើនប្រាក់ចំណូលជាតិជាអតិបរមា
  - តាមរយៈការពង្រឹងសន្តិសុខផែ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងរួមចំណែកការពារសន្តិសុខសង្គម
  - តាមរយៈការសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្មដោយធ្វើឱ្យប្រតិបត្តិការផែកាន់តែមានប្រសិទ្ធិភាព និងកាត់បន្ថយការចំណាយ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទ្រទ្រង់ដល់ការធ្វើសមាហរណ៍កម្មកម្ពុជាចូលទៅថ្នាក់តំបន់ និងពិភពលោក
  - តាមរយៈការជំរុញការនាំចេញដោយធ្វើឱ្យប្រតិបត្តិការផែកាន់តែមានប្រសិទ្ធិភាព និងកាត់បន្ថយការចំណាយ និងការរួមចំណែកពី SEZ និងតាមរយៈការលើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍ ដើម្បីទាក់ទាញនាវាទេសចរណ៍ចូលមកកំពង់ផែឱ្យបានច្រើន កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងទ្រទ្រង់ស្ថានភាពសេដ្ឋកិច្ចម៉ាក្រូអនុគ្រោះ។
- សសរស្តំជ្រុង-១: ពង្រឹងវិស័យកសិកម្ម
  - តាមរយៈការផ្តល់សេវាកម្មផែមានតម្លៃទាបប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងរួមចំណែកបង្កើនការនាំចេញផលិតផលកសិកម្ម ពិសេសទំនិញសម្រេចពោលគឺអង្ករ។
  - ដោយមានការកំណត់ដែនប្រើប្រាស់ច្បាស់លាស់រវាងតំបន់កំពង់ផែ និងតំបន់នេសាទ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងរួមចំណែកបង្កើនផលិតភាពនេសាទ និងទ្រទ្រង់ដល់កំនែទម្រង់វិស័យនេះ។
- សសរស្តំជ្រុង-២: បន្តស្តារឡើងវិញ និងសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័រូបវន្ត
  - ដើម្បីផ្តល់បណ្តាញសេវាកម្មពស្តុភារ និងការដឹកជញ្ជូនចំណាយទាប មានប្រសិទ្ធិភាព មានការសន្សំសំចៃ មានសុវត្ថិភាព ស្ថេរភាព និងងាយស្រួល ក្នុងគោលបំណងសម្របសម្រួលពាណិជ្ជកម្ម លើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍ អភិវឌ្ឍន៍ជនបទ ក៏ដូចជាការធ្វើសមាហរណ៍កម្មសេដ្ឋកិច្ចទៅក្នុងតំបន់ និងពិភពលោក កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុត្រូវពង្រីកបន្ថែម ដើម្បីឆ្លើយតបទៅតាមតម្រូវការចរាចររបស់ខ្លួន និងយកចិត្តទុកដាក់ឱ្យបានទាន់ពេលលើផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គមផ្សេងៗ។

- ជំរុញលើកទឹកចិត្តឱ្យវិស័យឯកជនចូលរួមក្នុងការស្តារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងផ្តល់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូននៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដែលត្រូវយកមកពិចារណាឱ្យទាន់ពេលវេលា ដើម្បីបង្កើនអត្ថប្រយោជន៍ជាអតិបរមាដល់សេដ្ឋកិច្ចជាតិ ។
- តាមរយៈការផ្តល់ឋបនីយភណ្ឌលើកធ្យូងចុះប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងអាចរួមចំណែកលើកស្ទួយថាមពលវារីអគ្គីសនី (thermal power generation) ក្នុងគោលបំណងបង្កើនសមត្ថភាពផ្គត់ផ្គង់អគ្គីសនី និងកាត់បន្ថយពន្ធគយក្នុងកម្រិតសមស្របមួយ ក៏ដូចជាធ្វើឱ្យប្រភពផ្គត់ផ្គង់ថាមពលកាន់តែសម្បូរបែបឡើង ។
- តាមរយៈការផ្តល់មូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព និងជឿជាក់បាន កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរួមចំណែកក្នុងការផលិតប្រេង និងឧស្ម័ននៅសមុទ្រ ដែលមានផលប៉ះពាល់តិចតួចដល់បរិស្ថាន ។

➢ សរសរស្តំជ្រុង-៣: អភិវឌ្ឍន៍វិស័យឯកជន និងការងារ
- តាមរយៈការបង្កើនប្រសិទ្ធិភាពប្រតិបត្តិការ និងធ្វើសាមញ្ញភាពលើការបំពេញបែបបទផែ ក៏ដូចជាលើកកំពស់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធរូបវន្ត កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរួមចំណែកកាត់បន្ថយការចំណាយលើធុរកិច្ចពាណិជ្ជកម្ម និងបង្កើនការជ្រៀតចូលទីផ្សារ ។
- ដើម្បីធ្វើឱ្យសេដ្ឋកិច្ចមានមូលដ្ឋានកាន់តែសម្បូរបែប កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរួមចំណែកលើកស្ទួយកសិឧស្សាហកម្ម និងឧស្សាហកម្មតំឡើងផលិតផល ដូចជាគ្រឿងអេឡិចត្រូនិច និងគ្រឿងម៉ាស៊ីន តាមរយៈការបង្កើនប្រសិទ្ធិភាព និងកាត់បន្ថយការចំណាយលើប្រតិបត្តិការផែ ព្រមទាំងបង្កើតឱ្យមាន SEZ ។
- តាមរយៈការបង្កើតឱ្យមាន SEZ និងការលើកស្ទួយឧស្សាហកម្មពស្តុភារ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរួមចំណែកបង្កើតការងារធ្វើឱ្យប្រជាពលរដ្ឋផងដែរ ។

➢ សរសរស្តំជ្រុង-៤: កសាងសមត្ថភាព និងអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្ស
- កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុត្រូវបន្តខំប្រឹងប្រែងធ្វើឱ្យការបណ្តុះបណ្តាលជំនាញវិជ្ជាជីវៈ និងបច្ចេកទេសមានគុណភាពល្អប្រសើរ ។

២.៣. និន្នាការពស្តុភារនៅតំបន់ដីគោករបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញ

២.៣.១. ពាណិជ្ជកម្ម និងពស្តុភាររបស់ក្រុមហ៊ុនរកទំនិញដឹកធំៗ

(១) សំលៀកបំពាក់ និង ស្បែកជើង

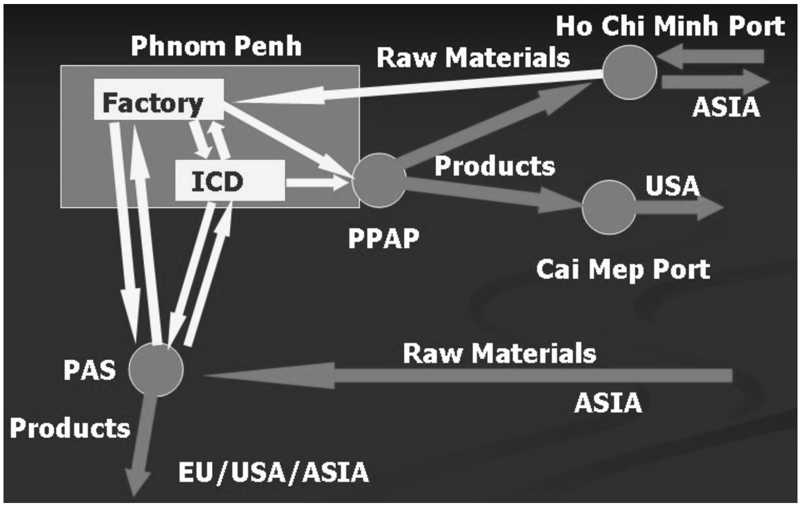
មុនពេលដកចេញកូតា T&C មានការពិភាក្សាគ្នាជាច្រើនលើថាតើក្រោយពេលដកកូតាចេញ ឧស្សាហកម្មរោងចក្រកាត់ដេរអាច ឬ មិនអាចបន្តពាណិជ្ជកម្មរបស់ខ្លួនតទៅទៀត ក៏ប៉ុន្តែ ក្រោយពីដកកូតាឆ្នាំ ២០០៥ ដូចបានបង្ហាញក្នុង ២.១.១ (១) ការនាំចេញផលិតផលសំលៀកបំពាក់មានការកើនឡើងជាលំដាប់ ។ បន្ទាប់ពីមានការធ្លាក់ចុះបណ្តាលមកពីវិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកនៅឆ្នាំ ២០០៩ ការនាំចេញសំលៀកបំពាក់បានចាប់ផ្តើមកើនឡើងវិញ ។ នេះបង្ហាញឱ្យឃើញថាឧស្សាហកម្មរោងចក្រកាត់ដេរសំលៀកបំពាក់កម្ពុជាក៏នៅតែមានការប្រកួតប្រជែង បើទោះគ្មានប្រពន្ធ័អនុគ្រោះកូតាអ្វីក៏ដោយ ។

ការនាំចេញសំលៀកបំពាក់ច្រើនជាងគេគឺផលិតផលដេរប៉ាក់ស្មើរនឹង ៨៥% នៃការ នាំចេញសំលៀកបំពាក់សរុប ។ “កំទេចក្រណាត់” ក៏ជាមុខទំនិញសំខាន់មួយផងដែរបើគិតទៅលើបរិមាណធ្វើពាណិជ្ជកម្ម ។ ទោះបើឧស្សាហកម្មស្បែកជើងជាឧស្សាហកម្មនាំចេញសំខាន់នៅកម្ពុជា ការនាំចេញផលិតផលស្បែកជើងមានចំនួនតិចជាងផលិតផលសំលៀកបំពាក់បើគិតតាមបរិមាណ និងតម្លៃ ។

ផលិត ផលសំលៀកបំពាក់ជាង ៥០% នាំចេញទៅសហរដ្ឋអាមេរិច ឆ្លុះបង្ហាញពីប្រវត្តិនៃការរីកចំរើននៃវិស័យរោងចក្រ កាត់កម្ពុជាដូចដែលបានរ៉ាយរ៉ាប់ពីខាងលើ។ សហភាពអឺរ៉ុបក៏ជាដៃគូពាណិជ្ជកម្មសំខាន់មួយនៃផលិតផលសំលៀកបំពាក់ផង ដែរ។ គិតតាមប្រទេសតែមួយ ចិនជាប្រទេសដៃគូរពាណិជ្ជកម្មធំជាងគេទីពីរខាងផលិតផលសំលៀកបំពាក់ ក្នុងនោះក៏មាន ការជួញដូរកំទេចក្រណាត់ផងដែរ។

រូប ២.៣-១ បង្ហាញពីផ្លូវពស្តុភារអន្តរជាតិសម្រាប់ឧស្សាហកម្មសំលៀកបំពាក់/ស្បែកជើងនៅភ្នំពេញ។ គ្រឿងវាយនភណ្ឌ និងវត្ថុធាតុដើម្បីសំខាន់ៗនាំចូលពីប្រទេស និងភូមិភាគអាស៊ីបូព៌ាដូចជា PRC ហុងកុង និងតៃវ៉ាន់។ នៅឆ្នាំ ២០២០ វាយនភណ្ឌប្រហែល ១២០ ពាន់តោននាំចូលមកកម្ពុជា ក្នុងនោះ ៨៣% នាំចូលពី PRC ហុងកុង និងតៃវ៉ាន់។ វត្ថុធាតុដើម ផ្ទេរនៅកំពង់ផែហូជីមិញ ដែលមានសេវាខ្សែដឹកជញ្ជូនច្រើន តម្លៃថោក តភ្ជាប់ទៅអាស៊ីខាងកើត។ នៅពេលលើកចុះនៅកំពង់ផែហូជីមិញ វត្ថុធាតុដើមទាំងនោះត្រូវដឹកបន្តមកទីក្រុងភ្នំពេញតាមផ្លូវថ្នល់ បើទោះការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់មានតម្លៃថ្លៃជាង ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក ព្រោះរោងចក្រសំលៀកបំពាក់/ស្បែកជើងចង់ចាប់ផ្តើមផលិតឱ្យបានលឿនតាមដែលអាចធ្វើបាន ដើម្បីមានទំនិញបញ្ជូនទៅឱ្យអាតិថិជនបានទាន់ពេល និងកាត់បន្ថយម៉ោងធ្វើការលើសរបស់និយោជិករបស់ខ្លួនឱ្យបានជាអតិបរមា។ ដូចបានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៣-៣ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក៏មានទំនិញជាវត្ថុធាតុដើមសម្រាប់ឧស្សាហកម្មរោងចក្រ កាត់ដេរ/ស្បែកជើងផងដែរ ដោយកំពង់ផែនេះមានផ្លូវតភ្ជាប់ផ្ទាល់ទៅកំពង់ផែសំខាន់ៗនៅអាស៊ីខាងកើត។

សម្រាប់ការនាំចេញផលិតផលសំលៀកបំពាក់ និងស្បែកជើង កំពង់ផែក្រុងរព្រះសីហនុគឺជាច្រកចេញចូលទៅគ្រប់គោលដៅទាំងអស់ មានផលិតផលសំលៀកបំពាក់ និងស្បែកជើងជាង ៥០% លើកដាក់នៅកំពង់ផែនេះដើម្បីនាំចេញពីកម្ពុជា។ កំពង់ផែភ្នំពេញក៏មានទំនិញនាំចេញលើកដាក់ដឹកទៅកាន់អាស៊ីផងដែរ កាត់កំពង់ផែហូជីមិញ ទៅសហរដ្ឋអាមេរិច កាត់តាម កំពង់ផែខាយម៉ែប។



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៣-១: ផ្លូវពស្តុភារអន្តរជាតិសម្រាប់ឧស្សាហកម្មរោងចក្រកាត់ដេរនៅភ្នំពេញ

(២) អង្ករកិន

ស្រូវជាដំណាំសំខាន់របស់កម្ពុជាគ្រប់ដណ្តប់ប្រហែល ៥០ ភាគរយនៃផលិតផលដំណាក់សរុប ស្មើរនឹង ៧-៨ ភាគរយនៃ ផ.ស.ស។ ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៣-៥ និងរូប ២.៣-២ ទិន្នផលស្រូវនៅកម្ពុជាបានកើនឡើងទ្វេរដងនៅទស្សវត្សរ៍ ចុងក្រោយនេះ ដោយសារមានការពង្រីកទំហំដីរធ្វើស្រែ និងកំនើនផលិតភាព។ នៅតំបន់ដីសណ្តទន្លេមេគង្គក្រោមភាគអគ្នេយ៍

នៃកម្ពុជា ប្រជាកសិករធ្វើស្រូវគ្រាប់ស្រឡូន (ស្រូវធ្ងន់) ចំណែកស្រូវប្រអប់ (ដូចជាផ្កាភ្ញី នាងនួន...។ល។) ភាគច្រើនធ្វើតាមតំបន់ទន្លេសាប។

តុល្យាភាពស្បៀងអាហារនៅកម្ពុជាលើកឡើងក្នុងចំណុច ២.១.១ (១) បង្ហាញពីទិន្នផលស្រូវលើស ហើយកម្ពុជាកំពុងនាំចេញអង្ករនៅពេលបច្ចុប្បន្ន។ តារាង ២.៣-៦ បង្ហាញពីបរិមាណអង្ករនាំចេញផ្លូវការពីកម្ពុជាដែលបានកត់ត្រាចូលក្នុងស្ថិតិពន្ធគយ។ ទិន្នផលអង្ករនាំចេញ (ផ្លូវការ) ភាគច្រើនជាអង្ករក្រអូបកិនពាក់កណ្តាល ឬ កិនទាំងអស់ ហើយប្រទេសនាំចូលអង្ករពីកម្ពុជាច្រើនជាងគេគឺបារាំង បន្ទាប់មកប៉ូឡូញ។ ជាទូទៅ អង្ករនាំចេញទាំងអស់គឺដឹកទៅអឺរ៉ុប។

ក្រោមបាវចនា "អង្ករជាដុំមាសស" គោលនយោបាយថ្មីស្តីពីអង្កររបស់រដ្ឋាភិបាលបានអនុម័តឆ្នាំ ២០១០ គឺជាផែនការរយៈពេល ៥ ឆ្នាំ ផ្តោតលើការពង្រីកផលិតកម្ម និងនាំចេញអង្ករ។ គោលនយោបាយនេះមានបំណងប្រែក្លាយកម្ពុជាឱ្យទៅជា «កំព្រូងអង្ករ» និងជាប្រទេសនាំចេញអង្ករកិនសំខាន់មួយទៅទីផ្សារពិភពលោក។ ក្នុងទំនាក់ទំនងនេះ រាជរដ្ឋាភិបាលបានកំណត់យកឆ្នាំ ២០១៥ គឺជាឆ្នាំគោលដៅ (១) សម្រេចបានកំនើនទិន្នផលស្រូវលើសជាង ៤ លានតោន និងអាចនាំចេញអង្ករកិនរួចតិចបំផុតឱ្យបាន ១ លានតោន និង (២) ជំរុញឱ្យអង្ករកម្ពុជាមានការទទួលស្គាល់ជាអន្តរជាតិ។

គោលនយោបាយនេះគ្រប់ដណ្តប់សង្វាក់តម្លៃគ្រប់ជ្រុងជ្រោយ ហើយមានគោលដៅសំខាន់ៗដូចតទៅៈ-

- សម្រួលពាណិជ្ជកម្ម
- បង្កើនផលិតភាព
- ដោះស្រាយបញ្ហាដីធ្លី
- កែលំអរហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័ មានដូចជាបញ្ចុះថ្លៃថាមពលអគ្គីសនី។

២.៣.២. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ SEZs

អនុក្រឹត្យស្តីពីការបង្កើត និងគ្រប់គ្រងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសបានអនុម័ត្រនៅខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៥។ ចាប់ពីពេលនោះមក រ.រ.ក បានឯកភាពឱ្យបង្កើតតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស (SEZs) សរុប ២១ កន្លែងនៅតាមព្រំដែនជាមួយប្រទេសថៃ និងវៀតណាម និងនៅទីក្រុងកំពង់ផែនៃខេត្តព្រះសីហនុ។

ពាណិជ្ជកម្មនៅក្នុង SEZs ទទួលអត្ថប្រយោជន៍ជាការលើកទឹកចិត្តច្រើនមានដូចជាៈ-ការមិនយកពន្ធរហូតដល់ ៩ ឆ្នាំ VAT 0% វត្ថុធាតុដើម/ម៉ាស៊ីន/គ្រឿងបរិក្ខានាំចូលមិនយកពន្ធ មិនយកពន្ធនាំចេញ កំលាំងពលកម្មពីខាងក្រៅអនុញ្ញាតិឱ្យយកចូលមករហូតដល់ ១០% នៃចំនួនកម្មករសរុប ផ្តល់ទិដ្ឋាការអចិន្ត្រៃយ៍ដល់គ្រួសារវិនិយោគិន ជួលអចលនវត្ថុរហូតដល់ ៩៩ ឆ្នាំ ផលចំណេញអាចយកត្រឡប់ទៅប្រទេសខ្លួនវិញបាន។

លើសពីនេះ ចំពោះ SEZs ទាំងឡាយណាថិតនៅចំងាយ ២០ គម ពីព្រំដែនផ្លូវការ ដូចជាកំពង់ផែអន្តរជាតិ នោះគេត្រូវអនុវត្តនីតិវិធីគយពិសេសដូចមានចែងក្នុងប្រកាសលេខ ៣៨៤១ ស.ហ.វ ចុះថ្ងៃទី ១១ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៨ ដូចតទៅៈ-

SEZs ផ្តល់ "សេវាកម្មច្រកចេញចូលតែមួយ" សម្រាប់ការនាំចូល និងនាំចេញ ដែលមានមន្ត្រីរាជការប្រចាំការបំរើសេវាផ្នែករដ្ឋបាលនៅទីនោះ។

២.៣.៣. និន្នាការពាណិជ្ជកម្មនៃឧស្សាហកម្មពស្តុភារ

(១) ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមដីគោក និងក្រុមហ៊ុនដឹកបន្ត

១) ក្រុមហ៊ុនដឹកទំនិញតាមដីគោក

សមាគមន៍ដឹកជញ្ជូនកម្ពុជា (CAMTA) បានបង្កើតឡើង ពេលបច្ចុប្បន្ន សមាគមន៍នេះមានក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនប្រាំពីរចូលរួម ក្នុងនោះក្រុមហ៊ុនប្រាំមានផែស្ងួតខ្លួនឯង។

នៅពេលចុះអង្កេតជាក់ស្តែងនៅបរិវេណកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ កន្ទុយសណ្តោងរថយន្តកុងតេន័រផ្ទៃលាតដែលមិនមានសោរចាក់ភ្ជាប់កុងតេន័រមាន ១០% នៃរថយន្តដឹកកុងតេន័រទាំងអស់។ បើទោះករណីមួយចំនួន តាមការអង្កេតជាក់ស្តែង គេចងភ្ជាប់កុងតេន័រទៅតួកន្ទុយសណ្តោងដោយប្រើខ្សែច្រវ៉ាក់ក៏ដោយ ការធ្វើបែបនេះនៅតែអាចមានគ្រោះថ្នាក់ ដោយសារការចងភ្ជាប់នោះមិនធានាថាជាប់បានទាំងស្រុងនោះទេ។ រថយន្តខ្លះ យើងរកឃើញថាមានគ្រោះថ្នាក់ជាខ្លាំង ព្រោះគ្មានប្រើប្រាស់អ្វីដើម្បីចងភ្ជាប់កុងតេន័រទៅកន្ទុយសណ្តោងផ្ទៃលាតនោះទេ។

បើទោះកន្ទុយសណ្តោងប្រើប្រាស់សោរចាក់ភ្ជាប់កុងតេន័រក៏ដោយ វានៅតែអាចធ្វើឱ្យកុងតេន័រធ្លាក់ បើសោរចាក់ភ្ជាប់កុងតេន័រនោះចាក់មិនបានត្រឹមត្រូវ អាចបណ្តាលឱ្យមានគ្រោះថ្នាក់តាមផ្លូវ។ ក្រៅពីហានិភ័យគ្រោះថ្នាក់បណ្តាលមកពីធ្លាក់កុងតេន័រ នៅមានគ្រោះថ្នាក់ជាយថាហេតុផ្សេងទៀតបណ្តាលមកពីរថយន្តដឹកធុនបើកលឿននៅពេលផ្លូវបត់/កោង។ ដូចនេះអ្នកបើកបរចាំបាច់ត្រូវមានការប្រុងប្រយត្ន័បើកបរដោយសុវត្ថិភាព និងត្រួតពិនិត្យកុងតេន័រចាប់ភ្ជាប់ទៅនឹងកន្ទុយសណ្តោងបានត្រឹមត្រូវជាប់ល្អ ការពារគ្រោះថ្នាក់ដែលអាចកើតមានជាយថាហេតុ។

២) ក្រុមហ៊ុនដឹកបន្ត (Freight Forwarder)

នៅកម្ពុជា ក្រុមហ៊ុនដឹកបន្ត និងភ្នាក់ងារដឹកបន្តគឺជាបុគ្គល ឬ ក្រុមហ៊ុនរៀបចំការដឹកជញ្ជូនសម្រាប់បុគ្គល ឬក្រុមហ៊ុនផ្សេងទៀត ហើយក្រុមហ៊ុនទាំងនេះក៏អាចជាអ្នកដឹកទំនិញធ្វើប្រតិបត្តិការដោយពុំចាំបាច់មាននាវាខ្លួនឯងទេ (NVOCC)។ ជាទូទៅ ក្រុមហ៊ុនទាំងនេះមានឯកទេសខាងរៀបចំដឹកទំនិញឱ្យពាណិជ្ជកម្មក្នុងស្រុក/អន្តរជាតិ ដែលគេអាចរៀបចំបែបបទដឹកជញ្ជូន និងរត់ការផ្សេងៗបានយ៉ាងជំនាញ។

(២) ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក

មានក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិករសាឡង់បួន បច្ចុប្បន្នកំពុងដំណើរការសាឡង់មានស្លាបចក្រសម្រាប់ដឹកកុងតេន័រពីកំពង់ផែភ្នំពេញទៅកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ/កំពង់ផែហូជីមិញតាមផ្លូវទន្លេមេគង្គ។ ក្រុមហ៊ុនទាំងបួននេះមានសាឡង់ធ្វើប្រតិបត្តិការសរុបទាំងអស់ ១៥។ សេវាកម្មរបស់គេមិនសូវជាខុសប្លែកពីគ្នាប៉ុន្មានទេ ពោលគឺសាឡង់មួយត្រូវត្រឡប់មកវិញនៅរយៈពេល ៧ ថ្ងៃនៅផ្លូវដដែល និងប្រើប្រាស់កំពង់ផែដដែល។

សាឡង់មួយអាចមានសមត្ថភាពផ្ទុកបានពី ៧២ TEU ទៅ ១២០ TEU។ សាឡង់មួយៗមានជំរៅស៊ីទឹកស្រាលអាចបើកបរនៅតាមទន្លេមេគង្គបាននៅរដូវប្រាំងបាន។

កិច្ចព្រមព្រៀងទ្វេភាគីស្តីពីការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកបានធ្វើឡើងរវាងកម្ពុជា និងវៀតណាមនៅខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៩។ ជាលទ្ធផល ការបំពេញបែបបទធ្វើ CIQ សម្រាប់សាឡង់នៅតាមច្រកព្រំដែនត្រូវគេធ្វើដោយសាមញ្ញ ដោយបន្ថយប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យពីរកន្លែងមកធ្វើប៉ុស្តិ៍ត្រួតពិនិត្យតែមួយវិញ។ ទោះយ៉ាង ម៉ោងធ្វើការរបស់មន្ត្រីគយនៅមានកម្រិតពោលគឺធ្វើការពីម៉ោង ០៨:០០ ដល់ ១៧:០០។ បើសាឡង់ទៅដល់ច្រកព្រំដែននៅក្រៅម៉ោងធ្វើការរបស់មន្ត្រីគយ គេត្រូវរង់ចាំរហូតដល់

ព្រឹកស្អែក។

២.៣.៤. ការដឹកទំនិញសមុទ្រតាមដីគោកលើកដាក់នៅកំពង់ផែកម្ពុជា

ចំពោះការនាំចេញ និងនាំចូល កុងតេន័រជាង ៩០% ត្រូវគេដឹកទៅកាន់/ពីភ្នំពេញ ដែលមានរោងចក្រកាត់ដេរច្រើននាំចេញផលិតផលរបស់ខ្លួនទៅសហរដ្ឋអាមេរិច និងសហភាពអឺរ៉ុប និងនាំចូលមកវិញនូវវត្ថុធាតុដើមពីអាស៊ីបូព៌ា។ ទំនិញនាំចេញ/នាំចូលពីខេត្តព្រះសីហនុដែលកំពង់ផែ ក្រុងព្រះសីហនុអាចលើកដាក់បានដោយគ្មានការប្រកួតប្រជែងមានតិចជាង៤%។

ចំពោះការនាំចេញកុងតេន័រជាង ៩០% គឺមកពីភ្នំពេញ យោងទៅតាមទិន្នន័យអង្កេតរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដោយឡែក គោលដៅទំនិញនាំចូលឆ្លងកាត់កំពង់ផែភ្នំពេញមិនសូវជាមានច្រើនដូចទំនិញនាំចូលឆ្លងកាត់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទេ។

២.៣.៥. ការដឹកទំនិញឆ្លងកាត់ព្រំដែន

- ផ្លូវបាវិត-ម៉ុកបៃៈ បរិមាណនាំចេញសរុបនៅឆ្នាំ ២០១០ គឺ ៤.១០៦ តោន
- ផ្លូវប៉ោយប៉ែត-អារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេតៈ បរិមាណនាំចេញសរុបនៅឆ្នាំ ២០១០ គឺ ១១.៤៩០ តោន
- ផ្លូវកោះកុង-ហាត់លេកៈ បរិមាណនាំចេញសរុបនៅឆ្នាំ ២០១០ គឺ ៣៧៩.៨០៣ តោន

២.៣.៦. ទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រនៅកម្ពុជា

(១) ទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រចេញពី/មកកម្ពុជា

គេប៉ាន់ស្មានបរិមាណទំនិញដឹកតាមសមុទ្រតាមលក្ខណៈដូចខាងក្រោមៈ-

- គណនាទំងន់សរុប (ទំងន់សុទ្ធ) នៃទំនិញនាំចូល និងនាំចេញ ដោយយកទិន្នន័យគយមកប្រើ
- ដកបរិមាណទំនិញទៅ/មកពីវៀតណាម ឬ ថៃ ក្នុងនោះទំនិញដឹកតាមសមុទ្រដាក់បញ្ចូលពីទំងន់សរុប
- បំបែកទិន្នន័យទំងន់សុទ្ធទៅជាទិន្នន័យទំងន់សរុប
- បូកបន្ថែមទំងន់ទំនិញដឹករវាងកម្ពុជា និងថៃ/វៀតណាមតាមសមុទ្រ

តារាង ២.៣-១ សង្ខេបបរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រមក/ចេញពីកម្ពុជា។ បរិមាណទំនិញនាំចូលតាមការប៉ាន់ស្មានមានចំនួនច្រើនជាងទំនិញនាំចេញរហូតទៅដល់ ៤.៧ ដង ពិសេសនោះការនាំចូលផលិតផលប្រេង គ្រឿងសំណង់ និងទំនិញប្រើប្រាស់ប្រចាំថ្ងៃ។

តារាង ២.៣-១: បរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រមមក/ពីកម្ពុជាតាមការប៉ាន់ស្មាននៅឆ្នាំ ២០១០

(១.០០០ តោន)

A	ទំនិញនាំចូលសរុបមកកម្ពុជា លើកលែងទំនិញមកពីថៃ ឬ វៀតណាម	1,770	ទំនិញនាំចេញសរុបពីកម្ពុជា លើកលែងទំនិញទៅថៃ ឬ វៀតណាម	646
B	ទំនិញនាំចូលដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រ សរុបពីថៃ ឬ ពីវៀតណាមមកកម្ពុជា	1,283	ទំនិញនាំចេញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រ សរុបពីកម្ពុជាទៅថៃ ឬ វៀតណាម	2
C	**ទំនិញនាំចូលសរុបដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រ មកកម្ពុជា (A+B)**	**3,053**	**ទំនិញនាំចេញសរុបដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រ ពីកម្ពុជា (A+B)**	649

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

(១) ចំណែកទីផ្សារកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិ

ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានធ្វើការប៉ាន់ស្មានពីបរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្របានលើកដាក់នៅកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ២.៣-២។

តារាង ២.៣-២: បរិមាណទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រដែលបានលើកដាក់តាមការប៉ាន់ស្មាន នៅកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិនីមួយៗនៅឆ្នាំ ២០១០

(១000 តោន)

		ទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រសរុប	កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ	កំពង់ផែភ្នំពេញ	កំពង់ផែតាមខេត្ត	កំពង់ផែឯកជន	កំពង់ផែវៀតណាមតាមផ្លូវថ្នល់
នាំចូល	កុងតេន័ ចាក់ធារស្ងួត ចាក់ធាររាយ	2,424	1,176	183	160	796	109
	ចាក់ធាររាវ	629	627	2	0	0	0
	សរុប	3,053	1,803	185	160	796	109
នាំចេញ			648	415	130	0	8
សរុប			3,701	2,218	315	160	804

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

២.៤. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍បណ្តាញផ្លូវថ្នល់ និងផ្លូវរថភ្លើង

២.៤.១. ស្ថានភាពផ្លូវថ្នល់អន្តរជាតិបច្ចុប្បន្ននៅកម្ពុជា

ផ្លូវជាតិលេខ ១ នៅកម្ពុជា គេកំណត់យកជាផ្លូវយន្តបទអាស៊ីលេខ ១ (Ah-1)។ Ah-1 ជាផ្លូវអន្តរជាតិសំខាន់មួយតភ្ជាប់ទីក្រុងបាងកក ភ្នំពេញ និងហូជីមិញ។ មិនត្រឹមតែប៉ុណ្ណោះ ច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូងឧបត្ថម្ភដោយ ADB ក៏មានផ្លូវជាតិលេខ ១ នៅ កម្ពុជាដែរ ដែលជាច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចមួយទទួលបានការឯកភាពនៅជំនួបកំពូលលើកដំបូងរបស់ GMS ធ្វើនៅទីក្រុងភ្នំពេញឆ្នាំ ២០០២។ ផ្លូវជាតិលេខ ៦ មានផ្នែក AH-II តភ្ជាប់ជាមួយបាងកក ផ្លូវសៀម និងផ្លូវ Quy Nhon នៅវៀតណាម។

២.៤.២. បណ្តាញផ្លូវថ្នល់នៅកម្ពុជា

(១) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃផ្លូវជាតិសំខាន់ៗ

ការស្តារ និងសាងសង់បណ្តាញផ្លូវជាតិសំខាន់ៗឡើងវិញពេលគឺផ្លូវជាតិមួយលេខ ជិតរួចរាល់អស់ហើយ។ បញ្ហាបន្ទាប់ទៀតគឺការធានាសុវត្ថិភាពចរាចរ និងការថែទាំផ្លូវទូទាំងប្រទេសឱ្យបានល្អ ស្របទៅតាមផែនការយុទ្ធសាស្ត្រជាតិដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ (NSDP) ដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នសម្រាប់ឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣។ ក៏ប៉ុន្តែ ការស្តារ និងសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធឡើងវិញក្នុងពេលកន្លងមកជួបប្រទះបញ្ហាមួយចំនួនដូចខាងក្រោម:-

- ផ្លូវ និងស្ពានទ្រុឌទ្រោមលឿន ដោយសារបរិមាណចរាចរកើនឡើង
- ផ្លូវជាតិនៅទទួលរងការខូចខាតដោយរថយន្តធ្វើចរាចរដឹកហួសកំណត់

១) ផ្លូវជាតិលេខ ១

ផ្លូវជាតិលេខ ១ គឺជាផ្នែកច្រករបៀងភាគខាងត្បូង ដែលជាផ្លូវពាណិជ្ជកម្មសំខាន់មួយរបស់ប្រទេសមហាអនុតំបន់ទន្លេមេ

គង្គ (GMS)។ ផ្លូវនេះត្រូវគេរំពឹងថានឹងជួយបង្កើនការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចនៅកម្ពុជា។ ផ្លូវជាតិលេខ ១ មានចំងាយផ្លូវសរុប ១៦២ គម បញ្ចប់នៅត្រឹមកំពង់ចំលងនៅទន្លេមេគង្គ។ មូលហេតុដែលរថយន្តមិនអាចបើកល្បឿនបាននៅកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ ១ ដល់កំពង់ចំលង ដោយសារផ្លូវតូចចង្អៀត មានការកកស្ទះចរាចរចំងាយប្រហែល ៤.0 គម ពីចំណុចចេញដំណើរ។

ជាច្រើនឆ្នាំមកហើយ កំពង់ចំលងនៅតាមទន្លេមេគង្គនេះមានការកកស្ទះចរាចរជាច្រើន។ ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរនេះ គេបានសិក្សាលើផែនការសាងសង់ស្ពានឆ្លងទន្លេនេះ ហើយពិធីបើកសម្ពោធន៍ការដ្ឋានសាងសង់បានធ្វើឡើងនៅខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១១ ក្រោមជំនួយឧបត្ថម្ភពីជប៉ុន។ គេគ្រោងដាក់ជញ្ជីងថ្លឹងឡាននៅផ្លូវជាតិលេខ ១ ដើម្បីត្រួតពិនិត្យរថយន្តដឹកហួសកំណត់។ ផងដែរនោះ គេក៏គ្រោងពង្រីកផ្លូវជាតិលេខ ១ ទៅជាផ្លូវបួនជួរឱ្យស្របទៅតាម NSDP សម្រាប់ឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣ និងផែនការមេបណ្តាញផ្លូវជាតិឆ្នាំ ២០២០ របស់ក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន (ស.ក.ដ.ជ)។

២) ផ្លូវជាតិលេខ ៣

កំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ ៣ ពីភ្នំពេញទៅកំពត ត្រូវបានស្តារឡើងវិញរួចហើយ ក្រោមជំនួយឧបត្ថម្ភពីកូរ៉េនៅឆ្នាំ ២០១០ ហើយត្រូវគេរំពឹងវាជាផ្លូវសំខាន់មួយតភ្ជាប់ពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុ។ ក៏ប៉ុន្តែ កំណាត់ផ្លូវដែលបានស្តារឡើងវិញនោះវាងាយទទួលរងការខូចខាតដោយរថយន្តដឹកទំនិញហួសកំណត់ និងការហូរច្រោះពីទឹកភ្លៀង ដោយសារកៅស៊ូចាក់ថ្នល់គេប្រើប្រភេទ DBST។ ជាក់ស្តែងដូចនៅកំណាត់ផ្លូវជាតិលេខ ៣ ចន្លោះខេត្តកំពត និងត្រពាំងរពៅ ដែលបានស្តារឡើងវិញក្រោមជំនួយឧបត្ថម្ភពីកូរ៉េនៅឆ្នាំ ២០០៨ ទទួលរងការខូចខាតទ្រុឌទ្រោម។

ផ្លូវជាតិលេខ ៣ ពីភ្នំពេញទៅវាលរេញមានប្រវែងសរុប ១៨៨ គម។

៣) ផ្លូវជាតិលេខ ៤

ផ្លូវជាតិលេខ ៤ គឺជាផ្លូវសំខាន់មួយតភ្ជាប់ពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុ។ មានរោងចក្រ និងក្រុមហ៊ុនពស្តុភារ ជាច្រើនព្រមទាំងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសភ្នំពេញ (PPSEZ) នៅតាមបណ្តោយផ្លូវជាតិលេខ ៤ នេះ។ ផងដែរនោះ គេរំពឹងថាផ្លូវជាតិនេះនឹងក្លាយជាច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចជំរុញឱ្យមានការអភិវឌ្ឍន៍ប្រទេសកម្ពុជា។ ផ្លូវជាតិលេខ ៤ មានប្រវែងសរុប ២១៣ គម ក្រាលកៅស៊ូប្រភេទ AC។ ក្រុមហ៊ុន AZ Investment Co., Ltd. ជាក្រុមហ៊ុនឯកជនទទួលរ៉ាប់រងធ្វើប្រតិបត្តិការ និងថែទាំ (O&M) ផ្លូវជាតិលេខ ៤ នេះ។ ថ្លៃបង់ផ្លូវបង់នៅប៉ុស្តិ៍បីកន្លែងគឺទុកសម្រាប់ធ្វើ O&M ផ្លូវជាតិលេខ ៤។

រថយន្តដឹកធ្ងន់បើកបរលើកំណាត់ផ្លូវនេះក្នុងល្បឿនប្រហែល ៣៥ ទៅ ៤៥ គម/ម៉ោ។ ទៅខេត្តព្រះសីហនុ រថយន្តភាគច្រើនធ្វើដំណើរតាមផ្លូវជាតិលេខ ៤ ចំណាយពេលប្រហែលពី ៥ ទៅ ៦ ម៉ោង។

យោងទៅតាម NSDP ដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពសម្រាប់ឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣ ផ្លូវជាតិលេខ ៤ នឹងធ្វើការកែលំអរទៅជាផ្លូវបួនជួរ។ ស.ក.ដ.ជ បានធ្វើសំណើរផែនការមេបណ្តាញផ្លូវជាតិសម្រាប់ឆ្នាំ ២០២០ ក្នុងនោះគេនឹងធ្វើការកែលំអរកំណាត់ផ្លូវពីខេត្តព្រះសីហនុនៅចំណុចផ្លូវបំបែកទៅផ្លូវជាតិលេខ ៤៨។

មួយវិញទៀត ស្ពានភាពច្រើននៅតាមផ្លូវជាតិលេខ ៤ មានកំណត់ត្រឹម ២៥ តោន។ ស្ពានដែលមានការកំណត់ទំងន់អាចរាំងស្ទះដល់ការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រ ដោយសារកុងតេន័រទាំងនោះមានទំងន់អតិបរមាអាចលើសទំងន់កំណត់របស់ស្ពាន។

៤) ផ្លូវជាតិលេខ ៥

ផ្លូវជាតិលេខ ៥ ដែលក៏ជាផ្នែកច្រករបៀងសេដ្ឋកិច្ចភាគខាងត្បូងដូចគ្នាទៅនឹងផ្លូវជាតិលេខ ១ ដែរនៅកម្ពុជា ត្រូវគេរំ

ពឹងផ្អែកជាផ្លូវពស្តុភារសំខាន់មួយសម្រាប់ប្រទេស GMS រួមចំណែកអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។ ផ្លូវជាតិលេខ ៥ ត្រូវបានគេចាក់កៅស៊ូ DBST ស្ថានភាពទូទៅផ្លូវនេះនៅមានលក្ខណៈល្អប្រសើរ។ រាល់ឆ្នាំ ផ្លូវជាតិលេខ ៥ ទទួលរងការជន់លេចដោយទឹកជំនន់ពីបឹងទន្លេសាប។

ដើម្បីគ្រប់គ្រងរថយន្តដឹកហួសកំណត់បាន គេបានដាក់ជញ្ជីងថ្លឹងឡាននៅផ្លូវជាតិលេខ ៥។ ស្របតាមផែនការ NSDP ដែលបានធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពសម្រាប់ឆ្នាំ ២០០៩-២០១៣ គេគ្រោងធ្វើផ្លូវជាតិលេខ ៥ ទៅជាផ្លូវបួនជួរ ដូចគ្នាទៅនឹងគម្រោងកែលំអរផ្លូវជាតិលេខ ១ ទៅអនាគតដែរ។

៥) ផ្លូវជាតិលេខ ៤៨

ផ្លូវជាតិលេខ ៤៨ ត្រូវបានជួសជុលស្តារឡើងវិញដោយចាក់កៅស៊ូ DBST នៅឆ្នាំ ២០០៧ ហើយនៅឆ្នាំ ២០០៨ ស្ពាន ៤ ទើបតែបានសាងសង់ឡើងនៅតាមផ្លូវជាតិលេខ ៤៨ ក្រោមជំនួយឧបត្ថម្ភពីព្រះរាជាណាចក្រថៃ។ ដោយការឆ្លងស្ទឹងបួនគឺគ្មានជំរើស គេត្រូវឆ្លងតាមសាឡាង់តូចៗ ស្ថានភាពចរាចរតាមផ្លូវជាតិលេខ ៤៨ មានភាពល្អប្រសើរឡើងវិញក្រោយពីបានជួសជុលស្តារឡើងវិញ និងសាងសង់រួចរាល់។ ការកែលំអរផ្លូវជាតិលេខ ៤៨ ត្រូវគេរំពឹងថានឹងរួមចំណែកអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា ក៏ដូចជាទំនាក់ទំនងជាមួយប្រទេស GMS ជាផ្នែកនៃច្រករបៀងឆ្នេរសមុទ្រភាគខាងត្បូង។

(២) ផ្លូវពស្តុភារសំខាន់ៗនៅខេត្តព្រះសីហនុ

ក្នុង "ផែនការមេស្តីពីយុទ្ធសាស្ត្រសមាហរណ៍កម្មតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រកបដោយនិរន្តរភាពរបស់កម្ពុជា និងការសិក្សាពីសមិទ្ធិលទ្ធកម្មលើផែនការមេដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍ខេត្តព្រះសីហនុ (២០១០)" ច្រករបៀងឧស្សាហកម្ម និងពស្តុភារមូលដ្ឋានរវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងវាលរិញបច្ចុប្បន្នគេធ្វើសំណើរឡើង។ ក្រោយសំណើរនេះ ច្រករបៀងលាតសន្ធឹងពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅវាលរិញតាមផ្លូវជាតិលេខ ៤ និងពីវាលរិញទៅខេត្តព្រះសីហនុកាត់តាមស្ទឹងហាវ។

២.៤.៣. ផ្លូវចូលមកព្រំដែនកម្ពុជាពីកំពង់ផែនៅប្រទេសជិតខាង

(១) កំពង់ផែអន្តរជាតិខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ

ផ្លូវដឹកជញ្ជូនទាំងនោះមានផ្លូវជាតិបីដូចជាៈ- ផ្លូវជាតិលេខ ២២ ផ្លូវជាតិលេខ ១A និង ផ្លូវជាតិលេខ ៥១ ប្រវែងសរុប ១៤២ គម។គេបានពង្រីក ផ្លូវជាតិលេខ ៥១ ឱ្យទៅជាផ្លូវពីរជួរ ហើយផ្លូវសម្រាប់ម៉ូតូនឹងពង្រីកបន្ថែមទៀត។

ដំណាក់កាលបច្ចុប្បន្ន នៅទីក្រុងហូជីមិញពុំមានផ្លូវម៉ូតូបើកបរទេ ពោលគឺមានតែផ្លូវសម្រាប់យានយន្តកង់បួនបើកបរ។ ដូចនេះ វាធ្វើឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរធ្ងន់ធ្ងរនៅទីក្រុង ពិសេសនៅពេលព្រឹក និងថ្ងៃត្រង់ ទីក្រុងទាំងមូលអាចបញ្ឈប់សកម្មភាពរបស់ខ្លួនទាំងស្រុងនៅពេលស្ទះចរាចរម្តងៗ។ ដើម្បីការពារកុំឱ្យស្ទះចរាចរ រថយន្តដឹកធ្ងន់មួយចំនួនគេមិនអនុញ្ញាតិឱ្យបើកចូលទីក្រុងនៅពេលថ្ងៃទេ ពោលគឺនៅចន្លោះពីម៉ោង ៦ ព្រឹក ដល់ ៩ យប់ ចំពោះរថយន្តដឹកចាប់ពី ២.៥ តោន ឡើង និងចន្លោះពីម៉ោង ៤ ដល់ ៧ ល្ងាច ចំពោះរថយន្តដឹកចាប់ពី ២.៥ តោនចុះ។ ជាលទ្ធផល វាធ្វើឱ្យចរាចរដឹកជញ្ជូនដោយរលូននៅទីក្រុងក្លាយជាបញ្ហាប្រឈមមួយ។

(២) កំពង់ផែឡាំឆាបាង

១) អារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេត - ផ្លូវកំពង់ផែឡាំឆាបាង

បណ្តាញផ្លូវឆ្លងកាត់ព្រំដែនកាត់តាមអារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេតគឺជាផ្លូវដឹកជញ្ជូនសំខាន់មួយសម្រាប់ការធ្វើពាណិជ្ជកម្មឆ្លងកាត់ព្រំដែនរវាងកម្ពុជា និងថៃ ប្រវែងសរុប ២៧៦ គម។ ផ្លូវពីអារ៉ាញ់យ៉ាប្រាថេតទៅកំពង់ផែឡាំឆាបាងមានប្រាំខ្សែដូចជាៈ-

ផ្លូវជាតិលេខ ៣៣ ផ្លូវលំ (PR) លេខ ៣០៤ ផ្លូវលំលេខ ៣១៤ ផ្លូវជាតិលេខ ៧ និងផ្លូវចូលផែ។

២) ផ្លូវហាត់ឡេកទៅកំពង់ផែឡាំឆាបាង

បណ្តាញផ្លូវឆ្លងកាត់ព្រំដែនតាមហាត់ឡេកគឺជាផ្លូវដឹកជញ្ជូនសំខាន់ទីពីរតភ្ជាប់កម្ពុជា និងថៃ ប្រវែងសរុប ៣៥៣ គម។ ផ្លូវពីហាត់ឡេកទៅកំពង់ ផែឡាំឆាបាងមានប្រាំខ្សែដូចជា:- ផ្លូវលំលេខ ៣១៨ ផ្លូវជាតិលេខ ៣ ផ្លូវជាតិលេខ ៣៦ ផ្លូវជាតិលេខ ៧ និង ផ្លូវចូល ទៅកំពង់ផែ។

២.៤.៤. បណ្តាញផ្លូវរថភ្លើង

បណ្តាញផ្លូវរថភ្លើងរបស់កម្ពុជាបច្ចុប្បន្នមានពីរខ្សែគឺខ្សែខាងជើង និងខាងត្បូង។ ខ្សែខាងជើងស្ថាបនាឡើងនៅទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩២០ ប្រវែង ៣៨៨ គម ពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅប៉ោយប៉ែតដល់ព្រំដែនកម្ពុជាជាមួយថៃ។ ខ្សែខាងត្បូងមានប្រវែងសរុប ២៦៤ គម ធ្វើនៅចុងទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩៦០ តភ្ជាប់ពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុ។ បណ្តាញផ្លូវរថភ្លើងទទួលរងការបំផ្លេចបំផ្លាញនៅអំឡុងសង្គ្រាមស៊ីវិល មានសភាពទ្រុឌទ្រោមធ្ងន់ធ្ងរដោយមិនមានការថែទាំជួសជុលស្តារឡើងវិញអ្វីឡើយ។ រហូតដល់ឆ្នាំ ២០០៦ ទើបមានគម្រោងជួសជុលស្តារឡើងវិញនូវបណ្តាញផ្លូវរថភ្លើង ក្រោមជំនួយឧបត្ថម្ភពី ADB និងរដ្ឋាភិបាលអូស្ត្រាលី។ ADB និងរដ្ឋាភិបាលអូស្ត្រាលីបានផ្តល់ថវិការ US$៨៤ លាន និង US$២១.៤ លាន។ គម្រោងនេះមានគោលបំណងធ្វើឡើងវិញ និងជួសជុលបណ្តាញផ្លូវរថភ្លើងតភ្ជាប់ព្រំដែនកម្ពុជាជាមួយប្រទេសថៃកាត់ទីក្រុងភ្នំពេញ និងបន្តទៅខេត្តព្រះសីហនុ ដែលមានកំពង់ផែសមុទ្រដ៏សំខាន់នៅទីនោះ។

២.៤.៥. បណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវគោកនៅឆ្នាំគោលដៅ

(១) ការព្យាការណ៍ពីបណ្តាញដឹកជញ្ជូនសម្រាប់រថយន្តធំៗ

ផ្លូវជាតិលេខ ១, ៤, ៥, ៧ និង ៨ នឹងត្រូវពង្រីកពី ២ ជួរទៅ ៤ ជួរ ហើយគេក៏មានគម្រោងធ្វើផ្លូវតភ្ជាប់ថ្មីនៅទីក្រុងភ្នំពេញផងដែរ។

(២) ការព្យាករណ៍ពិបណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវដែក

បណ្តាញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើងនៅកម្ពុជាត្រូវបានជួសជុលស្តារឡើងវិញតាមការរំពឹងទុកនឹងត្រូវបញ្ចប់នៅឆ្នាំ២០១៣។ លើសពីនេះ គេក៏គ្រោងបង្កើតផ្លូវរថភ្លើងថ្មីមួយទៀតពីកម្ពុជាទៅវៀតណាម ជាផ្នែកនៃការចាប់ផ្តើមខ្សែដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើងពីសឹង្ហបូរីទៅហ្គុនមីង។ បើទោះបណ្តាញផ្លូវរថភ្លើងគេអាចសាងសង់តភ្ជាប់កម្ពុជា និងវៀតណាមមុនឆ្នាំគោលដៅក៏ដោយតាមគេគិតវាអាចជាការប្រឈមមុខមួយចំពោះការសាងសង់បណ្តាញផ្លូវរថភ្លើងនេះ បញ្ហាគឺថាគេត្រូវចំណាយលុយសាងសង់ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ ហើយត្រូវឈមមុខនឹងបញ្ហាផ្លាស់ប្តូរទីជំរករបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលមិនមានការដោះស្រាយជំនួយផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់គម្រោងមិនជាក់លាក់នៅភាគីវៀតណាមតែម្នាក់ឯង គម្រោងសាងសង់ផ្លូវរថភ្លើងល្បឿនលឿនចូលទៅទីក្រុងអន្តរជាតិកំពុងធ្វើសំណើរច្រើននៅវៀតណាមក្រៅពីគម្រោងលើកឡើងពីខាងលើ ហើយគេត្រូវយកចិត្តទុកដាក់លើការថែទាំផ្លូវថ្នល់ដែលកំពុងដំណើរជាវិជ្ជមានតភ្ជាប់រវាងកម្ពុជា និងវៀតណាម។ គម្រោងផ្លូវរថភ្លើងថ្មីតាមការរំពឹងទុកមិនអាចចប់នៅខាងមុខឆាប់ៗនេះបានទេ។

២.៥. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងផែនការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែនៅល្បាយចិនប៉ែកអាគ្នេយ៍

២.៥.១. កំពង់ផែភ្នំពេញ

កំពង់ផែភ្នំពេញជាកំពង់ផែធំជាងគេទី ២ នៅកម្ពុជា។ បច្ចុប្បន្ន ឋបនីយភណ្ឌផែចិតនៅតាមច្រាំងទន្លេសាបភាគខាង

លិចចំងាយ ២ គម ពីចំណុចប្រសព្វទន្លេចតុមុខនៃទន្លេមេគង្គ។ ផ្លូវចូលទៅកំពង់ផែនេះចាប់ពីច្រកសមុទ្រចិនខាងត្បូងកាត់តាមខេត្ត Cuu Tieu ប្រវែង ៣៣២ គម និងពីច្រកព្រំដែនកម្ពុជា-វៀតណាមក្នុមសំណរប្រហែល ១០០ គម។

កំពង់ផែភ្នំពេញគ្រប់គ្រង និងធ្វើប្រតិបត្តិការដោយកំពង់ផែស្វយ័តភ្នំពេញ (ក.ស.ភ.ព) ក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់ ស.ក.ដ.ជ និង ស.ហ.វ។ អង្គការលេខរបស់ ក.ស.ភ.ព មានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៥-១។ ក.ស.ភ.ព គ្រប់គ្រងដោយអគ្គនាយក និងអគ្គនាយករង ៣ រូប និងប្រធាននាយកដ្ឋាន ៨ រូប។ នាយកដ្ឋានប្រតិបត្តិការចែកចេញជាពីរនាយកដ្ឋាន នៅពេលចំណតផែកុងតេន័រថ្មីចាប់ផ្តើមដំណើរការនៅឆ្នាំ ២០១២។

ជាទូទៅ ក.ស.ភ.ព មានកម្មករខ្លួនឯងជាអ្នកលើកដាក់ទំនិញ ប៉ុន្តែសម្រាប់ដងយោងបណ្តែតរបស់ម្ចាស់សាឡង់គឺក្រុមហ៊ុនមានបុគ្គលិកខ្លួនឯងជាអ្នកបញ្ជាប្រតិបត្តិការ។

មណ្ឌលពាណិជ្ជកម្មរបស់ ក.ស.ភ.ព គ្រប់ដណ្តប់លើតំបន់ដីសណ្តទន្លេមេគង្គប្រវែង ១៦០ គម ពីអ្នកលឿងដល់ខេត្តកំពង់ចាម។ ពេលមានភាគីទីបីណាមួយមានបំណងអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែក្នុងតំបន់នេះ គេត្រូវពិភាក្សាពិគ្រោះយោបល់ជាមួយ ក.ស.ភ.ព ជាមុនសិន។

ក្រៅពីចំណតផែនៅតាមដងទន្លេខាងលើ ក.ស.ភ.ព មាន ICD មួយទំហំ ៩២.០០០ម^{២}។ ដោយទីលានផែនៅតាមដងទន្លេមានទំហំតូចចង្អៀត ក.ស.ភ.ព ក៏ជំរុញឱ្យប្រើប្រាស់ ICD វិញ។

កំពង់ផែនៅជាប់ផ្លូវជាតិលេខ ៥ ដែលកំណាត់ផ្លូវនេះឋិតនៅទីប្រជុំជនទីក្រុងភ្នំពេញមានលក្ខណៈតូចចង្អៀត។ ដូចនេះកំពង់ផែបានប្រើប្រព័ន្ធគ្រប់គ្រងចរាចរដោយកាមេរ៉ាសុវត្ថិភាព CCTV ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរដូចមានពិពណ៌នាក្នុងចំណុច ២.៤.១។ ផ្លូវដែកភ្លើងចូលទៅផែបច្ចុប្បន្នពុំទាន់មាននៅឡើយ។ ក.ស.ភ.ព គ្រោងសាងសង់ចំណតផែពហុវិស័យ (intermodal terminal) តភ្ជាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើង/ផ្លូវថ្នល់ ជាមួយការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកនៅកំពង់ផែគីឡូម៉ែត្រលេខ ៦ ចំងាយ ៦ គម ពីចំណុចប្រសព្វទន្លេបចតុមុខ និង ៤ គម ពីកំពង់ផែមេ។

ចំនួននាវាចេញចូលផែតាមលំដាប់ពេលនៅកំពង់ផែភ្នំពេញ។ នៅរយៈពេល ១០ ឆ្នាំ កន្លង មក ចំនួននាវាចេញចូលផែមានការផ្លាស់ប្តូរតិចតួច។ ចាប់តាំងពីឆ្នាំ ២០០៣ មក សាឡង់ក្នុងស្រុកចូលមកកំពង់ផែនេះកាន់តែតិចទៅៗ ហើយគ្មានទាំងស្រុងនៅឆ្នាំ ២០០៧។ ទន្ទឹមគ្នានោះ សាឡង់/នាវាអន្តរជាតិចេញចូលផែនេះមានកាន់តែច្រើន តែចំនួននេះបើធៀបទៅនឹងកំនើនបរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់ផែគឺមិនសូវជាច្រើនប៉ុន្មានទេ ដោយទំហំនាវាគេពង្រីកកាន់តែធំទៅៗ។

ទំនិញនាំចូលឆ្លងកាត់កំពង់ផែនេះភាគច្រើនគឺទំនិញចាក់ធារាវ (ផលិតផលប្រេងនាំចូលពីវៀតណាម) ប្រមាណជាង ៦០% នៃទំនិញឆ្លងកាត់ផែសរុប និងស្ទើរ ៧០% នៃទំនិញនាំចូល។ ទំនិញឆ្លងកាត់ផែភ្នំពេញមានការកើនឡើងលឿនស្របជាមួយការអភិវឌ្ឍន៍រាជធានី និងកំនើនឧស្សាហកម្មរបស់ប្រទេសនេះ។ ពិសេស កំនើនគួរឱ្យកត់សំគាល់គឺចរាចរកុងតេន័។ កំពង់ផែនេះគេប្រើសំខាន់សម្រាប់ការនាំចូល តែចាប់តាំងពីឆ្នាំ ២០០៩ មក កុងតេន័រនាំចេញក៏បានកើនឡើង ហើយនៅឆ្នាំ ២០១០ កំពង់ផែលើកដាក់កុងតេន័រនាំចេញច្រើនជាងកុងតេន័រនាំចូល។ នេះដោយសារមានការនាំចេញកុងតេន័រសំលៀកបំពាក់ទៅសហរដ្ឋអាមេរិចខ្លះប្តូរពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមកកំពង់ផែភ្នំពេញវិញ ព្រោះកំពង់ផែខាយមែបបានចាប់ផ្តើមដំណើរការ និងមានកំនើននាំចេញអង្ករ។

ឆ្លើយតបទៅនឹងកំនើនចរាចរកុងតេន័រយ៉ាងឆាប់រហ័សក.ស.ភ.ព កំពុងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីមួយទៀតនៅស្រុកកៀនស្វាយ ខេត្តកណ្តាល ចំងាយ ៣០ គម ខាងកើតទីក្រុងភ្នំពេញ នៅតាមដងទន្លេមេគង្គ និងផ្លូវជាតិលេខ ១។ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍កំពុងអនុវត្តបីដំណាក់កាល។

សមត្ថភាពលើកដាក់បានក្នុងមួយឆ្នាំនៅចំណតផែថ្មីនោះគឺ ៥០០.០០០TEU។ ការអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ១ នឹងត្រូវ

បញ្ចប់នៅខែ មិថុនា ឆ្នាំ ២០១២ ចំណតផែមានសមត្ថភាពលើកដាក់បាន ១២០.០០០ TEU មានចំណតប្រវែង ៣០០ ម លើផ្ទៃដីផែទំហំ ២០ ហត។ នៅចំណតផែថ្មីនេះ នាវាចំណុះរហូតដល់ ៥.០០០ DWT អាចចូលចតបាន។ ការអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ២ សមត្ថភាពលើកដាក់បាននឹងកើន ១៨០.០០០ TEU ដូចនេះសមត្ថភាពលើកដាក់បានសរុបនឹងកើនទៅដល់ ៣០០.០០០ TEU។

គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ១ ផ្តល់ហិរញ្ញប្បទានដោយកម្ចីការប្រាក់ទាបពីរដ្ឋាភិបាលចិន។ គម្រោងកម្ចីការប្រាក់ទាបរបស់ចិនគឺសម្រាប់តែសាងសង់ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងអាគារការិយាល័យប៉ុណ្ណោះ។

ផ្លូវកាត់ថ្មីមួយតភ្ជាប់ផ្ទាល់ពីចំណតផែថ្មីនេះទៅផ្លូវជាតិលេខ ៣ និង លេខ ៤ កំពុងតែសាងសង់ ចំណែកផ្លូវរថភ្លើងមិនទាន់មានគម្រោងសាងសង់នៅឡើយ។

យោងទៅតាមការពន្យល់បកស្រាយពី ក.ស.ភ.ព ចំណតផែថ្មីនេះនឹងត្រូវកាន់កាប់គ្រប់គ្រងធ្វើប្រតិបត្តិការផ្ទាល់ដោយ ក.ស.ភ.ព ខ្លួនឯង។

២.៥.២. កំពង់ផែនៅតាមខេត្ត និងកំពង់ផែឯកជននៅកម្ពុជា

(១) កំពង់ផែនៅតាមខេត្ត

នៅកម្ពុជាមានកំពង់ផែសមុទ្រតាមខេត្តប្រាំដូចជាៈ-កំពង់ផែកោះកុង កំពង់ផែស្ទឹងត្រែង កំពង់ផែទំនប់រលក កំពង់ផែកំពត និងកំពង់ផែកែប។ ជាទូទៅ កំពង់ផែសមុទ្រនៅតាមខេត្តមានទំហំតូច ពុំមានឋបនីយភណ្ឌផែត្រឹមត្រូវ ឬ គ្រប់គ្រាន់ទេ មានត្រឹមតែចំណតផែធ្វើពីឈើ ទីលានផែដីធម្មតាមិនមានចាក់សាប គ្មានគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនើបៗអ្វីនោះទេ។ កំពង់ផែទាំងនេះគេប្រើសំខាន់សម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រមកពីឆ្នេរភាគខាងកើតប្រទេសថៃ។

(២) កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង

កំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុងគឺជាកំពង់ផែសមុទ្រឯកជនដំបូងគេនៅកម្ពុជា ឋិតនៅស្រុកស្ទឹងហាវ ខេត្តព្រះសីហនុ។ កំពង់ផែនេះបានបើកសម្ពោធន៍ចាប់ដំណើរការនៅឆ្នាំ ២០០៤។ បច្ចុប្បន្ន កំពង់ផែនេះគ្រប់គ្រងដោយក្រុមហ៊ុនរួមទុនរវាងកម្ពុជា និងថៃ។ កំពង់ផែសាងសង់លើផ្ទៃដីទំហំ ៦៤ ហត (ក្នុងនោះ ២៦ ហត ជាចំណតផែ) ចំណតផែមានប្រវែងសរុប ១.១១១ ម ទទឹក ២០០ ម និងជំរៅទឹក ៥.៥ ម មានឃ្លាំទុកទំនិញ ៦ (ឃ្លាំងមួយទំហំ ១.២០០ម^{២} ឃ្លាំង ៣ ទៀតទំហំ ៥.៦០០ម ម^{២} និង ឃ្លាំង ២ ទំហំ ៧.០០០ ម^{២}) ទីលានទុកទំនិញទំហំ ៣ ហត។ កំពង់ផែមានដងយោង ៥ គ្រឿង (២៥ តោន ២ គ្រឿង) មាន រថយន្តចូក ៥ គ្រឿង និងរថយន្តដឹកទំនិញ ១៥ គ្រឿង (សម្រាប់ដឹកទំនិញនៅទីលានផែ) និងសាឡង់បូមខ្សាច់ ២ គ្រឿង។

ទំនិញចូលផែភាគច្រើនដឹកតាមសាឡង់ ឬ កប៉ាល់ឈើចំណុះ ៣០០ តោន មកពីប្រទេសថៃ។ នៅរយៈពេល ៦ ខែ ពី ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០១០ មានទំនិញ ៣៧១.០០០ តោន លើកដាក់នៅផែ (ក្នុងនោះ ៣៦៨.២៥៨ តោន ជាទំនិញនាំចូល និង ៣.៦០២ តោន ជាទំនិញនាំចេញ) និងមាននាវា ៥៤១ គ្រឿង ចូលមកកំពង់ផែនេះ។ ទំនិញនាំចូលសំខាន់ឆ្លងកាត់កំពង់ផែនេះជាស៊ីម៉ងត៍ និងស្ករស មកពីប្រទេសថៃ។ នៅកំពង់ផែនេះ ទំនិញនាំចេញមានតែប្រេងដូងឆៅ ដឹកចេញទៅប្រទេសម៉ាឡេស៊ីប៉ុណ្ណោះ។

(៣) កំពង់ផែស្រែអំបិល

កំពង់ផែស្រែអំបិលឋិតនៅស្រុកស្រែអំបិល ខេត្តកោះកុង ចំងាយ ៩៥.៦៩ គម ពីខេត្តព្រះសីហនុ។ ជាកំពង់ផែឯកជនលើផ្ទៃដីទំហំ ១០ ហត ឋិតនៅតាមបណ្តោយព្រែកប្រហែល ១២ គម ពីលំហរសមុទ្រ មានប្រវែងចំណតសរុប ៥០០ ម ទទឹង ៣០ ម និងជំរៅទឹក ៥ ម។ ដោយគ្មានការបូមស្តារ កប៉ាល់ចូលតាមព្រែកទៅកំពង់ផែនេះបានចំណុះអតិបរមាត្រឹមតែ ១៨០ តោន តែកំពង់ផែមានគម្រោងរក្សាជំរៅទឹកឱ្យបាន ៦ ម ដោយធ្វើការបូមស្តារ ដើម្បីឱ្យនាវាចំណុះពី ២.០០០ ទៅ ៣.០០០

តោនអាចបើកតាមព្រែកចូលមកកំពង់ផែនេះបាន។ កំពង់ផែមានដងយោង ៥ គ្រឿង និងសាឡង់បូមខ្សាច់ ២ គ្រឿង ឃ្លាំងទំនិញ ៣ ស្តុបផ្ទេរទំនិញចុះឡើងទំហំ ៤៨ ម² និងទីលានទុកទំនិញទំហំ ៣ ហត។

ទំនិញភាគច្រើនមកពីប្រទេសថៃ។ ទំនិញនាំចូលឆ្លងកាត់កំពង់ផែស្រែអំបិលនេះមានចំនួនពី ៤.000 ទៅ ៥.000 តោនក្នុងមួយ។

(៤) កំពង់ផែឯកជនផ្សេងទៀត

គេគ្រោងសាងសង់កំពង់ផែទឹកជ្រៅមួយនៅតាមឆ្នេរខេត្តកំពតដោយក្រុមហ៊ុនអភិវឌ្ឍន៍ SEZ ឯកជន។ ពីដើមមក មានការប្រកាសថាកំពង់ផែថ្មី ក៏ដូចជា SEZ នឹងត្រូវសាងសង់រួចរាល់នៅឆ្នាំ ២០១០ តែបើតាមការចុះអង្កេតរបស់ក្រុមសិក្សាគម្រោងនៅខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០១១ នៅទីនោះមានតែទំនប់លើកដីធ្វើជាច្រាំង និងកន្លែងសម្រាប់ធ្វើ SEZ ដែលកំពុងដំណើរការតែប៉ុណ្ណោះ។ ដោយឡែក ឋបនីយភណ្ឌចំណតមិនទាន់ចាប់ផ្តើមសាងសង់នៅឡើយទេ។

ក្នុងបរិវេណកំពង់ផែស្ទឹងហាវ ការសាងសង់ SEZ ដែលមានកំពង់ផែកុងតេន័រគ្រោងដោយក្រុមហ៊ុន Attwood Investment Group។ តំបន់អភិវឌ្ឍន៍ដែលបានគ្រោងសម្រាប់ SEZ ទំហំ ៥២0 ហត ក្នុងនោះ ៤00 ហត ជាបាសាំងការពារដោយទំនប់ការពារទឹករលកប្រវែង ៧.៦ គម។ ជម្រៅទឹកអតិបរមាដែលបានគ្រោងទុកនៅតាមច្រាំងចំណត/គែមផែគឺ ១២ ម។ ឋបនីយភណ្ឌផែសាងសង់ក្នុងដំណាក់កាលទី ១ ទំនងជាត្រូវតែរៀបប្លង់គិតទៅតាមការដឹកជញ្ជូនតាមកប៉ាល់លក្ខណៈប្រពៃណី/ធម្មតា ដែលអាចមិនបង្ករលក្ខណៈងាយស្រួលដល់រោងចក្រ SEZ។

២.៥.៣. កំពង់ផែនៅឈូងសមុទ្រសៀម និងវៀតណាមខាងត្បូង

(១) កំពង់ផែអន្តរជាតិខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ

ចិតក្នុងស្ថានភាពនេះ រដ្ឋាភិបាលបានសម្រេចអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែទឹកជ្រៅថ្មីមួយនៅមាត់ទន្លេធីវ៉ាយ នៅឆ្នាំ ១៩៩៩។ តំបន់នេះចិតនៅចំងាយប្រហែល ៧៧ គម ពីទីក្រុងហូជីមិញ បើធ្វើដំណើរតាមផ្លូវថ្នល់។ វាជាតំបន់មានជំរៅទឹកគ្រប់គ្រាន់អាចឱ្យនាវាដឹកកុងតេន័រស៊ីជំរៅទឹកជ្រៅចូលចតបាន។

ឆ្លើយតបទៅនឹងដំណើរការគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍នេះក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិករបរទេសនិងក្រុមហ៊ុនកប៉ាល់បានចាប់ផ្តើមវិនិយោគធ្វើចំណតផែកុងតេន័រ និងធ្វើអាជីវកម្មគ្រប់គ្រង និងធ្វើប្រតិបត្តិការផែ ដោយបណ្តាក់ទុនរួមគ្នាជាមួយសាជីវកម្មវៀតណាម។

បរិវេណនៅតាមច្រាំងទន្លេគឺគេទុកសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ធ្វើជាចំណតផែទំនិញចាក់ធារ និងចំណតផែកុងតេន័រនៅខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ។ នៅពីក្រោយ ឬ នៅជាប់នឹងច្រាំងទន្លេ គេសាងសង់សួនឧស្សាហកម្ម ដើម្បីងាយស្រួលដឹកជញ្ជូនទំនិញតាមឋបនីយភណ្ឌផែដែលមាននៅទីនោះស្រាប់។ ទន្លេមានទទឹងពី ៤00 ម ទៅ ៦00 ម ក្នុងបរិវេណ CTs។ នៅខ្សែទឹកខាងក្រោមនៃ TCCT/TCIT មានជំរៅទឹក ១៤ ម និង ១២ ម នៅខ្សែទឹកខាងលើ។

ផ្លូវចូលពីទីក្រុងហូជីមិញអាចធ្វើដំណើរតាមផ្លូវជាតិលេខ ១ និង លេខ ៥១ ចំងាយសរុបប្រហែល ៧៧ គម។ ផ្លូវជាតិលេខ ៥១ ផ្នែកខ្លះកំពុងកែលំអរដោយពង្រីកផ្លូវពី ៤ ជួរទៅ ៦ ជួរ។ រថយន្តដឹកកុងតេន័រចំណាយពេលជិត ៣ ម៉ោង ធ្វើដំណើរពីទីក្រុងហូជីមិញទៅកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ។

សាឡង់ត្រូវធ្វើដំណើរចំងាយ ៦៥ គម ឆ្លងកាត់ទន្លេពីទីក្រុងហូជីមិញ មកកំពង់ផែដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ២.៥-១៤។ បច្ចុប្បន្ន កុងតេន័រ ៨0% ដែលត្រូវលើកដាក់ចូលនាវាកុងតេន័រនៅកំពង់ផែត្រូវដឹកតាមសាឡង់ផ្ទុកបាន ៥0 TEUs។

សហគ្រាសសាធារណៈដូចជា:-កំពង់ផែសៃហ្គនថ្មី កំពង់ផែសៃហ្គន ក្រុមហ៊ុន Vinalines ជាអ្នកធ្វើប្រតិបត្តិការផ្តាច់

មុខលើចំណតផែកុងតេន័រទាំងនោះ ឬ ជាសមាជិកនៃការបណ្តាក់ទុនរួមគ្នាជាមួយក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិករចំណតផែឯកជន។ សមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័រសរុបនៅកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ ក្រោយពីបញ្ចប់ការសាងសង់ចំណតផែ ២ ដែលបច្ចុប្បន្នកំពុងសាងសង់ គេរំពឹងថានឹងកើនទៅដល់យ៉ាងហោចណាស់ ៦.៧៥ លាន TEUs។

(២) កំពង់ផែនៅទីក្រុងហូជីមិញ

ចំណតផែនៅទីក្រុងហូជីមិញឋិតនៅតាមដងទន្លេក្នុងទីក្រុងហូជីមិញ ចំងាយប្រហែល ៤៥ ម៉ាយ៍នាវាចរណ៍ពីសមុទ្រ។

ចំណតផែខាត់ឡៃកាន់កាប់ដោយកំពង់ផែសៃហ្គនថ្មីដើមឡើយជារបស់កងទ័ពជើងទឹក គឺជាចំណតផែធំជាងគេនៅទីក្រុងហូជីមិញក៏ដូចជានៅវៀតណាមដែរ។ VICT ជាចំណតផែកុងតេន័រឯកជនដំបូងគេនៅកំពង់ផែនេះ។ កំពង់ផែសៃហ្គនកាន់កាប់ដោយក្រុមហ៊ុនកំពង់ផែសៃហ្គន។ កំពង់ផែបិនញ៉េ (Ben Nghe) ឋិតនៅជាប់កំពង់ផែ VICT ធ្វើប្រតិបត្តិការសំខាន់ខាងលើកដាក់កុងតេន័រក្នុងស្រុក។ ចំណតផែហៀបផូក (Hiep Phuoc) ជាចំណតផែថ្មីជាងគេ និងមានចំណតទឹកជ្រៅជាងគេនៅកំពង់ផែហូជីមិញ។ ចំណតផែទាំងអស់នៅកំពង់ផែហូជីមិញ ក្រៅពីកំពង់ផែហៀបផូក ប្រើប្រឡាយទឹកឡុងតៅ (Long Tau) ជំរៅទឹក ៨.៥ ម ចំណែកចំណតផែ ហៀបផូក គ្រោងប្រើព្រែក Soai Rap ដោយជីកឱ្យមានជំរៅដល់ -៩.៥ ម (នូវ៉ូទឹកជោរ ឬ នាច -១២ម)។

កំពង់ផែហូជីមិញលើកដាក់កុងតេន័របាន ច្រើនជាងកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធីវ៉ាយ។

(៣) កំពង់ផែឡាំឆាបាង

កំពង់ផែឡាំឆាបាងគឺនៅខេត្តឈុនប៊ូរីប្រទេសថៃ ចំងាយប្រហែល ១៣០ គម ភាគអគ្នេយ៍ទីក្រុងបាងកក។ ជាកំពង់ផែធំជាងគេនៅក្នុងប្រទេស ចាប់តាំងពីបានបើកដំណើរការមកនៅឆ្នាំ ១៩៩១។ នៅឆ្នាំ ២០១០ កំពង់ផែ ដែលលើកដាក់បានប្រមាណ ៥.២ លាន TEUs បច្ចុប្បន្នជាកំពង់ផែមានកុងតេន័រឆ្លងកាត់ជាប់លំដាប់ថ្នាក់ទី ២១ នៅលើពិភពលោក។

ផែនការមេនៃ“កម្មវិធីអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរភាគខាងកើត” រួមទាំងការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែឡាំឆាបាងទទួលបានការអនុម័តពីគណៈរដ្ឋមន្ត្រីនៅឆ្នាំ ១៩៨២។ ក្រោមផែនការមេនេះ “គណៈកម្មាធិការអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ឆ្នេរភាគខាងកើត (ESDC)” បានបង្កើតឡើងលក្ខណៈជាគណៈកម្មាធិការជាតិកម្រិតគណៈរដ្ឋមន្ត្រី ដោយយល់ឃើញថាកំពង់ផែត្រូវអភិវឌ្ឍន៍រួមគ្នាជាមួយតំបន់ឧស្សាហកម្មដីគោក និងហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនតភ្ជាប់តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រខាងកើតទៅតំបន់ទីប្រជុំជនទីក្រុងបាងកក។

សហគ្រាសឯកជនផ្សេងៗត្រូវគេស្វាគមន៍ឱ្យចូលរួមធ្វើប្រតិបត្តិការចំណតផែក្រោមអភិបាលកិច្ចរួមរបស់អាជ្ញាធរផែថៃ។

នៅជុំវិញជលសីមា I (Basin I) មានចំណតផែចំនួន ១១ និងនៅជលសីមា II (Basin II) មានចំនួនចំណតផែបួន (C0, C1, C2, C3) បច្ចុប្បន្នកំពុងដំណើរការ។ ជលសីមា I ដែលបានសាងសង់ក្នុងផែនការអភិវឌ្ឍន៍ដំណាក់កាលទី ១ បានចាប់ផ្តើមដំណើរការនៅឆ្នាំ ១៩៩១ ឱ្យនាវាចេញចូលបាន ៤ លាន TEUsក្នុងមួយឆ្នាំ។ ករណីជលសីមា II គ្រោងនឹងធ្វើនៅដំណាក់កាលទី ២ ការងារវិស្វកម្មបានធ្វើរួចរាល់ហើយដោយក្រុមហ៊ុន Hutchison Port Holdings ដែលជាសម្បទានិកតែមួយ និងបានផ្តល់ឱ្យក្រុមហ៊ុនដដែលករណីកំពង់ផែដែលបានធ្វើដំបូងគេ ខណៈពេលចំណតផែ ៣ ទៀត (D1, D2, D3) នៅកំពុងសាងសង់នៅឡើយ បើទោះណាតាមកិច្ចសន្យាសម្បទានពីដើមមកកំណត់ឱ្យចំណតផែទាំងអស់ត្រូវសាងសង់ឱ្យរួចរាល់អាចចាប់ដំណើរការនៅឆ្នាំ ២០១១ ក៏ដោយ។ បើគេប្រើជលសីមា II ឱ្យអស់លទ្ធភាព នោះកំពង់ផែនឹងអាចបង្កើនសមត្ថភាពលើកដាក់សរុបរបស់ខ្លួនបានរហូតទៅដល់ ១០.៨ លាន TEUs ក្នុងមួយឆ្នាំ។

(៤) កំពង់ផែបាងកក

១) លក្ខណៈទូទៅ

បើទោះមុខងារជាច្រកផ្លូវចេញចូលប្រទេសរបស់កំពង់ផែនេះត្រូវដូរទៅឱ្យកំពង់ផែឡាំឆាបាងវិញក៏ដោយ ដោយឋិតនៅទីប្រជុំជននៃទីក្រុងកំពង់ផែបាងកកនៅតែមានទំនិញចាក់ធារ និងទំនិញកុងតេន័រលើកដាក់ច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់ដដែល ។

ចំណតផែនីមួយៗនៅកំពង់ផែបាងកកកាន់កាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការដោយអង្គភាពខុសៗគ្នា ។ កំពង់ផែឃ្លងតយកាន់កាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការដោយអាជ្ញាធរផែថៃ (PAT) ចំណែកចំណតផែផ្សេងទៀតកាន់កាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន ។ ឃ្លងនាវាចរណ៍ពីកំពង់ផែទៅសមុទ្រក្រៅថៃទាំងដោយ PAT ។

ចំណតផែ PAT ឋិតនៅច្រាំងខាងឆ្វេងនៃទន្លេចៅប្រាយ៉ានៅចន្លោះគីឡូម៉ែត្រលេខ ២៦.៥ និងលេខ ២៨.៥ ក្នុងស្រុកឃ្លងតយ ។ នៅក្នុងតំបន់ផែ ជំរៅទឹកប្រែប្រួលចន្លោះពី ៨.៥ ទៅ ១១ ម ក្រោម MSL ។

ចំណងផែកាន់កាប់ដោយរដ្ឋ PAT លើកដាក់កុងតេន័រសរុបបានប្រហែល ៨០% នៅកំពង់ផែបាងកក ។ ដោយឡែកនៅចំណតផែឯកជនកុងតេន័រលើកដាក់ក៏មានការកើនឡើងតិចតួចដែរ ដោយចំណតផែទាំងនេះបានបង្កើនសមត្ថភាពលើកដាក់របស់ខ្លួន ។ ដោយចំណតផែ PAT បានអភិវឌ្ឍន៍ពេញអស់ហើយ PAT មិនមានផែនការបង្កើនសមត្ថភាពចំណតផែរបស់ខ្លួនទៀតទេ ។

២.៦. ស្ថានភាព និងនិន្នាការនៅអនាគតនៃបណ្តាញនាវាចរណ៍

២.៦.១. កុងតេន័រ

(១) និន្នាការសាកល

វិបត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកដែលផ្ទុះចេញពីបណ្តាប្រទេសដែលមានការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចរឹងមាំ ានធ្វើឱ្យមានឥទ្ធិពលអវិជ្ជមានលើការដឹកជញ្ជូននាវាចរណ៍ពិភពលោក ។

តាមការអង្កេត ចរាចរទំនិញនៅឆ្នាំ ២០០៩ បានធ្លាក់ចុះយ៉ាងកំហុក តែបានរើបឡើងមកវិញយឺតៗ ។ ការដាក់លើសចំណុះផ្ទុករបស់នាវាបច្ចុប្បន្នកំពុងធ្វើឱ្យអត្រាដឹកជញ្ជូនតាមមហាសមុទ្រមានការធ្លាក់ចុះយ៉ាងខ្លាំងពិសេសកុងតេន័រ ដែលវាអាចនឹងធ្វើឱ្យសេដ្ឋកិច្ចរបស់ក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនតាមនាវាទាំងនោះមានសភាពកាន់តែដុនដាបទៅៗ ។

តាមការអង្កេត ចំណុះផ្ទុករបស់នាវាក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រនៅតែមានចំនួនច្រើនលើសពីតម្រូវការ បើទោះគេមានបំណងកែសម្រួលទំហំនាវាឱ្យស៊ីគ្នាទៅតាមតម្រូវការដែលចេះតែធាក់ថយយ៉ាងណាក៏ដោយ ។

ដូចនេះ ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រកំពុងស្វះស្វែងរកវិធីសាស្ត្រធ្វើយ៉ាងណាដើម្បីឱ្យអាចប្រកួតប្រជែងលើការចំណាយតែត្រូវអស់សង្សឹមជាងមុនទៅទៀត ដែលវាបង្ហាញឱ្យឃើញក្នុងនិន្នាការប្រើប្រាស់នាវាធំៗដឹកទំនិញដើម្បីកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយឯកតា តែគេត្រូវគិតរកកំពង់ផែសមស្របដែលត្រូវចូលចត ឬ ត្រូវស្នើរទៅប្រតិបត្តិករចំណតផែកុងតេន័រឱ្យពង្រឹងប្រសិទ្ធិភាពលើកដាក់នៅកំពង់ផែរបស់ខ្លួន ។

ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រធំៗបានរកឃើញវិធីសាស្ត្រដោយប្រើប្រាស់នាវាកុងតេន័រទំហំយក្ស ជាមួយនឹងការរីកចំរើនបច្ចេកវិជ្ជាធ្វើនាវាឱ្យកាន់តែមានទំហំធំឡើងៗ ដែលវាបានផ្តល់ផលជាវិជ្ជមានក្នុងការកាត់បន្ថយថ្លៃចំណាយឯកតា (ហៅថា: ចំណាយក្នុងមួយឯកតា) របស់ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រ ។ នាវាដឹកកុងតេន័រធំជាងគេកំពុងប្រតិបត្តិការបច្ចុប្បន្នអាចផ្ទុកចំណុះបានរហូតដល់ ១៤.០០០ TEUs ។ នៅខែ មិថុនា ឆ្នាំ ២០១១ ក្រុមហ៊ុន Maersk Line បានប្រកាសថា

ខ្លួនបានបញ្ជាទិញនាវាថ្មីៗចំនួន ២០ គ្រឿង ទៀត (ដាក់ចំណាត់ថ្នាក់ “EEE”) មានចំណុះផ្ទុករហូតដល់ ១៨.000 TEUs ។

នៅពេលនាវាដឹកកុងតេន័រធំៗជំនួសនាវាតូចៗក្នុងពាណិជ្ជកម្មរវាងអាស៊ី-អឺរ៉ុប “ផលទន្ទ្រាក់ចុះ” នឹងកើតមានលើពាណិជ្ជកម្មទាំងនោះស្ទើរតែទាំងអស់ ជាលទ្ធផល វានឹងធ្វើឱ្យទំហំនាវាដាក់ពង្រាយក្នុងខ្សែពាណិជ្ជកម្មនីមួយៗកើនឡើងជាទូទៅ ។ “ផលទន្ទ្រាក់ចុះ” ក៏អាចកើតឡើងក្នុងផ្លូវដឹកជញ្ជូនបន្តផងដែរ ។ នៅខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០១១ ការដឹកជញ្ជូនរបស់ MCC ដែលជាដៃប្លុកអាស៊ីរបស់ Maersk Line បានចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការនាវាដឹកបន្តទំហំយក្សចំណុះ ៥.៥00 TEUs លក្ខណៈជានាវាចំលងរត់ប្រចាំសប្តាហ៍រវាងឡាំឆាបាង និង ថានដុង ផៃឡាផាស ។

និន្នាការថ្មីមួយទៀតកើតឡើងក្នុងចំនោមក្រុមហ៊ុនដឹកកុងតេន័រធំៗ ចំពោះបញ្ហាចំណុះផ្ទុកសរុបរបស់នាវាដឹកកុងតេន័រនោះការរួបរួមធ្វើសេវាកម្មអន្តរសម្ព័ន្ធផ្សេងៗគ្នា ។ ក្រោយពីក្រុមហ៊ុន Maersk Line បានចាប់ផ្តើម “ធ្វើសេវាកម្មរាល់ថ្ងៃ” នៅខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០១១ សម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មរវាងអាស៊ី-អឺរ៉ុប ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនមេឌីទែរ៉ាណេ និងក្រុមហ៊ុន CMA CGM ដែលជាក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនតាមមហាសាគទីពី និងទីបីលើពិភពលោក បានប្រកាសចុះកិច្ចព្រមព្រៀងសហការជាដៃគូរដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មសំខាន់លើពិភពលោកនៅខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១១ និងបន្ទាប់មក សមាជិក ៦ នៃ New World Alliance and Grand Alliance បានប្រកាសចូលរួមក្នុងសម្ព័ន្ធចែករំលែកនាវាគ្នាថ្មីនេះដែរ (ហៅថាសម្ព័ន្ធ G6) ចរាចរនាវា ៩0 គ្រឿងសម្រាប់ផ្លូវពាណិជ្ជកម្មរវាងអាស៊ី-អឺរ៉ុប ។ CKYH Green Alliance និង Evergreen Line ក៏បានធ្វើកិច្ចព្រមព្រៀងសហប្រតិបត្តិការដោះដូរផ្លូវដឹកជញ្ជូនគ្នាក្នុងពាណិជ្ជកម្មរវាងអាស៊ី-អឺរ៉ុបដែរ ។

(២) និន្នាការនៅឡេណ្ឌចិនភាគអគ្នេយ៍

១) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន

លក្ខណៈលេចធ្លោរបស់កំពង់ផែខាយម៉េបគឺថានៅកំពង់ផែនេះ នាវាស្ទើរតែទាំងអស់គឺមកពីអាមេរិចកាំងខាងជើង និងអឺរ៉ុប ហើយនាវាតិចតួចមកពីប្លុកអាស៊ី និងជានាវាដឹកបន្ត ។ ដោយកំពង់ផែហូជីមិញចិតនៅក្នុងប្លុកអាស៊ី និងជាកំពង់ផែផ្ទេរទំនិញ អាចនិយាយបានថាកំពង់ផែទាំងពីរនេះ “បំពេញ” ឱ្យគ្នាទៅវិញទៅមក ។

កំពង់ផែបាងកក និង កំពង់ផែហូជីមិញ ទាំងពីរជាកំពង់ផែទន្លេទឹករាក់ មានលក្ខណៈឯកទេសកម្មប្រហាក់ប្រហែលគ្នាក្នុងប្លុកអាស៊ី និងជាកំពង់ផែផ្ទេរទំនិញដឹកបន្ត ដែលអាចឱ្យតែនាវាតូចៗចេញចូលលើកដាក់ផ្ទុកផ្ទេរទំនិញក្នុងជំរៅទឹកមានកម្រិត តែទំនិញលើកដាក់ឆ្លងកាត់កំពង់ផែនេះមានចំនួនច្រើន ដោយទំនិញទាំងនោះសម្បូរមកពីតំបន់ពាណិជ្ជកម្មជីគោកនៅជិតខាងកំពង់ផែ ។

កំពង់ផែឃ្យួនថាន កំពង់ផែស៊ុងក្លា និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ក៏មានលក្ខណៈដូចគ្នាដែរ ដោយមាននាវាដឹកបន្ត និងនាវាមកពីប្លុកអាស៊ីតិចតួចមានទំនាក់ទំនងជាមួយតំបន់ពាណិជ្ជកម្មជីគោករបស់កំពង់ផែទាំងនេះ ។

កំពង់ផែខាយម៉េបកំពុងទាក់ទាញបាននាវាខ្សែដឹកជញ្ជូនធំជាងគេមានចំណុះផ្ទុករហូត ដល់ ៦.២00 TEUs ចំណែកនៅកំពង់ផែឡាំឆាបាងវិញ ទំហំជាមធ្យមនៃនាវាខ្សែដឹកជញ្ជូនធំៗមិនមានទំហំធំដូចនាវាចេញចូលកំពង់ផែខាយម៉េបទេដោយនៅកំពង់ផែនេះមានទាំងនាវាដឹកទំនិញតូចៗពីប្លុកអាស៊ីចេញចូលដែរ ។ នៅចន្លោះកំពង់ផែបាងកក និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទំហំខ្សែដឹកជញ្ជូនធំៗមានមិនស៊ូវជាខុសគ្នាប៉ុន្មានទេ ដោយនាវាទាំងអស់មានប្រភពមកតែពីប្លុកអាស៊ីប៉ុណ្ណោះ ។

ក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រធំៗនឹងដាក់ពង្រាយនាវាធំៗរបស់ខ្លួនឱ្យត្រូវទៅតាមប្រពន្ធ័បញ្ជាការដឹកជញ្ជូន & បែងចែក ។ ជាមួយនឹងការវិវត្តន៍នេះ កំពង់ផែខាយម៉េបដែលផ្សារភ្ជាប់ទំនាក់ទំនងមួយខ្សែដឹកជញ្ជូនធំៗស្រាប់តែប្រែក្លាយទៅជាកំពង់ផែបែងចែកនៅឡេណ្ឌចិនភាគអគ្នេយ៍ និងទាក់ទាញនាវាខ្សែដឹកជញ្ជូនធំៗទៅអាមេរិចកាំងខាងជើង អឺរ៉ុប និងប្លុកអាស៊ី ។

ផ្ទុយទៅវិញ កំពង់ផែឡាំឆាបាងនឹងប្រើថាមពលទាក់ទាញរបស់ខ្លួនទៅលើនាវាខ្សែដឹកជញ្ជូនធំៗ នៅអាមេរិចកាំងខាងជើង និងអឺរ៉ុប បើទោះនៅកំពង់ផែនេះមានទំនិញឆ្លងកាត់កើនច្រើនឡើងជាបន្តបន្ទាប់យ៉ាងណាក៏ដោយ ហើយគេអាចនៅទាក់ទាញបាននាវាមកពីប្លុកអាស៊ីថែមទៀត។

ក្នុងដំណើរវិវត្តន៍ខាងលើ សម្រាប់បណ្តាញនាវាចរណ៍ក្នុងតំបន់ឈ្មួញចិនភាគអគ្នេយ៍អាចមានការប្រែប្រួលខ្លះៗ។ កំពង់ផែនៅជុំវិញឈូងសមុទ្រថៃ ដូចជាកំពង់ផែស៊ុងក្លា កំពង់ផែបាងកក កំពង់ផែឡាំឆាបាង និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងអាចក្លាយជាកំពង់ផែដឹកបន្ត (feeder ports) របស់កំពង់ផែខាយម៉ែប។ នាវាដឹកបន្តរបច្ចុប្បន្នធ្វើដំណើរពីកំពង់ផែទាំងនេះទៅសឹង្ហបូរីនឹងត្រូវថយចុះ ដោយបន្តទៅចូលកំពង់ផែខាយម៉ែបវិញ បើទោះនៅកំពង់ផែសឹង្ហបូរី គេនៅតែអាចធ្វើការផ្ទុកផ្ទេរទំនិញសម្រាប់ជំនួញទៅភាគខាងលិច ដូចជាទៅអឺរ៉ុប អាស៊ីខាងត្បូង និងបញ្ចឹមបូព៌ា។

(៣) លក្ខណៈកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងបណ្តាញដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រ

តារាង ២.៦-១៨ ខាងក្រោមបង្ហាញពីពត៌មានលំអិតនៃសេវាកម្ម និងការដាក់ពង្រាយនាវារបស់ក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនធំៗមកកំពង់ក្រុងព្រះសីហនុ។ បច្ចុប្បន្ន មានសេវាកម្មខ្សែដឹកជញ្ជូនធំៗពីរប្រើប្រាស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដូចជា CNC Line ជួលនាវាដឹកជញ្ជូនរបស់ MCC និងខ្សែដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រថ្នាក់តំបន់ (RCL)។ សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងប្លុកអាស៊ីរបស់ MCC/CNC មានពីកំពង់ផែឡាំឆាបាង កំពង់ផែហូជីមិញ ទៅកំពង់ផែចិន តៃវ៉ាន់ និងជប៉ុន ដែលមាននាវាចំណុះផ្ទុកពី ១.៦០០ ទៅ ១.៧០០ TEUs។ សេវាដឹកជញ្ជូនក្នុងប្លុកអាស៊ីផ្សេងទៀតរបស់ RCL មានពីកំពង់ផែស៊ុងក្លា កំពង់ហាយហ្វុង ហុងកុង រហូតដល់កំពង់ផែតៃវ៉ាន់។ សេវាកម្មបើកសម្ពោធន៍នៅពេលថ្មីៗបំផុតគឺក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូន SITC ដែលជាក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិករក្នុងប្លុកអាស៊ីមានមូលដ្ឋាននៅចិន ចាប់ផ្តើមពីខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០១១ ចូលទៅកំពង់ផែនៅប្រទេសថៃ វៀតណាម ចិន កូរ៉េ និងជប៉ុន។

ចំពោះសេវាកម្មដឹកបន្ត មានខ្សែដឹកជញ្ជូន ៥ ក្រុមហ៊ុនជាអ្នកធ្វើប្រតិបត្តិការ ក្នុងនោះ ខ្សែដឹកជញ្ជូន ៤ តភ្ជាប់ពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទៅកំពង់ផែសឹង្ហបូរី។ បច្ចុប្បន្នពុំទាន់មានសេវាកម្មដឹកបន្តពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទៅកំពង់ផែខាយម៉ែបនៅឡើយ។

(៤) ព្យាករណ៍ពីសេវាកម្មខ្សែដឹកជញ្ជូនចេញចូលនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

ផ្អែកទៅលើអ្វីដែលបានលើកឡើងខាងលើ ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានធ្វើការព្យាការណ៍ពីថានៈរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងបណ្តាញនាវាចរណ៍ថ្នាក់តំបន់សម្រាប់ឆ្នាំគោលដៅ ២០២០ និង ២០៣០ ដូចតទៅៈ-

- បើគិតទៅលើឧត្តម្ភភាពទីតាំងភូមិសាស្ត្ររបស់កំពង់ផែខាយម៉ែប កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមានឱកាសតិចតួចទទួលបាននាវាខ្សែដឹកជញ្ជូនធំៗចេញចូល ដោយនាវាទាំងនោះចូលទៅកំពង់ផែខាយម៉ែបជំនួសវិញ
- ក្នុងហេតុផលដដែល ក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនទំនងជាមិនយកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុធ្វើជាកំពង់ផែផ្ទេរ និងបែងចែកទំនិញជំនួសកំពង់ផែខាយម៉ែបទេ
- ទំនិញចរាចរទៅ/មកពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងបន្តដឹកតាមនាវាដឹកបន្តទៅផ្ទេរនៅកំពង់ផែបែងចែកជិតកំពង់ផែខាយម៉ែបបំផុត ករណីខ្សែជំនួញរបស់អាមេរិចកាំងខាងជើង និងអឺរ៉ុប
- អាចមាននាវាទំហំធំៗក្នុងប្លុកអាស៊ីច្រើនចូលមកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែឡាំឆាបាងទាំងអស់ គ្នា
- អាចមាននាវាដឹកបន្តភ្ជាប់ពីកំពង់ផែខាយម៉ែបចូលមកកំពង់ផែបាងកក កំពង់ផែឡាំឆាបាង និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុជាមួយគ្នា អាស្រ័យទៅលើបរិមាណទំនិញនៅតាមកំពង់ផែនីមួយ

- នាវាដឹកបន្តទាំងនោះអាចមានទំហំធំជាងនាវាដឹកបន្តនៅពេលបច្ចុប្បន្ន អាចមានរហូតដល់ទំហំខ្នាត Panamax (ចំណុះផ្ទុក ២.៩០០ TEUs នៅឆ្នាំ ២០២០ និង ៤.០០០ TEUs នៅឆ្នាំ ២០៣០ អាស្រ័យទៅតាមបរិមាណទំនិញនៅតាមកំពង់ផែដែលនាវាចូលនីមួយៗ)
- នាវាក្នុងប្លុកអាស៊ីអាចមានទំហំអតិបរមាក៏ធំជាងនាវាចូលមកកំពង់ផែឡាំឆាបាងនៅពេលបច្ចុប្បន្ននេះដែរ ពោលគឺទំហំធំខ្នាត Panamax (ចំណុះផ្ទុក ៣.៥០០ TEUs នៅឆ្នាំ ២០២០ និង ៤.៥០០ TEUs នៅឆ្នាំ ២០៣០ អាស្រ័យទៅតាមបរិមាណទំនិញនៅតាមកំពង់ផែដែលនាវាចូលនីមួយៗ)

២.៦.២. ការដឹកជញ្ជូនទំនិញមិនដាក់ក្នុងកុងតេន័រ

(១) ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃទីផ្សារដំណើរកំសាន្តតាមមហាសមុទ្រក្នុងឈូងសមុទ្រថៃ

បច្ចុប្បន្ននៅតាមតំបន់ឆ្នេរនៃឈូងសមុទ្រថៃមាននាវាដឹកអ្នកដំណើរជាច្រើនចូលនៅកំពង់ផែបាងកក កំពង់ផែឡាំឆាបាង កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែហូជីមិញ តែនៅកំពង់ផែខាយមែបមានតិចតួច លុះត្រាក្នុងឱកាសពិសេសណាមួយ។ កំពង់ផែហូជីមិញមាននាវាចេញចូលច្រើនជាងគេ ៦៤ គ្រឿង នៅឆ្នាំ ២០១០ ក្នុងចំនោមកំពង់ផែទាំង ៥ នោះ។ ចំណែកនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុវិញ នាវាដឹកអ្នកដំណើរចេញចូលកើនឡើងពី ៥ គ្រឿង នៅឆ្នាំ ២០០៥ ទៅ ១១ គ្រឿង នៅឆ្នាំ ២០១០។

មានទិន្នាការថានាវាអាចសំចតនៅកំពង់ផែបានយូរ លុះត្រានៅតំបន់នេះមានកន្លែងអ្នកទេសចរណ៍ដើរកំសាន្តច្រើន។ ចំណុះដាក់មនុស្សប្រែប្រួលពី ២០០ នាក់ ទៅ ៣.០០០ នាក់។

នៅកំពង់ផែបាងកកមាននាវាទំហំតូចបំផុតចំណុះផ្ទុក ៤៧១ នាក់ ចូលសំចតរយៈពេល ២.១ ថ្ងៃ តាមការអង្កេត។ ចំណែកនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ក្នុងចំនោមកំពង់ផែទាំង ៥ នាវាទេសចរណ៍ចូលសំចតជាមធ្យម ១.១ ថ្ងៃ ដែលជារយៈពេលខ្លីជាងគេ។ ទំហំនាវាជាមធ្យមចំណុះ ១.៧៧៩ នាក់ ធំជាងនាវាទេសចរណ៍ចូលទៅកំពង់ផែបាងកក និងកំពង់ផែហូជីមិញ ដែលមានជំរៅទឹករាក់ តែមិនធំដូចនាវាទេសចរណ៍ចូលនៅកំពង់ផែឡាំឆាបាងទេ។

នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ នាវាទេសចរណ៍ស្ទើរតែទាំងអស់ចូលមកនៅរដូវប្រាំង និងមុនខែមេសា។

(២) សក្តានុពលកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុសម្រាប់ទីផ្សារទេសចរណ៍តាមសមុទ្រ

ខេត្តព្រះសីហនុអាចជាកន្លែងគួរជាទីចាប់អារម្មណ៍របស់អ្នកទេសចរណ៍ធ្វើដំណើរតាមនាវាទេសចរណ៍ ហើយមានសក្តានុពលជាទិសដៅទេសចរណ៍តាមសមុទ្រមួយគួរជាទីទាក់ទាញ។ លើសពីនេះ ផ្លូវអាកាសរវាងខេត្តព្រះសីហនុ និងសៀមរាប ដែលបន្តដំណើរនៅខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១១ ក៏នឹងអាចទាក់ទាញភ្ញៀវទេសចរណ៍ឱ្យមកធ្វើដំណើរកំសាន្តនៅសមុទ្រនៅខេត្តព្រះសីហនុប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពដែរ។

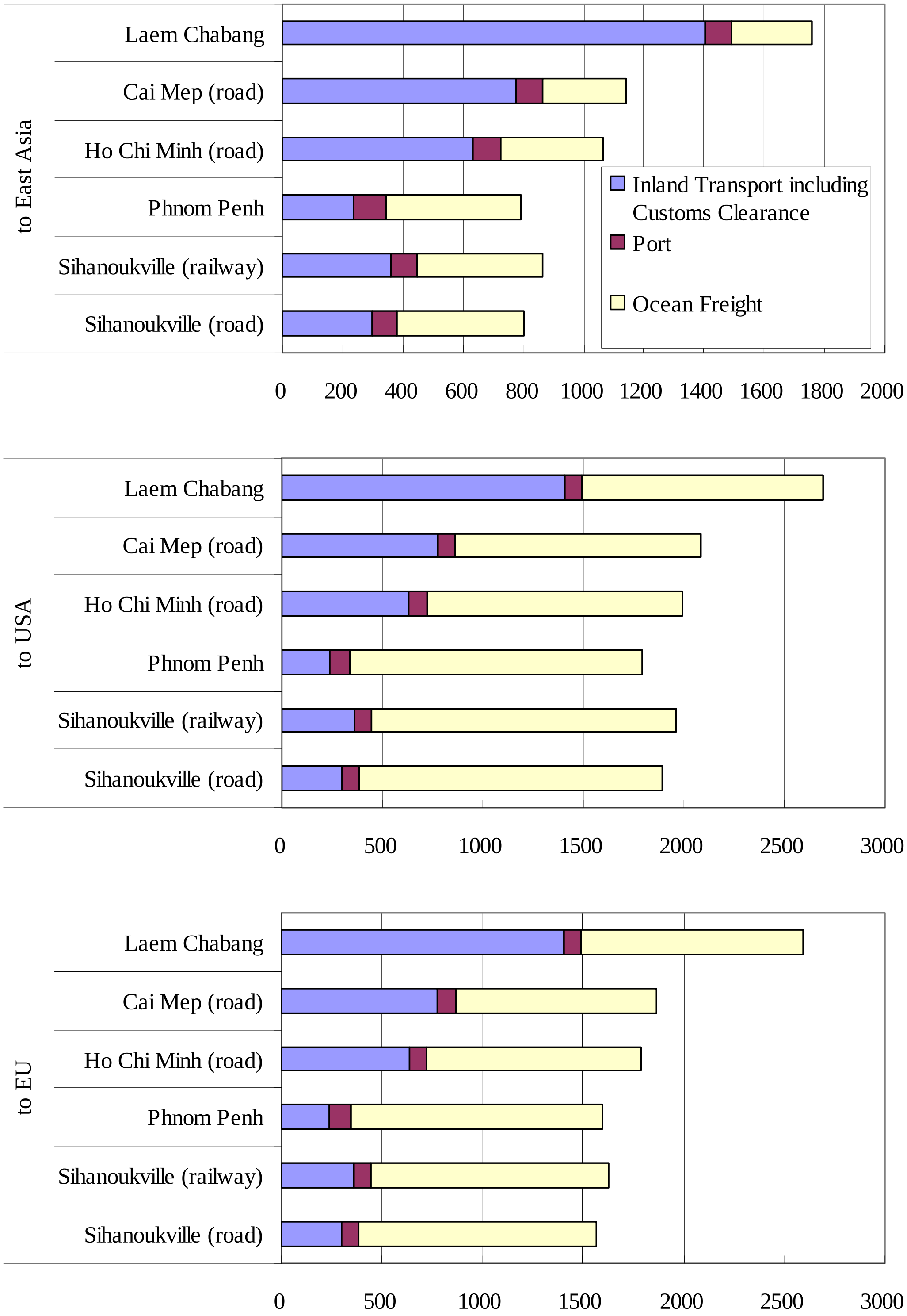
ផ្អែកទៅតាមពតិមានខាងលើ គេអាចព្យាករណ៍បានថា នាវាទំហំប្រហាក់ប្រហែលគ្នាបច្ចុប្បន្នចូលនៅកំពង់ផែឡាំឆាបាង ឬ នាវាខ្លះទំហំធំសម្បើម បើតាមការរំពឹងទុកសម្រាប់ឆ្នាំ ២០២០ និង ២០៣០ ពោលគឺអាចផ្ទុកមនុស្សបានពី ៣.១០០ ដល់ ៣.៥០០ នាក់ ជាអតិបរមា និងជាមធ្យម ១.៦០០ ទៅ ២.០០០ នាក់។

២.៧. លទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

រូប ២.៧-១ និង តារាង ២.៧-២ ប្រៀបធៀបថ្លៃដឹកជញ្ជូនរវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងគោលដៅនាំចេញ ឬ ប្រភពនាំចូល កាត់តាមកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិនីមួយៗ។ ដោយថ្លៃដឹកជញ្ជូនក្នុងមួយ TEU ខុសរវាងកុងតេន័រ ២០ ហ្វ៊ីត និង

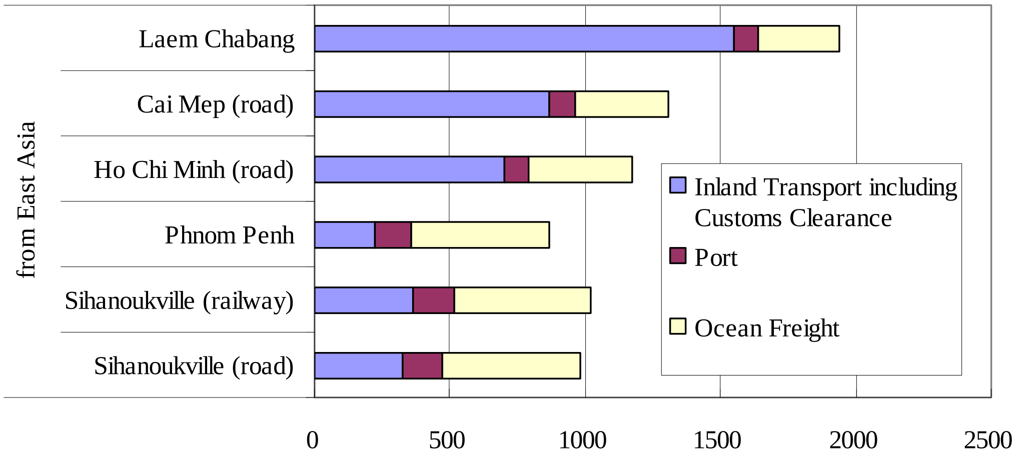
កុងតេន័រ ៤០ ហ្វីត ថ្លៃជាមធ្យមក្នុងមួយ TEU ទៅតាមប្រភេទកុងតេន័រនីមួយៗនៅកម្ពុជា (២០-ហ្វីតៈ ៤០-ហ្វីត = ៣៥:៦៥) ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប។ ការនាំចូលមកកំពង់ផែកម្ពុជាត្រូវចំណាយលើថ្លៃស្តេន (៣១.៥ ដុល្លាសហរដ្ឋអាមេរិច សម្រាប់កុងតេន័រ ២០ ហ្វីត និង ៤៥.៥ ដុល្លាសហរដ្ឋអាមេរិច សម្រាប់កុងតេន័រ ៤០ ហ្វីត) ដោយឡែកការនាំចេញវិញមិនចំណាយលើថ្លៃស្តេនទេ ដោយផលិតផលសំលៀកបំពាក់ និងស្បែកជើង ដែលមានចំនួនច្រើនជាងគេក្នុងចំនោមទំនិញនាំចេញទាំងអស់មិនតម្រូវឱ្យស្តេនទេ។ ថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រទៅអាស៊ីខាងកើតយកតម្លៃតាមសៀងហៃជាមូលដ្ឋាន ទៅសហរដ្ឋអាមេរិច យកតាមតម្លៃឡូសអែនជឺឡេស និងទៅសហភាពអឺរ៉ុបយកតាមតម្លៃរ៉ូធើដែម។ ថ្លៃដឹកជញ្ជូន យើងគណនាផ្អែកទៅតាមពតិមានទទួលបានពីការចុះសាកសួរផ្ទាល់ លទ្ធផលទទួលបានមានការប្រែប្រួលច្រើន ដោយសារតម្លៃទាំងនោះវាអាស្រ័យទៅតាមទីផ្សារជាក់ស្តែង។ ដូចនេះ ការប៉ាន់ស្មានតម្លៃខុសគ្នាបន្តិចបន្តួយមិនជាបញ្ហាទេ។ ផ្អែកទៅតាមតួលេខទាំងនេះ យើងរកឃើញថាៈ-

- វាមានការលំបាកបញ្ចុះថ្លៃដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដោយប្រើប្រាស់ផ្លូវរថភ្លើង ដោយសារចំងាយផ្លូវពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅខេត្តព្រះសីហនុវាខ្លី ហើយការបញ្ចុះថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងនឹងត្រូវជំនួសដោយថ្លៃចំណាយលើសេវាលើកចុះឡើងដឹកតាមរថយន្ត។
- ដោយសារការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ចំណាយអស់ច្រើន កំពង់ផែឡាំឆាបាងមិនមានការប្រកួតប្រជែងលើការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រទៅ/មកពីទីក្រុងភ្នំពេញតាមផ្លូវពាណិជ្ជកម្មទាំងអស់នេះទេ។
- សម្រាប់ការនាំចេញទៅទីផ្សារអាស៊ីខាងកើត ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ឆ្លងព្រំដែនរួមជាមួយកំពង់ផែនៅវៀតណាមមានការប្រកួតប្រជែងតិចជាងកំពង់ផែកម្ពុជា ដោយសារថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមដីគោកខ្ពស់ជាង។ ថ្លៃដឹកជញ្ជូននៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញស្ទើរតែដូចគ្នា។
- សម្រាប់ការនាំចូលពីប្រទេសអាស៊ីខាងកើត កំពង់ផែភ្នំពេញមានផ្លូវដឹកជញ្ជូនសន្សំសំច្ចៃបានច្រើនគ្រាន់បើ ដោយនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ គេយកថ្លៃឈ្នួលលើកឡើង (lift-on fee) សម្រាប់សំបកកុងតេន័រដឹកចេញទៅដាក់ទំនិញដើម្បីនាំចូលមកវិញដែលបញ្ហានេះធ្វើឱ្យកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមិនសូវមានការប្រកួតប្រជែងក្នុងទីផ្សារនាំចូល។ ភាពខុសគ្នានៃថ្លៃដឹកជញ្ជូនរវាងកំពង់ផែកម្ពុជា និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ឆ្លងព្រំដែនទៅប្រើកំពង់ផែវៀតណាមមានតិចតួចសម្រាប់ទីផ្សារនាំចេញ ដោយសារនៅកំពង់ ផែកម្ពុជាតម្រូវឱ្យយកថ្លៃឈ្នួលស្តេនទំនិញនាំចូលទាំងអស់។
- សម្រាប់ការនាំចេញ និងនាំចូលទៅ/មកពីសហរដ្ឋអាមេរិច កំពង់ផែភ្នំពេញក៏មានផ្លូវសន្សំសំច្ចៃបានច្រើនគ្រាន់បើដែរ។ ដោយសារភាគរយថ្លៃឈ្នួលដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រសរុបសម្រាប់ទំនិញដឹកទៅ/មកពីសហរដ្ឋអាមេរិចធំជាងភាគរយទំនិញទៅ/មកពីអាស៊ី ការប្រកួតប្រជែងរបស់ផ្លូវថ្នល់ឆ្លងព្រំដែនទៅប្រើកំពង់ផែវៀតណាម មានការប្រកួតប្រជែងផ្អែកដឹកជញ្ជូនទៅ/មកពីសហរដ្ឋអាមេរិចជាងការដឹកជញ្ជូនក្នុងប្លុកអាស៊ាន។
- សម្រាប់ការនាំចេញទៅសហភាពអឺរ៉ុប ថ្លៃដឹកជញ្ជូននៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញស្ទើរតែដូចគ្នា។ សម្រាប់ការនាំចូល កំពង់ផែភ្នំពេញមានការប្រកួតប្រជែងជាងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដោយនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ គេយកថ្លៃឈ្នួលលើកដាក់សំបកកុងតេន័រ ដូចដែលបានលើកឡើងពីខាងលើ។



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៧-១: ការប្រៀបធៀបថ្លៃដឹកជញ្ជូននាំចេញពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅកាន់គោលដៅសំខាន់ៗ កាត់តាមកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិ (ឯកតា:USD/TEU)

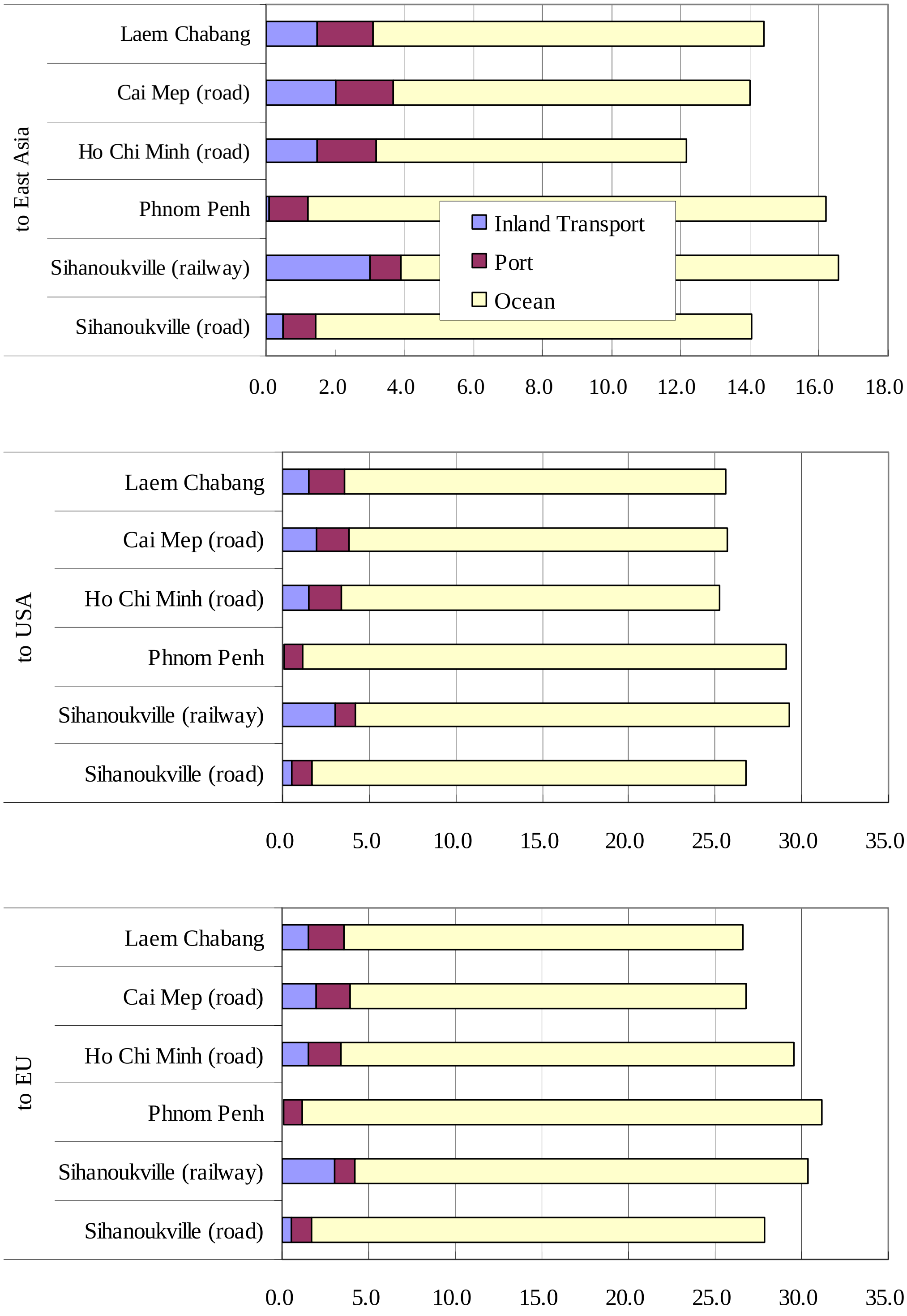


រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៧-២: ការប្រៀបធៀបថ្លៃដឹកជញ្ជូននាំចូលមកទីក្រុងភ្នំពេញពីប្រភពសំខាន់ៗ កាត់តាមកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិ (ឯកតា:USD/TEU)

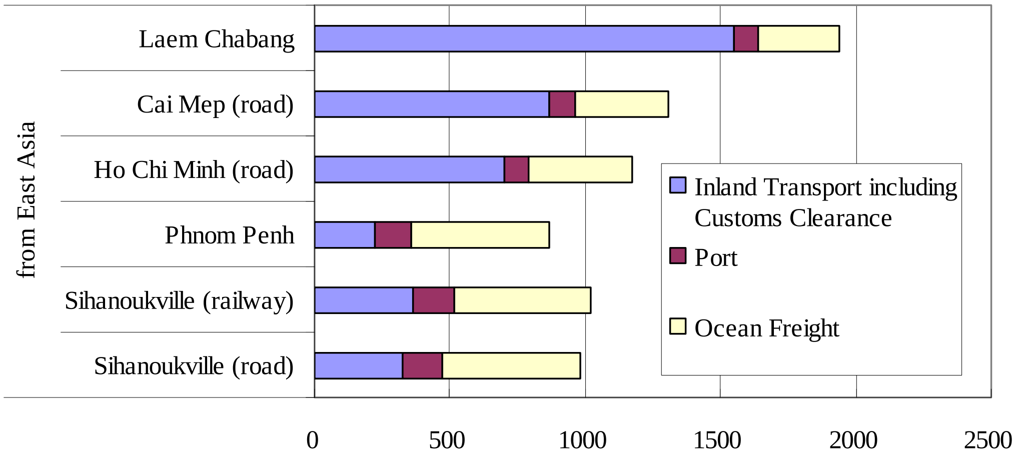
រូប ២.៧-៣ និងរូប ២.៧-៤ ប្រៀបធៀបចំនួនថ្ងៃត្រូវការសម្រាប់ដឹកជញ្ជូនរវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងប្រភព/គោលដៅទំនិញសំខាន់ៗកាត់តាមកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិ។ តួលេខទាំងនេះបង្ហាញដូចតទៅ:-

- ដេទែម៉ីណង់នៃរយៈពេលដឹកជញ្ជូនសរុបគឺជារយៈពេលដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ។ រយៈពេលដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ ឬ រយៈពេលសំចត (dwell time) នៅកំពង់ផែប៉ះពាល់តិចតួចលើរយៈពេលដឹកជញ្ជូនសរុប។
- មិនដូចទៅនឹងការប្រៀបធៀបថ្លៃជញ្ជូនទេ លទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងធ្លាក់ចុះរបស់កំពង់ផែឡាំឆាបាងមិនបានយកមកសិក្សាក្នុងការប្រៀបធៀបពីរយៈពេលដឹកជញ្ជូននេះទេ។
- ចំពោះការដឹកជញ្ជូនទៅ/មកពីអាស៊ីខាងកើត (អាស៊ីបូព៌ា) ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ឆ្លងព្រំដែនកាត់តាមកំពង់ផែហូជីមិញត្រូវការរយៈពេលដឹកជញ្ជូនតិចបំផុត បន្ទាប់មកគឺការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់កាត់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ នេះពិព្រោះមកពីរយៈពេលដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រខ្លី ដោយសារមានផ្លូវតភ្ជាប់ច្រើនក្នុងប្លុកអាស៊ីជាមួយកំពង់ផែហូជីមិញ។ ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកកាត់តាមកំពង់ផែភ្នំពេញ និងការដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងកាត់តាមកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុត្រូវចំណាយពេលយូរ។
- ចំពោះការនាំចេញទៅសហរដ្ឋអាមេរិច ឬ អឺរ៉ុប ការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់ឆ្លងព្រំដែនកាត់តាមកំពង់ផែខាយម៉ែប ធីវ៉ាយ និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវថ្នល់កាត់តាមកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុចំណាយរយៈពេលខ្លីជាង ចំណែកការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹកកាត់តាមកំពង់ផែភ្នំពេញ និងការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើងកាត់តាមកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុត្រូវចំណាយពេលយូរជាង។



រៀបចំក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ២.៧-៣: ការប្រៀបធៀបចំនួនថ្លៃដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ការនាំចេញពីទីក្រុងភ្នំពេញទៅប្រភព
សំខាន់កាត់តាមកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិនីមួយៗ
gateway port (unit: USD/TEU)



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

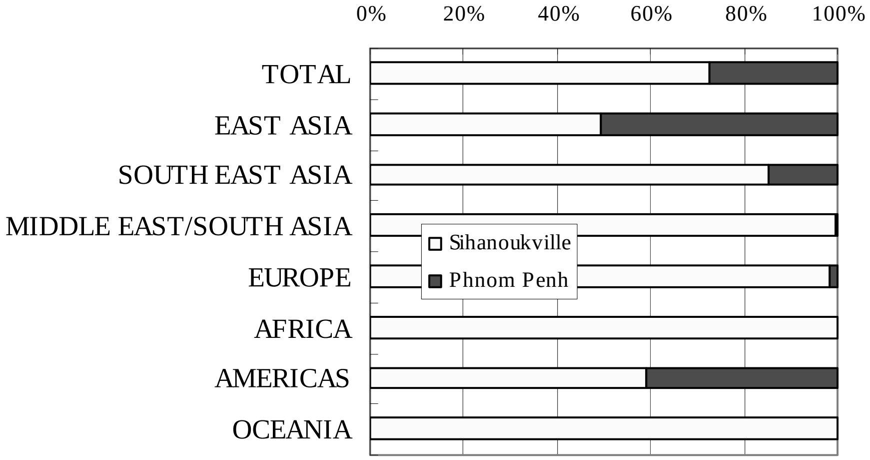
រូប ២.៧-៤: ការប្រៀបធៀបចំនួនថ្លៃដឹកជញ្ជូនសម្រាប់ការនាំចូលមកទីក្រុងភ្នំពេញពីអាស៊ីបូព៌ា កាត់តាមកំពង់ផែច្រកផ្លូវចេញចូលអន្តរជាតិនីមួយៗ

រូប ២.៧-៥ ពិពណ៌នាពីចំណែកទីផ្សារកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញតាមផ្លូវពាណិជ្ជកម្ម។ ទំនិញដឹកទៅ/មកពីកំពង់ផែវៀតណាមតាមផ្លូវផ្ទាល់ មិនបានគណនារកចំណែកទីផ្សារទេ។ ចំពោះទំនិញទៅ/មកពីអាស៊ីអគ្នេយ៍ទំនិញនាំចេញ/នាំចូលទៅ/មកពីវៀតណាម កាត់តាមកំពង់ផែភ្នំពេញក៏បានដកចេញមិនបានគណនាទេ ព្រោះទំនិញទាំងនេះមិនមែនជាទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រ។

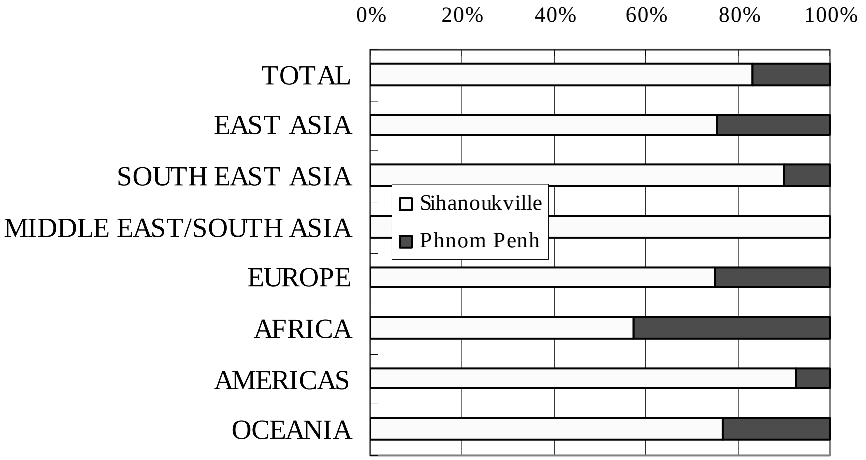
សម្រាប់ការនាំចេញទៅភូមិភាគអាស៊ីបូព៌ា ចំណែកទីផ្សាកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញប្រហាក់ប្រហែលគ្នា។ សម្រាប់ការនាំចូលវិញ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមានចំណែកទីផ្សាធំជាង បើទោះថ្លៃដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់កំពង់ផែភ្នំពេញតាមការប៉ាន់ស្មានមានកម្រិតទាបដូចដែលបានលើកឡើងពីខាងលើក៏ដោយ។

សម្រាប់ការនាំចេញទៅសហរដ្ឋអាមេរិច កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមានចំណែកទីផ្សាធំជាង បើទោះថ្លៃដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់កំពង់ផែភ្នំពេញតាមការប៉ាន់ស្មានមានកម្រិតទាបជាងតិចតួចក៏ដោយ។ សម្រាប់ការនាំចេញទៅសហភាពអឺរ៉ុប ជាក់ស្តែងកុងតេន័រទាំងអស់គេលើកដាក់ចូលនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ចំណែកថ្លៃដឹកជញ្ជូនឆ្លងកាត់កំពង់ផែទាំងពីរតាមការប៉ាន់ស្មានថ្លៃប្រហាក់ប្រហែលគ្នា។

នាំចេញ



នាំចូល



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង (ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យផ្តល់ឱ្យដោយគម្រោង PENPPAS)

តារាង ២.៧-៥: ចំណែកទីផ្សារកុងតេន័ររបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញ (បណ្តោះអាសន្ន)

៣. ចក្ខុវិស័យរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

៣.១. ក្របខណ្ឌសង្គម-សេដ្ឋកិច្ច

ផ្អែកលើស៊ីណារីយ៉ូខាងលើ អត្រាកំនើន GDP កម្ពុជា តាមការព្យាករណ៍ មានដូចបង្ហាញក្នុងតារាង ៣.៣-១។ បើទោះគោលដៅរីកចំរើន/កំនើនកំណត់ក្នុងយុទ្ធសាស្ត្រចតុកោណខ្ពស់ជាងតួលេខក្នុងតារាងក៏ដោយ ក្រុមសិក្សាគម្រោងនឹងប្រើប្រាស់ស៊ីនណារីយ៉ូកំនើនរបស់ IMF ធ្វើជាមូលដ្ឋានព្យាករណ៍ពីតម្រូវការក្នុងជំពូកនេះ ចៀសវាងការប៉ាន់ស្មានខុស ឬជ្រុល។

តារាង ៣.១-១: អត្រាកំណើន GDP កម្ពុជាតាមការព្យាករណ៍របស់ IMF

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2020	2030
Real GDP growth (in percent)	4.8	6.8	6.5	6.5	6.6	6.8	6.8	6.7

ប្រភព: IMF

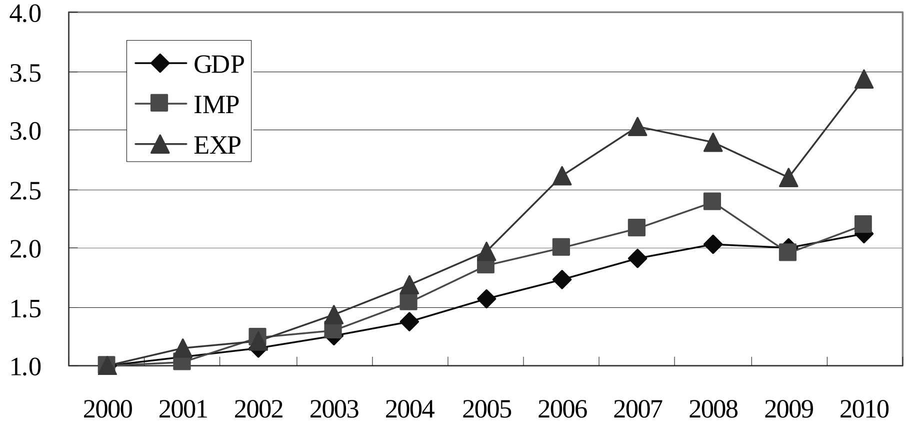
ចំណែកចំនួនប្រជាជន ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានយកតាមការព្យាករណ៍របស់ UN ពិពណ៌នាក្នុងចំណុច ២.១.១ (១) ធ្វើជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ព្យាករណ៍តម្រូវការរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។

៣.២. ការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការ

៣.២.១. កុងតេន័រ

(១) ទំនិញបង្កើតនៅកម្ពុជា

រូប ៣.២-១ បង្ហាញពីសន្ទស្សន៍បរិមាណកុងតេន័រនាំចូល/នាំចេញសរុបទៅ/មកពីកម្ពុជា និង GDP របស់ប្រទេសនេះ ក្នុងនេះបរិមាណកុងតេន័រ និង GDP នៅឆ្នាំ ២០០០ កំណត់បាន ១.០។ កុងតេន័រដឹកទៅ/មកពីកំពង់ផែវៀតណាមតាមផ្លូវថ្នល់មិនបានគិតចូលក្នុងការគណនារកសន្ទស្សន៍នេះទេ។ តាមតួលេខបង្ហាញថាបរិមាណកុងតេន័រមានការកើនឡើងលឿនជាង GDP ដែលនិន្នាការនេះជាទូទៅ គេសង្កេតឃើញកើតមាននៅប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍។ ភាពយឺតជាមធ្យមនៃ GDP ចន្លោះពីឆ្នាំ ២០០០ ដល់ ២០១០ គឺ ១.១ សម្រាប់ការនាំចូល និង ១.៨ សម្រាប់ការនាំចេញ។



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ៣.២-១: សន្ទស្សន៍នាំចូល/នាំចេញកុងតេន័រ និង GDP កម្ពុជា

ក្រុមសិក្សាគម្រោងវាយតម្លៃថាភាពយឺតនៃ GDP នឹងថិតនៅកម្រិតដដែល ដូចគ្នាទៅនឹងទសវត្សរ៍មុនដែរធៀបទៅនឹងការព្យាករណ៍ឆ្នាំ ២០៣០ ដោយសំអាលើហេតុផលដូចខាងក្រោម:-

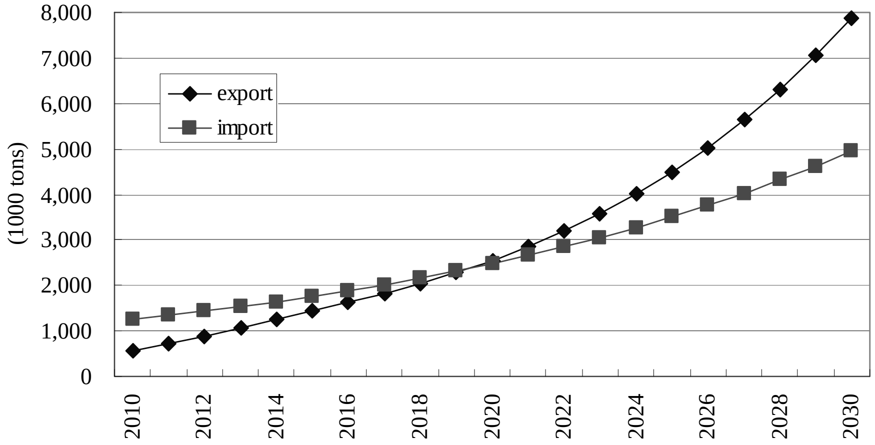
- ឧស្សាហកម្មកម្មន្តសាលកម្ពុជាថិតនៅដំណាក់កាលកំពុងអភិវឌ្ឍន៍គ្រាដំបូង ដោយខ្វះខាតហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធនិងការផ្គត់ផ្គង់ថាមពលអគ្គិសនីគ្រប់គ្រាន់ ហើយបើមានការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មថែមទៀត នោះគេរំពឹងថាការនាំចេញ-នាំចូលនឹងមានសន្ទុះកើនឡើង។
- មានទិន្នាការភាពយឺតនៃ GDP សម្រាប់ប្រទេសជាច្រើន ដែលសម្រេចបានកំនើនសេដ្ឋកិច្ចដល់កម្រិតណាមួយជាទូទៅមានតម្លៃកាន់តែតូចទៅ។ ទោះយ៉ាងណា សម្រាប់កម្ពុជា ការព្យាករណ៍ពីភាពយឺតថយចុះនៃ GDP ហាក់ដូច

ជាល្បឿនពេក។ កម្ពុជាកំពុងចិតក្នុងដំណាក់កាលចាប់ផ្តើមមានកំនើនសេដ្ឋកិច្ចគ្រាដំបូង។ GDP របស់ប្រទេសនេះក្នុងឆ្នាំ ២០១០ គឺ ៧៩៥ ដុល្លាអាមេរិច ឈរលេខរៀងទី ៣១ រាប់ពីក្រោម ក្នុងចំនោមប្រទេស ១៧៨ នៅលើពិភពលោក។ បើទោះកម្ពុជាសម្រេចបានការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចដើរស្របជាមួយក្របខណ្ឌ័សង្គមសេដ្ឋកិច្ចលើកឡើងក្នុងផ្នែកមុននេះ GDP របស់ប្រទេសសម្រាប់មនុស្សម្នាក់នៅឆ្នាំ ២០៣០ នៅត្រឹម ២.៤០០ ដុល្លាអាមេរិច តិចជាងមធ្យមភាគបច្ចុប្បន្ននៃប្រទេសកំពុងអភិវឌ្ឍន៍នៅតំបន់អាស៊ីប៉ាស៊ីហ្វិក និងតិចជាង ៦០% នៃ GDP ក្នុងមនុស្សម្នាក់នៅប្រទេសចិនក្នុងឆ្នាំ ២០១០។ ផ្អែកតាមសន្ទស្សន៍បរិមាណនាំចេញរបស់ UNCTAD គេសង្កេតឃើញថាៈ-អនុបាតកំនើនប្រចាំឆ្នាំជាមធ្យមនៃបរិមាណនាំចេញពីប្រទេសចិនពីឆ្នាំ ២០០០ ដល់ ២០០៨ ធំជាងពីរដងនៃអត្រាកំនើន GDP នោះ។

ដូចនេះក្រុមសិក្សាគម្រោងបានព្យាករណ៍ពីបរិមាណទំនិញដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ ដោយផ្អែកទៅតាមការសន្មត់ខាងលើនេះ ដោយគុណភាពយឺតជាមធ្យមនៅរយៈពេល ១០ កន្លងមកជាមួយ GDP ព្យាករណ៍ដោយ IMF បង្ហាញពីខាងលើ។

គេមិនរំពឹងថាការផ្លាស់ប្តូរជាឯកតោភាគីពីពាណិជ្ជកម្មជាមួយប្រទេសមិនមែនជាសមាជិកអាស៊ានទៅជាពាណិជ្ជកម្ម ក្នុងប្លុកអាស៊ានអាចកើតឡើងនោះទេ ព្រោះអាស៊ានក៏កំពុងជំរុញលើកស្ទួយពាណិជ្ជកម្មសេរីជាមួយបណ្តាប្រទេសមិនមែនជាសមាជិកអាស៊ានតួយ៉ាងដូចជាប្រទេសអាស៊ីបូពា។ ដូចបានលើកឡើងក្នុងជំពូកមុន អនុបាតនាំចេញក្នុងប្លុកអាស៊ានពីកម្ពុជានៅមានកម្រិតទាបជាងមធ្យមភាគនាំចេញរបស់ប្រទេសសមាជិកអាស៊ាន។ ដូចនេះ គេសន្មត់ថាអនុបាតនាំចេញប្លុកអាស៊ានពីកម្ពុជានឹងកើនឡើងដល់កម្រិតមធ្យមភាគបច្ចុប្បន្ននៃអនុបាតនាំចេញប្លុកអាស៊ានក្នុងចំនោមប្រទេសជាសមាជិកនៅឆ្នាំគោលដៅ។ ជាលទ្ធផល វាធ្វើឱ្យទំនិញដឹកតាមផ្លូវសមុទ្រពីកម្ពុជាធ្លាក់ចុះ ពិព្រោះកំនើនពាណិជ្ជកម្មប្លុកអាស៊ានមានន័យថាការដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែនទៅថៃ និងវៀតណាមកើនឡើង។ ចំពោះការនាំចូលវិញ គេសន្មត់ថា អនុបាតប្លុកអាស៊ានបច្ចុប្បន្ននឹងមិនមានការផ្លាស់ប្តូរ ព្រោះអនុបាតប្លុកអាស៊ានរបស់កម្ពុជាមានកម្រិតលើសមធ្យមរបស់សមាជិកអាស៊ានរួចទៅហើយ។

ផ្អែកទៅលើស៊ីនណារ្យូពិពណ៌នាពីខាងលើ បរិមាណទំនិញកុងតេន័របង្កើតឡើងនៅកម្ពុជានៅឆ្នាំគោលដៅ ២០៣០ ព្យាករណ៍ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ៣.២-២។



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ៣.២-២: លំដាប់ឆ្នាំទំនិញកុងតេន័របង្កើតបានតាមការព្យាករណ៍នៅកម្ពុជា

ផ្អែកទៅលើស៊ីនណារ្យូពិពណ៌នាខាងលើ សមាមាត្រទំនិញកុងតេន័រតាមផ្លូវពាណិជ្ជកម្មនៅឆ្នាំគោលដៅ ២០៣០ តាមការប៉ាន់ស្មានមានបង្ហាញក្នុងរូប ៣.២-១។

តារាង ៣.២-១: សមាមាត្រផ្លូវពាណិជ្ជកម្មកុងតេន័រនីមួយៗតាមការប៉ាន់ស្មាននៅឆ្នាំ ២០៣០

	2010		2030	
	EXPORT	IMPORT	EXPORT	IMPORT
EU	28.1%	4.7%	39.5%	4.9%
Africa	0.6%	0.3%	0.5%	0.3%
Americas	37.2%	5.5%	30.8%	4.5%
South Asia / Middle East	2.6%	3.7%	2.1%	3.8%
South East Asia	4.4%	14.6%	4.5%	15.1%
East Asia	26.5%	68.4%	21.9%	68.5%
Oceania	0.7%	2.8%	0.5%	2.9%

ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

(២) បរិមាណលើកដាក់បាននៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

ដោយប្រើគំរូវិភាគតាម nested aggregate logit បរិមាណលើកដាក់កុងតេន័រនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនៅឆ្នាំគោលដៅ គេអាចវាយតម្លៃបាន។ ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានប៉ាន់ស្មានពីដែនកំណត់ត្រូវទៅតាមស៊ីនណារីយ៉ូពិពណ៌នាដូចខាងក្រោម:

<u>ស៊ីនណារីយ៉ូម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ច:</u>

- យោងទៅតាម IMF និងធនាគារពិភពលោក អត្រាអតិផរណាវៀតណាមត្រូវគេរំពឹងថានឹងកើនខ្ពស់ជាកម្ពុជា ឬមធ្យមភាគលើពិភពលោក។ ដោយសារអត្រាអតិផរណាទៅអនាគតក្នុងចំនោម ប្រទេសទាំងនេះមានភាពខុសគ្នាច្រើន នោះថ្លៃដឹកជញ្ជូនទៅអនាគតគេសន្មត់ទៅតាមតំបន់ដែលត្រូវចំណាយ។ ដោយកម្រិតនៃការដឹកជញ្ជូនតាមមហាសមុទ្រសម្រេចទៅតាមទីផ្សារអន្តរជាតិ យើងគណនារកចំនួនដឹកជញ្ជូនតាមមហាសមុទ្រនៅឆ្នាំគោលដៅដោយគុណវាជាមួយចំនួនដឹកជញ្ជូនតាមមហាសមុទ្របច្ចុប្បន្ន និងមធ្យមភាពអត្រាអតិផរណាលើពិភពលោក។ ទោះយ៉ាងណា ថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមសាឡង់ទៅអនាគតតាមទន្លេមេគង្គ ដែលគិតចូលក្នុងការដឹកជញ្ជូនតាមមហាសមុទ្រ គេសន្មត់ដោយផ្អែកទៅលើអត្រាអតិផរមាវៀតណាម។

<u>ស៊ីនណារីយ៉ូអភិវឌ្ឍមានសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ</u>

- នៅកំពង់ផែភ្នំពេញមានសាឡង់ចូលច្រើនជាបន្តបន្ទាប់ ធ្វើឱ្យបរិមាណលើកដាក់កុងតេន័រនៅកំពង់ផែកើនឡើងផងដែរ។ ដោយសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមសាឡង់អាចកើនឡើងងាយ នោះគេសន្មត់ថាសេវាដឹកជញ្ជូនប្រចាំថ្ងៃនឹងចាប់ផ្តើមក្នុងពេលឆាប់ៗ ដែលវាអាចកាត់បន្ថយការបាត់បង់តម្លៃឱកាស។
- ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែនរវាងកម្ពុជា និងវៀតណាមតាមការរំពឹងទុកនឹងមានការសម្រួលឱ្យមានភាពងាស្រួលជាងមុន ចំណែកបណ្តាញផ្លូវថ្នល់តភ្ជាប់ជាមួយកំពង់ផែខាយម៉ែបធីវ៉ាយក៏នឹងធ្វើឱ្យល្អប្រសើរទៅអនាគតផងដែរ។ ដូចនេះ ក្រុមសិក្សាគម្រោងសន្មត់ថារយៈពេលត្រូវការសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមដីគោករវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងខាយម៉ែបនឹងកាត់បន្ថយដល់កម្រិតដូចគ្នារវាងភ្នំពេញ និងខេត្តព្រះសីហនុ។
- នៅពេលស្ពានអ្នកលឿងសាងសង់រួចរាល់ហើយ នោះគេពុំចាំបាច់ត្រូវចំណាយថ្លៃឆ្លងសាឡង់ទៀតទេ។
- ចំនួនកូតារថយន្តដែលអាចប្រើសម្រាប់សេវាកម្មដឹកជញ្ជូនផ្ទាល់រវាងកម្ពុជា និងវៀតណាមនឹងត្រូវដកចេញ ប្រការនេះធ្វើការផ្ទេរទំនិញ

- គេរកឃើញថាកម្រៃជើងសារយកដោយអន្តរការីគយនៅភ្នំពេញខ្ពស់ជាងនៅខេត្តព្រះសីហនុបច្ចុប្បន្ន។ ក្រុមសិក្សាគម្រោងសន្មត់ថាកម្រៃជើងសារនឹងត្រូវយកដូចគ្នានៅកំពង់ផែទាំងពីរនេះ។

<u>ស៊ីនណារ្យូវិជ្ជមានសម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ</u>

- នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមាននាវាចេញចូលច្រើនជាបន្តបន្ទាប់ ធ្វើឱ្យបរិមាណលើកដាក់កុងតេន័រនៅកំពង់ផែកើនឡើង។ ក្រុមសិក្សាគម្រោងសន្មត់ថាចំនួននេះនឹងកើនឡើងពីរទ្វេរលើពេលបច្ចុប្បន្ន ដែលមាននាវាចូលពីរដងក្នុងមួយសប្តាហ៍ (គឺនៅចុងសប្តាហ៍ និងពាក់កណ្តាលសប្តាហ៍)។

- បច្ចុប្បន្ន សេវាខ្សែដឹកជញ្ជូនតាមមហាសមុទ្រទៅ/មកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមានចំនួនច្រើនជាងទៅ/មកកំពង់ផែបាងកក ដែលក៏ជាកំពង់ផែដឹកបន្តដែរ ព្រោះបរិមាណកុងតេន័រលើកដាក់នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមានចំនួនតិច ហើយការប្រកួតប្រជែងក្នុងចំនោមក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនមានកម្រិត។ ទោះយ៉ាងណា គេរំពឹងថាការដឹកជញ្ជូនតាមមហាសមុទ្រទៅ/មកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងថយចុះបន្តិចម្តងៗដោយបរិមាណកុងតេន័រឆ្លងកាត់កើនឡើង ដូចនេះ ក្រុមសិក្សាគម្រោងសន្មត់ថាភាពខុសគ្នានៃបរិមាណដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្ររវាងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែបាងកកនឹងថយពាក់កណ្តាលនៅឆ្នាំគោលដៅ។

អត្រាអតិផរណាខ្ពស់របស់វៀតណាមនឹងធ្វើឱ្យថយចុះការប្រកួតប្រជែងខាងដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវទឹក កាត់កំពង់ផែភ្នំពេញ ឬ ផ្លូវដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែនច្រើនសន្ធឹកសន្ធាប់។ បើទោះយើងបានសិក្សាពីកត្តាអវិជ្ជមានទាំងអស់សម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ បន្ថែមលើស៊ីនណារ្យូម៉ាក្រូសេដ្ឋកិច្ចក៏ដោយ ចំណែកទីផ្សារកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនៅតែធំជាងចំណែកទីផ្សារបច្ចុប្បន្ន

ដូចនេះ ក្រុមសិក្សាគម្រោងប្រយ័ត្នប្រយែងក្នុងការយកលទ្ធផលប៉ាន់ស្មាននេះមកប្រើធ្វើជាគំរូព្យាករណ៍ពីដែនកំណត់ផ្លូវដឹកជញ្ជូននីមួយនៅឆ្នាំគោលដៅ។ ជាគំរូព្យាករណ៍ត្រឹមត្រូវជាងគេ ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានវាយតម្លៃថា "ចំណែកទីផ្សារផ្លូវដឹកជញ្ជូននីមួយៗសម្រាប់ផ្លូវពាណិជ្ជកម្មទាំងអស់នឹងមិនមានការផ្លាស់ប្តូរទេរហូតដល់ឆ្នាំគោលដៅ" ។ដោយគំរូខាងលើមិនបានសិក្សាពីកំនើនភាគរយទំនិញបង្កើតពីតំបន់តូចតាចផ្សេងៗនៅជុំវិញខេត្តព្រះសីហនុ ដោយមានការអភិវឌ្ឍន៍ SEZ និងរោងចក្រឧស្សាហកម្មផ្សេងៗ ស៊ីនណារ្យូចំណែកទីផ្សារដែលមិនផ្លាស់ប្តូរមិនទំនងជាអាចវាយតម្លៃហួសពីតម្រូវការទំនិញកុងតេន័រទៅអនាគតរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនោះទេ។ បើទោះចំណែកទីផ្សារសម្រាប់ផ្លូវពាណិជ្ជកម្មនីមួយៗមិនមានការផ្លាស់ប្តូរ ចំណែកទីផ្សារផ្លូវដឹកជញ្ជូននីមួយៗ បើគិតទៅលើចំនួនទំនិញឆ្លងកាត់នឹងមានប្រែប្រួល ពិព្រោះអត្រាកំនើនផ្លូវពាណិជ្ជកម្មនីមួយៗខុសគ្នា។ ទោះចំណែកទីផ្សារកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងមានការកើនឡើងតិចតួចទាំងការនាំចូល និងនាំចេញ ដោយសារអត្រាកំនើនទំនិញនៅសភាពអឺរ៉ុបក៏ដោយ ផ្ទុយទៅវិញ ចំណែកទីផ្សារកំពង់ផែនេះ បើគិតទៅលើបរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់សរុប នឹងថយចុះបន្តិច ពិព្រោះកុងតេន័រនាំចេញមានអត្រាកំនើនខ្ពស់ ហើយចំណែកទីផ្សាររវាងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងដៃគូរប្រកួងប្រជែងមានភាពខុសគ្នាតិចតួច (មើល តារាង ៣.២-២)។

តារាង ៣.២-២: ចំណែកទីផ្សារផ្លូវដឹកជញ្ជូននីមួយៗតាមការព្យាករណ៍នៅឆ្នាំគោលដៅ

	2010			2030		
	export	import	TOTAL	export	import	TOTAL
Sihanoukville Port	0.60	0.69	0.67	0.62	0.70	0.65
Phnom Penh Port	0.23	0.15	0.17	0.22	0.14	0.19
CBT	0.17	0.16	0.16	0.16	0.16	0.16

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

តារាង ៣.២-៣ សង្ខេបពីលទ្ធផលព្យាករណ៍ដែនកំណត់ផ្លូវដឹកជញ្ជូនទៅអនាគតរវាងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំ

ពង់ផែភ្នំពេញ។ ទំងន់ជាមធ្យម ក្នុងមួយ TEU នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងកំពង់ផែភ្នំពេញនៅឆ្នាំ ២០១០ មាន ៥.៩ តោន នាំចេញ និង ១០.៥ តោន នាំចូល។ ទំនិញនាំចេញធៀបទៅនឹងកំពង់ផែជាច្រើនលើពិភពលោកមានទំងន់ជាមធ្យមស្រាលជាងគេ នោះមកពីទំនិញនាំចេញរបស់កម្ពុជាបច្ចុប្បន្នភាគច្រើនជាផលិតផលសំលៀកបំពាក់។ ទោះយ៉ាងណា គេរំពឹងថាទំនិញធ្ងន់ដូចជាអង្ករកិនរួចនឹងកើនឡើង។ ដូចនេះ ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានកំណត់យកបទដ្ឋានទំងន់ឯកតាគឺ ១០ តោន/TEU សម្រាប់បំលែងទំងន់ទៅជា ចំនួនកុងតេន័រចៀសវាងការប៉ាន់ស្មានលើស។ ចំនួនសំបកកុងតេន័រដែលមានលំហូរច្រើន (នាំចេញ ឬ នាំចូល) នៅឆ្នាំ ២០៣០ យើងប៉ាន់ស្មានតាមរយៈអនុបាតទទេនៃកំពង់ផែនីមួយៗសម្រាប់លំហូរច្រើននៅឆ្នាំ ២០១០។ ដោយមានបំណងកាត់បន្ថយហានិភ័យហិរញ្ញវត្ថុបណ្តាលមកពីការអភិវឌ្ឍន៍ គេបានព្យាករណ៍ពីចរាចរកុងតេន័រទៅអនាគត ដោយផ្អែកលើលក្ខខណ្ឌមួយចំនួនដូចជាៈ-យកស៊ីនណារ្យ៉ូទុទិដ្ឋិនិយមបំផុតមកប្រើប្រាស់សម្រាប់ការប្រកួតប្រជែងផ្លូវដឹកជញ្ជូនផ្សេងៗ ដូចបានលើកឡើងពីខាងលើ។ ទោះយ៉ាងណា គួរកត់សំគាល់ផងដែរថា សមត្ថភាពកំពង់ផែមានមិនគ្រប់គ្រាន់ ដោយសារការព្យាករណ៍ពីតម្រូវមិនត្រឹមត្រូវ (តិចជាងភាពជាក់ស្តែង) នឹងធ្វើឱ្យមានការខាតបង់ក្នុងបរិបទសេដ្ឋកិច្ចជាតិ។ ដូចនេះ សំខាន់ណាស់ដែលគេត្រូវអង្កេតតាមដានពីនិន្នាការចរាចរកុងតេន័រជានិច្ច ហើយកែតម្រូវការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការទៅតាមស្ថានភាពជាក់ស្តែងបើចាំបាច់។

តារាង ៣.២-៣: ចំនួនកុងតេន័រឆ្លងកាត់តាមការព្យាករណ៍នៅកំពង់ផែនីមួយៗនៅឆ្នាំគោល

(TEUs)

			2010	2030
Sihanoukville Port	export	laden	62,371	491,000
		empty	44,259	104,000
		total	106,630	595,000
	import	laden	96,005	345,000
		empty	20,293	250,000
		total	116,298	595,000
	TOTAL	laden	158,376	836,000
		empty	64,552	354,000
		total	222,928	1,190,000
Phnom Penh Port	export	laden	24,276	193,000
		empty	10,671	85,000
		total	34,947	278,000
	import	laden	21,369	103,000
		empty	5,940	175,000
		total	27,309	278,000
	TOTAL	laden	45,645	296,000
		empty	16,611	260,000
		total	62,256	556,000

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

៣.២.២. ទំនិញដឹកលាត (មិនដាក់ក្នុងកុងតេន័រ)

កំទិចឈើៈ នៅកំពុងផែក្រុងព្រះសីហនុគេរំពឹងថាកំទិចឈើប្រហែល ១ លាន តោន នឹងត្រូវដឹកចេញពីកំពង់ផែនេះ។ ដោយគេរំពឹងថាបរិស្ថានពាណិជ្ជកម្មឧស្សាហកម្មកំទេចឈើនឹងមានលក្ខណៈល្អប្រសើរ នៅពេលចំណតផែទំនិញចាក់ធារទឹកជ្រៅនេះសង់រួចរាល់ ក្រុមសិក្សាគម្រោងប្រើការព្យាករណ៍នេះធ្វើជាបរិមាណទំនិញនៅឆ្នាំ ២០២០ និងប៉ាន់ស្មានថាបរិមាណនាំចេញនឹងកើនឡើងក្នុងភាគរយដូចគ្នាទៅនឹងកំនើន GDP កម្ពុជារហូតដល់ឆ្នាំ ២០៣០ ដែរ។

អង្ករកិនៈ ក្រុមសិក្សាគម្រោងប៉ាន់ស្មានថាអង្ករកិននាំចេញនឹងកើនឡើងមួយលានតោននៅ ឆ្នាំ ២០១៥ ហើយបន្ទាប់មកបន្តកើនឡើងក្នុងភាគរយដូចគ្នាទៅនឹងទំនិញនាំចេញផ្សេងទៀតដែរ។ អង្ករកិននាំចេញហាសិបភាគរយនឹងត្រូវដឹកតាមនាវាទំនិញទូទៅ។

ស្រូវសាឡី: បរិមាណស្រូវសាឡីប្រើប្រាស់សម្រាប់មនុស្សម្នាក់នៅកម្ពុជា (២.៩ គក្រ/ឆ្នាំ) តិចជាងច្រើនធៀបទៅនឹងបរិមាណអង្ករប្រជាជនថៃបរិភោគ (១៤.៧ គក្រ/ឆ្នាំ)។ ដោយគេរំពឹងថាកំនើនប្រើប្រាស់ស្រូវសាឡីប្រែប្រួលទៅតាមទំលាប់តបអាហារនៅតំបន់ទីក្រុង ឬ ការកាត់បន្ថយភាពក្រីក្រនៅជនបទ ក្រុមសិក្សាគម្រោងសន្មត់ថាស្រូវសាឡីនៅកម្ពុជានឹងកើនដល់កម្រិតប្រើប្រាស់បច្ចុប្បន្នសម្រាប់មនុស្សនៅប្រទេសថៃនៅឆ្នាំគោលដៅ។ ក្រុមសិក្សាក៏បានសន្មត់ដែរថាស្រូវសាឡីនាំចូលភាគច្រើនដាក់ចុះនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដោយសារការដឹកជញ្ជូនចំនួនច្រើនតាមនាវាចាក់ធារធំៗមានការប្រកួតប្រជែងខ្លាំងក្នុងការនាំចូលស្រូវសាឡី។

ធ្យូងថ្ម: ការផ្លាស់ប្តូរចរន្តផ្គត់ផ្គង់ស៊ីម៉ង់ត៍នៅកម្ពុជាពីការនាំចូលមកផលិតក្នុងស្រុកជំរុញឱ្យមានការនាំចូលធ្យូងថ្មច្រើនវិញម្តង។ សម្រាប់ក្រុមហ៊ុននាំចូលដែលត្រូវការធ្យូងថ្មច្រើន នោះគេត្រូវដឹកតាមនាវាចាក់ធារធំៗ តែជាធម្មតា ក្រុមហ៊ុននាំចូលសាងសង់ផែបនីយភណ្ឌលើកដាក់ខ្លួនឯង លក្ខណៈជាកូនផែរោងចក្រថាមពល (thermal power plant) សម្រាប់លើកធ្យូងថ្មចុះនៅខេត្តព្រះសីហនុ។ ដូចនេះ ក្រុមសិក្សាគម្រោងសន្មត់ថាបរិមាណធ្យូងថ្មលើកដាក់នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងមិនកើនឡើងអ្វីទេនៅឆ្នាំ ២០២០។

យានជំនិះ: ក្រុមសិក្សាគម្រោងសន្មត់ថាអត្រាមានរថយន្តរបស់កម្ពុជានឹងកើនឡើងក្នុងអត្រា ថេររហូតដល់ ៥% នៅឆ្នាំ ២០៣០ សមមូលទៅនឹងអត្រាមានរថយន្តបច្ចុប្បន្ននៅឡៅឥណ្ឌូនេស៊ី។ ក្នុងការគណនារកតម្រូវការរថយន្ត គេសន្មត់ថារថយន្តត្រូវផ្លាស់ប្តូរម្តងថ្មីៗរៀងរាល់ ១០ ឆ្នាំម្តង។

បរិមាណទំនិញទូទៅលើកដាក់នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុតាមការព្យាករណ៍នៅឆ្នាំ ២០៣០ ផ្អែកទៅលើស៊ីនណារ្យូខាងលើមានបង្ហាញក្នុងតារាង ៣.២-១៣។ ប្រភេទរថយន្តមានបង្ហាញក្នុងតារាង ៣.២-៤។

តារាង ៣.២-៤: បរិមាណទំនិញទូទៅលើកដាក់នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ
តាមការព្យាករណ៍នៅឆ្នាំ ២០៣០

(tons)

		Base Year	2030
DRY BULK			
Wood Chip	export	71,000	1,921,000
Wheat	import	0	255,000
Steam Coal	import	123,000	240,000
BREAK BULK			
Milled Rice	export	0	933,000
Cement	import	46,000	0
Vehicle	import	17,000	194,000
Sugar	import	0	10,000
Others	import	58,000	571,000

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

៣.៣. ការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការអ្នកដំណើរ

អ្នកដំណើរតាមកប៉ាល់ទេសចរណ៍តាមការប៉ាន់ស្មាននឹងការកើនឡើងស្របគ្នាជាមួយកំនើនភ្ញៀវទេសចរណ៍អន្តរជាតិមកកំសាន្តនៅកម្ពុជា។ យោងតាមការព្យាករណ៍របស់ក្រុមប្រឹក្សាទេសចរណ៍ &ការធ្វើដំណើរជុំវិញពិភពលោកបានឱ្យដឹងថាអត្រាកំនើនភ្ញៀវទេសចរណ៍មកដល់កម្ពុជាសម្រាប់ទសវត្សរ៍បន្ទាប់ទៀតនឹងមាន ៤.៥% ក្នុងមួយឆ្នាំ។

បច្ចុប្បន្ននៅមាននាវាទេសចរណ៍តិចតួចចូលមកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនៅរដូវវស្សាពីខែ ឧសភា ដល់ តុលា តែគួរកត់សំគាល់ផងដែរថា នៅកំពង់ផែហូជីមិញមាននាវាទេសចរណ៍ច្រើនចេញចូល សូម្បីតែនៅរដូវវស្សាក៏ដោយ។ ពីខែ ឧសភា ដល់

តុលា នៅឆ្នាំ ២០១០ មាននាវា ១១ គ្រឿង ដឹកអ្នកដំណើរសរុប ៩.៧១៣ នាក់ ចូលនៅកំពង់ផែហូជីមិញ ដោយឡែកនៅខែផ្សេងទៀតមាន ៩៣ គ្រឿង ដឹកអ្នកដំណើរ ៤៣.៧៥១ នាក់។ ចំនួននាវាចូលមកកំពង់ផែនេះពីខែ ឧសភា ដល់ តុលា មាន ២០.៨% ដូចខែផ្សេងទៀតដែរ ចំណែកអ្នក ដំណើរមាន ២២.២%។ ដោយលក្ខណៈទីតាំងភូមិសាស្ត្រនៅតំបន់ឆ្នេរកម្ពុជាភាគខាងត្បូង និងវៀតណាមខាងត្បូងមិនមានអ្វីខុសគ្នាជាដុំកំភួន ក្រុមសិក្សាគម្រោងសន្មត់ថាកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងទាក់ទាញបាននាវាទេសចរណ៍ចូលមកនៅរដូវវស្សា បើកំពង់ផែនេះអាចរក្សាបានកន្លែងចតត្រឹមត្រូវសម្រាប់នាវាទេសចរណ៍ ហើយក្រុមហ៊ុននាវាទេសចរណ៍រៀបចំកាលវិភាគដំណើរកំសាន្តភាគច្រើន ១ ឆ្នាំមុនពេលចូលមកកំពង់ផែ។

ផ្អែកលើទិន្នន័យខាងលើ ចំនួននាវាទេសចរណ៍ចូលផែ និងអ្នកដំណើរនៅឆ្នាំ ២០២០ និង ២០៣០ ត្រូវបានព្យាករណ៍ដូចខាងក្រោម:-

តារាង ៣.៣-១: ការព្យាករណ៍ពីចំនួននាវាទេសចរណ៍ចូលផែ

	2010	2020	2030
Number of ships	11	20	31
Number of passengers	12,974	22,385	36,621

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

៣.៤. ការកំណត់ចក្ខុវិស័យ

៣.៤.១. បេសកកម្មរបស់ ក.ស.ស

តួនាទីរបស់ ក.ស.ស គឺពង្រឹងប្រសិទ្ធិភាពមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រក្នុងចំនោមហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធវិស័យដឹកជញ្ជូនទ្រទ្រង់ដល់ការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា។

ពិចារណាលើខ្លឹមសារខាងលើ បេសកកម្មរបស់ ក.ស.ស គឺ "ដើម្បីជំរុញការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្នុងលក្ខណៈផ្តល់ជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមនាវាចរណ៍ និងជាឧស្សាហកម្មតាមឆ្នេរសមុទ្រដែលមានការប្រកួតប្រជែងជាអន្តរជាតិ" ។

៣.៤.២. ការវិភាគពីបរិស្ថានពាណិជ្ជកម្ម

លទ្ធផលវិភាគពីបរិស្ថានពាណិជ្ជកម្មមានបង្ហាញក្នុងរូប ៣.៤-១។

តារាង ៣.៤-១: លទ្ធផលនៃការវិភាគពីបរិស្ថានពាណិជ្ជកម្ម

បរិស្ថានខាងក្នុង		
ហិរញ្ញវត្ថុ	១	គេរំពឹងថា ក.ស.ស នឹងចូលក្នុងទីផ្សារមូលប័ត
	២	សំណងទូទាត់ប្រាក់កម្ចី JICA នឹងកើនឡើង
	៣	ថ្លៃប្រតិបត្តិការខ្ពស់ ដោយប្រាក់ខែបុគ្គលិក និងចំណាយផ្សេងៗខ្ពស់ដែរ
	៤	សមតុល្យគណនីយ៏ចរន្តរបស់ ក.ស.ស បង្ហាញថាមានភាពលើស
អាតិថិជន	៥	កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុគឺជាកំពង់ផែសមុទ្រតែមួយគត់នៅកម្ពុជាដែលអាចឱ្យនាវាមហាសាគរ និង និងនាវាដឹកទំនិញចាក់ធារទំហំធំចេញចូលបាន
	៦	អាតិថិជនសំខាន់ៗរបស់ ក.ស.ស គឺក្រុមហ៊ុននាំចេញសំលៀកបំពាក់
	៧	ផ្លូវថ្នល់តភ្ជាប់ទៅតំបន់ពាណិជ្ជកម្មដីគោកមានលក្ខណៈប្រសើរ ហើយក្នុងកំពង់ផែក៏មានផ្លូវរថភ្លើង
	៨	ប្រសិទ្ធិភាពប្រតិបត្តិការផែខ្ពស់ ដោយសារតំបន់ដែនទឹកក្នុងកំពង់ផែស្ងប់ល្អ (មិនមានរលកធំៗ)
	៩	គេរំពឹងថានាវាទេសចរណ៏ចូលមកកំពង់ផែនេះនឹងមានការកើនឡើង
ដំណើរការ អាជីវកម្ម	១០	គ្រឿងចក្រលើកដាក់កុងតេន័រប្រើមិនមានប្រសិទ្ធិភាព
	១១	ការធ្វើបែបបទឯកសារនាំចេញ/នាំចូលចំណាយពេលយូរ
	១២	និយោជិកផែខ្វះការយល់ដឹងពីកត្តាធ្វើឱ្យថ្លៃកើនឡើង ការប្រកួតប្រជែង ប្រសិទ្ធិភាព និង វិន័យការងារ
	១៣	មានការយកថ្លៃឈ្នួលក្រៅផ្លូវការ
ធនធាន អាជីវកម្ម	១៤	បុគ្គលិមានទៅដល់ ១.១០០ នាក់ ច្រើនជ្រុល
	១៥	ការងារនៅកម្រិតថ្នាក់គ្រប់គ្រងកណ្តាលមានសមត្ថភាពទាប តែសក្តានុពលនៃអ្នកធ្វើការវ័យក្មេង ទំនងខ្ពស់
	១៦	ការបណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិកទន់ខ្សោយ ។ នៅតាមនាយកដ្ឋាន និង/ឬ ការិយាល័យនីមួយៗ គេរក ឃើញថាមិនមានការសហការគ្នាល្អគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ
	១៧	ទាំងកំពង់ផែ និង SEZ ថិតក្រោមការគ្រប់គ្រងរួមរបស់ ក.ស.ស
	១៨	មានតំបន់ដែនទឹកធំទូលាយ និងស្ងប់ល្អ (មិនមានទឹករលកធំៗ) តែដីគោកនៅក្នុងកំពង់ផែមាន កំណត់ ។ នៅតំបន់ខ្លះជុំវិញកំពង់ផែ គេត្រូវយកចិត្តទុកដាក់លើបរិស្ថានសង្គមនៅពេលត្រូវការធ្វើ ការអភិវឌ្ឍន៏ទៅអនាគត
	១៩	គ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញមានមិនគ្រប់គ្រាន់នៅពេលមមាញឹកខ្លាំង (ទំនិញចូលច្រើន)
បរិស្ថានខាងក្រៅ		
និន្នាការ សេដ្ឋកិច្ច	១	GDP នៅកម្ពុជាកំពុងកើនឡើង ។ គេរំពឹងថានឹងមាការអភិវឌ្ឍន៏ឧស្សាហកម្មតាមឆ្នេរសមុទ្រ ហើយបរិមាណទំនិញនឹងកើនឡើង
	២	វិប្បត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោកថិតក្នុងការអង្កេតតាមដាន ។
	៣	អតិផរណាវៀតណាមកំពុងធ្វើការព្យាករណ៏ ។
	៤	គេរំពឹងថានឹងមានការធ្វើពាណិជ្ជកម្មជួញដូរដោយរលូន ហើយបរិស្ថានវិនិយោគក៏មានលក្ខណៈល្អ ប្រសើរដែរ
និន្នាការ ដឹកជញ្ជូន អន្តរជាតិ	៥	ក.ស.ភ.ព និងកំពង់ផែថ្មីនឹងពង្រឹងផ្លូវដឹកជញ្ជូនតាមនាវាអន្តរជាតិកាត់តាមកំពង់ផែខាយម៉ែប-ធី វ៉ាយនៅវៀតណាម
	៦	នាវាមេដាក់ពង្រាយក្នុងតំបន់អាស៊ីទំហំធំបំផុតកំពុងកើនឡើង
	៧	ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែនរវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងវៀតណាមគេរំពឹងថានឹងមានជាហូរហែ
និន្នាការ	៨	ការនាំចេញសំលៀកបំពាក់ អង្ករ និងកំទេចឈើ គេរំពឹងថានឹងកើនឡើង

ទីផ្សារ	៩	ការអភិវឌ្ឍន៍ SEZs នៅជុំវិញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុជាពិសេស SEZ កំពង់ផែ
	១០	ការនាំចេញសំលៀកបំពាក់កំពុងកើនឡើង ៣០% ប្រចាំឆ្នាំ
	១១	កំពង់ផែឯកជនកំពុងអភិវឌ្ឍន៍នៅ SEZs ។

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

៣.៤.៣. ការកំណត់ចក្ខុវិស័យ និងគោលដៅជាយុទ្ធសាស្ត្រ

(១) ចក្ខុវិស័យ

ក្រោមបេសកកម្មរបស់ ក.ស.ស នោះគឺ "ដើម្បីជំរុញការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជាក្នុងលក្ខណៈផ្តល់ជាមូលដ្ឋានសម្រាប់ការដឹកជញ្ជូនតាមនាវាចរណ៍ និងជាឧស្សាហកម្មតាមឆ្នេរសមុទ្រដែលមានការប្រកួតប្រជែងជាអន្តរជាតិ" ចក្ខុវិស័យរបស់ ក.ស.ស ត្រូវប្រកាន់ខ្ជាប់ដូចតទៅៈ-

(១) ក្លាយជាកំពង់ផែសមុទ្រសាធារណៈសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិតភ្ជាប់កម្ពុជាទៅកំពង់ផែនៅក្រៅប្រទេសផ្ទាល់

(២) ផ្តល់ជាកន្លែង ឬ មូលដ្ឋានសម្រាប់ឧស្សាហកម្មតាមឆ្នេរសមុទ្រដែលមានការប្រកួតប្រជែងជាអន្តរជាតិដូចជាៈ- តំបន់ជំរុញការនាំចេញ រោងចក្រកែច្នៃផលិតផលកសិកម្ម កន្លែងអភិវឌ្ឍន៍ធនធានសមុទ្រ និងធនធានទេសចរណ៍

(៣) ក្លាយជាកំពង់ផែដែលមានការប្រកួតប្រជែងជាអន្តរជាតិបំពេញបានតាមការរំពឹងទុករបស់អាតិថិជន ។

(២) គោលដៅយុទ្ធសាស្ត្រ

ដើម្បីសម្រេចបានតាមចក្ខុវិស័យដែលបានកំណត់ ចាំបាច់ត្រូវកំណត់គោលដៅយុទ្ធសាស្ត្រឈរលើទស្សនៈ ៥ យ៉ាងដូចខាងក្រោមៈ-

- ថ្នាក់ជាតិ
- ផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ
- សេវាអាតិថិជន
- ដំណើរការពាណិជ្ជកម្ម
- ការយល់ដឹង និងការរីកចំរើន

តារាងនេះផ្តល់លទ្ធផលវិភាគធាតុផ្សំរបស់ SWOT តាមលំដាប់លំដោយដោយប្រើវិធីសាស្ត្រ BSC ។ តារាងនេះក៏បង្ហាញពីធាតុផ្សំនៃការវិភាគ SWOT បែងចែកទៅតាមក្រុមដែលមានលក្ខណៈប្រហាក់ប្រហែលគ្នាដោយប្រើវិធីសាស្ត្រ BSC ។

តារាង ៣.៤-២: ការវិភាគ SWOT លើសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មរបស់ ក.ស.ស

ផ្នែកខាងក្នុង	S (ចំណុចខ្លាំង)		W (ចំណុចខ្សោយ)	
ទស្សនៈ ថ្នាក់ជាតិ	១	កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដែលភាគច្រើនលើកដាក់ទំនិញដឹកតាមសមុទ្រទ្រទ្រង់ដល់វិស័យឧស្សាហកម្មកម្ពុជា	១	ចក្ខុវិស័យកំណត់នៅពេលបើកដំណើរការកំពង់ផែដំបូងផ្តោតលើការបង្កើតទីក្រុងឧស្សាហកម្មតាមតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រនៅជុំវិញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមិនទាន់សម្រេចបាននៅឡើយ

	២	អត្ថប្រយោជន៍ជាតិអាចឆ្លុះបង្ហាញឱ្យឃើញផ្ទាល់តាមរយៈការគ្រប់គ្រងកំពង់ផែ	២	ចំណូលរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមិនសូវមានច្រើនទេ ដោយសារថ្លៃដឹកជញ្ជូនរវាងប្រភព/គោលដៅ និងទីក្រុងភ្នំពេញកាត់តាមកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុខ្ពស់ធៀបទៅនឹងផ្លូវដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត
ទស្សនៈផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ	៣	ការលក់របស់កំពង់ផែកំពុងកើនឡើង ហើយសមតុល្យគណនីយ៍ចរន្តបង្ហាញថាមានភាពលើស	៣	អត្រាការប្រាក់កម្ចីរបស់ JICA តាមរយៈ MEF ខ្ពស់
	៤	តម្លាភាពពាណិជ្ជកម្មរបស់ ក.ស.ស នឹងមានការពង្រឹងបានល្អប្រសើរ នៅពេលចូលទៅទីផ្សារមូលប័ត្រ	៤	សំណងទូទាត់កម្ចីរបស់ JICA នឹងកើនឡើងបានច្រើនពីឆ្នាំ ២០១១ ដោយសារសំណងទូទាត់មូលធនបានចាប់ផ្ដើមពីឆ្នាំ ២០១០។
			៥	ចាំបាច់ត្រូវបង្កើនប្រាក់ចំណេញសុទ្ធឱ្យបានច្រើនដើម្បីមានលទ្ធភាពទូទាត់ភាគលាភក្រោយពេល ក.ស.ស ចូលក្នុងទីផ្សារមូលបត្រ័
			៦	អចលកម្ម (ទ្រព្យ) កំពង់ផែប្រើប្រាស់មិនទាន់មានប្រសិទ្ធិភាព ដោយសារទំនិញចេញចូលមមាញឹកច្រើនតែនៅថ្ងៃដែលមមាញឹក ដូចនេះមណ្ឌលផែប្រើប្រាស់មិនទាន់មានប្រសិទ្ធិភាព
			៧	បន្ទុកចំណាយប្រតិបត្តិការដូចជា ចំណាយបុគ្គលិកច្រើនជ្រុល ចំណាយបង្កើតថាមពលអគ្គិសនីសម្រាប់ប្រតិបត្តិការដងយោង មានបន្ទុកចំណាយច្រើន។
	៥	កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុគឺជាកំពង់ផែសមុទ្រទឹកជ្រៅតែមួយគត់នៅកម្ពុជា ដែលអាចឱ្យនាវាមហាសមុទ្រ និងនាវាដឹកទំនិញចាក់ធារធំៗចេញចូលបាន	៨	មានការវាយតម្លៃជាអវិជ្ជមានពីអាតិថិជនចំពោះថ្លៃលើកដាក់ទំនិញខ្ពស់ និងថ្លៃឈ្នួលពាក់ពន្ធ័នឹងការចូលផែធៀបទៅនឹងកំពង់ផែប្រទេសជិតខាង និងការយកថ្លៃឈ្នួលមិនសមហេតុផល។
	៦	រយៈពេលទុកទំនិញទូទៅ រួមទាំងផលិតផលសំលៀកបំពាក់នៅកំពង់ផែមានរយៈពេលខ្លី	៩	កែលំអរសេវាកម្មផែសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនកប៉ាល់ ដូចជា បន្ថយរយៈពេលធ្វើប្រតិបត្តិការលើកដាក់កុងតេន័រ (កុំឱ្យយូរ ឬ យឺតពេក)
ទស្សនៈរបស់អាតិថិជន	៧	ផ្លូវថ្នល់តភ្ជាប់ទៅតំបន់ពាណិជ្ជកម្មដីគោកមានលក្ខណៈល្អប្រសើរ ហើយនៅកំពង់ផែក៏មានតភ្ជាប់ផ្លូវរថភ្លើងផងដែរ	១០	កែលំអរសេវាកម្មផែសម្រាប់ក្រុមហ៊ុនបញ្ជូនទំនិញដូចជារយៈពេលដឹកជញ្ជូនតាមរថយន្តទៅមកប្រើពេលច្រើន ដោយត្រូវឈប់សំចតរងចាំចូលច្រកទ្វារកុងតេន័រយូរ ហើយត្រូវធ្វើការស្ទែន។
	៨	នៅប្រទេសជិតខាងមានកំពង់ផែលើកដាក់កុងតេន័រដែរ ដែលស្ថានភាពនេះវាបង្ករលក្ខណៈងាយស្រួលក្នុងការបង្កើតបណ្ដាញបណ្ដាញកំពង់ផែមួយ	១១	ធៀបទៅកំពង់ផែបរទេសផ្សេងទៀត កំពង់ផែនេះមាននាវាកុងតេន័រចូលតិចតួច ហើយថ្លៃដឹកជញ្ជូនខ្ពស់

	៩	កំពង់ផែឋិតនៅតំបន់ទឹកស្ងប់ (មិនមានទឹករលកធំៗ) ជាលទ្ធផលធ្វើឱ្យប្រតិបត្តិការផែមានកម្រិតខ្ពស់	១២	មិនមានលទ្ធភាពទទួលនាវាកុងតេន័រធំៗបើកបរក្នុងតំបន់អាស៊ី ដោយសារជំរៅទឹកនៅច្រាំងចំណត និងឃ្លងនាវាចរណ៏មិនទាន់ជ្រៅគ្រប់គ្រាន់នៅឡើយ
	១០	ជាកំពង់ផែសមុទ្រសាធារណៈនៅជិតបំផុតពីទីផ្សារធំនៅទីក្រុងភ្នំពេញ	១៣	អ្នកប្រើនាវាដឹកអ្នកដំណើរ (ភ្ញៀវទេសចរណ៏) ដែលតម្រូវឱ្យឡើងជិះនាវាមានឋបនីយភណ្ឌត្រឹមត្រូវជួបប្រទះការលំបាកមួយចំនួ ដោយកំពង់ផែមិនមានឋបនីយភណ្ឌសម្រាប់ឱ្យនាវាទេសចរណ៏ចេញចូលចតបានត្រឹមត្រូវ
	១១	ទាំងកំពង់ផែ និង SEZ ឋិតក្រោមការគ្រប់រួមរបស់ ក.ស.ស		
ដំណើរការពាណិជ្ជកម្ម	១២	កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុបញ្ជាប្រតិបត្តិការលើកដាក់កុងតេន័ប្រកបដោយបច្ចេកទេសខ្ពស់ដោយគេប្រើគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញ និងប្រពន្ធ័បច្ចេកទេសទំនើប	១៤	ដំណើការស្រាវជ្រាវ វិភាគ និងការអភិវឌ្ឍន៍ពាណិជ្ជកម្មកំពង់ផែនៅមានលក្ខណៈទន់ខ្សោយ
	១៣	តាមការអង្កេតឃើញថាគ្មានវិវាទការងារអ្វីទេ ជាលទ្ធផល ប្រតិបត្តិការផែ គេធ្វើទៅដោយរលូន	១៥	អាកប្បកិរយារបស់មន្ត្រីបុគ្គលិក ក.ស.ស ចំពោះការលើកស្ទួយជំរុញឱ្យពាណិជ្ជកម្មកំពង់ផែមានការរីកចំរើនគឺអសកម្ម
	១៤	ចំពោះបញ្ហាសំខាន់ៗ គេអាចធ្វើសេចក្តីសម្រេចបានភ្លាម	១៦	ការចែករំលែកពតិមាន និងការធ្វើប្រជាមតិមន្ត្រីបុគ្គលិកនៅកំពង់ផែមិនមានការសហការគ្នាល្អ
			១៧	មន្ត្រីបុគ្គលិកខ្វះការយល់ដឹងពីផលប៉ះពាល់ដល់ការចំណាយ ការប្រកួតប្រជែង ប្រសិទ្ធិភាព និងវិន័យការងារ
			១៨	ប្រពន្ធ័អភិវឌ្ឍន៏ធនធានមនុស្សមានមិនគ្រប់គ្រាន់
			១៩	ប្រពន្ធ័ចាត់តាំងបុគ្គលិករឹងឆ្អឹង (មិនបត់បែនតាមសភាពការណ៏)
			២០	ការធ្វើបែបបទឯកសារនាំចេញ/នាំចូលចំណាយពេលយូរ
			២១	គ្រឿងចក្រលើកដាក់កុងតេន័រប្រើប្រាស់មិនមានប្រសិទ្ធិភាព
			២២	ការគ្រប់គ្រងសន្តិសុខផែមិនទាន់បានល្អនៅឡើយ ដោយមានមនុស្សអាចចេញចូលចំណតផែកុងតេន័របានដោយសេរី និងនៅពេលណាក៏បាន
ការយល់ដឹង និងការរីកចំរើន	១៥	ការលើកទឹកចិត្តថ្នាក់ដឹកនាំកំពូលឱ្យមានគំនិតឆ្នៃប្រឌិតធ្វើឱ្យពាណិជ្ជកម្មរបស់ ក.ស.ស មានការរីកចំរើនជាទីទុកចិត្តរបស់មន្ត្រីបុគ្គលិក ក.ស.ស ខ្លួនឯង	២៣	ការអភិវឌ្ឍន៏ធនធានមនុស្សពាក់ពន្ធ័ទៅនឹងការវិភាគពតិមាន ការធ្វើផែនការ និងការកសាងសមត្ថភាពមិនទាន់មានគ្រប់គ្រាន់
	១៦	ក.ស.ស មានមន្ត្រីបុគ្គលិកពោរពេញទៅដោយសក្តានុពលសមត្ថភាពខ្ពស់	២៤	ត្រូវយកចិត្តទុកដាក់លើបរិស្ថានសង្គមនៅតំបន់មួយចំនួនជុំវិញកំពង់ផែពេលធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍ទៅអនាគត

	១៧	ទីរមណីយដ្ឋានទេសចរណ៍សមុទ្រឋិតនៅជិតកំពង់ផែ	២៥	វិវាទនឹងអាចកើតមានរវាងការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ និងការអភិវឌ្ឍន៍ទេសចរណ៍លើការប្រើប្រាស់ដី និងតំបន់ដែនទឹក
	១៨	មានតំបន់ទឹកស្ងប់ (មិនមានទឹករលកធំៗ) សម្រាប់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ទៅអនាគត		
ផ្នែកខាងក្រៅ	**O (ឱកាស)**		**T (ការគំរាមគំហែង)**	
បរិស្ថានម៉ាក្រូ	១	កំនើនសេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា	១	ឧស្សាហកម្ម និងរចនាសម្ពន្ធ័ពាណិជ្ជកម្មទទួលរងគ្រោះដោយវិប្បត្តិសេដ្ឋកិច្ចពិភពលោក
	២	ការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មនៅតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ		
	៣	សកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មជួញដូរធ្វើទៅដោយរលូន ហើយបរិស្ថានវិនិយោគមានលក្ខណៈល្អប្រសើរ		
	៤	ការឧបត្ថម្ភគាំទ្រពីដៃគូរអភិវឌ្ឍន៍សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍នៅកម្ពុជា		
	៥	ការលើកស្ទួយវិស័យទេសចរណ៍		
	៦	កំនើនទំនិញបង្កើតនៅកម្ពុជាទាំងមូល		
បរិស្ថានមីក្រូ	៧	កំនើនទំនិញបង្កើតឡើងពាក់ពន្ធ័ជាមួយការអភិវឌ្ឍន៍ SEZs នៅទីបរិវេណកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ	២	ការបើកដំណើរការចំណតផែកុងតេន័រថ្មីរបស់កំពង់ផែក្រុងភ្នំពេញ
	៨	ថ្លៃដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រតាមមហាសមុទ្រគេរំពឹងថានឹងមានការបន្ថយបន្ថយច្រើនធៀបជាមួយដៃគូរប្រកួតប្រជែង	៣	កំពង់ផែខាយម៉េប-ធីវ៉ាយបើកធ្វើប្រតិបត្តិការពេញទំហឹងនៅវៀតណាម
	៩	ការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែប្រកបដោយចេរភាពផ្អែកទៅតាមផែនការមេកំពង់ផែជាតិ	៤	កំពង់ផែឯកជននៅប្រទេសជិខាងកកើតឡើង
	១០	ថ្លៃដឹកជញ្ជូនកាត់វៀតណាមគេរំពឹថានឹងកើនឡើង ដោយសារអតិផរណាខ្ពស់នៅវៀតណាម	៥	ការដឹកជញ្ជូនឆ្លងព្រំដែនរវាងភ្នំពេញ និងវៀតណាមតាមផ្លូវថ្នល់កើនឡើងបន្ទាប់ពីស្ពានអ្នកលឿងសាងសង់រួច
	១១	ការអភិវឌ្ឍន៍ និងដំណើរការរៀបចំស្ថិតិផែ និងប្រពន្ធ័គ្រប់គ្រងផែ ដែលបានស្នើរឡើងក្នុងគម្រោង PENPPAS របស់ JICA		

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

៣.៤.៤. គោលដៅយុទ្ធសាស្រ្ត និងកត្តាជោគជ័យជាយុទ្ធសាស្រ្ត

គោលដៅយុទ្ធសាស្រ្ត កត្តាជោគជ័យ និងផែនការសកម្មភាពមានបង្ហាញក្នុងតារាង ៣.៤-៣ ជាលទ្ធផលទទួលបានពីការវិភាគ SWOT និងការវិភាគមេទ្រិច TOWS ។ រូប ៣.៤-១ បង្ហាញពីផែនទីយុទ្ធសាស្រ្ត ។

តារាង ៣.៤-៣: គោលដៅយុទ្ធសាស្ត្រ កត្តាជោគជ័យ និងផែនការសកម្មភាព

	គោលដៅយុទ្ធសាស្ត្រ		កត្តាជោគជ័យ		ផែនការសកម្មភាព	
ការយល់ដឹង និងការរីកចំរើន	១	ពង្រឹងការអភិវឌ្ឍន៍រចនាសម្ព័ន្ធអង្គភាព	១	យុទ្ធសាស្ត្រកសាងសមត្ថភាពធនធានមនុស្សលេចធ្លោ និងការអនុវត្ត	១	អភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្សឱ្យមានសមត្ថភាពប្រមូល និងវិភាគពត៌មានបានល្អបំផុត
					២	បន្តប្រើ និងកែលំអរឧបករណ៍យុទ្ធសាស្ត្រដើម្បីធ្វើឱ្យអង្គភាពមានការរីកចំរើនដូចជាប្រពន្ធ័ស្ថិតិផែជាដើម
					៣	ពង្រឹងសមត្ថភាពបំពេញទៅតាមការទាមទាររបស់អាតិថិជន និងដោះស្រាយបញ្ហាអាតិថិជនបើមាន
					៤	ពង្រឹងសមត្ថភាពសម្របសម្រួល និងធ្វើអន្តរការីឱ្យអង្គភាពពាក់ពន្ធ័មានការសហការគ្នាល្អដើម្បីបំពេញតាមការចង់បានរបស់អាតិថិជន
					៥	ប្រតិបត្តិការជាយុទ្ធសាស្ត្រ លើកស្ទួយផ្សព្វផ្សាយពីពាណិជ្ជកម្មកំពង់ផែ
	២	បង្កើនសមត្ថភាពលើកដាក់របស់ផែជាប្រពន្ធ័ទៅតាមតម្រូវការ	២	ធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែជាបន្តបន្ទាប់	៦	ពង្រឹងសមត្ថភាពធ្វើផែការផែ និងកែប្រែផែនការ
					៧	គ្រប់គ្រងតំបន់ដែនទឹកសេរី និងការពារកុំឱ្យមានការរំលោភកាន់កាប់មិនស្របច្បាប់ឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព
					៨	មានការសហការល្អជាមួយសហគ្រាសឯកជន
					៩	បង្កើត និងកែប្រែផែនការផែ រួមទាំងការរៀបចំមណ្ឌលផែបច្ចុប្បន្នឡើងវិញ
					១០	មន្ត្រីបុគ្គលិកពាក់ពន្ធ័ក្នុងទិសដៅអភិវឌ្ឍន៍ផែត្រូវមានការយល់ដឹងរួមគ្នា
ដំណើរការពាណិជ្ជកម្ម	៣	បង្កើនប្រសិទ្ធិភាពប្រតិបត្តិការលើកដាក់កុងតេន័រនៅ ក.ស.ស	៣	គ្រប់គ្រងចំណតផែកុងតេន័រឱ្យបានសមស្រប	១១	កំណត់តំបន់ CY ឱ្យបានច្បាស់លាស់ និងត្រួតពិនិត្យការចេញចូល CY តឹងរឹង
					១២	រើអាគារអង្គភាពពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែចេញពីតំបន់ចំណតផែ
					១៣	ត្រួតពិនិត្យការធ្វើចរាចរក្នុង CY
					១៤	រៀបចំកន្លែងត្រួតពិនិត្យកុងតេន័រដោយឡែកពីតំបន់ចំណតផែ
			៤	គ្រឿងចក្រ និងប្រពន្ធ័លើកដាក់ទំនិញប្រើប្រាស់ឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព	១៥	បង្កើតការប្រើប្រាស់ដងយោងធន់ធ្ងន់
					១៦	ធ្វើឱ្យល្អប្រសើរដល់ប្រតិបត្តិការ RTG
					១៧	ពង្រឹងការថែទាំគ្រឿងចក្រលើកដាក់
					១៨	រៀបចំខណ្ឌ CY ទៅតាមតម្រូវការឡើងវិញ
					១៩	រៀបចំរចនាសម្ពន្ធ័អង្គភាពពាក់ពន្ធ័ទៅនឹងប្រតិបត្តិការកុងតេន័រឡើងវិញ
					២០	បណ្តុះបណ្តាលជំនាញវិជ្ជាជីវៈដល់អ្នកធ្វើផែនការ CY និងអ្នករៀបចំប្លង់នាវាចេញចូល (ship lanner)
					២១	ជំរុញឱ្យកុងតេន័រចាប់ផ្តើមចូលទៅចំណតផែកុងតេន័រ
					២២	អនុវត្តបញ្ចប់ការងារលើកដាក់/ផ្ទុកផ្ទេររបស់មន្ត្រីបុគ្គលិក ក.ស.ស
	៤	ផ្តោតលើការអភិវឌ្ឍន៍ពាណិជ្ជកម្ម និងសមត្ថភាពធ្វើផែនការ	៥	បង្កើតអង្គភាពទទួលបន្ទុកអភិវឌ្ឍន៍ពាណិជ្ជកម្ម និងធ្វើផែនការ និងកំណត់ចាត់តាំងធនធានមនុស្សជា	២៣	ពង្រឹងកិច្ចសហប្រតិបត្តិការរវាងនាយកដ្ឋានទីលាន (work-site) និងនាយកដ្ឋានអភិវឌ្ឍន៍ពាណិជ្ជកម្ម
					២៤	ការពារសុវត្ថិភាពបុគ្គលិកនៅទីលាន និងបុគ្គលិកធ្វើផែនការយុទ្ធសាស្ត្រដោយមានការយកចិត្តទុកដាក់ថែទាំងសមស្របទាំងក្នុងបទបញ្ជា និងការអនុវត្តជាក់

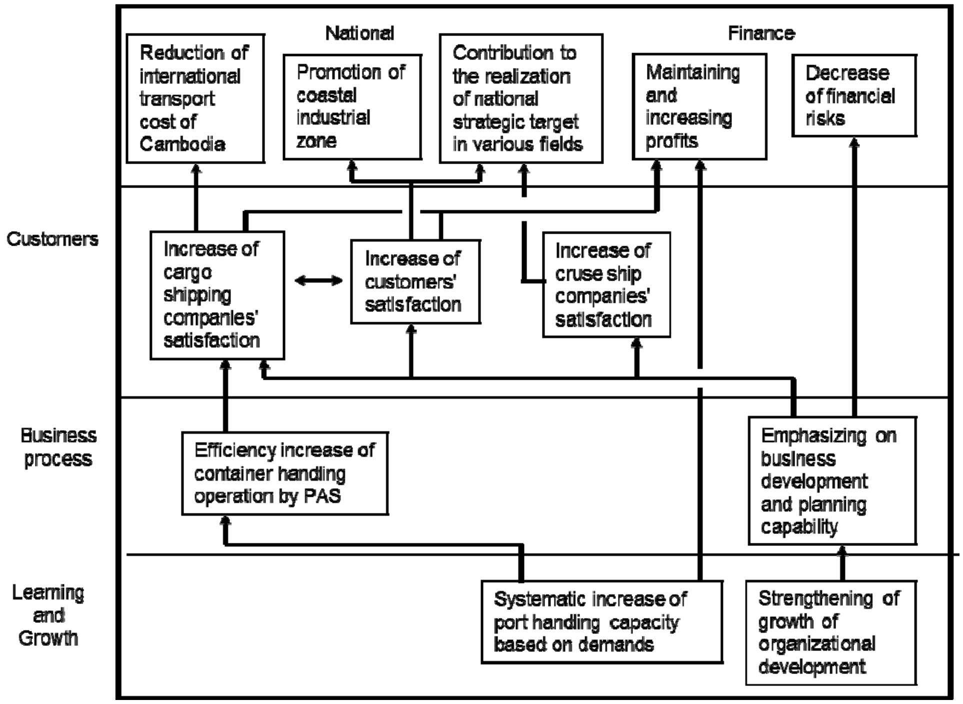
				អាទិភាព		ស្តែង
					២៥	តំឡើងឋានៈបុគ្គលិកក្មេងៗដែលមានសមត្ថភាពឱ្យកាន់មុខតំណែងសំខាន់ៗ
			៦	ធ្វើសកម្មភាពលើកស្ទួយពាណិជ្ជកម្មផែឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព	២៦	អនុវត្តការលើកស្ទួយកំពង់ផែផ្អែកទៅតាមយុទ្ធសាស្ត្ររីកចំរើន
					២៧	ពង្រីកប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយពត៌មាន
					២៨	ប្រើប្រព័ន្ធផ្សព្វផ្សាយពត៌មានឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព
អាតិថិជន	៥	បង្កើនការបំពេញចិត្តដល់អាតិថិជន	៧	បន្ថយថ្លៃដឹកជញ្ជូនសរុប	២៩	កាត់បន្ថយថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមមហាសមុទ្រ
					៣០	ដាក់បំរាមមិនឱ្យយកថ្លៃឈ្នួលក្រៅផ្លូវការ ដោយសហការជាមួយអង្គភាពពាក់ព័ន្ធ
					៣១	កាត់បន្ថយពេលវេលារងចាំនៅច្រកទ្វារចូល និងរយៈពេលសំចតរថយន្តនៅក្នុងចំណតផែ
					៣២	សម្របសម្រួលជាមួយអង្គភាពពាក់ព័ន្ធ ដើម្បីសម្រាលបន្ទុកធ្វើអធិការកិច្ចកុងតេន័រ
					៣៣	កាត់បន្ថយថ្លៃឈ្នួលលើកដាក់កុងតេន័រ
			៨	ពង្រឹងគុណភាពសេវាកម្ម	៣៤	ពង្រឹងការលើកស្ទួយពាណិជ្ជកម្មកំពង់ផែ ដើម្បីបង្កើតបានផ្លូវធ្វើនាវាចរណ៍សម្បូរបែប និងមាននាវាចូលមកច្រើនជាញឹកញាប់
					៣៥	ថែមម៉ោងបើកច្រកទ្វារបន្តិចម្តងៗ រហូតដល់អាចបើកបាន ២៤ ម៉ោង ទៅអនាគត
					៣៦	ផ្តល់សេវាកម្មផ្លូវរថភ្លើងចូលដល់ផែប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព និងមានការត្រួតពិនិត្យជិតដល់ ណែនាំទៅក្រុមហ៊ុនធ្វើប្រតិបត្តិការផ្លូវរថភ្លើងពីគុណភាពសេវាកម្ម
					៣៧	ផ្តល់សេវាកម្មពស្តុភារមានតម្លៃខ្ពស់ និងទាបទៅឱ្យក្រុមហ៊ុនបង្កើតឡើងនៅ SEZ កំពង់ផែ
					៣៨	ពេលវេលាទទួលកុងតេន័រអាចផ្លាស់ប្តូរបានតាមកាលៈទេសៈ ដោយយកចិត្តទុកចំពោះក្រុមហ៊ុននាំចេញ និងរក្សាទំនាក់ទំនងជិតស្និទជាមួយក្រុមហ៊ុនទាំងនោះ
					៣៩	អនុវត្តការប្រមូលផ្តុំទំនិញកុងតេន័រឡើងវិញនៅជិតកំពង់ផែដោយមានការសហការជិតស្និទជាមួយក្រុមហ៊ុនឯកជន
	៦	បង្កើនការបំពេញចិត្តដល់ក្រុមហ៊ុនកប៉ាល់	៩	កាត់បន្ថយថ្លៃដឹកជញ្ជូនសរុប	៤០	កាត់បន្ថយថ្លៃឈ្នួលពាក់ព័ន្ធនឹងនាវានៅកំពង់ផែ
					៤១	កាត់បន្ថយរយៈពេលធ្វើប្រតិបត្តិការលើកដាក់កុងតេន័រ
			១០	ពង្រឹងគុណភាពសេវាកម្ម	៤២	ជីកច្រាំងចំណតឱ្យមានជំរៅទឹកជ្រៅ ជីក និងពង្រីកឃ្លូងនាវាចរណ៍បានជ្រៅ និងធំងាយស្រួលនាវាបើកចេញចូល
					៤៣	ជួយបន្ធូរបន្ទុកការងាររបស់ក្រុមហ៊ុនកប៉ាល់តាមរយៈការងារប្រតិបត្តិការកុងតេន័ររបស់ ក.ស.ស ខ្លួនឯងជាបន្តបន្ទាប់
					៤៤	ពង្រឹងតម្លាភាព និងភាពសមស្របនៃថ្លៃឈ្នួលពាក់ព័ន្ធនឹងកំពង់ផែ
					៤៥	ពង្រឹងសេវាកម្មនាវាសណ្តោង
					៤៦	បង្កើនផលិតភាពប្រតិបត្តិការលើកដាក់ទំនិញចាក់ធារ
					៤៧	កាត់បន្ថយបន្ទុកការងាររដ្ឋបាលរបស់បុគ្គលិក ក.ស.ស

						ដោយណែនាំឱ្យប្រើប្រាស់ EDI
					៤៨	ណែនាំឱ្យប្រើតារាងពេលវេលាទទួលកុងតេន័រចូល ដែលក្រុមហ៊ុននាំចេញអាចយល់បាន
					៤៩	បញ្ចប់ការត្រួតពិនិត្យរកការខូចខាតកុងតេន័រ
					៥០	ពង្រឹងសន្តិសុខផែ
					៥១	ពង្រឹងសុវត្ថិភាពធ្វើនាវាចរណ៍
	៧	បង្កើនការបំពេញចិត្តដល់ក្រុមហ៊ុនកប៉ាល់ទេសចរណ៍	១១	បង្កើនការបំពេញចិត្តដល់ភ្ញៀវទេសចរណ៍មកកំសាន្តតាមកប៉ាល់	៥២	អភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែទេសចរណ៍
					៥៣	អភិរក្ស និងធ្វើឱ្យល្អប្រសើរដល់បរិស្ថានផែ
					៥៤	សម្រួលដល់ការធ្វើចរាចរនៅជុំវិញផែឱ្យមានភាពរលូន
ហិរញ្ញវត្ថុ	៨	រក្សា និងបង្កើនផលចំណូល	១២	រក្សា និងស្រូបទាញអាតិថិជនថ្មីៗ	៥៥	ពង្រឹងសកម្មភាពលើកស្ទួយអាជីវកម្មកំពង់ផែ
					៥៦	ពង្រឹងគុណភាពសេវាកម្មផែ
					៥៧	ពាក់ព័ន្ធស៊ីជំរៅក្នុងការលើកស្ទួយការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មនៅតាមឆ្នេរសមុទ្រ
			១៣	ប្រើប្រាស់អចលកម្ម (ទ្រព្យផែ) ឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព	៥៨	បង្កើនប្រសិទ្ធិភាពប្រតិបត្តិការផែ រួមទាំងការប្រើប្រាស់គ្រឿងចក្រឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព
					៥៩	ការប្រើប្រាស់ដីផ្អែកទៅតាមទស្សនៈវិស័យវែងឆ្ងាយ
					៦០	អង្កេតតាមដានដំណើរការអាជីវកម្មរបស់សហគ្រិនចុះកិច្ចសន្យាផ្តាច់មុខរយៈពេលវែងជាមួយ ក.ស.ស ហើយត្រូវធ្វើកិច្ចសន្យាថ្មីករណីចាំបាច់
					៦១	ណែនាំឱ្យមានវិធានការលើកទឹកចិត្តដល់អ្នកប្រើប្រាស់ (អាតិថិជនផែ) ដែលអាចរួមចំណែកបង្កើនតម្រូវបានច្រើនបន្ថែមទៀត
					៦២	ផ្ទេរការធ្វើប្រតិបត្តិការផែស្ងួតភ្នំពេញទៅឱ្យក្រុមហ៊ុនឯកជនកាន់កាប់ជំនួសវិញ
					៦៣	កំណត់លៃលកអាទិភាពធនធានរបស់ ក.ស.ស សម្រាប់ប្រតិបត្តិការនាវាធំៗ ដោយឡែកសម្រាប់មុខជំនួញដឹកជញ្ជូនតូចតាចនៅតាមឆ្នេរសមុទ្រលក្ខណៈធម្មតាផ្ទេរទៅឱ្យកំពង់ផែតាមខេត្តជាអ្នកទទួលវិញ
					៦៤	បំលែងឋបនីយភណ្ឌផែមានស្រាប់ទៅតាមតម្រូវការថ្មីៗដែលអាចមាន
					៦៥	អភិរក្សឋបនីយភណ្ឌផែដោយមានការយកចិត្តទុកដាក់ខ្លាំង
			១៤	កាត់បន្ថយថ្លៃប្រតិបត្តិការ	៦៦	បង្កើនផលិតភាព ដោយបង្កើតឱ្យមានវិន័យការងារជាមូលដ្ឋាន និងអប់រំបុគ្គលិក
					៦៧	កាត់បន្ថយចំនួនបុគ្គលិក ក.ស.ស ជាប្រព័ន្ធ
	៩	បន្ថយហានិភ័យហិរញ្ញវត្ថុ	១៥	ពង្រឹងការគ្រប់គ្រងហានិភ័យ	៦៨	បន្តអនុវត្តការគ្រប់គ្រងហានិភ័យរបស់អង្គភាព
					៦៩	កាត់បន្ថយហានិភ័យវិនិយោគដោយត្រួតពិនិត្យការវិនិយោគសមស្របទៅតាមផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផែជាតិ
					៧០	ប្រកាន់ខ្ជាប់វិធានការការពារសុវត្ថិភាពការងារ
			១៦	ពង្រឹងតម្លាភាពក្នុងការគ្រប់គ្រងពាណិជ្ជកម្ម	៧១	ដាក់ ក.ស.ស ចូលក្នុងទីផ្សារមូលបត្រ
					៧២	បើកចំហរពតិមាន
			១៧	បញ្ចុះអត្រាការប្រាក់នៃបំណុលរយៈពេលវែងពី MEF ជា	៧៣	បន្ថយអត្រាការប្រាក់កម្ចីរបស់ MEF ដើម្បីកាត់បន្ថយបន្ទុកសំណងនៅអំឡុងពេលលុយយ៉េនឡើងថ្លៃ

				បណ្ដោះអាសន្ន		
ថ្នាក់ជាតិ	១០	បញ្ចុះថ្លៃដឹកជញ្ជូនអន្តរជាតិរបស់កម្ពុជា	១៨	កាត់បន្ថយថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមមហាសមុទ្រ	៧៤	ស្រូបទាញអត្ថប្រយោជន៍ពីសេដ្ឋកិច្ចមាត្រដ្ឋានបានមកពីកំនើនបរិមាណលើកដាក់
					៧៥	កាត់បន្ថយថ្លៃឈ្នួលពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែ
					៧៦	ពង្រឹងការលើកស្ទួយអាជីវកម្មផែដើម្បីធ្វើឱ្យមានផ្លូវដឹកជញ្ជូនសម្បូរបែបឡើង
	១១	លើកស្ទួយតំបន់ឧស្សាហកម្មតាមឆ្នេរសមុទ្រ	១៩	លើកស្ទួយ និងពង្រីក SEZs	៧៧	លើកស្ទួយគ្រឹះស្ថានពាណិជ្ជកម្មនៅ SEZ កំពង់ផែឈរលើទស្សនៈវិស័យយូរអង្វែង
					៧៨	ពង្រីក SEZ កំពង់ផែ
					៧៩	សម្រួលដល់ការចល័តទំនិញមកពី/ទៅ SEZsនៅតាមឆ្នេរសមុទ្រ
	១២	រួមចំណែកសម្រេចតាមគោលដៅយុទ្ធសាស្ត្រជាតិក្នុងផ្នែកផ្សេងៗ	២០	គ្រប់គ្រងរក្សាទុកទំនិញសំខាន់ជាយុទ្ធសាស្ត្រឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព	៨០	ផ្តល់ការអនុគ្រោះដល់ទំនិញលើកដាក់ដែលរួមចំណែកបង្កើតឧស្សាហកម្មឱ្យសម្បូរបែបឡើង
					៨១	បង្កើនផលិតភាពនាំចេញអង្ករ ដោយប្រើប្រាស់ទីកន្លែងនៅក្នុងផែឱ្យបានសមស្រប
					៨២	ពង្រឹងមុខងារកំពង់ផែជាមូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់មួយសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ធនធាននៅសមុទ្រ

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

Interrelations among Strategic Targets



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ៣.៤-១: ផែនទីយុទ្ធសាស្ត្រ

៤. យុទ្ធសាស្ត្រពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

៤.១. យុទ្ធសាស្ត្រកែលំអរសេវាកម្មផែ

៤.១.១. ការកែលំអរប្រតិបត្តិការកុងតេន័រ

(១) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន័រ

ប្រតិបត្តិការកុងតេន័ររបស់ចំណតផែកុងតេន័រ (CT) របស់ ក.ស.ស មានបញ្ហាមួយចំនួន។ ទីមួយគឺផលិតភាពប្រតិបត្តិការកប៉ាល់ទាប ពោលគឺ ១២.០លើក/QGC/ម៉ោង និង ៧.៤លើក/Ship-gear/ម៉ោង ផ្អែកទៅតាមទិន្នន័យនៅខែ សីហា ឆ្នាំ ២០១១ បើទោះមានកប៉ាល់មួយចំនួនបង្អែរបង្អង់រងចាំច្រើនម៉ោងនៅថ្ងៃសៅរ៍ រហូតដល់ពេលអាចចាប់ផ្តើមលើកទំនិញចូលក៏ដោយ។ បញ្ហាផលិតភាពទាបរបស់ ក.ស.ស នេះគឺបណ្តាលមកពីការគ្រប់គ្រងខ្វះសមត្ថភាព។ ប្រតិបត្តិការកុងតេន័រនៅ ក.ស.ស ធ្វើដោយបុគ្គលិក និងកម្មកររបស់នាយកដ្ឋានបី (៣) នោះគឺនាយកដ្ឋានប្រតិបត្តិការ ចំណតផែកុងតេន័រ (CTO) នាយកដ្ឋានប្រតិបត្តិការលើកដាក់ទំនិញទូទៅ (GCHO) និងការិយាល័យសន្តិសុខចំណុះនាយកដ្ឋាន ធនធានមនុស្ស និងរដ្ឋបាល ដែលនឹងពិពណ៌នាលំអិតនៅផ្នែកបន្ទាប់ទៀត។ ដូចនេះ ការគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការកុងតេន័ររបស់ ក.ស.ស មិនដូចចំណតផែភាគច្រើននៅប្រទេសផ្សេងទៀតនោះទេ ពោលគឺពិបាកប្រៀបធៀបគ្នាតែម្តង ក៏ប៉ុន្តែ គេនៅមានអ្នក ដឹកនាំដ៏មានទ្ធពល (គ្រូតន្ត្រី) និងមន្ត្រីបុគ្គលិកមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ (សមាជិកប្រគុំតន្ត្រី) ក្នុងនាយកដ្ឋាន CTO ក.ស.ស អាចគ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការកុងតេន័របានដោយប្រសិទ្ធិភាពច្រើន។

បញ្ហាទីពីរគឺថាការបើកច្រកទ្វារ CY របស់ ក.ស.ស ដើម្បីចែកចាយ និង/ឬ ទទួលកុងតេន័រ (លើកឡើង និងលើកចុះ) ទៅ/មកពីរថយន្តពីខាងក្រៅមិនទាន់ធ្វើបានល្អនៅឡើយ ដោយសារគ្មានប្រពន្ធ័គ្រប់គ្រាន់នៅ ក.ស.ស ដើម្បីគ្រប់គ្រងអ្នកបើក បរ RTG។ ជាទូទៅ អ្នកគ្រប់គ្រង CY ប្រាប់ទៅអ្នកបើកបរ RTG ពីជួរផ្លូវណាដែលត្រូវទៅស្របពេលអង្កេតតាមដានពី ប្រតិបត្តិការ CY ទាំងមូលតាមរយៈប្រពន្ធ័គ្រប់គ្រងចំណតផែកុងតេន័រ (CTMS)។ ក្នុងវិធីនេះ គេអាចបញ្ចៀសបានការកក ស្ទះចរាចរ ឬ ការបង្អែរបង្អង់ដែលមិនចាំបាច់នៅកន្លែងណាមួយក្នុងទីលានកុងតេន័រ។

ករណីចំណតផែ ក.ស.ស ប្រតិបត្តិការកប៉ាល់ ពិសេសការលើកចូលនាវា គឺចាត់ចែងដោយបុគ្គលិកភ្នាក់ងារមកពីក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូន ដោយគ្មានការធ្វើផែនការអ្វីទុកជាមុនទេ។ នេះមកពីទំនិញនាំចេញ ករណីនេះជាសំលៀកបំពាក់ ដែលមិនមកដល់ចំណតផែ ក.ស.ស ទាន់ពេល បើទោះកុងតេន័រនាំចេញភាគច្រើនមកដល់ចំណតផែមុនពេលនាវាមកដល់ចំណតនៅប្រទេសជាច្រើនលើពិភពលោកក៏ដោយ ដែលប្រការនេះធ្វើឱ្យមានការលំបាករៀបចំធ្វើផែនការលើកដាក់ចូលទៅនាវាទុកជាមុន។

មួយវិញទៀត ប្រពន្ធ័ប្រតិវេទន៍គយរបស់កម្ពុជាសម្រាប់បញ្ចូលកុងតេន័រនាំចេញទៅច្រកទ្វារ CY ដើម្បីលើកដាក់ចូលទៅនាវាគឺចំលែកខ្លាំងណាស់ ដែលធ្វើឱ្យក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូន (shipping lines) ស្ទាក់ស្ទើរមិនហ៊ានឱ្យ ក.ស.ស ធ្វើការងារលើកដាក់ចូលទៅនាវា។ ដូចនេះ ក.ស.ស មិនអាចបង្កើនជំនាញធ្វើប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន័របានល្អទេ ពិសេសខាងមុខងារលើកដាក់ទំនិញ បើទោះ ក.ស.ស មានគ្រឿងចក្រលើកដាក់កុងតេន័រទំនើបៗដូចជា QGC, RTG និង CTMS នៅប៉ុន្មានឆ្នាំថ្មីៗនេះក៏ដោយ។

ក្រុមកម្មករ (សរុបទាំងអស់ ១៦៤ នាក់) ឋិតក្រោមការគ្រប់គ្រងរបស់នាយកដ្ឋាន GCHO តាំងពីពាក់កណ្តាលឆ្នាំ ២០១១ មក ដែលបានអនុវត្តការគ្រប់គ្រងខុសពីនាយកដ្ឋាន CTO ដែលពីមុនមកជាអ្នកទទួលបន្ទុកគ្រប់គ្រងក្រុមកម្មករទាំងនោះ។ អ្នកគ្រប់គ្រងថ្មីក្នុងនាយកដ្ឋាន GCHO កំពុងព្យាយាមបណ្តុះបណ្តាលកម្មករដែលគ្មានជំនាញឱ្យចេះបញ្ជា ship's gears ឬ គ្រប់គ្រងប្រតិបត្តិការកប៉ាល់ជាក្រុមដោយអនុវត្តការងារជាក់ស្តែងតែម្តង។ បំលាស់ប្តូរនេះបានធ្វើឱ្យផលិតភាពប្រតិបត្តិការកប៉ាល់របស់ ក.ស.ស កាន់តែមានសភាពអាក្រក់ទៅៗ។

ក.ស.ស មាន QGC ពីរ (២) គ្រឿង RTG ប្រាំពីរ (៧) គ្រឿង គ្រឿងស្ទូចនៅផែប្រាំបួន (៩) គ្រឿង និងក្បាលរថយន្ត និងកន្ទុយសណ្ដោង ២២ គ្រឿង ជាគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញកុងតេន័រសំខាន់ៗ (CHE)។ វេនធ្វើការពេលថ្ងៃដល់ពេលយប់ នៅថ្ងៃ សៅរ៍ ក.ស.ស បានរៀបចំកម្មករប្រាំបី (៨) ក្រុម ដើម្បីត្រៀមកំលាំងលើក ដាក់ចូលទៅនាវាបួន (៤) គ្រឿងទាំងនោះរៀបចំ QGC ពីរ (២) គ្រឿង RTG បួន (៤) គ្រឿង និងគ្រឿងស្ទូចនៅផែបួន (៤) គ្រឿង និងរថយន្តដឹកកុងតេន័/កន្ទុយសណ្ដោង ២១ គ្រឿងប្រចាំការជាទូទៅនៅខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០១១។

ដូចនេះ ក.ស.ស ត្រូវទិញ RTG មួយ (១) ឬ ពីរ (២) គ្រឿងថែមទៀត ជាបន្ទាន់ដើម្បីជួយបន្ធូបន្ថយការងារលើកដាក់សម្រាប់រថយន្តពីខាងក្រៅនៅថ្ងៃសៅរ៍ ឬ ក.ស.ស ត្រូវធ្វើប្រតិបត្តិការនាវា ដោយប្រើ RTG តែមួយ (១) គ្រឿង សម្រាប់ ship-gears ពីរ (២) គ្រឿង។ ក្រៅពី RTG បច្ចុប្បន្ន ក.ស.ស មាន CHE គ្រប់គ្រាន់។ ទោះយ៉ាងណា ក.ស.ស អាចរងចាំទិញ RTG រហូតដល់ ក.ស.ភ.ព បើកដំណើរការចំណតផែកុងតេន័រថ្មីរបស់ខ្លួននៅឆ្នាំ ២០១២ ដើម្បីវាយតម្លៃពីទួលប្រែប្រួលរបស់កំពង់ផែថ្មីនេះមកលើអាជីវកម្ម ក.ស.ស។

ក.ស.ស ត្រូវរៀបចំកំលាំង ២៦៤ នាក់ (១១ នាក់ក្នុងមួយក្រុម x ៨ ក្រុម x ៣ វេន = ២៦៤ នាក់) តែបច្ចុប្បន្ន ក.ស.ស មានកំលាំងកម្មករត្រឹមតែ១៦៤នាក់ប៉ុណ្ណោះ។ ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាខ្វះកំលាំងកម្មករនេះ ក.ស.សបានប្រើអ្នកបើករថយន្ត និងដងយោងដែលជាបុគ្គលិករបស់នាយកដ្ឋាន GCHO ចាត់តាំងមកឱ្យសម្រាប់ប្រតិបត្តិការ GC មានពីរ (២) ក្រុម (កំលាំង ៦៦ នាក់) ដោយ ខ្លួនឯង។ ទោះយ៉ាណាក្ដី បញ្ហាខ្វះកំលាំងពលកម្មនៅតែមាន (២៦៤-៦៦ = ១៩៨. ១៦៤-១៩៨ =(-)៣៤) នៅ ក.ស.ស។ បញ្ហាខ្វះកំលាំងពលកម្ម រួមជាមួយការមិនមានវិន័យ និងសណ្ដាប់ធ្នាប់ការងារក្នុងចំនោមកម្មករទាំងនោះ គឺជាហេតុផលមួយធ្វើឱ្យផលិតភាពប្រតិបត្តិការកប៉ាល់របស់ ក.ស.ស ធ្លាក់ទាប។

(២) ការកែលំអរប្រតិបត្តិការនៅទីលានក្នុងចំណតផែកុងតេន័រ (CT) ក.ស.ស

CT ក.ស.ស ថ្មីចាប់ដំណើរការតាំងពីខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០១១ នៅពេលការងារចាក់សាបផ្លូវពាក់កណ្ដាលនៅ CY ធ្វើរួចរាល់។ ដូចនេះ ក.ស.ស មានខណ្ឌ័ដែលអាចទុកកុងតេន័រចំណុះ ២.០៩៦ TEUs នៅ CY មានន័យថាសមត្ថភាពទុកកុងតេន័រច្រើនបំផុតបានជានិរន្តនៅ CY ក.ស.ស ទាំងមូលគឺប្រហែល ២២០.000 TEUs ក្នុងមួយឆ្នាំ ដោយដាក់គកុងតេន័រសម្រាប់នាំចេញកំពស់ ៥ ម៉ែត្រ និងនាំចូល ៣.៥ ម៉ែត្រ។ មិនត្រឹមតែប៉ុណ្ណោះ សន្មត់ថាសមត្ថភាព CY កើនដល់កម្រិតអតិបរមា កុងតេន័រត្រូវទុកជាមធ្យម ៥ ថ្ងៃ នោះកត្តាកើនខ្ពស់បំផុតដែលអាចទុកក្នុង CY បានគឺ ២.0។ ទោះយ៉ាងណា សមត្ថភាពទុកកម្រិតអតិបរមាជានិរន្តរបស់ CY ក.ស.ស រួមទាំងនៅដេប៉ូដាក់សំបកកុងតេន័រ (ECD) អាចមានដល់ ៣៦0.000 TEUs ក្នុងមួយឆ្នាំដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ៤.១-៥។

- សមត្ថភាពទុករបស់ CY កម្រិតអតិបរមា គឺជាសមត្ថភាពកម្រិតអតិបរមាសម្រាប់ (ចំណតផែ) CY តែនៅពេលកុងតេន័រទុកដល់កម្រិតសមត្ថភាពទុកអតិបរមា ចំណតផែនោះមិនអាចទទួលកុងតេន័រថែមទៀតបានទេ។
- ដូចនេះ ចំណតផែទាំងអស់ត្រូវលៃលកទុកកន្លែងទំនេរដើម្បីទទួលកុងតេន័រទាំងពីនាវា ឬ ពីច្រកទ្វារ ធ្វើយ៉ាងណាកុំឱ្យរាំងស្ទះប្រតិបត្តិការផ្សេងៗ។ កន្លែងលៃលកឱ្យទំនេរគួរទុក ២៥% នៃសមត្ថភាពទុកកម្រិតអតិបរមានៃ CY របស់ចំណតផែនោះ។
- កុងតេន័រនាំចេញគេអាចដាក់គលើគ្នាកំពស់ ៤ ជាន់ ដោយប្រើ RTG ប្រភេទ “៤ + ១” ដូចដែល ក.ស.ស កំពុងប្រើបច្ចុប្បន្ន បើទោះប្រតិបត្តិករចំណតផែត្រូវរៀបចំទីលានប្រមូលផ្ដុំកុងតេន័រទៅជើងដឹកជញ្ជូនរបស់នាវា គោលដៅ ទំហំ កំពស់ និងទំងន់ជាដើម ចៀសវាងការចល័តប្ដូរទីលានអំឡុងពេលលើកកុងតេន័រដាក់ចូលទៅនាវា។
- មួយវិញទៀត កុងតេន័រនាំចូលគួរដាក់គលើគ្នាកំពស់ ៣.៥ ខ្ពស់បំផុត ដោយប្រើ RTG ប្រភេទដូចគ្នា ងាយស្រួលចល័តប្ដូរទីលានជាញឹកញាប់ អំឡុងពេលបែងចែកកុងតេន័រ (លើកឡើង) ដាក់ទៅរថយន្តមកពីខាងក្រៅ ដែលចូលមកចំណតផែយូរៗម្ដង។

- នៅ ECD គេសន្មត់ថាកុងតេន័រ (សំបក) ជាមធ្យមនឹងដាក់គលើគ្នាកំពស់ ៤ ម៉ែត្រ យកមកគណនា។
- យើងមិនបានសិក្សាពីចំនួនថ្ងៃទុកនៅ CT ក.ស.ស ទេ តែយើងកំណត់យក ៥ ថ្ងៃ ជាមធ្យមមកធ្វើការគណនា តែសម្រាប់កុងតេន័រផ្ទុកពេញនាំចេញ យើងសន្មត់យក ២ ថ្ងៃ និង ៧ ថ្ងៃសម្រាប់កុងតេន័រផ្ទុកពេញនាំចូលទុកក្នុង CT។
- យើងគណនារកកត្តា CY (PF) ខ្ពស់បំផុតដោយចែក "បរិមាណលើកដាក់នៅថ្ងៃមមាញឹកបំផុតក្នុងមួយសប្តាហ៍" ជាមួយ "បរិមាណលើកដាក់ជាមធ្យមក្នុងមួយថ្ងៃសម្រាប់មួយសប្តាហ៍" ដោយរាប់ចំនួនប្រអប់កុងតេន័រចេញចូលច្រកទ្វារ។
- ករណី CT ក.ស.ស នៅពេល PF ជាក់ស្តែងលើសពី ២.០ ដោយទទួល និងចែកចាយកុងតេន័រច្រើនដាក់លើ និងយកពីនាវា ៤ គ្រឿង (នាវាចូលនៅថ្ងៃសៅរ៍) នៅរាល់ថ្ងៃសៅរ៍។

ជំនាញសំខាន់បំផុតសម្រាប់ប្រតិបត្តិករ CT ដើម្បីចាត់ចែងធ្វើប្រតិបត្តិការចំណតផែរបស់ខ្លួនឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព និងចំណាយអស់តិចបំផុតគឺសមត្ថភាពធ្វើផែនការប្រតិបត្តិការកប៉ាល់ (ships-working-plans) ផ្អែកទៅតាមផែនការប្រមូលផ្តុំ និងដាក់គទុកនៅ CY ដែលមានការគិតគូរល្អិតល្អន់។ ដូចនេះ ក្នុងកម្រិតសេវាកម្មមានគំលាតធំ ដូចជាផលិតភាពប្រតិបត្តិការរបស់នាវា សមត្ថភាព CT និងពេលរៀបចំ CY ឡើងវិញជាដើមនៅរវាង CTs ទៅតាមកម្រិតជំនាញរបស់ប្រតិបត្តិករនៅទីលាន។

៤.១.២. ការកែលំអរនីតិវិធីចូលផែ និងការទទួល/ចែកចាយទំនិញ

១) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃប្រព័ន្ធទំនាក់ទំនងទិន្នន័យតាមអេឡិចត្រូនិច (EDI)

ក) បែបបទចូលផែ

បច្ចុប្បន្ននៅកម្ពុជាមិនបានអនុវត្តប្រព័ន្ធ EDI សម្រាប់ការធ្វើបែបបទចូលផែនៅឡើយទេ លើកលែងទិន្នន័យឯកសារមួយចំនួនដូចជាៈ-សេចក្តីជូនដំណឹងពីកប៉ាល់ចូលផែ ដែលគេផ្ញើរតាមអ៊ីម៉ែល តាមគោលការណ៍បែបបទទាំងនេះ គេកំណត់ឱ្យធ្វើជាឯកសារផ្ទាល់ដៃដើម្បីទទួលបានត្រាប្រថាប់ និងហត្ថលេខាដើមពីមន្ត្រីរដ្ឋាភិបាលពាក់ពន្ធ័។

ផែនការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់ EDI សម្រាប់ធ្វើបែបបទចូលផែនៅអនាគតនៅមិនទាន់ផ្តួចផ្តើមនៅឡើយដែរ។ ដូចនេះបច្ចុប្បន្ន នៅមិនទាន់មានក្រុមការងារខុទ្ទកាល័យ ឬក៏ក្រុមសិក្សាគម្រោងអន្តរក្រសួងណាមួយបង្កើតឡើងដើម្បីដឹកនាំការងារឆ្ពោះទៅអនុវត្តប្រព័ន្ធ EDI សម្រាប់វិស័យនេះនៅឡើយ។

ខ) ប្រតិវេទន៍នាំចូល/នាំចេញ

ប្រព័ន្ធ EDI សម្រាប់គយឈ្មោះថា "Asycuda" ពីឆ្នាំ ២០០៦ ដល់ ២០០៨ ដោយជំនួយហិរញ្ញវត្ថុពីធានាគារពិភពលោក។ ទោះយ៉ាងណា ដោយសារមានបញ្ហាខ្លះពាក់ពន្ធ័នឹងដំណើរការ ការងារខាងក្នុងរបស់គយមិនទាន់បានរៀបចំត្រឹមត្រូវ ហើយហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធអ៊ីនធើណិត ឬ ខ្សែបណ្តាញទំនាក់ទំនងមិនទាន់មានត្រឹមត្រូវ បច្ចុប្បន្នប្រព័ន្ធ Asycuda មិនទាន់ប្រើបានទូលំទូលាយនៅឡើយ ហើយអន្តរកាលប្រតិបត្តិការគយដែលធ្លាប់តែធ្វើក៏មិនទាន់សម្រេចបាននៅឡើយដែរ។

(២) ផែនការកែលំអរ

១) គោលការណ៍មូលដ្ឋាន

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុចាំបាច់ត្រូវធ្វើការកែលំអរ និងសម្រួលដល់ការធ្វើបែបបទចូលផែ ឈរលើទស្សនៈពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែខ្លួនឯងក៏ដូចជាពង្រឹងឧស្សាហកម្មនាំចូល/នាំចេញនៅកម្ពុជាទាំងមូលផងដែរ។ ដើម្បីសម្រេចគោលដៅនេះសម្រាប់អនាគត រ.រ.ក ត្រូវធ្វើការកែលំអរសម្រេចឱ្យបានមួយជំហានម្តងៗនោះគឺ ទី ១:-បំបាត់ "គោលការណ៍

ធ្វើការលើក្រាស” ទី ២:- កែសម្រួលឯកសារធ្វើបែបបទឱ្យមានលក្ខណៈសាមញ្ញ ទី ៣:-ប្រើប្រព័ន្ធ EDI ទី ៤:-បង្កើតច្រកផ្លូវចេញចូលតែមួយថ្នាក់ជាតិ និងចុងក្រោយ ធ្វើសមាហរណ៍កម្មចូលទៅប្រព័ន្ធច្រកផ្លូវចេញចូលតែមួយអាស៊ាន។

២) បំបាត់គោលការណ៍ធ្វើការលើក្រដាស

ក) បញ្ហាច្បាប់

យោងទៅតាមប្រកាសរបស់រដ្ឋមន្ត្រី ស.ក.ដ.ជ និង MMD សេចក្តីជូនដំណឹងពីកប៉ាល់ចូលផែគេអាចផ្ញើរមកជាឯកសារផ្ទាល់ដៃ ឬតាមទូរសារ ឬ អ៊ីម៉ែល។ ឯកសារផ្សេងៗទៀតតម្រូវឱ្យមានសម្រាប់ធ្វើបែបបទចូលផែមានកំណត់ក្នុងអនុក្រឹត្យចែងពីតួនាទី និងការទទួលខុសត្រូវរបស់ កាំសាប។ បើទោះគ្មានប្បញ្ញត្តិណាមួយកំណត់ច្បាស់លាស់ពីលក្ខណៈទ្រង់ទ្រាយឯកសារដើមយ៉ាងណានោះក៏ដោយ ទំនងជាវាបានក្លាយជាគោលការណ៍អនុវត្តដោយអង្គភាពស្ថាប័នរដ្ឋពាក់ពន្ធ័ ដែលឯកសារដើមទាំងនោះតម្រូវឱ្យផ្ញើរមក និងមានការឯកភាពដោយមានត្រាប្រថាប់ និងការចុះហត្ថលេខា។ គេត្រូវសិក្សាលើច្បាប់ និងបទបញ្ជាពាក់ពន្ធ័ទាំងនេះឡើងវិញ ដើម្បីណែនាំដាក់ឱ្យប្រើ/ចែកចាយប្រពន្ធ័ EDI ឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព។

លើសពីនេះ រ.រ.ក ចាំបាច់ត្រូវឱ្យសច្ចាប័នលើសន្ទិសញ្ញា FAL ដើម្បីឱ្យអនុវត្តប្រពន្ធ័ EDI ក្រោមបរិស្ថានលំហូរការងារមួយដោយសាមញ្ញ។ ដោយកម្ពុជានៅមិនទាន់ឱ្យសច្ចាប័នលើសន្ទិសញ្ញា FAL នៅឡើយ ការរៀបចំធ្វើសច្ចាប័ន និងការសិក្សាឡើងវិញពីច្បាប់ និងបទបញ្ជាពាក់ពន្ធ័ត្រូវធ្វើជាបឋម។

ខ) បញ្ហាអង្គភាព

គេចាំបាច់ត្រូវធ្វើការចាត់តាំងឱ្យបានច្បាស់លាស់នូវអង្គភាពស្ថាប័នណាមួយទទួលបន្ទុកដឹកនាំអនុវត្ត និងចែកចាយប្រពន្ធ័ EDI ក្នុងចំនោមអង្គភាពស្ថាប័នរដ្ឋពាក់ពន្ធ័ក្នុងការធ្វើបែបបទចូលផែនេះ។ គេក៏ត្រូវពិចារណាបែងចែកតួនាទីរវាង ស.ក.ដ.ជ អាជ្ញាធរផែ និង កាំសាប ថាតើត្រូវរក្សាទុកនៅដដែល ឬ ត្រូវធ្វើការរៀបចំជាថ្មី។

៣) ឯកសាររត់ការធ្វើឱ្យមានលក្ខណៈសាមញ្ញ

ក) ការប្រមើមើលទៅអនាគត

ការប្រែប្រួលគេរំពឹងទុកនៅពេលគេអនុវត្តប្រពន្ធ័ EDI ដូចខាងក្រោម:-

① ពង្រឹងការប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែកម្ពុជាក្នុងទីផ្សារអន្តរជាតិ
② បង្កើនប្រសិទ្ធិភាពការងាររបស់អ្នកប្រើប្រាស់/អាតិថិជនផែ
③ ពង្រឹងគុណភាពសេវាកម្ម និងប្រសិទ្ធិភាពការងាររបស់អង្គភាពស្ថាប័នរដ្ឋ
④ ពន្លឿនឆ្ពោះទៅបង្កើតប្រពន្ធ័ច្រកផ្លូវចេញចូលតែមួយថ្នាក់ជាតិ និងធ្វើសមាហរណ៍កម្មចូលទៅប្រពន្ធ័ច្រកផ្លូវចេញចូលតែមួយរបស់អាស៊ាន

(៣) ប្រពន្ធ័ច្រកផ្លូវចេញចូលតែមួយ

នៅថ្ងៃទី ៩ ខែ ធ្នូ ឆ្នាំ ២០០៥ អាស៊ានបានព្រមព្រៀងគ្នាបង្កើតច្រកផ្លូវចេញចូលតែមួយរបស់អាស៊ាន (ASW) ដើម្បីសម្រួលដល់ការធ្វើបែបបទគយដំណើរការបានលឿនក្នុងប្លុកអាស៊ានទាំងមូល ដោយរៀបចំបណ្តាញធ្វើប្រតិវេទន៍ថ្នាក់ជាតិតែមួយសម្រាប់ទំនិញអាស៊ាន-៦ (ប្រុយណេ ណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី ហ្វីលីពីន សឹង្ហបូរី &ថៃ) នៅឆ្នាំ ២០០៨ និងសមាជិកអាស៊ានថ្មី (កម្ពុជា ឡាវ មីយ៉ាន់ម៉ា &វៀតណាម) នៅឆ្នាំ ២០១២។

សកម្មភាពទាំងនេះរួមទាំងការដោះដូរពត៌មានឯកសារប្រតិវេទន៍គយអាស៊ាន និងលិខិតបញ្ជាក់ពីប្រភព (ទម្រង់ D)

ក្រោមទម្រង់នៃគម្រោង CEPT របស់ AFTA ។ ដើម្បីធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពឱ្យទាន់តាមសភាពការណ៍ ប្រទេសឥណ្ឌូនេស៊ី ម៉ាឡេស៊ី មីយ៉ាន់ម៉ា ហ្វីលីពីន និងថៃ បានរៀបចំបង្កើតអង្គភាពប្រតិបត្តិការជាតិ (national working bodies) ផងខ្លួនឱ្យទទួលបន្ទុកអនុវត្តប្រព័ន្ធច្រកផ្លូវចេញចូលតែមួយថ្នាក់ជាតិ (NSW) ដែលនឹងត្រូវធ្វើសមាហរណ៍កម្មដើម្បីបង្កើតជា ASW ។

អាស៊ានទទួលស្គាល់ថាជោគជ័យក្នុងការអនុវត្ត NSW វាអាស្រ័យនឹងចំណុចមួយចំនួនខាងក្រោម ដែលជាការពិតសម្រាប់កម្ពុជាៈ-

- ឆន្ទៈនយោបាយមុតមាំបង្កើត “e-អភិបាលកិច្ច” ក្នុងរដ្ឋជាសមាជិកដើម្បីដឹកនាំឆ្ពោះទៅរកច្រកផ្លូវចេញចូលតែមួយ
- អភិវឌ្ឍន៍កសាងធនធានមនុស្សក្នុងរដ្ឋជាសមាជិក
- សហការជាដៃគូរជាមួយវិស័យឧស្សាហកម្ម និងវិស័យពាណិជ្ជកម្ម
- បង្កើតបរិស្ថានអនុវត្តជាក់ស្តែង ដែលគេអាចធ្វើសមាហរណ៍កម្មការធ្វើបែបបទទាំងនោះ ដើម្បីធានាដល់កំនើនសេដ្ឋកិច្ចថ្នាក់តំបន់ក្នុងអាស៊ាន ។

E-ពាណិជ្ជកម្មផែន-អាស៊ាន (PAA) បង្កើតឡើងនៅខែ កក្កដា ឆ្នាំ ២០០០ ដោយ Crimson Logic (សឹង្ហបុរី) TRADE-VAN Information Services Co. (តៃវ៉ាន់) និង Tradelink Electronic Commerce Limited (ហុងកុង) ។ មានសមាជិកច្រើនទៀតត្រូវគេទទួលឱ្យចូលជាបន្តបន្ទាប់ ហើយបច្ចុប្បន្ន PAA មានមានសមាជិក ១១ ។ ដោយសមាជិកខាងលើនេះគឺជាប្រតិបត្តិករច្រកផ្លូវចេញចូលតែមួយធំជាងគេក្នុងប្រទេសនីមួយៗ មូលដ្ឋានបណ្តុំអាតិថិជនរបស់សមាជិក PAA បច្ចុប្បន្នមានជាង ១៥០.០០០ អង្គភាពតំណាងឱ្យសហគ្រាសជំនួញដែលកំពុងធ្វើប្រតិបត្តិការស្ទើរតែទាំងអស់ក្នុងទីផ្សារអាស៊ាន។ ដោយ PAA កំពុងដំណើរការបង្កើតបទដ្ឋាន e-ពាណិជ្ជកម្ម ប្រើប្រាស់បច្ចេកទេសទំនើបក្នុងតំបន់អាស៊ាន គេរំពឹងថា ASW នឹងយកបទដ្ឋាននោះមកប្រើប្រាស់ ។ ដូចនេះ រ.រ.ក ចាំបាច់ត្រូវចាត់ចែងរៀបចំឱ្យមានអង្គភាពស្ថាប័នណាមួយតំណាង និងដឹកនាំគម្រោង NSW ឱ្យបានឆាប់តាមដែលអាចធ្វើបាន ដើម្បីអាចចូលរួមពិភាក្សារក្នុង PAA នឹងគេ ។

៤.១.៣. ការបន្ធូរបន្ថយការកកស្ទះចរាចរនៅជុំវិញកំពង់ផែ

(១) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃការកកស្ទះចរាចរ និងគោលដៅបន្ធូរបន្ថយចរាចរ

១) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ននៃការកកស្ទះចរាចរនៅមុខច្រកទ្វារ (មុនពេលបន្ធូរបន្ថយ)

បច្ចុប្បន្ន មានកប៉ាល់បួន (MCC/RCL/ACL/APL) ចូលមកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនៅថ្ងៃសុក្រ ហើយមានការកកស្ទះចរាចរធ្ងន់ធ្ងរដោយសាររថយន្តកុងតេន័រដឹកទំនិញនាំចូល/នាំចេញកកកុញនៅផ្លូវផែ តភ្ជាប់ផ្លូវជាតិលេខ ៤ ទៅផ្លូវចូលផែនៅរាល់ថ្ងៃសៅរ៍ ។

ការកកស្ទះចរាចរ ឧ. មានរថយន្តចតច្រើនកកកុញនៅចន្លោះម៉ោង ៧:០០-៨:០០ នៅថ្ងៃសៅរ៍ តម្រង់បីជួរសម្រាប់ទិសដៅតែមួយ ។ ដើម្បីកាត់បន្ថយកុំឱ្យរថយន្តច្រើនពេកនៅច្រកទ្វារ និងការពារគ្រោះថ្នាក់ចរាចរនៅពេលរថយន្តឡើងចំណោតកំពូលនៅផ្លូវជាតិលេខ ៤ ប៉ូលីសចរាចរបានហាមមិនឱ្យរថយន្តកុងតេន័រចតនៅកំណាត់ផ្លូវពីចំណុចបំបែកផ្លូវជាតិលេខ ៤ ចូលផែ និងចំណុចផ្លូវជាតិលេខ ៤ បំបែកទៅមុខក្រុមហ៊ុនស្រាបៀរអង្គរឡើយ ។ យោងតាមប៉ូលីសចរាចរ ការល្បាតចរាចរខាងលើជាទូទៅធ្វើនៅចន្លោះម៉ោង ៦:០០~១២:០០ រាល់ថ្ងៃសៅរ៍ ដោយសារមានការកកស្ទះចរាចរនៅច្រកទ្វារចូលផែ ។

(២) កត្តាសំខាន់ៗដើម្បីពង្រឹងសមត្ថភាពច្រកទ្វារផែ

សមត្ថភាពច្រកទ្វារកំពង់ផែលើកឡើងនៅទីនេះមានន័យថាមិនត្រឹមតែគិតរយៈពេលត្រូវការដើម្បីឆ្លងកាត់ច្រកទ្វារនោះទេ តែត្រូវគិតពីរយៈពេលរថយន្តទៅមកមួយជុំ (overall turnaround time) ដើម្បីចូលលើកកុងតេន័រនាំចេញដាក់ចុះដឹកកុងតេន័រនាំចូលមកវិញ និងចុងក្រោយចាកចេញពីច្រកទ្វារ ។

ស្ថានភាព និងបញ្ហាបច្ចុប្បន្ននៃកត្តាមួយចំនួនពាក់ពន្ធ័នឹងរយៈរថយន្តបើកចេញចូល កត្តា និងវិធានការពង្រឹងសមត្ថភាពច្រកទ្វារដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ៤.១-១។

តារាង ៤.១-១: ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហានៃកត្តាសមត្ថភាពច្រកទ្វារ និងវិធានការពង្រឹងសមត្ថភាពច្រកទ្វារ

	កត្តាពាក់ពន្ធ័នឹងសមត្ថភាពដំណើរការច្រកទ្វារ	ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាពាក់ពន្ធ័នឹងសមត្ថភាពដំណើរការច្រកទ្វារ	កត្តាសំខាន់ (F)និងវិធានការដោះស្រាយ (M) ដើម្បីពង្រឹងសមត្ថភាពដំណើរការច្រកទ្វារ
១	របាយការណ៍ត្រួតពិនិត្យរួមគ្នា (JIR)ចេញដោយគយ និងកាំកុងត្រូលក្រោយពីរៀបចំដាក់ទំនិញចូលក្នុងកុងតេន័ររួចរាល់ហើយនៅរោងចក្រ ឬដេប៉ូកុងតេន័រដីគោក (ICDs)	* បញ្ហា JIR ត្រូវគេធ្វើ ១ ថ្ងៃ ២៤ ម៉ោង	*មិនមានបញ្ហាជាក់លាក់ទេ
២	រថយន្តកុងតេន័របើកមកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ	* រថយន្តចេញដំណើរដោយគ្មាន JIRs	**F:** JIRs ដឹកតាមរថយន្ត **M:** អនុញ្ញាតិឱ្យរថយន្តចូលទៅ ដើម្បីលើកកុងតេន័រដាក់ចូលទៅកប៉ាល់ ហើយ JIRs បញ្ជូនមកតាមក្រោយ
៣	រថយន្តត្រូវឈប់សំចតនៅជិត CT មុនពេលចូលទៅច្រកទ្វារ CY	* រថយន្តរងចាំគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់នៅតាមចិញ្ចើមថ្នល់ ឬ នៅកន្លែងទំនេរមុនពេលបើកច្រកទ្វារ និងបញ្ចប់ការឯកភាពឱ្យនាំចេញ * រថយន្តចតរងចាំធ្វើឱ្យមានការកកស្ទះប៉ះពាល់ដល់ចរាចរសាធារណៈទូទៅ	**F:** លៃលកឱ្យមានកន្លែងចតរថយន្តបានត្រឹមត្រូវ និងគ្រប់គ្រងត្រួតពិនិត្យការចត **M:** * រៀបចំកន្លែងចតរថយន្ត * លៃលកកន្លែងចតរថយន្ត រៀបចំសណ្តាប់ធ្នាប់ចត កំណត់ទិសដៅធ្វើចរាចររបស់រថយន្តឱ្យបានដើម្បីកុំឱ្យកកស្ទះ
៤	ដំណើរការឯកសារឯកភាពលើការនាំចូល	* ដំណើរការឯកភាពឱ្យនាំចូលធ្វើនៅការិយាល័យគយ ក្រោយពី JIRs មកដល់បញ្ជូនតាមមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនផ្សេងទៀត គយឈប់ធ្វើការនៅចន្លោះ ១២ ល្ងាច និង ៧ ព្រឹក	**F:** ឱ្យJIRsមកដល់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុឱ្យបានលឿន **M:** * សម្រេចឱ្យបានការមកដល់លឿននៃ JIRsមុនពេលរថយន្តមកដល់កំពង់ផែ * ផ្ញើរ JIRs តាមទូរសារ
៥	ឆ្លងកាត់ច្រកទ្វារ CY	* គេបញ្ចូលទិន្នន័យកុងតេន័រទៅក្នុងប្រពន្ធ័ CTMS និងស្នៀននៅច្រកទ្វារ ក.ស.ស ណែនាំពីកន្លែងដាក់កុងតេន័រ ក្រោយពីគយ កាំកុងត្រូល និងប៉ូលីសអន្តោប្រវេសន៍បានបញ្ជាក់លើបែបបទនាំចូលរួចហើយ	**F,1:** គយ កាំកុងត្រូល និងប៉ូលីសអន្តោប្រវេសន៍បញ្ជាក់លើបែបបទនាំចេញ **M,1:** គយ កាំកុងត្រូល និងប៉ូលីសអន្តោប្រវេសន៍ធ្វើការបញ្ជាក់លើបែបបទនាំចេញនៅកន្លែងផ្សេងៗគ្នាជាមួយច្រកទ្វារ CY ដោយមិនអនុញ្ញាតិឱ្យរថយន្តណាមួយដែលមិនទាន់មានការបញ្ជាក់លើបែបបទនាំចេញចូលច្រកទ្វារបានឡើយ
		* ប្រពន្ធ័ CTMS ដំណើរការមិន	**F,2:** ពង្រឹងសមត្ថភាពគ្រប់ដណ្តប់របស់ប្រពន្ធ័ CTMS និង

		ត្រឹមត្រូវ កាត់បន្ថយសមត្ថភាពរបស់ប្រព័ន្ធនេះ	សេវាជួសជុលឆាប់រហ័ស **M,2:** កសាងសមត្ថភាពផ្នែក IT និងធ្វើការសហការជិតស្និទជាមួយនាយកដ្ឋាន CT
		* ច្រកទ្វារបិទនៅចន្លោះពីម៉ោង ១២ និង ៧ ព្រឹក	**F,3:** បន្ថែមម៉ោងបើកច្រកទ្វារ **M,3:** កាត់បន្ថយចំនួនរថយន្តរង់ចាំនៅច្រកទ្វារ ដោយបើកច្រកទ្វារនៅព្រឹកព្រលឹម តួយ៉ាងនៅម៉ោង ៤ ព្រឹក
៦	ផ្ទេរកុងតេន័រនាំចេញដាក់នៅកន្លែងគេរៀបចំឱ្យ	* មានការកកស្ទះនៅ CT ដោយសារការធ្វើចរាចរគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់បញ្ច្រាស់ទិសគ្នា	**F:** ត្រួតពិនិត្យបទបញ្ជាចរាចរតាមទិសដៅកំណត់ក្នុង CT **M:** អង្កេតត្រួតពិនិត្យបទបញ្ជាធ្វើចរាចរតាមទិសដៅកំណត់
៧	លើកកុងតេន័រ	* សមត្ថភាពលើកដាក់របស់ RTGs មិនមានប្រសិទ្ធិភាព ហើយការរៀបចំកន្លែងធ្វើការរឹងស្ទូក	**F,1:** ដាក់ RTGs បន្ថែម និងបង្កើនប្រសិទ្ធិភាពប្រតិបត្តិការរបស់ RTGs **M,1:** គ្រប់គ្រងការធ្វើប្រតិបត្តិការ RTGs ដើម្បីឱ្យការងារធ្វើទៅដោយមានការសហការគ្នាបានល្អ និងមានការបត់បែនទៅតាមស្ថានភាព
		* ពេលធ្វើប្រតិបត្តិការម្តងៗត្រូវចំណាយពេលច្រើន ព្រោះចរាចរកុងតេន័រគ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់បញ្ច្រាស់ទិសគ្នា	**F,2:** កំណត់ទិសដៅដាក់កុងតេន័រលើរថយន្តឱ្យបានដូចគ្នា **M,2:** ប្តូរទិសដៅកុងតេន័រដាក់គ្មានសណ្តាប់ធ្នាប់ឱ្យមកមានសណ្តាប់ធ្នាប់ឡើងវិញ
៨	រងចាំយកកុងតេន័រនាំចូល	* រថយន្តត្រូវរងចាំដឹកកុងតេន័រនាំចូល ដោយសារការយឺតយ៉ាវដាក់កុងតេន័រនាំចូលចុះពីនាវា និងចំនួន RTGs មានមិនគ្រប់គ្រាន់ ដែលក៏ត្រូវគេយកមកប្រើលើកកុងតេន័រនាំចេញដាក់ចូលក្នុងកប៉ាល់ដែរ	**F:** ដាក់ RTGs ថែមទៀត និងរៀបចំកន្លែងរថយន្តចត **M:** ទិញ RTGs ថ្មីថែមទៀត
៩	លើកកុងតេន័រនាំចូលដាក់លើរថយន្ត	* ខ្វះ RTGs សម្រាប់កុងតេន័រលើកឡើង	**F:** ដាក់ RTGs ថែមទៀត **M:** ទិញ RTGs ថ្មីថែមទៀត
១០	ស្កេនកុងតេន័រនាំចូល	* កុងតេន័រនាំចូលទាំងអស់ត្រូវធ្វើការស្កេន ។ រថយន្តត្រូវរងចាំស្កេនដោយសារម៉ាស៊ីនស្កេនមានចំនួនមិនគ្រប់គ្រាន់	**F:** ធ្វើការស្កេនតាមវិធីជ្រើសរើសប៉ាន់គំរូ **M:** ជ្រើសរើសកុងតេន័រណាដែលត្រូវស្កេនទៅតាមក្រុមហ៊ុនកប៉ាល់ និងប្រភេទមុខទំនិញ
១១	រងចាំដំណើរការឯកភាពលើនាំចូល/នាំចេញ	* រថយន្តដែលមិនទាន់បំពេញបែបបទនាំចូល/នាំចេញចប់សព្វគ្រប់ត្រូវគេអនុញ្ញាតិឱ្យចូល CT ដើម្បីទៅលើកដាក់កុងតេន័រនាំចូល ។ រថយន្តដឹកកុងតេន័រនាំចូលត្រូវរងចាំការឯកភាពឱ្យនាំចូលក្នុង CT ដែលបង្កឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរបែបនេះ	**F:** មិនអនុញ្ញាតិឱ្យរថយន្តចូលច្រកទ្វារ បើមិនទាន់បានបំពេញបែបបទសុំការឯកភាពឱ្យនាំចូល/នាំចេញចប់សព្វគ្រប់ **M:** រថយន្តដែលមិនទាន់បានបំពេញបែបបទសុំការឯកភាពឱ្យនាំចូល/នាំចេញចប់សព្វគ្រប់មិនអនុញ្ញាតិឱ្យចូលច្រកទ្វារឡើយ ។ រៀបចំកន្លែងរថយន្តចតនៅក្រៅ CT ដើម្បីរងចាំដំណើរការឯកភាពឱ្យនាំចូល/នាំចេញ

១២	ច្រកទ្វារចេញ	*មិនមានបញ្ហាជាក់លាក់ទេ	*មិនមានបញ្ហាជាក់លាក់ទេ
១៣	រថយន្តធ្វើដំណើរទៅកាន់គោលដៅ	*មិនមានបញ្ហាជាក់លាក់ទេ	*មិនមានបញ្ហាជាក់លាក់ទេ

(៣) ធានាសុវត្ថិភាពកន្លែងចតរថយន្ត

នៅអំឡុងពេលជួបពិភាក្សារជាមួយអភិបាលខេត្តព្រះសីហនុ ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានចោទសួរពីគោលនយោបាយដោះស្រាយបញ្ហាកកស្ទះចរាចរនៅជុំវិញកំពង់ផែ។ ជាការឆ្លើយតប មាន ៣ ចំណុចបានលើកឡើងៈ- ១) ពង្រីកផ្លូវជាតិលេខ ៤ ទៅកាន់ខេត្តព្រះសីហនុ ២) សាងសង់ផ្លូវវាង និង/ឬ ផ្លូវប្រើប្រាស់សម្រាប់តែរថយន្តដឹកកុងតេន័របើកបរ ៣) រក្សាសុវត្ថិភាពកន្លែងចតរថយន្តកុងតេន័រទាំងនោះ។ ចំណុចទាំងនេះតែងតែបានលើកយកមកធ្វើជារបៀបវារៈពិភាក្សាគ្នាពីការអភិវឌ្ឍន៍ខេត្តព្រះសីហនុ ហើយក្រុមសិក្សាគម្រោងអាចលើកយកមកបញ្ជាក់ឡើងវិញពីផែនការកែរលំអរដែលគេបានពិចារណារួចហើយនោះ។

ទំហំដីសរុបអាចឱ្យរថយន្តប្រហែល ៧០ គ្រឿងចតបាន នៅពេលអង្កេតពីចំនួនរថយន្តដឹកកុងតេន័រ ៤៥ ហ្វីត អាចចតបាននៅកន្លែងទាំងនោះ។ វាជាប្រការល្អ បើគេអាចបង្កើតកន្លែងចតរថយន្តបាន ៧០ គ្រឿងនេះបាន។ មិនត្រឹមតែប៉ុណ្ណោះ បច្ចុប្បន្ន នៅពេលជួររថយន្តនៅជុំវិញកំពង់ផែហៀរទៅដល់ផ្លូវបំបែកទៅកណ្តាលទីក្រុង ប៉ូលីសចាប់ផ្តើមរឹតបណ្តឹងការធ្វើចរាចរនៅផ្លូវមុខក្រុមហ៊ុនស្រាបៀរអង្គរនៅទីទួល ហើយចំនួនរថយន្តឋិតក្រោមការគ្រប់គ្រងរាចរពោលគឺឱ្យមានត្រឹម ២០~៣០ គ្រឿងធ្វើចរាចរឆ្លងកាត់។ នៅទីតាំងចំណតទាំងពីរ គេអាច ចតរថយន្តសរុបទាំងអស់បាន ១០០ គ្រឿង។ ក្រៅពីផ្តល់កន្លែងចតរថយន្តទាំងនេះ គេចាំបាច់ត្រូវមានមន្ត្រីប្រចាំការត្រួតពិនិត្យ និងគ្រប់គ្រងការធ្វើចរាចរជាអចិន្ត្រៃយ៍នៅជុំវិញតំបន់ផែ និងជូរផ្លូវចូលទៅផែដោយធ្វើទំនាក់ទំនងជាមួយគ្នាទៅវិញទៅមក។

មានវិធីផ្សេងទៀតដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរ ដោយរឹតបណ្តឹងការចតរថយន្តនៅតាមចិញ្ចើមផ្លូវ និងគ្រប់គ្រងការធ្វើចរាចរឱ្យបានល្អ ករណីមិនមានលទ្ធភាពផ្តល់កន្លែងរថយន្តចតដូចបានរ៉ាយរ៉ាប់ពីខាងលើ គឺគេពិចារណាដូចខាងក្រោមៈ-

- គេរក្សាបានការធ្វើចរាចរពីរផ្លូវដោយគ្រប់គ្រងទីតាំងចតរថយន្ត និងទិសដៅធ្វើចរាចរ
- បួងជួររថយន្តនៅលើផ្លូវចូលផែត្រូវគេកំណត់ដើម្បីដាក់បទបញ្ជាធ្វើចរាចរ

(៤) គម្រោងបន្ទាន់ដើម្បីកាត់បន្ថយការកកស្ទះចរាចរ

១) មាតិការគម្រោងបន្ទាន់

គម្រោងបន្ទាន់ដែលស្នើរឡើងនេះមានដូចខាងក្រោមៈ

ច្រកទ្វារបើកនៅពេលព្រឹកព្រលឹមយ៉ាងហោចណាស់នៅរាល់ថ្ងៃសៅរ៍ចាប់ពីម៉ោង ៤:០០ ព្រឹក

បច្ចុប្បន្ន ច្រកទ្វារបិទពីម៉ោង ០០:០០ ដល់ ០៧:០០ រៀងរាល់ថ្ងៃ បើទោះប្រតិបត្តិការលើកដាក់ទំនិញគេធ្វើ ២៤ ម៉ោងក៏ដោយ។ នៅអំឡុងពេលច្រកទ្វារបិទនេះ រថយន្តត្រូវរងចាំនៅក្រៅចំណតផែ ដែលជាលទ្ធផល ធ្វើឱ្យមានការកកស្ទះចរាចរនៅផ្លូវជាតិលេខ ៤ និងផ្លូវផែ ធ្វើឱ្យរំខានដល់ការធ្វើចរាចរធម្មតា។

ការបើកច្រកទ្វារ ២៤ ម៉ោង យ៉ាងហោចណាស់នៅរាល់ថ្ងៃសៅរ៍គឺជាវិធានការដ៏ចាំបាច់មួយដើម្បីបន្ធូរបន្ថយការកកស្ទះចរាចរ។ ក្នុងពេលបណ្តោះអាសន្ននេះ គេស្នើរឱ្យបើកច្រកទ្វារពីម៉ោង ៤:០០ ព្រឹក ជាបណ្តោះអាសន្ន ដើម្បីសិក្សាតាមដានពីទ្ធពលប្រែប្រួលនៅពេលធ្វើប្រតិបត្តិការបើកច្រកទ្វារនៅព្រឹកព្រលឹមលើការបន្ធូរបន្ថយការកកស្ទះចរាចរ និងបង្កើនផលិតភាពលើកដាក់កុងតេន័រ។

២) ឥទ្ធពលនៃគម្រោងបន្ទាន់

ក) ការកែលំអរប្រតិបត្តិការច្រកទ្វារ

ប្រតិបត្តិការបើកច្រកទ្វារពេលព្រឹកព្រលឹមធ្វើឡើងក្នុងគោលបំណងមិនត្រឹមតែដើម្បីបន្ធូរបន្ថយការកកស្ទះចរាចរនៅជុំវិញកំពង់ផែប៉ុណ្ណោះទេ ប៉ុន្តែក៏ដើម្បីរក្សាកាលវិភាគដឹកជញ្ជូនរបស់កប៉ាល់ ដោយធានារៀបចំការចេញដំណើរបានទាន់វេលា ជាមួយការធ្វើផែនការកប៉ាល់បានត្រឹមត្រូវ និងការលើកដាក់កុងតេន័រចូលកប៉ាល់បញ្ចប់តាមពេលវេលាកំណត់។

យើងសង្កេតឃើញថាចំនួនរថយន្តចូលមកផែមានការកើតឡើងចាប់ពីម៉ោង ៥:០០ ព្រឹក។

ប្រតិបត្តិការបើកច្រកទ្វារ (៤:០០ ព្រឹក) ពេលព្រឹកព្រលឹមបានចាប់ផ្តើមពីថ្ងៃទី ១៥ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០១១ (ថ្ងៃសៅរ៍) ដោយមានការសហការពីគយ។ រូប ៤.១-៤៣ បង្ហាញពីលទ្ធផលវិភាគកំណត់ត្រាចំនួនរថយន្តចូលច្រកទ្វារប្រចាំម៉ោងទទួលបានពីប្រព័ន្ធ CTMS នៅថ្ងៃសៅរ៍ ទី ១៥ រហូតដល់ថ្ងៃទី ២១ ខែ មករា ឆ្នាំ ២០១២ និង នៅថ្ងៃទី ៧ ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០១១ (ថ្ងៃសៅរ៍) ដែលជាថ្ងៃមុនពេលចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការនេះ។

ពីមុនមកមុនពេលបើកច្រកទ្វារនៅពេលព្រឹកព្រលឹម រថយន្តចូលច្រកទ្វារក្រោយពីម៉ោង ៧:០០ ព្រឹក ដូចបានបង្ហាញដោយចំណុចចុចៗក្រាស់ក្នុងរូប ៤.១-៤៣។ ចំនួនរថយន្តចូលច្រកទ្វារប្រចាំម៉ោងប្រែប្រួលទៅតាមថ្ងៃចុះអង្កេត ដូចបានបង្ហាញក្នុងបន្ទាត់ចុចៗស្តើង។ ទោះយ៉ាងណា យើងបានរកឃើថាចំនួនរថយន្តចូលច្រកទ្វារកើនឡើងចាប់ពីម៉ោង ៥:០០ ព្រឹក។

ខ) ការបន្ធូរបន្ថយការកកស្ទះចរាចរ

ដោយគិតរកវិធីបន្ធូបន្ថយការកកស្ទះចរាចរ ដែលជាគោលដៅមួយនៃប្រតិបត្តិការបើកច្រកទ្វារនេះ ពេលវេលាដែលរថយន្តសម្រុកមកដល់កំពង់ផែច្រើនជាងគេគឺនៅម៉ោង ៧:០០ ព្រឹក មុន និងក្រោយប្រតិបត្តិការបើកច្រកទ្វារពេលព្រឹកព្រលឹម ដូចបានបង្ហាញក្នុងចំណុច **៤.១.៣ (៦) ២)** ii) **ការបន្ធូរបន្ថយការកកស្ទះចរាចរ**។ ទោះយ៉ាងណា រថយន្តមកដល់កំពង់ផែក្នុង ១ ម៉ោងមានចំនួនប្រហែល ៤០ គ្រឿង បន្ទាប់ពីប្រតិបត្តិការបើកច្រកទ្វារ បើធៀបទៅពីមុនមានប្រហែល ៣៥ គ្រឿង។ រថយន្តមកដល់បានកើនឡើងប្រហែល ២៥% ក្រោយពីចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការបើកច្រកទ្វារនេះ ដែលសបង្ហាញឱ្យឃើញថាការមកដល់របស់រថយន្តជួនកាលត្រូវសម្រុកខ្លាំងក្រោយពេលចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការបើកច្រកទ្វារនេះ។ មួយវិញទៀតពេលរថយន្តចាកចេញពីផែច្រើនជាងគេកើតឡើងនៅ ១-២ ម៉ោង មុនម៉ោងបើកច្រកទ្វារ។ ពោលគឺ ម៉ោងរថយន្តមកដល់ និងចាកចេញពីកំពង់ផែច្រើនជាងគេកើតឡើងនៅ ១-២ ម៉ោង មុនម៉ោងបើកច្រកទ្វារ។

ចំពោះការកកស្ទះចរាចរវិញ រយៈពេលកកស្ទះចរាចរនៅផ្លុំមុខក្រុមហ៊ុនស្រាបៀរអង្គគឺប្រហែល ២ ម៉ោង រវាង ៨-៩ ព្រឹក ធៀបទៅនឹងមុនពេលចាប់ផ្តើមប្រតិបត្តិការបើកច្រកទ្វារ គឺមានរយៈពេល ៧ ម៉ោង។ មើលទៅទំនងជាការកកស្ទះចរាចរនៅមុខក្រុមហ៊ុនស្រាបៀរអង្គរមានភាពធូរស្រាល ដោយសារការកកស្ទះចរាចរបានថយចុះនៅប៉ែកខាងជើងផ្លូវដែលចាប់ផ្តើមមាត់ច្រកផ្លូវចូលផែ។

បើទោះណាច្រកទ្វារផែចាប់ផ្តើមបើកនៅព្រឹកព្រលឹមចាប់ពីម៉ោង ៤:០០ ព្រឹក ចំនួនរថយន្តចតរងចាំនៅជិតកំពង់ផែមើលទៅទំនងជាមិនថយចយទេ ដោយសារពាក់ពន្ធ័ជាមួយដំណើរការធ្វើបែបបទឯកសារនាំចេញ/នាំចូលមិនបានចប់សព្វគ្រប់ ឥទ្ធពលនៃការបើកច្រកទ្វារនៅពេលព្រឹកព្រលឹមលើការបន្ធូរបន្ថយការកកស្ទះចរាចរនៅមិនទាន់សម្រេចបាននៅឡើយ។ ដើម្បីដោះស្រាយក្នុងស្ថានភាពនេះ គេចាំបាច់ត្រូវអនុវត្តវិធានការដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ៤.១-១១ នៃចំណុច **៤.១.៣ (៣) ៣) កត្តាសំខាន់ៗដើម្បីពង្រឹងសមត្ថភាពច្រកទ្វារផែ** ស្របពេលអនុវត្តប្រតិបត្តិការបើកច្រកទ្វារនៅពេលព្រឹកព្រលឹមបន្តទៀត។

៤.១.៤. ការប្រើប្រាស់ផ្លូវរថភ្លើងឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព

(១) គំរូផ្លាស់ប្តូរដែលអាចកើតឡើង

ថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើង ថ្លៃជាងតាមផ្លូវថ្នល់ បើគិតលើថ្លៃដឹកជញ្ជូនពីរោងចក្រទៅទីក្រុងភ្នំពេញទៅ ICD (ដេប៉ូកុងតេន័រដីគោក) សំរោង។

ក្រុមហ៊ុនដឹកបន្ត Yusen Logistics និង Easter Worldwide Logistics ត្រូវបានសម្ភាសន៍ពីការអាចដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើងរវាងទីក្រុងភ្នំពេញ និងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ក្រុមហ៊ុន Yusen Logistics បានឆ្លើយតបថាៈ-ផ្លូវរថភ្លើងដែល TRR មិនដែលបានយកចិត្តទុកដាក់តាំងពីដំណាក់កាលចាប់ផ្តើមដំបូងត្រូវបានគេផ្អាក ដោយសំអាងហេតុផលជាក់ស្តែងថាការស្តារខ្សែរថភ្លើងឡើងវិញនៅភាគខាងត្បូងត្រូវគេពន្យាទៅខែ មករា ឆ្នាំ ២០១៣។ ក្រុមហ៊ុន Easter Worldwide Logistics បានឆ្លើយតបដោយលើកឡើង ៣ ចំណុចខាងក្រោម មុនពេលនិយាយអ្វីផ្សេងទៀតៈ-

ក) ប្រតិបត្តិការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើងៈ បែបបទ និងវិធីសាស្ត្រស្តេនកុងតេន័រ សួរថាតើកុងតេន័រប្រគល់ជូនទៅម្ចាស់យ៉ាងម៉េច បន្ទាប់ពីមកដល់ទីក្រុងភ្នំពេញ តើ នរណារៀបចំរថយន្តដឹកកុងតេន័រចែកចាយទៅឱ្យម្ចាស់កុងតេន័រ ។ល។

ខ) ថ្លៃប្រតិបត្តិការៈ សួរថាតើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវពិតមានតម្លៃទាបឬ?

គ) រយៈពេលដឹកជញ្ជូនៈ ជាមធ្យម តើសេវាដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើងត្រូវចំណាយពេលយូរប៉ុណ្ណានៅពេលទទួលបានប្រតិបវេទន៍គយនៅកំពង់ ផែ?

(២) គំរូពាណិជ្ជកម្មនៃការប្រើប្រាស់ផ្លូវរថភ្លើង

ពីលទ្ធផលខាងលើ បញ្ហាក្នុងក្របខណ្ឌដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើងដូចជាៈ- រយៈពេលដឹកជញ្ជូន ថ្លៃដឹកជញ្ជូន កាលវិភាគដឹកជញ្ជូន បង្កើតជំរើសផ្សេងៗ និងសេវាកម្មត្រូវបានលើកយកមកបង្ហាញ។ ករណីកម្ពុជា គេត្រូវយកចិត្តទុកដាក់លើបញ្ហាមួយចំនួនដូចខាងក្រោមៈ-

- ជាទូទៅ ការប្រកួតប្រជែងថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងធៀបទៅនឹងផ្លូវថ្នល់គឺចំងាយផ្លូវ ក្នុងនោះផ្លូវរថភ្លើងមានតិចជាង ៥០០គម ចំណែកផ្លូវថ្នល់គឺ ២៣០គម ពីខេត្តព្រះសីហនុមកទីក្រុងភ្នំពេញ។
- រថភ្លើងគ្រោងដាក់ឱ្យរត់គឺ ១ ខ្សែក្នុងមួយថៃ (តាមការសម្ភាសន៍ជាមួយ TRR)

ដើម្បីជំរុញឱ្យមានការផ្លាស់ប្តូរទៅប្រើមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនតាមរថភ្លើងនៅកម្ពុជា គេត្រូវពិចារណាលើចំណុចមួយចំនួនដូចខាងក្រោម ដែលជាការប្រឈមក្នុងការផ្លាស់ប្តូរមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនលើកឡើងពីខាងលើៈ-

- ជំរុញឱ្យក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិការផ្លូវរថភ្លើង និងក្រុមហ៊ុនដឹកជញ្ជូនសហការគ្នាផ្តល់សេវាដឹកជញ្ជូនដូចគ្នា
- មានកាលវិភាគដឹកជញ្ជូនទៀងទាត់ពេលវេលា និងផ្តល់ពត៌មានដល់អាតិថិជនពីទីតាំងរថភ្លើងដឹកកុងតេន័រច្បាស់លាស់
- ផ្តល់សេវារក្សាទុកកុងតេន័រដោយឥតគិតថ្លៃ
- ផ្តល់មធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនជំរើសផ្សេង ករណីមានការបង្អាក់ជើងរថភ្លើង (ដោយសហការជាមួយក្រុមហ៊ុនជញ្ជូន)
- ដឹកជញ្ជូនទៅតាមកាលវិភាគគ្រោងទុក បើទោះមានទំនិញដឹកតិចតួចក៏ដោយ
- ផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តដល់អាតិថិជនជាមួយបរិមាណដឹកជញ្ជូនទៀងទាត់

(៣) ប្រតិបត្តិការកុងតេន័រនៅចំណតរថភ្លើង ក.ស.ស

កំពង់ផែនាំមុខគេភាគច្រើនលើពិភពលោកជំរុញលើកទឹកចិត្តប្រតិបត្តិករ CT នៅកំពង់ផែខ្លួនឱ្យសាងសង់ RT លើកំពង់ចំណតក្នុងទីបរិវេណរបស់ខ្លួន ដើម្បីធ្វើឱ្យកំពង់ផែ និង CT របស់ខ្លួនមានការប្រកួតប្រជែងថែមទៀត នៅពេលស្ថានភាពផ្តល់ឱ្យ។ កំពង់ផែទាំងនេះមានមួយចំនួនធ្លាប់សាងសង់ RTs លើកំពង់ចំណតនៅទីតាំងដីគោកដាច់ចេញពីកំពង់ផែលក្ខណៈជា RTs គេប្រើប្រាស់ទូទៅ។ ទោះយ៉ាងណា បច្ចុប្បន្ន គេទទួលស្គាល់ទូទៅថា RTs លើកំពង់ចំណតគឺមានការប្រកួតប្រជែងថ្លៃ និង ចំណេញពេលវេលាច្រើនជាង។ ប្រតិបត្តិករ CT ដែលមាន RTs លើកំពង់ចំណតអាចចល័តកុងតេន័រភ្លាមៗ នៅពេលរថភ្លើងចូលមកដល់ទីលានប្រមូលផ្តុំក្នុង CY របស់ខ្លួន បន្ទាប់មក លើកកុងតេន័រនាំចូលពីទីលានគទុកក្នុង CY ដាក់លើទូររថភ្លើងដឹកចេញទៅផ្ទាល់ភ្លាមៗតែម្តង។ ទោះយ៉ាង ករណី RT ក.ស.ស TOLL និង ក.ស.ស គួរស្តុកទុកកុងតេន័រនាំចេញដឹកតាមទូរថភ្លើងក្នុងទីលានគទុកនៅ ចំណតរថភ្លើងសិន ទើបដឹកចូលមកទីលានប្រមូលផ្តុំក្នុង CY ក.ស.ស។ បន្ទាប់មក កុងតេន័រនាំចូលដាក់ចុះពីកប៉ាល់គួរត្រូវស្តុកទុកនៅទីលានរថភ្លើង មុនពេលលើកដាក់ទូររថភ្លើង។

៤.១.៥. សហប្រតិបត្តិការវាងកំពង់ផែ និង SEZs

គេចាំបាច់ត្រូវកំណត់ពីទស្សនាទានឱ្យបានច្បាស់លាស់ពី SPZ ដែលបានស្នើរឡើងក្នុង "ការ សិក្សាពីការអភិវឌ្ឍន៍ថ្នាក់តំបន់សម្រាប់កំនើនច្រករបៀងរវាងទីក្រុងភ្នំពេញ-ខេត្តព្រះសីហនុ" ធ្វើឡើងដោយ JICA ដើម្បីពន្លឿនការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្មនៅខេត្តព្រះសីហនុ និងដើម្បីឱ្យខេត្តនេះដឹកនាំការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិជា "ក្បាលនាគ"។ តំបន់ SPZ ខេត្តព្រះសីហនុគឺជាតំបន់រដ្ឋបាលទាំងស្រុងរបស់ខេត្តព្រះសីហនុ លើកលែងតំបន់សួនឧទ្យានជាតិពីរ និងតំបន់ការពារព្រៃ និងអភិរក្សទឹកដែលបានស្នើរឡើងក្នុងការសិក្សានេះ។

SPZ ខេត្តព្រះសីហនុ មានសណ្ឋានលក្ខណៈដូចខាងក្រោមៈ-

- ក្នុងតំបន់ SPZ បើទោះនៅកន្លែងខាងក្រៅ SEZs ក៏ដោយ គេត្រូវមានការលើកទឹកចិត្តដល់វិនិយោគិន SEZ លើកលែងអ្នកពាក់ពន្ធ័នឹងការធ្វើបែបបទគយ ដែលធ្វើពាណិជ្ជកម្ម ដូចគ្នាទៅនឹងវិនិយោគិនដែលអាចអនុញ្ញាតិឱ្យធ្វើពាណិជ្ជកម្មក្នុង SEZ ដែរ។
- SEZs មានទីតាំងយុទ្ធសាស្ត្រក្នុង SPZ ខេត្តព្រះសីហនុ ដើម្បីអាចទាញយកអត្ថប្រយោជន៍ពីគោលនយោបាយលើកទឹកចិត្តទាំងនេះ។ ពិចារណាទៅលើលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រ SPZ ខេត្តព្រះសីហនុ ដែលមានកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងការចូលទៅគ្រប់គ្រងនៅតំបន់ខាងក្រៅមានលក្ខណៈងាយស្រួល ព្រោះផ្លូវចូលទៅកាន់តំបន់ខាងក្រៅមានចំនួនកំណត់ គេត្រូវផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តខាងបែបបទគយទៅវិនិយោគិននៅក្នុង SEZs ទាំងអស់ដែលវិនិយោគក្នុង SPZ បើទោះ SEZ ថិតនៅចំងាយ ២០ គម ឬ ឆ្ងាយពីនេះពីព្រំដែនកំណត់ផ្លូវការក៏ដោយ បន្ថែមទៅនឹងការលើកទឹកចិត្តទូទៅសម្រាប់វិនិយោគិន SEZ។ វិធានការទាំងនេះនឹងធានាដល់អ្នកអភិវឌ្ឍន៍ SEZ ទទួលបានកំពង់ផែដែលសកម្មសម្រាប់ពាណិជ្ជកម្មរបស់ខ្លួននឹងរួមចំណែកធ្វើឱ្យមានការរីកចំរើនដល់វិស័យកំពង់ផែកម្ពុជា។
- កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុគឺជាធាតុដ៏សំខាន់មួយនៃ SEZ កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ តំបន់ SEZ កំពង់ផែបច្ចុប្បន្នត្រូវពង្រីកបញ្ចូលតំបន់ទាំងអស់របស់កំពង់ផែ។ របាំងរវាងកំពង់ផែ និងផ្នែកផ្សេងទៀតរបស់ SEZ កំពង់ផែត្រូវដាក់ទាបតាមដែលអាចធ្វើបាន។ របាំងតែមួយដែលគេត្រូវពង្រឹងគឺការត្រួតពិនិត្យសុវត្ថិភាពនៅកំពង់ផែអន្តរជាតិដូចមានចែងក្នុងក្រម ISPS។ SEZ កំពង់ផែដែលត្រូវពង្រីករួមទាំងកំពង់ផែដែរគឺជាតំបន់ធ្វើបែបបទគយតែមួយ (single bonded area)។ របាំងពន្ធគយទាំងអស់គួរតែត្រូវដកចេញរវាងកំពង់ផែ និងតំបន់ផ្សេងទៀតនៅក្នុង SEZ កំពង់ផែ។ ការចល័តទំនិញរវាងតំបន់ទាំងពីរនេះត្រូវចាត់ទុកជាការចល័តនៅក្នុងតំបន់សមត្ថកិច្ចគយតែមួយ ហើយការធ្វើ X-ray កុងតេន័រដឹកទៅ/មកពី SEZ កំពង់ផែត្រូវលើកលែងសំអាងលើហេតុផលដូចគ្នា។
- តំបន់ SEZ កំពង់ផែទាំងអស់ត្រូវជា EPZ។ សម្រាប់វិនិយោគិន EPZ នៅក្នុង SEZ កំពង់ផែ ពាណិជ្ជកម្មរបស់

គេត្រូវចាត់ទុកជាឧស្សាហកម្មដ៏សំខាន់មួយឈរលើទស្សនៈជាតិ លក្ខណៈជាឧស្សាហកម្មបែបទំនើប មិនដែលធ្លាប់មាននៅប្រទេសនេះ ដូចនេះ ត្រូវមានការលើកទឹកចិត្តពាក់ពន្ធ័នឹងសេវាកម្មផែ ដូចជាៈ-ដឹកជញ្ជូនមិនគិតថ្លៃរវាងកំពង់ផែ និងរោងចក្រ និងផ្តល់អាទិភាពលើការលើកដាក់កុងតេន័រជាដើម ។

៤.១.៦. ការលើកស្ទួយកំពង់ផែ

(១) គោលនយោបាយមូលដ្ឋានដើម្បីទាក់ទាញក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូន

១) ទីផ្សារគោលដៅ

ក) ខ្សែមេៈ

ផ្លូវពាណិជ្ជកម្មក្នុងប្លុកអាស៊ីគឺជាទីផ្សារគោលដៅបឋមមួយ ។ បើមានសេវាកម្មជាមួយកំពង់ផែតាមផ្លូវ (wayports) ដូចជាកំពង់ផែបាងកក/ឡាំឆាបាង-ខាយម៉េប-ចិន/តៃវ៉ាន់/កូរ៉េ/ជប៉ុនកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមានឱកាសនឹងត្រូវដាក់ចូលបន្ថែមទៅជាកំពង់ផែកប៉ាល់ចូល (ports of call) ។ សម្រាប់បុគ្គលិកផ្នែកទីផ្សាររបស់ ក.ស.ស ជាអនុសាសន៍ គេត្រូវរៀបចំច្រកក្រងទិន្នន័យពីក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនសក្តានុពល និងធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពឱ្យបានទៀងទាត់ ។ ក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនបច្ចុប្បន្នចូលនៅកំពង់ផែបាងកក កំពង់ផែឡាំឆាបាង កំពង់ផែខាយម៉េប និងហូជីមិញសម្រាប់សេវាកម្មក្នុងប្លុកអាស៊ីសុទ្ធតែជាក្រុមហ៊ុនសក្តានុពល ។

ខ) ខ្សែដឹកបន្ត

ទីផ្សារគោលដៅរបស់ក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនបន្ត គឺជាខ្សែដឹកជញ្ជូនតភ្ជាប់ជាមួយកំពង់ផែបែងចែកផ្ទេរទំនិញដូចជាកំពង់ផែនៅសឹង្ហបូរីដឹកទៅខាងលិច និងខាយម៉េប កំពង់ផែចិនធំៗ ហុងកុង Kaohsiung ប៊ូសានដឹកទៅខាងកើត ។ ខ្សែដឹកបន្តមានដូចជាៈ-ខ្សែដឹកបន្តទូទៅ (common feeder lines) និងក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនមេខ្លួន ។ គួរកត់សំគាល់ផងដែរថាខ្សែដឹកជញ្ជូនមេគឺជាដើរតួនាទីសំខាន់នៅពីក្រោយខ្សែដឹកជញ្ជូនបន្តទូទៅ ព្រោះក្រុមហ៊ុនទាំងនេះគឺជាអ្នកប្រើប្រាស់ខ្សែដឹកជញ្ជូនបន្តទូទៅមានឥទ្ធិពលលើផែនការដាក់ពង្រាយកប៉ាល់របស់ខ្សែដឹកជញ្ជូនបន្ត ។

(២) លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យរបស់ក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនដើម្បីកំណត់ថាតើត្រូវបន្ថែមការចូលទៅកំពង់ផែទៀតឬយ៉ាងណា

ក.ស.ស ចាំបាច់ត្រូវសិក្សាស្វែងយល់ពីភាពប្រាកដប្រជារបស់ក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូន នៅពេលក្រុមហ៊ុនទាំងនេះសិក្សាពីលទ្ធផលបន្ថែមការចូលកប៉ាល់ទៅកំពង់ផែ ។

នៅពេលក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនកំណត់ដាក់ពង្រាយកប៉ាល់បន្ថែមចូលទៅកំពង់ផែមួយ ជាធម្មតាគេគិតប្រៀបធៀបថ្លៃចំណាយ និងផលចំណូលពាក់ពន្ធ័ទៅនឹងការចូលកប៉ាល់ថែមនោះ ។ បើផលចំណូលសម្រាប់កប៉ាល់ចូលមួយជើងលើសចំណាយសម្រាប់កប៉ាល់ចូលមួយជើង ក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូននឹងសម្រេចដាក់កប៉ាល់ចូលទៅកំពង់ផែនោះ ។ ថ្លៃចំណាយដែលត្រូវគិតគឺ “ថ្លៃឈ្នួល” បង់ឱ្យកំពង់ផែនៅពេលកប៉ាល់ចូលថែម និង “ថ្លៃចំណាយលំអៀង” សម្រាប់កប៉ាល់បើកផ្លូវវាងចេញពីផ្លូវធ្វើនាវាចរណ៍ដើម ដើម្បីចូលមកសំចតនៅកំពង់ផែ ។ ផលចំណូលនោះតាមពិតទៅគឺជាចំណេញសុទ្ធទទួលបានពីសេវាដឹកជញ្ជូនតាមមហាសមុទ្រសម្រាប់ទំនិនាំចេញ/នាំចូល ដែលគេរំពឹងថានឹងទទួលបានបន្ថែមនៅកំពង់ផែដែលកប៉ាល់ចូលថែម ។

ចំណាយលំអៀង (ឬ ហៅថាចំណាយប្រែប្រួល) អាចប្រែប្រួលទៅតាមផ្លូវពាណិជ្ជកម្មដែលក្រុមហ៊ុនខ្សែដឹកជញ្ជូនមានបំណងប្រើប្រាស់ចូលមកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ។ ផ្លូវពាណិជ្ជកម្មដែលអាចប្រើប្រាស់ច្រើនជាងគេគឺផ្លូវដឹកជញ្ជូនប្លុកក្នុងអាស៊ីតភ្ជាប់កំពង់ផែឡាំឆាបាង-ខាយម៉េប-ចិន/តៃវ៉ាន់/កូរ៉េ/ជប៉ុន បន្ថែមកប៉ាល់ចូលមួយទៀតនៅរវាងកំពង់ផែឡាំឆបាង និងខាយម៉េប ។ រូប ៤.១-៥៣ បង្ហាញពីផែនទីផ្លូវដឹកជញ្ជូនរបស់កប៉ាល់ចូលបន្ថែមដែលគេអាចប្រើប្រាស់ ។

អ្វីដែលអាចទាញចេញពីការគណនានេះគឺថាកម្រិត TEU អាចថយចុះ បើថ្លៃចំណាយត្រូវតែកាត់បន្ថយ។ ការកាត់បន្ថយចំណាយគេអាចធ្វើបានតាមរយៈការបញ្ចុះថ្លៃឈ្នួលផែ ឬ បន្ថយចំនួនថ្ងៃសំចតរបស់កប៉ាល់នៅកំពង់ផែ។ បើថ្លៃឈ្នួលផែគេបញ្ចុះ ៣០% ហើយថ្ងៃសំចតនៅកំពង់ផែត្រូវគេបន្ថយពី ១.៥ ថ្ងៃ មកត្រឹម ១.០ ថ្ងៃ វិញ នោះកម្រិត TEU អាចថយចុះពី ៤០២ TEUs មកត្រឹម ២៧៩ TEUs តាមការគណនាដូចខាងក្រោមៈ-

លទ្ធផលគណនាខាងលើបង្ហាញថា ដំរាបណាទំនិញបង្កើតមកពីតំបន់ដីគោកមិនគ្រប់គ្រាន់ វាជាវិធានការដ៏មានប្រសិទ្ធិភាពមួយសម្រាប់ ក.ស.ស ដើម្បីទាក់ទាញបានកប៉ាល់ឱ្យចូលមកកំពង់ផែរបស់ខ្លួន ដោយសម្រុះសម្រួលបញ្ចុះថ្លៃឈ្នួលផែ ពុំនោះទេ ត្រូវបង្កើនប្រសិទ្ធិភាពលើកដាក់នៅផែដើម្បីអាចបន្ថយថ្ងៃសំចតរបស់កប៉ាល់នៅកំពង់ផែបាន។

៤.២. យុទ្ធសាស្ត្រគ្រប់គ្រង និងហិរញ្ញវត្ថុ

៤.២.១. ស្ថានភាពហិរញ្ញវត្ថុរបស់ ក.ស.ស

(១) ដំណើរការហិរញ្ញវត្ថុ

ដំណើរការហិរញ្ញវត្ថុរបស់សហគ្រាសគេវាស់ស្ទង់តាមរយៈ ROA (ចំណូលពីទ្រព្យ) និង ROE (ចំណូលពីមូលធន)។ ROA គឺជាផលធៀបរវាងចំណេញសុទ្ធ និងទ្រព្យសរុបរបស់សហគ្រាសពាណិជ្ជកម្ម ហើយវាងបង្ហាញពីដំណើរការប្រើប្រាស់ទ្រព្យសរុបទាំងអស់។ ទ្រព្យសរុបគេប្រើសម្រាប់ ROA គឺជាមធ្យមភាគនៃទ្រព្យនៅដើមគ្រា និងចុងគ្រានៃឆ្នាំណាមួយ។ ចំណែក ROE គឺផលធៀបរវាងចំណេញសុទ្ធ និងមូលធនរបស់សហគ្រាសពាណិជ្ជកម្ម។ មូលធនគេប្រើសម្រាប់ ROE ក៏ជាមធ្យមភាគនៃមូលធននៅដើមគ្រា និងចុងគ្រានៃឆ្នាំណាមួយ។

ROA នៃសកម្មភាពអាជីវកម្មរបស់ ក.ស.ស តាមការប៉ាន់ស្មាននៅឆ្នាំ ២០១០ មាន ១.៦៤% និង ROE មាន ២.១៦%។ ក្រុមហ៊ុនពាណិជ្ជកម្មឯកជនធម្មតាមួយជាទូទៅគេរំពឹងថា ROA នៃសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មបានពី ៥%-១០%។ ដោយ ក.ស.ស គឺជាក្រុមហ៊ុនរដ្ឋ ហើយមានទ្រព្យច្រើន ដូចនេះ ROA មានកម្រិតទាបជាងការរំពឹងទុករបស់ក្រុមហ៊ុនពាណិជ្ជកម្មធម្មតា។

(២) ប្រៀបធៀបជាមួយដំណើរការហិរញ្ញវត្ថុរបស់ ក.ស.ភ.ព

របាយការណ៍ហិរញ្ញវត្ថុរបស់ ក.ស.ភ.ព មានបង្ហាញក្នុងតារាង ៤.២-៥ (តារាងតុល្យការ) និងតារាង ៤.២-៦ (របាយការណ៍ប្រាក់ចំណេញ) ប្រៀបធៀបជាមួយ ក.ស.ស។ ចំណូលពីប្រតិបត្តិការនៅឆ្នាំ ២០១០ មានដល់ USD ៦.៤ លាន ស្មើរ ១ ភាគ ៤ ធៀបទៅនឹង ក.ស.ស។ ចំណេញសុទ្ធរបស់ ក.ស.ភ.ព មាន USD ១.២ លាន នៅឆ្នាំ ២០១០ ស្មើរពាក់កណ្តាលនៃចំណេញសុទ្ធរបស់ ក.ស.ស។ ទ្រព្យសរុបរបស់ ក.ស.ភ.ព មាន USD ២៧ លាន នៅចុងឆ្នាំ ២០១០ ស្មើរ ១៩% នៃទ្រព្យសរុបរបស់ ក.ស.ស។ ដូច នេះ ការប្រើប្រាស់ទ្រព្យនៅ ក.ស.ភ.ព មានកម្រិតខ្ពស់ជាងនៅ ក.ស.ស។ ROA នៃសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មរបស់ ក.ស.ភ.ព តាមការប៉ាន់ស្មានមាន ៤.៥៦% នៅឆ្នាំ ២០១០ ដែលទំនងជាថិតនៅកម្រិតអាចទទួលយកបានលក្ខណៈជាសហគ្រាសពាណិជ្ជកម្ម។

(៣) ប្រៀបធៀបជាមួយដំណើរការហិរញ្ញវត្ថុរបស់ PAT(ថៃ)

តារាងតុល្យការរបស់ PAT មានសង្ខេបក្នុងតារាង ៤.២-៧ និងរបាយការណ៍ប្រាក់ចំណេញមានបង្ហាញក្នុងតារាង ៤.២-៨។ ចំណូលរបស់ PAT នៅឆ្នាំ ២០១០ មាន USD ៣៣៨ លាន។ ចំណូលពីកំពង់ផែបាងកកមានច្រើនជាងគេ បន្ទាប់មកពីកំពង់ផែឡាំឆាបាង តែតួលេខនេះនឹងមានការផ្លាស់ប្តូរទៅអនាគត។ សកម្មភាពប្រតិបត្តិការអាជីវកម្មរបស់ PAT មានលក្ខណៈល្អប្រសើរបង្ហាញតាមរយៈ ROA នោះគឺ ១១.២៥% ក្នុង ១ ឆ្នាំពី ខែ តុលា ឆ្នាំ ២០០៩ ដល់ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ

២០១០។ ទោះយ៉ាងណា អចលនទ្រព្យរបស់ PAT គេគណនាដោយផ្អែកទៅលើតម្លៃកាកសំណល់ដីធ្លី ដែលតាមការវាយតម្លៃមាន ៣៦៩ លានបាត គិតត្រឹមថ្ងៃទី ៣០ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០១០ តែអាចមាន តម្លៃចរន្តពី ៥០០-១០០០ ដង។ ដោយកំពង់ផែបាងកកមានផ្ទៃដីទំហំ ៣៧៨ ហត ហើយកំពង់ផែឡាំឆាបាងមានជាង ១.០០០ ហត តម្លៃចរន្តនៃទ្រព្យដីធ្លីអាចមានពី ២០០-៤០០ កោដបាត។ បើទ្រព្យដីធ្លីមានតម្លៃ ២០០ កោដបាត នោះ ROA អាចស្មើរ ១.៣% ជួសឱ្យ ១១.២៥% វិញ។

(៤) កម្រិតចំណេញសុទ្ធ

កម្រិតចំណេញសុទ្ធគឺជាផលធៀបរវាងចំណេញសុទ្ធ និងចំណេញប្រតិបត្តិការរបស់សហគ្រាសពាណិជ្ជកម្ម បង្ហាញពីលទ្ធភាពរកចំណេញបានរបស់សហគ្រាសពាណិជ្ជកម្មនោះ។ កម្រិតចំណេញសុទ្ធរបស់ ក.ស.ស, ក.ស.ភ.ព និង PAT មាន ៩.០%, ១៨.៧% និង ៣១.១%។ កម្រិតចំណេញសុទ្ធរបស់ ក.ស.ស ថិតនៅកម្រិតទាប បើធៀបជាមួយ ក.ស.ភ.ព និង PAT។

៤.២.២. ថ្លៃឈ្នួលសេវាកម្មផែ និង ពន្ធផ្សេងៗ

(១) ការប្រៀបធៀបថ្លៃឈ្នួលសេវាកម្មផែ និងពន្ធផ្សេងៗ

ពន្ធ និងថ្លៃឈ្នួលកប៉ាល់ចូលផែ ចងពួរ និងចាកចេញ មានតម្លៃ ១១.៩៧៥ ដុល្លា នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ជិតស្មើរពីរដងនៃថ្លៃឈ្នួលនៅកំពង់ផែបាងកក និង VICT (HCM)។ ឈ្នួលលើកដាក់កុងតេន័រថ្លៃ ៤០.២១១ ដុល្លា នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ពោលគឺ ៤៥% និង ៣១% ខ្ពស់ជាងកំពង់ផែបាងកក និង VICT។ ដោយក្រុមហ៊ុនកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូនជាអ្នកចំណាយលើថ្លៃឈ្នួល និងពន្ធទាំងនេះ ក្រុមហ៊ុនទាំងនោះអាចមានអារម្មណ៍ថាថ្លៃឈ្នួល និងពន្ធនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុថ្លៃជាង ១.៥ ដង ធៀបទៅកំពង់ផែបាងកក និង ១.៤ ដង ធៀបទៅកំពង់ផែហូជីមិញ។ ថ្លៃឈ្នួល និងពន្ធផែសរុបនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុថ្លៃជាងកំពង់ផែបាងកក ៣៧% និងកំពង់ផែ VICT (ហូជីមិញ) ៦៦%។

(២) ប្រៀបធៀបកំពង់ផែឯកជន និងកំពង់ផែតាមខេត្ត

សន្មត់ករណីនាំចូលស៊ីម៉ងត៍ពីថៃតាមសាឡង់ស៊ីម៉ង់ត៍ចំណុះសរុប១.៥០០ DWT ពន្ធផែសម្រាប់សាឡង់ស៊ីម៉ង់ត៍ចំណុះសរុប ១.៥០០ DWT មានតម្លៃ ៦០០ ដុល្លា ហើយថ្លៃប្រើដងយោងចល័តគឺ ៧៥០ ដុល្លា នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ លើសពីនេះ ម្ចាស់ទំនិញត្រូវជួលកម្មករ ថ្លៃប្រហែល ១,៥០០ ដុល្លា ឱ្យលើកដាក់ស៊ីម៉ង់ត៍ ១.៥០០ តោន។ ចំពោះករណីនេះ ថ្លៃចំណាយសរុបនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុតាមការប៉ាន់ស្មានមានប្រហែល ២.៨៥០ ដុល្លា។ ករណីកំពង់ផែទំបន់រលក ថ្លៃចំណាយតាមការប៉ាន់ស្មានប្រមាណ ២.៧៥០ ដុល្លា រាប់ទាំងការលើកដាក់ទំនិញធ្វើដោយម្ចាស់ទំនិញខ្លួនឯង។ នៅកំពង់ផែឧកញ៉ាម៉ុង អស់ថ្លៃប្រហែល ២.០៤០ ដុល្លា រាប់ទាំងពន្ធផែ និងថ្លៃឈ្នួលលើកដាក់ទំនិញ ចំណែកនៅកំពង់ផែស្រែអំបិលតាមការប៉ាន់ស្មានប្រហែល ១.៥០០ ដុល្លា ក្នុងករណីដូចគ្នា។

(៣) ចំណូលតាមសកម្មភាពអាជីវកម្ម

ចំណូល ៦៥% របស់ ក.ស.ស បានមកពីសេវាកម្មលើកដាក់ទំនិញ និង ២៥% បានមកពីថ្លៃឈ្នួល និងពន្ធផែ សម្រាប់កប៉ាល់ចូលផែ ចងពួរ និងចាកចេញ។

(៤) ការកែប្រែថ្លៃឈ្នួល

ដោយពិចារណាលើការប្រកួតប្រជែង គេត្រូវប្រឹងប្រែងបញ្ចុះពន្ធ និងថ្លៃឈ្នួលលើកដាក់ទំនិញឱ្យបានទាប តែពន្ធ និងថ្លៃឈ្នួល ត្រូវគេយកមកប្រើប្រាស់សម្រាប់ផ្តល់ជាសេវាកម្ម ក៏ដូចជាសម្រាប់ការថែទាំ និងកែលំអរហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផែជាដើម។ ដូច

នេះ គេចាំបាច់ត្រូវធ្វើការកែប្រែរចនាសម្ព័ន្ធថ្លៃឈ្នួលផែ និងធ្វើឱ្យមានលក្ខណៈសាមញ្ញ។ អ្នកប្រើប្រាស់ផែបានស្នើរឱ្យកែប្រែថ្លៃឈ្នួលផែដូចតទៅៈ-

- នៅពេលផ្តល់សេវាកម្មជាក់ស្តែង គេគួរយកថ្លៃឈ្នួលលើកឡើង/ចុះដោយឡែកពីគ្នា
- ថ្លៃឈ្នួលចំណតគួរត្រូវយកទៅតាមចំនួនម៉ោងចតជាក់ស្តែង ជាជាងគិតទៅតាមចំនួនចូលចត
- ថ្លៃឈ្នួលផ្គត់ផ្គង់ទឹកស្អាតអប្បរមាគួរតែលុបចោល
- ថ្លៃឈ្នួលបន្ថែមដើម្បីឱ្យធ្វើប្រតិបត្តិការលឿន គួរត្រូវដាក់ចូលជាមួយថ្លៃឈ្នួលលើកដាក់កប៉ាល់នៅទីលាន
- ថ្លៃឈ្នួលចែកចាយ និងទទួលទំនិញគួរត្រូវដាក់ចូលជាមួយថ្លៃឈ្នួលលើកឡើង/ចុះ
- បញ្ហាចែកចាយកាំសាប គួរត្រូវដាក់ចូលជាមួយថ្លៃឈ្នួលលើកឡើង។

៤.២.៣. ការសហការជាដៃគូរវាងវិស័យឯកជន និងសាធារណៈក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិការផែ

ការចូលរួមពីវិស័យឯកជនក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ផែមានច្រើនរូបភាពនោះគឺ ១) វិស័យសាធារណៈអភិវឌ្ឍន៍ឋបនីយភណ្ឌអប្បបរិមាមានដូចជាៈ- ឃ្លាំងនាវាចរណ៍ បាងសាំង និងទំនប់ការពារទឹករលក ហើយវិស័យឯកជនគេអភិវឌ្ឍន៍ឋបនីយភណ្ឌផ្សេងទៀត (ប្រភេទផ្តួចផ្តើមឯកជន) ២) វិស័យសាធារណៈអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងអស់ រួមទាំងផ្តល់គ្រឿងចក្រធំៗដូចជាៈ-ដងយោងធន់ធ្ងន់នៅច្រាំងចំណត និង RTGs ហើយវិស័យឯកជនរៀបចំគ្រឿងចក្រតូចៗដូចជាៈ-គ្រឿងស្ទូចនៅផែ និងរថយន្តដឹកកុងតេន័រ។ មានរូបភាពផ្សេងៗទៀតរវាង ១) និង ២) គេសង្កេតឃើញមានក្នុងករណីជាក់ស្តែង ដែលវិស័យឯកជនចូលរួមក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែ។

ក្នុងករណីវិស័យឯកជនវិនិយោគផ្នែកខ្លះ ឬ ទាំងមូលក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ផែ ការអភិវឌ្ឍន៍ផ្លូវចូលផែ ផ្លូវរថភ្លើង ឬ ឃ្លាំងនាវាចរណ៍ ត្រូវមានការពិភាក្សារវាងសមត្ថកិច្ចអាជ្ញាធរសាធារណៈ និងវិនិយោគិនឯកជននោះ។ កំពង់ផែប្រភេទម្ចាស់ដីជាធម្មតាជាអ្នកអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផែ ហើយទាក់ទាញប្រតិបត្តិករចំណតផែឯកជនឱ្យមកវិនិយោគលើឧបរិរចនាសម្ព័ន្ធ តួយ៉ាងដូចជាៈ-គ្រឿងស្ទូចធន់ធ្ងន់នៅច្រាំងចំណត RTGs និងគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញផ្សេងៗ។ ករណីឧទាហរណ៍ PPP ជាក់ស្តែងក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិការផែមានសង្ខេបក្នុងតារាង ៤.២-១៣។

៤.២.៤. ការពង្រឹងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ និងការគ្រប់គ្រង

បញ្ហាចំបងនៃខ្ទង់ចំណាយមិនមែនអាជីវកម្មគឺសំភារៈសម្រាប់សាងសង់ ប្រេងសម្រាប់រដ្ឋបាល និងការថែទាំប្រចាំថ្ងៃ។ ចំណាយមិនមែនអាជីវកម្មមានប្រហែល ៣០% នៃចំណាយសរុប ដែលត្រូវកាត់បន្ថយឱ្យបានដល់កម្រិតទាបតាមដែលអាចធ្វើបាន។ ពិសេស ប្រេងសម្រាប់រដ្ឋបាល និងការថែទាំ គេអាចកាត់បន្ថយ ដោយត្រូវគ្រប់គ្រងកម្មករ និងបុគ្គលិកផែឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។ ជាមធ្យម ក.ស.ស ត្រូវចំណាយអស់ ៥.៦០០ ដុល្លា ទៅឱ្យបុគ្គលិករបស់ខ្លួន នៅឆ្នាំ ២០១០ ហើយត្រូវផ្តល់ប្រាក់បន្ថែមទៀតទៅតាមអនុបាតប្រាក់ចំណេញសុទ្ធ ធៀបទៅនឹងចំណាយអាជីវកម្ម។ ប្រាក់ឈ្នួលរួមមានបៀវត្សរ៍គោល ទៅតាមឋានៈការងាររបស់បុគ្គលិក និងប្រាក់បន្ថែមសម្រាប់គ្រួសារ ផ្ទះ និងអាហារជាដើម។ ក៏ប៉ុន្តែ ប្រាក់ឈ្នួលទាំងនេះមិនមានទំនាក់ទំនងជាមួយលទ្ធភាពការងាររបស់មន្ត្រីបុគ្គលិកនីមួយៗនោះទេ ហើយដូចនេះ មិនអាចផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តដល់ពួកគេឱ្យធ្វើការងារល្អបាននោះទេ។ ក.ស.ស ចាំបាច់ត្រូវកែតម្រូវចំនួនបុគ្គលិករបស់ខ្លួនក្នុងកម្រិតចាំបាច់ ហើយបង្កើតប្រពន្ធ័លើកទឹកចិត្តក្នុងការទូទាត់ប្រាក់ឈ្នួលឱ្យនោះ។ ការបកស្រាយលំអិតពីបញ្ហាមានបង្ហាញក្នុងចំណុច ៤.៣. ៣(២)ៈ កំណែទម្រង់រចនាសម្ព័ន្ធអង្គភាពរបស់ ក.ស.ស។

ក.ស.ស ត្រូវប្រឈមមុខនឹងការទូទាត់កម្ចីដែលកើនឡើងលឿន។ ការចំណាយការប្រាក់គឺជាបន្ទុកដ៏ធ្ងន់សម្រាប់ការគ្រប់គ្រងហិរញ្ញវត្ថុរបស់ ក.ស.ស។ តារាង ៤.២-១៥ បង្ហាញពីកម្ចីលុយយ៉េន និងលក្ខខណ្ឌកម្ចីដែលបានព្រមព្រៀងរួចហើយរវាង

រដ្ឋាភិបាលជប៉ុន និងកម្ពុជា។ អត្រាការប្រាក់កម្ចី ODA មានពី 0.0១% ដល់ ១.0% ចំណែកអត្រាការប្រាក់កម្ចីបន្តពី MEF មកឱ្យ ក.ស.ស មានពី ២.៥% ដល់ ៣.៨៥% ហើយ MEF យកថ្លៃឈ្នួលសេវាលើកម្ចីបន្តនោះទៀតពី 0.១% ដល់ 0.១៥% ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង។

ចំណាយការប្រាក់ក៏ត្រូវកាត់បន្ថយផងដែរ។ អត្រាការប្រាក់កម្ចីបន្តពី MEF ត្រូវបញ្ចុះឱ្យមកដល់កម្រិត ឬប្រហាក់ប្រហែលនឹងកម្ចី ODA។ យ៉ាងហោចណាស់ អត្រាការប្រាក់កម្ចីបន្តត្រូវបញ្ចុះឱ្យមកត្រឹមអត្រាការប្រាក់កម្ចី ODA អំឡុងពេលអនុគ្រោះ។ ការប្រាក់កម្ចីបន្តនៅអំឡុងពេលសាងសង់មិនគួរយកនោះទេ ដោយសារ ODA ផ្តល់ការប្រាក់នៅអំឡុងពេលសាងសង់។

ដោយពិចារណាលើបញ្ហាហិរញ្ញវត្ថុខាងលើ ក.ស.ស ត្រូវចាត់វិធានការមួយចំនួនដូចខាងក្រោម ដើម្បីបន្ធូរបន្ថយបន្ទុកហិរញ្ញវត្ថុ។ គេត្រូវយកចិត្តទុកដាក់ជាពិសេសលើគម្រោង SEZ និងគម្រោងចំណតផែពហុគោលបំណង/មូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង ដែលនឹងមិនធ្វើឱ្យការគ្រប់គ្រងហិរញ្ញវត្ថុរបស់ ក.ស.ស មានសភាពកាន់តែអាក្រក់នោះទេ។

៤.៣. យុទ្ធសាស្ត្រអង្គភាព

៤.៣.១. ការវាយតម្លៃបុរេសមត្ថភាព

ក.ស.ស ត្រូវបានបង្កើតឡើងជាសហគ្រាសសាធារណៈ មានលក្ខណៈជារបស់រដ្ឋក្រោមការគ្រប់គ្រងបច្ចេកទេសពីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន និងការគ្រប់គ្រងហិរញ្ញវត្ថុពីក្រសួងសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។ ទីស្នាក់ការកណ្តាលរបស់ ក.ស.ស ចិតនៅខេត្តព្រះសីហនុ។ ក.ស.ស គឺជាអង្គភាពនីតិបុគ្គលស្វយ័តផ្នែកបច្ចេកទេស រដ្ឋបាល និងហិរញ្ញវត្ថុ។

ក.ស.ស ផ្តល់សេវាកម្មផ្សេងៗរួមមាននាំនាវាចេញចូលផែ ដើម្បីលើកដាក់ផ្ទុកផ្ទេរ ទុក និងដឹកជញ្ជូនទំនិញទៅឱ្យអាតិថិជនពីគ្រប់តំបន់ទាំងអស់។ យោងតាមអនុក្រឹត្យ និងលក្ខន្តិកៈរបស់កំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ក.ស.ស មានភារកិច្ចសំខាន់ៗធ្វើប្រតិបត្តិការពាណិជ្ជកម្ម និងសេវាកម្មមូលដ្ឋានដូចខាងក្រោមៈ-

- ផ្តល់សេវាកណ្តធារកិច្ច នាំនាវាចេញចូលផែ និងផ្តល់សំភារៈផ្គត់ផ្គង់ផ្សេងៗ
- ផ្តល់សេវាលើកដាក់ ផ្ទុកផ្ទេរ និងដឹកជញ្ជូនទំនិញ
- ផ្តល់សេវាថែទាំ ការពារសុវត្ថិភាពស្តុកទំនិញ សេវាឃ្លាំងទំនិញ និងទីលានដាក់ទំនិញ
- អភិវឌ្ឍន៍ និងស្តារឡើងវិញនូវហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធមានស្រាប់របស់ ក.ស.ស ដែលត្រូវពង្រីកបន្ថែម
- ទទួលបន្ទុកសេវាថែទាំសុខភាព សន្តិសុខ និងសណ្តាប់ធ្នាប់ក្នុងតំបន់គ្រប់គ្រងរបស់ខ្លួន
- ប្រកាន់ខ្ជាប់គោលការណ៍មូលដ្ឋាន និងបែបបទការងារក្នុងមុខងារដូចគ្នាទៅនឹងអាតិថិជនដែរ
- តាំងចិត្តគ្រប់គ្រង និងធ្វើសកម្មភាពប្រតិបត្តិការប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព និងការរីកចំរើនទៅមុខ

ក.ស.ស ដឹកនាំដោយក្រុងប្រឹក្សាភិបាល ដែលមានប្រធានមួយរូប និងសមាជិកប្រាំរូបមកពីក្រសួងពាក់ពន្ធ័ដូចមានបង្ហាញខាងក្រោម។ ក្រុមប្រឹក្សាភិបាលរបស់ ក.ស.ស តែងតាំងឡើងដោយប្រមុខរាជរដ្ឋាភិបាលកម្ពុជា។

ចំនួនបុគ្គលិកបំរើការតាមផ្នែក និងការិយាល័យគិតត្រឹមខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០១១ មានដូចខាងក្រោម។ លេខក្នុងវង់ក្រចកគឺជាចំនួនបុគ្គលិកសរុប រួមទាំងប្រធាននាយកដ្ឋាន និងប្រធានការិយាល័យ។ បុគ្គលិកសរុបមានចំនួន ១.១០៤ ក្នុងនោះ ១.0៦៤ នាក់ជាបុគ្គលិកបំរើការនៅ ក.ស.ស និង ៤0 នាក់បំរើការនៅផែស្ងួតភ្នំពេញ។

ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល	ប្រធានអគ្គនាយក	ផ្នែកគ្រប់គ្រង (DDG) ផ្នែករដ្ឋបាល (DDG) ផ្នែកប្រតិបត្តិការ (DDG) វិស្វកម្ម

សម្រាប់សកម្មភាពសំខាន់របស់ ក.ស.ស បុគ្គលិកកាន់ការក្នុងផ្នែកប្រតិបត្តិការផែមានប្រហែល ៨៥០ នាក់ ឬ ៨០% នៃចំនួនបុគ្គលិកសរុប។ គួរកត់សំគាល់ផងដែរថាបុគ្គលិកនៅផ្នែករដ្ឋបាលមានចំនួនច្រើនរហូតទៅដល់ ១៩០ នាក់ (១៧%)។ មួយវិញទៀត បុគ្គលិកនៅផ្នែកអភិវឌ្ឍន៍អាជីវកម្មសម្រាប់ការិយាល័យផែនការ និងទីផ្សារ ការិយាល័យកិច្ចការ AFA និងការិយាល័យអាតិថិជន និងផ្សព្វផ្សាយ មានចំនួនតិចតួចត្រឹមតែ ៨ នាក់ប៉ុណ្ណោះ។

ការិយាល័យអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្សមិនមានបង្ហាញក្នុងអង្គការលេខទេ មានតែការិយាល័យបណ្តុះបណ្តាល និងជំនាញវិជ្ជាជីវៈ និងការិយាល័យធនធានមនុស្ស និងពត៌មានវិទ្យា។ បុគ្គលិកនៅការិយាល័យទាំងពីរនេះមានចំនួន ១៥ នាក់។ នេះអាចមានន័យថានៅតាមនាយកដ្ឋានទីមួយៗ គេទទួលខុសត្រូវអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្សដោយខ្លួនឯង។ ដោយនៅតាមនាយកដ្ឋានទីមួយៗបំពេញមុខងារ និងតួនាទីផ្សេងៗគ្នា នាយកដ្ឋានទាំងនោះចាត់ចែងរៀបចំបណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិកដោយខ្លួនឯង។ ទោះយ៉ាងណា ការបណ្តុះបណ្តាលចាំបាច់ត្រូវធ្វើឡើងក្នុងគោលដៅ ទស្សនៈ ទិសដៅ និងការយល់ដឹងរួមគ្នា។

រចនាសម្ព័ន្ធអង្គភាពរបស់ ក.ស.ស មានការរៀបចំបានល្អលក្ខណៈជាអង្គភាពសាធារណៈ តែនៅពេលគេវាយតម្លៃជាលក្ខណៈអង្គភាពឯកជនវិញ មានបញ្ហាមួយចំនួនដូចខាងក្រោមៈ-

- ខ្វះការជំរុញលើកទឹកចិត្តឱ្យពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងគ្នា
- ខ្វះការជំរុញលើកទឹកចិត្តឱ្យផ្តល់សេវាកម្មដល់អាតិថិជនបានល្អ
- ខ្វះការជំរុញលើកទឹកចិត្តឱ្យបណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិកទាំងអស់ដើម្បីផ្តល់សេវាកម្មល្អប្រសើរដល់ប្រជាពលរដ្ឋនៅកម្ពុជា

៤.៣.២. ការវាយតម្លៃសមត្ថភាពបន្ទាប់មក

(១) ការធ្វើឱ្យប្រសើរស្ថានដំណើរការនៅឆ្នាំគោលដៅ

ការធ្វើឱ្យប្រសើរស្ថានដំណើរការនៅឆ្នាំគោលដៅមានបង្ហាញក្នុងការវិភាគពីបរិស្ថានពាណិជ្ជកម្ម ក្នុងការកំណត់ពីចក្ខុវិស័យរបស់ ក.ស.ស លើកឡើងក្នុងជំពូក ៣។

(២) សមត្ថភាពដែលត្រូវការដើម្បីធ្វើឱ្យសេវាកម្មល្អប្រសើរ

គោលដៅចំបងដើម្បីធ្វើឱ្យសេវាកម្មរបស់ ក.ស.ស មានភាពល្អប្រសើរឡើងមានដូចទៅៈ-

- ➢ កាត់បន្ថយពេលវេលាត្រូវការលើកកុងតេន័រឡើង និងចុះ
- ➢ កាត់បន្ថយរយៈពេលសំចតរបស់កប៉ាល់
- ➢ កំណត់ថ្លៃឈ្នួលពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែឱ្យបានសមស្រប
- ➢ គ្រប់គ្រង និងធ្វើប្រតិបត្តិការផែប្រកបដោយសុវត្ថិភាព
- ➢ ប្រើប្រាស់ EDI សម្រាប់ប្រពន្ធ័ដំណើរការបែបបទឯកសារផ្សេងៗ
- ➢ ពង្រឹងបណ្តាញកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូន។

បុគ្គលិករបស់ ក.ស.ស ត្រូវមានសមត្ថភាព ដើម្បីសម្រេចឱ្យបានគោលដៅខាងលើ ដែលសមត្ថភាពនោះរួមមានសមត្ថ

ភាពរូបវន្ត និងសមត្ថភាពធនធានមនុស្ស។ លើសពីនេះ សមត្ថភាពរូបវន្តអាចចែកចេញជាសមត្ថភាពផ្នែកបច្ចេកទេស និង គ្រឿងម៉ាស៊ីន។ សមត្ថភាពធនធានមនុស្សមានពីរនោះគឺៈ-គុណភាព និងបរិមាណ។

បុគ្គលិករបស់ ក.ស.ស ត្រូវមានសមត្ថភាពរូបវន្ត និងធនធានមនុស្ស ដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ៤.៣-១ ដើម្បីសម្រេចឱ្យបានតាមគោលដៅខាងលើ។

តារាង ៤.៣-១: សមត្ថភាពដែលត្រូវការដើម្បីធ្វើឱ្យសេវាកម្មរបស់ ក.ស.ស មានភាពល្អប្រសើរ

សេវាកម្មដែលត្រូវកែលំអរ		សមត្ថភាពដែលត្រូវការ	
គោលដៅ	វិធីសាស្ត្រ	សមត្ថភាពរូបវន្ត	សមត្ថភាពធនធានមនុស្ស
១. ដើម្បីកាត់បន្ថយពេលវេលាត្រូវការលើកកុងតេន័រឡើង និងចុះ	១. ដើម្បីបង្ករលក្ខណៈងាយស្រួលដល់រថយន្តដឹកកុងតេន័រនាំចេញ និងការដាក់កុងតេន័រចុះនៅចំណតផែ	១. សាងសង់ច្រកទ្វារថ្មីជាកន្លែងសម្រាប់ធ្វើបែបបទគយ មុនចូលមកដល់ច្រកទ្វារ ក.ស.ស។ ២. ធ្វើកន្លែងចតរថយន្តកុងតេន័រនាំចេញនៅជុំវិញចំណតផែ ៣. រៀបចំឱ្យមានកន្លែងចតនៅតាមចិញ្ចើមផ្លូវផែ ឬកន្លែងផ្សេងទៀត ៤. ដាក់គ្រឿងចក្រលើកដាក់កុងតេន័របន្ថែមដូចជាៈ-RTG និងគ្រឿងស្ទូចនៅផែ	១. សមត្ថភាពត្រួតពិនិត្យចរាចរចេញចូលរបស់រថយន្ត មុនពេលមកដល់ច្រកទ្វារផែ ២. សមត្ថភាពបញ្ចូលទិន្នន័យរបស់មន្ត្រីច្រកទ្វារ ក.ស.ស ៣. ប្រពន្ធ័ CTMS ប្រើប្រាស់បានត្រឹមត្រូវ ៤. អ្នកជំនាញធ្វើផែនការទីលាន ៥. សមត្ថភាពបញ្ជាគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញ ៦. សមត្ថភាពថែទាំគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញបានត្រឹមត្រូវ*
	២. ដើម្បីរៀបចំកន្លែងឱ្យរថយន្តចតរងចាំដាក់កុងតេន័រនាំចូល	១. ធ្វើកន្លែងចតនៅក្រៅ និងនៅជិតចំណតផែ ឬនៅក្នុងតំបន់ផែសម្រាប់រថយន្តដឹកកុងតេន័រ	១. សមត្ថភាពត្រួតពិនិត្យចរាចរចេញចូលរបស់រថយន្តទទេនៅកន្លែងចត
	៣. ដើម្បីទទួលកុងតេន័រនាំចូលភ្លាម ក្រោយពីដាក់កុងតេន័រនាំចេញចុះ និងបើកចេញពីចំណតផែ	១. ដាក់គ្រឿងចក្រលើកដាក់កុងតេន័របន្ថែមដូចជាៈ-RTG និងគ្រឿងស្ទូចនៅផែ ២. ធ្វើកន្លែងចតក្នុងតំបន់ផែសម្រាប់ឱ្យរថយន្តចតរងចាំស្កេននិងធ្វើប្រតិវេទន៍គយ មុនពេលចេញ	១. សមត្ថភាពធ្វើបែបបទឯកសារប្រតិវេទន៍នាំចូលរបស់គយ និងកាំសាប ២. សមត្ថភាពថែទាំគ្រឿងចក្របានត្រឹមត្រូវ

២. ដើម្បីកាត់បន្ថយរយៈពេលសំចតរបស់កប៉ាល់	១. ដើម្បីឱ្យប្រតិបត្តិការលើកដាក់កុងតេន័រធ្វើទៅបានលឿន	១. ដាក់គ្រឿងចក្រលើកដាក់កុងតេន័របន្ថែមដូចជាៈ - QGC និង RTGs	១. សមត្ថភាពគ្រប់គ្រងការធ្វើផែនការទីលាន ២. សមត្ថភាពបញ្ជាគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញ* ៣. សមត្ថភាពថែទាំគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញបានត្រឹមត្រូវ* ៤. សមត្ថភាពគ្រប់គ្រងកម្មករប្រតិបត្តិការលើកដាក់ទំនិញ ៥. សមត្ថភាពរបស់កម្មករប្រតិបត្តិការលើកដាក់ទំនិញ
៣. កំណត់ថ្លៃឈ្នួលពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែឱ្យបានសមស្រប	១. ដើម្បីបន្ថយថ្លៃឈ្នួលផែនៅពេលបរិមាណលើកដាក់ទំនិញកើនឡើង	មិនតម្រូវឱ្យមាន	១. សមត្ថភាពវិភាគថ្លៃឈ្នួលនិងរចនាសម្ពន្ធ័ថ្លៃឈ្នួលនៅកំពង់ផែជិតខាង
	២. ថ្លៃឈ្នួលផែត្រូវកំណត់ឱ្យបានសមស្រប ធម្មតាៗ មិនស្មុគស្មាញ	មិនតម្រូវឱ្យមាន	១. សមត្ថភាពវិភាគថ្លៃឈ្នួលនិងរចនាសម្ពន្ធ័ថ្លៃឈ្នួលធ្វើការកែតម្រូវថ្លៃឈ្នួល
	៣. បំបាត់ចោលការយកថ្លៃឈ្នួលក្រៅផ្លូវការ	មិនតម្រូវឱ្យមាន	១. ត្រួតពិនិត្យតាមដានវិន័យការងារ ២. សមត្ថភាពគ្រប់គ្រងអង្គភាព
៤. គ្រប់គ្រង និងធ្វើប្រតិបត្តិការផែប្រកបដោយសុវត្ថិភាព	១. ដើម្បីគ្រប់គ្រងការចេញ-ចូលផែបានត្រឹមត្រូវ	១. ដាក់របងពទ្ធ័ជុំវិញចំណតផែកុងតេន័រ	១. សមត្ថភាពត្រួតពិនិត្យនិងសម្រួលចរាចរនៅកំពង់ផែ និងការពារសុវត្ថិភាពផែ
	២. ដើម្បីដាក់សញ្ញាជំនួយនាវាចរណ៍បានត្រឹមត្រូវ	១. កប៉ាល់សណ្តោងចាស់កែឆ្នៃយកមកប្រើវិញ ២. ដាក់សញ្ញាជំនួយនាវាចរ ដូចជាភ្លើងបង្ហាញផ្លូវ និងពោងសញ្ញា	១. សមត្ថភាពថែទាំកប៉ាល់របស់កំពង់ផែ រួមទាំងកប៉ាល់សណ្តោងបានត្រឹមត្រូវ ២. កណ្តធារដែលមានសមត្ថភាព

៥. ប្រើប្រាស់ EDI សម្រាប់ប្រព័ន្ធដំណើរការបែបបទឯកសារផ្សេងៗ	១. ដើម្បីដំណើរបែបបទឯកសារសម្រាប់ការចេញ-ចូលផែដោយអេឡិចត្រូនិច	១. ណែនាំប្រព័ន្ធ IT	១. សមត្ថភាពណែនាំ និងធ្វើប្រតិបត្តិការប្រព័ន្ធ EDI
	២. ដើម្បីជំរុញឱ្យមានការដោះដូរពត៌មានគ្នារវាងគយ មេបញ្ជាការផែ និងកាំកុងត្រូល	១. ណែនាំប្រព័ន្ធពត៌មានផែរួមមានទិន្នន័យពាក់ព័ន្ធនឹងការនាំចូល/នាំចេញកាំកុងត្រូល និងគយ	១. សមត្ថភាពណែនាំ និងធ្វើប្រតិបត្តិការប្រព័ន្ធពត៌មានផែ
៦. ពង្រីងបណ្តាញកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូន	១. ដើម្បីបង្កើតសកម្មភាពទីផ្សារបើកផ្លូវដឹកជញ្ជូនថ្មីៗ	មិនតម្រូវឱ្យមាន	១. សមត្ថភាពស្វែងយល់ និងវិភាគពីនិន្នាការដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រជុំវិញពិភពលោក និងបង្កើតផែនការអាជីវកម្មថ្មី ២. សមត្ថភាពរកទីផ្សារសម្រាប់អាជីវកម្មកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូន

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

(៣) សមត្ថភាពដែលត្រូវដើម្បីពង្រឹងមុខងារគ្រប់គ្រង និងហិរញ្ញវត្ថុ

បេសសកម្មរបស់ ក.ស.ស គឺអភិវឌ្ឍន៍ និងធ្វើប្រតិបត្តិការផែ (កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ) អន្តរជាតិ ជាកំពង់ផែរដ្ឋមួយ។ កំពង់ផែមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចជាតិ និងពាណិជ្ជកម្មអន្តរជាតិ។ បេសសកម្មនេះមិនផ្តោតលើការរកចំណូលលក្ខណៈជាសហគ្រាសឯកជននោះទេ តែវាក្លាយជាបញ្ហាសំខាន់មួយ នៅពេល ក.ស.ស ផ្លាស់ប្តូរទៅជាក្រុមហ៊ុនសាជីវកម្មកាន់កាប់ដោយម្ចាស់ភាគហ៊ុនច្រើន។

លក្ខណៈជាក្រុមហ៊ុនសាជីវកម្ម ក.ស.ស តម្រូវឱ្យបង្កើនការលក់ ដោយត្រូវលើកដាក់ទំនិញឱ្យបានច្រើនថែមទៀត កាត់បន្ថយចំណាយប្រតិបត្តិការ ដែលមានតម្លៃខ្ពស់ជាងកំពង់ផែជិតខាង និងកាត់បន្ថយចំណាយមិនមែនអាជីវកម្ម ដូចជាការផ្តល់ប្រេងទៅឱ្យអ្នកធ្វើការនៅផែជាដើម។

សមត្ថភាចាំបាច់ដើម្បីពង្រឹងការគ្រប់គ្រងហិរញ្ញវត្ថុមានដូចតទៅៈ-

- ផ្តល់កម្ចីការប្រាកទាប និងការគ្រប់គ្រងបំណុលរយៈពេលវែង
- គ្រប់គ្រងធនធានហិរញ្ញវត្ថុរបស់ SEZ
- គ្រប់គ្រងហានិភ័យហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់ការវិនិយោគ និង
- កែតម្រូវថ្លៃឈ្នួលផែទៅតាមសមយុទ្ធពាណិជ្ជកម្ម។

៣) កំណែទម្រង់អង្គភាព

ការបង្កើត ក.ស.ស កំណត់ដោយអនុក្រឹត្យលេខ ៥០ (រ.ស.ក) ស្តីពីការបង្កើតកំពង់ផែស្វយ័តក្រុងព្រះសីហនុ ចុះថ្ងៃទី ១៧ ខែ កក្កដា ឆ្នាំ ១៩៩៨។ ភារកិច្ចរបស់ ក.ស.ស ទីតាំងទីស្នាក់ការ ចំនួនមូលធន ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល និយោជិក របាយ

ការណ៍ហិរញ្ញវត្ថុ និងបញ្ហាប្រតិបត្តិការចាំបាច់ផ្សេងៗសម្រេចដោយលក្ខន្តិកៈរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ឯកភាពដោយរដ្ឋមន្ត្រី ស.ក.ដ.ជ និង MEF ។ ក.ស.ស គឺជាក្រុមហ៊ុនរដ្ឋ អនុវត្តតាមច្បាប់ពាណិជ្ជកម្ម ដោយជាប់កាតព្វកិច្ចបង់ពន្ធលើប្រាក់ចំណេញ និង VAT ។ មាត្រា ២៤ នៃលក្ខន្តិកៈ ក៏មានចែងផងដែរថាៈ-ក្រុមប្រឹក្សាភិបាលមានសិទ្ធិអំណាចដឹកនាំការប្រជុំទូទៅរបស់ម្ចាស់ហ៊ុន ដែលមានចែងក្នុងច្បាប់ពាណិជ្ជកម្ម ។

នាយកដ្ឋានខាងក្នុងរបស់ ក.ស.ស សម្រេចដោយ "ការពិពណ៌នាពីការងារសម្រាប់នាយកដ្ឋាននីមួយៗ ចុះថ្ងៃទី ០៧ ខែកក្កដា ឆ្នាំ ២០០៣" សម្រេចដោយក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ។ ការពិពណ៌នាពីការងារសម្រាប់នាយកដ្ឋានកុងតេន័រ នាយកដ្ឋានទំនិញទូទៅ និងនាយកដ្ឋានបច្ចេកទេស-សំភារៈសំណង់ បានកែប្រែនៅឆ្នាំ ២០០៩ ក្រោយពីទទួលបានការឯកភាពផ្លូវការពីរដ្ឋមន្ត្រីក្រសួងសាធារណការ និងដឹកជញ្ជូន ។

ការកៀងគង រំសាយ ការជំរះបញ្ជី ឬ ការធ្វើឯកជនភាវូបនីយ៍កម្មរបស់ ក.ស.ស អាចសម្រេចដោយអនុក្រឹត្យរបស់រដ្ឋាភិបាល ស្របទៅតាមការលើកឡើងជាអនុសាសន៍របស់ក្រុមប្រឹក្សាភិបាល (មាត្រា ៤៣ និង ៤៤) ។ ដោយក្រុមប្រឹក្សាភិបាលមានសិទ្ធិអំណាចស្នើរឱ្យកែទម្រង់អង្គភាពបែបនេះ ក.ស.ស ត្រូវមានសមត្ថភាពសិក្សា ធ្វើផែនការ និងរកដំណោះស្រាយពង្រឹងប្រសិទ្ធិភាពសេវាកម្មនិអង្គភាពរបស់ខ្លួន ។

ពិសេសកំពង់ផែសេវាកម្ម ដែលផ្តល់សេវាកម្មគ្រប់ប្រភេទទាំងអស់រួមមានៈ-សេវាលើកដាក់ទំនិញ កណ្តធារកិច្ច សេវាកប៉ាល់សណ្តោង ប្រតិបត្តិការចំណតផែ ការអភិវឌ្ឍន៍ និងថែទាំបរិយាភណ្ឌ បានផ្លាស់ប្តូរទៅជាកំពង់ផែម្ចាស់ដី ឬ កំពង់ផែឯកជននៅប្រទេសជាច្រើន ។ ក.ស.ស ចាំបាច់ត្រូវសិក្សាពីកំណែទម្រង់អង្គភាពទៅអនាគតរបស់ខ្លួនដោយខ្លួនឯង ។ បញ្ហាមួយចំនួនពាក់ពន្ធ័នឹងកំណែទម្រង់អង្គភាពមានដូចខាងក្រោមៈ-

- ➢ បង្កើតអង្គភាពប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព និងកំណត់ចំនួនបុគ្គលិកសមស្រប
- ➢ អនុញ្ញាតិឱ្យក្រុមហ៊ុនឯកជនផ្តល់សេវាកម្មផែប្រកបដោយការប្រកួតប្រជែង
- ➢ ធ្វើកំណែទម្រង់ពីសហគ្រាសរដ្ឋទៅជាក្រុមហ៊ុនសាជីវកម្ម ។

(៤) ការវាយតម្លៃពីកង្វះខាតសមត្ថភាព

តាមការអង្កេត បញ្ហាខ្វះសមត្ថភាពដូចតទៅៈ-

(បុគ្គលិករដ្ឋបាល)

- ជង់ស៊ីតេការងារប្រែប្រួលខុសគ្នាទៅតាមនាយកដ្ឋាន និងផ្នែកនៅក្នុងនាយកដ្ឋានីមួយៗ ហើយក៏ខុសគ្នាទៅតាមបុគ្គលិកផងដែរ ។
- មុខងារខាងស្រាវជ្រាវ និងធ្វើផែនការ មើលទៅទំនងជាមិនរឹងមាំទេ ។

(បុគ្គលិកប្រតិបត្តិការផែ

- បុគ្គលិកចុះធ្វើការងារផ្ទាល់ក្នុងប្រតិបត្តិការផែទទួលបានចំណេះដឹង និងជំនាញបានល្អ ។ បើទោះនៅចំណតផែកុងតេន័រប្រើប្រាស់ទៅដោយប្រពន្ធ័កុំព្យូទ័រ តែដោយសារភាពរអាក់រអួល ប្រពន្ធ័នេះមិនដំណើរការដោយរលូនទេ ជាលទ្ធផលធ្វើឱ្យមិនសូវមានការប្រកួតប្រជែង ។ មានសៀវភៅណែនាំរៀបចំសម្រាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការផែ ហើយប្រតិបត្តិការនេះត្រូវអនុវត្តទៅតាមសៀវភៅណែនាំទាំងនេះ ។ ក៏ប៉ុន្តែ នៅមានបញ្ហាកើតឡើងក្នុងនីតិវិធីលើកដាក់ទំនិញ ដែលជានិច្ចជាកាលមិនបានធ្វើទៅតាមសៀវភៅណែនាំនេះ បញ្ហានេះជំរុញឱ្យមានផលិតភាពទាបក្នុងប្រតិបត្តិការផែ ។
- នាយកដ្ឋានបច្ចេកទេសរៀបចំសៀវភៅណែនាំ ហើយគេធ្វើប្រតិបត្តិការដោយរលូនទៅតាមសៀវភៅណែនាំនោះ ។

ទំនាក់ទំនងរវាងអង្គភាព និងអង្គភាពមានគ្រប់គ្រាន់ តែទំនាក់ទំនងក្នុងអង្គភាពខ្លួនឯងនៅមានភាពខ្វះចន្លោះ ។ ការ

ដែលមិនចេះធ្វើការងារជាក្រុមក្នុងអង្គភាពមួយក្លាយជាបញ្ហា។ សម្រាប់ការងារតូចតាច មិនមានអ្វីធំដុំនោះទេ តែចំពោះការងារសំខាន់ៗ វាអាចបង្ករឱ្យមានបញ្ហាធ្ងន់ធ្ងរកើតមាន ដោយសារការងារទាំងនោះត្រូវចូលរួមដោះស្រាយដោយមន្ត្រីបុគ្គលិកទាំងអស់របស់ ក.ស.ស រួមសហការគ្នា។ ក្នុងន័យនេះ គេចាំបាច់ត្រូវកែលំអរពង្រឹងទំនាក់ទំនង និងការសហការគ្នាក្នុងអង្គភាពឡើងវិញ។

៤.៣.៣. បំពេញកង្វះខាតសមត្ថភាព

(១) កំណែទម្រង់អង្គភាពរបស់ ក.ស.ស

កំពង់ផែសេវាកម្មនៅលើពិភពលោកជារឿយៗបែងចែកទៅជាផ្នែកនិយ័តកម្ម និងប្រតិបត្តិករ ដើម្បីជំរុញឱ្យមានការប្រកួតប្រជែងក្នុងសេវាកម្មឯកជនលើប្រតិបត្តិការផែ។ ឯកសារស្រាវជ្រាវពីកំណែទម្រង់ផែ Toolkit របស់ធនាគារពិភពលោកបានផ្តល់អនុសាសន៍ឱ្យកំពង់ផែសេវាកម្មផ្លាស់ប្តូរទៅជាកំពង់ផែម្ចាស់ដី។ ដោយ ក.ស.ស នឹងផ្លាស់ប្តូរទៅជាក្រុមហ៊ុនសាជីវកម្មនៅឆ្នាំ ២០១២ ក.ស.ស ត្រូវត្រៀមខ្លួនផ្លាស់ប្តូរទៅជាកំពង់ផែ ម្ចាស់ដី ហើយបង្កើតជាក្រុមហ៊ុនប្រតិបត្តិការផែ ដើម្បីផ្តល់សេវាកម្មលើកដាក់ទំនិញ និងសេវាកម្មផែផ្សេងៗ។ នៅពេលគ្រោងអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែថ្មីមួយ គេគួរតែទាក់ទាញវិនិយោគិនឯកជនឱ្យចូលរួមវិនិយោគក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែនេះ។

(២) កំណែទម្រង់រចនាសម្ព័ន្ធខាងក្នុងរបស់ ក.ស.ស

ក.ស.ស មានមន្ត្រីបុគ្គលិកចំនួនប្រហែល ១.១០០ នាក់ (រាប់ទាំងបុគ្គលិកជាប់កិច្ចសន្យា ៦៥ នាក់) នៅឆ្នាំ ២០១២ ដូចមានបង្ហាញក្នុងចំណុច ៤.៣.១ (ការវាយតម្លៃបុរសមត្ថភាព)។ ដោយសារមានគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញទំនើបៗ និងបច្ចេកទេសពត៌មានវិទ្យា ធ្វើឱ្យត្រូវការប្រើប្រាស់និយោជិកចំនួនតិច ហើយដូចនេះនិយោជិក ១.១០០ នាក់ មានមួយចំនួនត្រូវទំនេរ។

ក.ស.ស គ្រប់គ្រងលក្ខណៈជាក្រុមហ៊ុនរដ្ឋ។ ដូចនេះ ប្រាក់ឈ្នួល និងលក្ខខណ្ឌការងារផ្សេងៗរបស់និយោជិកត្រូវសម្រេចដោយក្រុមប្រឹក្សាភិបាល ក៏ដូចជាបទបញ្ជាផ្ទៃក្នុងផងដែរ។ ដូចបានលើកឡើងក្នុងចំណុច ៤.៣.២ (៣) ៤) ការគ្រប់គ្រងបុគ្គលិក/កម្មករ ប្រាក់ឈ្នួលមិនអាស្រ័យទៅនឹងទំហំការងាររបស់មន្ត្រីបុគ្គលិកម្នាក់ៗទេ។ គ្មានការលើកទឹកចិត្តឱ្យអនុវត្តតាមបញ្ជារបស់មេការ/អ្នកដឹកនាំ ដើម្បីពង្រឹងការអនុវត្តការងារឱ្យបានល្អអ្វីនោះទេ។ ដើម្បីពង្រឹងប្រសិទ្ធិភាពអង្គភាព គេត្រូវយកចិត្តទុកដាក់លើវិធានការមួយចំនួនដូចតទៅ:-

- បង្កើតប្រពន្ធ័ផ្តល់លាភការដើម្បីឱ្យធ្វើការងារបានល្អ (ធ្វើការល្អទទួលបានកម្រៃច្រើន)
- អនុញ្ញាតិឱ្យមេការ/អ្នកដឹកនាំវាយតម្លៃផ្តល់កម្រៃបន្ថែមដល់បុគ្គលិករបស់ខ្លួន

ចំណតផែកុងតេន័រ (CT) របស់ ក.ស.ស ធ្វើប្រតិបត្តិការដោយនាយកដ្ឋានប្រតិបត្តិការ CT (CTO), នាយកដ្ឋានលើកដាក់ទំនិញទូទៅ (GCH) និងការិយាល័យសន្តិសុខចំណុះនាយកដ្ឋានរដ្ឋបាល ដូចបានលើកឡើងរួចមកហើយ។ បន្ថែមលើនាយកដ្ឋានទាំងបី (៣) នេះ នាយកដ្ឋានបច្ចេកទេស និងគ្រឿងម៉ាស៊ីន ក៏មានការជាប់ពាក់ពន្ធ័ក្នុងប្រតិបត្តិការ CT ដែរ តាមរយៈការងារថែទាំ និងជួសជុលគ្រឿងចក្រលើកដាក់កុងតេន័រ (CHE) របស់ ក.ស.ស ដូចនេះ មាននាយកដ្ឋានប្រាំ (៥) ជាប់ពាក់ពន្ធ័ក្នុងប្រតិបត្តិការកុងតេន័ររបស់ ក.ស.ស តាមភាពជាក់ស្តែង។ មួយវិញទៀត ជាទូទៅ មានតែអង្គភាពមួយគត់នៅ CTs ភាគច្រើនលើពិភពលោក ទទួលបន្ទុកគ្រប់គ្រង និងធ្វើប្រតិបត្តិការ CTs ទាំងមូល។

(៣) ការពង្រឹងក្របខណ្ឌបុគ្គលិក និងស្ថាប័ន

អាយុធ្វើការរបស់និយោជិក ក.ស.ស គឺជាករណីដ៏កម្រដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ៤.៣.១។ និយោជិកវ័យចំណាស់អាយុ

ជាង ៥០ ឆ្នាំ មាន ៣២% នៃនិយោជិកសរុប ។ និយោជិកក្មេងៗអាយុក្រោម ៣០ ឆ្នាំ មានចំនួនតិចតួច ។ ជាមួយចំនួនមិនស្មើរគ្នានេះ វាពិបាកសម្រាប់ជំនាន់ក្មេងៗធ្វើការងារឱ្យសកម្ម ។ លើសពីនេះទៅទៀត វាក៏ពិបាកឱ្យបុគ្គលិកទាំងអស់ធ្វើការជាមួយគ្នាដោយសស្រាក់សស្រាំដែរ ។ វាមិនងាយស្រួលឱ្យនិយោជិកទាំងអស់ចូលរួមដោះស្រាយបញ្ហាលំបាក ដែលពួកគេប្រឈមមុខទាំងអស់គ្នាបាននោះទេ ។ វាក៏មិនងាយស្រួលឱ្យនិយោជិកទាំងអស់ចូលរួមជំនះក្នុងការលំបាកផ្នែកគ្រប់គ្រងផ្សេងៗដែរ ។ បញ្ហានោះគឺថាវវាងនិយោជិកទាំងនោះខ្វះការទំនាក់ទំនងគ្នាយ៉ាងខ្លាំង ។ តើគួរទុកមនុស្សចាស់ឱ្យក្លាយជាបញ្ហាមួយទៀត ឬយ៉ាងណា? ក្រោមលក្ខខណ្ឌទាំងនេះ វាពិបាកបង្រួបបង្រួមនិយោជិកទាំងអស់ឱ្យប្រកាន់គោលជំហរគោលដៅតែមួយណាស់ ។ បញ្ហាទាំងនេះគួរត្រូវដោះស្រាយឱ្យជ្រះស្រឡះ មុនពេលពង្រឹងកែលំអរលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ ក.ស.ស ។

ចំពោះការកែលំអររចនាសម្ពន្ធ័ស្ថាបន័ពាក់ពន្ធ័នឹងអាយុការងារ និងដោយសារចំនួនមនុស្សចាស់កើនឡើងពីមួយឆ្នាំទៅមួយឆ្នាំ គេចាំបាច់ត្រូវផ្តល់មុខតំណែងផ្សេងៗសាកសមសម្រាប់មនុស្សចាស់ ។ ទោះយ៉ាងណា វានៅតែមិនងាយស្រួល ព្រោះចំនួនមុខតំណែងមានកម្រិត ។ មួយវិញទៀត ភាគរយមនុស្សចាស់នៅក្នុងសង្គមកំពុងកើនឡើង ហើយដូចនេះវាមានការលំបាកក្នុងការស្វែងរកកន្លែងឱ្យពួកគេធ្វើការ ។ ប្រសិទ្ធិភាពអង្គភាព និងសមត្ថភាពធ្វើសេចក្តីសម្រេចបានលឿន និងដោយរលូនក៏សំខាន់ផងដែរ ។ ក្នុងន័យនេះ ការរៀបចំការងារពាក់ពន្ធ័នឹងបុគ្គលិកសម្រាប់មនុស្សចាស់កំពុងត្រូវគេពិចារណា ។

(៤) កំណែទម្រង់ប្រពន្ធ័កសាងសមត្ថភាព

១) កត្តាកំណត់ពីលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ ក.ស.ស

លទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ ក.ស.ស អាចធ្វើទៅបានតាមរយៈការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់គ្រឿងម៉ាស៊ីន និងគ្រឿងចក្រគុណភាពខ្ពស់ និងជ្រើសរើសធនធានមនុស្សដែលមានសមត្ថភាព ។ គ្រឿងម៉ាស៊ីន និងគ្រឿងចក្រ ដែលមានគុណភាពខ្ពស់អាចមានទៅបានតាមរយៈការវិនិយោគមូលធនបន្ថែម ហើយការវិនិយោគបន្ថែមអាចធ្វើទៅបាន លុះត្រា ក.ស.ស រកចំណេញបានច្រើន ។ បើទោះ ក.ស.ស អាចរកចំណេញបានច្រើនក៏ដោយ ក៏គេត្រូវគិតពីគុណភាពធនធានមនុស្សផងដែរ ។

២) សារៈសំខាន់នៃកត្តាធនធានមនុស្សក្នុងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ ក.ស.ស

និយាយជាទូទៅ លទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងនៃធនធានមនុស្ស គេអាចពង្រឹងបានតាមរយៈកត្តាបីខាងក្រោម ។ ទីមួយគឺសមត្ថភាពរបស់បុគ្គលិកធ្វើការក្នុងអង្គភាព ។ សមត្ថភាពទទួលបានពីការអប់រំ ឬ បទពិសោធន៍ការងាររបស់មន្រ្តីបុគ្គលិកម្នាក់ៗ ។ ទីពីរគឺសមត្ថភាពទទួលបានតាមរយៈ “ការហ្វឹកហាត់ធ្វើការជាក់ស្តែង” នៅ ក.ស.ស ។ នៅពេល ក.ស.ស មានឆន្ទះអប់រំបណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិករបស់ខ្លួន នោះសមត្ថភាពរបស់បុគ្គលិកទាំងនោះនឹងមានការរីកចំរើនបានយ៉ាងងាយ ។ ក្នុងន័យនេះការបណ្តុះបណ្តា និងអប់រំនៅ ក.ស.ស មានសារៈសំខាន់ណាស់សម្រាប់កសាងសមត្ថភាពបុគ្គលិកទូទៅ ។ បើនៅក្នុងអង្គភាពណាមួយដែលមិនយកចិត្តទុកដាក់លើការកសាងសមត្ថភាពបុគ្គលិករបស់ខ្លួន នោះសមត្ថភាពបុគ្គលិកនឹងមិនមានការរីចចំរើនទេ ។ កត្តាទីបីគឺកំលាំង/ចំណុចខ្លាំងរបស់អង្គភាព ។ នៅពេលអង្គភាពទន់ខ្សោយ មានសិទ្ធិអំណាចតិចតួចក្នុងការផ្តល់ឱកាសផ្សេងៗទៅឱ្យមន្ត្រីបុគ្គលិកដើម្បីកសាងសមត្ថភាព នោះបុគ្គលិកក៏មិនរីចចំរើនដែរ ។ បុគ្គលិកមានការរីកចំរើន និងអភិវឌ្ឍន៍ទៅមុខបាន លុះត្រាណាគេអនុវត្តកត្តាទាំងបីខាងលើនេះបានជោគជ័យ ។

៣) ការអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្ស និងកំណែទម្រង់អង្គភាពសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍

ក) ទស្សនៈសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្ស

សារៈសំខាន់នៃការអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្ស: អាជីវកម្ម និងអង្គភាព ដំណើរទៅបានដោយធនធានមនុស្ស ដែលជះឥទ្ធពលដល់គុណភាពអាជីវកម្ម និងអង្គភាពទាំងនេះ ។ បើគុណភាពមិនល្អ អាជីវកម្ម និងអង្គភាពទាំងនេះនឹងមិនមានភាពជោគជ័យ

ទេ។ ផ្ទុយទៅវិញ បញ្ហាទាំងអស់ដែលអង្គភាពប្រឈមមុខអាចដោះស្រាយបានយ៉ាងងាយ នៅពេលអង្គភាពមានធនធានមនុស្សឆ្នើមប្រកបដោយសមត្ថភាព។ បើទោះបញ្ហាអាជីវកម្មខ្លះអាចដោះស្រាយបាន ដោយការដាក់ឱ្យប្រើប្រាស់គ្រឿងម៉ាស៊ីន និងគ្រឿងចក្រល្អៗទំនើបៗក៏ដោយ ករណីទាំងនេះគឺមានកម្រិត។

ធាតុផ្សំនៃ "សមត្ថភាព": ខាងក្រោមគឺជាសមត្ថភាពមូលដ្ឋាន ដែលបុគ្គលិកធ្វើការនៅ ក.ស.ស តម្រូវឱ្យមាន។ ទីមួយគឺចំណេះដឹងធ្វើប្រតិបត្តិការលើកដាក់ទំនិញប្រចាំថ្ងៃនៅកំពង់ផែ។ ទីពីរគឺសមត្ថភាពទំនាក់ទំនងជាមួយអតិថិជន។ ទីបី និងចុងក្រោយគឺមានគំនិតអភិវឌ្ឍន៍អាជីវកម្ម។ បុគ្គលិកត្រូវមានការខំប្រឹងប្រែង និងឆន្ទះផ្តោតលើអាជីវកម្ម។ ត្រឹមតែផ្គត់គំនិតទាំងនេះ គេអាចពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់ ក.ស.ស បាន។ បច្ចុប្បន្ន មន្ត្រីបុគ្គលិកនៅ ក.ស.ស ទំនងជាខ្វះខាតធាតុផ្សំខាងលើនេះ។

កម្រិតធនធានមនុស្សបច្ចុប្បន្ននៅ ក.ស.ស: កម្រិតបច្ចុប្បន្នមិនជាអាក្រក់ណាស់ណាទេ តែវាថិតក្នុងកម្រិតបង្គួរ។ ក.ស.ស មិនបានឆ្លើយតបទៅនឹងតម្រូវការពិពិតពាណិជ្ជកម្មដោយមានការបំពេញចិត្តពេញលេញនោះទេ។ និយាយម្យ៉ាងទៀត គុណភាពធនធានមនុស្សបច្ចុប្បន្នមិនត្រូវទៅតាមលក្ខខណ្ឌពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងបាននោះទេ។ ក.ស.ស គឺជាឧស្សាហកម្មសេវាកម្ម ក៏ប៉ុន្តែ មិនដូចគ្នាទៅនឹងក្រុមហ៊ុនសេវាកម្មទូទៅនោះទេ ក.ស.ស គឺជាឧស្សាហកម្មសេវាកម្មដែលត្រូវការប្រើប្រាស់បច្ចេកវិជ្ជា។ ឈរលើទស្សនៈនេះ មន្ត្រីបុគ្គលិក ក.ស.ស ត្រូវបំពាក់បច្ចេកវិជ្ជា និងបច្ចេកទេសចំបាច់សម្រាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការប្រចាំថ្ងៃ។

លក្ខខណ្ឌពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែង: មានលក្ខខណ្ឌបីត្រូវធ្វើឱ្យបាន។ ទីមួយគឺដើម្បីទទួលបានការគាំទ្រ និងការសហការរឹងមាំពីវិស័យឯកជន ក្នុងការជ្រើសរើសកំពង់ផែ។ ទីពីរគឺដើម្បីពង្រឹងសេវាកម្មឱ្យដល់អតិថិជន។ ទីបី និងចុងក្រោយគឺដើម្បីបង្ហាញពីគោលជំហរ "ធ្វើឱ្យល្អប្រសើរ" និង "ធ្វើកំណែទម្រង់" ក្នុងប្រតិបត្តិការរបស់ខ្លួន។

ការលើកទឹកចិត្តឱ្យនិយោជិកពង្រឹងការប្រកួតប្រជែង: កម្រិត និងកម្មប្រាក់ឈ្នួលសម្រាប់និយោជិកកំណត់តាមក្របខណ្ឌដូចខាងក្រោម:-

- ក្របខណ្ឌនាយកដ្ឋាន: អគ្គនាយករង ប្រធាន
- ក្របខណ្ឌគ្រប់គ្រង: ប្រធាន/នាយការិយាល័យ ប្រធាន និងអនុប្រធានអង្គភាព ប្រធានក្រុម ផ្នែក និងបេឡា
- ក្របខណ្ឌរដ្ឋបាល: និយោជិកធ្វើការដោយមានសញ្ញាបត្រ និយោជិកជំនាញ និយោជិកធម្មតា
- ក្របខណ្ឌផលិតកម្ម: អ្នកបច្ចេកទេស អ្នកបញ្ជាគ្រឿងចក្រ អ្នកបើកបរ កម្មករលើកដាក់ កំលាំងពលកម្មសាធារណៈ

កម្រិត និងកម្មប្រាក់ឈ្នួលមានការកំណត់ត្រឹមត្រូវ។ ទោះយ៉ាងណា ការផ្តល់រង្វាន់លើកទឹកចិត្តឱ្យដល់មន្ត្រីបុគ្គលិក ដើម្បីបន្តខំប្រឹងប្រែងធ្វើការប្រចាំថ្ងៃរបស់ខ្លួន បើទោះនៅឋានៈទាបក៏ដោយចុះក៏ចាំបាច់ផងដែរ។ ហេតុអ្វីបានជាស្ថានភាពមិនមានការរីកចំរើន? ក.ស.ស គឺជាការិយាល័យរដ្ឋ ហើយមិនមានចំណង់ខ្លាំងដើម្បីពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងលក្ខណៈជាអាជីវកម្មវិស័យឯកជននោះទេ។ និយាយជារួម បើទោះគ្មានការប្រកួតប្រជែង ការិយាល័យរដ្ឋមិនក្ស័យធនទេ។ លក្ខណៈបែបនេះហើយដែលមន្ត្រីរាជការភាគច្រើនគ្រាន់តែចង់រស់នៅឱ្យបានស្រួលប៉ុណ្ណោះ។ ដូចនេះ គេចាំបាច់ត្រូវបណ្តុះគំនិត "ឱ្យចេះមានការប្រកួតប្រជែង" ដល់មន្ត្រីរាជការទាំងនោះ។

ខ) សំណើរកំណែទម្រង់រចនាសម្ព័ន្ធអង្គភាពសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្សនៅ ក.ស.ស

ខាងក្រោមជាវិធានការចាំបាច់ដើម្បីធ្វើឱ្យ ក.ស.ស សកម្មរស់រវើក:-

- ថ្នាក់ដឹកនាំកំពូលត្រូវប្រកាសសារឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីអនាគតរបស់ ក.ស.ស ផ្អែកទៅតាមការយល់ឃើញ និង

ចក្ខុវិស័យរបស់ខ្លួន

- យកចិត្តទុកដាក់លើមន្ត្រីបុគ្គលិកទាំងអស់នៅ ក.ស.ស ស្មើរៗគ្នា ត្រឹមត្រូវ និងយុត្តិធម៌
- មានការដឹកនាំរឹងមាំ

ដើម្បីសម្រេចបានខាងលើ ថ្នាក់ដឹកនាំកំពូលត្រូវមានប្រាស្រ័យទាក់ទងគ្នាឱ្យបានល្អ។

ការពង្រឹងការគ្រប់គ្រងតាមរយៈកិច្ចប្រជុំនៅឡើងនៅ ក.ស.ស: កិច្ចប្រជុំផ្សេងៗបានធ្វើឡើងដោយអញ្ជើញមន្ត្រីបុគ្គលិក និងភាគីពាក់ពន្ធ័ឱ្យចូលរួម។ កិច្ចប្រជុំទាំងនេះគឺជាប្រភពពត៌មានដ៏សំខាន់ ដែលអាចចែករំលែកឱ្យទៅដល់មន្ត្រីបុគ្គលិក ក.ស.ស ដែលបានចូលរួម។ បើខ្វះការប្រាស្រ័យទាក់ទងគ្នាបានល្អទេ នោះការគ្រប់គ្រង ក.ស.ស នឹងមិនអាចធ្វើបានដោយរលូននោះទេ។ ការប្រាស្រ័យទាក់ទងគ្នាល្អរវាងបុគ្គលិក និងបុគ្គលិក ក៏ដូចជារវាងបុគ្គលិក និងថ្នាក់ដឹកនាំគឺជាការចំបាច់បំផុត។

ពង្រឹងយុទ្ធសាស្ត្រធ្វើផែនការទូទៅសម្រាប់ ក.ស.ស: គេត្រូវពង្រឹងនាយកដ្ឋានផែនការដែលមានស្រាប់ ដោយពិចារណាទៅលើផ្នែកគំនិតជាយុទ្ធសាស្ត្រមួយថ្ងៃបន្តិចៗ។ នាយកដ្ឋានថ្មីនឹងរៀបចំផែនការគ្រប់គ្រងបីប្រភេទជាទៀងទាត់នោះ: ផែនការប្រចាំឆ្នាំមួយ ផែនការ (បីឆ្នាំ) ពាក់កណ្តាលត្រីមាស និងផែនការ (ប្រាំឆ្នាំ) រយៈពេលវែង។ ទិន្នន័យ និងពត៌មានចាំបាច់សម្រាប់រៀបចំធ្វើផែនការទាំងនេះមាននៅខាងក្រោម ហើយត្រូវផ្តល់ឱ្យដោយនាយកដ្ឋានពាក់ពន្ធ័នីមួយៗ។ តួនាទីរបស់នាយកដ្ឋានយុទ្ធសាស្ត្រ និងផែនការទូទៅ គឺត្រូវប្រមូលតិន្នន័យ និងពត៌មានទាំងនេះ យកមកវិភាគ និងចងក្រង ទៅតាមផែនការពាក់ពន្ធ័ រាយការណ៍ទៅ CEO និងរៀបចំផែនការផ្លូវការ ដែលនឹងត្រូវយកទៅពិភាក្សាគ្នាក្នុងកិច្ចប្រជុំខាងលើ។

(ទិន្នន័យដែលត្រូវរៀបចំ)

- បរិមាណទំនិញឆ្លងកាត់តាមប្រភេទទំនិញ អតិថិជន និងផ្លូវដឹកជញ្ជូន
- គណនីយចំណេញ-ខាត
- ចំនួននិយោជិកដែលត្រូវការ
- ការវិនិយោគថ្មីៗ
- លំហូរការងារគិតតាមឆ្នាំ

ចំណុចគោលក្នុងផែនការគ្រប់គ្រងខាងលើត្រូវរាយការណ៍ទៅនិយោជិកទាំងអស់ តាមរយៈកិច្ចប្រជុំខាងលើ។ ដើម្បីពង្រឹងមុខងារខាងលើ មន្ត្រីម្នាក់ និងជំនួយការពីរនាក់ត្រូវចាត់តាំងឱ្យទទួលបន្ទុកការងារនេះ។ ជំនួយការដែលចាត់តាំងថ្មីម្នាក់ត្រូវទទួលបន្ទុកជាពិសេសក្នុងកិច្ចការទំនាក់ទំនងជាមួយផ្នែករដ្ឋាភិបាលពាក់ពន្ធ័ ដើម្បីទទួលបានពត៌មាន ដែលមានសារៈសំខាន់សម្រាប់ការធ្វើសេចក្តីសម្រេចចិត្តរបស់ ក.ស.ស។ នៅពេលចាំបាច់សម្រាប់ ក.ស.ស ដើម្បីធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរយៈពេលវែង ដូចជាលទ្ធផលនៃការសិក្សាផែនការមេ នាយកដ្ឋានផែនការយុទ្ធសាស្ត្រទូទៅនេះនឹងទទួលបន្ទុកធ្វើការងារទាំងនេះ។ ដោយគិតទៅលើទំហំការងារ នាយកដ្ឋាននេះត្រូវមានបុគ្គលិកថ្មីៗបន្ថែមទៀត។

បង្កើតគណៈកម្មាធិការបង្កើនប្រសិទ្ធិភាពនៅ ក.ស.ស: ទ្ធពលនៃកំណែទម្រង់បែបផែនបែងចែកការងារគឺមានកម្រិត។ គេត្រូវសិក្សាពីកំណែទម្រង់សរុប និងពេញលេញ។ ក្នុងកំណែទម្រង់នេះ បុគ្គលិកនៅ ក.ស.ស ទាំងអស់ ត្រូវមានការជាប់ពាក់ពន្ធ័។ អគ្គនាយករងផ្នែករដ្ឋបាលនឹងត្រូវចាត់តាំងធ្វើជាប្រធានគណៈកម្មាធិការ។ មន្ត្រីម្នាក់ និងជំនួយការមន្ត្រីម្នាក់នឹងត្រូវចាត់តាំងធ្វើជាបុគ្គលិកគ្រប់គ្រងគណៈកម្មាធិការនេះ។

ការបង្កើតផ្នែកថ្មីមួយសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ MIS ទូទៅ: ការអភិវឌ្ឍន៍ គឺជាខ្សែជីវិតរបស់ ក.ស.ស។ MIS បច្ចុប្បន្នរបស់ ក.ស.ស បានរៀបចំរចនាសម្ពន្ធ័ឡើងវិញ និងមានរីកចំរើនហើយ។ ផងដែរនោះ ផ្នែកថ្មីមួយនឹងត្រូវបង្កើតឡើងក្នុងអង្គ

ភាពរដ្ឋបាល ឬ ជានាយកដ្ឋានឯករាជថ្មីមួយ។ MIS គ្រប់ដណ្តប់ពតិមានដូចតទៅៈ-

- ទិន្នន័យមូលដ្ឋានពីអតិថិជន
- ទិន្នន័យពីប្រតិបត្តិការប្រចាំថ្ងៃ
- ទិន្នន័យពីការគ្រប់គ្រងខាងក្នុង
- ទិន្នន័យចំណូល-ចំណាយ

សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ប្រពន្ធ័ គេត្រូវចាត់តាំងឱ្យមានមន្ត្រីម្នាក់ និងជំនួយការពីរនាក់។ លើសពីនេហ វិស្វករប្រពន្ធ័ត្រូវជ្រើសរើសជាបណ្តោះអាសន្នដើម្បីឱ្យមកអភិវឌ្ឍន៍ប្រពន្ធ័កុំព្យុទ័រនេះ។

ពង្រឹងអង្គភាពអាជីវកម្ម: ដោយប្រើបុគ្គលិកដែលមានស្រាប់ ជាលទ្ធផលនៃប្រតិបត្តិការប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាព នោះគេនឹងបង្កើតបានអាជីវកម្មថ្មីៗ។ ជុំវិញប្រតិបត្តិការផែ ការងារសេវាកម្មផ្សេងៗ រួមទាំងការថែរក្សា នឹងត្រូវបង្កើតឡើង។ លើសពីនេះ SEZ បង្កើតនៅជិតកំពង់ផែនឹងត្រូវការសេវាកម្មប្រតិបត្តិការប្រភេទផ្សេងៗ មានដូចជាៈ-ការដឹកជញ្ជូន និងការស្តុកទុកទំនិញ។ តម្រូវការទាំងនេះនឹងត្រូវធ្វើឡើងដោយអង្គភាពនេះ។ លើសពីនេះ បើគេក្រឡេកមើលទៅជុំវិញពិភពលោក ពាក្យថា “កំពង់ផែ” ទទួលបានការស្វាគមន៍ពីមនុស្សម្នាទាំងឡាយថាជាកន្លែងមានទិដ្ឋភាពស្រស់ស្អាត ដូចមានបង្ហាញក្នុងករណីកំពង់ផែយ៉ូកូហាម៉ា និងកំពង់ផែកូបិ។ កំពង់ផែទាំងនេះកំពុងធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍មិនត្រឹមតែសម្រាប់អាជីវកម្មលើកដាក់ទំនិញប៉ុណ្ណោះទេ តែក៏សម្រាប់ទេសចរណ៍ក្នុងមូលដ្ឋានផងដែរ។ ដោយគិតទៅលើទេសភាព និងវាលខ្សាច់ដ៏ស្រស់ស្អាតនៅខេត្តព្រះសីហនុ ការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុធ្វើជាតំបន់ទេសចរណ៍ធម្មជាតិមួយពិតជាអាចធ្វើទៅបាន។ គេរំពឹងថាអង្គភាព ដែលបង្កើតឡើងថ្មីនេះនឹងធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍អាជីវកម្មពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែនៅខេត្តព្រះសីហនុ។ គេស្នើរឱ្យមន្ត្រីនៅអង្គភាពនេះត្រូវមានចក្ខុវិស័យទូលំទូលាយផ្សារភ្ជាប់តួនាទីបែបប្រពៃណីយ៍នៃការដឹកជញ្ជូនទំនិញរបស់ ក.ស.ស ជាមួយការអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់របស់ខេត្តព្រះសីហនុ។ គិតពីសារៈសំខាន់នៃអង្គភាពនេះ គេត្រូវមានមន្ត្រីម្នាក់ និងជំនួយការម្នាក់ចាត់តាំងថ្មីឱ្យធ្វើសកម្មភាពទាំងនេះ។

ពង្រឹងនាយកដ្ឋានទីផ្សារ និង SEZ: គេត្រូវផ្តល់អាទិភាពខ្ពស់លើការធានាដល់អតិថិជន។ ដើម្បីធ្វើបាន គេត្រូវពង្រឹងនាយកដ្ឋានទីផ្សារ និង SEZ បច្ចុប្បន្ន ដោយបង្កើនចំនួនបុគ្គលិកផ្នែកទីផ្សារ។ បង្កើនចំនួនបុគ្គលិកក៏ជាប់ពាក់ពន្ធ័ទៅនឹងការបង្កើតអាជីវកម្មថ្មីពាក់ពន្ធ័នឹង ក.ស.ស ផងដែរ។ ការងារសំខាន់ៗសម្រាប់បុគ្គលិកផ្នែកទីផ្សារមានដូចខាងក្រោមៈ-

- រៀបចំឯកសារ និងខិតបណ្ណ័ផ្សព្វផ្សាយ។ គេត្រូវប្រមូលចងក្រងពតិមានចំបាច់ផ្សេងៗសម្រាប់សកម្មភាពទីផ្សារយកមកវិភាគ និង រៀបចំឱ្យបានទាន់ពេលវេលា ធ្វើជាខិតបណ្ណ័ផ្សព្វផ្សាយពី ក.ស.ស បញ្ជីឈ្មោះអតិថិជនចាស់ និងសក្តានុពល ព្រមទាំងស្ថិតិមូលដ្ឋានពាក់ពន្ធ័នឹងសកម្មភាព ក.ស.ស។
- វិភាគពីស្ថិតិមូលដ្ឋានខាងលើ ដើម្បីយកមកប្រើប្រាស់ធ្វើសកម្មភាពទីផ្សារថែមទៀត ដែលស្ថិតិទាំងនោះរួមមានទិន្នន័យទំនិញ និងពតិមានសម្រាប់ប្រទេសជិតខាងដូចជា ថៃ ឡាវ វៀតណាម សឹង្ហបូរី និងចិន។
- វិភាគលំអិតពីសកម្មភាពអតិថិជនបច្ចុប្បន្ន។
- វិភាគទំនិញមកពីប្រទេសជិតខាង និងវិភាគបំលាស់ប្តូរវិយាបទវិនិយោគដោយប្រុងប្រយ័ត្ន។
- ផ្អែកទៅលើនីតិវិធីខាងលើ គេអាចចាត់ចែងធ្វើសកម្មភាពទីផ្សារប្រចាំថ្ងៃបាន។ នាយកដ្ឋាននេះនឹងបើកជាសិក្ខាសាលាអញ្ជើញអតិថិជនមកចូលរួមនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមួយឆ្នាំម្តង។ លើសពីនេះ បុគ្គលិកនឹងធ្វើទស្សនៈកិច្ចសិក្សាទៅប្រទេសជិតខាង រួមទាំងជប៉ុន កូរ៉េ ចិន សឹង្ហបូរី ថៃ និង វៀតណាម ដើម្បីផ្សព្វផ្សាយពីការលក់របស់កំពង់ផែមួយឆ្នាំម្តង។

ចាត់តាំងមន្ត្រីបុគ្គលិកថ្មីម្នាក់: គេនឹងចាត់តាំងមន្ត្រីបុគ្គលិកម្នាក់ឱ្យទាក់ទងជាមួយបុគ្គលិកទាំងអស់នៅ ក.ស.ស។ មន្ត្រី

នេះនឹងឋិតនៅក្រោមអគ្គនាយករងអង្គភាពរដ្ឋបាល ដែលខ្លួននឹងត្រូវពាក់ពន្ធ័ជាមួយការជ្រើសរើសបុគ្គលិកឱ្យចូលរួមវគ្គបណ្ដុះបណ្ដាលអប់រំនៅបរទេស។ ក្រោមមន្ត្រីថ្មីនេះ មានជំនួយការម្នាក់ទៀតដើម្បីជួយធ្វើការនេះ។

ចាត់តាំងមន្ត្រីបណ្ដុះបណ្ដាលៈ មន្ត្រីនេះនឹងត្រូវទទួលបន្ទុកធ្វើផែនការ និងរៀបចំវគ្គបណ្ដុះបណ្ដាលអប់រំសម្រាប់បុគ្គលិកទាំងអស់នៅ ក.ស.ស។ ក្រោមមន្ត្រីនេះ មានបុគ្គលិកបីរូបទៀតចាត់តាំងឡើងធ្វើជាអ្នកក្រោមបង្គាប់របស់គាត់។ មន្ត្រីរូបនេះក៏នឹងជាប់ពាក់ពន្ធ័ជាមួយការជ្រើសរើសបុគ្គលិក ដែលត្រូវបញ្ជូនទៅចូលរួមវគ្គបណ្ដុះបណ្ដាលកម្រិតខ្ពស់នៅក្រៅប្រទេសផងដែរ។ ក្រោមមន្ត្រីបណ្ដុះបណ្ដាល មានបុគ្គលិកបីនាក់ចាត់តាំងឱ្យជួយធ្វើការនេះ។ ជាលទ្ធផល មន្ត្រីសរុបទាំងអស់ប្រាំនាក់ និងជំនួយការមន្ត្រី ១១ នាក់ នឹងត្រូវចាត់តាំងឱ្យទទួលបន្ទុកការងារប្រតិបត្តិការថ្មី។ មន្ត្រីទាំងនេះនឹងត្រូវជ្រើសរើស និងចាត់តាំងចេញពីនាយកដ្ឋានចាស់ៗ (មានស្រាប់) ដោយពិចារណាទៅតាមសមត្ថភាព។

៥. ផែនការមេយុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

៥.១. វិធីសាស្ត្រធ្វើផែនការ

៥.១.១. លក្ខណៈទូទៅ

ផែនការមេយុទ្ធសាស្ត្រសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនឹងត្រូវបង្កើតឡើងតាមជំហ៊ានដូចខាងក្រោមៈ-

- ដើម្បីកំណត់តួនាទីរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុសំដៅលើការអភិវឌ្ឍន៍សង្គម-សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា និងកំណត់មុខងារកំពង់ផែត្រូវមានដើម្បីបំពេញតាមតួនាទីរបស់ខ្លួន
- ដើម្បីប៉ាន់ស្មានពីតម្រូវការតាមមុខងារមួយៗក្នុងប្រទេសនៅឆ្នាំគោលដៅ
- ដើម្បីកំណត់ពីតម្រូវការកប៉ាល់ចូលកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ដោយពិចារណាបែងចែកឱ្យបានសមស្របក្នុងចំនោមកំពង់ផែទាំងអស់ រួមទាំងកំពង់ផែភ្នំពេញ និងកំពង់ផែច្រកទ្វារអន្តរជាតិផ្សេងទៀត
- ដើម្បីកំណត់គំលាតតម្រូវការរវាងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ធៀបទៅនឹងសមត្ថភាពផ្គត់ផ្គង់របស់កំពង់ផែនៅឆ្នាំគោលដៅ ដោយគិតលើការកែលំអរទាំងហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័មានស្រាប់/ឧបហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័ និងធាតុទន់ដូចជាប្រតិបត្តិការកុងតេន័រជាដើម
- ដើម្បីកំណត់ចំនួនឋបនីយភណ្ឌដែលត្រូវការសាងសង់ថ្មី ដោយគិតទៅលើការរៀបចំរចនាសម្ពន្ធ័អង្គភាពមុខងារឋបនីយភណ្ឌបច្ចុប្បន្នឡើងវិញ
- ដើម្បីកំណត់កន្លែងទំនេរសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ផែដោយពិចារណាទៅលើគម្រោងប្រើប្រាស់ ពិសេសនៅពេលបច្ចុប្បន្ន លក្ខណៈធម្មជាតិ ។ល។
- ដើម្បីកំណត់កន្លែងទំនេរសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍នៅឆ្នាំគោលដៅ ដោយពិចារណាលើបញ្ហាសង្គម/ធម្មជាតិ និងទិសដៅរីកចំរើនរបស់កំពង់ផែនៅរយៈពេលវែង (លើសពីឆ្នាំគោលដៅ)
- ដើម្បីជ្រើសរើសគម្រោងប្លង់ឋបនីយភណ្ឌដែលល្អប្រសើរបំផុត ដោយពិចារណាទៅលើការបំពេញមុខងារបានត្រឹមត្រូវ ចំណាយអស់តិច រីកចំរើនទៅអនាគត និងរក្សាបរិស្ថានសង្គម/ធម្មជាតិ
- ដើម្បីសិក្សាពីវិធានការអនុវត្តផែនការនេះ ដូចជា PPP ជាដើម។

៥.១.២. ការវាយតម្លៃពីបរិស្ថានជាយុទ្ធសាស្ត្រ

(១) ទស្សនាទានទូទៅ

នៅអំឡុងពេលធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៍អភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុរយៈពេលវែង ការវាយតម្លៃបរិស្ថានយុទ្ធសាស្ត្រ

(SEA) ត្រូវបានធ្វើដើម្បីបង្កើតផែនការដែលមានហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានតិចតួចបំផុត។ ក្នុងការសិក្សានេះ SEA ផ្តោតលើការវាយតម្លៃបរិស្ថានដែលបានអនុវត្តក្នុងដំណើរការធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៏ជាជំរើសល្អបំផុត។ ការវាយតម្លៃបរិស្ថានដែលបានធ្វើក្នុងដំណើរការធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៏ដូចតទៅៈ-

- កំណត់កត្តាផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលត្រូវពិចារណាក្នុងដំណើរការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៏ជំរើសផ្សេងៗ
- ការបង្កើតផែនការអភិវឌ្ឍន៏ជំរើសផ្សេងៗ ដោយពិចារណាលើកត្តាផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលបានកំណត់
- បង្ហាញពីការពិចារណាលើបរិស្ថាន ដែលបានធ្វើឡើងក្នុងដំណើរការធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៏ជំរើសផ្សេងៗ
- ធ្វើការពិនិត្យវាយតម្លៃបរិស្ថានបឋម (IEE) លើផែនការអភិវឌ្ឍន៏នីមួយៗ និងប្រៀបធៀបផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន
- ជ្រើសរើសផែនការល្អបំផុតដែលអាចធ្វើទៅបានដោយគិតទៅលើការចំណាយ បញ្ហាប្រតិបត្តិការផែ សុវត្ថិភាព និង ផលប៉ះពាល់បរិស្ថាន ។

(២) កត្តាផលប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលត្រូវពិចារណាក្នុងដំណើរការធ្វើផែនការជំរើសផ្សេងៗ

ផ្អែកទៅតាមគោលការណ៍ណែនាំរបស់ JICA លើការវាយតម្លៃពីហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន និងសង្គម មានហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ៣០ កត្តា ត្រូវគេជ្រើសរើសជាដំបូងយកមកធ្វើការពិចារណា និងវាយតម្លៃ ហើយកត្តាដែលអាចអនុវត្តបានច្រើនជាងគេ គេកំណត់បានតាមរយៈការពិគ្រោះយោបល់ជាមួយភាគីពាក់ពន្ធ័ និងគណៈកម្មាធិការប្រឹក្សាយោបល់ JICA។ ជាក់ស្តែ គេជ្រើសរើសបានហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ១១ កត្តា។ គួរកត់សំគាល់ដែរថាទីតាំងសម្រាប់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៏រយៈពេលវែងគេកំណត់ក្នុងទំនប់រលកបច្ចុប្បន្ននេះឯង។ តារាង ៥.១-១ បង្ហាញពីកត្តាហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាន ដែលគេបានជ្រើសរើស (សំគាល់ដោយសញ្ញាធីក) និងសំណើរកែតម្រូវ។

តារាង ៥.១-១: កត្តាប៉ះពាល់បរិស្ថានដែលបានជ្រើសរើស និងការកែតម្រូវ

កត្តាហេតុប៉ះពាល់				ការកែតម្រូវ
បរិស្ថានសង្គម	១	ការផ្លាស់ប្តូរទីជំរកមិនស្ម័គ្រចិត្ត	✔	ការអភិវឌ្ឍន៏កំពងផែអាចតម្រូវឱ្យសហគមន៏ផ្លាស់ប្តូរទីជំរក
	២	សេដ្ឋកិច្ចក្នុងមូលដ្ឋាន ដូចជាការងារធ្វើនិងមុខរបរចិញ្ចឹមជីវិត ។ល។	✔	ការអភិវឌ្ឍន៏កំពង់ផែអាចប៉ះពាល់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងមូលដ្ឋាន ដូចជាការនេសាទ និងទេសចរណ៏ជាដើម
	៣	ការប្រើប្រាស់ដី និងយកធនធានក្នុងមូលដ្ឋានមកប្រើប្រាស់	✔	ការអភិវឌ្ឍន៏កំពង់ផែអាចប៉ះពាល់ដល់ការប្រើប្រាស់ដីបច្ចុប្បន្ន
	៤	ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័សង្គមដូចជា ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័សង្គម និងអង្គភាពស្ថាប័នធ្វើសេចក្តីសម្រេចថ្នាក់មូលដ្ឋាន	✔	ការអភិវឌ្ឍន៏កំពង់ផែអាចធ្វើឱ្យមានការបែងចែកសហគមន៏តាមមូលដ្ឋាន
	៥	សេវាកម្ម និងហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័សង្គមបច្ចុប្បន្ន	✔	ការអភិវឌ្ឍន៏កំពង់ផែអាចប៉ះពាល់ដល់ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័សង្គមបច្ចុប្បន្ន
	៦	ប្រជាពលរដ្ឋជនជាតិភាគតិចកីក្រ	—	នៅតំបន់អភិវឌ្ឍន៏គ្មានជនជាតិភាគតិច ឬ ប្រជាជនក្រីក្ររស់នៅទេ
	៧	ផលប្រយោជន៏ និងការបំផ្លាញបែងចែកមិនស្មើរគ្នា	✔	ការអភិវឌ្ឍន៏កំពង់ផែអាចធ្វើឱ្យការបែងចែកផលប្រយោជន៏ និងការបំផ្លាញមិនស្មើរគ្នា
	៨	កេរ្តិ៍តំណែលវប្បធមិ	—	នៅតំបន់អភិវឌ្ឍន៏ពុំមានកេរ្តិ៍តំណែលវប្បធមិអ្វីទេ
	៩	វិវាទផលប្រយោជន៏តាមមូលដ្ឋាន	—	ចាត់ទុកជាផ្នែកនៃកត្តា ២ និង ៧
	១០	ការប្រើប្រាស់ទឹក ឬ សិទ្ធិប្រើទឹក និងសិទ្ធិសហគមន៏	—	ចាត់ទុកជាផ្នែកនៃកត្តា ២ និង ៧
	១១	ប្រពន្ធ័អនាម័យ	—	មិនអាចយកមកពិចារណាបានក្នុងដំណាក់កាលនេះ តែនឹងត្រូវយកមកពិចារណានៅដំណាក់កាលធ្វើ IEE

កត្តាហេតុប៉ះពាល់				ការកែតម្រូវ
	១២	ភ័យមហន្តរាយ (ហានិភ័យ) ជំងឺឆ្លងដូចជា HIV/AID	—	មិនអាចយកមកពិចារណាបានក្នុងដំណាក់កាលនេះ តែនឹងត្រូវយកមកពិចារណានៅដំណាក់កាលធ្វើ IEE
បរិស្ថានរូបវ័ន្ត	១៣	ឋានលេខាវិទ្យា និងលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រ	✔	ការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែអាចផ្លាស់ប្តូរឋានលេខាឆ្នេរសមុទ្រ ដោយវាធ្វើឱ្យឆ្នេរសមុទ្រសឹករិចរិល
	១៤	សំណឹកដី	—	តាមរយៈការអភិវឌ្ឍន៍ផែនេះ គេមិនរំពឹងថាមានហេតុប៉ះពាល់អ្វីទេ
	១៥	ទឹកក្រោមដី	—	តាមរយៈការអភិវឌ្ឍន៍ផែនេះ គេមិនរំពឹងថាមានហេតុប៉ះពាល់អ្វីទេ
	១៦	ស្ថានភាពជលធារ	—	នៅតំបន់អភិវឌ្ឍន៍ពុំមានបឹងបួរ ឬ ទន្លេអ្វីទេ
	១៧	តំបន់តាមឆ្នេរ	—	គេមិនរំពឹងថាមានហេតុប៉ះពាល់អ្វីទេ ដោយតំបន់ត្រូវអភិវឌ្ឍន៍នឹងត្រូវធ្វើតែក្នុងតំបន់ផែបច្ចុប្បន្ន
	១៨	ភូមគាម ពពួកសត្វ និងជីវៈចំរុះ	✔	អាចមានហេតុប៉ះពាល់ដល់ភូមគាម/ពពួកសត្វផ្សេងៗ នៅពេលគេសាងសង់ផ្លូវថ្មីចូលកំពង់ផែ
	១៩	ឧតុនិយម (អាកាសធាតុ)	—	តាមរយៈការអភិវឌ្ឍន៍ផែនេះ គេមិនរំពឹងថាមានហេតុប៉ះពាល់អ្វីទេ
	២០	ទេសភាពធម្មជាតិ	—	គេមិនរំពឹងថាមានហេតុប៉ះពាល់អ្វីទេ ដោយតំបន់ត្រូវអភិវឌ្ឍន៍នឹងត្រូវធ្វើតែក្នុងតំបន់ផែបច្ចុប្បន្ន
	២១	ការឡើងកំដៅផែនដី *	—	មិនអាចយកមកពិចារណាបានក្នុងដំណាក់កាលនេះទេ តែនឹងត្រូវតែយកមកពិចារណាឡើងវិញ អំឡុងពេលធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៍មូលដ្ឋាន
ការបំពុលបរិស្ថាន	២២	ការបំពុលខ្យល់អាកាស	✔	អាចមានផលប៉ះពាល់ដល់សហគមន៍តាមមូលដ្ឋាន បើគេសាងសង់ផ្លូវថ្មីចូលផែកាត់កន្លែងមានការប៉ះពាល់ខ្លាំង ដូចជាតំបន់មានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅដើម
	២៣	បំពុលទឹក	✔	សំណង់ផែថ្មីអាចកាត់បន្ថយចរន្តប្តូរទឹក និងបង្កើតជាតំបន់ទឹកហ៊ឹងថ្កល់ (មិនមានទឹកហូរចេញចូល)
	២៤	ការចម្លងមេរោគធ្វើឱ្យខូច	—	តាមរយៈការអភិវឌ្ឍន៍ផែនេះ គេមិនរំពឹងថាមានហេតុប៉ះពាល់អ្វីទេ
	២៥	កាកសំណល់*	—	មិនអាចយកមកពិចារណាបានក្នុងដំណាក់កាលនេះ តែនឹងត្រូវយកមកពិចារណានៅដំណាក់កាលធ្វើ IEE
	២៦	សំលេងថ្លង់ និងរំញ័រ	✔	អាចមានផលប៉ះពាល់ដល់សហគមន៍តាមមូលដ្ឋាន បើគេសាងសង់ផ្លូវថ្មីចូលផែកាត់កន្លែងមានការប៉ះពាល់ខ្លាំង ដូចជាតំបន់មានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ
	២៧	ធនធានក្នុងដី	—	តាមរយៈការអភិវឌ្ឍន៍ផែនេះ គេមិនរំពឹងថាមានហេតុប៉ះពាល់អ្វីទេ
	២៨	ក្លិនស្អុយ	—	តាមរយៈការអភិវឌ្ឍន៍ផែនេះ គេមិនរំពឹងថាមានហេតុប៉ះពាល់អ្វីទេ
	២៩	កករបាតទឹក	—	ចាត់ទុកជាផ្នែកនៃកត្តា ២៣
	៣០	គ្រោះថ្នាក់	—	មិនអាចយកមកពិចារណាបានក្នុងដំណាក់កាលនេះ តែនឹងត្រូវយកមកពិចារណានៅដំណាក់កាលធ្វើ IEE

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

៥.២. សមត្ថភាពបច្ចុប្បន្ននៃឋបនីយភណ្ឌផែ

៥.២.១. ទិដ្ឋភាពទូទៅនៃឋបនីយភណ្ឌ និងគ្រឿងចក្របច្ចុប្បន្ន

ផ្លូវទឹក &បាសាំង (លេខ ១, ២, ៣ & ៤): មានដូចជាឃ្លងនាវាចូលផែ (approach channel) មានប្រវែង ១.៧០០ ម៉ែត្រ ទទឹង ១២៥ ម៉ែត្រ និងជំរៅទឹក -១០ ម ហើយមានបាសាំងបី (៣): កប៉ាល់សណ្តោង កំពង់ផែថ្មី និងបាសាំងចំណតកុងតេន័រថិតនៅកន្លែងទីទៃគ្នានៅមុខមាត់ច្រាំងកប៉ាល់សណ្តោង ច្រាំងចំណតផែថ្មី និងចំណតកុងតេន័រ។ បាសាំងទាំងនេះមានជំរៅទឹករៀងគ្នា -៣, -៩ និង -១០ ម៉ែត្រ។ ទោះយ៉ាងណា យោងទៅតាម ក.ស.ស ឃ្លងនាវាចូលផែ កំពង់ផែថ្មី និងបាសាំងចំណតកុងតេន័រត្រូវគេជីកស្តារនៅពេលថ្មីពីឆ្នាំ ២០០៦ ដល់ ឆ្នាំ ២០០៨។

ឋបនីយភណ្ឌចងពួរ (លេខ ៨ ដល់ ១៥): មានឋបនីយភណ្ឌចងពួរប្រាំង (៥) ក្នុងកំពង់ផែ។ ឋបនីយភណ្ឌចងពួរពីរ

(២) ធ្វើដោយចាក់បេតុងៈ ច្រាំងចំណតថ្មី និងចំណតកុងតេន័រឋិតនៅក្នុងតំបន់ផែ។ ច្រាំងចំណតថ្មីមានប្រវែង ៣៥០ ម៉ែត្រ ជំរៅទឹកចុះទៅក្រោម -៩ ម៉ែត្រ និងជំរៅទឹកវាស់ឡើងលើ +៣.០ ម៉ែត្រ មានទីលានមាត់ច្រាំងទំហំ ១៥.៨១០ ម៉ែត្រការ៉េ។ នៅតំបន់ផែចាស់ មានហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចងពួរពីរ (២)ៈ មួយគឺផែចាស់ឋិតនៅជ្រុងខាងលិចបែរមុខទៅសមុទ្រក្រៅធ្វើឡើងជាមួយសំណង់ស្ពានផែប្រវែង ២ x ២៩០ ម៉ែត្រ (ទាំងលើគោក និងក្នុងសមុទ្រ) ជំរៅចុះទៅក្រោមទឹក -៩ ម៉ែត្រ និងជំរៅវាស់ឡើងលើ +៥.២ ម៉ែត្រ។ មួយទៀតគឺជាច្រាំងចំណតកប៉ាល់សណ្តោង (tugboat quay) ឋិតនៅបាសាំងកប៉ាល់សណ្តោងធ្វើពីបេតុងប្រវែង ២៧០ ម៉ែត្រ ជំរៅទឹកចុះទៅក្រោម -៣ ម៉ែត្រ និងជំរៅវាស់ឡើងលើ +២.០ មានទីលានមាត់ច្រាំងទំហំ ៧.០០០ ម៉ែត្រការ៉េ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចងពួរនៅដាច់ពីគេមួយឋិតនៅចំងាយប្រមាណ ៨ គីឡូម៉ែត្រ ភាគឦសាននៃតំបន់ផែហៅថាផែប្រេង (oil jetty) ឋិតនៅតាមស្ពានផែចំណតប្រេង បច្ចុប្បន្នគ្រប់គ្រងដោយវិស័យឯកជន។ ផែនេះមានប្រវែង ៥៣ ម៉ែត្រ x ៦ ម៉ែត្រ ជាឧបសំណង់ RC សង់ពីបេតុង ជំរៅទឹកចុះទៅក្រោម -៤ ម៉ែត្រ និងជំរៅទឹកវាស់ឡើងលើ +២.៦។ លើកលែងចំណតផែកុងតេន័រ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធចងពួរទាំងអស់សាងសង់នៅទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩៦០។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូន (លេខ ១៦ ដល់ ២០)ៈ នៅតំបន់ផែមានផ្លូវថ្នល់បួន (៤)ៈ ផ្លូវខាងលិច (ទំហំ ១៥.៦១១ ម៉ែត្រការ៉េ) ផ្លូវខាងក្នុងក្រោយឃ្លាំងលេខ ៣ និងលេខ ៤&៥ (ទំហំ ១១.៩៥២ និង ៣៨.១៣៦ ម៉ែត្រការ៉េ) ផ្លូវចូល និងផ្លូវខាងក្នុងចំណតផែកុងតេន័រ (ទំហំ ៩.២០០ និង ៣៤.៥៨៧ ម៉ែត្រការ៉េ)។ ផ្លូវខាងលិចសាងសង់នៅឆ្នាំ ១៩៦៩ គ្រាន់តែចាក់សាបបេតុងប៉ុណ្ណោះ។ ផ្លូវខាងក្នុងក្រោយឃ្លាំងសាងសង់នៅឆ្នាំ ១៩៦៩ ចាក់បេតុង។ ដូចគ្នាដែរ ផ្លូវចូលផែ និង ផ្លូវខាងក្នុងចំណតផែកុងតេន័រសាងសង់នៅឆ្នាំ ២០០៣ ចាក់បេតុង អាចទប់ទល់នឹងរថយន្តដឹកធ្ងន់ៗ និងគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញពាក់ពន្ធ័ផ្សេងៗ។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបែងចែកទំនិញតាមលំដាប់ប្រភេទ (លេខ ២១ ដល់ ២៨)ៈ ក.ស.ស មានគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញ និងគ្រឿងចក្រផ្សេងៗដូចជា QGCs ២ គ្រឿង (៣០.៥ តោន) ផ្លូវដែកសម្រាប់ QGC រត់ប្រវែង ២ x ៣៥៨ ម៉ែត្រ RTGs ៧ គ្រឿង គ្រឿងស្ទូចនៅផែ ៩ គ្រឿង គ្រឿងចូក ១ គ្រឿង រថយន្តកុងតេន័រ ៣១ គ្រឿង និងជងយោងចល័ត ២ គ្រឿង ប្រើតាំងពីឆ្នាំ ១៩៨៦។ ក្នុងចំណតផែកុងតេន័រ មានទីលានកុងតេន័រ ៤២.០០០ ម៉ែត្រការ៉េ ចាក់សាបប៉េតុងខាងក្នុង បុកគ្រឹះបេតុង RTG និងកុងតេន័រ។ ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងនេះសាងសង់ពីឆ្នាំ ២០០១ ដល់ ២០០៧។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធស្តុកទុក (លេខ ២៩ ដល់ ៣៥)ៈ ទីលានស្តុកទុកមានពីរ (២) សាងសង់ក្រោយពីឆ្នាំ ២០០១ ឋិតនៅក្រោយឃ្លាំងទំនិញលេខ ៣ និងលេខ ៤ & ៥ មានផ្ទៃក្រឡា ៥.៣២៨ និង ១៩.០៩៤ ម៉ែត្រការ៉េ ចាក់បេតុង។ ឃ្លាំងទំនិញលេខ ១ និង ២ ធ្វើពីបេតុង គ្រោងសំណង់ធ្វើពីដែកផ្សារជាប់គ្នា ឋិតនៅក្នុងតំបន់ផែចាស់។ ផ្ទៃក្រឡាវាលរាបនៃឃ្លាំងទាំងពីរនេះគឺ ៦.៧៦០ ម៉ែត្រការ៉េ។ ឃ្លាំងទំនិញលេខ ៣, ៤ និង ៥ ក៏ធ្វើដូចគ្នានឹងលេខ ១ និង ២ ដែរ ឋិតនៅក្នុងតំបន់ផែថ្មី មានផ្ទៃក្រឡាវាលរាបរៀងគ្នា ១៣.៨៧៥, ៦.៩៨៨ និង ៦.៩៨៨ ម៉ែត្រការ៉េ។ ឃ្លាំងទំនិញទាំងអស់សាងសង់នៅទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩៦០។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផ្សេងទៀត (លេខ ៣៦ ដល់ ៥៥)ៈ ពោងសញ្ញាធ្វើនាវាចរណ៍មាន ៨ និងភ្លើងបំភ្លឺសម្រាប់ធ្វើនាវាចរណ៍មាន ១ ដាក់និងកំពុងប្រើនៅពេលបច្ចុប្បន្ន។ ពោងសញ្ញាបំរុងខ្លះគេទុកនៅទីលានមាត់ច្រាំងផែចាស់។ VTMS ដែលជាប្រពន្ធ័ស្កេន X-ray និងអាគារត្រួតពិនិត្យកុងតេន័រ (ក្រោមដែនសមត្ថកិច្ចគយ) និងប្រពន្ធ័កាមេរ៉ាសុវត្ថិភាព CCTV ត្រូវគេផ្តល់ឱ្យនៅពេលថ្មីៗធ្វើជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសន្តិសុខផែ ក្រោមជំនួយឥតសំណងរបស់ជប៉ុន។ ជញ្ជាំងក្នុងបរិវេណតំបន់ផែនៅខាងក្រោមកំពង់ផែថ្មី និងចាស់ សង់ពីជញ្ជាំងបេតុង គេសាងសង់នៅទសវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩៦០ តែតំបន់ពង្រីកមួយដូចជាចំណតផែកុងតេន័រស្រះដោយបន្ទាល្អស ទើបតែធ្វើថ្មីនៅពេលសាងសង់ចំណតផែនេះ។ មានកាណូតពិសេសប្រាំបី (៨) គ្រឿង ធ្វើប្រតិបត្តិការនៅតំបន់ផែៈ កប៉ាល់សណ្តោង ៣ គ្រឿង (២ x ៨ HP) កប៉ាល់សណ្តោង ២ គ្រឿង (៨០០ HP) កប៉ាល់កណ្តាធារ ១ គ្រឿង (៣៩០ HP) កប៉ាល់ចងពួរ ១ គ្រឿង (១៧៥ HP) និងកប៉ាល់ល្បាត ១ គ្រឿង (២ x ២១០ HP)។ កប៉ាល់ល្បាតក៏ជា

ជំនួយឥតសំណងរបស់ជប៉ុនដែរ ។

៥.២.២. ភាពមាំទាំនៃសំណង់ផែចាស់

បើទោះមានការជួសជុល និងដាក់កំហិតធ្វើប្រតិបត្តិការ និងលើកដាក់ផ្ទុកផ្ទេរទំនិញដោយ ក.ស.ស ក៏ដោយ ផែចាស់នៅតែមានការខូចខាត/ទ្រុឌទ្រោម ផ្នែកប្រពន្ធ័ការពារ ធ្នឹម P/C និងធ្នឹមជន្ទល់ ។ ពិសេស ធ្នឹម P/C ដែលកំពុងរងការខូចខាតកាន់តែខ្លាំងឡើង ។

ការសិក្សាដោយប្រើប្រាស់លទ្ធផលអនុបាតកម្រិតខូចខាត/ទ្រុឌទ្រោម ដែលបានព្យាករណ៍តាមវិធីសាស្ត្រ Markov Chain Model បង្ហាញពីលក្ខណៈមិនអាចបដិសេធទីបានថាៈ-ស្ថានផែចាស់មានសភាពចាស់ទ្រុឌទ្រោមហួសពីកម្រិតដែលអាចប្រើប្រាស់បាន (SLS) ដោយមានការទេរខ្លាំង ហើយអាចកើនដល់កម្រិតជីវិតចុងក្រោយ (ULS) នៅរយៈពេល/ក្រោយពី ១០ ឆ្នាំទៀត ។

៥.២.៣. សមត្ថភាពបំរើយកណ្តផែបច្ចុប្បន្ន

(១) ចំណតផែកុងតេន័រ

សមត្ថភាពការលើកដាក់ទំនិញដែលមាននៅចំណតផែកុងតេន័រមាន ៥០០.០០០ TEUs ក្នុងមួយឆ្នាំនៅក្នុងលក្ខខ័ណ្ឌនៃការប្រមូលផ្តុំកប៉ាល់ដែលមកដល់នៅថ្ងៃពិសេស៥ថ្ងៃក្នុង១សប្តាហ៍ វានិងអាចបន្ថយនូវកំនើននៃបរិមាណការលើកដាក់កុងតេន័រ ។ កំនើនសមត្ថភាពនៃឧបករណ៍លើកដាក់ទំនិញ រួមបញ្ចូលទាំងការបញ្ចូល QGCsថ្មី វាផងដែលគឺជាបុរេលក្ខណ៍នៃការកំណត់សមត្ថភាពលើកដាក់ ។

(២) ចំណតផែចាក់ធារ

សមត្ថភាពលើកដាក់ទំនិញរបស់ចំណតសំរាប់នាវាខ្នាតធំដែលត្រូវបានស្ថាបនាដោយ គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតពហុបំណងដែលត្រូវបានគេប៉ាន់ស្មាន ២១៦០ពាន់តោនក្នុង ១ឆ្នាំដូចជាដែលបានបង្ហាញក្នុងតារាងខាងលើ ។

(៣) ចំណតផែទេសចរណ៍

វាត្រូវបានគេប៉ាន់ស្មានថា កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមិនមានចំណតទូកកំសាន្តដែលមានមុខងារសំខាន់ទេពីព្រោះមិនមានអាគារសំរាប់អ្នកដំណើរនៅក្នុងកំពង់ផែទេ ។ លើសពីនេះទៅទៀតផែចាស់ដែលកប៉ាល់ទេសចរណ៍ប្រើប្រាស់ជាចំបងគឺមានការទ្រុឌទ្រោមតិចតួចនិងមុខងារខាងក្រៅរបស់វាមិនអាចរក្សានៅក្នុងឆ្នាំទិសដៅបានទេ ។ ដូច្នេះហើយ ក្រុមអ្នកសិក្សាគម្រោងបានវាយតំលៃថាសមត្ថភាពនៃចំណតទូកកំសាន្តនៅក្នុងឆ្នាំទិសដៅគឺមិនមានទេ ។

៥.៣. លក្ខខណ្ឌសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍បំរើយកណ្តផែ

៥.៣.១. ការផ្គត់ផ្គង់ និងតម្រូវការចំណតផែកុងតេន័រនៅកម្ពុជា

ចំនួនសរុបនៃការរៀបចំទំនិញទាំងអស់មាន ៧៥០.០០០ TEUs ដែលត្រូវបានគេសង្ឃឹមថានិងត្រូវបានផ្ទុកក្នុងកំពង់ផែប្រទេសកម្ពុជានៅក្នុងឆ្នាំ ២០៣០ ដែលចំនួន ៥០០.០០០ TEU អាចត្រូវបានផ្ទុកនៅចំណតផែកុងតេន័រក្នុងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ ប្រសិនបើមានការកើនឡើងទាំងផ្នែកខាងក្នុងនិងខាងក្រៅ ដូចដែលបានពិភាក្សានៅក្នុង ជំពូកទី ៤ ហើយ ៥០០.០០០ TEUs ក៏អាចផ្ទុកនៅក្នុងកំពង់ផែថ្មីរបស់កម្ពុជាផងដែលនៅពេល ការអភិវឌ្ឍន៍ជាបន្តបន្ទាប់ដល់ទីបញ្ចប់ហើយត្រូវបានចប់សព្វគ្រប់ ។ ចំណតផែកុងតេន័រដែលមាននៅក្នុងកំពង់ផែភ្នំពេញនឹងបញ្ឈប់ការលើកដាក់កុងតេន័រ និងត្រូវបានផ្លាស់ប្តូរទៅជាចំណតរបស់អ្នកដំណើរ ក្រោយមកប្រតិបត្តិការក៏បានចាប់ផ្តើមឡើងនៅក្នុងចំណតថ្មីពីព្រោះចំណតស្ថិតនៅក្នុងតំបន់នៃបរិវេ

ណរបស់ CBD វាមិនសមសំរាប់ការលើកដាក់កុងតេន័រ។ ដូច្នេះ ហើយចំណតផែកុងតេន័រនៅក្នុងប្រទេសកម្ពុជាខ្វះសមត្ថភាពនៅក្នុងឆ្នាំគោលដៅ ហើយត្រូវបានគេប៉ាន់ស្មានចំនួន ៧៥០.០០០ TEUs។

អាស្រ័យលើលទ្ធផលនៃការព្យាករណ៍ពីតម្រូវការ វានិងត្រូវបានគេពេញចិត្តនិងបន្ថែម ៦០.០០០ TEU ដែលត្រូវបានលើកដាក់នៅក្នុងកំពង់ផែថ្មីរបស់កម្ពុជាដោយសារការកើនឡើងនៃបរិមាណគ្រឿងបរិក្ខា ឬ តំបន់ទីលាន និងនៅសល់ ៦៩០.០០០ TEUs ត្រូវបានផ្ទុកនៅក្នុងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដោយការអភិវឌ្ឍន៍របស់ចំណតផែកុងតេន័រ ព្រោះតែការកំណត់នេះត្រូវនិងចំនួលចិត្តទីផ្សា និង បង្កើតនូវប្រាក់ចំណេញជាអតិបរមា។

៥.៣.២. ចំនួនបរិក្ខារណ្ឌផែត្រូវការ

(១) ចំណតផែកុងតេន័រ

ដូចអ្វីដែលបានបញ្ជាក់នៅកាលពីផ្នែកមុន ការបន្ថែមចំណតផែកុងតេន័រដែលមានសមត្ថភាពផ្ទុក ៦៥០០០០ TEU ដែលជាតំរូវការនៅក្នុងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងឆ្នាំគោលដៅ។ ទោះបីជាសេវាកម្មអាកាសយានបដិសេធនិងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងឆ្នាំទិសដៅក៏ដោយក៏នៅមាន សេវាកម្ម ក្នុងអាស៊ី និង សេវាកម្ម feeder និង សេវាកម្ម trunk line មិនបដិសេធនិងកំពង់ផែដែល នៅពេលបច្ចុប្បន្ន ទំហំរបស់បរិក្ខារណ្ឌមិនទាន់គ្រប់គ្រាន់សំរាប់ការយកចិត្តទុកដាក់លើទំហំនៃការកើនឡើងរបស់កប៉ាល់កុងតេន័រផ្សាយចេញពីសេវាកម្មក្នុងអាស៊ី។ ការវាស់វែងនៅក្នុងការបង្ហាញ ២.៦នៃអតិបរមាកប៉ាល់ដែលបដិសេធនិងកំពង់ផែក្នុងឆ្នាំទិសដៅមានចំនួនកប៉ាល់ ៤៥០០ TEU ចំណតថ្មីបានយកចិត្តទុកដាក់នូវទំហំនៃចំនួនកប៉ាល់នេះ។ ជាទូទៅ សំរាប់ការយកចិត្តទុកដាក់លើជំរៅទឹកពេញនៃកប៉ាល់ចំនួន ៤៥០០ TEUជុំរៅទឹក១៥ម៉ែតនៃច្រាំងចំណតត្រូវបានគេត្រូវការដូចដែលបានបង្ហាញក្នុងតារាង ៥.៣-១ និង តារាង ៥.៣.២។

(២) ចំណត RORO

ដូចដែលបានពិភាក្សានៅក្នុងការព្យាករណ៍ពីតំរូវការនៅក្នុងជំពូកទី ៣ សារៈសំខាន់នៃការប្រើប្រាស់រថយន្តដែលត្រូវបានដឹកជញ្ជូនដោយកប៉ាល់កុងតេន័រ រឺកប៉ាល់ដឹកទំនិញទូរទៅនៅពេលបច្ចុប្បន្ន និង ត្រូវបានបង្វែរទៅជាការដឹកជញ្ជូន RORO រហូតដល់ឆ្នាំគោលដៅ។

(៣) ចំណតទំនិញចាក់ធារស្ងួត និងទំនិញទូទៅ

ដូចទំនិញចាក់ធារស្ងួត ជាចំណតនៃពហុគោលបំណងថ្មីនិងត្រូវបានឆ្លើយតបនឹងផ្នែកធំនៃតំរូវការទាំងអស់ឡើងទៅឆ្នាំគោលដៅនៃឆ្នាំ ២០៣០។ លើសពីនេះទៅទៀត បរិក្ខារណ្ឌថ្មីមួយ សំរាប់ដាក់កំនើននៃទំនិញទូទៅ ដូចជា អង្ករក្រអូប និង ទំនិញរោងចក្រ ដែលនិងត្រូវស្ថាបនា។

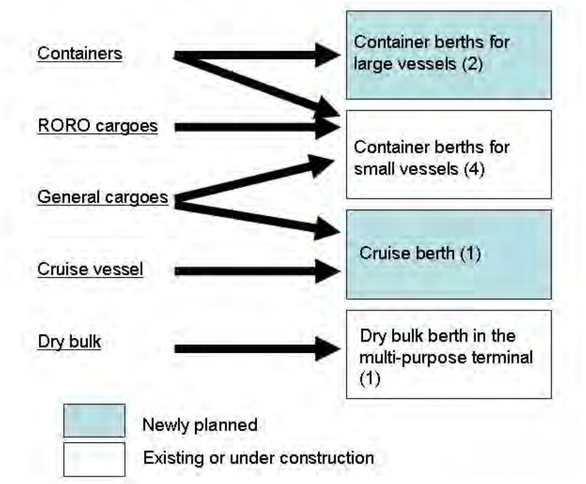
(៤) ចំណតផែទេសចរណ៍

ដូចដែលបានពិភាក្សានៅក្នុងការព្យាករណ៍តំរូវការនៃចរាចរណ៍អ្នកដំណើរនៅក្នុងជំពូកទី ៣ សក្តានុពលរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុដូចជាមូលដ្ឋានរបស់ទូកកំសាន្តមួយដែលមានលក្ខណៈខ្ពស់ និង កំនើននៃកប៉ាល់កំសាន្តមកពីឆ្ងាយដែលអាចនិយាយបានថាជាការរំពឹងទុក។ ដូច្នេះចំណតទូកកំសាន្តមួយនិងត្រូវបានស្ថាបនា។ ទោះបីជាការស្ថាបនានៃម្ចាស់កម្មសិទ្ធិចំណតដែលខំប្រឹងប្រែងលើកប៉ាល់កំសាន្តវាមិនប្រាកដពីព្រោះ កប៉ាល់កំសាន្តនោះគឺជាការរំពឹងទុកតែប៉ុណ្ណោះដើម្បីទៅលេងកំពង់ផែក្នុងកំឡុងពេលរដូវក្តៅ។ ដូច្នេះចំណតកំសាន្តគួរតែផ្ទុកនូវបរិមាណនៃទំនិញមួយចំនួន។

(៥) តំរូវការនៃបរិមាណច្រាំចំណត

ផ្អែកទៅលើការពិពណ៌នាខាងលើ ចំណតកុងតេន័រ២ និងចំណតទូកកំសាន្ត ១គួរតែត្រូវបានស្ថាបនាជាថ្មី។ កត្តាកំពូលនៃ

ការដាក់ទំនិញនៅក្នុងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុងឆ្នាំគោលដៅត្រូវបានប៉ាន់ស្មានប្រហែល ១.៥ ដែលនៅតែខ្ពស់ជាងកំពង់ផែដំបូង។វាត្រូវបានគេប៉ាន់ស្មានថាចំណតផែកុងតេន័រអាចដាក់ទំនិញ RORO ក្នុងកំឡុងពេលប្រតិបត្តិការរបស់កុងតេន័រត្រូវបានផ្អាក។ ទំនិញទូទៅគួរតែត្រូវបានផ្ទុក នៅចំណតផែកុងតេន័រ រឺក៏ ចំណតកំសាន្តអាស្រ័យលើប្រភេទ ទំនិញ។ រូប ៥.៣-១ បានបង្ហាញនូវតារាងពេលនៃប្រាក់បំណាច់តាមប្រភេទនិមួយៗរបស់ទំនិញ និងអ្នកដំណើរដែលនៅទីនោះ (កំពុងសាងសង់) និងគម្រោងចំណតថ្មី។



រៀបចំដោយក្រុមអ្នកសិក្សាគម្រោង

រូប ៥.៣-១: ការបែងចែកទំនិញ និងអ្នកដំណើរទៅតាមចំណតចាស់ និងចំណតគ្រោងសាងសង់ថ្មី

(១) ការអភិវឌ្ឍន៍ឃ្លូង និងបាសាំងដែលត្រូវការ

ឃ្លូងនាវាចរណ៍ និងបាសាំងនៅពីមុខចំណតកុងតេន័រថ្មី ត្រូវបូមស្តារឱ្យជ្រៅដល់ -១៤ ម៉ែត អាចឱ្យកប៉ាល់ចូលបាន ៤.៥00 TEUs ដូចនូវអ្វីដែលយើងបានបញ្ជាក់ខាងលើ។ គោលបំណងចំបងនៃសុវត្ថភាពផ្លូវទឹក និង បង្កានូវការ កំពប់ប្រេង ព្រោះតែបាទរបស់កប៉ាល់ ផ្លូវចរាចរតាមខ្សែរទឹកគួរតែ ពង្រីកឡើងដល់ ៤៤0ម៉ែត ដែលត្រូវនឹង ១.៥ ដងនៃ LOA នៃកប៉ាល់កុងតេន័រដ៏ធំបំផុតមកកំពង់ផែក្នុងឆ្នាំគោលដៅ។

៥.៣.៣. ការជួសជុល និងកែលំអរបរិក្ខារហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធបច្ចុប្បន្ន

(១) លក្ខណៈទូទៅ

ការត្រួតពិនិត្យនិងការវិនិច្ឆ័យត្រូវបានគេអនុវត្ត ដោយការបញ្ចូលការត្រួតពិនិត្យដោយចក្ខុវិស័យក្នុងការប្រមូលនូវលទ្ធផល ពី ក.ស.ស ផ្អែកលើធាតុចម្លតា និងតារាងលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យនៅក្នុងតារាងសំខាន់នៃហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ។ តារាង ៥.៣-១ ពេលបច្ចុប្បន្នលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យនៃការខ្សុទខ្សោម វាបង្ហាញយ៉ាងច្បាស់នូវអ្វីដែលគេបាននិយាយក្នុងក្បួន។ លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យបានកំណត់មាន ៤ កម្រិតដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង។

តារាង ៥.៣-១: ការពិចារណា និង ការវិនិច្ឆ័យលើ ការខ្សុទខ្សោម នៃលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យ

Level	Condition of Member(s)
a	Quality and performance conspicuously lowered
b	Quality and performance lowered
c	Disturbance started, but quality and performance not lowered
d	No defect confirmed

ប្រភព: សៀវភៅណែនាំពីបច្ចេកទេសថែទាំហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធផែនៅជប៉ុន

ផ្អែកទៅលើចំណាត់ថ្នាក់កម្រិតទ្រុឌទ្រោម និងក្បួនដែលបានបង្ហាញនូវវិធីសាស្ត្រក្នុងការប៉ាន់ស្មានលើគោលបំណងរបស់ ឋបនីយភណ្ឌ។ ការប៉ះពាល់លើការសំរេចចិត្តលើកំរិតនៃសុវត្ថិភាពខ្ពស់របស់សារៈសំខាន់នៃឋបនីយភណ្ឌ ការប៉ាន់ស្មានលើ លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យត្រូវបានដាក់បន្តបន្ទាប់លើការប៉ាន់ស្មានរបស់ឋបនីយភណ្ឌដូចដែលបានបង្ហាញនៅក្នុងតារាង ៥.៣-២។

តារាង ៥.៣-២: ការប៉ាន់ស្មានលើលក្ខណះវិនិច្ឆ័យរបស់ឋបនីយភណ្ឌដែលជាការអនុវត្ត

Classification	A	B	C	D
Facility Condition	Capacity and performance apparently lowered	Capacity and performance might be lowered, in case of neglect	Continuous observation required, even no disturbance confirmed for capacity and performance	Satisfactory capacity and performance remained without any defect
Assessment Criteria	"a" is more than one (1) and capacity and performance of facility are already lowered	Either "a" or "b" is more than one (1) and capacity and performance of facility might be lowered	Except for A, B, C	All are "d"

ប្រភព: សៀវភៅណែនាំពីបច្ចេកទេសថែទាំឋបនីយភណ្ឌផែនៅជប៉ុន

១) ផ្លូវទឹក និងបាសាំង

ចំណតនាវាសណ្ដោងមិនមានការថែរក្សានូវផ្នែកជំរៅដើមសំខាន់ ប៉ុន្តែស្ថានភាពមិនមានការប៉ះពាល់ជាក់ច្បាស់នៅលើ ប្រតិបត្តិការជាក់ស្ដែង។ វាត្រូវបានគេឧបមាថាវាមានជំរៅទឹករាក់ពីព្រោះតែកង្វះខាត់ការថែរក្សា ដែលយកចេញពី សមុទ្រ។

២) ឋបនីយភណ្ឌការពារ

ទំនប់រលក (ខាងជើង) ជាផ្នែកមិនទាន់បានបំពេញ វាហាក់បីដូចជាបាត់បង់នូវគ្រឿងបរិក្ខាបំពេញនូវកន្លែងពីមុននៅ លើនៃទំនប់ការពារទឹករលក ដែលត្រូវនិងកំពស់រលកដែលវាទំនងជាមចូលមកតំបន់កំពង់ផែតាមផ្នែកខូចខាតក្នុងកំឡុងពេល ដែលលក្ខខ័ណ្ឌអាកាសធាតុអាក្រក់។

៣) ឋបនីយភណ្ឌចងពួរ

ច្រាំងចំណតថ្មីដែលមានបញ្ហាអស្ចារ្យមួយចំនួនរួមបញ្ចូលទាំងការបាត់បង់ថ្នាក់៧ និងការខូចខាតនៃទំនប់បេតុង និ បេ តុងព្រោះតែការខូចខាតពីការចាស់។ ចំណតកុងតេន័រមានត្រឹមតែមួយចំនួននៅលើតំបន់អាកាសយាន្ត ដែលអាចជាហេតុ ដោយផ្ទង់ស្មារតីលើចំនុចការផ្ទុករបស់រថយន្ត និងគ្រឿងបរិក្ខាការលើកដាក់ទំនិញ។ កំពង់ផែប្រេងមានបញ្ហាច្បាស់លាស់ មួយជាមួយនិងលក្ខខ័ណ្ឌនៃការស្ថាបនាប្រព័ន្ធការពារបេតុងរឹងមាំ និងឧបរិចនាសម្ព័ន្ធព្រោះតែការឌ្រុតឌ្រោមមកពីការចាស់ និងកង្វះខាត់ការថែរក្សា។

៤) ឋបនីយភណ្ឌដឹកជញ្ជូន

ផ្លូវក្នុងរបស់ចំណតកុងតេន័រមានចំណែកគួរឱ្យបារម្ភលើចញ្ចើមថ្នល់ ព្រោះការប្រើប្រាស់ញឹកញាប់ដោយរថយន្តសណ្ដោង និងគ្រឿងបរិក្ខាលើកដាក់ទំនិញដ៏ទៃទៀត។

៥) ឋបនីយភណ្ឌបែងចែកទំនិញ

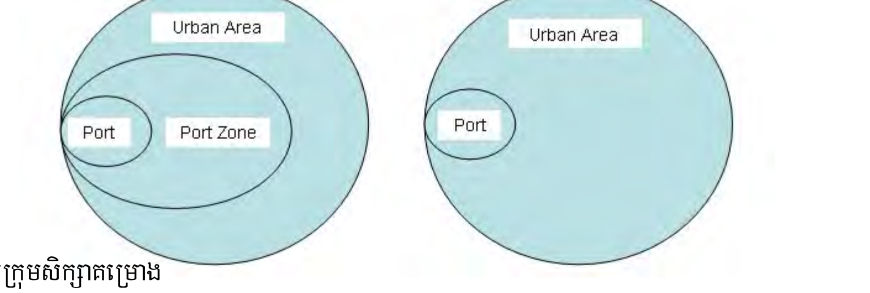
ផ្លូវក្នុងដូចគ្នាសំរាប់ចំណតកុងតេន័រ ទីលានផ្ទុកកុងតេន័រមានផ្នែកគួរឱ្យបារម្ភមួយចំនួនរវាងមូលដ្ឋានគ្រឹះបេតុង RTG និង/ឬ មូលដ្ឋានគ្រឹះបេតុងជាច្រើន។ វាអាចព្រោះតែឥទ្ធិពលនៃការមិនពិចារណា លើប្លង់ ប៉ារ៉ាម៉ែតដែលផ្ទុករួច។

៥.៣.៤. តម្រូវការទំហំដីសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្ម

រូប ៥.៣-២ ប្រៀបធៀបរូបរាងទីកន្លែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (ខាងស្តាំ) និងកំពង់ផែធម្មតា (ខាងឆ្វេង)។ ជាទូទៅ កំពង់ផែមួយជាទីកន្លែងភស្តុភារនៃឧស្សាហកម្ម និង ផលិតករ ដែលច្រើនតែប្រើប្រាស់ការប្រមូល ផ្តុំរបស់កំពង់ផែ វាត្រូវបានគេសណ្ឋាននៅក្នុងកំពង់ផែមួយ។ សកម្មភាពរបស់តំបន់នេះដូចជាតំបន់ការពារមួយរវាងតំបន់ កំពង់ផែ និ តំបន់ទីក្រុង។ ប្រទេសមួយចំនួនដូចជាប្រទេសជប៉ុនដាក់កំហិតលើការធ្វើនគររូបនីយកម្ម និងលំនៅដ្ឋាន ឬ ឧស្សាហ៍កម្មមួយដែលមិនបារម្ភណ៍លើសកម្មភាពកំពង់ផែនៅក្នុងតំបន់កំពង់ផែមួយ។

នៅក្រុងព្រះសីហនុ ទោះបីជាមិនមានតំបន់កំពង់ផែ និងឧស្សាហកម្មដែលទាក់ទងនឹងកំពង់ផែត្រូវបានបាចសាចនៅក្នុងតំបន់ទីក្រុង ឬ តំបន់ដែលមានប្រជាជនរស់នៅ។ រូបរាងទីកន្លែងនៃក្រុងព្រះសីហនុ។ នេះគឺជាមូលហេតុនៃផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានរបស់កំពង់ផែលើសកម្មភាពនៅទីក្រុងដូចជាការស្ទះចរាចរណ៍នៅកំពង់ផែ។

វាមានសារៈសំខាន់លើទំរង់នៃយុទ្ធសាស្ត្ររបស់តំបន់កំពង់ផែនៅក្រុងព្រះសីហនុ និង នៅតំបន់ឧស្សាហ៍កម្មដែលទាក់ទងនិងកំពង់ផែសំរាប់ការប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែ និង សំរាប់ការសម្រុះសម្រួលរវាង សកម្មភាពកំពង់ផែ និងសកម្មភាពទីក្រុង។ ដូច្នេះវាប្រហែលជាមានភាពខុសគ្នាលើទំរង់នៃតំបន់កំពង់ផែដែលមាននៅតំបន់ដីគោកពីព្រោះតំបន់នៅជុំវិញកំពង់ផែមានការធ្វើនគររូបនីយកម្មរួមមកហើយ។ ដូច្នេះហើយ ទំរង់នៃតំបន់កំពង់ផែមានការម៉ឺងមាត់ក្នុងការទទួលបានមកវិញនូវដីធ្លីថ្មីខាងក្រោយចំណតកំពង់ផែ និងប្រើប្រាស់តំបន់ដែលមិនចុះសម្រុងគ្នាសំរាប់ឧស្សាហ៍កម្មដែលទាក់ទងនឹងកំពង់ផែ។ ប្រវែងតំបន់កំពង់ផែដែលនៅខាងក្រោយចំណតផែយ៉ាងហោចណាស់ក៏ ១ គីឡូម៉ែតដែរ។



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ៥.៣-២: ការប្រៀបធៀបរូបរាងកន្លែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ(ខាងស្តាំ)
និងកំពង់ផែធម្មតា (ខាងឆ្វេង)

នៅក្រុងព្រះសីហនុ ការអភិវឌ្ឍន៍របស់តំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេសតាមរយៈអ្នកវិនិយោគឯកជនមានការអភិវឌ្ឍន៍លឿនជាងការព្យាករណ៏របស់ "អ្នកសិក្សានៅតំបន់អភិវឌ្ឍន៍សំរាប់ភ្នំពេញ របៀងនៃការរីកលូតលាស់របស់ក្រុងព្រះសីហនុ" និងតំបន់សេដ្ឋកិច្ចពិសេស និងការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហ៍កម្មដ៏ទៃទៀងដែលធ្វើឱ្យកើតឡើងរហ័សឆ្ពោះទៅរកឆ្នាំគោលដៅ។ ជាពិសេសសំរាប់បរិមាណនៃការពង្រីកឧស្សាហ៍កម្មដីធ្លី វាអាចធ្វើទៅបានអាស្រ័យលើការវិនិយោគឯកជន ដូច្នេះ ក.ស.ស គួរតែបែងចែកនូវផ្នែកមួយនៃការទទួលបានមកវិញនូវតំបន់កំពង់ផែដែលមិនចុះសម្រុងគ្នាសំរាប់ផលិតកម្ម ដែលអាស្រ័យលើជំរៅរបស់កំពង់ផែដូចជាដំណើរការនាំចេញ។

៥.៤. កន្លែងធំនេះសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ផែ

៥.៤.១. ផែនការប្រើប្រាស់ដី និងបាសាំងនៅជុំវិញកំពង់ផែ

(១) តំបន់ដែនទឹក

១) នៅក្រៅកំពង់ផែ

ក្នុងលក្ខន្តិកៈរបស់កម្ពុជាពុំមានកំណត់ពីសិទ្ធិនេសាទ ឬ សហគមន៍នេសាទអ្វីទេ។ អនុក្រឹត្យស្តីពីការសិទ្ធិទឹកត្រូវបានប្រកាសម្តងនៅទស្សវត្សរ៍ឆ្នាំ ១៩៥០ តែច្បាប់នេះត្រូវលុបបាត់ទៅវិញនៅសម័យចលាចលសង្គ្រាមស៊ីវិលនៃរបបប៉ុលពត ហើយចាប់តាំងពីពេលនោះមកពុំមានការរៀបចំតាំងជាថ្មីឡើងវិញទេ។ នៅតាមតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ មានការយល់យោគរបស់អាជ្ញាធរមូលដ្ឋានលើអ្នកប្រកបរបរនេសាទក្នុងការកំណត់ពីដែននេសាទ។ នៅខេត្តព្រះសីហនុ មានភូមិនេសាទធំៗបីរកន្លែងនៅដាច់ពីគ្នា ក្នុងនោះ ភូមិទំបន់រលកក្នុងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមានដែននេសាទធំទូលាយជាងគេ។

២) នៅក្នុងកំពង់ផែ

មានទំបន់ទឹកតែមួយគត់បើកទៅសមុទ្រ ហើយដូចនេះ ទំនិញពស្តុភារ កប៉ាល់ និងនាវា របស់កំពង់ផែ និងកាណូតនេសាទគឺចេញចូលច្រកទំបន់ទឹកនេះតែមួយ ដែលនេះជាបញ្ហាកង្វល់សម្រាប់សុវត្ថិភាពកំពង់ផែ។ ប្រជានេសាទជលវប្បកម្មប្រកបរបររបស់ខ្លួនក្នុងតំបន់ផែដូចគ្នាជាមួយកាណូត/កប៉ាល់ផ្សេងទៀតដែរ។ មានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅក្នុងទីក្រុងក្រៅដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ ក.ស.ស ធ្វើដំណើរទៅមកក្បែៗរកន្លែងការពារនៅតាមទំនប់ទឹក ដោយគ្មានការ អនុញ្ញាតិ ឬ ព្រមព្រៀងពី ក.ស.ស នោះទេ។ ប្រជាពលរដ្ឋសរុប ១០២ នាក់ (ប្រុស ៨៨ និង ស្រី ១៤ នាក់) មកពី ២១ គ្រួ សារប្រកបរបរជលវប្បកម្ម (ចិញ្ចឹមត្រីក្នុងសមុទ្រ) ក្នុងតំបន់នេះ ដែលមានរហូតដល់ ៩៧៣ កន្លែង។ ទ្រុងធ្វើជលវប្បកម្មទំហំ ជាមធ្យម ៩.៦ម^{២} ។

(២) តំបន់ដីគោក

១) ខ្សែឆ្នេរនៃខេត្តព្រះសីហនុ

ខេត្តព្រះសីហនុគេចាត់ទុកជាតំបន់ទីប្រជុំជនមានមនុស្សរស់នៅច្រើន គ្រប់ដណ្តប់ប្រហែល ១៥.០០០ ហត ឬ ៦% នៃផ្ទៃដីសរុបរបស់ខេត្តព្រះសីហនុ។ ភូមិភាគច្រើនចិតនៅតាមផ្លូវជាតិលេខ ៣ និង ៤។ ដីខ្លះនៅតាមផ្លូវជាតិទាំងនេះជាវាំស្រែគ្រប់ដណ្តប់ប្រហែល ៧.៨០០ ហត ឬ ៣% នៃផ្ទៃដីខេត្តសរុប។ ទោះយ៉ាណា តំបន់ព្រៃឈើសរុបក្នុងខេត្តនេះនៅមានទំហំធំស្មើរ ៨១% នៃផ្ទៃដីខេត្តទាំងមូល។

២) ដែនសមត្ថកិច្ច ក.ស.ស

តាមការប៉ាន់ស្មាន មានប្រជាពលរដ្ឋ ១១.០០០ នាក់ រស់នៅក្នុងតំបន់តាមបណ្តោយឆ្នេរនោះមាន ២.២០០ គ្រួសារ។

គេបាននិយាយថា ប្រជាពលរដ្ឋខ្លះរស់នៅទីនេះមកពីតំបន់ឆ្នេរផ្សេងៗនៅកម្ពុជា និងវៀតណាម ដោយសារមានការសាងសង់ទំនប់ទឹកធំនៅអំឡុងគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែនៅឆ្នាំ ១៩៩៥ ដែលធ្វើឱ្យផ្ទៃសមុទ្រក្នុងតំបន់ការពារដោយទំនប់ទឹកស្ងប់មិនសូវមានទឹករលក និងមានសុវត្ថិភាពគ្រប់គ្រាន់សម្រាប់ចងពួរកាណូតនេសាទតូចៗ។ ផងដែរនោះ ចលាចលក្នុងសង្គ្រាមវៀតណាម សង្គ្រាមស៊ីវិល និងរបបប៉ុលពតធ្វើឱ្យរដ្ឋាភិបាល ក៏ដូចជា ក.ស.ស លំបាកគ្រប់គ្រងដែនសមត្ថកិច្ចរបស់កំពង់ផែ។

ភូមិនេសាទទំហំជាក់លាក់មួយត្រូវបានគេបង្កើតឡើងក្នុងតំបន់មូលដ្ឋានទំនប់ទឹកនោះ។ ប្រជាពលរដ្ឋភាគច្រើនរស់នៅតាមខ្សែឆ្នេរបណ្តោយផ្លូវសម្តេចហ៊ុនសែនប្រកបរបរចិញ្ចឹមជីវិតដោយការនេសាទ និងលក់ដូរកំប៉ុកកំប៉ុក។ តាមទំហំផ្ទៃដីជាក់

ស្តែងនៃតំបន់នេះមិនធូនល្មមសម្រាប់កំនើនប្រជាជនទេ។ ប្រជានេសាទភាគច្រើនក្នុងតំបន់នេះធ្វើកន្លែងចតតូចៗពីឈើដើម្បីចតទូកនេសាទរបស់ខ្លួន ឬ ជួលឱ្យទូកនេសាទផ្សេងទៀតចូលចងពួរដើម្បីយកកម្រៃចិញ្ចឹមជីវិត។ យោងទៅតាម ក.ស.ស ប្រជាពលរដ្ឋជាច្រើនដែលបានធ្វើកន្លែងទូកចតទាំងនោះ បានចាកចេញពីតំបន់នេះ ហើយទៅរស់នៅតាមទីក្រុង និងកន្លែងផ្សេងអស់ហើយ។

ខ) សង្កាត់ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅជុំវិញ SEZ

តាមការប៉ាន់ស្មាន មាន ១.២០០ គ្រួសារ និងប្រជាពលរដ្ឋ ៦.០០០ នាក់រស់នៅក្នុងតំបន់ជុំវិញ SEZ ។

ប្រវិត្តិមករស់នៅតំបន់នេហរបស់ប្រជាពលរដ្ឋទាំងនោះប្រែប្រួលខុសៗគ្នា តែភាគច្រើនគេនិយាយថាមនុស្សដែលមករស់នៅទីនេះគឺមានគោលបំណងដើម្បីទទួលបានគោលនយោបាយទូទាត់ប្រាក់សំណងសម្រាប់ការផ្លាស់ប្តូរទីជម្រក ក៏ប៉ុន្តែ ក៏មានអ្នកចំណាយលុយទិញដីពីអភិបាលខេត្ត នៅពេលអភិបាលខេត្តរៀបចំផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លី និងប្រកាសពីដែនសមត្ថកិច្ចតំបន់ SEZ នេះនៅឆ្នាំ ១៩៩៣។ អនុក្រឹត្យឆ្នាំ ២០០០ បរាជ័យមិនបានដោះស្រាយបញ្ហារបស់ប្រជាពលរដ្ឋ ដែលបានទិញដីពីរដ្ឋ ហើយនៅជា "ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅមិនស្របច្បាប់" ដដែល។ តាមរយៈគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ក្នុងពេលកន្លងមក ក.ស.ស បានបង្កើតវិធីសាស្ត្រកំណត់អត្តសញ្ញាណប្រជាពលរដ្ឋ បង្កើតប្រពន្ធ័ទូទាត់សំណង និងកិច្ចសន្យាឯកជន ដើម្បីផ្តល់សិទ្ធិជាប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅត្រឹមត្រូវ ហៅថា "កិច្ចព្រមព្រៀង" ដែលមានពតិមានមូលដ្ឋានពីសមាជិកគ្រួសារ ស្នាមមេដៃ រូបថតសមាជិកគ្រួសារ បញ្ជីទ្រព្យសម្បត្តិ និងផែនការទីទីតាំងអចលនទ្រព្យ។

៩.៤.២. ផែនការមានស្រាប់សម្រាប់ប្រើប្រាស់ដី និងបាសាំងនៅជុំវិញកំពង់ផែ

ផែនការប្រើប្រាស់ដីធ្លីនៅជុំវិញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុកំណត់ក្នុងផែនការរៀបចំទីក្រុងនៅឆ្នាំ ១៩៩៥ និង ២០១០។ តាមរយៈផែនការទាំងនេះបង្ហាញឱ្យឃើញថាដីសម្រាប់រោងចក្រផលិតកម្ម និងឧស្សាហកម្មពស្តុភារមានការថយចុះច្រើននៅអំឡុងរយៈពេលនេះ ដោយសារមានកំនើនប្រជាជន ការរីកចំរើនខាងឧស្សាហកម្មទេសចរណ៍ និងការយល់ដឹងពីបញ្ហាបរិស្ថាន។ ដូចនេះ ក.ស.ស ត្រូវរៀបចំដីសម្រាប់ឧស្សាហកម្មពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែ រួមគ្នាជាមួយការអភិវឌ្ឍន៍ផែលើកឡើងនៅចំណុចមុននេះ។

ផែនការរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមាននៅឆ្នាំ ១៩៦៤ និងនៅសម័យប៉ុលពត។ ផែនការទាំងពីរមានការកំណត់ដីសម្រាប់ឧស្សាហកម្មពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែដោយត្រូវវានដីប្រហែលពាក់កណ្តាលនៃបាសាំងនៅ ជុំវិញទំនប់ការពារទឹករលក (ជញ្ជាំងសមុទ្រ)។ បើផែនការទាំងនេះគេបានអនុវត្តនោះកំពង់ផែនឹងធ្វើប្រតិបត្តិការប្រកប ដោយប្រសិទ្ធិភាពក្នុងតំបន់តូចមួយហើយក៏គ្មានហេតុប៉ះពាល់ជាអវិជ្ជមានលើចរាចរទីក្រុងដែរ។

ដោយការប្រើប្រាស់ដីនៅជុំវិញកំពង់មានការផ្លាស់ប្តូរយ៉ាងគំហុកតាំងពីពេលដែលគេធ្វើផែនការទាំងនេះមក គេមិនអាចយកផែនការទាំងនេះមកអនុវត្ត និងឱ្យជោគជ័យតាមគម្រោងបានទេ តែវាជាការសំខាន់បំផុតដើម្បីអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែរួមគ្នាជាមួយតំបន់ឧស្សាហកម្មនៅជិតខាង ដែលនេះជាទស្សនៈមូលដ្ឋាននៃការអភិវឌ្ឍន៍ផែតាំងពីដំណាក់កាលដំបូងរបស់កំពង់ផែ ដោយគេត្រូវយកចិត្តទុកដាក់លើកិច្ចការសង្គម និងបរិស្ថាន។

៩.៤.៣. តំបន់បេក្ខភាពសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ផែ

"ការសិក្សាពីផែនការមេសម្រាប់វិស័យកំពង់ផែ និងនាវាចរណ៍" ធ្វើឡើងដោយ JICA បានវាយតម្លៃពីសក្តានុពលតំបន់វាយរងនៅចន្លោះស្រែអំបិល និងតំបន់ទៅភាគខាងកើតសួនឧទ្យានជាតិរាមសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ផែដោយប្រើវិធីសាស្ត្រវិភាគពីភាពប្រទាក់ក្រឡាគ្នា (mesh analysis method)។ លទ្ធផលមានបង្ហាញក្នុងរូប ៩.៤-៨។ ចំពោះសក្តានុពលអភិវឌ្ឍន៍ចំ

ណោតផែកុងតេន័រ ដែលជាធាតុផ្សំដ៏សំខាន់ជាងគេនៃយុទ្ធសាស្ត្រអភិវឌ្ឍន៍ផែរបស់គម្រោងនេះ ការសិក្សាបានវាយតម្លៃថា តំបន់នៅពន្លឺជុំវិញទំនប់ការពារទឹករលកមានសក្តានុពលខ្ពស់ជាងគេ។

ពិចារណាលើការកំណត់មុខងារ និងការប្រើប្រាស់តំបន់នៅជុំវិញផែបានសមស្រប និងស៊ីសង្វាក់គ្នា ក្រុមសិក្សាគម្រោង ស្នើរឱ្យមានការអភិវឌ្ឍន៍ជាមូលដ្ឋានដូចខាងក្រោម។

បាសាំងនៅជុំវិញទំនប់ការពារទឹករលកត្រូវវានដី ហើយត្រូវធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍កន្លែងធ្វើប្រតិបត្តិការផែមានដូចជាតំបន់ចំណតផែ (កុងតេន័រ និង RORO) និងតំបន់ឧស្សាហកម្មពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែ (ពស្តុភារ និង EPZ)។ គេត្រូវវានដីឱ្យបានធំតាមដែលអាចធ្វើបាន។ តំបន់ នេះ ជាតំបន់ផែបច្ចុប្បន្ន និងតំបន់ SEZ ផែបច្ចុប្បន្ន នឹងត្រូវអភិវឌ្ឍន៍រួមគ្នា ហើយក្លាយជា SEZ ផែដែលរីកធំ។ បើត្រូវការអភិវឌ្ឍន៍ផែថែមទៀតហួសផ្នាំគោលដៅដែលបានកំណត់ គេត្រូវធ្វើនៅក្រៅទំនប់ការពារទឹករលកខាងជើង ដែលនៅទីនោះគេអាចសាងសង់ច្រាំងចំណតទឹកជ្រៅបាន។ ចំណែកចុងទំនប់ការពារទឹករលកខាងត្បូង គេអាចអភិវឌ្ឍន៍ធ្វើជាចំណតផែទេសចរណ៍មួយ។ តំបន់នៅជុំវិញផែចាស់ ដែលតភ្ជាប់ចំណតផែទេសចរណ៍ គួរអភិវឌ្ឍន៍ទៅជាកន្លែងលំហែរសម្រាប់សាធារណៈជនមកកំសាន្ត។ ផែចាស់ដែលបានសាងសង់ឡើង ក្រោយពីទទួលបានឯករាជគួរត្រូវរក្សាទុកជានិមិត្តរូបឯករាជជារាងរហូតទៅ។

៥.៥. លក្ខណៈធម្មជាតិ

៥.៥.១. ឋានលេខា

កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុបែរមុខទៅឆកសមុទ្រកំពង់សោមក្នុងឈូងសមុទ្រថៃ នៅរយៈខ្សែបណ្តោយ ១០៣° ៣០'E និងរយៈទទឹង ១០° ៣៥'N ហើយមានជំរៅទឹកសមុទ្រ ៥ ទៅ ១០ ម។ ចិតនៅតាមមាត់ឆកនេះមានកោះដំឡូង កោះម៉ាណូ កោះតាមទឹម កោះរូង កោះរូងសំឡឹង និងកោះពស់ (រូប ៥.៥-១)។ កោះទាំងនេះបំពេញមុខងារជាទំនប់ការពារទឹករលកធម្មជាតិ ពិសេសទប់ទល់ទៅនឹងទឹករលកនៅខាងលិច និងនិរតីពីឈូងសមុទ្រថៃ។ តំបន់កំពង់ផែហំពទ្ធ័ទៅដោយទីទួលខ្ពស់ទាប១ជាអន្លើ។

៥.៥.២. វិធីសាស្ត្រវាស់ជម្រៅទឹកសមុទ្រ និងកករ

តំបន់កករទឹកក្នុងបាសាំងមានកម្រិត ហើយគេរកឃើញមានកករទឹកតិចតួចនៅមុំទីប្រសព្វតំបន់បូមស្ការ និងតំបន់បាតសមុទ្របច្ចុប្បន្ន តែកករទឹកនៅតាមឃ្លូងនាវាចរណ៍មានបរិមាណច្រើនជាងនៅតំបន់ A (តំបន់មាត់ច្រាំងផែ) និងតំបន់ C (ផ្នែកកណ្តាលឃ្លូង)។ តំបន់ B និង D គ្មានកករទឹកទេ ដោយសារកករដីទាំងនោះហូរទៅកន្លែងទំនាប។ ពីតំបន់ B កករដីហូរទៅឃ្លូងខាងត្បូង និងពីតំបន់ D ហូរតាមចរន្តទឹកសមុទ្រទៅប៉ែកនិរតី។

៥.៥.៣. ឧតុនិយម

យោងទៅតាមទិន្នន័យសីតុណ្ហភាពនេះ សីតុណ្ហភាពជាមធ្យមពីឆ្នាំ ២០០០ ដល់ ២០១១ មាន ២៩.៤°C។ ខែត្រជាក់បំផុតគឺខែ មករា មានសីតុណ្ហភាពជាមធ្យមប្រចាំខែ ២៤.៣°C និង ខែក្តៅបំផុតគឺខែ មេសា មានសីតុណ្ហភាពជាមធ្យមប្រចាំខែ ៣៤.០°C។

ពេញមួយឆ្នាំមានខ្យល់បក់ខ្លាំង នៅរដូវម៉ូស៊ុងពីទិសនិរតីទៅទិសពាយព្យ។ តាមកំណត់ត្រា កំលាំងខ្យល់បក់ខ្លាំងបំផុតនៅអំឡុងរយៈពេលនេះគឺ ២២ ម/វិ ក្នុងទិសដៅនិរតី។

មធ្យមភាគ របបទឹកភ្លៀងប្រចាំឆ្នាំគឺ ៣.០៨១ មម ហើយមធ្យមភាគថ្ងៃធ្លាក់ទឹកភ្លៀងមាន ១៩៤ ថ្ងៃ ពីឆ្នាំ ២០០០ ដល់ ឆ្នាំ ២០១០ លើកលែងនៅឆ្នាំ ២០០៨។

៩.៥.៤. សាគរលេខ

(១) លក្ខណៈទឹកជោរនាច

ផ្អែកទៅតាមប្រពន្ធ័ទឹកជោរនាច ACD (ទិន្នន័យក្រាហ្វិកភ្នាក់ងារកងទ័ពជើងទឹក), MSL (មធ្យមភាគនីវ៉ូទឹកសមុទ្រ) គឺ ACD+១.0៧ ម នីវ៉ូទឹកខ្ពស់បំផុតគឺ ACD+២.១៤ ម។ JICA M/P និង F/S បានធ្វើការអង្កេតពីកម្រិតទឹកជោរនាចនៅឆ្នាំ ១៩៩៧ ហើយបានកំណត់ពីកម្រិតទិន្នន័យសំណង់ (CDM) ផ្អែកទៅតាមបទដ្ឋានជប៉ុន។ ដូចនេះ ACD ទាបជាង CDL 0.៤៧ ម។

យោងទៅតាមការវិភាគទិន្នន័យទឹកជោរនាចនៃការអង្កេតរបស់ក្រុមសិក្សាគម្រោងចំណតផែពហុគោលបំណង នីវ៉ូទឹកជោរនាចត្រឹមតែ ២.៨% ទាបជាង CDL ។ ដូចនេះ សម្រាប់ការងារសាងសង់ និងការបើកនាវា។

(២) លក្ខណៈទឹករលក

ផ្អែកទៅតាមការវិភាគលក្ខណៈទឹករលករបស់ JICA M/P និង F/S នៅឆ្នាំ ១៩៩៧ ទឹករលកនៅផ្ទៃសមុទ្រមានកំពស់ទាបជាង 0.៥ ម៉ែត្រ មាន ៩២.៣% និងទឹករលកខ្ពស់ជាង 0.៧៥ ម៉ែត្រ តាមការប៉ាន់ស្មានមានត្រឹមតែ 0.៨%។ ទឹករលកភាគច្រើនជាធម្មតាបោកពីទិសខាងជើងទៅលិច។ រយៈពេលទឹករលកយូរបំផុត (៩៧.៨%) គឺតិចជាង ៣.00 វិនាទី។ (តារាង ៥.៥-៥ និង តារាង ៥.៥-៦)។

(៣) ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន

យោងទៅតាមរបាយការណ៍ចុងក្រោយរបស់ JICA M/P និង F/S នៅឆ្នាំ ១៩៩៧ គេបានធ្វើការអង្កេតចរន្តពីខែមេសា ដល់ ខែ ឧសភា ឆ្នាំ ១៩៩៦ នៅទីតាំងឃ្លួងខាងត្បូង ឃ្លួងខាងជើង និងតំបន់ចាក់កាកសំណល់នៅសមុទ្រនៅជុំវិញកោះដែកគោល។ ល្បឿនអតិបរមា និងទិសដៅប្រេកង់ចរន្តទឹកក្នុងឃ្លួងខាងត្បូងមានប្រហែល ៥0 សម/វិនាទី ពីទិសពាយព្យទៅខាងជើង។ នៅឃ្លួងខាងជើងល្បឿនអតិបរ មាក៏មាន ៥0 សម/វិនាទី ចរន្តហូរពីទិសខាងត្បូងទៅនិរតី។ និន្នាការចរន្តទឹកនៅជុំវិញកោះដែកគោលហូរពីទិសឦសានក្នុងល្បឿនអតិបរមា ៨0 សម/វិនាទី។

៩.៥.៥. លក្ខណៈបច្ចេកទេសភូមិសាស្ត្រ

ស្រទាប់ដីទន់ ដែលមានតម្លៃ-N តិចជាង ៥ គេរកឃើញក្នុងរន្ធខួង ៥ កន្លែង ក្នុងដែនទំនប់ការពារទឹករលកក្នុងជម្រៅប្រហែលពី ៥-៨ ម ពីបាតសមុទ្រ។ ផ្អែកទៅលើការធ្វើតេស្តនីបំណែកតូចៗនៅទីពិសោធន៍ ស្រទាប់ដីទន់ភាគច្រើនជាដីខ្សាច់។ ស្រទាប់ថ្មប្រែប្រួលនៅជម្រៅចុះពី -១១ ម ដល់ -២៨ ម នៅរន្ធខួងទាំង ៦ កន្លែងនោះ។

គេបានធ្វើការចុះអង្កេតហ្មត់ចត់មួយដើម្បីកំណត់ពីជ្រៅស្រទាប់ថ្មនៅខាងក្នុង និងខាងក្រៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុក្នុង JICA M/P និង F/S នៅឆ្នាំ ១៩៩៧។ លើសពីនេះ E/S បានធ្វើការអង្កេតលំអិតមួយទៀតសម្រាប់គំរូប្លង់លំអិតសម្រាប់គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុគោលបំណងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (ឆ្នាំ ២0១១)។

យោងទៅតាមការចុះអង្កេតល្អិតល្អន់នេះ គេរកឃើញជ្រៅស្រទាប់ថ្មនៅជម្រៅចុះប្រហែលពី -១១ ទៅ -១៣ ម នៅជុំវិញពោងបណ្តែតពណ៌ក្រហម (ប្រហែល ៤៥0 ម ពីច្រកទ្វាររបស់កំពង់ផែ) ក្នុងឃ្លួងខាងជើង។

៥.៦. លក្ខណៈមូលដ្ឋាននៃបរិស្ថានដ្ឋានធម្មជាតិ

៥.៦.១. លក្ខណៈទូទៅនៃតំបន់ឆ្នេរ

តំបន់ឆ្នេរសមុទ្រនៅជុំវិញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុពោរពេញទៅដោយឆ្នេរខ្សាច់ ឆ្នេរដែលមានថ្មនៅដេដាស និងជ្រោយសមុទ្រ។ នៅតាមដែសមុទ្រតូចៗ ក៏ដូចនៅសួនឧទ្យានជាតិរៀមចំងាយប្រហែល ២០ គម ភាគអាគ្នេយ៍នៃកំពង់ផែផងដែរ គេសង្កេតឃើញមានព្រៃកោងកាងដុះជ្រោងច្រាងលំអរទៅដោយផ្កាថ្មប៉ប្រះទឹកនៅជុំវិញកោះដាច់ឆ្ងាយពីឆ្នេរសមុទ្រ។

៥.៦.២. ប្រពន្ធ័អេកូ

(១) ប្រពន្ធ័អេកូដីគោក

ក) លទ្ធផលនៃការចុះអង្កេតពីពពួករុក្ខជាតិ

តាមរយៈការចុះអង្កេត គេកំណាត់បានឈ្មោះដើមឈើ ៨៥ ប្រភេទ ក្នុងនោះប្រភេទដើមឈើមានច្រើនជាងគេគឺ *Acacia* spp. និង *Eucalyptus* spp។ ដើមឈើពីរប្រភេទដូចជា *Dipterocarpus costatus* និង *Xylopia pierrei* ចាត់ចូលជាប្រភេទដើមឈើទទួលរងការគំរាមគំហែងក្នុងបញ្ជីក្រហមរបស់ IUCN។ ចំណែកដើមឈើ *Dipterocarpus costatus* ចាត់ចូលជាប្រភេទដើមឈើហិនហោច (EN) ដែលគេឃើញមាននៅតំបន់កាត់ទទឹង T1។ ប្រភេទដើមឈើ *Xylopia pierrei* ចាត់ចូលប្រភេទងាយរងគ្រោះ (VU) គេឃើញមាននៅតំបន់កាត់ទទឹង T1 និង T3។ ដើមឈើពីរប្រភេទនេះមានច្រើននៅកម្ពុជា ហើយមិនទាន់ត្រូវការអភិរក្សពិសេសអ្វីណាមួយនៅឡើយ។ ទោះយ៉ាងណា គួរចៀសវាងកាប់ឆ្ការដើមឈើប្រភេទទាំងនេះ ដោយជ្រើសរើសផ្លូវឱ្យបានហ្មត់ចត់ (ឧ. វៀងចេញពីតំបន់មានព្រៃ)។

ខ) លទ្ធផលនៃការចុះអង្កេតពីពពួកសត្វអាស្រ័យនៅដីគោក

យោងទៅតាមបទសម្ភាសន៍នៅអំឡុងពេលចុះអង្កេត គេកំណត់បានសត្វ ៨៣ ប្រភេទអាស្រ័យនៅជុំវិញតំបន់ចុះអង្កេត នោះមានដូចជាពពួកថនិកសត្វ (មាន ១៦ ប្រភេទ) សត្វស្លាប (៣៩ ប្រភេទ) ឧរង្គសត្វ (១៨ ប្រភេទ) និងថលជលិក (១០ ប្រភេទ)។ ក្នុងចំនោមប្រភេទសត្វទាំងនោះ ថនិកសត្វពីរប្រភេទ និងឧរង្គសត្វបីប្រភេទចាត់ចូលជាប្រភេទសត្វទទួលការគំរាមគំហែងក្នុងបញ្ជីក្រហមរបស់ IUCN។ តារាង ៥.៦-២ បង្ហាញពីប្រភេទសត្វទទួលរងការគំរាមគំហែង និងចំណាត់ថ្នាក់សត្វទាំងនោះក្នុងបញ្ជីក្រហមរបស់ IUCN។ ដោយទីអាស្រ័យរបស់ពពួកសត្វទទួលរងការគំរាមគំហែងទាំងនេះមិនច្បាស់លាស់ គេចាំបាច់ត្រូវចុះអង្កេតសិក្សាឱ្យបានល្អិតល្អន់ក្នុង EIA ដើម្បីបញ្ជាក់ឱ្យបានច្បាស់ថាគម្រោងកសាងផ្លូវឆ្លងកាត់នេះមិនប៉ះពាល់ដល់ទីជំរករបស់ពពួកសត្វទាំងអស់នេះទេ។ បើរកឃើញថាមានផលប៉ះពាល់ គេត្រូវផ្លាស់ប្តូរផ្លូវ ឬ ត្រូវពិចារណារកវិធានការអភិរក្សឱ្យបានសមស្រប។

(២) ប្រពន្ធអេកូសមុទ្រ

ដែនទឹកកម្ពុជាអំណោយផលដល់ទីជម្រកសមុទ្រសំខាន់ៗសម្រាប់រុក្ខជាតិអាស្រ័យនឹងសមុទ្រដូចជាៈ- ផ្កាថ្មប៉ប្រះទឹក ស្មៅសមុទ្រ និងព្រៃកោងកាង។ ក្នុងដែនទឹកជាប់កំពង់ផែពុំសូវមានស្មៅសមុទ្រច្រើនប៉ុន្មានទេ ឬកន្លែងខ្លះពុំមានតែម្តង ដោយឡែកស្មៅសមុទ្រគេប្រទះឃើញមានច្រើននៅកោះរុង និងកោះរុងសំឡឹម (UNEP, ២០០៧[1]) ចិតនៅចំងាយប្រហែល ២០ គម ខាងលិចកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ចំណែកនៅតាមឆ្នេរសមុទ្រខេត្តកំពតក៏មានស្មៅសមុទ្រច្រើនដែរ តែនៅតំបន់ទាំងនេះមិនមានការប៉ះពាល់ដោយការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែនោះទេ ព្រោះវាចិតនៅជាង ៣០-៤០ គម ខាងកើតពីកំពង់ផែ។

[1] UNEP ២០០៧, របាយការណ៍ជាតិស្តីពីស្មៅសមុទ្រនៅសមុទ្រចិនខាងត្បូង

នៅតាមឆ្នេរសមុទ្រខេត្តព្រះសីហនុ ព្រៃកោងកាងភាគច្រើនដុះនៅតាមដៃសមុទ្រតូចៗ និងនៅសួនឧទ្យានជាតិរៀម ចំងាយប្រហែល ២០ គម ខាងកើតកំពង់ផែ។ ព្រៃកោងកាងទាំងនេះទំនងជាមិនមានការប៉ះពាល់ដោយការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែនោះទេ ដោយព្រៃទាំងនេះថិតនៅឆ្ងាយពីតំបន់អភិវឌ្ឍន៍។ នៅជិតកំពង់ផែពុំឃើញមានព្រៃកោងកាងដុះនោះទេ។

ផ្កាថ្មប៉ប្រះទឹកនៅកម្ពុជាភាគច្រើនមាននៅតាមក្បែរច្រាំងសមុទ្រ និងនៅជុំវិញកោះ។ រូប ៥.៦-៤ បង្ហាញពីទីតាំងដែលគេប្រទះឃើញមានផ្កាថ្មប៉ប្រះទឹកនៅកម្ពុជា។ នៅខេត្តព្រះសីហនុ ថ្មប៉ប្រះទឹកគេរកឃើញមាននៅក្បែរច្រាំង និងនៅកោះឆ្ងាយពីឆ្នេរសមុទ្រ ដែលអាចនឹងមានការប៉ះពាល់ដោយការអភិវឌ្ឍន៍ផែ ដូចជាពេលធ្វើសកម្មភាពបូមស្តារជាដើម។

ក) វិធីសាស្ត្រ

ផ្កាថ្មប៉ប្រះទឹកនៅកោះរ៉ុង កោះរ៉ុងសំឡឹម និងកោះថាសត្រូវបានចុះអង្កេតដោយប្រើតាមវិធីសាស្ត្រត្រួតពិនិត្យថ្មប៉ប្រះទឹក។ វិធីសាស្ត្រត្រួតពិនិត្យថ្មប៉ប្រះទឹកជាវិធីសាស្ត្រទទួលស្គាល់ជាអន្តរជាតិដើម្បីវាយតម្លៃពីសុខភាពផ្កាថ្មប៉ប្រះទឹក ដោយកត់ត្រាពីស្ថានភាពលក្ខណៈ និងសន្ទស្សន៍សុខភាពផ្សេងៗ (ឧ. ផ្កាថ្មប្រែក្លាយទៅជាពណ៌ស ជំងឺផ្កាថ្ម ត្រី និងនិបិជ្ជាជ្ជិតសត្វ (សត្វគ្មានឆ្អឹងខ្នង ឬបាណកជាតិ) នៅតាមតំបន់កាត់ទទឹង។ ការសិក្សានេះធ្វើឡើងដោយអ្នកជំនាញមុជទឹកនៅតំបន់កាត់ទទឹងចំងាយ ១០០ ម សិក្សាសរុបបាន ១១ កន្លែង (កោះរ៉ុង: ២ កន្លែង កោះរ៉ុងសំឡឹម: ៧ កន្លែង និងកោះថាស: ២ កន្លែង)។ រូប ៥.៦-៥ បង្ហាញពីទីតាំងចុះអង្កេតជាក់ស្តែង។

យោងទៅតាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវរបស់ Beasley et al. (២០០៧)[២] គេកំណត់បានថនិកសត្វសមុទ្រ ១០ ប្រភេទ ក្នុងដែនទឹកសមុទ្រកម្ពុជា ក្នុង ៩ ប្រភេទជា Cetaceans និង ១ ប្រភេទជាតោសមុទ្រ។ នៅតំបន់ខេត្តព្រះសីហនុ គេសង្កេតឃើញផ្សោត Irrawaddy អាស្រ័យនៅដែនទឹកជាប់សួនឧទ្យានជាតិរៀម។ ប្រភេទពពួកសត្វសមុទ្រផ្សេងទៀតគេសង្កេតឃើញច្រើនមាននៅកោះរ៉ុង និងកោះរ៉ុងសំឡឹម។ តោសមុទ្រដើមឡើយសម្បូរនៅក្រុងកែប និងខេត្តកំពត តែបច្ចុប្បន្នមិនដឹងនៅទីណាទេ។ តាមរបាយការណ៍ តោសមុទ្រក៏ឃើញមាននៅជុំវិញកោះរ៉ុង និងកោះរ៉ុងសំឡឹម តែប្រទះឃើញម្តងម្កាល និងមានចំនួនតិចតួចបំផុត។

៥.៦.៣. គុណភាពខ្យល់អាកាស

គុណភាពខ្យល់នៅជុំវិញតំបន់កំពង់ផែ អាចចាត់ទុកថាមានលក្ខណៈល្អប្រសើរអាចទទួលយកបានដោយសកម្មភាពកំពង់ផែនិងរោងចក្រឧស្សាហកម្មនៅតំបន់នេះបច្ចុប្បន្នមិនស៊ូវមានអ្វីធំដុំបង្ករឱ្យកង្វក់ដល់គុណភាពខ្យល់នោះទេ។

៥.៦.៤. គុណភាពទឹក

បើទោះទឹកនៅក្នុង និងជុំវិញតំបន់កំពង់ផែទទួលរងការបំពុលដោយប្រេង និងបាក់តេរី coliform តែក្រៅពីប៉ារ៉ាម៉ែត្រទាំងនេះ គុណភាពទឹកគឺថិតក្នុងកម្រិតអាចទទួលយកបាន។ ទោះយ៉ាងណា ជាមួយបរិស្ថាននៅជុំវិញបែបនេះ តំបន់នៅក្នុងជលសីមា (ទំបន់ការពារទឹករលក) អាចងាយនឹងទទួលរងការបំពុលទឹកទៅថ្ងៃក្រោយ ពិសេសនៅពេលពង្រីកកំពង់ផែ SEZ ចាប់ផ្តើមដំណើរការ និងការបន្តបង្ហូរទឹកកង្វក់ពីសហគមន៍មូលដ្ឋាននៅជុំវិញនោះ។

៥.៦.៥. កាកសំណល់

កាកសំណល់មិនបង្ករគ្រោះថ្នាក់មកពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុសំខាន់ៗមានដូចជា:-ថង់ផ្លាស្ទិក កំទេចឈើ ដប កំប៉ុង និង

[២] Beasley et al (២០០៧) ការអភិរក្សថនិកសត្វសមុទ្រនៅដែនទឹកកម្ពុជា រួមមានកំណត់ត្រា Seven New Cetacean ថនិកសត្វអាស្រ័យនៅក្នុងទឹក ២០០៧, ៣៣ (៣), ៣៦៨-៣៧៩

ក្រដាស។ កាកសំណល់ទាំងនេះគឺក្រុមហ៊ុនឯកជន (CINTRY Co., Ltd.) ជាអ្នកប្រមូលយកទៅចោលនៅកន្លែងចាក់សំរាមរបស់ទីក្រុង។

កាកសំណល់ប្រេងពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុគឺជាកាកសំណល់បង្ករគ្រោះថ្នាក់ខ្លាំង គេចាំបាច់ត្រូវមានរបាំងឃាំងទឹកជាប់កាកសំណល់ប្រេងនោះ។

៥.៦.៦. សំលេងរំខាន

បច្ចុប្បន្ន ទិន្នន័យពាក់ពន្ធ័នឹងសំលេងរំខាននៅជុំវិញតំបន់កំពង់ផែគឺមានកម្រិតទៅតាមការចុះអង្កេតធ្វើឡើងជាផ្នែកនៃការធ្វើ EIA សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍មូលដ្ឋានផ្គត់ផ្គង់ប្រេង និងសាងសង់ចំណតផែពហុគោលបំណងជាបន្ទាន់នៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ (២០០៨)។ ការចុះអង្កេតនេះធ្វើឡើងនៅតំបន់មួយតាមផ្លូវឆ្នេរឧទ្យានសម្តេចហ៊ុនសែន (ចំងាយប្រហែល ២០០ ម ពី ច្រកទ្វារចេញចូលរបស់ SEZ) រយៈពេល ២៤ ម៉ោង នៅថ្ងៃទី ៧ ខែ កញ្ញា ឆ្នាំ ២០០៧ (ថ្ងៃ សុក្រ ម៉ោង ៦ ព្រឹក)។

យោងទៅតាមលទ្ធផលចុះអង្កេត កម្រិតសំលេងរំខានជាមធ្យមរៀងរាល់ម៉ោងគឺថិតក្នុងលំដាប់ថ្នាក់បទដ្ឋានសំលេងរំខានជាតិសម្រាប់តំបន់ពាណិជ្ជកម្ម និងសេវាកម្មនៅគ្រប់ម៉ោងទាំងអស់។ បើទោះកម្រិតសំលេងរំខានអតិបរមាម្តងម្កាលកើនលើសកម្រិតបទដ្ឋានជាតិក៏ដោយ ជាទូទៅ សំលេងរំខាននៅជុំវិញតំបន់កំពង់ផែអាចចាត់ទុកថាថិតក្នុងកម្រិតអាចទទួលយកបាន។ ក៏ប៉ុន្តែ សំលេងរំខាននៅផ្លូវផែ (ផ្លូវជាតិលេខ ៤) មានកម្រិតខ្ពស់មិនអាចទទួលយកបាន នៅអំឡុងម៉ោងរថយន្តដឹកទំនិញធុនធំបើកចេញចូល។

៥.៦.៧. គុណភាពកករទឹក

កករទឹកនៅជុំវិញតំបន់កំពង់ផែកង្វក់បន្តិចបណ្តាលមកពីលោហធាតុធ្ងន់ និងសារធាតុឌីអុកស៊ីន តែដោយខ្វះខាតប្រភពអះអាងពីការបំពុលជាក់ស្តែងនៅក្នុងទីបរិវេណនោះ ប្រភពនៃការបង្ករភាពកង្វក់ទាំងនេះក៏មិនច្បាស់លាស់ដែរ គេចាំបាច់ត្រូវសិក្សាស្រាវជ្រាវបន្តទៀត។

៥.៧. ពត៌មានមូលដ្ឋានពីបរិស្ថានសង្គម

៥.៧.១. ការផ្លាស់ប្តូរទីជម្រកមិនស្មគ្រ័ចិត្ត

(១) លក្ខណៈទូទៅនៃការចុះអង្កេតពីការយល់ដឹងពីសាធារណៈជន

១) ទិដ្ឋភាពទូទៅ

ប្រៀបធៀបទៅនឹងតំបន់ពីរផ្សេងទៀតក្នុងខេត្តព្រះសីហនុដែលបានសិក្សាពីដើមនៅឆ្នាំ ២០០៩ លទ្ធផលបង្ហាញថាៈ- កម្រិតជីវភាពរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋក្នុងតំបន់ផែខ្ពស់ជាងតិចតួចធៀបទៅតំបន់ពីរផ្សេងទៀត។ ប្រជាពលរដ្ឋនៅជុំវិញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមានឧត្តមភាពច្រើនជាងក្នុងការរកការងារធ្វើ និងប្រកបរបរលក់ដូរកំប៉ិកំប៉ុក។ ក៏ប៉ុន្តែ នៅទីនោះ ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័ និងបរិស្ថានរស់នៅមានមិនគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីធ្វើឱ្យកម្រិតជីវកម្មរស់នៅប្រជាពលរដ្ឋមានលក្ខណៈល្អប្រសើរនោះទេ។ មើលទៅទំនងជាអ្នកឆ្លើយនឹងសំណួរ ៧០% នៅចង់បន្តរស់នៅក្នុងតំបន់នោះ តែស្របពេលជាមួយគ្នា គេសង្ឃឹមថានឹងមានជីវភាពរស់នៅ និងអនាគតកាន់តែប្រសើរជាងនេះ។ ប្រជាពលរដ្ឋមួយចំនួនក្នុងតំបន់ SEZ នៃភូមិលេខ ៣ បានចាប់ផ្តើមរស់នៅក្នុងតំបន់ផែដើម្បីទទួលបានសំណងទូទាត់ពីគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍។ ប្រជាជនខ្លះមានផ្ទះផ្ទាល់ខ្លួននៅទីប្រជុំជន ឬ កន្លែងផ្សេងទៀតក្នុងខេត្តនេះ ហើយគេគ្រាន់តែសង់ខ្ទមមួយក្នុងតំបន់ផែដើម្បីទទួលបានសំណងទូទាត់នៅពេលអនាគត។ មួយវិញទៀតសម្រាប់ប្រជាពលរដ្ឋនៅតាមឆ្នេរសមុទ្រក្នុងតំបន់ផែនៃភូមិលេខ ១ មុខរបរនេសាទគឺជាបញ្ហាចិញ្ចឹមជីវិតដ៏សំខាន់ចាំបាច់

សម្រាប់ពួកគេ។ មិនដឹងគុណ

២) សេវាកម្មសាធារណៈនៅក្នុងភូមិ

សុខភាព: នៅក្នុងភូមិមានសេវាសុខាភិបាលសាធារណៈ។ អ្នកភូមិអាចមកពេទ្យបង្អែករបស់រដ្ឋនៅខេត្តព្រះសីហនុបាន។

ការអប់រំ: ជាមួយការគាំទ្រ និងសង្កេតការពី NGOs និងសាលារៀន ក្មេងៗនៅបន្តទៅសាលារៀន មានតិចតួចណាស់បានបោះបង់ការសិក្សាចោលប៉ុន្មានឆ្នាំចុងក្រោយនេះ (តាមការឱ្យដឹងពីមេភូមិ)។

ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ: មិនមានប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកទាំងនៅក្នុងតំបន់ផៃ និងតំបន់ដីគោកនៃភូមិនោះ។ ទឹកកង្វក់ត្រូវបង្ហូរចូលទៅសមុទ្រ ដែលអាចប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានក្នុងមូលដ្ឋាន មានភ្លើងអគ្គីសនី ចំណែកទឹកស្អាតផ្គត់ផ្គង់ដោយក្រុមហ៊ុនឯកជន ដែលមានតម្លៃថ្លៃជាងរដ្ឋបន្តិចបន្តួច។

លក្ខខណ្ឌរស់នៅ: បរិស្ថានរស់នៅតាមផ្លូវរថភ្លើងមានសភាពមិនល្អច្រើនក្នុងតំបន់នេះ ប៉ះពាល់ដល់សុខភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋទូទៅ។

៣) គុណសម្បត្តិ/គុណវិបត្តិ

គុណសម្បត្តិ: មានការប្រកបរបរអាជីវកម្មខ្នាតតូច/មធ្យម និងឱកាសការងារជាច្រើនក្នុងភូមិនេះ ពិសេសការងារ និងអាជីវកម្មពាក់ពន្ធ័នឹងការនេសាទ ឧស្សាហកម្មកែឆ្នៃផលិតផលនេសាទ និងអាហារ សេវាដឹកជញ្ជូន សេវាទំនិញ និងទីផ្សារពាណិជ្ជកម្មជាដើម។

គុណវិបត្តិ: មិនមានប្រព័ន្ធលូបង្ហូរទឹកក្នុងភូមិនេះទេ ស្រដៀងគ្នាទៅនឹងតំបន់អាណាធិបតេយ្យនៅកម្ពុជា ដែលមានបរិស្ថានរស់នៅមិនសមប្រកបបង្ករឱ្យមានបញ្ហាផ្នែកសុខភាពជាដើម។

៤) ផែនការទៅអនាគត

ប្រជាពលរដ្ឋមិនចង់រើចេញពីតំបន់នេះទេ ដោយគេគិតថាគ្មានកន្លែងណារស់នៅល្អប្រសើរជាងទីនេះទេ។ ពួកគេដឹងថាវាជាតំបន់អាណាធិបតេយ្យ តែគេទទូចថា:- បើរដ្ឋចង់បានតំបន់នេះធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍ រដ្ឋត្រូវផ្តល់កន្លែងសមរម្យណាមួយផ្សេងទៀតឱ្យប្រជាពលរដ្ឋទាំងនោះរស់នៅ ដែលគេអាចទទួលបានអត្ថប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ច និងសង្គមប្រហាក់ប្រហែលនឹងតំបន់ដែលត្រូវការនេះ។

៥.៧.២. សេដ្ឋកិច្ចមូលដ្ឋាន

យោងទៅតាមជំរឿននៅឆ្នាំ ២០០៨ ចំនួនប្រជាជនសរុបនៅខេត្តព្រះសីហនុមាន ២២១.៣៩៦ ក្នុងនោះ ៤០.៦% រស់នៅទីប្រជុំជន។ ប្រជាជន ៣២.៤ % (៧១.៦៩៩ នាក់) នៃប្រជាជនសរុបទាំងអស់ក្នុងខេត្តនេះមានអាយុក្រោម ១៥ ឆ្នាំ។ ប្រជាជនគ្រប់អាយុធ្វើការ (ចន្លោះពី ១៥ ទៅ ៦៤ ឆ្នាំ) មាន ១៤៥.៨៦២ នាក់ ឬ ៦៥.៩% នៃចំនួនប្រជាជនសរុប។

ប្រជាជនរួមចំណែកសកម្មភាពក្នុងសេដ្ឋកិច្ច (អ្នកមានការងារធ្វើ + អ្នកគ្មានការងារធ្វើ) មាន ១០២.២៩០ នាក់ ស្មើរនឹង ៤៦.២% នៃចំនួនប្រជាជនសរុបនៅទូទាំងខេត្ត។ ដង់ស៊ីតេប្រជាជនមាន ២៣០ នាក់/ម^{២} ខ្ពស់ជាងមធ្យមភាគទូទាំងប្រទេស ៥៦ នាក់/ម^{២}។

ប្រជាជនខេត្តព្រះសីហនុបានកើនឡើង ២.៦% ក្នុងមួយឆ្នាំ នៅចន្លោះឆ្នាំ ១៩៩៨ និង ២០០៨។ នៅអំឡុងរយៈពេលនេះ ចំនួនកំលាំងពលកម្មក្នុងកន្លែងដែលត្រូវសិក្សាបានកើនឡើងយ៉ាងលឿនពី ៥៦.៣៤៦ នាក់ នៅឆ្នាំ ១៩៩៨ ទៅ

១០១.៧៣៩ នាក់ នៅឆ្នាំ ២០០៨ ជាមួយអត្រាកំនើនជាមធ្យមប្រចាំឆ្នាំ ៦.១% ។

៩.៧.៣. ការនេសាទ

ឧស្សាហកម្មនេសាទរួមចំណែកយ៉ាងសំខាន់ក្នុងសន្តិសុខស្បៀងក្នុងស្រុក ។ ឧស្សាហកម្មនេះផ្តល់ជាតិប្រូតេអ៊ីនជាង ៨១.៥% សម្រាប់ប្រជាជនទូទាំងប្រទេស ហើយក៏ជាប្រភពដ៏សំខាន់នៃវីតាមីន និងអាហារបំរុងរាងកាយផងដែរ ។ ស្ថិតិបរិមាណនេសាទបង្ហាញឱ្យឃើញថាមាននិន្នាការកើនឡើងនៅតាមតំបន់ឆ្នេរសមុទ្រ ដោយសារតម្រូវការរបស់អ្នកប្រើប្រាស់មានកំនើនលឿន ក៏ដូចជាការរីកចំរើនហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធដឹកជញ្ជូនផងដែរ ។ ក៏ប៉ុន្តែ ទន្ទឹមពេលគ្នានោះ នៅមានបញ្ហាកង្វល់ពីការហិនហោចធនធានសមុទ្រនៅតំបន់ឆ្នេរ ដោយសារការនេសាទដោយអួសអួនទ្រង់ទ្រាយធំនៅតាមតំបន់ឆ្នេរ ។ យោងទៅតាមការសិក្សាស្រាវជ្រាវពីធនធាននេសាទសមុទ្ររបស់អតីតសហភាពសូវៀតនៅអំឡុងឆ្នាំ ១៩៩២-១៩៩៣ ទិន្នផលចេរភាពជាអតិបរមានៅកម្ពុជាមានចន្លោះពី ៥០.០០០ ទៅ ៦០.០០០ តោន/ឆ្នាំ ។ ការនេសាទត្រីនៅសមុទ្រនៅឆ្នាំ ២០០៨ មាន ៦៦.០០០ តោន លើសកម្រិតស្រាវជ្រាវនេះទៅហើយ ។ មូលហេតុនោះគឺថាមានការធ្វើជលវប្បកម្ម (ចិញ្ចឹមត្រីសមុទ្រ) ដែលគេបានកំណត់ជាវិស័យអាទិភាពមួយ ។ JICA បច្ចុប្បន្នកំពុងសាងសង់មជ្ឈមណ្ឌលអភិវឌ្ឍន៍ជលវប្បកម្មសមុទ្រ (MADeC) នៅខេត្តព្រះសីហនុ ដែលត្រូវគេប្រើធ្វើជាកន្លែងបណ្តុះបណ្តាលជលវប្បកម្ម និងបច្ចេកទេសត្រួតពិនិត្យជំងឺឆ្លង ។

៩.៧.៤. ជំងឺឆ្លង

ជំងឺ HIV គឺជាជំងឺឆ្លងដ៏ចំបងមួយនៅខេត្តព្រះសីហនុ ។ ប្រជាជនផ្ទុកមេរោគនេះមាន ១.៧១៧ នាក់ នៅឆ្នាំ ២០១១ យោងទៅតាមមន្ទីសុខាភិបាល (DH) ។ ក្នុងចំនោមអ្នកទាំងនោះ មាន ៥៨០ នាក់ ទទួលបានសេវាថែទាំសុខភាពពី NGOs និងអង្គការផ្សេងៗ ចំណែក ១.២០០ នាក់ មិនទទួលបានសេវាអ្វីទេ ។ ភូមិពីរនៅក្នុងតំបន់ផែ និងតំបន់ដីគោកនៃភូមិលេខ ៣ និងឃុំលេខ ៣ ខណ្ឌមិត្តភាពគឺជាតំបន់ទទួលរងការឆ្លងរាលដាល ជំងឺ HIV/AIDS ។ ក្នុងចំនោម ១០៧ គ្រួសារមានសមាជិកគ្រួសារម្នាក់ផ្ទុកមេរោគ HIV/AIDS ស្មើរ ៣.៦៧ % នៃចំនួន គ្រួសារសរុបនៅតំបន់នេះ ។ អនុបាតនេះមានអត្រាខ្ពស់ជាងនៅទីក្រុង និងខណ្ឌផ្សេងទៀតនៅទូទាំងខេត្ត ។ NGOs និងអង្គ ការផ្សេងទៀតកំពុងធ្វើកម្មវិធីដើម្បីជួយអប់រំប្រជាពលរដ្ឋពីជំងឺ HIV/AIDS នេះ ។

៩.៧.៥. គ្រោះថ្នាក់ចរាចរ

នៅក្នុង និងជុំវិញតំបន់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ គ្មានកំណត់ត្រាស្ថិតិពីគ្រោះថ្នាក់ចរាចរទេ តែយោងតាមកាសាកសួរ មានគ្រោះថ្នាក់រមែងកើតមាននៅចំណុចរាបស្មើរ ដូចមានបង្ហាញក្នុងរូប ៩.៧-២ ។

៩.៧.៦. ទេសចរណ៍ និងបរិស្ថានធម្មជាតិ

ក្រុងព្រះសីហនុនៅពេលថ្មីៗកំពុងរីកចំរើនផ្នែកផលិតកម្ម និងទេសចរណ៍យ៉ាងឆាប់រហ័ស ។ អ្នកទេសចរណ៍ទាំងក្នុងស្រុក និងអន្តរជាតិបានកើនឡើង ក្រោយពី ៦ ឆ្នាំ ប្រហែល ៣.៥ ដង ។ ក៏ប៉ុន្តែ ចំនួនវិបនីយភណ្ឌដូចជាសណ្ឋាគារ និងភោជនីយ៍ដ្ឋានមានមិនគ្រប់គ្រាន់ទៅតាមចំនួនភ្ញៀវទេសចរណ៍ទាំងនោះទេ ។

៩.៨. ជំរើសផែនការផ្សេងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ផែ

៩.៨.១. គម្រោងប្លង់វិបនីយភណ្ឌផែមូលដ្ឋាន

(១) លក្ខខណ្ឌវិបនីយភណ្ឌ

បរិមាណទំនិញនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនៅឆ្នាំ ២០៣០ បានធ្វើការព្យាករណ៍ក្នុងជំពូក ៣ ហើយមានបង្ហាញក្នុងតា

រាង ៥.៨-១។

តារាង ៥.៨-១: គ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញនៅផែថ្ម និងសមត្ថភាពលើកដាក់របស់កំពង់ផែដែលត្រូវមាន

ប្រភេទទំនិញ/មុខទំនិញ	ឯកតា	២០១០	២០៣០	ប្រភពយោង
កុងតេន័រ	TEU	២២២.៩២៨	១.១៩០.០០០	តារាង ៣.២-១១
ចាក់ធារស្ងួត				តារាង ៣.២-១១
កំទិចឈើ	តោន	៧១.០០០	១.៩២១.០០០	
ស្រូវសាឡី	តោន	០	២៥៥.០០០	
ធ្យូងថ្ម	តោន	១២.៣០០	២៤០.០០០	
ចាក់ធាររាយ				
អង្ករ	តោន	០	៩៣៣.០០០	
ស៊ីម៉ង់ត៍	តោន	៤៦.០០០	០	
រថយន្ត	តោន	១៧.០០០	១៩៤.០០០	
ស្ករស	តោន	០	១០.០០០	
ផ្សេងៗ	តោន	៥៨.០០០	៥៧១.០០០	

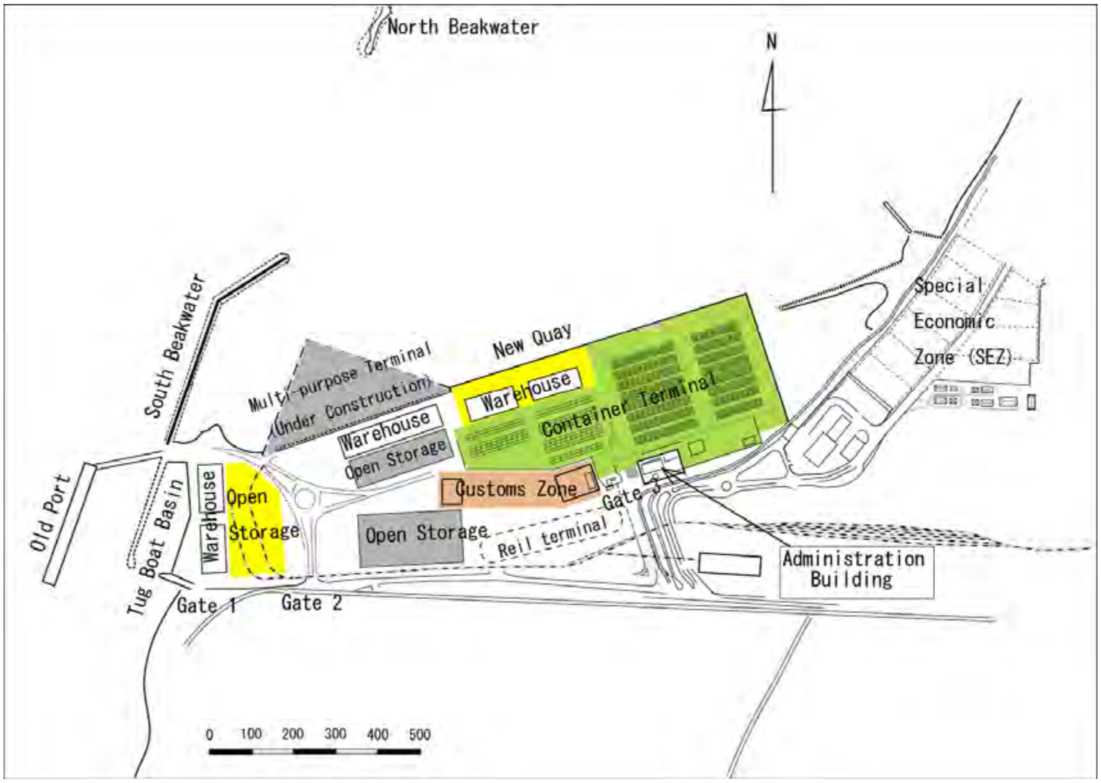
រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

បរិមាណ និងចំនួនរថយន្តនាំចូលដឹកតាមកប៉ាល់ RoRo (បើកឡើង/បើកចុះ) ក៏ត្រូវបានប៉ាន់ស្មានដូចមានបង្ហាញក្នុងតារាង ៣.២-១៤។ ចំនួនកប៉ាល់ទេសចរណ៍ចេញចូលផែតាមការប៉ាន់ស្មានមានដូចក្នុងតារាង ៣.៣-៤។ ផែនការពង្រីកកំពង់ផែត្រូវធ្វើឡើងដើម្បីឱ្យមានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ដោះស្រាយទៅតាមតម្រូវការកើនឡើង។

១) សមត្ថភាពលើកដាក់ទំនិញរបស់បរិក្ខារបច្ចុប្បន្ន

ក) ចំណតផែកុងតេន័រ

ចំណតផែកុងតេន័របច្ចុប្បន្នមានច្រាំងចំណតប្រវែង ៤០០ ម និងទីលានកុងតេន័រទំហំ ១០ ហត មានសមត្ថភាពលើកដាក់បាន ៦.០៥០ TEUs (មើលរូប ៥.៨-១)។ ចំណតផែត្រូវដាក់ QGC’s ពីរ (២) គ្រឿង, RTG’s ប្រាំពីរ (៧) គ្រឿង គ្រឿង ស្ទូចនៅផែប្រាំបួន (៩) គ្រឿង និងកន្ទុយដឹកកុងតេន័រនៅទីលាន ២២ គ្រឿង។ តាមការប៉ាន់ស្មាន សមត្ថភាពបច្ចុប្បន្ននៃចំណតផែកុងតេន័រគឺ ៤៥០.០០០ TEU’s ក្នុងមួយឆ្នាំ ដូចនេះ គេត្រូវដាក់គ្រឿងចក្របន្ថែមទៀត ដែលមានសមត្ថភាពលើកដាក់បានរហូតដល់ ៥០០.០០០ TEUs។



ប្រភព: ក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ៥.៨-១: ឋបនីយភណ្ឌបច្ចុប្បន្ន និងឋបនីយភណ្ឌកំពុងសាងសង់ក្នុងកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ

១) សមត្ថភាពចំណតផែទំនិញចាក់ធារស្ងួត និងចាក់ធាររាយ

សមត្ថភាពនៃច្រាំងចំណតថ្មី និងចំណតផែពហុគោលបំណង ដែលនឹងប្រើប្រាស់សម្រាប់លើកដាក់ទំនិញចាក់ធារស្ងួត និងទំនិញចាក់ធាររាយ អាចនឹងប៉ាន់ស្មានបាន ក្រោយពីគេបែងចែកទំនិញដែលត្រូវលើកដាក់ទៅតាមប្រភេទចំណតផែនីមួយៗ នោះមកពីផលិតភាពលើកដាក់ទំនិញប្រែប្រួលទៅតាមប្រភេទទំនិញ ទំនិញប្រើប្រាស់ និងទំហំកប៉ាល់។ ដូចនេះ សមត្ថភាពចំណតផែទាំងនេះ គេនឹងអាចកំណត់បាននៅពេលក្រោយ នៅពេលមានការបែងចែកទំនិញច្បាស់លាស់ ផ្អែកទៅលើមូលដ្ឋានលទ្ធផលព្យាករណ៍ពីទំនិញ។ គេអាចប្រើច្រាំងចំណតផែថ្មីសម្រាប់កប៉ាល់ដឹកទំនិញចាក់ធារ និងចាក់ធាររាយ តែនៅពេលណាចំនួនកប៉ាល់កុងតេន័រតិចជាងបីគ្រឿង។ ដូចបានបង្ហាញក្នុងតារាង ៥.៨-៤ ថ្ងៃចូលចតបានប្រាំពីរ (៧) ថ្ងៃ សម្រាប់កប៉ាល់ដឹកទំនិញចាក់ធារស្ងួត និងចាក់ធាររាយ នៅពេល PF ស្មើរ ១.៣ និងប្រាំបី (៨) ថ្ងៃ នៅពេល PF ស្មើរ ១.៥ និង ២.០។ ដូចនេះ ចំនួនថ្ងៃចូលចតបានមានសរុបទាំងអស់ ៤១៦ ថ្ងៃ (=ថ្ងៃចូលចតបាន ៨ ថ្ងៃ x ៥២ សប្តាហ៍) ក្នុងមួយឆ្នាំ។

២) ការបែងចែកទំនិញគិតជាតោនទៅតាមចំណតផែ និងការវាយតម្លៃពីលក្ខខណ្ឌឋបនីយភណ្ឌ

<u>ចំណតផែកុងតេន័រ</u>

សមត្ថភាពចំណតផែកុងតេន័របច្ចុប្បន្នគេអាចពង្រីកបានរហូតដល់ ៤៩២.០០០ TEU's ដោយត្រូវដាក់បន្ថែមគ្រឿងចក្រលើកដាក់កុងតេន័រមួយចំនួនទៀត។ ចរាចរកុងតេន័រនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុត្រូវគេព្យាករណ៍នឹងកើនទៅដល់ ១.១៩០.០០០ TEUs នៅឆ្នាំ ២០៣០ ហើយសមត្ថភាពកំពង់ផែជាក់ស្តែងនឹងខ្វះ ៦៩៨.០០០ TEU's ទៀត។ ដូចនេះ គេត្រូវការចំណតផែកុងតេន័រពីរថែមទៀត សម្រាប់សមត្ថភាពអតិបរមានៃចំណតផែតាមការប៉ាន់ស្មានគឺ ៥០០.០០០* TEU's

ក្នុងមួយឆ្នាំ ដោយសារចំណតផែមានទីលានកុងតេន័រធំគ្រប់គ្រាន់ ។

លក្ខខណ្ឌសម្រាប់ចំណតផែកុងតេន័រដើម្បីលើកដាក់បាន ៥០០.០០០ TEU's ក្នុងមួយឆ្នាំ មានដូចខាងក្រោមៈ-

បរិមាណកុងតេន័រក្នុងមួយកប៉ាល់:	ជាមធ្យម ១.០០០ TEU's
ឯកតា QGC:	៣ គ្រឿង
សមត្ថភាព QGC:	២៥ ប្រអប់ ក្នុងមួយម៉ោង
អនុបាតកុងតេន័រ ២០' និង ៤០':	១:១.៥ (TEU/ប្រអប់=១.៦)
ចំនួនថ្ងៃធ្វើការក្នុងមួយឆ្នាំ:	៣៦០ ថ្ងៃ
ម៉ោងធ្វើការក្នុងមួយថ្ងៃ:	២១ ម៉ោង
អត្រាប្រតិបត្តិការរបស់ QGC:	៥០%
សមត្ថភាពទីលានកុងតេន័រ:	១២.០០០ TEUs

<u>ច្រាំងចំណតផែថ្មី</u>

ដោយសន្មត់ថាៈ- ច្រាំងចំណតនេះគេប្រើសម្រាប់លើកដាក់ធ្យូងថ្ម និងទំនិញចាក់ធាររាយតាមការអង្កេតនៅពេលបច្ចុប្បន្ន និងលើកដាក់រថយន្តដឹកនាំចូលតាមកប៉ាល់ RoRo ច្រាំងចំណតថ្មីនេះអាចលើកដាក់ទំនិញសរុបបាន ៥៩៤.០០០ តោន (មើលតារាង ៥.៨-២) ។

តារាង ៥.៨-២: មុខទំនិញលើកដាក់នៅច្រាំងចំណតផែថ្មី

Commodity	Cargo ton	t/hr/gang	Gang	Work hr/day	t/day/ship	Berth-day	Berth Occupancy
Steam Coal	240,000	70	2	12.5	1,750	137.1	417 Berth-day
Other cargo	160,000	48	2	12.5	1,200	133.3	is available
RoRo	194,000					43.3	
Total	594,000				Total Berth-day	313.8	75.3%

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

អត្រាចំណតផែជាប់រវល់បង្ហាញក្នុងក្រឡោនចុងគេខាងស្តាំនៃតារាង ៥.៨-៥ មាន ៧៥.៣% ដែលមើលទៅទំនងជាខ្ពស់ ។ ទោះយ៉ាងណា ច្រាំងចំណតនេះអាចបន្ថយបាន ដោយបន្ថែមម៉ោងធ្វើការក្នុងមួយថ្ងៃលើសពី ១២.៥ ម៉ោង នៅពេលទំនិញកកស្ទះច្រើននៅច្រាំងចំណត ។

<u>ចំណតផែពហុគោលបំណង</u>

ដោយពិចារណាទៅលើគុណសម្បត្តិនៃការមានចំណតផែជម្រៅទឹក-១៤ម គេគួរប្រើចំណតផែពហុគោលបំណងនេះសម្រាប់កប៉ាល់ធំៗដឹកជំរៀកឈើ និងស្រូវសាឡី ។ លើសពីនេះ គេសន្មត់ថាៈ-នឹងមានទំនិញធ្ងន់ និងទំហំធំដូចជាម៉ាស៊ីន និងសំភារៈរោងចក្រលើកដាក់នៅចំណតផែនេះ ក៏ដូចជាទំនិញចាក់ធារស្ងួត និងរាយផងដែរ ។

សម្រាប់ទំនិញចាក់ធារស្ងួតនាំចូល-នាំចេញចំនួនច្រើន គេនឹងប្រើគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញដែលមានសមត្ថភាពធំអាចលើកដាក់ទំនិញទាំងនោះបាន ។ បរិមាណទំនិញសរុបលើកដាក់នៅចំណតផែពហុគោលបំណងតាមការប៉ាន់ស្មានមាន ២.៤៣០.០០០ តោន (មើលតារាង ៥.៨-៣) ។

តារាង ៥.៨-៣: ទំនិញលើកដាក់នៅចំណតផែពហុគោលបំណង

Commodity	Cargo Volume	Shipsize	Ship Calls	Handling Productivity	Gang	t/ship/hr	Work hr/day	Berth-day	Berth occupancy
	ton	DWT	Ships	t/hr			hr		
Wood Chip	1,921,000	50,000	38.42	280	4	1,120	20	85.8	Workable
Wheat	255,200	20,000	12.76	112	4	448	12.5	45.6	days
Sugar	10,000	5,000	2.00	48	2	96	12.5	8.3	340
Other	250,000	8,000	31.25	100	2	200	12.5	100.0	Berth-day
Total	2,436,200						Total B-D	239.7	70.5%

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

<u>ទំនិញផ្សេងៗ</u>

តាមការព្យាករណ៍នៅឆ្នាំ ២០៣០ នឹងមានអង្ករ ៩៣៣.០០០ តោននាំចេញពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុលក្ខណៈជាទំនិញចាក់ធាររាយ (មើលតារាង ៣.២-១៣ ក្នុងជំពូក ៣)។ បរិមាណទំនិញផ្សេងទៀតលើកដាក់នៅកំពង់ផែនេះនឹងកើនទៅដល់ ៥៧១.០០០ តោន។ នោះគេអាចសន្មត់បានថា ក្នុងទំនិញ ៥៧០.០០០ តោន មានទំនិញ ១៨០.០០០ តោនត្រូវលើកដាក់នៅច្រាំងចំណតផែថ្មី ហើយទំនិញ ១៥០.០០០ តោន អាចលើកដាក់នៅចំណតផែពហុគោលបំណង។ ដូចនេះ កំពង់ផែត្រូវការចំណតបន្ថែមដើម្បីលើកដាក់ទំនិញដែលនៅសេសសល់ ១៥០.០០០ តោន ទៀត។ កំពង់ផែក៏ត្រូវមានសមត្ថភាពចំណតផែបន្ថែម ដើម្បីអាចឱ្យកប៉ាល់ទេសចរណ៍ចូលចតបានៈ-តាមការព្យាករណ៍ ចំនួនកប៉ាល់ទេសចរណ៍ចូលមកនឹងកើតដល់ ៣១ គ្រឿង នៅឆ្នាំ ២០៣០។

ចិតក្នុងស្ថានភាពនេះ តាមការប៉ាន់ស្មាន គេត្រូវសាងសង់ចំណតផែថ្មីពីរបន្ថែមទៀត ដូចបានគណនាក្នុងតារាង ៥.៨-៧។

តារាង ៥.៨-៤: លក្ខខណ្ឌចំណតផែបន្ថែមសម្រាប់ទំនិញចាក់ធាររាយ និងកប៉ាល់ទេសចរណ៍

Commodity	Cargo Volume	Shipsize	Ship Calls	Handling Productivity	Gang	t/ship/hr	Work hr/d	Berth-day	Berth Occupancy	
	ton	DWT	Ships	t/hr			hr		No. of Berths	
Rice	933,000	150,000	6.2	48	3	144	20	324.0		
Other	150,000	7,000	21.4	48	2	96	12.5	125.0	1	2
Cruise Ship								31.0		
							Total	480.0	141%	70.6%

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

៣) សង្ខេបលក្ខខណ្ឌឋបនីយភណ្ឌ

ដោយសង្ខេបការពិភាក្សាខាងលើ ការបែងចែកទំនិញទៅតាមប្រភេទចំណតផែមួយៗ និងលក្ខខណ្ឌឋបនីយភណ្ឌថ្មីៗ មានបង្ហាញក្នុងតារាង ៥.៨-៥។

តារាង ៥.៨-៥: ការបែងចែកទំនិញតាមប្រភេទចំណតផែ និងលក្ខខណ្ឌបំពេញតម្រូវការ

Commodity	Unit	2030 Forecast	Container Terminal	New Quay	Multi-Purpose	Required Capacity	Required Facilities
Container	TEU	1,190,000	492,400			**697,600**	New Container Terminal (2 Berth)
Vehicle	t	194,000				**194,000**	
Wood Chip	t	1,921,000			1,921,000	0	
Wheat	t	255,200			255,200	0	
Steam Coal	t	240,000		240,000		0	
Sugar	t	10,000			10,000	0	
Milled Rice	t	933,000				**933,000**	New General Cargo berths (2 berths)
Other	t	571,000		130,000	285,500	**155,500**	
Cruise Ship							

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

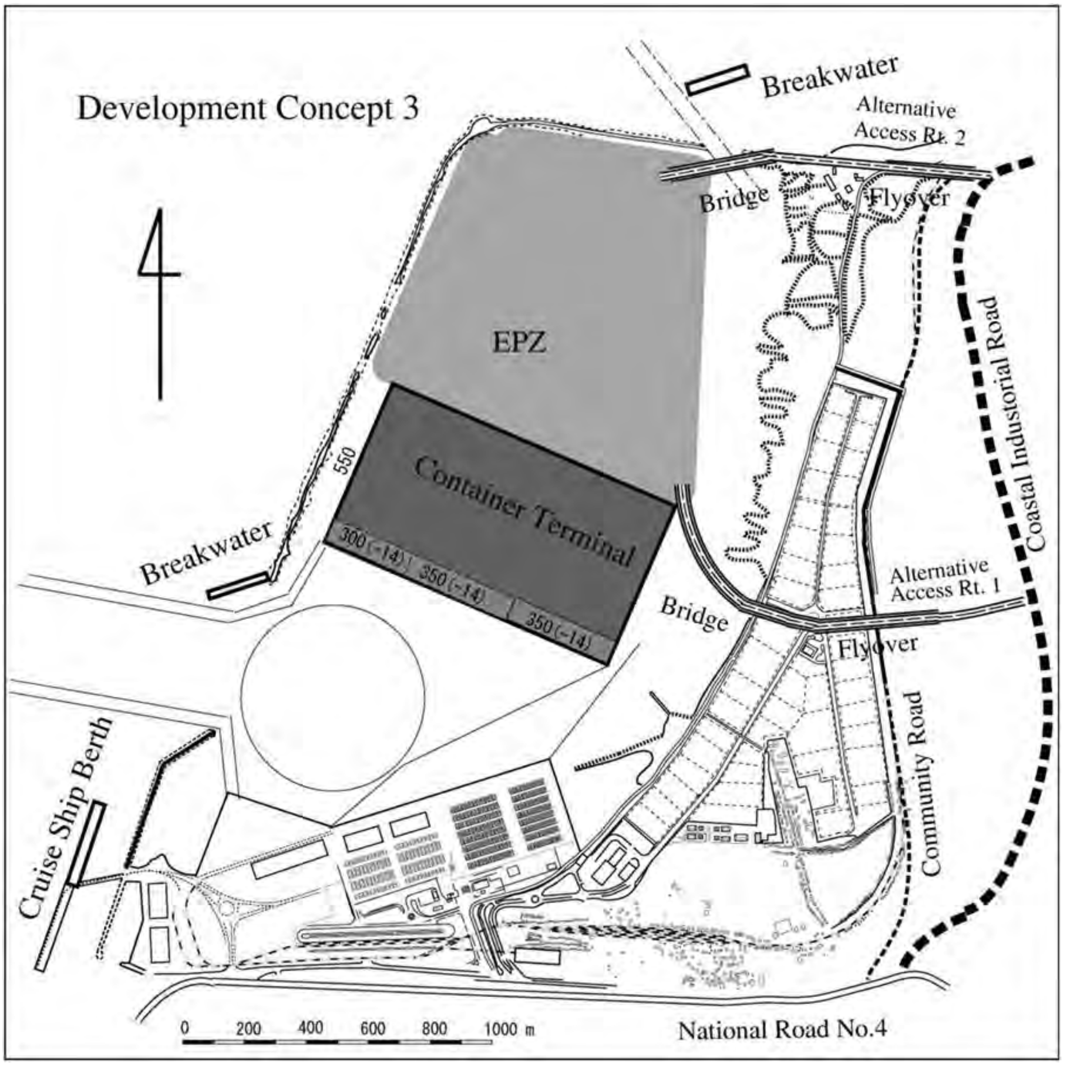
៤) ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជាទស្សនាទាន

ផែនការជាទស្សនាទានជំរើសទាំងបីសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ផែរយៈពេលវែង ទស្សនាទានបង្ហាញក្នុងរូប ៥.៨-២ ដែលធ្វើចំណតផែកុងតេន័ររួមគ្នាជាមួយ EPZ ត្រូវសាងសង់លើកោះចាក់ដីនៅបាសាំងហុំពទ័ដោយទំនប់រលក ត្រូវបានជ្រើសរើសធ្វើជាទស្សនាទានអភិវឌ្ឍន៍រយៈពេលវែងសម្រាប់ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីដោយហេតុផលដូចខាងក្រោម:-

- ផែនការជាទស្សនាទានមានគុណសម្បត្តិដូចជាការបូមស្តារធ្វើតិចជាងផែនការជាទស្សាទានផ្សេងទៀត ដោយទីតាំងចំណតកុងតេន័រនៅជិតផ្លូវចូល ហើយមានកន្លែងធំទូលាយនៅខាងក្រោយចំណតផែកុងតេន័រសម្រាប់ EPZ ។
- ផែនការនេះលើកសំណើរឱ្យសាងសង់ចំណាងផែបន្តប្រវែង ១.000 ម ស្របគ្នា ដែលខ្វះប្រវែង ៥0 ម ទៀត ដើម្បីអាចឱ្យកប៉ាល់បីគ្រឿងចូលចតក្នុងពេលតែមួយបាន ឧ. កប៉ាល់ទំហំធំបំផុត។ ទោះយ៉ាងណា ដោយលទ្ធភាពដែលអាចធ្វើមិនស៊ូវមានច្រើន ជាក់ស្តែង ចំណតផែនេះអាចទទួលកប៉ាល់កុងតេន័របីគ្រឿងចូលចតក្នុងពេលតែមួយបាន។ លើសពីនេះ ចំណតបន្តអាចធ្វើឱ្យ QGC ប្រើប្រាស់មានប្រសិទ្ធិភាព ដោយគេអាចប្រើ QGC នៅចំណតផ្សេងទៀតបាន។

ទស្សនាទានអភិវឌ្ឍន៍ក៏រួមមានទាំងការអភិវឌ្ឍន៍ធាតុមួយចំនួនដូចខាងក្រោម:-

- ចំណតផែទេសចរណ៍ និងទំនិញទូទៅសាងសង់នៅក្រៅទំនប់រលកខាងត្បូង
- ច្រកបើកថ្មីនៅផ្នែកខាងជើងនៃទំនប់រលកខាងជើងធ្វើជាផ្លូវចេញចូលរបស់ទូកនេសាទ និងកប៉ាល់ដឹកទំនិញតូចៗចូលមកកំពង់ផែទំនប់រលក។ ទំនប់រលកគេសាងសង់ឡើងដើម្បីការពារទឹករលកពីទិសខាងជើង។
- ផ្លូវចូលទៅចំណតផែកុងតេន័រថ្មីមានជំរើសផ្លូវពីរ ឧ. ស្របតាមទំនប់រលក (ផ្លូវចេញចូល-១) និងឆ្លងតាមស្ពានតភ្ជាប់ទៅកោះ និងផ្លូវឆ្នេរ (ផ្លូវចេញចូល-២)។



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ៩.៨-១: ផែនការទស្សនាទាន-៣ (ពង្រីកទៅភាគខាងលិច)

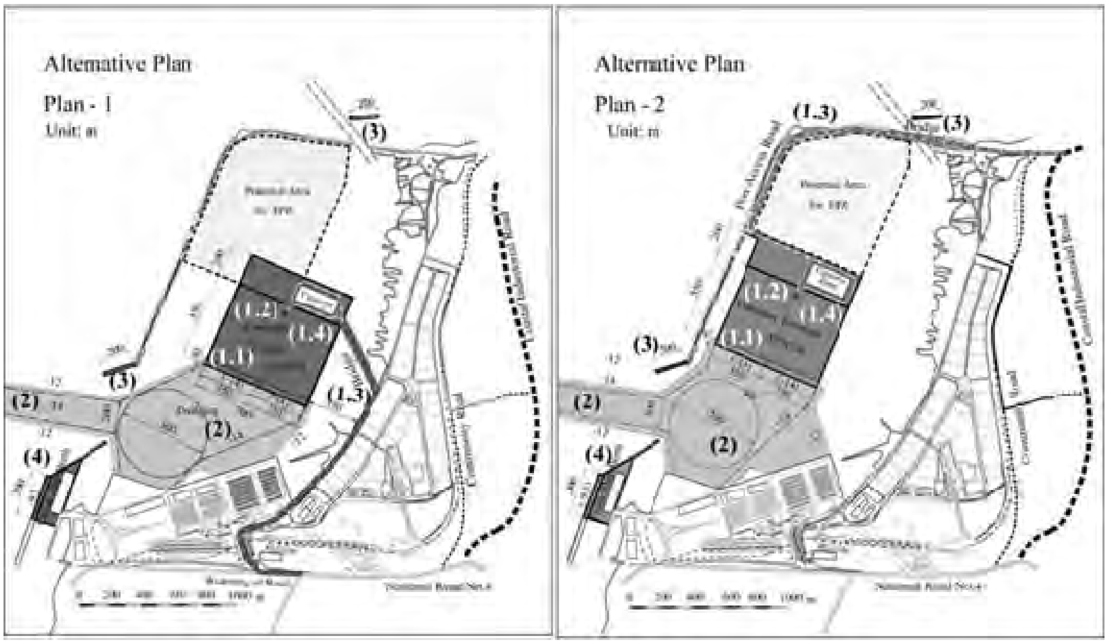
(២) ការជ្រើសរើសជាបឋមលើផែនការគម្រោងប្លង់ជាទស្សនៈសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ឋបនីយភណ្ឌផែមូលដ្ឋាន

១) ការរៀបចំផែនការអភិវឌ្ឍន៍ឋបនីយភណ្ឌជំរើសផ្សេងៗ

ក្នុងចំនោមចំណតផែកុងតឺន័របីក្នុងផែនការទស្សនាទាន-៣ ចំណតផែពីរកន្លែងគួរត្រូវសាងសង់នៅឆ្នាំ ២០៣០ ហើយដូចនេះ គេមានជំរើសពីរផ្សេងទៀត: ធ្វើចំណតផែកុងតឺន័រពីរកន្លែងពីខាងដីគោក (ផែនការជំរើស-១) ឬ ពីខាងសមុទ្រ (ផែនការជំរើស-២)។ រូប ៩.៨-២ បង្ហាញពីគម្រោងប្លង់ឋបនីយភណ្ឌក្នុងផែនការជំរើស-១ និងផែនការជំរើស-២។ ចំនួនវង់ក្រចកត្រូវទៅតាមលេខកូដនៃសមាសធាតុគម្រោងបង្ហាញក្នុងតារាង ៩.៨-៦ និងបង្ហាញពីទីតាំងដែលត្រូវសាងសង់ និងដាក់សមាសធាតុទាំងនោះ។

ដោយសារផ្លូវឧស្សាហកម្មនៅថិតក្នុងដំណាក់កាលធ្វើសំណើរ គេមិនច្បាស់ថាផ្លូវនេះនឹងត្រូវធ្វើនៅពេលណានោះទេ ក្រុមសិក្សាគម្រោងស្នើឱ្យផ្លូវចូលផែត្រូវធ្វើតភ្ជាប់ជាមួយផ្លូវជាតិកាត់ផ្លូវឆ្នេរបច្ចុប្បន្ន រហូតដល់ផ្លូវឧស្សាហកម្មសាងសង់រួចរាល់។

ភាពខុសគ្នារវាងផែនការជំរើសទាំងពីរគឺទីតាំងចំណតផែកុងតេន័រ និងផ្លូវចូលផែ។ រូបសណ្ឋានបំបនីយភណ្ឌផ្សេងៗគឺដូចគ្នាចំពោះផែនការជំរើសទាំងពីរនេះ។ សមាសធាតុគម្រោងមានសង្ខេបក្នុងតារាង ៥.៨-៦។



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ៥.៨-៦: ផែនការអភិវឌ្ឍន៍បំបនីយភណ្ឌជំរើសផ្សេងៗរហូតដល់ឆ្នាំ ២០៣០
ផ្អែកទៅតាមផែនការទស្សនាទាន-៣ ជាមូលដ្ឋាន

តារាង ៥.៨-៦: ធាតុផ្សំនៃគម្រោង

១. ចំណតផែកុងតេន័រ			
១.១. ចំណងផែកុងតេន័រ			
ប្រវែង ៣៥០ម ជំរៅទឹក -១៤ម ទទឹងទីលានមាត់ច្រាំងផែ ៣៥ម ទីលានកុងតេន័រ(៧០០ម x ៥១៥ម) កន្លែងគយ កន្លែងទុក ទំនិញ ។ល។	ចំណតផែ ហត		២ ៤៨
១.២. អាគារការិយាល័យ			
អាគាររដ្ឋបាល ស្ថានីយ៍អគ្គិសនី រោងជាង ស្ថានីយ៍ស្តុកប្រេង ច្រកចំណតផែ (នាំចេញ ៣ ជួរ, នាំចូល ២ ជួរ)			៤.៣០០ម^{២} ៥ ជួរ
១.៣. ផ្លូវចូលផែ/ស្ពាន/ស្ពានអាកាស	លស		
ផែនការទី ១ ផែនការទី ២	ស្ពានចូលផែ ពង្រីកផ្លូវតាមឆ្នេរ ស្ពានចូលផែ ផ្លូវចូលផែ		
១.៤. គ្រឿងចក្រ			
ដងយោងធន់ធ្ងន់នៅគែមច្រាំងផែ RTG រថយន្តលើក/យោង រថយន្ត និងកន្ទុយសណ្តោង	ឯកតា ឯកតា ឯកតា	៣០.៥ តោន Post Panamax ៣៥.៦ តោន ៥ ដងយោង ៧.៥ តោន សំបកកុងតេន័រ	៦ ១៨ ៩

ប៉មបំភ្លឺភ្លើង	ឯកតា	៤០'	២៦
ប្រព័ន្ធប្រតិបត្តិការ បរិក្ខាសន្តិសុខ	ឯកតា		១៨
២. ការបូមស្តារបាសាំង និងឃ្លូងចូលផែ			
បូមស្តារឃ្លូងចូលផែ	១.០០០ម៣		១.៧០០
បូមស្តារបាសាំង	១.០០០ម៣		២.៣៣០
៣. ទំនប់រលក			
ច្រកផ្លូវទំនប់រលកចូលផែសំខាន់	ម		២០០
ការបើកច្រកផ្លូវទំនប់រលកភាគខាងជើង	ម	យកថ្មចេញ	១០០
	ម	ទំនប់រលក	២០០
៤. ចំណតផែទេសចរណ៍			
ចំណតផែ	ចំណត	៤០០ម (L)x៣០ម(W)x	២
ការរានដី	ហត	-៩.៥ម (D)	៥
ឃ្លាំង (អង្គរ)	ម២	៥០ម x១៥០ម	៧.៥០០

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

៥.៨.២. លំនឹងទឹកនៅបាសាំង

ផលប៉ះពាល់នៃការបើកច្រកផ្លូវផ្នែកខាងជើងនៃទំនប់ការពារទឹករលកភាគខាងជើងលើលំនឹងទឹកបាសាំង ក្រោយពេលបើកត្រូវបានគេយកមកសិក្សាសម្រាប់ទីតាំងបើកច្រកផ្លូវនោះៈ បែរទៅទិសខាងលិច (ករណី (ក)) និងបែរទៅ ទិសខាងជើង (ករណី (ប))។ គេក៏បានសិក្សាពីករណីមាន និងគ្មានទំនប់ការពារទឹករលក-២ ផងដែរ ដែលត្រូវសាងសង់នៅមុខកន្លែងបើកច្រកផ្លូវនោះ។

១) អត្រាប្រតិបត្តិការសុទ្ធនៃចំណតកុងតេន័រថ្មី

អត្រាប្រតិបត្តិការសុទ្ធនៃចំណតកុងតេន័រថ្មីខ្ពស់ជាង ៩៥% ដោយមិនចាំបាច់ពង្រីកទំនប់ការពារទឹករលកភាគខាងជើង និងសំណង់ចំណតស្រូបទឹករលកសម្រាប់ទាំងផែនការ-១ និងផែនការ-២ ទេ។ ក៏ប៉ុន្តែ សម្រាប់កប៉ាល់កុងតេន័រទំហំតូចដែលមាន DWT ប្រហែល ២០.០០០ តោន មានប្រូបាប៊ីលីតេដែលប្រតិបត្តិការលើកដាក់កុងតេន័រនៅចំណតអាចត្រូវផ្អាកប្រហែល ២០ ថ្ងៃ ក្នុងមួយឆ្នាំ។ ការពង្រីកទំនប់ការពារទឹករលក និងការប្រើសំណង់ចំណតប្រភេទស្រូបទឹករលកសម្រាប់ចំណតកុងតេន័រថ្មីបង្កើនអត្រាប្រតិបត្តិការសុទ្ធ ហើយថ្ងៃធ្វើការសុទ្ធអាចតិចជាង ៣៥០ ថ្ងៃ។

២) ផលប៉ះពាល់លើចំណតកុងតេន័របច្ចុប្បន្ន និងច្រាំងចំណតថ្មី

ដោយទឹករលកត្រូវទប់ពីចំណតកុងតេន័រថ្មី កំពស់ទឹករលកនៅមុខចំណតកុងតេន័របច្ចុប្បន្ន និងច្រាំងចំណតថ្មីនឹងកាន់ខ្ពស់ទៅ នៅពេលទឹករលកបក់មកពីទិសខាងលិច។ ដោយពង្រីកទំនប់ការពារទឹករលកភាគខាងជើង និងប្រើសំណង់ប្រភេទស្រូបទឹករលកសម្រាប់ចំណតកុងតេន័រថ្មី ផលប៉ះពាល់នៃការទប់ត្រឡប់ទឹករលកមកវិញអាចនឹងកាត់បន្ថយដល់កម្រិតទាប ដោយគ្មានគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍។

សម្រាប់ទឹករលកបក់មកពីទិសពាយព្យ ទឹករលកបក់សំដៅទៅចំណតកុងតេន័របច្ចុប្បន្ន និងច្រាំងចំណតថ្មី ដោយមិនថបថយអ្វីទេ។ ស្ថានភាពនេះនឹងនៅដដែល បើទោះមានចំណតកុងតេន័រថ្មីក៏ដោយ។ ក៏ប៉ុន្តែ បើគេពង្រីកទំនប់ការពារទឹករលកភាគខាងជើង លំនឹងទឹកនៅចំណតបច្ចុប្បន្ននឹងមានភាពល្អប្រសើរឡើង។

៣) ផលប៉ះពាល់លើកំពង់ផែនេសាទ

នៅពេលទឹករលកបក់ពីទិសខាងលិច កំពស់ទឹករលកនៅតំបន់ដែនទឹក (តំបន់ ២) នៅមុខកំពង់ផែនេសាទជាប់នឹងចំណត កុងតេន័របច្ចុប្បន្នទំនងជាថយចុះ ដោយសារទឹករលកត្រូវបានទប់បក់ត្រឡប់ពីចំណតកុងតេន័រថ្មីនោះ។ ដោយពង្រីកទំនប់ការពារទឹករលក និងប្រើចំណតស្រូបទឹករលកសម្រាប់ចំណតផែថ្មី លំនឹងទឹកអាចនឹងកាត់បន្ថយមកទាបដល់កម្រិតបច្ចុប្បន្ន។ ការពង្រីកទំនប់ការពារទឹករលកនឹងអាចកាត់បន្ថយកំពស់ទឹករលកក្នុងតំបន់ ២ ប្រមាណ ១០% ចំពោះទឹករលកបក់មកពីទិសពាយព្យ។

៤) ផលប៉ះពាល់លើបបាសាំងភាគខាងជើង

ចំណតកុងតេន័រថ្មីនឹងរាំងខ្ទប់ទឹករលកមិនឱ្យបក់ទៅបាសាំងភាគខាងជើងបាន ហើយកាត់បន្ថយកំពស់ទឹករលកនៅតំបន់ ៣ និង ៤ បានប្រមាណ ៣០%។ មួយវិញទៀត ការបើកច្រកផ្លូវឱ្យកប៉ាល់តូចៗបើកចេញចូលនៅផ្នែកខាងជើងនៃទំនប់ការពារទឹករលក ធ្វើឱ្យទឹករលកបក់មកពីទិសពាយព្យបក់ចូលទៅបាសាំងភាគខាងជើង និងបង្កការរំខានដល់បាសាំងនេះ។ ដោយសាងសង់ទំនប់ការពារទឹករលកដើម្បីការពារច្រកផ្លូវបើកនោះ លំនឹងទឹកក្នុងបាសាំងភាគខាងជើងអាចនឹងមានភាពល្អប្រសើរឡើងដូចស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន។

៩.៨.៣. ការធ្វើផែនការដីសម្រាប់ប្រើប្រាស់ខាងឧស្សាហកម្ម

ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ទស្សនាទានត្រូវបានរៀបចំឡើងដើម្បីធ្វើសមាហរណ៍កម្មកំពង់ផែ និង EPZ។ នៅផ្លូវថ្នល់ឧស្សាហកម្មតភ្ជាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ និងខណ្ឌស្ទឹងហាវ ដែលបានស្នើរឡើងសាងសង់រួចរាល់ តំបន់ដីគោកនៅតាមផ្លូវថ្នល់នេះអាចជាតំបន់មានសក្តានុពលសម្រាប់ EPZ។ ដូចនេះ មុនពេលអភិវឌ្ឍន៍ EPZ ដោយរានដីនៅជាប់ចំណតផែកុងតេន័រ គេត្រូវធ្វើការវាយតម្លៃឱ្យបានល្អិតល្អន់ពីគុណសម្បត្តិ និងគុណវិបត្តិនៃការមាន EPZ នៅក្បែរកំពង់ផែ រួមទាំងធ្វើការប្រៀបធៀបចំណាយអភិវឌ្ឍន៍ តម្រូវការសម្រាប់ EPZ និងប្រភេទពាណិជ្ជកម្មសាកសមសម្រាប់ EPZ នៅក្បែរកំពង់ផែ។ ទំហំអភិវឌ្ឍន៍ EPZ ត្រូវកំណត់ដោយផ្អែកទៅលើលទ្ធផលវាយតម្លៃជាមូលដ្ឋាន។

៩.៨.៤. ធ្វើផែនការផ្លូវចេញចូលផែ

ផែនការអភិវឌ្ឍន៍បរិយាភណ្ឌជំរើសទាំងពីរបានស្នើរឱ្យធ្វើផ្លូវចេញចូលផែ រហូតដល់ផ្លូវតាមឆ្នេរបច្ចុប្បន្ន ដោយសារផ្លូវថ្នល់ឧស្សាហកម្មគ្រាន់តែគិតក្នុងដំណាក់កាលធ្វើផែនការ ហើយគេមិនដឹងថាពេលណាផ្លូវនេះចាប់ដំណើរនោះទេ។ ទោះយ៉ាងណា នៅពេលចំណតកុងតេន័រថ្មីចាប់ដំណើរពេញទី ហើយលើកដាក់បានកុងតេន័រ ១ លាន នោះរថយន្តដឹកកុងតេន័រប្រហែលកន្លះលាននឹងត្រូវបើកចេញចូលចំណតផែនេះ។ ដូចនេះ ចាំបាច់ត្រូវមានផ្លូវចេញចូលផែមួយតភ្ជាប់ផ្ទាល់ជាមួយផ្លូវថ្នល់ឧស្សាហកម្ម ហើយគេត្រូវធ្វើផ្លូវបំបែករវាងផ្លូវចេញចូលផែ និងផ្លូវតាមឆ្នេរបច្ចុប្បន្ន ដើម្បីបញ្ចៀសការកកស្ទះចរាចរ។

ជាអនុសាសន៍ផងដែរ ផ្លូវនៅក្រោយ SEZ ដែលគេហៅថាសហគមន៍ គួរត្រូវកែលំអរ ដើម្បីបង្វែរទិសដៅចរាចរបច្ចុប្បន្នដែលប្រើផ្លូវតាមឆ្នេរទៅប្រើផ្លូវកាត់នោះវិញ។

៩.៨.៥. ការគិតគូរពីបរិស្ថាន និងសង្គមក្នុងដំណើរការធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជំរើសផ្សេងៗ

តាមរយៈគណៈកម្មាធិការពិគ្រោះយោបល់ JICA ហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថានសរុបទាំងអស់មាន ១១ កត្តាត្រូវបានកំណត់ឡើង ជាពិសេសសម្រាប់ឱ្យពិចារណាក្នុងដំណើរការរៀបចំធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជំរើសផ្សេងៗ។ ក៏ប៉ុន្តែ ដោយសារតំបន់ទំនេរសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍មានកម្រិត នោះហេតុប៉ះពាល់ផ្សេងៗមិនអាចចៀសផុតនោះទេ។ តារាង ៩.៨-៧ បង្ហាញពីគិតគូរពីបរិស្ថាន និងសង្គមសម្រាប់ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជំរើសនីមួយៗ។

តារាង ៩.៨-៧: ការគិតគូរពីបរិស្ថាន និងសង្គមសម្រាប់ផែនការអភិវឌ្ឍន៍ជំរើសនីមួយៗ

		កត្តាហេតុប៉ះពាល់	ផែនការ ១	ផែនការ ២
បរិស្ថានសង្គម	១	ការផ្លាស់ទីជម្រក មិនស្ម័គ្រចិត្ត	គេគ្រោងនឹងដាក់ឋបនីយភណ្ឌនៅកន្លែងដែលមិនបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីជម្រកដោយមិនស្ម័គ្រចិត្ត។	គេគ្រោងនឹងដាក់ឋបនីយភណ្ឌនៅកន្លែងដែលមិនបណ្តាលឱ្យមានការផ្លាស់ទីជម្រកដោយមិនស្ម័គ្រចិត្ត។
	២	សេដ្ឋកិច្ចមូលដ្ឋាន ដូចជា:-ការងារធ្វើ និងមុខរបរចិញ្ចឹមជីវិត ។ល។	គេគ្រោងបើកច្រកផ្លូវថ្មីសម្រាប់កាណូត/ទូកនេសាទបើកចេញចូលនៅស្ពានផែ ដើម្បីបញ្ចៀសបញ្ហាច្រើនប៉ះពាល់ដល់ការប្រកបរបរចិញ្ចឹមជីវិតរបស់ប្រជានេសាទ ដោយសកម្មភាពទាំងនោះគេអាចធ្វើនៅស្ពានផែបាន។	គេគ្រោងបើកច្រកផ្លូវថ្មីសម្រាប់កាណូត/ទូកនេសាទបើកចេញចូលនៅស្ពានផែ ដើម្បីបញ្ចៀសបញ្ហាច្រើនប៉ះពាល់ដល់ការប្រកបរបរចិញ្ចឹមជីវិតរបស់ប្រជានេសាទ ដោយសកម្មភាពទាំងនោះគេអាចធ្វើនៅស្ពានផែបាន។
	៣	ការប្រើប្រាស់ដី និងធានធានក្នុងមូលដ្ឋាន	គេគ្រោងនឹងដាក់ឋបនីយភណ្ឌនៅកន្លែងដែលមិនធ្វើឱ្យប្រែប្រួលដល់ការប្រើប្រាស់ដីធ្លីបច្ចុប្បន្នច្រើនតាមដែលអាចធ្វើបាន។	គេគ្រោងនឹងដាក់ឋបនីយភណ្ឌនៅកន្លែងដែលមិនធ្វើឱ្យប្រែប្រួលដល់ការប្រើប្រាស់ដីធ្លីបច្ចុប្បន្នច្រើនតាមដែលអាចធ្វើបាន។ ចំពោះផ្លូវចេញចូល គេមិនទាន់បានសិក្សាឱ្យស៊ីជម្រៅនៅឡើយ ដោយសារផ្លូវថ្នល់ឧស្សាហកម្មថ្មីគេមិនទាន់បានសម្រេចនៅឡើយ។ ក្នុងគម្រោងក្រោយ គេគួរជ្រើសរើសផ្លូវផ្អែកទៅតាមការសិក្សាពីលក្ខណៈប្រើប្រាស់ដីធ្លីនៅជុំវិញជំរើសផ្លូវផ្សេងៗធ្វើជាមូលដ្ឋាន។
	៤	ស្ថាប័នសង្គម ដូចជាហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធសង្គម និងអង្គភាពធ្វើសេចក្តីសម្រេចថ្នាក់មូលដ្ឋាន	គេគ្រោងដាក់ឋបនីយភណ្ឌដែលមិនធ្វើឱ្យមានការបែកខ្ញែកសហគមន៍ច្រើនតាមដែលអាចធ្វើបាន។	ដូចផែនការ ១ ដែរ
	៥	ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និង សេវាកម្មសង្គមបច្ចុប្បន្ន	ផ្លូវតាមឆ្នេរបច្ចុប្បន្ននឹងត្រូវប្រើធ្វើជាផ្លូវចេញចូលសម្រាប់ផែនការទៅអនាគត។ ដោយសារផែនការទីមួយគ្រោងនឹងធ្វើផ្លូវថ្មីមួយសម្រាប់តែរថយន្ត និងយានយន្តពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែ ដើម្បីញែកចេញពីរថយន្តបើកបរចម្មតា (ដោយមានស្ពានសង់រំលង SEZ) មិនអាចធ្វើទៅបានដោយសារបញ្ហាចំណាយ។	ផ្លូវចេញចូលថ្មីដែលគ្រោងធ្វើនោះនឹងកាត់ផ្លូវតាមឆ្នេរបច្ចុប្បន្ន។ ដោយសារផែនការទីមួយគ្រោងនឹងធ្វើផ្លូវថ្មីមួយសម្រាប់តែរថយន្ត និងយានយន្តពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែ ដើម្បីញែកចេញពីរថយន្តបើកបរចម្មតា (ដោយមានស្ពានសង់រំលងមូលដ្ឋានស្ពានផែ) មិនអាចធ្វើទៅបានដោយសារបញ្ហាចំណាយ។

	៦	ការមិនបានបែងចែកផលប្រយោជន៍ និងទូទាត់សំណងលើការខូចខាត	ផែនការទាំងអស់គេគ្រោងធ្វើឡើង ដើម្បីបញ្ចៀសទុទ្ធពលអវិជ្ជមានណាមួយឱ្យបានច្រើនតាមដែលអាចធ្វើបាន ។ ក៏ប៉ុន្តែដោយសារតំបន់អភិវឌ្ឍន៍បានមានកម្រិត ការដោះស្រាយបញ្ហាបែងចែកផលប្រយោជន៍ និងការទូទាត់សំណងខូចខាតមិនធ្វើទៅបានដោយជោគជ័យ ។	ដូចផែនការ ១ ដែរ
បរិស្ថានធម្មជាតិ	៧	ឋានលេខា និងលក្ខណៈភូមិសាស្ត្រ	គេមិនចាំបាច់ត្រូវគិតពិចារណាអ្វីទេ ដោយសំណង់សមុទ្រថ្មីៗទាំងអស់គេគ្រោងសាងសង់ក្នុង ឬនៅជាប់ទំនប់ការពារទឹករលកបច្ចុប្បន្ន ។	ដូចផែនការ ១ ដែរ
	៨	ពពួកភូតគាម ពពួកសត្វ និងជីវៈចំរុះ	គេមិនចាំបាច់ត្រូវគិតពិចារណាអ្វីពីភូតគាម/ពពួកសត្វនៅលើផែនដីទេ ដោយផ្លូវចេញចូលថ្មីគេគ្រោងធ្វើស្របទៅនឹងផ្លូវតាមឆ្នេរបច្ចុប្បន្ន ។	ផ្លូវចេញចូលថ្មីទាំងមូលមិនអាចគ្រោងធ្វើជាផ្លូវតភ្ជាប់ជាមួយផ្លូវថ្នល់ឧស្សាហកម្មបានទេ ។ ដូចនេះ គេត្រូវកំណត់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីផ្លូវចេញចូលថ្មី ក្នុងដំណាក់កាលធ្វើ F/S ដោយត្រូវពិចារណាលើទីជម្រករបស់ភូតគាម/ពពួកសត្វអាស្រ័យនៅតំបន់ដែលត្រូវអភិវឌ្ឍន៍ធ្វើជាផ្លូវចេញចូលនោះ ។
ការបំពុលបរិស្ថាន	៩	ការបំពុលខ្យល់អាកាស	ដើម្បីបញ្ចៀសផលប៉ះពាល់បណ្តាលមកពីផ្សែងពីការដ្ឋានសាងសង់ និងរថយន្តដឹកទំនិញ គេគ្រោងធ្វើផ្លូវចេញចូលថ្មីមួយកាត់តំបន់មានមិនមានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ ដោយសង់ស្ពានអាកាសរំលង SEZ ។ តែជំរើសនេះមិនអាចធ្វើបានដោយសារបញ្ហាហិរញ្ញវត្ថុ ។ ក្រៅពីជំរើសខាងលើគ្មាន ផ្លូវណាដែលអាចចៀសផុតពីតំបន់មានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅនោះទេ ។	គេមិនអាចធ្វើផ្លូវចេញចូលថ្មីនោះកាត់តំបន់គ្មានមនុស្សរស់នៅបានទេ ដោយតំបន់ចូលទៅទំនប់ការពារទឹករលកបច្ចុប្បន្នមានផ្ទះប្រជាពលរដ្ឋនៅពាសពេញស្ពេកស្ពះ ។
	១០	ការបំពុលទឹក	ដោយខ្វះជម្រៅទឹកនៅតំបន់ទំនប់ការពារទឹករលក ទីតាំងសក្តានុពលសម្រាប់ចំណតកុងតេន័រថ្មីធ្វើបានតែនៅតំបន់ទឹកជ្រៅជាប់នឹងច្រកផ្លូវបើកនៅទំនប់ការពារទឹករលកបច្ចុប្បន្ន ។ ផែនការ ១ គឺជាករណីនៅពេលចំណតកុងតេន័រថ្មីត្រូវសាងសង់នៅជិតច្រាំងតាមដែលអាចធ្វើបាន ។	ដោយខ្វះជម្រៅទឹកនៅតំបន់ទំនប់ការពារទឹករលក ទីតាំងសក្តានុពលសម្រាប់ចំណតកុងតេន័រថ្មីធ្វើបានតែនៅតំបន់ទឹកជ្រៅជាប់នឹងច្រកផ្លូវបើកនៅទំនប់ការពារទឹករលកបច្ចុប្បន្ន ។ ផែនការពីរគឺជាករណីនៅពេលចំណតកុងតេន័រថ្មីត្រូវសាងសង់ពីតំបន់ទំនប់ការពារទឹករលកបច្ចុប្បន្ន ។

	១១	សំលេងរំខាន/ រំញ័រ	ដើម្បីបញ្ចៀសផលប៉ះពាល់ពីសំលេងរំខាន/រំញ័រពីការដ្ឋានសាងសង់ និង រថយន្តដឹកទំនិញ គេគ្រោងធ្វើផ្លូវចេញចូលថ្មីមួយកាត់តំបន់មានមិនមានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ ដោយសង់ស្ពានអាកាសរំលង SEZ ។ តែជំរើសនេះមិនអាចធ្វើបាន ដោយសារបញ្ហាហិរញ្ញវត្ថុ ។ ក្រៅពីជំរើសខាងលើ គ្មានផ្លូវណាដែលអាចចៀសផុតពីតំបន់មានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅនោះទេ ។	គេមិនអាចធ្វើផ្លូវចេញចូលថ្មីនោះកាត់តំបន់គ្មានមនុស្សរស់នៅបានទេ ដោយតំបន់ចូលទៅទំនប់ការពារទឹករលកបច្ចុប្បន្នមានផ្ទះប្រជាពលរដ្ឋនៅពាសពេញស្អេកស្កះ ។

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

៩.៨.៦. ផែនការប្រើប្រាស់ និងគ្រប់គ្រងបាសាំង ដែលនឹងមានលំនឹងទឹកដោយការអភិវឌ្ឍន៍ផែ

១) ការប្រើប្រាស់តំបន់ដែនទឹកដែលមានលំនឹង

មុនពេលអនុវត្តគម្រោង គេកំណត់ឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីដែនសមត្ថកិច្ចរបស់ ក.ស.ស រួមមានៈ-ទីតាំងគម្រោងបានស្នើរឡើង តំបន់ផែបច្ចុប្បន្ន បាសាំង ឃ្លូងនាវាចរណ៍ ផ្លូវចេញចូល SEZ និង EPZ ។ល។ ហើយគេត្រូវចែកតំបន់ផែឱ្យបានច្បាស់លាស់ពីតំបន់ធ្វើសកម្មភាពផ្សេងៗ។ ដូចនេះ គេចាំបាច់ត្រូវសិក្សាឱ្យបានល្អិតល្អន់ដើម្បីជ្រើសរើសផែនការណាមដែលល្អបំផុតតាមរយៈការពិភាក្សាជាមួយអង្គភាព/អាជ្ញាធរពាក់ពន្ធ័ទាំងអស់ លើការប្រើប្រាស់តំបន់ដែនទឹកនៅហុំពទ្ធ័ទៅដោយទំនប់ការពារទឹករលកនោះ។ គេមានពេលវេលាគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីពិភាក្សាគ្នាមុនពេលគម្រោងចាប់ផ្តើម ។ ក.ស.ស ជាអ្នកទទួលខុសត្រូវផ្តួចផ្តើមរៀបចំសិក្ខាសាលា/វេទិការ ដើម្បីពិភាក្សាជាមួយភ្នាក់ងារពាក់ពន្ធ័ និងដើម្បីធ្វើពង្រាងផែនការបែងចែកតំបន់ដែនទឹកហុំពទ្ធ័ដោយទំនប់ការពារទឹករលកដោយមានការឯកភាពគ្នា ។

២) ផែនការគ្រប់គ្រង

ស្របទៅតាមផែនការបែងចែកតំបន់ដែនទឹកដោយមានការឯកភាពគ្នា ក.ស.ស ត្រូវគ្រប់គ្រងការប្រើប្រាស់ និងអភិវឌ្ឍន៍តំបន់ផែ និងតំបន់ពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែ ចំណែកអាជ្ញាធរខេត្តគ្រប់គ្រងសកម្មភាពផ្សេងៗនៅក្រៅកំពង់ផែ និងតំបន់ពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែ ។ ដោយឡែក ការប្រើប្រាស់ផ្សេងៗដែលមានគោលបំណងច្បាស់លាស់ត្រូវគ្រប់គ្រងដោយអាជ្ញាធរមានសមត្ថកិច្ចពាក់ពន្ធ័ ។

ទោះយ៉ាងណា ការថែទាំថបនីយភណ្ឌទាំងនោះសម្រាប់ការធ្វើនាវាចរណ៍ និងលំនឹងទឹកនៅបាសាំង ដូចជាឃ្លូងនាវាចរណ៍ បាសាំង និងទំនប់ការពារទឹករលកត្រូវធ្វើដោយ ក.ស.ស ។

៩.៨.៧. ប្លង់បឋម

ផ្អែកទៅតាមប្លង់បឋមសម្រាប់ផែនការជំរើសនីមួយៗ ថបនីយភណ្ឌសំខាន់ចំនួនប្រាំ រួមមានៈ-ឃ្លូងនាវាចរណ៍ និងបាសាំង ទំនប់ការពារទឹករលក ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី ចំណតផែកប៉ាល់ទេសចរណ៍ ផ្លូវចេញចូលផែ ស្ពាន និងគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញ និងគ្រឿងចក្រនៅផែផ្សេងៗទៀតត្រូវមានជាចាំបាច់ ។ ជាទូទៅ ធាតុនីមួយៗនេះមានការពន្យល់បកស្រាយដូចខាងក្រោមៈ-

ឃ្លងនាវាចរណ៍ និងបាសាំង: គម្រោងអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែពហុគោលបំណងគេគ្រោង ពង្រីកទំហំឃ្លងបច្ចុប្បន្ន (ជម្រៅទឹក -១០ ម និងទទឹង ១២៥ ម) ដើម្បីឱ្យកប៉ាល់ដឹកទំនិញចាក់ធារទំងន់សរុប ៥០.០០០ DWT បើកបាន នោះឃ្លងត្រូវមានជម្រៅទឹក -១២ ម និងទទឹង ១៥០ ម នៅពេលអនាគតដ៏ខ្លីខាងមុខនេះ។ បាសាំងត្រូវមានទំហំអាចឱ្យកប៉ាល់គោលដៅបើកចេញចូល និងបត់បែនបានងាយស្រួល ដែលក្នុងការសិក្សានេះ សម្រាប់កប៉ាល់គោលដៅ បាសាំងត្រូវមានជម្រៅទឹក -១៤ ម និងមានប្រវែងកាំអាចឱ្យកប៉ាល់បត់បែនបានប្រវែង ៣០០ ម។

ទំនប់រលក: ដោយសារការថយចុះលំនឹងទឹករលកនៅក្នុងផែ ដោយមានចំណតផែកុងតេន័រថ្មី ហើយទឹករលកបក់ផ្ទាល់ទៅច្រកទំនប់ការពារទឹករលកដែលបានបើក ចាំបាច់ត្រូវមានទំនប់ការពារទឹករលកថ្មីពីរទៀតដើម្បីជួយសម្រាលស្ថានភាពដែលអាចកើតមានទាំងនេះ។ ទំនប់ការពារទឹករលកមួយហៅថា "ទំនប់ការពារទឹករលក ក" ធ្វើទៅចុងភាគខាងត្បូងនៃទំនប់ការពារទឹក រលកបច្ចុប្បន្ន ត្រូវមានប្រវែង ២០០ ម និងជម្រៅទឹកជាមធ្យម -៨ ម។ ទំនប់មួយទៀតហៅថា "ទំនប់ការពារទឹករលក ខ" នៅផ្នែកខាងសមុទ្រមុខច្រកផ្លូវបើកទំនប់ខាងជើងបច្ចុប្បន្ន ក៏ត្រូវការប្រវែង ២០០ ម និងជម្រៅទឹកជាមធ្យម -៦ម។

ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី: ផ្អែកទៅលើការសិក្សាពីសណ្ឋានដីក្នុងគម្រោងនេះ នៅជំរៅចុះ ៥ ម ពីបាតសមុទ្រមានស្រទាប់ខ្សាច់ល្បាប់ម៉ដ្ឋយ៉ាងក្រាស់ ដូចនៅតំបន់ចំណតផែកុងតេន័របច្ចុប្បន្ន និងចំណតផែពហុគោលបំណង។ តាមការសន្មត់ ការដាក់ទីតាំងចំណតផែថ្មីស្ទើរតែ មានជំរៅ ១.៦-១.៨ ម ដូចគ្នាទាំងអស់ដល់ការដាក់ទីតាំងចុងក្រោយ ហើយត្រូវការរយៈពេល ៤.៥ ឆ្នាំ ដើម្បីបញ្ចប់ការដាក់ ទីតាំងនេះ។ ផ្អែកតាមបទពិសោធន៍ គេយល់ឃើញថា ការដាក់ទីតាំង U=៨០% ត្រូវការប្រហែល ២៥០ ថ្ងៃ ដើម្បីរានដី និង នៅសល់ U=២០% នឹងកើតមាន បន្ទាប់ពីចាប់ផ្ដើមបំបនីយកណ្ដចំណតផែទាំងនេះ។ ដូចនេះ ការដាក់ទីតាំងនឹងត្រូវបន្ត បើទោះក្រោយពេលបញ្ចប់ការងារសាងសង់ចំណតផែហើយក៏ដោយ តែគេត្រូវគិតពីផែនការ និងកំណត់ទីកន្លែងរានដីជាបន្ត។ យោងទៅតាមខាងលើ គម្រោងរានដីឱ្យខ្ពស់ចុងក្រោយឡើងបាន +៣.០ ដូចគ្នាទៅនឹងកំពស់របស់ច្រាំងផែដែរ។

របាំងការពារទឹករលក (seawall) នៅតំបន់រានដីការពារចំណោតដោយប្រើថ្មស្នូលដាក់នៅស្រទាប់ខាងក្រោមនិងផ្ទាំងថ្មក្រោះ។ ទំងន់ផ្ទាំងថ្មក្រោះគណនាតាមរូបមន្ត (១) ដូចគ្នាទៅនឹងតារាង ៥.៨-២៩ ដែរ។ ទំងន់ផ្ទាំងថ្មក្រោះនៅកណ្ដាល និងស្រទាប់ស្នូល គេកំណត់បាន ១/១០ និង ១/២០០ នៃទំងន់ស្រទាប់ផ្ទាំងថ្មទីមួយ (ស្រទាប់ផ្ទាំងថ្មក្រោះ)។ ជាលទ្ធផល ការការពារច្រាំងចំណោតឡើងកំពស់បាន +៣.៥ (+0.៥ នៃកម្រិតតានដី) មានទទឹង ៣ ម (ធំជាងបីដងនៃកំរាស់ផ្ទាំងថ្មក្រោះ) និងមានចំណោត ១:២ (ផ្នែកឆ្នេរសមុទ្រ) និង ១:១.៥ (ផ្នែករានដី)។ រូប ៥.៨-២៥ ពិពណ៌នាពីផ្នែកជាក់ស្ដែងនៃការពារច្រាំងចំណោត។

ច្រាំងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីទាមទារឱ្យមានលក្ខណៈជាប្រភេទសំណង់រឹងមាំ ដោយគិតទៅលើភាពអាចប្រែប្រួលបាន ភាពសមស្របទៅនឹងលក្ខណៈសណ្ឋានដីក្រោមបាតសមុទ្រ លំនឹងទឹករលក ភាពជាប់នៅបានយូរ សមត្ថភាពបំពេញប្រតិបត្តិការបាន ផលប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន និងការចំណាយ។ ផ្អែកទៅលើលទ្ធផលសិក្សាពីសណ្ឋានដីនៅក្រោមបាតសមុទ្រជុំវិញទីតាំងចំណតផែកុងតេន័រថ្មី ប្រភេទទំនាញផែនការ (gravity type) និងប្រភេទ deck on pile ជាបឋមសាកសមក្នុងចំនោមប្រភេទសំណង់ច្រាំងផែផ្សេងទៀត។ ដូចនេះ ការសិក្សានេះពីដើមមកជ្រើសរើសប្រភេទ caisson, block និង block ជាមួយ wave dissipating block (WDB) និង deck on pile type (raked pile) ហើយបានធ្វើការសិក្សាប្រៀបធៀបសម្រាប់ប្រភេទសំណង់ ផ្អែកទៅលើធាតុទាំងប្រាំពីរដែលបានលើកឡើង។ តារាង ៥.៨-៣០ បង្ហាញពីលទ្ធផលសិក្សាប្រៀបធៀប និងរូប ៥.៨-២៦, ៥.៨-២៨ និង ៥.៨-២៩ បង្ហាញពីផ្នែកជាក់ស្ដែងនៃប្រភេទនីមួយៗ។

ចំណតផែកប៉ាល់ទេសចរណ៍: ផ្អែកទៅលើការសិក្សាពីស្ថានភាពដីធ្វើឡើងក្នុងគម្រោងនេះ បាតសមុទ្រនៅទីតាំងចំណត

ផែកប៉ាល់ទេសចរណ៍គឺជាស្រទាប់ថ្មរួចទៅហើយ មិនដូចទៅកន្លែងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនោះទេ ហើយដូចនេះ គេមិនពិចារណាដាក់ចំណតផែនោះនៅទីតាំងនេះទេ។ ការលើកតំបន់រានដីឱ្យខ្ពស់គ្រោងចុងក្រោយសម្រាប់ធ្វើជាចំណតផែ គេកំណត់ +៥.២ ត្រូវគ្នាទៅនឹងកំពស់ផែចាស់ដែរ។ ដូចទៅនឹងចំណតផែកុងតេន័រថ្មីដែរ របាំងការពារទឹករលកនៃតំបន់រានដីដែលមានការការពារច្រាំងចំណោតធ្វើឡើងពីថ្ម ស្នូលស្រទាប់ខាងក្រោម និងផ្ទាំងថ្មក្រោះ។ ទំងន់ផ្ទាំងថ្មក្រោះគេគណនាតាមរូបមន្ត (១) ដូចគ្នាទៅនឹងរូបមន្តមានក្នុងតារាង ៥.៨-១៤។ ទំងន់ផ្ទាំងក្រោះនៅកណ្តាល និងស្រទាប់ស្នូល គេកំណត់បាន ១/១០ និង ១/២០០ នៃទំងន់ស្រទាប់ផ្ទាំងថ្មទីមួយ (ស្រទាប់ផ្ទាំងថ្មក្រោះ)។ ជាលទ្ធផល ការការពារច្រាំងចំណោតផ្តល់បានកម្រិតការពារ +៥.៥ (0.៦ x កំពស់ទឹករលក H1/3 +HWL), ទទឹង ៦ ម (ធំជាងបីដងនៃកំរាស់ផ្ទាំងថ្មក្រោះ) និងចំណោទ ១:២ (នៅក្រៅផែ) និង ១:១.៥ (នៅក្នុងផែ)។

ផ្លូវចូល និងស្ពាន: ផ្លូវចេញចូលគឺជាផ្លូវតភ្ជាប់រវាងចំណតផែកុងតេន័រថ្មី និងផ្លូវធំសម្រាប់រថយន្តបើកបរ ឧ. ផ្លូវតាមឆ្នេរថ្មីដែលគេបានគ្រោងជាគំនិត។ ផ្លូវពាក់ពន្ធ័ត្រូវការជួរផ្លូវបើកបរពីរដោយប៉ាន់ស្មានចេញពីការចែកឯកតារថយន្តអ្នកដំណើរ (PCU) ក្នុងមួយ ម៉ោងនៃចរាចរថយន្តសរុប និង ១.៨០០ PCU ក្នុងមួយម៉ោង សម្រាប់សមត្ថភាពខ្សែផ្លូវមួយជួរ។ យោងទៅតាមលទ្ធផលគណនាផ្លូវចេញចូលនោះតម្រូវឱ្យមានពីរផ្លូវ ហើយផ្លូវមួយៗមានពីរជួរយ៉ាងតិច។ ទោះយ៉ាងណា ការចូលទៅកន្លែងជិតចំណតផែកុងតេន័រថ្មីទាមទារឱ្យមានផ្លូវពីរទៅមក ហើយផ្លូវមួយៗមានពីរជួរ ដោយគេគិតទៅលើលទ្ធភាពពង្រីកទៅថ្ងៃក្រោយ និងកន្លែងឱ្យរថយន្តដឹកកុងតេន័រ (មានកន្ទុយសណ្តោង) ចតតម្រៀបជាជួរ។ លើសពីនេះ ផ្លូវចេញចូលទាំងនេះមានចិញ្ចើមផ្លូវចាក់សាបពីរសងខាង និងមានជាយផ្លូវសម្រាប់មនុស្សដើរពីរសងខាងផងដែរ។ នៅថ្នល់ដែលមានពីរផ្លូវ ៤ ខ្សែ សម្រាប់រថយន្តដឹកកុងតេន័រ ៤០' បត់រាងអក្សរ U ត្រូវមានទទឹងកណ្តាល ៤ ម (ក្នុងរង្វង់អក្សរ U នោះ)។ ត្រូវមានស្ពានតភ្ជាប់ផ្លូវទៅចំណតផែកុងតេន័រថ្មីជាផ្លូវចេញចូលលើផ្ទៃទឹកសមុទ្រ។ ជួរផ្លូវដែលត្រូវការដូចគ្នាទៅនឹងផ្លូវចូលដែរ (គឺទិសដៅបើកទៅមក ២ ជួរ)។ លំហរក្រោមស្ពានជាមូលដ្ឋានកំណត់ទុក ១០ ម ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពបើកបររបស់កាណូត និងកប៉ាល់បើកក្រោមស្ពាន។

គ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញ និង គ្រឿងចក្រផែ: ផ្អែកទៅលើការធ្វើផែនការចំណតផែកុងតេន័រថ្មី ជាមូលដ្ឋានតម្រូវឱ្យមានគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញមួយចំនួនដូចជា:- ដងយោងធន់ធ្ងន់នៅច្រាំងចំណត (Post-Panamax ១៤ ជួរ) ១ គ្រឿង x ចំណតផែ ២, ដងយោងធន់ធ្ងន់កង់កៅស៊ូនៅទីលាន ៥ គ្រឿង x ចំណតផែ ២, រថយន្តលើកបណ្តុប (១០ តោន) ៣ គ្រឿង x ចំណតផែ ២ រថយន្ត និងកន្ទុយសណ្តោង (កុងតេន័រ ៤០') ១៦ គ្រឿង x ចំណតផែ ២។ ផ្អែកទៅលើការធ្វើផែនការចំណតផែកុងតេន័រថ្មី ជាមូលដ្ឋាន តម្រូវឱ្យមានគ្រឿងចក្រផែមួយចំនួនដូចជា:- ប្រពន្ធ័ខ្សែកាប CCTV ១ ខ្សែx ចំណតផែ ២, ប្រពន្ធ័គ្រប់គ្រងទីលានកុងតេន័រ ១ ខ្សែ x ចំណតផែ ២។ ផ្អែកទៅលើការធ្វើផែនការចំណតផែកប៉ាល់ទេសចរណ៍ ជាមូលដ្ឋានតម្រូវឱ្យមានគ្រឿងចក្រផែមួយចំនួនដូចជា:-ប្រពន្ធ័ខ្សែកាប CCTV ១ ខ្សែ។

៥.៨.៨. គម្រោងសំណង់ និងកាលវិភាគអនុវត្ត

គម្រោងសាងសង់:ផែនការជំរើសនីមួយៗគេធ្វើឡើង ដោយពិចារណាលើគោលការណ៍អភិវឌ្ឍន៍ជាមូលដ្ឋាននៃការធ្វើផែនការផែការព្យាករណ៍ពីបរិមាណទំនិញកុងតេន័រ លក្ខណៈធម្មជាតិដូចជា:-លំនឹងទឹករលកក្នុងកំពង់ផែ លក្ខខណ្ឌសង្គមសេដ្ឋកិច្ច ផលប៉ះពាល់លើបរិស្ថាន ។ល។ ផ្អែកទៅលើប្លង់បឋម ដូចបានបង្ហាញក្នុងចំណុច ៥.៨.៧ បរិមាណការងារតាមការប៉ាន់ស្មានដោយសង្ខេបសម្រាប់ផែនការជំរើសនីមួយៗ។

កាលវិភាគអនុវត្ត: គម្រោងផែនការមេឆ្នាំ ២០៣០ ត្រូវការទុនវិនិយោគគ្រប់គ្រាន់ ដោយគិតទៅលើតម្រូវការ និងកំនើនទំនិញជាក់ស្តែង។ គេធ្វើកាលវិភាគអនុវត្តគម្រោងដោយគិតទៅតាមបរិមាណការងារនៃផែនការជំរើសនីមួយលំហូរ និងកញ្ចប់ការងារមាន ៣ កញ្ចប់:-

គម្រោងកញ្ចប់ ១ ត្រូវការរយៈពេលសរុប ៧ ឆ្នាំ ក្នុងនោះដំណាក់កាលទី ១ មាន ៣.៥ ឆ្នាំ ពីពាក់កណ្តាលឆ្នាំ ២០១៣ ដល់ ២០១៦ និង ៣.៥ ឆ្នាំ ទៀត ជាដំណាក់កាលទី ២ ពីពាក់ កណ្តាលឆ្នាំ ២០១៧ ដល់ ២០២០។

គម្រោងកញ្ចប់ ២ ត្រូវការរយៈពេលកើនជាបន្តបន្ទាប់រហូតដល់ ១០ ឆ្នាំ ក្នុងនោះ ដំណាក់ កាលទី ១ មាន ៥ ឆ្នាំ ពីឆ្នាំ ២០១៨ ដល់ ២០២២ និងដំណាក់កាលទី ២ មាន ៥ ឆ្នាំទៀត ពី ២០២៤ ដល់ ២០២៨។

គម្រោងកញ្ចប់ ៣ គេរំពឹងថានឹងត្រូវការរយៈពេលសរុប ៤ ឆ្នាំ ពីឆ្នាំ ២០២២ ដល់ ២០២៥។

៩.៨.៩. ការប៉ាន់ស្មានពីដើមទុនវិនិយោគ

ស្ថានភាពសាងសង់ និងផ្គត់ផ្គង់: ស៊ីម៉ង់ត៍នាំចូលសំខាន់មកពីថៃ វៀតណាម និងចិន ។ល។ តែបច្ចុប្បន្នគេអាចរកបានការផ្គត់ផ្គង់នៅកម្ពុជា។ គុណភាពស៊ីម៉ង់ត៍មានកម្រិតដូចគ្នាទៅនឹងស៊ីម៉ង់ត៍នាំចូលដែរ ហើយបច្ចុប្បន្ន តម្លៃក៏មិនខុសគ្នាប៉ុន្មានដែរ។ នៅចំងាយប្រហែល ១៥ គម ជុំវិញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ បច្ចុប្បន្នមានរោងចក្របេតុងបឹកន្លែង។ គេអាចផ្គត់ផ្គង់ផលិតផលបេតុងសម្រាប់ចាក់គ្រឹះទូទៅបានដូចជា U-ditch លូបេតុង សរសរខ្សែភ្លើង ។ល។ នៅកម្ពុជា។ ទោះយ៉ាងណាផលិតផលបេតុងសម្រាប់សង្កត់ទំងន់ត្រូវពឹងអាស្រ័យទៅការនាំចូលពីថៃ, វៀតណាម និង ចិន។ មកដល់ពេលបច្ចុប្បន្នពុំទាន់មានរោងចក្រផលិតដែកនៅកម្ពុជានៅឡើយទេ។ ដែកទាំងអស់ត្រូវនាំចូលសំខាន់ពីថៃ វៀត ណាម និងចិនជាដើម។ វត្ថុធាតុដើមរាបជាទូទៅគេយកពីកន្លែងយកថ្មមួយចំនួនចំងាយប្រហែល ២០ គម ពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ផងដែរនោះ គេក៏អាចយកខ្សាច់ និងវត្ថុរាបផ្សេងៗពីតំបន់នៅជិតកំពង់ផែដែរ។ គ្រួសក្រហមក៏មានសម្រាប់ការរាបជាបណ្តោះអាសន្ននៅពេលត្រូវការចាក់បំពេញដីដើម្បីសាងសង់អ្វីមួយ។ គេអាចរកបានផ្ទាំងថ្មខ្សាច់ពីនៅជុំវិញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុបាន។ ផ្ទាំងថ្មផ្សេងទៀតដូចជាថ្មក្រានិត គេអាចរកបាននៅ តាមកន្លែងយកថ្មចំងាយប្រហែល ១៨០ គម ពីកំពង់ផែ។

ជាទូទៅ គ្រឿងចក្រសំណង់ ដូចជា:- ដងយោងទំងន់ ១០០-តោន អេស្កាវ៉ាទ័រ ប៊ុលដូហ្ស៊័រ គ្រឿងចក្រឈូសដី រ៉ូឡូ ។ល។ ត្រូវការយកមកប្រើសម្រាប់ការងារសំណង់ស៊ីវិល និងស្ថាបត្យកម្ម ដែលគេអាចរកជួលបានពីក្រុមហ៊ុនសំណង់នៅផ្សេងៗនៅកម្ពុជា។ គ្រឿងចក្រសំណង់ពិសេស និងពេញលក្ខណៈសម្រាប់ការងារសំណង់ផ្នែកសមុទ្រ គេអាចរកបានតែពីប្រទេសផ្សេងទៀត តាមរយៈក្រុមហ៊ុនសំណង់បរទេស។

ក្រុមហ៊ុនសំណង់ក្នុងស្រុកមានប្រហែល ២០ ក្រុមហ៊ុន មាននិយោជិក ១០០ នាក់ចុះ។ អាស្រ័យលើវិសាលភាពការងារក្រុមហ៊ុនទាំងនោះអាចរ៉ាប់រងការងារសំណង់ស៊ីវិល និងស្ថាបត្យកម្មដោយខ្លួនឯងបាន តែចំពោះការងារទ្រង់ទ្រាយធំ និងដីពិសេស និង/ឬ ការងារសំណង់ផ្នែកសមុទ្រផ្សេងៗ ក្រុមហ៊ុនទាំងនោះអាចមានការលំបាក ដោយការងារទាំងនោះត្រូវការបច្ចេកទេស និងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រងខ្ពស់។ ដូចនេះ ការងារសាងសង់ប្រភេទនេះរមែងផ្តល់ទៅឱ្យក្រុមហ៊ុនសំណង់បរទេសជាអ្នកធ្វើនៅពេលបច្ចុប្បន្ន។

មូលដ្ឋានតម្លៃក្នុងមួយឯកតា: ក្នុងការប៉ាន់ស្មានពីការចំណាយ គេត្រូវគិតពីជំរើសរូបិយបណ្ណ័ក្នុងស្រុក និងបរទេស ឧ. ដុល្លាអាមេរិច និងប្រាក់យ៉េន ជប៉ុន។ ដោយប្រាក់ដុល្លាអាមេរិចគេប្រើទូទៅលើទីផ្សារចរន្តទូទាំងកម្ពុជា នោះគេជ្រើសរើសយករូបិយបណ្ណ័ក្នុងស្រុកជាដុល្លាអាមេរិច។ មូលដ្ឋានអត្រាប្តូរប្រាក់ក្នុងការប៉ាន់ស្មានពីការចំណាយគេកំណត់យក ១ USD = ៨០.២៥ យ៉េនជប៉ុន ហាងឆេង ពីទីផ្សារប្តូរប្រាក់បរទេសតូក្យូនៅពេលបិតទ្វារនៅថ្ងៃទី ២២ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១២។

រូបិយបណ្ណ័នីមួយៗមានសមាសភាពខុសៗគ្នាក្នុងតម្លៃមួយឯកតា ទាមទារឱ្យមានការគិតគូរល្អិតល្អន់ និង/ឬ នៅពេលប្តូរប្រាក់។ សមាសភាពរូបិយបណ្ណ័ក្នុងស្រុករួមមាន:- ថ្លៃដើមគ្រឿងសំណង់ផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក, រូបិយបណ្ណ័ក្នុងស្រុកឡើងចុះ និងចំណាយថែទាំគ្រឿងចក្រសំណង់, ចំណាយលើប្រាក់បៀវត្សរ៍ និងចំណាយពាក់ពន្ធ័ផ្សេងៗសម្រាប់និយោជិក, ពន្ធនាំចូលគ្រឿងសំណង់ និងពន្ធចរាចរដីគោកនៅកម្ពុជា។ សមាសភាពរូបិយបណ្ណ័បរទេសរួមមាន:- ថ្លៃគ្រឿងសំណង់នាំចូលពីបរទេស, រូបិយ

បណ្ណ័បរទេសឡើងចុះ និងចំណាយថៃទាំគ្រឿងចក្រសំណង់, រូបិយបណ្ណ័បរទេសសម្រាប់ចំណាយលើគ្រឿងសំណង់ផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក និងចំណាយលើប្រាក់បៀវត្សរ៍ និងចំណាយពាក់ពន្ធ័ផ្សេងៗសម្រាប់និយោជិកបរទេស។

លទ្ធផលការប៉ាន់ស្មានចំណាយ: ជាលទ្ធផល ចំណាយសរុបក្នុងគម្រោងកញ្ចប់ ១ មាន ៣៤.៤ លានដុល្លាអាមេរិច។ ករណីឃ្លូងទទឹង ១៥០ម ចំណាយលើផែនការជំរើស ១ នៃគម្រោងកញ្ចប់ ២ មាន ៣៧៦ លានដុល្លា ហើយផែនការជំរើស ២ នៃគម្រោងកញ្ចប់ ២ មាន ៤២១ លានដុល្លា។ ករណីឃ្លូងទទឹង ៣០០ម និន្នាការចំណាយទាំងអស់ដូចគ្នាទៅនឹងឃ្លូងទទឹង ១៥០ម ដែរពោលគឺចំណាយអស់ ១៥លានដុល្លា ថែមទៅនឹងចំណាយមួយសម្រាប់ករណីឃ្លូងទទឹង ១៥០ម ទាំងនោះ ដោយសារគេត្រូវការបូមស្តារច្រើនថែមទៀត។ លើសពីនេះ ចំណាយសរុបក្នុងគម្រោងកញ្ចប់ ៣ តាមការប៉ាន់ស្មានមានប្រមាណ ៤៤ លានដុល្លា។

៥.៨.១០. ការប៉ាន់ស្មានពីចំណាយមូលធន

ការសាងសង់ និងស្ថានភាពផ្គត់ផ្គង់: ស៊ីម៉ង់តិ៍នាំចូលសំខាន់មកពីថៃ វៀតណាម និងចិន ។ល។ តែបច្ចុប្បន្នគេអាចរកបានការផ្គត់ផ្គង់នៅកម្ពុជា។ គុណភាពស៊ីម៉ង់តិ៍មានកម្រិតដូចគ្នាទៅនឹងស៊ីម៉ង់តិ៍នាំចូលដែរ ហើយបច្ចុប្បន្ន តម្លៃក៏មិនខុសគ្នាប៉ុន្មានដែរ។ នៅចំងាយប្រហែល ១៥ គម ជុំវិញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ បច្ចុប្បន្នមានរោងចក្របេតុងបឹកន្លែង។ គេអាចផ្គត់ផ្គង់ផលិតផលបេតុងសម្រាប់ចាក់គ្រឹះទូទៅបានដូចជា U-ditch លូបេតុង សរសរខ្សែភ្លើង ។ល។ នៅកម្ពុជា។ ទោះយ៉ាងណាផលិតផលបេតុងសម្រាប់សង្កត់ទំងន់ត្រូវពឹងអាស្រ័យទៅការនាំចូលពីថៃ វៀតណាម និង ចិន។ មកដល់ពេលបច្ចុប្បន្នពុំទាន់មានរោងចក្រផលិតដែកនៅកម្ពុជានៅឡើយទេ។ ដែកទាំងអស់ត្រូវនាំចូលសំខាន់ពីថៃ វៀត ណាម និងចិនជាដើម។ វត្ថុធាតុដើមបានជាទូទៅគេយកពីកន្លែងយកថ្មមួយចំនួនចំងាយប្រហែល ២០ គម ពីកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។ ផងដែរនោះ គេក៏អាចយកខ្សាច់ និងវត្ថុធាតុផ្សេងៗពីតំបន់នៅជិតកំពង់ផែដែរ។ គ្រួសក្រហមក៏មានសម្រាប់ការរានជាបណ្តោះអាសន្ននៅពេលត្រូវការចាក់បំពេញដីដើម្បីសាងសង់អ្វីមួយ។ គេអាចរកបានផ្ទាំងថ្មខ្សាច់ពីនៅជុំវិញកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុបាន។ ផ្ទាំងថ្មផ្សេងទៀតដូចជាថ្មក្រានិត គេអាចរកបាននៅតាមកន្លែងយកថ្មចំងាយប្រហែល ១៨០ គម ពីកំពង់ផែ។

ជាទូទៅ គ្រឿងចក្រសំណង់ ដូចជា:- ដងយោងទំងន់ ១០០-តោន អេស្កាវ៉ាទ័រ ប៊ុលដូហ្សរ័ គ្រឿងចក្រឈូសដី រ៉ូឡូ ។ល។ ត្រូវការយកមកប្រើសម្រាប់ការងារសំណង់ស៊ីវិល និងស្ថាបត្យកម្ម ដែលគេអាចរកជួលបានពីក្រុមហ៊ុនសំណង់នៅផ្សេងៗនៅកម្ពុជា។ គ្រឿងចក្រសំណង់ពិសេស និងពេញលក្ខណៈសម្រាប់ការងារសំណង់ផ្នែកសមុទ្រ គេអាចរកបានតែពីប្រទេសផ្សេងទៀត តាមរយៈក្រុមហ៊ុនសំណង់បរទេស។

ក្រុមហ៊ុនសំណង់ក្នុងស្រុកមានប្រហែល ២០ ក្រុមហ៊ុន មាននិយោជិក ១០០ នាក់ចុះ។ អាស្រ័យលើវិសាលភាពការងារក្រុមហ៊ុនទាំងនោះអាចរ៉ាប់រងការងារសំណង់ស៊ីវិល និងស្ថាបត្យកម្មដោយខ្លួនឯងបាន តែចំពោះការងារទ្រង់ទ្រាយធំ និងដីពិសេស និង/ឬ ការងារសំណង់ផ្នែកសមុទ្រផ្សេងៗ ក្រុមហ៊ុនទាំងនោះអាចមានការលំបាក ដោយការងារទាំងនោះត្រូវការបច្ចេកទេស និងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រងខ្ពស់។ ដូចនេះ ការងារសាងសង់ប្រភេទនេះរមែងផ្តល់ទៅឱ្យក្រុមហ៊ុនសំណង់បរទេសជាអ្នកធ្វើនៅពេលបច្ចុប្បន្ន។

ការប៉ាន់ស្មានចំណាយជាមុន: ក្នុងការប៉ាន់ស្មានពីការចំណាយ គេត្រូវគិតពីជំរើសរូបិយបណ្ណ័ក្នុងស្រុក និងបរទេស ឧ. ដុល្លាអាមេរិច និងប្រាក់យ៉េន ជប៉ុន។ ដោយប្រាក់ដុល្លាអាមេរិចគេប្រើទូទៅលើទីផ្សារចរន្តទូទាំងកម្ពុជា នោះគេជ្រើសរើសយករូបិយបណ្ណ័ក្នុងស្រុកជាដុល្លាអាមេរិច។ មូលដ្ឋានអត្រាប្តូរប្រាក់ក្នុងការប៉ាន់ស្មានពីការចំណាយគេកំណត់យក ១ USD = ៨០.២៥ យ៉េនជប៉ុន ហាងឆេងពីទីផ្សារប្តូរប្រាក់បរទេសតូក្យូនៅពេលបិតទ្វារនៅថ្ងៃទី ២២ ខែ កុម្ភៈ ឆ្នាំ ២០១២។

រូបិយបណ្ណ័នីមួយៗមានសមាសភាពខុសៗគ្នាក្នុងតម្លៃមួយឯកតាទាមទារឱ្យមានការគិតគូរល្អិតល្អន់ និង/ឬ នៅពេលប្តូរ

ប្រាក់ ដែលរួមមានសមាសភាពរូបិយបណ្ណ័ក្នុងស្រុកដូចជាថ្លៃដើមគ្រឿងសំណង់ផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក រូបិយបណ្ណ័ក្នុងស្រុកឡើងចុះ និងចំណាយថែទាំគ្រឿងចក្រសំណង់ ចំណាយលើប្រាក់បៀវត្សរ៍ និងចំណាយពាក់ពន្ធ័ផ្សេងៗសម្រាប់និយោជិក ពន្ធនាំចូលគ្រឿងសំណង់ និងពន្ធចរាចរដីគោកនៅកម្ពុជា និង សមាសភាពរូបិយបណ្ណ័បរទេសដូចជា ថ្លៃគ្រឿងសំណង់នាំចូលពីបរទេស រូបិយបណ្ណ័បរទេសឡើងចុះ និងចំណាយថែទាំគ្រឿងចក្រសំណង់ រូបិយបណ្ណ័បរទេសសម្រាប់ចំណាយលើគ្រឿងសំណង់ផ្គត់ផ្គង់ក្នុងស្រុក ចំណាយលើប្រាក់បៀវត្សរ៍ និងចំណាយពាក់ពន្ធ័ផ្សេងៗសម្រាប់និយោជិកបរទេស។

លទ្ធផលនៃការប៉ាន់ស្មានចំណាយ: ជាលទ្ធផល ចំណាយសរុបក្នុងគម្រោងកញ្ចប់ ១ គឺ ៣៨.៤ លានដុល្លាអាមេរិច។ ករណីឃ្លូងទទឹង ១៥០ម ចំណាយក្នុងផែនការជំរើស ១ នៃគម្រោងកញ្ចប់ ២ មាន ៣៧៦ លានដុល្លា និងផែនការជំរើស ២ នៃគម្រោងកញ្ចប់ ២ គឺ ៤២១ លានដុល្លា។ ករណីឃ្លូងទទឹង ៣០០ម និន្នាការចំណាយទាំងអស់ដូចគ្នាទៅនឹងឃ្លូងទទឹង ១៥០ម ដែរ ពោលគឺចំណាយអស់ ១៥លានដុល្លា ថែមទៅនឹងចំណាយមួយសម្រាប់ករណីឃ្លូងទទឹង ១៥០ម ទាំងនោះ ដោយសារគេត្រូវការបូមស្តារច្រើនថែមទៀត។ លើសពីនេះ ចំណាយសរុបក្នុងគម្រោងកញ្ចប់ ៣ តាមការប៉ាន់ស្មានមានប្រមាណ ៤៤ លានដុល្លា។

៥.៨.១១. ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ

(១) ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច

ផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចនៃការអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែថ្មីនៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុគឺដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាកកស្ទះចរាចរនៅផែទៅអនាគត ដែលវាអាចនឹងកើតឡើង បើគ្មានការអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែថ្មីទេ ដើម្បីបន្ថយបន្ថយចំណាយលើការដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវសមុទ្រ ដោយដាក់ពង្រាយកប៉ាល់កុងតេន័រធំៗ ជំរុញទាក់ទាញរោងចក្រផលិតកម្មឱ្យមកតំបន់ដីគោកនៅកំពង់ផែ និងដើម្បីបង្កើតនូវលទ្ធិជួមានប្រយោលផ្សេងៗលើសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់។ ការអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែថ្មីជាលទ្ធផលនឹងធ្វើឱ្យក្រុមហ៊ុនសេវាកម្មពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែអាចបង្កើនការលក់របស់ខ្លួន ហើយជូនបុគ្គលិក និងកម្មករធ្វើការបានច្រើនថែមទៀត។ ការវិនិយោគអភិវឌ្ឍន៍ផែនឹងជំរុញដល់សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់ដីគោកដែលមានទំនាក់ទំនងពាណិជ្ជកម្មជាមួយកំពង់ផែ។ ផលប្រយោជន៍សេដ្ឋកិច្ចនៃចំណតផែថ្មីត្រូវគេវាយតម្លៃដូចតទៅ:-

ក) ដើម្បីដោះស្រាយបញ្ហាកកស្ទះចរាចរនៅផែ ដែលអាចកើតមាននៅកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទៅអនាគត
ខ) បន្ថបន្ថយចំណាយដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រ ដោយដាក់ពង្រាយកប៉ាល់ធំៗ
គ) ទប់ស្កាត់ការអាចកើនឡើងចំណាយដឹកជញ្ជូន ដោយប្រើផ្លូវ និងមធ្យោបាយដឹកជញ្ជូនជំរើសផ្សេងៗ
ឃ) បង្កើនជើងកប៉ាល់ចូលផែឱ្យបានច្រើន
ង) បង្កើនការងារនៅកំពង់ផែ និងជំរុញការផលិតរបស់រោងចក្រសហគ្រាសនៅតំបន់ដីគោក
ច) លើកស្ទួយសកម្មភាពពាណិជ្ជកម្មពាក់ពន្ធ័នឹងកំពង់ផែ និង
ឆ) បង្កើនឱកាសការងារនៃឧស្សាហកម្មសេវាកម្មនៅជុំវិញកំពង់ផែ។

សន្មត់ថាអត្ថប្រយោជន៍ខាងលើនេះពី ក) ដល់ ឃ) នឹងសម្រេចបានក្នុងករណី “ត្រូវអភិវឌ្ឍន៍” របស់គម្រោង EIRR ត្រូវគេប៉ាន់ស្មានមានបង្ហាញក្នុងតារាង ៥.៨-៨។ ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ចបង្ហាញថាផែនការជំរើស ១ និង ២ មានតម្លៃអាចយកមកអនុវត្តបានឈរលើទស្សនៈចំណាយ និងចំណូលសេដ្ឋកិច្ច ហើយផែនការជំរើស ១ មាន EIRR ខ្ពស់ជាងផែនការជំរើស ២។

តារាង ៥.៨-៨: EIRR

ករណី	ករណីមូលដ្ឋាន	ចំណាយចាប់ពី ១០% ឡើងទៅ	ចំណូលចាប់ពី ១០% ចុះ	ចំណាយចាប់ពី ១០% ឡើងទៅ និង ចំណូលចាប់ពី ១០% ចុះ
ជំរើសលេខ ១	៩.១៥%	៧.០៧%	៦.៨៤%	៤.៦១%
ជំរើសលេខ ២	៧.៤៣%	៥.៤២%	៥.២០%	៣.០៤%

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

(២) ការវិភាគហិរញ្ញវត្ថុ

លិទ្ធកម្មហិរញ្ញវត្ថុនៃគម្រោងត្រូវគេវាយតម្លៃជាបឋម ដោយវិភាគពីអត្រាចំណូលត្រឡប់ខាងក្នុងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុ លំហូរសាច់ប្រាក់ អនុបាតបង្វិល/ចល័ត អនុបាតប្រតិបត្តិការ អត្រាចំណូលត្រឡប់ពីអចលនទ្រព្យសុទ្ធ និងអនុបាតទូទាត់សេវាបំណុល។ តារាង ៥.៨-៩ បង្ហាញពី FIRR នៃករណីមូលដ្ឋាន និងករណីវិភាគពីផលប៉ះពាល់នៃការប្រែប្រួល។ ពត៌មានលំអិតពីការវិភាគហិរញ្ញវត្ថុមានបង្ហាញក្នុងឧបសម្ពន្ធ-៧: ការវិភាគសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ។

តារាង ៥.៨-៩: FIRR

ករណី	ករណីមូលដ្ឋាន	ចំណាយចាប់ពី ១០% ឡើងទៅ	ចំណូលចាប់ពី ១០% ចុះ	ចំណាយចាប់ពី ១០% ឡើងទៅ និង ចំណូលចាប់ពី ១០% ចុះ
ជំរើសលេខ ១	៤.២៧%	២.៩៣%	១.៥៣%	០.២៥%
ជំរើសលេខ ២	២.៩៧%	១.៧៩%	០.៣៦%	-០.៨១%
ជំរើសលេខ ១’	៧.៤២%	៥.៤៧%	៤.២៦%	២.៧៥%

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

ជំរើសលេខ ១’ គឺជាករណីអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រ និងឧបរិរចនាសម្ពន្ធ័គម្រោងកញ្ចប់ ២ ដែលនឹងត្រូវវិនិយោគដោយឯកជន ហើយចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនឹងត្រូវដំណើរការដោយប្រតិបត្តិករចំណតផែឯកជន។ វិនិយោគិនឯកជនអាចជាអ្នកធ្វើប្រតិបត្តិករចំណតផែឯកជនដែរ។ ករណីជំរើសលេខ ១’ ក.ស.ស នឹងវិនិយោគលើការរានដីពីសមុទ្រ និងបូមស្ការឃ្លង និងយកថ្លៃឈ្នួលសម្បទានពីប្រតិបត្តិករចំណតផែឯកជន។

ដើម្បីអាចអនុវត្តគម្រោងកញ្ចប់ ២ និង ៣ បាន គេចាំបាច់ត្រូវប្រើកម្ចីរយៈពេលវែងដែលមានការប្រាក់ទាប ពោលគឺកម្ចីដែលមានការប្រាក់ទាបជាង ២.០% ករណីជំរើសលេខ ១ មានការប្រាក់ទាបជាង ៣.០%។

ការវិភាគពីផលប៉ះពាល់នៃការប្រែប្រួលលទ្ធកម្មហិរញ្ញវត្ថុបង្ហាញថាៈ-គម្រោងកញ្ចប់ ២ និង/ឬ កញ្ចប់ ៣ នៅដំណាក់កាលពាក់កណ្តាលទី ២ ត្រូវផ្អាក ឬ លើកពេល បើការចំណាយកើនឡើង ១០% ឬ បើចំណូលថយចុះ ១០% ឬ ទាំងចំណូល និង ចំណាយថយចុះស្របពេលជាមួយគ្នា ករណីជំរើសលេខ ១ និង លេខ ២។ ករណីជំរើសលេខ ១’ គម្រោងអាចធ្វើទៅបាន បើទោះការចំណាយកើនឡើង ១០% ហើយចំណូលថយចុះ ១០% ក៏ដោយ ព្រោះគេប្រើប្រាស់កម្ចីរយៈពេលវែងដែលមានការប្រាក់ទាប។

៥.៨.១២. ទម្រង់វិនិយោគ និងធ្វើប្រតិបត្តិការថ្មី

ជំរើសដែលអាចធ្វើបានសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីមានដូចតទៅៈ-

ក) ក.ស.ស អភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធ និងឧបរិរចនាសម្ព័ន្ធទាំងអស់ និងកាន់កាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន័រដោយខ្លួនឯង

ខ) ក.ស.ស អភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ព័ន្ធទាំងអស់ និងឧបរិរចនាសម្ព័ន្ធទ្រង់ទ្រាយធំ ចំណែកប្រតិបត្តិករចំណតផែឯកជនជាអ្នកដាក់គ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញ និងកាន់កាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន័រ

គ) ក.ស.ស រ៉ាប់រងលើការងារវានដី និងបូមស្តារ ហើយប្រតិបត្តិករចំណតផែ/អ្នកវិនិយោគឯកជនសង់ផែថ្មកុងតេន័រ និងទីលាន ដាក់ដងយោងធន់ធ្ងន់នៅច្រាំងចំណត និង RTGs ដាក់គ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញ និងកាន់កាប់ធ្វើប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន/រ (ករណីតារាង ៥.៨-៣)

ឃ) ក.ស.ស និងអ្នកវិនិយោគឯកជន រួមគ្នាបង្កើនជាក្រុមហ៊ុនសាជីវកម្ម ហើយក្រុមហ៊ុននេះធ្វើការអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រ រួមទាំងការវានដី និងធ្វើប្រតិបត្តិការចំណតផែផងដែរ។ ក.ស.ស ធ្វើការបូមស្តារឃ្លង និងធ្វើផ្លូវចូលផែលក្ខណៈជាអាជ្ញាធរផែម្ចាស់ដី។

ការសម្រេចវិធីសាស្រ្តអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មីត្រូវធ្វើដោយឈរលើគោលការណ៍ពាណិជ្ជកម្ម (ការធ្វើឯកជនភាវូបនីយកម្ម) របស់ ក.ស.ស កំនើនទំនិញកុងតេន័រឆ្លងកាត់ទៅអនាគត និងគោលនយោបាយរដ្ឋាភិបាលសម្រាប់ការគ្រប់គ្រង និងរដ្ឋបាលផែ។

៥.៩. ការប្រៀបធៀបហេតុប៉ះពាល់បរិស្ថាននៃផែនការជំរើសនីមួយៗ

IEE ត្រូវបានធ្វើសម្រាប់ផែនការ ១ និង ២។

ចំពោះបរិស្ថានសង្គម ផែនការទាំងពីរទំនងជាមានផលប៉ះពាល់អវិជ្ជមានច្រើន តួយ៉ាងដូចជាៈ-ឧបសគ្គដល់សកម្មភាពនេសាទ/ជលវប្បកម្ម និងប៉ះពាល់ដល់លក្ខខណ្ឌរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដោយការបំពុលបរិស្ថាន តែសម្រាប់ប្រជានេសាទនៅទំនប់រលក ផែនការ ២ អាចមានផលប៉ះពាល់តិចជាង ដោយតំបន់ដែនទឹកគេអាចប្រើប្រាស់បាននៅទំនប់រលកមានទំហំធំជាងក្នុងផែនការ ១ (ឧ. មិនសូវមានហានិភ័យគ្រោះថ្នាក់លើសមុទ្រ)។ ជារួម ផែនការ ២ (-២៨.៥) មានពិន្ទុតិចជាងផែនការ ១ (-២៧) ដោយសារគេត្រូវការផ្លាស់ទីជម្រកប្រជាពលរដ្ឋនៅតាមផ្លូវចូលផែ។

ចំពោះបរិស្ថានធម្មជាតិ ផលប៉ះពាល់ពីសកម្មភាពបូមស្តារ/ចាក់អាចម៍ដីគឺជាបញ្ហាកង្វល់ចំបងសម្រាប់ផែនការទាំងពីរ តែកម្រិតនៃផលប៉ះពាល់របស់ផែនការទាំងពីរស្រដៀងគ្នា ដោយគ្មានភាពខុសគ្នាធំដុំណាមួយក្នុងទីតាំងបូមស្តារ/ចាក់អាចម៍រវាងផែនការទាំងពីរនេះទេ។ ដូចនេះ ផែនការទាំងពីរមានពិន្ទុដូចគ្នា (-៤.៥)។

ចំពោះការបំពុលវិញ ផលប៉ះពាល់ពីការបំពុលខ្យល់អាកាស បំពុលទឹក និងសំលេងថ្លង់/ខ្ទ័រ គឺជាបញ្ហាកង្វល់ចំបងសម្រាប់ផែនការទាំងពីរ។ ផលប៉ះពាល់ពីការបំពុលខ្យល់អាកាស និងសំលេងថ្លង់/ខ្ទ័រ ទំនងជាមានច្រើនសម្រាប់ផែនការទាំងពីរ ដោយផ្លូវថ្មីចូលផែនឹងត្រូវធ្វើនៅជាប់នឹងតំបន់មានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ។ គុណភាពទឹកក្នុងទំនប់រលកទំនងនឹងធ្វើឱ្យកង្វក់ខ្លាំងសម្រាប់ផែនការទាំងពីរ ដោយចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនឹងបង្កើតជាតំបន់ដែនទឹកហ៊ុំព័ទ្ធពាក់កណ្តាលទៅហើយ។ ជារួម ផែនការទាំងពីរ គេពិចារណារកឃើញថាមានផលប៉ះពាល់កម្រិតស្រដៀងគ្នា ដូចនេះគេដាក់ពិន្ទុ -២៣ ដូចគ្នាសម្រាប់ផែនការទាំងពីរ។

ជាការសន្និដ្ឋាន ផលប៉ះពាល់លើបរិស្ថានធម្មជាតិ និងការបំពុលផ្សេងៗមិនមានអ្វីខុសគ្នាជាដុំកំភួនទេ តែចំពោះផលប៉ះពាល់ផ្នែកសង្គម ផែនការ ១ តាមការវាយតម្លៃជារួមគឺមានផលប៉ះពាល់តិចតួចជាងផែនការ ២ ដោយសារគេតម្រូវឱ្យផ្លាស់

ប្តូរទីជម្រកប្រជាពលរដ្ឋ។

៥.១០. គម្រោងជាអាទិភាព

ក្រុមសិក្សាគម្រោងបានផ្តល់ជាអនុសាសន៍លើផែនការអភិវឌ្ឍន៍បបនីយភណ្ឌរហូតដល់ឆ្នាំ ២០៣០ ដែលត្រូវអនុវត្តជាបីកញ្ចប់:-

កញ្ចប់ ១: ពង្រីកសមត្ថភាពរបស់ចំណតផែកុងតេន័របច្ចុប្បន្ន
ដាក់គ្រឿងចក្របន្ថែម និងការងារពាក់ពន្ធ័ផ្សេងៗ

កញ្ចប់ ២: សាងសង់ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី

កញ្ចប់ ៣: សាងសង់ចំណតផែទេសចរណ៍ និងទំនិញទូទៅ

បរិមាណទំនិញកុងតេន័រតាមការប៉ាន់ស្មាននឹងកើនលើសសមត្ថភាពចំណតផែកុងតេន័របច្ចុប្បន្ន ហើយផែនការកញ្ចប់ ១ គឺជាគម្រោងអាទិភាពទីមួយ។ ផែនការជំរើសផ្សេងៗលើកឡើងក្នុងចំណុចមុននេះមានផែនការកញ្ចប់ ២ និង ៣។ ដោយផែនការកញ្ចប់ ៣ ដូចផែនការជំរើស-១ និងផែនការជំរើស-២ ដែរ។ ផែនការជំរើសទាំងពីរខុសគ្នាត្រង់មាតិការក្នុងផែនការកញ្ចប់ ២។ ដូចនេះ ការវាយតម្លៃផែនការជំរើសផ្សេងៗផ្តោតលើផែនការកញ្ចប់ ២ ដែលបានស្នើរឡើងក្នុងផែនការជំរើសទាំងពីរ ដោយសន្មត់ថាផែនការកញ្ចប់ ១ នឹងត្រូវអនុវត្តរួច មុនពេលចាប់ផ្តើមអនុវត្តផែនការកញ្ចប់ ២។

៥.១០.១. ការវាយតម្លៃផែនការជំរើសផ្សេងៗសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ផែ

(១) វិធីសាស្ត្រវាយតម្លៃ

ការវាយតម្លៃផែនការជំរើសផ្សេងៗធ្វើឡើងដោយឈរលើទស្សនៈដូចខាងក្រោម:-

ទស្សនៈ ១: លក្ខណៈវិនិច្ឆ័យជាបរិមាណវិស័យ ដែលត្រូវសម្រេចឱ្យបានក្នុងផែនការជំរើសផ្សេងៗនេះមានដូចជាសមត្ថភាពលើកដាក់ទំនិញ សមិទ្ធិលទ្ធកម្មផ្នែកសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុ និងទំហំគម្រោង។

ទស្សនៈ ២: ការវាយតម្លៃជាគុណវិស័យចំពោះការសាងសង់ និងប្រតិបត្តិការបបនីយភណ្ឌផ្តោតលើការលំបាកផ្នែកបច្ចេកទេសសាងសង់ ការលំបាកថែទាំ លក្ខណៈងាយស្រួលក្នុងការប្រើប្រាស់ ភាពអាចពង្រីកបាននៃបបនីយភណ្ឌ ការសម្របទៅតាមការផ្លាស់ប្តូរផែនការ ដោយសារតម្រូវការចរាចរ និងកាលវិភាគសាងសង់មានការប្រែប្រួល។

ទស្សនៈ ៣: ទំហំផលប៉ះពាល់លើសេដ្ឋកិច្ចជាតិ និងខេត្ត ក៏ដូចជាលើបរិស្ថានសង្គម និងធម្មជាតិ។ ការវាយតម្លៃឈរលើទស្សនៈនេះគួរត្រូវធ្វើលក្ខណៈជាបរិមាណវិស័យ ឬ គុណវិស័យ។ បើលក្ខណៈវិនិច្ឆ័យជាបរិមាណវិស័យមានកំណត់ក្នុងច្បាប់ និងបទបញ្ជាតួយ៉ាងដូចជាច្បាប់បរិស្ថាន នោះការវាយតម្លៃគួរត្រូវធ្វើលក្ខណៈជាបរិមាណវិស័យ។

(២) គន្លឹះត្រូវវាយតម្លៃ

គន្លឹះត្រូវវាយតម្លៃតាមទស្សនៈមួយៗត្រូវបានជ្រើសរើសដូចខាងក្រោម:-

ការវាយតម្លៃឈរលើទស្សនៈ ១

១) សមត្ថភាពលើកដាក់ទំនិញ

២) ទំហំគម្រោង

៣) ការចំណាយធៀបទៅនឹងផលចំណេញ (សមិទ្ធិលទ្ធកម្មសេដ្ឋកិច្ច និងហិរញ្ញវត្ថុនៃផែនការអភិវឌ្ឍន៍នោះ)

ការវាយតម្លៃឈរលើទស្សនៈ ២

១) ការលំបាកផ្នែកបច្ចេកទេសសាងសង់

២) ប្រសិទ្ធភាពប្រតិបត្តិការ និងការបង្ករលក្ខណៈងាយស្រួលដល់អ្នកប្រើប្រាស់

៣) ការលំបាកក្នុងប្រតិបត្តិការឋបនីយភណ្ឌ (ការថែទាំ សុវត្ថិភាពបើកបរកប៉ាល់ សន្តិសុខផែ និងសុវត្ថិភាព ។ល។)

៤) ការសម្របទៅតាមការផ្លាស់ប្តូរផែនការ ដោយសារតម្រូវការចរាចរមានការប្រែប្រួល

ក) ការអាចពង្រីកបានទៅអនាគត

ខ) មានតំបន់ដែនទឹក និងដីគោកទំនេរសម្រាប់អភិវឌ្ឍន៍ EPZ

ការវាយតម្លៃឈរលើទស្សនៈ ៣

១) ផលប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានធម្មជាតិ

២) ការបំពុលបរិយាកាស

៣) ផលប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថានសង្គម

(៣) ការវាយតម្លៃ និងទំងន់វាយតម្លៃផ្នែកមួយៗ

លទ្ធផលវាយតម្លៃមានបង្ហាញក្នុងតារាង ៥.១០-១។ ការវាយតម្លៃធ្វើឡើងដោយកំណត់ជា ៥ កម្រិត។ ទំងន់នៃផ្នែកវាយតម្លៃមួយៗស្មើរៗគ្នា ព្រោះផ្នែកទាំងនោះត្រូវបានជ្រើសរើសក្នុងទំងន់ដូចគ្នា។

១) លក្ខណៈវាយតម្លៃសម្រាប់ទស្សនៈ ១

៥: បំពេញបានតាមលក្ខខណ្ឌ ដោយពុំចាំបាច់ធ្វើការកែលំអរអ្វីបន្ថែមទេ

៤: បំពេញបានតាមលក្ខខណ្ឌ ដោយធ្វើការកែលំអរបន្តិចបន្តួយ

៣: បំពេញបានតាមលក្ខខណ្ឌតិចតួច។ ចំបាច់ត្រូវធ្វើការកែលំអរ។

២: មិនបំពេញបានតាមលក្ខខណ្ឌ។ ការអនុវត្តគម្រោងជួបប្រទះបញ្ហាមួយចំនួន។

១: មិនបំពេញបានតាមលក្ខខណ្ឌ។ គម្រោងអនុវត្តមិនបាន។

២) លក្ខណៈវាយតម្លៃសម្រាប់ទស្សនៈ ២

៥: បំពេញបានតាមលក្ខខណ្ឌទាំងស្រុង។

៤: បំពេញបានតាមលក្ខខណ្ឌ តែអាចនៅមានបញ្ហាលំបាកតិចតួច។

៣: បំពេញបានតាមលក្ខខណ្ឌតិចតួច។ អាចមានបញ្ហាលំបាក ឬ ឧបសគ្គរារាំងមួយចំនួន។

២: មិនបំពេញបានតាមលក្ខខណ្ឌ។ បញ្ហាខ្លះអាចនឹងកើតមាន។

១: មិនបំពេញបានតាមលក្ខខណ្ឌ។ បញ្ហាធ្ងន់ធ្ងររំពឹងថានឹងកើតមាន។

៣) លក្ខណៈវាយតម្លៃសម្រាប់ទស្សនៈ ៣

៥: មិនរំពឹងនឹងមានផលប៉ះពាល់អ្វីទេ។

៤: អាចមានផលប៉ះពាល់មួយចំនួន។

៣: ហានិភ័យនៃផលប៉ះពាល់ធំៗមានមួយចំនួន។

២: ហានិភ័យនៃផលប៉ះពាល់ធំៗមានខ្ពស់។

១: មានផលប៉ះពាល់ខ្លាំង និងមិនអាចធ្វើទៅបានដោយប៉ះពាល់ដល់បរិស្ថាន។

តារាង ៥.១០-១: តារាងវាយតម្លៃផែនការជំរើសផ្សេងៗ

Evaluation item	Zero option		Alternative Plan-1		Alternative Plan-2	
	Description	Evaluation	Description	Evaluation	Description	Evaluation
Viewpoint 1 Evaluation items (Requirements that Projects should				**15**		**13**
1) Capacituy of cargo handling Capacity of contianer terminal Capacity of othr terminals	＜Cargo volume in 2030 500,000TEU 3,030,000 t	1	＞Cargo volume in 2030 1,500,000TEU 4,120,000 t	5	＞Cargo volume in 2030 1,500,000TEU 4,120,000 t	5
2) Scale of the project	US $ 34 million		US $ 455 million	4	US $500 milliin	3
3) Economic feasibility (EIRR)			9.14%	3	7.37%	3
4) Financial feasibility (FIRR)			4.27%	3	2.97%	2
Viewpoint 2 Evaluation Items				**18**		**16**
1) Technical difficulties and construction period			Intermediate Period 3 years	4	Intermediate Period 3 years	4
2) Efficiency of operation and Convenience for users			Productivities are improved for the large size container ships No congestion at contiane rterminal Existing SEZ is close to the port	5	Productivities are improved for the large size container ships No congestion at contiane rterminal Distance between Existing SEZ and new	4
3) Operational difficulties of the facil;ities (including maintenance, Navigation safety and security)			Cruise ships are docked safely With large powered tug boat, the safe Separation between cammercial vessels and fishing boats	5	Cruise ships are docked safely With large powered tug boat, the safe Separation between cammercial vessels and fishing boats	5
4) Flexibility to the change of traffic demend a) Flexibility for further expansion or b) Difficulties in the development of EPZ (Unit cost of the land area, availability of water area to recraim			Two-phase implementation is possible for slow growth of cargo volume Site of an additional berh is reserved construction cost is relatively small, for the reclamation area is shallow The water area for EPZ is relatively small	4	Due to the large cost for the access, slower growth of cargo volume may influence the finansial soundness Site of an additional berh is reserved Construction cost of reclamation is large, for the water depth is large The water area for EPZ is relatively large	3
Viewpoint 3 Evaluation items				**7**		**7**
1) Impact on natural environment			Dredging and dumping activities may have adverse impacts on marine life, especially on marine life that are vulnerable to high turbidity such as corals.	3	Dredging and dumping activities may have adverse impacts on marine life, especially on marine life that are vulnerable to high turbidity such as corals.	3
2) Polution			Air pollution and noise/vibration impacts may become of major concern as the access road/bridge will be located adjacent to the fishing community area. Water pollution is also a major concern due to the narrowing of the water area in front of the fishing community.	2	Air pollution and noise/vibration impacts may become of major concern as the access road/bridge will be located adjacent to the fishing community area. Water pollution is also a major concern due to the narrowing of the water area in front of the fishing community.	2
3) Impact on social environment			The fishermen based inside the breakwater may be adversely affected such as from decrease of available water usage area and water pollution.	2	For similar reasons as Plan 1, the fishermen based inside the breakwater may be adversely affected. The main difference from Plan 1 is the requirement of resettlement. However, oveall the level of impact is similar to Plan 1.	2
Overall Evaluation		**Fail**		**40**		**36**

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

៤) ការវាយតម្លៃតាមលក្ខខណ្ឌរួម

ក) ការពីវាយតម្លៃឈរលើទស្សនៈ ១

ជំរើសសូន្យ ដែលមានបំណងពង្រីកសមត្ថភាពរបស់ចំណតផែកុងតេន័របច្ចុប្បន្នឱ្យបានដល់ ៤៩0.000 TEU ដោយដាក់គ្រឿងចក្របន្ថែម ត្រូវបោះបង់ចោល ដោយជំរើសនេះមិនអាចបំពេញបានតាមលក្ខខណ្ឌសមត្ថភាព។ ទាំងផែនការជំរើស-១ និងជំរើស-២ មានសមត្ថភាពគ្រប់គ្រាន់ដើម្បីដោះស្រាយជាមួយបរិមាណទំនិញព្យាករណ៍នៅឆ្នាំ ២០៣០។ គម្រោងមានទំហំធំជាងច្រើនដងធៀបទៅគម្រោងដែល ក.ស.ស បានធ្វើក្នុងពេលកន្លងមក។ ចំណាយសាងសង់ក្នុងផែនការជំរើស-២ ខ្ពស់ជាងផែនការជំរើស-១ ២០% ហើយដូច

នេះទាំង EIRR និង FIRR មានកម្រិតទាបជាងផែនការជំរើស-១។ ដូចនេះ ផែនការជំរើស-១ មានគុណសម្បត្តិច្រើនជាងផែនការជំរើស-២។

ខ) ការវាយតម្លៃឈរលើទស្សនៈ ២

ការប្រើប្រាស់ឋបនីយភណ្ឌ និងលទ្ធភាពពង្រីកឋបនីយភណ្ឌក្នុងផែនការជំរើស-១ មានគុណសម្បត្តិច្រើនជាងផែនការជំរើស-២: ដោយមានអន្តរទំនាក់ទំនងរវាងចំណតផែកុងតេន័រថ្មី និង SEZ បច្ចុប្បន្ន និងអាចសម្របទៅតាមបំលាស់ប្តូរនៃការអនុវត្តតម្រូវទៅតាមការកើនឡើងតម្រូវការចរាចរទំនិញយឺតៗ។

គ) ការវាយតម្លៃឈរលើទស្សនៈ ៣

ផលប៉ះពាល់លើបរិស្ថានធម្មជាតិ និងការបំពុលបរិយាកាសមិនមានអ្វីខុសគ្នាជាដុំកំភួនទេ ដោយឡែកចំពោះផលប៉ះពាល់ផ្នែកសង្គម ផែនការ ១ ត្រូវបានវាយតម្លៃរកឃើញជារួមថាផលប៉ះពាល់តិចតួចជាងផែនការ ២ ដោយផែនការនេះតម្រូវឱ្យផ្លាស់ប្តូរទីជំរក។

ឃ) សេចក្តីសន្និដ្ឋាននៃការវាយតម្លៃតាមលក្ខខណ្ឌរួម

យោងតាមលទ្ធផលវាយតម្លៃឈរលើទស្សនៈទាំងបី ក្រុមសិក្សាគម្រោងផ្តល់ជាអនុសាសន៍ឱ្យជ្រើសយកផែនការជំរើស-១ សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ឋបនីយភណ្ឌរហូតដល់ឆ្នាំ ២០៣០។ មូលហេតុមានដូចតទៅ:-

- ផែនការ-១ មានគុណសម្បត្តិផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុសម្រាប់ផែនការអភិវឌ្ឍន៍រហូតដល់ឆ្នាំ ២០៣០ (ទស្សនៈ ១)
- មានភាពងាយស្រួលតភ្ជាប់រវាងចំណតផែកុងតេន័រ និង SEZ និងអាចសម្របទៅតាមការអនុវត្តគម្រោង (ទស្សនៈ ២) និង
- ផលប៉ះពាល់លើបរិស្ថាន និងសង្គម (ទស្សនៈ ៣) នៃផែនការទាំងពីរត្រូវបានវាយតម្លៃថាមានលទ្ធផលប្រហាក់ប្រហែលគ្នា។

៥) អនុសាសន៍

ក) ដើម្បីឱ្យគម្រោងនេះសម្រេចបាន ក.ស.ស ត្រូវអនុវត្តវិធានការមួយចំនួនដូចតទៅ:-

- រៀបចំផែការកំណត់ព្រំដែនតំបន់ទឹក និងដីគោកក្នុងសង្កាត់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ រួមទាំងទីតាំងធ្វើគម្រោងចំណតផែកុងតេន័រថ្មី និង EPZ ដោយមានការឯកភាពរួមពីអង្គភាពស្ថាប័នពាក់ពន្ធ័ និងសាធារជនតាមមូលដ្ឋាន។
- ឈរលើមូលដ្ឋានផែនការកំណត់ព្រំដែនខាងលើ គេត្រូវកំណត់ដែនសមត្ថកិច្ច/យុត្តាធិការរបស់ ក.ស.ស ទទួលស្គាល់ជាឪឡារិកពីអង្គភាពស្ថាប័នពាក់ពន្ធ័ និងប្រជាពលរដ្ឋក្នុងមូលដ្ឋាន។
- មានការឯកភាពរួមលើការបែងចែកតំបន់ដែនទឹកសម្រាប់កប៉ាល់មហាសមុទ្រ និងកប៉ាល់ផ្សេងទៀតបើកបរ។
- ចាប់ផ្តើមសាងសង់ផ្លូវថ្នល់ឧស្សាហកម្ម
- ធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពការព្យាករណ៍តម្រូវការទំនិញរៀងរាល់បីឆ្នាំម្តង និងធ្វើការវាយតម្លៃឡើងវិញពីសកម្មភាពប្រតិបត្តិការរបស់កំពង់ផែ ដើម្បីពិនិត្យកែប្រែវិសាលភាព និងកាលវិភាគអនុវត្តគម្រោង។

ខ) ការពារផលប៉ះពាល់បរិស្ថានលើកំពង់ផែនេសាទ និងតំបន់ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ

នៅតាមខ្សែឆ្នេរបាសាំងហ៊ុំពទ្ធ័ដោយទំនប់រលកមានផ្ទះប្រជាពលរដ្ឋជាច្រើនតាំងនៅ។ បើគ្មានប្រពន្ធ័លូបង្ហូរទឹកត្រឹមត្រូវទេ នោះទឹកកង្វក់ពីផ្ទះប្រជាពលរដ្ឋទាំងនោះនឹងត្រូវបង្ហូរចោលទៅក្នុងបាសាំង។ នេះជាបុព្វហេតុចំបងនៃការធ្វើឱ្យទឹកកង្វក់

ក្នុងបាសាំង។ អាជ្ញាធរថ្នាក់ជាតិ និងមូលដ្ឋានចាំបាច់ត្រូវចាត់វិធានការជាបន្ទាន់ ដើម្បីដោះស្រាយស្ថានភាពនេះ បើទោះមិនមានគម្រោងអភិវឌ្ឍន៍អ្វីក៏ដោយ។

ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី ដែលជាកោះធំមួយសង់នៅកណ្ដាលបាសាំងរាំងខ្ទប់ចរន្តទឹកក្នុងបាសាំង ហើយអាចធ្វើឱ្យទឹកក្នុងបាសាំងកាន់តែកង្វក់ឡើង។

ផ្លូវចូលផែដែលបានស្នើរឡើងក្នុងផែនការជំរើសផ្សេងៗនឹងត្រូវធ្វើកាត់ ឬ នៅជិតតំបន់ប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ ដែលវាអាចប៉ះពាល់ដល់ការរស់នៅរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដូចជាៈ-ហានិភ័យនៃការបំពុលបរិយាកាស សំលេងថ្លង់ សំលេងខ្ទ័រ និងគ្រោះថ្នាក់ចរាចរជាដើម។

នេះជាការពិតចំពោះប្រជាពលរដ្ឋអាស្រ័យនៅភូមិនេសាទជាប់នឹងចំណតផែកុងតេន័របច្ចុប្បន្ន។ បើទោះគម្រោងមិនតម្រូវឱ្យមានការផ្លាស់ប្ដូរទីជំរកប្រជាពលរដ្ឋអាស្រ័យនៅភូមិនោះក្ដី គេវាយតម្លៃរកឃើញថាគម្រោងមានផលប៉ះពាល់ច្រើន។ ដើម្បីបញ្ចៀសបានហានិភ័យទាំងនោះ ចាំបាច់ទាំងភាគីកំពង់ផែ និងប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅ និងប្រកបរបរអាជីវកម្មក្នុងភូមិនេសាទនោះ ពិភាក្សាគ្នារៀបចំធ្វើពង្រាងផែនការផ្លាស់ប្ដូរទីជំរកភូមិទាំងមូលទៅកន្លែងមួយទៀតដែលសាកសមជាងនេះ។ ចាំបាច់ទាំងអាជ្ញាធរជាតិ និងខេត្ត ត្រូវមានតួនាទីទទួលខុសត្រូវក្នុងដំណើរការរៀបចំផែនការផ្លាស់ប្ដូរទីជំរកនេះ។ ក.ស.ស ត្រូវមានវិធានការធ្វើការជិតស្និទ្ធជាមួយអង្គភាពស្ថាប័នពាក់ពន្ធ័ ក៏ដូចជាសាធារណៈជនក្នុងមូលដ្ឋាន និងដើរតួនាទីជាអ្នកសម្របសម្រួលឱ្យភាគីពាក់ពន្ធ័ និងអ្នកទទួលរងផលប៉ះពាល់ពីការពង្រីកកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុនេះ។

៥.១០.២. ពង្រាង TOR នៃ EIA

EIA កំណត់ពីហេតុប៉ះពាល់មិនល្អផ្សេងៗ ដែលអាចកើតមានក្នុងគម្រោងនេះ។ តារាង ៥.១០-២ បង្ហាញពីកត្តាប៉ះពាល់ ដែលត្រូវការវាយតម្លៃលំអិតក្នុង EIA។ តារាង ៥.១០-២ និង ៥.១០-៣ បង្ហាញពីការចុះអង្កេតបឋមជាអនុសាសន៍។

តារាង ៥.១០-២: កត្តាផលប៉ះពាល់ដែលត្រូវការការវាយតម្លៃលំអិតក្នុង EIA

បរិស្ថានធម្មជាតិ	**ការបំពុលបរិយាកាស**	**បរិស្ថានសង្គម**
ពពួកសត្វ ភូគាម និងជីវៈចំរុះ	ការបំពុលបរិយាកាស បំពុលទឹក កាកសំណល់ សំលេងថ្លង់/ខ្ទ័រ ក្លិនស្អុយ កករបាតទឹក	“សេដ្ឋកិច្ចមូលដ្ឋានដូចជាៈ-ការងារ និងមុខរបរចិញ្ចឹមជីវិត ។ល។”, “ការប្រើប្រាស់ដី និងធនធានមូលដ្ឋាន”, “ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័សង្គម និងសេវាកម្មមានស្រាប់”, “មិនមានការបែងចែកត្រឹមត្រូវរវាងផលចំណេញ និងការបំផ្លាញ”, “ការប្រើប្រាស់ទឹក ឬ សិទ្ធិកាន់កាប់ទឹក និងសិទ្ធិសហគមន៍”, “អនាម័យ”, “(ហានិភ័យ) ភ័យមហន្តរាយ ជំងឺឆ្លងដូចជា HIV/AIDS គ្រោះថ្នាក់ចរាចរ”, “ទេសភាព" ។

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

តារាង ៩.១០-៣: វិធីសាស្ត្រជាអនុសាសន៍សម្រាប់បរិស្ថានធម្មជាតិ

	វិធីសាស្ត្រអង្កេត/ផ្នែក	តំបន់ចុះអង្កេត	រយៈពេលចុះអង្កេត/ហ្វ្រេកង់
ផ្កាថ្ម	វិធីសាស្ត្រខ្សែកាត់ទទឹង (ពពួកផ្កាថ្មសំខាន់ៗ សំបកផ្កាថ្ម អត្រាឡើងពណ៌ស ត្រីសំខាន់ៗ/ពពួកគ្មានឆ្អឹងខ្នង វត្តមានប្រភេទរងការគំរាមគំហែង)	ផ្កាថ្មក្នុងតំបន់ដែលអាចមានទឹកល្អក់សាយភាយទៅដល់ រួមទាំងតំបន់ឆ្នេរខេត្តព្រះសីហនុ	ម្តង (នៅរដូវប្រាំង)
ត្រី	ការចុះអង្កេតដោយសម្ភាសន៍អ្នកនេសាទ អ្នកជំនាញការ មន្ទីរនេសាទ (ពពួកសំខាន់ៗ និងពពួកសម្រាប់ធ្វើអាជីវកម្ម ពពួកទុកឱ្យពង កន្លែងត្រីពង វត្តមានប្រភេទរងការគំរាមគំហែង)	នៅតំបន់ដែលអាចមានទឹកល្អក់សាយភាយទៅដល់	ម្តង
បាតសមុទ្រ	ការចុះអង្កេតពីការអូសអួន (ភាពសម្បូរបែប និងទំងន់សុទ្ធនៃប្រភេទរកបាន)	• តំបន់បូមស្តារ • នៅជុំវិញតំបន់ចាក់អាចម៍ចោល • នៅតំបន់ដែលអាចមានទឹកល្អក់សាយភាយទៅដល់	ម្តងនៅរដូវប្រាំង និងម្តងនៅរដូវវស្សា
ថនិកសត្វសមុទ្រ	ការសិក្សាពីទ្រឹស្តី ការចុះអង្កេតដោយធ្វើសម្ភាសន៍អ្នកនេសាទ ជំនាញការ មន្ទីរនេសាទ និងការសិក្សាពីទូកនេសាទ (តំបន់ជំរក និងប្រភេទសត្វ)	នៅតំបន់ដែលអាចមានទឹកល្អក់សាយភាយទៅដល់	ម្តងនៅរដូវប្រាំង និងម្តងនៅរដូវវស្សាសម្រាប់ការចុះអង្កេតពីទូកនេសាទ

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

តារាង ៩.១០-៤: វិធីសាស្ត្រអង្កេតបឋមជាអនុសាសន៍សម្រាប់បរិស្ថានសង្គម

ការអង្កេត	ផ្នែកចុះអង្កេត	រយៈពេលចុះអង្កេត
ការចុះអង្កេតពីយល់ដឹងពីសាធារណៈជន និងការឯកភាពរួមពីប្រជាពលរដ្ឋ	• គោលដៅ: ប្រជាពលរដ្ឋទាំងអស់ក្នុងតំបន់គម្រោង • គោលបំណង: ដើម្បីធ្វើសម្រង់ទិន្នន័យ និងកត់ត្រាចំនួន ក៏ដូចជាសិក្សាពីស្ថានភាពរបស់ប្រជាពលរដ្ឋដែលត្រូវការជំនួយបង្កើតមុខរបរចិញ្ចឹមជីវិតឡើងវិញ	ក្រោយពីធ្វើពង្រាងកំណត់លក្ខណៈ និងការដាក់បំបនីយកណ្ឌជាទូទៅនៅពាក់កណ្តាលដំបូងនៃគម្រោង។
ស្តុកនិធិអចលទ្រព្យ និងដីធ្លី ផ្ទះសម្បែង និងមុខរបរចិញ្ចឹមជីវិត	• គោលដៅ: ប្រជាពលរដ្ឋយ៉ាងហោចណាស់ ២០% • គោលបំណង: ដើម្បីសិក្សាពីរចនាសម្ព័ន្ធគ្រួសារ ទ្រព្យសម្បត្តិ និងមុខរបរចិញ្ចឹមជីវិត ក្រុមងាយរងគ្រោះ និងទិន្នន័យមូលដ្ឋានផ្សេងៗ	
សកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចតាមតំបន់	• គោលដៅ: អ្នកមិនមែនជាប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅទីនោះ តែមានសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់គម្រោង • គោលបំណង: ដើម្បីសិក្សាពីស្ថានភាពជាក់ស្តែង និងទំនាក់ទំនងសកម្មភាពសេដ្ឋកិច្ចក្នុងតំបន់	

ការចុះអង្កេតពីស្ថានភាពនេសាទ	• គោលដៅ: ប្រជាពលរដ្ឋ និងអ្នកមិនមែនជាប្រជាពលរដ្ឋពាក់ព័ន្ធនឹងឧស្សាហកម្មនេសាទក្នុងតំបន់គម្រោង	

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

អង្គប្រជុំភាគីពាក់ពន្ធ័

គេត្រូវរៀបចំអង្គប្រជុំភាគីពាក់ពន្ធ័ ដោយអញ្ជើញប្រជានេសាទ និងអ្នកធ្វើជលវប្បកម្មក្នុងទំនប់រលកឱ្យចូលរួម។ ប្រធានបទដូចជាស្ថានភាពការបំពុល វិធានការកាត់បន្ថយការបំពុល និងការប្រើប្រាស់ទឹកត្រូវយកមកពិភាក្សាក្នុងអង្គប្រជុំនេះ។

៥.១១. ផែនការកែលំអរបរិស្ថានផែ

តារាង ៥.១១-១ សង្ខេបពីវិធានការកែលំអរបរិស្ថានជាអនុសាសន៍សម្រាប់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។

តារាង ៥.១១-១: ផែនការកែលំអរបរិស្ថានផែ

	បញ្ហា	វិធានការកែលំអរ	រយៈពេលអនុវត្ត	ចំណាយ
ការបំពុលខ្យល់	ធូលីហុយពីការលើកដាក់ធ្យូងថ្ម	ដាក់សំណាញ់ការពារអាចចល័តបាន (ឧ. 5m x 30m)	មុនពេលដំណើរការចំណតផែពហុបំណង	(ប្រតិបត្តិករចំណតផែត្រូវចំណាយ) ១០.០០០ ដុល្លាអាមេរិច
	ធូលីហុយពីទីលានទុកធ្យូងថ្ម	ជួសជុលសំណាញ់ ដែលមានស្រាប	ក្នុងពេលឆាប់តាមដែលអាចធ្វើបាន	ចំណាយតិចតួច
ការបំពុលទឹក	ទឹកបាតកប៉ាល់បញ្ចេញចោលពីកប៉ាល់សណ្តោង	• ការពារការបញ្ចេញចោលទឹកបាតកប៉ាល់ដែលមិនបានមើលជិតដល់ • កន្លែងចាក់ទឹកបាតកប៉ាល់ចោលដោយអ្នកម៉ៅការឯកជន	ក្នុងពេលឆាប់តាមដែលអាចធ្វើបាន	យកថ្លៃឈ្នួលបញ្ចេញចោល
	កាកសំណល់ពី SEZ	• រៀបចំនាយកដ្ឋាន និងបុគ្គលិកគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន • បង្កើតប្រពន្ធ័ជំនួយបច្ចេកទេស	ក្នុងពេលឆាប់តាមដែលអាចធ្វើបាន	ជ្រើសរើសថ្មី: ៦.០០០ ដុល្លា/ឆ្នាំ/បុគ្គលិក
	ទឹកកង្វក់បង្ហូរចេញពីសហគមន៍នេសាទ	ស្នើរទៅអាជ្ញាធរមូលដ្ឋានឱ្យពិចារណា និងអនុវត្តវិធានការការពារទឹកកង្វក់ដែលបង្ហូរចេញមក	ក្នុងពេលឆាប់តាមដែលអាចធ្វើបាន	
ការឆ្លើយតប	ការលំបាកក្នុងការ	ទិញរបាំងឃាំងប្រេង	ក្នុងពេលឆាប់តាម	នឹងត្រូវធ្វើបច្ចុប្បន្នភាពក្នុង F/R

ការកំពប់ប្រេង	ដាក់របាំងប្រេងដែលមានស្រាប	ស្រាល និងតូចងាយស្រួលប្រើប្រាស់	ដែលអាចធ្វើបាន	
វចនាសម្ព័ន្ធអង្គភាព	គ្មាននាយកដ្ឋាន និងបុគ្គលិកគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន	• រៀបចំនាយកដ្ឋាន និងបុគ្គលិកគ្រប់គ្រងបរិស្ថាន • បង្កើតប្រព័ន្ធជំនួយបច្ចេកទេស	ក្នុងពេលឆាប់តាមដែលអាចធ្វើបាន	ជ្រើសរើសថ្មី: ៦.០០០ ដុល្លា/ឆ្នាំ/បុគ្គលិក

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

៥.១២. ពង្រឹងសន្តិសុខផែ

៥.១២.១. ស្ថានភាពបច្ចុប្បន្ន និងបញ្ហាសន្តិសុខផែ

ក.ស.ស បានអនុវត្តតាម ISPS code ហើយការងារសន្តិសុខជាបន្ទុករបស់ការិយាល័យសន្តិសុខដឹកនាំដោយ PFSO (មន្ត្រីសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ) ស្របទៅតាម PFSP (ផែនការសន្តិសុខបរិវេណកំពង់ផែ)។ ការិយាល័យសន្តិសុខ ដែលមានបុគ្គលិកសរុប ៧៧ នាក់ ទទួលបន្ទុកការងារត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខនៅបួនច្រកទ្វារ និងការងារសន្តិសុខនៅតំបន់ហាមឃាត់គ្រប់វេលាទាំងអស់។

ការរកឃើញថាមានបញ្ហាច្រើនជាងគេនៅពេលវាយតម្លៃសន្តិសុខផែនោះគឺថាគេមិនបានធ្វើការត្រួតពិនិត្យច្រកទ្វារអ្វីទេ។ នៅពេល JICA សហការជាមួយ ក.ស.ស រៀបចំប្រព័ន្ធសន្តិសុខមួយ គេបានធ្វើបណ្ណ័សំគាល់ខ្លួន និងធ្វើការត្រួតពិនិត្យនៅច្រកទ្វារ។ ទោះយ៉ាងណា ការត្រួតពិនិត្យនៅច្រកទ្វារគេឈប់ធ្វើនៅពេលប្រព័ន្ធនេះលែងដំណើរការ ដោយសារដាច់ខ្សែកាប ហើយចាប់ពីពេលនោះមក គេមិនបានជួសជុលអ្វីទេ។ ដោយឡែក ការមេរ៉ាសន្តិសុខ CCTV មួយចំនួនក៏មិនដំណើរការដែរ ដោយសារដាច់ខ្សែដូចគ្នា។ ដូចនេះ គេត្រូវស្តារប្រព័ន្ធនេះឡើងវិញ ហើយត្រូវបន្តធ្វើការត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខនៅច្រកទ្វារក្នុងពេលឆាប់តាមដែលអាចធ្វើបាន។ លើសពីនេះ គេគួររៀបចំប្រព័ន្ធត្រួតពិនិត្យសន្តិសុខច្រកទ្វារមានទំនាក់ទំនងជាមួយផ្នែកប្រតិបត្តិការកុងតេន័រ។

៥.១៣. ការកែលំអរការថែទាំ និងជួសជុលបរិវេណកំពង់ផែ និងគ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញ

៥.១៣.១. ការផ្ទេរបច្ចេកទេសដើម្បីកែលំអរការថែទាំ និងជួសជុល

(១) បរិវេណកំពង់ផែ

ជាទូទៅ បរិវេណកំពង់ផែតម្រូវឱ្យបំពេញបាននូវមុខងារសេវាកម្មចាំបាច់ផ្សេងៗរយៈពេលវែង។ មិនត្រឹមតែលក្ខណៈបច្ចេកទេសរបស់បរិវេណកំពង់ផែទាំងនោះត្រូវតាមលក្ខខណ្ឌនេះប៉ុណ្ណោះទេ តែក៏ត្រូវមានការថែទាំ និងជួសជុលជិតដល់ផងដែរ ដើម្បីធានាដល់ការប្រើប្រាស់បរិវេណកំពង់ផែទាំងនោះឱ្យបានយូរអង្វែង។

ដើម្បីថែទាំ/កែលំអរកម្រិតសេវាកម្មរបស់បរិវេណកំពង់ផែ គេចាំបាច់ត្រូវបន្ថយចំណាយថែទាំ និងជួសជុល។ ក៏ប៉ុន្តែជាមួយថវិការមានកម្រិត គេមិនអាចធ្វើការជួសជុលទៅតាមតម្រូវការចង់បានទៅអនាគតនោះទេ ដែលដើម្បីធានាឱ្យបរិវេណកំពង់ផែបំពេញមុខងារតាមត្រូវការ ជាមួយប្រព័ន្ធបច្ចុប្បន្ន ដែលយកចិត្តទុកដាក់លើបញ្ហាខូចខាតគ្រឿងម៉ាស៊ីន/គ្រឿងចក្រជាទៀងទាត់នោះ។ សំខាន់នោះគេត្រូវមានការថែទាំ និងជួសជុលប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពថែមទៀត ដើម្បីបង្ការកុំឱ្យមានការ

ខូចខាត ស្របទៅតាមយុទ្ធសាស្ត្រសមស្រប ធ្វើយ៉ាងណាកុំឱ្យចំណាយច្រើនលើគ្រឿងចក្រ/គ្រឿងម៉ាស៊ីននៅពេលខូចម្តងៗ។ ក.ស.ស អនុវត្តតាមគោលការណ៍ណែនាំប្រកបដោយប្រសិទ្ធិភាពសម្រាប់យុទ្ធសាស្ត្រថែទាំ និងជួសជុលបំបនីយភណ្ឌផែ រៀបចំដោយក្រុមបច្ចេកទេសផែដៃគូដឹកជញ្ជូនអាស៊ាន-ជប៉ុន។

(២) គ្រឿងចក្រ/គ្រឿងម៉ាស៊ីនលើកដាក់ទំនិញ

សម្រាប់គ្រឿងចក្រ/គ្រឿងម៉ាស៊ីនលើកដាក់ទំនិញក្នុងបំបនីយភណ្ឌផែ ប្រពន្ធ័ថែទាំ និងជួសជុលដែលជិតនឹងខូចដោយប្រការផ្សេងៗជាយថាហេតុនឹងធ្វើរាំងស្ទះដល់ការងារប្រតិបត្តិការចំណតផែ។ ដូចនេះ គេចាំបាច់ត្រូវមានយុទ្ធសាស្ត្រថែទាំ និងប្រតិបត្តិការជួសជុលជាប្រចាំ។ សំខាន់បំផុតនោះ គេត្រូវដឹងពីស្ថានភាពគ្រឿងចក្រ/គ្រឿងម៉ាស៊ីន តាមរយៈការត្រួតពិនិត្យជាប្រចាំ និងទៀងទាត់ រៀបចំកាលវិភាគត្រួតពិនិត្យ និងធ្វើការត្រួតពិនិត្យ និងជួសជុល ដើម្បីធានាឱ្យមានការប្រើប្រាស់បានដោយរលូនគ្មានបញ្ហាកើតឡើង។ មួយវិញទៀត គេថែទាំគ្រឿងចក្រ/គ្រឿងម៉ាស៊ីនទាំងនោះឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ធ្វើយ៉ាងណាឱ្យគ្រឿងចក្រ/គ្រឿងម៉ាស៊ីនទាំងនោះមានការខូចខាតតិចបំផុត។

សម្រាប់ការថែទាំ និងជួសជុលគ្រឿងចក្រ/គ្រឿងម៉ាស៊ីនលើកដាក់ទំនិញរបស់ ក.ស.ស បច្ចុប្បន្ន គេត្រូវធ្វើការត្រួតពិនិត្យបច្ចេកទេសជាប្រចាំ។ លើសពីនេះ គេក៏ត្រូវមានផែនការចុះត្រួតពិនិត្យនេះដែរ និងយុទ្ធសាស្ត្រថែទាំ និងជួសជុលច្បាស់លាស់ស្របទៅតាមផែនការនោះ។

៥.១៤. *ការធ្វើផែនការរមេ*

៥.១៤.១. ការចូលរួមជាដៃគូររវាងសាធារណៈ និងឯកជនក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ថ្មីៗ

ក.ស.ស អាចផ្លាស់ប្តូរពីកំពង់ផែសេវាកម្មទៅជាកំពង់ម្ចាស់ដី និងអនុញ្ញាតិឱ្យអ្នកវិនិយោគឯកជន និង/ឬ ប្រតិបត្តិករចំណតផែអភិវឌ្ឍន៍ និងធ្វើប្រតិបត្តិការបំបនីយភណ្ឌផែ។ អង្គភាពឯកជនអាចពាក់ពន្ធ័តែទៅនឹងប្រតិបត្តិការចំណតផែករណីសម្បទានប្រតិបត្តិការ តែពាក់ពន្ធ័ស៊ីជំរៅក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិការផែ/បំបនីយភណ្ឌចំណតផែ ករណីសម្បទានអភិវឌ្ឍន៍។

លទ្ធភាពបួនយ៉ាងសម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ និងប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន័រថ្មីបានស្នើរដូចខាងក្រោមៈ-

ក) ក.ស.ស អភិវឌ្ឍន៍ និងធ្វើប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន័រថ្មី
ខ) PPP ផ្តួចផ្តើមដោយសាធារណៈ (ក.ស.ស ជាអ្នកអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័ និងឧបរិរចនាសម្ពន្ធ័ធំៗទាំងអស់)
គ) PPP នៅករណីពាក់កណ្តាល (ក.ស.ស ជាអ្នកអភិវឌ្ឍន៍ហេដ្ឋារចនាសម្ពន្ធ័ ហើយអ្នកវិនិយោគឯកជន/ប្រតិបត្តិករចំណតផែជាអ្នកសាងសង់ផែថ្ម និងធ្វើប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនោះ)
ឃ) PPP ផ្តួចផ្តើមដោយឯកជន (ក.ស.ស និងអ្នកវិនិយោគឯកជនរួមគ្នាបង្កើតក្រុមហ៊ុនរួមទុន ហើយក្រុមហ៊ុនជាអ្នកអភិវឌ្ឍន៍ និងធ្វើប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន័រ)។

សម្រាប់ការអភិវឌ្ឍន៍ចំណតផែកុងតេន័រថ្មី គេត្រូវធ្វើតាមរយៈ PPP នៅករណីពាក់កណ្តាល។ បើក្រុមហ៊ុនឯកជនមិនចាប់អារម្មណ៍ចូលរួមទេ គេត្រូវពិចារទៅលើ PPP ផ្តួចផ្តើមដោយសាធារណៈវិញ។ បើក្រុមហ៊ុនឯកជនជាច្រើនចាប់អារម្មណ៍ចូលរួម នោះគេត្រូវធ្វើតាមរយៈ PPP ផ្តួចផ្តើមដោយឯកជនវិញ។

ដើម្បីធ្វើកំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុមានលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងកាន់តែខ្លាំង ចាំបាច់ត្រូវឱ្យមានការចូលរួមពាក់ពន្ធ័ពីសំណាក់ក្រុមហ៊ុនកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូន/ប្រតិបត្តិករចំណតផែឯកជនក្នុងការអភិវឌ្ឍន៍ និងធ្វើប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនោះ។ ចំពោះការផ្លាស់ប្តូរ ក.ស.ស ពីក្រុមហ៊ុនរដ្ឋ ទៅជាអង្គភាពពាណិជ្ជកម្ម គេត្រូវធ្វើការសិក្សាឱ្យបានស៊ីជំរៅ និងអនុញ្ញាតិឱ្យមានការចូល

រួមពាក់ពន្ធ័ពីប្រតិបត្តិករចំណតផែឯកជន។

៦. សេចក្តីសន្និដ្ឋាន និងអនុសាសន៍

អនុសាសន៍ដែលត្រូវអនុវត្តដោយ ក.ស.ស និងអង្គភាពពាក់ពន្ធ័ផ្សេងៗ ដើម្បីអាចពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែង និងអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុទៅអនាគតបានមានក្នុងតារាង ៦-១។

តារាង ៦-១: អនុសាសន៍

បញ្ហា		អនុសាសន៍ដែលត្រូវអនុវត្ត		
១	ពង្រឹងអង្គភាព	១	រៀបចំឡើងវិញ	• រៀបចំកំណត់មុខងារឡើងវិញដូចជាៈ-ផ្នែកប្រតិបត្តិការលើកដាក់ទំនិញ ផ្នែកធ្វើផែនការអភិវឌ្ឍន៍អាជីវកម្ម និងទីផ្សារ ព្រមទាំងពង្រឹងប្រពន្ធ័ IT របស់ ក.ស.ស។ • រៀបចំបុគ្គលិករបស់ ក.ស.ស ឱ្យបានត្រឹមត្រូវ។
		២	ការគ្រប់គ្រងបុគ្គលិក	• គ្រប់គ្រងបុគ្គលិកឱ្យបានត្រឹមត្រូវ ដោយពង្រឹងការអនុវត្តវិន័យការងារ ការដាក់មនុស្ស/ចាត់តាំងបុគ្គិក ឈរលើគោលការណ៍ដាក់មនុស្សត្រឹមត្រូវក្នុងកន្លែងត្រឹមត្រូវ ហើយការចាត់តាំងបុគ្គលិកត្រូវធ្វើឡើងដោយយុត្តិធម៌ស្មើរភាពគ្នា មានការដាក់ទណ្ឌកម្មការងារ និងការផ្តល់រង្វាន់លើកទឹកចិត្តមិនចំពោះបុគ្គលិកណាមួយនោះទេ ក្រោមការដឹកគ្រប់គ្រងដ៏រឹងមាំ។
		៣	ការអភិវឌ្ឍន៍ធនធានមនុស្ស	• បណ្តុះបណ្តាលបុគ្គលិកឱ្យមានសមត្ថភាពផ្នែកប្រមូលពត៌មាន និងវិភាគ ធ្វើផែនការអាជីវកម្ម ទីផ្សារ និងប្រតិបត្តិការ។
២	ពង្រឹងប្រសិទ្ធិភាពប្រតិបត្តិការលើកដាក់ទំនិញ	៤	ការបើកច្រកទ្វារចូលព្រឹកព្រលឹម	• ការបំពេញបែបបទផ្សេងៗធ្វើឱ្យមានលក្ខណៈសាមញ្ញមុនពេលចូលច្រកទ្វារ ដែលការបំពេញបែបបទទាំងនោះស្មើរដោយអង្គភាពដូចជាៈ-គយ កាំកុងត្រូល ប៉ូលីស និង ក.ស.ស។ • អនុញ្ញាតិឱ្យចូលច្រកទ្វារ ដោយគ្រាន់តែត្រួតពិនិត្យតែមបិតកុងតេន័រ។ ដើម្បីរត់ការឯកសារចាំបាច់ផ្សេងៗក្រោយពីចូលច្រកទ្វារ។ • កំណត់រយៈពេលកប៉ាល់ចតរងចាំចូលផែ និងផ្តល់ការលើកទឹកចិត្តជំរុញឱ្យរថយន្តចូលច្រកទ្វារពីព្រឹកព្រលឹម និងដាក់ពិន័យចំពោះរថយន្តណាដែលមកយឺត។ • រៀបចំកន្លែងឱ្យរថយន្តចតរងចាំបានត្រឹមត្រូវ។
		៥	បង្កើនផលិតភាពលើកដាក់នៅទីលានកុងតេន័រ	• បែងចែកឱ្យបានច្បាស់រវាងទីលានកុងតេន័រ និងតំបន់ផែផ្សេងទៀត ដោយធ្វើរបងខណ្ឌ និងត្រួតពិនិត្យចរាចរចូលច្រកទ្វារ និងចរាចរនៅទីលានកុងតេន័រឱ្យបានត្រឹម

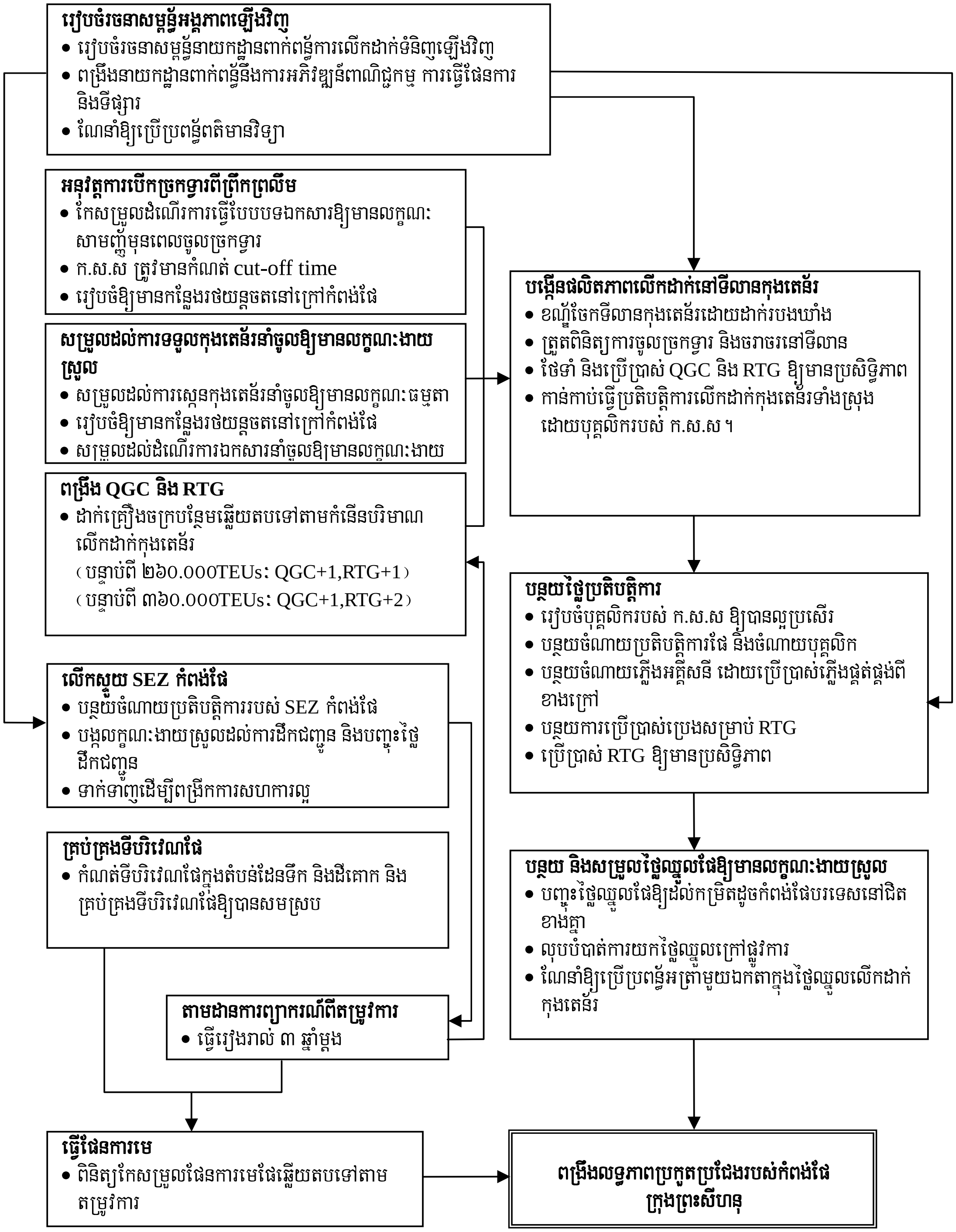
				ត្រូវ ។ បង្កើនផលិតភាពប្រតិបត្តិការលើកដាក់កុងតេន័រនៅទីលាន ដោយយកជងយោងធន់ធ្ងន់នៅច្រាំងចំណត (QGCs) និងជងយោងសម្រាប់ផ្ទេរកង់កៅស៊ូរ (RTGs) មកប្រើប្រាស់ធម្មតា ក៏ដូចជាពង្រឹងការថែទាំគ្រឿងចក្រ ។ ធ្វើប្រតិបត្តិការលើកដាក់ទំនិញទាំងស្រុងដោយបុគ្គលិករបស់ ក.ស.ស ។
		៦	ដំណើរការទទួលកុងតេន័រនាំចូល	• ត្រួតពិនិត្យចរាចរទីលាន ដោយរៀបចំឱ្យមានកន្លែងរថយន្តចតរងចាំដឹកកុងតេន័រនាំចូលនៅកំពង់ផែ និងរងចាំស្កេន ។ • ដើម្បីស្នើរទៅអង្គភាពពាក់ពន្ធ័ឱ្យធ្វើស្កេនតាមវិធីសាស្ត្រប៉ាន់គំរូ និងរត់ការឯកសារនាំចូលឱ្យបានលឿន ។
		៧	អភិវឌ្ឍន៍ និងប្រើប្រាស់ផ្លូវចូលផែ	• ដើម្បីរៀបចំគ្រប់គ្រងចរាចរផ្លូវថ្នល់ឱ្យបានល្អប្រសើរ ដោយពង្រីកចិញ្ចើមផ្លូវថ្នល់ចូលទៅផែ ។ • ដើម្បីអង្កេតតាមដាន និងផ្តល់ការណែនាំពីសេវាកម្មដឹកជញ្ជូនតាមផ្លូវរថភ្លើងដើម្បីពង្រឹងគុណភាពសេវាកម្ម ។
៣	បង្កើនការបំពេញចិត្តដល់អតិថិជន	៨	បន្ថយថ្លៃឈ្នួលផែ និងធ្វើឱ្យមានលក្ខណៈសាមញ្ញ	• ដើម្បីពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែង ដោយកាត់បន្ថយថ្លៃឈ្នួលផែ និងបង្ករលក្ខណៈងាយស្រួលឱ្យបានកាន់តែច្រើនដល់អ្នកប្រើប្រាស់ផែ ដោយណែនាំឱ្យប្រើប្រាស់ប្រពន្ធ័គិតថ្លៃក្នុងមួយឯកតា (unit rate system) ហើយត្រូវបំបាត់ចោលការយកថ្លៃឈ្នួលក្រៅផ្លូវការ ។ • ដើម្បីបង្កើនផលិតភាពលើកដាក់កុងតេន័រ ដោយពន្លឿនការប្រើប្រាស់ QGCs ឱ្យបានលឿនក្រោមប្រពន្ធ័គិតថ្លៃក្នុងមួយឯកតា ។
		៩	ពង្រីងផ្លូវកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូន	• ដើម្បីពង្រឹងគុណភាពសេវាកម្មដូចជាៈ-បញ្ចុះថ្លៃដឹកជញ្ជូនតាមសមុទ្រឱ្យបានឆាប់ ដោយត្រូវបន្ថយថ្លៃឈ្នួលផែ ធ្វើច្រាំងចំណត/គែមផែ និងឃ្លងឱ្យមានជំរៅទឹក ជ្រៅ និងបង្កើនផ្លូវកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូនឱ្យបានច្រើន ព្រមទាំងទាក់ទាញបានខ្សែកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូនច្រើនមកកំពង់ផែ
៤	ពង្រឹងបរិក្ខារ និងគ្រឿងចក្រ និងមានការថែទាំត្រឹមត្រូវ	១០	ពង្រឹងការផ្តល់ QGC និង RTG	• ដាក់ RTGs និង QGCs បន្ថែម ដើម្បីបង្កើនសមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័រ ទៅគិតទៅតាមទិន្នាការតម្រូវការដឹកជញ្ជូនកុងតេន័រ និងឥទ្ធពលប្រតិបត្តិការចំណតផែកុងតេន័រថ្មីនៅកំពង់ផែភ្នំពេញ ។
		១១	ថែទាំ QGC និង RTG	• បង្កើនសមត្ថភាពលើកដាក់កុងតេន័រ ដោយពង្រឹងសមត្ថភាពថែទាំ ដែលនឹងធ្វើឱ្យគ្រឿងចក្រខូចថយចុះ ។
៥	ទីផ្សារ	១២	បង្កើតតម្រូវការ	• ដើម្បីបង្កើនតម្រូវការទំនិញ ដូចជាកុងតេន័រ អង្ករ កំទេចឈើ និងត្បូងថ្ម ដោយផ្តល់សេវាកម្មល្អ បង្កើន

				ទីផ្សា និងពន្លឿនការអនុវត្តសេដ្ឋកិច្ចមាត្រដ្ឋាន។
		១៣	ផ្សព្វផ្សាយពីកំពង់ផែ	• ដើម្បីបង្កើនផ្លូវកប៉ាល់ដឹកជញ្ជូន និងតម្រូវការទំនិញ ដោយធ្វើសកម្មភាពផ្សព្វផ្សាយលើកស្ទួយពីកំពង់ផែ ដោយបង្កើនគុណភាពសេវាកម្ម និងសមត្ថភាពផ្សព្វផ្សាយ រួមគ្នាជាមួយការប្រើប្រាស់ទំនាក់ទំនងសាធារណៈ និងប្រពន្ធ័ផ្សព្វផ្សាយឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព និងបញ្ជូនបេសកកម្មផ្សព្វផ្សាយលើកស្ទួយពីកំពង់ផែ។
៦	សុវត្ថិភាព និង បរិស្ថាន	១៤	ធានាសុវត្ថិភាពចរាចរ នៅកំពង់ផែ	• ធានាសុវត្ថិភាពចរាចរផ្លូវថ្នល់ ដោយបន្ថឹងការត្រួតពិនិត្យ • ការចូលចំណតផែ ដោយបែងចែកទីលានកុងតេន័រដាច់ពីតំបន់ផែផ្សេងទៀត ដោយធ្វើរបងខណ្ឌ និងរៀបចំកន្លែងរថយន្តចត ពង្រីកចិញ្ចើមផ្លូវថ្នល់ចូលផែ។ • ដាក់កំហិតលើការប្រើប្រាស់រថយន្តទូទៅយកមកដឹកកុងតេន័រ។
		១៥	ធានាសុវត្ថិភាពកប៉ាល់ ចេញ/ចូលផែ	• ដើម្បីធានាសុវត្ថិភាពកប៉ាល់បើកចូល/ចេញពីកំពង់ផែ ដោយផ្តល់ឧបករណ៍ជំនួយដល់នាវាចរណ៍ដូចជាៈ-ភ្លើងនាំផ្លូវ និងពោងសញ្ញា និងពង្រីង ថែទាំកប៉ាល់សណ្តោងរបស់កំពង់ផែឱ្យបានជិតដល់។
		១៦	កែលំអរបរិស្ថាន	• ស្នើរឱ្យអង្គភាពពាក់ពន្ធ័ដាក់ប្រពន្ធ័លូរបង្ហូរទឹកក្នុងតំបន់មានប្រជាពលរដ្ឋរស់នៅជិតកំពង់ផែ ដើម្បីការពារការធ្វើឱ្យទឹកកង្វក់ក្នុងតំបន់ដែនទឹកផែ។ • ដើម្បីចាត់វិធានការសមស្របកែលំអរបរិស្ថាននៅកំពង់ផែនៅពេលអនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផែនៅអនាគត។
៧	ពង្រឹងការគ្រប់គ្រង ហិរញ្ញវត្ថុ	១៧	កាត់បន្ថយចំណាយ ប្រតិបត្តិការ	• ដើម្បីកាត់បន្ថយចំណាយប្រតិបត្តិការ ដោយរៀបចំបុគ្គលិកឱ្យបានត្រឹមត្រូវ បន្ថយចំណាយបុគ្គលិក ចំណាយថ្លៃភ្លើង ដោយប្រើភ្លើងអគ្គិសនីផ្គត់ផ្គង់ពីខាងក្រៅ បន្ថយការប្រើប្រាស់ប្រេងសម្រាប់គ្រឿងចក្រលើកដាក់ទំនិញ និងពង្រឹងប្រតិបត្តិការផែឱ្យមានប្រសិទ្ធិភាព។
		១៨	បង្កើនចំណូល	• ដើម្បីបង្កើនប្រាក់ចំណេញ ត្រូវបង្កើនចំណូលឱ្យបាន ច្រើន ដោយត្រូវបង្កើនផលិតភាពលើកដាក់ទំនិញ និង ពង្រឹងសកម្មភាពលើកស្ទួយផ្សព្វផ្សាយពីកំពង់ផែ និង បន្ថយចំណាយប្រតិបត្តិការផែ។
		១៩	ប្រើប្រាស់ទ្រព្យឱ្យមាន ប្រសិទ្ធិភាព	• ដើម្បីប្រើប្រាស់ដីរបស់ ក.ស.ស ប្រកបដោយនិរន្តរភាព ស្របពេលអង្កេតតាមដានពីការស្ថានភាពប្រើប្រាស់ដី និងធ្វើការកែប្រែកិច្ចសន្យាប្រើប្រាស់ដីបើចាំបាច់ និង ដើម្បីបង្កើនអត្រាប្រតិបត្តិការគ្រឿងចក្រ និងផ្លាស់ប្តូរ

				ឋបនីយភណ្ឌបច្ចុប្បន្នទុកប្រើប្រាស់សម្រាប់តម្រូវការថ្មី។ ដើម្បីពង្រឹងកែលំអរ ឬ ប្រគល់ប្រតិបត្តិការផែស្ងួតនៅភ្នំពេញទៅឱ្យក្រុមហ៊ុនឯកជនគ្រប់គ្រងវិញ។
		២០	ស្វែងរកមូលនិធិ/ទុនវិនិយោគ	• ដើម្បីបង្កើនតម្លៃស្តុករបស់ ក.ស.ស ដោយពង្រឹង និងរៀបចំការគ្រប់គ្រងឱ្យបានត្រឹមត្រូវ បើកចំហរពតិមានប្រកបដោយតម្លាភាពក្នុងការគ្រប់គ្រងអាជីវកម្ម ដើម្បីធានាបានការរៃអង្គាសមូលនិធិចិតថេរពីផ្នែកឯកជន។ • ដើម្បីធានាបានកម្ចី ODA ការប្រាក់ទាប និងកែប្រែអត្រាប្រាក់លើសលើប្រាក់កម្ចី ដែលរដ្ឋជាអ្នកយក ដើម្បីពង្រឹងផ្នែកហិរញ្ញវត្ថុរបស់ ក.ស.ស ឱ្យមានភាពល្អប្រសើរឡើង។
		២១	គ្រប់គ្រងហានិភ័យ	• ដើម្បីកាត់បន្ថយហានិភ័យវិនិយោគ និងអត្រាការប្រាក់តាមរយៈការពង្រឹងសមត្ថភាពគ្រប់គ្រងហានិភ័យរបស់ ក.ស.ស។
៨	លើកស្ទួយការអភិវឌ្ឍន៍ឧស្សាហកម្ម	២២	SEZ កំពង់ផែ	• ដើម្បីរួមចំណែកអភិវឌ្ឍន៍សេដ្ឋកិច្ចកម្ពុជា តាមរយៈការទាក់ទាញឧស្សាហកម្មមក SEZ កំពង់ផែ ពង្រីកទំហំ SEZ កំពង់ផែ បន្ថយចំណាយប្រតិបត្តិការ បង្កើនលក្ខណៈងាយស្រួល និងបន្ថយថ្លៃដឹកជញ្ជូនរបស SEZ កំពង់ផែ។
៩	បង្កើត និងអនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍កំពង់ផែទៅអនាគត	២៣	គ្រប់គ្រងទីបរិវេណកំពង់ផែ	• ដើម្បីការពារមិនឱ្យមានការកាន់កាប់ជាកម្មសិទ្ធិខុស ច្បាប់ដោយកំណត់តំបន់ផែច្បាស់លាស់ មានការគ្រប់គ្រងត្រឹមត្រូវ តាមរយៈការជួបពិភាក្សាជាមួយអ្នកតាំងជម្រកមិនស្របច្បាប់បច្ចុប្បន្នទាំងនោះ។
		២៤	គិតគូរពីបរិស្ថាន និងសង្គម	• ដើម្បីទទួលបានការឯកភាពពីភាគីពាក់ពន្ធ័ក្នុងការរៀបចំ និងអនុវត្តផែនការអភិវឌ្ឍន៍ផែទៅអនាគត និងមានវិធានការចាំបាច់ផ្សេងៗ ដើម្បីអភិរក្សបរិស្ថានក្នុងតំបន់ផែ និងស្នើរទៅអង្គភាពពាក់ពន្ធ័ឱ្យចាត់វិធានការចាំបាច់ផ្សេងៗដើម្បីអភិរក្សាបរិស្ថាននៅក្រៅតំបន់ផែនៅអំឡុងពេល ឬ មុនពេលចាប់ផ្តើមអភិវឌ្ឍន៍ផែទៅអនាគត។
		២៥	ផែនការមេផែ	• ដើម្បីសិក្សា និងធ្វើការព្យាការណ៍ពីតម្រូវការ ដើម្បីធ្វើផែនការមេផែឱ្យបានត្រឹមត្រូវ និងរៀបចំកាលវិភាគ និងអនុវត្តផែនការមេនេះ បើចាំបាច់។

រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ៦-១ បង្ហាញពីផែនទីបង្ហាញផ្លូវ ដែលគួសបញ្ជាក់ពីលំហូរសកម្មភាពជាអនុសាសន៍សំខាន់ៗក្នុងតារាង ៦-១ សម្រាប់ពង្រឹងលទ្ធភាពប្រកួតប្រជែងរបស់កំពង់ផែក្រុងព្រះសីហនុ។



រៀបចំដោយក្រុមសិក្សាគម្រោង

រូប ៦-១: ផែនទីបង្ហាញផ្លូវនៃអនុសាសន៍សំខាន់ៗ